

クルーズ船誘致活動の実態と影響に関する研究 東日本の寄港実績のある港湾に対する調査

A Study on the Actual Condition of invitation Cruise Ships and the effect on the Area Survey targeting Port of East Japan

○野口 翔¹, 桜井 慎一², 寺口 敬秀²

*Sho Noguchi¹, Shin-ichi Sakurai², Takahide Terakuchi²

Abstract: In Japan, cruise ships are on an increasing trend in recent years, and the number of calls to ports has recorded a record high. In this research, we conducted a questionnaire survey in municipalities in order to clarify the actual conditions of the cruise ship attraction activities in East Japan, the effects and the problems gained by calling on the area, and the effects on the area.

1. 研究背景および目的

わが国では、近年クルーズ船は増加傾向にあり、2017 年は寄港回数 2764 回と過去最高を記録した¹⁾。一方で、北海道・東北をはじめとした東日本では、西日本と比較すると寄港回数は少ない現状にある。

そこで、本研究では、東日本におけるクルーズ船誘致活動の実態や、寄港により得られた効果や問題といった地域に及ぼす影響を明らかにし、今後のクルーズ振興に寄与することを目的とする。

2. 研究方法

東日本にある 13 道県の中から、2017 年末までに過去に一度でもクルーズ船が寄港したことのある港湾が位置する市町村にアンケート調査を実施した(表-1, 2)。なお、寄港実績の有無に関しては事前の電話ヒアリングにより確認した。また、離島のクルーズ船寄港地は対象地から除外した。

3. 結果および考察

(1) クルーズ船の誘致活動

表-3 にクルーズ船誘致活動に関するアンケート調査結果を示す。

「質問 1. 現在、市町村としてクルーズ船社に対し PR 活動などを行っているか」では、「1-1. 現在行っている」が 75.5% (34 件) と最も多く、具体的な活動内容として、市町村の担当者や市長がクルーズ船社へ訪問しポートセールスや周辺観光地の PR を行っている。これに対して、「1-3. PR 活動を行う予定はない」は 17.8% (8 件) に留まった。この 8 件に対して、「質問 2. PR 活動を行っていない理由」を伺ったところ、半数の 4 件が「2-1. クルーズ船の寄港を増やそうと考えていない」を理由に挙げた。また、「2-2. 港湾・漁港の規模が小さいため」(3 件)といった意見もある。

表-1. アンケート調査概要

調査方法	郵送によるアンケート調査
調査期間	2018 年 1 月 9 日～9 月 10 日
調査対象	東日本の 13 道県で、離島を除いたクルーズ船寄港実績のある 43 港が位置する 46 市町村の、港湾および観光担当者
調査内容	クルーズ船誘致活動の詳細と、寄港により得られた効果や問題点に関する質問など、計 7 問
有効回答	97.8% (45/46 件)

「質問 3. クルーズ船誘致に向けて、今まで実施してきたことはあるか」では、「3-1. クルーズ船客に対する周辺観光地の PR 活動」(68.9%) と「3-2. バスなどの大型車両について車両動線の確保」(51.1%) が半数以上の回答を得た。一方で、「3-8. 既存岸壁の拡張・改良工事」(31.1%)、「3-10. クルーズ船専用ふ頭の整備」(11.1%)、「3-11. 旅客用施設の整備」(4.4%) といった、港湾のハード面での整備は一部に留まった。よ

表-2. 調査対象地

都道府県名	調査対象市町村数
北海道	15 市所
青森県	4 市所
岩手県	4 市所
宮城県	2 市所
秋田県	3 市所
山形県	1 市所
福島県	3 市所
茨城県	1 市所
千葉県	2 市所
新潟県	3 市所
富山県	3 市所
石川県	3 市所
福井県	2 市所

表-3. クルーズ船誘致活動に関するアンケート調査結果

質問 1. 現在、貴市町村としてクルーズ船社に対し PR 活動などを行っているか。	
1-1. 現在行っている	75.5% (34/45)
1-2. 今後行う予定あり	6.7% (3/45)
1-3. PR 活動を行う予定はない	17.8% (8/45)
質問 2. 質問 1 で 3 を選択した場合、PR 活動を行っていない理由。(複数回答可)	
2-1. クルーズ船の寄港を増やそうと考えていない	50.0% (4/8)
2-2. 港湾・漁港の規模が小さいため	37.5% (3/8)
2-3. PR したい観光施設等が少ない	25.0% (2/8)
2-4. クルーズ船を受け入れたくない	12.5% (1/8)
2-5. その他	87.5% (3/8)
質問 3. クルーズ船誘致に向けて、今まで実施してきたことはあるか。(複数回答可)	
3-1. クルーズ船客に対する周辺観光地の PR 活動	68.9% (31/45)
3-2. バスなどの大型車両について車両動線の確保	51.1% (23/45)
3-3. 下船後の観光におけるバス会社などとの協議	46.7% (21/45)
3-4. 観光ボランティアや担当職員などの増員	40.0% (18/45)
3-5. 港の使用料・入港料などの減免措置	33.3% (15/45)
3-6. 多言語表示看板など外国人観光客への対応	31.1% (14/45)
3-7. 他の市町村への問合せ	31.1% (14/45)
3-8. 既存岸壁の拡張・改良工事	31.1% (14/45)
3-9. CIQ (税関, 出入国管理, 検疫) に関する対応	22.2% (10/45)
3-10. クルーズ船専用ふ頭の整備	11.1% (5/45)
3-11. 旅客用施設の整備	4.4% (2/45)
3-12. その他	17.8% (8/45)
3-13. 特に行っていない	13.3% (6/45)
質問 4. 今後、市町村としてクルーズ船誘致活動を行っていきたいか。	
4-1. 継続的にやりたい	77.8% (35/45)
4-2. 条件によっては行いたい	13.3% (6/45)
4-3. 行う予定はない	6.7% (3/45)
4-4. 無回答	2.2% (1/45)
質問 5. クルーズ船を受け入れる際の判断基準はあるか。(複数回答可)	
5-1. 国内外問わずに受け入れたい	60.0% (27/45)
5-2. 直接、岸壁に着岸できる大きさの船を受け入れたい	33.3% (15/45)
5-3. 国内船社を積極的に受け入れたい	11.1% (4/45)
5-4. 岸壁に着岸できなくても、沖合に船を錨泊させて受け入れたい	4.4% (2/45)
5-5. 時期によっては受け入れたい	4.4% (2/45)
5-6. 外国船社を積極的に受け入れたい	2.2% (1/45)
5-7. その他	6.7% (3/45)
5-8. 特になし	11.1% (5/45)
5-9. 無回答	2.2% (1/45)

1 : 日大理工・院 (前)・海建 2 : 日大理工・教員・海建

って、多くの場所でクルーズ船寄港に向けて実施してきたこととして、ソフト面での整備が主であるといえる。なお、「3-13. 特に行っていない」としたのは13.3% (6件) であった。

「質問4. 今後、市町村としてクルーズ船誘致活動を行っていききたいか」では、「4-1. 継続的に行いたい」が77.8%、「4-2. 条件によって行いたい」が13.3%という結果となった。「4-3. 行う予定はない」は6.7% (3件) に留まることから、誘致活動に消極的な市町村は少ないことがわかった。

「質問5. クルーズ船を受け入れる際の判断基準はあるか」については、過半数の60.0%が「5-1. 国内外問わずに受け入れたい」として、受け入れられる船に制限はないとしているが、「5-2. 直接、岸壁に着岸できる大きさの船を受け入れたい」(33.3%)と回答した市町村の中には、3万トン級以下の船までしか受け入れられない場所もあった。また、「5-3. 国内船社を積極的に受け入れたい」(9.1%)や「5-5. 時期によっては受け入れたい」(4.5%)のように、受け入れ可能な船や時期に制限のある場所もあった。

(2) 寄港により得られた効果と生じた問題・課題

表-4は、調査対象港湾46市町村(43港)について、国土交通省港湾局資料¹⁾より2017年の港湾別クルーズ船寄港回数を「0回」「1~4回」「5~20回」「21回以上」の4つに分類したものである。

図-1は市町村に対するアンケート調査結果より、クルーズ船寄港回数分類別の寄港によって得られた効果を、図-2はクルーズ船寄港回数分類別の寄港によって生じた問題・課題を示す。

「質問6. クルーズ船寄港によって得られた効果」では、「1. 人々が港に来ることで賑わいを創出」の31件(68.9%)が多くの回答を得て、次に、「2. 地域の知名度の向上」が22件(48.9%)となった。また、「3. 観光客増加で地元経済が上向いた」は全体では15件(33.3%)に留まるが、寄港回数21回以上の市町村に絞ると、4件中3件が回答しており、比較的寄港回数の多い地域では、クルーズ船寄港によって経済効果をもたらしているといえる。なお、「8. 特になし」は5件(11.1%)と少なく、多くの市町村で、クルーズ船の寄港により、なんらかの効果を得ている。

「質問7. クルーズ船寄港によって生じた問題・今後の課題」では、最も多い回答でも「1. 経済効果に必ずしも結びつかない」の16件(35.6%)に留まった。また、寄港回数5~20回の全11市町村のうち「8. 特

表-4. 調査対象港湾の2017年クルーズ船寄港回数¹⁾

2017年のクルーズ船寄港回数	市町村数(港湾数)
0回	14市町村(13港湾)
1~4回	17市町村(17港湾)
5~20回	11市町村(9港湾)
21回~	4市町村(4港湾)

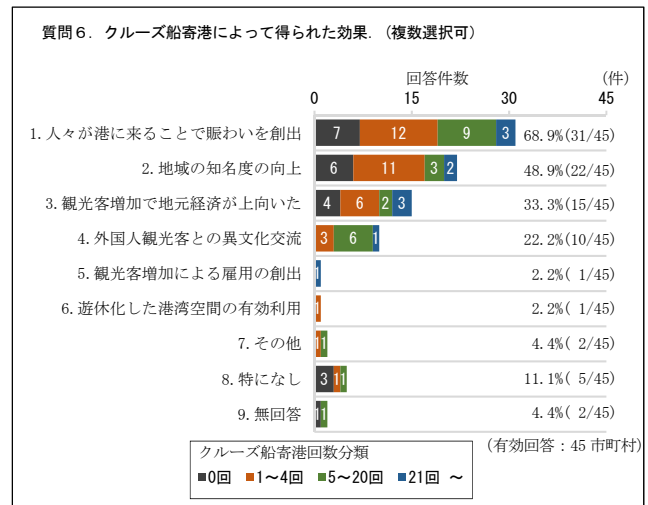


図-1. 寄港回数分類別の港によって得られた効果

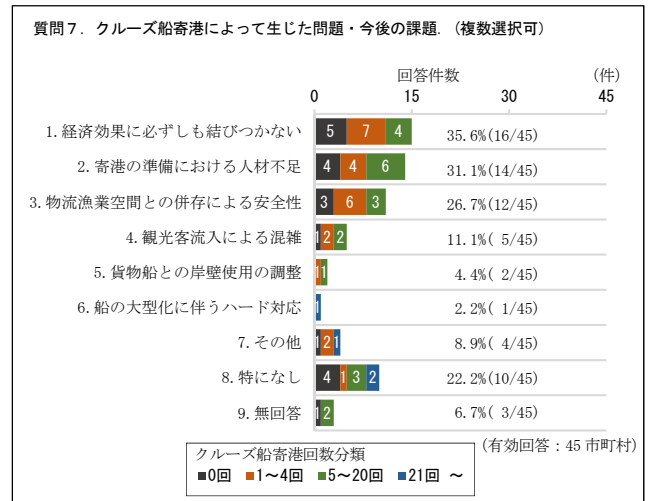


図-2. 寄港回数分類別の寄港によって生じた問題・課題

になし」3件、「9. 無回答」2件の計5件を除く、6足」を指摘しており、多い傾向にあった。一方で、「8. 特になし」としたのは10件で、その中でも寄港回数21回以上の市町村で4件中2件の半数が寄港によって生じた問題はないとしている。なお、寄港回数21回以上の市町村における問題や課題として、「6. 船の大型化に伴うハード対応」(1件)といった港湾整備に関することや、「7. その他」(1件)の「寄港回数増加に伴い、船の運航業務に係る地元船舶代理店の負担が増える」といったことを指摘した。ここから、寄港回数20回以下の市町村とは異なる問題や課題を抱えていることがわかる。また、全体として、クルーズ船寄港により得られた効果の方が、生じた問題や課題と比較すると多い傾向にあった。

【参考文献】

1) 国土交通省港湾局産業港湾課報道発表資料、(2018)、「2017年の我が国のクルーズ等の動向(調査結果)」, http://www.mlit.go.jp/report/pre/ss/kaiji02_hh_000236.html, 参照日2018年9月12日