

離島に寄港するクルーズ船の効果と課題に関する研究

—寄港実績のない有人離島を対象とした調査—

A study on the effects and problems of the cruise ships calling at the island

—Investigation of manned remote islands without port calls—

○海老原 碧¹, 桜井 慎一², 寺口 敬秀²

Midori Ebihara¹, *Shin-ichi Sakurai², Takahide Terakuchi²

In Japan, the number of cruise ship calls has been increasing in recent years, marking a record high. In this study, we conducted a questionnaire survey to local governments with the aim of clarifying the actual situation of cruise ship attracting activities in islands where there are no cruise ship calls.

1. 研究背景および目的

わが国では、近年、クルーズ船の寄港回数は増加傾向にあり、2018年の寄港回数2930回と過去最高を記録している¹⁾。そのうち、2018年の離島のクルーズ船寄港回数は562回（前年同期比1.29倍）である。離島のクルーズツアーは多様なアクティビティを提供することで、オリジナリティあふれる寄港地観光を形成しており²⁾、離島のクルーズ船寄港実績は年々伸び、新たに寄港する離島も増えてきている（図-1）。加えて、本土にある寄港地は陸上の交通機関で他の自治体の観光地へ移動してしまう可能性があるが、離島での寄港はその寄港地だけの観光で完結するため、クルーズ船寄港による恩恵を見込めるであろう。

そこで本研究では、クルーズ船の寄港実績がない有人離島を対象としたアンケート調査より、クルーズ船の誘致活動の現状や、今後の誘致活動への意欲、寄港により期待できる効果や懸念される問題を明らかにすることを目的とする。

2. 研究方法

公益財団法人 離島センター『2017 離島統計年報』³⁾の人口情報をもとに、寄港実績のある離島の最小規模である犬島の人口（48人）以上であり、過去にクルーズ船の寄港実績のない有人離島が所在する自治体を対象にアンケート調査を行った（表-1）。

3. 結果および考察

アンケート調査結果を表-2に示す。

3-1. クルーズ船社に対する誘致活動の現状

「問1：クルーズ船社に対しての誘致活動」では、「1-4. 特に誘致活動を行う予定はない」という回答が89%、「1-3. 以前は行っていたが、現在は行っていない」が5%と現段階で誘致活動を行っていない自治体が全体の94%という結果となった。それに対

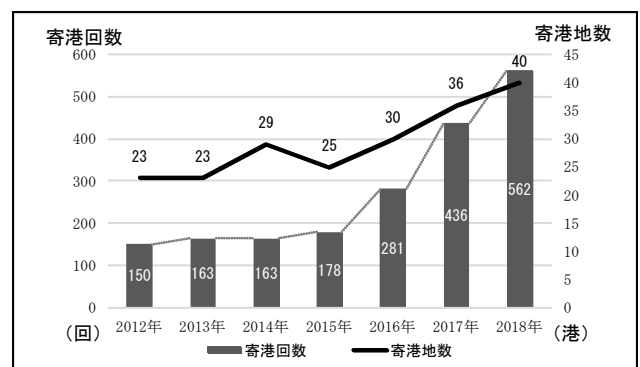


図-1. 離島への寄港回数、離島の寄港地数

表-1. 調査概要

調査対象	クルーズ船寄港実績のない、人口48人以上の有人離島が所在する自治体
調査方法	E-mail, FAXによるアンケート調査
調査内容	現在のクルーズ船誘致活動の現状、今後の誘致活動への意欲、寄港により期待できる効果や懸念される問題に関する質問など
調査期間	2019年7月31日～2019年9月20日
有効回答率	46.3% (38/82件)

して、現在・今後、誘致活動を行うと回答をした自治体が6%であった。誘致を行うきっかけを聞いたところ、「クルーズ需要の増大を背景に、クルーズ客を誘客していきたいと考えるようになった。」「風光明媚な海峡を有しているため、それを活用した観光客の増加を期待し誘致した」との回答を得た。

また、現在誘致活動を行っていない自治体に「問2：誘致活動を行っていない理由」を聞いたところ、「2-1. クルーズ船のような大型船が入港できる規模の港がない」(71%)と最も多く、「2-2. 誘致活動を行う資金がない」と次いだ。「2-5. その他」の回答の中では、「もともと島にある自然や人の生活を維持しながらの観光業に努めており、島の観光キャパシティに対し、現在多くのお客様に支持してもらっている。クルーズ船誘致は行う理由がない状況である」や「人口200人弱の小さな島なので、クルーズ船を受け入れる環境が未整備のため今後も受入は困難である。」といった誘致活動を行うことを視野に入れていない回答

1：日大理工・院（前）・海建 2：日大理工・教員・海建

も見受けられた。

3-2. クルーズ船を受け入れることのできる条件

「問3：クルーズ船を受け入れることのできる条件」では「3-1. 住民や漁業者の理解が得られれば受け入れたい」(31%)、「3-2. 港湾施設に投入する資金があれば受け入れたい」(26%)と続いた。また、「3-3. 沖合に船を錨泊できる場所があれば受け入れたい」、「3-4. 直接、岸壁に着岸できる船なら受け入れたい」がどちらも24%となり、大きな港湾施設を持たない離島であるためこの結果となったと考えられる。また、「3-6. 時期によっては受け入れたい」と回答した自治体は渡嘉敷村の「冬季」との回答であった。渡嘉敷村にある離島は、夏にダイビングやシュノーケル等マリンレジャー観光で有名な離島であるため、夏季は混雑していることから、冬季との回答だと考える。

3-3. 寄港に関する船社からの問い合わせ

「問4：クルーズ船寄港に関する船社からの問い合わせ」では、「4-2. ない」(73%)が最も多い結果となった。また、「4-1. ある」(26%)と回答した自治体に「問5：船社からの問い合わせの内容」を聞いたところ、「5-1. 寄港地周辺における観光地の整備状況」、「5-2. 外国人旅行者の受け入れ態勢」、「5-3. 地域で催されるイベントや祭りなどの日程」が3つとも50%と最も多い回答であった。また、「5-8. その他」では「沖合停泊による寄港可否の問い合わせがあった」との回答を得た。

3-4. クルーズ船寄港により期待できる効果

「問6：クルーズ船寄港によって期待できる効果」では「6-1. 観光客の増加によって地元の経済が向上く」(60%)、「6-2. 観光客が来ることによって港や島の賑わいの創出」(58%)、「6-3. クルーズ船寄港による地域の知名度の向上」(53%)と続いた。

3-5. クルーズ船寄港により懸念される問題

「問7：クルーズ船寄港によって懸念される問題・課題」では、「7-1. 寄港に向けた準備における人材不足」(55%)、「7-2. 大勢の観光客流入による混雑」(50%)との結果を得ることができた。また「7-6. その他」では「バス会社が無いため、クルーズ船の大勢の乗客を輸送する能力が無い。」、「僻地でありクルーズ船を受け入れる程の商業施設や観光スポットの不足、交通手段がない等の受入体制の不備が懸念される」と、本土と比べ規模が小さい離島では、受け入れのためのソフト整備やハード整備が伴っていないことがわかる。

3-6. クルーズ船受け入れによる自治体の意見

「自然環境への影響懸念、ごみに関する懸念(分別

表-2. 調査結果

質問内容	回答
問1：クルーズ船社に対する誘致活動	
1-1. 現在行っている	3% (1/38)
1-2. 今後行う予定あり	3% (1/38)
1-3. 以前は行っていたが、現在は行っていない	5% (2/38)
1-4. 特に誘致活動を行う予定はない	89% (34/38)
問2：問1で「1-3. 以前は行っていたが、現在は行っていない」または「1-4. 特に誘致活動を行う予定はない」を回答された方は、誘致活動を行っていない理由(複数回答可)	
2-1. クルーズ船のような大型船が入港できる規模の港がない	71% (23/32)
2-2. 誘致活動を行う資金がない	16% (5/32)
2-3. 魅力的な観光施設等が少ない	12% (4/32)
2-4. 既に近隣の市町村がクルーズ船を受け入れているため	6% (2/32)
2-5. その他	25% (8/32)
2-6. 無回答	13% (4/32)
問3：クルーズ船を受け入れることのできる条件(複数回答可)	
3-1. 住民や漁業者の理解が得られれば受け入れたい	31% (12/38)
3-2. 港湾施設に投入する資金があれば受け入れたい	26% (10/38)
3-3. 沖合に船を錨泊できる場所があれば受け入れたい	24% (9/38)
3-4. 直接、岸壁に着岸できる船なら受け入れたい	24% (9/38)
3-5. 日本船社なら受け入れたい	5% (2/38)
3-6. 時期によっては受け入れたい	3% (1/38)
3-7. 特に条件はなく、どんなクルーズ船でも受け入れたい	5% (2/38)
3-8. その他	26% (10/38)
3-9. 無回答	11% (4/38)
問4：クルーズ船寄港に関する船社からの問い合わせ	
4-1. ある	26% (10/38)
4-2. ない	73% (28/38)
問5：問4で「4-1. ある」と回答した場合、船社からの問い合わせ内容(複数回答可)	
5-1. 寄港地周辺における観光地の整備状況	50% (5/10)
5-2. 外国人旅行者の受け入れ態勢	50% (5/10)
5-3. 地域で催されるイベントや祭りなどの日程	50% (5/10)
5-4. 係留施設の整備状況	40% (4/10)
5-5. 港から観光地をつなぐアクセス手段の確保	40% (4/10)
5-6. 船内の食事における食材の提供	30% (3/10)
5-7. 公民館や港などの施設を観光客に一時的に開放することの可否	10% (1/10)
5-8. その他	20% (2/10)
5-9. 無回答	10% (1/10)
問6：クルーズ船寄港によって期待できる効果(複数回答可)	
6-1. 観光客の増加によって地元の経済が向上く	60% (23/38)
6-2. 観光客が来ることによって港や島の賑わいの創出	58% (22/38)
6-3. クルーズ船寄港による地域の知名度の向上	53% (20/38)
6-4. 海外の方が来ることによる異文化交流	24% (9/38)
6-5. クルーズ船で来島する観光客の増加によって雇用が創出される	16% (6/38)
6-6. 遊休化した港の空間を有効利用できる	9% (3/38)
6-7. 特になし	8% (3/38)
6-8. 無回答	5% (2/38)
問7：クルーズ船寄港によって懸念される問題・課題(複数回答可)	
7-1. 寄港に向けた準備における人材不足	55% (21/38)
7-2. 大勢の観光客流入による混雑	50% (19/38)
7-3. 地元の経済効果に必ずしも結びつかない	42% (16/38)
7-4. 係留施設等を整備することの費用対効果が得られない	37% (14/38)
7-5. 物流や漁業の空間との併存による安全性の問題	31% (12/38)
7-6. その他	21% (8/38)
7-7. 特になし	3% (1/38)
7-8. 無回答	5% (2/38)

回収への理解・散乱ごみ)、長年積み上げた観光イメージの毀損」という回答や、「環境の悪化・破壊、治安の悪化」など自然に囲まれた離島ならではの環境を危惧する意見を得た。また、「定期航路をもたない過疎の進む離島であり、観光すべき箇所も特段なく、島民も来島者の増加を望んでおらず、クルーズ船寄港の対象として検討しがたい」、「離島の観光客を増加させることについて島民の意見は分かれている。」と離島の住民からの意見を踏まえた回答を得た。

【参考文献】

- [1] 国土交通省港湾局港湾課：2017年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数等について(確報), 国土交通省港湾局港湾課報道発表資料, 2018.6.12
- [2] 国土交通省港湾局産業港湾課：島嶼部における大型クルーズ船の寄港地開発に関する調査の結果(概要), 国土交通省港湾局港湾課報道発表資料, 2018.3.17
- [3] 公益財団法人 日本離島センター：「『2017 離島統計年報』CD-ROM版」, 2019.4.26