

## 論文の内容の要旨

氏名：寺 口 敬 秀

博士の専攻分野の名称：博士（工学）

論文題名：わが国におけるクルーズ船の寄港に適する港の選定と誘致方策に関する研究

わが国の沿岸には、港湾・漁港あわせて約 4000 港が整備されている。しかし、産業構造の変化に伴い、地方港湾や漁港の中には低・未利用空間が増大し、本来の役割を果たせないまま遊休化しているところもある。これらの港は空間を多目的に活用していくことが求められており、その方策の一つとしてクルーズ船による地域振興が挙げられる。

日本では 2013 年以降、クルーズ船の寄港回数が飛躍的に増加しており、港湾の中長期政策（PORT2030）の柱の一つとしても「列島のクルーズアイランド化」が明記されている。一方、クルーズ船の受け入れにおける課題として、寄港地の多くは九州・沖縄地方であり、東日本で経済的恩恵を十分に享受できていなかったり、クルーズ船が着岸できる大規模港湾に寄港が集中しているといったことが指摘されている。しかし、飛行機とクルーズを結び付けたフライ&クルーズ等の旅行企画の増加や、日本船社の事業拡大、北太平洋を渡る欧米船社の航路拡大によっては、東日本への寄港が増えることが期待でき、港の多目的利用や観光産業の活性化、地域振興を図る重要な機会となり得る。

また、寄港地は地方港湾や漁港であっても観光地に近い立地であれば選択されるという特徴がある。これは、海から目的地にアクセスするクルーズ船ならではの特徴であり、陸上での宿泊も伴わないことから、今までは陸上交通が不便なことで観光地として選択されにくかった沿岸地域や、宿泊施設が少ない地域でも、新たな観光地として入込客数の増加が期待できる。

そこで、本論文は、わが国のクルーズ観光の成長に際し、いままで寄港数の少なかった東日本の沿岸地域において、クルーズ船の寄港を地域振興に繋げるため、①新たなクルーズ船の寄港地として有望な場所（港）の選定、②自治体が効率的な誘致活動や適切な準備を行うためのノウハウの構築、③わが国におけるクルーズ船による地域振興を持続的に行うために必要な取り組みの提案を行うことを目的とする。

第 1 章では、わが国におけるクルーズ産業の動向や、海外の事例等を整理している。また、第 2 章では、クルーズ振興に関する既往研究の比較を通じて本論文の意義を述べている。

第 3 章では、2015 年以降における寄港数の推移の特徴をまとめ、港の種別に分析を行った。その結果、港湾の種別では重要港湾における寄港回数の割合が高いものの、地方港湾も年々増加していた。漁港は近年急激に寄港回数が増えており、2015 年は 2 回しか漁港に寄港しなかったが、2018 年は 138 回にまで伸びていた。漁港の種類としても 2018 年は第 1 種漁港と第 4 種漁港が共に 46 回寄港で最多となり、漁港の規模にかかわらずクルーズ船の寄港地として選択されていることが明らかになった。

第 4 章では、クルーズ船の寄港が比較的少ない東日本（北海道、東北、北陸、東関東地方）における今後のクルーズ船寄港候補地の選定手法を提案した。今までは、寄港実績の無い港を対象に、寄港地としての魅力度を定量的に評価することは行われていなかった。そこで、各港における港周辺の観光地としての魅力度を示す観光魅力係数と、新幹線や高速道路など既存陸上交通体系でのアクセスの不便さ（海からアクセスすることの優位性）を表す海上アクセス優位係数として数値化し、これら 2 つの係数を乗じることで、「港の近くに魅力的な観光資源があり、かつ既存の交通体系では訪れにくい場所」を示す指標とすることを提案し、この指標を各港の「寄港魅力度」と定義し、これを用いて新たな寄港候補地の抽出を行う手法を立案した。

第 5 章では、実際に東日本の港湾・漁港計 956 港を対象とした観光魅力係数、海上アクセス優位係数および寄港魅力度の算出を行った。観光魅力係数としては、函館、小樽、金沢、仙台塩釜といった地域の数値が高い値を示し、観光地としての魅力が大きいことが得られた。海上アクセス優位係数では、根室、知床、積丹半島、尻屋岬、輪島といった地域が既存陸上交通体系では不便であり、海上からのアクセスが優位である地域であることが把握できた。そして、これら 2 つの係数を乗じて得た寄港魅力度は、北海道の江差～松前、浦河～えりも、羅臼～紋別、本州日本海側の能登半島、男鹿半島～能代、七里長浜、本州太平洋側の大間～尻屋崎、三陸地方、房総半島などの数値が高くなり、クルーズ船の特徴を活かした寄港候補地として抽出された。

第6章では、寄港実績の無い市町村および漁業協同組合（以下、漁協）を対象に、クルーズ船誘致に対する意識や、クルーズ船が寄港した際に想定される効果や課題などをアンケート調査にて把握した。さらに、寄港実績を有する市町村や漁協に対してもアンケート調査を行い、誘致活動の実施状況や地域団体との連携状況、得られた効果や生じた課題の抽出を行い、寄港実績の無い市町村および漁協との比較を行った。その結果、主に以下のような結果を得ることができた。

①市町村が期待する効果としては、寄港実績の有無にかかわらず賑わいの創出や地域の知名度向上を挙げていた。一方、実績がある市町村からは経済効果や雇用の創出といった効果を挙げる例は少なかつたが、実績が無い市町村ではこれらに期待する意見も多く挙げられた。

②市町村が挙げた問題点・課題点としては、経済効果が少ないといったことや、受け入れ側の人員不足を指摘する割合が高かつた。

③漁協として期待される効果としては、賑わいの創出や知名度の向上に期待する意見が半数となった。一方で、懸念される問題としては、クルーズ船が寄港することによって、漁業を円滑に行うことができない、観光客が来ることによるごみの増加といったことを心配する意見も多く見られた。

第7章では、今後新たにクルーズ船の誘致を意図する地域のノウハウとなるよう、クルーズ船受け入れ実績のある港の活動実態を調査した。調査は、既存交通体系によるアクセスは難しいものの、寄港実績を有している全国14港を対象に、地元自治体などの誘致活動担当者に対して直接対面式のヒアリング調査を行った。その中で得られた主な結果を以下に示す。

①クルーズ専用岸壁を有している場所は8港あつた。釧路港や宇野港では専用岸壁を地域のイベントやお祭り会場としても利用するほか、災害時の防災拠点としても利用できるようにし、クルーズ船寄港時以外でも多目的に利用できる工夫がされていた。

②物流港湾に寄港する際は、岸壁周囲の貨物を一時的に移動させることが多いが、バルク類は移動させることが難しく、クルーズ船寄港時にも近くで作業を行うこととなる。そのため、バルクふ頭に寄港する港では、クルーズ船客が乗下船する間は重機の作業を止めるといった配慮をするため、貨物業者と事前に協議を行っていた。

③一部の港では、効率的な誘致活動を行うため旅行代理店と共同での外国船社への訪問やポートセールスに取り組んでいるほか、地元自治体の誘致活動担当者から船社に対して自港に寄港するための航路の提案も行っていた。

④寄港時の特徴的なおもてなしとして、日南市では、コンビニエンスストアが移動販売車を新たに用意し、船客だけでなく船員も買い物できるよう岸壁での利便性の向上につなげている。

⑤寄港地での消費活動に関しては、船客だけでなく船員に着目する自治体も多く、船員専用のシャトルバスを手配している場所もあつた。

⑥クルーズ船は寄港するが、周辺市町村に有名観光地がある場合は、そちらに船客が流れ、寄港地の恩恵が薄れているといった現状も明らかとなつた。

⑦8市では誘致活動やサービス向上を目的とした自治体間の連携を行っていると回答した。特徴的な取り組みのひとつとして、クルーズ船が一晩で移動できる距離の日本海側5港で資金を出し合い、外国船社の配線担当者の招聘や各港の観光地紹介を行っている例もあつた。

第8章では、本論文のまとめとして、以下のような今後のクルーズ船誘致による地域振興に向けた提言、総括を行っている。

①誘致活動や寄港地でのおもてなし等は、その前後の寄港地とコンテンツが重なってしまうと船社から見て魅力的に映らない恐れがあるため、ある程度広域で自治体が連携することで、船社としてもルートを組みやすくなり、より効果的な誘致活動が行える可能性がある。また、船客も寄港地の特色や違いを感じることができ、寄港地での消費意欲も増加すると考えられる。

②寄港地での観光は、船客が遠方の観光地へ移動してしまうことも多く、誘致活動等に多くの労を割いても、港周辺での経済効果が少ない場合がある。そのため、船客が港の近くで観光や消費活動をしてもらえるような地元の資源の発掘や、取り組みを行うことが重要となる。

③港周辺に市街地や商店街が無い地域では、クルーズ船の寄港に合わせて岸壁での物販を行うことで、船客や船員の利便性が向上し、消費にもつながる。また、クルーズ船の寄港を一つのイベントとして捉えることで、市民が港へ訪れるきっかけとなり、港での賑わいや、市民と船客との交流を生むことができる。

④寄港時の受け入れ方法やおもてなしは、漁協、商工会、教育機関など地域のさまざまな団体と共

同で事業を行う必要がある。また、船客も観光だけでなく、地域住民との交流を目的としていることから、地域が一体となり市民が積極的にクルーズ船を迎えることによって、良質な寄港地となりうる。

⑤出港時に行うお見送りなどのおもてなしは、その時には直接的な利益には繋がりにくいものの、船客や船社へ良い印象を残し、次の寄港に繋げるための大きなアピールとなる。

⑥多くのクルーズ船が寄港することで、地域によってはオーバーツーリズムに繋がる可能性もあることから、寄港回数を増やすのではなく、寄港における質を高めていく方が地域振興に繋がりがやすい。