

論文審査の結果の要旨

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

審査委員：（主査） 教授 桜 井 慎 一

（副査） 教授 居 駒 知 樹 教授 轟 朝 幸

少子高齢化の続く日本の総人口は、2050年頃には1億人を割り、出産可能な若年女性の減少が大きい地方は消滅可能性都市とされ、人口が現在の半以下になる地域が国土の6割に及ぶとの推計がある。特に、鉄道、高速道路、空港といった既存の交通体系から外れた地方の沿岸地域の人口減少はより深刻で、産業構造や漁業環境の変化に伴い、これまで沿岸地方の経済を支えてきた港湾や漁港も遊休化が進んでいる。

人口減による経済の低迷を補い、わが国が力強い経済力を取り戻すための重要な成長分野として観光を位置づけ、2006年観光立国推進基本法制定、2008年観光庁設置、2016年には「明日の日本を支える観光ビジョン」を政府が策定している。この中で観光客誘致の目標として、2020年までに年間の訪日外国人旅行者数4000万人、旅行消費額8兆円、さらに2030年までに訪日外国人旅行者数6000万人、旅行消費額15兆円などの数値が示されている。2020年の訪日旅客目標数の8分の1にあたる500万人はクルーズ船での来訪を期待しているが、それを達成するための課題として、寄港地が西日本の一部の港に集中している現状を挙げ、これを全国に拡大する必要性が記述されている。

クルーズ客船での観光は、乗船期間中、スーツケースなど重い荷物の運搬が不要で、朝、寄港地に着けば、下船後、手荷物だけを持って埠頭に配車されたバスやタクシーなどに乗車して近郊の観光に出かけ、夕方、自分の船室に戻り、船は夜間航行して、次の寄港地に向かう。巨大化するハブ空港や大都市ターミナル駅の中の混雑するコンコースを、重い荷物を持って長距離を延々と移動する必要がないだけでもクルーズ観光は高齢者や障害者に優しく、自家用車やレンタカーを使った場合に心配される事故等の運転リスクも回避できるので、今後、ますます高齢化が進展する日本に適した観光手段であるといえる。

本論文は、クルーズ船の寄港回数も多く、来訪船客も集中する沖縄や九州といった西日本に比べ、今までクルーズ観光の恩恵をそれほど受けてこなかった東日本（北海道、東北、北陸、東関東）に位置する約1000港（港湾103港および漁港853港）の中から、客観的なデータ分析に基づいて、クルーズ船の寄港候補地として有望な地理的条件を有する港を選定したものである。また、全国の港を対象としたアンケート調査および訪問ヒアリング調査の結果から、クルーズ船の誘致に有効なノウハウを抽出し、今まで寄港実績の無かった港に対しても、クルーズ観光に取り組むきっかけになる有用な情報提供を行っている。少子高齢化、地方再生、観光立国など、わが国が抱えるさまざまな課題をクルーズ観光で解決を図ることを狙いとする本論文は、類似の既往研究はほとんど見当たらず、社会的意義も高く時宜を得た研究課題として大いに評価できる。

東日本における寄港候補地の選定にあたっては、申請者が考案した「寄港魅力度」という客観的データに基づき算定した数値によってクルーズ船の寄港に有望な場所を選んでいる。新幹線、高速道路、空港が充実するわが国の既存交通網にあって、クルーズ船に乗って海からアクセスした方が有利な場所は限られる。そこで寄港魅力度の算定は、当該港に到達するとき既存の交通体系からではいかに不便な場所にあるかを示す「海上アクセス優位係数」と、当該港の近くに魅力的な観光地がどの程度存在するかを示す「観光魅力係数」の2つの数値を乗じることで求めている。その結果、北海道の江差～松前、浦河～えりも、厚岸～根室、羅臼～紋別、本州日本海側の能登半島、敦賀～福井、金沢、柏崎～新潟、男鹿半島～能代、艫作崎～七里長浜、本州太平洋側の大間～尻屋崎、久慈～宮古、大船渡～気仙沼、石巻～仙台塩釜、房総半島などが有望な寄港地として評価された。申請者が独自に収集した観光地とその魅力度、陸上交通拠点または観光地から港までのアクセス距離等に関するデータはいずれも信頼でき、それらを用いて作成した2つの係数の計算式は適切に組み立てられており、寄港魅力度の算定結果に基づ

く寄港候補地の選定は概ね妥当な港を導いている。

選定された寄港候補地は、あくまで地理的条件から見て有望な素質が備わっていると評価された場所が選ばれたに過ぎず、クルーズ船の寄港地として成功するか否かは、船社や旅行代理店に対するポートセールスなどの誘致活動や、寄港した船舶の乗客やクルーに対するサービスの善し悪しにかかってくる。そこで本論文では、既に多くの寄港実績がある全国の港の中から、既存の交通体系でのアクセスが不便な港を14港選び、その地元自治体を訪問して面談形式のヒアリング調査を実施し、効果的な誘致活動の実態等の把握を試みている。ヒアリング調査の結果、誘致活動は単独で行うよりクルーズ船の周遊ルートを念頭に一夜で航行できる距離に位置する複数の自治体が共同で実施すること、クルーが要望する情報提供や物品販売を行うことで港の良い印象が船客にも伝わり寄港の継続性が維持されやすいこと、他の港と差別化したお出迎え行事や船客の記憶に残る印象的な見送り行事の実施は継続した寄港に貢献することなどの結果が得られた。本論文で明らかにしたこれらの成果は、今後の誘致活動を支援する有益な知見を提供している。

東日本で寄港候補地となることが期待できる港に対するアンケート調査の結果は、既に寄港実績のある港と、まだ寄港実績の無い港との意識の違いに関して興味深い考察を導いている。クルーズ船を受け入れた経験のある港では、期待したほどの大きな経済的恩恵は得られなかったものの、知名度の向上や地域住民の意識改革などを成果として挙げ、クルーズ船を誘致したデメリットはほとんど無かったと好意的な評価をしているところが多い。一方、寄港実績の無い港は、港湾荷役への影響、漁業者との調整、市民との軋轢など、経験が無いことで生じる過度な心配が先行し、クルーズ船の誘致に前向きになれない実態を明らかにした。これまでクルーズ船の来航に対する寄港地での評価は、多数の船を受け入れている港での調査はいくつか事例があるが、寄港回数の少ない港、特に寄港実績の無い港での意向調査はほとんど前例がなく、新たな知見を提供したものとして評価できる。

わが国は、総延長距離35000kmという世界第6位の長い海岸線に面して、港湾約1000港、漁港約3000港、合計約4000もの港が整備されていることが特徴であり、その中には、遊休化した空間の新しい活用を模索している港も少なくない。これら大小さまざまな港を活用して、日本各地を海から周遊できるクルーズ観光を確立できれば、大型クルーズ船の過度な集中でオーバーツーリズムを招き、観光公害とも批判のある現状の偏った集客を全国に分散させることも期待できる。地方の中小港では、クルーズ船を係留できる埠頭がないことで、誘致をあきらめているところも多いが、近傍に魅力的な観光資源があれば、船は沖合に停泊して通船で上陸すれば良く、必ずしも立派な埠頭が存在する必要はないと結論づけている既往研究もある。大型の宿泊施設が少ない地方でも、専用個室が備わったクルーズ船であれば、新たな投資でホテルを整備する必要も無い。また、前もって旅行代金を支払っているクルーズ客の多くは下船後の観光で比較的多額を消費する傾向にあるとの調査結果もあり、ご当地でしか買えない魅力的な土産物、他では食べることのできない美味しい食品が準備できれば、当該地域の経済にも恩恵をもたらすことが期待できよう。

本論文で実施した寄港魅力度に基づく地域分析、全国の港に対して実施したアンケート調査およびヒアリング調査の結果は、特に、これから新たにクルーズ観光に取り組んでいくことを企図している港の地元自治体等にとっては、きわめて有益な情報を提供しており、クルーズ船というわが国にとって開拓途上にある観光手段を用いて、沿岸地方の地域活性化を支援するさまざまな知見を提供できたことは研究の有用性を示している。このことは、申請者が自立して研究活動を行い、またはその他の高度な専門的業務に従事するに必要な能力およびその基礎となる豊かな学識を有していることを示すものである。

よって本論文は、博士（工学）の学位を授与されるに値するものと認められる。

以 上

令和2年2月20日