

漁業地域・漁港におけるクルーズ船受入れ可能性とその効果

Possibility of Acceptance of Cruise Ships to Fishing Areas and Ports and Its Effect Abstract

竹山佳奈*・劔崎聖生**・大島 肇***

Kana TAKEYAMA, Masao KENZAKI and Hajime OSHIMA

* (一財)漁港漁場漁村総合研究所 第2調査研究部 主任研究員

** 水産庁漁港漁場整備部

*** (一財)漁港漁場漁村総合研究所 専門技術員

A visit of tourists from other countries as well as from urban areas in Japan and promotion of exchanges between fishing villagers and them are required for “utmost utilization of stocks in fishing ports and creation of liveliness,” one of the key issues in the 4th Long-Term Plan for Development of Fishing Ports and Fishing Ground. The traffic conditions are the bottle neck – transportation is inconvenient in many places in the fishing areas. To address the issue, we focus on cruise ships which permit tourists to visit the places where they cannot reach by land or air easily and conduct a survey of the possibility of expanding the acceptance of cruise ships to fishing ports. With regard to the ship’s class for fishing ports, usage patterns of fishing ports, selection of ports of call by shipping companies, we gathered information and classified thereof. As a result, the study suggests the acceptance of cruise ships in fishing areas is of great significance because it promotes exchanges between urban and fishing areas, brings about a positive economic effect. This paper clarifies a method which enables those concerned with fishing ports and local government officials to realize the acceptance of cruise ships.

Key words: cruise ship, selection of a port of call, fishing area, fishing port, development of fishing port facilities, local resources

1. はじめに

第4次漁港漁場整備長期計画(平成29年3月閣議決定)では、重点課題の1つとして「漁港ストックの最大限の活用と賑わいの創出」を掲げ、滞在型漁村の確立・形成や国内外への漁村の魅力の発信を通じて、都市住民や外国人観光客等による漁村への訪問や漁村の人々との交流の促進を図ることを明示している。しかしながら、漁業地域は交通条件が厳しい場所も多いことから、交流人口の確保が課題となっている^{1), 2)}。

一方で、近年盛んになってきたクルーズ船による旅行は、交通条件が厳しく、陸路や空路では容易に訪問できない地域への周遊が大きな魅力の一つとなっている。このため、漁港はクルーズ船の寄港地としてのポテンシャルを有しており、漁業地域・漁港の賑わいの創出に繋がる可能性がある。政府は「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」を目指し、主に港湾での受け入れ体制の整備等を推進しており、全国の港(主に港湾)への国内外の大型旅客船であるクルーズ船寄港が増加している。しかしながらこれまで「漁港」におけるクルーズ船の受入れ事例は数少ないのが現状である。そこで、本調査では漁業地域のさらなる活性化および漁港の有効活用の観点から、漁港におけるクルーズ船受入れ拡大の可能性について調査し、具体的な方策の

検討および必要な情報を整理することを目的とした。また、漁港や地方自治体関係者などの受入れ側に対し、クルーズ船の受入れを実現するための方策を明確化した。

2. 研究方法

2.1 漁港へのクルーズ船受入れに関する基礎情報の収集・整理

漁港への寄港実績のある船社やクルーズ商品を取扱う旅行代理店に対して聞き取り調査を実施した(表-1)。また、聞き取り内容は、船社・旅行代理店が寄港を検討する際に必要な情報や課題、寄港に必要な各種条件(航路、設備、観光資源、地元の受入れ体制、等)、および寄港地選定の際に着目するポイント等とした。

表-1 聞き取り調査対象

船社/代理店	クルーズ船/内容
郵船クルーズ(株)	飛鳥II
日本クルーズ客船(株)	ぱしふいっくびいなす
商船三井客船(株)	にっぽん丸
シルバーシー・クルーズ(株) JTB総合研究所	シルバー・ミュージック等 ツアー企画等

2. 2 既存受入れ漁港での実態調査

クルーズ船の受入れ実績を有する自治体の担当者に対し、聞き取り調査を行った。聞き取り調査対象は、北海道知床の羅臼漁港(羅臼町)、鹿児島県奄美大島の古仁屋漁港(瀬戸内町)、山口県萩漁港(山口県、萩市)および仙崎漁港(山口県、長門市)、長崎県五島列島の上五島漁港(長崎県、新上五島町)、とした。また、聞き取り調査内容は、船社に対する誘致活動方法・内容、地元の受入れ体制の構築、受入れ時の事前準備や課題および寄港による経済効果等とした。

2. 3 漁港におけるクルーズ船受け入れ拡大にあたっての方策案

漁港への寄港の潜在的な需要およびクルーズ船受入れにあたっての課題を踏まえ、今後、漁業地域・漁港でのクルーズ船受入れ拡大の可能性を分析し、その推進方策案を整理した。なお、作成にあたっては、船社・旅行代理店等および有識者(赤井伸郎教授：大阪大学大学院)からの指摘を踏まえ、実現の可能性について確認しながら進めた。

3. 研究成果

3. 1 基礎情報の収集・整理

(1) クルーズ船受入れの現状

近年、アジアをはじめ世界のクルーズ人口が増加している。日本人のクルーズ人口は、コロナ禍以前の2019年に過去最多の35.7万人(うち、外航クルーズ人口23.8万人、国内クルーズ人口11.8万人)となり、3年連続で30万人を超えていた。クルーズ船の我が国港湾(漁港を含む)への総寄港回数(通船を含む)は、2,866回(外国船社1,932回、日本船社934回；2019年)であった。このうち漁港では、笠島漁港が23回(丸亀市)、金風呂漁港(笠岡市)、倉橋漁港(呉市)の寄港がそれぞれ10回の寄港となっているが、その他の漁港は多くても年に1~5回程度である。

全国の港(主に港湾)への国内外のクルーズ船の寄港が増加傾向にあるなか、漁港でのクルーズ船の受入れ実績は、瀬戸内地方や離島地域など限られた地域に立地する漁港への実績が多い。しかしながら、漁港ストックの有効活用および漁業地域の活性化の観点から、さらに多くの漁港におけるクルーズ船の受入れを目指す必要がある。なお、寄港実績のある漁港の中には、漁業地域ならではの地域資源を活用した独自のプログラムを提供し、クルーズ船の寄港地として成功している事例もある。

(2) 誘致対象とするクルーズ船のクラス

クルーズ船は船の規模、乗客数、サービスに基づき一般的に3つのクラスに区分されることが多い(図-1)。今回聞き取り調査を実施した邦船3社(飛鳥II、にっぽん丸、ぱし

ふいっくびいなす)やシルバーシー・クルーズのシルバーミュージズは、ラグジュアリー/プレミアムクラスに属している。このクラスは乗客数も少なく、観光目的としては体験型アクティビティやその地域でしか体験できないプログラム等であることが多い。一方、カジュアルクラスは乗客数が多く、乗客の目的も買い物メインであることが多い。

漁港での誘致対象とするクルーズ船のクラスについては、受入れ可能な訪問者数が限られること、観光資源の特徴や海外客の受入れに必要な施設(税関、出入国管理、検疫)の対応が困難な場合が多いこと、施設規模の制約(岸壁、泊地や航路等)を考慮すると、乗客数が少なく経済効果も期待できるラグジュアリーやプレミアムクラスの邦船が適していると考えられる。

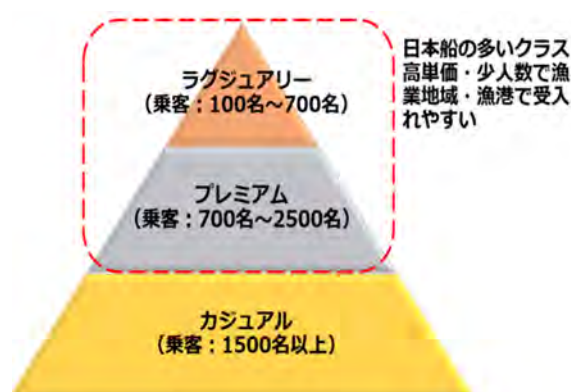


図-1 クルーズ船のクラス

(3) クルーズ船の漁港利用パターン

クルーズ船の漁港利用形態は、以下の3つのパターンがある。1つ目は、クルーズ船が漁港の岸壁に接岸して乗客が上陸する方法(以下、直接接岸とする。)、2つ目は、岸壁に接岸できないため、クルーズ船が沖合に停泊して地元の観光船や海上タクシー等の通船やテンドーボートを利用して上陸する方法、3つ目は、クルーズ船が近隣の港湾に入港し、乗客がタクシーやバス等の移動手段を用いて漁港内の施設を利用する方法である。

クルーズ船社によると上陸方法としては安全性の確保や旅行時間の確保などの観点から、直接接岸が望ましいものの、絶対条件ではないとされる。寄港地に魅力があれば、安全な錨地の選定、通船やテンドーボートの接岸地点等について検討を行い、沖合に停泊しても寄港できるように対処している。漁船利用が前提の漁港では、施設の構造や規模の条件からクルーズ船が直接接岸することが難しい場合が多く、通船やテンドーボートによる上陸を選択することが現実的である。なお、地元の観光船を利用して上陸することで特別感を与え、クルーズ船からの乗降に新たな魅力を付加している場合もある(後述の山口県仙崎漁港での事例)。

表-2 漁業地域で提供可能な体験プログラム例

種類	プログラム内容
① 漁業体験	定置網体験、地びき網体験、釣り体験等 (高齢者向け例：漁師訪問と漁業活動の講話)
② 加工・食文化体験	魚食イベント、祭り、魚の捌き方体験、干物加工体験、魚市場見学、加工場見学等 (高齢者向け例：上陸時の水産物ふるまい、施設見学)
③ 自然観察	磯辺観察会、稚魚放流、生物観察等 (高齢者向け例：観光船によるクワラウォッチング、砂浜散策)
④ マリンスポーツ	ダイビング、カヌー、釣り等
⑤ 直売所・レストラン	朝市、常設の直売所、海鮮レストラン等

(4) 船会社側における寄港地選定の視点

船会社側が寄港地を選定する際のポイントを以下にまとめる。まず、寄港地の選定については、クルーズ船の基本航路の寄港スケジュール、季節的なイベント(花火大会や祭り等)や寄港地の観光資源や提供プログラムの内容を基に選定されることが多い。さらに漁港の場合は、航路となる水域への漁具設置状況や海域利用者との調整等も考慮される。

漁港や漁村地域の観光資源や提供プログラムの内容としては、漁業体験や加工・食文化体験(例えば、マグロ解体ショー等)の他、自然観察ツアーやマリンスポーツ、直売所での買い物や地魚レストラン等での昼食等が挙げられる(表-2)。なお、乗客は高齢者も多いため、実際には直売所での地元食材購入や新鮮な水産物が楽しめる海鮮レ

ストランなどが好まれている。船会社側からの漁港施設の整備に関する要望としては、乗客の多くが高齢者であるため、上陸際の安全性の確保に必要な浮体式係船岸、待合施設(屋根、トイレ付が望ましい)およびバスやタクシーの駐車場の整備があげられる。

3.2 既存受入れ漁港での実態調査

既存受入れ漁港に対する聞き取り調査の結果を基に、受入実績や誘致概要、地元の受入れ体制や主な集客資源等についてまとめた(表-3)。本稿では地元食材を活かしたプランを提供している北海道羅臼漁港、およびクルーズ船のレストランへの水産物の供給実績を有する山口県仙崎漁港について紹介する。

表-3 既存受入れ漁港での実態調査

	漁港概要	寄港実績	誘致概要	主な集客資源
羅臼漁港 (北海道)	○第4種漁港(道管理) ○主要漁業種類 すけとうたら刺網漁業 さけ定置網漁業 沿岸いか釣り漁業	2013年~16年：4回/年 2018年~現在：5回/年 16年に「にっぽん丸」を「羅臼大使」に任命。 地域食材供給あり	羅臼町役場	・知床世界自然遺産 ・「知床羅臼ダイニング」 羅臼町商工会(特に、女性部)を中心に昼食提供。
萩漁港 (山口)	○第3種漁港(市管理) ○主要漁業種類 まき網 小型機船底びき網 一本釣、定置網等	萩港に入港後、萩漁港へはテングターボートにて移動、上陸。 初寄港以降、最大16回/年	萩市役所 その他、山口県クルーズやまぐち協議会を中心に近隣市と連携。	・ユネスコ世界遺産 ・武家屋敷の町並み ・萩焼体験
仙崎漁港 (山口)	○第3種漁港(市管理) ○主要漁業種類 一本釣 底びき網、まき網 棒受網、引網 刺し網、採貝藻等	2014年：初入港 2015-現在：1~2回/年 沖合停泊により通船・テングターボートの利用により上陸。 地域食材供給あり	長門市役所 その他、山口県クルーズやまぐち協議会を中心に近隣市と連携。	・青海島遊覧 ・元乃隅神社 ・長門湯本温泉 ・萩市等近隣観光地
上五島漁港 (長崎)	○第2種漁港(県管理) ○主要漁業種類 一本釣、延縄 刺網等	2万tクラス→青方港に接岸 それを超えるクラスは沖泊して、上五島漁港に通船で上陸。 2010年：初寄港 2011年以降：3~5回/年	新上五島町役場 長崎県クルーズ振興協議会が中心的な役割。	・ユネスコ世界遺産 ・教会群
古仁屋漁港 (鹿児島)	○第4種漁港(県管理) ○主要漁業種類 かつお一本釣漁業 一本釣、追込網 ほこ突漁、刺網 定置網、海面養殖	古仁屋漁港が「海の駅」に指定されたこと、名瀬港へのクルーズ船寄港実績があったことから、船会社から働き掛けがあり、受入協議会を組織し、対応 1~2回/年	受入協議会と観光協会で連携	・北部観光が多い ・諸鈍シバヤ、西阿室のテンテン踊り等伝統芸能 ・アマミノクロウサギ、ルリカケス等奄美大島固有の動植物

(1) 事例紹介(北海道羅臼漁港)

羅臼町は2005年に知床が世界自然遺産に登録されて以来、多くの観光客が訪れる観光地となっている(51万人/年間観光客数、2018年)。羅臼漁港ではウニ、ホッケ、キンキ、ブドウエビ、サケ等の豊富な魚介類が水揚げされており、北海道内でも屈指の漁獲量となっている。羅臼漁協では、道の駅「知床・らうす」に隣接した直営店を開設する等、食品加工や商品開発にも積極的に取り組んでいる。

寄港の経緯については、羅臼漁港はクルーズ船が直接接岸できないため、クルーズ船を積極的に誘致したことはなかった。しかしながら、世界自然遺産への登録をきっかけに、船社側の働きかけにより「にっぽん丸」の定期的な寄港が開始した。羅臼漁港の周辺海域は漁業活動が盛んで特に定置網が多く設置されており、さらに北方領土と接していることから、クルーズ船の航行にとって厳しい条件である。さらに、クルーズ船が寄港する際は沖合に停泊し、約300名程度の乗客がテンドーボート2隻を利用して上陸している。また、上陸岸壁は漁船や地元観光船が利用している場所となるため、盛漁期(9月後半)を避けた寄港時期の検討や、テンドーボートの係留場所および上陸時間等について羅臼漁協と随時調整する必要がある。しかしながら、クルーズ船が定期的に寄港していることから、それを上回るだけの魅力があると考えられる。

漁業と関連する体験プログラムとしては、羅臼漁港市場見学ツアー(漁業者OBが案内)や羅臼昆布の加工体験等が開催されている。その他にも、知床の自然を活かした羅臼湖トレッキング、ホエールウォッチング、ヒグマボートクルーズ等の自然や生物を観察する自然体験プログラムも提供されている。これらのプログラムは、クルーズ船以外に修学旅行生の受入れ時等でも実施されているため、クルーズ船受入れ時もスムーズに対応している。また、受入れ時には、町民向けにクルーズ船内見学ツアーを開催しており、地元にとってもクルーズ船の寄港は魅力的なイベントとなっている。

誘致体制については、羅臼町役場が窓口となり観光協会(オプションルツアーの調整・観光案内等)や商工会(昼食会場運営)および漁港利用者との調整や、受入れ場所の設営および当日の運営等をおこなっている。誘致の工夫としては、クルーズ船乗客の昼食プログラムである「知床・羅臼ダイニング」があげられる。羅臼町内の飲食店数は限られており、クルーズ船の乗客を受入れることが出来る昼食会場の確保が課題であった。このため、羅臼町の公民館を一時的に改装し、クルーズ船乗客の昼食会場となる「知床・羅臼ダイニング」の特設会場として活用している(図-2)。昼食では地元産の高級食材ブドウエビ、羅臼コンブや鮭、イクラ等の新鮮な地元水産物が振舞われ、乗船客に大変好評となっておりこのクルーズのツアーの目玉となっている。

なお、羅臼町は年間約50万人が訪れる観光地であるため、現状のクルーズ船の乗客規模(5回/年:300人/回)の

受入れに対して、これまで大きな問題は生じていない。今後、要望されている整備内容としては、港内トイレや待合場所の確保、オプションルツアーで利用する観光バスの待機場所の確保等があげられる。羅臼町での寄港による直接的な経済効果としては、道の駅での物販、オプションルツアーの参加費や「知床羅臼ダイニング」での売上等があげられる。



図-2 通常時の公民館(上)、改装後(下)

(2) 事例紹介(山口県仙崎漁港)

仙崎漁港の位置する長門市は、山口県の西北部に位置し、東は萩市、南は下関市に接している。仙崎漁港は、北長門海岸国定公園内に位置し、海上アルプスの名で親しまれている青海島が防波堤として機能した天然の良港である。古式捕鯨で賑わった歴史も残されており、古くからの漁業地域となっている。クルーズ船の寄港実績としては、2014年に「ばしふいっくびいなす」が初寄港して以降、「飛鳥Ⅱ」、「にっぽん丸」等が年間1隻程度の頻度で寄港している。

誘致体制は、2014年に山口県が中心となり、県内の市町や関係団体等によるネットワークを強化するため「クルーズやまぐち協議会」を結成し、誘致活動や情報収集等をおこなっている。また、実際の誘致時は、市役所の観光政策課が各種調整を行っており、中心的な役割を果たしている。仙崎漁港は直接接岸できないため、クルーズ船は沖合に停泊しテンドーボートや地元の観光船を活用して上陸している。観光船を通船として活用する利点は、観光船が通常使用している岸壁や施設を利用するため、既存岸壁への昇降が容易かつ安全であること、漁船等との利用の輻輳が問題になったことが無いこと、テンドーボートの準備が不要であることおよび乗客からの評判が良いこと等があげられ、クルーズ船社にとってもメリットがある。なお、寄港時には仙崎港で歓迎イベントを実施しており、園児による

出迎えイベントや岸壁での物産販売の他、長門市民向け体験乗船を行っており、乗客だけではなく市民にとっても人気のあるイベントとなっている。

クルーズ船への水産物供給については、漁港に隣接する「道の駅センザキッチン」を通じて、地元の練り製品や鮮魚等を船内レストランの食材として供給した実績がある。水産物供給については、まとまった売上を確保できる反面、指定された品目、数量を指定された日時に確保しなければならないため、供給側からは対応が困難であるという意見もある。また、荒天時等で寄港できない場合でも確実に食材を提供しなければならないため、食材の積み込みを事前に拠点港(この場合は横浜港)まで輸送し事前に積み込みする等の工夫が必要となる。

クルーズ船受入による直接的な経済効果としては、遊覧船による青海島クルーズやオプションツアー催行による売り上げの他、観光船の通船料や観光バスの利用、道の駅センザキッチン等での土産物販売に対する売上があげられる。

3.3 漁港での受け入れ拡大にあたっての方策

漁港での受け入れ拡大にあたっては、あらかじめ周遊ルートや提供プログラムを明確にしたうえで、クルーズ船社への情報提供、誘致活動、クルーズ船誘致に係るポータルサイトの活用などの情報発信を積極的に行う必要がある。

(1) 効率的な誘致・受入れ体制の構築

クルーズ船の受入れ体制は、年間30回未満の寄港数までは立地する市町村の担当課が単独で取組む場合が多い。さらに継続的に寄港数を確保し、一定程度の経済効果を得ていくためには、漁協をはじめ商工観光関係者、運輸関係者等で構成される「クルーズ受入れ協議会(仮称)」等の組織を立上げ、情報共有および窓口や役割分担の明確化等を行うことが望ましい。なお、漁協等の漁業関係者としては「クルーズ受入れ協議会(仮称)」に参加し、水産物の販売

や体験プログラム等の提案や、盛漁期等によるクルーズ船の受入れ困難時期の提示など積極的な参加が望まれる。

(2) 対象漁港施設の整備等

クルーズ船社では、新たな寄港地を検討するため航路、港湾、漁港に関する情報収集をおこない、候補地については現地調査を実施している。クルーズ船が漁港に直接接岸する場合は、航路や岸壁等の諸元の確認、浚渫による増深、防舷材・係船柱、浮棧橋等の整備等が必要になる場合がある。クルーズ船が直接接岸することができずに沖合に停泊し、通船やテンダーボートを利用する場合でも、上陸時の岸壁等の安全性確保の確認や浮体式係船岸などへの改修の他、駐車場、トイレ、待合施設など乗船客の規模に合わせた整備等が要望される場合もある。

(3) 漁港や漁業地域における地域資源の活用

漁港や漁業地域で提供可能な地域資源について、乗客のニーズに合わせて地域間資源を組合せた「周遊ルート」の設定や、水産物や景観等から最も魅力的な「キラーコンテンツ」を発見することが重要である。例えば、漁業地域特有の「ヒト・モノ」を活かした体験プログラムとして、「漁師訪問」が人気になっている地域もあり、地元の人との交流を好む乗客は多い。「漁業者」による地域漁業の話、漁獲物や漁具の紹介、地元の食事を活かした食事等も地域資源となっている。

また、地域水産物の活用としては、クルーズ船の船内レストラン等において、寄港地域の水産物の活用や販売は、事前に納品業者が決定していることが多いことから、寄港地からの食材提供は困難なことが多い。練り製品などの水産加工品のほか鮮魚でもフィレに加工するなど、船上での手間がかからないような工夫が必要となる。さらに、一定数量の確実な納入が求められるため、地域水産物の納入については、事前にクルーズ船社や漁業関係者と調整しながら検討すべきである。

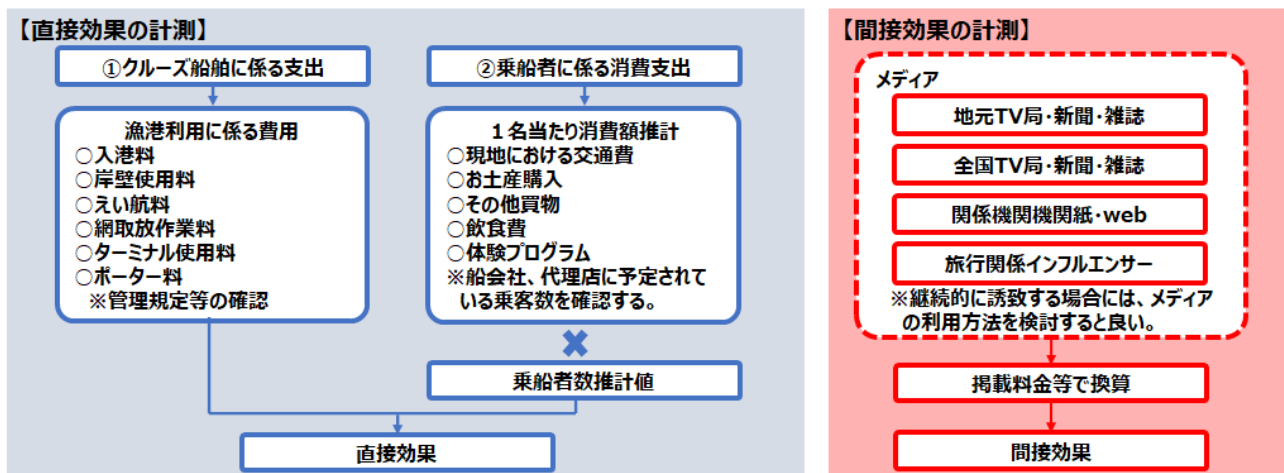


図-3 クルーズ船誘致の経済効果の考え方

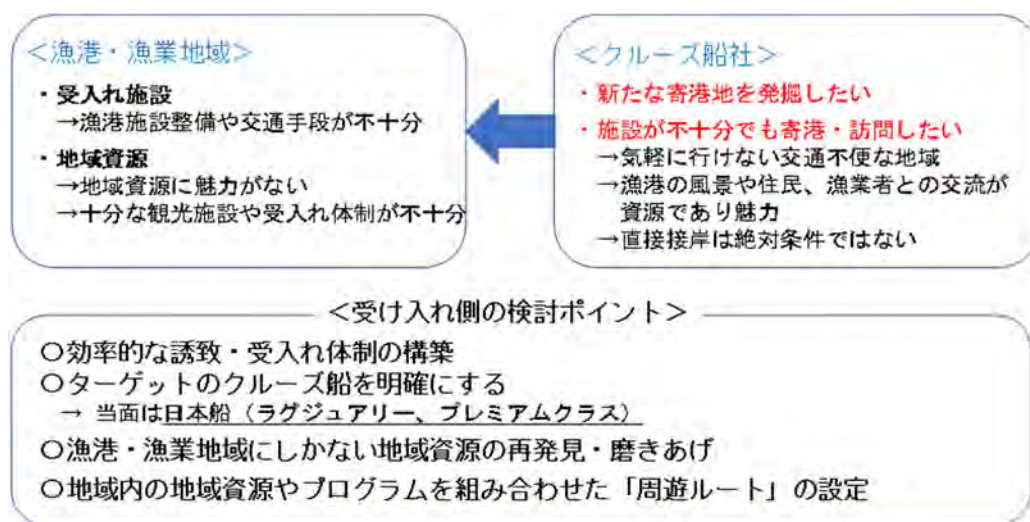


図-4 漁業地域へのクルーズ船受入れについて

3. 4 経済効果

クルーズ船の誘致について関係機関の理解を得るために、地元消費等の地域への経済効果等を試算しておくが良い。地域への経済効果は、直接効果と間接効果の2種類がある(図-3)。直接効果は漁港利用に係る費用(入港料や岸壁使用料等)の他、乗船者に係る費用として現地交通費、お土産・物販購入費、飲食費、体験プログラムがあげられる。物販については、寄港時の一時的な購入だけでなく、帰宅後も通販での継続的な購買が続いている事例もある。また、間接的な効果としては、メディア等への掲載やクルーズ船のブランド力等によるPR効果等があげられる。

4. まとめ

漁港や漁業地域は漁港施設整備や交通手段が不十分であり、さらに地域資源や大規模な観光施設等が少ない等の懸念から受入側が消極的になることも考えられる(図-4)。しかしながら、船社や旅行代理店にとって新たな寄港地やツアープログラムの開拓は、顧客確保にとって重要な項目であり、漁港や漁業地域はその対象として十分評価されている。特に、漁業地域特有の景観、漁業者との交流や漁業体験および直売所等での地域水産物の購入や地元食材を活かした食事等は、クルーズ船社や乗客にとって大きな魅力となっていた。本調査の結果、漁業地域では当たり前の風景こそが、価値のある、貴重な観光資源として評価されていることが示された。

クルーズ船の受入れ側のポイントとしては、効率的な誘致・受入れ体制を構築すること、ターゲットとするクルーズ船の明確化、漁港や漁業地域にしかない地域資源の再発見および磨き上げ、地域内の資源やプログラムを組み合わせた「周遊ルート」の設定が検討のポイントとなる。

以上により、漁港や漁業地域でもクルーズ船の寄港地として十分に評価されており、受入側は寄港を目指して検討・行動することが重要であることが示唆された。また、漁港や漁業地域にとってクルーズ船の受入れは、都市漁村交流や経済効果等の様々な側面で大きな意義があることが示された。

謝辞

本稿は、水産庁の令和2年度水産基盤整備調査委託事業「漁業地域・漁港におけるクルーズ船受入れ可能性調査」の調査に基づき取り纏めたもので、ここに感謝の意を表す。また、調査にご協力いただいた関係各位に深謝する。

参考文献

- 1) 林浩志・関いずみ・富田宏・高原裕一・木原肇:漁港を利用した都市漁村交流, 水産工学, Vol. 45 No. 1, pp. 55~59, 2008.
- 2) 関いずみ・林浩志・押谷美幸:都市漁村交流推進に資する組織形成に関する考察, 海洋開発論文集第20巻, pp. 305~310, 2004.