

経済と経営 51-1 (2021.3)

〈研究ノート〉

北海道の港湾におけるコロナ・ショック以後のクルーズ船対応¹

武者加苗

1. はじめに
2. クルーズを取り巻く現状
3. 函館・小樽の港湾エリアの対策
4. 函館・小樽の寄港地観光の対策
5. おわりに

1. はじめに

クルーズ旅行を楽しむ層は、中間層の増大に伴い世界中で増加しており、その動きは特にアジアで顕著である。BRICsの一部である中国、インドはクルーズ業界の大口顧客として大きな影響をもっている。数では水をあけられているが、日本人客も増え続けている。国土交通省の「2019年の我が国のクルーズ等の動向（調査結果）」によると、2019年の日本人のクルーズ人口は35.7万人（前年比11.1%増）となり、3年連続で30万人を超え、過去最多を更新した。内訳は、外航クルーズ人口が23.8万人（前年比10.9%増）、国内クルーズ人口は、11.8万人（前年比11.3%増）である。また、訪日クルーズ旅客数は215.3万人となり、3年連続で200万人を超えている。さらに、我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数は2,866回となっている。

また、2019年の日本発着外航クルーズに着目すると、13.4万人（前年比31.4%増）の日本人に利用され、また、外国人からも8.3万人（前年比3.8%増）の利用があった。この日本発着クルーズに乗船する外国人は、日本へ航空機等で訪問し乗下船を行っていることになり、その間に日本各地の港湾へ降り立つことから経済効果も期待される。

さらに、海外から直接日本へ寄港する訪日クルーズに着目すると、2019年の訪日クルーズによる来日旅客数は、中国市場へのクルーズ船の配船量が減少したことにより、中国からの訪日クルーズ旅客数がわずかに減少し、約215.3万人（前年比12.2%減）となったものの、依然200万人を超える水準にある。2019年の日本の港湾へのクルーズ船の寄港回数は、外国船社運航のクルーズ船が1,932回、日本船社運航のクルーズ船が934回となり、合計は2,866回（前年比2.2%減）となっている。こちらも乗船中に日本各地の港湾へ降り立つことによる経済効果が期待される。

このようなクルーズ市場の拡大に伴い、北海道でもクルーズ船を受け入れるべく港湾整備や寄港

1 本稿の作成にあたり、北海道開発局および小樽市の協力を得た。記して感謝したい。

地エリアの整備に力を入れる動きが出ている。特に外国船社運行のクルーズ船は乗客・乗組員合わせて最大で 6,000 人を超えるものもあり、受け入れ設備がハード・ソフトともに整えられている必要がある。港湾としてこのような大型クルーズ船を受け入れるにあたり、同規模の貨物船の入港実績がある場合は、その経験が生かされる。しかし入港実績がない場合は、安全に着岸するために船体サイズに応じた航路や岸壁、客船ターミナルの整備が必要となる。しかし、港湾整備には投資費用だけでなく、維持費も必要となる。2020 年に本格化したコロナ・ショックでクルーズ船の寄港が激減した中、港湾整備や寄港地整備には何が求められているのであろうか。

本稿では、コロナ禍以前の北海道の港湾整備および寄港地観光の環境整備状況について整理した後、コロナ・ショック以降の港湾整備および寄港地観光の環境整備について論じる。最後にまとめと今後の課題について述べる。

2. クルーズを取り巻く現状

クルーズ船は、単なる移動を目的とする飛行機や列車と異なり、船内において安心して滞在でき、ダンスショーやプールなどエンターテインメントを楽しめるスペースがあり、非日常を味わえる空間である。そのため、船体は大きな構造物となる。その大きな船体が安全に目的地に到着しつつ、乗客が観光を楽しむには、何が必要かを考える。

この視点から、使いやすい港湾エリアの整備は、スムーズな入港・乗下船には必要不可欠であり、今後のクルーズ船寄港回数拡大にむけた重要な要素である。

盛況であった 2019 年とは異なり、新型コロナウイルスが拡大した 2020 年春以降、クルーズ船は運航中止を余儀なくされ、もちろん、クルーズ船の日本発着も、日本の港湾への寄港も全くのゼロとなっていた。11 月に日本船による日本発着クルーズが再開されているものの、12 月の感染拡大により、再び、運航中止となっている。(2021 年 1 月末現在)。クルーズは新たな出会い・交流の場でもあり、その点はメリットであるが、一方で、クルーズには、密になりやすく感染リスクが高いというイメージがある。クルーズが安全安心であると伝えるためにも、コロナが完全に終息するまでの間はもちろん、その後も、感染対策は欠かせない。以下では、実際に受け入れを行った港湾関係者からのヒアリングをもとに、事例を整理し、今後、外国籍の客船が入港する場合も想定し、港湾エリアでの乗下船(対応)・港湾インフラ(岸壁・ターミナル)に求められるものを検討することにする。

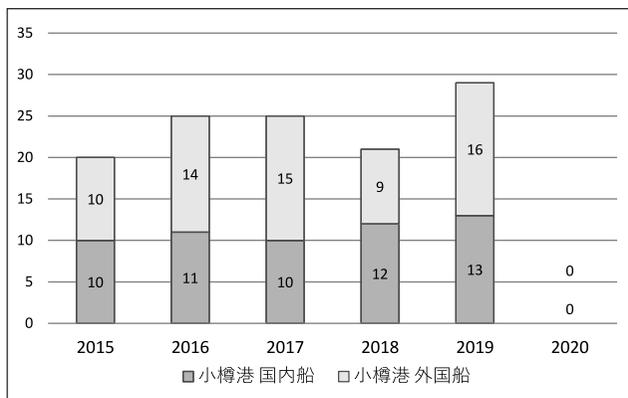
3. 函館・小樽の港湾エリアの対策

2020 年 11 月より、コロナ禍において、日本船籍のクルーズ船の寄港が始まった。発着港および寄港地の港では、新型コロナウイルスに対する様々な対応を経て、クルーズ船の受け入れが行われた。本稿では、小樽港と函館港へのヒアリングにより、その感染対策事例をまとめ、今後の対応に求められるものを考える視座とする。

図表 1 は小樽港のクルーズ客船の寄港数の推移である。2015 年から 2019 年までは段階的に寄港が増加しているが、国内線と外国船の割合は半々か、やや外国船が多い傾向にある。2020 年は新型コロナウイルスによる世界的な旅行自粛の影響で、国内線・外国船ともに寄港実績なしとなった。

北海道への寄港の場合、冬季は従来より実績がなく、2020年1月～3月も当初より寄港予定がなかったが、4月から11月の予定が全てキャンセルとなり、2020年度・2020年ともに実績なしとなっている。

図表1 小樽港のクルーズ客船寄港数の推移

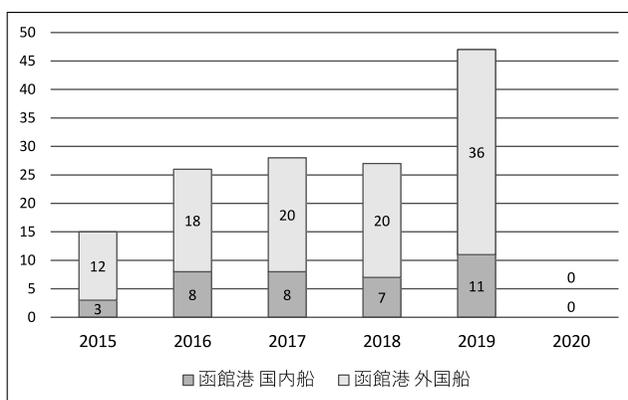


出所：国土交通省

図表2は函館港のクルーズ客船の寄港数の推移である。2015年から2018年までは一進一退の状況であったが、2019年は国内船11隻、外国船36隻と急増した。函館港は国内線に比べて外国船の寄港が2から3倍と多い傾向にある。小樽港と同じく、函館港も2020年は国内船・外国船とも寄港実績なしとなっている。

2020年は1月下旬ごろから世界的にクルーズ客船の寄港キャンセルが起こっているが、逆に言えば2月まで一部客船の寄港は可能であった。通年の寄港が可能な那覇港などは2020年初頭の寄港は複数あり地域への経済波及もかろうじて発生したが、北海道の港は、1-3月はクルーズ観光シーズンではなく、寄港ゼロとなった。

図表2 函館港のクルーズ客船寄港数の推移



出所：国土交通省

3.1 小樽港の港湾エリアの対策

2020年11月以降に日本船（飛鳥Ⅱ、ばしふいっくびいなす、にっぽん丸）のクルーズ船の運航がトライアルクルーズから再開された。中でも発着港となったのは従来より大型ふ頭を有する横浜港・大阪港・神戸港の3港である。その他、蒲郡港（愛知県）、新宮港（和歌山県）、高知港（高知県）、小豆島港（香川県）などの港でクルーズ船の寄港を再び受け入れ始めた。しかし、北海道内の港にはコロナ禍以降はクルーズ船の発着がなかったため、以下では、3港から得られた事例を参考に、北海道内の対応を比較して2021年4月以降に予定されるクルーズ船受け入れへ必要な対策についてまとめる。

小樽港では、第3号ふ頭と勝納（かつない）ふ頭でクルーズ客船を受入れている。小樽港の東に位置する勝納ふ頭は、主に6万トン以上のクルーズ客船を受入れている。広大なふ頭用地に、大型バス50台が駐車可能な駐車場を整備しているため、二次交通の確保にも余裕がある。北海道内定ポイントクルーズの発着地として、大型テントによるターミナルを設置した実績もあり、13万トンクラスまで対応できるスペックを有している。

受け入れ前に想定された課題として、地元住民への安心確保があげられる。船社から求められた感染対策として、密にならない二次交通の確保があげられる。クルーズは電車やバスといった公共交通機関が充実していない地域にも寄港できるという特色があるが、その分、タクシーやシャトルバスの確保が必要となる。加えて、寄港またその際のコストは自治体と地元の観光関連の企業が共同で設立した観光協会による負担とされているところが多い。

地元住民・議会・保健所・役所内との調整で見えた課題

当然利害が相反する場合も発生し、その際には何度も検討会を設けて調整を行った。費用負担は主に、観光協会でおこなった。

3.2 函館港の港湾エリアの対策

本節では函館港への視察・ヒアリングを通じた2021年の現況を整理する。

函館港では2019年のクルーズ寄港数では47回と北海道内1位を誇る港湾である。函館港では、第3号ふ頭と勝納（かつない）ふ頭でクルーズ客船を受入れている。大小複数のふ頭を有するが、大型クルーズ船が着岸できる岸壁は函館市中心部から離れた若松ふ頭しかなく、街中へのスムーズな乗船客の移動ができていなかった。コロナ禍が始まった2020年4月に、函館市から若松ふ頭に建設する北海道内初のクルーズ船用旅客ターミナルの施設概要が講評された。これまで船内の通路などで行っていた外国船の出入国管理の手続きが施設内で可能となり、出入国手続きの時間短縮が見込まれる。函館市の観光コンテンツは市内中心部に固まっていることから寄港地の観光時間が多く取れることにより、地域への経済波及も大きくなると見込まれている。

しかし、これらの計画も感染症対応で一部変更が予想される。函館港は道内でももっとも外国船の受け入れが多いことから、発症者対応における通訳手配などの言語対応や医療体制は急務である。また、外国籍の大型客船における数千人に及ぶクルーズ客の乗下船時のターミナルでは、密にならない動線、発症者の動線確保が必要となる。大人数の患者が発生した際の医療体制や地域の医療逼迫を避けるための入港制限などの運用上の対応も必要となる。ターミナルは、減圧機能等を備えた隔離スペース及び隔離動線、感染症対応した空調・換気システムの導入が追加が必要となろう。

このような想定をふまえ、函館港ではヘリポートや出樹脂節も備えた災害時多目的船の拠点港となる構想が浮上している。感染症発生時だけでなく、大規模災害時に医療活動や行方不明者の捜索救助に当たる災害時多目的船（病院船）は日本の拠点港に設置されるが、函館港はこれまで指定されたことがない。2011年から4年間、国への要望活動も行ったが実現に至らなかったとのことである。しかし、函館港の安定した地形と、日本海と太平洋両方に面した地の利をふまえて、災害時多目的船の運用ができれば、感染症対応に加えて地域医療や経済面へもプラスの効果が期待できる。

3.3 感染症発生を想定したターミナル整備に向けて

2020年は新型コロナウイルスの感染が全国に広がり、クルーズ船寄港は完全にストップした。一方、全国では、コロナ禍前のインバウンド拡大を見据えて計画されたクルーズターミナルが続々と完成した。具体的には、金沢港（石川県）、佐世保港（佐世保市）、八代港（熊本県）、平良港（宮古島市（沖縄県））などである。佐世保港（佐世保市）および八代港（熊本県）においては、官民連携の取り組みにより、大手クルーズ船社の資金によりクルーズターミナルが建設されている。ただし完成後に、寄港実績はなく、まだ利用は開始されていない。利用開始までの間は、感染対策の準備が進められることになる。北海道では、函館港、室蘭港、苫小牧港、釧路港、小樽港などにクルーズ寄港の実績がある。

新型コロナウイルスが落ち着いた時には、多くの船が寄港することが期待される。ただし、以前の様な混雑するターミナルは受け入れられないであろう。したがって、寄港を実現するためには、前節で提示した事項を注意深く実行していくことが求められる。

4. 函館・小樽の寄港地観光の対策

4.1 寄港地共通の観光における感染対策

クルーズ船による旅の特長は、移動手段が宿泊先と同一であることである。すなわち、寝ている間に移動し、目が覚めれば異なる場所にいることが可能となるのである。効率的に複数の観光地を移動のストレスなく観光できることがクルーズの魅力であり、運動能力が衰えてきた高齢者でも楽しむ。クルーズでは、多くの観光地を回るため、寄港地では、午前中に下船して夕方ないし夜に再乗船するという日帰りの観光が多くなる。日帰りのため、寄港時に訪問できる場所は限られるとはいえ、大型クルーズ船の寄港は、寄港地周辺の観光地に大きな経済効果を生み出す。その一方で、混雑を通じた観光公害の原因ともなる。寄港地では、これまで、より多くの人数を呼び込むことだけを重視してきたが、最近では、観光公害への配慮も必要となり、持続可能な受け入れが模索されているところである。大人数が気持ちよく観光し、地元側も持続可能な受け入れができるために必要な点を以下、3点あげる。

1つ目の点は、スムーズな移動である。多くの港では、港での下船後、バスに分乗し観光に出かける。大型客船においては、バスの台数は100台を超える。混雑することなく、安全にバスに乗り込み、目的地でもスムーズにかつ安全に乗下車するため、駐車場や動線の確保などの仕組みが必要となる。バスロケーションシステムを活用し、1か所にバスが集まり渋滞を引き起こさないように、事前にバスのルートや駐車エリアを計画することも大事である。

2つ目の点は、クルーズ船の乗客数に応じた観光施設の確保である。バスが続々と観光施設に到着すると、観光施設は受け入れが困難となり、パンクする。上記で述べたバスロケーションシステムを活用し、バスの到着時刻を調整することや、到着後に、滞留せず周遊しながら観光できる仕組みが計画されている。

3つ目の点は、クルーズ船乗客のニーズと、受け入れ側のニーズが一致する仕組みづくりである。多くの観光客が訪問すれば、観光消費は増える一方で、騒音・ゴミなどの負の外部性も発生する。観光客に、その外部性から生じるコストを負担してもらう仕組みが求められる。例えば、トイレ利用料金の徴収や、観光施設の入場税の上乗せなども一つであろう。環境への意識が高い富裕層向けのツアーで行われているように、資源の持続可能性を意識したメニューを入れ込み、観光公害への意識や、観光時のマナーの啓発を行うことも考えられる。

このような視点は、大人数が気持ちよく観光し、地元側も持続可能な受け入れのために必要不可欠であり、今後のクルーズ船寄港回数拡大に向けた重要な要素である。

「2019年の我が国のクルーズ等の動向(調査結果)」²によれば、2019年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数は、外国船社運航のクルーズ船が1,932回、日本船社運航のクルーズ船が934回となり、合計は2,866回(前年比2.2%減)となっている。すなわち、2866回の寄港地観光が行われていることになる。クルーズ客船により観光をした延べ人数は明らかにされていないが、国内クルーズ人口は、11.8万人(前年比11.3%増)および、日本発着外航クルーズは、13.4万人(前年比31.4%増)の日本人に利用されている。また、海外から日本へ寄港する訪日クルーズに着目すれば、2019年の訪日クルーズによる来日旅客数は、約215.3万人(前年比12.2%減)となっている。1回のクルーズで4か所の港に寄港し全員が下船したと想定すれば、250万×4として、1,000万人が、寄港地観光を楽しんだと考えられる。

このように盛況であった2019年とは異なり、新型コロナウイルスが拡大した2020年春以降、クルーズ船は運航中止を余儀なくされ、もちろん、日本の港湾への寄港による寄港地観光も全くのゼロとなっていた。11月に日本船による日本発着クルーズが再開されているものの、12月の感染拡大により、再び、運航中止となっている。(2021年2月末現在)。大人数が同時に下船し、観光地に向かうスタイルは、密になりやすく感染リスクが高いと思われる。クルーズにおける寄港地観光が安全安心であることを伝えるためにも、コロナが完全に終息するまでの間はもちろん、その後も、寄港地観光における感染対策は欠かせない。以下では、実際に受け入れを行った港湾関係者からのヒアリングをもとに、事例を整理し、寄港地観光(訪問先)での対応と施設に求められるものを検討する。

4.2 北海道の寄港地の観光における感染対策事例

北海道の港湾では2020年11月以降のクルーズ寄港再開により客船が寄港した実績はないものの、夏の観光シーズンに向けての対応が急がれる。今後、クルーズ客船が寄港した場合に、感染症対策として、寄港地観光(訪問先)において対応(ソフト)・施設(ハード)の両方が求められるもの

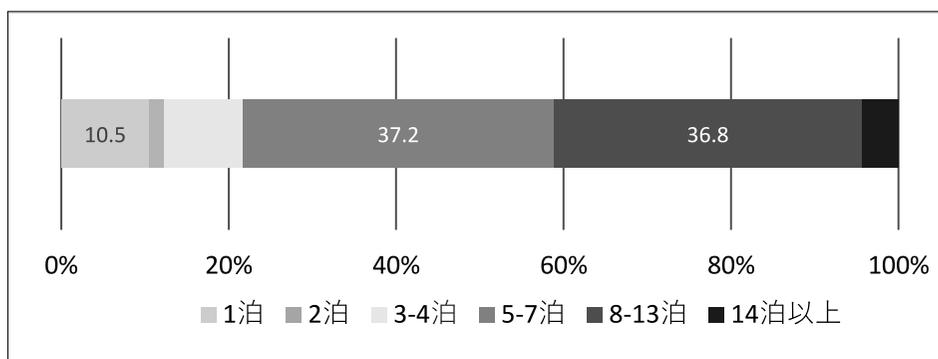
2 国土交通省ホームページ「クルーズ振興」国土交通省港湾局産業港湾課
国土交通省海事局外航課および国土交通省港湾局産業港湾課(2020)「2019年の我が国のクルーズ等の動向(調査結果)」

と思われる。本節では2020年11月以降に寄港が再開された港からのヒアリング状況を踏まえて、小樽・函館港に必要とされる対応について考える。

観光地での対応としては、観光客と地元住民との物理的なディスタンス確保がもっとも重要である。また万一、発症者が出た場合の救急の動線確保、医療体制、住民への情報公開などが必要となる。大型クルーズ船の場合は、乗客が数千人にも及ぶ場合が多々あることから、外国籍の客船の場合はこれに加えて、医療や乗下船対応での言語対応が必要となる。また、外国人旅客の場合、日本の医療保険に加入していないことから発症時の医療費は誰が負担するのかについても、あらかじめ取り決めておくことが必須である。

また、クルーズ船は通常の日本人の旅行とは傾向が異なるため対応も異なってくる。図表3は2019年の日本人のクルーズ旅行の泊数分布である。一般に短い旅行傾向の日本人の旅行と異なり、5-7泊、8-13泊が多数となるという特色がみられる。そのため、予定外に下船した場合に発地または着地からの距離がタクシーなどでは移動できない可能性が高い。特に本州と陸続きではない北海道では、この問題は深刻であり、発地または着地へどう移動してもらうかの対応を真剣に考えないとならない。コロナ禍以降、外国から日本入国した際に、14日間以内は公共交通機関を使わない移動が求められているが、それと同様の対応は北海道内の港では困難と思われる。自治体による借り上げバスでの輸送などを想定する必要がある。

図表3 2019年の日本人のクルーズ旅行の泊数分布 (%)



出所：国土交通省「2019年の我が国のクルーズ等の動向」

5. おわりに

新型コロナウイルスが落ち着いた時には、多くの船が寄港し、多くの観光客が観光をすることが期待される。ただし、以前の様な混雑する観光は受け入れられないであろう。そのためには、前節で提示した事項を注意深く配慮していただくことが求められる。

国内クルーズ旅行は2021年に再度の「再開」がみこまれるが、数が多く1回あたりの消費額数も多い外国船への対応が今後の大きな課題となる。2020年11月以降の再開は日本人客を想定した再開であったため、乗客全員への事前PCR検査などの複雑なロジスティクスをあえて課すことも可能であったが、今後大型外国船の寄港を目指す場合に、同様の対応が可能なのか。各港の積極的

な対応がのぞまれる。

なお、本稿では船内での対応については触れていない。乗船中の食事やアクティビティなどにさまざまな感染症対策が必要となることは他の文献での論を待たないが、その主体は船社が主に担うこととなる。クルーズ船を受け入れる地域としては、寄港地観光（ソフト）と受け入れ設備（ハード）の整備を優先して取り組むべきであろう。

参考文献

みなと総合研究財団クルーズ総合研究所（2018）「クルーズポート読本」成山堂書店。

赤井伸郎「「集積の不経済」が呼ぶ新しい価値」日本経済新聞 2020年6月25日。

国土交通省ホームページ「クルーズ振興」国土交通省港湾局産業港湾課

https://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000019.html

国土交通省海事局外航課および国土交通省港湾局産業港湾課（2020）「「2019年の我が国のクルーズ等の動向（調査結果）」

https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000252.html

一般社団法人日本外航客船協会「外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン（第二版）」2020年10月23日公表

本稿の執筆にあたり、令和2年度札幌大学研究助成（個人研究）、および令和2年度計画行政学会奨励研究助成を受けた。記して感謝したい。