

北海道内のクルーズ船寄港地における 受入環境の改善方策

港湾空港部 港湾計画課 ○奈良 恭兵
港湾空港部 港湾計画課 城市 健吾
北日本港湾コンサルタント株式会社 合田 元清

外国クルーズ船の寄港が2023年より再開され、ロシア・ウクライナ情勢等の影響により、その形態が変化した。本報では、寄港する外国クルーズ船の船型の分析、寄港ルートや中継港湾の分析とともに、その分析結果を踏まえガイドラインの策定の必要性を提案し、クルーズ船への積込み可能な食材リストの効果について確認するものである。

キーワード：クルーズ、観光振興、北海道産食材

1. はじめに

新型コロナウイルス感染症の影響により、日本の港湾への外国クルーズ船の寄港が停止していたが、2023年から順次再開された。2023年の北海道への寄港数は、邦船社を含め121回と概ねコロナ禍前の水準に戻ったものの、ロシアによるウクライナ侵攻の影響を受けツアールートの変更や、探検ツアーを中心としたエクスペディション船の寄港の増加等、北海道へのクルーズ船の寄港形態が大きく変化している。

本報告では、外国クルーズ船を中心に、北海道港湾への寄港形態の変化等を分析するとともに、離島におけるクルーズ船の受入環境の改善やクルーズ船への道産食材の積込み推進方策について検討するものである。

2. 外国クルーズ船の北海道への寄港形態の変化

図-1は、北海道港湾に寄港した外国クルーズ船の総トン数3万トン未満、3万トン以上～5万トン未満、5万トン以上のツアー別の回数(以下、ツアー数)の割合について、図左はコロナ禍前の2016年～2019年の4年間分の平均値、図右は2023年のデータを示したものである。ここでいうツアー数とは、1つのツアー行程の中で北海道港湾に1港または複数港に関わらず寄港する場合を1回として計上するものである。ツアー数はコロナ禍前の年間約33.3回から60回に増加しており、また、コロナ禍前は総トン数5万トン以上のクルーズ船が約6割を占めていたが、2023年は5万トン以上の割合が減少し、3万トン未満の小型のクルーズ船によるツアーの割合が増加し

た。中国発着の大型クルーズ船の北海道への寄港が再開していない影響はあるものの、小型のクルーズ船の北海道への寄港の増加が大きな特徴となっている。

北海道のクルーズ観光の課題として、寄港地観光に利用するバスやタクシーの不足等が指摘されていることから、今後、北海道港湾へ誘致する外国船については、乗船客数が少ない一方で一人当たりの消費額が大きい、小型のラグジュアリー船やエクスペディション船が望ましいと考えられる。

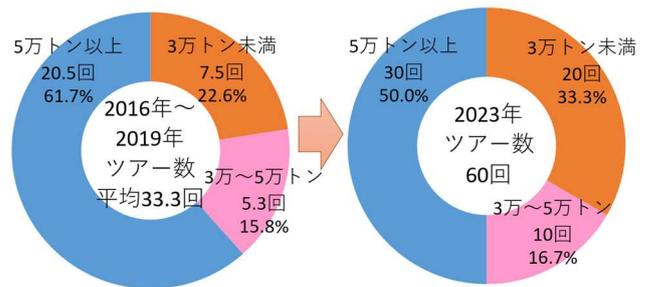


図-1 北海道へ寄港するクルーズ船の船型の変化

図-2は、北海道に寄港した外国クルーズ船のうち、自然体験や冒険感覚を楽しむ探検ツアーが運航される小型船であるエクスペディション船の寄港回数の推移を示したものである。コロナ禍前は10回前後であったが、コロナ禍後の2023年では21回の寄港と増加した。船舶代理店へのヒアリングでは、欧米でエクスペディション船の人気が出ており、北海道は雄大な自然や豊富な体験型コンテンツにより人気があるとのことである。

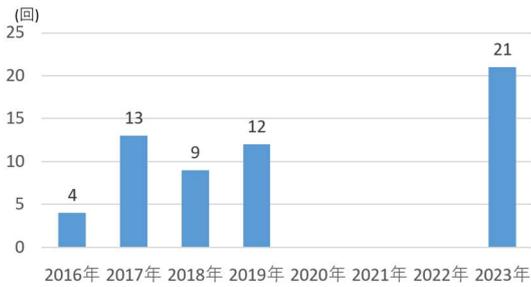


図-2 エクスペディション船の北海道寄港数の推移

図-3は、コロナ禍前と2023年のクルーズ船の寄港回数の割合を北海道の港湾別に示したものの(内側の円グラフ)である。外国クルーズ船はカボタージュ規制(自国の沿岸輸送は自国船に限るルール)により、日本国内の港間のみ旅客運送が禁止されており、ツアー中に少なくとも一度は海外港湾を経由する必要があることから、経由した海外港湾の地域の割合についても示している(外側の円グラフ)。

コロナ禍前は北海道に近いことから、ロシアのサハリン州コルサコフ港やカムチャッカ半島の港湾を経由するツアーが多かった。しかし、昨今のロシア・ウクライナ情勢により2023年にはロシア経由がなくなり、中国・韓国・台湾経由とアメリカ・カナダ経由の割合が増加している。北海道に近いロシアを経由するルートがなくなったことから、中国・韓国・台湾経由では函館港や小樽港、アメリカ・カナダ経由では室蘭港や釧路港と海外経由地により近い北海道港湾への寄港が増加したと考えられる。

船舶代理店へのヒアリングでは、北米と北海道間の航行日数は約1週間であることから、北海道港湾での水や食材等の補給が必要となるとのことであり、北海道港湾での供給体制の構築が今後の受入環境改善の一つの課題と考えられる。

図-4は、北海道港湾がツアーの発着地となっている外国クルーズ船のツアー数の推移を示したものであり、2016~2019年は4カ年平均で3.3回であったが、2023年は12回と約4倍に増加している。発着地の港湾は小樽港と苫小牧港であり、港湾管理者に確認したところ、乗船客の多くは外国人であり、航空機で新千歳空港に入り、国内の滞在中を経て寄港地に移動する(北海道港湾の着の場合は逆の動き)とのことであった。これは前述したロシア港湾への経由ができなくなった影響と考えられ、クルーズ船は海上での連泊を極力減らしたい意向があることから、新千歳空港を活用したツアーが増えていると推測される。北海道の港湾が発着地となる場合は、北米航路と同様、クルーズ船への食材等の積み込みが必要となる。

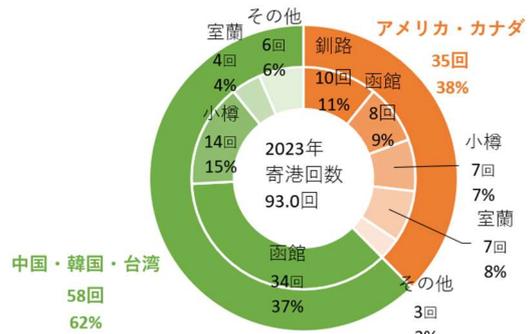
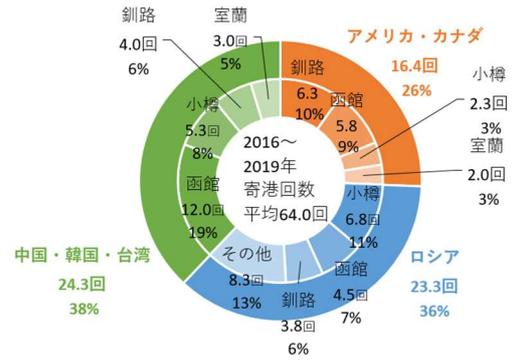


図-3 クルーズ船の経由地別寄港回数の変化

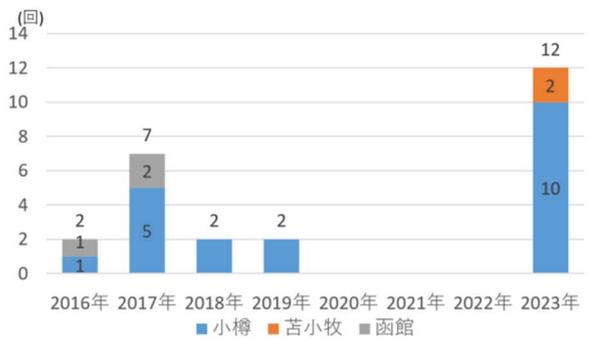


図-4 北海道港湾発着のクルーズツアー数の推移

以上のことから、2023年は北海道港湾に寄港するクルーズ形態が大きく変化しており、それを踏まえた課題は以下ようになる。

- ① 小型のラグジュアリー船やエクスペディション船の受入を重点的に行うことが必要である。
 - ② 北米航路や北海道発のツアーの増加により、北海道港湾での水や食材の供給体制の構築が必要である。
- 本報告では、上記の内、具体的な問題点を把握し、対策を含めて整理するものである。

3. 離島でのエクスペディション船の受入環境改善

(1) 奥尻島での受入の課題

近年、北海道本土では見られない豊かな自然資源等を有する有人離島に対して、エクスペディション船の運航船社は高い関心を示している。一方、離島では人口規模が小さく、二次交通の確保等、受入の課題も多い。2023年6月25日、エクスペディション船であるハバックロイド社運航の「ハンセアティック・ネイチャー」が、乗客135人を乗せて奥尻島に初寄港し、乗船客は奥尻島の沖合に停泊した本船からゾディアックボートにより上陸した。港湾管理者である奥尻町や関係者へヒアリングしたところ、以下の問題点を把握できた。

- ・ 船舶代理店からの打診が入港の約2か月前であったため、非常に短期間で調整が必要になった。
- ・ 奥尻町では、英語通訳対応として北海道奥尻高等学校の生徒にボランティアの協力を依頼したが、高校側と十分な調整時間がなく、ボランティアに対応できる生徒を十分に集めることができなかった。
- ・ 入港当日のクルーズ船スタッフによる試験上陸の結果、乗船客のほとんどが高齢者であったことから、船社の意向により天端の低い施設に変更となり、急遽テント等の移動することが必要となった。
- ・ クルーズ乗船客からタクシーの利用要望があったが、事前に周知されておらず、タクシーの到着に時間を要した。
- ・ 英語表記の地図を配布したが、観光施設の説明が不十分であり、ワイナリーに乗船客が集中した。
- ・ ワイナリーでは10万円程度の売上があり、想像以上ではあったが、港からワイナリーまで約1kmという距離から大量購入は敬遠された可能性がある。

以上のように、受入側と船社側の調整時間が十分ではなかったことが大きな要因であるが、観光施設、バスやタクシーとの事前調整等、受入側での調整事項を事前に船社側と共有しておくことが必要と考えられる。

(2) ガイドラインの策定

奥尻町へのヒアリングにより、外国クルーズ船の受入環境の改善のためには、事前に調整すべき事項等を、港湾管理者と船舶代理店等で共有できるガイドラインの策定の必要性が明らかとなった。そのため、北海道開発局では、船社と地元関係者との調整事項、船社とCIQ官署や海上保安庁等の関係行政機関との手続き等について整理する予定である。

また、これまでクルーズ船の受入経験のない港湾への寄港も想定され、受入に問題が生じる懸念がある。船社や港湾管理者へのヒアリングでは、新型コロナウイルス感

染症により、3年間程度クルーズの受入が行われなかったことから、各港湾管理者のクルーズ担当者の人事異動も重なり、受入のノウハウやクルーズ業界関係社との人的ネットワークが十分に引き継がれていない問題もあり、ガイドラインの策定は、これらの問題の解決に寄与できると考えられる。

4. クルーズ船への道産食材積込みの推進

(1) 道産食材積込みの課題

クルーズ船に食材等の供給を担う国内大手のシップチャンドラー(船食会社)に北海道港湾での食材の積込みの推進についてヒアリングを行ったところ、下記の助言を得ることができた。

- ・ 大型のカジュアル船の場合は数千人分の食材を用意する必要があり、道内での調達が困難であることから、ターゲットは小型ラグジュアリー船(邦船社含む)と大型カジュアル船にあっては日本食レストランとすべき。
- ・ コストではなく、地元ならではの食材情報の紹介や食材のクオリティを訴求すべき。
- ・ 北海道港湾から積込み可能な北海道産食材のリストを作成し、シップチャンドラー等へセールスすることが有効。

このため、港湾管理者の協力を得て、まずは日本語版の食材リストを作成し、2023年7月にシップチャンドラーとの共有を行った。

(2) 食材リストの作成

図-5は、作成した食材リストの1例であり、食品名や写真に加えて、北海道ならではの食材により関心を持ってもらえるよう、「他地域との違い」や「地元ならではの食べ方」を記載している。

港湾管理者の協力を得て作成した8港45品の食材リストを、シップチャンドラー経由で邦船社に提供した。2023年8月28日小樽港発の道内を周遊するクルーズ船に積込むため、船社側が食材を決定する期限まで十分な時間がなかったものの、リスト45品の中から18品の見積依頼があり、北海道産のアイスクリーム(約25万円)の成約となった。その後、同じ商品について2度の注文が入り、合計の契約金額は約50万円となり、食材リストによる効果を確認できた。

- 3) 北海道開発局：令和5年度クルーズ客対応方策検討会及びクルーズ船誘致に係る実務者会議資料

写真	
食材名	マツカワ(タカノハなどとも呼ばれます)
ブランド名	王鰈(おうちょう)
旬の時期	冬期間(通年、漁獲されます)
賞味期間	
用意可能な量	要相談
認証制度	
他地域との違い	<p>①北海道の襟裳岬以西で漁獲された、②活玉などよりよい品質での提供、③頭から尾まで体長35cm以上、の3点をクリアしたマツカワに鰈(カレイ)の王さま「王鰈(おうちょう)」というブランドネームを付け、襟裳岬以西の漁業協同組合、自治体が協力しPRに努めています。</p> <p>たくさんの種類があるカレイ類の中でも特に身が締まり、味がよいとされ、ヒラメと並ぶ高級魚とされています。</p> <p>漁獲量が減少し「幻のさかな」と呼ばれていましたが、近年は稚魚の放流などの取り組みが功を奏し、一定の回復が見られています。</p>
地元ならではの食べ方	<p>王鰈のおろし方は、ヒラメなどと同じく5枚おろしが基本。腹身2枚、背身2枚、骨の5枚におろしたら、刺身や少し手を加えて洋風に仕上げてもよし。上品な白身は、洋風にも和風にも調理できます。また、肝やアラなど、味わえるのも魅力。特にアラを使った汁物は、王鰈ならではの旨味が出て絶品の味わいです。</p>
リストアップした日付	令和5年5月
お問い合わせ先	
その他	

図-5 北海道食材の積込みリストの例

5. まとめ

本報告の主要な結論は以下のとおりである。

- ・ 比較的小型のクルーズ船の北海道への寄港が増加しており、中でもエクスペディション船が増加している。
- ・ ロシア・ウクライナ情勢より、ロシアを経由する航路がなくなり、アメリカ・カナダとの航路とともに、北海道が発着となるツアーが増加しており、北海道港湾での水や食料の積込み需要が増加している。
- ・ クルーズ船の受入に必要な調整事項を示したガイドラインの策定が必要である。
- ・ クルーズ船に積込み可能な食材リストの船社等への配布により、実際の積込みに繋がることを確認した。

今後、関係機関と検討を進め、クルーズ船寄港における事前調整の要点等を整理したガイドラインや英語版の食材リストの作成を進める予定である。

参考文献

- 1) 北海道クルーズ振興協議会：クルーズ客船寄港情報, <https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/kaiun/cruise/cruise2.html>
- 2) 北海道開発局：令和4年度北海道港湾と産地の連携による輸出促進方策検討業務報告書