

日本クルーズ&フェリー学会

論文集

013

May
2023



日本クルーズ&フェリー学会
The Academic Society for Cruise & Ferry, Japan

Contents

1. 観光港としての湘南港
定期旅客船が寄港していた過去と現在

The Shonan Port as Tourist ports

Its past era, when passenger ships used to call at Shonan Port past and present

合田浩之

By Hiroyuki GODA

9. 【研究レポート】

Web アンケート調査を基にしたクルーズ船寄港時における経済波及効果の算定

Calculation of economic ripple effects when cruise ships call at ports based on the web-based questionnaire survey

合田元清 村上嘉唯 阿部寿 宇佐美悠 石川浩希

by Motoki Goda, Hirotaka Murakami, Hisashi Abe, Yu Usami, Hiroki Ishikawa

日本クルーズ & フェリー学会論文集 第13号

発行日 令和5年5月

発行 日本クルーズ & フェリー学会

〒593-8303 堺市西区上野芝向ヶ丘町 1-23-1-420

TEL 072-270-0612

Journal of The Academic Society for Cruise & Ferry, Japan No.13

May, 2023

1-23-1-420 Uenoshiba Mukougaoka, Nishi-ku, Sakai

593-8303 Japan

Phone 072-270-0612

観光港としての湘南港

定期旅客船が寄港していた過去と現在

The Shonan Port as Tourist ports

Its past era, when passenger ships used to call at Shonan Port past and present

合田浩之*

By Hiroyuki GODA

昭和 39 (1964) 年 8 月 18 日に運用を開始した湘南港は、今でこそヨットハーバーとしての機能しか活用されていないが、開発当初は、観光港としての役割が期待され運用開始前後には、定期旅客船の就航がみられた。それは 1 つには、小田急電鉄株式会社の子会社日本高速船の株式会社の江の島-熱海・伊東航路であり、今 1 つは東海汽船株式会社の江の島-伊豆大島航路である。前者は、水中翼船「わかしお」が、後者は一般的な旅客船「さくら丸」が配船された。前者は、昭和 39 年 1 月日から昭和 43 年 7 月末日までの就航で、半没翼型水中翼船が外洋の波浪に弱いがため、就航率が低く、顧客の信頼を失ったがゆえに営業停止となった。後者は、乗客数の減退による採算悪化が理由であるが、江の島起点の航路の乗客数の減少は、伊豆大島全体の魅力の希薄化に 5 年先んじていた。

今日では、湘南港から年に 2-3 回程度 (例：2022 年：2 月 2 航海)、東海汽船株式会社ジェットフォイルが伊豆大島向けに運航されることが定着している。時間距離を勘案すると、東京からの船客誘引による航路の定期化は難しいが、神奈川の船客誘引は、県内各都市からの湘南港項へのアクセス改善による増加は、検討の余地がある。

キーワード：湘南港、日本高速船 (小田急)、東海汽船、水中翼船、ジェットフォイル

はじめに

本稿は「観光港としての」湘南港 (神奈川県藤沢市) についてその過去を回顧し現状を評価・考察した上で提言をなすものである。観光港とは、商務や生活目的ではなく観光目的の船客輸送を目的とする旅客船の寄港を主眼として整備された港であり、別府港 (大分県別府市-昭和 26 [1951] 年 9 月、重要港に指定。) が嚆矢となる¹⁾。

湘南港は、計画段階でこそ、確かに観光港としての先行事例としての別府港を意識していた⁴⁾。そして定期旅客船が寄港していた時代が存在していた。

現在、年に 2-3 回程度、ジェットフォイル (東海汽船株式会社運航) が伊豆大島との間に 1 日 1 便 (日帰り)、就航することが年中行事化しているけれども²⁾、その利活用の殆どがヨット・アリーナ機能の利用であり、名称としては湘南港より、「江の島ヨットハーバー」が浸透していることは明らかである³⁾。それは厳然たる事実である。その事実の是非は論じない。

さはさりながら、筆者は、「船客を誘致する船社」の視点から湘南港が旅客船の港として機能していた過去を回顧し、観光港としての湘南港の現状を考察する。この展望は、国土交通省港湾局産業港湾課を旗振りとして、「官民連携による国際クルーズ拠点の形成」⁵⁾が

政策として推進される中で、港湾というインフラさえ整備されれば、海運が振興されることになるのか、といった問いに対して、歴史からの 1 つの回答を呈示することになるかと、筆者は考えるところである。

1. 湘南港の開港と現状

(1) 開港まで

1) 港湾建設の目的

神奈川県は、昭和 30 (1955) 年頃に、海水浴のために観光客の多くが訪れる片瀬海岸の東浜一帯の浸食が激しいという認識に至り、昭和 31 (1956) 年から昭和 32 (1957) 年にかけて基礎調査を実施した⁶⁾。

基礎調査を踏まえて、神奈川県は、第一に片瀬海岸の浸食を防ぐことを目標として、江の島の東南岩礁地帯に防波堤を建設し、その上で第二に防波堤の内側を利用して、2000 総トン級の観光船が接岸できる観光港を建設する計画を策定した⁷⁾。

国際オリンピック委員会総会で、昭和 39 (1964) 年のオリンピック開催都市が東京と決定されたのは、昭和 34 (1959) 年 5 月 26 日のことであるが、ヨット競技の開催地については、横浜市が金沢区富岡に誘致すべく、アメリカ軍通信補給廠の接收解除をアメリカ軍司令官に願い出していた。同年 6 月に解除不可能の回

答が下された後に、ヨット競技の江の島開催案が浮上してきていたのであった⁸⁾。

ゆえに「たまたま昭和 35 (1960) 年 6 月に相模湾海面がオリンピック競技場に決定されたのでこの港の中にヨットハーバー諸施設をも併せて建設することになり」「昭和 36 (1961) 年 5 月に着工」⁹⁾された。

当時の内山岩太郎神奈川県知事は、湘南港について「(県民が) 大島にも、あるいは伊豆半島にも観光船を出入りさせたらよいだろう。海の観光キャンプというわけだ。」と発言している¹⁰⁾。計画段階では、防波堤と観光港の建設があり、ヨットハーバーの建設は事後的に追加されたものである。ただし、ヨットハーバーの建設なかりせば、湘南港が実現しなかったとまで言い切る史料は現時点では、見当たらない。

いずれにしても、湘南港はヨットハーバーの機能を有する形で昭和 39 (1964) 年 8 月 18 日に完成した。

2) 工費

湘南港の工費は総額 24 億円であり、その内訳は、①港湾関係工事：20 億 5600 万円、②附帯工事：1 億 2100 万円、③建築工事：2 億 1700 万円 (主にクラブハウス)¹¹⁾。工費の財源は、港湾建設に伴う埋立用地の売却で賄われた¹²⁾。工費に加え神奈川県による 4 漁協への漁業補償が 1 億 870 万 7501 円であった¹³⁾。

3) 当時の藤沢市への観光客とその将来予想

昭和 33 (1958) 年時点での藤沢市への観光客の人数とその将来予想は、表 1 の通りであった。

	バス		観光		自動車	
	定期					
昭和26年 (実績)	19.6	4.9%	54.4	13.5%	55.8	13.8%
昭和32年 (実績)	37.0	5.7%	117.0	18.2%	89.4	13.9%
昭和33年 (実績)	37.8	5.6%	123.2	18.2%	94.0	13.9%
昭和40年 (推計)	62.6	6.1%	210.7	20.6%	140.2	13.7%
昭和45年 (推計)	78.1	6.3%	268.7	21.8%	168.5	13.7%
	鉄道		その他		合計	
昭和26年 (実績)	257.1	63.8%	16.0	4.0%	403.0	
昭和32年 (実績)	374.4	58.1%	26.1	4.1%	644.0	
昭和33年 (実績)	396.0	58.4%	26.8	4.0%	677.8	
昭和40年 (推計)	568.8	55.6%	41.4	4.0%	1,023.8	
昭和45年 (推計)	667.7	54.2%	49.5	4.0%	1,232.5	

神奈川県土木部河港課 (1965年) 「湘南港と観光及び交通」 『港湾』 42巻4号p.55表1を許に筆者が、輸送分担を補った。

要するに、藤沢市への観光客は増え続けるにしても、増加率は緩やかになるという予想がなされていたのである¹⁴⁾。観光港の建設は、観光客の増加率を高位で維持する目的があったと解される。また片瀬海岸の海

水浴客が藤沢市への観光客の太宗であったがゆえシーズンオフの解消という意識が、関係者には存在し、江の島の観光地化及び湘南港築港が求められた¹⁵⁾。

当時の江の島への観光客及び最近の藤沢市の観光客数の季節変動は表 2. の通りである。

	昭和32 (1957) 年			令和3 (2021) 年		
	一般	団体	合計	宿泊	日帰り	合計
1月	11.2	16.8	28.1	2.9	108.5	111.4
2月	9.3	14.0	23.3	3.0	99.9	102.9
3月	17.5	26.2	43.7	4.1	103.6	107.8
4月	28.3	42.5	70.8	3.5	88.3	91.7
5月	30.4	45.6	75.9	3.8	110.0	113.8
6月	11.0	19.1	30.1	3.6	81.1	84.7
7月	25.6	38.4	64.0	4.8	145.1	149.9
8月	61.1	91.7	152.8	4.5	82.9	87.4
9月	17.9	26.8	44.7	3.6	73.5	77.1
10月	24.2	36.3	60.5	4.1	95.2	99.3
11月	10.4	15.6	26.0	4.7	166.1	170.8
12月	9.6	14.4	24.0	5.1	181.6	186.6
平均	21.4	32.3	53.7	4.0	111.3	115.3
最大	61.1	91.7	152.8	5.1	181.6	186.6
最小	9.3	14.0	23.3	2.9	73.5	77.1
最大/最小	6.5	6.5	6.5	1.8	2.5	2.4
年合計	256.5	387.4	643.9	47.7	1,335.7	1,383.4

昭和32 (1957) 年数字：江の島, 神奈川県土木部河港課
令和3 (2021) 年数字：藤沢市, 公益社団法人藤沢市観光協会

昭和 32 (1957) 年における江の島への観光客は、最も少ない 2 月 (23.3 万人) に対して、最も多い 8 月 (152.8 万人) は 6.5 倍の規模であったが、令和 3 (2021) 年における藤沢市への観光客の変動は、最も少ない 9 月 (77.1 万人) に対して最も多い 12 月 (186.6 万人) は 2.4 倍に過ぎない。

観光港としての湘南港の役割は、昭和 49 (1974) 年 1 月に事実上、終焉を迎えたことを考えると、観光客の季節変動を緩やかにすることは、実現していると判断できるにしても、その貢献は観光港としての湘南港によるものでないことは、明らかである。

なお、湘南港を観光港として利用する、すなわち旅客船を就航させることで、海水浴客によって生じる電車の利用度の季節変動を緩和させるという意図は、小田急電鉄株式会社も持ち合わせていた (後述)。

4) 開港後の旅客船の航路

湘南港が開港した翌年 (昭和 40 (1965) 年) には、①東海汽船株式会社による大島-江の島航路 (1 日 1 往復, 昭和 40 [1965]) 年 1 月 24 日開設, さくら丸 [1150 総トン, 15.5 ノット, 旅客定員 750 人] が就

航、所要時間 2 時間 20 分、3 等片道運賃 450 円)

②日本高速船株式会社による江の島－熱海－伊東－江の島航路 (3－9 月：1 日 3 往復、10－2 月：1 日 2 往復、昭和 39 [1964] 年 1 月 1 日開設、わかしお [135 総トン、時速 65 キロ、旅客定員 140 人] が就航、所要時間、江の島→熱海 45 分、江の島→伊東 1 時間、運賃はそれぞれ 750 円、1000 円)、といった定期旅客航路が存在していた¹⁶⁾。

ここで注意すべきなのは、湘南港の運用開始が昭和 39 (1964) 年 8 月 18 日なのに水中翼船わかしおの就航はそれに先立つ 1 月 1 日であることである¹⁷⁾。

これら 2 つの航路については、昭和 42 (1967) 年 10 月の日本国有鉄道監修・日本交通公社の時刻表にも掲載がある¹⁸⁾。

興味深いことに、昭和 40 (1965) 年 3 月から、三崎観光株式会社¹⁹⁾が、城ヶ島を起点に油壺、葉山を経由して江の島までの航路 (1 日 2 航海/不定期、三崎丸 [140 総トン、13 ノット、乗客定員 200 人]) を開設する計画があったという²⁰⁾。もっとも、この計画は実現しなかったとみられる。昭和 42 (1967) 年 10 月及び昭和 43 (1968) 年 10 月の日本国有鉄道監修・日本交通公社の時刻表には、同社が運航する遊覧船は、三崎港を起点として城ヶ島を結ぶ航路と、城ヶ島を一周する航路にのみ就航していることが記載されているに過ぎない²¹⁾。

こういったことを踏まえて、神奈川県は、湘南港開設の意義は以下の 3 点であると評価した²²⁾。

- ・京浜－三浦半島－湘南－伊豆半島及び伊豆大島その他を海で結ぶ観光ルートを整備した点
- ・三浦半島 (鉄道・道路) が袋小路・・・観光客が往復同一経路これを打開・再編成する。
- ・東京－大島間の所要時間削減効果 (2 時間 30 分)

最後の点について、昭和 42 (1967) 年 10 月の時刻表 23) で検算すると、片瀬江ノ島駅を起点に考えて、藤沢駅まで小田急電鉄 (11 分)、藤沢－浜松町駅 (41 分+5 分) を国鉄東海道線及び京浜東北線を利用して、竹芝桟橋まで歩き (5 分とある) 竹芝桟橋から伊豆大島行きの船 (7 時間) に乗るとすると、乗り換え・接続を考えなかったとしても、8 時間 01 分となる。他方、江の島－伊豆大島の船での所要時間 2 時間 40 分に過ぎないから。削減効果は、単純計算で、5 時間 21 分ということになる。

そのことよりも、江の島を起点としての伊豆大島航

路の利点は、竹芝からの往航が夜行便であることに對して日帰りが可能となったことにあると考えるべきであり、東海汽船株式会社自身がそう考えていた²⁴⁾。

(2) 現状

1) 湘南港の現状

湘南港においては、現状、旅客船の就航は、年に 2－3 回 (1 日 1 往復) の東海汽船株式会社による伊豆大島へのジェットフォイルに止まる (先述)。ヨットについては年間約 100 回程度のレースが行われている²⁵⁾。

(3) 神奈川県はの旅客船への乗降数

国土交通省 (令和 2 [2020] 年) : 旅客地域流動調査によると、神奈川県からの国内航路の旅客船への乗船人数は、のべ 104.9 万人/年 (全国で、のべ 3503.5 万人) で都道府県順位としては 10 位、関東地方では首位である (2 位は東京都の 64.7 万人/年) ということを見ると、神奈川県外から、神奈川県の港から船に乗る人を含む数字であったとしても、旅客船に縁遠い県とは速断し難い。

のべ 104.9 万人の乗船者数の目的地の内訳は、神奈川 99.87 万人 (95. 2%)、千葉 4.02 万人 (3.8%)、東京 1.01 万人 (1.0%) となる。この統計では、乗船港と下船港が同一となる場合、船が一度港外に出て遠隔地まで航海した場合 (例：横浜を起点とする国内クルーズ船で東京湾の外まで行って横浜を終点とするクルーズ) は計上するが、船が同一港内に止まる場合 (例：横浜港内の遊覧船の類い) は計上しないことになっているから、神奈川からの旅客船に乗る船客の圧倒的多数は、国内クルーズ船への船客ということになる。

他方、千葉向けとは、東京湾フェリー株式会社による久里浜－金谷間の航路の利用しか考え難い。そして東京向けとは伊豆諸島への渡航であろうが、竹芝桟橋を起点とする東海汽船株式会社運航の大島向けジェットフォイルが久里浜に途中寄港する便が存在するし、同じく竹芝桟橋を起点とし、伊豆大島を経由して利島・新島・式根島・神津島へ向かう夜行の貨客船が金曜日・土曜日は横浜港に途中寄港する、この数字の多くは、そういった久里浜・横浜からの船客と推測出来よう。言い換えれば、神奈川県から伊豆諸島への旅客船の実需要が 1 万人は存在することが、統計上確認されたことになる。

2. 日本高速船株式会社による水中翼船「わかしお」の配船 (江の島－熱海－伊東－江の島航路)

小田急電鉄株式会社は、江の島―伊東航路を開設し、水中翼船（半没翼型）を配船することを目的とし昭和38（1963）年8月1日（資本金3000万円）に日本高速船株式会社を設立した^{26）}。その航路の免許は、関東海運局への申請が昭和36（1961）年、取得は昭和38（1963）年7月17日であった^{27）}。興味深いことに、もともとは、途中、早川、真鶴にも寄港することを検討していた。ただ早川は水深が浅いことから断念、真鶴にはケーブパレスの近接地に接岸防波堤ができるまでは寄港を見送るという意思決定がなされた^{28）}。

湘南港の着工は前述（1.（1））の通り、昭和36（1961）年5月であることを考えると、小田急電気鉄道株式会社の海運への投資意思決定と、神奈川県に築港意思決定は、平仄があっていたといえよう。

航路開設の直接の目的は、小田急江ノ島線の利用客の大きな季節変動を軽減することにあつた^{29）}。小田急江ノ島線については、戦前以来、小田急電鉄株式会社にとって江の島周辺（片瀬海岸も当然含まれる）への夏季の海水浴客の輸送は、同社にとっても「大看板」であつた^{30）}。

もっとも、裏を返せば、別の手段（例えば、藤沢市などの努力による江の島の通年観光地化が実現すること）で季節変動が軽減されれば、この航路を運営する積極的な理由は失われることになる。

航路開設が小田急江ノ島線の季節変動に寄与するというロジックは、東京から湘南・伊豆・箱根・富士を連結する大きな回遊コースが生まれるから、と小田急電鉄株式会社は考えた^{31）}。出発地と目的地との間を単純に同一経路にて往復するよりも、回遊コースを創ることで、往路と帰路を別にすることで観光客に魅力を感じさせるという発想は、先の神奈川県土木部河港課にも存在したことは前述（1.（1））の通りである。

配船する船として水中翼船^{32）}が選ばれたのは、東京―熱海・伊東間の陸上交通が発達しているが故に、低速の在来型の旅客船では、不利だという判断があつたからである、

当時の小田急電鉄株式会社の安藤檜六社長は、日本高速船株式会社を設立して、江の島―熱海―伊東航路に進出したことについて、①伊豆半島への進出意図は、伊豆急行株式会社の伊東―下田間の鉄道開業（昭和36年12月10日）以前より持っていたこと、②伊豆半島の陸上部分については、東海バス（東海自動車株式会社〔静岡県伊東市〕^{33）}）が存在しているから、海上観

光ルートを設定したいと考えたこと、③「ちょうど海岸回廊を考えていたんですが」「江の島にヨットハーバーができたものですから、江の島を起点にして、熱海、伊東までの水中翼船の営業を昨年十一月から開業したんです。」と述べている^{34）}。

（2）わかしおの運航状況

わかしおの運航状況は、運航1年目の昭和39（1964）年の状況（及びその消席率）は、表3の通りである。

表3. 日本高速船「わかしお」江の島における乗船下船人数（昭和39（1964）年）と消席率（年平均）

	月平均	最大	最小	年 合計	最大/最小	消席率
乗船（西航）	1,580	2,484 3月	573 12月	18,955	4.3	14.3%
下船（東航）	2,832	5,927 8月	389 2月	33,987	15.2	24.8%
合計（往復）	4,412	8,227 8月	1,561 2月	52,942	5.3	19.5%

神奈川県土木部河港課「湘南港と観光及び交通」『港湾』42巻4号（1965年）58頁の表より複製

江の島を起点にして、熱海・伊東方面（西航）の乗船者が月次平均1580人（最大は3月の2484人、最小は573人）であり年間18955名、熱海・伊東江の島方面（東航）への乗船者が平均2832人（最大は8月の5927人、最小は2月389人）、年間33987人である。

季節変動（最大月の乗船者数を最小月の乗船者数で割る）は、西航が4.3倍、東航が15.2倍であった。

熱海・伊東方面から江の島へ向かう東航の方が乗客数も季節変動も大きかったことが分かる。

昭和39（1964）年に、この水中翼船の航路のことが写真入で週刊誌に紹介されている。写真に付されたキャプションによると、「一四〇人の乗れる客室。スチュワーデスのサービスも飛行機並だ。スチュワーデスの出迎える中をタラップを踏んで乗船。」「高速運転のため、操縦士の緊張ぶりは自動車の場合とかわらない。」「伊東からの帰りには新婚さんが圧倒的に多い。」とのことであつた^{35）}。

乗客定員数（140人）と航海数（3―9月1日3航海、10―2月1日2航海）であることを前提に消席率を単純計算すると、西航14.3%、東航24.8%、往復で19.8%となつた。

安藤檜六社長は、「これも始めてみますと」「水中翼船は相当天候に左右される」「伊勢湾（近鉄・名鉄）のような比較的波の静かなところは水中翼船も快適らしい」「相模灘は水中翼船では、常時かかさず、欠航率のないという風にはいかない」と説明する。要するに、荒天による欠航が少なくなかつたわけである^{36）}。新婚旅行者^{37）}が多かつたのであれば、欠航による失望は悪評を呼んだはずである。事実、安藤檜六社長は「今

日は風が強いから水中翼船が出ないということでは商売にならんー江の島までわざわざお客さんがきてくれたが、船が出ないなんていうことではみっともない、信用を欠くようなことではいかん」と告白した³⁸⁾。

小田急電鉄株式会社は、水中翼船の出港時刻に昭和39〔1964〕年3月からは、休日について、昭和40〔1965〕年からは平日も片瀬江ノ島駅行きの特急列車を接続させるという集客努力をしたにも拘わらず、昭和43（1968）年7月末日をもってわかしおの営業は廃止された³⁹⁾。もっとも、安藤楢六社長には、この日がいずれ来ることはみえていたのかもしれない。昭和40（1965）年にこうも述べている。「ほかの船型で考えようということです」「いまの水中翼船は不定期の特急に使い、普通の快速な遊覧船で天候のいかんを問わず運航できるような船にしたい。」「同時にこれは将来相当程度の大型にして、できれば伊豆半島を一周して、は沼津まで」「これは夢ですが・・・。」「航路としては、いま申し上げたとおり、江の島から熱海、伊東、下田を回って清水へと、それくらいは海陸観光ルートとして特色を出す」⁴⁰⁾。しかし、その「夢」は見果てぬ夢におわった。

3. 東海汽船株式会社による「さくら丸」

東海汽船株式会社（現商号となるのは昭和17〔1942〕年8月28日、それまでは東京湾汽船株式会社）、昭和金融恐慌（昭和2〔1927〕年）を契機に経営方針を大きく変更した。①貨物の輸送需要の激減し、②大株主だった東京渡辺銀行が倒産したことにより、渡辺六郎社長以下、渡辺一族が総退陣したことから、創業以来の貨主客従の経営から、「伊豆大島を観光開発することを前提した上」で、「客主貨従」に改めたのである。投入する客船も、（中古）蒸気船から（新造）ディーゼル船に転換した⁴¹⁾。注目すべきことは伊豆諸島の生活航路ということでの「客主貨従」ではないのである。

これは、欧州水域において世界恐慌（昭和4〔1929〕年）によって国際定期旅客船の余剰が決定的になったことで、当該余剰客船がクルーズ船に転じられたことに先行する事象であるから、東海汽船株式会社の経営転換は、クルーズ史の考察上で重要と筆者は考える。

さて、東海汽船株式会社は、昭和38（1963）年12月23日に江の島－伊豆大島間の一般旅客定期航路事業の免許を受け、翌年9月1日に2億1200万円の増資によって資金調達をした上で⁴²⁾、昭和40（1965）

年1月24日に航路を開設し、そのために新造したさくら丸（三菱下関造船所建造）を就航させた。そして江の島支店も開設している⁴³⁾。

もっとも、さくら丸の竣工は昭和39（1964）年9月1日であった。統計上、昭和39（1964）年に江の島から大島への渡航者が確認できるから（表4.）、正式な航路開設前に、当該航路での旅客運送が引き受けたとみられる。江の島－伊豆大島航路にて旅客船の定期運航が行われていた昭和39（1964）年から、運航が休止された昭和49（1974）年までの伊豆大島への渡航者数の推移は、表4.の通りである。

	江の島－大島航路		構成比	全航路		航空機
	乗客数	成長率		乗客数	成長率	
1964年	0.3755	0.7%	53.79	0.487		
1965年	6.4707	1623.2%	43.93	0.768		
1966年	5.3772	-16.9%	44.88	0.846		
1967年	6.5266	21.4%	58.73	0.960		
1968年	6.6786	2.3%	67.83	1.115		
1969年	5.0313	-24.7%	70.85	1.840		
1970年	2.7356	-45.6%	76.30	2.083		
1971年	3.1236	14.2%	81.37	1.620		
1972年	2.5156	-19.5%	75.50	1.401		
1973年	2.0073	-20.2%	82.73	1.319		
1974年	0.0618	-96.9%	75.42	1.290		

高田泰光（1996年）70頁表5を元に作製

東海汽船株式会社の理解では、昭和41（1966）年から昭和48（1973）年までが、離島ブームの時期であったとして、会社全体での年間乗降数が最大となったのは、昭和48（1973）年（年間乗降数264万人）⁴⁴⁾とする。目的地を伊豆大島に限ったとしても、船舶での渡航者が最大だったのは、同じく昭和48（1973）年だった（表4.）。江の島－大島航路については、この航路を用いた渡航者数のピークは昭和43（1968）年（6万6786人）であり、伊豆大島への渡航者全体と比較して5年早いので、その減少の理由は、大島側でなく湘南側の事情に求められるべきであろうが、その点についてふれた資料は管見の限りでは存在しない。

高田泰光によれば、昭和48（1973）年に伊豆大島の観光客の総数がピークを迎えたことは、伊豆大島観光自体が、他の観光地との比較に於いて相対的な魅力が薄れたからだとする。それで東海汽船株式会社は、既に採算性の悪かった江の島－伊豆大島航路・伊豆大島－下田航路を昭和49（1974）年1月に廃止したと解する⁴⁵⁾。その解釈は、東海汽船株式会社が、まだ航路運営中の昭和48（1973）年に江の島代理店として神

奈川観光株式会社を指名した（支店閉鎖という合理化）⁴⁶⁾ことから正しいと言えよう。

もっとも航路休止については、高田の記述よりも少し複雑であった。東海汽船株式会社としては、昭和49（1974）年1月16日に（前年の第一次石油危機を受けて）燃料費節減という名目で、取り敢えず休止し⁴⁷⁾、正式には「夏季のみの運航」に変更した積もりであったが、夏季も利用客が伸び悩んだから同年8月31日に昭和50（1975）年以降の航路撤退を決めた⁴⁸⁾。高田の研究時点では、東海汽船株式会社の社史は80年史しか存在せず、それには航路撤退に関する細かい記述はなかったことは、考慮されなければならない。

離島ブームの観光面からの先行研究は乏しいが、その原動力は、離島振興法に基づくインフラ整備と若者のキャンプへの志向にあったと指摘されている⁴⁹⁾。そして、伊豆大島から大島以外の伊豆諸島の島嶼、他の離島へと目的地の変遷がみられたことも指摘される⁵⁰⁾。また日本交通公社『新婚旅行案内』（各年）のモデルコースに伊豆大島が1965年から1970年にかけて明記されていたが、その後は明記されなくなったこと⁵¹⁾を考えると、離島ブームの沈静化だけが伊豆大島渡航の凋落理由ではなさそうである。

江の島－伊豆大島航路の衰退が、伊豆大島渡航の衰退に先だった理由はなにか。江の島起点の航路を利用していた船客の集団の属性に、船舶で伊豆大島に渡航していた渡航者全体の属性に違いがあることは確かであろう。筆者は、例えば経済水準の違いのようなものがあり、渡航先として伊豆大島より遠隔地の離島、あるいは海外への渡航を志向する動きが、より早かったことを推測するのであるが、データによる裏打ちはこれからのことである⁵²⁾。

4. 考察

東海汽船が撤退した後の湘南港は、旅客船の寄港実績はなく、事実上、ヨットハーバーに純化した感があるが、東海汽船の撤退後31年が経過した平成15（2003）年11月15日、湘南港のあるべき姿検討懇話会（会長：神奈川県港湾審議会近藤健雄委員、会員の一人に藤沢市長）によって『湘南港（江の島ヨットハーバー）のあるべき姿 提言書』が作製された。その中には、提言7「海上アクセスの形成」の1つに、海運会社に旅客船の定期航路誘致をはかるとあった⁵³⁾。ただし、28頁中2頁分に過ぎない。提言書公表後1ヶ月間の

間パブリックコメントが募集され、この海上アクセスについては、江の島周遊、鎌倉・茅ヶ崎方面への観光船運航の提案があった⁵⁴⁾。

このこととの関係は不明なるも、藤沢市と藤沢市観光協会（集客リスクを取り）が東海汽船株式会社のジェットフォイルを利用した日帰り伊豆大島ツアー（平成21（2009）年6月26日）を企画した。その乗船券は、受付して即日完売であった⁵⁵⁾。その後は、同社の自己の計算で年に2－3回程度の伊豆大島日帰りツアーが不定期に企画されることが定着した。

筆者は先に（1.（3））、神奈川県には年間1万人程度の東京都への旅客船での渡航客がいることを指摘し、その乗船港は横浜・久里浜、目的地は伊豆諸島であろうと推定した。江の島起こしの伊豆大島航路への需要は一定数存在するが、その規模は定期配船するほどではないということであって、その限りに置いて船社は配船する、という「当り前の経済判断」がなされたということである。則ち、港湾の整備自体はそれだけでは、必ずしも、船舶の定期的な寄港を誘引するものではないということである。

伊豆大島航路について、起点が竹芝桟橋（東京・所要時間1時間45分）であるよりは江の島（所要時間1時間）の場合が、海上航路に限れば、距離が短く所要時間も45分短いことは、明らかであるものの、竹芝駅から江ノ島駅までの移動時間は1時間16分ゆえ、東京の船客が、敢えて江の島からの航路を選ぶ経済的誘引は乏しいと考えるべきである。

しかし、久里浜・横浜からの大島向けの船客の存在が推測されることを考えると、湘南港へ神奈川県内諸都市からのアクセス改善（例えば、港までの直行バスの運行）の余地はあるから、それによる集客増を図る可能性については検討の余地があるかもしれない。

了

補注・引用文献

- 1) 大分県（港湾課）「別府港」（2020年1月9日）
<https://www.pref.oita.jp/soshiki/17300/beppuport.html>（2023年1月27日アクセス）
- 2) 最近の配船事例は以下の通り。
2023年：2月1日、2日、6月29日、30日（予定）
2022年：10月5日、6日
2021年：2月18日、19日
2020年：2月12日、13日、10月22日、23日
- 3) 公益社団法人藤沢市観光協会の英文ウェブサイト“Discover Fujisawa”での説明では、見出し語がEnoshima Yacht Harbor となり、Shonan Port は本文の中

に埋没している。同ウェブサイト内には見出し語としての Shonan Port は存在しない。

<https://discover-fujisawa.jp/sightseeing/whattosee/enoshima-yacht-harbor/>
(2023年2月3日アクセス)

4) 加藤厚子 (2009年) : 湘南港完成, 江の島ヨットクラブ発足, (続) 藤沢市編さん委員会, 藤沢市史ブックレット1 回想の湘南 昭和史50選, 藤沢市文書館, p.122. なお電子図書館「みゆねと藤沢」(藤沢市生涯学習部郷土歴史課が運営) には, 江の島-大島航路に就航していた東海汽船「さくら丸」の画像がある。

https://www.fujisawa-miyu.net/enoshima/history/a31_01.html (2023年4月21日アクセス)

5) 国土交通省 (作成年月日不詳) : 官民連携による国際クルーズ拠点の形成の概要,

<https://www.mlit.go.jp/common/001222778.pdf>
(2023年2月3日アクセス)

6) 神奈川県河港課 (1970年) : 中小港湾めぐり湘南港 (江の島ヨットハーバー), 港湾, 47巻5号 p.49.

7) 神奈川県土木部河港課 (1965年) : 湘南港と観光及び交通, 港湾 42巻4号, p.52.

8) 加藤・前掲註 4, p.122. なお市民の成熟した今日では, 五輪の開催, 競技種目の場といった程度の理由では, 公費投入によるヨットハーバー建設が是認されるかどうかは議論の余地がある。それゆえ, 既存施設が存在することは, 「経路依存性」の結果ではあろうが, 今や希少価値が生じていると考えることもできよう。

9) 同上. 引用文に西暦年を括弧書きして筆者が補った。

10) 執筆者不詳 (1960年) : 江ノ島に海の観光キャンペーン神奈川県「湘南港」計画, 『時事通信 (時事解説版)』, 4410号, p.7.

11) 神奈川県土木部河港課・前掲註 7, pp.52-55.

12) 宮川剛造 (1983年) : 湘南港の思い出, 港湾, 60巻6号, p.61.

13) 神奈川県農政部水産課 (1962年) : 湘南港建設に伴う漁業補償, 漁業関係補償事例集, p.197.

14) 神奈川県土木部河港課・前掲註 7, p.55.

15) 同上

16) 神奈川県土木部河港課・前掲註 7, p.58.

17) 湘南港が完成していない段階では, 水中翼船わかしおの船客は, 江の島沖合の「浮棧橋」から乗降した。棧橋までは, それまで芦ノ湖で運航されていた乙姫丸 (木造, 昭和25年8月竣工, 19.96総トン, 150人乗り) を日本高速船株式会社に移籍して, 船客を横持ちしていた。小田急電鉄株式会社 (1980年), 小田急五十年史, 小田急電鉄株式会社, p.339.

18) .昭和40年時点, 日本高速船株式会社の熱海・伊東航路については便数・運賃に変更はないが, 所要時間は, 江の島-熱海が55分, 江の島-伊東が1時間

10分と10分の航海時間の増加, 東海汽船株式会社の江の島-大島航路は, 便数は変わらず, 運賃の設定に3等がなくなり, 特等2040円, 1等1340円, 2等560円, 所要時間は2時間30分と同じく10分の航海時間の増加がみられる (木村嘉男 (2022年) : JTBのMOOK時刻表復刻版1967年10月号, JTBパブリッシングの索引地図 p.7, p.329).

19) 三崎観光株式会社 (三浦市三崎町) は, 昭和38

(1963)年から平成19(2007)年12月15日まで三崎港-油壺間にて観光船を運航していたが, 現在は海運事業から撤退している (現在の事業は, 同社管理・運営のホテル京急油壺観潮荘のウェブサイト参照) .

<https://www.misakikanko.co.jp/aburatsubo/company/index.html> (2023年2月2日アクセス). この企業は, 昭和28(1953)年8月京浜急行電鉄株式会社の傘下に入り (<https://www.keikyu.co.jp/history/chronology04.html>)

現在では, 同社100%所有の連結子会社である (京浜急行電鉄株式会社 (2022年) : 第101期 (2021年4月1日-2022年3月31日) 有価証券報告書, p.8.

20) 神奈川県土木部河港課・前掲註 7, p.55.

21) 木村前掲註 18, p.330 及び木村嘉男 (2021年) : JTBのMOOK時刻表復刻版1968年10月号, JTBパブリッシング, p.341.

22) 神奈川県土木部河港課・前掲註 7, p.59.

23) 木村前掲註 18.

24) 東海汽船株式会社 (2020年) : 東海汽船130年のあゆみ History of 130years, 東海汽船株式会社, p.190. なお, 正史編纂前に山田迪生 (1979年) : 東海汽船の客船90年の歩み, 『世界の艦船』, 海人社, 275号, pp.98-103, 同 (1989年) : 東海汽船100年の歩み, 『世界の艦船』, 海人社, 414号, pp.108-113がある.

25) 神奈川県 (藤沢土木事務所) 「湘南港」(資料作成日未詳)

<https://www.pref.kanagawa.jp/docs/ex5/kowan/index.html>
(2022年2月3日アクセス)

26) 小田急電鉄株式会社前掲註 17, p.379.p.429.

27) 同上, p.428.

28) 同上, p.428.

29) 同上, p.428.

30) 同上, p.300.

31) 同上, p.428.

32) 水中翼船の歴史については池田良穂 (1978年) : 水中翼船の歴史, 旅客船, 125. 本稿は技術史を論じるものではないが, 東海汽船株式会社による伊豆大島航路の全体については, 2002年のジェットフォイルの投入は画期的であり, 航空機利用者に大きな影響を与えたことは見逃せない (奥野一生 (2003年) : 日本の離島と高速船交通, 竹林館, pp.53-57).

- 33) 東海自動車株式会社の小田急電鉄株式会社傘下入りは昭和46(1971)年4月であった。伊豆半島の内陸部の過疎化、自家用車の普及で経営が悪化していたからである(加藤圭一(1993年):バスジャパンハンドブック16東海自動車, BJエディターズ, p.25.)。同社は小田急電鉄株式会社の連結子会社(株式の59.6%を保有)である(小田急電鉄株式会社(2022年):第100期(2022年3月期)有価証券報告書, p.10.)。
- 34) 安藤檜六(1965年):将来ある日本高速船 海上観光ルートを設定, これからの小田急, 日本通信社, pp.57-58.なお安藤社長は, 日本高速船の開業を「昨年十一月」則ち昭和39(1964)年11月と述べたように, 本書では記されているが, 1月の誤記であると筆者は考える。本稿(1.(1))神奈川県認識では1月であり(本稿本文)小田急電鉄株式会社の社史に日本高速船株式会社による配船開始が, 湘南港の運用開始に先立っていることが記されているからである(註17)。
- 35) 執筆者未詳(1964年):海のスポーツカー・“水中翼船”, 別冊週刊サンケイ, 88号, p.26.
- 36) 安藤檜六前掲註34, p.58.
- 37) この昭和40年代の国内旅行を考える上では, 新婚旅行という要素が重要である。1965年から1970年にかけて日本交通公社の『新婚旅行案内』(各年)のモデルコースに伊豆大島が明記されていたことが, 指摘される(内田彩・今井重男・ミラーケビン(2020年):新婚旅行の歴史の変遷の研究—1950年代~1970年代を中心に—, 日本国際観光学会, 27, pp.31の表5.)。
- 38) 安藤檜六前掲註34, p.59.なお, 日本高速船株式会社の社長によるわかしお号へのお別れの挨拶には, 船が相模湾の気象海象に相応しくなかったことを認める文言があった。吉田克彦(2006年):湘南讃歌, 江ノ電沿線新聞社, pp.127-128.
- 39) 小田急電鉄株式会社前掲註17, pp.429-430.
- 40) 安藤檜六前掲註34, pp.59-60.)
- 41) 東海汽船株式会社(1970年):東海汽船80年のあゆみ, 東海汽船株式会社, p.28.東海汽船株式会社による当時の伊豆大島の観光開発は, クルーズ需要の創造という意味では, 筆者は大事な論点と考える。但し, 紙幅の関係で別稿に譲る。
- 42) 同上, p.47.
- 43) 同上, p.48.
- 44) 東海汽船株式会社のウェブサイト
https://www.tokaikisen.co.jp/130th/?doing_wp_cron=1675334520.8125898838043212890625 (2023年2月3日アクセス)
- 45) 高田泰光(1996年):伊豆大島における近代交通網の発達, 学芸地理, 50, p.73.
- 46) 高橋環太郎(2021年):島嶼地域における離島ブームの広がり方に関する考察—離島ブーム時における伊豆諸島を事例に—, 長崎県立大学論集(経営学部・地域創造学部), 54巻4号, pp.13-14.
- 47) 東海汽船株式会社前掲註24, p.220.
- 48) 落合みどり・小沢雅人・里昭憲・佐藤美津春・鈴木啓二郎(1982年):新島における観光産業の発展と民宿経営, 学芸地理, 36, pp.32-33.
- 49) 註37参照。なお本稿は, あくまでも湘南港を船社・船客の視点から考察することを目的とする。離島振興・離島観光は考察目的ではない。離島に関する文献(国立国会図書館に所蔵しないものも多いのでそのリスト自体は貴重)については, 奥野一生前掲註32
- 50) 東海汽船株式会社前掲註24, p.223.
- 51) 東海汽船株式会社前掲註24, p.223.
- 52) 稲吉晃は, 東海汽船株式会社の江の島一大島航路の休止について「人々が港町を経由して移動する時代から, 空港を経由して移動する時代へと移り変わったことを象徴しているように思われるのである。」と記す(稲吉晃(2022年):湘南, 港町巡礼, 吉田書店, p.280)。これは些か乱暴な記述である。また, 稲吉は日本高速船株式会社のこと, 東海汽船株式会社の江の島一大島航路の撤退後のことは触れていない。
- 53) 湘南港のあるべき姿検討懇話会(2003年):湘南港(江の島ヨットハーバー)のあるべき姿 提言書, p.23.https://www.s-n-p.jp/global-image/units/upfiles/145-1-20151015114156_b561f12742986b.pdf (2022年2月5日アクセス)
- 54) 執筆者未詳(2015年):「湘南港(江の島ヨットハーバー)のあるべき姿」のご意見募集結果について, https://www.s-n-p.jp/global-image/units/upfiles/148-1-20151015114315_b561f12c3ef3ad.pdf (2022年2月5日アクセス), 3枚目(元資料にページ番号がない。).当時, 湘南港の指定管理者であった株式会社湘南なぎさパークが執筆者と推定される。2023年4月1日以降, 指定管理者は株式会社リビエラリゾートに変更されたことを勘案すると, この提言の有効性が未だ維持されているかどうかは, 議論の余地がある。
- 2016年に株式会社湘南なぎさパークの経営者と株主である神奈川県との間で, ハーバースターの人事を巡り紛糾があり, 神奈川県セーリング連盟は, 神奈川県の考えに賛意を示していた(野沢俊(2017):湘南なぎさ物語, 湘南社, 5章)。ただし, このことは本稿の議論とは全く関係ない。
- 55) 渡部瞭(2010年):コラム湘南港と定期航路, 渡部瞭ほか, ふるさと藤沢:藤沢市市制施行70周年記念写真集:保存版, 郷土出版社, p.184.
- なお本稿のテーマに関して, きうじ(2022年):江の島航路史, 休日教育出版なるISBN番号の付されていない冊子が存在する。当時の就航船に関係する切符・時刻表・パンフレットの画像が収録されており, その限りでは労作ではあるが, 資料の年代特定がなされていないものが少なくないことが残念である。

Web アンケート調査を基にしたクルーズ船寄港時における経済波及効果の算定

Calculation of economic ripple effects when cruise ships call at ports based on the web-based questionnaire survey

合田 元清*・村上 嘉唯**・阿部 寿**・宇佐美 悠**・石川 浩希***

by Motoki Goda *, Hirotaka Murakami**, Hisashi Abe**, Yu Usami**, Hiroki Ishikawa***

本検討は、クルーズ船による地域創生を目指した北海道の各重要港湾所在地に対し、クルーズ船が寄港した際の経済波及効果算定を検討した。現在、新型コロナウイルス感染症の影響により、経済波及効果算定の基本工程である乗船者に対する聞き取り調査が難しい情勢にある。したがって、本検討では、Web アンケート調査の手法を採用し、アンケート調査を通して回収した、乗船経験者の回答並びに、過年度調査結果から日本人並びに外国人乗船者の観光消費額を算定した上で、経済波及効果を算出した。

1. 緒言

2020年2月の「ダイヤモンド・プリンセス」のクルーズ船ツアー中における乗船者の新型コロナウイルス感染症発症事案発生前まで、世界のクルーズ乗船人口は急激な成長を見せており、北海道内におけるクルーズ船の寄港回数も2019年に130回を記録する等、2015年の70回から比較しても2倍に増加¹⁾した。また、日本を含む、アジア地域のクルーズ観光は、更なる成長戦略を見据えた上で様々な寄港計画も立てられている状況²⁾にあった。

日本のクルーズにおいて、本州とは異なる自然と気候を有する北海道は重要なコンテンツの一つであり、今後、新型コロナウイルス感染症への対策が取られた際には、再び北海道内の各港湾におけるクルーズ船の受け入れ増加に向けた取り組みが期待される。また、クルーズ船の寄港は、その背後地域への観光消費に直結し、地域経済活性化にも有効であることが各種国土交通省調査結果、先行研究^{3), 4)}にて示唆され、地方創生の面でも期待され部分が多い。

北海道港湾への経済波及効果を計測した事例は、北海道開発局調査結果で確認できる。また、北海道内では無いが、日本クルーズ&フェリー学会においても田口ら、高田ら^{3), 4)}が報告を行っている。加えて、CLIA Europeでは、欧州を中心にクルーズ産業が及ぼす、経済効果を算定⁵⁾し、J.G.Bride et al, K.Kizielewiczに至っては、雇用創出、観光客の消費増加、港湾インフラ投資等の直接的・間接的な恩恵を整理している^{6), 7)}。しかし、これらの先行研究は、乗船者に対する対面アンケート調査結果や港湾関係者による実績把握による計測が中心である。しかしながら、昨今の事情を鑑みると、今後、継続的に調査を行う際、新型コロナウイル

ス感染症の関係もあることから、対人による調査や新たな実績把握は難しい。したがって、非接触型アンケート調査も含めた新たな計測手法を検討する必要がある。

以上より、本報告は、新型コロナウイルス感染症収束後、北海道港湾への寄港誘致に向けた取組を推進するための一資料として、北海道港湾への寄港を対象としたクルーズ船に対する、地域への経済波及効果の算定を接触型のアンケート調査ではなく、非接触型であるWebアンケート調査結果より実施した。

2. 検討手法

(1) Webアンケート調査の実施

Webアンケート調査は、スクリーニング調査と本調査は並行して実施し、スクリーニング調査を最大20,000者に行うよう設定、本調査400者分が収集された時点で終了した。

アンケート調査会社に所属する一般モニター不特定多数に、スクリーニング調査を実施後、過去5年間(2015年~2019年)に北海道内港湾に寄港するクルーズ船ツアー参加者に対し本調査を実施した。

調査項目は、過去5年間(2017年~2019年)において、クルーズ船による北海道港湾への寄港状況を確認した上で、各港湾における行動様式及びエクスカージョンを含めた観光や食事、移動に要した消費動向を確認した。また、Webアンケート調査であるため、PC上で回答できるようフォーマットを作成した。

詳細なアンケート調査項目は、表-1に示す通りである。

* 北日本港湾コンサルタント(株) 第1技術部 計画チーム サブリーダー

** 北海道開発局港湾空港部

*** 北日本港湾コンサルタント(株) 第1技術部 次長

表-1 アンケート調査項目

	サンプル数	アンケート調査項目	内容
スクリーニング調査	11,070	①北海道内港湾に寄港するクルーズ船の乗船経験	過去5年間(2015～2019)の乗船経験の有無
本調査	400	①寄港経験を有する港湾	港湾名, 立ち寄った年
		②寄港地における動向, 消費行動の実態	期待事項, 目的, エクスカーションの金額, 買物品と消費金額, 食事内容と金額, 交通手段と金額
		③港湾の満足度	満足度及び不満内容
		④参加人数に関わる情報	ツアー同行者の属性, 人数, 参加クルーズツアーの階数
		⑤新型コロナウイルス感染症流行後のクルーズ船のイメージ	イメージの変化, 感染症対策に求める事項, 観光施設・ターミナルに求める対策, 今後の参加意向
		⑥属性	性別, 年齢, 居住地域, 職業

(2) Webアンケート調査結果の整理

本調査に進んだ400名の回答者に対し、クルーズ船ツアーによる北海道港湾の寄港実績及び寄港地における「エクスカーション」、「買物」、「食事」、「交通費」に用いた消費金額を確認した。また、上記結果を基に各項目における乗船者1名当たりの消費額を算定した。算定手法は、「10,000円未満」、「10,000～30,000円未満」、「30,000～50,000円未満」、「50,000円以上」等の回答項目における変換値（「10,000円未満」は「5,000円」、「10,000～30,000円未満」は「15,000円」、「30,000～50,000円未満」は「40,000円」、「50,000円以上」は「50,000円」）を設定し、各港湾における回答者数を用いた加重平均で設定した。本来であれば算術平均値を用いる必要があるが、Webアンケート調査による収集データの特性より、算術平均では無いことを注記する。なお、経済波及効果額の算定は、アンケート調査結果と近年のクルーズ船受入実績を参考に北海道の国際拠点港湾及び重要港湾である室蘭港、函館港、釧路港、網走港、小樽港を対象とした。

(3) 乗船者属性による消費額の補正

本アンケート調査における消費額は、日本人の回答結果であるため、外国人乗船者の消費額を、平成29年度北海道開発局調査結果にあるアンケート調査結果より補正する。平成29年度の検討では、「ダイヤモンド・プリンセス」に対し、外国人及び日本人に対する消費額の調査を行っている。対象項目は「買物」、「食事」、「交通費」としており、それぞれの回答結果から乗船者1名当たりの消費額を概算した。外国人乗船者への補正比率は、「買物」:0.768、「食事」:0.558、「交通費」:0.435である。なお、「エクスカーション」はクルーズ船社が用意しているツアーの金額であるため、日本人、外国人の消費額に差はないとした。

(4) 経済波及効果分析(道内主要5港湾年間)

港湾統計年報で乗船者数が把握可能な室蘭港、函館港、釧路港、網走港、小樽港を対象に乗船寄港経験がある一般人に対し、行ったアンケート調査結果を用い、室蘭港、函館港、釧路港、小樽港は令和元年、網走港は平成30年の1年間における経済波及効果額を算定した。

経済波及効果分析は、「平成27年北海道産業連関表」(北海道開発局)⁸⁾の64部門北海道産業連関表及び各種計数表を用いた。連関表に用いる観光消費額は、前述のアンケート調査結果より確認した各港湾、各項目における乗船者1人当たりの消費額と計測年におけるクルーズ船寄港実績と乗船者数を乗じ算定した。なお、「エクスカーション」は、本調査で把握した参加率を基に補正した。

各項目における産業連関表の部門は、「エクスカーション参加」を「娯楽サービス(61)」、「買物」を「商業(46)」、「食事」を「飲食サービス(60)」、「交通費」を「運輸(49)」とした。

算定した波及効果は、生産額(=中間投資額+粗付加価値額)ではなく、粗付加価値額を対象とした。また、道外からの輸移入分は、産業連関表における「域内自給率」を乗じ、効果として輸移入分を控除した。「域内需要額」は、道外分を控除した上で算定している。なお、「域内自給率」は、産業連関表の「取引基本表」と「域内最終需要」により算定した。粗付加価値額は、前述した観光消費額に対し、各産業部門で設定された粗付加価値係数を乗じ、算出した。

一次波及効果は、生産額(需要額)を観光消費額として、需要を満たすために必要となる、その他産業への波及効果を勘案するため、逆行列係数に観光消費額を乗ずることにより求めた。この観光消費額と一次波

及効果の内、雇用者所得の一部が消費に転換され、新たな生産活動が誘発されることになる効果を二次波及効果とした。

就業者増加人数は、経済波及効果額から、「平成 27 年地域雇用表」における就業係数を用いて、それに応じた人数を設定した。税収は、市町村の住民税と法人税の増額を対象とし、住民税については、上記の雇用者所得増加額に、市民税収係数を乗ずることで算出した。法人税は、経済効果による生産誘発額に、産業連関表の投入係数表の内、営業余剰係数を乗じることで、営業余剰増加額を算出し、それに法人税収係数を乗ずることで算定した。

波及額を整理し考察を行った。また、各港湾の寄港回数より、1 隻のクルーズ船が寄港した際の経済波及効果を算定した。

3. 結果と考察

(1) 乗船者1人当たりの消費額の整理

対象港湾となる室蘭港、函館港、釧路港、網走港、小樽港に対し、アンケート調査結果から取得した、「エクスカーション参加」、「買物」、「食費」、「交通費」の消費額を直接効果額とした。

アンケート調査結果より確認した乗船者 1 名当たりの消費額を表-2 に示す。

(6) 経済波及効果額の考察

各港湾で計測した経済波及効果額は、64 部門ごとに

表-2 乗船者1名当たりの消費額

区分	直接効果額の項目	室蘭港	函館港	釧路港	網走港	小樽港
アンケート調査による日本人乗船者消費額	エクスカーション参加(円/人)	17,037	20,935	26,667	20,455	20,000
	買物(円/人)	5,000	6,269	6,625	4,274	6,044
	食事(円/人)	4,276	5,133	5,250	3,226	5,032
	交通費(円/人)	2,500	2,742	2,175	2,242	2,456
補正した外国人乗船者消費額	エクスカーション参加(円/人)	17,037	20,935	26,667	20,455	20,000
	買物(円/人)	3,841	4,816	5,090	3,284	4,644
	食事(円/人)	2,384	2,862	2,927	1,799	2,812
	交通費(円/人)	1,087	1,192	945	975	1,068

表-3 各港湾における直接効果額

区分	室蘭港	函館港	釧路港	網走港	小樽港	
年間乗船者数(人)	5,512	64,362	14,444	1,279	25,081	
日本人乗船者数(人)	1,176	30,617	4,496	1,198	8,767	
外国人乗船者数(人)	4,336	33,745	9,948	81	16,314	
エクスカーション参加率	0.724					
日本人	エクスカーション参加費用(円/年)	14,505,711	464,060,032	86,803,858	17,741,685	126,946,160
	買物消費額(円/年)	5,880,000	191,937,973	29,786,000	5,120,252	52,987,748
	食事消費額(円/年)	5,028,576	157,157,061	23,604,000	3,864,748	44,115,544
	交通費(円/年)	2,940,000	83,951,814	9,778,800	2,685,916	21,531,752
外国人	エクスカーション参加費用(円/年)	53,483,641	511,470,940	192,065,121	1,199,563	236,226,720
	買物消費額(円/年)	16,654,576	162,515,920	50,635,320	266,004	75,762,216
	食事消費額(円/年)	10,337,024	96,578,190	29,117,796	145,719	45,874,968
	交通費(円/年)	4,713,232	40,224,040	9,400,860	78,975	17,423,352
計(百万円)	113.54	1,707.90	431.19	31.10	620.87	

(2) クルーズ船寄港による各港湾の直接効果額の整理

アンケート調査結果より、令和元年に室蘭港、函館港、釧路港、小樽港、平成30年に網走港へ寄港したクルーズ船乗船者の直接効果額を整理した。

1名当たりの各項目における消費額は確認しているため、その結果に平成30年もしくは令和元年の年間乗船者数を乗じて、観光消費額を算定した。その際、エクスカージョンは、今回実施したWebアンケート調査結果より得られたエクスカージョン参加率を乗じ、参加しない乗船者は控除した。その結果を表-3に示す。

対象港湾となる室蘭港、函館港、釧路港、網走港、小樽港に対し、アンケート調査結果から取得した、「エクスカージョン参加」、「買物」、「食費」、「交通費」の

消費額を直接効果額とした。

(3) 経済波及効果の算定

「平成27年 北海道産業連関表」⁸⁾の64部門北海道産業連関表及び各種計数表を用い、前述した観光消費額に対し、各産業部門で設定された粗付加価値係数を乗じ、粗付加価値額としてから、一次・二次の波及効果を算出した。これより、これら経済効果は、付加価値額による合計値となる（原材料費等の中間投資額を含む生産額ではない）。以下にそれぞれの結果を示し、表-4で整理した。また、経済波及効果額の位置付けを、算定結果を用いて模式化(R1 室蘭港)した資料を図-1に示す。

表-4 各港湾における産業連関分析の結果。

算定項目	R1	R1	R1	H30	R1
	室蘭港	函館港	釧路港	網走港	小樽港
年間寄港回数(回/年)	5	47	15	3	29
粗付加価値額(百万円/年)	71.26	1,102.05	283.12	20.15	402.20
一次波及効果額(百万円/年)	24.02	349.83	86.34	6.34	126.55
二次波及効果額(百万円/年)	18.87	291.24	71.46	5.21	105.38
合計(百万円/年)	114.14	1,743.13	440.92	31.69	634.13
寄港1隻当たりの効果(百万円/隻)	22.83	37.09	29.39	10.56	21.87
就業者増加人数(人)	18.98	277.05	68.80	4.94	119.36
税収増加額(百万円/年)	2.23	34.30	8.55	0.62	12.45

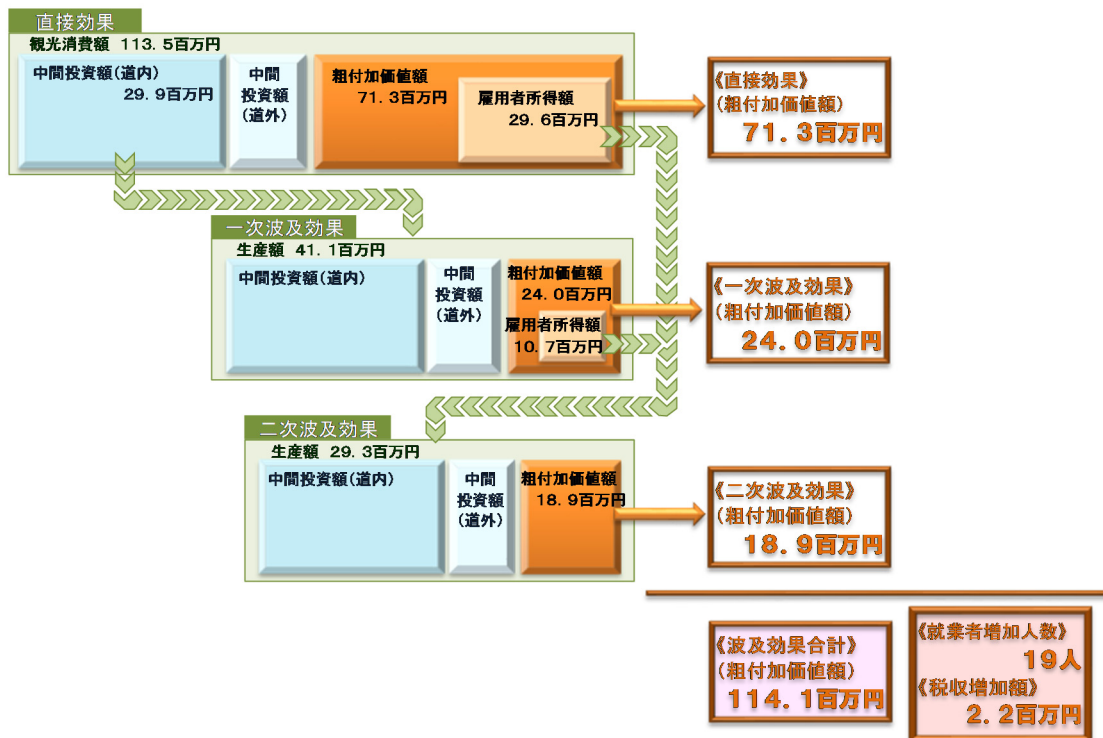


図-1 産業連関分析結果の模式図(R1 室蘭港)

- ①令和元年室蘭港へ上陸した乗船者により発生した、粗付加価値額は71.3百万円となった。一次波及効果額は24.0百万円、二次波及効果額は18.9百万円、総計114.1百万円となった。
- ②令和元年函館港へ上陸した乗船者により発生した、粗付加価値額は1,102.1百万円となった。一次波及効果額は349.8百万円、二次波及効果額は291.2百万円、総計1,743.1百万円を示した。
- ③令和元年釧路港へ上陸した乗船者により発生した、粗付加価値額は283.1百万円となった。一次波及効果額は86.3百万円、二次波及効果額は71.5百万円、総計440.9百万円となった。

- ④平成30年網走港へ上陸した乗船者により発生した、粗付加価値額は20.2百万円となった。一次波及効果額は6.3百万円、二次波及効果額は5.2百万円、総計31.7百万円となった。
- ⑤令和元年小樽港へ上陸した乗船者により発生した、粗付加価値額は402.2百万円となった。一次波及効果額は126.6百万円、二次波及効果額は105.4百万円、総計634.1百万円となった。

それぞれの港湾における年間の就業者増加人数は、室蘭港で19人、函館港で277人、釧路港で69人、網走港で5人、小樽港で120人となった。また、税収増加も0.6～34.3百万円/年増加することが確認できた。

加えて、年間の寄港回数から1隻が寄港した際の経済波及効果額を算定した結果を述べる。室蘭港では22.8

表-5 産業部門別(64部門)の波及効果額の内訳(上位10部門)

No.	室蘭港			函館港			釧路港		
	産業部門(64部門)	効果額 (百万円)	比率	産業部門(64部門)	効果額 (百万円)	比率	産業部門(64部門)	効果額 (百万円)	比率
1	娯楽サービス	48.05	42.1%	娯楽サービス	689.89	39.6%	娯楽サービス	196.92	44.7%
2	商業	17.95	15.7%	商業	356.21	20.4%	商業	82.50	18.7%
3	飲食サービス	9.03	7.9%	運輸	107.78	6.2%	不動産	25.88	5.9%
4	運輸	6.81	6.0%	不動産	106.09	6.1%	対事業所サービス	24.64	5.6%
5	不動産	6.77	5.9%	飲食サービス	103.22	5.9%	飲食サービス	21.66	4.9%
6	対事業所サービス	6.48	5.7%	対事業所サービス	100.18	5.7%	運輸	19.53	4.4%
7	電力	2.96	2.6%	電力	43.85	2.5%	電力	11.44	2.6%
8	金融・保険	2.23	2.0%	金融・保険	34.66	2.0%	金融・保険	8.53	1.9%
9	通信・放送	1.36	1.2%	通信・放送	20.99	1.2%	通信・放送	5.11	1.2%
10	廃棄物処理	1.29	1.1%	廃棄物処理	18.00	1.0%	廃棄物処理	4.69	1.1%

No.	室蘭港			函館港		
	産業部門(64部門)	効果額 (百万円)	比率	産業部門(64部門)	効果額 (百万円)	比率
1	娯楽サービス	13.38	42.2%	娯楽サービス	256.76	40.5%
2	商業	5.66	17.9%	商業	129.27	20.4%
3	運輸	2.26	7.1%	不動産	38.36	6.0%
4	不動産	1.89	6.0%	飲食サービス	36.65	5.8%
5	対事業所サービス	1.82	5.8%	対事業所サービス	36.17	5.7%
6	飲食サービス	1.64	5.2%	運輸	35.34	5.6%
7	電力	0.81	2.5%	電力	16.06	2.5%
8	金融・保険	0.62	2.0%	金融・保険	12.54	2.0%
9	通信・放送	0.37	1.2%	通信・放送	7.60	1.2%
10	廃棄物処理	0.33	1.0%	廃棄物処理	6.58	1.0%

百万円/隻，函館港が37.1百万円/隻，釧路港29.4百万円/隻，網走港10.6百万円/隻，小樽港が21.9百万円/隻であった。

また，対象となる港湾にクルーズ船が寄港した際の，各港湾における産業部門別(64部門)の波及額の内訳の上位10部門を表-5に示す。

産業部門別に確認すると，観光消費額を産業連関表の分類で整理した際に割合が高い「娯楽サービス」，「商業」が上位3位を占める結果となった。その他部門は，「運輸」，「不動産」，「対事業所サービス」が多く，第三次産業が多くを占める事がわかる。これは，クルーズ船寄港に伴い生じる効果が，サービス業に多く，係船並びにエクスカージョンに伴う運輸や観光施設等の不動産関連事業に波及していることが確認できる。

4. 結言

本報告では，北海道港湾におけるクルーズ振興方策を立案するため，新型コロナウイルス感染症の影響を回避した Web アンケート調査の実施による経済波及効果の算定を行った。

Web アンケート調査による経済波及効果の算定は，従来実施されていた聞き取りによるアンケート調査と比較し，調査員との接触が皆無であり，回答者数も安定して取得することが可能であった。これは，今後のクルーズ船寄港に向けた振興方策を行うために必要な経済波及効果の算定をオンラインで完結することが可能である。また，直接効果の計測手法を工夫することで，クルーズ船寄港当たりの効果ではなく，クルーズ船を受入ことによる年間の効果として示すことが可能となった。年間当たりの経済波及効果算定を行うことにより，今後，クルーズ船寄港に向けた振興方策を展開する自治体への効果をより気軽に示すことが可能になる。

最後に，今回の Web アンケート調査では正確な消費額を算術計算したものではないため，その数字の取扱には注意が必要であることを示す。本検討では，初めての試みとして本手法による調査を行ったが，正確な数値を把握するため，消費額の生産者価格表示への変換産業等も関係者へのヒアリング調査を通じて行う必要がある。今後，このような調査を実施する際には，正確な消費額の把握も含め，上記の点を注意し，政策評価に繋がられるような結果の算定を行いたいと考えている。

謝辞：

本検討は，北海道開発局発注業務である「令和3年度クルーズ振興方策検討業務」における成果の一部を報告したものである。本業務の検討に当たり，北海道内港湾の各港湾管理者，北海道運輸局，日本クルーズ&フェリー学会関係諸氏，船社及びランドオペレーター業務を行う旅行会社の御協力を賜った。この場をお借りして御礼申し上げます。

参考文献

- 1) 北海道クルーズ振興協議会: クルーズ船寄港情報,
<https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/kaiun/cruise/cruise2.html>, 2023.2 現在.
- 2) Y.Lau , T.Yip: The Asia cruise tourism industry: Current trend and future outlook , The Asian Journal of Shipping and Logistics.Vol.36(4),2020
- 3) 田口順等, 池田良穂: 大阪港を起点とする定定期クルーズ旅客による経済波及効果, 日本クルーズ&フェリー学会論文集.Vol.1, pp.25-34, 2011.
- 4) 高田和幸, 藤生慎, 田島規雄: 外航クルーズの旅客と乗組員の消費による経済波及効果の推計, 日本クルーズ&フェリー学会論文集.Vol.2, pp.15-22, 2012.
- 5) CLIA Europe, Contribution of Cruise Tourism to the Economies of Europe 2017, 2018.
- 6) J.G.Bride , A.Z.Aguirre: Cruise Tourism:Economic,Socio-Cultural and Environmental Impacts : International Journal of Leisure and Tourism Marketing.Vol.1(3),2009
- 7) J.Kizielewicz , Measuring the Economic and Social Contribution of Cruise Tourism Development to Coastal Tourist Destinations.Vol.23(3),pp147-171,2020.
- 8) 北海道開発局:平成27年度北海道産業連関表,
<https://www.hkd.mlit.go.jp/ky/ki/keikaku/splaat000001yqxt.html>, 2021.5.