清水港に見る光と影

個人会員　田中　博

清水港は国策で重要な港とされており、かつクルーズ船の誘致にも積極的である。本年春にたまたま中・高校の乗り物を愛好する卒業生の集まりで、観光庁勤務者や国交省から静岡市に出向してる同窓生と宴会で同じテーブルとなり、クルーズ船誘致ブームについて意見を交わしたことがあった。また三年ぶりに静岡市葵区（旧静岡市中心部）にて桜えび料理店を経営している大学の先輩に再会するため本年四月下旬に静岡市葵区ならびに静岡市清水区（旧清水市）の清水港周辺を訪れ、二日目は清水港から伊豆半島の土肥港までエスパルスドリームフェリーを利用した。五月には富士山観光のメッカでもある河口湖にてインバウンド観光客のレベルの高さを再確認したこともあるが、最近になって相模湾フェリーの存続についての報道があったこともあり、当方が観察した清水港と富士山の周辺事情をお読みいただければ幸いである。

清水港について Wiki を見てみると“富士山を仰ぎ、三保の松原に囲まれた美しい港で外国船員の人気も高く、長崎、神戸とともに日本三大美港の一つに数えられている。”の記述を目にする。富士山を仰ぐことは事実だが松原にはほとんど囲まれていない。貨物船などの外国船員からすれば、富士山を目にするチャンスがある港だから他の日本の港に比べれば評価は高いのだろうが、長崎港、神戸港とあわせて誰が三大美港と定義したのだろうか？ちなみに神戸港は六甲山系が近くにあり、“海と山が楽しめる”というキャッチコピーを使うには大半の区域が埋立地であり美港というには程遠いのが実態である。確たる何らかの基準による世評があるのだろうか？ こういう曖昧な記述が誤解を生じさせるもととなる。今回、三保の松原、三保灯台周辺も含め、清水港のかなりの部分を散策したが、相模湾フェリーの存続問題を観光利用者として考えてみたい。

私にとって、清水港、清水市は清水次郎長、東京商船大学の前身の商船大学の元の所在地、友人が通った東海大学海洋学部、ツナ缶詰の各社ブランド、巨大企業グループ鈴与、漁船ほかのカナサシ造船、三保造船所、そしてサッカーであり、平成の大合併で静岡市清水区となったものの、また JR 電車では 10 分強の距離ではあるものの旧静岡市の市街とは別の地域という認識は今回も変わらなかった。今回の訪問は宿泊が伴うので前後の観光も検討したが、正直なところ静岡市近辺で良いプランを作るにはいつもながら苦労する。

三保近くから望む富士山

三保半島

初日は清水灯台、真崎灯台や松原を散策するため三保半島を訪れた。この半島はあまり記憶に無いのだが再訪だと半世紀ぶりかもしれない。JR 清水駅の清水港側の東口から徒歩数分の江尻（海産品の小売市場である河岸の市前）から株式会社エスパルスドリームフェリーが運行する水上バスにて約 20 分の三保へ渡った。

三保半島は陸路で半島の先端にある東海大学三保水族館まで一時間に二本の頻度での路線バス しずてつジャストライン も運行されている。半島の外周部など徒歩で半周した印象を含め気になったことを箇条書きにして述べる。

○ 湾の内側にある水上バスの乗り場、三保周辺はウィンドサーフィンなどのマリンスポーツの場になっているが、打ち捨てられたボートなどの破片が散らばったりで著しく美観を損ねていた。

○湾の南側は未利用地もある主に工場関連用地となっており美港とは程遠い景観である。

○半島の外側は波による侵食を防ぐための護岸工事が行われているが、富士山と海岸線と松林の美しさを味わえる場所はごくわずかしかない。地元では NPO による清掃活動も行われているとのことだが、“三保の松原、羽衣伝説” を期待して赴くと裏切られるかもしれない。

○友人の知人でもある同窓生が現地で旅館を経営しているが、将来性や後継の問題など事業の継承維持には多大な苦労があるらしい。

○三保半島のかなりの部分は住宅地として使われており、あとは工場や小規模農地、運動場、教育施設などであり観光地のイメージとはかなり異なる。

○水上バスからは殺風景な景色も目に入るが富士山の眺めは悪くはない。興津方向で目に入る設備が増強されたコンテナバースが気になるかもしれない。

水上バス、江尻の乗り場

水上バス、三保の乗り場

エスパルスドームフェリー社の清水港ベイクルーズ、ベイプロムナード号（画面中央奥は日本軽金属）

三保の東海岸では美観に劣る消波ブロックではなくL 型突堤の砂丘回復工事が始まっている（県の事業）

清水エスパルスの三保練習グランド

日の出地区

二日目、JR にて静岡駅から清水駅、駅からフェリーやクルーズ船が使用する日の出埠頭へタクシーで向かう。鈴与などがスポンサーであるフェルケール博物館は特別企画展開催中だったがパスした。東京の迎賓館近くに本店があるフランス料理店が招聘されているのは知っていたが、清水港とフランス料理のイメージがマッチしないため訪問の対象とはしなかった。清水駅からシャトルバスが運行されているショッピング、レストラン、シネマコンプレックスであるエスパルスドリームプラザ周辺をはじめ徒歩で港湾施設を見て回った。

右の建物は清水港湾合同庁舎
富士山を背景に自撮りする乗船客

ドリームプラザ、ユニクロや KALDI コーヒーファーム、映画館、ちびまる子ちゃんランドなどが入居している。右側の帆船は Daun Treader

横長大サイズは東が上。案内マップも充実しているのだが。

エメラルド色の工夫あるデザインの柵

日の出埠頭に停泊するゴールデン・プリンセス　　快晴だと工場も気にならない

当日はゴールデン・プリンセスが寄港しており、歓迎式典、地元銀行のテント寄贈式など賑やかであった。観光振興に協力する清水芸妓の姿もあり“フジヤマ・ゲイシャ”が受けると歓迎サイドが考えたのかもしれないし、今日ではゲイシャが新鮮なのかもしれない。両替場所や、案内窓口の設置などは港湾ビル内ほかに設けられており少し所在がわかりにくかったが許容範囲だろう。

日経新聞で清水港の寄港による地元への経済効果についての記事が掲載されていたが、現状の地元への経済効果は、船着き場で模擬店を出品し静岡茶などを即売している業者やエスパルスドリームプラザ周辺とオプショナルツアーに組み込まれる業者を除きほとんど無いのは地元の人が一番わかっているはずだ。清水港の側を走る国道 149 号が海側地区と清水区の中心部を隔てている。たかが道一本の港国道ではあるがクルーズ停泊場の清水港から清水区の繁華街へは徒歩でアプローチする気分にならない。前記の JR 清水駅とはかなり距離がある。行政も現状を改善すべく静岡県は港湾局港湾企画課が中心となり清水都心 WF 地区開発推進会議を設置するとともに、現在の日の出埠頭の上屋 3 棟取り壊して興津地区へ機能を部分移設し、日の出地区をクルーズ船の基地としても利用できるレベルにまで高めようとの努力が始まっている。

朝に入港し夕方には去っていく宿泊が伴わず夕食も地元でとってくれない乗船客が大半で、現地での食料調達が大半の港では期待できないクルーズ船の寄港の場合は、港の環境整備や近隣の府県の観光地までを含めて考えないと経済効果など望むべくもない。ここでも東京から関西にかけての太平洋岸でのクルーズポートとしての競争が始まっている。港湾の環境整備に金と力を注げない自治体の港などは、地域の特性を提供できない限り、また受け入れ体制がそれぞれの誘致対象とするクルーズ船とマッチしない限り魅力的な発着港や寄港地とはなりえないだろう。

歓迎式典と清水銀行からのテント寄贈式の会場

ワゴン車の販売店も

ゴールデン・プリンセスのオプショナルツアーの行き先も大半が日本平、久能山、ティーセレモニーとなっていた。当方が一旅行者として事前検討した静岡観光もふくめ、清水港を拠点としてのツアーの選択肢が少ないという点が確認できた。

和装着物の体験ブース

銀行の出張両替所。銀行名は漢字圏の乗客には認識されるが、せっかくならアルファベットの CI でのぼり旗を作成されれば国際性も高まるだろう。

行き先は日本平、久能山、玉露・茶会が主

外周から見た日の出の上屋、この３棟は撤去され新しいビルがたてられる計画がある。

ゴールデン・プリンセスの船尾の向こうに見えるのが清水マリンターミナル。貨物用上屋と一体となっているが、イヴェントホールなども備えたビルである。県の指定管理者である第三セクター、清水港振興株式会社が一帯を管理している。クルーズ船が着岸しない日はフェリーがこの場所を使う。

普段は駿河湾フェリーが発着するクルーズ船の停泊場所は富士山を見るには良い位置であり、近くに観覧車もあり天気が良い日は富士山と絵になるのは事実だ。どのような経緯や行政の指導があったのかは承知しないが、すぐ対岸の三保寄りにある日本軽金属のアルミナ化製品工場の建屋が、工場らしくない濃紺色の三角屋根の建物であり美観を考慮した？設計となっていることが清水港のクルーズ港としての評価を下げていないと思われる。この会社の経営陣の判断がどうであったかは別にして周辺環境とできるだけマッチする外観デザインを採用した？であろうことは高く評価してよいだろう。

地元の人の幾人かによると、富士山や三保の松原が、地元の（心の）準備もあまりされていない段階で遺産決定されたこともあり、従来の製造加工産業優先から観光重視へは時間がかかるだろうとの意見が多かった。また平成の大合併は、旧静岡市、旧清水市とも立派な自治体であっただけに、合併のメリットが市民生活にどう影響してくるかはまだ解りにくいとのことであった。

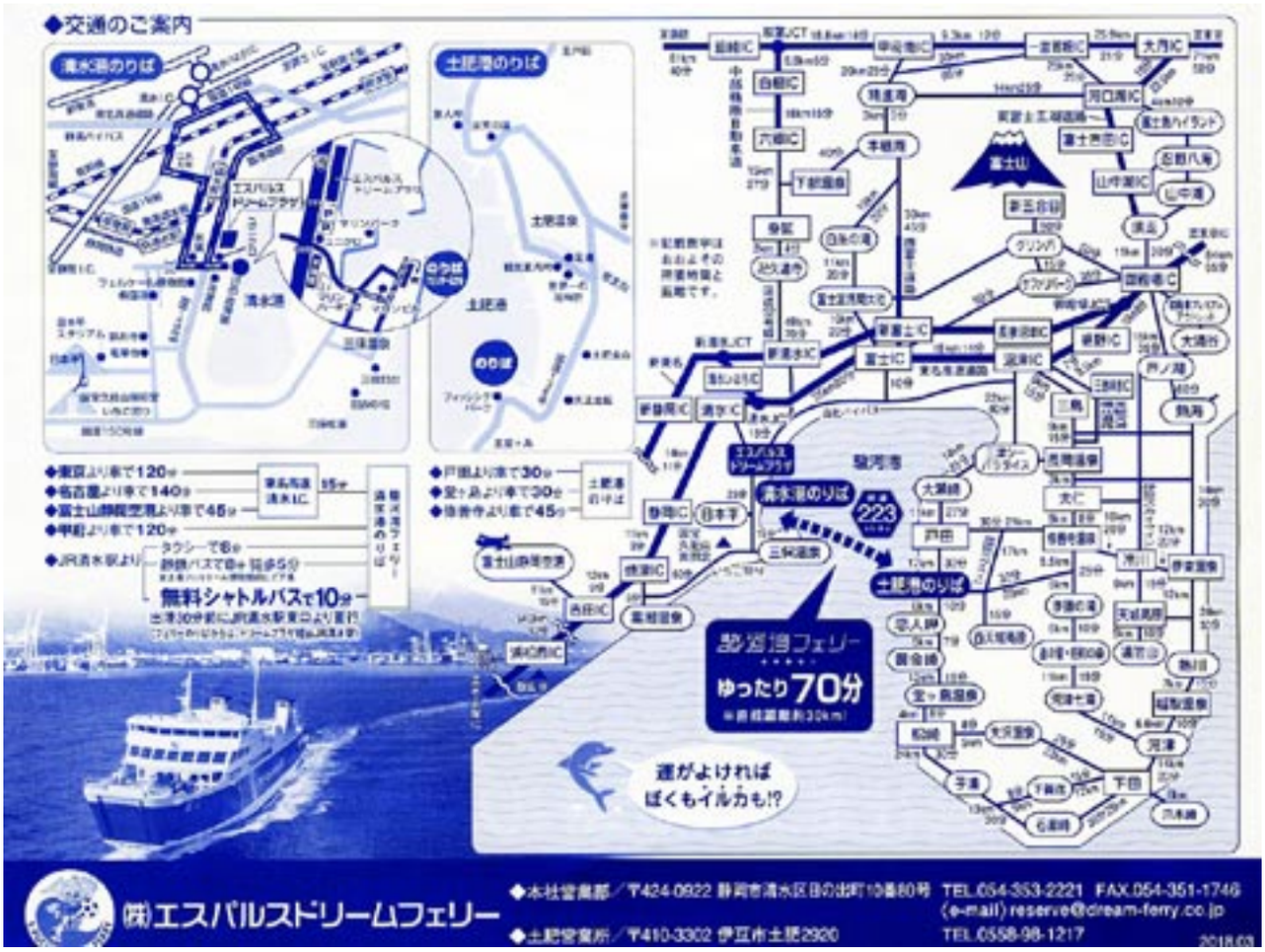
“遺産指定”の文字と新幹線の新富士駅周辺から見る製紙工場の煙突が乱立する富士の裾野の風景は日本全国共通する課題でもあり製紙原料を取り扱う清水港も例外ではない。

株式会社エスパルスドリームフェリーによる駿河湾フェリーについて

清水港に入港する、㈱エスパルスドリームフェリーが運営する 駿河湾フェリー　富士
全長 83m　最大乗客数 450 名、最大積載車両：大型バス 13 台＋乗用車 4 台、または乗用車 54 台。

鈴与が中心となって設立された同社は前記の水上バスや清水港ベイクルーズなども運行しており、駿河湾フェリーは清水港と駿河湾の東側、伊豆半島の西側の土肥（とい）港とを 70 分で結び、一日にそれぞれの方向に 4 便が運行されている。伊豆半島の東側は伊東市から下田まで伊豆急行が走っているが、中央部は三島から伊豆箱根鉄道が修善寺までしか鉄道がなく、半島の西側は鉄道がない。近年道路網が充実し静岡市方面から西伊豆へ車で向かうのも、ショートカットでの駿河湾フェリーを利用するのも時間的に差がなくなりフェリーの経営状態はおもわしくなく、運営会社はフェリーを休止する意向を表明している。それに対し静岡県が航路の維持存続の可能性を探る動きとなっている。

運営会社グループは日本で数少ない民間保有



車利用における地名と所要時間の案内マップ。清水港周辺は詳しいが、伊豆地区の地図には鉄道も路線バスのルートも表示されていない。広域図だけだとプランを練るにも先にすすめない。せめて別ページなりで触れてほしい。

の帆船ドーントレッダー Daun Treader を社員研修船として運用するなど清水港・船も事業分野として重要視している会社である。その会社が 2005 年から赤字という駿河湾フェリーの撤退を意思決定したのだから、状況はかなり厳しいものと推察できる。利益追求の企業なら 10 年間赤字が続く航路を健全な赤字部門と強弁して存続させることはないだろうから公共性を重視したうえでの決断なのだろう。離島航路ではないため直接の赤字補填名目の補助金はないはずだ。

フェリー乗船当日はゴールデン・プリンセス停泊のため、フェリーの停泊場所が同じ岸壁の南の端に変更されていた。仮設テントでの乗り場である。寄港シーズン中は月に 10 日ほど、クルーズ船のためフェリーの場所が変わるとの

県道指定を受けている航路

連絡バス、JR 清水駅－マリンターミナルビル（本来の乗り場）－ 埠頭の端の臨時乗り場を結ぶことだが、JR 清水駅ならびに本来の乗り場である清水港ビルからのバスの便があるのでこの場所変更はクルーズ船寄港の季節が悪くない時期のため問題ない。

全長 30.2km の未供用区間（清水港 日の出埠頭）

「県道 223 号清水港土肥線」フェリー 富士 船上の表示

船上からの富士山の眺めは、この航路の最大で唯一のウリでもあり、事実素晴らしかった。もちろん天候に左右されるが。
以下思いついたことを箇条書きにしておく。

○この航路は県道 223 号（ふじさん）に指定されており、行政も積極的に（心理的に？）バックアップしてきたことがわかるが、有料の県道（フェリー）を使うか使わないかを決めるのはユーザーである。

○展望が良い上部デッキはコーヒ付きで 500 円の有料区画となっており、500 円の設定価格と実質 1 時間の船旅とコーヒーのバランスが微妙だった。

○船内では相模湾で見かけるクジラの解説、富士山の雲の解説、子供の記念撮影のための船員の制服、少し豪華な弁当（要予約）などなど、短時間の観光路線としてのフェリーとしては十二分に充実していた。

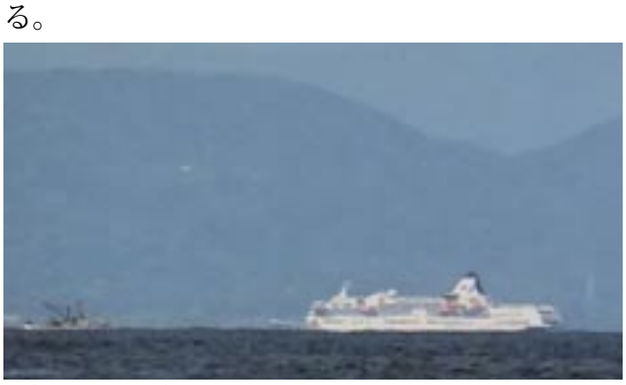
記念撮影用のキャプテン制服

○運行ダイヤから富士山鑑賞の観光航路としては片方向で一日 4 便のうち 2 便が実質的な観光客向けの便となる。

乗船した便において乗客は約半数以上が個人と少グループのアジア系、残りが少グループの老年中心の日本人のバスツアー団体客であった。自動車を使わない乗客は私とアジア系は三名の台湾の若い女性、八名ほどの中国人親族一同（内一名は簡単な日本語ができる）ほかであり、台湾の女性グループとはバスで修善寺温泉まで、中国人一行とは修善寺駅まで一緒だった。その他、片道はフェリーで伊豆半島に入り帰路は陸路を北上し静岡市に戻るであろう営業マンの商用車も数台あったが、基本は観光客依存の航路となっていると思えた。

天気に左右されるとはいえ地上の汚い建物がほとんど目に入らない駿河湾から眺める富士山の姿はこのフェリーからしか得られないだろう。富士山を観光立国として価値あるとするなら、国や自治体が実質的に公費で維持しても価値があると思える航路である。遺産指定を推進した人たちの中から公的維持という意見は出てこないのだろうか？　道路は行政が主導し形態はどうであれ大半が公的に維持されている。観光立国を目指すなら航路の維持と活性化にさらに行政が関与してもよいはずである。料金無料の公営の渡し船は特別な存在ではないし一時間程度の距離なら官営としてもサービスレベルはさほど問題にならないし民業圧迫にもならない。もちろんいったん公営とすると“止められない公営事業”の問題が生じるため、たとえば 10 年単位で更新期限を決めておくなどの工夫は必要だろう。観光という数値化しにくいソフト面を重要視していく方向での世界遺産だったはずである。駿河湾フェリーを単に人と物資の移動と運搬というハード的機能で捉えるのではなく観光という政策のため公的に維持することがあってもおかしくない。もちろん多額な税金の垂れ流しは許されないが。

本題とは離れるが、当日たまたま有名女性歌手の洋上公演ということで寄港なしで催行されたぱしふいっくびいなすの音楽会クルーズが相模湾を周遊している姿を目にすることができたが気付いたフェリーの乗客はほとんどいなかったようである。



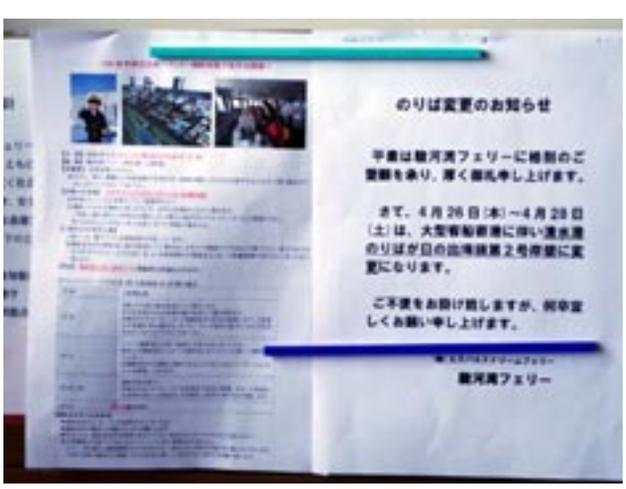
ぱしふっくびいなす
2018 年 4 月 26 日 終日航海日の午後
びいなす音楽会クルーズ (4月25日-27日 東京港発着)

フェリーからの景色や船内のサービス体制が良かったにもかかわらず、採算が悪いということは予め予想がついていた。西伊豆の観光資源がわかりにくいという大きな問題である。恵まれた海岸線の風景、点在する温泉地など、ゆっくり回るには非常に恵まれた観光地には違いないのだが、若い人ならともかく、老齢者がカーブの多い道、飲酒運転ご法度の時代にマイカー利用での観光はかなり不利である。ましてや道に不慣れで地名に不慣れな外国人観光客が外国語対応のカーナビ付きレンタカーを利用して観光してくれることは今後とも期待できない。大型バスの団体のデスティネーションには西伊豆はなりにくい。そして路線バスは京都市などの一部の観光路線の例外を除いて需要と供給の関係から観光客にとっては便利ではない。日本各地の観光地で起きている団体バスツアー以外のキャリーを引っ張りながら旅する個人や少グループの熱心な外国人や日本人観光客が直面している公共交通機関利用での（正確なダイヤ運行を除く）移動の際の不便さに、観光関連業界は気づくべきだろう。鉄道駅などではキャリーが収まるコインロッカーも絶対的に不足している。新幹線ではスーツケースを棚の上に乗せるのも苦労する。関空に通じる電車でキャリーを持って乗車する観光客に邪魔だと非難が集まるお国柄でもある。空港線において宅地開発をしながら一部の特急以外は通勤電車タイプを採用した電鉄会社に責任があるのは言うまでもない。通勤手段の感覚で観光地の交通を考えても問題は解決しない。だからといって荷物を持っての移動が原則不要なクルーズ船での旅行が短絡的に絶対的に有利になるわけでもない。さらに西伊豆は温泉地、温泉旅館が点在するところが多く、温泉街というものが少ないなど、どちらかというと静かに温泉や自然を楽しむ地域であろう。

今回は清水港から土肥港に入ったが、静岡の友人に言わせれば土肥温泉は夕日が綺麗な（だけの？）温泉だそうである。

土肥港のフェリー乗り場は有人の待合室もあったが、少しだけ孤立した場所にあり、地図情報がなければ近くのコンビニも探しあてられないところだった。バスはフェリー乗り場までおりてきてくれるが少し待ち時間が長いフェリー便の場合、バス待ちが時間をロスする気分になってしまう。フェリー乗り場にはタクシーの連絡先案内もあったが、タクシーがすぐ来てくれるかどうかもわからない。料金の目安もわからない。最初から時間的余裕をもってフェリーの船旅とバス便での計画をたてないと、待ち時間でのストレスが溜まるかもしれない。

フェリー 富士 の有料金ルームの案内。富士山は船の北側に見えるため船の前方席が良いとは限らない。



国道 136 号から少し下がった土肥港のターミナルと待合室のある 2 階建ての建物（上）。車なしの乗客が少ないから間に合っているようだ。ベンチも屋外にも 3 つあったので 20 名前後は座ってバス待ちできるが、季節によっては屋外でのバス待ちたいへん。

土肥港のフェリー事務所にあった名刺大の手作りタクシー案内だが、最近では日本語ができない観光客でもタクシーを呼べるアプリもあるが、この地区ではどのような対応になるのだろう？

フェリーターミナル内の掲示、左側は手作りの GW 開催予定のフェリー操舵室の親子見学会の募集案内。地元の小学校や町内会などで PR されているのだろうか？　地元密着の努力がみられる。

平成 30 年 5 月 25 日付けで運営会社は来年 平成 31 年 3 月末で事業からの撤退を表明した。

静岡県の川勝知事は 6 月 5 日の記者会見において、存続の方法を探るべく副知事をリーダーにした PT 立ち上げを表明しており、来年春までには何らかの結論が出そうである。

アジア系の観光客にとっては類似字体の漢字表示やネットで公共交通機関情報が得られる今日では、このルートもこなすことができるが、やはり英語表示が絶対的に少ないこと、修善寺に向かうバス路周辺の温泉旅館なども、フェリー到着場への送迎体制の案内が殆ど無い、英語のホームページが殆ど無いなど（日本語での日本人に対する情報提供としても同じく不完全）、積極的に内外の観光客、それも季節や祝日に左右されることが少なく、観光施設の平均稼働率を上げてくれる個人や少人数のグループを呼び込もうとする姿勢が不足していると感じた。インバウンド観光客のパイは現在は増えているが、やはり地域間でのパイの奪い合いの競争があり、努力しないで廃れていく観光地や観光旅館がでてくるのは当たり前のことである。私も結局のところ伊豆では宿泊せずに三島、小田原経由で東京へ向かうことになってしまった。

せっかくフェリー会社が努力しているものの清水港、土肥港側双方の周辺が観光客を受け入れ、自主的に観光を楽しんでもらうというにはまだ努力が必要であると感じるだけに、せっかくの富士山観光の数少ない観光資源の一つである駿河湾フェリーが休止に追い込まれる危機に瀕していることの理由を、それぞれの立場で何が足りないかを考え、行政が自助努力を邪魔しない範囲で手を差し伸べることが必要だろう。

インバウンドの個人観光客が増えてきている現在、観光に携わる人々はこの機会をラストチャンスととらえ、何を訴えるかを自覚すれば道も開けるものと思うのだが。

参考　河口湖に見るインバウンドのとりこみ

ゴールデンウィークの後半を河口湖で過ごした。八重洲口からの高速バスで約二時間で河口湖駅に到着する都心から近距離にある。首都圏からはJRと富士急を使用しても約二時間、JR三島駅からもバス便がある。入園料を無償化する計画との遊園地である富士急ハイランドも集客力があるが、河口湖周辺は現在、外国人観光客のメッカとも言える存在となっている。大勢のバス旅行での中国人観光客もいれば、家族連れのヨーロッパ人やインド人など千差万別の観光客が集まりながらも、河口湖畔の遊歩道も雑踏となっていない。駅前の観光案内所にはフランス語はもちろんタイ語の案内パンフレットまでが用意されている。外国人旅行者の人数などはいくつか統計があるが、観光庁による観光入込客統計に関する共通基準などでの数値でも山梨県の外国人訪問客は年々伸びてきている。

河口湖駅から湖畔までは徒歩圏内であり、西洋式ホテルもあれば従来からの日本式旅館、民宿まで、背伸びをしない範囲で素直に観光客を受け入れているとみえた。山梨産のワインも観光客に喜ばれているようだった。何人かの接客業の方に話を聞いたところでは、シーズンの多い日には観光客の八割※は外国人とのことである。私が宿泊したホテルも約七割が外国人観光客であった。そして驚いたのは、そのホテルから送迎バス、高速バス、新幹線を乗り継いで京都へ向かう交通の時刻案内が独自の英文で作成され用意されていたことだった。いったん東京に戻ってから関西に向かうのではなく、東海道へ抜けて関西へ向かうルートである。

※外国人観光客は高速バスの乗客の３割、河口湖駅の案内所やバス停では約８割、各ホテルへの送迎バスで約７割ほどだったので、団体バスや公共交通機関を利用しての外人客の比率としてはオーバーな数値ではなさそうだ。逆に道の駅などの日本人マイカー利用主体の施設では外人客は殆ど見かけない。

河口湖での観光客の目的は富士山と湖の景色を楽しむことであり、湖周辺に分散して設けられている観光客用の集客施設を回るバスも運行されているなど、無理をせず効率よく自然を楽しみながら休日を過ごせるセッティングがなされていた。

英語、中国語、フランス語、タイ語などのパンフレット。条例により設置されている町営の富士河口湖観光総合案内所は富士急行河口湖駅舎内にある。

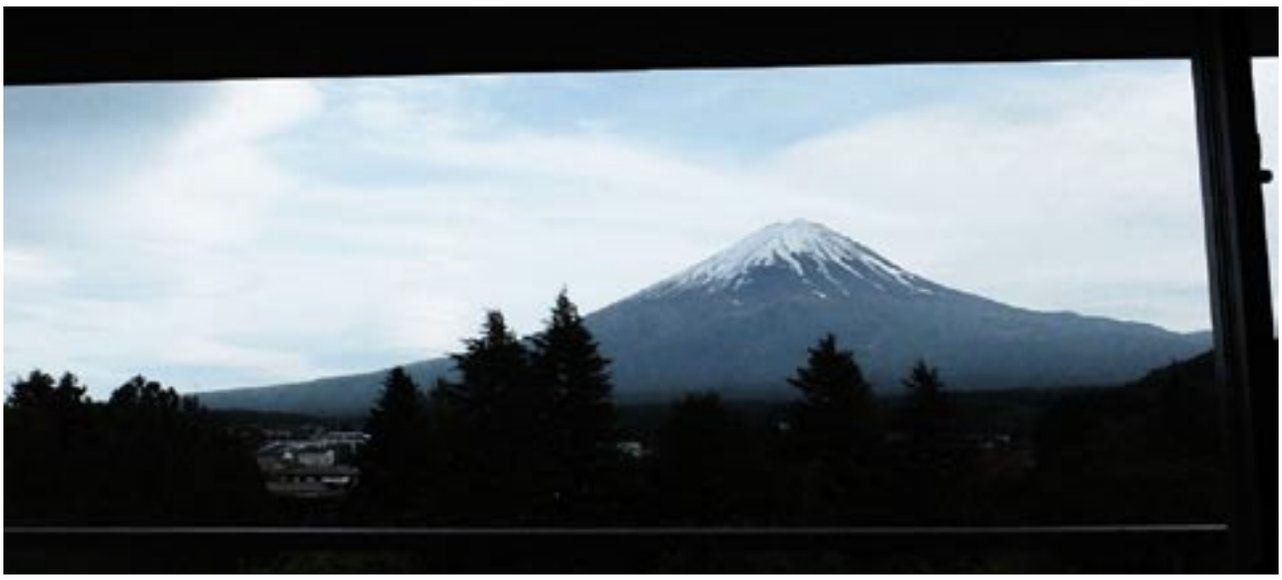
軽井沢ほど俗化されておらず日本式の観光も楽しめるということで圧倒的な人気を保持しているものと推測される。事実、観光地とはいえ、土産物は売っているものの観光の主役はあくまで富士山と河口湖であり観光施設などはその次という控えめな姿勢が、クリーンな観光地というイメージ作りに役立っているものと思われる。

観光スポットから少し離れた普通の住宅地を歩く外国人観光客。

接客業についている人のほとんどが、流暢ではないものの英語の会話能力を有しておられた。英会話学校に通ったわけでもなく大半が独学であるとのこと。込み入った話でもない限り、必要があれば語学はなんとでもなるものである。また富士山の姿を見るには天候が左右するため、連泊したほうが姿を見れる確率が高くなることもあり、連泊客が多いことで全体的に余裕が出てくることが、あまり目につかないが重要なポイントでもある。外人客にとっては最低でも半日は富士山の姿を目にできないと残念な訪問地になることを考えると、急ぎ足の観光とは何かにつけて不満足な結果になるからだ。いわゆる外国人向けの高級ホテルでなかった宿泊施設も協力して外国人観光客を受け入れるべく設備の改修に取り組んだ努力もある。（内容は www.mlit.go.jp/common/001139574.pdf を参照してください。）

使ってもらおう、来てもらおうという気持ちがあるところにお金は落ちる。黙っていてはお客は来てくれないのは商売の常。

富士急行㈱グループの富士五湖汽船㈱が運行する遊覧船、アンソレイユ号、全長 19m, 定員 120 名。約 20 分のショートクルーズだが人気があるようだ。（河口湖大橋より）



宿泊したホテルのエレベーターホールより富士山を望む。民家が見えていながら、裾野も汚くない風景であるところに意味がある。

相模湾フェリーから望む富士山は素晴らしいし、河口湖周辺から望む富士山の姿も素晴らしい。

クルーズ船が地方港の再生や活性化への切り札のような誘致活動は行政も国策から当面は推進するであろうが、観光の本来の目的とは観光客が訪問先での地歴や食文化を含む文化や生活環境に触れ理解を深めることにあり、落としてくれるお金はその結果であることを忘れて、寄港の船の数だ、経済効果など掛け声で、誘致成果を上げるがための目標を掲げているだけでは初回訪問の乗客は満足してくれても、日本をもっと知るためにお金と時間を使ってくれるリピーターにはなってくれないだろうし、クルーズ船寄港が夢や金を運んできてくれるという幻想は長続きしないだろう。すでに国際貨物の重要な港である清水港において、客船が寄港してくれることで港や町がいまさら新たに世界へ開かれるわけでもない。

宿泊して食事をしてお金を落としてくれる観光客の窓口として軌道に乗った静岡空港や道路行政の進捗とともに、国や県は長期ビジョンで清水港の日の出地区のクルーズポート化への役割の変更をおこなおうとしている。

テロとほぼ無縁で宗教の軋轢がほとんどない安全な国、四季に恵まれ山海の食材に恵まれ、鎖国により独特の文化を育み、開国後は自動車や電子精密工業の生産国となった日本の社会や文化に対する世界の注目度は高い。

スマホにより観光業のあり方も変わってきている。インバウンド観光客の取り込み方ひとつにおいても、同じバースを利用する清水港のクルーズ船寄港と相模湾フェリーの存続問題は実に悩ましい課題を内包している。

(2018 年 6 月 21 日)

文中にある、個別の企業や団体と筆者の間に利害関係はありません。