

クルーズ旅客を対象とした離島における周遊観光の可能性について

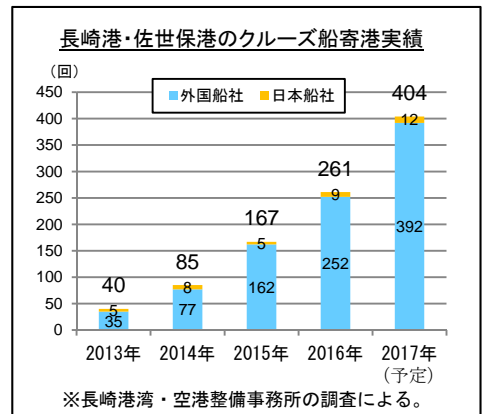
長崎港湾・空港整備事務所 企画調整課 ◎小野 太士
工務課 ○平田 碧海
航路管理課 ●永田 源吾

1. はじめに

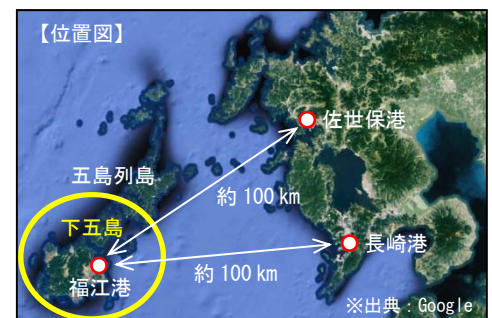
近年、日本国内ではクルーズ船の寄港が増加しており、特に九州北部を中心としたクルーズ船の寄港が顕著である。九州北部への寄港が多い理由は、中国のクルーズ市場拡大に伴い、中国発着のショートクルーズの展開で九州北部が地理的に優位であること、また、背後観光地として、ショッピングや歴史・文化体験、自然・景勝地観光など、多様なニーズを受け入れられるポテンシャルを有していることが挙げられる。

長崎港及び佐世保港では、平成 28 年に 261 隻、平成 29 年現時点の予約隻数は約 400 隻と需要が増加している。(図 1-1) このように、長崎県が主要なクルーズ寄港地となっているのは、歴史・文化体験ができる原爆資料館や世界遺産関連施設、グラバー園やハウステンボスといった観光地、九十九島や稲佐山といった自然・景勝地が点在し、クルーズツアーの周遊地として適所であることが挙げられる。現在、長崎県では「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界遺産候補地として平成 30 年度の登録を目標に鋭意調整が進められており、登録された際にはクルーズ船の寄港地を選定する上で更なる優位性の向上が見込まれる。

そこで、今回の研究では、長崎県本土から西方に位置し、世界遺産候補地を有する五島列島(下五島(福江島・久賀島・奈留島)を中心としたエリア)に着目し、クルーズ旅客を対象に世界遺産候補地を活かした周遊観光のケーススタディを行い、離島地域の活性化を図るための可能性検討を行うものである。



(図 1-1 クルーズ船寄港実績)



2. クルーズ需要及び離島振興に対する国の取り組み

港湾局では、2016年に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」の目標の一つである「2020年に訪日クルーズ旅客を500万人に」の実現に向け、クルーズ船受入の更なる拡充に取り組んでいる。そのひとつとして、官民連携により国際クルーズ拠点形成するため、旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先使用を認める新たな仕組みを検討し、全国で6港湾(内1港は佐世保港)の国際クルーズ拠点港を選定した。今後、官民一体となって必要なハード・ソフト両面の取り組みを進めることとしている。

また、今年度、国境に近い有人離島への支援強化を目的とした国境離島新法が成立し、離島地域社会の維持及び住民の人口減少阻止等の対策が始まっており、港湾・漁港等の整備や航路の運賃低廉化、輸送コスト支援等の施策が展開されている。

3. 五島列島（下五島地域）の現況

3. 1 海上交通及び陸上交通の実態

下五島に位置する福江島には重要港湾の福江港があり、福江港を起点とした各島への定期船や長崎港・博多港への航路が就航している（図3-1）。

陸上交通は、福江港・奈留島に路線バスはあるが便数は限られている。久賀島には路線バスはなく、各観光名所までのアクセスはレンタカーや貸切バス・タクシーを利用せざるを得ない状況である。（表3-1）

3. 2 下五島の潜伏キリシタン関連遺産について

五島列島内には、「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」の世界遺産候補地として、4つの構成遺産が位置づけられ、内2つが久賀島の「久賀島集落（旧五輪教会）」と奈留島の「江上集落（江上天主堂）」である。（図3-1）潜伏キリシタンは、江戸時代に禁教令を発令後、外海地域（長崎市）から五島列島などへ移住が開始され、信仰が発覚しないよう「秘匿」を基本とする信仰を行っていたため、久賀島の五輪教会が属する集落は、細い山道を通り抜けた断崖の海辺に築かれている。（図3-2）

五島市の観光協会等は既に世界遺産候補の教会や集落を観光地として巡るツアーに取り組んでおり、今後の世界遺産登録後には、さらなる旅行客の増加が予想される。

3. 3 下五島地域の港と海域

下五島地域には、下五島の玄関口である福江島の福江港（重要港湾）をはじめ、奈留島の相ノ浦港、久賀島の田ノ浦漁港といった定期船の発着する港により地域経済が支えられている。また、水産業が盛んなことから、各島に漁港が点在している。これらの港の施設整備に関しては概ね完了している。

海域については、西側は東シナ海、東側は五島灘に面し、島と島の瀬戸は潮流が速い。また、リアス式海岸による入り組んだ海域を有し、島周辺海域は水深が深くなっている。

3. 4 クルーズ船の寄港状況

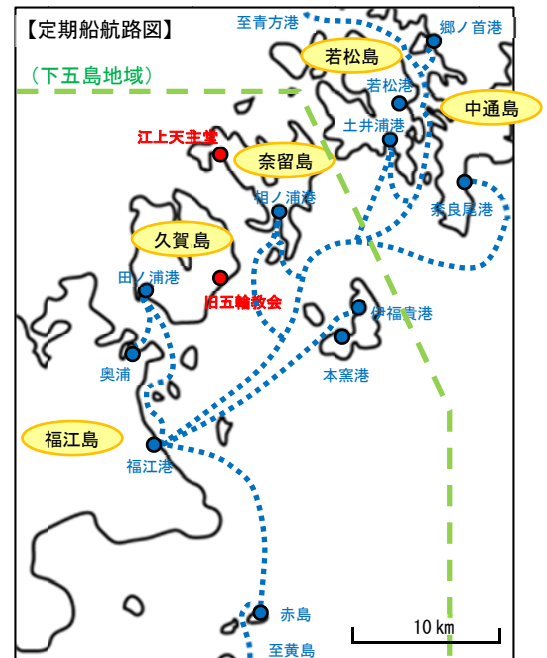
福江港には、毎年1、2隻のクルーズ旅客船（日本丸やぱしふいっくびいなすといった邦船）が寄港し、観光バスにより福江島を巡るツアーを行っている。また、2016年に5万トン級の飛鳥Ⅱが寄港した際は、福江港の岸壁の受入対象船舶の船型規格を超えていたため、直接接岸はせずに福江港から約1.3kmの沖合に停泊し、クルーズ船に台船を横付した状態で小型船（テンドーボートや五島内の海上タクシー等）のテンドー輸送による旅客の受け入れを行っている。

（※1）テンドー輸送：船と陸地の間を結び、小型船等で人員や物資を輸送すること

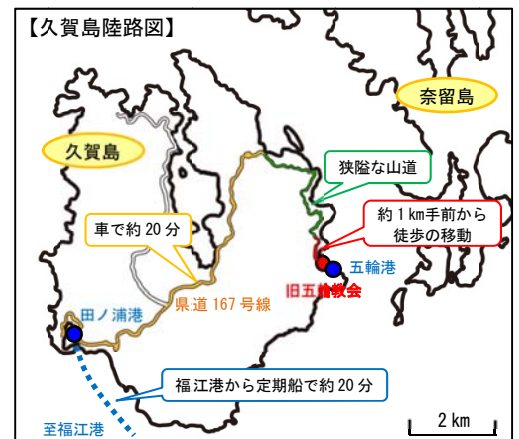
	人口(人)	面積(km ²)	路線バス(日)・タクシー	主要航路(日)
福江島	36,979	326.310	路線バス 15便 タクシー多数あり	長崎 7便 博多 1便
奈留島	2,776	23.650	路線バス 7便 タクシーあり	福江 7便 長崎 1便
久賀島	395	37.230	路線バスなし タクシーあり	福江 6便

出典：2016 五島要覧（人口は H22.10.1 現在、面積は H26.10.1 現在）
路線バス（最大路線の便数）・タクシー、主要航路は筆者調べ

（表 3-1 下五島地域の現況）



（図 3-1 五島列島の定期船航路図）



（図 3-2 久賀島陸路図）



【旧五輪教会】

4. 観光資源を活かした周遊観光の可能性検討

4. 1 検討内容

前章で述べた五島列島の現況を踏まえ、クルーズ旅客船を対象に「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」をテーマとした周遊観光の可能性を以下の項目ごとに検討した。

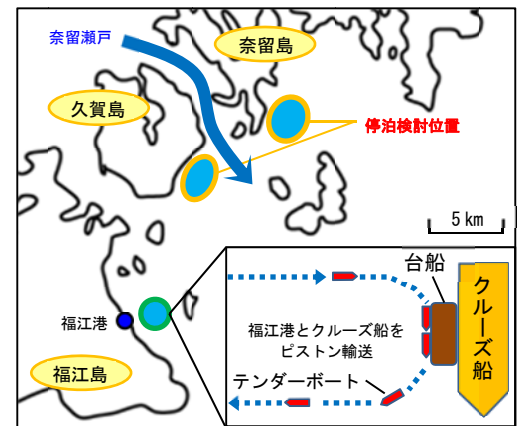
- ①クルーズ旅客船の停泊可能な水域およびデーター輸送の可能性検討
- ②独自ルートによる各島への就航可能性検討

4. 2 クルーズ旅客船の停泊可能な水域およびデーター輸送の可能性検討

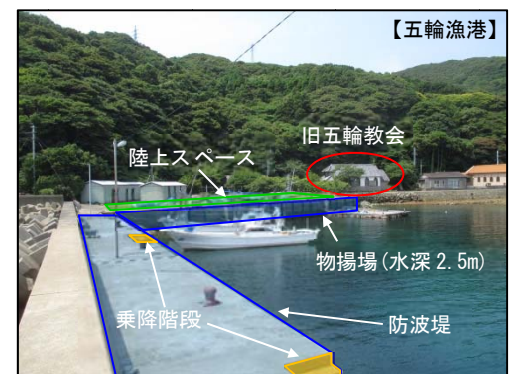
本研究の検討エリアである下五島には、久賀島および奈留島に世界遺産候補地が所在しているが、各島にはクルーズ船が着岸できる大水深岸壁がない。そのため、福江港の岸壁の施設規模から4万トン級以下の船舶の寄港に限られる。これは前章で述べたように、飛鳥II（5万トン級）が福江港に寄港した時の沖合からのデーター輸送実績からも言える。

また、大型～中型の7万トン級クルーズ船（乗客2000人以上）ではデーター輸送に時間を要することから、5万トン級以下（乗客800人程度）のクルーズ旅客船が観光地近辺に停泊できる海域を選定し、小型船のデーター輸送の活用により、多くの旅行客を短時間で観光地へ周遊できるような手段について検討する。

クルーズ船の停泊可能水域の基本条件は、静穏な水域であること、ある程度の水深があること、定期船等の船舶航行や漁業活動への支障がないことが挙げられる。これにより、過去のデーター輸送実績と停泊の基本条件を勘案し、海図を元に停泊可能水域の検討を行い、海上保安部等にヒアリングを行ったところ、図4-1に示す箇所での停泊は可能と判断できる。



(図4-1 停泊検討位置及びデーター輸送形態)



(図4-2 五輪漁港施設と旧五輪教会)

次に、世界遺産候補地近辺の港湾・漁港を調べてみると、久賀島及び奈留島の観光地の側に漁港があることが分かった。久賀島の旧五輪教会に隣接する五輪漁港の整備状況について取り上げると、写真に示しているように、物揚場（水深2.5m）および防波堤（水深2.5m）の施設があり、防波堤による港内の静穏な水域が確保されている。また、乗降可能な階段等が整備され、物揚場と教会の間には待合所等のスペースを確保できる用地がある。以上の施設整備とデーター船舶として利用する小型船の船型等を勘案すると、データー輸送による施設利用に支障はなく、受入地としての観光利用に十分な適地と言える。（図4-2）江神漁港についても、同規模の物揚場があることが分かった。

ただし、漁港を利用するにあたっては、漁業活動に支障がないことを基本とし地元関係者との十分な調整が必要となる。また、施設については浮棧橋等を整備することで、干満差を考慮した船舶の乗降が可能となり、安全かつ迅速に旅行客を島内へ移動できる等の利便性向上を検討できる。

4. 3 独自ルートによる各島への就航可能性検討

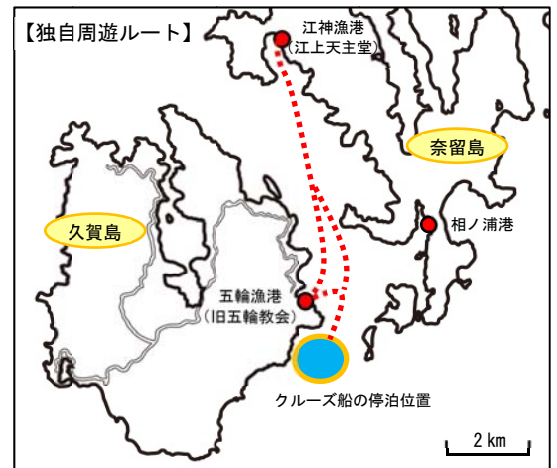
クルーズ船の停泊可能水域およびデーター輸送による受入施設の整備等を勘案し、最終的な独自のルートを検討した。

検討するにあたり、世界遺産候補地である旧五輪教会及び江上天主堂の2箇所を周遊するための近海水域を考える。さらに、奈留瀬戸の潮流を考慮し、流れの速い水域を外した

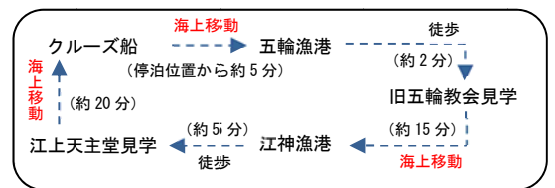
緩やかで比較的静穏な水域を停泊位置として設定することとした。(図 4-3) また、寄港地は旧五輪教会近辺の五輪漁港、江上天主堂近辺の江神漁港を利用する。

以上の検討から図 4-4 に示すような周遊ルートを構築でき、現況の観光ルートに比べて時間短縮が可能となる。また、現況の福江港からの定期船や陸上交通を利用した観光ルートと比べて人的負担も軽減され、総合的に観光メリットを見いだすことが可能である。

また、候補地近辺に停泊することで、多くのクルーズ旅客が一定時間現地滞在が可能となるため、現地案内や昼食、物販や地域との交流等、現地の魅力を伝える取り組みが実施できる。今後、離島地域に直接経済効果を波及させるために、例えば漁業関係者の協力のもと、テンドー輸送に漁船を利用したり、ツアーの中に漁師の炊き出しや漁業体験等を盛り込んだりと地元交流を増やすことで、離島地域の活性化を図ることも可能と思われる。また、クルーズ船からのテンドー輸送は、陸上では味わえない海上目線による体験型ツアーを新たな施策として創り出すことが可能と考える。



(図 4-3 独自周遊ルート図)



(図 4-4 独自周遊ルート予定表)

6. 支援制度について

離島クルーズの検討にあたっては、官民の財政支援制度も重要な要素となる。港湾の施設整備は、社会資本整備総合交付金の活用により地方公共団体の自由度を高め、創意工夫を生かせる総合的な整備が可能。また、地方創生港整備推進交付金により、地域における海上輸送及び水産業を通じて地域経済の振興を図るための港湾施設・漁港施設の整備が可能。例えば、今回の検討結果を照らし合わせてみると、港湾施設は福江港・相ノ浦港、漁港施設は五輪漁港・江神漁港を選定し、周遊観光による地域活性化を図るための施設整備として、安全に乗降できる浮棧橋や簡易浮体の設置等を進めることができると考える。

さらに、国境離島新法により新たに創設される地域社会維持推進交付金においては、国境離島関連の事業に対して国が財政支援を講じ、離島地域の雇用拡充や滞在型観光促進への取り組みも支援される。

7. まとめ

今回の検討結果について、クルーズ船を対象とする離島の観光資源を活かした周遊観光のルート構築は可能と判断でき、今後のクルーズ需要の増加要因の一部として、大きな役割を持つものと考え。また、現地視察から五島列島の潜伏キリシタン関連の観光地は、ほとんどが近辺に漁港を有しており、今回の検討は離島全域として考案することが可能である。そして、離島の周遊観光を構築することで、クルーズ需要が増加してきている長崎港や佐世保港のクルーズ振興の幅を広げる重要要素を創り出すことができ、長崎県一体としてクルーズ船寄港地を選定する上での優位性を高めることができる。ただし、実現に向けてのハード・ソフト両面において、地元の受入体制の充実が必要であることから、地域住民や漁業関係者、地元自治体等が連携し、魅力ある観光商品の開発が必要と考える。

また、五島の世界遺産候補である潜伏キリシタン関連遺産が正式に世界遺産として登録され、将来需要として外航クルーズを視野に検討する可能性が出てきた際は、外国人観光客への対応として観光ガイド及び標識等の英語化など、ソフト対策を講じる必要がある。