

敦賀港における北東アジアクルーズ船就航の可能性

福井県立大学 井上 武史

キーワード：日本海側拠点港湾 広域連携 背後観光地 人道の港

はじめに

2010年11月より始まった「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」では、次の機能を対象とする日本海側港湾の募集が行われた。

①輸送モード別

- ・国際海上コンテナ
- ・国際フェリー・国際RORO船
- ・国際定期旅客
- ・外航クルーズ

②貨物別

- ・原木
- ・その他の貨物

日本海側拠点港湾の形成は、民主党への政権交代を受けて進められた太平洋側における国際コンテナ戦略港湾の選定の後に行われた。国際コンテナ戦略港湾とは「海洋国家日本の復権」の一環として、大型化が進むコンテナ船に対応しアジア主要国と遜色のないコスト・サービスの実現を目指すため、「選択」と「集中」に基づいた機能を持たせるもので、阪神港と京浜港が選定されている。これに対して、日本海側の拠点港湾は対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込みつつ、日本海側各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を図ることにより、日本海側港湾全体の国際競争力を強化し、ひいては、日本海側地域の経済発展に貢献することを目的としている。また、東日本大震災を踏まえ、太平洋側港湾の代替機能の確保により災害に強い物流ネットワークを構築するとともに、防災機能の確保を図ることとされた¹。したがって、日本海側では役割の明確化と港湾間の連携に重点を置いて、機能ごとに複数の港湾が選定されることとなった。

このうち本稿で取りあげる敦賀港は「国際フェリー・国際RORO船」で拠点港湾に選定されている。その意味で敦賀港は今後、国際フェリー・国際RORO船の拠点をいかに高めていくかが重要課題であることは間違いない。しかし一方で他の機能が重要でないというわけではない。敦賀港は「国際海上コンテナ」「国際定期旅客（舞鶴港と連名）」でも拠点港湾に応募したものの、選定されなかった。加えて、表1に示したように、近隣の競合関係にある舞鶴港や金沢港、伏木富山港、境港などの結果と比較すると、やや物足りない結果であったという見方もできる。

それでも、表1に掲げた近隣港湾の中で敦賀港が競争力を持たないというわけでは決してない。むしろ貨物取扱量では敦賀港が最も多い。国際フェリー・国際RORO船以外の分野でも敦賀港の競争力は低くないと考えられ、加えて拠点港湾に選定されることが今後どのような影響を港湾整備に与えるのかも未知数である。したがって、拠点機能以外の分野で敦賀港が今後どのように強化を進めていくかを考えていくこともまた、きわめて重要な課題と思われる。

そこで本稿では、近隣港湾の多くで選定され、かつ敦賀港でも徐々に一定の実績をあげつつある外航クルーズの可能性について、北東アジアへの就航を中心として、近

隣港湾との比較をしながら考察することとしたい。

表1 敦賀港及び近隣日本海側港湾の拠点港湾選定結果

	国際海上 コンテナ	国際フェリー・ 国際RORO船	国際定期 旅客	外航 クルーズ	原木	その他貨物
敦賀港	×	○	×			
舞鶴港			×	○		
金沢港	○	×		○		
伏木富山港	○	○		○		×
境港	○	×		○×	○	×

(注1) ○は採択、×は不採択、空欄は応募なし

(注2) 境港の外航クルーズは「背後観光地」は採択、「定点クルーズ」は不採択であった。

(注3) 伏木富山港・舞鶴港の外航クルーズは小樽港と3港連名での応募が採択された。

1 外航クルーズの情勢と日本海側拠点港湾選定の基準

国土交通省の資料「2009年の我が国のクルーズ等の動向について」によると、世界のクルーズ人口は増加基調を続けており、2008年には2,000万人に迫る規模となった。地域別では北米が1,400万人と全体の7割を占めており、近年の増加分の大半も北米が占めている。これに対してアジア・豪州のクルーズ人口は93万人、日本は19万人ときわめて少なく、いずれも減少傾向にある。日本海側港湾でクルーズ船が就航する場合、アジアのクルーズ人口が需要の基盤になると考えられるが、現状では意外なことに減少傾向にあることが注目される。

しかしながら、こうした中で国内の港湾ではクルーズ船寄港回数を少しずつ増加させてきた。2005年は774回の寄港であったのが、2010年になると929回と20%も伸びている。このうち日本海側の港湾は138回から248回へと80%も増加しており、国内での増加の大部分を日本海側が占める形となっている。とはいえ、日本海側の248回のうち博多港が84回、長崎港が54回と九州地方が突出する形となっており、続く小樽港を含めれば日本海側港湾を寄港するクルーズの6割程度が本州以外の実績である。

日本海側拠点港湾の選定に際しては、拠点港として今後特に強化を図るべき機能を検討委員会が示して、2011年6月に募集が開始された。応募に際しては、その機能を発揮するために必要な方策などを含めて当該港湾の将来の計画を提案することとされている。8月10日から応募者によるプレゼンテーションが行われ、委員会は応募者の計画書の内容について、選定基準との適合性、優位性、具体性、実現性等の観点から評価した。選定結果は11月に公表されている。

本稿でとりあげる外航クルーズに関しては、以下の選定基準が示された。

① 定点クルーズ拠点

以下の2つの条件をともに満足するものであること。

○2015年において、外航クルーズ又は国内クルーズ(1泊以上)を行うクルーズ船(以下、「クルーズ船」という。)の年間寄港回数25回以上の安定的な寄港を目指したものであること。

○2025年において、クルーズ船の年間寄港回数50回以上の安定的な寄港を目指

したものであること。

②背後観光地のクルーズ拠点

○2025年において、クルーズ船の年間寄港回数12回以上の安定的な寄港を目指したものであること。

このように、クルーズ船にかかる拠点港湾の選定基準は2025年の年間寄港回数のみである。これはきわめて単純だが、計画書に盛り込まれる目標値が選定基準を上回ることは当然であることから、実際の選定には目標水準の高さやその実現性などが問われると考えられる。

2 近隣港湾の計画と選定結果

次に、敦賀港の近隣にある舞鶴港、金沢港、伏木富山港、境港の外航クルーズに関する計画書の概要を示す。

舞鶴港の計画書は、小樽港と伏木富山港の3港の連名で、また連携港湾として秋田港・船川港・能代港を挙げている点に特徴がある。すなわち、日本海側の港湾で広域的なネットワークを形成することによって外航クルーズ就航回数を増加させようとしている。このうち小樽港はすでに高い実績をあげており、国内外のクルーズ客船寄港回数は2008年から道内1位、2011年の寄港回数（ロシアを除く）は17回と過去最高になるという。一方で舞鶴港は2011年の寄港回数こそ3回と少ないが、背後の観光地として世界遺産の古都京都や奈良の文化財、日本三景の天橋立、山陰海岸ジオパーク等、豊富な観光資源があることを強みとしている。また伏木富山港もクルーズ船の寄港は過去10年間では最高7回と決して多くはないものの、背後には立山・黒部アルペンルートや世界遺産の五箇山合掌造り集落、兼六園、日高山等の観光地が挙げられている。そこで、魅力的な背後観光地を有する舞鶴港や伏木富山港と、クルーズ船就航の高い実績をあげている小樽港が連携することによって、3港湾の強みを相互に活用する計画となったと考えられる。確かに舞鶴港や伏木富山港の背後にある観光地は小樽港の実績向上にとって魅力的であり、小樽港の高い実績は舞鶴港や伏木富山港にとって魅力的であろう。

次に金沢港は、過去10年間の平均寄港回数が年間11回と、本州の日本海側で最も高い実績を持っている。また金沢市は観光庁から「外客受入地方拠点」にも選定されており、兼六園などの著名な観光地に加え、加賀温泉や和倉温泉のような外国人客に人気の温泉地を多数有している。こうした強みに加えて、さらなる実績向上を目指して県外の秋田県（能代港・船川港・秋田港）や境港と連携して「ゴールデンルート」の実現を目指すとしている。また県内の他港（七尾港・輪島港）とも連携し、金沢と能登を船で巡る「周遊クルーズ」を提案した。

最後に境港である。境港も2010年の寄港回数は10回と多く、金沢港と同等の実績を持っている。境港の計画は近隣港湾との連携をそれほど強調しておらず、シンガポールや上海発着のクルーズ船就航を明記している点が特徴である。シンガポールのクルーズフェリーターミナル運営会社である「シンガポールクルーズセンター（SCC）」が中心となって設立された「アジアクルーズターミナル組合（ACTA）」に境港が加入することで、2025年にはシンガポールと上海発着で合計36回の寄港を目指している。これはクルーズ船全体の目標回数58の6割を占めており、日本海側港湾では境港のみに寄港する形となっている。このように境港は他港にはない戦略を描くことで、きわめて大きな実績向上を目指した。ただし、境港は定点クルーズの応募は採択されず、背後観光地のみの採択となっている。

以上のように、敦賀港の近隣港湾は4港とも外航クルーズの拠点港湾として何らか

の選定がなされている。目標値はどの港湾でも選定基準を上回っていることは言うまでもないが、現状の寄港回数は金沢港と境港を除いて決して多いとは言えない。また、外航クルーズで応募した長崎港・佐世保港と唐津港・伊万里港でも一定の実績があり目標値も選定基準を上回っているにもかかわらず、採択されていない（長崎港は定点クルーズで選定されている）。

したがって、日本海側拠点港湾の選定に際しては現状値や目標値よりも重視された内容があった可能性がある。敦賀港も実績は高くないものの応募すれば計画書の内容次第で外航クルーズ船の拠点港湾に選定された可能性があるのではないだろうか。あるいは、今後の拠点港湾の追加選定はないとしても、外航クルーズの寄港回数を増やす方策はあるのではないだろうか。

そこで、外航クルーズに関する計画書と選定結果を比較すると、広域的な港湾の連携が明記されているかどうかを選定の分かれ目になっているように思われる。すなわち舞鶴港と伏木富山港は小樽港との連名で、さらに秋田港・船川港・能代港との連携を計画書に前面に出している。また金沢港も秋田港・船川港・能代港や境港との連携が、境港は計画書に連携先が示されていないが金沢港との連携が想定されているなど、日本海側での広域的な連携を明確に理解できる港湾が選定されているように思われる。これに対して、選定されなかった長崎港や唐津港は西九州域での連携は示されているものの、本州日本海側の港湾との連携は明らかでなく、このことが本州以外で唯一選定された小樽港との明暗を分けた1つの要因になったのではないか。

3 敦賀港における北東アジアクルーズ船就航の可能性

では、敦賀港におけるクルーズ就航はどのような状況であろうか。就航回数をみると、表2に示すように平成21年度以降4年連続して5回以上の実績をあげている。特に平成23年度は10回を数え、国内クルーズ船で全国10位となった。外航クルーズ船では、平成23,24年度とウラジオストクへ各1回（敦賀港への寄港は2回）が最近の実績である。それまでもウラジオストクや釜山へのクルーズ船就航実績がある。

表2 敦賀港における最近のクルーズ船就航実績 (単位 回)

年度	平成14	平成15	平成16	平成17	平成18	平成19	平成20	平成21	平成22	平成23	平成24
国内	4	0	0	3	4	2	2	4	5	8	4
国外	0	0	0	1	0	0	0	2	0	2	2
計	4	0	0	4	4	2	2	6	5	10	6

(資料) 福井県調べ

(注) 「国内」は国内の港湾のみ寄港した場合、「国外」は国内の港湾を寄港したうえで国外港湾にも寄港した場合である。

敦賀港における就航実績を見る限り、現状では決して多いとは言えないものの、舞鶴港や伏木富山港と比較して大きく見劣りがするわけではない。しかしながら、海外へのクルーズ船はウラジオストクが中心で、多くても年1回の就航にとどまっている。特に最近2年間のウラジオストククルーズは「人道の港」をテーマにして敦賀市が市民に旅費の助成を行うなど、政策的な支援によって実現した側面が強い。民間企業の収益事業として外航クルーズ船が敦賀港に就航した実績は少ないと言わざるをえない。

ここで人道の港について、簡単に説明しておきたい。昭和14年にリトアニア領事代理に就任した杉原千畝(ちうね)氏は、ユダヤ人難民がナチスの迫害から逃れるため

に、日本の通過ビザ発給を外務省が許可しなかったにも関わらず人道の観点から大量に発行した。そのおかげでユダヤ人難民は迫害を逃れ、シベリア鉄道を経由してウラジオストクから敦賀港にたどりついた。その際、敦賀市民はユダヤ人難民を温かく迎え、りんごを与えたり、所持品の時計や指輪を買ったり、銭湯を開放したことが市民の証言や写真等によって明らかとなっている。このことで敦賀港を「人道の港」と命名し、平成 20 年より金ヶ崎緑地にある旧大和田別荘（1999 年に復元）に「人道の港 敦賀ムゼウム」が常設展示されている。

ウラジオストクへのクルーズ船就航は、人道の港をテーマに開催された。平成 23 年度は船内で杉原氏の親族やユダヤ人難民の子孫を招き、当時の状況を知るためのツアーとして企画されている。また平成 24 年度にも「鉄道と港 130 周年（敦賀－長浜間鉄道開通 130 年、ウラジオストク航路就航 110 周年、欧亜国際連絡列車運行 100 周年）を記念したクルーズ船²として、杉原氏親族や敦賀市関係者による講演会などが船内で行われた。このように、敦賀港における北東アジアクルーズは天然の良港として 1000 年以上にわたり発展してきた敦賀港の歴史を辿る旅行として、政策的支援の下に実施されてきた。

では今後、北東アジアクルーズ船就航の増加はどの程度見込めるのであろうか。確かにウラジオストククルーズは歴史的背景のある有意義なものであり、市の支援のもとに行う価値もあるだろう。しかし、敦賀港は外航クルーズ船の拠点港湾に応募しているわけではないから日本海側拠点港湾の選定基準を満たす高い目標を持たねばならないわけではないけれども、2025 年に 12 回もしくは 25 回以上の実績をあげるために、すべてのクルーズ船に支援を行うことは非現実的である。

そこで、少しでも実績を増やしていくためには、可能な範囲で支援を行いながら新たな魅力を訴え航路を開拓していくこと、それを基盤に収益事業としてのクルーズ船就航の実績を積み重ねていくことが求められる。すなわち、次の 2 通りの方策が考えられる。

第 1 に、敦賀港をめぐる歴史や物語を新たに提起することである。ウラジオストククルーズのテーマは「人道の港」であったが、他にも松原客館は渤海の国使を迎える施設として、9 世紀前半ごろまでに存在したと推定されている。依然としてその所在は確認されておらず謎に包まれているものの、松原客館は対岸諸国との交流の玄関口として敦賀港が重要であったことを伺わせるものである。松原客館にまつわる史実については「人道の港」のように当時の状況を知る人はいないとしても、両者には「もてなし」という共通点がある。調査を続けることで新しい材料も出てくると思われる。中国や韓国を結ぶクルーズ船の就航を見据えた調査ができるのではないか。こうして政策的支援の必要性が高まれば、新たなクルーズ船の就航が実現すると考えられる。

第 2 に、政策的支援によるクルーズ船就航を基盤として収益事業としての実績を積み重ねていくに際しては、舞鶴港や金沢港、伏木富山港がとろうとする戦略と同様に、日本海側の港湾と広域的に連携することである。これまでの敦賀港における国内クルーズ船では秋田港や青森港を結ぶ「竿燈・ねぶた 二大祭りクルーズ」が平成 17 年から 8 年連続で就航され、すでに定着していると言える。今後、敦賀港周辺でイベント等を開催することによって、クルーズ船の定着をより強固にできるのではないだろうか。秋田港との連携は近隣港湾の計画書でも重視されており、敦賀港でも秋田港との連携の機会を増やせるかどうかの実績拡大の 1 つの鍵となるだろう。

また、敦賀港の場合、博多港と結んだクルーズ船の就航実績も多い。平成 24 年のウラジオストククルーズでも博多港から出航し、翌日に敦賀港に到着している。平成 23

年度にも博多港と2度、国内クルーズ船が結ばれている。近隣港湾が東北地方や北海道の港湾と連携を深めようとしている中で、敦賀港が九州の港湾と連携することは他の港湾にはない強みを持つことになるのではないかと。場合によっては、同じく拠点港湾に選定された長崎港との連携もありうるだろう。これまで実施してきたポートセールスを継続しながら、今後は福井県内におけるクルーズ船誘致体制をより強固にして、広域的な連携を模索していく努力が求められる。

また、背後観光地でみれば、舞鶴港との競合関係が今後強まってくると考えられる。舞鶴港は外航クルーズ（背後観光地）の拠点港湾に選定されている。舞鶴港の背後観光地は言うまでもなく日本を代表する古都京都であるが、実は京都へのアクセスで舞鶴港と敦賀港は大きな差がない。例えば、平等院鳳凰堂までの距離は舞鶴港から122km、敦賀港からも133kmとほとんど変わらず、所要時間は高速道路、鉄道いずれも敦賀港からの方がむしろ少ない。また大阪との距離も、例えばユニバーサル・スタジオ・ジャパンまでの距離は舞鶴港から146km、敦賀港から187kmとなっているが、所要時間は高速道路こそ舞鶴港からの方が少ないものの、鉄道では敦賀港からの方が少ない。このように、舞鶴港の背後観光地と敦賀港の背後観光地は共通部分が多く、アクセスの状況は両者とも大きな差はない。他の背後観光地として舞鶴港は神戸により近く、敦賀港は名古屋により近いという違いはあるものの、どちらも観光地としての魅力は高い。このように、背後観光地の魅力は舞鶴港も敦賀港は共通部分も多く、競合関係にあると考えられる。

したがって、敦賀港でも舞鶴港と同様の戦略が有効と考えられる。すなわち背後観光地の魅力とアクセスも敦賀港の強みに加えて、積極的に国内での広域的な連携を進めていくことがクルーズ船就航の増加をもたらすと考えられる。

以上をまとめると、敦賀港における北東アジアクルーズ船就航の可能性は、これまでの実績が少ないうえに政策的支援によるものであること、また近隣港湾の多くが広域的な連携を打ち出して日本海側拠点港湾に選定されたことで不利な状況にあることは間違いない。しかしながら、政策的支援の内容が今後広がる可能性があること、また広域的な連携実績を有していること、そして敦賀港も近隣港湾と同等の魅力ある背後観光地を有することなどから、拠点港湾の選定がどのような効果をもたらすのか依然として不明瞭な現在では、今後の取組みによって近隣の日本海側拠点港湾に劣らないクルーズ船就航の可能性が残されていると考えられる。

¹ 日本海側拠点港の形成に関する検討委員会「日本海側港湾のあるべき姿」p.1 参照。

² ユダヤ人難民はウラジオストク定期航路で敦賀港に到着した。