

PSVI-19 北部九州地区におけるヨットクルージングの現況調査

九州産業大学 正会員 奥園英明
運輸省第四港湾建設局 正会員 藤田武彦
日本マリナー協会 正会員 蓮見 隆

1. はしがき

全国各地で海洋性スポーツ・レクリエーション施設の一環として、数多くのマリナーが計画あるいは整備される方向にある。一般に、この種の施設整備にあたっては、利用者の利用形態や行動形態を十分に把握する必要があると考えられる¹⁾。ここでは、北部九州地区におけるクルーザーヨットについて、クルージングに関するアンケート調査²⁾を行なったので、その一部を報告する。

2. アンケート調査によるヨットクルージングの現況

調査対象地区は北九州市若松区から佐賀県伊万里市までであり、アンケート調査方法は、調査書を210部郵送することにより行なった。回答数は80部であり、回答率は38%であった。被調査者は、日本外洋帆走協会玄海支部と博多ヨットクラブの会員、および調査対象地区内の漁港などに係留しているクルーザーヨットの利用者である。回答者としては船のオーナーが44人、グループオーナーが28人、クルーとしてクルーザーヨットに乗っている人などが8人であった。

1) クルーザーヨットの艇長別分布

図1は、アンケート回答分の艇の長さ別の分布を示したものである。21ftと24ft~26ftおよび30ftが多いのがわかる。現地調査³⁾も参考にすると、特に最近福岡市立小戸ヨットハーバーにおいて、艇が大型化する傾向にある。

2) 年間出艇日数

図2は、クルーザーヨットの年間出艇日数を示したものである。年間出艇日数は利用者によって大きく異なり、1年間に数日しか出艇しないものから、90日も出艇する船まである。前者は夏期だけの出艇であり、後者は年間を通じて出艇するレース志向の船である。

3) 利用形態

図3は、日帰り出艇のときの楽しみ方を示したものである。セーリングだけを楽しむものが50%、レースまたはレースの練習をするのが10%であり、レースとクルージングの中間程度のものが30%である。したがって、ややブルーウォーター派が多いのがわかる。

図4はセーリング以外の楽しみ方を示したものである。海水浴(68%)と釣り(49%)をする船が多いのがわかる。ただし、ここでは複数の回答を可としている。

図5はナイトセーリングについて示す。ナイトセーリングをよくするとレースの時だけするがそれぞれ9%であり、夏だけするの41%を合計すると59%となる。程度の差はあるもののナイトセーリン

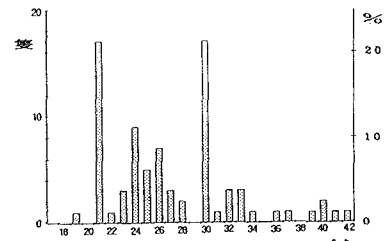


図1 クルーザーヨットの艇長別分布(アンケート回答分)

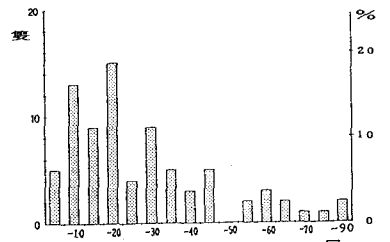


図2 クルーザーヨットの年間出艇日数(アンケート回答分)

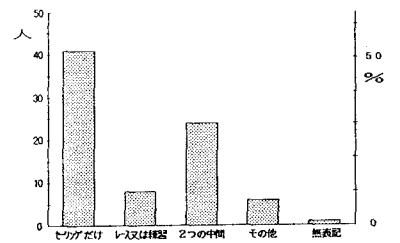


図3 日帰り出艇のときの楽しみ方

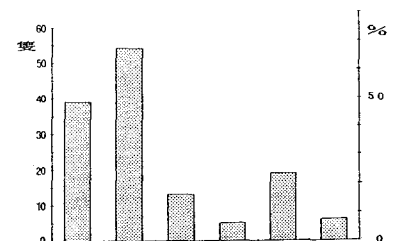


図4 セーリング以外の楽しみ方

グをする船の方が多いのがわかる。

4) 航行速度と航行距離

図6はクルージングのときの計画航行速度を示したものである。5ノットが最も多く、4ノットが次に続く。クルージングのときの1日当たりの航行距離は、図7のように、20～50マイル（1マイル＝1.852km）程度である。なお、70マイル以上はナイトセーリングをしている船である。

このように、宿泊を伴うクルージングでは、昼間はほぼ5ノットで7時間程度航行し、1日当たり35マイル程度の距離をクルージングしている。その後夕方には漁港などに入港し、10～12時間程度係留し、朝出港するというケースが多いのがわかる。

5) 寄港地での食事と宿泊

図8は、クルージングのときの、寄港地での食事について示している。係留中も全食を船内で食べるのが35%程度あるが、全体としては上陸して旅館や食堂で食べるほうが多い。特に、夕食は上陸して食べ、朝食は船内で食べるのが46%と最も多い。

図9はクルージングのときの寄港地での宿泊について示したものである。項目別では、全員船に泊まるのが（31%）と最も多いが、全体的には旅館などに泊まる人の方が多い。なお、旅館などに泊まるのは年配者と女性が多く、一部の人が船に泊まるのは、無人の状態で船を係留しておくのが不安であるためでもある。

3. むすび

ここでは、北部九州地区におけるクルーザーヨットの利用形態と行動形態について調査を行なった。

その結果、①艇が大型化する傾向にあること、②年間出艇日数は利用者によって大きく異なり数日から90日までであること、③レース派よりもブルーウォーター派がやや多いこと、④60%程度がナイトセーリングをすること、⑤クルージングのときは約5ノットで約7時間航行し、1日当たりの航行距離は約35マイル程度であることなどがわかった。

クルーザーヨットの航行能力と現況の利用形態から考えて、約30マイル程度ごとにマリーナを配置するような、全国的にバランスの取れたマリーナネットワークの完成が待たれる。

参考文献

- 1) 染谷昭夫・藤森泰明・森繁 泉：マリーナの計画，鹿島出版会，pp. 1～222，1988.
- 2) 日本マリーナ協会：北部九州地区のクルージングネットワークおよびマリーナ施設に関する調査，pp.1～84，1989.
- 3) 奥蘭英明：北部九州におけるヨットクルージングの現況とマリーナ整備への期待，港湾（日本港湾協会発行），2月号，pp.63～67，1989.

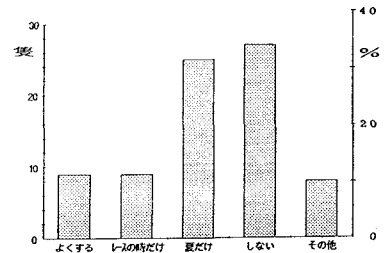


図5 ナイトセーリングについて

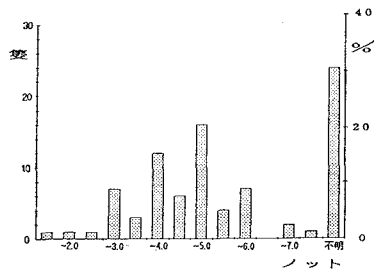


図6 クルージングのときの計画航行速度

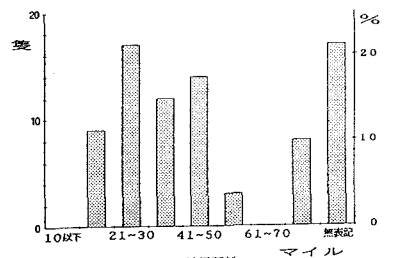


図7 1日当たりの航行距離

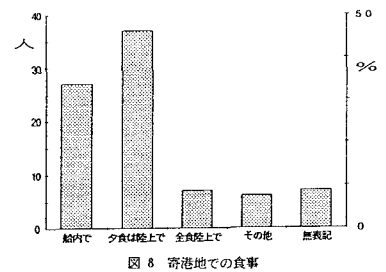


図8 寄港地での食事

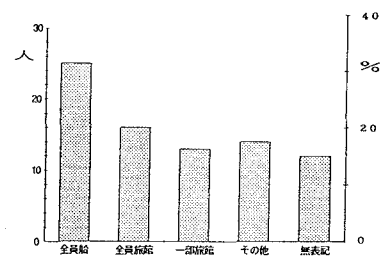


図9 寄港地での宿泊