

災害時におけるクルーズ客船への 避難実績に関する基礎的分析

松田 耕司¹・藤生 慎²・高山 純一³・中山 晶一朗⁴

¹学生会員 金沢大学大学院 自然科学研究科環境デザイン学専攻 (〒920-1192 石川県金沢市角間町)
E-mail:kou.solace@stu.kanazawa-u.ac.jp

²正会員 金沢大学助教 理工研究域環境デザイン学系 (〒920-1192 石川県金沢市角間町)
E-mail:fujju@se.kanazawa-u.ac.jp

³フェロー 金沢大学教授 理工研究域環境デザイン学系 (〒920-1192 石川県金沢市角間町)
E-mail:takayama@staff.kanazawa-u.ac.jp

⁴正会員 金沢大学教授 理工研究域環境デザイン学系 (〒920-1192 石川県金沢市角間町)
E-mail:nakayama@staff.kanazawa-u.ac.jp

世界中でクルーズ客船の寄港回数が増加している。それに伴い、日本へのクルーズ客船の寄港回数も増加傾向にある。そのため災害時に最寄りの港に大型クルーズ客船が寄港していることが大いに想定される。そこで本研究は、大型クルーズ客船が災害時に活用されるために、これまでの震災時に船舶に避難した実績を整理し、分析することを目的とする。

1995年の阪神淡路大震災や2011年の東日本大震災、2016年の熊本地震に、船舶の活用事例がある。阪神淡路大震災には、海上支援基地や被災者向け避難施設、物資の調達のためにフェリーが派遣された。東日本大震災では、主に緊急輸送のためにフェリーが派遣された。

これまでの阪神淡路大震災や東日本大震災時の対応から、陸上からの支援だけではなく海上からの支援も考慮することで、より迅速な対応ができることがわかる。このため災害時の支援や避難所としてクルーズ船を派遣することは必須である。

Key Words : Cruise ships, Ports of call, Cruise market, Port plan

1. はじめに

世界中でクルーズ客船の寄港回数が増加している。我が国においても、クルーズ客船の寄港回数が増加しており、クルーズ客船で日本を訪れる外国人旅行者が増加している。日本では今後、クルーズ船の寄港回数は堅調に推移することが期待されている。

図1にあるように国土交通省の「2015年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数について」によると、2015年には日本への外国人入国者数は111.6万人であり、観光立国実現に向けたアクション・プログラムの目標100万人を5年前倒しで達成し、明日の日本を支える観光ビジョンで2020年には500万人という目標が設定された。¹⁾

政府の方針として、デフレ脱却に向けた対策として、今後の経済政策において観光関連のインフラ強化を進め

る考えを示し、クルーズ船を受け入れることができる港湾施設の増強を表明している。

そのため災害時に最寄りの港にクルーズ船が寄港していることが大いに想定され、避難所として活用できることが考えられる。

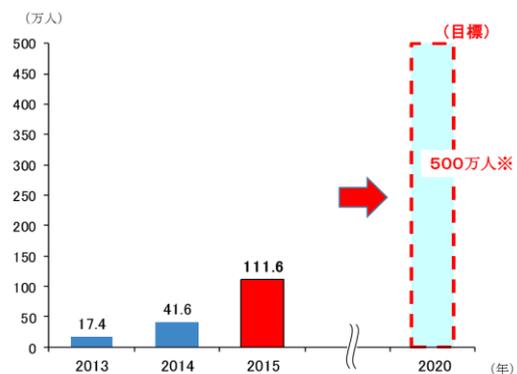


図-1 クルーズ船による外国人入国者数¹⁾

2. 既往研究

次に、クルーズ船に関する研究について整理する。

石川県²⁾では、毎年、観光客に対して観光動態調査が実施されており、統計的に観光の実態が調査されている。また金沢市³⁾においても、観光客を対象にニーズを的確に把握し、今後の観光施策を講ずるため、旅行形態や金沢の印象などの調査がされている。

クルーズ旅客の観光行動に関する研究では、藤生らによって、平成26年度に金沢港に来航したクルーズ乗船客を対象としたアンケート調査⁴⁾がダイヤモンド・プリンセスやコスタビクトリアなどを対象に、2014年に金沢港に寄港したクルーズ船の乗客に対して金沢の観光はどうだったか、観光満足度評価や支出額、来日回数、個人属性などの調査がされている。

金沢港にやってきた外国人クルーズ旅客を対象にGPSロガー・小型カメラを用いた調査⁵⁾もされており、それらの分析が行われている。またクルーズ旅客のリポート観光要因の分析や港と観光地中心を結ぶシャトルバスの運賃モデルの推定⁶⁾が行われている。

このようにクルーズ旅客を対象とした研究はされているが、災害時にクルーズ船への避難に関する研究はあまりされていない。

3. 日本におけるクルーズ船の寄港実績

ここで、我が国のクルーズ船の寄港実績について、ここ4年間のデータを整理する。

我が国のクルーズの実態把握ができる統計として、法務省による港ごとの日本人、外国人、協定該当者を出入国者別に把握している出入国管理統計や、国土交通省により寄港回数や乗客数を把握しているものなどがある。

国土交通省の日本船社と外国船社を併せた寄港回数の統計^{7) 8) 9)}を整理し、図2、図3、図4、図5に示す。

点の大きさは寄港回数を表しているが、2012年に比べ、2015年での点の数が多くなっていることがわかる。横浜、

長崎、博多、神戸への寄港が多いことがわかる。また、博多への寄港回数の変化がみられる。

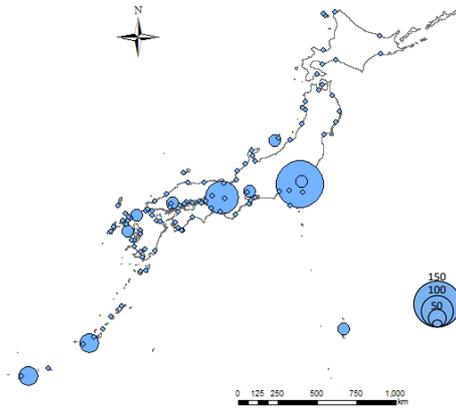


図-3 2013年の寄港回数

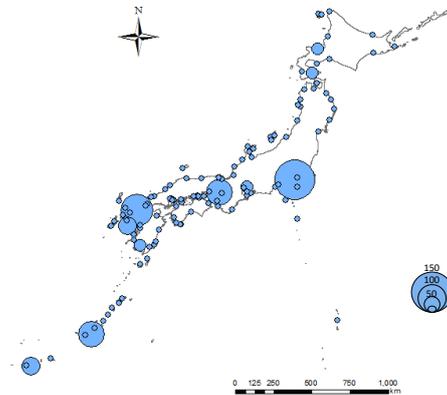


図-4 2014年の寄港回数

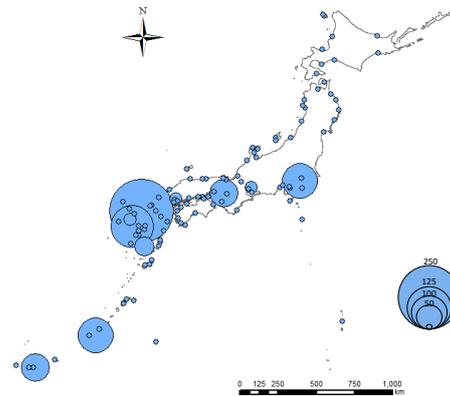


図-5 2015年の寄港回数

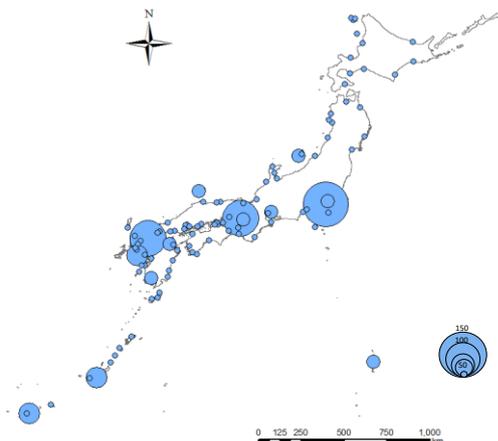


図-2 2012年の寄港回数

の導入は不可欠であると言える。

6. 今後の課題

本研究は、クルーズ船が災害時に活用されるために、これまでの震災時に船舶に避難した実績を整理し、分析した。

災害時に日本各地の港から船舶が派遣されているが、クルーズ客船を避難所として使われている例があまりみられず、被災者がリラックスできるようにクルーズ客船を避難所として使われるよう考えていく必要がある。

参考文献

- 1) 2015年の我が国のクルーズ等の動向について
http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000202.html 平成28年7月1日閲覧
- 2) 石川県観光戦略推進部（2015）：統計から見た石川県の観光（平成26年）
- 3) 金沢市経済局営業戦略部観光交流課（2015）：金沢市観光調査結果報告書（平成26年）
- 4) 藤生ら：クルーズ旅客のリピート観光要因の分析，日本クルーズ&フェリー学会論文集（2015）
- 5) 藤生ら：ライフログカメラ・GPS ロガーを用いた観光行動分析，日本クルーズ&フェリー学会論文集（2015）
- 6) 藤生ら：港と観光地中心部を結ぶシャトルバスの運賃モデルの推定，日本クルーズ&フェリー学会論文集（2015）
- 7) 2014年の我が国のクルーズ等の動向について
http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000183.html
平成28年6月30日閲覧
- 8) 2013年の我が国のクルーズ等の動向について
http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000162.html
平成28年7月1日閲覧
- 9) 2012年の我が国のクルーズ等の動向について
http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000132.html
平成28年7月1日閲覧
- 10) 第1回大規模災害時の船舶の活用等に関する調査検討会
http://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk3_000039.html
平成28年7月1日閲覧
- 11) 大規模災害時のフェリーの役割と課題
<http://www.mlit.go.jp/common/001001020.pdf>
平成28年7月1日閲覧
- 12) 九州防衛局熊本地震「はくおう」支援活動
<http://www.mod.go.jp/rdb/kyushu/hakuou.pdf>
平成28年7月1日閲覧