講　演　会

第７回 CPC 講演会

日時：令和元年９月20日　14：00～16：30　場所：TKP 札幌駅カンファレンスセンター

(一社)寒地港湾技術研究センター

※役職は当時のものです

1　主催者挨拶

(一社)寒地港湾技術研究センター
理事長
笹島　隆彦

皆さん、こんにちは。ようやく北海道らしい気温になってきましたけれど、湿気がまだ残っていてちょっと北海道らしくないなと思いますが、だんだん過ごしやすくなってきて、これから冬に入ってくると思いますので、よろしくお願いします。

今日は７回目の CPC 講演会ということで、65 名の方の参加ということでございます。本日は３名の方にお話を頂きます。最初が北海道建設業協会の栗田副会長、それからクルーズということで函館市、それからセンターからお話をさせて頂きます。

栗田さんには「道内建設業における働き方改革と生産性向上について」ということで、港湾業界以外のところ、全道的な今の方向性ですとか、置かれた立場、これからの問題とか、そういったことをお話しして頂けると思います。道路・河川とはちょっと違う港湾の特性もお話をして頂けるのではないかなと思います。

それから函館市の方は、昨年、若松ふ頭が完成し、今年の４月 16 日に第１船が入ったということで、街の中にクルーズふ頭ができたということであります。全国的にも非常に評価されているふ頭だと思います。３年前の補正予算が突然ついて着工しました。当時の局長で、今は国交省の顧問をやっております菊地顧問に会いますと、いまだに「函館の若松はやって良かった」と言って頂けます。それにプラスして言われることは、「これからどんどん大きくしていかないといけないね」というお話をされています。是非、全国的にも注目されているプロジェクトのお話が聞ければ良いかなと思っております。

それから、当センターからは道内のクルーズの課題と状況、それからクルーズに限らず道内観光との連携といったところを、当センターの部長から話を頂けると思います。

特別講演とクルーズの話は関係ないのではないかとお思いでしょうけれども、是非仕事の効率化と働き方改革をして、自由な時間ができれ

講演風景

ば近くの港からクルーズ船に乗るというところを、是非皆さん考えて頂きたい。きっとそのクルーズに乗った自由な時間で、おそらく仕事から離れた環境になるといろいろなアイディアが出て来ると思います。職場では新たなアイディアは絶対出てこない。なるべく離れた方がいろいろなアイディアが出て来ると私は信じております。是非そういう関係で、今日は16時半まで一生懸命やって頂ければと思います。

それでは今日はよろしくお願い致します。

2　特別講演　「道内建設業における働き方改革と生産性向上について」

(一社)北海道建設業協会
副会長
栗田　悟 氏

皆さん、こんにちは。北海道建設業協会副会長の栗田でございます。CPC講演会、寒地港湾技術研究センターの講演会、年に1回の席にお呼び頂きまして誠にありがとうございます。先程、笹島理事長のお話にもありましたが、港湾の話は直接致しません。建設業が今置かれている立場、それから建設業はこんなに苦しいのですよと、産業としては一番下の産業なのだというところを、建設業の中にいる人間は意外と知っていないというところが大事なところなのかなと思います(**図-2.1**)。ただ、地方の建設業というのは基本的に公共事業を中心に受注しているものですから、「俺達は公共の立派な仕事をしているのだ」というふうに思っている節が結構あります。そうすると、他の産業と比べて、例えば産業の規模とか給料とか労働環境とか、それから得られる利益、そういったものを考えた時のその数字で見る建設業のレベルと、それぞれの個々の建設業界に働く人たちの意識がすごく乖離していて不思議な世界だというふうに私自身は思っております。

図-2.1

今日の話はそのような話を数字で少し見て頂くのと、それから大変なのは建設業だけではないですけれども、安倍政権が進めている働き方改革です。働き方改革の中の時間外労働の上限規制、これが建設業にとっては最も厳しい内容になっています。ここにおられるコンサルタントの方達も相当厳しい状況に置かれているのだろうとは思いますけれど、建設業の場合は物を造らないと終わらないので、外から見えるわけです。出来上がらなければ出来上がっていない。そこら辺がなかなか厳しいなと思うところでございます。

生産性向上も挙げられていますが、生産性向上というのは建設業では非常に難しいです。簡単なのは、立派な自動機械を全部入れて、効率の悪い労働者を捨てて、それで物ができれば一番良い。これは製造業の世界では当たり前のやり方です。しかし建設業はそうはいかないというところがあって、非常に難しいと思っています。

後半は、陸上の道路・河川で、国土交通省がi-Constructionということでいろいろやっていますけれども、港湾の浚渫工事では当たり前の

世界です。今、陸上の土工で一生懸命やっているi-Constructionというのは、港湾では既にできていると私自身は思っています。港湾の浚渫もその対象になって、i-Constructionのテーマとして発注者が考えておられますが、港湾工事では自然にできており、さらに高いレベルを目指していくことが必要なのではないのかというのが、私の意識でございます。それよりも陸上の仕事の方が遥かに遅れているので、彼らが追いついてくれないと建設業界の全体のレベルは上がらないと思います（図-2.2）。

それでは資料に従ってお話を進めていきたいと思います。最初に建設業とはどんな産業かということです。経済指標とかを見て頂いて、それから現状と課題、それから建設業を取り巻く状況をお話しさせて頂きます。

広辞苑は第七版まで出ているのに第五版ですけれども、多分変わっていないでしょう。建設業と引くと、土木建築の工事及びその付帯工事をする営業となっています。土木工事は、道路・堤防・橋梁・港湾・鉄道・上下水道・河川など、全ての木材・鉄材・コンクリートなどを使用する工事。建築は、家屋・ビルなどの建造物を造ること。自分達のやっている仕事を広辞苑は一応表しているかなという気がします（図-2.3）。

２つ目、経済的な地位でございます。GDPに占める割合、北海道の建設業は1.3兆円、７％でございます。平成26年度と比較するとちょっと落ちています。北海道のGDPは結構振れやすいのでしょうがないです。それから公共事業費が抑えられると減るというような、皆さんがよくお感じになっている構図になっています。全国は31.3兆円、5.7％です。北海道の方が高いです。地方の各県のGDPを見てもだいたいこういう形になります。大都会と地方の差がこんな形であります。建設業は地方の方の構成比が高いです。全国比は1/22.5、4.5％で、だいたい人口比です。右上の方に書いていますけども、北海道の人口は4.2ですから、全国比に近いということです。下に小さな字で製造業のことを書いてありますけれども、北海道の製造業は２兆円、10.3％です。全国は113兆円で20.7％です。製造業が弱いと言われているのも相変わらずでございます。それから投資額です。北海道は３兆円、そのうち民間が1.3兆円、公共が1.8兆円、端数の関係で足して３兆円にはなりませんが、４対６でございます。公共の方が６です。全国は逆で民間が６で公共が４という、いつもの形です。これの全国比は18.1、5.5％です。GDPは4.5、だけど建設投資額は5.5という形になっています。人口比よりも多いということです（図-2.4）。

次に建設業者の数ですが、19,478社です。月別に少しずつ増えていて、今は19,500を超えております。全国は464,899ということです。全国比は23.9で4.2％です。人口比とぴったりでございます。労働者数、北海道は22万人、

図-2.2

図-2.3

全国が498万人ということで、1/22.6、4.4%、これもほぼ人口比です（図-2.5）。まとめると、GDPは人口比と同じぐらいの4.5、投資額は人口比よりも１％程多い5.5%、業者数・労働者数はほぼ人口比ということで、一人当たりの建設投資額は全国平均よりも高いというのが北海道になります（図-2.6）。

それでは全国の許可業者数の推移を見ていきます。投資額、それから許可業者数と労働者数という形になっています。平成25年ぐらいから安定してきていて、ほぼ変わりません。投資額は若干増えて53兆円という数字になっていますけれども、いわゆる平成22年まで大幅にずっと減り続けていたのが止まって、平成25年からは安定しているという形です。皆さんの考え方がどうかわかりませんが、増えるのは良いとしても毎年毎年増えたり減ったりということが続くのは、私としては建設業にとっては非常によくないと思っています。産業として見た時に、全く設備投資ができない。設備投資というのは機械だけではなくて、人を雇うことも含めて、全くできないなという感じを持っていたところですけれども、ここ５～６年間は安定しているのは非常に良いことだと思います（図-2.7）。

投資額が減り続けていた頃、当協会会員の社長さんが言っていましたが、「自分の代で建設業はなくなる、だから人は雇えない」と言っていました。「とりあえず今いる人達を最後まで雇って、それで会社を畳むというような覚悟をしないと、この時代は生きられなかった」というふうにつくづくお話をしておりました。多分皆さんそう思われたのではないかなと思います。やはり公共事業が悪いとか、建設業が悪いとか、そういうキャンペーンはキャンペーンで良いのですけれども、１つの産業を国として育てられない、守れないというのは、国としてはやってはいけないことかなと私自身は思います。その辺を、今は一応守って頂いていると私自身は思っていますので、このまま上手く政権

図-2.4

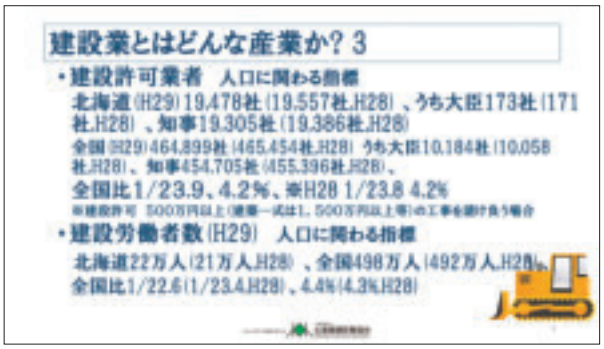

図-2.5

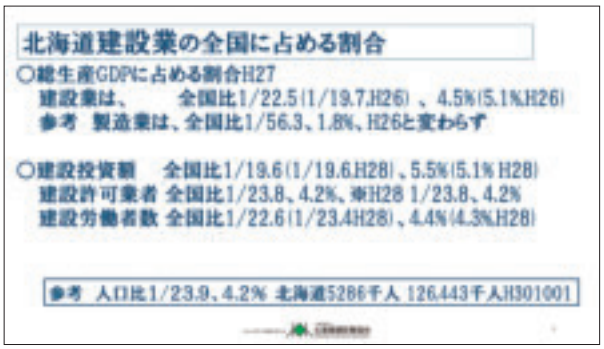

図-2.6

図-2.7

運営をして頂くことを願っている次第でございます。

北海道の許可業者数、ずっと減っています。最初が平成21年ですから、平成25年からは減り方が緩やかになりましたけれども、やはり増えてはいないというところです（**図-2.8**）。就業者数については、これは当然働き方改革だとかと繋がるのですけれども、数は別にして、50歳以上の人が非常に多い。22万人のうち50歳以上が10万人という形になっています。それから棒グラフの若い方達、左から2番目の15歳～29歳は2万人です。今、建設の現場に行くとだいたいパッと見で60歳です、皆さん。60歳でもまだ元気です。元気ですけれども、17時まで働いて「残業しろ」と言われたら、へとへとになっています。残業はできないのですよ、やはりその年齢までいくと。予算が増えて、それを上手く投資として形にするというのが非常に難しい状況になっているのではないかなと思います。ただ、日本全体に若い人がいなくて、建設業だけにいないわけではないので、そういう状況の中でどの産業も同じように苦しんでいて、建設業だけが苦しんでいるわけでもないと思いますので、そういうことを前提として建設業をやっていかないといけない。これは別に受注者いわゆる建設業界だけではなくて、発注してくれる方もそれを考えて頂かなければいけない。簡単に言うと、普通の歩掛りで、普通作業員はだいたい30代後半ぐらいの働き盛り、そのような形で歩掛りを作っていたと思いますが、今その人達は60歳です。同じ効率は出ません。その辺を、この高齢化社会になった時に、間違いなく考えてもらわなければいけないことだと思っているところです。なかなかお役所は歩掛りを変えてくれないので、これからも強くお願いしていきますけれども、高齢社会というのはそういうことです（**図-2.9**）。

利益の話です。大企業・中堅企業・中小、このような営業利益の推移になっています。大企業は「良いですね」というぐらいの利益が簡単に上がっています。中堅もまあまあかな。中小、これはデータが古いのですが2.9です。ただ2009年の頃はほぼゼロです。営業利益率がゼロということは、税金を払ったらマイナスになるという話です。こんなことがあったわけです（**図-2.10**）。先程の話の「建設業の先はない」ということですが、これを見ていれば建設業は誰もやりません。なかなか大変な時代だったと思います。

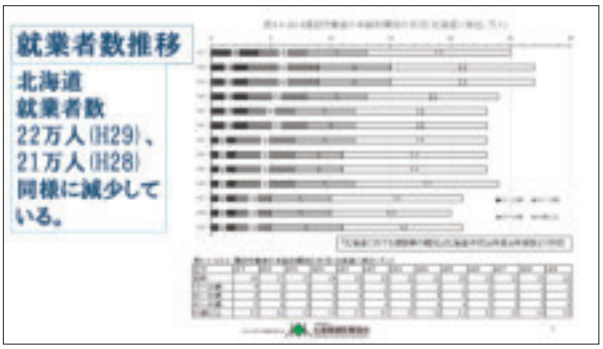

図-2.9

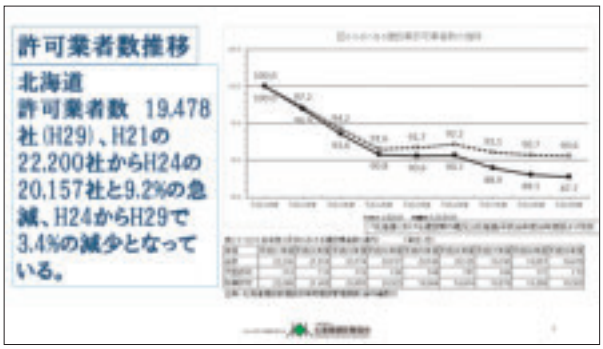

図-2.8

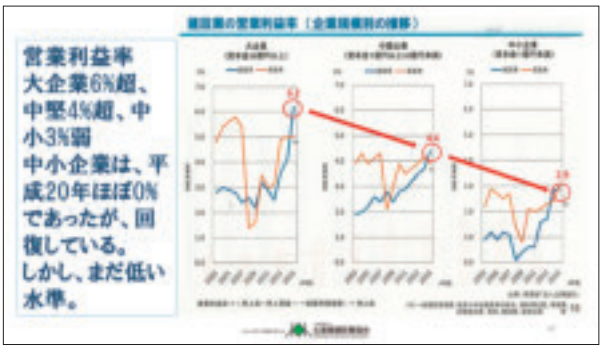

図-2.10

売上原価をグラフにしました。全産業と比較すると、４～６％と建設業の原価が高いわけです。高い分だけ利益率が下がるのは当たり前です。ということは元々の売っている価格が安いということです。受注するので、交渉で元々の価格を上げる必要があるのでしょうけれども、交渉の余地は公共事業をやっているうちはないです。ここは産業としては非常に厳しい。しかも受注できるかできないかわからない。銀行から設備投資のお金を借りる時に、３年間ぐらいの受注計画を出さないといけないのですけれども、見込みを書くしかないわけです。それではまともな企業経営ができるわけがないというふうに思っております。皆さん、よく社長をやっているなと私は感心しております（**図-2.11**）。

建設業の営業利益率、全国と北海道の最近のものです。4.1％に上がっております。まあまあ良いところまで来たのかなと。上がっているのを見るのは良いのですけれども、一番左側、平成21年、これはゼロを遥かに下回っています。加重平均でゼロ、単純平均だと－1.6です。こんなことで企業が倒産しないはずがないということです。一応、建設業としては営業利益率が全国並みになりましたけれども、建設業だけで見ればという話ではなくて、先程も言いましたけれども、他の産業よりも遥かに利益率が低い。高く売りたいけれども、高く買ってくれないというのが建設業でございます（**図-2.12**）。

課題についてはこんなことがあります。いつも言われる担い手不足・後継者不足・高齢化・若者の入職難・低い給料・非正規雇用・一人親方・長時間労働と時間外労働上限規制というようなものがあります。パッと見で、単語として出てくるのはこんな課題でございます（**図-2.13**）。

皆さん真面目に人口問題研究所のデータをご覧になったことがあるでしょうか。全国の推計データですが、いつまでも経っても人口が減るというのが人口問題研究所のデータです。一番働くことができる15歳～64歳の人口は－7.2です。こんな形で全産業が人手不足となっています。安倍政権ではありませんけれども、当面は女性の活躍推進をとにかく一生懸命やりましょうと。今まであまり働いておられなかった女性に助けてもらおうということです。助けてもらうどころか、実際は中心になって働いてもらいたい。それから高齢者です。先程、60歳と言いましたけれども、働ける限り働いて頂きたいというのが本音でございます。そうでない

図-2.12

図-2.11

図-2.13

と、生産性が上がらない限り、人手は同じように掛かるということです。生産性を上げる努力をしつつ、その中で繋いでいく役割をどうしてもお年寄りにお願いしなければいけない。私も65歳ですので、いつまでという感じはしますけれども、今はこんな状況になっている（**図-2.14**）。北海道はと言うと、北海道の方が遥かに早いです。2015年と2025年、15歳～64歳の人口は－13.3です。30年後は－39.8です。4割減ります。30年後までのこの人口の推計というのはピッタリ当たります。だから今から30年後、私は95歳になっていますけれども、その時にもし生きていたら、64歳以下の人は多分半分以下になっているということです。年金をもらっているのですけれども、私の年金をその時に払ってくれるのかという心配をテレビで一生懸命言っています。この数字で見ると、これは間違いなく30年後までは当たりますので、事実として受け止めて、じゃあそういう環境の中でどう企業経営・建設業を運営していくかという話を考えていかなければいけないということです（**図-2.15**）。

それに伴って技能労働者の方、いわゆる鳶とかコンクリート工とか鉄筋工とか、実際に作業をされる方、その5年ごとの年齢階層別の図でございます。下の方が若くて、29歳以下は36万5,000人、60歳以上は82万8,000人です。60歳以上の人がぎりぎり働いて75歳まで働いたとしても、82万8,000人が減って、それを補うはずの29歳以下の人が36万5,000人ですから、45万人ぐらい足りないわけですね。単純に45万人減るということです。今でも下請けの専門工事業者をいかに探すかというのが、建設業界では大変なことですけれども、今の比ではないような状況が起こるということです（**図-2.16**）。

それから年収です。建設業の生産労働者、いわゆる技能者の方達の年収です。ちょっと上がりましたけれども、462万円です。製造業は476万4,000円、工場で働いている人達です。まだ低いかなと思います。上がり方は10～18%というように非常に高いですけれども、もっともらいたいというのが本音でございます。私はもらう方ではなくて、払う方の会員企業のグループにいますので、払うためにはさらに貰わない限り払えないというのが、この構図になっています（**図-2.17**）。

北海道です。常用の平均月収、パートタイマーを含むということです（**図-2.18**）。建設業

図-2.15

図-2.14

図-2.16

にはパートタイマーはあまりいないので、次のグラフを見ます。パートタイマーを除きますと、全国よりも4万2,000円程月収が低いということです。全産業と比べると2,000円高い。北海道は建設業が高いのですね、全国と比べると。北海道の人だけの中で、「建設業は低い、低い」と大声で言うと大変失礼に当たります。建設業の方が高いのです（図-2.19）。

これも同じような話です。これは全国の数字ですけれども、建設業と製造業を大中小の企業規模で比較します。パッと見で数字だけ見ずに

図-2.17

図-2.18

図-2.19

この棒グラフを見ますと、建設業の大企業と製造業の大企業、建設業の中規模と製造業の中規模、数が違います。建設業は小規模企業が圧倒的に多い。そうしますと、全体の建設業平均では製造業より年収が均せば50万円程低いと出ます。ただ、小規模企業だけの比較をすると製造業より4万円高い。データが古いので今は変わっているかもしれませんけれども、こんな形になっているということです。だから同じぐらいの規模の企業同士で会話をした時に、製造業の人は「建設業は高くて良いな」と本音は思っているということです。北海道にもそれは当てはまります（図-2.20）。

それから、年齢階層別の賃金、全体の年収もありますけれども、必要な時に必要なお金がほしいというのが、建設業はまだまだ実現できていない。建設業の年収のピークは45～49歳です。製造業ですと、さらに5年後の50歳～54歳です。45歳～49歳と言うと、一番金が必要な時ですよね、実際に。仮に25歳で結婚して、子どもができて、そうすると45歳の時に子供は19歳です。仮に大学に行かせるという話になれば、その分だけ負担しないといけません。だけど、ここから50歳代に向けて減るわけです。「それはないぜ」というのがこの構図で、これを何とか直したい。ただ技能系の労働者の構図なので、体力が落ちて働けなくなると給料が下がるという構図がそのまま残っている。本来であれば、世話役とか何とかいろいろな名前を

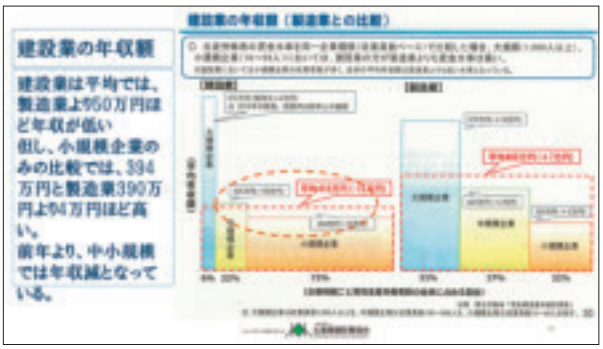

図-2.20

付けて、収入を 50 歳～54 歳がピークになるようにみんなで変えないといけないというのが、この実態でございます（図-2.21）。

それから雇用形態の中で一人親方というのが建設業にはあります。一人親方というのは、最近テレビでもやっていますけれども、例えば美容室で働いている技術者の方達、いわゆるカットやパーマをやってくれる人達、あの人達は歩合と固定給で働いているわけです。それを請負型に変えた方が儲かりますよというお誘いがあって、会社からこれだけの人が要るので、今月は何日来てくださいみたいな契約形態に変えましたと。最初の内は良かったけれど、その会社の調子が悪くなると、「来なくてもいいよ」と真っ先に言われる人達、それが一人親方でございます。建設業は元々一人親方で成り立っている部分があるので、それがこの表でございます。正規・非正規で単純に比べると、建設業は正規が 81%、製造業は右下にありますが 73%です。ただ一番右側にある 91 万人の自営業主、家族従業者 91 万人。この内の 50 万人ぐらいが一人親方です。この人達は基本的には自分で仕事がないと全く収入がないという人達ですので、非正規よりももしかしたらある意味悪いかもしれない。自ら選んで将来会社を持ちたいのだということで一人親方になって、それで弟子をとって大工さんを続けて、工務店を作るというような志がある人間なら良いですけれども、そうでなくて企業の都合で無理やり「お前、こっちの方が給料良いぞ、収入良いぞ」と言われて、「そうかな」と思って何年かしたら給料がもっと悪くなったというような人達はまずいわけです。ただそうしないと元受けの建設業は、北海道なんかは特にそうですが、冬は仕事がございませんので、その期間、働かない状態、いわゆる仕事がない状態で、最終的に給料を払わなければいけない。それはやはり辛いねということで、どちらかと言うとこの一人親方を使って、そういう調整をする。「お前ら好きなところに行って勝手に働いてこい、西の方に仕事があるぞ」というような構図です。なかなかこれを直すのは非常に難しいことかなと思います（図-2.22）。

労働時間です。建設業の労働時間は平均で全く減っていません。製造業も一時は減りましたけれども、あまり減っていません。ただ元々差があるので、労働時間が一番長いのが統計上でもこんな形になっています（図-2.23）。北海道は、月に 181.4 時間ということです。全国より 4.7 時間程長い。全国は 175 時間とか 176 時間

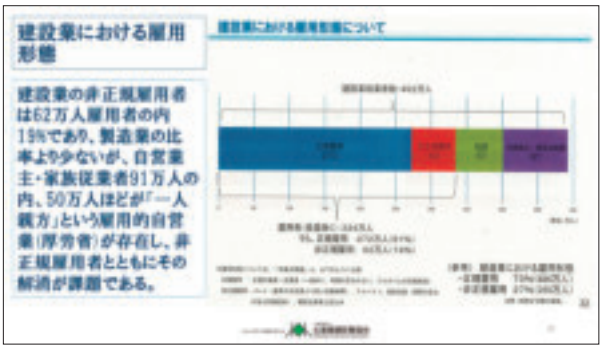

図-2.22

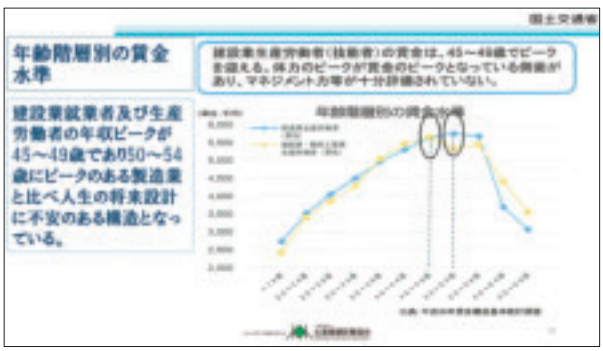

図-2.21

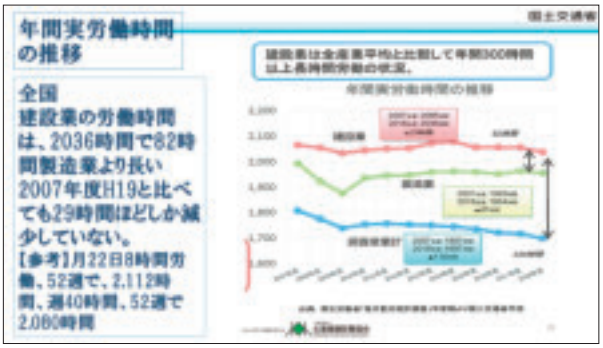

図-2.23

で、あまり変わっていません（図-2.24）。

休日の状況です。週休２日、いわゆる４週８休、これを何とか実現しよういということで、国土交通省、開発局さんもいろいろ施策を打って頂いています。なんとかうちの協会の人達にも発注者の意向を汲んで、勉強のためについていきましょうという話でやっているところでございます。これは全国ですけれども、2018 年、昨年は全体で５日です。いわゆるやっと４週５休です（図-2.25）。これはうちの協会の調査です。２回やっていますけれども、新しい昨年の調査では 6.3 休です。こんなものかなということで、今、４週７休にみんなでしようということで、各企業に休日を月に１日だけ今より増やす努力をしてもらうように声掛けをしております。しかし経営者としては休日を増やすと、基本的には給料を払わないといけないので大変なのですよね。そこら辺をそれぞれの企業の懐具合も当然ありますし、経営者の発想もありますし、受注の状況もありますので、どんなふうになるのか、またこの調査を今年もやります。多分良い方向に動いているとは思います（図-2.26）。

働き方改革でございます。働き方改革、労働基準法を改正していろいろなことがあって、来年からコンサルタントの方、ここにコンサルタントの方もおられると思いますけれども、時間外労働の上限規制が掛かります。中小企業の猶予が１年あるので来年から掛かりますけれども、どうなるのでしょうか。その様子を見ながら４年後に建設業にも本則が掛かってきますので、それまでの間に就業規則とか、給与体系とか、そういったものを考えながら直していかなければいけないなということで、今、一生懸命みんなで頑張ろうというところでございます（図-2.27）。

時間外労働の上限規制の概要、こんな形でございます。何回も見ていると思います。原則は月 45 時間かつ年 360 時間というものです。最大でも 720 時間を超えてはいけません。２～６

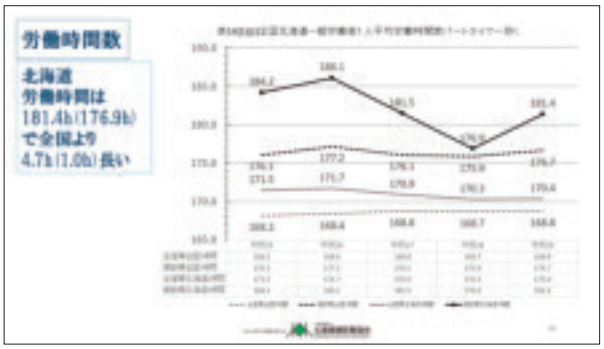

図-2.24

図-2.26

図-2.25

図-2.27

カ月の平均でいずれも 80 時間、いわゆる休日出勤を入れても、2～6 カ月を平均したら 80 時間を超えてはいけません。この 80 時間というのは、産業医の間での過労死の限界の時間ですので、これを和らげてくれという話はできません。だからこれをしっかり守っていかないといけない。さて､守れるでしょうかというのが、当協会の中の大きなテーマになっています。

⑵の建設業の扱いということで 5 年の猶予があるのですけれども、災害等があった時にはそれを適用しないというのがあります。除雪についても、いわゆる公共としての除雪、道路とか公共施設の除雪、そういったものついてはかなり緩く考えて頂いているようでございます。除雪についてはひと安心のような話を、この間、厚生労働省の監督課長さんとお話した時に、そんな話を頂いております。大変ありがたいという状況です（**図-2.28**）。今の原則を図にするとこのようになります。時間外と休日労働を入れて 960 時間が年間のマックスということです。960 時間超えは、実際のデータではたくさんいますので、何とか直していかなければいけないということです。

今の話で、この上限規制を建設業で考えていきますと、これは 1 月～12 月を単純に並べただけです。北海道の建設業は、夏場は明るい時間も長く気候も良いので、一生懸命外業をやって工事を進めたい。現場が終わった後に、それを管理監督する監理技術者とか主任技術者とか現場代理人は、その整理のために発注者、それから会社のいろいろな書類の作成をしなければいけない。この上限規制が掛かると、月 80 時間、資料を作る時間がない。日没まで外業してからほとんど時間がないというのが単純な計算で出ます。1 時間弱です。最大でも 100 時間しかできませんので、プラス 20 すると次の月は 60 時間に減らさないといけない、2 カ月平均で 80 時間ですから。ですから、技術者の時間外規制が書類作成の時間を制限するというのはもう目に見えております。「なんとか書類を減らしてくれ」というのを昨年からずっと言っています。ブラック企業になってもらっては困る。真面目にものづくりをしたいのに。その辺を少しずつ理解して頂いているところでございますけれども、なかなか厳しいと思います（**図-2.29**）。

国土交通省がこの働き方改革を発注とか建設業をどんなふうに育てていくかということのために､担い手三法をまた改正をして頂きました。品確法と建設業法と入札契約法の三法のことを言います。概要はここに書いてありまして、働き方改革の推進・生産性向上への取り組み、それから災害時の緊急対応強化、こういったような話です。はっきり言えば、左側に私が書きました、適正な工期の確保と平準化、それから技術者に関する規制の合理化、こういったことが盛り込まれているので大変良いことでございます。運用がどのようになるかという話になります（**図-2.30**）。

図-2.28

図-2.29

工期に関しても、初めて基準を中央建設業審議会でワーキンググループを作って決めましょうとなりました。主語は注文者、公共工事と民間工事どちらも適用となっていますので民間工事にも適用される基準が出てきます。公共工事は非常にやさしい対応をいつもして頂いていますけれども、やはり民間工事は違います。この間、北海道新聞に私もインタビューで出ましたけども、パチンコ屋の建物を建てる時に、「新台が入るのに、お前まだできないのか」、それから「こんな天気が良いのに、なぜ休んでいるのだ」とか、こういう発注者が多いわけです。それに対応しながら建設業はやっていたわけですけれども、それもこういうものが出て来るとできなくなる。もともと民間工事の場合は、工期とか金の見積もりは受注者、いわゆる建設業界がやりますので、そうするとその人達に対して、こういう法律で適正な工期と適正な予定価格、予算の積み上げ、掛かる費用の見積もりを出すというようなことをしっかりやらないと、今度は建設業の方が罰せられます。だんだん変わって来ると思います。工期の適正化についてはこのような内容を考えているという国交省のイメージでございます（図-2.31、図-2.32）。

それから、これが面白いのですけれども、監理技術者の専任の緩和というのがあります。監理技術者というのは専任性があって、公共工事をやる時に監理技術者を１人、その工事専属に付けなければいけないというルールがあります。それを２つ以上の工事を持ってもいいということに、今度変わります。その代わり補助者を付けなければいけません。そうしたら、監理技術者がたくさんいるところはもっといっぱい受注できるのではないのかという話になります。どのようになるのか、運用がいろいろ出るでしょう。改正法のところに当面は２現場とする予定と書いてありますから、少なくとも２つは持てるということです。ということは監理技術者の倍だけ仕事が取れるという形になります。そんなに仕事があるのかどうかわかりませんけれども、一応こんなふうに見えます。ただ、この改正の趣旨は、監理技術者もお休みを取らなければいけないでしょう、週休２日にしなければいけないでしょうということです。現場は動いていても監理技術者がいなくても、別の補助者を立てれば、監理技術者は週休２日を取っていいですよと。それから、計画休業、強制的にとらなければいけないといったものも取ってもいいですよと、そのために作った改正です。別

図-2.31

図-2.30

図-2.32

の見方をすると、先程私が話したような話になるということです（図-2.33）。

キャリアアップシステム。これは建設技能者、専門工事業者の方が工事現場に入る時に、技能の蓄積のため、入場時にデータを登録するというようなことでございます。個々の技能者の技能を的確に把握するのだということでシステム化されて、もう運用されています。良いのですけれども、中小の地方の建設業にとっては、良い技能者を一本釣りで大手の企業に取られてしまうということが起こります、普通に考えれば。「そんなことはないよ」と皆さん言うのですけれども、運用が今年始まったばかりですのでまだわかりません。各県に建設業協会がありますけれども、ほとんどが若干様子見ということです。表向きは反対していませんけれども、技能者の囲い込みが、ここにもおられると思いますけれどもスーパーゼネコンの方達にやられてしまうという心配をしております（図-2.34）。

外国人労働者についてです。建設技能人材機構という業界団体が出資して、当協会も会員になっていますけれども、技能系の特定技能１号を斡旋する機構を作って、そこを通さないと建設業としては外国人の技能者は受入れられないということで、これも今年から始まっているところでございます。なかなか難しいところがあります。実際に現場の技能者として働いている方、鉄筋工の方なんかも結構入っているのですけれども、なかなか優秀で働いて頂いています。最初は良いのでしょうけれども、数が増えてきたら、やはり言葉の問題があるのかなと心配しています。普通の仕事は良いのですけれども、一番問題なのは安全に関するところがどうしても心配なところでございます。まだ始まったばかりですので、これからいろいろなところで勉強しないといけません。元請けで地方の直用の方はおられますけれども、そこで受け入れているという話ではまだないので、専門工事業の方達が受け入れているのが多いので、その人達の話を聞きながら考えていくという形になると思います（図-2.35）。

時間がだいぶなくなってきまして、i-Construction の話にやっときました（図-2.36）。これで終わりなのですけれども、i-Construction の話はまだはっきり言えばよくわからないです。国交省が進めているのは、ITC の全面的な活用、それからコンクリート工、施工時期の平準化、三次元データ、いわゆる BIM/CIM の世界ですね。これをやっていき

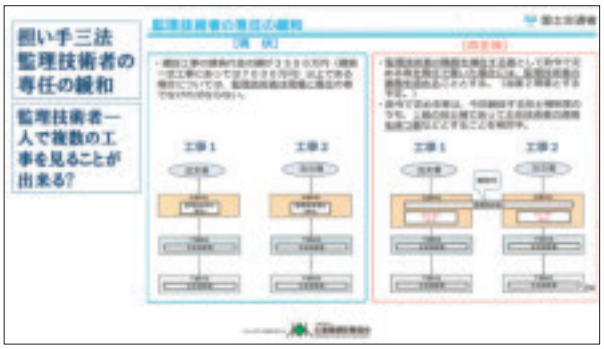

図-2.33

図-2.34

図-2.35

ましょうという話です（図-2.37）。一番上のICT の全面的な活用です。これは開発局さんから頂いたデータで、土工・舗装工・港湾浚渫工・河川工、契約工事が 228 とか 239 と書いていますけれども、だいたい一般土木の開発局の発注は 1,000～1,200 件あります。その内の 2 割ぐらいが ICT 施工の実施状況になっていて、実際に実施したのは 100 件ぐらいという話ですから、大半が土工でございます。港湾の浚渫も４件ございますけれども、冒頭で言いましたように、港湾の浚渫、この程度のことは既にやっているので、よりレベルの高い技術を目指していただければよいと思います。道路・河川の陸上の土工の話と比べれば進んでいると思います。ただ「進んでいる、進んでいる」と言っても、何もしなければいずれ抜かれますので、少しずつ工夫は必要だと思います。もっと別のことを考えていかないと、i-Construction で生産性向上を上げるというのは、中小の建設業にとっては非常に難しいという感じはします（図-2.38）。

BIM/CIM の世界ですと、これはコンサルタントの方達の力に負うことが非常に多くて、建設業の会社の中だけでは三次元データは作れません。作れる会社も少しはありますけれども、それだけの人材はいません。だいたい㈱岩崎さんにお願いして作ってもらっています。ところが、会社の中にそれを更新する技術者がいない限り、宝の持ち腐れになりがちなので、また岩崎さんに頼むとお金が掛かるのです。どっちも大変だなというのが今の実態です。外注ではコストと時間が間に合わないと書いてありますけれども、施工段階の施工図を作成する時に、当初の設計の中にはそれはありませんので、建設会社が全部作らなければいけないのですが、それを作れる技能はまだ出てきていないというのが実態です（図-2.39）。メリットはすごくあるとは思います。あるとは思いますけれども、まだ道は第一歩くらいかなという気がします（図-2.40）。国交省さんはさらに規格を統一したり、

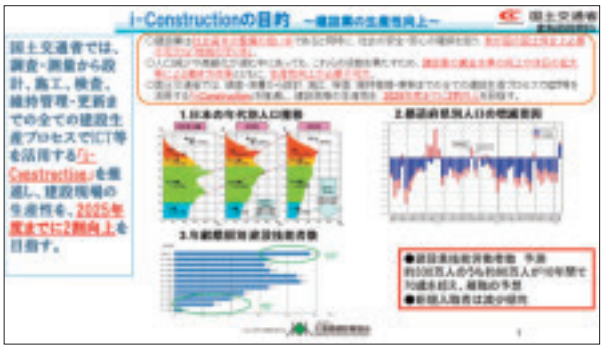

図-2.36

図-2.38

図-2.37

図-2.39

契約手法を変えたりとか、維持管理を含むものもやりましょうとか、そういうようなことをいろいろやって頂いています（図-2.41）。ついて行かなければいけないとは思いますけれども、かなり難しいな、かなり大変だなという気がします。実際にICT施工で作業時間短縮効果、実際にこんなふうになると思います。３割とか４割とか、港湾の浚渫であれば、水路測量が要らなかったという結果も出ていますので、すごく時間の効率化は図られると思いますけれども、ここまでいくのには相当努力しないと難しいと思います（図-2.42）。

次はコンクリート工、プレキャスト化でございます。これも非常に良いと思います。良いと思いますけれども、プレキャストというのは購入になるので、コンクリート二次製品を作っている会社、例えば共和コンクリートとか、日本高圧コンクリートとか、そういったところから買ってくるわけです。高いのですよね、当たり前ですけれども。そうすると現場打ちで使える方が良い場合があって、その方がコスト管理のコントロールはしやすい。それから、仮に全てプレキャストの二次製品になったとすると、地域の生コンクリート会社はなくなってしまう可能性があるので、そこら辺も一緒に考えて進めないと、なかなか微妙なところだなというところです（図-2.43）。

施工時期の平準化、皆さんご承知のとおり、４～６月の工事閑散期の稼働数を増やしましょうというのが、この政策でございます。４月・５月で現場が動いている数が増えていますので、だいぶ平準化はしております（図-2.44）。それからi-Construction大賞、２回目の平成30年度ですが、宮坂建設が優秀賞をとりました。１回目は砂子組が国土交通大臣賞、いわゆるトップをとりました。このように、北海道の企業ですけれども、それ以外の会社はどこまでついて行っているかというのは結構難しいところです（図-2.45）。

あとは積算基準を改定して頂きました。陸上

図-2.40

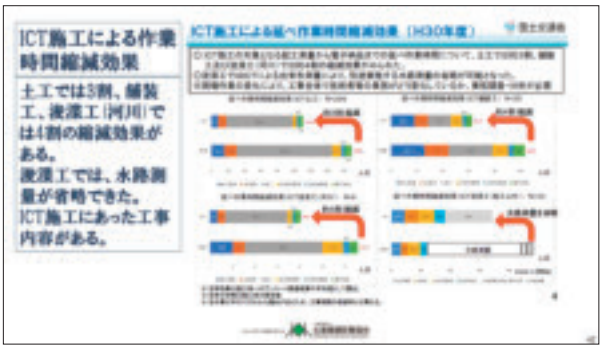

図-2.42

図-2.41

図-2.43

の場合ですと、土工が中心でICT施工が進んでいますので、小規模数量の歩掛りを作って頂いて、歩掛りが5,000m³以下でもICT土工を採り上げられるような形にしたいということで作って頂いたところです（図-2.46）。現場管理費も改定して頂きました。少しずつ予定価格を上げる努力をして頂いていると思います（図-2.47）。

今まで暗い話をずっとしてきましたけれども、一生懸命やっているので儲かっています、建設業界は実際に。だから、それはそれで良いのだと思います。建設業を取り巻く状況は楽な状況ではない。人口減少、担い手不足、もう少し高齢者に働いてもらいたい、女性技術者・技能者の活躍を推進して参入してもらいたい。その間に全体の年収を引き上げて、若い人達に建設業の魅力を伝え、少しでも高い給料を払えるようにしたい。加えて長時間労働を抑制して週休２日を実現する。これが解決の道だということです。全く実現不可能かなと思います。今までよりも働く時間を減らして、金を儲けないといけない、金を払わなければいけないという話

図-2.44

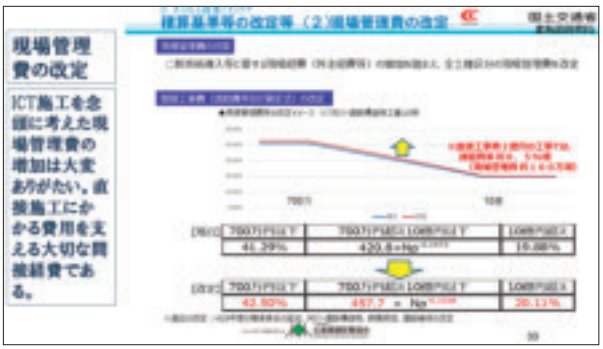

図-2.47

図-2.45

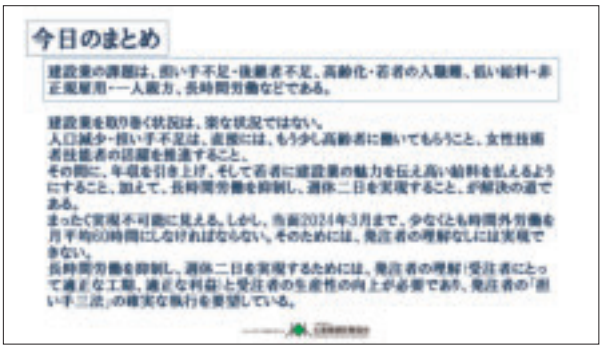

図-2.48

図-2.46

図-2.49

です。先程も言いましたけれども、2024年3月まで、原則ですが、時間外労働月平均60時間にしなければいけないということで、発注者の方々の理解なしでは実現できないということです。長時間労働を抑制して週休2日を実現する。発注者の理解、受注者にとって適正な工期、適正な利益、それから受注者の生産性の向上が当然必要なので、先程説明しました担い手三法を着実に実施して頂きたいという要望を、今しているところでございます（**図-2.48**）。

ちょっと時間が超過しましたけれども、以上で私の話を終わらせて頂きます。どうもありがとうございました（**図-2.49**）。

3　これからのクルーズに求められるもの

(1)「まちなかクルーズの現状と課題」

函館市　港湾空港部長
田畑　聡文 氏

皆さん、こんにちは。ご紹介頂きました函館市港湾空港部の田畑でございます。本日は、寒地港湾技術研究センターの皆様、このような講演の機会を頂きまして誠にありがとうございます。それではお話しさせて頂きます。

函館市については皆様いろいろなイメージをお持ちかと思います。おかげさまで民間のシンクタンクが例年、全国的に魅力ある都市調査というのをやっていまして、函館は毎年、札幌や京都とビッグ3ということで、観光都市としての高い評価を頂いてございます。しかし先程のご講演でもお話がありましたが、日本全国で人口減少時代に突入しておりまして、函館はもう既に全国や全道に先駆けて少子高齢化ということで、年間3,000人程人口が減っていると、そのような街でございます。ピークは昭和55年、私が高校生の時でしたが、34万5,000人の人口が現在は25万人ということでございます。これだけ聞くと、街が非常に廃れて元気がないというようなイメージをお持ちかと思いますが、今日のお話のクルーズの活用によりまして、今までにない街中に賑わいというものが生まれてきております。そういった観点からもお話しさせて頂きたいと思います（**図-3.1.1**）。それではよろしくお願い致します。

本日の講演内容でございますが、4つのテーマでお話しさせて頂きたいと思っております。まずクルーズ受入れに関する函館港の概要、そして船旅の楽しみやカテゴリーなどに関するクルーズ船の特徴、そして地元の学生等と作り上げてきたクルーズ船に関わる函館港の取り組み、そして今後の課題と目標、こういったテーマに分けて順次お話しさせて頂きたいと思います（**図-3.1.2**）。

それではまず函館港の概要と致しまして（**図-3.1.3**）、岸壁の位置図が画面に出てございます。画面の左上が夜景で有名な函館山でございま

図-3.1.1

す。その麓に広がる異国情緒豊かな西部地区、いわゆる観光エリアでございます。それに近接しているのが西ふ頭、そして現在、国の方で整備を進めて頂いております函館駅のそばの若松ふ頭、そして若干離れておりますが港町ふ頭、大きくこういった国際ふ頭がございます。これまでは３万ｔ以下の小さいクルーズ船については左側の西ふ頭、これを超える大きさのものについては港町ふ頭の２つを活用して受け入れを行ってきておりました。西ふ頭については観光エリアに近いのですが、小さな船しか受入れられず、かたや港町ふ頭は大きな船が入れますが市街地から遠いということで、客船利用のお客様をシャトルバス等で中心市街地にお迎えするという利便性の悪さが若干ございます。さらには元々物流の拠点としてのふ頭でございますので、このふ頭の周辺には鉄のスクラップなどもありまして、多少見栄えが悪いというような状況でございます。そしてその中での若松ふ頭でございます。ここは、函館朝市、そして函館駅に隣接する最高の立地でございまして、このふ頭に着岸した船からお客様が一気に中心市街地に入ってきて頂くというような効果が生まれてございます（図-3.1.4）。

続きまして、若松ふ頭の立地と整備状況でございます。この若松ふ頭については昨年の10月に暫定供用を開始致しております。岸壁延長が225ｍ、水深が－８ｍということで、４万ｔクラスの船が着岸できる状況になってございます。現在もまだ工事が鋭意進んでございまして、最終的には水深－10ｍまで浚渫致します。その結果、12万ｔクラスの大型船がこのふ頭に着岸できます。具体的にはダイヤモンド・プリンセス、こういった船が受け入れられるということでございます。それに向けて今、粛々と整備が進んでございまして、国の予算の状況にもよりますけれども、早ければ来年、水深が今の－８ｍから－９ｍぐらいになるということで、そうなりますと９万ｔクラスの船が入って来るということです。９万ｔと言えばクイーン・エリザベス、こういった船がいよいよ函館の中心市街地に入ってくるというようなことが現実的になってございます（図-3.1.5）。

図-3.1.2

図-3.1.3

図-3.1.4

そしてこの写真でございますが、昨年の10月に暫定供用開始になったのですが、残念ながら天候等の状況で、初めての着岸は今年の4月16日でございます。アザマラ・クエストという船が若松ふ頭に入って来ました。この時は私も市の職員としてもそうですけれども、一市民としても非常に感激しまして、本当に函館の街の中に突如新しい景観が現れたということで、非常にインパクトが強かった記憶がございます(図-3.1.6)。

若松ふ頭のクルーズ船の入港、これは動画を用意してございますので、船に乗ったつもりで、しばしご覧ください。

【動画上映開始】

こうやって函館の港に入ってきます。見えておりますのが緑の島、地元のロックバンドのGLAYなんかがコンサートしております。今はお陰様で函館も、新幹線の効果もございまして、中心市街地に新しいホテルがかなり立地してございます。この数年で急増しておりまして、今も何棟かホテルの建設が続いております。まさにこの若松ふ頭もご覧のとおり街中です。降りて直ぐ向こうが函館朝市でございまして、これは青函連絡船の摩周丸が係留されております。ここの横に着岸するという状況です。函館山も直ぐ近くです(図-3.1.7)。

【動画上映終了】

次に港町ふ頭についてお話しさせて頂きます。この若松ふ頭の整備と併せて、この港町ふ頭も整備を進めてございます。このふ頭の強みと致しましては、AとBの2つの連続バースがございまして、総延長が520m、水深は浅い方でも－12m、深い方で－14mということで、非常に高いポテンシャルを持っております。参考までに世界最大のクルーズ船と言われております、約23万tの船、喫水が9.3mでありますことから、この回頭水域など単純に大きさのスペックだけでは判断できない要素がありますけれども、そういった船を受け入れられる可能性があるものとも考えております。実際には今年の5月1日に17万tのクァンタム・オブ・ザ・シーズ、こちらをこのふ頭で受け入れてございます(図-3.1.8)。

図-3.1.5

図-3.1.6

図-3.1.7

そして函館港のクルーズ船の寄港回数の推移でございます。今年はお陰様で、この若松ふ頭の整備効果もありまして、昨年は27隻の寄港だったのですが、今年はほぼ倍増の52隻ということでございます。北海道では小樽市さんが30隻ぐらいですが、それを上回って52隻の寄港を頂いているところでございます。これは平成22年からのグラフでございますが、22年も国内船で6～7回、外国船で2～3回程度は受け入れております。その後、増加の1つのきっかけとなったのは、後程また説明させて頂きますけれども、プリンセス・クルーズ、こちらが日本市場への参入を開始しましたのが平成25年度です。平成23年に東日本大震災がありまして、この平成25年度が1つのポイントになって、これから伸びてきているという状況になってございます。ちなみに今年は過去最大の52隻ですけれども、昨日も入港頂きまして、これで今年41回目ということで、既に実績としても過去最高を記録してございます(**図-3.1.9**)。

国内の他港との比較でございます。先程お話し致しました当時の最多寄港回数となりました平成26年には初めて全国のトップ10入りになります。8位になりました。その後、函館港はだいたい20位前後で推移してございまして、ただ平成28年からは小樽を抜きまして、3年連続北海道で第1位ということになってございます。特徴的なのは、これまで寄港の回数と言えば、横浜が1位の座をキープしてきておりましたが、中国発着のクルーズが急増した影響で、平成27年度以降、上位が九州と沖縄の港に入れ替わっているところと思っております(**図-3.1.10**)。

そして平成30年度においては、記載のとおり上位の港は中国から距離的に近い九州と沖縄の港でございまして、しかもこれまで入れる港が、博多・長崎・那覇に限られてきたものが、その近郊他港への分散傾向が進んでいるという状況でございます。これに横浜と神戸といった日本周遊クルーズの発着港が加わることになりますけれども、そういった港を除いた上位25位に入る港の内、その中国発着以外の寄港地として残る港が広島・金沢・高知・清水・函館な

図-3.1.9

図-3.1.8

図-3.1.10

どでございます。こういった港が現状、高い人気を得ているものではないかなと分析しているところでございます（図-3.1.11）。

そして函館港に寄港する客船でございます。国内船でございますが、ご覧のとおり、飛鳥Ⅱ・にっぽん丸・ぱしふぃっくびいなす、いずれも函館港を常時ご利用頂いております。特に飛鳥に関しましては、今の船が2代目でございますが、初代の飛鳥が47回、飛鳥Ⅱになってから今年の8月21日で53回目を迎えまして、通算100回目という節目を迎えました。それで私どもも盛大にお祝いをさせて頂いたところでございます。国内船社については、私どももいろいろとネットワークを築かせて頂きまして、いろいろな信頼関係も頂いております。そういった中で新しいツアーの提案でありますとか、柔軟にいろいろなことに対応して頂いております（図-3.1.12）。

それに対しまして外国船でございます。こちらに記載しておりますのは、今年、外国船は38回の寄港を予定しておりますので、あくまでも一部分であります。単純な寄港数では西日本に及びませんけれども、ご覧のとおり、船のバラエティの豊富さでは国内でも函館はトップクラスにあるものと考えてございます。ちなみに若松ふ頭の現時点での最大船と致しましては、下段中央にございますシルバー・ミューズ、4万700t、これが今、若松ふ頭に着岸できる最大級となっております（図-3.1.13）。

それから話題豊富な2019年ということで、今年は令和元年、2019年、非常に函館としては、ことクルーズに関しては非常に話題に尽きない年になっております。まずは先程から申し上げております、過去最多の52回の寄港です。そしてアザマラ・クエストによる若松ふ頭の利用開始、そして港町ふ頭では17万tクラスを受け入れたと。さらには4月21日、クイーン・エリザベスが北海道で初めて函館に寄港しました。そしてプリンセス・クルーズの日本発着クルーズの函館寄港が通算50回、飛鳥クルーズの初代からの通算100回の寄港を達成しまして、偶然的にこの100回目の寄港日が、昭和62年から函館のクルーズ受入れが始まっておりま

図-3.1.12

図-3.1.11

図-3.1.13

すけれども、通算500回目と重なっておりまして、地元でも盛り上がっているところでございます（図-3.1.14）。

クイーン・エリザベス寄港当日の賑わいでございます。これは日曜日とも重なりまして、7,000人の市民が港に駆けつけてくださいました。地元の幼稚園の歓迎の踊りでありますとか、後程また触れますけれども、遺愛女子高校の生徒さんによります通訳ボランティア、それから吹奏楽部よる演奏披露、そして函館の知る人ぞ知る「いか踊り」、こういったものでおもてなしを致しました。この様子は6月に「マツコの知らない世界」というテレビ番組でも取り上げて頂いたところでございます（図-3.1.15）。

次のテーマでございます。クルーズ船の特徴でございます（図-3.1.16）。まずクルーズ船による船旅の特徴でございますけれども、鉄道とか飛行機に比べまして、あくまでもそういったものは移動手段だと思うのですが、クルーズの船旅というものは船に乗ること自体が大きな目的になっているということでございまして、寄港地ごとに実施されている観光のオプショナルツアーはおまけとも言われております。お客様によっては体調がすぐれないだとか、天気が良くないだとか、そういった状況もあって、特に街に下りてくる必要もないという方もおられます。一度船に乗ってしまえば、お食事もありますし、ステージショーもありますし、本当に至れり尽くせりで船そのものがレジャー施設になっているということでございます（図-3.1.17）。

クルーズ船のカテゴリーでございます。日本の国内におけるクルーズは豪華で高級で一般市

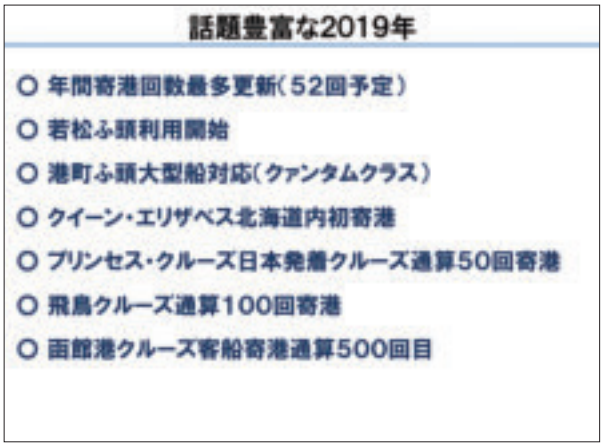

図-3.1.14

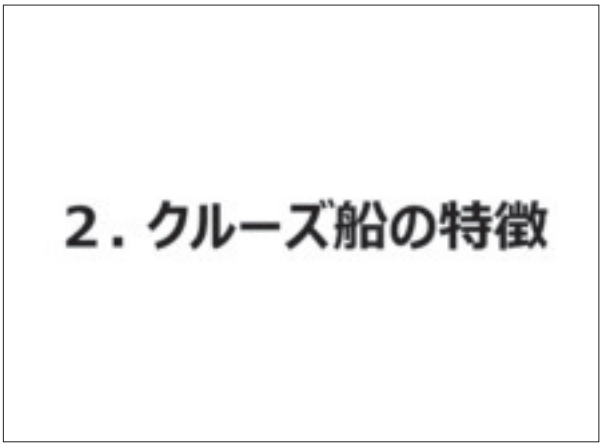

図-3.1.16

図-3.1.15

図-3.1.17

民には手の届かないというイメージがまだありますけれども、この図でいうところのラグジュアリーに分類されると思いますけれども、今、日本にクルーズ船が急増しているのは、実は世界的にマーケットの大きいプレミアムと一番下のスタンダードです。このクラスがどんどん寄港しております。先程もお話をしました九州・沖縄の西日本でありますけれど、これはほぼスタンダードに分類される大型のカジュアル船であります。函館はプレミアムとラグジュアリーでほぼ占められているという状況となっております。ラグジュアリークラスは小型で乗客定員を抑えてきめ細やかなサービスを提供していると。それに対してカジュアルは大型で定員を増やすことによって単価を下げまして、家族で手軽に船旅をするのに適しているというふうにも言われております（図-3.1.18）。

世界のマーケットと運航海域でございます。世界の三大クルーズ海域と呼ばれているのがカリブ海・地中海・アラスカの３つでございます。船は基本的により快適な海域に配船されますので、アラスカは夏しかクルーズに適さないということで、春に南の海域から北上する途中、または秋に南の海域に南下する途中、そういったポジショニングという中で日本に、そして函館港に寄るという状況になっております（図-3.1.19）。

函館港に寄港する外国クルーズの分類と致しましては、概ね図のとおりでございます。特徴的なのは上から２つ目の塊でございます。かつてはポジショニングで日本をかすめるぐらいで横浜ほか数港に寄っている程度のものでありましたけれども、後程説明致します日本周遊クルーズの人気の高まりを受けまして、各社が日本一周クルーズをポジショニングのタイミングで挟むようになりました。函館は津軽海峡に面しているという立地の優位性がございますので、道内の他港に比べて寄港数が増えているのかなと思っております（図-3.1.20）。

過去 10 年間の寄港の内訳でございます。ご覧頂くとおり、平成 25 年度から始まったプリンセス・クルーズの寄港回数が際立っております。また一度来て頂いた船には、お陰様で継続

図-3.1.19

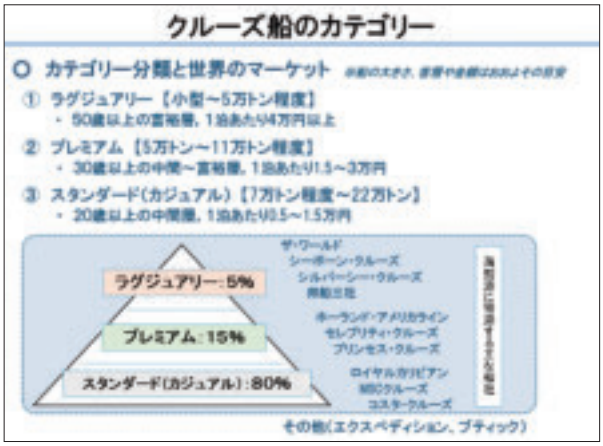

図-3.1.18

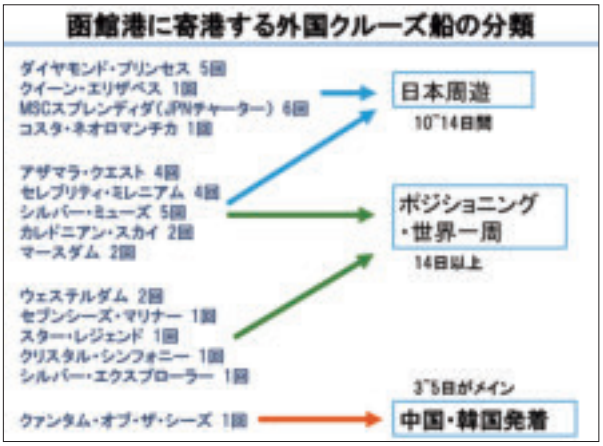

図-3.1.20

して来て頂いている状況でございまして、寄港回数が安定的に増加傾向にある状況でございます（図-3.1.21）。

そのプリンセス・クルーズの日本市場参入の効果でございます。これが平成25年にプリンセス・クルーズが他の船社に先駆けて日本人をターゲットにして日本のクルーズ市場に参入を果たしました。記載にあるとおり、日本人のクルーズの人口の増加を目指しまして、サン・プリンセスとダイヤモンド・プリンセスという2隻の船、この体制で供給を十分に増やしたのですけれども、北海道の周遊クルーズはクルーズの代金より羽田・新千歳間の航空代の方が高くついたということで、当初は集客に苦戦したと。一方で欧米人にとって主な日本の観光地を船で効率的に回れるということで、非常に人気が出てきて定着してきたということでございます（図-3.1.22）。

そしてこのプリンセス・クルーズと函館港の関係でございます。去年の9月、北海道胆振東部地震によりブラックアウトを発生しましたけれども、この中の風評被害もありました。函館も全国ニュースで夜景がバババッと消えて、函館は全市的にどうなっているのだという問い合わせを多く頂いたところでございます。こういった中でこの時のプリンセス・クルーズのキャプテンが、「日本で生まれて日本で育ててもらったダイヤモンド・プリンセス、北海道が困っている時に何かできることをやるのは当然のこと」ということで、そのメッセージに私どもは本当に勇気づけられたところでございます。こういった関係もございまして、函館港は寄港50回を達成している中で、他の港に50回も寄って頂いているところは私どもが調べている限りでは他にございません。私どもはこれからもプリンセス・クルーズさんとの関係は友好に保っていきたいと思っております（図-3.1.23）。

世界の主なクルーズラインのグループでございます。いろいろと書いておりますけれども、二大グループとされているものがありまして、この図にありますとおり、プリンセス・クルーズを含むカーニバル・グループ、左の方です。そしてそれと真ん中のロイヤル・カリビアン・

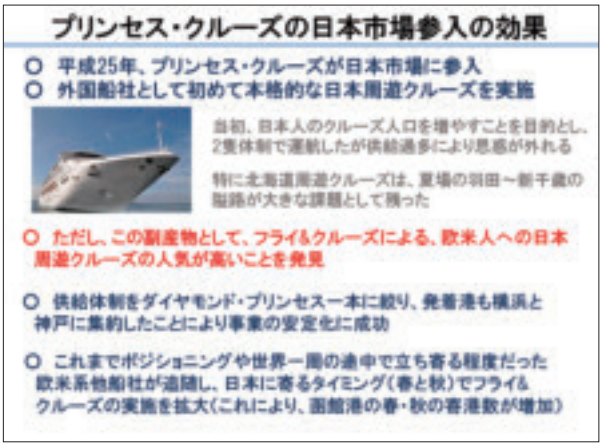

図-3.1.22

図-3.1.21

図-3.1.23

グループ、これが二大グループとされております（図-3.1.24）。このうち現時点で日本に配船されていない船社を消していきますと、このようなチェックが入ります。ここで残っているのが２社のみとなっております。このうちスター・クルーズはまだ横浜以北には来ておりません。函館港と致しましては誘致という面では次なるターゲットと致しまして、青森や小樽に寄港実績のあるバイキング･オーシャン･クルーズの誘致を是非実現させたいと思っております（図-3.1.25）。

続きまして３つ目のテーマでございます。クルーズ船に関わる函館港の取り組みでございます（図-3.1.26）。まず地域でのマーケットの創出でございます。今後の誘致活動に向けて、ただ「函館に来てくれ」とお願いするだけでは限界があります。どれだけ全体のパイを広げていくかということが重要になってくると思っております。今年、船社から協力を頂きまして、特に市民クルーズの実施に力を入れまして、５本ほど企画を実施してございます。外国船の方はまだハードルが高くて、残念ながら10人程度しか集まらないのですけれど、国内船では概ね50～100名ぐらい集客できるような状況になっております。だいたい定着してきたかなと思っております。しかしまだ、そうは言っても多くの市民の方にとってはまだまだ高値であるというような、手が届かないというイメージを持たれるかと思いますので、今後とも他の港とも連携しながら、効果的にPRを努めて事業の拡大を測っていきたいと思っております（図-3.1.27）。

若松ふ頭を起点とした発着クルーズでありま

図-3.1.24

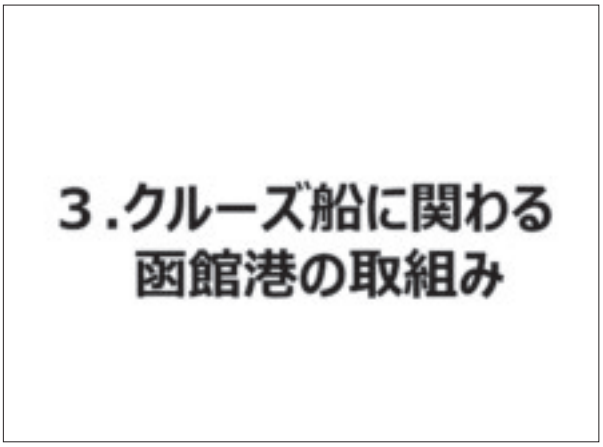

図-3.1.26

図-3.1.25

図-3.1.27

すが、若松ふ頭は先程来申し上げておりますけれども、JR 函館駅に近接しておりまして、函館の市街地、一番細いウエストがくびれているところの海から海の間は 1 km しか距離がないのですが、こういったところの中心市街地にどっと人が入って来るということで、JR に近接しているという優位性もありますし、函館空港はご承知のとおり函館の市街地にございます。バスで空港まで 20 分で行けるというところでありまして、さらにオレンジのラインで函館新外環状道路という新しい環状道路を建設しておりまして、これが来年度、空港とインターチェンジが開設するという見込みになっております。もともとコンパクトな街ではあるのですけれども、さらにそういった道路・空港・港ということで、連携が高まるのかなと思っております（図-3.1.28）。

そしてまた物資等の供給についてでございます。一方で、課題ということで、数千人規模の生活の場でもあるということで、物資や燃料の補給、そして不用品の荷下ろし、こういったことの検討も進めながら、船が困っていることのサポート体制をもっともっと充実していきたいと思っております（図-3.1.29）。

次にもっと特徴的なことではありますけれども、函館の場合は函館市と市立函館病院、こちらが医療連携協定というものを結びました。その船旅の最中に病気や怪我に見舞われたお客様を市立函館病院が率先して受け入れるということで、これは全国的にも初めての取り組みということで、こういったことが評価されて安心して入港できる港というような評価も頂いているところでございます（図-3.1.30）。

そしてまたこのクルーズは経済効果のみならず、非常に教育とか文化の関係でもいろいろな波及効果が出てきております。これは函館港ではすっかりお馴染みになっておりますけれども、地元の遺愛女子高等学校の通訳ボランティアの活動です。これが平成 19 年からスタートして、今年で 13 年目を迎えております。当初は一般的な生徒さんによる観光案内から始まっておりましたけれども、その生徒さんが自主的にいろいろな企画をして、生徒主催のクルーズ

図-3.1.29

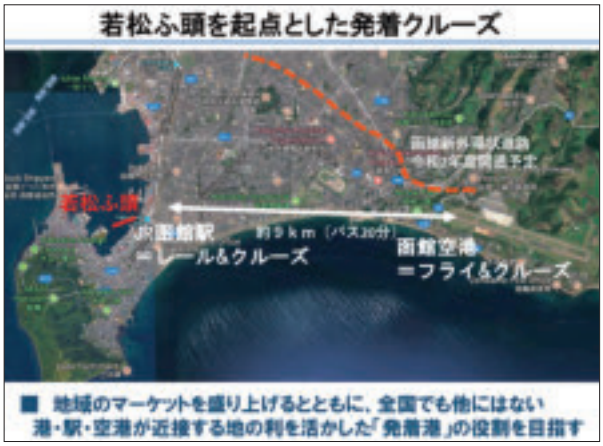

図-3.1.28

図-3.1.30

船の歓迎セレモニー、それから外国船社の責任者が視察に来た際には生徒が英語でプレゼンを行うというようなホスピタリティや我々が行うべき誘致、こういったことにも一役買って頂いております（図-3.1.31）。

こういった活動が評価されて、平成27年には第7回観光庁長官表彰を受けております（図-3.1.32）。全国的にも遺愛高校の活動が評価されてきております。英語学習だけではなくて、日本文化の発信というところまで、今、彼女たちの活動が高まってきているのかなと。その生徒さんの中では、こういった活動が動機づけになって、将来は航海士を目指して働きたいという方も出てきているところでございます。さらには少子化と言われている中で、この遺愛高校の英語課の生徒は増えてきております。各学年1クラスだったものが、昨年から2クラス体制になって、受験生も増えているということでございます。そしてまた歓迎するだけではなくて、クルーズ船に自分達が乗り込んで英語の学習の場にするという取り組みも積極的に行っております。これは去年の12月、シドニー発着のサン・プリンセスに31人の生徒さんが乗り込みまして、初めての企画にチャレンジしております。日本の食の魅力でありますとか、アニメやおたくの文化、北海道や函館の魅力、そういったものを日替わりで、船内でプレゼンを行って、自分達の学習にも繋げてきて、大盛況だったというふうにお聞きしているところでございます。実際にどんなことをやっているのか、また動画でご覧頂きたいと思います（図-3.1.33）。

【動画上映開始】

これは函館の「いか踊り」です。8月の港祭りの時に市民が踊ります。本当に簡単な踊りで、子供さんでもすぐに覚えられるような踊りです。これを踊って函館をPRしました（図-3.1.34）。

【動画上映終了】

このような活動を彼女たちが主体的に取り組んで、彼女たちの本当に素晴らしい経験にもなると思っております。

さらには高校生だけではなくて、函館にあります北海道教育大学の函館校の学生さん達もこ

図-3.1.31

図-3.1.32

図-3.1.33

のクルーズに関する調査とか研究を学内で始めてきてございます。高校生のおもてなしとは異なりますが、大学生としての視点で何がサービスとして不足しているかということをテーマに活動を開始しております。いろいろなアンケートを実施したりだとか、市内の移動でのマップの使い勝手が悪いだとか、そういったことも大学生ならではの見識で、改善を私どもに提言して頂いたりでありますとか、非常にいろいろな波及効果が生じてきてございます(図-3.1.35)。

そして最後のテーマでございます。今後の課題と目標ということでございます(図-3.1.36)。新たに港に求められる役割、今後の港、函館港だけの問題ではございませんが、将来的な環境問題、特に一番上、来年の1月から国際的なSOxの規制問題、こういった問題でいわゆる従来の大型船が使っているC重油というものが使えなくなるということです。今、函館には当然クルーズ船以外にもフェリーでありますとかいろいろな船が入っておりますけれども、皆さんそれに対応して、例えば適合油でありますとか、スクラバーは排出装置ですが、こういったものを新たな設備投資として導入する。さらには液化天然ガス（LNG)、最も環境にやさしいものを目指して、こういったものの導入を各社がこれから検討していく。そんなような状況になってございます。そして当然でありますけれども、船内のゴミ問題、そして汚水、こういった問題、海洋への投棄の規制でありますとか、いろいろな問題がこれから起きてきます。

そしてそういう中で広域の連携、他港との連携でございます。クルーズの受入れ誘致に関しては、函館だけが一人勝ちするだとか、そういったことは決して私どもは思っておりません。当然、船旅ですから、港から港へ回るわけです。各港が魅力を高めて、どんどんお客様が北海道に足を運んで頂く、そのような流れを作っていかなければならないのかなと思っております(図-3.1.37)。

そういった中で、私どもも昨年11月に初めて東京で道南クルーズセミナーというものを開催致しました。函館だけではなくて近隣の自治体関係者の方と一緒に東京でPR活動をさせて

図-3.1.34

図-3.1.35

図-3.1.36

頂きました。実際にそれをお聞きになった方達に関心を持って頂いて、例えば桧山の江差でありますとか、桜で有名な松前、こういったところにツアーが実施されているという効果が生まれております。こういうような広域的な連携を強化して、どんどんと観光事業を創出する中で、函館のみならずいろいろな港にどんどんクルーズが入ってくれれば良いなと思っております。函館と青森はツインシティということで、今年はまた30周年という年でもありますので、また初めての試みとして函館と青森の両市民によるクルーズも企画しております（図-3.1.38）。

若松ふ頭の本格共用に向けてございます。これは最終的には2022年度、令和4年度末に完成の見込みというふうにお聞きしております。鋭意、国土交通省の方で事業を進めて頂いておりまして、大変感謝申し上げる次第でございます。これに合わせまして、今、CIQの手続きを船内で行っておりますけれども、これ専用の旅客ターミナルを函館市としてふ頭に造りまして、お客様の利便性をさらに向上しようと思っております。この事業は総事業費が約14億円でございまして、今年度から4カ年かけて、この若松ふ頭の完成に合わせて供用を開始したいと思っております（図-3.1.39）。

そして次なる可能性と致しまして、冬季クルーズであります。これは1つのモデルケースということで考えております。北の港ですので、寄港する時期が今年で言えば4月～11月までということですけれども、何とか冬場も気象条件は厳しいですけれども、函館を利用して頂けないかと。例えば函館は台湾との直通の航空便がございますので、台湾の発着クルーズということで、台湾を出て2日目に沖縄、そして高知、清水、そして7日目ぐらいに函館に寄って、そして函館空港から台湾の方に戻って頂くというような仕掛けができないかなということで、これからまた各社ともいろいろな情報交換を図っていきたいと思っております（図-3.1.40）。

最後になりますけれども、今年最多の52隻ということでありますが、将来に向けて、今、私どもの市長が70隻は呼べるということで、まず70隻を目指そうというふうに思っており

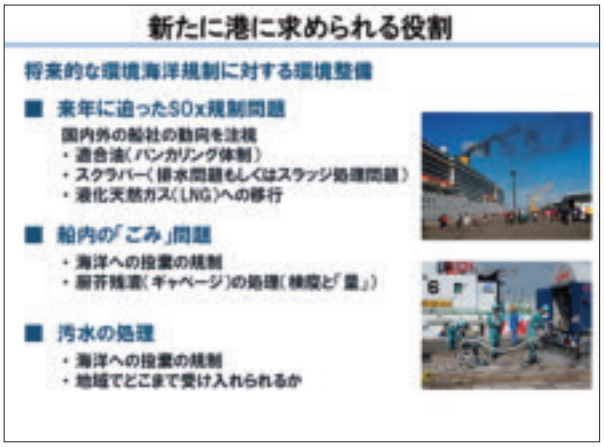

図-3.1.37

図-3.1.38

図-3.1.39

ます。それに向けて何が必要かということですけれども、まず寄港地としての魅力のブラッシュアップですね。函館は観光都市でありまして、いろいろな資源があります。そういったものに甘んじることなく、新しい仕掛けというか、既存の観光資源以外にも、例えば今、フェスティバルタウンということで、年間を通じていろろなイベントが続いて開催される街、そういったことも１つ目指しておりまして、そういった街の魅力を高める。そしてまた、教育分野をはじめとする地域への関わり合い、先程の高校生や大学生の取り組みであります。人口は減っていますけれども、１つ思うのは函館で生まれ育った子供さん達が将来この街で育って良かったと、この函館に生まれて良かったと、それを誇りに思えるような取り組みをしたいと思っております。そういった中では先程の高校生や大学生、函館ならではの学習や研究ができて、彼女たちの人生にも非常に好影響が及ぶのではないのかなと思っております。その他、救急患者の受入れでありますとか、先程来申し上げておりますけれどもコンパクトシティの中で駅・鉄路、そして北海道新幹線、それから新しく環状道路もできますし、空港と連携したフライ・アンド・クルーズでありますとか、そういったものをどんどん発信していくと。そして最後に冬季クルーズ、冬もクルーズが入って来られないかということも考えてみたいなと、いろいろなことを思っております（図-3.1.41）。

雑駁でございましたが、駆け足でお話しさせて頂きました。この絵は今年の４月21日にクイーン・エリザベスが北海道で初めて函館港に入ってきた時の写真でございます（図-3.1.42）。来年もクイーン・エリザベスには寄港予約を頂いております。来年は港町ふ頭ではなくて、先程の若松ふ頭に是非お迎えして、もっともっと街を盛り上げていきたいと思っております。こういったことで、函館は今新しい切り口で街の賑わいを取り戻して、また新しい時代に入ろうとしております。どうぞ皆さん、クルーズもご利用しながら、函館の街にもまた足をお運び頂きたいと思っております。以上でございます。どうもありがとうございました。

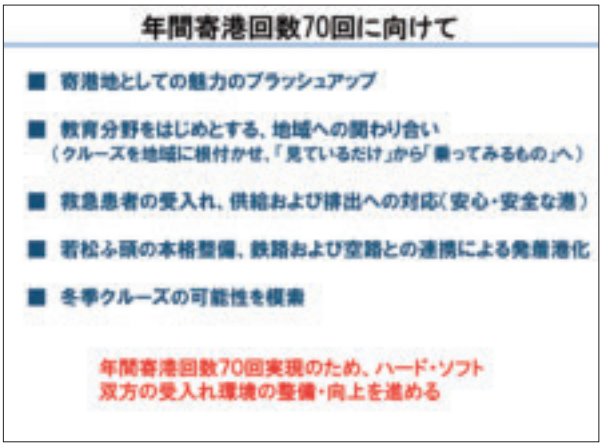

図-3.1.41

図-3.1.40

図-3.1.42

(2)「クルーズと観光連携について」

(一社)寒地港湾技術研究センター
企画部　部長
根本　任宏 氏

皆様、お疲れ様です。寒地港湾技術研究センターの根本でございます。今年の７月８日から当センターに勤務しております。先程、函館市さんから広域連携のお話がありました。それで、当センターとして自主研究で行いました「クルーズと観光連携について」ご報告申し上げます（図-3.2.1）。

本日お話する内容は大きく分けてこの４項目となってございます（図-3.2.2）。

最初に１つ目のお話です。この自主研究の内容についてご説明致します。まず研究の背景ですが、皆様ご承知のとおりクルーズ需要が増加しております。後程お話もしますが、世界的にも特にアジア圏の伸びが大きくなっております。また日本国内におきましても、高齢化・成熟化に伴いまして、クルーズ客船への需要が高まっております。それから、クルーズ客船の寄港によりまして、買い物・飲食、それからオプショナルツアーといったものでも、経済波及効果が大きいということが実感としてわかってきまして、我が港にもクルーズ船に寄港してほしいという要望が高まっている状況にあります。一方、国内や道内の各港の間でクルーズ客船の誘致活動が活発化していますので、単に寄港地が誘致するのではなく、背後圏の観光地を含めて寄港地同士の連携で戦略的にクルーズ船の誘致に取り組むことが必要になっております（図-3.2.3）。このため本研究の目的は、北海道の港における観光資源を活用した広域背後圏ルートの可能性について検討することにあります（図-3.2.4）。

続きまして、研究の内容ですが、この研究は平成 28 年度から平成 30 年度までの３カ年に渡って行いました。初年度の平成 28 年度には国内外のクルーズの動向、道内観光資源の現状

図-3.2.1

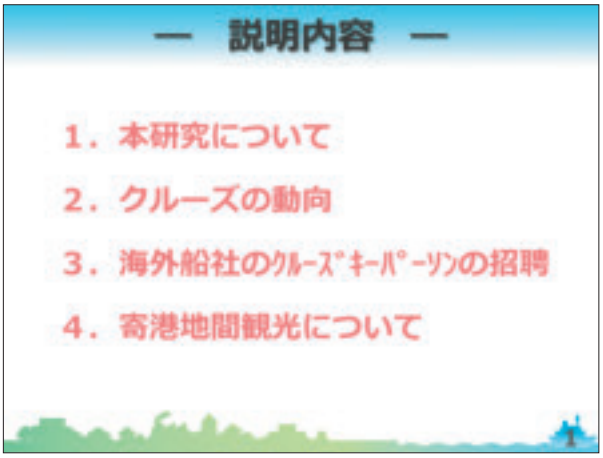

図-3.2.2

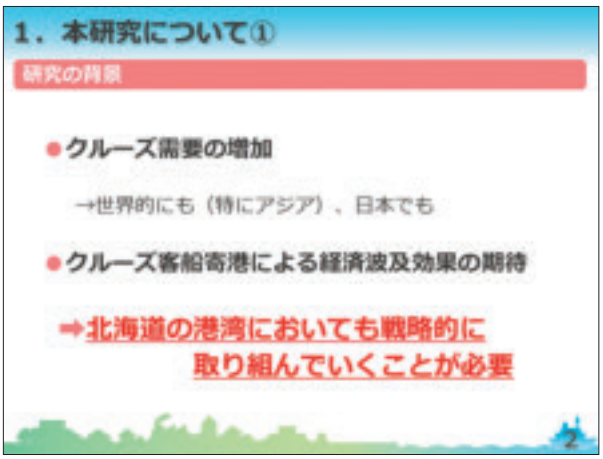

図-3.2.3

の把握を行い、翌年には北海道各地の特有の課題の抽出と新たな観光資源のメニューの発掘を行いまして、３年目の平成 30 年度には広域での各市町官民連携を念頭にしました魅力あるメニュー・コースの発掘と、それから別途、海外船社のクルーズキーパーソンの方をお招きしまして、意見交換、道内の港、これは苫小牧とか釧路とか網走とかを見て頂きましたけれども、そういったところを見てもらったり、周辺の観光地を見て頂いて感想をもらいました。またこの研究成果につきましては、「クルーズ船需要に対応する観光連携に関する検討会」というものを開催致しまして、ご意見を頂きました。なおこの検討会のメンバーには「北海道みなとオアシス活性化協議会」、それから「みなとまちづくり女性ネットワーク」の方々で構成しておりました。ご協力ありがとうございます。そしてその成果として北海道の港における観光資源を活用した寄港地間広域観光ルートを提案しております（図-3.2.5）。

２つ目のお話ですけれども、クルーズの動向についてご説明致します。まず世界のクルーズの動向ですが、先程申し上げましたように、世界のクルーズ人口は毎年伸びております。特に中国を中心としましたアジア圏の伸びが顕著になっております。右側のグラフに示しております。

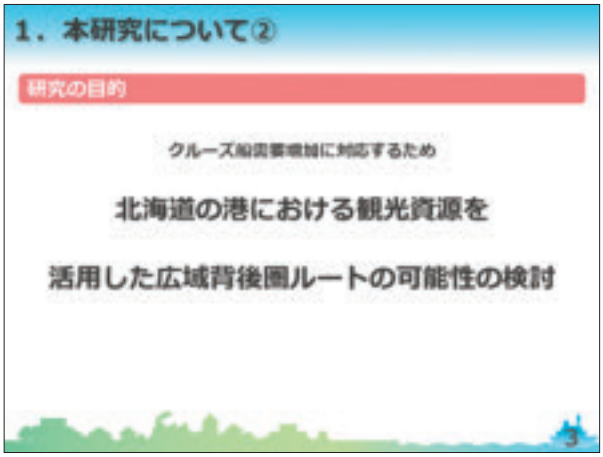

図-3.2.4

続きまして日本のクルーズの動向です。データは 2017 年までですが、日本国内においても日本国籍のクルーズ船の寄港回数が増えるとともに、外国船籍のクルーズ船の日本への寄港回数が着実に増えている状況になっております（図-3.2.6、図-3.2.7）。

次にクルーズ船によって日本に訪れる外国人の数です。2017 年には 253 万人でありまして、その４年前の 2013 年に比べると約 15 倍に増えている状況にあります。2017 年の訪日の観光客の人数は 2,500 万人と言われておりますので、１割の方がクルーズ船を利用して日本を訪れているということになっております（図-3.2.8）。

続きまして、日本国内でのクルーズの動向について調べました。この動向を把握するため

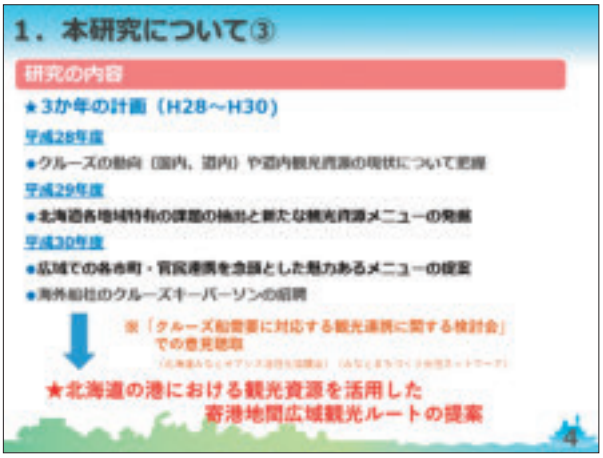

図-3.2.5

図-3.2.6

に、2017年のJTBクルーズ・名鉄観光・日本旅行のパンフレットに掲載されている82のツアーを用いて集計しました。この中には北海道に寄港していないツアーも含まれております。

まずは宿泊日数ですけれども、だいたい2～3泊のショートクルーズが過半数を占めております。日本人は長期間の休暇が取りづらいということを物語っているのではないかと思っております（図-3.2.9）。

それからクルーズの料金です。1泊当たりの最低の価格帯、それから最高の価格帯で整理してございます。低価格帯の方はだいたい1～3万円くらいのクラスが主流になっております。高い方の価格帯では20～30万円くらいが主流になっております。これは若い方と成熟した方のクルーズの傾向かなと思っております（図-3.2.10）。

それからクルーズの寄港地です。北海道には全体の1割程度で、主に九州や東北といったところが多くなっております。それから観光資源の種類ということで、着いてからのオプショナルツアーとしましては、自然景観とか歴史、それから文化・文化体験というのが大半を占めております。こういうところがクルーズのお客さんが興味を示すところではないかと思っております（図-3.2.11）。

次に北海道におけるクルーズの動向です。2005年からのグラフにしております。寄港する港は北海道全体でだいたい13港程度と極端には増えたり減ったりはしていない状況です。寄港回数は2005年には全体で約50回程度だったのですけれども、2017年にはその2倍の100

図-3.2.7

図-3.2.8

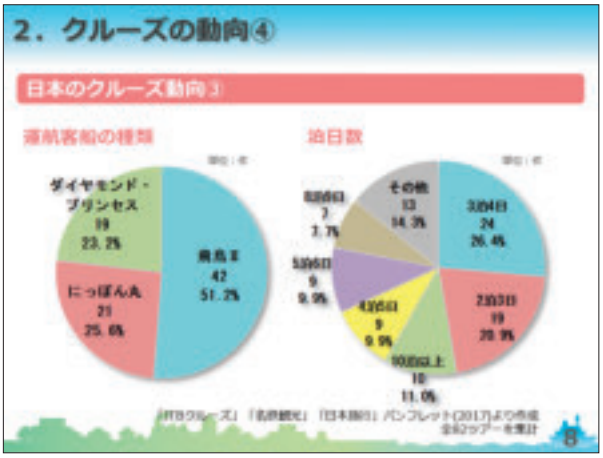

図-3.2.9

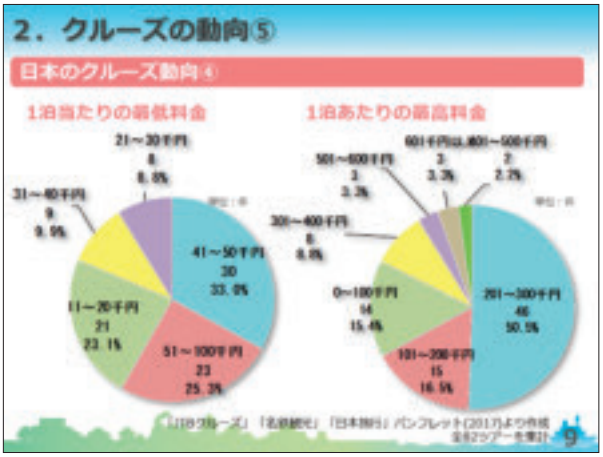

図-3.2.10

回を超える状況になっております。2014 年の回数が多いのは、これはサン・プリンセスが北海道定点クルーズを行ったことによって、寄港の回数が増えております。それから今年、2019 年、グラフには示しておりませんが、135 回ということで、2017 年に比べると 3 割程増えております。函館市さんも先程の話では去年に比べると倍近く増えているということですので、そういったことの裏付けになっております（図-3.2.12）。

続きまして、北海道へのクルーズ船、どういったところに寄港しているかということを整理しました。このスライドに入っているのはラグジュアリークラスのクルーズ船で、北海道がファーストポートまたはラストポートになるクルーズで、これは北米から来るようなクルーズです。その逆も含まれております。だいたいの大型船のクルーズは小樽・函館・釧路といった大きな港に寄港しております（図-3.2.13）。

続きまして、外国船のカジュアルクラスです。主にアジアから来るクルーズ船の寄港パターンです。だいたいクルーズ船は 7 ～10 万円、それを超えるようなクラスで入港できる港もだいたい小樽・函館・室蘭といったところに寄港しております。大型のクルーズ船は多くの人を一度に運んできてくれるのですけれども、オプショナルツアーはその寄港地周辺と思われますので、この広い北海道を十分に楽しんではいないのではないかと、私は勝手に思っております（図-3.2.14）。

次に邦船のクルーズの状況です。こういったそれ程大きくない邦船のクルーズ船につきまし

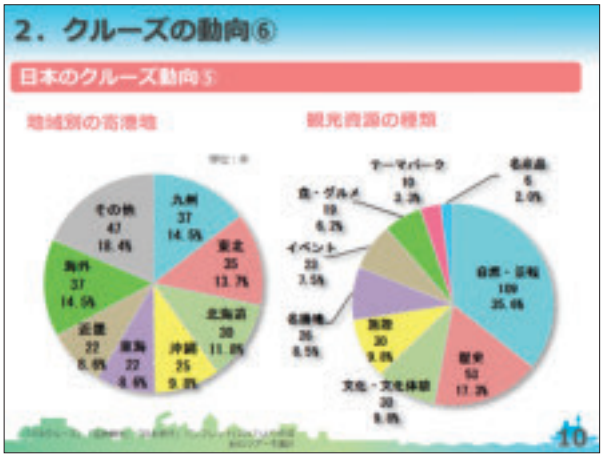

図-3.2.11

図-3.2.13

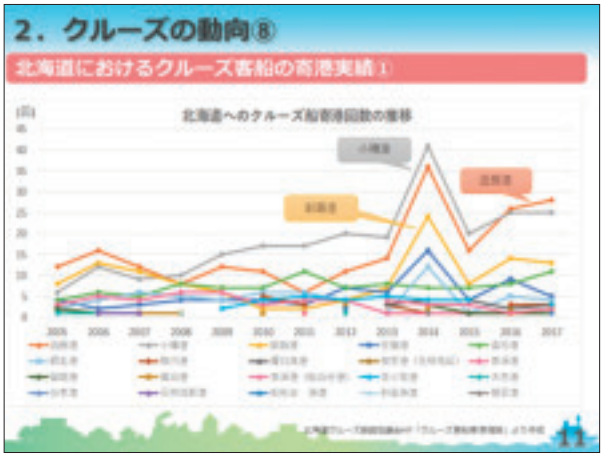

図-3.2.12

図-3.2.14

ては、道東とか道北の港、それから離島といったところにも寄港している状況にあります。大型クルーズ船は港の水深ですとかオプショナルツアーに使用するバスを確保するといったことを考えると入港できる港は限られておりますので、北海道で小型のクルーズ船を誘致するのも１つの戦略ではないかと思っております（図-3.2.15）。

次に３つ目のお話です。先程、北海道の港では海外の大型クルーズ船が寄港できる港は限られているというご説明をしましたが、日本船籍のクルーズ船では行われていない4,000ｔクラスの小型クルーズ船で探検クルーズを行っておりますイギリスのノーブル・カレドニア社のクルーズキーパーソンの方を招いて港の視察、プレゼンや意見交換を行ってございます（図-3.2.16）。

ノーブル・カレドニア社というのは主に探検それから体験型のクルーズを行っております。船は先程も言いましたように4,000ｔクラスですので、大型船とは異なるような港に入港が可能です。ソディアックボートいう小型のゴムボートに乗り換えて、いろいろなところに入港することも可能ということです。お客さんは自然に興味のある乗客が多いという状況になっております。日本の印象ですけれども、日本は友好歓迎セレモニー等があって好印象であると。北海道はあまり知られていないけれどもリピーター客は北海道に行きたいという傾向があるというところです。こちらの会社の船は2013年から入っておりますけれども、2013年・2014年頃には北海道の２港ぐらいだけ寄港して、その後はロシアのサハリンの方に行っていました。それが2018年以降は、例えば小樽・天売・沓形・香深・稚内、そして１回コルサコフに行って、網走・釧路・苫小牧・室蘭というように、道内の数多くの港に寄港するというクルーズを行っております。今年も同様のクルーズを行っております（図-3.2.17）。

このクルーズキーパーソンの方の道内港湾背後圏の観光資源の評価としましては、まず欧米の船会社は、日本の最後のフロンティアとして北海道を注目しているというところがありま

図-3.2.16

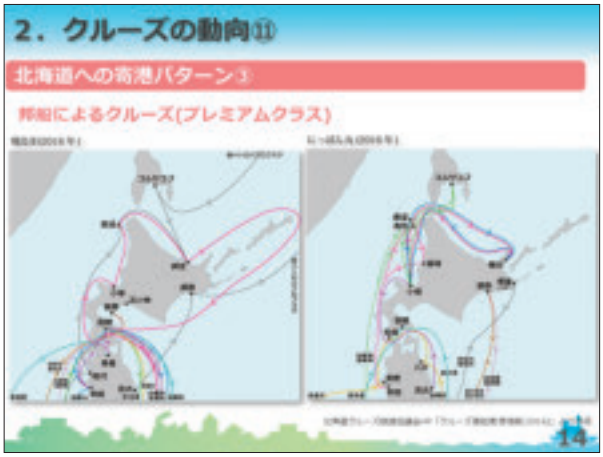

図-3.2.15

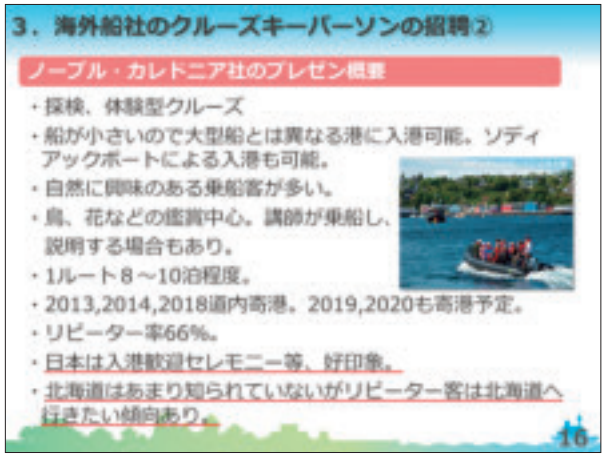

図-3.2.17

す。それから自然景観では世界遺産である知床半島、それから釧路湿原といった、他の日本国内では見られない雄大な自然がある。それから食べ物ではジンギスカンとか海鮮丼、そういった独特の食文化がある。それから他の日本国内では見ることができないアイヌ文化がある。それから道内各地には異なったユニークな文化や食や大自然が備わっているということで、乗客の知的好奇心を非常に刺激する地域であるという評価を頂いております（図-3.2.18）。

それから欧米人の一般的な嗜好ですとか、客船のカテゴリー別の嗜好というお話もありました。この中で特に小型ラグジュアリー船の乗客ですが、こういったお客さんは「ここでしか」とか「今でしか」といった特別感としてのプラスアルファを求めているということで、先程も申し上げましたとおり、景観・食・アイヌ文化、そういったものが北海道の得意分野ではないかと思っております（図-3.2.19）。

それから、キーパーソンの方から、寄港地での必要な対応というお話がありました。これはクルーズ船を誘致する上で参考になると思いまして、ここに掲載しております（図-3.2.20）。

続きまして４つ目のお話です。平成 28 年～平成 30 年まで収集整理したクルーズ船の傾向とかクルーズ船需要に対応する観光連携に関する検討会のご意見をもとに、寄港地間の広域観光ルートを検討しております。この観光ルートにつきましては、１つの寄港地ではなく２つの寄港地間を跨ぐ広域的な寄港地観光、それから既存の観光資源に加え乗客が求める地域ならではの観光資源、真新しいものを盛り込んだ寄港地観光、そういったことを基本に考えてございます（図-3.2.21）。

広域的な観光を考える上での寄港ルートですけれども、２つの寄港地間を結ぶルートの考えとしましては、寄港地の間の内陸部の観光資源を繋いで、内陸部で一泊滞在型のワンウェイ観光ルート、いわゆるオーバーランドの観光ツアーとしております。陸上のルートは代表的には２つのパターンを提案しまして、北海道のスケールメリットを活かした滞在型観光を含む新たなクルーズメニューを提案してございます。

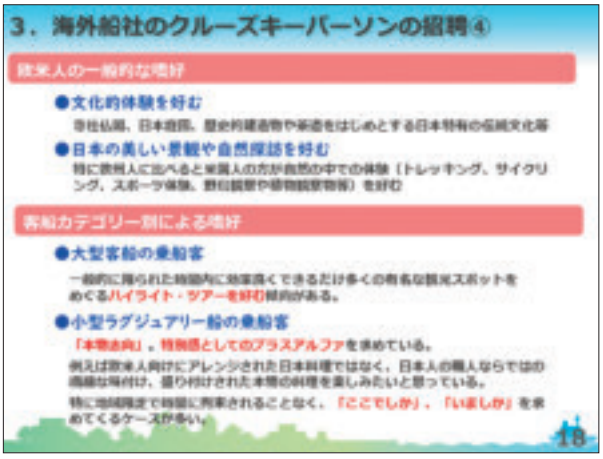

図-3.2.19

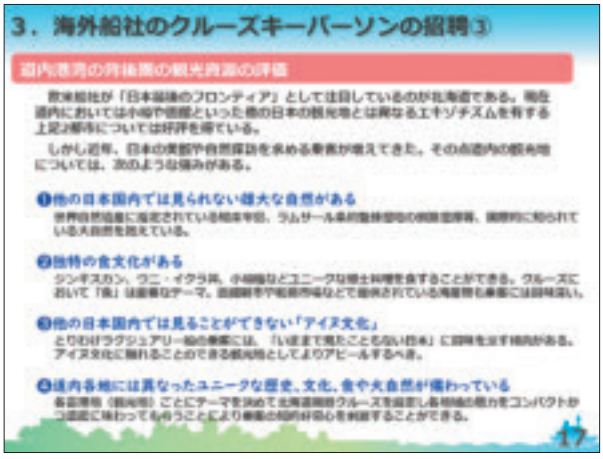

図-3.2.18

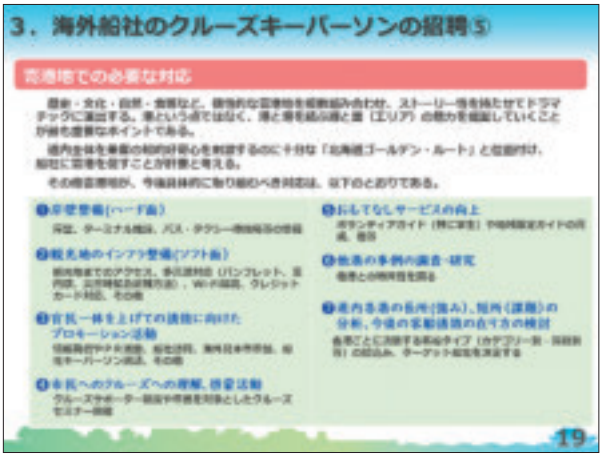

図-3.2.20

それから海上ルートにつきましては、乗客の皆様から、海からの景観のポイントの魅力をアピールしまして、北海道ならではの体験クルーズを体験できるようなコースで提案してございます（図-3.2.22）。

それでは実際にクルーズの中で途中内陸の方に入るオーバーランドツアーがあるのかということですけれども、2016年にぱしふぃっくびいなすが日本一周クルーズを行っておりますけれども、その中で途中、根室から網走の間を陸上の２泊３日のオーバーランドツアーが組み込まれております。海上を航行するクルーズは知床半島を航行して行くのですけれども、内陸部を行くオーバーランドは川湯とか屈斜路湖とかを観光して、また網走から船に乗る、そういった実例がありますので、こういったオーバーランドのツアーというのは可能性があるのではないかと思っております（図-3.2.23）。

寄港地間観光は各地の観光資源を含めた陸上ルートの設定や海上ルートにおける見どころと北海道遺産を含めまして、道内を６つのエリアに区分してコースを設定しました（図-3.2.24）。

まず１つ目としまして、日本海の北部のコースです。これは小樽港を出発して日本海側稚内港に至るルートでございます。まず船から見える景観、それからオーバーランドは途中で宿泊する２つのルートを設定しまして、ルート上の景観・文化体験・名産品・食・イベント・施設及び北海道遺産、これらにどのようなものがあるかということを整理しております。まず船のコースは日本海側を行くのですけれども、海上からは暑寒別岳の山並みですとか、苫前の風力

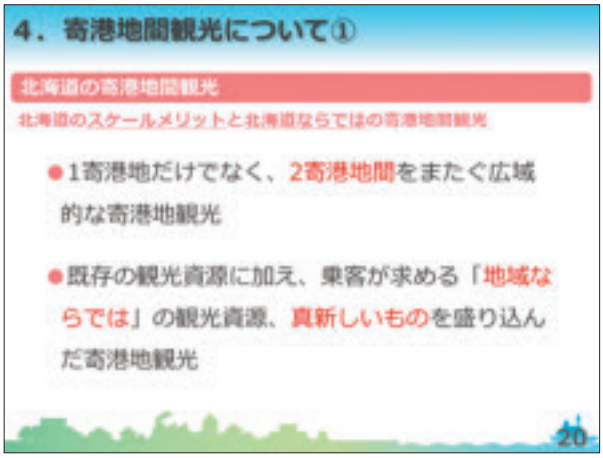

図-3.2.21

図-3.2.23

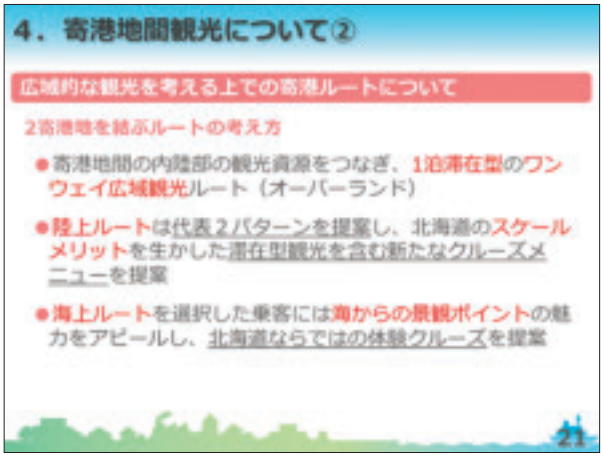

図-3.2.22

図-3.2.24

発電の風車、それから利尻富士と礼文島の景観が楽しめます。オーバーランドルートの１つ目、陸上のルートですけれども、赤のラインにつきましては、小樽から海岸線を移動しまして羽幌で宿泊して稚内に至るルートです。小樽運河の景観、文化体験として増毛の国稀酒造の見学、名産品では数の子、食ではアマエビやフルーツ、新たなものでは留萌で希少な超硬質な小麦でできたパスタのルルロッソといったものが楽しめます。これは私も食べたことがないので、どんなものか楽しみだと思っています。それからイベントは時期にもよるのですが、小樽潮祭りですとか、小平の鰊番屋祭りといったものがあります。それから北海道遺産では石狩川、雨竜沼湿原といったものがあります。それからオーバーランドツアー内陸部のルートの２つ目ですけれども、これはグリーンのラインで描いています。これは小樽から内陸部を移動しまして、旭川で宿泊しまして稚内に至るルートです。自然景観は宗谷丘陵ですとかサロベツ原野、食では稚内のタコしゃぶ、天塩のしじみ、施設では旭山動物園、幌延のトナカイ観光牧場といったものがありますし、北海道遺産である稚内港北防波堤ドームといったものがあります。こういった内容で他の５ルートを検討しております（図-3.2.25）。

これは日本海の南部のルートです。これは函館港発で小樽港に至るルートです。先程と同様に船から見える景観、それからオーバーランドルートもニセコに宿泊するルートと洞爺湖で宿泊する２つのルートを設定しまして、ルート上の景観・文化体験・名産品・食・イベント・施設、それから北海道遺産にはどのようなものがあるかというものを整理してございます（図-3.2.26）。

以下、３つ目として太平洋西部ルートで、函館港発浦河に至るルート（図-3.2.27）。それから４つ目は太平洋中部のルートで、苫小牧港発釧路港着のルート（図-3.2.28）。５つ目に道東エリアとしまして、釧路港発網走港着のルート（図-3.2.29）。最後６つ目に道北エリアということで紋別港発留萌港着のルートというものを考えてみました（図-3.2.30）。

図-3.2.26

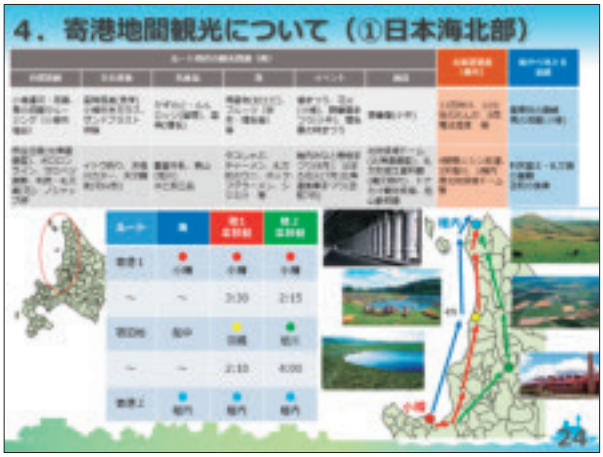

図-3.2.25

図-3.2.27

こういった６つのルートの案を示しましたけれども、大切なことはこのルートの案の良し悪しではなくて、北海道には豊富な観光資源、特にクルーズを利用される方でニーズの高い自然景観ですとか、食、体験などがあります。自然景観などでも海外には知られていないところがまだまだあると思っております。そのような観光資源を上手く組み合わせるのが重要と考えております。先程の函館市さんの話でも江差町と一緒に広域観光を検討したという話がありましたけれども、やはり寄港地だけでクルーズ船を誘致するのではなくて、連携する港とか背後の観光地、そういったところの自治体と広域連携してクルーズを誘致することによって、さらなるマーケットの拡大が期待されるのではないかと思っております。

海外のクルーズ船産業を研究しております大阪府立大学の池田名誉教授も「クルーズ船の寄港地として北海道の可能性については、海外の船会社も有望と捉えている。夏場に複数の港に寄る周遊ツアーも面白い」というコメントをされてございます（**図-3.2.31**）。

最後、まとめでございます。まず１つ目、国内の近年のクルーズの動向です。宿泊日数は２～３泊のショートクルーズが多い。それから価格帯は、低価格が１泊当たり１～５万円、高価格帯が 20～30 万円。それからオプショナルツアーは自然景観・歴史・文化・文化体験に興味が高いということです。それから２つ目、海外船社の今後の有望なクルーズとしての意見ですけれども、小型体験船ラグジュアリークラスによる自然体験クルーズが良いのではないか。そ

図-3.2.28

図-3.2.30

図-3.2.29

図-3.2.31

れから北海道ならではの自然観光は乗客の需要にもマッチする。それから小型船であれば道内の対応可能な港湾も増加すると考えております。それから３つ目、寄港地間の観光ですけれども、北海道を６つのエリアに区分して各種の観光資源や北海道遺産を含めた陸上及び海上ルートを提案しております。今年の冬にフィンランドのヘルシンキから新千歳空港への直行便ができます。北海道もヨーロッパから非常に近くなります。そういったところで、観光客の状況も変わるのではないかなと思っております。そういった意味で、いろいろな自治体、寄港地の連携によりまして寄港地間の広域観光ルートは、ラグジュアリークラスのクルーズ船の誘致や経済波及効果への期待がもっと高まるものと思ってございます（図-3.2.32）。

本調査研究を行いますにあたり、掲示している皆様にご助言・ご意見・情報提供を頂いたことに、改めてお礼を申し上げます。皆様の資料には片石先生を准教授と書いておりますけれども、この春から教授になられたということで、大変失礼致しました（図-3.2.33）。

それから、私ですが、今回この自主研究をいかにも担当したかのようにお話ししましたけれども、冒頭に申し上げましたように私は７月８日から当センターに勤務しております。この自主研究を実際担当しました前任の宮部さん、それから当センターの吉田および工藤の労をねぎらいまして、私からのご説明を終わります。ご清聴ありがとうございました（図-3.2.34）。

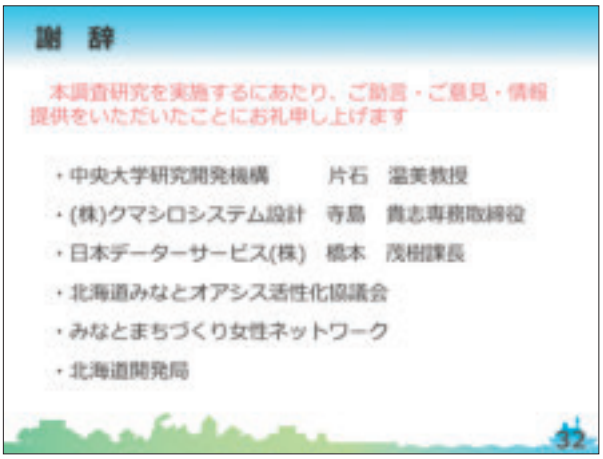

図-3.2.33

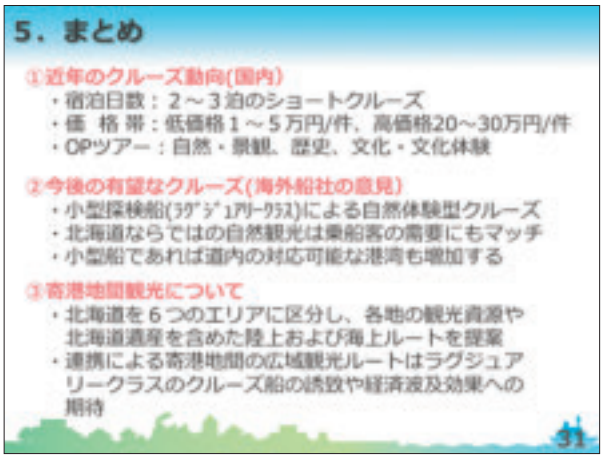

図-3.2.32

図-3.2.34