

漁業地域・漁港におけるクルーズ船受入れマニュアル

令和3年3月

水産庁 漁港漁場整備部

目次

I. クルーズ船受入れの現状.....	1
1. 漁業地域・漁港へのクルーズ船の受入れについて.....	1
2. クルーズ船の漁港への寄港の概況.....	2
3. 漁業地域・漁港におけるクルーズ船受入れの事例.....	3
4. クルーズ船の特徴.....	7
II. クルーズ船受入れのポイント.....	15
1. クルーズ船受入れまでの基本的な流れ.....	15
2. 誘致体制の構築.....	16
3. 航路・漁港諸元等の確認.....	19
4. 【漁業関係者】地域資源の活用方策の検討.....	23
5. クルーズ船社等への誘致活動.....	26
6. 漁港や漁業地域の情報発信.....	27
7. 管理規定・出入港サービスの確認.....	28
8. 当日の受入れ体制の構築.....	29
9. 受入れ後の検討.....	31
10. チェックリスト.....	32
11. 新型コロナウイルス感染に関する対応について（参考）.....	34

I. クルーズ船受入れの現状

1. 漁業地域・漁港へのクルーズ船の受入れについて

【ポイント】

○離島をはじめ、交通条件の厳しい条件不利地域に立地することの多い漁業地域において、クルーズ船の受入れは、自分たちの暮らしている地域や水産業の豊かさを、国内・世界各地からの多くの訪問者に理解していただく良い機会となる。

漁業地域は、離島や半島をはじめ、交通条件の厳しい条件不利地域に立地し、現在、多くの地域が就業者の減少や高齢化、水産物消費の低迷等といった厳しい環境下にある。

こうした環境下で、漁業地域では、都市と漁村の交流を促進し、国民が水産業及び漁村に対する理解と関心を深めるとともに、地域における雇用の創出や漁家所得の向上を図っていく必要がある。交流事業の推進により、生きがい・やりがいの創出や地域の知名度の向上等を通して、漁業地域全体の活性化につながることを期待される。

水産庁においても、第4次漁港漁場整備長期計画（平成29年3月28日閣議決定）では、重点課題の1つとして「漁港ストックの最大限の活用とにぎわいの創出」を掲げ、滞在型漁村の確立・形成や国内外への漁村の魅力の発信を通じて、都市住民や外国観光客等による漁村への訪問や漁村の人々との交流の促進を図ることを目指しているところである。

しかし、交通条件が厳しいことから、交流人口の確保についても課題が多い状況となっている。一方、近年、盛んになってきた、クルーズ船による旅行では、こうした漁業地域のような、交通が不便で、通常では訪問しづらい地域を周遊することが大きな魅力となっている。

クルーズ船の寄港は、国内はもとより、世界各地から訪問客が来ることを期待でき、都市と漁村の交流を活発化していく契機になると考えられる。乗客の地元消費等による経済効果をはじめ、漁業地域の住民にとっては、自分たちの暮らしている地域や水産業の豊かさを、多くの訪問者に理解していただく良い機会となる。

漁業地域において、クルーズ船の誘致に取り組む意義は大きい。

2. クルーズ船の漁港への寄港の概況

【ポイント】

- 日本人のクルーズ人口は、30 万人を超えている。
- 政府では、訪日クルーズ旅客を 500 万人にするという目標を設定、港湾での受入れ体制の整備等を推進している。
- 漁港への寄港は、瀬戸内地域に立地する、笠島漁港（丸亀市）23 回、金風呂漁港（笠岡市）、倉橋漁港（呉市）がそれぞれ 10 回となっている。

近年、アジアをはじめ世界のクルーズ人口が増加しているなか、2019 年の日本人のクルーズ人口は、外航クルーズ人口が 23.8 万人、国内クルーズ人口は、11.8 万人となり、合計は過去最多の 35.7 万人で、3 年連続で 30 万人を超え、過去最多を更新している状況である。

こうした状況から政府では、2016 年 3 月「明日の日本を支える観光ビジョン」において、「訪日クルーズ旅客を 2020 年に 500 万人」という新たな目標を設定し、主に港湾での受入れ体制の整備等を推進している。

このため、全国の港（主に港湾）への国内外の大型客船であるクルーズ船寄港が増加している。一方、「漁港」でのクルーズ船の受入れは、瀬戸内地方や離島地域における限られた地域に立地する漁港への実績が多く、漁業地域の活性化及び漁港の有効活用の観点から、さらに多くの漁港における受入れを目指す必要がある。

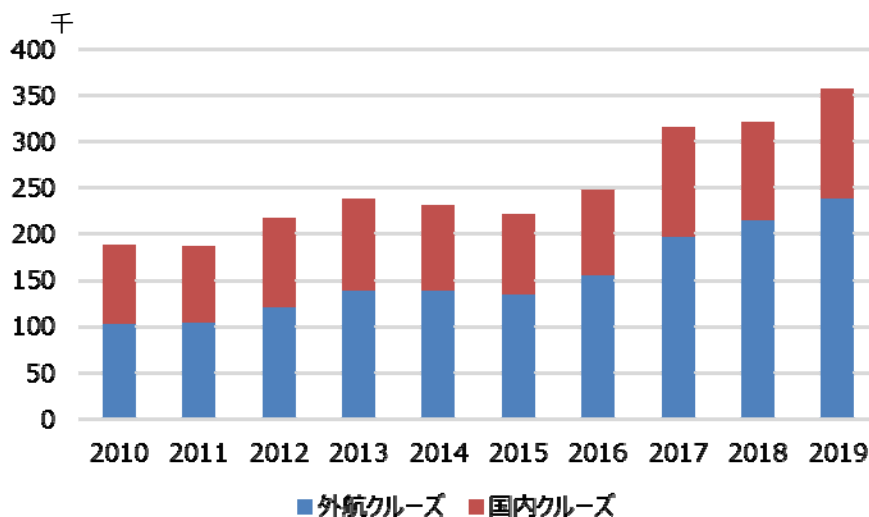


図 1 外航・国内クルーズを利用する日本人乗客数の推移

資料：国土交通省

2019年のクルーズ船の我が国港湾（漁港を含む）への総寄港回数は、2,866回（外国船社1,932回、日本船社934回）である。

最も利用されている漁港では、瀬戸内地方に立地する笠島漁港（丸亀市）、金風呂漁港（笠岡市）、倉橋漁港（呉市）への寄港が多い。

表1 漁港・港湾別のクルーズ船の寄港回数（2019年）

漁港			(参考) 港湾		
順位	漁港名	寄港回数	順位	港湾名	寄港回数
1位 (27位)	笠島漁港 (丸亀市)	23	1位	那覇港	260
2位 (47位)	金風呂漁港 (笠岡市)	10	2位	博多港	229
	倉橋漁港 (呉市)	10	3位	横浜港	188
4位 (60位)	祝島漁港 (上関町)	6	4位	長崎港	183
5位 (63位)	浦郷漁港 (西ノ島町)	5	5位	石垣港	148
	羅臼漁港 (羅臼町)	5	6位	平良港	147
7位 (72位)	馬島漁港 (今治市)	4	7位	神戸港	131
8位 (91位)	古仁屋漁港 (瀬戸内町)	2	8位	鹿児島港	106
9位 (101位)	神威脇漁港 (奥尻町)	1	9位	ペラビスタマリーナ (広島県)	100
	辺土名漁港 (国頭村)	1	10位	佐世保港	79

資料：国土交通省資料より漁港漁場漁村総研作成

※漁港の順位内（ ）は、港湾を含めた全体の順位。

3. 漁業地域・漁港におけるクルーズ船受入れの事例

受入れ実績のある漁港における、受入れ実績と経緯、クルーズ船誘致活動の状況、地元の受入体制の整備状況等については次表の通り。

普段行き難い離島、世界遺産といった著名な資源を有しているといった場合には、定期的な寄港につながりやすい。なお、受入の窓口は市町村である場合が多い。

表2 クルーズ船受入実績のある漁港の事例

	漁港概要	寄港実績	受入れ体制	主な集客資源
羅臼漁港 (北海道)	○第4種漁港 (道管理) ○主要漁業種類 すけとうだら刺網漁業 さけ定置網漁業 沿岸いか釣り漁業	2013年から16年まで、年4回の寄港、18年から年5回の寄港。 16年に「にっぽん丸」を「羅臼大使」に任命。 ○経済効果 地域食材供給あり	受入れ窓口は、羅臼町役場。	・知床世界自然遺産 ・「知床羅臼ダイニング」羅臼町商工会(特に、女性部)を中心に昼食提供。
萩漁港 (山口)	○第3種漁港 (市管理) ○主要漁業種類 まき網 小型機船底びき網 一本釣、定置網等	萩港に入港後、萩漁港へはテンダーボートにて移動、上陸。萩港への入港は、初寄港以降、年最大16隻寄港。	受入れ窓口は、萩市役所。 その他、山口県クルーズやまぐち協議会を中心に近隣市と連携。	・ユネスコ世界遺産 ・武家屋敷の町並み ・萩焼体験
仙崎漁港 (山口)	○第3種漁港 (山口県管理) ○主要漁業種類 一本釣 底びき網、まき網 棒受網、引網 刺し網、採貝藻等	2014年が初寄港。以降、年1~2回の寄港。沖合停泊により通船・テンダーボートの利用により上陸。 ○経済効果 地域食材供給あり	受入れ窓口は、長門市役所。 その他、山口県クルーズやまぐち協議会を中心に近隣市と連携。	・青海島遊覧 ・元乃隅神社 ・長門湯本温泉 ・萩市等近隣観光地
上五島漁港 (長崎)	○第2種漁港 (県管理) ○主要漁業種類 一本釣、延縄 刺網等	2万トクラスは、青方港に接岸、それを超えるクラスは沖泊して、上五島漁港に、通船により、上陸。2010年が初寄港。以降、年3~5回の寄港。	受入れ窓口は、新上五島町役場。 長崎県クルーズ振興協議会が中心的な役割。	・ユネスコ世界遺産 ・教会群
古仁屋漁港 (鹿児島)	○第4種漁港 (県管理) ○主要漁業種類 かつお一本釣漁業 一本釣、追込網 ほこ突漁、刺網 定置網、海面養殖	古仁屋漁港が「海の駅」に指定されたこと、名瀬港へのクルーズ船寄港実績があったことから、船会社から働き掛けがあり、受入協議会を組織し、対応した。以降、年1~2回の寄港。	受入協議会と観光協会と連携して受入れを行っている。	・諸鈍シバヤ、西阿室のテンテン踊り等伝統芸能 ・アマミノクロウサギ、ルリカケス等奄美大島固有の動植物

資料：漁港漁場漁村総研による

【参考】漁港におけるクルーズ船受入れの概要① 羅臼漁港

①集客資源

羅臼町は、2005年知床が世界自然遺産に登録され、多くの観光客が訪れる。年間入込観光客数は、2018年度で年間51万人。道の駅、漁協直売所のほか、鯨類を観察する観光船、市場見学ツアー、「知床開き」や「らうす産業祭 漁火まつり」等の観光資源を有している。

②クルーズ船寄港の経緯

世界遺産登録をきっかけに、クルーズ船社から役場に働きかけがあり寄港することになった。また、「にっぽん丸」（定員532名）は、定期的に寄港し、2016年に「羅臼大使」に任ずることとなった。

クルーズ船は沖止め、テンドーボート2隻で上陸する。乗客は、市場見学、観光船等のオプションツアーに参加している。寄港は、8～9月上旬。小樽を出港後、利尻を経て、羅臼に寄港する3泊4日の行程。日本人の高齢者中心にリピーターが多い。

③受入れ体制：「知床羅臼ダイニング」

町内に昼食会場を確保することが難しく、2014年からブドウエビ等羅臼町食材を利用し、地域の会館を昼食会場に設定した。羅臼町商工会（特に、女性部）を中心に運営している。毎回15名程度のスタッフを動員している。寄港実績を重ねるごとに、商工会担当者とクルーズ船社とのコミュニケーションが良好になり、運営がスムーズにいくようになった。

④地域への経済効果

道の駅の売上、ツアーの売上、「知床羅臼ダイニング」（地域食材供給）の売上等の経済効果があった。



写真：知床羅臼ダイニング



写真：クルーズ船客向けMAP

(いずれも、羅臼町による。)

【参考】漁港におけるクルーズ船受入れの概要② 萩漁港

①集客資源

萩市は、“明治維新胎動の地”として、吉田松陰が主宰した松下村塾、維新の志士たちの生家、世界遺産「明治日本の産業革命遺産」等歴史的な資源を中心に、「萩ジオパーク」等美しい自然や景観といった多くの観光資源を有している。2019年現在、萩市への観光客数は、約450万人となっている。

クルーズ船の乗客には、萩城跡周辺等の市内街歩き、萩焼体験等が人気である。

②クルーズ船寄港の経緯

萩港への入港は、2000年のクリッパーオデッセイが初寄港。以降、年最大で16隻、2018年までに累積149隻の寄港実績がある。

2014年に山口県では、市町、関係団体等によるネットワークを強化し、一体となってクルーズ船を誘致推進するため、「クルーズやまぐち協議会」を設立し、情報交換、誘致活動を行っている。萩市も県と一体的に取り組んでいる。

③受入体制

寄港可能な港は、萩漁港と萩港があり、船舶の諸元により寄港場所が決定される。萩漁港の場合は、道の駅萩シーマと前面の岸壁にテンダーボートで接岸する。その後、バスやタクシーで市内観光に向かう。乗客は、朝上陸して昼頃までの3時間の滞在時間というのが標準的。

クルーズ受入れに関して、クルーズ船社からオファーがあれば、市役所職員が乗船して地域や伝統芸能についてPRすることもある。また、年度の最初のクルーズ船の寄港時に、観光協会会長による歓迎あいさつ、記念品（萩焼陶板）、花束贈呈、乗客への夏みかん菓子のプレゼント等歓迎行事を実施している。



写真：歓迎行事の様子（萩市による。）

4. クルーズ船の特徴

【ポイント】

- クルーズ船の受入れにあたっては、誘致するクルーズ船の特徴を把握する必要がある。日本船籍か外国船籍か、誘致を目指すクルーズ船の区分、客層について明確にする。
- クルーズ船の寄港には、直接接岸、沖合停泊で通船（地元定期便等）利用、テnderボート利用のケースがある。漁港の特性を活かした受入れ方法を検討する。

1) クルーズ船の区分（誘致の対象について）

クルーズ船には、日本の会社が運営する、日本船籍のものと、海外の会社が運営する外国船籍の2種類がある。また、クルーズ船は、通常大きく分けて、ラグジュアリー、プレミアム、カジュアルの3つに区分けされ、それぞれに客層が異なっている。

漁港への受入れにあたっては、日本船籍か外国船籍か、どの区分・客層のクルーズ船を対象とするかを明確にする必要がある。

ラグジュアリー船は、高単価、1人当たりのスペースが広く、乗客数が少ない特徴を有している。ごく少数でアクティブな体験型のツアーを実施する場合も多い。プレミアム船は、ホテルランクでいえば4ツ星クラスで、日本のクルーズ船社が運営する客船は概ねこのクラスとなっている。カジュアル船は手頃な価格帯で乗客数が多い特徴があり、近年、増加している中国系の客船はこのクラスが多い。

漁業地域や漁港における資源の特徴、受入能力（制度、外国語等）、施設規模の制約から、当面の受入れ検討対象としては、ラグジュアリー、プレミアムクラスが適している（特に、日本船籍）と考えられる。

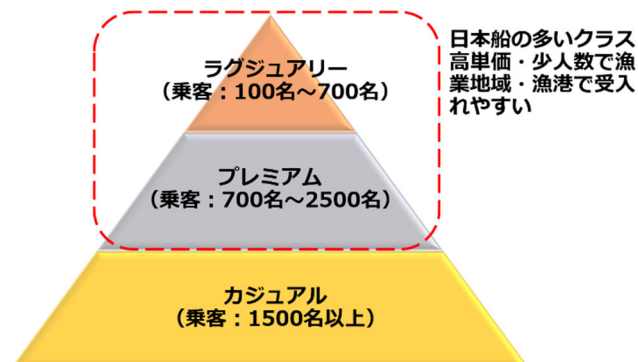


図2 クルーズ船の区分

2) クルーズ船の諸元

これまでに漁港への寄港実績を多く有しているクルーズ船の基本的な諸元は下表の通り。

表 3 クルーズ船の諸元

飛鳥Ⅱ (区分：ラグジュアリー)		
運航者	郵船クルーズ(株)	 https://www.asukacruise.co.jp/
GRT (登録総トン数)	5万0,142 t	
L×W×D	241×29.6×7.8	
船客定員 (LB)	872	
乗組員	470	
建造・改装(年)	1990/2006	
ばしふいつくびいなす (区分：プレミアム/ラグジュアリー)		
運航者	日本クルーズ客船(株)	 https://www.venus-cruise.co.jp/
GRT	2万6,594 t	
L×W×D	183×25×6.5	
船客定員 (LB)	460	
乗組員	220	
建造・改装(年)	1998	
にっぽん丸 (区分：プレミアム/ラグジュアリー)		
運航者	商船三井客船(株)	 https://www.nipponmaru.jp/ (撮影：三好和義)
GRT	2万2,472 t	
L×W×D	167×24×6.6	
船客定員 (LB)	400	
乗組員	230	
建造・改装(年)	1990/2010	
シルバー・スピリット (区分：ラグジュアリー)		
運航者	シルバーシー・クルーズ	 https://www.silversea.com/
GRT	3万9519 t	
L×W×D	210.7×26.5×6.4	
船客定員 (LB)	608	
乗組員	412	
建造・改装(年)	2009/2018	

資料：各社資料・『クルーズ客船データブック 2020・2021』（2020）より、漁港漁場漁村総研作成

3) 寄港地決定にあたり旅行会社やクルーズ船社が考慮する事項

旅行会社やクルーズ船社等によれば、寄港地を選定するにあたり、下記の様な点について考慮しており、誘致にあたっては、対象漁港がどのような条件を有しているかを確認する必要がある。

①航路の設定

クルーズ船社は、拠点港を起点とし、基本的な航路を設定し、ツアーの行程を検討する。特に、下記の事項を考慮するので、当該漁港における条件を確認する必要がある。

○寄港する港や漁港間の位置関係

夜間航行、早朝寄港→夕方出港で4泊程度が標準的な行程となっており、こうした行程上に対象漁港が位置していると寄港しやすい。

また、寄港地には日中滞在し、夕方から夜にかけて運航速度13~18ノットで移動し、朝到着できる範囲が寄港候補地となる。

○基本航路との位置関係

クルーズ船は、太平洋、瀬戸内等基幹となる航路を中心に、ツアーの行程を検討する。外国船をはじめ、特に、太平洋の航路が基本航路となっている場合が多い。このため、太平洋航路に沿った漁港は寄港しやすいとされている。

○気象・海象条件

日本海の冬場、台風シーズン等、寄港に適さない時期がある。

②日程の設定

旅行会社やクルーズ船社にとって、人気が高く、定番となっているイベントや季節的な観光資源がある。下記の様な資源や時期と受入れ時期を念頭に考慮する必要がある。

○重要な定番コース（重複を避ける）

国内のクルーズ船社では、花火大会や祭り（7~8月頃）、外国船社では、極地ツアー（11~2月頃）、アラスカツアー（5~9月頃）といった外せない定番のコースがあり、この時期に誘致することは難しいとされている。

③漁場、漁港等ハードに係る事項

漁港への寄港実績のあるクルーズ船社では、漁港への入港にあたっては、特に下記の事項を考慮するので、当該漁港における条件を確認する必要がある。

○漁場の設定状況

定置網、養殖場等航路付近の漁具が密に設置されている漁港は、航行が難しく、寄港を避ける傾向にある。

○クルーズ船の停泊する漁港の規模

対象漁港については、主に、岸壁水深、延長、停泊場所の回頭泊地（直径、水深）を確認する。寄港には、直接接岸、沖合停泊で通船（観光船、海上タクシー等）利用、テnderボート利用のケースがある。

クルーズ船社では、効率性、安全性の観点から直接接岸が最も望ましいとしているが、漁港の入港例は、通船、テnderボート利用が多い。

通船やテnderボート利用の場合には、クルーズ船への昇降、対象漁港への上陸時の安全性が確保できることが求められる。なお、テnderボート、通船の場合、錨泊地からの移動時間は15分以内が望ましい。

○その他漁港施設

浮体式係船岸、待合施設（屋根、トイレ）、駐車場があると望ましい。

表4 クルーズ船航路のイメージ

特徴	航路例
①日本国内クルーズタイプ 3泊4日 (名古屋発着)	水曜日 名古屋 12:00 出港 木曜日 下関 15:00 入港 (花火鑑賞) 22:00 出港 金曜日 徳島 16:30 入港 (祭り観覧) 23:30 出港 土曜日 名古屋 14:00 入港
②日本一周タイプ 9泊10日 (横浜・神戸発着)	1日 横浜 16:00 出港 2日 神戸 14:00 入港 17:00 出港 3日 佐伯 08:00 入港 17:00 出港 4日 境港 16:00 入港 (観光) 5日 境港 19:00 出港 6日 金沢 07:00 入港 15:00 7日 能代 08:00 入港 19:00 出港 8日 岩内 08:00 入港 19:00 出港 9日 終日 クルージング 10日 横浜 14:30 入港 17:00 出港 11日 神戸 18:00
③国際的な航路設定 (海外のクルーズ船社) ※極地ツアーの合間にアジア周遊というパターン。	1～2月 南極クルーズ体験 3～5月 南太平洋 6月頃 アジア (日本) 7～8月 アラスカ 9～10月 北極 11～12月 南太平洋→南極へ

資料：漁港漁場漁村総研作成

③ オプショナルツアーの設定

オプショナルツアーの設定に当たって、漁業地域では、様々な地域資源や体験プログラムの提供が可能と考えられる。クルーズ船社等によれば、一般的には、下記の様な資源やプログラムが乗船客に好まれているとのことである。

なお、資源やプログラムが乏しいと考えられる場合であっても、「漁業者の語り部」の様に、漁業地域に存在する、普通の「ヒト・モノ」が人気を呼ぶ例もあるとされ、地域の「ヒト・モノ」について多面的に検討する必要がある。

○クルーズ船乗客の行動の特性

一般的にクルーズ船の乗客は、その日に客船に戻り、夜は客船で過ごす日帰り客（Day-visitor）といわれ、滞在時間に限りがある。

基本的には、下船後、90分程度でアクセスできる範囲が行動圏といわれ、バス等を利用したツアー設定可能な場合には、最大7時間程度の滞在が想定されている。

周遊型のオプショナルツアーが設定される場合が多く、その場合には、帰船時間の制約もあり、目的となる観光資源における滞在時間はあまり長くない。

このため、漁業地域におけるツアーやプログラムは簡易で長い時間を要さないものが良いとされている。

○好まれる現地オプショナルツアー

日本人乗客の場合、比較的好まれる現地オプショナルツアーとしては、世界遺産巡り、陸上からアクセスの難しい著名な名所・旧跡巡りとされている。



世界遺産等優れた景観・名所を巡る（イメージ）

表 5 地元観光コース（オプションツアー）イメージ

地区	コース例
京都府伊根町 ※天橋立	伊根港（10:00 発） 笠松公園（ケーブルカー） 90 分 天橋立（昼食） 60 分 智恩寺（文殊堂） 40 分 伊根湾めぐり遊覧船 30 分 伊根港（15:15 着）
島根県隠岐中ノ島 ※国賀海岸	菱浦港（10:00 発） 後鳥羽院資料館・御火葬塚 60 分 隠岐神社（昼食） 60 分 菱浦港から国賀めぐり遊覧船 90 分 菱浦港（15:30 着）
鹿児島県宮之浦 ※屋久杉	宮之浦港（8:30 発） ヤクスギランド（ふれあいの径コース） 40 分 紀元杉 20 分 ホテル昼食 60 分 千尋の滝 25 分 宮之浦港（17:00 着）

資料：クルーズ船社設定例より、漁港漁場漁村総研作成

○乗客の特性・要望に応じたツアーやプログラムの設定

クルーズ船の乗客は、高齢者が多く、体力的に負荷の大きな漁業体験、マリンスポーツではなく、名所見学、直売所における買い物、レストラン等における特産品を利用した昼食といったプログラムの提供が好まれるとされている。



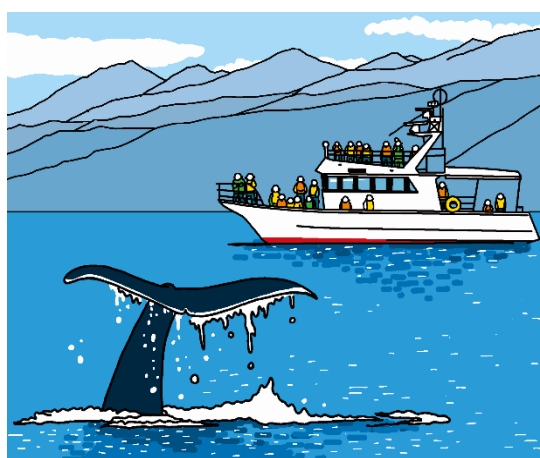
買物や焼物体験（イメージ）

【参考】少人数で行われるクルーズ船オプションツアー・エクスペディション船

国内において実施例はないが、外国船社では、少人数で比較的若い世代を対象として、小型で耐久性の高いゴムボートや定員数の少ない小型船（エクスペディション船）を利用し景観、生物を観察するガイドツアーが人気を集めている。

海洋学者や生物学者、歴史家等の専門家のレクチャーが実施されるツアーもあり、知的好奇心を満たす内容は、ラグジュアリークラスよりも高単価な客層となっている。

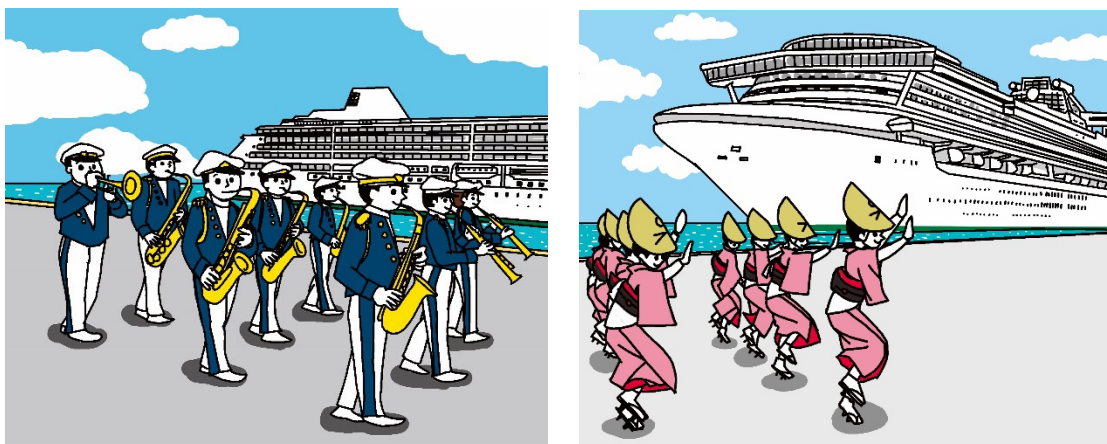
資源等の特性から受入れ人数の限られる様な漁業地域において、景観見学、漁業生産見学、海洋生物観察等といった活用も考えられる。



ゴムボートやエクスペディション船によるツアー（イメージ）

○歓迎・送別イベント

歓迎イベント、送別イベントは日本国内だけの特色といわれている。多くの乗客に喜ばれるため可能であれば実施した方が良くとされている。高齢者が多いことから、子供・学生のイベント(踊り、音楽等)は、特に喜ばれる様である。



歓迎イベントの様子（イメージ）

【参考】クルーズ船寄港時の出店イベント

仙崎漁港（山口県）では、クルーズ船寄港時に、幼稚園・保育園児たちをはじめ地元のお出迎えを実施している。また、漁港近くのイベント会場では、焼き鳥や磯焼、足湯ブースなどを出店し、乗客の方々を楽しませた。

新宮港（和歌山県）や大船渡港（宮城県）等でも、歓迎セレモニーや乗客を対象とした地元特産品販売に力を入れており、大変喜ばれている。寄港時の購入をきっかけに、下船後に注文が入るなどのつながりが生まれている。

○地域住民への乗船サービス

以上のほか、クルーズ船社が、地域住民を対象とした乗船イベントを行う事例がある。クルーズ船への地域住民の理解が深まり、地域をあげた受入れ活動につながるとされ、可能であれば、漁業地域の側から提案しても良い。

【参考】（一社）日本外航客船協会主催による船内見学会の実施

日本外航客船協会では、クルーズの振興及び普及啓もう活動の一環として、地元住民向けのクルーズ船の一般公開の開催について会員のクルーズ客船社へ協力要請を行っている。当団体によると、2019年度は55港において、合計79回（参加者数：4,157人）の一般公開が開催された。

Ⅱ. クルーズ船受入れのポイント

1. クルーズ船受入れまでの基本的な流れ

【ポイント】

○誘致活動は、寄港を希望する年次の3年前程度から関係者との意見交換を進めておくが良い。寄港予定の1年前には、受入れ体制を整えると良い。

誘致検討から実際にクルーズ船を受入れるまでの検討フローは下記の通り。

なお、誘致活動の開始時点は、ツアーの検討・旅程の具体的な設定が行われる時期の3年前頃に設定すると余裕を持って取り組める。

ツアーや受入れ方法の詳細を詰め、受入れ体制を最終的に整えるのは、クルーズ船社のパンフレットの作成等の関係から寄港予定の1年前までが標準的となっている。

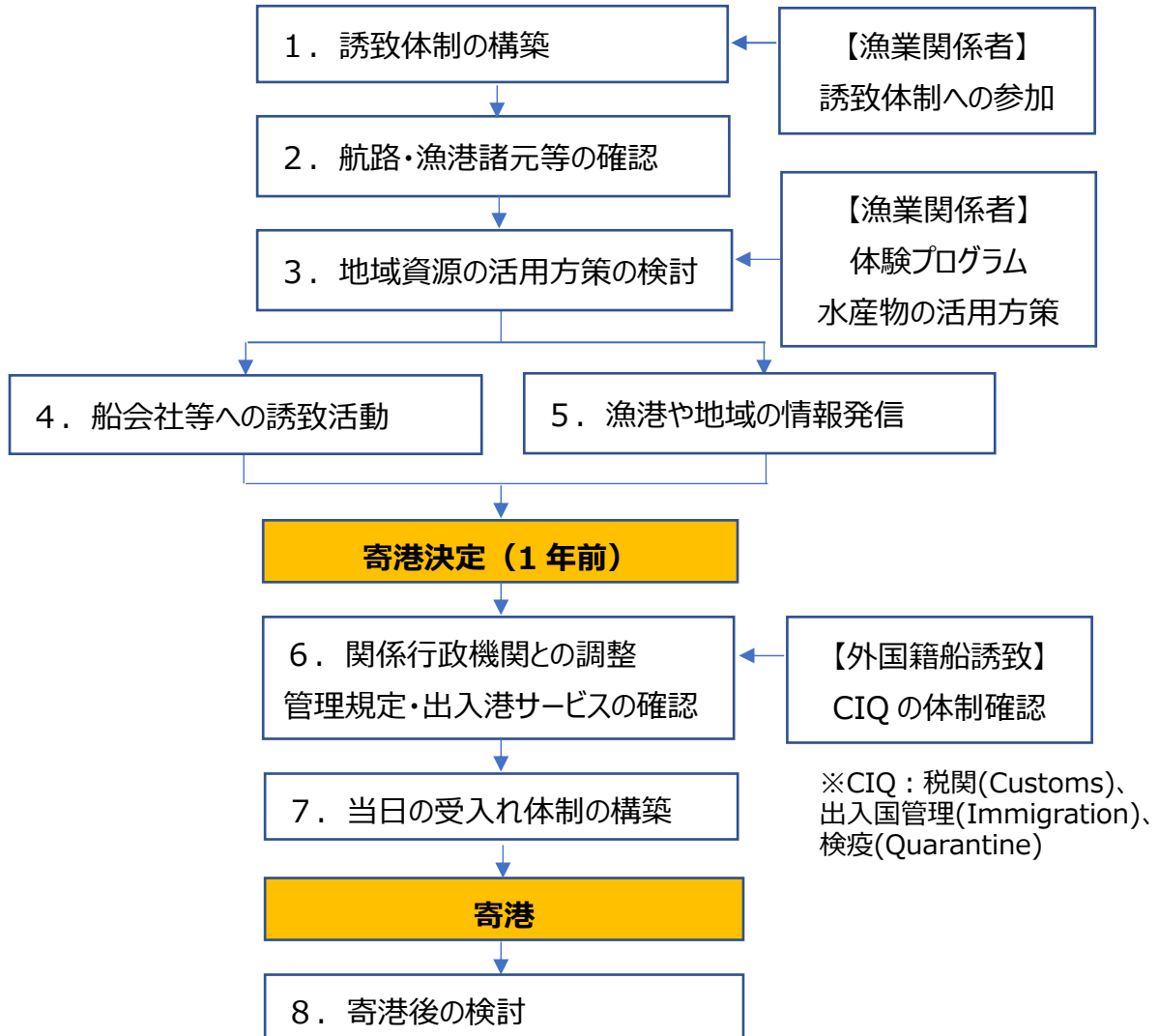


図3 クルーズ船受入れまでの基本的な流れ

2. 誘致体制の構築

【ポイント】

○漁業関係者をはじめ、地域において行政や観光関係者、団体等の協力を得て、クルーズ受入れ協議会（仮称）のような組織をつくと良い。

1) 誘致の開始と標準的な誘致体制

クルーズ船が入港すると、一時的に集中して多数の乗客への対応が迫られる。また、時間的に水産業に関わる他の活動等との動線の輻輳が生じる場合もあり、漁業関係者をはじめ、地域において多くの方々、団体等の協力が必要になる。寄港を希望する年次の3年前程度の早い段階から、関係者との意見交換を進めておく。

また、地域のイメージアップにつながるのでメディアへの情報発信については積極的に取り組むと良い。

標準的な誘致体制、取組の概要を下図に示す。「クルーズ受入れ協議会（仮称）」のような組織をつくり、情報共有や役割分担をし、担当者一人に負担が集中しないように工夫する必要がある。

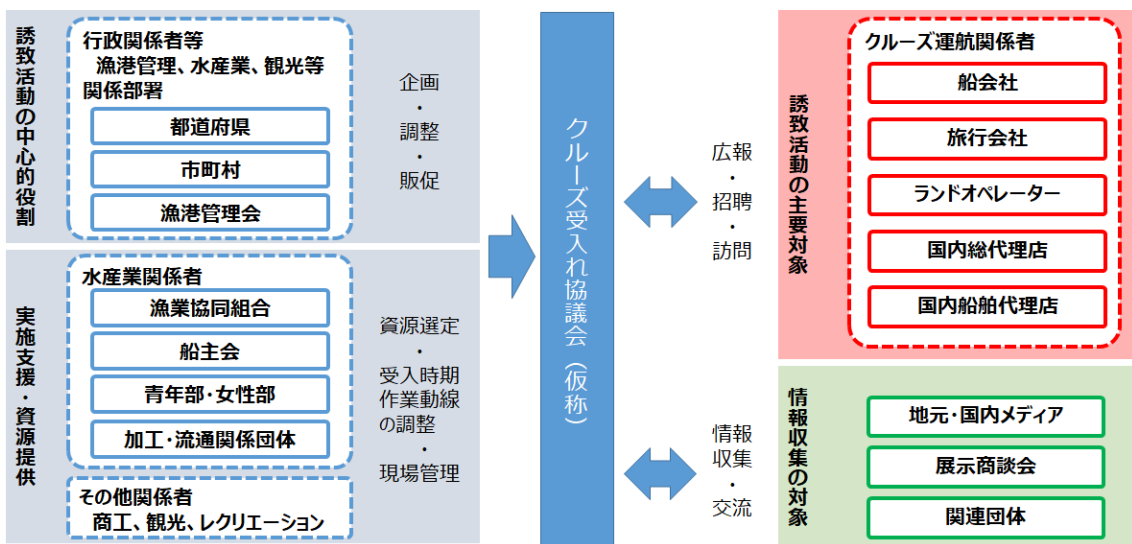


図4 クルーズ船誘致体制のひな形・取組概要

※ランドオペレーター：主にインバウンド旅客のバスやガイドを手配する者。

【参考】クルーズやまぐち協議会

山口県では、市町、港湾や観光関係等の団体と広域的に連携し、セールス活動等に資する情報の交換や共有化等を図っている。関係機関等が一体となった取組を進めることにより、山口県へのクルーズ船誘致回数的大幅な増加を目指している。

クルーズ船社における「クルーズやまぐち協議会」への信頼は高く、結果的に寄港数も多くなっている。いずれの担当も、「山口の様な誘致活動」が理想との発言がみられ、今後、誘致活動を行う場合には、参考とすべきと考えられる。

概要は下記の通り。

○設立日

平成 26 年 7 月 29 日

○設立趣旨

市町、関係団体及び県の連携によるネットワークを形成し、セールス活動等に資する情報の交換や共有化等を図り、関係機関等が一体となった取組を進めることにより、本県へのクルーズ船誘致回数的大幅な増加を目指す。

○構成団体（計 44 団体：令和 3 年 3 月現在）

協議会の設立の趣旨に賛同した市町及び港湾・観光関係団体等

- ・市町：15 団体
- ・関係団体：24 団体
- ・国（オブザーバー）：4 団体
- ・県（事務局）：1 団体

(<https://www.pref.yamaguchi.lg.jp/cms/a16200/index/>)

2) クルーズ船誘致のステージ

クルーズ船の年間寄港回数により、受入側が対応すべき主要な課題が異なっている。

通常は、初期創成期（年間寄港回数 0-10 回程度）、成長期（10-30 回程度：小樽、青森、福山等）、成熟期（30 回以上。週 1 回程度：金沢、清水等）で分けることができる。

現状では、漁港・漁村の多くは、初期創成期段階と考えてよい。初期創成期の段階では、寄港の事例からは、受入れにおける弊害はほとんど生じていない。この段階では、誘致に向け漁業地域における機運の醸成・理解促進が課題となる。

月 1 回以上の定期的な寄港がある成長期を迎えると、市町村等における受入担当窓口、受入当日の役割分担が決まり、クルーズ船社への定期的な販促活動も開始される。

月 2 回を超え、年間 30 回以上の寄港がある成熟期では、行政のサービスだけでは請け負えない程、寄港に関連した誘致・受入れ業務量が多くなる。行政を中心に誘致体制を構築し、クルーズ船社等とも意見交換を適宜行う等、販促活動を継続的、効果的に行っていく必要が生じてくる。

50 回以上では、寄港地として知名度が上がってくる。誘致体制を整え、販促活動を行うだけでなく、一時的に多くの乗客が上陸、買物等の活動を行うことに伴う、地域との摩擦といった課題が生じ、対策を考える必要が出てくる。地域の理解促進を図るとともに、クルーズ船社等との緊密な連携による対策を講じていく必要がある。

条件が良く、今後の寄港回数が多くなると予想される地域においては、上記の点を念頭において目標とすべき、寄港回数を想定するとよい。

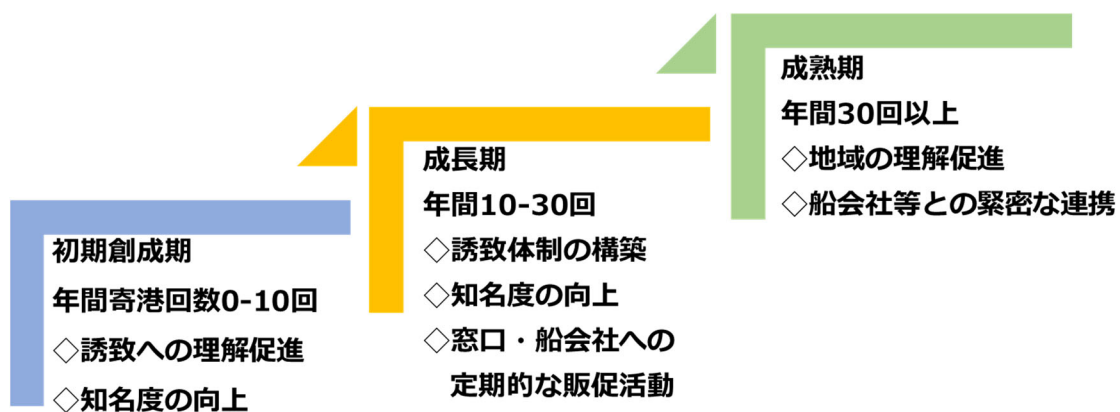


図 5 クルーズ船誘致のステージ

資料：赤井伸郎教授ヒアリングより、漁港漁場漁村総研で作成

3. 航路・漁港諸元等の確認

【ポイント】

- クルーズ船の円滑な受入れにあたり、誘致対象となるクルーズ船の諸元（総トン数、全長、喫水）、漁港の諸元と受入れ方法（直接接岸、通船、テnderボート）を確認する。
- 【漁業関係者】特に、漁業関係者は、クルーズ船の利用と輻輳する可能性のある、漁場利用、水揚、市場活動等について整理しておく。

1) クルーズ船の諸元や漁港の立地等前提条件の確認

クルーズ船には、様々な大きさのものがある。漁港における受入れ方法（直接接岸、沖合停泊で通船利用、テnderボート利用）の検討のほか、どの程度の乗客が上陸するかについても、漁港周辺で提供するサービス機能、プログラム提供等の内容や所要量に関わるため、誘致対象とするクルーズ船の諸元、総トン数、全長、喫水のほか、乗客定員等をクルーズ船社のWEBサイト等で確認しておく必要がある。

①対象漁港における受入れ方法

漁港にクルーズ船が直接接岸できない場合でも、漁業地域で、見学、体験等のサービスが提供可能な場合は多い。

クルーズ船が直接、漁港に接岸するパターン、クルーズ船が沖合に停泊し、観光船、海上タクシー等通船やテnderボートを利用するパターン、広域的な観点から、近隣の港湾・漁港に入港し漁港が補完的役割を果たすパターンのうち、どの形態で受入れを考えているのか、受入協議会等で明らかにしておくが良い。

なお、クルーズ船社等との調整、誘致活動にあたっては、天候、漁期等漁港利用の難しい時期を明らかにし、スケジュール調整を行うと良い。

②【漁業関係者】年間操業スケジュール（漁期）の整理

年間操業スケジュール（漁期）については、クルーズ船社や地域の誘致関係者から、特に、地域を代表する様な主要な魚種（例えば、カニ、エビ、ブリ等）の、最盛期（旬な時期）に寄港が望まれることが考えられる。

この様な場合、漁船の係留場所とクルーズ船の入港場所、漁業関係の作業動線と乗客の動線とが輻輳することが想定されるため、漁業関係者間であらかじめ意見交換し、対応方針を検討しておく必要がある。

表 6 年間漁業操業整理例

代表的漁業種類	作業場所 作業時間	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月
		〇〇釣	a岸壁 水揚6時 (1時間)							←			
採介藻	a岸壁 水揚6時				←				→				
〇〇養殖	a岸壁 水揚10時 (1時間)	←	→								←	→	

③【漁業関係者】1日の漁港利用の場所とスケジュールの整理

クルーズ船の乗客は、主に、「日帰り客（Day-visitor）」といわれている。このため、滞在時間に限りがあり、活動時間が限られることから、下船・乗船時に、多くの乗客、送迎のバス・タクシーが漁港内に集中する。

水揚・選別作業、市場作業、出荷作業の他、背後の水産加工業者等の作業まで通常の漁港利用と乗客の動線が輻輳することが想定されるため、それぞれの活動場所とスケジュールを整理すると共に、漁業関係者間であらかじめ意見交換し、乗客の動線が輻輳しない様、対応方針を検討しておく必要がある。

2) 航路・受入れ漁港における現状の確認

対象漁港について、航路、岸壁、停泊場所の回頭泊地（直径、水深）の諸元等を確認し、対象となるクルーズ船の寄港方法（直接接岸、沖合停泊で通船やテンドーボート利用）を想定しておくが良い。なお、これらは、最終的にクルーズ船社側で確認作業を行う。

①航路、泊地

○航路・錨地（周辺漁場等）

養殖施設や定置網の配置状況や岩礁等の位置を確認する。これらは、海図等では正確に確認できない場合があり、特に、クルーズ船社側が懸念する事項となっている。漁業関係者から正確な情報を提供する必要がある。

※なお、詳細な技術基準については、日本港湾協会「港湾の施設の技術上の基準・同解説」等を参照のこと。

○航路（航路幅）

寄港を想定する船舶の全長から、必要な航路幅が確保できるかどうかを確認する。

- ・船舶の行き会いを想定しない航路
一般的に対象船舶の全長の 0.5 倍以上の適切な幅。
- ・船舶の行き会いを想定する航路
一般的に対象船舶の全長の 1.0 倍以上の適切な幅。
- ・対象船舶及び航行環境を特定できない場合の船舶が行き会う可能性のある航路
航路の距離が比較的長い場合には対象船舶の全長の 1.5 倍。

対象船舶同士が航路航行中に頻繁に行き会う場合には対象船舶の全長の 1.5 倍、対象船舶同士が航路航行中に頻繁に行き会いかつ航路が比較的長い場合には対象船舶の全長の 2.0 倍。

○航路及び回頭泊地（水深）

寄港を想定する船舶の喫水から、必要な航路水深が確保できるかどうかを確認する。航路の水深は、下式により算定することができる。

ここで最大喫水とは、対象船舶の満載喫水等、運用対象条件における係船状態等の静水状態の最大の喫水を表す。また、余裕水深は一般的に最大喫水のおおむね 10%とすることが望ましい。

$$\cdot \text{航路水深} = \text{最大喫水} + \text{余裕水深}$$

○航路（クリアランス）

寄港を想定する船舶のエアドラフトが、入出港の際のクリアランス（橋梁、高圧電線等）の基準値内に収まっているかどうかを確認する。

○回頭泊地（直径、水深）

寄港を想定する船舶の全長から、必要な回頭泊地の直径が確保できるかどうかを確認する。

泊地の広さの設定に当たっては、安全な回頭に支障を及ぼさない広さとして、以下の値を用いることができる。なお、十分な推力を有するスラスタを利用した回頭の場合については、曳船を利用した回頭の場合に準じる。

- ・自力による回頭の場合
対象船舶の全長の 3 倍を直径とする円
- ・曳船を利用した回頭の場合
対象船舶の全長の 2 倍を直径とする円

表 7 クルーズ船の諸元と受入施設諸元（想定例）

クルーズ船の諸元		必要となる施設諸元設定例	
GRT (総トン数)	50,000 t	航路幅	行き会いを想定 240.0m以上 (L×1)
L×W×D	240×30.0×7.0	航路水深	7.70m (D×1.1)
船客定員 (LB)	800 名	回頭泊地	(直径) 自力 直径 720m (L×3) (水深) 7.70m (D×1.1)
乗組員	400 名		

資料：クルーズ船社資料等より、漁港漁場漁村総研作成

○係留施設に関わる事項

直接接岸の場合ではなくとも、通船やテンドーボートの航行の安全が確保という観点から、岸壁高さ、岸壁幅、水深、防舷材・係船柱、浮棧橋、屋根について確認する。

なお、直接接岸の場合、係留施設の許容船舶規模を確認する。

②【漁業関係者】漁港内のその他施設

クルーズ船の寄港時には、一時的に集中して多数の乗客が上陸することが想定される。このため、漁港における漁業活動等作業動線との輻輳が予想される。活動間の調整が必要となるので、漁港利用者等と事前に協議を行う必要がある。

特に、駐車場、ターミナル施設、トイレ等付帯施設・関連施設の利用状況を確認する必要がある。

クルーズ船の乗客は高齢者が多く、岸壁における昇降の安全性、駐車場までの距離、日よけ、トイレの位置等は寄港時の当該地区の印象に大きく関わる。クルーズ船社等と相談し、可能な範囲で乗客の快適性を高める工夫を行うと良い。

○駐車場

クルーズ船の予定乗客数、駐車場の所要量を確認する。漁港利用関係者による利用台数、利用スケジュールを確認し、利用が輻輳する場合、既存施設の現有量を大きく上回る場合には、臨港道路、野積場の一時的な利用が可能か検討し、漁港管理者等と協議を行う必要がある。

なお、駐車場については、通常、クルーズ船社、現地受入れ関係者は、寄港時におけるバス・タクシーや乗客の誘導、安全管理は行わないことから、ルールを定め、当日の担当者と役割分担を想定しておく必要がある。

○ターミナル施設、トイレ等その他施設

ターミナル施設、公共トイレ、バス・タクシー待合室、観光案内所等の有無と現状を確認する。これらの施設が無い場合、代替施設について検討を行う。テント等仮設の施設の必要性については、クルーズ船社、旅行代理店と確認する。

4. 【漁業関係者】地域資源の活用方策の検討

【ポイント】

- クルーズ船の乗客は、高齢者が多いため、体力的に無理のない食事、見学、簡易な体験を中心に地域資源の活用方策を検討する。
- 直売所、レストラン等の場所を活用し、地域の特別メニューを提供すること等地域の水産物のPR方策を検討する。

漁業地域は、離島をはじめ、交通条件の厳しい条件不利地域に立地し、都市と漁村の交流を促進する手段が限られている場合が多い。一方、景観、食文化等多くの人に喜ばれる地域資源を多く有している。こうした地域資源を活用し、クルーズ船受入れにより、漁業地域全体の活性化につなげていくことが重要である。

1) 漁港・漁村におけるツアー・プログラムの検討

漁業地域特有の素晴らしい景観、世界遺産等特色ある観光資源は、クルーズの寄港地に求められる主要な要素である。こうした資源に加え、漁業地域では、「漁業」や魚を中心に、旬、伝統食といった「食」のテーマが分かりやすいと考えられる。このような視点を活かし、オプションツアーやプログラムを検討する。

漁業地域における提供可能な体験プログラムとしては、下表の様に、漁業体験や直売所における買い物等が挙げられる。

クルーズ船の乗客は、高齢者が多く、体力的に負荷の大きな漁業体験、マリンスポーツに比べ、名所見学、直売所における買い物、レストラン等における昼食といったプログラムの提供が好まれている。高齢者でも取り組めるような、簡易な生産体験、生物観察等体験プログラムの提供を検討し、より多くのPR効果、経済効果を得る様に工夫すると良い。

なお、クルーズ船社等へ誘致活動を行う場合には、観光資源単体ではなく、それらを結び行程「コース」（地域資源、体験プログラムの組合せ）の提案が望まれている。

表 8 漁業地域で提供可能な体験プログラム例

種類	プログラム内容
①漁業体験	定置網体験、地びき網体験、釣り体験等
②加工・食文化体験	魚食イベント、祭り、魚の捌き方体験、干物加工体験、魚市場見学、加工場見学等
③自然観察	磯辺観察会、稚魚放流、ウォッチング等
④マリンスポーツ	ダイビング、カヌー、釣り等
⑤直売所・レストラン	朝市、常設の直売所、海鮮レストラン等

※乗客は、高齢者が多い。滞在時間も限られるため、負担の少ないプログラムが好まれる。

【参考】漁業地域に目立った地域資源がない？

クルーズ船の誘致の検討時に、提供する地域資源が、特にないと感じる様な場合、「漁業者」に協力頂き、地域漁業の話、漁獲物や漁具の紹介、簡単な食事提供を行うプログラムも検討すると良い。

地域によっては、体験プログラムに「漁師訪問」が人気になっている場合がある。これらの取組と食事を組み合わせることで、特色ある地域資源を提供することが可能となる。

クルーズ船の乗客には、こうした地元の人との交流を好む方は少なくない。また、こうした交流から水産物の購買に結びつくこともある。

(岩手県山田町の漁師による集客例)

地元漁師と海の体験・食の体験、漁師さんの番屋体験【1時間コース】。漁師さんの番屋を訪問。震災の話、漁業の話、養殖作業の話。養殖水産物の試食も行っている。

(山田町観光協会による。 <https://www.yamada-kankou.jp/>)

2) 水産物の活用方策

漁業地域における「魚食」は、魅力ある資源の一つである。

クルーズ船内への食材提供は、安定供給、納品価格等の面から難しい場合が多いが、直売所、レストラン等の場所を活用し、地域の特別メニューを提供すること等誘致の面で有効な取組もある。なお、提供メニューは、高齢者が多いこと、単価の高い旅行内容でクルーズ船内の食事も高価であることを踏まえ、事前にクルーズ船社等とよく相談し、乗客を満足させられるよう内容を充実させる必要がある。

歓迎・見送り・臨時物販イベントにおいては、特産物のふるまい、土産物販売等が考えられる。土産物の場合、船内に持ち込むことが難しい鮮魚類等もあるため、直接自宅に送付する宅配サービスを利用できるように準備する。

こうした取組は、水産物のPRになるほか、まとまった売上を得られ、経済効果も見込めるため、積極的に検討すると良い。



写真：道の駅センザキッチンの様子

(道の駅センザキッチンによる。 <https://nanavi.jp/senzakitchen/>)

3) クルーズ船誘致の経済効果

クルーズ船の誘致にあたり、関係機関の理解を得ていくために、地元消費等による地域への経済効果等を試算しておくが良い。地域への経済効果には、直接効果と間接効果の2種類がある。試算方法は下記の通り。

①直接効果

直接効果としては、漁港利用に係る利用料金、クルーズ船乗客の消費支出が挙げられる。

○漁港利用に係る費用

管理規定により規定された料金を確認することで試算できる。

なお、この費用については、クルーズ船誘致促進のため、減免する場合もみられる。

○乗船者の消費支出

地域内のバス代、タクシー代、海上タクシー、地元観光船等を利用する場合の備船費等交通費、お土産購入費、飲食費、体験プログラム等が挙げられる。なお、事例からは、1人あたり平均3,000円程度の支出が多くなっている。

②間接効果

間接効果としては、メディア等に掲載された場合の効果等が挙げられる。

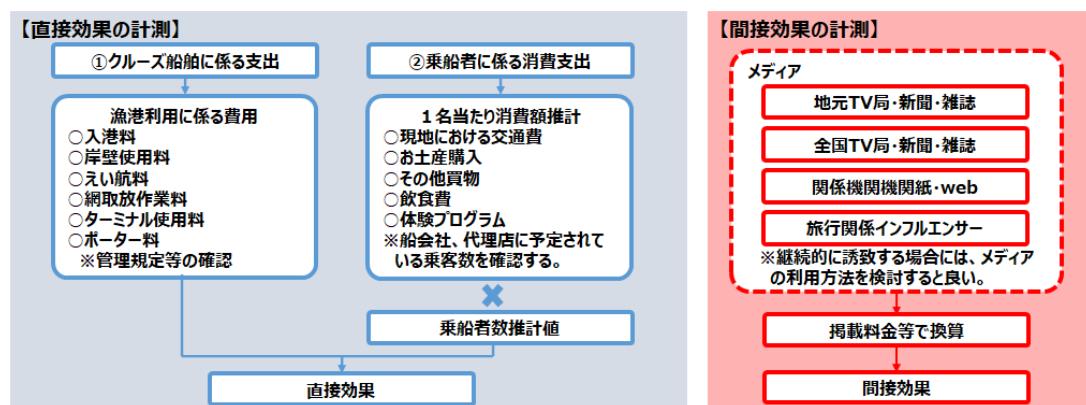


図6 クルーズ船誘致の経済効果の考え方

【参考】外国船籍のオプションツアー

オプションツアーでは、観光名所や地元のレストラン等を利用するツアーが実施されている。人力車や市場を利用するツアー等もあり、数千円～数十万円の設定となっている。

5. クルーズ船社等への誘致活動

【ポイント】

○クルーズ船誘致活動においては、関連する展示商談会への参加のほか、国内クルーズ船の場合は、クルーズ船社へのアプローチ、海外クルーズ船の場合には、日本支社あるいは総代理店へのアプローチを行う。

○クルーズ船社への訪問にあたっては、景観、食文化等の地域資源といった基本的な地域情報、漁港の情報に加え、地域資源間を結ぶツアー案を準備する。

一般的には、クルーズ船誘致活動の中心的な役割は、行政関係者、特に観光を担当する部署となっている。直接の担当部署や担当者だけでなく、クルーズ受入れ協議会（仮称）のような団体、漁業関係者、観光関係者、その他関係する団体等多くの関係者の積極的な誘致活動への参加が必要である。

現在のところ、誘致活動は、関連する展示商談会へ参加、特にクルーズ船社への訪問が多い。

クルーズ船社への訪問にあたっては、漁港の情報、観光パンフレット、地域の紹介パンフレット等に加え、特に強調したい景観、食文化、体験プログラム等の地域資源を整理した資料及び地域資源間を結ぶツアー案を準備するとよい。

【参考】クルーズ船誘致に係る組織やイベント

○全国クルーズ活性化会議

全国レベルでクルーズ振興や誘致に係る必要な情報の共有や意見交換を行うとともに、各地域に共通する課題の解決を図るために2012年に「全国クルーズ活性化会議」が設立された。ここでは、2014年より、クルーズ船の寄港促進を図るため、海外クルーズ船社と会員との商談会を開催している。

<http://www.wave.or.jp/jcpa/index.html>

○主な海外クルーズイベント

海外におけるクルーズ船の実態を知る上で、海外のクルーズイベント（展示商談会）への参加は有益である。下記のイベントが実施されている。

- ・Seatrade Cruise Global
- ・Seatrade Cruise Asia Pacific

<https://www.seatradecruiseglobal.com/en/home.html>

6. 漁港や漁業地域の情報発信

【ポイント】

○クルーズ船誘致活動においては、クルーズ船社等を念頭に、景観、食文化等の地域資源といった基本的な地域情報、漁港に関する情報提供が必要である。

クルーズ船社等が寄港地を検討する際、漁港施設の諸元や漁港周辺の観光情報の提供が必要となる。クルーズ船社等では、寄港候補地の選定にあたり、必ず、当該地域に係るWEBサイトを確認している。

このため、当該漁港や漁業地域を含む、市町村や都道府県における観光関連、漁港関連のWEBサイト、クルーズ協議会のWEBサイトの活用といった情報発信が必要である。また、現在、広く活用されている下記のWEBサイトの活用を検討すると良い。

【参考】クルーズ船誘致に係るWEBサイト

○全国クルーズ活性化会議ホームページ(Japan Cruise Port Association)

クルーズ船の寄港を希望する港湾について、港湾施設等の情報を提供している。掲載情報は、下記の通り。

- ・港湾管理者の連絡先
- ・クルーズ船の寄港実績
- ・大使館または領事館連絡先・所在地
- ・岸壁、ターミナル等の諸元及びサービス情報
- ・ふ頭位置図、ターミナル配置図 など

<http://www.wave.or.jp/jcpa/index.html>

○国土交通省ホームページ(CRUISE PORT GUIDE OF JAPAN)

港クルーズ船の寄港を希望する港湾について、周辺の観光情報を発信している。掲載情報は、下記の通り。

- ・寄港地周辺の観光情報（グルメ、ショッピング、見どころ、トピックス）
- ・港周辺のイベントスケジュール
- ・港湾からの観光スポットまでの交通アクセス
- ・観光地のバス駐車可能台数
- ・関連リンク、問い合わせ先

<https://www.mlit.go.jp/kankocho/cruise/>

7. 管理規定・出入港サービスの確認

【ポイント】

○外国船籍を誘致する場合には、税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)の対応を検討する必要がある。

漁港においては、クルーズ船の寄港に関わる諸手続き、サービスが整っていない場合が多い。このため、漁港管理者、その他関係機関と協議を進めながら、対応を検討していく必要がある。

1) 航路・漁港利用に関わる事項

航路や漁港利用について、漁港施設の使用許可、漁船以外船舶についての制限、利用料金について、漁港管理者に確認する。

また、漁港管理者には、誘致の検討当初から、誘致の基本方針、関連する規定の確認等を諮ると良い。

2) 【外国籍船誘致の場合】CIQ に関わるサービス事項

外国籍船を誘致する場合には、税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)の対応を検討する必要がある。

検疫施設が整っていない場合、代替的な方法について関係機関と協議が必要である。

出入国の審査については、ファーストポート及びラストポートとなる場合以外には必要ない。税関については、当該漁港における現地対応が可能か、管轄の担当に確認する。

表 9 CIQ の概要

施設	内容
税関(Customs)	財務省所管。関税の徴収や密輸出入の取り締まり。土産品の国外持ち出しがある場合に必要。
出入国管理(Immigration)	法務省所管。旅券(パスポート)や査証(ビザ)等の審査を実施。他港で手続きがある場合は、当該漁港では不要。
検疫(Quarantine)	人や食品は厚生労働省、動植物は農林水産省所管。検疫は感染症等の国内侵入を防ぐための検査を行っている。食料品等の国外持ち出しがある場合に必要。

8. 当日の受入れ体制の構築

【ポイント】

- 役割分担、責任者、連絡先を明確にし、当日、受入イベント等に支障の無いように組織図等を作成する。
- 予期せぬアクシデント等が生じた場合でも、受入がスムーズにいく様に、担当者全体でスケジュールを共有する。

1) 【漁業関係者】受入れ体制

行政や漁港管理者が総括責任者となる場合が多い。この場合、あらかじめ決めてある役割分担に応じて、連絡をとりながら、適切に対応を進める。

役割分担、責任者、連絡先を明確にし、当日、受入イベント等に支障の無いように組織図等を作成し、配布すると良い。

- ・総括責任者、部門責任者、担当者を明確にする。
- ・連絡先一覧を作成する。
- ・当日までに連絡調整会議を複数回開催する。

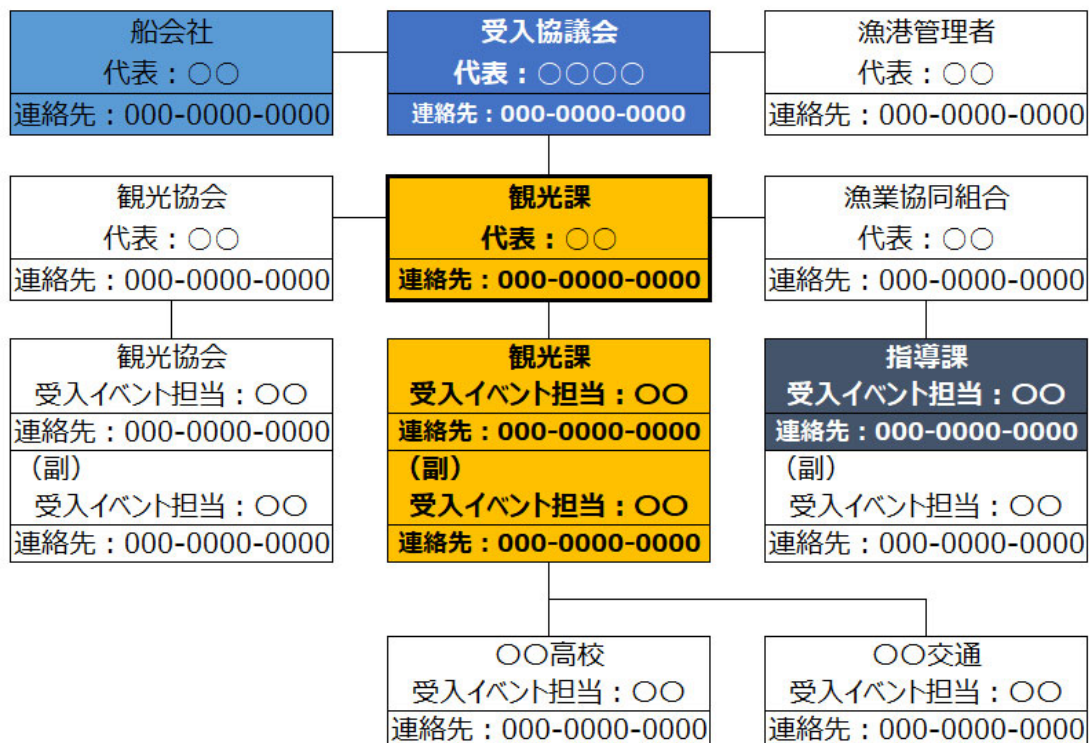


図7 受入体制組織図（案）

2) 【漁業関係者】当日の確認事項

予期せぬアクシデント等が生じた場合でも、受入れがスムーズにいく様に、担当者全体でスケジュールを共有すると良い。

①担当者・スケジュール等の最終確認

主に総括責任者が、各部門の担当者の出欠を確認する。欠席、急用の場合には、代替者を指名する。

また、担当者と当日スケジュールを確認する。下表の様に管理表を作成すると良い。

各部門別に、一日のスケジュール、担当区域の乗客の動線をチェックし、最終的な安全確認を行うと良い。

表 10 寄港時当日受入スケジュール管理表（案）

準備内容	担当	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00
受け入れ準備（会場準備）	観光課												
テント張り	観光協会												
出展店舗搬入	観光協会、漁協												
受け入れ準備（イベント準備）	観光課												
高校生集合・準備	〇〇高校												
首長、担当者集合	観光課												
交通機関	観光課												
バス・タクシー準備	〇〇交通												
入港	船会社												
乗客上陸	船会社、漁協												
イベント	観光課												
乗客観光	船会社、〇〇観光												
乗客集合	船会社、〇〇観光												
乗船	船会社												
出港	船会社												

②歓迎・見送り受入れイベント

クルーズ船受入れ歓迎イベント、見送りイベントを実施する場合には、イベントの担当者、クルーズ船社等クルーズ船の担当者と当日スケジュールを確認する。

③メディア対応

取材メディアの対応窓口を決めておく。事前に決めておき、各部門の担当者に周知しておくが良い。

9. 受入れ後の検討

【ポイント】

○クルーズ船受入れ後、将来に向けて、寄港時の課題、今後の誘致活動の方針等について関係者で意見交換を行い、適切で効率的な取組を目指す。

①受入れ時の課題抽出・今後の方針策定

クルーズ船の受入れ後、誘致を行った受入れ協議会等を招集し、提供した地域資源や体験プログラムの評価、設定したコースの評価、出入港管理、漁港内施設利用、動線管理等について課題や気づき等を整理する。また、今後の誘致活動の方針についても意見交換を行い、より適切で効率的な取組を目指す必要がある。

②受入れ施設に関する整備計画の検討

なお、今後も継続的にクルーズ船を受入れていく方針の場合、漁港の特性、施設の規模、作業動線について、課題を整理すると共に、クルーズ船社にも意見聴取を行い、受入施設の改善、新設整備等についても検討すると良い。

10. チェックリスト

クルーズ船誘致について、確認すべき事項について、下表の様に整理した。

表 11 クルーズ船誘致に係るチェックリスト①

項目	確認事項	✓	備考
1. 誘致体制の構築	○行政、観光関係者、団体、漁業関係等幅広い構成で「受入れ協議会」を組織		○希望年次の3年程度前に開始する。
2. 航路・漁港諸元等の確認			
1) クルーズ船の諸元や漁港の立地等前提条件の確認			
①対象漁港の役割	○誘致対象クルーズ船の諸元、総トン数、全長、喫水、乗客定員等 ○受入れ方法（直接接岸、通船、テンドーボート）		○クルーズ船社WEBサイト等で確認する。
②年間操業スケジュール（漁期）	○主要魚種の漁期。特に漁港利用の盛んな最盛期		○受入れが難しい時期を確認する。
③1日の漁港利用の場所とスケジュール	○下船・乗船時の送迎車両と漁業関係者の作業の重複		○漁港内の動線を確認する。
2) 航路・受入れ漁港における現状の確認			
①航路、泊地	○航路の幅、水深 ○回頭泊地の直径、水深 ○係留施設の許容船舶規模		○最終的にはクルーズ船社側で確認する。
②その他施設	○駐車場の収容台数 ○ターミナル施設、トイレ等		○施設の無い場合代替手段を検討する。
3. 地域資源の活用方策の検討			
1) 漁業地域におけるツアー・プログラムの検討			
<ul style="list-style-type: none"> ○入港時の漁港、漁村の景観（岬、山並み、町並み等） ○航路上、周辺地区の景観（自然、街並み、夜景等） ○寄港時の目的となる主要観光資源、食文化、生物資源 ○海水浴、磯遊び、漁業体験等 ○加工体験、セリ見学・体験等 ○サーフィン、ダイビング等 ○漁業資料館、水族館等 			<ul style="list-style-type: none"> ○地域資源を結び付け「コース」提案を検討する。 ○水産分野では、魚介類を中心に、旬、伝統食といった「食」のテーマの提案等の検討を行う。

表 11 クルーズ船誘致に係るチェックリスト②

項目	確認事項	✓	備考
3. 地域資源の活用方策の検討			
2) 水産物の活用方策			
①直売所	○提供できる商品		○クルーズ船への直接的な供給は難しい場合が多い。 ○食事については、質の高いメニューがとめられる。
②レストラン	○提供できるメニュー（旬、定番。団体対応等）		
③歓迎・見送り・臨時物販イベント	○提供できる商品		
3)クルーズ船誘致の経済効果			
①直接効果	○漁港利用に係る利用料金 ○乗船者の消費支出（地域内の交通機関、土産購入等）		
②間接効果	○メディア掲載		
4.クルーズ船社等への誘致活動	○展示商談会 ○クルーズ船社訪問		
5.漁港や漁業地域の情報発信	○市町村、都道府県 WEB サイト ○受入れ協議会等 WEB サイト		○全国クルーズ活性化会議(Japan Cruise Port Association) ○国土交通省ホームページ(CRUISE PORT GUIDE OF JAPAN)
6.管理規定・出入港サービスの確認	○施設の使用許可、制限等の確認 ○外国船籍の誘致の場合には、関税、出入国管理、検疫の対応		
7.当日の受入れ体制の構築	○総括責任者、部門責任者、担当者 ○連絡先一覧		○当日スケジュール管理表を作成する。
8.受入れ後の検討	○受入れ時の課題抽出・今後の方針策定 ○受入れ施設に関する整備計画の検討		

11. 新型コロナウイルス感染に関する対応について（参考）

令和 3 年現在、漁業地域・漁港においてクルーズ船を受入れる場合、新型コロナウイルス感染防止対策を講じる必要がある。クルーズ船誘致に当たり参考となる資料につき下記に示す。

①旅客ターミナル等における感染拡大予防対策

クルーズ船を受入れる旅客ターミナル施設等における感染拡大予防に関する対策については、下記の通り。

「クルーズ船が寄港する旅客ターミナル等における感染拡大予防ガイドライン」（抜粋）
公益社団法人 日本港湾協会 令和 2 年 1 0 月 2 3 日（第二版）

「クルーズ船が寄港する旅客ターミナル等における感染拡大予防ガイドライン」（以下、「ガイドラインとする」）は、クルーズの再開に当たり、クルーズ船が寄港する旅客ターミナル等）において、新型コロナウイルス感染症に対する感染防止対策を適切に講じるため、及び港湾管理者から旅客ターミナル等の管理の委託等を受けた者（以下「港湾管理者等」という。）が、本邦港湾へのクルーズ船の当分の間における寄港に際し、旅客ターミナル等におけるクルーズ船の旅客及び乗組員、旅客ターミナル等の従業者等の間の感染を防止するための対策を、とりまとめもの。

<https://www.phaj.or.jp/guideline/pdf/guideline20201023.pdf>

下記に、受入側に関係する箇所について抜粋して示す。

※項目番号は、ガイドラインに依る。

3. 旅客ターミナル等全般における感染防止

○港湾管理者等は、旅客ターミナル等における動線について、旅客や乗組員と、旅客ターミナル等の従業者の接触機会が生じないよう可能な限り分離すること。また、接触機会が生じる区域や従業者について、本ガイドラインに基づく感染防止対策を実施すること。

○旅客等の列が一定の間隔（2mを目安。最低 1m。）以上確保されるよう、床に列の間隔を表示するなど、事業者と調整して人と人の距離を確保すること。

○可能な限り旅客ターミナル内の換気を行うこと。特に換気の悪い場所については利用を控えること。

○出入口に自動ドアがある場合、強風等やむを得ない場合を除き、自動ドアを優先的に運用し、手動で開閉するドアの運用は必要最小限とすること。また、必要に応じ、ドアを開放すること。

- 他人と共用する物品や手が頻回に触れる箇所を工夫し、最小限にすること。
- クルーズ船が寄港している間及びその前後においては、通常より頻度を上げて消毒を行うこと。事業者との間で、消毒等の実施主体が不明確な区画がある場合には、調整して明確にすること。
- 手荷物カート、テーブル、椅子の背もたれ、ドアノブ、電話、手すり、エレベーターや自動販売機のボタン等の高頻度接触部位については、利用頻度に応じて消毒を行うこと。
- 旅客ターミナル等への入場者（既に入場している者を含む。以下同じ。）に対して、ポスター掲示、アナウンス等によりマスク着用、大声での会話の自粛や手指消毒を要請すること。
- 旅客ターミナル等への入場者が利用できる手指消毒液を、旅客ターミナル等の入口、高頻度接触部位周辺等の利用しやすい場所に配置すること。

6. 下船・一時上陸時の感染防止

（２）埠頭内における歓送迎イベント・物産展等における対応

- 旅客や従業者以外の者を旅客ターミナル等に入場させることとなるクルーズ船の歓送迎イベント等を実施する場合は、イベント主催者に対して、以下の対応を行うよう要請すること。
 - ・参加者数を抑制すること。
 - ・イベント等の告知にあたり、感染が確認された者、濃厚接触があったとされた者、発熱等の症状がある者は、埠頭に入場できないことを周知すること。
 - ・イベントの実施者や物産展等の出店者（以下「出店者」という。）に、旅客等と対応するスタッフのマスク着用、小まめな手洗い、人と人が対面する場所におけるアクリル板や透明ビニールカーテン等による遮蔽等を要請すること。
 - ・店舗や食品販売等について、利用者の列が一定の間隔（2mを目安。最低 1m。）以上確保されるよう、出店者と調整して床等に列の間隔を表示するなど工夫すること。困難な場合は、イベント等の規模を縮小すること。
 - ・特に飲食スペースがある場合は、店内での感染防止対策を適切に行うよう出店者に要請すること。（例：椅子を間引く等により一定の間隔を確保、対面で座らないようにするかアクリル板などで遮蔽、透明ビニールカーテン等＊２）により店員と利用者の間を遮蔽、利用客が入れ替わる都度消毒、手や口が触れるようなもの（コップ、箸など）の適切な洗浄・消毒）

②乗客や乗員の感染拡大予防対策

クルーズ船の乗客や乗組員の感染防止対策については、下記の通り。クルーズ船を受入れた場合の漁業地域・漁港における飲食施設等において参考にとすると良い。

(参考) 新型コロナウイルス感染予防について

「外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」(抜粋)
(一社)日本外航客船協会 令和2年10月23日(第二版)

「外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」(以下、「ガイドラインとする」)は、クルーズ船事業者が事業を再開するためには、乗客や乗組員の感染防止対策や万一の場合の感染拡大防止対策を適切に講じるため、国土交通省海事局の監修の下で(一社)日本外航客船協会(JOPA)が、クルーズ船事業者向けに作成したガイドラインである。

http://www.jopa.or.jp/document/guidelines-prevention_of_covid19_2.pdf
下記に、受入側に関係する個所について抜粋して示す。

※項目番号は、ガイドラインに依る。

5. 船内施設の維持管理等

(2) レストラン等飲食施設

- ①乗組員が飲食物を提供する施設に入る前には、手洗い、手指消毒、マスクの着用を徹底させること。
- ②乗客の飲食終了の都度、テーブル・カウンターを消毒させること。
- ③下膳の際には、残渣物(食品、唾液、鼻水が付着したナプキン等)からの感染を防止する措置を講じること。
- ④レストラン等飲食施設での感染防止のため、必要に応じ、座席数を減らす、対面を避ける、食事時間に幅を持たせて利用者の集中を避ける等の措置を講じること。
- ⑤座席の配置については、十分な距離を確保するよう努めること。
- ⑥原則として、卓上には調味料、予備食器、共有メニューを置かないこと。ただし、やむを得ず卓上に置く場合は飲食終了の都度、消毒または交換を行うこと。
- ⑦原則として、ビュッフェ等のセルフサービス施設は休止すること。ただし、やむを得ず実施する場合は、乗組員が料理を取り分けること。
- ⑧以下の業界ガイドラインも参考とすること。

(一社)日本フードサービス協会

<http://www.jfnet.or.jp/contents/safety/>

(一社) 全国生活衛生同業組合中央会

<http://www.seiei.or.jp/chuoukai/syoukai.html>

8. 有症者の感染が確認された場合について

- (1) 船内検査で有症者の感染が確認された場合は、衛生管理規程に従い、感染者及び濃厚接触者の隔離を継続し、他の乗客を自室に待機させること。
- (2) 可能な範囲で、感染者及び濃厚接触者の乗船以降の行動を聴取し、他に濃厚接触者に該当する者の有無等状況の把握に務めること。接触管理アプリが導入されている場合には、積極的に活用すること。また、濃厚接触者の対象範囲については保健所等に助言を求めること。
- (3) 濃厚接触者に対しては、保健所等の助言を踏まえた上で、検査等の対応をとること。
- (4) 本船が国内寄港地に停泊中、国内各港間を航行中のいずれの場合も指定感染症発生の場合の手続きに則り、関係機関（国土交通省海事局、保健所等、海上保安庁（航行中の場合）、港湾管理者等）に通報すること。なお、関係機関の連絡先については、最新の情報を相互に共有すること。
- (5) 上記通報と同時に、停泊中の寄港地又は次の寄港地を管轄する保健所等に陸上隔離を要請すること。なお、感染者の容態、地域の医療体制等を理由に陸上隔離ができない場合に備え、下船港までの船内隔離にも対応できる体制とすること。
- (6) 船内で感染者が確認された時点で、船内イベント及び船内施設の使用を中止し、上記（5）の対応後、保健所等、関係機関の助言を確認のうえ、速やかに下船港に向かうこと。また、この間、他の乗客は自室に待機させること。
- (7) 万一、船内で複数のグループから感染者が確認されるなど、地域の医療体制に著しく影響する事態が発生した場合には、その対応について保健所等、関係機関と協議すること。
- (8) 下船港における感染者以外の乗客の下船については、予め都道府県等の衛生主管部局と協議し、港湾管理者等と連携のうえ、対応すること。
- (9) 濃厚接触者の公共交通機関の利用については、予め都道府県等の衛生主管部局と協議し、公共交通機関の利用ができない場合には、港湾管理者等と連携のうえ、帰宅等に係る交通手段を斡旋すること。
- (10) 感染者を下船させる際には、乗組員や他の乗客等に感染が広がらないよう、動線について予め港湾管理者等と調整し、連携のうえ、対応すること。