

[原著論文：査読付]

## 観光地における遊覧船導入の諸課題に関する考察

－和歌の浦観光遊覧船を事例として－

宋 謙\*

## A Study of Issues Related to the Introduction of Sightseeing boats in Tourist Spot A Case Study of Wakanoura Sightseeing Boat

Qian SONG\*

### Abstract

In April 2017, Wakayama City considered the introduction of sightseeing boats as a means of enabling tourists from Japan and abroad to experience the charms of Wakanoura from the sea, following the recognition of "Wakanoura, a treasure house of superb scenery" as a Japan Heritage site. In response to a survey commissioned by Wakayama City, the author conducted a needs assessment of sightseeing boats, interviewed related businesses in Wakayama City regarding the possibility of participating in the project, and proposed an operation plan based on the results of the survey. This paper analyzes various issues related to the introduction of sightseeing boats based on the results of the survey.

**KEY WORDS :** Sightseeing boat, Possibility of introducing business, Operational issues, Wakayama

---

\*九州共立大学経済学部

\*Faculty of Economics, Kyushu Kyoritsu University

## 1. 背景

日本は海に囲まれた島国であり、豊かな海洋生物資源を持ちながら海洋関連の水族館、博物館、港町、無人島、大橋や渦潮のようなものも観光資源として運用されてきた。一方、陸を離れ、各種のクルーズ船・遊覧船を用いた海上観光も盛んになっている。国交省海事局（2019）では、北海道から沖縄に至る全国の旅客船やマリナクティビティ分野における創意あるインバウンド対応の取り組みについて、その内容、効果、成功要因等の観点から取りまとめ、取組内容のカテゴリー別に38事例を紹介されている。また、国内旅行者に向けても国土交通省が旗振りをして2017年の「海の日」に「C to Seaプロジェクト」、いわゆる「海に行く」、「船に乗る」、「海を知る」という海を楽しむプロジェクトをスタートした。これらの取り組みは観光遊覧船の発展を後押ししている。

観光遊覧船に関する研究として、豪華な旅客クルーズに関する研究（柴崎・米本, 2008; 糸澤, 2019）、地域活性化に関する研究（池ヶ谷・桜井, 2017）、海外の取り組みに関する研究（魚谷, 2006）がある。一方、日本の観光地における遊覧船の運航実績が数多く存在するにもかかわらず、その導入前のニーズ調査や運営に伴う課題についての資料は見受けられていない。そのため、観光遊覧船の新規導入にかかわる課題は不明瞭のままである。

遊覧船は観光列車のように、単なる移動手段としての交通ではなく、移動そのものが観光需要となり、移動・体験することで観光地の魅力を高める効果も期待できる観光資源でもある。そのため、遊覧船の導入にかかわる諸課題の解明が必要と考えられる。

そこで、平成29年4月に“絶景の宝庫 和歌の浦”の日本遺産認定に伴い、和歌山市は国内外の観光客に和歌の浦の景色を海から観光できる交通手段として、和歌の浦観光遊覧船の導入が検討された。その運航可能性調査業務にあたって和歌山大学経済学部辻本研究室が和歌山市の委託を受け実施した。筆者はその調査業務に従事した。本稿はその調査結果に基づいて遊覧船の導入にかかわる諸課題を明らかにすることで、今後検討される自治体や民間事業者の参考資料となることが期待される。

## 2. 調査の概要

本調査は和歌山市の委託を受け、アンケートによる遊覧船事業に対するニーズ調査と遊覧船事業に対する市内関係事業者からの事業可能性に関する聞き取り調査が主な内容である。アンケート調査は2018年10月11日、28日および11月17日の計3日にわたって実施し、表1に示す通り合計49名のモニター乗船者の協力を得た。

Table 1 アンケート実施日と対象者数

使用船舶 (Fig.1)	実施日 2018 年	対象者数
漁船型調査船	10 月 11 日 (木)	4
クルーザー型調査船	10 月 28 日 (日)	22
(両船とも旅客定員 12 名)	11 月 17 日 (土)	23



Fig.1 漁船型とクルーザー型調査船

アンケート調査の手法として、モニター乗船者を漁船型調査船とクルーザー型調査船の双方に30分程度ずつ乗ってもらい体験したのち、その場でアンケートに回答させ、回収した。回収率は100%である。アンケートの項目内容は「属性」「満足度と改善点」「印象に残った体験」「乗船時間に関する評価」「船内説明に関する評価」「船の設備に関する評価」「船からの景色に関する評価と特に感動した景色」および「マリーナシティ・和歌浦の観光に取り組む場合、成功のための留意点」「観光客にとって魅力的な運航案の順位と適切な大人料金」の9つである。「属性」以外は各項目に関する自由記述欄（理由・特に感動した景色）を設けた。

調査船の運航コースについては、クルーザー型調査船では和歌山マリーナシティにある和歌山マリーナ浮桟橋の発着で和歌浦漁港を経由し、浪早崎、雑賀崎漁港、上人窟、番所ノ鼻、大島、中ノ島、双子島の順となった。漁船型調査船は和歌浦漁港の発着で上記のルートに準じて運航した。

また、和歌浦湾内におけるクルーザー型遊覧船の試験運航を行った事業者Aと漁船型遊覧船の試験運航を行った事業者Bを訪問し、遊覧船事業に対するニーズ調査の結果（「観光客にとって魅力的な運航案と適切な大人料金上位4コース」）をもとに「①事業着手の

場合は必要となる初期投資経費、人員、手続き等、②事業運営の場合に要する経常経費、運賃、人員、手続き等」について2019年1月9日に対面聞き取り調査を実施した。

### 3. 調査結果

#### 3.1 ニーズ調査

モニター乗船者49名回答者のうち約半数が20代であり、そのほか約2割が30代である。性別では約7割が男性である。また86%が日本人、55%が学生で、76%が和歌山市在住である。漁船型遊覧船とクルーザー型遊覧船の総合満足度（9割強）がほぼ同様に見えるものの、設備面ではやはり高級感のあるクルーザー船が高く評価される（8割強）。一方、漁船スタッフの案内説明には7割の人が満足しているが、潮風の影響で聞こえにくかった等、改善を求める意見もある。クルーザー船の船内説明には不満の意見が強く、見える風景などに関する何らかの説明の実施が必要であると考えられる。

遊覧船を和歌浦とマリーナシティの観光に取り組む場合は成功のための留意点については主に以下の意見を得た（Table 2）。

Table 2 観光地に取り組む場合の留意点（自由記述）

I 和歌浦や漁港の魅力・楽しさを創出し、PR することがとても重要であること
II 遊覧船と和歌浦の飲食店やホテル、市場、釣りなどの体験型観光、近隣の番所庭園などの景勝地といったものを組み合わせて販売すること
III 海からの景色や体験を売りにしつつ、運航ルートにある鷹ノ巣や双子島への上陸や夕陽の見学、船内飲食の提供等といった遊覧船の付加価値を高めること
IV 地元漁民による素朴なガイドを取り入れること
V 悪天候対策や乗船人員を上回る希望者があった場合の対策
VI マリーナシティへの交通アクセスの改善や駐車場料金対策
VII 揺れ、気温と服装、波しぶきを被る可能性などの注意事項を周知すること
VIII 外国人向けのパンフレットの作成
IX 漁船やクルーザーの特徴を活かした体験やパフォーマンス、軽食の提供、海からしか見ることができない景色を堪能させる工夫
X 夕陽、夜景、四季の変化を楽しめるルートや沖合まで出るルートが求められる

観光客にとって魅力的な運航案の順位と適切な大人料金について以下の結果を得た（Table 3）。

### 3. 2 聞き取り調査

表3の調査結果のうち、上位4位までのコース案を市内関係事業者に提示し、事業の可能性について対面聞き取り調査を実施した。調査結果から主に以下の問題を明らかにした。

表4でまとめた通り、新船購入の場合は処分料が高

いほか、船の断面図、動力、段差など詳しい審査が必要になってくるため参入のリスクが高いと考えられる。そのため、漁船は保有船の改造、クルーザー船は通常5年契約でリース船を調達しての運航となる。ただリースの場合は船内の改造が難しい。運航期間の設定は両者がほぼ同等であるが、漁船にはシラス漁時には運航できない制約がある。クルーザー船はマリーナシティや市内ホテル等と連携し、飲食付き貸切運航を含む高付加価値サービスの展開も見込めるという利点はあ

Table 3 運航コース案

順位	点数	運航コース	タイプ	船種	適切な大人料金の平均値
1	166	マリーナ～マリーナ	45 分周遊	ク	2,368
2	133	マリーナ～マリーナ	60 分周遊	ク	2,421
3	113	和歌浦～和歌浦	30 分周遊	漁	1,437
4	92	マリーナ～和歌浦	40 分周遊	漁	1,486
5	85	和歌浦～和歌浦	120 分周遊	ク	4,026
6	81	マリーナ～和歌浦	40 分周遊	ク	1,838
7	68	マリーナ～マリーナ	45 分周遊	漁	1,834
8	63	和歌浦～和歌浦	30 分周遊	ク	1,693
9	57	マリーナ～マリーナ	60 分周遊	漁	2,139
10	50	和歌浦～和歌浦	120 分周遊	漁	2,571
11	44	マリーナ～和歌浦	15 分直行	ク	956
12	26	マリーナ～和歌浦	15 分直行	漁	858

注）点数は各回答者の順位付け結果を、1位は10点、2位は5点、3位は3点、4位は2点、5位は1点に換算し算出した。「マリーナ」はマリーナシティ、「和歌浦」は和歌浦漁港、「ク」はクルーザー船、「漁」は漁船のそれぞれの略である。

るものの、年間2,000人の乗客と5,000円以上の運賃でなければ事業成立が難しいとの意見も得た。この聞き取り調査に基づいてクルーザー船の運航経費を試算した結果は表5の通りである。仮に年間100日、1日1回の運行条件で概算した総費用は1,051万円になる。そのため、大人料金はニーズ調査で得られた上位4位の金額を大きく上回った5,000円を設定しても2,102人以上の乗客がいないと採算が難しいとことが分かる。

クルーザー型遊覧船を採算ベースに乗せるためには、リース代や人件費などを圧縮し、燃費向上や運航回数増などの方策が必須要件となる。一方、個人所有の船と組む場合は事故時の所有者責任問題があるため、定期運航が難しい場面も存在する。

また、海上輸送法による事業種別の選定について、表6に示すように旅客定員による許認可方式が異なる

ため、安易に定員を増やすことができず、寄港や運休頻度などの要件も考慮しなければならない。つまり、運航オプションの増加につれて事業成立のハードルが高くなると言わざるを得ない。

### 4. 考察

本研究は和歌の浦観光遊覧船を事例に、モニター乗船者へのアンケート調査と市内関係事業者に対する聞き取り調査を実施し、遊覧船観光のニーズを把握したうえで、異なる事業形態による諸課題の分析を行った。アンケート調査から観光遊覧船のニーズが高く、観光客から様々なバリエーションを求めることが分かった。また遊覧船事業を導入した場合は、ホテルや近隣の海鮮市場との連携を図ることによって付加価値の高いサ

Table 4 運営上の問題点

漁船	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 新船調達の場合は処分料 200 万円弱が必要</li> <li>■ 券売所・待合所の設置費用として 200 万円程度が必要</li> <li>■ 乗降場所が 1 か所の場合は船上 2 名、陸上 1 名の人員要（船長 1、見張り 1、陸の網取り兼券売 1）</li> <li>■ マリーナシティの場合は岸壁使用料が発生</li> <li>■ 運航時間は諸経費の観点から 30 分～40 分程度が適当</li> </ul>
クルーザー船	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 保有施設があるから、販売所、施設使用料が安価</li> <li>■ 新設の場合は小屋建設費と係留料金 3,000 円/日が必要</li> <li>■ 運航スタッフは社内スタッフの兼務可能（船長 1、助手 1、陸 1）（人件費：船長 4.5 万円/日、助手 3 万円/日）</li> <li>■ マリーナシティ所有のところに停泊料金は発生しないが、他の場所は一時係留費 1500 円程度が必要</li> <li>■ 燃料代年間 300 万円以上（軽油価格 12,100 円/100ℓ×1 時間運航 300ℓ 消耗×100 日運航/年＝363 万円/年）</li> <li>■ 運航時間が 45～60 分程度の場合は運賃 5,000 円以上でないといけない</li> </ul>
共通	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 運航ルートにある無人島への一時上陸は接岸施設が必要のほか、雑賀崎漁港内に立入見学は漁協との調整や停泊する漁船からの苦情に繋がる恐れがあるため、実施が難しい</li> </ul>

Table 5 クルーザー船の運航経費試算

経常経費（年間）	試算額
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 船舶リース代 240 万円（評価 1,000 万円の船舶の場合は月 20 万円が必要）</li> <li>● 保管代 95 万円</li> <li>● 検査代 3 万円</li> <li>● 人件費 350 万円</li> <li>● 燃料代 363 万円（1 日 1 時間）</li> </ul>	<p>ケース① 大人料金 5,000 円×乗客 2,102 人（1 便あたり 21 人強）＝1,051 万円</p> <p>ケース② 大人料金 5,000 円×燃費が 3 倍良い船を使うとしても乗客 1,618 人（1 便あたり 16 人強）＝809 万円</p>
合計 1,051 万円	

注）1 日 1 回、年間 100 日の運航を条件として



Table 6 旅客船等運航事業種別の区分

一般旅客定期航路事業		旅客不定期航路事業	
区分	内容	許認可	事業例
一般旅客定期航路事業	旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶）により、2地点間や寄港地のある一定の航路において、定時運航で不特定の人の乗合運送を行う事業	<航路>許可制	フェリー、定時運航の遊覧船
旅客不定期航路事業	旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶）により、起終点が同じで寄港地のない一定の航路において、人の運送を行う事業	<航路>許可制	港内遊覧船（乗合、貸切運航）
人の運送をする内航不定期航路事業	非旅客船（旅客定員が12人以下の船舶）により人の運送を行う事業	<航路>設定せず	海上タクシー
	旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶）により人の運送を行う事業のうち、年間（暦年）3日間以内に限り、かつ、一定の航路に就航しないもの		屋形船、花火船、クルーズ船

出典：国土交通省および近畿運輸局「旅客船等運航事業」資料より作成

ービスの展開もありうると考えられる。一方、市内関係事業者への聞き取り調査から、イニシャルコストとランニングコストの問題も否めない事実である。漁船事業者は自己保有船の活用および運航経験者としてのノウハウによって経常経費を抑えられるが、漁船自体の特徴で天候による影響や安全面も懸念される。クルーザー船では船自体は観光資源となり、普段体験できない新鮮感が溢れる一方、イニシャルコストとランニングコストの両方とも高いため、導入のハードルが高いと言わざるを得ない。

旅客船等運航事業に関する法的制限があるため、適切な運航案を作成するために、ニーズ調査、運航事業者の選定など綿密な計画を立てなければならない。令和4年4月23日に発生した知床遊覧船の重大事故を受けて、小型観光船の需要が一時著しく減退しており、制度規制や安全管理体制の強化により事業参入のハードルがさらに高くなる可能性が見込まれている。

調査過程においては観光地に取り組む場合の留意点や遊覧船の付加価値に関する知見を得たものの、前述のように遊覧船の導入は数多くの課題が存在しており、観光事業としてのあり方をさらに検討していく必要があると考える。

本稿は和歌の浦遊覧船の導入を事例に分析したが、観光地の認知度や運航事業者の規模によって異なる課題が出てくる可能性があるため、引き続き事例収集をしたうえでより詳しい分析を重ねて遊覧船導入にかかわる諸課題の解決策の検討を今後の課題としたい。

#### 参考文献

1. 池ヶ谷典宏, 桜井慎一 (2017) 「海の観光遊覧船による地域活性化に関する研究 全国を対象にした運営の現状と課題」. 『海洋建築』2017, pp.5-6.
2. 糸澤幸子 (2019) 「クルーズ船多角的活用におけるホテルシップの課題：東京2020オリンピック・

パラリンピック競技大会ホテルシップ活用に向けて  
の考察」.『観光学』(21), pp.1-13.

3. 柴崎隆一, 米本清 (2008) 「クルーズ客船寄港地の  
魅力度評価に関する研究」.国土交通省国土技術  
政策総合研究所資料第466号, pp.1-35.
4. 魚谷和弘 (2006) 「北米クルーズの現状と課題」  
.『長崎国際大学論叢』第6巻, pp.81-93.
5. 国土交通省海事局 (2019) 『海事分野におけるイ  
ンバウンド対応ベストプラクティス集』, pp.1-58.
6. 近畿運輸局(n.d.).「旅客船等運航事業」  
[https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/tetsuzuki/  
ryokakusentou-unkoujigyo.html](https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/tetsuzuki/ryokakusentou-unkoujigyo.html) (2024年6月1日最  
終閲覧)
7. 国土交通省(n.d.).「一般旅客定期航路事業と旅客  
不定期航路事業」  
[https://www.chisou.go.jp/tiiki/kokusentoc\\_wg/  
hearing\\_s/150928shiryou07-01.pdf](https://www.chisou.go.jp/tiiki/kokusentoc_wg/hearing_s/150928shiryou07-01.pdf) (2024年6月1日  
最終閲覧)
8. 内閣府(n.d.).「知床遊覧船事故を受けた対策につ  
いて」  
[https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r05kou\\_  
haku/zenbun/genkyo/topics/topic\\_10.html](https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/r05kou_haku/zenbun/genkyo/topics/topic_10.html) (2024年  
6月3日最終閲覧)

本研究は和歌山市委託業務「和歌の浦観光遊覧船運  
航導入可能性調査業務」の調査結果に基づいて実施し  
たものです.

Received date 2024年6月25日

Accepted date 2024年7月18日