

2. 受入環境に関する調査

2-1. 港湾等の容量調査

1) 調査方法（調査手法・調査対象）

(1) 目的

2014 年度は初めて外航船による大規模な定期・定点クルーズが実施されたことも有り北海道へクルーズ船寄港が 157 隻（前年比 221.1%）と飛躍的に増加し、クルーズ船のインバウンドにおける役割や経済波及効果の重要性が浸透する年となった。

こうした中で、大型クルーズ船が寄港する港湾では、ハード・ソフト両面において、様々な課題が顕在化してきており、今後安定的に寄港を増やしていくために、それらの課題を洗い出すと同時に、課題解決に向けた対応策を港湾別及び全道的な視点で調査することとした。

(2) 調査対象と手法(対象・調査項目)

① 調査対象

北海道クルーズ振興協議会に加盟している以下の 14 港とした。

- | | |
|--------|------------|
| 1. 小樽 | 8. 浦河 |
| 2. 函館 | 9. 十勝 |
| 3. 室蘭 | 10. 根室 |
| 4. 釧路 | 11. 白老 |
| 5. 網走 | 12. 利尻（杓形） |
| 6. 苫小牧 | 13. 礼文（香深） |
| 7. 留萌 | 14. 稚内 |

② 調査項目とデータ収集手法

港湾の容量として、下表に示す通り 5 つの項目についてデータを収集し取りまとめた。また、港湾の現状と課題については、既存文献から重要事項を抽出した。

表-1 調査項目一覧

1. 2014 年度入港数 (157)	
2. 各港湾の容量	2. 港湾施設 (港湾区域面積 ・ 外郭施設延長)
	3. 係留施設 (埠頭名・長さ・水深・幅・潮位・埠頭名・長さ・水深・幅・潮位)
4. 受入体制	入港セレモニー・日本文化・観光案内所・両替所・シャトルバス
5. 道内主要港湾から市街中心部までのアクセス	
6. 管理者	
7. 北海道に入港実績のあるクルーズ船一覧	
8. 港湾容量から見たクルーズ船の入港可否	
9. 港湾の課題	

表-2 データ収集先一覧

調査項目	データの収集先(出展)
各港湾の 2014 年度クルーズ船入港数	●北海道クルーズ振興協議会ホームページ https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/kaiun/cruise/cruise1.html
各港湾の容量 (港湾施設・係留施設)	●北海道開発局ホームページ 「港湾・空港」 http://www.hkd.mlit.go.jp/08.html ●北海道クルーズ振興協議会ホームページ https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/kaiun/cruise/cruise1.html
各港湾の受け入れ体制・交通アクセス・管理者	●北海道クルーズ振興協議会ホームページ https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/kaiun/cruise/cruise1.html
道内主要港湾から市街中心部までのアクセス	●運輸局,平成 26 年,「定期・定点クルーズ船寄港による受入環境整備と周辺観光のあり方調査報告書」
北海道に入港実績のあるクルーズ船	●北海道クルーズ振興協議会ホームページ https://www.tb.mlit.go.jp/hokkaido/bunyabetsu/kaiun/cruise/cruise1.html ●クルーズ船所有者ホームページ
港湾の現状と課題	●北海道開発局港湾計画課、平成 26 年、「北海道におけるクルーズ振興に伴う港湾整備等検討業務報告書」 ●運輸局,平成 26 年,「定期・定点クルーズ船寄港による受入環境整備と周辺観光のあり方調査報告書」

2)調査結果

(1)北海道内港湾の容量及び受入環境一覽

先に挙げた14港における入港数・港湾の容量・受入体制・港湾から市街地へのアクセス・港湾管理者を以下に挙げる。

表-3 北海道内港湾の容量及び受入環境一覽

港湾	小樽	函館	室蘭	釧路	網走	苫小牧	留萌
2014年度入港数(157)	41	36	16	24	12	4	3
港湾区域面積	570ha	2,293ha	1,610ha	2,695ha	925ha	14,300ha	882ha
外郭施設延長	12,847m	14,381m	18,701m	16,569m	10,266m	29,764m	10,955m
埠頭名	第3号ふ頭	港町ふ頭	中央ふ頭旅客船バース	東港区中央埠頭	第4ふ頭	西港区北ふ頭岸壁	古丹浜ふ頭-10m岸壁
長さ	194m	280m	309m(取付部を含む)	180m	240m	260m、180m	185m
水深	-10m	-14m	-9m	-10m	-12m	-7.5m、-5.5m	-10m
幅	15m	20m	20m	12m	20m	20m、15m	20m
潮位	0.5m	+0.588m	0.95m (M.S.L)	0.87m	H.W.L +1.371m L.W.L +0.048m	+0.88m(M.S.L)	0.16(M.S.L)
埠頭名	勝納ふ頭		崎守ふ頭第6バース	耐震旅客船ターミナル (2011年供用開始)			三泊地区-12m岸壁
長さ	260m		280m(ダイヤモンド、プリンセスなど)	310m			241m
水深	-13m		-14m	-9m			-12m
幅	26m		20m	20m			20m
潮位	0.5m		0.95m (M.S.L)	0.87m			0.16(M.S.L)
入港セレモニー 迎挨拶	花東・記念品等の贈呈/歓迎挨拶	歓迎挨拶、打ち上げ花火、花東・記念品贈呈、各種アラクション	チャーターの要望に対応可(花東、植樹、テントなど)	花東と記念品の贈呈、市長からの歓迎挨拶	花東・記念品の贈呈、歓迎挨拶	花東と記念品の贈呈、管理者(苫小牧市長)の歓迎挨拶	花東と記念品の贈呈、市長からの歓迎挨拶
日本文化	小樽潮太鼓保存会	茶道・華道・書道・日本舞踊(船内での実施も可能)	旧館内で日本文化体験(生け花、習字、折り紙、佩作り、お茶など)	蝦夷太鼓・太平洋太鼓の演奏、お茶会参加体験	ウルト等(北方民族)文化・農業体験・生け花等		常設していないが、応相談。
観光案内所	常設していないが、応相談。	英語対応の仮設案内所(船内でも実施も可能)	仮設案内所、英語対応可能	常設していないが、応相談。	常設していませんが、ご相談ください。	設置	電話対応、お問い合わせ先。(0164)43-4333
両替所	常設していないが、応相談。	市内金融機関に案内	常設していませんが、ご相談ください。	常設していないが、応相談。	常設していませんが、ご相談ください。		常設していないが、応相談。
シャトルバス	最寄りの観光地・JR小樽駅が近いのでシャトルバスは非運行	函館市街地との間を運行	要望があれば応相談	要望があれば応相談	港・バスターミナル等のシャトルバス運行可能。		要望があれば応相談
交通アクセス	JR線「新千歳空港」から小樽駅「72分」 JR線「小樽駅」下車、徒歩・約15分(タクシー470円)	《港町ふ頭から》 函館駅 車20分、函館空港 車30分 《西ふ頭から》 函館駅 路面電車15分、函館空港 車30分	JR線「新千歳空港」から室蘭駅「70分」 JR線「室蘭駅」から下車徒歩10分	JR線「札幌」から釧路駅「約3時間40分、下車後、タクシー約7分」 飛行機「羽田空港から釧路空港」約1時間35分 飛行機「新千歳空港から釧路空港」約50分 バス「釧路フィッシュマーケット」から釧路空港「約15分」	JR北海道 石北本線・釧網本線の網走駅から約3km。女満別空港からは網走駅までバスが運行している(15km)。	JR苫小牧駅から市営バス24番「フェリー線」(所要時間9分)または25番「厚私線」(所要時間8分)船見町2丁目下車で徒歩おおよそ5分 JR 苫小牧駅からタクシー(所要時間8分おおよそ880円程度)	JR利用 札幌駅(特急)～深川駅～留萌駅[約120分] 旭川駅(特急)～深川駅～留萌駅[約78分]
管理者	小樽市 産業港湾部 港湾管理課 TEL: 0134-23-1107	函館市 港湾部 管理課 TEL: 0138-21-3493	室蘭市 港湾部 総務課 振興係 TEL: 0143-22-3191	釧路市 港湾部 港湾振興課 TEL: 0154-53-3371	網走市 水産港湾部 港湾管理係 TEL: 0152-44-6111	「苫小牧港管理組合 総務部 総合政策室 振興課 振興係」 TEL: 0144-34-5905	産業建設部 経済港湾課 港湾係 TEL: 0164-42-1840

港 湾	浦 河	十 勝	根 室	白 老	利尻(杓形)	礼文(香深)	稚 内
2014年度入港数	0	0	1	0	7	1	1
港湾区域面積	198ha	690ha	670ha	261ha	102ha	166ha	1,800ha
港湾施設 外郭施設延長	4,094m	7,592m	13,175m	5,296m	2,158m	3,800m	23,915m
埠頭名	-7.5m 築地1号・2号岸壁	第4ふ頭第1岸壁	花咲港東地区-10メートル岸壁	中央ふ頭第4岸壁	杓形港新港第4岸壁	新港中央岸壁	未広ふ頭
係留施設	長さ	205m	185m	130m(ドルフィン1基)	135m(ドルフィン1基)	153m	240m
	水深	-7.5m	-10m	-7.5m	-7.5m	-6m	-12.0m
	幅	20m	18m	20m	20m	15m	15m
	潮位	平均水面(M.S.L.)=+0.93m	+1.06m(平均潮位)	0.8m	0.88m	0.5m	±0m(L.W.L.) +0.6m (H.W.L.)
受入体制	入港セレモニー	花束と記念品の贈呈、町長からの歓迎挨拶	記念品の贈呈	入港式(花束・記念品贈呈・町長(港湾管理者)からの歓迎挨拶)	地元児童・生徒からの歓迎イベント、花束等記念品の贈呈(要望があれば)	ご要望につきましては、ご相談ください。	花束、最北端証明書などの贈呈、花火
	日本文化	和太鼓打演等。	根室太鼓打演	Yosakoiソーラン演舞は要望により可能	YOSAKOIソーラン演舞、北海自衛太鼓、アイヌ民族の航海安全の儀式、戦国時代の甲冑試着	ご要望につきましては、ご相談ください。	南中ソーラン披露
	観光案内所	常設していないが、応相談。	常設していないが、応相談。	常設していないが、応相談。	常設していないが、応相談。	(日本語のみ対応 4:9月)	常設していないが、応相談。
	両替所	常設していないが、応相談。	常設していないが、応相談。	常設していないが、応相談。	常設していないが、応相談。	(日本語のみ対応 4:9月)	常設していないが、応相談。
交通アクセス	シャトルバス	要望があれば応相談。	要望があれば応相談。	要望があれば応相談。	要望があれば応相談。	要望があれば応相談。	要望があれば応相談。
		札幌市からバスで約3時間20分。 新千歳空港から自動車で約2時間20分。	JR帯広駅からバスで広尾鉄道記念館下車徒歩15分 鉄道記念館からタクシー約5分	根室港区 JR花咲線「根室駅」下車、徒歩約15分 花咲港区 JR花咲線「根室駅」下車、定期路線バス「花咲港中央」下車、徒歩約10分	新千歳空港から車で40分(道央自動車道経由) JR新千歳駅からJR白老駅まで約1時間 JR白老駅からタクシーで10分	新千歳空港から利尻空港行き飛行機で50分 稚内港から利尻島行きフェリーで約1時間50分	《飛行機》東京から約2時間、関西国際空港から約2時間10分(季節運航) 中部国際空港から約2時間(季節運航) 新千歳空港・丘珠空港から約50分《JR》札幌駅から約5時間 旭川駅から約3時間30分《フェリー》利尻島から約1時間30分 礼文島から約2時間
		浦河港-7.5m 築地1号・2号岸壁 浦河町 水産商工観光課 港保 TEL: 0146-22-2311(内線221)	十勝港 広尾町 港湾課 TEL: 01558-2-0185	根室港花咲港区東地区マイナス10メートル岸壁 根室市水産経済部水産港湾課 TEL: 0153-23-6111	白老港 中央ふ頭第4岸壁 白老町 水産港湾課 港湾振興グループ TEL: 0144-84-2200	利尻島 杓形港 利尻町 産業建設課 TEL: 0163-84-2345	稚内市 建設産業部港湾課 TEL: 0162-23-6482
	管理者					香深港(新港中央岸壁) 礼文町産業課観光G TEL: 0163-86-1001	

(2)北海道に入港実績のあるクルーズ船一覧

表-4 北海道に入港実績のあるクルーズ船の概要

船名	飛鳥II	にっぽん丸	ばしふいっくびいす	サン・プリンセス	サファイア・プリンセス	ダイヤモンド・プリンセス	フォーレントム
乗客(人)	872	524	696	1,888	3,100	3,100	1,850
乗員(人)	470	190	204	900	1,238	1,238	647
合計(人)	1,342	714	900	2,888	4,338	4,338	1,497
全長(m)	240.9	166.7	183.4	261	290	290	237.7
全幅(m)	29.6	24	25	32	37.5	37.5	32.3
喫水(m)	7.8	6.6	6.5	8.1	8.5	8.5	7.8
総トン数(t)	50,142	22,472	26,518	77,441	116,000	116,000	60,906
巡航速度(ノット)	23	18	18.5	21	22	22	23
船籍	日本	日本	日本	バミューダ	バミューダ	バミューダ	オランダ

船名	シルバークエスト	クリスタルシンフォニー	シルバークエストカハラ	コストア・ヴィクトリア	コストア・トランティカ	ル・ソルアル	ロストラル
乗客(人)	400	1,010	120	2,464	2,880	264	264
乗員(人)	295	545	96	800	920	140	140
合計(人)	695	1,555	216	3,264	3,800	404	404
全長(m)	182.0	238	102.9	282.9	292.6	142.1	142.1
全幅(m)	24.6	30.2	15.4	32.2	32.2	18.0	18.0
喫水(m)	6.0	8.0	4.5	8.0	8.0	4.7	4.7
総トン数(t)	28,000	51,044	5,218	75,166	85,619	10,944	10,944
巡航速度(ノット)	21	21	14	23	22	16	16
船籍	バハマ	バハマ	バハマ	イタリヤ	イタリヤ	フランス	フランス

船名	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	マリナー・オブ・ザ・シーズ	ハンセアティク	セブリティ・ミレニアム	アムステルダム	カレドニア・スカイ	オーシャン・リウム
乗客(人)	3,840	3,114	184	2,038	1,380	114	1,350
乗員(人)	1,181	1,185	125	999	615	72	550
合計(人)	5,021	4,299	309	3,037	1,995	186	1,900
全長(m)	311.1	311	122.8	294.0	237.7	90.6	205
全幅(m)	48.0	48	18	32.2	32.3	15.3	26.5
喫水(m)	8.8	8.8	4.9	8.0	7.8	4.2	7.5
総トン数(t)	137,276	138,279	8,378	91,000	62,735	4,280	35,265
巡航速度(ノット)	22.1	22	16	24	22.5	15.5	19.5
船籍	バハマ	バハマ	バハマ	マルタ	オランダ	バハマ	バハマ

(3)港湾容量から見たクルーズ船の入港可否

表-5 港湾容量から見たクルーズ船の入港可否一覧

船名	総トン数	全長(m)	喫水(m)	小樽		函館	室蘭		釧路		網走	苫小牧	留萌		浦河	十勝	根室	白老	利尻(管形)	礼文(管形)	稚内
				第3号	勝納		中央	崎守	東港区	釧路			古丹浜	三泊							
飛鳥II	50,142	240.9	7.8	X	O	O	O	O	O	O	O	O	X	O	X	X	X	X	X	X	O
にっぽん丸	22,472	166.7	6.6	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	X	X	X	O
ばしふいっく(いしなす)	26,518	183.4	6.5	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	X	X	X	O
サン・プリンセス	77,441	261	8.1	X	O	O	O	O	△	△	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
サファイア・プリンセス	116,000	290	8.5	X	O	O	O	O	△	△	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
ダイヤモンド・プリンセス	116,000	290	8.5	X	O	O	O	O	△	△	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
フォーレントム	60,906	237.7	7.8	X	O	O	O	O	O	O	O	O	X	O	X	X	X	X	X	X	O
シルバージュノー	28,000	182.0	6.0	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	X	X	X	O
クリスタルプリンセス	51,044	238	8.0	X	O	O	O	O	O	O	O	X	X	O	X	X	X	X	X	X	O
シルバーデスカパー	5,218	102.9	4.5	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
コスタ・ヴァクトリア	75,166	252.9	8.0	X	O	O	O	O	O	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
コスタ・アラントイカ	85,619	292.6	8.0	X	O	O	O	O	O	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
ル・ソレアル	10,944	142.1	4.7	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
ロストラル	10,944	142.1	4.7	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
ボジジャー・オブザ・シーズ	137,276	311.1	8.8	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
マリナー・オブザ・シーズ	138,279	311	8.8	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
ハンセアテイク	8,378	122.8	4.9	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
セブリアイミニウム	91,000	294.0	8.0	X	O	O	O	O	O	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X	O
アムステルダム	62,735	237.7	7.8	X	O	O	O	O	O	O	O	X	X	X	X	X	X	X	X	X	O
カレドニア・スカイ	4,280	90.6	4.2	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
オーシャンドリーム	35,265	205	7.5	X	O	O	O	O	O	O	O	O	X	O	X	X	X	X	X	X	O

(4)主要5港から市街中心部へのアクセス

特に2014年度の入港数が多い、上位5つの港から市街中心部へのアクセスについての満足度や要望等をクルーズ船乗客から聞き取ったアンケート結果について、利用者視点からの課題整理の基礎情報として、以下の通り抽出した。なお、下記のアンケートは、北海道運輸局(2014)「定期・定点クルーズ船寄港による受入環境整備と周辺観光のあり方調査業務報告書」よりサン・プリンセス乗船客アンケート結果を抜粋したものである。

1 小樽

* 着岸した埠頭: 勝納埠頭

* 利用可能な交通手段: シャトルバス・タクシー

「良かった」が37%と一番多かったが、乗船港のため空港等から直行したお客様も多く、無回答が30%と2位を占めた。

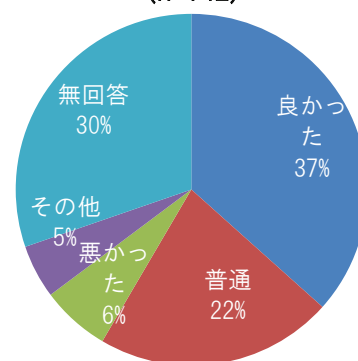
小樽駅～勝納埠頭往復のシャトルバスも運行されていたが、利用者のほとんどがクルーとのことであった。

<その他の内訳>

その他の乗船地なので市街地にかず3件

送迎バスが必要1件/タクシー利用1件/時間がかかりすぎ1件/団体で行動1件

小樽市街地までのアクセス
(n=142)



2 函館

* 着岸した埠頭 (港町埠頭)

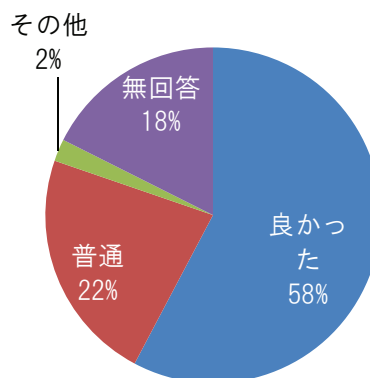
* 利用可能な交通手段 (シャトルバス・タクシー)

- ・ 「良かった」が58%と5港中一番良かった。
- ・ 朝市や西部地区まで徒歩で行ける函館駅までシャトルバスが運行されたこと。
- ・ 出港が23時と遅いので市街地でゆっくり
- ・ 出来たことが高評価につながったと思われる。

<その他の内訳>

シャトルバスあり、よかった6件/ツアーバス利用3件/
利用しなかった1件

函館市街地までのアクセス (n=142)



3 室蘭

＊着岸した埠頭（中央埠頭）

＊利用可能な交通手段（巡回バス・タクシー）

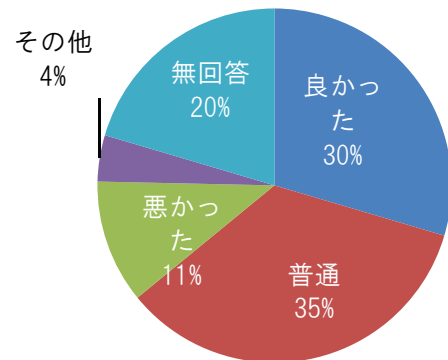
「良かった」が30%と5港中一番低かった。室蘭については中心市街地がはっきりしていないため乗船客の目的地が分散し、市街地へのアクセスに対する関心度が低かったのではないかとと思われる。

＜その他の内訳＞

オプションツアーに参加3件/徒歩3件/下船せず3件/

タクシー利用1件/無料シャトルがなかった1件

室蘭市街地までのアクセス
(n=142)



4 釧路

＊着岸した埠頭（西港）

＊利用可能な交通手段（シャトルバス・タクシー）

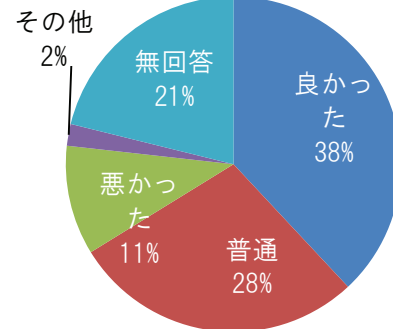
・「良かった」が38%を占めるが「悪かった」が室蘭と同じ11%であった。

着岸する埠頭が変更になり、その案内が充分されていなかったため、シャトルバスを上手く利用できなかったことが一番の原因と思われる。その後も着岸埠頭が一定せず、受入体制にも大きな影響がでたので、クルーズ会社に前広な情報提供と船内での案内徹底について強く要請していく必要がある。

＜その他の内訳＞

シャトルバスあり、よかった4件/オプション・ツアーバス利用2件/バスが満員1件/事前の連絡が悪かった1件

釧路市街地までのアクセス
(n=142)



5 網走

＊着岸した埠頭（第4埠頭）

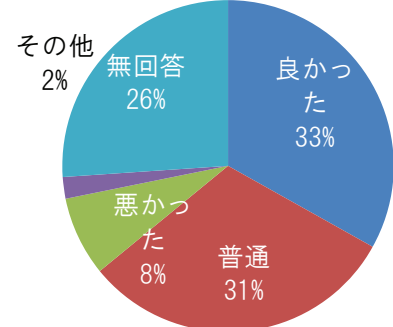
＊利用可能な交通手段（シャトルバス・タクシー）・5港中一番平均的なアンケート結果であった。調査対象の当該クルーズが急遽前日夕方の入港となったため当初タクシーが不足していた。

「悪かった」が8%あったのはそのためと思われる。その後のクルーズでは市内タクシー会社の協力で配車も充分行われたとのことなので、全体としての評価は改善したものである。

＜その他の内訳＞

シャトルあり、よかった2件/オプション・ツアーバス利用2件/タクシー、ツアーの帰路道の駅よりシャトルバス1件/レンタカーを利用1件

網走市街地までのアクセス
(n=142)



3)課題分析

(1) 受け入れ体制の課題

訪日外国人旅行者数2000万人の受入に向けた北海道ブロック連絡会「空港・港湾WG」がまとめた課題と優良事例は次の通りである。(平成 27 年 6 月)

表-6 受け入れ体制の現状と課題

項目	現状	課題
クルーズ対応岸壁の確保	近年主流の大型船は岸壁の延長、喫水等が足りないことから従前活用していた旅客船バースに着岸することが出来ず、市街地から離れた貨物専用バースに着岸せざるを得ない。	⇒寄港日が重複した場合、日頃から利用している貨物船が着岸できない。 ⇒景観が悪い。
Wi-Fi 環境の整備	船内のインターネット利用料が高額な為、寄港地に無料のWi-Fi環境を求める声が多い。	⇒十分なWi-Fi環境が岸壁近隣にない。 (その結果、Wi-Fi環境のある飲食店に大勢が押し寄せ、飲食をせずに長時間座り込む等し、施設側が対応しきれず、また一般利用客の利用も妨げている。)
外国語への対応	市民団体や学生等が、岸壁に設置されたテントや主要駅等において、英語で観光案内を実施	⇒通訳ボランティアの不足 ⇒毎寄港時、必要人員を確保することが難しい。 ⇒近年増加している中国人に対応することが難しい。
両替対応	十分な日本円を有していない場合がある。	⇒金融機関が岸壁付近にない。
車両待機スペースの確保	50台以上のオプションツアーや市街地へのシャトルバス、タクシー等が待機するスペースが狭い。	⇒大型化に伴いバスの台数が増え、岸壁に必要な台数が収まらない。
多言語に対応した案内版の設置	市街地までの案内については、臨時で案内図等を設置しながら主にパンフレットを使用してボランティアが案内している。	⇒十分な案内が行えず、ボランティアの負担も多い。
市街地へのアクセス手段の確保	大型船の場合、市街地と離れた岸壁に着岸するため、市が費用負担して岸壁と市街地や主要駅を結ぶシャトルを運行している。 ※各港の大型船用岸壁から市街地までの距離 小樽 勝納埠頭～小樽運河 約2,6km 函館 港町埠頭～函館駅 約5,5km 室蘭 崎守埠頭～東室蘭駅 約9,5km 釧路 東港区中央埠頭～フィッシャーマンズワーフMOO 約7,1km 網走 第4埠頭～港観光交流センター 約1,9km	⇒寄港回数が増えると市の財政的負担が大きい。
C I Q体制の強化	ファーストポートで入港する場合、上陸前にC I Qを行う。	⇒着岸後の入出国手続きに長時間要することがある。

表-7 受け入れ体制の課題に対する優良事例

項目	現状	課題
Wi-Fi 環境の整備	岸壁に可動式Wi-Fiを設置	<p>《室蘭の事例》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商品名「ポジモ」 ・5機設置 ・対応人数 20～30人/台 ・約50万円/台 ・付設の送受信機がNTT回線を受信 ・充電式、3日間連続稼働可能
外国語への対応	通訳案内を関係団体等に依頼することにより、毎寄港時同じ対応が可能	<p>《函館・釧路の事例》</p> <p>岸壁や主要スポットでの観光案内を、国際交流関連団体に業務委託</p> <p>※釧路は団体がボランティアを募集・配置</p> <p>(地元留学生にも協力を依頼)</p> <p>《函館・釧路の事例》</p> <p>地元高校に学校行事として通訳案内を依頼</p> <p>※函館は学校までの送迎車と昼食を提供</p>
車両待機スペースの確保	岸壁近くに車両一時待機スペースを確保	<p>《小樽の対策(案)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・岸壁に収まらないバスを岸壁近くの市街地に一時待機させる。 ・無線で連絡をとりながらスムーズに岸壁にバスを補充する。
両替対応	<p>土日祝に限り、観光協会でUS\$⇒¥に限り両替を実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・資格や申請当は基本的に不要だが、両替額が月100万円相当額を超えた場合のみ日本銀行に要事後報告 <p>一部岸壁露店にて¥と\$の両方で商品を販売</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外貨での販売に資格や申請は不要 ・金融機関で外貨を¥に両替する場合は紙幣のみ両替可(硬貨は両替不可) <p>岸壁で金融機関が両替を実施</p>	<p>《小樽の場合》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・両替金額上限\$500/人、¥が無くなり次第終了 ・直前金曜日のレートで両替し、パソコンでレシートを作成している。 ・民間企業から寄付で得た偽札判別機を使用 <p>《室蘭の場合》</p> <p>後日、出店者が銀行で日本円に両替</p> <p>《釧路で過去に実績あり》</p> <p>金融機関が岸壁のテントで両替を実施</p>
市街地へのアクセス手段の確保	一日乗り放題・市内循環バス乗車チケットを販売してバスを運行	<p>《室蘭の事例》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・チケットは1000円orUS\$10/人 ・地元バス会社が運行

(2) 港湾別課題の整理

北海道開発局港湾計画課が「北海道におけるクルーズ振興に伴う港湾整備等検討業務」(2014年3月)において、港湾別課題を取りまとめており、以下に抜粋資料を挙げる。

<ふ頭>

港湾名	現状における課題
小樽港	現在、6万トン未満のクルーズ客船は、中心市街地に近い第3号ふ頭を活用し、これを超えるクラスは、中心市街地から離れた勝納ふ頭を利用しているが、いずれのふ頭も、物流との調整が必要であり、受け入れ対応も分散していることで非効率であることから、第3号ふ頭旅客船専用ふ頭として整備したい。50台以上のオプションルツアーや市街地へのシャトルバス、タクシー等が待機するスペースが狭い。→大型化に伴いバスの台数が増え岸壁に必要な台数が収まらない。対応策として岸壁近くの市有地に車両一時待機スペースを確保、無線で連絡を取りながらスムーズに岸壁にバスを補充している。
函館港	貨物船や複数の客船によるバッティングの問題があるため、現在のふ頭(港町ふ頭)だけでは対応が難しいため、旅客船専用のふ頭・岸壁の整備が望まれる(港湾計画で位置づけた若松ふ頭)。
釧路港	耐震・旅客船ターミナルに着岸できない大型船は西港第4埠頭に着岸となるが、貨物船とのバース調整に課題がある
網走港	網走港では、客船専用ふ頭がないため、貨物船ふ頭に入港させている。 来年度のサンプリンセスのように毎週寄港するとなると、貨物船との輻輳により客船の入港に制限(錨泊による通船)が生じることとなり苦慮している。
苫小牧港	<ul style="list-style-type: none"> ・苫小牧港は、大型船の夜間入出港が、原則禁止となっている。 ・大型客船の接岸可能ふ頭(入船ふ頭)は、貨物船と重複の可能性があるため、接岸に制約がある。 ・旅客船専用岸壁としている北ふ頭は、背後が緑地となっておりバスなどの駐車台数に制限がある。
稚内港	貨物船とのバッティングの問題があるため、現在の埠頭ではなく、旅客船のふ頭・岸壁を整備したい。

<岸壁>

港湾名	現状における課題
小樽港	クルーズ客船を集約したい第3号ふ頭は水深が一部9mであり、増深が必要。
函館港	近年主流の大型船は岸壁の延長、喫水等が足りないことから、従前活用していた旅客船バースに着岸することができず、市街地から離れた貨物船用バースに着岸せざるを得ない。 →寄港日が重複した場合、日頃から利用している貨物船が着岸できない。→景観が悪い
釧路港	西港第4埠頭では2バース使用することとなるが、仕様が違うため入港する船舶に限界がある
網走港	港湾計画上、5万トン級の客船までの位置付となっており、平成26年度のサンプリンセスの入港に際し、海上保安署から新たな航行安全対策について求められ、費用面で苦慮している。
苫小牧港	・旅客船専用岸壁としている北ふ頭は、2万トン級が限界。 ・公共岸壁で最大の入船ふ頭は、5万G/T級の接岸実績はあるが、それ以上の実績がない。
稚内港	延長が240しかなく、飛鳥Ⅱなどの大型旅客船は岸壁からはみ出での係留を余儀なくされている。また、係船柱の能力不足によって、入港・係留制限がある。

<エプロン>

港湾名	現状における課題
小樽港	クルーズ客船を集約したい第3号ふ頭はエプロンが狭く、客船寄港時のバス、タクシーの停車、乗降に支障をきたしている。
釧路港	エプロンが狭く、来場する市民との間で交通安全上懸念がある
網走港	エプロンの沈下により、降雨時にエプロン全体に水たまりが発生することから対応に苦慮している。
苫小牧港	・旅客船専用岸壁としている北ふ頭は、2万トン級が限界。 ・公共岸壁で最大の入船ふ頭は、5万トン級の接岸実績はあるが、それ以上の実績がない。
稚内港	貨物船バースのため、クレーン、バスやタクシーと人の導線の輻輳がみられる。

<航路、泊地>

港湾名	現状における課題
小樽港	8万トン級を超えるクルーズ客船の入出港について、海上保安部から安全性の検証を求められている。
釧路港	海上保安部からは、大型客船について対象船舶ごとにシュミレーションを求められているが、費用面で対応できない
網走港	①漁港区からの漁船の航路と客船入港岸壁（第4ふ頭）の航路が同一のため、繁忙期に入港する際に、漁協等の調整（注意喚起）が必要である。 ②港湾計画上、5万トン級の客船までの位置付となっており、来年度のサンプリンセスの入港に際し、海上保安署から新たな航行安全対策について求められ、費用面で苦慮している。
苫小牧港	・苫小牧港は、掘り込み港湾のため航路・泊地が狭く、大型船の通行に規制がある。
稚内港	大型客船が入港する際には、航行安全対策調査委員会による航行安全検討が求められる可能性がある。

<旅客施設>

港湾名	現状における課題
小樽港	定点クルーズの発着港となっており、専用のターミナルの確保が急務。
室蘭港	旅客船ターミナル施設が無い場合、C I Q等の手続きに苦慮している。
網走港	旅客施設がない。
苫小牧港	・雨天でも歓迎行事が出来る施設があると良いが、入船ふ頭は、貨物船が接岸するため常設の施設は不可能。
稚内港	国際フェリーターミナルを使用した、入出港手続きは可能であるが、ターミナルへの移動手段や一度に数千人規模の乗客への対応は難しいと思われる。

<臨港道路>

港湾名	現状における課題
小樽港	一部、歩車道分離が確保できておらず、整備が必要。

<交通アクセス>

港湾名	現状における課題
函館港	中心市街地が港から遠く離れており、公共の交通機関が利用できず、利便性がきわめて低い。現状は無料のシャトルバスを運行するなどの対応を行っているが、寄港が増えると費用面で対応できなくなる。
室蘭港	崎守埠頭から公共交通機関までの移動手段が現状、タクシーのみ。
釧路港	西港第4埠頭は街中や駅への交通手段が遠く、また乏しい。現状は無料のシャトルバスを運行しているが、寄港が増えると費用面で対応できなくなる。
網走港	市街地まで徒歩で移動するには若干距離があるため、臨時の交通手段があると便利である。過去に港湾管理者でシャトルバスを手配した実績はないが、今後、船社から依頼された場合、費用面の負担が課題となる。
苫小牧港	交通アクセスが悪く、無料シャトルバスを運行しているが、寄港が増えると費用負担が難しくなる。
稚内港	街中や駅から遠く、交通手段が乏しい。
香深港	観光地までの移動方法が不足

<トイレ>

港湾名	現状における課題
小樽港	仮設対応しており、ターミナルと合わせて整備する必要がある。
室蘭港	崎守埠頭には簡易トイレ（和式）しかない。
釧路港	西港第4埠頭はトイレがないが、レンタルトイレの設置は費用面で課題がある
網走港	着岸時の客船乗降口付近にはトイレ施設はないが、徒歩10分程度の箇所に2箇所ある。
苫小牧港	北ふ頭は、背後の緑地内のトイレで対応。入船ふ頭は、隣接の公園の1箇所のみのため船社側から設置の要望がある。
稚内港	現状は管理者でレンタルトイレを設置しているが、寄港が増えると費用面で対応できなくなる。
香深港	上陸場所にトイレが不足

<案内看板>

港湾名	現状における課題
小樽港	多言語案内看板は整備済。
釧路港	英語以外の言語に未対応
網走港	ふ頭周辺には、案内看板はないことから、サンプリンセスの入港にあわせ臨時の案内看板を設置する予定である。
苫小牧港	クルーズ船のための看板は未設置。
稚内港	英語、ロシア語の看板はあるが、韓国、中国語の看板が少ない
香深港	案内板が無い

<ソーラス関係>

港湾名	現状における課題
函館港	多目的利用の岸壁のため、寄港ごとに移動式フェンスの設置、撤去を行っているが、寄港増加により費用負担も大きくなる。
室蘭港	中央埠頭での対応時に、移動式SOLAフェンスを設置しているが、サンプリンセスの対応の際に、移動費用が多額になる。
釧路港	ソーラスエリアを広くとる船社もあるが、エプロンが狭くバス・タクシーの転向・駐車に支障をきたしている
苫小牧港	入船ふ頭は、対応済み。北ふ頭は、調整中。

<照明>

港湾名	現状における課題
小樽港	エプロン、また市街地への連絡道路において十分な照度が確保できていない。
釧路港	日没が早くなった場合、照明施設がないため見送り行事等に支障がある
苫小牧港	夜間の係留岸壁でのイベントの際は、管理者が照明をレンタルしているが、寄港回数が増えると費用面で対応できなくなる。

<その他>

施設	現状における課題
漁業施設（網走港）	港湾区域を囲むように鮭鱒定置網・ホタテ育成施設が設置されているため、入港時に漁業施設へ干渉しないよう注意が必要。（客船以外の貨物船も同様）

(1)今後の方向性(北海道全体)

- 現在北海道においてはクルーズ船専用の客船ターミナルは存在していないため、ポートセールにおいてハンデがあるが、冬季の寄港が難しい中、費用対効果を考えると既存施設を有効活用する方法が、現状では適していると考えられる。
- 現状の港湾施設の状況から、10万トンクラスのクルーズ船が入港可能な小樽・函館・室蘭・釧路・網走の5港とそれ以外でポートセールスを考える必要がある。
- 5港については2014年度実績のあった定期・定点クルーズを連携して取り組むべきであり、それ以外の港湾については5万トン以下のラグジャリー船をターゲットにポートセールスを展開すべきと思われる。
- 客船接岸埠頭と市街までのアクセスや夜間照明、埠頭内でのトイレ設備等については道内のほとんど港湾で課題があり、港湾関係者だけではなく地元観光関係者、交通事業者と連携した対応と財源確保を検討していくべきである。
- 寄港による経済波及効果が広域に広がっていることを踏まえ、背後圏自治体も巻き込んだプロモーションと受入環境整備が必要となっている。