

1. はじめに

1.1 研究背景

我が国は四方を海に囲まれた島国であり、戦後の造船業や海運業は高度経済成長の礎を築き、水産業は大きく飛躍するなど、海を巧みに活用してきた。しかしながら海洋・沿岸域の経済や生産活動は積極的に推し進められてきたにも係わらず、国民レベルの余暇活動においては魚釣りを除けば意欲的に沿岸・海洋レジャーを楽しむことは少なく、個人単位で海と接触していないと度々専門家が指摘（例えば、畑中，1967；田辺，1992）している。個人レベルで海を楽しむ余暇として、沿岸では海水浴、海洋ではヨットやボートがあるが、もともと海水浴とヨット・ボートの余暇活動は、開国直後の欧米文化が浸透しつつあった明治初期に、日本に輸入される形で全国に広がった経緯（例えば、小口，1985；佐藤，2003；近藤，2009）にある。つまり、明治年代を境に海は漁民が漁をする空間だけでなく人々が余暇を楽しむ空間でもあると、海に対する国民の認識が大きく変容した。しかし最近でもそうであるように、日本人にはもともと余暇を送る行為が日々の生活に組み込まれることなく、せいぜい労働の延長として認識されている（小口，1985）ようである。

しかし近年においては、国民の余暇の過ごし方に少しずつ変化が見られるようになり、特に高齢者層による余暇活動の拡大が顕著となりつつある。元気な高齢者は、生涯学習や稽古事をはじめとする文化活動を愛好するほかに、国立・国定公園などの景勝地を散策して観光と健康維持を兼ねた余暇活動が数多く報告（公益法人日本生産性本部，2010）されるようになった。このような景勝地ではハードの整備やソフトの充実が進み、魅力ある地域資源へと大きく変貌を遂げたことが訪問者の増加に寄与した理由の一つ（国土交通省観光庁，2010）であるが、一方で以前ほどの賑わいを失った時代に取り残された既存の地域資源も数多く存在しており早急な活性化が望まれている。

このように時勢や余暇の変化にともなって国民のレジャーや地域資源への関心も移ろいやすく、沿岸・海洋レジャーにおいても例外ではない。沿岸・海洋レジャーには海水浴やヨット・ボートのほかに、誰もが水に浸かることなく色々な湾や海岸で親しまれてきた遊覧船がある。しかしながら、遊覧船に関する研究事例は少なく、どのような状況で運航されているのか、親水機会や地域資源としてどの程度の可能性があるのか、などの知見が乏しい状況である。そこで、本研究では昔から楽しまれてきた遊覧船に着目する。

1.2 旅客船・遊覧船の既往研究

旅客船の既往研究については、我が国の造船技術の発展を支えてきた船舶工学分野の船体動揺、機関や推進力に関する研究が多量に蓄積されている。一方で、旅客船の運用や利用状況、船舶による賑わい創出に関連した研究はここ最近になって議論されるようになり、クルーズ客船や生活航路のフェリー、離島島嶼の連絡船、渡船を題材とした幾つかの研究事例がある。以下に簡潔に紹介する。

クルーズ客船の産業構造やサービス内容の現状について報告した研究には、人文経済・地理学の知見が多い。市來（1992）は世界と国内クルーズの概況を整理し、双方を照らし合わせて国内クルーズ振興に向けた課題をあげている。魚谷（2006）は、北米クルーズに限定して産業構造、商品やサービス内容の現状と課題を報告している。藤井（2004）は、世界と国内クルーズの産業発展や構造、収容能力や航路など総合的観点について整理し、クルーズ産業が経済、社会、環境に及ぼす影響について分析している。

人文経済・地理学の知見以外の研究事例には、柴崎ら（2008）がクルーズ客船寄港地の魅力度の定量評価を目的として、運航・利用状況を把握したうえで乗船客を対象としたアンケート調査を実施し AHP 解析を用いて寄港地の魅力度評価を行った研究がある。さらに旅雑誌の情報掲載内容から魅力度の定量評価手法についても提案している。この他に、船体動揺や機関推進など船舶学全般に加え、国内外のクルーズ客船やフェリーの運航状況・サービス動向について国内で最も造詣が深い池田は多数の著作や論評（例えば、1987，1989，2008a，2008b など）を残している。特に、池田（2001，2011）は、国内のクルーズ事業が世界に遅れをとる要因を種々の角度から分析し、現代クルーズの実情とイメージの乖離、乖離に至った背景、国内クルーズ産業の実情など簡潔かつ明瞭に記し、今後の国内クルーズ事業の再構築について論説している。また、「アंकルトリス」の生みの親であるイラストレーターの柳原良平は無類の船好きとして知られ、船旅の航海記を中心に港や船に関する諸々の紀行書籍（例えば、2003 など）を発行し、船舶・船旅の趣味趣向を世に知らしめるばかりでなく、雑誌寄稿や招待講演（例えば、柳原，1987；柳原ら，2005 など）を通して汽船会社や研究者に多大な影響を及ぼしている。

一方、フェリー、離島連絡船や渡船の生活航路に関する既往研究も幾つか見られる。松尾ら（1997，2007）は中・長距離フェリーの現状と問題点を整理し、ロジットモデルによる政策的なシミュレーションを行いモーダル

シフトの促進について検討した。久保ら（2002）は、国内物流の航路の効率性や採算性の適正評価を目的とした、物流モデルの開発研究がある。一方、離島・島嶼の生活航路には、金田（2005）が離島の交通需要、産業計画、生活保障、地方分権を通して全般的な離島海運の状況を調べ、奄美諸島の離島海運の現状分析と問題抽出を経て、補助に依存しすぎない経済的自立の方向性について考察した研究がある。このようにフェリーや離島連絡船の研究は、物流評価や離島島嶼社会の政策・支援について論考しており、クルーズ客船の既往研究のように純粋に旅客船として分析・評価はなされていない。

離島・島嶼のライフラインとして欠かせない人流機能としての生活航路や余暇を楽しく過ごすための遊覧船などの旅客船を対象とした研究は、著者が調べた限り僅かしかない。益永ら（2009）は、大阪市内の8箇所を渡航する市営無料渡船について、船上から見える景観の定性調査とアンケート調査により利用意識を分析した。中山（1994）は、今日では外国人観光客も多く乗船するほど人気航路に成長した世界遺産の広島原爆ドームと厳島神社を結ぶ遊覧船について人気も知名度も低い頃に、この都市河川遊覧船の誕生経緯と課題をまとめた貴重な論文を残している。他にも、社団法人・日本旅客船協会が発行する季刊誌「旅客船」は、旅客船にまつわる歴史、港町、航海記などの話題を掲載する旅客船を知る上で数少ない定期情報誌である。しかしながらその掲載内容は、幕末から昭和初期までの国内外の連絡船や生活航路の海事史と海と縁のある地域風土文化史、商船やクルーズ客船の紀行文や寄港した海外の話題を中心に構成されており、現在や将来の国内産業の動向、旅客輸送量や賑わいなどの記述は少なく、旅客船事業や造船業などの関係者が今まさに求めていると思われる業界の持続・発展に向けた話題とは若干かけ離れているように思われる。

このように旅客船の研究報告は、宿泊付きクルーズ客船の産業構造や運航状況、中・長距離フェリーの物流機能に特化した航路需要の算定、離島・島嶼の生活連絡船の長期運航方策などを追求しており、今後も議論の深化は進められると思われる。一方で、旅客輸送のフェリーや渡船、地域資源としての遊覧船・ボートについてはほとんど記述されることなく、旅客船の研究・学問の体系化も進んでいない。特に観光遊覧船は、地域魅力を発信する有用な地域資源と考えられるが、クルーズ客船のような産業構造、商品サービスの内容などの現状や課題に関する既往成果がほとんどなく、また遊覧船の観光魅力や地域資源の評価もない。

1.3 研究目的

本研究は、時勢とともに変化する余暇活動がターニングポイントを迎えていると判断し、これを契機に沿岸・海洋レクリエーションの普及と地域資源による沿岸域活性化策を目的として観光遊覧船に注目する。研究は、まず旅客船の位置づけ、旅客輸送量の経年変化、これまでの規制緩和政策および輸送量との応答について調査し、旅客船が置かれている状況を整理することから始める。次に、国内の観光遊覧船の情報を収集し、事業者、船舶、運航内容などについて分析を行い、遊覧船の現状把握を試みた。さらに、日本三景の松島において現地調査を実施し遊覧船の詳細な実情を探り、遊覧船が地域観光に寄与する程度を測る。最後に旅客船、遊覧船に対する利用者意識についてアンケート調査結果を行い、利用者側面からの旅客船の印象について報告する。

2. 遊覧船の位置づけと社会変容

2.1 多様な旅客船

今日の旅客船は、目的用途や形、航送速度、航送方法などによって、様々なタイプに分けることができる。例えば、目的用途別では、離島・島嶼の人流・物流などのライフラインに欠かせない小型船、大量の人や自動車の中～長距離運送するカーフェリー、非常に狭い水道や海峡において橋の代替機能として昔から継続して運航されている渡船、景勝地を海上から周遊したりする観光遊覧船、海中に没した船体の一部を透明なガラスやアクリル樹脂を張り替えて海水や海底を観察するグラスボート、食事を楽しみながら海上を周遊するレストラン船や屋形船、多数の娯楽施設と宿泊施設を備えて遠洋を周遊する大型クルーズ客船などがある。

この多様な船舶は目的別に大きく2つに分けられ、ある2点間を移動するために海上を利用する移動旅客と、乗降地点が同じであって一定コースを遊覧する観光旅客である。移動旅客と観光旅客に生じる責任の重さは、移動旅客は生活を送る上で必要最低限に求められるものであり、観光旅客の観光や食事を楽しむレジャーとは根本的に異なる。この考えを基に、海上運送法は旅客船を区分している。

2.2 海上運送法の旅客船・遊覧船の位置づけ

海上運送法は、その第一条を借りれば「海上運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、海上運送の利用者の利益を保護するとともに、海上運送事業の健全な発達を図り、もって公共

の福祉を増進することを目的とする」法律であり昭和24年6月1日に施行された。この法律は図-1に示すように、海上において船舶により人または物の運送をする「船舶運航事業」、船舶の貸渡または運航を委託する「船舶貸渡業」、海上における船舶による物品の運送または船舶の貸渡、売買もしくは運航委託を媒介する「海運仲立業」、船舶の運航事業または船舶貸渡業を営むために通常その事業に属する取引の代理をする「海運代理店業」について規定している。このうち船舶運航事業は、一定航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する「定期航路事業」と、それ以外の船舶運航事業「不定期航路事業」に分けられる。

定期航路事業と不定期航路事業のうち、13名以上の旅客定員を満たす船舶を「旅客船」と規定している。定期航路事業では、特定の者の需要に応じて特定の範囲の人の運送をする旅客定期航路事業を「特定旅客定期航路事業」と定め、陸上の交通アクセスが困難または時間を要する対岸や海上基地の工場などに従事する者を運送する旅客船が該当する。この特定旅客定期航路事業以外の旅客定期航路事業は「一般旅客定期航路事業」と区分され、不特定の者が利用する離島航路、渡船、フェリーなどの生活航路が該当する。一方、不定期航路事業の旅客船には、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送を行う不定期航路事業「旅客不定期航路事業」が規定され、観光遊覧船、レストラン船、屋形船などが該当する。定期航路事業は陸上交通を引き合いに出すならば路線バスに相当し、例え乗降客がいなくとも一定の日程表に従い運航

しなければならない。一方で、不定期航路事業は観光バスに相当し、客がいなければ事業者の判断で運航しないこともある。先に述べたように、定期航路事業は乗降地の異なる2地点間（あるいは複数地点）の移動が目的であって、往路の出港地に客がいなくとも、往路の入港地つまり復路の出港地では復路の乗船客がいることも考えられ、復路の利用乗客のためにも往路の運航が求められる。一方、遊覧船や屋形船、レストラン船が該当する旅客不定期航路では、乗降地を同一地点とし水域を一定コース周遊して出港地に戻る事が多く、次便の乗客に迷惑を掛けることがほとんどない。

なお、旅客を輸送する場合でも、櫓権（ろかい）のみをもって運航する舟、もしくは主として櫓権をもって運航する舟は海上運送法に適用されない。櫓権の舟は、今日ではごく一部の運河や堀、溪谷の河川で地域振興策、観光資源として活躍している。

2.3 近年の旅客船事業に対する規制緩和

1995年7月より不定期遊覧船は、事業の許可基準から需給要件を除外され自由参入が容易となった。平成8年度運輸白書（1997）によれば、この措置によって1994年7月～1995年3月の間に不定期遊覧船の新規参入は6件であったのに対し、措置後の1995年7月～1996年3月には16件に増加している。また、1995年4月より、旅客船、貨物フェリーについて営業政策として的大幅割引や特別室利用料金等の料金設定、変更について認可制から届出制へと緩和した。この措置によって1994年4

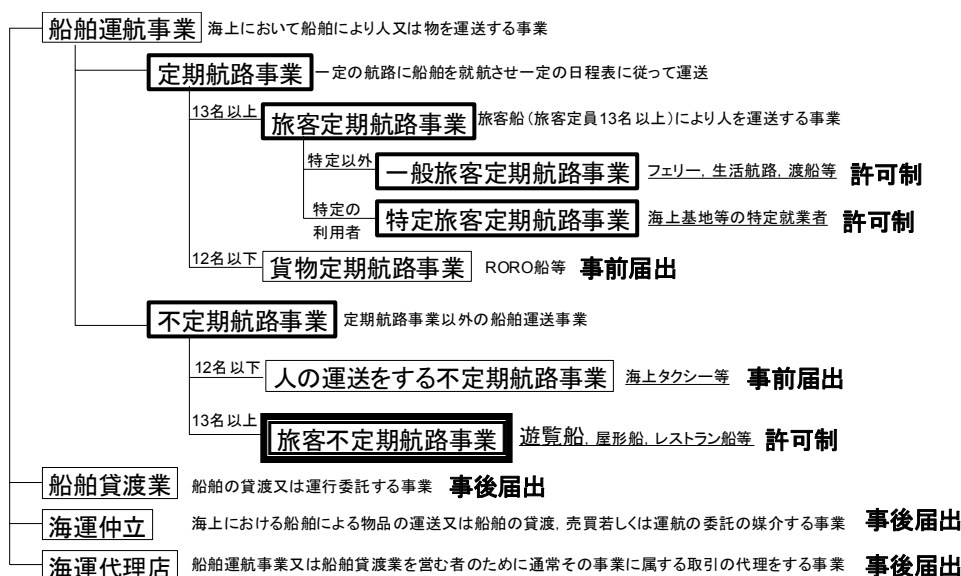


図-1 海上運送法の旅客・遊覧船事業の位置づけ（図中の人員数は船員を除く旅客定員数）

月～12月に49件であった料金改定の申請件数が、措置後の1995年5月～12月では147件へと約3倍に増加し、運賃・料金のより一層の多様化が進展し、利用者の選択肢は広がった。

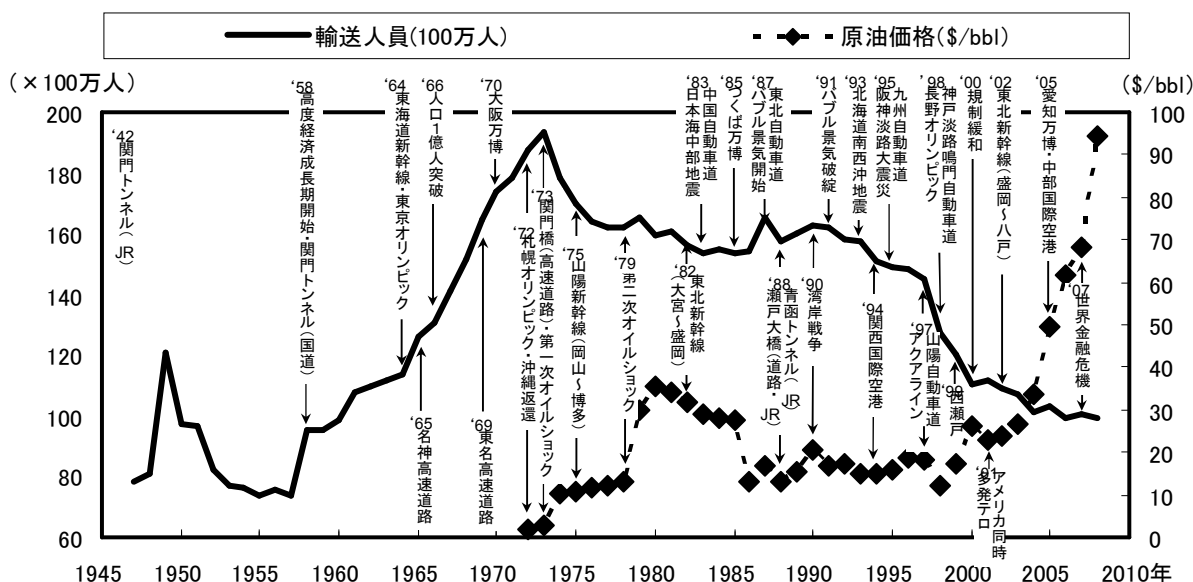
また、小泉政権による一連の規制緩和と政策は運輸全般にも及び、内航旅客事業においても例外ではなかった。具体的な規制緩和は、2000年10月、一般旅客定期航路の需給調整規制が廃止され、事業参加が免許制から許可制に改正された。また、事業の休廃止については許可制から届出制へ、運賃やダイヤの変更は認可制から届出制へと改正され、事業への参入・退出の自由化と事業者の創意工夫を促す内容となった。平成14年度国土交通白書(2003)によれば、この政策によって、従来減少傾向にあった一般旅客定期航路事業の事業者数と航路数は、2000年に増加に転じたと分析している。一方で、上記の規制緩和に併せて、生じうる問題を少なくするための措置も取られた。この措置は離島などの生活航路が対象であり、過度な自由競争にさらされ最終的に事業が休廃止に追い込まれないように工夫が図られた。具体的には、国土交通大臣は関係都道府県知事の意見を聴いて、その生活航路を「指定区間」として設定し、運航便数、終始発時刻、旅客定員などの運航計画の審査、運賃の上限額認可、休廃止の6ヶ月前届出など最低限のサービス水準を参入要件に設定して、従来の需給調整でなく競争による利用者視点のサービス向上の実現を目指した。その

他の海上運送法の改正には、12名以下の船舶による旅客の安全規制と利用者保護規制の適用の拡大、および旅客不定期航路事業の需給調整規制の廃止とともに、一般旅客定期航路事業との機能分担の明確化を図り、乗合運送(遊覧船を除く)も原則禁止された。

また、自治体や管理者によって規制緩和がさらに進んだところもある。例えば、東京都港湾局は2004年より運河の利用を促進するために、都市部の水辺空間のありかたを見直す取り組みとして「運河ルネッサンス(2009年より運河ルネッサンスに改め)」の計画を立案し、これまで運河が有していた人流・物流の機能に加え、魅力ある・賑わいある水辺空間の創出を目的として運河の観光資源化を目指した。そこで港湾局が取った方策は、港湾関連事業者に限定していた水域占有許可を規制緩和し、水上レストランや棧橋などの設置が可能となったほか、運河を利用するイベントに対し、運河沿いの遊歩道や防災船着場(河岸)などの貸し出しを行うようになった。

2.4 旅客船輸送量の経年変化

前節に記したように旅客船は、13名以上の定員能力を有する船を旅客船と規定している。旅客船の具体例として、離島生活に欠かすことができない連絡船、狭い海峡や運河などの橋の代替機能として渡船、人と自動車と一緒に運搬するカーフェリーなどの日常生活を送る上で欠かせない一般定期航路に就航する船舶、また海・陸の景



※輸送人員は、国土交通省総合政策局情報管理部「交通経済統計要覧」を参考に、一般旅客定期航路、特定旅客定期航路と旅客不定期航路の旅客輸送人員数の総和である。
 ※原油価格は、アジアにおける原油相場の指標銘柄であるドバイ原油の価格とし、BP社が発行した「Statistical Review of World Energy June 2009」を参考とした。

図-2 内航旅客船の輸送人員と原油価格

勝地などにおいて海上を周遊する観光遊覧船や食事を楽しむレストラン船や屋形船の旅客不定期航路などの客船などが該当する。そこで、まず、遊覧船に限らず国内の旅客船の輸送状況を確認する。図-1は、一般旅客定期航路、特定旅客定期航路および旅客不定期航路を合計した内航旅客輸送量の経年変化図である。図中には、我が国の経済動向、災害やイベントおよび競合交通機関の動向、重油価格（US\$/bbl）も併せて掲載する。

世界をリードしていた戦前の造船や港湾土木技術が礎となって、朝鮮特需を端緒とし、その後の高度経済成長期を迎えて船舶の旅客輸送量は急激に増加した。1973年に勃発した第四次中東戦争が第一次オイルショックを引き起こした。エネルギーや化学製品などの生産に必要な原油をほぼ完全輸入に頼っていた我が国の経済は、正面からオイルショックの直撃を受けて高度経済成長期は終焉した。同年、本州と九州を隔てる関門海峡において、1942年に開通した関門鉄道トンネルと1958年に開通した2車線国道と人道を有する関門国道トンネルに加えて、新たに6車線の高速度道路が開通した。さらに2年後の1975年には、新関門トンネルが完成したことで山陽新幹線が岡山から博多を結び、最終的に東海道新幹線も含めて東京から博多までが一本に繋がった高速輸送鉄道が完成した。関門海峡に4つの陸上交通網が整備されたことで、海峡をつなぐ船舶輸送は衰退し、今日に至っては旅客機能に限った渡船と門司港レトロ地区周遊および巖流島上陸の遊覧船だけが就航している。第一次オイルショックに起因する好景気の終焉と陸上交通網の拡充に加えて、1979年に第二次オイルショックが勃発し、原油価格が約20倍近くに高騰した。多量の重油を消費する船舶やフェリーは、汽船会社の経営を逼迫し、便数の最適化、船舶の大型化も相まって航路数・保有船数は減少の一途を辿った。1987～1991年のバブル経済景気において乗降客数を一時押し上げるも、第二次オイルショック以降に整備された1982年の大宮⇄盛岡間の東北新幹線、1983年の中国自動車道、1987年の東北自動車道、1988年の青函トンネル鉄道、瀬戸大橋の瀬戸中央自動車道およびJR本四備讃線などが相次いで開通し、旅客輸送人員は総じて減少傾向に陥った。この間にも地方空港は整備され、旅客輸送は瀬戸・海峡の短・中距離フェリーや渡船のみならず、長距離カーフェリーにおいても陸路・空路と競合し、徐々に自動車・バス、鉄道、飛行機にシェアを奪われるようになった。1991年のバブル経済景気以降も道路、鉄道、空路は拡充し、1994年の関西国際空港開港、1995年の九州自動車道開通、1997年の山陽自動車道および東京湾アクアライン連絡道開通、1998年の神戸淡路鳴門自動車道開

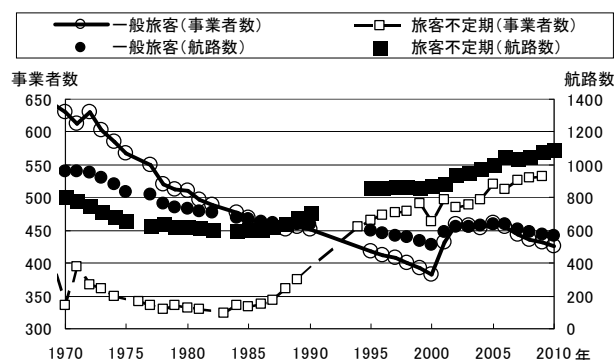


図-3 内航旅客事業の事業者数と航路数
(一般旅客定期航路と旅客不定期航路)

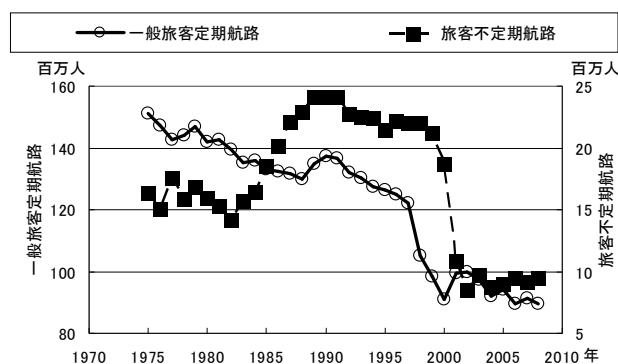


図-4 内航旅客事業の輸送人員
(左軸は一般旅客定期航路、右軸は旅客不定期航路)

通、1999年の西瀬戸自動車道開通、2002年の東北新幹線の八戸延伸、2005年の中部国際空港の開港などが進み、2011年現時点においては東北新幹線の青森延伸、九州新幹線の博多・鹿児島間が開通した。現在の輸送旅客は高度成長期頃と比較して、海上交通の相対的依存は縮小し、2008年度実績において輸送人員は約50%までに減少した。

2.5 一般旅客定期航路と旅客不定期航路の経年変化

前節においては内航旅客輸送の総輸送人員について述べたが、ここでは一般旅客定期航路と旅客不定期航路に分けて考察する。図-3は一般旅客定期航路事業と旅客不定期航路事業の事業者数と航路数、図-4は旅客輸送人員の経年変化である。一般旅客定期航路は、陸路・空路の交通機関とのシェア争いによる事業者、航路数、旅客数の減少、同業者との淘汰、運航効率を目的とした船舶大型化に伴う船舶数と便数の減少、旅客輸送からトラック運送に経営比重をシフトしたことによる輸送人員減少など、幾多の要因が重なって1973年の第一次オイルシ

ック以降、事業者数、航路数、輸送人員の全てが減少している。2000～2001年に、全ての項目において一時的な急増は見られるものの現時点では減少傾向にある。

一方で図-3に示すように、遊覧船などの旅客不定期航路は事業者数も航路数も増加傾向にある。ただし輸送人員は、バブル景気絶頂の1989～1991年は毎年24.1百万人を達成するも、そのバブル景気破綻後は縮小し続け、特に2000～2001年にかけては18.7百万人から10.8百万人までの大幅な落ち込み（図-4）を記録し、以降今日までほぼ横ばいである。

上述のように、2000年を境に、一般旅客定期航路と旅客不定期航路の双方とも業者数、航路数、旅客数に明らかに変動を確認した。これは規制緩和の流れを受けた海上運送法の改正効果が表面化したものであり、一般旅客定期航路の参入退出の自由化が事業者数と航路数を増大させ、一般旅客定期航路と旅客不定期航路の機能分担の明確化が一般旅客定期航路の輸送人員をさらに押し上げ、代わりに旅客不定期航路の輸送人員を引き下げた。一般旅客定期航路は、2009年3月末に政府の景気刺激策の一環として土日祝日の高速道路の上限1,000円や各種ETC割引・無料化制度（2011年6月終了）の影響を受けて、陸上交通とのシェア争いを強いられた。これまで企業努力によって航路の維持・発展に努めてきた旅客船事業者にあつては、便数削減ならまだしも航路廃止や事業撤退にまで追い込まれるほど、景気刺激策の負の面を被ったようである。具体例として、宇高フェリー（宇野港～高松港）、明石淡路フェリー（明石港～岩屋港）、伊勢湾フェリー（伊良湖港～鳥羽港）が廃航や減便を強いられた。この他にも便数削減、船舶売却や従業員削減などの経営効率を図り航路維持に努める事業者も含まれていると推測され、今後、さらに一般旅客定期航路の縮小化が懸念される。一方、旅客不定期航路は、乗船目的が移動旅客でなく観光旅客であるため、一連の高速道路各種割引・無料化は人々の余暇活動を促進させ、遊覧船、屋形船やレストラン船の輸送人員増加の呼び水になった可能性はある。

参考までに、特定旅客定期航路は2008年実績で9航路、12隻、旅客数10万人と限られた地域でしか見ることができず経年的に減少傾向にある。しかし今後、陸上アクセス手段がない場所や必要以上に時間を要する場所は臨海域の開発や生産活動がなくならない限り航路がなくなることはないと予想する。

3. 旅客不定期航路「遊覧船」の事業者属性、船舶特性および運航状況

3.1 遊覧船の運航実態の調査方法

内航旅客不定期航路「遊覧船」の詳細実態を把握するために、全国の遊覧船の情報を収集した。遊覧船事業の基本データの収集は、国土交通省海事局内航課（2010）が監修した「2010年春季号 フェリー・旅客船ガイド 運賃・時刻表」に収録された「全国遊覧船ガイド」の情報をベースとした。さらに、日刊海事通信社が開設している「全国・海外 船の旅情報」Webサイト（<http://www.fune.co.jp/>）、社団法人・日本旅客船協会Webサイト（<http://www.jships.or.jp/index.php>）、北海道旅客船協会や東北旅客船協会など全国の地区旅客船協会、全国河川旅客船協会Webサイト（<http://www.z-kawabune.com/>）および各々の遊覧船事業者Webサイトから情報を入手した。また適宜、船舶・船旅を趣味とする個人のWebサイトなども参考とした。

調査事項の一覧を表-1に示す。表に示すように事業者の主体を問う事業者属性、旅客船事業の区分として事業特性、その航路に就航する船舶諸元、および遊覧サービスの内容を問う遊覧内容の4区分を設け、それぞれの区分ではさらに詳細事項を調べた。

最終的に収集した観光遊覧船は、247事業者、373航路、524隻であり、2010年の国土交通省「平成22年度 海事レポート」に記載された532事業者、1095航路、1064隻と比較すると、約半数の国内事業を取得したことになる。情報入手できなかった残り半数の理由として、ガイド誌の掲載フォーマットに従った、または相応しい情報を満たさず編集サイドが掲載を控えた、日刊海事通信社や旅客船協会のWebサイトに掲載されている情報は事業者からの任意報告あり全航路を網羅しているとは限らない、事業者自信が情報を発信していない可能性も含めて運航状況をインターネット上で発見・確認できなかった、運航時期や時間が限定的であるため乗降客数が少なく観光旅行者Webサイトの掲載記述が見つかりにくい、または見つけることができなかった、事業者が事業を申請してい

表-1 旅客不定期航路の調査項目一覧

大区分	詳細(それぞれに区分を設定)
事業者属性	事業者名、グループ・提携会社の有無、種類
事業特性	区分(一般、不特定)、目的(渡航、観光、食事等)、乗合貸切
船舶諸元	船名、定員、総トン数、速力、全長、全幅、航走(排水量、半滑走、半潜水等)、機能区分(カフェリー、クルーザー、和船、グラスボート等)、外観区分(帆船、海賊船、キャラクター船など)、船体機能配置(各フロアの前中後の簡易間取り)
遊覧内容	コース名、乗船時間、乗船料、各割引料金(団体、身体障がい等)、乗降港、寄港、航路、見所、各指定(国立・国定公園、天然記念物等)、月別運航、曜日別運航、運航時間帯

るものの諸事情により運航を見合わせているなどが考えられる。

3.2 事業者の経営規模と経営内容

表-2に、遊覧船事業者の経営規模と旅客船以外の業務内容を一覧にまとめた。表より、事業者の4割は当該地において遊覧船を運航することだけに従事しており、そのうち約半数は資本金1,000万円未満の小規模経営であった。その他の地元事業者には、観光サービス業もしくは旅客船以外の海に関連した業務に携わっている。一方で、地元の行政や公益法人、遊覧船組合が主体となって運航する遊覧船事業も少ないが存在する。これらは、普段は一般旅客定期航路であるが週末は観光客を意識して運航する航路や、まちおこしの一環として有志やNPO、行政によるワンシーズン運航が多い。また、観光レジャーや鉄道・バス事業関連の大規模グループ会社の一組織である遊覧船事業者の特徴は、観光客の多い水域において船数や従業員を多く抱える大規模な事業者である。表中の事業展開・規模の「不明」が多い理由として、事業規模が小さいが故に資本金や従業員数などの指標を取得できず、特に離島や馴染みの少ない地域では表-1の情報のみならず遊覧船の存在の情報すら取得が困難であった。おそらく彼らは家族経営によって遊覧船事業を続けていると思われるが、地域の観光情報インフラが組織的に構築されず、旅行者に情報が伝わっていないと推測する。最近では、離島・半島などの僻地では、地域の観光情報を取りまとめるWebサイトが一元化されてコンテンツが充実していることが多く、一部の地域では少規模事業者の支援が進みつつあるようである。また、瀬戸内海では淡路島から伊予灘の間では、広島原爆ドームと宮島厳島神社および鳴門海峡渦潮を除けば、遊覧船事業者はわずか3事業者であった。瀬戸内海は有人の島嶼が数多くあり、一般旅客定期航路としての渡船・フェリーおよび海上タクシーが充足しており、定期航路が遊覧船の代わりを担っているようである。先の3事業者においても、運航時刻を明示しているのは1事業者であって残りの2事業者は海上タクシー、貸し切り船やシーズン期間中の乗り合い運航のようであった。

3.3 遊覧船の船舶特性

遊覧船の船舶の特性の一つは、航行機能以外の目的を有していることであり、その具体的な船舶船体事例を機能・外観および運航水域に分けて表-3に示す。なお、海と湖の水域別に船舶基本諸元の平均値を求めると、旅客定員人数は海が121人、湖が204人、総トン数は海が98.3

表-2 遊覧船事業者の事業内容と展開/規模

事業展開・規模	民間											行政	法人/組合	計	
	全国		地方			地元									
	極大	大	極大	大	中	小	極大	大	中	小	極小				不明
遊覧船のみ	0	0	0	0	2	1	0	6	24	14	37	21	0	0	105
海運業	0	0	0	1	0	1	2	0	3	0	1	2	0	0	10
陸上運輸業	15	0	0	3	0	0	1	1	2	1	0	0	0	0	23
観光業	1	4	0	0	0	0	1	6	15	7	3	11	0	0	48
宿泊業	1	0	0	0	0	0	0	1	0	5	0	1	0	0	8
マリーナ	0	0	0	0	0	0	0	1	5	0	0	3	0	0	9
その他	0	0	0	0	1	0	0	0	1	2	0	3	0	0	7
不明	1	0	1	0	1	0	1	2	2	4	1	9	9	6	37
計	18	4	1	4	4	2	5	17	52	33	42	50	9	6	247

※表中の事業展開・規模は、「全国」は全国各地で様々な事業を展開するグループ企業の一部門として遊覧船事業を営業する企業、「地方」は全国展開に及ばないが当該地も含めた地域・地方においてグループ企業および単体企業として遊覧船を運航する企業、「地元」はグループ傘下することなく当該地のみにて単体企業が遊覧船事業やその他の事業を展開する企業。
 ※表中の事業規模は、資本金および従業員数を判断目安として5つに分割した。資本金の目安は「極大」は10億円以上、「大」は1～10億円、「中」は1000万～1億円、「小」は100万～1000万円、「極小」は100万円未満とした。また従業員数の目安は「極大」は1,000人以上、「大」は100～1,000人、「中」は10～100人、「小」は3～10人、「極小」は2人以下とした。
 ※行政とは地方自治体が遊覧船を運航することを指し、全て「不明」とした。
 ※法人は当該地域においてNPO法人・財団法人が主にまちおこしの一環として遊覧船を就航させ、組合は保有する船舶を用いて遊覧・遊漁などを主に貸し切りの事業展開であった。本研究では事業区分が不明瞭かつ少数であるため、全て「不明」とした。

表-3 航行機能以外に特徴を有する遊覧船隻数の種類と運航水域区分

		水域区分					
		海	湖	河口	溪流	運河	堀
船舶総数		233	97	24	64	8	7
透視	側面ガラス	25	1	0	0	0	0
	船底ガラス	31	2	0	0	0	0
外装・塗装	鯨・イルカ	15	1	0	0	0	0
	鮫・魚・イカ	9	0	0	0	0	0
	帆船型・海賊船型	6	3	0	0	0	0
	外輪船型・黒船型	4	7	0	0	0	0
	潜水艦	2	0	0	0	0	0
	白鳥型	0	6	0	0	0	0
	亀型	1	2	0	0	0	0
中華船型・百万石船型	4	0	0	0	0	0	

※側面ガラスとは船体側面に透視機能を有する半潜水式の船舶のことであり、喫水が深く、乗客は水面下に設置されている席から側面の窓を通して海中を観察する。一方、船底ガラスとは同総トン数の船舶と同じ喫水で、乗客は水面下に降りることなく甲板上から船底の窓を通して海中を観察する。
 ※外装・塗装とは、航行機能に関係なく、もしくは若干低下させて趣向を演出した船舶。
 ※潜水艦とは、上述の透視船とは異なり船体の大半が水面下にあり、甲板上での見学が制限される船舶。

トン、湖が105トン、船速は海が13.9ノット、湖が13.4ノット、竣工年は海が1991年、湖が1989年であった。

表より、航行機能以外に特徴を有するもの船舶は、海は船舶の42%にあたる97隻、湖は23%の22隻であり、海域の船舶は航行機能だけでなく多様な工夫を凝らしている。グラスボートは透明度の高い外洋に開けた海域で、グラス越しに映り込む眺めが変化に富んだリアス式海岸などの岩場を選んで運航しているようである。海域の船

船は、海の生物を塗装した（一部は形作った）船舶や、帆船、海賊船、中国船を真似て趣向を凝らした船舶が運航している。湖は、静穏な湖面で過ごす白鳥をそのまま形に反映した船舶、外輪船や豪勢でクラシックな船舶が運航されていた。湖は海と比較して波、流れや風の影響を受けにくいいため外観艤装に自由度が高く、演出に工夫を凝らした大型船舶がゆっくりと湖面を航走しているようだ。一方、海は外力の作用が大きく安全運航のためには演出効果は副次的となり、小型船であれば航行に支障を来さない塗装で艶やかさを演出し、大型船であれば航行に支障のない程度で大海原に似つかわしいような外観を擁していた。また最上段に4層デッキ展望フロアを有する船隻数は、海が2隻、湖が6隻であり、総船数の少ない湖の方が多く結果となった。両水域の船速に差がない理由として、湖は水面が静穏であるがゆえに馬力の大きい推進機関を求めないと思われがちだが、浅瀬の座礁対策や湖底攪拌を抑制するためにウォータージェット推進を搭載した船が就航している航路も見られ、その高速走行機能を発揮して広範囲の周遊観光が行われている。

河口や運河では、橋桁が低く水深も浅いためほぼ全ての船舶の屋根は低く、東京湾と繋がる河口運河では2層デッキや1層デッキの屋根に上がる簡易な設備が搭載してある。一方、大阪湾ではさらに橋桁が低く全ての船舶が1層デッキ（上甲板）であり、また一部の船舶はラストや屋根の折り畳み機能を有していた。他には、大阪湾や諏訪湖では水陸両用バスが運航され、乗降車は陸地で済ませ、途中からスロープを使って水域を航行していた。溪流では、他の水域で圧倒的にFRPや鋼製が多いなか、木造の舟が多数運航していた。溪流の船舶は、流れや水深、コース長など様々な理由から筏、船外機なしの舟、船外機搭載の木造の舟、屋形船、ジェット推進搭載と非常に多様である。堀での運航は、狭い水路をゆっくりと進むことから馬力の小さい船外機もしくは竹竿を川底に突いて推進していた。

3.4 乗船料金と乗船時間

表-4は遊覧船の乗船料金と乗船時間の出現頻度分布である。表より主要な遊覧コースは、乗船料が1,000～3,000円、乗船時間にして30～60分である。航路を複数保有する事業者は最も人気のある航路よりも、さらにゆっくりと周遊する航路を往々にして複数用意していることが多く、本研究ではコース別の乗降人数（人気航路）を考慮せずに乗船料金と時間の出現頻度を整理したために若干高価かつ長時間の航路が出力されたと考える。短いコースは、周遊せずに運河の旅客船のように近距離の片道コ

表-4 旅客不定期航路の乗船料金(上段)と乗船時間(下段)の頻度分布

運賃 (円)	500	800	1000	1200	1500	2000	3000	5000	8000	10000	計
海	10	12	30	29	41	39	36	19	11	4	231
湖	8	10	18	6	17	7	9	2	1	1	79
乗船時間 (min)	10	20	30	40	50	60	90	120	180	360	計
海	5	17	38	33	44	44	27	17	10	8	243
湖	4	9	14	18	9	10	5	1	1	3	74

ース、季節によってダム湖の水深が変化するため最小周遊に設定したコース、団体旅行客の旅行行程に対応できるように選択肢の一つとして短時間行程を設けているようだ。また一部の航路においては、ホエールウォッチングや知床半島クルーズのように、到達地点までに要する時間が長く、燃料代や天候不順のために休止せざるを得ない運航リスクの観点から高額に設定している航路がある。また、琵琶湖をゆっくりと時間をかけて周遊するクルーズ（一回寄港）も複数運航されており、長時間コースが表中に反映された。

遊覧船に乗船してみると確認出来ることであるが、遊覧の航路は①周遊型、②片道型、③折り返し型の3つに分けることができる。周遊型とは乗降地が同じ場所で水域を周遊する航路、片道型は文字通り乗降地が異なる2地点（途中で寄港する航路もある）を遊覧しながら移動し復路も同一コースを辿ることが多い航路、折り返し型は周遊と同様に乗降地は同じであっても最終目的地で折り返すために往路と復路が同じ航路を辿る。往路と復路が同一であるとき、例え乗客は見る角度で景色が異なることを知っていても多くの乗客は復路では暇を持て余していた。これまでに著者が乗船した航路では、往路は自動化された船内アナウンスが流れていても復路は同乗船員の生の声の掛け合いで乗客を楽しませたり、異なる季節の映像を船内モニターに映し出し再訪問の意欲を高める工夫を凝らしていた。

海と湖を3タイプに分けると、海が周遊型131航路、片道型29航路、折り返し型53航路、湖が周遊型47航路、片道型17航路、折り返し型7航路であった。湖は限られた水域を航行するため湖畔に沿った周遊型もしくは対岸に移動する手段として片道型が多いのが特徴である。一方で海は、構内・湾内周遊や島々めぐりを代表するように周遊型が最も多く、次いで奇岩や灯台、岬の先端などの目標地点で折り返す運航が続いた。一般旅客定期航路は、2地点間の安全を図りつつ最短コースを辿って迅速に移動するため同一航路を設定している。しかし旅客不定期航路は楽しむために乗船するのであって、同じ航路やサー

ビスの提供は、次の遊覧船の搭乗動機に影響を及ぼすとも限らない。そのためにも片道型や折り返し型は、乗客を飽きさせない将来を見据えたサービスが必要と考える。

3.5 月別運航分布および時間別運航分布

図-5, 6は遊覧船の月別運航分布と週末の時間別運航分布である。ここで記す運航分布とは、遊覧船の航路コースのうち運航日時の情報を取得した海域航路295コースと湖水航路84コースを対象として、各月・各時間に運航している航路コースの割合を表すものである。

図-5より海は冬季において運航分布は減少するものの、60%以上のコースでは通年に渡って運航している。冬季のオホーツク海沿岸では、船舶の運航に支障をきたす流氷が毎年接岸しているが、砕氷船による流氷クルーズや世界遺産の知床半島の冬の自然・生物を呼び物としたクルーズが用意されている。ただしオホーツク海を除く北海道と松島湾を除く東北地方では、ほとんどの海域航路が冬季に運休していた。これを除く地方の海域航路の多くは、運航本数を減らした冬季ダイヤにて運航していた。一方、湖では冬季の運航分布は約30%までに落ち込んでいる。国内の湖水面積の広い自然湖やダム湖の多くは東日本に偏り、冬季の積雪や湖面が凍るために運休せざるを得ないようである。

運航時間については、サンライズ・クルーズ、サンセット・クルーズおよびナイト・クルーズの運航がそれぞれ一つの航路として本研究では反映しており、また小規模営業と判断される事業者は運航時刻が明記されていないために運航分布の分母が膨らんだ結果、昼間のピーク時においても運航分布が50%に達しなかった。主な運航開始時刻は9～10時であり、最終便の出港時間は15～16時であった。海と湖を比較すると、湖の運航開始時刻がわずかに早く、前述のように湖の遊覧船が東日本に偏っており日出が早いこと、概して湖畔は観光地であることが多く宿泊地と乗船地が隣接し宿泊客が乗船しやすいことが理由として考えられる。

4. 松島湾の旅客不定期航路「遊覧船」

4.1 松島の調査概要

本研究では、国内で最も旅客不定期航路「遊覧船」が定着していると思われる日本三景の「松島」を対象として、事業者へのヒアリング調査を行い、松島の遊覧船の状況について報告する。調査は、2010年3月25～29日に、松島湾で遊覧船事業を営業する主要3者と松島観光協会へのヒアリング調査を行い、さらに乗船して乗降客の行動観

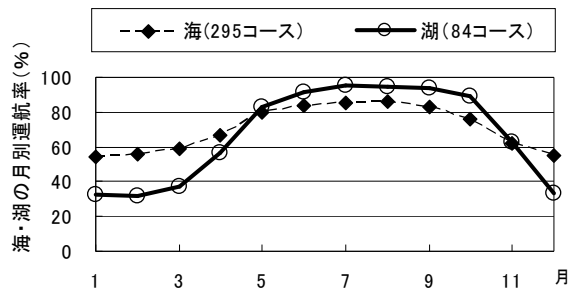


図-5 遊覧船の月別運航分布

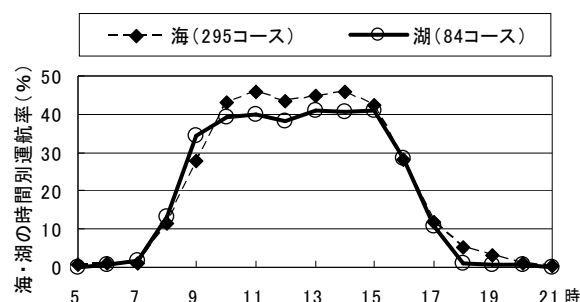


図-6 旅客不定期航路の時間別運航分布

(※但し、週末の運航状況)

察、遊覧船以外の陸上観光施設等の確認などを実施した。本章では、この現地踏査で得た知見、松島観光協会や塩釜市が発行した報告書、松島湾観光汽船(現・松島ベイクルーズ株式会社)の自費出版書籍をもとに、松島遊覧船と松島観光の変遷および関係性について整理する。

4.2 松島湾の概要

松島とは、宮城県の松島湾内にある大小260余りの島々で形成された景勝のことを一般に指し、「日本三景」の一つとして称される。その地形は、海岸線に対して直角に隆伏の激しい地形が沈水して形成されたリアス式海岸に、さらに地震などの地殻変動が作用し、地形の沈水がさらに進行して形成された多島海である。同様な多島の光景は、三重県の英虞湾、長崎県の九十九島などでも見ることができ、風光明媚な観光地として知られている。地質は砂岩や礫岩などの非常にもろい地質・岩質で構成しているため、水面付近では波浪や潮汐の外力を直接受けて浸食が繰り返されることで、島頂部では松が自生し、島側面は内に凹んだ白色系の岩肌を露出する非常に特徴的な様相を見せる。260余りの島々の中には、桂島、野々島、寒風沢島、朴島、宮戸島の5つの有人島が含まれ、宮戸島を除く4島は「浦戸諸島」と呼ばれ、海上交通で本土と結ばれている。

松島湾は，広義では松島を含む図-7に示す湾全体を指し，狭義では北側の松島湾と南側の塩釜湾に区別されている。広義の松島湾は北東から順に東松島市，松島町，利府町，塩釜市，七ヶ浜町の5つの市町にまたがっており，浦戸諸島は塩釜市，宮戸島は東松島市に属している。松島湾内の港は，特定重要港湾の仙台塩釜港・塩釜港区，特定第3種漁港の塩釜漁港，地方港湾の松島港および浦戸諸島に複数の漁港が配備されている。塩釜港区は，古から地域の物流拠点，浦戸諸島との人流や松島観光船の発着基地として港町を形成してきた。また塩釜港区に隣接する塩釜漁港はマグロやカツオ等の水揚げ基幹漁港として重要な役割を果たし，その傍には生マグロの水揚げ量が日本一の塩釜水産物仲卸市場が建っている。塩釜港区以外の港には物流機能はほとんどなく，松島港は観光栈橋，それ以外は生活航路として人の交流を担っている。

松島湾には図-8に示すように，塩釜港と浦戸諸島を結ぶ一般旅客定期航路が塩釜市によって運航されている。図中の航路軌跡は携帯型GPS（GARMIN 60CSx）による実測値であり，湾内に示す多数の線は衛星写真により判別した牡蠣，牡蠣ダネ，ワカメなどの養殖イカダの配置状況である。航路は，塩釜港の旅客ターミナル「マリゲート塩釜」から寄港順に記すと，桂島の桂島港，野々島の野々島港，桂島の石浜港，寒風沢島の寒風沢島港，

朴島の朴島港である。桂島港は宮城県が管理する第2種漁港，石浜港は宮城県が管理する仙台塩釜港塩釜港区・桂島石浜地区物揚場，野々島漁港と寒風沢漁港は塩釜市が管理する第一種漁港，朴島港は宮城県が管理する建設海岸である。料金は塩釜から石浜港までが550円，寒風沢港・朴島までが600円，浦戸諸島で隣り合う港の間では100円，それ以外は200円と設定され，塩釜と朴島を毎日7往復している。またこの定期船以外にも浦戸諸島を結ぶ無料の不定期航路事業「渡船」が塩釜市によって運航されており，その航路は石浜水道を挟んだ石浜港と野々島港を結ぶ「石浜間渡船」，寒風沢水道を挟んだ野々島の通称「学校下栈橋」（寒風沢漁港特定目的物揚場）と寒風沢漁港を結ぶ「寒風沢間渡船」である。寒風沢間渡船は約120mの水道幅を最短距離で結ぶ航路であり，通常は船長詰所のある野々島側に渡船は待機し，寒風沢島から渡船を利用するときは栈橋から旗信号や手合図で乗船意志を船長に伝えて水道を渡る。一方，石浜間渡船は水道を挟む栈橋間の距離が約600mに離れていることに加えて，航路上の防波堤や岩礁が見通しを遮っている。このため対岸に船があつて乗船したいときは，船が対岸からやって来るのを待ち続けるか，もしくは電話で乗船意志を船長に知らせるかのいずれかの手段が取られていた。浦戸諸島の産業は主に牡蠣養殖などの水産業であり，島内には

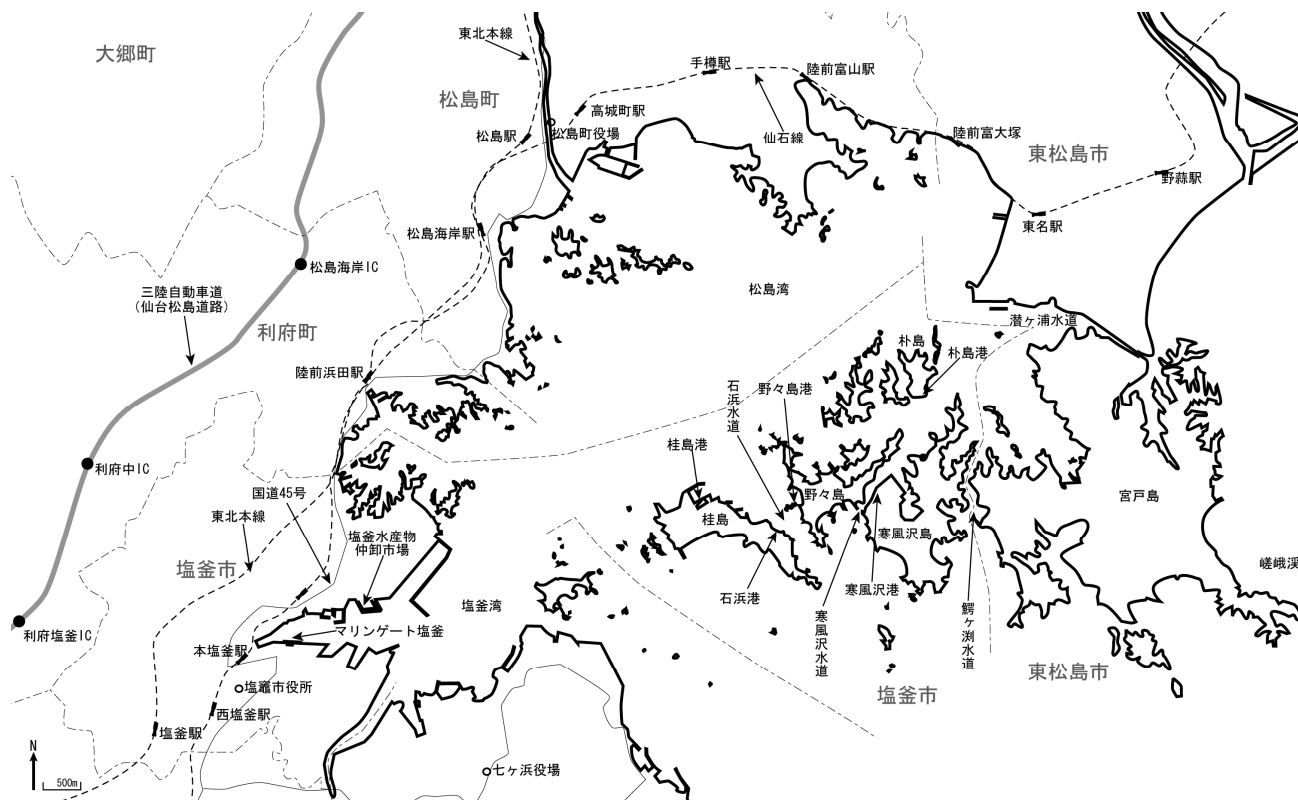


図-7 松島湾の概略地図

海水浴場、菜の花畑や椿回廊、石碑、砲台跡などの観光資源が点在している。

「奥松島」と呼ばれる松島の一角を成す宮古島は、潜ヶ浦（かつぎがうら）水道によって本土と隔たれ、その約50m幅の水道には松ヶ島橋が掛かり、陸路で渡ることができる。水道には、宮戸島東側に位置する日本三大溪の一つに数えられる「嵯峨溪（さがけい）」を約40分かけて遊覧往復する遊覧船の発着所がある。

4.3 松島町の主要観光地

昭和時代までの松島観光は、物流や水産業で発達した塩釜市に宿泊滞在し、日中は松島や浦戸諸島に船で出かけて余暇を楽しんでいた。しかし図-9に示すように、近年においては松島町内に魅力ある観光地やインフラ設備

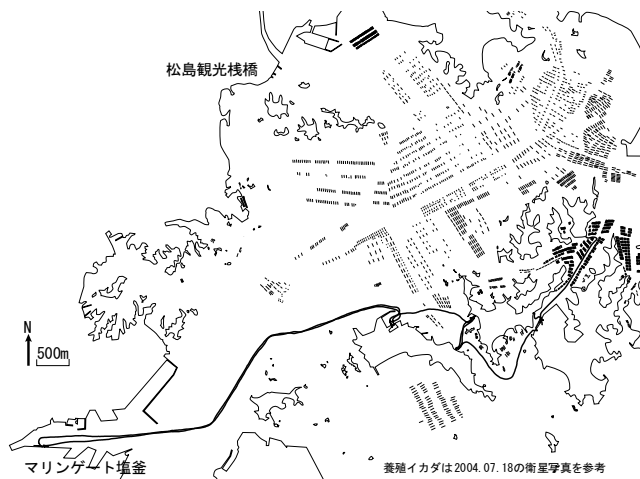


図-8 塩釜市営汽船の運航コース

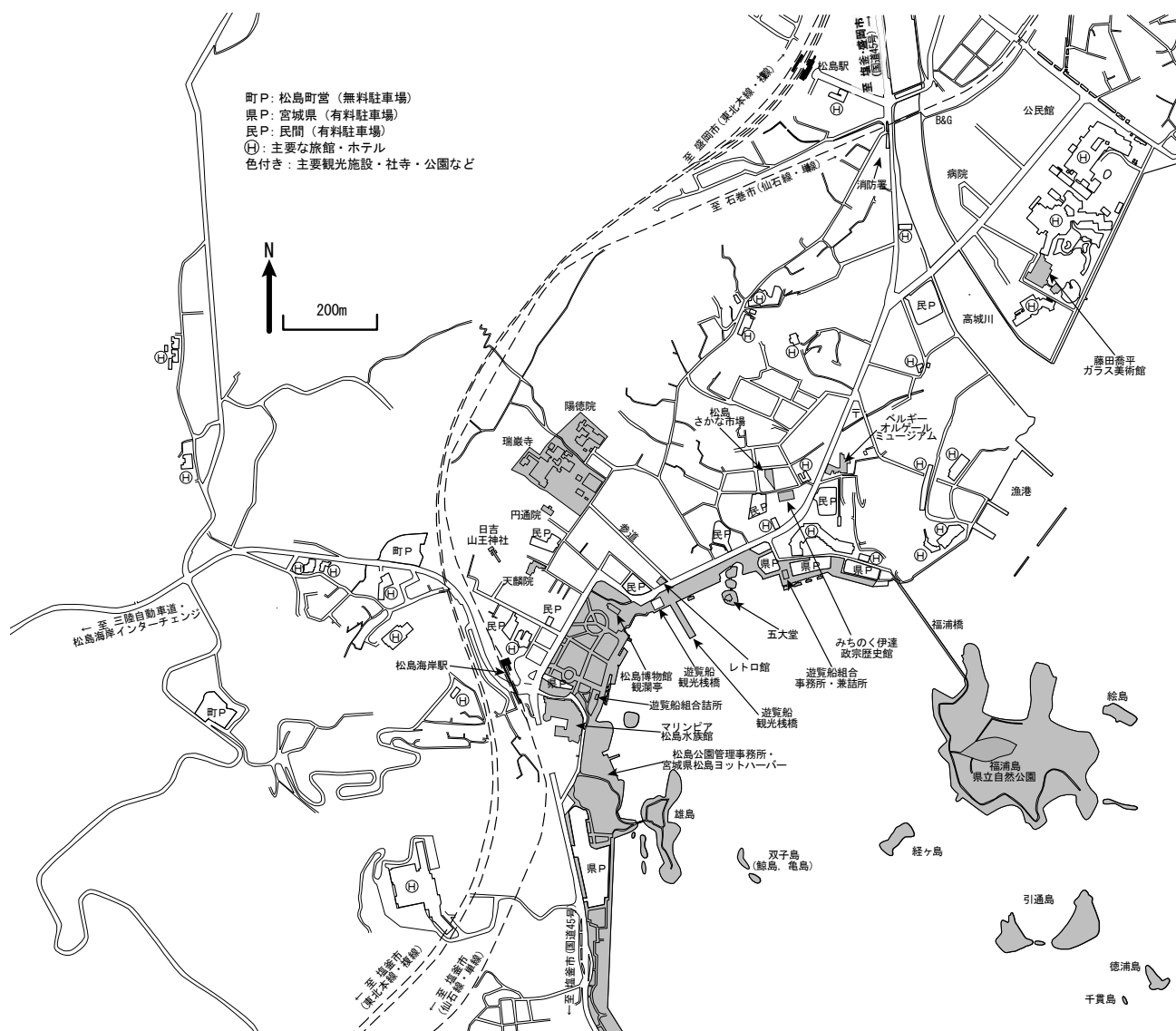


図-9 松島町内の主要な観光施設

が完備されると、観光客は塩釜市に立ち寄らずに直接松島町内で観光消費するようになった。

松島観光の象徴でもある海岸線一帯は、宮城県松島公園管理事務所が管理する土地であり、棧橋を挟んで東側には広場、五大堂、県営有料駐車場、南側には広場、水族館、公園・マリナー管理事務所、県営有料駐車場が配置されている。また松島港観光棧橋の背後には、国宝・重要文化財に指定されている文化財を幾つも保有する瑞巖寺への参道が続き、松島の主要観光地である遊覧船と瑞巖寺のアクセスは容易である。また、この2者を結んだ海岸にはインフォメーションセンター「松島レストハウス」が配備されており、松島観光協会と遊覧船の乗降発券所が入居している。他の観光地は、国道45号に沿って点在し、松島湾に軍港を開いた戦国武将の伊達政宗を紹介する「みちのく伊達政宗歴史館」、ベルギー王立博物館より譲り受けた格式高いオルゴールの生演奏を楽しむことのできる「ベルギーオルゴールミュージアム」、マグロ漁を生業とする船元が営業する「松島さかな市場」、観光中心地から少し離れたガラス工芸ミュージアム「藤田喬平ガラス美術館」が所在する。現地にて観光客の動線を確認すると、棧橋と瑞巖寺を結ぶ直線とこれに垂直に交わる国道45号沿いの水族館から伊達政宗歴史館の間に人の往来が集中しており、参道や沿道には土産店や飲食店が並んでいた。駐車場の配置は、町営駐車場が三陸自動車道の松島海岸ICから松島中心に向かう道中2箇所において無料で提供されており、県営駐車場が町内中心の海岸線沿い5箇所に有料で提供されている。

4.4 松島・塩釜の遊覧船事業の変遷

松島湾で旅客不定期航路を営む事業者は、丸文松島汽船株式会社、ニュー松島観光汽船株式会社、松島ベイクルズ株式会社、および松島島巡り観光船企業組合である。このうち、丸文松島汽船株式会社とニュー松島観光汽船株式会社は事実上の共同運航であるため、実質的に3者が競合運航している。これら事業者以外にも貸し切り遊覧船を専門とする事業者もいるが、本研究では乗り合いの遊覧船に限定しているために、本論では述べない。

松島の遊覧船は、明治時代の中頃には、既に小型船所有者が観光客を乗船させて案内業をはじめており、明治末期では汽船会社が次々と誕生し、過当競争に突入するほど盛況であったようである。しかしながら、行き過ぎた客引きが、戦前、戦後、高度経済成長期のどの時代においても横行していたため、その都度、事業者同士、行政や仲介者が取り持ちたりして会社合併や紳士協定が結ばれて今日に至っている。塩釜市営汽船が誕生した背景

も似たようなものであり、戦時中の燃料高騰の煽りを受けた個人事業者の救済を目的として、塩釜市がこれらを買収し自治体の名において運航を始めたのが最初である。オイルショック以降は、1975年の東北自動車道の岩槻IC～泉ICの開通、1982年の東北新幹線の大宮駅～盛岡駅の暫定開業、1986年の三陸自動車道・松島海岸インターチェンジの供用を背景として、団体旅行や広域旅行の大衆化が進み、松島・塩釜の観光は大きく飛躍した。

遊覧船の誕生から昭和の時代まで、塩釜港は東北地方の物流や水産の主要拠点の一つであったため、塩釜市は商業が活気づき、商人を受け入れる旅館や飲食業は大いに賑わった。このため、観光客の宿泊・飲食の拠点はインフラの整った塩釜市に集中し、当日や翌日に塩釜港から船に乗って松島や浦戸諸島、湾を周遊する旅行行程が主流であった。したがって松島湾において、遊覧船事業に限らず汽船会社の多くは塩釜港を拠点として発展してきた経緯がある。今も松島島めぐり観光船企業組合以外の民間汽船会社は、塩釜港の旅客ターミナル「マリゲート塩釜(1996年開業)」に本社を構えて事業経営の中樞を果たし、松島港にはレストハウス内に営業所を開設し乗船券の発券窓口と案内業に終始している。しかし、バブル経済破綻以降では、松島周辺の交通インフラが次々に供用されたこと、観光そのものが団体旅行から個人旅行やグループ旅行へと変容したこと、松島町に旅館やホテルが多数開館したこと、公共駐車場の拡充が自動車利用観光客を引き寄せたことなどの理由から、観光客は塩釜市に寄らず直接松島町に入るようになり、松島の観光拠点は塩釜港・塩釜市から松島港・松島町にシフトしつつあるように思われた。

次に、3つの遊覧船事業者の誕生や特徴について簡潔に記す。松島島めぐり観光船企業組合は、1972年に行き過ぎた客引きに対処すべく、港湾局の指導のもと個人船主全員を一つの組織に統合したのが始まりである。2010年3月時点において組合員数は73名にのぼり、組合結成後に購入した2隻の大型船、第三仁王丸(定員400名)と仁王丸(定員300名)が売上全体の約8割を占め、残りは小型船によるものである。大型船・小型船とも松島港を発着港としており、大型船は観光棧橋から通常は1時間おきに、週末の乗降客の多い時間では30分おきに図-10に示すコースを航行する。小型船はそれぞれ個人船主が所有し、海岸沿いの二箇所の詰所(図-9参照)で待機し、船のチャーターを希望する観光客が現れると、組合で決められた順番に従って観光客を案内する。この組合は個人船主の集合体であるため、以前までは個々にサービスなどを任せていたが、今では接客サービスの均一化、服装や帽

子の統一化など組織としての行動を徹底するようになった。組合がターゲットとする主な客層は、旅客不定期便の大型船およびチャーター小型船とも個人やグループの観光客である。言うまでもなく組合は団体旅行者へのサービス提案などの営業も行っているが、観光栈橋に直接訪問する個人・グループ客需要に応えようと最善を尽くしていた。周遊コースの案内パンフレットは、日本語、英語、広東語、北京語、台湾語、韓国語の7言語を準備して幅広いニーズに対応している。

松島バイククルーズ株式会社は、現存する事業者の中で最も古い汽船会社であり、1908年に「松島遊覧合資会社」の名で創業して以来、幾多の合併を経て今日に至っている。1971年には社業の経営強化および発展のため、中央資本の経営参加を求めて東武鉄道株式会社の傘下（現在は別の観光関連会社の傘下）に入り、大口の団体旅行者やパック旅行者の獲得に成功した。所有船は、あおば（定員400人）、はくつる（定員350人）、やまびこ（定員150人）、ペガサス（定員84人）の4隻であり、周遊コースは塩釜～松島間の片道コース（図-11参照）、松島観光栈橋の発着コース（図-12参照）である。

丸文松島汽船株式会社は、1957年に市営汽船から譲り受けた塩釜～浦戸諸島コースをさらに開拓して遊覧船事業に参入した。丸文松島汽船株式会社は自ら商品を企画開発し、これを旅行代理店に売り込んだり、自ら宣伝を展開し乗船客を獲得したりするなど自社開発を経営の基本としている。例えば、食事を付けた遊覧クルーズや浦戸諸島に渡り牡蠣の体験殻むきと食事をセットにした体験型遊覧パックは代表的な商品である。所有する船舶は、第二芭蕉丸（定員300名）、第三芭蕉丸（定員300名）、第五芭蕉丸（定員250名）、あすか（定員210名）、はやぶさ（定員91名）、はやぶさ2号（定員50名）、はやぶさ3号（定員88名）、のぞみ（定員60名）の8隻にのぼり、主な周遊コースは塩釜～松島間の片道コース（図-11参照）、松島観光栈橋の発着コース（図-12参照）と塩釜港の発着コース（図-13参照）である。この他にも丸文松島汽船株式会社は、塩釜と大高森の片道コース、塩釜と浦戸諸島の片道コースが季節運航やパックツアーを用意している。

4.5 松島の観光入込と遊覧船乗降の状況

松島町産業観光課が集計した松島町観光客の入込数の変遷と月別状況を図-14、松島湾内に就航する4つの遊覧船事業者別の乗降者数の年間のうち最大月を1としたときの月別乗降指数を図-15、松島湾内の主要4航路（図-10～13）別の月別乗降指数を図-16、および松島の主要観光地の年間のうち最大月を1としたときの月別入込指数を

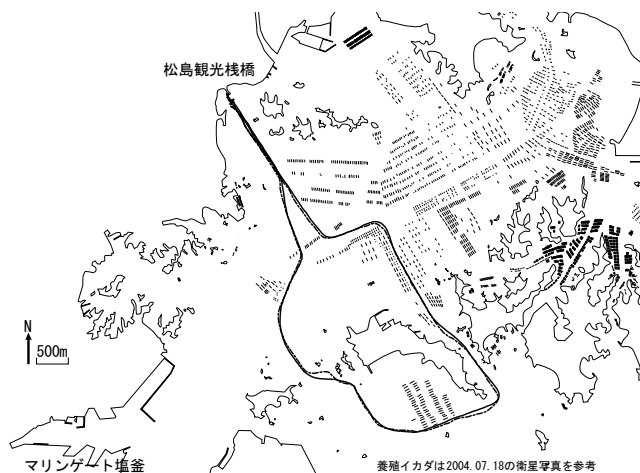


図-10 松島島めぐり観光船企業組合の運航コース

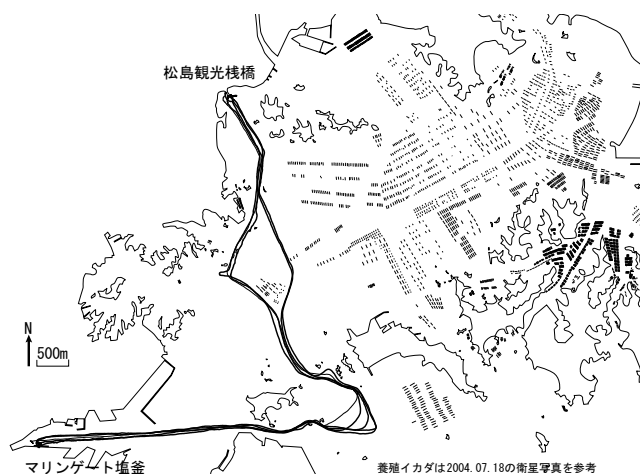


図-11 松島バイククルーズ株式会社および丸文松島汽船株式会社の塩釜→松島、松島→塩釜の運航コース

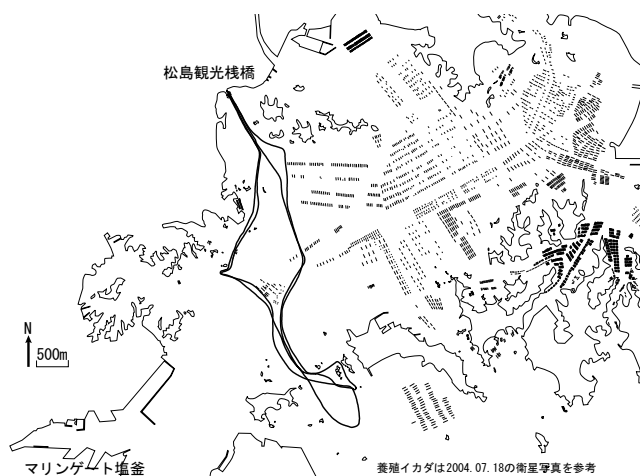


図-12 松島バイククルーズ株式会社および丸文松島汽船株式会社の松島→松島の運航コース

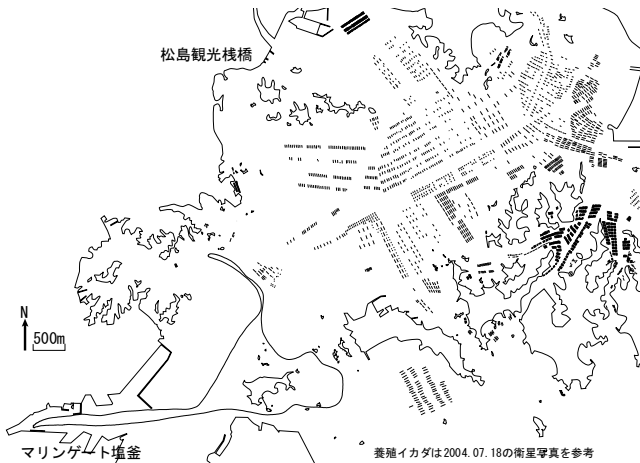


図-13 丸文松島汽船株式会社の塩釜→塩釜の運航コース

図-17に示す。

松島町の入込客数の変遷は、1987年にNHKで放映された大河ドラマ「独眼竜・政宗」の影響を受けて550万人にピークを記録し、1994年までは500万人前後を推移し続けた。1994年以降は入込客数が徐々に減少し、1998年には400万人を切り、2009年時点で374万人である。その間には1992年のバブル経済破綻もあったが、仙台空港は1990年～1994年までの間に毎年東アジアの国々と国際航空定期便を就航させ、松島の入込客数が増加に転じる出来事があったにもかかわらず、入込客数の減少傾向は収まらなかった。この理由として、観光地の分散化、観光客の一巡化が考えられるが、おそらく最大の理由はどの観光地でも見られたように観光人口の減少や観光頻度の縮小と思われる。次に月別に見ると、8月が最も多く、5月、10月が続き、盆や夏休み、ゴールデンウィーク、体育の日など、休暇取得の容易さと気候の過ごしやすさが少なくとも影響していると思われる。

汽船会社の月別乗降指数を見ると、汽船会社の特徴が見られる。ヒアリングで個人・グループ客を主要客層としていた松島島めぐり観光船企業組合は5月と8月にピークを有し、団体旅行を客層とする松島ベイクルーズ株式会社、丸文松島汽船株式会社、ニュー松島観光汽船株式会社は5、6、10、11月にピークが分散している。また冬季は、気温以上に体感温度が低いと予想できるため、一般の観光地と比較して松島遊覧船の乗降客数は少ない結果となった。別途、入手した松島島めぐり観光船企業組合の1998年以降の乗降客数の変遷は増加傾向にあり、12ヵ年で約1.2倍に増加していた。おそらく、松島の観光入込数が減少傾向であることを考えると、他の民間汽船会社が企業組合の増加の分以上に乗降客を減らしている可能性も否定出来ない。実際に、棧橋近くの発券所の客の

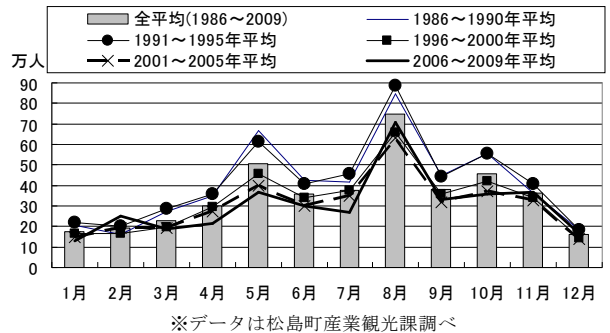
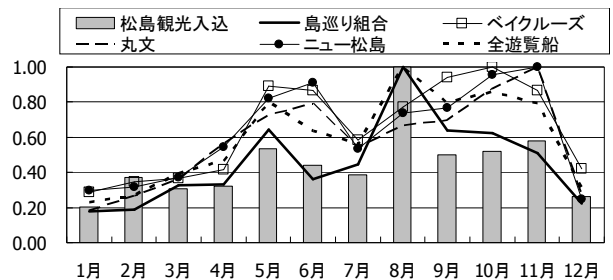
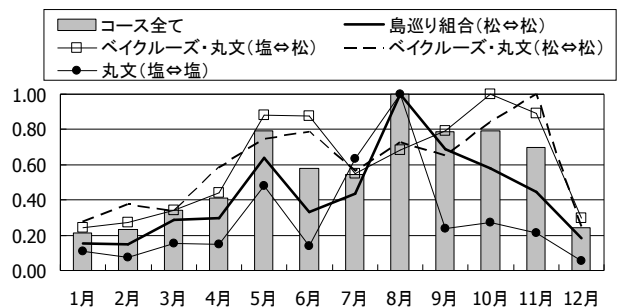


図-14 松島観光入込客数の経年・月別変化



※データは、「松島観光入込」は松島町産業観光課調べの松島観光入込客数。各遊覧船事業者は松島観光協会調べの松島発着運航コースの2008年と2009年の乗降客数平均値について、それぞれの客数において最大の月を1としたときの指数である

図-15 遊覧船事業者の月別乗降指数



※各観光地の入場者数が最大の月を1とした。ニュー松島観光汽船株式会社の乗降客数は丸文松島汽船株式会社に加算した

図-16 主要航路別の月別乗降指数

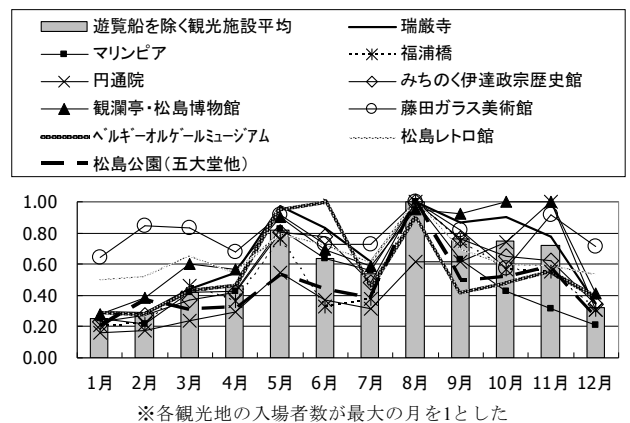


図-17 松島主要観光地の月別入込率

流れを観察すると、3つの遊覧船事業者とも同じ大きさの窓口を設置しているが、呼びこみ・説明案内する人の数は企業組合が圧倒的に多く、これに比例するかのよう窓口には並ぶ客数も支配的であった。他の民間汽船会社は塩釜港を拠点港としており、松島港の発着コースに関しては元来から松島港を発着港とする個人船主の企業組合に対して、遠慮があるように見られた。おそらく今後は、塩釜市の魅力を再生・クローズアップしなければ、民間汽船会社が主要航路とする塩釜～松島コースの乗降客数はさらに減少し、ひいては遊覧船事業からの撤退の可能性もありうる。一般的に競合汽船事業者の衰退はサービス低下を招きかねないと論じられており、松島においても少なくとも2者以上の遊覧船事業者の存続を期待したい。

次に、4つの遊覧船事業者の乗降客および松島町の主要観光施設の入込客数の月別割合と、松島町全体の入込客数の月別割合について、それぞれ統計的検定を実施した。その結果、藤田ガラス美術館は1%有意差、円通寺および松島島めぐり観光船企業組合は5%有意差が生じた。藤田ガラス美術館は図-9に示すとおり、松島観光の動線から立地場所が離れており、松島全体の入込状況とは独立性の強い結果が導かれたと考えられる。円通寺は伊達政宗の嫡孫「光宗」の霊廟として建立された由来があるが、隣には敷地が広くかつ国宝・重要文化財に幾つも指定されている伊達政宗によって建立された瑞巖寺があるため、個人・グループ客が円通寺を見落とししたり、逆に団体旅行客のパックツアーに円通寺がコースに組み込まれたことなどが考えられる。松島島めぐり観光船企業組合の乗降客数月別変動が、松島全体の入込みと比較して独立性があると判定された理由としては、企業組合は個人・グループ客層にターゲットを絞っていることと関連があるように思われる。それは松島に入込する観光客は、個人・グループ客が増えたと云えども、依然として団体旅行客が主要な客層であり、遊覧船に乗船する個人・グループ客層は必ずしも他の松島の観光地を団体旅行客と同様に訪れるとは限らないと推定できるからである。

5. 遊覧船の利用者意識

5.1 インターネットによる遊覧船意識調査の概要

昨今、インターネット上で多くのアンケート調査が行われ、新聞記事、テレビやホームページでその結果を頻繁に目にするようになった。しかし、インターネット調査の危険性を指摘する専門家の声も少なくなく、本多(2006)はインターネットの調査モニターは、回答の動

機として金品やポイントであることを指摘し、属性が若年層や主婦に偏ることを喚起している。八ツ橋(2005)は、属性が高学歴の専門技術者やその他の職種で、非正規社員の偏向を示した。また、内閣府の世論調査(2008)では、世論調査手法の改善の一環としてインターネット調査の活用可能性を検証し、その結果、現時点で訪問面接手法の世論調査が全てインターネット調査に置き換えられる可能性はほぼないと結んだ。ただし、結果を推測することや調査方法を改善することで適用できるとも述べ、インターネット調査の導入に含みを持たせている。

しかしながらインターネット調査は、短時間で集計可能なこと、有効回答のみを回収可能なこと、選択肢の順番を回答者別にランダム表示が可能であること、回答者の回答によってシステムチェックに次回を提示できることなど、利点も多い。

本研究では、前述で指摘されるような厳密な属性や回答を求めず、また遊覧船に対する主観・感性・イメージの確認を目的とするため正確なアンケート調査手法を求めないので、インターネットを用いたアンケート調査を実施した。調査は表-5の調査票を作成し、インターネットのアンケート調査を専門とする会社に依頼した。アンケート調査は、調査会社に登録する約70万人の会員に対しアンケート告知と還元ポイントを発信した上で、不特定の会員が回答する形式となっており、回答者は20歳代、30歳代、40歳代、50歳代、60歳代の男女、それぞれ200名の有効回答が集まるまで実施した。調査の妥当性検証は、回答者属性の居住地(都道府県)別について、レジャー白書(2010)の調査結果を参考として推定期待度数に対するカイ二乗検定を5地方に区分して行った結果、有意差は生じなかった。

5.2 利用者の乗船経験

この一年に旅客船に乗船した経験を尋ねた質問では、

表-5 インターネットのアンケート調査内容

No.	質問内容	回答形式
1	性別	SA
2	年齢	SA
3	都道府県	SA
4	この1年で海上の船に乗船した回数	SA
5	(問4で、1回以上と回答した人へ)その乗船した船の種類	MA
6	(問4で、1回以上と回答した人へ)その船に乗船した理由	MA
7	『観光遊覧船』に抱くイメージ	SD
8	これまでに観光遊覧船(屋形船を除く)に乗船した回数	SA
9	(問8で、1回以上と回答した人へ)その乗船した場所	FA
10	(問8で、1回以上と回答した人へ)乗船した理由	MA
11	(問8で、1回以上と回答した人へ)乗船料金の適当性	SA
12	(問8で、1回以上と回答した人へ)最適な乗船時間	SA

※SA:単一選択設問, MA:複数選択設問, FA:自由記述設問, SD:20問形容詞対の7段階評価の単一選択設問(SD法)

22.4%の人が乗船しており、述べ回数に換算すると600回/1000人となり、図-2の旅客輸送実績の500回/600人と比較して少ない結果となった。回答者属性の居住地が関東や東北地方にやや偏り、旅客航路の多い瀬戸内や九州地方の回答者がやや少ないことが影響したと考える。

一方で、これまでに海上の遊覧船に乗船した回数を尋ねた質問では、74.6%の人がこれまでに乗船した経験を持ち、2回が20.9%、3回が16.6%、1回が15.3%、5回が12.7%であった。当然のことながら年を重ねるに連れて乗船回数は多いが、それでも最も乗船回数が多いのは60歳代ではなく50歳代であった。50歳代が多い理由として、経済安定期からバブル経済景気の頃に20～30歳代にあり、ちょうどその頃は遊覧船の乗降客数が顕著に増加した時期（図-4参照）であるため乗船回数が多い理由と考えられる。これに対し、この一年で遊覧船に乗船した回数を尋ねた回答では40歳代が最も数が少なく、働き盛りと子育てが影響しているように思われる。

これまでに遊覧船に乗船した理由の結果を図-18に示す。図より、「景色がよさそうだから」、「乗って見たかったから」、「記念に」の回答の順に多い結果となった。この回答別に乗船回数の平均値を求めると、「景色がよさそうだから」が6.5回、「乗って見たかったから」が5.0回、「記念に」が4.3回であり、一方「遊覧船があったので」と「楽しそうだから」がそれぞれ3.2回と3.3回であった。後者の「遊覧船があったので」と「楽しそうだから」は、前者と比べると漠然とした動機であって願望や切望ではなく、その分乗船回数も少ないように感じ取れた。つまり、何か明確な動機付けをすることで、乗降客数を増やすことが可能だと考える。

5.3 情緒潜在意識の分析

本研究では、人が受け止めている意味・イメージを定量評価するためにSD法を用いた。SD法（Semantic Differential Method）はC.E.Osgoodらによって研究が進められ、言語心理学の一環として、言葉の意味するものを分析する手法として開発（日本建築学会、1991）された手法である。基本的に回答者の主観的あるいは恣意に基づくデータしか得られず、また分析においても数学的処理を行うものの分析者の主観的判断も擁するものである。今日では、心理学や建築・土木の景観、商品デザインなどで用いられており、官能分析、感性評価、情緒的意味などの日本語表記で使用することもある。

解析はSD法の手順に従い因子分析を行った。表-6はバリマック・非回転の因子負荷量の一覧であり、表上部には任意に与えた因子軸名、表下部に寄与率・累積寄与率

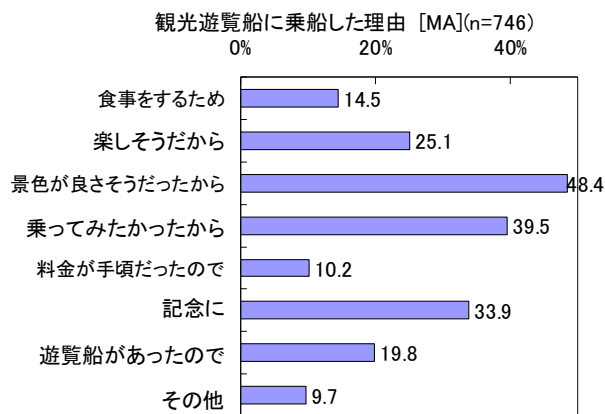


図-18 これまでに観光遊覧船に乗船した理由

表-6 バリマックス・非回転の因子負荷量

評価	手頃⇔豪華 理性・平靜 牧歌性			
	第1因子	第2因子	第3因子	第4因子
A: 心地よい/B: 不快な	-0.806	0.013	0.031	0.099
A: きれいな/B: きたない	-0.785	0.162	0.089	0.026
A: 美しい/B: みにくい	-0.772	0.184	0.051	0.103
A: 明るい/B: 暗い	-0.740	0.112	-0.227	-0.102
A: 透き通った/B: 濁った	-0.719	0.043	0.054	0.082
A: 開けた/B: 閉ざされた	-0.691	0.053	-0.225	0.015
A: 面白い/B: つまらない	-0.682	0.115	-0.180	0.037
A: 暖かい/B: 寒かしい	-0.652	-0.149	-0.137	-0.118
A: 落ち着いた/B: 落ち着かない	-0.650	-0.185	0.273	0.032
A: 穏やかな/B: 激しい	-0.627	-0.337	0.200	0.008
A: 安価な/B: 高価な	-0.604	-0.607	-0.208	0.181
A: 弱々しい/B: 荒々しい	-0.062	-0.577	0.115	-0.119
A: 女性的な/B: 男性的な	-0.186	-0.537	-0.042	-0.243
A: こじんまりした/B: 雄大な	0.237	-0.515	-0.014	0.023
A: 豊かな/B: 貧弱な	-0.733	0.251	0.039	-0.073
A: 華やかな/B: うらびれた	-0.670	0.261	-0.031	-0.386
A: 親しみやすい/B: 親みにくい	-0.624	-0.230	-0.373	0.217
A: 静かな/B: うるさい	-0.648	-0.197	0.428	0.051
A: やわらかい/B: かたい	-0.618	-0.332	-0.081	-0.144
A: 自然的な/B: 人工的な	-0.571	0.093	0.098	0.249
寄与率	38.5	9.3	3.4	2.2
累積寄与率	38.5	47.8	51.2	53.5

表-7 この1年で海上の船に乗船した回数別の因子得点

	第1因子	第2因子	第3因子	第4因子
乗船なし (N=776)	-0.04	0.01	-0.02	0.01
乗船あり (N=224)	0.14 *	-0.04	0.06	-0.04
** : 有意差1%水準, * : 有意差5%水準, 無印 : 有意差なし				
	第1因子	第2因子	第3因子	第4因子
0回 (N=776)	-0.04	0.01	-0.02	0.01
1回 (N=175)	0.13	0.03	0.03	-0.03
2回 (N=032)	0.16	-0.20	0.18	-0.08
3回以上 (N=017)	0.27	-0.34	0.14	0.02
** : 有意差1%水準, * : 有意差5%水準, 無印 : 有意差なし				

表-8 この1年で旅客船に乗船した回答者の船舶種別の因子得点

	第1因子	第2因子	第3因子	第4因子
乗船なし (N=776)	-0.04	0.01	-0.02	0.01
旅客船下記重複 (N=067)	0.14	-0.23 *	0.07	-0.03
遊覧船のみ (N=052)	0.36 **	-0.07	0.05	0.01
フェリーのみ (N=060)	-0.03	0.21	0.16	-0.04
渡船のみ (N=014)	0.34	0.15	0.22	-0.19
ヨット・ボートの (N=009)	0.02	-0.39	-0.37	0.14
釣り船・遊漁船の (N=010)	-0.15	0.44	-0.10	-0.11
クルーズ客船のみ (N=007)	0.27	-0.46	0.14	-0.18
その他 (N=005)	0.00	-0.34	-0.45	-0.16
** : 有意差1%水準, * : 有意差5%水準, 無印 : 有意差なし				

を示す。表より寄与率は、一般的なSD法の因子分析と比較して決して高い結果ではなかった。第1因子は一つの選択肢を除き、因子負荷量の値が同じ符号で、その多くは比較的大きな値かつ分かりやすい表現の形容詞であることから「総合評価」の因子と解釈した。第2因子は、比較的大きな正負の因子負荷量が登場し、また全体的に相反するファクターに分散したため「手頃／豪華」の因子と判断した。第3因子、第4因子も第2因子と同様の理由により、それぞれ「理性・平静」と「牧歌性」の因子と判断した。

次に、これに乗船回数を属性として因子得点をみると、表-7ようになる。表より、乗船回数が多いほど遊覧船に対する肯定的な総合イメージの評価が下がり、第2因子の「華やか・高価」から「安価・貧弱」の手頃感や寂しさの傾向にあった。乗船回数を重ねるに連れて「慣れ・新鮮さの薄れ」のために総合評価が下がる利用者心理は理解できるが、本調査では定量評価値として算出された。極端な例えではあるが、ディズニーランドで同じ調査を行った場合、一般にディズニーランドのリピーター率が85～90%と言われていることを考えたならば、ディズニーランドの調査結果はおそらく本研究のような結果にならず少なくとも1,2回の訪問までは総合評価値は上がると予測される。

次に、旅客船に乗船した船舶種類別の因子得点(表-8)を見ると、遊覧船のみに乗船した人は総合評価が低い結果となった。遊覧船に対して過度の期待を抱いていたことや天候に左右されたことなどが考えられるが、事実として遊覧船への評価は低いと判断する。第2因子に注目すると複数の船舶に乗船した人は、「安価さやうらびれた」印象を抱いており、素朴さよりも華やかさに欠けた、どこか無機質な寂しい印象を持っているようだ。

6. 結果と考察

6.1 本研究の結論

本論の研究成果を以下に要約する。

1. 海上運送法における旅客船について、フェリー、離島・島嶼の生活を担う連絡船などが該当する一般旅客定期航路、また遊覧船、屋形船やレストラン船が該当する旅客不定期航路の規定を確認した。
2. フェリーや遊覧船の旅客船事業は、高度経済成長期に大幅に拡大し、第一次オイルショックを端緒として重油価格高騰、陸路や空路の延伸・拡充が進んだ結果、船舶輸送人員数は減少の一途を辿り、最終的にピーク時の約50%に落ち込んだ。旅客船事業を一般旅客定期

航路と旅客不定期航路に分けて経年変化を見ると、一般旅客定期航路は2000年の規制緩和と政策によって一時的に増加するものの総じて減少傾向であった。一方、旅客不定期航路は、輸送人員は横ばいの状況にあるが、事業者数、航路数とも増加傾向にあり事業として成長の余地はあると考える。

3. 観光遊覧船事業の状況を把握するために、247事業者、373航路、524隻の全国の遊覧船の情報を収集した。その結果、事業者の4割は当該地で遊覧船運航のみに従事しており、そのうち約半数は資本金1,000万円未満の小規模経営であった。また、離島などの馴染みの少ない地域の遊覧船の情報は非常に入手しにくい状況であった。海象の比較的穏やかな瀬戸内海では、遊覧船の航路数は少なく、日常生活にとけ込んでいるフェリーや海上タクシーがその役割りを果たしているようである。
4. 海と湖の船舶基本諸元を比較すると性能に差は少ない。しかし、海は船体の一部に透視ガラスを使用したり、塗装で演出を工夫したりするなど航走能力に影響を与えないような作りであるのに対し、湖は派手な外観艤装の船も確認できた。遊覧船の乗船料と乗船時間は、それぞれ1,000～3,000円と30～60分が主要であった。
5. 国内で有名な松島湾の遊覧船を事例とし、遊覧船の歴史の変遷、詳細な運航状況や地域観光の関連性について分析した。特に、遊覧船の事業者は企業背景をはじめサービス内容や営業方針が異なっているため、団体客と個人・グループ客に客層が分かれていることを得た。
6. 人々の遊覧船の乗船状況やイメージ・意識を確認するために、インターネットを用いたアンケート調査を行った。その結果、約3/4の人が遊覧船に乗船した経験を持ち、総じて年齢が高い人の乗船回数が多いことを得た。ただし、遊覧船の乗船体験が増えるほど総合的なイメージが低くなり、またこれまでに遊覧船のみに乗船した人のイメージ総合評価は低いことも得た。

以上より、フェリー、連絡船などの旅客船は事業者数、航路および旅客輸送人員が縮小しつつあるなか、遊覧船の旅客輸送人員数は停滞しているが事業者数、航路は増加傾向にあり、今後も期待できる事業だと思われる。しかしながら、本研究で分析した利用者の回答を見ると、遊覧船の取り組むべき課題は多々あると考える。

6.2 遊覧船の地域資源に向けた考察

遊覧船に乗船する理由の一つに、明確な動機を持たず

漠然と乗船している分析結果（図-18）を得た。遊覧船の乗降地において観光客の行動を観察すると、観光客が当該地に訪れた際に、遊覧船が海上を航走するのを見て初めてその地に遊覧船が存在することを認識しているように思われた。今、注目を集めている賑わう遊覧船を主観判断で列举すると、オホーツク海の流氷，自然豊かな知床半島，川崎の工場夜景クルーズ，横須賀の軍港めぐり，伊根の舟屋，鳴門の渦潮クルーズ，長崎の軍艦島クルーズがある。これらは、対象物を近くで観賞・体験したいという明確な動機があって、その唯一の手段として遊覧船が選ばれたと云える。つまり、特定の地域資源と遊覧船がセットとなり、より強固な地域資源へと変貌を遂げたと考えることができる。例えば、「遊覧船に乗船すればカモメにエサを与えることができる」のではなく、「カモメにエサをあげたいなら遊覧船に乗船するしかない」という明確な動機を提案することである。これまでの事業者の売り文句が遊覧船や船体に傾倒しているように感じられたが、まず最初に地域資源の魅力や豊かさをアピールして遊覧船の優位性を強調することで、魅力的な地域資源へと変貌を遂げるのではなかろうか。

また、データベース化では遊覧船の“売り（魅力）”についても情報収集した。その魅力の特徴として、特別名勝，国指定名勝，天然記念物，国立・国定公園，海城公園地区のキーワードが並んでいた。国立・国定公園海城公園は、離島を中心に半島や地方に散在しており、十分に地域資源の一つになりうると確信している。その為にも情報の発信を一元化し、発信者と受信者の双方が恩恵に預かる手段と組織が必至である。また国立・国定公園のように、稀少性でなくとも地域資源となるものは有りうるのではなかろうか。例えば、カモメの餌やりが該当する。陸上では糞害を考慮して餌やり行為は禁止されているところが多いが、航走する船上であれば糞は海に落ちて被害も少ない。現に遊覧船によっては、船内販売所や発券所で海鳥の餌を販売して客を楽しませている。他にも、漁業や養殖作業の見学，養殖エサまき，ガントリークレーンなどの港湾物流の見学，当地食材や歴史文化など普遍的なものであっても有用な地域資源へと変貌すると考える。特に地域ゆかりと密接に結びつくものであれば、例えどんなに些細なものであっても如何に見せる・アピールするか次第で観光客の乗船欲求を刺激すると思われる。

離島・半島とは逆に人口が集積する大都市は、内湾と面している所が多く、遊覧船による湾内周遊が盛んである。一概に大都市の海岸線においては、人々が自由に楽しむ・くつろぐことのできる親水海岸は、背後人口と比

較して少なく、このため遊覧船が海岸線に代わって親水機会を提供できるのではなかろうか。加えて旅客実績に加算されるだけでなく、人々が海，港湾や物流などに関心を抱く波及的效果にも期待したい。

7. おわりに

本研究では、データベースによる国内の遊覧船事業の状況，松島湾を踏査して得た遊覧船の状況，遊覧船の利用者意識について分析した。しかし、データベースとして取得できなかった遊覧船について、発見・確認が出来なかった本当の理由や、沖縄をはじめ本来であればおそらく遊覧船は就航していると予見されるが発見・確認までには至らなかった離島・半島の遊覧船実情を上手に掴みとることが出来ず、今後の課題である。

最後に、旅客航路事業を取り囲む社会情勢は決して良いとは言いきれず、特に一般旅客航路事業は相次いで航路廃止に追い込まれ、人流・物流の多様流通網が失われつつあり喫緊の課題である。本研究は旅客不定期航路を対象としており、研究成果を一般旅客航路事業に当てはめることはできないが、何か少しでもお役に立てれば幸いです。

謝辞

本研究を遂行する上で惜しめない研究協力とアドバイスを頂戴した丸文松島汽船株式会社，松島ベイクルーズ株式会社，松島島巡り観光船企業組合，松島観光協会には厚く御礼を申し上げますと共に、東日本大震災からの復興を心より願います。

(2011年5月31日受付)

参考文献

- 1) 池田良穂 (1987) : クルーズ客船界最近の動向，日本船舶海洋工学会，関西造船協会誌，第 205 号，pp.51-57.
- 2) 池田良穂 (1989) : 日本のクルージング客船に寄せる期待，日本船舶海洋工学会，日本造船学会誌，第 715 号，pp.2-19.
- 3) 池田良穂 (2008a) : 新訂・内航客船とカーフェリー，成山堂書店.
- 4) 池田良穂 (2008b) : 世界の客船の現状－フェリーとクルーズ客船－，日本船舶海洋工学会誌，Vol.17, 2-6, 2008.
- 5) 池田良穂 (2011) : 世界的に遅れた日本のクルーズ事業の再構築，日本フェリー&クルーズ学会，クルーズ&フェリー，第 2 号，pp.17-28.
- 6) 市来清也 (1992) : クルーズの動向と課題，流通経済

- 大学流通問題研究, Vol.19, pp.1-32.
- 7) 魚谷和弘 (2001): 北米クルーズ業界の現状と将来展望, 長崎国際大学論業, 第1巻, pp.53-61.
 - 8) 魚谷和弘 (2006): 北米クルーズの現状と課題, 長崎国際大学論業, 第6巻, pp.81-93.
- 生活航路関連参考文献
- 9) 小口千明 (1985): 日本における海水浴の受容と明治期の海水浴, 人文地理学会, 人文地理, 第37巻, 第3号, pp.215-229.
 - 10) 金田 憲久 (2005): 生活保障から見た離島海運のあり方—奄美諸島の分析を通じた自立的持続的交通モデルの提唱—, 島嶼研究, No.5, pp.77-90.
 - 11) 久保 登・勝原光治郎・菅 直往・金 相賢・李 永雨 (2002): 犠牲量モデルを用いた国内フェリー・RORO航路需要のネットワーク解析手法に関する研究, 日本造船学会論文集, Vol.2002, No.191, pp.179-186.
 - 12) 公益財団法人 日本生産性本部 (2010): レジャー白書, 公益財団法人・日本生産性本部, pp.50-53, 98-100.
 - 13) 国土交通省 観光庁 (2010): 平成22年度版・観光白書, pp.55-78.
 - 14) 国土交通省総合政策局情報管理部 (1947~2003): 「交通経済統計要覧 (昭和22年度~平成15年度)」, <http://www.stat.go.jp/data/chouki/12.htm>
 - 15) 国土交通省海事局: 海事レポート (2006, 2007, 2010), <http://www.mlit.go.jp/statistics/file000009.html>.
 - 16) 国土交通省 (2002): 平成14年度 国土交通白書, <http://www.mlit.go.jp/hakusyo/mlit/h14>.
 - 17) 国土交通省海事局内航課 (2010): フェリー・旅客船ガイド 運賃時刻表—2010年春季号—, 日刊海事通信.
 - 18) 近藤健雄 (2009): 温故知新としての海辺利用のあり方, 社団法人・日本港湾協会, 港湾, Vol.86, pp.20-23.
 - 19) 佐藤 大祐 (2003): 明治・大正期におけるヨットの伝播と受容基盤, 日本地理学会, 地理学評論, 第76巻, 第8号, pp.599-615.
 - 20) 塩竈市 (2007~2009): 塩竈市統計書, 平成19, 20, 21年度, <http://www.city.shiogama.miyagi.jp/html/about/oukei/index.html>.
 - 21) 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, No.466.
 - 22) 社団法人 日本旅客船協会: <http://www.jships.or.jp/index.php>.
 - 23) 田辺英蔵 (1992): 日本人は海が嫌い—ヨット乗りに学ぶ海の世界—, 光文社文庫, pp.19-28.
 - 24) 内閣府 (2008): インターネットによる国民生活に関する意識調査, 世論調査.
 - 25) 中山 修一 (1994): 都市河川の利用—ひろしまの河川遊覧船の誕生と課題—, 地理科学, Vol.49, No.3, pp.171-177.
 - 26) 日刊海事通信: 全国・海外 船旅情報, <http://www.fune.co.jp/index.html>.
 - 27) 社団法人 日本建築学会 (1991): 海洋建築と環境—計画のための環境の視点—, 社団法人 日本建築学会, pp.68-83.
 - 28) 畑中幸子 (1967): 南太平洋の環礁にて, 岩波新書.
 - 29) 80年の航跡編集委員会: 80年の航跡 (あゆみ), 松島湾観光汽船株式会社・自費出版, 1988年.
 - 30) 藤井秀登 (2004): クルーズ産業の特徴とその影響, 明治大学社会科学研究所紀要, 第42巻, 第2号, pp.263-284.
 - 31) 本多則恵 (2006): インターネット調査・モニター調査の特質—モニター型インターネット調査を活用するための課題—, 日本労働研究雑誌, No.551, pp.32-41.
 - 32) 松尾俊彦・福田平八郎 (1997): 中・長距離フェリー輸送サービスの改善とモーダルシフト, 日本物流学会誌, No.6, pp.63-72.
 - 33) 松尾俊彦・永岩健一郎・篠原正人 (2007): 中長距離フェリーの利用モデルと航路に関する研究, 日本物流学会誌, No.15, pp.33-40.
 - 34) 八ツ橋武明 (2006): 簡便だがリスク同伴のインターネット調査, IT News Letter Vol.2, No.2, pp.11-12.
 - 35) 柳原良平 (1987): 利用者の立場からみた客船の艙装—第12回夏季講座 特別講演—, 社団法人日本船舶海洋工学会, 日本造船学会誌, Vol.691, pp.25-34.
 - 36) 柳原良平 (2003): 船キチの航跡, 海事プレス社.
 - 37) 柳原良平・金丸純一 (2004): 船と港と日本の海運—アングル船長「海国」への想い—, 独立行政法人 鉄道建設局, 鉄道・運輸機構だより, 平成16年10月号, 2004-No.3, pp.8-13.
 - 38) BP p.l.c. (2009): BP Statistical Review of World Energy, <http://www.bp.com/statisticalreview>.

付録1 運航船舶の諸元

付表 1 旅客不定期船舶の定員の出現頻度（人）

	12人以下	12-25人	25-40人	40-50人	50-60人	60-70人	70-80人	80-90人	90-100人	100-150人	150-250人	250-500人	500人超過	不明	計
海湖	14	13	24	44	24	16	30	25	20	21	19	27	6	51	334
河口	4	2	5	12	8	5	2	4	8	10	14	14	14	13	115
溪流	3	1	1	4	1	0	0	1	2	3	4	2	5	3	30
運河	0	5	27	13	15	0	1	0	0	0	0	0	0	17	78
堀	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	5	8
堀	0	1	3	2	0	1	0	0	1	0	0	0	0	2	10
計	22	22	61	75	49	22	33	30	31	34	37	43	25	91	575

付表 2 旅客不定期船舶の総トン数の出現頻度（t）

	5t未満	5-10t	10-15t	15-18t	18-20t	20-50t	50-75t	75-100t	100-150t	150-200t	200-500t	500-2000t	2000t以上	不明	計
海湖	10	21	35	26	99	10	8	9	11	14	9	3	3	76	334
河口	2	0	16	8	17	4	5	13	6	4	16	3	0	21	115
溪流	5	0	2	0	4	0	3	2	8	0	0	0	0	6	30
運河	34	12	4	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	26	78
堀	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	8
堀	2	1	0	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	3	10
計	55	34	57	36	124	14	16	24	25	18	25	6	3	138	575

付表 3 旅客不定期船舶の速力の出現頻度（kt）

	5kt以下	5-7kt	7-8kt	8-9kt	9-10kt	10-11kt	11-13kt	13-15kt	15-18kt	18-20kt	20-23kt	23-30kt	30kt超過	不明	計
海湖	2	19	22	11	16	21	22	32	23	31	20	8	1	106	334
河口	1	3	1	11	11	24	16	2	4	0	7	15	0	20	115
溪流	1	0	1	0	0	0	10	4	0	1	0	0	0	13	30
運河	9	30	8	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	26	78
堀	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	8
堀	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10
計	15	52	32	22	27	45	48	38	27	32	32	23	1	181	575

付表 4 旅客不定期船舶の全長の出現頻度 (m)

	5m未満	10-15m	15-20m	20-30m	30-40m	40-50m	50-75m	75-100m	100m以上	不明	計
海湖	1	21	10	12	5	3	5	1	0	276	334
湖	1	7	8	10	2	0	1	0	1	85	115
河口	2	5	1	0	0	0	0	0	0	22	30
溪流	0	4	0	0	0	0	0	0	0	74	78
運河	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
堀	0	3	2	2	0	0	0	0	0	3	10
計	4	40	21	24	7	3	6	1	1	468	575

付表 5 旅客不定期船舶の全幅の出現頻度 (m)

	2m未満	2-3m	3-4m	4-5m	5-6m	6-7m	7-8m	8-9m	9-10m	10-12m	12-15m	15m以上	不明	計
海湖	0	1	9	11	7	2	4	0	2	1	4	0	293	334
湖	0	0	6	6	6	1	0	1	0	1	0	0	94	115
河口	0	3	4	0	0	0	0	0	0	0	0	1	22	30
溪流	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	77	78
運河	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
堀	0	0	2	5	0	0	0	0	0	0	0	0	3	10
計	1	4	21	22	13	3	4	1	2	2	4	1	497	575

付表 6 旅客不定期船舶の喫水の出現頻度 (m)

	5kt以下	0.5-1m	1-1.5m	1.5-2m	2-2.5m	2.5-3m	3-3.5m	3.5-4m	不明	計
海湖	0	0	0	12	1	0	1	1	319	334
湖	0	2	0	0	0	4	0	0	109	115
河口	0	0	0	0	0	0	0	0	30	30
溪流	0	0	0	0	0	0	0	0	78	78
運河	0	0	0	0	0	0	0	0	8	8
堀	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10
計	0	2	0	12	1	4	1	1	554	575

付表 7 旅客不定期船舶の竣工の出現頻度 (年)

	1960-1965年	1965-1970年	1970-1975年	1975-1980年	1980-1985年	1985-1990年	1990-1995年	1995-2000年	2000-2005年	2005-2010年	不明	計
海湖	1	0	0	2	7	15	23	10	3	10	263	334
湖	0	4	4	3	3	4	6	4	7	3	77	115
河口	0	0	0	0	0	2	6	4	3	0	15	30
溪流	0	1	0	2	1	1	0	2	3	0	68	78
運河	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	6	8
堀	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	10
計	1	5	4	7	11	22	36	20	16	14	439	575

付表 8 旅客不定期船舶の定員（人）と総トン数（t）のクロス集計

		定員													計			
		12人以 下	12-25 人	25-40 人	40-50 人	50-60 人	60-70 人	70-80 人	80-90 人	90-100 人	100- 150人	150- 250人	250- 500人	500人 超過		不明		
総 ト ン 数	5t未満	1	12	16	16	10											55	
	5-10t	1		15	6		4										8	34
	10-15t			5	21	15	5	2	4	2							3	57
	15-18t		1	1	7	8	4	2	4	4	5							36
	18-20t		1	3	5	15	18	10	30	17	18	3	1				3	124
	20-50t						2	3		2	5	2						14
	50-75t								1	1	6	7		1				16
	75-100t		1								1	15	7					24
	100-150t											9	10	6				25
	150-200t											3	14	1				18
	200-500t											1	8	16				25
	500-2000t												3	3				6
	2000t以上													3				3
不明		6	19	13	4	5	6	2	1	3	1	1				77	138	
計		8	34	53	59	53	39	19	40	29	36	41	43	30	91		575	

付表 9 旅客不定期船舶の定員（人）と速力（kt）のクロス集計

		定員													計		
		12人以 下	12-25 人	25-40 人	40-50 人	50-60 人	60-70 人	70-80 人	80-90 人	90-100 人	100- 150人	150- 250人	250- 500人	500人 超過		不明	
速 力	5kt以下			2	12	1											15
	5-7kt	1	1	18	4	14			1								39
	7-8kt		4	3	2	1	6			6		1	1				24
	8-9kt		5		2	8	4	1	3		3	4	1	5			36
	9-10kt			1	1	4		3	2	1	3	2	3				20
	10-11kt			1	1	2	2	3		1	6	7	9	10			42
	11-13kt		1	3	1	1	2	2	3	1	10	7	15	9			55
	13-15kt				1	1	2	2	4	2	2	4	12	3			33
	15-18kt			6	5	3	2	1	10	3	1	4					35
	18-20kt				8				2	3	3	2			2	2	22
	20-23kt	2	2	3	3	6	3	3	8	4	1	6					41
	23-30kt			1	7	5	7		2	2	3	2					29
	30kt超過				1		1				1						3
	不明	5	21	15	11	7	10	2	4	6	4	4	2	1		89	181
	計	8	34	53	59	53	39	19	40	29	36	41	43	30	91		575

付表 10 旅客不定期船舶の総トン数（t）と速力（kt）のクロス集計

		総トン数												計				
		5t未満	5-10t	10-15t	15-18t	18-20t	20-50t	50-75t	75-100 t	100- 150t	150- 200t	200- 500t	500- 2000t		2000t 以上	不明		
速 力	5kt以下	12	2	1													15	
	5-7kt	21	7	2	1	7											1	39
	7-8kt	7	4	3	2	5		1	1								1	24
	8-9kt	5		4	8	9		1	2	2	1	3	1					36
	9-10kt	1		3	2	6	4			2	1	1						20
	10-11kt			4		6	2	6	7	1	4	10	2					42
	11-13kt		3	2	3	14	5		3	12	5	7	1					55
	13-15kt			3	3	6		3	4	3	5	4	1	1				33
	15-18kt	1	3	5	7	13	2		1	3								35
	18-20kt			9	3	8							1	1				22
	20-23kt	1	2	5	2	23		2	3	1							2	41
	23-30kt		4	9	2	9	1	3	1									29
	30kt超過					2												3
	不明	7	9	7	3	16			2	1	2			1		133		181
	計	55	34	57	36	124	14	16	24	25	18	25	6	3	138		575	

付録2 旅客船・遊覧船の意識調査

付表 11 あなたが、この1年で海上の船に乗船した回数を教えてください。(川・湖・沼・池は除きます) [SA]

		全体	全くない	1,2回	3~5回程度	6~10回程度	11~20回	21回以上
全体		1000	776	175	32	10	5	2
性別:	男性	500	377	89	19	9	4	2
	女性	500	399	86	13	1	1	0
年代:	20代	200	151	44	4	0	0	1
	30代	200	157	37	3	2	1	0
	40代	200	173	18	6	2	1	0
	50代	200	150	35	10	3	1	1
	60代	200	145	41	9	3	2	0
性別: × 年代:	男性計	500	377	89	19	9	4	2
	20代	100	71	24	4	0	0	1
	30代	100	79	17	1	2	1	0
	40代	100	83	11	4	1	1	0
	50代	100	73	18	5	3	0	1
	60代	100	71	19	5	3	2	0
	女性計	500	399	86	13	1	1	0
	20代	100	80	20	0	0	0	0
	30代	100	78	20	2	0	0	0
	40代	100	90	7	2	1	0	0
	50代	100	77	17	5	0	1	0
60代	100	74	22	4	0	0	0	

付表 12 その海上で乗船した船の種類を教えてください。(川・湖・沼・池は除きます) [MA]

		全体	フェリー	渡船	観光遊覧船	屋形船	ヨット	プレジャーボート	釣り船・遊漁船	クルージング)	その他
全体		224	111	27	93	6	9	18	33	12	9
性別:	男性	123	60	14	43	3	5	14	27	6	5
	女性	101	51	13	50	3	4	4	6	6	4
年代:	20代	49	25	4	18	0	3	2	5	0	3
	30代	43	20	6	19	2	1	5	5	4	2
	40代	27	15	6	5	0	1	2	5	2	1
	50代	50	24	6	21	1	3	5	9	3	2
	60代	55	27	5	30	3	1	4	9	3	1
性別: × 年代:	男性計	123	60	14	43	3	5	14	27	6	5
	20代	29	14	3	8	0	3	2	5	0	1
	30代	21	7	3	9	1	1	2	4	2	2
	40代	17	8	5	4	0	0	2	4	1	0
	50代	27	16	1	9	0	1	4	6	2	1
	60代	29	15	2	13	2	0	4	8	1	1
	女性計	101	51	13	50	3	4	4	6	6	4
	20代	20	11	1	10	0	0	0	0	0	2
	30代	22	13	3	10	1	0	3	1	2	0
	40代	10	7	1	1	0	1	0	1	1	1
	50代	23	8	5	12	1	2	1	3	1	1
60代	26	12	3	17	1	1	0	1	2	0	

付表 13 あなたが，その海上の船に乗船した理由を教えてください。[MA]

		全体	通勤・通 学	帰省など	観光	趣味	食事	なんとなく	その他
全体		224	4	17	160	38	18	10	22
性別：	男性	123	4	7	79	30	7	7	17
	女性	101	0	10	81	8	11	3	5
年代：	20代	49	0	6	33	5	2	1	6
	30代	43	2	3	33	7	5	3	2
	40代	27	0	1	18	5	1	2	3
	50代	50	2	4	35	9	6	2	5
	60代	55	0	3	41	12	4	2	6
性別： × 年代：	男性計	123	4	7	79	30	7	7	17
	20代	29	0	4	18	5	1	0	5
	30代	21	2	1	15	4	1	3	2
	40代	17	0	0	10	5	0	2	3
	50代	27	2	1	17	6	3	0	3
	60代	29	0	1	19	10	2	2	4
	女性計	101	0	10	81	8	11	3	5
	20代	20	0	2	15	0	1	1	1
	30代	22	0	2	18	3	4	0	0
	40代	10	0	1	8	0	1	0	0
50代	23	0	3	18	3	3	2	2	
60代	26	0	2	22	2	2	0	2	

付表 14 あなたが，これまでに海上の観光遊覧船（屋形船を除く）に乗船した回数を教えてください。
(川・湖・沼・池は除きます)[SA]

		全体	全くない	1回	2回	3回	4回	5回	6回以上
全体		1000	254	153	209	166	47	127	44
性別：	男性	500	131	76	105	80	21	59	28
	女性	500	123	77	104	86	26	68	16
年代：	20代	200	82	52	37	19	2	7	1
	30代	200	62	39	45	31	8	12	3
	40代	200	48	24	39	37	11	31	10
	50代	200	28	20	49	36	12	40	15
	60代	200	34	18	39	43	14	37	15
性別： × 年代：	男性計	500	131	76	105	80	21	59	28
	20代	100	49	23	18	7	1	2	0
	30代	100	31	22	24	13	5	4	1
	40代	100	25	13	16	22	4	14	6
	50代	100	12	13	26	14	5	18	12
	60代	100	14	5	21	24	6	21	9
	女性計	500	123	77	104	86	26	68	16
	20代	100	33	29	19	12	1	5	1
	30代	100	31	17	21	18	3	8	2
	40代	100	23	11	23	15	7	17	4
50代	100	16	7	23	22	7	22	3	
60代	100	20	13	18	19	8	16	6	

付表 15 あなたが、その海上の観光遊覧船（屋形船を除く）に乗船した理由を教えてください。[MA]

		全体	食事をす るため	楽しそう だったから	景色が良 さそう だったから	乗ってみ たかった から	料金が手 頃だった ので	記念に	その海岸 に行っ てみたら、 観光遊覧 船があっ たから	その他
全体		746	108	187	361	295	76	253	148	72
性別:	男性	369	55	91	172	128	43	126	68	34
	女性	377	53	96	189	167	33	127	80	38
年代:	20代	118	9	23	43	40	7	44	16	15
	30代	138	23	37	56	52	20	48	29	14
	40代	152	23	42	69	72	15	47	21	14
	50代	172	26	44	93	65	15	61	42	18
	60代	166	27	41	100	66	19	53	40	11
性別: × 年代:	男性計	369	55	91	172	128	43	126	68	34
	20代	51	6	8	17	11	2	16	8	7
	30代	69	9	19	28	27	14	21	13	8
	40代	75	9	23	32	34	8	25	7	6
	50代	88	16	20	44	28	9	35	20	9
	60代	86	15	21	51	28	10	29	20	4
	女性計	377	53	96	189	167	33	127	80	38
	20代	67	3	15	26	29	5	28	8	8
	30代	69	14	18	28	25	6	27	16	6
	40代	77	14	19	37	38	7	22	14	8
50代	84	10	24	49	37	6	26	22	9	
60代	80	12	20	49	38	9	24	20	7	

付表 16 あなたが、その海上の観光遊覧船（屋形船を除く）の乗船料金は適当だったか教えてください。[SA]

		全体	安かった	やや安 かった	適当	やや高 かった	高かった	無回答
全体		746	15	19	485	197	30	0
性別:	男性	369	7	7	247	92	16	0
	女性	377	8	12	238	105	14	0
年代:	20代	118	2	4	76	34	2	0
	30代	138	4	6	79	41	8	0
	40代	152	3	4	96	42	7	0
	50代	172	3	0	117	45	7	0
	60代	166	3	5	117	35	6	0
性別: × 年代:	男性計	369	7	7	247	92	16	0
	20代	51	1	0	33	16	1	0
	30代	69	2	4	47	14	2	0
	40代	75	2	3	48	18	4	0
	50代	88	1	0	57	25	5	0
	60代	86	1	0	62	19	4	0
	女性計	377	8	12	238	105	14	0
	20代	67	1	4	43	18	1	0
	30代	69	2	2	32	27	6	0
	40代	77	1	1	48	24	3	0
50代	84	2	0	60	20	2	0	
60代	80	2	5	55	16	2	0	

付表 17 海上の観光遊覧船（屋形船を除く）に適した乗船時間を教えてください。[SA]

		全体	10分未満	20分程度	30分程度	45分程度	60分程度	90分程度	120分程度	それ以上
全体		746	8	67	273	109	188	44	43	14
性別：	男性	369	3	27	127	52	110	25	21	4
	女性	377	5	40	146	57	78	19	22	10
年代：	20代	118	1	22	48	15	24	5	2	1
	30代	138	4	10	57	12	32	12	9	2
	40代	152	1	10	58	22	42	5	9	5
	50代	172	1	18	53	26	46	11	14	3
	60代	166	1	7	57	34	44	11	9	3
性別： × 年代：	男性計	369	3	27	127	52	110	25	21	4
	20代	51	0	6	22	6	14	2	1	0
	30代	69	1	5	27	6	19	7	3	1
	40代	75	1	3	30	10	22	3	4	2
	50代	88	0	9	23	14	27	9	6	0
	60代	86	1	4	25	16	28	4	7	1
	女性計	377	5	40	146	57	78	19	22	10
	20代	67	1	16	26	9	10	3	1	1
	30代	69	3	5	30	6	13	5	6	1
	40代	77	0	7	28	12	20	2	5	3
	50代	84	1	9	30	12	19	2	8	3
60代	80	0	3	32	18	16	7	2	2	