

「青森港のクルーズ客船誘致と 青函航路の魅力」

青森港湾研究協会会長

鳥谷部 眞実氏



【略歴】

1994 年株式会社ヤマウ鳥谷部商店取締役就任、株式会社ヤマウ鳥谷部臨港倉庫取締役就任、1994 年主婦と生活社入社、2001 年株式会社ヤマウ鳥谷部商店代表取締役社長就任、株式会社ヤマウ鳥谷部臨港倉庫代表取締役社長就任。他、青森港振興協会常任理事、青森港国際化推進協議会監事、青森県食糧保管協会会長、青森県倉庫協会副会長、特定非営利活動法人あおもりみなとクラブ事務局長、公益財団法人みちのく北方漁船博物館財団評議員兼任。

●はじめに～

皆さん、こんにちは。私、青森港湾研究協会会長をさせて頂いております、鳥谷部と申します。まず自己紹介をちょっとさせて下さい。この協会は、青森港振興協会、それからもう 1 つ青森港国際化推進協議会、この 2 つの大きな青森港の振興、要は盛り上げる、活性化する会のメンバーのどちらかというど若手だったり、機動力を活かす会です。この 2 つの大きな会の先遣隊というかそういう役割の会でございます。私は生業としては、大正 10 年に遠洋漁業を皮切りに、現在は倉庫業を営んでおります。その漁業でやはり我々は青森を母港としていたのですが、前線基地は北洋ですから、やはり北海道、魚を採る出発点は、根室、羅臼、それから天売、焼尻とこの辺を前線基地にして、船の整備は地元青森と函館どつくさん、ここに大変お世話になった。今回このタイトルの下の方、2 つ目のタイトルの青函航路の魅力については、そういう自分の生まれた環境からも少し話せるかなと思ひまして、青森港のクルーズ客船の誘致というのと、青函航路の魅力とこの 2 つのタイトルで進めさせて頂きたいと思ひます。

ただ、今回こういう場も初めてですし、ちょっと今正直困っております。何を困っているかというのと、クルーズに関しては鹿内市長と田端様、青函航路については副知事様が既に要点をもう話してしまってますね、おまけに先程トイレに行きかけたら、コーヒープレイクで皆さんコーヒーと糖分を取られて非常に目がぱっちりされて、非常にやりにくいなと思ひていますが、僕にとっては長い時間ですが、聞いて頂ければと思ひます。よろしくお願いします。

●青森港のクルーズ客船誘致

～寄港実績～

まず一本目、青森港のクルーズ客船誘致、この写真はちょうど我々が外国の客船、外船と言わせてもらいますが、その誘致活動をして一番最初に来た船の姉妹船、同じ形の船が 2 隻ある会社さんで、「スタ

テンダム」という、本当に僕らが研究協会で、もしくは青森港振興協会で誘致活動をして一番最初に応えて頂いた船です。記念すべき思い出の船でございます。この船の会社があるのは皆さんご承知の、前イチローがいたアメリカのシアトルに会社がございます。青森港の寄港実績というのは、ここにきて外国の特に超大型の船が来て、皆さんもお気づきだと思いますけども、決

青森港のクルーズ客船誘致



して順風満帆に今まで来たわけではございません。やはり「ねぶた」という売り物というか、観光資源としては誰にも負けないものがあるのですが、やはり日本の船、商船三井さん、「飛鳥」を抱える日本郵船さん、それから「ぱしふいっくびいなす」、「ふじ丸」と、これらの会社が日本の船一邦船と言いますが、邦船が中心でございました。中には 5 千トン、約百人ちょっと乗る「クリッパーオデッセイ」という船、これは日本の小さい港、先程田端さんがおっしゃった萩港とかですね、宇野港とか小さい港でも非常に細かく日本の港を回っている船、これらのパッケージで大体毎年青森港を利用していました。

～クルーズコンベンションへの参加を手はじめに～

それでは、なぜ今青森港にこういう大きい船が、もしくは多彩な外国客船が来るようになったかという我々の活動と、実績もそうなのですが、エピソードを交えてですね、ちょっと進めます。先程話した日本の船会社さんだけでは、青森港に来て頂くのは多くても 10 回とちょっとですね。15 回



というのは夢の話で、ただ我々としては素晴らしい新中央埠頭という客船専用の大型のバースが 2003 年の夏に共用開始になりました。これは国と県、市で作って頂いて、東北もしくは日本でも当時客船専用バースというのは数少なく、じゃあこれをどうやってもっと活用するかということで、まず外国船を誘致したいなという思いが、我々ポートセールスをしようという仲間で話し合いました。それからちょうど小泉内閣が始まって、一年目にマイアミでクルーズコンベンションにオールジャパンで出るという話を聞きつけて、ただこのマイアミのクルーズコンベンションというのは何か全く我々も分かりません。後から分かったんですが、横浜港、神戸港という客船の先進港がそれぞれの自治体が自分らで、毎年開かれる 3 月のアメリカ、フロリダ、マイアミに、船社回りと船会社回りをしていたのですが、そこにオールジャパンで行こうということが伝わってきましたので、地方港として我々青森港が参加することに手を挙げました。これが SHIPPING SHOW の模様ですが、これが受付前なのですが、その奥が会場になります。こういうふうにコンベンションですから、船のメーカーさん、またはそこにを入れる食器屋さん、食材屋さん、それから我々のような、例えばカナダ、メキシコ、チリ、日本とか客船に来て頂く、港のブース、それからエンジンメーカーとか、クルーズ船の会社がこのマイアミには集結していますので、世界有数の会社がそこで一堂に会する非常に大きなイベントでございます。

～「もつけ」と「ねぶた」でポートセールス～

ちょっとエピソードを話しますと、やはりマイアミですので非常に暑いです。今のようにクールビズがございました。全員紺のスーツとネクタイで、非常に目立っていました。青森の方は分かるんですけども、地方港で年間 10 回位しか客船が来ない港が、この大きなコンベンションに出てもいいのかということ、各方面から色んな意見を聞きました。その理由は別として、我々は心の中に「もつけ」という非常に好奇心旺盛で絶対物を見てやると、考えるより前にまず先に行動してみるということで、当時大阪港、神戸港、横浜、そのあとは那覇港とかそういうところの中に潜り込んでポートセールスをした思いがあります。それからやはり「ねぶた」というのは、中には「ねぶた」に参加している企業も 60 年と、戦後からずっと何があろうが、嵐があろうが、景気がどうであろうかとにかく続けると、我々

こういう心でマイアミに乗り込んで行った
思い出があります。もう 1 つ「ねぶた」と
言えば、皆さんご存じかと思うのですが、
これは細川産業の細川社長でございます。
やはり港には顔が必要だと、船会社さんから
非常に言われます。顔というのは、その
地方というよりも、ここに誰がおるんだと。
青森港に行けばキーマン誰か、ということ



で私と細川社長で争ったんですが、フォトジェニックでやっぱり細川社長になりました。ですから向この船会社さんには「ミスターねぶた」と言われております。これはどういうシーンかということ、4 時位から大体ハッピーアワーで、日本酒を振る舞って、船会社さんとか関係者にちょっときさくな雰囲気を出す時間があります。その中で我々青森は田酒を持ち込み、兵庫、神戸からは灘の酒と、ちなみに青森の田酒はスタッフにその前に飲まれて、このときはもう出ませんでした。地元のスタッフのほうがおいしくてハッピーアワーの前に飲んでしまっていて、これは別のところのお酒でした。これは翌年一緒に行って頂いた市役所の港湾課の課長様で、法被着て笑っているのもあるのですが、せっせと資料作りですね。右が膨大な量の手提げ袋に、各港の資料を封入しているところでございます。こういう地味な作業の連続でございます。我々どっちかということ、重要港湾のパシリというか、言葉はちょっと適切じゃないのですが、そういう仕事からまずさせて頂きました。

もう 1 つ「もつけ」というと、ちょっと指すのもあれなのですが、「ねぶた」の衣装を着たこの方は、市役所のポートセールスの英語の堪能な女性の方で、我々は何を売るかというときに、「青森港は何か」というと、外国の方はほとんど分かりません。北海道がやっと分かる位ですね、東京メガロポリスというのは分かるのですが、あとはもう分かりません。じゃあ僕らは何を売るかということ、「夏のねぶた」という観光だけでとにかく突き進みました。というのは他の港にはないものですから、じゃあ「ねぶた何ぞや」となったときに、今のようにユーチューブとかないので、実践で衣装に着替えて、「ねぶた何」と聞かれると、CD を流して踊ってみせました。これは会場でなんですけど、これはもう船会社さんに行ったときです。ここでも踊りました。直接自分らのことを PR するには制限時間がございますので、とにかく分

かりやすく、紙一枚で、それから我々の熱意を伝えるということで、こういうふうに、僕らしく「もつけ」の魂で、数々の客船にアピールに行きました。それでやはりよく玉砕するのですが、カバンもハードスケジュールで、大体こういうふうになって帰ってきます。



先程田端さんもおっしゃっていましたが、そういうセールスする中で、段々分かってきたことが、どこに寄港するのか、誰が決めるのか、いつ決めるのかというのが分かってまいりました。大体 2 年後です。今、もしポートセールスするとしたら、2015 年もしくは 16 年の話です。それから「誰が」ということで、キーマンと言いますが、その船会社で今度寄港地を 2 年後、3 年後にどこにしようかと。そうするとお客さんがどれだけ喜んでくれるかということを総合的に判断する方がおりまして、そういう方の名前が段々分かってきました。そのときにこの方もその 1 人で、青森にわざわざ来て頂きました。その際、「アスパム」さんで、体験型の観光をできないかと、または実際に自分らもやって頂いて、「じゃあ、これはいける」と。昼だけではなくて、どういう文化があるかと、それぞれの文化を知りたい、ということですから、じゃあ、文化って何かといったときに、僕らは例えば客船というのは西高東低です。それは今も変わりません。

やはり歴史というのは、日本の場合どうしても京都、大阪、もしくは九州、そういうところにはたくさんのお寺、神社仏閣、それからお城とか、または代々流れている色んな商業の痕跡とかあるんですが、じゃあ、我々はやっぱり「ねぶた」だと。「ねぶた」しかないというところで、ねぶたの囃子をやって頂ける居酒屋さんに一緒に行って頂いて体験してもらったりと、そんな中で気付いたのが、決して大きな文化ではなくても、歴史の教科書に載るような文化でなくても、非常に興味を持って、非常に喜んで来て頂いたなという印象が今でも残っています。写真はないんですが、地元の保育園か幼稚園かな、「どういう教育をしているのですか？」というところも見学したり、この船のお客様は非常にアカデミックな方が多くて、アメリカの博物館とかそういう施設で仕事をされている方が、学芸員の方とかそういう方が非常に多い船と記憶しております。

先程も繰り返になりますけども、我々ポートセールスを 2004 年から現在まで約 10 年位やって、そのときに少しずつ分かってきたことが、やはり来年とかっていう話ではなくて、2 年後の寄港地をどうにか青森にしたいと。その中で、我々自分らが、観光資源が何かというと、青森と言った場合、雪であり、四季であり、農業を含め水産業をはじめ、日本の原風景がまだまだ東北には残っている、その中の北海道に近いところ、そこには「ねぶた」があるというところを話させてもらって、営業をさせて頂きました。それらを含めて「ねぶた」もあるのですが、「じゃあこういうものないかと」向こうからリクエストあった場合、やはり答えてきます。やはり弘前には城下町があって、鍛冶屋さん、刀鍛冶、中には本当にそこに行って頂いて真剣を購入されたりとか、小さな町の生業を興味深く観光資源になるのだなと実感しました。

～客船のことを知るにつれ、わかってきたこと～

それと共に、我々客船のことを知るにつれて、自分らの課題もやっぱり出てきました。先程棧橋と言ったんですが、港湾計画っていうものを作るには膨大な時間と仕事量があるのですが、じゃあいざ出来たときに、その船のスペックというか大きさが、どんどんどんどん大きくなってしまして、海外の船は、11 万トン、今は 20 万トンとどんどんなっております。ただ折角作って頂いた約 250 メートルの棧橋をフル活用するには、それに見合った船、それを絞って営業をかけようということで、そういう船を持っている会社を集中的に回りました。それからまた分かったことは、カリブ海、アラスカ、地中海、オセアニア、これらが今まで外国の船会社さんがマーケットとして考えていた地域なのですが、ちょうど 2008 年、2010 年と上海万博、北京オリンピックと、これの行われる前から船会社さんは、アジアの時代が来ると。アジアでクルーズのマーケットを見た場合、日本は観光をする人が非常に成熟した社会であるのに、観光は進んでいるのですがクルーズは少ないというデータもマイアミのシンポジウムで聞きました。まだ我々も本当にアジアに船を回してくるのかということが疑心暗鬼でした。というのは、このカリブ海、アラスカというのは、例えばアラスカは夏の暑い時期に北の涼しいところに行く。カリブ海はカリブ海、常夏の魅力、地中海は、やはりヨーロッパ、アフリカの辺のローマ帝国とか歴史、そういうもの

を感じるところ。オセアニアはアラスカが段々寒くなってきて、南に行って、南半球の温かい気候のところに行くと、その中で日本、アジアというのは、モンスーンとか台風とか湿気が多くて、暑くてというイメージで非常に船会社さんもその点をどうするかという課題を抱えながら、シンポジウムでよく話されていました。

先程の栈橋の大型化というところを比較しますと、「ぱしふいっくびいなす」の全長が 180 メートル、昨日来ていた「サン・プリンセス」は 260 メートル。乗客は 6 百名対 2 千名。乗客の半分がスタッフになります。今度来る「ダイヤモンドプリンセス」はさらに大きいです。まだここには入っていない船も、全長が QEII という「クイーンエリザベス 2 世号」が 350 メートルあります。これらの船をどうにか我々も近い将来、将来といっても 2 年後、3 年後、5 年後なのですが、青森に寄港していただけないかということを、ステップを踏んで話せるような状況に今は来ております。これが「サン・プリンセス」です。本当に大きいです。大体ビルの高さでいうと、12 階、4 階建て位です。乗客から我々普段なかなか気づかないところを、重複しますが、青森港の魅力を話して別な観点からちょっと気付いたことを話させてもらいます。

～乗船客からみた青森港の魅力～

やはり新中央埠頭の魅力は非常にあります。それは朝大体 7 時位に入港して夕方 5 時に帰る限られた時間、8 時間、10 時間の中で、やはり移動時間がもったいないので、そこには新中央埠頭には観光バスが数十台、今新しく背後地も完成しましたので、たくさんさんのバスが並ぶことができます。それから観光タクシー、これも秩序よくタクシー連盟の方がさばいて、非常にスムーズにお

乗船客からみた青森港の魅力

- 大型客船専用バス(新中央埠頭)
 - ✓ 観光バス、観光タクシーがスムーズに
- 片道一時間圏内(車利用)の観光地
- 中心市街地が徒歩圏内
 - ✓ ワ・ラッセ、アスパム、AFなどのWF施設が充実
- 交通インフラの整備 ⇄ 青森港で乗船客の入れ替え
 - ✓ JR青森駅(1km)
 - ✓ JR新青森駅(5km)
 - ✓ 青森空港(車で30分)

リンセス」がいよいよ本格的に青森港に入ってくると。それもフルシーズン。というのは先程話したようになかなかですね、モンスーンとかあって、当時はなかなか 8 月の「ねぶた」の時期というのは、来てくれませんでした。その船が本格的にこの黄色の示した数だけ来ます。お客さんは日本人のお客さんも当然乗ってきます。このときは「飛鳥 II」、もしくは「ぱしふいっくびいなす」、「につぼん丸」、これらの船と 2 日ぐらいからどんどん入ってきて、3、4、5、6、最後の 7 日の花火大会まで客船のオンパレードで来ます。

～スペシャルにも対応～

客船の話題は、こういうふうに我々が先程の「ダイヤモンドプリンセス」に来て頂くのに、約 10 年かかりました。その間様々な方に協力して頂いて、青森港振興協会、国際化推進協議会もそうなのですが、やはり港湾課のスタッフの方も 3 月といえば議会中です。非常に、行先がマイアミということで、なかなか周りの目もきつい中、今は行ってくれます。その実績もまた本当に愚直にやって頂いたお蔭で、そのときちょっと今までと違う船を紹介させてもらおうと、これは「ザ・ワールド」という船で、これはオーナー型の、要はマンション型の船というか、世界中走っていて、自分が乗りたいところに自分で最寄りの空港から港に行ってそこから船に乗るというスタイルです。オーナーは誰かということ、日本人も 2、3 名持っているらしいです。大体 1 室億円以上です。アメリカの IT 関係の誰もが知っている名前の会長とか、この船も来た時、ちょうど 2008 年のリーマンショック直後だったのですが、我々はハラハラしました。「本当に来てくれるのか」と、副社長に聞いたら、「リーマンショックは全然問題ない人達なんで、来る」と。「ただスペシャルなことは出来るか」と、「スペシャルなことは何か」といって、1 つが中で寿司を出してくれない



かということがありました。どうするかというと、どうにか拝み倒して、青森で一番寿司職人としては、腕利きの『寿司一』のご主人、非常に気難しい方です。口説いて、口説いて、通って通って、これは船の中の寿司バーを一日『寿司一』にしまして、やりました。

このときはメニューが、こちらの左 2 人は青森港のスタッフなのですが、こっちは船の方のマネジメントされる方です。打合せ中ですね。どういう順番で出すかと。これは厨房の中に当時仕込んだものをお皿の上に並べる。当然津軽弁です。この方はマレーシア人のレストランのチーフです。でもひとつの美味しい物を出すということで、非常に我々のことを信頼して、僕らの指揮下に入って一生懸命やって頂きました。いよいよ始めると、やはり皆さん、寿司バーと言っても、日本の寿司のカウンターがありませんので。ああ、カウンターはあったのですが、皆さんテーブルで食べるということで、待って頂いたんですが、待ちきれずにどんどんどんどんカウンターというか厨房近くに皆さんが来るようになって、食前酒で盛り上がっていたところです。クルーズに関してはここで 1 つまとめさせて頂きたいと思っています。

～青森港のこれからの誘致活動としての課題～

我々は、新中央埠頭共用開始 2003 年から約 10 年間フル活用させて頂いております。決して順風満帆ではございませんが、我々さらにこの数を伸ばすためには、客船の大型化に合わせた、もう 1 つの栈橋を反対側のほうにでも作って頂けないかという思いがございます。それから引き続きポートセールスへの支援。それから忘れてな

将来へ

- 新中央埠頭・客船栈橋の増設
 - メガシップへの対応(船体全長300m)
- ポートセールスの継続
- 客船埠頭ターミナルの整備
- 歓迎催事と充実と継続
- 通訳ガイドボランティアへの支援

らないのは、歓迎催事、迎えと見送りのときのそれらの催事の充実と継続。さらに日本の船会社さんもそうなのですが、やはり外国の方ですから、東京とかのように表示がまだまだ国際化されてございませ

ん。やはり要所要所に通訳ボランティアを配置しております。これらの活動される方への支援ですね。これらを引き続き継続して頂く支援を頂けないかと思います。それからターミナルですね。先程話したように、インバウンドというか国内で青森の観光をするときにどうしてもそこでセキュリティだったり、入管だったり、色んな面で施設が小さくてもいいので、雨さえ凌げればいいようなターミナル。これは長崎の視察に行ってきたときの例ですが、こんな立派なものなくてもいいので、欲しいなと思います。これによってここに荷物を置いて、お客さんは観光に行けたり、新しいお客さんの荷物を受け入れて人も受け入れると、そして入管をすると、またはアウトするという場所になればなと、こういうものが 1 つ欲しいなと思っております。

ボランティアは、様々なボランティアを組んで頂いてまして、これはねぶたの囃子方です。平日でも朝早く来て頂いたり、それから幼稚園だったり、幼稚園の囃子、太鼓、遊戯と非常にボランティアの多彩な催しで歓迎させてもらっています。それから青森市の大きな通訳ボランティアの AIVA さんの責任者の斎藤さんなのですが、非常にこういうふうに



きめ細かく、または駅とか交差点とか要所要所に人がおりまして、色んな案内をして頂いております。英語課のある私立、公立高校の学生さんも学校側が許せば派遣して頂いております。それからターミナルでやはり我々こういう歓迎するときに、テントをどんどんどんどんお客さんが増えるに従って、テントの数が増えると、これを設置するもしくは撤去する作業もボランティアでやっております。ここではお土産物を売ったり、ホタテを焼いたりする場所なんですけど、どうにか屋根の付いた場所があれば、テントを張る手間が、または非常に風が吹いたら危険ですので、そういう場所を作れないかなと思っております。

これは青森港湾の東部の地図なんですけど、ここがちょうど客船棧橋ですが、先程話したもう片方というのはこの反対側ですね、こちらにやっぱり 350 メートルの「QEII—クイーンエリザベス 2」を入れたいと思っております。現在はできるだけ大きな船を入れるために、ここで 10 万トン以上の大きな船が

安全に出し入れできるかどうかというのを科学的に調査しているところです。それはなぜ必要かという
と、ポートセールスするときには船会社さんが「うちのこの船が入れるか」と、ここで転回できるかとい
うことを責任持って言ってくれるかどうかということを望んでございます。それによって向こうが OK
出れば船も入ってきますし、1 隻船が入ってくれば同クラスの他社の船もどんどん誘致したいなと思っ
ております。これが今、ちょうどこれは今朝撮ってきた写真です。非常に立派なスペースが出来まして、
ここでバスが待機したり、門がありますので、適切なときにこの門の中に入って、お客さんに船から下
りて 20 メートル位で、バス・タクシーに乗れるようになっております。

これが反対側のここに大きなバースを将来作って頂けないかなと思ったのですが、青山副知事は退席
されたようです。決して素晴らしいバースでなくていいと思います。というのは、これは視察に行った
というか、僕は実際に乗ったのですが、これはマイアミから客船、約 3 泊 4 日、1 日 5 食付、500 ドルの
船に乗ったんですが、500 ドルですから 5 万円ですね。これも船です。この狭いところにどんどん係留
しております。要はポンツーンとか非常に小さいものでも、頑丈であればこういうふうに客船というの
は深さもそれほど今は要りませんので、停めることができますので、そういうポンツーン的な栈橋でも
用意して大きい船に応えたいと思っております。これは別な角度からですが、このように本当に船の銀
座になっております。これはバハマですね。このように客船の誘致を青森県、青森市、それから青森港
の振興する 3 つの団体が協力した歩みを紹介させてもらって、それから将来こういうのを考えているよ
というところを発表させて、第一幕にしたいと思えます。

●青函航路の魅力

～青函航路は荒天につよい～

次に先程前段で話させてもらった、北海道を青森、函館市と青森市、それらにどんな関係が今あるの
かと、皆さんフェリーだったり、もしくは手段が違いますけども、海底を通る JR だったり、または飛行
機だったりとあるのですが、実際に物量、物の量から言うと、この区間はどういうふうにこの 2 つの市
が成り立っているのかというところを物量からちょっと見てみます。青森―函館の航路は、フェリーに

関しては非常に利便性が高く、荒天と言いまして、嵐というか時化に強い環境でございます。フェリー、もしくはその前、昭和63年に廃止された青函連絡船はどちらかというと、旅っていうイメージもあったと思うのですが、今はこのフェリーが、旅プラスその動脈を担っているのは、血液が流れているのは、物流です。これらは1日青

青函航路は、利便性が高く、荒天に強い

- 青森発、青函フェリーは1日 ; 16~18便(夏期)
- 22:15青森発~02:00函館発~国道、高速道~07:00札幌着
- 青森港~函館港; 約105km
- 両港とも、天然の良港

台風、爆弾低気圧が太平洋、日本海側を北上時、他の航路が欠航しても、青函航路は動いている



青森発	函館着	青森着	函館発
2:00	5:00	青森	2便
2:40	5:40	青森	3便
4:00	7:00	青森	2便
5:00	8:00	青森	1便
7:40	11:00	青森	3便
8:10	12:10	青森	2便
10:00	13:40	青森	1便
11:00	15:00	青森	2便
14:00	18:00	青森	3便
16:00	19:00	青森	2便
17:00	20:45	青森	1便
18:00	21:50	青森	2便
19:10	23:00	青森	3便
20:00	23:50	青森	2便
22:15	1:00	青森	1便
23:00	2:00	青森	2便

森発函館行が16から17便出ています。ここを読みますと、午前2時、2時40分、4時30分、5時20分と、約1時間おきに今の時期は大体17便出ております。ちなみに私、冬はスキーが好きで北海道にキロロによく行くのですが、どうやって行くかと言いますと、22時15分の青森発で行きまして、函館に2時に着いて、2時に高速は普段は余り使いません。距離がちょっと遠いものですから、国道を使うと、朝7時、安全運転で7時にはもう札幌に着いております。距離は大体270キロです。ですから80キロで行って、大体この時間では十分冬でも着きます。

これだけ一般道でも北海道の場合は飛ばしさえしなければ、安全ですし、非常に整備されていまして、幅も広くて、運転しやすいので、こういうダイヤでよく北海道に行っております。ちなみに青森港と函館港は約100キロでございます。船を使って行くのですが、船酔いとかまたは億劫だというのは、今普通に飛行機とか新幹線に慣れている方にはあると思うのですが、じゃあ今どうなっているかという、ほぼその時化るところは津軽海峡のほんの数十キロでございますから、この間は、じゃあ物流から見てもどうなっているかという、太平洋側に台風が来ると、もしくは日本海側で爆弾低気圧が来ると、12月とかそのときでもそれぞれの長距離航路、敦賀、舞鶴から小樽に秋田経由で行く線、もしくは大洗から苫小牧とか仙台経由で行く、これらがほぼ欠航しても、この青森港には青森港—青函は全然大丈夫です。これらがどれだけ物流を担っているかという、今この荒天時ですが、これはもう今結んでいませんが、室蘭の航路ですね。この時化でもタグボートで岸壁から剥がして、向かいます。これは爆弾低気圧のときです。先程は青山副知事もおっしゃっていましたが、北海道と本州を結ぶ人と物の約3割をこの青森—函館で結んでおります。そこに我々が地元の企業、もしくは函館の企業がワンタッチ介在する

ことで、産業もしくは何か仕事があるところを次に紹介させていただきます。

～青函航路がつなぐもの～

皆さん、ひょっとすると普段飲まれていたと思うのですが、「函館牛乳」。これは函館酪農公社と申しまして、昭和 48 年に道南の酪農組合、七飯と八雲等の 3 社の組合が作った民間の牛乳を作る会社でございます。これが青森に営業拠点がありまして、北海道の道南はもちろんなのですが、青森はじめ東北 6 県、それから関東まで営業しております。これがフェリー埠頭のすぐ裏に 500 メートル先にある営業所でございます。あとは配送センターです。この船は津軽海峡フェリーさんの「びるご号」なのですが、夏のダイヤであれば 23 時 55 分、これが着岸すると、これが函館牛乳の製品を函館市内で作った製品でございます。これを運んでくるトラックです。ここから約 2、3 分の距離の配送センターに入りまして、深夜 1 時に盛岡、仙台、関東に行く便をまず 1 番で出します。ここで何を言いたいかというと、工場は函館で持ちながら、物流として船という形の国道に乗って本州へ仕事に行くと。それからもう 1 つは今北海道新聞さんの 7 月の記事なのですが、道南で復刻された松前というお米を使って日本酒の酒造メーカーの多い津軽地方、六花酒造さんとコラボして特別純米酒を造りました。これはまだスタートしたばかりで限定 600 本なのですが、お互いできることを補完し合った成果だと思います。これは弊社のことなのですが、弊社のビルに自家発電機がございまして、これなのですが、もう 43 年経っていますが、今でも不幸なことに 2011 年の震災のとき初めてフル稼働しまして、これのメンテナンスするエンジニアは函館の方です。フェリーに乗って、昔は連絡船に乗ってうちに来て、年に 1 回メンテナンスして頂いています。このように自分らが今ここでできないことを、じゃあ周りを見たときに、1 つは漁業というつながりで非常に深い函館と、一緒に何かできるのではないかと、もしくは農業、酪農、もしくは水産業と一緒にできるのではないかと。その架け橋になるのは、やはりこの青函航路と。船を使うのですが、先程の函館牛乳さんでも船を使うという意識はもうなくて、当たり前のように道路のようにこの航路を使っているというところなんです。

●終わりに～

最後に、先程の寿司職人に実は私もなりましてですね、握ったわけではないのですが、運ぶのと厨房との行き来をさせてもらって、これは最後にお客さんから歓迎されて皆さんからシャンパンをご馳走になる直前ですね。ヘトヘトだったのですが、非常に喜ばれたと思っております。まとまりのないというか、私の会社、もしくは私、それからこの青森が、港を通してこの10年どういう活動をして、今どういうことを気にかけているというか、将来次の世代とかにつなげるものが何かないかなと日々考えているところを話させてもらいました。以上です。どうもありがとうございました。

「青森港のクルーズ客船誘致 と 青函航路の魅力」

2013年7月22日
青森港湾研究協会
鳥谷部眞実
(株)ヤマウ鳥谷部臨港倉庫

青森港のクルーズ客船誘致



青森港への寄港実績

	邦 船	外 船
• 2003年	8隻	3隻(クリッパー)
• 2004年	6隻	3隻(クリッパー)
	～	
• 2005年 ステルダム)	9席	4隻(クリッパー、 アム
• 2006年 ステルダム)	6隻	7隻 (クリッパー、 アム
• 2007年 ステルダム)	12隻	4隻(クリッパー、 アム

ポートセールスは 邦船中心から外船も

きっかけ

- 2003年秋 新中央埠頭 供用開始
- 2004年3月 マイアミ・クルーズコンベンション(米国、小泉内閣・VJC)地方港として初参加



青森港のポートセールスは
「もつけ」、「ねぶた」の魂で





- ポートセールスでは、2年後の青森港寄港を
- 青森の観光資源、ポテンシャルを外国人の目で検証
- 客船の超大型化
- 船社は3年で新しい寄港地を選別
- 寄港地のメッカとシーズンを知る
 - ✓カリブ海
 - ✓アラスカ
 - ✓地中海
 - ✓オセアニア
- 「21世紀はアジアクルーズの時代」(上海万博、北京オリンピック...)
- 各国の船社は、アジアへの配船を

寄港する客船の大型化

ぱしふいっくびいなす

サン・プリンセス

26,594t 全長183.4m
644(乗客)+220(乗組員)

77,441t 全長261.31m
2022(乗客)+900(乗組員)



乗船客からみた青森港の魅力

- 大型客船専用バース(新中央埠頭)
 - ✓観光バス、観光タクシーがスムーズに
- 片道一時間圏内(車利用)の観光地
- 中心市街地が徒歩圏内
 - ✓ワ・ラッセ、アスパム、AFなどのWF施設が充実
- 交通インフラの整備 ⇄ 青森港で乗船客の入れ替え
 - ✓JR青森駅(1km)
 - ✓JR新青森駅(5km)
 - ✓青森空港(車で30分)

直近3年の寄港実績と予定

- | | 邦船 | 外船 | |
|---------|---|-------------|------|
| • 2012年 | 8隻 | 3隻(クリッパー・O) | |
| • 2013年 | 10隻 | 8隻(※) | |
| | ※サン・プリンセス、カレドニアンスカイ、クリッパー、
コスタビクトリア、ハンセアティック | | |
| • 2014年 | 10隻 | 10隻 | 別紙参照 |

2014年 青森港クルーズ客船寄港予定(見込み)

NO.	入港日時	出港日時	船名(船主)	運航会社名	積岸岸壁	乗客定員	寄港地
1	4月28日(日) 10:00頃	4月28日(日) 17:00頃	ダイアモンド・プリンセス(15,370)	プリンセス・クルーズ	新中央埠頭	1,670	
2	5月上旬	5月上旬	にっぽん丸(12,470)	郵船三井郵船	※	368	
3	5月上旬	5月上旬	ばしふいっぴい(10,561)	日本クルーズ線船	※	476	
4	5月上旬	5月上旬	ばしふいっぴい(10,561)	日本クルーズ線船	※	476	
5	6月27日(金) 10:00頃	6月27日(金) 18:00頃	ダイアモンド・プリンセス(15,370)	プリンセス・クルーズ	※	1,670	
6	6月 2日(土) 10:00頃	6月 2日(土) 18:00頃	ダイアモンド・プリンセス(15,370)	プリンセス・クルーズ	※	1,670	
7	6月 4日(月) 10:00頃	6月 4日(月) 18:00頃	ばしふいっぴい(10,561)	日本クルーズ線船	※	476	秋田～青森～秋田
8	6月 5日(火) 10:00頃	6月 5日(火) 18:00頃	にっぽん丸(12,470)	郵船三井郵船	※	368	秋田～青森～秋田
9	6月 6日(水) 10:00頃	6月 7日(木) 17:00頃	南島丸(10,140)	郵船クルーズ	※	800	秋田～青森～秋田
10	6月 6日(水) 10:00頃	6月 6日(水) 18:00頃	ダイアモンド・プリンセス(15,370)	プリンセス・クルーズ	沖原埠頭	1,670	
11	6月20日(水) 10:00頃	6月20日(水) 18:00頃	ダイアモンド・プリンセス(15,370)	プリンセス・クルーズ	新中央埠頭	1,670	
12	6月29日(金) 10:00頃	6月29日(金) 18:00頃	ダイアモンド・プリンセス(15,370)	プリンセス・クルーズ	※	1,670	
13	6月18日(土) 10:00頃	6月18日(土) 18:00頃	ダイアモンド・プリンセス(15,370)	プリンセス・クルーズ	※	1,670	
14	9月下旬	9月下旬	ハンセアティック(8,770)	ハバク・ロイヤル	※	184	
15	10月4日(土) 10:00頃	10月4日(土) 18:00頃	ダイアモンド・プリンセス(15,370)	プリンセス・クルーズ	※	1,670	
16	10月中旬	10月中旬	南島丸(10,140)	郵船クルーズ	※	800	
17	10月中旬	10月中旬	南島丸(10,140)	郵船クルーズ	※	800	
18	10月下旬	10月下旬	南島丸(10,140)	郵船クルーズ	※	800	
19	10月下旬	10月下旬	南島丸(10,140)	郵船クルーズ	※	800	
20	10月下旬	10月下旬	セイブ・ア・ニクス(10,140)	ロイヤル・カナル・グループ	※	2,024	
	合計					19,740	

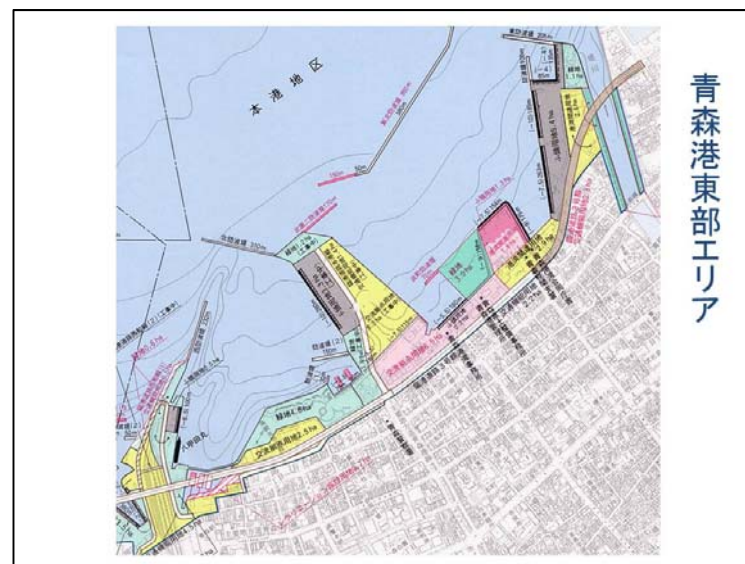




将来へ

- 新中央埠頭・客船棧橋の増設
➤ メガシップへの対応(船体全長300m)
- ポートセールスの継続
- 客船埠頭ターミナルの整備
- 歓迎催事と充実と継続
- 通訳ガイドボランティアへの支援







青函航路の魅力

青森市と函館市、
青森と道南、
東北と北海道
を結ぶ

青函航路は、利便性が高く、荒天に強い

- 青森発、青函フェリーは1日；16～18便(夏期)
- 22:15青森発～02:00函館発～国道、高速道～07:00札幌着
- 青森港～函館港；約105km
- 両港とも、天然の良港

台風、爆弾低気圧が太平洋、日本海側を北上時、他の航路が欠航しても、青函航路は動いている

青森発	函館着	船名	船種
2:30	8:30	青森丸	2便
3:40	9:20	津軽丸	3便
4:50	10:30	青森丸	1便
5:20	9:00	津軽丸	3便
7:40	11:30	津軽丸	3便
8:10	12:10	青森丸	2便
10:00	13:40	津軽丸	1便
11:35	15:25	青森丸	2便
14:20	18:00	津軽丸	3便
15:25	19:25	青森丸	2便
17:05	20:45	津軽丸	1便
18:00	21:50	青森丸	2便
18:10	22:00	津軽丸	3便
20:30	0:20	青森丸	2便
22:15	1:55	津軽丸	1便
23:30	3:20	青森丸	2便





二つの市を比較してみよう

青森市

299, 150人(青森市役所HPより)

第1次産業 41事業所

4,792人(従業者)

第2次産業 1,859事業所

21,691人

第3次産業 13,180事業所

115,412人

(平成21年経済センサス基礎調査確報)

函館市

275, 703人(平成25年5月末)

第1次産業 45事業所

492人(従業者)

第2次産業 2,026事業所

20,089人

第3次産業 13,113事業所

111,111人

(平成21年経済センサス基礎調査確報)

青函航路の重要性

北海道～本州間の全カーフェリー運行実績のうち

名古屋～仙台～苫小牧、大洗～苫小牧、敦賀～新潟～秋田～苫小牧、東舞鶴～小樽、八戸～苫小牧、大間～函館、他

航走旅客人員 ; 36% 599,118人(H22)

航走車両 ; 30% 386,622台(H22)

青函航路を利用する企業

- 株式会社 函館酪農公社 「**函館牛乳**」
- 本社 ; 函館市
- 設立 ; 1973年12月(昭和48年)
- 販売先 ; 道南エリア、青森はじめ東北6県他



津軽海峡をはさんで6次産業化

道南で生産された銘柄米「マツマエ」と
弘前の六花酒造とのコラボ
特別純米酒「ガスバリ2013」を醸造



北海道新聞
2013年7月3日

函館の造船エンジニアとの つながり

青森にある自家発電機を
函館のエンジニアがメンテナンス



青函航路は、海にかかる国道である

