

島への上陸



自載テンドーボートによる上陸

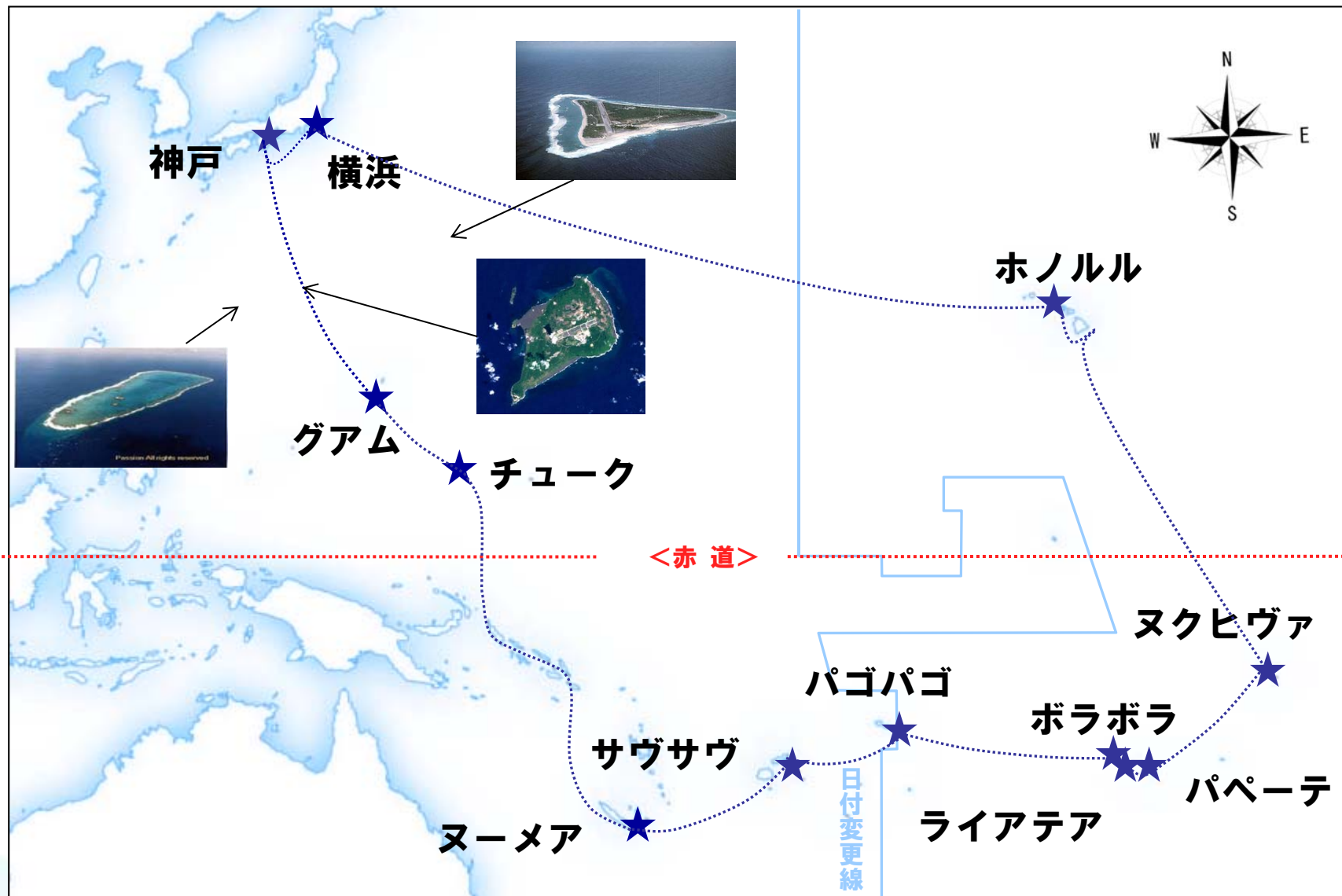
島への上陸



地元通船による上陸(与那国島の例)



島の周遊



国内外の離島寄港地例

<国内>

北海道:利尻、礼文、天売、奥尻

東京都:新島、神津島、八丈島、父島

新潟県:佐渡島

兵庫県:小豆島

香川県:直島

岡山県:北木島

広島県:井口島、大崎上島、宮島、江田島

愛媛県:大三島

山口県:周防大島

島根県:隠岐(西郷、浦郷)

長崎県:対馬(厳原、三浦)壱岐、五島列島(福江、青方、三井楽)、平戸島

熊本県:天草下島(牛深、本渡)

鹿児島県:種子島(西之表、島間)、屋久島、諏訪瀬島、奄美大島(名瀬、古仁屋)、喜界島、徳之島、沖永良部島、与論島

沖縄県:座間味島、宮古島、石垣島、西表島、与那国島、(検討中:久米島)

<国外>

グアム、サイパン、パラオ、ポナペ、キリバス、マジュロ、バヌアツ、

サモア、フィジー、ボラボラ、モーレア、タヒチ、ライアテア

ハワイ諸島(カウアイ、オアフ、マウイ、ハワイ)、ミッドウエイ(現在は無人島?)

モルジブ、ロードス、ミコノス、サントリーニ、等々

* 青字は着岸可能な岸壁あり。

日本の離島をめぐるクルーズの問題点、要望、今後の展望

(問題点) 大型船が係留できる岸壁を持つ離島が少ない。通船(自載テンドーボート
地元通船)を利用しての上陸となるが、気象・海象の影響を受け易いため
寄港キャンセルとなる可能性が高い。

(要望) 既存港湾施設の拡充(礼文島、父島、与那国島等)や新設

(問題点) 寄港にあたり、高額が発生する場合がある。(主として、離着岸に
あたり使用する曳船(タグボート)費用)

(要望) インセンティブ制度の新設・拡充
港費や曳船費用の減免、補助の拡充

(問題点) 観光のためのインフラが不十分な離島がある。

(要望) バス、タクシーの増台やバス等の回送費用の補助
待合所(ターミナル)の整備など。

日本の離島をめぐるクルーズの問題点、要望、今後の展望

(今後の展望)

- ・クルーズ船以外の公共交通機関を利用した複数の離島めぐりは、時間と費用が非常にかかる。
- ・離島への寄港を希望するクルーズ参加者は、レピーターを中心に増えている。
- ・離島への寄港を織り込んだクルーズは、今後も集客が見込める。

沖ノ鳥島、南鳥島に港湾施設ができたときの活用方策

<技術的観点から見た問題点>

- ・風波を防ぐ手立て(防波堤)がないので、泊地の静穏が得られず、自力での離着岸は難しいので、離着岸操船の補助としてタグボートが必要であるが、タグ用の泊地が無いので、常駐は出来ない。また、近隣港からの回航も極めて難しい。
- ・母船を沖に錨泊させ、自載の通船での上陸も考えられるが、母船が錨泊する泊地が得られない。また、通船の運航には、泊地の静穏が必要。

以上から、現段階では、乗船客の同島への安全な上陸は極めて困難と言わざるを得ない。但し、自力離着岸ができる推進システムを持つ小型客船であれば可能性は無いわけではない。