

赤井ゼミ クルーズ企画 2022 秋

日本最長クルーズフェリー「きそ」で学ぶ日本の魅力

2022/09/27-29

(船内研修・寄港先視察付き)




スマートクルーズアカデミー(大阪大学国際公共政策研究科赤井研究室内)・全国クルーズ活性化会議共催



★は全員参加です。

ゼミクルーズフェリー企画の詳細スケジュール

No.	Date	寄港地	Time	スケジュール	会場（予定）			
1	9月27日 (火)	名古屋	9:45	集合		近鉄「なんば」駅改札内		
			10:00	「ひのとり」に乗車				
			10:00 5 12:00	★「ひのとり」を体験		「ひのとり」車内		
			12:00 5 17:00	★ランチと名古屋港視察（詳細は別紙参照）	名古屋港エリア			
			18:00	「きそ」に乗船				
			19:00	★出港+名古屋港出港見学+夕食	レストラン			
			20:00	おしゃべりの会・入浴（各自）				
			2	9月28日 (水)	洋上 と仙台	7:30ごろ	朝のお散歩&ジョギング（自由参加）	
						8:00	朝食（各自）	レストラン
						9:30 5 12:00	★パーサーとの意見交換・ゼミプレゼン	ローズルーム
12:00	ランチ（各自）	レストラン						
	自由行動（船内シアターで映画鑑賞など）							
16:00	仙台港入港見学							
16:40 5 18:50	★仙台港視察（詳細は別紙参照）	仙台港エリア						
19:00	乗船・夕食	レストラン						
19:40	出港+仙台港出港見学							
20:00	おしゃべりの会・入浴（各自）							
3	9月29日 (木)	苫小牧	7:30ごろ	朝のお散歩&ジョギング（自由参加）				
			8:00	朝食（各自）	レストラン			
				自由行動（船内シアターで映画鑑賞など）				
			10:30	苫小牧港入港見学				
			11:00 5 18:00	★ランチと苫小牧港・ウポポイ視察（詳細は別紙参照）	苫小牧港エリア			
			18:30	解散 お疲れ様！				

 B寝台



部屋タイプ

上下完全セパレート2段ベット

総ベット数

82台

設備

読書灯・キルトケット・まくら・電源コンセント

名古屋スケジュール

2022/8/23

大阪大学大学院国際公共政策研究科 名古屋港視察 行程(案)

参加者	大阪大学大学院国際公共政策研究科 赤井伸郎先生+ゼミの学生(20~25名予定)				
同行者	中部地方整備局 港湾空港部 : 計画企画官 田中、係員 小館 名古屋港湾事務所 : 所長 白井、企画調整課長 玄間 他				
日時	令和4年9月27日(火) 13:30~17:00				
時間	所要時間	内容	ヘルメット	ライフジャケット	備考
13:01 ~ 13:32	0:31	-移動-名古屋駅~名古屋港(地下鉄:名古屋駅-栄-名古屋港)			地下鉄 270円
13:32 ~ 13:40	0:08	-移動-名古屋港【地下鉄】~ポートビル1F (徒歩:約400m)			
13:40		ポートビル1Fロビー 【集合】			
13:40 ~ 13:50	0:10	挨拶・視察の概要説明 ポートビル1Fロビー			
【A班】					
13:50 ~ 13:55	0:05	-移動- ポートビル~ボンツーン ※港湾業務船「翔龍」乗船			
13:55 ~ 15:15	1:20	-視察- 名古屋港海上視察		○	翔龍
15:15 ~ 15:20	0:05	-移動- ボンツーン~ポートビル ※翔龍下船			
【B班】					
13:50 ~ 15:20	1:30	-視察- ポートビル展望台・海洋博物館			
15:20 ~ 15:30	0:10	※班の入れ替え・トイレ休憩 (ポートビル)			
【B班】					
15:30 ~ 15:35	0:05	-移動- ポートビル~ボンツーン ※翔龍乗船			
15:35 ~ 16:55	1:20	-視察- 名古屋港海上視察		○	翔龍
16:55 ~ 17:00	0:05	-移動- ボンツーン~ポートビル ※翔龍下船			
【A班】					
15:30 ~ 17:00	1:30	-視察- ポートビル展望台・海洋博物館			
17:00		ポートビル1Fロビー 【解散】			
17:00 ~ 17:10	0:10	-移動-ポートビル1F~名古屋港【地下鉄】~ (徒歩:約600m)			バス停道中にコンビニ有り フェリーターミナル付近には無いため注意
17:26 ~ 17:52	0:26	名古屋港~フェリーふ頭 (市バス)			バス210円 出港1時間前着
17:53 ~ 18:19	0:26	名古屋港~フェリーふ頭 (市バス)			
18:08 ~ 18:34	0:26	名古屋港~フェリーふ頭 (市バス)			フェリーの出発時刻に間に合う最終便

【備考】

- ・ご参加が25名以上となった場合の海上視察は、定員の都合上、船2隻でご対応します。
- ・ポートビル展望台、海洋博物館は入場料免除でご入場いただけます。(施設入場の際に名古屋港湾事務所の職員が同行します。)
- ・尿食は、近隣商業施設(JETTY)のフードコート等をご利用いただけます。(ポートビルから徒歩約5分)

■名古屋港視察



【9/28 (水) 16:45~18:50】 仙台塩釜港ご視察行程

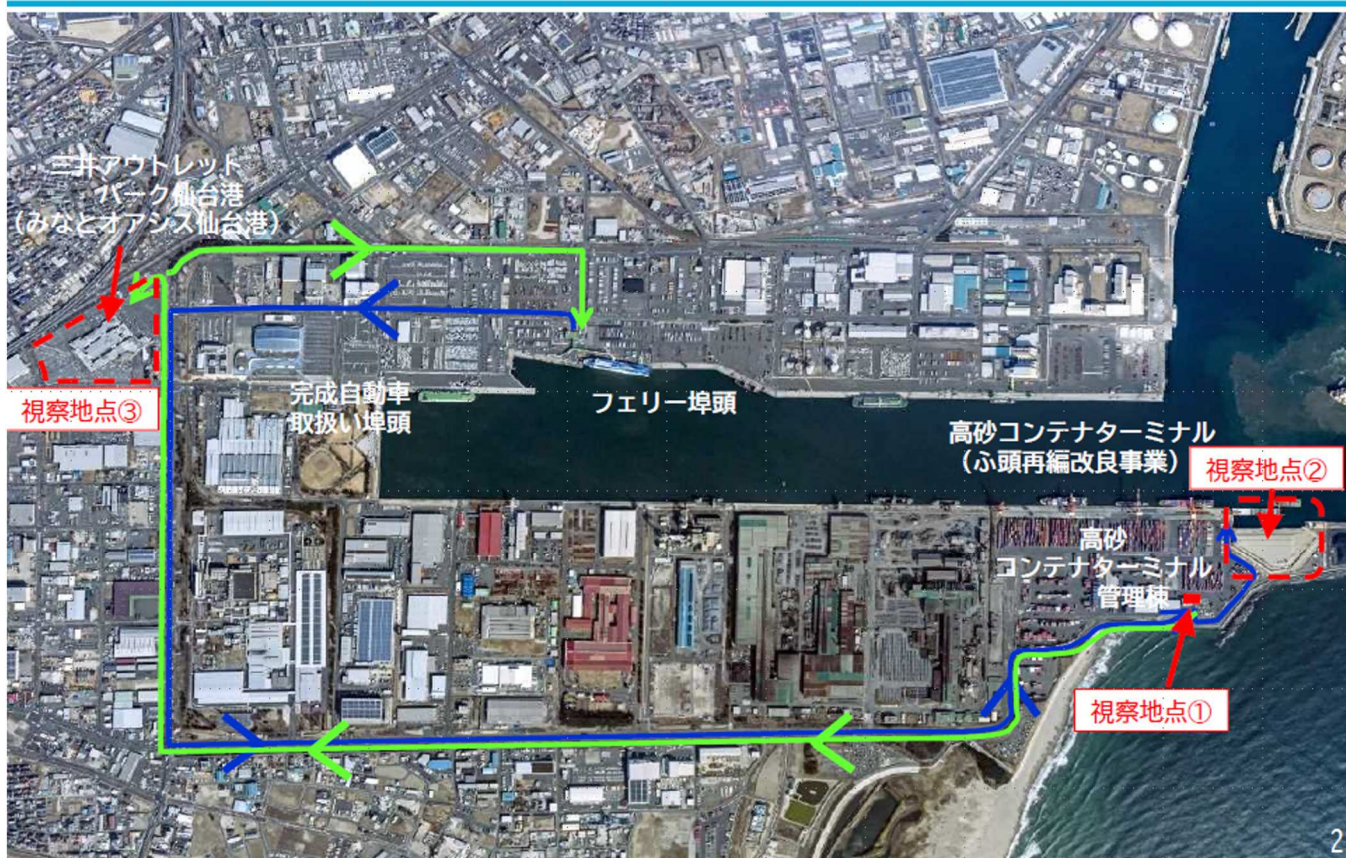
月日	時間	所要時間	行程	備考
9月28日 (水)	16:40	-	仙台港フェリーターミナル着	名古屋港発9/27(火) 19:00 きたかみ
	16:45	-	フェリーターミナル待合せ	待合せ場所：フェリーターミナル2F
	16:45 ~ 17:00	0:15	高砂コンテナターミナルへ移動	事務所マイクロバス(全行程)
	17:00 ~ 17:20	0:20	高砂コンテナターミナル管理棟より視察	視察地点①
	17:20 ~ 17:25	0:05	高砂コンテナターミナル岸壁延伸施工现场へ移動	
	17:25 ~ 17:35	0:10	高砂コンテナターミナル岸壁延伸施工现场視察	視察地点②
	17:35 ~ 17:50	0:15	三井アウトレットパーク仙台港 (みなとオアシス仙台港代表施設) へ移動	
	17:50 ~ 18:25	0:35	三井アウトレットパーク仙台港視察	視察地点③
	18:25 ~ 18:35	0:10	三井アウトレットパーク仙台港から仙台港フェリーターミナルへ移動	
	18:35 ~ 18:50	0:15	質疑応答	
	18:50	-	解散	仙台港発 19:40 きたかみ

■待合せ場所 (フェリーターミナル2F)



■連絡先
 塩釜港湾・空港整備事務所 総務課 022-362-6211
 瀬戸 事務所長 090-8784-2212
 山本 企画調整課長 022-3621-1225

【9/28 (水) 16:45~18:50】 仙台塩釜港ご視察行程



苫小牧スケジュール

11:00 苫小牧港到着・下船

11:10～11:40 苫小牧港の概要・フェリーの役割等（3階研修室、ビデオ放映含む）

展望デッキ・ポートミュージアム見学

11:45～12:25 レストラン「カーム」にて食事

※食後、館内自由見学

12:25 2階レストラン入口横に集合、バス乗車

12:30 出発

年月日	曜日	出発		交通機関	到着	
		場所	時刻		場所	時刻
R4.9.29	木	仙台港	前日 19:40	フェリー	苫小牧フェリー-T	11:00
		苫小牧フェリー-T	12:30	バス	ウポポイ	13:10
		ウポポイ	15:10	バス	北海道CLP	16:10
		北海道CLP	17:30	バス	新千歳空港	18:10

北海道の食産業の成長と輸出拡大に貢献します





特急「ひのとり」体験乗車

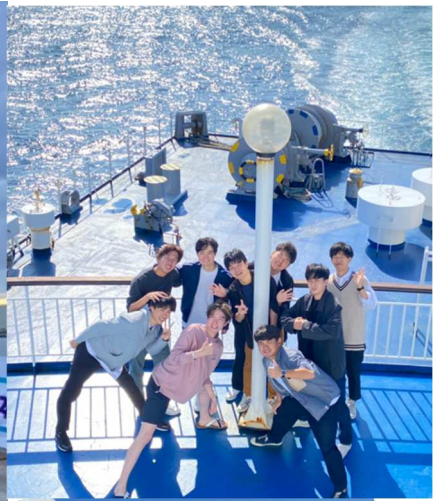


名古屋港視察



フェリー「きそ」





仙台港 (仙台塩釜港仙台港区)



ウポポイ



苫小牧冷凍倉庫

参加者からの感想

目次

フェリー「きそ」の船内及び食事、大浴場など設備・内容についての感想	8
フェリー「きそ」でのパーサーとの意見交換会で学んだこと、感じたこと、感想	10
名古屋港視察で学んだこと、感じたこと、感想：名古屋港エリアの魅力	13
仙台港（仙台塩釜港仙台港区）視察で学んだこと、感じたこと、感想	15
ウポポイの意義について視察で学んだこと、感じたこと、感想	17
苫小牧港（冷凍倉庫含む）視察で学んだこと、感じたこと、感想	20
今回のクルーズ・フェリー体験企画（ゼミ仲間と一緒に船で交流し、北海道まで日本最長フェリーを体験し、寄港地でインフラを学ぶ企画）において得られたこと、感想や今後への要望	22
解散後のゼミ仲間との旅の内容と、体験、北海道の魅力について	26

フェリー「きそ」の船内及び食事、大浴場など設備・内容についての感想

1. 食事については申し分ない内容であったと感じる。強いて言うならば、デザート類をもう少し充実させてくれるとさらに満足度が高まったのではないかと感じる。浴場についてはコロナ禍であるため仕方ないことではあるが、サウナと水風呂が利用可能であればより満足できたのではないかと感じる。ただ、浴場についても非常に満足している。
2. 船内設備は非常に整っていると感じた。船内にシアターがあるフェリーは初めてだったので、非常に驚いたのと同時に、クルーズ船もこんな感じなのかなと期待が膨らんだ。大浴場も非常に快適だった。そのため、普段はしないが、朝風呂も堪能した。コロナ禍で仕方がないが、サウナに入りたかった。船内バイキングは非常に豪華で、船の中ということのを忘れるほどであった。
3. これまでゼミの視察旅行で2回フェリーに乗船しましたが、今回のフェリーきそは過去に「フェリー・オブ・ザ・イヤー」を5度受賞しただけあって船内設備が豪華で快適でした。他の船と比較して、レストラン、大浴場、シアタールームなど長旅を楽しむスペースが充実しているように感じました。初めて船内で朝、昼、晩と3食頂きましたが、和洋のバリエーションに富んだメニューは美味しかったです。旅行中は天候にも恵まれ、甲板からの眺望も良く、フェリー同士のすれ違いも間近で見ることが出来、船旅ならではの魅力を満喫しました。
4. 船室や食堂といった生活に必要な食・住領域はもちろん劇場やラウンジといったアミューズメント領域も豊富だと感じました。食事については、船上といった限られた空間にも限らず、想像以上に色々な食事を楽しむ事ができ、快適な海上生活を過ごすことができました。
5. 一番感じたのは、船の広さでした。今までのフェリーよりも大きく、全体として設備も充実しているように感じました。特に、大浴場の広さは普通の旅館に匹敵するほどで、陸地の大浴場と同じように利用することができました。また、食事也非常に美味しく、

- 船内で食べた 5 食全てでとても満足できました。取るところを分けるなど、混雑しにくいような工夫もされており、こちらも快適にすごすことができました。
6. 食事はバイキング形式でどれも美味しく、毎度食べ過ぎて苦しかった。名古屋や仙台、苫小牧など寄港地ならではの料理があるとなお良かったと思う。しかし、バイキングとなると無条件で楽しいものだ。飲み物も充実してありがたかった。大浴場は過去に乗ったのフェリーと比べても大きく、ジャグジーがあったり 24 時間は入れるなど文句のつけようがなかった。今回は入れなかったがサウナも早く再開されて欲しいものだ。夜に見えた星空も都会ではめったに見られないほどとても綺麗だった。
 7. 国内フェリー最大級ということもあり、広々としたレストランや大浴場でゆっくり時間を過ごすことができた。大浴場にサウナが設置されていることに大変驚いた（新型コロナの関係で使用禁止になっていたが、次利用した際はぜひ入りたいと思う）。レストランの奥の方には、和室の席のようなものもあり、様々な嗜好の利用者に楽しんでもらえる施設になっていると思った。福島第一原発を遠くながらも目にできたり、名古屋に向かう船「いしかり」とのすれ違いを楽しむこともできたりと、船内からの景色も十分楽しむことができた。
 8. 船内は共有スペースが多く、これまでのクルーズ旅行に比べてみんなとお酒を飲んだりゲームなどして過ごす時間が取れたと感じる。また、論文執筆や就活など、各自取り組まなければならないものがあるときは、1人のスペースを確保し、集中する時間も取ることができており、学びと遊びの両立ができていたと感じる。船内での時間をゆったりと過ごせていたように感じた。
 9. 今回フェリーに乗るのはさんふらわあ、名門太陽フェリーに続いて 3 回目でしたが、船が大きいゆえにすべての施設が今までよりも大きいと感じました。特に、大浴場は大変広々としており、人数が多くても快適に過ごせました。食事も 5 回分ありましたが、毎回違うメニューを用意していただいていたので、楽しむことができました。
 10. 食事もフェリーの内装も大変きれいであり、良かったと思います。特に大浴場についてこれまでの船と比べて大きく、混雑することもなく快適に利用することが出来ました。ゲームやお土産のコーナーも広く使いやすく、また利用してみたいと感じました。スナックやカラオケ、サウナなど今回利用できなかった施設も利用してみたいです。
 11. フェリー上であるにもかかわらず、映画などのエンターテイメントやバイキング、大浴場などの設備も整っており、いつもとは異なる非日常体験をすることができました。また、宿泊した部屋だけではなく、船内全体に清潔感があり、フェリー上の 2 日間を快適に過ごすことができました。
 12. 不参加
 13. 食事が美味しく感動しました。船上ということで満足のいく食事を提供することは難しいと考えていましたが、美味しい食事が出てきて驚きました。また、浴室を含めて浴場は広く、ゆったり快適に使うことができました。
 14. 非常に満足でありました。サンフラワーと違って普段はサウナもあるということに特に驚きました。最近流行りであるため、そこを強めたらもっと人気になりそうだと思います。個人的には、船のデッキ（甲板）にサウナ小屋をつけて、外気浴をできるようにすれば、1度は海の上で太平洋を感じ、贅沢なサウナをしようというサウナーが押し寄せると思います。タオルを配備することになったらいくら up するのが気になりました。その価格によっては、私たちの部屋の等級にもタオルを提供するほうが良いのではないかと思います（荷物の面等で楽に旅行できるというメッセージを強める意味合いで）
 15. 食事や売店などではコロナ対策がとても意識されたオペレーションをされており、高齢の方も多く乗船されるフェリーとしてしっかりと安心を提供されていると分かり、感心

- した。大浴場は、そこが船上であることを忘れさせられるぐらいの広さで、とても快適に利用できた。上等の客室を見学する機会を頂けたが、対価に見合った客室が船上でも提供されていることが分かった。
16. まず、食事がとてもおいしかった。メニューが豊富で、東北や北海道の名物もあったので、選ぶ楽しさがあった。大浴場は、船の中にいることを忘れるほど広く快適で驚いた。24時間空いていることにも感心した。また、ベットやソファなど、快適にゆったりとできる場所が多く、日常の忙しさを忘れることができる空間になっているのだろうと感じた。運航中は風が強くて叶わなかったが、デッキが開放的で景色もよかったので、もっと長い時間を外で過ごせれば良いと感じた。
 17. 初めてこのような大きな客船での船旅でしたが、広いラウンジや売店、大浴場、アミューズメント、レストランといった充実した設備に驚きました。お食事でも毎食違うメニューで嗜好が凝らされており、美味しくいただくことが出来ました。船といえば揺れが気になってはいましたが、ほとんど気にならず、ゆっくり食事ができるほどまでに揺れが制御されていたことに感激しました。
 18. 食事はバイキング形式で、朝・昼・夕食はそれぞれ副食が多様でとてもおいしかったです。また大浴場も24時間使用でき、広くてとてもよかったです。部屋についても余裕のある作りで窓があり、日差しが入って、心地よかったです。
 19. 2にも書きましたが、フェリーが大変快適でした。新造船ではないものの、清掃もよく行き届いており清潔感もありました。お風呂はこれまでに乗ったどのフェリーよりも大きく、とても快適でした。また、新造船であっても2日目のお風呂はゴミが浮いていたりするものですが、目に付くゴミはありませんでした。
 20. ”食事内容は、味はもちろん美味しいですが、それだけでなく、品ぞろえにも満足しています。特に、カレーは毎食異なる味付けで提供されているほか、豪華な肉料理や魚料理にも満足できます。朝食も、バランスの良い献立を用意してくださっており、しっかりと食べられることが、一日の活力になります。大浴場は、趣向の異なる湯船が3つあることで、単なる入浴ではなく、お湯や景色を複数の視点で楽しめます。船内にいる時間のほとんどで入浴できることは、変わりゆく外の景色も楽しめることになり、長距離フェリーならではの楽しみ方を堪能できます。”
 21. 不参加
 22. フェリーきそは、就航年度が2004年であり、すでに、18年が経っているが、船内は、まったくそれを思わせない程度に手入れがなされており、改装されたのかと思ったが、改装していないとのこと驚いた。日本で最長距離のフェリーということで、パブリックスペースも多く、ゆったりしており、食事でも大浴場も楽しめた。食事もおいしく、大浴場は、立派な旅館の大浴場並みの施設で、船上にいることを忘れるほどであった。コロナ禍で停止していた、ティースタンドや、コロナ前に行われていたSHOWなどが復活すれば、さらに、サービスも向上し、素晴らしい船旅を味わえるだろう。日本の船旅をリードする太平洋フェリーに今後も期待したい。

フェリー「きそ」でのパーサーとの意見交換会で学んだこと、感じたこと、感想

1. 感想としては大きく2つある。まず、フェリー事業についての理解が深まったことだ。具体的には当該事業における収益の上げ方と事業の現状について自身の知識がアップデートされた。また、パーサーの業務理解も進んだ。具体的には季節変動や社会問題に対して彼らがどのような考えを持って業務にあたられているのかを説明していただいたこ

とが大変貴重であった。

2. コロナ禍という非常に厳しい状況でも、「お客様第一」で最高のサービスを提供しようとする熱意が伝わってきた。コロナ前後の物流、人の変化なども教えてもらい、非常に有意義な時間であったと感じている。「船内に時計がないのは、時間を忘れて船旅を楽しんでもらうため」というところにも、熱意を感じた。
3. 平時は自動車部品や食品等を運び、東日本大震災のような災害時には被災地に物資を輸送するなど、旅客用フェリーが物流においても重要な役割を果たしていることを学びました。25年来乗船するリピーター客がいることや、仙台苫小牧間では生活航路として運航するなど、今回乗船した太平洋フェリーが多くのお客様に愛され、利用されていることを知りました。コロナ禍で非接触サービスといった制約がある中、お客様にいかサービス水準を落とすことなく船旅を楽しんでもらうか模索していることも伺いました。特にフェリーはご年配の乗客も多く、求められるサービス水準も高いため、ウィズコロナ時代の新しいサービスのあり方は難しいと感じました。
4. 海上運送の安全性という観点とコロナ禍でのフェリー運航の二点から大変勉強になるお話を伺う事が出来ました。コロナでサービスの縮小があった中でも安全を担保するために必要な搭乗人数のお話など、安全が非常に重視されていることが分かりました。
5. これほど大きなフェリーで実際に乗組員としているのが十数人程度であることに驚きました。以前のフェリーでも乗組員の数はそれほど多くなかったため、この人数できちんと維持できることに感心しました。また、お話を聞いていると、パーサーの方が、日本最長のフェリーであることに誇りを持って仕事をされていることが伝わってきました。
6. コロナの影響を大きく受けた業界であり、回復しつつあるものの完全に戻るにはまだ時間がかかるようだ。閉じ込められた空間ということで対策が難しいながらも必死の努力が垣間見えた。サウナ・カラオケとかやりたかったすね。旅客が減っても貨物によってある程度収益を確保できると知った。旅客の多くが高齢者ということだが、昔にフェリーブームがあったのか、時間的経済的な問題で高齢者が多いのか。若い世代にも広がってほしい。
7. 昔はフェリーやクルーズ船は、時間を忘れる場所として時計を設置していなかったというお話が印象的だった。現代人は旅行中でもスマホを見て時間を確認してしまったりしているだろう。4年生になったら「時間を忘れる旅、デジタル機器から離れる旅」をテーマに旅行してみるのも面白いかもしれないと思った。船内ネット環境についてパーサーの方にお話をお伺いしたが、ビジネスマンの方々もフェリーを気軽に利用できるように、作業スペースやネット環境等も充実させてもいいのかもしれないと思った（どれほど需要が見込めるかわからない、かつ船上で仕事となると時間を忘れることが難しそうではあるが）。
8. 元々は営業していた船内のバーが新型コロナウイルスによって稼働できない状態にあることを知った。その他にも、コロナによる影響は随所に見られ、コロナがない100%の状態のフェリーを体験してみたいとも思った。また、東北地方沿いに太平洋を通るフェリーであることから、冬場の雰囲気味わってみたいとも思った。雪や星空がより雰囲気を醸し出してくれるだろうと感じた。
9. コロナによるフェリー業界の動向について詳しく話を聞くことができました。特に人流について、コロナが流行り出して激減して、GoToトラベルで少し回復したものの、緊急事態宣言やまん防で再び激減し、今年度に入りようやくコロナ以前の7割程度まで回復したという話が印象に残りました。鉄道、飛行機ともに旅客業の動向について知ることができ、良い機会となりました。
10. これまではフェリーについて、ただ人やモノを運ぶという認識しか持っていませんでしたし

たが、特徴や季節による運航の魅力や違いについて知ることが出来ました。また、太平洋フェリーを長年運行していく中で、長い付き合いのあるお客様がいることも伺い、人の温かみや、太平洋フェリーが人々の間で果たしている役割を少し知ることが出来ました。

11. 収益の割合に関して、海上物流と旅客輸送が、半分半分程度とお聞きし、普段とは違う形の旅をしたい旅客のニーズと、モーダルシフト等の潮流の中で求められている海上輸送のニーズを両方とも満たしているビジネスモデルが大変、面白いと感じました。また、名古屋港から苫小牧港と苫小牧港から名古屋港で輸送する物資が異なる点も、各港の地理的環境を反映していて、興味深かったです。
12. 不参加
13. フェリーこそは私たちの感覚では人を運ぶことに特化した客船だと考えていましたが、想像以上に物流の占める割合が大きいことに驚きました。東日本大震災や新型コロナウイルス蔓延などの逆風の中、廃航の危機を乗り越えられたのは貨物の役割が大きかったということを知り、モーダルシフトの流れとも相まって物流における船舶の重要性を再認識できました。
14. 乗客利益と貨物利益の話が非常に印象的であった。コロナの影響で乗客利益は減ったものの、そもそもそれは3割から4割という半分以下であったため、私の想像よりもダメージは少なかった。お客さんの数に伴って、乗組員や料理などをどれほどコントロールでき、どれだけコストを減らせるのか気になった。また、貨物を運ぶ人にとっては、お客さんが少ない方が過ごしやすくだろう（風呂など全て混まない）。貨物とそれを運ぶ人に特化した船もよいのではないかと感じた。（トラックの荷物部分だけ運ぶためそれほど人は入らないのか、それほど運ぶものがなく今の便数で十分なのかを聞いておけば良かった）
15. コロナの拡大によって、航空・鉄道業界は大打撃を受けており、海運業界も同様に苦しい経営を迫られているイメージであったが、貨物の海上運送の需要が拡大している影響で、他の運送業に比べてダメージが少ないことが分かった。また、サービスの質とコロナ対策の両立、従業員の健康管理など、様々な苦勞をされていることが分かった。
16. お話を聞いて、大きなフェリーである割に、乗組員の方の人数が意外と少ないことに驚いた。広い船内を管理するために、一人のスタッフが割と色々な業務を行なっているのだらうと思った。また、貨物運送による利益が大きな割合を占めていることが、豪華な客室からは予想できなかった。貨物運送の需要が保たれたことで、コロナ禍もフェリーが存続できたのが良かったと感じた。非接触型のサービスだと、特に年配の方へ十分なサービスが難しいという話が、接客業の経験からとても共感できた。だからこそ、オンライン化に慣れた若者に向けて、新たにフェリー旅行に注目してもらおうという方向性も考えられると思った。
17. お話しいただいた中でも、コロナ禍によって人の輸送の役割は減少したものの、逆に人々がオンラインでの買い物を多く利用するようになったことによって物流業界が活発になったというお話にハッとさせられました。これから先の時代にどれだけ人間の移動手段が発展したとて、モノを運ぶ役割というのは無くならないということに気づくことが出来ました。
18. 太平洋側の最大級の定期航路として、勤務体制、船内の特徴、ならびに季節ごとの航路の様子を知ることができました。また、COVID-19以降の物流・人流の動向を学ぶことができ、それ以降のサービスの工夫など現場の様子を教えていただきとても勉強になりました。
19. 太平洋フェリーと他のフェリーとの差別化戦略を明確に理解することができました。具

体的には、乗っている時間が長い分、ハードだけでなくソフトな面での「おもてなし」を重視されている点です。さんふらわぁと比べても「おもてなし」感が高いように思います。

20. 不参加

21. 不参加

22. お話の中で、季節によっても船旅の楽しみが変わることを聞いた。春夏秋で違った旅ができる。いるか、くじらも見れるとのことで、違った季節を楽しむのも良いと感じた。また、2011年の震災時には、物資輸送を担い、日本を支えたという話もお聞きした。海の航路の重要性を実感した。

名古屋港視察で学んだこと、感じたこと、感想：名古屋港エリアの魅力

1. 最も印象に残ったことは名古屋港の輸出入品目の特徴である。トヨタ系企業をはじめとして航空機などといった物作りエリアに近接している名古屋港は日本の物作りの大動脈であると感じた。職員の方々のお話から、名古屋港が正常に機能してきたことが中部圏の経済発展に寄与したことが伺えたため、現在のみならず過去においても不可欠な存在であると認識した。
2. 海上から名古屋港を視察することができたのは非常な経験になった。特に印象に残っていることが3点ある。ひとつが名古屋港が全国の港湾の中で一番黒字なこと、二点目がトヨタと協力してコンテナを運ぶのを自動化していること、最後に、様々な地区があり、それぞれの地区が専門性を持っていることである。以上のことを学ぶことができて、非常によかった。
3. 名古屋港は日本最大の輸出货量を誇り、コンテナヤードの自動化が積極的に進められ、国内において先進的な港湾であることを学びました。また、名古屋地区は日本を代表する自動車産業や航空関連産業が集まっているため、安定した収益を得ることができ、それらの産業の発展が港湾の賑わいに大きな影響を与えていることを実感しました。名古屋港ミュージアムでコンテナヤードのジオラマ見学や船舶・ガントリークレーン操縦ゲームを通じて港湾業務を体験、学習できた点は楽しかったです。
4. 日本一稼いでいる港湾として、名古屋港の様々な特徴を学ぶ事ができました。トヨタといった企業の存在や、各埠頭の役割分担・新技術の導入など他港の違いを意識しながらお話を伺う事ができました。また、博物館や南極探索船など商業的な魅力もあるという事を学びました。
5. 名古屋港の役割について理解を深めることができました。伊勢湾岸道は何度か利用したことがあったため、なんとなく大きな港があることは知っていましたが、たくさんの埠頭があり、それぞれ違った役割を持っていることは初めて知りました。観光として、「展望台から工業地域の夜景を眺める」などがあってもいいのではないかと感じました。
6. いくつもの埠頭に無数に自動車があり、輸出も1位ということで、やはり自動車産業がこの国を支えているのだと実感した。それらの中には公共が持っている港以外にトヨタが持っている港も存在するなど、事業規模の大きさが伺えた。南極観測船が展示されているとは思ってもよらなかったが、思っているよりも小さい船だった。中を見学してみて、寝る場所などは結構辛そうだと感じた。
7. 日本の自動車輸出の拠点でもある名古屋港が、いかに日本の最先端の港であるかを実感できた。コンテナターミナルにある、自動搬送台車・遠隔自動 RTG を利用したコンテナ運搬等の省人化の取組みは、そういった運搬業務に従事している方々の雇用に配慮しつ

- つ、今後も他の港で実装していく必要があると思った。名古屋港が、地形上集積土砂が溜まりやすいという風なお話があったが、これは日本の他の港でもある程度当てはまるような気がした。一方で、浚渫を行う船が、名古屋港では平成9年とかなり前から配備されているにも関わらず、日本に3つしかないのが少し不思議だった。
8. 総取扱貨物量、輸出額、貿易黒字額が1位の港であることが最も印象に残った。名古屋は港としてそれほど有名ではないというイメージを持っていたが、圧倒的な自動車産業などを考えると納得した。輸出用の完成自動車が並んでいるところを初めてみたが、全て自走で動かして輸出するというのを知り驚いた。市民から見た名古屋港エリアの魅力としては、水族園などがあったが、もっとレジャー施設などがあればいいなと感じた。
 9. 高校まで名古屋に住んでいて名古屋港水族館には何回も行ったことがありましたが、名古屋港の視察はしたことがなく、名古屋の知らない一面を知ることができて面白かったです。総取扱貨物量、輸出額、貿易黒字額が全国1位ということで、トヨタグループの強さがよく分かりました。名古屋港を一周じっくりと回ってみて、港沿いに並んでいる会社に港のカラーが出ているなと感じました。
 10. 名古屋港は都市部に近いということもあり、旅客や貨物などの純船舶的な役割だけでなく、フードコートや水族館など商業施設も多くあり、非常に発展している印象を受けました。また、貨物の役割もトヨタ自動車のおひざ元ということで、自動車運搬船やその部品を運ぶ船が多く、産業構造との関連性を深く実感することが出来ました。
 11. 愛知県がTOYOTAの町ということもあり、輸送する物品の多くが、機械や自動車の部品になっていることが、地域性を反映していて面白いなと感じました。また、民間が整備する埠頭と港湾局が持っている埠頭の性質の違いを職員の方に教えていただき、行政の公益性や中立性を改めて感じ、大変勉強になりました。さらに、最新のテクノロジーを利用して、効率化を図っていることが先進的で、最先端の技術に触れることができた点も、良い経験となりました。
 12. 不参加
 13. コンテナを自動化することによる効率性の向上が名古屋港の勢いの流れに棹さすものであることが理解できました。今後コロナ禍や人口減少等の構造的課題が山積する日本において、自動化は切っても切れないワードであり、重要なインフラである港湾でそれを実践する意義を感じる事ができました。
 14. 自動車産業が特徴的であるトヨタのお膝元ということもあり、重工業系の産品が多いという特徴を知れてよかった。私の中では、自働で動く、コンテナを運ぶ機械に深く感動した。自動運転技術の開発の実験の一環でもあるのか、トヨタが入ってやってくれたそう。現在は名古屋にしかないということで、最新の港湾機械を知れたこと、自働でできる範囲が実際に広がっている場面を見て非常に勉強になった。
 15. 名古屋港は、東京や大阪とは違い、自動車や化石燃料の輸出入を行うことで「工業港」として発展を遂げてきたということが分かった。「近年、テーマパークなどが港周辺エリアに進出し、人を呼び込もうという流れが生まれてはいるが、そのメインターゲットも中部圏に限られ、他地方の人々には中々立ち寄ってもらえず、名古屋が単なる通過点となってしまう」という、担当者様のお話が印象的だった。リニアが東京一名古屋間で先行開通するタイミングなど、新たな人の流れが生まれるかどうか、気になった。ただ、港としての機能は立派に備えられているので、人を呼び込むことを最重要視する必要はないと感じた。
 16. 全体を通して、名古屋港が貿易の拠点として大きな役割を持ち、その機能を支える大規模な技術や労働力や経済があることが感じられた。特に、自動車にまつわる輸出入がどれほどのインパクトがあるかわかり、日本の自動車産業の強さを感じた。また、コンテ

ナ積み替えの自動化のシステムを、博物館でじっくり見ることができたが、あれほどの量と大きさのコンテナを、乗せる順序などを含めて全て正確にコントロールするのはとても大変だろうと思った。しかし、この流れが自動化されていなければ尚更大変だろうと思うので、労働力の削減を図っていることに納得できた。個人的には、南極船の見学がリアリティーがあり最もワクワクした。レジャー施設については、とても充実している訳ではないという意見が多かったと感じるが、名古屋港は既に機能的な港として力を持つと考えるので、個人的にはレジャーや観光産業に注力する必要性が感じられなかった。

17. 港の施設を丸ごと視察させていただき、また博物館を案内していただいた中でも、完全に自動化されたコンテナの積み込み、運び出しのシステムが印象的でした。コンテナを一つ丸ごと運べるような大きなトラックが無人で動いているという事に驚くとともに、私たちの快適な生活を支える技術の発展を肌で感じる事が出来ました。
18. 名古屋港の取扱貨物量，輸出額，貿易黒字額が全国第1位の港湾として，原材料・エネルギー資源を中心に展開する輸入と自動車・産業機関係を中心としての輸出の実態を学ぶことができ，その規模の大きさに圧倒されました。
19. 何よりも名古屋港の巨大さに驚きました。船で回っても1時間半ほどかかる大きさです。それでも釜山やシンガポールにシェアを奪われているわけですから、シンガポールや釜山はどれほど大きいのだろうと思いました。ただ、名古屋・横浜・東京・阪神などを連携させるなどして、釜山に対抗することができればと思います。
20. 不参加
21. 不参加
22. 業務艇に乗せていただき名古屋の様々な機能、インフラを視察させていただいた。最新機能を備えた飛島ふ頭をはじめ、高機能なインフラが名古屋港を取り巻く形で整備され、また、そのインフラを活用する形で、様々な企業が立地していることがよく理解できた。日本の輸出を支える名古屋港の意義も実感した。

仙台港（仙台塩釜港仙台港区）視察で学んだこと、感じたこと、感想

1. 今回の視察旅行で訪れた港の中で最も興味深い港であった。なぜならば、仙台港及びその近隣エリアにおいては産業、商業、そしてレジャーが共存していると感じたためである。具体的には産業と商業においては一般的な港にも言えることであるが、仙台港付近ではサーファーが多数見られたことから興味を持った。調べたところ、この付近のエリアは著名なサーフィンエリアとなっているらしく複数の業が共存していて面白いと感じた。
2. 仙台港は東北の物流を支える港湾であり、東北全体の港湾の中でもトップの貨物を取り扱っていることを学んだ。また、東日本大震災を教訓に、コンテナが流されていった被害を生まないように、道路の間に鉄の網が作られていて、備えることが大事なんだと改めて実感した。
3. 仙台港は東北地方の物流、特にエネルギー輸送の拠点であることを学びました。港湾を一望した際は東日本大震災による被害の影響をほとんど感じず、コンテナ取扱貨物量もV字回復を達成したとお聞きし、復興が急速に進んでいる印象を受けました。また、今回の視察で港湾を中心とした街づくりである「みなとオアシス」の取り組みを知りました。時間が許せばビール工場や水族館など仙台港周辺にある商業施設も見学し、街の賑わいを体感したかったです。

4. 各埠頭の役割分担、東日本大震災を経ての港湾機能の変化など他港とはまた異なる仙台港の特徴を抑える事ができました。震災を取り入れた復旧設備についても教えて頂き、港湾という重要インフラを災害の多い日本でどのように維持するかが重要だと分かりました。
5. そもそも東北地方に行くのが初めてだったため、仙台港についてもほとんど知りませんでした。フェリー乗り場にあった、東日本大震災の津波到達地点の看板がとても印象に残っています。たくさんのコンテナが並んでいるのを見たときに、そのような状態から復興したことを実感し、感銘を受けました。中央分離帯のネットなど、関西では見たことのない、被害を軽減するための工夫を知ることができた点もよかったです。
6. 間近でガントリークレーンやコンテナをみるという貴重な体験ができた。思っていたよりも大きく迫力があつた。あれだけ大きいコンテナを一日に何百何千と輸送しているからこそ日々の生活ができているのだと実感した。コンテナの取り扱い量はコロナの影響を受けても減少幅は小さく、欠かせないものとなっていると分かった。あれだけコンテナがあると何年も置きっぱなしのものもあるのではないかと。
7. 仙台港とその周辺の工場立地を見て、東北を代表する港湾としての力を感じた。港湾周辺の道路等に、津波の被害を想定した堤防等が設置されているのを見て、防災という視点で他都道府県の港湾も適切に評価し、港湾管理者に災害に強い港湾を作るよう促していく必要があると思った。個人的にはあるが、地方都市ならではの匂いのようなものを感じ、少し故郷に戻ってきたような感覚を覚えた（今夏は帰省できなかったため）。三井アウトレットパークのような大規模商業施設が港湾の近くにあれば、今後インバウンドの需要が回復した際の経済効果も大いに期待できると思った。
8. 東日本大震災によって、平地になってしまってから、11年でここまで開発されていることにまず感心した。震災の経験から、津波対策が随所に行われているところが、他の港と違う点だと感じた。また、今までの港湾視察の中でも、最もコンテナに近づくことができた港であり、コンテナの大きさや質感を生で見ることができ、交易の規模の大きさを体感した。
9. 他の港ではコンテナやクレーンをあそこまで間近で見ることができなかったのも、非常に良い経験になりました。また、クレーンのうち一つだけ東京の方から持ってきたため形が違うという豆知識も聞いて良かったです。仙台港視察で一番印象に残っているのは、あちこちに高い塀や柵があったことです。東日本大震災を受けて設置したとのことで、仙台港ならではの特征だと感じました。
10. 名古屋港や大阪港と比べるとやや小規模な印象を受けましたが、東北地方の重要な港としての役割を感じる事が出来ました。今回乗船した「きそ」でも東北向けの自動車部品が運搬されていました。また、津波の傷跡や流れ出した丸太の被害なども知ることが出来、災害と港湾の関係性を実感することが出来ました。
11. モーダルシフトの推進が叫ばれる中で、海上輸送のニーズが高まっていることを、埠頭の改良事業の現場を見て実感しました。さらに、みなとオアシスと呼ばれる取り組みを通じて、港湾としての機能だけではなく、市民の憩いの場や観光地としての機能も果たしている点がとても印象に残っており、大変勉強になりました。
12. 不参加
13. 東日本大震災による被災が、港の全てを形作っていると感じました。他港と比べて津波対策をしっかりとっている様子が様々な設備の面から見て取ることができました。フェリーの降り口にあった津波襲来の高さを表す印が、個人的には非常に印象に残りました。これまで映像でしか見てこなかった震災を、急に身近に感じ、防災への意識が高まりました。

14. 担当者の方に質問して、コンテナ会社と港と港の運営主体について少し知ることができて、それは心に残っている。港湾を整備するのは国のお金が主であるものの、運営は各都道府県がやっているとのことであった。そのため、国内では港湾同士で、うちにきてくれという競争が存在する。また、韓国の港など国外とも競争をしている。そのため、コンテナ会社から足元をみられるのは港の方であるという。どちらの方が有利なのか、国内の港湾同士の関係の一端を知ることができて大きな学びとなった。
15. 初めての東北訪問で、フェリーターミナルにある東日本大震災の時の津波の高さの記録にとても驚いた。ニュースで悲惨さを聞いていたが、実際にどのくらいの高さの津波が到達したのかを見ることが出来たととても良かった。名古屋港よりは規模は小さかったが、海運の需要の高まりもあり、コンテナ施設の増築工事が行われていたことは、実際の港・海運のイメージとは違ったので、少し驚きました。
16. 仙台港と聞き、どんな貨物をどこに輸送しているのかイメージがわからなかったが、今回、完成自動車やたくさんのコンテナが並ぶ様子を見て、具体的な港の機能を理解できたのがよかった。特に、コンテナターミナルでコンテナが整然と積まれている様子に圧倒された。さらにターミナルを広げているということから、物資輸送の需要の高まりや、物流におけるコンテナの重要性の高まりを理解できた。その埋め立て作業は、お話しを聞く限りだと、少しずつ着実に進めているようで、特別な巨大な機械で一気に埋め立てるという訳ではないのが意外だった。
17. 仙台港に入港してすぐに見えた大量のトレーラートラックと、湾岸に所狭しと並べられて積み上げられたコンテナから、仙台港が物流において担っている役割の大きさ、重要性を実感することが出来ました。塩釜港は大きくフェリー貨物、完成自動車、エネルギー供給、コンテナ貨物の物流拠点という役割があり、震災の被害を受けても他港からクレーンを持って来るなどして 3500 万トンもの貨物を取り扱う任務を全うしているという事を学ばせていただきました。
18. 名古屋港と比べ、コンパクトに凝縮された仙台塩釜港では、貿易振興、運送業、サイロ、エネルギー関係、賑わい空間、鉄鋼業・倉庫など効率的に運営されているのを学ぶことが出来ました。さらに高砂コンテナターミナルではヤード面積不足、トレーラの渋滞、岸壁延長の不足を直に現場を見ながら説明を受けることができ 勉強になりました。
19. 掘り込み式の港湾を初めて目にすることが出来ました。港に適していない場所に港を造成することの大変さを感じることが出来ました。
20. 不参加
21. 不参加
22. 仙台港では、拡張整備中のコンテナターミナルを視察させていただいた。掘り込み港湾には効率的に企業が立地して仙台の物流を支えていることが分かった。東北地域の中心として、今後も成長が見込まれる仙台で、コンテナターミナルの拡張は、その成長を後押しするインフラになると感じた。また、仙台港エリアは、水族館をはじめ、交流の場にもなっており、今後も、楽しめる港としての発展にも期待したい。

ウポポイの意義について視察で学んだこと、感じたこと、感想

1. アイヌ文化の復興、発展を促進する拠点としての機能を果たしていると感じた。一般的な民族文化の展示施設と同様に歴史や文化の説明展示が充実していたことに加え、デジタルを駆使して観覧客の興味を惹きつける仕組が見受けられ非常にユニークだと感じた。
2. アイヌの人々の文化、くらしを学ぶことができた。私は「ゴールデンカムイ」というア

イヌ文化をカッコよく描いている漫画を読んでいたのも、ウポポイの視察を非常に楽しみにしていたし、実際に視察してみても、非常に勉強になった。

3. アイヌ文化については高校の日本史の授業で少し学んだ程度でほとんど知識がなかったため、博物館で民族衣装や生活道具、祭具等の展示品を見学し、アイヌの歴史を感じ取れたことは、見聞を広める良い機会となりました。ユネスコ無形文化遺産に登録されている「アイヌ古式舞踊」や体験学習館でのプログラムを見学出来ればなお良かったと思います。短い滞在時間でしたが、公園内を散策し北海道の自然を感じ取れたことは良かったです。
4. 本州とは分かれた北海道ならではの文化を目で見て学ぶ事が出来ました。なにより、自由見学でガイドの方にお話を伺った際、強いアイヌ文化への誇りを感じることができました。
5. 今までアイヌの人々のことは教科書で少し習った程度だったため、彼らの生活や文化について理解を深めることができました。時間がなかったのも、次はもっとゆっくり時間をかけて見たいと思います。他県から来る修学旅行などでの行き先にしてもいいのではないかと思います。
6. アイヌ文化を体感できる場所として、空間に余裕をもった作りでアイヌ民族の方の歌や演奏が自然に響き渡るのはウポポイならではの体験だった。アイヌの文化についても学ぶことができ、あらゆるものにカムイが存在するという考え方は日本の神道とどこか通じるところがあるのではないだろうか。
7. アイヌの文化について理解を深め、様々な歴史を学ぶことができた。フィールドワーク等の調査が主になる人文科学の研究の、住民の方の理解を得ることの難しさを感じた。アニメを通じて、博物館にたくさんの観光客が訪れたというお話を聞いて、改めて日本のサブカルチャーが持っているパワーを感じた。平日ということもあり高齢の方が多いような気もしたが、アニメの力を活用したり、広大な自然を活用したアクティビティ等が提供できれば、さらに様々な年齢層の方にアイヌのことを知ってもらえるきっかけになると思った。
8. アイヌの文化について、学校の教科書で少ししか学んだことがなく、新しい発見があった。あらゆるものに宿るカムイという考え方が独特で面白いと感じた。植物や動物にカムイが宿ると考えるのは自然だが、人間が作った人工物にもカムイが宿ると考えるのは独特だと感じた。
9. 正確な歴史を残すためにあのような資料館をつくっているという取り組みが素晴らしいと感じました。日本古代史の資料館は小中学校等で行ったことがありますが、縄文時代や弥生時代の展示品とは異なる特徴があり、アイヌについて理解を深める機会となりました。
10. アイヌ文化に触れることが初めてで、すべてが新鮮に感じました。アイヌ文化についてこれまでほとんど知りませんでした。その特異な多神教的世界観などを知ることが出来、既存の社会や文化・宗教と対比すれば非常に興味深くなりそうな気がしました。
11. 日本に住んでいる中で、日ごろ異文化を感じることはないのですが、ウポポイの思想や生活様式、物品を見ることで、今まで知らなかった文化を知ることができ、大変興味深く、自分の視野が広がりました。そういった意味で、ウポポイは、私たちが日ごろの生活で見失いがちな文化を再認識させてくれる役割を果たしているのだと感じました。
12. アメリカやオーストラリア、ニュージーランドなどの先住民に対する侵略については学ぶ機会が多いのに関わらず、日本の先住民に関して学ぶ機会は少ないため、学習機会の提供という大きな意義を感じた。
13. 日本という一見単一民族国家に見える国において、過去に起こった人種差別的な同化政策

- を風化させないことにウポポイの意義があると感じました。アイヌの文化が今でも北海道に強く残っているとは思いますが、完全に途絶えさせないためにも継続して文化保存を図ることが必要なのだと認識できました。
14. 異文化から学べることは多いと同様に、このウポポイという施設からも学ぶことが多いように感じる。動物や環境に対してどのような態度で接するべきなのか等、自分たちとは違う態度から学び続ける必要性や、よく知らないものを差別しないようにしようというメッセージを感じられる意義がある。
 15. 現在は同じ日本人でも、歴史的には、全く異なったバックグラウンドを持たれている方々の存在を認識し、大切にされてきた価値観や文化、言語などを体験できたことは、自分や属している集団を相対化できる機会となり、とても良かったです。
 16. アイヌ民族について、ほとんど知識がなかったので、特に博物館で多くのことが学べて、大変良い経験だった。アイヌ民族と宗教の関係性が興味深かった。衣食住全てが神と強く関連していて、神と人間が一体化しているような部分が見られたのが面白かった。また、現在のアイヌ民族がどんな職業に就いているか学べる展示があり、以前よりアイヌの人々を身直に感じられた。ウポポイの施設全体が、自然豊かで心休まる雰囲気があり素敵だと感じた。
 17. アイヌ民族が培ってきた文化および風習について、また日本における先住民族に対する対応及び彼らに対する扱いの変遷について貴重な資料や展示によって学習させていただきました。美しく雄大な自然の中でアイヌの人々が紡いできた歴史に触れることが出来、とても貴重な経験でした。
 18. 不参加
 19. 今回、ウポポイは2回目の訪問でしたが、どのような官庁の方々が携わっているのかを知ることができました。ただ、ウポポイがどういう経緯で設置されたか？などの説明はあったものの、先住民族そのものに関する説明は少なかったため、中にはアイヌに関する理解が進まなかった学生もいたかもしれません。ゴールデンカムイを読んでから訪問すると理解度は倍増すること間違いなしです。
 20. ”アイヌだけでなく、琉球、他の少数民族の文化の豊かさ、日本の全ての地域の多様性の美しさを再認識できました。印象深かったことは、新たなアイヌ語が作られている実態です。ウポポイの整備時に、案内坂をアイヌ語と日本語（共通語）などで表記することになったという事で、これまでアイヌ語に無かった単語をどの様に表現するのが話し合われたそうです。そこで、既存のアイヌ語を組み合わせると新たな単語が作られたと伺いました。これは言語が生きていることを意味すると思います。アイヌ文化は過去のものではなく、今も生きていることを実感できました。日本には様々な方言もあります。自分は共通語の便利さだけに価値を置かず、その土地の地理・歴史に基づく、多様な文化を背景とする方言についても、大切に使い続けたいと思います。”
 21. 北海道開発局にアイヌ施策推進の専門部署があるということに驚いた。ウポポイを初めとするアイヌ文化はゴールデンカムイの漫画を読んでいるかどうかで全く理解が異なる。ウポポイは国立施設で公費もふんだんに投入されているエンタメ施設だと思っている。ここで入門レベルのアイヌ文化に関心を持たれたら、ぜひ二風谷のアイヌ文化博物館にも訪れてほしい。規模は小さいが心こもった暖かい展示が見られるので。
 22. ウポポイは3回目の訪問であったが、今回も多くの訪問者があり、にぎわっていた。ウポポイは、アイヌ文化を発信する拠点として、一定の効果をあげていると思われる。文化は、その奥深さを繰り返し伝えていくことが必要で、その意味では、繰り返し訪問してもらえる仕組みづくりも大事だと思った。

苫小牧港（冷凍倉庫含む）視察で学んだこと、感じたこと、感想

1. 冷凍倉庫について、貯蔵する物品の特徴に合わせて具体的にどのような貯蔵法があるのかを身をもって体験できたことが最も貴重であったと感じる。また、東日本大震災を受けて倉庫機能を可能な限り低下させないように対策が取られていたことから事業者が倉庫事業に懸ける思いが感じ取れ、その部分においても非常に貴重な機会であったと認識している。
2. 苫小牧港は貨物の取り扱いが全国3位であることを学び、令和4年の共通テストに苫小牧港周辺の地理の問題が出たことに驚いた。冷凍倉庫では体験したことのない寒さを経験した。食材ごとに適した冷凍方法があることを学び、普段食べている食材はこのような努力があるからこそ食べることができているのだなと感じた。
3. 冷凍庫は視察出来ませんでしたでしたが、苫小牧港については世界初の大規模掘込港湾であると知りました。先人の方々が高度な土木技術を用いて砂浜に港湾を建設し、北海道の発展のために多大な尽力をされたことに対して尊敬の念を感じました。また、苫小牧港は20年連続で内貿1位の取扱貨物量を誇るとお聞きし、港湾が北海道の物流にとって欠かせない存在であると共に、その成長が北海道の人口増加や産業発展に直結することを学びました。
4. ゼミ行事として、運送について学ぶ機会は多く存在したが、保管という物流の一要素について勉強する機会はなかったため、今回の体験は非常に実りある勉強になりました。具体的には、荷物をできるだけ良い品質で運送するための様々な取組みをまさに肌で実感することができ強く印象に残りました。
5. 北海道最大の港だけあって、その大きさに圧倒されました。東西で分かれており、それぞれで役割があるというのも、私が見たなかでは初めてで、その規模や役割の大きさを実感しました。冷凍倉庫では、最新の技術を生かした効率的な運用をされていることを学びました。また、これだけ農作物の搬出がある港で、今まで大きな冷凍倉庫が無かったということに非常に驚きました。
6. 輸入の3位が牧草とのことだったが、その辺に生えているものだけ食べていると思っていたため驚いた。北海道ならではのと思う。冷蔵庫については、ジャガイモや玉ねぎなどは6か月保存しておくことで1年通して市場に出回る仕組みになっており、そのおかげで年中食べることができると感心した。多くのものが保存されていたが、コンテナで冷やすものとの違いは何なのだろうか。
7. 苫小牧は苫小牧港と新千歳空港という2つの大きな港のある、物流の重要な拠点であるということを理解した。東港区に広がるまだ未活用の広々とした土地を見て、他の港湾のように埋立て等を行って港湾を海側に拡大しなくても、既存の土地をさらに活用できる可能性があると思った。急速冷凍庫の中は今まで経験したことのないような寒さで、あのような場所で職務に従事している人には雇用面での配慮が必要なことはもちろん、より自動化が進めば寒い思いをせず食品等の運搬が可能になると改めて感じた。冷凍倉庫で使われる電力が脱炭素化された発電によるものになり、なおかつそういった取組みが港湾一体となって進めば、苫小牧港がさらに先進的な港湾になるとも思った。
8. 北海道の広大な土地に広がる港のスケールの大きさに感心した。また、冷凍倉庫の体験が印象に残った。普段私たちが口にしているジャガイモなどが、大量に冷凍保存されているところを見るのは、貴重な体験だった。また、マイナス38度の寒さを身をもって体感したことで、ジャガイモを食べるたびにこの経験を思い出すだろうと感じた。

9. まず港に関して、北海道の広い土地を活かした広々とした港だと感じました。冷凍倉庫はあまりにも寒くて長時間いられませんでした。全フロアを視察させていただけたことで、品物に合わせて適切な温度で保管しているということがよく分かりました。港ではないが物流にまつわる施設ということで、今回視察に行けて非常に勉強になりました。
10. 苫小牧の港は、北海道が広大であるからかどうかわかりませんが、仙台や名古屋等の港と比べてやや小規模に感じました。イメージとしては志布志に近く、農作物を多く運搬している印象でした。冷凍倉庫については単純に寒かったです。ただ、ジャガイモやしんなど、北海道らしいものを長期間保存できる施設として、「日本の食糧庫」の力を感じました。
11. 少子高齢化が進み、労働力の不足が叫ばれている中で、AI 技術を用いて省人や省エネ化を図っている物流拠点を見学することができ、未来の物流の形的一端を見たような気がしました。また、農産品の輸出に力を入れていく国の方針に沿って、港でも様々な整備を行っていることを知り、国の戦略が港湾整備に及ぼす影響の大きさを実感しました。
12. 冷凍庫の構造自体や紐でドアを開閉することなどの安全対策も印象に残ったが、津波の際の避難所にもなっているという話がとても印象的だった。倉庫の中身を守るために電源を3階以上に置いているという点は、自らの利益の保護のために当然のことと感ずるが、自治体と協定を結んで災害時の避難所機能を持つというような官民の連携はこれからどんどん拡大してほしい。
13. 港が二つに分かれているという特徴があることに驚きました。これまで沢山の港を視察してきましたが、苫小牧港のように完全に分離している港は珍しいため、新鮮味がありました。冷凍倉庫においても自動化が促進されている様子を見学し、名古屋港のように各港、さらにはその他のインフラについても自動化が促進されていくのだろうと感じました。
14. 苫小牧港に関しては、取扱貨物量の多さに驚いた。5大港は量的には苫小牧にも及ばないということを知れて意外であると感じた。苫小牧の周りに競合するような港がないからなのかなと思った。また、価格ベースでランキングも変化するのだろうと思った。CLPでは、津波や浸水に備えて重要機器を3階以上に置いているなど工夫が知れてよかった。酸素や窒素の濃度をコントロールする倉庫にも驚いた。技術に感心する一方で、空気は見えないものであるため、事故が起きないか不安にもなった。
15. 北海道の港の玄関口として重要な役割を果たされていることが分かった。また、コロナ禍以前にひっ迫しつつあった物流取扱量が、コロナでダメージを受けたものの、今年に入り回復傾向にあるとお聞きし、今後の海運のトレンドなども考慮すると、苫小牧港の拡大も視野にはいるのではないかと感じました。陸地に目をやると、広大な北の大地が広がっているという最高のロケーションで、まだまだポテンシャルを秘めた苫小牧港を見学できとても有意義でした。
16. 苫小牧港は、他の港と比べて食品や紙の取り扱いが多いことが特徴的とのことだったが、コンテナやその積み込みの流れは視察で訪れた他の港とほとんど同じで、コンテナを使った物流がかなり統一性のあるものだと思った。だからこそ、決められた世界基準に則って機械的に効率よく運搬できると思うので、とても合理的だと感じた。冷凍倉庫では、人生で体験したことのないような寒さを体験し、このようなところで働くのは大変だろうと思った。倉庫内での短期アルバイトも経験したことがあるため、この環境下では全自動のシステムがとても役に立つのだろうと思った。また、その後北海道で、倉庫内で見たような入れ物に入ったじゃがいもを大量に見たが、それらうちのどのぐらいが冷蔵保存されるのだろうと思った。
17. 広大な北海道の玄関口である苫小牧港において、約60年前から北海道随一の物流拠点と

して機能してきたこと、そして今や北海道1位の貨物シェアを誇り、世界各港と北海道をつなぐ役目を担っているという事を教えていただきました。また冷凍倉庫にもお邪魔させていただき、災害にも配慮された氷点下はるか下の冷凍機能を持つ倉庫の実態を見学させていただき、大気中の酸素濃度を操作することさえできるという技術に驚きました。

18. 不参加
19. 日本の食がこのような施設によって支えられているのだということを初めて知ることができました。私たちが年中おいしいものを食べることができるのは、冷凍・冷蔵技術の発達によるところが大きいことを知識として知ってはいたものの実際に目にするのは初めてでした。
20. ”海運による物流の多さに、改めて、日本が島国であることを実感できました。また、苫小牧港は日本最初の内陸掘込式の港湾という事で、その築港の様子を説明いただき、日本の土木技術の高さにも改めて驚きました。港湾施設が市街地から見えないことで、市民の港湾への理解が深まっていないというお話を伺いましたが、港湾周辺の公園や海岸の整備もされているという事で、単なる工業港というだけでなく、市民の憩いの場としての側面も、もっと認知が広まることを期待しています。”
21. 倉庫自体は北海道内にもいくつかあるが、移出および北米からの輸入に便利な苫小牧港に設置されたということに意義がある。本州向けのじゃがいも、北米・ロシアからの数の子などが保存されていた。バターが冷凍保存されている部屋ではコストコと同じ香りがしたのが面白かった。
22. 苫小牧では、フェリーターミナルで概要説明を受けた後、ウポポイを視察し、その後、冷凍倉庫（CLP）を視察させていただいた。ウポポイは、開館以来、多くの訪問者があり、アイヌ文化発信拠点として根付いていると感じた。冷凍倉庫（CLP）は、今後の北海道からの農産物移出を支える高機能な最新施設であり、この施設の活用で、安定した農産物供給が可能となり、北海道の農産物経済が強化される。今後の成長に期待したい。

今回のクルーズ・フェリー体験企画（ゼミ仲間と一緒に船で交流し、北海道まで日本最長フェリーを体験し、寄港地でインフラを学ぶ企画）において得られたこと、感想や今後への要望

1. 大別すると2点ある。1点目は、様々な事業を直接体験できたこと又はその事業に携わる方々から直接お話を伺えたことで、事業そのものへの理解促進は当然ながらその事業が現在抱える課題や今後の展望などを自身の知見にできたことである。インターネットを駆使すれば大部分の情報が集まる現代においても、やはり一次情報に接すると見えてくる実情やそこから導き出される示唆が得られたと実感した。2点目は、ゼミ生の相互理解が進んだことである。非日常におけるコミュニケーションを通じて平時のゼミ活動では見えなかった人となりや趣味嗜好が垣間見えたため興味深かった。今後も是非継続すべきイベントだと感じる。
2. インフラの様々な知識を得ることができたのも、もちろん非常に価値のあることであるが、私はそれ以上にゼミ内のつながりが強まったことに価値を感じている。学生だけでなく、赤井先生をはじめとした教授陣とも親睦を深めることができたと感じている。視察だけでなく、観光の時間もとってくださっていたので、メリハリをつけて周ることができた。今回の企画でゼミ内のつながりが強くなったと感じるからこそ、参加できな

った2年生には次の企画には参加してほしいという思いが強くなった。

3. 船上で非日常を体験し、先生方やゼミのメンバーと交流する機会を持てたことは非常に良かったと思います。インフラ見学に関しては、これまで日本各地の港湾を見学しましたが、それぞれの港湾ごとに地域の特徴が反映されていることを改めて実感しました。一般には見学出来ない施設を訪問出来ることは赤井ゼミならではの貴重な経験だと思えます。今後の展望としては、現地での視察時間をもう少し長くとして頂けるとありがたいです。フェリーを利用してゼミ旅行に行く場合、どうしても現地滞在時間が短くなり視察自体が駆け足になってしまうので、少々もったいなさを感じています。また、他のインフラ施設（ダム、発電所、鉄道など）も見学する機会があれば嬉しいです。今回のゼミ旅行も赤井先生のおかげで、「よく学び、よく遊ぶ」を体感することが出来ました。色々と企画して頂きまして本当にありがとうございました。
4. フェリー航路に沿って各港を一度に訪れたことは、それぞれを比較対照しながら視察することができたという点で非常に学びになりました。また、普段のゼミ以上にゼミ生同士と交流する機会が得られ、特に班が違う2年生としっかり交流でき今回のゼミ旅行に参加してよかったと思えました。秋の論文執筆に向けて弾みをつけられたと思えます。次はもし可能なら、前回のJ-AIRのようなゼミ論文以外でゼミ生のアウトプットが出せるような体験ができると嬉しいです。
5. ゼミ仲間と交流を深めることができたことが一番の収穫です。班の違う2年生とはなかなか話す機会もなかったため、今回のクルーズで色々な話をすることができてよかったです。共用部分が広がったことで、心置きなくゼミ生同士で盛り上がるすることができたため、フェリー内での交流は今までで一番楽しかったです。また、クルーズ3回目にして、ようやくきれいな星空を眺めることができたこともよかったです。解説員の方のお話も聞いて、とても満足しています。今回、東北や北海道に行けたので、まだ行っていない他の地域にも行ってみたいと思っています。
6. 日本最長のフェリーということでこれまでに比べて船内で過ごす時間が多かったが、その分ゼミの仲間と交流できたし、船内の食事やお風呂、甲板からの景色などより多くの魅力に気付くことができた。また、寄港地においても港湾の機能について学ぶことで港湾の重要性について再認識し、間近でクレーンを見るなど他では得られない経験ができたと思う。港以外の冷蔵庫やウポポイなどの施設もとても楽しめた。可能であれば次回は沖縄方面に行きたい。
7. 先輩・後輩・同級生との交流を通して、普段はできないような話もすることができ、大変充実した時間を過ごすことができた。これまでも様々な港湾を目にさせていただいたため、これまで見た港湾と比較しながら学ぶことができ、毎度学習効果が高まっているような気もした。論文執筆が終わり、自分たちが4年生になり落ち着いた際には、企画班と協力して何か船内で催事を企画したりできればいいかとも思った。またせっかく受け入れてくださった寄港地の方々に対して、お話を聞いて質問するだけでなく、自分たちで何か事前調査をしたりして積極的な姿勢を見せたりしたいとも思った。
8. 今回の旅行で得られたことは3つある。1つ目は、2泊3日の旅行を通じて、ゼミ生との親睦がさらに深まったこと。2つ目は、名古屋・仙台・札幌という行ったことのない3つの地を訪れ、地方に対するイメージが変わったこと。特に札幌は僻地だと思っていたが、東京に似た北の都市という感じで、ゴキブリも出ないので一度住んでみたいと思った。3つ目は、北海道での現地解散後、北海道の各所を周り、北海道の広大さを体感したこと。2泊3日+現地解散という形は、あまり話したことのない人と親睦が深まることに加えて、もともと仲の良かった友達とさらに親睦を深められるという点で、バランスの良い行程だと感じた。

9. 今回は日本最長フェリーということで、前回や前々回のゼミ旅行より船で過ごす時間が多く、その分先生方やゼミ生とゆっくり話す時間があった点が良かったです。特に、他班の2年生とゆっくり話す機会がほとんどなかったため、他班の2年生と仲良くなれたことが大きな収穫だと感じています。同期とも論文の話からプライベートの話まで、久しぶりに時間を気にせず話せて嬉しかったです。今回は短期間で3つの港を視察しましたが、地理的特徴等ありそれぞれの港の違いを体感することができました。今後もインフラについてさらに理解を深めていきたいと思います。
10. 今回の企画では、港の視察から船内での意見交換、ウポポイなど多くのことを体験出来ました。ゼミ仲間との船内の交流では、普段あまり話すことが無かった仲間も含めて深い話が出来、一層仲が深まったように思われます。非日常的な空間を共に過ごすことの大切さを改めて実感しました。各寄港地での視察は、同じ港でも役割が違うということを身をもって実感できる貴重な機会であったため、興味深く楽しかったです。今後は、船舶や航空機のインフラだけでなく、ガスや電力、鉄道などの視察もしてみたいと感じたので、宜しくお願い致します。
11. 今回の企画において得ることができた点は3点あります。1点目は、船上での交流会や、お風呂での裸の付き合いを通じて、あまり話せていなかった他班の後輩たちとの親睦を深めることができた点です。2点目は、様々な港を訪問し、港湾間の果たす役割の違いをしっかりと、ウポポイなどの普段は触れることのない文化に触れたりすることで自らの視野や知見を深めることができた点です。3点目は、苫小牧の冷凍冷蔵倉庫の視察や、名古屋港の視察を通じ、AIと人間が共存する未来の物流の形的一端を見ることができ、私が社会人になって働く際の取り巻く環境を知ることができた点です。
12. ほとんど参加できませんでしたが、優秀なゼミ生の同期や先輩、後輩たちと、倉庫を見学したりアイヌ民族の文化を見たりしながら様々な議論をしたり感想を交換したりすることは、学生時代にしかできないことだと感じました。また、友達と旅行に行こうとする場合にはどうしてもエンタメ性の強い場所に行くことが多くなるため、港湾や博物館のような真面目な場所に出かけることは非常に貴重な経験だと思います。
13. 十分すぎる程沢山のインフラを見ることができたことが、貴重な経験になったと思います。日本最長ということもあって、長時間の航海に耐えられるか不安でしたが、きその船内は快適で、船内発表やインフラ視察等良い学びが得られました。今後の要望として、次回以降もインフラ視察があるならば是非新幹線の車両基地や空港関連等他のインフラの施設にも見学に赴きたいと感じております。また、発電所やダム等運輸インフラとは異なる施設も見学してみたいと考えています。
14. 今回は北の方へいったことで、日本全体で物流が支えられていることを感じました。港から入り、そこからトラックで町に運んでいくという基本の形を遂行しつつ、それぞれの港でその特性や強みを活かした取組や弱点を予見した上での工夫がなされていました。改めてインフラを維持して、物流を維持し、間違えないことを当たり前としてそれを継続していくことは素晴らしいことだと感じました。普段入れなかつたり仕事に就かなければ見ることのできない景色を見れて、大切な体験となりました。また、船内や旅行を通じて、まだあまり話したことのなかった2年生から様々な話を聞くことができ良かったです。次は鹿児島島へ行き、そこから沖縄へ行くという体験をしなくとも思います。基地や戦争の遺跡、観光のあり方等を勉強しつつ、解散後に海へ行きたいです。港を全制覇したくもなりました。
15. 大学のキャンパス内だけでは学ぶこと、知ることができなかつたことを沢山吸収できたゼミ旅行でした。各地の視察先での新たな発見はもちろん、ゼミの同期や先輩方のお人柄も深く知ることができ、1年間かけて論文執筆を行う上で、ゼミ旅行での経験は必要

不可欠だと認識し直しました。視察後のバス内で、視察内容について話し合ったりメモをしたりする先輩方や、まじめに勉強しながらも楽しく盛り上げてくれる先輩など、先輩としての振る舞いの最高のロールモデルを見ることができたので来年以降も積極的に参加できればと思います。今回は北海道だったので、今後は南の島方面で様々な体験ができるといいなと思っています。

16. 今回の企画で一番良かったことは、ゼミ生や先生方とたくさん交流できたことだ。ほぼ一度も話したことの無い人もいたため、仲を深めるとても良い機会だった。先輩方から就活のお話を聞いたり、同期と将来の話をするなど、貴重で有意義な時間も過ごせた。初めてのフェリーだったが、移動そのものを楽しむというのも一つの旅行の形として楽しいと思った。3つの港の視察では、それぞれの港の特徴を比較できたのが面白かった。しかしそれ以上に、どの港も想像以上に大きく、多様な物資と運搬機械があり、日本の物流の規模感に驚いた。どの港でも積み込み・積み出しの流れが均一にシステム化・効率化されており、私たちの生活はこれほどの高い技術によって成り立つのかと感心した。
17. 大阪からの近鉄特急の旅に始まり、日本最長のフェリーに二泊したり、通常ではまず見ることのできないような日本の主要港の実態や機能を見ることが出来たり、さらにはアイヌ民族の文化と歴史について学ぶこともできたりと、初めての経験をたくさん積むことが出来たのに加え、これからの自分の考え方や感性が変わるきっかけにもなった時間でした。赤井先生をはじめ、先輩方や同期とも同じ時間を過ごすことができ、とても楽しく、忘れられない経験になりました。また、各地の港や施設で時折阪大出身の方がいらっしゃり、同じ大学の先輩方が土地や役職も様々なエリアで活躍されている姿を目にすることができ、自分も社会に出た際に自分のスキルを活かせるようにありたいと思いました。
18. 今回のクルーズ・フェリー体験では、名古屋港、仙台塩釜港、そして苫小牧港を一度に見ることで、それぞれの港の立地、規模、特徴そして課題を直に現場を見ながら説明を受けることができたのは貴重な機会となっています。また、各港の求められる役割が異なることで、そのニーズに合わせた形で、拡張が進められていることを学ぶことができました。将来的には人流、物流の流れを踏まえうえて、経済発展に繋がる港の成長の可能性を探ることができて大変勉強になりました。
19. 改めて楽しい時間が過ごせたことに感謝申し上げます。どれだけスムーズに集団行動がとれるかという点が、世代によって大きく異なるようです。日本のいいところでもあり、悪いところでもある（出る杭は打たれる的な意味で）と言われているので、このことをどのように捉えるべきか迷いました。ともあれ、幾分かは時代の変化をある程度受け入れることも大事なのだと思いました。
20. 大学生において「ゼミ」は「一生もの」の恩師や仲間に出会える場所です。しかし、それは単に所属したことで得られるものではなく、「自分のゼミ」として活動した学生だけが得られます。特に、全員で共有する体験が無いと、出会って得られる人間関係の濃度は薄くなります。特に、赤井ゼミの場合は、ゼミ生が企画して行きたいところに遊びに行く「学生の旅行」もありますが、先生が学生の学びや成長のために、学生だけの旅行では体験できないことをしてもらおうと、各関係者に頭を下げて実現できている視察の旅行もあることが特徴です。今回のゼミ旅行では、港湾施設等の視察を通じて、日本にとって港湾インフラ、そして後背地インフラ、後背地経済圏の発展がいかに重要かが分かったと思います。こういった「現場で学ぶ楽しさ」を今後も、より多くのゼミ生に知ってほしいと思います。
21. フェリー・クルーズ旅行の発展は港湾整備とセットであること。船で24時間一緒に過ごすことで、コロナ禍で失われた先輩や同期との交流が復活できたこと。

22. 今回は、これまでのゼミ視察研修の中でも、初の東北・北海道まで、長距離フェリーで移動するという壮大な企画となった。各地では地方整備局の方に大変お世話になった。短期間で、フェリー体験、インフラ機能の学びなど、非常に濃い内容で充実した研修となった。

解散後のゼミ仲間との旅の内容と、体験、北海道の魅力について

1. 登別エリア及び札幌市内を旅行したため、北海道の自然や食の魅力、そして都市機能について理解が深まった。広大な面積を持つ北海道ではエリア毎の特色が大きく変化するのは周知のことであるが、その違いの大きさに驚いた。居住地为札幌市内に構え、北海道全土を旅行すれば非常に満足のいく週末旅行が実現するのではないかと考えた。札幌市内でも催し物が多数開催されており市内が活発であったように感じた。
2. 解散後、札幌でいくら丼を食べた後、札幌で宿泊し、翌日は登別温泉に行った。地獄谷の観光、夕食のバイキング、温泉などを満喫した。そして、翌日は札幌に戻ってきて、名物のスープカレー、さっぽろオータムフェストを楽しんだ。最終日は、二条市場で海鮮丼を食べ、キリンビール工場を見学した。内容の濃い旅であったので、非常に満足だった。
3. 所用のため参加せず
4. 北海道の広さと食事のおいしさを実感する事ができました。登別のホテルでは、アイヌの郷土料理を体験する事ができ、ウポポイの体験と結び付けて楽しむ事ができました。
5. 解散後はすぐに帰ったため、北海道の魅力をあまり感じる事ができなかったのが心残りです。苫小牧付近だけにはなりますが、本州では感じられないような、雄大な自然が大きな魅力のひとつではないかと感じました。田園風景は本州で見ることができても、見渡す限り道路と野原という風景は北海道ならではないかと思えます。
6. 北海道では小樽→富良野→旭川といった形で回った。移動時間が多かったためそこで滞在する時間は比較的短かったが、運河や青い池、旭山動物園など魅力的なものばかりだった。今度行くときは小樽で1日などゆっくり過ごしたいと思う。寿司が食べれなかったこと、牧場でソフトクリームが食べれなかったことが心残りだ。
7. 解散した日中に諸用の為大阪に帰ったが、飛行機に乗る前に3年生4人で新千歳空港の有名なラーメンを食べに行った。そのラーメンはえびの出汁のきいたとても美味しいラーメンだった(おそらく北海道のえびを使っているのだろうか)。空港内を散策していると、魚や乳製品関係のお土産が多数あり、北海道の食の魅力を目で感じる事ができた(味わいたかった)。
8. 解散後は、レンタカーを借りて札幌から小樽、青い池、旭川と移動し、車の車窓から土地の広大さを実感した。ジンギスカンや海鮮丼など北海道名物は一通り食べた。旭川は何もなかったが、札幌は北の都市という感じで住んでみたいと思った。まだまだ北海道でも暑かったが、雪の降る北海道は全然違うと思ったのでまた行ってみたいと感じた。
9. 解散後の北海道では、1日目の夜にみんなでイクラ丼を食べ、2日目は積丹・小樽でグルメや景観を楽しみ、3日目は乗馬体験をして帰路につきました。全部楽しかったのですが、特に乗馬体験が興味深かったです。対応していただいたおじいちゃんが博識で、乗馬中いろいろな豆知識を教えていただきました。2泊3日では回り切れないところも沢山あったので、ぜひまた別の機会に北海道を訪れたいと思います。

10. 札幌でイクラを堪能し、小樽と旭川を観光しました。「北海道はでっかいどう」とはよく言ったもので、同じ道内でありながら、特に旭川は遠く感じました。また、緯度の高さからか日の傾きも大阪より早く感じました。ずっと本州に住んでいる人間としては、北海道は行くだけでかなりの非日常を味わうことが出来、魅力あふれる所だと思います。
11. 解散後は積丹岬、小樽、札幌観光を行いました。北海道の端である積丹岬では、西日本では決して見る事ができないであろう雄大な景色を見ることができました。また、小樽ではオルゴール館に行き、精巧に作られ、鮮やかな装飾が施されたオルゴールに感動し、オルゴールを購入しました。札幌では海鮮を堪能し、大阪に帰りました。
12. 解散後二日間滞在し、札幌から小樽まで向かい、富良野を通って旭川に向かいました。移動距離がとても長い旅でしたが、本州との大きな違いである長い直線道路や余裕のある道幅、贅沢な土地の使い方を実際に目にすることができました。インフラの維持費が大変だろうと思いましたが、土地の違いによる文化の違いを肌で感じられました。
13. 積丹半島に向かい、ウニを食べた後積丹ブルーを見ました。また、小樽運河に向かい運河の様子や夜景を見学しました。オルゴール館にも赴き、小樽の名産であるオルゴールに触れました。また、札幌で乗馬体験を行い自然や動物と触れ合うこともできました。
14. 2年生の3人と青い池、白髭の滝、十勝岳温泉へ行った。全て非常にきれいであった。特に十勝岳温泉は標高1300mの地点にある温泉で、お湯の色が黄色であり、さらに紅葉が始まっていたため、色鮮やかであった。道中に広大な畑、牧草を見ることができた。道路も非常にストレートな範囲が長く広大であった。つついスピードを出してしまうことには気を付けたい。
15. 解散後の夕食は、参加者全員でいくら丼を食べ、最後にもう一段交流を深められてとても良かったです。翌日は、2年生+山内さんと富良野・美瑛方面を観光しました。訪れた先では、日本全国様々な場所から来られた方と少しだけ話す機会もあり、日本のどこに住んでいても一度は来たくするような大自然や海の幸があるのが、北海道の魅力だと思います。露天風呂に入りながら大雪山の紅葉という絶景を見られて最高でした！
16. 車で富良野エリアに行き、青い池、白ひげの滝、富良野岳を観光した。どれも雄大な自然を体験でき、紅葉も美しかった。ドライブ中、見渡す限り畑という景色が多く、北海道の広さを感じた。1人ではできないような観光だったため、企画してくれたり、一緒に楽しんでくれた仲間がありがたかった。最後に空港で時間があったため1人で飛行機の離着陸を眺めていたが、かなりの便数がどんどん処理されていく様子が面白かった。
17. 僕は夜にいくら丼のお店を訪れ、北海道の海の幸を楽しむことが出来ました。翌日の早朝から同学年の子たちと先輩とで青い池や白髭の滝といった上富良野方面の自然の名所を訪れました。青い池は本当に池の水が淡いターコイズブルーに染まっており、幻想的でした。その後はお昼ごろに仙台へ飛び、電車で福島県へ向かい、土曜日曜日に開催された部活の全国大会の本戦の応援へ向かいました。先輩方の最後の雄姿をみる事が出来ました。そこから電車と特急を乗り継いで東京へ向かい、日付が変わるころに夜行バスに乗って大阪へ帰ってきました。着いたのは月曜日の朝9時前頃になりました。夏休みの最後に、とても濃厚で充実した旅になりました。ありがとうございました。
18. 不参加
19. 武者先生には大変お世話になりました。余市ワインを買いたいと言っていたのを覚えていただいていた、空港のどの店で買えばいいかを丁寧に教えていただきました。今後ともよろしくお願

いします。

20. 新千歳空港には、北海道内に拠点を持つ、多様な特産品を生産している企業の商品を扱うお土産屋さんが集まっており、空港内で梯子して、お土産を買う楽しみがあります。これは那覇空港や博多駅でも同様です。これは北海道や九州・沖縄といった、そこでしか買えない・食べられない、そこで買う・食べるから意味がある食材の多様さ・多さを反映していると思います。とはいえ、北海道の人口は減りつつあるため、近い将来、食べられなくなる日が来ることを懸念しています。そうならないためにも、もっと、北海道に行く魅力を広める方法を考えることが、今の自分に出来ることかと思えます。その一つが、船旅で北海道へ行く魅力を伝えるという方法かとも考えます。
21. 北海道は涼しく湿度の低い気温がヨーロッパのようで過ごしやすい。道も広く運転しやすい反面、移動が自家用車に限定されがちで、ぼーっとものごとを考えたり休養しながら移動できないのが大変である。冬季は日本人はあまり観光に来ないが、雪道の運転やパウダースノーもぜひ体験していただきたい。
22. 教員チームは、余市からニセコをドライブし、昨今の北海道の観光事情を視察した。ニセコは、コロナ前には海外からの観光客でにぎわっていた。アフターコロナを見据え、高級ホテルが建設されている。また再び外国人でにぎわうことになりそうだ。今後の発展にも期待したい。

コーディネイターからのお礼

このたび、日本最長フェリーである太平洋フェリー「きそ」を研修の場とし、また、各寄港地でインフラの実態とその挑戦について学んだ。インフラの必要性及び意義について多くの知識を得た。財源には限りがある、効率的効果的にインフラを整備し生活を支えていくにはどのようにすればよいのか、考えていきたい。また、寄港地を楽しみながら、2泊3日のクルーズの体験ともなった。手ごろな価格で新たな船旅スタイルを体験できる。今回の企画は、国土交通省およびフェリー船社など、数多くの方のサポートをいただいて実現した。ここに深く感謝したい。このような貴重な体験が、学生が社会に出て、日本のために活躍する際の糧につながると嬉しく思う。

スマートクルーズアカデミー代表 赤井伸郎(2022年10月26日)