

ZOOM UP 「クルーズ効果」に乗れ!

アジアのクルーズ人口は中国を中心に市場が急成長しており、2020年には500万人となる予測もある。日本の港においても外国船社のクルーズ船寄港が増加している。一方で、入国審査手続きの迅速化や、大型客船の入港を可能にする岸壁の延長、観光案内や両替所などのサービスの充実など、課題も見えてきた。そこで、今回はクルーズ振興における現状と課題、またクルーズ船寄港における地域への経済効果について、先進事例も交えて報告する。

〔(一財)自治体国際化協会交流支援部経済交流課〕

1

クルーズ振興を通じた地域活性化に向けた取り組み

国土交通省港湾局産業港湾課

1. はじめに

訪日外国人旅客数は、この2年間で836万人(2012年)から1,036万人(2013年)、1,341万人(2014年)と500万人も増加し、クルーズ船で入国した外国人旅客数も、2014年は前年比2.4倍の約41.6万人に達している。また、2014年度の国際旅行収支は55年ぶりに黒字となった。

このような中で、2015年6月5日、観光立国推進閣僚会議(主宰:内閣総理大臣)で「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」が決定され、訪日外国人旅行者数「2千万人時代」を万全の備えで迎えるべく、受け入れ環境整備を急ピッチで進めることとなった。クルーズについては、「クルーズ船による訪日旅行を通じて、地域を活性化させるため、クルーズ船の受け入れ環境整備を加速化させ、2020年『クルーズ100万人』を目指す」こととされ、様々な取り組みを進めているところである。

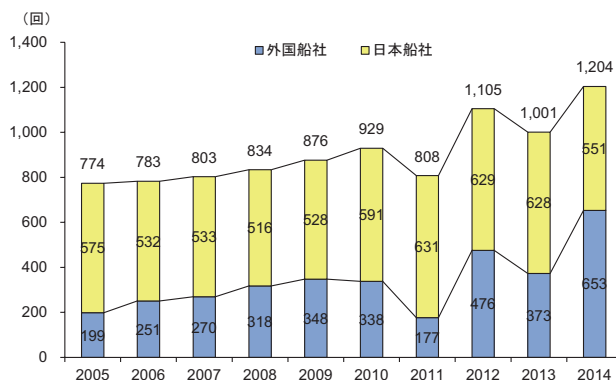
2. クルーズ船の寄港動向

世界のクルーズ人口(1年間のクルーズ旅行利用者数)は、10年で2倍程度のペースで増加しており、CLIA^{*1}によると、2014年の世界のクルーズ人口は2,204万人にのぼる。特に、中国をはじめとしたアジアでは、経済

の急成長とともにクルーズ人口が急増するといわれている。そのような中、わが国へのクルーズ船による外国人入国者数は、2013年の約17.4万人から2014年の約41.6万人へと、1年間でおよそ2.4倍に増加した。

寄港回数で見ても、2014年、わが国の港湾へのクルーズ船の寄港は1,204回^{*2}を数え、過去最多となった。

外国船社が運航するクルーズ船の寄港については、過去最多であった2012年の476回を大きく上回る653回と増加傾向にある。また、日本船社が運航するクルーズ船についても551回の寄港がある。さらに、わが国に寄港するクルーズ船は、外国船社によるわが国や近隣諸国への配船状況を受けて大型のものが増加している。



わが国へのクルーズ船の寄港回数

3. 地域活性化に向けた取り組み

2014年にクルーズ船が寄港した港湾の数は、全国で108港に及ぶ。一度に多くの観光客が訪れる大型クルーズ船の寄港に伴う経済効果は、1人当たり3~4万円、1寄港当たり1億円にも及ぶと試算されるところ、クルーズ振興を通じて、一層の地域の活性化を図ることが求められている。

国土交通省では、全国114の港湾管理者や地方自治体で構成(平成27年10月末日現在)される「全国クルーズ活性化会議」と連携して、クルーズ船の誘致、受け入れ環境の改善など以下のような取り組みを進めている。

○商談会の開催

クルーズ船の寄港促進を図るため、国土交通省港湾局が、観光庁と連携し、海外クルーズ船社と「全国クルーズ活性化会議」の会員との商談会を2014年から開催している。

○情報発信機能の強化

外国クルーズ船社などが我が国への寄港を検討するために必要な港湾施設の諸元やクルーズ船の寄港地となる港を起点とした観光地の情報をウェブサイトで一元的に発信している。2015年11月には、寄港スケジュールの立案に必要な港湾周辺で行われるイベント情報を一覧に取りまとめるなど、情報の一層の充実を図っている。

(参考)

- ・港湾施設の諸元を発信するウェブサイト

[Wharf Information]: 全国クルーズ活性化会議 (JAPAN CRUISE PORT ASSOCIATION) HP内
<http://www.wave.or.jp/jcpa/>

- ・寄港地を起点とした観光情報や港湾周辺で行われるイベントの予定を発信するウェブサイト

[CRUISE PORT GUIDE OF JAPAN]:

<http://www.mlit.go.jp/kankocho/cruise/>

○問い合わせ窓口の一元化







外国のクルーズ船社などからの問い合わせに一元的に対応するため、クルーズ振興のための「ワンストップ窓口」を2013年6月より国土交通省港湾局に設置している。

○既存ストックを活用したクルーズ船の受け入れ環境の改善

クルーズ船の寄港増や大型化に対応するため、物流ターミナルなどクルーズ船の受け入れに必要となる係船柱や防舷材などの改良を図るとともに、物流ターミナルでクルーズ船を円滑に受け入れるための計画立案・実証などを進めている。

○「クルーズ埠頭における臨時的免税店届出制度」の活用

本年4月の税制改正において、外航クルーズ船が寄港する港湾における輸出物販品販売所に係る届出制度が創設され、外航クルーズ船の寄港時に埠頭へ免税店を臨

船名	船型、同縮尺イメージ		船幅	乗客定員
飛鳥Ⅱ (邦船最大のクルーズ船) 初就航: 1990年	総トン数 50,142トン 必要岸壁水深 9m程度	マスト高 45m 満載喫水 7.8m	 全長 241m	29.6m 872人
Sun Princess (*13~'14年より日本発着クルーズに配船) 初就航: 1995年	総トン数 77,441トン 必要岸壁水深 9m程度	マスト高 50m 満載喫水 8.1m	 全長 261m	32.3m 1,998人 (2,250)
Diamond Princess (*14年より日本発着クルーズに配船) 初就航: 2004年	総トン数 115,875トン 必要岸壁水深 10m程度	マスト高 54m 満載喫水 8.5m	 全長 290m	37.5m 2,670人 (3,286)
Voyager of the Seas (*13年より日本発着クルーズに配船) 初就航: 1999年 ※2014年改装	総トン数 138,194トン 必要岸壁水深 10m程度	マスト高 64m 満載喫水 9.1m	 全長 311m	38.6m 3,286人 (4,000)
Quantum of the Seas (*15年より日本へ寄港) 初就航: 2014年	総トン数 167,800トン 必要岸壁水深 10m程度	マスト高 62.5m(58.2m) 満載喫水 8.5m	 全長 348m	41.4m 4,180人 (4,905)
Oasis of the Seas (世界最大のクルーズ船) '18年より日本へ寄港予定) 初就航: 2009年	総トン数 225,282トン 必要岸壁水深 11m程度	マスト高 65m 満載喫水 9.3m	 全長 360m	64.0m 5,400人 (6,360)

出典: 「クルーズシップコレクション (海事プレス社)」、船社代理店への聞き取り調査を基に国土交通省港湾局作成。

※Quantum of the Seasのマスト高の()内は煙突を低くした場合。

※乗客定員は、1室2人使用時、()書は全ベッド使用時

大型化が進むクルーズ船

時出店する手続きが簡素化された。クルーズ埠頭における消費税免税店の臨時出店は、すでに9港でのべ33店舗出店されているところ（平成27年10月末日現在）、引き続き、本制度の普及を図り、クルーズ船の寄港を活用した地域の物産品などの消費拡大を図る。

○みなとオアシスの活用

「みなとオアシス」は、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、港湾管理者などからの申請に基づき、国土交通省地方整備局長などが認定・登録したもので、外航クルーズ客に多様なサービスを提供する場としての活用も期待されているところである。

4. おわりに

わが国は、全国に魅力的な観光地を持ち、また、その多くが港からアクセスしやすいという強みを持っている。このため、近年、クルーズ船は全国100以上の港湾に寄港している。

今後とも、より多くのクルーズ旅客に日本の各地域をなお一層楽しんでいただく一方、これを地域の活性化につなげるべく、地方自治体・地域の関係者などと連携し、積極的に取り組みを進めてまいりたい。

※1 Cruise Lines International Association

※2 国土交通省港湾局。日帰りクルーズは対象外。沖に停泊して乗客が通船で上陸した場合も寄港として集計。

2

日本のクルーズ船の寄港地選定要因について

日本クルーズ客船株式会社

弊社が運航する客船「ぱしふいっく びいなす」（総トン数26,594トン、乗客数620名）は日本人を対象にしたクルーズ客船で、日本近海を中心に世界一周クルーズまで多様な商品設定を行っている。乗客の年齢層は平均年齢で70歳代のシニア層が大半を占め、ご夫婦やご友人同士、お一人参加まで参加形態もまちまちである。また、リピーター（再乗船者）がコースによっては7～8割を占めるので寄港地選定の場合もこれらの点への配慮が必要となる。



客船「ぱしふいっく びいなす」

© 篠本秀人

寄港地の選び方

寄港地の選定の要因については、第一に他の旅行手段と同じくその地域の観光資源の魅力の有無がある。具体的には以下の3点が挙げられる。

①名所～その土地ならではのもの～

例：世界遺産、自然の景勝地、歴史的・文化的な町並、桜・紅葉の名所、夜景など。

②イベント～その時に行かなければ体験できないもの～

例：花火大会、お祭り、特別な観光イベント。

③その時期の話題性のあるもの

例：映画、TVドラマ等の舞台・ロケ地など。

観光資源があっても客船が寄港可能な港湾がない場合は、条件を整えば沖合に停泊し小型船で上陸する方法もある。逆に港周辺に観光資源がない場合でも、港を起点に観光バスにて往復約7時間の地域に観光資源がある場合はそこでの観光を前提に寄港地を選定する。

次に、観光資源がある場所で、おおむね300名～400名の乗客が観光可能なバス・タクシーなどの2次交通の台数、観光施設や昼食場所の対応人数も考慮しながら選定を行う。

昨今、寄港地での観光も観光バスを利用した定番観光のみならず、観光タクシー利用や地元の交通機関を利用した自由散策、外出せず船内で過ごされるなど多様化しており、港周辺の公共交通機関や観光資源も考慮が必要になってきている。

また、乗客の志向の多様化により団体だけでなく個人型も含めての観光やリピーターへの配慮で今までは異なる特別感を与えるものや同じ寄港地でも訪れていない観光地や新しい観光要素、テーマ性を持たせた観光を設定する必要もあり、それらが可能かどうかを考慮する要素となってきている。

第二に、各寄港地を組み合わせるコースを設定する際は発着港を基点に鉄道・バス・飛行機などの交通機関で行きにくい場所を選定したり、離島同士のように一度に訪れにくい場所を組み合わせたりする事もある。

また、日本一周をはじめ10日前後の長めのクルーズの場合、リピーターの乗船率も高く、顧客のニーズに合わせて毎回寄港地を変更する必要もあるため、同一地域に複数の港がある場合は祭り・花火などのイベントのある場合を除いて数年おきの寄港になる事も多い。

第三に、クルーズ特有の要素として寄港の際に各自治体にて実施される歓迎イベントを含めた歓迎ムードも重要である。乗客に対する地元の方のおもてなしや乗客との触れ合い、その土地らしさの演出は他の旅行では体験しづらい点でもあり、乗客からは大変好評である。内容によってはその寄港地の印象やクルーズ全体の印象を左右する場合もある。

弊社で寄港実績のある場合はその際の内容や乗客の評判を次回寄港地選定の際の参考にし、弊社船の寄港実績がない場合でも、他の客船の寄港実績のある港についてはその際の資料などを参考に参考にする。実施事例からみると、乗客の評判の良い歓迎行事には、寄港先の自治体のみならず地元の学校・企業などや市民の方々の協力が必要不可欠だと思われる。

前述の観光資源や歓迎イベントについては客船会社のみで日本各地の情報を収集し精査する事は難しいが、各寄港地の自治体や観光協会などの協力が得られれば観光



寄港地での観光イベント

面の新しい魅力も把握しやすいため、情報提供の多い自治体の方が寄港する機会も増えることもある。そのため、寄港先の自治体の担当者を含めた受け入れ体制も一つの選定要素である。自治体内でも港湾・観光と異なる部署間の連携や近郊の自治体との連携を含めて横断的な取り組みが必要な場合もあり、バス観光での訪問を前提に近隣自治体間で広域連携し、相互補完することで観光面の魅力付けを行っている自治体の事例もある。そのため、窓口が1本化されている方が寄港地選定に際して情報交換をしやすい面もある。

次に、発着港を選定する際に重視する点は集客上の市場が大きい点と新幹線駅、空港、バス利用時の高速道路など、県外を含め港までの交通手段が整備され、港近郊だけでなく他県や都市圏からの集客も可能なことである。加えて、地元の方の利便性のため、港まで自家用車を利用する事を想定した港周辺の駐車スペースの確保についても考慮が必要である。

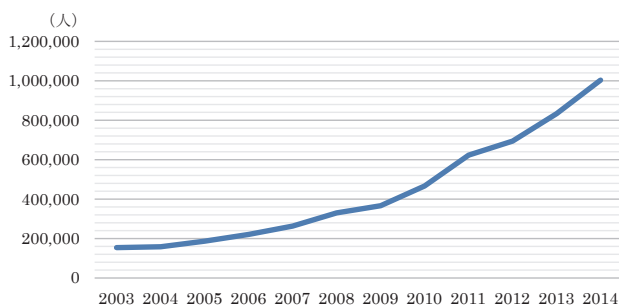
また、地元の旅行会社・企業が地元の港を起点に貸切クルーズを実施する事例もありその場合の発着港・寄港地はその希望により決定される。

以上は弊社の事例であり、乗客の国籍・年齢層により寄港地選定の際に求めるものが異なり、また、各客船会社または旅行会社によっても考え方や重視するポイントも異なるが、乗客にいかにか快適に寄港地を楽しんでもらえるかが最も重要な要素であるため、客船誘致をされる場合は乗客の目線で考えた活動をお願いしたい。

1 オージーはクルーズ好き!

オーストラリアのクルーズ市場は世界一のスピードで成長している。2014年のオーストラリアにおけるクルーズ旅客数は、前年の833,348人から1,003,256人となり、年間20.4%増加した。これは、2位フランスの13.6%を大きく引き離し主要国一の成長率であり、2004年の158,415人から比べると、この10年間で6倍以上増加したこととなる。また、クルーズ市場浸透率*は、前年3.6%から上昇し、2014年は4.2%に到達した。これも、3.4%の北米市場をしのぎ、主要市場中1位である。このように、オーストラリアのクルーズ市場は、近年一貫して急速な拡大を続けており、観光戦略の中でも大きな注目を集めている。

*市場浸透率：ある地域においてどれだけ市場を獲得しているかを表す。クルーズ旅客数÷総人口。



出典：CLIA Australia, CRUISE INDUSTRY SOURCE MARKET REPORT Australia 2014

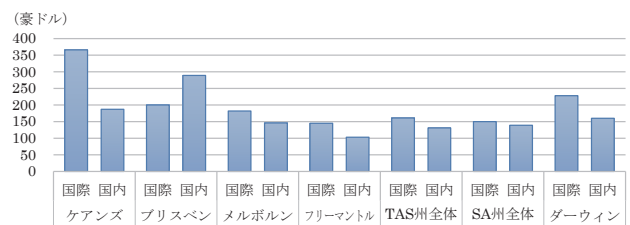
オーストラリアのクルーズ人口の推移

2 クルーズ観光の巨大な経済効果

クルーズ客船の入港は、その停泊港の周辺に多大な経済効果をもたらしている。それは、旅客が現地で観光ツアーやショッピングを楽しんだり、船に燃料や食料を補給したりするためだ。実際、2013年は、旅客や船会社により計17.2億豪ドルの直接的な消費(直接効果)があり、間接的なものも含めると32億豪ドルの経済効果があった。それに加えて、クルーズ産業はオーストラリア国内に1万4千人の雇用を生み出し、9.4億豪ドルを給与として

支給している。クルーズ観光は、オーストラリアの海港都市にとって、経済上ますます重要なものとなっている。

2013年、オーストラリア国内でクルーズ客船が出発する母港としては、シドニー港が最も多くの平均消費額を得ている(国際旅客：762豪ドル/人・日、国内旅客：450豪ドル/人・日)。しかし、旅程の途中で立ち寄る港としては、ケアンズ港が最も多くの平均消費額を呼び込んでいる(国際旅客：366豪ドル/人・日、国内旅客：187豪ドル/人・日)。そこで、クルーズ旅客をいかに地域での消費につなげていったのか、ケアンズ港の取り組みを見ていきたい。



出典：CLIA Australia, MEDIA RELEASE November 13, 2014

中継寄港地別クルーズ旅客平均消費額
(2013年 豪ドル/日)

3 出発待機保証つき現地ツアー

ケアンズ港は、2013年、クルーズ客船の寄港地滞在日数が43日あり、中継港(port of call)としてオーストラリアでトップクラスである。また、2013年は、旅客、クルーを含めて延べ61,981日の寄港地滞在日数があり、約1,270万豪ドルもの直接消費があったと推定されている。ケアンズ港は、どうしてこのような成果をあげることができたのだろうか。

オーストラリアの場合、寄港先の現地ツアーを、船の上に乗りながらクルーズ会社を通じて購入することができる。しかし、クルーズ客船の上で販売しているツアーの価格は、現地の旅行会社がオンラインで販売している価格より、60%ほど割高だという。にもかかわらず、このツアーが売れたところに、ケアンズ成功の理由があった。

クルーズ会社はツアー料金を60%割高に設定する代わりに、ツアー参加者が船に戻るまで出発しない保証を

つけて販売したのだった。例えば、仮にインターネットで直接現地ツアーを購入した場合、アクシデントな



ケアンズ港のクルーズターミナル

で船に戻るの
が遅れてしまったとき、何百人も乗客のいる船は先に出発してしまうだろう。そうすると、乗り遅れた旅客は、船に追いつくための交通手段を個人的に手配するか、もしくは残りの旅程を諦めなければならなくなってしまう。しかし、クルーズ会社から購入すれば、自分が船に戻るまで船の出発を待ってくれる。この保証があったからこそ、クルーズ旅客は60%の割高料金を支払ってでも、クルーズ会社からツアーを購入したのだった。これによって、クルーズ会社にとっては高いマージンをとることができ、現地のツアー会社にとっても自分たちでは販売することができなかったお客を獲得することができた。

4 ケアンズ港に学ぶ 成功の秘訣と今後の課題

また、ケアンズのツアーが人気なのは、観光資源が豊富だからでもある。例えば、海にはグレート・バリア・リーフがあり、山には熱帯雨林が広がっている。クルーズ船上で販売されるツアーには、外国語のガイドが付いているなど、付加価値も生まれているという。つまり、ケアンズ港は、豊富な観光資源と出発待機保証付き現地ツアーの販売がうまく重なり合ったため、クルーズ船の寄港を呼び込み、地元への経済効果を拡大させることができた。

今回、北クイーンズランド熱帯地域観光協会会長や、ケアンズ港管理組織の運営課長、ジェームズクック大学の観光学の大学院生に取材を行い、ケアンズ港のクルーズ戦略を成功させた秘訣と今後の課題を以下のようにまとめた。



ケアンズ港から車で30分離れたヨークーズ・ノブでも、ケアンズ港に停泊できない大型のクルーズ船を受け入れる

秘訣

- ・決定権を持った人を招待してプロモーション活動を行うために、観光部門と港湾部門が協力して海外の見本市に出展するなど、旅程作成者や国際的な観光協会、クルーズ協会などと継続的な関係を築いていったこと。
- ・港湾使用料を安く抑えたこと。1時間1メートルあたり1.04豪ドルという料金は国内で最も安いレベルである。

港	金額	備考
ケアンズ港	3,661豪ドル	港により算出方法が異なるため、特定の船を例に乗船率80%で16時間停泊した場合を筆者により算出(参考:各港HP)
シドニー港	29,832豪ドル	
メルボルン港	16,939豪ドル	
ブリスベン港	13,057豪ドル	

港別港湾使用料の比較

課題

- ・ケアンズ港は、消費の多い外国人旅客が少なく、消費の少ないオーストラリア人旅客が大半である。国際旅客を獲得する努力が必要。
- ・これからのクルーズ産業は量と質の調整が必要。港を拡大するため工事を行うと環境が破壊される。また、飛行機などで訪れる内陸客に比べてクルーズ旅客の方が、消費額が少ない。環境への負荷を減らすよう、質を向上し利益のある量へと規模を抑えることが大切。

取材協力:

Alex De Waal, Chief Executive Officer, Tourism Tropical North Queensland
David Good, Manager Operations, Ports North
Joseph Thomas, PhD candidate (Economics), James Cook University

参考文献:

CLIA Australia, *CRUISE INDUSTRY SOURCE MARKET REPORT Australia 2014*
CLIA Australia, *MEDIA RELEASE November 13, 2014*
Thomas, Joseph, *Economic Opportunities and Risks of Cruise Tourism in Cairns.*, April 2015
AEC group, *Economic Impact Assessment of the Cruise Shipping Industry in Australia, 2013-14*, September 2014

※ CLIA: Cruise Lines International Association の略

英国およびアイルランドのクルーズ市場

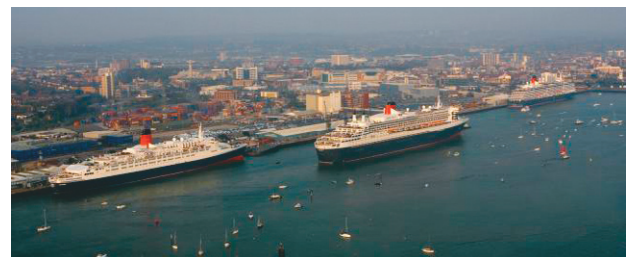
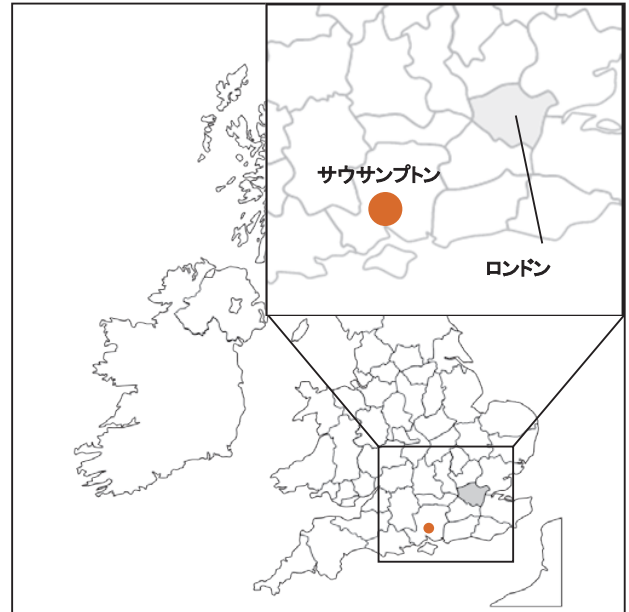
英国およびアイルランドはヨーロッパにおける有数のクルーズ市場を持っており、2014年のクルーズ人口では、北米（1,216万人）、ドイツ（177.1万人）に次ぎ世界第3位となる164.4万人の規模を誇っている。2009年のクルーズ人口は153.3万人で、5年間で約7%伸びている。クルーズの目的地としては、2014年の調査によると地中海が約37.3%、北欧が28.4%、カリブ海が12.5%であり、ヨーロッパ各国へのクルーズの人気が高い。

また、2014年、英国およびアイルランド内港の発着クルーズとフライクルーズ（クルーズの発着点まで飛行機で行くなど、飛行機とクルーズを組み合わせたもの）の人口および割合はそれぞれ、73.9万人（45%）、90.5万人（55%）となっている。2009年には、英国およびアイルランド内港の発着クルーズが59.4万人（38.7%）、フライクルーズが93.9万人（61.3%）だったことと比較すると、飛行機を利用しない、英国およびアイルランド内港の発着クルーズの人気が高まっていることがうかがえる。

最も素晴らしい出発港・サウサンプトン港

英国内で最もクルーズ利用者の多い港がサウサンプトン港である。サウサンプトンはイングランドの南東、ロンドンから約130kmの距離にある人口約25万人の港町である。サウサンプトン港は、その地形から港内の水深が大きく保たれるという特徴があり、自然の良港であった。古くから大西洋を横断する船の発着点として栄えてきた港で、悲劇的な最後を迎えた豪華客船「タイタニック号」の出港地としても知られている。また、英国内でも有数のコンテナ港でもある。

サウサンプトン港の管理運営はAssociated British Ports (ABP) という民間企業である。英国では港湾管理の民営化が進められており、同社は、貿易港として知られ



サウサンプトン港

るグリムズビーなど合計21港の管理運営を行っている。

サウサンプトン港は英国内で最もクルーズ利用者が多い港であり、ABPに「最も素晴らしいクルーズの出発港」として7年連続で選ばれている。2014年、サウサンプトンを利用したクルーズ客数は157.3万人、同港への寄港数は422回と報告されており、クルーズ産業による経済効果は2,230万ポンド（39億4,710万円）と伝えられている。ヨーロッパの中で見ても、2014年のクルーズ客数では、バルセロナ（スペイン）236.4万人、チベタベッキア（イタリア）214万人、ベネチア（イタリア）173.4万人について第4位となっている。このようにサウサンプトンが多くの人々に利用されている理由としては、（1）アクセスの良さ（2）大型客船の母港であること（3）充実した設備、の3点が挙げられる。

(1) アクセスの良さ

首都ロンドンから 130km の距離にあり、ヒースローやガトウィック、サウサンプトン、ボーンマスといった空港からのアクセスが容易である。また、そもそもサウサンプトン港の近代化は鉄道会社が主導していたこともあり、ロンドンをはじめとし、英国主要都市とも鉄道で結ばれている。複数のクルーズターミナルは鉄道駅から非常に近いところに位置し、アクセスが容易である。英国主要都市とは幹線道路でも結ばれている。

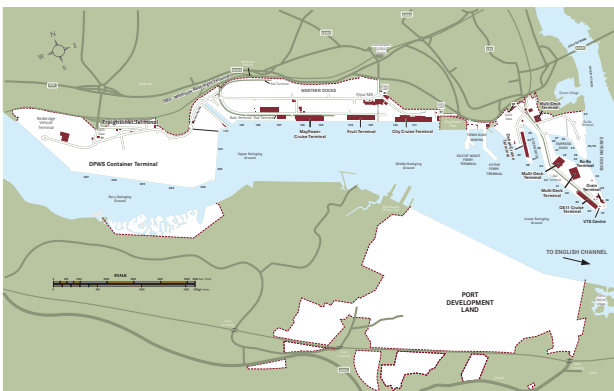
(2) 大型客船の母港であること

2014 年の利用者 157.3 万人の内訳をみると、サウサンプトン港が母港となっているクルーズ船の利用者は 153.6 万人 (97.6 %)、母港としないクルーズ船利用者は 3.7 万人 (2.4 %) で、サウサンプトン港を母港としたクルーズ船の利用者が圧倒的に多い。

サウサンプトン港を母港としている大型クルーズ船は数多くある。世界最大のクルーズ船運航会社カーニバル社の傘下にあるキュナード社のクイーン・メリー II (総 t 数：151,400t 全長：345m 旅客定員 2,620 人 2003 年の建造当時には世界最大の豪華クルーズ船として知られていた) や、2015 年 3 月に就航した、同じくカーニバル社の傘下にある P & O Cruise の高級クルーズ船ブリタニア (総 t 数：143,730t、全長：330m、旅客定員数：4,324 人) などが挙げられる。

(3) 充実した設備

世界的なクルーズ人口の拡大および大衆化を背景にクルーズ船の大型化が進展しており、それに対応した設備の充実が求められている。民間会社である ABP はクルーズ船運航会社とともに積極的な投資を行い、それに対応しているところである。



サウサンプトン港内図

積極的な設備投資

ABP が策定した 2030 年までのサウサンプトン港の基本計画によると、サウサンプトン港のクルーズ船利用者は 2005 年 70.2 万人であり、予測値として 2020 年に 149.8 万人、2030 年に 191.7 万人を見込んでいた。しかしながら、2014 年の利用者数は 157.3 万人であり、既に 2020 年の予測値を超えている。また、業界団体の予測によると、2015 年の利用者は 175 万人に達すると見られており、計画策定時の想定以上のペースで、利用者数が伸びていることが分かる。この背景には、フライクルーズではない、英国内発着のクルーズ需要の高まりが見られている。

需要に対応するため、また、世界的なクルーズ市場の拡大に伴いヨーロッパ各都市においてもクルーズ船の寄港地について激しい競争が行われている中、利用者に満足してもらい、ヨーロッパにおける有数のクルーズ港のうちの一つとしての地位を保つことができるようにするため、ABP ではクルーズ船運航会社とともに積極的な投資を行っている。

サウサンプトン港には現在 4 つのクルーズターミナルがあるが、そのうちのひとつ、オーシャンクルーズターミナルはカーニバル社によって 1,900 万ポンド (約 33 億 6,300 万円) をかけて設置されたものであり、同社のクルーズ船が優先的に利用している。また、2015 年 4 月にはメイフラワークルーズターミナルが再オープンした。再オープンのための費用は 600 万ポンド (約 10 億 6,200 万円) で、チェックインデスクの増設、利用者向けラウンジの拡張、保安レーンの増設、エントランスにおける乗降口の拡張などが行われ、利用者の利便性が高められている。2015 年 11 月には 500 万ポンド (約 8 億 8,500 万円) をかけたクイーンエリザベス II ターミナルの再整備が発表された。需要に対応するため、新たなクルーズターミナルの設置についても取りざたされているところであり、世界的なクルーズ人口の増大を背景に、積極的な設備投資は続くものと見られている。

参考資料

ABPA Holdings Limited, Investor Report
Cruise Lines International Association Europe,
THE CRUISE INDUSTRY
Cruise Lines International Association UK & IRELAND, CRUISE REVIEW 2014

韓国では2013年7月、政府により「海洋新産業の育成と雇用創出のためのクルーズ産業活性化対策」が発表され、クルーズ産業を育成するための取り組みが活発化している。試算では2012年にクルーズで寄港した観光客28万人の経済効果は、直接支出額のみで約1,300億ウォン（一人当たり消費額約512米ドル、一般観光客の約2倍）あったとされ、クルーズ観光客の誘致はその収益性の高さ、観光分野以外の造船、海運など多分野に対する波及効果の大きさなどから、地域経済活性化策として高い注目を浴びている。

韓国政府はクルーズ産業に関する目標として、2020年には年間200万人のクルーズ観光客を誘致し、母港および韓国内のクルーズ会社の育成などで年間5兆ウォン水準の経済波及効果、さらには造船、海運、流通、観光など関連産業3万人の雇用を掲げている。

クルーズの寄港地を地域別に見ると、2012年度は済州港（14万人、全体の49.6%）釜山港（12.1万人、全体の42.9%）の2港がクルーズ客受け入れの大部分を占めていたが、2013年には仁川港への寄港が急激に増加し（0.7→16万人）、韓国内の港同士の競争も激化している。

そこで今回は今年8月に新ターミナルの整備を終え、拡大を続ける北東アジアのクルーズ市場にいち早く対応しようとする釜山港の取り組みについてお伝えする。

クルーズ元年！クルーズに関する法的枠組みの整備が始まる

韓国政府は経済革新3カ年計画「内需・輸出のバランス経済」の細部項目の一つとして観光業の育成を掲げている。推進のための枠組みの一つとして、今年8月から「クルーズ産業の育成および支援に関する法律（以下「クルーズ法」という）」および「同施行令」が施行されている。今回制定されたクルーズ法および同施行令では、クルーズ産業育成基本計画の策定、クルーズ事業者がカジノ業許可を受ける場合の許可要件、クルーズ船乗組員など専門人材の育成、韓国クルーズ産業協会設立



収容人数約3,000人級のクルーズ船が寄港

などについて規定している。

また、これを受けて釜山広域市でも「釜山広域市クルーズ産業育成および支援に関する条例」が1月以降施行される見込みである。

釜山港北に現れた巨大な新旅客ターミナル

今年8月に開場した釜山港新国際旅客ターミナルは、建設費用2,343億ウォン、3年の工事期間をかけて建てられた。このターミナルは総面積93,932m²、国際旅客船2万トン級5バース、500トン級8バース、クルーズ船10万トン級1バースを備え、計14隻が同時接岸できる埠頭施設と地下1階、地上5階規模の国際旅客ターミナル棟で構成されている。

国際旅客ターミナルの敷地は立入禁止区域であったた



駅とのアクセスも良好な釜山港の新しいシンボルとなる新国際旅客ターミナル

め公共交通機関が皆無であったが、現在は近接する釜山駅とターミナルの間に頻りにシャトルバスを運行することで、利用客の利便性を高めている。

また当初の計画では来年下半年に設置予定だったクルーズ船とターミナルビルを連結する動く歩道についても、期間を短縮し早期の設置を図るなどサービス向上に最善を尽くしている。

都市の魅力を十分に伝えるために

寄港地として選ばれるためには、近年大型化するクルーズ船を円滑に受け入れるためのクルーズ専用埠頭やターミナルなど施設の充実も重要であるが、背後地の観光資源の魅力も大きな要素となる。釜山ではヒーリング（例：二妓台トレッキングコース）・海洋（例：海東竜宮寺）・体験（例：国際市場・チャガルチ市場）など分野別に7時間で回ることができる「オススメコース」を造成し、クルーズ客の活動形態にあわせた観光ルートを提案している。

また釜山外国語大学と連携運営する「クルーズバディ（大学生たちがクルーズ乗客に対する観光案内や両替などのサポートを行うボランティア）」も、クルーズ客を歓迎する際の雰囲気づくりに一役買っている。

その他、釜山寄港クルーズ船に対する支援プログラムとしては、「クルーズ入港歓迎行事」、「観光地利用時のインセンティブ支援」、「クルーズターミナル～市内無料シャトルバス提供」、「クルーズ商品開発視察ツアーへの支援」などが用意されている。

オール釜山による取組み

クルーズ産業は経済波及効果の裾野が広いと言われていたが、裏を返せば関係部署が多岐に渡るということでもある。事業を軌道に乗せるためには関係機関相互の協力が欠かせない。

釜山における関係機関の役割分担は次のとおりである。釜山港クルーズ協議会（地域協議体としての実務ワーキンググループ、月1回開催）などを通じて緊密な連絡調整を行っている。

日本でもクルーズ振興は地方創生の起爆剤として大きく期待されている。地理的に近い釜山港はクルーズ寄港地としての評価を競い合うライバルでもある。しかし日韓で魅力の異なる観光資源がシナジー効果を発揮すれ

機関名	役割
文化体育観光部 (韓国観光公社)	クルーズ観光活性化および広報
海洋水産部	クルーズ産業育成（クルーズ施設・制度改善、クルーズ母港および韓国内クルーズ会社の育成など）
法務部、関税庁、 検疫所	CIQ 運営 ※ CIQ: Customs (税関)、Immigration (入国管理局)、Quarantine (検疫所・動物検疫所・植物防疫所)
釜山地方海洋水産庁	釜山港のクルーズ施設の設置および協議会運営
釜山港湾公社	釜山港のクルーズ施設（埠頭・ターミナル）の運営管理
釜山広域市	釜山のクルーズ産業育成および支援（ハード・ソフト事業）
釜山観光公社	釜山のクルーズ観光マーケティング、活性化事業の支援、入出港歓迎行事
釜山市観光協会	クルーズ入出港歓迎行事、観光案内所の運営・観光客への案内、クルーズボランティア運営、観光案内地図の配布、無料シャトルバス運営
釜山市内の旅行社	釜山の観光地案内・ガイド

ば、海外からのクルーズ船を一挙に誘致するための協力者にもなりうる。成長著しいアジアのクルーズ動向を見据え、変わりゆく釜山港から目が離せない。

参考

- 「海洋新産業の育成と雇用創出のためのクルーズ産業活性化対策」韓国政府 2013年7月
 - 「クルーズ法施行令改正案国務会議を通過」海洋韓国 2015年9月
 - 「釜山港新国際旅客ターミナル公式開場」海洋韓国 2015年9月
 - 「2014年国際クルーズ観光客実態調査」韓国観光公社 2014年12月
 - 「韓国海洋クルーズ観光の都市釜山」釜山広域市／釜山観光公社
- 写真提供 釜山港湾公社

今年、博多港（福岡市）には261回（日本籍14回、外国籍247回）のクルーズ船の寄港が予定されている（11月1日現在）。この数字は、前年の115回を大きく上回る。なぜこんなにも多くのクルーズ船が寄港する港になったのか。

手探りでの博多港への誘致

博多港が本格的にクルーズ船の誘致に力を入れ始めたのは2008年頃からである。もちろん日本のクルーズ船には長い間寄港していただいているが、「誘致」という点では、最近になって本格的に取り組みが始まった。

2006年から始まった、大手海外クルーズ船社による中国発着クルーズは、2008年以降、日本への寄港も開始した。中国発着クルーズで日本への寄港を始めるにあたり、大手海外クルーズ船社も、手探り状態だったようだ。

中国発着クルーズの日本寄港が始まった2008年から福岡市の上海事務所長をしていた小柳（現：福岡市クルーズ課長）は、「当時、大手海外クルーズ船社も日本のことはまだよく知らないようだった。某船社幹部からは、「日本に寄港するならどの港に寄港したらよいか」と聞かれたこともあった」と語る。もちろん、その当時から博多港のPRは行っていたが、船社だけでなく、われわれとしても、手探りでの誘致の始まりであった。

博多港の現状と課題

中国発着クルーズの日本寄港が始まった2008年以降、中国からのクルーズ船の寄港回数は年々増加してきた。しかしながら、2011年には、東日本大震災の影響により、7月末まで中国からのクルーズ船の寄港はピタリと止んでしまった。8月以降には寄港が再開され、中国発着クルーズの寄港回数は、2009年とほぼ同数の25回となった。また、2013年には、前年9月に起こった尖閣諸島国有化の影響により日中関係が悪化し、7月末まで中国発着クルーズの寄港はなかった。8月以降、寄港は再開されたものの、2013年の中国発着クルーズ

は、わずか7回にとどまり、全体としても38回となった。

2014年には、1月1日からクルーズ船の寄港があり、2012年とほぼ同数である115回の寄港があった。また、この年、中国発着クルーズの寄港回数が過去最高を記録し、クルーズ船による来福者数についても、寄港回数としては2012年とほぼ変わらないものの、船舶の大型化が進んだことにより、過去最高の約21万人となった。

2015年には、中国市場の需要が高まり、日本へ寄港するクルーズ船の回数が急増している。12月1日現在、2015年に博多港に寄港するクルーズ船の寄港は261回の予定であり、そのうち中国発着クルーズが238回を占める。さらに来年2016年には、今年以上の寄港が見込まれている。

しかしながら、クルーズ船の寄港急増により、福岡市内における課題が深刻化している。クルーズ船の受け入れには、CIQ（税関、出入国管理、検疫）、船舶代理店、旅行代理店や商業施設など多くの関係者が関わっているが、どの組織も人が足りていないということをよく耳にする。また、現在、中国発着クルーズに乗船してくる観光客の多くは、観光バスで寄港地観光を楽しんでいる。多い時には一日に8,000人もの方が来福し、観光バスの数としては200台を超える。

	2008年	2009年	2010年	2011年
総合計	35	42	84	55
外国籍	25	26	61	26
中国発着	23	24	61	25
その他	2	2	0	1
日本籍	10	16	23	29
	2012年	2013年	2014年	2015年
総合計	112	38	115	261
外国籍	85	19	99	247
中国発着	40	7	91	238
その他	45	12	8	9
日本籍	27	19	16	14

※ 2015年は12月1日現在の予定

図 2008年以降の博多港におけるクルーズ船寄港回数の推移

クルーズ船の場合、寄港地に滞在する時間が限られているため、時間内に観光地を回ろうとすると、どうしてもツアーの行き先が固定されてしまい、各観光地で渋滞を引き起こしてしまっている。また、ツアーに使用する観光バスそのものが不足する事態も発生しており、受け入れ体制の見直しを図るべき時に来ている。

誘致活動の武器

博多港の強みとしてよく挙げられるのが、①東アジアにおける地理的優位性、②街がコンパクトで半径2.5km以内に主要な交通アクセスが揃っていること、③買い物がしやすいことである。

われわれは、これらを武器にこれまで誘致活動を行ってきた。海外コンベンションへの参加や国内外の船社・旅行代理店訪問を通じての博多港のPR、博多港の取り組みや季節イベントなどの情報提供を定期的に行っている。

もちろん、ターゲットによりPRする内容は異なる。小型船を運航する船社と大型船を運航する船社では求めるものが異なるし、それぞれの顧客のニーズも当然に異なる。歴史や文化を好む顧客が乗船するクルーズ船社に対しては、その内容に特化したものをPRするし、買い物を好む顧客が乗船するクルーズ船社に対しては、当然、その内容に特化した観光ツアープランなどを提供する。

また、東アジアのクルーズ拠点港を目指している博多港にとって、現在中心となっているインバウンドに加え、アウトバウンドの強化は必要不可欠である。

博多港は、今年5月に、クルーズ対応の施設「中央ふ頭クルーズセンター」を供用開始した。



今年5月に供用開始した「中央ふ頭クルーズセンター」

これまでは、大規模な博多港発着クルーズに対応できる施設がなかった。しかしながら、「中央ふ頭クルーズセンター」を暫定供用という形で稼働させることにより、4月に博多港初となる2,000人規模の発着クルーズを実現させることができた。アウトバウンド振興を進める博多港にとって、誘致活動の新たな武器を手に入れることができたのである。

ただし、クルーズ船を誘致するにあたり、前述したことをやれば事足りるというわけではない。クルーズ船に「リピーター化」してもらうためには、一回の受け入れでいかに満足してもらえるかということも重要である。安全にクルーズ船を受け入れ、乗客をスムーズに観光地へと送り出し、乗員にはつかの間の滞在をいかに楽しんでもらうか、発着港としてどのようにして市場を掘り起こすか、など考えることが尽きることはない。「博多港だったら安心して着岸させることができ、乗員乗客にも満足してもらえる」と、船社や旅行代理店に思ってもらえる港になることが我々、誘致・受け入れ担当者としての目指すべきところではないかと思う。

最後に

クルーズ船の誘致・受け入れに携わり、もうすぐ4年が経とうとしているが、私はこの4年間で、「一方的に船社のリクエストに耳を傾けるのではなく、こちらからも船社に投げかけ、課題を共有し、一緒に取り組んでいく。」という姿勢が大切であるということに気づかされた。

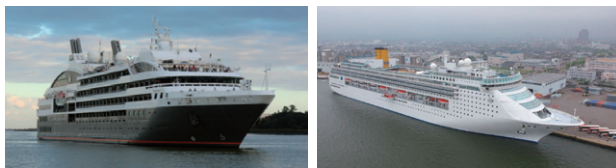
ときに激しくぶつかり、現場で指揮統括する乗員と大声で言い合いになることもあるが、お互いが、受け入れ体制をいかに充実させるかを考えた結果に起こるものではないのかと思う。

我々、博多港のクルーズ船の誘致・受け入れはまだ始まったばかりであるが、船社を含む関係者と協力し、受け入れ体制の充実に取り組むとともに、誘致にもより一層力を入れていきたい。

寄港数が増加する金沢港

金沢港のクルーズ船の年間寄港数は、数年前まで数隻程度だったが、ここ3年ほどは、いきなり20隻近くに跳ね上がった。どうしてそんなに増やすことができたのかと他港から羨ましがられている状況である。

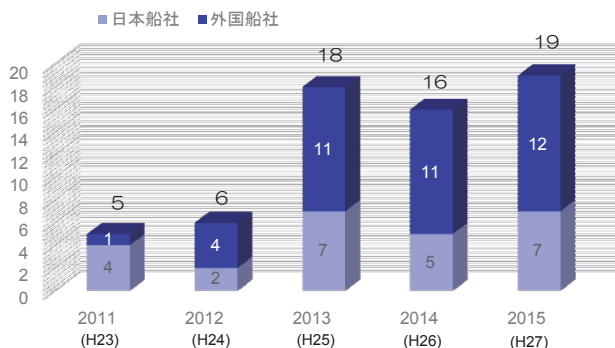
しかし、寄港数が増加したからと言って、有頂天にはいられない。乗り物は、利用実績あればこそこの世界で、乗船客が集まらなければ、瞬く間に、寄港数はゼロに陥落するのである。



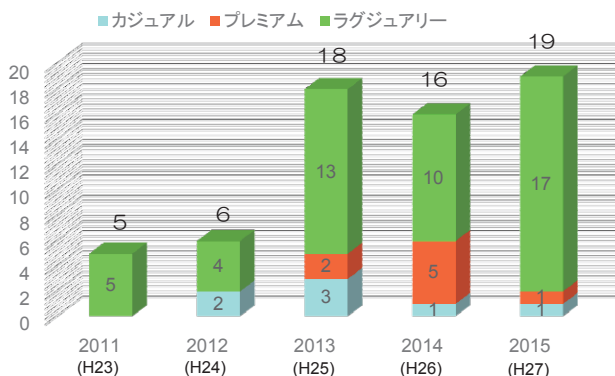
H27.5.29 寄港
「ロストラル」号

H27.7.8 寄港
「コスタ・ビクトリア」号

■金沢港のクルーズ船寄港数 (本)



■金沢港のクルーズ船区分別寄港数 (本)



クルーズ船の寄港数の推移 (H27は予定数)

寄港数の増加の理由としては、私見であるが、金沢港のポートセールスの強化と、船社側がマーケット開拓で、アジア、特に日本に新規寄港してみようとする戦略とが、ちょうど、タイミング良く合い、相乗効果として現れたからだと考えている。

金沢港では、石川県(商工労働部)、金沢市(経済局)、当協会(金沢商工会議所主体の経済団体)とでタッグを組み、官民一体となって、クルーズ船誘致に取り組んでいる。

具体的な行動としては、

- ①世界各地で開催されるクルーズ関係者対象の海外見本市(マイアミ、上海、香港等)に、必ず参加すること。
- ②クルーズ船社の寄港地決定者(幹部)を石川県に招へいし、金沢港および観光地の優位性を実際に見てもらっていること。
- ③国内外の他港との連携を図っていること。
- ④直接、海外の船社を訪れ、誘致を働き掛けていること。

が挙げられる。

例えば、堺港や秋田港との連携、アジアクルーズターミナル協会への加盟などである。ちなみに私も出張してきた中で、香港でのクルーズコンベンションで一つのブースに金沢港と境港とで共同出展し、会場を訪れる船舶関係者に両港のスペックの説明とお勧めの観光コースの紹介を行ったが、日本海側の港同志で丁度1日分距離が離れていて、寄港コースの組み合わせをうまくPRできたのではないと思う。

PRの力点は、金沢港に寄港すれば、オプションルターのコース作りが組み立てやすく、入出港の平均10時間ほどの寄港時間の中で、北は能登、東は富山の立山アルペンルート、白川郷・五箇山の世界遺産、南は福井の東尋坊、永平寺と乗船客の選択肢に十分対応できることが挙げられ、金沢市内の観光も、港から数キロと近く、加賀百万石の武家文化の粋と伝統工芸の技、食の豊かさが味わえる魅力スポットの具体例を紹介しながらアピー

ルしている。

また、乗船客がもたらす経済効果を楽しむ為、単なる寄港地の一つとしてではなく、金沢港で乗船客が下船し、また、新しい乗船客が乗り変える、「金沢港発着クルーズ」の誘致にも力点を置いている。

金沢港で乗り換えすると、下船した乗客が金沢観光をして帰り、新たな乗客は前日に金沢近郊で宿泊、観光して乗船するなど、単に土産購買だけでない背後地の消費が期待できる。

幸い、スムーズにアクセス改善するための交通手段として、本年3月に開業した北陸新幹線は、金沢・東京間が2時間半で結ばれたので、「レール&クルーズ」により、金沢港のクルーズ客が関東方面にも拡大された。今年には7本が発着クルーズで、うち、4本が外国船なので、羽田、成田空港からつないで、「フライ&レール&クルーズ」が実現している。

県民挙げての歓送迎

もう一つ、金沢港への継続寄港やリピーターを増やすためには、乗船客に対して、石川らしいおもてなしの心あふれる歓送迎が重要だ。

金沢港では、平成25年度（2013年度）から、県民ボランティアによるクルーズ船対象の入港歓迎および出港見送りのための「金沢港クルーズ・ウェルカム・クラブ」を創設し、2年半で4,700人もの会員数となっている。会員は誰でもいつでも加入・退会でき、会費無料の団体であり、当協会が事務局となっている。

入会特典は、「①クルーズ船の入出港のスケジュールやイベントのお知らせをメール配信されること。②金沢港に出迎え、見送りに来れば、会員証にスタンプを押し、10回来れば、記念品を進呈すること。③そして一番人気は、クルーズ船の船内見学に参加できること。」である。

見送りの演舞をする方もクラブの会員であり、外国船の乗客に対する観光案内の通訳も会員の中から有志に出てもらっている。

入港時には、外国船であれば、加賀友禪をまとった女性によるお出迎えや、国

内船なら「ミス百万石」によるお出迎えを行い、出港時には、ヨサコイソーランや民謡の演舞、ジャズやブラスバンドの演奏、子供たちによるバトントワリングなど多彩なイベントでお送りする。こういったイベントは見送りに来たクラブ会員も船のベランダから見物する乗客とともに見ているが、船が離岸すると、まわれ右をして両手を千切れんばかりにふって、顔も名前も知らないクルーズ客に対し、「さようなら～また来てね～」と別れを惜しんでいて、映画の別れのシーンを見るように、感傷的な気持ちになり、その感激を味わうかのように、多くの方が駆けつけている。

こうした、県民挙げての「石川らしいおもてなしの心あふれる歓送迎」は、きっと乗船客や船のクルー達に好感を持ってもらって、再度の寄港や次回の訪れにつながるものと期待している。事実、船社からも「これだけ盛大なお見送りは、乗客の満足度を上げる重要なポイントとなる」と感謝の声を頂いている。

金沢港クルーズ・ウェルカム・クラブの取り組みは、クルーズの振興、クルーズ人口の拡大にも繋がるものとして、昨年、「クルーズ・オブ・ザ・イヤー」の特別賞と国土交通省の北陸地方整備局長表彰もいただいたところである。

今後も手を抜くことなく、クルーズ船の誘致を進めていくこととしているが、金沢だけの魅力で日本海へクルーズ船を入れることは難しいと考えるので、日本海側の他港と連携して日本海クルーズコースとして企画形成した上、誘致に向けて不断の努力をしていきたい。



見送りをする県民ボランティア