

## クルーズ船受入環境整備のストック効果

すずきともゆき  
鈴木 智之\*

近年、訪日クルーズ旅客は増加しており、今後も更なる増加が見込まれている。クルーズ旅客は多くの経済波及効果をもたらす、寄港地やその周辺の地域の活性化につながる。本稿では、国土交通省として取り組んでいるクルーズ船の受入環境整備の概要やストック効果などについて事例を用いて紹介する。

### 1. はじめに

我が国では、2016年3月30日に、「明日の日本を支える観光ビジョン」が取りまとめられ、クルーズ船受入の更なる拡充に向けてハード・ソフトの両面から取り組んでいるところである。

本稿では、国土交通省が取り組んでいるクルーズ船の受入環境整備の紹介と事例を用いてストック効果について紹介する。

### 2. 最近のクルーズ船の動向

#### 1) クルーズ船寄港による経済効果

大型クルーズ船の寄港地における消費額は、寄港地の特性等により違いがあるものの、少ない場合でも乗客1人当たり約1万円/回であり、多い場合では、乗客1人当たり約14万円/回に及ぶ。10万トン以上の大型クルーズ船1回の寄港につき、数千万円から数億円の消費があり、寄港地に多くの経済波及効果をもたらしている。

#### 2) 最近のクルーズ動向

我が国へのクルーズ船の寄港回数について見てみると、2018年は2,930回であり、5年前の2013年と比較し、約3倍にまで増加している(図-1)。また、我が国への訪日クルーズ旅客数は、2018年は245.1万人であり、5年前の約14倍にまで増加している(図-2)。

寄港回数の増加率に比べ、訪日クルーズ旅客数の

増加率が大きいのは、外国船社が運航する大型のクルーズ船が近年増加しているからである。特に、10万トン以上(乗客定員2千人～4千人超)の大型クルーズ船の2018年の寄港回数は800回にも及ぶ(図-3)。今後も、この傾向は続くと考えられ、更なる訪日クルーズ旅客数の増加が見込まれる。

次にクルーズ船の寄港地について見てみると、2018年は博多港、那覇港、長崎港の順に多かった。我が国へのクルーズ船は、中国や台湾発のクルーズ船が大口を占めることから、これら以外の港湾についても、西日本を中心とした寄港先となっている(図-4)。

このように、訪日クルーズ旅客数の更なる増加とクルーズ船の大型化、寄港先の偏りに対応し、クルー

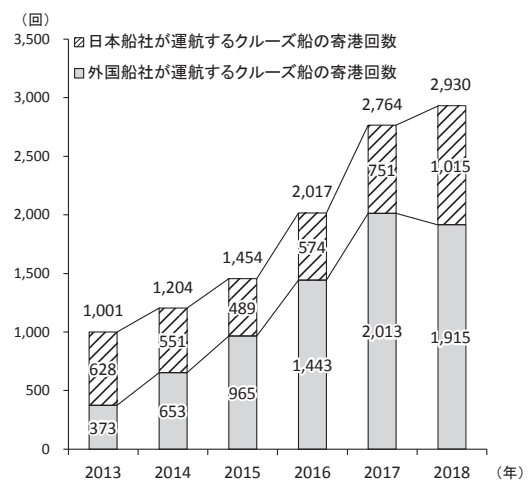
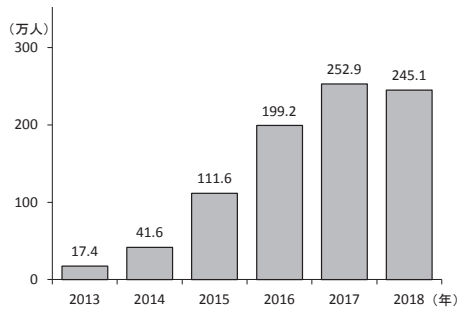


図-1 我が国へのクルーズ船寄港回数の推移

ズ船を取りこぼしなく受け入れるためには、クルーズ船の受入環境の整備が重要となる。



注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。  
注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。

図-2 訪日クルーズ旅客数の推移

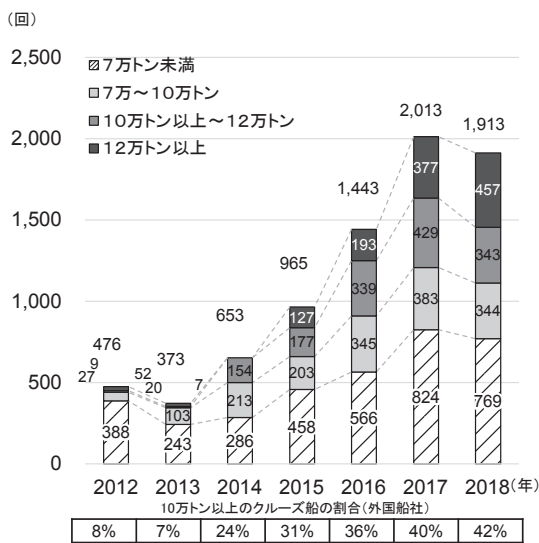


図-3 寄港するクルーズ船の船型(外国船社)

出典: 港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

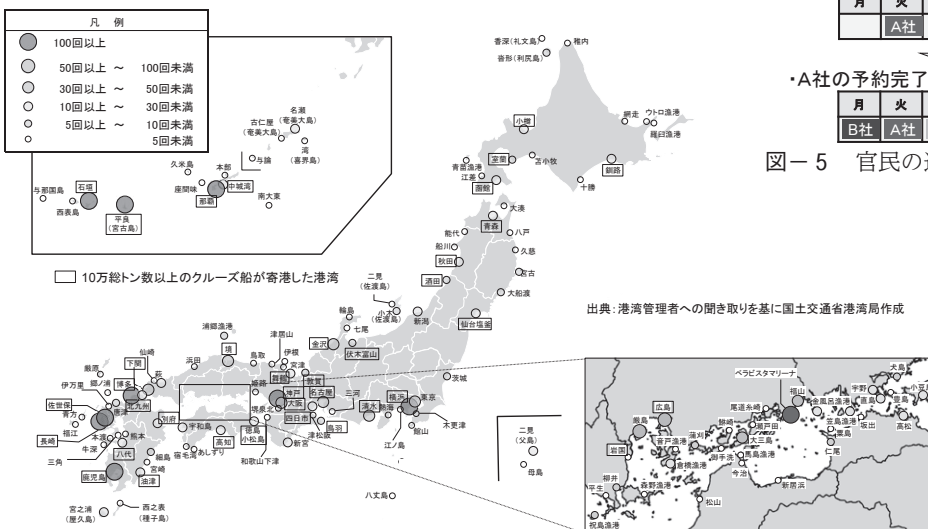


図-4 クルーズ船の寄港する港湾

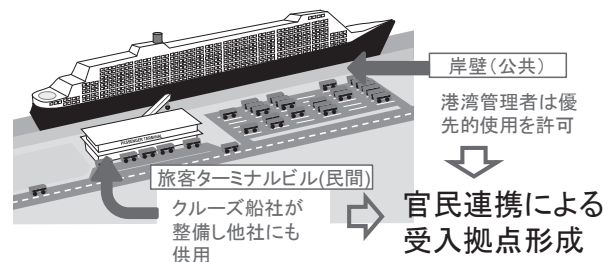
出典: 港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

### 3. クルーズ船受入環境整備の概要及びストック効果

国土交通省として取り組む施策の一つとして官民連携による国際クルーズ拠点について取り上げる。

#### 1) 官民連携による国際クルーズ拠点の概要

我が国へ寄港するクルーズ船が急増している中で、受入施設が十分ではなく、既存の貨物ヤードでクルーズ船を受け入れせざるをえない状況になっている。また、クルーズツアーは1年以上前から販売されることが多いことから、直前に予約が入る貨物船とクルーズ船との岸壁の利用調整が難しく、ツアー造成に支障が出てしまう。そこで、クルーズ船を受け入れるための専用岸壁を備えた国際旅客船拠点形成港湾の形成に取り組んでいる。この制度は、国が指定した港湾において、港湾管理者とクルーズ船社との間で協定を結び、港湾管理者はクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認め、船社は旅客施設を整備し、他社の使用を認めるものである(図-5)。



#### 【岸壁の優先使用のイメージ】

・A社(協定船社)による予約(1年半程度前)

月	火	水	木	金	土	日
	A社		A社		A社	

・A社の予約完了後、その他の社が予約

月	火	水	木	金	土	日
B社	A社	C社	A社		A社	

図-5 官民の連携による拠点形成のイメージ

2019年10月時点で、国際旅客船拠点形成港湾として、横浜港、清水港、佐世保港、八代港、鹿児島港、本部港、平良港、下関港、那覇港の9港が指定されており、運用開始に向けて準備が進められている(図-6)。



図-6 国際クルーズ拠点形成する港湾

## 2) 事例 (八代港)

熊本県にある八代港では、2017年7月26日に「国際旅客船拠点港湾」として指定されており、2020年4月の運用開始に向けて整備が進められているところである(図-7)。



図-7 八代港クルーズ拠点の完成イメージ

2015年の八代港への寄港回数は12回であったが、2018年は30回となり(図-8)、たとえば、八代市の商店街では、クルーズ客に商店街を訪れてもらおうと、ご当地キャラクターをテーマにした新たなお店が出店されるようになるなど、クルーズ客をターゲットにした誘客等の取り組みが行われるようになってきている。

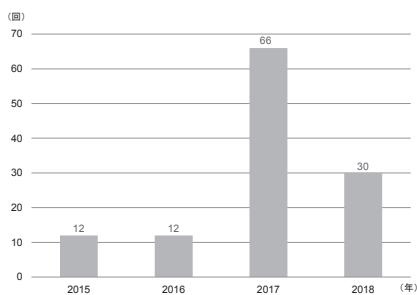


図-8 八代港へのクルーズ寄港回数  
注1) 外国船社と日本船社を合わせた寄港回数

## 4. ストック効果を最大化に向けた取り組み

クルーズ船受入環境整備によるストック効果を最大化するためには、ハード面だけでなくソフト面の

取り組みが重要である。

ストック効果という点では、これまでクルーズ客をターゲットにした新たな免税店の立地などが挙げられるが、クルーズ客は有名観光地や免税店を巡る典型的なコースでの寄港地観光が多く、地域への経済効果も局所的なものとなっている。

これらの課題を解決するため、国土交通省では、クルーズ船社と共催で、上質な寄港地観光ツアープログラムの造成に向けた意見交換会を現在まで計7回開催した(第1、2回をプリンセス・クルーズ社、第3回をロイヤル・カリビアン・クルーズリミテッド社、第4回をコスタ・クルーズ社、第5回をクリスタル・クルーズ社、第6回をロイヤル・カリビアン・インターナショナル社、第7回をMSCクルーズ社と開催した)。

平成30年度に開催した意見交換会をきっかけにプリンセス・クルーズ社と寄港地が連携して地元エキスパートの同行や解説、食、酒、文化等の体験型観光を核とした寄港地観光ツアーが実現した。当該ツアーは本年4月よりダイヤモンド・プリンセスの日本発着クルーズにおいてLocal Connectionsとして実施されている(写真-1)。

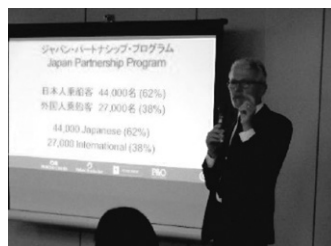


写真-1 第1、2回PCL社との意見交換

## 5. おわりに

クルーズ船受入環境整備のストック効果は、クルーズ客の増加を見込み、寄港地周辺でクルーズ客向けの投資が誘発されることや、新たな観光地にクルーズ客が足を運び、そこで新たな消費が生まれることなどが挙げられる。また、クルーズ船内で消費される地元食材等を寄港地で納入する取り組みなど、新たな産業の開拓も進んでいる。今後も引き続き、これらのストック効果の最大化に向けて、魅力的な寄港地であり続けるためのハード・ソフト両面の取り組みを進めていきたい。