

世界的なクルーズ市場の拡大を受け、近年、わが国に寄港するクルーズ船が増加している。中国地域でもクルーズ船の寄港が増えており、2015年は境港や広島港に15万トンを超える大型クルーズ船が寄港し、話題となった。

クルーズ船の寄港地や周辺地域では、観光や買い物による経済効果が期待されることから、クルーズ誘致に取り組む地域が増えている。全国的に誘致競争が激化する中で寄港地に選ばれるためには、港湾施設の整備や寄港時対応の充実など、ハード、ソフト両面での受け入れ体制を強化するとともに、ターゲットを絞るなど戦略的な誘致活動を展開することが求められる。

## 1. わが国におけるクルーズの動向

### (1) クルーズ船の寄港状況

近年、わが国に寄港するクルーズ船が増加している。2005年以降の寄港回数をみると、東日本大震災のあった2011年と韓国クルーズ船社の運航中止が多かった2013年を除き、ほぼ一貫して増加傾向で推移し、2014年には過去最高の1,204回を記録した(図表1)。

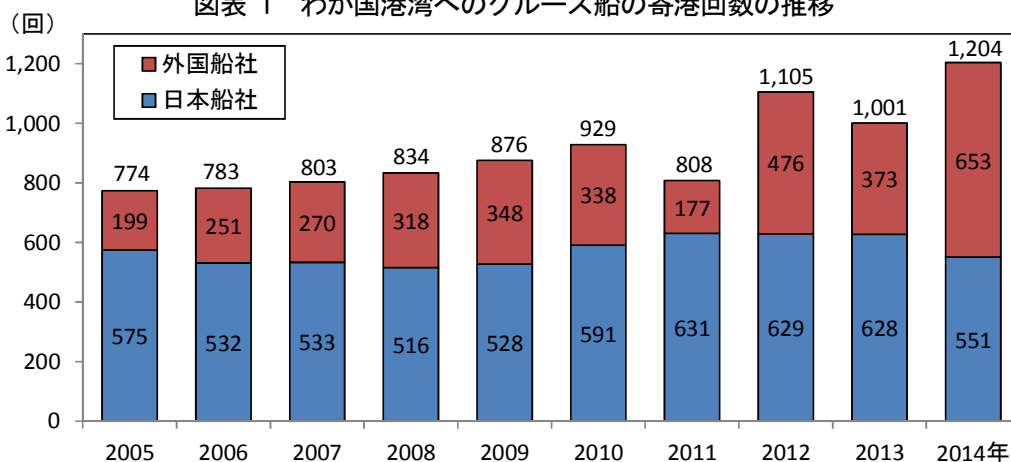
船社別の内訳をみると、日本船社運航のクルーズ船は500~600回程度で安定しているのに対し、外国船社が運航するクルーズ船の増加が顕著で、2014年の寄港回数は653回に達している。これは10年前の3倍以上の数であり、最近のわが国にお

けるクルーズ船の寄港増加は、外国船が牽引しているといえる。

港湾別にみると、全体では横浜、神戸など大水深バースを備えた大都市の港湾が上位となっている(図表2)。また、博多、長崎、那覇など九州各地への寄港も多く、ここ数年はトップテンの約半分を九州の港湾が占めている。特に外国船は、九州をはじめ西日本の港湾に寄港するケースが多く、2014年には博多港に99回、長崎港に70回も寄港している。

中国地域では、広島港への寄港が最も多く、2011年と2013年はトップテン入りしている。外

図表1 わが国港湾へのクルーズ船の寄港回数の推移



注：クルーズ船社や旅客船事業者、船舶代理店、旅行会社、全国の港湾管理者等を対象に調査したもので、日帰りクルーズは含まない  
資料：国土交通省「我が国のクルーズ等の動向について」

図表 2 港湾別のクルーズ船寄港回数 (2011～2014年)

【全数】

順位	2011年		2012年		2013年		2014年	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	横浜	119	横浜	142	横浜	152	横浜	146
2	神戸	107	博多	112	神戸	101	博多	115
3	博多	55	神戸	110	石垣	65	神戸	110
4	那覇	53	長崎	73	那覇	56	那覇	80
5	石垣	49	那覇	67	東京	42	長崎	75
6	名古屋	28	石垣	52	長崎	39	石垣	73
7	宮之浦	23	名古屋	43	博多	38	小樽	41
8	長崎	21	鹿児島	34	名古屋	35	函館	36
9	広島	19	別府	34	二見	29	鹿児島	33
10	鹿児島	18	大阪	33	広島	26	名古屋	30
50位以内 の中国地 域の港湾	-	-	13位 広島 15位 境 22位 宇野 29位 下関 34位 厳島	24 15 8 6 5	16位 境 19位 宇野 23位 厳島 35位 萩 49位 岩国 49位 下関	17 12 8 5 3 3	19位 広島 25位 境 30位 下関 31位 宇野	14 11 8 7

【うち外国船】

順位	2011年		2012年		2013年		2014年	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	石垣	42	博多	85	石垣	59	博多	99
2	那覇	37	長崎	72	那覇	41	長崎	70
3	博多	26	那覇	47	長崎	35	石垣	69
4	長崎	17	石垣	46	横浜	32	那覇	68
5	横浜	9	鹿児島	27	博多	19	横浜	48
10位以内 の中国地 域の港湾	7位 広島	6	10位 広島	14	7位 広島 9位 境	16 12	なし	なし

注：1. 2011年は、10位の港湾まで資料に記載あり 2. 宮之浦は屋久島、二見は父島の港湾  
資料：国土交通省「我が国のクルーズ等の動向について」

国船の寄港回数でも上位に名を連ねており、全国的にみてもクルーズ船の寄港が多い港湾の一つといえる。

鳥取県の境港への寄港回数も、ここ数年は10回を超えている。なお、2014年にクルーズ船が寄港した中国地域の港湾は、図表2に記載した広島、境、下関、宇野以外にも8つあり（鳥取、温泉津、浜田、水島、呉、厳島、萩、仙崎）、中国5県全てにクルーズ船が寄港していることになる<sup>1</sup>。

<sup>1</sup> 鳥取、厳島、萩に各3回、浜田に2回、温泉津、呉、水島、仙崎に各1回、クルーズ船が寄港している。

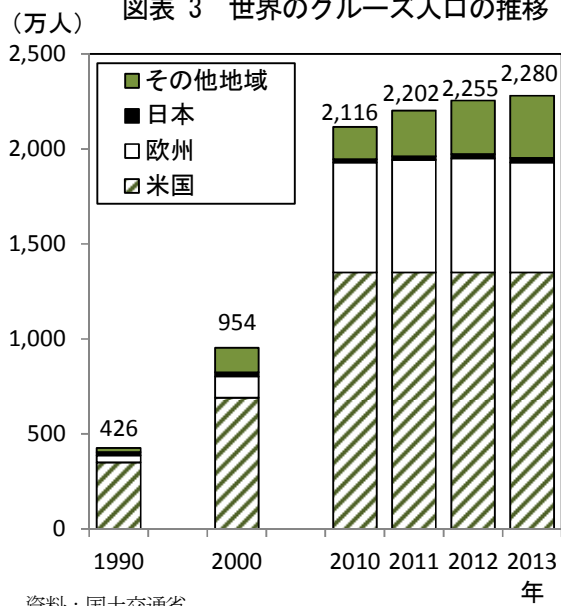
## （2）クルーズ船寄港増加の背景

### ①クルーズ人口の増加

1990年に426万人であった世界のクルーズ人口は、2000年に約1千万人となり、2013年にはさらにその2倍以上の2,280万人まで増加している（図表3）。

エリア別にみると、米国が最も多いが、近年はほぼ横ばいであり、日本は20万人前後で推移している。こうした中で、ここ数年、クルーズ人口が急速に増加しているのが、アジアを含むその他地域である。

図表 3 世界のクルーズ人口の推移



アジアでは、経済成長に伴い所得水準が上昇していることに加え、クルーズ船の大型化に伴う利用料金の低下もあり、中国などでクルーズ船の利用者が急増している。

世界のクルーズ市場は、①ブティック、②ラグジュアリー、③プレミアム、④カジュアル、の4カテゴリーに分けられる。このうちカジュアルは、3～7泊と短期間のクルーズが中心で1泊当たり70ドル程度と安いことから、比較的手軽に利用できる<sup>2</sup>。中国から日本に就航する大型クルーズ船、例えば、2015年に境港と広島港に初入港した「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」(総トン数167,800トン、乗客定員4,180人)は、カジュアルカテゴリーに区分され、日本船籍で最大のクルーズ船「飛鳥II」(総トン数50,142トン、乗客定員872人)の5倍近く乗船できる。こうしたカジュアルカテゴリーの大型クルーズ船の就航増加が、クルーズ人口の増加に寄与している。

なお、中国や韓国を発着地とし、3～7泊程度で

<sup>2</sup> ラグジュアリー(ブティック含む)は10泊以上のクルーズ中心で1泊400ドル～(ブティックは600ドル～)、プレミアムは7泊以上のクルーズ中心で1泊200ドル～。市場全体に占める割合は、ラグジュアリーが5%、プレミアムが10%、カジュアルが85%程度となっている。

就航するクルーズ船は、地理的に近い日本、特に九州などの西日本の港湾を寄港地を選ぶことも多く、わが国への外国船の寄港増加につながっている。

図表 4 クァンタム・オブ・ザ・シーズ



資料：境港管理組合提供

## ②クルーズ振興の取り組み強化

わが国は、2020年までに訪日外国人旅行者数を2,000万人に増加させるという目標を掲げ、インバウンド観光に注力している。一度に数千人が乗船することもある大型クルーズ船は、インバウンド観光に力を入れる地域にとって、非常に魅力的なものである。

また、中国人の「爆買い」が注目されるように、外国人観光客の買い物や観光が地域にもたらす経済効果への期待も大きい。特にクルーズ船は、航空機に比べ荷物の重量や個数制限がかなり緩く、乗客は「爆買い」しやすい環境にある。なお、2009年に福岡市、2012年に沖縄総合事務所が外国クルーズ船乗客を対象に実施したアンケートによると、一人当たり平均消費額は博多港で約3万3千円、那覇港で約3万8千円であり、実際に寄港地でかなりのお金を使っていることがわかる。

こうした点を踏まえ、クルーズ船の誘致やそれを起点とした地域振興に取り組む地域が増えて

いることも、日本への寄港増加につながっていると考えられる。

## 2. 中国地域におけるクルーズ振興

中国地域でも、クルーズ船誘致に取り組む地域が増えている。以下では、今年7月、「クェンタム・オブ・ザ・シーズ」が入港し、全国ニュースなどで取り上げられた境港を中心に、中国地域におけるクルーズ振興の取り組みを紹介する。

### (1) 境港における取り組み

#### ① 境港の概要と特徴

敦賀港（福井）と下関港（山口）のほぼ中間に位置する境港は、1883年に全国主要港湾に指定されるなど、古くから日本海側の拠点港として位置付けられてきた。また、1951年の港湾法施行令による重要港湾指定や1966年の中海地区新産業都市指定を受け、埠頭など港湾インフラの整備が進められたこともあり、山陰地域随一の港湾として発展してきた。

国際交流面では、東アジアの経済発展に伴い、日本海における人的・物的交流活動が活発化し、ロシア・韓国への国際定期フェリーが2009年に就航している。さらに、2011年には日本海側拠点港（国際海上コンテナ、外航クルーズ、原木）に選定されており、北東アジアの玄関口（ゲートウェイ）となるべく、国際物流ターミナルや貨客船ターミナルの整備などが進められている。

なお、境港は、鳥取県と島根県の県境に位置していることから、両県で組織する境港管理組合が管理している。

#### ② クルーズ船の寄港状況

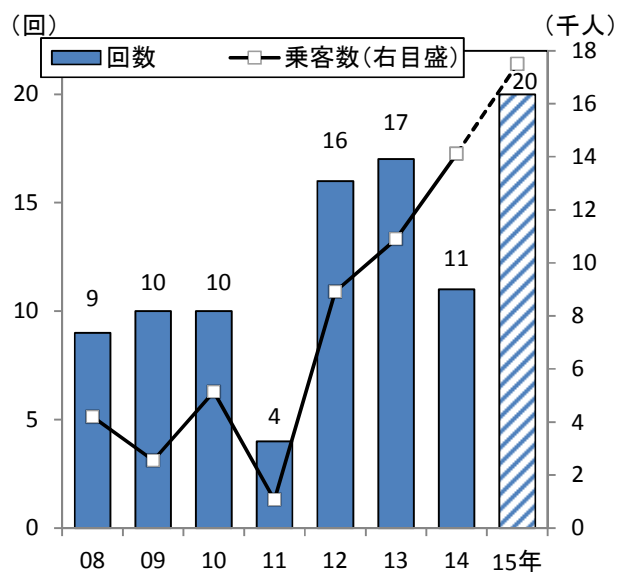
境港へのクルーズ船の寄港は、2011年に外航クルーズの日本海側拠点港に選定されて以降、定着

化するとともに、増加傾向で推移しており、2012年、2013年の寄港回数はそれぞれ16回、17回となっている（図表5）。

寄港回数以上に増加が顕著なのは、乗客数である。2014年は、寄港回数が前年より6回減少したものの、過去最多の14,110人（前年比3,214人増）を受け入れている。同年10月に初入港した「マリナー・オブ・ザ・シーズ」（総トン数138,279トン、乗客定員3,114人）には3,542人もの客が乗船しており、クルーズ船大型化の恩恵を受けているといえる。

2015年は、9月末までに20回の寄港があり、年末までにさらに3回の寄港が予定されている。7月に大型クルーズ船の入港が相次いだことで、乗客数は9月末時点で1万7千人を上回り、寄港回数、乗客数とも既に過去最多となっている<sup>3</sup>。

図表5 境港におけるクルーズ船寄港状況



注：2015年は9月末までの数値  
資料：境港管理組合

#### ③ クルーズ対応からみた境港の特徴

クルーズ対応という観点での境港の特徴（強み、課題）としては、以下のような点が挙げられる。

<sup>3</sup> 7/2に寄港した「クェンタム・オブ・ザ・シーズ」、7/22に寄港した「マリナー・オブ・ザ・シーズ」はいずれも中国発着で、乗客数はそれぞれ約4,700人、約3,400人であった。

### a. 強み

一つ目の強みは、10万トン以上の大型船が受け入れ可能な点である。水深や港湾周辺の橋などが制約となり、物理的に大型船が入港できない港湾もある中で、境港では昭和南岸壁において17万トン級の大型船まで受け入れることができる（図表6）。現在、中国地域で同規模のクルーズ船が入港できるのは、境港以外では広島港のみである。

二つ目は、釜山や上海から比較的近く、日本側のファーストポート、ラストポートになりうる点であり、東アジア発着のクルーズ増加という追い風を受けやすい環境にあるといえる。

三つ目は、周辺の観光地が充実していることである。出雲大社、松江城、足立美術館、水木しげるロード、とっとり花回廊などは、境港から1時間半以内に移動することができ、寄港時のオプションツアーに組み込むことができる。

### b. 課題

一方、課題としては、クルーズ船の専用岸壁がない点や二次交通が不便な点などが挙げられる。

大型クルーズ船を受け入れる昭和南岸壁は、もともと原木やチップ中心の物流岸壁であり、貨物船の着岸によりクルーズ船の受け入れを断らざるを得ないケースも多いという。また、中小型クルーズ船を受け入れる竹内4号岸壁も、クルーズ船専用の岸壁ではないため、受け入れ施設が充実しているとは言い難い。

クルーズ船が発着する岸壁と駅が離れ、二次交通が不便な点も課題である。現状では、ツアーバスやシャトルバスの運行で対応しているが、観光地や商業施設等へのアクセスに苦慮する環境といえる。

図表6 境港および周辺地図



資料：境港管理組合提供（※一部、筆者が追記）

#### ④クルーズ振興の取り組み

クルーズを取り巻く環境変化を受け、境港や周辺地域では、ハード面、ソフト面を含めクルーズ振興の様々な取り組みが展開されている。

##### a. 港湾インフラの整備

大型クルーズ船の増加などに対応した港湾インフラの整備は、順次進められている。例えば、「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」の入港は、昭和南岸壁の係船柱を補強し 17 万トン級の着岸が可能になったことで、実現したものである<sup>4</sup>。

また現在も、竹内南地区（図表 6「みなと温泉ほのかみ」の北側）において、延長 280 メートルの岸壁や国際貨客船ターミナルの整備事業（総事業費 93 億円、2019 年度完成予定）に着手するなど、ハード面の更なる整備が進展している。

##### b. ソフト面の取り組み

岸壁や周辺の観光地などでは、いわゆる「おもてなし」につながるソフト面の取り組みを展開している。

例えば岸壁では、臨時両替所や臨時観光案内所の設置、無料 Wi-Fi の整備（昭和南岸壁では約 300 人に対応）、歓送迎行事やふれあいイベントの開催、境港駅や市内へのシャトルバスの運行などを行っている。出港前の買い物需要に対応し、岸壁内にお土産店を開設することもあり、今年 7 月の「マリナー・オブ・ザ・シーズ」入港時には 17 店舗が出店した。

また、周辺の観光地や商業施設でも、多言語対応や免税店の拡大、クレジットカードや電子マネーでの決済導入など、インバウンド対応の環境整備が進められている。

図表 7 「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」の見送り風景（2015 年 7 月 2 日、境港）



資料：境港管理組合提供

##### c. 受け入れ体制と誘致活動

境港のクルーズ振興で中心的な役割を担っているのは、「境港クルーズ客船環境づくり会議」である。鳥取県、島根県、中海・宍道湖圏域の市や観光協会、商工会議所などが 2013 年 4 月に設立した同組織は、境港管理組合が事務局となり、関係者が連携した寄港時対応や誘致活動などを展開している。

同会議が運営する「おもてなしサポーター」は、①出演（芸能披露等）、②交流イベント実施、③外国語サポーター、④お見送りサポーター、を行うボランティアを募集する制度である。現時点で約 300 人が登録しており、先に紹介した岸壁でのイベント等に参加いただくことで、「おもてなし」の充実を図っている。

誘致活動では、船社や旅行社に対するプロモーションや港湾・観光地視察のアテンド、見本市・商談会への参加などを行っており、金沢港や博多港、神戸港など他の港湾と連携した誘致活動にも取り組んでいる。また、大型船の入港ばかりが目されるが、欧米の富裕層が中心顧客である小型クルーズ船の誘致も重視しており、継続的な入港につなげている。

<sup>4</sup> 2014 年は、14 万トン級までしか寄港できなかった。

## (2) その他地域における取り組み

### ①広島港

中国地域でクルーズ船の寄港が最も多い広島港では、主に宇品地区（広島市南区）が寄港拠点となっている。しかし、設備制約で7万7千トン級までしか入港できないため、2014年度に貨物専用だった五日市地区（同佐伯区）の岸壁を改修し、22万トン級まで受け入れ可能とした。さらに五日市地区では、2016年2月完成予定で入国管理、検疫、税関施設の整備などを進めている。

また、2014年4月には、県、関係市町、民間事業者などが参画して「広島港客船誘致・おもてなし委員会」を結成し、地域を挙げてクルーズ船を歓迎する体制の構築に取り組んでいる。例えば、2015年8月の「クエンタム・オブ・ザ・シーズ」入港時には、同委員会が中心となって船内での歓迎セレモニーや神楽などのステージ、飲食ブースの展開などを行い、乗客・乗員をもてなした。

なお、広島港（五日市地区）では2015年10月、「セレブリティ・ミレニアム」（総トン数91,000トン、乗客定員2,126人）が初入港し、同港を発着地として沖縄や台湾を周遊した。大型の外航クルーズ船は、国内では横浜港や神戸港などを発着地とするケースがほとんどで、広島港が発着地となったのは初めてである。発着地になれば、クルーズ前後の観光や宿泊、クルーズ船の食糧調達なども期待でき、地域への経済効果は通常の寄港時よりも大きいとみられる。

### ②山口県

山口県におけるクルーズ船の寄港回数は、2013年、2014年とも12回であった。港湾別にみると、主要観光地が近くにある下関港や萩港、岩国港への寄港が多い<sup>5</sup>。

<sup>5</sup> 港湾別の内訳は、2013年が萩港5、下関港3、岩国港3、宇部1

県は、2014年7月に発表した「やまぐち産業戦略推進計画（第一次改訂版）」において、①クルーズ寄港回数の倍増（平成30年代前半までに年20回、平成28年15回）、②大型クルーズ船（7万トン級以上、定員1,000人超）の県内初寄港の実現、という目標を掲げ、クルーズ船の誘致に取り組んでいる。

具体的には、県、関係市町、観光関連団体、港湾関係団体などが参画して「クルーズやまぐち協議会」を立ち上げたほか、県産業戦略部へのワンストップ窓口の設置、専用ホームページの開設などが行われた。また、ハード面では、岩国港をモデル港に選定し、13万トン級が入港できるよう改修工事が進められている。

こうした取り組みの効果もあってか、2015年のクルーズ船寄港回数は計21回（下関12、萩8、岩国1）となる見通しであり、県が掲げた目標を前倒しで達成するとみられる（9月末時点）。

## 3. 今後の展望と課題

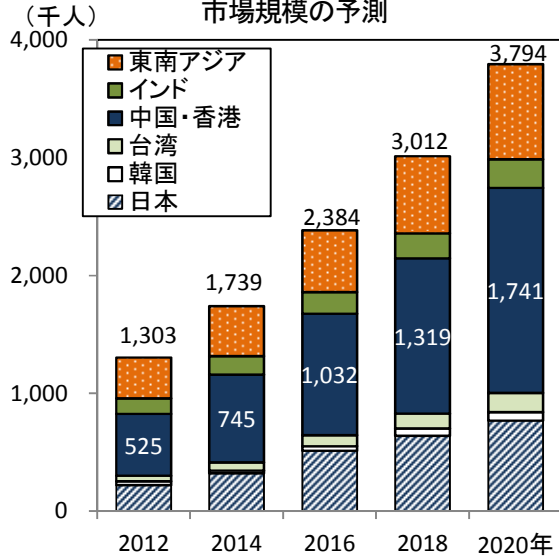
### (1) 今後のクルーズ市場の展望

アジアのクルーズ人口は、2020年には約380万人に達する見通しで、うち中国・香港だけで170万人を超えると予測されている（図表8）。昨今の中国経済の減速を受け、増加テンポは予測より鈍化する可能性もあるが、アジアのクルーズ市場は東アジアを中心に今後も成長すると考えられる。また、クルーズ船の大型化を受け、わが国では10万トン以上の大型船の寄港が急増しており、この傾向は今後も継続するとみられる（図表9）

ショートクルーズが人気の東アジア市場が拡大し、中国や韓国を発着するクルーズ船が増加すれば、地理的に近い中国地域のクルーズ振興にとって追い風になると考えられる。

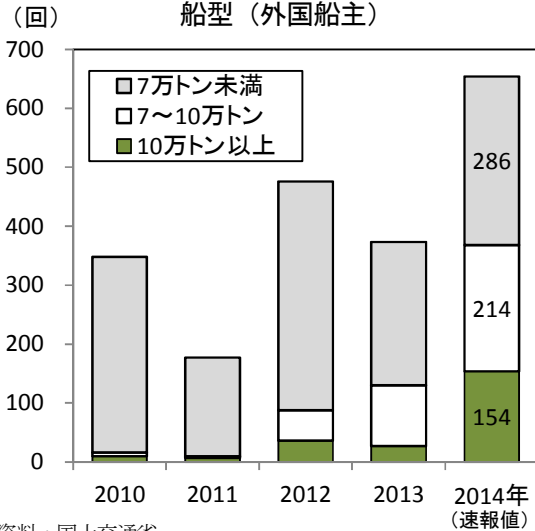
であり、2014年が下関港8、萩港3、仙崎港1であった。

図表 8 アジア地域におけるクルーズ  
市場規模の予測



資料：国土交通省

図表 9 日本に寄港するクルーズ船の  
船型（外国船主）



資料：国土交通省

## (2) 地域における対応課題

クルーズ振興に取り組む上では、ハード、ソフト両面で受け入れ体制を強化するとともに、地域の特徴（強み、課題）を踏まえた戦略的な誘致活動に取り組むことが求められる。

大型クルーズ船が増加していることから、大型船が着岸できる岸壁を整備すれば、クルーズ船誘致のプラスになることは間違いない。また、歓迎行事など寄港時対応の充実や、周辺観光地との連携による魅力的な観光ルートの提案といったソフト面での対応強化も誘致活動を進める上での

PRポイントとなる。ただし、ヒトやカネに制約がある点を考慮すると、メリハリをつけた対応が求められることは言うまでもない。

戦略的な誘致活動では、例えばターゲットを絞るなどの取り組みが考えられる。中国人は買い物（特に日用品や電気機器）を重視する人が多いのに対し、欧米人や日本人は体験や交流を重視するなど、志向や行動様式は大きく異なる。また、中国人の「爆買い」も、商業施設が充実した地域（例えば博多など）の比重が大きいことから、日本人や欧米人をターゲットに誘致活動を展開する方が効果的な地域もあると考えられる。商業機能は弱いものの、魅力的な観光地が周辺に多数ある境港が、欧米富裕層を主要顧客とする小型クルーズ船の誘致を重視しているのも、こうした点を考慮しているからであろう。

また、他港湾と連携してクルーズ誘致を行うケースも多いが、その場合は、周遊ルートの中で当該港湾に期待される役割などを認識し、その点をアピールすることが大事になる。

本レポートでは、境港、広島港、山口県の取り組みを紹介したが、鳥取港や岡山県の宇野港などでも、クルーズ船誘致の推進組織を立ち上げ、クルーズ振興に取り組んでいる。大型船入港時には、大量のバス等を停車させる場所の確保や交通渋滞への対策が必要となるなど、対応すべき課題は他にも多い。また、2011年や2013年のように、寄港取り止めで見込み通りの入港が実現しないこともある。各地域においては、こうした問題点や課題があることも認識した上で、クルーズ誘致に取り組む、地域振興に活かしていくことを期待したい。

経済産業グループ 黒瀬 誠