

第18回 海事振興セミナー プログラム

日 時 平成 29 年 6 月 23 日 (金) 15 : 00 ~ 16 : 30

会 場 福岡合同庁舎新館 7 階 会議室

講 師 国土交通省 九州地方整備局 港湾空港部
部 長 堀 田 治 氏

テ ー マ

主 催 九州クルーズ振興協議会
公益財団法人 九州運輸振興センター

後 援 九州運輸局 西日本鉄道(株)、JR九州

スケジュール

◎開 会
15 : 00

◎講 演
15 : 00 (テーマ) 九州におけるクルーズ船の動向について

国土交通省 九州地方整備局 港湾空港部
部 長 堀 田 治 氏

◎質疑応答
16 : 20 質疑応答

◎閉 会
16 : 30 閉 会

堀田 治 (ほりた おさむ) 氏プロフィール

1962 年生 熊本県出身 京都大学 大学院修了

1989 年 4 月 運輸省 (港湾局技術課) 入省、その後、第三港湾建設局企画課係長、港湾局計画課係長、外務省経済協力局開発協力課鉱工業班長、運輸省航空局飛行場部計画課専門官、第四港湾建設局宮崎港湾空港工事事務所長、国土交通省港湾局計画課課長補佐、総合政策局事業総括調整官室交流連携事業調整官、中部地方整備局港湾空港部港湾空港企画官、京都府商工労働観光部京都舞鶴港振興監兼建設交通部理事を経て

2013 年 7 月 国土交通省港湾局計画課事業企画官

2015 年 1 月 国土交通省港湾局計画課企画室長

2016 年 6 月 国土交通省九州地方整備局港湾空港部長 現在に至る



第18回
海事振興セミナー
(2017年6月23日開催)





九州におけるクルーズ船の動向について

国土交通省 九州地方整備局 港湾空港部長
(現国土交通省港湾局計画課長)

堀田 治

日時 平成29年6月23日(金)
場所 福岡合同庁舎 新館7階 会議室

主催 九州クルーズ振興協議会
公益財団法人九州運輸振興センター
助成 日本財団
後援 九州運輸局 西日本鉄道(株) JR九州

皆様こんにちは。九州地方整備局 港湾空港部長の堀田です。

本日は世界のクルーズ情勢、我が国と九州管内のクルーズ動向、ツアーの動向及び消費動向、そして九州における「おもてなし」や「ランドツアー」等、またクルーズ振興に係る政府の取組み、さらに2016年の熊本地震の復興とクルーズ振興について、最後に課題と展望というお話しをしたいと思います。

○世界のクルーズ情勢

今のスタイルのクルーズ観光は非常に若い産業だと言われています。北米で「クルーズライン国際協会(CLIA)」が設立されたのが1975年で、それ以降急激に成長してきた産業ということになると思います。全世界のクルーズ人口の推移をみると、1990年に445万人位ですが10年後の2000年には1,000万人と倍になって、2010年では1,920万人でこれも倍、1990年から2010年まで10年ごとに倍に成長しています。ただ、この5年間でみると少し伸びが鈍化しています。1990年から2010年まで伸びているのは主に

アメリカのマーケットやヨーロッパ、地中海地域ですが最近伸びてきているのがアジアのマーケットです。我々はこのアジアマーケットを担っていて今後成長が期待されています。

2015年のアジアのクルーズ人口は208万人となっています。将来のアジアのクルーズ人口の増加が期待されていますが、特に中国マーケットの拡大が見込まれています。中国政府の推計で2020年までに450万人、CLIAの予測でもやはり450万人位、カーニバル社も500万人位にはなるだろうと予測しています。実際のところはまだまだ未知数ですが、今の中国マーケットを見ると期待できるのではないのでしょうか。

そもそもアジアのクルーズ人口は10年前の2・7倍に伸びていますので、世界の船会社が注目する成長エリアになりつつあることは間違いありません。

外国船のクルーズ船社は、ロイヤル・カリビアン・インターナショナルとカーニバル・コーポレーションが2大巨塔となっており、カーニバルが世界最大のグループです。他にもゲンティン香港などの船社があります。これらが続々とアジアめがけ

て参戦しているという状況です。

ロイヤル・カリビアン・インターナショナルのラインナップで、日本に寄港していない船の中で最大の船は22万トンのオアシス・オブ・ザ・シーズです。それからカーニバルグループのコスタ・クルーズですが、コスタ・ネオロマンチカが2017年から投入され、今年、日本で周遊クルーズを行っています。同じくカーニバルのプリンセス・クルーズでは、ダイヤモンド・プリンセスが日本発着クルーズに就航しています。他にも今年7月からはマジスティック・プリンセスが投入されています。



世界のクルーズマーケット

世界のクルーズ市場はサービスレベルの高い順に、ラグジュアリー(4%)、プレミアム(16%)、カジュアル(80%)の3クラスに大別される。

世界のクルーズマーケットのイメージ

ラグジュアリー(ブティック※・探検船等含む)

10泊以上のクルーズ中心
1泊: \$400~
年齢層: 50代以上。
タイプ: リタイア、アニバーサリー

プレミアム

7泊以上のクルーズ中心
1泊: \$200~
年齢層: 30代以上
タイプ: 熟年以上、リタイアしたカップル、友人、ハネムーン

カジュアル

3~7泊のクルーズ中心
1泊: \$70~
年齢層: 20代以上。
タイプ: 現役~熟年、友人、ファミリー



※小型の豪華客船によるクルーズ。料金は1泊あたり600米ドル以上。
出典: クルーズ教本(平成27年版) (JOPA)より港務局作成

クラス	ラグジュアリー	プレミアム	カジュアル
船社名	モナド・ライン(英) シルバークルーズ (オーストラリア)	セレクト・クルーズ (米) プリンス・クルーズ (米) ホーランド・アムステルダム (オランダ)	ロイヤル・カリアン タナシオ(米) スタクルーズ(香港) ユスタクルーズ(伊) カニバルクルーズ(ラ イオン)
乗客: 船員	1:1	2:1	3:1
船舶 タイプ	小型船が多い	中・大型船	大型船
利用者 特性	欧米人が多い (自国の利用者を アジア方面へ)	欧米人が多い (自国の利用者を アジア方面へ)	発着地の利用者 (中国発着・韓国発 着)
その他	・旅慣れた利用者が多く、体験や文化に触れるものを求めている。 ・日本には春先などベストシーズンのみ寄港する。	・旅慣れた利用者が多く、体験や文化に触れるものを求めている。 ・アクティブな利用者が多い。 ・世界のクルーズ人口の15%であり、約2万人が利用している。	・通常の旅行者であり、海外旅行が初めての層も多い。 ・低年齢化 ・世界のクルーズ人口の85%であり、約2千万人が利用している。

資料 1

世界のクルーズマーケットですが、カジュアル、プレミアム、ラグジュアリーの中で、ボリュウムゾーンにあたるのはカジュアルで比較的に安く、サービスは簡易、シヨートクルーズで、マーケットの約80%を占めています。残りをプレミアム約16%、ラグジュアリー約4%となつ

拓する為に日本に船を投入した会社は、ロイヤルカリビアンとコスタです。コスタ・クルーズは2012年、上海発着で博多や鹿児島に寄港するクルーズを行いました。もともととは日本に寄る予定はなかったらしいのですが、福岡市の港湾局が熱心に誘致をされて博多寄港を勝ち取っ

ています。(資料1) こちらの方はどちらかというと長い期間、ゆったりとお金をかけて楽しむということですが、この階層は乗客と船員の比率で分けています。

外国クルーズ船社の北東アジア地域への展開の事例として、

コスタ・クルーズとロイヤル・カリビアンとプリンセス・クルーズをあげてみました。

比較的早期にマーケットを開

たということです。これは九州にとつてある意味では大きなきっかけになったのではないかと思います。

また、ロイヤル・カリビアンは2010年に横浜発着のアジアクルーズを始めましたが、これが外国船社の最初の日本発着クルーズでした。

プリンセス・クルーズは少し遅れて2013年にサンプリンセスで横浜と神戸発着のクルーズを実施しました。この辺が今の驚異的な成長の先駆けになっているという感じでしょうか。

日本のクルーズ船社の概要ですが、先ほど申し上げたように世界のクルーズマーケットが始まったのが1970年代だとすると、日本のクルーズ元年は1989年で、約20年前後遅れて始まりました。それ以前クルーズ客船の先駆けとして就航したのが商船三井所有のふじ丸です。その後1990年代に郵船クルーズ社の飛鳥や商船三井客船のっぽん丸、日本クルーズ客船のばしふいっくびいなすなどが次々に就航しました。

しかしなかなか旅客が増えないと言いますか、固定の客層以外のマーケットの広がりが無いような気がします。

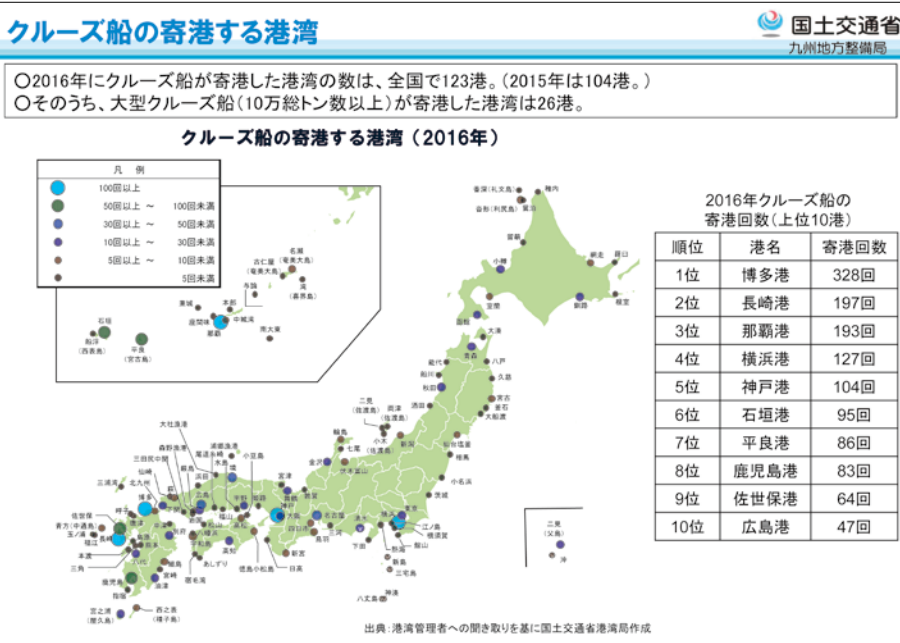
現在、郵船さんは飛鳥II、商船三

井客船さんにはぽん丸、そして、日本クルーズ客船さんはばしふいっくびいなす、この3船体制でまわしている状況です。各社とも集客の努力もされていますので、今後、いろいろな展開があると期待しているところです。

○我が国及び九州管内におけるクルーズの動向について

アジアのマーケットはまだ伸び盛りで、日本も寄港地としてかなり定着してきて、2016年は寄港回数がかかなり増えました。トータルで2千回を超え、全国123港に寄港しています。(資料2) 2015年は104港だったので、20港位増えています。2016年の寄港回数上位10港では1位が博多で328回、2位が長崎197、3位那覇の193、4位横浜港の127回となっています。5年位前は神戸、横浜が1、2位を占めていましたが、今は博多、長崎、那覇の寄港回数が爆発的に増え上位のワンツーリーを占めています。

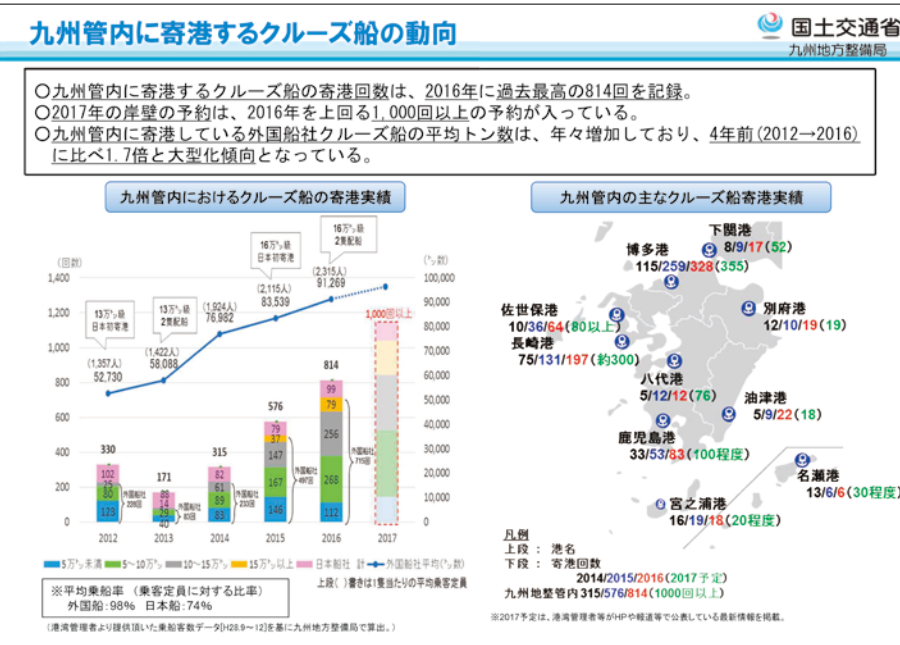
全国の寄港回数では外航客船が1,443回、邦船が547回で、トータル2,017回となり、過去最高となりました。前年が1,45



資料2

4回なので前年比で40%位の増とあります。実は先ほどの寄港上位10港だけで、1,304回、前の年の量が3、66%は上位10港で占められているという状況です。ただ、1、2回しか入らない港もかなり多く、クルーズ船社の選択の多様性という傾

向もうかがえます。この先、いくつかの港で新たな拠点化を展開できるとは思います。クルーズ船による外国人旅行者の年間100万人を目指すと言っていたのですが、2015年に100万人を超えてしまい、新たな目標と



資料3

して、2020年に500万人という大きな数字を設定しました。2016年に199万2千人ということでも、前年比で倍まではいかなかったも相当な伸びを示しました。その内、九州は142万人となっていて全国の7割は九州で入国ということになります。

九州管内の空港や港湾で入国した外国人客は2016年、総トータルで381万人、全国が2,262万人だったので15%ぐらいの比率となっていて、その内、航空機で入ってくるインバウンドが187万人、クルーズ船で142万人、定期旅客船が52万人で合計199万人となっています。このように九州では航空機のインバウンドを昨年は海からのインバウンドが上回りました。それを牽引してきたのがクルーズ船ということになります。実際には航空機もLCC就航などで伸びてきてはいるのですが、それを上回る勢いでクルーズ船が増えたということです。

九州管内に寄港するクルーズ船の動向ですが、寄港回数で言うと、2016年は814回、その内外航空客船が715回。先ほど申し上げた通り、圧倒的に博多、長崎、那覇が多くなっていますが、最近伸びつつあるのが鹿児島、八代、佐世保などです。(資料3)

2017年の予約状況を見るとさらに伸びていて、博多が355、長崎が300、佐世保で80、八代で76回、鹿児島で100程度となっていて、九州全体のトータルでは千回以上寄港するのではないかと思ってい

第18回 海事振興セミナー

ます。
このような中、クルーズ船の大型化が益々進んでいます。(資料4)九州管内に寄港する平均船型の推移をみると5年前の2012年では5万2千トンで平均乗客定員が1,357人。2016年ではそれが9万1千トンで2,315人となっています。

て、いずれも1.7倍です。3〜4年前まではボイジャーが最大船舶で13万8千トンで定員が3,286人。今はクアンタムが最大で16万8千トンで4,280人となっています。これからさらに大型化が進むのではないかと思います。大型クルーズ船の寄港状況では、

油津港、博多港、長崎港、八代港などにクアンタム・オブ・ザ・シーズ、オペレーション・オブ・ザ・シーズ(クアンタムクラスでアジア最大船型の船)が入っています。2017年の寄港動向(クルーズレポート)です。(資料5)クルーズレポートというのは毎月1

回、九州地方整備局の港湾空港部で統計をとっているものです。全国では5月で見ると、338回。昨年の24.7%増、1月〜5月までの累積で1,033回、これは昨年同月比で43.3%増、これは非常に大きな伸びとなっています。九州はさらにそれを上回っており、5月123回、前年同月比32.3%増。1月〜5月まで累積で432回、前年同月比で60.0%増と、1.6倍になっています。

大型化が進むクルーズ船

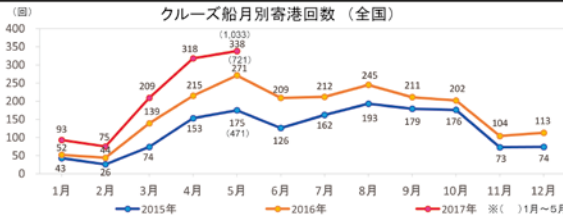
船名	総トン数	マスト高	必要岸壁水深	満載喫水	船型、同船尺イメージ	船幅	乗客定員
飛鳥II (邦船最大のクルーズ船) 初就航:1990年	50,142トン	45m	9m程度	7.8m		29.6m	872人
Diamond Princess (14年より日本発着クルーズに配船) 初就航:2004年	115,875トン	54m	10m程度	8.5m		37.5m	2,706人 (3,286)
Voyager of the Seas (13年より日本発着クルーズに配船) 初就航:1999年 ※2014年改装	138,194トン	64m	10m程度	9.1m		38.6m	3,286人 (4,000)
Queen Mary 2 (09〜12年に日本に寄港 17年に日本に寄港予定) 初就航:2004年	148,528トン	62m	12m程度	10.3m		41.0m	2,592人 (3,056)
Quantum of the Seas (15年より日本へ寄港) 初就航:2014年	168,666トン	62.9m(58.2m)	10m程度	8.8m		41.0m	4,180人 (4,905)
Oasis of the Seas (世界最大のクルーズ船 早くて16年より日本へ寄港予定) 初就航:2009年	225,282トン	65m	11m程度	9.3m		64.0m	5,400人 (6,380)

※日本の主な橋梁の桁下高 レインボーブリッジ:52m 横浜ベイブリッジ:55m 関門橋:61m 明石海峡大橋、女神大橋(長崎):65m ※乗客定員は、1室2人使用時。()書は全ベッド使用時
※ Quantumのマスト高の()内は煙突を低くした場合
※ クイーン・エリザベス(Queen Elizabeth) 総トン数 90,901トン 全長 294m 全幅 32.3m 喫水 7.8m マスト高 55m
※ 1つぼん丸 総トン数 22,472トン 全長 167m 喫水 6.6m 乗客定員 398人 ※はしふいづくひいなす 総トン数 26,594トン 全長 163m 喫水 6.5m 乗客定員 476人
※(参考) 国会議事堂 長さ(南北)206m 高さ(中央棟)65m 出典:「クルーズシブコレクション(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。

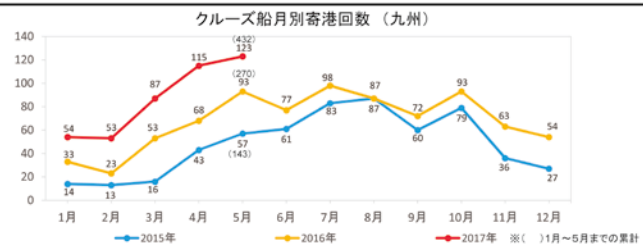
資料4

2017年の寄港動向(クルーズレポート 全国・九州)

- ・2017年5月の全国港湾におけるクルーズ船寄港回数は、前年同月比 24.7%増の 338回。
- ・2017年5月までの全国港湾におけるクルーズ船寄港回数は、前年同期比 43.3%増の1,033回。



- ・2017年5月の九州管内港湾におけるクルーズ船寄港回数は、前年同月比 32.3%増の 123回。
- ・2017年5月までの九州管内港湾におけるクルーズ船寄港回数は、前年同期比 60.0%増の432回。



資料5

我が国に寄港するクルーズ船の最新動向についてですが、2017年もノルウェー・ジャン・ジョイ、ゲンティン・ドリーム、マジエステック・プリンセスの3新造船が日本を含むアジアに配船され、ほかにもコスタ・ネオロマンチカが配船されています。(資料6)

プリンセス・クルーズが2013年に日本発着クルーズを始めましたが、今はコスタ、スター・クルーズ

が加わり3社体制が確立されてきています。プリンセス・クルーズは2017年4月〜10月で寄港19港28本の日本発着クルーズを企画していま

す。2016年から就航したコスタ・クルーズは48本で、爆発的に増やしているという状況。スター・ク

ルーズは2017年から20本の日本

我が国に寄港するクルーズ船の最新動向

国土交通省 九州地方整備局

我が国に寄港する主なクルーズ船
 2017年も引き続き、欧米大手クルーズ船社がアジア市場に大型クルーズ船を投入(4隻)。
 ⇒ 寄港回数は引き続き増加中

- ノルウェー・ジョイ(新船)(ノルウェー・ジョイ・クルーズ・ライン社)
 総トン数16.5万トン、乗客定員4,248人 ※7月アジア配船予定 6/8長崎港初寄港
- ゲンティン・ドリーム(新船)(ドリーム・クルーズ社)
 総トン数15.1万トン、乗客定員3,352人 ※4月配船済、香港、沖縄
- マジェスティック・プリンセス(新船)(プリンセス・クルーズ社)
 総トン数14.3万トン、乗客定員3,560人 ※7月アジア配船予定 7/3横浜港初寄港予定
- コスタ・ネオロマンチカ(コスタ・クルーズ社)
 総トン数5.7万トン、乗客定員1,572人 ※4月アジア配船済、4/13平良港初寄港、4/26日本海周遊クルーズ開始

クルーズの全国展開に向けた動き(日本発着クルーズ)

プリンセス・クルーズ社

2013年から5年連続日本発着クルーズを就航。

2016年度(計22本)
 ・期間: 7~9月
 ・寄港地: 18港

2017年度(計28本)
 ・期間: 4~10月
 ・寄港地: 19港
 (石垣、秋良、広島に初寄港)

2018年度(計32本)
 ・期間: 4月~10月(23本)
 ・寄港地: 29港
 (酒田、石巻、四日市、鳥羽、岩国等初寄港)

※2018年11月~2019年3月: 通年配船(9本)

ダイヤモンド・プリンセス
 総トン数11.6万トン
 乗客定員2,706人

コスタ・クルーズ社

2016年から日本海側で主に日本人を対象に日本発着周遊クルーズを開始。

2017年度(計48本)
 ・船名: コスタ・ネオロマンチカ
 ・期間: 4~10月(32本)
 ・寄港地: 左図5港(博多、舞鶴、金沢、境港、釜山)に加え、新潟、酒田、青森、ウラジオストク、ソクチョ(韓国)に寄港
 ※2017年10月~2018年3月: 通年配船(16本)

コスタ・ネオロマンチカ
 総トン数5.7万トン
 乗客定員1,572人

※この他、クイーンエリザベス、MSCスプレンドリダ、ノルウェー・ジョイが日本発着クルーズに進出。

スター・クルーズ社

2017年からインターポーティング®による日本発着周遊クルーズを開始予定。

2017年度(計20本)
 ・船名: スーパースター・ヴァーゴ
 ・期間: 7~11月(20本)
 ・寄港地: 発着港としての3港(横浜、大阪、上海)と清水、鹿児島に寄港

スーパースター・ヴァーゴ
 総トン数7.5万トン
 乗客定員1,870人

資料6

にっぽん丸(博多港・鹿児島港発着 九州7県周遊クルーズプラン)

国土交通省 九州地方整備局

- JTB九州と商船三井客船は、九州の食や観光地の魅力を発信しようと、1航海で九州7県の港を巡るクルーズを共同企画。
- 1航海で九州全県に寄港する船旅は、クルーズ業界で初めて。
- 各県と連携し、船内で特産の食材を使った料理を提供し、寄港地ごとに現地ツアーを実施。

飛んでクルーズ九州 ~九州一周~

クルーズのコンセプト
 豊かな食料、多様な見どころ、伝統ある工芸品の数々。九州はどこに行ってもたくさんの魅力にあふれています。そんな九州をじっくり楽しんでいただきたい。1航海で九州全7県の港をつなぐ船旅を企画しました。飛行機や列車と組み合わせると、ますます楽しみも広がります。本クルーズで、九州を新発見、再発見してください。

九州の「おいしい」を船上で
 福岡 良朝、大分 関アジ、宮崎 みやざき地産品、鹿児島 黒豚、熊本 黒海老、長崎 五島うどん、佐賀 佐賀牛などの九州食材を、日替わりで夕食にご用意します。また各地の飲み物を楽しむ「まるごと九州カフェ」をオープンします。
 (「にっぽん丸」コンセプトより)

●オプションツアー
 ★別 宮(10/17): 別府地獄めぐりと運布院散策
 ★別 鹿(10/18): 日南海岸と城下町散策
 ★別 熊(10/19): 熊牛文化にふれるくまびり餅と大田布師
 ★別 薩(10/20): 世界文化遺産 仙臺園と西郷隆盛公の冒険とめぐる西郷かりの地

★三 角(10/21): 特急「A列車で行こう」に乗る城下町くまもと一日観光
 ★上 五 島(10/22): 上五島漁業一日観光
 ★唐 津(10/23): 案内人とめぐる唐津の歴史探訪と呼子のイカ湯きり湯泉

曜日	10/16(月)	10/17(火)	10/18(水)	10/19(木)	10/20(金)	10/21(土)	10/22(日)	10/23(月)	10/24(火)
寄港地	博多 Aコース Bコース	別府	宮崎	徳之島	鹿児島	三角	上五島	唐津	博多
入 港	-	08:00	08:00	11:00	08:30	08:00	08:00	08:00	10:00
出 港	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	-

クルーズ客船の諸元

船 名	にっぽん丸
所有船社	商船三井客船
総トン数	22,472トン
全 長	166.65m
乗客定員	398名(202室)

資料7

発着クルーズを始めたいです。特にコスタとスター・クルーズではインターポーティングということで寄港したところで乗船も下船ができません。乗客の乗り換えがいろいろなところでできる周遊クルーズの商品とクルーズ日数ではプリンセス・ク

ルーズが少し長くて8泊9日くらいから。コスタ・クルーズ、スター・クルーズは4泊5日や7泊8日などの商品があります。例えばダイヤモンド・プリンセスの周遊クルーズでは8月4日から8月12日までの8泊9日間、料金も高目です。19万円からです。コスタ・ロマ

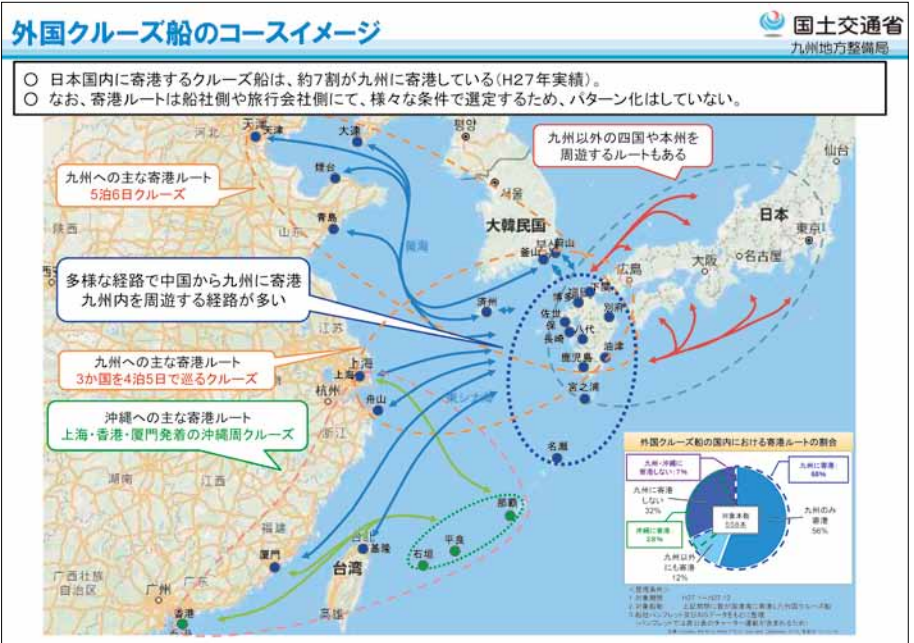
ンチカではAコースからEコースまであり、短いもので4泊5日、長いものが7泊8日です。料金の一例では5泊6日のコースで、一番安いのが7万1,800円です。スーパースター・ヴァーゴでは7泊8日のクルーズが、12万8千円からということで、コスタに比べ

ると少し高目となっています。今年のクルーズ船の動向としてはバリエーションが豊富になってきたということができます。一方で日本船社の動向はどうか、一概に比較することは難しいのですが、日本のクルーズ人口全体で2016年は24万人位、これは外国船社の船に乗っている者も邦船社の船に乗っている者も全部合わせてです。日本船社でも外国クルーズ、国内クルーズがありますが、合わせて2016年が10万人位となっています。最近はその10万人位の数字で推移していて、残り10万人は外国船社のクルーズ船に乗っているお客さんで半々くらいになっているようです。日本人乗客数では、外航クルーズを利用する人が2010年、2011年位から増えてきています。これは日本のマーケットの掘起しに外国船社さんが努力されている結果ではないでしょうか。もちろん邦船さんも魅力的な商品を作っています。2017年商船三井客船さんがにっぽん丸で「飛んでクルーズ九州」という九州一周のプログラムをしています。(資料7)これは自治体の皆さんも我々も期待していて、新しい国内旅行のスタイルを作って頂ければと思

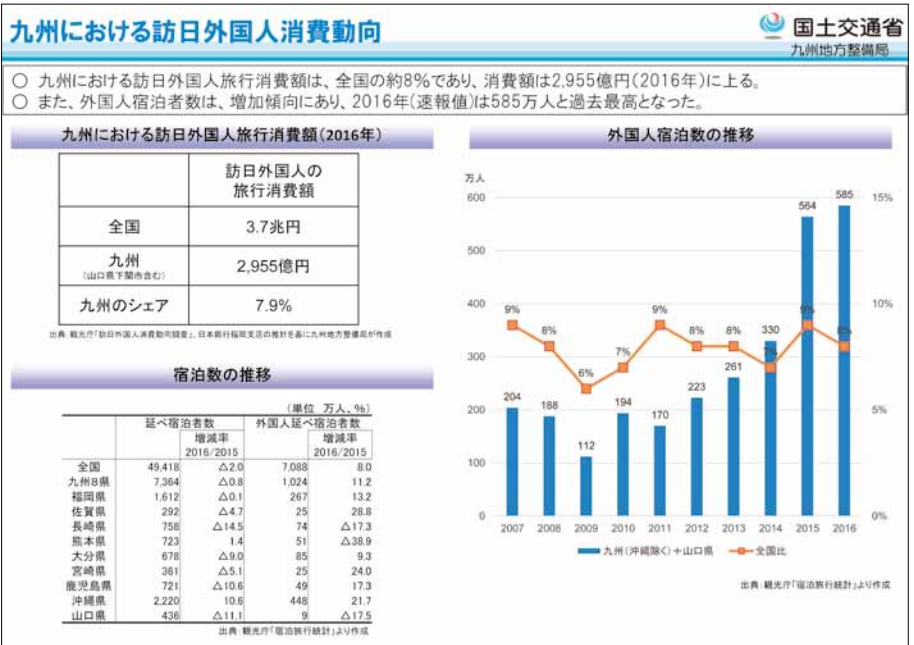
います。この先、日本人旅行客を増やすためにも、バリエーションのある商品を開発しクルーズの魅力発信していくことは重要です。

さて、クルーズ船寄港地にはどのようなインパクトがあるのか。外国クルーズ船のコースイメージを見ると、九州は寄港回数も多く上陸客も全国の7割を占めています。

○クルーズ船ツアーの動向及び消費動向



資料8



資料9

(資料8) これはまず地政学的に純粹なアドバンテージがあるからという事です。特にマーケットで一番大きい中国を考えると、5泊6日や6泊7日くらいが主流となっていて、これは長い休みが取れないなかで、4泊5日から長くても1週間のツアーという

ことになる、地理的にも近い九州が一番行きやすい地域ということになります。九州・沖縄に寄らないツアーが何%あるかというと、わずか7%しかありません。ほとんど九州のどこか、博多などをタッチしていくようなツアーとなっています。それが九州の強みになっていますし、日本のクルーズマーケットにとって重要な拠点だということです。

クルーズ船の運航形態では、外国船社の自主クルーズ、チャータークルーズ、邦船の自主クルーズがあります。それぞれで構造が異なります。九州における訪日外国人消費動向ですが、2016年全国のデータでは訪日外国人の旅行消費額は3・7兆円。(資料9) 順調に伸びていますが若干鈍化しているという状況です。九州はそのうち、約3千億円くらいで7・9%のシェアとなっています。九州のGDPは9%超はあるので、それに比べてまだ低い状況でこの辺はまだまだ伸びしろがあるのではないのでしょうか。

そういう中でクルーズ船寄港によって消費額増加となれば、成長戦略の一端を担うという意味でも、重要なポイントになると思います。

クルーズ船の寄港による経済効果ですが、直接的効果をアンケート

ト形式でヒアリングしました。これは地域によってかなりのばらつきがあります。

那覇のクアナムでは爆買いが一番華やかなりし頃、一人当たり13万8千円落としたというデータもあります。一方で、青森港や室蘭港では、一人当たり1万3千円。ただ一人当たり1万円だったとしても3千人で3千万円となり10回来れば3億円、100回来れば30億円となります。これは直接的な消費額で現地で買った、飲食したりした金額なので、そのほかの波及効果を入れるとそれ以上の効果が期待できます。これはばかにならない経済効果だと思っています。

最近、メディアでも言われていますが、爆買いがなくなる一方で、クルーズ旅客の消費動向が、モノ消費からコト消費に移る傾向が出てきています。さきほど申し上げましたように、一人当たり十数万円の買い物はもう下火になったかもしれません、コンスタントに2万、3万の消費額を落としています。

長崎で行った中国人観光客の満足度調査の結果を拝見しましたが、2017年2月に「買い物」を抑えて「自然」が最多となりました。以前は買い物は圧倒的に多かったのです

が、今は自然や食事、観光地など、買い物から体験の方に移ってきている状況です。

爆買いが収まってきている1つの要因として中国の関税政策があります。高級品、例えば高級な腕時計などは30%の関税が60%に跳ね上がりました。家電などの税率もかなり上がっているという状況ですが、一巡して買い物から別の興味に移ってきていることやリピーターが増えてきているということもあります。これを新しい動きとして捉え展開していくと、安定的なクルーズマーケットは形成できないかと思っておりますので、これからの勝負です。

○九州における「おもてなし」と「ランドツアー」について

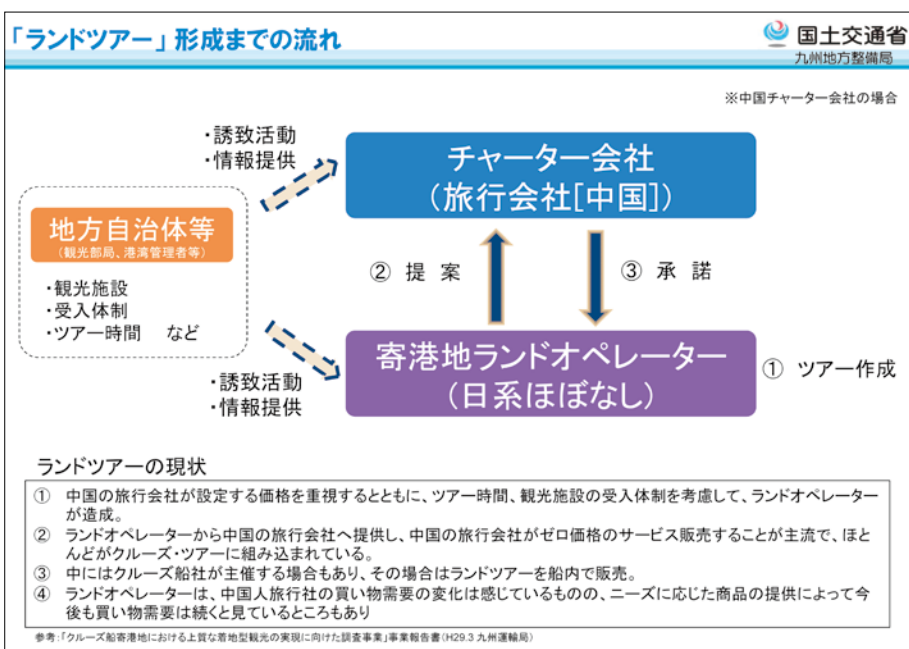
九州でいかにしてその地域を周ってもらってお金を落としてもらうのか。最大のクルーズマーケットの中国ではチャータークルーズが主力となっていて、船会社の自主クルーズはそれほど多くありません。チャータークルーズの一つの大きな問題点は強制的に特定の免税店だけを周って買い物させるため、地域にお金が落ちないということです。ここを変えていく必要があります。

中国発着のチャータークルーズですが、チャーターラーである中国の旅行会社が寄港地のランドオペレーターや特定の免税店、バス会社、中国語ガイドと組むという構造になっています。しかしほとんど日系の会社を使わないという状況です。

この状況に受け入れ地域も閉口して、いろいろなところを周ってほしい、そこでお金を落として欲しいのですが、チャーター会社とランドオペレーターが承諾しないと商品が提案できません。(資料10)

このような中、船会社さんの方も寄港地の観光を掘り起こしたいということで、チャーターラーさんを説得して、いろいろな商品を作り始めていますので、少しずつ変

わってきているのではと思います。また、船会社が自社クルーズをもっと増やそうとしています。例えば熊本の本八代港はロイヤル・カリビアンが寄港していますが、寄港日に合わせて限定開店する外国人向け免税店で買い物をし、地元のお店などはあまり周りませんでした。





そこでロイヤル・カリビアン・クルーズ社と熊本県が八代市、人吉市などと連携しながら訪日客ツアー商品を開発しようとしています。

九州の外国人クルーズ観光客に人気のあるアクティビティですが、福岡、長崎、別府でみると、福岡の太宰府天満宮は中国人が多く、一方で、大濠公園やアサヒビール園は欧米人が多く、バラツキはありますが、寺社仏閣の観光が最も好まれています。長崎の場合は稲佐山がどの国でも人気となっていますが、商店街が観光スポットとなっているのが特徴です。別府の場合は中国のデーターしかありませんが、やはり温泉（入浴）が人気となっています。他

にも観光施設（遊園地や地獄めぐり）なども好まれています。このように九州のいろいろなローカルコンテンツ、寺社仏閣、自然景観、温泉、食などをもっともって活かしていけば、さらに範囲は広がっていくのではないかと期待される所です。

○クルーズ船寄港による「おもてなし」や「文化交流」について

一つ目は油津港の事例ですが、現地の高校生が地元店舗とスイーツを作ったり、通訳ボランティアなどもやっています。また、八代では地元の高校の太鼓部が雅太鼓を演奏、長崎では保育園児による舞踏や高校生による吹奏楽とバトン演技など手作りしているいろいろやっています。一方でこれからクルーズ船が増えてきてもこのようなおもてなしなどが継続・持続できるのかという問題も出てきます。寄港回数が10回、20回ならいいのですが100回、150回になってくると難しくなると思います。その時に、どのような仕組みでどう継続・持続していくのか。また、寄港する回数が50回くらいのローカルポートだと、大きな寄港地と違う特色を出さないと

けない、その中でこういった「おもてなしのありかた」は大きなテーマになってくると思います。

また、クルーズ船が来ると言うことは経済効果だけではなく、文化交流が様々な形で波及効果を生んでいます。

先ほどの油津の例は非常に有名なので皆さんご存知だと思います。（資料11）総理の所信表明演説の中にもクルーズ船の話をする際に、この油津の例が出ていました。

セレブリティ・ミレニアムが寄港した時に、地元の学校が通訳ボランティアを行いました。高校生は案内をするために地域資源の勉強をしました。さらに案内後、地域の観光に関する課題を市長に提言。このよ

国土交通省 九州地方整備局

クルーズ船の寄港による文化交流(油津港(宮崎県日南市))

- 平成27年、油津港にはクァンタム・オブ・ザ・シーズ、セレブリティ・ミレニアム等の大型クルーズ船が寄港。
- セレブリティ・ミレニアム寄港の際、地元の日南振徳高校の生徒が外国人観光客向けに観光案内を実施。
- 高校生は、案内のための地域資源の勉強を行うとともに、案内後、日南市の観光に関する課題を市長に提言。
- 外国人観光客の訪問を通じて、若い人材の地域の魅力の再発見につながるなど、クルーズ船の寄港は観光消費をもたらすだけでなく、地域と外国の文化交流にもつながっている。

寄港時
通常時

油津港の着脱式係船柱の設置

セレブリティ・ミレニアム(9万トン級)が入港

英語を駆使して案内する高校生①

英語を駆使して案内する高校生②

駄肥城を人力車でまわる外国人観光客

人力車を操縦する観光ボランティアも英語、中国語で説明

うなことを通じて若い人が地域の魅力を再発見するということにつながりました。おもてなしをするということが、経済効果だけではなく、地域の人々が地域を再発見し、また、世界への視野を広げるきっかけになると思っています。

日南高校のスイーツの話ですが、

これは元々、クルーズ船が寄港するからスイーツを開発しようということではなく、高校のプロジェクト学習で地域の課題を見つけてそれを解決しようというプログラムでした。その活動の一環として、クルーズ船寄港の際、おもてなししようということになったようです。元々は油津の街並み再生の取組みから始まった話でしたが、このような企画においてもクルーズ船の寄港を活かそうというのはとても素晴らしいことではないでしょうか。

クルーズ寄港を90%位はビジネスとしてとらえているのですが、実はクルーズ船が来ることで地域の意識が変わったり、地域への愛着がわいたり、地域の情報をもっと世界に向けて発信しようと思ったりと、そういう意味においても非常に良いきっかけになると思っています。

しかし地域にとって寄港のメリットを実感できないということも多々あります。そこで、今後、ますます寄港が増えるのならば、各地域の物を売り込めないかということを考えています。

たとえば、熊本県でも食材など様々な特産品を売り込めないかと試行錯誤していて、このほどその努力が実り2017年6月にささやかで

すが、ロイヤル・カリビアン・インターナショナル社に地酒、焼酎、醤油を初納入しました。一番売りやすい商品ではありませんが、この先、野菜のような生鮮食品など地元食材が売れば、地元にもっとメリットが実感できるのではないのでしょうか。この動きが今後どう展開していくのか、私としても非常に重視しているところです。

○クルーズ振興に係る政府の取組みについて

観光ビジョンで設定している訪日外国人旅行者数は、2020年で4千万人。2030年で6千万人となつていますが、現況2千万人超となっております。また、消費額は2020年で8兆円、今は3・7兆で、2030年には15兆となつています。国内の旅行消費額も2020年21兆、2030年22兆円で、やはり国内消費量が非常に大きい。このビジョンの中でもクルーズ船受入の更なる拡充ということで、受入れ環境をしっかりとやって訪日客を500万人に増やすということが位置付けられています。(資料12)

これらを達成するために「明日の日本を支える観光ビジョン」施策が

できました。1・観光地の魅力を極め、地方創成の礎にする。2・観光産業を革新し、国際競争力を高め、我が国の基幹産業にする。3・すべての旅行者が、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境にする。このように謳っています。

この中でもクルーズ船が寄港する為の港湾などの設備整備、寄港地が西日本、特に九州に集中する傾向があるの

で、これを全国に広げる取組みなどがあげられています。さらに国際クルーズの拠点を形成していくということ。特にこのクルーズ拠点形成に關しても今後は力を入れて行きます。

この拠点形成を後押しするために、六月には港湾法を改正しました。国がクルーズ拠点とな

る港湾を指定し、港湾管理者がクルーズ船社と協定を締結します。この船社にクルーズターミナルに対し投資をしてもらい民間投資と公共投資を連動させる。その代り、クルーズ船バースとして整備した岸壁の優先使用権を認める、などの内容で

国土交通省 九州地方整備局

クルーズ船受入の更なる拡充(「明日の日本を支える観光ビジョン」平成28年3月30日)

○北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に成長させ、クルーズ船の寄港を活かした地方の創生を図る。

目指すべき将来像	現状・課題および今後の対応
<p>カリブ海クルーズの様子</p> <p>訪日クルーズ旅客数</p> <p>(目標) 500万人</p>	<p>現状・課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 増大するアジアのクルーズ需要を取り込み、クルーズ船の寄港が地域経済に与える効果を拡大することが必要。 ○ クルーズ船が寄港するための港湾施設や、クルーズ船の寄港に伴い発生する諸課題への対応が不足。 ○ 寄港地が西日本の一部の港に集中する傾向がある。
<p>今後の対応</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に(訪日クルーズ旅客を2020年に500万人、日本の各地をカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズデスティネーションに)。 ・クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現(クルーズ船の受入環境を緊急整備(2015年度・全国10港)、クルーズ船寄港地マッチングサービスの提供 等) ・世界に誇る国際クルーズの拠点形成(旅客ターミナル整備への無利子貸付制度の創設等) ・瀬戸内海や南西諸島など新たな国内クルーズ周遊ルートの開拓、ラグジュアリークルーズ船の就航 ・新たなクルーズビジネスの確立(官民の関係者からなる地域協議会や全国クルーズ活性化会議の活用、農水産物の販売環境の改善、「みなとオアシス」の活用、港湾協力団体制度の創設 等) ・全国クルーズ活性化会議と連携し、寄港地の全国展開に向けたプロモーション 	

す。協定で決められた一定期間、官民連携してクルーズビジネスを展開していこうというものです。

また法律が施行されていないので、法律上の指定はされていませんが、今年の1月にその候補とでも言うべき港湾として、横浜、清水、佐世保、八代、沖縄の本部、平良が選定

されています。(資料13) 佐世保はカーニバル・コーポレーション、八代はロイヤル・カリビアン・クルーズがそれぞれの港湾管理者である佐世保市、熊本県と組んで、ハード・ソフト面で事業を展開していく予定です。

熊本地震からの復旧復興プランとこの2016年の8月3日に発表されています。

これには創造的復興の観点から4本の柱があって、1つ目は安心で希

「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾



- 国土交通省港湾局では、学識経験者（一橋大学 山内 弘隆 教授）等で構成される「官民連携によるクルーズ拠点形成検討委員会」を開催し、官民連携により国際クルーズ拠点を形成するため、旅客施設等への投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先使用などを認める新たな仕組みづくりを推進しているところ。
- 2017年1月、港湾局は、九州の佐世保港（長崎県）、八代港（熊本県）を含む6港湾を「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾として選定した。今後、港湾局、港湾管理者、クルーズ船社等の関係者は、それぞれ、必要なハード・ソフト両面の取組を進めている。

船社名	平良港(宮古島市)	本部港(熊本県)	八代港(熊本県)	佐世保港(佐世保市)	清水港(静岡県)	横浜港(横浜市)
カーニバル・コーポレーション&pic				○		
ロイヤル・カリビアン・クルーズ			○			
ゲンティン香港					○	
郵船クルーズ					○	



※ カーニバル・コーポレーションは、世界やアジアで半分のシェアを持つクルーズ会社グループ。傘下に、コスタ・クルーズ社、プリンセス・クルーズ社などクルーズ・ブランドを有している。
 ※ ロイヤル・カリビアン・クルーズ、オアシス・オブ・ザ・シーズは世界最大級のクルーズ船を有するクルーズ会社。
 ※ プリンセス・クルーズ 傘下に、スター・クルーズなどクルーズ・ブランドを有し、我が国に寄港する台湾発着クルーズのシェアは8割強を占めるクルーズ会社。
 ※ 郵船クルーズ 飛鳥IIを所有する郵船社。

資料 13

熊本地震の復興に寄与する八代港



- 4月14日、4月16日に発生した熊本地震の影響により、八代港へのクルーズ船寄港は当面見合わせとなった。そこで、熊本県、八代市、国土交通省等が連携し、クルーズ船社担当者を熊本県へ招聘、実際に熊本県内観光地の視察機会を設け、八代港寄港の安全性に問題がないことを確認、地震発生からわずか3ヶ月足らずの7月7日に、熊本地震後初となるクルーズ船が八代港へ入港が実現し、クルーズ船寄港キャンセルは、5月1回、6月1回の計2回にとどめることができた。
- 熊本地震後、初めて八代港へクルーズ船が寄港した際は、関係者による歓迎セレモニーや地元市民も参加したお見送り行事が行われた他、地震後初寄港に合わせ、クルーズ船社が様々な復興支援イベントを開催するなど、クルーズ船の寄港は震災復興のシンボルとして、非常に注目されている。



7月7日、地震後初寄港したRCI社の「クワンタム・オブ・ザ・シーズ」は、熊本地震の被災者を励ます「がんばれ熊本!!」と書かれた垂れ幕を掲げ入港した。



プリンセス・クルーズ社は、9月15日の「ダイヤモンド・プリンセス」八代初寄港に合わせ、船社主催の復興支援イベントで寄付金を募り、入港時には船内ゲストや乗務員による復興応援の寄せ書き入り横断幕を掲げた。

資料 14

クルーズ船の寄港と熊本地震からの復興

望に満ちた暮らしの創造、2つ目に未来へつなぐ資産の創造、3つ目、次世代を担う力強い地域産業の創造、最後に世界とつながる新たな熊本の創造となっています。

4つ目の世界とつながる新たな熊本の創造の中に、港湾等の機能強化などによるアジアに開くゲートウェイ化ということが入っています。特に八代港のクルーズ振興の取組みは、熊本地震からの創造的復興のシンボルとして注目されています。

(資料14)

2016年には、地震で2度ほど抜港しましたが、ロイヤル・カリビアンとプリンセス・クルーズの寄港が7月に再開しました。それぞれの船は、「がんばれ熊本」という垂れ幕をつけて寄港したり、復興募金を募っていたりなど、ご配慮を頂き、大変感謝いたしました。本再開は、復興への励みになるような効果があったのではないのでしょうか。

また、地震前は八代港からの旅行者は熊本城や阿蘇の方面に行き、あまり地元は周りませんでした。地震後その方面には行けませんので、地元八代や水俣、人吉などで商品を新しく開発し、そちらを観光して頂きました。この新しい取組みをしたことにより、地元を見直すきっかけに

もなりました。

最後にクルーズの課題と今後の展望です。

あくまで私見ですが、今、クルーズは黎明期を経て成長期に係る時だと思っています。2010年くらいが今のクルーズ爆発の黎明期で、今は日本発着クルーズやアジアの定点クルーズも増えてきて、世界ではクルーズ船の新造計画も相次ぎ、これらの船をどこに投入するか、船会社さんがいろいろ考えているところです。また、我が国でもクルーズ船受け入れのために、既存岸壁の延長など受け入れ環境を整備したり、ソフト面でも制度を変えたりして、この成長期を後押ししています。先ほど申し上げた、国際クルーズ拠点の形成も、今後三、四年で相当進むでしょうから、だいたい2020年ごろが一つの目途になると思います。

この成長期に、訪日外国人4千万人、クルーズ船による訪日外国人が500万人という目標を達成できても、更なる高みを目指して行かねばなりません。現在のこの成長期から2025年くらいが非常に重要な時期で、この期間に日本を含めたアジアクルーズマーケットを確立し安定化できるかということです。ソフ

ト、ハードを含めたクルーズ環境の整備や、クルーズビジネスの展開に力を入れる時期だと思っています。

そして、さらに成熟期に向かい、例えば、北米やヨーロッパのようなクルーズビジネスを確立させていく。

ともすれば、クルーズビジネスは旅行、観光という観点が強いのですが、先ほども言いましたように実際はそれだけではありません。クルーズ船の食材の調達であったり、お酒などの売込み、物販、そういうことは農水産品の輸出につながりますし、そういう意味で幅広い多角的な産業となっています。

例えばマイアミクルーズコンベンションに行くと、観光だけではなくて、造船、船舶メーカー、客船の設備、システム、エンターテインメントサービス等々、様々なところが出店しています。造船から始まり、幅広い海事産業の一端を担うクルーズビジネスであるべきだと思いますし、もつと多面的な取組みをしていく必要があると思っています。

それからクルーズ船が来ることにより地域で何が起るのか、地域の再発見や地域への愛着の再認識、さらに外国人来訪により国際化が進む。全国のクルーズ船寄港地が12

3港となりましたが、各地域でもこのようにしてグローバル化が進むのではないのでしょうか。

また、クルーズ船の大型化に伴い、港の景色が変わってきています。クルーズ船の受け入れにより港そのものが観光資源になってゆく。これも新しい動きの一つだと思います。

そもそも港は物流の観点からエキスパートの場のイメージが強く、一般の国民には関わりが薄い面がどうしてもありました。しかしクルーズビジネスに関連してくることで、より港が一般の人々にも開かれ、関心の対象となる大きなきっかけにもなっています。プロの職場から一般国民が参加する場へと大変身しているのではないか。そういう意味でも港に地方創生の場としての新たな機能が付加されてきていると思っと思います。クルーズ船寄港をきっかけとして多角的に視野を広げ展開していく、これが大事ではないかと思っっています。

私は京都府にいた時にクルーズ船の誘致も担当していました。その際、クルーズ船を誘致することが、地域の経済にとってどれほど寄与するかについては確かに未知数のところがあるけれど、地域が変わって行

く一つの大きなきっかけになると申しております。

京都の日本海側には京都舞鶴港がありますが、国際空港から非常に遠いので観光地としては立地条件が悪い。ゴールデンルートでは、世界遺産である京都奈良で留まるか、富士山に行つて横に移動してしまう。ところが、ここにクルーズ船が入れば、歴史伝統のある日本海側を知ってもらえる。リピーターとしてまたここに来てくれるかもしれない、さらにこの情報をいろいろなところで発信してもらうことでグローバル化が進むかもしれない。クルーズ船というのは地域活性化の一つのきっかけになると確信しています。

実際にこれだけ規模が大きくなってくると、十分ビジネスが成立するようになってきつ々あると思います。「プラスα」のところの効果が実はいかに重要であるか、と言う認識を持つことも大切ではないかと思っいます。そういうことも含めて、多角的に広範な視野を以つて、真の意味でのクルーズ産業や地域の発展・創生が図られるよう、我々も政策などで後押しができればと思います。

どうもありがとうございました。