



九州クルーズ振興協議会

令和5年度総会

九州クルーズセミナー

開催日時 令和5年7月25日（火）13時30分～16時00分

開催場所 福岡合同庁舎 新館7階 九州運輸局 海技試験場

【総会】13時30分～14時10分

- (1) 令和4年度事業報告について
- (2) 令和4年度収支報告について
- (3) 令和5年度事業計画（案）について
- (4) 令和5年度予算（案）について
- (5) 役員改選について
- (6) その他

最近の情勢について

国土交通省海事局外航課 国際海上輸送企画官 羽村 孝博 様

国土交通省港湾局産業港湾課クルーズ振興室長 池町 円 様

【九州クルーズセミナー】14時20分～16時00分

(1) 基調講演

講師：中村学園大学流通科学部流通科学科 准教授 前嶋了二 様

テーマ：新気候体制下のクルーズ観光と観光戦略 - 量から質への転換 -

(2) パネルディスカッション

テーマ：持続可能で地域活性化につながるクルーズ船の受け入れとは

コーディネーター：大阪大学大学院国際公共政策研究科 教授 赤井伸郎 様

パネリスト：中村学園大学流通科学部流通科学科 准教授 前嶋了二 様

福岡市観光コンベンション部クルーズ課長 富永誠治 様

長崎県クルーズ振興協議会 事務局長 太田勝也 様

（長崎県国際観光振興室インバウンド・クルーズ班課長補佐）

鹿児島県観光・文化スポーツ部PR観光課 参事 長友洋子 様

【会場写真】

(前嶋講師)



(赤井コーディネーター：写真右)



(パネリストの皆様)



(参加者の皆様)



新気候体制下のクルーズ観光と観光戦略 ～量から質への転換～



中村学園大学
流通科学部 流通科学科 准教授 前 嶋 了 二

日時 令和5年7月25日（火）
場所 福岡合同庁舎

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 JR九州

中村学園大学の前嶋でございます。私は九州全体のクルーズのプロモーションについて、九州運輸局、九州推進観光機構とともに、離島港や小規模港の世界遺産を活用したルート作りなどに取り組んできました。

本日は現在のクルーズの市場の状況、今後のクルーズを観光戦略の中でどのように取り組んでいくか、ということについてお話し致します。

まず、国際クルーズの動向、次に新気候体制と高級クルーズ、そして長期的観光政策におけるクルーズ観光の役割ですが、現在観光庁の観光立国政策自体も2019年までの量を追いかけていたものから質を追求するという戦略に大きく変わりつつあります。この量から質へというのは、私がコロナ前から主張してきた戦略の柱の一つです。最後に、高質のクルーズ客受入と地域に期待される役割についてお話をいたします。

1. 国際クルーズ市場の動向

コロナ以前、世界のクルーズ人口は約3,000万人に達しました。

コロナ禍により2020年、2021年は激減して約500万人となりましたが、2022年は2,000万人台まで回復しました。2023年にはコロナ禍前の3,000万人を超えて市場が回復すると予測されています。

その後も順調に伸びて、2027年には約4,000万人に達すると予測がされています（図1）。

2022年、国別に見た市場の回復状況ですが、アメリカが1位、ドイツが2位、3位がアイルランドとなつています。各国ともコロナ禍で多くのクルーズ客を喪失してきていたが8割近くまで回復してきています（注1）。中国は、未だ回復には至っていませんが、ロイヤル

カリビアンが2024年の配船を決定しているの、回復も間近だと思えます。

クルーズ市場の活況を見据えたク

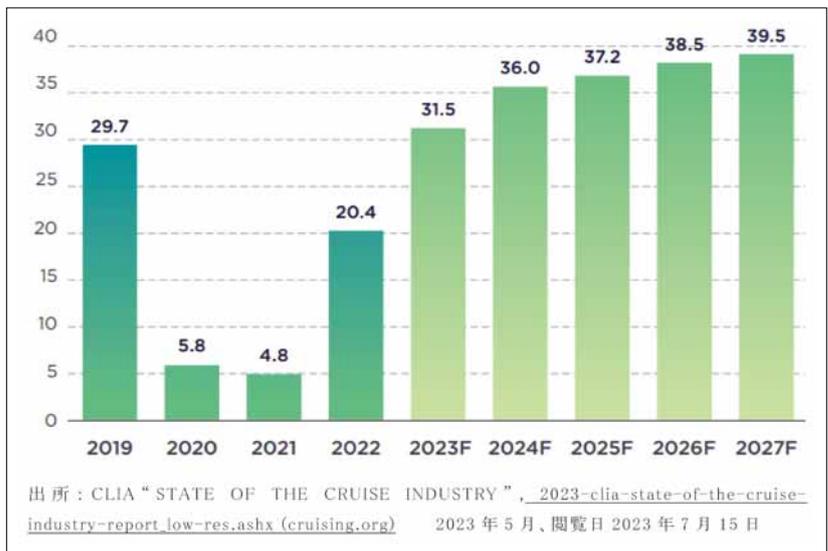


図1 主要国のクルーズ利用者数の回復状況（2019-2022）（単位：100万人）

ルーズ船の建造発注がかなり行われていて、2023年から2028年までの6年間で67隻の発注となっております。近々2023年は19隻、2024年は31隻となっております（表1）。

この67隻をタイプ別に分類すると小型のラグジュアリー船で10万トン未満、そしてエクスペディション船が増えていきます。ただ、一方でカ

表1 クルーズ船新造予定 2023-2028 (Cruise Ship Orderbook 2023-2028)

	エクスペディション	ラグジュアリー	プレミアム	カシアル
1万トン未満	6	2	1	
1~5万t未満	3	13		
5~10万t未満		14〔1=郵船〕		
10~15万t未満		3	3	6
15万t以上			2	16〔3〕

出所：Cruise Industry News “Cruise Ship Orderbook”, (2023.6.12)

閲覧日：2023.7.15 <https://cruiseindustrynews.com/cruise-ship-orderbook/>

〔 〕アジアおよび中国配船

ジュアル船の大型化も今後進んでく
ると思われれます。
主に欧米を中心にこのような客船
が就航していますが、コロナ前と比
べると大きな変化が見られるのは動
力の代替エネルギー化です。以前か
らあったLNG（液化天然ガス）、
水素エネルギー、メタノール、温度
差発電、それから自然エネルギーで

風力や太陽光。このようなエネル
ギーを使う船が33隻で、建設予定船
の半数となっています。
水素エネルギー駆動客船について
は、ノルウェーのノーザンエクスプ
ローラー社の客船（2万トン）の就
航が決まっています。この水素エネ
ルギーについては、電力供給をする
ために、港湾施設に関してもかなり
技術的な投資が必要になります。
また、クルーズ産業以外からの参
入も増えてきました。オリエントエ
クスプレス、という豪華列車を思
い浮かべる方も多いと思いますが、
こうした会社が参入しており、他
にもホテル産業からラグジュアリーク
ラスに参入してきています。
ドイツのTUIクルーズでは、メ
タノール駆動船マインシフVII号（11
万トン）があります。クリーン燃
油として話題のメタノール焚きを
業界として初めて取り組むとい
うことです。
風力や太陽光を利用する帆船型
スーパーラグジュアリー客船も建造
予定です。
さらに、不動産として投資対象と
なるようなマンション船なども再び

建造されるようになりました。
そして、世界最大規模の客船、ア
イコン級25万トンがロイヤルカリビ
アン社により建造予定です。現在環
境面で比較的進んだ燃料であるL
NGで運航される客船となってい
ます。最大7,600人収容、乗務
員まで合わせると約1万人、小さ
な市町村よりも多いという感じで
しょうか。
ただ、このような大型の船が就航
しても寄港可能な埠頭数が少ない、
港の整備などにコストがかかるとい
うこともあると思います。収益性を
上げるためにはそのようなコストを
抑える必要があります。
2. 新気候体制と高級クルーズ市場

まず、新気候体制とはどういうも
のなのでしょう。
人類は産業革命以降の経済活動で
化石燃料を使い始めました。これに
より地球規模で気候変動が起きてい
ます。あまり聞いたことがないと思
いますが、産業革命以降、地質学上
ではこの時代を人新世（ヒトシンセ
イ）と言います。
産業革命以降、この気候変動をも
たらしている地球の温暖化により、
全地球規模での環境危機が叫ばれて
います。一部の研究者からは、すで
に第6次大絶滅期に突入しているとい
う研究結果も出されています。
5月に出されたWMO（世界気象
機関）の気温上昇予測によると、
66%の確率で2027年までに1.
5度超の気温上昇が起これると予測さ
れています（注2）。2050年ま
でに実質CO₂の排出量ゼロを目指
し、1.5℃の上昇に抑えるという
目指を掲げていますが、4年後には
1.5℃上昇に達してしまうとい
うかなり深刻な状況です。
このような状況下、観光産業が環
境に与えるネガティブ・インパクト
についてです。
観光産業は世界のGDPに占める
シェアは約10%を超え約8・9兆ド
ル、クルーズ産業は年間約1,50
0億ドルとなっています。この数字
から見ても観光産業の責任は大きい
のではないのでしょうか。また、温暖
化ガスの排出にあたっては約8%と
なっています（注3）。
観光のネガティブ・インパクトに

は、自然資源消耗の分類で、水、エネルギー、食糧等々、汚染分類では騒音やごみのポイ捨て、また物理的インパクトでは観光開発による森林伐採などが挙げられています。観光産業が地球環境に及ぼす悪影響は皆さんが考える以上に大きなものとなっております。

そして、今回の新型コロナウイルスによるパンデミックですが、なぜこれほど急速に世界中に広まったかという点、観光産業などで、世界中を高速でしかも大量に人が移動可能なネットワークにもあると思います。

そして、人類が開発を進めることによって自然と人間の境界がうすくなり、自然の中にしか存在しないようなウイルスが人にも感染する。これはまさにグローバルリスクで、2002年から2003年、日本にはあまり影響が無かったのですが、SARS、2012年以降中東地域でまだくすぶっているMARSなどもあります。

今後ともウイルスによるパンデミックは十分あり得るので、これを念頭に置いて観光政策を考える必要がある

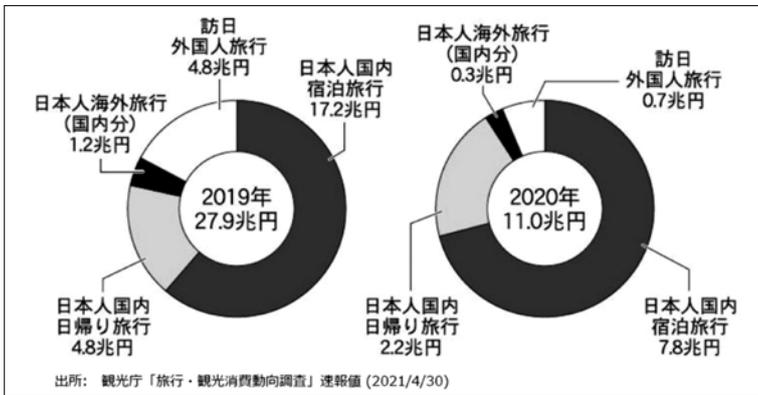


図2 コロナ禍による日本国内での旅行消費額の変化

とあります。日本においては、2003年の観光立国宣言以降インバウンドによる地域経済の活性化を目指していましたが、では、今回のコロナ禍によりどの程度観光経済が影響を受けたのでしょうか。2019年コロナ前のピーク期、日本の観光消費は約28兆円、この内のインバウンドは4・8兆円で約18%でした(図2)。つまり日本の

観光消費というのは82%が国内市場であるということです。

2020年はインバウンドの消費が約0・7兆円、日本人の国内消費が10・3兆円で大きく減少しました。インバウンドが4・1兆円の減少に対し、国内消費では12・8兆円の減少で3倍以上の大きなダメージを受けました。観光産業と言えば外国からの観光客と捉えがちですが、観光産業を支えているのは国内市場だということです。

では、訪日外国人がどこに行っているかという点、やはりメジャー観光地に偏っています。

観光庁による2019年「宿泊観光統計」で見ると東京、大阪、京都、北海道、沖縄、デイズニールンのある千葉、そして福岡、この7都道府県で全体の73・4%、約4分の3を占めていて、かなり偏っています。地方には多くの観光資源があると思いますが、効果が及んでいないという現状です。

ただ、今は地方にインバウンドの経済波及効果が、少しずつ出ています。大きな伸びしろを持つ地方にこそ、これからのクルーズ産業の未来

があると考えます。

しかし、先ほども話しましたが、クルーズ産業というのは環境に大きなダメージを与える産業です。石油燃料による大気汚染、大量の人間が同時期に動くことで起きる商業地の混雑や交通渋滞、ごみの増加などです。ベネチアなどでは大型のクルーズ客船に対する拒否反応がかなり出ました。カリブ海でのごみ海洋投棄の問題、グレートバリアリーフでの排水など多くのオーバートーリズムをもたらしています。アムステ



ルダムに至っては、メガシップに關してアムステルダム市中心部への乗り入れを禁止しました。他の国でも

が近年中に義務化されるのではないでしょうが。

乗客に対して観光税を適用するなど

としては、世界基準で「持続可能な観光

の対応が既にコロナ前から起きていました。地中海クルーズの拠点の一つであるバルセロナでは毎週土曜日に20,000人がクルーズから降り降りをするのでオーバーツーリズムに拍車をかけていました。

また、「GSTC・Destination」（持続可能な観光指標「観光地版」）に関する指標として

こうした問題に対して、ヨーロッパを中心に市場が非常に神経質になっていきます。観光産業の各分野においても環境対策について考えながら、対策を打ち出さねばならない状況となっています。

「日本版持続可能な観光ガイドライン」が2020年6月に配布された。すでに奄美大島やニセコなどの地域では、ガイドラインに沿った観光地づくりの取り組みが始まっています。市場には環境に良い観光商品、悪い商品が明確に分かるよう、CO₂排出量がカーボンフットプリントあるいはカーボンオフセット量という形で可視化されています。

航空産業において2030年にはCO₂排出量の2%を占める状況となると予測され、ヨーロッパでは今「飛び恥」という言葉が存在します。Flying Shame、飛行機に乗ること自体が環境に悪いという社会動向が広がっています。フランスでは近距離航空路線において鉄道と競合している国内路線を廃止し、鉄道への一本化政策が行われています。EU各国では「持続可能な航空燃料（SAF）」に切り替えること

「船舶産業についてはIMO（国際海事機関）による厳しい基準適用があります。クルーズ産業は対象外となっています。「自主規制」「自主努力」となっていて、環境対策に関しては市場の厳しい眼が向けられています。2025年までに温室効果ガスの排出実質ゼロを達成するとい

う目標に対し、今後5年間、新造船の15%は燃料電池、蓄電池など水素エネルギー等の活用を目指すという目標も掲げられています。ロイヤルカリビアンの大規模客船についてはLNG化に力を入れていますし、バイキングや先ほどのノーザンエクスプローラーのような水素エネルギー客船の登場により、対策は進むと思われます。ノルウェーのフッティルテンは海事パートナーからなるコンソーシアムなどと、風力太陽光で排出実質ゼロ化の計画を発表しました。商船三井も温度差発電において海洋再生可能エネルギーの早期実用化を目指しています。

このようにクルーズ産業自体も環境対策については真剣に取り組んでいます。

3. 長期的観光政策におけるクルーズ観光の役割と量から質へ

日本に寄港しているのは、小型のラグジュアリー客船が多くなっています。

コロナ前、400米ドル／泊以上のラグジュアリー船について2018年と2019年を比べると、約2・5倍に寄港回数が増えています。寄港地を見ると初めてクルーズ船が寄港する港、地方港や小規模港、例えば沖縄の宮古石垣、佐賀県の唐津などです。従来の大型客船が入れない海域や港湾をあえて狙っています（表2）。

このような小型高級客船やエクスペディション船は、船社で独自に運航するケースもありますが、チャーター運航会社が旅行商品を開発して販売することが多い。乗客には欧米市場の富裕層・知識層が多く、観光地の高付加価値観光素材（自然・歴史・文化・体験等）へのニーズが高くなっています。

それから、必ずしも港湾や岸壁を必要としないゾディアックボートの積極的利用も増えています。

リピーターが多いだけでなく、シリーズで日本発着する運航計画などにより、複数回の入港期待ができて

先ほどの話と重なりますが、クルーズ船新造予定を見ると、小型ラグジュアリー船、あるいはエクスペディション（探検型）船、大型のカジュアル船などに特化しています。

第24回 海事振興セミナー（九州クルーズセミナー）

表2 ラグジュアリー客船の日本寄港回数の増加（2018-2019）

年	北海道	東北	関東	北陸	中部	近畿	中国	四国	九州	沖縄	計
2018	7	3	3	5	1	8	19	4	16	6	72
2019	16	10	25	10	8	21	33	5	40	9	177
前年比	228.6%	333.3%	833.3%	200.0%	800.0%	262.5%	173.7%	125.0%	250.0%	150.0%	245.8%

(注) 国交省による分類では、400米ドル/泊以上の客船をラグジュアリー客船として分類している。

出所: 国土交通省海事局「2019年の我が国のクルーズ等の動向(調査結果)」 「資料2 2019年の訪日クルーズ旅客数及び我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数について(確報)」に筆者が加筆

<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001364317.pdf> (最終閲覧 2020年9月26日)

す。横浜や神戸、大阪発着で瀬戸内海や日本海を回る、あるいは南西諸島沖で台湾まで行ってしまうなど、様々なルートがあります。

また、規模が小さいので地方港でもガイドや交通の手配が容易です。さらに観光地に対して知的志向のニーズが高く、事前に専門的なレクチャーが行われています。

シアトルのゼグラムエクスペディションズ社、ナショナル・ジオグラフィック・エクスペディションズ社、シカゴのA&Kなどのチャーターする小型船、あるいはエクスペディション船が日本に入港しています。

これら小型客船あるいはエクスペディション船の長所としては、新しい港を開発してその観光地をきちんと評価して、口コミでラグジュアリー市場が広がっていくことが挙げられます。

短所としては、直接的な経済波及効果は小さいということが挙げられます。

取り組み場合には、経済波及効果以外に関する付加価値を開発しなければなりません。

エクスペディションクルーズにつ

いて少し詳しく説明をします。

クスペディションクルーズではプロのカメラマン、歴史学者、鳥類学者、ネイチャーガイドなどの専門的なコーディネーター、あるいは企画者が船に同乗して専門的なレクチャーを行っています。富裕層が多く、探検旅行専門旅行社のチャーター運航が多い、また、リピーターが多いことが特徴です。

4. 高質のクルーズ客受入と地域に期待される変化

こうした高級客船のクルーズ乗客は富裕層が多いのですが、寄港地の方々から私への問い合わせとして一番多いのは「富裕層はすなわに経済効果が小さい」ということです。

理由はいくつかありますが、まず、乗客が「ほしい」と思う商品がない。そして「買い物」自体がクルーズ観光の動機ではないということです。

我が町の観光資源を開拓し、深く知ることが必要となります。彼らにとって買い物は重要ではなく、自分にとって価値のあるものしか金を



使わないという特徴があります。昔フランスに住んでいましたが、フランス人は家具一つ買うのにも最低3回は店に通うと言われていて、価値を知るためには手間や時間をかけます。クルーズのような短時間で高級商品を見せても購買には結びつかないということも考えられます。

例えば、伝統工芸品のような高付加価値の商品などは、価値を理解してもらえよう日常のプロモーション活動を強化する、そして価値を理解するまで事前にじっくりと時間を

かけて情報を提供する。あるいは伝統教芸品などに関する体験をツアーに組み込んで理解を図ったり、乗客のニーズについても事前に調査を行ったりするということが必要になってきます。

こうした高級クルーズ船客の長期的な波及効果については、今後さらに検討する必要があると思います。

2015年から翌16年にかけて九州運輸局が「世界遺産を活用したクルーズルート開発調査事業」というプロジェクトを始め、A&K社を招へいし、2016年奄美大島にフランスのポナンクルーズの小型高級客船が寄港しました。それから7年をおいた今年2023年では、スーパーラグジュアリー、あるいはラグジュアリー級の豪華客船13隻が寄港予定となっています。

2021年に奄美が世界自然遺産に登録されたことも追い風となりましたが、このように高価値のクルーズ船が寄港すれば一気にマーケットに動きが広がり、知名度も向上していくということが言えます。

そして、こうした商品を販売するエクスペディション系の旅行会社な

どでは、飛行機を使った周遊型の商品も販売しています。船で短時間の観光をするのではなく、もっと時間をかけて、宿泊を伴う観光商品を企画します。様々なタイプの旅行がクルーズをきっかけに広がっていく、訪日客の訪れる観光地が拡大するということなのです。

それから、経済波及効果以外にも地元の子供達が交流をするなどの社会的な価値、あるいは教育的な波及効果も出てきます。行政の評価指標にこのような効果に対する評価を加えてもらいたいと考えます。

2023年、唐津にアメリカのスター・ブリーズ号が寄港しました。このクルーズの最大のイベントは、サイクリングで唐津を観光するというものです。自転車での観光はCO₂の排出ゼロで環境にも優しい。モノではない寄港地観光の新しい魅力の開拓だと思っています。

ラグジュアリー客層の訪問志向が変化して、文化や自然、体験型などに今後も関心が高まると思われる。50人くらいがバスで移動しながら観光するという従来の形を、5人くらいの小規模グループで観光をす

るという形に変化させる、非効率ですが、今の観光客はこうしたものを求めています。これからの観光を考えるなら多角的に対応していく、そのためには多角的に地域の観光を再考しなければなりません。

超富裕層が所有する小型客船「スーパージョット」についても寄港が増えるのではないかと思います。個人の所有ではありませんが、有名なところではロシアのアブラモビッチ氏の船で、唐津や長崎には既に何回か寄港しています。

まとめとなりますが、小型高級客船やエクスペディション船などを誘致することによって観光地の知名度が上がります。また、官公庁も情報提供や宣伝など観光地PRに向けて様々なサポートをする必要があります。

地元の人たちが観光客を受け入れて、町が活性化したと思えるような、住民と訪れる人、両方に価値のあるバランスの取れた観光地を構築していただきたいと考えます。短期的な収益を考えるのではなく、持続可能性あるいは長期的な波

及効果を生むための観光地づくりに官民共に取り組むことが重要です。

それぞれの寄港地に合った経営戦略と観光戦略の中で、より良いクルーズの誘致をして頂ければと思います。

私からの報告は以上でございます。ありがとうございます。

【注】

- (1) CLIA “World Cruise Report 2022”. 2022-1r-clia-001-overview-global-finalashx (cruising.org)
- (2) 世界気象機関(WMO)の最新報告 (2023.5.23)
- (3) WTTC (2020), Global Economic Impact & Trend 2020. 30 June, 2020, p.1