

地方港湾への外航クルーズ客船の寄港による地方創生

水野 英雄

(椋山女学園大学)

目 次

1. はじめに
2. 外航クルーズ客船の寄港状況
3. クルーズ客船の寄港地の特性と地域への影響
4. クルーズ客船の寄港による地方創生
5. おわりに

1. はじめに¹⁾

日本では少子高齢化により人口が減少し、地方の過疎化と東京圏への一極集中が進んでいる。そのため地方において安定した雇用を創出し、若い世代に結婚や出産、子育てをしやすい環境を整備することで人口の流出を防ぎ、地域を活性化して持続的な発展を目指す「地方創生」が提唱されている²⁾。具体的な政策の中で観光については宿泊、交通、飲食、土産等の関連する産業の裾野が広く、経済波及効果が大きな産業であり、急増するインバウンドにより観光客を誘致して地域に貢献することが期待されている。これまでも「地域おこし」や「地域活性化」として観光振興が取り組まれてきたが、「地方創生」は積極的な雇用の創出や新規産業の育成を目指すものであり、そのために特区による規制緩和・撤廃も含めた政策が行われている。具体的には東京や京都といったゴールデンルートへのインバウンドの集中を緩和して地方へインバウンドを誘致すること、そのためのDMO³⁾の整備等が行われている。

「地方創生」において急増するクルーズ客船の寄港を活用することが考えられている。2017年の外国船社のクルーズ客船の寄港は2,013回であり、クルーズ客船により来日したインバウンドは約252.9万人で過去最高となった。インバウンドの総数が約2,869万人であり約1割がクルーズ客船で来日しており、インバウンドの増加が続くことが予想される中でさらに寄港が増加することが予想される。これまでの外航クルーズ客船の寄港は地理的な条件から九州の各港が圧倒的に多かったが、急増により九州の主要港での受け入れの制約と日本人向けの内航クルーズに近いクルーズが増加したことから、寄港地が全国各地へ

¹⁾ 本研究は一般財団法人山縣記念財団の補助金助成「外航クルーズ客船の寄港状況調査」により実施致しました。また、現地調査において港湾関係者等にご協力頂きましたことに深謝申し上げます。

²⁾ 内閣府地方創生推進事務局の各種資料に基づいて定義している。

³⁾ Destination Management Organizationの略であり、地域の諸団体と協力して観光資源を活用することで魅力ある観光地を作り出すための法人である。

広がっている。そのため各港湾で誘致協議会等を設置して外航クルーズ客船の寄港誘致に積極的に取り組んでいるが、一方で「ラグジュアリークラスで欧米の富裕層の観光客を増加させる」といったクルーズ市場の実情を無視した誘致活動も行われている。

本研究では地方港湾への外航クルーズ客船の寄港による地域経済への影響を各港湾の事例に基づいて分析し、外航クルーズ客船の寄港を「地方創生」につなげるものにするための方策について考察する。以下、2章において外航クルーズ客船の寄港の特徴について述べ、それを踏まえて3章でクルーズ客船の誘致の取組とその成果があった寄港地の事例を分析し、4章において「地方創生」につながるクルーズ客船の寄港について考察する。

2. 外航クルーズ客船の寄港状況

外航クルーズ客船の日本への寄港はアジア市場の急激な拡大に伴って急増した。図1に示すように日本へのクルーズ客船の寄港総数は2008年の834回から2017年には2,764回と10年で3倍以上に大きく増加している。その理由は外国船社の寄港であり、東日本大震災の影響のあった2011年を除いてほぼ順調に増加し、2008年の318回から2017年には2,013回まで増加している。一方で日本船社のクルーズ客船は3隻のみであり、寄港数は2008年の516回からやや増えてはいるが、増加傾向は緩やかである。そのため寄港総数に占める外国船社の割合は2014年に50パーセントを超え、2017年には72.8パーセントにまで高まっている。このように近年の日本でのクルーズ客船の寄港の増加は中国からの外国船社の外航クルーズ客船の寄港の増加によるものである。

日本人向けのほぼ内航化した外航クルーズ客船も増加している⁴⁾。図2は日本船社と外国船社の外航クルーズ客船の日本人乗客の推移である。外航クルーズに関しては日本船社のクルーズ客船は乗客数、シェア共に減少しており、2017年には0.9万人、3パーセントにも満たない水準まで減少している。それに対して外国船社の外航クルーズ客船の乗客は日本発着以外も含んでいるとはいえ18.8万人であり、内航クルーズ客船と比べても総数の約6割を占めており、クルーズ客船市場の拡大は外国船社の外航クルーズ客船への需要増加によるものである。

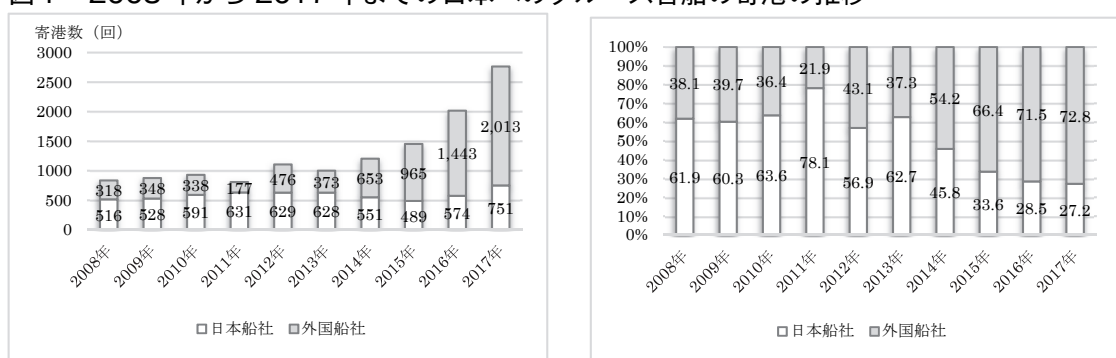
急増する外国船社のクルーズ客船の寄港地には偏りがある。図3は九州地方の主要7港への外国船社のクルーズ客船の寄港数の推移である。2017年の寄港が多いのは博多港309回、長崎港262回、那覇港217回、石垣港129回、平良港（宮古島）129回、鹿児島港98回、佐世保港82回であり、九州地方に集中している。表1の上位港への集中度では2017年は上位3港までが788回で39.1パーセント、上位5港では1,046回で52.0パーセント、上位7港では1,226回で60.9パーセントと半数以上が九州の主要港への寄港となっている。また、上位港では自港の寄港数に外国船社の占める割合が高く、外国船社の外航クルーズ客船のための港になっていることがわかる。九州への寄港が多いのは中国に地理的に近いためであり、伝統的な港町である横浜港や神戸港は日本船社のクルーズ客船の寄港は多い

⁴⁾ 外国船社のクルーズ客船はカボタージュ規制によって国内のみのクルーズは認められていない。そのため一回のクルーズで必ず外国の港に寄港しなくてはならない。日本人乗客を対象にした主に国内を巡る短期のクルーズにおいてもカボタージュ規制のために韓国の釜山や台湾の基隆に寄港しており、このようなクルーズを「ほぼ内航化した外航クルーズ客船」と定義している。クルーズ市場の拡大によって日本人向けの「ほぼ内航化した外航クルーズ客船」が増加している。

が、外国船社の寄港は少ないため上位ではなくなっている。

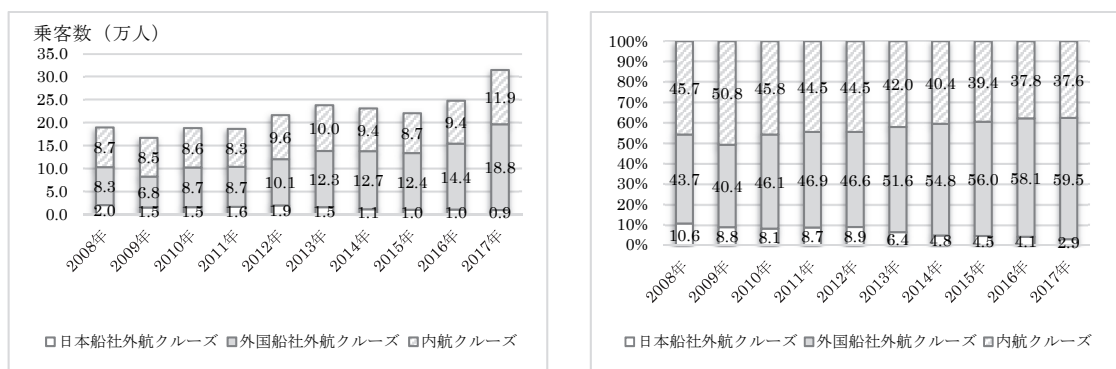
一方で寄港の集中度は低下し始めている。福岡港や長崎港、那覇港にはクルーズ客船の大量の乗客に円滑にCIQ⁵⁾を行うための旅客ターミナルが整備されており、また、複数の埠頭に接岸することで1日に複数の寄港の受け入れも行っている。船会社にとっては同じ港に繰り返し寄港することや同一の港に同日に複数寄港させることは効率的である⁶⁾。しかしながら、特定の港に集中していることから受け入れの限界となっている港もあり、博多港や長崎港、那覇港等では寄港を断るケースも増えており、代替となる寄港地の提供が必要となっている。そのため特に寄港数が急増している2017年には上位7港への集中度の低下は顕著であり、その他の港が39.1%まで増加している。

図1 2008年から2017年までの日本へのクルーズ客船の寄港の推移



出典：国土交通省の資料に基づき作成

図2 2008年から2017年までの日本船社と外国船社の外航クルーズ客船の日本人乗客の推移



出典：国土交通省の資料に基づき作成

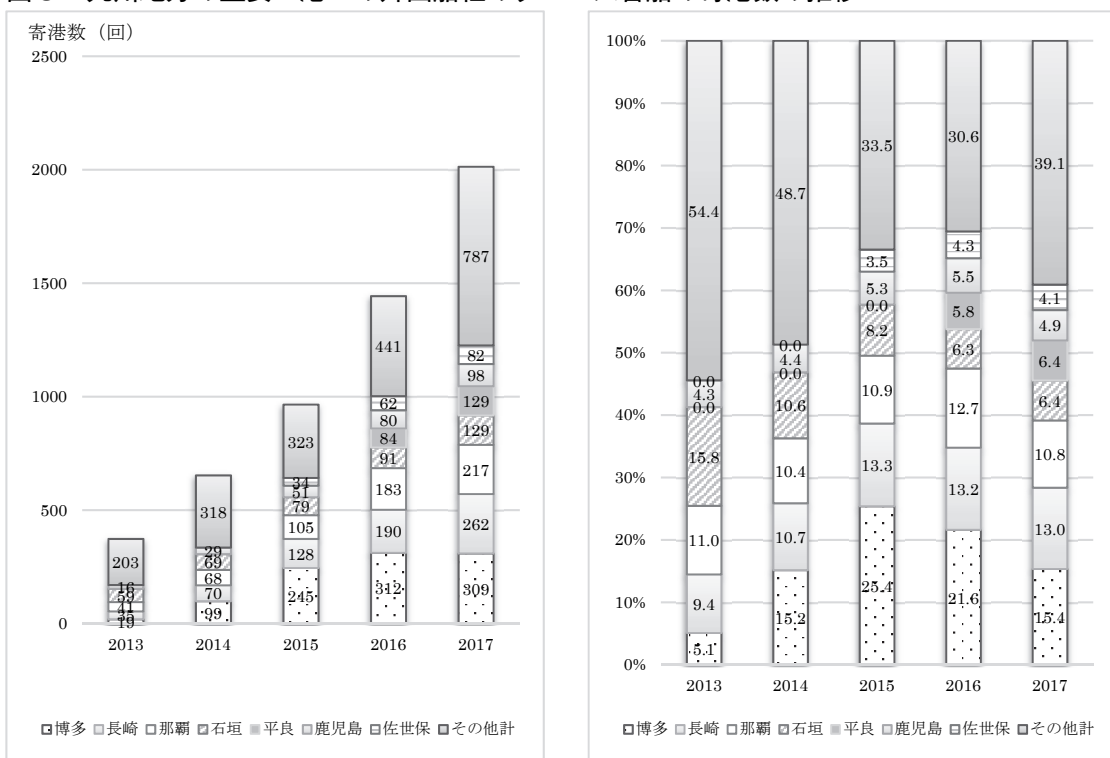
⁵⁾ 税関 (Customs)、出入国管理 (Immigration)、検疫 (Quarantine) 等の手続き。
⁶⁾ 同じ船会社のクルーズ客船が午前と午後に入れ替わり寄港することが行われている。

3. クルーズ客船の寄港地の特性と地域への影響

(1) クルーズ市場の拡大と寄港地の特性

ここ数年で日本のクルーズ市場は急激に拡大しているが、諸外国においてもクルーズ市場は急成長を遂げてきた。アメリカではクルーズ客船は1970年代に輸送手段としての地位を航空機に譲り、レジャーのための乗船を目的としたクルーズ客船に移行したことで急成長を遂げた。中国等の経済成長が著しいアジアにおいてもクルーズ市場の拡大が続いており、欧米の市場が約30年かけて達成した市場の拡大をそれよりも短い期間で達成している⁷⁾。今後のアジアのクルーズ市場の規模について『アジア・クルーズ産業白書2014年版』は2020年には380万人になると予測している⁸⁾。また、田口順等(2013)はロジスティック回帰によりアジア市場を約300~400万人と推計している⁹⁾。これらの予測は欧米の市場規模に比べて小さいものであるが、アジアの人口を経済水準の高い地域のみで約10億人と定義し、欧米の市場が人口比で3~5%であることからアジア市場でも長期的に人口比で1%を達成すれば約1,000万人という市場規模である。1,000万人の規模にアジア市場が成長すれば、2016年に「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」が目標とした2020

図3 九州地方の主要7港への外国船社のクルーズ客船の寄港数の推移



出典：国土交通省の資料に基づき作成

⁷⁾ 飯田芳也(2011)「わが国におけるクルーズ発展の可能性-旅行会社の中核ビジネスとなり得るか-」『城西国際大学紀要』観光学部第19巻第6号1頁~28頁を参照。

⁸⁾ 詳しくは一般財団法人みなと総合研究財団(2014)『アジア・クルーズ産業白書2014年版』を参照。

⁹⁾ 詳しくは田口順等(2013)「日本および中国のクルーズマーケット予測」『産業情報論集』第9巻第1・2号 沖縄国際大学産業情報学部61頁~76頁を参照。

表1 九州地方の主要7港への外国船社のクルーズ客船の寄港の集中度の推移

		2013	2014	2015	2016	2017
上位3港	回数(回)	95	237	478	685	788
	シェア(%)	25.5	36.3	49.5	47.5	39.1
上位5港	回数(回)	154	306	557	860	1,046
	シェア(%)	41.3	46.9	57.7	59.6	52.0
上位7港	回数(回)	170	335	642	1,002	1,226
	シェア(%)	45.6	51.3	66.5	69.4	60.9

出典：国土交通省の資料に基づき作成

年の訪日クルーズ旅客 500 万人の達成も可能となる¹⁰⁾。その場合には寄港数は現在の 2 倍の約 5,000 回に増加することから、今後は寄港地の確保が重要な課題となる。特に、大型のクルーズ客船の寄港地は限られることが市場の成長の制約となることが危惧され、寄港可能な港の整備が課題となる¹¹⁾。

観光地の魅力に関しては①来客数等の客観的数値、②旅行会社等へのアンケート調査、③観光客へのアンケート調査、に基づいて分析がなされており、クルーズ客船の寄港地としての要因に関する先行研究では①入港数等の客観的数値、②船会社等へのアンケート調査、③乗客へのアンケート調査に基づいた分析が行われている¹²⁾。筆者は「中部地域の観光産業における名古屋港の役割－クルーズ客船による経済波及効果－」『港湾研究』2015 年、第 36 号 9～10 ページにおいてクルーズ客船の寄港地となる要因を①地理的要因（歴史的要因）、②施設的要因（充実した受け入れ設備）、③観光地的要因（魅力ある観光資源）に分類している。①地理的要因（歴史的要因）は歴史的に見ても地理的に優位な地域に港が開港されており、中国大陸から近い、各地への中継地となるなど地理的に優位性がある。②施設的要因（充実した受け入れ設備）はクルーズ客船の受け入れのための岸壁や旅客ターミナル等の施設である。特に、近年のクルーズ客船の巨大化によって旅客ターミナル等の十分な施設があることは重要となっている。また、ハード（設備）だけでなく出入国管理等のソフト（制度）としてのクルーズ客船の受け入れ体制や観光産業や行政の連携による

¹⁰⁾ 500 万人は実現困難な目標にもみえるが、2015 年に「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015」で 2020 年のクルーズ客船によるインバウンドを 100 万人にすることを目標としたが、2020 年よりも 5 年も早く 2015 年には 100 万人が達成されたことから、500 万人も実現は可能であると考えられる。

¹¹⁾ クルーズ客船の巨大化により港の水深が浅くて入港や接岸ができない場合や横浜ベイブリッジやレインボーブリッジ、名港トリトン等の巨大な橋でもマスト高が高すぎて通過出来ない場合がある。

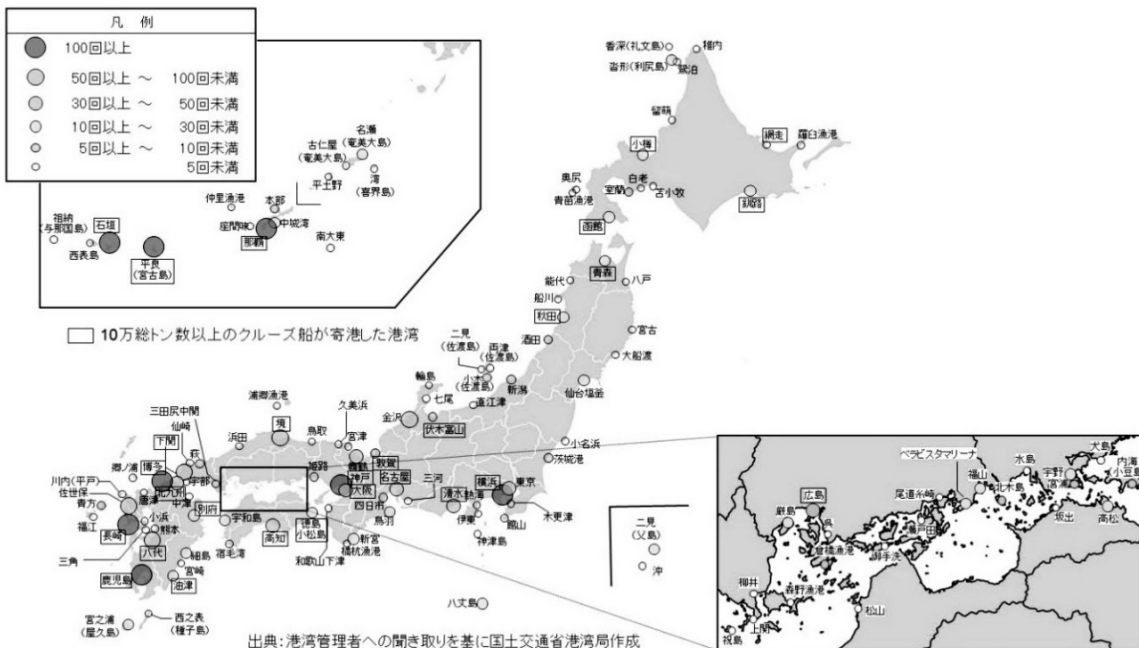
¹²⁾ 寄港の要因に関しては本研究では水野英雄（2015）「中部地域の観光産業における名古屋港の役割－クルーズ客船による経済波及効果－」『港湾研究』第 36 号 日本港湾経済学会中部部会 1 頁～27 頁の分類を用いている。それ以外の研究は金戊丁（2013）「東北アジアクルーズ市場と都市観光の活性化－日本の福岡と韓国の済州道－」『東アジア研究』第 13・14 合併号 東アジア学会 1 頁～29 頁、柴崎隆一・荒牧健・加藤澄恵・米本清（2011）「クルーズ客船観光の特性と寄港地の魅力度評価の試み－クルーズ客船旅客を対象とした階層分析法の適用－」『運輸政策研究』第 14 巻第 2 号 運輸政策研究 2 頁～13 頁、藤生慎・高田和幸（2012）「我が国におけるクルーズ客船の寄港特性に関する基礎分析」『日本クルーズ&フェリー学会論文集』第 2 号 1 頁～6 頁、藤生慎・高田和幸（2014）「国内外の主要クルーズ港の立地条件・機能条件の類型化」『日本クルーズ&フェリー学会論文集』第 4 号 44 頁～54 頁、藤生慎・吉岡正博・大澤脩司・横山慶典・坂尻昇太・久保光夫・中山晶一朗・高山純一・高田和幸（2015）「クルーズ旅客のリポート 観光要因の分析－金沢港に寄港したクルーズ旅客を対象として－」『日本クルーズ&フェリー学会論文集』第 5 号 28 頁～36 頁等があり、様々な分類がなされている。

入港の歓迎行事やお見送り、埠頭への土産物店の出店等の取り組みも必要である。クルーズ客船の巨大化のために数千人の乗客を円滑に下船させ、短時間でCIQを済ませて十分な観光時間を確保することや市の中心部へのアクセスやシャトルバスの提供が必要である。

③観光地的要因（魅力ある観光資源）はクルーズ客船での旅行は寄港地での滞在時間は6時間から8時間程度と観光のための時間の制約が厳しく片道で最大でも2時間程度の範囲に魅力ある観光地が必要である。また、魅力ある観光資源としては港が中心街に近く、ショッピングのための商業施設や美術館・博物館・遊園地等の観光施設があることが効果的である。

全国には994の港があり、内訳は大規模で国際輸送の拠点となる国際戦略港湾5港と国際拠点港湾18港、国内外の輸送網となる重要港湾102港、小規模な地方港湾808港と56条港湾61港である¹³⁾。地方港湾や56条港湾の多数が漁港のような小規模な港であることから、大型のクルーズ客船の寄港地になり得るのは国際戦略港湾や国際拠点港湾、重要港湾であり、さらにその中でも近年のクルーズ客船の大型化から入港できる港は限られている。そのため図4に示すようにクルーズ船の寄港地は圧倒的に九州に偏っており、東日本では中国からの距離が遠いことや魅力ある観光地が整備されていないことから寄港地になり得ない港も多く、寄港がゼロの港が多くなっている¹⁴⁾。

図4 クルーズ船の寄港する港湾（2017年）



出典：国土交通省「2017年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数等について（確報）」

2018年6月12日

¹³⁾ 国土交通省の港湾数一覧、国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾位置図（2018年4月1日）に基づいている。

¹⁴⁾ 外国船社のクルーズ客船の寄港数の上位20港についてクラスター分析を行い、その特徴を示している。詳しくは水野英雄（2017）「アジアにおけるクルーズ市場の拡大による外航クルーズ客船の日本への寄港のクラスター分析」『研究論集』第48号（社会科学篇）、椋山女学園大学121頁～130頁を参照。

(2) クルーズ客船の寄港による地域への影響

九州以外では急増する外航クルーズ客船の誘致に成功し、寄港を急増させている港としては金沢港、境港、清水港、広島港、大阪港がある。これらの港は西日本であり、①地理的要因を満たしている。また、歴史的・文化的な観光地がある金沢港、世界遺産の厳島神社がある広島港や富士山がある清水港は③観光地的要因を活かして寄港を増やしている。さらには、大阪港は大型船が入港可能な港である上に岸壁使用料を免除するなど②施設の要因を活かしている。

クルーズ客船の寄港について、①地理的優位性を活かして急激に寄港が増加している平良港（宮古島）、②観光資源を活用して着実に一定の寄港を確保している青森港、③中継的な寄港地として寄港が始まったばかりの四日市港を事例として取り上げ、それぞれの特性とそれが寄港の誘致にどのように貢献したのか、寄港時のクルーズ客船の受け入れの状況や観光客の移動先、地元の事業者や一般の人々の受け止め方等について現地での調査を踏まえて考察する。

①平良港（宮古島）

宮古島は人口は約5.5万人の小さな島であり、周辺の池間島、来間島、伊良部島、下地島、大神島と合わせて宮古島市を形成している。日本の西南端に位置し、中国や台湾に近いことから、また、自然に恵まれておりそれを活かした観光地があることから外国船社のクルーズ客船の寄港地には適している。中国からの寄港の増加で九州各地、特に那覇や石垣等の沖縄への寄港が急増している中で平良港への寄港は殆どなかったが、主要な寄港地である博多港、長崎港、那覇港の受け入れが限界になったことで2015年に急遽10年ぶりのクルーズ客船の定期寄港の打診を受けることになった¹⁵⁾。寄港の受け入れのために他港の受け入れ態勢を調査し、歓送迎セレモニーの開催、バスやタクシーの確保、観光案内所の設置、宮古島市内の免税店の把握、両替所および両替機の設置、Wi-Fi環境等を整備した¹⁶⁾。一方で受入に対して消極的な意見や不安も多数あった¹⁷⁾。

2016年には84回、2017年には129回と寄港は急増し、15万トンを超え約5,000人の乗客・乗員が乗船しているワールドドリームのような巨大なクルーズ客船が定期的に寄港するようになった。ワールドドリームは巨大な船であるため岸壁には接岸できず、沖合に停泊してテンドーボートにて乗客を乗下船させている。それ以外にもコスタアトランティカ、サンプリンセス、スーパースターアクエリアス、スーパースタージェミナイ等が漲水埠頭や下崎埠頭に定期的に寄港している。

しかしながら、人口が少ない島に巨大なクルーズ客船の乗客が短時間で大量に押し寄せることで市民生活に大きな影響を及ぼしている。具体的には普段は交通量が少ない道路に大型の観光バスが大量に運行すること、通常の商店や飲食店でも商品の品切れが起こること、不適切なごみ捨てや並んでの順番待ちを行わない等のマナー違反があることが指摘されている。宮古島では毎年8月の旧盆が重要な行事であり帰省客で混雑するが、クルーズ客

¹⁵⁾ 照屋雅彦・宮國綾乃（2016）「平良港におけるクルーズ振興への取り組みについて」沖縄総合事務局平良港湾事務所を参照。

¹⁶⁾ 前掲の照屋雅彦・宮國綾乃（2016）を参照。

¹⁷⁾ 前掲の照屋雅彦・宮國綾乃（2016）を参照。

船の大量の乗客が加わったことで更なる混雑となっている。また、寄港による経済波及効果は大きいですが、それが地元資本の企業ではなく島外の企業の利益となっていることや、特徴ある観光資源は乏しく、土産物等も含めて大きな消費支出がなされない、クルーズ客船は地元での宿泊を伴わないことから経済波及効果が期待できないことへの不満がある。そのため本来ならば外国船社のクルーズ客船の寄港を歓迎すべき立場の観光業者でさえも、寄港の増加に対して不満を持っている。

インバウンドの急増による「観光公害」の中でクルーズ客船に関しては「クルーズ公害」という言葉がある¹⁸⁾。人口約5.5万人の島に年間で30万人以上のインバウンドが押し寄せる状況への対応が十分ではないことから、今後さらに急増が進むことで「クルーズ公害」への対応が求められるようになっている¹⁹⁾。

②青森港²⁰⁾

九州・沖縄の寄港地が圧倒的に多い中で、地理的には遠い東北地方の青森港は寄港を順調に増加させている。青森市では毎年8月2日から7日にねぶた祭が開催され、200万人を超える観光客が訪問する観光イベントとなっている。この期間は多くの観光客で非常に混雑し、宿泊施設の予約も困難であり、宿泊料金も通常期の何倍にもなる。そのため周辺地域のホテルに宿泊して来場する観光客も多い。宿泊施設に限られる中で、クルーズ客船を「ホテルシップ」のように利用することが可能であり、ねぶた祭の期間に合わせて多くのクルーズ客船が寄港している。特に最終日の8月7日は陸上でのねぶたの運行と海上運行、花火大会が行われ、フィナーレとなることから人気がある。クルーズ客船は滞在時間が限られており、特に夜の滞在が困難であることから宿泊を伴う旅行に比べて地元への経済波及効果が小さいが、青森港ではねぶたの運行は19時から21時であり、出港はそれ以降となることから滞在時間が長くなることで通常より多くの経済波及効果がある。

青森港には徒歩圏内にねぶた祭を紹介するねぶたの家ワ・ラッセや制作小屋のねぶたラッセランド、青森県観光物産館アスパム、青函連絡船メモリアルシップ八甲田丸等があり、また、青森駅も隣接している。郊外にも青森県立美術館や三内丸山遺跡といった文化や歴史、自然といった観光資源を活かした施設がある。観光施設においては案内表示やパンフレットでの英語、中国語（簡体字・繁体字）、韓国語による多言語での対応が行われている。さらには、お土産としては特産であるりんごやにんにく等の農産物とまぐろやさば、ほたて等の海産物がある。

以前からねぶた祭に合わせて日本船社のクルーズ客船の寄港が行われていたが、外国人観光客は祭りや名所旧跡、景勝地に興味があり、地理的には優位性はない中で観光地的要因の優位という特性を活かして日本文化をアピールして外国船社にセールスを行うことで誘致を増加することに成功し、よい寄港地であるという評価が高まることでねぶた祭の期間以外でも順調に寄港を増加させている。日本全体への寄港の増加に伴ってさらに寄港を

¹⁸⁾ イタリアのベネチアに寄港するクルーズ客船の滞在時間は短いため、主要な観光地に観光客が集中して混雑し、かつ滞在時間が短く宿泊を伴わないので地元への経済波及効果は住民の負担に比べて小さくないため、「クルーズ公害」と呼ばれている。

¹⁹⁾ 湧口清隆・酒井裕規 (2018)「外航クルーズ客船の寄港の集中がもたらす負の影響に関する考察」『交通学研究』第61号、日本交通学会 85頁～92頁を参照。

²⁰⁾ 国土交通省東北地方整備局 (2016)「青森港におけるクルーズ旅行者動向について」を参照して執筆している。

増やすことが期待でき、クルーズ客船の寄港に対応した新中央埠頭の整備が可能となった。

一方でただでさえ混雑するねぶた祭りの期間に大量の乗客が押し寄せ、かつ乗客用によくの観覧席を確保することや宿泊を伴わない滞在となることから地元の住民や事業者にとってはデメリットもある。

③四日市港²¹⁾

九州や日本海側の寄港地から関西へ、さらには首都圏へと航海する中で、その中間となる寄港地として東海地方に寄港地があることが望ましい。大都市の港である名古屋港に寄港できることが理想的ではあるが²²⁾、日本一の貿易港であり貨物船等の寄港が多いため、クルーズ客船の寄港、特に外国船社のクルーズ客船の寄港は多くはない。そのため代替的な港として四日市港への寄港が日本船社では行われている。

四日市港には2018年から外国船社のクルーズ客船が寄港するようになった。初寄港では船内で歓迎式典が行われ、行政や港湾関係者が参加し、関係者からは四日市港に外国船社のクルーズ客船が寄港するのは初めてであり、四日市だけでなく三重県全域に観光客が来ることへの期待が示された。

2018年中には横浜港発着の定期クルーズの寄港が5回予定されており、大型クルーズ客船が定期的に寄港するようになる。カボタージュ規制によって隣国の韓国や台湾へも寄港するが、それ以外は日本国内を巡り、ほぼ内航クルーズである。日本人乗客の多い内航化した外航クルーズ客船がさらに増加することで、先に述べたように関東と関西の中間地として清水港などと同様に四日市港への寄港は増えていくことが期待できる。東京に近い横浜が港町として発展したように、大都市である名古屋に近いことで寄港を増やすことも可能である。但し、名古屋港発着の定期クルーズも行われており、大都市である名古屋港の代替的な位置付けの寄港となっている。

観光資源に関しては伊勢神宮等があるが、他の手段での訪問が便利である観光地はクルーズ客船での訪問先としては適さないため、日本人乗客の多い内航化した外航クルーズ客船においては魅力ある観光地とはなっていない。そのため「工場夜景」のような特色ある観光資源の整備が必要である²³⁾。

これらの事例のように①地理的要因、②施設の要因、③観光地的要因のいずれかにしか優位性がない港であっても寄港を増加させることは可能である。次章ではそのための方策について検討する。

4. クルーズ客船の寄港による地方創生

急増するクルーズ客船は3章の表1で示したように九州地方に寄港が集中しており、上

²¹⁾ 水野英雄 (2018) 「外航クルーズ客船の東海地方への寄港－「内航クルーズ化」で期待される市場拡大－」平成30年1月22日『中部経済新聞』「オープンカレッジ」7頁を参照。

²²⁾ 名古屋港に寄港することが出来れば大都市でありかつ周辺からの交通の便利もよいことで集客しやすくメリットは大きい。

²³⁾ かつては四日市ぜんそくという深刻な公害問題があり、工場夜景には単なる景観だけでなく「ダークツーリズム」としての側面もある。

位7港で約7割の寄港を受け入れている。しかしながら急増により受け入れ能力の限界を迎えており、既に寄港が多い港では寄港を断らなくてはならないケースが増えており、寄港を抑制する要因になることが危惧される。そのため他港への円滑な誘導が必要となっており、国土交通省は港湾局産業港湾課に「クルーズ振興室」を新設し、寄港に関する様々な問い合わせへの一元的な対応のための「クルーズの振興のためのワンストップ窓口」の設置やクルーズ客船の寄港可能な港を紹介するマッチングサービスの提供を行っている。各港湾管理者もホームページ等での情報発信やクルーズ業界の展示会への参加によって魅力ある寄港地であることをアピールし、誘致活動を行っている。各自治体や港湾が参加する「全国クルーズ活性化会議」では各港の施設や担当部署等の情報をホームページで一元的に提供することで円滑なマッチングに取り組んでいる。

寄港がゼロまたは極端に少ない港であっても一旦寄港地となればそれが実績となり、寄港が増えていく。特に、地理的な要因から寄港地となりにくい東日本や北海道の港でも青森港や函館港、小樽港は実績を積み重ねることで外国船社のクルーズ客船の寄港を増加させている。地理的要因による制約を緩和して寄港地を分散させるためには、外国船社の外航クルーズ客船へのカボタージュ規制を緩和して内航クルーズへの参入を認めることで寄港地を分散させながら寄港を増加させることが考えられる²⁴⁾。

このように今後は地理的要因が緩和されて全国各地に寄港地が広がっていくことが予想され、クルーズ客船の寄港を「地方創生」に活かすことが期待されている。観光は宿泊、交通、飲食、土産等の関連産業の裾野が広く、経済波及効果が大きな産業である。急増するインバウンドを東京や京都といったゴールデンルートから地方に誘客することで地方を活性化することが期待されている。そのため政府は2016年3月の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」での「明日の日本を支える観光ビジョン」や2017年3月の「観光立国推進基本計画」において、2020年の訪日外国人旅行者数を4,000万人とすることや訪日外国人旅行消費額を8兆円とすることなどの目標を定めた。さらに2017年5月に「観光戦略実行推進タスクフォース」や「歴史的資源を活用した観光まちづくりタスクフォース」での議論を踏まえて「観光ビジョン実現プログラム2017－世界が訪れたくなる日本を目指して－（観光ビジョンの実現に向けたアクション・プログラム2017）」を策定し、目標の達成に向けた具体的な施策を示した。

その中でクルーズ客船の寄港に関するものを重要度が高い順にみていく。「視点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」で「クルーズ船受入の更なる拡充」としてクルーズ客船寄港の「お断りゼロ」や旅客ターミナル整備への無利子貸付制度、新たな国内クルーズ周遊ルートの開拓、「全国クルーズ活性化会議」の一層の活用等が提案された。関連する事項としては「地方空港のゲートウェイ機能強化とLCC就航促進」があり、特定地域への集中の緩和のための「地方イン・地方アウト」や円滑かつ快適な出入国審査が示された。クルーズに関しても九州地方の主要港への集中やCIQの円滑化が課題となっていることから、同様の施策が求められる。

また、「視点1. 観光資源の魅力を極め、「地方創生」の礎に」では魅力ある公的施設・インフラの公開や文化財の保護だけでなく観光資源としての利用、同様の視点から国立公園

²⁴⁾ クルーズ客船に関するカボタージュ規制の緩和・撤廃の影響については水野英雄（2016）「日本へのクルーズ客船の寄港とカボタージュ規制」『海事交通研究』第65集 一般財団法人山縣記念財団 33頁～42頁を参照。

の活用等が示された。「視点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観光産業の強化」に関しては各種の規制が多く、その緩和が指摘されている。クルーズ市場に関しての直接の言及はないが、カボタージュ規制の緩和で日本人向けの新たな市場の開拓や効率化、さらには日本船社の競争力向上が期待できる²⁵⁾。

クルーズ客船の寄港による経済波及効果への期待は大きいですが、短時間の滞在で宿泊を伴わないことから経済波及効果は大きくないこともある。また、これまでは「外航クルーズ客船には中国人の富裕層が乗っていて大量の買い物をする」ことで寄港地への経済波及効果が大きいことが期待されたが、客層が中間層へ広がったことで「爆買い」は少なくなった。また、各港で行われている乗客へのアンケート調査の結果から消費支出額は寄港地によってかなり異なっていることが示されている²⁶⁾。また、日本人向けの「内航化」した外航クルーズ客船が増えることから乗客の消費支出は少なくなる。外国人であれば言葉の問題や交通機関に不慣れなこともあり観光バスによるオプションツアーに参加する乗客が多いが、日本人はあえて割高となるオプションツアーに参加しなくても観光を楽しむことが出来る。そもそもクルーズ客船は交通・宿泊・食事が全て料金の中に含まれていてそれ以外の出費が不要であり、特に外国のクルーズ客船のセールスポイントは「日本のクルーズ客船よりも割安」なことである。大型のクルーズ客船にはアトラクション施設が充実しており「船内で楽しく過ごす」ことができ下船しない乗客もあり、船外で積極的な消費支出を行うとは限らない。また、寄港地に魅力ある観光地がなければ乗客は隣接する市町村や隣県に移動してしまう。そのため地元への経済波及効果は小さくなる。一方で大量の乗客による交通や観光施設の混雑や廃棄物の処理、文化的相違によるトラブル等の「観光公害」「クルーズ公害」が危惧される。

地方創生のためにクルーズ客船の寄港を活かすには、単に外航クルーズ客船の寄港を増加させるだけでなく、寄港地への経済波及効果を大きくするための工夫が必要となる。寄港時間が6時間から8時間程度であることから最大でも片道2時間程度の範囲内に魅力ある観光地を整備することや購入したくなるような特産品を育成すること、外国人が好む体験型のアトラクションを設けることである。具体的には陶芸等の伝統工芸品の制作や地元の食材を地域の市場で購入し、それを活かした和食をその場で調理するなどの企画が外国人には好まれる。外国にはない四季を活かして春の桜や秋の紅葉といった自然を体感できる企画や農家や民家での生活体験や武将観光といった文化や歴史に触れる企画も好まれる²⁷⁾。

これらの企画については外国人観光客の出身国を考慮して提案する必要がある。急増している中国人と欧米人では日本に期待するニーズは異なっている。中国人にとっては隣国である日本は行きやすい外国であり、買い物などを重視する傾向にある。リピーターとして複数回訪日する者も増えている。それに対して日本から遠く離れた欧米人にとっては日本への旅行は頻繁に行うことはできず、生涯に一度の貴重な旅行となるものであり、期待する内容は日本の文化や歴史を深く経験するものである。さらには、安価な外国船社のク

²⁵⁾ 水野英雄 (2016) 「日本へのクルーズ客船の寄港とカボタージュ規制」『海事交通研究』第65集 一般財団法人山縣記念財団 33頁～42頁を参照。

²⁶⁾ 調査の実施時期や乗客の特性が異なるので単純な比較は出来ないが、寄港地により消費支出額は異なっている。

²⁷⁾ 一般社団法人日本外航客船協会のクルーズ・オブ・ザ・イヤーではオリジナリティーに溢れ、かつ、日本のクルーズマーケットの拡大に貢献した旅行商品を表彰している。また、特別賞として寄港誘致に成功した港を表彰している。

クルーズ客船の参入によってクルーズ旅行への関心が高まっており、インバウンドだけでなく日本人の乗客の増加も期待できる²⁸⁾。日本人向けの内航化した外航クルーズ客船ではインターポーティング²⁹⁾の導入により広域な市場からの集客が可能になっており、空港や鉄道との接続によるフライ&クルーズやレイル&クルーズが日本においても可能となる。日本でクルーズ市場が拡大しない最大の理由はクルーズ旅行に必要な長期の休暇が取得しにくいことであるが、ワークライフバランスの見直しや年次休暇の取得の義務付けなどによって一週間程度の長期の休暇が取得しやすくなれば市場が拡大する追い風となる。

クルーズ客船市場は引き続き拡大することが予想されるが、現状では一部の港を除いてクルーズ客船の受け入れ施設は整備されておらず、それを補うための工夫も求められる。現在は各港ごとに誘致協議会等を組織して誘致活動を行っているが、特定の港だけでなくコースとなる複数の港で共同で誘致活動を行うことや、その際にはCIQは旅客ターミナル等の整備された港で済ませること、九州から西日本、さらには東日本へとなるべく長いコースを設定することで誘致活動を効率化し、かつ経済波及効果を大きくすることが出来る。さらには、近隣の港で共同で誘致活動を行うことで寄港が増加した際に寄港を断らなくても済むようにする。観光地についても近隣の港で共同で整備してアピールすることで効率化が出来る。

日本においてクルーズ客船市場が欧米の市場並みの水準に拡大すれば新たな産業となり、地域には乗客・乗員の消費支出だけでなく受け入れ態勢の整備に伴う港湾や空港、鉄道網といったインフラの拡充による経済波及効果も生じ、「地方創生」に貢献するものとなる。

5. おわりに

日本の人口は減少期に入ったことで地方都市の衰退が深刻化しており、地方の活性化対策が急務となっている。そのためには新たな産業の育成が不可欠であり、裾野の広い観光産業は大いに期待されている。観光産業の中でも特にクルーズ市場は現在の規模が極めて小さく、今後の成長の余地は大きい。海外旅行が大型旅客機の登場によるパック旅行の導入で低価格化して普及したように、巨大なクルーズ客船の就航で低価格なカジュアルクラスのクルーズが一般化することが市場の拡大には不可欠である。また、日本船社のクルーズ客船は1990年代に就航した「飛鳥II」「にっぽん丸」「ぱしふいっくびいなす」の3隻のみであり、老朽化が進んでいるがその後継が未定であることから、クルーズ市場の拡大のためには外国船社のクルーズ客船の寄港の増加が必要である。

地方の港湾に巨大なクルーズ客船が寄港することで経済波及効果が生じ、さらにはその効果を大きくするために観光客の消費支出を増加させる工夫が必要である。単なる寄港誘致ではなく、地域の特性を活かした様々な工夫³⁰⁾を行うことでより一層の経済波及効果を生じさせることが地方創生につながる。

²⁸⁾ 2017年の日本の総人口は約1億2700万人であり、国内市場である内航クルーズは約11.9万人と相対的に見れば市場規模は極めて小さい。

²⁹⁾ 同一航路内の複数港での乗下船を繰り返し行いながら複数回の航海を行うこと。

³⁰⁾ 2020年東京オリンピックに向けたホテルシップが話題となっている。大型クルーズ客船には様々な施設があることでそれ自体が「海のテーマパーク」になっていることから、地方港へ一定の期間停泊することでレジャー施設としての集客も可能となる。