

クルーズ振興と沿岸域資源の活用

一般財団法人 みなと総合研究財団 調査研究部 兼 クルーズ総合研究所
研究員 西田 敦史

1. はじめに

クルーズという言葉を聞くと、「世界一周。超豪華で高級。お金と時間に余裕のある人たちの世界」というイメージが湧く。クルーズは一般庶民には手の届かない高嶺の花と思われがちである。ところが最近、「リーズナブルな外国船による日本発着クルーズ」のCMが流れ、「中国から大型クルーズ船が訪れ中国人が爆買」した報道など、クルーズを身近に感じる機会が増えてきている。

我が国はこれまで日本人を乗せた日本船によるロングクルーズの発着地が主流であった。ところが最近、海外発着の大型クルーズ船の目的地（寄港地）、更には外国人と日本人が相乗りする外国船のショートクルーズの発着地へと立場が変わってきている。我が国を取り巻くクルーズ事情に大きな変化が起きているのである。

四方を海に囲まれ、津々浦々で独自の地域文化が根付く我が国は、外国人から見れば極めて魅力的に映る。観光立国を目指す我が国としては、美しい自然・景観、伝統的な歴史・文化、高品質のサービス、おもてなしの心といった強みを活かし、今後も成長を続けるアジア地域のクルーズ需要や、欧米、我が国のクルーズ需要を最大限に取り込み、クルーズ観光を活性化させていくことが重要である。

そのためには、我が国港湾は最新のクルーズ事情を把握し、クルーズ船の受入環境整備を促進することが必要となる。併せて、我が国の強みを活かし、旅客が寄港地で様々な地域の魅力を体感できる着地型の商品の開発・提供を促進することが必要となる。

そこで、本稿では、近年の我が国のクルーズ事情を述べるとともに、クルーズ船の寄港に伴う沿岸域資源の活用事例について紹介する。

2. 我が国を取り巻くクルーズ事情

(1) 訪日クルーズ旅客数の拡大

我が国のクルーズマーケットは、クルーズ元年と言われる1989年（平成元年）以降、停滞感と閉塞感に包まれている。クルーズ業界関係者は、日本人のクルーズ旅客数100万人達成を一つの目標として取り組んできた。しかし、実態は1989年当時の15.4万人¹から微増・微減を繰り返す状況にある。2016年は過去最高の24.8万人¹となったが、それでも目標の100万人には程遠い。

一方で、ここ数年、我が国で急拡大しているのが訪日クルーズ旅客数²である。

発表資料¹によると2016年の訪日クルーズ旅客数は199.2万人であった。この数値は2015年の111.6万人に比べて78.5%もの大幅増となり、過去最高を更新した。また、2013年の17.4万人と比べると11.4倍の大幅な伸びである。

それに伴い、我が国港湾への外国籍のクルーズ船の寄港回数も大幅に増加している。2016年の外国籍のクルーズ船寄港回数は1,443回であった。前年の965回から38.7%増加している。また、2013年の373回と比べると3.9倍の増加である（図1）。

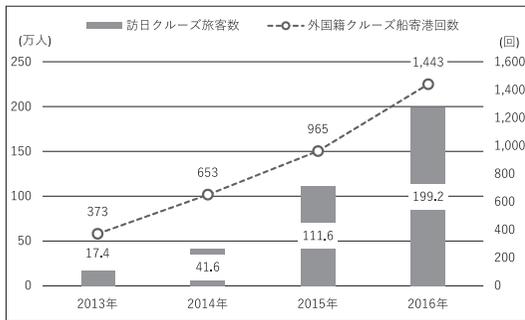


図1 訪日クルーズ旅客関連指標の推移

2016年は国内123の港湾にクルーズ船が寄港したが、港湾別で寄港回数が多かったのは博多港、長崎港、那覇港となっている。注目すべきは、九州沖縄地域の港湾がTOP10の内7港を占めていることである。これについて、国土交通省は中国からのクルーズ船の寄港増加がこのような結果に繋がったと分析している。

そこで、我が国に大きな影響を与えている中国のクルーズマーケットにどのような変化が起きているのかを考察する。

(2) 急成長する中国のクルーズマーケット

ここ数年、アジア全体のクルーズマーケットは拡大を続け、世界有数の市場に成りつつある。とりわけ、中国のクルーズマーケットの急成長は著しい。2006年にイタリアCosta Cruises社のCosta Allegra号が、上海を発着港とする上海～済州島（韓国）～長崎の定期クルーズを運航して以来、国際的な大手クルーズ船社が中国に進出し、クルーズマーケットを拡大している。

CLIA³は、中国のクルーズ旅客数を2012年21.7万人、2014年70.3万人、2015年98.6万人、そして昨年の2016年は210万人と発表した。これは、世界最大の市場である北米の1,152万人に次ぐ、世界第2位の数値である。

更に、中国のクルーズ業界関係者は、2020年のクルーズ旅客数を350～450万人と予測している。この予測値に関しては、2つの視点から現実性のある数値と考えられる。

一つ目は、クルーズ普及率⁴である。2016年のクルーズ先進国の普及率をみると、オーストラリアが5.8%と最も高く、アメリカ3.7%、イギリス3.1%、ドイツ2.5%、カナダ2.2%と各国とも2%を超えている⁵。一方、中国は0.2%であり、仮に450万人でも0.3%である。先進国と比べると10分の1の規模であり、ポテンシャルは十分にあると考えられる。

二つ目は、中国人の海外旅行の拡大である。中国の海外旅行者数（出国者数）は所得の向上や渡航先のビザ要件の緩和に伴い、2005年の3,000万人から2016年の1億3,680万人⁶へと大幅に増加し、世界第1位となった。すなわち、クルーズが急成長している中国は、クルーズだけが脚光を浴びている訳ではなく、海外旅行、とりわけ訪日旅行に人気が集まっているのである。その手段の一つとして、手軽で安価なクルーズ観光が利用されているのである。

中国の総人口に占める海外旅行者の割合は依然として低く、今後拡大の余地は大きい。中国のクルーズ旅客数は更に大きく増加するであろうという業界関係者の予測は納得できる。

(3) 政府：クルーズ500万人時代の目標設定

観光立国を目指す我が国政府は、地方に及ぼす経済波及効果が大きい観光産業を重要な経済成長分野と位置づけ、様々な取り組みを実施している。

観光立国の一つの指標となる訪日旅行者数は、2013年に1,000万人を達成した。そこで、2014年に、2020年までに2,000万人という目標を設定したところ、2015年には目標達成が視野に入るまでに成長した。そのため、政府は次の時代の新たな目標を定めるとともに、必要な対策の検討を行うため、2016年3月に「明日の日本を支える観光ビジョン」を策定した。本ビジョンでは、訪日旅行者数を2020年に4,000万人、2030年に6,000万人という大幅に上方修正した目標を掲げた。

そこで、2020年に4,000万人の訪日旅行者数を達成するための手段として存在感を増したのが、訪日クルーズ旅客の受け入れである。

2016年の訪日クルーズ旅客数は199.2万人（訪日旅行者数全体の8.3%）であったが、政府は2020年の4,000万人のうち500万人（訪日旅行者数全体の12.5%）をクルーズ旅客でカバーするという目標⁷を設定し、クルーズ船受け入れの更なる拡充に取り組むとしたのである。

(4) クルーズ500万人時代の実現に向けて

訪日クルーズ旅客数500万人の目標達成には、現状から更に300万人のクルーズ旅客を受け入れる必要がある。そのため、我が国港湾では、貨物岸壁を活用したクルーズ船の受け入れや官民連携によるクルーズ拠点の整備等を行い、キャパシティ確保を進めているところである。

しかしながら、十分な受け入れ施設があればクルーズ船が寄港するという訳ではない。それぞれの寄港地がクルーズ旅客に対して魅力的な場所であるかが必要となる。

近年、中国人の志向は変化してきている。これまでは買物や飲食、観光が中心であった。そのため、港湾の背後地に大型SCや有名な観光施設があれば、寄港地として成立していた。しかし、中国発着クルーズの運航回数や中国人のリピーターが増加する中、これまでの通常の寄港地での活動では飽き足らず、自然や体験型等の非日常性を求める志向が強くなりつつある。

そのため、大手クルーズ船社は、クルーズ旅客のニーズを満たす新たな商品を探し、日本文化や生活等の地域に密着した、新たな寄港地の開拓が進みつつある。裏を返せば、受入側には、自然や非日常性を体験できる商品を提供することが求められているのである。

そこで、このような自然や非日常性を体験でき、沿岸域資源等を活用した寄港地の先進事例を紹介したいと思う。

3. 寄港地における沿岸域資源の活用事例

本稿では、カリブ海における島嶼部クルーズの事

例と、高松港（香川県高松市）における飛鳥Ⅱの事例を紹介する。

(1) カリブ海クルーズの事例

クルーズ先進地域であるカリブ海では、クルーズ船が島嶼部に寄港し、ビーチ等の沿岸域において一日滞在型の寄港地観光が行われている。具体的に、海岸を活用したマリンスポーツやイベントの実施、地元文化を体験するメニュー等、都市型とは異なる商品を提供している（図2）。



図2 カリブ海クルーズの寄港地観光⁸

クルーズ旅客はビーチ等までの往復移動が付いた商品等をクルーズ船社から購入する。ビーチに到着すると、ボート・シュノーケリング等のアクティビティや飲食を楽しむ。これが、地元への主な経済効果となる。また、カリブ海各国は、地元への経済効果を更に創出するため、マリンスポーツレンタルの促進や、魅力的な地元民芸品の開発・販売、クルーズ船内での地元食材利用に向けた売り込み等を進めている。

FCCA⁹によると、クルーズ産業全体によるカリブ海の経済効果は、35港の寄港地で年間31.6億USDに達し、75,050人の雇用を創出している。また、一人当たりの消費額は103.8USDである。カリブ海クルーズの主な旅客が欧米人と考えると、都市型の寄港地での消費額と殆ど同じ印象を受ける。

我が国でも、南西諸島や瀬戸内海の島々は、山海の豊かな自然を有するのみならず、海外に近接するという地理的ポテンシャルを有している。すなわち、沿岸域資源を活用した商品を提供する寄港地としての開発可能性が極めて高いのである。我が国における島嶼部クルーズの実現可能性についても検討を進めるべきである。

(2) 高松港の事例

高松港の中心部に位置する高松港玉藻地区(サンポート高松)には、5万トン級岸壁(大型旅客船岸壁)が整備されており、近年多くのクルーズ船が寄港している。

高松港では、クルーズ誘致により様々な効果が発現している。クルーズ旅客は地元商店街や観光施設への訪問はもちろん、隣接するフェリーターミナルを利用する。既存定期船に乗り、瀬戸内海の島々を観光するためである。定期船を活用した島嶼観光の商品が人気を博しているのである。

受け入れる島々には多数の旅客が訪れることになるが、円滑に受け入れが来ている。事前に、港湾管理者である香川県やクルーズ船社が受入自治体や協議会と調整しているためである。また、最近では瀬戸内海の特徴を活かし、地元通船等を利用した離島への観光も着目されている(図3)。地元資源を活用した好事例である。

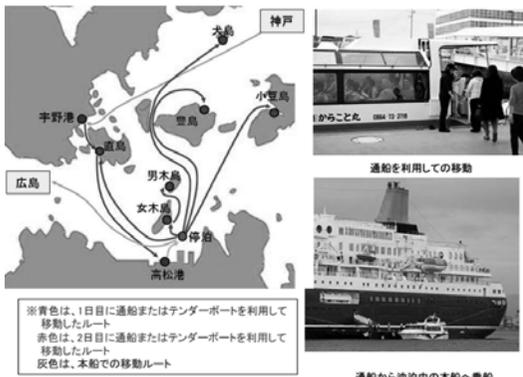


図3 地元通船を利用した離島への観光事例¹⁰

ここで、高松港でのクルーズ誘致でもう一つ注目したことがある。高松港には、日本船や外国船様々なクルーズ船が寄港しているが、2014年から4年連続で8月13日~14日に「飛鳥II」が寄港しているのである。

高松では毎年8月13日に「さぬき高松まつり花火大会」が開催されている。つまり、クルーズ誘致に花火・祭りという地元資源を活用している。例えば、花

火の打ち上げ場所をクルーズ船のデッキ正面に変更し、クルーズ旅客が正面で観覧できるようにしている(図4)。



図4 飛鳥IIと花火(筆者撮影)

これにより、クルーズ旅客は花火を特等席で観覧することができ、一方、地元の一般見学者も「飛鳥II」と花火という非常に絵になる景色を見ることができ、相互にメリットが生まれる。実際に、筆者も現地を訪ねてきたが、周囲の一般見学者から同様の声を聞くことができた。クルーズ船の認知度も向上し、「飛鳥II」を歓送迎する市民も4年前に比べて増えているという。

4. おわりに

訪日クルーズ旅客数500万人達成に加え多様なクルーズ旅客のニーズに対応するため、我が国は様々な取り組みを展開しなければならない。

中国のクルーズマーケットは、今後も成長を続けると予測されている。特に、中国の休暇制度やクルーズ旅客の特性¹¹を鑑みると、引き続きショートクルーズが主流になると予測される。つまり、今後も西日本の港湾に寄港回数が集中することになる。しかし、同地域の受け入れキャパシティには限度があり、500万人という現状の2.5倍の受け入れは困難な状況にある。そのため、中国からのクルーズ船の寄港地を全国各地の港湾に分散させる方策が必要と

なってくる。例えば、フライ&クルーズ¹²による移動時間の短縮や、インターポーティング¹³の導入による特定区間のみ乗船等が効果的であると考ええる。

一方で、チャイナリスクに備えた対策の検討も必要となる。2017年3月の韓国THAAD配備問題による、中国発着クルーズの韓国への寄港中止の影響は記憶に新しい。政治的リスクが大きいのである。仮に、我が国で同様の事態に遭遇した場合、全国各地の港湾にダメージが及ぶことは容易に想像できる。

今後は中国だけに依存することなく、欧米や台湾、東南アジアのアジア地域等、広範囲な地域からのクルーズ船やクルーズ旅客の受け入れに向けた対応を進めていくことが必要となる。最も、我が国のクルーズマーケットの開拓に向けた取り組みも忘れてはならない。

脚注

- 1 国土交通省港湾局「2016年の我が国のクルーズ等の動向について」
- 2 訪日クルーズ旅客とは、日本へクルーズ船で入国した外国人旅客を指す。
- 3 Cruise Lines International Association. クルーズライン国際協会。1975年に北米（本部：ニューヨーク）で設立。60の大手クルーズ船社（全体規模の95%）が加盟する世界最大の国際クルーズ協会。
- 4 総人口に占めるクルーズ旅客数の割合。今後の各国のポテンシャルを測るための一つの指標となっている。
- 5 CLIA Market Reports “2016 Year in Review”
- 6 中国国家統計局、国連人口部。中国旅遊研究院によると、1.37億人のうち1.22億人が観光目的の旅行者である。
- 7 このことを「クルーズ500万人時代」という。
- 8 Royal Caribbean International – Shore Excursions
- 9 Florida-Caribbean Cruise Association “Cruise Industry Overview -2017”
- 10 四国地方整備局港湾空港部「四国における瀬戸内海クルーズの現状及び課題」
- 11 CLIAによると中国人のクルーズ旅客の平均年齢は45歳と現役世代が中心である。さらに、中国の長期休暇は日本と同様に特定の時期に集中しているため、現役世代は長期休暇の取得が困難な状況にある。
- 12 クルーズの発着港まで飛行機で行き、乗船してクルーズ旅行を楽しむこと。
- 13 同じ港を周遊するコースで複数の港で乗下船できる。