

訪日クルーズ旅客 500 万人の 実現に向けた取り組み

国土交通省港湾局 産業港湾課 クルーズ振興室
中野 武

はじめに

近年、安価で手軽に海外旅行を楽しめるクルーズ旅行は世界的に人気となっており、世界のクルーズ人口は、10年の間に69%増加しました(2005年:1374万人→2015年:2320万人)。特に、アジア地域では経済成長とともにクルーズ人口が急増しており、10年の間に174%増加しました(2005年76万人→2015年208万人)※1。

アジアのクルーズ市場の急成長を背景に、我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数も急増しており、2016年のクルーズ船の寄港回数は、外国船社運航のクルーズ船が1443回、日本船社運航のクルーズ船が574回、合計では過去最高の2017回(前年比38.7%増)となりました(図1参照)。同時に、訪日クルーズ旅客も急増しており、2016年に、我が国へクルーズ船により入国した外国人旅客数は、約199.2万人(2015年:約111.6万人、前年比78.5%増)と過去最高を大きく更新しました(図2参照)。

我が国では、2016年3月30日、明日の日本を支える観光ビジョン構想会議(議長:内閣総理大臣)において「明日の日本を支える観光ビジョン」が取りまとめられ、その中で、「クルーズ船受入の更なる拡充」を図ることとし、「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」という目標が立てられました。本稿では、急増するクルーズ需要やクルーズ船の大型化に対応するためのハード・ソフト両面におけるクルーズ船の受入環境の整備に係る取り組みについて紹介します。

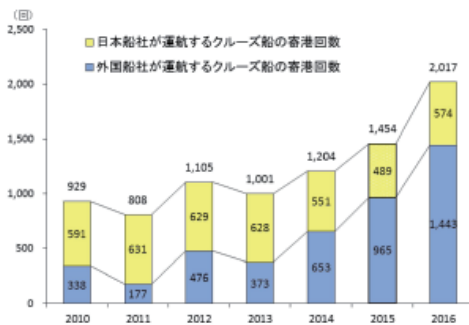


図1 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数

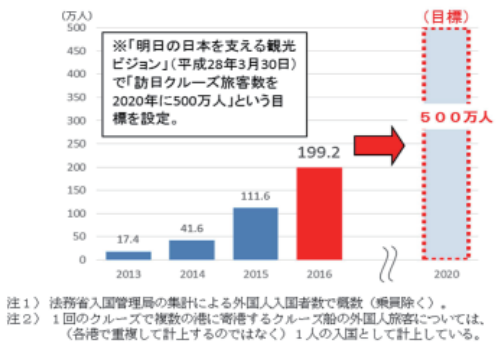


図2 クルーズ船による外国人入国者数(概数)

注1) 法務省入国管理局の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。
注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客については、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。

クルーズ船の受け入れが寄港地にもたらす効果

一度に多くの観光客が訪れるクルーズ船の寄港は、寄港地に大きな効果をもたらします。寄港地観光の目的や乗客の特性により違いはあるものの、各自治体が実施したアンケートでは、直接的な経済効果だけで、少ない場合でも乗客1人あたりの消費額は1寄港につき1万円程度であり、多い場合では、乗客1人あたりの消費額が10万円を超える事例も確認されています。

クルーズの寄港は、食事、ショッピング、アクティビティーなど直接的な経済効果のみならず、観光消費の発生による関連産業への生産・雇用などの間接効果も期待されます。また、クルーズ船の寄港が交流人口の増加を生み出し、地域を越えた人のつながり、地域の中のつながりをより強固なものにしています。例を挙げると、宮崎県日南市の油津港では、大型クルーズ船が寄港した際に、地元の高校生が外国人観光客向けに観光案内を実施しています。高校生たちは、その案内のために地域資源を自発的に勉強し、案内後は日南市長に観光に関する課題の提言を行いました。函館市では観光ボランティアに加え、書道や茶道などの伝統文化の体験の提供を行っています。この他にも各港湾で地域に伝わる伝統、特産品、文化を披露するなどして、「おもてなし」を行っています（図3、4参照）。

これらは訪日クルーズ旅客と寄港地の地域住民との間に文化交流が生まれ、若い人材が観光案内ボランティアに取り組んだ結果、地域の魅力再発見につながった事例であり、クルーズ船の受け入れが、我が国の津々浦々に多くの観光消費や賑わいをもたらしています。

日本には20の世界遺産が全国の地域に点在しており、その多くがクルーズ寄港地からアクセスしやすく、複数の港に寄港できるクルーズは、ひとつの旅行商品で複数の世界遺産の観光ができるなど強力な観光ツールとなっており、その意味でクルーズ船は地方の宝船といえます。



図3 地元高校生による英語を駆使した現地ガイドの様子



図4 臨時免税店での地元産品販売の様子

クルーズ船受け入れに係る課題

前述のとおり、我が国へのクルーズ船の寄港の急増に対し、その受入環境の整備が十分に追いついていないため、ここ数年例えば以下のような課題が生じています。

・一部の港湾での「お断り」

我が国港湾は、大型クルーズ船が寄港できる岸壁や、クルーズ旅客の乗降に適した埠頭が限られています。また、日本に寄港するクルーズ船の多くの発着地である中国では3～5泊程度のショートクルーズが人気であり、中国から距離が近い九州や沖縄などの西日本の港湾に寄港が集中しています。このため、大型クルーズ船に対応した九州・沖縄など一部の港湾では、クルーズ船社の希望日に予約が取れず、寄港を「お断り」せざるを得ない状況が発生し、潜在的な寄港需要を取りこぼしています。

・旅客ターミナルの不足

我が国港湾は、旅客船専用岸壁が限られており、貨物用岸壁などを活用してクルーズ船を受け入れています。貨物用岸壁で受け入れる場合、クルーズ旅客の乗降時の安全性を確保するため、貨物の荷役の休止や制限を行う必要が生じるなど、荷主や港湾運送事業者の協力を得ながら受け入れることが必要であり、受け入れ可能な岸壁に限りがあります。また、旅客と貨物の分離、限られたスペースにおける旅客と車両（バス・タクシー）の導線分離などが課題となることもあります。

さらに、貨物用岸壁などの旅客施設がない岸壁でクルーズ船を受け入れる場合、CIQ 官署の職員が、クルーズ船の接岸後に乗船し、船内のレストランなど一定のスペースが確保できる場所に仮設の会場を設けて、持ち込んだ機材を設置し、検査・審査を実施することとなります。旅客の下船開始までに時間を要し、検査・審査効率も上がらないことから、旅客にとっては国内で観光するための貴重な時間が割かれるという課題も生じています。

■ クルーズ船受入れの更なる拡充に向けた取り組み

これら諸課題へ対応するため、「明日の日本を支える観光ビジョン」に基づき、クルーズ船受入れの更なる拡充に向けてハード・ソフト両面から取り組んでいるところです。

ここでは、2017年5月30日に観光立国推進閣僚会議（主宰：内閣総理大臣）において決定された「観光ビジョン実現プログラム2017」（観光ビジョン実現に向けたアクション・プログラム2017）の中で掲げられた、以下4つの施策を紹介します。

(1) クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現

クルーズ船寄港の「お断りゼロ」を目指し、国土交通省では、既存の貨物用岸壁などを活用しつつ、大型クルーズ船に対応した係船柱・防舷材の整備やドルフィン・栈橋などの整備を行い、寄港可能な港湾の多様化を推進しており、既存ストックを活用しつつ、少ない投資で多くのインバウンドの獲得を図っています。

この他、国土交通省港湾局では、平成29年4月に、クルーズ旅客の受入機能の高度化を図るため、地方自治体などが実施するクルーズ旅客の利便性、安全性などを向上させるための移動式ボーディングブリッジの設置などに対する補助制度を創設しました（図5）。6月20日には、平成29年度第1回募集分として、24港29地区を採択しました。本年度内に、予算の範囲内で第2回の公募を行う予定です。

訪日クルーズ旅客数500万人の実現に向けて、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上及び物流機能の効率化を図るための事業を実施する者(地方公共団体又は民間事業者)に対し、その経費の一部を国が補助する。

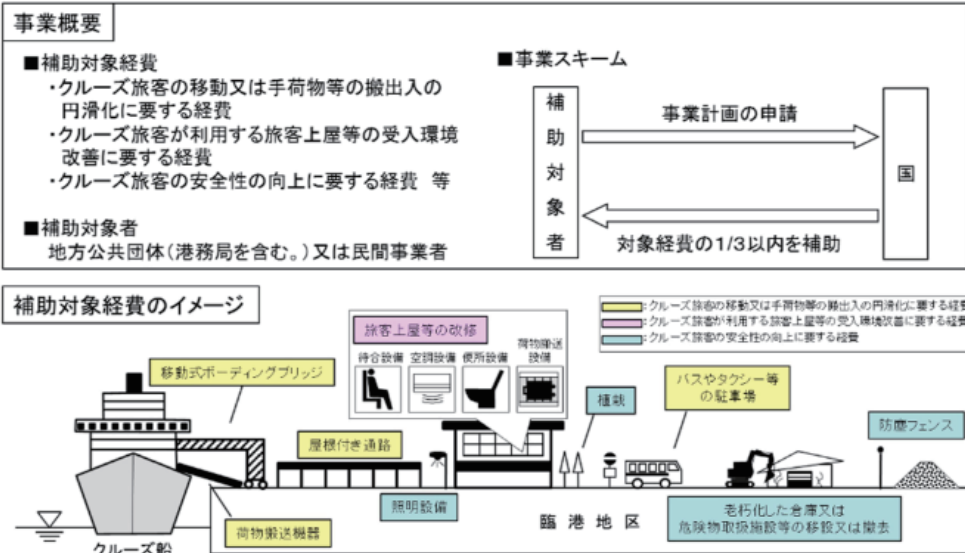


図5 「国際クルーズ旅客受入機能高度化事業」イメージ

(2) 世界に誇る国際クルーズの拠点形成

待合所やCIQ施設がない埠頭では、船内でCIQを行う必要があることなどから、クルーズ旅客の受け入れが非効率的な状況が発生しています。待合所やCIQ施設を含む旅客施設の整備を促進し、こうした状況を改善するため、平成28年度に民間事業者による旅客施設などの建設または改良に対して、資金の無利子貸付による支援を行う制度を創設しました。旅客施設などが整備されると、CIQにかかる時間が短縮され、旅客の快適性の向上が期待できます。当該無利子貸付制度の概要は、以下のとおりです。

<外航クルーズ旅客施設に対する無利子貸付制度の概要>

〔根拠規定〕 港湾法第55条の7

〔対象施設〕 旅客施設およびこれに附帯する駐車場等の港湾施設

※ 附帯施設・・・駐車場、道路、橋梁、広場、緑地(イメージは図6参照)

〔貸付割合〕 国：港湾管理者：民間 = 3：3：4(資金調達の流れは図7参照)

〔償還期間〕 20年(5年以内の据置期間を含む。)

※ その他の貸付け条件は、港湾法施行令第5条から第8条までに規定。

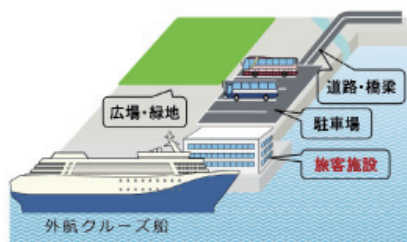


図6 貸付対象となる施設のイメージ

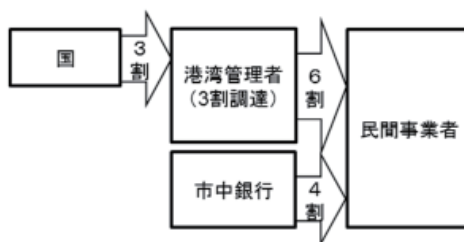


図7 資金調達の流れ

前述のとおり、外国クルーズ船の我が国港湾への寄港需要は増え続けており、クルーズ船社にとって、日本の港湾で寄港できる岸壁を確保することがますます困難になってきています。クルーズ船社は、一般に、一年以上前からクルーズ商品の造成を行っているため、早期に寄港地と寄港スケジュールを確定する必要があります。しかしながら、既存の貨物用岸壁を活用してクルーズ船を受け入れている港湾においては、一般に、貨物船のスケジュール確定が後日になるため、貨物船とクルーズ船との岸壁の利用調整が問題になる場合があります。このため、特に寄港需要の大きい港湾においては、貨物用岸壁を活用してクルーズ船を受け入れる方法は限界に達しつつあり、クルーズ船を専用的に受け入れる岸壁を備えた国際クルーズ拠点の形成が必要となっています。

また、我が国に寄港するクルーズ船を運航する船会社の中には、岸壁の優先的な使用を希望する一方で、旅客ターミナルビルなどへの投資の意向を示す船会社も出現してきました。こうした民間の需要を取り込み、クルーズ船社による投資と港湾管理者による受入環境の整備を組み合わせることで国際クルーズ拠点を形成する新しい制度を創設するため、第193回国会に「港湾法の一部改正する法律案」を提出し、2017年6月2日に成立し、7月8日に施行されました。今般の法改正で創設した新たな制度の概要は以下のとおりです。

- ① 受入拠点の形成を図る港湾（国際旅客船拠点形成港湾）を国が指定
 - ・岸壁の整備状況、クルーズ船社との連携の度合い、クルーズ旅客の見込み数などを総合的に勘案して、国が指定
- ② 港湾管理者がクルーズ拠点の形成計画（国際旅客船拠点形成計画）を作成
 - ・将来の外航クルーズ旅客の受入れ目標、ターミナルビルなどの施設の整備概要、官民の役割分担などを内容とする受入拠点形成計画を港湾管理者が作成
 - 計画に基づく工事の許可などの特例を措置
- ③ 港湾管理者が民間事業者と協定（官民連携国際旅客船受入促進協定）を締結
 - ・港湾管理者はクルーズ船社に長期の岸壁の優先的な利用を認める
 - ・クルーズ船社などは形成計画に沿って旅客施設を整備するとともに、自社の使用しない日には他社の使用を許容する
 - クルーズ船社などの地位を引き継いだ承継者にも協定の効力が及ぶ規定を創設
 - クルーズ船社などが所有する旅客施設の利用料金が著しく不適切な場合などにおける港湾管理者による変更命令を規定

7月26日、国土交通大臣は「国際旅客船拠点形成港湾」として横浜港、清水港、佐世保港、八代港、本部港および平良港の6港を指定しました。これらの6港においては、公共がクルーズ船専用岸壁の整備などを行うとともに、民間が旅客ターミナルビルなどの整備を行うこととなります。なお、平成29年度に佐世保港、八代港および平良港においてクルーズ船専用岸壁の整備事業が新規採択されており、横浜港（新港地区）および本部港（本部地区）においても、岸壁の整備が進められています。今後、港湾管理者による国際旅客船拠点形成計画の作成、港湾管理者とクルーズ船社による協定の締結、クルーズ船社による旅客ターミナルビルの整備などが行われることとなります。

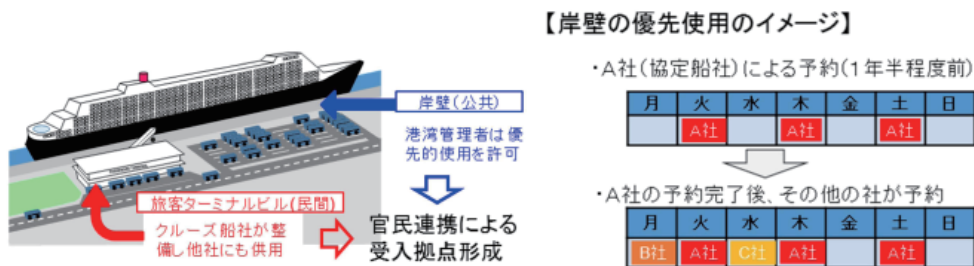


図8 国際旅客船拠点形成のイメージ

(3) 新たなクルーズビジネスの確立

港湾における多様化するニーズに対応する港湾管理者の負担を軽減し、NPOなどによる活動を支援するため、港湾の利用促進や管理に資する業務（港湾法第41条の3、表1参照）を適正かつ確実に行うことができると認められるNPOなどを、港湾管理者が「港湾協力団体」として指定（港湾法第41条の2）し、必要に応じて国や港湾管理者が監督や助言などを行うことができる制度が2016年7月1日に施行されました。

表1 「港湾協力団体」の業務

業務	内容	具体例
港湾施設の整備 又は管理	港湾施設の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・緑地における植栽 ・濘場、干潟の造成 ・行事に利用する浮棧橋の設置
	港湾施設の管理	<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船受入時の埠頭用地や道路の段差解消、清掃等 ・港湾情報提供施設における受付、案内、清掃等 ・海浜の清掃
情報又は資料の 収集及び提供	港湾の利用状況等の把握や資料の配付等	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾に関するパンフレットの作成及び配布 ・クルーズ船来港時の受入活動の把握
調査研究	港湾における物流、人流、環境に係る調査等	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾の経済効果調査 ・クルーズ旅客の動向調査 ・水質モニタリング調査
知識の普及及び啓発	港湾の利用振興	<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船受入時の歓迎行事の実施等 ・港湾の能力やサービス水準のPR
	港湾に関する講習会、学習会等	<ul style="list-style-type: none"> ・港湾の役割等に関する講習会 ・港湾における避難訓練・図上訓練 ・港湾の見学ツアーの開催

「港湾協力団体」に指定された NPO などは、業務の実施に関し必要な情報などを国および港湾管理者から受けられるようになりました（港湾法第 41 条の 5）。また、港湾区域内水域などを占有する際、港湾管理者との協議が成立することをもって、占有の許可があったものとみなされ、手続の簡素化を図ることができます（港湾法第 41 条の 6）。

さらに、クルーズ埠頭における臨時免税店の出店の促進、「みなとオアシス」^{※2}における農水産品などの販売環境の改善によるクルーズ旅客による地域産品の消費の拡大、「旅客船ターミナルにおけるユニバーサルデザインへの対応」などの取り組みを通じて、クルーズ船の受入環境の向上を推進していきます。

(4) 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

クルーズ船の寄港を活かした地方創生のためには、西日本の一部の港湾だけではなく、全国にクルーズ船寄港による効果を波及させることが必要です。

クルーズ船の寄港地を全国津々浦々に広げるため、「全国クルーズ活性化会議」との連携のもと、外国クルーズ船社と港湾管理者などとの商談会を実施するとともに、港湾施設の諸元や寄港地周辺の観光情報を一元的に発信するウェブサイトについて、掲載港湾数を増加させるなどの更なる充実を図り、港湾と観光が一体となったプロモーションを展開していきます。

■ さいごに

「明日の日本を支える観光ビジョン」に掲げられた「訪日クルーズ旅客を 2020 年に 500 万人」という高い目標の実現のためには、クルーズ船社による配船動向やアジアのクルーズ需要を把握・分析し、受入環境の改善に取り組むことに加え、クルーズ船社、旅行会社、国・地方自治体の関係機関、民間事業者、地域住民、NPO などとの協力関係の構築・強化し、我が国のクルーズ振興を図っていく必要があります。

その協力関係を深めながら、今回ご紹介したハード・ソフトの施策を通じて、全国の港に多くのクルーズ船が寄港することで、我が国の成長、観光立国や地方創生の実現につなげていきたいと考えています。

※1 CLIA 資料

※2 地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取り組みが継続的に行われる施設として、港湾管理者などからの申請に基づき、国土交通省港湾局長が認定・登録したもの。