

港湾におけるクルーズ振興を巡る現状と課題

国土交通省港湾局
産業港湾課
平成24年8月

クルーズ船の日本寄港促進

背景

○世界のクルーズ人口は今後も増加する見込み。特に、アジア・太平洋地区では、中国を中心に市場が急成長しており、2020年には欧州と同規模の500万人が予測されている。

○欧州(圏内人口約5億人) : 2009年に490万人(圏内人口の約1%)

○北米(圏内人口約3億人) : 2006年より1,000万人(圏内人口の約3%強)で横ばい(世界最大の市場)

○アジア(圏内人口約30億人) : 中国を中心に急成長する市場。2009年に150万人を突破(圏内人口の約0.05%)

⇒圏内人口の1%でも約3,000万人

○我が国への外国船社クルーズ船の寄港が増加 : 270回(2007) → 409回(2012) +139回

⇒中国発着のアジア域内クルーズの寄港増が要因 : 48回(2007) → 182回(2010) +134回 (※2012年は集計中)

○船舶の大型化や寄港回数増加に伴い、クルーズ船受入に係るソフト・ハード面の課題が浮き彫りに。

■**アジア(特に中国)のクルーズ需要を取り込みインバウンド拡大を図るため、クルーズ船の寄港促進に向けた取り組みが重要。**

課題

■ソフト面の主な課題

○入国審査手続の迅速化

諸外国と比較してクルーズ船入港時における手続(特に入国審査)に多くの時間を要する。

→乗船客の寄港地における滞在時間が短縮され、乗船客の不満の要因。

→H24年7月より新制度の試行(顔写真の取得をやめ、指紋の照合のみとする)。審査そのものは短縮された。

■ハード面の主な課題

○岸壁延長の不足

岸壁延長不足のため、接岸の条件が厳しく制限され大型客船が入港できないなどの課題あり。

クルーズ船寄港促進に向けた港湾機能の強化の取り組み

那覇港

○貨物ターミナル利用のため、旅客と貨物が輻輳し安全性や快適性に課題。

○ターミナルビルがなく、CIQ、観光案内、両替等のサービスが不十分。

○海外臨船や沖乗り審査による入国審査の迅速化。

○大型旅客船ターミナルを整備(平成21年暫定供用)。

○ターミナルビル、臨港道路を整備することによりクルーズ客の利便性を確保(平成26年供用予定)。



14万トン級超大型クルーズ船(乗客定員約3,100人)の2012年寄港が決定。

クルーズ船寄港による経済波及効果

【中国発着クルーズ船(09年24回、10年61回)による福岡市経済への波及効果】

直接消費額 1人あたり3.3万円(2009年 ※1)、4.4万円(2010年 ※2)

(※1)…福岡市調査(※2)…(財)福岡アジア都市研究所調査¹

外国クルーズ船社の北東アジア地域への展開

近年のアジアにおけるクルーズ需要増に伴い、北東アジアにおいて定点クルーズ※を実施するためクルーズ船を配船する外国クルーズ船社が登場しており、我が国へのクルーズ船寄港増加の要因となっているとともに、使用船舶の大型化が進んでいる。

※拠点港を起終点として、短期間の行程で一定エリアを定期的に周遊するクルーズ。現在、世界で主流のクルーズ形態。

スタークルーズ社(香港)

- ・1993年: 東南アジアを中心にアジアクルーズを開始。
- ・2007年: 前年に休止した那覇・石垣クルーズを「スーパースター・リブラ」(42,276トン; 乗客定員1,480人)で再開。
- ・2011年: 「スーパースター・リブラ」に代わり「スーパースター・アクエリアス」(51,039トン; 乗客定員1,529人)を投入。同船は、台湾発着で那覇、石垣に計75回寄港予定(2011年)。



コスタ・クルーズ社(イタリア)

- ・2006年: アジアクルーズを開始。
- ・2009～2010年: 「コスタ・アレグラ」(28,597トン; 乗客定員784人)、「コスタ・クラシカ」(52,926トン; 乗客定員1,302人)の2隻体制で中国発着クルーズを実施。
- ・2011年: 「コスタクラシカ」1隻体制に変更。
- ・2012年: 「コスタ・ビクトリア」(75,166トン; 乗客定員1,928人)を投入。同船は、上海発着で博多や鹿児島などに計55回寄港予定(2012年)。



ロイヤル・カリビアン・インターナショナル社(米国)

- ・2007年: 「ラプソディ・オブ・ザ・シーズ」(78,419トン)でアジアクルーズを開始。
- ・2009年: 「ラプソディ・オブ・ザ・シーズ」に代わり「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」(69,130トン)を投入。
- ・2010年: 外国船社で初の横浜発着アジアクルーズを実施。3千人以上を集客。
- ・2012年: 「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」(137,276トン; 乗客定員3,114人)を投入。同船は、上海発着で博多、長崎、神戸、那覇に計32回寄港予定。「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」とあわせて、日本に約100回寄港予定(2012年)。



大型化が進むクルーズ船

船名	船型<総トン数>	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> マスト高 45m 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.8m 全長241m	29.6m	872人
Legend of the Seas (中国発着クルーズで日本に頻繁に寄港するクルーズ船) 初就航:1995年	<69,130トン> マスト高 50m 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.7m 全長264m	32.0m	1,804人
Voyager of the Seas (2012年、日本に32回寄港予定の大型クルーズ船) 初就航:1999年	<137,276トン> マスト高 63m 必要岸壁水深 10m程度 満載喫水 8.8m 全長311m	38.6m	3,114人
Queen Mary 2 (日本に寄港した最大のクルーズ船) 初就航:2004年	<148,528トン> マスト高 62m 必要岸壁水深 12m程度 満載喫水 10.3m 全長345m	41.0m	2,592人
Oasis of the Seas (世界最大のクルーズ船) 初就航:2009年	<225,282トン> マスト高 65m 必要岸壁水深 11m程度 満載喫水 9.1m 全長360m	64.0m	5,400人

出典:「クルーズシップコレクション20102011(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。

※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

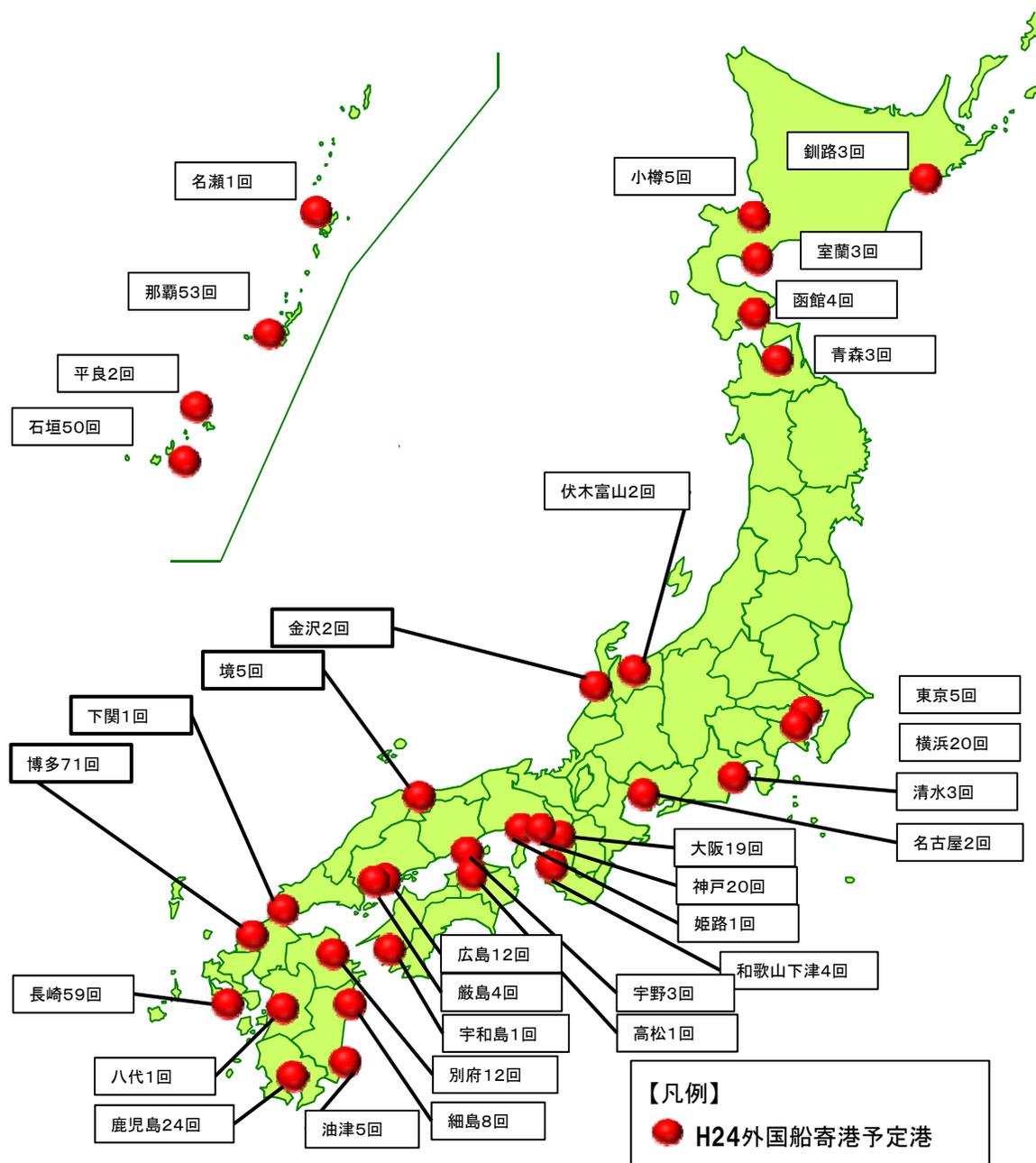
関門橋:61m

明石海峡大橋、女神大橋(長崎):65m

外国クルーズ船が寄港する港湾(H23実績・H24予定)

区分	23年	24年
北海道	7	15
東北	2	3
関東	9	25
北陸	1	4
中部	1	5
近畿	11	44
中国	10	24
四国	1	2
九州	56	182
沖縄	79	105
合計	177	409

※平成24年寄港予定は平成24年2月調査



観光立国推進基本計画(平成24年3月30日閣議決定)(抜粋)

3. 政府全体により講ずべき施策

3-2 国際競争力の高い魅力ある観光地域の形成

(三) 観光旅行者の来訪の促進に必要な交通施設の総合的な整備

国際交通機関の整備

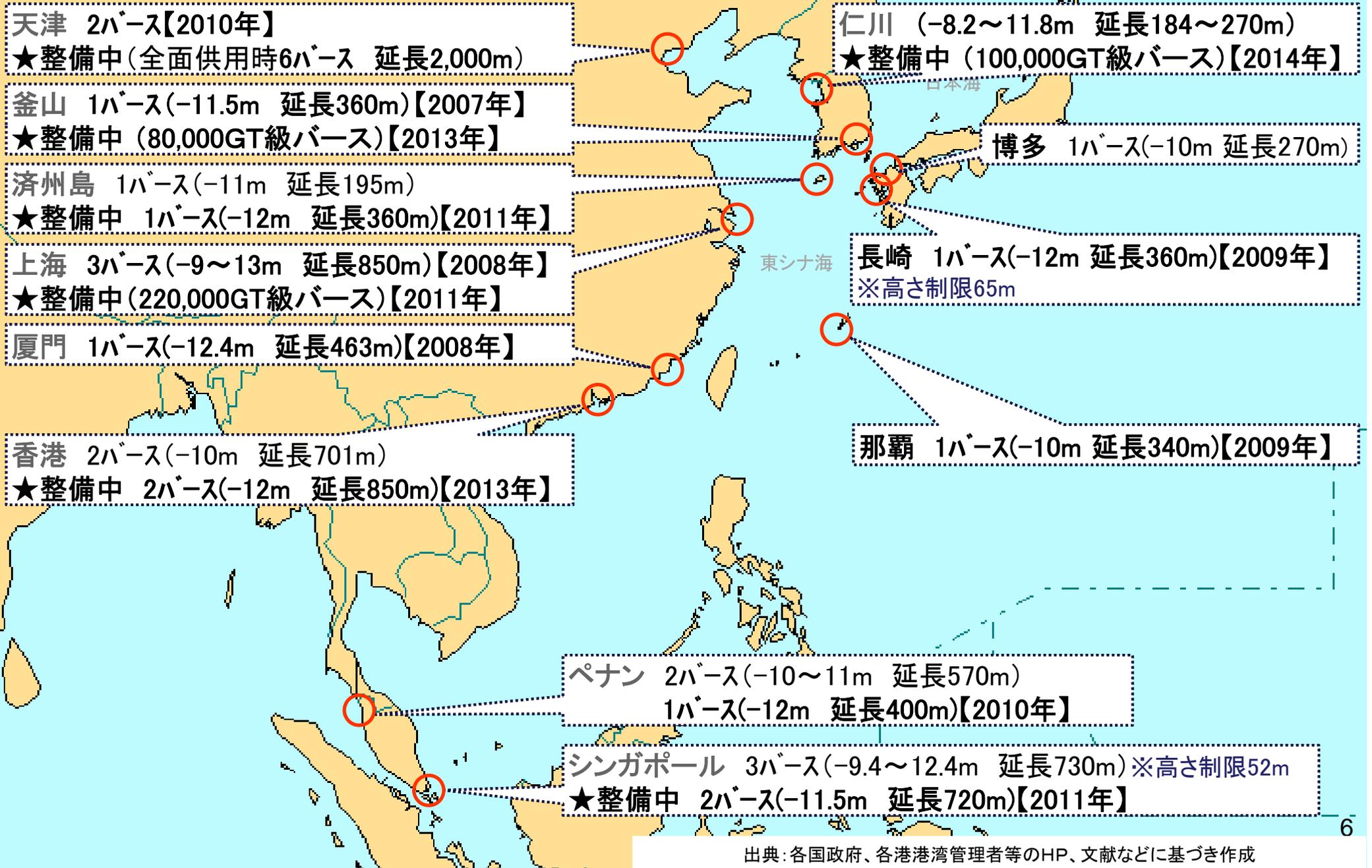
イ 空港・港湾の旅客ターミナル等の整備

国際拠点空港・港湾は、訪日外国人旅行者にとっては我が国に入国するための玄関に相当する施設であり、おもてなしの心で迎えるためには、旅客の快適性の確保に配慮する必要がある。

このため、旅客ターミナル等の施設を充実させるとともに、両替や案内等のサービス機能の多様化・高度化を図る。

また、中国等からの訪日旅行者の増加に向けて、外国クルーズ船の日本寄港促進のためのソフト・ハードの取組を推進する。

アジアで進む大型クルーズ船に対応したターミナル整備



出典:各国政府、各港港湾管理者等のHP、文献などに基づき作成

(参考)観光と防災の双方に資する情報提供や仕組みの構築

背景

- 燃料油価格の高止まり、景気低迷、高速道路料金引き下げ等により、フェリー等の貨物・旅客輸送量が慢性的に低下。
- 航路の休止・撤退の動きが拡大し、定期フェリー運航に必要な予備船の売却も進んでいる状況。
- 一方で、東日本大震災発生後にはフェリーが緊急物資の輸送支援船として被災地支援に活躍するなど、船舶の災害支援機能が再認識。

■災害発生時における既存船舶を活用した被災地への支援が可能となる仕組みを構築

- ⇒全国の沿岸自治体の絆をネットワーク化し、国と協働して防災ネットワークを構築。
- ⇒予備船等を災害支援船として緊急物資輸送手段に活用を図ることを検討。

平時の観光ルート
としての“海の路ネットワーク”

平時の活用

予備船等を活用し、新たな観光ルートを開拓

密接に連携

災害時の人員・物資輸送ルート
としての“海の路ネットワーク”

災害時（有事）の活用

災害時の人員・物資輸送ルートや被災者の緊急搬送ルートとして活用

取り組み事例

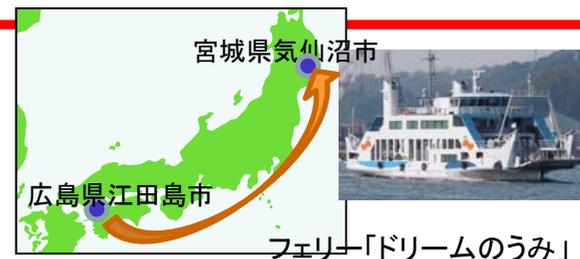
◆平時のモニターツアー

災害時には人員・物資輸送ルートや被災者の緊急搬送ルートとして活用することを視野に入れ、モニターツアー実施(平成24年3月18日)。



◆災害時の無償貸し出し

津波により船舶を失ったフェリー会社に対し、気仙沼市からの要請を受けた江田島市が、市所有のフェリーを無償貸出。(期間: H23.4.27~H24.3.15)



◆災害時相互応援協定

瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会(107市町村、11府県等が加盟)に加盟する28の会員(22市5町1村)が、災害時相互応援に関する協定を締結(平成24年3月29日)