

第1章 基礎調査

1. クルーズ船観光の動向

(1) 世界のクルーズ市場

世界的なクルーズ市場は、2005年に約1,400万人であった参加者が2017年には約2,700万人と約2倍に増加している。特にアジアのクルーズ人口は、同じく76万人から406万人と約5倍に増加しており、アジア市場が著しく拡大している。

これらは、中国市場を中心に安価なクルーズ商品が販売されたことによって、誰もが気軽に参加できるようになったことが大きな要因であると指摘されている。

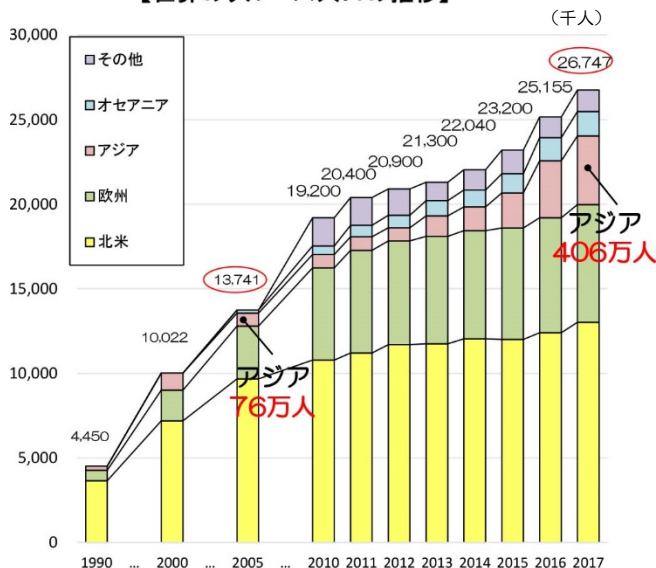
クルーズ船は、価格やサービスによって、“ラグジュアリー”、“プレミアム”、“カジュアル”の3つのクラスがあり、それぞれ客層や行動パターンも異なっている。

例えば、“ラグジュアリー”は、現役を引退したアクティブなシニア層が主要な顧客であり、比較的富裕層がロングクルーズを楽しむのに対し、“カジュアル”は若者世代や現役世代のファミリー層が主要な顧客であり、ショートクルーズを楽しんでいる。

これらはクルーズ船の規模によっても違いがあり、一般に規模の大小にかかわらず、“ラグジュアリー層”の人数は同じであり、大規模なクルーズ船の乗客数の増大はそのままカジュアル層の人数の場合が多いと言われている。

近年は、世界中の船社が大規模なクルーズ船を造船しているが、これらは“カジュアル層”が多いと考えられ、クルーズ旅行がより身近なものとなっていくものと考えられる。

【世界のクルーズ人口の推移】



出典：CLIA資料より港湾局作成。

* 2011年以前のアジア数値はCLIAによる推定値。

出典：PORT2030(国土交通省)

【世界のクルーズ市場のイメージ】

ラグジュアリー (ブティック※・探検船等含む)

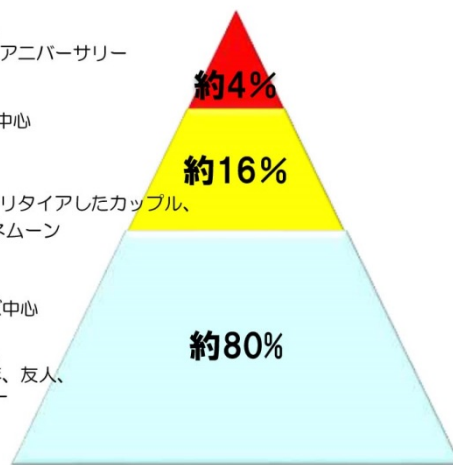
10泊以上のクルーズ中心
1泊：\$400～
年齢層：50代以上、
タイプ：リタイア、アニバーサリー

プレミアム

7泊以上のクルーズ中心
1泊：\$200～
年齢層：30代以上
タイプ：熟年以上、リタイアしたカップル、
友人、ハネムーン

カジュアル

3～7泊のクルーズ中心
1泊：\$70～
年齢層：20代以上、
タイプ：現役～熟年、友人、
ファミリー



出典：クルーズ教本（平成28年版）（JOPA）より港湾局作成

出典：PORT2030(国土交通省)

第1章 基礎調査

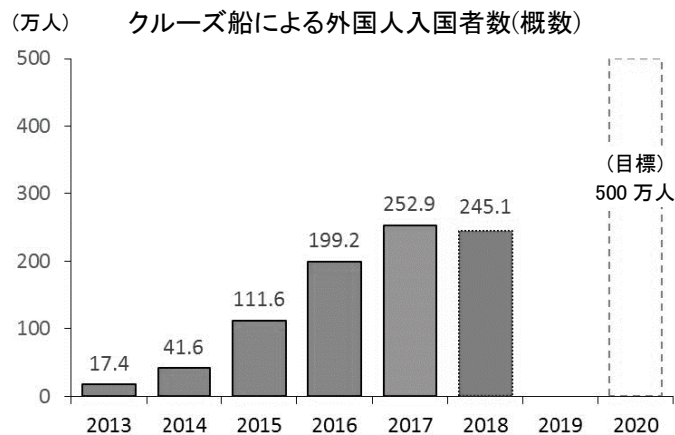
(2) 日本国内におけるクルーズ観光

クルーズ船は、単なる移動の手段ではなく、楽しむために利用する旅行商品であり、その種類は1か月以上利用するロングクルーズから、1週間や、さらに短い2泊3日のショートクルーズなど、その種類は多種多様である。

近年は船内で食事やショーを楽しんだり、海を眺めたり、寄港地観光など、利用時間のすべてを楽しむことのできる大型客船や中華圏を拠点とした1週間以内のショートクルーズが増加していることなど、需要に変化がみられる。以前は、クルーズ船と言えば高齢富裕層の楽しみであったが、現在は利用者層が広がり、若い現役世代などファミリー層の利用が増えてきている。

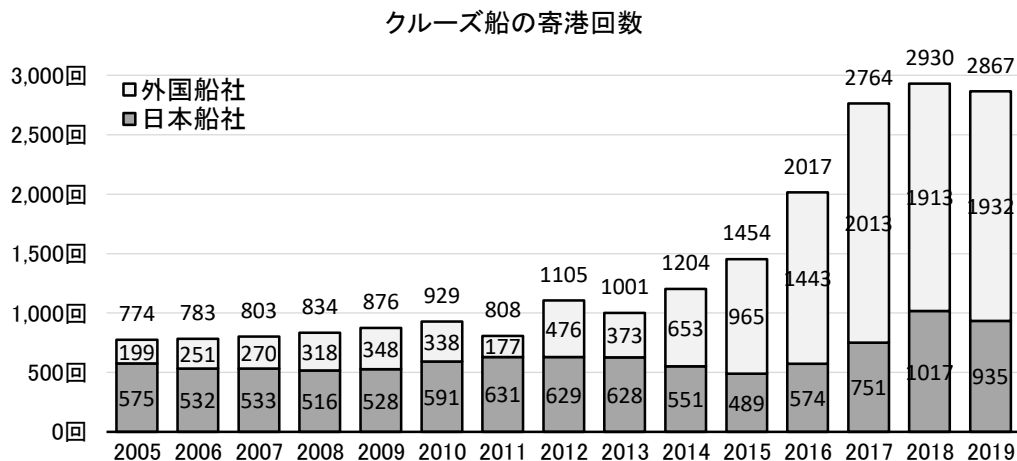
観光庁は、人口減少社会における新たな消費拡大策として、インバウンドの獲得に取り組んでおり、2016年に策定された「明日の日本を支える観光ビジョン」において、「クルーズ船受入の更なる拡充」として、「2020年に訪日クルーズ旅客を500万人に」という目標を掲げている。

クルーズ船の寄港回数は、2015年から顕著な増加傾向にあり、2019年の寄港数は2,867回に達している。特に外国船社の運航するクルーズ船の増加が顕著である。



※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)。
 ※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。

出典:我が国のクルーズ等の動向(国土交通省)



※2019年は速報値

出典:我が国のクルーズ等の動向(国土交通省)

(3) 沖縄観光の入域観光客におけるクルーズ船の位置づけ

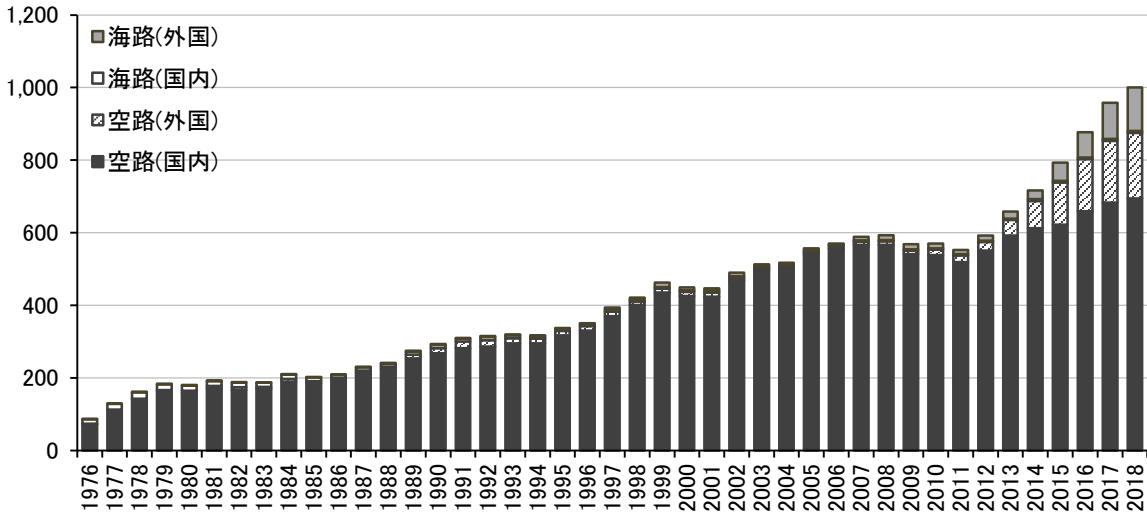
沖縄県の入域観光客数は順調に推移し、1976年に86万人であったが、2018年には初の1千万人台に達した。詳細を見ると2012年以降は、主に外国人観光客の増加が著しく、2018年の入域観光客のうち約3割は外国人観光客である。外国人観光客は空路及び海路で訪れており、2対1で空路が多い状況となっている。

空路・海路・国内・外国人別 入域観光客数

年度	入域観光客数	空路客		海路客	
		国内客	外国客	国内客	外国客
1976	864,620	725,178	12,292	125,728	1,422
中略					
1989	2,747,600	2,541,100	100,300	85,000	21,200
中略					
2014	7,169,900	6,129,200	745,600	54,700	240,400
2015	7,936,300	6,226,300	1,163,500	39,700	506,800
2016	8,769,200	6,595,700	1,430,800	44,400	698,300
2017	9,579,900	6,833,400	1,699,500	54,500	992,500
2018	10,004,300	6,945,500	1,803,700	58,000	1,197,100

※出典：観光要覧(H30)□

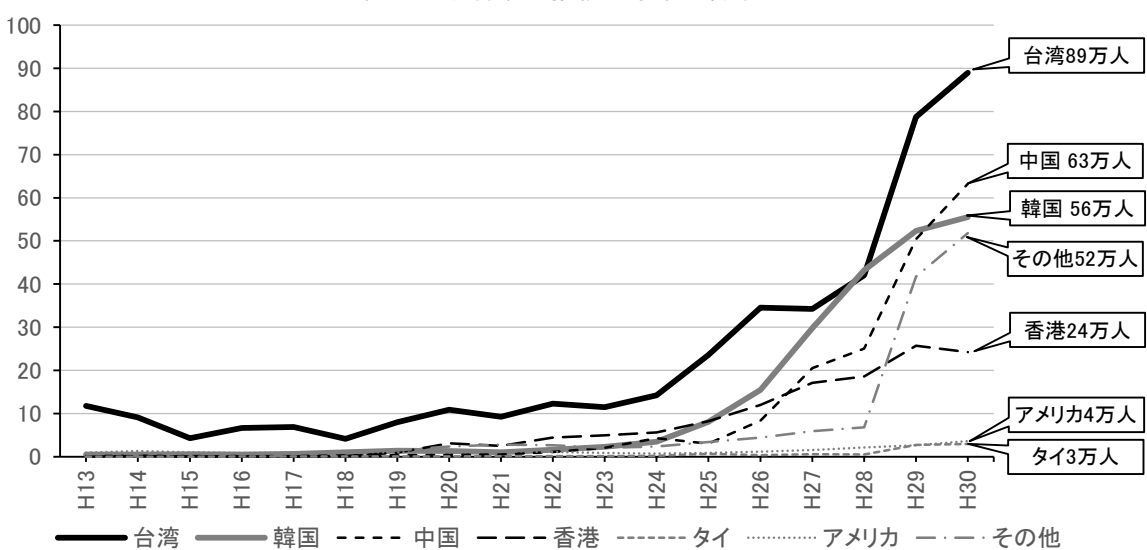
(万人) 空路・海路・国内・外国人別 入域観光客数の推移(年度)



出典：観光要覧(H30)

国別では、以前は外国人観光客と言えば台湾であったが、近年は中国、韓国、香港、その他が増加している。

(万人) 国別入域客数の推移(主要国/暦年)



※出典：観光要覧を元に編集

第1章 基礎調査

(4)クルーズ船拡大に向けた日本国内での取り組み

1)PORT2030

港湾は、物流・人流拠点として、我々の生活を支える重要な社会資本である。一方、近年のグローバル化の進展に伴って、ヒト・モノ・情報の流れは変化し、製造業、物流、観光産業など、さまざまな分野が変革し、港湾に対する要求も変化している。

このため、2030年頃の将来を見据え、日本の経済・産業の発展のために港湾が果たすべき役割や、今後推進すべき港湾政策を提示したものが「PORT2030」である。

この中では、クルーズ対策について、“列島のクルーズアイランド化”を掲げ、岸壁不足による寄港お断りを減らすこと、寄港地観光の魅力向上による経済効果の拡大、日本発着のクルーズ船増加による“クルーズ船の母港化”、“官民連携による国際クルーズ拠点”の形成などの施策が提言されている。

PORT2030におけるクルーズ船に関する施策

3. 列島のクルーズアイランド化

- 国際クルーズ拠点と合わせ、フライ&クルーズ等の我が国発着クルーズを拡大、港の観光コンテンツを充実、訪日外国人旅行客の満足度向上のための施策を展開



出典：PORT2030(国土交通省)

(5)クルーズ振興に向けた沖縄県の取り組み

1)東洋のカリブ構想の概要

沖縄の暖かな気候、美しい海の景観、独自の琉球文化などを求めて、多くの観光客が沖縄を訪れているが、近年はアジア発着のクルーズ船の寄港も増加している。

このため、沖縄県では中長期的な視点に基づいた包括的なクルーズ振興を図るため、多様な寄港地開発の推進、南西諸島周遊クルーズの誘致、フライ&クルーズの促進、クルーズ展示会の誘致などを柱とする「東洋のカリブ構想」を策定している。

「東洋のカリブ構想」では、南方へ拡大する中国のクルーズ市場に対して、沖縄の地理的優位性や国内外の豊富な航空路線網を有する空港と港湾が近接していること、沖縄が持つクルーズデステイネーションとしての魅力を活かし、将来的に東アジアでナンバーワンのクルーズエリアとなることを目指している。

また、沖縄の航空路線における「国際旅客ハブ」とも連携し、沖縄の発展に向けた成長エンジンとなるべく、観光産業の更なる発展を目指している。

東洋のカリブ構想のイメージ



出典: 東洋のカリブ構想(2018 沖縄県)

2) 東アジアのクルーズ拠点形成の取り組み

取り組み内容については、「東洋のカリブ構想」より抜粋。

【情報発信、イメージ戦略】

- ・ 沖縄の「東洋のカリブ構想」を国内外に強力かつ持続的に発信し、クルーズ振興における沖縄の将来ビジョンを提示していく。
- ・ シートレード・クルーズ・アジアパシフィックなどのクルーズ商談会を積極的に誘致し、世界中に東アジアのクルーズ拠点としての認知度向上を図っていく。

【クルーズバース・専用ターミナルの整備、促進及び誘致の取り組み】

- ・ 官民連携による国際クルーズ拠点整備に指定された本部港については、20 万トンクラスに対応したバースを着実に整備していくとともに、ゲンティン香港が整備するターミナルについて、連携して取り組む。
- ・ クルーズバースが整備されていない地域や小規模離島へのクルーズ船の誘致を図るため、テンドーボートで上陸可能な港湾・漁港等及び上陸箇所の観光スポット等の情報を整理し、各クルーズ船社へPRしていく。

【受入、誘致の方針】

- ・ 国の進める「お断りゼロ」を目指し、県内各港湾の連携を深めるとともに、乗客のFIT(個人旅行者)割合や国籍情報など様々な情報の共有を図る。
- ・ 継続的にクルーズ商談会へ参加し、クルーズ関連の最新情報の収集に努めるとともに、得られた情報については、県内各港湾のクルーズ促進協議会等へ情報を共有する。また、積極的に各船社・旅行社等のキーパーソンとの面談の時間を設定する。
- ・ 定期的に船社、船社代理店、旅行社等を訪問し、沖縄県の最新の港湾の状況、観光コース等を

PRする。

- ・ 寄港地の決定権を持つキーパーソン等の招聘を行うとともに、県内港湾、観光資源、観光施設等を視察してもらい、意見交換会の場を設定する。得られた意見・情報を県内各港湾のクルーズ促進協議会等へ提供し、今後の対策、方針を検討する。
- ・ カジュアル、プレミアム、ラグジュアリーなどのグレード、港湾容量に基づくクルーズ船のトンクラスに応じたきめ細かい誘致に取り組む。
- ・ 異なる魅力を有する沖縄の島々を周遊するアイランドホッピング型のクルーズ振興に取り組む。
- ・ 沖縄のエメラルドグリーン、コバルトブルーの海、亜熱帯の山々を持つ魅力的な離島をテンダーボートで移動するクルーズスタイル、小規模離島などに上陸するエクスプローラー型のクルーズ船の誘致に取り組む。
- ・ 基隆、上海、厦門、濟州、博多などの港湾管理者や自治体との観光プロモーションに関する連携を深めるとともに、多様なクルーズ航路を構築する。既存のMOU(覚書)を活用した共同誘致や、新たなMOU締結に向けた取り組みを行う。
- ・ クルーズ船客の満足度の向上を図るとともに、全県にクルーズの経済効果をもたらすため、ランドオペレーターとも連携し、県内の様々な地域、観光資源を周遊するコースの造成に努める。
- ・ クルーズ船客の満足度や利便性の向上を図るため、各港湾における観光案内所を設置するとともに、地域への経済効果を念頭に地元産品等の販売所の設置に努める。
- ・ クルーズ船客に歓迎の意を表すとともに、満足度の向上を図るため、可能な限り各港湾のクルーズ促進連絡協議会と連携した「おもてなしイベント」等を実施する。
- ・ 沖縄観光のPRを行うため、船内における沖縄フェア等を実施する。
- ・ クルーズ船社やチャーターへのインセンティブとして、沖縄を寄港地とするクルーズ商品に対する広告支援等を実施する
- ・ 沖縄への認知度の向上、渡航意欲を喚起するため、発地側における沖縄観光プロモーションを実施する受入体制を整備するため、バスツアー等に添乗する通訳ガイドの養成に努める。
- ・ クルー(乗組員)の満足度を高め、再寄港を促進するため、寄港地での飲食店情報等を提供するとともに、陸地におけるクルーの休憩所等でのフリーWi-Fi環境の整備に取り組む。

【沖縄発着クルーズの推進】

- ・ 県内各港湾において、段階を踏んだクルーズ船の発着港、拠点港、母港化に向けた取り組みを行っていく沖縄でのクルーズ客の乗下船(入れ替え)を促進し、ターンアラウンド港化を推進していく。
- ・ 将来に向けて、カリブ海におけるクルーズ船社自体による「グランドターク島」のような大規模開発について、船社及び地元関係機関等とその可能性について意見交換していく。

【要請活動】

- ・ 今後の県内港湾の着実な整備に向け、引き続き政府、関係機関等への働きかけ等を行う。
- ・ クルーズ船寄港時の滞在時間を延伸し、経済効果を高めるとともに、船社やクルーズ船客にストレスフリーな環境を提供するため、CIQ等人員体制・機材の整備等について、政府等へ要請していく。
- ・ 本部港は、外国との直接の入出港が可能となる「指定港」とするため、政府等へ要請していく。

(6)クルーズ船の行動傾向

本部港のクルーズ船の行動については、那覇港に寄港したクルーズ船が参考になると想定され、各種資料から行動傾向を分析する。

1) 那覇港の事例

那覇港に寄港するクルーズ船の滞在時間は、平均9時間54分、最大11時間半、最小では2時間45分となっている。

滞在時間の傾向としては、9～10時間が最も多く、次いで8～9時間、11時間以上と続いている。これらは船の着岸から離岸までの時間であり、観光客の行動は、下船、乗船に前後1～2時間かかるため、実際の活動時間は、6～7時間程度になることに留意する必要がある。

また、入港時間については、朝6時及び8時、そして夕方15時にピークが訪れている。

那覇港のクルーズ船の滞在時間

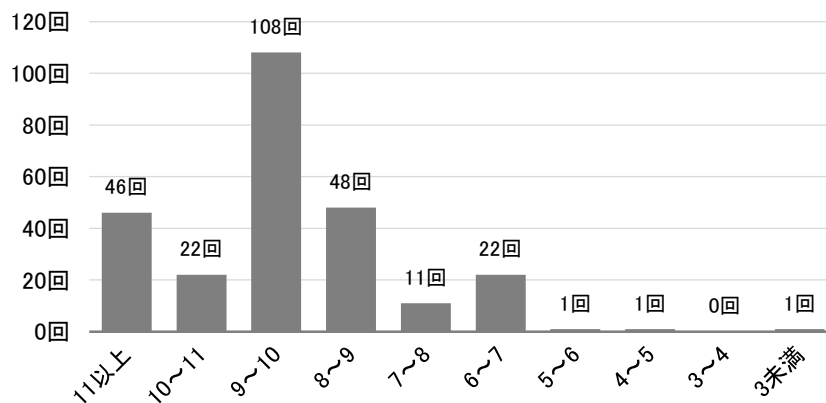
滞在時間(平均)	9:54
滞在時間(最大)	11:30
滞在時間(最小)	2:45
オーバーナイト	58回 (22%)

※2019年

※那覇港管理組合HPより作成

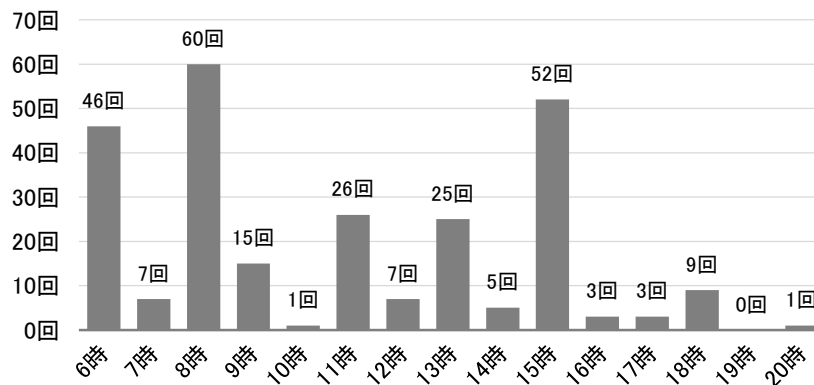
<https://nahaport.jp/users/kyakusen/>

那覇港の滞在時間(2019年)



出典: 那覇港管理組合HPより作成(<https://nahaport.jp/users/kyakusen/>)

那覇港の入港時間(2019年)



出典: 那覇港管理組合HPより作成(<https://nahaport.jp/users/kyakusen/>)

第1章 基礎調査

また、クルーズ船の出港地を 2018 年と 2019 年で比較したものが次表であり、最も多いのは中国(大陸)が4～5割、台湾が3割と続いている。

2年間の比較であり、統計的な精度は高くないが、傾向として、出港地が減少し、中国(大陸)の減少と香港の増加が起こっており、この結果から判断される傾向として、クルーズ船の定期化・固定化が影響していると想定される。

この中では、特に中国大陸系よりも香港から訪れるクルーズ船が増加傾向にある。

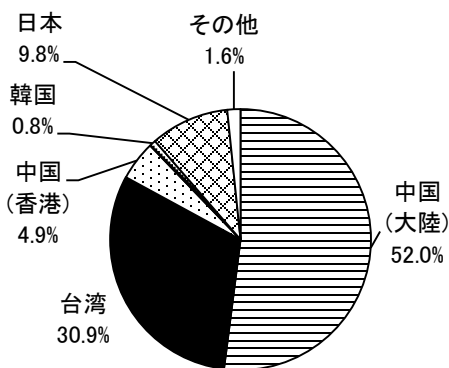
那覇港寄港船の出港地(2018)

国名	寄港数	比率	
中国(大陸)	北京	1回	0.4%
	青島	1回	0.4%
	上海	42回	17.1%
	蛇口	8回	3.3%
	温州	2回	0.8%
	厦門	37回	15.0%
	南沙	25回	10.2%
	深圳	12回	4.9%
台湾	基隆	68回	27.6%
	花蓮	2回	0.8%
	蘇芳	1回	0.4%
	高雄	5回	2.0%
香港	香港	12回	4.9%
韓国	仁川	1回	0.4%
	釜山	1回	0.4%
日本	東京	3回	1.2%
	横浜	7回	2.8%
	神戸	4回	1.6%
	大分	2回	0.8%
	長崎	2回	0.8%
	奄美	1回	0.4%
	那覇	5回	2.0%
その他	マニラ	2回	0.8%
	ルソン	1回	0.4%
	パプアニューギニア	1回	0.4%

那覇港寄港船の出港地(2019)

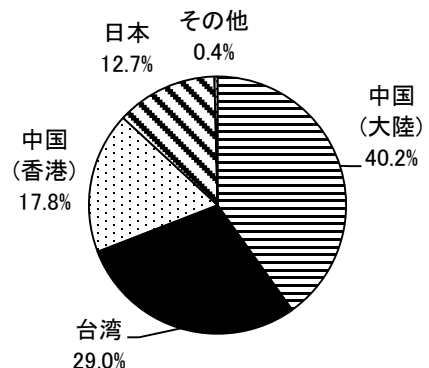
国名	寄港数	比率	
中国(大陸)	秦皇島	1回	0.4%
	上海	40回	15.4%
	蛇口	9回	3.5%
	舟山	4回	1.5%
	温州	2回	0.8%
	厦門	34回	13.1%
	南沙	1回	0.4%
	深圳	13回	5.0%
	台湾	基隆	72回
高雄	3回	1.2%	
香港	香港	46回	17.8%
日本	東京	1回	0.4%
	横浜	17回	6.6%
	神戸	4回	1.5%
	博多	1回	0.4%
	長崎	1回	0.4%
	鹿児島	4回	1.5%
那覇	5回	1.9%	
その他	シドニー	1回	0.4%

那覇港寄港船の出港地(2018)



出典: 那覇港管理組合資料より作成

那覇港寄港船の出港地(2019)



出典: 那覇港管理組合資料より作成