

第3章 クルーズ船寄港に係る周辺自治体等の取り組み状況の整理

1. 事例による地域の取り組み状況の確認

(1) 基本的な考え方

クルーズ船は一度に多くの乗客を連れて寄港地に訪れるため、二次交通や観光施設など、受け入れ体制が整っていないければスムーズな受け入れは困難であり、地域の協力が必要不可欠である。

地域にとっては、大人数の団体旅行客として新たな需要を取り込む絶好の機会であり、地域の観光産業からの期待も大きく、各地で積極的な誘致を行っている。

一方、港湾は我々の社会生活を支える人流・物流の拠点であり、クルーズ船以外にも多くの人や物が行き交っているため、クルーズ船の受け入れに関しては、観光関連だけでなく、港湾に関わる多くの人の理解と協力も必要であり、各港湾が実情に合わせた受け入れ体制を整える必要がある。

参考として、以下に主な港湾の取り組み事例を示す。

(2) 清水港の受け入れ事業

事例調査の項にも示されているように、1990年代のクイーンエリザベス2の寄港をきっかけに民間事業者の機運が高まり、静岡市を事務局とした「清水港客船誘客委員会」が設立され、日本のクルーズ船受け入れの先鞭を切る存在となっている。

清水港は、国際物流の拠点として多くのコンテナ等を取り扱っており、港湾の所管は静岡県港湾課である。

一方、クルーズ船の受け入れ主体である「清水港客船誘客委員会」には、静岡県の他、国(海上保安庁、税関等)、静岡市、商工会、港湾関係企業、地元企業、観光協会など多様な関係者が参加しており、客船誘致活動や受け入れ事業を担っている。

客船誘致に関しては、海外のカンファレンスや船社訪問、東京にある船社の日本営業所を訪問している。

客船受入に関しては、清水港客船誘客委員会が主体となって受け入れ事業に対応しており、クルーズ船乗客の顧客満足度を高める事業も実施している。

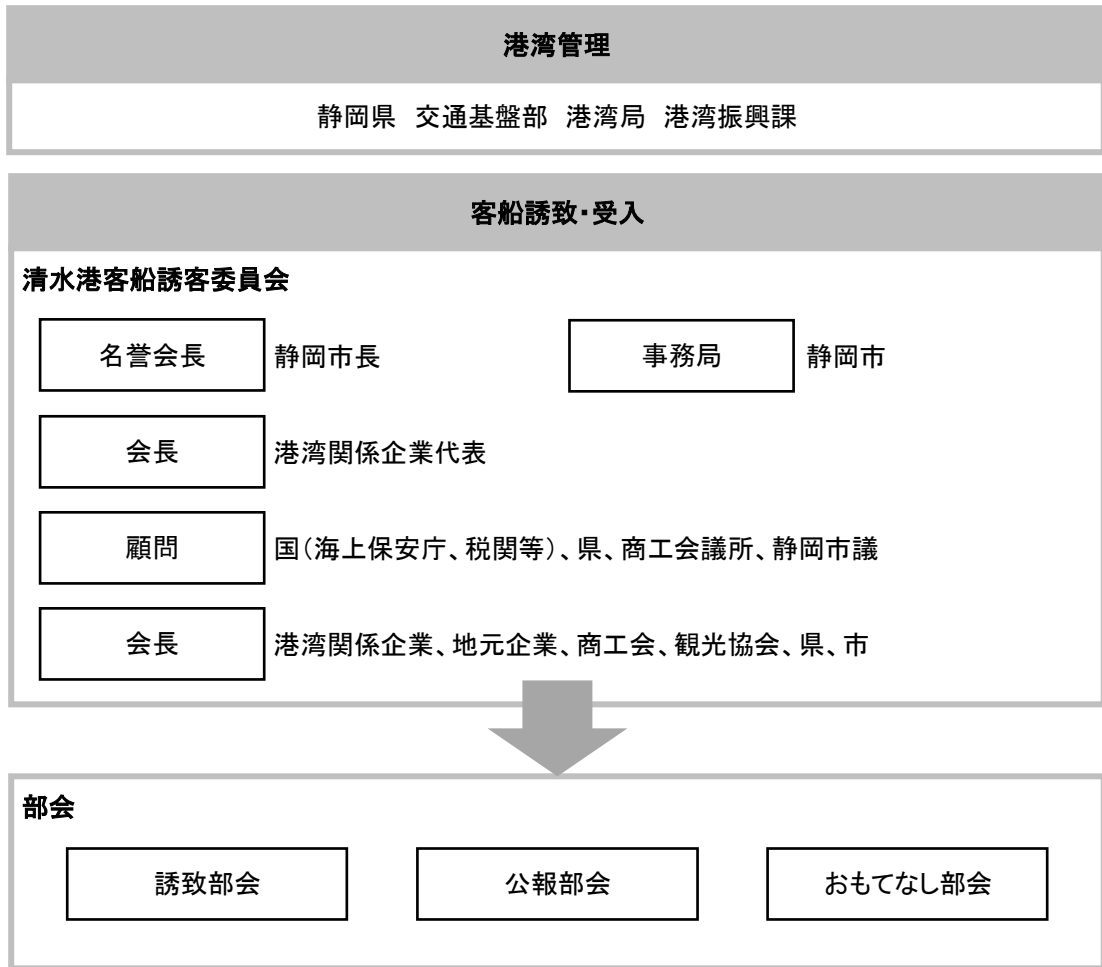
クルーズ船寄港を地域振興につなげるための取り組みとして、着地型観光や体験プログラム等を企画してクルーズ客に販売しているが、民間事業者の反応が鈍かった時期もあるが、クルーズ船が増えるにしたがって、これに取り組む民間事業者が増加していったと言われている。

船社にとって、オフィシャルツアー参加者は重要な収入源であり、これらの参加者に地域の着地型観光・体験プログラムを販売することは控えているが、元々個人客(FIT)として行動しようとしている乗客に対しては、新たな選択肢としてサービスを提供している。

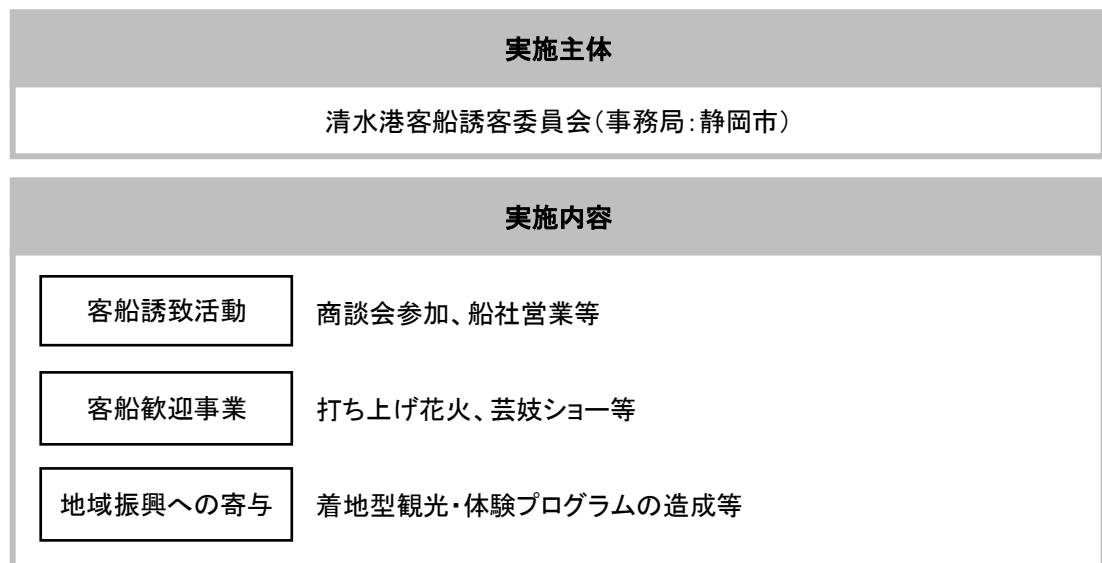
清水港のクルーズ船受け入れ体制及び活動内容の概要は次ページに示している。

第3章 クルーズ船寄港に係る周辺自治体等の取り組み状況の整理

清水港のクルーズ船受け入れ体制



清水港の活動内容



(3) 那覇港の受け入れ事業

沖縄県は、中華圏を発着するクルーズ船にとって利用しやすい位置にあり、人気の高い寄港地が多く存在している。この中で、那覇港は多くの観光地・商業施設が集積する本島南部に位置し、特に人気の高い寄港地となっている。

港湾管理は那覇港管理組合が担っており、クルーズ船の受け入れ事業は、那覇市や沖縄県、那覇港管理組合、観光関連団体、バス・タクシー等の交通事業者などによって構成される“那覇クルーズ促進連絡協議会”が担っている。同協議会の事務局是那覇市であり、実際の実務是那覇市観光協会に委託している。

那覇市観光協会はクルーズ船の規模に応じて必要なボランティアスタッフを配置し、乗客の誘導や観光案内所の運営、タクシー乗車支援等の役割を担っている。

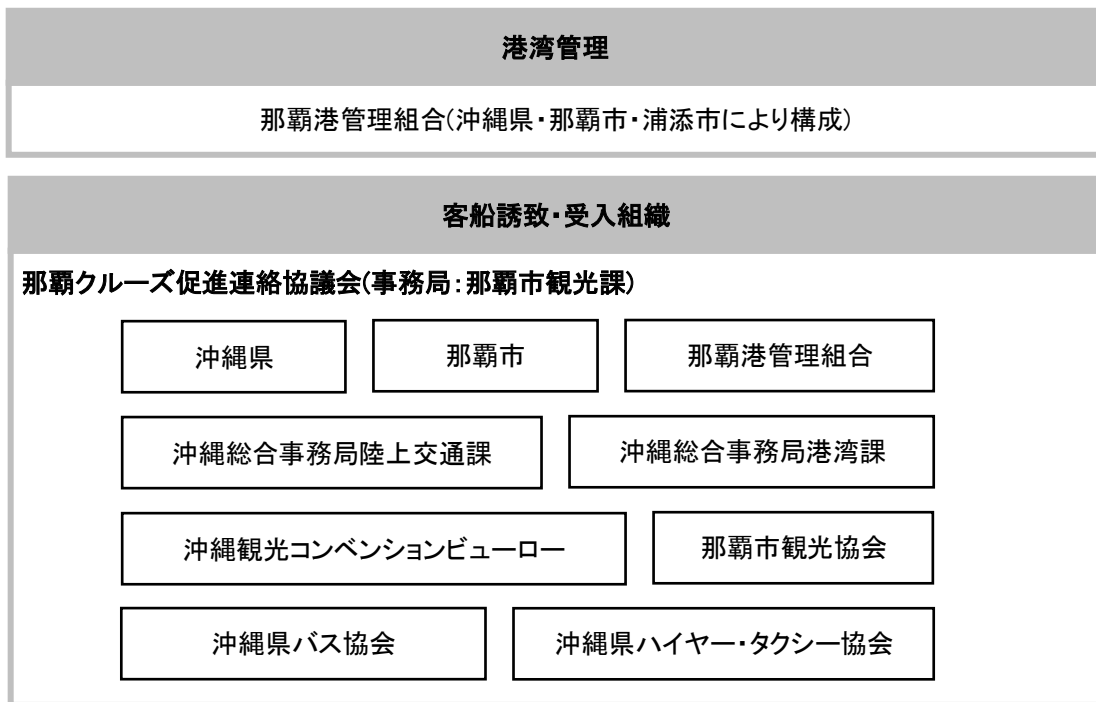
観光案内所では、観光客が要望する観光地を紹介しており、“沖縄アウトレットモールあしびなー”など、市外の施設も紹介している。

その際、市内観光に誘導するようなことはしておらず、オフィシャルツアーについても、市外を巡るツアーが多いため、那覇市の民間事業者にとってクルーズ船寄港による波及効果は実感しづらい状況にあると言われている。

また、那覇市はモノレール、路線バス等の公共交通網が発達し、タクシーや貸切バスなど多くの交通事業者の本店・営業所が立地しており、沖縄県内で最も二次交通を確保しやすい位置にあると考えられるが、それでも二次交通は不足傾向にある。

こうした交通体系の確保は、“那覇クルーズ促進連絡協議会”で対応できないため、都市計画や交通政策にかかわる部署とも連携を図って課題解決に努めている。

那覇港のクルーズ船受け入れ体制



那覇港のクルーズ船受け入れ活動内容

実施主体	
業務委託: 那覇市観光課 → 那覇市観光協会	
活動内容	
客船受入事業	<p>◇ 既に十分な予約があり、積極的に実施していない。</p> <p>① 乗客の誘導</p> <p>② 観光案内所の設置</p> <p>③ タクシー乗車支援</p>
客船歓迎事業	<p>◇ 那覇港管理組合が指定(39回/年)</p> <p>① エイサー等芸能パフォーマンス</p> <p>② 打ち上げ花火(近年は未実施)</p>
初寄港セレモニー	<p>◇ 歓迎事業とは別に初寄港船にはセレモニーを実施。</p> <p>① 那覇市・沖縄県部長級、管理組合長等及び観光キャンペーンレディによる記念品交換</p> <p>② 三線・エイサー等芸能パフォーマンス</p>
客船受入事業	<p>◇ 既に予約が満杯な状況であり、誘致活動は実施していない。</p> <p>◇ 沖縄県やOCVBが県内各港の誘致活動を実施するが、那覇市として同行したことがない。</p> <p>◇ 那覇市内で開催されるカンファレンスには参加している。</p>

(4) 平良港の受け入れ事業

平良港には以前から不定期にクルーズ船が訪れていたが、定期就航するクルーズ船は存在しなかった。このため、「宮古島クルーズ船誘致連絡協議会」も設立されていたが、活動は停滞気味であった。

そうした状況の中、当時、日韓航路を撤退した船社が新たな寄港地を探していたため、船舶代理店の推薦もあり、平良港への寄港を検討するようになった。

当初は、宮古島市観光課や港湾課、タクシー協会、バス協会が集まって、問題点への対応を議論し、既にクルーズ船受け入れで実績のあった石垣港の受け入れ状況の視察によって現状を学び、その問題点を修正する形で、クルーズ船対応を高度化していった。

こうして一定数のクルーズ船を受け入れるようになった平良港は、すでに受け入れの上限に近づいており、クルーズ船の寄港数を増やすよりも、地域への波及効果を高めることを目標に受け入れ事業に取り組んでいる。

このため、それまでクルーズ船の受け入れ対応のみであった課題を、平良港周辺の受け入れ機能強化など、官民一体となったまちづくりにも取り組んでいくため、「宮古島クルーズ船誘致連絡協議会」を発展的に解消し、「みなとまち宮古再生プロジェクト検討委員会」に移行した。

「みなとまち宮古再生プロジェクト検討委員会」には、分野ごとに関係する行政、民間事業者が集まって課題の抽出と具体的な解決策を検討する「各部会」があり、ここで話し合われた内容を「幹事会」ではかり、行政的な判断を加えている。最終的な意思決定はその上位の「みなとまち宮古再生プロジェクト検討委員会」で承認される仕組みとなっており、同委員会の構成メンバーは、市長や商工会頭、沖縄総合事務局港湾事務所長等で構成されている。

この仕組みは、それぞれ専門家の知見をくみ上げやすく、実際に対応する人が課題解決を提案する仕組みや、行政的な判断が必ず入ることなど、意思決定が明確で確実性が高い仕組みとなっている。

二次交通に関しては、当初の不足を補うため「ホップオンバス」として運行していたこともあるが、最近では、貸切バス事業者が複数参入してきたことで、「ホップオンバス」方式の採用は減ってきている。

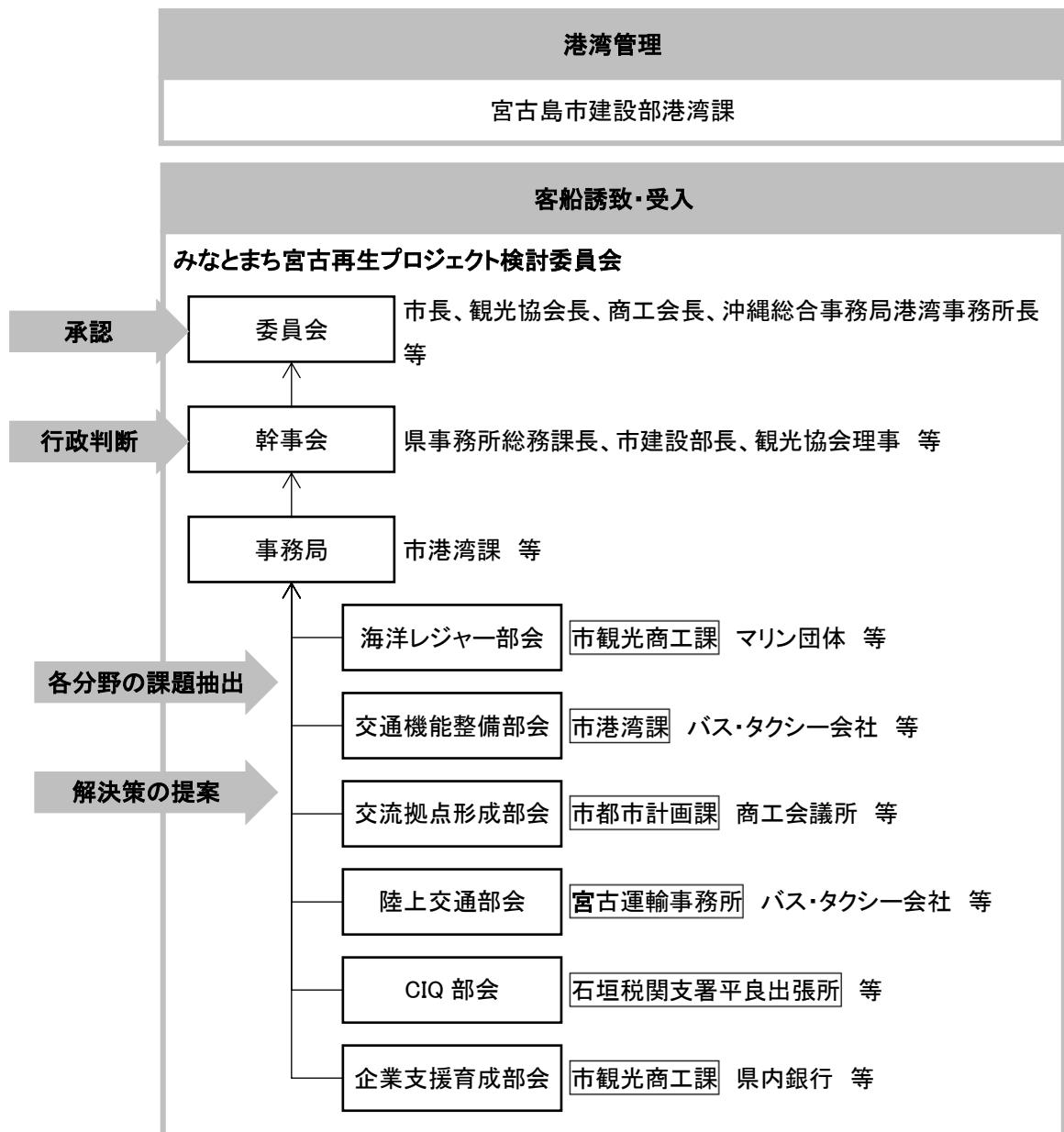
「ホップオンバス」方式は、固定した乗客を乗せる通常の貸切バス運行と異なり、特定のコースを周回するバスを利用する方式であり、少ない台数で多くの観光客を運ぶことができる。

また、市内の民間事業者に対しては、寄港するクルーズ船の乗客数、オフィシャルツアー参加者数、個人客の人数を事前にメーリングリストで配信するシステムが構築されており、市内業者が事前に準備しやすくなっている。

このように平良港のクルーズ船受け入れ体制は、ある程度完成形を迎えており、今後は船社による旅客ターミナルの整備や、交流拠点の整備に取り組んでいく計画となっている。

平良港のクルーズ受け入れ体制及び取り組み内容は次ページに示している。

平良港のクルーズ船受け入れ体制



平良港のクルーズ船受け入れ活動内容

実施主体	
業務委託: 観光商工課 → 宮古島観光協会	
活動内容	
客船誘致活動	<p>◇ 既にオーバーツーリズムの状態があり、積極的に実施していない。</p> <p>◇ 知名度が高く、船社より接触がある。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① OCVB のクルーズカンファレンス、商談会参加（那覇市） ② OCVB のセールスに同行（廈門等） 港湾課→技術条件を説明、観光協会→観光 PR 等 ③ 船社の視察に同行（観光商工課・観光協会）
客船歓迎事業	<p>◇ 初寄港船に限って実施。（3～4回/年）</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 市長・商工会長挨拶・記念品交換 ② 芸能パフォーマンス、ミス宮古島による歓迎
客船受入事業	<ol style="list-style-type: none"> ① 観光案内所の設置、乗客の誘導 ② 案内パンフレット（多言語）の作成 ③ 臨時バスの運行（不足の場合は、市有車を無料運行） ④ 乗船人数（ツアー参加者・FIT 別）等クルーズ船情報メーリングリストの配信

第3章 クルーズ船寄港に係る周辺自治体等の取り組み状況の整理

(5) 石垣港の受け入れ事業

石垣港は、中華圏からのクルーズ船が利用しやすい位置にあり、これまでも多くのクルーズ船が寄港している。また、現時点で十分な予約があり、現在、積極的な誘致活動は行っていない。

しかし、船社から打診があるため、視察対応等に応じているとのことである。

石垣港でのクルーズ船受け入れは、石垣市が民間事業者に一括して委託しており、委託業務の中で客船歓迎事業や受け入れ事業を実施している。

石垣港の客船誘致活動

実施主体	
石垣市 建設部港湾課、石垣市クルーズ船受け入れ連絡協議会	
活動内容	
客船誘致活動	◇ 知名度が高く、船社より接触があり、積極的に実施していない。 ① 国交省の開催する講演会等でプレゼンテーション。 ② OCVB クルーズカンファレンス、商談会参加（那覇市内） ③ OCVB のセールスに同行

石垣港の受け入れ活動内

実施主体	
業務委託: 石垣市 企画部観光文化スポーツ局観光文化課→民間事業者(イベント会社)	
活動内容	
客船歓迎事業	初寄港船に限って実施。
客船受入事業	観光案内所の設置、乗客の誘導等

(6) 中城湾港の受け入れ事業

中城湾港は、沖縄本島中部の重要港湾であり、流通加工港湾として位置付けられている。このため、港湾関係者とクルーズ船が寄港できるのは週一回を上限とする取り決めがある。

また、物流に支障を及ぼさないように港湾区域への入場制限をしているため、乗客も速やかに港湾区域から外に出せるように運用するとともに、旅客ターミナルの整備もできない状況である。

しかし、本島南部と比較すると周遊観光客が少ない中部にとって、クルーズ船は新たな観光誘客につながるため、中部広域市町村圏事務組合が事務局となって、“中城湾港クルーズ促進連絡協議会”を設立し、クルーズ船の誘致・受け入れ事業を担っている。

現時点で、クルーズ船の受け入れは、各市町村のメリットが明確にできておらず、同協議会のメンバーに加わっているのは、沖縄市、うるま市、北谷町、北中城村、中城村の5市町村であり、それ以外の読谷村、嘉手納町、西原町は加わっていない。

市町村以外の同協議会構成メンバーとしては、行政関係者として沖縄総合事務局、沖縄県、海上保安庁、CIQ 等、港湾関係者として船舶代理店、荷役事業者、漁協、那覇水先区水先人会等、観光関係者としてOCVB、商工会、観光協会等、交通事業者として、バス協会、タクシー協会等が参加している。

また、協議会の中に専門分野の部会を設け、それに関連する関係者ごとに集まって対応を協議している。主な部会としては、「船舶航行安全確認部会」、「受入施設機能調整部会」、「受入体制調整部会」、「受入人材等調整部会」等がある。

これらの受け入れ体制は、平良港の旧“宮古島クルーズ船誘致連絡協議会”を参考に枠組みが構築され、さらに複数の市町村が参加していることや流通加工港湾である中城湾港の実態に合わせて適宜調整された結果、今の体制となっている。

中部広域市町村圏事務組合の事務局としては、専任の職員を3名、兼任の職員が2名で事務局を運営している。

客船受入の活動内容としては、客船受入事業や客船歓迎事業、二次交通対応、国・県対応、観光PR活動を実施しており、特に観光PR活動は積極的で、海外ポートセールスの予算も確保している。

また、特徴的な活動として、クルーズ船内で域内の観光PRを実施しており、中部の観光地を巡るオフィシャルツアーの販売に貢献するほか、オフィシャルツアーでニーズを満たせない乗客に対しては、個人客として、中部の観光地や体験プログラムを紹介している。

船社に対してはオフィシャルツアーの売り上げが向上し、地域にはオフィシャルツアーで拾いきれないニッチなニーズの掘り起こしに成功したことで、相互利益につながっている。

中城湾港における受け入れ体制及び取り組みの概要は次ページ以降に示している。

中城湾港のクルーズ船受け入れ体制



中城湾港の活動内容

実施主体	
中城湾港クルーズ促進連絡協議会(事務局:中部広域市町村圏事務組合)	
実施内容	
客船受入事業	① 受け入れ業務 <ul style="list-style-type: none"> ・ テント、コーン、看板設置 ・ 観光案内所、両替所設置、通訳者配置
客船歓迎事業	① 入出港演舞 <ul style="list-style-type: none"> ・ NPO 団体、婦人会、老人会演舞 ・ 学生吹奏楽 ② 特産品販売
二次交通対応	① 無料シャトルバス ② 無料周遊バス ③ クルーズ船社公式ツアー
国・県対応	① CIQ 対応 ② SOLAS 条約対応(立入許可等報告書作成) ③ 荷役事業者等の岸壁使用調整会議(バース会議)への出席
観光PR活動	① クルーズ会社への PR <ul style="list-style-type: none"> ・ OCVB 主催クルーズカンファレンス・商談会参加(那覇市内) ・ 福岡クルーズ会議 ② 旅行代理店への PR <ul style="list-style-type: none"> ・ 旅行社、船社訪問(東京) ・ 台湾旅行博 ③ クルーズ船内での PR 活動 <ul style="list-style-type: none"> ・ オフィシャルツアーの販促を主体とし、オフィシャルツアーで受け入れられないニーズに対し、地元観光地、体験プログラムを紹介 ④ PR 動画作成 ⑤ 周辺地図リーフレット作成

2. ヒアリング等によるクルーズ船受け入れに関する北部地域関係者の意向

(1) 北部広域市町村圏事務組合

- ・クルーズ船受け入れを北部市町村全体で担うことの意義は理解している。
- ・北部広域市町村圏事務組合は市町村の負担金で運営されており、独自の予算を持っているわけではない。このため、その役割を担うのであれば、各市町村の理解が必要である。

(2) 本部町

- ・本部町では、クルーズ船を受け入れるため、「本部町クルーズ促進協議会」を発足している。また、庁内に“クルーズ班”を設置している。
- ・北部全域で、クルーズ船を受け入れる協議会を設立することは異論がない。

(3) 今帰仁村

- ・クルーズ船の受け入れは、単独の自治体が担うのではなく、北部全体で対応してもらえると規模の小さな村としてはありがたいと考えている。
- ・受け入れ団体に名護市、本部町、今帰仁村の商工会や観光協会も加えるべきである。

(4) 名護市

- ・クルーズ船の受け入れは完全に民間に任せるのではなく、公共が対応すべきである。
- ・特定の市町村がその役割を担うのではなく、北部全体でその役割を担うべきである。仮に北部 12 市町村が共通の課題として取り組んだ場合、意思決定に時間がかかるため、エリアとして対応できるようにした方がよい。
- ・体制については、資金の確保が重要であり、例えば環境税や自然協力税などの名目で徴収し、活動に充てることができればよいのではないかと。

(5) 一般財団法人 沖縄美ら島財団

- ・クルーズ船の受け入れについて、ナゴパイナップルパークなど他の観光施設と協議を進めており、関係者が協力して対応しようという議論をしている。

(6) まとめ

- ・周辺地域の総意として、クルーズ船の受け入れは、特定の市町村ではなく、北部全域で担うことが適当である。
- ・北部全域で新たな協議会を設立することを関係者全員が合意しており、その事務局として、北部広域市町村圏事務組合、又は北部振興会などが現実的とする団体もあった。
- ・活動にかかる資金については、各種補助金及び 12 市町村の負担金等の活用、もしくは環境税、入域税などによるクルーズ客負担により、運営すべきという意見があった。
- ・これらの結果を踏まえ、受け入れ体制のあり方を次ページ以降に検討する。

3. 本部港におけるクルーズ船受け入れ体制の検討

(1) 協議会組成へのプロセス

視点1. やんばる産学官連携事業との連携

現在、北部地域で北部振興会と名桜大学を核とした「やんばる産学官連携ワーキングチーム」が進行中(平成30年度～令和元年度)であり、産学連携により、北部地域の各種課題に取り組んでいる。

この中で、北部地域の課題として、「クルーズ船」、「人材育成」、「健康づくり」「産学官連携」を重要課題として取り上げている。

当該事業における「クルーズ船」に関連する検討内容としては、クルーズ船受け入れに対する地域の機運を高めることに取り組んでおり、さらに受入れ体制の構築まで含めて取り組んでいる。

さらに令和元年度中に、産学官連携によるシンポジウム開催が予定されている。

このように北部で既に取り組まれている事業があることから、本部港の受け入れ体制の構築においても連携することが合理的である。

視点2. 北部振興会を中心とした受入れ体制づくりにあたって

産学官連携事業において、クルーズ船受け入れは取り組みテーマの一つであり、体制づくりは12市町村で様々なパターンを検証しながら進められていくことが適切である。

また、北部広域市町村圏事務組合や北部振興会が受入れ主体となっていく場合、12市町村を基本としているため、もし一部の市町村が先行して取り組むことになるのであれば、メンバーに加わっていない市町村にも理解(合意)を得る必要がある。

視点3. 北部での協議会を組成するにあたっての課題

12市町村の参画を基本に考える必要がある。12市町村の同意を得るためには、協議会参画に伴う負担金の具体的なメリットや必要性を明示する必要がある。

本部港での受け入れに必要な予算について、県内事例を分析し、具体的な金額を提示したうえで県、各市町村、さらに関係団体、民間企業の負担配分を決める必要がある。これには、相当の時間を要する。

視点4. 協議会の体制について

12市町村に協議会の必要性を示す場合に「クルーズ船」に限ると地域によって温度差が出ることで懸念されるため、「インバウンド」も含めたテーマを設定とし、より多くの市町村が参加する意義を見出しやすい構成としたほうが良い。

沖縄本島北部の観光振興は、12市町村が一体となって取り組むことが大切であり、各市町村の商工会や農協、漁協、民間事業者も多く加入している北部振興会を主体に、さらに港湾関係者やCIQ等の関係者も加えた組成とすることが現実的である。

事務局を北部振興会が担う場合、人員強化のため外部の人材派遣等も視野に入れて取り組んでいくことが必要である。

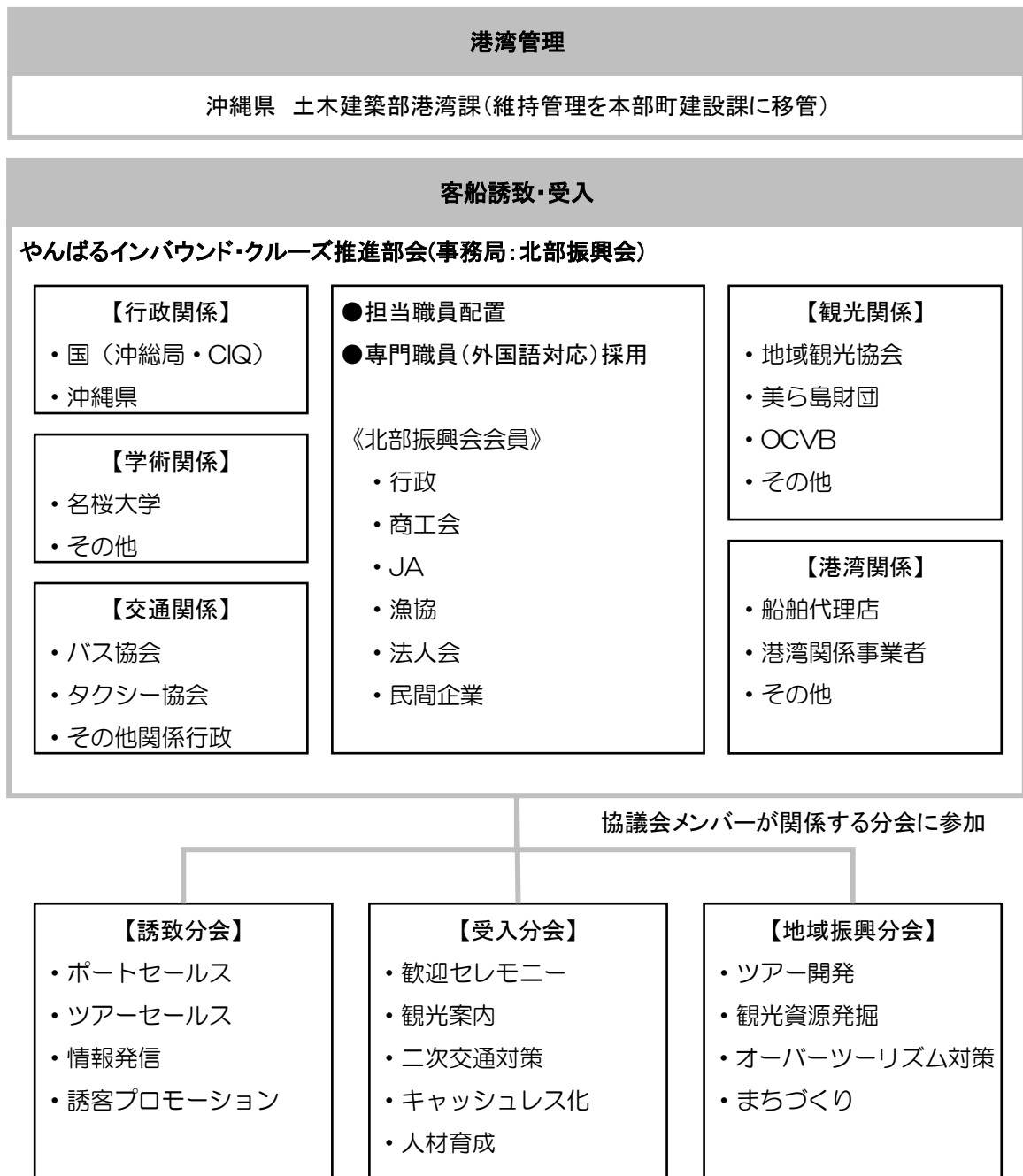
(2) 協議会組成について

前記を踏まえ、北部関係者と協議を重ねた結果、クルーズ船受け入れは新たに「やんばるインバウンド・クルーズ推進部会」を設置し、関係者と課題解決を図りながら進めていくことが妥当と議論された。また、その事務局については、民間事業者も含まれる北部振興会が担うことになった。

推進部会には、行政や学術関係者、観光事業者、交通関係事業者等を配置し、課題に応じて専門的な議論を進める「誘致」、「受入」、「地域振興」の3つの分会を設置することになった。

これらは固定的なものではなく、初年度は暫定的に受け入れに対応し、問題点や課題等を抽出したうえで、必要に応じて組織を柔軟に調整していくことが確認された。

本部港クルーズ船受け入れ体制



(3) 取り組みスケジュールについて

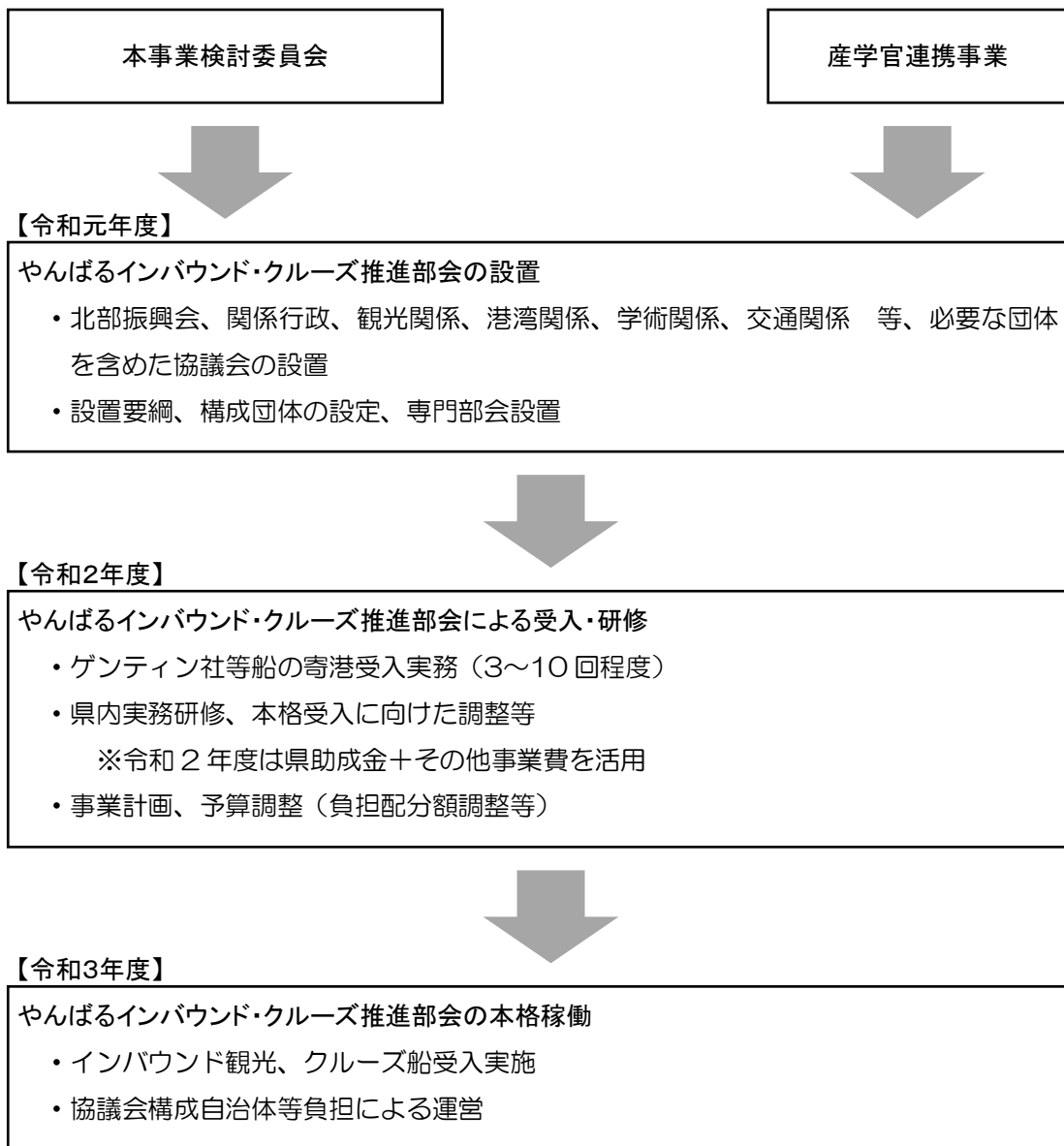
本検討委員会及び名桜大学産学官連携事業での議論を受け、令和元年度（2019年度）に「やんばるインバウンド・クルーズ推進部会」を設置することが決定した。

令和2年度には官民連携による国際クルーズ拠点事業の協定先であるクルーズ船社が、クルーズ岸壁や旅客ターミナルが完成する前に数回程度本部港の試行が予定されており、県内先進事例の視察や研修を行って、本格的な受け入れに向けた準備を整えていくことが検討された。

さらにクルーズ岸壁、旅客ターミナルの完成する令和3年度には、やんばるインバウンド・クルーズ推進部会の本格的な受入体制構築を目指すことが議論された。

取り組みスケジュールの流れは下図のとおりである。

取り組みのスケジュール



(4)実施状況

1)やんばるインバウンド・クルーズ推進部会設立

令和元年12月26日に北部会館にて、行政や学術関係者、観光事業者、交通関係事業者等が集まって、第1回やんばるインバウンド・クルーズ推進部会が開催され、部会が設立された。

メンバーや組織、会の目的等が承認された。



やんばるインバウンド・クルーズ推進部会設立

2)やんばる産学官連携シンポジウム

令和2年2月4日、名桜大学にて、産学官連携事業として、やんばる産学官連携シンポジウム「本部港のクルーズ船受け入れによるやんばる地域の活性化について」が開催された。

多くの関係者、民間が参加し、クルーズ船受け入れによる波及効果や受け入れ体制構築の可能性が議論され、機運を高めた。



産学官連携事業シンポジウム

3)第1回やんばるインバウンド・クルーズ推進部会分会

令和2年2月25日、北部会館にて第1回やんばるインバウンド・クルーズ推進部会分会開催された。

関係者が集まる初の本格的な協議の場であり、令和2年に予定されているクルーズ船の試行的な寄港や令和3年の本格的な受け入れに向けた対応について議論された。



第1回分会