

施策の方向性(案) ～クルーズ～

国土交通省 港湾局
平成28年11月

クルーズ船の寄港に関する課題

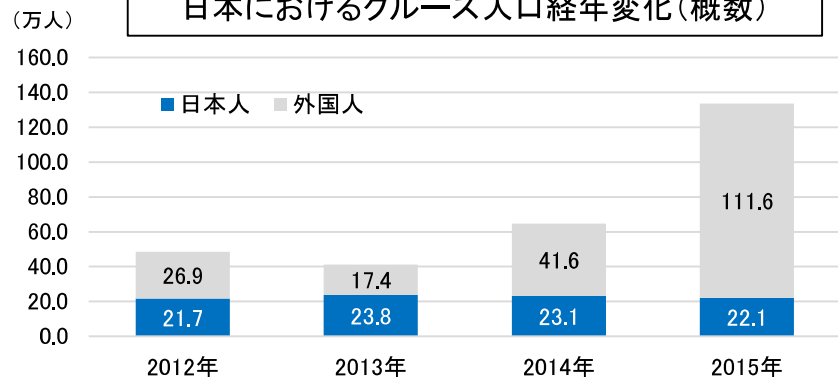
- クルーズ船が寄港している港湾は、西日本に集中している。
- 日本におけるクルーズ人口は、外国人(訪日クルーズ旅客)が急激に増加している一方で、日本人のクルーズ人口は、横ばいである。
- 我が国に寄港する外国船社が運航するクルーズ船のうち、日本を発着しているのは約2割(23%)である。

2015年クルーズ船の寄港回数

順位	港名	寄港回数
1位	博多港	259回
2位	長崎港	131回
3位	横浜港	125回
4位	那覇港	115回
5位	神戸港	97回
6位	石垣港	84回
7位	鹿児島港	53回
8位	佐世保港	36回
9位	名古屋港	34回
10位	広島港	32回

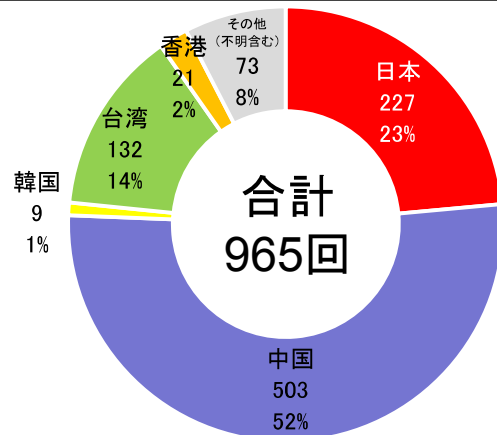
※港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

日本におけるクルーズ人口経年変化(概数)



注:
 外国人: 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)。
 日本人: 国土交通省海事局調べ。

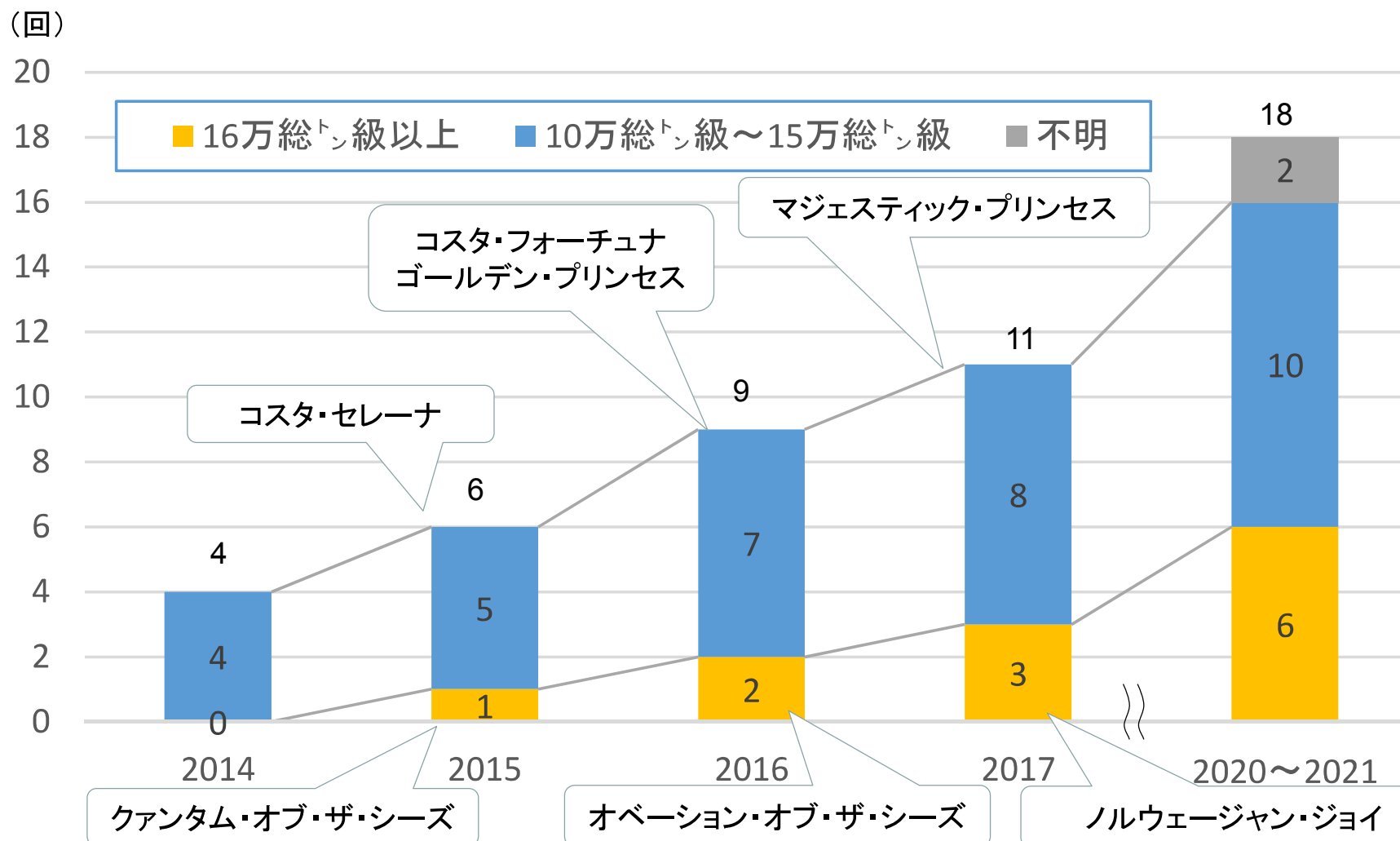
我が国に寄港する外国船社が運航するクルーズ船の発着地(2015年)



※港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

我が国への大型外国クルーズ船寄港の増大

○我が国への寄港を想定し、アジアに投入される10万トン以上(2千人~4千人超乗り)の大型クルーズ船は、2020年には2015年の約3倍の16隻になる見込み。



※日本海事新聞、海事プレス等を元に、国土交通省港湾局作成(平成28年9月1日時点)

クルーズ船の寄港による経済効果

- 大型クルーズ船の寄港による経済効果は、寄港地の特性等により違いがあるものの、少ない場合でも乗客1人当たり1万円／回程度であり、多い場合では、乗客1人当たり14万円／回程度に及ぶ。
- 特にクルーズ船の母港となった場合は、食料品や船用品の購入により非常に大きな経済効果が見込まれる。

経済波及効果

直接効果

クルーズ客により寄港地及びその周辺に観光消費が発生(例:飲食、土産品購入、ツアー参加など)

1次間接効果

観光消費の発生により、原材料購入等を通じ、関連産業の生産を誘発

2次間接効果

直接・第1次波及効果の発生による雇用者所得の増加から、消費支出が増加し、関連産業の生産を誘発



家電量販店で買い物するクルーズ客(博多港)



ポートターミナル内で買い物を楽しむクルーズ客(神戸港)



※直接効果(アンケートによる推計)

※直接効果(アンケートによる推計)
※日本における寄港地は、広島港→油津港→長崎港

- 【出典】
- ※1 北海道開発局(2014):北海道港湾におけるクルーズ振興に伴う港湾施設整備等検討業務報告書
 - ※2 東北地方整備局調べ(2015)
 - ※3 横浜市港湾局(2012):横浜港と地域経済～私たちの暮らしとつながる横浜港～
 - ※4 中部地方整備局、清水港客船誘致委員会(2015):清水港へのクルーズ船等寄港による経済効果
 - ※5 神戸市調べ(2012)
 - ※6 福岡市調べ(2015)
 - ※7 長崎県調べ(2015)
 - ※8 宮崎県調べ(2015)
 - ※9 沖縄総合事務局(2012、2015):外国クルーズ客船の那覇港寄港による経済効果について
 - ※10 韓国政府資料(2013):海洋新産業育成と雇用創出のためのクルーズ産業活性化対策

クルーズ船受入の更なる拡充「明日の日本を支える観光ビジョン」

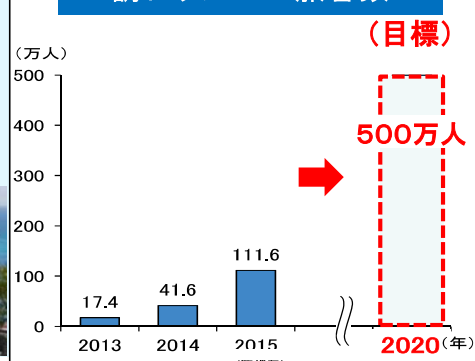
- 訪日外国人旅行者数の受入れ人数の目標として2020年に4,000万人（訪日クルーズ旅客は500万人）、2030年に6,000万人、訪日外国人旅行消費額の目標として2020年に8兆円、2030年に15兆円をそれぞれ目指すこととしている。
- クルーズ船に関しては、北東アジア海域をカリブ海のような世界的クルーズ市場に成長させ、クルーズ船寄港を活かした地方の創生を図ることとしている。

目指すべき将来像

カリブ海クルーズの様子



訪日クルーズ旅客数



現状・課題および今後の対応

現状・課題

- 増大するアジアのクルーズ需要を取り込み、クルーズ船の寄港が地域経済に与える効果を拡大することが必要。
- クルーズ船が寄港するための港湾施設や、クルーズ船の寄港に伴い発生する諸課題への対応が不足。
- 寄港地が西日本の一部の港に集中する傾向がある。



今後の対応

日本の各地をカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズディスティネーションに
～瀬戸内と南西諸島を日本のエーゲ海・カリブ海に～

- 北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場に（訪日クルーズ旅客を2020年に500万人、日本の各地をカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応したクルーズディスティネーションに）。
 - ・クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現（クルーズ船の受入環境を緊急整備（2015年度・全国10港）、クルーズ船寄港地マッチングサービスの提供 等）
 - ・世界に誇る国際クルーズの拠点形成（旅客ターミナル整備への無利子貸付制度の創設等）
 - ・瀬戸内海や南西諸島など新たな国内クルーズ周遊ルートの開拓、ラグジュアリークルーズ船の就航
 - ・新たなクルーズビジネスの確立（官民の関係者からなる地域協議会や全国クルーズ活性化会議の活用、農水産物の販売環境の改善、「みなとオアシス」の活用、港湾協力団体制度の創設 等）
 - ・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

フライ&クルーズに対応したクルーズ拠点港の事例

- カリブ海や地中海には、世界各地からフライ&クルーズ客が集まるクルーズ発着港が存在
- クルーズの発着港に求められる機能としては、背後のクルーズ需要、背後地の交通結節点、宿泊施設、複数のクルーズ船専用バース・国際空港から港へのアクセス等が挙げられる。

ポート・エバーグレイズ(フロリダ州)

クルーズ乗降客数:416万人(2014)

<参考>

フォートローダデール市人口:17万人(2013)

フォートローダデール空港発着回数:31万回(2006)



バルセロナ(スペイン)

クルーズ乗降客数:236万人(2014)

<参考>

バルセロナ市人口:160万人(2014)

バルセロナ=エル・プラット空港発着回数:28万回(2014)



- 世界的なクルーズ需要の増大に対し、各国のクルーズ船受入港では、ターミナルビル、ボーディングブリッジ等を備えた利便性の高い旅客施設や商業施設等を整備している。

マイアミ港(米国) (主に発着港)

岸壁延長: 約2,000m

水深: 9~11m

旅客施設: 7棟



ロイヤル・カリビアン社のクルーズターミナル



カーニバル・クルーズ・ライン社のクルーズターミナル

ファルマス港(ジャマイカ) (主に寄港港)

[ファルマス・ターミナル]

22万トン級対応: 1バース、他1バース

旅客施設: 1棟



ショッピングエリア



ショッピングエリアの様子

