

論文

クルーズ旅客が求める地方都市での寄港地観光の
現状と問題点

登り山 和 希

要 約

政府は、2020年にクルーズ船を利用した訪日外国人旅行者数を500万人とする計画を打ち立てており、目標に向け順調に推移をしている。しかしながら、地方都市における寄港地観光は、クルーズ客から見ても、決して満足度が高いものではなく、また、地方経済にとっても、十分な恩恵を受けているとは言えない状況にある。それらの課題解決のためには、クルーズ事業に関係する3者（船会社、旅行会社、地方自治体）の関係を再考し、これまで希薄であった旅行会社と地方自治体の連携・協力関係を、より強固なものにしていく必要があると考えた。また、クルーズ旅客のニーズについても、観光客を受け入れる自治体サイドも十分な把握が必要である。拙稿では、クルーズ旅行を取り巻くこれら3者の動きに着目し、地方都市での寄港地観光の現状と問題点を検討している。

キーワード：クルーズ観光・寄港地観光・地方自治体・旅行社・旅行者ニーズ
経済学文献季報分類番号：05-20

はじめに

訪日外国人観光客の増加に伴う影響は、わが国の社会・経済活動にも大きな変化をもたらしている。中でも、中国をはじめ近隣諸国からクルーズ船で寄港する外国人の急増が著しい。日本政府は、東京オリンピック・パラリンピック競技大会が開催される2020年の訪日外国人旅行者数について、目標としている4000万人のうち、クルーズ船を利用した旅客数を500万人とする計画を打ち立てている¹⁾。現状は、官民を挙げてその達成に向けて取り組みをすすめており、順調に推移をしていると言えるだろう。

その反面、本稿で取り上げる地方都市の寄港地観光がどれほど充実しているのかという点は、外国船社が実施する旅客アンケートを通してみても、決して満足度が高いものとは言えない。端的に言えば、宿泊の伴わないクルーズ寄港において、観光名所巡りや日本文化・日

1) 2016年3月、政府の「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、「訪日クルーズ旅客を2020年までに500万人」という目標が設定された。

本食を体験する時間はほとんどなく、旅行会社が定めた免税店回りに終始しているケースが多く見られることがその背景にある。クルーズ観光において、船内活動の満足度が求められるのは当然のことではあるが、寄港地観光の充実およびその環境整備は、訪日外国人観光客自身が強く求めている問題となっている。旅客数の増加によって、大型客船に対応するハード面での港湾整備ばかりが強調されるが、この点だけでは、地域経済の振興につながらないだけではなく、近い将来を見据えての継続的な観光客の増加には直結しないのではないかと筆者は危惧をしている。

本稿では、クルーズ旅客²⁾が求める地方都市での寄港地観光のニーズを明らかにするとともに、地域の経済振興に結びつく方策として、地方自治体が可能な範囲のどのような対応が必要であるかについての考察を行っていききたい。

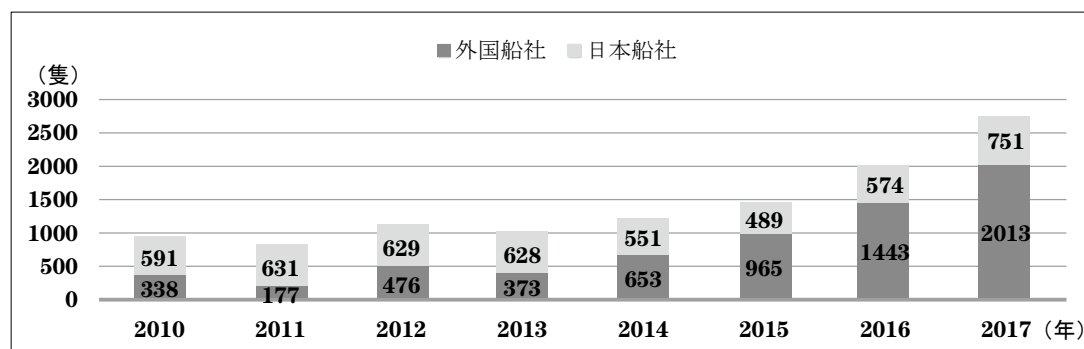
I クルーズ旅客の現状分析

まず、わが国のクルーズ船の寄港増加の背景を分析したい。図1は2010年から2017年のわが国港湾へのクルーズ船の寄港回数を表している。2011年および2012年には、東日本大震災の発災に伴う影響が若干見られるものの、2013年から連続して右肩上がりでも推移をしており、特に外国船社の寄港が急増していることが示されている。この傾向は、欧米系のクルーズ船社が、中国をはじめとしたアジア諸国の経済成長に着目し、カジュアルクルーズ船をアジア域内に投入したことが契機となり、クルーズ船の旅行商品が発売されたためである。かつて、欧米系のクルーズ船社は、アジア域内ではシンガポールにクルーズの拠点を置いたが、今では、上海や香港、また青島といった中国や北東アジアへの進出が著しい。また、表1に示しているように、クルーズ船による2017年の寄港回数ベース（外国船社、日本船社の合計）では、九州・沖縄地域で上位10港の中で8港を占めている。私たちがイメージするクルーズとは、老年層を中心に利用している印象があるが、中国や北東アジアを拠点とするクルーズは、若年層を含む現役世代にも幅広い需要があるからだ。そのため、日本に寄港する中国・香港・台湾発着のクルーズ船の多くは、船内で4泊程度（週末の利用を含む）のショートクルーズであることが非常に多い（水曜日に中国を出発し、金曜日に九州・沖縄で寄港地観光を行い、日曜日に本国へ帰るパターンなど）。それらの地域から出発して、東京や横浜、また、東日本の港湾に寄港する場合、クルーズ観光に参加するためには、少なくとも1週間以上の休暇が必要であり、日本人同様に現役世代はまとまった休暇が取りにくく、

2) 日本国内の最終寄港地であるクルーズ船に乗船する訪日外国人であって、出入国管理及び難民認定法（昭和26年政令第319号）第14条の2に基づく船舶観光上陸の許可を得て同港に上陸した者。

旅行商品としては需要が少ない。これも、九州・沖縄地域がわが国のクルーズ船の寄港の中心になっているのが大きな理由である。

図1 わが国港湾へのクルーズ船の寄港回数



(出所) 国土交通省港湾局「2017年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数について(確報)」より筆者作成。

表1 2017年 港湾別 クルーズ船寄港回数

1	博多	326
2	長崎	267
3	那覇港	224
4	横浜	178
5	石垣港	132
6	平良港	130
7	神戸港	116
8	鹿児島	108
9	佐世保	84
10	八代	66

(出所) 国土交通省港湾局「2017年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数について(確報)」より筆者作成。

また、旅行代金の価格帯についても幅広く設定されており、その要因もクルーズ観光に人気が高まる大きな理由である。2018年11月末日現在の中国の旅行大手予約サイトシートリップ(Ctrip)のホームページによれば³⁾、4泊から5泊を要する上海と九州間の旅行代金は、1500人民元から3000人民元の価格設定となっており、これが一般的な価格帯となっている。標準プランには、宿泊代金、船内の食事代金、日本への入国手続き手数料、日本国内移動費

3) <http://cruise.ctrip.com/> (2018年11月30日閲覧)

用、ツアー案内費用などすべてが含まれている。安価で手軽に海外旅行ができるということのも大きな魅力の一つであり、訪日外国人によるクルーズ旅客が急増している背景となっているのは言うまでもない。

II クルーズ旅客の増加に伴う影響

1. 長崎港を寄港地とするクルーズ旅程から見えてくるもの

日本に寄港するクルーズ船の多くは、早朝から午前中に寄港地へ到着し、その日の夕刻から夜にかけて、次の目的地や出発港に向け出航するのが一般的である。「日帰りの海外旅行」とも表現できるだろう。以下では、筆者が調査した長崎港の実例をあげて、クルーズ旅客の行動を紹介したい。

クルーズ船の発着場となっているのが、松が枝国際ターミナル（長崎市）である。2010年6月に運用が開始され、長崎の海の玄関口となっている。クルーズ船が到着し、下船した乗客が一斉に入国審査場に向かい、「船舶観光上陸許可制度⁴⁾」によって入国手続きを行う。手続き完了後は、岸壁で待機をしていた添乗員とともに、観光バスへと乗り込んでいく様子が見える。1台のバスあたりに添乗員が原則1人で案内をしている。マジェステック・プリンセスなど14万トン級の大型クルーズ船が入港する場合、乗員・乗客の定員は2500名から3000名の規模であり、ターミナル横の駐車場には100台以上の大型観光バスが並ぶこととなる。同ターミナルビル内には、外貨と日本円が両替できるATMやWi-Fi環境が整備されており、かつ、クルーズ船の寄港に併せて、臨時の土産物店が開設され、入国手続きを終えた観光客で賑わいを見せる。加えて、長崎の歴史・文化・観光を紹介するインフォメーション機能を充実させた展示も紹介され、出港時の待ち時間にも情報提供を行っている。

バスがターミナルを出発すると、目的地は免税店が中心である。ここでは、長崎市に隣接する諫早市に所在するJ社の免税店について述べる。立地は、高速道路のインターチェンジ出口付近にあり、ターミナルからは高速道路を利用して20分程度で到着する。2016年に営業を開始した。まさに、クルーズ船対応のために作られた店舗であるといってよい。その店舗は、前年に閉店した地元のスーパーマーケットを改装して、新しく開業したものである。そこへ大型の観光バスが、時間の間隔をあげ、午前中から次から次へと入れ替わり入庫をして

4) 「船舶観光上陸許可制度」とは、法務大臣が指定する一定要件を満たしたクルーズ船に適用されている客船を対象に、乗客の訪日ビザを免除する項目が盛り込まれている乗客が一定以上の経済力を有しているとみなし、客船ごとに許可を与える方式のこと。クルーズ旅客の出入国手続きを簡素化する国の規制緩和策であり、2015年1月から導入されている。

いく。外国人旅行者専用の店舗であり、近隣の住民など一般客は入店できない。まさに、2015年に流行語にもなった「爆買い」の現場である。観光客によっては、大きな買い物袋を持ち、再びバスの中へと消えていく。近隣には、「長崎ちゃんぽん」やとんかつのチェーン店、また、長崎カステラのブランド店も立ち並んでおり、時間によっては利用する観光客で賑わっている。

上記において、1つの免税店での行動例を紹介したが、このような形態でツアーグループは約3店舗を回る。そして、出航までの残り時間や免税店でのバスの待ち時間などに応じて長崎市内の観光地を見学し、夕方から夜にかけての出港を国際ターミナルで待つ、というのが一般的な観光コースとなっている。

ここでは、長崎港に寄港するクルーズ客の事例を挙げて述べてきたが、行動からわかることは、万人単位で来訪する外国人観光客が存在するにもかかわらず、地域内の経済活動にはほとんど影響を与えていないことである。恩恵を受けているのは、(ツアーを企画している海外の旅行会社と提携している) 外資系の免税店と、その周辺の飲食店だけである。この点を改善する余地はないだろうか。

日本銀行長崎支店が県内の訪日外国人旅行についてまとめたレポート「長崎県の観光産業の現状と課題―“魅力の宝庫”を“魅力の倉庫”としないために―」(2018年6月)では、長崎を訪れた観光客のリピーター意欲が他都道府県に比べて低いことを指摘している。

同レポートによると、訪日外国人観光客の47都道府県の再来訪意向指数として7点満点でアンケート調査を行い集計した結果、全体の33位となり、また、図2に示しているように、

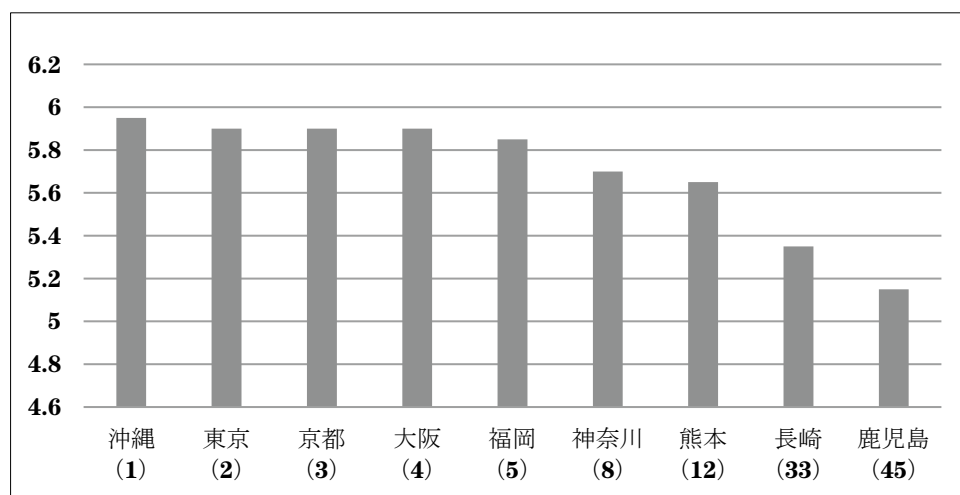


図2 アンケート調査に基づく再来訪意向指数

出所：日本銀行長崎支店（2018）10ページをもとに筆者作成。原データは「旅行年報2017」。括弧内は47都道府県中の全国順位を示している。

主要クルーズ寄港地の中でも下位にランキングされている。そのアンケートで、「最も楽しみにしていたことは何か」という設問で、長崎県は「観光・文化施設を訪れること」が突出して首位になっている。にもかかわらず、上述したように、そのニーズに応えていない現状にあることが、旅行者の再来訪意向の低下つながっているのではないかと懸念せざるを得ない。同質問の全国平均の高い上位3項目は、「美味しいものを食べること」、「温泉に入ること」、「自然景観を見ること」と順に続いている。

また、長崎県は外国人から見て、被爆地のイメージが強い。県が定めた「観光振興基本計画」においても、次のような記述がある。

「本県は海外でも一定の認知度がありますが、その多くは被爆地としてのものであり、目的地としてのものではないため、本県の観光地としての魅力を海外に向けて広く発信していく必要があります⁵⁾」。

歴史・文化、自然や水産資源、温泉、グルメなど多岐に亘る魅力的な観光資源が県内各地域に数多く、歴史・伝統があり知名度も高い祭りやイベントも開催されている。また、2018年には「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連遺産」がUNESCO（国連教育科学文化機関）の世界遺産に決定したばかりである。目的地としての長崎県となるための必要条件は、この世界遺産登録によって整備された。海外に向けた観光地としての魅力をいかに発信していくかは、本研究課題であるクルーズ客の誘致だけではなく、県の観光施策全体にとっても極めて重要な問題である。現下の訪日外国人観光全体においては、リピーターによる再訪問意欲が極めて高く、長崎県は世界遺産を好機と捉え、クルーズ船で訪れる観光客にもリピート意欲を高めるための努力が必要だと考えられる。

2. 官民連携によるクルーズ拠点の形成

前章の表1で上位にランキングされた寄港実績上位の港湾は、長崎港のような国際フェリーターミナルの整備を急ピッチで進めている。当然のことながら、政府もその支援を後押ししている。その1例として、「港湾法」が2017年に改正され、官民連携によるクルーズ拠点の形成を図る港湾を国土交通省が指定することとなった。現在（2018年11月）では、横浜港（港湾管理者＝横浜市）、清水港（静岡県）、佐世保港（長崎県佐世保市）、八代港（熊本県）、本部港（沖縄県）、平良市（沖縄県宮古島市）、鹿児島港（鹿児島県）の7港が指定されている。これらの港湾では、図3「岸壁の優先使用のイメージ」で示しているように、港湾管理者がクルーズ船の民間事業者と協定を結んだ上で、民間の旅客ターミナル施設の投資

5) 「長崎県観光振興基本計画（計画期間 平成28年度から32年度）」4ページ。

を認め、その会社を港湾管理者との協定船社として岸壁の優先使用を認めている。協定船社の予約が完了した後は、他社船社への供用も認めている制度を採用している。2018年3月に指定を受けた鹿児島港は、米クルーズ大手のロイヤル・カリビアン・クルーズ社と連携して申請を行い、承認を受けた⁶⁾。九州・沖縄の港湾では、近年のクルーズ需要の増加に伴い、船社が寄港のリクエストを行っても、他のクルーズ船の入港が既に決まっているなどの理由で寄港を断るケースが頻出していた。従来までは、大型クルーズ船の入港を断念させないためには、新しい岸壁を建造しなければならない、との発想であったが、官民連携によるクルーズ拠点の形成により、岸壁使用の効率化が一層進んでいくと思われる。

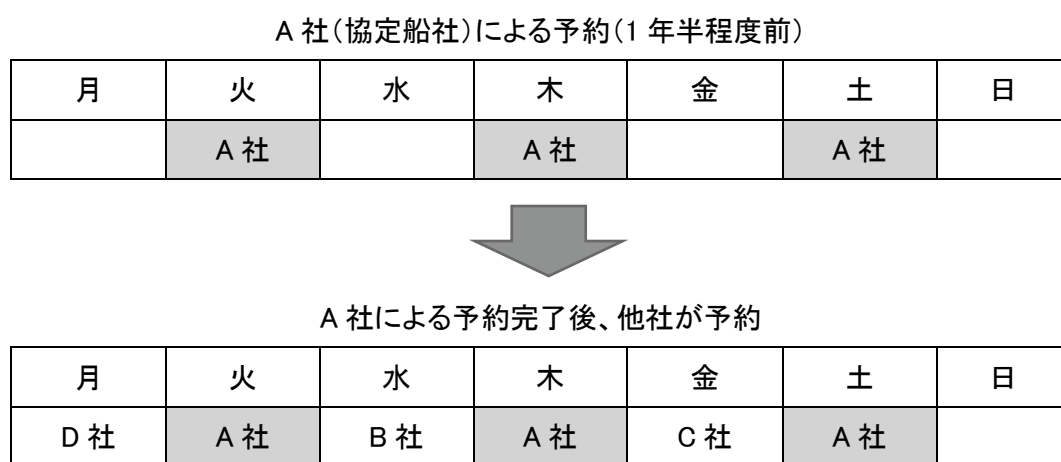


図3 岸壁の優先使用のイメージ

(出所) 佐藤・宮本(2018)より筆者作成

図4は、世界中のクルーズ船の受注状況（受注を受け、進水を待っている船舶数）を示したものであるが、その勢いは衰えることなく継続している。特に、2014年以降の状況は凄まじい。このような傾向は、過去20年では想像すら出来なかったものであり、クルーズ旅行に対して、一段とその需要が高まることが予想できる状況にある。2018年10月現在では、106隻の客船を新造予定となっている⁷⁾。これら受注状況を見ても、各船社によるアジア方面への就航強化が、今後も一層強められるものと予想ができよう。

6) 「朝日新聞」2018年3月1日 25面

7) Cruise Ship Orderbook

<https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/18668-new-cruise-ship-orderbook-now-106-ships-going-to-2027.html> (2018年11月30日閲覧)

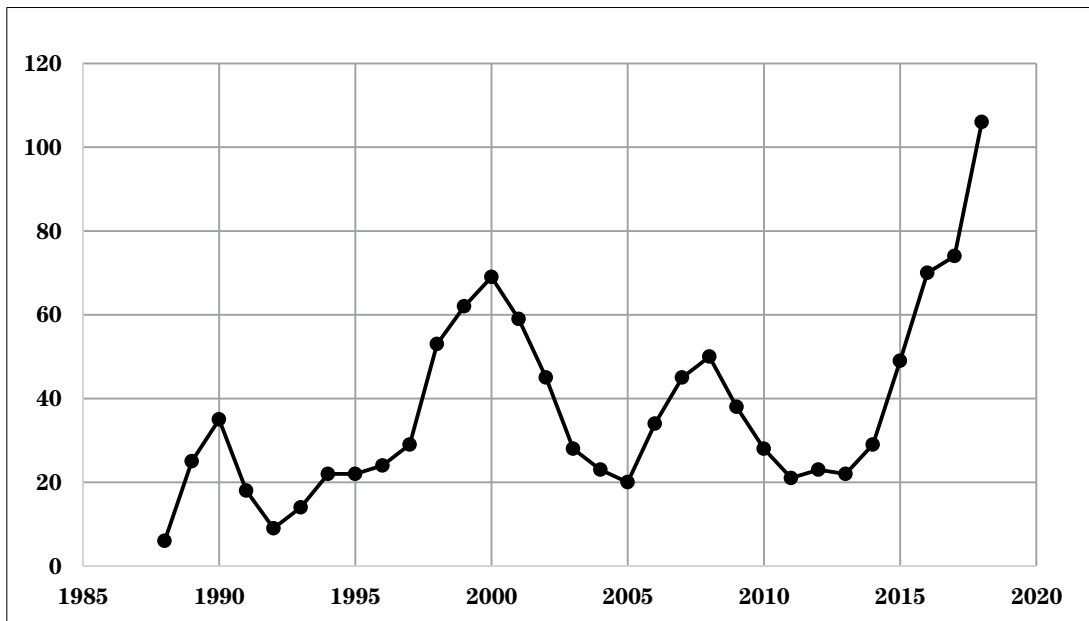


図4 (発注済み) 建造中のクルーズ船の推移

(出所) Cruise Ship Orderbook ホームページ <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/18668-new-cruise-ship-orderbook-now-106-ships-going-to-2027.html> より筆者作成。

また、日本だけではなく韓国も受け入れ環境の拡大を狙い、港湾や交通インフラの整備に力点を置いている。日本は「船舶観光上陸許可制度」によって、ビザ無しで入国ができ、かつ、入国手続きが簡素化されているが、韓国ではまだそのような体制が整っていない。将来、中国や北東アジアのクルーズ市場は、米国に次ぐ世界第2の規模になると予想されている。わが国の近隣諸国との連携も今後ますます重要になってくるであろう。

3. 地域に与える悪影響

クルーズ旅客の増加は、効果的な側面だけでなく、地域に与える悪影響も存在する。主に2点に集約できる。

まずは、出入国管理についてであり、影響は深刻だ。2018年1月から9月の期間中で長崎県内の港から上陸・失踪した人数は24人に昇り、過去最多を更新している。「船舶観光上陸許可制度」を悪用したものであり、不法就労の温床にもなりかねない。このような影響で、クルーズ船が出港できず、予定の時間を大幅に超過したケースもあるという。管轄する旅行社にはペナルティが与えられるが、それだけではなく、同様のケースを未然に防ぐためにも、関係当局による抜本的な対策が必要である。

また、観光バスの業界でも、同様のことが言える。クルーズ船の寄港に伴う外国人観光客

を受け入れる貸し切りバスの需要が増える中、認められていない指定範囲外のバス事業者の参入増が常態化しており、管轄する運輸局は監視強化を強めている⁸⁾。寄港地における観光ツアーは旅行会社が担い、客の輸送は旅行会社がバス事業者に発注する。道路運送法では、都道府県外で貸し切りバスを運行する際には、出発地から到着地に営業所を設置していることが求められており、日本バス協会の安全性評価認定を受ければ広域の運行ができるが、未認定だと許可をその都度取らなければならない仕組みになっている。一方、運賃・料金は距離と時間に応じて上・下限が定められている。ここ数年は観光バスの価格競争が激化していることもあり、都市圏からの観光バスが例のように地方都市へ流れているケースが確認され、地方経済に対して悪影響を及ぼしている状況がある。業界内にはバス会社は旅行業者より立場が弱く、発注額が適正水準かどうかについて、監督官庁はチェック体制を強化する必要がある。

Ⅲ クルーズ旅客の消費行動とニーズのマッチング

上村（2017）は、日本におけるクルーズ船受け入れの課題について言及をするなかで、特に、寄港地観光には「革新が必要」とであると警鐘を鳴らしている。その中で紹介しているクルーズ船社が実施した旅客に対してのアンケートが興味深い。その調査によれば、「（クルーズ）顧客の約50%が買い物に興味がない」という結果があるという。免税店巡りを目的に参加する旅客もいるだろうが、クルーズ参加者の多くは日本へ初上陸であり、現状のように、観光部分が少なければ寄港地観光の満足度は下がるのは当然であろう。Ⅱ章1.「長崎港を寄港地とするクルーズ旅程から見えてくるもの」で示した実際の旅程と併せて考えれば、「日本での寄港地観光イコール免税店巡り」というレッテル張りが行われても、まったく不思議ではない。前章で示した「再来訪指数」が低いのも、当然の結果と言える。また、当該する地方都市へのイメージダウンにもつながりかねないであろう。出発地の旅行会社は、日本上陸後の様々な旅行商品を開発し、旅客のニーズに合わせた様々な選択肢を与えるようなプランニングを行ってもらえるようにしたい。課題としては、上述した失踪事案である。現在は添乗員が随行するグループ旅行が中心であるが、将来的には、日本上陸後の個人旅行（自由行動）の件数が増えることが予想される。しかしながら、このような事案が増えていくと、旅客の自由行動を含む規制の緩和という流れに対して大きな障壁になるのではない

8) 長崎新聞（2018年6月6日）の報道によれば、5月のクルーズ寄港日には全体の4割程度が県外ナンバーの観光バスであったという。

か。日本の行政当局だけではなく、旅行会社にも早急な対応が必要だ。将来的には、リピーターも増え、クルーズ個人旅行にも対応できる環境を整えることが求められている。

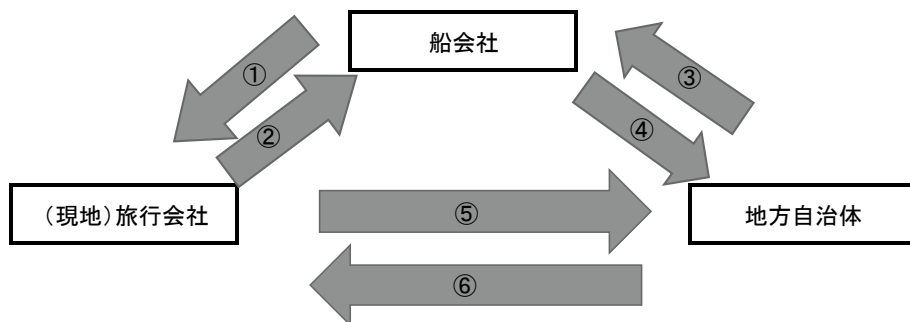


図5 クルーズ運営を支える、船会社、(現地)旅行会社、地方自治体の3者の関係
筆者作成

図5では、クルーズ運営を支える、船会社、(現地)旅行会社(クルーズ旅行社)、地方自治体の3者の関係をまとめている。①および②で示している船会社と旅行会社との関係は、旅行商品の提供依頼および商品の企画・提案を行う関係であり、クルーズ旅行の根幹部分である。そこに、③で示す地方自治体から船会社に対して客船誘致を行うこと、また、④は地方自治体が港湾管理者として船会社に寄港地での停泊を許可する関係が加わり、現状はこれら①から④の関係でクルーズ運営が行われている。本図から気づくことは、旅行会社と地方自治体の関係である。当然のことながら、地元自治体関係者の努力によって観光客の誘致活動は活発に行われている。しかし、地方自治体とクルーズを取り扱う旅行社、といった特化した関係構築ができていないかと言われれば、十分ではない点があるのではないかと筆者は考える。

では、両者間ではどのようなことが出来るであろうか。⑤の旅行会社から自治体の関係を考察すると、クルーズ旅客におけるニーズの情報提供を受けることが出来、それを元に自治体側が観光客の詳細な動向を把握することが出来る。また、その情報から、自治体は旅客の満足度を高める必要な施策を打ち出すことが出来るだろう。⑥の自治体側から旅行会社に対しての関係は、旅客のニーズに合わせた地域の魅力発信を行うことが出来る。両者の関係が構築できれば、例えば、免税店を訪問することも含めた主要な基本プラン・観光コースを地方自治体側が旅行会社に提示を行い、観光客の誘致活動を行うこともできるのではないだろうか。また、同じ国際観光分野において、空港の国際線利用の促進のために、利用者に対し

て補助金を活用する政策を実施している地方自治体が多い。クルーズ船の課題である「免税店中心」から「観光中心」へのクルーズ旅行を実現させるためには、例えば、特定の観光地やレストランを訪れれば、補助金を交付する、といった施策も効果的ではないだろうか。

以上のように、地方自治体はこれまでの船会社への客船誘致から旅行会社への地域の観光魅力を宣伝する活動にシフトする必要があると考える。上述した世界遺産登録が決定した長崎県で、クルーズ客が年間に何十万人と訪問しているにもかかわらず、現状は観光にほとんど出向かないというのは、大きな需要を逃していることは明らかである。

関係する地方自治体は、日本の大都市などのインバウンド先進都市が行っている情報発信の手法等を調査、研究を進めることも必要だ。クルーズを扱う旅行会社を通しての地域の魅力発信は、寄港地観光の問題点を解決する上で極めて重要になってくると考えられる。事実、寄港回数は少ないものの、大阪港を訪れるクルーズ客は、「免税店中心」ではなく、京都や奈良を含めた「観光中心」の行程が殆どである。そのような実例も、寄港地観光活性化のための参考にしたい。加えて、地方自治体の海外事務所を通じたインバウンド需要の取り込みについても、今後もより重要となってくるであろう。

IV まとめと今後の課題

拙稿では、クルーズ旅客が求める地方都市での寄港地観光の現状と問題点について分析を行った。旅客数の急増に伴い、それに対応する多様な動きについての論考を行ったが、解決が求められる課題は山積している。

最も強調したいことは、クルーズ旅客の満足度を高めていくためには、今、地方自治体にどのようなことが求められているか、という点である。その中で、船会社、(現地の)旅行会社、地方自治体の3つの組織の連携および協力関係、特に、今後の旅行会社と地方自治体の関係を重視する政策が、本課題解決のための一助になるのではないかと考えた。もちろん、地方自治体は船会社に寄港してもらえるように、セールスを行うことや港湾関係の岸壁や施設の整備も必要である。しかし、それだけでは不十分であることは明白である。

また、クルーズ旅客のニーズについて、観光客を受け入れる自治体サイドも十分な把握が必要だ。関係する自治体が行うインバウンド需要の取り込み施策については、クルーズ船の出港を予定している周辺地域に広報活動を行うことが適切であると考えられる。そのような行動が、地域経済の振興につながっていくことを考えなければならない。クルーズ旅客の需要が高まれば、自然と船会社も地方都市への寄港を求めていくこととなるであろう。

今後は、旅行会社と地方自治体の関係についての詳細な分析が必要だと考えている。ま

た、現地の旅行社が作成しているクルーズ客における旅行会社の行程（スケジュール）決定のプロセスがどのようなものになっているのかなどについても調査を行い、次の研究課題としたい。

参考文献

- 観光庁「観光白書」（平成28年～平成30年版）
公益財団法人日本交通公社「旅行年報 2017」
石原洋「我が国のクルーズ情勢と500万人に向けた国の施策」、『港湾』（第94巻11月号）2017年11月
市川紗恵「プリンセス・クルーズ アジアへの配船に対する考え方・日本への寄港に関する考え方」、『港湾』（第94巻11月号）2017年11月
上村博英「ロイヤル・カリビアン・インターナショナル社のアジア・中国戦略」『港湾』（第94巻11月号）2017年11月
佐藤康平・宮本祥平（2018）「「訪日クルーズ500万人時代」に向けたクルーズ船の受入環境の整備」『港湾』（第95巻4月号）2018年4月
島村辰一「博多港におけるクルーズ船バースの緊急整備について」、『港湾』（第95巻8月号）2018年8月
辻本法子（2017）「インバウンド観光における中国人旅行者の観光土産の購買行動－購買行動の変化とブランド認知について－」、桃山学院大学総合研究所紀要第44巻第1号
日本銀行長崎支店特別調査「長崎県の観光産業の現状と課題 — “魅力の宝庫” を “魅力の倉庫” としないために —」（2018年6月）
日刊建設工業新聞（2017年7月25日 2面）