

# アジアにおけるクルーズ市場の拡大による 外航クルーズ客船の日本への寄港のクラスター分析

水 野 英 雄\*

Cluster Analysis of Port Calls to Japan of Ocean-going Cruise Ships  
by the Expansion of the Cruise Market in Asia

Hideo MIZUNO

## 1. はじめに

国土交通省は2014年の「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2014」において2020年に「クルーズ100万人時代」を実現することを目標として定めた。2013年のクルーズ客船によるインバウンドが約17.4万人であったことから、この目標の達成はかなり困難と考えられていたが、2015年に日本へのクルーズ客船の寄港数は1,454回、旅客数は約111.6万人となり、短期間で目標を達成することができた。そのため次の目標として2016年3月30日の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」において2020年に訪日クルーズ旅客を500万人にすることが定められた。また、具体的な実現のために2016年9月12日に「官民連携によるクルーズ拠点形成検討委員会」が設置され、アジアにおける旺盛なクルーズ需要に対応し、クルーズ客船が長期かつ安定的に寄港するための検討が進められている。

日本へのクルーズ客船の寄港の増加は中国等のアジア市場の急激な成長によるものであり、今後もより一層の増加が期待できる。しかしながら、寄港の増加によって受け入れが困難になっている寄港地もあり、新たな寄港地を増やしていくことが求められている。本論文では急増しているアジアからのクルーズ客船の寄港地をクラスター分析を用いて考察し、寄港地を拡大することで、より一層寄港を増加させるための検討を行う。

## 2. クルーズ産業の発展とアジア市場の展開

### (1) 移動手段からレジャー目的への変化

1970年代に入って大型旅客機が普及したことで長距離移動のための手段が船から飛行機に変化し、客船へのニーズが低下した。そのため船会社は客船を移動のための手段から

---

\* 現代マネジメント学部 現代マネジメント学科

レジャーのための手段に変化させることで生き残りを図った。気候がよい観光地であるマイアミを起点としたカリブ海クルーズがその事例である。

レジャーとしてのクルーズの普及に重要な役割を果たしたのが航空機である。かつてはクルーズ客船による観光は移動に時間がかかるために数か月の長期の旅行で、それに応じて費用が数百万円にもなることがあった。そのため顧客は富裕層に限られていた。クルーズ客船が移動手段ではなくなったことで、クルーズによる観光は乗船する都市までは飛行機で移動し、1週間程度の短期でいくつかの寄港地を巡り、下船した都市からは飛行機で居住地まで戻るというスタイル（フライ＆クルーズ）が主流となった。

フライ＆クルーズのスタイルの定着でクルーズ客船は移動手段からアミューズメント施設に変わり、乗船すること自体が観光の目的となった。巨大なクルーズ客船には複数のレストランやバー、プールやスケートリンク、劇場やカジノ<sup>1)</sup>等のあらゆる施設が設置されて「海のテーマパーク」ともいえる存在となり、テーマパークと同様にリピーターとなる顧客の増加によって市場は拡大した。船体が巨大化したことで船内の居住性も向上し、かつ揺れが少なくなり、航空機や鉄道、自動車やバスに比べて快適な移動手段となった。宿泊に関してはホテルと全く変わらない設備であり、充実したサービスを受けることができる。クルーズ客船に乗船すれば宿泊や食事の手配、荷物の運搬や管理、交通渋滞等による遅延、治安への心配等を考慮しなくて済む。寝ている間に目的地に着くことで移動に要する時間にも無駄がなく、客室のベッドで休むことができるので疲労が少なくて済む<sup>2)</sup>。このようなメリットによってクルーズ市場は大きく発展した。

## (2) クルーズ客船の巨大化による効果

クルーズ客船は価格帯に応じてラグジュアリー、プレミアム、カジュアル（スタンダード、マス）の3つのクラスに分類されており、世界の市場ではラグジュアリーが約5%、プレミアムが約10%、カジュアルが約85%という割合になっている。クルーズ市場の成長を支えたのは約85%と高いシェアを占めるカジュアルクラスの拡大である。

ラグジュアリーやプレミアムクラスのクルーズ客船は1泊で数万円程度であるが、カジュアル（スタンダード、マス）クラスは1泊で1万～1万5千円程度である。ホテルへ宿泊するのと変わらず、食事やアミューズメントの費用は含まれていることから割安ですらある。1週間程度のクルーズであれば10万円程度であり、フライ＆クルーズによる国内移動の費用を考慮しても低価格であり、需要の拡大につながった。

カジュアルクラスの拡大を支える低価格はクルーズ客船の巨大化によって達成されている。近年は10万トンを超える巨大なクルーズ客船の就航が続いており、最大のものは20万トン、乗客は5,000人を超えている<sup>3)</sup>。クルーズ客船の巨大化によって規模の経済性が達成され、より充実した施設が設置でき、かつ低価格化が可能となった。

充実した設備での快適な船旅が低価格で供給されたことからクルーズ市場は成長を続けた。最も規模が大きい北米市場のクルーズ人口は1970年代はじめには数十万人であったが現在は約1,000万人にまで成長した。欧州市場も同様であり、その結果として人口比のクルーズ人口は北米市場では約3%、欧州市場では1～2%にまで拡大し、全世界で約2,000万人、約3兆円の市場規模となっている。

### (3) アジアにおけるクルーズ産業の展開

これまでクルーズ市場の中心は欧米であったが、アジア、特に中国の経済成長に伴ってアジアへの配船が積極的に行われるようになった。アジア市場の中心となる中国はGDPは約10兆ドルで世界第二位<sup>4)</sup>、人口は約13.7億人で第一位であり<sup>5)</sup>、クルーズ需要の拡大が期待できる。

様々な分野で市場の成長のスピードは速くなっており、アジアのクルーズ市場は欧米の市場が約30年かけて達成した市場の拡大をそれよりも短い期間で達成すると予想されている。現在のアジアにおけるクルーズ市場の規模は約150万人であるが、『アジア・クルーズ白書2014年版』では2020年のアジア地域におけるクルーズ市場の規模を380万人と予測している。内訳は中国・香港174.1万人、東南アジア諸国80.9万人、日本76.6万人、インド24.2万人、台湾16.3万人、韓国7.3万人である。また、田口順等（2013）によるロジスティック曲線による推計では、日本の市場は2022年には約128万から250万人、中国の市場は156万人となり、アジア市場全体では約300～400万人と推計している<sup>6)</sup>。

これらの予測は欧米の市場規模に比べて小さいが、アジアの人口を経済水準の高い地域のみで約10億人と定義し、欧米の市場が人口比で3～5%であることからアジア市場でも長期的に人口比で1%を達成すれば約1,000万人の市場規模となる。アジア市場が1,000万人の規模になれば、「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」の2020年の訪日クルーズ旅客を500万人という目標の達成も可能となる。その場合には寄港数は現在の5倍の約5,000回に増加することから、今後は寄港地の確保が重要な課題となる。

北米や欧州の市場が飽和状態となり、最新の大型のクルーズ客船の就航で欧米市場で余剰となった相対的に小型のクルーズ客船（小型といっても数万トンクラス）がアジア市場の拡大に合わせて配船されるようになった。旅客機の大型化により安価なパック旅行が登場したことで海外旅行が普及したのと同じように、大型のクルーズ客船の配船による安価なカジュアルクラスの拡大によってアジア市場のより一層の拡大が進むと予想される。しかしながら、大型のクルーズ客船の寄港地は限られることが市場の成長の制約となることが危惧され、寄港可能な港の整備が課題となる<sup>7)</sup>。

## 3. 日本へのクルーズ客船の寄港の状況

2章で述べたようなアジア市場の急激な拡大によって、クルーズ客船の日本への寄港は急増した。表1は2008年から2015年までの日本へのクルーズ客船の寄港の推移である。クルーズ客船の寄港総数は2008年の834回から2015年は1,454回と大きく増加している。その理由は外国船社のクルーズ客船の寄港の増加である。2008年には318回であった外国船社の寄港は東日本大震災の影響のあった2011年を除いてほぼ順調に増加しており、2015年には965回まで増加した。その一方で、日本船社のクルーズ客船は3隻のみであり、寄港数は2008年の516回からやや増えてはいるが、現在は減少傾向にある。そのため寄港総数に占める外国船社の割合は2015年は66.37%にまで高まっている。このように近年の日本のクルーズ客船の寄港の増加は中国からの外国船社のクルーズ客船の寄港の増加によるものである。

表1 2008年から2015年までの日本へのクルーズ客船の寄港の推移

	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2015年
日本船社(回)	516	528	591	631	629	628	551	489
(シェア)	61.87	60.27	63.62	78.09	56.92	62.74	45.76	33.63
外国船社(回)	318	348	338	177	476	373	653	965
(シェア)	38.13	39.73	36.38	21.91	43.08	37.26	54.24	66.37
合計(回)	834	876	929	808	1105	1001	1204	1454

出典：国土交通省の資料に基づき作成

外国船社のクルーズ客船の寄港は増加しているが、寄港地には偏りがある。表2は2015年のクルーズ客船の各港への寄港状況である。また、表3は外国船社のクルーズ客船の寄港数の上位20港である。寄港地別でみると2015年の第1位は博多港245回、第2位は長崎港128回、第3位は那覇港105回、第4位は石垣港79回、第5位は鹿児島港51回で中国に地理的に近い九州への寄港が半数以上を占めている。伝統的な港町である神戸港は第6位で42回、横浜港は第7位で37回と少ない。横浜港と神戸港はかつては日本船社も合わせれば長年にわたって第1位、第2位であったが、近年は外国船社の急増によりその地位を他港に譲っている。

クルーズ客船は全国で104港に寄港しているが、1回のみの寄港であった港は34港、2回の寄港であった港が11港である。外国船社の寄港がない港は56港と半数以上の港に寄港していない。全国の港の数は994港であり、内訳は国際戦略港湾が5港、国際拠点港湾が18港、重要港湾が102港、地方港湾が933港、56条港湾が61港である<sup>8)</sup>。地方港湾や56条港湾の多数が漁港のような小規模な港であることから、大型のクルーズ客船の寄港地になり得るのは国際戦略港湾や国際拠点港湾、重要港湾であり、さらにその中でも近年のクルーズ客船の大型化から入港できる港は限られていることが寄港地の偏りや寄港がゼロの港が多いことにつながっている。また、魅力ある観光地が整備されていないことや、中国からの距離の制約から寄港地になり得ない港も多い。

表4は表3に基づいて外国船社のクルーズ客船の寄港数の上位港への集中度を表したものである。上位3港までで国内のシェアの34.73%を占めており、うち外国船社に関しては49.53%と約半数を3港で占めている。上位5港までや上位10港までも同様の傾向であり、国内のシェアはそれぞれ44.15%、65.54%、うち外国船社は63.01%、79.17%と高く、上位20港では寄港数で77.10%、外国船社で90.98%とほぼ国内のシェアの大部分を満たしている。また、自港の寄港数に外国船社の占める割合は上位5港で94.70%、上位10港で80.17%、上位20港では78.32%であり、上位港になる程に外国船社のための港になっていることがわかる。

#### 4. 外国船社のクルーズ客船の寄港数の上位20港によるクラスター分析

3章で述べたように日本のクルーズの寄港地は上位の10～20港程度に集中しており、特に外国船社のクルーズ客船の寄港地は限られている。本章では外国船社のクルーズ客船の寄港数の上位20港についてのクラスター分析を行うことで、その特徴について考察する。

アジアにおけるクルーズ市場の拡大による外航クルーズ客船の日本への寄港のクラスター分析

表2 2015年のクルーズ客船の寄港状況

順位	寄港地	寄港数		うち外国船社運行		
		(回数)	(シェア)	(回数)	(自港の寄港数に占める割合)	(全国の寄港数に占める割合)
1	博多	259	17.81	245	94.59	25.39
2	長崎	131	9.01	128	97.71	13.26
3	横浜	125	8.60	37	29.60	3.83
4	那覇	115	7.91	105	91.30	10.88
5	神戸	97	6.67	42	43.30	4.35
6	石垣 (石垣島)	84	5.78	79	94.05	8.19
7	鹿児島	53	3.65	51	96.23	5.28
8	佐世保	36	2.48	34	94.44	3.52
9	名古屋	34	2.34	4	11.76	0.41
10	広島	32	2.20	25	78.13	2.59
11	東京	23	1.58	8	34.78	0.83
11	境	23	1.58	17	73.91	1.76
13	青森	21	1.44	12	57.14	1.24
13	大阪	21	1.44	18	85.71	1.87
15	小樽	20	1.38	10	50.00	1.04
16	宮之浦 (屋久島)	19	1.31	6	31.58	0.62
17	金沢	18	1.24	10	55.56	1.04
18	函館	16	1.10	12	75.00	1.24
19	秋田	14	0.96	5	35.71	0.52
20	平良 (宮古島)	13	0.89	13	100.00	1.35
21	宇野	12	0.83	12	100.00	1.24
21	八代	12	0.83	10	83.33	1.04
23	仙台塩釜	11	0.76	0	0.00	0.00
24	清水	10	0.69	5	50.00	0.52
24	宇和島	10	0.69	10	100.00	1.04
24	別府	10	0.69	7	70.00	0.73
27	下関	9	0.62	4	44.44	0.41
27	油津	9	0.62	5	55.56	0.52
29	釧路	8	0.55	5	62.50	0.52
29	二見 (父島)	8	0.55	3	37.50	0.31
29	舞鶴	8	0.55	5	62.50	0.52
29	新宮	8	0.55	0	0.00	0.00
29	秋	8	0.55	5	62.50	0.52
29	高知	8	0.55	3	37.50	0.31
35	杵形 (利尻島)	7	0.48	0	0.00	0.00
35	新潟	7	0.48	2	28.57	0.21
35	厳島	7	0.48	7	100.00	0.73
38	鳥羽	6	0.41	0	0.00	0.00
38	青方 (中通島)	6	0.41	0	0.00	0.00
38	名瀬 (奄美大島)	6	0.41	3	50.00	0.31
41	苫小牧	5	0.34	0	0.00	0.00
41	大船渡	5	0.34	0	0.00	0.00
41	徳島小松島	5	0.34	1	20.00	0.10
41	高松	5	0.34	2	40.00	0.21
45	室蘭	4	0.28	3	75.00	0.31
45	香深 (礼文島)	4	0.28	0	0.00	0.00
45	酒田	4	0.28	0	0.00	0.00
45	伏木富山	4	0.28	2	50.00	0.21
45	輪島	4	0.28	0	0.00	0.00
45	四日市	4	0.28	0	0.00	0.00
45	浜田	4	0.28	0	0.00	0.00
45	松山	4	0.28	1	25.00	0.10
45	厳原 (対馬島)	4	0.28	1	25.00	0.10
54	宮古	3	0.21	0	0.00	0.00
54	茨城 (大洗港区)	3	0.21	0	0.00	0.00
54	二見 (佐渡島)	3	0.21	0	0.00	0.00
54	姫路	3	0.21	0	0.00	0.00
54	和歌山下津	3	0.21	0	0.00	0.00
54	北九州	3	0.21	2	66.67	0.21
60	八戸	2	0.14	0	0.00	0.00
60	大湊	2	0.14	0	0.00	0.00
60	館山	2	0.14	0	0.00	0.00
60	七尾	2	0.14	0	0.00	0.00
60	敦賀	2	0.14	0	0.00	0.00
60	小浜	2	0.14	0	0.00	0.00
60	熊本	2	0.14	0	0.00	0.00
60	本渡(下島)	2	0.14	0	0.00	0.00
60	島間 (種子島)	2	0.14	0	0.00	0.00
60	西之表 (種子島)	2	0.14	0	0.00	0.00
60	船浮 (西表島)	2	0.14	0	0.00	0.00
71	網走	1	0.07	1	100.00	0.10
71	留萌	1	0.07	0	0.00	0.00
71	久慈	1	0.07	0	0.00	0.00
71	船川	1	0.07	0	0.00	0.00
71	能代	1	0.07	1	100.00	0.10
71	神津島	1	0.07	0	0.00	0.00
71	八丈島	1	0.07	0	0.00	0.00
71	小木 (佐渡島)	1	0.07	1	100.00	0.10
71	田子の浦	1	0.07	0	0.00	0.00
71	伊東	1	0.07	0	0.00	0.00
71	熱海	1	0.07	0	0.00	0.00
71	宮津	1	0.07	0	0.00	0.00
71	水島	1	0.07	0	0.00	0.00
71	尾道糸崎	1	0.07	0	0.00	0.00
71	岩国	1	0.07	1	100.00	0.10
71	内海 (小豆島)	1	0.07	0	0.00	0.00
71	今治	1	0.07	0	0.00	0.00
71	長浜	1	0.07	0	0.00	0.00
71	宿毛湾	1	0.07	0	0.00	0.00
71	あしずり	1	0.07	0	0.00	0.00
71	唐津	1	0.07	0	0.00	0.00
71	郷ノ浦 (壱岐島)	1	0.07	0	0.00	0.00
71	牛深(下島)	1	0.07	0	0.00	0.00
71	中津	1	0.07	0	0.00	0.00
71	佐伯	1	0.07	0	0.00	0.00
71	細島	1	0.07	1	100.00	0.10
71	宮崎	1	0.07	0	0.00	0.00
71	古仁屋 (奄美大島)	1	0.07	0	0.00	0.00
71	湾(喜界島)	1	0.07	0	0.00	0.00
71	本部	1	0.07	1	100.00	0.10
71	南大東 (南大東島)	1	0.07	0	0.00	0.00
71	座間味	1	0.07	0	0.00	0.00
71	与那国 (与那国島)	1	0.07	0	0.00	0.00
71	徳仁 (久高島)	1	0.07	0	0.00	0.00
全国		1454		965		

出典：国土交通省の資料に基づき作成

表3 外国船社のクルーズ客船の寄港数の上位20港

順位	寄港地	寄港数		うち外国船社運行		
		(回数)	(シェア)	(回数)	(自港の寄港数に占める割合)	(全国の寄港数に占める割合)
1	博多	259	17.81	245	94.59	25.39
2	長崎	131	9.01	128	97.71	13.26
3	那覇	115	7.91	105	91.30	10.88
4	石垣(石垣島)	84	5.78	79	94.05	8.19
5	鹿児島	53	3.65	51	96.23	5.28
6	神戸	97	6.67	42	43.30	4.35
7	横浜	125	8.60	37	29.60	3.83
8	佐世保	36	2.48	34	94.44	3.52
9	広島	32	2.20	25	78.13	2.59
10	大阪	21	1.44	18	85.71	1.87
11	境	23	1.58	17	73.91	1.76
12	平良(宮古島)	13	0.89	13	100.00	1.35
13	函館	16	1.10	12	75.00	1.24
14	青森	21	1.44	12	57.14	1.24
15	宇野	12	0.83	12	100.00	1.24
16	小樽	20	1.38	10	50.00	1.04
17	金沢	18	1.24	10	55.56	1.04
18	宇和島	10	0.69	10	100.00	1.04
19	八代	12	0.83	10	83.33	1.04
20	東京	23	1.58	8	34.78	0.83
全国		1454		965		

出典：国土交通省の資料に基づき作成

表4 外国船社のクルーズ客船の寄港数の上位港への集中度

	寄港数		うち外国船社運行		
	(回数)	(シェア)	(回数)	(自港の寄港数に占める割合)	(全国の寄港数に占める割合)
上位3港	505	34.73	478	94.65	49.53
上位5港	642	44.15	608	94.70	63.01
上位10港	953	65.54	764	80.17	79.17
上位20港	1121	77.10	878	78.32	90.98
全国	1454		965		

出典：国土交通省の資料に基づき作成

本研究では外国船社のクルーズ客船の寄港数の上位20港について、日本船社、外国船社を合わせた寄港数と各港の寄港数に外国船社の占める割合を用いて群平均法によるクラスター分析を行った。図1は分類の結果である。

第1クラスター（1港）は博多である。博多港は寄港数が259回、うち外国船社が245回と突出して多い。中国からの距離も近く、旅客ターミナル等の寄港の受け入れ体制が整っている。

第2クラスター（3港）は那覇、石垣（石垣島）、鹿児島である。九州・沖縄の港であり、地理的な優位性から寄港が多い。

第3クラスター（13港）は神戸、広島、函館、小樽、八代、大阪、平良（宮古島）、青森、境、東京、宇野、宇和島、金沢である。

アジアにおけるクルーズ市場の拡大による外航クルーズ客船の日本への寄港のクラスター分析

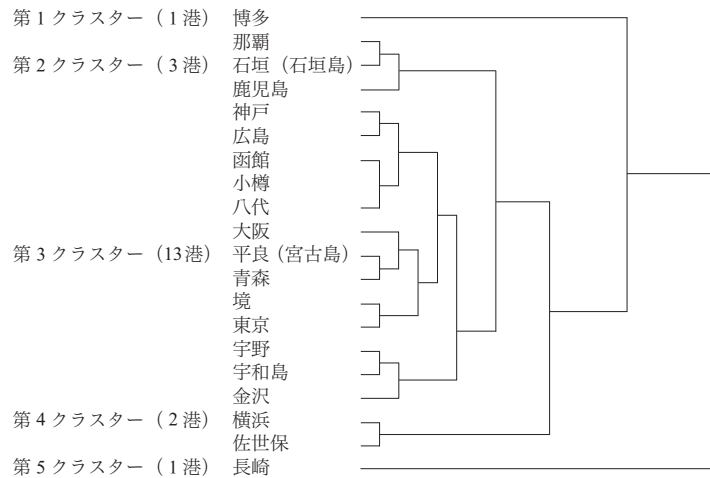


図1 外国船社のクルーズ客船の寄港数の上位20港のクラスター分析（群平均法）による分類

表5 クラスター分析に基づいた地域と寄港するクルーズ客船の種類を考慮した分類

		自国船社が多い	ほぼ半数ずつ	外国船社が多い（外航クルーズ）
西日本	九州・沖縄			博多，那覇，石垣（石垣島），鹿兒島，長崎，佐世保，平良（宮古島），八代
	それ以外	神戸	金沢	広島，大阪，境，宇野，宇和島
東日本		横浜，東京	青森，小樽	函館

第4クラスター（2港）は横浜，佐世保である。

第5クラスター（1港）は長崎である。長崎港は寄港数が131回，うち外国船社が128回と博多に次いで多い。中国からの距離も近く，寄港の受け入れ体制が整っている。

表5はクラスター分析に基づいて地域と寄港するクルーズ客船の種類を考慮して分類を行ったものである。上位を占めている港の多くは九州・沖縄であり，かつ外国船社の寄港が多い。表2に基づいてみれば全国の104港のクルーズ客船の寄港地のうち，外国船社のクルーズ客船が寄港しているのは48港，うち，東日本の港は15港のみで回数にすれば107回しかない。また，それらの港でも横浜港や東京港は自国船社の寄港が多い。一方で，青森港12回，函館港12回，小樽港10回のように外国船社のクルーズ客船の寄港を増加させている港がある<sup>9)</sup>。

クルーズ客船の寄港地となる要因は①地理的要因（歴史的要因），②施設の要因（充実した受け入れ設備），③観光地的要因（魅力ある観光資源）がある<sup>10)</sup>。

- ① 地理的要因（歴史的要因）は歴史的に見ても地理的に優位な地域に港が開港されており，中国大陸から近い，各地への中継地となるなど地理的に優位性があることである。第1，第2，第5クラスターの各港が該当する。
- ② 施設の要因（充実した受け入れ設備）はクルーズ客船の受け入れのための岸壁や旅客ターミナル等の施設である。特に，近年のクルーズ客船の巨大化によって旅客ターミナル等の十分な施設があることは重要となっている。第1，第2，第4，第5クラス

ターの各港が該当する。また、ハード（設備）だけでなく出入国管理等のソフト（制度）としてのクルーズ客船の受け入れ体制や観光産業や行政の連携による入港の歓迎行事、埠頭への土産物店の出店等の取り組みも必要である。クルーズ客船の巨大化のために数千人の乗客を円滑に下船させ、短時間でCIQ<sup>11)</sup>を済ませて十分な観光時間を確保することや市の中心部へのアクセスやシャトルバスの提供も必要である。

- ③ 観光地的要因（魅力ある観光資源）はクルーズ客船での旅行は寄港地での滞在時間は6時間から8時間程度と観光のための時間の制約が厳しいことから、片道で1時間から2時間程度の範囲に魅力ある観光地があることが必要である。第1、第2、第3、第4、第5クラスターの各港が該当する。また、魅力ある観光資源としては港にショッピングのための商業施設や美術館・博物館・遊園地等の観光施設があることが効果的である。

各クラスターのうち、第1、第2、第5クラスターの各港はこれらの条件の全てを満たしている。第3クラスターのうちで九州・沖縄にある港に関しては、①地理的要因は満たしていることから、②施設の要因を満たすことで寄港の増加が可能となる。施設面では大型のクルーズ客船の投入により旅客ターミナルの重要性は増している。旅客ターミナルがあれば寄港は増えるが、寄港が増えないと旅客ターミナルも設けられないというジレンマがある。そのため旅客ターミナルの整備に対するニーズは高いが、現状で寄港数が少ない港では費用対効果で旅客ターミナルを設けることが困難である。旅客ターミナルの整備のために国からの補助金を用いることも考えられるが、重点化しなければ全国各地に空港を整備したのと同じように、寄港は少ないのに旅客ターミナルがあるという非効率な状況に陥ることになる。

寄港地を増やす上で最大の課題は①地理的要因である。本研究の分析の結果、地理的に優位な九州や沖縄の各港への寄港が突出して多いことが示された。現状では寄港地がこれらの港に集約していく傾向が強い。

更なるクルーズ客船の寄港の増加のためには寄港地を全国に広げて増やしていくことが求められる。そのためには③観光地的要因を活かすことである。青森港や函館港、小樽港のように外国船社のクルーズ客船の寄港を増加させている港はこの要因を満たしていることで寄港が増えている。日本の主要港は貿易のための機能しか想定されておらず、周辺に魅力ある観光地や観光のための施設がない港が殆どであるが、寄港増加のためには観光地としての港の整備が求められる。

## 5. おわりに

アジアのクルーズ市場の拡大に伴って外国船社のクルーズ客船の寄港が急増しており、今後もより一層増加していくと考えられている。しかしながら、本研究によって示されたように九州や沖縄の数港で約7割の寄港を受け入れていることから、今後は寄港地の制約が厳しくなり、寄港を抑制する要因になることが危惧される。現在でも寄港が多い港では寄港を断らなくてはならないケースが増えている。そのため国土交通省は港湾局産業港湾課に「クルーズ振興室」を新設し、外国船社からの寄港に関する様々な問い合わせに一元的に対応するための「クルーズの振興のためのワンストップ窓口」の設置やクルーズ客船

の寄港可能な港を紹介するマッチングサービスの提供を行っている。各港湾管理者もホームページ等での情報発信やクルーズ業界の展示会への参加によって魅力ある寄港地であることのアピールを行っている。各自治体や港湾が参加する全国クルーズ活性化会議では各港の施設や担当部署等の情報をホームページで一元的に提供することでマッチングを円滑化することに取り組んでいる。

寄港が少ない港でも、一度寄港地となれば実績となり、寄港が増えていく。特に、地理的な要因から寄港地となりにくい東日本の港であっても、青森港や函館港、小樽港のように外国船社のクルーズ客船の寄港を増加させている港がある。地理的要因による制約を緩和し寄港地を分散させるためには、外国船社のクルーズ客船へのカボタージュ規制を緩和して内航クルーズに参入することを認めることで寄港地を分散させながら寄港を増加させることなどが考えられる<sup>12)</sup>。

本研究ではクラスター分析の要因には加えなかったが、旅客ターミナル等の設備の有無やその充実度、港湾使用料等の減免制度等の要因について加えることで寄港の要因をより詳細に検討することも可能となる。

## 注

- 1) クルーズ客船でのカジノの収益は大きいために宿泊費を低下させることができる。但し、日本船社のクルーズ客船や外国船社のクルーズ客船であっても日本の領海内ではカジノは営業できない。
- 2) クルーズ客船への旅客のニーズに関しては白井義男（2010）「クルーズ・シップ・ツーリズムⅡ—顧客満足度の構造と収益管理—」や藤生慎・吉岡正博・大澤脩司・横山慶典・坂尻昇太・久保光夫・中山晶一郎・高山純一・高田和幸（2015）「クルーズ旅客のリピーター観光要因の分析—金沢港に寄港したクルーズ旅客を対象として—」、各港における乗客へのアンケート調査を参照。
- 3) 世界最大のクルーズ客船「オアシス・オブ・ザ・シーズ」は全長360メートル、全幅65メートル、マスト高（水面上の高さ）65メートル、総重量22.5万トン、客室数は約2,700室、乗客は約5,400人、乗員は約2,000人である。
- 4) GDP は2015年の名目値のデータを使用している。
- 5) 人口は2015年の推計人口を用いている。
- 6) 詳しくは田口順等（2013）「日本および中国のクルーズマーケット予測」p. 74を参照。
- 7) クルーズ客船の巨大化により港の水深が浅くて入港や接岸ができない場合やマスト高が高すぎるために横浜ベイブリッジやレインボーブリッジ、名港トリトン等の巨大な橋であっても通過出来ない場合がある。
- 8) 国土交通省の港湾数一覧、国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重要港湾位置図（2016年4月1日）に基づいている。
- 9) 巨大なクルーズ客船の寄港は寄港地に大きな経済波及効果をもたらすために各港は寄港増加に積極的に取り組んでいる。経済波及効果に関する推計は田口順等・池田良穂（2011）「大阪港を起点とする定点定期クルーズ客船による経済波及効果」、水野英雄（2015）「中部地域の観光産業における名古屋港の役割—クルーズ客船による経済波及効果—」等を参照。
- 10) 寄港の要因に関する研究は金戊丁（2013）「東北アジアクルーズ市場と都市観光の活性化—日本の福岡と韓国の済州道—」、柴崎隆一・荒牧健・加藤澄恵・米本清（2011）「クルーズ客船観光の特性と寄港地の魅力度評価の試み—クルーズ客船旅客を対象とした階層分析法の適用—」、藤生慎・高田和幸（2012）「我が国におけるクルーズ客船の寄港特性に関する基礎分析」、藤生

- 慎・高田和幸（2014）「国内外の主要クルーズ港の立地条件・機能条件の類型化」，藤生慎・吉岡正博・大澤脩司・横山慶典・坂尻昇太・久保光夫・中山晶一郎・高山純一・高田和幸（2015）「クルーズ旅客のリピーター観光要因の分析—金沢港に寄港したクルーズ旅客を対象として—」等によって様々な分類がなされているが，本研究では水野英雄「中部地域の観光産業における名古屋港の役割—クルーズ客船による経済波及効果—」pp. 21-22の分類を用いている。
- 11) CIQ とは税関（Customs），出入国管理（Immigration），検疫（Quarantine）等の手続きのことであり，乗客が多くなっていることから負担が大きい。
- 12) クルーズ客船に関するカボタージュ規制の緩和の効果については水野英雄（2016）「日本へのクルーズ客船の寄港とカボタージュ規制」を参照。

### 参考文献・資料

- アジアクルーズ協会著，一般財団法人みなと総合研究財団訳，池田良穂監修（2014）『アジア・クルーズ白書2014年版』一般財団法人みなと総合研究財団
- 飯田芳也（2011）「わが国におけるクルーズ発展の可能性—旅行会社の中核ビジネスとなり得るか—」『城西国際大学紀要』第19巻第6号 観光学部 pp. 1-28
- 金戊丁（2013）「東北アジアクルーズ市場と都市観光の活性化—日本の福岡と韓国の済州道—」『東アジア研究』第13・14合併号 東アジア学会 pp. 1-29
- 柴崎隆一・荒牧健・加藤澄恵・米本清（2011）「クルーズ客船観光の特性と寄港地の魅力度評価の試み—クルーズ客船旅客を対象とした階層分析法の適用—」『運輸政策研究』第14巻第2号 運輸政策研究 pp. 2-13
- 白井義男（2010）「クルーズ・シップ・ツーリズムⅠ」『地域政策研究』第12巻第4号 高崎経済大学地域政策学会 pp. 59-75
- 白井義男（2010）「クルーズ・シップ・ツーリズムⅡ—顧客満足度の構造と収益管理—」『地域政策研究』第13巻第2・3合併号 高崎経済大学地域政策学会 pp. 31-43
- 田口順等・池田良穂（2011）「大阪港を起点とする定点定期クルーズ客船による経済波及効果」『日本クルーズ & フェリー学会論文集』第1号 pp. 25-34
- 田口順等（2013）「日本および中国のクルーズマーケット予測」『産業情報論集』第9巻第1・2号 沖縄国際大学産業情報学部 pp. 61-76
- 藤生慎・高田和幸（2012）「我が国におけるクルーズ客船の寄港特性に関する基礎分析」『日本クルーズ & フェリー学会論文集』第2号 pp. 1-6
- 藤生慎・高田和幸（2014）「国内外の主要クルーズ港の立地条件・機能条件の類型化」『日本クルーズ & フェリー学会論文集』第4号 pp. 44-54
- 藤生慎・吉岡正博・大澤脩司・横山慶典・坂尻昇太・久保光夫・中山晶一郎・高山純一・高田和幸（2015）「クルーズ旅客のリピーター観光要因の分析—金沢港に寄港したクルーズ旅客を対象として—」『日本クルーズ & フェリー学会論文集』第5号 pp. 28-36
- 水野英雄（2015）「中部地域の観光産業における名古屋港の役割—クルーズ客船による経済波及効果—」『港湾研究』第36号 日本港湾経済学会中部部会 pp. 1-27
- 水野英雄（2016）「日本へのクルーズ客船の寄港とカボタージュ規制」『海事交通研究』第65集 一般財団法人山縣記念財団 pp. 33-42
- 国土交通省 クルーズ客船・クルーズ産業に関する各種資料・統計
- 一般社団法人日本外航客船協会 <http://www.jopa.or.jp/index.html>
- 国土交通省 クルーズ振興 [http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan\\_tk4\\_000019.html](http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000019.html)
- 全国クルーズ活性化会議 <http://www.wave.or.jp/jcpa/>