

－調査研究事業報告書－
「客船クルーズ」による
岡山県の観光振興について

平成31年3月

一般社団法人岡山県中小企業診断士会

地域活性化研究会

【執筆者】

(一社) 岡山県中小企業診断士会 地域活性化研究会

中小企業診断士	荒木 廣行
中小企業診断士	安藤 覺
中小企業診断士	小川 長
中小企業診断士	太田 記生
中小企業診断士	大西 修
中小企業診断士	加藤 弘治
中小企業診断士	津田 健治
中小企業診断士	松本 直也

はじめに

昨今、外国人観光客の姿を国内のあちらこちらで目にする機会が一気に増えてきました。西日本で言えば、例えば京都や大阪・神戸、広島や福岡などの中心都市、観光地では日常的に多くの外国人観光客を見掛けますし、地元の岡山や倉敷などにある観光地もその例外ではなくなってきました。私ごとで恐縮ですが、つい先日、日本三大秘境の一つに数えられている徳島県の祖谷温泉を旅行した時、たくさんの外国人旅行者が訪れているのに目を丸くし、「こんなところにもこんなに多くの外国人観光客が来ているのか」と心底驚いた次第です。まさに、こうした外国人観光客が地域にもたらす経済効果は今後ますます大きくなるものと、誰もが肌で実感できる時世になったと言っても過言ではないでしょう。

このような背景から、私たち岡山県中小企業診断士会の地域活性化研究会では、今後の地域活性化の大きなポイントの一つとして「観光」にフォーカスを当て、観光を通じた地域活性化の実効的な方策を見い出す研究を行おうと、2年前から具体的にいくつかの調査に取り掛かりました。しかし、いざ調査に着手してみるとどうもしっかりした手応えが感じられず、取材先の方々の認識との間にも多少の感覚的な違和感があったため、何度か途中で計画が頓挫するという事態に陥ってしまいました。今振り返ってみると、その理由は、わが国で考えられている「観光」のターゲットについて、頭の中では外国人観光客をも想定しているつもりであるにもかかわらず、潜在的にはやはり、これまで同様に国内の交流人口の増加ばかりを知らず知らず前提としていた面があったものと考えられます。この点は、少なからず私たち自身の意識の中にもあったのだらうと思うのですが、その背景には、今まで経験したことのないことを想定することの難しさもさることながら、その暇も与えないほどの勢いで、ここ数年の間にインバウンドの外国人観光客が急増している現実があったものと今さらながら感じている次第です。

このような紆余曲折を経た上で、私たちの研究会では本年度の調査研究事業に名乗りを上げるに際し、観光をテーマとはするものの、その内容はストレートに外国人観光客をターゲットにした研究対象を選択しようと検討した結果、“客船クルーズ”をメインテーマとして取り上げることになりました。

その理由としては、

- ① 世界的に客船クルーズが増加しており、今後もこの傾向が続くと考えられること。
- ② 現実には、クルーズ船を利用して多くの外国人観光客がわが国を訪れており、今後もその増加が見込めること。
- ③ 一隻のクルーズ船に収容できる客数が他の乗り物に比して断然多く、一気に多くの観光客の来訪が期待できること。
- ④ 利用者には富裕層が多いため、工夫次第では大きな経済効果が見込めること。
- ⑤ 外国人観光客の観光スタイルは多様化しており、受け入れ側の観光地も個別の対応

を行っているが、客船クルーズによる観光の場合、何らかのシステマチックなパターンを見い出せる可能性があり、ベースとなる共通の知見を得られるものと考えられること。

- ⑥ わが国が海に囲まれた島国であることから、各地にクルーズ船の寄港可能な港が数多くあり、今回の調査研究によって得られる知見が広く役立つ可能性が高いこと。
- ⑦ 特に、岡山県は世界でも稀な多島美を誇る瀬戸内海に面しているため、特徴的な内海の客船クルーズを提案できる可能性があること。
- ⑧ 現実に、岡山県では宇野港（玉野市）に大型のクルーズ船が寄港している実績があること。

などを挙げておきたいと思います。

本報告書では、まず客船クルーズの現状とその振興の動向を展望しています。その上で、具体的にクルーズ船の寄港実績が多い神戸港および高知港における取材・視察を行い、それによって得られた情報の分析によってキー・ファクターを抽出した後、岡山県における客船クルーズの現状と、それへの対応を宇野港での取材・視察をもとに分析しています。そして、前者の分析から得たキー・ファクターを後者の現状に照らし合わせた上で、分析・検討することによって、私たちの今回の調査研究の結論として、岡山県における客船クルーズによる観光振興への提言を行っています。

今回の調査研究が、多少でも岡山県の観光振興および、わが国における客船クルーズによる観光の進展に役立つことができれば望外の喜びです。

平成 31 年 3 月

一般社団法人岡山県中小企業診断士会
地域活性化研究会 会長 小川 長

目 次

第 1 章 クルーズ船とは	・ ・ ・ ・ ・ 1
第 2 章 クルーズ振興の全国的動向	・ ・ ・ ・ ・ 6
第 3 章 先進地調査（神戸港）	・ ・ ・ ・ ・ 14
第 4 章 先進地調査（高知港）	・ ・ ・ ・ ・ 21
第 5 章 岡山県の現状と課題	・ ・ ・ ・ ・ 27
第 6 章 岡山県の観光振興における「客船クルーズ」の提言	・ ・ ・ ・ ・ 36

第1章 クルーズ船とは

1. クルーズ船とは

クルーズ (Cruise) とは、英語で「巡航する、海上を周遊する」という意味で、広辞苑によると「航海を楽しむための周遊船旅行」とあります。クルーズ船はその為の船であり、100 総トンから 22 万総トンまで様々な大きさと種類があります。船の分類は様々な方法がありますが、運ぶモノで見た場合、クルーズ船は客船の部に入ります。かつて、クルーズ船観光は一部の富裕層が楽しむ豪華客船による観光でしたが、今では一泊 1 万円程度のツアーがあり、ショートクルーズなら庶民でも楽しむことができます。

クルーズ船は「動くリゾートホテル」と呼ばれます。なぜならホテルが観光地を巡っているのと同じだからです。「クルーズアドバイザー認定委員会」(一般社団法人日本外航客船協会) では、次の 4 条件を満たすものをクルーズと定義しています。

- ① 船に乗ることそのものが旅行の主目的及び目的地の一つであること。
- ② 航空機・鉄道などの代替・振替の輸送機関としての船旅でないこと。
- ③ 船内でのレジャーや滞在、洋上ライフを楽しむことが乗船の主目的であること。
- ④ 原則として船内での宿泊が伴うこと。

つまり、クルーズ期間中は客室を自分の部屋、プライベート空間として継続的に利用でき、船内で行われる様々なイベントは好きなモノを選んで参加できます。一般的に朝、都市や観光地近くの港に入港するので、離れた観光地を手ぶらで周遊できるのです。

世界で最初の商業クルーズ船は、19 世紀末頃に現れた「セイロン」2,210 総トンと言われ、富裕層のための船として運航されました。1881 年には世界 1 周クルーズを実施し、これが世界最初とされています。

1970 年代初めまで、世界的に民間航空機網が発達するまでは海を渡る手段は船しかありませんでした。大型客船による大洋を渡る定期航路はヨーロッパとアメリカを結ぶ北大西洋航路、日本とアメリカ西海岸を結ぶ北太平洋航路、日本と南米を結ぶ移民船が有名です。北太平洋航路の貨客船「氷川丸」は引退後、横浜港でホテルとして利用されています。北大西洋航路は映画「タイタニック」でその豪華さが注目されましたが 3 等室は移民客で移民無くして北大西洋航路は成り立ちませんでした。

クルーズ観光をヒットさせたカリブ海クルーズはマイアミ起点の定点定期クルーズです。やがて飛行機とタイアップした「フライ&クルーズ」のビジネスモデルを確立しました。この新しいビジネスモデルを大阪府立大学名誉教授の池田良穂氏は「現代クルーズ」と呼んでいます。その基本コンセプトは、

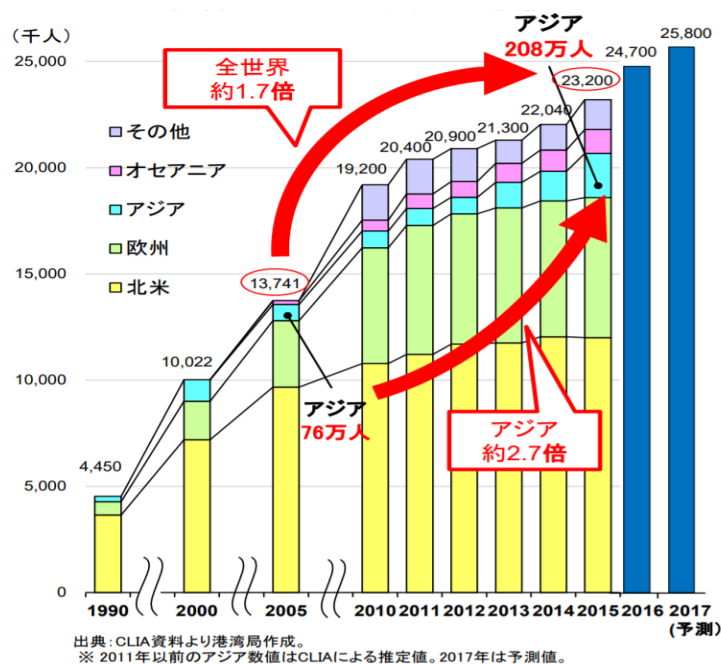
- ① 年間を通した定点定期クルーズ
- ② フライ&クルーズ
- ③ 1週間程度の短期クルーズ
- ④ ハイレベルなサービスをリーズナブルな価格で提供

の4点です。スピードは不要で、広い空間が生み出す快適な居住性が重視されます。全客室が1等級の個室で、原則して船客全員を平等に扱うモノクラスである。船というよりは横に長いホテルに舳先と推進機能が付いたようなものである。エンジンの馬力は夕刻出港して次の港に翌朝到着できる程度の航海速力が出れば十分である。これこそが現代クルーズが急成長したキーポイントと言えます。

2. 世界のクルーズ人口

1960年代にアメリカで誕生した「現代クルーズ」は短時間で「優雅な船旅」を誰もが楽しめるコンセプトを構築しました。その後、レジャー人口の拡大に伴い、クルーズ乗客数は北米から欧州、アジア、オセアニアへと飛躍的に広がりました。近年の世界のクルーズ市場は急速に増加しており、2017年の世界のクルーズ人口は2,580万人と予測されています(図表1参照)。なかでもアジアのクルーズ人口は2005年の76万人から、10年後の2015年には208万人と約2.7倍もの大きな伸びを示しており、将来的にも中国のクルーズ人口が牽引すると予測され、さらなる増加が見込まれています。

【図表1 世界のクルーズ人口の推移】

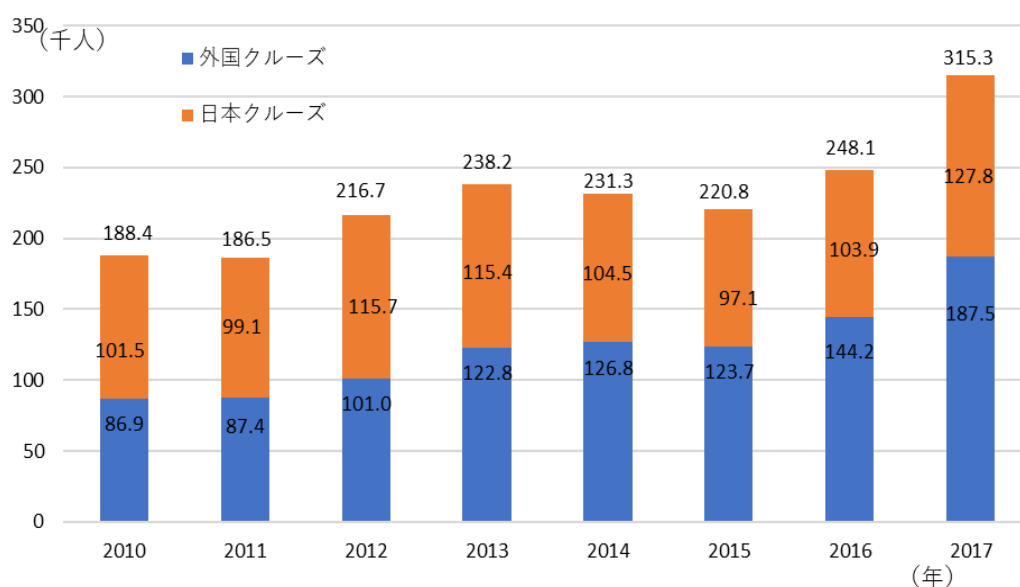


(出所 国土交通省：クルーズ振興の取組について 平成29年6月)

3. 日本のクルーズ人口

一方、我が国のクルーズ人口（日本人乗客数）も近時、おおむね順調に伸びています（図表2参照）。2017年は、外国船社の日本発着外航クルーズ数の増加等により、前年に比べ6.7万人増加し（27.1%増）、過去最多の31.5万人となりました。とはいえ、世界で約26百万人、アメリカ約12百万人と比べると日本のクルーズ市場は極めて規模が小さいと言えます。富裕層が多いにも関わらず市場規模が小さい理由は、日本は島国かつ資源が少ないために、建造される船は貨物船・タンカー中心であること、豪華客船のイメージからクルーズの魅力を知る機会がなかったこと、旅行会社のクルーズ取組が少なく日本人旅行者の参加の機会が少なかったこと、さらに日本人と欧米人の働き方に関する考え方の違いがあると言われています。

【図表2 日本のクルーズ人口の推移】



（国土交通省発表資料を基に作成）

4. 外国クルーズ船の経済効果

外国クルーズ船の寄港はインバウンドの増加に貢献するとともに、寄港地においては様々な経済効果や地域の活性化をもたらします（図表3参照）。国土交通省の報告書によれば、クルーズ船の寄港地における経済効果は、訪日外国人の一人当たり1日の旅行消費額1.3万円に対し、3～4万円とされ、発着地になるとその効果はさらに大きくなります。

【図表3 外国クルーズ船寄港の経済波及効果】



(出所 国土交通省：クルーズ振興を通じた地方創生 平成27年2月)

5. クルーズ船のカテゴリー

クルーズ船は、そのサービス内容と価格帯により、「ラグジュアリー」「プレミアム」「カジュアル」などのタイプに分かれます。それぞれの特徴は以下のとおりです。

① ラグジュアリークラス

ハイグレードな船旅を楽しみたい人がターゲットです。乗員ひとりが乗船客平均1.4名にサービスを提供しています。服装はドレスとタキシードが基本となる最上級クラスです。日本ではクルーズと言うとこのクラスをイメージしますがクルーズマーケットの約4%というニッチ・マーケットです。リピート率は80%と高く、ワールドワイドなクルーズを展開し、航行期間はおおむね10日以上です。

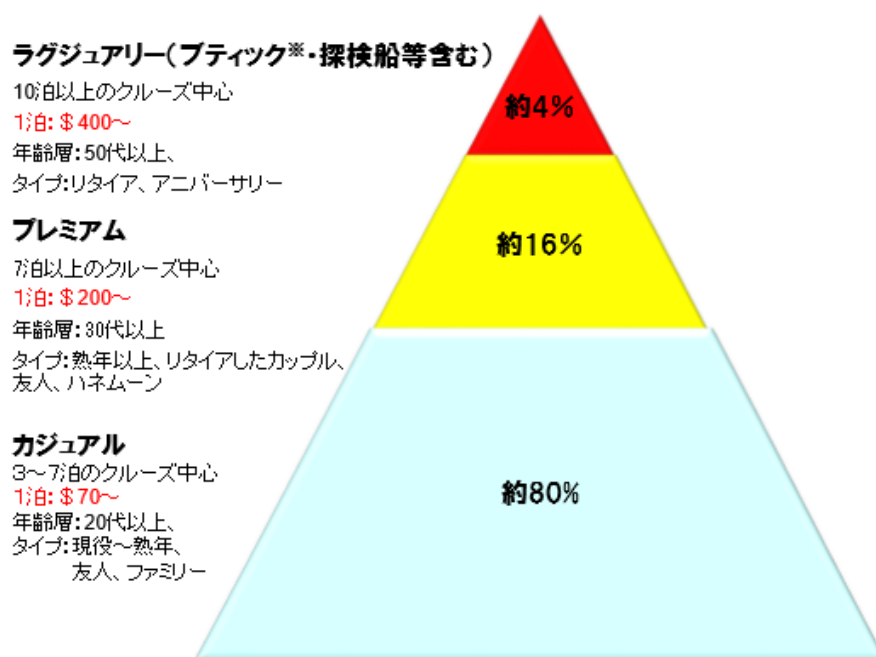
② プレミアムクラス

乗員一人が乗船客平均1.9名にサービスを提供しています。高級なハードとソフトを兼ね備えた落ち着いた大人のクルーズがコンセプトになります。富裕層だけでなく、広いレベルの乗客を集客しなければならず、定点定期クルーズが基本であるが、起点港を変えて運航する場合も多くあります。マーケットの約16%程度を占めています。ラグジュアリークラスとカジュアルクラスの中間の位置づけとして、落ち着いた雰囲気と上質のサービスが満喫できます。

③ カジュアルクラス

乗員一人が乗船客平均 2.6 名にサービスを提供します。一般の人が気楽に船旅を楽しむことをコンセプトにしています。リピーター率は低いですが、常に新規客を獲得しており、マーケットの約 8 割を占めており、クルーズ産業を牽引しています。北米で一般的レジャーとして定着しつつあり、初心者、家族連れ、グループにお薦めです。

【図表 4 カテゴリー別のマーケット】



※小型の豪華客船によるクルーズ。料金は1泊あたり600米ドル以上。

出典:クルーズ数本(平成28年版)(JCPA)より港湾局作成

(出所 国土交通省：クルーズ振興の取組について 平成 29 年 6 月)

第2章 クルーズ振興の全国的動向

1. クルーズ振興の重要性

近年、クルーズ船への注目が高まっています。2015年の訪日クルーズ旅客数は100万人を突破し、2018年の国内港湾の寄港数は2,928回（外国船社1,913回、日本船社1,015回）と過去最高を記録しており、訪日クルーズ旅客者は244.6万人（いずれも国土交通省速報値）となっています。

2017年の訪日外国人旅行者数2,869万人の中で、クルーズ船による訪日旅行者数は253万人と全体の8.8%のインパクトを持つとともに、船の規模によるものの総じて輸送力が大きく、1回の寄港で数千人が寄港地に滞在するという短期的な経済効果の高さが注目されています。

政府では2020年の訪日クルーズ客数500万人を目標としており、同年訪日旅行者数目標が4,000万人であることから、その割合は12.5%と上昇しており、観光振興に占めるクルーズ振興の割合が高まっています。

2. 港湾の中長期政策「PORT2030」

（1）これまでの港湾政策と港湾の中長期政策「PORT2030」

これまでの港湾政策は、大きく二つの施策（ネットワークの形成、空間の創造）を柱に展開されています。ネットワークの形成では、コンテナ輸送ネットワークの維持拡大、およびバルク輸送（ばら積貨物）の効率化・共同化といった高度な物流サービスの提供を実現しています。空間の創造では港に人々が集まり、海に親しむことができる空間を創出するウォーターフロントの開発、クルーズ船の受入れ、港湾の背後にある人口・産業集積に対する防護が図られています。

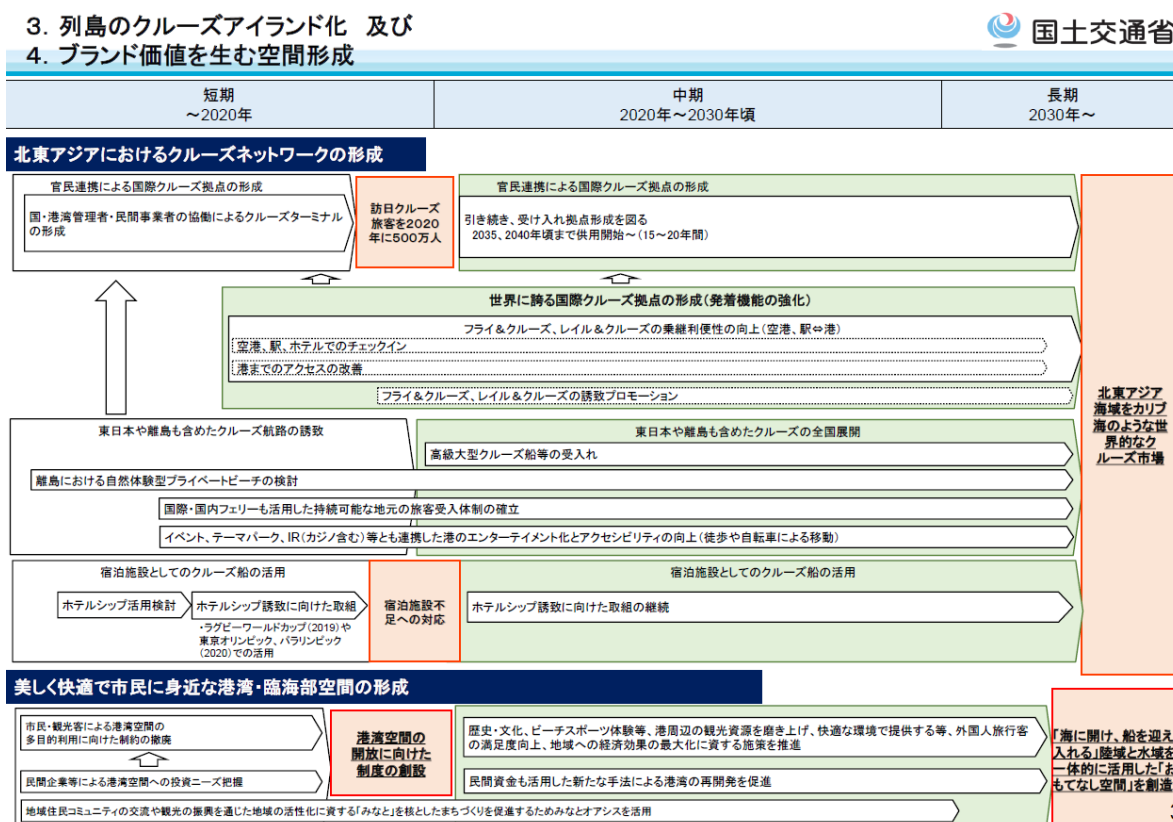
このような中で、国土交通省港湾局が平成30年7月に公表した港湾の中長期政策「PORT2030」では、振興の8つの柱が謳われています（図表5参照）。

【図表5 「PORT2030」振興の8つの柱】

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">①グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築②持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築③列島のクルーズアイランド化④ブランド価値を生む空間形成⑤新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成⑥港湾・物流活動のグリーン化⑦情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化⑧港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開 |
|---|

8つの柱の中で、主に①、②、⑤、⑥が物流サービスに関すること、⑦、⑧がIT活用やCIM（Construction Information Modeling）の利用による効率的な港湾建設といった港湾全体に関すること、そして③、④が観光振興（クルーズ振興）に関することです（図表6参照）。

【図表6 クルーズ振興のロードマップ】



（出所 国土交通省：港湾の中長期政策「PORT2030」～ロードマップ～ 平成30年7月）

3. 全国のクルーズ船の寄港実績

全国のクルーズ船の寄港実績は2013年までは横浜港・神戸港が1位・2位を占めました。その後、中国からのクルーズ船増加に伴い博多港が1位となり、2018年（速報値）では那覇港、長崎港が続いています。他にも平良（沖縄県宮古島）、ベラビスタマリーナ（尾道）、佐世保、石垣と西日本への寄港が多くなっています（図表7参照）。

【図表 7 2011 年～2018 年 クルーズ船の寄港回数】

順位	2011年		2012年		2013年		2014年		2015年		2016年		2017年		2018年	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	横浜	119	横浜	142	横浜	152	横浜	146	博多	259	博多	328	博多	326	博多	279
2	神戸	107	博多	112	神戸	101	博多	115	長崎	131	長崎	197	長崎	267	那覇	243
3	博多	55	神戸	110	石垣	65	神戸	100	横浜	125	那覇	193	那覇	224	長崎	220
4	那覇	53	長崎	73	那覇	56	那覇	80	那覇	115	横浜	127	横浜	178	横浜	168
5	石垣	49	那覇	67	東京	42	長崎	75	神戸	97	神戸	104	石垣	132	平良	143
6	名古屋	28	石垣	52	長崎	39	石垣	73	石垣	84	石垣	95	平良	130	神戸	135
7	宮之浦	23	名古屋	43	博多	38	小樽	41	鹿児島	53	平良	86	神戸	116	ベラビスタ マリーナ【広島県】	122
8	長崎	21	別府	34	名古屋	35	函館	36	佐世保	36	鹿児島	83	鹿児島	108	佐世保	108
9	広島	19	鹿児島	34	二見 【東京都】	29	鹿児島	33	名古屋	34	佐世保	64	佐世保	84	石垣	107
10	鹿児島	18	大阪	33	広島	26	名古屋	30	広島	32	広島	47	八代	66	鹿児島	100
	その他	316	その他	405	その他	418	その他	475	その他	488	その他	693	その他	1133	その他	1303
	合計	808	合計	1105	合計	1001	合計	1204	合計	1454	合計	2017	合計	2764	合計	2928

(出所 国土交通省：2018 年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港回数 (速報値)・別紙)

4. 観光資源の充実

引き続き旺盛なインバウンド需要が見込める中で、特に九州・沖縄をはじめとする西日本では大型クルーズ船の寄港が急増していますが、寄港地周辺における魅力的な観光コンテンツ不足により寄港人数に見合った経済効果が十分に得られていない状況にあります。

このような中で、クルーズ船来航増加のための観光資源（活用）の充実が高まっています。港湾の中長期政策「PORT2030」においては、以下の施策展開が謳われています。

【図表 8 「PORT30」観光面の施策】

- ・外国人クルーズ旅行客のリピート化を促すための IoT 等を活用した情報収集・分析し、港湾周辺の魅力ある観光コンテンツを充実させる。
- ・日本人クルーズ旅行客の増加を図るために、国内フェリーの観光面の活用や鉄道や航空等がシームレスに接続・連携し、島嶼部等も含めた広域観光ルートを形成する。
- ・様々な観光資源を磨き上げ、魅力的なコンテンツ作りを促進する。

5. 受入体制の充実

旺盛なインバウンド需要を取り込むためには、世界のクルーズ拠点港に引けを取らない美しく快適な港づくりを推進するとともに、港の周辺で散策・飲食・ショッピング等を楽しめ、地域住民との交流もできる空間づくりが必要です。

そのためには港湾空間を産業の「モノづくり空間」だけでなく、観光客・住民等が他では得られない特別な体験ができ、再び訪れたくなる「コトづくり空間」に造り替えることが重要となります。港湾の中長期政策「PORT2030」においては、以下の施策展開が謳われ

ています。

【図表 9 「PORT30」受入体制面の施策】

- ・ターミナルビル等における無線 LAN、案内の多言語化等に対応することでの利便性を向上させ、画一的な観光ルートだけでなく、個別のニーズに応じたきめ細かな観光ルートを提供する。
- ・それぞれの地域の文化・歴史を活かしたみなとまちづくりやみなとオアシスの活性化を行う。
- ・「海に開け、船を迎え入れる」美しい景観の形成を推進する。

6. 港湾整備

近年カジュアルクルーズの人气が高まり、クルーズ船が大型化しています。しかし、日本各地の各港に寄港させるためには岸壁の長さや水深等の不足により受入れが困難な場合があります。特に旅客の受入れが本来想定されていない物流港にはC I Q（税関・出入国管理・検疫）や旅客ターミナルの未整備、港周辺に観光目的の商業施設やイベントが存在しないことといった課題があります。港湾の中長期政策「PORT2030」においては、以下の施策展開が謳われています。

【図表 10 「PORT30」港湾整備面の施策】

＜今後の施策の内容＞

- ・カリブ海・地中海等のクルーズ市場に匹敵する「北東アジアのクルーズハブ」を形成し、またフライ&クルーズの促進等を行うことでのカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応できるクルーズアイランド化へ進化させる。
- ・民間資金も活用した新たな手法による港湾の再開発を促進する。

特にカジュアルからラグジュアリーまで幅広く対応できる港湾とするために、国土交通省では「お断りゼロ」の実現を目指し、クルーズ船優先・専門岸壁を整備し、安全な着岸・係留を行うための防舷材、係船柱の整備を推進（例：八代港 図表 11 参照）、岸壁延長不足に対し、ドルフィン・栈橋等により最大級の寄港に対応するなどの方策を講じています（例：博多港 図表 12 参照）。

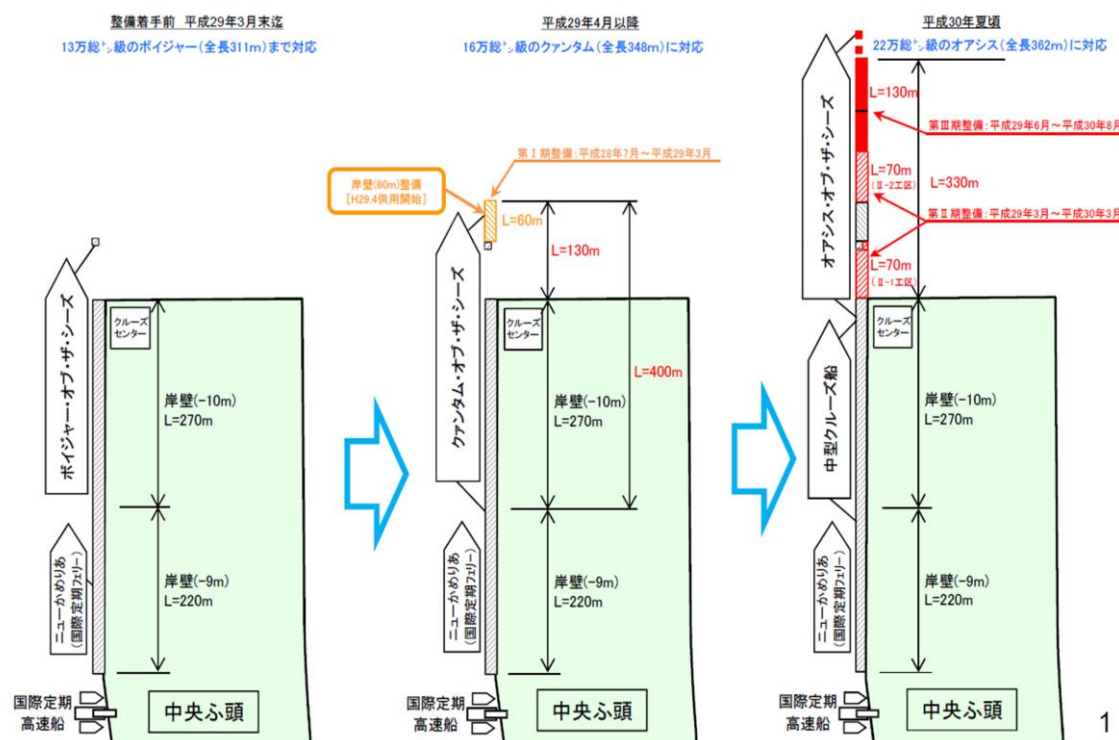
【図表 11 国内主要各港の整備状況】

	クルーズ船専門／優先岸壁	旅客ターミナル
博多港	有	有
長崎港	有	有
那覇港	有	有
横浜港	有	有
石垣港	整備中	準備中
平良港	整備中	準備中
神戸港	有	有
鹿児島港	有	有
佐世保港	有	有
八代港	整備中	準備中
境港	整備中	準備中
高知港	有	準備中
広島港	無	無
宇野港	有	無

(出所 国土交通省：「瀬戸内海クルーズ」の振興に関する取組みについて 平成 30 年 12 月)

※高知港については本会加筆

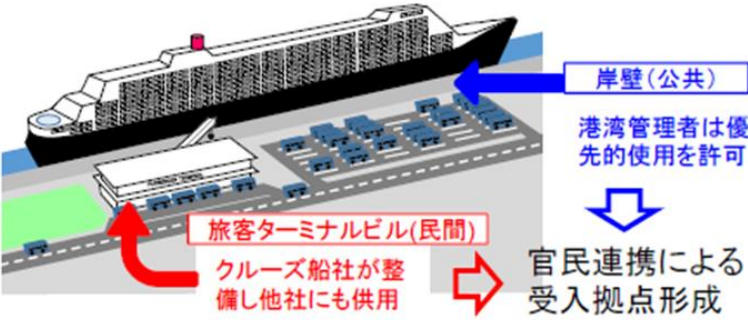
【図表 12 博多港の整備状況】



(出所 国土交通省：博多港中央ふ頭地区でのクルーズ船バース整備について)

また、港湾整備に対して、国が指定した港湾において民間による受入施設整備を促すため、法律を改正し、港湾管理者とクルーズ船社との間で、①港湾管理者はクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める②クルーズ船社は旅客施設を整備し、他社の利用を認める協定を締結できるようになりました（港湾法の一部改正：平成 29 年 7 月 8 日施行）。

【図表 13 官民の連携による国際クルーズ拠点形成のイメージ】



【岸壁の優先使用のイメージ】

・A社(協定船社)による予約(1年半程度前)

月	火	水	木	金	土	日
	A社		A社		A社	

↓

・A社の予約完了後、その他の社が予約

月	火	水	木	金	土	日
B社	A社	C社	A社		A社	

(出所 国土交通省：官民連携による国際クルーズ拠点形成の概要)

【図表 14 国際クルーズ拠点形成選定港湾（平成 29 年）】

港湾名 (港湾管理者) 船社名	横浜港 (横浜市)	清水港 (静岡県)	佐世保港 (佐世保市)	八代港 (熊本県)	本部港 (沖縄県)	平良港 (宮古島市)
カーニバル・ コーポレーション&plc	○		○			○
ロイヤル・カリビアンクルーズ				○		
ゲンティン香港		○			○	
郵船クルーズ	○					

(出所 国土交通省：平成 29 年度新規事業候補について（港湾整備事業）)

7. 瀬戸内海クルーズの振興

(1) 注目が集まる瀬戸内海クルーズ

米紙ニューヨーク・タイムズ電子版は読者に勧める旅行先「2019 年に行くべき 52 カ所」を発表し、「瀬戸内の島々」が 7 位に選定されました。日本経済新聞（2019 年 1 月 11 日）によれば、4 月に開幕する 3 年に 1 度の瀬戸内国際芸術祭（瀬戸芸）や、瀬戸内海で運航している小型豪華客船「ガンツウ」などに触れ、「自然と芸術の調和を体験できる」などと評価しています。ちなみに 1 位は米自治領プエルトリコでした。

(2) 中国地方の寄港実績

2018 年の中国地方各港の寄港実績は、2017 年の年間寄港回数 244 回を大きく上回り、474 回（前年比 1.94 倍）となりました。主な増加要因は 2017 年 10 月に就航した日本船社「櫛せとうちクルーズ」が運航する「ガンツウ」による寄港回数の増加によるものです。

各港の寄港回数は、ベラビスタマリーナ（尾道：ガンツウの発着港）122 回、厳島港 73 回、広島港 55 回、福山港 48 回、境港 37 回の順となっています（図表 15 参照）。

【図表 15 中国地方各港の寄港回数（2018 年）】

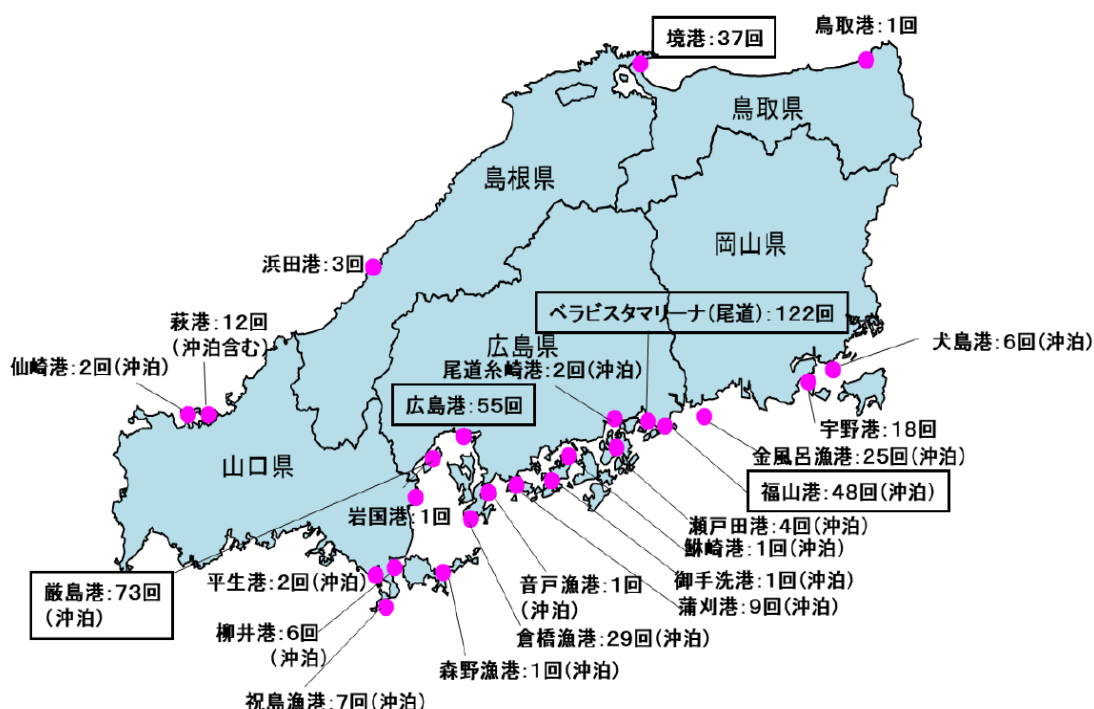


図3 2018 年の中国地方整備局管内港湾等における寄港累積回数（1～12 月まで）（計：474 回）

※沖泊の場合は、簡易ポートなどで下船した場合のみ実績として計上。

※下関港除く

（出所 国土交通省：「中国クルーズレポート」 2019 年 1 月号）

（３）クルーズ視点から見た瀬戸内海の特徴

瀬戸内海のクルーズ振興にあたって、「瀬戸内海クルーズ活性化検討会」（主催：国交省）では、瀬戸内海の特徴として、

- ① ラグジュアリークラスの外航クルーズに最適。
- ② 多様な観光資源が豊富。
- ③ 定期航路も活かしたクルーズとしての発展可能性。
- ④ 沖泊とテンダーボートの活用に最適。
- ⑤ 多様な周遊ルートの開拓可能性が高い。

としています。

また、瀬戸内海が欧米系外航クルーズ船の寄港に最適な理由として、

- ① ショートクルーズ：カボタージュ規制（国際的な運航規制）に対する外国港湾が近い距離にあるため、一週間程度の短めの旅程が組みやすい。
- ② 高い満足度：魅力ある寄港地が集約されているため、旅客を飽きさせない満足度の高い旅程が組める。
- ③ フライ＆クルーズ：欧米人向けのフライ＆クルーズによる商品が組みやすい（売りやすい）環境が整っている。
- ④ 人口規模：首都圏に次ぐ第二の人口規模を誇る近畿圏からの日本人クルーズ旅客の集客がしやすい。

ことを挙げています。

瀬戸内海には、多島美、独自の歴史・文化、イベント（まつり）、世界遺産、現代アートなど観光資源が豊富であり、交通の便も良いことから一層振興に向けた取組が進んでいる状況にあります。

第3章 先進地調査（神戸港）

1. インタビューの概況

実施日時	平成30年11月28日（水）13:30～15:30
場所	神戸市役所 みなと総局 みなと振興部振興課 （〒650-8570 神戸市中央区加納町6-5-1）
参加者	客船誘致担当課長 益谷佳幸氏 岡山県中小企業診断士会 荒木廣行、安藤覺、小川長、大西修、加藤弘治、松本直也 合同会社観光ビジネス研究会研究員・中小企業診断士 福嶋康徳氏



【神戸市役所外観】



【益谷課長（写真右端）と視察メンバー】

2. ヒアリング調査結果

（1）神戸港の現状と特徴

1868年1月1日に開港し、2017年に開港150年目を迎えた神戸港は、横浜港と共に日本を代表する港です。貨物港としては、1980年には世界のコンテナ取扱量ランキングで第3位の地位にありましたが、現在では50位以下となっています。また、日本国内でも1980年にはコンテナ取扱量がトップでしたが、現在は東京港、横浜港、名古屋港に次いで第4位となっています。

一方で近年、脚光を浴びてきたのが客船クルーズの入港数の増加です。元々、神戸港は日本5大港（東京港、横浜港、名古屋港、神戸港、大阪港）の中で横浜港と共に水深12mのバースを有しており、大型クルーズ船の入港にも対応できる機能を備えています。

神戸港は「関西・瀬戸内海の玄関口」に位置することが特徴です。そのため、日本船籍 3 船「にっぽん丸」「ぱしふいっくびいなす」「飛鳥Ⅱ」が発着クルーズを多数実施するなど、多彩なクルーズメニューが展開されています。また、世界で最も有名なクルーズ船である「クイーンエリザベス」号が、平成 29 年 3 月に神戸港を起点に日本初の発着クルーズを実施しました。『行程：神戸港出港 → 鹿児島港 → 釜山（韓国） → 広島港 → 高知港 → 神戸港到着』

【図表 16 関西・瀬戸内海の玄関口に位置する神戸港】



(出所 神戸市みなと総局より提供)

【図表 17 神戸港への入港客船】

日本籍船3船が神戸発着クルーズを多数実施するなど、多彩なクルーズが実施されている。



(出所 神戸市みなと総局より提供)

(2) 神戸港のクルーズ客船入港実績

神戸港の平成 30 年の入港実績は 141 隻と過去最高を記録し、平成 29 年（118 隻）の全国でのクルーズ客船入港順位を 7 位から 6 位へと順位を上げました。クルーズ船入港実績が

神戸港よりも上位の博多港、長崎港、那覇港はカジュアル船が中心であるのに対し、神戸港、横浜港はラグジュアリー船やプレミアム船が中心となっています。

また、日本船籍 3 船「にっぽん丸」「ぱしふいっくびいなす」「飛鳥Ⅱ」の発着クルーズが多い点が特徴ですが、平成 29 年頃から外国船籍クルーズ客船の入港が増加しており、平成 30 年には入港した 141 隻のうち、日本船籍が 74 隻、外国船籍が 67 隻となっています。平成 29 年と比べて日本船籍は 1 隻増えたのみでしたが、外国船籍は 22 隻増と大きく伸びました。

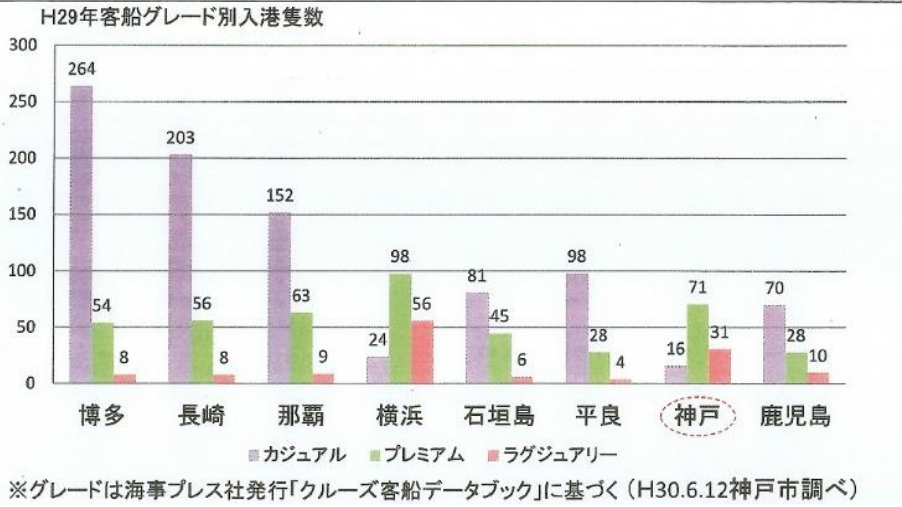
【図表 18 神戸港のクルーズ入港実績】

上：全国のクルーズ客船入港隻数推移

下：客船グレード別

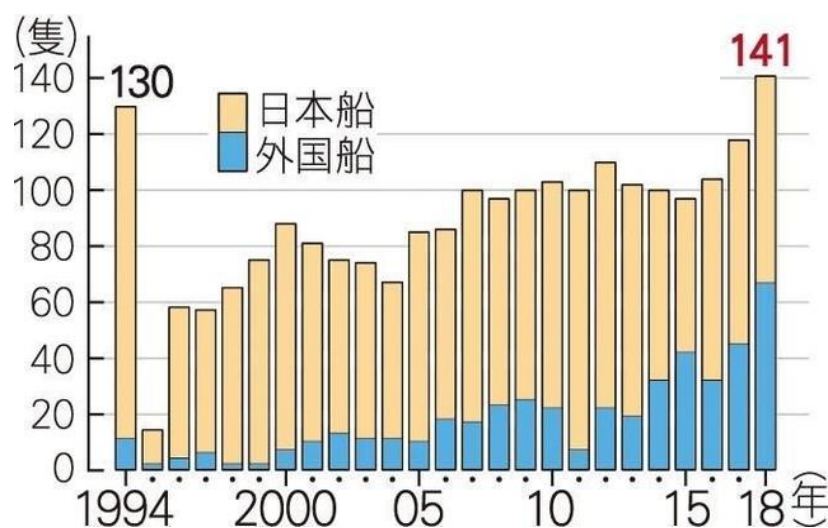
中国発着クルーズの活況等により、九州を中心に全国的に入港隻数が増加傾向。				
平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
横浜 152	横浜 146	博多 259	博多 328	博多 326
神戸 102	博多 115	長崎 131	長崎 197	長崎 267
石垣 65	神戸 100	横浜 125	那覇 193	那覇 224
那覇 56	那覇 80	那覇 115	横浜 127	横浜 178
東京 42	長崎 75	神戸 97	神戸 104	石垣 132
長崎 39	石垣 73	石垣 84	石垣 95	平良 130
博多 38	小樽 41	鹿児島 53	平良 86	神戸 118

九州地方の入港隻数上位港はカジュアル船が中心である一方、横浜、神戸はプレミアム、ラグジュアリー船が中心。



（出所 神戸市みなと総局より提供）

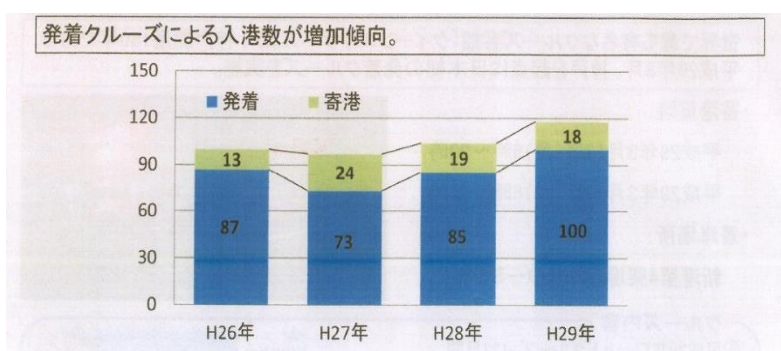
【図表 19 神戸港客船入港隻数の推移】



(出所 神戸新聞NEXT H30. 12. 21)

また、神戸港を発着とするクルーズ船も増加傾向にあります。

【図表 20 神戸港のクルーズ入港実績〈発着クルーズ数推移〉】



(出所 神戸市みなと総局より提供)

(3) 神戸港の受入環境整備

① 寄港地観光

神戸港は関西の玄関口に位置することから、寄港地の神戸だけでなく、大阪や京都方面の観光に多くの乗客が向かっていますが、無料シャトルバス等の利用により約半数の乗客は神戸市内を観光している模様です。神戸には魅力的な観光資源が多数存在するので、今後は見学型観光だけでなく、神戸ならではの、そこでしか味わえない「体験型観光」の資源をアピールしたいとしています。

② おもてなし事業

神戸港に入港したクルーズ客船の乗客に対しては、カラー放水によるお出迎えや歓迎演

奏を実施しています。また、出港時には園児によるお見送りやバルーンリリースを実施しています。入港ターミナルでは「日本茶飲み比べコーナー」や「日本酒飲み比べコーナー」「折り紙体験コーナー」を設け、さらに深夜 1 時まで神戸市内の繁華街である三宮方面や元町方面に向けて無料シャトルバスを運行しています。特に深夜便は乗船クルーの方々に喜ばれているとのこと。

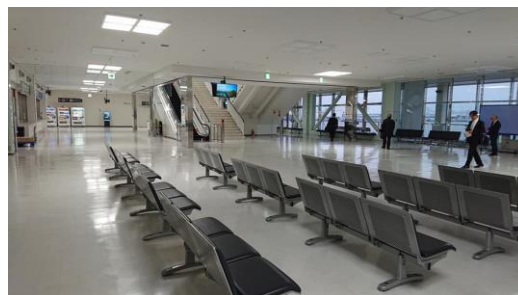
③ポートターミナル

神戸港第 4 突堤にある「神戸ポートターミナル」は、世界各国や日本中から訪れる大型クルーズ客船、日中定期国際フェリーが利用しているターミナルで、水深 12 メートルの岸壁を含め計 6 バースを備えています。

ターミナルビルには、税関、出入国管理、動植物検疫等の C I Q 機能を完備し、出入国に必要な手続きが迅速に進むように整備しています。また、船社カウンター、2,500 人収容の大ホール、送迎用デッキ、ロビー、インフォメーション、さらには 136 台の車及び約 100 台のバスを収容する駐車場なども設けられ、船客、送迎の人々、観光客、市民の誰もが利用できる施設となっています。

「中突堤旅客ターミナル」は、中突堤の先端に位置するホテルの 1, 2 階部分にあります。ターミナルの西側には水深 9 メートルの岸壁があり、2015 年 5 月に完成した係留施設（ドルフィン）により、長さ 305 メートルとなりました。これにより、7.7 万トンクラスの大型クルーズ客船にも対応できるようになりました。さらに、バリアフリー対応のボーディングブリッジも備えています。

中突堤旅客ターミナル 1 階部分には、約 130 台の乗用車の駐車場等があり、2 階部分には、C I Q 出入国検査室のほか、出入国ロビー、送迎デッキ、チェックインカウンター、インフォメーションコーナー、売店が備えられています。



【神戸ポートターミナルの様子】（平成 30 年 11 月 28 日撮影）

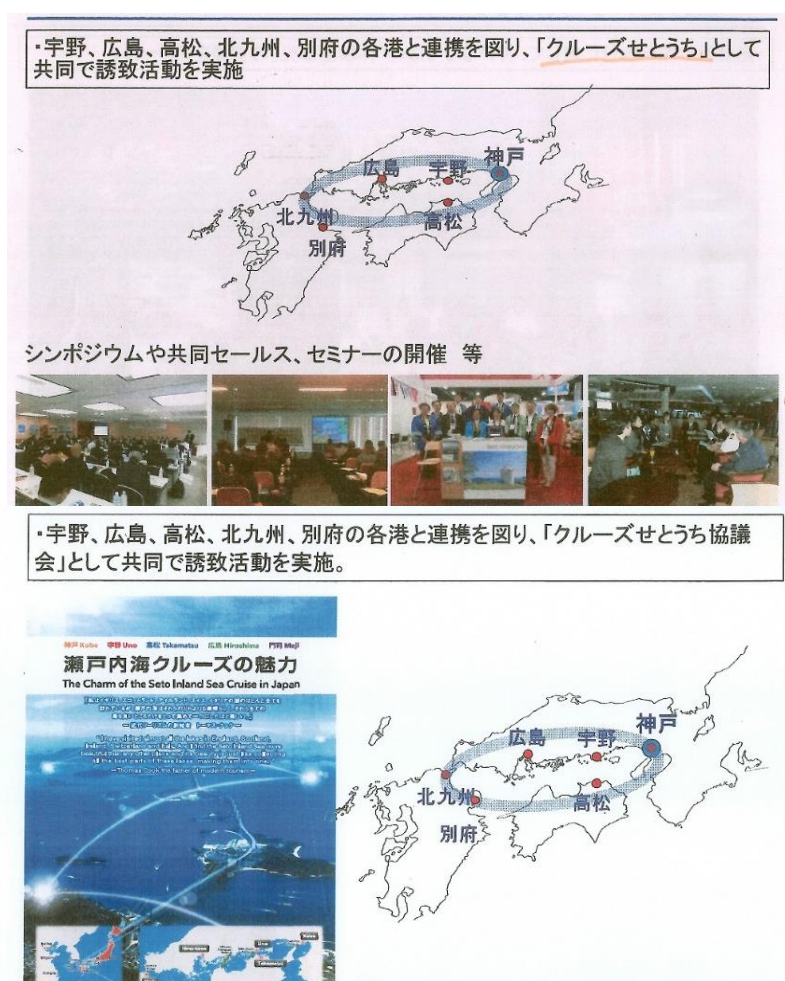
（４）クルーズ船誘致の取組

クルーズ船誘致の取組は近年強化されてきています。平成 27 年からは神戸港・青森港・金沢港・境港・北九州港・広島港の 6 港で連携を図り、共同で客船クルーズ誘致の活動を推進しています。平成 30 年 10 月にはアメリカ・シアトルにて現地の船会社に対し、セミ

ナーを実施して直接 PR 活動を行いました。

また、平成 19 年からは神戸港・宇野港・広島港・高松港・北九州港・別府港の 6 港で連携を図り、「クルーズせとうち協議会」としてシンポジウムや共同セールス、セミナーの開催等で瀬戸内海クルーズの魅力を発信し、クルーズ船の誘致活動を実施しています。平成 29 年 9 月には神戸開港 150 周年記念市民クルーズとして、チャータークルーズとして「瀬戸内海クルーズ」を実施しました。

【図表 21 クルーズ船誘致の取組】



(出所 神戸市みなと総局より提供)

(5) 客船クルーズの経済効果

日本銀行神戸支店の試算によると客船クルーズの経済効果は、乗船客による観光消費・入出港に伴う経費等で年間約 36 億円（平成 24 年度）となっています。

また、客船 1 隻あたりの観光消費額は約 1 億 4,200 万円／寄港(平成 28 年度神戸市調べ)で、クアンタム・オブ・ザ・シーズ「乗客定員 4,180 名」の一人当たり観光消費額約 34,000

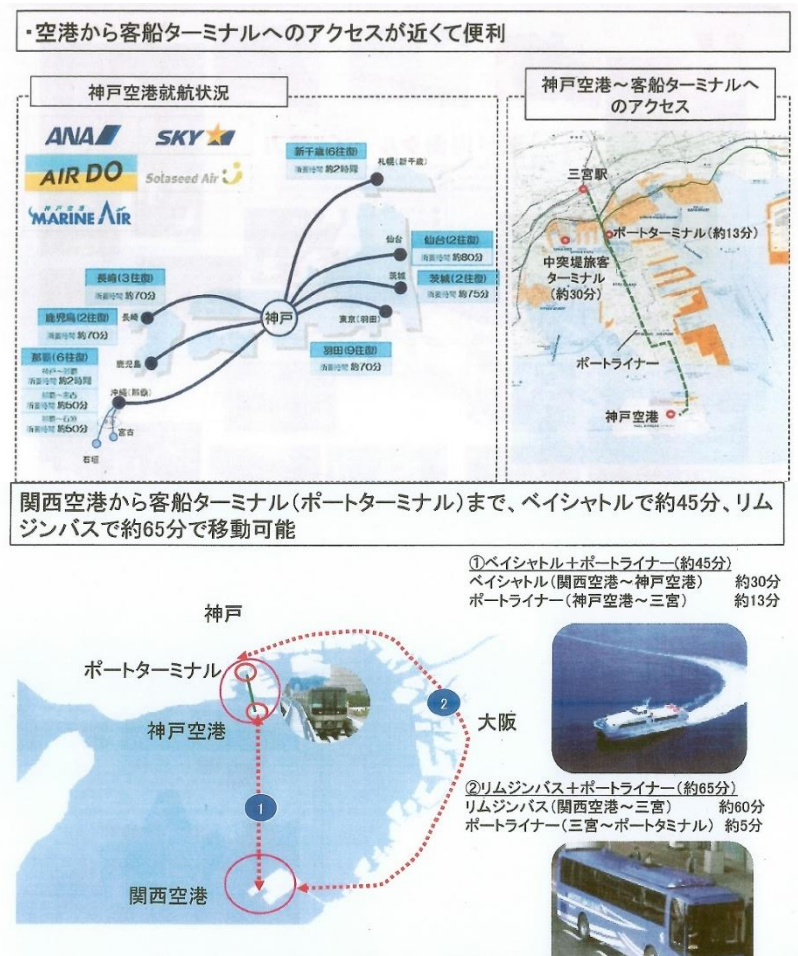
円となっています。近年、寄港数が増加しているため、上記の数字はもっと増大していると思われます。

(6) 神戸港の今後の展望

神戸港が寄港地として優れている点は、神戸という土地そのものが持つ魅力だけではなく、「関西・瀬戸内海の玄関口」に位置することで、広域観光の拠点として利便性が高いことです。神戸市内の観光資源や観光ルートだけではなく、新幹線等の活用も視野に入れた関西圏や瀬戸内海を含めた広域ルートを開発すれば、さらに可能性は広がると考えられます。

このような広域観光は神戸に限った見方をすれば、経済波及効果が小さいという側面もありますが、アクセス上の利便性の評判が広まることにより、中長期的には大きくなると考えられます。今後は、関西国際空港、神戸空港や新幹線（新神戸駅）からのアクセスも良いので、フライ&クルーズの取組を促進する予定とのことです。

【図表 22 フライ&クルーズ誘致の取組】



第4章 先進地調査（高知港）

1. インタビューの概況

実施日時	平成30年11月2日（金）13:00～15:00
場所	高知県職員能力開発センター （〒780-0850 高知県高知市丸ノ内2丁目1-19）
参加者	高知県土木部港湾振興課 課長 江口悟氏 主事 西森成吾氏 岡山県中小企業診断士会 安藤 覚、松本直也、大西修、加藤弘治、太田記生



【ヒアリングの様子】

2. ヒアリング調査結果

（1）高知港の現状と特徴

高知県では平成10年に高知新港が完成し、平成26年5月には高知新港のうちでも深度が深いエリアの活用がはじまり、平成28年から外国クルーズ船の寄港が急増しました。

高知新港では、アジア最大級のクルーズ船である、クァンタム・オブ・ザ・シーズ（16万8,666トン、乗客定員4,180人＋クルー定員1,500人）が寄港した実績もあります。

（2）高知港、その他高知県へのクルーズ船入港実績

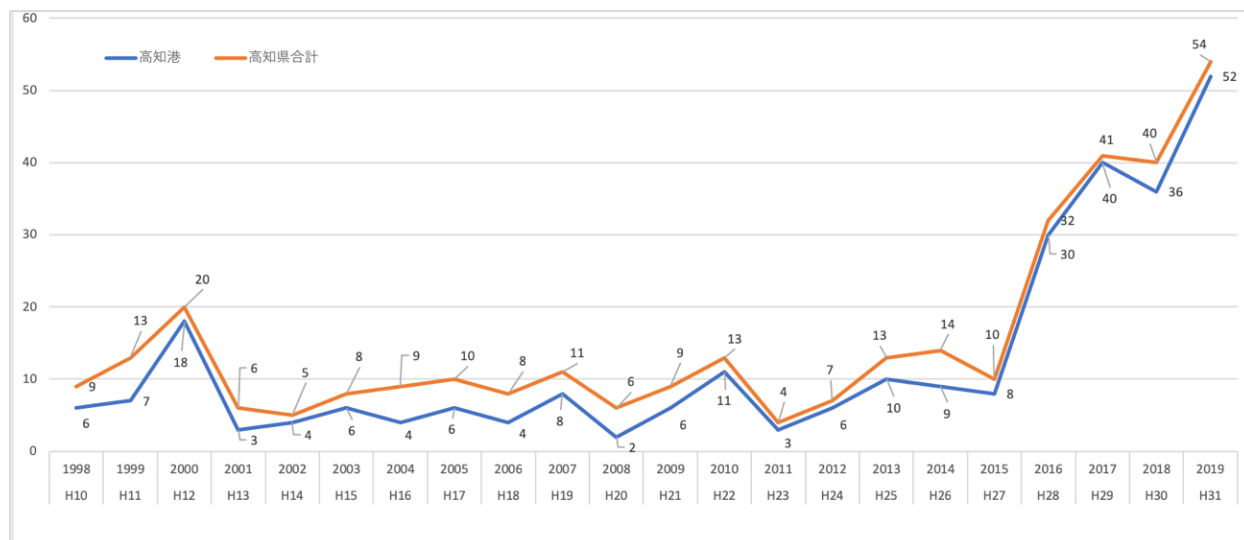
①入港実績

高知港を含む高知県へのクルーズ船の寄港回数は、平成29年度の40回が最高で、平成30年度は36回に減少する見込みです（平成30年11月2日時点 図表23参照）。これは中国からのクルーズ船寄港が16回程減少したことが主な要因です。中国からの寄港は宮崎港も減少していますが、鹿児島港は減少していないとのことです。

高知新港は、「高知県経済を支える国際物流・交流拠点」（平成12年6月策定「高知港長

期構想」)として定められており、貨物だけでなく、クルーズ船も含めた利用を前提とした港です。高知新港へクルーズ船が寄港すると、一度に800～1,000人の外国人がバスで高知市街に一気に訪れている状況です。バス渋滞が発生して、石灰石の輸出利用で迷惑を受けるとのクレームも起きたそうですが、十分な説明により理解を得ることで、批判を回避してきました。

【図表 23 クルーズ船の高知県内寄港回数推移】



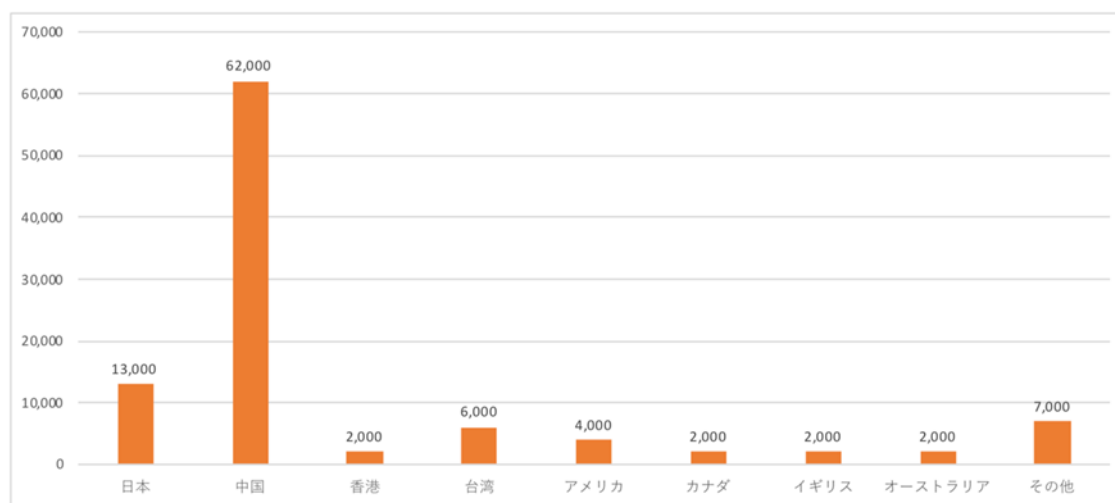
※平成 30 年 11 月 2 日現在。平成 30、31 年度は仮予約を含む。

(高知県土木部港湾振興課提供資料を基に作成)

① クルーズ船の客層について

クルーズ船の乗客の国籍は、高知港を利用する乗客約 10 万人（平成 29 年度）のうち、8.7 万人が外国人です（図表参照）。飛行機で日本に来て、クルーズ船を利用する人も多い点も特徴です。中国人の乗客は平成 29 年度に約 62,000 人でしたが、平成 30 年度（8 月末時点の 5 ヶ月間）で約 8,000 人に激減しており、年間乗客数も大きく減少する見込みです。年齢層では、高齢者が多いとのこと。

【図表 24 クルーズ船・国籍別乗船客数推移（平成 29 年度実績）】



（高知県土木部港湾振興課提供資料を基に作成）

（３）高知港の受入環境整備

①協議会の設置

高知県では高知港へのクルーズ船の受入体制を整備するために、平成 28 年に「高知県高知港外国客船受入協議会」を組織化しています（図表 25 参照）。

岸壁での受入業務は、高知県、高知市が担当しており、外部委託（民間委託）して対応しています（バス、警備員、テントなどに支出）。高知市街地へ移動するためのシャトルバスも運行しています。1 回の寄港につき、バス 4～6 台程度を運行し、船社によってはバスをチャーターしている例もあります。また、市街地では、高知大丸が免税一括カウンターを作って、免税手続を一括して受け入れしています。

【図表 25 高知県高知港外国客船受入協議会の組織図】

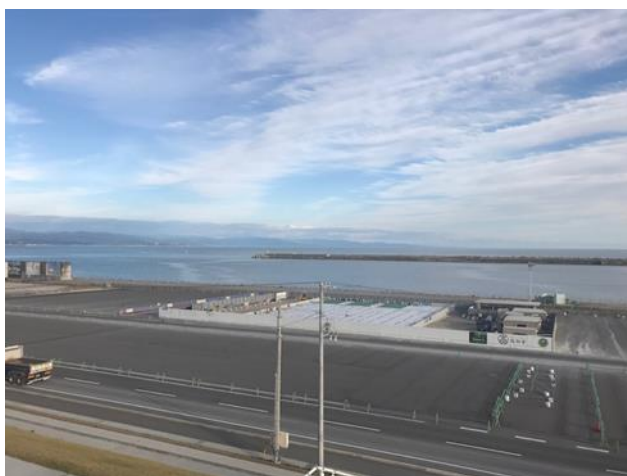


（出所 第 2 期高知新港振興プラン（平成 29 年度～平成 33 年度））

【図表 26 各部会への参加団体】

部会名	参加団体
企画・連携部会	県港湾振興課【幹事】、 高知港振興協会、高知商工会議所、高知ファズ、県観光コンベンション協会、高知市観光協会、高知市商工振興課、高知市観光振興課、県産業振興推進地域本部（高知市）、県観光政策課、県国際観光課、県おもてなし課
岸壁受入部会	県港湾振興課【幹事】、 高知港振興協会、高知ファズ、県港湾・海岸課、県高知土木事務所
市街地受入部会	県おもてなし課【幹事】、 県商店街振興組合連合会、高知市商店街振興組合連合会、京町・新京橋商店街振興組合、はりまや橋商店街振興組合、協同組合帯屋町筋、高知大丸、県観光コンベンション協会、高知市商工振興課、高知市観光振興課、県産業振興推進地域本部（高知市）、県経営支援課、県観光政策課、県国際観光課、県港湾振興課
オプションル ツアー部会	県観光コンベンション協会【幹事】、 高知商工会議所青年部、とさでん交通、県旅館ホテル生活衛生同業組合、高知市観光協会、高知市観光振興課、県産業振興推進地域本部（高知市）、県観光政策課、県国際観光課、県おもてなし課、県港湾振興課
CIQ 等部会	県港湾振興課【幹事】、 神戸税関高知税関支署、高松入国管理局高知出張所、広島検疫所高知出張所、神戸植物防疫所高知出張所、動物検疫所四国出張所、高知海上保安部、入交海運

（高知県土木部港湾振興課提供資料を基に作成）



【拡張中の高知新港の様子】

（平成 30 年 11 月 2 日撮影）

② 乗客が向かう目的地・観光地

高知港を降りた乗客が向かう観光地は高知城がメインです。ひろめ市場も人気があります。坂本龍馬記念館や龍馬像がある桂浜も主な観光地となっています。クルーズ船は朝、高知港へ入港し、夜出港するパターンが多く、宿泊を伴う停泊は多くありません。そのため、近隣の高知市街地に目的地が集中しています。ドラッグストアでの買い物に集中するツアーも見られます。

シャトルバスは、1 寄港当たり 800～1,000 人の利用者がいます。ツアーバスの手配については、高知県内だけではバスが集まらず、県外からバスをチャーターすることもあります。岡山からもバスをチャーターしています。

メインである高知城への観光客に対しては、シャトルバスの降車場所を、高知城から少し離れた「はりまや橋観光バスターミナル」に設定しています。そこから高知城まで、帯屋町商店街を歩きながら観光や買物を楽しんでもらう配慮をしています（図表 27 参照）。

【図表 27 高知市中心部地図】



（出所 高知県土木部港湾振興課より提供）

クルーズ船の乗客はリピート客が多いのが特徴で、毎回の旅で違うものを求めています。高知県ではリピート客にも対応できるよう、オプションツアーとして、乗客を中山間地域へ波及させることや文化体験などを増やしたいと考えています。

③ 客船ターミナル建設

高知新港では高知県の拠出（約 5 億円）により、現在客船ターミナルを建設中です（写

真参照)。客船ターミナルの完成により、C I Q (税関・出入国管理・検疫) 審査時間の短縮化を図ることで、利便性の向上をめざしています。



【建設中の客船ターミナルの様子】 (平成 30 年 11 月 2 日撮影)

(4) クルーズ船誘致の取組

①現在の取組

高知県では 2021 年度に年 100 回のクルーズ船寄港を目標としており、日本発着のクルーズ船を高知港に呼び込む招致活動が必要と考えています。現時点で、クイーン・エリザベス号が 2020 年に日本に 2 度来る予定であり、ワールドクルーズ (世界一周クルーズなど) の寄港も伸ばすための活動を行っています。具体的な活動としては、日本船社、外国船社日本法人、客船チャーター、旅行会社等日本国内の企業を高知県に招請して、寄港地観光モニターツアーを開催しています。さらに国主催の外国船社招請商談会、関連する協議会、アメリカ、中国、韓国のクルーズコンベンションへ参加、出展して PR を行っています。

また、地元クルーズ客を掘り起こす取組として、過去に、クルーズ船に関する県民向けのセミナーも開催されました。

②今後の取組

今後は、ポートセールスの範囲を日本国内だけでなく、日本法人を持たないアメリカ、ヨーロッパ、アジア諸国の船社にも展開する予定です。今までアプローチできていない 5 万トン以下のクルーズ船誘致へのアプローチも行う計画です。

また、観光庁ビジット・ジャパン事業「地方連携事業」を利用して、他県の港と連携して外国船社招請や海外現地セミナー等を行う計画です。

第5章 岡山県の現状と課題

1. 岡山県のクルーズ船を活用した観光振興について

(1) 観光振興におけるクルーズ船誘致の位置付け

岡山県では、これまでにＪＲと観光事業者などとタイアップした「デスティネーションキャンペーン」を実施するなど、多様化する観光ニーズに即した取組を推進してきました。その結果、県外から岡山県への観光客数は２年連続で増加し、観光消費額については平成29年にやや減少したものの、一人あたりの平均観光消費額は増加するなど、着実に取組効果を生み出しています。

【図表 28 岡山県内・県外別観光客数の推移】

(単位：千人、％)						
	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
県内観光客	5,104	4,464	5,561	5,970	7,707	5,943
対前年比	74.0	87.5	124.6	107.4	129.1	77.1
県外観光客	8,118	7,856	8,659	8,518	9,697	9,752
対前年比	105.5	96.8	110.2	98.4	113.8	100.6

観光入込客数に対する構成比 (単位：％)						
	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年
県内観光客	38.6	36.2	39.1	41.2	44.3	37.9
県外観光客	61.4	63.8	60.9	58.8	55.7	62.1

(出所 平成29年度岡山県観光客動態調査報告書)

【図表 29 観光消費額及び一人あたり平均観光消費額】

区分	観光消費額 (億円、％)							一人あたり平均観光消費額 (円、％)						
	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	対前年比	平成24年	平成25年	平成26年	平成27年	平成28年	平成29年	対前年比
日帰り客	474	416	576	526	563	487	86.5	5,055	5,527	6,120	5,254	4,432	4,447	100.3
宿泊客	908	967	1,031	1,055	1,140	1,177	103.2	23,609	20,175	21,439	23,565	24,245	24,805	102.3
計	1,382	1,383	1,607	1,581	1,703	1,664	97.7	10,452	11,226	11,301	10,912	9,785	10,602	108.3

※ 一人あたり平均観光消費額は、観光消費額を観光入込客数で除したものである。

(出所 平成29年度岡山県観光客動態調査報告書)

また、岡山県は平成29年3月に策定した「新晴れの国おかやま生き生きプラン」において、「観光振興プログラム」を重点戦略として位置付け、観光振興による経済効果をより一

層高め、誘客と観光消費の拡大を図ろうとしています。その推進施策のひとつが、「宇野港へのクルーズ船の寄港を進めるためのポートセールスの積極的な展開などによる『港を中心としたにぎわい空間の創出』」です。クルーズ船誘致を観光振興施策として重視していることがわかります。

（２）クルーズ船誘致の取組

岡山県は港を活用した取組を具体的に推進するため、平成 16 年度に玉野市や観光商工・観光団体、地元企業等の協力を得て、官民一体の組織である「宇野港航路誘致推進協議会」を立ち上げました。そして、平成 18 年 5 月に供用開始した宇野港の大型客船バース（愛称：クルーズポートウノ）へのクルーズ船の寄港や定期的な航路開設を誘致するため、岡山県と宇野港航路誘致推進協議会が国内外のクルーズ客船の船主、旅行会社などを対象に積極的なポートセールス活動を実施しています。

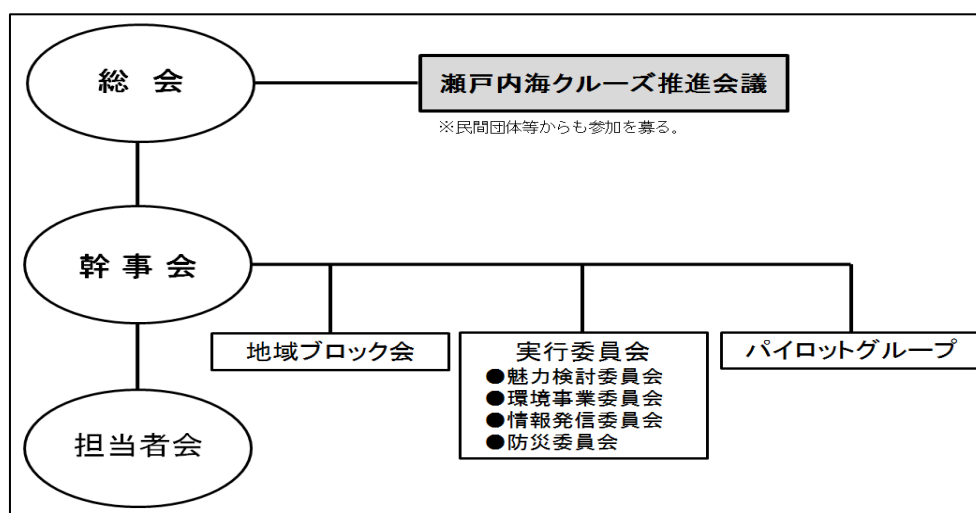
（３）「瀬戸内海クルーズ」における岡山県の戦略の方向性

①瀬戸内海クルーズの現状

近年、瀬戸内海クルーズの振興に係る取組が瀬戸内海周辺の各地域で個別に活発化し、国内外から注目が高まっています。しかしながら、瀬戸内海沿岸にはクルーズ船の寄港が可能な港湾が数多く存在するものの、実際には一部の港湾に寄港が偏っているなど、瀬戸内海全体としてクルーズ船の需要を有効に取り込めていない状況となっています。

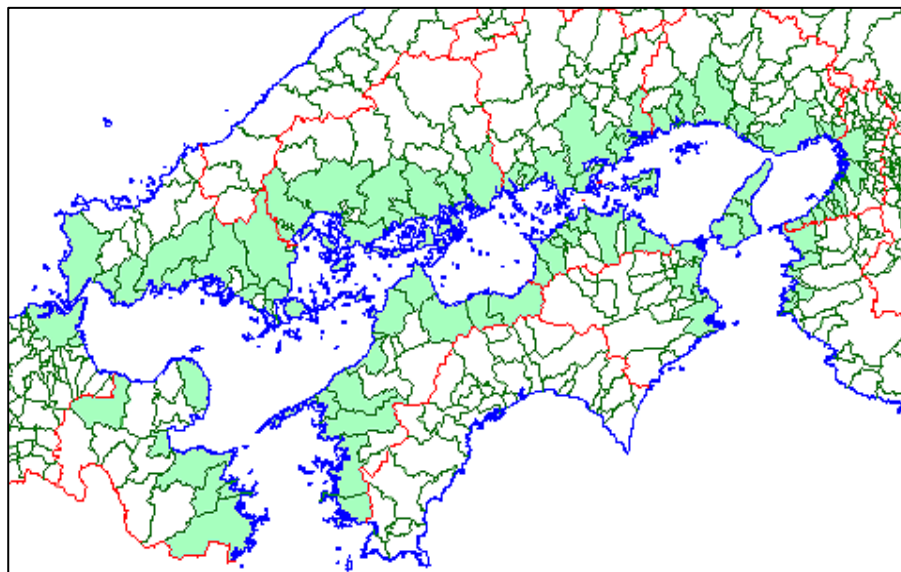
こうしたなか、瀬戸内海クルーズの振興に向けた取組、及び対外的な発信機能を強化するための推進母体として、平成 3 年に設立された瀬戸内海沿岸自治体及び国の機関で構成する「瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会」（通称：海ネット）の下に「瀬戸内海クルーズ推進協議会」が平成 30 年 12 月に設立されました。

【図表 30 瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会 組織図】



（出所 平成 30 年海ネット総会資料）

【図表 31 海ネット参加市町村（11 府県 107 市町村）】



※平成 30 年 6 月 1 日現在

（出所 海ネットホームページ）

このほかにも、平成 28 年に国土交通省中国地方整備局が中心となって「瀬戸内海クルーズ活性化検討会」が設立されるなど様々な活動体が生まれており、振興に向けた取組の活発化が期待されています。

②岡山県の戦略の方向性

瀬戸内海クルーズへの注目が高まる中、岡山県としてクルーズ需要を取り込むためにはどのような戦略が必要なのでしょうか。国の港湾の中長期政策「PORT2030」で示された振興の 8 つの柱（本編第 4 章参照）から見る国の方向性や、全国の寄港実績からクルーズ船社の寄港地へのニーズを推察すると「観光資源の充実」「受入・取組体制の充実」「港湾整備」の 3 つが戦略立案のキーワードとして挙げられます。

前章での神戸港及び高知港の例を見ても、以上の 3 つのキーワードを軸にクルーズ船誘致への取組を積極的に展開し、実績を伸ばしていることがわかります。しかし、それぞれの環境や資源などの違いから、両港の戦略には大きな違いがあります。神戸港は関西・瀬戸内海の玄関口である立地を活かし、神戸だけでなく観光地として集客力のある京都・大阪も含めた「広域型（広域観光拠点）」を戦略の主軸としています。

一方、高知港は立地環境から近隣他県との連携ではなく、高知県内で滞在するための魅力開発に徹底注力する「単独型」を戦略の主軸としています。

では、岡山県の場合は神戸港のような「広域型」、高知港のような「単独型」のどちらの方策が効果的なのでしょうか。岡山県は交通の要衝地であり、隣県と連携が図りやすいメリットがあります。また、県内には豊富な観光資源が多く、それらを結び付けて観光ルー

トを開発することも可能でしょう。あるいは「広域型」と「単独型」のそれぞれの利点を組み合わせることも考えられます。いずれにしてもこれまでの取組を検証し、今後の戦略の方向性を定めることが重要と考えられます。

(4) 岡山県のクルーズ船活用における課題

①新たな「観光資源」の活用

近年の岡山県へのクルーズ船寄港実績は、平成 30 年は宇野港に 18 回、平成 29 年は宇野港に 18 回、水島港に 1 回となっており、宇野港への偏りが目立ちます。岡山県を訪れる外国人観光客のツアールートは、岡山市の後樂園や倉敷市の美観地区が多くなっていますが、定番の観光コースや観光資源だけでなく、新たな来岡目的を創り出すことで、増大するクルーズ需要の獲得を探ることも有効です。外国人観光客にとって魅力的な岡山県の観光資源を見直すことで、「せとうち」に対する注目度向上や経済効果創出の可能性が高まります。宇野港以外の港湾を岡山県の玄関とすることも検討の余地があるのではないのでしょうか。

②取組体制

クルーズ振興については自治体、民間企業、市民団体など多くの団体が活動しています。しかし、各団体が統一性を欠いた活動をしていては推進力が分散してしまいます。それぞれの団体が連携し、ベクトルの方向を一つに定め、「点」ではなく、「面」となった活動が有効です。面的活動のためには推進リーダーが不可欠ですが、岡山県の場合、舵取り役が見えにくいように感じます。自治体がリードするのか、民間企業がリードするのか、それとも市民団体がリードするのかなどを鮮明にすることも必要ではないのでしょうか。

③来街者対応機能や施設の整備

増大するクルーズ需要を獲得するためには、港湾施設の整備や外国人観光客のニーズに対応した環境整備が重要となってきます。寄港実績を特に伸ばしている他県の環境整備状況を参考にしながら、滞在時間や消費を増大するために必要な施設や環境整備を行うことで、瀬戸内海クルーズにおける他港湾に対するインセンティブ（選ばれる理由）を創り出すことが今後の岡山県の観光振興の重要な鍵になると思われます。

2. 県内港湾への客船クルーズの寄港状況

(1) 観光振興における宇野港の位置付け

岡山県には国際拠点港湾である水島港、重要港湾である岡山港と宇野港、さらに地方港湾が多数あります。そのうち、宇野港は岡山県の「観光振興プログラム」においてクルーズ船誘致の拠点として位置付けられています。

（２）県内港湾のクルーズ船受入環境整備について

平成 7 年に国・県による宇野港再開発が始まり、防波堤、緑地などを設けられたほか、人が交流する人流港を目指し、3 万トン級の客船が停泊できる専用岸壁が平成 18 年に整備されています（図表 32 参照）。

【図表 32 宇野港全景】



（出所 玉野市ホームページ）

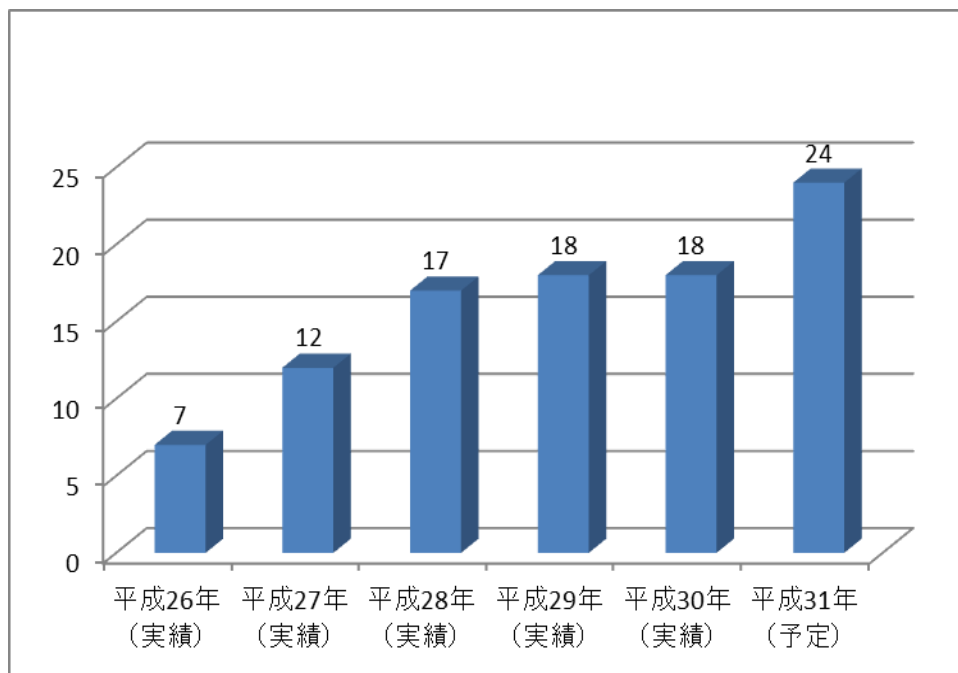
また、民間のゲストハウスが宇野港周辺に数軒でき、平成 30 年 4 月にはトレーラーホテルが開業するなど、民間企業等が受入環境向上への動きを始めています。しかし、寄港時の滞在時間や消費増大に必要な宿泊施設、外国人向けの物販施設などが不足していることから、存分な経済効果の恩恵を受けているとは言いきれません。

瀬戸内海の玄関口であり、瀬戸内国際芸術祭の影響もあって観光客が増えている宇野港ですが、宇野港周辺地域を回遊してもらい、一帯のにぎわい創出につなげるためには他港を参考に、人流港としての受入環境をより整備する必要があります。

（３）宇野港のクルーズ船寄港実績

宇野港の平成 24 年以降のクルーズ船寄港実績（平成 31 年は予定）は図表 33 のとおりです。誘客への取組効果もあり、寄港回数は増加傾向にあり、平成 31 年度においてはさらに増加する予定です。

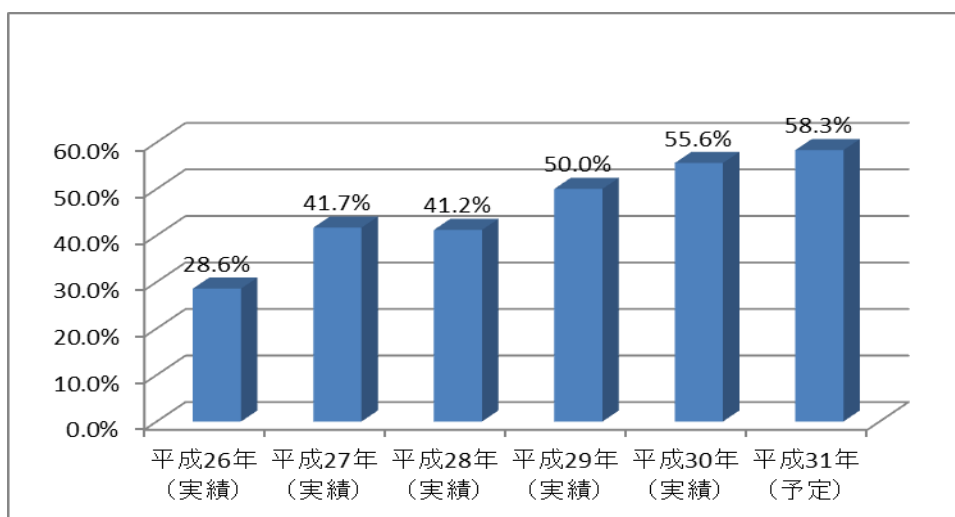
【図表 33 宇野港へのクルーズ船寄港実績】



(岡山県発表資料を基に作成)

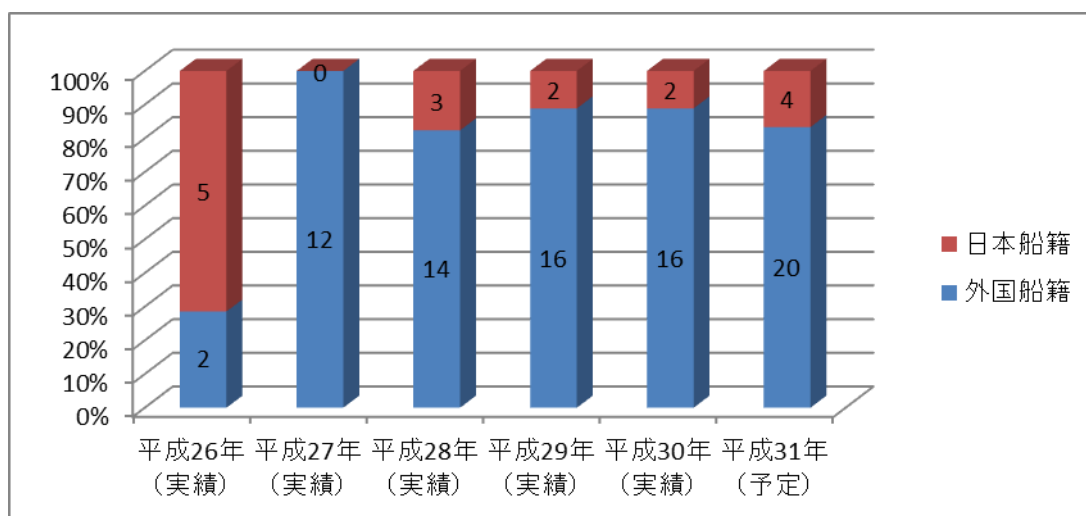
また、寄港したクルーズ船の総トン数及び外国船籍の割合は図表 34 のとおりです。1 万トン未満の客船割合が年々高くなっており、寄港船籍のほとんどが外国船籍であることが特徴的です（図表 35 参照）。

【図表 34 宇野港寄港のクルーズ船の 1 万トン未満の割合】



(岡山県発表資料を基に作成)

【図表 35 宇野港寄港のクルーズ船の船籍】



(岡山県発表資料を基に作成)

(4) クルーズ船誘致の取組

宇野港の地元玉野市は、5万トン迄の船舶しか停泊できない宇野港をフル活用するために、小型ラグジュアリー船をターゲットとし、国内外のクルーズ客船の船主、旅行会社などを対象に積極的なポートセールス活動を展開しています。この戦略は前述の寄港実績の伸びからも一定の成果を上げていることがわかります。

また、「みなとまちでつなげよう」をスローガンに平成25年に設立された UNOICHI 実行委員会でも宇野港へのクルーズ船寄港時にミニマルシェを歓迎イベントとして開催しています。昨秋には愛媛県宇和島市のクルーズ船歓迎イベントで、委員会メンバーである玉野高生が宇和島東高生と連携した活動を行い、委員会活動の幅を広げる参考となりました。このように様々な方面から宇野港を活かしたまちづくりの機運が高まっています。



【UNOICHI 実行委員会主催のイベントの様子】

(出所 玉野市ホームページ)



【寄港歓迎の様子】

(出所 玉野市ホームページ)

さらに、玉野市では宇野港への効果的なクルーズ船誘致の方策を検討するため、国交省・岡山県・玉野市・市民グループなど12機関で組織する「クルーズ客船受け入れ検討タスクフォース」を平成30年に宇野港航路誘致推進協議会内に発足させ、あらゆる角度から寄港増加に向けた取組を検討しています。このように様々な取組が行われていますが、経済効果創出のためには、さらなる創意工夫や玉野市全体が一丸となった取組が必要と思われます。

(5) クルーズ船誘致による経済効果

玉野市へのヒアリングでは、寄港するクルーズ船は外国船籍が大半を占めており、乗船客は高齢の欧米圏の白人が多く、着岸後すぐにツアーで後楽園、美観地区、直島などに出発してしまい、寄港地である玉野市の経済効果にはなかなか結びついていないとのことでした。外国人観光客に喜ばれる土産品や玉野市内での体験プログラムを開発することで、玉野市内での滞在時間と消費活動の増大を図ることが今後の課題となっています。

(6) 県内港湾への平成 31 年寄港予定

平成 31 年の県内港湾への寄港予定は 23 回です (図表 36 参照)。寄港地は宇野港のみであり、すべてが発着地以外での寄港となっています。

【図表 36 県内港湾への平成 31 年寄港予定船舶】

NO	船 船	総トン (t)	全長 (m)	入港日時	出港日時	前港	後港
1	ばしふいっくびいなす	26,594	183.4	3月16日(土) 7:00入港	3月16日(土) 11:00出港	神戸	宮之浦
2	ばしふいっくびいなす	26,594	183.4	3月18日(月) 15:00入港	3月18日(月) 17:00出港	宮之浦	名古屋
3	スターレジェンド	9,961	133.8	3月23日(土) 7:00入港	3月23日(土) 23:00出港	広島	大阪
4	カレドニアン・スカイ	4,200	90.6	3月26日(火) 7:00入港	3月26日(火) 18:00出港	神戸	高松
5	カレドニアン・スカイ	4,200	90.6	4月13日(土) 7:00入港	4月13日(土) 18:00出港	宮島	高松
6	カレドニアン・スカイ	4,200	90.6	4月16日(火) 7:00入港	4月17日(水) 18:00出港	神戸	宮島
7	ル・ソレアル	10,992	142.1	4月22日(月) 6:00入港	4月22日(月) 22:00出港	広島	大阪
8	ル・ソレアル	10,992	142.1	4月24日(水) 6:00入港	4月24日(水) 20:00出港	大阪	広島
9	カレドニアン・スカイ	4,200	90.6	5月 7日(火) 7:00入港	5月 7日(火) 18:00出港	広島	神戸
10	ル・ソレアル	10,992	142.1	5月 8日(水) 6:00入港	5月 8日(水) 22:00出港	広島	大阪
11	ル・ソレアル	10,992	142.1	5月10日(金) 6:00入港	5月10日(金) 20:00出港	大阪	広島
12	シルバー・エクスプロー ラー (初)	6,130	108.1	5月11日(土) 7:00入港	5月11日(土) 23:00出港	広島	神戸
13	シルバー・エクスプロー ラー	6,130	108.1	5月13日(月) 7:00入港	5月13日(月) 23:00出港	神戸	高松
14	ル・ソレアル	10,992	142.1	5月24日(金) 6:00入港	5月24日(金) 22:00出港	広島	大阪
15	ル・ソレアル	10,992	142.1	5月31日(金) 6:00入港	5月31日(金) 20:00出港	門司	大阪
16	シルバー・エクスプロー ラー	6,130	108.1	5月31日(金) 8:00入港	5月31日(金) 20:00出港	広島	神戸
17	シルバー・エクスプロー ラー	6,130	108.1	6月 2日(日) 7:00入港	6月 2日(日) 23:00出港	神戸	高松
18	カレドニアン・スカイ	4,200	90.6	6月 9日(日) 7:00入港	6月 9日(日) 18:00出港	宮島	姫路
19	カレドニアン・スカイ	4,200	90.6	6月12日(水) 7:00入港	6月12日(水) 18:00出港	神戸	高松
20	ル・ラベルース (初)	9,900	131.0	10月11日(金) 6:00入港	10月11日(金) 20:00出港	大阪	広島
21	ル・ラベルース	9,900	131.0	10月25日(金) 6:00入港	10月25日(金) 22:00出港	広島	大阪
22	ばしふいっくびいなす	26,594	183.4	11月 3日(日) 7:00入港	11月 3日(日) 9:30出港	未定	神戸
23	ばしふいっくびいなす	26,594	183.4	11月10日(日) 10:00入港	11月10日(日) 11:00出港	別府	神戸

(出所 岡山県ホームページ)

第6章 岡山県の観光振興における「客船クルーズ」の提言

1. 客船クルーズの明るい未来

わが国の観光振興については、政府を挙げて活発な取組が見られ、訪日外国人旅行者の増加には目を見張るほどの成果が挙がっています。経済社会を牽引する成長分野として多くの観光関連のビジネスや異業種からの参入も相次いでいますが、いまその成長性から最も注目されているのは「客船クルーズ」ビジネスです。

日本にやってきた外国人旅行者数は、2018年度に3119万人と大きく増加しましたが、よく考えてみると、日本列島は四方を海洋で囲まれており、外国からの訪問者が空路に頼っていることが不思議でもあります。2018年のクルーズ船を利用して訪日した観光客は244万6000人で、政府は2020年にはこれを500万人に引き上げる目標を立てています。

クルーズ船を利用して日本を観光する人数は、最近、減速気味の中国などの観光客に減少が続けば、2020年訪日外国人旅行者数4000万人の政府目標も達成が難しくなる観測もあるほど、客船クルーズの活性化はわが国のインバウンドにも大きく影響します。

2. 岡山県の向かうべき方向性

魅力的な観光デスティネーションとして選ばれるためには、ターゲットを絞り込み、コンセプトを明確にして、提供するサービスがターゲットに相応しいものでなければなりません。航空機で来日する外国人旅行者が、岡山までの国内航空や新幹線を利用して集結して、“どうしても瀬戸内のクルーズを楽しみたくなるインパクトづくり”こそが世界から待ち望まれているのではないのでしょうか。

(1) 神戸型（広域型）か？高知型（単独型）か？

2013年から日本発着の外国籍のクルーズ船の定期クルーズが始まり、大型クルーズ船の大半が寄港する神戸港は、瀬戸内海の東のゲートウェイとしての地位を確保しており、瀬戸内海クルーズ協議会6港（神戸港、宇野港、高松港、広島港、北九州港、別府港）の基幹港としての取組体制が整っています。また、高知新港は現在港湾施設を建設中で、インバウンドと物産の積出港として整備を続けています。

岡山県は、鉄道8路線のターミナルであり、高速道路網も整備された交通の利便性が高い環境にあります。海上交通においても瀬戸内海の中心的な港湾都市として受け入れ体制を整備することが求められます。県内一の寄港実績を誇る宇野港、岸壁水深が十分な水島港、日生諸島の玄関口である東備4港（片上港、日生港、鶴海港、鹿久居島港）を利用しやすく整備して、瀬戸内海の魅力的な寄港地としての機能を高めて、クルーズ船の誘致

に取り組むことです。

（２）発着か？途中寄港か？

神戸港はクルーズ船の受け入れの歴史もあり、日本有数の港湾として、施設が整った港湾として、施設も立派で発着港湾が適していますが、宇野港を始め岡山の港湾は施設の整備も今の時点で進んでいないことから、利便性の高い瀬戸内海の拠点港として瀬戸内海沿岸の各港湾への途中寄港型の開発をめざすべきでしょう。

欧米の大規模なクルーズ船で、カジュアルで利用しやすい料金設定により、大量の観光客を引き寄せることは、瀬戸内には不似合いと考えられますが、まずは富裕層向けのラグジュアリーなクルーズ船で岡山のインバウンドを活性化すること、地元の経済効果に結び付けるためには、受け入れ体制を整えて、瀬戸内海へのゲートウェイの宇野港、外国の大型客船クルーズの水島港、日生諸島への玄関港としての東備４港が、それぞれの機能を明確にして「オール岡山」として、まとまって世界の多くの観光客に瀬戸内海の魅力を高める地元としての努力が求められます。

瀬戸内海を巡るラグジュアリーなクルーズ船「ガンツウ」が就航しました。ガンツウは「せとうちに浮かぶ小さな宿」をコンセプトにした 3,200 トンのラグジュアリー船で、全 19 の客室は、尾道市のベラビスタマリーナを拠点港とし、瀬戸内海沿岸を周遊します。

（３）ラグジュアリーか？カジュアルか？

港湾整備は、宇野港を岡山の海の玄関口として、早急に整備する必要があります。瀬戸内海の注目度が世界的に上昇している今こそ、港湾整備を急ぎ、瀬戸内海へのクルーズ船の誘致と宇野港発の瀬戸内海ミニクルーズの拠点化が適切な対応と考えられます。

また、外国の大型クルーズ船の誘致に関しては、水深もある水島港の港湾施設活用も欠かせません。製造業だけに水島港を使用するのではもったいないことに気づかなければなりません。

神戸港や高知新港は、岸壁の水深や港湾施設が整っており、外国の大型カジュアル客船を誘致してその規模や料金の割安感を訴求することになりますが、岡山県の港湾においては、日本の豪華クルーズ船により、内外の富裕層をターゲットにして、瀬戸内海の美しい景観を楽しむ、ラグジュアリー船による心地よさの追求が適切と考えられます。

岡山県内でも、富裕層をターゲットにした中型のラグジャスなクルーズ船を建造するなど、瀬戸内のクルーズの素晴らしさを紹介できる新たな取組が期待されます。

3. 岡山県の客船クルーズの戦略

このような実態を踏まえて、岡山県が選択して取組むことが望ましい客船クルーズの戦略について、①観光資源、②取組体制、③港湾整備の観点から踏まえて提案します。

航空機で来日する外国人旅行者が、岡山までの国内航空や新幹線を利用して宇野港に集結して、“どうしても瀬戸内のクルーズを楽しみたいくなるインパクトづくり”こそが世界から待ち望まれています。

(1) 観光資源

瀬戸内海の客船クルーズはどのようなものにすることが望まれるか、については関係者の意見を集約し、ターゲットを整理して、乗船客にその価値を理解してもらう取組が必要です。

瀬戸内海は世界一ともいわれる景観美を誇る豊かな海洋水域であり、その美しさは地中海やエーゲ海を凌いでいますが、そのかけがえのない、インスタ映えする魅力的な情報が、世界に十分に発信できていません。

まずは情報発信とどのように瀬戸内海の観光魅力を高めるか、岡山県は広島県とともに中心的な役割を担うべきだと思われます。

尾道港を母港とするクルーズ客船「ガンツウ」の登場で、瀬戸内海を巡るデラックスなクルーズへの人気が高まってきましたが、世界の富裕層をターゲットにするだけで人気の広がりには期待できるでしょうか。小規模なラグジュア系客船がもっと増加してさまざまな独自の魅力を発揮できるようになれば、国の内外からもっとお客さまを呼び込むことは可能です。

(2) 取組体制

欧米の大規模なクルーズ船で、カジュアルで利用しやすい料金設定により、大量の観光客を引き寄せることは、瀬戸内海には不似合いと考えられます。

まずは富裕層向けラグジュアリーなクルーズ船で岡山のインバウンドを活性化して大きな経済効果に結びつけるためには、広域連携「DMO せとうち観光振興機構」と連携して、瀬戸内海沿岸の地域ぐるみの受け入れ態勢を整えて「オール岡山」として、まとまって世界中の多くの観光客にその魅力を高める地元の努力が求められます。

「客船クルーズの乗客は消費につながらない」という現実的な課題をクリアするためには、まずは宇野港で日本的パフォーマンスと音声による「剣舞と太鼓ショー」で上陸のモチベーションにつなげ、下船した乗客の財布を開かせる仕掛けをつくり、地元の経済効果につなげる工夫が必要です。

宇野港をハブ港として、「海から見る国際芸術アートと直島」、「刀剣博物館と日本刀の世界探索」、「水島工場地帯のライトアップ」、「長島愛生園と牡蠣さんまい」など、さまざまな魅力的な日帰りフェリーツアーを提供することに加え、宇野港では岡山が世界に誇る白桃、マスカットやピオーネ、マンゴー、梨、柿、イチゴなど「高品質フルーツのセット」を、お土産として1万円程度で積極的に販売することも有効でしょう。

航空機で来日する外国人旅行者が、岡山までの国内航空や新幹線を利用して集結して、“どうしても瀬戸内のクルーズを楽しみたくなるインパクトづくり”こそが世界から待ち望まれているのではないのでしょうか。

（３）港湾整備と施設充実

政府はクルーズ船の寄港を増加させるために、港湾や施設の整備に力を入れ始めました。LCC が活発になったとはいえ、空路に依存するだけでは訪日外国人旅行者の来訪が停滞すると思ったのです。また、2020 年東京オリンピック・パラリンピックを控えて、収容力の大きいクルーズ船を、期間中のホテルとして利用することも検討しています。

外国のクルーズ船は、船舶規模の拡大による経済効率化を図るべく、カジュアルに大型化していますが、日本の港湾の接岸水深の不足とか、そもそも港湾に至る橋梁の構造が大型客船の通行を受け入れない現状を早急に改善しなければなりません。

客船クルーズの需要は年々高まっており、欧米の大型クルーズ船による規模や割安感を強調する船旅と、日本のクルーズ船（飛鳥Ⅱ、にっぽん丸、ぱしふいっくびいなど）による、規模より設備等の豪華さを強調するラグジュアリーな船旅が、対照的な未来戦略を押し立てて競争も激しくなってきました。

政府は 2019 年 1 月から国際旅客税（出国税）を導入して、年間で約 500 億円の財源を確保して、港湾施設の整備やクルーズ旅客情報リーダーによる出入国手続きの簡素化やスピードアップを推進することになりました。

４．岡山県の豊かな資源を海外に具体的に紹介を

先ほども述べましたが、クルーズ船の乗客の旅行先での消費が低いことが課題になっています。「寄港地での楽しみ方」や「消費につながる体験や買い物」などの提案が必要です。「剣舞や太鼓などのショー」、「当地の伝統的な踊りやダンス・パフォーマンス」、「地元若者との交流」など、寄港地における賑わいの創出については地域住民ぐるみの特別な企画や魅力的な見せ方が求められます。

岡山県の新しい魅力にフォーカスした情報発信が必要です。水島港の工場夜景の美しさをアピールして、十分な水深を有する水島港自体を受け入れ港として、製造業以外にも活用することで地域の活性化に大きく貢献できるはずです。

また、白桃やマスカットなど価値が高いフルーツ、新鮮野菜、瀬戸内海の牡蠣などの魚介類、岡山県が誇る食材をクルーズ客に提供すること、クルーズ船社に販売できる仕組みを考えること、クルーズ客と地元の人との交流を高めあうコミュニティを準備すること、地元の若者が岡山県のすばらしさをガイドするしくみを創ること、小さなフェリー船で直島や国際芸術祭のアート作品を海から訪れるミニツアーなども魅力的です。

さらに STU48 専用のステージを擁する観光劇場型大型フェリーの登場も国内のファンだけではなく、海外のファンにも瀬戸内海の人気を高めるための若者向けの素敵なニュースとなっています。

2019 年 9 月の「ラグビーワールドカップ日本大会」や 2020 年「東京オリンピック・パラリンピック」でも多くの外国人旅行者が来日すること、リピーターは大都市から地方都市に向かっていること、世界のお客さまは “瀬戸内海に向かっていること” を見逃してはなりません。岡山県はまさに瀬戸内海ツアーの一大拠点として、「オール岡山」でクルーズ船を誘致して経済効果につなぐタイミングを迎えています。

折しも、アメリカのニューヨーク・タイムズは“2019 年の行くべき旅行先”として、「国際芸術祭」が開催される「瀬戸内の島々」を、アート作品と美しい景観で高く評価して、「今年行くべき旅行先」の世界 7 位にランクして発表、欧米の富裕層が確実に反応する情勢が整えられています。

〈参考文献、引用資料〉

- ・そろそろクルーズはいかがですか 日本に真のクルーズ元年はくる？ 矢島正枝著 カナリア書房
- ・クルーズポート読本 (一社) みなと総合研究財団クルーズ総合研究所 (監修) 成山堂書店
- ・船内の過ごし方 豪華客船で行くクルーズの旅 上田寿美子著 産業編集センター
- ・基礎から学ぶクルーズビジネス 池田良穂著 KAIBUNDO
- ・交通ブックス 217 タイタニックから飛鳥Ⅱへー客船からクルーズ船への歴史ー 野弘文著 成山堂書店
- ・観光ビジネス未来白書 統計に見る実態・分析から見える未来戦略 2018 年版 観光ビジネス研究会代表 加藤弘治著 同友館
- ・クルーズの更なる振興に向けてー観光立国実現に向けたクルーズの重要性ー 国土交通委員会調査室 西田 玄
- ・クルーズ振興の取組について 国土交通省 平成 29 年 6 月
- ・クルーズ振興を通じた地方創生 平成 27 年 2 月
- ・港湾の中長期政策「PORT2030」 国土交通省港湾局 平成 30 年 7 月
- ・港湾の中長期政策「PORT2030」～ロードマップ～ 国土交通省港湾局 平成 30 年 7 月
- ・2018 年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港回数 (速報値)・別紙 国土交通省
- ・日本経済新聞 (2019 年 1 月 11 日)
- ・国土交通省「中国クルーズレポート」2019 年 1 月号
- ・「瀬戸内海クルーズ」の振興に関する取組みについて 国土交通省中国地方整備局 平成 30 年 12 月 1 日
- ・博多港中央ふ頭地区でのクルーズ船バース整備について 国土交通省
- ・官民連携による国際クルーズ拠点形成の概要 国土交通省
- ・平成 29 年度新規事業候補について (港湾整備事業) 国土交通省
- ・神戸港におけるクルーズ誘致の取り組みについて 神戸市みなと総局 平成 30 年 11 月
- ・神戸新聞 NEXT 平成 30 年 12 月 21 日
- ・クルーズ客船の高知港への寄港について 高知県土木部港湾振興課 平成 30 年 11 月
- ・第 2 期高知新港振興プラン 平成 29 年 10 月
- ・平成 29 年度岡山県観光客動態調査報告書 岡山県ホームページ
- ・新晴れの国おかやま生き活きプラン 岡山県ホームページ
- ・クルーズ客船等の入港情報 岡山県ホームページ
- ・瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会ホームページ
- ・玉野市ホームページ

－調査研究事業報告書－

「客船クルーズ」による
岡山県の観光振興について

平成 31 年 3 月

一般社団法人岡山県中小企業診断士会
地域活性化研究会