

愛媛県クルーズ調査 ～松山港への誘致に向けて～

＜要旨＞

- 日本の港へのクルーズ船寄港数は近年増加傾向にあり(2017年速報値:2,765回)、内訳は①博多港(326回)、②長崎港(267回)、③那覇港(224回)等、九州・沖縄方面が多い。一方、愛媛県への寄港数は現状、ほぼ宇和島港の年十数回程度に留まっており、松山港への寄港数は年1回程度という状況にある。
- 他方、観光庁は2020年の目標値として、「訪日外客数4,000万人(2017年速報値:2,869万人)」に加え、「クルーズ船による外国人入国者数500万人(2017年速報値:253万人)」を掲げており、双方の目標達成に向けて、今後は中四国の港にかかる国内外の期待は大きい。
- そもそも、クルーズ船はカテゴリー別に「ラグジュアリー」「プレミアム」「スタンダード」に分類され、国籍別に「ラグジュアリー」「プレミアム」は欧米系、「スタンダード」は中国・韓国の構成比が高い傾向にある。
- 観光庁は2020年の訪日外国人旅行消費額の目標を8兆円としており(2017年速報値:4.4兆円)、今後は更に欧米豪、富裕層の誘客拡大に取り組むとしている。クルーズ船誘致においても、今後は欧米系・富裕層の多い「ラグジュアリー」「プレミアム」船の誘致と、彼らの消費拡大に向けた取り組み(＋リピーター化)が求められている。
- 中四国で有数の寄港数を誇る広島港(2017年度:寄港数55回)では、客船のサイズに応じて宇品外貿埠頭と五日市岸壁の2カ所を使い分けており、(船会社からの寄港の)「お断りゼロ」を実現している。また、おもてなしにあたっては官民連携して取り組み、クルーズ船による外国人客数は75千人(2017年)に達成している。
- 四国随一の寄港数を誇る高知港(2017年度:寄港数40回)では、現状大型・スタンダード船の寄港が多く、クルーズ船による外国人客数の約7割を中国人が占めているが、今後は静岡県や和歌山県等他県港と連携した誘致活動や、高知を発着港とするクルーズ誘致等将来を見据えた取り組みを行い、2021年には寄港数100回を目指すとしている。
- こうした状況下、愛媛県のインバウンド観光振興、松山港のクルーズ誘致に向けて、本レポートでは以下3点を提言するものである。
 - (1)ターゲットをラグジュアリー・プレミアムに絞った誘致活動
2019年のダイヤモンド・プリンセスの寄港を見据えて官民一体となった活動の展開
 - (2)中期的にはクルーズツアーの発着港を目指す
前後泊を通じた消費額拡大を展望し、松山港で乗下船可能なツアー造成を企図
 - (3)寄港地ツアーにおける広島港との連携
寄港中のクルーズ船の寄港地ツアー先として紹介し、愛媛・松山の認知度向上

以上

愛媛県クルーズ調査
～松山港への誘致に向けて～
報告書

平成30年4月



目 次

・クルーズ観光の現状	3
・国内で先行する地域の事例	23
・クルーズ誘致・観光振興に向けた提言	47

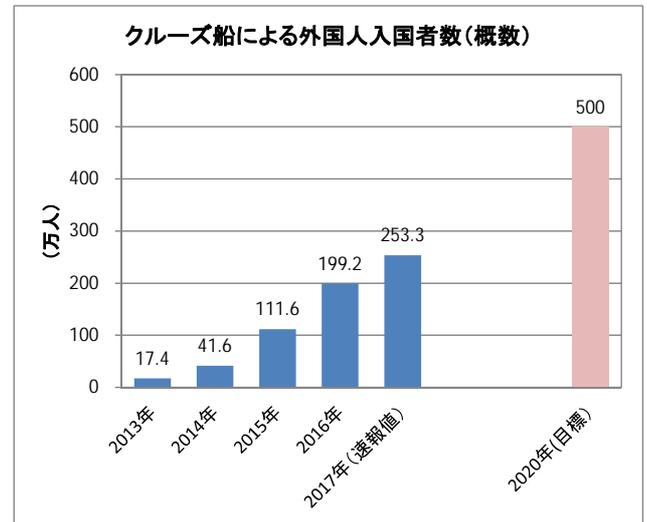
I . クルーズ観光の現状

クルーズ観光の現状

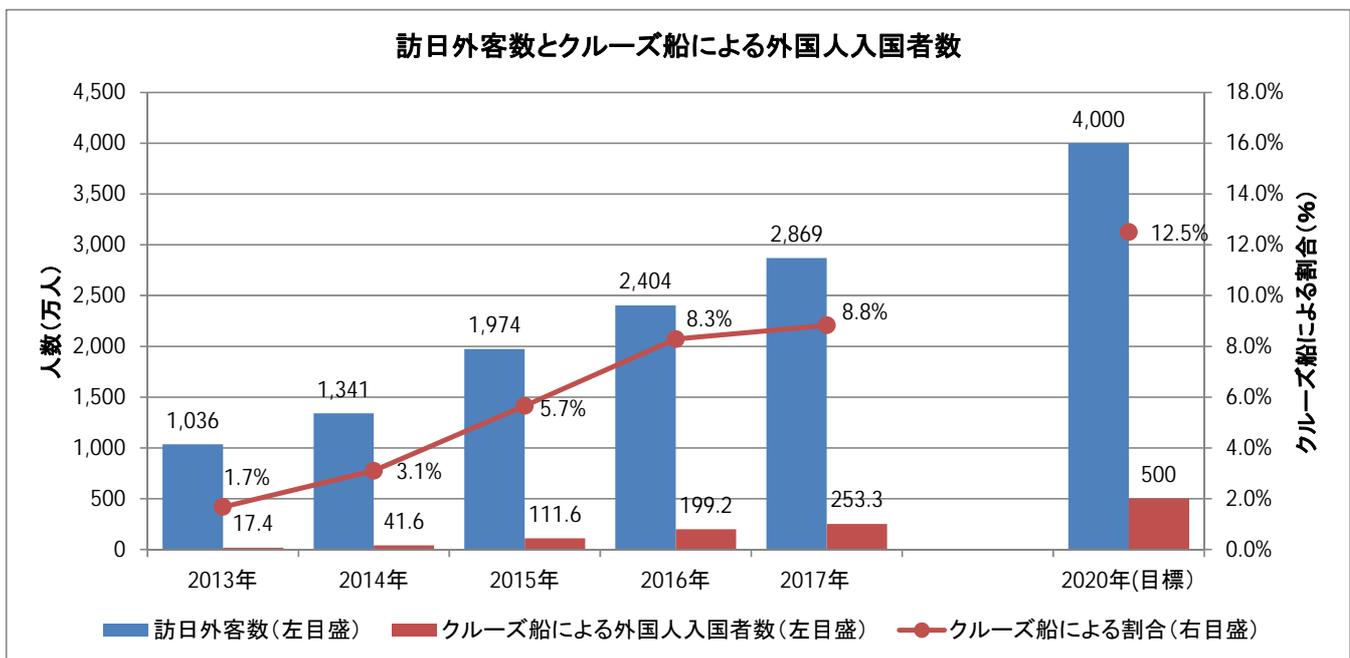
1. 全国の状況

- クルーズ船の寄港回数は増加傾向にあり、特に外国船社の寄港が大きく伸びている。
- クルーズ船による外国人入国者数も2017年(速報値)は約253万人と順調に伸びており、国は「明日の日本を支える観光ビジョン」(平成28年3月30日公表)では、2020年の目標値を500万人と設定している。
- 訪日外客数は2017年(推計値)で2,869万人に達したが、クルーズ船による外国人入国者数の占める比率も2017年は8.8%と増加傾向にある。2020年の目標値(訪日外客数4,000万人、クルーズ船による外国人入国者数500万人)を前提とすると、クルーズ船の比率は12.5%となり、今後クルーズ船誘致の必要性は増していくものと思われる。

【クルーズ船の寄港状況(全国ベース)】



【訪日外客数とクルーズ船による入国者数(全国ベース)】



2017年データは訪日外国人数は推計値、クルーズ入国者数は速報値

出典:国土交通省「2017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)」、JNTO「訪日外客数」より作成

クルーズ観光の現状

1. 全国の状況

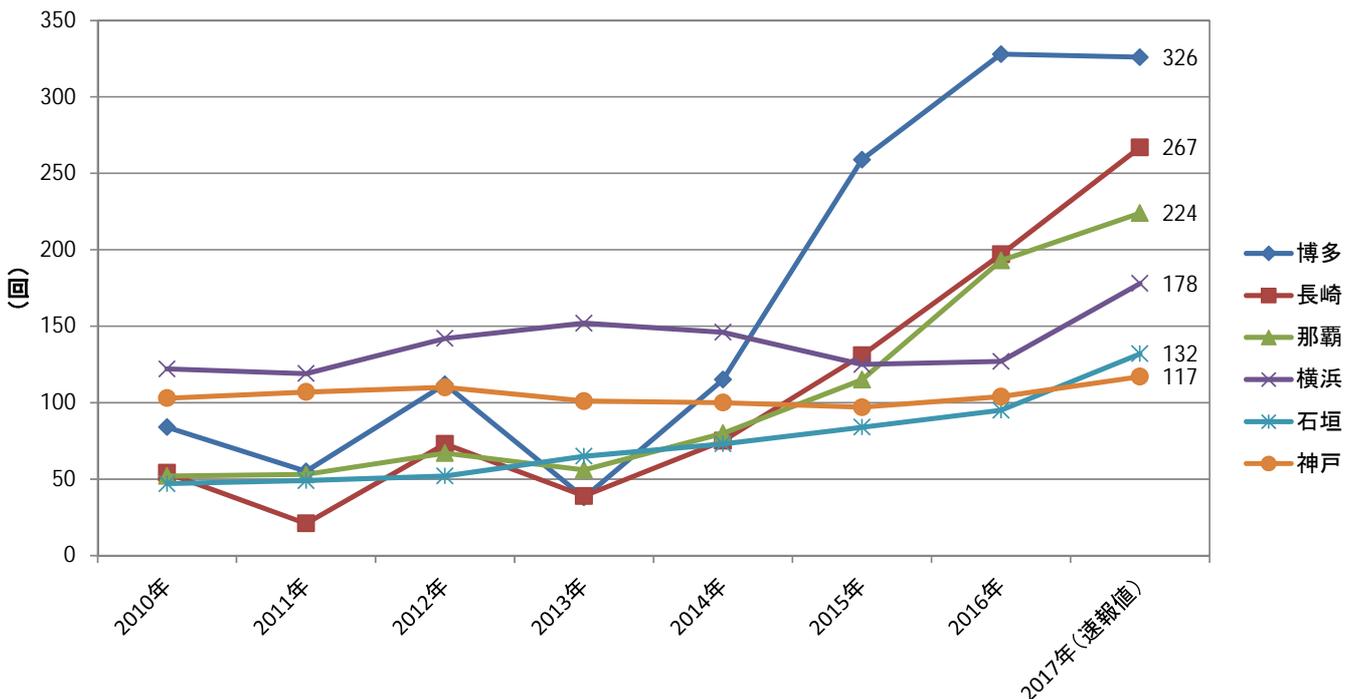
- 港湾別の寄港回数(2017年速報値)は博多が326回で最も多く、次いで長崎(267回)、那覇(224回)と、九州・沖縄地域が上位を占める。
- 2013年頃まで上位に位置していた横浜・神戸も近年は増加傾向だが、2014年以降の九州・沖縄地域の勢いにおされ順位は下げている。

【クルーズ船の寄港状況 主要港の状況(推移)】

順位	2010年		2011年		2012年		2013年		2014年		2015年		2016年		2017年(速報値)	
	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	122	横浜	119	横浜	142	横浜	152	横浜	146	博多	259	博多	328	博多	326
2	神戸	103	神戸	107	博多	112	神戸	101	博多	115	長崎	131	長崎	197	長崎	267
3	博多	84	博多	55	神戸	110	石垣	65	神戸	100	横浜	125	那覇	193	那覇	224
4	長崎	54	那覇	53	長崎	73	那覇	56	那覇	80	那覇	115	横浜	127	横浜	178
5	鹿児島	52	石垣	49	那覇	67	東京	42	長崎	75	神戸	97	神戸	104	石垣	132
6	那覇	52	名古屋	28	石垣	52	長崎	39	石垣	73	石垣	84	石垣	95	平良	130
7	石垣	47	宮之浦	23	名古屋	43	博多	38	小樽	41	鹿児島	53	平良	86	神戸	117
8	名古屋	27	長崎	21	別府 【大分県】	34	名古屋	35	函館	36	佐世保	36	鹿児島	83	鹿児島	108
9	宮之浦	25	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
10	東京	22	鹿児島	18	大阪	33	広島	26	名古屋	30	広島	32	広島	47	八代	66
	広島	22														
	その他	319	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	1,133
	合計	929	合計	808	合計	1,105	合計	1,001	合計	1,204	合計	1,454	合計	2,017	合計	2,765

主な港における寄港回数の推移

2010年以降連続して上位10港に入っている6港にて整理

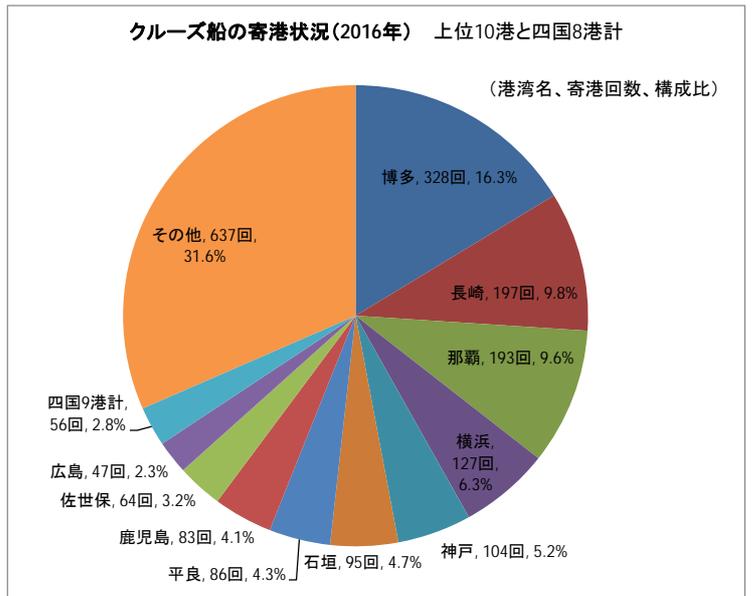
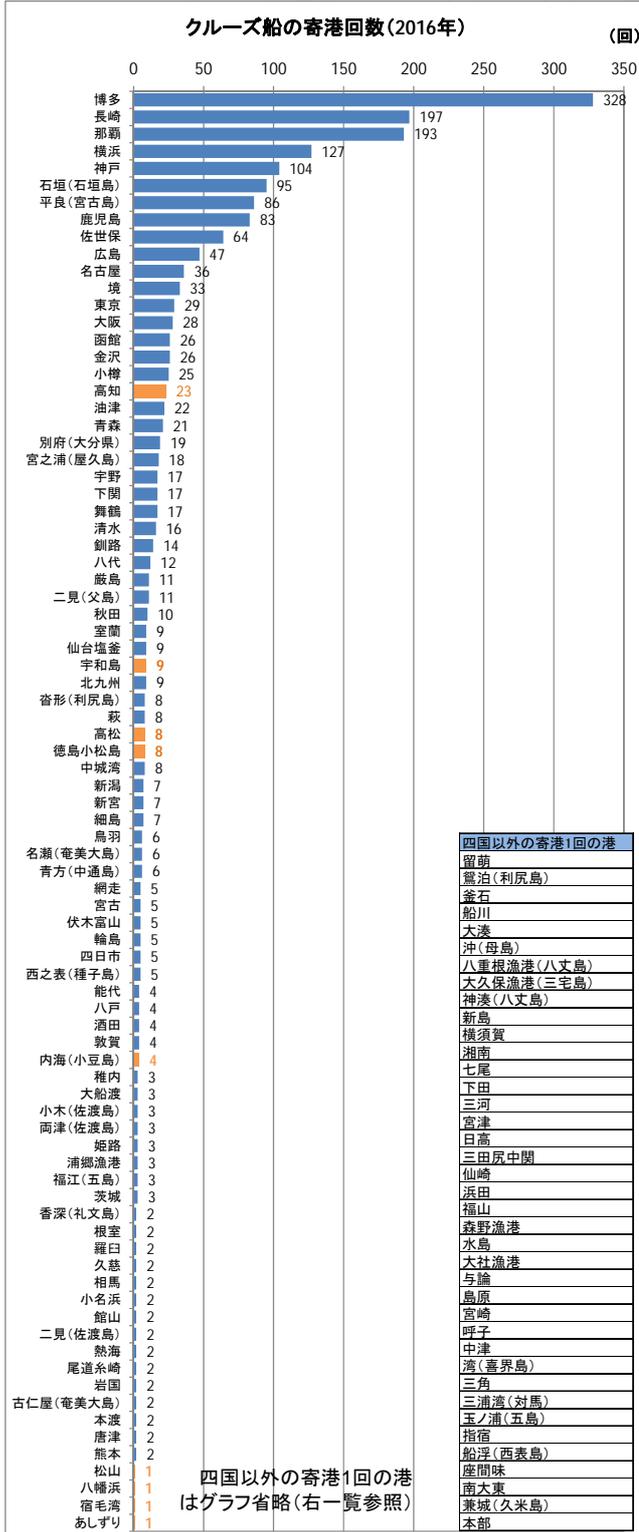


クルーズ観光の現状

(参考)2016年に寄港した全123港

- 博多港にはクルーズセンター(CIQ棟と待合棟の2棟)も整備されており、2016年の寄港回数は国内最多の328回にのぼる。
- 四国では高知港の寄港回数が最も多く23回、次いで宇和島港9回となっており、四国9港の合計では56回となっている。
- 松山港とフェリー航路を有する対岸の広島港では47回と、四国9港の合計並みの寄港回数となっている。

【クルーズ船の寄港状況 全国と四国の港】



【参考】博多港クルーズセンター(クルーズターミナル)



【参考】博多港に着岸するクアンタム・オブ・ザ・シーズ



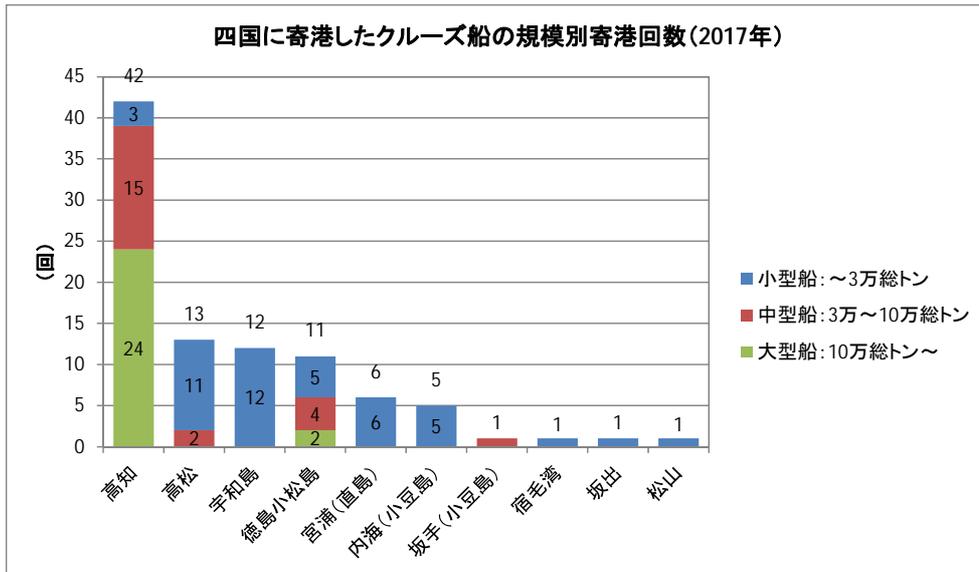
出典:国土交通省「2016年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数について(確報)資料2」より作成
(写真撮影:株)日本経済研究所

クルーズ観光の現状

2. 四国の状況

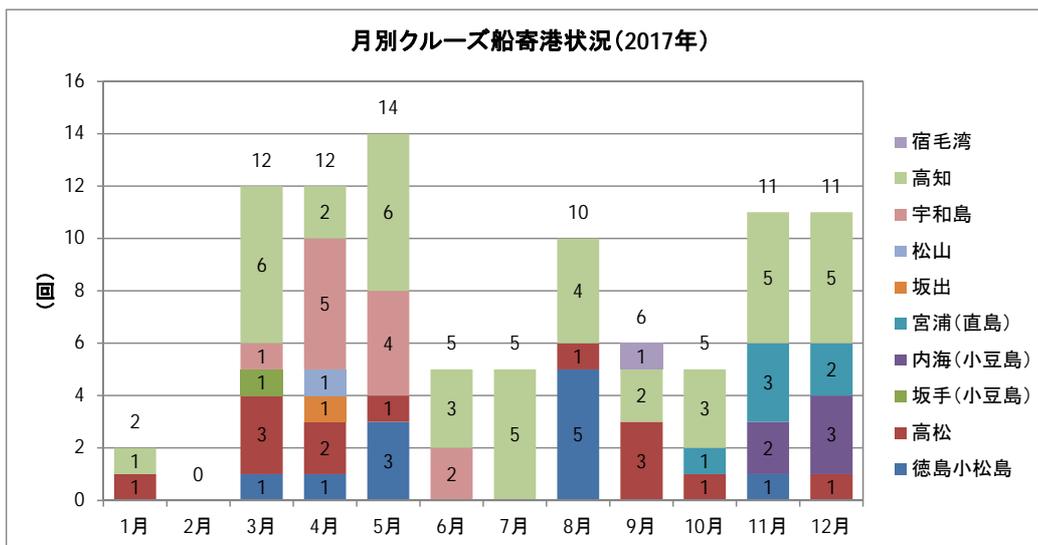
- 四国の港へのクルーズ船の寄港回数は、①高知港、②高松港、③宇和島が上位を占める。
- 特に高知港は10万トンを超える大型船の寄港が半数以上を占め、また3万トン～10万トンの中型船も多く寄港しているという特徴がみられる。
- 他方、高松港や宇和島港は3万トン未満の小型船の寄港が中心。

【四国の港へのクルーズ船の寄港状況(規模別、2017年)】



出典: 四国地方整備局「クルーズ船寄港実績調査」より作成

【四国の港へのクルーズ船寄港状況(月別、2017年)】



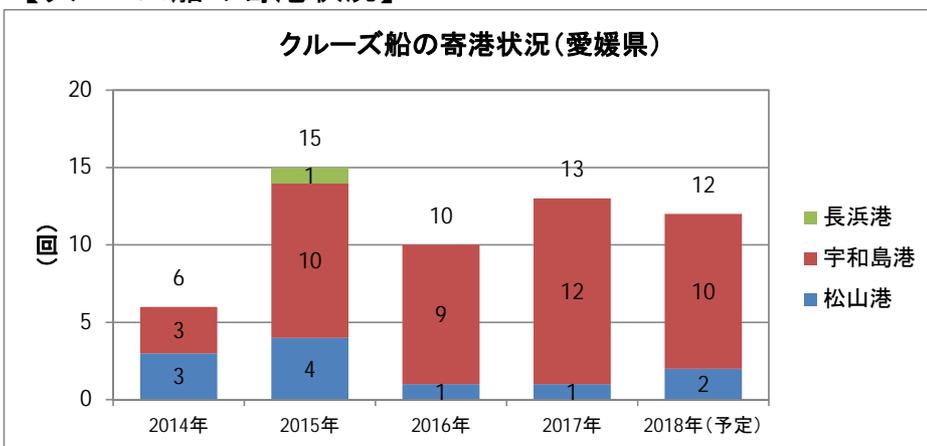
出典: 四国地方整備局「クルーズ船寄港実績調査」より作成

クルーズ観光の現状

3. 愛媛県の状況

- 愛媛県へのクルーズ船の寄港回数は、近年では年間10回程度で推移。港別では宇和島港が大宗を占める。
- 愛媛県に寄港するクルーズ船は、2016年、2017年と外国船のみであったが、2018年には日本船(ぱしふいっくびいなす)の寄港が予定されている。
- クルーズ船の規模では、近年は「飛鳥 (2015年)」を除き、全長200m未満の船舶となっている。
- 尚、瀬戸内海の一部の航路(来島海峡航路など)には、全長200m以上の巨大船等に対する夜間航行禁止や事前通報(予約)などの規制があるが、松山港周辺に関してはこれら規制の対象にはなっていない。

【クルーズ船の寄港状況】



【愛媛県の港に近年寄港している主なクルーズ船(外国船)】

船名	シルバーシャドー	カレドニアン・スカイ	ロストラル	ル・ソレアル
所属	シルバーシークルーズ	ノーブル・カレドニア	ポナン	ポナン
総トン数	28,258トン	4,200トン	10,700トン	10,700トン
全長	186.00m	90.60m	142.10m	142.10m
喫水	6.12m	4.20m	4.80m	4.80m
乗客定員	382人	101人	264人	264人
乗組員	295人	74人	140人	140人
客室数	194室	57室	132室	132室

【シルバーシャドー(2017年4月松山港に寄港)】



(写真は松山以外の港にて(株)日本経済研究所撮影)

クルーズ観光の現状

(参考)愛媛県に寄港するクルーズ船情報

平成30年入港予定(平成30年2月現在)

入港年月日	入港時間	出港年月日	出港時間	船名	運航会社	前港	次港	係留場所
松山港								
2018年3月28日	12時00分	3月28日	17時30分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	宮之浦(屋久島)	神戸	外港第1ふ頭2号岸壁
2018年5月14日	7時30分	5月14日	19時00分	ぼしふいっくびいなす	日本クルーズ客船	富山新港	日南(油津)	外港第1ふ頭2号岸壁
宇和島港								
2018年4月2日	6時00分	4月2日	12時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	広島	長崎	坂下津第2号岸壁
2018年4月12日	7時00分	4月12日	14時00分	ロストラル	ポナン	広島	鹿児島	坂下津第2号岸壁
2018年4月15日	12時00分	4月15日	21時30分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	宮之浦(屋久島)	宮島	坂下津第2号岸壁
2018年4月22日	12時00分	4月22日	18時30分	ロストラル	ポナン	鹿児島	広島	坂下津第2号岸壁
2018年4月28日	7時00分	4月28日	13時00分	ロストラル	ポナン	広島	鹿児島	坂下津第2号岸壁
2018年5月6日	8時00分	5月6日	18時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	宮之浦(屋久島)	広島	坂下津第2号岸壁
2018年5月8日	12時00分	5月8日	18時30分	ロストラル	ポナン	鹿児島	広島	坂下津第2号岸壁
2018年5月12日	8時00分	5月12日	18時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	広島	宮之浦(屋久島)	坂下津第2号岸壁
2018年6月11日	8時00分	6月11日	18時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	宮之浦(屋久島)	宮島	坂下津第2号岸壁
2018年6月17日	8時00分	6月17日	18時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	広島	宮之浦(屋久島)	坂下津第2号岸壁

(注)現在予定されている情報であることから、今後変更の可能性がある。

平成29年入港実績

入港年月日	入港時間	出港年月日	出港時間	船名	運航会社	前港	次港	係留場所
松山港								
2017年4月28日	8時00分	4月28日	23時00分	シルバー・シャドウ	シルバーシー・クルーズ	別府	広島	
宇和島港								
2017年3月31日	6時00分	3月31日	12時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	広島	長崎	
2017年4月4日	7時00分	4月4日	13時00分	ロストラル	ポナン	広島	鹿児島	
2017年4月13日	8時00分	4月13日	17時30分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	宮之浦(屋久島)	宮島	
2017年4月14日	12時00分	4月14日	18時30分	ロストラル	ポナン	鹿児島	広島	
2017年4月20日	7時00分	4月20日	14時00分	ロストラル	ポナン	広島	鹿児島	
2017年4月30日	12時00分	4月30日	18時00分	ロストラル	ポナン	鹿児島	広島	
2017年5月5日	12時00分	5月5日	20時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	宮之浦(屋久島)	宮島	
2017年5月11日	8時00分	5月11日	18時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	広島	宮之浦(屋久島)	
2017年5月25日	8時00分	5月25日	20時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	宮之浦(屋久島)	宮島	
2017年5月31日	8時00分	5月31日	17時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	宮島	宮之浦(屋久島)	
2017年6月2日	8時00分	6月2日	16時00分	ロストラル	ポナン	広島	宮之浦(屋久島)	
2017年6月16日	8時00分	6月16日	20時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	宮之浦(屋久島)	広島	

平成28年入港実績

入港年月日	入港時間	出港年月日	出港時間	船名	運航会社	前港	次港	係留場所
松山港								
2016年6月5日	8時00分	6月5日	13時30分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	宮島	宮之浦	
宇和島港								
2016年4月7日	6時00分	4月7日	12時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア			
2016年4月9日	7時00分	4月9日	13時00分	ル・ソレアル	ポナン	広島	鹿児島	
2016年4月19日	12時00分	4月19日	18時00分	ル・ソレアル	ポナン	鹿児島	広島	
2016年4月20日	8時00分	4月20日	17時30分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア			
2016年4月25日	7時00分	4月25日	13時00分	ル・ソレアル	ポナン			
2016年5月5日	12時00分	5月5日	18時00分	ル・ソレアル	ポナン	鹿児島	広島	
2016年5月15日	8時00分	5月15日	18時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア			
2016年5月29日	8時00分	5月29日	18時30分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア			
2016年10月17日	7時00分	10月17日	14時00分	ロストラル	ポナン	広島	鹿児島	

平成27年入港実績

入港年月日	入港時間	出港年月日	出港時間	船名	運航会社	前港	次港	係留場所
松山港								
2015年3月29日		3月29日		飛鳥II	郵船クルーズ	舞鶴	油津	第1ふ頭2号岸壁
2015年5月12日		5月12日		カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	大阪	宮之浦	第1ふ頭2号岸壁
2015年11月1日	8時00分	11月1日	18時00分	にっぼん丸	商船三井客船	熊本	熊本	第1ふ頭2号岸壁
2015年12月14日	8時00分	12月14日	18時00分	ぼしふいっくびいなす	日本クルーズ客船	神戸	神戸	第1ふ頭2号岸壁
宇和島港								
2015年1月14日	13時00分	1月14日	18時00分	ミネルバ	スワンヘレニック	鹿児島	巖島	坂下津2号岸壁
2015年4月6日	7時40分	4月6日	13時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	広島	宮之浦	坂下津2号岸壁
2015年4月9日	7時00分	4月9日	13時00分	ロストラル	ポナン	広島	鹿児島	坂下津2号岸壁
2015年4月19日	12時00分	4月19日	18時00分	ロストラル	ポナン	鹿児島	広島	坂下津2号岸壁
2015年4月24日	8時00分	4月24日	17時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	宮島	宮之浦	坂下津2号岸壁
2015年4月25日	7時00分	4月25日	13時00分	ロストラル	ポナン	広島	宮之浦	坂下津2号岸壁
2015年5月8日	7時00分	5月8日	11時30分	ロストラル	ポナン	広島	鹿児島	坂下津2号岸壁
2015年5月8日	12時00分	5月8日	20時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	宮之浦	広島	坂下津2号岸壁
2015年5月18日	12時00分	5月18日	18時00分	ロストラル	ポナン	鹿児島	広島	坂下津2号岸壁
2015年10月18日	7時00分	10月18日	13時00分	ル・ソレアル	ポナン	広島	鹿児島	坂下津2号岸壁
長浜港								
2015年3月5日	7時45分	3月5日	15時00分	にっぼん丸	商船三井客船	神戸	神戸	拓海岸壁

平成26年入港実績

入港年月日	入港時間	出港年月日	出港時間	船名	運航会社	前港	次港	係留場所
松山港								
2014年7月22日		7月22日		ぼしふいっくびいなす	日本クルーズ客船	博多	宮之浦(長島東)	第1ふ頭2号岸壁
2014年7月24日		7月24日		ぼしふいっくびいなす	日本クルーズ客船	宮之浦(長島東)	大分	第1ふ頭2号岸壁
2014年12月15日		12月15日		ぼしふいっくびいなす	日本クルーズ客船	神戸	神戸	第1ふ頭2号岸壁
宇和島港								
2014年4月24日	7時00分	4月24日	13時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	巖島	宮之浦(屋久島)	坂下津2号岸壁
2014年5月8日	12時00分	5月8日	20時00分	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア	屋久島	広島	坂下津2号岸壁
2014年10月20日	6時00分	10月20日	13時00分	ロストラル	ポナン	広島	鹿児島	坂下津2号岸壁

出典:愛媛県ホームページより

クルーズ観光の現状

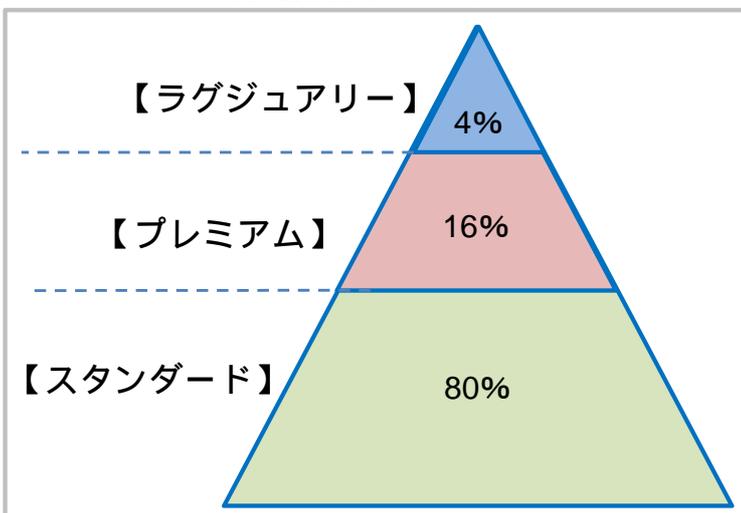
4. クルーズ客船のカテゴリー

- クルーズ客船のカテゴリーは、大きく「ラグジュアリー船」「プレミアム船」「スタンダード船」に分かれている。
(同一船舶であっても旅行会社等によりカテゴリー分類が異なる場合がある。また「スタンダード」は「カジュアル」と表現される事もあるが、本調査では「スタンダード」という表現に統一する)
- 客室単価は、ラグジュアリー船「一泊4万円台～」、スタンダード船「一泊1万円～」となっており、各々乗船する客層も大きく異なる。
- 日本に寄港するクルーズ船の構成は、ラグジュアリー船が約1割、プレミアム船とスタンダード船が各々約45%となっている。
- 観光庁では「観光ビジョン」に示された訪日外国人旅行者消費額の目標(2020年:8兆円)達成のため、欧米豪、富裕層などの新しい市場の開拓が必要との認識の下、欧米系や富裕層の誘客拡大に向けたプロモーションが強化するとしている。
- こうした状況下、日本を訪れるラグジュアリー船には欧米系の富裕層の乗船も多いことから、下船時における高額消費を見込んだラグジュアリー船の誘致の重要性が増していくものと思われる。

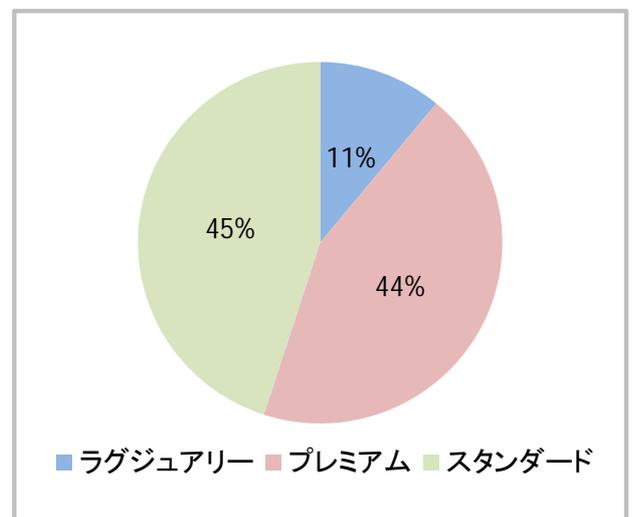
【クルーズ船の客層イメージ】

	ラグジュアリー	プレミアム	スタンダード
泊数	10泊以上のクルーズ中心	7泊以上のクルーズ中心	3～7泊のクルーズ中心
単価	1泊: \$400～	1泊: \$200～	1泊: \$70～
年齢層	50代以上	30代以上	20代以上
タイプ	リタイア、アニバーサリー	熟年以上、リタイアしたカップル、友人、ハネムーン	現役～熟年、友人、ファミリー

【世界のクルーズマーケットのイメージ】 (乗客定員ベース)



【カテゴリー別の日本への寄港割合】 (寄港回数ベース)



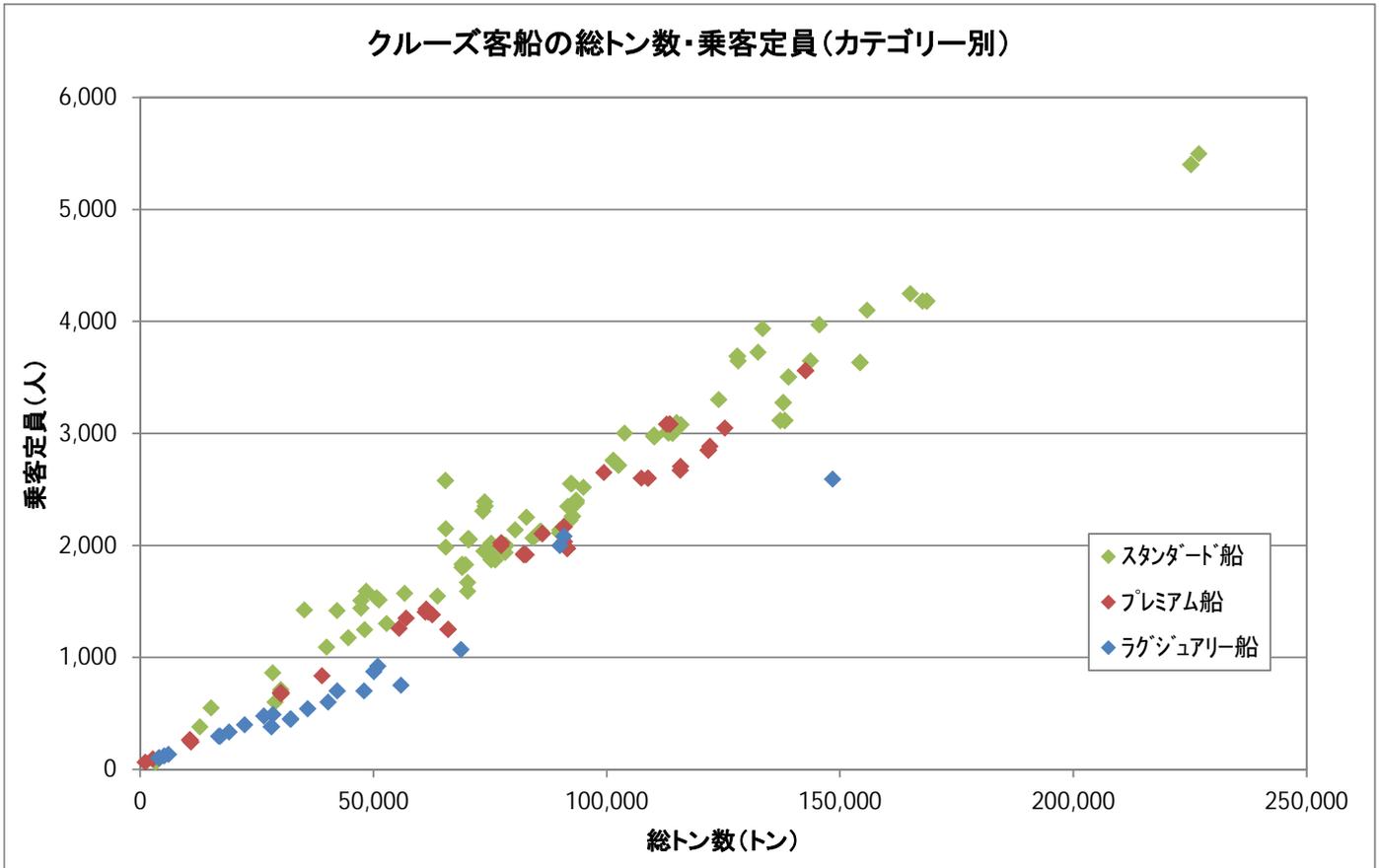
出典:国土交通省「国土交通省におけるクルーズ振興の取り組みについて」より作成

クルーズ観光の現状

4. クルーズ客船のカテゴリー

- ラグジュアリー船は比較的小型で定員は少人数、スタンダード船は大型で定員は大人数という傾向がみられる。
- 乗組員一名が対応する乗客数は、スタンダード船やプレミアム船に比べ、ラグジュアリー船の方が少ない傾向がみられ、ラグジュアリー船は接客等のサービス水準が高いことが伺える。

【クルーズ船の規模と乗客定員数】



【各カテゴリーの代表的なクルーズ船のデータ比較】

カテゴリー	ラグジュアリー	プレミアム	スタンダード
船名	シルバーシャドー	ダイヤモンド・プリンセス	オアシス・オブ・ザ・シーズ
所属	シルバーシークルーズ	プリンセス・クルーズ	ロイヤル・カリビアン・インターナショナル
総トン数	28,258トン	115,906トン	225,282トン
全長	186.00m	290.00m	361.00m
喫水	6.12m	8.55m	9.30m
乗客定員	382人	2,706人	5,400人
乗組員	295人	1,100人	2,394人
客室数	194室	1,353室	2,706室

クルーズ観光の現状

4. クルーズ客船のカテゴリー

- ▶ 乗客の国籍を公表している鳥取県境港のデータによれば、カテゴリーと乗客の国籍の関係は以下の通り。
 - プレミアム船、ラグジュアリー船には相対的に欧米系の乗客が多く、スタンダード船は中国や韓国の乗客が多い。
 - 2017年に24回寄港したスタンダード船「コスタ・ネオロマンチカ」には、日本人乗客も多く乗船している。
 - なお、「コスタ・ネオロマンチカ」は2018年も日本発着クルーズが多く発売されており、複数の港が発着港として設定されるケースもある。

【2017年に境港に寄港した外国クルーズ船の乗客の主な国籍】

船名	乗客の主な国籍	寄港回数
カレドニアン・スカイ	欧米	8
ロストラル	欧米	7
シルバー・ディスカバラー	欧米	1
プレーメン	独	1
ダイヤモンド・プリンセス	欧米、日本	3
コスタ・ネオロマンチカ	日本	24
オーシャン・ドリーム	日本・韓国	1
コスタ・ヴィクトリア	韓国	6
クァンタム・オブ・ザ・シーズ	中国	2
オペレーション・オブ・ザ・シーズ	中国	1
コスタ・セレーナ	中国	1
ノルウェー جان・ジョイ	中国	1

スタンダード船
 プレミアム船
 ラグジュアリー船

出典：境港管理組合ホームページ「2017年寄港実績」、海事プレス社「クルーズシップ・コレクション2016-2017」より作成

(参考)コスタ・ネオロマンチカの2018年のクルーズ行程例
 日本海クルーズ 福岡・舞鶴・金沢発着
 『お気軽日本海ショートクルーズと釜山』

	日次			寄港地	入港	出港
	福岡発着	舞鶴発着	金沢発着			
7月10日	1			福岡		16:00
7月11日	2	1		舞鶴(京都)	13:30	22:00
7月12日	3	2	1	金沢	8:00	18:00
7月13日	4	3	2	釜山 韓国	14:00	22:00
7月14日	5	4	3	福岡	8:00	16:00
7月15日		5	4	舞鶴(京都)	13:30	22:00
7月16日			5	金沢	8:00	

※上記と同ルートで福岡7月26日発、8月16日発のクルーズあり

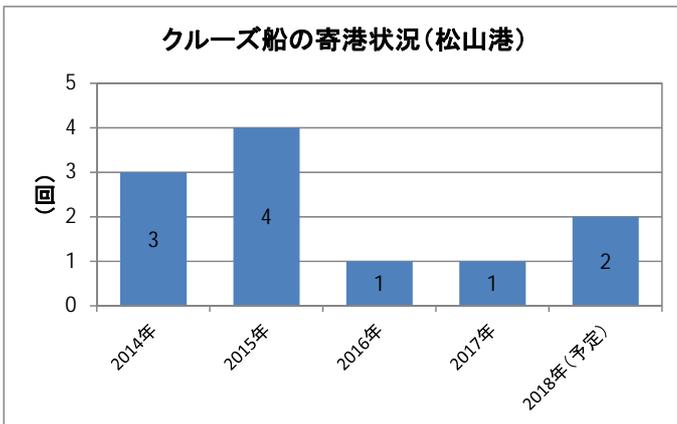
出典：コスタクルーズパンフレットより作成

クルーズ観光の現状

5. 松山港の状況

- 松山港へのクルーズ船の寄港は近年1回程度に留まっていたが、2018年には2回の寄港が予定され、うち1回は日本船の寄港が予定されている。
- 松山港でクルーズ船の寄港対象となる埠頭は、外港地区と高浜地区(松山観光港)の二地区である(クルーズ振興検討会における検討地区)。
 - 両地区とも現状では他の船舶が使用しており、クルーズ船の寄港には関係者との調整が必要となる。
 - これまで松山港に寄港したクルーズ船は外港地区を使用した。
- 松山港は近年クルーズ船の誘致に取り組み、大型クルーズ客船(ダイヤモンド・プリンセス)の2019年の日本発着ツアーの寄港地に選定された。
 - 尚、ダイヤモンド・プリンセスの日本発着クルーズの乗客は、概ね日本人6割、外国人4割の構成となっている。

【クルーズ船の寄港状況】



寄港年月日	船名	運航会社
2018年5月14日	ぱしふいっくびいなす	日本クルーズ客船
2018年3月28日	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア
2017年4月28日	シルバー・シャドウ	シルバーシー・クルーズ
2016年6月5日	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア
2015年12月14日	ぱしふいっくびいなす	日本クルーズ客船
2015年11月1日	にっぽん丸	商船三井客船
2015年5月12日	カレドニアンスカイ	ノーブルカレドニア
2015年3月29日	飛鳥II	郵船クルーズ
2014年12月15日	ぱしふいっくびいなす	日本クルーズ客船
2014年7月24日	ぱしふいっくびいなす	日本クルーズ客船
2014年7月22日	ぱしふいっくびいなす	日本クルーズ客船

※2018年2月現在(2018年は予定)



©OpenStreetMap(and) contributors, CC-BY-SA

出典: 愛媛県ホームページ等より作成

クルーズ観光の現状

(参考)ダイヤモンド・プリンセス

- ダイヤモンド・プリンセスは、三菱重工長崎造船所で建造された大型クルーズ客船(総トン数115,906トン、全長290m、乗客定員2,706名)である。
- 同船はプレミアムクラスの客船で、レストランやアクティビティも充実している。日本発着クルーズで使用されており、寿司レストランや展望浴場が設けられている。
- 同船の所属するプリンセス・クルーズは、世界最大のクルーズ会社であるカーニバル・コーポレーションの一ブランド。
 - カーニバル・コーポレーションには、キュナード・ライン、コスタ・クルーズなどが傘下にある。

【主な設備】

	概要
客室	スイート(約49~124㎡)、ジュニア・スイート(約33㎡)、海側バルコニー(約22~29㎡)、海側ツイン(約17~19㎡)、内側ツイン(約16~17㎡)
レストラン	メイン・ダイニング、イタリアンレストラン、ステーキハウス、ビュッフェ、カジュアル・フード(ピザ・ハンバーガー)、寿司レストラン、24時間ルームサービスなど
その他の施設 アクティビティ	プール&ジャグジー、フィットネス、ミニゴルフ、ジョギングトラック、展望浴場・スパ、ショッピング、映画、カジノ、エンターテインメント・ショーバー&ラウンジなど

(参考)ダイヤモンド・プリンセス 2018年のクルーズ行程例

新緑の高知・広島・九州と韓国 8日間

2018年5月6日(日)~5月13日(日)

月日	寄港地		入港	出港
5月6日(日)	神戸	日本	午後乗船	17:00
5月7日(月)	高知	日本	8:00	18:00
5月8日(火)	広島	日本	9:00	18:00
5月9日(水)	油津(宮崎)	日本	8:00	20:00
5月10日(木)	鹿児島	日本	8:00	18:00
5月11日(金)	釜山	韓国	12:00	22:00
5月12日(土)	(関門海峡クルージング)		—	—
5月13日(日)	神戸	日本	午前下船	—

2018年5月20日(日)~5月27日(日)

月日	寄港地		入港	出港
5月20日(日)	神戸	日本	午後乗船	17:00
5月21日(月)	高知	日本	8:00	18:00
5月22日(火)	広島	日本	9:00	20:00
5月23日(水)	別府	日本	9:00	16:00
5月24日(木)	鹿児島	日本	8:00	18:00
5月25日(金)	釜山	韓国	12:00	22:00
5月26日(土)	(関門海峡クルージング)		—	—
5月27日(日)	神戸	日本	午前下船	—

【参考：ヒアリングコメント】

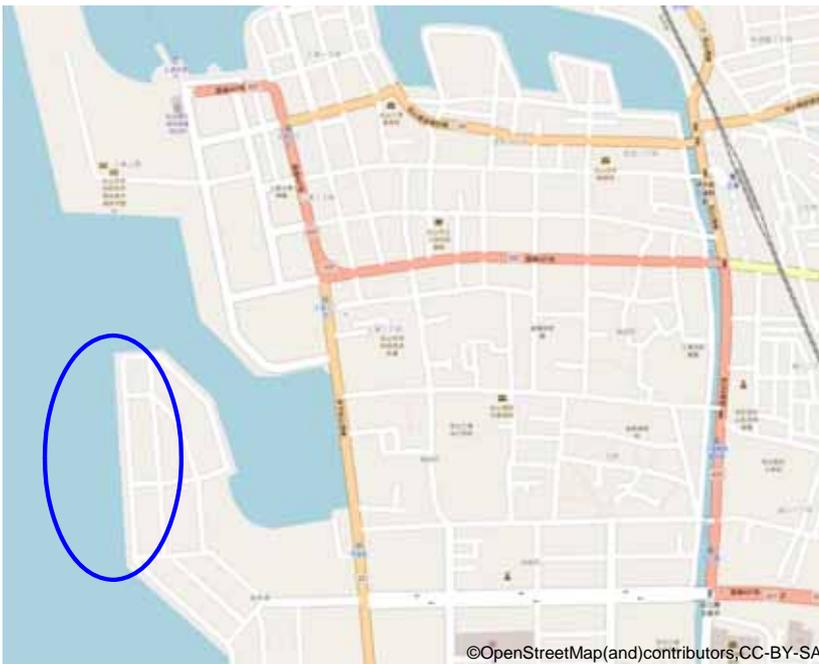
- ダイヤモンド・プリンセスの寄港が決まり、どう盛り上げていくかが重要。
- クルーズは宿泊を伴わないので経済効果は低いと言う人もいるが、ダイヤモンド・プリンセスの旅客は日本人6割、欧米4割の構成(中国人中心の大型船とは違う)。それなりに消費が期待できると考えており、愛媛の郷土料理も楽しんでもらいたい。

クルーズ観光の現状

5. 松山港の状況 ～外港地区の概要～

- 外港地区は通常、貨物埠頭として利用されている地区で、クルーズ船の着岸する岸壁も通常RORO船やPCC船が使用しており、クルーズ船を受入れる場合には関係者との調整が必要となる。
 - バース延長: 370m
 - 水深: -10m
- SOLAS制限区域でフェンスで囲われており、区域内には100台近い大型バスを駐車するスペースを有している。
- 外港地区は貨物荷役の大型車両の通行も多く、普段から市民に馴染のあるエリアとはいえない。
- 埠頭での大型バスの100台は受け入れ可能だが、大型バスでの寄港地観光ツアー造成となると、混雑・渋滞等を回避すべく、松山市内だけでなく県内の観光資源への分散(時間帯・行先・ルート順など)が必要となる。

【外港地区のクルーズ船が使用する岸壁】



【参考：ヒアリングコメント】

- クルーズ船の寄港時は、これまでも外港地区を使用。SOLASフェンスで囲まれ不定期旅客船の受入が可能。水深-13mの新埠頭もあるが、定期航路で使用されており調整は難しい。
- 外港地区では最大で7.8万トンのクルーズ船を受け入れた。入港の仕方、波が荒れた場合には離岸する等の安全対策をとることで寄港を受入が可能となった。
- 利用頻度からすればクルーズ専用埠頭はもったいなく貨物埠頭の利用は仕方がない(世界的にも貨物埠頭への着岸は珍しくない)。横浜大榎橋などは別格で贅沢なことである。

補足(用語説明)

RORO船: ロールオン・ロールオフ船(トラック等を積む貨物船)

PCC船: 自動車専用船

SOLAS条約: 海上における人命の安全のための国際条約。

海上交通における安全確保だけでなく、外航船が出入りする港でも保安対策を整えることが義務づけられている。

クルーズ観光の現状

5. 松山港の状況 ～高浜地区(松山観光港)の概要～

- 高浜地区(松山観光港)は従来から広島への高速船、広島や小倉へのフェリーが就航しており、市民に馴染みのある港である。
- 高浜地区(松山観光港)は旅客ターミナルも整備されており、公共交通(バス・鉄道)での街中からのアクセスも良い。
- クルーズ船の着岸が可能と思われるバースは以下の2つとなっている。
 - ① 松山～広島フェリーが使用(瀬戸内海汽船株、石崎汽船株)
 - バース延長:160m
 - 水深:-6m
 - ② 松山～小倉フェリーが使用(松山・小倉フェリー株)
 - バース延長:238m
 - 水深:-8m

【松山観光港のフェリー埠頭】



【松山観光港の様子(フェリー埠頭)】



手前が①「松山～広島」フェリー
奥が②「松山～小倉」フェリー

【松山観光港の様子(旅客ターミナル)】



【参考：ヒアリングコメント】

- スモールラグジュアリーは旧港(街に近い)に着岸し、歩いて散策するケースが多い。松山ではターミナルが整備されている松山観光港がベスト。

出典:「松山港におけるクルーズ船の寄港促進に向けた課題と対応(松山WG)」等より作成
(写真撮影:株)日本経済研究所

クルーズ観光の現状

(参考)四国における瀬戸内海クルーズ振興に向けた提言書

- 四国における瀬戸内海クルーズ振興検討会より公表された「四国における瀬戸内海クルーズ振興に向けた提言書(平成29年9月26日)」では、瀬戸内海におけるクルーズの一層の魅力向上とクルーズ船の寄港増大を期待し、『クルーズ振興の進め方』および松山港、高松港・坂出港における『クルーズ船寄港促進に向けた取組み』がまとめられた。

【クルーズ振興の進め方】

具体のクルーズ振興にあたっては、地元関係者が協力し、以下の取り組みをしっかりと行うこと。

(瀬戸内海の魅力を活かしたクルーズツアーの検討)

瀬戸内海における航行規制を前提としつつ、瀬戸内海の魅力をも十分に生かしたクルーズツアーの検討を行うこと。

(地元の受入体制の充実)

クルーズ船寄港促進の重要性を認識し、地元関係者が誘致に向け、協力して取り組むこと。クルーズ船旅行客の港に対する好感度を高め、更なるクルーズ船の増加・定着につなげていくため、官民が一体となった誘致や受入体制の充実を図るための推進体制の構築、おもてなしの更なる充実を図ること。

(積極的な誘致活動)

商談会への積極的な参加をはじめとするあらゆる機会を通じた誘致活動や、地元関係者のクルーズ船への理解・関心の促進に取り組むこと。

(クルーズ船旅行客への地域の観光情報の提供)

クルーズ船旅行客への地域の観光情報を効果的に提供するため、Wi-Fi環境や主要な観光地までの多言語表記を設置すること。

(SOLAS、CIQ等への対応)

外航クルーズ船の寄港にあたっては、より一層のおもてなし効果を高めるために、SOLAS条約に基づく制限区域のレイアウト変更等により、バス・タクシーや一般市民が安全に埠頭内に入れるよう、必要な安全措置を講じること。また、港におけるCIQ手続きを埠頭内で行う場合は、必要に応じ、仮設テントの設置など、クルーズ船旅行客への負担に配慮すること。

(港湾貨物とクルーズ船との競合)

クルーズ船の寄港岸壁が港湾貨物と競合する港湾においては、クルーズ船社等からの寄港要請があり次第、港湾管理者は、利用者との調整を速やかに行うこと。

(クルーズ船に対応した港湾施設の改良)

大型クルーズ船等の入港により、港湾施設の改良が必要となる場合は、既存施設を有効に活用し、ストック効果の高い整備に取り組むこと。

(WGで議論された)個別港における取り組みについては、次のとおり。

出典：四国における瀬戸内クルーズ振興検討会ホームページより

クルーズ観光の現状

(参考)四国における瀬戸内海クルーズ振興に向けた提言書

- 「松山港」、「高松港及び坂出港」へのクルーズ船寄港促進に向けた取り組みは下記の通り。

【松山港へのクルーズ船寄港促進に向けて】

- ① クルーズ船の寄港促進のため、官民が連携して、おもてなしの一層の充 や寄港地での旅行、買い物、食事など、地元の受入環境を整えるための推進体制を構築すること。
- ② 松山の魅力を活かすとともに、しまなみ海道のサイクリングツアーなど、周辺の観光資源と連携したクルーズプランの提案などにより、広く内外のクルーズ船の寄港誘致活動に積極的に取り組むこと。
- ③ 外航クルーズ船の寄港にあたっては、バス・タクシーや一般市民が安全に埠頭内に入れるよう、必要な安全措置を講じること。また、CIQ手続きを埠頭内で行う場合は、必要に応じ、仮設テントの設置など、クルーズ船旅行客への負荷に配慮すること。
- ④ クルーズ船の寄港岸壁が港湾貨物と競合する場合は、関係者による円滑な調整を図ること。
- ⑤ 松山港は、大型クルーズ船を安全に係留させるための岸壁能力が不足していることから、まずは、四国地方整備局・愛媛県等の関係機関が、既存施設を活用した港湾施設の改良に着手すること。
- ⑥ また、大型クルーズ船の航行安全対策の検討を含めて受入環境を整え、多様なクルーズ船が安全に寄港できる環境を整えること。

【高松港及び坂出港へのクルーズ船寄港促進に向けて】

- ① 備讃瀬戸航路における巨大船の夜間航行規制等の制約を前提に、誘致活動を行うこと。
夜間航行規制のない小型船(ラグジュアリー船)については、積極的な誘致を図ること。
また、クルーズ船が、高松港へ入出港する際、クルーズ船と他の船舶双方の安全確保の観点から、備讃瀬戸航路と代替航路の2ルートが存在を積極的にPRすること。
さらに、瀬戸内海の多島美や瀬戸内諸島の魅力を最大限活かし、a)小豆島(坂手港沖)や直島(宮ノ浦港沖)などによる沖泊からの通船によるエクスカーションツアーやb)ポジショニング・クルーズ、c)レール&クルーズやフライ&クルーズ、d)夜間停泊と瀬戸内海の昼間の航行といった、クルーズプランの可能性も検討すること。
- ② 高松港においては、大型クルーズ船対応の港湾施設の整備や航行安全検討がなされており、今後は、クルーズ船の着実な寄港の実現に向け、既存の推進体制を活かし、地元関係者がソフト面にかかる受入環境の更なる充実を図ること。また、港湾貨物と競合する際には、関係者による円滑な調整を図ること。
- ③ 坂出港においては、大型クルーズ船の寄港に向け、坂出市が港湾施設の改良を検討するとともに、港湾貨物と競合する際には、関係者による円滑な調整を図ること。
さらに、クルーズ船の寄港促進のため、官民が連携して、おもてなしの一層の充実や寄港地での旅行、買い物、食事など、地元の受入環境を整えるための推進体制を構築すること。
- ④ 高松港・坂出港の連携をはじめ、瀬戸内海各港で連携体制の充実を図り、クルーズ船寄港要請の「お断りゼロ」を目指すこと。

クルーズ観光の現状

5. 松山港の状況 ～クルーズ船寄港に向けた取り組み～

- 「四国における瀬戸内海クルーズ振興に向けた提言書」と併せて公表されている、「松山港におけるクルーズ船の寄港促進に向けた課題と対応(松山WG)」資料においては、大きく8つの課題があげられ、各課題に対する具体的な対応策等も明記されている。

課題	対応(主なもの)
課題1 効果的な誘致活動	<ul style="list-style-type: none"> • 商談会への積極的な参加 • 地元のクルーズ船への関心を高めるための情報発信 • 周辺観光資源と連携したクルーズプラン提案等による誘致活動
課題2 クルーズ船の効果的な受入体制	<ul style="list-style-type: none"> • おもてなし充実等のための官民からなる推進体制の構築 • シャトルバス運行、駐車場確保、バス・タクシー手配等 • バスツアーの渋滞対策検討、観光案内通訳者の養成
課題3 クルーズ船旅行客に対する観光情報サービスの適切な提供	<ul style="list-style-type: none"> • クルーズ着岸岸壁におけるモバイルWi-Fi対応 • 主要駅、バス停、集客施設等の多言語表記の観光案内標識設置 • タクシーの英語指さしシート、飲食店のメニュー多言語化支援
課題4 CIQ手続き時の旅客負荷	<ul style="list-style-type: none"> • 外港地区には旅客ターミナル等の施設が無く、クルーズ船寄港の際は、CIQ手続きを行うための仮設テント等の用意等必要な対応を図る
課題5 国際埠頭施設への大型バス等受け入れのための対応	<ul style="list-style-type: none"> • 外港地区に外航クルーズ船が寄港する際は、大型バスや一般市民が埠頭内に入ることが出来るよう、仮設フェンスの用意等必要な安全措置を行う • 観光バス96台分の駐車スペースを確保するレイアウト案あり
課題6 港湾貨物とクルーズ船との競合	<ul style="list-style-type: none"> • クルーズ船社等からの寄港要請があり次第、港湾管理者は速やかに岸壁利用者に情報提供し、クルーズ船寄港日を決定するための日程調整を行う(外港地区、高浜地区)
課題7 クルーズ船の大型化に対する港湾施設の対応	<ul style="list-style-type: none"> • 外港地区で10万トン以上の大型クルーズ船が受け入れるよう、係船柱・防舷材の改良および泊地浚渫について、関係機関が協力して2018年内に整備する
課題8 クルーズ船受入に対する航行安全性の確認	<ul style="list-style-type: none"> • 入港する船舶の船型が明らかになり次第、必要に応じ、航行安全性を確認し、必要な措置を講じる(水深、岸壁延長、水域、係船柱等の耐力など)

出典：四国における瀬戸内クルーズ振興検討会
ホームページより作成

- 大型船寄港に向けた岸壁等の施設については具体的に明記され、また2019年に大型客船(ダイヤモンドプリンセス)の寄港地に選定された事もあり、ハード整備は今後進むことが期待される。
- 本レポートでは、地元のクルーズ船への関心を高めることを目的に、上記課題対応の中でも「関心を高めるための情報発信」や「おもてなしの充実」に加え、「高浜地区(松山観光港)の活用」について具体的に提言するものである。

クルーズ観光の現状

5. 松山港の状況 ～高浜地区のフェリー着岸状況～

- 高浜地区(松山観光港)のフェリーバースは2つある(下写真参照)。
- 手前のバースは、松山～広島航路のカーフェリーが使用している。日中は頻繁に入出港があり、クルーズ船の着岸・係留は困難と思われる。
- 奥のバースは、松山～小倉航路のカーフェリーが使用している。日中も船舶は係留されているものの旅客等の乗下船は無いことから、関係者間の調整により、他のバースや沖泊などに一時的に移動が可能であれば、クルーズ船の着岸・係留で使用できる可能性はある。

【フェリーバースの使用状況】 通常ダイヤにて整理

	手前のバース 「松山～広島」フェリー	奥のバース 「松山～小倉」フェリー
0時		
1時		
2時		
3時		
4時		
5時		05:00着
6時	06:25発	
7時		07:00まで船内休憩可
8時	✳ 08:10着～08:25発	
9時	✳ 09:25着～09:35発	
10時	✳ 10:55着～11:05発	
11時	✳ 12:00着～12:15発	
12時		
13時		
14時	✳ 14:00着～14:15発	
15時	✳ 15:05着～15:20発	
16時	✳ 16:35着～16:50発	
17時	✳ 17:50着～18:05発	
18時		
19時	✳ 19:55着～20:10発	
20時		
21時		21:00より乗船開始 21:55発
22時	22:25着	
23時		

【松山観光港の様子】



写真手前が「松山～広島」のフェリー、奥が「松山～小倉」のフェリー

【参考：ヒアリングコメント】

- 将来的には高浜地区も検討の対象。小倉便のフェリーが使用している岸壁は、200m程度しかないが小型船なら着岸が可能。
- 現状のままでは外航クルーズ船は受入出来ないが、受け入れるのであれば、SOLAS不定期旅客船対応とすることも可能。
- 松山観光港には旅客ターミナルを整備しているが、便数や利用者が減少し、施設としてもっと活用したいという考えもある。
- 大阪 松山 別府のフェリーが就航していた当時は、小倉フェリーは沖待ちで対応していたこともあり、小倉・松山フェリーバースの使用は非現実的なことではない。
- バス、リムジンバス、電車といった公共交通でのアクセスも可能。また、市街地方面へのトンネルなども整備されアクセスは良い。

クルーズ船利用の可能性
(フェリーはバースシフト等)

クルーズ観光の現状

(参考) 松山港からの寄港地ツアー可能圏

- 寄港地ツアーの観光範囲は、松山港での停泊時間にもよるが、バス移動で概ね片道1~2時間程度。
- 尚、広島も高速船で片道約1時間と、時間的には観光可能なエリア。

松山(松山城)



松山(道後温泉)



今治(しまなみ海道)



大洲(臥龍山荘)



内子(内子座)



【参考：ヒアリングコメント】

- 松山港からの観光先は東予では今治・しまなみ・西条、南予は大洲や内子辺りまで。宇和島は離れているので難しい。
- 広島-松山は高速艇で66分と近い。クルーズ客向けの道後温泉ツアーなどの可能性はある。

出典:ヒアリング等より作成
(写真提供:愛媛県観光物産協会)

クルーズ観光の現状

5. 松山港の状況 ～広島からの誘客～

- 松山港～広島港間のフェリーや高速船には「外国人向け航路割引サービス」を松山市と船会社等が共同して実施している。
- 2018年度以降も割引率の変更があるものの、継続実施が予定されている。

松山～広島間の料金割引 『外国人向け航路割引サービス』

目的

松山市や瀬戸内・松山ツーリズム推進会議などが協力し、広島－松山航路にて外国人向け航路割引サービスを実施している。

瀬戸内海を素材とする新たな広域観光ルートを活用し、瀬戸内・松山地域に、より一層の外国人が訪問し、滞在してもらうことを目指している。

対象者

日本国籍以外のパスポート所有者

割引運賃

広島－呉－松山航路(石崎汽船、瀬戸内海汽船)に特割運賃を設定

		片道の割引運賃
松山～広島	スーパージェット	(通常7,100円)4,970円
	クルーズフェリー	(通常3,600円)2,520円

割引運賃は2018年4月1日以降のもの

【スーパージェット】



(写真撮影: ㈱日本経済研究所)

【クルーズフェリー】



(写真撮影: ㈱日本経済研究所)

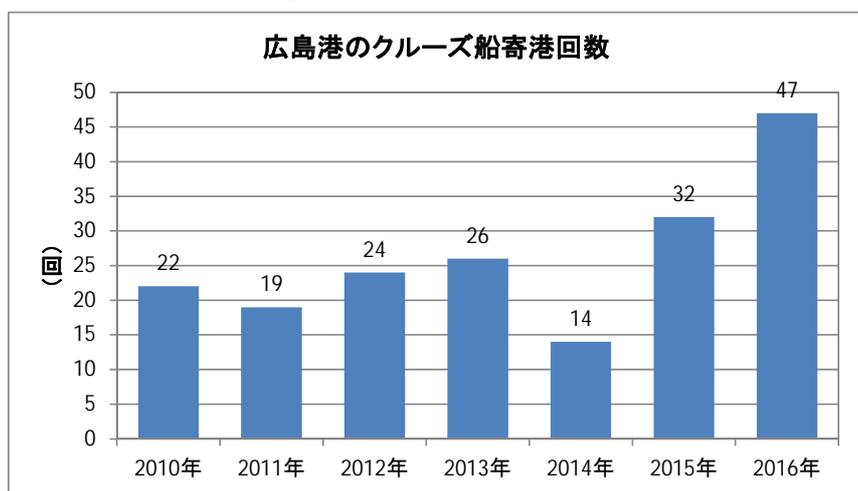
Ⅱ．国内で先行する地域の事例

国内で先行する地域の事例

1. 広島港の状況

- 広島港の寄港回数は増加傾向にあり、2016年度は47回(実績)、2017年度は50回を超える寄港が予定されている。
- 広島港でクルーズ客船が寄港する埠頭は、宇品外貿埠頭と五日市岸壁の2ヶ所となっている。
- クルーズ客船のサイズ(総トン数77,000トン)を基準に、小型船が宇品外貿埠頭し、大型船が五日市岸壁に寄港と役割分担をしている。
- 2ヶ所を使い分けることで、大型船も小型船も拒まない、国の目指す「お断りゼロ」を実現している港である。
- バースの使用は先着順に決められ、1~2年前に申し込みの入るクルーズ船は貨物船との調整は発生しない(貨物船よりクルーズ客船の方が行程が決まるのが早いため)。

【クルーズ船の寄港状況】



©OpenStreetMap(and)contributors,CC-BY-SA

出典:ヒアリング、国土交通省資料等より作成

国内で先行する地域の事例

1. 広島港の状況

- 2017年度では、大型船が寄港する五日市岸壁には約20回、中小型船が寄港する宇品埠頭には約30回の寄港が予定されている。
- 広島港に寄港するクルーズ船は、外国船が大部分を占め、年に複数回寄港するクルーズ船も多い(最大8回)。
- カテゴリー別ではラグジュアリー船、プレミアム船の寄港が半数以上を占めている。
- カテゴリー別着岸場所は、宇品外貿埠頭は日本船もしくはラグジュアリー・プレミアム船が寄港しており、五日市岸壁はスタンダード船の寄港が半分程度を占めている。

【広島港の寄港回数(2017年度予定)】

宇品外貿埠頭	
船名	回数
L'AUSTRAL	8
カレドニアンスカイ	7
にっぽん丸	4
NAUTICA	2
SILVER DISCOVERER	2
シルバーシャドー	2
ぱしふいっく・びいなす	2
AMADEA	1
BREMEN	1
CRYSTAL SYMPHONY	1
EUROPA	1
SEABOURN SOJOURN	1
さるびあ丸	1
計	33

五日市岸壁	
船名	回数
Norwegian Joy(調整中1回含む)	6
SAPPHIRE PRINCESS	5
QUANTUM OF THE SEAS	3
MARINER OF THE SEAS	2
CELEBRITY MILLENNIUM	1
COSTA SERENA	1
Diamond Princess	1
Majestic Princess	1
Queen Elizabeth	1
調整中(船名不明)	1
計	22

【色分け】外国船のカテゴリー

スタンダード船

プレミアム船

ラグジュアリー船

【5回の寄港が予定されているサファイアプリンセス】



(写真は広島港以外にて(株)日本経済研究所撮影)

国内で先行する地域の事例

(参考) 広島港 2017年度寄港予定

NO	船名	入港年月日	時間	出港年月日	時間	GT (t)	全長 (m)	乗客定員 (人)	船籍	前港	次港	着岸場所
1	L'AUSTRAL	2017/4/3	月 6:00	2017/4/3	月 19:00	10,944	142.10	264	フランス	宇野	宇和島	宇品外貿第5バース
2	SEABOURN SOJOURN	2017/4/6	木 8:00	2017/4/6	木 18:00	32,346	198.20	450	バハマ	神戸	博多	宇品外貿第5バース
3	CRYSTAL SYMPHONY	2017/4/8	土 8:00	2017/4/9	日 6:00	51,044	238.00	922	バハマ	福岡	高松	宇品外貿第5バース
4	EUROPA	2017/4/10	月 8:00	2017/4/10	月 18:00	28,890	198.52	408	バハマ	福岡	姫路	宇品外貿第5バース
5	カレドニアンスカイ	2017/4/14	金 13:30	2017/4/14	金 19:00	4,200	90.60	114	バハマ	宮島	宇野	宇品外貿第5バース
6	L'AUSTRAL	2017/4/15	土 7:00	2017/4/15	土 19:00	10,944	142.10	264	フランス	宇和島	宇野	宇品外貿第5バース
7	カレドニアンスカイ	2017/4/18	火 20:00	2017/4/19	水 16:00	4,200	90.60	114	バハマ	神戸	宮島	宇品外貿第1バース
8	L'AUSTRAL	2017/4/19	水 7:00	2017/4/19	水 20:00	10,944	142.10	264	フランス	宇野	宇和島	宇品外貿第5バース
9	QUANTUM OF THE SEAS	2017/4/28	金 9:30	2017/4/28	金 18:00	168,666	348.00	4,180	バハマ	上海	高知	五日市-11m, 12m岸壁
10	シルバーシャドー	2017/4/29	土 8:00	2017/4/29	土 16:00	28,258	186.00	382	バハマ	釜山	油津	宇品外貿第5バース
11	L'AUSTRAL	2017/5/1	月 6:00	2017/5/1	月 22:00	10,944	142.10	264	フランス	宇和島	宇野	宇品外貿第5バース
12	Diamond Princess	2017/5/2	火 9:00	2017/5/2	火 20:00	115,875	290.00	2,706	イギリス	高知	釜山	五日市-11m, 12m岸壁
13	L'AUSTRAL	2017/5/4	木 7:00	2017/5/4	木 13:00	10,944	142.10	264	フランス	姫路	宮島	宇品外貿第5バース
14	SAPPHIRE PRINCESS	2017/5/4	木 13:00	2017/5/4	木 21:00	115,875	290.00	2,678	イギリス	台湾	油津	五日市-11m, 12m岸壁
15	カレドニアンスカイ	2017/5/6	土 13:30	2017/5/6	土 20:00	4,200	90.60	114	バハマ	宮島	宇野	宇品外貿第5バース
16	SAPPHIRE PRINCESS	2017/5/9	火 13:00	2017/5/9	火 21:00	115,875	290.00	2,678	イギリス	台湾	油津	五日市-11m, 12m岸壁
17	カレドニアンスカイ	2017/5/10	水 13:00	2017/5/10	水 20:00	4,200	90.60	114	バハマ	宇野	宇和島	宇品外貿第5バース
18	L'AUSTRAL	2017/5/12	金 6:00	2017/5/12	金 19:00	10,944	142.10	264	フランス	高松	別府	宇品外貿第5バース
19	BREMEN	2017/5/14	日 9:00	2017/5/14	日 20:00	7,493	111.50	164	バハマ	門司	別府	宇品外貿第5バース
20	SAPPHIRE PRINCESS	2017/5/15	月 10:00	2017/5/15	月 19:00	115,875	290.00	2,678	イギリス	鹿児島	別府	五日市-11m, 12m岸壁
21	にっぽん丸	2017/5/19	金 8:00	2017/5/19	金 9:00	21,903	166.60		日本			宇品外貿第5バース
22	にっぽん丸	2017/5/21	日 18:00	2017/5/21	日 22:00	21,903	166.60		日本			宇品外貿第5バース
23	カレドニアンスカイ	2017/5/26	金 14:00	2017/5/26	金 20:00	4,200	90.60	114	バハマ	宮島	宇野	宇品外貿第5バース
24	L'AUSTRAL	2017/5/28	日 7:00	2017/5/28	日 19:00	10,944	142.10	264	フランス	宇和島	宇野	宇品外貿第5バース
25	SAPPHIRE PRINCESS	2017/5/28	日 10:00	2017/5/28	日 19:00	115,875	290.00	2,678	イギリス	石垣島	高知	五日市-11m, 12m岸壁
26	カレドニアンスカイ	2017/5/30	火 7:00	2017/5/30	火 20:00	4,200	90.60	114	バハマ	宇野	宇和島	宇品外貿第5バース
27	L'AUSTRAL	2017/6/1	木 7:00	2017/6/1	木 19:00	10,944	142.10	264	フランス	宇野	博多	宇品外貿第5バース
28	さるびあ丸	2017/6/5	月 8:00	2017/6/6	火 13:00	4,992	120.54		日本	門司	館山	宇品外貿第5バース
29	MARINER OF THE SEAS	2017/6/13	火 11:00	2017/6/13	火 20:00	138,279	310.00	3,114	バハマ			五日市-11m, 12m岸壁
30	カレドニアンスカイ	2017/6/17	土 6:30	2017/6/17	土 20:00	4,200	90.60	114	バハマ	宇和島	宇野	宇品外貿第5バース
31	SAPPHIRE PRINCESS	2017/6/28	水 7:00	2017/6/28	水 17:00	115,875	290.00	2,678	イギリス	宮古島	博多	五日市-11m, 12m岸壁
32	ばしふいっく・びいなす	2017/7/19	水 10:00	2017/7/19	水 14:00	26,594	183.40	620	日本	神戸	宮之浦	宇品外貿第5バース
33	ばしふいっく・びいなす	2017/7/21	金 11:00	2017/7/21	金 13:00	26,594	183.40	620	日本	宮之浦	大分	宇品外貿第1, 2バース
34	MARINER OF THE SEAS	2017/7/24	月 10:00	2017/7/24	月 20:00	138,279	310.00	3,114	バハマ	上海	油津	五日市-11m, 12m岸壁
35	QUANTUM OF THE SEAS	2017/8/18	金 9:30	2017/8/18	金 19:00	168,666	348.00	4,180	バハマ	上海	高知	五日市-11m, 12m岸壁
36	SILVER DISCOVERER	2017/9/25	月 14:00	2017/9/25	月 20:00	5,218	102.96	120	バハマ	門司	宇野	宇品外貿第5バース
37	シルバーシャドー	2017/9/26	火 8:00	2017/9/26	火 16:00	28,258	186.00	382	バハマ	大阪	釜山	宇品外貿第5バース
38	CELEBRITY MILLENNIUM	2017/10/11	水 6:15	2017/10/11	水 15:20	90,228	294.00	2,158	マルタ	神戸	鹿児島	五日市-11m, 12m岸壁
39	Norwegian Joy	2017/12/29	金 7:00	2017/12/29	金 15:30	168,000	300.00			高知	上海	五日市-11m, 12m岸壁
40	Norwegian Joy	2018/1/7	日 8:00	2018/1/7	日 16:00	168,000	300.00			上海	高知	五日市-11m, 12m岸壁
41	調整中	2018/2/7	水	2018/2/7	水							五日市-11m, 12m岸壁
42	Norwegian Joy	2018/2/17	土 8:00	2018/2/17	土 16:00	168,000	300.00			上海	上海	五日市-11m, 12m岸壁
43	AMADEA	2018/2/22	木 9:00	2018/2/22	木 20:00	29,000	193.00	600	バハマ	大阪	金沢	宇品外貿第5バース
44	Norwegian Joy	2018/2/24	土 8:00	2018/2/24	土 16:00	168,000	300.00			上海	上海	五日市-11m, 12m岸壁
45	COSTA SERENA	2018/3/8	木	2018/3/8	木					上海	上海	五日市-11m, 12m岸壁
46	Norwegian Joy	2018/3/13	火 8:00	2018/3/13	火 18:00	168,000	300.00			上海	上海	五日市-11m, 12m岸壁
47	Queen Elizabeth	2018/3/17	土 9:00	2018/3/17	土 20:00	90,900	293.84	2,081	バミューダ	大阪	鹿児島	五日市-11m, 12m岸壁
48	NAUTICA	2018/3/19	月 10:00	2018/3/19	月 20:00	30,277	180.44	684	マーシャル諸島	長崎	神戸	宇品外貿第5バース
49	Norwegian Joy (調整中)	2018/3/23	金 8:00	2018/3/23	金 17:00	168,000	300.00			上海	高知	五日市-11m, 12m岸壁
50	NAUTICA	2018/3/27	火 7:00	2018/3/27	火 16:00	30,277	180.44	684	マーシャル諸島	神戸	鹿児島	宇品外貿第5バース
51	にっぽん丸	2018/3/27	火 7:00	2017/3/27	月 10:00	22,472	166.60	524	日本	名瀬	未定	宇品外貿第1バース
52	QUANTUM OF THE SEAS	2018/3/28	水 9:30	2018/3/28	水 19:00	168,666	348.00	4,180	バハマ	上海	高知	五日市-11m, 12m岸壁
53	Majestic Princess	2018/3/29	木	2018/3/29	木					高知	鹿児島	五日市-11m, 12m岸壁
54	SILVER DISCOVERER	2018/3/29	木 14:00	2018/3/29	木 19:00	5,218	102.96	120	バハマ	門司	萩	宇品外貿第5バース
55	にっぽん丸	2018/3/30	金 16:00	2017/3/30	木 18:00	22,472	166.60	524	日本	名瀬	未定	宇品外貿第1バース

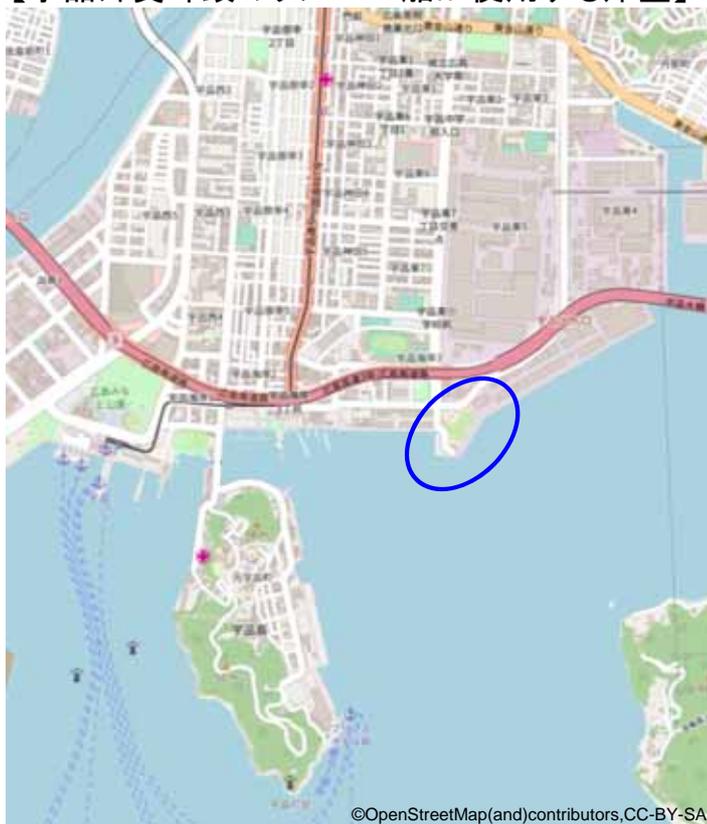
出典：広島県ホームページ「広島港客船等入港予定(2017年度)」2017/10/31時点より

国内で先行する地域の事例

1. 広島港の状況 ～宇品外貿埠頭～

- 宇品外貿埠頭には、総トン数77,000トンより小型のクルーズ船(日本船や外国船のラグジュアリー・プレミアム船)が寄港する。
- クルーズ船が着岸する第5バースは、延長280m、水深-10m。
- 宇品外貿埠頭はSOLASフェンスで囲われ、貨物荷役で使用されている一部である。後背地には緑地帯もあり、犬の散歩など普段から市民に馴染みのある地域であり、30台程度のバスは岸壁部分で対応可能。尚、小型船の乗客は富裕層が多く、タクシーの利用も多い。
- インフォメーションセンターも設置されており、寄港時には両替や観光案内などに対応している。
- 宇品外貿埠頭は、路線バスや路面電車などの公共交通機関でのアクセスも容易であり、松山観光港への高速船が出る宇品港は徒歩圏、海辺には歩道も整備され、上屋を改装した店舗も多数出店している。

【宇品外貿埠頭のクルーズ船が使用する岸壁】



【宇品外貿埠頭(クルーズ着岸部)】



【宇品埠頭のインフォメーションセンター】



【宇品埠頭周辺(上屋を活用した店舗)】



出典:ヒアリング、広島県資料等より作成
(写真撮影:株日本経済研究所)

国内で先行する地域の事例

1. 広島港の状況 ～五日市岸壁～

- 五日市岸壁には総トン数77,000トンより大型のクルーズ船が寄港する。
- 五日市岸壁は新たに整備され、貨物岸壁としても使用される。五日市岸壁で大型クルーズ客船の受入を開始したことで、2016年のクルーズ寄港数の増加に寄与。
- 岸壁延長は延長430m(190m+240m)、水深は-11m(190m)、-12m(240m)と深く、「クアンタム・オブ・ザ・シーズ(168,666トン、乗客4,180名)」などの大型船に対応している。
- 貨物上屋が二つあり(隣り合わせ)、一棟をCIQ等、もう一棟を観光案内所等で使用している。ツアーバスの駐車スペースは約160台と広い。
- 大型クルーズ船の寄港する岸壁は、荷役等の作業が行われる危険な区域のため、一般車の乗り入れは禁止しており、普段から市民に馴染みのあるエリアとは言えない。
- 公共交通機関でのアクセスは困難(路線バスはなし)で、クルーズ船寄港時には観光ツアーバス以外にも、五日市岸壁から駅や商業施設へのシャトルバスが運行される。また、寄港時にはタクシー協会とも連携し対応。
- 年数回(クイーンエリザベスの寄港時等)は一般開放しており、一般開放の際は駅からシャトルバスを運行している。

【五日市岸壁のクルーズ船が使用する岸壁】



©OpenStreetMap(and)contributors,CC-BY-SA

【参考：ヒアリングコメント】

- 人気の観光スポットは原爆ドームと宮島であり、五日市からは宮島も近い。ツアーバスでの観光も有れば、駅までのシャトルバスと電車の組合せによる移動もある。
- 上屋の着付体験や折紙体験は、ボランティアを募集し「おもてなし隊」として対応してもらっている。毎年寄港するクイーンエリザベスを目的に「おもてなし隊」に参加する人も多い。
- 入港歓迎は全ての船に対応するのではなく「初めて寄港する船」「日本ファーストポート」に絞るなど、色々な対応方法を検討している。
- 五日市岸壁はキレイで貨物などがあるような事は無い。

出典：ヒアリング、広島県資料等より作成
(写真撮影：株日本経済研究所)

国内で先行する地域の事例

1. 広島港の状況 ～寄港時の対応など～

- 広島港への寄港に関する主な受入対応、「広島県客船誘致・おもてなし委員会」、「埠頭(上屋)でのおもてなし」、「無料シャトルバス・循環バス」の取り組みの概要は以下の通り。

【広島県客船誘致・おもてなし委員会】

平成26年の五日市への寄港と同時に、広島県が事務局となり「広島港客船誘致・おもてなし委員会」を設置した。クルーズ船の寄港は、賑わい創出や地域活性化が期待されるため、広島港へのクルーズ船の寄港回数増加のためのプロモーション活動および受入態勢の充実を図っている。

〈主な構成メンバー(行政)〉

広島県、広島市、廿日市市、中国地方整備局、中国運輸局、広島入国管理局、神戸税関広島税関支署、広島検疫所、神戸植物防疫所広島支所、動物検疫所神戸支所広島空港出張所、広島海上保安部、広島港湾振興事務局

〈主な構成メンバー(民間・公的機関等)〉

広島商工会議所、廿日市商工会議所、五日市商工会、広島県バス協会、広島県タクシー協会広島支部、広島電鉄、広島銀行、もみじ銀行、日本旅行業協会中四国支部、中国旅客船協会、広島港振興会、広島観光コンベンションビューロー、広島県医師会、広島県観光連盟、広島市中央部商店街振興組合連合会、みなとオアシス広島運営協議会、HIROSHIMAフレンドシップ、日本郵便中国支社

〈主な事業内容〉

- ① 入港歓迎(横断幕の設置、お出迎え(着ぐるみ、ハッピー着用))
- ② 歓迎式典(歓迎挨拶、花束贈呈)
- ③ インフォメーションコーナーの設置(観光案内、両替)
- ④ 物販コーナーの設置
- ⑤ シャトルバス、タクシーの手配
- ⑥ 交流イベントの実施
- ⑦ 見送り
- ⑧ 外国語ボランティアの手配
- ⑨ 県民、市民への情報発信(HP、ツイッター、フェイスブック)

【埠頭(上屋)でのおもてなし】

クルーズ船の寄港時、五日市岸壁の上屋では、観光案内、両替、物販、飲食等を提供する。着付体験、折紙体験は、ボランティアによる「おもてなし隊」が対応している。

(物販・飲食ではバームクーヘン、ワッフル等、やきとり・スーパー、熊野筆(化粧筆、毛筆)、苺ジャムなどが出店)

国内で先行する地域の事例収集・整理

1. 広島港の状況 ～寄港時の対応など～

【無料シャトルバス・循環バス】

五日市岸壁は路線バスが無いエリア。クルーズ寄港時には「広島港客船誘致・おもてなし委員会」の負担金でシャトルバスが運行されているが、負担が大きく減便となった。公募により「ゆめタウン廿日市市店(駅まで徒歩圏)」に無料でシャトルバス(港～ゆめタウン)が運行されており、旅客だけでなくクルーにも好評。

また、五日市商工会ではクルーズ寄港に関するパンフレットを作成し、商店街も積極的に取り組んでいる。五日市ではクルーズ船入港時に無料の商店街循環バスを運行しており、旅客だけでなく船員による買い物も取り込んでいる。

【参考：ヒアリングコメント】

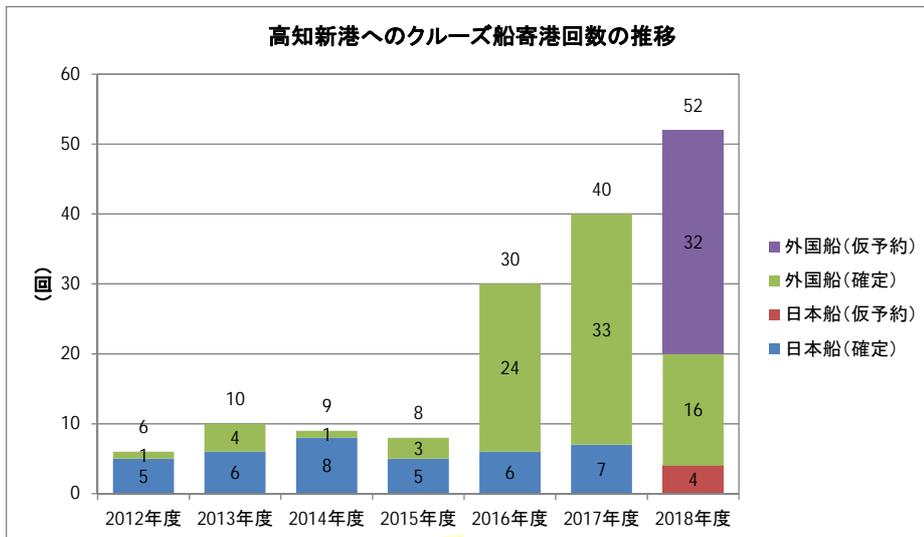
- アトラクションなど歓送迎イベントは、五日市では毎回対応している。宇品はオーダーがあれば対応している。歓送迎イベントなどアトラクションは、どこの港でもやっており、よほど地元色の強いイベントでないと受けないのではないかと。歓迎イベントは日本くらいで、どこまで対応していくのか考える必要もある。
- 二次交通は課題で、シャトルバス費用を出す船会社も出てきている。
- 寄港地での移動は、宮島行きや原爆ドーム行きのバスツアーや、シャトルバス(+電車)やタクシーでの移動もある。
- 寄港地ツアーは着地型商品というよりも、発地で販売される方が多いので、発地にどう売り込んでいくか考えていく必要がある。
- インバウンド客は平成28年は最高の201万5千人。201万人は延べ人数であり、クルーズで寄港する7.5万人は大きな割合を占める。
- 松山の道後温泉は泉質が良く、船1時間+バス40分と宇品寄港なら近い時間距離にある。

国内で先行する地域の事例

2. 高知港の状況 ～寄港船舶～

- 高知港への寄港回数は近年増加傾向にあり、2017年度の寄港回数は40回となっている。寄港船舶の約8割は外国船が占める。
- 2018年度には仮予約を含め52回の寄港が予定されている。
 - 県資料では寄港予定を「確定」と「仮予約」に分けて管理している。クルーズツアーが発売になってものを「確定」、寄港予約は入っているものの、クルーズツアー自体が未発売のものを「仮予約」として管理。
- 外国客船の中でも中国発着客船の寄港回数が大きく増加している。

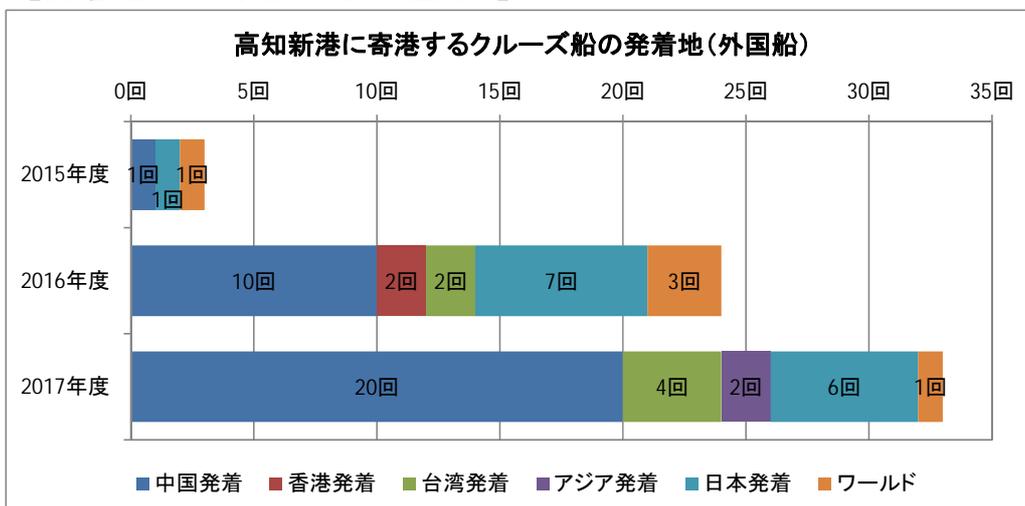
【クルーズ船の寄港状況】



【寄港数の大幅増加の背景】(高知県資料より)

- ① 高知新港のメインバース等の供用開始(2014年5月)
- ② 大型外国客船の受入に向けた係船柱、防舷材、バスヤード等の整備
- ③ 船会社への訪問等積極的かつ継続的な誘致活動
- ④ 外国船社による中国を拠点としたアジアクルーズの積極的な展開

【発着地別の寄港状況(外国船)】



国内で先行する地域の事例

2. 高知港の状況 ～寄港船舶～

- 中国発着のクルーズ船の寄港増加に伴い、中国人の旅客数が大きく増加し現状クルーズ旅客の約7割を中国人が占めている。
- サイズ別では、乗客定員3千人、4千人規模の大型船の寄港が多い。中国発着のクルーズツアーは大型船が使用される傾向があるため、一回の寄港における旅客数のインパクトは大きい。
- クラス別ではスタンダード船が半数以上を占めるものの、ラグジュアリー船やプレミアム船も多く寄港している。こうしたラグジュアリー船を通じて、約1万人以上の欧米をはじめとする(中国以外の)外国人がクルーズ船で高知を訪れている。
- 世界的な豪華客船で知られる「クイーンエリザベス」が、世界一周ツアーの一寄港地として高知港へ寄港した。

【高知新港へのクルーズ船旅客数(外国船、日本船)】

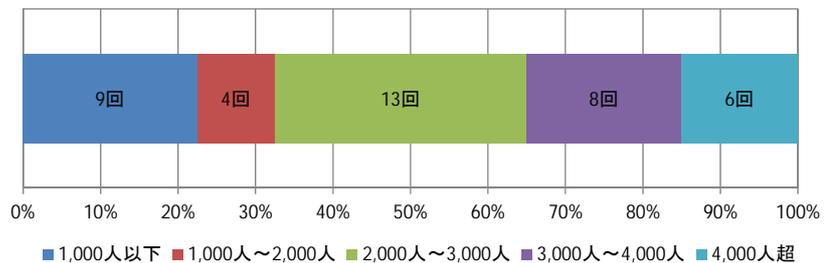
	日本人	中国人	他の外国人	計
2015年度	3,200人	2,600人		5,800人
2016年度	13,100人	49,100人	16,000人	78,200人
2017年度	10,900人	63,600人	12,200人	86,700人

2017年度は1月末時点(36回分)

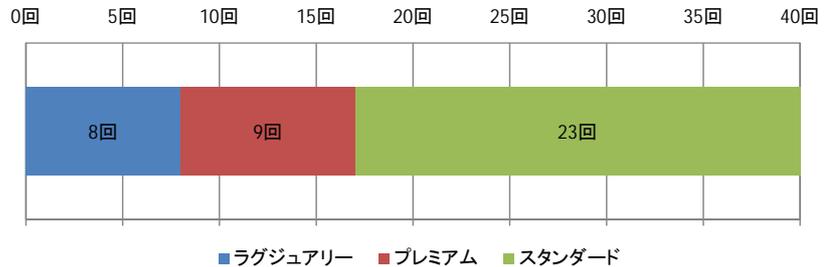
【船舶別寄港状況(2017年度予定)】

船名	回数
クアンタム・オブ・ザ・シーズ	6
ルウェージャン・ジョイ	5
飛鳥Ⅱ	4
ダイヤモンド・プリンセス	3
サファイア・プリンセス	3
セレブリティ・ミレニウム	2
マリナー・オブ・ザ・シーズ	2
コスタ・セレーナ	2
ぱしふいっくびいなす	2
コスタ・ネオロマンチカ	2
シーホーン・ゾジャー	1
コスタ・フォーチュナ	1
スーパースター・ヴァーゴ	1
にっぽん丸	1
コスタ・アトランチカ	1
MSCリリカ	1
マジスティック・プリンセス	1
セブンシーズ・ホイジャー	1
クイーン・エリザベス	1

高知新港の乗客定員別のクルーズ船寄港回数(2017年度予定)



高知新港のクラス別のクルーズ船寄港回数(2017年度予定)



【参考：ヒアリングコメント】

- 高知県の寄港情報では初入港の船に印を付けている。初入港の方が県民の関心が高いのではないかと情報発信。
- クイーンエリザベスは明らかに県民の関心が違う。埠頭高台の工業用地に見学車両の駐車が可能で、寄港時には自家用車で見に来てもらう事も可能。昨年の寄港時に渋滞が発生、3月の入港の際は県民用のシャトルバスを運行予定。
- 欧米系を中心に体験観光などでリピーターに取り込んでいきたい。

出典：高知県ホームページ「平成29年度 客船等入港予定(平成29年12月13日時点)」、高知県県資料より作成

国内で先行する地域の事例収集・整理

(参考)高知港の寄港状況

【2017年度 客船等寄港予定(※2017年12月13日時点)】

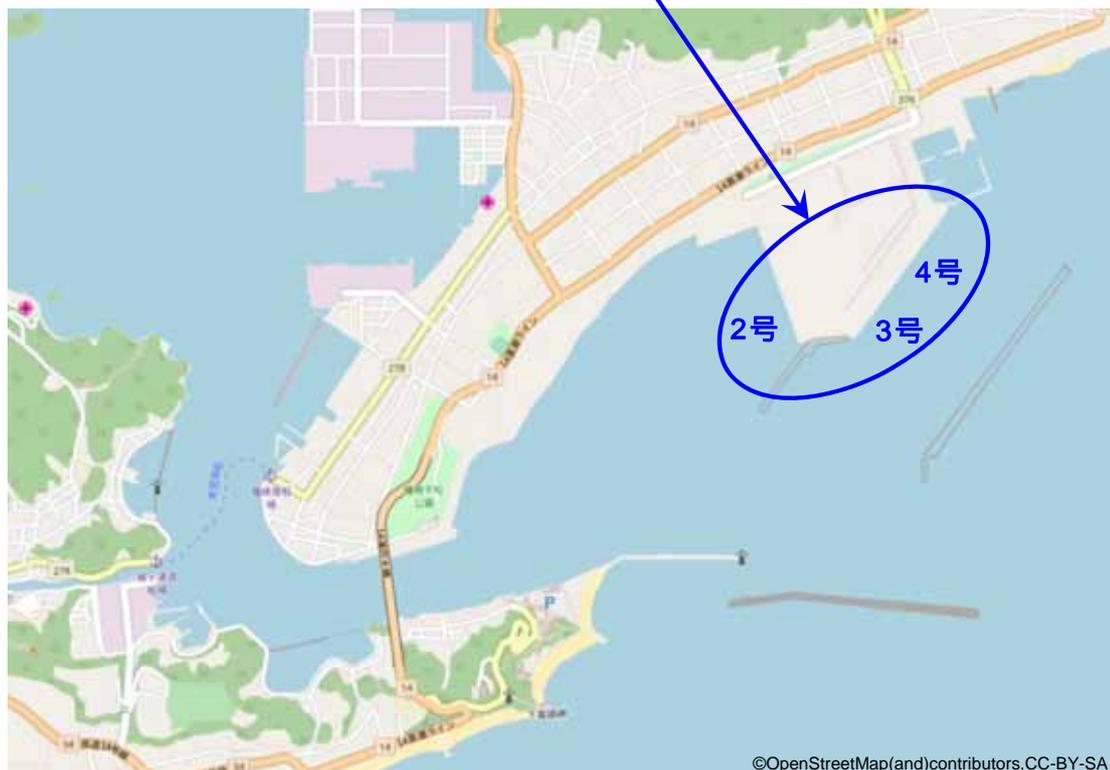
No.	船名	乗客 定員数	初寄港船	高知発着 クルーズ	入出港日	入港 時間	出港 時間	前港	次港
1	シーボーン・ソジャーン	450	○		4月3日(月)	8:00	18:00	長崎	神戸
2	クアンタム・オブ・ザ・シーズ	4,180			4月29日(土)	7:00	15:00	広島	上海
3	ダイヤモンド・プリンセス	2,706			5月1日(月)	6:00	17:00	横浜	広島
4	セレブリティ・ミレニアム	2,034			5月1日(月)	14:00	19:00	横浜	石垣
5	マリナー・オブ・ザ・シーズ	3,114			5月7日(日)	10:00	17:00	上海	長崎
6	ダイヤモンド・プリンセス	2,706			5月25日(木)	7:00	20:00	油津(宮崎)	徳島
7	サファイア・プリンセス	2,670			5月29日(月)	9:00	18:00	広島	別府
8	飛鳥Ⅱ	872			5月31日(水)	9:00	17:00	日向(細島)	神戸
9	ルウェージャン・ジョイ	3,883	○		6月12日(月)	8:00	16:00	上海	上海
10	クアンタム・オブ・ザ・シーズ	4,180			6月19日(月)	10:00	20:00	上海	油津(宮崎)
11	サファイア・プリンセス	2,670			6月29日(木)	7:00	16:00	広島	鹿児島
12	ダイヤモンド・プリンセス	2,706			7月1日(土)	7:00	18:00	神戸	釜山
13	コスタ・フォーチュナ	2,716	○		7月3日(月)	7:00	13:00	神戸	基隆
14	ルウェージャン・ジョイ	3,883			7月11日(火)	8:00	17:00	神戸	上海
15	マリナー・オブ・ザ・シーズ	3,114			7月26日(水)	6:00	15:00	油津(宮崎)	上海
16	ルウェージャン・ジョイ	3,883			7月27日(木)	8:00	17:00	上海	上海
17	スーパー・スター・ヴァーゴ	1,870	○		8月15日(火)	8:00	20:00	清水	上海
18	にっぽん丸	398			8月18日(金)	9:00	17:00	四日市	四日市
19	クアンタム・オブ・ザ・シーズ	4,180			8月19日(土)	8:00	15:00	広島	上海
20	コスタ・アトランチカ	2,114	○		8月22日(火)	10:00	18:00	上海	鹿児島
21	サファイア・プリンセス	2,670			9月5日(火)	13:00	21:00	基隆	油津(宮崎)
22	セレブリティ・ミレニアム	2,034			9月28日(木)	7:00	15:00	神戸	長崎
23	コスタ・セレーナ	3,000	○		10月9日(月)	8:00	16:00	鹿児島	上海
24	クアンタム・オブ・ザ・シーズ	4,180			10月17日(火)	7:00	15:00	油津(宮崎)	上海
25	MSCリリカ	1,984	○		10月26日(木)	8:00	15:00	別府	上海
26	飛鳥Ⅱ	872			11月1日(水)	10:30	17:00	名古屋	鹿児島
27	ぱしふいっくびいなす	476		○	11月6日(月)	8:00	14:00	高知	屋久島
28	ぱしふいっくびいなす	476		○	11月8日(水)	10:00	11:30	屋久島	高知
29	飛鳥Ⅱ	872			11月25日(土)	9:00	16:00	新宮	横浜
30	ルウェージャン・ジョイ	3,883			11月27日(月)	8:00	17:00	油津(宮崎)	上海
31	クアンタム・オブ・ザ・シーズ	4,180			12月11日(月)	10:00	17:00	上海	長崎
32	コスタ・ネオロマンチカ	1,572	○		12月22日(金)	8:00	22:00	細島	東京
33	マジスティック・プリンセス	3,560	○		12月24日(日)	8:00	17:00	上海	上海
34	セブンシーズ・ホライザー	700	○		12月24日(日)	10:00	19:00	鹿児島	油津
35	ルウェージャン・ジョイ	3,883			12月28日(木)	8:00	17:00	大阪	広島
36	コスタ・ネオロマンチカ	1,572			1月29日(月)	8:00	17:00	大阪	鹿児島
37	コスタ・セレーナ	3,000			3月12日(月)	10:00	17:00	上海	長崎
38	クイーン・エリザベス	2,081			3月16日(金)	10:00	18:00	大阪	広島
39	飛鳥Ⅱ	872			3月20日(火)	8:30	16:00	名古屋	鹿児島
40	クアンタム・オブ・ザ・シーズ	4,180			3月29日(木)	7:00	16:00	広島	上海

出典：高知県ホームページより

国内で先行する地域の事例

2. 高知港の状況 ～港湾施設～

- 高知新港でクルーズ客船の寄港に使用される岸壁は、以下の3岸壁。
 - 三里第7埠頭2号岸壁(延長240m、水深-12m)
 - 三里第7埠頭3号岸壁(延長280m、水深-12m)
 - 三里第7埠頭4号岸壁(延長190m、水深-11m)
- 3号・4号岸壁をクルーズのメインバースとして、平成26年に供用を開始。2号岸壁はバルク貨物船や、中規模以下のクルーズ客船にも使用されている。尚、クルーズ船2隻の同時着岸も可能。
- 以前からクルーズ船に使用されていた2号岸壁は、船社からしても慣れた岸壁で静穏度が高く、日本船に人気が高い。尚、3号・4号岸壁についても静穏度の向上を目指し、現在防波堤を整備中。



出典: 高知県資料等より作成

国内で先行する地域の事例

2. 高知港の状況 ～港湾施設～

- 2017年5月にはセレブリティ・ミレニアム(総トン数90,963トン、乗客定員2,034人)、ダイヤモンド・プリンセス(総トン数115,906トン、乗客定員2,706人)の2隻が同日に寄港した。
- 岸壁後背地には大型バスを駐車できるスペースが確保され、トイレも整備されている。
- 2018年度には更に旅客ターミナル(CIQターミナル)が完成予定。

【駐車スペースと常設トイレ】



【メインバース】



【参考：ヒアリングコメント】

- 高知港は日本ファーストポートである事が多く、入国審査では機材セットだけで1時間程度を要している。旅客ターミナルが整備されることで、この機材セットの1時間を観光に使ってもらえると期待している。
- 入国審査を短くした分、県内滞在をより長く。観光先は現状では高知市内が中心。片道30分長くなれば、県内他地域への広がりが期待できる。
- 高知新港の埠頭内は現在道路が一本しかなく、貨物車両もクルーズ客も同じ道路を利用している。道路をループ化させ貨物とクルーズの交通を分け安全対策を強化していきたい。

出典：高知県資料、現地調査等より作成
(写真撮影：㈱日本経済研究所)

国内で先行する地域の事例

(参考)第二期高知新港振興プラン

- 「第2期高知新港振興プラン(2017年10月)」において、『西日本太平洋側における国際クルーズ拠点』に向けた戦略や取り組み等が明記されている。
- 高知県では、クルーズ船誘致に向けて太平洋側の他港と連携したプロモーションや、更には高知からの乗客を掘り起こした高知発着ツアーなど先を見据えた戦略・施策を展開している。

【基本目標】西日本太平洋側の客船寄港地として定着化・発展

- 高知新港のポテンシャルを活かし、アジアのクルーズ需要の拡大を最大限取り込むとともに、多様なクルーズを誘致し、社会情勢等に左右されず、継続的にクルーズが寄港する港湾を目指す

戦略①:アジア発着クルーズの増加に対応した効果的で持続可能な受入態勢の構築

(1)岸壁でのおもてなし

- 県民参加によるおもてなしの充実
 - ・小・中・高等学校等と連携したイベント、通訳、観光案内等
 - ・県民のクルーズへの関心喚起のためのクルーズセミナーや広報、高台への展望スペース確保
- 経済性も考慮した持続可能な受入
 - ・客船ターミナルの整備による受入経費の低減と快適なおもてなしの実施
 - ・発着地に応じたシャトルバスの効率的な運行(有料化も検討)
 - ・外国客船受入協議会による関係機関の連携強化

(2)円滑なCIQ(入出国管理、税関、検疫)の実施

- CIQとの連携強化や客船ターミナルにCIQスペースを設けることによるCIQに要する時間を短縮

戦略②:多様なクルーズの誘致

- 寄港数が横ばい状態の外国船社による日本発着クルーズ等や邦船をターゲットとした誘致
- 外国船社による太平洋側諸港周遊クルーズの誘致
 - ・太平洋側他港と連携した船社への誘致活動を実施
 - ・県民セミナー、船内見学会などによるクルーズ乗客の掘り起し
 - ・四国全体から集客を図るため、船社との共同による隣県でのセミナーの実施や鉄道会社との連携
 - ・効果的なトップセールスの実施

戦略③:安全で快適な寄港を実現するための港湾機能の強化

(1)安全で円滑な乗降

- 東第一及び第二防波堤の整備促進、南防波堤の早期着手
- ボーディングブリッジ等整備の検討

(2)2隻同日寄港への対応

- 未供用岸壁利用の検討
- 将来的にはさらに大型の客船の同日寄港が可能となるような施設整備も検討

【KPI】

アジア発着クルーズ:2016年度14回 **2021年度70回**

外国船社による日本発着・ワールドクルーズ、邦船:2016年度16回 **2021年度30回**

合計:2016年度30回 **2021年100回**

【参考:ヒアリングコメント】

- 日本を寄港地に選んでもらうことが重要。静岡・和歌山と連携してアメリカの船社を周りもしている。太平洋側でも周遊クルーズを実施できないか。
- クルーズ乗客の掘り起しは、高知発着ツアーへもつながっていく。高知発着であれば宿泊が伴うことも期待できる。大々的に募集しているわけではないが、高知港から乗船する客もいる(途中乗船は船社により対応は異なる)。

国内で先行する地域の事例

2. 高知港の状況 ～受入の取り組み～

- 高知県、高知市、高知県観光コンベンション協会、民間事業者等が連携し、県民も参加したクルーズ船寄港時の受入（おもてなし）対応を行っている。
- 「クルーズ客は宿泊せず地元でお金を消費しない」といったイメージをもたれているが、高知に来た人が不便な思いをしないように受入態勢を整備し、クルーズをきっかけに、次は泊まってもらえる客として高知を訪問（リピート）してもらうことを目指した取り組みを行っている。

岸壁での対応

土木部港湾振興課・高知市

- ・歓迎セレモニーの実施
- ・各種サービスの提供（観光案内、両替、Wi-Fi等）
- ・出港イベントの実施

シャトルバス
(市街地への誘客)

観光コンベンション協会 (OPツアー対応)

- ・各観光地・施設等との調整
- ・国内ランドオペレーターへのオプションツアーメニュー提案

県民の参加

- ・船内見学会、クルーズセミナー
- ・おもてなしスタンプカード

寄港回数が増加し、2016年度から岸壁や市街地でのおもてなし等を外部委託（マンパワーの確保、受入内容の充実）

市街地での対応

観光振興部おもてなし課

- ・臨時観光案内所の設置
- ・商店街への通訳スタッフ配置（まち歩きサポート）
- ・体験型ミニイベントの実施

【外国人観光客受入の取組】

- ・モバイルWi-Fiルーターの無料貸出
- ・24時間通訳コールセンターサービス

高知市

- ・クルーズ客船乗客用中心市街地ガイドマップの作成
- ・多言語案内ツール搭載タブレットの貸出

その他

- ・【高知城】入館者用パンフレット、ホームページの多言語化
- ・【高知大丸】免税一括カウンターの設置

【参考：ヒアリングコメント】

- クルーズ客船に関する経済効果は2016年度推計で直接効果9.4億円、間接効果を含め15.8億円。ただし、地元の人には実感がなく、お金が落ちてない印象をもたれている。
- ラグジュアリー層の客層は明らかに異なる。案内所でも「しっかりしたお店でお寿司を食べたい」といった問い合わせがある。
- バス降車場には臨時の観光案内所を設け通訳も配置している。ほぼ8割は高知城に行くので商店街やひろめ市場にも通訳を配置し対応している。
- 中央商店街・ひろめ市場等ではH29は9回のミニイベントも実施した。岸壁での交流イベントとしては、ちぎり絵体験（委託先の担当）や着付けなども行っている。物販もある。

出典：高知県資料、ヒアリングより

国内で先行する地域の事例

2. 高知港の状況 ～その他の受入対応など～

- クルーズ船受入における土木・観光・関係機関の連携した組織としては、『高知港外国客船受入協議会』があり、2016年3月にメンバーが拡充され体制が強化された。
- また多くの市民が高知新港を訪れ、クルーズ船入出港時のお出迎え、お見送りを充実させる目的で『おもてなしスタンプカード』を発行している。

【高知港外国客船受入協議会】

2016年3月にメンバー拡充・体制強化

	従来	拡充・強化
メンバー	県(港湾振興課、観光政策課、おもてなし課、地域本部) 高知市、高知ファズ、高知港振興協会、高知市観光協会、コンベンション協会、高知商工会議所、CIQ機関	左記に加え下記メンバーを拡充 バス協会、高知市商店街組合、旅館組合など
部会	おもてなし・受入部門 CIQ部門	企画・連携部会 岸壁受入部会 市街地受入部会 OPツアー部会 CIQ部会

【クルーズ客船おもてなしスタンプカード】

高知新港にクルーズ客船が入港・出港する際、より多くの県民の皆様に高知新港を訪れていただき、乗客・乗員の方々に好評を得ている入港時のお出迎えや出港時のお見送りをさらに充実させることを目的に、おもてなしスタンプカードを発行・配布。

クルーズ客船の入港・出港時にカードに押印されるスタンプを集めると、特典として抽選で船内見学会や客船グッズなどがプレゼントされる。

概要

(1) 配布期間

平成29年8月18日～平成30年2月28日の間のクルーズ客船寄港日

(2) 配布場所

高知新港岸壁 臨時観光案内所(高知市仁井田 クルーズ客船寄港日のみ設置)

(3) スタンプ押印時間

クルーズ客船入港・出港予定時間の前後30分間

(4) 特典

抽選で100名に船内見学会や客船グッズなどが当たる

一回の寄港に70～80名の市民が参加している(関係者ヒアリングより)

国内で先行する地域の事例

2. 高知港の状況 ～交通アクセス～

- クルーズ船が寄港した際の高知新港からの移動は大きく三通り。
 - ① 無料シャトルバス
 - ② オプションツアーの観光バス
 - ③ タクシー(主に個人客)
- 「①シャトルバス」の乗降場所は、はりまや橋のバス降車場。
 - 15分～20分間隔、4台～7台で行政が対応
 - 場合によっては、船社側で更にシャトルバスを手配することも
 - クルーズ客向けのシャトルバスには、日本人(見学者)は乗車不可
- 「②オプションツアーの観光バス」は高知城やひろめ市場を周遊するが、高知城の駐車場は10数台しかバスが停められないため、近くの潮江緑地の駐車場を使用し、回送対応している(高知城で降ろし、潮江緑地で駐車、再び高知城で乗せる)。県庁駐車場をバス用に開放することもある。
- 日本人は6割がシャトルバスを使用し、中国人は9割が観光バスで移動する傾向がある。但し、寄港船舶に乗船している国籍別の人数が直前まで分からず、適切なバス台数(含む運転手)確保に苦労している。
- 寄港自体の予約キャンセルも多く、上記バス関連の手配だけでなく、陸上(港や街中)でのおもてなし対応など、関係者との調整でも苦労している。

【参考：ヒアリングコメント】

- クルーズ船寄港の予約・解約は現状では無料で出来、同日に多くの港(高知と広島と更に他港など)をおさえる船もある。また複数回の予約が入り寄港は1回だけという事もある。
- 寄港の際にはバスやおもてなしなど受入態勢も整えていく必要があるので、キャンセルが発生するとその対応には苦労する。ただし、経験値も高まっており、寄港につながる予約なのか、その前段階(キャンセルの可能性大)なのかは徐々に分かるようになってきた。
- 停泊時間は平均すると8時間程度。下船に1時間はかかり、出発の1時間前には戻るとなると、観光で使用できる時間は正味5～6時間。仮に停泊時間が12時間あれば四万十や室戸岬なども対象に入ってくる。片道2時間(往復4時間)かけて1時間の観光をすることは思えず、6～7時間ないと四万十などの寄港地ツアーは組まれないだろう。

【はりまや橋のバス降車場】



(写真撮影: ㈱日本経済研究所)

出典: 高知県資料、現地調査等より作成

国内で先行する地域の事例

2. 高知港の状況 ～誘致等の取り組み～

- 高知県では港湾部門と観光部門が連携したクルーズ客船の誘致活動を行っている。
- 外国船社へのプロモーションでは、高知県単独でなく静岡県や和歌山県と連携し、三港統一したプロモーション資料を作成、アメリカの船会社を訪問するなど、現在積極的な誘致活動を展開している。
- 誘致活動と並行して旅客ターミナル等のハード整備が進められている。

【誘致活動】

- 1 船会社等訪問【邦船・外国客船】
 - ・邦船社、外国船日本法人・代理店、国内ランドオペレーター（旅行会社）
 - ・外国船本社（2016年度～）
- 2 世界規模のクルーズコンベンションへの出展【外国客船】
 - ・世界中の船会社や港関係者が集まるクルーズ見本市で、高知新港をPR
- 3 クルーズ関連の全国会議等での情報収集・交換【外国客船】
 - ・船会社主催会議、全国の港で組織する会議への参加
 - ・船会社の動向や他港の誘致・受入状況等の情報収集・情報交換
全国クルーズ客船誘致連絡会、全国クルーズ客船誘致連絡会・部会
全国クルーズ活性化会議（国交省主催商談会への参加）
- 4 モニターツアーの開催【邦船・外国客船】
 - ・邦船3社を招請し、県内観光地視察及びオプションツアー提案
 - ・外国船日本法人・代理店等を招請し、県内観光地視察及びオプションツアー提案
上記モニターツアーは邦船・外国船向けに年1回ずつ実施され、船会社・旅行会社など20社～30社が参加している。

【ハード整備】

2017年度

- ・高台緑地整備
- ・道路整備
- ・防波堤整備
- ・ターミナル設計・整備

2018年度予定

- ・高台緑地整備
- ・道路整備
- ・防波堤整備
- ・ターミナル整備
- ・防塵フェンス整備

2019年度以降予定

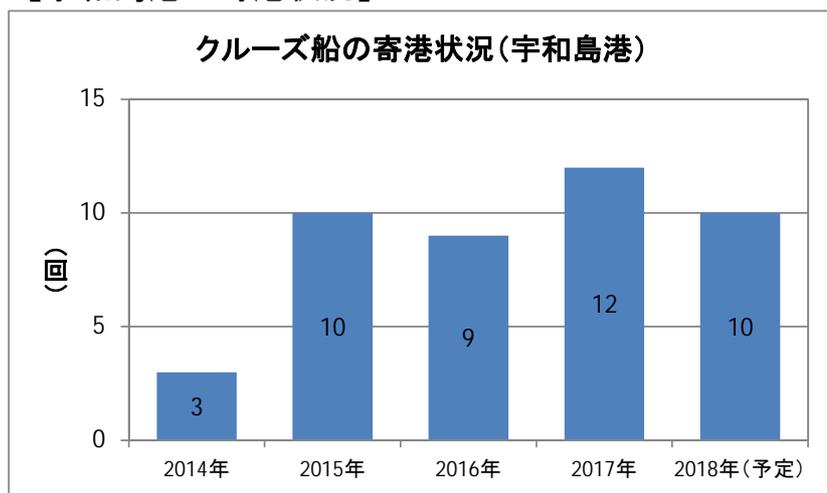
- ・高台緑地整備
- ・道路整備
- ・防波堤整備
- ・防塵フェンス整備
- ・ボーディングブリッジ整備

国内で先行する地域の事例

3. 宇和島港の状況 ～寄港状況～

- 宇和島港は、愛媛県内でクルーズ船の寄港が最も多い港で、2017年の寄港回数は12回、2018年は10回の寄港が予定されている。
- 西日本クルーズの中継地として、宇野や広島から外洋へ抜ける際に、宇和島港は好立地な港と評価されている。また、変化に富んだリアス式海岸や、宇和島城や市街地の展望など独特な風景も人気の要因。
- 尚、港の形状から大型船が寄港できないため、全国の増加状況と比べると宇和島港の伸びは限界的な状況。
- 2017年の寄港回数の内訳は、カレドニアン・スカイ7回（イギリスのノーブルカレドニア社）、ロストラス5回（フランスのポナン社）と特定の2船舶によって占められており、欧米系の乗客が多い。
- 2018年の寄港も上記2船舶によるもので、カレドニアン・スカイ6回、ロストラス4回の寄港が予定されている。

【宇和島港の寄港状況】



出典:愛媛県ホームページより作成

【宇和島港に寄港するクルーズ船のデータ】

船名	カレドニアン・スカイ	ロストラル
所属	ノーブルカレドニア	ポナン
総トン数	4,200トン	10,700トン
全長	90.60m	142.10m
喫水	4.20m	4.80m
乗客定員	111人	264人
乗組員	74人	140人
客室数	57室	132室

出典:海事プレス社「クルーズシップ・コレクション2016-2017」より

国内で先行する地域の事例

(参考) 日本発着クルーズのコース例

➤ 日本発着クルーズ3コースの傾向

- 全体で8泊～10泊程度
- 1日1寄港地(同じ港に2日間は滞在しない)
- 海外の寄港地が入る(カボタージュ制度により外国船は日本国内のみを周遊するクルーズツアーが組めず、1港は海外に寄港する必要)

➤ 宇和島港は広島、鹿児島など国内港の間に寄港。入港時間から出港までの滞在時間は6時間と、国内他港に比べ短い。

【ロストラルの日本発着クルーズ3コース】

2018年4月25日 大阪 - 舞鶴 8泊

	寄港地	国	入港	出港
4/25 水	大阪	日本		19:00
4/26 木	宇野	日本	8:00	18:00
4/27 金	広島	日本	6:00	19:00
4/28 土	宇和島	日本	7:00	13:00
4/29 日	鹿児島	日本	8:30	18:00
4/30 月・祝	長崎	日本	8:00	19:00
5/1 火	釜山	韓国	8:00	14:00
5/2 水	境港	日本	7:00	19:00
5/3 木・祝	舞鶴	日本	7:00	

2018年5月3日 舞鶴 - 大阪 8泊

	寄港地	国	入港	出港
5/3 木・祝	舞鶴	日本		18:00
5/4 金・祝	境港	日本	8:30	19:00
5/5 土	釜山	韓国	12:30	19:00
5/6 日	長崎	日本	8:00	19:00
5/7 月	鹿児島	日本	8:30	18:00
5/8 火	宇和島	日本	12:00	18:00
5/9 水	広島	日本	6:00	19:00
5/10 木	宇野	日本	8:00	18:00
5/11 金	大阪	日本	7:00	

2018/5/29発 小樽 - 大阪 10泊

	寄港地	国	入港	出港
5/29 火	小樽	日本		18:00
5/30 水	終日クルージング			
5/31 木	真野湾(佐渡島)	日本	8:00	14:00
6/1 金	金沢	日本	7:00	18:00
6/2 土	境港	日本	8:00	19:00
6/3 日	蔚山	韓国	11:30	19:00
6/4 月	門司港	日本	8:00	16:00
6/5 火	別府(大分)	日本	7:00	19:00
6/6 水	広島	日本	7:00	19:00
6/7 木	高松	日本	6:00	19:00
6/8 金	大阪	日本	7:00	

出典: マーキュリートラベル社ホームページより作成

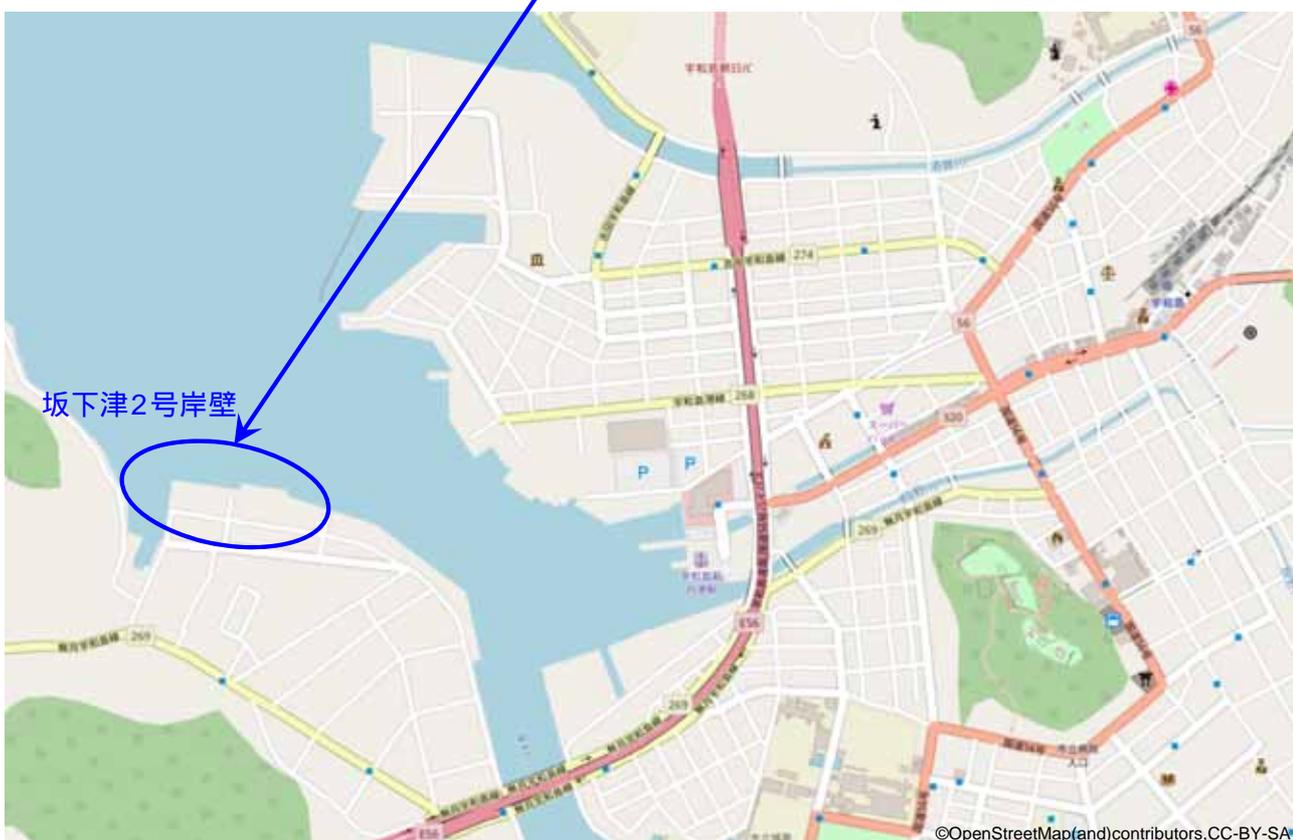
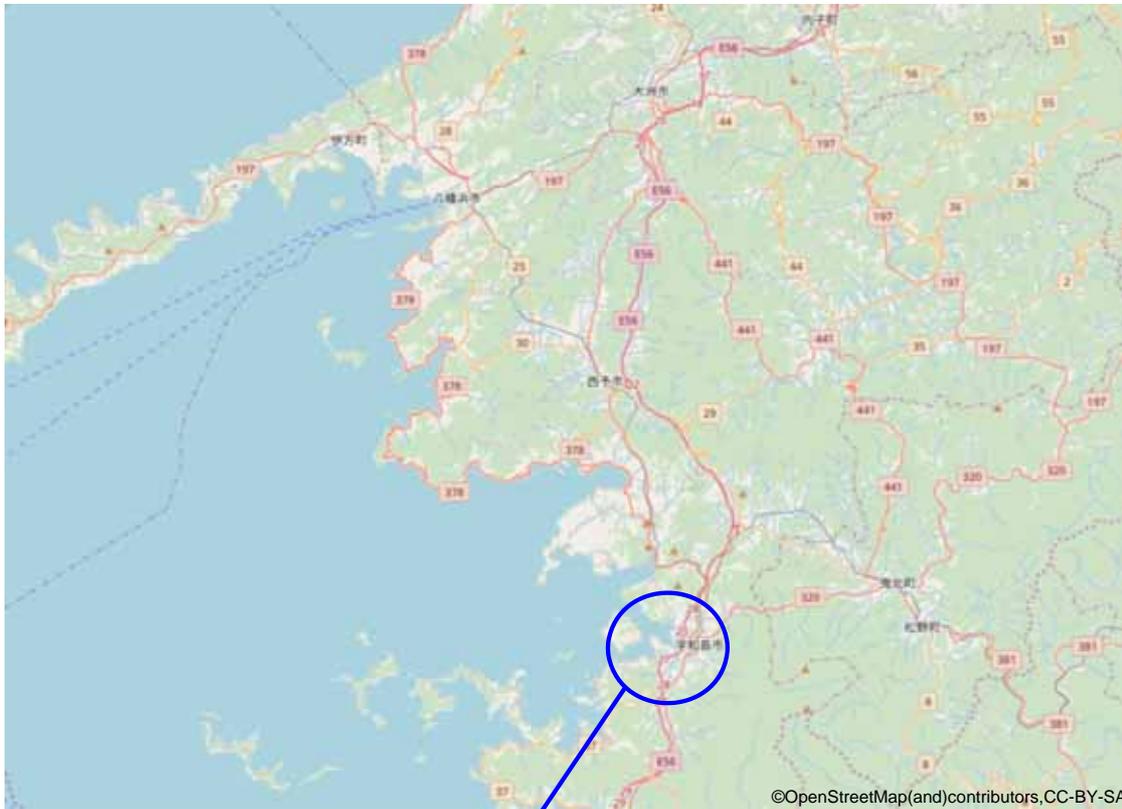
補足(用語説明)

カボタージュ制度: 内航輸送は自国船に限るというルールで、世界的にも広く取り入れられている

国内で先行する地域の事例

3. 宇和島港の状況 ～港湾施設～

- 宇和島港でクルーズ客船の寄港に使用される岸壁は坂下津2号岸壁(延長130m、水深-7.5m)。
- SOLAS対応で不定旅客船の受入が可能。近くには、みなとオアシス「うわじまきさいや広場」等の集客施設もある。



国内で先行する地域の事例収集・整理

3. 宇和島港の状況 ～寄港時の対応など～

- 宇和島ではクルーズ船寄港情報を発信、パンフレットを作成し市民によるおもてなし(お出迎え・お見送り)への参加を呼び掛けている。
- クルーズ船寄港時には臨時免税店を出店し、地元の特産品などを積極的に販売している。
- 宇和島に寄港するクルーズ船は小型船で、多くても300人弱の乗客数であるが、混雑緩和の観点から、行き先や時間帯、順路などを変えた多くの寄港地ツアーが用意されている。

【歓送迎イベント】

宇和島市や宇和島商工会議所等のホームページでは、クルーズ客船の入港情報を発信している。

宇和島市観光物産協会は、市民団体によるおもてなし(お出迎え・お見送り)を実施しており、「どなたでも参加できますので、ご興味のある方は一緒におもてなししませんか？外国の方とおしゃべりしたり、写真を撮ってあげたり、大型客船を見るだけでも楽しいですよ！」とパンフレットを作成し、市民の参加を呼び掛けている。

【臨時免税店】

宇和島港では2016年四国で初めてクルーズ船寄港時に臨時免税店を開設した。

臨時免税店で真珠を販売したがあまり売れず、カード決済出来ないなどの課題も明らかとなった。また、乗客だけでなく、船員もターゲットとなるなど新たな可能性も見出せた。尚、2017年の免税店では真珠販売も大きく伸びている。

【ヒアリングコメントより】

- 宇和島港の滞在は6時間。入港から30分位でツアーバスは出発(小型船なので手続きには時間はかからない)。出港前も30分程度と5時間位は観光可能。
- 愛媛県は食材が豊かな県で養殖真鯛生産量は日本一。養殖真鯛の評価は高く、船内提供料理の食材として20匹購入されたこともある。
- 寄港が多いので宇和島市ではWi-Fiを整備するなど受入にも力を入れている。
- 宇和島港は行き先や時間帯、順路を変えた多くの寄港地ツアーを用意している(半日くらいのコース)。天赦園、宇和島城、伊達博物館、大楽寺などが組まれている。真珠の加工体験などもある。
- 田植体験を行ったり、内子まで行ったりしている。宇和島市では周りの市町とも連携したおもてなし、寄港地ツアーの拡充を意識している。
- 宇和島は陸移動が不便な地域のため、日本人でも行ったことがない人が多く、また外国人にも好評な寄港地である。

国内で先行する地域の事例

4. 先行事例から得られる示唆

- 広島・高知・宇和島におけるクルーズ客船の誘致・受入等に関する現状と取り組みを整理すると以下の通り。

	広島港	高知港	宇和島港
埠頭整備	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型受入可能(岸壁複数) ● 船舶サイズにより2地区で受入 ● 2隻同時寄港可能 ● 岸壁は貨物船と共用 	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型受入可能(岸壁複数) ● 2隻同時寄港可能 ● 岸壁は貨物船と共用 	<ul style="list-style-type: none"> ● 小型船のみ受入可能 ● 岸壁は貨物船と共用
誘致活動	<ul style="list-style-type: none"> ● 世界遺産を目的に多く寄港 ● 広島県客船誘致・おもてなし委員会 	<ul style="list-style-type: none"> ● 誘致に向け積極的にプロモーション(他県とも連携) ● 宿泊の伴なう発着港を意識し、乗客の送客も視野に展開 	<ul style="list-style-type: none"> ● 送客にも取り組む
受入態勢	<ul style="list-style-type: none"> ● 広島県客船誘致・おもてなし委員会 	<ul style="list-style-type: none"> ● 高知港外国客船受入協議会 ● 埠頭でのおもてなし参加者へのスタンプカードを実施 	<ul style="list-style-type: none"> ● 市民参加を呼びかけ
移動アクセス	<ul style="list-style-type: none"> ● 駅・商店街等へのシャトルバス(民間公募も) ● 宇品地区は徒歩移動も可能 ● 大型バス観光 	<ul style="list-style-type: none"> ● 街中へのシャトルバス(市外中心部にバス乗降場あり) ● 大型バス観光(高知城近隣に駐車スペースを確保し回送対応にて混雑緩和) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 大型バス観光(多様な寄港地ツアーのコース設定)
観光消費	<ul style="list-style-type: none"> ● 埠頭の上屋で物販 ● シャトルバスで商業施設へ(乗員もターゲット) 	<ul style="list-style-type: none"> ● 埠頭で物販 ● 経済効果15.8億円(間接効果を含む)。ただし市民の実感は薄い ● 富裕層は明らかに違う消費行動 	<ul style="list-style-type: none"> ● 埠頭に臨時免税店を出店(高額な真珠も販売) ● 地元の養殖真鯛は評価が高く、船内食材として搬入

国内で先行する地域の事例

4. 先行事例から得られる示唆

【埠頭整備】

- クルーズ船を受入できる施設整備・・・国・県により整備が進む計画
 - ✓ 寄港可能な埠頭を複数整備し、寄港数が増加(2隻同日寄港も)
 - ✓ 着岸する場所は市民に馴染みのある埠頭が望ましい(歓送迎等)

【誘致活動】

- 港湾関係者等による船社への寄港誘致に向けたアプローチ
- クルーズ船の誘致には「旅客の魅力(送客)」も有効
 - ✓ 観光地としての魅力発信・受入整備に留まらず、送客(クルーズ客が乗船する港)もクルーズ船誘致に有効

【受入態勢】

- 行政機関・民間事業者連携の受入に向けた組織体の形成
- 地元市民に参加によるおもてなしイベントの実施(受入意識・おもてなし意識の醸成)

【移動・アクセス】

- 二次交通の確保、観光ツアーの分散
 - ✓ 大型バスによる観光ツアーは県内各地へ分散
 - 行き先、時間、ルート(観光順序)の分散による混雑緩和
 - ✓ 市中心部までシャトルバスを運行し、その後公共交通による市街地観光へ
 - ✓ 市街地近くの港なら徒歩や公共交通での移動も選択肢

【観光消費】

- 地元事業者(商店街等)との連携
 - ✓ 寄港時に地元店舗による商品販売(臨時免税店の出店など)
- 富裕層を狙った寄港地ツアー設定で高単価消費の獲得を企図(体験・物販に加え、地元食材を使った昼食など)
- 観光消費は乗組員もターゲット
 - ✓ クルーズ船の停泊中は旅客だけでなく乗組員も下船する。乗組員の消費も地域へ貢献

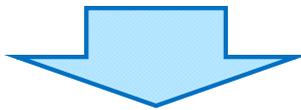
Ⅲ. クルーズ誘致・観光振興に向けた提言

クルーズ誘致・観光振興に向けた提言

1. 松山港のポテンシャルと課題

【松山港のポテンシャルと課題】

- 現状で松山港の寄港回数は年1回程度に留まっている
 - 全国の港においてクルーズ誘致競争が活発化
 - 他方、過去には「松山港は誘致に積極的でない」というネガティブなイメージも。
- クルーズ誘致に向けた検討会が立ち上がり、今後の誘致活動に期待
 - 大型客船ダイヤモンド・プリンセスの寄港地に選定され、大型船対応の埠頭整備が進む
 - クルーズ客へのおもてなし対応（県民意識の醸成を期待）
- 現状、愛媛県に寄港する船は欧米系の割合が高いが小型船のため、クルーズ船で愛媛県を訪れる外国人数は少ない
(仮に全船満員で全員外国人だったとして2千人程度、愛媛県を訪れる外国人客の2%に満たない)
 - 広島港は75千人(2017年)、高知港は外国人宿泊者とほぼ同数の75千人(2017年度1月まで)
- 愛媛県は魅力的な観光資源を有している地域
 - 道後温泉のポテンシャルは高い
 - 内子などツアーバスで移動可能範囲に観光資源も多い
- 松山観光港は既に旅客ターミナルが整備され、市民に馴染のある港
 - 小型ラグジュアリー船は現状でも着岸・係留可能
 - 欧米系の富裕層の比率が高い小型ラグジュアリー船は観光ツアー等で高額消費が期待できる
 - クルーズ船を目にする機会を増やし市民の身近な存在へ



【提言の骨子】

- ① ターゲットをラグジュアリー・プレミアムに絞った誘致
- ② 中期的には、クルーズツアーの発着港を目指す
- ③ 寄港地ツアーにおける広島港との連携

2. クルーズ誘致・観光振興に向けた提言

ターゲットをラグジュアリー・プレミアムに絞った誘致

ダイヤモンド・プリンセスの寄港を契機に、街全体でクルーズ船を受け入れる環境を整備し、クルーズ船への理解を進める事で、地域一丸となって更なるラグジュアリー・プレミアムクラスの誘致活動を展開

- 市民を巻き込んだ受入態勢の構築
- 寄港地ツアー（豪華な昼食等）で地域への観光消費喚起
- クルーズ船寄港の経済効果の発信（市民の理解）
- 愛媛県の魅力を訴求するプロモーション（寄港地ツアー提案）
- 他県港と連携した船社への誘致プロモーション

中期的には、クルーズツアーの発着港を目指す

クルーズツアー途中の一寄港地では松山への宿泊は伴わないが、中期的にクルーズツアー前後の宿泊が期待できるクルーズツアー発着港を目指し、結果として愛媛・松山での宿泊需要を喚起

- 地元でクルーズセミナー等を開催し、クルーズツアーへの市民の興味・関心の喚起（将来の松山港からの乗船客の開拓）
- 市民に馴染みのある松山観光港のクルーズ活用の可能性をPR
- 他県港との発着港連携を通じたクルーズツアー造成

寄港地ツアーにおける広島港との連携

松山港と高速船航路がある広島には、現状すでに多くのクルーズ船が寄港している（ラグジュアリー・プレミアム船の寄港も多い）ため、ラグジュアリー・プレミアム船の広島寄港時の観光先ツアー先として松山・道後をPR

- 広島港からの寄港地ツアー先として松山をプロモーション
 - 厳島神社・原爆ドームを経験済みの乗客がターゲット
 - 道後温泉は、広島とは差別化できる観光資源
 - 広島・宇品から松山は高速船で1時間のエリア（片道2時間で道後温泉へ）
 - 次回来日時には、愛媛を中心とした旅行行程の獲得を目指す

著作権(C) Development Bank of Japan Inc. 2018

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引等を勧誘するものではありません。本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。

本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。

著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず、『出所:日本政策投資銀行』と明記して下さい。



株式会社 日本経済研究所
Japan Economic Research Institute Inc.