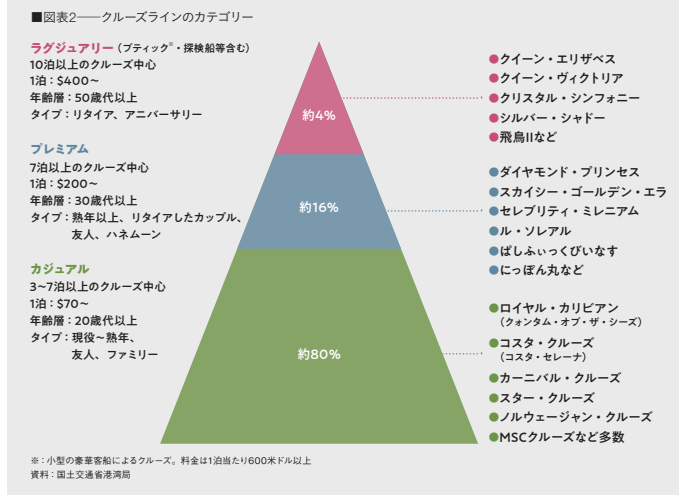
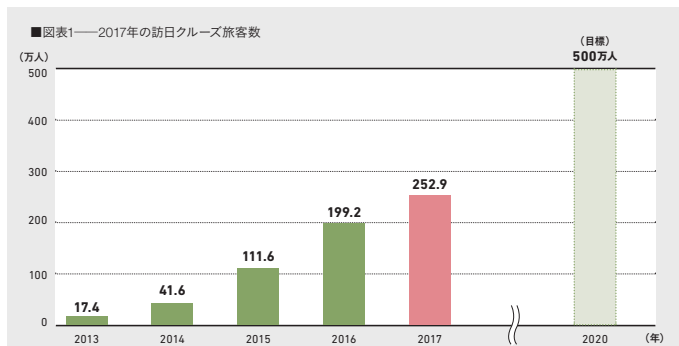




■図表3——2017年クルーズ船の寄港回数（上位10港）

順位	港名	寄港回数
1位	博多港	326回
2位	長崎港	267回
3位	那覇港	224回
4位	横浜港	178回
5位	石垣港	132回
6位	平良港	130回
7位	神戸港	116回
8位	鹿児島港	108回
9位	佐世保港	84回
10位	八代港	66回

資料：国土交通省港湾局

一元的に提供している。このほか港湾局では全国クルーズ活性化会議や観光庁と共同で、船社と自治体の港湾管理者などとの間をとりもつ商談会を14年度から開催。17年度は中国の天海郵輪、ノルウェー・クルーズ・ライン、フランス・ポナンなど5つの船社がほぼ2回ずつ実施しているが、清水港や熱海港、和歌山下津港など全国延べ69港が参加した（複数回参加した港含む）。16年度の商談会に参加した港湾を含めて、商談会参加港のうち20港において、19年度のクルー

ド／ソフト両面にわたる対策を実施している。具体的には港湾の受入れ環境整備として、係船柱や防舷材の改良のほか、大型船舶の寄港にも対応できるよう岸壁の延伸、移動式ボーディングブリッジの設置などを支援している。

さらにクルーズ船の寄港需要を、幅広い寄港地での受入れに結びつける狙いから、「クルーズ寄港地マッチングサービス」も開始。国土交通省のホームページ内に専用サイト「CRUISE PORT GUIDE OF JAPAN」を開設、船

社が全国の寄港地周辺の観光情報などをワンストップで閲覧・照会ができる仕組みとした。また、港湾のスペックや配置図、港湾管理者の連絡先も、全国138自治体が参加する「全国クルーズ活性化会議」のWebサイトで振興室課長補佐（船業一考氏）。

外航クルーズ船による日本への入国者は、13年にはわずか17万人であったが、15年には約6・5倍の111万人に急増。13年に観光立国推進閣僚会議がとりまとめた「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」で掲げら

れた「2020年、クルーズ100万人時代」という目標が5年も前倒しで実現された。この勢いは、「明日の日本を支える観光ビジョン」（16年）において、「訪日クルーズ旅客数を2020年に500万人」という大きな上方修正をもたらしたが、直近17年は252万人（前年比27%増）に達している（図表1）。

この急激な伸びは、世界のクルーズ市場の大幅な成長に裏打ちされたものである。世界のクルーズ人口は05年は1374万人であったが15年には約1・7倍の2320万人に増加。なかでも成長著しいのがアジアで、同じく76万人から約2・7倍の208万人へと急拡大している。

こうした旺盛な需要に向け世界の主要なクルーズ会社は続々と新造船を投入、20年までに9万t以上の大型客船

世界で拡大するクルーズ需要はインバウンド政策の成長エンジンに

観光立国を目指し国をあげた取組みが行なわれている。2018年は訪日外国人人数が年間3000万人を超えることはほぼ確実な情勢である。しかしここ3年あまりの推移をみると、その伸び率は少しずつ衰えてきていることもまた事実である。

そうしたなかインバウンド拡大の強力な成長エンジンとして、にわかに脚光を浴びているのが訪日クルーズ旅客である。

「クルーズ船の旅」というと日本ではいまだ一部の富裕層のものというイメージが根強いが、船を大型化し、かつ3、4日のショートクルーズとすることなどで料金を抑えた「カジュアルクルーズ」は確実に中間層に浸透してきている（図表2）。アジアでは中国人を中心にさらなる市場の伸びが見込まれている。

国土交通省港湾局に聞く、
「訪日クルーズ旅客2020年500万人」
実現プログラム

「寄港・お断りゼロ」の実現目指し
受入れ体制の拡充を進める

インバウンドは飛行機だけではなく、クルーズ客船でもやってくる。そしてこの訪日クルーズ旅客数は著しい勢いで伸長しており、しかも寄港地の多くが大都市ではなく地方であることも注目される。受入環境整備にどう取り組んでいるのか、国土交通省港湾局に聞いた。

編集部