

隣国の需要を取り込め！

2012年ボイジャー・オブ・ザ・シーズの入港効果と今後のプロモーション戦略¹

大阪大学大学院国際公共政策研究科

赤井 伸郎 (akai@osipp.osaka-u.ac.jp)



出所：神戸港入港時に筆者撮影

1. はじめに

全世界が、リーマンショック後の不況に苦しんでいる一方で、クルーズ業界は、順調に拡大している。この背景には、クルーズは、他の旅行に比べ相対的な費用対効果が高いうえに、安全性が備わっていることも、大きく影響していると思われる。2012年初頭に起きた事故も、人為的ミスが原因であり、再発防止策が速やかに取られたことから、事故による需要への影響は、ほとんどなかったと報告されている。(詳細は、赤井(2012a)参照。)

ここにきて、需要の拡大が大きく見られるのがアジア地域である。アジア地域は、発展途上の国が多く、クルーズマーケットの拡大が最も期待される地域である。特に中国の富裕層の拡大により、飛躍的にクルーズマーケットが拡大してきている。アジア地域の成長を日本にいかに取り込むのかは、日本の成長を考えるうえで、緊急に検討すべき課題である。第一に思いつくのは、日本企業のアジアマーケットへの進出であるが、日本の産業空洞化を引き起こす懸念もあり、日本の地域活性化に

つながる可能性は低い。その一方で、アジアから日本への観光は、アジアの拡大するマーケットを日本に取り込み、日本の地域活性化を促すという意味で、最も効果が期待される分野でもある。

2012年は、その意味では、注目すべき年となった。大型客船の入港は、これまでにもなされていたが、2012年は、特に、(1)定期的に、中国から日本へのクルーズコースが設定され、(2)世界最大級のクルーズ客船「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」が、そのコースに配船された。

そこで、本稿では、2012年の「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」の実績を振り返ることにしたい。また、情報整理の制度が整っていないことなどから限界はあるものの、その効果も、できる限り紹介したい。さらに、日本と同様に魅力ある島国であり、クルーズ船寄港が近年急拡大しているニュージーランドを取り上げ、そのプロモーションの実態を紹介する。最後に、これらを踏まえて、日本の地域・港湾のプロモーション組織のガバナンスについての提言を行うこととする。

¹本稿は、2012年11月17日(土)に行われた「日本クルーズ&フェリー学会総会・講演会」での講演内容をまとめたものである

本稿は以下のように構成されている。まず次節では、「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」の入港の実態と効果を紹介する。第3節では、日本と同様の状況にある国として、ニュージーランドを取り上げ、その取り組み事例を紹介する。第4節では、

拡大するニーズ・需要をとらえる戦略として、ポート・プロモーションのガバナンス強化についての提言を行う。

2. ボイジャー・オブ・ザ・シーズの入港実績と効果

2012年6月から10月にかけて、世界最大級の客船「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」²は、福岡、沖縄、長崎、神戸に寄港した。これまで、大型客船が入港する際の障害は、入国審査の長い待ち時間であった。入国審査の待ち時間は、通常2時間が限界と思われているが、これまでには、2時間を超える事例が頻発し、クルーズ観光におけ

る大きな障害となっていた。これに対し、法務省は、6月より入国審査手を簡素化する試みを始めた。この効果は絶大で、今回の寄港に際しても、入国審査の待ち時間は、大きな問題となっておらず、大きな改善がなされたと言えよう。

以下では、その実績内容と効果についてまとめることにする。

2.1 福岡(博多港)

ボイジャー・オブ・ザ・シーズ初寄港(博多港)

国土交通省
九州地方整備局



出所：国土交通省九州地方整備局

² 「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」を所有するロイヤルカリビアンインターナショナルのホームページにある客船紹介のページでは以下のように解説されている。

http://www.royalcaribbean.jp/cruise/rci/ship/ship_detail.do?classCode=VY&shipCode=VY

「総トン数：137,276トン、乗客定員：3114人、乗組員数：1176人、全長：310m、全幅：48m、喫水：8.8m、巡航速度：22.0ノット、就航年：1999年11月

「1999年就航当時、タイタニックの4倍、QE2の2倍の大きさを誇る世界最大客船として注目を集めました。総トン数だけでなく船内で地上のあらゆるレジャーを楽しめるというコンセプトのもと、驚くべき設備が備わっています。アイススケートリンク、ロッククライミングの壁面、長さ122mの巨大アーケード、それを見おろすプロムナードキャビン等船上初の施設の数々。豊富なアクティビティで船そのものが一つのテーマパークとなっています。その後、同型船が4隻作られ、さらに現在の世界最大客船フリーダムクラスへとつながりました。」

博多港には、2008年にラプソディ・オブ・ザ・シーズ（78,491トン）が6回、コスタアレグラ（28,597トン）が17回入港し、クルーズ客船の入港が本格化した。その後、2009・2010年にかけて、コスタ・アレグラは、コスタ・クラシカ（52,926トン）やコスタトマンチカ（53,000トン）に、ラプソディ・オブ・ザ・シーズは、レジェンド・オブ・ザ・シーズ（69,130トン）に引き継がれた。そして、2012年には、ボイジャー・オ

ブ・ザ・シーズ（137,276トン）が登場し、コスタクルーズは、コスタ・ビクトリア（75,116トン）を投入し、大型化が加速している。2013年には、コスタクルーズは、コスタ・アトランチカ（85,619トン）を投入予定である。

2012年には、ボイジャー・オブ・ザ・シーズは、11回、博多港に入港した。詳細は以下の表のとおりである。

博多港における「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」の入港実績

着岸日時		離岸日時		乗客概数	うち中国	観光バス
2012/06/21(木)	7:55	2012/06/21(木)	19:45	3500	3100	73
2012/06/26(火)	7:50	2012/06/26(火)	19:10	3600	3500	67
2012/06/30(土)	7:55	2012/06/30(土)	19:15	3700	3600	-
2012/07/18(水)	7:50	2012/07/18(水)	19:50	3400	3000	57
2012/07/28(土)	7:50	2012/07/28(土)	17:45	3600	3500	-
2012/08/16(木)	8:00	2012/08/16(木)	17:05	3200	3150	73
2012/08/27(月)	6:55	2012/08/27(月)	17:20	3400	3300	79
2012/09/02(日)	9:15	2012/09/02(日)	19:45	3500	-	81
2012/09/23(日)	12:25	2012/09/23(日)	21:00	2600	2300	68
2012/10/03(水)	12:30	2012/10/03(水)	20:00	1950	1800	68
2012/10/10(水)	12:15	2012/10/10(水)	20:00	2850	2850	32

出所：福岡市港湾局

9月後半以降は、日中の外交問題の影響で、乗船客が減少したものの、それまでは、ほぼ満室での就航であったことがわかる。入港時の詳細・効果については、2012年10月に、アンケートを実施しており、2013年3月に報告書がまとまる予定である。

福岡市(2009)は、2009年9月に調査を実施している。その結果、2009年の24回寄港による経済波及効果は、約10億5,700万円であると試算されている。福岡は、特にショッピングが盛んと言

われており、消費金額は、全国平均（中国人ツアー客）の約1.6倍であり、今後は、「消費額のさらなる向上のためには、都市回遊性（滞在時間の増、立寄場所の増）や、外国語対応の充実や銀聯カードの設置等買い物環境の改善が必要」とまとめられている。また、福岡アジア都市研究所(2011)は、中国人を対象に2010年10月に調査を行っており、1人当たり観光消費額が平均4万3000円であったと報告している。

2.2 沖縄(那覇港)



出所：沖縄総合事務局（2012）

ボイジャー・オブ・ザ・シーズは、2012年に、沖縄の那覇港には、4回寄港した。沖縄総合事務局は、2012年7月24日に乗船客に対してアンケートを実施している。その詳細は、以下の通りである。

那覇港でのアンケートの概要

■当該アンケートの概要

目的:大型クルーズ船乗客へのアンケートを実施し、
 県内への経済効果の把握を目的とする

対象船舶:ボイジャー・オブ・ザ・シーズ
 (運航ルート:上海~韓国・済州島~那覇~上海)

アンケート実施日:平成24年7月24日

乗客数実績:3,609人

アンケート配布数:1,560通

回答数 1,075通(回収率 68.9%)

実施者:沖縄総合事務局 那覇港湾・空港整備事務所

協力:那覇港管理組合



出所：沖縄総合事務局（2012）

アンケートの結果は、以下のようにまとめられている。

那覇港アンケートの結果

■アンケート結果（乗客の消費動向について）

- ① クルーズの参加理由について
 - ・「クルーズ船の旅を楽しむため」が約 55%と最も多くなっており、次いで「沖縄を楽しむため」が約 32%、「買い物を楽しむため」が約 28%と続いている。
- ② 買い物をした場所について
 - ・「土産物店」が約 34%と最も多くなっており、次いで「DFS」が約 30%、「コンビニエンスストア」が約 25%、「スーパーマーケット」が約 22%の順となっている。
- ③ 消費額（1人当たり）について
 - ・沖縄での買い物など消費額は、「5千円未満」が約 33%と最も多く、次いで「1万～2万円」が約 15%となっている。
 - ・「3万～5万円」「5万～10万円」「10万円以上」の高額回答もそれぞれ約 8%～10%と比較的多くとなっている（3万円以上で約 28%）
 - ・1人当たり平均金額は「約 3万 8千円」と算出される。
- ④ 購入品目について
 - ・購入品目については、「食料品・飲料品」が約 48%と圧倒的に多くなっており、次いで「化粧品」が約 18%、「飲食」約 15%の順となっている。
 - ・品目別の購入金額（平均金額）については、「洋服・バッグ・靴等」が約 34千円と最も高く、次いで「薬品等」が約 24千円、「時計」が約 21千円となっている。
- ⑤ 沖縄へのクルーズ再訪意思について
 - ・「また来たい」が約 33%となっており、「来たくない」の約 18%を上回っている。

出所：沖縄総合事務局（2012）

その結果、クルーズ客船による乗客の消費額は、1回あたり 1.37 億円に上ると試算されている。

2.3 神戸港



出所：神戸市

ボイジャー・オブ・ザ・シーズは、2012年に、神戸港には、4回寄港した。その詳細は、右の通りである。

ボイジャー・オブ・ザ・シーズの神戸港入港時の詳細

1 入出港概要

	着岸	離岸	前港	次港
1	7月9日(月) 13:45	7月10日(火) 18:00	上海	長崎
2	8月6日(月) 13:55	8月7日(火) 18:05	〃	〃
3	8月20日(月) 13:40	8月21日(火) 18:10	〃	〃
4	9月13日(木) 6:50	9月13日(木) 21:45	済州島	天津

2 乗客・乗組員数

	乗客数(中国人・香港含む)	国籍数	乗組員
1	3,541人(2,987人)	42カ国	1,232人
2	3,616人(3,079人)	43カ国	1,228人
3	3,437人(2,821人)	37カ国	1,211人
4	3,149人(3,077人)	19カ国	1,217人

3 CIQ：概ね1時間20分～30分で終了

- ・ 検疫：本船出口2カ所でサーモチェックを実施
- ・ 入国審査：ターミナル2階に審査ブースを最大24ブース増設
- ・ 税関：ターミナル2階で審査

出所：神戸市みなと総局(2012)

神戸港からの団体ツアーの行先は、以下の表で示されている。

神戸港からの主な団体ツアーの行先

	ツアー行き先	主な訪問地	バス台数	概算人数
1日目	神戸 半日①	灘の酒蔵、北野町、南京町	12	480
	神戸 半日②	三宮・元町、六甲山	23	920
2日目	大阪・京都 1日	大阪城、心斎橋、清水寺、西陣織会館	17	700
	大阪・奈良 1日	大阪城、心斎橋、東大寺、奈良公園	6	200
	大阪・USJ 1日	大阪城、心斎橋、USJ	9	360
	大阪・神戸 1日	大阪城、心斎橋、マリンピア神戸、明石海峡大橋	11	440

出所：2012年8月4日 日本経済新聞

この表からもわかるように、京都、奈良まで幅広く、観光地として組み込まれていることがわかる。入港地に限らず、関西全体が活性化される点は、注目に値する。

2.4 長崎港



出所：長崎県

ボイジャー・オブ・ザ・シーズは、2012年に、長崎港には、6回寄港した。その詳細は、以下の通りである。

長崎港における「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」の入港実績

入港日	入港時間	上陸人員(人)
6/22	08:00~17:00	3,450
7/1	08:00~17:00	3,692
7/12	08:00~17:00	3,539
8/9	08:00~17:00	3,635
8/23	07:30~17:00	3,433
10/4	08:00~17:00	約2,000

経済効果に関して、長崎市(2012)は、2011年に調査を行っている。この調査は、2011年9月から10月にかけて、4隻の入港時に行われたものである。アンケート調査対象となった客船の入港内容の詳細は、以下である。

アンケート対象クルーズ客船の詳細

平成23年(2011年) 長崎港クルーズ客船入港状況

船名	トン数	全長	入港月日	曜日	入港	出港	前港	次港	船種	乗客数実績	乗員数実績	総数
レジェンド・オブ・ザ・シーズ	69,130	264.00	9月5日	月	1300	2000	天津	福岡	パナマ	1,839	736	2,575
コスタ・クラシカ	52,926	220.60	10月10日	月・祝	800	1800	福岡	泉州島	イタリア	1,200	570	1,770
ダイヤモンド・プリンセス	115,875	290.00	10月13日	木	600	1800	釜山	上海	パナマ	2,557	1,068	3,625
サン・プリンセス	77,441	261.31	10月18日	火	700	1800	釜山	大阪	パナマ	1,940	850	2,790

出所：長崎市(2012)

回収されたアンケート数は、合計1059である。その結果、2011年の17隻入港における経済波及効果は、約7.5億円(1隻当たり、4400万円)と推計されている。

2.5 真の効果を伝えるために

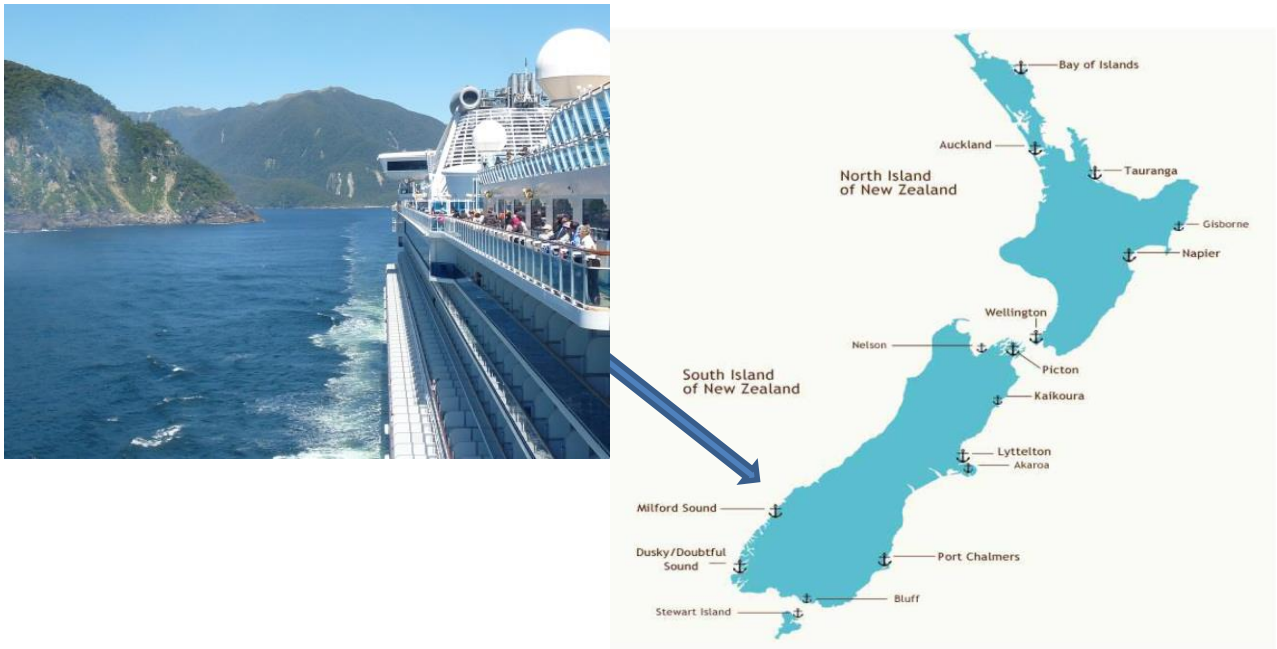
経済波及効果に関しては、これまでに、田口・池田(2011)や、田島・藤生・高田(2010)などが推計を行っている。クルーズ客船寄港の効果は、客観的な金額で表示されることにメリットがあるが、波及効果は、仮定の置き方で金額が変わることが多い。まずは、様々な視点から情報・分析・事例の積み重ねを行うことが、的確な議論を行う上で必要であろう。寄港地の地域・港・町がどのように対応し、市民・住民が、どのように意識を変えて行くのかの時系列的な分析も必要である。これらのデータを積み重ねてこそ、真の地域への効果を把握することができる。アジアの成長を取り込み、日本の地域を活性化させる数少ない施策の一つとして、長期の視点から、丁寧な議論が求められよう。

3. ニュージーランド（NZ）の海外事例

本節では、日本と同じ状況にあると思われる国の状況、地域・港湾の取り組みを紹介し、日本への示唆を得る。国としては、ニュージーランドを取り上げる。ニュージーランドは、日本同様、360度を海に囲まれる、魅力あふれる島国であり、船で訪れることが出来る数多くの寄港地を持つ。日本が、隣国・中国の経済成長に起因するクルーズ需要拡大により、寄港が拡大しているのと同様、ニュージーランドでも、隣国オーストラリアの経

済成長に起因するクルーズ需要拡大により、寄港が拡大している。以下は、ニュージーランドの地図である。矢印で示している部分が、ミルフォードサウンドと呼ばれるフィヨルドであり、アラスカや北欧のフィヨルドと同様、素晴らしい渓谷美が味わえる。陸路でのアクセスは非常に時間がかかるため、客船での観光は利便性にも優れている。

ニュージーランドの主な寄港地とミルフォードサウンド(写真)



出所 図は、<http://www.cruisenzeland.org.nz/schedule/new-zealand-ports.aspx>より抜粋、
写真は、筆者撮影。

オーストラリアのマーケットには、プリンセスクルーズが多く、船を配船している。以下は、プリンセスクルーズのスケジュール（オーストラリア

発着：2012-13 シーズン）である。シーズン中に、4隻のクルーズ船がクルーズを行っていることがわかる。

プリンセスクルーズのスケジュール（オーストラリア発着：2012-13 シーズン）

2013-2014年	2013年10月	2013年11月	2013年12月	2014年1月	2014年2月	2014年3月
ダイヤモンド・プリンセス		東南アジアとオーストラリア720日間	タスマニア7日間	オーストラリア-ニュージーランド13日間	オーストラリア-ニュージーランド13日間	オリエント・アジア18日間
118,000トン 2004年就航 定員:2,870人	DI	11/14 シンガポール-シドニー	12/3 シドニー-シドニー	1/4 シドニー-オークランド	2/9 オークランド-シドニー	3/12 上海-天津 3/29 天津-上海
			オーストラリア-ニュージーランド13日間	1/18 オークランド-シドニー		
			12/11 シドニー-オークランド	1/28 シドニー-オークランド	オーストラリアとアジア20日間	
			12/23 オークランド-シドニー		2/21 上海-天津	
シー・プリンセス	ニュージーランド14日間	ニュージーランド15日間	ニュージーランド15日間	ニュージーランド15日間	ニュージーランド15日間	ニュージーランド15日間
77,000トン 1998年就航 定員:1,990人	GP	10/7 シドニー発着	11/8 プリスベン発着	12/3 プリスベン発着	1/8 プリスベン発着	2/2 プリスベン発着
		タスマニア7日間			2/27 プリスベン発着	3/13 プリスベン発着
		10/20 シドニー発着	フィジー-12日間	フィジー-12日間	フィジー-12日間	フィジー-12日間
		フィジー-12日間	11/22 プリスベン発着	12/17 プリスベン発着	1/22 プリスベン発着	2/16 プリスベン発着
		10/28 プリスベン発着		12/28 プリスベン発着		3/27 プリスベン発着
ドーン・プリンセス	オーストラリアとニュージーランド周遊 36日間	ニュージーランド14日間	タスマニア7日間	ニュージーランド14日間	ニュージーランド14日間	ニュージーランド14日間
77,000トン 1997年就航 定員:1,990人	DP	10/11 シドニー発着	12/2 メルボルン発着	1/4 メルボルン発着	2/5 メルボルン発着	3/3 メルボルン発着
		コースタル5日間	タスマニア7日間		2/18 メルボルン発着	3/16 メルボルン発着
		11/15 シドニー-メルボルン	ニュージーランド14日間	ニュージーランド14日間		3/29 メルボルン発着
		11/19 メルボルン発着	12/15 メルボルン発着	1/10 メルボルン発着		
			ニュージーランド15日間	1/23 メルボルン発着		
			12/21 メルボルン発着			
サン・プリンセス	ニュージーランド14日間	クイーンズランド 11日間	ニュージーランド14日間	ニュージーランド14日間	ニュージーランド14日間	ニュージーランド14日間
77,000トン 1995年就航 定員:1,990人	SP	10/16 シドニー発着	12/4 シドニー発着	1/12 シドニー発着	2/8 シドニー発着	3/7 シドニー発着
		10/29 シドニー発着	12/17 シドニー発着			クイーンズランド11日間
		ニュージーランド14日間	フィジーと南太平洋15日間	フィジーと南太平洋15日間	フィジーと南太平洋15日間	3/20 シドニー発着
		11/21 シドニー発着	12/30 シドニー発着	1/25 シドニー発着	2/21 シドニー発着	オーストラリアとアジア27日間
						3/30 シドニー-横浜
2012-2013年	2013年10月	2013年11月	2013年12月	2014年1月	2014年2月	2014年3月

出所：プリンセスクルーズ公表の旅程より筆者作成

また、近年のニュージーランドのクルーズの状況は、以下の表にまとめられている。

ニュージーランドのクルーズの状況

NEW ZEALAND'S CRUISE SUMMARY												
	1996/97	2008/09	% CHANGE	2009/10	% CHANGE	2010/11	% CHANGE	2011/12	% CHANGE	2012/13*		
Voyages	27	96	-2.0	81	-15.6	93	14.8	120	29.0	130	8.3	
Port Calls	...	491	10.8	421	-14.3	537	27.6	688	28.1	740	7.6	
Actual Passenger Numbers	19,400	118,976	2.4	109,951	-7.6	136,168	23.8	173,819	27.7	208,659	20.0	
Actual Crew Numbers	...	42,077	-18.3	43,292	2.9	55,561	28.3	67,789	22.0			
Direct Spend	...	478 m		271.2				470.7*				
GDP (NZD)	...	219 m		190.9				346*				
FTE	...	3,221		3,100				5,606*				
Nationalities	Share of Total			Share of Total			Share of Total			Share of Total		
AU	38,972	72.7	32.8	43,977	12.8	40	61,407	39.6	45.1	95,216	55.1	54.8
CA	6,883	-16.6	5.8	4,523	-34.3	4.1	4,929	9	3.6	6,087	23.5	3.5
DE	3,453	-14	2.9	2,507	-27.4	2.3	3,266	30.3	2.4	4,192	28.4	2.4
GB	13,325	4	11.2	12,029	-9.7	10.9	15,002	24.7	11	12,727	-15.2	7.3
JP	1,152	-	1	418	-63.7	0.4	1,244	197.6	0.9	408	-67.2	0.2
NZ	13,915	-40.5	11.7	16,436	18.1	14.9	22,391	36.2	16.4	18,627	-16.8	10.7
US	32,757	-8.5	27.5	23,509	-28.2	21.4	20,890	-11.1	15.3	25,736	23.2	14.8
others	8,519	-9.2	7.2	6,552	-23.1	6	7,039	7.4	5.2	10,826	53.8	6.2

出所：クルーズ・ニュージーランド(2012)

まず、乗船客の推移であるが、2009/10 シーズンに少し落ち込んだものの、2011/12 年シーズンからは、急拡大してきていることがわかる。2012/13 シーズンの予想では、20 万人を突破する勢いである。次に、乗船客の国籍を見てみると、2009/10 シーズンでは、32.8%をオーストラリアからの乗客が、27.5%をアメリカからの乗客が占めて

いたが、2011/12 シーズンでは、オーストラリアからの乗客が大きく伸び、50%を超えるほどになっている。近年の急拡大は、ロイヤルカリビアンインターナショナルの参入により、提供される価格帯が幅広くなりニーズが高まったことが背後にあると思われる。2012-13 シーズンのボイジャー・オブ・ザ・シーズの寄港地は以下のとおりである。

ボイジャー・オブ・ザ・シーズの寄港地（ニュージーランド内：2012-13 シーズン）

日付	時間	寄港先	日付	時間	寄港先
16/11/12	0700 - 1700	Milford Sound	29/12/12	1400 - 2200	Picton
17/11/12	0700 - 1700	Port Chalmers (Dunedin)	30/12/12	0800 - 1800	Wellington
18/11/12	1400 - 2200	Picton	01/01/13	0730 - 1800	Tauranga
19/11/12	0800 - 1800	Wellington	02/01/13	0630 - 1530	Auckland
28/11/12	1100 - 2000	Auckland	21/01/13	0800 - 2000	Auckland
29/11/12	0945 - 2015	Tauranga	22/01/13	0700 - 1745	Tauranga
30/11/12	1400 - 2000	Napier	24/01/13	0700 - 1600	Wellington
02/12/12	0730 - 1730	Port Chalmers (Dunedin)	01/02/13	0700 - 1730	Milford Sound
03/12/12	0800 - 1800	Milford Sound	02/02/13	0730 - 1730	Port Chalmers (Dunedin)
13/12/12	0700 - 1730	Milford Sound	03/02/13	1300 - 2200	Wellington
14/12/12	0730 - 1730	Port Chalmers (Dunedin)	05/02/13	0945 - 2045	Tauranga
15/12/12	1300 - 2200	Wellington	06/02/13	0630 - 1530	Auckland
17/12/12	0730 - 1800	Tauranga	23/02/13	0800 - 1730	Auckland
18/12/12	0630 - 1530	Auckland	24/02/13	0800 - 1745	Tauranga
27/12/12	0700 - 1700	Milford Sound	25/02/13	1200 - 2000	Napier
28/12/12	0700 - 1700	Port Chalmers (Dunedin)	27/02/13	0730 - 1730	Port Chalmers (Dunedin)
			28/02/13	0900 - 1700	Milford Sound

出所：クルーズ・ニュージーランドのホームページより筆者作成

<http://www.cruisenzeealand.org.nz/>

ニュージーランドでは、クルーズのソースマーケットであるオーストラリアに向けて効果的にニュージーランドの寄港地の魅力を伝えるために、「クルーズ・ニュージーランド」³という組織が1994年に設立されている。寄港地ほか⁴が加盟し、国の観光部局がバックアップする形の組織体系で

ある。この組織では、全島一体でのプロモーション活動とクルーズに関する情報の共有を行っている。加えて、詳細な需要分析、詳細な経済効果分析を行い、港湾投資や、港湾での受け入れ態勢など長期的な視点からの戦略を練っている。⁵

³ <http://www.cruisenzeealand.org.nz/>

⁴ 具体的には、以下の6分野の組織がメンバーとなっている。

- ・Ground Handlers
- ・Ports and Airports
- ・Regional Tourism Organisations (RTOs) and other government agencies
- ・Shipping Agents and Suppliers
- ・Tourism Operators and Airlines
- ・Cruise lines

⁵ 詳細は、赤井伸郎(2012b) を参照。

4. 拡大するニーズ・需要をとらえる戦略：ポート・プロモーションのガバナンス強化

本節では、各地域（港湾）が、今後拡大するアジアマーケットのニーズ・需要を的確にとらえ、クルーズ客船を呼び込むには、何が必要であるのかを、赤井（2012c）をベースに、議論することにする。特に以下の3つの視点が大事であると思われる。

戦略A：情報不足の解消

戦略B：効率的・効果的なプロモーション体制の整備

戦略C：外部性排除による連携

以下では、個別にその内容を見ていくことにする。

4.1 戦略A：「情報不足の解消」

現在の日本では、寄港地のプロモーションに対するノウハウが不十分であると思われる。世界の多様な事例をベースに、ベストプラクティスの情報を収集し、地域港湾ごとの最適なプロモーションを行う必要がある。企業（クルーズ船社）戦略の把握に向けた情報収集が求められる。2012年11月7日に、「全国クルーズ活性化会議」が発足した。その目的は、「クルーズ船が寄港する港湾管理者等が連携し、全国レベルでクルーズ振興や誘致に係る情報共有・意見交換・共通課題の解決を行う。」とされている。この団体を有効に活用し、的確な情報を収集、効果的なプロモーションが行われることに期待したい。

4.2 戦略B：

「効率的・効果的なプロモーション体制の整備」

現在、旅客等の誘致活動やポートセールス事業を行う民間組織としては、多くの港では、振興協会という組織が存在している。その組織の活動としては市民との情報交換などが主となっている。実際、プロモーションを行う際にも、港湾管理者をサポートする形で、港湾管理者の意向をうかがうこととなり、主体的・機動的に行える組織とはなっていない。効率的・効果的なプロモーションを行うためには、現在、自治体が持つ権限を大幅に民間にゆだね、契約の下、プロモーションを独

自の視点で行える組織体制が望まれる。自治体の観光部局との連携も不可欠である。

4.3 戦略C：「外部性排除による連携」

クルーズ客船が寄港すれば、その港がある地域だけではなく、周辺の多くの地域にも便益を及ぼす。（バスでの観光を想定すれば、片道3時間程度のエリアが対象となろう。）隣接するインフラ間での非協力的なプロモーション活動は、知らない間にお互いにマイナスの外部効果を及ぼしあう（外部性の存在）ことになる。

この外部性をなくす方法を「外部性の内部化」というが、そのためには、観光・物流において関連地域を一体としてとらえ、自治体および民間が連携しながら、誘致活動を行うべきである。地域連携の例としては、共同の情報発信・情報収集が考えられ、担当組織・担当者には、個別地域のためではなく、地域全体でメリットを共有するという意識改革（加えて、それを促す利益配分の仕組みの設計）も欠かせない。すでに各地域には、多数のクルーズ振興のための協議会が作られているものの、個別団体の利益を考えた情報交換の場に終わっている場合も多く、船社へのプロモーションにおいては、地域内の情報をすべて把握しているトップが、船社の旅程策定に対して戦略的にプロモーションを行える体制作りも必要である。

5. おわりに

本稿では、2012年に世界最大級の客船「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」が寄港したことを受け、アジア経済の発展を日本に取り込み、日本の地域を活性化させるために、どのような取り組みが必要であるのかを、ニュージーランドの事例を交えながら、議論した。第一に、情報を効果的に収集すること、第二に、効果的な組織体制でプロモーションを行うこと、第三に、その際、寄港地のみではなく周辺も含めた自治体（港湾部局・観光部局）・民間が一体となることを提言したい。

参考文献

- 赤井伸郎(2012a)
「マイアミクルーズコンベンション：CSM2012に参加して」『クルーズ&フェリー』第5号 pp6-8 日本クルーズ&フェリー学会
- 赤井伸郎(2012b)
「ニュージーランドのクルーズ事情に関するクルーズニュージーランド(クルーズ協会)ヒアリング概要」未刊行論文(2012年9月ウエリントンにてヒアリング。)
- 赤井伸郎(2012c)
「港湾インフラ活用としてのクルーズ振興に向けた組織体制・連携のあり方—空と海の新時代を迎えて—」『ポート・プロモーション』2012年号 PP21-25 日本港湾振興団体連合会
- 沖縄総合事務局(2012)
「外国クルーズ客船の那覇港寄港による経済効果について」(H24.8)
<http://www.ogb.go.jp/teireikaiken/h24-0816/cruiseships.pdf>
- 神戸市みなと総局(2012)
「大型外国客船「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」の寄港について」
- 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」(H23.5)
<http://www.marine.osakafu-u.ac.jp/~lab15/papersearch/papers/PDF/2011-007.pdf>
- 田島規雄・藤生慎・高田和幸(2010)
「外航クルーズ旅客の消費活動が地域・観光振興に及ぼす効果の分析」(H22.6)
http://www.plan.g.dendai.ac.jp/wp-content/uploads/2010/06/クルーズ_土木計画2010春_梗概_Ver-Final.pdf
- 長崎県(2007)
「国際及び国内観光船入港に係る経済波及効果等調査業務」(H19.3)
- 長崎市(2012)「外国人観光客実態調査」(H24.3)
- 福岡市(2010)
「外国クルーズ客船寄港による福岡市経済への波及効果等調査」(H22.1)
<http://www.city.fukuoka.lg.jp/keizai/shukyaku/shisei/cruise.html>
- 福岡アジア都市研究所(2011)
「博多港寄港クルーズ船 中国人乗降客観光動向調査」委託報告書(2011/3)
- 横浜市(2012)「横浜港の経済効果」(H24.6)
<http://www.city.yokohama.lg.jp/kowan/m-learn/chiikikeizai/>
- クルーズ・ニュージーランド(2012)
「NEW ZEALAND'S CRUISE SUMMARY」ヒアリング(2012年9月)時の提出資料