

# 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<sup>1</sup>

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](mailto: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、これまでにみなされていたが、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。

<sup>1</sup>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」<sup>2</sup>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

<sup>2</sup> 「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](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

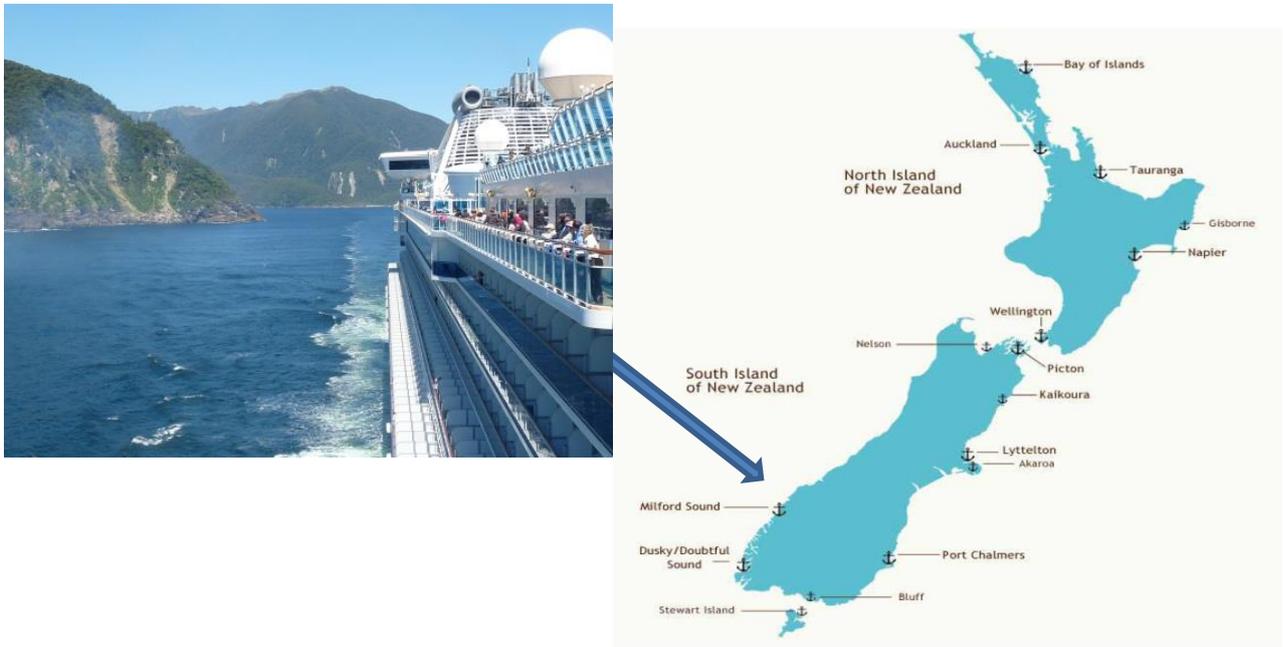
経済波及効果に関しては、これまでに、田口・池田(2011)や、田島・藤生・高田(2010)などが推計を行っている。クルーズ客船寄港の効果は、客観的な金額で表示されることにメリットがあるが、波及効果は、仮定の置き方で金額が変わることが多い。まずは、様々な視点から情報・分析・事例の積み重ねを行うことが、的確な議論を行う上で必要であろう。寄港地の地域・港・町がどのように対応し、市民・住民が、どのように意識を変えて行くのかの時系列的な分析も必要である。これらのデータを積み重ねてこそ、真の地域への効果を把握することができる。アジアの成長を取り込み、日本の地域を活性化させる数少ない施策の一つとして、長期の視点から、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<br>118,000トン<br>DI<br>2004年就航<br>定員:2,870人 |                         | 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                   |
|   |                         | 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 札幌-天津                      |
|   |                         |                    | 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     |                                 | 3/29 天津-札幌                      |
|   |                         |                    | 12/11 シドニー-オークランド<br>12/23 オークランド-シドニー | 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<br>2/21 シドニー-札幌 |                                 |
| シー・プリンセス<br>77,000トン<br>GP<br>1998年就航<br>定員:1,990人      | 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                    |
|   | 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                     | 3/13 プリスベン発着                    |
|   | タスマニア7日間                |                    |  |                      | 2/27 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                        |
| ドーン・プリンセス<br>77,000トン<br>DP<br>1997年就航<br>定員:1,990人     | 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                    |
|   | 10/11 シドニー発着            | コースタル5日間           | 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                     |
|   |                         | 11/15 シドニー-メルボルン   | 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                    |
|   |                         | ニュージーランド14日間       | 12/15 メルボルン発着                          | ニュージーランド14日間         |                                 | 3/29 メルボルン発着                    |
| サン・プリンセス<br>77,000トン<br>SP<br>1995年就航<br>定員:1,990人      | 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                    |
|   | 10/16 シドニー発着            | 11/11 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<br>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 | 99,634 | 4.6   | 47.7 |
| CA                           | 6,883          | -16.6   | 5.8      | 4,523          | -34.3    | 4.1     | 4,929          | 9       | 3.6      | 6,087          | 23.5    | 3.5  | 9,254  | 52.0  | 4.4  |
| DE                           | 3,453          | -14     | 2.9      | 2,507          | -27.4    | 2.3     | 3,266          | 30.3    | 2.4      | 4,192          | 28.4    | 2.4  | 5,933  | 41.5  | 2.8  |
| GB                           | 13,325         | 4       | 11.2     | 12,029         | -9.7     | 10.9    | 15,002         | 24.7    | 11       | 12,727         | -15.2   | 7.3  | 19,026 | 49.5  | 9.1  |
| JP                           | 1,152          | -       | 1        | 418            | -63.7    | 0.4     | 1,244          | 197.6   | 0.9      | 408            | -67.2   | 0.2  | 1,256  | 207.9 | 0.6  |
| 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 | 16,554 | -11.1 | 7.9  |
| 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 | 36,604 | 42.2  | 17.5 |
| others                       | 8,519          | -9.2    | 7.2      | 6,552          | -23.1    | 6       | 7,039          | 7.4     | 5.2      | 10,826         | 53.8    | 6.2  | 20,398 | 88.4  | 9.8  |

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」<sup>3</sup>という組織が1994年に設立されている。寄港地ほか<sup>4</sup>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。<sup>5</sup>

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

<sup>4</sup> 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

<sup>5</sup> 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](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