

平成29年度

# 北海道のクルーズ振興方策について

港湾空港部 港湾計画課 ○古川 雄大  
 大山 裕司  
 高田 秀司

北海道において、クルーズ船の寄港増加や大型化により、クルーズ船の受入体制の強化が重要な課題となっている。クルーズ船の寄港は、多くの乗客が寄港地を訪れ、大きな経済効果が見込めること等から、観光振興や地域振興につながることを期待されている。本稿では、今後の更なるクルーズ船需要拡大に対応するため、世界や国内クルーズ観光の現状を把握し、道内クルーズの振興方策について検討する。

キーワード：クルーズ船、観光、地域活性化

## 1. はじめに

世界のクルーズ人口は、2015年に2,320万人（10年前の約1.7倍）を記録し、中国を始めとするアジアの経済成長等を背景として大幅に増加している。そこで、2016年3月には、「明日の日本を支える観光ビジョン」において「訪日クルーズ旅客数500万人」という政府目標が新たに設定されたところである。2016年のクルーズ船による訪日旅客数は199.2万人であり、寄港回数は2,017回（うち外国船社1,443回、日本船社574回）と前年比1.4倍と過去最高の結果となり、順調に増加している（図-1）。

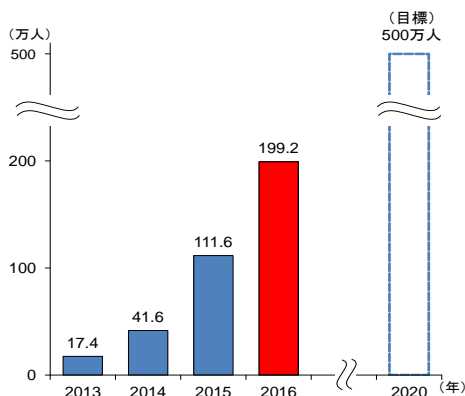


図-1 クルーズ船による外国人入国者数（概数）

クルーズ船の寄港は、「2020年の訪日外国人旅行者数を4,000万人」とする政府目標の達成に寄与するとともに、多くの乗船客が寄港地を訪れ、その消費活動による大きな経済効果が見込めること等から、我が国の観光振興、地域振興につながることを期待されている。そのため、国土交通省では、「訪日クルーズ旅客500万人」の目標実現に積極的に取り組んでいるところである。

## 2. 北海道におけるクルーズ観光の現状

### (1) 北海道へのクルーズ観光の特徴

北海道へのクルーズ寄港回数は、図-2のように、外国船社を中心に近年増加傾向にあり、2017年は外国船社55回、日本船社51回の計106回の寄港があった。

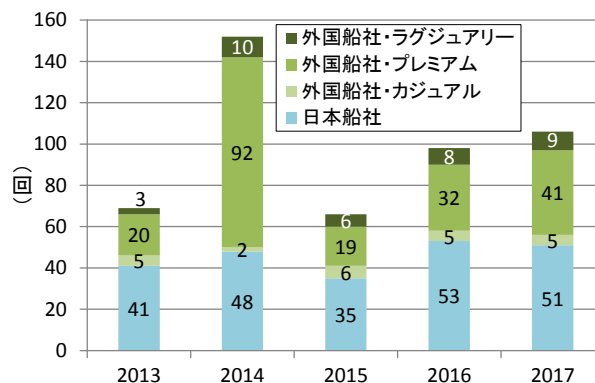


図-2 北海道港湾へのクルーズ船寄港回数の推移

2016年には、既存港湾施設の活用により、道内史上最大級の「クェンタム・オブ・ザ・シーズ（16万トン級）」が室蘭港に初寄港した。多くの乗船客が背後の洞爺湖・登別等観光地を訪れ、室蘭市のみならず北海道全体の観光振興に大きく貢献した。

2017年には、「ぱしふいっく びいなす」が白老港へ初寄港、「シーボーン・ソジャー」が函館港へ道内初寄港した。さらに、2019年には、世界的に有名な英国の豪華客船「クイーン・エリザベス」が函館港・室蘭港へ寄港することが決まっている。このように初寄港の船舶が増加していることから北海道へのニーズが高まりつつあると考えられる。北海道へ寄港する船舶の特徴として、特にロシアや

アラスカからの小型の豪華客船が寄港する傾向がある。「食」や「自然」といった北海道の豊富な観光資源を活かしたクルーズ観光は、今後もマーケットの成長が期待出来る分野である。



写真-1 コスタ・ネオロマンチカ 歓迎の様子  
(道内初寄港時)

## (2) 北海道へのクルーズ観光の課題

北海道はクルーズ市場が大きい中国から遠方に位置するため、中国を発着とするショートクルーズによる北海道への寄港は難しい。また、航行中の気候が重要な要素となるクルーズ観光においては、冬のクルーズは難しく、北海道へのクルーズは、主に春先から秋口に限定されている実態がある。一方で、2018年から日本に通年配船する外国船社もあるため東日本へ配船される可能性があり、今後冬期を含む北海道への寄港増加が期待できる。

クルーズ船寄港時においては、現在大型クルーズ船に対応した岸壁は、11万トン以上であれば5港（函館港、小樽港、室蘭港、網走港、釧路港）、16万トン以上であれば室蘭港のみである。また、クルーズ船下船後においては、市街地や観光地へのアクセスや観光地案内の多言語化対応などの課題があり、利便性を追求する必要がある。

クルーズ船の寄港需要を確立するためには、各地域の魅力を発信することが重要である。例えば、瀬戸内海においては、いくつもの県が協力して誘致に取り組んでいる。北海道においては、現在各自治体が独自で誘致に取り組んでいるが、今後は“オール北海道”として誘致する体制を構築することが重要となる。北海道へのクルーズ寄港需要を増加するため、クルーズ需要の根幹となる商慣習を踏まえ、必要な情報を、適切なタイミングで、効果的にクルーズ船寄港地決定権のあるキーパーソンへ伝える必要がある。

これらの問題を解決し、北海道のクルーズ受入体制を構築することが急務である。

## 3. 北海道におけるクルーズ受入取組事例

### (1) クルーズ対応岸壁の改良工事

Yudai Furukawa, Yuji Oyama, Shuji Takada

急増するクルーズ需要や大型クルーズ船（11万トン級以上）の北海道港湾への寄港要請が高まっているため、既存岸壁を活用して大型クルーズ船対応の岸壁整備を実施中である。

稚内港では、「ダイヤモンド・プリンセス（11万トン級）」が寄港可能な岸壁整備を実施中であり、2018年中に供用開始予定である。また、函館港では、「ダイヤモンド・プリンセス（11万トン級）」が寄港可能となる市街地に隣接した岸壁整備を実施中である（写真-2）。小樽港では、「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ（13万トン級）」が寄港可能となる市街地に隣接した岸壁の整備を実施中である。なお、小樽港と函館港は平成30年代前半に供用開始を予定している。



写真-2 函館港 整備後のイメージ図

### (2) Wi-Fi整備、案内板の多言語化

船内のインターネット利用料が高額なため、乗客・乗員が寄港地に無料のWi-Fi環境を求める声が多い。そのため、Wi-Fi利用可能な公共施設等の拡大や岸壁への可動式Wi-Fiの整備を進めている。例えば、稚内港においては、観光庁の補助金を利用して、現在Wi-Fi環境を整備中である。

また、船舶の大型化に伴う乗客数の増加により、ボランティアのみで市街地へ案内するには限界があるため、岸壁でのマップ配布や多言語化対応した案内板の設置を進めている。

### (3) 寄港地交通の安全化と円滑化

クルーズ船の大型化に伴い、数千人規模の乗船客が寄港地で下船するため、岸壁周辺では、オプションツアー用のバスや、市街地へのシャトルバス・タクシー等の待機スペースの確保が必要である。例えば、釧路港では、クルーズ船を受け入れている東港区耐震・旅客船ターミナルが、中心市街地や交流施設と隣接し、一体的な賑わい空間が創出されており、地域のイベント会場としても利用されている。そこで、老朽化した既存施設の解体等により、バス・タクシー等の待機スペースの確保を行い、クルーズ乗船客の安全性・利便性の向上を図っている。

#### (4) 学生によるおもてなし（函館、釧路）

函館市においては、写真-3 のように、遺愛女子高等学校の英語科生徒が通訳ボランティアとして受入に携わっている。具体的には、観光案内や学校を開放して書道や茶道の体験メニューを提供する等、創意工夫に富んだ地道な活動により、市民レベルからの国際交流の推進や日本文化の発信、魅力ある地域づくりに貢献している。そういった取組が評価され、平成 27 年 10 月に同校は第 7 回観光庁長官表彰を受賞した。同様に、標茶高等学校は、平成 28 年度土木学会北海道支部地域活動賞を受賞した。こうした表彰の影響もあり、北海道全域でクルーズ客へのおもてなしに参画する学生が増えてきている。



写真-3 遺愛女子高校 通訳ボランティア

学生による通訳ボランティアの参加は、通訳ガイドの確保に寄与するだけでなく、学生にとっては語学教育の一環となり、また、地域にとっては地域観光案内の担い手育成に通じる。こうした学生によるおもてなしは、外国人クルーズ客から大変好評である。

#### 4. 有識者ヒアリングとアンケート調査

北海道開発局では、平成29年度には、寄港地選定の優先・配慮事項やクルーズ船の動向を収集するため、クルーズ船社・船舶代理店・旅行代理店を対象にヒアリングを実施した。また、稚内港整備による大型クルーズ船の寄港を念頭に、クルーズ船誘致に向けた観光面等のPRポイントや今後の課題について把握するため、クルーズ船の寄港地決定に精通した有識者である(株)JTBグローバルマーケティング&トラベルを宗谷管内へ招請し、稚内港や背後圏観光地の視察及び意見交換を実施した。さらに、小樽港に寄港した「ダイヤモンド・プリンセス」を対象に、乗客の行動特性や観光地でのニーズ等を把握するためのアンケート調査を実施した。なお、アンケート方法については、岸壁でアンケート調査表を配布し回収した。これらの結果から、北海道の魅力と可能性について知見を以下の通り集約することができた。

##### (1) 近年の日本に寄港するクルーズ観光の動向について

横浜・神戸を発着港とした10万トン超の大型クルーズ船等、日本発着の外国クルーズ船が着実に増えている。なお、オーストラリアやアラスカ等から日本へ寄港する海外の乗船客のみで構成するクルーズ船も増えてきている。一方、小型で高級なクルーズ船が増えており、最初はメジャーなカリブ海、地中海、南極等を周遊しているが、いずれアジアも回るものと考えられている。

クルーズ船社では、クルーズのリピーター客のため、新たな観光地や寄港地を探索している。寄港地の選定においては、他港に比べてユニークな体験、独自性が必要とされており、クルーズ船のテーマがビーローカル (Be Local)、つまり、お客様に地元の体験をしてもらう方向に舵が切られている。大型船については、今まで多人数を受け入れられるツアーを必要としてきたが、ニッチな少人数の地元密着ツアーをどの船会社においても要望している。

さらに、響きやすいクルーズのテーマの一つとしては、「食」と「酒」がある。「食」では、純粋な地元の和食や懐石料理を海外の乗船客は食べるのかという懸念もあったが、近年の和食の浸透により外国人も食べるようになってきている。さらに、インスタグラム等のSNSの影響で、写真スポットを巡るツアーが欲しいという要望もある。

##### (2) 北海道の魅力について

北海道内には、知床の世界自然遺産をはじめ、ラムサール条約登録自然湿地や国立・国定公園など、自然を主とした写真映えする観光地が多数存在する(図-3)。また、博物館・美術館については全道で100以上あり、アイヌ文化をはじめ、北海道の文化や歴史を学ぶことができる。

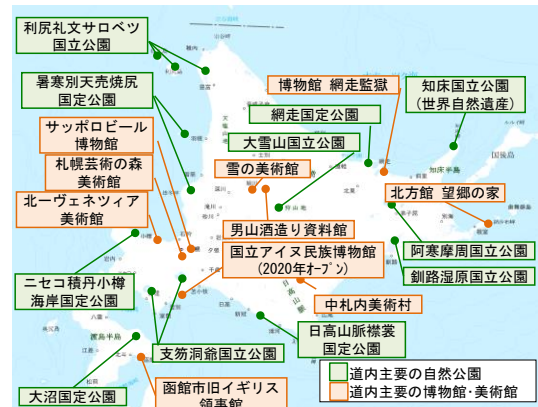


図-3 道内の主要な自然公園と博物館・美術館

平成25年度に実施したアンケート調査において、北海道のクルーズ寄港においては、「自然観賞」「文化体験」「温泉地巡り」のニーズが高いことが判明している。

外国人に和食ブームがきている中、北海道では特に寿司を初めとする海産物が人気である。小樽港でのアンケートにおいては、図-4の通り、6割以上の乗船客が寿司などの海産物を使った和食を食していた。このように地元食材や和食を食べる乗船客が多く、海の幸に恵まれた北海道は非常に魅力的だと言われている。

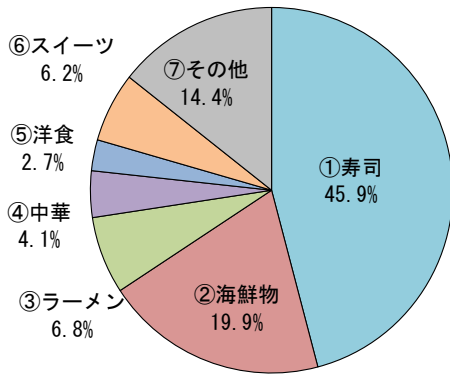


図-4 小樽での食事内容

さらに、観光地として人気の高い利尻島・礼文島などの道内の離島は、自然体験型ツアーが好まれているため重要な観光資源となる。実際、小型探検クルーズ船が増えており、少人数でスペシャルなツアー等、プログラムを立てやすい重要なコンテンツとなる。

このように、北海道には豊かで雄大な自然環境、高品質な農水産物、アイヌ文化に代表される独自の歴史・文化等の観光資源が多く存在しており、北海道らしい魅力を今後発信していくことが大事である。

### (3) 北海道への配船の可能性について

西日本や本州にない文化を求め、様々な船会社が北方へ配船を計画している。特に、富裕層をターゲットとしたクルーズ船の乗船客（主に欧米人）は、自然、文化、体験型ツアーを好むと言われており、北海道のニーズは非常に高い。また、クルーズ観光客は、飛行機などでの普通の旅行に辟易した人が多いため、道内の観光地は既存のツアーでは味わえないため人気であり、新しい寄港地は乗客にとっても好評である。このように、今年度初寄港した白老港のような新しい寄港地は今後も期待ができる。実際、小樽港に寄港した「ダイヤモンド・プリンセス」においては、図-5の通り、クルーズ乗船客の約8割がリピーター客であり、そのうちの半分以上の乗船客が、5回以上クルーズを経験していた。以上のことから、リピート客においてもクルーズ観光を楽しむため、退屈しないユニークなツアーが求められていることがわかる。

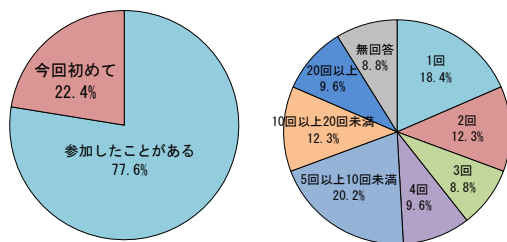


図-5 リピーターの割合

### (4) 北海道へのクルーズ船誘致方法について

クルーズ船の寄港地決定は、寄港の日程を決めているオペレーションの部署や商品開発を行う部署が、船舶の燃料補給や次の寄港地等、様々な要素を踏まえて決定している。その他に、寄港地観光を担当している部署からの各港での経験できるメニュー等の情報や、直接客室を販売している部署からの意見を参考にしている。クルーズ船を誘致するためには、そういったキーパーソンが誰で、どのような情報を必要としているかを知る必要がある。クルーズ関連会社の相関図を図-6のように整理した。

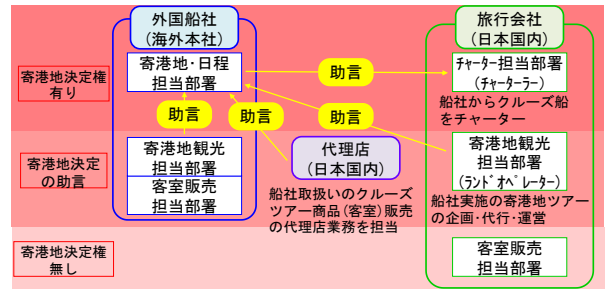


図-6 クルーズ関連会社の役割

クルーズ船の運航は自主運航とチャーター運航がある。自主運航の場合は直接クルーズ船社へ、チャーター運航の場合はチャーターしている旅行会社等へ誘致をかける必要がある。誘致の際には、港湾や観光情報を伝える他、その土地特有の観光地ツアーの提案や、祭りやイベント情報を伝えることが重要である。日本船社やクルーズ船をチャーターする旅行会社へ誘致する場合は日本に本社があるが、外国船社の場合は本社が外国にあり、担当者との繋がりはなく、また、担当者が直接来日することは少なく面識を持つのは難しいため、後述する海外のクルーズ見本市への参加やランドオペレーターとして日本の寄港地を推薦する役割を担う日本の代理店に誘致をすることが重要となる。

運航しているクルーズ船の特徴は、乗客数が数百人規模の小型船から数千人規模の大型船まで、低価格なクルーズから豪華客船まで様々である。一般的に、価格帯によってクルーズ船を分類することができ、一泊4~5万円から10泊以上のクルーズを中止とした富裕層をターゲットとした「ラグジュアリークラス」、一泊2~3万円から7泊以上のクルーズを中心とした「プレミアムクラス」、一泊1万円程度で2,3泊のクルーズを中心とした「カジュアルクラス」がある。クルーズ船のクラスによって旅行者の目的も異なることから、北海道への寄港促進に向けて、各港の規模や特色、地域の魅力を活かし、それぞれのマーケットに合わせた戦略を策定し、誘致活動に取り組むことが重要である。

カジュアルクラスは、クルーズ市場の80%以上を占めており、中国人などのアジア人が多くを占め、2000人規模の観光客が乗船している。そのため、大人数を収容で



## b) レール&クルーズ

2016年3月に北海道新幹線が函館まで延伸したことで、東京や東北地方から函館までのアクセスが向上した。そのため北海道新幹線を利用したクルーズ船ツアーが今後想定される。例えば、金沢港においては、北陸新幹線が開通したことが追い風となり、関東圏から集客が可能となり、金沢発着クルーズ寄港回数が大幅に増加し、クルーズ乗船客の約4割が首都圏であった。同様に、関東圏や東北圏から函館に新幹線入り、北海道を周遊する、あるいは、日本海や太平洋を周遊するツアーを今後提案することもできる。北海道新幹線による鉄道ファンの心を掴む可能性もある。

## c) ドライブ&クルーズ

広大な土地を有する北海道では、無料駐車場を用意することが可能である。北海道内において人口の多い都市は、内陸に位置する札幌、旭川である。また、北海道内における交通分担については、自動車交通のシェアは多く、駐車場の整備、あるいは駐車料金を無料化することができれば、北海道内のクルーズ人口が拡大したとき、道内へのクルーズ船の寄港増加が期待できる。現時点では、クルーズ乗船のために道内から車利用による駐車場の需要があるかは不明ではあるが、広大な土地を有する北海道だからこそ、先行して準備を整えておくことも視野にいれるべきである。

## (3) 寄港港から発着港へ

### a) インターポーティング

インターポーティングとは、同一ツアーを複数回行うことによって、各寄港港での乗下船ができることを意味する。同海域（日本海側、太平洋側）をクルーズエリアとして設定し、日本の広域な市場からの集客が可能となる。インターポーティングを実現させるためには、各寄港港地が発着港の役割を担うため集客が鍵となっており、北海道での各港湾でクルーズ需要拡大が必須となる。その一つの手段として、先に述べた他交通機関との連携により、道内・道外からのクルーズ乗船客の集客がある。

### b) クルーズ市場の拡大

北海道はこれまでクルーズ船の寄港港として人気を高めてきたが、今後寄港回数やインバウンドの増加のためには、発着港としての機能を持つことが重要である。発着港となるためには、クルーズ船を満員にする程度の北海道内での需要が必要である。しかし、クルーズ観光は、従前は主に富裕層を対象としていたため、世界一周クルーズやカリブ海クルーズなど高級感のあるイメージを強く持っていることが多く、低価格で気軽に乗れるカジュアルなクルーズ船についての認識がないのが現状である。そこで、市民クルーズや船内見学会を通して、クルーズ船への親しみを持つと同時に、正しいクルーズの知識を

共有することが必要である。

北海道の港湾において、積極的にクルーズ船の見学会を企画し、道内クルーズ利用者を増やす努力しているところである。しかし、これだけでは大幅なクルーズ人口の増加には繋がらないため、写真-4のようなセミナーや広告宣伝など、道内全域にクルーズの楽しさ・魅力を発信していかねばならない。北海道運輸局では、乗船客にモニタークルーズを企画するなど、若者にSNS等でクルーズの魅力を情報発信しているが、こういった取組を次々と企画する必要がある。セミナーやクルーズ船の見学会により、北海道内のクルーズ需要拡大を図り、発着港としての魅力を増大させることで、北海道のクルーズ寄港の増大が期待できる。



写真-4 平成29年クルーズセミナー 小樽市

## 6. さいごに

現在も急成長を続けるクルーズ市場は、今後も着実に伸びていくことが予測されており、国内でも高い観光ポテンシャルを有する北海道の観光振興へこれらを取り込んでいく必要がある。一方で、国内のクルーズ寄港が増大する中、地理的・気候的条件による不利な点も有するが、北海道が国内で引けを取らないよう、前述の振興方策を通じて、戦略的誘致を推進し、一隻でも多く道内への寄港へ繋げていかねばならない。

今までは自治体や関係機関が個別で誘致を進めていたが、“オール北海道”としての取組を軸とした統合型の誘致体制を構築することが急務であり、効果的な誘致活動を推進していく必要がある。北海道開発局としても、クルーズ船の受入環境整備や地元関係者との連携を図り、今後もクルーズ振興を推進していく所存である。

## 7. 参考文献の引用とリスト

### 参考文献

- 1) 北海道開発局：北海道のクルーズ振興方策検討業務
- 2) 北海道開発局：北海道港湾におけるクルーズ振興に伴う港湾施設整備等検討業務。