

国際クルージングネットワークの形成に向けて

沖縄総合事務局 開発建設部 港湾計画課 工事専門官 島袋 和男

1. はじめに

沖縄は、我が国最南端で東南アジアへ近く島嶼であるという地理的条件や、独特の自然環境や文化を有していること、また、美しい海を持っていることから観光旅行の目的地として優れた資質を持っている。特にその美しい海は、台風期を除くと比較的静穏性が高く、冬季でも暖かいことからクルージングの適地とされ、邦船社等による不定期のクルージング船が頻繁に沖縄



主なクルージングエリア

に寄港しており、平成9年3月からは外国船社の定期クルージングが実施され、多くの外国人観光客が沖縄を訪れている。このような背景から外洋クルージングは沖縄県における観光振興の主要施策として位置づけられている。

また中国に最も近いリゾート地である沖縄では、今後中国から空の観光客増加が見込まれ、更に沖縄の地理的環境を最大限に活用し中国・台湾を含め東アジアからの観光客獲得に向けた行動計画を策定することが求められた。

本調査は、観光客獲得方策の一つとして、沖縄県の地理的優位性を活用したクルージングネットワーク形成を目指し、東アジアにおけるクルージングの現況、船社の戦略等を調査し、沖縄における外洋クルージングネットワーク成立の可能性、実現化方策を検討し、アクションプログラムをまとめたものである。

2. 調査内容

- 1 東アジア・沖縄における外洋クルージングの現況把握
- 2 船社の外洋クルージング戦略及び動向の把握
- 3 外洋クルージングニーズの把握
- 4 沖縄における外洋クルージングネットワーク構築の考え方の整理
- 5 外洋クルージングネットワークの成立条件
- 6 沖縄における外洋クルージングネットワーク実現に向けた方策
- 7 沖縄における外洋クルージングネットワーク実現に向けたアクションプラン



那覇港に寄港したスタープリンセス号

3. 調査結果の概要

3.1 クルージングネットワークの必要性・緊急性の整理

観光振興施策の重要性

これまでの沖縄県における産業政策を分析すると、観光立県をめざし、観光リゾートを主力産業と位置づけて、観光型地域振興政策による自立をねらっていることがうかがえ、沖縄振興開発計画においても、観光を全面に出した「観光型地域振興」の考え方を大幅に取り入れている。一般的に、観光リゾートが地域振興に貢献していくためには、第1に観光客を誘致すること、第2に来訪した観光客の消費を誘導すること、第3にその資金を地域経済システムのなかで循環させることが重要となる。

上位関連計画における外洋クルージングの位置づけ

国土交通省において平成12年度に策定した「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」において、「港湾相互間の連携の確保」として「沖縄地域では国際定期クルーズの新たな展開に対応して、東アジア諸国に近いという地理的特性を活かし、旅客船の新たなクルージングネットワークを形成するため、本島及び離島の港湾が連携して取組む」ことが方針として示されている。

また、沖縄振興計画及び沖縄県観光振興基本計画において、国内外の観光客受入体制の整備と誘客活動の強化策として旅客船ターミナル等の港湾施設の整備を位置づけている。

クルージングネットワークの必要性

クルージングネットワークを実現するための旅客船ふ頭の整備は、国内外から観光客が本県へのアクセスの利便性や快適性を高めるためのインフラであり、観光客を誘致する戦略のひとつとして重要であると考えられる。特に多くの外国人観光客を誘致する有効な手段となりえる。また多様化する観光ニーズに対応するためにもクルージングは新たな観光メニューとしての位置づけも高く、これを実現するためにも沖縄県におけるクルージングネットワークの実現が望まれる。更に、旅客ふ頭・ターミナルの整備は新しい観光リゾートの拠点となる可能性が高く、ターミナル周辺の賑わいの場の形成、さらには景観的にも都市のランドマークにもなれ、都市の魅力づくりにもつながり、沖縄観光全体の振興に寄与できることになる。

3.2 沖縄における外洋クルージングネットワーク実現に向けたアクションプランの提案

調査によって得られたクルージングの現況や、前述のクルージングネットワーク構築の考え方等を踏まえて沖縄における外洋クルージングネットワークと箇々のネットワークにおけるアクションプランを表に示す。

これらクルージングネットワークを実現するための方策として、ハード面での施設整備、ソフト面でのポートセールスや、CIQ等諸手続の迅速化の必要性などを上げ、これを実践するための協議会の必要性を示した。これらの提案は、沖縄県観光リゾート局を中心に設立された「沖縄県クルーズ促進連絡協議会」に引き継がれることとなった。

クルージング種類 (船社・対象・外内・種別等)	クルージングの概要等	短期 (現況～5年後)	中期 (約6～10年後)
日本・東アジアクルージング (邦船・日本・外航・レジャー)	邦船3社が毎年1回実施 今後とも継続的に行われる見通し 香港は那覇港が中心 船社の求めるパリエーションを提供できるように他港への寄港もアピール	今後も引き続きパリエーションの寄港を協議会を中心に要請 船社の求めるパリエーションを提供できるように他港(本 部港、平良港、石垣港等)への寄港もアピール 各港の背後地の魅力や観光オプシヨンの紹介・斡旋、歓迎 イベント等の実施 船社の年間スケジュールから寄港は現状程度 (3回/年) (船型:30,000G/T)	誘致活動等は同左
南西諸島クルージング (邦船・日本・内航・レジャー)	邦船3社が毎年1回実施 沖縄の魅力のアピールしつつ今後は積極的に寄港を誘致 1航海で2カ所以上の寄港を要請 大型客船の入港できるすべての港湾が寄港地の対象	今後も引き続き沖縄への寄港を協議会を中心に要請 また県内2カ所以上の港湾に寄港(1航海で県内2カ所以 上に寄港)も併せて要請 各港の背後地の魅力や観光オプシヨンの紹介・斡旋、歓迎 イベント等の実施 船社の年間スケジュールから寄港は現状程度 (3回/年) (船型:30,000G/T)	誘致活動等は同左 誘致活動により県内の2カ所以上寄港
沖縄チャータークルージング (邦船・日本・内航・チャーター)	年間10回程度寄港するチャータークルージング 沖縄の魅力のアピールしつつ今後積極的に寄港を誘致	今後も引き続き沖縄への魅力のアピールしつつ、船社・自 治体・企業等へ積極的に寄港を要請 各港の背後地の魅力や観光オプシヨンの紹介・斡旋、歓迎 イベント等の実施 誘致活動の効果がでるまでは寄港は現状程度 (10回/年) (船型:30,000G/T)	誘致活動等は同左 誘致活動により寄港数が増加
台湾・沖縄クルージング (外国船・台湾・外航・定期)	現在行われているスタークルーズ社の定期クルージング 今後通年寄港が行われるよう、ハード・ソフト両面での対応を強化し、寄港の促進を図る	船社に対し沖縄への通年・定期運行、寄港の継続を要請 各港湾における客船ふ頭の整備、C I Q手続きの円滑化等 ハード・ソフト両面での対応を強化 歓迎イベント、各種サービスの提供 現状程度の寄港(那覇50回/年、石垣50回/年) (100回/年) (船型:70,000G/T)	船社へ沖縄への定期運行、寄港の継続を要請 船の大型化の要請 平良港、本部港で客船ふ頭の整備後、寄港を要請
東アジアクルージング (外国船・外国・外航・不定期)	世界一周や太平洋クルージングによる外国船の寄港 日本のクルージングメッカとしての沖縄をアピール	沖縄の魅力(日本のクルージングのメッカ)や寄港時のサー ビス等を船舶代理店に説明、誘致を行う 各港の背後地の魅力や観光オプシヨンの紹介・斡旋、歓迎 イベント等の実施 誘致活動の効果がでるまでは寄港は現状程度 (5回/年) (船型:50,000G/T)	誘致活動等は同左 誘致活動により寄港数が増加
アイルランドホッピング (邦船・日本・内航・定期)	新たな観光メニュとなる沖縄発着の大型旅客船によるアイルランドホッピング(アイルランドホッ ピングとは「島々を巡る移動」の意味であり、「周辺の島々を船で移動し、各島で様々なマリ ンスポーツや島内観光を楽しむ」ことを指す。) 那覇港が発着地で、航路は那覇港 石垣港 西表島周辺 平良港 那覇港の3泊4日 クルージングの対象を50歳代のアクティブシニアとし、クルージングの主題をエコツーリズム (自然体験・鑑賞)とする。	協議会(観光部局)の主催(共催)によるチャータークルー ズ(アイルランドホッピング)の企画 (企画に約2年、3年目に夏季に数回の実施) 邦船社へのアイルランドホッピング型の沖縄クルージングの 企画・実施を要請 (那覇港・石垣港発着のパラ売り) 上記によりクルージングの魅力のアピール、採算性の確認	前期の実績を踏まえ、チャーター・レジャークルー ジングによるアイルランドホッピングの開始 (初夏(5～6月)・秋(10～11月)で週2回の運航で30 回/年、那覇港発着、石垣港・平良港寄港で延べ30 ×3回/年)
台湾・沖縄・中国クルージング (外国船・台湾・外航・不定期)	大陸出身者の多い台湾をマーケットとする台湾・中国クルージング 現時点では台湾・中国の直接渡航は認められていないが、貨物は石垣港を経由するクルアランス が盛ん。(航空機では香港、マカオを乗り継ぎすることで中国への入国は認められている) 旅客も将来は沖縄をクルアランスして中国へ渡航できる可能性は高く、またこれをアピールする 必要がある。そこで沖縄を中継地とする台湾・沖縄・中国クルージングを提案する	台湾・中国間の沖縄クルアランスによる渡航の可能性を、 機会あるたびに台湾・中国の関係者へアピールする。 スタークルーズ社に対しても実現へ向けて沖縄側も協力す る旨を随時アピール	沖縄クルアランスによる台湾・中国間の渡航解禁に 伴いクルージングが始まる。 (回数は1回/月と連休等4回程度計15回/年と想定)
上海・沖縄クルージング (外国船・中国・外航・不定期)	上海を発着地とする上海・沖縄クルージング 上海から沖縄への観光客のアクセスは空路が開通されているが、クルーズ船で上海を夜出港すれ ば翌朝には那覇港へ入港できる利便性の良さがあり、外洋クルージングによる沖縄来訪の可能性 は高いと考えられる。 上海・沖縄間3泊4日価格は上海での海外旅行商品と競合を踏まえ決定	上海の海外旅行需要の拡大時期を見守る。 航空路線があることから沖縄の魅力が随時アピール	アピール活動等は同左 また沖縄がクルージングのメッカである旨も併せ てアピール

表 沖縄における外洋クルージングネットワーク実現に向けたアクションプラン

4. 今後の課題

1 客船誘致協議会について

提案したクルージングの実現によるネットワークの構築のためには、ポートセールス、ポートサービス等を行う客船誘致協議会の役割が最も重要となる。更に協議会は多岐の部局・関係団体・民間企業にまたがる横断的な組織となるので、連携強化も重要となる。

2 クルージングマーケットの活性化

日本におけるクルージングマーケットの活性化も重要であり、今後、マーケット活性化のため、邦船社や(社)外航客船協会との情報交換・共同キャンペーン等積極的に協力していく必要がある。

3 旅客船ふ頭整備に向けて

旅客船ふ頭並びにターミナルの具体的な計画・設計の際には、「にぎわい空間」であることを配慮する必要がある。また、施設の管理・ターミナルの運営方法等客船誘致協議会との連携は不可欠となるので、港湾管理者が中心となった連絡・協力体制を確立する必要がある。

4 交通の結節点として

旅客ターミナルにおける陸上の交通との結節については、旅客の利便性の向上や市民の一般利用を促進するためにも、各種バス等の乗り入れが重要となる。特に市街地やモノレールの駅等までのシャトルバスの運行については、その実現が望まれる。また、外国からの旅客の利便性を高めるため、外国語によるの道路標識・道路交通情報の提供なども、整備していく必要がある。



整備された旅客船ターミナルの例



貨物と旅客が混在する那覇港

5. おわりに

本調査により、沖縄がその地理的特性を活かすことにより、台湾や、上海クルーズなどの寄港地として、十分な魅力を持っていることがわかった。今後上記の課題の解決に加え、複数の港に旅客船対応施設の整備を行い多彩な選択肢を持ったメニューを提示することにより、クルーズのメッカとしての沖縄を確立するため港湾整備を進めていきたい。

