

2 近畿地方における国際旅客船等の利用拡大に向けた検討

2.1 近畿地方における定期貨客船等の現状把握

大阪湾内に就航している定期貨客船、及び過去数年の間に大阪湾に寄港したクルーズ船の実態を把握し、整理を行う。

1)大阪湾内に就航している定期貨客船の実態把握

大阪湾内港湾において、貨客船（国際フェリー）による定期航路が開設されているのは、大阪港（韓国航路、中国航路）、神戸港（中国航路）の2港である。そこで、大阪港、神戸港に就航している定期貨客船の実態（航路、利用者数、ターミナル利用状況、背後ヤードの利用状況、交通アクセス等）を既存資料、船社・管理者へのヒアリング、現地踏査等により把握、整理を行った。

(1) 大阪港に寄港する定期貨客船(国際フェリー)の概要

平成 20 年 3 月現在、大阪港に寄港している定期貨客船は韓国航路 1 便、中国航路 2 便の計 3 便である。以下に各航路の概要を示す。

表 2-1-1 大阪港発着の外航定期貨客船航路

大阪港発着の定期貨客船(国際フェリー)航路

航路	運航者名	国籍	船名	船籍	船舶種類	運航頻度
大阪～釜山	パンスターライン(株)	韓国	PANSTAR DREAM	韓国	フェリー	週7便
			PANSTAR SUNNY	パナマ		
大阪～上海	上海フェリー(株)	日本	蘇州号	中国	フェリー	週1便
神戸・大阪～上海	中日国際輪渡有限公司	中国	新鑑真	中国	フェリー	週1便

韓国航路

パンスターライン(株)の2隻のフェリーによって、デイリー運航されている。大阪港（国際フェリーターミナル）から釜山港（釜山国際ターミナル）までの所要時間は約18時間である。

片道運賃は16,000円/人（スタンダードルーム）～85,000円/室（ロイヤルスイート：定員2名、パンスターサニー号にはプレジデントスイート25万円/室も有）となっている。

平成18年における乗船客数は約12万人、平成19年の乗船客数はデイリー運航開始により前年の1.6倍の19万人強に増加している。

日本人利用者は全体の20%程度、在日韓国人の利用客数も6,000～7,000人/年程度で、他の国際フェリー航路同様、相手国（韓国）からの乗客が旅客需要の中心となっている。

韓国からの修学旅行生（400～500人の団体であり、修学旅行シーズンの10月下旬～11月は予約が取れない場合もある）、10～20人規模の団体旅行客、個人輸出入を目的とした行商人の乗船が多い。

平成18年の貨物輸送量は、約40,000TEUで輸送能力の半分程度となっている。平成19年からはデイリー運航となり輸送能力が倍増したため、ホットデリバリーをセールスポイントに首都圏貨物（JR貨物との連携による）航空貨物の取り込みにも力を入れ

ている。

主たる輸出品は液晶部品、半導体・液晶の検査機器、中古車など、輸入品は活魚、電子部品・機器、衣類などである。輸出超過であり、輸入量は少ない。半導体・液晶検査機器に関しては、岐阜県、三重県、静岡県などの企業が利用しており、集荷範囲は比較的広域である。

表 2-1-2 パンスターフェリーの概要

運航ダイヤ						
大阪発 - 釜山着	釜山発 - 大阪着	便数				
毎日16:00 - 翌日10:00	毎日16:00 - 翌日10:00	週7便				
手続時間						
乗船手続き	手荷物手続き					
毎日13:00 - 15:00	毎日13:30 - 14:50					
就航船舶						
船名	総トン数 (G/T)	航海速力 (ノット)	全長 (m)	幅 (m)	旅客定員	コンテナ 積載量
PANSTAR DREAM	21,535	25.16	160	25.0	681	220TEU
PANSTAR SUNNY	26,847	25.60	186	25.5	683	270TEU
(株)サンスターラインの概要						
企業名	(株)サンスターライン	資本金	6,000 万円			
設立年月	平成11年8月	従業員数	28 人			
大株主	パンスター(韓国)96%、児玉紘4%					
主な仕入先	パンスター、韓進海運、郵船港運、鴻池運輸、大洋運輸、イースタンカーライナー、山九、電気硝子貿易					
主な販売先	日本サムスン、エルジージャパン、シャープ、新キャタピラー三菱、花王、住友化学工業、日本交通公社、日本旅行					
業績	決算期	売上高 (百万円)	利益 (千円)	売上高 伸張率		
	2004年3月	332	18,458			
	2005年3月	350		105.6%		
	2006年3月	1,159	50,215	331.2%		
	2007年3月	1,622	6,368	139.9%		
事業概況	韓国の輸送会社パンスターの日本法人で、近時は通関業、船舶代理店業に進出し、増収基調にある。					

(資料)東京商工リサーチ企業情報



図 2-1-1 パンスタードリーム号

中国航路

上海フェリー(株)運航の『蘇州号』、中日国際輪渡有限公司運航の『新鑑真』(日本寄港は神戸港着/大阪港発、大阪港着/神戸港発の順に毎週交互に変更)が、各々、週1便寄港している。上海港(上海港国際クルーズターミナル)までの所要時間は、『蘇州号』、『新鑑真』とも48~50時間程度となっている。

『蘇州号』の片道運賃は20,000円/人(二等室B)~100,000円/室(貴賓室:定員2名)となっている。また、平成20年1月より「燃料油価格変動調整金」(1,500円/人・片道)制度が導入されている。

平成18年における乗船客数は約8,000人(消席率30%程度)、平成19年は中国・上海からの研修生、団体旅行客の増加で前年比30%程度増となっている。

乗客の国籍は、中国が60%、日本は25~30%程度、残りは世界各地となっており、やはり相手国(中国)からの乗客が旅客需要の中心となっている。

平成19年の貨物輸送量は、輸出が4,500TEU、輸入が9,000TEU程度。輸出は70~75%が繊維関係で、残りが電子部品、自動車部品(ワイヤーハーネス等)、金属製品(コイル等)、建設用車両などである。輸入は80~90%が繊維製品、残りが電子部品、冷蔵食品(ハマグリ等)などである。冷蔵食品の扱いは、冷凍食品への農薬混入事件に連動して減少している。

集荷範囲は、アパレルメーカーが多く立地する名古屋周辺・岐阜県、福井県が主である。

表 2-1-3 蘇州号の概要

運航ダイヤ						
大阪発 - 上海着	上海発 - 大阪着	便数				
金曜12:00 - 日曜10~16時	火曜11:00 - 木曜09:00	週1便				
就航船舶						
船名	総トン数 (G/T)	航海速力 (ノット)	全長 (m)	幅 (m)	旅客定員	コンテナ 積載量
蘇州号	14,410	21.0	155		272	200TEU
上海フェリー(株)の概要						
企業名	上海フェリー(株)		資本金	22,000万円		
設立年月	平成4年12月		従業員数	7人		
大株主	上海貨客船(50%)、上海遠洋公司(50%)					
主な仕入先	住友倉庫、上組					
主な販売先	各商社(90%)、一般顧客(10%)					
業績	決算期	売上高 (百万円)	利益 (千円)	売上高 伸張率		
	2003年12月	2,000	-			
	2004年12月	2,000	-	100.0%		
	2005年12月	1,940	-	97.0%		
	2006年12月	2,300	-	118.6%		
事業概況	日中間の貨物並びに一般客の輸送で運営基盤を確立し、中国の経済発展に伴う需要増加と円安効果もあり好業績の推移をたどっている。					

(資料)東京商工リサーチ企業情報

『新鑑真』の片道運賃は 20,000 円/人 (二等室) ~ 100,000 円/室 (貴賓室: 定員 4 名) となっている。

乗船客数は、ここ数年 12,000 人/年程度 (上海 神戸/大阪が 6,000 人、神戸/大阪 上海が 6,000 人: 1 航海 110 人程度が下船) で安定している。

乗客のほとんどが、中国人研修生で、日本人はほとんど乗船していない。大阪港寄港の他の国際フェリー同様、相手国 (中国) からの旅客需要が中心となっている。

貨物取扱量は、年間 12,000TEU 程度。ほとんどがアパレル品の輸入で、完全な片荷状態となっているが、片荷で採算が取れるように計画されており、経営は安定している。

アパレルメーカーが多い名古屋周辺・岐阜県、福井県が主な集荷範囲となっている。

表 2-1-4 新鑑真の概要

運航ダイヤ						
大阪/神戸発 - 上海着	上海発 - 大阪/神戸着	便数				
火曜12:00 - 木曜午前中	土曜13:00 - 月曜09:30	週1便				
日本寄港は神戸着/大阪発、大阪着/神戸発の順に毎週交互に変更						
就航船舶						
船名	総トン数 (G/T)	航海速力 (ノット)	全長 (m)	幅 (m)	旅客定員	コンテナ積載量
新鑑真 (XIN JIAN ZHEN)	14,543	21.0	157	23.0	345	250TEU
日中国際フェリー(株)の概要						
企業名	日中国際フェリー(株)		資本金	100,000 万円		
設立年月	昭和59年9月		従業員数	13 人		
大株主	昭和企業、太平洋汽船、尾道造船、みずほ銀行					
主な仕入先	上組、辰巳商会					
主な販売先	中日国際輪渡有限公司、JTB、近畿日本ツーリスト、日本通運、日本旅行、三菱商事、丸紅					
業績	決算期	売上高 (百万円)	利益 (千円)	売上高伸張率		
	2003年12月	190	17,531			
	2004年12月	198	22,473	103.8%		
	2005年12月	253	43,463	127.9%		
	2006年12月	261	43,896	103.3%		
事業概況	合併企業CHINJIFの運航は安定した推移をたどり、当社業容にプラスに寄与。					

(資料) 東京商工リサーチ企業情報



図 2-1-2 蘇州号



図 2-1-3 新鑑真

大阪港国際フェリーターミナルの概要

大阪港国際フェリーターミナルは、平成 8 年にコスモスクエア地区に移転したが、移転当時は国際フェリーがここまで拡大すると想定されていなかった(移転時には中国航路が週 2 便のみ)ので、現在はキャパシティを超え、利用者に不便を強いる状況となっており、船社からも改善を求める声強い。



パンスターフェリーがデイリー運航となった平成 19 年からは、入国審査場、検査場や駐車場のスペース不足、旅客数に対するトイレ不足がとりわけ顕著となってきている。

水深 - 10mの岸壁が 2 バース(岸壁延長 450m)あるが、ボーディングブリッジは 1 基しか整備されておらず、パンスターフェリーは、ターミナル・エプロン間の乗客輸送にバスを使用している。

また、ターミナル内には銀行、郵便局、売店、レストランなどの利便施設はない。

貨物取扱いに関しては、船社から岸壁の奥行き不足に起因するヤード面積の不足を指摘する声が多く聞かれた。

交通アクセスも神戸港に比して悪く、大阪市内から最寄りのコスモスクエア駅まで 30 分程度かかるのに加え、コスモスクエア駅から国際フェリーターミナルまでは徒歩で 15 分程度を要する。駅からターミナルまでの市営バス廃止が検討されており、交通アクセスのさらなる悪化が懸念されている。



図 2-1-4 大阪港国際フェリーターミナル位置図

(2) 神戸港に寄港する定期貨客船(国際フェリー)の概要

神戸港に寄港している定期貨客船は中国・上海航路 1 便と天津航路 1 便の計 2 便である。

上海航路は大阪港にも寄港していることから、ここでは神戸港のみに寄港している天津航路について整理した。

表 2-1-5 神戸港発着の外航定期貨客船航路

神戸港発着の定期貨客船(国際フェリー)航路

航路	運航者名	国籍	船名	船籍	船舶種類	運航頻度
神戸・大阪～上海	中日国際輪渡有限公司	中国	新鑑真	中国	フェリー	週1便
神戸～天津	チャイナエクスプレスライン(株)	日本	燕京	中国	フェリー	週1便

中国航路

中日国際輪渡有限公司運航の『新鑑真』(日本寄港は神戸港着/大阪港発、大阪港着/神戸港発の順に毎週交互に変更)、チャイナエクスプレスライン(株)運航の『燕京』が各々週 1 便寄港している。神戸港(新港第 4 突堤ポートターミナル)から天津港(天津港ターミナル)までの所要時間は、上海港までと同じ 50 時間程度である。

『燕京』の片道運賃は、通常期で 22,000 円/人(二等室 B)～70,000 円/室(特別室:定員 2 名)となっている(オンシーズンには運賃加算有り)。

また、「燃料油価格変動調整金」(1,000 円/人・片道)制度が導入されている。

平成 18 年における乗船客数は 20,000 人程度(消席率 50%)、ほとんどが中国北部(吉林省など)からの研修生で、日本人乗客はほとんどいない。やはり相手国(中国)からの乗客が旅客需要の中心となっている。

貨物取扱量は年間 8,000TEU 弱、ほとんどがアパレル品である。ただし、日本から生地を輸出、製品を輸入という形態は減少、現在は、生地を中国国内で調達、製品を日本に輸出という形態となっており、片荷の状態となっている。最近は、完成車メーカーの天津周辺への進出により、自動車部品の取扱いも増加(渤海湾で発生する濃霧のため、コンテナ船の運航スケジュールが乱れることがあるため。二港間輸送のフェリーは遅れにくい)しつつある。集荷範囲は、大阪以東が 50%、うちアパレルメーカーが集中する中京が 30%を占める。



表 2-1-5 燕京の概要

表 2-1-6 燕京の概要

運航ダイヤ

神戸発 - 天津着	天津発 - 神戸着	便数
金曜12:00 - 日曜14:00	月曜11:00 - 水曜14:00	週1便

就航船舶

船名	総トン数 (G/T)	航海速力 (ノット)	全長 (m)	幅 (m)	旅客定員	コンテナ 積載量
燕京(YANJING)	9,960	20.1	135	20.6	442	161TEU

チャイナエクスプレスライン(株)の概要

企業名	チャイナエクスプレスライン(株)	資本金	10,000 万円	
設立年月	平成元年10月	従業員数	6 人	
大株主	天津船務聯合開発有限公司(50%)、日中貨客船(50%)			
主な仕入先	川西倉庫、上組、大森廻漕店、コスモシップサービス、明治屋商事			
主な販売先	JTB、日本旅行、アイロジスティック、大森廻漕店、トップツアー			
業績	決算期	売上高 (百万円)	利益 (千円)	売上高 伸張率
	2003年12月	1,074	2,000	
	2004年12月	1,052	3,000	97.9%
	2005年12月	1,070	-	101.7%
	2006年12月	1,178	-	110.1%
事業概況	神戸と天津を結ぶ貨客船「燕京」号を運航、安定した業績を保持している。			

(資料)東京商工リサーチ企業情報



図 2-1-7 神戸港ポートターミナル内各施設の状況

(3) 大阪港、神戸港の船舶乗降人員数、出入国者数の推移

定期貨客船（国際フェリー）の乗船客数に関するデータを補完する意味で、大阪港、神戸港の船舶乗降人員数、出入国者数について整理を行う。

船舶乗降客数の推移

大阪港、神戸港の外国航路船舶乗降人員数の推移を以下に示す。

大阪港の外国航路利用者数は、平成 14 年の週 3 便の日韓航路（パンスターフェリー）開設を契機に急増、その後も順調に増加を続けている。なお、平成 19 年に日韓航路は増便され、現在はデイリー運航となっている。

一方、神戸港の外国航路利用者数は、平成 12 年以降減少傾向にあり、SARS 騒動のあった平成 15 年には過去最低の利用者数となった。しかし、その後、中国人研修生の日本への渡航増加が下支えする形で緩やかな増加を続けている。

表 2-1-7 大阪港、神戸港における外国航路船舶乗降人員数の推移

船舶乗降人員の推移		(単位:人)						
		H12 (2000)	H13 (2001)	H14 (2002)	H15 (2003)	H16 (2004)	H17 (2005)	H18 (2006)
大阪港	乗込人員	7,813	10,117	36,003	49,356	57,498	64,182	71,707
	上陸人員	7,460	10,066	34,781	46,417	54,742	63,164	69,577
	計	15,273	20,183	70,784	95,773	112,240	127,346	141,284
神戸港	乗込人員	31,109	21,771	14,371	7,862	9,876	11,765	15,729
	上陸人員	29,184	22,930	13,092	7,671	10,456	11,778	15,021
	計	60,293	44,701	27,463	15,533	20,332	23,543	30,750

注)大阪港、神戸港とも外国航路の乗降人員数

資料:港湾統計年報、大阪港統計年報 2006年(大阪市港湾局)、神戸港大観 2006年(神戸市みなと総局)

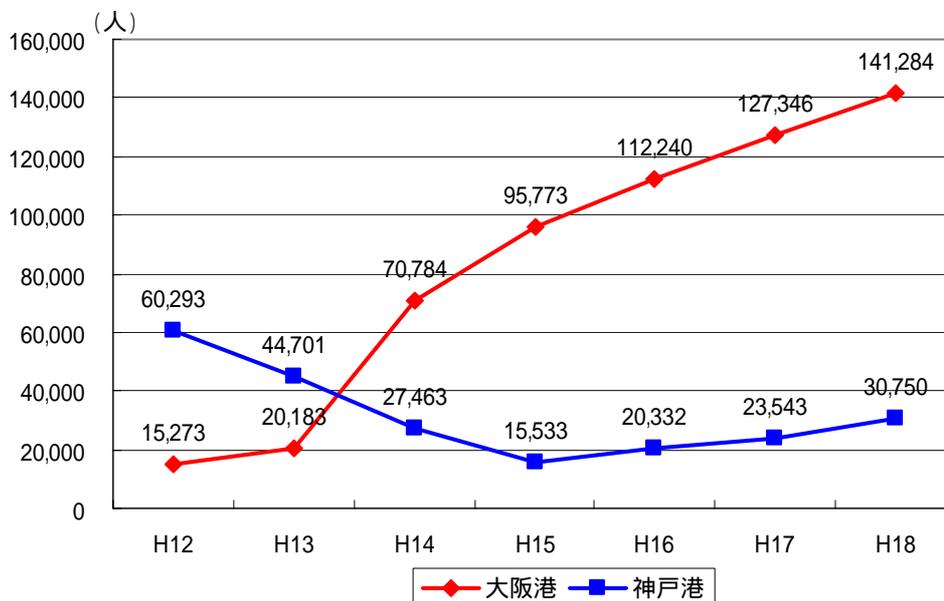


図 2-1-8 外国航路船舶乗降人員数の推移 (大阪港・神戸港)

また、外航旅客定期航路の日本人乗客数（全国計）は、下表のようになっている。日本人乗客が多いのは、乗船時間が短い韓国航路のみであることがわかる。

表 2-1-8 外航定期航路の日本人乗客数の推移

外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移 (単位:人)

	韓国航路		中国航路		台湾航路		ロシア航路		合計	構成比
	乗客数	構成比	乗客数	構成比	乗客数	構成比	乗客数	構成比		
H3 (1991)	112,500	88.0%	14,000	10.9%	1,400	1.1%		0.0%	127,900	100.0%
H4 (1992)	98,200	86.2%	14,400	12.6%	1,300	1.1%		0.0%	113,900	100.0%
H5 (1993)	91,300	86.5%	12,900	12.2%	1,400	1.3%		0.0%	105,600	100.0%
H6 (1994)	120,900	90.7%	11,100	8.3%	1,300	1.0%		0.0%	133,300	100.0%
H7 (1995)	134,100	92.6%	9,600	6.6%	500	0.3%	600	0.4%	144,800	100.0%
H8 (1996)	130,400	88.8%	14,200	9.7%	600	0.4%	1,600	1.1%	146,800	100.0%
H9 (1997)	158,700	92.1%	12,400	7.2%	1,300	0.8%		0.0%	172,400	100.0%
H10 (1998)	193,400	92.8%	13,400	6.4%	1,600	0.8%		0.0%	208,400	100.0%
H11 (1999)	224,200	93.9%	11,000	4.6%	1,700	0.7%	1,800	0.8%	238,700	100.0%
H12 (2000)	257,700	94.4%	12,200	4.5%	1,000	0.4%	2,200	0.8%	273,100	100.0%
H13 (2001)	285,100	93.9%	14,300	4.7%	1,000	0.3%	3,100	1.0%	303,500	100.0%
H14 (2002)	352,700	94.1%	18,300	4.9%	800	0.2%	2,900	0.8%	374,700	100.0%
H15 (2003)	323,500	96.3%	9,000	2.7%	600	0.2%	2,900	0.9%	336,000	100.0%
H16 (2004)	440,000	96.3%	13,100	2.9%	800	0.2%	2,800	0.6%	456,700	100.0%
H17 (2005)	365,000	96.3%	10,300	2.7%	700	0.2%	3,000	0.8%	379,000	100.0%
H18 (2006)	309,500	95.4%	11,500	3.5%	800	0.2%	2,500	0.8%	324,300	100.0%

国土交通省海事局外航課調べ

日本船社、在日外国船社代理店に対するアンケート結果に基づく。

資料：我が国クルーズ等の動向について(国土交通省海事局外航課)

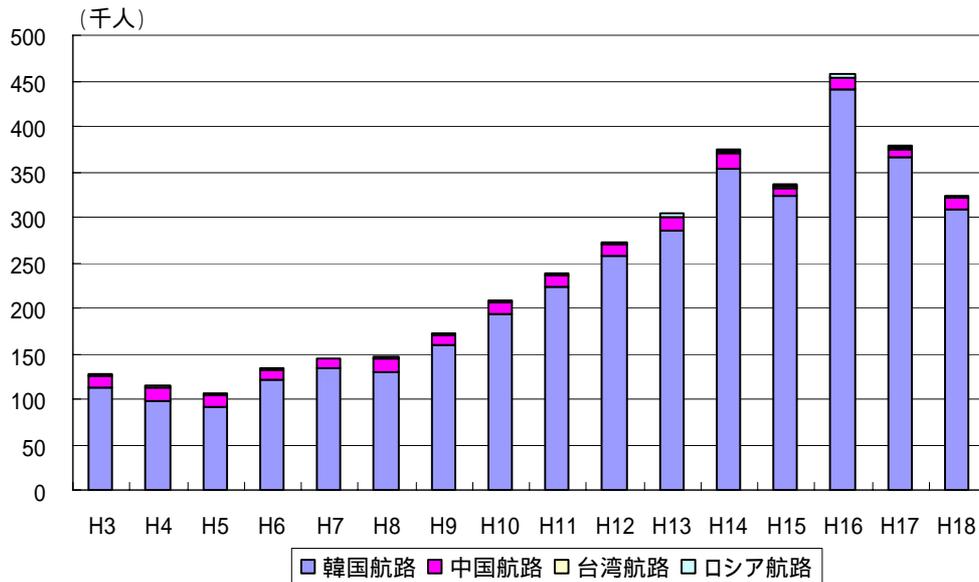


図 2-1-9 外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移

出入国者数の推移

大阪港、神戸港からの出入国者数は下表のようになっている。

表 2-1-9 大阪港、神戸港からの出入国者数の推移

出入国者数の推移			(単位:人)						
			H12 (2000)	H13 (2001)	H14 (2002)	H15 (2003)	H16 (2004)	H17 (2005)	H18 (2006)
大阪港	日本人	入国者	2,576	3,313	5,621	5,831	5,598	5,414	5,484
		出国者	2,552	3,909	6,761	6,253	6,901	6,175	6,352
		日本人計	5,128	7,222	12,382	12,084	12,499	11,589	11,836
	外国人	入国者	2,716	4,188	19,872	39,198	45,338	47,256	58,960
		出国者	3,064	3,803	26,663	41,491	47,445	49,547	59,856
		外国人計	5,780	7,991	46,535	80,689	92,783	96,803	118,816
	計	入国者計	5,292	7,501	25,493	45,029	50,936	52,670	64,444
		出国者計	5,616	7,712	33,424	47,744	54,346	55,722	66,208
		合計	10,908	15,213	58,917	92,773	105,282	108,392	130,652
神戸港	日本人	入国者	22,659	16,327	5,705	2,636	3,846	4,989	4,290
		出国者	7,805	7,134	7,947	3,801	5,915	8,441	6,976
		日本人計	30,464	23,461	13,652	6,437	9,761	13,430	11,266
	外国人	入国者	8,418	9,771	6,093	5,233	6,797	6,035	9,982
		出国者	5,408	6,325	6,031	5,929	6,490	5,602	6,408
		外国人計	13,826	16,096	12,124	11,162	13,287	11,637	16,390
	計	入国者計	31,077	26,098	11,798	7,869	10,643	11,024	14,272
		出国者計	13,213	13,459	13,978	9,730	12,405	14,043	13,384
		合計	44,290	39,557	25,776	17,599	23,048	25,067	27,656

資料: 出入国管理統計年報(法務省大臣官房司法法制部)

大阪港から出入国した日本人数は、平成 14 年の日韓航路開設により、出国者、入国者とも 2~3 千人程度増加したが、その後は横ばい傾向が続いている。

一方、大阪港から出国、入国した外国人数は、日韓航路就航の平成 14 年には、前年の 6 倍弱に増加、その後も順調な増加を続けている。出入国別でみると、入国者数の増加と比して、出国者数の増加率が低くなっている。

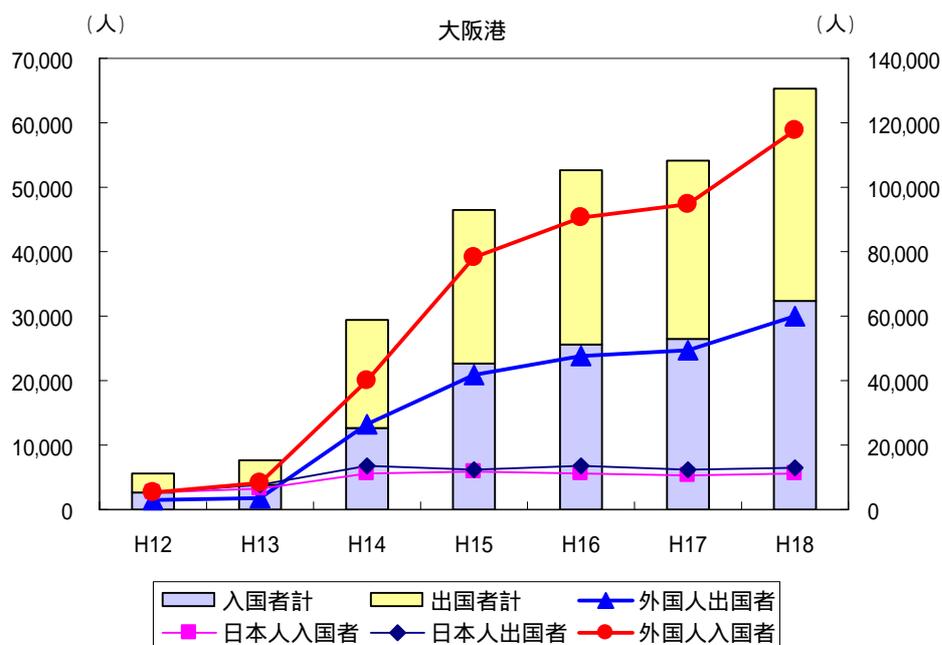


図 2-1-10 大阪港からの出入国者数の推移

一方、神戸港利用の日本人出国者、入国者数は、平成 12 年以降減少傾向にあったが、平成 15 年以降は増加に転じている。

また、外国人入国者数は SARS 騒動が終息した平成 16 年には増加に転じている。出国者数は平成 12 年以降、5,000～6,000 人程度で推移しており、大きな変動はない。

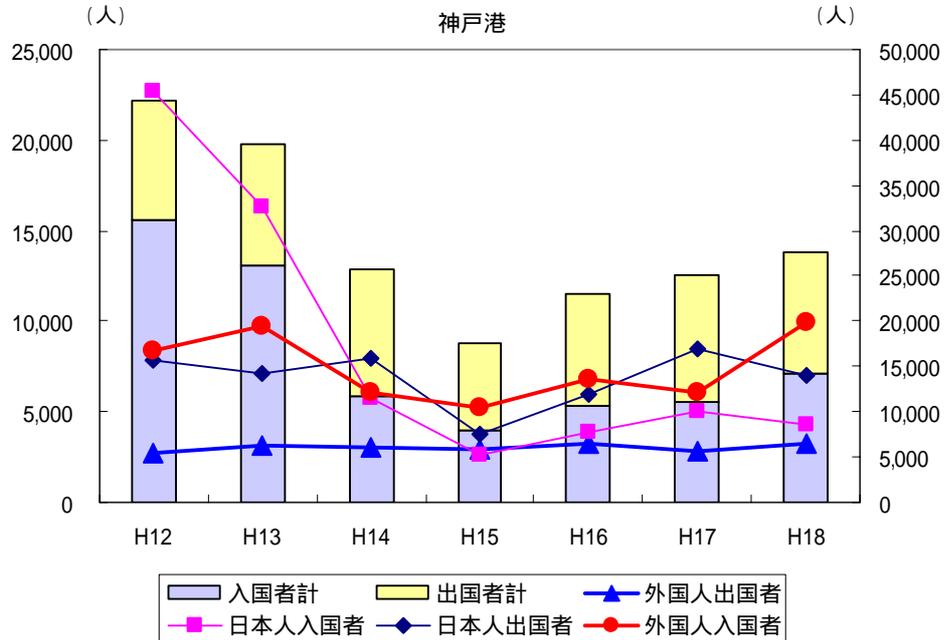


図 2-1-11 神戸港からの出入国者数の推移

インバウンド(訪日外国人旅行者)数の推移

大阪港から出入国した外国人国籍別にみると、韓国航路（パンスターフェリー）の就航後から韓国人の出入国者数が増加の一途をたどり、平成14年以降は圧倒的存在となっていることがよくわかる。

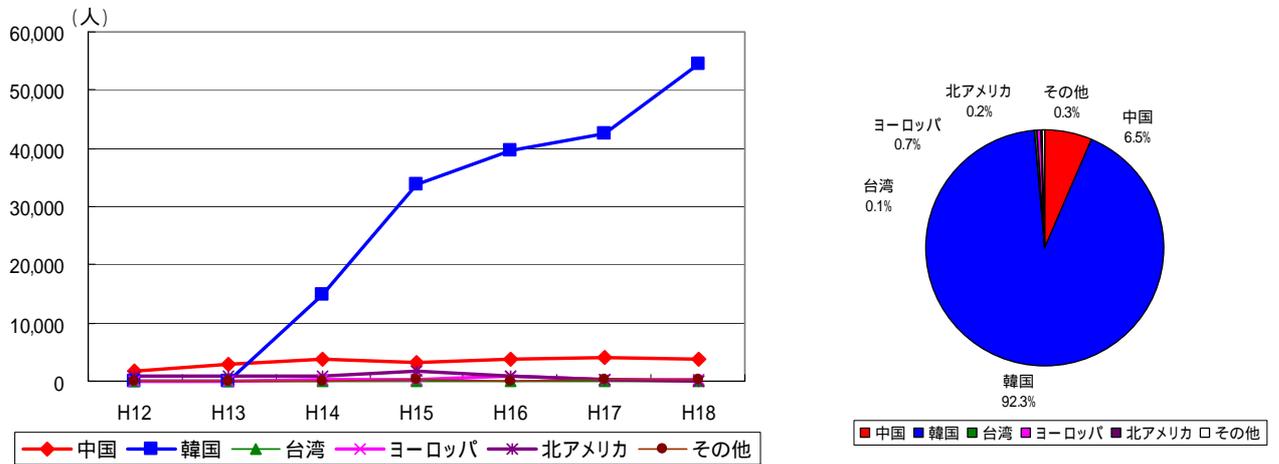


図 2-1-12 大阪港における外国人入国者数の推移、入国者の国籍別シェア(平成18年)

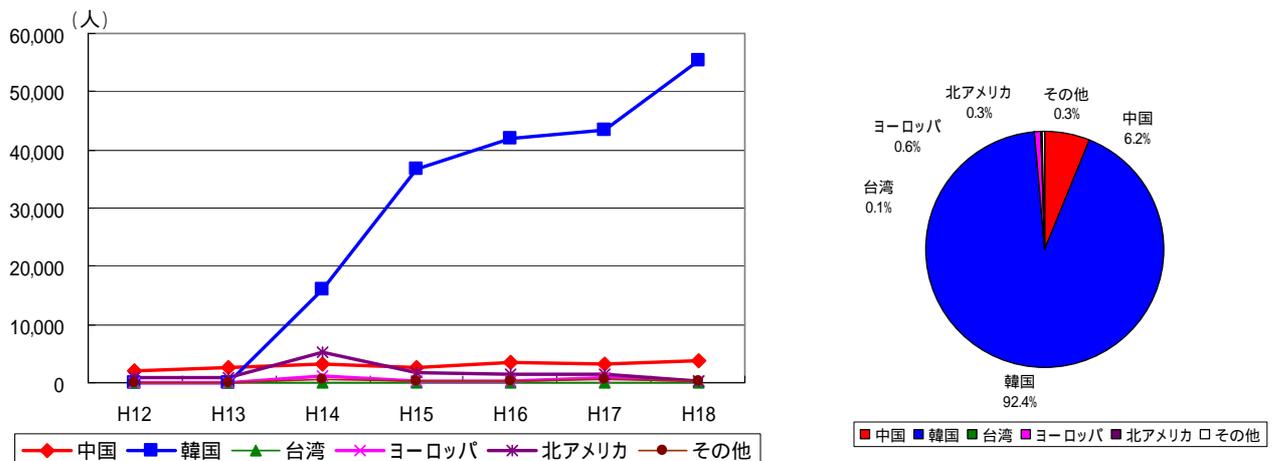


図 2-1-13 大阪港における外国人出国者数の推移、出国者の国籍別シェア(平成18年)

神戸港からの外国人出入国者数は、平成 18 年では大阪港の 1/7 程度となっている。
 神戸港は、中国人の出入国が多く、SARS 騒動が終息した平成 16 年以降、入国者数は増加傾向にある。韓国人入国者数は、ワールドカップの開催（平成 12 年）及びそれを契機に日韓交流が進められた平成 13 年（韓国国立海洋大学校の練習船「ハンナラ号」等が寄港）は多かったが、大阪港に韓国航路が開設された平成 14 年以降は激減している。

また、北アメリカ、ヨーロッパからの入国者数は、大阪港に比して多く、出入国者数自体が大阪港に比べ少ないこともあって、相対的に北アメリカ、ヨーロッパ等のクルーズ船乗客（日本最初の寄港地となることが多い）と考えられる入国者の存在が目立っている。

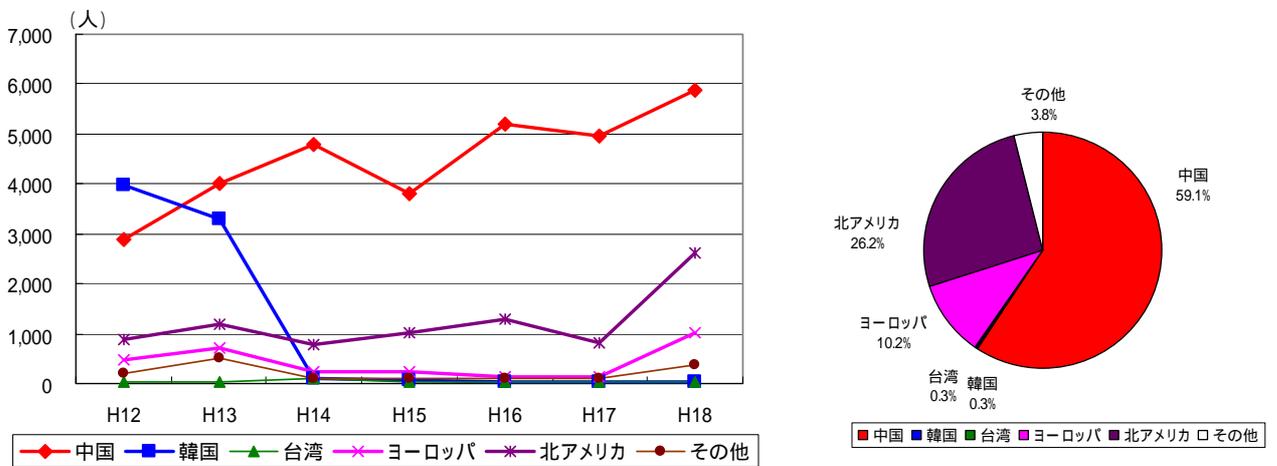


図 2-1-14 神戸港における外国人入国者数の推移、入国者の国籍別シェア(平成 18 年)

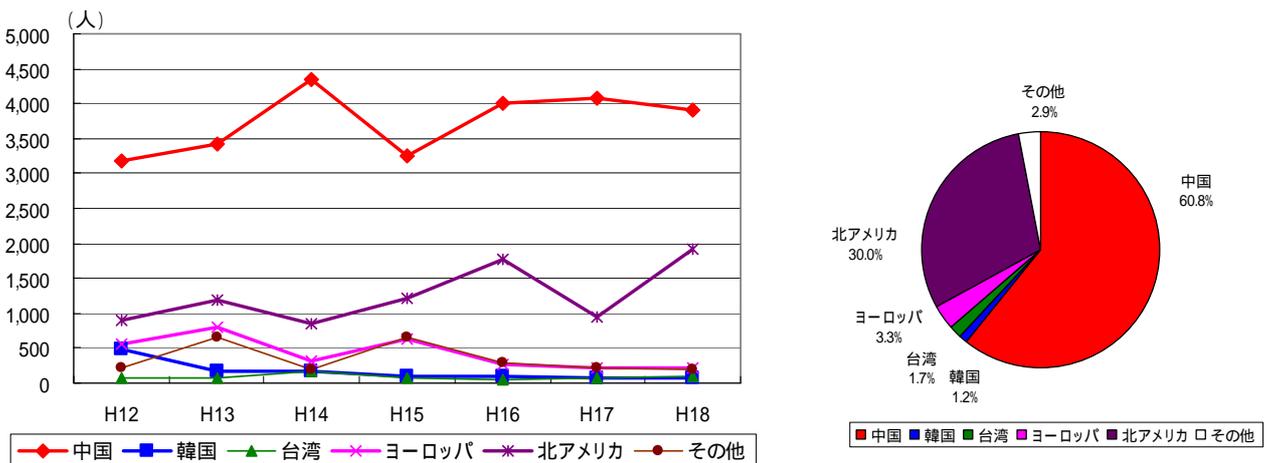


図 2-1-15 神戸港における外国人出国者数の推移、出国者の国籍別シェア(平成 18 年)

表 2-1-10 大阪港、神戸港における国籍別出入国外国人数の推移

大阪港、神戸港における出入国外国人の国籍別人数

(単位:人)

			H12 (2000)	H13 (2001)	H14 (2002)	H15 (2003)	H16 (2004)	H17 (2005)	H18 (2006)
大阪港	入国者	中国	1,751	3,010	3,775	3,150	3,777	4,171	3,796
		中国[台湾]	7	45	96	99	36	38	45
		中国[香港]	4	13	9	14	5	8	13
		中国[その他]		1					2
		韓国	26	70	14,786	33,723	39,649	42,402	54,401
		その他アジア	54	60	45	77	74	92	86
		アジア計	1,842	3,199	18,711	37,063	43,541	46,711	58,343
		ヨーロッパ計	79	138	217	215	826	287	390
		アフリカ計		5	10	4	3	6	3
		北アメリカ計	780	819	887	1,805	925	182	139
		南アメリカ計	5	10	15	10	5	13	21
		オセアニア計	10	17	32	95	37	57	64
		無国籍				6	1		
		合計	2,716	4,188	19,872	39,198	45,338	47,256	58,960
	出国者	中国	1,990	2,655	3,238	2,647	3,488	3,269	3,707
		中国[台湾]	23	26	70	35	37	60	63
		中国[香港]	3	10	74	11	4	73	7
		中国[その他]		1		1	1		1
		韓国	49	45	16,089	36,702	41,920	43,428	55,304
		その他アジア	21	20	94	77	72	100	111
		アジア計	2,086	2,757	19,565	39,473	45,522	46,930	59,193
		ヨーロッパ計	117	144	1,155	234	414	817	371
		アフリカ計	6	2	15	6	3	10	7
		北アメリカ計	819	853	5,342	1,693	1,384	1,326	196
		南アメリカ計	5	10	16	11	12	20	22
		オセアニア計	31	37	570	68	109	444	67
		無国籍				6	1		
合計	3,064	3,803	26,663	41,491	47,445	49,547	59,856		
神戸港	入国者	中国	2,868	3,998	4,772	3,798	5,208	4,945	5,889
		中国[台湾]	35	29	113	26	32	24	31
		中国[香港]	8	6	4	5	1	3	6
		中国[その他]	1	1	2		1	1	
		韓国	3,961	3,311	91	60	48	24	34
		その他アジア	158	185	65	32	84	56	66
		アジア計	7,031	7,530	5,047	3,921	5,374	5,053	6,026
		ヨーロッパ計	468	714	233	234	119	130	1,019
		アフリカ計	3	3	9	1	5	3	7
		北アメリカ計	881	1,189	766	1,015	1,281	807	2,620
		南アメリカ計	7	17	10	6	5	18	13
		オセアニア計	28	318	28	56	13	24	297
		無国籍							
		合計	8,418	9,771	6,093	5,233	6,797	6,035	9,982
	出国者	中国	3,171	3,418	4,343	3,245	3,918	4,070	3,888
		中国[台湾]	75	61	161	73	43	70	106
		中国[香港]	5	10	7	17	94	9	11
		中国[その他]	1	1	2			2	
		韓国	476	180	158	95	95	79	79
		その他アジア	173	228	112	154	153	147	122
		アジア計	3,901	3,898	4,783	3,584	4,303	4,377	4,206
		ヨーロッパ計	556	801	326	642	272	214	214
		アフリカ計	2	8	10	3	35	1	6
		北アメリカ計	894	1,196	842	1,208	1,776	935	1,923
		南アメリカ計	7	20	10	4	12	13	7
		オセアニア計	48	402	59	488	92	62	52
		無国籍			1				
合計	5,408	6,325	6,031	5,929	6,490	5,602	6,408		

資料: 出入国管理統計年報(法務省大臣官房司法法制部)

2)大阪湾に寄港したクルーズ船の実態把握

大阪湾内港湾に寄港したクルーズ船の実態（船社、利用者数、ターミナル利用状況、陸上観光、交通アクセス等）を既存資料、船社・管理者へのヒアリング、現地踏査等より把握し、整理する。

(1) 大阪湾へのクルーズ船寄港状況

大阪湾への外航客船の寄港は、SARS騒動が終息した平成16年以降回復傾向にある。

表 2-1-11 近畿圏内港湾への外航客船寄港実績

外航客船の寄港実績		(単位:隻)				
	H12 (2000)	H13 (2001)	H14 (2002)	H15 (2003)	H16 (2004)	H17 (2005)
神戸港	97	56	35	28	32	44
大阪港	6	8	13	9	11	10
姫路港		2	2	1	4	5
近畿エリア計	103	66	50	38	47	59

資料:数字でみる港湾(国土交通省海事局調べ)

注1)外航旅客定期航路は計上していない。

注2)貨客船は含む。

注3)寄港実績概ね5隻以上について整理した。

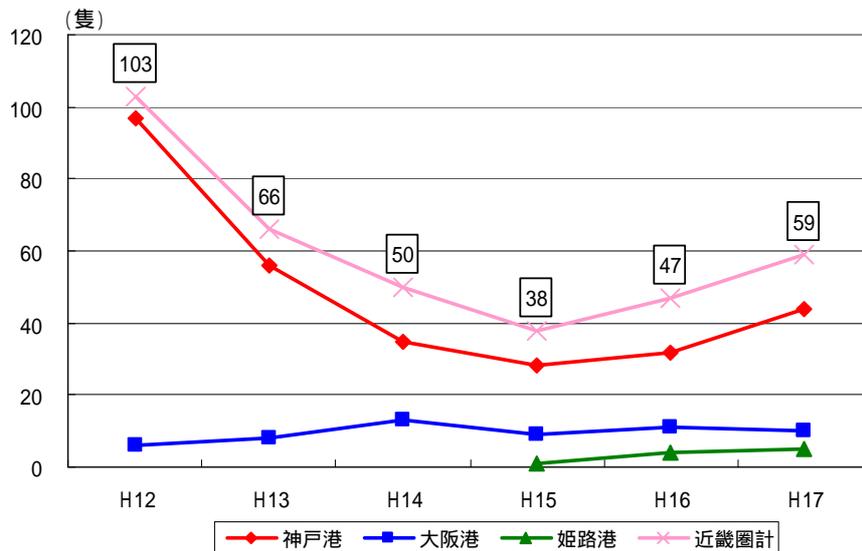


図 2-1-16 大阪湾内港湾への外航客船寄港状況

各港の港湾管理者提供資料に基づき、平成16年以降の外国籍客船数の入港状況を整理して見ると、大阪港への入港隻数が横ばいであるのに対し、神戸港への入港隻数が平成18年以降増加しているのがわかる。

表 2-1-12 近畿圏内港湾への外国籍客船の寄港実績

外国籍客船の寄港実績		(単位:隻)			
	H16 (2004)	H17 (2005)	H18 (2006)	H19 (2007)	
神戸港	11	10	18	17	
大阪港	9	10	7	10	
姫路港	4	5	6	2	
舞鶴港					
和歌山下津港					
日高港					
新宮港					
合計	24	25	31	29	

資料:各港の港湾管理者へのヒアリング及び提供資料に基づく数値

飾磨海運(株)HP(姫路港)

注)外航旅客定期航路は含まない。

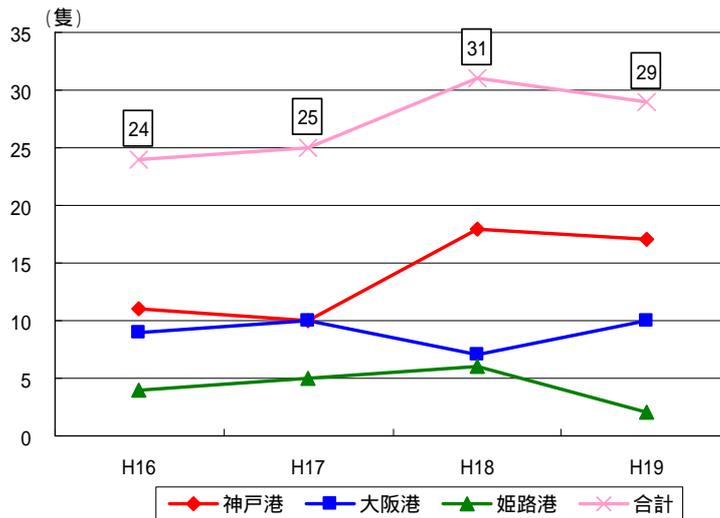


図 2-1-17 近畿圏内港湾への外国籍客船入港隻数

次に日本籍客船の入港状況を見ると、大阪港への入港が減少傾向にあるのに対し、神戸港への入港が増加傾向にあること、また、世界遺産に指定された熊野地域へのアクセスに優れた新宮港への入港隻数が増加していることがわかる。

表 2-1-13 近畿圏内港湾への日本籍客船の寄港実績

日本籍客船の寄港実績

	H16 (2004)	H17 (2005)	H18 (2006)	H19 (2007)
神戸港	56	75	68	83
大阪港	31	18	18	11
姫路港			1	
舞鶴港	3			2
和歌山下津港	2		2	1
日高港	1			1
新宮港	3	6	12	6
合計	96	99	101	104

資料：各港の港湾管理者へのヒアリング及び提供資料に基づく数値
舞鶴港振興会HP（舞鶴港）、節磨海運㈱HP（姫路港）
注) 内航旅客定期航路は含まない。

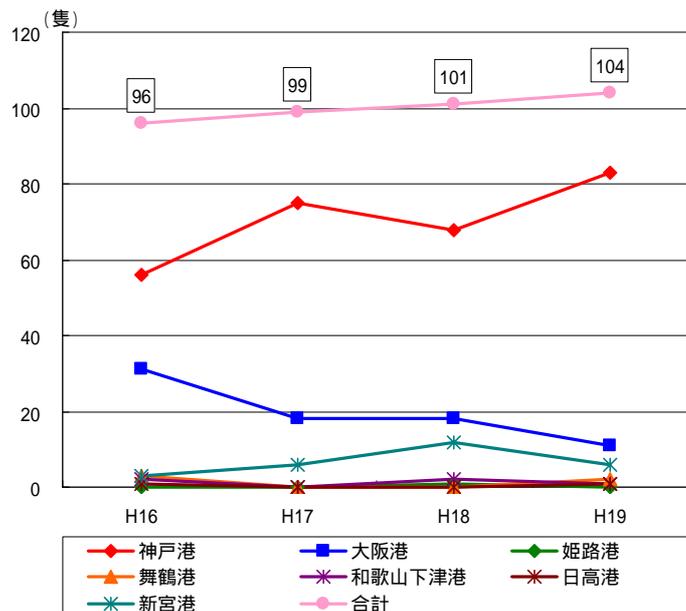


図 2-1-18 近畿圏内港湾への日本籍客船入港隻数

近畿圏内港湾への客船寄港数は平成 16 年以降増加傾向にあるが、増加は主として神戸港への外国籍、日本籍クルーズ船の寄港増加によってもたらされており、大阪港への寄港はむしろ減少傾向にある。

また、認知度が高い日本船籍クルーズ船に関しては、クルーズ各社及び旅行会社等が新規顧客の開拓を狙っており、地方港湾寄港のレジャー及びチャータークルーズを増加させる傾向がある。このため、新宮港への寄港回数は増加しており、同港は邦船クルーズの寄港地として、その地位を確立しつつある。

しかし、近畿圏全体で見ると、国内寄港地の分散化も影響して、日本船籍クルーズ船の寄港は、近年横ばい傾向にある。

表 2-1-14 近畿圏内港湾への客船の寄港実績

客船の寄港実績				
	H16 (2004)	H17 (2005)	H18 (2006)	H19 (2007)
神戸港	67	85	86	100
大阪港	40	28	25	21
姫路港	4	5	7	2
舞鶴港	3			2
和歌山下津港	2		2	1
日高港	1			1
新宮港	3	6	12	6
合計	120	124	132	133

資料：各港の港湾管理者へのヒアリング及び提供資料に基づく数値
舞鶴港振興協会HP、節磨海運(株)HP（姫路港）

注) 外航・内航旅客定期航路は含まない。

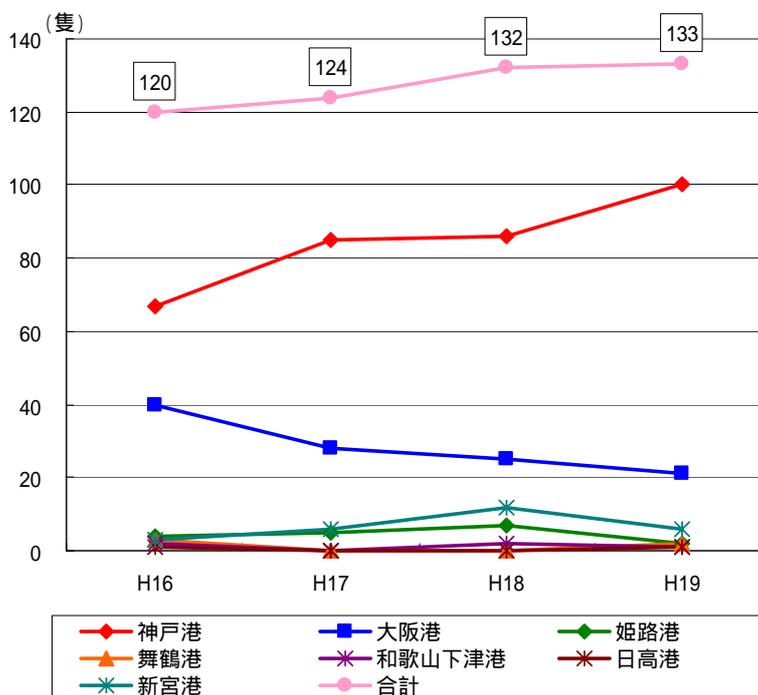


図 2-1-19 近畿圏内港湾への客船入港隻数

なお、大阪港に寄港した外航クルーズ船1隻あたりの平均乗降客数の推移を見ると、船型の大型化に伴って、平均乗降客数は増加傾向にある。

表 2-1-15 大阪港への外航クルーズ船寄港隻数・乗降客数

大阪港への外航クルーズ船寄港・乗降客数									
	H10 (1998)	H11 (1999)	H12 (2000)	H13 (2001)	H14 (2002)	H15 (2003)	H16 (2004)	H17 (2005)	H18 (2006)
寄港隻数(隻)	9	12	6	8	13	9	9	10	7
乗降客数(人)	5,790	8,129	6,095	9,106	14,115	4,212	6,423	16,294	13,358
平均乗降客数 (人/隻)	643	677	1,016	1,138	1,086	468	714	1,629	1,908

資料：大阪みなと観光交流促進基本計画(大阪みなと観光交流促進協議会)

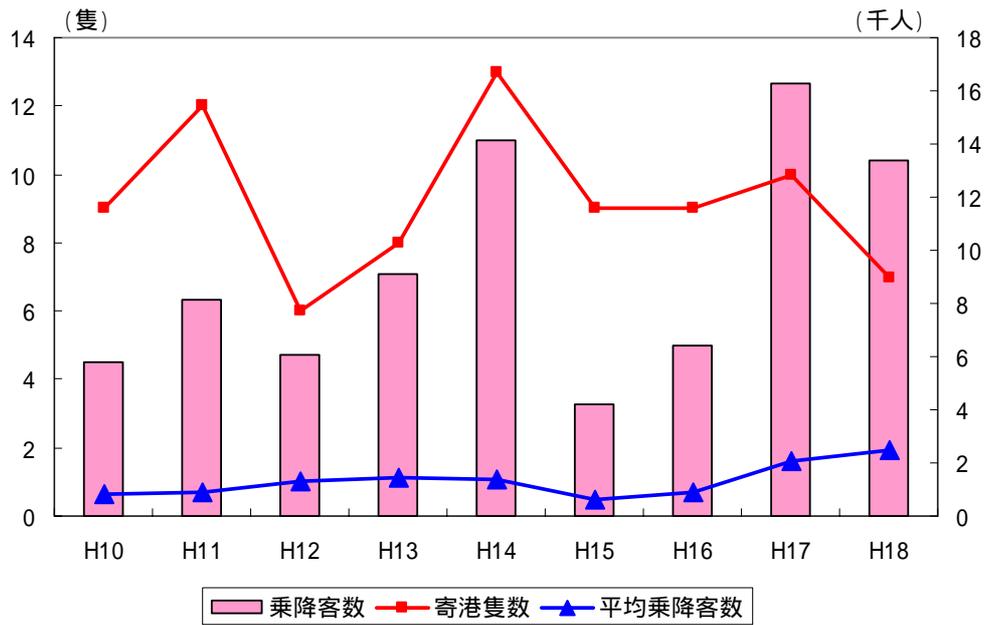


図 2-1-20 大阪港寄港の外航クルーズ船隻数、乗降客数、平均乗降客数

(2) クルーズ船が利用する旅客ターミナルの概要

大阪港天保山ハーバービレッジ旅客ターミナル

大阪港天保山ハーバービレッジは、直背後（駅周辺）までが住宅地、南側は物流エリアとなっている埋立地内にある。ターミナル背後には、他と連携する観光施設等はないが、対岸にはテーマパーク（USJ）がある。

天保山ハーバービレッジには、物販店・飲食店、水族館、美術館、シアター等多様な集客施設が集まっており、背後地との連携がなくても当エリア単独で、ウォーターフロントにおける賑わい空間を形成している。交通アクセスも背後の地下鉄を中心として、高速道路や対岸のUSJとの間のシャトルシップ等充実しており、大阪港のウォーターフロント空間として、多くの人に利用されている。

当エリアにおける旅客ターミナルは、ウォーターフロント空間演出の一翼を担っているが、ターミナル自体は貨物上屋を改修した程度のシンプルなもので、C I Q等の必要機能以外は持たないものである。

また、最寄駅の大阪港駅までは、JR新大阪駅、大阪駅等から数回の乗換えが必要で最速でも20～30分かかると、及び、最寄駅から徒歩5分程度のところにターミナルが位置しており、交通アクセスが良いとは言いがたい。



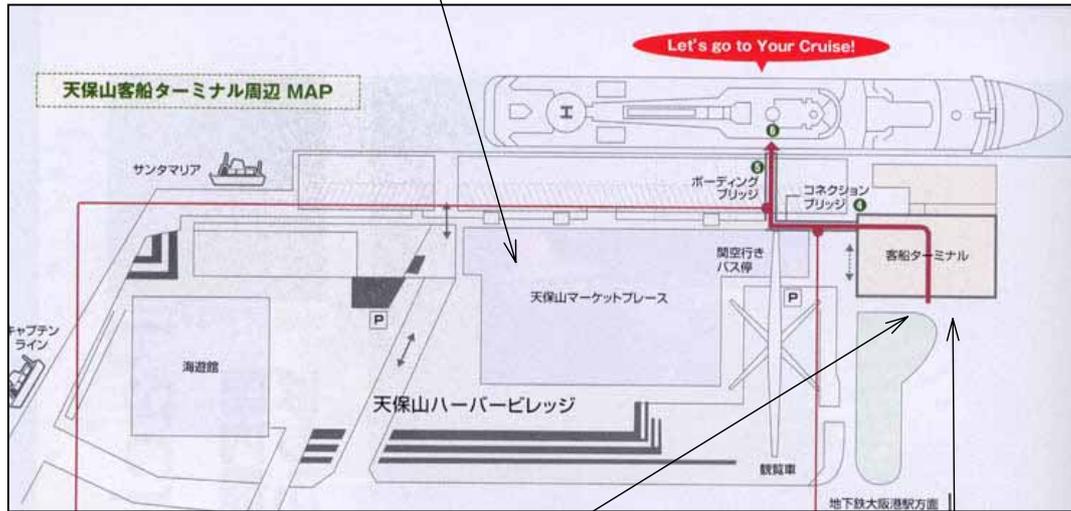
図 2-1-21 大阪港天保山ハーバービレッジ旅客ターミナル周辺状況図



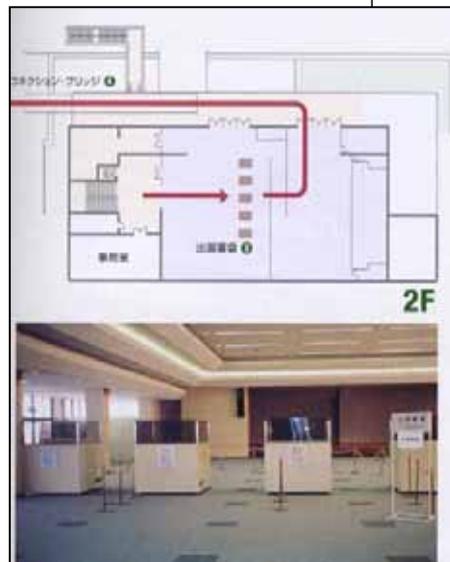
販賣のある空間



客船寄港時



施設平面図



旅客ホール・CIQ スペースは必要最小限の規模

図 2-1-22 大阪港天保山ハーバービレッジ旅客ターミナルの概要

神戸港中突堤旅客ターミナル

神戸港中突堤の先端に位置するホテルの1~2階部分にあたる「中突堤旅客ターミナル」には、従来、国内のクルーズ船やフェリー、港内遊覧船が主に利用していたが、出入国機能等を整備する改修工事を行い、平成18年1月に外航クルーズ船も利用できる客船専用ターミナルとしてリニューアルオープンした。

背後地にはメリケンパーク、ハーバーランド等の賑わい施設もあり、クルーズ船の寄港時はランドマークともなっている。

最寄駅からは若干距離があり、旅客はタクシーで移動することが多い。



図 2-1-23 神戸港中突堤旅客ターミナル周辺状況図



図 2-1-24 神戸港中突堤旅客ターミナルの外観及び内部の状況

姫路港旅客船ターミナル

姫路港における客船バース及び旅客ターミナルは、須賀埠頭に整備されている。

旅客ターミナルは、外航客船への対応も可能な機能を有しているとともに展示会、パーティー等の各種イベントホールとしても利用可能な多目的施設として整備されている。

近隣には飾万津臨海公園や姫路みなとドームが整備されており、賑わいゾーンとなっているものの、交通アクセスは、山陽電鉄飾磨駅よりバス 10 分、徒歩 5 分とやや不便である。



図 2-1-25 姫路港旅客船ターミナル周辺状況図

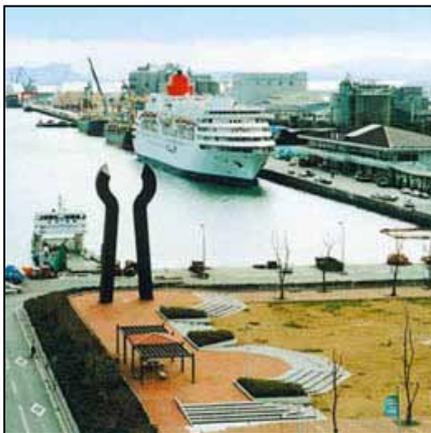


図 2-1-26 姫路港旅客船ターミナル(客船着岸時及び外観)

2.2 利用者・事業者等のニーズ等の把握

1)利用者アンケート調査の実施

(1) 利用者アンケート調査計画の検討

貨客船（フェリー）及びクルーズ船の乗客に対し、OD（起終点）目的等の基礎的な情報を収集するためのアンケート調査を実施するものとし、アンケート調査方法についての検討を行った。

貨客船(フェリー)利用者アンケート調査方法

貨客船(フェリー)利用者に対しては、船社に対してヒアリング調査時に利用者アンケート調査の協力を要請し、実施することとした。

具体的には、対象航路中、外国人利用者が最も多いと想定されるパンスターライン（大阪 - 釜山）を想定することとした。なお、利用者は「担ぎ屋」、韓国からの修学旅行生等の利用が多いため、ある程度、質問項目を絞り込んだアンケートを出国便出発時の旅客ターミナルにおいて実施・回収することとした。

主な質問項目は、下記のとおりであり、作成したアンケート調査票を次頁以降に整理する。

a)回答者属性

居住地

国籍

日本到着日

利用航空機・船舶

性別

年齢

同伴者の人数

訪日経験回数

今回の訪問での日本滞在期間

入国場所

b)目的・活動内容

来日目的

c)訪問地・移動手段

訪問先

訪問地・訪問施設/宿泊日数

日本国内での移動手段

d)関西での印象

国内交通の印象

案内標識・看板の印象

出入国審査の印象

国際フェリーターミナル/港湾の旅客ターミナルの印象

お勧めの場所とその理由

期待はずれだった場所とその理由

観光・娯楽目的での再来日意向

貨客船利用者に対するアンケート（近畿）

- Q 1 居住地はどちらですか？ _____
- Q 2 国籍は？ _____
- Q 3 日本到着日はいつですか？ _____ 月 _____ 日 利用船舶・航空機 _____
- Q 4 今回の来日ではどこから入国しましたか？ [一つだけに をつけて下さい。]
 1.大阪港 2. 神戸港 3. 関西国際空港 4.他の空港・港（名称 _____）
- Q 5 性別及び年齢は？ [一つだけに をつけて下さい。] 男・女
 1.19 歳以下 2.20～29 歳 3.30～39 歳 4.40～49 歳 5.50～59 歳 6.60～69 歳 7.70 歳以上
- Q 6 同伴者の人数（旅行費用を共にしている人数）は？ 自分自身を含めて _____ 人
- Q 7 今回は何度目の訪日ですか？ 今回を含めて _____ 回
- Q 8 今回の訪問での日本滞在期間は？ [一つだけに をつけて下さい。]
 1.1 日 2.2 日 3.3 日 4.4～5 日 5.6～7 日 6.8～14 日 7.15～30 日 8.1 ヶ月～半年 9.半年以上
- Q 10 今回の訪日の目的は？ [一つだけに をつけて下さい。]
 1.仕事 2.仕事兼観光 3.観光（パッケージツアー） 4.観光（個人手配旅行） 5.修学旅行
 6.娯楽（コンサート・演劇等の鑑賞） 7.親族・知人訪問 8.留学 9.市民交流（文化・スポーツ交流）
 10.その他（ _____）
- Q 11 日本でどんな活動をされましたか？ [当てはまる番号すべてに をつけて下さい。]
 1.営業・販売活動 2.打ち合わせ 3.情報収集 4.商品や原材料・素材の調達 5.研修・視察
 6.見本市・商談会 7.人材獲得・採用 8. 留学・語学研修 9.観光・娯楽 10.その他（ _____）
- Q 12 今回訪問した所は？ [当てはまる番号すべてに をつけて下さい。また企業、学校の場合
 は、括弧内の当てはまるものすべてにも をつけて下さい。]
 1.企業（製造業・流通業・情報通信業・サービス業） 2.行政機関 3.大学等の研究機関 4.学校（大
 学・短期大学・専門学校・高校・その他 [_____]） 5.親族・知人宅 6.その他の団体（ _____）
 7.京都・大阪などの観光地 8.テーマパーク 9.その他（ _____）
- Q 13 訪問地/訪問施設 [今回訪問したすべての都市・施設をお書き下さい。日帰りの場合の宿泊日
 数は「0」とお書き下さい。]
- | [記入例] 訪問地 | 泊数 | 訪問地 | 泊数 |
|-------------|----|----------|----|
| 1. 神戸市 | 1 | 4. 大阪市 | 1 |
| 2. 姫路城 | 0 | 5. U S J | 1 |
| 3. 京都市 | 2 | | |
- | 訪問地 | 泊数 | 訪問地 | 泊数 |
|-----|----|-----|----|
| 1. | | 5. | |
| 2. | | 6. | |
| 3. | | 7. | |
| 4. | | 8. | |
- Q 14 入国後よく利用した交通機関は？ [多く利用したもの二つまでに をつけて下さい。]
 1.鉄道 2.路線バス 3.貸切バス 4.タクシー 5.レンタカー 6.自家用車等による送迎 7.飛行機
 8.その他（ _____）
- Q 15 日本訪問のため、あなたが居住地で支払った金額を内訳に沿ってお書き下さい。[支出が
 ない場合 0 を記入、カードでの支払いを含む個人的支出のみお答え下さい。]

項目	通貨単位	金額
1. ツアー代金		
2. 航空運賃（居住地-日本往復、日本での航空機での移動）		
3. 海上運賃（居住地-日本往復）		
4. 日本国内交通費（2、3を除く）		
5. 日本国内宿泊費		
6. その他		

Q16 日本国内での支出総額 [飲食、娯楽、移動費、みやげ物等購入費、現地ツアー代金など。カードでの支払いを含む個人的支出のみお答え下さい。]

支出総額 () 円 + 通貨単位 [] ()

Q17 日本国内での支出の内訳 [カードでの支払いを含む個人的支出のみお答え下さい。円でお答え下さい。]

項目	金額
1. 国内航空運賃（日本国内で支払ったもののみ）	円
2. 国内交通費（航空運賃を除く、鉄道・バス・タクシー等）	円
3. 日本国内宿泊費	円
4. 日本国内での飲食費（宿泊費に含まれている飲食代は除く）	円
5. 日本国内での娯楽費	円
6. 土産等物品購入費	円
7. その他（たばこ等個人的消費）	円

Q18 日本（関西）を訪れるにあたって、どのような情報を入手しましたか？ [あてはまるものすべてに をつけて下さい。]

入国前に収集した情報の内容

1. 宿泊施設の紹介・予約 2. 交通情報 3. 交通機関のチケット予約 4. 産業・経済の概況 5. 観光・イベント情報 6. 食事 7. レジャー・娯楽 8. 外国人向けサービス 9. その他 ()

入国後に収集した情報の内容

1. 宿泊施設の紹介・予約 2. 交通情報 3. 交通機関のチケット予約 4. 産業・経済の概況 5. 観光・イベント情報 6. 食事 7. レジャー・娯楽 8. 外国人向けサービス 9. その他 ()

Q19 日本（または関西）訪問の動機 / 日本（または関西）へ興味・関心をもったきっかけについてお答え下さい。 [あてはまるものすべてに をつけて下さい。]

1. 買い物 () 2. 日本人とその生活様式 3. 伝統文化・歴史 4. 自然景観 5. 温泉 6. 都市景観 7. 祭り・イベント 8. スポーツ（ゴルフ/スキー/その他） 9. 日本語・日本文化の学習 10. 産業観光 11. 個人的趣味の探求 () 12. 日本食 13. 映画・ドラマ・小説等 () 15. 美術館・博物館 16. テーマパーク 17. その他 ()

Q20 関西の印象をお聞かせ下さい [一つだけに をつけて下さい。]

交通

- ・鉄道 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・道路 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・水上交通 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・国内移動費用 1.高い 2.やや高い 3.普通 4.やや安い 5.安い 6.評価不能
- 町中の案内標識 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- 出入国審査
- ・審査時間 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・言語対応 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・案内標識・看板 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・観光情報等の提供 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- 国際フェリーターミナル/港湾の旅客ターミナル
- ・バリアフリー状況 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・荷捌きスペース 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・出入国審査時間 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・観光情報等の提供 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・言語対応 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・案内標識・看板 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・接客 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・両替等のサービス 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・飲食施設 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・市街地までの交通 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能

Q21 関西の訪問地でお勧めの場所があれば、その場所と理由（またはそこでの活動内容）をお聞かせ下さい。

1.場所（ ） 理由または体験内容（ ）

2.場所（ ） 理由または体験内容（ ）

Q22 関西の訪問地で期待はずれだった場所があれば、その場所と理由（またはそこでの活動内容）をお聞かせ下さい。

1.場所() 理由または体験内容()

2.場所() 理由または体験内容()

Q23 観光・娯楽目的で再度来日したいと思われませんか？ [一つだけに をつけて下さい。]

1.ぜひ行きたい 2.機会があれば行きたい 3.あまり行きたくない 4.二度と行きたくない

ご協力ありがとうございました。

クルーズ船利用者アンケート調査方法

クルーズ船利用者に対しては、船社に対してヒアリング調査時に利用者アンケート調査の協力を要請し、実施することとした。

アンケートは、邦船社及び外国船社の双方にて実施することを想定し、大阪港及び神戸港における客船入港予定に基づき、調査期間中にアンケート実施が可能と考えられるクルーズ船を抽出することとした。これによると、年始早々のタイミングを除いた場合、邦船社については、平成20年1月31日の神戸港「飛鳥」で、外国船社については、平成20年2月24日の大阪港「セブンシーズ・ボイジャー」での実施が適当と考えられた。

具体的には、乗船手続き及び再乗船の際に、船社等の協力のもと、アンケート調査票を配布し、次寄港地までの船内にて記入してもらい、次寄港地において回収することを考えた。

なお、外国船社のクルーズ船については、英語による調査票を作成することとした。

表 2-2-1 大阪港及び神戸港におけるクルーズ船入港予定(平成20年1~2月)

<<大阪港>>

船名	総トン数	船種	クルーズ内容(区間・日程など)	係留岸壁	入港日	入港時間	出港日	出港時間	前港	次港	運航船社
飛鳥Ⅱ	50,142	日本	初春クルーズ(1/5~1/8)	天保山	1/6(日)	10:00	1/6(日)	17:00	横浜	清水	郵船クルーズ
セブンシーズ・ボイジャー	41,500	ハワイマ	2008年ワールドクルーズ(1/6~4/30)(サンフランシスコ・コンフォート・ローダギル)	天保山	2/24(日)	7:00	2/25(月)	14:30	筑紫島	鹿児島	リージェント・セブンシーズ・クルーズ

<<神戸港>>

船名	総トン数	パース	入港	出港	前港	次港	クルーズ内容(区間・日程など)
にっぽん丸	21,903	NAKA-BC	1月6日 16:00	1月7日 11:00	横浜	神戸	ニューイヤープラム・サイパンクルーズ 帰港 新春の瀬戸内海周遊クルーズ 出港
にっぽん丸	21,903	NAKA-BC	1月9日 10:00	1月9日 11:00	神戸	由良	新春の瀬戸内海周遊クルーズ 帰港
ばしふいっくびいなす	26,518	4Q1	1月9日 13:00	1月9日 16:00	横浜	サイパン	南太平洋アイランドクルーズ 出港
飛鳥Ⅱ	50,142	NAKA-BC	1月31日 14:00	1月31日 16:00	横浜	サイパン	オセアニアクルーズ 出港
ばしふいっくびいなす	26,518	4Q1	2月23日 16:00	2月24日 12:00	横浜	横浜	南太平洋アイランドクルーズ 帰港 春と海・瀬戸内海クルーズ 出港

主な質問項目は、下記のとおりであり、作成したアンケート調査票を次頁以降に整理する。

a) 回答者属性

居住地

国籍

日本到着日

利用航空機・船舶

性別

年齢

b) 旅行形態

旅行形態

パッケージツアー利用の有無

同伴者の人数

訪日経験回数

- c)国内の訪問地・移動手段
 - 訪問（予定）地・施設/宿泊（予定）日数
 - 日本国内での移動手段
- d)旅行費用（個人的支出のみ）
 - 旅行費用（居住地での支払額）
 - 日本国内での支出総額・内訳
- e)情報収集
 - 入国前に収集した情報の内容
 - 入国後に収集した情報の内容
 - 入国前の情報収集手段
 - 入国後の情報収集手段
 - 入国後の情報収集に使用した機器
- f)日本（または関西）訪問の動機 / 日本（または関西）への興味・関心
- g)関西の印象
 - 都市
 - 景色
 - 文化
 - 宿泊
 - 温泉
 - 買い物・物価
 - 飲食
 - 治安
 - 清潔さ
 - 国内交通
 - 案内標識・看板
 - 観光案内所
 - 出入国審査
 - 国際フェリーターミナル / 港湾の旅客ターミナル
 - 通訳
 - お勧めの場所とその理由
 - 期待はずれだった場所とその理由（そこでの体験）
 - 観光・娯楽目的での再来日意向

クルーズ船利用者に対するアンケート（近畿）

- Q 1 居住地はどちらですか？ _____
- Q 2 国籍は？ _____
- Q 3 日本到着日はいつですか？ _____ 月 _____ 日 利用船舶・航空機 _____
- Q 4 性別及び年齢は？ [一つだけに をつけて下さい。] 男・女
 1.19 歳以下 2.20～29 歳 3.30～39 歳 4.40～49 歳 5.50～59 歳 6.60～69 歳 7.70 歳以上

- Q 5 今回のご旅行は？ [一つだけに をつけて下さい。]
 旅行形態 1.団体旅行 2.個人旅行
 パッケージツアー利用の有無 1.パッケージツアー利用 2.利用していない
- Q 6 同伴者の人数（旅行費用を共にしている人数）は？ 自分自身を含めて _____ 人
- Q 7 同伴者の方との関係は？
 1.夫婦 2.家族 3.恋人 4.友人 5.その他

- Q 8 関西（大阪/神戸）が日本有数の観光地であることを知っていましたか？
 1.知っていた 2.地名は知っていた 3.知らなかった 4.その他

- Q 9 今回の訪日は何回目ですか？ 今回を含めて _____ 回
 そのうち関西（大阪/神戸）は何回目ですか？ 今回を含めて _____ 回

- Q 10 過去にクルージングで関西（大阪/神戸）に旅行したことがありますか？
 1.ある（ _____ 回） 2.ない

- Q 11 訪問地/訪問施設 [今回訪問したすべての都市・施設名と概ねの滞在時間をお書き下さい。]

[記入例] 訪問地	滞在時間	訪問地	滞在時間
1. 神戸市	6	4. 大阪市	0
2. 姫路城	0	5. U S J	5
3. 京都市	6		

訪問地	滞在時間	訪問地	滞在時間
1.		5.	
2.		6.	
3.		7.	
4.		8.	

- Q 12 入国後よく利用した交通機関は？ [多く利用したもの二つまでに をつけて下さい。]
 1.鉄道 2.路線バス 3.貸切バス 4.タクシー 5.レンタカー 6.自家用車等による送迎 7.飛行機 8.その他（ _____ ）

Q13 日本訪問のため、あなたが居住地で支払った金額を内訳に沿ってお書き下さい。[支出がない場合0を記入、カードでの支払いを含む個人的支出のみお答え下さい。]

項目	通貨単位	金額
1. ツアー代金		
2. 航空運賃（居住地-日本往復、日本での航空機での移動）		
3. 海上運賃（居住地-日本往復）		
4. 日本国内交通費（2、3を除く）		
5. 日本国内宿泊費		
6. その他		

Q14 日本国内での支出総額 [飲食、娯楽、移動費、みやげ物等購入費、現地ツアー代金など。カードでの支払いを含む個人的支出のみお答え下さい。]

支出総額（ ）円 + 通貨単位 [] ()

Q15 日本国内での支出の内訳 [カードでの支払いを含む個人的支出のみお答え下さい。円でお答え下さい。]

項目	金額
1. 国内航空運賃（日本国内で支払ったもののみ）	円
2. 国内交通費（航空運賃を除く、鉄道・バス・タクシー等）	円
3. 日本国内宿泊費	円
4. 日本国内での飲食費（宿泊費に含まれている飲食代は除く）	円
5. 日本国内での娯楽費	円
6. 土産等物品購入費	円
7. その他（たばこ等個人的消費）	円

Q16 関西の印象をお聞かせ下さい[一つだけに をつけて下さい。]

都市

- ・都市景観 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・賑わい・活気 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・ナイトライフ 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能

景色

- ・山・丘陵・里山 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・海・海岸線 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・建築物(人工物) 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・街並み 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・自然との調和 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能

文化

- ・寺社仏閣 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・美術館・博物館 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・庭園 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・建築(城郭など) 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能

宿泊

- ・料金 1.高い 2.やや高い 3.普通 4.やや安い 5.安い 6.評価不能
- ・部屋 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・食事 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・アメニティ 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・接客・サービス 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・言語対応 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能

温泉

1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能

買い物・物価

1.高い 2.やや高い 3.普通 4.やや安い 5.安い 6.評価不能

- ・市中での両替 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・ATM利用 1.容易だった 2.普通 3.問題があった 4.評価不能(使用せず)

飲食

- ・料金 1.高い 2.やや高い 3.普通 4.やや安い 5.安い 6.評価不能
- ・接客 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
- ・言語対応 1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不

治安

1.良い 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能

清潔さ	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
国内交通	
・鉄道	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・道路	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・水上交通	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・国内移動費用	<u>1.高い</u> 2.やや高い 3.普通 4.やや安い 5.安い 6.評価不能
案内標識・看板	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
観光案内所	
・必要情報の提供	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・言語対応	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・接客・サービス	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
出入国審査	
・審査時間	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・言語対応	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・案内標識・看板	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・観光情報等の提供	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
国際フェリーターミナル/港湾の旅客ターミナル	
・バリアフリー状況	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・出入国審査時間	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・観光情報等の提供	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・言語対応	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・案内標識・看板	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・接客	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・両替等のサービス	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・飲食施設	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・市街地までの交通	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
通訳	
・手配の容易さ	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能
・接客	<u>1.良い</u> 2.やや良い 3.普通 4.やや悪い 5.悪い 6.評価不能

Q17 関西の訪問地でお勧めの場所があれば、その場所と理由（またはそこでの活動内容）をお聞かせ下さい。

1.場所（ ） 理由または体験内容（ ）

2.場所（ ） 理由または体験内容（ ）

Q18 関西の訪問地で期待はずれだった場所があれば、その場所と理由（またはそこでの活動内容）をお聞かせ下さい。

1.場所（ ） 理由または体験内容（ ）

2.場所（ ） 理由または体験内容（ ）

Q19 観光・娯楽目的で再度来日したいと思われませんか？ [一つだけに をつけて下さい。]

1.ぜひ行きたい 2.機会があれば行きたい 3.あまり行きたくない 4.二度と行きたくない

Q20 今回の旅行で、日本以外に訪問先がありますか？ [、 のいずれかを選び、 の場合、訪日前後の訪問国をお答え下さい。]

今回の旅行では日本以外の訪問先はない

日本以外の訪問国（1泊以上の滞在）がある

・日本入国前の訪問国（ ）

・日本出国後の訪問（予定）国（ ）

ご協力ありがとうございました。

(2) 利用者アンケート調査結果の整理

利用者アンケート調査の未実施の理由

1)で検討したアンケート調査計画に基づき、貨客船運航社及びクルーズ船運航社に対して協力を要請したが、個々に次の理由により協力を断られている。

a)貨客船船社

乗船者は団体客が多く、乗船手続き窓口において乗船者に直接やりとりする割合が低いこと

一般客についても韓国からの「担ぎ屋」が大半であり、協力が得られるか事態が疑問であること

窓口担当職員は1~2名程度であるため、人力的に対応することが困難であること
アンケート調査票の回収、確認が確実に実施できるかを確約できないこと

b)クルーズ船（邦船社）

クルーズは非日常の空間、機会の提供を最優先にしており、利用者に対して負荷をかけることは避けたいこと

実施できる条件等については、社内における十分な検討期間が必要である、1ヶ月程度では対応が困難であること

c)クルーズ船（外国船社/総代理店）

クルーズは非日常の空間、機会の提供を最優先にしており、利用者に対して負荷をかけることは避けたいため、クルーズ船運行会社本社において断られると考えられること

クルーズ船運行会社本社への確認が必要であるが、文章等のやり取りとなるため、1ヶ月程度では対応が困難であること

代替利用者アンケート調査結果の概要

計画してアンケート調査が実施できなかったため、クルーズ船利用者の特性については、別途沖縄総合事務局にて実施されている「平成 19 年度沖縄におけるクルーズ船受入態勢の強化に向けた検討調査」にて実施されたアンケート調査結果を整理することとする。

a) アンケート調査の概要

沖縄では、2007 年に台湾との定期クルーズが再開され、近年はプリンセス・クルーズ社やコスタ・クルーズ社の外航不定期クルーズ船も毎年数回寄港している。

アンケートは、2008 年に沖縄へ初寄港のロイヤル・カリビアン・インターナショナル社のラブソディー・オブ・ザ・シーズの旅客に対して実施されている。



船名:ラブソディー・オブ・ザ・シーズ

船型:78,491G/T 定員:2,435人

船社:ロイヤル・カリビアン・インターナショナル

日付	寄港地	入港	出港
02/21(木) 03/12(水)	香港		17:00
02/22(金) 03/13(木)	終日クルージング		
02/23(土) 03/14(金)	那覇	12:00	19:00
02/24(日) 03/15(土)	基隆	11:30	20:00
02/25(月) 03/16(日)	高雄	9:30	15:00
02/26(火) 03/17(月)	香港	10:00	

図 2-2-1 ラブソディー・オブ・ザ・シーズの沖縄寄港の概要

b) アンケート調査項目

クルーズ船利用者の視点からの「クルーズ観光の玄関口」に求められるものを把握するために実施したアンケートの調査票を次頁以降に整理する。なお、アンケート調査票は中国語と英文で配布されている。

アンケート調査票(1)

アンケート調査票				
<p style="text-align: center;">このアンケートは、沖縄が魅力的な寄港地となるよう、クルーズで沖縄を訪れる方に今回のご旅行についてお伺いするものです。 お手数ですが、ご協力お願い致します。</p> <p style="text-align: right;">内閣府沖縄総合事務局開発建設部港湾計画課 (財)港湾空間高度化環境研究センター</p>				
1. 年齢をお答え下さい。	20歳未満 40～49歳 70歳以上	20～29歳 50～59歳	30～39歳 60～69歳	
2. 性別をお答え下さい。	男性		女性	
3. 国籍をお答え下さい。	中華人民共和国 香港特別行政区 その他()	北京特別行政区 国)	その他()	省)
4. 旅行を一緒の方はあなたを含めて何人ですか。	()人			
5. 一緒の方との関係をお答え下さい。	夫婦	家族	友人	その他
6. 今までにクルーズに参加したことがありますか。	無い	ある	何回()回)	
7. 過去に日本を訪れたことがありますか。	無い	ある	何回()回)	
8. 過去に沖縄を訪れたことがありますか。 また、その際の交通手段をお答え下さい。	無い	ある	何回()回) 飛行機 クルーズ船 フェリー その他	
9. 今回の旅行まえの沖縄のイメージをお選び下さい。 (複数回答可)	沖縄(琉球)独特の文化圏 日本の文化圏 知らなかった その他()	中国の影響を受けた文化圏 海洋性リゾート地 特にな)		
10. 今回のクルーズに参加した理由をひとつお選び下さい。	クルージングを楽しむため 台湾での陸上観光を楽しみにして 沖縄での陸上観光を楽しみにして その他()			
11. 沖縄の観光情報についてお聞きます。 上船前(香港)での観光情報は クルージング中の船内での観光情報は 沖縄での上陸観光のときの観光情報は	十分	不足	必要ない	
	十分	不足	必要ない	
	十分	不足	必要ない	
12. 今回の沖縄での上陸観光をどのように楽しんだかを ひとつお選び下さい。	バスツアーの首里城コースを利用(OK01、OK03、OK05) バスツアーの首里城、ショッピングを利用(OK02) バスツアーの平和記念公園コースを利用(OK04) バスツアーの玉泉洞コースを利用(OK06) タクシーを利用 シャトルバスを利用 自由気ままに徒歩・公共交通機関を利用 港の周辺を散策する程度 その他()			

アンケート調査票(2)

13. 今回の沖縄での上陸観光で最も良かったところはどこですか。ひとつお選び下さい。	首里城 平和記念公園 中心市街地（国際通り、平和通り等） その他（ 特にない	玉泉洞 ショッピングセンター
14. 今回の沖縄での上陸観光は如何でしたか。ひとつお選び下さい。	期待通りとても良かった 普通（良くも悪くもなかった） 期待はしてなかったがやはり悪かった 特に感想はない	期待はしてなかったが良かった 期待をしていたが悪かった
また、沖縄観光で来たいと思いませんか。	また来たい その他（ ）	来たいと思わない
また来たいと答えた方にお聞きします。 次はどの交通手段で来たいですか 何日ぐらい滞在したいですか 何を楽しみたいですか	飛行機 半日・1日 クルーズ船 2日 フェリー 3日以上 買い物 具体的には（ 海水浴 マリンスポーツ ゴルフ	その他（ ） 食事 具体的には（ ） 芸能鑑賞 その他（ ）
また、沖縄の良い点・悪い点についてお答え下さい。	沖縄の人の人柄 良かった 悪かった 具体的には（ ） 買い物 良かった 悪かった 具体的には（ ） 飲食 良かった 悪かった 具体的には（ ） 観光施設 良かった 悪かった 具体的には（ ） 標識・サイン 良かった 悪かった 具体的には（ ） 景色 良かった 悪かった 具体的には（ ） 海 良かった 悪かった 具体的には（ ）	
15. 今回の沖縄での上陸観光でどのくらいのお金を使いましたか。 （同行者も含めた合計額を記入してください。）	ツアー（ ）円・US\$ 施設入場料（ ）円・US\$ 買い物（ ）円・US\$ 飲食（ ）円・US\$ 交通費（ ）円・US\$ その他（ ）円・US\$	何を買いましたか（ ） 何を食べましたか（ ） 具体的には（ ）
16. 那覇港で提供されたサービスについてお答え下さい。	港から市街地まで直結するバスは 利用した 利用しなかった 改善点は（ ） 港から市街地まではタクシーは 利用した 利用しなかった 改善点は（ ） 港の観光案内は 利用した 利用しなかった 改善点は（ ） 港の両替所は 利用した 利用しなかった 改善点は（ ） その他、港に欲しいサービスは （ ）	
17. 那覇港の景観についてお答え下さい。	海から見た那覇港の景観はどうか。 良い 普通 悪い 悪い理由を具体的に（ ） 接岸した時の那覇港の景観はどうか。 良い 普通 悪い 悪い理由を具体的に（ ）	
18. クルーズで訪れる港に求めるものはなんですか。 （3つまでお答え下さい）	入港時の美しい景観の港 魅力的な観光地がある 歓迎イベント等が楽しめる 港で買い物が楽しめる 入国手続きがスムーズである その他（ ）	市街地までの良好なアクセス ニーズにあったツアーがある 港で食事が楽しめる 寄港地らしいターミナルがある
また、ターミナルにあると便利な機能は なんですか。 （3つまでお答え下さい）	観光案内 通訳 ショッピング施設 その他（ ）	両替サービス 郵便 レストラン （ ）
今までに印象に残った港はありますか。	ない	ある （具体的な港名 ）

c) アンケート調査の実施方法

アンケートは以下の方法で実施されている。

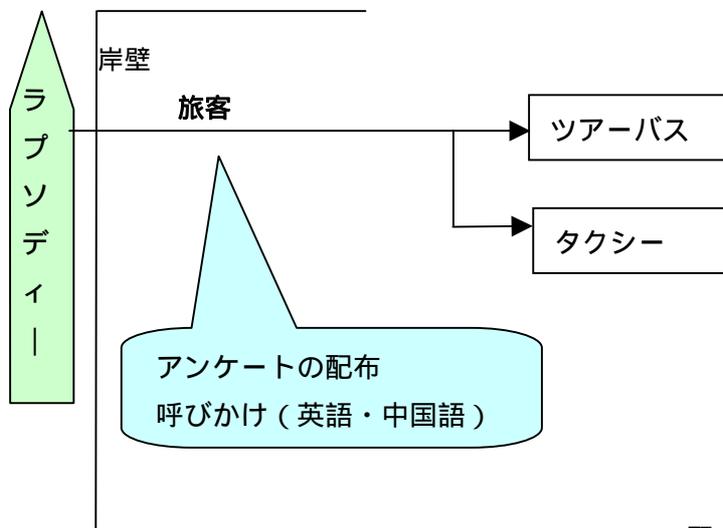
配布：下船後の陸上観光へバス、タクシーに乗車前にアンケート用紙を調査員が配布する。

回収：陸上観光から戻ってきたら、回収ブースを設け、アンケート用紙を記念品と引き替える。

直接聞き取り：陸上観光から戻ってきて上船待ち（列）の時、調査員がアンケート項目を聞き取り記入し、終了後に記念品を渡す。

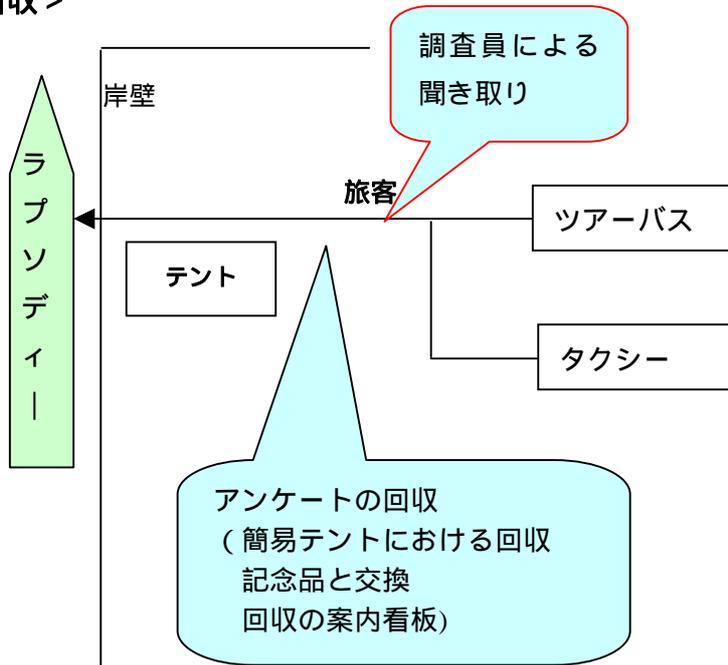
アンケート配布・回収のイメージ図

< 配布 >



配布状況写真

< 回収 >



回収状況写真

d) 配布数とサンプル数

配布数と回収状況は以下のとおりであった。

なお、回収率を上げる工夫として、アンケートの回答へのお礼として、「星砂」と「沖縄の絵はがき（沖縄観光コンベンションビューローより提供）」をアンケートと引き換えに回答者を選んでもらう形で配布されている。

調査日：2008年2月23日(土) 3月14日(金)

アンケート配布数：2月23日 1,200枚

3月14日 600枚(雨で配布数が少なかった)

回収数：2月23日 354枚、3月14日 170枚 合計 524枚

回収率：2月23日 回収数 / 配布数 = 30% 回収数 / 旅客数 = 22%

3月14日 回収数 / 配布数 = 28% 回収数 / 旅客数 = 11%

配布された星砂



配布された絵はがき



e) サンプルの状況等

実際の国籍別乗船者数（入国審査におけるパスポート記載の国籍（資料：船舶代理店））とアンケートにおける国籍別回答者数は以下のとおりである。

アンケートにおいて「中国系」の比率が高いのは、バスツアーでの団体行動をする旅客が多いため、フリー（数人単位）の多い「中国系以外」に比べて配布・回収率が上がったものと考えられる。また、特に、2月13日の英国を含む「中国系以外」の回収数が低いのは、当初は中国大陸からの旅客が多いと想定していたため英語を話せるスタッフが少ないことによるものと考えられている。

表 2-2-2 国籍別乗船者数とアンケートにおける国籍別回答者数

国籍別乗客者数						
	2月23日(土)		3月14日(金)		計	
香港	264	16%	384	22%	648	19%
その他中国	213	13%	-	0%	213	6%
中国系小計	477	29%	384	22%	861	26%
英国	670	41%	860	49%	1,530	45%
オーストラリア	74	5%	76	4%	150	4%
アメリカ	89	5%	85	5%	174	5%
韓国	39	2%	2	0%	41	1%
カナダ	110	7%	80	5%	190	6%
シンガポール	22	1%	83	5%	105	3%
その他	149	9%	176	10%	325	10%
中国系以外	1,153	71%	1,362	78%	2,515	74%
	1,630		1,746		3,376	

アンケートにおける国籍別回答者数						
	2月23日(土)		3月14日(金)		計	
香港	116	33%	57	34%	173	33%
その他中国	30	8%	6	4%	36	7%
中国系小計	146	41%	63	37%	209	40%
英国	100	28%	59	35%	159	30%
オーストラリア	14	4%	8	5%	22	4%
アメリカ	16	5%	4	2%	20	4%
韓国	18	5%	-	0%	18	3%
その他	60	17%	36	21%	96	18%
中国系以外	208	59%	107	63%	315	60%
	354		170		524	

f) アンケート回答結果

属性

旅客の年齢は、50歳未満「50歳代」が約31%で最も多くなっている。その他は、40歳未満が33%、60歳以上35%となっている。

性別では女性がやや多く、同行者との関係は夫婦が約半数を占める。

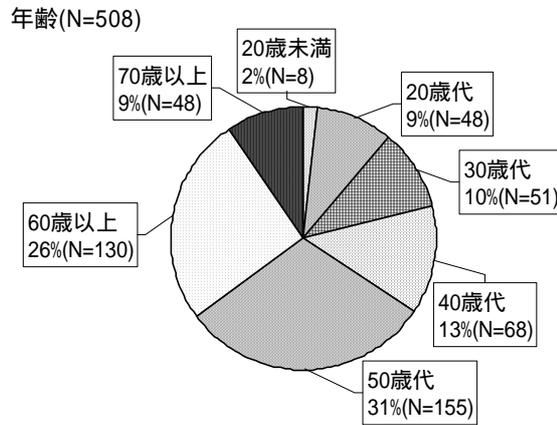


図 2-2-2 回答者年齢

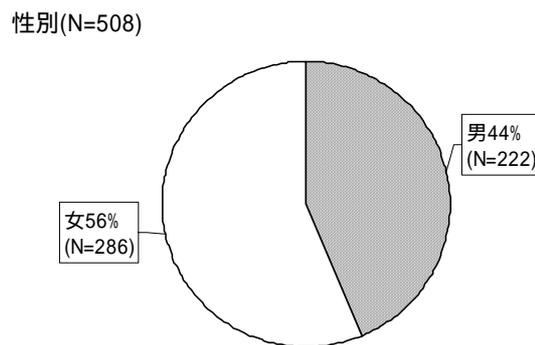


図 2-2-3 回答者性別

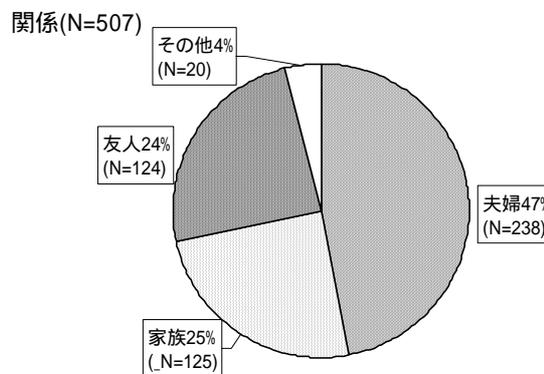


図 2-2-4 同行者との関係

同行者の人数では、夫婦での乗船が多いこともあり、2名が半数以上を占めているが、3名以上の家族や友人などのグループも同程度を占めている。

国籍別では、中国系（香港、その他中国）が4割、中国系（英国、オーストラリア、アメリカ、韓国、その他）が6割である。

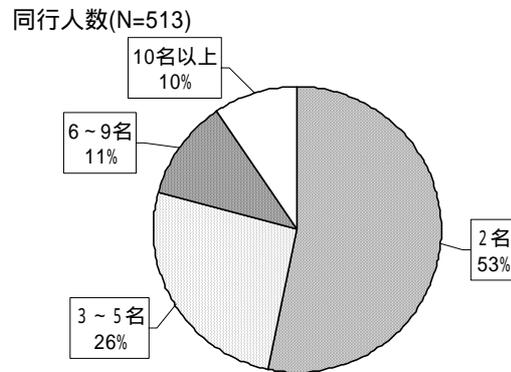


図 2-2-5 同行者の人数

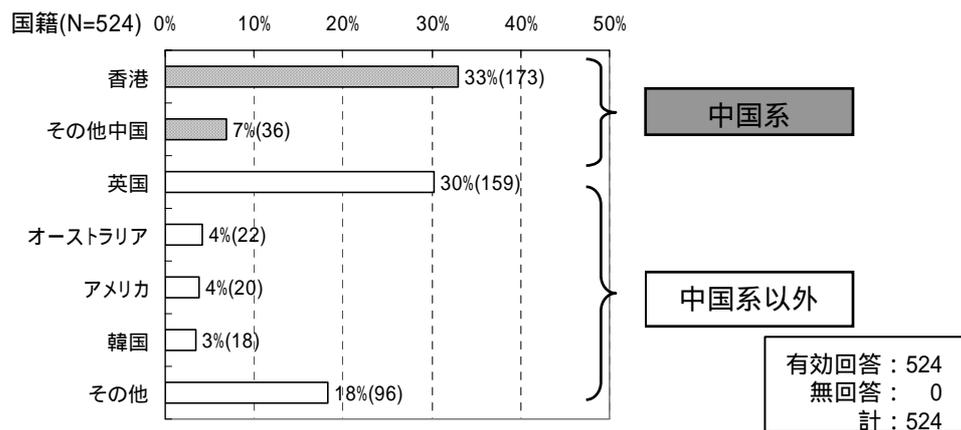


図 2-2-6 回答者の国籍

クルーズ経験

旅客のクルーズ経験は「ある」が約8割で、「ある」回答した人の経験回数の平均は7.6回/人で、経験回数は1～6回が大半を占めている。20回以上の回答の中には100回と答えた旅客もあり、クルーズ旅客の特徴であるいわゆるヘビーリピーターも含まれている。

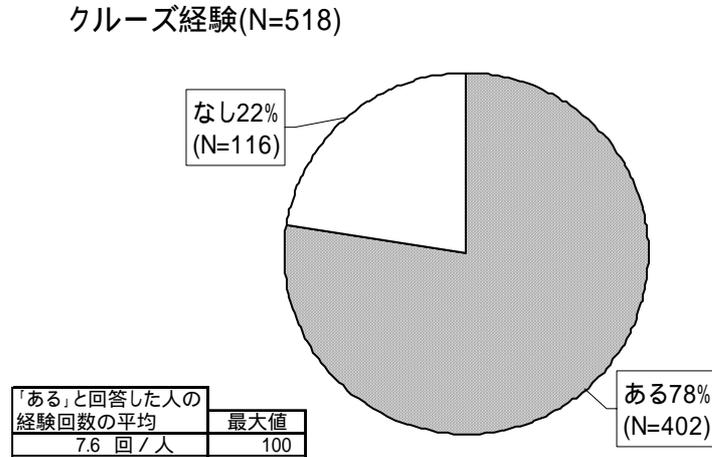


図 2-2-7 クルーズ経験の有無

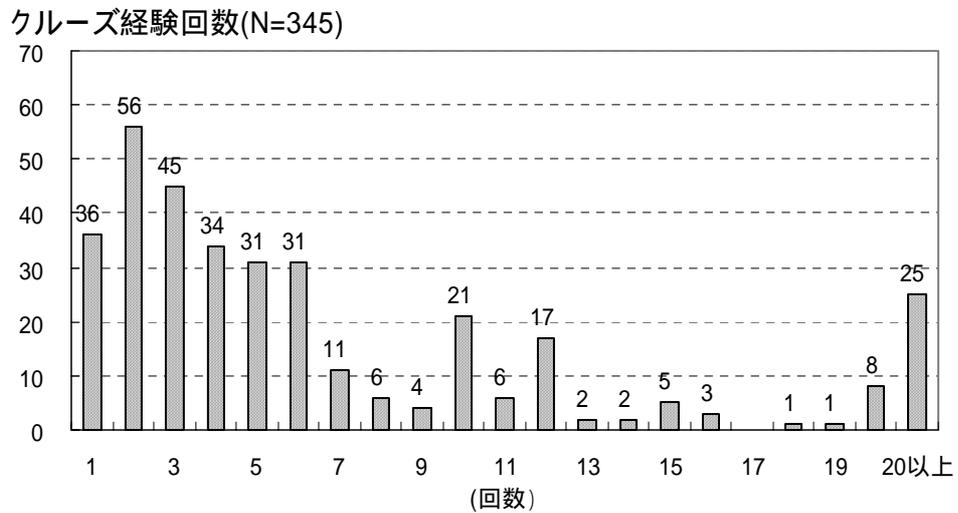


図 2-2-8 クルーズ経験の回数

来日経験

来日経験は「ある」が45%で、「ある」回答した人の経験回数の平均は4.1回/人である。クルーズにて初めて来日する外国人が半数以上を占めている。

訪日経験(N=517)

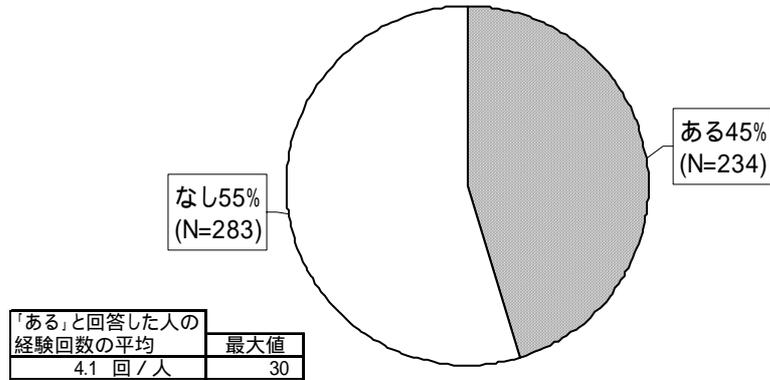


図 2-2-9 来日経験の有無

訪日回数(N=193)

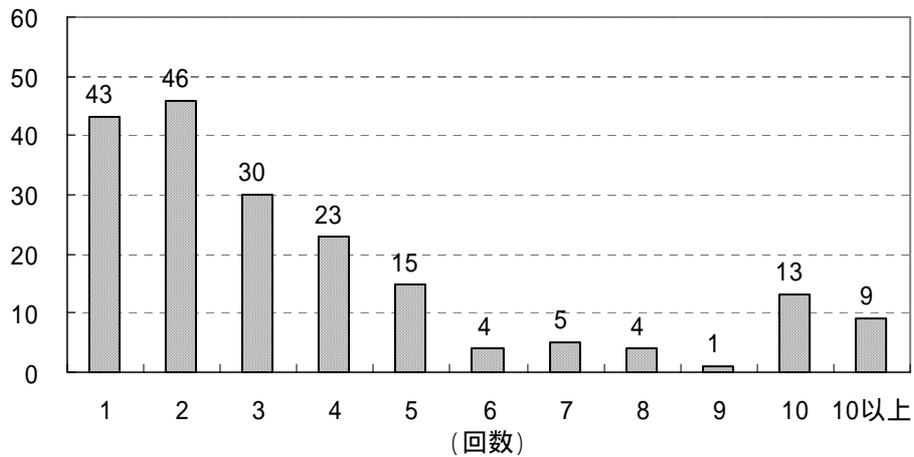


図 2-2-10 来日経験の回数

観光情報

観光情報は、「不足」の回答は、乗船前が60%、船内52%、観光時45%と徐々に減ってくるが、全体として情報不足となっており、事前の情報提供が望まれる。

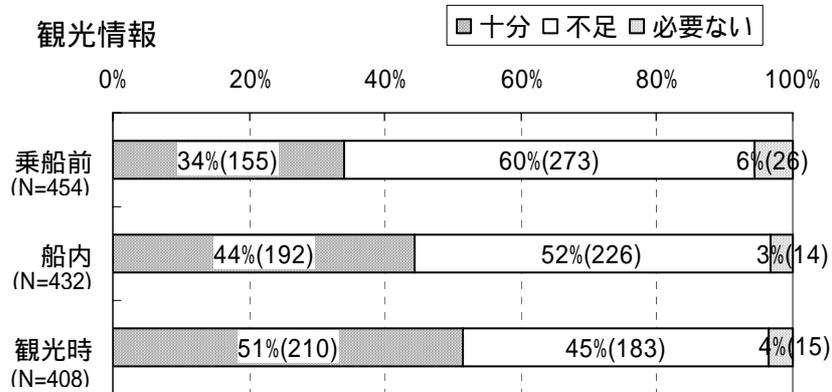


図 2-2-11 観光情報

沖縄での上陸観光の内容

沖縄での上陸観光は、バスツアーとフリーがほぼ半数ずつである。クルーズ経験や来日の経験、同行者の関係によって異なるものと考えられるが、クルーズ初心者や初来日の旅客はバスツアーに参加しているものと推測される。

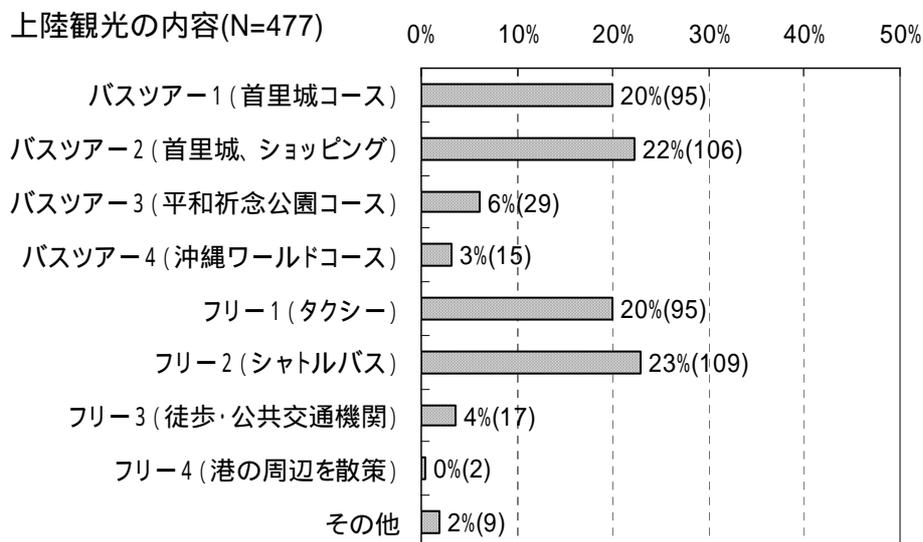


図 2-2-12 沖縄での上陸観光の内容

2)船社ヒアリング調査の実施

(1) 船社ヒアリング調査の実施計画

主要な船社等に対して、港湾利用に際しての利点・欠点や今後の戦略や港湾施設に対する要望等を網羅的に把握するためのヒアリング調査を実施した。

ヒアリングの概要は以下のとおりである。

表 2-2-3 船社ヒアリング概要

船社区分	企業名	対応者	調査実施日
クルーズ	郵船クルーズ(株)	運航部長 田中氏	平成 20 年 1 月 28 日(月)
	商船三井客船(株)	営業部次長 小出氏	平成 20 年 2 月 13 日(水)
	日本クルーズ客船(株)	営業企画 嶽尾氏	平成 20 年 1 月 29 日(火)
国際フェリー	(株)サンスターライン	副本部長 兼 旅客/海事事業総括 嶺野氏	平成 20 年 3 月 6 日(木)
	上海フェリー(株)	営業部 貨物部長 笠原氏	平成 20 年 3 月 6 日(木)
	チャイナエクスプレスライン(株)	貨物部長 野木氏	平成 20 年 3 月 7 日(金)
	日中国際フェリー(株)	代表取締役社長 奥山氏	平成 20 年 3 月 10 日(月)

また、船社ヒアリング調査を補完するため、クルーズ船社総代理店、クルーズ商品を扱う旅行代理店に対して、アンケート調査も併せて実施した。

作成したアンケート票は、次頁以降に整理した。

船社代理店・旅行代理店に対するアンケート

Q 1 貴社の会社概要・事業内容についてお聞かせ下さい。

貴社名			
本社所在地	〒 電話 () -		
事業内容			
ご回答者	所属部署：		
	お名前：		
	e-mail：	()	-

Q 2 - 1 直近 3 年の送客実績についてお聞かせ下さい。

日本発着外航クルーズ 記入欄が不足する場合は、お手数ですが用紙をコピーしてお使い下さい。

	クルーズ内容 (関西寄港地)	総人数	うち日本人乗客
2005 年	(港)	人	人
2005 年	(港)	人	人
2005 年	(港)	人	人
2005 年	(港)	人	人
2006 年	(港)	人	人
2006 年	(港)	人	人
2006 年	(港)	人	人
2006 年	(港)	人	人
2007 年	(港)	人	人
2007 年	(港)	人	人
2007 年	(港)	人	人
2007 年	(港)	人	人

関西地区発着国内クルーズ 記入欄不足の場合は、お手数ですが用紙をコピーしてお使い下さい。

	クルーズ内容（関西寄港地）	総人数	うち日本人乗客
2005年	(港)	人	人
2005年	(港)	人	人
2005年	(港)	人	人
2005年	(港)	人	人
2006年	(港)	人	人
2006年	(港)	人	人
2006年	(港)	人	人
2006年	(港)	人	人
2007年	(港)	人	人
2007年	(港)	人	人
2007年	(港)	人	人
2007年	(港)	人	人

Q 2 - 2 旅客の増加（減少）要因についてお聞かせ下さい。

Q 3 旅客の集客範囲について、おわかりになる範囲で具体的にお聞かせ下さい。
(例：国内クルーズは主に大阪・神戸、外航クルーズは欧州からの利用客が主。日本人乗客は大阪・神戸在住者が主だが、クルーズ内容、利用船舶によっては全国など)

Q 4 今後のクルーズ需要の見通し、及び貴社の対応策についてお聞かせ下さい。

Q 5 クルーズ船の寄港に際して、現在感じていらっしゃる関西地区の港湾の問題点・要望について港湾名をあげてお聞かせ下さい。

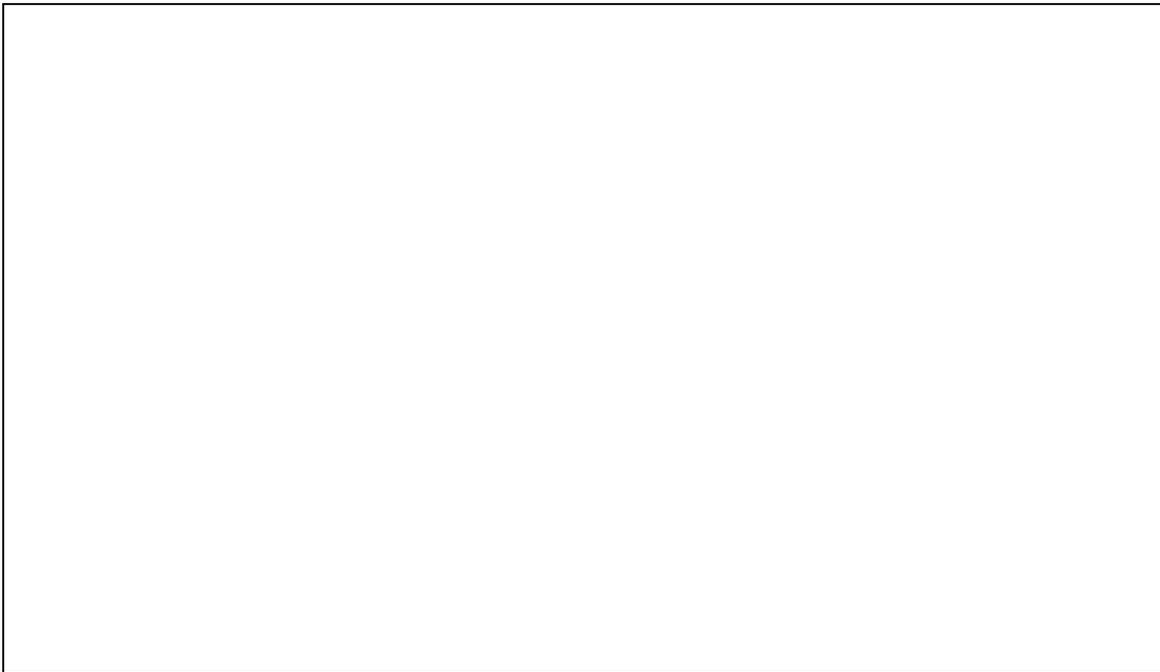
(関西地区港湾：大阪港、神戸港、姫路港、舞鶴港、新宮港、日高港など)

船舶運航上の問題点(静穏度、水深・岸壁延長の不足など)

旅客ターミナル(飲食・サービス機能の不足、市街まで遠いなど)

その他、お気づきの点

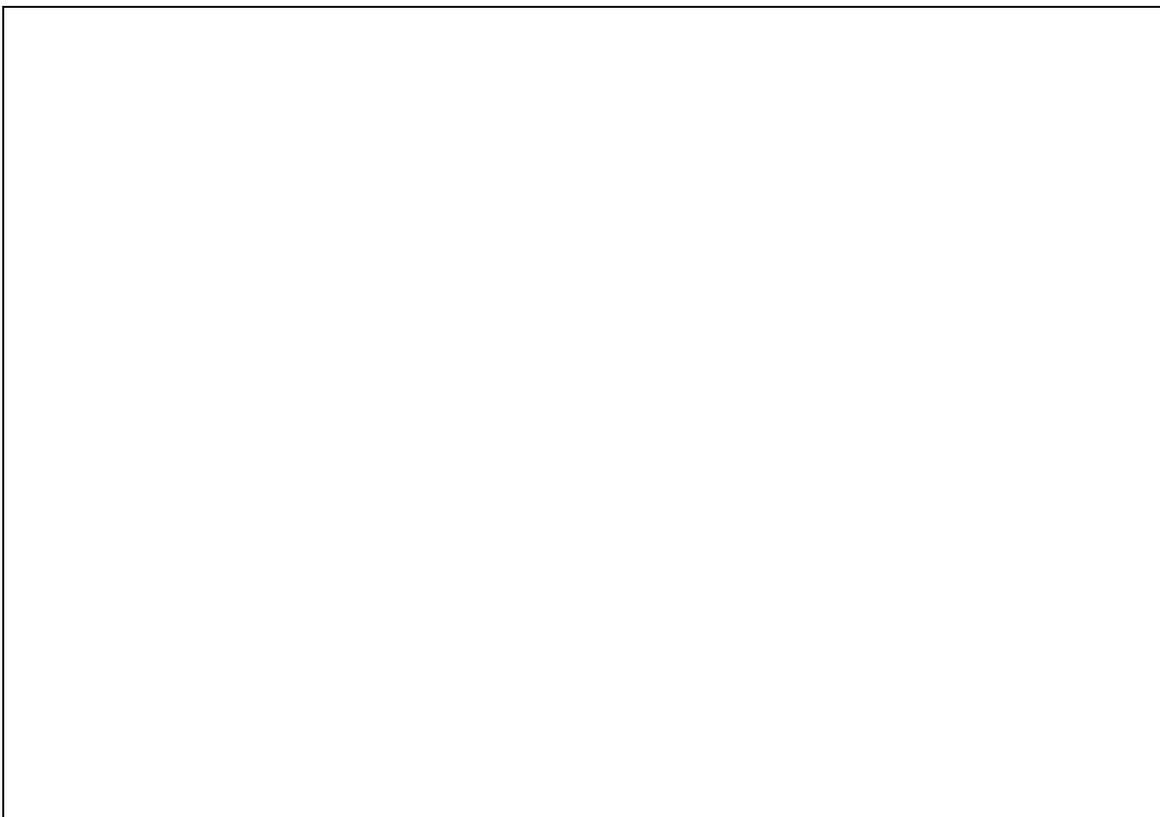
Q 6 乗客の人気が高い国内寄港地についてお聞かせ下さい。



Q 7 寄港地の選択にあたって重要視する点、寄港地決定までの大まかな流れについてお聞かせ下さい。

(例：近隣に世界遺産等、訴求力のある観光地があるなど)

(例：港湾当局への打診・交渉等で約1年程度など)



- Q 8 クルーズ船の関西地域への寄港促進のために有効と思われる方策があればお聞かせ下さい。(例：阪神港の一元化による港湾利用料金、手続きの軽減、新宮港などの静穏度向上、地元自治体による歓迎イベントの実施など)

- Q 9 その他、今後の関西地区港湾整備に対するご意見、ご要望がございましたら、お聞かせ下さい。

ご協力ありがとうございました。

(2) 船社ヒアリング調査の結果

ヒアリング等において把握された港湾施設に対する要望等は、以下のとおりである。なお、肯定的な評価は**黒字**で、否定的評価、改善要請等については**赤字**で表記している。

表 2-2-4 港湾施設に対する要望等(1)

対象施設	評価、要望内容
<p>大阪港 天保山ハーバービレッジ 旅客ターミナル</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・市街地に近く、マーケットプレイスや海遊館などの施設もすぐ目の前にあり、買い物や食事もすぐできることから乗船客だけでなく船員にも人気が高い。 ・大阪港は神戸港と異なり、商業施設も駅も近いという利点があるので、ソフト面が充実できれば誘致の動機づけになる。 ・客船ターミナルとして不備がある（老朽化していて華やかさに欠ける、CIQ ブースが仮設、乗客の荷物置き場は岸壁上で屋根がない等）。 ・両替も机と手提げ金庫という有様で、クルーズ船乗客の感覚とずれている。 ・ボーディングブリッジが使いづらい（使用料が高い、オペレーションがスムーズでない、車いすで通れない）。 ・ターミナルへの動線が悪く、吹きさらしで冷暖房もない。 ・ハンディキャップへの配慮がされていない。 ・悪天候時の代替バースがない。 ・高齢者が多数乗船しているが、近隣の病院の英語対応等が不十分である。 ・新大阪駅、大阪駅からは数回の乗換えが必要となる。 ・最寄り駅と直結しておらず、中途半端に近い距離でタクシーも使いづらい。
<p>大阪港 国際フェリーターミナル</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・検査場が狭い（パンスターのような大型国際フェリーが毎日入ることを想定していない）。 ・利用者数に対してトイレ、駐車場等のスペースが不足している。 ・ボーディングブリッジが1基しかない。 ・交通アクセスが悪い。 ・レストラン等の利便施設がなく、不便である。 ・コスモスクエア駅周辺の渋滞が増加している（入管来庁者の駐車場待ちやフェリーターミナルのゲート待ちコンテナシャーシなどによる渋滞）。今後は周辺人口の増加が見込まれるため、今のうちに交通緩和策を講じてほしい。 ・入港は午前 8 時であるが、乗客は入管業務が開始となる 10 時頃まで船内で待機している。 ・フェリーヤードが不足している。 ・審査の厳格化により、入国審査に従来の 1.5 倍の 1~1.5 時間かかるようになった。
<p>神戸港 中突堤旅客ターミナル</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ホテルと直結し飛行場のような感覚で、イミグレーションカウンターも直結しているから、好印象である。 ・アクセスがやや不便である。 ・荷物の上下架のエレベーターが狭い。 ・専用タクシー乗降エリアが暗くて狭い。 ・バゲージの積み卸しスペース不足している。 ・ホテルと一体化しているため休日は混雑する。

表 2-2-5 港湾施設に対する要望等(2)

対象施設	評価、要望内容
<p>神戸港 ポートターミナル</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルへのアクセスは良好で（ポートライナーと直結）ボーディングブリッジも整備されており、旅客対応に関しては問題ない。 ・移動に際して、エレベーターが整備されていない所があり、荷物を抱えた研修生を見かねて荷物運びを手伝ったことが何度となくある。 ・定期船が着岸していない時は、施設が暗いイメージがあり、華やかさにかける。 ・埠頭用地幅が狭く、震災前は 40ft コンテナの取扱いが困難であった（震災後は冲出しされたので 40ft コンテナの旋回は可能となった） ・ターミナルでの貨物処理が出来ず、横持ちするため、入港を 30 分早めている。 ・周辺に飲食店がない。
<p>新宮港</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・関東を出発して夜クルージングして、朝寄港するのに距離的に適している。また、背後に熊野があり、陸路ではアクセスしにくい地域なのでクルーズとしては適地である。 ・魅力のある地域であるが、人気は低い（短時間でまわるクルーズ船の陸上観光では、魅力を理解する時間が不足しているのかもしれない）。 ・ただし、長周期波のうねりが入り接岸できない時がある。
<p>日高港</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・外航船を着けたいが S O L A S 対応の問題がある（フェンスがない） ・入港を検討したことはあるが、背後の観光地への移動が不便等の理由で実現はしなかった。
<p>姫路港</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客船ターミナル周囲が S O L A S 未対応のため、旅客船ターミナルに接岸できず、南側の貨物バースに着岸せざるを得ない。 ・世界遺産の姫路城の知名度が高いが、神戸港と近接しており、寄港地となるためにはプラスアルファの魅力が必要である。
<p>舞鶴港</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・引揚船のイメージが強く、戦争や軍港のイメージを感じさせるようなネーミングなどの工夫が必要である。 ・地域情報が不足している。 ・京都市内との陸上アクセスが良くない。

表 2-2-6 旅客の特性

船舶区分	旅客特性・集客範囲
クルーズ船	<ul style="list-style-type: none"> ・発着港として必要な条件は、時間距離が 1～1.5 時間の範囲内に顧客が多いこと（近畿圏の場合、芦屋周辺になるので神戸港が便利）、鉄道駅、空港から港までのアクセス、上下船等で旅客の利便性の良い港となる。 ・ただし、顧客層に拡がりが出てきており、地域的な結びつきのあるエリア（金沢と神戸、長野と東京など）では遠方からの集客も可能となってきた。 ・また、特色のある旅行商品については、全国各地からの集客も可能である。
外航定期貨客船（韓国航路）	<ul style="list-style-type: none"> ・韓国人の修学旅行生、団体旅行での利用が多く、日本人乗客は少ない。 ・団体旅行客はウォン高を背景とした大阪市内での買い物ツアーが多く、周遊性は低い。
外国定期貨客船（中国航路）	<ul style="list-style-type: none"> ・中国人研修生の利用が主体で、日本人乗客はほとんどいない。 ・上海航路については団体旅行客が増加傾向にある。ほとんどが買い物ツアーで、大阪市内以外への周遊性は低い。

表 2-2-7 今後の戦略等

船舶区分	今後の戦略等
クルーズ船	<ul style="list-style-type: none"> ・顧客層の拡がりに対応した初心者からリピーターまでの幅広いニーズに対応する商品開発 ・特色のある商品開発（旅客限定のイベント、季節感を重視した期間限定商品、寄港地など） ・寄港地の文化や伝統に触れられるツアーも人気があるが受入側の協力が不可欠（地元の熱意、創意工夫がこらされた入出港時のイベント）
外航定期貨客船（韓国航路）	<ul style="list-style-type: none"> ・関東方面の留学生の帰省に利用してもらえるような商品を企画している（夜行バスで関西入りしてフェリーへ。関西滞在観光も可能な商品を企画、立上げ段階にある） ・また貨物についてもJRとの連携で関東圏貨物を集荷することを目論んでいる。
外国定期貨客船（中国航路）	<ul style="list-style-type: none"> ・片荷の貨物輸送で採算がとれるようになってきていること、輸送容量を増やすための新造船を投入しようにも建造費が高騰しており、採算ベースに乗らないことから、積極的な動きはない。 ・上海からの団体旅行客の増加には期待している。

3)管理者ヒアリング調査の実施

把握したニーズを整理した後に、港湾管理者に対して、今後の施設整備計画や利用拡大等に対する施策等についてヒアリングを行った。

船社ヒアリング調査の結果と同様に肯定的評価に関しては**黒字**で、否定的評価、改善点については**赤字**で表記した。

表 2-2-8 港湾管理者の現状認識、今後の整備計画など

対象港湾	現状認識、今後の整備改修計画など
大阪港 (大阪市港湾局 経営管理部振興担当)	(天保山客船ターミナル) ・クルーズ客船に関しては、天保山客船ターミナルのすぐ近くに海遊館やUSJが立地し、外国人に人気のある京都や奈良に最も近い港であることから、特に外国客船に人気がある。 ・また、関西国際空港に近くフライ&クルーズに便利でもある。 ・岸壁に観光バスが横付けできるなど使い勝手のよい面もある。 ・ 旅客上屋の老朽化や雨対策が不十分であるなど、客船を受け入れるターミナルとしては、問題があると考えている。実際、邦船社のクルーズは神戸港発着が増加してきている。当面は荒天が予想される場合はテントを設営するなど、出来る限りの対応をしていきたい。 (大阪港国際フェリーターミナル) ・1996年にコスモスクエア地区に国際フェリーターミナルを移転。移転当初は、日中航路しか就航しておらず、国際フェリーがここまで拡大することは想定していなかった。 ・現在はキャパシティを超え利用者に迷惑をかけている。 ・ターミナルや駐車場のスペース不足、トイレ不足、旅客動線の途中に階段があるなどの不具合は認識している。 ・建て替えや増築などの抜本的な対応は、 すぐに実施できないが、エスカレーターの設定、トイレの増設などは平成20年度に実施。
神戸港 (神戸市みなと総局 みなと振興部振興課)	・入港回数に応じた港湾料金の減免などを実施しているのに加え、受入時の協力も惜しまず行っており、船社からは一定の評価をいただいていると思う。 ・一定レベルのハードは整備済(新港第一突堤は再整備中)だと思うが、リニューアル及びソフト面での差別化を図っていきたい。
舞鶴港 (京都府商工労働観光部 貿易・商業課) (舞鶴市産業振興室)	・既存岸壁の利用調整を行い、旅客船を接岸させている。寄港隻数も少なく、現段階では、岸壁や旅客ターミナル等、新たな施設の整備計画はない。 ・港湾料金の減免などのインセンティブについても現段階では考えていない。 ・船舶の混雑や入港待ち時間のリスクが少ない港であり、京都縦貫道の整備が進めば、京都市内へのアクセスも改善されることから、舞鶴港利用が促進されるものと期待している。 ・セミナー、船社へのポートセールス等において舞鶴港及び日本海クルーズの魅力を継続してアピールしてきており、平成20年8月には飛鳥による舞鶴港発着の海外(神戸~横浜~室蘭~ウラジオストック~舞鶴)・国内(舞鶴~別府~瀬戸内海クルージング~神戸)クルーズが実施されることとなった。
和歌山下津港、日高港、新宮港 (和歌山県県土整備部 港湾空港局港湾空港振興課)	・既存岸壁の利用調整を行い、旅客船を接岸させている。寄港隻数も少なく、新たな施設の整備計画はない。 ・港湾料金の減免等のインセンティブも、現段階ではない。

2.3 利用者の特性分析

ニーズ等の把握結果を踏まえ、大阪湾内における定期貨客船及びクルーズ船の利用者の特性を分析する。

1) 定期貨客船利用者の特性分析

大阪湾内における定期貨客船利用者のOD、旅行目的、旅行ルート等に着目し、港湾、船舶ごとの傾向を分析し、利用者の特性分析を行う。

定期貨客船の場合、日本人乗客が少なく相手国（韓国、中国）からの旅客需要が中心となる。航路別の乗客特性は以下のとおりである。

(1) 韓国航路

韓国人修学旅行生（400～500人規模）、団体旅行客（10～20人程度）、個人輸出入を目的とした行商人の利用が多い。

修学旅行生の場合、ターミナルからバスで京都、奈良方面に向かうこととなる。団体客はウォン高を背景とした買い物ツアーが多く、梅田、難波等の大阪市内を周遊することが多く、周辺他府県を含めた周遊とはなりにくいのが現状である。

(2) 中国航路

従来までは、大半が中国人研修生の利用であったが、最近は上海方面からの団体旅行客も増加傾向にある。

研修生の場合、滞在費用を節約するため食糧を持参する者も多く、入国時には大量の手荷物があるため、日本滞在先が手配したバスに乗車して、そのまま滞在先へ向かうことが多い。

団体旅行客は韓国人旅行客と同様、買い物ツアー中心で、大阪市を中心とした範囲内での周遊となる。

2)クルーズ船利用者の特性分析

日本におけるクルーズの動向に関しては、国土交通省海事局外航課によるアンケート調査が、昭和61年以降、毎年実施されている。調査は、我が国クルーズ船社、外航クルーズ船社代理店、クルーズを含む海外旅行を取り扱う旅行会社及び国内旅客船事業者を対象として実施(平成18年調査では調査対象の89社中70社が回答、回答率78%)され、結果は「我が国のクルーズ等の動向について」として公表されている。

今回調査では、クルーズ船乗客に対するアンケート調査が実施出来なかったため、「我が国のクルーズ等の動向について」に基づき、クルーズ船利用者の特性分析を行うこととした。

(1) 乗客の特性

クルーズ乗客数

平成15年のSARS騒動により、急減した乗船客数は近年回復傾向にある。

SARS発生時、日本のクルーズ客船はちょうど代替建造の時期にあったが、この時期のクルーズ客の落ち込みにより、船会社は新造船をあきらめざるを得なかった。現在は新造船の船価高騰により、船会社としてはなかなか発注が出来ないのが実情である。したがって、当面の間、日本船社は旅客定員を増やすことが出来ず、乗船者数の大幅な伸びは見込めない。近年の乗客数の回復は、外国船社運航船の利用者増加によって支えられている。

表 2-3-1 クルーズ乗客数の推移

外航・国内クルーズ乗客数の推移		(単位:人)						
		H12 (2000)	H13 (2001)	H14 (2002)	H15 (2003)	H16 (2004)	H17 (2005)	H18 (2006)
外航 クルーズ	日本船社運航船	21,000	18,400	18,600	10,100	15,600	16,700	20,000
	外国船社運航船	109,400	96,900	74,800	48,700	57,700	61,200	65,200
	小計	130,400	115,300	93,400	58,800	73,300	77,900	85,200
	対前年比	-	-11.6%	-19.0%	-37.0%	24.7%	6.3%	9.4%
国内 クルーズ	外航クルーズ船	83,400	81,600	73,000	77,800	82,900	73,900	85,000
	国内フェリー	2,000	3,200	2,300	3,400	3,800	4,400	6,500
	小計	85,400	84,800	75,300	81,200	86,700	78,300	91,500
	対前年比	-	-0.7%	-11.2%	7.8%	6.8%	-9.7%	16.9%
合計		215,800	200,100	168,700	140,000	160,000	156,200	176,700
	対前年比	-	-7.3%	-15.7%	-17.0%	14.3%	-2.4%	13.1%

国土交通省海事局外航課調べ

注1) 日本発着クルーズの他、フライ&クルーズを含む。

注2) 邦船社、在日外船社支店、代理店及び一般旅行業者に対するアンケートから重複を除いたもの。

資料: 我が国クルーズ等の動向について(国土交通省海事局外航課)

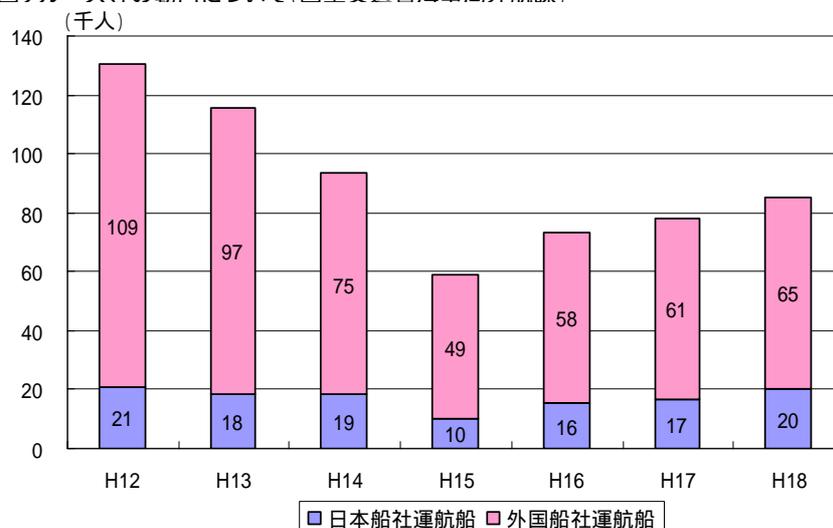


図 2-3-1 クルーズ乗客数の推移

クルーズ船乗客の集客範囲

クルーズ船社へのヒアリングによると、顧客層に広がりが出てきており、地域的な結びつきがある範囲内（金沢と神戸、長野と東京など）では、遠方からでも集客は可能とのことであった。

また、旅行代理店へのアンケートにおいても、特色のある旅行商品については、国内版のフライ&クルーズといった趣で全国各地からの申し込みがあり、近畿発着のクルーズでも乗客の半数以上が、近畿圏外からの参加という事例もあるとのことである。

クルーズの目的

クルーズの目的は、クルーズ船による船旅を楽しむための「レジャー目的」での乗船が90%を占めている。

表 2-3-2 クルーズの目的別乗客数の推移

クルーズの目的	H12 (2000)		H13 (2001)		H14 (2002)		H15 (2003)		H16 (2004)		H17 (2005)		H18 (2006)	
	乗客数	構成比												
レジャー	116,700	89.4%	102,400	88.8%	83,800	89.7%	55,400	94.1%	66,200	90.3%	73,100	93.8%	77,200	90.6%
うち日本船社	7,285	5.6%	6,200	5.4%	9,000	9.6%	6,700	11.4%	8,400	11.5%	12,000	15.4%	12,000	14.1%
インセンティブ	300	0.2%	1,500	1.3%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
セミナー	1,800	1.4%	2,800	2.4%	3,900	4.2%	1,900	3.2%	3,800	5.2%	2,900	3.7%	800	0.9%
団体旅行	3,400	2.6%	1,400	1.2%	3,100	3.3%	1,000	1.7%	700	1.0%	800	1.0%	3,700	4.3%
交流	8,300	6.4%	7,200	6.2%	2,600	2.8%	600	1.0%	2,600	3.5%	1,100	1.4%	3,500	4.1%
合計	130,500	100.0%	115,300	100.0%	93,400	100.0%	58,900	100.0%	73,300	100.0%	77,900	100.0%	85,200	100.0%

国土交通省海事局外航課調べ

日本船社に対するアンケート結果に基づく。外国船社運航船乗客は便宜的に全てレジャー目的と見なす。

注1) インセンティブは企業が販売促進のために販売店・従業員等を対象に行う招待または格安旅行。

注2) 団体旅行は社員旅行、修学旅行。

注3) 交流は墓参、姉妹港・姉妹都市間の交流を主な目的として行うもので、官公庁・市民団体主催による友好の船、青年の船によるものをいう。

資料：我が国クルーズ等の動向について(国土交通省海事局外航課)

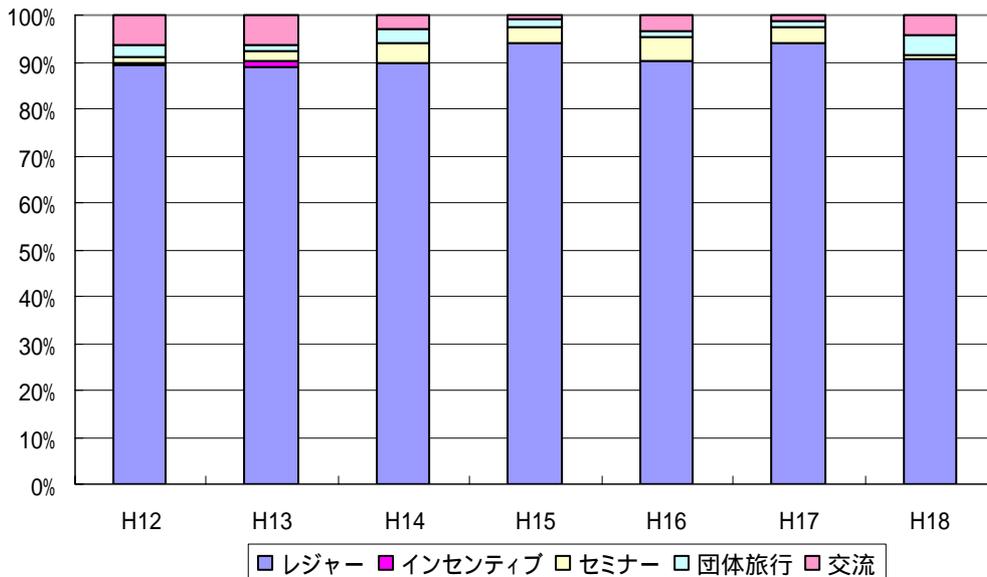


図 2-3-2 クルーズ目的別乗客数構成比の推移

外航クルーズ泊数

外航クルーズに関しては、1泊（ワンナイトクルーズ）と4～13泊が多い。また、平均泊数は増加傾向にある。

表 2-3-3 外航クルーズ泊数別乗客数の推移

	H12 (2000)		H13 (2001)		H14 (2002)		H15 (2003)		H16 (2004)		H17 (2005)		H18 (2006)	
	乗客数	構成比												
1泊	36,300	27.8%	26,700	23.2%	28,000	30.0%	19,100	32.5%	17,800	24.3%	6,000	7.7%	26,300	30.9%
2泊～3泊	56,700	43.4%	63,100	54.7%	29,200	31.3%	9,600	16.3%	16,200	22.1%	29,700	38.1%	13,900	16.3%
4泊～13泊	32,100	24.6%	21,800	18.9%	28,500	30.5%	24,600	41.8%	32,600	44.5%	33,600	43.1%	36,500	42.8%
14泊～29泊	2,300	1.8%	1,200	1.0%	2,800	3.0%	1,900	3.2%	2,300	3.1%	2,800	3.6%	2,600	3.1%
30泊～	3,100	2.4%	2,500	2.2%	4,900	5.2%	3,600	6.1%	4,400	6.0%	5,800	7.4%	5,900	6.9%
合計	130,500	100.0%	115,300	100.0%	93,400	100.0%	58,800	100.0%	73,300	100.0%	77,900	100.0%	85,200	100.0%
人・泊計	675,800		576,400		449,200		548,900		688,745		626,977		861,571	
平均泊数	5.2泊		5.0泊		4.8泊		9.3泊		9.4泊		8.0泊		10.1泊	

国土交通省海事局外航課調べ

邦船社、在日外国船社支店・代理店、一般旅行者に対するアンケート結果に基づく。

人・泊数は各クルーズ客数と泊数の積。

資料：我が国クルーズ等の動向について（国土交通省海事局外航課）

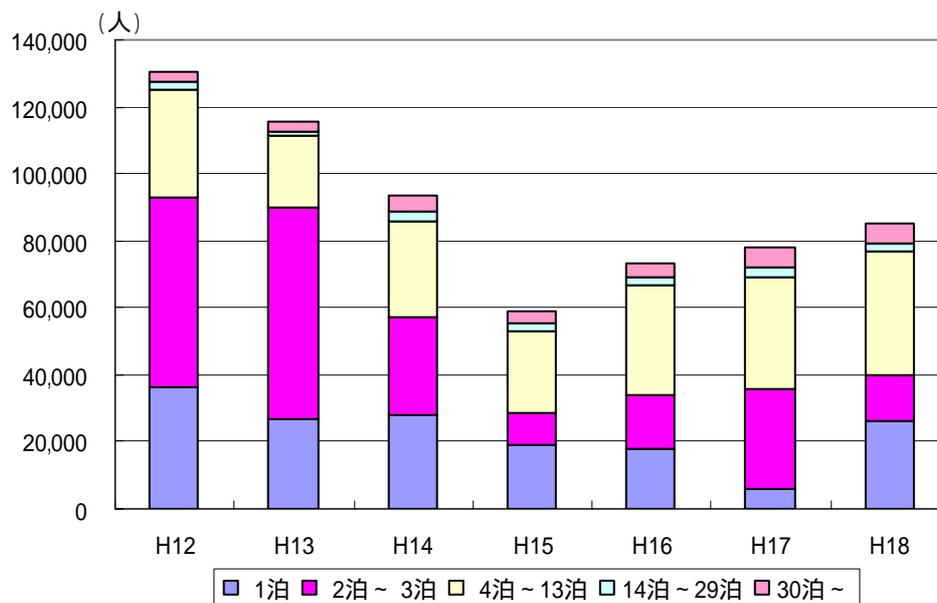
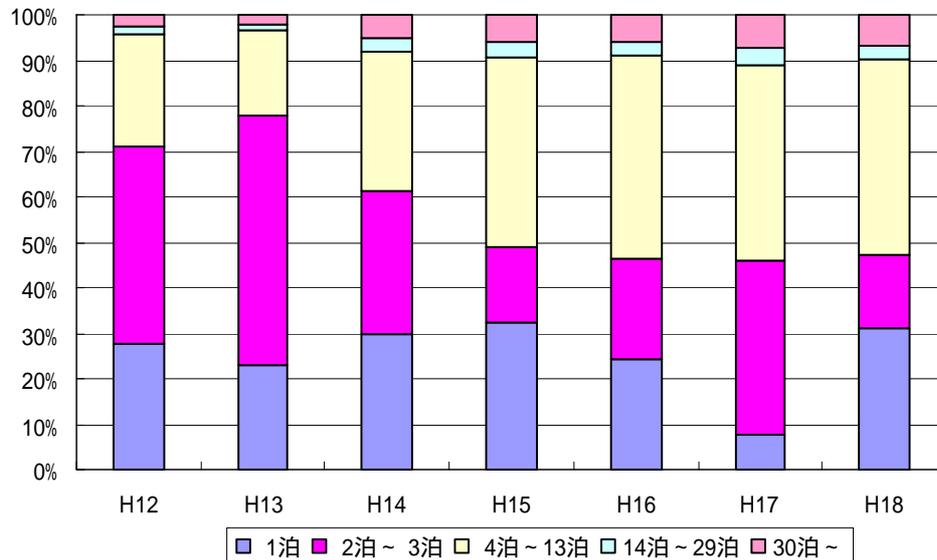


図 2-3-3 外航クルーズ泊数別構成比・乗客数の推移

外航クルーズ人気エリア

世界の三大クルーズエリアと呼ばれる地中海、カリブ海、アラスカへの送客数シェアは25%程度であり、むしろ、ショートクルーズ（バルト海2泊以下）今後、日本寄港が盛んになると考えられるアジア方面へのクルーズの人気が高い。

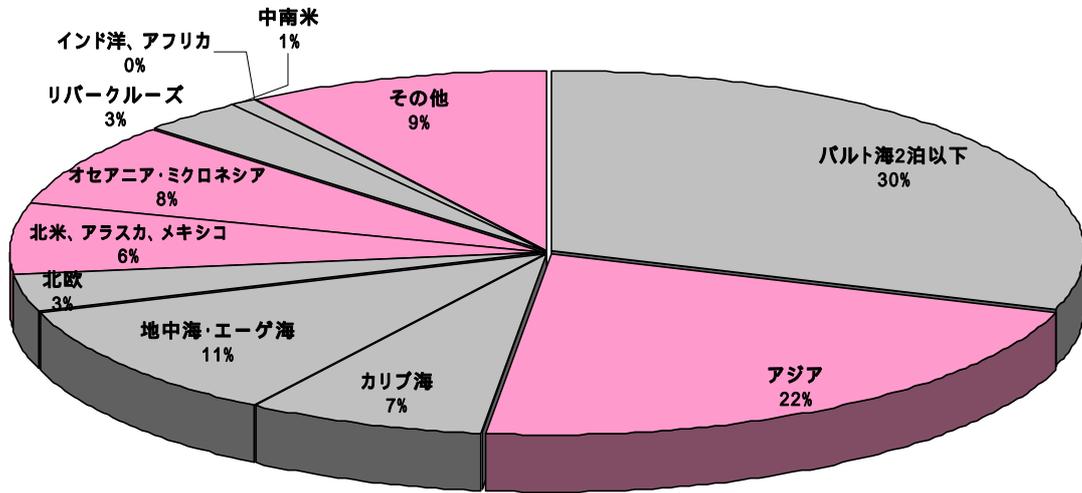


図 2-3-4 外航クルーズエリア別乗船客数シェア(平成 18 年)

(資料)我が国クルーズ等の動向について(国土交通省海事局外航課)



図 2-3-5 世界のクルーズエリア

(資料)日本外航客船協会 HP

表 2-3-4 外航クルーズ別乗客数及び海域別シェアの推移

外航クルーズエリア別乗客数及び海域別シェア

	H12(2000)				H13(2001)				H14(2002)			
	日本船社 運航船	外国船社 運航船	合計	構成比	日本船社 運航船	外国船社 運航船	合計	構成比	日本船社 運航船	外国船社 運航船	合計	構成比
北欧	0	36,900	36,900	28.3%	0	27,200	27,200	23.8%	0	28,300	28,300	30.3%
うちバルト海2泊以下	0	30,500	30,500	23.4%	0	26,600	26,600	23.2%	0	27,400	27,400	29.4%
アジア	10,900	55,500	66,400	50.9%	10,600	53,300	63,900	55.8%	12,900	15,400	28,300	30.3%
オセアニア・ミクロネシア	7,700	300	8,000	6.1%	6,300	0	6,300	5.5%	3,400	1,500	4,900	5.3%
地中海・エーゲ海	0	6,800	6,800	5.2%	0	3,900	3,900	3.4%	0	4,500	4,500	4.8%
うちエーゲ海2泊以下	0	100	100	0.1%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
中南米	0	700	700	0.5%	0	100	100	0.1%	0	400	400	0.4%
カリブ海	300	7,300	7,600	5.8%	0	3,200	3,200	2.8%	0	4,600	4,600	4.9%
インド洋、アフリカ	0	61	61	0.0%	0	100	100	0.1%	0	30	30	0.0%
北米、アラスカ、メキシコ	0	600	600	0.5%	400	1,600	2,000	1.7%	600	2,600	3,200	3.4%
リパークルーズ	0	500	500	0.4%	0	6,200	6,200	5.4%	0	14,500	14,500	15.5%
うち長江(三峡下り)	0	0	0	0.0%	0	5,700	5,700	5.0%	0	12,800	12,800	13.7%
うちナイル川・ナセル湖	0	400	400	0.3%	0	0	0	0.0%	0	200	200	0.2%
うちヨーロッパ (ドナウ・ライン・ローヌ・セーヌ川)	0	19	19	0.0%	0	0	0	0.0%	0	600	600	0.6%
うちロシア(ボルガ・ドン川)	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	700	700	0.8%
その他	2,200	700	2,900	2.2%	1,100	500	1,600	1.4%	1,700	2,900	4,600	4.9%
うち世界一周	1,300	200	1,500	1.1%	700	0	700	0.6%	700	2,100	2,800	3.0%
うち極地	0	2	2	0.0%	0	0	0	0.0%	0	400	400	0.4%
合計	21,100	109,361	130,461	100.0%	18,400	96,100	114,500	100.0%	18,600	74,730	93,330	100.0%

	H15(2003)				H16(2004)				H17(2005)			
	日本船社 運航船	外国船社 運航船	合計	構成比	日本船社 運航船	外国船社 運航船	合計	構成比	日本船社 運航船	外国船社 運航船	合計	構成比
北欧	60	20,200	20,260	34.5%	0	19,400	19,400	26.5%	0	26,000	26,000	33.3%
うちバルト海2泊以下	0	19,100	19,100	32.5%	0	17,700	17,700	24.1%	0	20,400	20,400	26.1%
アジア	6,100	5,300	11,400	19.4%	8,300	6,500	14,800	20.2%	12,300	4,300	16,600	21.3%
オセアニア・ミクロネシア	1,800	2,600	4,400	7.5%	4,800	800	5,600	7.6%	2,400	1,900	4,300	5.5%
地中海・エーゲ海	200	4,300	4,500	7.7%	0	4,900	4,900	6.7%	0	6,400	6,400	8.2%
うちエーゲ海2泊以下	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%	0	0	0	0.0%
中南米	0	700	700	1.2%	0	900	900	1.2%	0	700	700	0.9%
カリブ海	100	5,300	5,400	9.2%	0	10,000	10,000	13.6%	0	7,600	7,600	9.7%
インド洋、アフリカ	0	30	30	0.1%	300	0	300	0.4%	400	20	420	0.5%
北米、アラスカ、メキシコ	200	3,800	4,000	6.8%	400	7,500	7,900	10.8%	200	5,400	5,600	7.2%
リパークルーズ	0	3,700	3,700	6.3%	0	4,400	4,400	6.0%	0	3,800	3,800	4.9%
うち長江(三峡下り)	0	600	600	1.0%	0	1,500	1,500	2.0%	0	400	400	0.5%
うちナイル川・ナセル湖	0	1,200	1,200	2.0%	0	1,300	1,300	1.8%	0	1,300	1,300	1.7%
うちヨーロッパ (ドナウ・ライン・ローヌ・セーヌ川)	0	900	900	1.5%	0	900	900	1.2%	0	1,500	1,500	1.9%
うちロシア(ボルガ・ドン川)	0	600	600	1.0%	0	400	400	0.5%	0	300	300	0.4%
その他	1,700	2,700	4,400	7.5%	1,800	3,300	5,100	7.0%	1,400	5,200	6,600	8.5%
うち世界一周	600	2,000	2,600	4.4%	600	2,400	3,000	4.1%	400	3,500	3,900	5.0%
うち極地	0	600	600	1.0%	0	700	700	1.0%	0	1,000	1,000	1.3%
合計	10,160	48,630	58,790	100.0%	15,600	57,700	73,300	100.0%	16,700	61,320	78,020	100.0%

	H18(2006)			
	日本船社 運航船	外国船社 運航船	合計	構成比
北欧	0	28,500	28,500	33.5%
うちバルト海2泊以下	0	25,800	25,800	30.3%
アジア	13,300	5,100	18,400	21.6%
オセアニア・ミクロネシア	2,900	3,500	6,400	7.5%
地中海・エーゲ海	0	9,100	9,100	10.7%
うちエーゲ海2泊以下	0	0	0	0.0%
中南米	0	600	600	0.7%
カリブ海	0	6,200	6,200	7.3%
インド洋、アフリカ	0	0	0	0.0%
北米、アラスカ、メキシコ	0	5,500	5,500	6.5%
リパークルーズ	0	2,600	2,600	3.1%
うち長江(三峡下り)	0	270	270	0.3%
うちナイル川・ナセル湖	0	800	800	0.9%
うちヨーロッパ (ドナウ・ライン・ローヌ・セーヌ川)	0	1,200	1,200	1.4%
うちロシア(ボルガ・ドン川)	0	200	200	0.2%
その他	3,800	4,100	7,900	9.3%
うち世界一周	1,300	2,900	4,200	4.9%
うち極地	0	570	570	0.7%
合計	20,000	65,200	85,200	100.0%

国土交通省海事局外航課調べ

邦船社、在日外国船社支店・代理店、一般旅行業者に対するアンケート結果に基づく。

注1)人・泊数は各クルーズ客数と泊数の積。

注2)クルーズ船の船籍、運航船社の国籍は問わない。

注3)日本発着クルーズとフライ&クルーズの合計値である。

注4)2002年よりアジアの内数であった長江をリパークルーズエリアに整理。また区分を細分化した。

資料:我が国クルーズ等の動向について(国土交通省海事局外航課)

国内クルーズ泊数

国内クルーズに関しては、1泊（ワンナイトクルーズ）と2～3泊が多い。また、平均泊数は横ばい傾向にある。なお、平成15年調査結果は公表されておらず、泊数別内訳データは不明である。

表 2-3-5 国内クルーズ泊数別乗客数の推移

	H13 (2001)		H14 (2002)		H15 (2003)		H16 (2004)		H17 (2005)		H18 (2006)	
	乗客数	構成比										
1泊	33,800	39.9%	26,300	35.0%	0	0.0%	27,800	32.1%	35,200	45.0%	36,100	39.5%
2泊～3泊	30,500	36.0%	34,400	45.7%	0	0.0%	39,800	45.9%	29,500	37.7%	28,200	30.8%
4泊～6泊	13,000	15.3%	8,800	11.7%	0	0.0%	15,300	17.6%	11,000	14.0%	22,000	24.0%
7泊～9泊	5,400	6.4%	4,200	5.6%	0	0.0%	1,900	2.2%	1,600	2.0%	4,000	4.4%
10泊～13泊	1,700	2.0%	1,500	2.0%	0	0.0%	1,900	2.2%	1,000	1.3%	1,200	1.3%
14泊～	400	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
合計	84,800	100.0%	75,200	100.0%	82,900	100.0%	86,700	100.0%	78,300	100.0%	91,500	100.0%
人・泊計	278,600		188,000		225,200		231,300		176,000		251,000	
合計	3.3泊		2.5泊		2.7泊		2.7泊		2.2泊		2.7泊	

国土交通省海事局外航課調べ

邦船社、在日外国船社支店・代理店、一般旅行者に対するアンケート結果に基づく。

人・泊数は各クルーズ客数と泊数の積。

資料：我が国クルーズ等の動向について（国土交通省海事局外航課）



図 2-3-6 国内クルーズ泊数別構成比・乗客数の推移

国内クルーズ泊数

世界のクルージング人口は年々増加傾向にあり、2000年に1,000万人を突破し、2005年には約1,600万人に達した。国別では、アメリカ、カナダの北米で全体の約7割、ヨーロッパが2割、日本を含むアジアとオーストラリアで約1割となっている。なお、世界のクルージング人口の半数は、スタンダード(マス)マーケットとして成長しているカリブ海クルーズの旅客と言われている。また、オーストラリアのクルージング人口が2004年に倍増したのは、スタークルーズ、P&O オーストラリアの船舶増加などが要因と考えられる。

表 2-3-6 世界のクルーズ人口

(単位:千人)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
アメリカ	4,750	4,600	4,656	5,050	5,500	6,250	6,900	6,900	8,650	9,000	9,500	11,200
カナダ	200	250	250	250	250	250	300	300	300	300	300	300
イギリス	300	400	640	650	635	746	800	776	823	960	1,027	1,069
ドイツ	235	309	254	283	283	283	283	392	428	429	583	639
イタリア	115	250	250	250	250	250	250	250	250	250	353	514
フランス	125	200	150	150	165	223	223	225	225	250	250	233
キプロス	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75	75
その他欧州	200	250	100	100	120	120	250	250	250	250	250	733
オーストラリア	100	150	150	200	200	250	200	200	200	250	500	500
アジア(日本除く)	200	450	500	500	800	800	800	849	800	600	600	600
日本	208	225	194	186	176	169	216	200	169	140	160	156
計	6,508	7,159	7,219	7,694	8,454	9,416	10,297	10,417	12,170	12,504	13,598	16,019

資料: 日本以外はDOUGLAS WARD「Complete Guide to Cruising&Cruise Ships」より
日本は国土交通省海事局資料

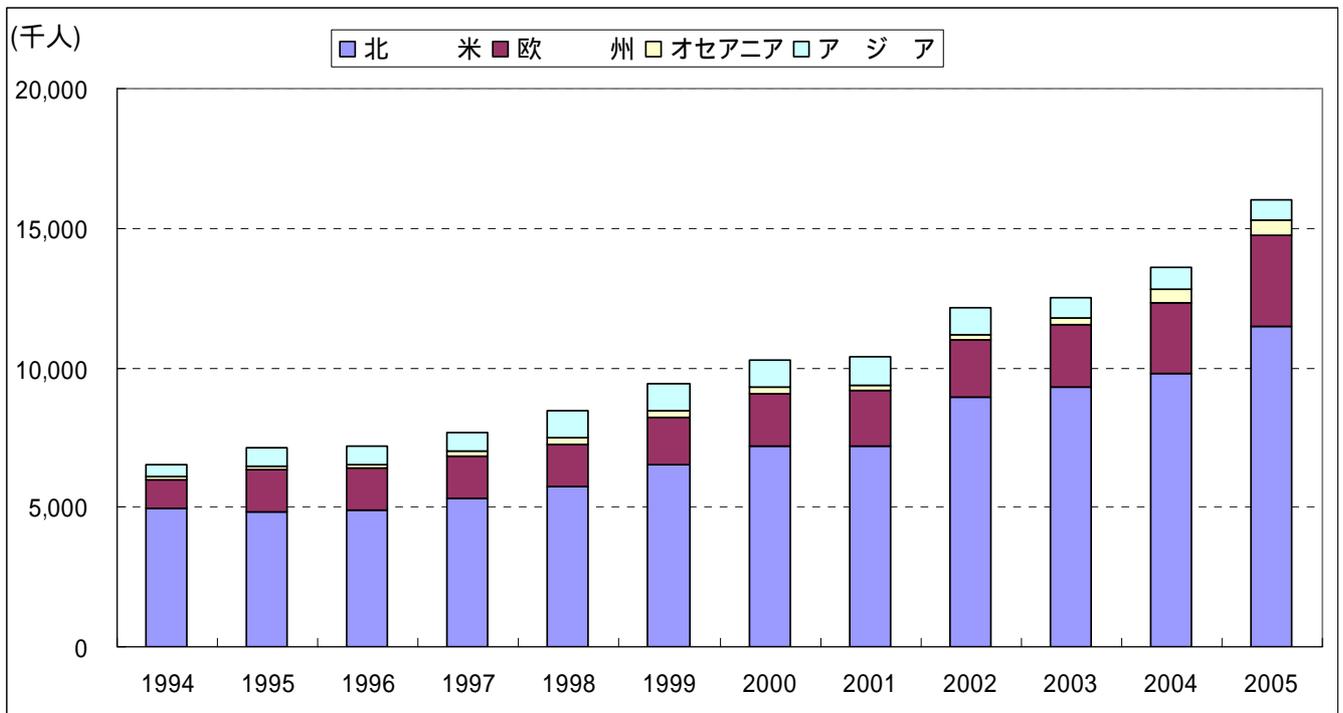


図 2-3-7 世界のクルーズ人口の推移

また、アジアのクルーズ人口は横ばいであるが、世界の3大クルーズグループ船社がアジアクルーズに相次いで参入していることから、今後はアジアにおけるクルーズ需要は増加すると予想される。

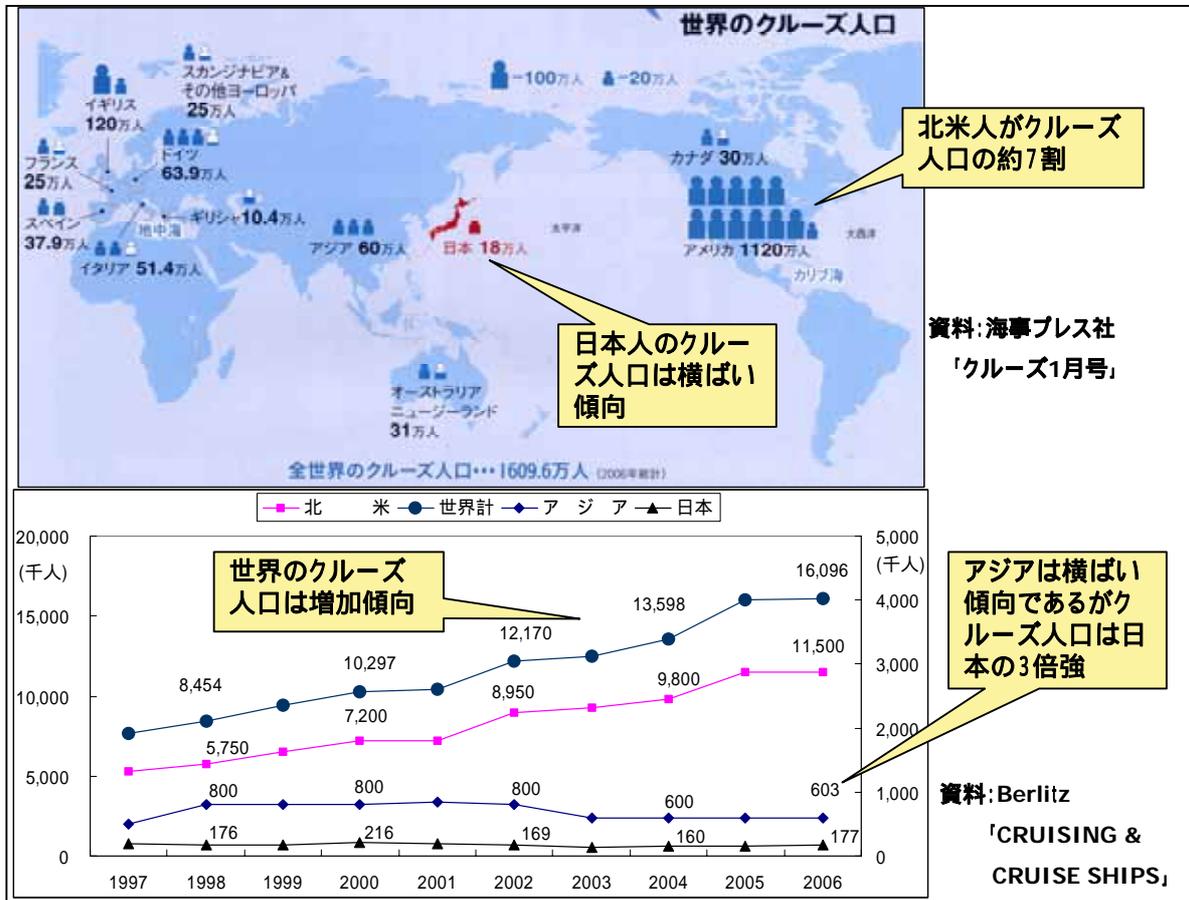


図 2-3-8 世界、アジアのクルーズ人口の推移

2.4 近畿地方における国際旅客船等の利用拡大に向けた施策の検討

以上までの検討結果に基づき、今後の大阪湾における旅客船の利用者の拡大に向けたハード、ソフトの施策を検討・提案する。

1) 旅客船利用者の拡大に向けた施策の検討

(1) 現状における課題

外航定期貨客船（国際フェリー）船社、クルーズ船社、港湾管理者、観光関連団体のヒアリングによって把握された各港湾の課題は以下のとおりである。

表 2-4-1 各港湾における課題(1)

調査対象	課題
国際フェリー船社 港湾管理者	<p>大阪港</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国際フェリーターミナルは予想以上の旅客数増加に対処出来ていない（手狭なC I Qスペース、ボーディングブリッジ、トイレ、駐車スペースの不足など）。 ・交通アクセスが悪いのに加え、利便施設もない状況にある。 ・フェリーヤードが狭く、荷捌きに支障を来たしている。 ・入国審査の長時間化、審査開始時間の制限から、乗客が船内待機を強いられている状況にある。 ・韓国人旅行客に加え、今後は中国人旅行客の増加も見込まれるため、海外との玄関口として市街地との連携を強化し、人流拠点として機能することが求められている。 <p>神戸港</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ターミナルからポートライナーへの移動等、ターミナル内だけでなく市内への移動の際の利便性、快適性が求められている。 ・岸壁とターミナルまでの幅が狭く、荷役が制限されることもある。 ・大阪港に比べ貨物の横持ち距離が長く、貨物収入が経営を支えている船社としては、改善を強く望んでいる。
クルーズ船社 旅行代理店	<p>大阪港</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近畿圏内における発着港のひとつとして位置づけている。 ・ターミナルへのアクセスが中途半端で、やや利便性にかける。 ・客船ターミナルとして不備がある（C I Qブースが仮設、乗客のバゲージ置き場は岸壁上で屋根がない、ボーディングブリッジのオペレーションがスムーズでない、ボーディングブリッジを車椅子で通りにくいなどバリアフリー対応が不十分等）。 ・ターミナルへの動線が悪く、かつ、吹きさらしでハンディキャッパーへの配慮が欠けている。 ・高齢者が多数乗船しているが、近隣の病院における英語対応等が不十分である。 <p>神戸港</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近畿圏内における発着港として一定の評価を受けている。 ・中突堤旅客ターミナルへのアクセスがやや不便である。 ・中突堤旅客ターミナルはバゲージ（乗客手荷物）の船内積み卸し時の仮置きスペースが不足している。

表 2-4-2 各港湾における課題(2)

調査対象	課 題
クルーズ船社 旅行代理店	<p>新宮港</p> <ul style="list-style-type: none"> ・世界遺産である熊野への玄関口であるのに加え、季節折々の自然景観等も楽しめる魅力のある地域、クルーズ適地（空路・陸路でのアクセスがしにくく、関東発で夜クルージングして翌朝寄港可能な位置にある）であるが、集客力がまだ無い。 ・長周期波のうねりが入るため、着岸できないことがある。 <p>日高港</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外航船を着けたいがS O L A S対応の問題がある。 ・背後へのアクセスが悪く、観光地への移動が不便である。 <p>姫路港</p> <ul style="list-style-type: none"> ・外航クルーズ船の寄港があるが、旅客船バースがS O L A S未対応のため貨物船バースに接岸せざるを得ない。 ・神戸港に近接しており、継続して寄港地となるためには、姫路城に加えプラスアルファの魅力が必要である。 <p>舞鶴港</p> <ul style="list-style-type: none"> ・京都市内とを結ぶ陸上アクセスが良くない。 ・地域情報が不足している。

(2) 寄港地選定理由・港湾に対するニーズの整理

施策の検討にあたっては、外航定期貨客船船社、クルーズ船社の寄港地選定理由、及び港湾に対するニーズについて整理を行う。なお、整理にあたっては、ターミナル等施設の整備状況、国際フェリー航路開設状況、当該港・背後自治体の国際交流状況等を勘案し、対象港湾を以下の3グループに分けて整理を行うこととした。

- a) 国際フェリー・外内航クルーズ船の寄港があり、旅客受入施設を保有する港湾
- b) 国際フェリー・外国籍クルーズ船の寄港可能性があると考えられる港湾
- c) 当面は国内クルーズに特化すべきと考えられる港湾

調査対象港湾の分類

a) 大阪港、神戸港

国際フェリー、外内航クルーズ船の寄港があり、一定レベルの旅客受入施設(旅客ターミナル)が整備されている港湾である。

大阪港では日中国交正常化(昭和47年9月)に先立って、昭和47年4月に日中航路優先埠頭を設置、昭和49年には大阪市と上海市が友好都市提携、昭和55年には大阪港と上海港が友好港提携を行うなど、以前から中国(上海港)との関係強化に努めている。

昭和60年には日中国交正常化以後、日中間に最初の国際フェリー(上海港～神戸・大阪/横浜港間、「鑑真」号による運航)が就航したが、これも大阪市港湾局が、上海海務局を通じて熱心なポートセールスを行った結果である(当初は上海港～神戸港間の運航を予定)。その後、平成5年には上海港との第2船となる「蘇州号」が就航している。

韓国・釜山港とは貿易による関係強化を狙う釜山港からの申し入れにより、昭和60年に姉妹港提携を行っている。翌61年には大阪港～釜山港を21時間で結ぶフェリー航路が韓国の船会社により開設されている(平成5年に運航を中止)。

神戸港についても大阪港と同様、天津港との間の国際フェリー航路開設に先立って、友好港提携(神戸市と天津市との姉妹都市提携)を行っている。

日中航路運航船社が日本と中国の合弁企業であることを考えても、国際フェリー就航のためには日本側港湾と相手国側港湾との交流関係が不可欠であることがわかる。

表 2-4-3 大阪港、神戸港における国際交流等の状況

調査対象港湾における国際交流の状況

港湾名	大阪港	神戸港																																								
港格	特定重要港湾	特定重要港湾																																								
港湾管理者	大阪市	神戸市																																								
港湾所在地	大阪市	神戸市																																								
所在地自治体の姉妹都市数	8	7																																								
アジア地域	上海(中国)	天津(中国)																																								
日本海沿岸地域																																										
その他の地域	メルボルン、シカゴ、ハンブルク、ミラノ、サンパウロ、サンクト・ペテルブルグ、サンフランシスコ	バルセロナ、プリズペーン、シアトル、リガ、リオ・デ・ジャネイロ、マルセイユ																																								
姉妹港	サンフランシスコ港(米) メルボルン港(豪) ル・アーブル港(仏) 上海港(中国) 友好港[1981年] バルパライソ港(チリ) 釜山港(韓国)[1985年] サイゴン港(ベトナム)	シアトル港(米国) ロッテルダム港(オランダ) 天津港(中国) 友好港[1980年]																																								
海外事務所		上海、天津、南京、シアトル																																								
海外ポートエージェント		韓国(ソウル)、香港、台湾(台北)、シンガポール、米国(ロングビーチ)、オランダ(ロッテルダム)																																								
国際旅客ターミナル	大阪港国際フェリーターミナル 天保山ハーバービレッジ旅客ターミナル	ポートターミナル 中突堤旅客ターミナル																																								
国際フェリー航路	中国航路(大阪/神戸～上海)週1便 [1985年開設] 中国航路(大阪～上海)週1便 [1993年開設] 韓国航路(大阪～釜山)週7便 [1986年週2便で開設、1993年休止] [2002年開設、2007年週7便体制へ]	中国航路(神戸/大阪～上海)週1便 [1985年開設] 中国航路(神戸～天津)週1便 [1990年開設]																																								
客船寄港隻数	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>合計</th> <th>外国籍</th> <th>日本籍</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H16</td> <td>40</td> <td>9</td> <td>31</td> </tr> <tr> <td>H17</td> <td>28</td> <td>10</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>H18</td> <td>25</td> <td>7</td> <td>18</td> </tr> <tr> <td>H19</td> <td>21</td> <td>10</td> <td>11</td> </tr> </tbody> </table>		合計	外国籍	日本籍	H16	40	9	31	H17	28	10	18	H18	25	7	18	H19	21	10	11	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>合計</th> <th>外国籍</th> <th>日本籍</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H16</td> <td>67</td> <td>11</td> <td>56</td> </tr> <tr> <td>H17</td> <td>85</td> <td>10</td> <td>75</td> </tr> <tr> <td>H18</td> <td>86</td> <td>18</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>H19</td> <td>100</td> <td>17</td> <td>83</td> </tr> </tbody> </table>		合計	外国籍	日本籍	H16	67	11	56	H17	85	10	75	H18	86	18	68	H19	100	17	83
	合計	外国籍	日本籍																																							
H16	40	9	31																																							
H17	28	10	18																																							
H18	25	7	18																																							
H19	21	10	11																																							
	合計	外国籍	日本籍																																							
H16	67	11	56																																							
H17	85	10	75																																							
H18	86	18	68																																							
H19	100	17	83																																							

b) 舞鶴港、和歌山下津港、姫路港

大阪港、神戸港に次ぐグループであり、条件が整えば、国際フェリー航路の開設、外国籍クルーズ船の寄港可能性があると考えられる港湾である。

世界遺産である姫路城を背後に擁する姫路港は、旅客船ターミナルが整備済みであり、すでに外国籍クルーズ船の入港実績がある。

舞鶴港は、対象港湾中、唯一日本海側に位置しており、港湾所在地である舞鶴市が中心となって対岸諸国との交流を深めている。また、平成 20 年 8 月には、舞鶴港を発着港とした海外（神戸～横浜～室蘭～ウラジオストク～舞鶴）・国内（舞鶴～別府～瀬戸内海クルージング～神戸）クルーズが実施される運びとなっている。

和歌山下津港は、青島港と姉妹港提携を行っており、また、和歌山下津港利用企業の中には中国・天津港との定期航路開設（ ）を考えているところもある。

注)わかやまポートニュース 平成 19 年 3 月「和歌山港ポートフォーラム 2007 の開催」による

表 2-4-4 舞鶴港、和歌山下津港、姫路港における国際交流等の状況

調査対象港湾における国際交流の状況

港湾名	舞鶴港	和歌山下津港	姫路港																																								
港格	重要港湾	特定重要港湾	特定重要港湾																																								
港湾管理者	京都府	和歌山県	兵庫県																																								
港湾所在地	舞鶴市	和歌山市、海南市、有田市	姫路市																																								
所在地自治体の姉妹都市数	3	5	6																																								
アジア地域	大連(中国)	済南(中国)、済州(韓国)	馬山(韓国)、太原(中国)																																								
日本海沿岸地域	ナホトカ(ロシア)																																										
その他の地域	ポーツマス	リッチモンド、デレノ、ベイカー スフィールド	フェニックス、シャルルロワ、アデレード、 クリチバ																																								
姉妹港		青島港(中国)																																									
国際旅客ターミナル			姫路港旅客船ターミナル																																								
客船寄港隻数	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>日本籍</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H16</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>H17</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H18</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H19</td> <td>2</td> </tr> </tbody> </table>		日本籍	H16	3	H17	0	H18	0	H19	2	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>日本籍</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H16</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>H17</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H18</td> <td>2</td> </tr> <tr> <td>H19</td> <td>1</td> </tr> </tbody> </table>		日本籍	H16	2	H17	0	H18	2	H19	1	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>合計</th> <th>外国籍</th> <th>日本籍</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H16</td> <td>4</td> <td>4</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H17</td> <td>5</td> <td>5</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>H18</td> <td>7</td> <td>6</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>H19</td> <td>2</td> <td>2</td> <td>0</td> </tr> </tbody> </table>		合計	外国籍	日本籍	H16	4	4	0	H17	5	5	0	H18	7	6	1	H19	2	2	0
	日本籍																																										
H16	3																																										
H17	0																																										
H18	0																																										
H19	2																																										
	日本籍																																										
H16	2																																										
H17	0																																										
H18	2																																										
H19	1																																										
	合計	外国籍	日本籍																																								
H16	4	4	0																																								
H17	5	5	0																																								
H18	7	6	1																																								
H19	2	2	0																																								

c) 新宮港、日高港

国際交流実績に乏しく、当面は国内クルーズ寄港地としての地位確立に注力すべき港湾であると思われる。

新宮港は世界遺産に指定された熊野地域を背後に擁し、寄港地としての地位を確立しつつあるが、長周期波によるうねりのため、クルーズ船が接岸できない事態が発生しており、何らかの方策を講じる必要がある。

日高港については、まずは、背後にある道成寺（ ）等の観光資源の知名度を高める努力等が必要だと思われる。

注) 和歌山県最古の寺院で、国宝3点、重要文化財11点を所蔵。また、能楽、歌舞伎、文楽等の「道成寺もの」の題材となった安珍清姫の物語ゆかりの寺院でもある。

表 2-4-5 日高港、新宮港における国際交流等の状況

調査対象港湾における国際交流の状況

港湾名	日高港		新宮港	
港湾格	重要港湾		地方港湾 (特定地域振興重要港湾)	
港湾管理者	和歌山県		和歌山県	
港湾所在地	御坊市、美浜町		新宮市、那智勝浦町	
所在地自治体の姉妹都市数	0		2	
	アジア地域			
	日本海沿岸地域			
	その他の地域		サンタクルーズ、モンレーパーク	
客船寄港隻数		日本籍		日本籍
	H16	1	H16	3
	H17	0	H17	6
	H18	0	H18	12
	H19	1	H19	6

寄港地の選択理由・港湾に対するニーズの整理

ヒアリング等によって把握された寄港地選択理由、港湾に対するニーズを、外内航クルーズ、国際フェリーに大別して整理した。

a) 外内航クルーズ

国内クルーズの寄港地として重要視される条件は、知名度のある観光地や祭りがあること、離島クルーズに代表されるように、空路・陸路でのアクセスが難しくクルーズ船でないと訪れにくい地域であることである。

対象港湾（大阪港、神戸港、和歌山下津港、舞鶴港、姫路港、新宮港）は寄港地としての条件は備えている。

ただし、観光地への陸路アクセスにおいては明らかな差があり、外国客船のスタンダードなプラン（北海道の港に寄港後、関西に寄って京都・奈良を観光する）の場合、京都・奈良へのアクセスに優れた大阪港への寄港が相対的に多くなっている。

発着港として必要となる条件は、集客エリアにあり、港と空港、駅等のアクセスがよいことである。そのため、日本籍クルーズ船の寄港は、神戸港で増加しているのに対し、大阪港では減少傾向にある。

b) 国際フェリー

国際フェリー航路開設にあたって重要となる条件は、まず、相手側港湾との交流（姉妹港提携、人的・技術的交流）があること、また、運航船社は貨物輸送によって収益をあげるため、輸送能力の50%程度のホットデリバリーサービスが必要な貨物が集荷できるかにかかってくる。

また、国際フェリーによる輸送には、以下のような特徴がある。

フェリーは車両走行方式で荷役を行うため、車両、建設重機のほか、フォークリフトによる荷役で海上コンテナ、JRコンテナや製材、ルーズカーゴ、重量物等、様々な貨物を輸送することが出来る。

旅客を輸送することが出来る。

車両や建設重機であれば自走、シャーシであればトレーラ牽引、その他の貨物であればフォークリフト荷役等により積み卸しを行うため、ガントリークレーンでの荷役に比べ短時間で荷役が可能である。

自走可能な貨物は自走で、その他の貨物はフォークリフト荷役で船倉に直置きすることが可能であるため、貨物の形状に対して柔軟な対応が出来る。また、輸出入のインバランスがあっても、コンテナ船のように空コンテナの回送を行わずに済む。

輸送中に温度管理が必要とされる貨物についても、運転手による管理が可能である。

コンテナ船に比べ、波浪動揺に弱いいため、長距離輸送には不向きである。

2 港間のシャトル輸送であるため、同程度の輸送能力を持ち複数の港に寄港するコンテナ船に比して、1 寄港あたりの貨物量を多く確保する必要がある。加えて運航速度が速く、燃料費を中心に運航費も高額となるため、海上運賃も高額となりがちである。

国際フェリーにおいては、トランシップによる中継貨物の輸送は基本的に行われておらず、日韓、日中、それぞれの当事国を生産・消費地とするローカル貨物の取扱いがほとんどである。

国際フェリー航路には、併設してコンテナ定期航路があるため、荷主はフェリーかコンテナ船かを選択している。

海上運賃を比べると、フェリーよりもコンテナ船の方が安価である（船社へのヒアリングによるとフェリー運賃は、コンテナ船の10倍程度）。しかし、フェリーは2港間の高速シャトル輸送で、貨物の持込みが出港直前まで可能であるため、多少海上運賃が高くても、確実に貨物を輸送することが出来る点で優位性があり、活魚などの生鮮品等、スピードの要求される貨物や、特に緊急を要する貨物については強いニーズがある。

また、定時到着率と欠航率に関しては、欠航はほぼ皆無で、旅客輸送を行っていることから定時性も保たれている。一方、コンテナ船は、到着の遅れや欠航、抜港等があるため、この点もフェリーが前述のような貨物に好まれる一因となっている。

そのため、国際フェリー船社は、急ぐ貨物、時間価値の高い貨物を取り込むことを狙っており、韓国航路においては液晶・半導体検査機器などの急送かつ防振車両で運ぶ貨物、活魚などの生鮮貨物が、中国航路においては消費者ニーズの変動が激しいアパレル貨物や、鮮度が求められる生鮮貨物の取扱いが多くなっている。

大阪港、神戸港は、以前からフェリー輸送に適した距離に位置する中国、韓国の港湾との交流を行っており、こうした交流の積み重ねが、国際フェリー航路の開設につながっていると言える。

大阪港においてのみ韓国航路が開設されているのは、釜山港と姉妹港提携を契機に平成5年まで韓国航路が就航しており、新規開設となる神戸港よりハードルが低かったことが理由として考えられる。また、デイリー化に関しては、需要拡大もあるが、他の船社・航路の参入を防止する船社の戦略も一因となっていると思われる。

表 2-4-6 港湾選択要因

		大阪港	神戸港	和歌山下津港	舞鶴港	姫路港	新宮港	
外内航クルーズ	寄港地条件	知名度の高い観光地の存在	(USJ、神戸、京都、奈良)	(熊野、南紀白浜、高野山)	(京都、天の橋立)	(姫路城、神戸)	(熊野)	
		知名度の高い観光地へのアクセス	京都、奈良へのアクセスは大阪に劣る	上記観光地へは時間要	京都への陸路アクセスに難	姫路城以外は時間要	熊野には近い	
		ナイトツアーなどの都市観光の充実度						x
		主要空港との近接性	(関空、神戸、伊丹)	(神戸、関空、伊丹)	(関空)	x	x	x
		クルーズ船社へのポートセールス					PS推進協議会HPは物流中心の内容	
		地元有力者、市長等のトップセールス	(OE 等)	-	-	-	-	-
		地元の熱意	-	-	-	-	(飾磨海運等)	-
		誘致に熱心な関係者の存在			x	x	(飾磨海運HP)	x
		港湾管理者HPなどでの情報の常時提供			寄港決定時のプレス発表	ポートニュースでの報告		寄港決定時のプレス発表
		国際旅客ターミナルの有無	x		x	x		x
発着港条件	発着港条件	旅客ターミナルへのアクセス	天保山: 数回の乗換要 国際F: 最寄駅から距離有			x	-	
		関西圏の主たる顧客居住地からのアクセス	西宮、芦屋からのアクセスは神戸に劣る	x	x	x	バスでの移動	
		入港回数に応じた料金の減免	x	(市民クルーズ受入が条件)	x	x	x	x
		下地となる港湾の国際交流(姉妹港提携など)				(舞鶴市)	x	x
		韓国・中国への外貿コンテナ航路数(便/週)	51	48	1	1	1	0
		[資料] 数字でみる港湾2007(貨物)集荷の可能性			x	x	x	x
		コンテナ航路数より判断						
		周辺企業のHDS利用貨物の存在	(堺市:液晶)	x	x	x	x	x
		直営後企業貨物(ベースカーゴ)の存在	-	-	(油井管)	-	-	-
		国際フェリー						

(3) 旅客船利用者の拡大に向けた施策の検討

以上の検討結果に基づき、今後の社会・経済的な動向等を踏まえ、大阪湾における旅客船の利用者の拡大に向けた施策を検討する。

基本コンセプト

前述したように近年、国際フェリーを利用した旅客の利用が拡大し、特にアジア諸国等の港湾からの入国者の増加は予想を上回っている。近畿圏内港湾への外航クルーズ船の寄港も堅調であり、海の玄関口としての港湾の役割は以前にも増して、重要になってきている。

外航クルーズ船はますます大型化しており、2014年の第2パナマ運河開通後は、これら大型客船がアジアクルーズを実施する可能性もある。京都・奈良を背後に擁し、入港の障害となる橋梁がない大阪湾内の港湾は、日本の海の玄関口となる可能性を有している。

また、航空貨物より安いコストで、コンテナ船よりも早く優れた定時性を提供する国際フェリーによる貨物輸送も堅調に推移している。

この様な状況を勘案し、外航定期貨客船、クルーズ船等国際旅客船の利用拡大への対応及び広域ネットワーク形成に向けた基本コンセプトを「日本の魅力ある海の玄関口を目指して - 海からの国際交流の振興 - 」とした。

この基本コンセプトに基づく施策の実現は、国際旅客船利用者の利便性・快適性向上、準国内輸送となった近隣諸国との間のシームレスな物流の推進につながり、これにより海からの国際交流の振興及び地域活性化への寄与が期待できる。

重点施策

魅力ある海の玄関口を目指すために実施する重点施策を次のとおりとする。

◆快適で安全な旅客船受入施設の改善、整備

今後とも増加が予測される海からの訪日外国人が、快適で安全に入出国できる利便性の高い旅客ターミナル等受入施設の改善（改修）や整備を進める。

◆訪日外国人の受入態勢の整備

定期船旅客、クルーズ船旅客からの要望の高い、迅速な入国審査等のC I Q手続のための検査官の増員要請等を官民一体となって関係機関へ要請する。

また、定期旅客船、クルーズ船が寄港する各港湾では、背後の市街地や周辺の観光地への旅客の誘導は“海からの国際交流の振興”における重要な視点（魅力）であることから、港と市街地等の交通結節機能の強化を進める。

更に、国際フェリー乗客を対象として、港を基点とした新たな観光モデルコースを進めるとともに、旅客ターミナル周辺において、旅客や市民が集う賑わいのある“みなとまちづくり”を進める。

◆広域ネットワークの形成（港湾間の連携）

クルーズ船の寄港促進のためには、複数の国内寄港地が連携（共同）した誘致活動が必要である。関西を起点とした場合のクルーズ船寄港適地（クルーズ船で1日圏）の国内港湾と共同で両港に寄港する周遊型のクルーズプランを提案する。

◆シームレスな物流体系の構築推進

国際フェリーの利用バースは、旅客の利便性（市内へのアクセス）を第一に考えて決定されてきており、フェリーヤードが狭小で、貨物の増加に対応しきれていない。旅客と貨物の両方のニーズを満たせるようなターミナル整備を進めるとともに、国際フェリー航路開設可能性の高い港湾において、情報提供などにより、港湾間の交流を支援する。

方向性

前述の重点施策と方向性を次に示す。

重点施策	方向性
快適で安全な旅客船受入施設の改善、整備	安全で快適な受付、待合い、入港手続き、移動を確保するための旅客ターミナルの拡充整備と改善（改修） クルーズ船客、船社の利便性・快適性の向上 施設整備の円滑化と効率的な施設の管理運営
訪日外国人の受入態勢の整備	入出国手続きの迅速化のための検査官の増員要請 人流拠点形成となるための交通結節機能の強化 外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導 港を基点とする観光モデルコースと地元発信型ツアーの開発、旅客への提案 旅客ターミナル周辺における旅客と市民が集う賑わい空間の創出
広域ネットワークの形成（港湾間の連携）	外国船の寄港誘致を推進する国内各寄港地の共同体制づくりと誘致活動の推進 関西からクルーズ船で1日圏の港湾と連携した周遊型のクルーズプランの検討と船社への提案
シームレスな物流体系の構築推進	既存施設の機能再編等によるフェリーヤード面積を確保した旅客ターミナルの創出 海外港湾との国際交流の推進

(4) 旅客ターミナル等港湾施設の整備方針

旅客ターミナル等港湾施設の整備方針を次に示す。なお、ハード整備に関する整備方針は赤字、ソフト対応による整備方針は青字で表記している。

快適で安全な旅客船受入施設の改善、整備

a. 旅客ターミナル等における安全で快適な待合い、入出国手続き、移動動線の確保

具体的な取り組み			
旅客ターミナルの改修、整備 ・ 旅客待合い、C I Q等のスペース拡大 （旅客待合い、C I Q機能等を完備したターミナル整備） ・ 利用者数に対応したバス、タクシー駐車場の確保 ・ ターミナルから岸壁までの快適な旅客動線の確保 ・ ターミナルから最寄り駅までの快適な旅客動線の確保	実施主体	国	
		港湾管理者	
		地元自治体	
		地元観光団体	
	その他		
実施時期	短期		
	長期		

b. クルーズ船客、船社の利便性・快適性の向上

具体的な取り組み			
クルーズ旅客、船社の利便性の向上 ・ ターミナルでの受付スペースの確保と旅客、貨物がスムーズに移動できる動線の確保 ・ バゲージスペース拡充等、船社のオペレーションに配慮したスペース・機能の確保 クルーズ旅客の快適性の向上 ・ 空港ターミナルのような洗練されたサービスの提供、施設レイアウト	実施主体	国	
		港湾管理者	
		地元自治体	
		地元観光団体	
	その他		
実施時期	短期		
	長期		

b)施設整備の円滑化と効率的な施設の管理運営

具体的な取り組み			
効率的なターミナルの管理運営 ・ 利便性の向上と管理運営に係る収支等のバランスを考慮した効率的な管理運営手法の検討	実施主体	国	
		港湾管理者	
		地元自治体	
		地元観光団体	
	その他		
実施時期	短期		
	長期		

訪日外国人の受入態勢の整備

c)入出国手続きの迅速化のための検査官の増員要請

具体的な取り組み			
官民一体となった体制づくり ・ 入出国手続きの迅速化のための検査官の増員を、観光部局と港湾管理者、国機関等が連携した官民一体となった体制を確立し、要請を行う	実施主体	国	
		港湾管理者	
		地元自治体	
		地元観光団体	
		その他	
	実施時期	短期	
	長期		

d)人流拠点形成となるための交通結節機能の強化

具体的な取り組み			
交通結節の強化 ・ 市内、または最寄駅までのシャトル運行を交通局等に要請 旅客ニーズに対応した駐車場の整備 ・ 団体、個人旅行等旅客のニーズに対応したバス、タクシー駐車場の整備 バリアフリーへの対応 ・ バリアフリーに対応した旅客動線や駐車場等の整備 高齢者への対応 ・ 周辺病院等での英語（母国語）対応の拡充 クルーズ船寄港促進のための旅客船埠頭や関連施設の整備改善 ・ クルーズ船の寄港時にはバス、タクシーの乗車までの待合いや観光案内所等の仮設施設の設置 ・ 発着地で旅客待合が確保できない場合、港湾周辺の駅や周辺のホテル等で旅客を受付、バス等により岸壁まで移動	実施主体	国	
		港湾管理者	
		地元自治体	
		地元観光団体	
		その他	
	実施時期	短期	
		長期	

e)外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導

具体的な取り組み			
外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導 ・ 市街地、商店街、量販店等における外国語（韓国語、中国語）の案内表記の充実について道路部局、商工会等関係機関へ要請 ・ 旅客ターミナル及び周辺地域における外国語の案内表記	実施主体	国	
		港湾管理者	
		地元自治体	
		地元観光団体	
		その他	

の充実について道路部局、商工会等関係機関へ要請 ・ ターミナル周辺の商店街、量販店からの商品情報を発信する場をターミナル内に設置	実施	短期	
	時期	長期	

f) 港を基点とする観光モデルコースと地元発信型ツアーの開発、旅客への提案

具体的な取り組み			
港を基点とする観光モデルコースと地元発信型ツアーの開発 ・ 港湾を基点とする観光モデルコースの検討を観光部局、旅行会社等へ要請 ・ 観光客のニーズ（買い物、温泉、体験、ゴルフ等）に併せた観光案内を充実させ、これに併せたツアーを紹介できる観光案内所の機能強化を観光部局、旅行会社等へ要請 地元発信型のツアーの旅客への提案 ・ 地元発信型ツアー等の船社への提案、旅客に対する情報発信	実施 主体	国	
		港湾管理者	
		地元自治体	
		地元観光団体	
	その他		
実施 時期	短期		
	長期		

g) 旅客ターミナル周辺における旅客と市民が集う賑わい空間の創出

具体的な取り組み			
賑わいの創出 ・ 旅客が利用するターミナル周辺における旅客と市民の交流等、市民や旅客が集い賑わいのある“みなとづくり”の検討 ・ みなとづくりの立案、実施、管理等を担う地元のNPO等の人材育成を推進する。 寄港地のイメージアップ ・ 歓迎行事は、各寄港地の伝統文化等個性のあるアトラクションを企画、実施 ・ 地元の特産物や産業等を紹介する地元の情報を発信するイベントの企画、実施 ・ 出港時の見送りに市民等見学客が参加できるようなSOLAS(ソーラス)規制の弾力的運用(例えば、規制の境界をクルーズ船に近い位置とすることや、旅客の乗船後、出港時までの規制を解除する等して市民が船に近づけるようにする等)の検討と関係機関への要請 ・ クルーズ観光の重要性、経済効果をアピールする場として、クルーズ船寄港時に周辺住民向けの関連イベント、市民クルーズの実施等の周知、啓蒙活動の実施	実施 主体	国	
		港湾管理者	
		地元自治体	
		地元観光団体	
	その他		
実施 時期	短期		
	長期		

広域ネットワークの形成(港湾間の連携)

h)外国船の寄港誘致を推進する国内各寄港地の共同体制づくりと誘致活動の推進

具体的な取り組み			
<p>各寄港地が連携した外国船社の寄港を誘致の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 各寄港地が共同での外国船社訪問する体制づくりと具体的な訪問の実施 各寄港地の管理者、クルーズ受入組織、観光団体等の官民が集まる定期的な情報交換会の実施 等 <p>インセンティブ</p> <ul style="list-style-type: none"> 寄港促進のためのインセンティブとして入港料の免除、タグボート使用料の補助等の継続実施 	実施 主体	国	
		港湾管理者	
		地元自治体	
		地元観光団体	
		その他	
実施 時期	短期		
	長期		

i)国内各地域の複数の港湾が連携した周遊型のクルーズプランの検討

具体的な取り組み			
<p>国内の各地域が連携し、地域の複数の寄港地を周遊するクルーズプランの提案</p> <ul style="list-style-type: none"> 各地域らしさ、寄港地らしさを演出する周遊型のクルーズプランの検討と船社への提案 <p>九州、沖縄等との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> 船で1日圏(飛行機で1時間圏)に位置する九州、2日圏(飛行機で2時間圏)に位置する沖縄は、アジアと関西を結ぶ地理的位置にあることから、九州、沖縄の港湾と連携したクルーズプランの検討と船社への提案 <p>関東との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> 船で1日圏(飛行機で1時間圏)に位置する関東とは、熊野を背後に控える新宮港、日高港等へのツアー発着港として適していることから、関東の港湾と連携したクルーズプランの検討と船社への提案 	実施 主体	国	
		港湾管理者	
		地元自治体	
		地元観光団体	
		その他	
	実施 時期	短期	
		長期	

シームレスな物流体系の構築推進

j)既存施設の機能再編等によるフェリーヤード面積を確保した旅客ターミナルの創出

具体的な取り組み			
既存施設の改良等による貨客船対応ターミナルの創出 ・ コンテナターミナル等の改良等による十分な面積のフェリーヤードを確保した国際フェリーターミナルの創出	実施 主体	国	
		港湾管理者	
		地元自治体	
		地元観光団体	
	その他		
実施 時期	短期		
	長期		

k)海外港湾との国際交流の推進

具体的な取り組み			
アジア諸国主要港湾との交流促進 ・ 貿易等で関係が深いアジア諸国主要港湾・港湾所在地との交流の推進（姉妹都市・姉妹港提携、技術提携など）	実施 主体	国	
		港湾管理者	
		地元自治体	
		地元観光団体	
	その他		
実施 時期	短期		
	長期		