

テーマ:みなとと観光 - クルーズを通じた経済活性化にむけて -

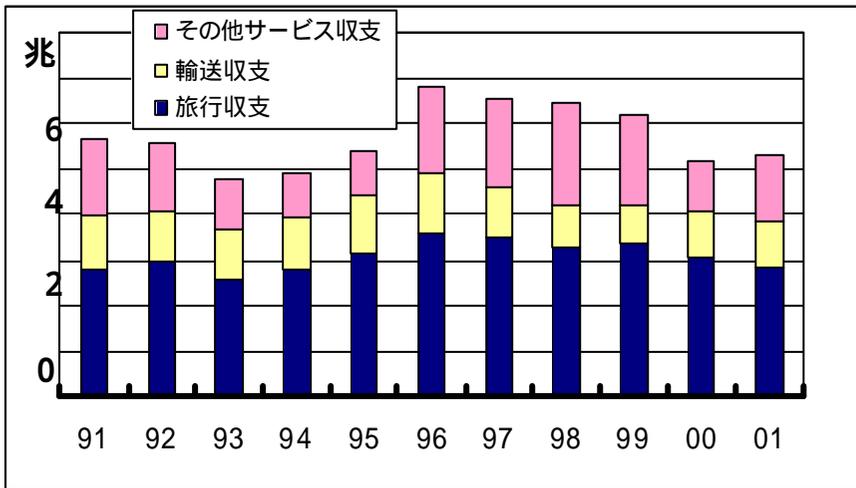
1. 国際観光

旅行者数 旅行収支ともに完全なる
出超



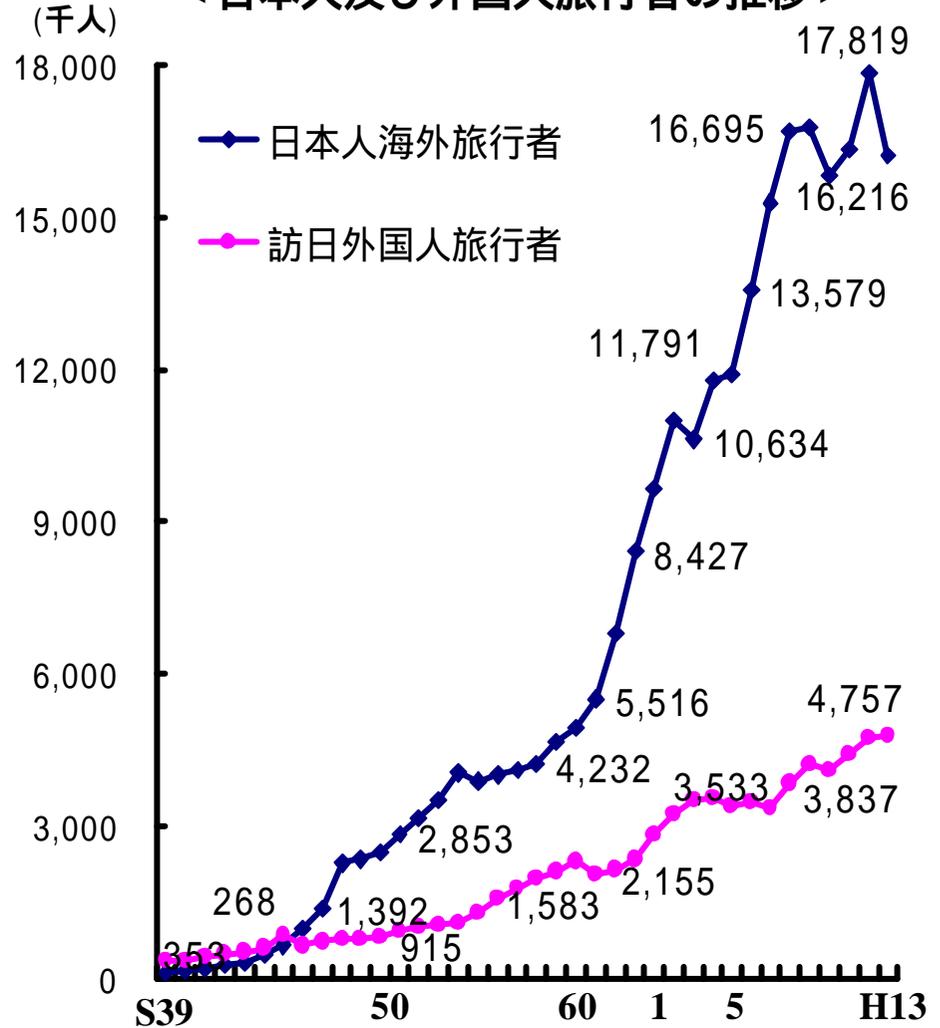
外航クルーズ客船誘致による収支改善

＜サービス収支項目別推移＞



出典：日本銀行 国際収支統計

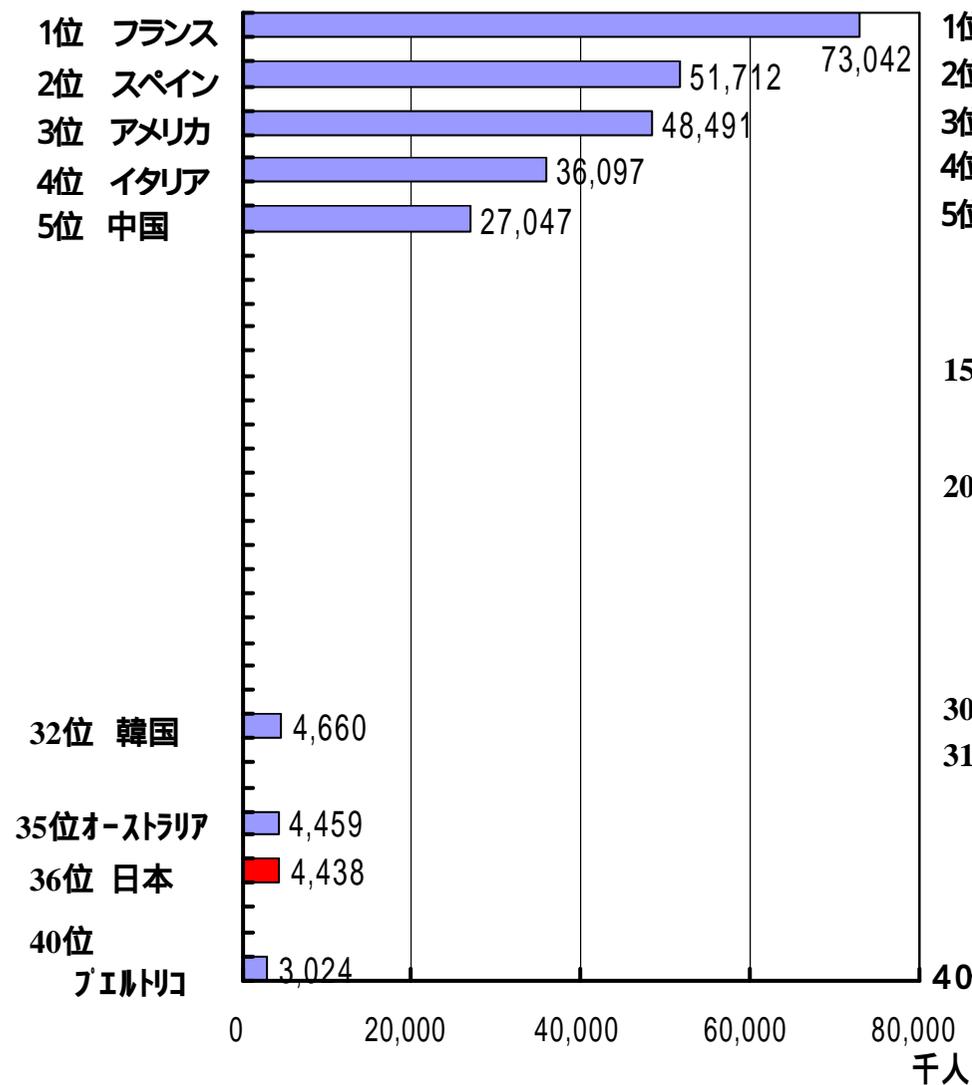
＜日本人及び外国人旅行者の推移＞



出典：「観光白書平成13年度版」国土交通省

< 国際観光客到着数 >

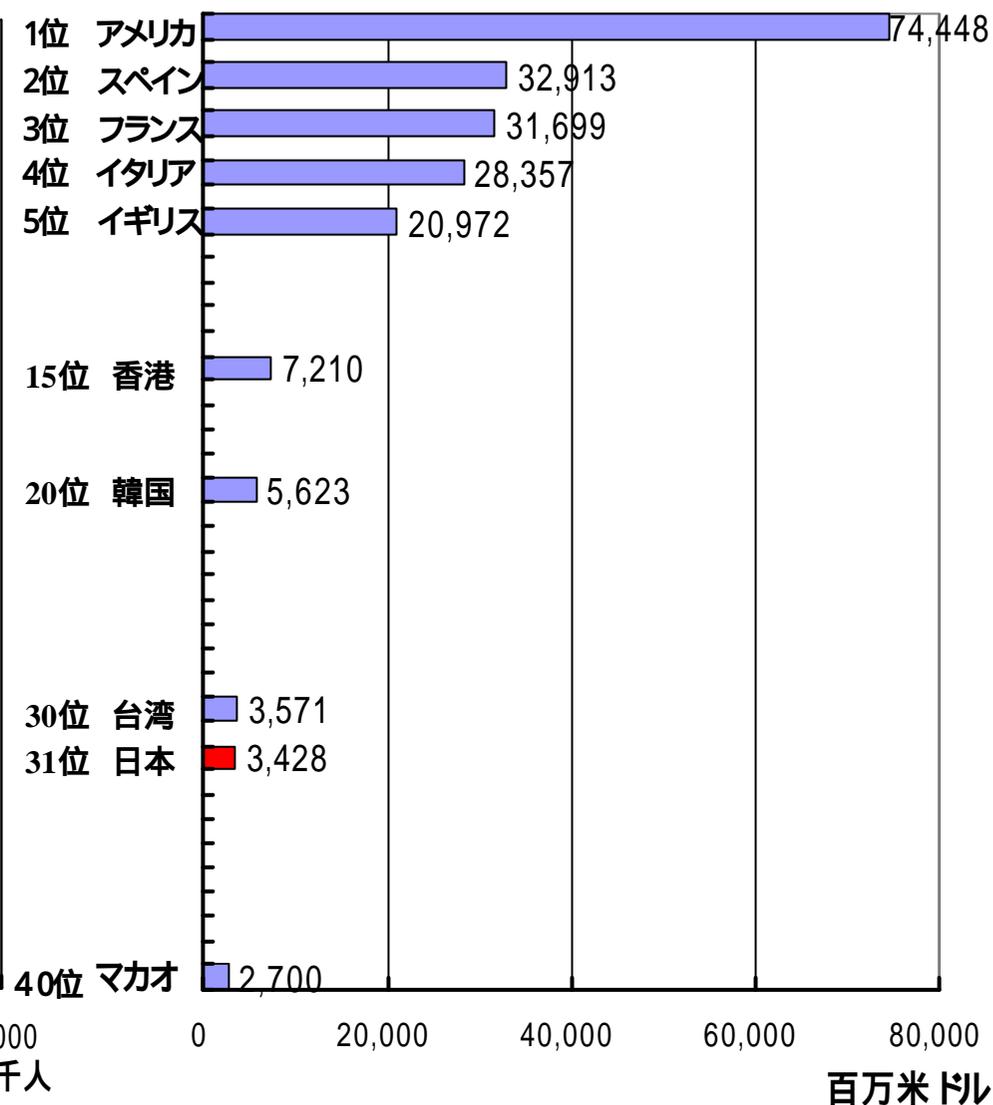
1999年 国際観光客到着数の上位40カ国 地域



出典：国際観光白書2001年版 JNTO

< 国際観光収入 >

1999年 国際観光収入の上位40カ国 地域

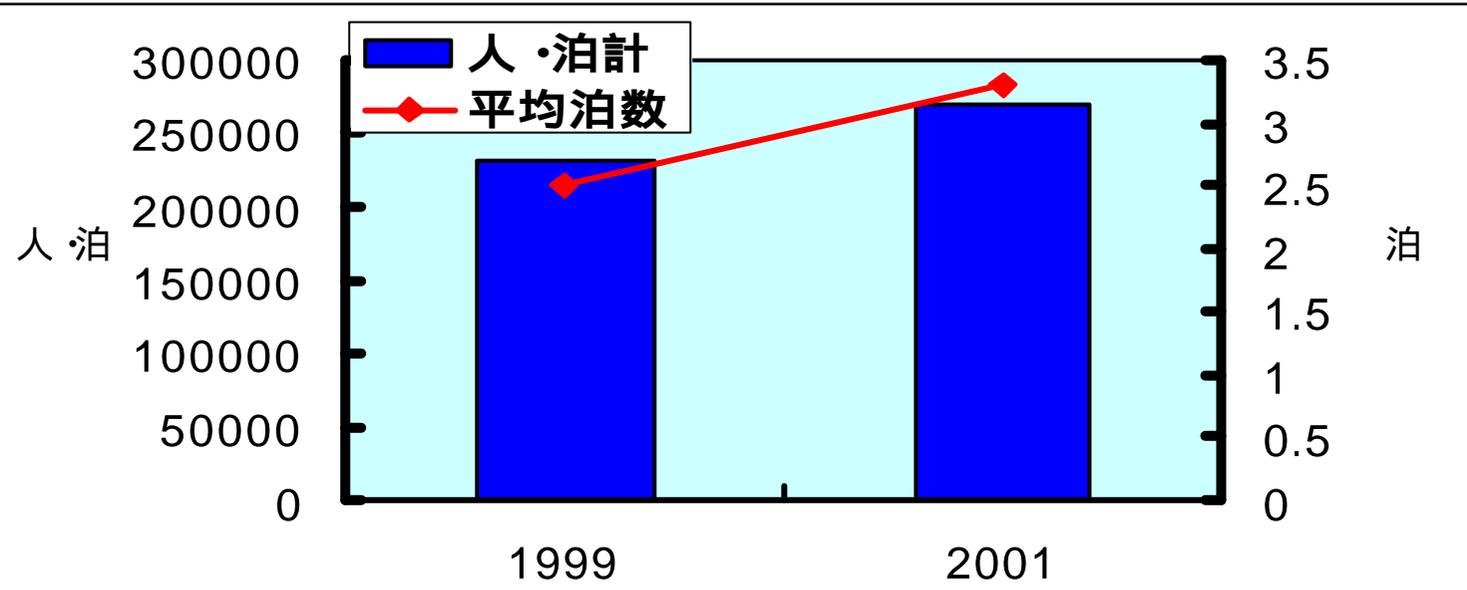


出典：国際観光白書2001年版 JNTO

2.国内観光



内航クルーズ人泊数の推移



泊数	1999	2001
乗客計	92900	81600
人・泊計	231500	270100
平均泊数	2.5	3.3

・日本の主要なクルーズ船社に対するアンケート結果に基づく
 ・人・泊は各クルーズ客数と泊数との積
 端数処理のため、合計が合わないことがある。

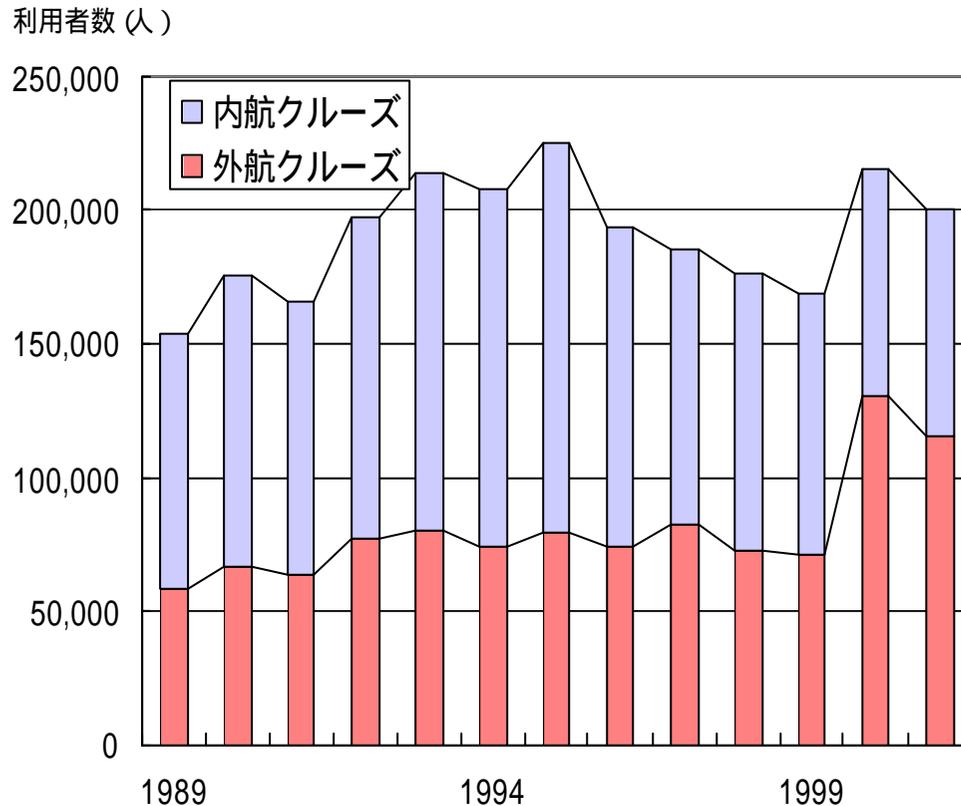
出典：国土交通省 海事局資料より

3.我が国のクルーズの現況

(1)クルーズ人口

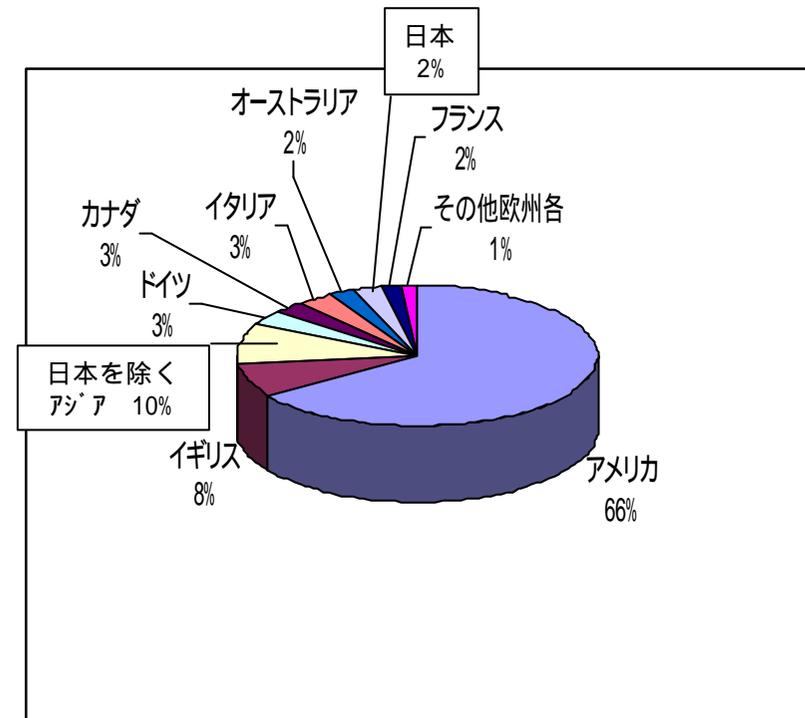
- 我が国のクルーズ人口は約20万人
- アジアにも大きなマーケット有り

<日本人の外航・内航クルーズ乗客数の推移>



資料：国土交通省ホームページより

<世界のクルーズ人口 (2000年)>

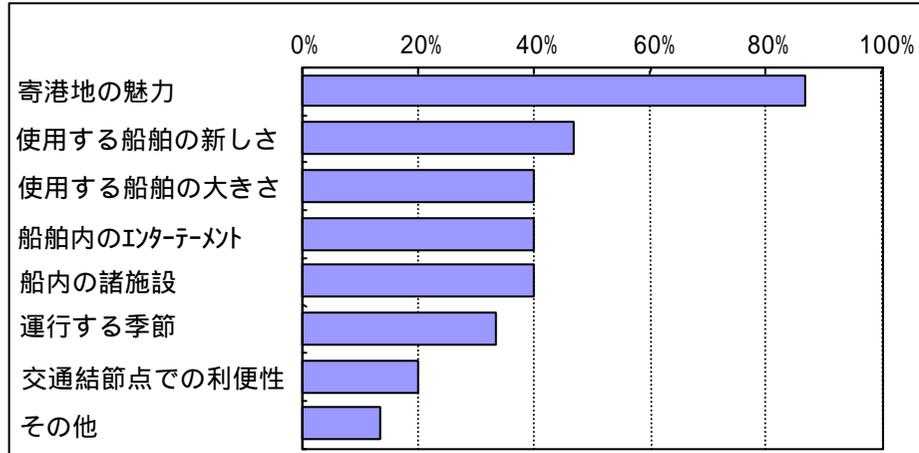


資料：ベルリッツ社『クルーズガイド2000』

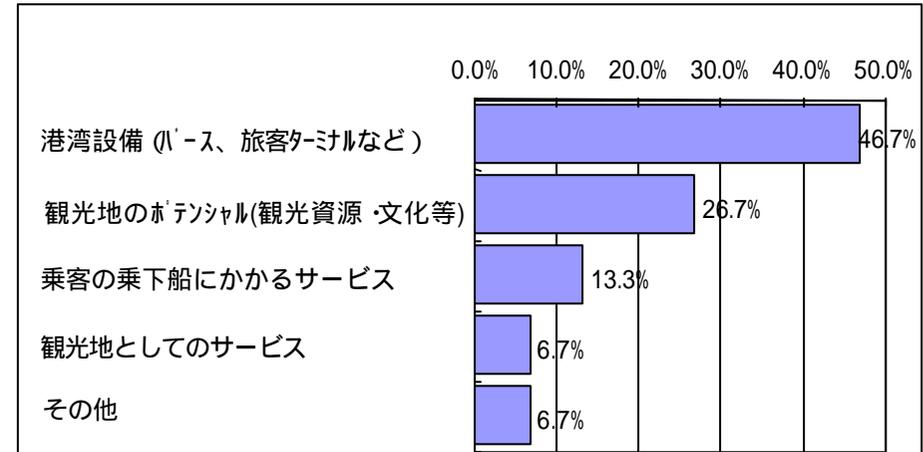
(2)クルーズ企画側のニーズ

➡ 寄港地の魅力や港湾施設が重要。

<クルーズ旅行を企画・販売する際に重視する点>



<寄港地として必要と思う点>



出典：日本旅客船協会「クルージングに関するアンケート調査、13年1月」

(3)我が国の港へのクルーズ船の寄港実績 (2001年)

順位	港湾名	寄港回数	旅客船専用バースの有無
1	博多港	132	
2	東京港	112	
3	神戸港	81	
4	那覇港	61	×
5	横浜港	53	
6	宮之浦港	38	×
7	鹿児島港	36	×
8	大阪港	31	
9	長崎港	31	
10	石垣港	22	×



出典：国土交通省港湾局調べ

4.クルーズ旅行の価格

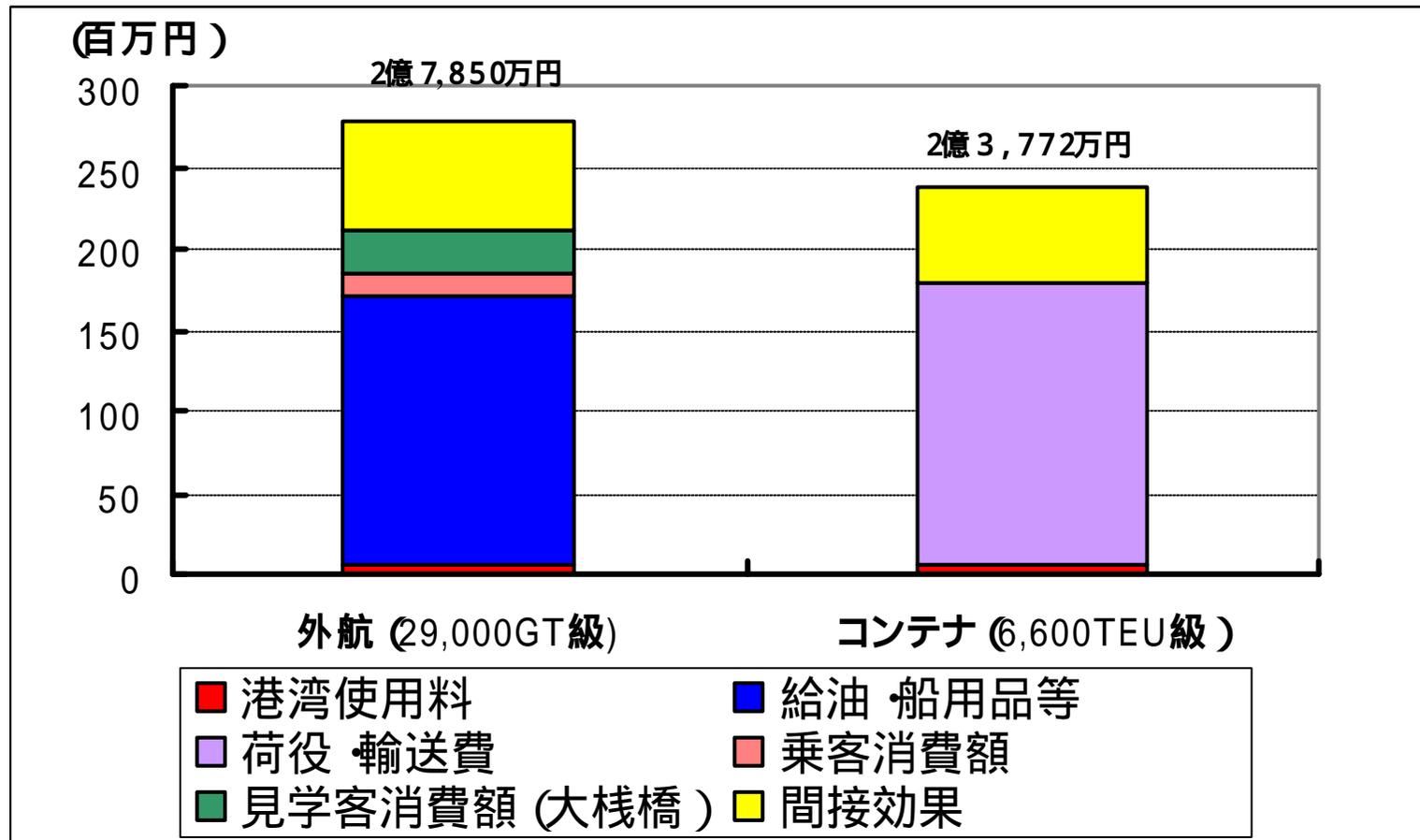
➡ 日本船社は高めの設定だが、アジアにおける価格帯は1万円 / 泊・人前後より設定されている。

船社	船舶			拠点港	航路	日数	一泊当り料金 (万円/人)
	船名	G/T	定員				
STAR CRUISES	Superstar Virgo	74,500	2,800	シンガポール	シンガポール～ラカウイ～プーケット～シンガポール	4	1.5～6.5
	Superstar Leo	75,338	2,800	香港	香港～三亜(海南島)～ハロン(ベトナム)～香港	4	1.2～5.0
	Superstar Capricorn	28,078	1,150	バンコク	バンコク～コソ島(カンボジア)～チャソ島(タイ)～サムイ島～バンコク	4	1.2～3.8
	Superstar Aries	37,012	1,006	基隆	喜隆～那覇～基隆	4	1.8～4.3
郵船クルーズ	飛鳥	28,856	618	横浜港	日本一周	15	3.7～16.2
商船三井 客船	にっぽん丸	21,903	600	東京港	日本一周	10	3.7～16.2
郵船クルーズ	飛鳥	28,856	618	横浜港	南西・アジア	12	3.4～16.8
商船三井 客船	にっぽん丸	21,903	600	東京港	南西・アジア	13	3.4～16.8
日本クルーズ 客船	ぱしふいっくびいな す	26,518	720	清水港	南西・アジア	10	3.4～16.8

出典 船社ホームページ

5. クレーズ船の経済効果について (横浜港の事例)

2万 9千 GT級の大型客船の寄港による経済効果は右の通り (港湾使用料、給油・船用品、乗客消費額、見学客消費額、間接効果など)。



出典 横浜市調べ

6.クルーズ振興に資する港湾整備の意義

政策

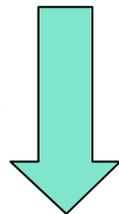
内外の人々にとって魅力ある日本を構築し、観光産業を活性化する。その際、場所と場所を結ぶ「輸送」の発想から、「経験し、楽しむ」産業へと変わる必要がある（経済財政運営と構造改革に関する基本方針H14.6）

国際観光の振興は有力な外貨獲得手段

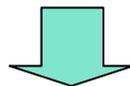
国内観光の振興による地域経済の活性化と国民の心のゆとりの創造

港湾施策(input)

適地において公共財としての魅力的な旅客専用ターミナル(交流拠点)の整備



クルーズの振興



効果(output)

・新産業の創出として地域の活性化
・観光分野の国際競争力強化
・地域住民の交流機会の増大による地域振興

港湾施策推進上の課題

整備上の課題

- 選択的整備のための適地の評価
- 魅力あるターミナルの計画・設計手法
- 公共性に対する理論武装

運営上の課題

- 背後観光地との連携
- 情報発信方法
- 企画側の意向を踏まえたポートセールス
- 貨客共用化の際の利用方法

7.我が国と海外のクルーズ港の比較

<日本の事例>



石垣港

- ・既存のフェリーバースを利用。
- ・人流と物流との混在が課題。
- ・入港にはタグボートの補助が義務付け。



那覇港

- ・既存のコンテナバースを利用。
- ・人流と物流との混在が課題。
- ・定期貨物船とのバースの利用調整が必要。



横浜港

- ・クレーズ需要に対応して平成14年6月にオープン。
- ・CQ施設も併設。
- ・オープンスペースではイベントの開催も可能。

<海外の事例>



ベニス港

ベニス港概要 (1998)

(クルーズ客数)	約33万人	(寄港隻数)	227隻
(係留施設)	2バース、岸壁延長763m、水深-9m		
(旅客ターミナル)	床面積9,000m ² 、計画利用者数8,000人/日		



マイアミ港

マイアミ港概要 (2000)

旅客数	約336万人
係留施設	岸壁延長3,019m、水深-7.6m~-11m