

# クルーズ船観光客の行動に関する考察

かせ ひであき  
嘉瀬 英昭 高千穂大学商学部

The number of cruise ship callings from China has been rapidly increasing. While there are merits to the ports of call, some new issues have arisen. The purpose of this paper is to point out the problems of duty-free shops and sightseeing spots related to tourist tours and to indicate suggestions for resolving them. Field surveys at the ports of Hakata, Nagasaki and Naha, where many cruise ships call, revealed the following: 1) facilities for large-scale ships have been prepared; 2) group bus tours have increased more than individual trips. These findings indicate the need to establish large-scale commercial facilities close to the harbor. Further details will be discussed in the paper.

キーワード：クルーズ船 二次交通 寄港地観光ツアー 徒歩圏観光

Keyword : Cruise ship Second traffic Port of call sightseeing tour Area sightseeing on foot

## 1. はじめに

### 1-1 研究の背景

わが国では、近年観光立国を目標とした様々な施策が実施されている。その結果、近隣諸国の海外旅行者増加等と相まって、目標を上回るペースで訪日外国人客数が増加している。日本政府観光局(JNTO)によると、2016年の訪日外国人客数は前年比約22%増で2400万人を突破し過去最高を記録した。また、2017年はさらに増加することが確実となってい

る。1000万人を超えたのは2013年であり、この年以降急激に増加している。

このように順調に増加している訪日外国人客数であるが、これらの伸び率を上回り増加しているのがクルーズ船からの入国者数である。図1はクルーズ船による外国人入国者数の推移を表している。2015年からの増加が著しいことがわかる。2014年に公表された「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」で2020年に訪日クルーズ旅客数目標100万人と

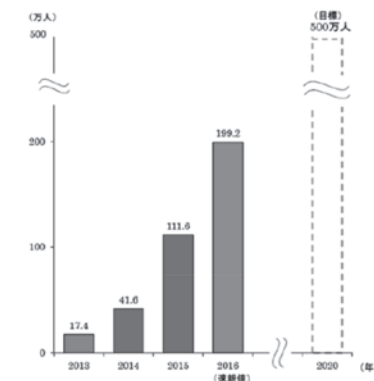
されていたが、翌年の2015年に目標が達成された。続く2016年も約200万人に達する入国者数があり、2017年もさらに前年を上回る見込みであることが報告されている。なお、2020年の新たな訪日クルーズ旅客数目標は500万人とされている。

### 1-2 中国からのクルーズ船の増加

わが国のクルーズ船の寄港数の推移を表しているのが図2である。棒グラフの上部が日本船社の寄港数で、下部が外国船社の寄港数である。外国船社の増加が全体の寄港数を引き上げているのがわかる。外国船社の中でも、近年急激に寄港が増加しているのは中国からのショートクルーズ船である<sup>(1)</sup>。これらの人気が高い理由としては、比較的安価なツアー価格、持ち込める荷物の量に制約がないこと等が指摘されている<sup>(2)</sup>。

表1は2016年(速報値)の上位5港について総数と外国船社の寄港回数(内数)を示している。また、それぞれの港の2010年の同様の数値と順位も示している。先に図2で示したとおり、この間の寄港回数の増加は外国船社の増加によるものであり、日本船社の寄港回数は大きく変動

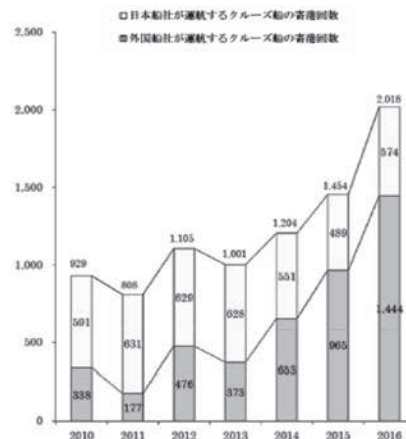
図1-クルーズ船による外国人入国者数



注1) 法務省入国管理庁の集計による外国人入国者数で乗客(乗員除く)。  
注2) 1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人客数についても、(各港で乗客して計上するのではなく)1人の入国として計上している。

出典：国土交通省港湾局産業港湾課  
「2016年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港実績(速報値)」2017年1月

図2-クルーズ船の寄港数



注) 2016年の値は、港湾局からの聞き取りによる速報値であり、今後、変動する可能性がある。

出典：国土交通省港湾局産業港湾課  
「2016年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港実績(速報値)」2017年1月

表1-2016年上位5港の内訳と推移

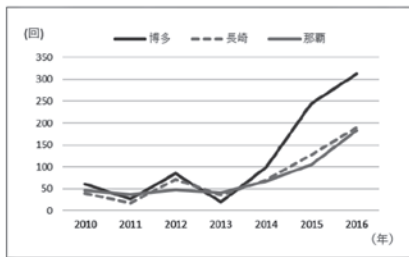
	2010年			2016年		
	外国船社・日本船社計	外国船社（内日本船社計）	内数	外国船社・日本船社計	外国船社（内日本船社計）	内数
博多	3	84	61	1	328	312
長崎	4	54	39	2	197	190
那覇	6	52	46	3	193	183
横浜	1	122	18	4	128	41
神戸	2	103	22	5	104	32

出典：国土交通省港湾局産業港湾課発表(29年1月17日)資料を参考にして作成

していない。これは、日本船社のクルーズ船が3隻しかないことも要因としてあげられる。この点を考慮すると、2016年の上位5港のうち博多、長崎、那覇と横浜、神戸ではそれぞれ状況が異なっていることがわかる。すなわち、博多、長崎、那覇は日本船社の寄港は従来から少なく、ここ数年で外国船社の寄港が急増している港である。一方、横浜、神戸は従来から日本船社の寄港数が相当数あり、外国船社の寄港は微増にとどまっている。

この点について、博多、長崎、那覇の各港の外国船社からの寄港回数の推移を表したものが図3である。2014年から急増しているのが理解できる。さらに、これらの3港で日本における外国船社の寄港回数の47%（2016年）を占めている

図3-博多、長崎、那覇の各港の外国船社からの寄港回数の推移



出典：国土交通省港湾局産業港湾課発表(29年1月17日)資料を参考にして作成

図4-中国発着クルーズ旅程例

	[入港]	[出航]
1日目：上海発		16時
2日目：濟州島（韓国）	13時	19時
3日目：福岡	8時	17時
4日目：終日航行		
5日目：上海着	7時	

寄港地観光ツアー（観光地・免税店）

出典：『IRC Monthly 2016.02』30頁、「Sky Sea Cruise Line社資料」

（2015年は50%、2014年は36%）。

これらの港が外国船社の寄港先として人気がある理由は三点ある。出発地である中国からの距離が近いこと、港湾から観光・商業施設まで時間がかからないこと、大型船が入港できる設備が存在することである。

つまり、中国からのショートクルーズ船がわが国への寄港数を増加させ、地理的に優位な西日本の港湾での寄港数が増加しているのである。このような、中国からのショートクルーズ船の代表的な旅程例を図4に示している。「上海発着で5日間、韓国と日本の各1都市に寄港」するもの等が代表例としてあげられる。寄港先では、団体バス等で観光地や免税店等を廻る寄港地観光ツアーに乗船客のほとんどが参加している<sup>(3)</sup>。

寄港地観光ツアーの構造について示しているのが図5である。中国の旅行会社が利用客に商品販売している。この旅行会社は船社からチャーター等により船の利用を可能としている。さらに、寄港地観光ツアーを日本のランドオペレーターから提供を受けている。日本のランドオペレーターはバス会社からバスを調達するとともに免税店訪問が組み込まれたツアールートを決める。この免税店

からはキックバックを受取ることが多く、これにより安い価格で（場合によっては手数料を支払って）中国の旅行会社に寄港地観光ツアーを販売することになる。結果として、中国の旅行会社はツアー価格全体を安いものにすることができる。具体的な寄港地観光ツアーは団体バスで観光地（主に無料のところ）1～2か所程度と免税店1～2か所程度を訪れるものが多い。

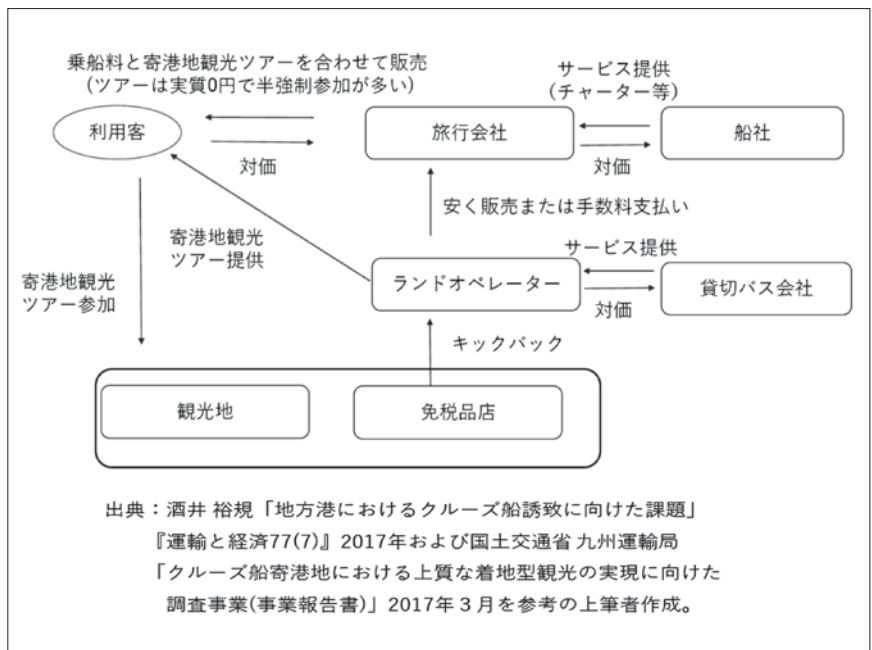
ただし、このような形態の寄港地観光ツアーが今後も継続されるかどうかは不透明である。一部のランドオペレーターによるキックバックを前提とした土産物屋への連れ回しが問題視されており、旅行業法の改正により対応が講じられるからである<sup>(4)</sup>。また、クルーズ船の運航会社側にも今後このような形態のツアーが減少していくことを指摘する声もある<sup>(5)</sup>。

1-3 研究目的

わが国では、ほとんどの訪日外国人客はこれまで空路からの入国であった。急激なクルーズ船の寄港と観光客の増加は、新たな課題を生じさせ、これまでと異なった対応策を必要としている。

本研究は、その中でも中国からのシ

図5-寄港地観光ツアーの構造



ョートクルーズ船の寄港地観光ツアーについて問題点を明らかにし、今後必要とされる施策について指摘することとする。

具体的な研究方法として、上記港湾での実地調査等によりあきらかにすることとする。

## 2. 先行研究

### 2-1 寄港地観光ツアーの課題

クルーズ船の寄港により一度に多くの観光客が来訪するため地元への経済効果も期待されてきた。しかし、上記のように団体バスで決められたルートしか回らないため想定されたほどの経済効果がなことが指摘されている。例えば、酒井裕規・湧口清隆（2016）は、中国系のランドオペレーターが観光客を囲い込み特定の免税店や観光地にしか立ち寄らないため、地元への直接的経済効果がほとんどないことを指摘している。また、千相哲（2016）もクルーズ寄港に受け入れ体制が追いついていない点に加え限られた免税店やショッピング施設でしか買物しないといったクルーズ客の行動パターンによる地元への経済効果への疑念を指摘している。さらに、酒井裕規（2017）は誘致する自治体と経済効果が帰着する観光地が異なる点や環境への影響等のデメリットについて指摘している。

また、九州クルーズ振興協議会（2017）の報告は、「購入店も地元商店街へうまく誘導できている場合もあれば、郊外の免税店に行く場合もあり、必ずしも地元のお店が潤うばかりではないようである。また、免税店への順番待ちの関係で時間調整のために観光地を回っているという状況もある」と指摘している。

これらの研究・調査は、中国からのショートクルーズ船の観光客は入国後、中国系のランドオペレーターにより決められた免税店や観光地を廻り、観光客が囲い込まれて地元の消費が思ったように活性化していないということを明確にしている。さらに、経済効果を期待している地域や住民にとっては、現在の寄港地観

光ツアーは歓迎すべきものではないことを指摘している<sup>(6)</sup>。しかし、利用する観光客の意識は必ずしもそうではない。この点について、先の国土交通省九州運輸局（2017）の中国人旅行者への調査で「一度行ったクルーズにもう一度参加するとき一番目に重要な内容（日本方面のみ、単一回答）」の1位は豪華船の雰囲気31.3%、2位は船上サービス20.5%、3位は船上イベント12.5%、4位は船上の食事15.2%、5位は寄港地の観光10.7%、6位は寄港地の食事5.4%となっている。1～4位がすべて船に関するものであり合計で約80%となっている。

また、長崎経済研究所（2017）の調査「長崎寄港クルーズ船中国人乗客アンケートについて」で「長崎について事前に楽しみにしていたこと（単一回答）」の回答では、「買い物」31.4%「特にない」19.8%「観光」19.0%「自然・景観」18.2%「食事」11.6%となっている。

これらの既存の調査等から中国の観光客にとって、ショートクルーズは乗船することがディスティネーションになっており、寄港地観光ツアーの重要性は必ずしも高くないということが考えられる。

その結果、これらの調査において旅行に参加した満足度は高い。九州クルーズ振興協議会の報告（2017）は、クルーズツアーについての満足度を質問しており、全体的に高い傾向が示されている。また、長崎の調査でも再訪の意向が高い割合を示している。

現在生じていることは、中国人観光客と受け入れる地域のミスマッチである。中国人観光客は、乗船することが主たる目的で、寄港地観光ツアーはそれに付随するものであり現在のツアーで十分満足している。一方、受け入れる地域はクルーズ船に対して、日本人を対象とした地元への経済効果が高いツアーが実施されることを期待している。この点について現実とのギャップが生じている。このようなギャップをどのように解消していくかということが必要になる。

### 2-2 改善策について

上記の問題の解決策として先行研究では、小柳芳隆（2016）は「今後、FITが増えることが期待されているが、それに対応した交通インフラやサービスが提供されなければならない。」と指摘している。また、九州クルーズ振興協議会（2017）は「現在のような免税店中心のツアーだけでなく、まずは移動に時間のかからない地元商店街へ誘導するフリープラン設定を当面の目標とし、その後その範囲を観光地まで広げていくような～省略～必要があると考える。」と指摘している。さらに、国土交通省九州運輸局（2017）の九州のランドオペレーターからの調査によると「今後の着地型観光ツアーに対する中国人旅行者のニーズは多様化し、ツアー団体のコンパクト化や、フリープラン、体験型ツアーなどが求められる。」としている。

つまり、バスを使用した団体での移動から、ツアー内容の多様化と自由行動への移行の必要性が示されている。

## 3. 実地検証

多い場合4千人以上の観光客が対象となる寄港地観光ツアーの多様化と自由行動への移行が可能かを検証するために、本年7月から12月にかけてクルーズ船の寄港回数が多い上位3港を訪問した<sup>(7)</sup>。各港湾の状況は以下のとおりである。

### 3-1 各港の状況について

#### 3-1-1 博多港

現在クルーズ船が最も多く寄港するのは中央埠頭西側に位置する「中央埠頭5号岸壁」である。2017年5月に東アジア地区で運行されている最大級の船である「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」寄港時に「岸壁延伸工事」の一部が先行実施された<sup>(8)</sup>。2018年には全体が完成する予定であり、より大型の船の寄港が可能となる。

複数船が入港するときは上記の他に「箱崎埠頭4・5号岸壁」と「中央埠頭9・10号岸壁」が使用される。「箱崎埠頭4・5号岸壁」は果物上屋や自動車立体

野積場がある物流ターミナルである。貨物との関係で曜日が限定されるが大型船が入港できる。「中央埠頭9・10号岸壁」は、水深が浅いため一部の船しか利用できない。

2015年には国際クルーズ船に対応した「中央埠頭クルーズセンター」が完成し、陸上側でCIQが可能となっている。中央埠頭の西側「中央埠頭5号岸壁」に隣接する「中央埠頭4号岸壁」は釜山港との定期客船が利用しており、陸上側にも「博多港国際ターミナル」が隣接している。

中央埠頭には、これら2つのターミナルの他には、行政関係の事務所やマリナーメッセ福岡がある。その他は、釜山への定期客船関連のコンテナ等が置かれているエリアがあり全体的に殺伐としている。

隣接する博多埠頭は国内定期航路等や小規模な商業施設や観光施設がある。「中央埠頭クルーズセンター」から博多埠頭までは徒歩で二十分程度かかる。

市内と中央埠頭はBRTと呼ばれる大型連結バスの運行が開始されている。

今後、福岡市としては中央埠頭西側をクルーズの拠点とし同時に複数船が停泊可能とする計画である。さらに、延伸した岸壁の隣接地域を埋め立て賑わい拠点とする計画があるが、事業化は未定である。

### 3-1-2 長崎港

クルーズ船が寄港するのは「松が枝岸壁」である。陸側には国際ターミナルがある。同施設は2010年に開業した。なお、複数船寄港日は、長崎水辺の森公園に隣接する「出島岸壁」も利用されるが、大型の船は停泊できない。また、ターミナル施設も設置されていない。

どちらも水辺を活用した景観に優れた構造となっている。「松が枝岸壁」からはグラバー園や大浦天主堂へは徒歩圏である。ただし、商業施設等はない。国際ターミナルからは徒歩20分程度で国内船の離発着岸壁へ移動できる。その近辺はショッピングセンターや地元の海産物が食べ

られる飲食店がある。

長崎港の入口には、女神大橋が架けられている。クアンタム・オブ・ザ・シーズは入港可能だが、これ以上の大型の船は入港できない可能性がある<sup>(9)</sup>。

### 3-1-3 那覇港

2014年に完成した那覇国際旅客ターミナルがある「泊8号岸壁」がクルーズ船入港の主たる岸壁となっている。複数船が寄港するときはコンテナターミナルである「新港7号岸壁」および「新港9・10号岸壁」が使用され、同時に3隻入港可能である。

「泊8号岸壁」は陸側からは短い橋で結ばれている島型である。徒歩で移動も可能である。車を使って国際通りやモノレールの各駅まで10分、首里城まで20分程度かかる。岸壁の近隣には商業・観光施設はない。これはコンテナターミナルである「新港7号岸壁」および「新港9・10号岸壁」も同様である。

総じて、すべてのクルーズ船が寄港する岸壁から徒歩圏には観光の対象となる施設はなく、車での移動が前提となっている。

## 3-2 結果および考察

博多、長崎、那覇の三港はいずれも、大型クルーズ船が寄港可能な岸壁とCIQに対応したターミナルが近年構築された。このような設備と駐車場を兼ね備えた施設は一定の広さを必要とする。そのため、既存のフェリーターミナル等の港湾の中で賑わいがあるエリアから離れている。したがって、上陸後はバスでの移動に依存しなければならないことが明らかになった。

今後、市内のバス路線の延伸やタクシーの利用促進により自由行動が可能な状態へ改善していくことも考えられるがこの点についてはデメリットも大きい。具体的には、団体バスの渋滞が減少する代わりに、路線バス等の地元住民が利用する交通機関の渋滞が生じることになる。この点については、クルーズ船に限

らず、訪日外国人の訪問が多い地域では問題が顕在化している。例えば、京都市内では観光客が増えすぎて住民の移動に支障をきたしていることが報告されている。団体バスによる渋滞は、個人で移動する観光客が引き起こす地域の交通機関等の混雑が形を変えたものである。何千人という観光客が一度に上陸することにより、何かしら渋滞や混雑が発生するのが当然で、現在顕在化しているのは団体バスであるが、観光客の旅行形態が変化すれば、渋滞も違う形で発生することになる。

さらに、バスの渋滞問題についてはソフト対策により軽減されてきている。博多港の場合、地元のクルーズ船を取り扱う旅行会社や商業施設、バス会社等が情報を共有しバスのルートを分散化させて混雑を緩和する取り組み（博多港クルーズ船受入連絡協議会）が実施され効果を上げている。また、バス乗降場での待機時間を短くするための取り組み（商業施設等で乗客を降ろした後、埠頭の駐車場に戻り、乗客が揃ってから迎えるバスを呼び戻すショットガン方式と呼ばれるもの）も効果が表れてきている。

## 4. 提言とまとめ

### 4-1 提言

このような現状の中で検討されるべきは徒歩圏で可能な観光の整備であろう。特に、中国からの観光客はショッピングや食事へのニーズが高い。港湾からの徒歩圏に大規模商業施設を誘致することが経済効果を高めたい地元と観光客の双方のニーズを満たす解決策となる可能性がある。

各種調査で、中国人観光客は買物と日本食に対してのニーズが高いことが示されている。例えば観光庁が四半期ごとに実施している「訪日外国人消費動向調査」の平成28年通年の調査結果では、訪日した中国人の「訪日前に期待していたこと（複数回答）」では、日本食を食べること（63.7%）についてショッピング（59.3%）が2位となっている。3位は自然・景勝

地観光（52.3%）である。また、「次回したいこと（複数回答）」では、日本食を食べること（49.9%）、自然・景勝地観光（46.8%）についてショッピング（46.0%）が3位となっている。

また、南宮智娜（2017）の旅行ガイドブックを対象とした研究によると「東京の旅行ガイドブックにおいて、韓国・中国は英語圏と比較して商業施設を指向する傾向にある。さらに、韓国と中国の比較では、韓国は観賞型観覧施設・保養施設を指向し、中国は商業施設・飲食施設を重視する傾向がある。」ことをあきらかにしている。

つまり、中国人観光客のニーズを最も満たすのは、商業施設・飲食施設等の人文観光資源であり、港湾に隣接した地域で構築するのも可能である。

週刊トラベルジャーナル（2017）では、清水港の現状を紹介している。地元ではクルーズ船の入港日に駅前商店街まで無料シャトルバスの運行や地元の案内等を積極的に実施している。欧米系のクルーズ客は関心を示すが、中国系は関心が低く御殿場アウトレットへ向かうため地元への経済効果は限定的であると報告されている。清水港にはクルーズ船が入港するバスから徒歩5分程度で「エスパルスドリームプラザ」というショッピングセンターがある。観覧車もあるが、延床面積約2万5千㎡と中程度である。このような商業施設があっても御殿場アウトレットへ向かう観光客が多いことを鑑みると、ある程度の大規模商業施設で、ショッピングだけでなく、飲食や体験型の観光施設等が入居しているものが望まれていると考えられる。

目指すべき具体例としては、古くから日本船社が多く寄港する神戸港や横浜港であろう。両港はクルーズ船等が寄港する岸壁からの徒歩圏において魅力ある大型商業施設や飲食施設が充実している。また、二次交通を利用して観光に行くことも可能なバスとなっている。ただし、これらの港でも近年大型化したクルーズ船が寄港できる岸壁は港湾の賑わいの中

心エリアからは離れている。これらの地域においても、今後大型クルーズ船入港バスと徒歩圏の商業施設の動線確保が課題となるであろう。

政府はクルーズターミナルの整備について、民間活力を利用した方法を推進する等積極的に実施している。今後はさらに、上陸後の観光・商業施設の誘致に注力すべきである。一部の自治体では、クルーズターミナルに隣接する地区での商業施設等の計画が進められている。たとえば、鹿児島港では、現在の簡易待合所の隣に、CIQ機能や物販、交流スペースを有するクルーズターミナルの工事が開始されている。国土交通省の資料によると、海外の事例では、ジャマイカのファルマス港で船社が岸壁にショッピングエリアを整備した例が紹介されている<sup>(10)</sup>。

#### 4-2 まとめ

中国からのショートクルーズ船が急増している三港はいずれも、港湾において大規模クルーズ船受入が可能な岸壁、CIQに対応した旅客ターミナル、バス駐車場が整備されてきている。また、複数船の寄港もコンテナターミナル等の臨時使用等により可能となっている。しかし、これらは港湾の中ではフェリーターミナル等の賑わいのある地域や商業施設から隔離されたところに設けられている。このことが、逆に観光客の移動において団体バスへの依存を高める結果となっている。

大量の観光バスを利用した寄港地観光ツアーは本稿(2-1寄港地観光ツアーの課題)で前述したとおり地元で歓迎されない影響も見受けられる。しかし、大量の観光客を扱うのに団体バスの代替となる交通手段は見つけれない（もちろん日本籍船のように中型・小型であれば可能ではある）。路線バス延伸やタクシー利用により自由行動を推進した場合のデメリットも大きい。さらに、博多で取り入れているソフト対策である程度のデメリットを減少できるノウハウも蓄積されてきている。これでも、受入れられないので

あれば、クルーズ船の受入自体の是非を地域で議論すべきであろう。

しかし、現在では営業区域規制の臨時拡大等を利用してバスの調達が賄えているが、今後の調達は不安定である。政府は2020年のクルーズ船からの入国者数を現在の200万人の2.5倍の500万人としている。皮肉なことに、今後港湾の整備が進み大型船や複数船の寄港が可能になると、さらに寄港地観光ツアーが増加し地域への影響が大きくなるとともにバスが調達できなくなる可能性が高くなると考えられる。特に、寄港先が集中している西日本はこの傾向が顕著になると考えられる。

本稿ではこれらの問題の解決策の一つとして、徒歩圏に大型商業施設を設置することを提案した。飲食や体験型の観光施設も設置すれば多くの観光客のニーズを満たし、地元への経済効果を高められる。また、観光客の一部をバスによる移動から徒歩による観光に振り替えることによりバス不足を減少させることが可能であると考えられる。

現在のようなクルーズ船寄港と観光客誘致に対する数値を意識した状態から脱し、各地域が目標とするクルーズ船と観光客の受け入れのあり方を決定したうえで、実現に向けた施策を実施する段階に入ってきていると考えられる。

#### 脚注

<sup>(1)</sup>本稿では2～7泊程度のクルーズをショートクルーズとする。国土交通省港湾局産業振興課クルーズ振興室(2017)では2～7泊程度、九州クルーズ振興協議会(2017)では4～5日、小柳芳隆(2016)では4泊5日や5泊6日をショートクルーズとしている。

<sup>(2)</sup>千(2016)は、中国人にとってクルーズのメリットとして「一度の海外旅行で複数の国に行け、買物をしてすぐ船に持ち込みが可能で、重量オーバーを心配する必要もない。また、家族に海外旅行の経験者がいなくても三世代の

家族旅行ができる。」と指摘している。

- <sup>(3)</sup>本稿では、寄港地上陸後の団体ツアーのことを国土交通省九州運輸局（2017）が使用している寄港地観光ツアーとして表記する。
- <sup>(4)</sup>平成30年1月に改正旅行業法が施行される。主な改正事項のうちの一つに旅行サービス手配業に係る規制の創設がある。同制度が創設される現状・課題として、「旅行サービス手配業（いわゆるランドオペレーター）に旅行手配を丸投げすることにより、安全性が低下する事案の発生。」と「訪日外国人旅行の一部において、キックバックを前提とした土産物屋への連れ回し、高額な商品購入の勧誘等の実態があり、是正が必要。」の二点が観光庁の資料で示されている。
- <sup>(5)</sup>コスタクルーズ日本支社長の糸川雄介（2017）は、「クルーズは船会社が主体となっていく自主運航クルーズと旅行会社がチャーターする2通りに大別され、同社の7～8割を占めているのは後者であり、これらは免税店や大型商業施設に観光バスで直行する～」と指摘している。また、今後はこうしたチャータークルーズは、「客船会社の相次ぐ参入で供給量が増え、値崩れを起こしていることが一因となり減少し自主運航クルーズが主流になる」と予想している。
- <sup>(6)</sup>経済効果を期待している地域や住民にとって、現在の寄港地観光ツアーは歓迎すべきものではないということについて、酒井（2017）は、寄港地観光ツアーが外国資本による「囲い込み」により地元経済効果が帰着しないということ、その結果地域住民や商店による協力を得ることは難しく、今後のさらなる誘致活動にはつながらないことを指摘している。また、九州クルーズ振興協議会（2017）は、寄港地観光ツアーにおける多数の送迎バスによる市内免税店および観光地での路上混雑が大きな問題となっており、路上混雑の発生はクルーズ船観光旅客の満足度が

下がるだけでなく、地域住民等からの苦情を惹起し、クルーズ船に対する歓迎意識の低下を招く可能性があることを指摘している。酒井・湧口（2016）は、福岡市の場合、クルーズ客船寄港による経済効果そのものは大きいものの、その効果が地元企業に帰着せず、多くが国外や県外に出ていってしまっている。加えて、寄港数の増加により、福岡市内や観光地を走る貸切バスによる道路渋滞や商業施設・観光施設周辺の路上駐車などの問題も発生している。その結果、旅行会社、地元商店街にクルーズ客船の「応援団」がいなくなってしまう、市民はクルーズ船客を迷惑と捉えるようになってしまったと指摘している。

- <sup>(7)</sup>博多港には平成29年7月5日に訪問した。なお同日に福岡市港湾空港局港湾振興部クルーズ支援課にヒアリング調査を実施した。那覇港には平成29年7月8日、長崎港には平成29年12月3日に訪問した。
- <sup>(8)</sup>「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」は、総トン数168,666トン、乗客定員4180人、乗組員数1500人、全長348m、全幅41m、水線の高さ62.5mである（ロイヤル・カリビアンホームページより）。
- <sup>(9)</sup>前注での記載のとおり、「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」の水線の高さは62.5mである。一方、女神大橋の海面からの高さは65mである。
- <sup>(10)</sup>国土交通省港湾局産業港湾課クルーズ振興室長石原洋（2017）「国土交通省におけるクルーズ振興の取組について」日本クルーズ&フェリー学会2017年度総会・講演会配布資料を参考とした。

#### 参考文献

- <sup>(1)</sup>赤井伸郎「アジアクルーズ市場の現況とクルーズポート神戸の戦略」神戸都市問題研究所『都市政策』166号、2017年、33-40頁。
- <sup>(2)</sup>糸川雄介「訪日クルーズへの問題提起 船側とのギャップはなぜ生じるのか」

トラベルジャーナル『TRAVEL JOURNAL』2017年10月16日号、18-19頁。

- <sup>(3)</sup>江頭和彦「博多港の取り組み：世界に向けたECO、IT、クルーズ」東京都港湾振興協会『東京港』2016秋号、2016年、8-21頁。
- <sup>(4)</sup>九州クルーズ振興協議会「九州におけるクルーズ・ツーリズムの取り組み」運輸調査局『運輸と経済』77（7）、2017年、62-68頁。
- <sup>(5)</sup>観光庁「旅行業法の改正について」観光庁ホームページ、2017年。
- <sup>(6)</sup>観光庁「訪日外国人消費動向調査」観光庁ホームページ、2017年。
- <sup>(7)</sup>国土交通省港湾局産業港湾課クルーズ振興室「クルーズ振興を通じた地方創生」運輸調査局『運輸と経済』77（7）、2017年、4-11頁。
- <sup>(8)</sup>国土交通省港湾局産業港湾課クルーズ振興室長石原洋「国土交通省におけるクルーズ振興の取組について」日本クルーズ&フェリー学会2017年度総会・講演会配布資料、2017年。
- <sup>(9)</sup>国土交通省九州運輸局「クルーズ船寄港地における上質な着地型観光の実現に向けた調査事業（事業報告書）」2017年。
- <sup>(10)</sup>小柳芳隆「博多港のクルーズ船受け入れ」土木技術社『土木技術』71（8）、2016年、26-31頁。
- <sup>(11)</sup>酒井裕規・湧口清隆「外航クルーズ客船誘致活動における現状と課題」日本海運経済学会『海運経済研究』50号、2016年。
- <sup>(12)</sup>酒井裕規・湧口清隆「外航クルーズ客船の集中がもたらす負の影響に関する考察」日本交通学会『2017年日本交通学会研究報告会予稿集』2017年。
- <sup>(13)</sup>酒井裕規「地方港におけるクルーズ船誘致に向けた課題」運輸調査局『運輸と経済』77（7）、2017年、42-49頁。
- <sup>(14)</sup>佐藤友紀・山下高明「クルーズ船受入環境の整備について」国土交通省中部地方整備局ホームページより（平成28年度中部地方整備局管内事業研究発表

- 会)、2016年。
- (15) 下岡慶太・須山翔太「クルーズ船受入れの更なる拡充に向けた我が国港湾の取り組みについて」日本港湾協会『港湾』94(4)、2017年、10-15頁。
- (16) 鈴木裕介・酒井裕規・湧口清隆「クルーズ船による大気汚染の影響—博多港のケース—」日本交通学会『2017年日本交通学会研究報告会予稿集』2017年。
- (17) 千相哲「訪日外国人観光客4000万人時代に備えた九州インバウンド：クルーズ船寄港を例に」九州産業大学商学会『商経論叢』57(3)、2016年、55-70頁。
- (18) 寺園正彦「中部地域に寄港するクルーズ船の状況と取り組み」運輸調査局『運輸と経済』77(7)、2017年、50-56頁。
- (19) 長崎経済研究所「長崎寄港クルーズ船中国人乗客アンケートについて」長崎経済研究所『ながさき経済』2017年5月号、2017年、15-22頁。
- (20) 南宮智娜「韓国と中国の旅行ガイドブックにみる東京の観光名所の出現頻度と空間分布」日本地理学会『地理学評論』90(4)、2017年、348-362頁。
- (21) 西田玄「クルーズの更なる振興に向けて：観光立国実現に向けたクルーズの重要性」参議院事務局企画調整室『立法と調査』380号、2016、98-112頁。
- (22) 水野英雄「日本へのクルーズ客船の寄港とカボタージュ規制」山県記念財団『海事交通研究』65巻、2016年、33-42頁。
- (23) 水野英雄「アジアにおけるクルーズ市場の拡大による外航クルーズ客船の日本への寄港のクラスター分析」椋山女学園大学『椋山女学園大学研究論集』第48号、2017年、121-130頁。
- (24) 森隆行「神戸港の現状と今後の発展に向けての展望：クルーズと水素で神戸港を活性化させる」ひょうご経済研究所『ひょうご経済』133号、2017年、2-5頁。
- (25) 「歓迎か敬遠か大型クルーズ来航 地域が潤う仕組み構築に向けて」『週刊トラベルジャーナル』2017年10月16日号、11-19頁
- (26) 「西日本レポート 巨大クルーズ船で押し寄せる中国人観光客：外国クルーズ船最大の寄港地・博多港を訪ねる」いよぎん地域経済研究センター『IRC Monthly』2016年2月号、28-31頁。
- (27) 「クルーズ船訪日客、20年に500万人の目標 九州中心に誘致競争激化 民間資金で港整備を推進」日経産業消費研究所『日経グローバル』2017年5月15日号、38-41頁。
- (28) 「クルーズ船対応が活況 街づくりにつながる動きも」日経BP社『日経コンストラクション』660号、2017年3月27日号、30-33頁。

【本稿は所定の査読制度による審査を経たものである。】