

クルーズ船客の受入れ体制

－佐世保市の事例を中心に－

クルーズ船寄港数の増加

日本政府観光局によると、2017年11月4日時点で、訪日外国人観光客数が2,404万人となり、昨年1年間を超え過去最高を更新した。その背景には、アジア各国に対するビザの発給要件の緩和や、航空便の増便などとともに、クルーズ船の旅行者の増加が挙げられる。

16年の全国のクルーズ船寄港数（国土交通省まとめ）は、2,017回（前年比38.7%増）と、13年以降、増加の一途を辿っている。県内の昨年の入港数をみると、長崎港が197回、佐世保港が64回に上る（図表1）。17年1月～9月のデータでも、全国の寄港数は2,124回に上り、昨年の実績を既に上回る。このうち、17年12月までの予定を含めると、長崎港は276回、佐世保港は87回となっており、前年を大きく上回る（図表2）。

こうしたなか、佐世保港が今年1月、国土交通省より「官民連携による国際クルーズ拠点」の1つに選定された。今後受け入れ体制を整備し、より多くの訪日外国人観光客を呼び込み、地域活性化や観光振興につなげていくことが期待される。

そこで本稿では、佐世保市の事例を中心にクルーズ船客受け入れ体制の状況をみていこう。

図表1 2010年～2016年 クルーズ船の寄港回数

順位	2010年		2011年		2012年		2013年		2014年		2015年		2016年	
	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数	港湾名	回数
1	横浜	122	横浜	119	横浜	142	横浜	152	横浜	146	博多	259	博多	328
2	神戸	103	神戸	107	博多	112	神戸	101	博多	115	長崎	131	長崎	197
3	博多	84	博多	55	神戸	110	石垣島	65	神戸	100	横浜	125	那覇	193
4	長崎	54	那覇	53	長崎	73	那覇	56	那覇	80	那覇	115	横浜	127
5	鹿児島	52	石垣島	49	那覇	67	東京	42	長崎	75	神戸	97	神戸	104
6	那覇	52	名古屋	28	石垣島	52	長崎	39	石垣島	73	石垣島	84	石垣島	95
7	石垣島	47	屋久島	23	名古屋	43	博多	38	小樽	41	鹿児島	53	宮古島	86
8	名古屋	27	長崎	21	別府	34	名古屋	35	函館	36	佐世保	36	鹿児島	83
9	屋久島	25	広島	19	鹿児島	34	父島	29	鹿児島	33	名古屋	34	佐世保	64
10	東京	22	鹿児島	18	大阪	33	広島	26	名古屋	30	広島	32	広島	47
	広島	22												
	その他	319	その他	316	その他	405	その他	418	その他	475	その他	488	その他	693
	合計	929	合計	808	合計	1,105	合計	1,001	合計	1,204	合計	1,454	合計	2,017

資料：国土交通省

図表2 2017年の入港回数

月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計
長崎港	20	19	23	31	24	23	21	22	25	26	20	22	276
佐世保港	5	8	5	9	9	13	6	8	7	8	5	4	87

(注) 11月と12月は予定を含む

資料：ながさき旅ネットクルーズ入港状況より

佐世保港に寄港したクルーズ船の乗客・乗務員の一日

長崎港と佐世保港における今年のクルーズ船の寄港状況は、図表2のとおりであり、年間を通じて寄港していることがわかる。佐世保市のクルーズ船寄港による乗客・乗務員数の推移をみると、14年17,286人、15年58,164人、16年111,132人と寄港回数の増加とともに、大幅に増加している。

では、このクルーズ船で訪れた人々はどのような過ごし方をしているのだろうか。そこで、今年11月7日（火）に、上海を出航後佐世保に寄港した「グローリー・シー号」（乗客1,183人、乗務員237人）の乗客と乗務員の当日の行動を例にとってみよう。

写真：グローリー・シー号

運航会社：ダイヤモンドクルーズ
（本社：中国上海市）

総トン数：24,782トン

全 長：180.4m

船 籍：バハマ

乗客定員：約1,300名



（1）乗客の訪問先

この日は朝9時に三浦岸壁に着岸したのち、乗客は順次下船し、2つのグループに分かれて観光バス15台ずつ合計30台（観光バス1台に約40人の観光客が乗車）で出発した。多くのクルーズ船客を乗せた観光バスが、どこに向かっているのかを示した行程表が図表3である。

図表3 11月7日（火）のクルーズ船客の行程表

時間（目安）	訪 問 地	
9：00	佐世保港国際ターミナル（下船）	
10：30～11：30	平和公園	展海峰展望台
12：30～13：30	ヤマダ電機（諫早）	有田ポーセリンパーク
14：30～16：00	有田ポーセリンパーク	ヤマダ電機（諫早）
16：40～17：40	展海峰展望台	平和公園
18：00	佐世保港国際ターミナル	
18：00～19：00	させば五番街	
19：30	佐世保港国際ターミナル（20：00出港）	

これをみると、乗客は観光バスに乗り、観光スポット（平和公園と展海峰展望台）、有田ポーセリンパーク、家電量販店（ヤマダ電機）などを訪れている。訪問地での滞在時間は1カ所で長くても1時間程であり、ゆっくりと過ごせなかった訪問先もあるのではないだろうか。

全ての行程が終わり、出航までの1時間程度、徒歩でさせば五番街を訪れた。

（2）乗客の団体観光ビザ

この日の乗客に限らないが、クルーズ船客のほとんどは団体行動をとっている。

法務省入国管理局によると、『クルーズ船の外国人乗客に係る入国審査手続きの円滑化により、簡易的な手続きで一時的な上陸を認める「船舶観光上陸許可制度（ビザ不要）」は、クルーズ船の運航会社が一括して申請するため、クルーズ船の運航会社である船側が乗客を確認する必要があることから基本的に団体観光となっている』とのことであり、団体観光では添乗員がいない自由行動は認められていない。クルーズ船による外国人入国者数の98%（2016年度）が、この制度を利用している。



（3）比較的自由的な時間を過ごす乗務員（クルー）も

多くの市民にとって、クルーズ船客といえば、団体行動の乗客がイメージされるだろうが、ターミナル内の人の動きを観察すると、乗客が下船して観光地等を回っている間、ターミナル付近ではスマートフォンを片手に自由に過ごしたり、市内へ観光や買い物に出かけたりしている乗務員（クルー）の姿が目立った。

クルーズ船の寄港により毎回一定規模の乗務員も寄港地を訪れており、度々寄港することでその土地のことを良く知っている乗務員も多いようである。また、船内での仕事がなければ比較的自由に過ごせる時間もあるため、「寄港地で消費をしてくれる顧客」という見方もできる。

そのため、今後、佐世保へより多くのクルーズ船が寄港するようになり、また、港湾整備により寄港可能なクルーズ船が大型化すると、より多くの乗務員も街を訪れることになり、乗客だけでなく乗務員をターゲットとした対策もこれまで以上に重要になるものと考えられる。

多くのクルーズ船客の受入れに向けて

佐世保市では多くのクルーズ船客に訪れてもらうために、官民を挙げてハード・ソフト面の充実に取り組んでいるところであり、ハード面の整備では、港湾や大型バスの乗降場整備、ソフトの面の整備では、言語（コミュニケーション）や情報発信などが挙げられる。

（１）港湾整備

佐世保港（三浦岸壁）の概要をみると、15年4月にCIQ、すなわち①税関、②出入国管理、③検疫という3つの機能を有する国際ターミナルが完成し、クルーズ船が国内で最初に立ち寄る港として必要な要件が備わった港となっており、延長270m、水深-10mの岸壁には、7万7千トン級の船が接岸できる。

佐世保市は、さらに岸壁を100m延長し、16万トン級の船が接岸できるよう整備を進めており、18年7月には供用開始予定である。

また、今年1月には、国土交通省が進める「官民連携による国際クルーズ拠点」に全国6カ所のうちのひとつとして佐世保港が選ばれた。この選定に伴い、国土交通省や世界最大手クルーズ会社であるカーニバル社と連携し、ハウステンボス近くの浦頭地区に14万トン級のクルーズ船が接岸できるよう、20年4月の供用開始を目指して整備を進めている。

（２）大型バスの乗降場の整備

現在、1回の寄港で稼働するバスは多い日には50～60台に上るが、佐世保市内のまちなかでバスを駐車できる環境が整っていないため、現状では国際ターミナルから近隣の商業施設までは歩いてもらわなければならない。

こうした状況を踏まえ、クルーズ船客にもっと市内の中心商店街に来てもらおうと、中心商店街に隣接する松浦公園の一角に観光バス専用の乗降場（約1,500㎡に大型バス10台が収容可能）を佐世保市が整備する予定である。乗降場は18年6月に完成予定で、年間延べ1,500台、6万人の利用を見込んでいる。

（３）コミュニケーションツールやWi-Fiの整備

佐世保に寄港するクルーズ船の主な乗客は中国人であり、中国語しか話すことのできない人がほとんどとみられる。そのため、例えば四ヶ町商店街では、言葉の壁をクリアする手段のひとつとして、15年度、「指差し手帳」を約40店舗に配布した。ただ、それだけでは有効な手段とはなっていない。

一方、乗務員は、中国人だけでなく、ミャンマー、ベトナム、インドネシアなど様々な国籍で

あるが、主に英語を話している。こうした乗務員は、比較的自由な時間があることから、中心商店街に誘導するきっかけとしてWi-Fi環境の整備が挙げられる。既に、一部の商店街ではWi-Fi環境が整えられている。特に、「インスタ映え」と言われるように、スマートフォンで個人が自分の気に入った場所やモノをタイムリーにSNSで情報発信してくれるため、それが広がれば、短時間でも多くの誘客につながることを期待できる。

地域経済の活性化や観光振興につなげるために

これまでみてきたように、クルーズ船の寄港回数は、今後も増加することが見込まれ、多くの乗客・乗務員も佐世保を訪れる。ただ、中国人観光客の爆買いも下火となり、「モノ」への消費から、体験型の「コト」への消費へと移っていることから、その動向を的確に捉えて域内での消費額の増加に結び付けていくことが必要である。

クルーズ船の寄港回数が増えても、船客は観光バスで無料の観光地を巡り、免税店で買い物をして帰ってしまうというのでは、地元はあまり潤わず、経済効果も限られたものになる。クルーズ船客の滞在時間が限られるなか、如何に地元で消費をしてもらえるようにしていくか、まちづくりを官民一体となって長期的な視点に立ち、一つ一つ粘り強く取り組んでいく必要がある。

(泉 猛)