

沖縄県におけるクルーズ振興の 取り組み「東洋のカリブ構想」 ～東アジアのクルーズ拠点形成を目指して～

沖縄県 土木建築部 港湾課

1. はじめに

2018 年における全国のクルーズ船寄港回数は 2,928 回と過去最高を記録しています。沖縄県のクルーズ船の寄港回数も年々増加しており、2018 年は港湾別で見ると全国トップ 10 に 3 港がラン

クインし、県全体では、全国トップの 528 回となっています（表－1、図－1）。

また、寄港するクルーズ船の大型化が進み、14 万トン級以上のクルーズ船の急増により、2018 年における海路による入域観光客数は 1,123,800 人（対 2012 年比約 7.7 倍）となっています。

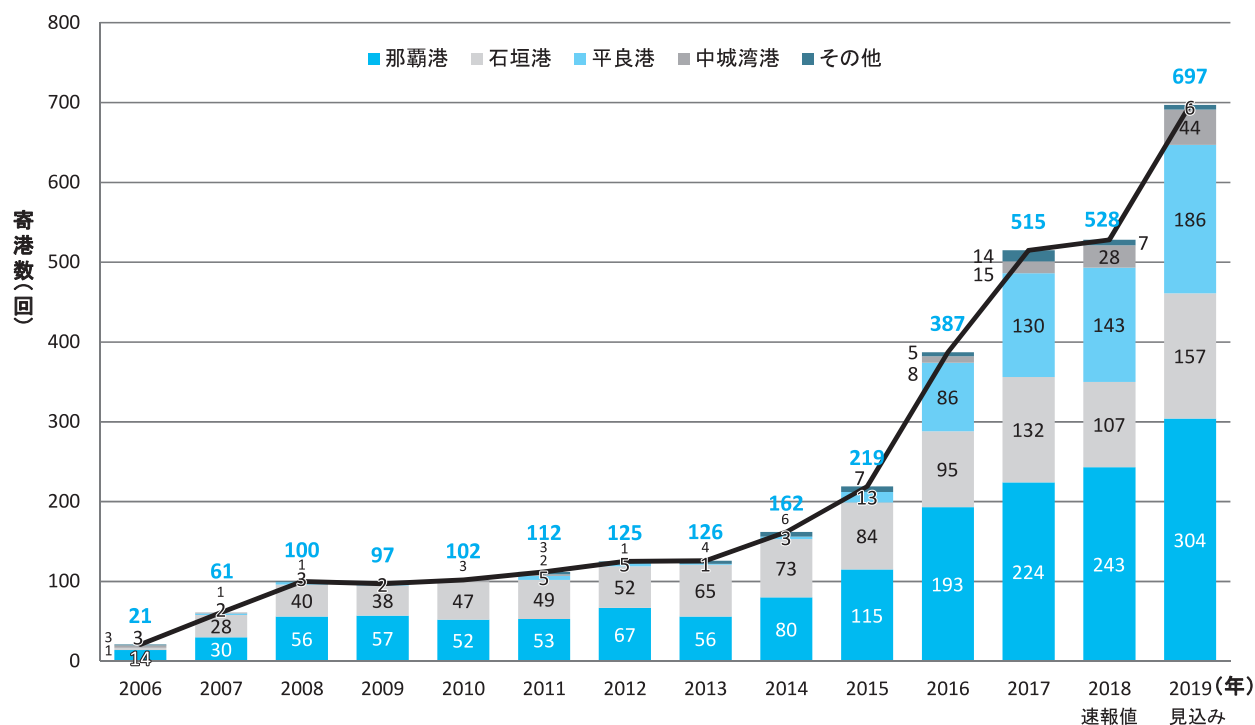
県が行った平成 29（2017）年度外国人観光客

表－1 2011～2018 年 外国船社及び日本船社が運航するクルーズ船の寄港回数

順位	2011 年		2012 年		2013 年		2014 年		2015 年		2016 年		2017 年		2018 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	港湾名	回数
1	横浜	119	横浜	142	横浜	152	横浜	146	博多	259	博多	328	博多	326	博多	279
2	神戸	107	博多	112	神戸	101	博多	115	長崎	131	長崎	197	長崎	267	那覇	243
3	博多	55	神戸	110	石垣	65	神戸	100	横浜	125	那覇	193	那覇	224	長崎	220
4	那覇	53	長崎	73	那覇	56	那覇	80	那覇	115	横浜	127	横浜	178	横浜	168
5	石垣	49	那覇	67	東京	42	長崎	75	神戸	97	神戸	104	石垣	132	平良	143
6	名古屋	28	石垣	52	長崎	39	石垣	73	石垣	84	石垣	95	平良	130	神戸	135
7	宮之浦	23	名古屋	43	博多	38	小樽	41	鹿児島	53	平良	86	神戸	116	ペラピスタ マリナー 【広島県】	122
8	長崎	21	別府	34	名古屋	35	函館	36	佐世保	36	鹿児島	83	鹿児島	108	佐世保	108
9	広島	19	鹿児島	34	二見 【東京都】	29	鹿児島	33	名古屋	34	佐世保	64	佐世保	84	石垣	107
10	鹿児島	18	大阪	33	広島	26	名古屋	30	広島	32	広島	47	八代	66	鹿児島	100
	その他	316	その他	405	その他	418	その他	475	その他	488	その他	693	その他	1,133	その他	1,303
	合計	808	合計	1,105	合計	1,001	合計	1,204	合計	1,454	合計	2,017	合計	2,764	合計	2,928

注）2018 年の値は、港湾管理者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 平成 31 年 1 月 18 日報道発表資料（http://www.mlit.go.jp/report/press/port04_hh_000238.html）



図ー1 沖縄県内のクルーズ客船寄港回数（2019.1.18時点）

実態調査において、クルーズによる訪沖外国人観光客の観光消費額は29,861円となっており、クルーズ船（3,000人）1寄港あたりの消費額は約9,000万円となります。

クルーズ産業は、沖縄県の経済に大きく貢献する重要な産業です。

アジアにおけるクルーズ市場は今後も増加していくことが予測されており、沖縄県としても引き続きクルーズ振興に取り組んでいくこととしています。

本稿では、沖縄県におけるクルーズ振興の将来ビジョンである「東洋のカリブ構想」とその取り組みについてご紹介します。

2. 東洋のカリブ構想

沖縄県では、平成28（2016）年度に沖縄クルーズ戦略策定事業として、クルーズ船の受入を行う県内各港のハード・ソフト両面でのキャパシティ把握と合わせて、今後のクルーズ市場の需要予測、那覇港クルーズ第2バースや本部港、平良港をはじめとする各港の整備計画も見据えた課題抽出、クルーズ船が地域にもたらす経済効果の分析を行いました。

同事業での検討結果を踏まえ、中長期的な視点に基づいたクルーズ振興にかかる包括的な構想として、多様な寄港地開発の推進、南西諸島周遊クルーズの誘致、フライ&クルーズの促進、クルーズ展示会の誘致などを柱とする、クルーズ振興についての新たな構想として「東洋のカリブ構想」

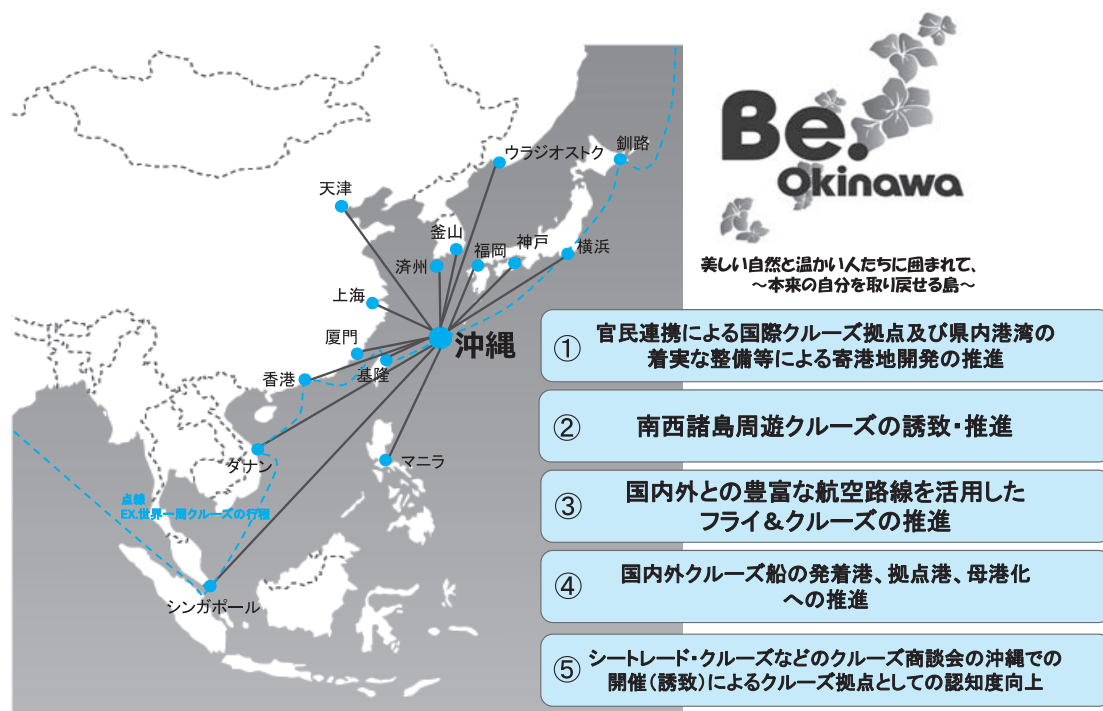


図-2 「東洋のカリブ構想」のイメージ

を同年度に策定しました。

「東洋のカリブ構想」では、南方へ拡大する中国のクルーズ市場の動向を踏まえ、沖縄の地理的優位性の高まり、国内外の豊富な航空路線網や近接する空港と港湾などのインフラ、沖縄が持つクルーズデスティネーションとしての魅力を最大限活かし、将来的に東アジア地域でナンバーワンのクルーズエリアとしてのポジションを確立することを目指しています(図-2)。

3. クルーズエリアとしての沖縄の強み

クルーズ振興における沖縄の強みとしては、台湾、中国、韓国など近隣アジア諸国との距離(地理的優位性)、日本唯一の亜熱帯の豊かな自然、世界遺産に登録されている「琉球王国のグスク及び関連遺跡群」などの歴史遺産、魅力的なアイランド・ホッピングの可能性などの島嶼性があります。

「Cruise Lines International Association」の統計によると、アジアにおけるクルーズ市場は年々

拡大しており、アジアにおけるクルーズ人口は、2015年の約200万人から、2017年は約405万人と、2年で2倍に増加しています。

特に、中国のクルーズ市場は大きく拡大しており、沖縄海域は、上海、厦門、香港、深圳、広州など中国の主要港からのクルーズに適した距離にあることから、クルーズエリアとしてのポテンシャルが非常に高く、沖縄の強みを活かしこれまで以上に沖縄県内の港湾に、アジアを中心としたクルーズ船の寄港が増加するものと考えています。

4. 沖縄県内の主要港湾整備計画

クルーズ船の誘致に向け、県内の主要港湾においては、クルーズ専用岸壁を含む港湾整備が進展しており、今後数年間のうちにハード面での受入可能量が増加する見込みとなっています(表-2)。

(1) 那覇港

2018年実績において、クルーズ船寄港回数243回で全国第2位となった那覇港では、泊ふ頭地区

表-2 沖縄県内のクルーズ船対応岸壁整備スケジュール

那覇港	泊ふ頭地区8号岸壁（水深10m 延長372.5m）（16万トン級（全長335m程度）対応） 新港ふ頭地区9号岸壁（水深13m 延長450m）（22万トン級対応） 第2クルーズバース（水深12m 延長430m）（22万トン級対応）【整備中※】（官民連携）	※2022年度供用予定
本部港	本部地区岸壁（水深10.5m 延長420m）（20万トン級対応）【整備中※】（官民連携）	※2021年度供用予定
中城湾港	新港地区西ふ頭岸壁（水深10～13m 延長445m）（16万トン級対応）	
石垣港	新港地区岸壁（水深10m 延長420m）（20万トン級対応）【整備中※】	※2018年度より暫定供用（7万トン級対応）
平良港	漲水地区岸壁（防波堤外）（水深10m 延長420m）（22万トン級対応）【整備中※1】（官民連携） 漲水地区岸壁（水深10m 延長340m）（11万トン級対応）【整備中※2】	※1 2021年度整備完了予定 ※2 2017年度より暫定供用中（5万トン級対応）

において16万トンクラス対応のクルーズ船用バースが整備されており、また、新港ふ頭9号岸壁では係留施設（ドルフィン）整備完了に伴い、2017年度から22万トンクラスの対応を可能としました。

2019年度には、官民連携による国際クルーズ拠点形成港湾（国際旅客船拠点形成港湾）に指定されており、2022年度の供用開始に向け、2019年度から、22万トンクラスを対象とした第2クルーズバースの整備に着手しているところです。

(2) 中城湾港

中城湾港については、航行安全性の検討結果を踏まえて、2017年から16万トンクラスの受入に対応しています。

(3) 石垣港

石垣港については、2018年度に7万トンクラス対応のバースの暫定供用を開始、2020年度には20万トンクラス対応バースの整備完了を予定しており、段階的に大型のクルーズ船の受入に対応できるように整備に取り組んでいます。

(4) 本部港及び平良港

2017年に官民連携による国際クルーズ拠点形成港湾に指定された本部港及び平良港においては、それぞれ20万トンクラスに対応したバースの整備に取り組んでいるところです。

5. 官民連携による国際クルーズ拠点形成港湾の指定

国土交通省は、クルーズ船の受入環境の整備の取り組みの一環として、クルーズ船社による旅客施設等に対する投資と国や港湾管理者による受入環境の整備を組み合わせ、短期間で効果的な国際クルーズ拠点の形成を図るため、国土交通大臣が指定する港湾において、旅客ターミナルビル等に投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める制度を創設し、2019年5月までに9港を国際旅客客船（クルーズ）拠点形成港湾に指定しています（図-3）。

沖縄県内の港湾では、平良港、本部港、那覇港の3港が指定されており、各港においては、港湾管理者と連携するクルーズ船社が岸壁の優先的な使用、クルーズ船社による旅客ターミナルビルの整備等に関する協定の締結など、国際クルーズ拠点の運用開始に向け、必要な取り組みを進めているところです。

6. クルーズ振興に向けた沖縄の課題

クルーズ振興に向けては、前述した岸壁等のハード面における港湾の整備とともに、2次交通の確保、通訳案内ガイドの育成、寄港地ツアーの多様化など、寄港地における受入体制の整備が必

港湾名 (港湾管理者)	第1次募集分 H29.1.31 選定 H29.7.26「国際旅客船拠点形成港湾」 指定						第2次募集分 H30.2.27 選定 H30.6.29 指定	第3次募集分 H31.3.1 選定
	(横浜港 (横浜市))	(清水港 (静岡県))	(佐世保港 (佐世保市))	(八代港 (熊本県))	(本部港 (沖縄県))	(平良港 (宮古島市))	(鹿児島港 (鹿児島県))	(下関港 (下関市))
運用開始年	H31	H32					H34	H35
船社名								
カーニバル・コーポレーション & plc ※1	○		○			○		
ロイヤル・カリビアン・クルーズ ※2				○			○	○
ゲンティン香港 ※3		○			○			
郵船クルーズ ※4	○							
MSC クルーズ ※5								○



- ※1 カーニバル・コーポレーション & plc:世界やアジアで半分のシェアを持つクルーズ会社グループ。傘下に、コスタ・クルーズ社、プリンセス・クルーズ社などクルーズ・ブランドを有している。
- ※2 ロイヤル・カリビアン・クルーズ:オアシス・オブ・ザ・シーズなど世界最大のクルーズ船を有するクルーズ会社グループ。
- ※3 ゲンティン香港:傘下に、スタークルーズなどのクルーズ・ブランドを有し、台湾、香港等を発着するクルーズを多く運航するなど、アジアを中心に運航するクルーズ会社グループ。
- ※4 郵船クルーズ:飛鳥Ⅱを所有する邦船社。
- ※5 MSC クルーズ:ヨーロッパ市場において大きなシェアを持つクルーズ会社。近年、積極的なアジア進出をしている。親会社をスイスに置き、コンテナ海運会社としても世界第2位。

図ー3 「官民連携による国際クルーズ拠点を形成する港湾」の状況

出典:国土交通省 平成31年3月1日報道発表資料 (https://www.mlit.go.jp/report/press/port04_hh_000240.html)

要となります。

クルーズ船が寄港すると、一度に2,000～4,000人の旅客が入ってくるため、渋滞の発生、街の混雑、ゴミ問題等の影響が出る恐れがあります。

これらの課題への対応については、行政だけでなく、事業者との連携が必須であり、また、寄港地だけの対応ではなく、周辺地域を巻き込んだ広域連携の取り組みも重要となってきます。

また、直接的な取り組みと併せて、クルーズの寄港によるメリットを感じにくい地域住民に対しても、県のクルーズ振興に対する理解を得られるような取り組みも重要であり、沖縄県全体でクルーズに対する受入の姿勢を示すことでクルーズ旅客の満足度の向上につなげていくことが重要と考えています。

7. おわりに

本県は、2017年に開催されたアジアクルーズフォーラムにおいて、寄港回数に加え、沖縄県の自然、文化、観光地としての魅力の豊富さ、地理的優位性、CIQの迅速性など総合的に評価され、「2017年アジア最優秀寄港地」を受賞しています。

沖縄へのクルーズの需要は今後も高まっていくものと考えており、沖縄県としては、東アジアのクルーズ拠点形成を目指して、港湾の整備及び受入体制の充実等、クルーズ振興に取り組んでいきます。