

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 —

国土交通委員会調査室 西田 玄

1. はじめに

近年、世界のクルーズ人口は、アジアの経済成長等を背景として大きく増加している。我が国への外航クルーズ船の寄港回数も増加傾向にあり、2015（平成 27）年の訪日クルーズ旅客数は 100 万人を突破した。クルーズ船の寄港は、2020（平成 32）年の訪日外国人旅行者数を 4,000 万人とする政府目標の達成に寄与するとともに、多くの乗客が寄港地を訪れ、大きな経済効果が見込めること等から、我が国の観光振興、地域振興につながることを期待されている。

本稿では、現在急成長をしているクルーズの沿革と最近の動向等について整理した上で、クルーズ船の受入環境の改善等のため第 190 回国会において成立した「港湾法の一部を改正する法律」（平成 28 年法律第 45 号）の概要、法案審議における主要な国会論議について紹介し、日本のクルーズ産業の更なる発展に向けた今後の課題について言及することとしたい。

2. クルーズの定義

クルーズ（Cruise）とは、定説によればラテン語の *crux*（十字架）を語源とする。16 世紀にオランダの海賊が *crux* からオランダ語となった *kruisen* という言葉を用い、その意味は「海賊船が獲物を求めて海上をジグザグ航海する」というものであった。17 世紀に英国の海賊も使うようになり、*cruise* という言葉が生まれ、19 世紀以降、船旅が一般化すると「特に航海日程を決めないレジャー目的の船旅」という意味で用いられてきたとされている¹。

今日では豪華客船による世界一周旅行から、水上バスや遊覧船による河川の観光まで、幅広い船旅に対して使われるほか、列車を使用した周遊旅行についても「クルーズトレイン」という言葉を用いる場合がある。

なお、船によるクルーズの定義について、一般社団法人日本外航客船協会等が設けたクルーズアドバイザー認定委員会²では、図表 1 の条件を満たすものがクルーズであるとしている。

¹ 『平成 15 年度国土交通白書』（国土交通省）90 頁

² 一般社団法人日本外航客船協会及び一般社団法人日本旅行業協会は、主に旅行業従事者を対象としたクルーズ旅行に関する専門知識を有することを証明する資格認定制度（クルーズアドバイザー）を運営している。

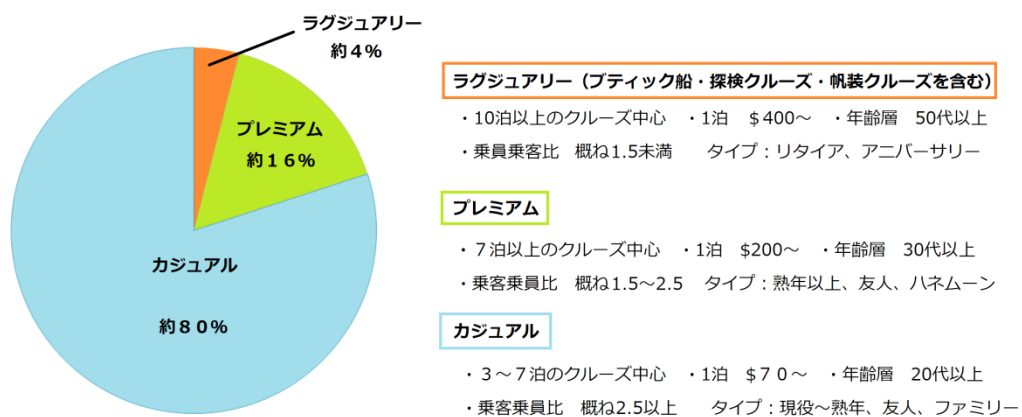
図表 1 クルーズの定義

- ①船に乗ることそのものが旅行の主目的及び目的地の一つであること
- ②航空機・鉄道などの代替・振替の輸送機関としての船旅でないこと
- ③船内でのレジャーや滞在、洋上ライフを楽しむことが乗船の主目的であること
- ④原則として船内での宿泊が伴うこと

(出所) クルーズアドバイザー認定委員会「クルーズ教本(平成26年版)」より筆者作成

クルーズ船及びそのマーケットに関しては、図表2のとおり、1泊当たりの金額、所要日数、船舶の大きさ、乗客乗員比³を基準として、ラグジュアリー、プレミアム、カジュアルの3類型に分類して比較することが多い。近年は、ラグジュアリーやプレミアムなどの高級なクルーズの市場規模は小さく、カジュアルクルーズがクルーズ市場の多くを占めている。

図表 2 世界のクルーズマーケットのイメージ



(出所) 国土交通省資料より筆者作成

3. クルーズの沿革

(1) クルーズの誕生

1858年、北欧の富裕層が、日照時間の短い冬季に日光浴を行うためにカナリア諸島やカリブ海を船で周遊したのが、前述のクルーズの定義に該当する世界初のクルーズであるとされている⁴。

当時、大陸間の移動は船で行われており、特に欧州と米国を結ぶ北大西洋航路は、アメリカ大陸への移住民の輸送などで、大きな役割を果たしていた。北大西洋の海象が荒れるため利用客が減少する閑散期の冬季の間だけ、定期航路の旅客船を活用した不定期のクル

³ ここでは、乗員一人当たりの乗客の数を意味する。一般的にこの数値が小さいほど、サービスの質が高くなる傾向にある。

⁴ 池田良穂『クルーズビジネス論』(船と港編集室、2010年)28頁を参照。なお、1844年のロンドンからビーゴ(スペイン)・リスボン(ポルトガル)・マルタ・イスタンブール・アレキサンドリアを巡るツアーをクルーズの起源とする説も存在する。

ーズを行う船社が徐々に増え、その後、北大西洋航路においてサービス向上や船舶のスピードアップが競われる中で、通年かつ定期的にクルーズを実施するよう事業の転換がなされていった。

1906（明治 39）年には日本初のクルーズともいわれている満韓巡遊船⁵が運航され、また、1911（明治 44）年には、クルーズ専用船が誕生するなどクルーズ事業が徐々に発展していくこととなる。

第一次世界大戦後、1922（大正 11）年には世界初の世界一周クルーズ⁶がニューヨーク発で4か月かけて行われるなど、客船・クルーズともに黄金時代を迎えた。クルーズ船の日本への寄港もこの時期には数多く記録が残っており⁷、日本籍船による世界一周クルーズも実施されている。

当時のクルーズは、主に富裕層を対象としており、現代の分類ではラグジュアリークラスに近いものであったと思われる。船舶は定期航路を航行する船をそのまま使用し、船上での時間や寄港地での観光等を楽しむことに主眼が置かれ、定期航路の就航時より乗客数を減らして料金を割増しする分サービスの充実に重点を置いていたとされる⁸。

（２）現代クルーズへの転換

ア 欧米における現代クルーズの始まり

第二次世界大戦後、1959（昭和 34）年には北大西洋航路でジェット航空機による初の商用路線の運航が開始され、時間的優位を有する航空機へと徐々に利用者のシフトが進行した。さらに 1970 年代初頭の大型ジェット旅客機の誕生により、航空運賃の低廉化が進むことで、定期客船航路は価格優位も失うこととなり、1962（昭和 37）年には約 100 万人存在した北大西洋航路の船舶利用者は 1970（昭和 45）年には 25 万人にまで減少し、徐々に衰退していった⁹。

この客船利用者の減少を受け、複数の船社が、カリブ海、地中海や欧州などにおけるクルーズ産業に力点を置くこととなった。

欧州においては、北大西洋航路を運航していた船舶を活用し、ラグジュアリー・プレミアムに相当するトラディショナルなクルーズを復活させ、英サザンプトン周辺、地中海、北欧などの欧州における中長期クルーズや世界一周クルーズなどが行われている。

一方、米国においては、主にカリブ海周辺を中心としたクルーズが展開された。1960 年代から 1970 年代にかけて、ノルウェーや米国を始めとする各地の船社や旅行代理店な

⁵ 日露戦争の戦地である大連や旅順、日露戦争により権益を確保した朝鮮半島等を巡る 1 か月のクルーズ。朝日新聞社『朝日新聞満韓巡遊船』（朝日新聞社、1906 年）、朝日新聞写真班『ろせった丸満韓巡遊紀念写真帖』（東京朝日新聞会社、1906 年）を参照

⁶ 1909 年に行われたクルーズが初の世界一周クルーズとする説もあるが、当時はパナマ運河が未開通のため、ニューヨークから地中海、スエズ運河、インド、日本を経由しサンフランシスコまで船で向かった後、サンフランシスコから大陸横断鉄道でニューヨークへ戻るルートだったとされている（石井昭夫「旅と観光の世界史（通史） 後編 第 1 部近代ツーリズムの時代 第 5 章大陸間旅行の発展：帆船から蒸気船へ」〈<http://www7b.biglobe.ne.jp/~aki141/sitetheme/slchap5new.pdf>〉（平 28.8.25 最終アクセス）を参照）。

⁷ 財団法人日本交通公社社史編纂室『日本交通公社七十年史』（株式会社日本交通公社、1982 年）

⁸ 野間恒『増補 豪華客船の文化史』（N T T 出版社、2008 年）232 頁

⁹ Douglas Ward, Berlitz CRUISING & CRUISE SHIPS 2016, Apa Publications(UK Ltd), 2015, p. 22.

ど様々な企業が相次いでクルーズ産業へと参入した。

米国のクルーズ産業への参入に成功した船社の特徴として、①年間を通じて毎週同じ港から出港する「定点定期クルーズ」、②米国におけるクルーズ拠点港とされていたマイアミへの国内航空便とセットにして販売する「フライ&クルーズ¹⁰」、③最長でも1週間程度とした「短期間クルーズ」、④大型船舶を複数活用することによるスケールメリットを生かした価格の低廉化などが挙げられる。これにより、クルーズのカジュアル化が大きく促進されることとなった¹¹。

これに対して、米国市場に参入した船社の中には、大型客船をそのままクルーズ船に転用する者もいたが、客船設備に問題¹²があったこと、長期間クルーズの集客が困難であったこと、定期客船からクルーズ船への転換が一斉に行われたために供給過多に陥ったことなどから、多くの船社が事業展開に失敗している。

その後、カジュアルクルーズが急速に成長を遂げるにつれて、米国市場において成功したカジュアルクルーズ船各社は、クルーズ船の更なる大型化による価格の低廉化と船内施設の充実、船舶の更新によって生じた余剰船舶を活用した他の地域への事業展開、船社の買収などを進め、クルーズ市場の規模拡大を図っている。

イ 日本におけるクルーズの発展

第二次世界大戦後の1951(昭和26)年にサンフランシスコ平和条約が調印されて以降、邦船社による外航客船航路の運航が徐々に再開されることとなった。しかし、諸外国同様にジェット機の普及により、航空機による旅客の移動が主流となっていく。

南米移住者を対象とした定期航路を運航していた商船三井は、航空機の発達と、日本の経済発展に伴う海外移住者の減少により、乗船客が大幅に減ったことから、1968(昭和43)年から日本～ハワイ～北米～南米の定期航路に香港・基隆などの寄港地を加えてレジャー目的の利用客の集客を図る取組を行っている。1972(昭和47)年からは定期航路で使用していた「あるぜんちな丸」を「につぼん丸」に改修し、日本一周クルーズや世界一周クルーズ(翌1973(昭和48)年)を実施するなど、戦後の日本におけるクルーズ事業が始まることとなった。

当時の日本におけるクルーズの特徴として、個人旅行よりも、チャータークルーズや

¹⁰ 1978(昭和53)年に、米国で成立した航空規制緩和法に基づき、航空料金や路線設定の自由化が生じたことが影響している。これにより、米国各地からのクルーズ旅客の集客が可能となったほか、クルーズの所要時間の短縮、乗客の船酔い軽減などの効果が生じた。

¹¹ このほか、当時のカリブ諸島においては商業航空路線がなかったこと、宿泊設備が整っていなかったこともクルーズ増加に影響していると唱える説(前掲注9)、米国におけるクルーズ船を舞台としたテレビドラマの流行、ニクソン・ショック(1971(昭和46)年の米ドルと金の兌換制度の中止によって生じた経済危機)により生じたドル安により、国内旅行と同様に外貨への両替が不要なレジャーとしてクルーズに注目が集まったことも影響しているとする説(竹野弘之『タイタニックから飛鳥Ⅱへ―客船からクルーズ船への歴史―』(成山堂書店、2008年)を参照)もある。

¹² 当時の定期旅客船においては、等級により、客室や利用可能な船内設備に差を付けて運用するのが一般的であったが、クルーズにおいては船上の時間を有意義に過ごす観点からモノ・クラス(船内の等級は全て同じ)とすることが一般的であった。また、定期航路用の客船はより多く的人员・荷物を運ぶことを想定していたため、パブリックスペースが少なく、船内の時間を有効に活用するには不十分であったとされている(前掲注4)。

研修クルーズ（旧総理府東南アジア青年の船など）といった団体による使用が中心であった点が挙げられる。

その後、邦船社は、北米クルーズ市場の急成長を踏まえ、クルーズ事業への参入を検討し¹³、バブル最盛期の1989（平成元）年に「ふじ丸」「おせあにつく・ぐれいす」が新造された¹⁴ことを皮切りに、翌年までに計9隻のクルーズ船が建造された。これにより、日本のクルーズ産業は新たな時代に突入した。

この時期に邦船各社で製造されたクルーズ船は、プレミアム船あるいはラグジュアリー船に相当するものが多い。これについては、船舶が建造された当時、邦船各社が日本へと定期的に来港していた「クイーン・メアリーⅡ」などトラディショナルなクルーズが北米で大きな成長を遂げているとの誤った認識を有していたことが原因とする説¹⁵や、プレミアム・ラグジュアリークラスのクルーズ事業への参入であれば、競合企業が比較的少なく、小型・中型の船舶1隻から参入できるため、事業参入及び撤退が比較的容易であると考えられていたとする説¹⁶がある。このように邦船各社が導入したクルーズ船の多くがラグジュアリー・プレミアムクラスに相当するクルーズ船であったこと、またカジュアルクルーズ船の日本への来港がなかったことが、クルーズに対する過度に高級なイメージを国民に植え付けてしまった遠因の一つとなったとも考えられる。

（3）クルーズ産業の現況

ア 世界のクルーズ市場と訪日クルーズ観光客の現状

近年、世界のクルーズ市場は、急速に発展している。特に中国を始めとする東アジア地域諸国の経済発展に伴う富裕層及び中間層の増加が、市場の拡大に大きな影響を及ぼしているとされている。全世界のクルーズ人口は、2000（平成12）年には954万人、2012（平成24）年には2,255万人と、最近10年で倍増している。（図表3参照）

そして、中国発のクルーズ船の増加等による影響により、訪日クルーズ旅客数が近年急増している。2015（平成27）年の訪日クルーズ旅客数は、111.6万人と前年の2.7倍（前年：41.6万人）となり、2020（平成32）年に訪日クルーズ旅客数100万人を達成するとしていた政府の目標¹⁷を、5年前倒しして達成することとなった。

また、我が国へのクルーズ船寄港回数は、平成27年には1,454回（うち外国船社は965回）となり、過去最高を記録している。港湾別の寄港回数は、博多港（259回）、長崎港（131回）、横浜港（125回）、那覇港（115回）、神戸港（97回）などとなっており、中国・台湾に近い西日本への寄港が集中する傾向が見られる¹⁸。

¹³ これに先駆けて日本郵船は、1988（昭和63）年にクリスタル・クルージズ社をロサンゼルスに設立し、「クリスタル・ハーモニー」を使用して米国市場におけるプレミアムクラスのクルーズに参入している。竹野弘之『私はクルーズ業一年生 クリスタル・クルージズ創業の思い出』（海事プレス社、2009年）を参照

¹⁴ この2隻のクルーズ船新造を踏まえ、1989（平成元）年は「クルーズ元年」と呼ばれている。

¹⁵ 前掲注4

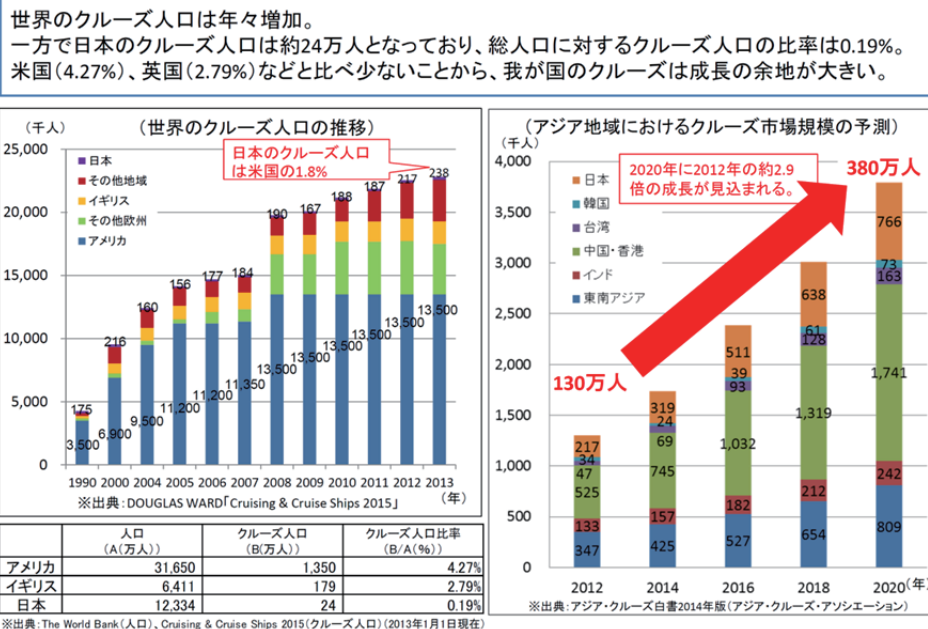
¹⁶ 前掲注13

¹⁷ 観光立国推進閣僚会議決定「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」（平27.6.5）〈<http://www.mlit.go.jp/common/001139138.pdf>〉（平28.8.1最終アクセス）

¹⁸ 「2015年の我が国のクルーズ等の動向について」（平28.6.2）（国土交通省）〈<http://www.mlit.go.jp/repo>〉

2016（平成 28）年には、前年を上回る約 1,900 回のクルーズ船寄港が見込まれており、7 月までの速報値で前年同期比 1.51 倍の 1,146 回の寄港が行われている¹⁹。

図表 3 世界のクルーズ市場と今後のアジアクルーズ市場の予測



(出所) 国土交通省資料

イ クルーズ船の受入れにおける課題

クルーズ船の寄港回数の増加は、訪日観光客の増加に貢献するとともに、寄港地においては図表 4 のような経済効果や地域の活性化が期待できる。そのため、クルーズ船の寄港促進に向けた誘致活動や、各地の港湾設備の整備が重要であるとされている。

近年、カジュアルクルーズの人気上昇に伴い、更なる利潤を上げるために世界のクルーズ船が大型化している²⁰。しかし現在、我が国の旅客船ターミナルに大型クルーズ船を寄港させるには、岸壁の長さや水深等が不足している。このため、大型船の受入れが可能である²¹物流ターミナルで受け入れざるを得ない港が各地に存在する²²。

旅客の受入れが本来想定されていない物流ターミナルにはC I Q（税関・出入国管理・検疫）や港周辺の観光案内のための施設が存在しないこと、コンテナや貨物を輸送する

rt/press/kaiji02_hh_000202.html> (平 28.8.1 最終アクセス)

¹⁹ 「2016 年クルーズ船寄港回数（平成 28 年 7 月までの速報値）」（国土交通省港湾局）<<http://www.mlit.go.jp/common/001141748.pdf>> (平 28.8.23 最終アクセス)

²⁰ 邦船最大のクルーズ船である「飛鳥Ⅱ」は、総トン数 50,142 t、全長 241m、船幅約 30m、マスト高 45m（これは日本の主な港に寄港可能なサイズ）である。一方、世界最大のクルーズ船である「オアシス・オブ・ザ・シーズ」は総トン数 225,282 t、全長 360m、船幅 64m、マスト高 65m である。

²¹ 客船としては、大型クルーズ船は大きなものであるが、貨物船とサイズを比較した場合は、標準的であるため受け入れることが可能となっている。

²² 政府の答弁によれば、2015（平成 27）年に我が国へ寄港した外航クルーズ船 965 回のうち、旅客施設がある埠頭への寄港回数は 606 回（全体の約 63%）、旅客施設がない貨物埠頭等への寄港回数は 359 回（全体の 37%）であるとされている（第 190 回国会参議院国土交通委員会会議録第 11 号 15 頁（平 28.5.12））。

車両とクルーズ船の乗客が輻輳（ふくそう）し危険であること、さらには、クルーズ船寄港時には貨物の荷役を中止又は大幅に制限する必要が生じる可能性があることなど、訪日クルーズ観光客の受入環境としては不十分な現状となっている。

図表 4 クルーズ船の寄港による経済効果

○大型クルーズ船の寄港地における経済効果は、寄港地の特性等により違いがあるものの、乗客1人当たり3～4万円／回程度との試算が多い。
○これは訪日外国人全体の1人当たりの旅行消費額1.3万円／日と比べても大きい。



（出所）国土交通省資料

ウ クルーズ観光客の増加に向けた政府の対応

「観光立国実現に向けたアクション・プログラム 2015」においては、クルーズ船の寄港増加や大型化に対応するため、クルーズ船とバスの乗換え導線の改善、無料公衆無線LAN環境の整備など、物流ターミナル等におけるクルーズ船の受入環境の改善に取り組むこととされている。このため、国土交通省は、「クルーズ船の受入を円滑化するための先導的事業」²³を平成 27 年度から八代港、広島港、清水港の各港において実施²⁴している。

また、政府の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」において決定された「明日の日本を支える観光ビジョン」²⁵では、増大するアジアのクルーズ需要を取り込み、

²³ 「外航クルーズ船の受入を円滑化するための先導的事業検討調査を八代港で実施」（平 27.8.10 付け国土交通省九州地方整備局報道発表資料）〈http://www.pa.qsr.mlit.go.jp/cgi-data/news/uploads/397_00.pdf〉（平 28.8.1 最終アクセス）

²⁴ 白戸則幸ほか「急増するクルーズ船の受入環境の改善」『港湾』93 巻 4 号（平 28.4）20 頁

²⁵ 「明日の日本を支える観光ビジョン」（平 28.3.30 明日の日本を支える観光ビジョン構想会議決定）〈<http://www.mlit.go.jp/common/001126598.pdf>〉（平 28.8.1 最終アクセス）

地域経済への波及効果を拡大するため、①2020（平成 32）年の訪日クルーズ旅客数を 500 万人にする、②北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場にする、という目標を掲げている。

この目標実現のため、「観光ビジョン実現プログラム 2016」²⁶においては、①クルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現に向けたクルーズ船受入施設の緊急整備及びクルーズ船寄港地マッチングサービスの提供、②瀬戸内海や南西諸島など新たな国内クルーズ周遊ルートの開拓、③無利子貸付制度を活用した旅客ターミナルの整備による国際クルーズの拠点形成等に取り組むこととされている。

4. 港湾法の一部を改正する法律の概要

このような中で、近年における日本へのクルーズ船寄港の増加及びそれにより生じた課題に対応するため、①クルーズ旅客施設の無利子貸付対象施設への追加、②官民連携の促進のための体制構築、③港湾情報提供施設に関連する法整備などを主な内容²⁷とする「港湾法の一部を改正する法律案」が、2016（平成 28）年 2 月 5 日、内閣から国会に提出され、5 月 13 日の参議院本会議において可決、成立した。以下、この改正法の内容について述べることにしたい。

（1）クルーズ旅客施設の無利子貸付対象施設への追加

クルーズ船による訪日観光客の増加に合わせ、各港湾におけるクルーズ船用の旅客施設の整備を促進するため、民間事業者に対するコンテナターミナルなど港湾施設の建設等に係る無利子資金貸付制度において、新たに外航クルーズ船を対象としたターミナルや C I Q 設備を有する旅客施設及びこれに附帯する設備（道路、駐車場、橋梁、緑地、広場）²⁸の整備を貸付の対象に加えることとされた。

この改正により、民間事業として成立し得る場合においては、港湾管理者の施設整備費の負担軽減や旅客施設の整備促進に資するとともに、飲食店や小売店などの商業施設の併設、より質の高いサービスの提供、クルーズ船が寄港していない際の設備の活用など、民間事業者による創意工夫により、クルーズ船の受入環境の改善につながることが期待されている。

（2）官民連携促進のための体制構築

近年、港湾管理者は、クルーズ船による訪日観光客の受入れなど、多様化する港湾活動に対し、きめ細やかに対応することが難しくなっている。その一方で、クルーズ船寄港時の歓迎イベントの実施、みなとオアシス²⁹における地域情報や観光情報の発信など、地元

²⁶ 「観光ビジョン実現プログラム 2016」（平 28. 5. 13 観光立国推進閣僚会議決定）〈<http://www.mlit.go.jp/common/001131373.pdf>〉（平 28. 8. 1 最終アクセス）

²⁷ なお、改正法においては、洋上風力発電の導入適地である港湾における占用公募制度の導入など洋上風力発電の更なる普及促進に向けた手続等の整備も併せて行われている。

²⁸ 港湾法施行令の一部を改正する政令（平 28. 6. 21 閣議決定）

²⁹ 地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するた

の市民団体やNPO等多様な団体による活動が活発化している。

このため、改正法では、港湾管理者は、図表5に記された業務等を適切かつ確実に行うことができると認められる団体等³⁰を、その申請により、「港湾協力団体」として指定できることとし、港湾協力団体が行う業務のうち、港湾の占用許可を必要とする業務については、港湾協力団体と港湾管理者の協議成立をもって許可があったものとみなし、手続の簡略化などを図ることとした³¹。

この改正により、港湾協力団体と港湾管理者双方の占用許可手続の簡略化による負担軽減、官民連携による港湾を中心としたにぎわいの創出促進、的確なニーズに対応した行政の展開が可能となることが期待されている。

図表5 港湾協力団体が行う業務の一覧

①港湾管理者と協力して、港湾情報提供施設その他の港湾施設の整備又は管理を行うこと
例：緑地における植栽、港湾施設の清掃等
②港湾の開発、利用、保全及び管理に関する情報又は資料の収集・提供
例：港湾の利用状況の把握、資料の配布等
③港湾の開発、利用、保全及び管理に関する調査研究
例：港湾における物流、人流、環境に係る調査等
④港湾の開発、利用、保全及び管理に関する知識の普及及び啓発
例：クルーズ船受入れ時の歓迎行事の実施、港湾の安全利用講習、環境学習等
⑤ 以上の①～④に附帯する業務

(出所) 国土交通省資料より筆者作成

(3) 港湾情報提供施設に関連する法整備

改正法では、港を拠点とした地域の活性化や観光振興促進のため、インフォメーションブース、端末、電子案内板、パネル、モニター、模型等を設置した「案内施設」、港湾施設等の屋上や展望塔など、港湾内の主要施設の配置や稼働状況等を一望することが可能である「見学施設」、その他港湾の有する物流機能の説明等の恒常的な模型や映像が設置されている施設を総称して「港湾情報提供施設」として新たに定義し、港湾施設に追加することとされた。

また、港湾情報提供施設を設置するに当たり、適地が存在しない場合や資金が不足する場合も考えられることから、港湾管理者が民間企業の有する穀物サイロや倉庫の屋上、既

め、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設として、港湾管理者等からの申請に基づき、国土交通省地方整備局長等が認定・登録したもの。平成28年8月6日現在、登録91か所、仮登録3か所となっている。

³⁰ ボランティア、大学のサークルなど、法人でない団体であって、組織及び運営に関する事項を内容とする規約等を有している団体を定めることも想定されている。

³¹ このほか、改正法では、国土交通大臣又は港湾管理者は、港湾協力団体に対して、他の港湾における先進例など必要な情報の提供又は指導若しくは助言を行う旨を規定したほか、港湾協力団体に業務報告をさせる規定、適正な業務を行っていないと判断される港湾協力団体に対する改善措置命令規定等が置かれている。

存の見学施設・案内施設などの一部を特定港湾情報提供施設³²として利用することを可能とし、港湾管理者と特定港湾情報提供施設所有者等の間で施設の管理に関し必要な事項等を「特定港湾情報提供施設協定」として取り決めて締結することにより、港湾管理者が当該施設の管理を行うことができることとした。

5. 改正港湾法をめぐる主な国会論議

以下では、改正法をめぐる主な国会論議について紹介する。

(1) 政府の今後の取組

ア 外航クルーズ船誘致に向けた取組

2015（平成 27）年に日本に寄港した外航クルーズ船は、中国及び台湾からの船舶・旅行客が 9 割を超えている。今後、中国や台湾の経済情勢の変化等による旅客数の変動なども懸念されるが、これに対し、国土交通省からは、欧米系のクルーズが近年増加傾向にあるため、それらのクルーズも日本へと積極的に取り込むことで対応する旨の答弁がなされている³³。

また、C I Q 手続の所要時間に関して、「観光ビジョン実現プログラム 2016」においては、空港での入国審査に要する待ち時間を 20 分以下に短縮することが目標とされ、政府において様々な取組が行われている。

このような政府の取組に鑑み、政府参考人からは、クルーズ船における入国審査の所要時間を短縮するため、あらかじめ外国の出発地に派遣した入国審査官がクルーズ船に乗り込み、公海上において個人識別情報の提供を受けるなど、クルーズ船が我が国の港に到着するまでの時間を活用して上陸審査の事前準備を行う海外臨船審査の早期運用開始を目指し、対象国・地域との調整を行っている³⁴旨の答弁がなされた³⁵。

イ 国内クルーズの普及策

欧米諸国に比較して国内におけるクルーズ人口³⁶が非常に少ないこと（図表 3 参照）、邦船各社によるクルーズ実施回数が減少していることを踏まえて、今後の国内クルーズ振興策が問われた。これに対し、国土交通大臣等からは、2015（平成 27）年における人泊数は 2013（平成 25）年と比較して約 12%増加しており、乗客数についても、2015（平成 27）年は 9 万 6,136 人であり、2011（平成 23）年（8 万 2,599 人）から約 16%増加している現状に触れた上で、関係団体と連携して、クルーズ商品販売の専門家（クルーズアドバイザー）の育成、日本のクルーズ市場の拡大に貢献したクルーズ企業の表彰（ク

³² 改正法において、このような「港湾管理者以外の者が所有する港湾情報提供施設（これに附帯する港湾情報提供施設以外の港湾施設を含む）」について、「特定港湾情報提供施設」と定義している。

³³ 第 190 回国会衆議院国土交通委員会議録第 9 号 10 頁（平 28.4.20）

³⁴ 公海上の船舶内においては、当該船舶の国籍を有する国の法律が適用されることから、当該国・地域の了承を得た上で行う必要があるためである。

³⁵ 第 190 回国会参議院国土交通委員会議録第 11 号 2 頁（平 28.5.12）

³⁶ 前掲注 18 においては、クルーズ人口とは「外航クルーズ又は国内クルーズを利用した日本人乗客数の合計」とされている。

ルーズ・オブ・ザ・イヤー) などを通じて国内クルーズの振興に引き続き取り組む旨の
見解が示されている³⁷。

ウ 災害・海難事故等のリスク対策

2012(平成24)年にイタリアで発生したクルーズ船の座礁事故や、2014(平成26)年
に韓国で発生したフェリーの沈没事故などを踏まえ、クルーズ船の増加に伴う船舶事故
の発生リスクへの懸念が指摘された。

これに対し、海上保安庁長官から「港湾管理者を始めとする海事関係者と協力して航
行安全の確保に努めるとともに、全国の海上保安本部において、旅客船事故対応訓練な
どを通して救助能力の向上及び救助・救急体制の充実強化に努めている」との答弁がな
された³⁸。

(2) 無利子貸付制度

法改正に伴い、民間事業者への無利子貸付制度を活用した旅客施設の整備が可能となる
港湾は、現行の無利子貸付制度の適用対象と同じく、国際戦略港湾、国際拠点港湾及び重
要港湾に指定された全国125港である³⁹。

質疑者からは、無利子貸付制度を採用した理由及びクルーズ船受入環境の改善に向けた
無利子貸付制度の有用性ととも、補助金や交付金による港湾管理者への支援の必要性⁴⁰
などが問われた。これに対し、国土交通大臣から「民間事業として成立し得る場合にあつ
ては無利子貸付制度を活用して民間事業者による旅客施設整備を促進することとし、民間
事業として成立し得ない場合には従前通り港湾管理者に対する補助制度での対応を図る」
との見解が示されている⁴¹。

また、無利子貸付制度を活用した旅客施設整備に活用される予算の規模について、国土
交通省から、平成28年度予算においては埠頭整備等資金貸付金45億6,700万円のうち国
費で2億1,000万円を予定している旨の答弁がなされた⁴²。なお、予算の配分に関して、
国土交通省から「審査の過程においてクルーズ船の寄港による旅客施設に対する需要動向、
案件の採算性、優先順位を判断し、ばらまきとならないよう対象案件を選定したい」旨の
答弁がなされている⁴³。

(3) 港湾情報提供施設

改正法により新たに定義付けられた「港湾情報提供施設」と現行の「みなとオアシス」
の違いについて質疑がなされ、これに対し国土交通大臣は、「旅行者などの港湾利用者に対

³⁷ 第190回国会衆議院国土交通委員会議録第9号11頁、17頁(平28.4.20)、第190回国会参議院国土交通委
員会議録第11号12頁(平28.5.12)

³⁸ 第190回国会参議院国土交通委員会議録第11号14頁(平28.5.12)

³⁹ 第190回国会衆議院国土交通委員会議録第9号8頁(平28.4.20)

⁴⁰ 第190回国会参議院国土交通委員会議録第11号14頁、16頁(平28.5.12)

⁴¹ 第190回国会衆議院国土交通委員会議録第9号4頁(平28.4.20)

⁴² 第190回国会参議院国土交通委員会議録第11号13頁(平28.5.12)

⁴³ 第190回国会衆議院国土交通委員会議録第9号17頁(平28.4.20)

して港湾及び港湾の周辺地域に関する情報を提供するための施設」が港湾情報提供施設であり、「朝市や地域イベントの開催など周辺住民の交流を通じた地域振興のための港湾における拠点」がみなとオアシスであるとした。あわせて、「みなとオアシスは、交流施設、緑地やマリーナなどの様々な施設の集合体であるため、みなとオアシスを構成する施設に見学施設や案内施設等の港湾情報提供施設が含まれることも考えられる」と答弁している⁴⁴。

なお、港湾情報提供施設に該当する候補となる施設数が少ない中で、法的に港湾情報提供施設を定義付けることの妥当性に対する懸念も指摘された⁴⁵。

6. クルーズ産業の今後の課題

国際的なクルーズ業界団体の一つであるクルーズ・ライン・インターナショナル・アソシエーション（C L I A）によると、2016（平成 28）年も引き続きアジアのクルーズ市場は着実に伸びていくことが予測されている⁴⁶。今後、我が国のクルーズ産業の一層の振興を図っていくためには、以下のとおり、①日本のクルーズ人口の更なる増加、②外航クルーズ船の積極的な誘致の 2 点が当面の重要な課題になると考えられる。

（１）日本のクルーズ人口の更なる増加に向けて

ア クルーズに関する適切な情報発信

日本におけるクルーズ人口の更なる増加には、国民がクルーズに対して正しい情報と理解を有することが肝要である。クルーズに対する誤解⁴⁷を解消するため、新聞や雑誌などのマスメディアを通じた正確な情報発信を国民向けに行うとともに、SNSを活用した若年層向けの宣伝や、クルーズ船を舞台としたアニメ・ドラマの制作など多角的な広告活動も積極的に行い、関心を高めていくことが効果的である。

イ 日本国内を周遊するカジュアルクルーズの運航

我が国においては、欧米のように長期の休暇を取得する人は少なく⁴⁸、さらに旅行は休暇日数の範囲内で行う傾向があるとされている⁴⁹。このため、日本のクルーズ船社は、レイル&クルーズ、フライ&クルーズやワンナイト・クルーズなどのショートクルーズ

⁴⁴ 第 190 回国会参議院国土交通委員会会議録第 11 号 6 頁（平 28. 5. 12）

⁴⁵ 第 190 回国会衆議院国土交通委員会会議録第 9 号 5 頁（平 28. 4. 20）

⁴⁶ ASIA CRUISE TRENDS 2016 EDITION (CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION, INC) <<http://www.cruising.org/docs/default-source/research/clia-2016-asia-cruise-trends-report-.pdf>> (平 28. 8. 19 最終アクセス)、「アジアのクルーズ市場冷めず C L I A まとめ」『日本海事新聞』(平 28. 8. 18)

⁴⁷ クルーズに対する一般的な誤解の例として「費用が高い」「社会的地位の高い人や高齢者のためのレジャーであり、子連れファミリーは行くべきでない」「船は狭く閉鎖的な空間である」「船酔いがひどそう」などがある (Philip Gibson, Cruise operations management: hospitality perspectives. 2nd. ed., Routledge, 2012 を参照)。

⁴⁸ 公益社団法人日本観光振興協会『「1 ウィークバカンス 2015」旅行・休暇動向調査報告書』(平 27. 12) <<http://www.nihon-kankou.or.jp/home/1wv/2015kyuukaryokou.pdf>> (平 28. 8. 5 最終アクセス) によると、半数近くの人が直近 3 年間で土日祝日を含めた一番長かった連休は 5 日間と答えている。

⁴⁹ 矢ヶ崎紀子「日本人と休暇」(旅の意味と可能性を探る研究所、平 23. 11. 24) <http://www.trip.t.u-tokyo.ac.jp/tabikenkyukai/Lecture_Note03.pdf> (平 28. 8. 26 最終アクセス) に基づけば、取得した連休のうち 3 ～ 6 割程度の日数を旅行に充てる傾向があるとされている。

にも取り組んでいるところであるが、クルーズ人口の増加のためには、中間所得者層へのクルーズの普及が重要となる。いわゆる 60 日ルール⁵⁰の更なる緩和による国内クルーズ商品の充実や、邦船社と外国のクルーズ船社の合併会社や外国籍のカジュアルクルーズ船を用船した旅行会社等を主体とする、日本国内を周遊するカジュアルクルーズの実施なども含めた取組について、検討を行う必要があるように思われる。

（２）海外からの更なるクルーズ船受入れに向けて

ア クルーズ船の受入施設・体制の整備

前述した訪日クルーズ観光客 500 万人の政府目標を達成するには、2015（平成 27）年の約 3 倍のクルーズ船の寄港を受け入れる必要があるとされている。これに対し、政府も大型クルーズ船受入れのための港湾整備に重点を置く方針を明らかにしている⁵¹。

現行の 3 倍以上の受入設備を整備するには、財政上の制約に留意しつつ、航路の浚渫（しゅんせつ）、防舷材⁵²・係留柱⁵³の改修、旅客施設の整備など所要の予算の確保が必要となる⁵⁴。現在や将来における需要動向を踏まえた、港湾施設の新規整備や既存施設の活用が重要である。

加えて、クルーズ船を受け入れる港湾施設の整備促進に合わせて、上陸した観光客が乗車する大型バスが引き起こす交通渋滞や路上駐車への対策を始めとする港周辺地域への配慮や、訪日観光客の受入れに必要な観光案内所及び観光ガイドの人材確保などソフト面の整備も欠かせない。

C I Q 体制についても、近年の訪日観光客の増加に対して入国審査官が不足しているとの指摘⁵⁵や、船舶観光上陸許可制度を悪用した不法入国が発生している⁵⁶現状に鑑みると、更なる訪日観光客の増加に備えた対応が求められる。

⁵⁰ 海外貸渡方式（日本籍船を、一旦海外法人に裸用船契約で貸し出し、その海外法人において外国人船員を配乗させた上で、その船舶を定期用船契約により改めて利用する方式。マルシップ方式ともいう。1991（平成 3）年以前は旧運輸省の指導により、日本籍船における外国人船員の雇用は原則認められていなかったため、このような方式が採用されていた。）を利用して、運航要員・サービス要員に外国人船員を雇用している場合、国内クルーズを行えるのは、外航クルーズを終えてから再び外航クルーズへと出港するまでの 60 日以内に限り、とする国土交通省の通達に由来するルールのこと。現在日本国内の船社が運航している外航クルーズ船は全てこれに該当するため、年間の配船スケジュールを計画する際の制約の一つとなっている。なお、2015（平成 27）年 7 月に国土交通省の通達が改正され 30 日から 60 日へと緩和されている。

⁵¹ 内閣府「未来への投資を実現する経済対策」（平 28. 8. 2 閣議決定）

⁵² 船の接岸時における岸壁と船舶の緩衝材

⁵³ 船舶を港へ係留するための綱をかける柱

⁵⁴ 千葉県議会「県土整備常任委員会県内調査報告書」（平 28. 6. 15）〈<https://www.pref.chiba.lg.jp/gikai/giji/iinkai/chousahoukoku/kendo-houkoky280614.html>〉において、大型クルーズ船の受入れには、大型船に対応した防舷材や係留柱の整備が必要であり、防舷材の交換だけでも数億円の費用を要するとしている。

⁵⁵ 第 190 回国会参議院法務委員会会議録第 3 号 17 頁（平 28. 3. 10）

⁵⁶ 「クルーズ船で入国 中国人失踪相次ぐ」（NHKニュースウオッチ 9、平 28. 5. 31）〈<http://www9.nhk.or.jp/nw9/digest/2016/05/0531.html>〉（平 28. 8. 1 最終アクセス）に基づく、2015（平成 27）年の 7 月から 2016（平成 28）年の 5 月末までにおいて、船舶観光上陸許可制度を利用して入国した 22 人が、入国後クルーズ船に戻らず失踪したとされている。

イ 官民連携の更なる強化

訪日する外航クルーズ船の大半を中国・台湾発のショートクルーズが占めている現状においては、西日本、特に九州に寄港が集中するのはやむを得ないと思われる⁵⁷。このクルーズの効果を日本各地に波及させるためには、欧米やASEAN 諸国などの中国・台湾以外から発着するクルーズも含めた中長期クルーズの積極的な誘致が重要となる。

その際には、海外船社へのポートセールス⁵⁸やソフト・ハード面両方の受入れ体制の拡充などが必要不可欠となることから、官民一体の誘致活動を行っていくことが肝要である。

近年のクルーズ市場の成長に伴い、クルーズ船の誘致における手法や戦略の見直しを求める指摘も存在し⁵⁹、また政府の発表した各種の政策目標、クルーズ船の寄港促進を目的とした「クルーズ船寄港地マッチングサービス」等に対しても、一部の関係者から実現性に疑問の声が上がっている⁶⁰。国、地方公共団体、港湾管理者、船社、旅行代理店など様々な関係者の意見を適切に取り入れつつ、政府としてより良い政策の推進に一層取り組むことが望まれる。

7. おわりに

政府は、「明日の日本を支える観光ビジョン」において、訪日外国人旅行者数を 2020（平成 32）年までに 4,000 万人、2030（平成 42）年までに 6,000 万人まで増加させることを目標としている。

日本政府観光局（J N T O）が発表した 2016（平成 28）年 7 月の訪日外客数の統計を見ても、クルーズ船の大幅な寄港増加が、7 月における中国・台湾からの訪日者数の増加に寄与しており、8 月以降も訪日外客数増加に大きく貢献することが期待されている⁶¹。

クルーズ船で訪日する外国人観光客については、港へ停泊している間は船に宿泊するため、平成 32（2020）年開催予定の東京オリンピック・パラリンピックや宿泊施設の少ない地方都市においても、より多くの訪日観光客を受け入れることが可能となる⁶²。

上述の訪日外国人観光客数の政府目標を達成するためには、一度に多くの訪日観光客を

⁵⁷ 1 週間未満のショートクルーズの場合、1 航海につき平均 2～3 か所寄港することや、移動時間、寄港地での停泊時間等を考慮すると、寄港地となり得る港は、発着港から片道 1～2 日以内の距離に収まることが望ましい。標準的なクルーズ船の最高移動速度（約 20 ノット）で検討した場合、中国のクルーズ拠点港である上海からだ、とおおよそ釜山港、博多港、八代港、鹿児島港、那覇港辺りが 1 日程度で移動できる範囲となる。また、台湾のクルーズ拠点港である基隆からだ、石垣港や平良港（宮古島）が半日、那覇港や上海港まで 1 日程度となる。

⁵⁸ ポートセールスとは、船舶や貨物の誘致のために、誘致の目標とする航路や船社が所在する国・都市、あるいは業界の国際会議・トレードショーの開催地に、港湾管理者、港運事業者、商工会議所などの港湾振興関係者が一団となって赴き、当該港湾を利用するメリットの説明、利用者ニーズの把握等を行って、当該港湾の施設整備や管理運営の改善に反映させていく一連の活動を意味する。

⁵⁹ 「クルーズ関連の海外トレードショーは今（上・下）」『日本海事新聞』（平 28.4.7、平 28.4.8）

⁶⁰ 「外国籍のクルーズ船 簡単ではない？寄港先紹介」『日本海事新聞』（平 28.5.6）、「検証 訪日クルーズ客 500 万人時代（上・下）」『日本海事新聞』（平 28.5.26、平 28.5.27）

⁶¹ 「訪日外客数（2016 年 7 月推計値）」（平 28.8.17 付け日本政府観光局（J N T O）報道発表資料）〈http://www.jnto.go.jp/jpn/news/press_releases/pdf/160817_monthly.pdf〉（平 28.8.23 最終アクセス）

⁶² 池田良穂「世界的に遅れた日本のクルーズ事業の再構築」『クルーズ&フェリー』第 2 号（日本クルーズ&フェリー学会誌、平 23.2）

受け入れることができるクルーズ船は必要不可欠な存在である。今後、改正港湾法の運用を含め、更なるクルーズ産業の発展に向けた各関係者の動きを注視していくことが求められる。

【参考文献】

野間恒『増補 豪華客船の文化史』（N T T出版社、2008 年）

Douglas Ward, Berlitz CRUISING & CRUISE SHIPS 2016, Apa Publications (UK Ltd), 2015.

池田良穂『クルーズビジネス論』（船と港編集室、2010 年）

竹野弘之『タイタニックから飛鳥Ⅱへ ―客船からクルーズ船への歴史―』（成山堂書店、2008 年）

竹野弘之『私はクルーズ業一年生 クリスタル・クルージス創業の思い出』（海事プレス社、2009 年）

石井昭夫「旅と観光の世界史（通史） 後編 第1部近代ツーリズムの時代 第5章大陸間旅行の発展：帆船から蒸気船へ」〈<http://www7b.biglobe.ne.jp/~aki141/sitetheme/s1chap5new.pdf>〉（平 28.8.25 最終アクセス）

Philip Gibson, Cruise operations management: hospitality perspectives. 2nd. ed., Routledge, 2012.

西村拓「港湾法の一部を改正する法律について」『港湾』93 巻 7 号（平 28.7）36 頁

角昌佳、山口直彦「我が国における最近のクルーズ振興策について」『運輸政策研究』17 巻 1 号（平 26. 春）84 頁

河村健太郎「日本のクルーズ事業の創造」『国際交通安全学会誌』19 巻 2 号（平 5.6）

（にしだ ひかる）