

名古屋における外航クルーズ客船誘致の あり方に関する研究

名古屋都市センター 調査課
研究主査 田中 健介

背景

- ・ 国際的な観光需要の高まりを受け、訪日外国人旅行者が増加傾向
- ・ 人口減少、少子高齢化社会の進む日本社会
- ・ 観光消費や交流人口拡大は地域経済活性化の重要な要素の一つ
- ・ 名古屋では、陸路、空路以外の海路（クルーズ客船）からも訪日外国人が訪れている

問題意識

- ・ 他都市（港湾）と比べて少ない外航クルーズ客船の寄港回数
- ・ 国におけるクルーズ振興策の推進、拡大するクルーズ市場とのギャップ
- ・ 今後の客船誘致のあり方の整理の必要性

目的

国内に寄港する外航クルーズ客船に着目し、基礎データの整理、乗客の行動分析、ヒアリングを通じて、現状の名古屋の立ち位置を把握するとともに、今後の外航クルーズ客船の誘致にどのように取り組むべきかについて整理することを目的とする。

基礎データの整理



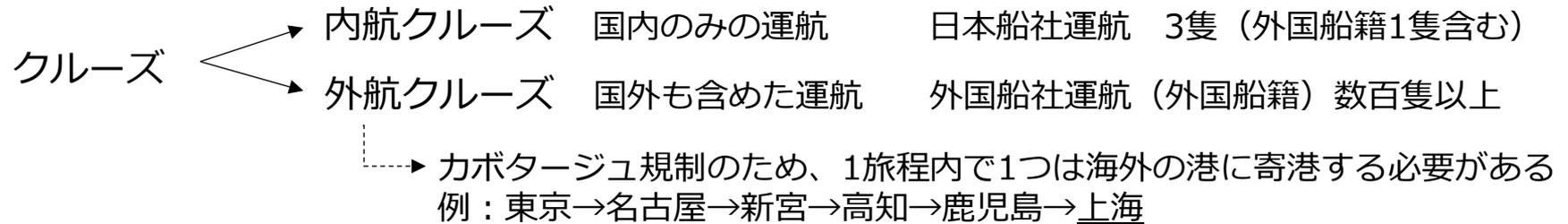
乗客の行動分析
ヒアリング



とりまとめ

クルーズ客船とは

クルーズとは、船に乗ること自体を主な目的とし、船上での宿泊を伴うレジャーのことである。船のサイズやグレードは多岐にわたり、乗客数も数百～数千人が乗船可能なものまで様々で、クルーズ客船自体も多様化している。基本朝に入港し、夕方～夜にかけて出港する。



クルーズ客船のカテゴリー分類

	主なカテゴリー		
	カジュアル	プレミアム	ラグジュアリー
総トン数	5～20万トン	4～12万トン	1～5万トン
乗客定員	1,500～5,000人	700～2,500人	100～700人
乗客数/クルー	2.5～2.5人	1.5～2.5人	1～1.5人
特徴	エンタメ施設,家族向け	落ち着いた雰囲気	高級サービス

外航クルーズ客船の寄港実態（令和6年）

順位	港湾名 (都道府県)	寄港船の内訳		
		寄港回数	船社数	船種数
1	博多港（福岡県）	193	16	22
2	那覇港（沖縄県）	170	21	30
3	長崎港（長崎県）	158	26	34
4	石垣港（沖縄県）	118	18	23
5	鹿児島港（鹿児島県）	101	25	34
6	清水港（静岡県）	81	17	25
7	横浜港（神奈川県）	78	18	21
8	佐世保港（長崎県）	72	14	15
9	神戸港（兵庫県）	66	22	28
9	大阪港（大阪府）	66	17	26
11	東京港（東京都）	63	18	25
∫				
18	八代港（熊本県）	30	9	10
19	境港（鳥取県）	28	9	10
20	名古屋港（愛知県）	27	6	7



令和6年に日本に寄港した外航クルーズ客船まとめ
各都道府県公表資料などから作成

外航クルーズ客船の寄港実態（令和6年）

カテゴリー別の寄港割合

順位	港湾名	寄港船の内訳			カテゴリー別割合		
		寄港回数	船社数	船種数	カジュアル	プレミアム	ラグジュアリー
1	博多港	193	16	22	86%	7%	7%
2	那覇港	170	21	30	76%	20%	4%
3	長崎港	158	26	34	61%	19%	20%
4	石垣港	118	18	23	69%	28%	3%
5	鹿児島港	101	25	34	35%	43%	23%
6	清水港	81	17	25	20%	48%	32%
7	横浜港	78	18	21	26%	67%	8%
8	佐世保港	72	14	15	82%	7%	11%
9	神戸港	66	22	28	26%	53%	21%
	大阪港	66	17	26	24%	38%	38%
11	東京港	63	18	25	37%	13%	51%
12	（空白）						
18	八代港	30	9	10	53%	33%	13%
19	境港	28	9	10	7%	68%	25%
20	名古屋港	27	6	7	30%	11%	59%

凡例	
	: 67~100%
	: 34~66%
	: 0~33%

令和6年に日本に寄港した外航クルーズ客船まとめ
各都道府県公表資料などから作成

クルーズターミナルの整備状況

- ・ R6寄港隻数上位20港のうち、クルーズターミナルが整備されていない港は名古屋港、石垣港の2港
- ・ 石垣港については、現在建設が進められており、2025年度中に完成予定。

広島港クルーズターミナル



長崎港松ヶ枝国際ターミナル



出典：長崎市公式観光サイトHP



新港ふ頭客船ターミナル



経済波及効果

各自治体の経済波及効果

港湾	算出対象	経済波及効果	
横浜港※1	アジアクルーズ 11万トン	約1億7,500万円/隻	発着港 寄港港
青森港※2	令和6年寄港クルーズ客船	約2,100万円/隻 (約7億5,000万円/36隻)	
清水港※3		約2,100万円/隻	
鹿児島港※4	令和5年寄港クルーズ客船	約4,100万円/隻 (約33億5,000万円/82隻)	

自治体により
経済波及効果
の算出方法・
範囲は異なる

出典 ※1 横浜市記者発表資料 横浜港の市内経済波及効果 (R4.5.10)、※2 青森放送NEWS NNN (R6.12.24)
※3 ふじのくに第59号、※4 鹿児島県議会一般質問答弁

名古屋港の経済波及効果

令和6年寄港の外航クルーズ客船6隻を対象とした乗客、乗組員へのアンケート調査及び関係者へのヒアリング調査による推計

一隻当たり (平均値) の経済波及効果

	全国	愛知県内	名古屋市内
経済波及効果 (一隻当たり)	約4,600万円	約2,700万円	約1,700万円

名古屋におけるR6年寄港数
✖ 27隻

出典：外航クルーズ船入港に伴う経済波及効果 (名古屋港管理組合)

➡ 全国で約12.5億円、愛知県内で約7.4億円、名古屋市内で約4.6億円と推計

分析等対象港湾・都市

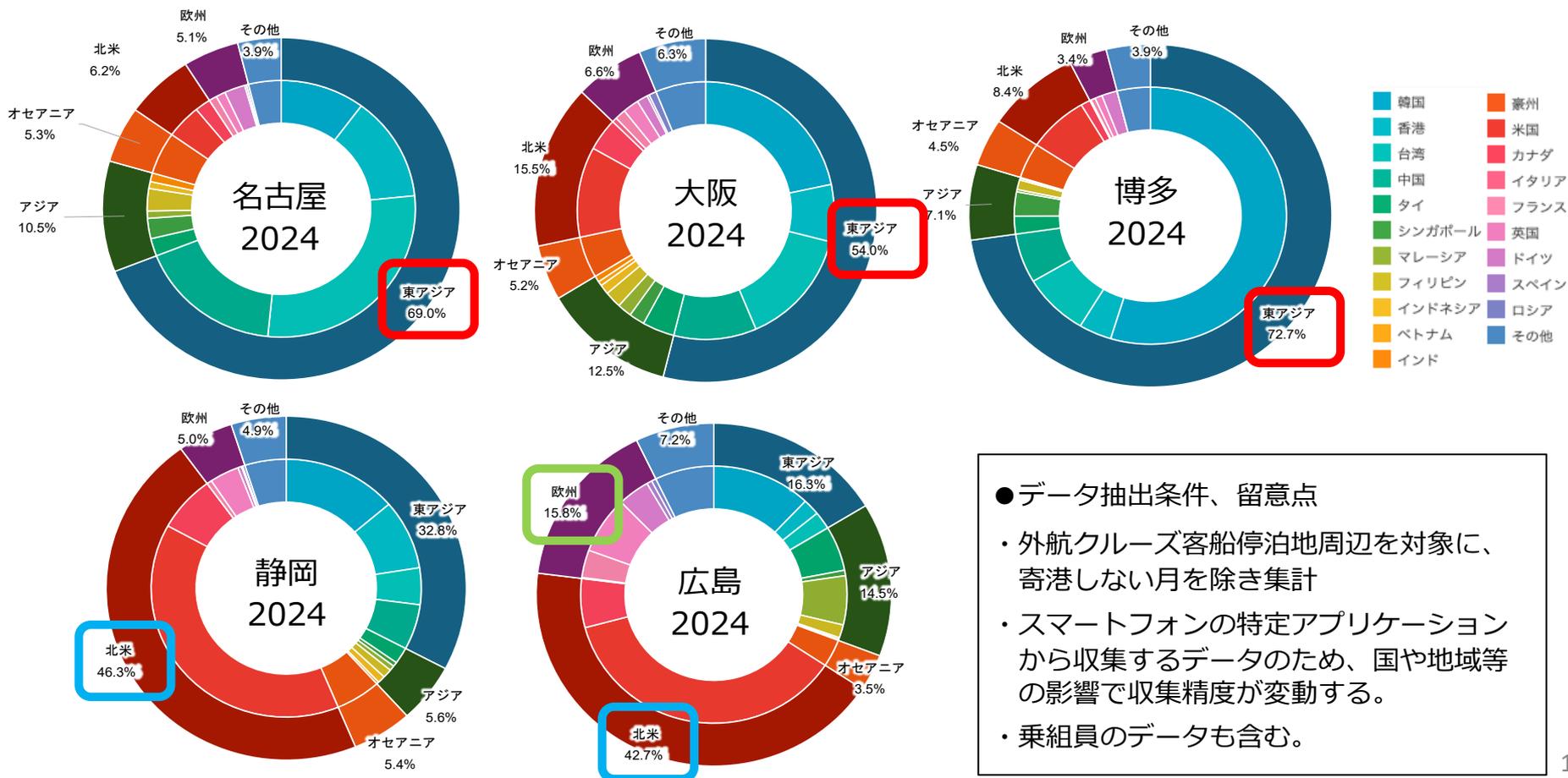


・特徴

- ①横浜港（横浜市） ※ヒアリングのみ
クルーズ客船の発着港、大きな経済波及効果
- ②清水港（静岡市）
近隣港、近年大きく寄港回数が増加
(R1 : 29隻、R5 : 53隻、R6 : 81隻)
- ③大阪港（大阪市）
港に1泊以上停泊するオーバーナイトステイが寄港回数の半数以上を占める
- ④広島港（広島市）
直近でクルーズターミナルが整備され、寄港回数も高水準を推移
- ⑤博多港（福岡市）
クルーズ客船寄港回数上位に位置し、令和6年は全国1位

GPSデータ分析（乗客属性:国籍）

- ・名古屋、大阪、博多の乗客の割合は東アジアが多数を占めている傾向。一方、静岡、広島は北米、欧州の割合が多数を占めている傾向であった。
- ・北米、欧州の乗客には、文化的・歴史的観光資源が高い魅力を持つ可能性。
清水港：富士山 広島港：原爆ドーム、宮島（厳島神社）



- データ抽出条件、留意点
 - ・ 外航クルーズ客船停泊地周辺を対象に、寄港しない月を除き集計
 - ・ スマートフォンの特定アプリケーションから収集するデータのため、国や地域等の影響で収集精度が変動する。
 - ・ 乗組員のデータも含む。

- ・大阪港以外、停泊箇所の市町村含め周辺での観光行動が多数を占めている
- ・名古屋港：名古屋城、熱田神宮、レゴランド、犬山城 等
一般的な訪日外国人旅行者の行動先と同じような行き先
- ・清水港：富士山関連の観光地、停泊地周辺の商業施設
- ・大阪港：大阪市内含め、大阪府外の神戸、京都の著名な観光地
- ・広島港、博多港：停泊地周辺の著名な観光地

観光先

名古屋港

名古屋城
熱田神宮
大須商店街
レゴランド・ジャパン

清水港

日本平
三保の松原
エスパルスドリームプラザ
清水魚市場

大阪港

道頓堀、難波
心齋橋、黒門市場
大阪城、姫路城
清水寺、金閣寺、嵐山

広島港

平和記念公園
原爆ドーム
厳島神社
広島城

博多港

天神、中洲
櫛田神社
キャナルシティ博多
福岡タワー、福岡大仏

●データ抽出条件、留意点

- ・外航クルーズ客船停泊地周辺及び複数港寄港したログを持つデータを対象
- ・15分間で200m圏内の移動かつ時速4km以下の移動に該当しているユーザーを滞在者として設定
- ・乗組員のデータも含む。

誘致・受け入れについて

【意義】

- ・ **地域への経済波及効果**だけではなく、港周辺のにぎわいを創出
市民が**港に親しみや誇り**を持てるように（**シビックプライドの醸成**）

【取り組み内容】

- ・ 船会社訪問（日本支社、海外本社）、国際コンベンションへの参加、ファムツアーの実施
クルーズ客船の旅程を考慮した広域的な自治体・港湾間の連携
- ・ 誘致ターゲットを絞った**戦略的な誘致活動**（プレミアム船、ラグジュアリー船）

経済波及効果・観光行動について

- ・ 具体的な経済波及効果、乗客の行動について分析している自治体は少ない
- ・ 昔と比較し乗客の行動形態が**ツアーから個人観光**へと変化
乗客のニーズを把握し、**観光施策**に活かしていく必要性

その他

【インセンティブ制度】

- ・ 持続可能な港湾運営のため**減免制度を縮小・廃止**し、使用料徴収の方向性

【オーバーナイトステイ】

- ・ 背後圏の観光資源を目的にオーバーナイトステイするケース
広域的な観光資源を活用した誘致活動の可能性

【ターミナル整備】

- ・ クルーズ客船大型化や寄港回数増加に伴うハード面の整備とあわせての整備傾向
円滑な受入体制構築（CIQ（税関、入出国管理、検疫）対応）や**乗客の利便性向上**

名古屋について

- ・ 船会社訪問（海外本社）、国際コンベンション、ファムツアーの未実施
広域的な自治体・港湾連携の未実施
- ・ **観光行政を担う自治体と受け入れ側の港湾管理者が別組織**
消費活動の恩恵：観光行政（背後自治体）
受入れに伴う費用負担：港湾管理者

整理

① 広域的な自治体連携、ターゲットを絞った誘致

- ・ 多様な観光資源の提案や名古屋の認知度向上を図るために、周辺県・市町村との連携に加え、クルーズ客船の旅行程全体を考慮した他自治体・港湾との広域的な連携
- ・ カテゴリーによる経済波及効果の違いや、受け入れふ頭の特徴を踏まえた戦略的な誘致

広域的観光資源の一例：ジブリパーク、飛騨高山（岐阜）、伊勢（三重）

連携港候補：東京港、横浜港、清水港、大阪港、神戸港、高知港、徳島小松島港

② 中部圏の玄関口としての名古屋

- ・ 市内観光にとどまらず、周辺自治体との連携による観光ルートや誘致施策の体系的な構築
- ・ 多様な交通インフラを活かした、中部圏の観光ハブとしての機能を持つための戦略的な取り組みの実施

③ 持続可能な誘致・受け入れ体制の検討

- ・ 関係行政間のより緊密した取り組み、観光行政の誘致活動や財政的支援への積極的な関与
- ・ 受け入れふ頭の再開発や整備のタイミングとあわせた、クルーズターミナルの整備検討

ご清聴ありがとうございました。