

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 田中 健介

1 はじめに

1-1 研究の背景・目的

近年、国際的な観光需要の高まりとともに、訪日外国人旅行者（インバウンド）が増加している（図1）。インバウンドの多くは空路を利用して日本を訪れているが、港湾を有する都市では、空路に加えてクルーズ客船やフェリーなどによる海路も重要な役割を果たしている。少子高齢化、人口減少が進行する日本では、国内消費の縮小、経済成長の鈍化が懸念される中、インバウンドによる消費活動や交流人口の拡大は、持続的な都市活力の維持・向上に向けて重要な要素となっている。

こうした状況を踏まえ、政府は観光立国の実現に向けた総合的かつ計画的な推進として、令和5年度に新たな観光立国推進基本計画を閣議決定した。この基本計画では、「持続可能な観光」、「消費額拡大」、「地方誘客促進」をキーワードとし、3つの基本的方針を掲げている。クルーズについては、基本的方針の一つである「インバウンド回復戦略」の一環に位置づけられ、新型コロナウイルス感染症の影響で大きく減少したクルーズ客船の寄港回数や旅客数などの回復を目標としている。

名古屋は、従来から名古屋港でクルーズ客船を受け入れており、地域経済・振興に一定の効果をもたらしているが、他港湾と比べると、都市規模や港湾機能と比べて寄港回数は少なく、全国的な存在感は限定的である。クルーズは限られた滞在時間で複数都市を効率的に体験でき、良好な体験はその後の個人旅行での再訪といった、より高い経済効果につながる可能性があり、中長期的なインバウンド獲得の観点からも、クルーズ客船の寄港は重要であると考えられる。また、名古屋市も他都市同様、少子高齢化や人口減少の問題に直面しており、消費活動や交流人口の拡大は喫緊の課題である。

以上を踏まえ、名古屋が有する港湾を活かし、外航クルーズ客船の効果的な誘致を進めることで、地域経済の活性化や都市の持続的発展に資するものとする。本研究では、国内に寄港する外航クルーズ客船に着目し、名古屋における外航クルーズ客船誘致のあり方を整理・検討することを目的とする。

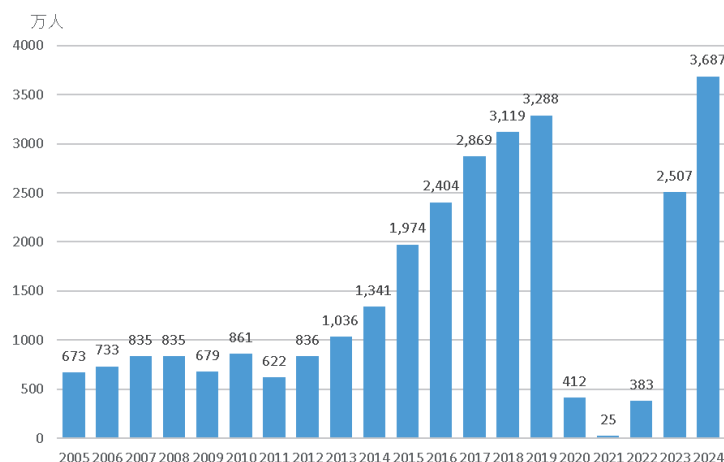


図1 訪日外国人旅行者数の推移¹⁾

1-2 調査研究の進め方

本研究では、まず国内外におけるクルーズ市場の動向および国によるクルーズ客船の誘致・受け入れに関する施策を整理した。次に、名古屋港における外航クルーズ客船の寄港状況を把握するため、国や各自治体が公表する寄港実績、クルーズターミナル整備状況、経済波及効果などの基礎データを収集・整理した。その上で、名古屋における今後の誘致のあり方を検討するため、参考となる他港湾を抽出し、GPS データを用いてのクルーズ客船乗客の属性や寄港地での観光行動の分析を行うとともに各港湾管理者などに対して、外航クルーズ客船誘致の誘致・受け入れの意義、具体的な取り組み、ターゲット戦略など、クルーズ振興に関するヒアリング調査を実施した。

2 クルーズ市場と国の取り組みの現状

2-1 クルーズの概要

クルーズとは、一般的に大型のクルーズ客船に乗船し、海上を移動しながら複数の寄港地に訪れる観光形態のことを指す。移動手段である船に、宿泊施設、レストラン、娯楽施設などの乗客が滞在中に楽しめる施設を複合することで、目的地に向けての単なる移動にとどまらず、動くリゾートとしての側面も有している。クルーズは、特に欧米諸国を中心に高い人気を誇っているが、近年ではアジア諸国においても需要が拡大しており、世界的に注目を集める観光形態となっている。

クルーズ客船には、運航範囲に応じて国内のみを運航する内航クルーズと、国外も含めて運航する外航クルーズの2種類がある。これは船の船籍（船が登録されている国）によって区別される。たとえば日本では、日本船籍のクルーズ客船のみが国内の港を巡る内航クルーズを行うことが可能である。一方、日本船籍以外の船は、カボタージュ規制という、安全保障や生活物資の安定輸送などの観点から自国内の旅客・貨物の輸送は、自国船籍に限るという規制により、1つの旅程内に少なくとも1回は外国の港に寄港する必要がある。また、クルーズ客船の運航形態についても特徴があり、多くの場合は早朝に港へ入港し、夕方から夜間に出港する形態であるが、一部では、オーバーナイトステイと呼ばれる、寄港地で1泊以上停泊するケースも存在する。

クルーズ客船は提供されるサービス内容により、カジュアル、プレミアム、ラグジュアリーの3つに大別される（表1）。近年では、ラグジュアリーを超えるブティック船や、南極・北極といった極地を訪れるエクスペディション船（探検船）など、多様なスタイルのクルーズ客船が登場し、クルーズの楽しみ方も多様化してきている。

なお、本研究では、特に断りのない限り、これ以降国外を含めて運航する外航クルーズ客船を「クルーズ客船」と表記する。

表1 クルーズ客船の分類

	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/クルー	2.5～3.0人	1.5～2.5人	1～1.5人
特徴	エンタメ施設、ファミリー向け	落ち着いた雰囲気	高級サービス

クルーズ客船データブック 2024-2025 に基づき作成

2-2 クルーズ市場の動向

国際的なクルーズ市場を見ると、現在、世界には数百隻以上のクルーズ客船が運行されており、市場は継続的な成長を続けている。需要も拡大傾向にあり、その勢いは今後も継続することが予測されている。新型コロナウイルス感染症の影響により、一時はクルーズ客船の運航停止が相次ぎ、利用者数は大幅に減少したが、パンデミックの収束とともに運航が順次再開され、需要は順調に回復してきている。

主要なクルーズ会社などが加入しているクルーズ業界団体の Cruise Lines International Association (CLIA) の公表したデータによると、2023 年の世界のクルーズ旅客数は、2019 年比 107%にあたる約 3,200 万人に達し、パンデミック前の水準を上回る旅客数となっている。さらに、2024 年以降も堅調な成長が見込まれて、2027 年には旅客数が約 4,000 万人に達すると予測されている（図 2）。また、クルーズ客船の輸送キャパシティ（ベッド数）についても堅調な増加が見込まれており（図 3）、クルーズ業界に特化した米国の専門メディア Cruise Industry News による「Cruise Ship Orderbook」によれば、2025 年から 2036 年にかけて、約 80 隻の新造クルーズ客船の造船が予定されている。³⁾このような新造船の計画数は、世界的なクルーズ需要の拡大に対応するものであり、今後も世界的なクルーズ市場が堅調に成長していくことが見込まれている。

一方、日本におけるクルーズ市場を外航クルーズが可能なクルーズ客船に限定して見ると、近年は郵船クルーズ株式会社（日本郵船グループ）の飛鳥Ⅱ、商船三井クルーズ株式会社（商船三井グループ）のにつぼん丸、日本クルーズ株式会社のばしふいっくびいなすの 3 隻体制で運航されてきた。しかし、2023 年にばしふいっくびいなすが運航を終了したことで、以降は 2 隻体制となった。そうした中、2024 年以降には新たな動きがみられ、海外船会社からの船舶購入による日本市場への投入、新造船の計画、新規参入企業の登場など、日本のクルーズ市場においても活発な動きが見え始めている（表 2）。

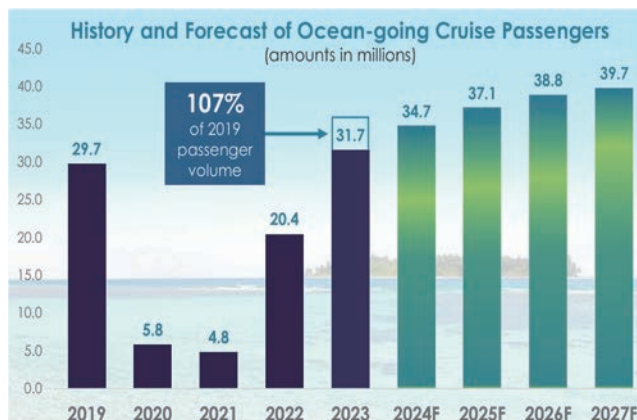


図 2 世界のクルーズ人口²⁾

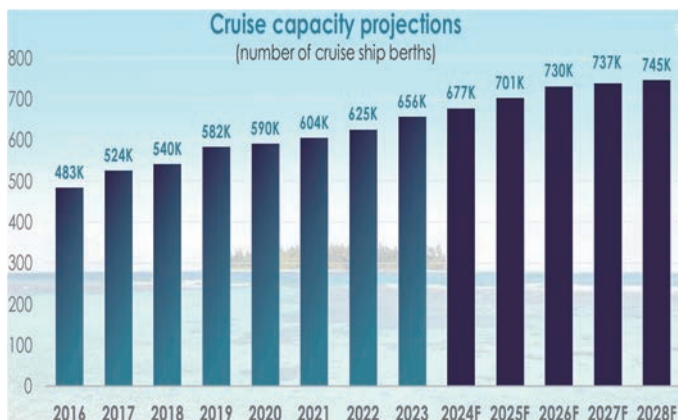


図 3 世界のクルーズ客船の輸送キャパシティ²⁾

表 2 日本における近年のクルーズ市場状況

会社名	船名	就航年、今後の予定
郵船クルーズ株式会社	飛鳥Ⅱ	2006年就航
	飛鳥Ⅲ	2025年7月就航予定
商船三井クルーズ株式会社	につぼん丸	1990年就航、2028年以降新造船と入替で引退予定
	mitsui ocean fuji	2024年就航
	購入船（船名未定）	2026年就航開始予定
	新造船（船名未定）2隻	2028年以降就航予定
日本クルーズ株式会社	ばしふいっくびいなす	1998年～2023年1月（運航終了）
株式会社オリエンタルランド	新造船（船名未定）	2028年度就航予定

2-3 国による取り組みの動向

国土交通省港湾局においては、令和5年3月に閣議決定された観光立国推進基本計画に基づき、我が国におけるクルーズ市場の再興を目的とした様々な取り組みが推進されている。同計画では、具体的な施策として「持続可能な観光」、「消費額拡大」、「地方誘客促進」を掲げており、これに基づく基本的な方針として「持続可能な観光地域づくり戦略」、「インバウンド回復戦略」、「国内交流拡大戦略」の3つを位置付けている。クルーズ再興については、基本的な方針の内「インバウンド回復戦略」に位置付けられ、「訪日クルーズ旅客 250 万人」、「外国クルーズ船の寄港回数 2,000 回超」、「外国クルーズ船が寄港する港湾数 100 港」という具体的な数値目標が掲げられている。これらの目標に向けての進捗として、2024 年における外航クルーズ客船の国内寄港状況に関する速報値が公表されている（図 4）。いずれの数値も目標値には未達であるものの、コロナ渦による落ち込みからは回復が進んでおり、順調に再興しつつあることがうかがえる。

また、クルーズ振興を持続可能な形で推進するための具体的な取り組みとして、地方公共団体や民間事業者に向けて、国際クルーズ旅客受入機能高度化事業、クルーズ等訪日旅客の受入促進事業、クルーズ旅客受入施設整備時のガイドライン策定などが行われており、全国の港湾におけるクルーズ客船の受入機能強化への取り組みが図られている（図 5、図 6）。

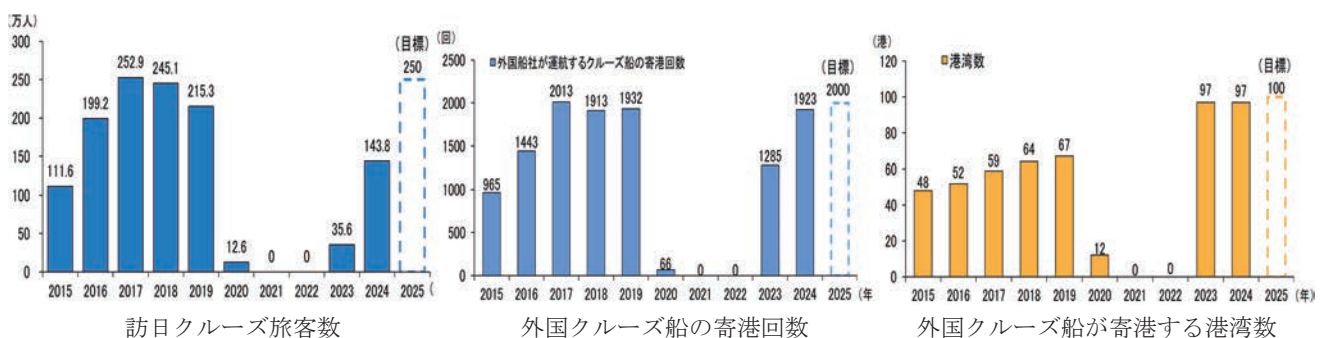


図 4 観光立国推進基本計画における目標値と 2024 年速報値⁴⁾

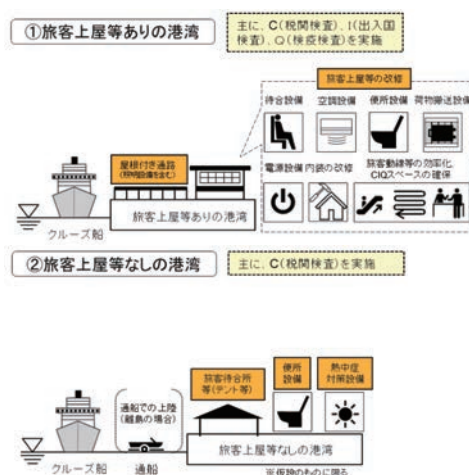


図 5 国際クルーズ旅客受入機能高度化事業⁵⁾



図 6 クルーズ等訪日旅客の受入促進事業⁵⁾

3 基礎データの整理

3-1 国内におけるクルーズ客船寄港状況

(1) 整理の概要

名古屋港のクルーズ客船の寄港実態を明らかにすることを目的に、国内のクルーズ客船の寄港状況について、各自治体が公表している情報を基に収集・整理を行った。2020 年から 2022 年にかけては、新型コロナウイルス感染症の影響により外航クルーズ客船の運航が事実上停止していたため、当該期間については整理対象から除外した。そのため、収集・整理期間としては、感染症前の基準年として 2019 年、運航再開初年度となる 2023 年、最新年の 2024 年の 3 年間を設定し、各年における港湾ごとの寄港状況を整理した（表 3）。あわせて、寄港回数上位 20 の港湾を抽出し整理した（表 4、図 7）。ただし、一部の自治体においては寄港状況に関する情報が公表されていない場合もあるため、国内全ての港湾の寄港状況を網羅的に把握したものではない点に留意が必要である。

表 3 国内におけるクルーズ客船の寄港状況

都道府県	港湾名	所在市町村※1	港湾管理者	寄港状況											
				令和元（2019）年				令和5（2023）年				令和6（2024）年			
				内航	外航	オーバーナイト※2	船種数※3	内航	外航	オーバーナイト※2	船種数※3	内航	外航	オーバーナイト※2	船種数※3
北海道	室蘭港	室蘭市	室蘭市	0	5	0	5	2	11	0	9	0	7	0	7
	函館港	函館市	函館市	13	34	1	16	6	42	2	14	10	48	0	19
	小樽港	小樽市	小樽市	13	16	5	13	6	16	2	12	9	23	4	14
	釧路港	釧路市	釧路市	5	10	0	6	1	11	1	9	0	14	1	8
青森	青森港	青森市	青森県	6	21	0	12	6	29	2	13	4	32	0	16
岩手	宮古港	宮古市	岩手県	3	2	0	2	1	7	1	7	2	8	0	7
宮城	仙台塩釜港	仙台市	宮城県	11	4	0	3	5	7	0	5	0	6	0	6
秋田	秋田港	秋田市	秋田県	8	13	0	6	2	21	0	7	5	21	0	10
山形	酒田港	酒田市	山形県	3	5	0	2	0	6	0	3	1	7	0	4
福島	小名浜港	いわき市	福島県	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
茨城	茨城港	ひたちなか市	茨城県	9	1	0	1	8	3	0	3	6	6	2	5
東京	東京港	東京都	東京都	6	30	20	13	16	33	15	16	9	63	3	25
神奈川	横浜港	横浜市	横浜市	102	87	31	18	70	101	18	17	68	78	16	21
新潟	新潟港	新潟市	新潟県	7	7	1	5	4	10	0	6	4	5	1	3
	小湊港	佐渡市	新潟県	-	-	-	-	2	6	0	4	1	6	0	3
富山	伏木富山港	高岡市	富山県	4	0	1	0	2	3	0	2	2	4	0	2
石川	金沢港	金沢市	石川県	7	44	3	14	9	35	6	14	7	36	7	15
福井	敦賀港	敦賀市	福井県	3	1	0	1	1	2	0	2	0	1	0	1
静岡	清水港	静岡市	静岡県	9	29	3	13	4	53	2	20	4	81	2	25
愛知	名古屋港	名古屋市	名古屋港管理組合	30	9	0	3	8	18	0	5	13	27	1	7
三重	鳥羽港	鳥羽市	三重県	6	6	0	1	3	3	0	1	3	4	0	3
京都	舞鶴港	舞鶴市	京都府	2	32	3	10	3	7	0	5	1	10	0	5
大阪	大阪港	大阪市	大阪市	5	57	19	24	0	46	22	19	0	66	35	26
兵庫	神戸港	神戸市	神戸市	69	65	27	22	34	57	38	19	29	66	40	28
和歌山	新宮港	新宮市	和歌山県	8	4	1	1	0	1	0	1	3	3	0	3
鳥取	境港	境港市	境港管理組合	7	46	4	13	3	25	0	10	2	28	0	10
島根	浜田港	浜田市	島根県	0	2	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0
岡山	宇野港	玉野市	岡山県	4	18	0	5	1	10	0	4	1	12	1	4
広島	広島港	広島市	広島県	6	54	8	19	1	58	2	25	0	62	3	26
山口	下関港	下関市	下関市	1	22	2	8	2	7	0	5	2	14	0	8
徳島	徳島小松島港	小松島市	徳島県	2	6	0	1	4	12	0	3	3	16	0	5
香川	高松港	高松市	香川県	7	18	3	9	1	14	2	5	2	9	3	4
愛媛	宇和島港	宇和島市	愛媛県	0	10	0	3	0	9	0	3	0	9	0	4
	松山港	松山市	愛媛県	4	2	0	1	0	6	0	4	6	2	0	2
高知	高知港	高知市	高知県	8	24	0	11	2	51	0	11	2	48	0	17
福岡	博多港	福岡市	福岡市	24	205	6	17	16	59	5	17	11	193	2	22
	北九州港	北九州市	北九州市	0	20	0	13	1	7	0	5	3	9	0	4
佐賀	唐津港	唐津市	佐賀県	2	9	0	5	0	13	2	5	1	4	0	3
長崎	長崎港	長崎市	長崎県	5	178	4	33	1	95	1	25	2	158	2	34
	佐世保港	佐世保市	佐世保市	2	77	2	12	2	18	0	10	0	72	2	15
熊本	八代港	八代市	熊本県	2	19	0	6	3	12	0	7	2	30	0	10
大分	別府港	別府市	大分県	9	11	0	7	5	20	3	8	7	21	0	9
宮崎	細島港	日向市	宮崎県	-	-	-	-	4	3	0	1	3	6	0	2
	油津港	日南市	宮崎県	-	-	-	-	4	11	0	6	1	8	0	9
鹿児島	鹿児島港	鹿児島市	鹿児島県	11	95	0	30	4	78	2	25	4	101	1	34
	名瀬港	奄美市	鹿児島県	0	0	0	0	5	10	0	8	3	8	0	7
沖縄	那覇港	那覇市	那覇港管理組合	9	251	58	28	7	72	15	25	6	170	43	29
	平良港	宮古島市	宮古島市	2	190	0	13	2	18	0	10	0	52	0	12
	石垣港	石垣市	石垣市	2	146	3	21	2	33	3	14	2	118	8	24

※寄港回数の公表情報が確認できなかった年は「-」表記とした

※MITUI OCEAN FUJIIについては、整理時点において外国籍船であり、分類上は外航クルーズ客船に該当するが、本稿の表内における整理では内航クルーズ客船として扱った

※1：複数の市区町村にまたがる場合、クルーズ客船が寄港する主要な市区町村を記載

※2：オーバーナイトステイの略、港に1泊以上停泊している外航クルーズ客船をカウント

※3：外航クルーズ客船の寄港数の内、何種類の船が寄港したかをカウント

表 4 クルーズ客船寄港回数ランキング（上位 20 港）

順位	2019		順位	2023		順位	2024	
	港湾名	寄港回数		港湾名	寄港回数		港湾名	寄港回数
1	那覇港	251	1	横浜港	101	1	博多港	193
2	博多港	205	2	長崎港	95	2	那覇港	170
3	平良港	190	3	鹿児島港	78	3	長崎港	158
4	長崎港	178	4	那覇港	72	4	石垣港	118
5	石垣港	148	5	博多港	59	5	鹿児島港	101
6	鹿児島港	95	6	広島港	58	6	清水港	81
7	横浜港	87	7	神戸港	57	7	横浜港	78
8	佐世保港	77	8	清水港	53	8	佐世保港	72
9	神戸港	65	9	高知港	51	9	大阪港	66
10	大阪港	57	10	大阪港	46	10	神戸港	66
11	広島港	54	11	函館港	42	11	東京港	63
12	境港	46	12	金沢港	35	12	広島港	62
13	金沢港	44	13	石垣港	33	13	平良港	52
14	函館港	34		東京港	33	14	函館港	48
15	舞鶴港	32	15	青森港	29		高知港	48
16	東京港	30	16	境港	25	16	金沢港	36
17	清水港	29	17	秋田港	21	17	青森港	32
18	高知港	24	18	別府港	20	18	八代港	30
19	下関港	22	19	佐世保港	18	19	境港	28
20	青森港	21		平良港	18	20	名古屋港	27
				名古屋港	18			



図 7 2024 年クルーズ客船寄港回数上位 20 港

（２）整理結果（寄港回数）

整理結果を概観すると、いずれの年も博多港、那覇港といった九州・沖縄地方の港湾が寄港回数の上位を占めており、これに次いで、神戸港、大阪港、横浜港、東京港など、関西および関東圏に位置する大都市の港湾が上位に位置する傾向がみられた。特に九州・沖縄地方の港湾が上位に位置する要因としては、中国を発着とするクルーズ客船が多いことが影響していると推察される。また、横浜港や神戸港などは、クルーズ客船の発着港⁽¹⁾としての機能を有していることや、海外からの知名度が高いことが寄港回数に影響を及ぼしていると推察される。

年別の傾向としては、2019 年においては、那覇港（251 回）、博多港（205 回）を筆頭に、上位 6 港のすべてが九州・沖縄地方に集中しており、九州・沖縄地方全体で国内の寄港回数の約 6 割を占めていた。一方で、2023 年は、国際クルーズの運航が 3 月から本格的に再開された影響もあり、全体的な寄港回数は減少傾向であった。特に中国本土の発着クルーズについては、6 月中旬から運航再開が再開されたことから、2019 年と比較すると九州・沖縄地方への寄港回数が減少しており、横浜港（101 回）が最多の寄港港⁽²⁾となった。2024 年においては、博多港（193 回）、那覇港（170 回）といった九州・沖縄地方が再び上位を占めており、九州・沖縄地方全体で国内の寄港回数の約 5 割を占めるなど、クルーズ寄港の多数を占める地域となっている。一方、清水港が大きく寄港回数を伸ばし 6 位に位置付けるなど、近年寄港回数が急激に増加している港湾もある。

名古屋港における寄港実態としては、2019 年の 9 隻から 2023 年には 18 隻、2024 年には 27 隻へと着実に回復、増加しており、新型コロナウイルス感染症収束後のクルーズ客船の需要回復を背景に、寄港実績は右肩上がり推移している。一方で、他都市と比較した寄港順位では、2019 年は 30 位、2023 年は 19 位、2024 年は 20 位と上昇傾向にあるものの、全国的には中位から下位に位置しており、都市・港湾規模を考慮すれば、依然として低い順位となっており、クルーズ市場における名古屋の存在感は限定的である。また、特徴的な港湾として、大阪港や神戸港が挙げられる。これらの港湾では、近年寄港回数に占めるオーバーナйтステイの割合が高くなっており、2024 年は半数以上を占めている。

(3) 整理結果（船社数・船種数、カテゴリー分類）

2024 年における寄港回数上位 20 港を対象に、船社数、船種数⁽³⁾とカテゴリー別寄港割合を整理した（表 5）。整理にあたっては、クルーズ客船データブック 2024-2025 に基づきカテゴリーの分類を行った。また、同年に一定数以上のクルーズ客船の寄港が確認された港湾を抽出し、それぞれの寄港回数と寄港した船種数に基づき、散布図による整理・可視化を行った（図 8）。寄港回数の多さは、定期的な利用をされている人気港湾や拠点港湾であること、船社数・船種数の多さは、多様な船会社、航路に選ばれていることを示唆している。

カテゴリー別の寄港割合の傾向としては、地域ごとに特徴的な傾向が明らかとなった。寄港回数上位を占める九州・沖縄地方は、カジュアル船が多数を占めており、主に東アジア発着のカジュアル船が繰り返し寄港している実態が浮き彫りとなった。一方、九州・沖縄地方の次点に位置する関東や関西の主要港（横浜、大阪など）や地方港では、プレミアム船やラグジュアリー船の寄港比率が高く、欧米系船社の日本周遊航路やワールドクルーズの寄港地として選ばれている状態であった。名古屋港においては、ラグジュアリー船の寄港割合が高く、上位 20 港の中では最も高い水準となっている。内訳をみると、特定の船舶による寄港が多く、全 27 回の寄港のうち 12 回を 1 種類のクルーズ客船が占めていた。

散布図からは、寄港回数と寄港船種数に正の相関関係があることが示された。基本的には、多様な船種が寄港しているほど、寄港回数も多い傾向であることが確認できる。博多港など寄港回数上位の港湾では、船種数の割に寄港回数が多くなっており、同じ船種が繰り返し寄港する定期クルーズの寄港地としての性格が確認された。名古屋港については、寄港回数は 27 回であるものの、船社数は 6 社、船種数は 7 種にとどまり、限られた船種が繰り返し寄港する傾向がみられる。特定の船会社・船種からは選ばれているが、多様性の観点で乏しく、幅広く選ばれていないことが確認された。また、寄港回数が同程度の港湾と比較しても船種数は少なく、今後寄港回数の増加を図るうえでは、特定の船会社の運航方針・状況に依存しない体制が求められる。そのためには、より多様な船会社・船種から選ばれることが重要である。

表 5 寄港状況とカテゴリー別寄港割合（2024 年）

順位	港湾名	寄港状況			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	広島港	62	19	26	10	53	37
13	平良港	52	11	12	75	23	2
14	函館港	48	14	19	31	40	29
	高知港	48	14	17	27	38	35
16	金沢港	36	13	15	39	28	33
17	青森港	32	12	16	16	59	25
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

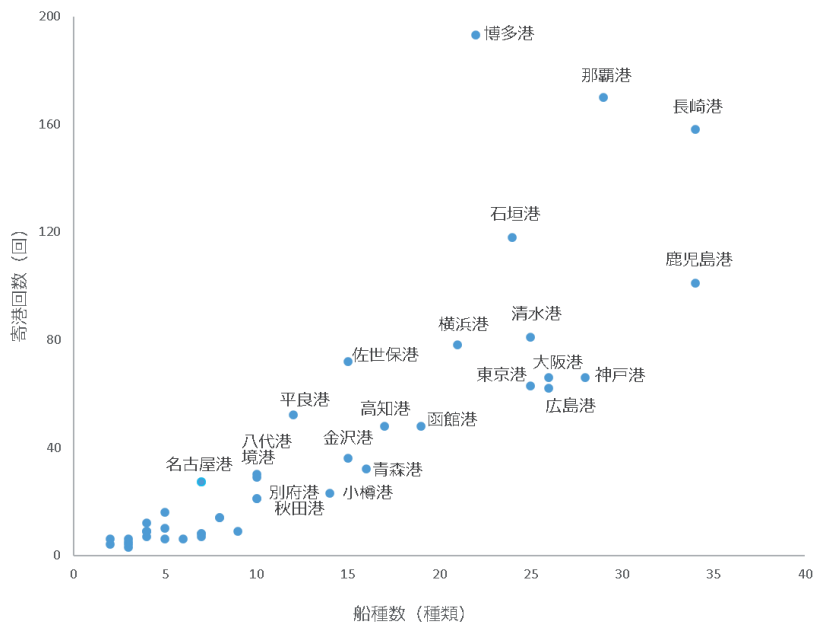


図 8 寄港回数と船種数による港湾の特徴整理 (2024 年)

3-2 国内におけるクルーズターミナルの整備状況

クルーズ客船が寄港する港湾においては、乗客の乗下船手続きや入出国手続きなどを円滑に行うため、クルーズターミナルが整備されている場合がある。そこで、国内におけるクルーズターミナルの整備状況について、国土交通省及び各自治体が公表している情報をもとに収集・整理を行った（表 6）。収集・整理の対象港湾としては、前節で整理した港湾のうち、2024 年の国内寄港回数上位 20 港を対象とした。

2025 年 3 月末時点でクルーズターミナルが整備されていない港湾は、石垣港と名古屋港の 2 港のみである。石垣港については、2024 年から整備が進められており、2025 年度中の完成を予定している。一方、名古屋港については、現状クルーズターミナルの整備予定はなく、寄港の都度、必要な設備を仮設的に整え対応している状況である。

また、一部港湾は、国土交通省が港湾法改正により創設した「国際旅客船拠点形成港湾」に指定されている。この制度は、旅客施設等へ投資するクルーズ船社に対し、岸壁の優先使用などを与えるなど、官民連携を促すものである。しかし、新型コロナウイルス感染症の影響によるクルーズ客船の運航停止や船会社倒産により、整備の中断や、自治体独自で整備を進めたりするなどの状況となっている。

近年供用を開始したクルーズターミナルの事例としては、大阪港の「天保山客船ターミナル」（図 9）や広島港の「広島港クルーズターミナル」（図 10）が挙げられる。天保山客船ターミナルでは、建屋の 2 階をクルーズ客船が着岸する岸壁と同じ高さにすることで乗客の利便性を向上させるなど、ユニバーサルデザインに配慮した施設となっている。さらに、2019 年に供用開始した横浜港の「新港ふ頭客船ターミナル」は、日本で初めてホテル（インターコンチネンタルホテル）と商業施設が一体化となったクルーズターミナルであり、全国各地で多様な形態のクルーズターミナルが整備されている。

名古屋港では、現在、ガーデンふ頭および金城ふ頭の 2 か所でクルーズ客船の受け入れが行われている。なかでも金城ふ頭では、本来荷役に使用される用地を活用して、暫定的な形で客船の受け入れを実施しているのが実情である。港湾計画⁽⁴⁾では、金城ふ頭において既存と異なる箇所に旅客船埠頭を整備する計画があり、またガーデンふ頭においても、再開発事業が予定されている。こうした変化のタイミングにあわせて、クルーズターミナルの整備を行うことは、誘致や受け入れ体制の高度化、安定化に資するものと考えられる。

表 6 国内におけるクルーズターミナルの整備状況

港湾名	整備状況	名称	供用年	備考
博多港	○	中央ふ頭クルーズセンター	2015	
那覇港	○	那覇クルーズターミナル	2014	国際旅客船拠点形成港湾
長崎港	○	長崎港松が枝国際ターミナル	2020	
石垣港	△	整備中	—	
鹿児島港	○	かごしまクルーズターミナル	2018	国際旅客船拠点形成港湾
清水港	○	既施設を活用	—	国際旅客船拠点形成港湾
横浜港	○	横浜港大さん橋国際客船ターミナル	2002	国際旅客船拠点形成港湾
		新港ふ頭客船ターミナル	2019	
		大黒ふ頭客船ターミナル	2019	
佐世保港	○	佐世保港国際ターミナルビル	2015	国際旅客船拠点形成港湾
		佐世保クルーズセンター	2024	
大阪港	○	天保山客船ターミナル	2024	
神戸港	○	神戸ポートターミナル	1970	
		中突堤旅客ターミナル	2006	
広島港	○	広島港クルーズターミナル	2024	
平良港	○	平良港国際クルーズターミナル	2022	国際旅客船拠点形成港湾
函館港	○	函館クルーズターミナル	2022	
高知港	○	高知新港客船ターミナル	2019	
金沢港	○	金沢港クルーズターミナル	2020	
青森港	○	青森港国際クルーズターミナル	2019	
八代港	○	くまモンポート八代	2020	国際旅客船拠点形成港湾
境港	○	境夢みなとターミナル	2020	
名古屋港	×	—	—	



図 9 天保山客船ターミナル外観



図 10 広島港クルーズターミナル外観

3-3 クルーズ客船が地域に与える経済波及効果

クルーズ客船が寄港することで、乗客や乗組員による飲食、土産品購入、ツアー参加などの観光消費（直接効果）が発生する。さらに、これらの観光消費を通じて、原材料の購入やサービス提供などにより、関連産業の生産活動が誘発される（一次間接効果）。加えて、直接効果および一次間接効果による雇用者所得の増加から、さらなる消費支出が生まれ、関連産業の生産を誘発する（二次間接効果）といった経済波及効果が発生する。また、クルーズ客船の発着港であれば、これらに加えて船用品の調達や給油・給水などの船舶運航に関連する産業にも経済波及効果が及ぶ点が特徴である。

各自治体などにより、クルーズ客船寄港が地域に及ぼす経済波及効果について公表されており、これらの情報を整理した（表7）。ただし、公表されている数値には、直接効果・間接効果の内訳や、波及効果の範囲（全国・県内・市内など）が明示されていない場合も多く、数値の取扱いには留意する必要がある。

横浜港においては、他港と比較して1隻当たりの経済波及効果が非常に高く、発着港としての機能を有する点が要因と推察される。一方、寄港港としての性格を持つ他港湾では、1隻当たりの経済波及効果は、約1,000万円～4,000万円と一定の効果がみられるものの、港湾によって効果の規模にばらつきがみられた。

表7 クルーズ客船寄港による経済波及効果

港湾名	公表年	算出対象	経済波及効果
青森港	2024	令和6年寄港クルーズ客船 (内航クルーズ客船含む)	約2,100万円/隻 (約7億5,000万円/36隻)
秋田港	2024	令和5年度寄港クルーズ客船	約2,300万円/隻 (約4億8,000万円/21隻)
横浜港	2022	世界1周クルーズ5万トン級 アジアクルーズ11万トン級	約3億2,500万円/隻 約1億7,500万円/隻
清水港	2025	—	約2,100万円/隻
名古屋港	2025	令和6年度寄港クルーズ客船	約4,600万円/隻 (全国) 約2,700万円/隻 (愛知県内) 約1,700万円/隻 (名古屋市内)
別府港	2024	令和5年度寄港クルーズ客船 (内航クルーズ客船含む)	約1,000万円/隻 (約3億600万円/31隻)
鹿児島港	2024	令和5年度寄港クルーズ客船	約4,100万円/隻 (約33億5,000万円/82隻)

4 GPS データ分析とヒアリングによる実態把握

4-1 対象港湾の選定

第3章で整理した基礎データを踏まえ、クルーズ客船乗客の属性および寄港地での下船後の行動をGPS データで分析するとともに、各港湾におけるクルーズ振興を把握するためのヒアリング調査を実施した。実施するにあたり、対象となる港湾を選定した（表8）。GPS データ分析は、寄港地における乗客の下船後の行動を把握することを目的とするため、発着港である横浜港は対象から除外した。ヒアリング調査については、原則として対面で実施したが、一部の自治体では電話やメールにて実施した。

表8 対象港湾

港湾名	GPSデータ分析	ヒアリング調査	特徴
名古屋港	○	○	研究対象港湾
横浜港	—	○	2023年は101隻で全国最多の寄港実績をもつ国内の主要なクルーズ客船の発着港、都市に対して大きな経済波及効果をもつ
清水港	○	○	2023年に全国で最初にクルーズ客船の寄港を再開、名古屋と同様の東海地方に位置し、近年寄港数が急増
大阪港	○	○	オーバーナイトステイが寄港数の半数以上を占め、広域的な観光が行われていると推察
広島港	○	○	直近でクルーズターミナルが整備され、寄港数も高水準を推移
博多港	○	○	例年クルーズ客船寄港数が国内上位に位置し、令和6年は全国1位193隻の寄港数を誇る

4-2 GPS データ分析

前節で対象とした港湾に寄港したクルーズ客船の乗客を対象に、名古屋における乗客の行動実態を明らかにするとともに、他港湾における乗客の行動傾向を比較分析し、名古屋におけるクルーズ客船誘致のあり方を検討・整理することを目的として、アプリ由来のGPS 位置情報データを用いたデータ分析（乗客の属性、寄港地での行動）を実施した。

（1）使用データの概要

GPS 位置情報データについては、乗客の属性分析には株式会社ナビタイムジャパンが提供する、訪日外国人向けに経路検索などで利用されるアプリ（Japan Travel）から入手したものを活用した。寄港地での行動分析については、Azira 社が保有する25万種類のアプリから取得されたGPS 位置情報データを活用した。各データの概要は次のとおりである（表9）。

表9 データ概要

	乗客の属性分析	寄港地での行動分析
データ種類	ナビタイム社によるアプリGPSデータ	Azira社によるアプリGPSデータ
集計可能属性	国籍	国籍
集計期間	2019年、2023年、2024年 ※2019年は4～12月	2023年、2024年
集計人数	推計値	実数値
集計粒度	125m～1kmメッシュ	緯度経度

なお、データ分析にあたっての条件および留意点は以下のとおりである。

○滞在分析

- ・GPS 位置情報の取得間隔の仕様上、岸壁周辺に限定した場合は取得可能なデータ数が限られていたため、周辺区域も一定程度含めて得られたデータをクルーズ客船の乗客と仮定し分析を実施
- ・データ収集時、最低 7 日間の連続した期間が必要なため、クルーズ客船の寄港日前後を対象とし、寄港日以外のデータを可能な限り除外するよう配慮した

○周遊分析

- ・分析対象港湾とそれらの港湾と旅程上関わりがある港湾（高知港、神戸港、鹿児島港、徳島港）を設定し、2 港以上位置情報データが取得できたものをクルーズ客船の乗客と仮定し分析を実施

○共通

- ・乗組員のデータも含まれる可能性がある
- ・スマートフォンのアプリを用いたデータのため、国、乗客年齢層等の影響により収集精度が変動する

（２）乗客の属性分析

2024 年における港湾別のクルーズ客船乗客の属性を整理した（図 11）。分析の結果、名古屋港、大阪港、博多港では、乗客の多くが東アジア圏（主に中国、韓国、台湾など）であることが確認された。一方、清水港や広島港においては、北米や欧州からの乗客が多数を占めており、港湾ごとに乗客の属性に大きな違いがみられた。清水港および広島港は、富士山や原爆ドーム・宮島（厳島神社）などの世界遺産への玄関口としての機能を有しており、北米、欧州の乗客にとっては、こうした文化的、歴史的な観光資源が高い魅力を持つと推察される。また、2024 年の名古屋港において東アジア系の乗客が多い要因としては、同港に多数寄港している特定のクルーズ船の船会社が中国系企業であることが影響していると推察される。

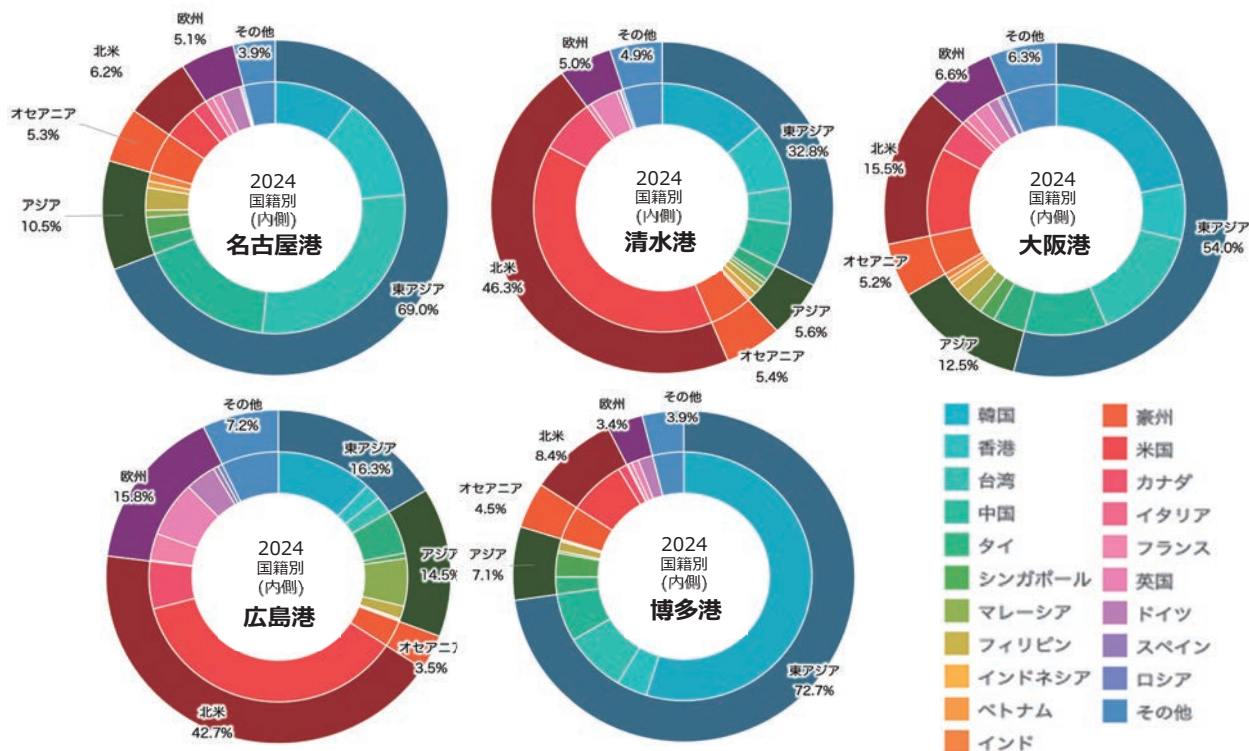


図 11 港湾別クルーズ客船の乗客の属性特性（2024）

（３）寄港地での行動分析

分析の結果、大阪港以外の港湾については、停泊地箇所の市町村での観光行動が多くを占めていることが確認された。名古屋港においては、市内の主要観光地である名古屋城、レゴランド・ジャパン、熱田神宮などが選ばれており、一部には犬山城など市外への行動も見られたが、観光先は、一般的な訪日外国人旅行者の行動先と大きな相違はみられなかった。清水港においては、富士山関連の観光地や停泊地周辺の商業施設などが観光先として確認された。広島港、博多港についても同様に、地域内の主要観光地が選ばれている状況であった。一方、大阪港においては、オーバーナイトステイが多くみられることもあり、観光行動が他港と比較して広域であることが特徴的であった。具体的には、大阪府外の神戸市や京都市などへの観光行動が確認され、クルーズ客船の停泊時間が観光行動の範囲に影響を及ぼしていることが確認された。

なお、本分析にあたっては、港湾ごとに取得できた GPS データ数に大きな偏りが見られた。この要因としては、クルーズ客船の乗客に高齢者層が多いという傾向に加え、乗客の観光形態が影響していると推察される。具体的には、高齢者にはスマートフォンの利用・活用が進んでいない場合があり、また一定数の乗客はバスツアーに参加していることから、個別に観光情報を検索したり、位置情報機能をオンにしたりする必要がない。このような、クルーズ特有の構造、行動様式が、GPS データ取得に影響を及ぼしていると推察される。

加えて、留意点としても記載した通り、本分析に用いたデータの性質上、取得できた位置情報がクルーズ客船の乗客由来であると断定することはできない。そのため、一定の条件のもとで乗客であると仮定して分析を行っており、結果の解釈に際しては特段の留意の必要がある。

４－３ ヒアリング調査

他都市へのヒアリング調査として、特徴の異なる港湾に対してヒアリング調査を実施した。実施時期は令和 7 年 1～2 月であり、ヒアリング対象は港湾管理者およびクルーズ客船の停泊する主要な岸壁が所在する市町村とした。調査内容としては、誘致・受け入れの意義、誘致への取り組み内容、誘致のターゲットなどクルーズ振興に関する内容について聴取し、整理した（表 10、表 11、表 12）。

（１）誘致・受け入れの意義

クルーズ客船の誘致・受け入れの意義については、概ねどの港湾においても、にぎわいの創出や地域経済活性化が挙げられた。今回ヒアリングを実施した港湾はいずれも政令指定都市に属する港湾であり、一定規模の経済活動が展開されているにもかかわらず、こうした傾向がみられたことから、地方都市では、相対的にクルーズ客船寄港の効果がより大きくなり、誘致・受け入れの意義が高まると推察される。

（２）誘致への取り組み

クルーズ客船の誘致に向けた取り組みについては、会議体や委員会の設置、さらには広域連携など、複数の自治体が連携・協働して推進しているケースが多く見られた。広域連携では、広域での受け入れ分担、受入体制の構築によって、スケールメリットを活かした柔軟な対応が可能となる点が特徴である。その他には、国内外のクルーズ関連見本市への出展、船会社への訪問、ファムツアー⁽⁵⁾の実施などが一般的であり、実施内容や頻度には自治体間で差異が見られるものの、いずれも船会社との直接的な接触を通じた地域の魅力の訴求が重要な要素となっている。こうした対面でのプロモーションは、寄港地を旅程に組み込む判断に直結するため、クルーズ客船の誘致活動の中核を成すものといえる。

(3) 誘致のターゲット

誘致のターゲットについては、港湾ごとに一定の方針の違いが認められた。名古屋港および横浜港では、特定の船種や船社を明確に設定するのではなく、寄港実績や発着港としての役割等を踏まえ、状況に応じて柔軟に対応する姿勢が取られていた。一方、清水港、大阪港、広島港、博多港では、プレミアム船やラグジュアリー船といった高付加価値型のカテゴリーに属する船種や、自港を発着地とするクルーズ客船を明確な誘致対象として位置づける傾向がみられた。これは、港湾ごとの機能やターミナル設備、さらには地域経済への波及効果の期待といった要素が誘致方針に影響を及ぼしていると考えられる。

表 10 ヒアリング調査の整理 (1)

港湾名	誘致・受け入れの意義	誘致への取り組み	誘致のターゲット
名古屋港	港周辺ににぎわいと活力をもたらす効果、観光振興、地域経済活性化	名古屋港外航クルーズ船誘致促進会議での誘致活動、船社訪問、国主催の意見交換会への出席	寄港実績や今後の寄港予定を踏まえて都度選定している
横浜港	発着港としての役割を担い人・企業双方の賑わい創出による経済活性化、東アジアの発着拠点としての地位確保	国内外の見本市への参加、ファムツアーの実施、東日本の自治体との広域連携、クルーズフレンドリープログラムの実施	発着港としての性格から、特定のターゲットを絞ってはいないが、寄港実績のない船会社に対しては個別に情報収集等を実施
清水港	港湾振興（港のにぎわいづくり）と地域経済活性化	清水港客船誘致委員会による誘致活動、国際見本市への参加、船社訪問、ファムツアーの実施	ターミナルの受入能力を考慮し、プレミアム・ラグジュアリー船を対象
大阪港	地域への経済波及効果	船社訪問、ファムツアーの実施、大阪発着船の増加を目的とした西日本の自治体との連携による誘致活動	大阪発着のクルーズ客船（ラグジュアリー船）
広島港	港湾施設の利用促進と港の活用	広島港客船誘致・おもてなし員会での誘致活動、日本海・瀬戸内海の自治体と連携した誘致セミナーの開催	プレミアム船、ラグジュアリー船
博多港	経済活性化による都市全体へ活力をもたらすこと	国際見本市への参加、船社訪問、周辺自治体と連携協定を結び、イベント出展や連絡会の開催、受入等に係る情報共有・意見交換の実施	市内経済、観光需要の拡大促進のため、市内での前後泊が期待できる博多港発着クルーズ客船質の高いラグジュアリー船

(4) 乗客の行動分析

乗客の行動分析については、その必要性を認識している自治体は多いものの、実際に実施している例は限られているのが現状である。クルーズ客船の寄港においては、多くの場合、朝に入港し、夕方から夜にかけて出港するというスケジュールが一般的である。このため、一般的な訪日観光客と比較すると、滞在時間が短く、行動範囲も限定的になりやすい傾向がある。こうした状況のもとで、地域側が限られた時間内にいかに効果的な消費活動を促進できるかが、クルーズ振興の持続可能性を左右する重要な要素となる。そのためには、乗客のニーズや行動特性を詳細に把握したうえで、ターゲットに応じた対策や魅力的な体験プランを戦略的に設計・提供していくことが求められる。その手段の一つとして、乗客の行動分析は極めて有効であり、受入地の観光政策や経済施策の高度化を図るうえでも不可欠な取り組みといえる。一方、本調査で実施したような位置情報データを用いた分析は、結果の取扱いに留意が必要な場合もあることから、実施にあたっては事前に十分な検討を行う必要があると考えられる。

(5) インセンティブ制度

クルーズ振興の初期段階においては、寄港を促進するための施策として、入港料や岸壁使用料の免除等、各種インセンティブ制度が多く港湾で導入されてきた。これらの制度は、船会社に対する費用負担の軽減を通じて寄港のハードルを下げ、新たな寄港地としての認知度向上や寄港促進を目的としたものである。しかし近年では、一定の誘致効果を経て、定期的な寄港が定着しつつある港湾も現れてきており、ヒアリングを実施した港湾の中でも、港湾施設の維持管理や運営にかかる財政的負担を踏まえ、通常船舶と同様に使用料を徴収する方向へと移行する動きがみられる。これは、クルーズの受け入れを一過性の取り組みではなく、持続可能な港湾運営の一環として位置づけ直す姿勢の表れであるともいえる。

(6) 直面している課題

各自治体が直面している課題は多様であり、クルーズ受け入れに関してさまざまな悩みや課題が存在することが確認された。また、表には記載していないものの、ヒアリングを通じて、限られた人員体制の中で業務を遂行している実情や、寄港回数の増加に伴いマンパワーが不足し、十分な誘致活動に取り組むことが困難であるといった声も聞かれた。こうした背景から、各自治体におけるクルーズ受け入れに関する悩ましさや実務上の制約が浮き彫りとなった。

表 11 ヒアリング調査の整理 (2)

港湾名	乗客の行動分析	インセンティブ制度	直面している課題
名古屋港	—	入港料が全額免除	近年寄港数が増加してきたことで、受入費用が増加しており、コスト縮減を図る必要性
横浜港	クルーズ客による観光を市内経済活性化につなげていくため、市内観光の実態把握調査を実施	横浜港が船籍港の客船は入港料、岸壁使用料、渡船橋使用料が全額免除、市民クルーズや船内見学会を実施した場合も入港料等が全額免除	多くの関係者を巻き込んでいくことが不可欠である一方で、行政としてどこまで主体的に関与すべきか
清水港	—	令和6年度までは岸壁使用料全額免除、令和7年度からは半額免除に変更し、状況を注視しつつ、いずれは半額免除も廃止の予定	消費拡大に向けて、経済効果や乗客の動態に関して把握する必要性
大阪港	—	港湾管理者が徴収する使用料は全て免除（入港料、岸壁使用料など）	オーバーナイトステイの客船が多いため、岸壁の空きが限られており、入港隻数の目標達成が不透明
広島港	DX事業の一環で、ビックデータを活用した乗客の行動分析を実施	入港料、岸壁使用料の減免は一定の役割を果たしたとして、平成29年に廃止	他自治体と比べて、船社やキーパーソンとの繋がりや誘致ノウハウの蓄積が十分ではなく、関係性の構築が今後の課題
博多港	団体ツアーはクルーズNAVIシステムで行程把握、個人観光客はクルーズターミナル内の観光案内デスクで集約し観光動向を分析	環境配慮型船舶に対して入港料を全額免除（カーボンニュートラルポート形成推進の一環）	観光バスによる観光地周辺の交通混雑や乗客のマナー問題（トイレ利用）が一部発生

（７）オーバーナイトステイ

オーバーナイトステイとは、クルーズ客船が寄港地において１泊以上停泊する寄港形態を指し、通常の寄港に比べて滞在時間が長くなることから、より多くの消費活動が期待できる点が特徴である。ヒアリングでは、大阪港や神戸港でのオーバーナイトステイの主な目的地は京都であり、一部の乗客は京都市内に宿泊するケースもみられるという。一方で、２日目には停泊地周辺の近場観光や、停泊中の船員による市内での消費活動も多く確認されており、地域への経済効果を実感しているとのことであった。このように、海外から見た著名な観光地を有効に活用し、より大きな経済効果を得るためには、オーバーナイトステイのような寄港形態を促進するのも有効な方策の一つであると推察される。

（８）クルーズターミナル整備

クルーズターミナルの整備は、各自治体のクルーズ振興に方針に基づいて判断されており、その背景や理由には自治体ごとに違いがある。ただし、共通する主な要因としては、クルーズ客船の寄港回数の増加や乗客数の拡大に伴い、受入側の機能強化が求められている点が挙げられる。特に CIQ（税関・出入国・検疫）手続きが発生する港湾においては、円滑な受け入れ体制の整備が乗客の利便性、満足度の向上や滞在時間の延長に直結し、結果として次回以降の寄港にもつながると考えられる。そのため、多くの港湾で CIQ 対応を含むクルーズターミナル整備が進められている。

各自治体のクルーズ客船の受け入れ箇所や頻度に応じて、施設規模や運用形態も異なるので、一般利用も可能な施設にするなど、地域ごとのニーズに応じた柔軟な整備方針が求められる。

表 12 ヒアリング調査の整理（３）

港湾名	オーバーナイトステイ	クルーズターミナル整備
大阪港	京都観光を目的として、大阪港や神戸港にオーバーナイトステイを行うクルーズ客船が多く見られるが、乗客が両日とも京都を訪れるわけではなく、滞在２日目には大阪市内での観光や消費活動を行うケースもある。そのため、地域経済への波及効果という点で、オーバーナイトステイは一定のメリットがある。	老朽化したフェリーターミナルを建て替える形で、クルーズ需要の拡大と母港化を見据えてクルーズターミナルの整備が進められた。
広島港	—	客船の大型化に対応するためのハード面の機能強化やクルーズ客船の受け入れ集約を進める中で、それに伴うソフト面（受入体制）の機能強化も必要であると判断し、整備が進められた。

5 まとめ

これまでに整理したデータ、実施した分析および関係者へのヒアリング結果から明らかとなった知見を踏まえ、今後の名古屋における外航クルーズ客船誘致のあり方について以下に整理した。

5-1 広域的な自治体連携とターゲットを絞った誘致

現在、名古屋における外航クルーズ客船の誘致活動は、名古屋港外航クルーズ船誘致促進会議（事務局；名古屋港管理組合、名古屋商工会議所）を中心に実施されているが、他港湾や周辺市町村との連携は十分に図られていないのが現状である。

そのため、クルーズ船社に対して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、周辺の県・市町村との連携に加え、クルーズ客船の旅程全体を見据えた他港湾との広域的な連携の構築が求められる。具体的には、県内においては近年開業したジブリパークや訪日外国人の増加が著しい犬山市などとの連携が挙げられる。県外では、岐阜県の飛騨高山や世界遺産の白川郷合掌造り集落、三重県の伊勢志摩地域など、著名な観光地との連携により、クルーズ客船の乗客の滞在時間を延ばし、オーバーナйтステイを促進することで、地域への消費活動の活性化が期待できると考えられる。一方、オーバーナйтステイの実施に際しては、夜間警備など受け入れ側の負担が生じるため、実現に向けては体制整備が必要となる。他港湾との広域的な連携においては、旅程上で名古屋港の前後に寄港する清水港、大阪港、高知港、徳島小松島港などが考えられる。

また、誘致対象となるクルーズ客船の客層、運航特性や経済効果を踏まえてターゲットを明確に設定し、それに応じた観光プランや施策を事前に用意することで、より効率的かつ効果的な地域への消費活動を促し、経済波及効果の最大化が期待される。

5-2 中部圏の玄関口としての名古屋

名古屋は地理的にも日本の中央に位置し、鉄道・空港・高速道路・港湾といった多様な交通インフラが集積する中部圏の玄関口である。このような交通インフラの優位性を存分にいかし、前節で述べた広域的な連携のもと、中部圏全体の広域観光の玄関口となるために、圏域全体を牽引する視点に立った戦略的な取り組みが求められる。名古屋を起点に、周辺自治体との連携による観光ルートや誘致施策を体系的に構築し、陸海空含めた中部圏の観光ハブとしての機能を持つためには、関連自治体・関係者間のより一層緊密な連携が必要である。

5-3 持続的なクルーズ振興

クルーズ客船の受け入れに際しては、国際的な保安対策としての警備実施が求められるなど、保安水準確保のために受け入れ側の自治体にも一定の負担が生じる。名古屋港は、現状、他港と比較して寄港回数は少ないものの、近年は増加傾向にある。こうした状況を踏まえ、警備に係る費用の効率化や誘致、受け入れ体制の高度化を図る観点からも、名古屋港でのクルーズ客船の受け入れ地であるガーデンふ頭の再開発や金城ふ頭の整備のタイミングに合わせて、クルーズターミナルの整備を検討することも一つの選択肢となり得るだろう。

6 おわりに

本調査研究では、国内におけるクルーズ客船の寄港状況やクルーズターミナルの整備状況といった基礎データを整理し、名古屋の現状とその立ち位置を明らかにした。また、乗客の下船後における行動分析や関係機関へのヒアリング調査を通じて、今後、名古屋が外航クルーズ客船の誘致・受け入れをどのように進めていくべきかについて検討・整理を行った。

名古屋港は、地理的には関東および関西の主要港湾のほぼ中間に位置しており、太平洋沿岸を周遊するクルーズ旅程において一定の機能的な位置づけを持つ。ただし、地理的要因のみで寄港地として選ばれるわけではないため、今後はより広域連携などの戦略的かつ効果的な誘致活動の展開や、地域の観光資源を的確に PR していくことが、寄港回数の増加に向けて重要となる。とりわけ、クルーズ客船の寄港によって経済的な恩恵を受ける背後自治体が、誘致活動や財政的な支援に積極的に関与していくことが持続的なクルーズ振興には求められる。

クルーズ客船の寄港が進むことで、地域経済の活性化や交流人口の拡大がもたらされることを期待したい。

－ 謝 辞 －

本調査研究の実施にあたり、ご多忙の中にもかかわらず快くヒアリングにご協力いただきました各自治体の皆様に、心より深く御礼申し上げます。

また、本研究に対し貴重なご助言を賜りました椙山女学園大学 水野英雄教授、ならびにデータ分析にご尽力いただきました株式会社ナイトレイの皆様に、厚く御礼申し上げます。

【補注】

- (1) クルーズ客船が旅程の開始または終了時に乗客の乗下船を行う港湾のこと。
- (2) クルーズ客船が旅程の途中で一時的に立ち寄り、乗客が観光を行う港湾のこと。
- (3) 寄港した異なるクルーズ船の種類数を指す。
- (4) 港湾法に基づき、港湾の開発、利用及び保全の方針、目標年次（通常 10～15 年後）における港湾の能力、港湾施設の規模、配置など基本的事項を定めた港湾整備のマスタープランのこと。
- (5) クルーズ船社や旅行代理店の関係者を招き、港湾施設や観光地などを視察・体験してもらうもの。寄港地としての魅力や受け入れ体制について PR し、寄港や旅行商品造成を促すことを目的とする。

【参考文献等】

-
- 1) 日本政府観光局（JNTO）ウェブサイト（<https://www.jnto.go.jp/statistics/data/visitors-statistics/>）
 - 2) Cruise Lines International Association ウェブサイト（<https://cruising.org/resources/state-cruise-industry-report-2024>）
 - 3) Cruise Industry News ウェブサイト（<https://cruiseindustrynews.com/cruise-ship-orderbook/>）
 - 4) 国土交通省港湾局訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数（2024 年速報値）（令和 7 年 2 月 28 日）
 - 5) 国土交通省港湾局 報道発表資料（令和 7 年 2 月 12 日）