



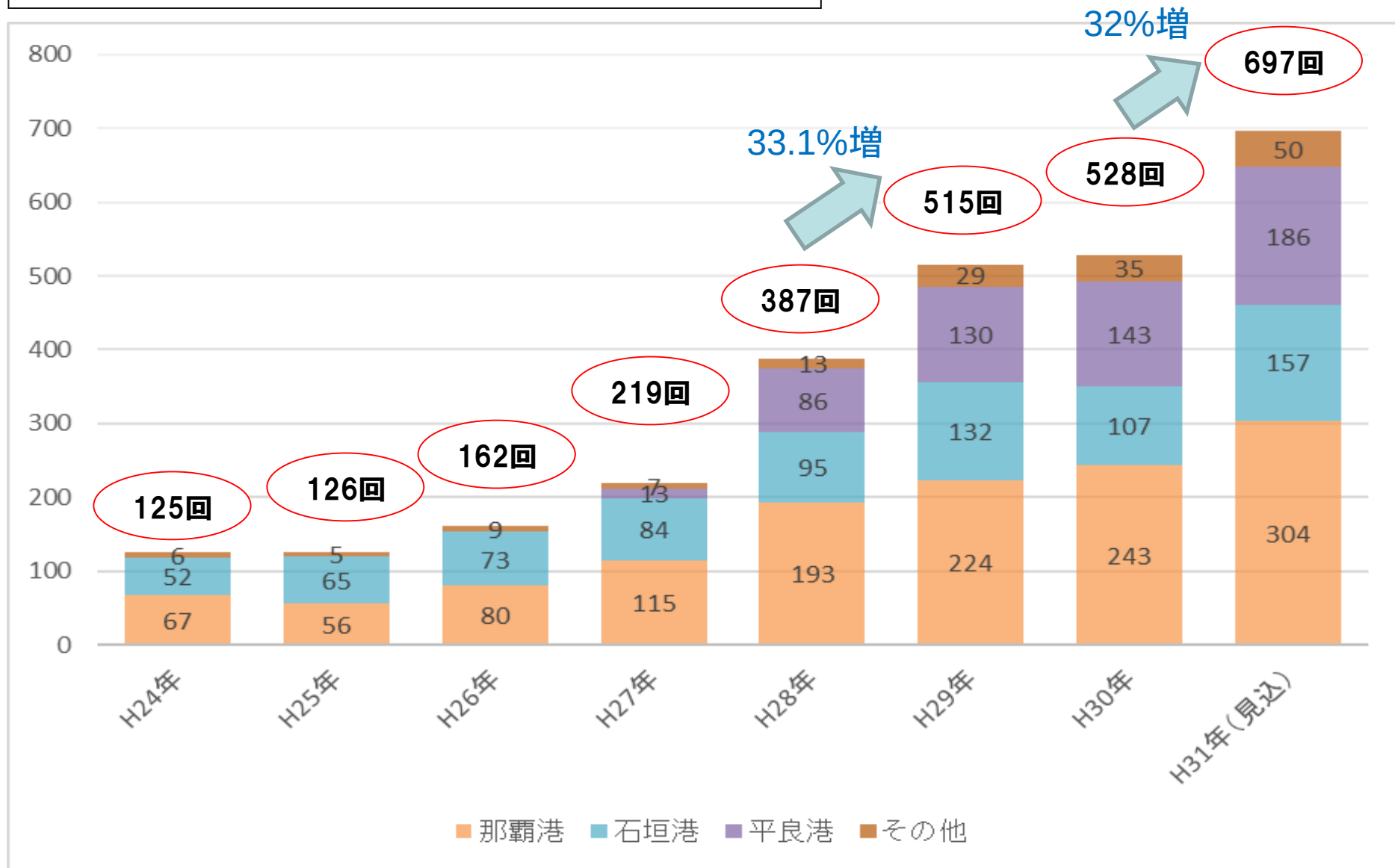
パネルディスカッション

『クルーズと地域～更なる成長を目指して～』

令和元年11月12日(火)

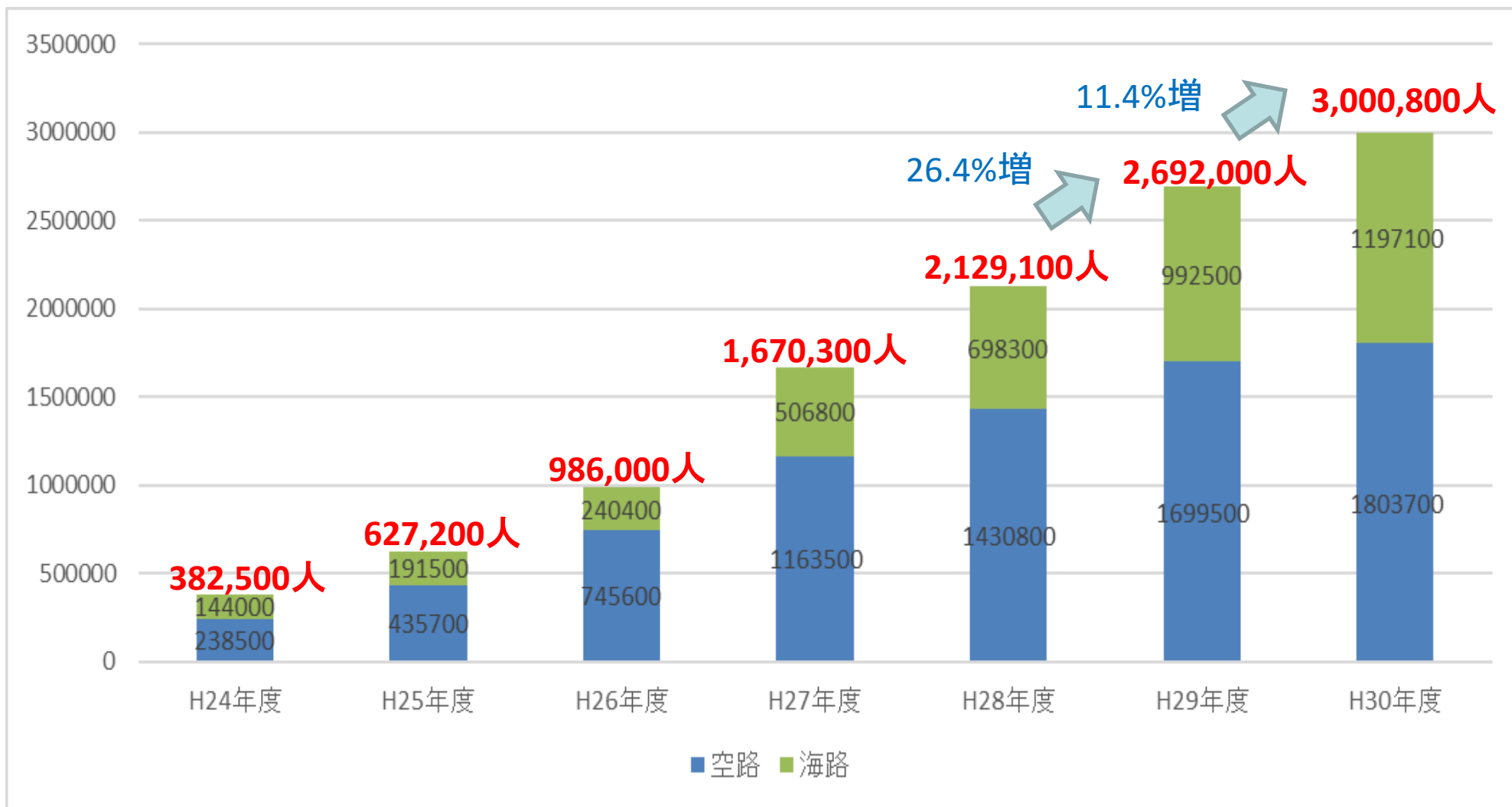
クルーズ船寄港の状況

沖縄県内各港湾への寄港回数の推移



外国人入域観光客の状況

外国人観光客数の状況

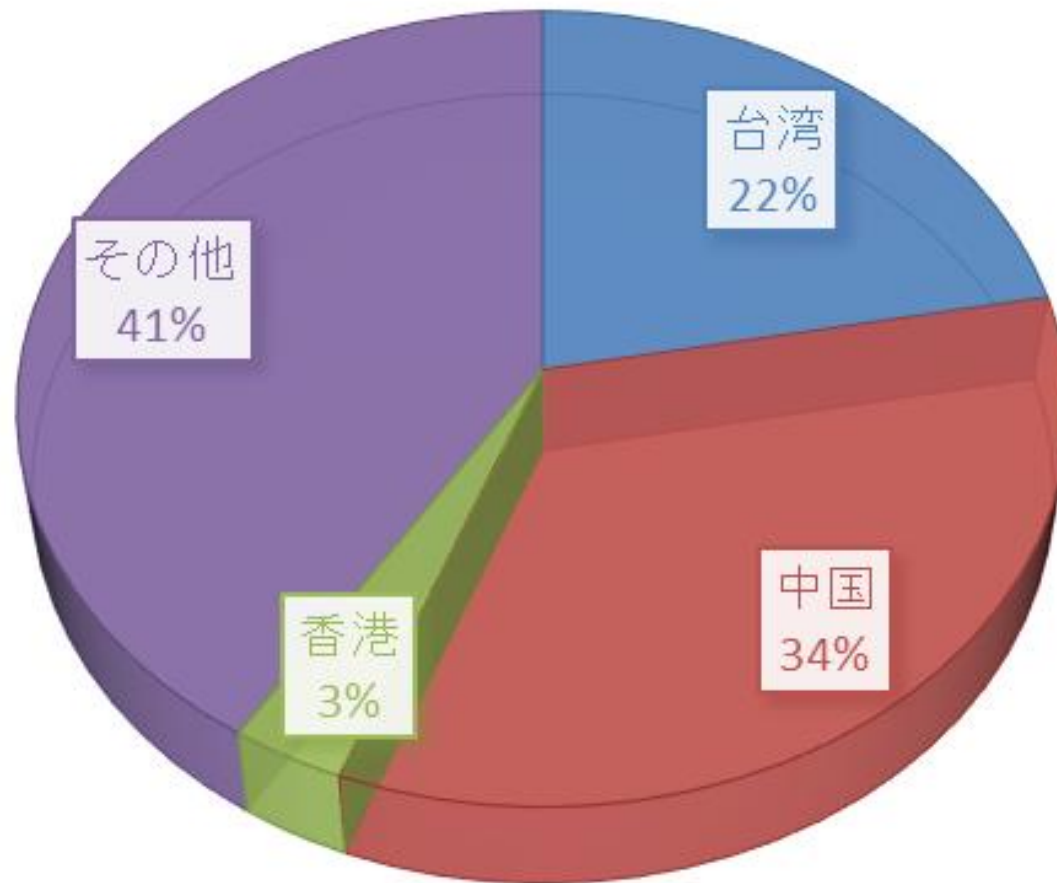


※海路に関しては、船員を含む

クルーズ乗客国籍

平成30年(暦年)海路外国人観光客数(船員含む)国籍別割合

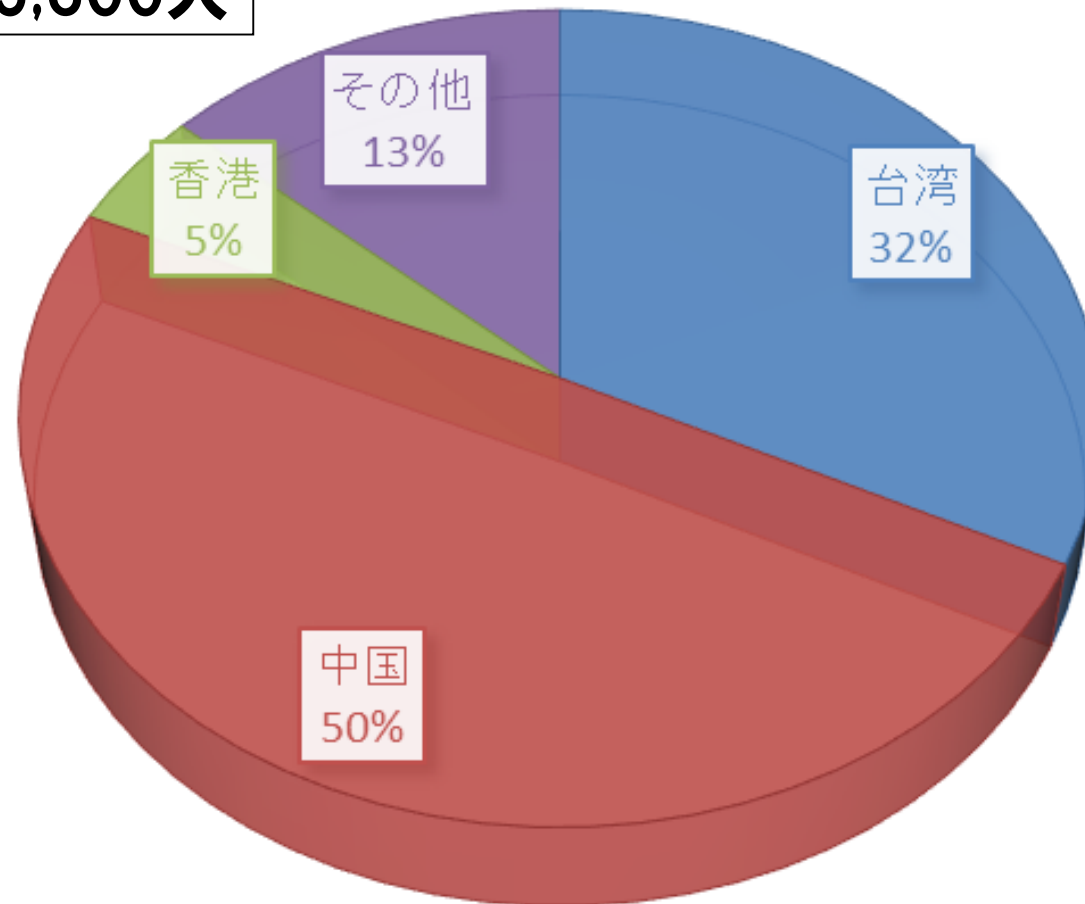
合計1,123,800人



クルーズ乗客国籍

平成30年(暦年)海路外国人観光客数(船員含まない)国籍別割合

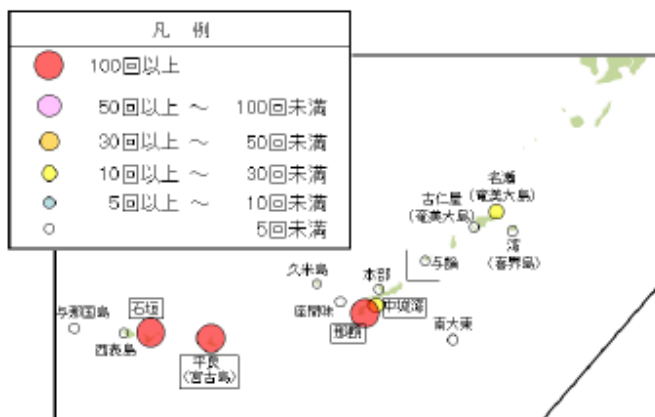
合計765,600人



クルーズ船寄港の状況 他都道府県と比較

2018年 港湾別のクルーズ船の寄港回数

図表3 クルーズ船の寄港する港湾（2018）



2018年 港湾別のクルーズ船の寄港回数		
順位	港湾名	寄港回数
1	博多港	279
2	那覇港	243
3	長崎港	220
4	横浜港	168
5	平良港	143
6	神戸港	136
7	ペラビスタマリーナ（広島）	122
8	佐世保港	108
9	石垣港	107
10	鹿児島港	100



観光産業による経済効果

平成30年度(実績)

一人当たり県内消費額 : 73,374円

観光収入 : 約7340億円

※平成29年度全体の観光消費額は約6979億円

(沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課HP参照)

平成31年度(目標)

入域観光客数 : 10,300,000人

観光収入 : 1.1兆円

一人当たり県内消費額 : 約93,000円



クルーズ寄港による経済効果

平成30年度(実績)

外国海路客一人当たり県内消費額 : 28,343円

観光収入 : 339億2940万円 (外国海路客総数×外国海路客一人当たり県内消費額)

※平成30年度全体の観光消費額は約7334億円

(沖縄県文化観光スポーツ部観光政策課HP参照)

平成31年度(目標)

海路入域観光客数 : 1,370,000人 (予定)

一回の寄港で数百名から数千名の乗客が上陸し、短時間の間に観光地を巡り、ショッピングや飲食をおこなう

⇒バス及びタクシーの稼働、観光施設への入場、飲食や土産品の購入をともなう

クルーズ船の寄港は、地域経済への効果大

沖縄県におけるクルーズ船寄港の状況

多くの中国・台湾発着クルーズの寄港が増加したことで、過去最高の年間寄港回数を更新中。

さらに、外国クルーズ船社はクルーズ船を東アジアへ相次いで投入し、中国や日本マーケットの拡大に乗り出している。欧米系船社のアジア周遊クルーズでの寄港地としても沖縄の知名度が高まっている。

1. 中国発着クルーズの安定的寄港

アジアのクルーズ人口の増加に伴い、中国から沖縄へのオーバーナイトやラグジュアリー船の寄港回数が増加している。今後もノービザ化、入国審査の簡素化等による寄港が拡大すると想定される。

2. 欧米系クルーズ船の増加

英国キュナード社、仏国ポナン社、米シーボーン・クルーズ社などの欧米系ラグジュアリー船の増加に加え、アイダクルーズ社などカジュアル船の寄港も増加している。

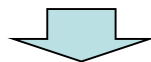
3. 那覇港発着のクルーズ船

来年で10年目となるにつぼん丸に加え、今年10月にコスタクルーズ社のネオロマンチカが那覇発着の商品を展開。来年度も、数社が那覇発着のクルーズ商品を予定。

沖縄へ寄港する主なクルーズ船のクラスと傾向

【小型船・ラグジュアリークラスの特長】

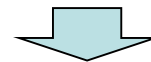
- ・ニッチマーケットを対象
- ・リピーター率が高く、常に新しい目的地、観光素材を求めている。
- ・欧米系乗客中心で、**自然、文化、歴史などに興味**があり。



離島・ヤンバル地域にも寄港の可能性あり。
ラグジュアリー層が求める多彩な観光メニューの開発が必要。

【大型船・カジュアルクラスの特長】

- ・マスマーケットを対象
- ・各国の代表的な都市への寄港が売りに新規の乗客を集める。
- ・台湾、中国人乗客中心で**ショッピング**に興味があり。



那覇港を中心に石垣港・平良港へも寄港。
クルーズ船の大型化に対応した港湾整備並びに受入強化が必要。



クルーズ・エリアとしての沖縄の強み

1. 沖縄の**伝統文化**(祭り、組踊、織物染色、空手、焼き物、漆器、ガラス工芸、音楽、料理・食材)
2. 亜熱帯の豊かな**自然**(サンゴ礁の海、マングローブ、熱帯林、固有生物)
3. **歴史遺産**(世界遺産「琉球王国のグスク及びその関連遺跡群」、第二次世界大戦戦跡)
4. **島嶼性**(魅力的なアイランド・ホッピング、定常型・定点型クルーズの可能性)
5. 台湾、中国、韓国など近隣アジア諸国との距離(**地勢的優位性**)
6. 国際空港から極めて近い那覇港の立地条件(国内外からの**フライ&クルーズ**発展の可能性)
7. 多様なイベントや体験メニュー(マリン体験、自然体験、伝統文化体験、等)
8. クルーズ船で入域する訪日外国人に対する**ノービザ制度**の開始、CIQ手続きの迅速化
9. 大型船受入を想定したインフラ整備開発(**「官民連携によるクルーズ拠点形成事業」等**)

クルーズエリアとしての沖縄の課題

- (1)クルーズ専用岸壁及び大型クルーズ船の寄港できる岸壁の不足**
- (2)貸切バスの確保(運転手不足)**
- (3)通訳案内ガイドの育成**
- (4)寄港地における受入対応の充実
(CIQ、二次交通)**
- (5)寄港地ツアーの多様化**

クルーズ船寄港の拡大に向けた取組み

1. 認知度の向上

→海外における積極的なセールス活動や観光情報の発信を通じた認知度の向上

2. 港湾整備の迅速化

→急速に大型化するクルーズ船の寄港に対応できる迅速な港湾整備が急務。

3. 寄港地の分散化

→那覇・石垣港への寄港集中から中城湾港や本部港等への分散

4. 寄港の多様化

→欧米系クルーズ船の誘致促進による入域客国籍の多様化

5. 他地域との差別化

→クルーズ船社や旅行社に対しこの地域にしかない魅力をPRし、寄港誘致やツアー造成に繋げる。

6. 広域連携プロモーション及び受入の実施

→市町村広域で連携したプロモーション展開や受入体制の強化

7. 満足度の向上

→寄港時の歓迎対応、多彩な寄港地ツアーの創出、急増する個人客に対するおもてなし対応や情報発信