

日本海事財団
平成8年度補助事業

九州周辺海域における国際・国内
クルージング航路の振興に関する調査研究

— 中間報告 —

平成9年3月

財団法人 九州海運振興センター

は し が き

本報告書は、当センターが日本海事財団の平成8年度から2カ年にわたる補助事業として実施している「九州周辺海域における国際・国内クルージング航路の振興に関する調査研究」の平成8年度研究成果を中間報告書としてとりまとめたものであります。

わが国では、「クルーズ元年」と言われる平成元年以降、外航クルーズ船が相次いで建造され、平成7年度には外航・内航合わせて約29万人がクルーズを利用するなど、クルージング市場は着実に拡大しています。

一方、九州は、温暖な気候と美しい海岸線、島、山など海からの景観に恵まれ、市街地やテーマパークなど観光地への港からのアクセスも比較的良く、さらに、韓国、台湾、中国に近く相互の観光流動も大きいなど、国際及び国内のクルージング航路を展開するために優れた条件を備えています。

しかし、現状においては、一部でクルージング振興に向けた意欲的な取り組みが行われているものの、本格的なクルーズ船は不定期に寄港するのみであり、九州の好条件を活かしたクルージングの一層の振興が望まれるところであります。

こうしたことから、本年度は、国内外のクルージングの動向、九州の観光動向や港湾・海象条件など九州周辺海域におけるクルージングの展開に関する現状把握を行うとともに、クルーズ船社の航路開設条件、観光業者のクルージング取扱い意向をアンケート調査及びヒアリング調査によって把握し、九州周辺海域におけるクルージング航路展開の方向性と課題を整理しました。

これを踏まえ、次年度は、九州周辺海域におけるクルージング・モデル航路を設定した上で、利用者ニーズの把握やフィージビリティの検討などを行い、九州周辺海域におけるクルージング航路の振興に向けて民間・行政が取り組むべき方向性をとりまとめていくこととしております。

この報告書が関係者の方々にいささかなりともご参考になれば幸いに存じます。

おわりになりましたが、本調査研究をとりまとめるにあたって終始ご指導、ご協力を頂きました九州大学 角知憲教授はじめ委員各位、関係官公庁並びに調査にご協力頂きました関係の方々に、改めて御礼申し上げます。

平成9年3月

財団法人 九州海運振興センター
会長 邑本 義一

『九州周辺海域における国際・国内クルージング航路の振興に関する調査研究』

		委 員 名 簿	(順不同 敬称略)
委 員 長	角 知 憲	九州大学工学部教授	
委 員	加 藤 雅 広	長崎県商工労働部観光物産課長	
〃	奥 田 哲 也	鹿児島県企画部交通政策課長	
〃	森 川 雅 行	福岡市港湾局計画部長	
〃	黒 田 省 司	(株)九州・山口経済連合会調査部長	
〃	室 明	日本開発銀行福岡支店次長	
〃	熊 川 申 嗣 (猪瀬幸夫)	(株)日本外航客船協会調査・広報委員会委員長	
〃	満 留 省 吾	(株)日本旅行業協会九州支部長	
〃	渡 邊 晴一朗 (石原 進)	(株)日本観光協会九州支部副支部長	
〃	河 野 清 一	(財)福岡観光コンベンション・ビューロー専務理事	
〃	村 木 文 郎	長崎旅客船協会会長	
〃	岩 男 秀 彦	鹿児島県旅客船協会会長	
〃	村 形 義 明	大阪商船三井船舶(株)九州・門司支店長	
〃	竹 下 国 昭	(株)阪急交通社福岡支店長	
〃	丸 目 真 一	シーガイアグループ福岡営業所長	
〃	西 川 寧 是	全日本空輸(株)福岡支店取締役支店長	
〃	藤 丸 順 子	博多独楽編集局長	
〃	金 相 仁	(株)亜洲観光旅行社福岡支店長	
〃	田 中 龍 吉	(株)澤山商会船舶部長	
〃	満 潮 洋	ハウステンボス(株)九州営業本部福岡支社長	
〃	岩 崎 福 三	鹿児島商船(株)代表取締役会長	
〃	古 木 圭 介	鹿児島サンロイヤルホテル専務取締役総支配人	
〃	後 藤 靖 子 (大黒伊勢夫)	九州運輸局企画部長	
〃	岩 瀧 清 治	第四港湾建設局地域整備調整官	
幹 事	澤 永 鎮 康	九州運輸局企画部貨物流通企画課長	
〃	大 森 紘 一	九州運輸局企画部観光課長	
事 務 局	石 坂 健 一	(株)九州海運振興センター調査役	
集計・解析	泉 裕 喜	(株)三和総合研究所東京研究開発第1部主任研究員	
	原 田 昌 彦	〃	研究員
	中 津 淳	〃	研究員
	関 恵 子	〃	研究員

() は前任者

【目 次】

第1章 調査の概要	1
1. 調査の背景と目的	1
2. 調査のフロー	2
3. 調査内容	3
4. 調査方法	8
第2章 国内外のクルージングの動向	11
1. 国内のクルージングの概況	11
2. 海外のクルージングの概況	20
第3章 クルーズ船社の航路開設条件	27
1. クルージングビジネスの現状と将来展望	27
2. クルージング航路の開設条件	30
3. 九州周辺海域におけるクルージング航路の開設可能性	32
第4章 クルージングからみた九州の観光ポテンシャル	35
1. 九州の観光の概況	35
2. クルージングからみた九州の観光ポテンシャル	56
3. クルージング展開に向けた観光関連事業者の動向	86
第5章 クルージング海域としての九州の港湾・海象条件	97
1. 九州における港湾整備及び旅客定期航路の動向	97
2. 九州周辺における気象・海象条件	107
第6章 旅行業者のクルージング取扱い意向	127
1. アンケート調査の概要と回答企業の属性	127
2. クルージングの取扱いの現状	132
3. クルージング市場の展望	141
4. 九州周辺海域におけるクルージング取扱いの展開可能性	144
5. 九州周辺海域におけるクルージング取扱いの意向	153
6. 九州の観光全般について	169
第7章 九州周辺海域におけるクルージング航路展開の方向性と課題	173
1. 九州周辺海域におけるクルージング航路展開の方向性	173
2. 今後の検討課題	179
資料編	
1. アンケート調査票	
2. ヒアリング調査の概要	

第 1 章 調査の概要

1. 調査の背景と目的

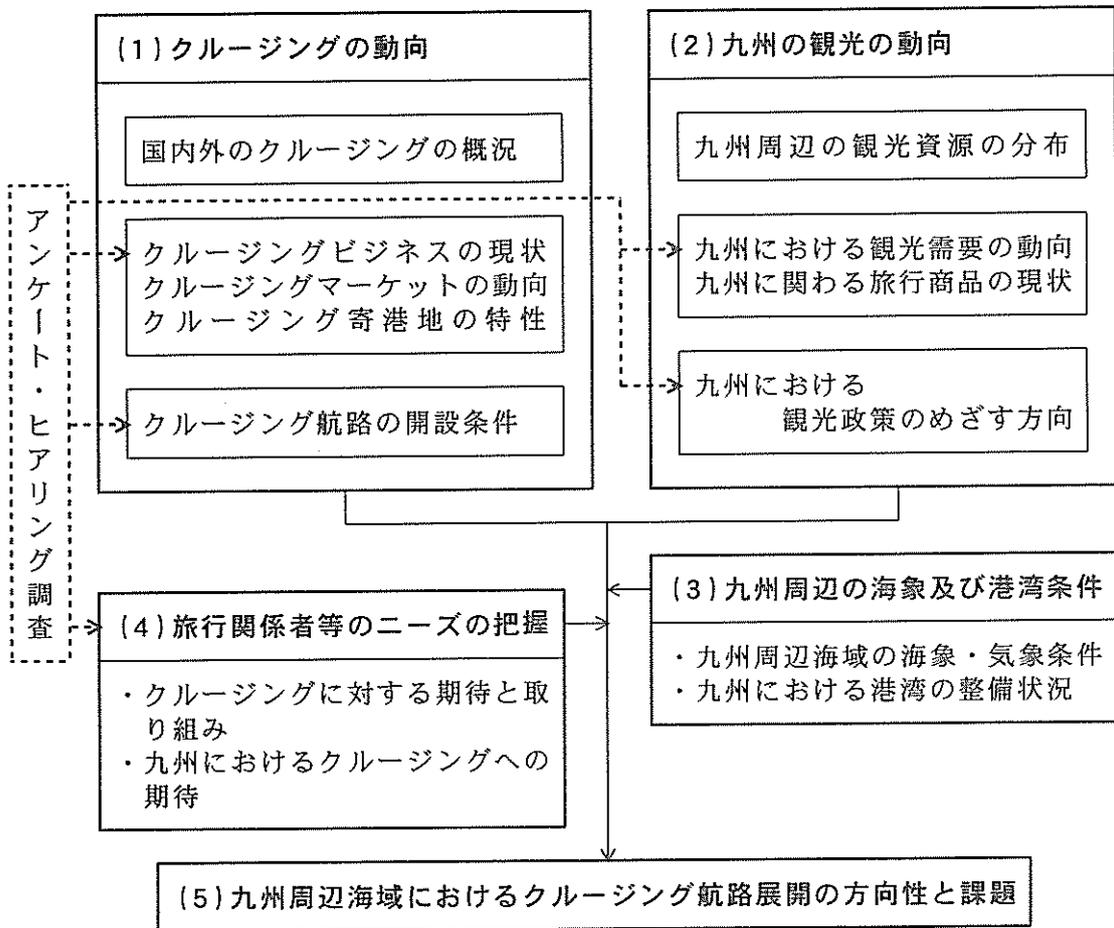
九州は、周辺を海に囲まれ、温暖な気候にも恵まれている。また、美しい海岸線、島、山など海からの景観に優れているほか、市街地やテーマパークなど観光地への港からのアクセスも比較的良い。一方、韓国、台湾、中国に近いという地理的特性から、これらの国との定期航路も運航され、相互の観光流動も大きいなど国際クルージングへの潜在的な需要も大きいと考えられる。

しかし、現状においては、特定の大型クルーズ船による関東、関西を起点とするクルーズが不定期に寄港するのみで、行きたい時に行きたいところへいけるという利用機会も限られるため、九州の好条件を活かした本格的なクルーズの振興が図り得ない状況にある。また、一定水域での観光ダイクルーズや高速船を使った観光ルート開発的な航路の開設など、観光を目的としたクルージングの意欲的な試みがなされているが、九州の観光の動向から、さらに多くの観光地域でクルージング航路の開設の可能性があると考えられる。

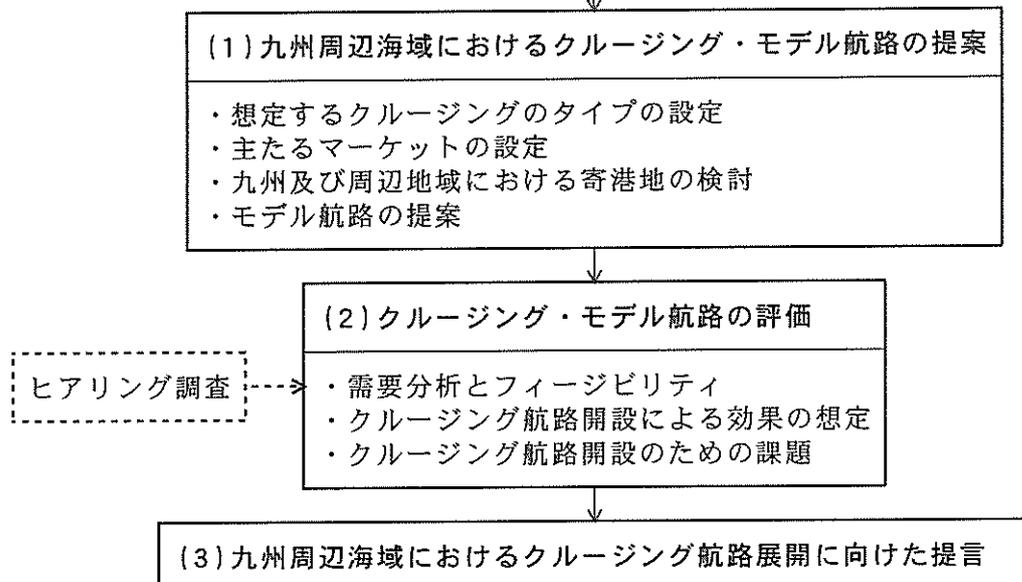
このため、本調査においては、九州を取り巻く観光の動向、クルーズ船の運航条件などを調査分析するとともに、近隣アジア諸国との国際航路を含むクルージングのモデル航路を提案し、それらの航路を開設するための条件やフィージビリティについて調査することにより、九州における新たな海上観光ルートの形成による観光の振興とクルージングを中心とする海洋レクリエーションの振興を図ることを目的とする。

2. 調査のフロー

【平成8年度】



【平成9年度】



3. 調査内容

【平成8年度】

(1) クルージングの動向

国内外におけるクルージングの動向について、既存資料及び船社・旅行業者へのアンケート調査・ヒアリング調査に基づいて整理する。

①国内外のクルージングの概況

国内におけるクルージングについて、九州発着分を中心に参入船社、投入船舶・船型、就航航路、ルート・行程、主たる利用者などの現状を整理する。なお、九州発着分については、国際・国内旅客定期航路や定期遊覧航路など旅客船全般を整理する。

また、海外におけるクルージングについて、世界の主要なクルージング拠点である「エーゲ海」「カリブ海」、九州と近接する「(東)アジア」を中心に、国内と同様、その概況を整理する。

②クルージングビジネスの現状

クルージングを旅行商品の一つとして捉え、期間・スケジュール、価格・単価、テーマ設定、ターゲットとなる利用者層、寄港地や船内における提供サービスなどについて整理する。

また、ビジネスとしてのクルージングという観点から、運航船社及び旅行業者におけるクルージングの位置づけ、取扱いの現状などを把握する。

③クルージングマーケットの動向

まず、わが国における余暇活動、特に海洋性レジャーの発展の経緯、クルージングへの関心の高まりとマーケット拡大の状況などについて整理する。

次に、既存のクルージング商品の起終点となる地域に着目し、ターゲットとなる利用者層の居住地域、年齢、男女比及び参加単位（団体、個人等）等を把握する。

また、ライフスタイルの多様化や高齢化の進展等による今後予想されるマーケットの変化について展望する。

④クルージング航路の寄港地の特性

既存のクルージングの寄港地について、港湾の立地特性や施設等受け入れ態勢の現状、背後圏の観光資源の分布状況、クルージング航路寄港時の行動パターン（移動圏域の広がり、オプションツアーの設定と参加状況）などの特性を整理する。

⑤クルージング航路の開設条件

クルージングに関するこれまでの特性分析に基づき、クルージング航路開設のための条件を整理する。

1) 航路開設に必要な市場規模

クルージング航路の起終点の条件として、船社がクルージング航路を開設し、もしくは旅行業者がクルージング商品を催行するために必要な市場規模について、船型や稼働率などの条件とともに整理する。

2) 寄港地背後圏の観光資源の条件

クルージング航路の寄港地選択の主要な条件として、背後圏における観光資源の分布状況やその特性などを整理する。

3) 寄港地の港湾機能・海象に関する条件

クルージング航路の寄港地及び設定海域に必要となる条件として、港湾機能（旅客ターミナル、岸壁、C I Q機能など）の条件、海象・気象条件について整理する。

(2)九州の観光の動向

九州における観光の動向について、既存資料及び旅行業者へのヒアリング調査などをもとに整理する。なお、対象地域は九州全域とするが、必要に応じて福岡市、長崎県、鹿児島県を対象とした事例研究を行う。

①九州周辺における観光資源の分布状況

九州における観光資源の分布状況について、クルージング航路開設にあたっての地域資源としての観点から、港湾からの距離に着目して整理する。

また、周辺地域との一体的な航路設定が想定される西日本各地（中国・四国及び沖縄など）、東シナ海沿岸（韓国・台湾・中国など）における観光資源の概況を整理する。

②九州における観光需要の動向

九州における観光需要の動向について、地域別の入込客数の推移、主な居住地、他地域と比較した特性などを整理する。

③九州に関わる旅行商品の現状

国内外の主要なマーケット（三大都市圏、韓国・台湾など）を発着地とする九州関連の旅行商品の現状について、代表的なルート・行程、海上ルートの利用状況（クルージング、湾内遊覧、観光要素の強い旅客船・フェリー航路など）、主な利用者層などについて整理する。

④九州における観光政策のめざす方向

国及び地方公共団体等における観光振興の中長期的な観光戦略及び現在の取り組み状況などについて整理する。

(3)九州周辺の海象及び港湾条件

①九州周辺海域の海象・気象条件

クルージング航路の開設にあたって重要な条件となる波浪・風雨・潮流などの海象・気象条件について、九州周辺地域の状況を整理する。

②九州における港湾の整備状況

クルージング航路の寄港に求められる条件として、港湾機能（旅客ターミナル、岸壁、C I Q機能など）の現状及び計画を整理する。

(4)旅行関係者等のニーズの把握

①クルージングに対する期待と取り組み

船社及び旅行業者からみたクルージングビジネスに対する期待及び取り組み方針などを把握し、今後のクルージングビジネスの展開について展望する。

②九州におけるクルージングへの期待

船社及び旅行業者からみた九州及び周辺地域の旅行商品全般の取扱いに関する意向を把握した上で、クルージング航路開設・商品取扱への期待と可能性、その条件、想定されるクルージング航路・商品のあり方などを把握する。

(5)九州周辺海域におけるクルージング航路展開の方向性と課題

以上の分析結果をもとに、平成8年度調査のまとめとして、九州周辺海域における国際・国内クルージング航路形成の可能性及びその実現のための課題について整理する。

<検討の視点>

- * 途中寄港地（目的地）としての航路展開可能性
- * ターゲットとする集客地域（三大都市圏、九州域内、アジア諸地域など）
- * 発着地（集客地）としての航路展開可能性
- * フライ&クルーズなど他の交通機関との連携可能性
- * 旅行会社など取り組み条件
- * 港湾などの整備条件 等

【平成9年度】

(1)九州周辺海域におけるクルージング・モデル航路の提案

平成8年度調査の結果を踏まえ、九州周辺海域におけるクルージングのモデル航路を具体的に提案する。

①想定するクルージングのタイプの設定

モデル航路の検討対象として、宿泊型のクルージングを中心としてデイクルーズなども含め、期間・テーマなどクルージング航路・商品のタイプを設定する。
類型化されたクルージング特性や九州地域等のポテンシャルから九州地域を起終点とするクルージングを核にした観光ルートや利用者の行動パターンを想定する。

②主たるマーケットの設定

①で設定した各タイプ毎に、クルージングのターゲットとなる利用者の居住地域、年齢層、参加人数などについて検討を行う。検討結果を踏まえ、モデル航路の起終点となる地域・港湾を設定する。

③九州及び周辺地域における寄港地の検討

背後圏の観光資源の分布や港湾の整備状況、周辺海域の海象・気象条件などを踏まえ、九州及び周辺地域における寄港地を検討する。

④モデル航路の提案

ここまでで行ったクルージングのタイプ、ターゲットとなるマーケットと起終点、九州及び周辺地域における寄港地などの検討をもとに、具体的なモデル航路のルート・行程、導入船型・船種、寄港地及び船内での提供サービスなどについて提案を行う。

<想定されるモデル航路例>

(宿泊施設を有するクルーズ客船対象)

- 北部九州ルート（博多、五島、壱岐・対馬、長崎・佐世保 等）
- 南九州ルート（鹿児島、宮崎、種子・屋久 等）
- 九州周回ルート（テーマパーク周回、離島周回 等）
- 九州・南西諸島ルート（奄美・沖縄＋南九州 等）
- 九州・中国・四国ルート（南四国＋南九州、瀬戸内＋北部九州 等）
- 韓国との組み合わせルート（済州島・釜山＋北部九州 等）
- 台湾・香港等との組み合わせルート（台湾・香港、南西諸島＋南九州 等）
- アジア周回クルーズ（韓国～中国～台湾～香港～南西諸島～九州 等）
- ワンナイト・クルーズ（博多周辺、長崎周辺 等）

(遊覧船、レストラン船等の発展型)

- デイ・クルーズ
- 観光アクセス・クルーズ

(2)クルージング・モデル航路の評価

(1)で提案したモデル航路について、船社や旅行業者へのヒアリング調査などをもとに、その実現可能性や課題を整理する。

①需要分析とフィージビリティ

各モデル航路について、船社や旅行業者からみて航路開設が可能となる需要規模の想定を行うとともに、概算的な事業コストを算出することにより、フィージビリティ（事業採算性）を検討する。

②クルージング航路開設による効果の想定

モデル航路が開設された場合に期待される新たな観光ルートの形成、地場産業の活性化などの波及効果について定性的に整理する。

③クルージング航路開設のための課題

船社や旅行業者などの民間サイドから見たモデル航路開設のための課題を抽出し、行政サイドに求められる支援策を検討する。

(3)九州周辺海域におけるクルージング航路展開に向けた提言

これまでの検討を踏まえ、九州周辺海域におけるクルージング航路展開に向けた提言を行う。

- 開設が求められるクルージング航路
- クルージング航路開設に向けた船社・旅行業者への誘致・支援方策
- クルージングに対応した観光資源・旅行商品の開発
- クルージング航路開設による効果の活用（新たな観光ルートの形成など）
- 段階的なクルージング航路展開のシナリオ
- 寄港地における港湾（旅客ターミナル、岸壁、C I Q機能など）及びアクセス整備
- 周辺地域・港湾との連携のあり方
- 行政・民間が一体となった取り組みと役割分担のあり方 等

4. 調査方法

【平成8年度】

(1) アンケート調査

① 旅行者

<調査対象・件数>

- 全国の主要な旅行者、約1,000社

<調査項目・内容>

- 旅行商品としてのクルージングの取扱いの現状
- 旅行商品としてのクルージングに対する期待と今後の取り組み方針
- 九州及び周辺における旅行商品取扱いの現状と問題点
- 九州周辺海域におけるクルージング商品取扱いの可能性と条件
- フライ&クルーズなど他の交通機関との連携の可能性と課題
- 九州周辺海域で想定されるクルージング航路のあり方
- 九州周辺海域で想定されるクルージングの顧客ターゲット
- クルージングの取扱いにあたってのクルーズ船社に対する要望
- 九州及び周辺地域の取り組みに対する要望 等

(2) ヒアリング調査

① クルーズ船社

<調査対象・件数>

- わが国でクルージング航路を運営する船社
- アジア・日本近海でクルージング航路を運営する外国船社の在日事務所・代理店
- クルージング商品を取り扱う主要な旅行者、計10社程度

<調査項目・内容>

- クルージング航路の現状（航路、投入船舶、日数等）
- クルージングにおけるサービスの現状（寄港地での行動、船内サービス等）
- クルージングの顧客特性（居住地、年齢・性別、人数、旅行目的、客単価等）
- クルージング航路開設の条件（需要規模、寄港地特性、港湾条件等）
- フライ&クルーズなど他の交通機関との連携の可能性と課題
- 九州周辺海域のクルージングのポテンシャル（観光資源、海象条件）
- 九州周辺海域のクルージングの課題・問題点
- 九州周辺海域におけるクルージング航路開設の可能性と条件
- 九州周辺海域におけるクルージング航路開設に向けた要望 等

②九州域内の観光関連業者

<調査対象・件数>

- 九州域内においてクルージング航路を運営する船社
- 九州域内においてクルージング商品を取り扱う主要な旅行業者
- 九州域内において観光関連事業を行う業者、計5社程度

<調査項目・内容>

- 九州の観光の現状（観光資源の立地状況、入込客数の推移）
- 九州の観光の課題・問題点
- 九州域内におけるクルージング航路の現状（航路、投入船舶、日数等）
- 九州域内におけるクルージングの顧客特性
- 九州域内におけるフライ&クルーズなど他の交通機関との連携の可能性と課題
- 九州周辺海域のクルージングのポテンシャル（観光資源、海象条件）
- 九州周辺海域のクルージングの課題・問題点
- 九州周辺海域におけるクルージング航路開設の可能性と条件
- 九州周辺海域におけるクルージング航路開設に向けた要望 等

③関係行政機関

<調査対象・件数>

- 九州域内の関係官公庁、5者程度

<調査項目・内容>

- 九州の観光の現状（観光資源の立地状況、入込客数の推移）
- 九州の観光の課題・問題点
- 観光振興の中長期的な戦略（海外も含めた競合地域との差別化戦略）
- 観光振興の手段としてのクルージングに関する考え方
- クルージング航路開設に向けた取り組みの現状と今後の課題 等

第2章 国内外のクルージングの動向

1. 国内のクルージングの概況

(1) クルージングの歴史

わが国では戦前から、日本郵船、大阪商船（現在の商船三井）などを中心に北米・南米航路が運航されていたが、大型ジェット機の発達によって1960年代前半に相次いで撤退した。

しかし1972年には、商船三井客船がクルーズ事業を本格的に開始し、国や地方自治体、企業などの研修利用を主体に営業を展開し、成果を上げた。

その後関西汽船、西日本商船、大島運輸が、研修利用を主目的とした客船を1973年～1983年に次々と就航させ、1990年には日本クルーズ客船が研修クルーズ船『おりえんとびいなす』を就航させるなどの動きがみられる。

また1989年以降には、個人客を主な対象としたクルーズ客船が、昭和海運、商船三井客船、郵船クルーズから相次いで就航し、新しいクルーズ時代の幕開けとなった。このことから1989年は『クルーズ元年』とよばれている。

(2) わが国のクルーズ船

現在、わが国の海運企業が実質的に運航している外航クルーズ船は4社9隻となっている（表2-1）。

現在運航されている外航クルーズ船には、「新さくら丸」のように1972年に建造されたものもあるが、多くは1989年の『クルーズ元年』以降に建造されており、特に1990年には3隻が就航した。

また、現在就航している9隻のうち、2隻はカリブ海などの海外でのクルーズを中心に利用されており、残りの7隻はチャーター専用として、または一般個人客向け及びチャーター両用として利用されている。

表2-1 わが国のクルーズ船

船名	新さくら丸	ニュー ゆうとびあ	おせあにつく ぐれいす	ふじ丸
船籍	日本籍	日本籍	日本籍	日本籍
運行会社名	商船三井 客船	日本クルーズ 客船 *1	昭和海運	商船三井 客船
総トン数	17,399	12,378	5,218	23,340
乗客(人)	552	594	120	団体600 個人350
速力(ノット)	21	25	20	21
乗組員(人)	87	63	70	135
就航年月	1972/7	1975/3	1989/4	1989/4

船名	クリスタル ハーモニー	おりえんと びいなす	にっぽん丸	飛鳥	クリスタル シンフォニー
船籍	バハマ籍	日本籍	日本籍	日本籍	バハマ籍
運行会社名	クリスタル・ クルーズ *2	日本クルーズ 客船	商船三井 客船	郵船クルーズ *3	クリスタル・ クルーズ*2
総トン数	48,621	21,906	21,903	28,717	50,202
乗客(人)	960	606	団体600 個人350	610	960
速力(ノット)	23	21	21	21	22
乗組員(人)	480	120	160	243	545
就航年月	1990/7	1990/7	1990/9	1991/11	1995/5

資料) 運輸省海上交通局調べ

注1) SHKライン(新日本フェリー、阪九フェリー、関釜フェリー等で構成される長距離フェリーグループ) 全額出資による新会社

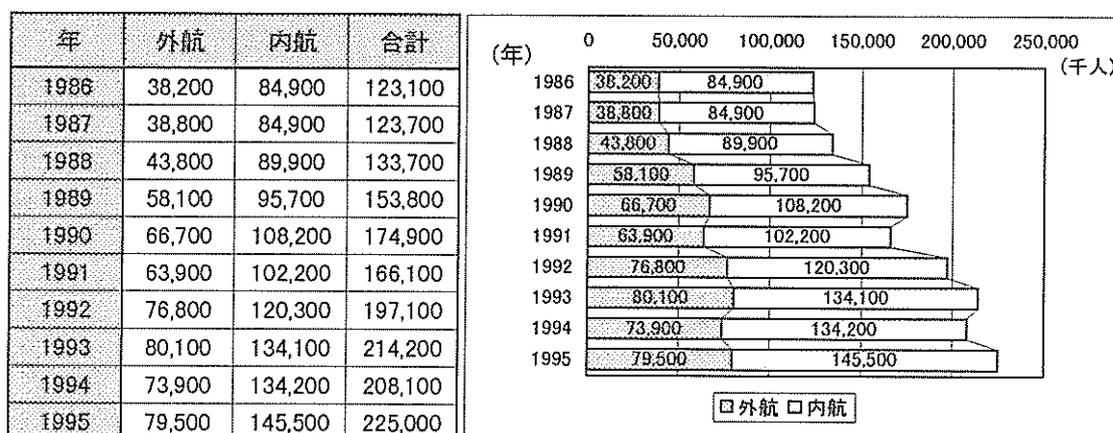
2) 日本郵船全額出資の子会社(米国)

3) 日本郵船全額出資の子会社(日本)

(3) わが国のクルーズ利用客数

日本人のクルーズ利用客数の動向を表2-2に示す。

表2-2 日本人クルーズ利用客数の動向



資料) 運輸省海上交通局調べ

わが国のクルーズ客船の利用者は、1989年以降の相次ぐクルーズ客船就航とともに増加を続け、1993年には利用者数が20万人を突破した。1994年には外航客がやや減少したものの、1995年には外航客は増加に転じ、内航客の増加も顕著である。

外航客は全体の35～40%程度を占め、その総数は年間7～8万人となっている。

利用形態別にみると、1994年ではチャーター・クルーズ（団体貸切利用）が、全体の約70%であり、それ以外のレジャー・クルーズ（一般個人客利用）は約30%といった状況である。

また、クルーズ利用客の7割はリピーターであると言われていることなどもふまえると、今後わが国においてクルーズを振興させるためには、新たな個人客獲得を念頭に置く必要がある。

(4) クルージングの航路パターンと寄港地の分布

① 我が国のクルージング航路数

1995年10月以降1年間の寄港計画より、国内の港に寄港するクルーズ客船のコースをみると、表2-3のとおりとなる。日本発着のクルージングは70航路、区間売りも含めて108コース設定されており、内航クルージング航路は54航路、外航クルーズは16航路設定されている。

表2-3 わが国に寄港した客船の航路数 (1995/10～1996/9)

	航路数	コース数 (区間売りを含む)
内航クルーズ	54	74
外航クルーズ	16	34
合計	70	108

資料) 雑誌「クルーズ」より三和総合研究所作成

② 内航クルーズの主な目的地と乗・下船港の分布

我が国における内航クルージングは54航路、74コース設定されており、各コースの主な目的地を示すと表2-4のとおりとなる。最も多い目的地は阪神・東海方面であり、21航路となっている。

また、九州方面を目的地としたコースでは、対馬・佐世保・福江などに寄港しており、門司港におけるワンナイトクルーズが1回設定されている。

全54航路、74コースの主な乗・下船港を示したものが表2-5である。大都市圏である京浜地区、阪神・東海地区に設定したコースが多い。九州における乗下船港は博多、長崎がそれぞれ2回となっており、その他に門司、鹿児島に寄港している。

表2-4 内航クルーズの主な目的地 (1995/10～1996/9)

目的地	2泊以上	ワンナイトクルーズ*	主な目的地
北海道	9	0	小樽3
東北	12	0	青森、仙台3
金沢	2	0	金沢2
京浜	1	6	横浜
小笠原方面	6	0	
阪神・東海	21	4	鳥羽7
四国	7	0	高松5
九州	5	1	対馬・佐世保、福江など
沖縄方面	6	0	
合計	69	11	

資料) 雑誌「クルーズ」より三和総合研究所作成

表2-5 内航クルーズの主な乗・下船港 (1995/10～1996/9)

乗下船地	乗下船とも可	乗船・下船のいずれか	ワンナイトクルーズ*
北海道	2	3	0
東北	0	1	0
新潟・金沢	0	5	0
京浜	24	20	6
阪神・東海	8	14	4
九州	0	6	1
合計	34	49	11

資料) 雑誌「クルーズ」より三和総合研究所作成

③外航クルーズの目的地と主な乗・下船港の分布

全16航路34コースの外航クルーズの主要目的地を表2-6に示す。台湾、グアム・サイパンが最も多く、3航路が設定されている。一般的にアジアを目的地とした航路が多い。

また、外航クルーズにおける主要乗・下船港および経由地を示すと表2-7のとおりとなる。ほとんどのコースは、乗・下船港は京浜・阪神・東海に設定されている。九州における乗・下船港は2港あり（博多・鹿児島）、経由地として、佐世保・屋久島・長崎に寄港している。

表2-6 外航クルーズの主な目的地(1995/10~1996/9)

目的寄港地	
韓国(釜山・済州島)	2
中国(大連・天津・煙台・秦皇島)	2
中国(上海)	1
香港	2
台湾(高雄・基隆・台中)	3
グアム・サイパン	3
カリブ海方面	2
極東ロシア(コルサコフ・ウラジオストク)	2
世界一周	2
合計	19

資料) 雑誌「クルーズ」より三和総合研究所作成

表2-7 外航クルーズの主な乗・下船港および経由地(1995/10~1996/9)

乗下船地	乗下船とも 可	乗船・下船 のいずれか	経由地
北海道	1	1	2
東北	0	0	1
新潟・金沢	0	1	0
京浜	8	8	0
小笠原方面	0	0	0
阪神・東海	1	8	0
四国	0	0	0
九州	0	2	3
合計	10	20	6

資料) 雑誌「クルーズ」より三和総合研究所作成

④日本発着船の運航状況

1) 宿泊期間別の運航状況

1995年10月以降1年間の寄港計画より、国内の港に寄港するクルーズ客船の運航状況を宿泊日数別に示したものを表2-8に示す。

週末に利用できる1泊または2泊のプランが27%、3~7泊以内のプランが43%で、両方で全体の約70%を占めており、1週間以内の比較的短期のクルーズが中心となっている。

ただし8泊以上のものも31%利用されており、特に2週間程度のプランが全体の約2割を占めている。

表2-8 わが国に寄港した客船の宿泊期間別年間クルーズ数 (1995/10～1996/9)

宿泊数	1泊2日	2泊3日	3泊4日	～7泊	～14泊	14泊～ 1ヶ月	1ヶ月以 上	合計
クルーズ数	11	18	6	40	21	8	4	108
(%)	10.2%	16.7%	5.6%	37.0%	19.4%	7.4%	3.7%	100.0%

資料) 雑誌「クルーズ」より三和総合研究所作成

2) 宿泊日数別航路の特徴

宿泊日数別の航路の特徴と主な航路を表2-9に示す。

1・2泊の短期のプランでは発着港周辺海域での周遊が中心となっている。また、国内においても九州地方の複数都市と東京など長距離の周遊型クルーズを行う場合は、5泊～7泊程度の日数が中心となっている。

また、アジアを中心としたクルーズは5泊～7泊のプランが設定されている。

表2-9 宿泊日数別のクルーズ航路の特徴

宿泊日数	クルーズ航路の特徴
1泊型	大都市(東京、横浜、名古屋、大阪など)を中心とした湾内周遊型のプラン。
2泊型	大都市から各地方の港湾への直行の往復のプラン。関東から北海道方面など長距離の場合、片道運行が中心となる。
3・4泊型	全国の港湾間の往復が可能となる。1都市または2都市へのゆとりを持った往復が可能となる。 <国内航路> 函館・小樽発着北海道内周遊 東京発着東北地方への周遊 横浜発着四国周遊 東京鳥羽間(金比羅クルーズ) 等 <国際航路> 神戸→ウラジオストク→敦賀 等
5～7泊	東京から北海道・九州方面への周遊(諸島巡りなど)が可能となる。 <国内航路> 東京発着北海道周遊 東京発着小笠原諸島巡り 東京発着九州・屋久島クルーズ 等 <国際航路> 博多→済州→大連→神戸 東京→佐世保→釜山→佐世保→東京 東京→神戸→台中→東京 等
7泊以上	日本1周等可能となり、また、アジア方面の周遊や、世界一周などのプランも存在する。

3) 月別宿泊日数別運航状況 (表2-10)

わが国は四季が非常に豊かであるため、季節による変動が大きい。夏季は7月をピークに10月まで多くのプランが実施されている。一方冬季は12月に集中しており、これはこの月間にクリスマスや正月向けのプランが多数行われているためである。

表2-10 わが国に寄港した客船の月別宿泊日数別クルーズ数 (1995/10~1996/9)

泊数	1-2	3-7	8-14	15-	月合計	(%)
'95/10	5	2	3	0	10	9.3%
'95/11	2	1	1	0	4	3.7%
'95/12	7	5	1	0	13	12.0%
'96/1	1	2	1	1	5	4.6%
'96/2	0	2	1	2	5	4.6%
'96/3	0	2	1	2	5	4.6%
'96/4	0	5	1	0	6	5.6%
'96/5	0	1	7	3	11	10.2%
'96/6	4	5	0	0	9	8.3%
'96/7	4	9	1	0	14	13.0%
'96/8	4	6	1	1	12	11.1%
'96/9	2	6	3	3	14	13.0%
年合計	29	46	21	12	108	

資料) 雑誌「クルーズ」より三和総合研究所作成

4) 価格

宿泊日数別1泊あたりの料金をみると(表2-11)、最低料金は約3~5万円となっている。一般的に、料金は長期クルーズになるほど低減している。また、最低料金と最高料金には3~4倍の開きがあり、料金面での選択の幅は大きい。しかし、1泊当たり3~5万円という料金には、宿泊費、交通費、食費などが含まれており、他の交通手段による観光旅行と比較した場合、必ずしも割高とはいえない。

表2-11 宿泊日数別1泊あたり料金 (1995/10~1996/9) 単位: 円

宿泊日数	最低料金(1泊当)	最高料金(1泊当)
1	42,636	172,000
2	50,000	132,500
3	53,042	128,750
4~5	47,170	100,564
6~7	49,360	102,573
8~14	44,242	103,338
14~	31,171	107,117

資料) 雑誌「クルーズ」より三和総合研究所作成

運航事業者別の1泊当たりの料金をみると(表2-12)、「おせあにつくぐれいす」が一律料金を採用している。

また他の事業者は幅広い価格を設定しており、その価格帯は約3~17万円となっている。

表2-12 運航会社別1泊あたり料金(1995/10~1996/9) 単位:円

船名	運航事業者	最低料金(1泊当)	最高料金(1泊当)
おせあにつぐれいす	昭和海運	53,000	
おりえんとびいなす	日本クルーズ客船	28,000	129,429
にっぽん丸・ふじ丸	商船三井客船	33,147	109,669
飛鳥	郵船クルーズ	40,425	172,166

資料) 雑誌「クルーズ」より三和総合研究所作成

(5)九州への就航状況

雑誌「クルーズ」によると、表2-13に示すように1995年10月以降1年間、日本籍船で九州に寄港するクルーズ客船は14航海、20商品あり、九州の9港に延べ19回寄港している。このうち、内航のみは10航路あり、関東・関西方面から片道もしくは往復のプランが中心となっている。

また、外航を含む4航路では、長崎・佐世保・博多から上海以北への組み合わせと、鹿児島から高雄・香港方面への組み合わせとなっている。

表2-13 九州寄港のクルーズ(1995/10~1996/9)

	船舶名	クルーズの日程	泊数	価格	寄港地
内航のみ	飛鳥	1995/10/31-11/5	5	174,000-	東京→那覇→博多
	飛鳥	1995/11/12-14	2	960,000-	博多→東京
	おせあにつぐれいす	1995/11/7-11	4	220,000	長崎→屋久島→日南→大阪
		1995/11/7-13	6	330,000	長崎→屋久島→日南→大阪→新宮→東京
	にっぽん丸	1995/12/1-2	1	32,000-	門司→門司
	飛鳥	1995/12/21-27	6	274,000-	東京→大阪→佐世保→大阪→東京
		1995/12/22-26	4	182,000-	大阪→佐世保→大阪
	ふじ丸	1996/4/4-7	3	139,000-	神戸→福江→神戸
	おせあにつぐれいす	1996/7/2-7	6	280,000	大阪→対馬→隠岐→宮津→新潟
	飛鳥	1996/7/29-8/1	3	120,000-	門司→神戸→横浜
	飛鳥	1996/9/2-14	12	528,000-	神戸→横浜→釧路→金沢→新潟→隠岐→鹿児島→神戸→横浜
		1996/9/11-13	2	96,000-	鹿児島→神戸
		1996/9/18-22	4	168,000-	横浜→清水→高松→長崎
飛鳥	1996/9/20-22	2	96,000-	高松→長崎	
含外航	おせあにつぐれいす	1995/10/5-15	10	480,000	広島→長崎→南通→鎮江→上海→大阪→東京
	にっぽん丸	1996/5/14-24	10	387,000-	東京→屋久島→鹿児島→高雄→香港→鹿児島
		1996/5/14-26	12	465,000-	東京→屋久島→鹿児島→高雄→香港→鹿児島→東京
		1996/5/17-26	9	348,000-	鹿児島→高雄→香港→鹿児島→東京
	おせあにつぐれいす	1996/6/21-27	6	300,000	博多→濟州島→大連→神戸
おせあにつぐれいす	1996/8/15/21	6	260,000	東京→佐世保→釜山→佐世保→東京	

資料) 雑誌「クルーズ」

また、1996年1年間の日本発着・寄港予定の外国籍船11クルーズ中、九州へ寄港予定があるものは8（長崎6、鹿児島2）と半数以上となっている（表2-14）。九州以外での日本での寄港地は東京・大阪・神戸・瀬戸内海・沖縄などがあるが、寄港回数別にみると九州をはじめとして西日本が多い。

長崎へ寄港するクルーズの、その他の主な寄港地としては、北京（4）、釜山（3）、上海（2）などがある。

鹿児島へ寄港するクルーズは、香港・シンガポール方面のプランと、香港・北京・上海方面のプランである。

表2-14 外国籍船の就航状況(1995/10～1996/9)

寄港地	長崎	神戸	東京	鹿児島	大阪	瀬戸内海	沖縄	金沢	新潟	函館
回数	6	4	4	2	2	2	1	1	1	1

資料) 雑誌「クルーズ」(1996/1)

2. 海外のクルージングの概況

(1) 世界のクルージングマーケットの概況

現在、世界のクルーズ人口は約638万人となっており（表2-15）、地域別のシェアをみると米国のシェアが最も高く、全体の75%を占めている。

表2-15 世界のクルーズ人口（1994年）

北米		欧州					アジア・太平洋			世界
米国	カナダ	英国	ドイツ	フランス	イタリア	その他	日本	極東各国	豪州	
475	20	30	23.5	12.5	11.5	20	7.5	7.5	10	637.5

資料) 「クルーズ専科1997」ダグラス・ワード著

(2) 世界のクルーズ船の現状

①クルーズ船の就航状況

現在、世界のクルーズ船は約120隻存在している（雑誌「クルーズ」(1996/7)による）。

これらのクルーズ船の主なクルーズゾーンの分布は表2-16のとおりである。主なクルーズゾーンをみると、約30%をカリブ海が占めており、アラスカ、エーゲ海、地中海、ヨーロッパ、アジアが各々6～8%を占める。

また、アジアと日本近海のシェアをあわせると約10%となるが現状では欧米がクルーズマーケットの中心となっている。

表2-16 世界のクルーズゾーン

クルーズゾーン	計	(%)
カリブ	51	31.3%
地中海	11	6.7%
エーゲ海	10	6.1%
ヨーロッパ	10	6.1%
アラスカ	13	8.0%
アメリカ	2	1.2%
ハワイ	2	1.2%
大西洋	4	2.5%
アジア	10	6.1%
日本近海	6	3.7%
太平洋	5	3.1%
シベリア	1	0.6%
極地	3	1.8%
世界一周	5	3.1%
河川	9	5.5%
広域	21	12.9%
総計	163	100.0%

資料) 雑誌「クルーズ」(1996/7)より三和総合研究所作成

②価格帯

各客船の1泊あたり料金（2名1室利用での一人料金）の最低額を、表2-17に示す。3万円以下と3～5万円以下がそれぞれ約4割を占めている。

また、5万円以上の価格帯に属する船舶はほとんどがヨットタイプと呼ばれる小型客船である（ただし、下表以外にM、H双方に属する客船が2隻あった）。

表2-17 世界のクルーズ船の価格帯

価格帯	3万円未満(L)	3万円以上5万円未満(M)	5万円以上(H)	総計
隻数	52	52	14	118
(%)	44.07%	44.07%	11.86%	100.00%

注：複数の価格帯に属する船は含まない(M、H双方に属する客船は2隻ある)。
資料) 雑誌「クルーズ」(1996/7)より三和総合研究所作成

③利用者層

各客船の主な利用者層を示したものを先ほどの価格帯別にまとめると、表2-18となる。

低料金の価格帯では家族や若い世代、単身での参加者へのサービス提供を目的としているものが多く、価格帯が上昇すると、高品質のクルーズ提供を目的とする客船の割合が増加している。

いずれの価格帯においても伝統的で高品質なクルーズの提供を目的としている客船が多く、高品質なクルーズ提供を目的とする船舶は今もなお非常に多い。

表2-18 クルーズの利用者層

乗客層	L	M	H	総計
探検船	0	2	5	7
ファミリー	38	24	1	63
ヤングカップル、ハネムーン	28	28	2	58
伝統的な高品質クルーズ	13	24	9	46
シングルでもOK	16	7	6	29
帆装客船	0	3	0	3
ヨットタイプの小型客船	1	4	0	5
総計 (%)	98 46.01%	92 43.19%	23 10.80%	213 100.00%

資料) 雑誌「クルーズ」(1996/7)より三和総合研究所作成

(3) 主要なクルーズ海域における特徴

クルーズ船が多数かつ定常的に運航されている地域としてカリブ海、エーゲ海・地中海を、また九州との近接性に着目してアジア地域を取り上げ、クルーズの運航計画・価格帯などを中心に検討を行う。

クルーズが盛んな地域であるカリブ海、エーゲ海・地中海では定期クルーズ船（毎週

定曜日運航) が頻繁に運航されており、より手軽にクルーズを楽しむ環境が整備されている。またアジア地域においても頻度は少ないが定期クルーズが実施されている。

①定期クルーズ船の運航状況

表2-19に4地域の定期クルーズの概要について示す。

カリブ海においては、最も定期クルーズの運航頻度が高く、1年を通して、週末出発の7泊のクルーズを中心に運航されている。

エーゲ海・地中海では気候条件から冬季の運航頻度が低いですが、カリブ海と同様、7泊の週末からのクルーズが提供されている。

アジア地域ではシンガポールを中心に定期クルーズが運航されている。特徴として、短期型が多く、2・3泊を中心に展開されていることがあげられる。

表2-19 宿泊日数別定期クルーズの概要(1996年)

定期クルーズ	泊数	隻	主な運行月	頻度	最低料金 (1泊当)	最高料金 (1泊当)
エーゲ海	7	5	5~10	毎週	147.14	401.43
エーゲ海	6	1	4~11	毎週	121.67	235.00
地中海	7	3	3~11	毎週	192.14	346.14
地中海	4	2	3~11	毎週	182.50	329.25
カリブ海	7	29	通年	毎週23/隔週6	180.57	457.43
カリブ海	4	2	通年	毎週	154.75	417.25
アジア	7	1	1~3	毎週	999.00*	2599.00*
アジア	4	1	通年	毎週	150.00	342.50
アジア	3	2	1~3	毎週	122.67	222.67
アジア	2	2	1~3	毎週	184.00	334.00

単位：US\$ (ただし*はシンガポール\$)

資料) 雑誌「クルーズ」(1996/1)より三和総合研究所作成

②その他のクルーズ船の運航状況

不定期の観光クルーズにおいてその頻度・価格帯などを検討する(表2-20)。

カリブ海においては、不定期の観光クルーズ船においても運航頻度が高く、7泊、10泊を中心に行われている。

一方、エーゲ海・地中海においては泊数がより長く、7泊以上では11泊~13泊のクルーズが多数実施されている。

また、アジア地域においては運航回数は他地域に比べ少ないが、長期型のクルーズが多数運航されており、そのほとんどはシンガポールを中心としている。

表2-20 宿泊日数別運行状況 (1996年)

	カリブ海	地中海	エーゲ海	アジア
6泊まで	6	0	4	0
7泊	41	18	21	4
8・9泊	0	4	5	2
10泊	51	6	5	3
11-13泊	9	33	16	9
14泊以上	5	14	6	31

資料) 雑誌「クルーズ」(1996/1)より三和総合研究所作成

クルーズの価格帯をみると(表2-21)が、最も低廉な地域はカリブ海であり、アジア、エーゲ海・地中海と続いている。カリブ海では1泊当たり300ドル弱であり、日本円で1泊当たり3万円程度となっている。

表2-21 クルーズの価格帯 (1996年)

	最低料金 (1泊当)	最高料金 (1泊当)
カリブ海	284.10	670.18
地中海	432.96	1038.76
エーゲ海	460.55	1064.62
アジア	354.64	803.07

資料) 雑誌「クルーズ」(1996/1)より三和総合研究所作成

③カリブ海、エーゲ海・地中海の特徴と主な寄港地について

カリブ海、エーゲ海・地中海の定期クルーズの就航状況を中心に、主な寄港地について整理する。

カリブ海周辺には多くの定期クルーズが就航しており、クルーズ全体に占める割合も非常に高く、これらの定期クルーズ船の出発地・寄港地として多くの港が発達している。表2-22に多くの定期クルーズ船の出発地・寄港地となっている地域を示す。

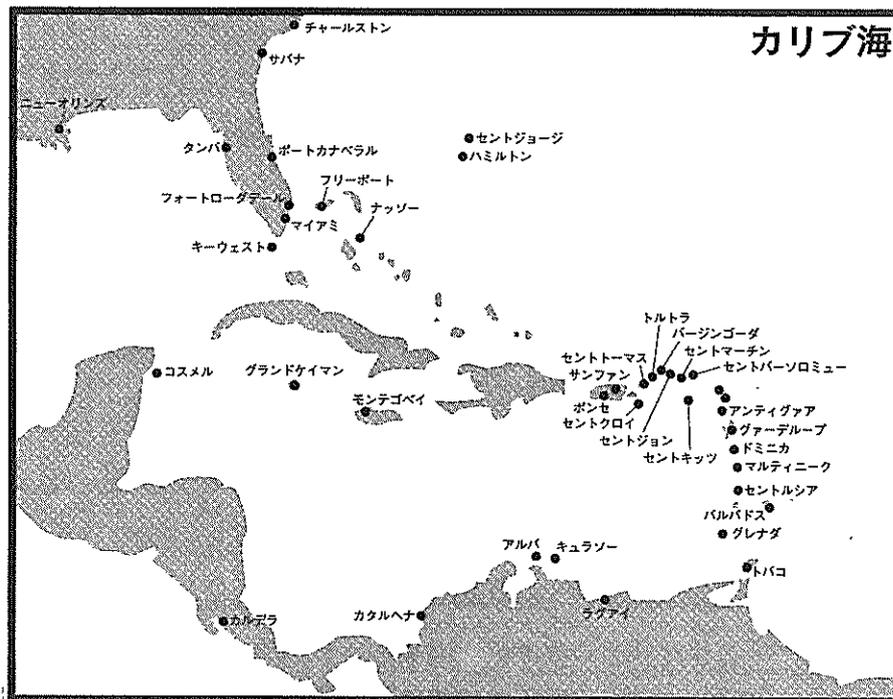
マイアミ、ニューオーリンズといった定期クルーズ船の主要な出発地は住民だけでなく、広範にわたって観光客がクルーズを楽しむために訪れており、フライ&クルーズによるサービスが多数行われていると考えられる。

カリブ海クルーズの寄港地は主に島が多く、ダイビングスポット(ナッソー、ココケイ、グランドケイマンなど)、文化遺産の残る地域(プラヤデルカメルン)などをオプションツアーとして楽しめる地域である。

表2-22 カリブ海における主要な寄港地

クルーズゾーン	マイアミ	ポートカナベラル	ニューオリンズ	フォートローダーデール	サンファン	フリーポート	ナッソー	ココケイ	キーウエスト	コズメル	プラーヤデルカメルン	グランドケイマン	セントマーティン	セントトーマス	バルバドス
パハマ	◎	◎				○	○	○	○						
東・西カリブ	◎		◎	◎					○	○	○	○	○	○	
南カリブ					◎									○	○

◎発着地
○主な寄港地

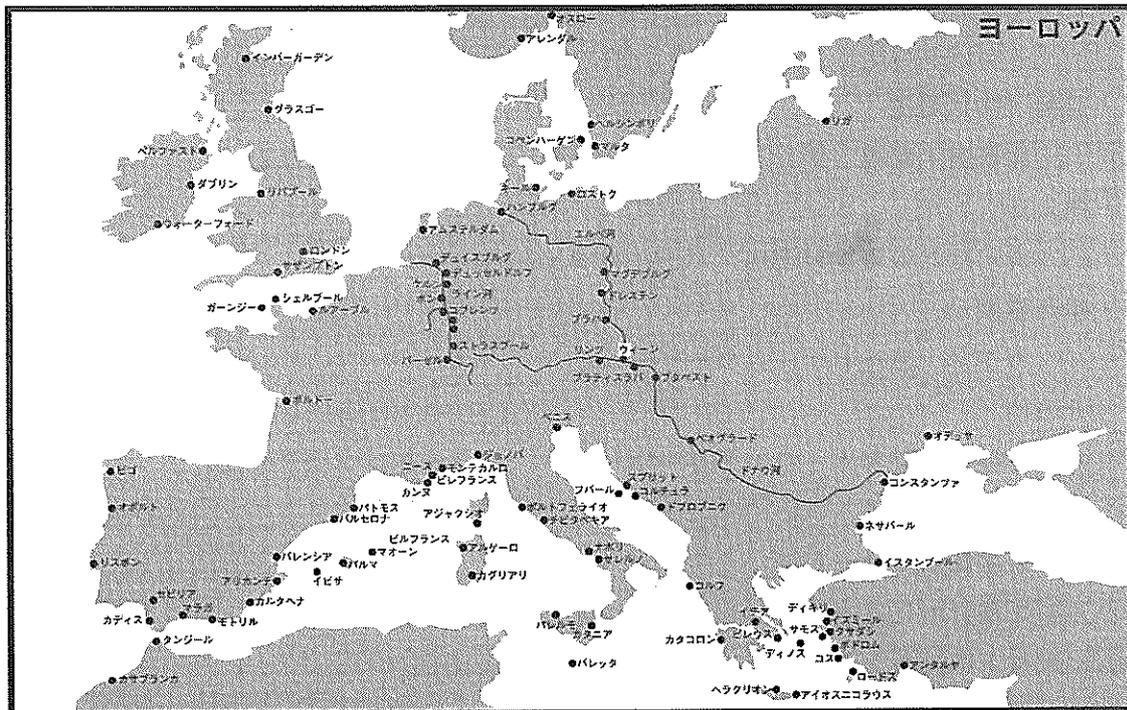


エーゲ海地域では出発地・寄港地のもつ特徴として遺跡群が存在することと、マリンスポーツを楽しめるリゾート的要素を持つことがあげられる。

表2-23 地中海・エーゲ海における主要な寄港地

クルーズゾーン	ベニス	ピレウス	サザンブトン	イスタンブール	バルセロナ	コルフ	イラクリオン	カタコロン	パトモス	ミコノス	サントリーニ	ロードス	クサダシ
出発地・寄港地	◎	◎	◎	◎	◎	○	○	○	○	○	○	○	○

◎発着地
○主な寄港地



(4)クルージングサービスの動向

①クルーズ客船内の施設

現在、総トン数が最大のクルーズ客船は101,000トン（出典：雑誌「クルーズ」1997年3月号）であるが、これを上回る104,000トンの大型クルーズ船の投入計画がP&O社（グランドプリンセス、'98年就航）から発表されるなど、客船の大型化が進んでいる。

またウォルトディズニー社がディズニー・クルーズ・ラインを設立し、85,000トンクラスのクルーズ客船の建造を発表している（ディズニー・マジック、'98年2月就航）。船内では子供用のサービスを充実させ、クルーズ催行中にはディズニーキャラクターが乗船するなど、船内の新たなサービスが提供されることになる。

近年のクルーズ客船における施設は非常に充実しており、多くの客船には以下のようなサービスを提供する施設が設けられている。

- ・スポーツ施設：

 - プール、フィットネスセンター、ジョギングトラック、パターゴルフなど。

- ・ラクジュアリー施設：

 - スパ（サウナ・ジャグジー）、マッサージルームなど。

- ・芸術・文化施設

 - 図書室・劇場・ダンスホール・映画館・プラネタリウムなど。

- ・飲食店

 - 寿司などの日本料理店、バー・カフェなど。

- ・娯楽施設

 - カジノ・カードゲームコーナーなど

- ・その他

 - 診療室・美容室・ランドリーコーナー、ショッピングプラザなど。

②クルーズ客船内のサービス

クルーズ催行中には乗客に対し、多くの催しが行われている。このような船内プログラムには以下のようなものが挙げられる。

- ・パーティー

 - 船長主催のパーティー、ゲーム大会、ダンスパーティーなど。

- ・映画上映会・ショー・コンサート

 - ミュージカルなどのステージ、コンサートなど。

- ・船内講習会

 - 水彩画、マジック、星座、俳句、折り紙、書道、茶道、スカーフの結び方など。

第3章 クルーズ船社の航路開設条件

本章では、わが国においてクルーズ船を運航する邦船社及び寄港実績のある外国船社に対して実施したヒアリング調査結果をもとに、クルージングビジネスの現状と将来展望、クルージング航路の開設条件、九州周辺海域におけるクルージング航路の開設可能性について検討する。

1. クルージングビジネスの現状と将来展望

まず、わが国のクルージングビジネスの現状と将来について、提供される商品内容、商品の販売形態、マーケット特性の側面から整理する。

(1) クルージング商品の現状

① クルージング商品の特徴

■ わが国特有のチャータークルーズの存在

わが国におけるクルージングは、レジャークルーズ（あるいは一般クルーズ）とチャータークルーズに大別される。チャータークルーズの存在はわが国固有の特徴であり、クルージングビジネスにおけるその比率は各社・各船舶によって異なるが、日本籍船はいずれも何らかの形でチャータークルーズを実施している。

■ 高価格帯に特化した商品特性

カリブ海などのアメリカマーケットではクルーズ船がレジャーランドのような位置づけにあり、低価格（最低1泊100ドル程度）でもあることから若年層にマーケットが広がっている。また、通年の定期クルーズがあり、選択肢も豊富である。

一方、邦船各社も、コース設定のオリジナリティ、豪華さとカジュアル性のバランスなどで他社との差別化を試みている。しかし、わが国ではマーケットが未成熟でクルーズ船舶数自体が少ないため、1隻でレジャーとチャーター、短期から長期までと多様なクルーズ需要に対応する必要があり、特定の顧客層や商品に絞ったコース設定や船内サービスの提供にあたっての制約が大きい。また、大型船の導入などによる低価格商品も出現しておらず、相対的に高価格帯に特化した商品特性となっている。

■ 季節性に対応したコース設定

わが国周辺海域では、海象や気候の条件のため冬期のクルーズは難点があるため、南洋クルーズや世界一周クルーズなどで対応している。また、カリブ海などのような定期運航できる段階までマーケットが拡大していないため、祭りやクリスマスなど季節毎にバラエティを持たせたコース設定を行っている。

②船内サービス及びオプションツアーの特徴

■非日常空間としてのエンターテインメントの提供

クルーズ客にとっては、船に乗ること自体が最大の目的である場合が多く、固定客の多くは、船内を日常から開放された社交空間と捉え、そこに魅力を感じている。

このため、各船社は、食事、イベント、パーティ、レクチャー、スポーツ、映画、ゲームなど多様な船内サービスの提供に努めており、寄港地での観光は、船内サービスも含めたエンターテインメントの一環である。オプションツアーには都市、自然、イベント、温泉、グルメ、リゾート、スポーツなどがある。

■わが国固有の特徴

わが国を中心として運航されている日本籍船は、いずれも日本人客にターゲットを絞っている。このため、①船内サービスは基本的に日本語、②和食や大浴場、カラオケなど日本人向けのサービス、③チップ制は採用せずサービス料込みの料金設定といった特徴を共通して持っている。また、日本籍船の制約として、④カジノは設置できないという点があげられる。

①及び②は、アジアからの集客にあたっての課題となる。その場合には、海外のクルーズ船の多くのように、英語による国際的なサービスを提供することが考えられるが、その場合には日本籍船と外国籍船が競合関係となる。

③に関して、外国籍船の多くはチップ制を採用しているため、見かけ上の商品単価は割安となり、また、船員のサービス向上を促しやすいが、日本籍船では各社とも安心感や煩わしさの解消などの点からサービス料込みとしている。

④に関して、東南アジアやカリブ海などの一部クルーズでは、カジノを集客の目玉としている場合がある。

(2)クルージング商品の販売形態

■船社が中心となった商品企画

レジャークルーズ商品の多くは、船社が企画し、船社が自社もしくは旅行業者を通じて販売している。旅行業者が販売する場合も、船社の商品に旅行業者が自社の商品名を付けて主催旅行とする場合が多く、基本的にクルーズ船社が商品企画を行い、旅行業者がその一部を受託販売的に販売している。

ただし、大手旅行業者やクルーズ専門業者では、クルーズ船の一部をブロックチャーターしたり、自らがクルーズ船をチャーターして商品を企画し、レジャークルーズとして個人客に販売している場合もある。

■口コミを中心とした顧客獲得

顧客拡大は口コミによる場合が多く、また、リピーター率の高いことがクルージング

商品の特徴である。このため、各船社や旅行業者は、乗船経験者を対象とした会員制のクラブを設け、DM（ダイレクトメール）を中心とした営業活動により、リピーターの確保と口コミを通じた顧客拡大に努めている。

また、マーケティング戦略として、短期クルーズでビギナーを新規顧客として獲得し、長期クルーズへ移行させることが基本であるが、短期クルーズでは比較的年齢層が若いものに対して、長期クルーズでは高齢者マーケットが中心であるため、長期的な取り組みが必要となっている。

(3) クルージングマーケットの現状

■中高年層、女性を中心としたマーケット

利用者は、50・60代以上の夫婦・女性（グループ・単身）が中心で、長期クルーズではその傾向が一層強い。

■大都市中心のマーケット

現状では、人口比率以上に大都市圏にマーケットが偏在している。例えば、関東が6割以上を占めるのに対し、関西が2割弱、その他で2割といった状況にある。

■長期クルーズを中心としたマーケット拡大

わが国では根付かないとされていた長期クルーズの人気の高まっており、世界一周などの長期クルーズほど売れ行きがよく、しかも一部区間乗船ではなく全区間乗船の乗客が多い。ただし、現状では、マーケットの裾野が広がっているというよりも、リピーターの定着・増加によるところが大きい。

■チャータークルーズのマーケット

主要なマーケットは、国・地方自治体、研修団体、民間企業である。

国・地方自治体、市民、青少年等を対象とした研修クルーズが中心で長期のものも多く、毎年同じ時期に継続的に行うものが多い。

民間企業マーケットは、インセンティブ、社員旅行、商品発表会・販促、顧客接待、研修などであり、1泊が中心で発着地も同じ場合が多い。

(4) クルージングビジネスの将来展望

■旅行業界の成長分野としてのクルージング

クルージングマーケットは、現状では小さいながらも確実に拡大しており、旅行業界にあっては数少ない成長分野とされている。大手旅行業者も、全国の主要支店をクルーズ拠点とするなど、販売に本腰を入れ始めている。

■低価格化がカギとなるマーケットの大衆化

今後もマーケットは高齢者中心との見方が多いが、団塊の世代の高齢化により、現状の中老年マーケットは拡大する可能性が高い。

世界的には船型の大型化と低価格化による大衆マーケットの拡大という潮流があるが、わが国でこれが実現されるためには、人件費や船価の償却費などのコスト削減による低価格商品の実現、旅行業者の販売力の活用などが条件とみられている。

また、低価格を売り物としたアジア船社の参入がマーケットを変える可能性はある。この場合、カジノを売り物にする可能性があり、日本籍船はカジノのできないことが大きな制約となる。

2. クルージング航路の開設条件

次に、船社のヒアリング結果に基づき、集客地の条件、目的地の条件、港湾条件から、クルージング航路の開設条件を検討する。

(1) 集客の目安と集客地の条件

■集客の目安は定員の5～7割程度

航路開設に必要な市場規模はクルーズ船の船型によっても異なるが、ヒアリングでは定員の7割程度が採算ラインという意見があった。また、1航海につき250～300人の集客が目安となるという意見もあり、日本籍船は定員500人程度のものが多いことから、これはその5～6割程度となっている。

船の維持費が高く、1日でも遊ばせると大きな損失となるため、稼働率は9割程度となっている。

これらのことから、例えば、1週間のクルーズを定期航路として運航するためには、年45航海（52週の9割）×定員500人×消席率6割＝年間13,500人の需要を確保することが必要となる。

途中寄港地で区間乗船客の乗降を行う場合には、上記の定員約500人に対して、100人程度の集客が可能であれば、寄港の可能性があると意見もあった。

■大都市圏中心だが、地方にも十分可能性あり

現状では関東圏にクルーズ人口が集中し、東京・横浜が日本籍船の拠点となっていることから、その他の地域の乗客も京浜地区で乗下船している場合が多い。

ただし、福岡市では新聞社が中心となって日本一周クルーズをほぼ毎年催行していたり、新潟県柏崎市などでは地方自治体が旅行業者の協力を得て自主企画で運航しているケースもあり、商品企画と集客活動の中心となるコーディネーターが存在すれば、大都市でなくてもクルージング航路の設定が可能と考えられる。

■アジアからの集客可能性

現在、クルージングを楽しんでいるのは華僑の一部程度であるが、アセアン諸国の経済成長が目覚ましいため、今後の市場として有望視されている。

ただし、そのためには、低価格化が重要と考えられており、また、食事や使用言語などの船内サービスをどうするかが課題となる。

(2) 目的地の条件

■概ね1時間圏内に観光資源の存在すること

クルーズ船は朝入港して夕方出港するのが通例であるため、目的地では日帰り観光が中心となる。このため、港湾から概ね1時間程度の圏域に、魅力的な観光資源が存在し、半日程度で回遊できることが望ましい。人気があるのは、テーマパーク、祭りなどである。

■船で行くことに魅力のある場所

クルーズ船は乗船自体が大きな目的であることや、飛行機など他の交通機関との競争力の問題から、離島など船でないと行きにくい場所ほど寄港地として魅力がある。

■数百人の乗船客を受け入れられる施設の存在

オプションツアーの目的地では、飲食・休憩施設や物販施設など、数百人のクルーズ客に対する受け入れ体制が整っていることが望ましい。

■地元との交流や歓迎行事

寄港地における入港時の歓迎セレモニーや地元住民との交流などが、クルーズ客からみた寄港地の人気度に大きく寄与している。

■効果的なポートセールス

船社がクルーズ船の寄港地を決定する場合、地方自治体のポートセールス活動も重要な要因となっている。ただし、現状では、港湾担当部局と観光振興担当部局が連携したポートセールス活動は少なく、逆に船社に対して総合的かつ魅力的なプレゼンテーションが行えれば、寄港可能性は大いに高まると考えられている。

(3) 港湾条件

■クルーズ船入港に対応できる港湾施設

基本的には、クルーズ船の入港に対応できる岸壁などの港湾施設が整備されていることが求められる。離島などではテンドーポートによって上陸しているケースもあるが、天候などによって上陸できない可能性もあるため、直接着岸できることが望ましい。

■外航クルーズの場合はC I Q機能

外航クルーズの国内寄港地では、税関、出入国、検疫の機能が整備されていることが必要である。

■動線や景観に配慮した旅客ターミナル

旅客ターミナルが整備されていることが望ましいが、整備されている場合でも、重い荷物を持って長距離を歩いたり、階段を上り下りしなければならない場合がある。また、貨物船用のバースに着岸して景観に難点のある場合もある。このため、旅客ターミナルやその他港湾施設の整備にあたって、乗客の立場に立った動線や景観への配慮が望まれている。

■市街地や鉄道駅・空港などへの交通アクセス性

目的地の場合には背後の市街地に近接し、また、オプションツアー用のバス駐車場が確保されていることが望ましい。集客地の場合には鉄道駅や空港などへの交通アクセス性に優れることが求められる。

3. 九州周辺海域におけるクルージング航路の開設可能性

ここでは、クルーズ船社からみた集客地、目的地及びクルージングの拠点としての九州の評価を整理し、九州周辺海域における航路開設可能性を検討する。

(1) 集客地としての九州

■潜在的マーケットとしての期待

現状、マーケットが関東・関西に偏在していることもあり、九州は潜在的なマーケットとして期待されている。また、古くからアジアとの交流の窓口であり、海に囲まれていることから、クルージングの発展する土壌があるとの意見もある。

(2) 目的地としての九州

■離島を中心とした高い評価

長崎や鹿児島等の各都市、ハウステンボス等のテーマパーク、自然の豊かな屋久島や南西諸島などの離島を有することから、九州の目的地としての評価は高い。

特に、魅力的な離島の多いことが評価を高めており、離島の場合、運賃や所要時間の面で航空機との差が少ないこともクルーズにはプラス要因である。長崎や鹿児島についても、空港が市街地から比較的離れているため、寄港地としては有利とされている。

阿蘇や霧島などは内陸すぎるため、クルーズの目的地としては難しいとされているが、既存のクルーズでも一部陸上に宿泊している例もあり、将来的に可能性がないとはいえない。

課題としては、港湾施設や観光サービスの充実があげられている。また、現地の旅行者による魅力的な観光地の紹介などの情報提供も期待されている。

(3)クルージングの拠点としての九州

■南西諸島やアジア諸国との近接性

九州は、クルーズの目的地として人気のある南西諸島やアジア諸国に近接しているため、九州とこれらの地域を目的地とする航路の設定が容易である。また、関東や関西からアジア方面へのクルーズにおいても、航空や新幹線など他の交通機関を利用して九州を起終点港とすることにより、所要日数の短縮が可能となる。

■大都市圏を集客地としたフライ&クルーズの可能性

関東圏をターゲットと想定した場合、運航頻度の高い福岡空港と近接する博多港をベースとしたフライ&クルーズの実現性が高い。

フライ&クルーズの実現のためには、航空会社との連携が不可欠（座席確保、料金低減、旅行商品化など）である。また、荷物の扱いの簡素化も課題である。

■季節限定の定期運航の可能性

九州各都市、離島、テーマパーク等を巡るコースや、南西諸島・アジアと組み合わせたコースでは、定期クルーズの実現性についても期待がもたれている。ただし、気候・海象の問題から通年ではなく季節を限定した運航が想定される。

■外国船社の寄港可能性

現状の外国籍船の寄港は、世界一周やアジア周遊クルーズなどの途中での寄港が多く、日本を目的としたクルーズは少ない。寄港地も横浜、神戸などが基本であり、九州では長崎、鹿児島などに寄港実績がある。船社はマンネリ化防止のためにも新たな寄港地を探しており、港湾施設の充実度や知名度、ポートセールスの熱心さなどにより、寄港が促進される可能性がある。

第4章 クルージングからみた 九州の観光ポテンシャル

1. 九州の観光の概況

(1)九州周辺における観光資源の分布状況

観光資源の分布状況について以下の3つの視点により整理を行った。

- ・クルージングの航海中の海上及び港湾で楽しむことのできる観光資源
- ・寄港地及び周辺地域における日帰り観光の対象となる観光資源
- ・船外の宿泊を伴う観光の対象となる観光資源

①クルージングの航海中の海上及び港湾における観光の対象となる観光資源

1) 自然観光資源

■ 景観の優れた海岸

鹿児島県が非常に多く、次いで長崎県が多い。

表4-1 九州の主な景観の優れた海岸

県名	景観の優れた海岸
福岡県	32
佐賀県	11
長崎県	85
熊本県	37
大分県	53
宮崎県	26
鹿児島県	134

単位)箇所

資料) (社)日本観光協会「全国観光情報ファイル」(1995年改訂)より三和総合研究所作成

■ その他自然観光資源

山、高原は、長崎県、熊本県、宮崎県、鹿児島県に多く分布している。

山は、都市や海に近くその都市や海の展望に優れた比較的小型のタイプ、温泉等の近くに位置しハイキングやドライブ等に適した中型のタイプ、内陸部で山脈を形成しているもので登山等に適した大型のタイプに分類できる。

湖沼・川・滝・溪谷は、九州南部の宮崎県及び鹿児島県に集中している。

表4-2 九州の主な内陸自然観光資源

県名	山・高原	湖沼・川・滝・溪谷	合計
福岡県	2	2	4
佐賀県	4	1	5
長崎県	14	5	19
熊本県	14	6	20
大分県	11	8	19
宮崎県	16	13	29
鹿児島県	15	14	29

単位)箇所

備考)県境に位置するものは両県に計上

資料) 日本交通公社「新日本ガイド」(1989年)より三和総合研究所作成

■ 国立公園・県立自然公園

九州の国立公園、国定公園は表4-3の通りで、海岸線に沿って指定されているものも多い。

表 4 - 3 九州の国立公園・国定公園

国立公園	
瀬戸内海国立公園	福岡県 大分県
西海国立公園	長崎県
雲仙天草国立公園	長崎県 熊本県
阿蘇くじゅう国立公園	熊本県 大分県
霧島屋久国立公園	宮崎県 鹿児島県
国定公園	
北九州国定公園	福岡県
耶馬日田英彦山国定公園	福岡県 熊本県 大分県
玄海国定公園	福岡県 佐賀県 長崎県
杓岐対馬国定公園	長崎県
九州中央山地国定公園	熊本県 宮崎県
祖母傾国定公園	大分県 宮崎県
日豊海岸国定公園	大分県 宮崎県
日南海岸国定公園	宮崎県
奄美群島国定公園	鹿児島県

資料) 総合ユニコム「レジャー&ライフ マーケティングデータ総集」(1996年)より
三和総合研究所作成

県立自然公園は各県でそれぞれ5～6箇所程度指定している。

表 4 - 4 九州の県立自然公園

県名	公園名	県名	公園名
福岡県	筑豊県立公園	熊本県	市房山県立自然公園
	太宰府県立自然公園		五木五家荘県立自然公園
	筑後川県立自然公園		矢部周辺県立自然公園
	矢部川県立自然公園	大分県	津江山系県立自然公園
	背振・雷山県立自然公園		国東半島県立自然公園
佐賀県	背振・北山県立自然公園		豊後水道県立自然公園
	川上金立県立自然公園		神角寺・芹川県立自然公園
	太良岳県立自然公園		祖母傾県立自然公園
	八幡岳県立自然公園	宮崎県	祖母傾県立自然公園
	天山県立自然公園		尾鈴県立自然公園
	黒髪山県立自然公園		西都原杉安峽県立自然公園
長崎県	北松県立公園		矢岳高原県立自然公園
	大村湾県立自然公園		母智丘関之尾県立自然公園
	西彼杵半島県立自然公園		わにづか県立自然公園
	多良岳県立自然公園	鹿児島県	高隈山県立自然公園
	野母半島県立自然公園		欄牟田池県立自然公園
	島原半島県立自然公園		川内川流域県立自然公園
熊本県	小岱山県立自然公園		甌島県立自然公園
	金峰山県立自然公園		トカラ列島県立自然公園
	三角大矢野海辺県立自然公園		

資料) 総合ユニコム「レジャー&ライフ マーケティングデータ総集」(1996年)
より三和総合研究所作成

②寄港地及び周辺地域における日帰り観光の対象となる観光資源

1) 海洋レジャー施設等

■海中公園・ヨットハーバー

海中公園、マリーナ・ヨットハーバーともに鹿児島県に多い。

表4-5 九州の主な海洋レジャー施設

県名	単位)箇所	
	海中公園	マリーナ・ヨットハーバー
福岡県	0	9
佐賀県	1	0
長崎県	1	6
熊本県	3	7
大分県	1	3
宮崎県	1	0
鹿児島県	7	11
合計	14	36

資料) (社)日本観光協会「全国観光情報ファイル」(1995年改訂)より三和総合研究所作成

■プレジャーボート等の在籍船数

プレジャーボート・ヨット、遊漁船を合わせた在籍船数は、沖縄県を除く九州全体で約6万5千隻である。1隻当たりの人口数は205人/隻であり、全国の326人/隻より小さく、海洋レジャーへの関心の高さがうかがえる。

ただし、近年の推移をみると、九州の5支部の管轄地域はいずれも全国水準より低い伸びに留まっている。

表4-6 プレジャーボート等の在籍船数

	1989年	1990年	1991年	1992年	1993年	1994年	1995年	構成比
福岡支部	12,588	13,283	14,227	15,014	15,741	16,231	16,749	25.6%
長崎支部	14,239	14,209	14,250	14,314	14,706	14,985	15,011	23.0%
三角支部	10,577	10,854	11,221	11,522	12,039	12,421	12,778	19.6%
大分支部	6,304	6,461	6,713	6,978	7,203	7,406	7,587	11.6%
鹿児島支部	11,662	11,794	12,171	12,532	12,805	13,039	13,224	20.2%
5支部合計	55,370	56,601	58,582	60,360	62,494	64,082	65,349	100.0%
全国	267,350	284,925	308,925	332,298	351,950	368,022	382,104	-

単位) 隻

備考) 日本小型船舶検査機構で船舶検査を実施した小型船舶から船舶安全法の適用外となったため船舶検査証書を返納した船舶及び船舶検査証書の有効期間満了後1年以上経過した船舶を除いた各年3月31日現在の在籍船のうち、プレジャーモーターボート、プレジャーヨット、遊漁船に分類される船舶数を示す。

備考) 福岡支部→福岡県、佐賀県、壱岐、対馬

長崎支部→壱岐、対馬を除く長崎県

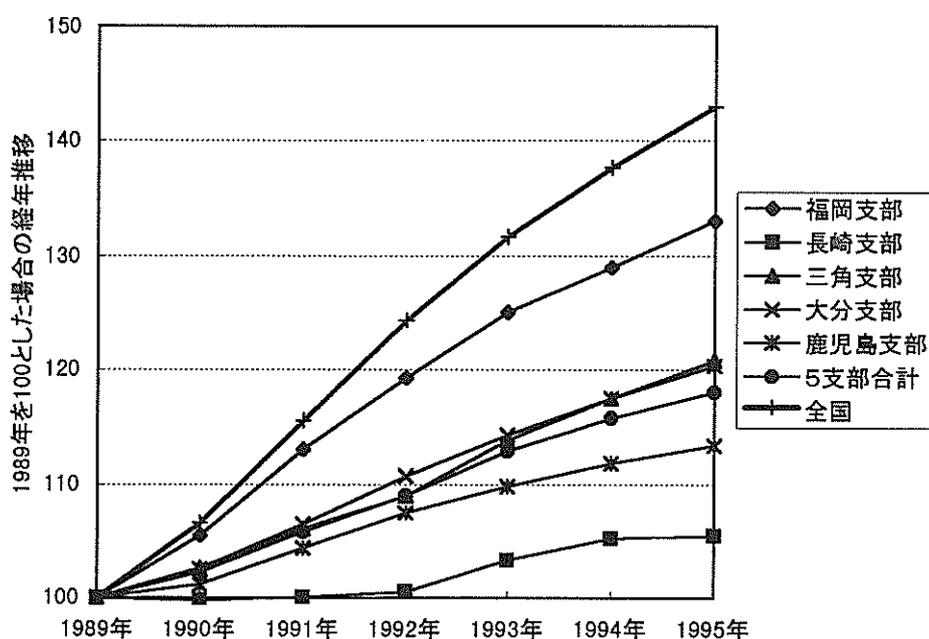
三角支部→熊本県

大分支部→大分県、宮崎県北部

鹿児島支部→宮崎県南部、鹿児島県(奄美諸島の一部を除く)

資料) 日本小型船舶検査機構「小型船舶検査統計表」各年より三和総合研究所作成

図4-1 プレジャーボート等の在籍船数の推移



資料) 日本小型船舶検査機構「小型船舶検査統計表」各年より三和総合研究所作成

■海水浴場

- 鹿児島県が他県に比べて非常に多い。
- 福岡県は数が少ないが大規模なものが多い。
- 長崎県は数が多いが小規模なものが多い。

表4-7 九州の主な海水浴場

	単位)箇所	
	海水浴場数	大規模海水浴場
福岡県	17	8
佐賀県	7	3
長崎県	40	7
熊本県	20	2
大分県	13	6
宮崎県	16	4
鹿児島県	64	18
合計	177	48

備考) 海岸線の長さが1,000m以上のものを大規模とした。

資料) 日本交通公社「新日本ガイド」(1989年)より三和総合研究所作成

2) レジャー施設（テーマパーク、遊園地等の集客観光施設）

近年、大型のテーマパークやリゾートが開発され、各県の観光入り込み客数を大幅に押し上げている。

表4-8 九州の主な観光レジャー施設

県名	市町村名	施設名	動員数(万人)
福岡県	北九州市	到津遊園	37
		スペースワールド	207
	福岡市	香椎花園	41
		マリフワールド	77
		福岡ドーム	800
		マリゾン	101
		マリノア	30
		ベイサイドプレイス	334
		福岡タワー	66
	太宰府市	太宰府園	38
	筑紫野市	筑紫温泉アクアフォーレ	31
津屋崎町	玄海彫刻の岬恋の浦	32	
佐賀県	三瀬村	三瀬ルーベル牧場どんぐり村	30
	嬉野町	肥前夢街道	43
	有田町	有田ポーセリンパーク	42
	長崎県	佐世保市	長崎パールシーリゾート
ハウステンボス			383
伊王島町		ルネサンス長崎・伊王島	23
西彼町		オランダ村	ハウステンボスに含む
		長崎バイオパーク	39
時津町		長崎ベイシティ	30
福江市		五島コンカナ王国	20
熊本県	宇土市	ひのくにランド	35
	荒尾市	三井グリーンランド	135
		アジアパーク	31
	水俣市	スペイン村	20
	阿蘇町	阿蘇熊牧場	54
	長陽村	阿蘇お猿の里	55
大分県	大分市	高崎山自然動物園	68
		マリンパレス	51
	別府市	城島後楽園遊園地	101
		アクアビート	29
	安心院町	アフリカンサファリ	64
	日出町	ハーモニーランド	60
	久住町	ガンジーファーム	75
	宮崎県	宮崎市	こどものくに
シーガイア			370
平和台公園			64
綾町		酒泉の社	63
日南市		サボテンハーブ園	26
鹿児島県	都城市	高千穂牧場	94
	山川町	長崎鼻パーキングガーデン	30
	鹿児島市	磯庭園	83

備考) 年間動員数20万人以上の施設を掲載
動員数は1994年実績

資料) 西日本新聞社「九州データ・ブック'96」(1995年)より三和総合研究所作成

3) 祭り・イベント

祭り・イベントは福岡県、宮崎県が多い。大規模なものは福岡県、特に福岡市、北九州市に集中している。

表4-9 九州の主な祭り・イベント

県名	祭り・イベント	
	動員数10万人以上	(内30万人以上)
福岡県	18	9
佐賀県	5	3
長崎県	5	1
熊本県	7	2
大分県	2	1
宮崎県	13	4
鹿児島県	2	1
合計	52	21

単位)箇所

備考)動員数は1993年実績

資料) 西日本新聞社「九州データ・ブック'96」(1995年)より三和総合研究所作成

表4-10 九州の大規模な祭り・イベント(動員数30万人以上)

県名	市町村名	祭り・イベント名	開催月	動員数(千人)
福岡県	北九州市	門司みなと祭り	5月	430
		小倉祇園太鼓	7月	760
		わっしょい百万夏祭り	7月	1,357
	福岡市	十日恵比須	1月	1,500
		博多どんたく	5月	2,600
		博多祇園山笠	7月	3,000
		大濠花火大会	8月	470
		アジアマンス	9月	800
		管崎宮放生会	9月	1,200
佐賀県	有田市	有田陶器市	5月	580
	唐津市	唐津くんち	11月	500
	佐賀市	佐賀インターナショナルバルーンフェスタ	11月	630
長崎県	長崎市	長崎くんち	10月	330
熊本県	熊本市	火の国祭り	8月	300
		火の国フェスタ・くまもと	10月	1,240
大分県	別府市	別府火の海祭り	7月	390
宮崎県	宮崎市	巨人軍キャンプ	2月	349
		フラワーフェスタ	3・4月	351
		まつり宮崎	7月	480
	都城市	もちお桜祭り	3・4月	398
鹿児島県	鹿児島市	おはら祭り	11月	606

備考)動員数は1993年実績

資料) 西日本新聞社「九州データ・ブック'96」(1995年)より三和総合研究所作成

4) 歴史・文化施設

■文化施設

福岡県が最も多く、大分県、長崎県および鹿児島県、熊本県の順となっている。

表4-11 九州の主な文化施設

	博物館	美術館	動植物園	水族館	合計
福岡県	65	11	10	1	87
佐賀県	31	6	4	0	41
長崎県	48	6	5	3	62
熊本県	47	4	8	2	61
大分県	52	16	6	2	76
宮崎県	26	1	6	1	34
鹿児島県	42	6	13	1	62
合計	311	50	52	10	423

単位)館

資料) (社)日本観光協会「全国観光情報ファイル」(1995年改訂)より三和総合研究所作成

■歴史的名所

熊本県が非常に多く、続いて福岡県、長崎県に多く分布している。

表4-12 九州の史跡・歴史的建築物

	史跡	城郭	歴史的建築物	合計
福岡県	107	2	46	155
佐賀県	66	1	18	85
長崎県	107	2	29	138
熊本県	155	2	43	200
大分県	93	2	20	115
宮崎県	63	1	14	78
鹿児島県	112	1	11	124
合計	703	11	181	895

単位)箇所

資料) (社)日本観光協会「全国観光情報ファイル」(1995年改訂)より三和総合研究所作成

■寺社・教会

主な寺院は九州北部の福岡県、大分県、長崎県に多く分布している。また、主な神社は福岡県、主な教会は長崎県、熊本県に集中している。

表4-13 九州の主な寺社・教会

	寺院	神社	教会
福岡県	18	15	0
佐賀県	7	2	0
長崎県	11	3	9
熊本県	7	5	2
大分県	13	4	0
宮崎県	4	8	0
鹿児島県	1	7	0
合計	61	44	11

資料) 日本交通公社「新日本ガイド」(1989年)より三和総合研究所作成

■参拝者数が多い寺院・神社

福岡県に多く、一方で九州西部の佐賀県、長崎県、熊本県の分布が少ない。

表4-14 九州の主な寺社

県名	市町村名	寺社名
福岡県	福岡市	筥崎宮
		十日恵比寿神社
		櫛田神社
	太宰府市	太宰府天満宮
	久留米市	成田山久留米分院
		高良大社
	添田町	英彦山神宮
	玄海町	宗像大社
	津屋崎町	宮地嶽神社
	宇美町	宇美八幡宮
篠栗町	篠栗四国霊場	
佐賀県	佐賀市	佐嘉神社
	鹿島市	祐徳稲荷
長崎県	長崎市	諏訪神社
熊本県	熊本市	加藤神社
		高橋稲荷
		藤崎八幡宮
大分県	本耶馬溪町	羅漢寺
	天瀬町	高塚愛宕地藏尊
	宇佐市	宇佐神宮
		真木大堂
宮崎県	宮崎市	宮崎神宮
		青島神社
	高千穂町	高千穂神社
	都城市	神柱宮
	日南市	鶴戸神宮
鹿児島県	鹿児島市	照国神社
	隼人町	鹿児島神宮
	霧島町	霧島神宮

備考)参拝者数が年間40万人以上、または正月・その他の行事期間に20万人以上の寺社

資料) 総合ユニコム「レジャー&ライフ マーケティングデータ総集」(1996年)
より三和総合研究所作成

③船外の宿泊を伴う観光の対象となる観光資源

1) 温泉

大分県に約28%にあたる13箇所、熊本県に約30%にあたる14箇所が集中している。また、福岡県、宮崎県では大規模な温泉地が少ない。

表4-15 九州の主な温泉地

県名	市町村名	温泉名	宿泊施設数(軒)	収容人員(人)	
福岡県	杷木町	原鶴温泉	25	2,700	
	筑紫野市	二日市温泉	11	1,015	
佐賀県	富士町	古湯・熊の川温泉郷	21	944	
	太良町	太良温泉	5	1370	
	武雄市	武雄温泉	21	1,606	
	嬉野町	嬉野温泉	72	5,857	
長崎県	勝本町	湯ノ本温泉	10	410	
	玉之浦町	荒川温泉	11	277	
	島原市	島原温泉	27	2,500	
	小浜町	雲仙温泉	41	6,033	
		小浜温泉	42	3,238	
大分県	日田市	日田温泉	9	1,120	
		九重町	筋湯温泉	30	2,000
	九重町	長者原温泉	6	1,000	
		宝泉寺温泉	15	1,200	
		湯坪温泉	16	350	
		天ヶ瀬町	天ヶ瀬温泉	21	1,500
		別府市	亀川温泉	38	1,200
	観海寺温泉		9	4,300	
	鉄輪温泉		60	8,800	
	別府温泉		209	12,200	
	明礬温泉		15	390	
	湯布院町		湯平温泉	48	1,453
	熊本県	松島町	松島温泉	16	1,157
天草町			下田温泉	12	862
八代市		日奈久温泉	32	1,400	
人吉市		人吉温泉	45	2,108	
水俣市		湯の尻温泉	13	1,220	
		湯の鶴温泉	10	430	
水上村		湯山温泉	10	250	
玉名市		玉名温泉	19	1,500	
山鹿市		山鹿温泉	38	2,167	
植木町		植木温泉	16	1,200	
		阿蘇町	赤水温泉	3	1,200
阿蘇町		阿蘇内牧温泉	31	4,500	
		南小国町	黒川温泉	17	1,280
小国町		杖立温泉	27	2,340	
宮崎県		えびの市	京町温泉	16	732
鹿児島県		牧園町	林田温泉	1	1,500
			丸尾温泉	13	3,490
	霧島町	霧島神宮温泉郷	22	2,000	
	隼人町	日当山温泉	14	650	
	樋脇町	市比野温泉	19	1,400	
	入来町	入来温泉	16	116	
	指宿市	指宿温泉	46	7,300	

備考) 宿泊施設数が10軒以上または宿泊施設の収容人員の合計が1,000人以上の温泉

資料) (社)日本観光協会「全国観光情報ファイル」(1995年改訂)より三和総合研究所作成

2) 宿泊施設

国際観光旅館連盟の加盟旅館は、大分県、熊本県、鹿児島県に多く、日本ホテル協会の会員ホテルは福岡県に多い。

表4-16 九州の主な宿泊施設

県名	国際観光旅館連盟 加盟旅館	日本ホテル協会 会員ホテル
福岡県	23	15
佐賀県	17	2
長崎県	29	6
熊本県	36	5
大分県	37	8
宮崎県	22	6
鹿児島県	38	8
合計	202	50

単位)軒

資料) (社)日本観光協会「全国観光情報ファイル」(1995年改訂)より三和総合研究所作成

④まとめ

1) クルージングの航海中の海上及び港湾で楽しむことのできる観光資源

海岸線における自然資源、海洋レジャー施設、その他の自然資源は鹿児島県と長崎県を中心として分布しており、クルーズ中及び寄港地からの日帰り観光の対象となる観光資源、特に自然的観光資源は、九州南部及び西部において比較的恵まれていると言える。

2) 寄港地及び周辺地域における日帰り観光の対象となる観光資源

寄港地からの日帰り観光の対象となる観光施設については、大型施設及び大規模な祭り・イベントが特に福岡県に多く分布している。ただし、単独で日帰り観光に対応できる大型施設はその他の各県にもそれぞれ立地している。

歴史文化施設は、概ね各県に分散しているが、史跡や歴史的建築物については熊本県、福岡県に比較的多く分布している。

このようなことから、日帰り観光資源については福岡県が特に恵まれているが、寄港地からの日帰り観光の対象となる観光資源は概ね九州全域において事欠かない状況にあると言える。

3) 船外の宿泊を伴う観光の対象となる観光資源

大規模な温泉地及び国際観光旅館連盟加盟ホテルは九州中央部の大分県及び熊本県及び南部の鹿児島県に集中している。特に、日本ホテル協会の会員ホテルは福岡県に非常に多い。

これらのことから、温泉浴を伴う宿泊については大分県、熊本県、鹿児島県、都市観光を伴う宿泊については福岡県が観光施設及び資源を豊富に有すると言える。

図4-2 九州の主な自然観光資源の分布状況

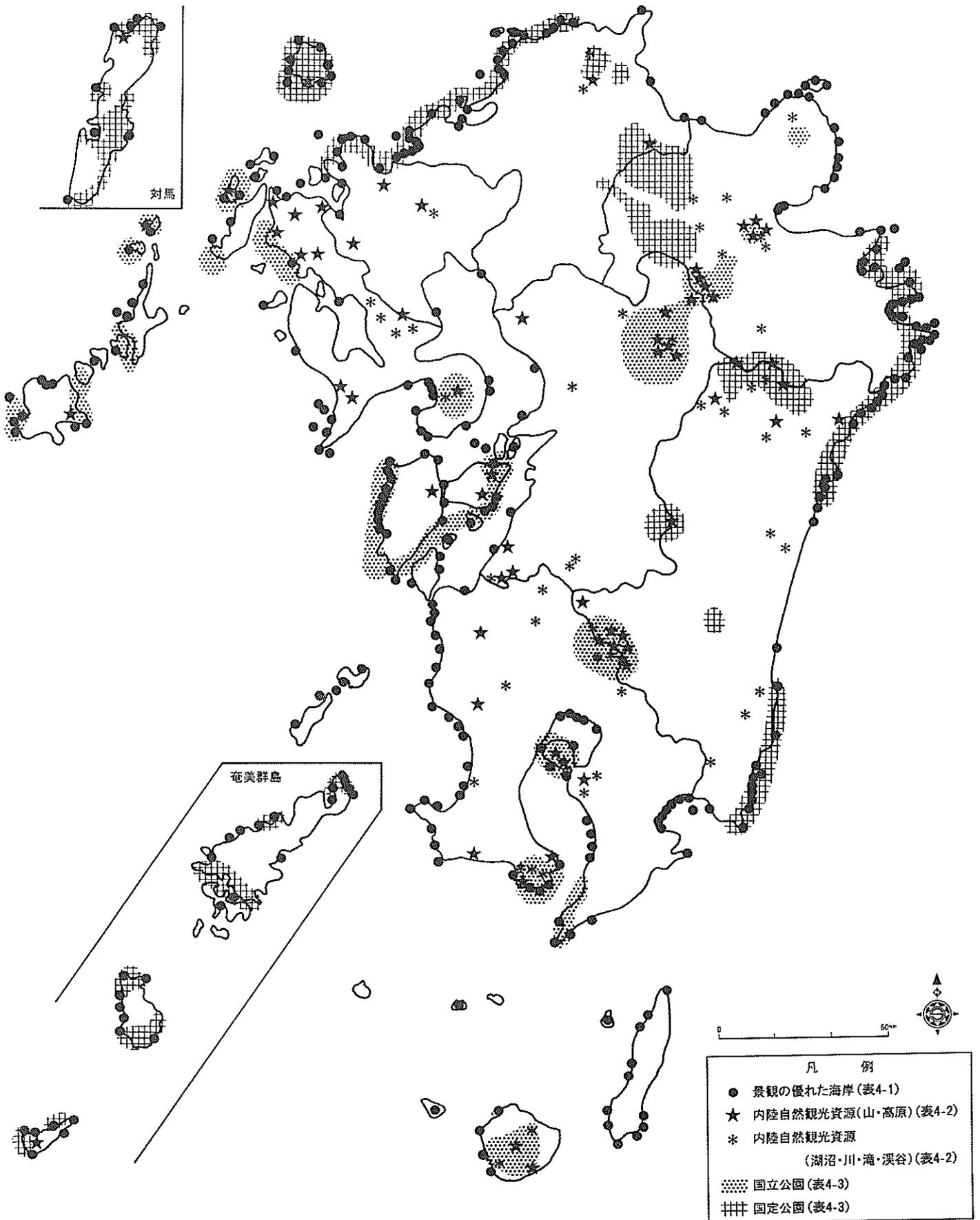


図4-3 九州の主な観光施設等の分布状況



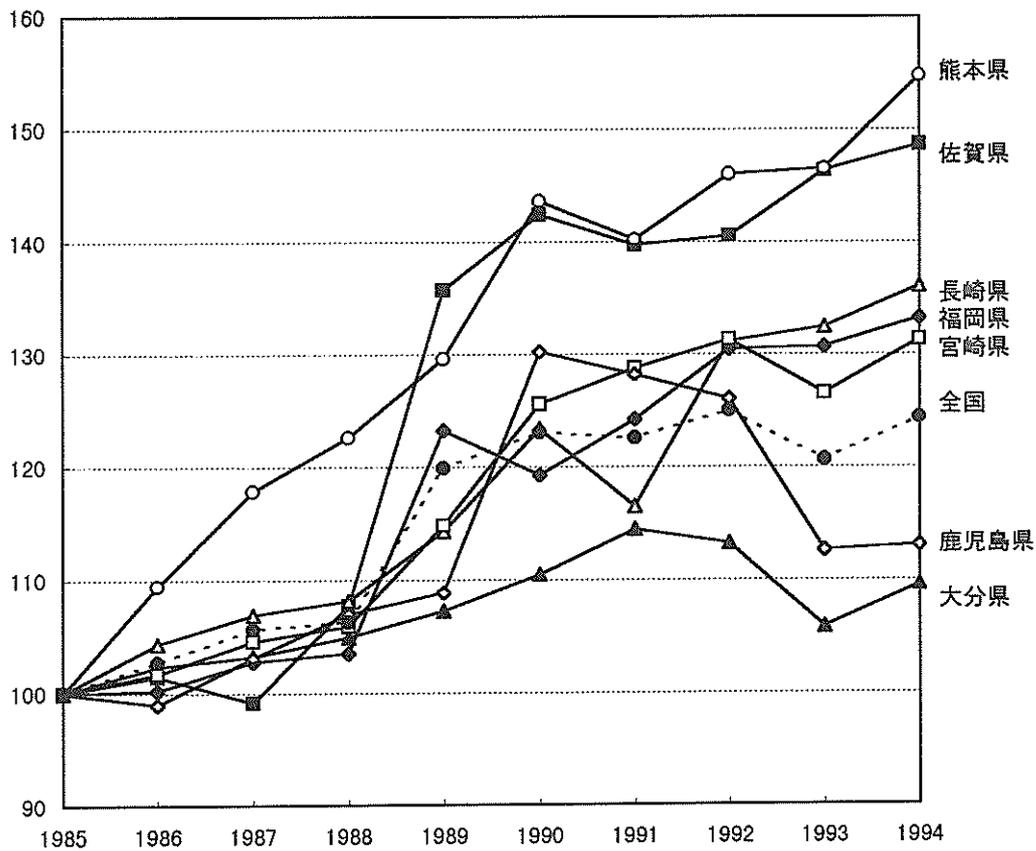
(2)九州における観光需要の動向

①県別入り込み観光客数の動向

1) 10年間の動向

全国では89年に急激な伸びがあり、その後は91年をピークに微増減している。熊本県、佐賀県、長崎県は91年に、福岡県は90年に一時的な減少があったものの、増加傾向を維持している。宮崎県は、順調に増加していたが93年に一時的に減少、94年は伸びたがピークの92年には及ばない。鹿児島県は90年、大分県は91年にピークを迎え、その後減少傾向で全国を下回る水準で推移している。

表4-17 10年間の入り込み観光客数の推移



備考) 1985年を100とした場合の経年変化を示す

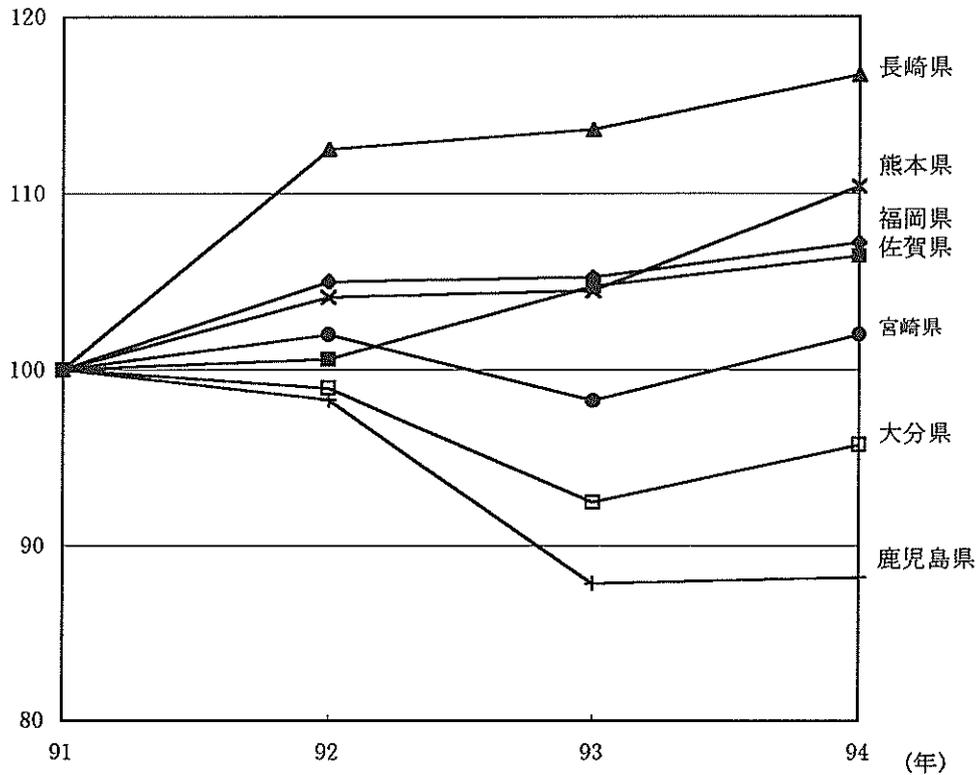
資料) (社)日本観光協会「全国観光動向」各年より三和総合研究所作成

2) 近年の動向

■近年の入り込み観光客数

90年、91年に落ち込みのあった長崎県、熊本県、福岡県、佐賀県は順調に回復し増加傾向にある。また、93年まで減少傾向にあった宮崎県、大分県、鹿児島県も94年に再び増加傾向に転じた。

図4-4 近年の入り込み観光客数の推移



備考) 1991年を100とした場合の経年変化を示す

資料) (社) 日本観光協会「全国観光動向」各年より三和総合研究所作成

■ 観光入り込み客の内訳

県外客の割合は、福岡県が非常に低く、大分県、鹿児島県が高い。
 宿泊客の割合は、長崎県、大分県がやや高い。

表4-18 観光入り込み客数の県外客、宿泊客の割合

県名	県外客の割合	宿泊客の割合
福岡県	24.4%	11.2%
佐賀県	65.8%	11.0%
長崎県	62.8%	45.5%
熊本県	46.8%	16.4%
大分県	74.6%	17.3%
宮崎県	46.8%	-
鹿児島県	77.6%	-

備考) 1994年データを用いた。
 「-」はデータなし。

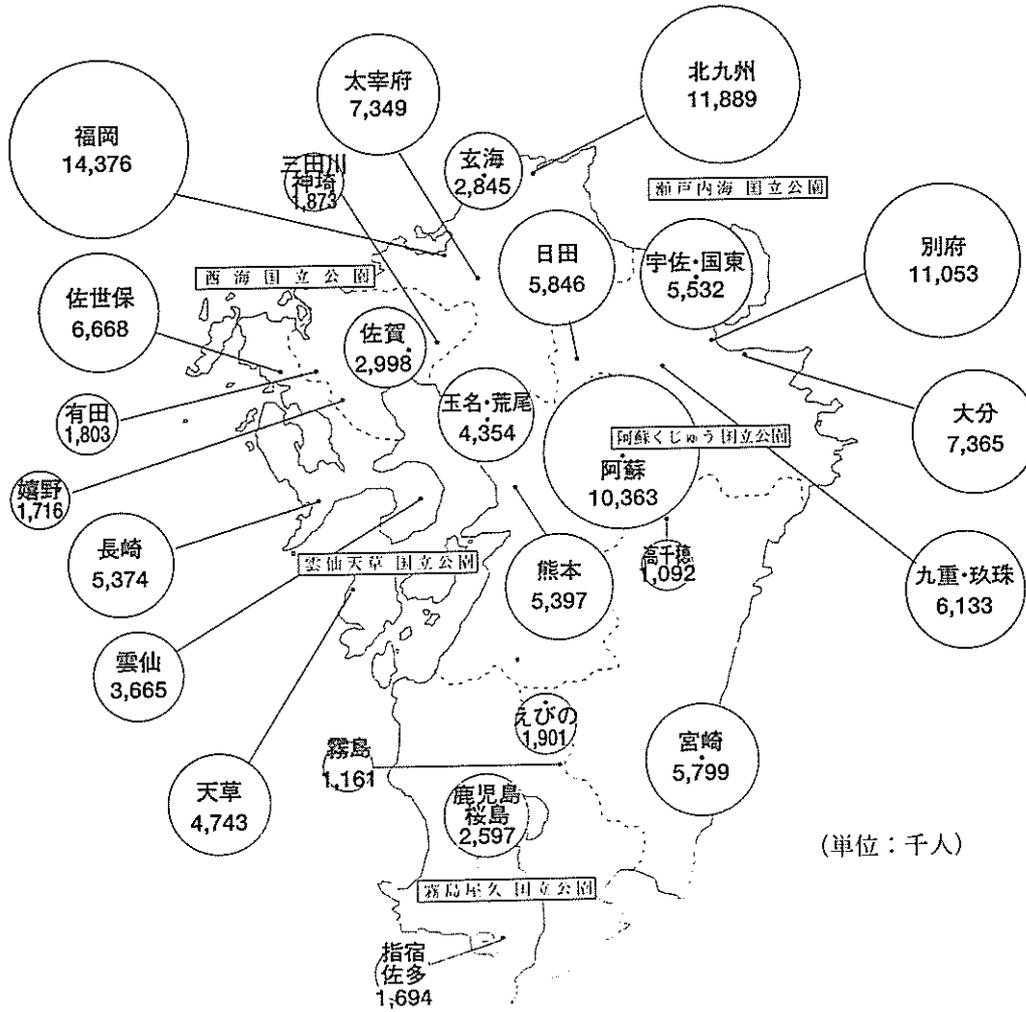
資料) (社) 日本観光協会「月刊観光」各号等より三和総合研究所作成

②地域別入り込み観光客数

1) 国立公園及び主要観光地の入り込み観光客数

福岡、北九州、別府、阿蘇への入り込みが多くなっている。

図4-5 国立公園及び主要観光地の入り込み観光客数



資料) 運輸省九州運輸局「九州の運輸行政」(1996年)

2) 市町村別入り込み観光客数

各県の中においては、県庁所在地、大型テーマパーク、主要な温泉地等を有する市町村の観光入り込み客数が多い。

表4-19 市町村別（一部地域別）入り込み観光客数

県名	地域名	市町村名	入り込み観光客数	県名	地域名	市町村名	入り込み観光客数		
福岡県	福岡地区	福岡市	14,376	熊本県	熊本市圏		5,397		
		宗像市	1,058		阿蘇地域	10,363			
		太宰府市	7,349		天草地域	4,743			
		篠栗町	1,073		小国郷地域	1,802			
		津屋崎町	2,263		山鹿・鹿本地域	2,423			
		玄海町	2,845		玉名・荒尾地域	4,354			
	筑後地区	大牟田町	1,883		菊池地域	4,685			
		久留米市	3,289		八代・日奈久地域	1,110			
		柳川市	1,064		人吉・球磨地域	2,122			
	筑豊地区	飯塚市	1,004		水俣・芦北地域	1,852			
		若宮町	1,076		宇城地域	3,016			
	北九州地区	北九州市	11,889		大分県		大分市	2,790	
			別府市				11,053		
	佐賀県	中部地区	佐賀市				2,998	日田市	2,390
神埼町			1,008	宇佐市			2,516		
西北部地区		唐津市	2,530	湯布院町			3,548		
		伊万里市	1,566	久住町			1,451		
		浜玉町	1,853	九重町			5,461		
		呼子町	1,060	天瀬町			2,541		
		有田町	1,803	本耶馬溪町			1,608		
南部地区		武雄市	1,158	安心院町			1,463		
		鹿島市	2,864	宮崎県				宮崎市	5,721
		嬉野町	1,716					都城市	1,664
長崎県		長崎市	5,374					小林市	1,065
		佐世保市	6,668					日向市	1,030
		平戸市	1,295		えびの市	1,709			
		愛野町	1,210		高原町	1,057			
		小浜町	3,665		鹿児島県			鹿児島・桜島	3,166
		霧島	1,485						
		奄美	1,154						
		指宿・佐多	1,974						

単位)千人

備考)・1994年データ

- ・入り込み観光客数100万人以上の市町村(一部は地域)のみ抽出
- ・各県の統計方法が異なるため、他県との比較は適切ではない。

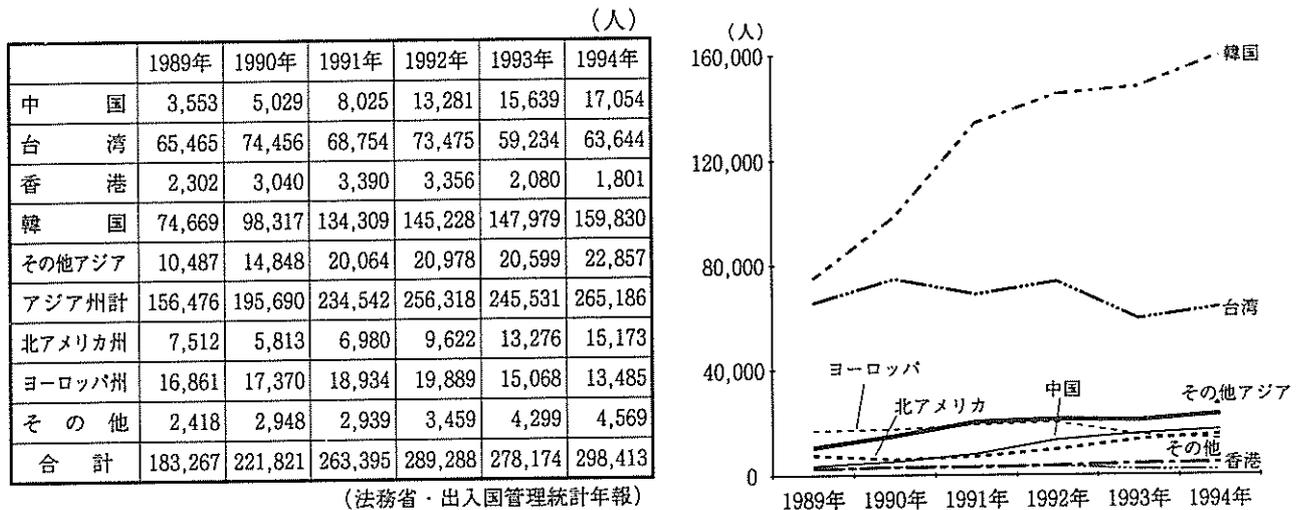
資料) (社)日本観光協会「全国観光動向」(1996年)より三和総合研究所作成

③外国人観光客の動向

1)九州への入国外国人の動向

1994年の入国外国人は、韓国、台湾で全体の75%を占めている。また、経年変化をみると、韓国は増加傾向、台湾は横這いである。アジアの国・地域では中国、香港と続くが、上位2国とは大きな開きがある。

図4-6 九州への入国外国人の国籍別推移



資料) 西日本新聞社「九州データ・ブック'96」(1995年)

2) 訪日外国人の訪問地の動向

訪日外国人の訪問者数は、東京、大阪、京都等の主な国際観光都市で減少の傾向にある中で、九州では大幅増加の傾向にある地域が多い。

表4-20 訪日外国人の訪問地別訪問者数(推計値)の推移

訪問地	1998	1991	1994	91/94伸率	備 考
福岡	194,000	283,000	332,000	17.3%	九州全体が増加、航空路線の新増設
長崎	86,000	71,000	146,000	105.6%	ハウステンボス効果
熊本	56,000	65,000	100,000	53.8%	九州全体が増加、阿蘇
その他長崎	6,000	8,000	79,000	887.5%	ハウステンボスの対アジアプロモーション(92年開業)
別府	39,000	45,000	67,000	48.9%	九州全体が増加、杉乃井ホテル・アクアビート
鹿児島	18,000	22,000	51,000	131.8%	九州全体が増加、温泉
宮崎	8,000	14,000	32,000	128.6%	シーガイア(93年4月開業)
北九州市	27,000	12,000	24,000	100.0%	スペースワールド(90年4月開業)
東京	1,733,000	2,513,000	2,287,000	-9.0%	大都市は減少傾向
大阪	717,000	963,000	867,000	-10.0%	関空開港、阪神淡路大震災
京都	607,000	843,000	603,000	-28.5%	遷都1,200年で宿不足等

単位)人

算出方法)「サンプル調査での訪問率×1994年訪日外客数」を百人単位で四捨五入

出典)国際観光振興会(JNTO 1988,91,94年度「訪日外客訪問地調査」)

サンプル数はそれぞれ3,058、3,540、3,345票)

資料) 運輸省観光部「第2回観光交流による地域国際化に関する研究会参考資料の概要」

(1996年2月)より抜粋

(3) 旅行業の現状

①旅行業者の動向

旅行業者は、一般旅行業者、国内旅行業者、旅行業代理店業者とも増加している。また、取扱高は、国内旅行、海外旅行ともに1992年（平成4年）をピークに減少している。

表4-21 旅行業者数の推移

区分 年	一 般 旅行業者	国 内 旅行業者	旅行業代理店業者			合 計
			一 般	国 内	小 計	
3	781	6,513	3,848	61	3,909	11,203
4	837	6,727	4,203	68	4,271	11,835
5	884	6,899	4,486	71	4,557	12,340
6	946	6,945	4,643	71	4,714	12,605
7	977	7,031	4,857	75	4,932	12,940

(注) 1 運輸省運輸政策局観光部資料による。
2 各年の1月1日現在の数である。

表4-22 一般旅行業者の取扱高

(単位：億円)

区分 年	海外旅行	外人旅行	国内旅行	合 計
元	27,612	493	31,847	59,952
2	34,284	510	33,323	68,117
3	31,353	504	36,216	68,073
4	35,381	483	37,032	72,896
5	32,456	433	36,314	69,203

(注) 運輸省運輸政策局観光部資料による。

資料) 観光白書平成7年版

②消費者の動向

レクリエーション旅行に際して旅行業者を参考にする消費者は21.2%、旅行をする際に旅行会社の団体旅行に参加した人は11.9%であった。

図4-7 観光レクリエーション旅行に出かけるときに参考にするもの

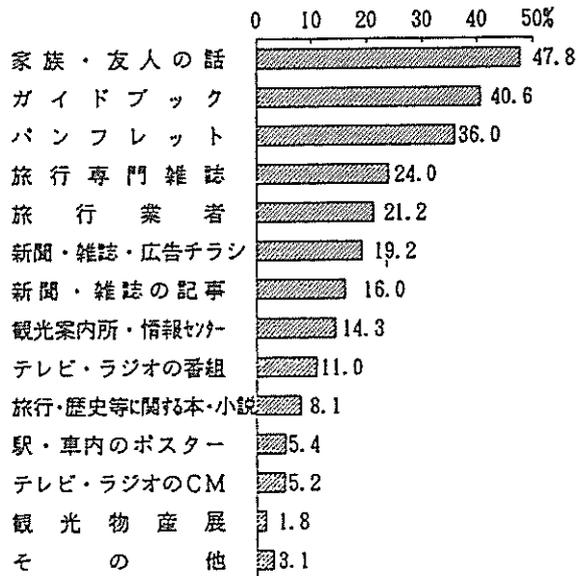
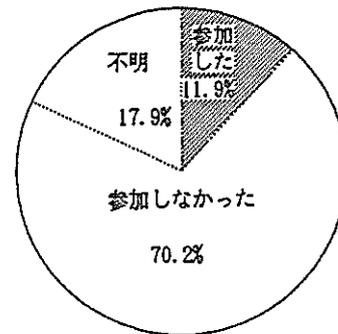


図4-8 宿泊旅行の際に旅行会社等が実施した団体旅行に参加したか



資料) (社)日本観光協会「観光の実態と動向」(1994年)アンケート調査結果

(4)九州における観光政策のめざす方向

運輸省九州運輸局「九州の運輸行政」（1996年）より、九州における観光政策のめざす方向を整理する。

①国内観光の振興政策

- ・官民一体による観光振興の推進を行う。
- ・観光資源の保存・活用を通じた観光の振興、公的観光レクリエーション施設の整備、総合保養地域の整備を行う。
- ・観光ニーズの変化に対応した九州における滞在型・拠点型観光の振興、イベントの創出、活用方策についての具体的な検討を行う。
- ・テーマパーク間及び公共交通機関等との連携によるネットワーク化推進を行う。

②国際観光の振興政策

- ・外国人観光客誘致方策への取り組みを行う。
 - * 海外観光宣伝活動
 - * 海外観光プロモーション事業の実施
 - * 外客の低廉宿泊施設の利用を容易にするウェルカム・イン制度
 - * 受け入れ体制（国際観光モデル地区等）の整備
- ・アジア地域等との国際観光交流の推進を行う。
 - * 国際観光の振興や受け入れ体制の整備を検討・協議する九州国際観光サミット及びシンポジウムの開催

表4-23 国際観光モデル地区指定地域

都道府県	名称	地域
福岡県	福岡筑紫国際観光モデル地区	福岡市 外5市町
佐賀県	佐賀セラミックパレー国際観光モデル地区	伊万里市 外5市町
長崎県	長崎・雲仙国際観光モデル地区	長崎市 小浜町
熊本県	阿蘇・熊本・天草国際観光モデル地区	小国町 外20市町村
大分県	別府・やまなみ国際観光モデル地区	別府市、久重町 湯布院町
宮崎県	宮崎国際観光モデル地区	宮崎市 外13市町
鹿児島県	鹿児島国際観光モデル地区	鹿児島市 外14市町

資料) 運輸省九州運輸局「九州の運輸行政」（1996年）

③コンベンションの振興政策

- ・国際会議観光都市（福岡市、北九州市、長崎市、熊本市、別府市、宮崎市、鹿児島市）を中心とした総合的なコンベンション振興策への取り組みを行う。
- ・コンベンションと観光を一体化したコンベンションシティづくりや誘致宣伝活動の推進を行う。

表4-24 国際観光都市、コンベンション推進組織、国際会議開催件数

認定都市	コンベンション推進組織	国際会議開催件数	
		平成5年	平成6年
福岡市	(財)福岡観光コンベンションビューロー	87	102
北九州市	(財)北九州コンベンションビューロー	48	60
長崎市	(社)長崎国際観光コンベンション協会	3	2
熊本市	(財)熊本国際コンベンション協会	6	11
別府市	(財)別府コンベンションビューロー	3	2
宮崎市	(財)宮崎コンベンションビューロー	3	3
鹿児島市	(財)鹿児島観光コンベンション協会	3	6

※国際会議開催件数は国際観光振興会調べによる

資料) 運輸省九州運輸局「九州の運輸行政」(1996年)

④観光産業の振興

- ・旅行者の保護と利便、産業の振興と地域の活性化を図るために観光産業の振興を行う。
 - * ホテル・旅館の登録、旅行業者の指導・監督等
 - * 観光情報サービスの効率化、観光事業者の教育・研修等の人材育成

2. クルージングからみた九州の観光ポテンシャル

ここでは、クルージングからみた九州の観光ポテンシャルをより詳細に検討するため、福岡県、長崎県、鹿児島県を例としてケーススタディを行う。3県の抽出の理由として次の点が挙げられる。

- * 福岡県
 - ・クルーズ船の寄港実績が多い
 - ・観光レジャー施設、イベント、寺社、史跡等が豊富である
 - ・後背人口が多く、航空、新幹線といった広域高速交通の拠点でもあり、起終点港としても有望である
- * 長崎県
 - ・クルーズ船の寄港実績が多い
 - ・自然観光資源、歴史的な史跡や教会等が豊富である
- * 鹿児島県
 - ・クルーズ船の寄港実績が多い
 - ・離島や海岸景観等の自然観光資源が特に豊富である

また、観光ポテンシャルの検討は、次のような視点から行う。

- * 観光地、観光資源の分布
 - ・各県内の観光入込客が多い主要観光都市（市町村）を抽出するとともに、これらの主要観光都市の主な観光資源の分布状況を把握する。
- * クルーズ船入港実績
 - ・95年10月～96年9月のクルーズ船寄港実績から、九州に寄港しているクルーズのコース特徴や九州において設定されているオプションツアーの状況を把握する。
 - （特徴としての着目点）
 - ・九州の港は起終点港か途中寄港地か
 - ・オプションツアーの設定の有無
 - ・他の寄港地はどこか
- * 主要港湾周辺の観光資源の分布
 - ・各県の主要港湾の周辺に分布している観光資源の分布状況を把握する。港湾からの自動車による片道所要時間が1時間程度の範囲を目安として、オプションツアーの実績等も加味しながら整理を行う。
- * 離島等を中心とした海洋観光資源の分布
 - ・離島、景観の優れた海岸等、クルーズに適した海洋観光資源の分布状況を把握する。

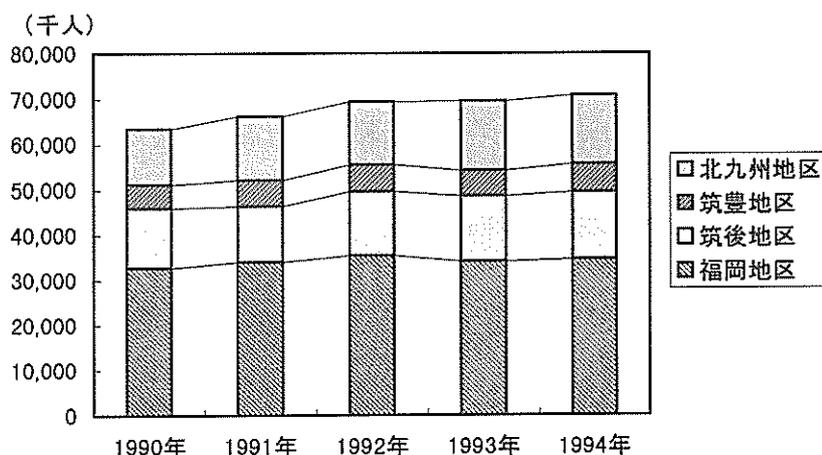
(1) 福岡県

① 観光地、観光資源の分布

1) 福岡県の観光入込客の動向

福岡県の観光入込客数の約半数を福岡市を中心とする福岡地区が占める。また、近年の観光入込客数は、各地区とも、増加傾向にある。

図4-9 福岡県の地区別入込観光客数



資料) 福岡県「福岡県入込客推計調査」(平成6年)より三和総合研究所作成

2) 市町村別の観光入込客の動向

94年における年間入込客数が百万人以上の市町村は13ある。中でも福岡市、北九州市、太宰府市は福岡県全体に占める割合が10%を上回り、3市で約47%に達する。

表4-25 福岡県の主要市町村の観光入込客数

		観光客数 (千人)	伸び率 94/90	対全県率
福岡地区	福岡市	14,376	1.11	20.29%
	宗像市	1,058	6.83	1.49%
	太宰府市	7,349	0.93	10.37%
	篠栗町	1,073	0.86	1.51%
	津屋崎町	2,263	1.08	3.19%
	玄海町	2,845	0.82	4.02%
筑後地区	大牟田市	1,883	1.70	2.66%
	久留米市	3,289	1.05	4.64%
	柳川市	1,063	1.09	1.50%
筑豊地区	飯塚市	1,004	0.87	1.42%
	若宮町	1,076	1.77	1.52%
	添田町	1,159	1.02	1.64%
北九州地区	北九州市	11,889	1.33	16.78%
福岡県全体		70,841	1.12	100.00%

備考) 1994年の年間観光客数100万人以上の市町村

資料) 福岡県「福岡県入込客推計調査」(平成6年)より三和総合研究所作成

3) 主要観光都市の状況

<福岡市>

- ・福岡市は、福岡ドーム、ベイサイドプレイス、マリゾン等の集客力の高いレジャー施設、博多祇園山笠や博多どんたく等の祭り・イベント、寺社・史跡が豊富である。
- ・博多湾及び周辺の玄界灘沿岸は玄海国定公園の一部に含まれており、景観の優れた海岸も多い。
- ・これらの観光資源は、福岡市中心部及び博多湾沿岸に集中しており、博多港からの交通利便性は良い。

<北九州市>

- ・北九州市はスペースワールド等のレジャー施設、門司港周辺等の史跡、自然・公園、祭り・イベントをバランス良く抱えている。
- ・これらの観光資源は、門司～小倉～黒崎周辺、あるいはそれ以外の地域に分散しているが、福岡市と北九州市が九州自動車道で結ばれていることから、門司港に加え、博多港からの交通利便性も概ね良い。

<太宰府市>

- ・太宰府市は、観光資源が太宰府政庁跡や太宰府天満宮等の寺社・史跡に特化している。
- ・これらの観光資源の多くは太宰府市街地周辺に集中しており、福岡市と太宰府市が九州自動車道で結ばれていることから、博多港からの交通利便性は良い。

表4-26 福岡県の主要市町村の主な観光資源

<94年観光入込客数100万人以上の市町村>

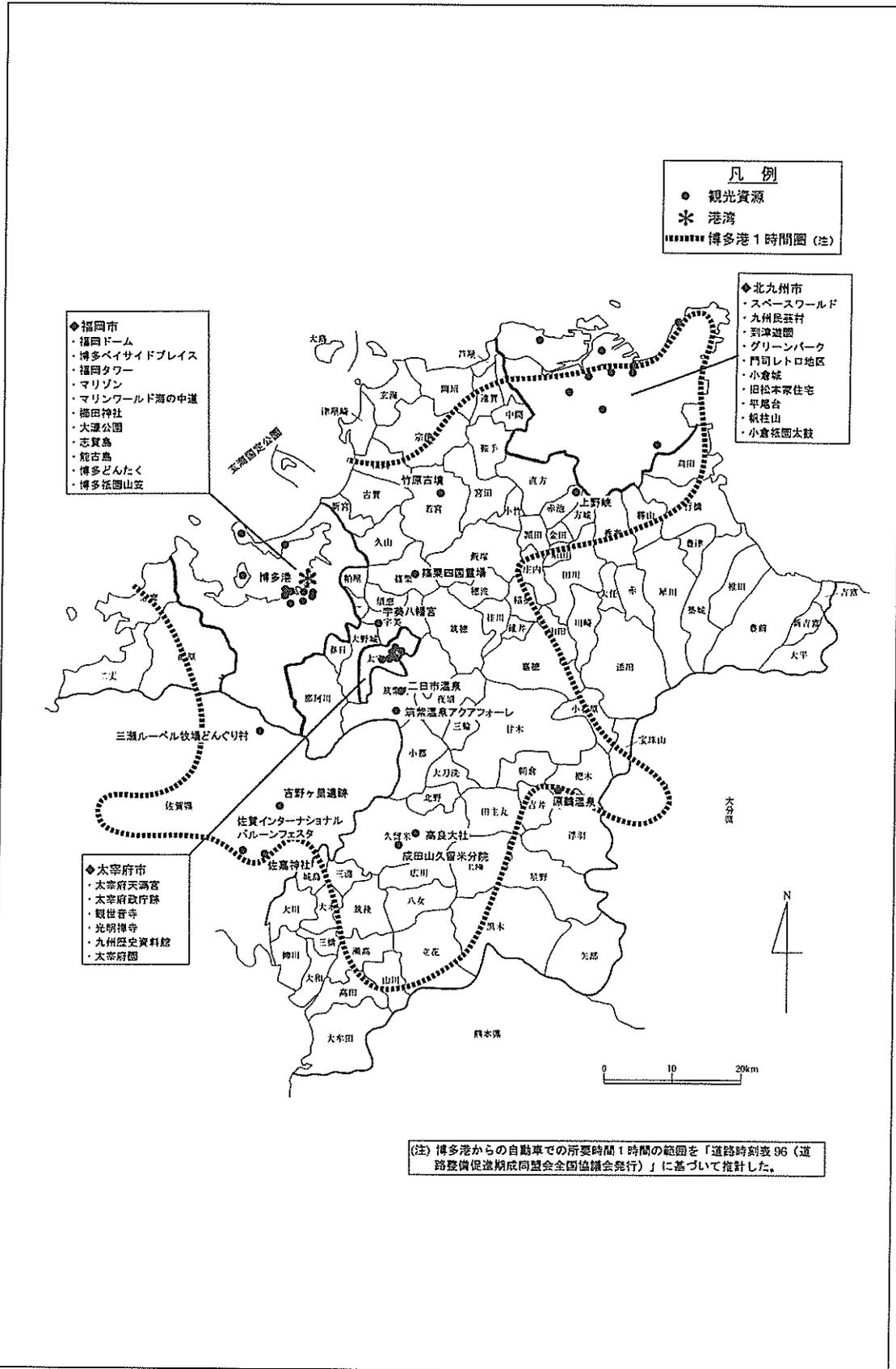
		自然・公園	レジャー施設	祭り・イベント	文化施設	寺社・史跡等	温泉
福岡地区	福岡市	・志賀島 ・能古島 ・大濠公園	・香椎花園 ・マリンワールド 海の中道 ・福岡ドーム ・マリゾン ・マリノア ・福岡ベイサイド プレイス ・福岡タワー	・十日恵比須 ・博多どんたく ・博多祇園山笠 ・大濠花火大会 ・アジアマンス ・宮崎宮放生会	・福岡市美術館 ・福岡市歴史資料館	・十日恵比須 神社 ・櫛田神社 ・宮崎宮 ・香椎宮 ・東長寺 ・聖福寺 ・福岡城跡 ・元寇防塁跡	
	宗像市		・宗像ユリックス ・庄助 ふるさと村			・八所宮 ・山田地蔵尊 ・城山城跡	
	太宰府市		・太宰府園		・九州歴史資料館	・太宰府天満宮 ・観世音寺 ・光明禅寺 ・太宰府政庁跡 ・筑前国分寺跡	
	篠栗町	・若杉山 ・米の山 ・新吉野公園 ・観音公園				・篠栗四国霊場	
	津屋崎町	・大峰山自然公園	・玄海彫刻の岬 恋の浦			・宮地嶽神社 ・金比羅神社	
	玄海町	・さつき松原海岸 ・神湊		・みあれ祭り		・宗像大社 ・興聖寺 ・鎮国寺	
筑後地区	大牟田市	・延命公園 ・諏訪公園	・三井港倶楽部		・三池カルタ記念館	・定林寺	
	久留米市		・サイクルファミリーパーク		・石橋文化センター ・鳥類センター ・青少年科学館	・高良大社 ・成田山久留米 分院 ・禅導寺 ・高山彦九郎墓	
	柳川市	・柳川水郷 ・戸島氏庭園			・白秋記念館	・旧立花家別邸 ・白秋生家 ・沖端水天宮	
筑豊地区	飯塚市	・溪流公園 ・八木山高原	・農楽園		・飯塚市歴史資料館	・嘉穂劇場	・伊川温泉
	若宮町	・カ丸ダム	・ドリームホープ 若宮			・竹原古墳	・脇田温泉
	添田町	・英彦山 ・鷹巣山				・英彦山神宮 ・旧亀石坊庭園 ・岩石城	
北九州地区	北九州市	・平尾台 ・帆柱山 ・和布刈公園 ・グリーンパーク ・千仏鐘乳洞 ・河内貯水池	・スペースワールド ・到津遊園 ・九州民芸村	・小倉祇園太鼓 ・門司みなと祭 ・わっしょい 百万夏祭り		・小倉城 ・旧松本家住宅 ・門司港 レトロ地区 ・門司港駅本屋	

<94年観光入込客数100万人未満で主な観光資源を有する市町村>

福岡地区	筑紫野市						・筑紫温泉アク アフォーレ ・二日市温泉
	大野城市					・水城跡	
筑後地区	宇美町					・宇美神宮	
	杷木町						原鶴温泉
	八女市					・八女古墳群 ・黒木の藤	
筑豊地区	直方市	・福知山					
	赤池町	・上野峽					
北九州地区	豊前市	・求善提山					
	芦屋町	・芦屋海水浴場					

資料) 各種資料より三和総合研究所作成

図4-10 クルーズ観光に適した福岡県の観光資源



資料) 三和総合研究所作成

②クルーズ船の入港実績

<博多港>

- ・95年10月～96年9月に行われている日本籍船のクルーズにおいては、起終点港として7回、途中寄港地（オプションツアー有り）として1回利用された。
- ・オプションツアーのコースは、博多どんたく祭りの開催に合わせて、これに太宰府天満宮、吉野ヶ里遺跡、福岡ドームをそれぞれ組み合わせた3コースが設定された。
- ・博多港を起終点港とするクルーズでは、東京あるいは神戸をもう一方の起終点港として、九州各地、アジア各地、沖縄に途中寄港するコースおよび直行するコース、博多～広島間を往復するコースがあった。
- ・博多港を途中寄港地とするクルーズでは、東京を起終点港として日本一周を行うコースがあった。

・博多港は、九州、アジア、沖縄等を廻るクルーズ、東京や広島といった大都市と博多を結ぶクルーズの起終点港として利用されることが多く、日本一周の場合でのみ途中寄港地として利用された。オプションツアーが設定されたのは日本一周のみである。

<門司港>

- ・95年10月～96年9月に行われている日本籍船のクルーズにおいては、起終点港として4回（うち2回はワンナイトクルーズの起・終点）、途中寄港地（オプションツアー無し）として1回利用された。（門司港においては、オプションツアーは設定されなかった。）
- ・門司港を起終点港とするクルーズでは、九州を廻るコース、神戸・東京へ向かうコース、門司港を起・終点港とするワンナイトクルーズコースがあった。
- ・門司港を途中寄港地とするクルーズでは、博多港を起点港、門司港を九州最後の途中寄港地として、神戸を終点港とするコースがあった。

・門司港は、九州を廻るクルーズ、東京・神戸といった大都市へ向かうクルーズ、あるいはこの2つを組み合わせたクルーズの起終点港、途中寄港地として利用されている。

表4-28 福岡県における最近のクルーズ船の寄港実績

博多港				
寄港日	船名	コース	寄港地	オプションツアーの内容
95/11/5	飛鳥		東京、那覇、博多	(起終点港)
95/11/12	飛鳥		博多、東京	(起終点港)
96/5/3	おりえんとびいす	日本一周	東京、青森、小樽、金沢、博多、長崎、東京	・太宰府天満宮と博多どんたく祭り ・吉野ヶ里遺跡と博多どんたく祭り ・福岡ドームと博多どんたく祭り
96/6/21	おせあにつくぐれいす	懐かしのアカシア大連	博多、済州島、大連、神戸	(起終点港)
96/7/28	飛鳥	海の祭典記念	東京、鳥羽、大坂、博多	(起終点港)
96/9/27,29	飛鳥	博多・広島	博多、広島、博多	(起終点港)
96/9/29	飛鳥	九州一周・屋久島	博多、三角、屋久島、宮崎、門司、神戸	(起終点港)
門司港				
寄港日	船名	コース	寄港地	オプションツアーの内容
95/11/3	おせあにつくぐれいす	九州岬・半島巡り	門司、大分、(志布志沖)、長崎	(起終点港)
95/12/1,2	にっぽん丸	ワンナイト	—	(起終点港)
96/7/29	飛鳥	門司・神戸	門司、神戸、東京	(起終点港)
96/10/3	飛鳥	九州一周・屋久島	博多、三角、屋久島、宮崎、門司、神戸	(途中寄港だがオプションツアーなし)

備考)95年10月～96年9月の日本籍船(クリスタルシンフォニー、クリスタルハーモニーを除く)の寄港スケジュール(荒天等による予定変更は考慮していない)

資料)各船社、旅行会社パンフレット、その他各種資料より三和総合研究所作成

③主要港湾周辺の観光資源

クルーズ船の寄港実績があり、客船バース等の港湾設備の整備が比較的進んでいる博多港を例として、その周辺の観光資源の分布状況を把握する。

<博多港>

- ・福岡県の主な観光地である福岡市、太宰府市、北九州市（北部の一部を除く）が、博多港からの自動車での片道所要時間1時間の範囲に含まれており、これらの市の観光資源は、博多港からのオプションツアーの対象として適していると考えられる。
- ・福岡市は、中心市街地や各観光資源が博多港に近接しており、長距離を移動せずに観光を楽しむことができる。
- ・北九州市は、観光資源が分散しているために周遊できる観光資源の数は限られるが、比較的観光施設が充実している門司港周辺や大型レジャー施設を中心にして周遊箇所を絞ることでオプションツアーとしての日帰り観光は十分に可能となる。
- ・太宰府市は、観光資源が寺社や史跡に特化しておりテーマを絞り込んだオプションツアーを組むことができる。また、観光資源が狭いエリアに集中していることから、周遊中の移動が少なく、ゆとりのある行程が可能となる。
- ・博多港からの自動車での片道所要時間1時間の範囲に含まれるその他の主な観光資源としては、次のもの等が挙げられる。

(自然・公園) 上野峡

(レジャー施設) 筑紫温泉アクアフォーレ、三瀬ルーベル牧場どんぐり村

(祭り・イベント) 佐賀インターナショナルバルーンフェスタ

(寺社・史跡) 篠栗四国霊場、宇美八幡宮、高良大社、成田山久留米分院

佐嘉神社、竹原古墳、吉野ヶ里遺跡
 (温泉) 二日市温泉、原鶴温泉

④離島等を中心とした海洋観光資源の状況

<福岡県北部玄界灘沿岸>

・福岡県の玄界灘沿岸は、自然が豊かであり、景観の優れた海岸も多く、玄海国立公園にも指定されている。博多港は、この玄海国立公園の中程に位置する博多湾に立地しており、博多港への入出港の際の玄界灘から博多湾にかけてのクルーズ船からの眺望が優れている。

表4-29 福岡県の景観の優れた海岸の分布

<94年観光入込客数100万人以上の市町村>

		景観の優れた海岸
福岡地区	福岡市	5
	津屋崎町	3
	玄海町	3
筑後地区	柳川市	1
北九州地区	北九州市	3

<94年観光入込客数100万人未満の市町村>

福岡地区	前原市	1
	新宮町	1
	福岡町	1
	大島村	2
	二丈町	3
	志摩町	5
北九州地区	行橋市	1
	芦屋町	2
	吉富町	1
福岡県合計		32

単位)箇所

資料) (社)日本観光協会「全国観光情報ファイル」(1995年改訂)より三和総合研究所作成

⑤まとめ

<博多港>

次のようなことから、博多港のクルーズ船の途中寄港地、あるいは起終点港としての観光ポテンシャルは高い。

* 博多港は、観光資源が多く集積している福岡市、北九州市、太宰府市への交通利便性が良く、また、その他にも周辺に多くの観光資源が立地しており、クルーズのオプションツアーや乗船前または下船後の観光に適した観光資源を豊富に有している。

<福岡市>

・集客力の高いレジャー施設、九州を代表する祭り、寺社・史跡が豊富である。

<北九州市>

・レジャー施設、史跡、自然・公園、祭り・イベントをバランス良く立地している。

<太宰府市>

・寺社・史跡が豊富である。

<その他の周辺観光資源>

・自然、レジャー施設、寺社、温泉等の観光資源が分布している。

* 博多港は、入出港に際しての玄界灘から博多湾にかけての船からの眺望が優れている。

* 博多港は、空港や新幹線駅とのアクセス性が良く、他の交通機関と組み合わせたツアー等で広域からの集客を行うことが可能である。

* 九州を代表する観光都市であり、都市としての観光受け入れ態勢が整っている。

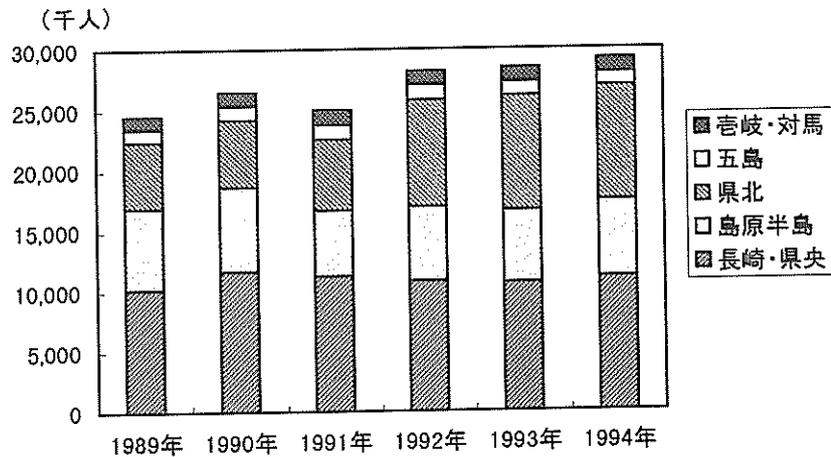
(2) 長崎県

① 観光地、観光資源の分布

1) 長崎県の観光入込客の動向

- ・長崎県の観光入込客数は、近年においては、91年6月の雲仙普賢岳の噴火災害の影響で一時的な減少が見られたものの、全体としては増加傾向にある。長崎・県央ブロックが約38%、県北ブロックが32%、島原半島ブロックが約22%を占めており、五島及び舌岐・対馬の両離島ブロックは合わせても10%に満たない。
- ・長崎・県央ブロックは、増減はあるものの安定している。県北ブロックは、92年3月のハウステンボスの開業により飛躍的に増加し、その後も増加傾向にある。島原半島ブロックは91年6月の雲仙普賢岳の噴火災害の影響で一時的に減少したものの、噴火活動の沈静化とともに徐々に回復の傾向にある。離島ブロックはともに大きな変動はない。

図4-11 長崎県の地区別入込観光客数



資料) 長崎県「長崎県観光統計」(平成6年)より三和総合研究所作成

2) 市町村別の観光入込客の動向

94年における年間観光入込客数が百万人以上の市町は5ある。中でも佐世保市、長崎市、小浜町は長崎県全体に占める割合が10%を上回り、3市町で54%に達する。

表4-30 長崎県の主要市町村の観光入込客数

		観光客数 (千人)	伸び率 94/90	対全県率
長崎・県央	長崎市	5,374	0.95	18.4%
	諫早市	602	1.10	2.1%
	大村市	734	1.02	2.5%
	西彼町	936	0.43	3.2%
	小長井町	560	9.49	1.9%
島原半島	島原市	629	0.75	2.2%
	愛野町	1,210	0.99	4.1%
	小浜町	3,665	0.90	12.6%
県北	佐世保市	6,668	2.09	22.9%
	平戸市	1,295	0.82	4.4%
五島	福江市	627	—	2.1%
長崎県全体		29,168	1.10	100.0%

備考)1994年の年間観光客数50万人以上の市町村

資料) 長崎県「長崎県観光統計」(平成6年)より三和総合研究所作成

3) 主要観光都市の状況

<長崎市>

歴史的建築物や史跡、寺社・教会等の歴史や文化を背景とした観光資源が中心市街地付近に数多く集中的に分布している。また、長崎港を中心に山に囲まれた複雑な地形を有しており、稲佐山や唐八景等の観光名所も市街地周辺に分布している。

これらの観光資源は長崎港の周辺に集中しており、長崎港からの交通利便性が良い。

<佐世保市>

ハウステンボス、西海国立公園の一角を成す九十九島の観光拠点である西海パールシーリゾート、石岳亜熱帯動植物園等といった大型レジャー施設、及びこれらを取り囲む自然が観光の中心である。また、佐世保市街地・佐世保港・九十九島の眺望が優れている弓張岳や烏帽子岳も観光名所となっている。

これらの観光資源は、佐世保港の周辺に立地しており、佐世保港からの交通利便性は良い。また、ハウステンボス周辺では、ハウステンボスの係留施設を含む早岐港も立地しており、ハウステンボスの湾内クルーズは盛んに行われているが、同港が小規模であることや針尾瀬戸が狭いことから大型クルーズ船は入港することができない。

<小浜町>

小浜町は、雲仙天草国立公園の中心部に位置しており、雲仙岳を中心として豊かな自然に恵まれ、また、古い歴史を持ち宿泊施設が充実した雲仙温泉、小浜温泉を有する。

小浜町市街は、長崎港からの自動車での片道所要時間が62分であり、雲仙温泉までは81分を要し、長崎港からの交通利便性はやや劣る。(道路時刻表'96による)

表4-31 長崎県の主要市町村の主な観光資源

<94年観光入込客数50万人以上の市町村>

		自然・公園	レジャー施設	祭り・イベント	文化施設	寺社・史跡等	温泉
長崎・県央	長崎市	・稲佐山 ・唐八景		・長崎くんち ・長崎ランタン フェスティバル ・ながさきみなと まつり ・精霊流し	・長崎原爆資料 館	・諏訪神社 ・グラバー園 ・日本二十六聖 人殉教地 ・大浦天主堂 ・興福寺 ・崇福寺 ・オランダ坂 ・ソールト宅跡 ・眼鏡橋 ・高島秋帆旧宅 ・出島和蘭商 館跡 ・旧香港上海 銀行	
	諫早市	・宮川溪谷 ・白木峰高原	・ゆうゆうランド 干拓の里	・諫早川まつり ・諫早のんのこ 祭り		・眼鏡橋	
	大村市	・野岳湖 ・大村公園	・琴平スカイパ ーク	・大村花まつり ・大村夏越 まつり		・玖島城跡	
	西彼町	・西海橋	・長崎オランダ村 ・長崎バイオパ ーク			・西彼キリシタ ン墓碑 ・住吉本宮	
	小長井町		・山茶高原ピク ニックパーク				
島原半島	島原市	・雲仙岳 ・白土湖 ・秩父が浦公園		・島原ファンシア		・島原城 ・武家屋敷跡	・島原温泉
	雲野町 小浜町	・雲野展望台 ・雲仙岳 ・仁田峠 ・雲仙地獄 ・白雲池 ・諏訪の池		・小浜温泉湯 まつり		・一乗院 ・湯太夫跡	・雲仙温泉 ・小浜温泉
県北	佐世保市	・弓張岳 ・烏帽子岳 ・九十九島 ・展海峰	・ハウステンボス ・西海パールシ ーリゾート ・石岳亜熱帯動 植物園	・西海アメリカ ンフェスティ バル ・おくんちさせ ぼ祭り		・福石観音 ・三浦教会 ・黒島 ・葎の本窯跡	
	平戸市	・黒子島原始林 ・阿植賀島 ・白岳 ・川内峠		・平戸南蛮まつ り	・松浦史料博物 館	・平戸城 ・平戸和蘭商館 跡 ・聖フランシスコサ ビエル記念聖堂 ・幸橋	
五島	福江市	・鬼岳 ・鏡瀬溶岩海岸	・五島コンカナ 王国	・福江祭り		・堂崎天主堂 ・明星院 ・石田城跡 ・武家屋敷通り	

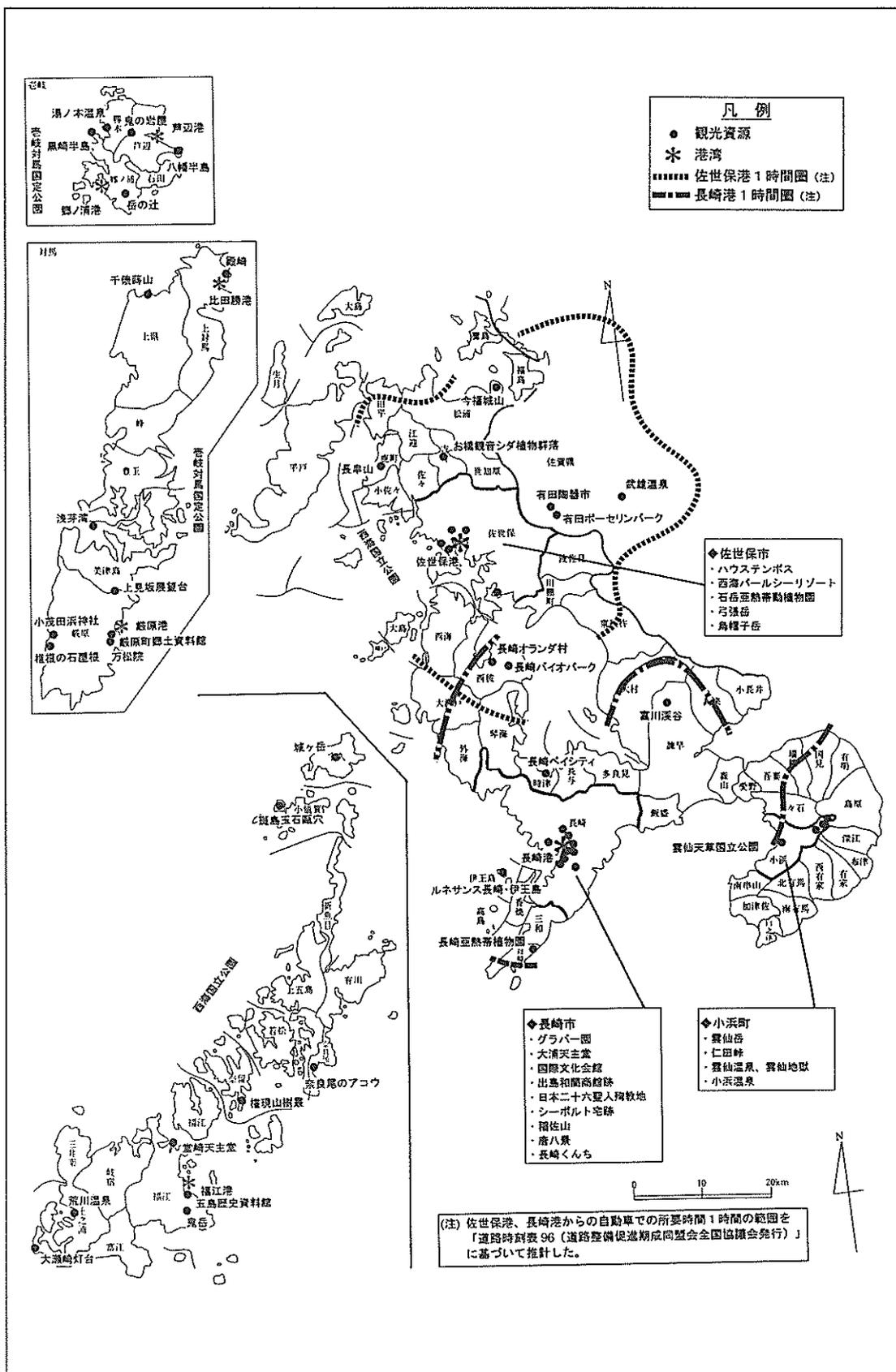
(次ページに続く)

<94年観光入込客数50万人未満で主な観光資源を有する市町村>

		自然・公園	レジャー施設	祭り・イベント	文化施設	寺社・史跡等	温泉
長崎・県央	伊王島町	・伊王島灯台	・ルネッサンス 長崎・伊王島	・レジェジャパン スプラッシュ イン九州		・沖之島天主堂	
	野母崎町	・権現山展望 公園	・長崎県亜熱帯 植物園			・観音寺	
	時津町	・崎野自然公園	・長崎ベイシティ		・時津町民俗 資料館		
	西海町	・七釜鍾乳洞	・いのりの里 西海楽園				
	東彼杵町	・千綿溪谷					
	高来町	・多良岳 ・轟峡	・いこいの村 長崎				
島原半島 県北	南有馬町	・原城公園				・原城跡	・原城温泉
	松浦市	・星鹿城山		・松浦みなと まつり		・今福城山	
島原半島 県北	川棚町	・大崎半島	・大崎自然公園	・くじゃくまつり			大崎温泉
	生月町	・山頭高原	・生月道の駅		・生月町博物館		
	田平町	・平戸大橋	・田平ファール パーク		・里田原歴史 民俗資料館	・田平カトリック 教会	
	鹿町町	・長串山つつじ 公園		・長串山つつじ まつり			
	吉井町	・お橋観音シダ 植物群落				・福井洞窟	
	五島	玉之浦町	・大瀬崎断崖				・井持ヶ浦教会
有川町		・鯨見山	・青少年旅行村			・鯛ノ浦教会	
奈留町		・権現山樹叢					
奈良尾町		・米山自然公園		・トライアスロン イン奈良尾		・あこう樹	
小植賀町		・斑島玉石鮫石	・野崎島 ワイルドパーク				
宇久町		・城方岳				・三浦の大蘇鉄	
壱岐・対馬	郷ノ浦町	・岳ノ辻 ・黒崎半島		・郷ノ浦祇園 山笠	・壱岐郷土館		
	勝本町	・辰ノ島	・イルカパーク	・勝本港まつり		・樹木古墳	・湯ノ本温泉
	芦辺町	・八幡半島 ・左京鼻				・鬼の岩屋 ・安国時 ・原ノ辻遺跡	
	厳原町	・上見坂展望台		・対馬アヒラン 祭り	・厳原町郷土資 料館	・小茂田浜神社 ・万松院 ・権根の石屋根 ・城山	
	養連島町	・浅茅湾					
	上対馬町	・鶴浦公園 ・ヒトツバタゴ					

資料) 各種資料より三和総合研究所作成

図4-12 クルーズ観光に適した長崎県の観光資源



資料) 三和総合研究所作成

②クルーズ実績

<長崎港>

- ・ 95年10月～96年9月に行われている日本籍船のクルーズにおいては、起終点港として3回、途中寄港地として2回利用された。
- ・ 長崎港を起終点港とするクルーズでは、九州を廻るコース、九州を廻って大阪・東京に向かうコース、横浜から各地に途中寄港しながら長崎港に向かうコースがあった。
- ・ 長崎港を途中寄港地とするクルーズでは、東京を起終点とする日本一周コース、広島を起点、東京を終点としてアジアを廻るコースがあった。
- ・ 日本籍のクルーズ船によるアジアを廻るコースでは、長崎港は集客を行うための途中寄港地としての位置づけが強く、オプションツアーは設定されなかった。
- ・ 日本一周コースでは、長崎市内観光、長崎港からはやや遠距離に立地しているハウステンボスおよび大村湾クルーズ、島原・雲仙周遊が設定された。

・ 長崎港は、九州を廻るコース、九州と東京、横浜、大阪といった大都市を結ぶコースの起終点港として、また、アジアを廻るコースや日本一周の途中寄港地として利用されている。長崎は、日本籍船のクルーズでは、起終点の観光地として捉えられる傾向にあり、オプションツアーの設定は比較的少ない。

<佐世保港>

- ・ 95年10月～96年9月に行われている日本籍船のクルーズにおいては、途中寄港地として3回利用されている。
- ・ 佐世保港を途中寄港地とするクルーズでは、東京～大阪～佐世保～大阪～東京というコース、東京～佐世保～釜山～佐世保～東京というコースがあった。
- ・ 設定されたオプションツアーのコースはすべてハウステンボス観光であった。

・ 佐世保港を途中寄港地として利用するクルーズは、東京を起終点港としてハウステンボス観光をオプションツアーとして組み込んだものが基本となっており、これに、大阪や釜山を途中寄港地として加えたものとなっている。

<離島>

- ・ 離島のうち、五島（福江港）、対馬（厳原港）が、途中寄港地として合計3回利用されている。
- ・ これらのクルーズのコースは、東京、大阪、神戸等を起終点として、離島を巡るコース、九州を巡るコースとなっている。
- ・ オプションツアーは、海に囲まれ豊かな自然が残り、西海国立公園や壱岐対馬国定公園にも指定されている島内各地の自然観光、離島ならではの歴史や民俗を伝える史

跡巡りが設定されている。

- ・東京、大阪、神戸等を起終点として、離島、九州を巡るコースの途中寄港地として利用されており、優れた自然景観、離島の歴史を伝える史跡巡りがオプションツアーとして設定されている。

表4-32 長崎県における最近のクルーズ船の寄港実績

■長崎港				
寄港日	船名	コース	寄港地	オプションツアーの内容
95/10/6	おせあにつくぐれいす	中国長江	広島、長崎、南進、鎮江、上海、大阪、東京	(途中寄港だがオプションツアーなし)
95/11/6	おせあにつくぐれいす	九州岬・半島巡り	門司、大分、(志布志沖)、長崎	(起終点港)
95/11/7	おせあにつくぐれいす	屋久島・シーガイア	長崎、屋久島、日南、大阪、新宮、東京	(起終点港)
96/5/4	おりえんとびいなす	日本一周	東京、青森、小樽、金沢、博多、長崎、東京	・長崎市内名所巡りと中華街 ・大村湾のクルージングとハウステンボス ・城下町島原と雲仙・普賢岳展望
96/9/22	飛鳥	清水・こんびら	横浜、清水、高松、長崎	(起終点港)
■佐世保港				
寄港日	船名	コース	寄港地	オプションツアーの内容
95/12/24	飛鳥		東京、大阪、佐世保、大阪、東京	・ハウステンボス
96/8/17,19	おせあにつくぐれいす	ハウステンボス・釜山	東京、佐世保、釜山、佐世保、東京	・ハウステンボス
■福江港				
寄港日	船名	コース	寄港地	オプションツアーの内容
96/4/6	ふじ丸	五島列島と瀬戸内海	神戸、福江、神戸	・大瀬崎灯台、鬼岳、堂崎天主堂、五島歴史資料館
■対馬				
寄港日	船名	コース	寄港地	オプションツアーの内容
96/7/4	おせあにつくぐれいす	日本海島めぐり	大阪、対馬、隠岐、宮津、新潟	・万松院、小茂田、椎根の石屋根
96/9/24	ふじ丸	日本一周	東京、神戸、三角、対馬、境港、酒田、東京	・上見坂展望台、小茂田、椎根の石屋根、万松院

備考)95年10月～96年9月の日本籍船(クリスタルソニー、クリスタルハーモニーを除く)の寄港スケジュール(荒天等による予定変更は考慮していない)

資料)各船社、旅行会社パンフレット、その他各種資料より三和総合研究所作成

③主要港湾周辺の観光資源

クルーズ船の寄港実績があり、客船バース等の港湾設備の整備が比較的進んでいる長崎港、佐世保港の周辺の観光資源の分布状況を把握する。

<長崎港>

- ・長崎港は、長崎県の主な観光地である長崎市に立地しており、長崎市の観光資源は、長崎港からのオプションツアーの対象として適していると考えられる。また、小浜町やハウステンボスは1時間圏からはずれているが、オプションツアーの実績もあり、今後もオプションツアーの対象として組み込むことが可能である。
- ・長崎市は、歴史的建築物や史跡、寺社・教会等の歴史や文化を背景とした観光資源が中心市街地付近に数多く集中的に分布しており、数多くの観光ポイントを周遊することができ、また、テーマ性のあるツアーを行うことができる。市中心部では、長崎くんちや長崎ランタンフェスティバルも開催される。

- ・小浜町は、雲仙岳を中心として豊かな自然と雲仙温泉、小浜温泉を有しており、長崎市内観光とは異なる趣向のツアーを行うことができる。
- ・長崎港からの自動車での片道所要時間1時間の範囲に含まれるその他の主な観光資源としては、次のもの等が挙げられる。

(自然・公園) 富川溪谷、白木峰高原、大村公園

(レジャー施設) ルネサンス長崎・伊王島、長崎県亜熱帯植物園、長崎ベイシティ
長崎オランダ村、長崎バイオパーク

(祭り、イベント) レゲエジャパン・スプラッシュ・イン九州

<佐世保港>

- ・佐世保港は、長崎県の主な観光地である佐世保市に立地しており、佐世保市の観光資源は、佐世保港からのオプションツアーの対象として適していると考えられる。
- ・特に、わが国を代表するテーマパークであるハウステンボスは、オプションツアーの大きな目玉としても非常に注目されている。
- ・佐世保港からの自動車での片道所要時間1時間の範囲に含まれるその他の主な観光資源としては、次のもの等が挙げられる。

(自然・公園) 今福城山、長串山つつじ園、お橋観音シダ植物群落

(レジャー施設) 長崎オランダ村、長崎バイオパーク、有田ポーセリンパーク

(祭り・イベント) 西海アメリカン・フェスティバル、波佐見陶器市、有田陶器市
(温泉) 嬉野温泉、武雄温泉

④離島等を中心とした海洋観光資源

<五島>

- ・大小140余りの島が連なり、海岸線は非常に複雑で、独特の景観を有している。また緑も豊かであり、大瀬崎断崖等の自然景観が楽しめる観光ポイントが多い。
- ・中世以降には、キリスト教が盛んであったため、堂崎天主堂等の教会が多く、また、寺社や武家屋敷等の史跡、五島歴史資料館といった文化施設が立地している。
- ・長崎港からフェリー、ジェットfoil等の客船が就航している福江港をはじめ、主な島には、フェリー等が就航している港湾が複数ある。最も大きな福江島や中通島でも、島内全域への交通利便性は良い。一方、各島間はフェリー等で結ばれているが運行本数は少ないため、複数の島を巡る場合には船舶のチャーターが必要となる。

<壱岐>

- ・なだらかな丘陵状の島で、また、海岸線が複雑であり、郷ノ浦港を見下ろす岳ノ辻や海岸線が緑の草原とマッチした八幡半島(左京鼻)、黒崎半島や白砂青松の海浜地帯等の自然景観の優れた観光ポイントが多い。
- ・弥生時代の大規模な原ノ辻遺跡、鬼の岩屋といった古墳、元寇の古戦場等の史跡等も

多い。

- ・博多港からフェリーやジェットfoil等の客船が就航している港湾として、郷ノ浦港、芦辺港があり、それぞれ、島内全域への交通利便性は良い。

<対馬>

- ・対馬は、比較的起伏があり海岸線も複雑で緑も豊かであることから、上見坂展望台、万関展望台、千俵蒔山、殿崎等の自然景観を楽しむことができる観光ポイントが多い。
- ・朝鮮半島に近く、古来から大陸との往来により育まれた歴史を伝える椎根の石屋根倉庫、万松院、小茂田浜神社等の寺社・史跡等も遺されている他、厳原町郷土資料館等の文化施設も立地している。
- ・博多港からフェリーやジェットfoil等の客船が就航している港湾として、南部の厳原港、北部の比田勝港があり、それぞれ、南部、北部の観光には交通利便性は良い。

<佐世保市周辺>

- ・佐世保市周辺は、島々が連なり、複雑な地形を有するリアス式海岸となっており、海や山の自然が豊かであり、西海国立公園にも指定されており、佐世保港や長崎港等への寄港の際の船からの眺望が優れている。

表 4 - 33 長崎県の景観の優れた海岸の分布

<94年観光入込客数50万人以上の市町村>

		景観の優れた海岸
長崎・県央	長崎市	
	諫早市	1
	大村市	
島原半島	島原市	2
	愛野町	1
	小浜町	2
県北	佐世保市	2
	平戸市	5
五島	福江市	5

<94年観光入込客数50万人以下の市町村の総計>

長崎・県央	14
島原半島	4
県北	11
五島	19
壱岐・対馬	19
長崎県合計	85

単位)箇所

資料) (社)日本観光協会「全国観光情報ファイル」(1995年改訂)より三和総合研究所作成

⑤まとめ

<長崎港>

次のようなことから、長崎港の途中寄港地あるいは起終点港としての観光ポテンシャルは高い。

*長崎港は、観光資源が多く集中的に集積している長崎市に立地しており、また、やや交通利便性は劣るものの、長崎市とは全く観光資源の特徴が異なる国立公園「雲仙」（小浜町）やハウステンボスへの日帰り観光も可能であり、クルーズのオプションツアーに適した観光資源を豊富に有している。

<長崎市>

・多くの歴史的建築物や寺社・史跡等を有し、テーマ性のあるツアーを行うことが可能である。また、観光都市としての成熟度が高いことから、観光施設や関係観光業者の受け入れ態勢が整っている。

<小浜町>

・雲仙岳を中心とする豊かな自然、小浜温泉、雲仙温泉といった歴史のある温泉を有している。

*長崎港は、江戸時代には日本の窓口として唯一海外に開かれていた歴史を有することから、九州を代表する港としてのブランドイメージが確立しており、クルーズの寄港地として適している。

<佐世保港>

次のようなことから、佐世保港の途中寄港地としての観光ポテンシャルは高い。

* 佐世保港は、ハウステンボスをはじめとする観光資源が集積している佐世保市に立地しており交通利便性が良く、また、その他にも交通利便性の良い周辺地域に多くの観光資源が立地しており、クルーズのオプションルツアーに適した観光資源が豊富である。

<佐世保市>

- ・日本を代表するテーマパークであり、クルーズの観光対象としての評価も非常に高いハウステンボスが立地しており、その他にも西海パールシーリゾート等といったレジャー施設、九十九島の眺望が優れた観光名所がある。

<その他>

- ・長崎オランダ村、長崎バイオパーク、有田ポーセリンパーク等の大型レジャー施設、有田や伊万里といった陶磁器の名産地、武雄温泉等の観光資源が立地している。
- * 佐世保港は、西海国立公園に囲まれた佐世保湾に位置しており、入出港に際しての船からの眺望が優れている。
- * 壱岐、対馬、五島列島などの離島に近く、これらを巡るクルーズと組み合わせることが可能である。

<離島等>

次のようなことから、杓岐、対馬、五島列島などの離島、佐世保市周辺の海岸線一帯は、クルーズの途中寄港地、あるいはクルーズの航行コースとしての観光ポテンシャルが高いが、観光受け入れ態勢を十分に考慮することが必要である。

<離島・佐世保市周辺>

* 複雑な海岸線を有する、あるいは多くの島が連なっていること、また、豊かな自然が残されていることから、船からの眺望が優れている他、寄港した場合にも身近に豊かな自然を体験することができる。

<離島>

* 離島であるが故に交通利便性が悪く、船でしか行けない（行きにくい）ことから希少性が高く、また、クルーズとテーマ性が合致している。

* 朝鮮半島に近いために、古くから大陸との交流の舞台となっており、歴史を伝える遺跡や歴史的建築物等が豊富である。

* 大規模なクルーズ船が直接入港できる大規模な港湾がなく、中小規模のクルーズ船あるいはテンドーボート等による上陸に限られる。

* 一般の観光入込客数があまり多くないため、バスや昼食を提供する施設等が不十分である離島もあり、オプションツアーの実施等の際には、島の観光受け入れ態勢を十分に考慮する必要がある。

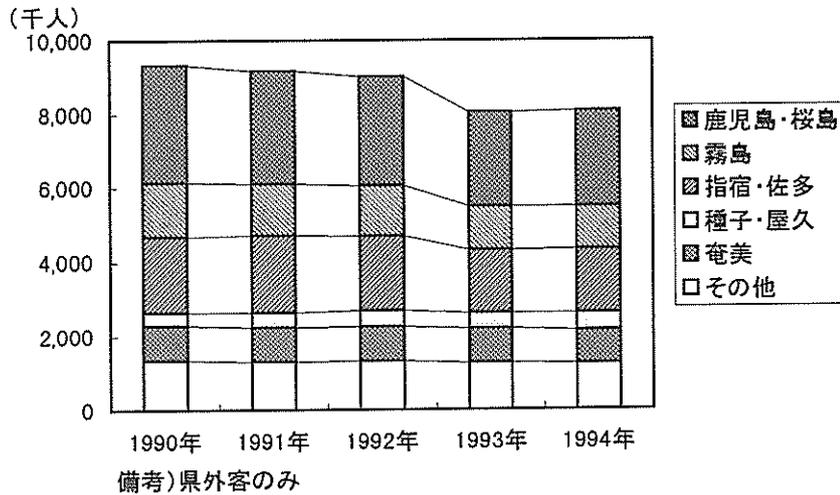
(3) 鹿児島県

①観光地、観光資源の分布状況

1) 観光入込客の動向

鹿児島県全体の県外入込客数に対して、鹿児島・桜島地区（鹿児島市、桜島町、垂水市）が約32%を占めており、続いて指宿・佐多地区（指宿市、山川町、開聞町、佐多町）が約21%、霧島地区（牧園町、霧島町、隼人町）が約14%、種子・屋久地区（西之表市、熊毛郡）が約11%、奄美地区（名瀬市、大島郡）が約6%となっており、この5地区で全県の約85%を占める。

図4-13 鹿児島県の地区別入込観光客数（県外客のみ）



資料) 鹿児島県「鹿児島県観光統計」平成6年より三和総合研究所作成

表4-34 鹿児島県の主要地区の観光入込客数

	構成市町	県外観光客数 (千人)	伸び率 94/90	対全県率
鹿児島・桜島	鹿児島市、桜島町、垂水市	2,597	0.82	32.1%
霧島	牧園町、霧島町、隼人町	1,161	0.80	14.4%
指宿・佐多	指宿市、山川町、開聞町、佐多町	1,694	0.83	20.9%
種子・屋久	西之表市、熊毛郡	475	1.33	5.9%
奄美	名瀬市、大島郡	912	0.96	11.3%
鹿児島県合計	—	8,087	0.87	100.0%

備考) 1994年データ

資料) 鹿児島県「鹿児島県観光統計」平成6年より三和総合研究所作成

2) 主要観光都市の状況

< 鹿児島・桜島地区（鹿児島市、桜島町、垂水市） >

- ・鹿児島・桜島地区は、鹿児島県のシンボルである桜島を中心として、薩摩藩に関連する寺社・遺跡等の観光資源が豊富である。
- ・これらの観光資源の多くは鹿児島市の中心市街地付近に分布しており、鹿児島港からの交通利便性は良い。
- ・桜島は、鹿児島市とは海を隔てているがフェリーで所要時間13分で結ばれており、鹿児島港からの交通利便性は良い。

< 霧島地区（牧園町、霧島町、隼人町） >

- ・霧島地区は、23座の火山群から成る霧島山を中心として、雄大な自然に恵まれており、また、宿泊施設の充実した温泉地や鹿児島神宮や霧島神宮といった寺社も立地している。
- ・鹿児島港からは直線距離で隼人町市街まで約23km、霧島町市街までは約35km離れている。九州自動車道を利用した場合の自動車での片道所要時間は、鹿児島港から隼人町市街まで49分、牧園町市街まで78分、霧島町市街まで104分となる。（道路時刻表'96による）。

< 指宿・佐多地区（指宿市、山川町、開聞町、佐多町） >

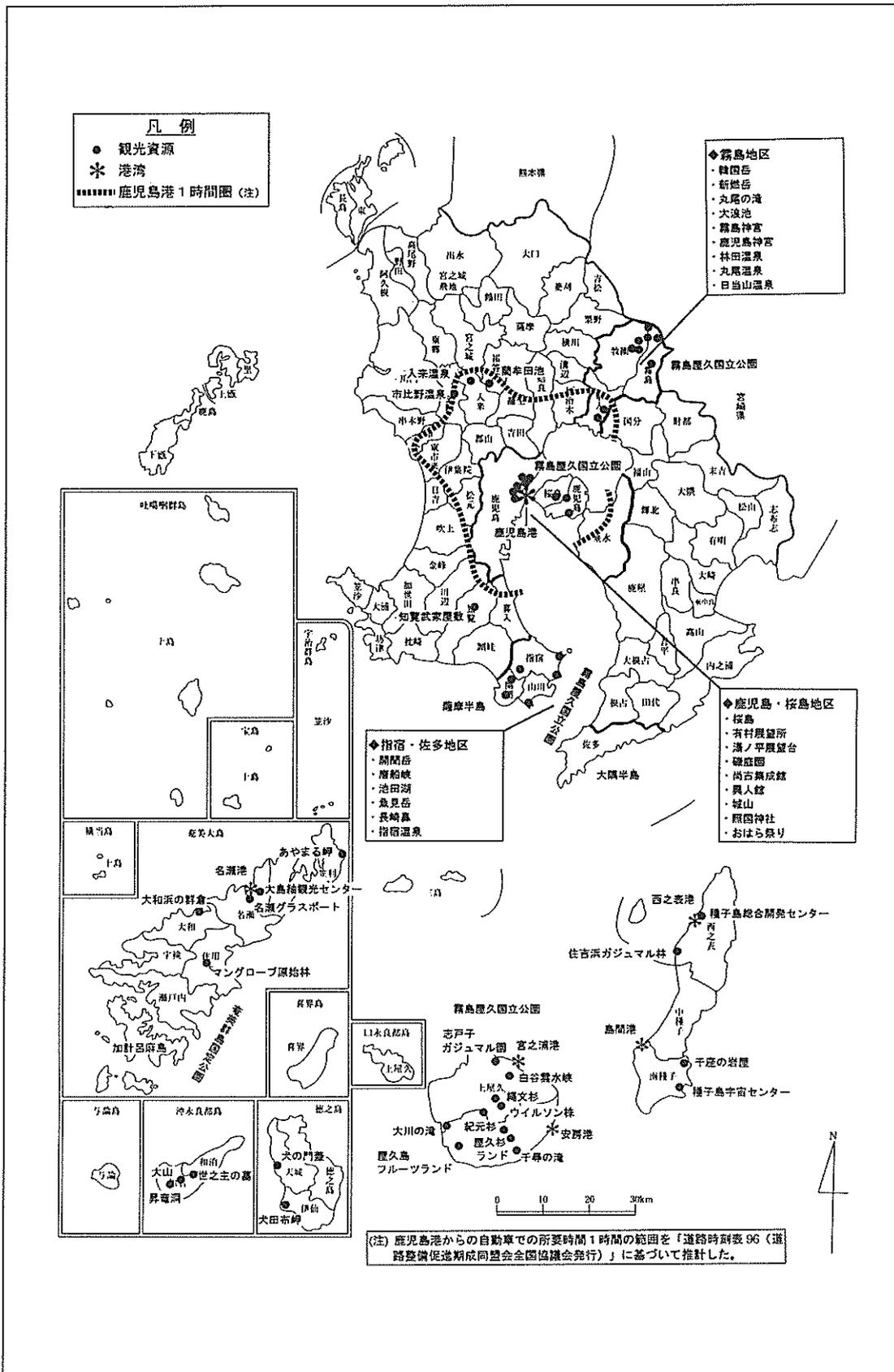
- ・指宿・佐多地区は、開聞岳や長崎鼻等を中心として、九州本土最南端の温暖な気候に育まれた薩摩半島、大隅半島の豊かな自然に恵まれており、また、宿泊施設の充実した温泉地が立地している。
- ・薩摩半島側は、山川港からは半径約10kmの範囲に分布している。鹿児島港からは直線距離で指宿市市街まで約40km離れており、自動車での片道所要時間は、鹿児島港から指宿市市街まで93分、山川町市街まで102分、開聞町市街まで112分となる。（道路時刻表'96による）
- ・大隅半島側は、薩摩半島と山川港～根占港間のフェリーにより所要時間40分で結ばれているが、鹿児島港からは山川港～根占港間フェリー経由で片道所要時間は142分以上となり、交通利便性は悪い。

表4-35 鹿児島県の主要市町村の主な観光資源

<主な地区>		自然・公園	レジャー施設	祭り・イベント	文化施設	寺社・史跡等	温泉
鹿児島・桜島	鹿児島市	・有村展望所		・おぼら祭り		・磯庭園 ・照国神社 ・城山 ・尚古集成館 ・霧人館	
	桜島町	・桜島 ・湯ノ平展望台					
	垂水市	・高峠高原 ・猿ガ城溪谷					
霧島	牧園町	・丸尾滝					・林田温泉 ・丸尾温泉
	霧島町	・霧島山 ・韓国岳 ・新燃岳 等 ・大浪池				・霧島神宮	・霧島神宮温泉郷
	隼人町					・鹿児島神宮 ・隼人塚	・日当山温泉
指宿・佐多	指宿市	・池田湖 ・魚見岳					・指宿温泉
	山川町	・長崎鼻 ・鱒池	・長崎鼻パーキングガーデン				
	開聞町	・開聞岳 ・唐船岬					
	佐多町	・佐多岬 ・(海中公園)					
種子・屋久	西之表市	・住吉浜 ・ガジュマル林			・種子島総合開発セン		
	熊毛郡	・宮之浦岳 ・白谷雲水峽 ・志戸子ガジュマル園 ・ウイルソン株 ・縄文杉 ・本富岳 ・大川ノ滝 ・屋久杉ランド ・千尋の滝 ・千座の岩屋	・屋久島フルーツガーデン				
奄美	名瀬市		・名瀬グラスポート ・大島納観光センター				
	大島郡	・アヤマル岬 ・犬ノ門蓋 ・犬田布岬 ・昇竜洞 ・大山 ・マングローブ ・原生林				・世之主の墓 ・大和浜群倉	
<その他の地区(主な地区に含まれる市町村を除く)>							
	川内市					・新田神社	
	鹿屋市	・大隅湖					
	枕崎市	・遠見番					
	串木野市	・冠岳					
	出水市	・鶴渡来地					
	大口市	・十曾溪谷 ・曾木ノ滝				・祁答院家住宅	
	国分市					・大隅国分寺跡	
	川辺郡					・知賢武家屋敷 ・清水磨崖仏	
	日置郡	・薩摩湖 ・吹上浜					
	薩摩郡	・紫尾山 ・蘭牟田池 ・長目ノ浜				・藤川天神	・市比野温泉 ・入来温泉
	姶良郡	・八幡神社の橋					
	曾於郡	・大川原峽 ・枇榔島亜熱帯性植物群落 ・志布志の大橋					

資料) 各種資料より三和総合研究所作成

図4-14 クルーズ観光に適した鹿児島県の観光資源



資料) 三和総合研究所作成

②クルーズ船の入港実績

<鹿児島港>

- ・95年10月～96年9月に行われている日本籍船のクルーズにおいては、途中寄港地として4回利用された。
- ・途中寄港するクルーズには、東京、横浜、神戸といった大都市を起終点として、屋久島、南西諸島、アジア等を廻るコースと日本一周があった。
- ・オプションルツアーのコースは、桜島と鹿児島市内を観光するコース、歴史のテーマに沿って史跡等を巡るコース、また、鹿児島港からやや距離のある指宿市周辺の自然及び歴史関係の観光資源を廻るコース、指宿の砂蒸し風呂を体験するコースがあった。

・東京等の大都市を起終点として、屋久島や南西諸島といった離島を廻るコース、日本一周の途中寄港地として利用され、鹿児島市・桜島、指宿市周辺の歴史、自然、温泉に関係する観光資源を巡るオプションルツアーが設定されている。

<山川港（指宿）>

- ・95年10月～96年9月に行われている日本籍船のクルーズにおいては、東京を起終点として南西諸島及び南九州を巡るクルーズの途中寄港地として1回利用された。
- ・船が比較的小型のクルーズ船であったため、山川港に入港することが可能であった。
- ・オプションルツアーについては、指宿周辺の自然観光資源を巡るコース、指宿の砂蒸し風呂を体験するコースが設定された。

<屋久島>

- ・95年10月～96年9月に行われている日本籍船のクルーズにおいては、途中寄港地として6回利用されている。
- ・大型のクルーズ船は宮之浦港に直接入港することができず、テンドーボート等による上陸となる。天候の悪化により上陸ができなくなるといったアクシデントもあった。
- ・長崎、博多を起点として九州を廻って神戸や東京へ向かうコース、東京や横浜を起終点として九州を廻るコース、東京を起終点として九州とアジアを巡るコース、東京を起終点として鯨探しをテーマに離島や岬を巡るコースがあった。
- ・オプションルツアーとしては、屋久杉ランド、紀元杉、千尋の滝等の屋久島ならではの自然観光資源を巡りながら、島全体の雄大な自然を体験するコースが設定された。

・長崎、博多といった九州の都市、東京、横浜といった大都市を起終点として、九州、アジア、離島や岬を巡るクルーズの途中寄港地として利用されており、屋久島ならではの自然を体験するオプションルツアーが設定された。

<加計呂麻島（奄美諸島）>

- ・95年10月～96年9月に行われている日本籍船のクルーズにおいては、東京を起終点として九州と南西諸島を巡るクルーズの途中寄港地として1回利用された。
- ・オプションルツアーとして、島内観光が設定された。

表4-36 鹿児島県における最近のクルーズ船の寄港実績

■鹿児島港				
寄港日	船名	コース	寄港地	オプションルツアーの内容
96/5/16	にっぽん丸	南西諸島・台湾・香港	東京、屋久島、鹿児島、	(途中寄港だがオプションルツアーなし) 知覧武家屋敷、池田湖、開聞岳、維新ふるさと館、城山展望所
96/5/24			高雄、香港、鹿児島、東京	
96/7/8	飛鳥	屋久島・鹿児島	横浜、屋久島、鹿児島、 横浜	・桜島と市内観光 ・明治の英傑のふるさとを訪ねて ・指宿砂蒸し風呂
96/9/11	飛鳥	日本一周	神戸、横浜、釧路、金沢、 新潟、隠岐、鹿児島、 神戸、横浜	・桜島と市内観光 ・明治の英傑のふるさとを訪ねて ・指宿砂蒸し風呂
■指宿				
寄港日	船名	コース	寄港地	オプションルツアーの内容
96/4/29	おせあにつくぐれいす	南九州・南西諸島	東京、指宿、加計呂麻島 西表島、座間味、東京	・指宿観光(長崎鼻、開聞岳山麓自然公園、池田湖) ・砂蒸し風呂体験ツアー
■屋久島				
寄港日	船名	コース	寄港地	オプションルツアーの内容
95/11/8	おせあにつくぐれいす	屋久島・シーガイア	長崎、屋久島、日南、大 阪、新宮、東京	・屋久杉ランド、紀元杉、千尋の滝
96/4/20	おせあにつくぐれいす	鯨探し南海3800km	東京、足摺、屋久島、母 島、東京	・屋久杉ランド、紀元杉、千尋の滝
96/5/16	にっぽん丸	南西諸島・台湾・香港	東京、屋久島、鹿児島、高 雄、香港、鹿児島、東京	・屋久島周遊(紀元杉、千尋の滝、水中翼船)
96/7/7	飛鳥	屋久島・鹿児島	横浜、屋久島、鹿児島、 横浜	・屋久島一周 ・紀元杉と千尋の滝 ・流れ船と屋久杉ランド ・屋久杉自然観察
96/9/22	にっぽん丸	四万十川・屋久島	神戸、宿毛、屋久島、神戸	・屋久島周遊(紀元杉、千尋の滝)
96/10/1	飛鳥	九州一周・屋久島	博多、三角、屋久島、 宮崎、門司、神戸	・屋久島一周 ・紀元杉と千尋の滝
■加計呂麻島				
寄港日	船名	コース	寄港地	オプションルツアーの内容
96/4/30	おせあにつくぐれいす	南九州・南西諸島	東京、加計呂麻島、指宿西 表島、座間味、東京	・島内観光

備考)95年10月～96年9月の日本籍船(クリスタルシンフォニー、クリスタルハーモニーを除く)の寄港スケジュール(荒天等による予定変更は考慮していない)

資料)各船社、旅行会社パンフレット、その他各種資料より三和総合研究所作成

③主要港湾周辺の観光資源

<鹿児島港>

- ・鹿児島港は、鹿児島県の主な観光地である鹿児島市に立地しており、桜島とも近接していることから、これらの市町の観光資源は、鹿児島港からのオプションツアーの対象として適していると考えられる。
- ・指宿地区は、鹿児島港からの交通利便性がやや劣るが、オプションツアーの実績では、指宿地区を対象とするツアーが複数行われていることから、今後もオプションツアーの対象となり得るものと考えられる。
- ・霧島地区は、鹿児島港からの交通利便性が、隼人町を除く霧島町や牧園町でやや劣るが、観光資源が充実していることや、指宿地区の事例等からみると、オプションツアーの対象となり得るものと考えられる。
- ・鹿児島港から交通利便性の良い周辺地域に立地しているその他の主な観光資源としては、次のもの等が挙げられる。
 - (自然・公園) 薩牟田池
 - (寺社・史跡) 知覧武家屋敷
 - (温泉) 入来温泉、市比野温泉

④離島を中心とした海洋観光資源

<屋久島>

- ・屋久島は、洋上のアルプスと形容される山岳美を誇る宮之浦岳を中心に、海岸部には亜熱帯生植物の原生林、中腹部には樹齢数百年の屋久杉等の針葉樹林が広がり、奥深い大自然に包まれており、世界遺産にもなっている。船からの眺望は非常に良い。
- ・港湾としては、フェリー等が就航している宮之浦港、ジェットfoil等が就航している安房港があり、クルーズ船からの上陸には安房港が使われることが多い。自然観光資源の宮之浦港および安房港からの交通利便性は概ね良いが、バスによるアクセスが不可能な観光資源もある。

<種子島>

- ・種子島は、なだらかな丘陵状の島で、亜熱帯性の気候に育まれた緑を有し、また、東岸は断崖や奇岩が続く非常に険しい海岸線を有し、西岸は砂丘や岩礁帯等のなだらかな海岸線を有する。また、歴史的には鉄砲伝来の地であり、最先端科学の象徴である種子島宇宙センターも立地している。
- ・フェリー等の客船が就航している港湾として、北部の西之表港、南部の島間港がある。それぞれの港からの島内全域への交通利便性は概ね良い。

<奄美諸島>

- ・奄美群島国定公園に指定されており、奄美大島や徳之島等を中心として亜熱帯性の気候に育まれた亜熱帯性植物の原生林、珊瑚礁を抱えた美しい海といった南洋特有の大自然を有する。
- ・奄美大島の名瀬港をはじめとして、主要な島には、フェリー等が就航している港湾が整備されている。各島間もフェリー等で結ばれているが、運行本数は少ない。

表4-37 鹿児島県の景観の優れた海岸の分布

<主な地区>	
	景観の優れた海岸
鹿児島・桜島地区	4
霧島地区	2
指宿・佐多地区	9
種子・屋久地区	20
奄美地区	42
<その他>	
川内市	3
鹿屋市	2
串木野市	2
阿久根市	4
加世田市	1
国分市	1
指宿郡	
鹿児島郡	7
川辺郡	7
日置郡	4
薩摩郡	7
出水郡	5
始良郡	2
曾於郡	7
肝属郡	5
鹿児島県合計	134

資料) (社) 日本観光協会「全国観光情報ファイル」1995年改訂
より三和総合研究所作成

⑤まとめ

<鹿児島港>

次のようなことから、鹿児島港の途中寄港地としてのポテンシャルは高い。

- * 鹿児島港は、オプションツアーに適した観光資源を豊富に有している。
 - ・ 鹿児島市は、観光資源が集積している鹿児島市に立地しており、また、桜島ともフェリーにより13分で結ばれており、交通利便性が比較的良い入来町周辺にも観光資源が分布している。
 - ・ やや交通利便性は劣るものの、日帰り観光の可能な範囲には、観光資源が集積している指宿地区、霧島地区がある。
- * 鹿児島港は、屋久島、種子島、南西諸島等の離島に近く、また、アジアにも近いことから、離島やアジアを巡るクルーズに組み込むことが可能である。
- * 鹿児島港は、鹿児島県のシンボルである桜島の眼前に位置し、また、豊かな自然を有する薩摩半島、大隅半島に囲まれた鹿児島湾に位置していることから、入出港の際の船からの眺望が非常に優れており、クルーズのテーマ性に合致したロケーションを有している。

<離島>

次のようなことから、種子島、屋久島、奄美諸島等の離島は、クルーズの途中寄港地、あるいはクルーズの航行コースとしての観光ポテンシャルが高いが、観光受け入れ態勢を十分に考慮することが必要である。

- * 亜熱帯性の気候や島の特殊な地形から育まれた緑豊かな自然と美しい海が手つかずのままに残されており、船からの眺望が優れている他、寄港した場合には、豊かな自然を身近に体験することができる。近年に盛んになりつつあるグリーンツーリズムにも最適である。
- * 大都市から離れた離島であるが故に交通利便性が悪く、船でしか行けない（行きにくい）ことから希少性が高く、クルーズとテーマ性が合致している。
- * 種子島、屋久島から奄美諸島、沖縄諸島まで多くの離島が連なっており、また、大きな特徴を持った島が多いため、離島を巡るクルーズコースを設定しやすい。
- * アジアに近いことから、アジアを巡るクルーズの途中寄港地、あるいは航行コースとして組み込む事が可能である。
- * 大型のクルーズ船が直接入港できる大規模な港湾が少なく、中小規模のクルーズ船あるいはテンドーボート等による上陸に限られる。
- * 一般の観光入込客数があまり多くないため、バスや昼食を提供する施設等が不十分である離島もあり、オプションツアーの実施等の際には、島の観光受け入れ態勢を十分に考慮する必要がある。

3. クルージング展開に向けた観光関連事業者の動向

クルージングに関連する事業を展開している事業者等へのヒアリング調査結果から、クルージングに関する取り組みの現状と課題、九州周辺海域におけるクルージング展開の方向性、クルージング振興に向けた取り組み等についてまとめる。

(1) クルージングに関する取り組みの現状と課題

①九州を発着地とするクルージングの企画・主催

- 現状はチャータークルーズが中心であるが、九州域内の旅行業者等が企画・主催するレジャークルーズも、福岡や鹿児島において毎年実施されている実績がある
- 目的地に海外を入れるのは、船社の意向による場合が多い。
- 九州域内の事業者からみると、現状では九州でのクルーズの実施は採算的に難しいとされているが、その原因としては、回航料がかかること、船が豪華すぎることなどがあげられている。
- 東京方面のスケジュールが優先されるため、九州でのクルーズはオフシーズンになったり、直前でスケジュールの決定することが多い。
- クルーズ船の寄港する機会が少ないため、需要が喚起されにくい。
- 起終点ではなく通過港となることが多いため、地元で寄港のメリットが少ない。

<九州におけるクルーズの概況>

- ・チャータークルーズは企業の周年旅行、インセンティブ、販売展示会等での利用、大企業の労働組合の利用が多い。そのため、企業が集まっている博多を発着するクルーズが中心となる。期間は長くて1週間である。
- ・長崎港には、日本船が年数回寄港するが、地元企業のチャーター（永年勤続者や組合旅行など）が中心である。目的地としては中国（上海、大連など）、韓国等の外国が多い。
- ・旅行業者等が企画・主催して一般のレジャークルーズを行うものもある。
- ・長崎港への外国船の寄港は、香港～大阪や世界一周などのクルーズでの途中寄港が多く、乗降客はほとんどない。船社は英米系が中心である。外国船の起終点は関西など空港が充実してフライ&クルーズを行いやすいところが多い。現状では、起終点となることが少なく、通過港となっていることが問題点である。

<レジャークルーズの主催>

- ・博多発着の日本一周、九州～済州島などのレジャークルーズを企画・主催している。その他にカリブ海クルーズ、アラスカクルーズや外航旅客定期航路を利用した旅行商品の販売も行っている。集客は、九州北部地方がメインである。

- ・クルーズ船をチャーターして鹿児島県を中心とするクルーズを主催している。目的地は、内航では神戸、瀬戸内海、鳥羽、大阪、横浜、東京、南西諸島、外航では、高雄、上海、大連、青島、香港等である。海外を多く入れるのは、船社の意向によるものである。

<クルーズのコスト、採算性>

- ・どうしてもクルーズ船社が自社で主催するものよりコスト高となるため、採算性の面で難しい。
- ・料金的には自社でチャーターするレジャークルーズの方が船社の自主クルーズよりも経費やリスク回避のために商品が高額になり、費用的な魅力はない場合が多い。
- ・現在のクルーズ船は、古き良き時代のクルーズを引き継いでいるため、クルーズの料金は高すぎる。豪華すぎない手頃なクルーズがあっても良い。
- ・九州でチャータークルーズを行うためには、船社に九州までの片道あるいは往復の回航料を支払う必要がある。回航部分も商品化することも考えられるが、九州の旅行会社がチャーターする場合には難しい。横浜から福岡までの回航には30時間以上を要する一方、チャーター料は1日1,000~2,000万円以上もかかる。

<その他九州におけるクルーズの問題点>

- ・九州にはクルーズ船があまり寄港しないことから、クルーズの機会が少ない。また、情報も少なく、船の発着する当地の旅行業者でしか入手できないような状況である。
- ・九州にクルーズ船が廻ってくるのは、東京方面でのクルーズがキャンセルになった場合やオフシーズンが多いために間近にならないとスケジュールが決定しないことが多く、十分な販売期間を確保することができない場合が多い。2ヶ月前になってようやく決定するということもある。

②クルーズ船の受け入れ態勢

- 長崎港においては、中国を目的地とする外航船の途中寄港が多いが、これは中国からの近さに加え、客船専用岸壁の整備、港湾から観光施設への近接性などが評価されていると考えられる。
- 博多港や鹿児島港では、クルーズ船の発着するバースに貨客が混在しているために、景観の悪さや移動の安全性・利便性などの問題点が指摘されている。
- 外航船の受け入れにあたって、病院などにおいて外国のクレジットカードが使えないなど、外国人観光客への対応が不十分であることがある。
- 外航船にエンジニアやプレス関係者などが国内のみ乗船する場合、手続きの遅れによって間に合わないといったケースも発生している。

<ハード面での受け入れ態勢>

- ・長崎には外国船社の寄港が多く、その多くが香港や阪神発着の中国を対象としたクルーズでの途中寄港であるが、1日観光ツアーや市内半日ツアーなどが組まれるほか、船社の都合による食料補充や船のメンテナンス、乗務員の交代なども寄港の目的となっている。中国の港湾ではこうした対応が不十分な場合が多いため、長崎か釜山、仁川などがそのために利用される。長崎が選ばれる理由は、中国から近いこと、岸壁から観光施設が近いこと、客船専用岸壁を持っていることなどがあげられる。
- ・博多港は初めに貨物を取り扱い、次に旅客が始まったので今でも貨物優先である。このため、バース周辺の景観や環境が悪く、また、客船ターミナルができたことによりかえってC I Q手続き等が煩雑になっている。大型船は、ターミナルから離れたバースに接岸するため、移動用のバスのチャーターにも費用がかかる。
- ・鹿児島港の北埠頭は、貨物と人の流れが錯綜して危険であるし、景観的にも良くない。水族館や客船ターミナルが整備され、さらにホテルやコンベンションが計画され、人の往来を中心とする港になるはずなのに、貨物が中心の離島航路の発着地となっている。また、周辺に商業施設等がほとんどなく、市の中心街等への交通もタクシーに頼っている状態である。一方で、クルーズ船は鹿児島市内や桜島から遠く、貨物が並ぶ谷山港に入港させられることがある。

<ソフト面での受け入れ態勢>

- ・受け入れ態勢は、日本船か外国船か、外航か内航か、外国人か日本人かで異なる。
- ・外航の場合には入管（入国管理局）への対応が必要となるが、その書類の取りまとめに気を遣う。一度に300人が入国するような場合には、前寄港地の上海などに入管の担当官が飛んで対応することもある。ただし、入管の対応自体には特に問題はない。
- ・外国人の場合には、両替商と病院が問題となる。両替商については、クルーズ船1船では需要が少ないため、両替商が港湾まで出張をしたがらず、その手配が大変である。そもそもは日本では外国のキャッシュカードが使えないことに問題がある。また、病院についても、クルーズ利用者に高齢者が多いこともあってしっかりした病院があることが重要であるが、外国人の場合にはクレジットカード、キャッシュカードが使えず、医療費の支払いに問題が生じる場合が多い。
- ・外国船の場合には、国内法上は原則として国内旅行者は乗船できないため、内航客がいる場合には管轄する運輸局（海運支局）の許可が必要となる。主にエンジニアやプレス関係者が中心となるが、手続きに時間がかかるため、結局間に合わずに乗船できないケースもある。書類自体が船内にあるため、事前に対応するということができない。

③クルージングの裾野拡大につながる取り組み

- 離島航路の合間を利用した地元向けのデイクルーズやワンナイトクルーズ、青少年や親子を対象とした体験クルーズなど、レジャークルーズの裾野拡大につながる取り組みが行われている。
- 離島航路のハイグレード化の進展による利用者の増大も、船旅の体験者を増加させるという意味でクルーズ市場の拡大に寄与すると考えられる。

<離島航路船社における取り組み>

- ・鹿児島と南西諸島を結ぶ定期航路の船の定期運航の合間を利用して、チャーターや自主企画のクルーズ等を行っている。定期航路の船は朝に鹿児島港に入港すると、翌日の夕方に出航するため、その間の約30時間を利用することができる。この間に、1泊2日のクルーズも可能であり、チャーターで錦江湾内クルーズ、種子島・屋久島クルーズ、天草海峡・八代湾クルーズ等の実績がある。また、錦江湾内で、自主企画とチャーターで2～3時間程度のクルーズを行っている。
- ・自主企画では、ゲストとして芸能人や歌手等を招いたり、イベントを開催する2～3時間程度の錦江湾内でのクルーズ、花火大会の洋上観覧クルーズ等を行っている。チャーターでは、企業や各種団体の慰安旅行、鹿児島市が主催する講習や発表会等がある。
- ・数時間のクルーズでもイベントなどを実施するとコストが数百万円かかるのに対し、価格は数千円ないし1万円程度の設定のため、全く事業的には成り立たず、企業としての宣伝やイメージアップ、あるいはメセナとして行っている。
- ・自主企画のクルーズでは、新聞の折り込み、ラジオコマーシャルなどで宣伝し、全て自社で販売を行っている。
- ・定期航路は、旅行業者及び自社が企画するパック旅行、スポーツ合宿、視察等がメインであり、3月の卒業シーズン、ゴールデンウィーク、夏休みなどが中心である。ただし、船に乗るためではなく、低価格であることが利用の動機となっている。

<テーマパークにおける取り組み>

- ・横浜を拠点とする小型船を用いて、全国の港間を結ぶ宿泊型クルーズを実施している。主に親子クルーズ、パーティクルーズ、青少年体験宿泊が多い。
- ・採算的には全くペイする水準にないが、クルージングの裾野拡大につながるものと考えている。
- ・乗船者は1996年に対前年比15%増加し、クルージングの人気の高まりを示している。

<離島航路のハイグレード化>

- ・博多～五島航路に高級フェリーを導入したところ、利用者が飛躍的に増加し、他航路

の高級フェリー導入の先鞭を付けた。ただし、船に乗るために来るといふ人はほとんどなく、島民や一般の観光客、釣り客などが中心である。

④アジアからの誘客に向けた取り組み

- 九州のテーマパークにおける台湾を中心としたアジアからの観光客の増加は、九州が一体となった現地メディア向けの広報活動が大きな誘因となっている。
- アジアにおける九州の認知度が高まっており、九州周辺海域におけるクルーズへの誘客に向けた資源となるものである。

＜テーマパークにおける取り組み＞

- ・ハウステンボスをはじめとして九州のテーマパークでは台湾を中心とした海外観光客が急増している。これは、テーマパーク振興協議会（九州内の36のテーマパークのうち22社が加盟している団体）がバンコク・マレーシア・香港・台湾等の国の女性雑誌の編集者を九州に招待し、テーマパークをアピールしたところ、現地の雑誌に多く取り上げられたことが契機となっている。その後、各テーマパークが誘客に取り組むようになってきている。
- ・外国人では台湾が中心であるが、そのうち75～90%がテーマパーク内を周遊する船及び周辺と結ぶ船に乗っている。これは、こうした船とセットでこちらが売り込んだためであるが、台湾人は日本人より船好きのようでもある。

＜アジアにおける九州の知名度向上＞

- ・鹿児島～香港の航空路は就航して20年を経過しており、香港での鹿児島県の知名度は高い。同様に、台湾ではハウステンボス、韓国では別府の知名度が高い。
- ・九州への観光客の増加により、九州がアジアで認識されはじめており、団体扱いの個人旅行も増えている。

(2)九州周辺海域におけるクルージング展開の方向性

①目的地としての魅力

- 南西諸島を周遊するクルーズに対する期待が大きく、条件のよい3～5月頃に鹿児島を拠点としたフライ&クルーズ型の定期クルーズを行うことも期待されている。
- 関東、関西方面からは、九州はテーマパークの多さが特徴であるにとらえられており、これを結ぶクルーズを展開することも考えられる。

○クルーズのシーズンとしては、梅雨、台風、冬期を避けた春～初夏（3～5月）及び秋（10月頃）などが適切と考えられている。

- ・南西諸島には、屋久島（世界遺産）、種子島（宇宙センター）、奄美大島（加計呂麻島、大島海峡等の景観、固有の動植物）以外にも魅力的で特徴のある島が多い。理想的には、鹿児島県をフロリダ化して、鹿児島を母港として南西諸島を回る4・5日～1週間程度のクルーズを行いたい。時期は、暖かくなって季節風による荒波もおさまる3月から、台風の影響が出る前の5月までの間が望ましい。鹿児島空港を利用して大都市圏から飛行機で鹿児島に集客して、クルーズを楽しむフライ＆クルーズの形式が適している。また、錦江湾は、開聞岳や桜島の景観が良いこと、湾内で波が穏やかであること、イルカが泳ぐほど海がきれいであること等、クルーズの拠点港としての魅力を十分に備えている。
- ・関東・関西の人から見ると九州はテーマパークが多いのが特徴ではないだろうか。インセンティブのクルーズではテーマパークと提携して行っている場合もあるようだ。
- ・五島、壱岐、対馬などではスポーツ合宿やゴルフの実績を生かしたスポーツをテーマとした振興策、あるいは、おいしい食べ物（魚）や釣りなどの自然体験型もよい。
- ・日本近海は揺れやすい。特に冬の日本海や台風シーズンの東シナ海等は揺れが大きい。
- ・シーズンとしては、4～5月、7月の一部、10月がよい。6月は梅雨、8～9月は台風の影響があり、冬場はクルーズ自体が難しい。

②フライ＆クルーズの可能性

○東京などからのフライ＆クルーズは、現在のクルーズ需要を支える高齢者ではなく、時間のない若年層がターゲットとなると考えられる。

○フライ＆クルーズの実現のためには、話題性のあるクルーズの実施、船そのものの魅力づくり、航空運賃の値下げなどが必要となる。

- ・現在、クルーズ参加者は高齢者が多く、お金と時間に余裕があり、ゆったりした旅行を求めてクルーズに参加する機会が多いため、東京からの九州クルーズやアジアクルーズ等では旅程の片道や一部を飛行機利用とするフライ＆クルーズよりも往復ともクルーズを望む客が多いと考えられる。
- ・時間のない若年層をフライ＆クルーズで取り込むためには、より一層の航空運賃の値下げ、特に片道利用の場合の値下げが必要となる。
- ・東京・大阪から福岡へ来て、クルーズを楽しむような形態は難しい。船が新しい、珍

しいなど、船そのものに魅力・話題性を作ることが必要である。

- ・外航客船は、定期的に国外港への寄港を行う必要があるが、これをクルーズとして行う場合には九州の立地は都合が良い。しかし、単に香港等への外航クルーズを行っても、飛行機を利用した旅行商品との価格差が大きすぎるために繁忙期を除いては集客は難しい。繁忙期はクルーズ船はマーケットの大きい東京に集まってしまうので九州でのクルーズは考えにくい。そこで九州においてクルーズ商品を成立させるためには、香港返還、クルーズ船の処女航海等といった大義名分を掲げることが重要である。

③価格設定、コース設定など

- 急増しているわが国の海外旅行需要は、湾内遊覧船などと高級クルーズの中間に位置するマーケットと考えられることから、海外旅行客をターゲットとした商品設定が有効である。
- 船型の大型化や船内サービスのカジュアル化による低価格化の必要性が指摘されている。既存マーケットの高齢者とは異なり、「団塊の世代」から下の世代では海外個人旅行型の簡素な旅行商品が受け入れられやすいとの指摘もある。
- 日本人の場合、旅行の目的地に対する意識が強いため、毎日いずれかの港湾に寄港すること、また、船内のエンターテイメントも溶け込みやすいものにすることが望ましいとされている。

<海外旅行に対して競争力のある商品設定>

- ・クルーズの発展段階を考えると、何らかの乗船体験→遊覧船→長距離フェリーとくるが、現在ではその先が高級クルーズとなっているために、金額や日数の面でのギャップが生じている。海外には多数の日本人が出かけているのであるから、その一部を呼び戻せばよいはずである。

<低価格化、カジュアル化>

- ・旅行商品の近年の傾向としては、1泊に2食がセットになった旅館形式のサービスはしだいに敬遠されつつあり、ホテルのように宿泊と朝食だけのセットで、あとは自由に食事やレジャーを楽しむといった泊食分離形式が受け入れられている。少なくとも、「団塊の世代」から下の世代では、こうしたウェスタナイズされた海外個人旅行型のスケルトン（泊食分離）商品が受け入れられるようになっている。
- ・日本のクルーズ客船は500人前後しか乗客を乗せることができないために料金が高くなる。海外においては、まとめて2,500人程度を乗せることによって低価格化を行っている。
- ・クルーズの目的を明確にして低価格化を図ったり特色を出すことが必要である。例え

ば、カジュアル志向にして、食事もビュッフェスタイルとして低価格化し若年層にターゲットを絞る、あるいは、食事、カジノ、エンターテイメント等のいずれかにウェートを置いてグレードを高める代わりに他の要素を省くクルーズ等が考えられる。

<日本人の特性に合ったコース設定、サービス内容>

- ・外国とは土壌が異なり、日本人はせっかちである。寄港せずに1日中航海を行うことは船客が受け入れにくいので、遠くとも1晩で行けるところを目的地とすることが望ましい。
- ・エンターテイメントについては、外国に行ったときと異なり、国内ではフィクションの世界に入りにくいということがあり、違和感を感じないような「仕掛け」が必要である。
- ・日本人は目的意識が強く、旅自体を楽しむよりも、何方国を周遊したかといった成果を求めるため、クルーズに向かない気質を持っている。また、クルーズは暇をもちあますものだと誤解して考えている人が非常に多い。
- ・クルーズが好きな人はもともと船好きであるため、同じ船では飽きてしまう。

④アジアからの誘客の可能性

- アジアからの誘客の可能性は将来的には高く認識されているが、クルーズの低価格化や経済発展による高所得者層の増大などが条件とされている。
- クルージングの振興だけでなく、航空路線の容量の制約を補完する海外からの観光客受け入れの促進、展示会クルーズによる国際交流の促進、といった観点からもアジアからの誘客の必要性が認識されている。

- ・外航クルーズについては、アジアのマーケットは将来的には非常に大きくなることが見込まれることから、アジアからの集客は有望であると考えられる。ただし、アジアのマーケットにあった低価格化が課題となる。低価格化のためには、外国人船員の増員、船籍を海外に置く等の手段を講じる必要がある。
- ・アジアからの集客については現段階では難しいと考えている。経済成長が著しいとはいえ、高価なクルーズのターゲットになる層はまだ少ないと考えられる。
- ・現状ではアジアと地方空港を結ぶ飛行機の便数が少ないことから、輸送力に限界があり、運賃の価格も低価格化が難しく、知名度を観光振興に活かしてきれていない。
- ・現状では海外からの船による誘客は、①飛行機で運びきれない、②料金が飛行機より安いというあくまで経済的なメリットからである。今後クルーズ需要を伸ばすためには、船が楽しいから船に乗る、というファンを増やす地道な努力をする必要がある。
- ・クルーズをアジアと九州の交流に活用すべきである。特に国際航空路線を持っていな

いが港湾を持っているという都市では有効である。例えば、九州の物産を積んでアジアを廻り、展示会クルーズを行い、各国の物産を日本に持ち帰り、日本でも展示クルーズを行うことで、人や物の交流が図られる。

- ・アジアでは、飛行機の定期路線がない都市等を寄港地として選ぶ方が良い。ウラジオストック等は飛行機では非常に行きにくい船では直接行くことが可能である。ただし、飛行機の定期路線がないような地域はクルーズの団体観光客を受け入れる態勢が整っていない場合が多い等の問題点もある。

(3) クルージング振興に向けた取り組み

①クルージング需要拡大のための取り組み

- クルーズ振興のためには、まず顧客ニーズを的確に把握することが必要である。
- 同時に、わが国ではクルーズの魅力が十分に理解されていないため、広報活動やイベントの実施によって情報を提供し、理解を深めていくことが必要である。そのためには、旅行業者や行政などがクルーズをよく知ることが前提となる。
- また、船旅に対する抵抗感を除去するために、湾内遊覧船やレストラン船、長距離フェリーを活用したクルーズの実施などにより、船旅体験者を拡大していくことも必要である。

<ニーズの的確な把握>

- ・クルーズ振興のためには、受け入れ側が消費者ニーズを的確につかむことが重要であり、特にフロンティアとなるような客が好印象を持つことが重要である。例えば、長崎を訪れる観光客は異国情緒を期待し、離島では自然や食べ物などに魅力を感じる場合が多いのに、旅館などの受け入れ側がそれに適した対応をとっておらず、それに応えることが必要である。
- ・どの都市もクルーズ客の誘客にあまり成功していないが、エンターテイメントに対する消費者ニーズの情報が不足しており、これをまとめた資料があるとよい。

<広報活動、イベントの実施>

- ・クルーズ船の入港時に、地元の人を対象に内覧会、試乗会などを実施して身近なものとするのが望まれる。横浜で行っているクルーズフェアのようなものも、九州全体で実施すれば需要喚起に有効である。福岡はコンベンション都市として発展しており、その環境が整っている。
- ・国内だと飛行機よりも、船の方が高くなるが、船だから安いというフェリー感覚が日本人にあって、クルーズの魅力に分かってもらう努力が必要である。テーマパークを

訪れる修学旅行生の場合、事前学習の有無でその後の印象が全く異なることから、その必要性が分かる。

- ・現状では、旅行会社にクルーズの知識を持つ専門家が少なく、クルーズ商品を客に説明したり、魅力を語るができない。
- ・船旅の良さを知らない人が多いため、「そのように高額ならば、高級ホテルに泊まってレストランで食事を」となってしまう。
- ・国際観光振興策として、インターネットなどを利用した海外へのPR、外国語表示の推進などが求められる。

<船旅体験者の拡大>

- ・リピート率が高いことから、とにかく一度船に乗せるということが重要であり、長距離フェリーを活用したクルーズやレストラン船などによる裾野の拡大も有効である。
- ・博多港からはカメラア、Beelle2などが運航されており、他都市より船になじみがあるかもしれないが、これらは安価で飛行機よりダイヤがよいので利用しているだけであり、今のところクルーズ需要拡大にはつなげていない。

②クルージング振興にあたって行政に求められる対応

- クルーズ振興のためには、行政が広報活動や民間企業のとりまとめにおいてリーダーシップを発揮すべきとされる一方、あくまでも民間事業者を支援するとの立場からその目的を明確化すべきとされている。
- インフラ整備にあたっては、空港のような明るいイメージの港湾整備と同時に、貨物との棲み分け、道路整備との連携など各分野間の整合性が求められている。
- ソフト面では、寄港費用の低減や手続きの簡素化に向けた規制の見直しが求められている。

<リーダーシップの発揮と民間事業者の支援>

- ・クルーズの拠点となるためには、行政が中心となって積極的に広報を行ったり、民間のとりまとめを行う（船社だけでなく、旅行会社、航空会社、バス会社、新聞社、銀行、その他の地元の企業や団体の協力が不可欠）といった取り組みが必要である。また、離島等の自治体も、それぞればらばらに広報活動等を行っているが、足並みを揃えて協力しながら活動していくべきである。
- ・クルーズはあくまで民間が行うものであり、行政はその支援を行うべきである。その際には、クルーズ振興の目的を日本人の余暇の充実ととらえるのか、消費の流出防止と捉えるのかを明確にする必要がある。

<港湾などのインフラ整備>

- ・クルーズ振興のためには、空港の感覚を持った明るい港湾整備を推進してほしい。
- ・博多等の港湾を持つ都市では、クルーズ船の寄港等に関する情報が乏しく、市民にとって船や港に対する馴染みが薄い。長崎港では客船が入港すれば街から見えるが、博多では見ることもできない。市民が船や港に馴染む努力（例えば、客船等の入港情報を市民に広報する等）をすることによって、長期的にはクルーズマーケットの拡大につながるはずであり、行政にはこういった長期的な視野での取り組みを行ってほしい。
- ・長崎港では、松ヶ枝ふ頭の整備が市の景観条例に抵触することが問題となっているようであるが、長崎は造船、水産が厳しい現在では観光で生きていくしかないので、ぜひ進めてほしい。また、出島地区の埋め立ても進められているが、船の安全性の確保に十分配慮してほしい。長崎港が起終点港とするためには、空港とアクセス道路の整備が必要である。空港まで1.5時間ではかかりすぎであり、1時間以内が望ましい。
- ・鹿児島港がクルーズの寄港地となるためには、港湾や港湾周辺環境整備や交通アクセスの改善、遊べる場所の充実が望まれる。また、15年前の離島航路の集約化を目的としたプログラムに則って整備が進められているが、明確なランドデザインを持って港湾整備等の推進するとともに、様々な環境の変化に対して計画を柔軟に再検討すべきである。
- ・離島にも直接接岸できる7.5m×200m程度の岸壁を整備してほしい。現状では、にっぽん丸規模の船では入港できない島が多い。
- ・シドニー港では、オペラハウスが見え、ホテルが立地する場所の目前にクルーズ船が入港でき、その姿が、港の各所から眺められるようになっており、景観や利便性の面での配慮がなされている。このように、生活航路や貨物のことだけでなく観光面での配慮を行って港の整備を行うことにより、海外からの外航客船を寄港させることもできるはずである。

<運用・許認可などソフト面>

- ・各港に入港する場合、様々な法律や慣例に縛られていることから、水先案内、タグボート使用、バース使用等の経費が大きく、その低廉化が求められる。
- ・クルージングを行う場合、地区毎に港の管理が違うため、管轄の海運支局に加え、海上保安部、港湾管理者などへの手続きが多数必要であり、これらの見直し、簡素化が求められる。

第 5 章 クルージング海域としての
九州の港湾・海象条件

1. 九州における港湾整備及び旅客定期航路の動向

(1) 九州における港湾整備等の動向

①九州における港湾整備の動向

九州におけるクルーズ船の寄港を検討するにあたり、旅客船バースの現況及び計画を整理したものが表5-1である。

現状では博多港、佐世保港、長崎港、別府港、鹿児島港に比較的大水深バースが整備されている。将来的にはクルーズ船に対応した旅客船バースの整備を計画している港湾が多く、宮崎港、西之表港（種子島）などでも大型船への対応が可能となる。

表5-1に示した港湾のうち、C I Q機能に関して法令で開港（関税法）、出入国港（出入国法）、検疫港（検疫法）に指定されているのは、博多港、佐世保港、長崎港、鹿児島港である。

表5-1 九州における主要な旅客船バースの現状及び計画

港湾名	地区名		水深 (m)	延長 (m)	対象船型 (GT)	C I Q機能			備考
						開港	出入国港	検疫港	
博多港	既設	中央ふ頭	-10	185	10,000	○	○	○	
		博多ふ頭	-7.5	130	2,000				
	計画	中央ふ頭	-12	300	50,000				
佐世保港	既設	前畑地区	-11	195	30,000	○	○	○	
			-10	185	30,000				
	計画	三浦地区	-7.5	220	15,000				
		倉島地区	-10	280	30,000				
長崎港	既設	松ヶ枝	-12	275	50,000	○	○	○	
	計画	常盤・出島	-10	225	20,000				
福江港 (五島)	既設	—	—	—	—	—	—	—	
	計画	大波止	-7.5	178	5,000				
別府港	既設	石垣	-12	275	50,000	—	—	—	
	計画	石垣	-10	280	30,000				
宮崎港	既設	—	-9	198	—	—	—	—	フェリー-コンテナバース
	計画	内港地区	-12	300	50,000				
鹿児島港	既設	本港区	-9	360	—	○	○	○	北ふ頭(フェリーと共用)
		谷山1区	-12	250	—				国際ターミナル(専用)
		谷山	-9	250	—				フェリー-ふ頭(他船と共用)
	計画	沖合人工島	-12	350	70,000				H17年度完成予定
西之表港 (種子島)	既設	—	-7	130	10,000	—	—	—	フェリー-ふ頭(フェリーと共用)
	計画	中央	-10	280	30,000				H17年度完成予定

資料) 九州運輸局資料、「日本の港湾1993」より三和総合研究所作成

②九州における空港の整備状況

- ・フライ&クルーズへの対応を考慮し、九州における空港の概況を整理したものが表5-2である。
- ・九州ではほぼ各県に第二種空港（運輸大臣設置管理）が整備されており、国内主要空港との間に航空路が開設されている。
- ・国際線はソウル線を中心に5空港に開設されており、特に福岡空港はアジア・オセアニアに多数の航空路を有している。
- ・離島路線は、福岡、長崎、鹿児島各空港が拠点となっている。
- ・このように、九州は空港及び航空路の整備が進んでおり、フライ&クルーズによる関東・関西などの大都市圏や海外からの誘客に適した環境が整備されている。

表5-2 九州における主要な空港の概況

空港名	設置管理者	滑走路	国際航空路	国内航空路(域外)	国内航空路(域内)
福岡	運輸大臣	2,800m	アジア、豪州等25都市	主要5空港ほか20	宮崎、鹿児島、離島5
北九州	〃	1,600m		東京	
新北九州	〃	2,500m			
大分	〃	3,000m	ソウル	主要5空港ほか1	鹿児島
熊本	〃	3,000m	ソウル	主要5空港	
長崎	〃	3,000m	ソウル、上海	主要5空港	鹿児島、宮崎、離島5
宮崎	〃	2,500m		主要5空港ほか3	福岡、長崎
鹿児島	〃	3,000m	ソウル、香港	主要5空港ほか6	福岡、長崎、大分、離島7
対馬	長崎県	1,900m		大阪	福岡、長崎
小値賀	〃	800m			福岡、長崎
五島福江	〃	2,000m		大阪	福岡、長崎
上五島	〃	800m			福岡、長崎
壱岐	〃	1,200m			福岡、長崎
種子島	鹿児島県	1,500m		大阪	鹿児島
新種子島	〃	2,000m			
屋久島	〃	1,500m			鹿児島
奄美	〃	2,000m		東京、大阪、那覇	鹿児島、離島4
喜界島	〃	1,200m			鹿児島、奄美
徳之島	〃	2,000m		大阪	鹿児島、奄美
沖永良部	〃	1,200m			鹿児島、奄美
与論	〃	1,200m			鹿児島、奄美

備考) 主要5空港：東京、大阪(伊丹、関西)、名古屋、札幌、那覇 網掛け：計画中

資料) 「数字でみる航空1996」、「JTB時刻表1997年3月号」より三和総合研究所作成

(2)九州を中心とした旅客定期航路の概況

①外航旅客定期航路の概況

わが国に発着する外航旅客定期航路は、韓国、中国、台湾、ロシア（サハリン）との間に10社8航路が運航されている。

このうち、九州発着が3社2航路（ただし、1航路は運休中）、九州周辺（下関、沖縄）発着が3社2航路を占め、九州周辺海域ではアジア諸国への近接性を生かした外航航路が多数就航している。

1994年の日本人利用者は対前年比27%増の134,100人となっており、九州周辺～韓国間のフェリー及び高速船がその増加を牽引している。

表5-3 わが国の外航旅客定期航路の概況

国名	航路	運航事業者	航海数	就航船名	船種	速力	総トン数	定員	船籍
韓国	博多～釜山	カメリアライン	週3便	かめりあ	フェリー	21	15,439	563	日本
		九州旅客鉄道	毎日	ビートル2世	※	45	263	224	日本
	下関～釜山	関釜フェリー	毎日	フェリー-関釜	フェリー	20	6,591	503	日本
		釜関フェリー		フェリー-釜関	フェリー	20	6,138	520	韓国
中国	長崎～上海	長崎上海国際フェリー	週1便	長崎上海号	フェリー	22	11,008	382	パナマ
	大阪・神戸～上海	中日国際輪渡補綴	週1便	新鑑真	フェリー	21	14,543	355	中国
	大阪～上海	上海フェリー	週1便	蘇州号	フェリー	21	14,410	322	中国
	神戸～天津	チャイナライン	週1便	燕京	フェリー	20	9,960	442	中国
台湾	那覇～宮古～石垣～高雄～基隆	有村産業	週3便	飛龍21	フェリー	24	9,000	330	日本
ロシア	小樽～稚内	ナビックスライン	4～9月	サハリン7	フェリー	14	5,025	120	ロシア

備考) 網掛けは九州発着航路。※はジェットフォイル。時刻表などによると、上記のほか、新潟・伏木～ウラジオストック航路（極東船舶公社）、下関～青島航路（西日本汽船）も就航している。長崎～上海航路は1997年1月より運休中。

資料) 「全国フェリー・旅客船ガイド1996下期号」（社）日本旅客船協会より三和総合研究所作成

各航路の所要時間及び運賃をみると、博多～釜山の超高速船航路は、所要時間が3時間弱で船室もモノクラスであることから、高速性を最大の特徴としている。

各フェリー航路は1～2泊の船中泊をとめない、高価格の上等船室を備えるなど、定期航路ではあるがクルーズ船としての特徴を持っている。（参考資料参照）

表5-4 わが国の外航旅客定期航路の所要時間と運賃

航路	所要時間	船内泊数	運賃（1人）
博多～釜山（フェリー）	15.5時間	1泊	8,500～18,000円
博多～釜山（超高速船）	2時間55分	当日	12,400円
下関～釜山	14.5時間	1泊	8,500～14,000円
長崎～上海	31～40時間	1泊	15,000～60,000円
大阪・神戸～上海・天津	45～50時間	2泊	18,400～70,000円
那覇～宮古～石垣～基隆～高雄	18.5～33.5時間	1泊～2泊	18,000～24,300円
小樽～稚内～ホルムスク・コルサコフ	6.5～18時間	当日～1泊	32,000～53,000円

備考) 台湾航路は那覇～基隆～高雄の所要時間及び運賃とした。

資料) 「全国フェリー・旅客船ガイド1996下期号」（社）日本旅客船協会より三和総合研究所作成

②国内旅客定期航路の概況

1) わが国における国内海上旅客輸送の動向

航路事業者数や航路数、隻数の推移がほぼ横ばいにあるのに対し、総トン数は着実に増加していることから、船舶の大型化が進んでいることが分かる。

旅客輸送実績をみると、景気後退の影響もあり、輸送人員及び輸送人キロとも頭打ちないし漸減傾向にある。

表5-5 わが国の国内海上旅客輸送の推移

区分 年度	航路事業				輸送実績			
	事業者数	航路数	隻数	総トン数 (千トン)	輸送人員 (百万人)	対前年度 伸び率	輸送人キロ (百万人キロ)	対前年度 伸び率
平成元	832	1,342	2,349	1,113	160.2	1.8%	5,962	4.4%
2	842	1,375	2,349	1,152	162.6	1.5%	6,275	5.2%
3	888	1,445	2,460	1,239	162.0	-0.4%	6,195	-1.3%
4	894	1,471	2,461	1,255	157.9	-2.5%	6,097	-1.6%
5	903	1,479	2,478	1,333	157.3	-0.4%	6,061	-0.6%
6	904	1,483	2,469	1,358	-	-	-	-
7	888	1,473	2,433	1,363	-	-	-	-

備考) 一般旅客定期航路、特定旅客定期航路、旅客不定期航路の合計。航路事業は4月1日現在。
資料) 「日本海運の現況 平成7年7月20日」運輸省海上交通局

2) 長距離フェリー航路

九州には、長距離フェリー航路が発達しており、わが国の長距離フェリー27航路中13航路（貨物フェリーを除く）が発着している。その多くは九州東岸と関東・関西方面を結ぶ航路であるであるが、1996年4月より日本海廻りの航路も開設されている。

表5-6 九州に発着する長距離フェリー航路の概況

地域	航路	運航事業者	航海数	隻数	総トン数	定員
関東	北九州(新門司)～徳島～東京	オシャン東九フェリー	1便/2日	3	4,279～7,988	350～460
四国	細島(日向)～川崎～宮崎	マリエクスプレス	1便/日	2	11,581～11,587	660
関西	北九州(新門司)～神戸	阪九フェリー	1便/日	2	15,188	810
四国	北九州(新門司)～泉大津	"	2便/日	4	12,589～14,988	1000～1066
	北九州(新門司)～大阪	名門大洋フェリー	2便/日	4	9,350	730
	別府～神戸～大阪	関西汽船	1便/日	2	12,111～12,130	1,148
	別府～松山～神戸～大阪	"	1便/日	2	9,684	942
	大分～松山～神戸	ダイヤモンドフェリー	2便/日	4	9,022～9,463	942
	細島(日向)～神戸	マリエクスプレス	1便/日	2	6,826～7,052	680～692
	宮崎～大阪	"	1便/日	2	9,536～9,551	774
	志布志～大阪	ブルハウェイライン	1便/日	2	12,436	711
北陸	博多～直江津	九越フェリー	週3便	1	13,597	350
沖縄	東京～志布志～名瀬～那覇	大島運輸	約週1便	1	8,094	150
	大阪～神戸～名瀬～那覇	関西汽船	約週1便	1	7,060	641

備考) 貨物フェリーを除く。細島～川崎～宮崎航路は、細島週3便、宮崎週4便

資料) 「全国フェリー・旅客船ガイド1996下期号」(社)日本旅客船協会より三和総合研究所作成

長距離フェリーは、トラック輸送の幹線部分を海運・鉄道に転換するモーダルシフトの担い手として注目されている。しかし、旅客輸送面に着目すると、航路距離が長く船内での宿泊を伴うことから、船内設備・サービスのグレードアップにより、一種のクルーズ船としての活用が可能である。

各事業者とも新造船の投入時には船内設備・サービスを大幅に向上させ、「クルーズフェリー」「クルージングフェリー」などとして快適性を強調している。船室は2等、1等、特などで構成されるが、運賃が1人4万円以上もする特別室を有するフェリーもあり、外航クルーズ船の1泊あたり単価と価格面でオーバーラップしている。

また、船社や旅行会社は、長距離フェリーにホテル、観光バスなどの現地観光をセットした旅行商品として販売しており、この場合、利用者の立場からみると、クルーズ船と類似した特性を有しているといえる。(参考資料参照)

さらに、年末年始など長距離フェリー航路の休航時に、定期航路就航船舶をクルーズ船として活用している例もみられる。(参考資料参照)

3) その他の国内旅客定期航路

九州は周囲を海に囲まれ、離島も多数あることから、表5-7に示すように、長距離フェリー以外にも多くのフェリー航路や旅客船航路が開設されている。これらは、その発着地から概ね次の3つに整理できる。

- ・九州域外との航路(中国、四国、沖縄)
- ・離島航路(杓岐・対馬、五島列島、長崎周辺、天草諸島、種子島・屋久島、南西諸島など)
- ・湾内航路(博多湾、大村湾、有明海、錦江湾など)

南西諸島航路や対馬航路・五島航路の一部、九州～中国航路の一部は夜行便が運航されており、長距離フェリーと同様に、宿泊型クルーズ船としての活用の可能性がある。

空港アクセス交通として定期航路が開設されているのは、長崎空港への大村湾内航路及び大分空港への別府湾内航路である。

近年、主要な離島航路や九州～四国間航路(大分～伊予)、空港アクセス航路(大分・別府～大分空港)へ超高速旅客船が投入されており、これらは所要時間の大幅な短縮により、新たな観光ルートの開発や地域間交流の促進などの効果が期待される。

表5-7 九州の地域別旅客定期航路数

	九州域外との航路			博多湾	杓岐 対馬	五島 列島	大村湾 長崎	有明海 天草	錦江湾	種子島 屋久島	南西 諸島	その他
	中国	四国	沖縄									
フェリー	3	6	—	1	4	6	6	11	3	4	4	8
旅客船	1	1 (1)	2	2	2 (1)	10 (1)	6	11	1	3 (1)	5	15 (1)

備考) 航路の地域別分類は三和総合研究所による。沖縄へのフェリー航路は長距離フェリー航路参照
 ()内は超高速旅客船航路(35ノット以上)で内数
 資料) 「全国フェリー・旅客船ガイド1996下期号」(社)日本旅客船協会より三和総合研究所作成

4) 定期遊覧航路

九州においては、表5-8に示す定期遊覧航路が開設されている。

これらは次の2つに大別することができる。

- ・ 湾内遊覧船：関門海峡、博多湾、長崎港、別府湾
- ・ 景勝地観光船：玄海七ツ釜、九十九島、五島列島、対馬、天草諸島、奄美大島、日豊海岸クルーズ（遊覧船）、屋形船、レストランシップ、納涼船、流氷観光船、ホエールウォッチング船などが就航（就航隻数は関東、九州、中部の順）

湾内遊覧船は比較的規模の大きい都市周辺の湾内を中心に運航されており、これらは定員数百人程度の船舶が主に利用されている。このうち博多湾及び別府湾では、コース料理や軽食をセットしたランチクルーズ、アフタヌーンクルーズ、ディナークルーズなどが実施されており、遊覧船にレストランシップの要素を加えたサービスを提供している。また、これらのみ航路名称に「クルーズ」を用いており、宿泊型クルーズと同様に、船内設備・サービスに重点を置いた航路といえる。

離島や海岸線の入り組んだ地域など海上もしくは海中の景観に優れた地域では、グラスボートなど定員数十人の比較的小規模な遊覧船が運航されている。

このほか、定期フェリーなどの停泊時間を活用した納涼船などが不定期に運航されている。

表5-8 九州の定期遊覧航路

	航路名	所要時間	料金(円)	便数	定員	備考
関門海峡	関門海峡周遊	50分	1,000	2便	200	日・祝日、春休み、GW、夏休み、正月のみ ※1
博多湾	博多湾クルージング	60～120分	2,200～16,000	2～4便	400	食事・飲物付き
	博多湾遊覧船	60～90分	1,200～1,800	4～5便	250	
玄海七ツ釜	玄海鷹島七ツ釜遊覧	40分	1,400	8便	55～68	貸切クルーズ船あり
		40分	2,000	8～9便	70～96	半潜水型海中展望船
	七ツ釜廻り・波戸岬	70～100分	710～1,120	不定期	30	グラスボート
九十九島	九十九島めぐり	50分	880	3～7便	240～250	
ハウステンボス	大村湾遊覧	35分	1,200	5便	300	蒸気帆船の復元船※2
長崎港	長崎港めぐり	50分	900	2～5便	1,500	夏期納涼船あり
五島列島	福江島周遊	45分	1,450～1,870	2～6便	66	
	五島列島西海岸周遊	35～70分	940～1,950	不定期	97	夏期ディナークルーズあり
対馬	浅茅湾周遊	100分	1,700	不定期	50	
天草諸島	松島五橋遊覧	35～40分	1,200	6便	40～90	不定期便あり
	牛深海中公園	80分	1,600	10便	82～104	グラスボート
別府湾	別府湾クルーズ航路	40～120分	2,500～10,000	4便	187	食事・飲物付き
日豊海岸	屋形島、深島海中公園	60分	2,000	7便	46	
奄美大島	名瀬港内周遊	30～40分	2,000	7便	50	グラスボート
	古仁屋港周遊	—	1,500～20,000	不定期	26	

備考) ※1 このほかスペースワールドアクセス便、スペースワールド周遊（盆休みのみ）あり。

※2 このほかハウステンボス運河遊覧、港内遊覧、ハウステンボス～オランダ村など多数あり。

資料) 「全国フェリー・旅客船ガイド1996下期号」（社）日本旅客船協会より三和総合研究所作成

【参考資料】

ア) 外航旅客定期航路を活用した旅行商品の例

(往復定期航路及び片道航空利用)

三井の船旅 **かわら版ミニ** NO.15

蘇州号でゆく
ゴールデンウィーク **船旅的上海**
お盆休み

遊んで楽しい
上海きままクルーズ
蘇州号の中甸へ蘇州街で奥行きを堪能しよう!

Aコース
上海・蘇州7日間
5月3日(金)~5月9日(木) 8月9日(金)~8月15日(木)
お一人様 **69,800**円より (2等/相部屋)
大阪⇄上海⇄蘇州⇄上海⇄大阪 最少催行人員:15名

Bコース
上海・杭州7日間
5月3日(金)~5月9日(木) 8月9日(金)~8月15日(木)
お一人様 **79,800**円より (2等/相部屋)
大阪⇄上海⇄杭州⇄上海⇄大阪 最少催行人員:15名

Cコース
無錫・南京・蘇州・上海7日間/毎金曜日発
お一人様 **168,000**円より (2等/相部屋)
大阪⇄上海⇄無錫⇄南京⇄蘇州⇄上海⇄大阪または成田
最少催行人員:2名
※船内は飛行機利用なので現地でのんびり、帰りは素早く。
A・Bコースは添乗員同行。
その他2名様より出発保証の「FITシリーズ」もあります。

エムオーツーリスト クルーズ室
☎03-3593-1221 FAX 03-3593-0295
〒104 東京都港区新橋1-15-4 あまびび館新橋ビル4F
大塚06-441-3133 名古屋052-583-0661 神戸078-321-2418
福岡092-451-0211

イ) 長距離フェリー航路を活用した旅行商品の例

(フェリー+オートキャンプ)

三井の船旅 **かわら版ミニ** NO.10

大自然を楽しもう!
北海道オートキャンプクルーズ

行楽シーズン到来!!マイカーで行く
クルーズ&アウトドアライフ計画!
出発日:5/25~10/26の各出発日

網走・小樽 大横断7日間 お一人様 28,800円~48,800円 東京⇄網走⇄小樽⇄帯広 往路:サブリナ/ブルーセファ 復路:ニューしらゆり/ニューほまなす	網走・苫小牧 大横断7日間 お一人様 29,800円~53,800円 東京⇄網走⇄苫小牧⇄大洗 往路:サブリナ/ブルーセファ 復路:さんふらわあみと・おあらい
網走 6日間 お一人様 26,800円~46,800円 東京⇄網走⇄帯広 往路:サブリナ/ブルーセファ	網走 7日間 お一人様 26,800円~46,800円 東京⇄網走⇄帯広 往路:サブリナ/ブルーセファ
苫小牧 道央の6日間 お一人様 29,800円~56,800円 東京⇄苫小牧⇄大洗 往路:さんふらわあみと・さっぽろ 復路:さんふらわあみと・おあらい	小樽・苫小牧早開きの 5日間 お一人様 28,800円~48,800円 新潟⇄小樽⇄苫小牧⇄大洗 往路:フェリー-あざれあ/フェリー-しらゆり 復路:さんふらわあみと・おあらい

往復フェリー代(車5名未満1台付)。基本キャンプ場料の手作りの様!
※詳細はパンフレットをご参照下さい。

エムオーツーリスト クルーズ室
☎03-3593-1221 FAX 03-3593-0295
〒104 東京都港区新橋1-15-4 あまびび館新橋ビル4F
大塚06-441-3133 名古屋052-583-0661 神戸078-321-2418
福岡092-451-0211

(フェリー+ホテル、バス観光)

三井の船旅 **かわら版ミニ** NO.5

フェリーのことは、エムオーツーリスト
が一番知っています

サブリナ/ブルーセファにて快適
北海道の大自然&温泉
冬の阿寒湖・遊INGクルーズ

湯水プール6水上遊び 道内2泊付の6日間
出発日:95年12/14(木)・22(金) 95年1/9(火)・29(月) 2/3(土)・23(金)・29(木) 3/5(火)・8(金)・14(木)・16(土)・19(火)・22(金)・25(月)
コース:東京⇄網走⇄網走温泉⇄釧路⇄阿寒湖⇄阿寒湖⇄網走⇄東京
ホテルの湯水プールをはじめ、阿寒湖でのスキースノーモービル、スケート、氷上わかき釣りなどでお楽しみください。

A 阿寒湖温泉ホテルプラン 2名1室 19,800円より
(現地2泊、往復船費/ツアーバスベッド相部屋)

B ニュー温泉ホテルプラン 3名1室 39,800円より
(現地2泊、往復船費/デラックスコンパクトメント3~4名1室)

サブリナ/ブルーセファにて快適
流氷の海オホーツク旅情 道内2泊付の6日間
流氷観光船おーら号の船内も可能です!

A 冬の阿寒湖・網走ステイ&流氷の観光 29,800円より
出発日:96年1/29(月) 2/1(木)・3(土) 6(火)・23(金)・26(月)・29(木) 3/2(土)・5(火)・8(金)・11(月)・14(木)・16(土)・19(火)・22(金)・25(月)
コース:東京⇄網走⇄網走温泉⇄釧路⇄阿寒湖⇄網走⇄阿寒湖⇄網走⇄東京

B 流氷オホーツク観光ステイ&流氷の観光 29,800円より
出発日:96年2/20(火)・23(金)・26(月)・28(木) 3/2(土)・5(火)
コース:東京⇄網走⇄網走温泉⇄釧路⇄阿寒湖⇄網走⇄ウトロ⇄網走⇄東京

エムオーツーリスト クルーズ室
☎03-3593-1221 FAX 03-3593-0295
〒104 東京都港区新橋1-15-4 あまびび館新橋ビル4F
大塚06-441-3133 名古屋052-583-0661 神戸078-321-2418
福岡092-451-0211

(長距離フェリーを活用した旅行商品の例)

サブリナ&ブルーゼファーでゆく
北海道 温泉&氷上遊び
6日間の旅 95年12月~96年3月
 道内2泊付き(朝・夕食計4回)

お1人様
19,800円より
 特別価格でご奉仕!
(往復船運賃と現地2泊料金
 含む・ツーリストベッド)



郵船トラベル★謝恩特別企画

阿寒ビューホテルは2人で1部屋!
 露天風呂・大浴場の温泉でリラックス、
 温水プールで心からリフレッシュして下さい!

ホテル(泊日夕食場2人前) 露天風呂 阿寒ビューホテル

クルーズ中には楽しい航海教室があります。
 操舵室で、船長から操船システムについて説明があります。
 普段は入ることのできない操舵室を見学できるチャンスです。

氷の阿寒湖の上で遊ぼう!
 湖までホテルから歩いて約2分!
 スキー場へは無料送迎バス有り!

わかさぎ外泊釣り 1日 / 1,500円
 4輪バギー・スノーモービル・貸しスキー3点セット 1,500円
 自設阿寒湖スキー場 1日券 / 3,090円 11回券 / 2,060円

日程	スケジュール	食料
1	お仕事を終えてからご集合下さい。 東京有明フェリーターミナル集合 (22:00) 出航23:55 ~~~~ サブリナ/ブルーゼファー ~~~~	船中泊
2	☆船内の各施設などお楽しみ下さい。 ~~~ 終日クルージング ~~~~	船中泊
3	朝食は船内コーヒーラウンジをご利用下さい。(各自) 釧路ターミナル着 (07:30) / 08:00出発 送迎バスにて阿寒湖温泉集合 09:00開公園→11:00阿寒湖着 午後フリータイム	現地泊
4	終日フリータイム ホテルの温水プールでゆったり、または阿寒湖でスキー、スノーモービル、4輪バギー、スケート、氷上わかさぎ釣りなどをお楽しみ下さい。	朝・夕
5	ホテル発10:00送迎バスにて釧路駅11:40着 (着後解散) 出発まで釧路市内散策など各自フリータイムをお楽しみ下さい。 ☆和歌山市場・MOOなどでショッピングはいかがでしょう? 各自釧路フェリーターミナル集合 (13:00) ☆フェリーターミナルまでの交通費はお客様負担となります。出航 (14:00) ~~~~ サブリナ/ブルーゼファー ~~~~ ジャクジー付き展望風呂など船内施設でお楽しみ下さい。	船中泊
6	~~~クルージング~~~東京港着20:40下船・解散ターミナル発 21:00の新本郷駅行都バスをご利用下さい。	船中泊

出発日 95年12月8日(金)・14日(木)・22日(金)
 96年 1月9日(火)・29日(月)
 2月3日(土)・23日(金)・29日(木)
 3月5日(火)・8日(金)・14日(木)
 ・16日(土)・19日(火)
 ・22日(金)・25日(月)

2名様より進行

サブリナ/ブルーゼファー		旅行代金	
タイプ・定員	設備	フェリー	ホテル 阿寒ビューホテル
●ツーリストベット 洋室相部屋(内側)	すべてなし	相部屋 2名 1室	19,800円
デラックスコンパート 3~4名1室(海側)	洗面台・TV・ビデオ	4名 1室 3~4名 1室	29,060円 31,000円
ファーストファミリー 和室3名1室(海側)	シャワー・トイレ・TV・ビデオ	3~4名 1室 3名 1室	37,820円
☆ファーストシングル 1室1名(内側)	シャワー・トイレ・TV・ビデオ	1名 1室 1名 1室	41,620円
ファーストツイン 2名1室(海側)	シャワー・トイレ・洗面台・TV・ビデオ・リビングスペース	2名 1室 2名 1室	38,820円

※は1名様参加可
 ●1名様でご参加の場合、ツーリストベット相部屋は現地2名1室相部屋、ファーストシングルルーム(1人部屋)は現地シングル部屋となります。なお、ツーリストベッドお申し込みで現地シングルルームご希望の場合、別途追加料金3,000円アップとなります。

※ 上記日程は天候その他の事情により変更となる場合があります。

お申し込み
 お問い合わせは **Tel.03-3501-3281** 郵船トラベル株式会社 国内旅行センター
 FAX.03-3501-4530 〒100 東京都千代田区有楽町1-4-1 三信ビル 網島・新堀

(長距離フェリーを活用した旅行商品の例)
 (フェリー+ホテル、バス観光、イベント船)

さんふらわあ

秋の特選クルーズ

行楽の秋、食欲の秋、そしてスポーツの秋。
 ブルーハイウェイラインはウイークエンドを利用したお手軽なクルーズ&ツアーを企画しました。
 さんふらわあ、のクルージングと日本の秋をご満喫ください。



*ブーム、とさ
 えいわれるほど人気を
 集めているダンス。さんふら
 わあ、各船は専用フロアを用意して
 いますので、船上で心行くまでダンスを
 お楽しみいただけます。船室とフロアが近
 接しているので、行き帰りをわずらわしいさ
 も全くありません。パートナーが心配な女性
 グループもお気軽に参加ください。また、
 寄港地のバスツアーが組まれています。観
 光とグルメを楽しむ、帰路
 はまたダンス三昧。ダ
 ンスファンには見逃し
 ない企画です。

さんふらわあ とさ、 勝浦まぐる祭りと南紀の旅

10月13日(金)~15日(日) 2泊3日(船中1泊+ホテル1泊)

お1人様 **35,800円**より

*さんふらわあ とさ、が寄港する那智勝浦港は、近海まぐるの水揚げ日本一の港としても有名です。その勝浦港で10月14日に開かれるまぐる祭りの各種のイベントをお楽しみいただいた後、那智大社、潮岬など南紀の観光スポットと八代将軍吉宗ゆかりの紀州路をめぐる企画です。帰路は関西空港から航空機を利用いたします。

日程	行程
10月13日(金)	東京・有明ターミナル(8:20発)~
14日(土)	~那智勝浦港(7:45着) 勝浦漁港・まぐる祭り-遊楽路-那智大社・青年遊寺 那智の滝-徳杭岩-潮岬-串本
15日(日)	串本-白浜泉都めぐり-大-真珠資料館-印南シーパルス-遊成寺-長保寺-和歌山城-和歌山マリーナシティ(八代将軍吉宗邸)-廣西空軍(20:20発)~羽田空港(21:30発)

*料金に含まれるもの：往路フェリー運賃(グリーン寝台)、復路航空運賃、14日宿泊代(串本浦島ハーバーホテル)、朝食1回(15日)、昼食2回(14、15日)、夕食1回(14日)、現地バス代、観光費、入場料、旅行傷害保険等
 ※添乗員同行 ※最少催行人員：30名様

お問い合わせ・お申し込みは

(株)ブルーハイウェイライン旅客営業一部

☎03-5404-4108

さんふらわあ きりしま、 洋上ダンスパーティーと日南海岸の旅

11月24日(金)~26日(日) 2泊3日(船中2泊)

特別謝恩価格 お1人様 **19,800円**より

ダンスパーティーと秋の日南海岸を併せてお楽しみいただける大阪発着のツアーです。大阪を出発し、夕食が済んだら早速ダンスパーティーが開かれます。各種飲み物を用意しておりますので、踊り疲れたらどうぞ。翌朝*きりしま、は志布志に到着します。志布志からは青島、都井岬など温暖な日南海岸を巡る昼食付きのバスツアーをお楽しみください。志布志出港の夜もダンスパーティーが開かれます。中味の濃い2泊3日の旅です。

日程	行程
11月24日(金)	大阪南港(8:00発)~(ダンスパーティーが開かれます)~
25日(土)	~志布志港(08:40着) 飯良岬-青島-ワホテン公園(休憩)-都井岬-都井岬-志布志港(19:45発)~(ダンスパーティーが開かれます)
26日(日)	~大阪南港(09:45着)

*料金に含まれるもの：往復フェリー運賃(2等寝台)、朝食・昼食各1回(25日)、現地バス代、観光費、入場料、旅行傷害保険等
 ※添乗員同行 ※最少催行人員：30名様

お問い合わせ・お申し込みは

(株)ブルーハイウェイライン旅客営業二部

☎06-203-6084

BLUE
HIGHWAY LINE

Heart to Heart 未来をめざすトータル ネットワーク
ブルーハイウェイライン
 〒105 東京都港区赤坂1-11-1 ニューピアタワーノースタワー

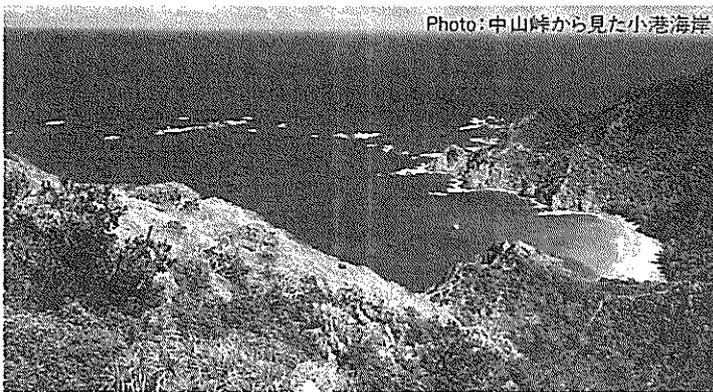
㊦ 長距離フェリー航路就航船舶を活用したクルーズの例



'96 お正月クルーズ 受付中!

名古屋発の各船は、プロのインベーターによるショー、船内イベントを実施します。

小笠原クルーズ



(東京発)

12/30~1/3 (4泊5日)
(きたかみ) 全長192.5m 14,000トン
●旅行代金(大人お一人様)

59,800円より

●お問合せ ナショナルランド
TEL.03-3851-3377

(名古屋発)

12/29~1/2 (4泊5日)
(きそ) 全長192.5m 14,000トン
●旅行代金(大人お一人様)

98,000円より

●お問合せ 太平洋フェリー名古屋支店
TEL.052-203-0227

石垣島クルーズ

(名古屋発)

12/29~1/3 (5泊6日)
(いしかり) 全長192.5m 15,000トン

●旅行代金 **118,000**円より
(大人お一人様)

●お問合せ 太平洋フェリー名古屋支店
TEL.052-203-0227

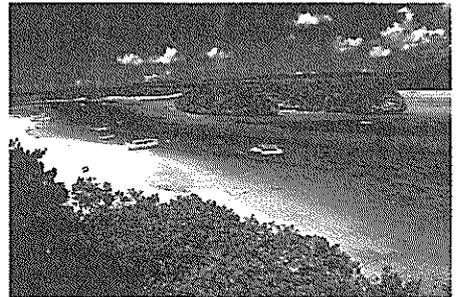


Photo: 西表島イメージ



Taiheiyō Ferry

本社 〒460 名古屋市中区栄2-10-19(名古屋商工会議所ビル9階) Tel. (052)221-6615
Fax. (052)221-6082

 太平洋フェリー

北海道支店 Tel. (011)281-3311 / 東北支店 Tel. (022)263-9877 / 東京支店 Tel. (03)3564-4161 / 名古屋支店 Tel. (052)203-0227

2. 九州周辺における気象・海象条件

(1) 九州の気象

① 気温

- ・福岡は0.6℃、長崎は1.1℃、宮崎は1.4℃、鹿児島は2.0℃、全年値で東京を上回り、また、1年を通じて東京よりもやや温暖である。
- ・佐賀、大分、熊本は、全年値では東京を上回っているものの、冬季において、東京を下回る月（12月、1月）がある。
- ・屋久島は5.7℃、名瀬は3.5℃、全年値で東京を上回り、特に秋季～春季には5℃以上も東京を上回る月が多く、非常に温暖である。一方、夏季には、東京との差が冬季よりも小さくなる。

表5-9 九州各地の気温

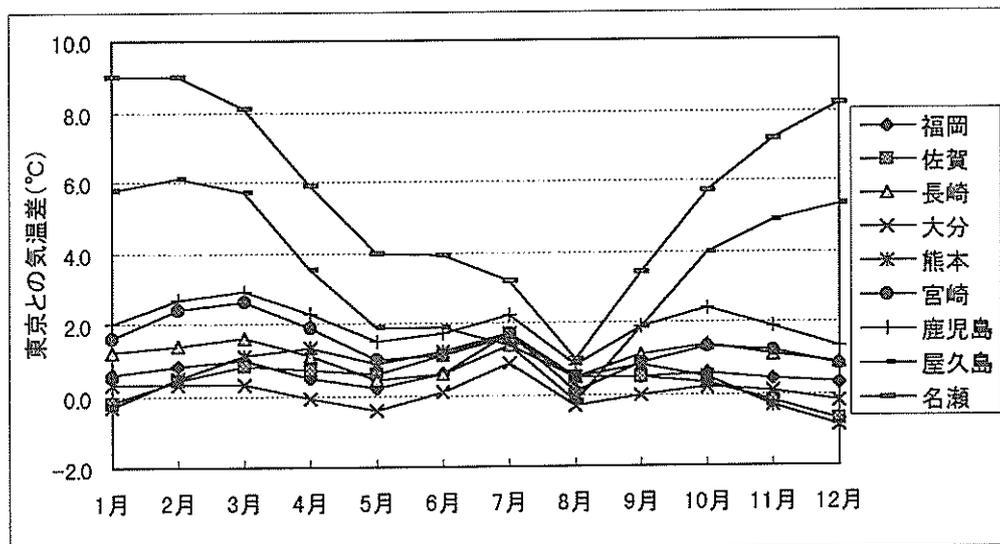
観測地	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	全年
福岡	5.8	6.4	9.5	14.6	18.8	22.3	26.9	27.6	23.7	18.2	13.0	8.2	16.2
佐賀	5.0	6.0	9.3	14.8	19.2	22.8	26.8	27.6	23.7	17.9	12.4	7.2	16.1
長崎	6.4	7.0	10.1	15.2	19.0	22.3	26.6	27.6	24.3	19.0	13.7	8.8	16.7
大分	5.5	5.9	8.8	14.0	18.2	21.8	26.1	26.8	23.2	17.8	12.7	7.7	15.7
熊本	4.9	6.1	9.6	15.4	19.5	22.9	26.9	27.6	24.0	18.1	12.3	7.0	16.2
宮崎	6.8	8.0	11.1	16.0	19.6	22.8	26.9	27.2	24.1	18.9	13.8	8.7	17.0
鹿児島	7.2	8.3	11.4	16.4	20.1	23.4	27.4	27.9	25.1	20.0	14.5	9.2	17.6
屋久島	11.0	11.7	14.2	17.6	20.5	23.6	26.6	26.9	25.1	21.6	17.5	13.2	19.1
名瀬	14.2	14.6	16.6	20.0	22.6	25.6	28.4	28.1	26.6	23.3	19.8	16.1	21.3
東京	5.2	5.6	8.5	14.1	18.6	21.7	25.2	27.1	23.2	17.6	12.6	7.9	15.6

単位)℃

備考) 数値は平年値(屋久島のみ準平年値)を示す

資料) 気象庁「日本気象表」1991年より三和総合研究所作成

図5-1 東京との気温差

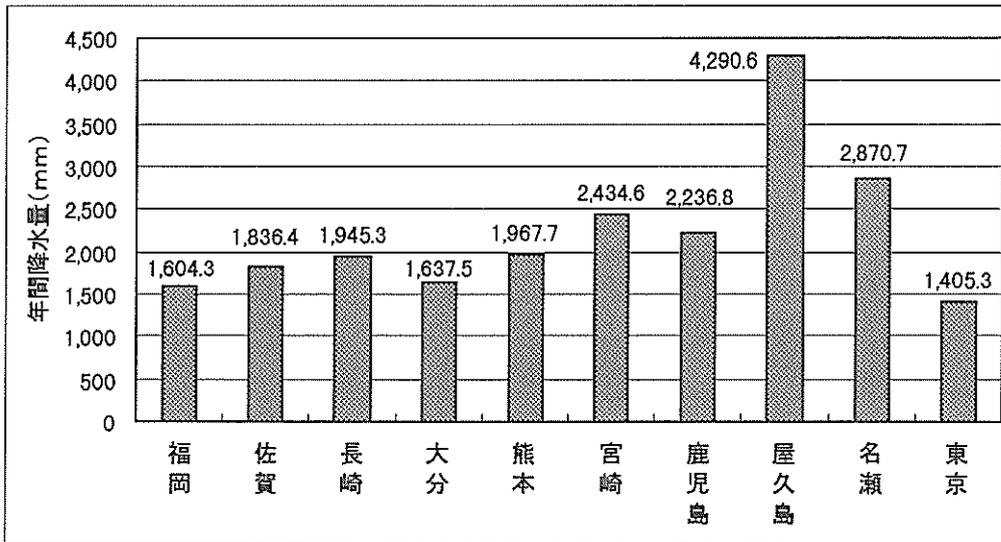


資料) 気象庁「日本気象表」1991年より三和総合研究所作成

②降水量

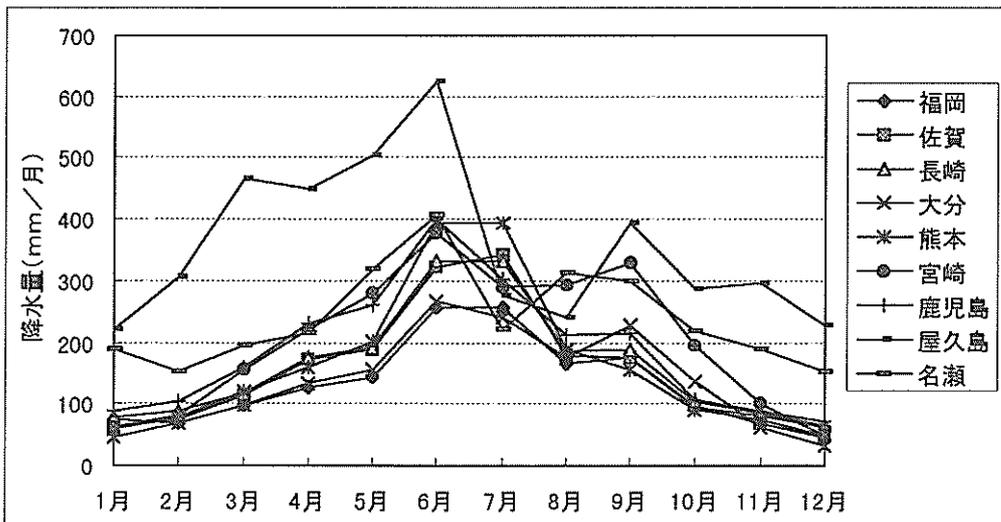
- ・年間降水量は、九州各地において東京を上回っており、南部ほど多い。特に、屋久島は、年間降水量が4,000mmを越え、九州でも群を抜く降水量である。
- ・月別にみると、梅雨にあたる6～7月、台風の発生数や日本上陸数が最も多い9月は降水量が多く、冬季は降水量が少ない。

図5-2 九州各地の年間降水量



資料) 気象庁「日本気象表」1991年より三和総合研究所作成

図5-3 九州各地の月別降水量

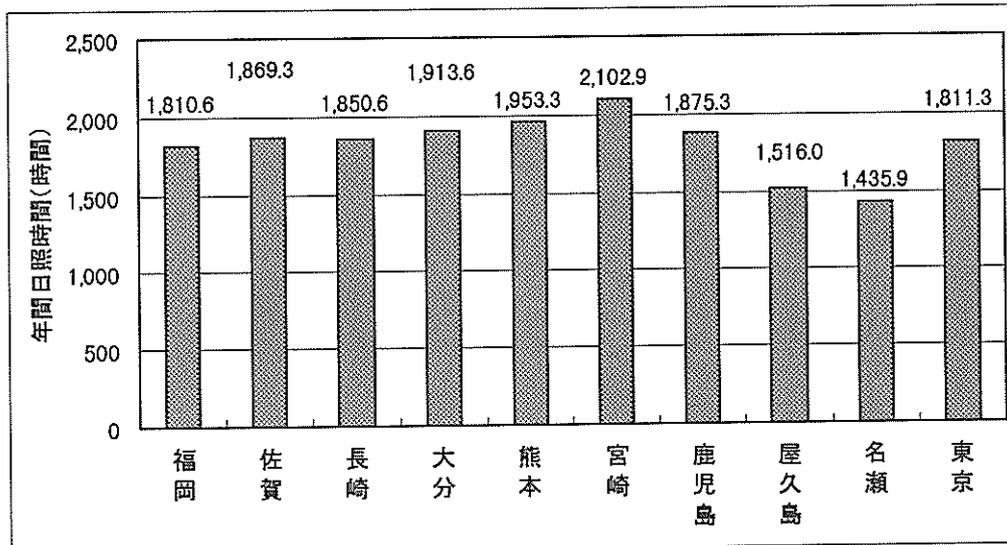


資料) 気象庁「日本気象表」1991年より三和総合研究所作成

③日照時間

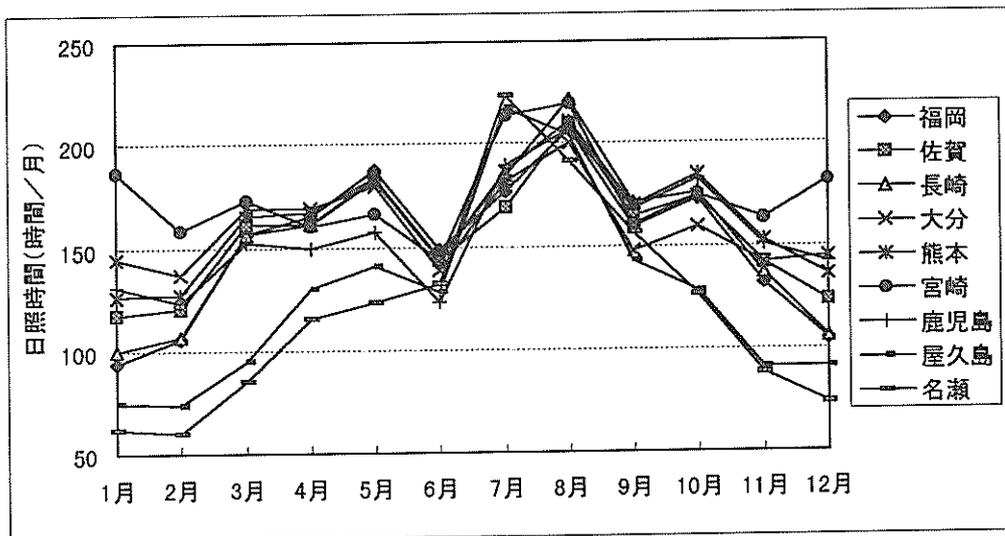
- ・年間日照時間は、宮崎が最も長く、熊本、大分、鹿児島が続く。一方、屋久島、名瀬は、日照時間が比較的短く、東京よりも短い。
- ・月別にみると、日照時間は冬季および梅雨にあたる6月が短く、7月～8月が長い。また、日照時間の長い宮崎、熊本、大分、鹿児島は、冬季における落ち込みが小さく、日照時間の短い屋久島、名瀬等は、冬季の落ち込みが大きい。

図5-4 九州各地の年間日照時間



資料) 気象庁「日本気象表」1991年より三和総合研究所作成

図5-5 九州各地の月別日照時間



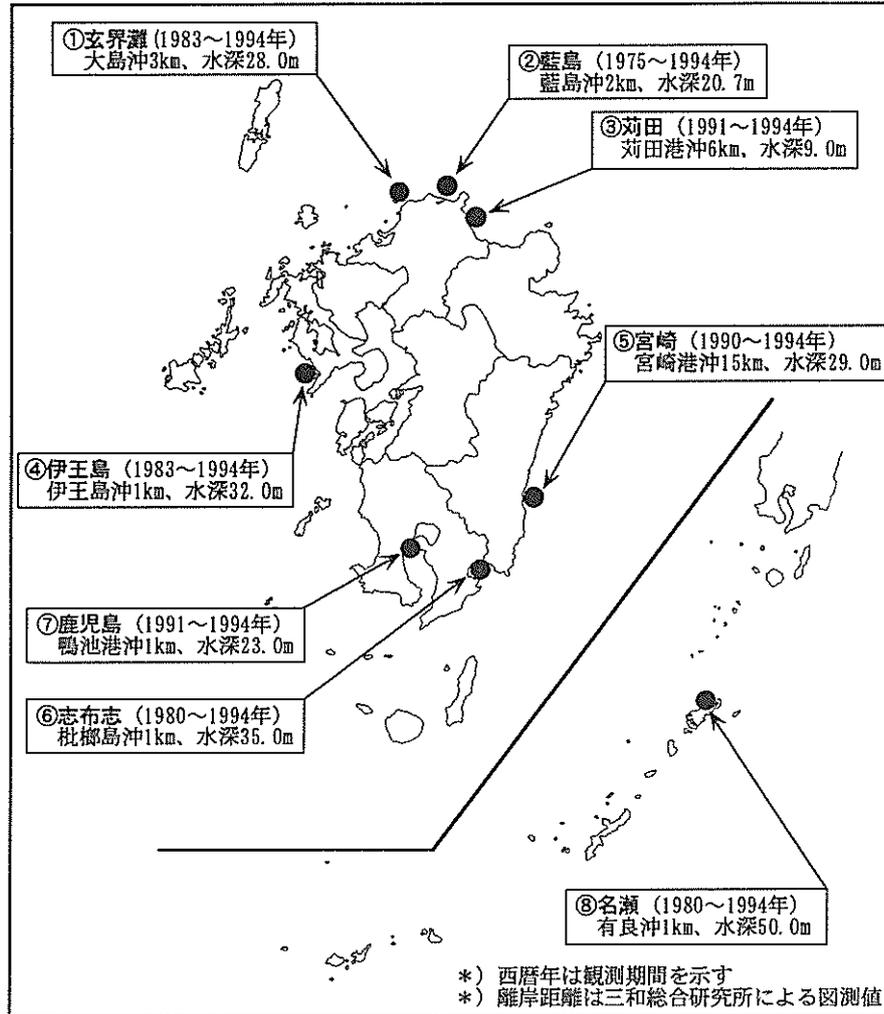
資料) 気象庁「日本気象表」1991年より三和総合研究所作成

(2)九州の海象

①九州沿岸の波浪

運輸省港湾局が波浪観測を実施している九州沿岸の8カ所（玄海灘、藍島、苅田、伊王島、宮崎、志布志、鹿児島、名瀬）における波浪の状況を整理した。

図5-6 観測地点の位置



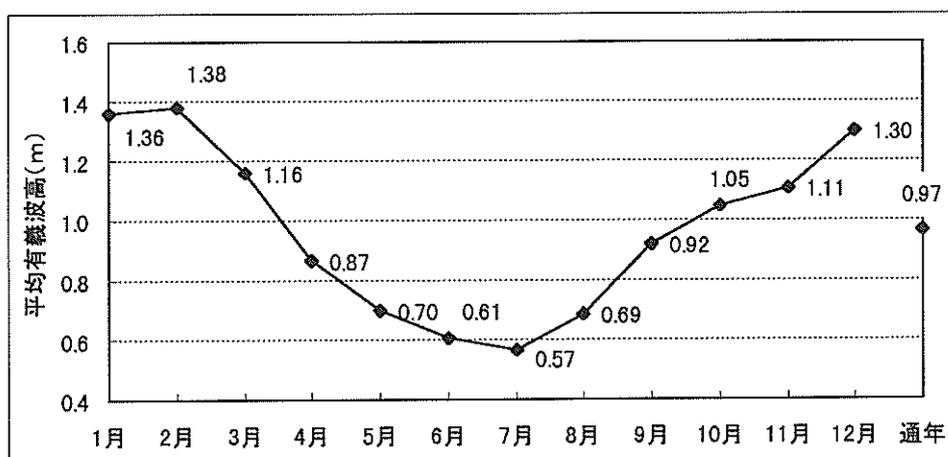
資料) (財) 沿岸開発技術研究センター「全国港湾海洋波浪観測25か年統計資料」
1996年より三和総合研究所作成

1) 玄界灘

- ・ 平均有義波高は、夏季が低く、冬季が高い。7月が最も低く0.57m、2月が最も高く1.38mとなっており、年平均は0.97mである。
- ・ 2.0m以上の有義波高の出現率は、冬季には17.0%に達するが、夏季には1.8%に減少する。一方、1.0m以下の有義波高の出現率は、冬季には36.1%にとどまるが夏季には84.7%に達する。

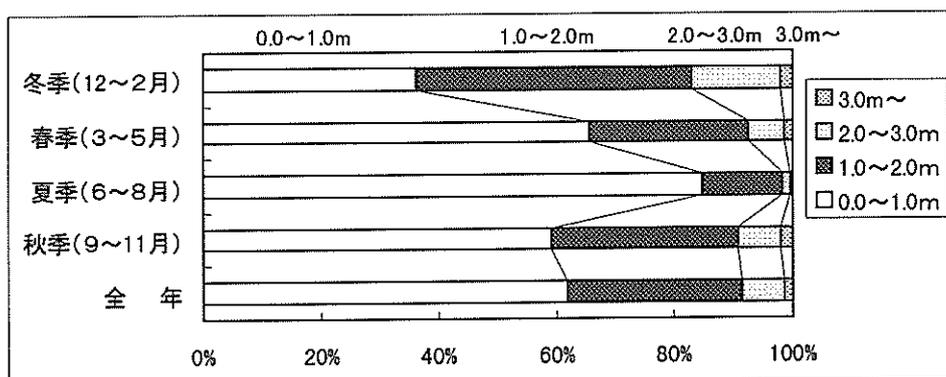
備考) ・ 有義波高→毎偶数時の前後10分(合計20分)に観測された全波のうちの大い方から1/3の波の高さの平均値。人間が目視した場合に感じられる波の高さに近いとされている。

図5-7 玄界灘観測地点における月別平均有義波高



資料) (財) 沿岸開発技術研究センター「全国港湾海洋波浪観測25か年統計資料」
1996年より三和総合研究所作成

図5-8 玄界灘観測地点における有義波高別出現率

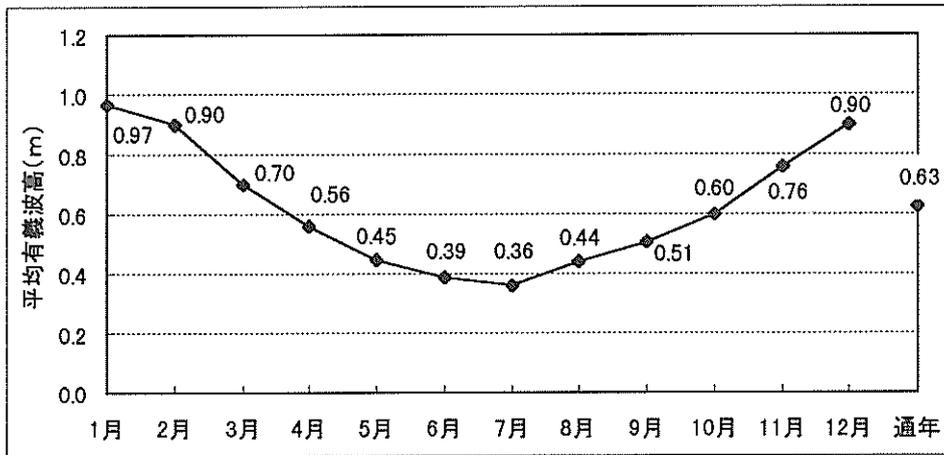


資料) (財) 沿岸開発技術研究センター「全国港湾海洋波浪観測25か年統計資料」
1996年より三和総合研究所作成

2) 藍島

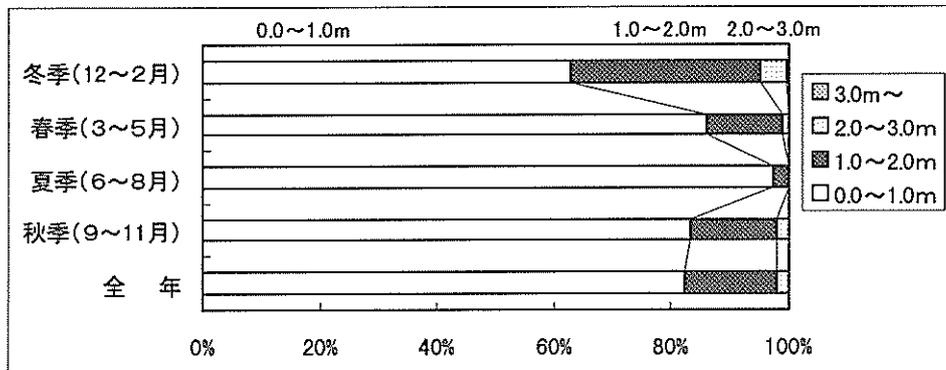
- ・平均有義波高は、夏季が低く、冬季が高い。7月が最も低く0.36m、1月が最も高く0.97mとなっており、年平均は0.63mである。
- ・2.0m以上の有義波高の出現率は、冬季でも4.9%にとどまり、夏季には0.1%に減少する。一方、1.0m以下の有義波高の出現率は、冬季でも62.7%に達し、夏季には97.1%に達する。

図5-9 藍島観測地点における月別平均有義波高



資料) 図5-7と同様

図5-10 藍島観測地点における有義波高別出現率

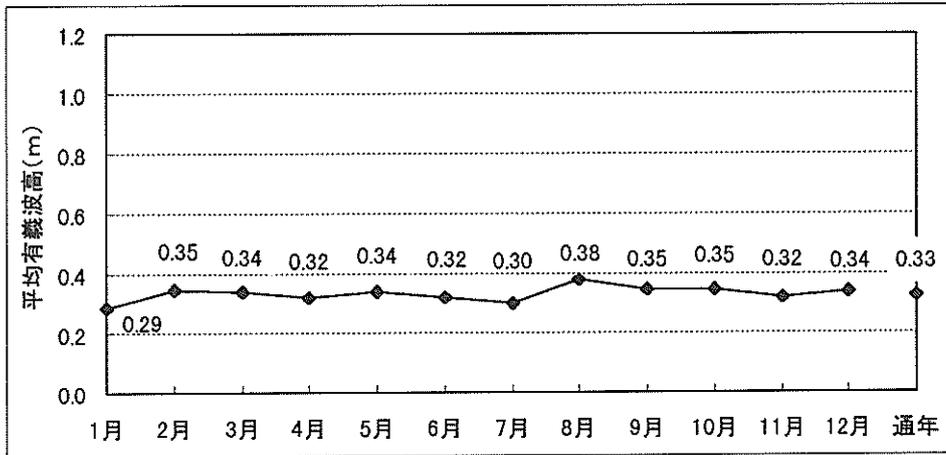


資料) 図5-7と同様

3) 苅田

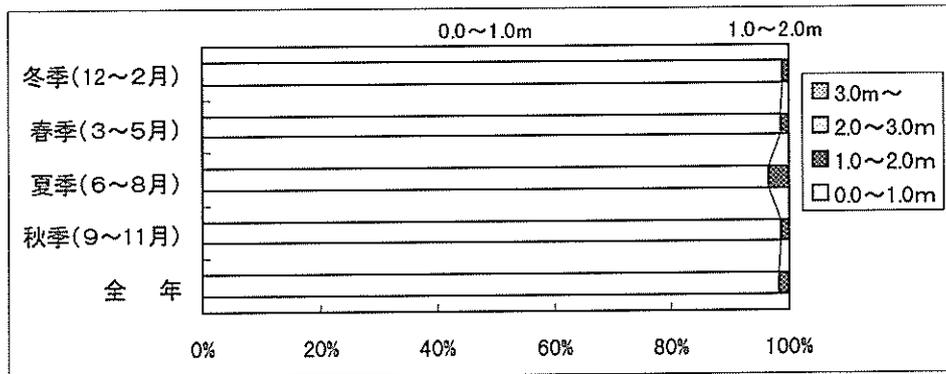
- ・平均有義波高は、1年を通じて約0.3～0.4mの範囲でほぼ安定しており、年平均は0.33mである。
- ・2.0m以上の有義波高の出現率は、ほぼ皆無であり、1年を通じて、1.0m以下の有義波高の出現率が95%を超えている。

図5-11 苅田観測地点における月別平均有義波高



資料) 図5-7と同様

図5-12 苅田観測地点における有義波高別出現率

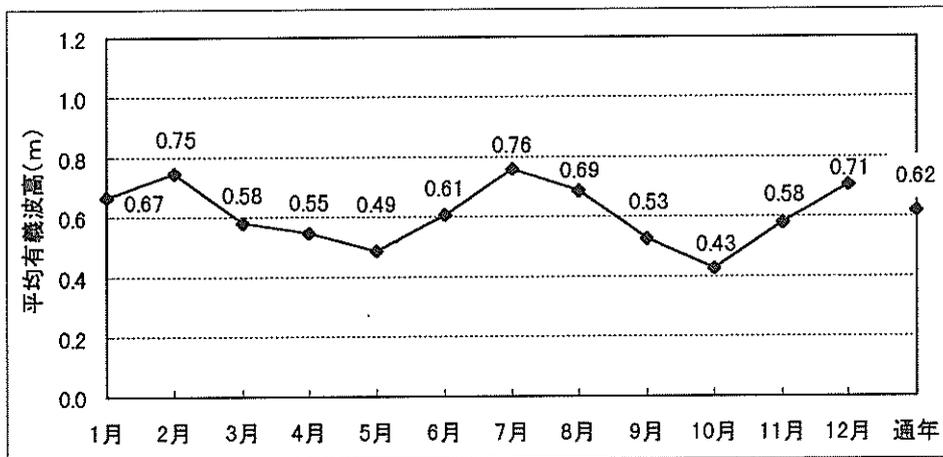


資料) 図5-8と同様

4) 伊王島

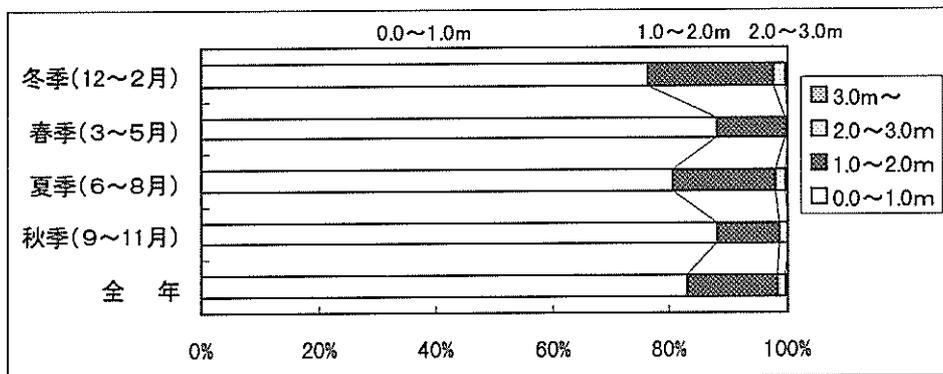
- ・平均有義波高は、夏季と冬季が高く、7月に0.76mに達するが、2月にも0.75mに達する。一方、春季と秋季が低く、10月に0.43mとなるが、5月にも0.45mとなる。
- ・2.0mを超える有義波高の出現率は、夏季や冬季でも3%未満にとどまり、1.0m以下の出現率は、夏季で80.3%、冬季76.2%、春季と秋季で87.9%に達する。

図5-13 伊王島観測地点における月別平均有義波高



資料) 図5-7と同様

図5-14 伊王島観測地点における有義波高別出現率

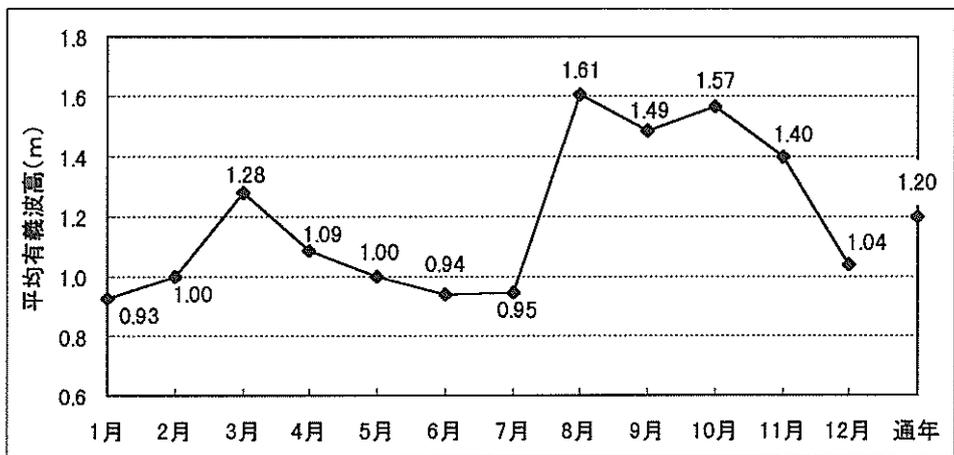


資料) 図5-8と同様

5) 宮崎

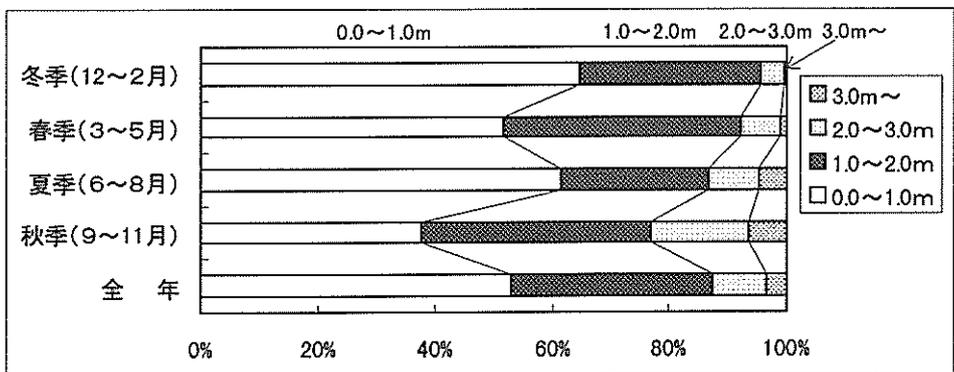
- ・平均有義波高は、夏季から秋季にかけてが高く、冬季から春季にかけてが低い。8月が最も高く1.61mに達し、1月が最も低く0.93mにとどまる。また、3月にも小さなピークがあり1.28mに達する。年平均は1.20mである。
- ・2.0m以上の有義波高の出現率は、秋季には23.1%、夏季には13.2%に達し、冬季でも4.5%に達する。一方、1.0m以下の出現率は、秋季には37.4%にとどまり冬季でも64.6%にとどまる。

図5-15 宮崎観測地点における月別平均有義波高



資料) 図5-7と同様

図5-16 宮崎観測地点における有義波高別出現率

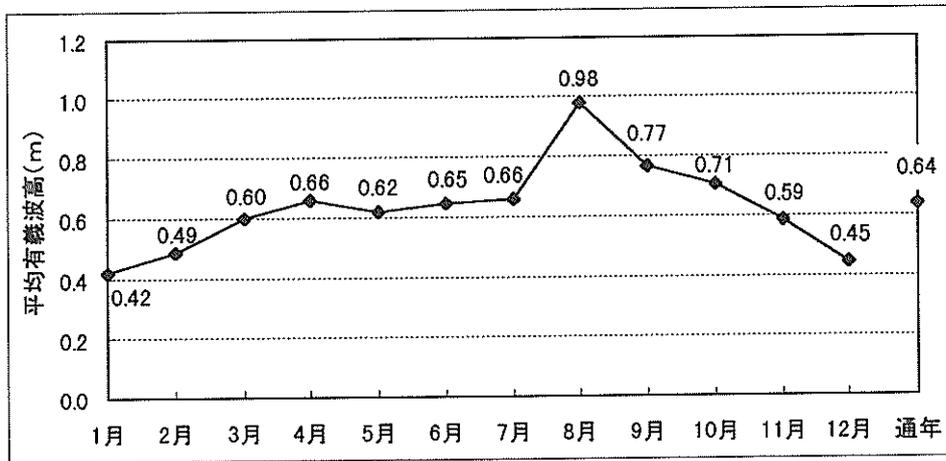


資料) 図5-8と同様

6) 志布志

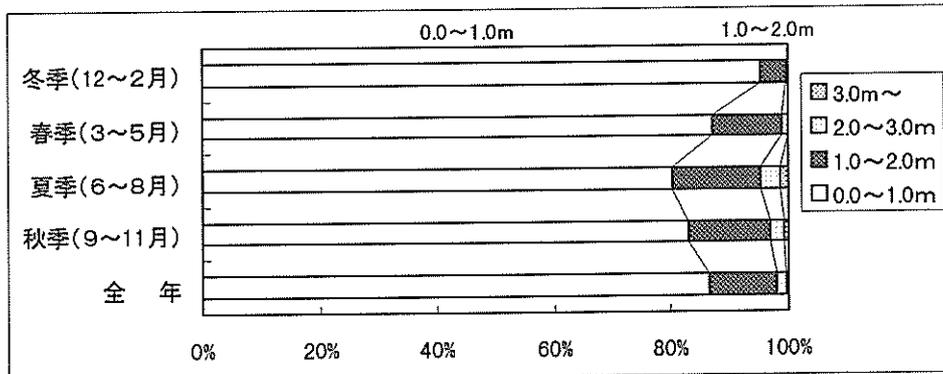
- ・ 平均有義波高は、夏季から秋季にかけてが高く、冬季から春季にかけてが低い。8月が最も高く0.98mに達し、1月が最も低く0.42mにとどまる。年平均は0.64mである。
- ・ 2.0m以上の有義波高の出現率は、夏季でも4.8%にとどまり、冬季には0.3%にとどまる。1.0m以下の出現率は、夏季でも80.3%に達し、冬季には94.9%に達する。

図5-17 志布志観測地点における月別平均有義波高



資料) 図5-7と同様

図5-18 志布志観測地点における有義波高別出現率

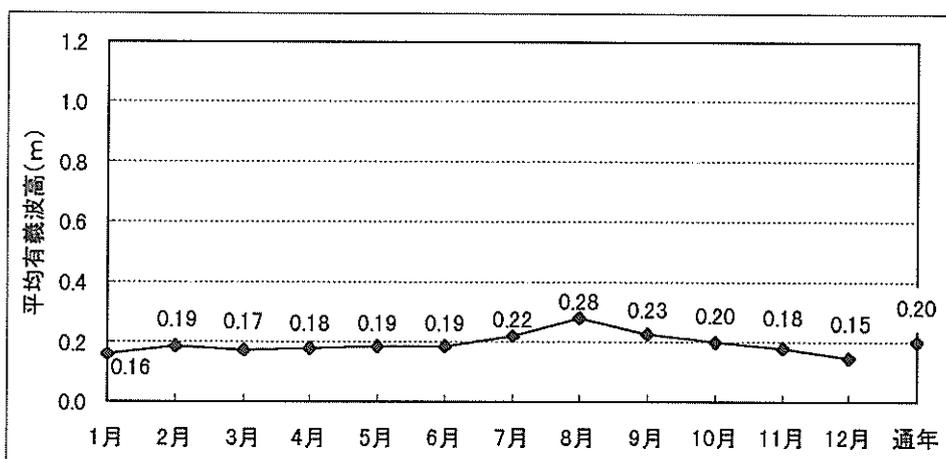


資料) 図5-8と同様

7) 鹿児島

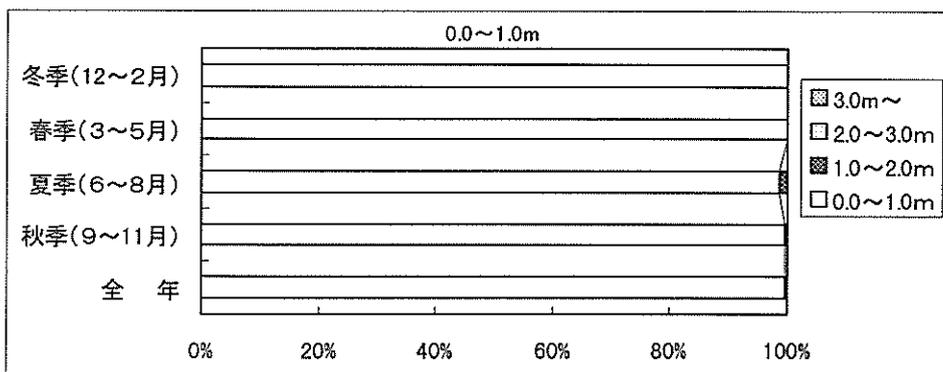
- ・平均有義波高は、1年を通じて0.1~0.3mの範囲で安定しており、年平均は0.20mにとどまる。
- ・1.0m以下の有義波高の出現率が1年を通じてほぼ100%に達する。

図5-19 鹿児島観測地点における月別平均有義波高



資料) 図5-7と同様

図5-20 鹿児島観測地点における有義波高別出現率

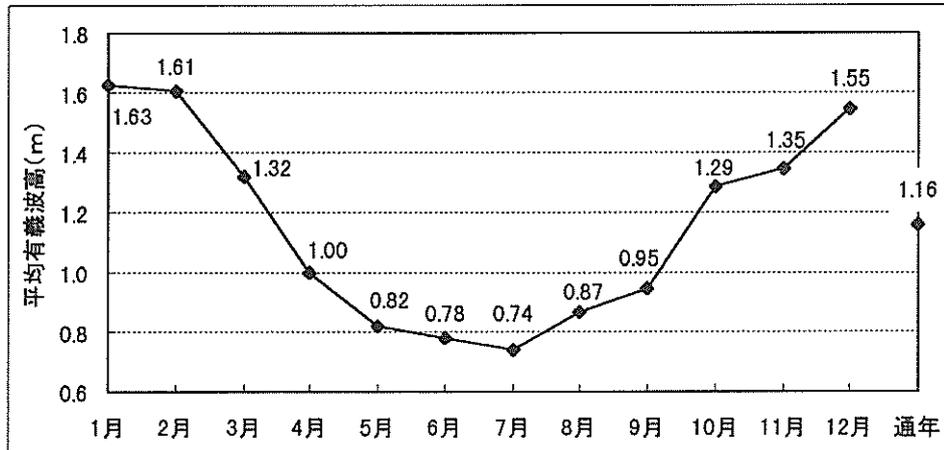


資料) 図5-8と同様

8) 名瀬

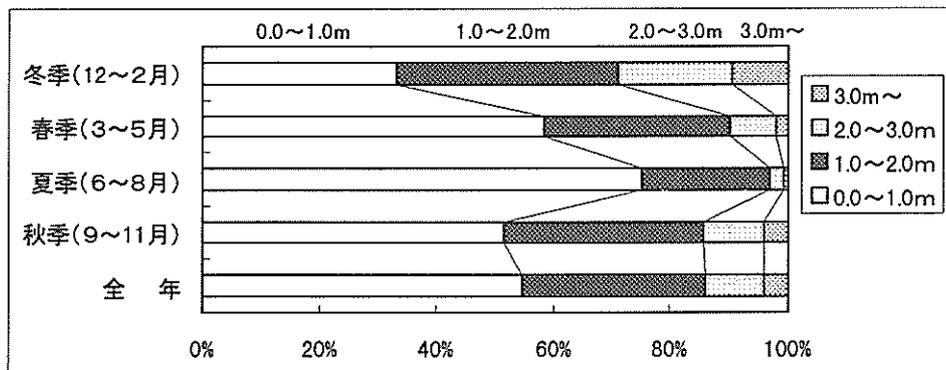
- ・ 平均有義波高は、夏季が低く、冬季が高い。7月が最も低く0.74m、1月が最も高く1.63mとなっており、年平均は1.16mである。
- ・ 2.0m以上の有義波高の出現率は、冬季には28.8%、春季や秋季でも10%以上に達するが、夏季には3.0%にとどまる。一方、1.0m以下の出現率は、冬季には32.9%、春季や秋季でも60%以下にとどまるが、夏季には75.0%に達する。

図5-21 名瀬観測地点における月別平均有義波高



資料) 図5-7と同様

図5-22 名瀬観測地点における有義波高別出現率

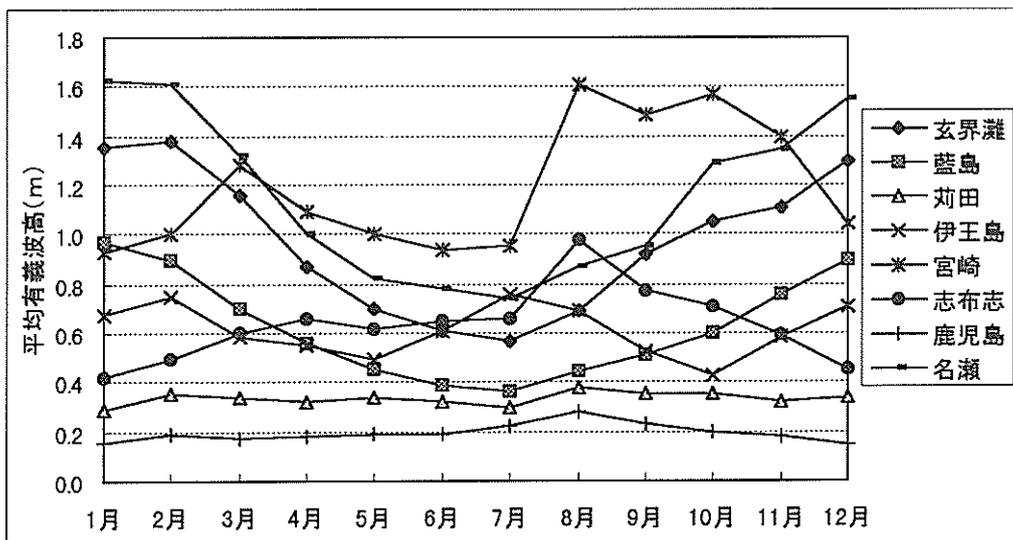


資料) 図5-8と同様

9) まとめ

- ◆平均有義波高の通年の変化について
- ・東シナ海側の藍島、玄界灘、名瀬においては、冬季が高く、夏季が低い。しかし同じ東シナ海側の伊王島においては、1年を通じて比較的変動が小さい。
 - ・瀬戸内海（周防灘）に面する苅田、錦江湾の鹿児島においては、外洋に面していないため、1年を通じて、低く安定している。
 - ・太平洋側の宮崎、志布志においては、夏季～秋季にかけてが高く、冬季が低い。
- ◆平均有義波高の高さについて
- ・月別平均有義波高が1.0m以上となるのは、東シナ海に面している玄界灘（10～3月）、名瀬（10～4月）、太平洋に面している宮崎（2～5月、8～12月）である。
 - ・月別平均有義波高が0.5m以下となるのは、藍島（5～8月）、苅田（通年）、伊王島（10月）、志布志（12～2月）、鹿児島（通年）である。
- ◆有義波高別出現率について
- ・2.0m以上の有義波高出現率が5.0%以上となるのは、東シナ海に面している玄界灘（夏季以外）、名瀬（夏季以外）、太平洋に面している宮崎（冬季以外）である。
 - ・1.0m以下の有義波高出現率が90.0%以上となるのは、藍島（夏季）、苅田（通年）、志布志（冬季）、鹿児島（通年）である。

図5-23 九州各地の月別平均有義波高

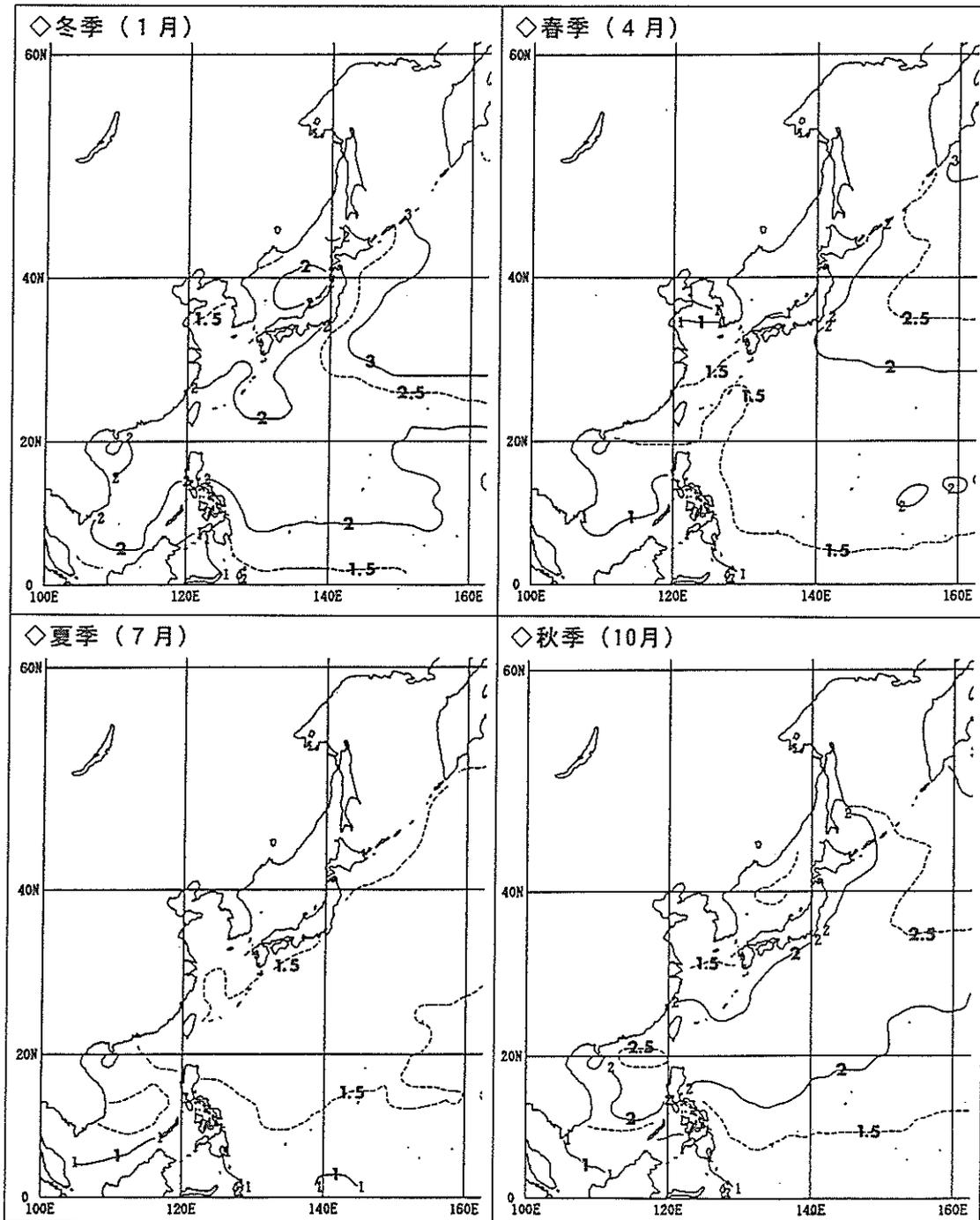


資料) 図5-7と同様

②九州をとりまく外洋の波浪

1) 外洋における波高の平年値

図5-24 外洋における波高の平年値分布図



*）1961～1990年までの30年間の間に、気象業務法に基づき日本船舶から観測表で報告された海上気象資料、および世界気象機関（WMO）加盟国から提供された海上気象資料をもとに、気象庁が統計処理を行ったデータ

資料）気象庁「北太平洋海洋気候図」1993年より抜粋

・太平洋における波高は、おおむね、夏季が最も低く、春季、秋季、冬季になるにつれて徐々に高くなる。

＜冬季＞北緯10°以北で波高2～3m、北緯30°以北で波高3m以上

＜春季＞北緯10°以北で波高1.5～2m、北緯30°以北で波高2m以上

＜夏季＞全体的に波高1～1.5+ α m

＜秋季＞北緯10°以北で波高1.5～2.5m、北緯40°以北で波高2.5m以上

・西日本近海から、東シナ海北部、黄海にかけての海域における波高は、太平洋の中心部よりもやや小さい。

＜冬季＞ 1.5～2m

＜春季・夏季＞ 1～1.5+ α m

＜秋季＞ 1.5- α ～2m

2) 外洋における波高の階級別百分率

九州をとりまく外洋として、4つの海域をとりあげ、波の発生状況を整理した。4つの海域の範囲は以下の図5-25に示す通りである。

図5-25 海域の範囲

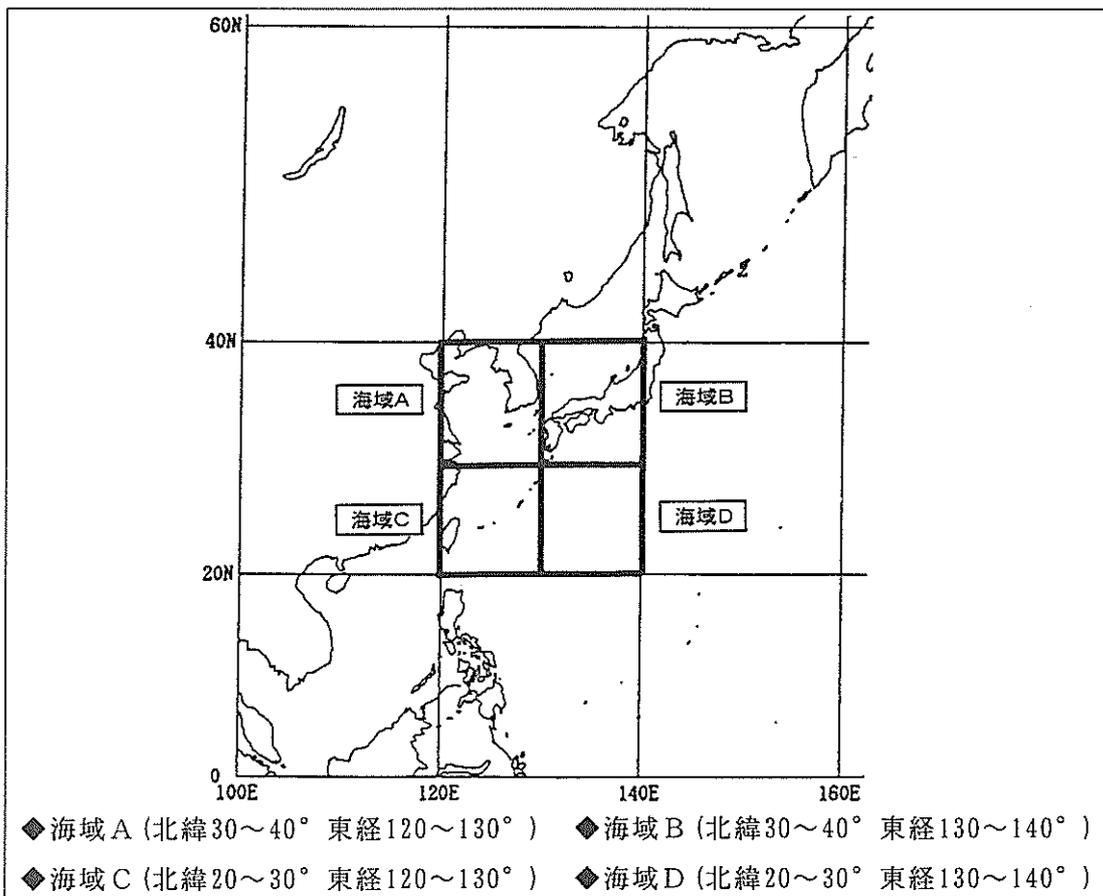


図5-26 海域Aにおける波高の階級別百分率

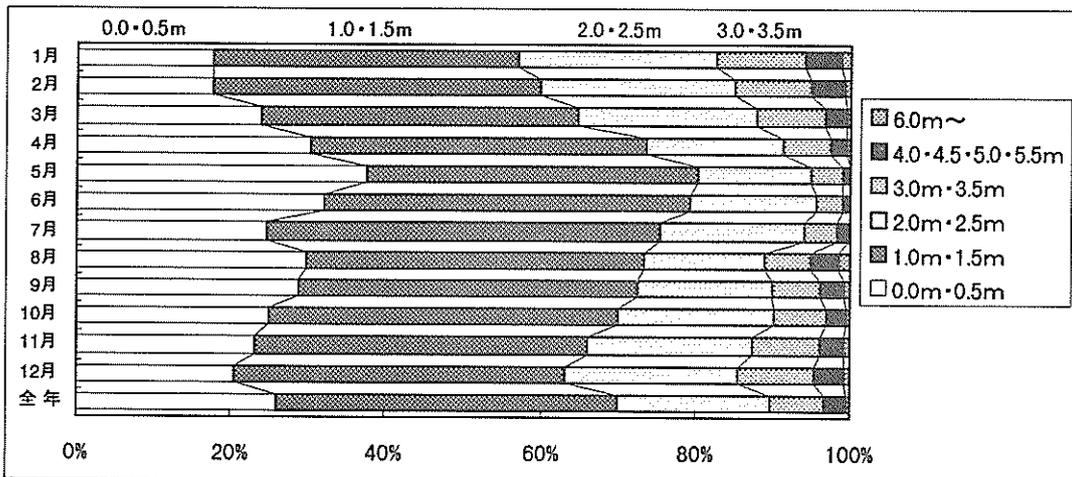


図5-27 海域Bにおける波高の階級別百分率

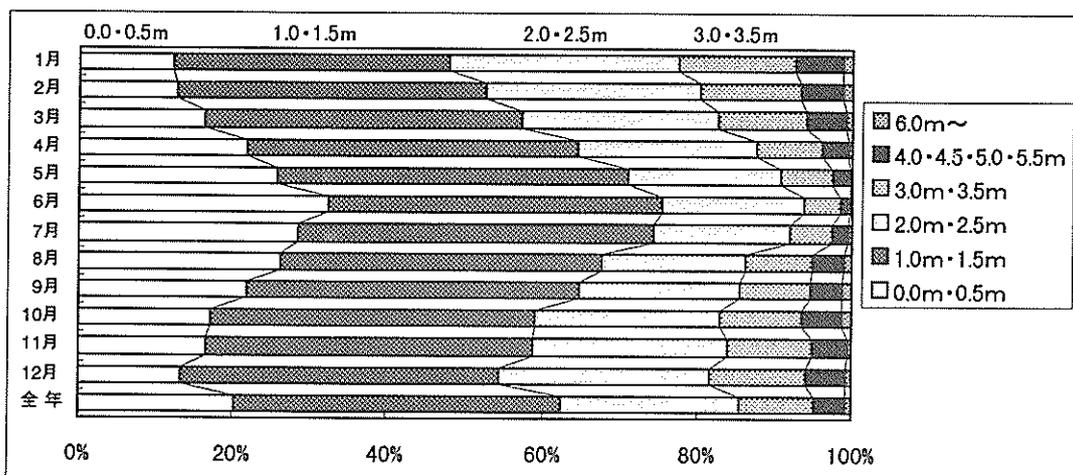


図5-28 海域Cにおける波高の階級別百分率

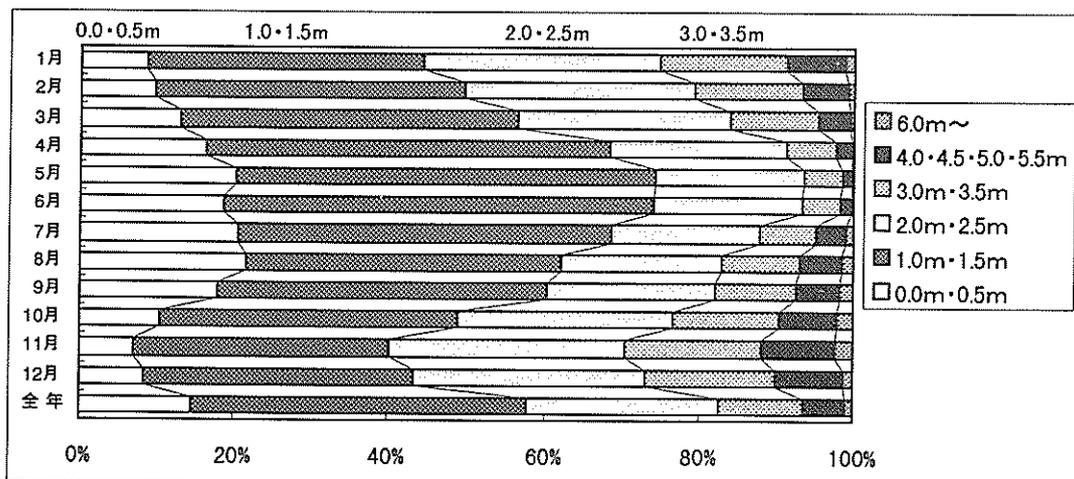
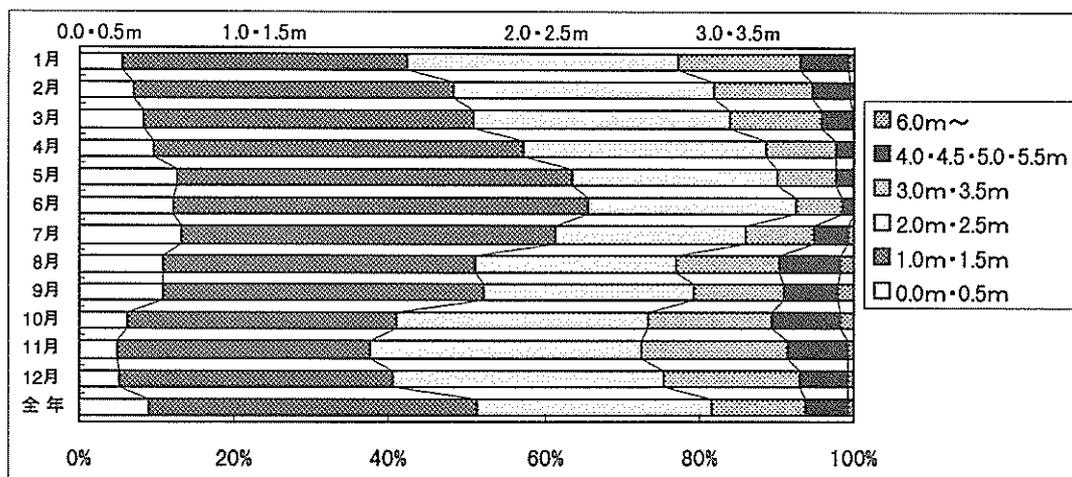


図5-29 海域Dにおける波高の階級別百分率



*) 1961~1990年までの30年間の間に、気象業務法に基づき日本船舶から観測表で報告された海上気象資料、および世界気象機関(WMO)加盟国から提供された海上気象資料をもとに、気象庁が統計処理を行ったデータ(図5-26~図5-29)

資料) 気象庁「北太平洋海洋気候図」1993年より三和総合研究所作成

- ・九州近海から東シナ海北部、黄海にわたる海域Aでは、波高1.5m以下の割合が最も大きいのは5月で80.3%、最も小さいのは1月で56.9%である。また、波高3m以上の割合が20%を超える月はない。
- ・西日本近海にあたる海域Bでは、波高1.5m以下の割合が最も大きいのは6月で75.2%、最も小さいのは1月で47.9%である。また、波高3m以上の割合が20%を超える月は1月だけである。
- ・東シナ海から太平洋にわたる海域Cでは、波高1.5m以下の割合が最も大きいのは5月で74.3%、最も小さいのは11月で40.1%である。また、波高3m以上の割合が20%を超える月は5ヶ月(10~2月)にのぼる。
- ・太平洋にあたる海域Dでは、波高1.5m以下の割合が最も大きいのは6月で65.6%、最も小さいのは11月で37.6%である。また、波高3m以上の割合が20%を超える月は6ヶ月(8~1月)にのぼる。

3) まとめ

- ・日本をとりかこむ外洋における波高は、おおむね春季から夏季にかけての期間が低く、秋季から冬季にかけての期間が高い。
- ・九州を中心とする西日本近海から東シナ海北部、黄海にかけての海域の波高は、南シナ海南部から東南アジアにかけての海域と比較すると1年を通じて高いものの、太平洋の中心部や台湾付近から南シナ海にかけての海域と比較すると1年を通じて低い。

(3) 海象と船酔いについて

船社、旅行会社、学識者等へのヒアリング調査、文献調査より得られた情報等を参考に、船酔いの特徴、船酔いの防止方策について、整理をおこなった。

① 船酔いの特徴

- ・ 船の揺れの上下方向の加速度が大きいほど、船酔いをおこす人の数が増加する。
- ・ 船の揺れの周期が6秒または9秒の場合に、他の周期と比較して、船酔いをおこす人の数が急増する。
- ・ 船酔いには慣れの影響があると考えられる。船酔いに対する慣れの影響は2～3日経過すると現れ、5日以上経過するとほとんどの人が船酔いから解放される。
- ・ 船酔いには、心理的な要因が重要な影響を及ぼす。

② 船酔いの防止方策

1) 海象の穏やかな時期の選択

九州の沿岸の波の発生状況をみると、東シナ海側の観測地点では、おおむね、夏季より冬季の方が波高が高く、太平洋側では冬季より夏季の方が波高が高い。しかし、沿岸部よりも波高が高い外洋では、おおむね、秋季から冬季にかけて波高が高く、春季から夏季にかけての波高が低い。ただし、夏季から秋季にかけては台風の接近や上陸が多く、影響を受ける可能性が高くなる。このことから、九州周辺においてクルーズを実施する場合、相対的に波高が高い外洋においては、波高が小さくなる春季から夏季にかけての時期（特に春季後半から夏季前半）に実施することが望ましい。

2) 海象の穏やかな海域の選択

日本の周辺においては、九州周辺から東シナ海北部、黄海にかけての海域が、他の日本周辺の海域と比較して、1年を通じて比較的穏やかである。このことから、海象面については、九州周辺はクルーズを行う海域として望ましい条件を備えている。

春季から夏季にかけては、日本をとりかこむ外洋は波高が小さくなるため、九州から日本各地や小笠原などの太平洋上の離島、東南アジア各国を巡るクルーズを実施するのに適した時期である。

一方、秋季から冬季にかけては、太平洋や日本海は陸地から離れるほど、また、北にいくほど波高が高くなる。また、東シナ海南部から南シナ海北部にかけても、秋季から冬季にかけては、九州周辺よりも波高が高くなる。このようなことから、秋季から冬季にかけては、九州周辺、韓国や中国の黄海沿岸部などを巡るクルーズ、あるいは、波高が非常に小さい、瀬戸内海（周防灘）や錦江湾等の中でのクルーズを中心に行うことが

望ましい。

また、夏季から秋季にかけては日本への台風の接近や上陸が増え、九州周辺はその影響を受けやすい。このことから、この期間に九州周辺でクルーズを行う場合には、特に波高が高くなると考えられる外洋の航行をできるだけ避けられるコース設定が望ましい。

3) 船舶の大型化

船舶は大きいほど、波の影響を受けにくく揺れにくい。3万トンクラス以上の船舶では、波高が3m程度に達しても乗客の船酔い率は10%以下に抑えることができる。また、5～6万トンクラス以上になると、波高が3m程度に達してもほとんどの乗客の船酔いを防止することができる。

また、海上の波の長さは大きいものでも約150m程度であるため、縦波の影響を小さくするためには、150mの縦波を乗り越えられるように全長を150m以上とする必要がある。全長は長いほど縦波の影響が小さくなるため、理想的には200m以上で長いほど良い。

ただし、台風が発生した場合などには波高が6～8m以上にもなることもあるが、このような場合には、船体の損傷を防ぐために船が波に揺れるような構造となっているため、台風に遭遇しても揺れない船舶を造ることはできない。

4) 揺れにくい船型や機能の導入

揺れにくい船型については、現在も様々な研究が進められており、今後も開発の余地があると考えられる。現在実用化されているものとしては、大型化が難しくクルーズ船には向かないジェットフォイルに代表される全没型水中翼船、シーガル2（東海汽船）やクルーズ客船の「ラディソン・ダイヤモンド」に代表される半没型水型双胴船等がある。また、キャビンを油圧シリンダーで支えてコンピューター制御によりキャビンを揺れないようにするハイスティブル・キャビン船の開発なども行われている。

揺れを抑制する機能としては、フィンスタビライザーの導入が図られている。

5) 船内でのその他の対応

現在、乗り物酔いに効果のある薬がいくつか販売されており、クルーズ船においても、インフォメーションデスクや医務室等に常備されていることが多い。揺れが予想される場合、このような薬を早めに乗客に提供することが望ましい。

船酔いには心理的な要因が重要な影響を及ぼすため、乗客の不安や不快感を和らげるような乗務員の接客に対する配慮も望まれる。

第 6 章 旅行業者のクルージング取扱い意向

1. アンケート調査の概要と回答企業の属性

(1) アンケート調査の概要

① 調査目的

旅行商品としてクルージングを一般個人客などに販売する際に、中心的な役割を果たす旅行業者を対象として、クルージング取扱いの現状、九州周辺海域におけるクルージング航路の展開可能性と条件、クルージング取扱いの意向、クルージング航路振興に対する要望などを把握することを目的とする。

② 調査対象

1996年度全国旅行業者名簿に記載されている旅行業者のうち以下の企業を対象とした。

- ・ 全国の一般旅行業者のうち、主催旅行届出を行っている企業：826社
- ・ 九州の国内旅行業者のうち、主催旅行届出を行っている企業：169社 計995社

なお、調査対象の国内旅行業者は九州のみを対象とし、調査対象は九州に重み付けを行っている。

また995社のうち倒産・転居先不明などがあったため、有効発送数は972社である。

表6-1 調査対象

	九州	九州以外	合計
一般旅行業者	50	776	826 (83.0%)
国内旅行業者	169	-	169 (17.0%)
合計	219 (22.0%)	776 (78.0%)	995

資料) 「'96全国旅行業者名簿」(社)全国旅行業協会

③ 調査方法及び調査期間

- ・ 調査方法：郵送式・自記式
- ・ 調査期間：1996年8月～9月の約2週間

④回収状況

有効発送数972社に対し、有効回収数は298社、有効回答率は30.7%であった。

表6-2 業種別有効回答率

	配布	回収	有効回答率
一般旅行者	806	242	30.0%
国内旅行者	166	51	30.7%
不明	—	5	—
合計	972	298	30.7%

表6-3 県別有効回答率

本社所在地	一般	国内	発送合計	回収	有効回答率
九州地方以外	756	0	756	211	27.9%
福岡県	24	53	77	26	33.8%
佐賀県	3	5	8	3	37.5%
長崎県	4	19	23	13	56.5%
熊本県	8	35	43	18	41.9%
大分県	4	13	17	9	52.9%
宮崎県	2	13	15	3	20.0%
鹿児島県	5	28	33	12	36.4%
不明	0	0	0	3	
合計	806	166	972	298	30.7%

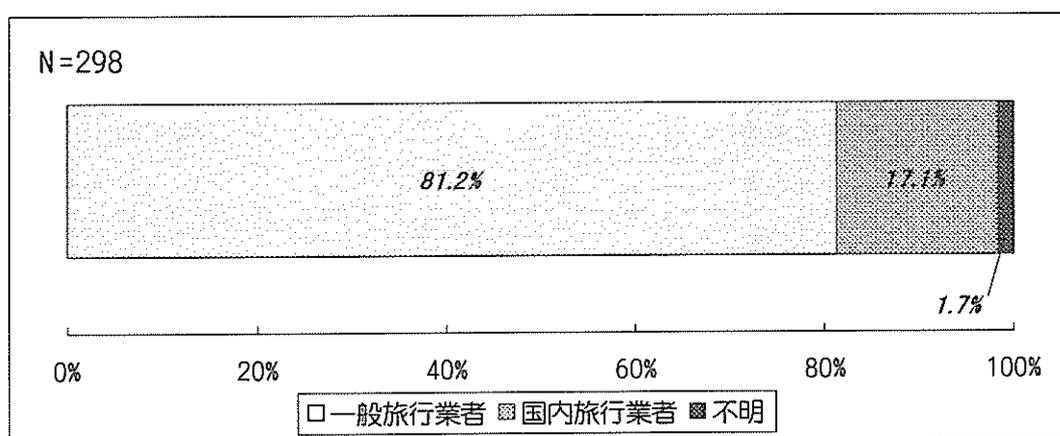
(2) アンケート回答企業の特徴

- ・一般旅行業者が8割以上（業種別）
- ・本社所在地別では、東京都が37%、九州地方は30%

① 回答企業の業種（問31）

回答企業の業種をみると、81.2%が一般旅行業者、17.1%が国内旅行業者となっている。

図6-1 回答企業の構成（業種別）



②回答企業の本社（問32）

回答企業の本社所在地を県別にみると、東京都が36.9%を占めており、次に福岡県（8.7%）が続いている。地域別にみると、九州地方は全体の28.2%を占めており、調査対象に占める九州の割合（22.0%）より高くなっているため、本アンケート調査は九州の企業の意向が強く反映された結果となっている。

表6-4 回答企業の構成（本社所在地別）

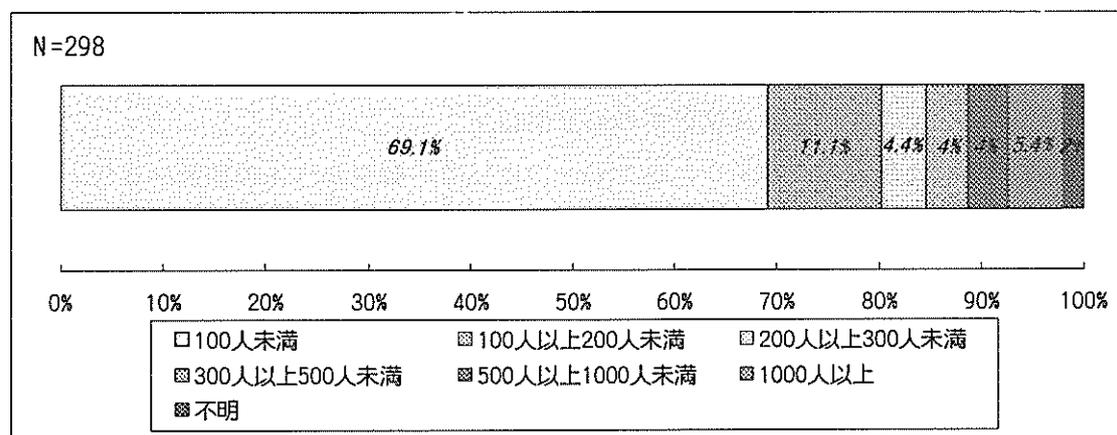
本社所在地	県別	構成比 (%)	地域別	構成比 (%)
北海道地方	7	2.3	16	5.4
東北地方	9	3.0		
東京都	110	36.9	110	36.9
神奈川県	3	1.0	10	3.4
その他関東	7	2.3		
北陸地方	8	2.7	31	10.4
中部地方	23	7.7		
大阪府	19	6.4	19	6.4
兵庫県	3	1.0	8	2.7
その他近畿	5	1.7		
中国地方	9	3.0	12	4.0
四国地方	3	1.0		
福岡県	26	8.7	84	28.2
佐賀県	3	1.0		
長崎県	13	4.4		
熊本県	18	6.0		
大分県	9	3.0		
宮崎県	3	1.0		
鹿児島県	12	4.0		
沖縄県	5	1.7		
不明	3	1.0	3	1.0
合計	298	100.0	298	100.0

（ただし、四捨五入の関係上、県別と地域別の構成比が一致しない場合もある。）

③回答企業の常雇従業員数（問33）

回答企業の常雇従業員別割合をみると、100人未満が69.1%を占めている。

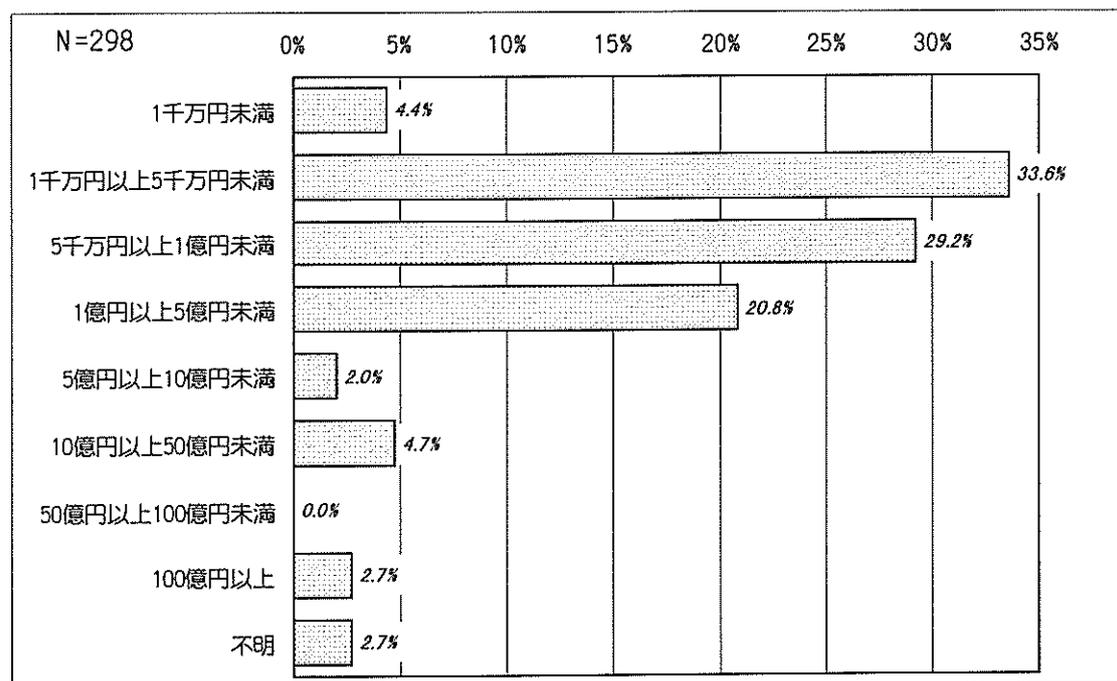
図6-2 回答企業の構成（常雇従業員数別）



④回答企業の資本金（問34）

資本金は5千万円以上1億円未満の企業が最も多く、全体の3分の1を占めている。

図6-3 回答企業の構成（資本金別）



2. クルージングの取扱いの現状

(1) 各社のクルージングの取扱状況および取扱形態

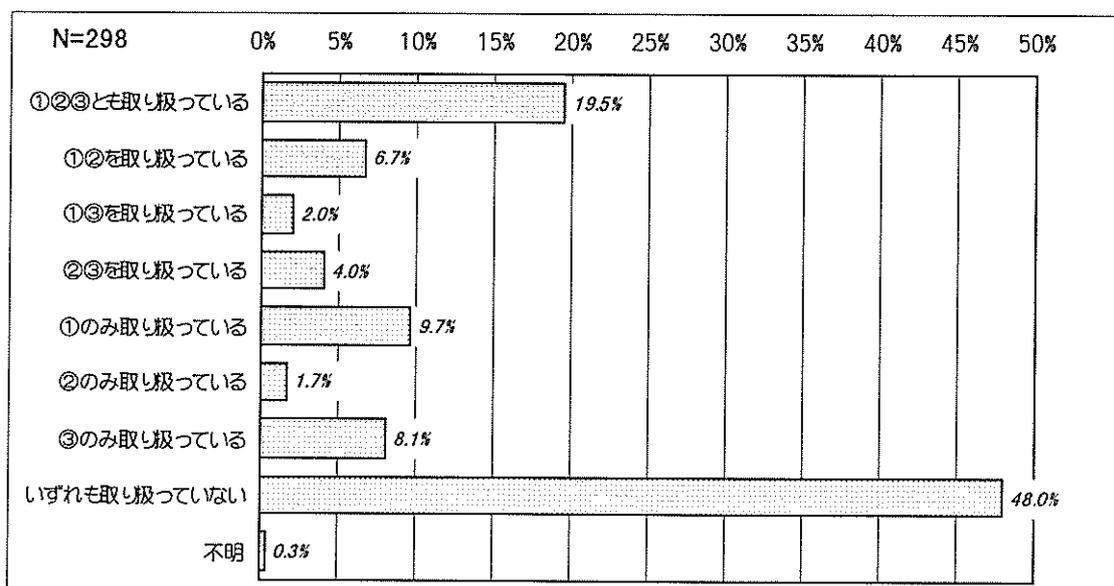
- 回答企業の約半数(52%)はクルージングの取扱いを行っている。
- 最も多い取扱形態は「①内航クルーズ」「②日本発着外航クルーズ」「③海外発着の外航クルーズ」全ての取扱いを行っている企業で20%
- ①、②、③の各取扱状況はいずれも3割以上
- ③では海外旅行のバリエーションの一つとして外航クルーズの取扱いが行われている。

①各社のクルージング取扱状況（問1）

回答企業のうち、いずれかの形態でクルージングを取り扱っている企業は、154社で、全体の51.8%である。

また、7種類の取扱状況のうち、もっとも多いものは「①内航クルーズ（日本のみを運航するクルーズ）」「②日本発着外航クルーズ（国内港湾で乗船もしくは下船し、海外港湾に寄港するクルーズ）」「③海外発着の外航クルーズ（海外港湾で乗船・下船し、往復に飛行機等を利用するクルーズ）」のすべての形態のクルーズの取扱いを行っている場合で全体の19.5%を占めている。

図6-4 クルージングの取扱状況（問1）

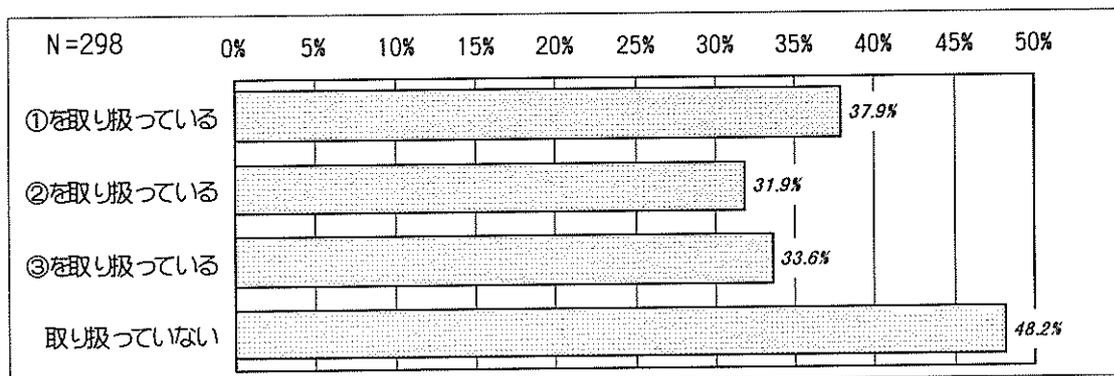


また、クルージング商品を取り扱っている企業の①、②、③の各々の取扱いの割合をみる。図2-5において「①を取り扱っている」企業とは、図2-4の「①②③のすべてを取り扱っている」「①②を取り扱っている」、「①③を取り扱っている」、「①のみを取り扱っている」と回答した企業の割合を合計したものである。

最も多いのは「①を取り扱っている」と答えた企業で全体の37.9%を占め、内航クルーズの取扱いの割合が高い。

また、③を取り扱っている企業が②を取り扱う企業より多く、図6-4において③のみを取り扱っている企業が8.1%を占めている。このことから、外航クルージング商品はクルーズのみを目的としない海外旅行のバリエーションの一つとして取り扱われていると考えられる。

図6-5 クルージングの取扱状況（問1）



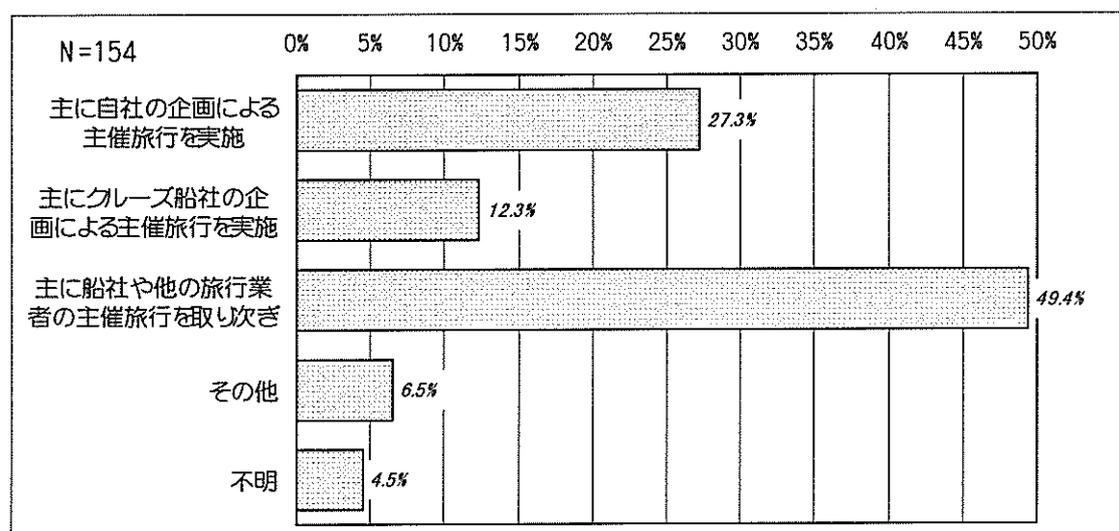
②クルージングの取扱い形態（問2）

○取り次ぎ販売が5割、自社企画が3割で取り次ぎ中心

クルージングの取扱形態として、「主に船社や他の旅行業者の主催旅行を取り次ぎ販売している」と答えた企業の割合が最も高く、49.4%を占めている。また27.3%は「自社企画の主催旅行を実施している」と答えている。

また、「その他」を選択した11社のうち、その内容として「手配旅行」をあげた企業が7社あった。

図6-6 クルージングの取扱形態（問2）



(2)クルージングを取り扱っている理由・問題点

①クルージング取扱の理由（問3／あてはまるものを2つ選択）

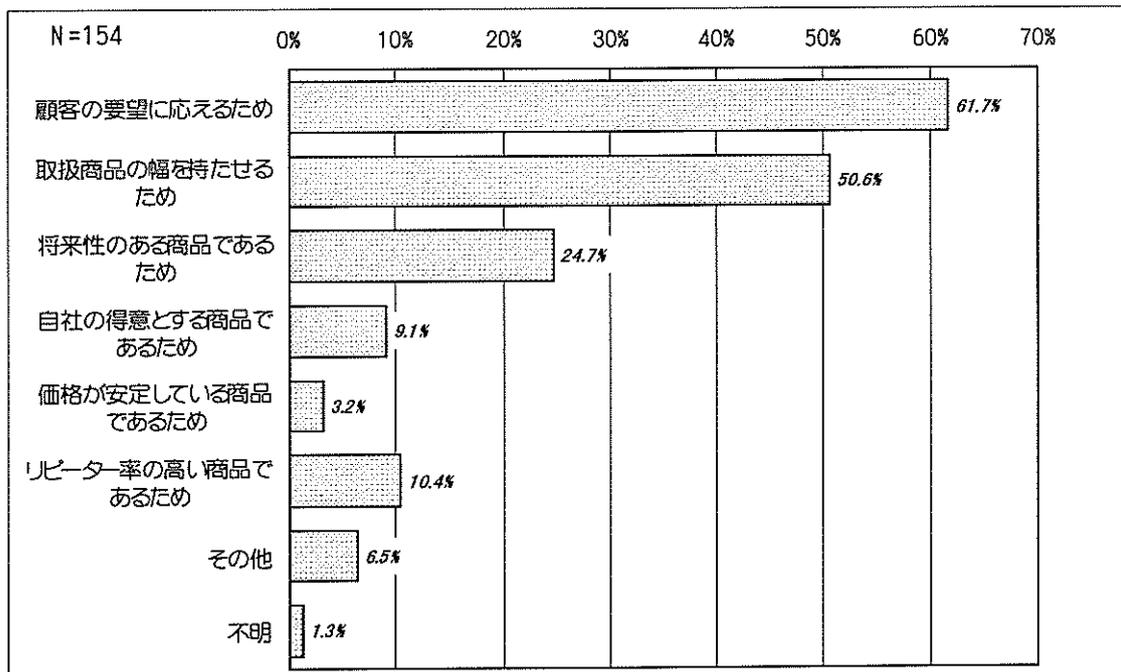
○「顧客ニーズへの対応（62%）」が「将来性（25%）」を上回る →もはやクルージングは先行投資ではなく、需要が顕在化している段階に達している	
「顧客の要望に応えるため」	・・・62%
「取扱商品の幅を持たせるため」	・・・51%
「将来性のある商品であるため」	・・・25%

「顧客の要望に応えるため（61.7%）」、「取扱商品の幅を持たせるため（50.6%）」を理由としている企業が半数以上を占めている。また、4分の1は「将来性のある商品であること（24.7%）」を理由にあげている。

クルージングに対する顧客のニーズは明らかに存在し、「将来性」を上回っていることから、クルージング需要は市場に顕在化されているといえる。

また、「その他」の理由として、「自社が客船会社である」と答えた企業が3社あった。

図6-7 クルージングの取扱理由（問3）



②クルージング取扱い上の問題点（問4／あてはまるものを2つ選択）

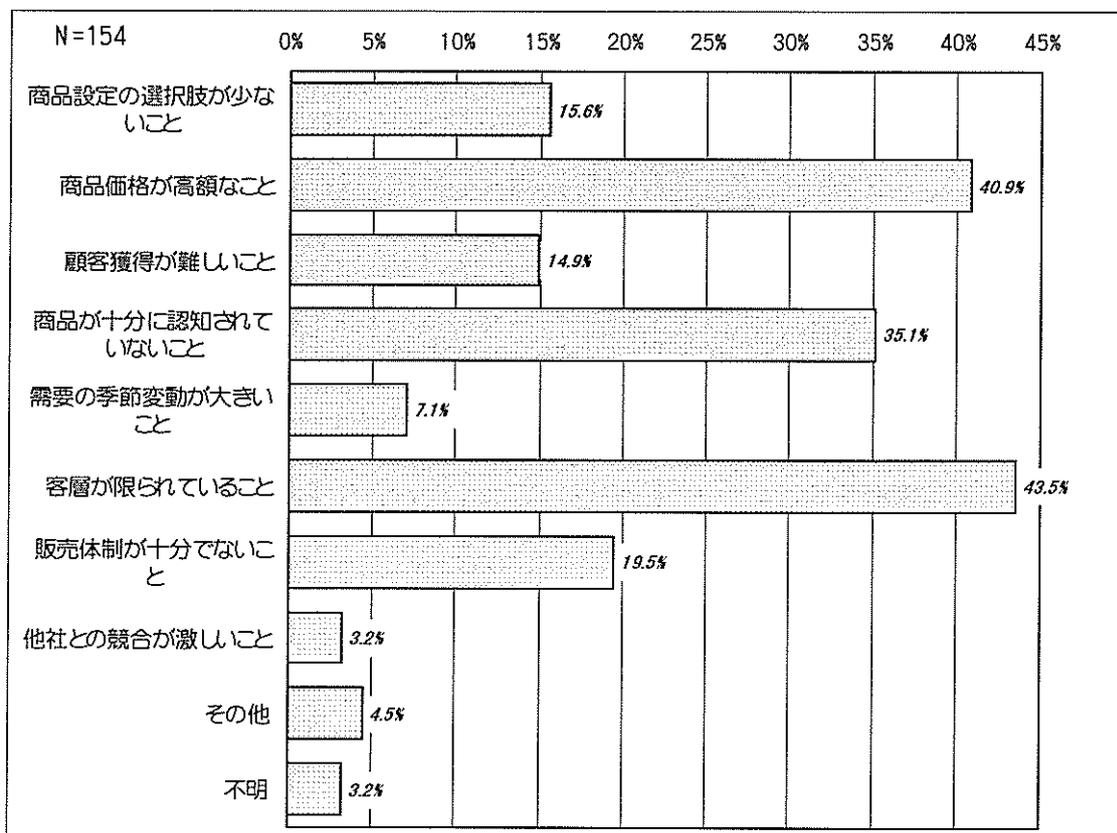
○取扱い上の問題点は「客層の偏り」「高額」「商品の認知が不十分」
 →クルージングマーケットは一部の顧客を対象とした高額商品であり、一般には十分に普及していない。

「客層が限られていること」・・・44%
 「商品価格が高額なこと」・・・41%
 「商品が十分に認知されていないこと」・・・35%

クルージングを取り扱う際の問題点としては「客層が限られていること（43.5%）」「商品価格が高額なこと（40.9%）」をあげる企業が全体の4割以上を占めた。また、3番目に多い理由として、「商品が十分に認知されていないこと（35.1%）」があげられている。

クルージングマーケットはまだ大衆化されておらず、高額マーケットに限られているが、商品の認知度不足も指摘される。

図6-8 クルージング取扱い上の問題点（問4）

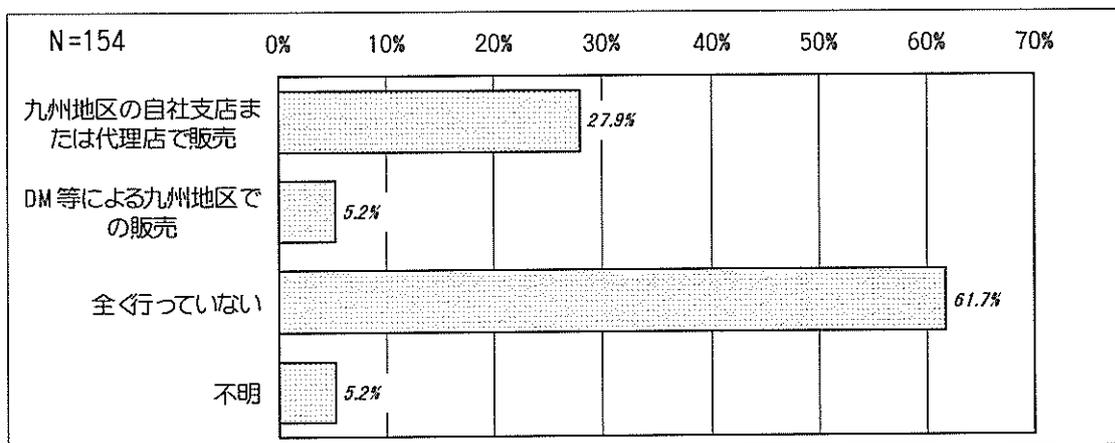


(3) 九州におけるクルージング販売体制の現状（問5）

- 九州本社の旅行業者のクルージング取扱いは8割
- また、回答企業全体では3分の1がクルージングを取り扱っている

「九州地区の自社支店または代理店による販売」が27.9%、「ダイレクトメールによる販売」が5.2%となっており、クルージングを取り扱っている企業全体の33.1%が九州地区における販売を行っている。

図6-9 九州地区におけるクルージング販売体制（問5）



本社所在地別（九州地区、その他）に九州地区におけるクルージングの取扱いをみると、九州に本社を持つ企業において83.9%が取り扱う一方、それ以外の地域においては75%が取扱いを行っておらず、地元業者が販売の中心となっている。

表6-5 九州地区のクルージング取扱体制：本社所在地別（問5）

	その他の地区	九州地区
九州地区の自社支店または代理店でクルージングの販売を行っている	13.9%	83.9%
店頭販売でなくDM等で九州地区でのクルージングの販売を行っている	4.9%	3.2%
九州地区でのクルージングの販売は全く行っていない	74.6%	12.9%
不明	6.6%	0.0%
合計	100.0%	100.0%

(4) クルージング商品取扱いの検討の有無及び実施しなかった理由

(問6 / 「実施しなかった理由」はあてはまるものを2つ選択)

- 現在クルージングを取り扱っていない企業のうち、
4割はクルージング取扱いを検討済み
- 実施しなかった理由は「顧客の要望が少ない」「顧客獲得は困難」
→企業にとって注目すべき商品だが、マーケットはまだ未成熟

現在クルージングの取扱いを行っていない企業143社（アンケート調査対象企業の48.0%）のうち、40.6%は取扱いについて検討したことがあると回答している。

その際に取扱いを実施しなかった理由として、約半数が「顧客の要望が少ないため（41.4%）」を理由にあげている。その他の理由として「顧客獲得が難しい（25.9%）」「商品知識の豊富な従業員が少ない（22.4%）」「商品価格が高額で販売しにくい（20.7%）」などが比較的多かった。

図6-10 クルージング商品取扱いの検討の有無（問6）

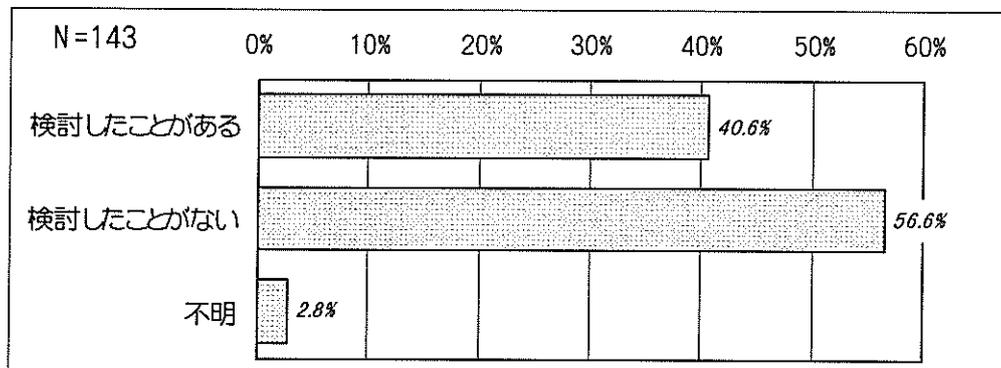
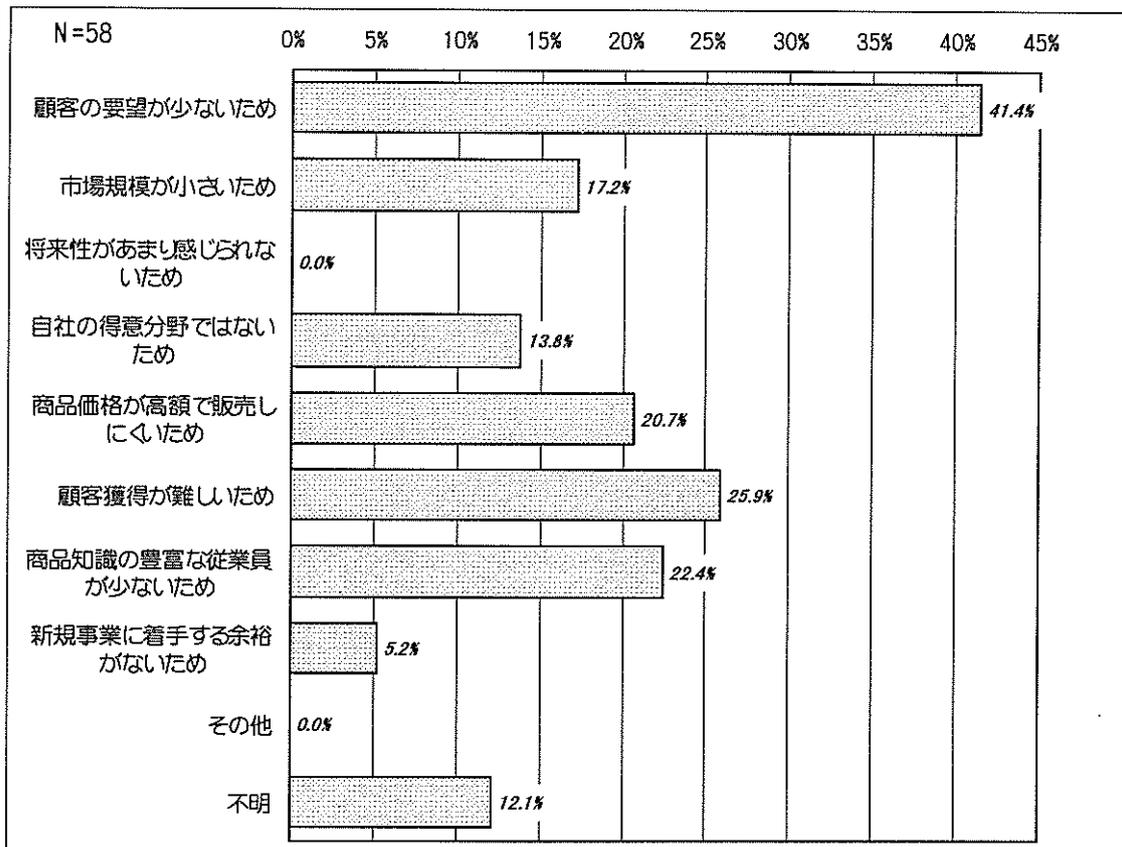


図6-11 実施しなかった理由（問6）



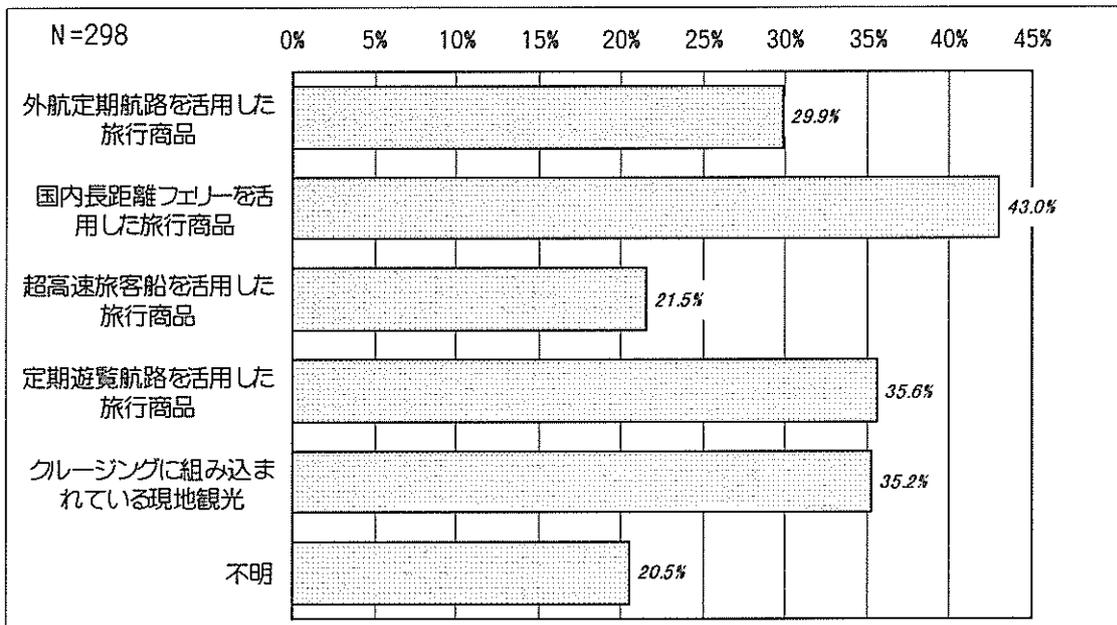
(5) クルージング関連商品取扱いの現状（問7／あてはまるものすべてを選択）

○ 8割が取扱い→フェリーが最も多く、船舶利用に関する基盤は存在している	
「国内長距離フェリーを活用した旅行商品」	・・・43%
「定期遊覧航路を活用した旅行商品」	・・・36%
「クルージングに組み込まれている現地観光」	・・・35%

何らかのクルージング関連商品は対象の企業の約8割が取扱いを行っており、船舶利用という点ではほとんどの旅行業者が関わりを持っている。

取扱商品のうち最も多いのは「国内長距離フェリーを活用した旅行商品（43%）」で4割以上を占める。その他には「定期遊覧航路を活用した旅行商品」「クルージングに組み込まれている現地観光」が各々約35%程度を占めている。

図6-12 クルージング関連商品取扱いの現状（問7）



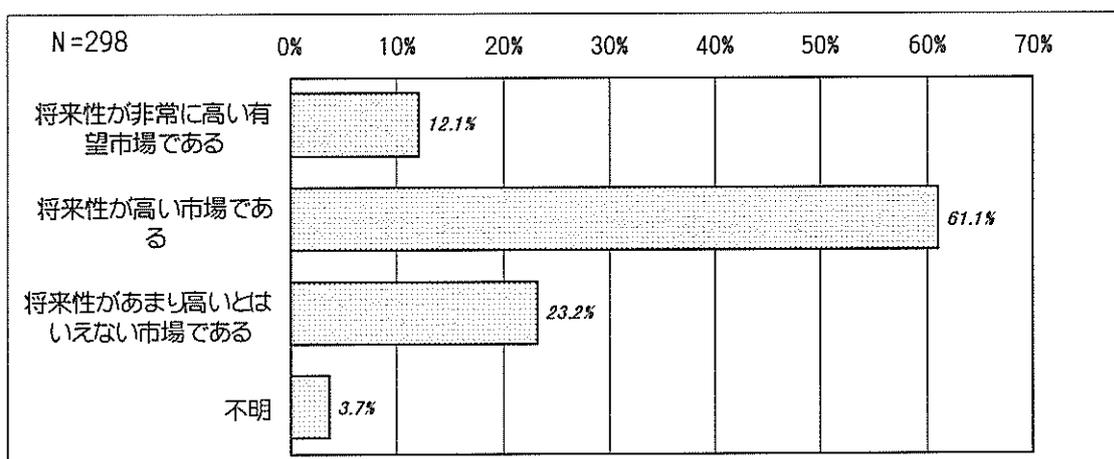
3. クルージング市場の展望

(1) クルージング市場拡大の可能性（問8）

○7割は「将来性が高い」と成長分野として有望視している

今後のクルージング市場の展望として「将来性が非常に高い」と考えている企業は全体の12.1%で、「将来性が高い」と考えている企業と合わせると、73.2%が将来有望な市場であると考えていることになる。一方、23.2%は将来性があまり高いとはいえない市場であると答えている。

図6-13 クルージング市場拡大の可能性（問8）

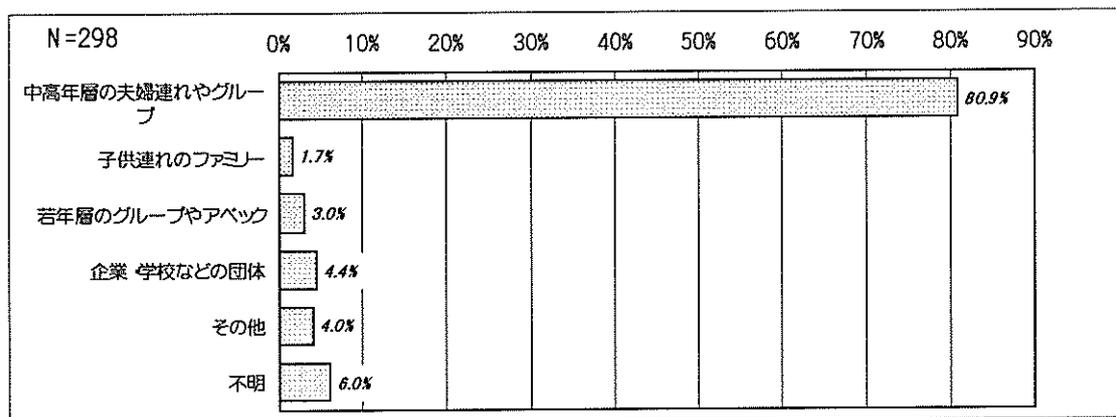


(2)クルージング市場拡大のターゲットとなる顧客層（問9）、タイプ（問10）

- ターゲットは「中高年層（81%）」
→既存の中心マーケットを今後もターゲットと想定
- 期間は「2～3泊（32%）」「1週間～10日（36%）」が多数
→短期、中期を有望視

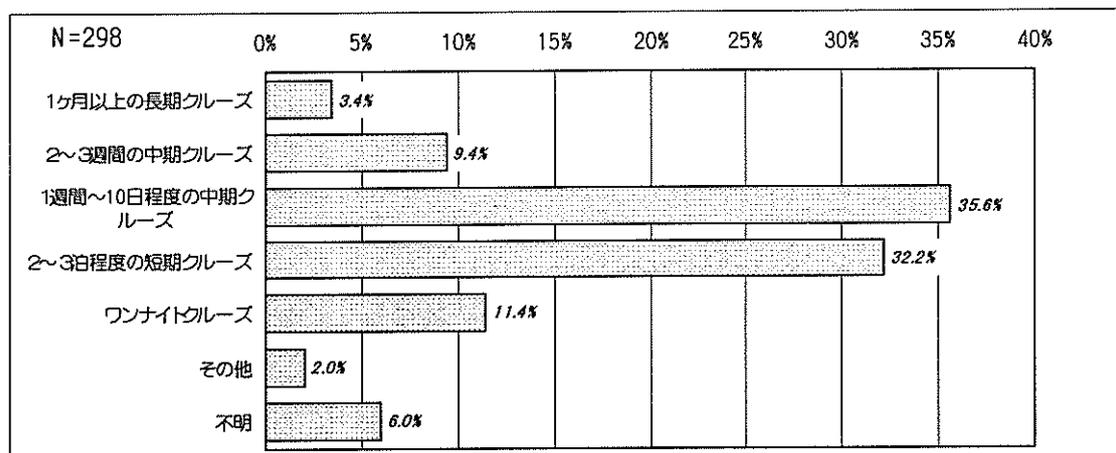
今後クルージング市場拡大のターゲットが期待される顧客層として、80.9%が既存マーケットの中心である中高年層と答えている。

図6-14 クルージング市場拡大のターゲットとなる顧客層（問9）



市場拡大が期待されるクルージングのタイプとして「2～3泊程度の短期クルーズ（32.2%）」「1週間～10日程度の中期クルーズ（35.6%）」と回答した企業が多く、「ワンナイトクルーズ」を含めると、8割が10日以内のクルーズを有望視している。

図6-15 市場拡大が期待されるクルージングのタイプ（問10）



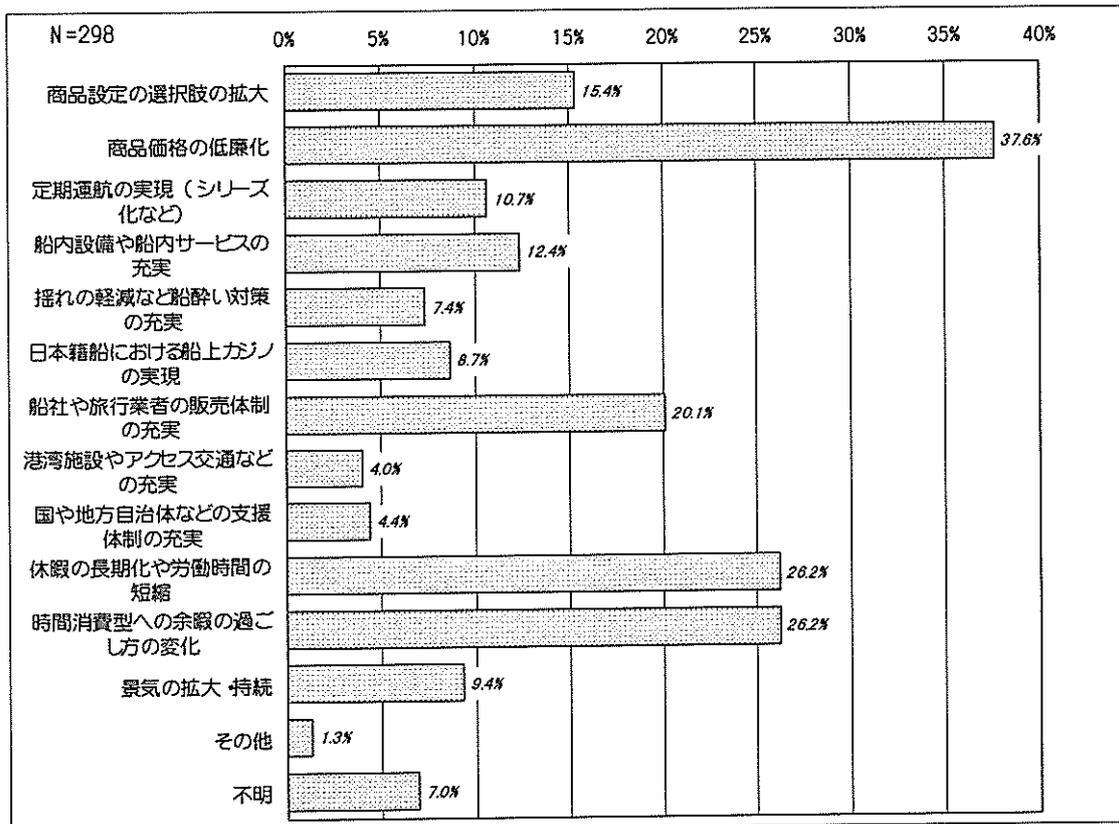
(3) クルージング市場拡大の条件（問11／あてはまるものを2つ選択）

○市場拡大の条件は「商品の低廉化」と「余暇の時間増加及び変化」	
「商品価格の低廉化」	・・・38%
「休暇の長期化や労働時間の短縮」	・・・26%
「時間消費型の余暇の過ごし方の変化」	・・・26%

クルージング市場が拡大する条件として、4割が「商品価格の低廉化（37.6%）」と答えている。また、3割は「休暇の長期化や労働時間の短縮」及び、「時間消費型の余暇の過ごし方の変化」をあげている。

今後クルージング市場の拡大のためには、「商品の低廉化」と「余暇の時間増加及び変化」が重要な課題と考えられる。

図6-16 クルージング市場拡大の条件（問11）



4. 九州周辺海域におけるクルージング取扱いの展開可能性

(1) クルージングの目的地としての九州の将来性の有無、有望な目的地

①クルージング目的地としての九州の将来性

(問12/「その理由」はあてはまるものをすべて選択)

- 九州は「国内の他地域より目的地として有望である」が44%
- その理由は「観光資源の豊富さ(55%)」と「アジアとの組合せ(53%)」

クルージングの目的地としての九州の将来性について「国内の他地域より期待は大きい」と考えている企業が、全体の44.3%であった。また、その期待の大きな理由として「観光資源が豊富である(55.3%)」「アジアとの組合わせ航路が可能である(53.0%)」ことをあげた企業が各々5割を占めている。

図6-17 クルージング目的地としての九州の将来性(問12)

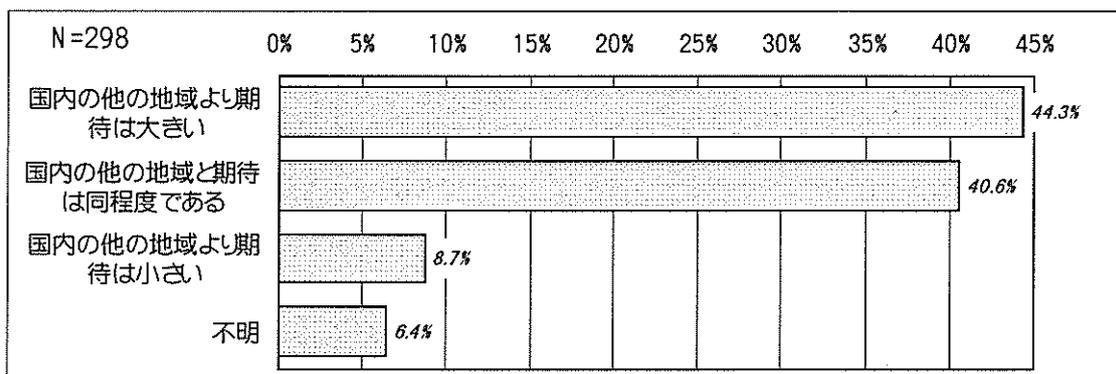
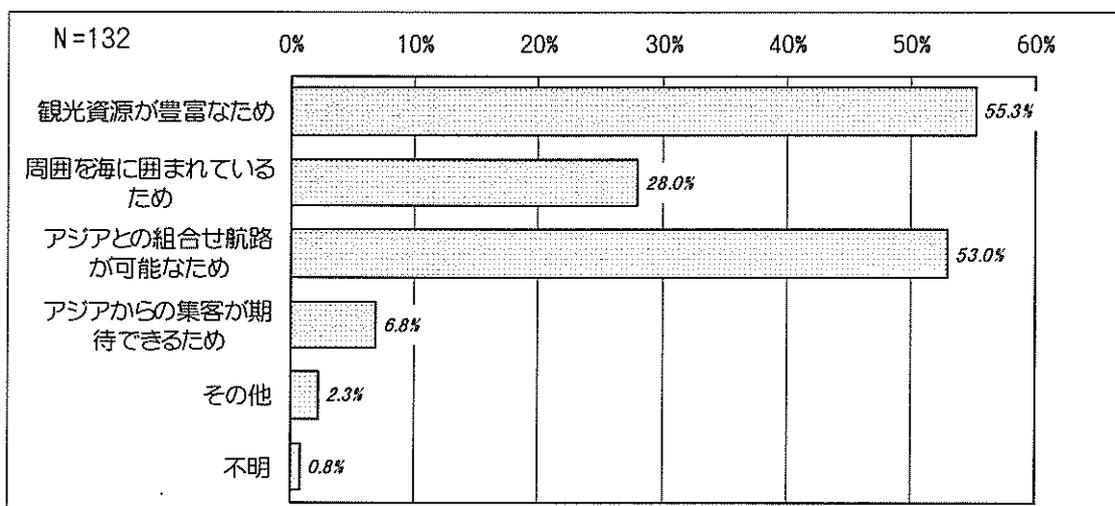


図6-18 目的地としての期待の大きな理由(問12)



②九州周辺海域において想定されるクルージングの有望な目的地

(問14/あてはまるものを2つ選択)

○目的地は「離島・沖縄（79%）」と「周辺諸国（35%）」
→九州の地理的優位性の評価

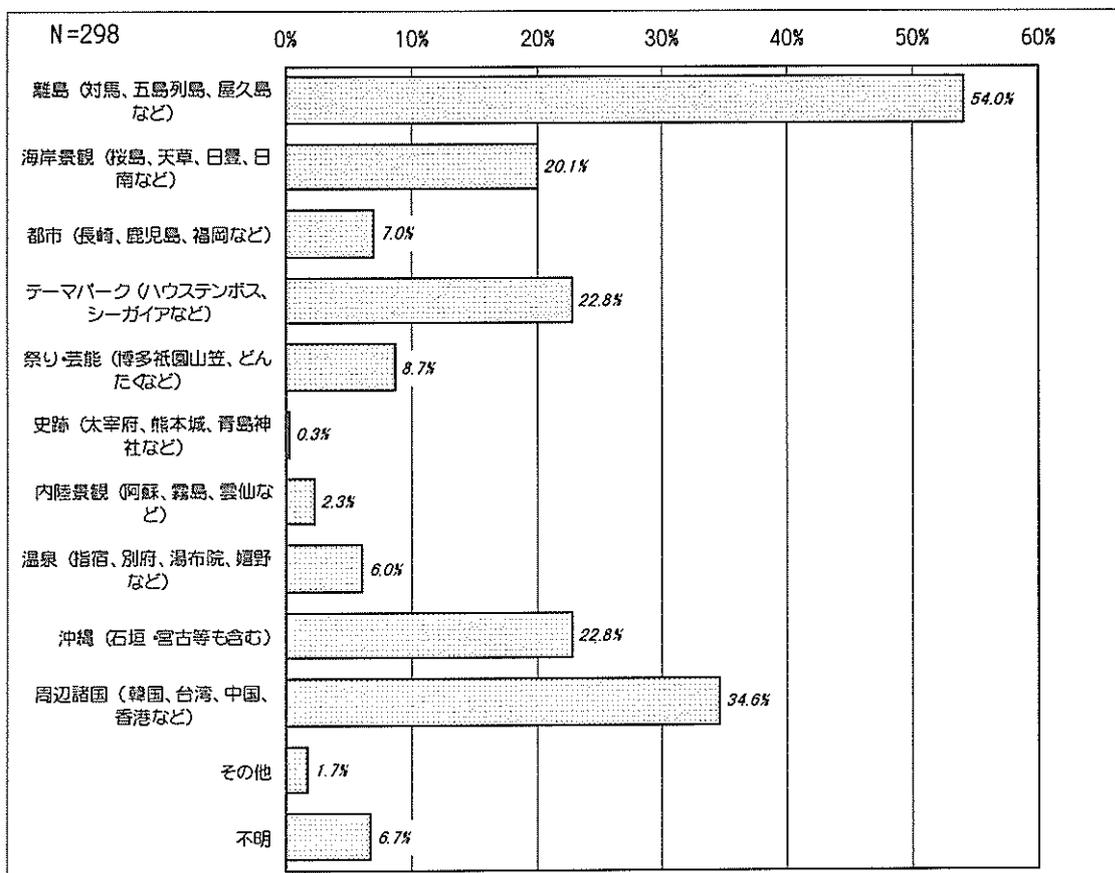
クルージングの有望な目的地として「離島（対馬、五島列島、屋久島など）」をあげた企業が最も多く、54.0%である。また、「沖縄（22.8%）」をあわせると、8割が九州周辺海域の離島が有望であると考えている。

また、全体の34.6%は「周辺諸国（韓国、台湾、中国、香港）」をあげている。

次いで、「テーマパーク（ハウステンボス、シーガイアなど）（22.8%）」及び「海岸景観（桜島、天草、日豊、日南など）（22.8%）」はいずれも2割以上が有望視している。

「その他」として「近隣のゴルフ場」をあげた企業が1社あった。

図6-19 九州周辺海域におけるクルージングの有望な目的地（問14）



(2)クルージングの集客地としての九州の将来性の有無、有望な集客地

①クルージングの集客地としての九州の将来性

(問13/理由はあてはまるものをすべて選択)

○九州は集客地としては「国内の他地域と同程度（45%）」が多い。
 ○有望な理由は「アジアへの近接性（58%）」「市場が未開拓（30%）」
 →目的地ほど高くはないが、アジア航路の起終点として期待

クルージングの集客地としての九州の将来性について「国内の他地域と同程度である」と考えている企業が45.3%を占めている。また「国内の他地域よりも期待は大きい」と答えた企業は27.2%で、その期待の大きな理由として「アジアに近接している」ことを6割があげている。また3割は「市場が未開拓であること」をあげており、九州において潜在的なクルージングの需要の存在があると考えられていることがわかる。

図6-20 クルージングの集客地としての九州の将来性（問13）

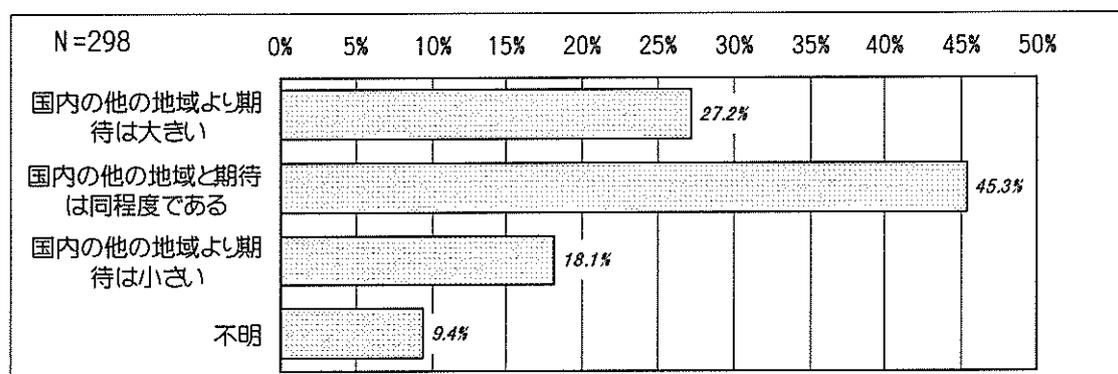
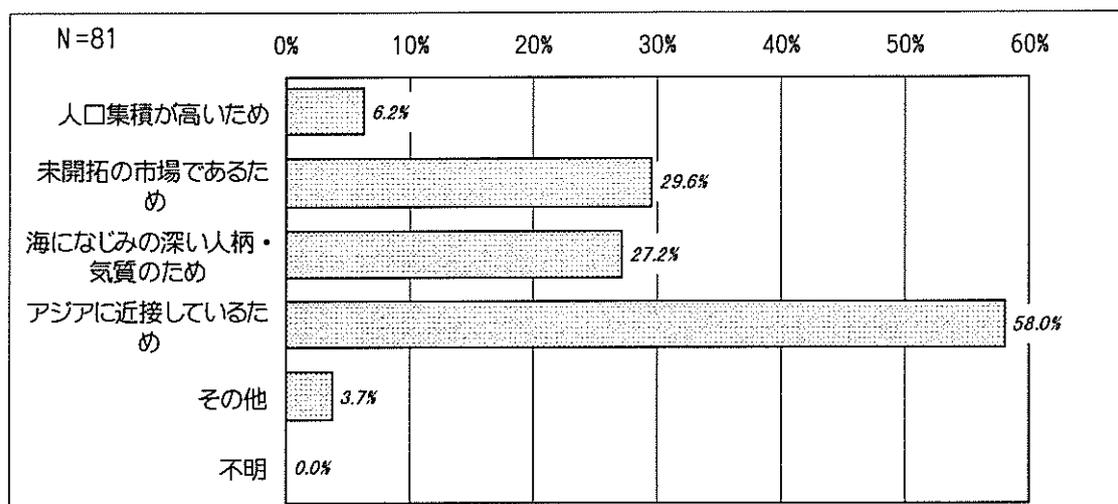


図6-21 集客地としての期待の大きな理由（問13）



②九州周辺海域において想定されるクルージングの有望な集客地

(問15/あてはまるものを2つ選択)

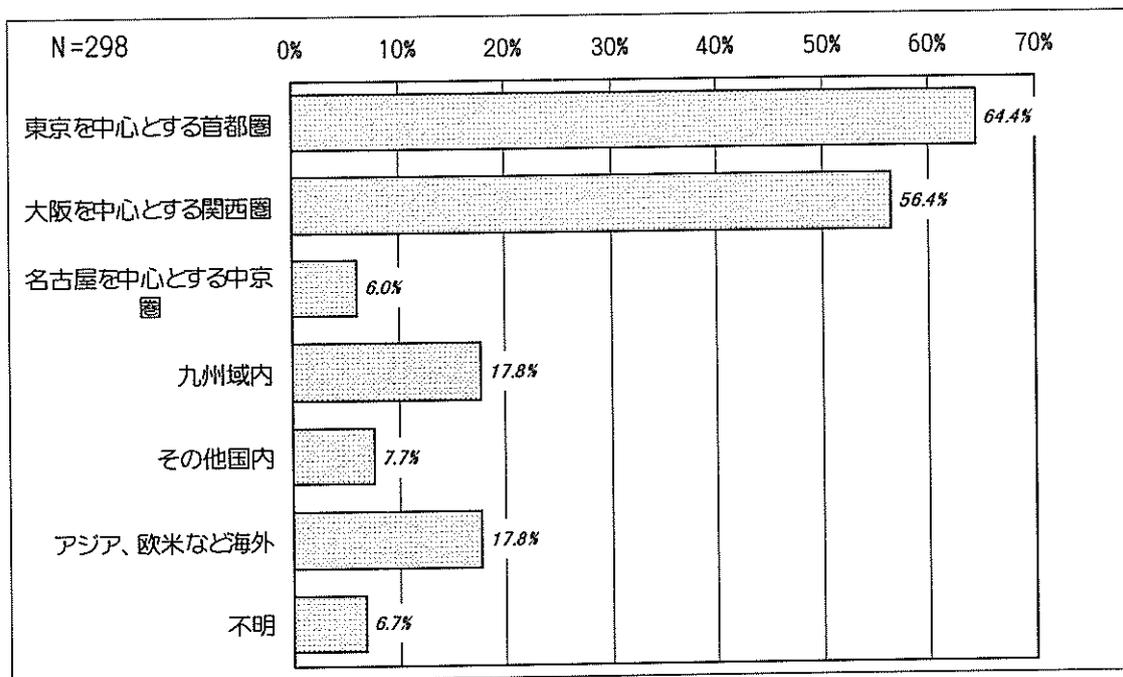
- 集客のメイン市場は、今後も首都圏と関西圏
- 九州域内、海外も2割が期待

九州周辺海域におけるクルージングの有望な集客地として「首都圏（64.4%）」及び「関西圏（56.4%）」が多く、「九州域内」は17.8%であった。また、アジア、欧米などの海外が有望であると答えた企業は17.8%であった。

クルージングは現状としては集客は首都圏及び関東圏といった巨大マーケットに依存しているが、今後のマーケットとしても両地域が中心となると想定されている。

次いで「九州域内（17.8%）」「アジア・欧米など海外（17.8%）」が選択されており、首都圏や関西圏に続く今後のマーケットとして期待されている地域であると考えられる。

図6-22 九州周辺海域におけるクルージングの有望な集客地



(3) アジア諸国からの集客の可能性とその課題・理由（問16）

○「観光全般の集客地としては有望だが、 クルージングの集客地としてはあまり有望でない」・・・40%
その理由「アジアの所得水準と、クルージング商品価格からみて時期尚早」 「航空機利用が多いため」等
○「クルージングの集客地として有望である」・・・26%
その課題「所得水準をふまえた料金設定」 「観光施設や港湾アクセス、言葉の問題などの受け入れ体制」等
○「観光全般の集客地としてはあまり有望ではない」・・・10%
その理由「わが国とアジア諸国との物価水準の違い」 「海外客を受け入れるインフラが未整備」等

最も多い回答は「観光全般の集客地としては有望だが、クルージングの集客地としてはあまり有望ではない」であり、全体の39.6%であった。有望でない理由としてあげられた主な項目は下記の通りである。

- ・アジアの所得水準と、クルーズ商品の価格の面から見て時期尚早、需要はない
- ・観光地の問題（観光地が内陸に多い、アジアからの旅行客に好まれる観光地は関東や関西圏ではないか）
- ・航空機利用が多い
- ・港湾の整備
- ・旅行日程の関係から船は有効とは思えない

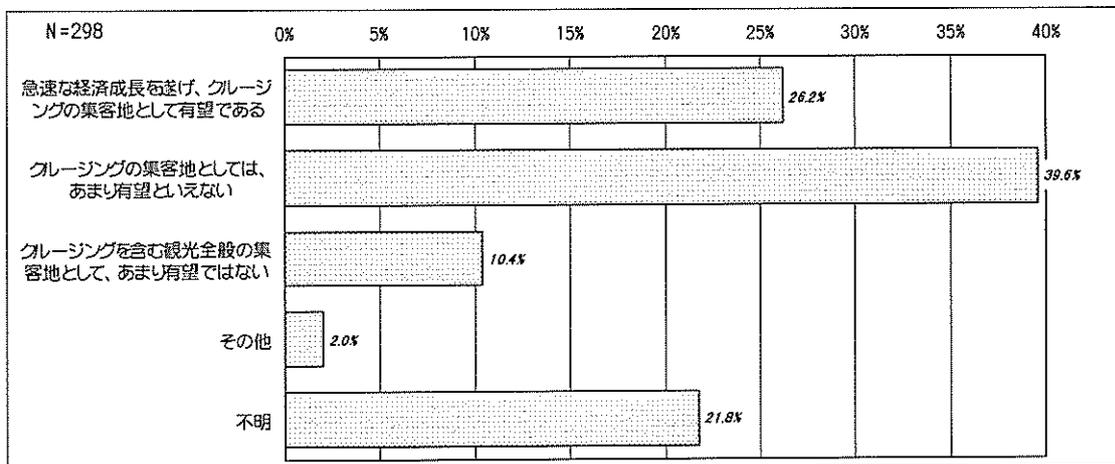
「クルージングの集客地として有望である」と回答した企業は26.2%であり、想定される課題としてあげられた主な項目は下記の通りである。

- ・料金設定（所得水準を踏まえた）
- ・船内または観光地の言葉の問題
- ・港湾とのアクセス又は港湾の整備
- ・受け入れ体制の充実（観光施設の充実、宿泊設備の充実）

「クルージングを含む観光全般の集客地としてあまり有望ではない」が10.4%であり、有望でない理由としてあげられた主な項目は下記の通りである

- ・アジア諸国は所得水準がまだ低い
- ・日本の物価と格差がある
- ・時間消費型にまだ遠い
- ・アジア諸国からの主たる観光目的地は、東京、大阪、京都ではないか
- ・海外客を受け入れるインフラが整っていない

図6-23 アジア諸国からの集客の可能性（問16）



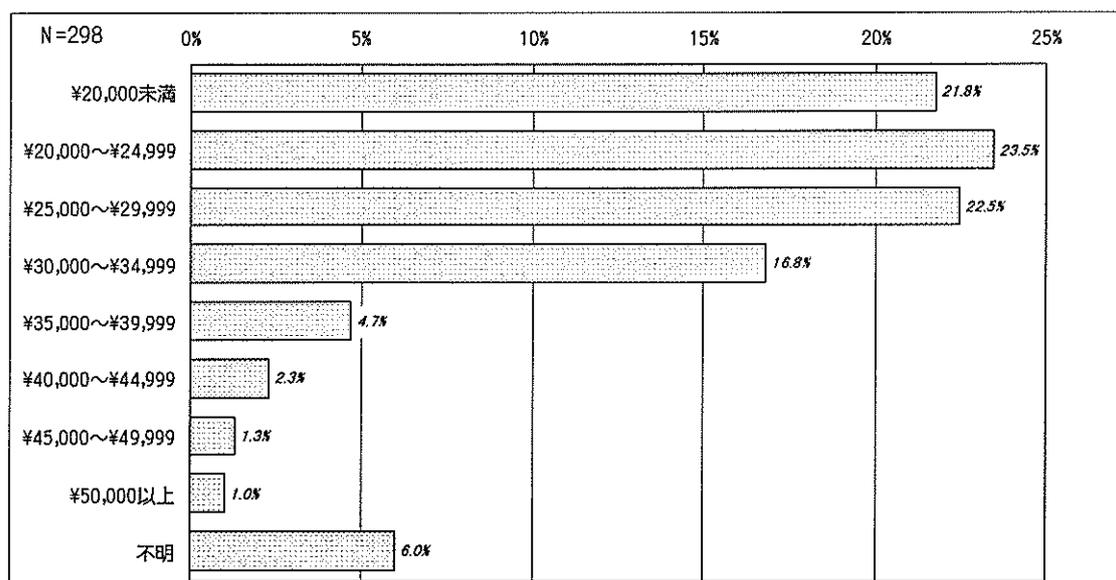
(4) 九州周辺海域におけるクルージングの商品単価、旅行総額、期間

○商品単価は1泊3万円未満とする要望が強い	
○「2～3泊」で「5万円～10万円」または「1週間～10日間」で「10万円～15万円」が有望	
・九州周辺海域のクルージングの商品単価	
「2万円以上2万5千円未満」	・・・24%
「3万円未満」が全体の68%	
・旅行総額	
「5万円以上10万円未満」	・・・31%
「10万円以上15万円未満」	・・・28%
・クルージング期間	
「2～3泊程度の短期クルーズ」	・・・44%
「1週間～10日程度の長期クルーズ」	・・・37%

①九州周辺海域におけるクルージングの商品単価（問17）

九州周辺海域におけるクルージング商品の1泊あたりの単価として望ましい料金は、「2万円以上2万5千円未満」が最も多く、23.5%を占めている。また、「2万5千円以上3万円未満」「2万円未満」がそれぞれ22～23%を占めており、商品単価として3万円未満を望んでいる企業が全体の約7割を占めている。

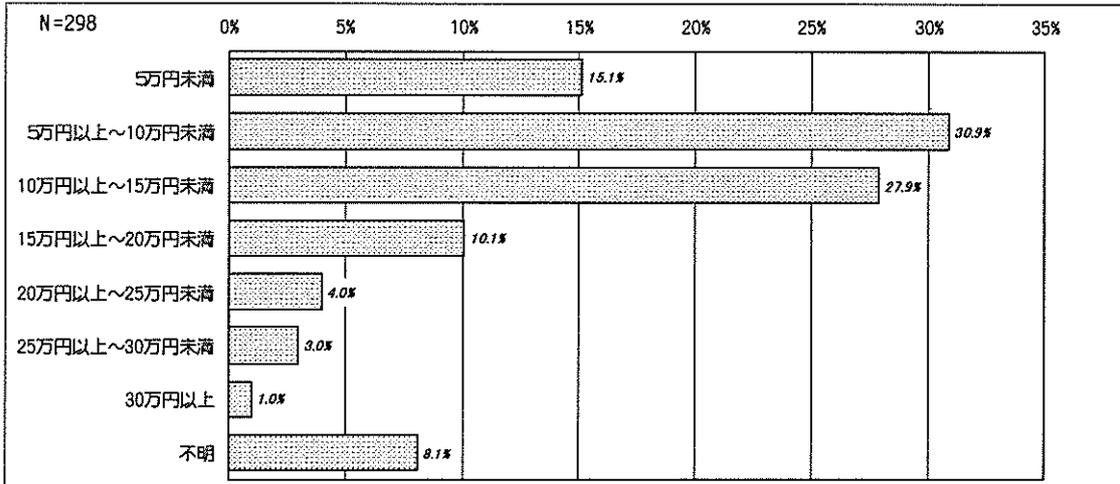
図6-24 九州周辺海域において望まれるクルージングの商品単価（問17）



②九州周辺海域におけるクルージングの旅行総額（問18）

旅行総額は「5万円以上10万円未満（30.9%）」「10万円以上15万円未満（27.9%）」が多く、各々約全体の3割を占めている。

図6-25 九州周辺海域において望まれるクルージングの旅行総額（問18）

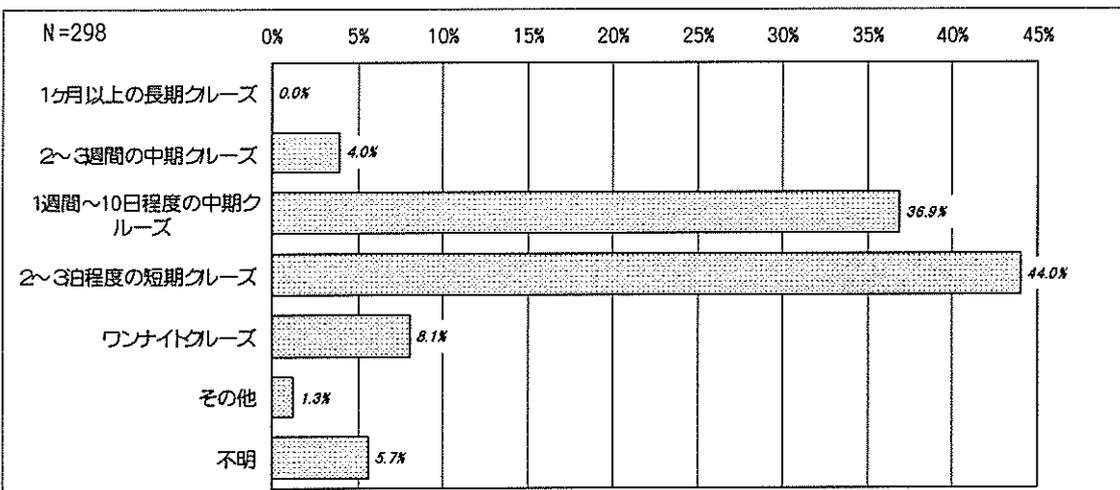


③九州周辺海域におけるクルージングの期間（問19）

クルージングの期間としては「2～3泊程度」が44.0%と最も高く、続いて「1週間～10日間程度」が36.9%となっている。

クルーズ市場全般において拡大が期待されるクルージングのタイプ（問10）と比較すると、九州周辺海域では「2～3泊程度の短期クルーズ」の割合が32.2%から44.0%に増加するなど、クルージング市場全般に比べると短期間のクルージングが支持されている。

図6-26 九州周辺海域において望まれるクルージングの期間（問19）



④九州周辺海域におけるクルージングの旅行総額と期間との関連性

また、九州周辺海域におけるクルージングの旅行総額と期間の望ましい組合せについてみると、「5万円以上～10万円未満」と「2～3泊程度の短期クルーズ」が最も多い。また、次に多い組合せは「10万円以上15万円未満」で「1週間～10日程度の中期クルーズ」である。

いずれも現状のクルージング商品よりは低価格な商品が望まれている。

表6-6 九州周辺海域におけるクルージングの旅行総額と期間

(単位：社)	5万円未満	10万円以上 5万円未満	15万円以上 10万円未満	20万円以上 15万円未満	25万円以上 20万円未満	30万円以上 25万円未満	30万円以上	合計
ワンナイトクルーズ	15	5	2	0	0	1	0	23
2～3泊程度の短期クルーズ	23	59	33	12	1	0	0	128
1週間～10日程度の中期クルーズ	3	24	43	17	9	7	3	106
2～3週間の中期クルーズ	2	3	2	1	2	1	0	11
1ヶ月以上の長期クルーズ	0	0	0	0	0	0	0	0
その他	0	0	3	0	0	0	0	3
不明	2	1	0	0	0	0	0	3
合計	45	92	83	30	12	9	3	274

5. 九州周辺海域におけるクルージング取扱いの意向

(1) クルージングの取扱意向（問20、問21）

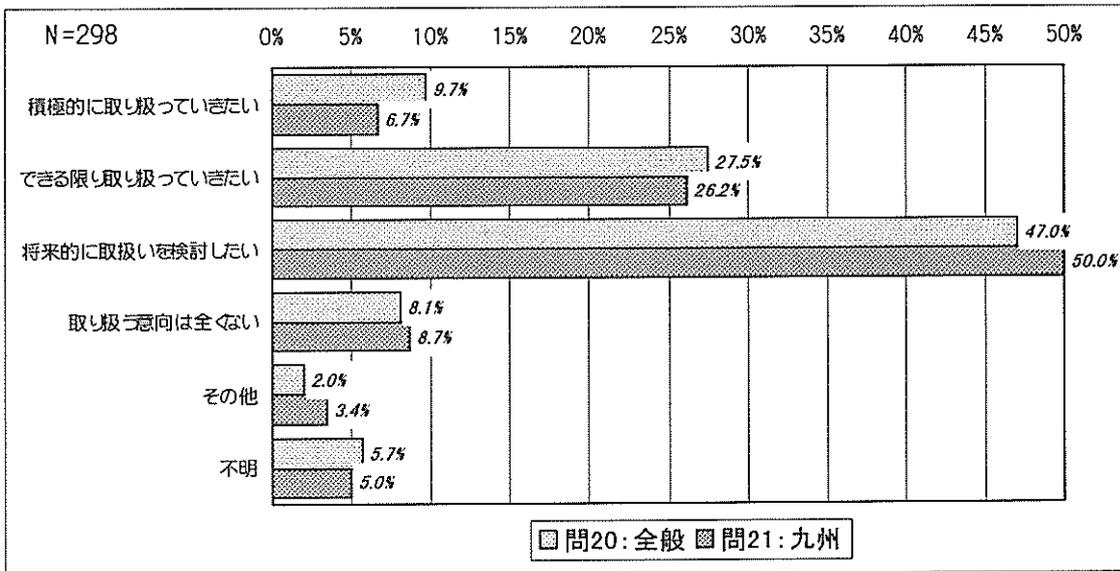
○九州周辺海域におけるクルージング取扱意向は全般の意向とほぼ同じで、
 3分の1は積極的に、またはできる限り取扱いを検討したいと考えている。
 「将来的には取扱いを検討したい」・・・50%
 「積極的に／できる限り取扱っていきたい」・・・33%
 ○すでにクルージング取扱いに積極的な企業ほど市場拡大の可能性を見いだし
 ている

■クルージングの取扱意向（クルージング全般／九州周辺海域におけるクルージング）

九州周辺海域におけるクルージングの取扱意向として「将来的には取扱いを検討したい」が50.0%、「できる限り検討したい」が26.2%、「積極的に検討したい」が6.7%であった。

クルージング全般の取扱意向に関しても同様の傾向が見られるが、九州の方が「将来的に取扱いを検討したい」がやや高くなっている。

図6-27 クルージング全般／九州周辺海域の取扱意向（問20／問21）



■現在の取扱いの状況（問1）別及び取扱形態（問2）別

現在のクルージングの取扱状況（問1）との組合せをみると、何らかの形ですでにクルージングを取り扱っている企業は「積極的に検討したい」と回答した割合が多い一方、取扱いを行っていない企業は「将来的に取扱いを検討したい」「取り扱う意向は全くない」を選択している割合が高い。

また、取扱形態別にみると「積極的に検討したい」と回答した企業は現在「主に自社企画による主催旅行を実施している」場合が5割以上を占めている。すでにクルージング市場に積極的に参入している企業が九州における市場拡大の可能性を見いだしていると考えられる。

表6-7 九州周辺海域におけるクルージングの取り扱いの意向
－現在のクルージング商品の取扱状況（問1）及び取扱形態別（問2）－

(単位：社)	取扱状況（問1）						合計	
	有				無	不明		
	取扱形態（問2）							
主に自社の企画による主催旅行	主にクルーズ船社の企画による主催旅行	主催旅行を取り次ぎ販売	その他					
積極的に取り扱っていきたい	19	11	2	5	0	1	0	20
できる限り取り扱っていきたい	54	16	8	26	3	24	0	78
将来的に取扱いを検討したい	61	8	7	40	3	88	0	149
取り扱う意向は全くない	7	0	0	4	1	18	0	25
その他	8	6	0	0	2	2	0	10
不明	5	1	2	1	1	10	1	16
合計	154	42	19	76	10	143	1	298

(2)九州周辺海域におけるクルージングの想定される取扱形態（問22）

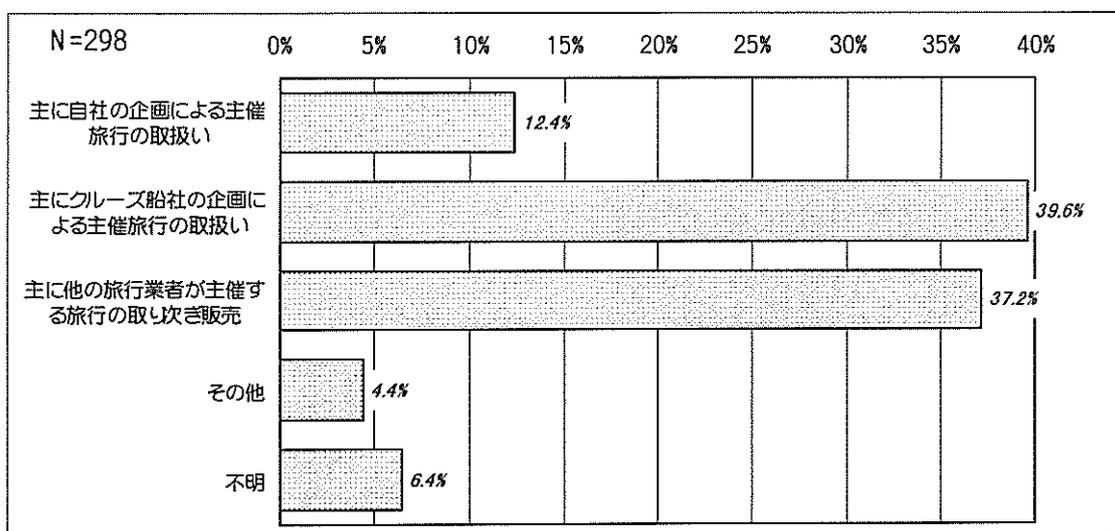
○クルーズ船社または他の旅行会社の主催旅行の取り次ぎが各4割
 →自社に負担の少ない形態からのスタートを望む

九州周辺海域におけるクルージング商品の取扱形態として、「主にクルーズ船社の企画による主催旅行の取扱（39.6%）」「主に他の旅行業者が主催する旅行の取り次ぎ（37.2%）」がいずれも約4割であり、「主に自社の企画による主催旅行の取扱」を望む企業は12.8%であった。

また、問2における現状の取扱い形態と比較すると、「主に自社の企画による主催旅行の取扱い」を実施している企業数は、問2と問22においてほぼ同数である一方、「主にクルーズ船社の企画による主催旅行の取扱い」の割合が高い。

このことから、今後九州周辺においてクルージングを取り扱う際には、船社や他の旅行会社の主催旅行といった自社に負担の少ない形態を望む企業が多いと考えられる。

図6-28 九州周辺海域におけるクルージング商品の取扱形態（問22）



(3)九州周辺海域におけるクルージングの想定される商品形態（問23）

- 九州域外からの集客を想定するものが74%
- 片道もしくは往復ともに航空機を利用するものが55%

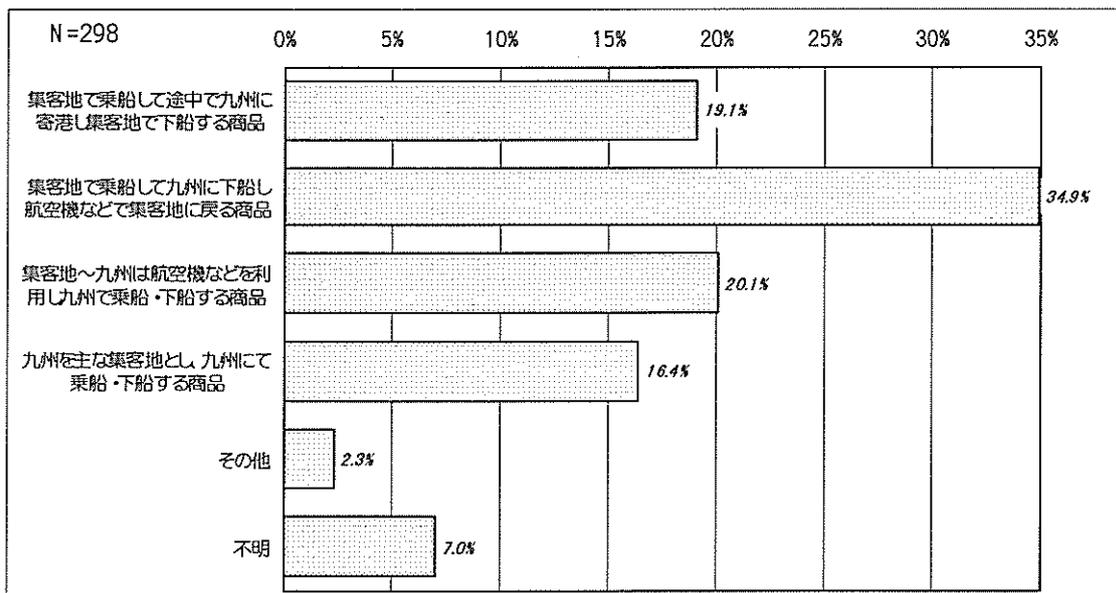
集客地・乗下船地に関する商品形態として、最も多かったのは「集客地で乗船し、九州の目的地で下船し、飛行機で集客地へ帰る商品（もしくはその逆）（34.9%）」であった。これに「集客地～九州は航空機などを利用し九州で乗船する商品（20.1%）」「集客地で乗船して九州に寄港し、集客地で下船する商品（19.1%）」を合わせると、九州以外を集客地とする商品形態が有望であると考えている企業は74%を占め、関東圏、関西圏などの巨大マーケットなどにおいて集客する商品が有望視されている。

また、「集客地で乗船し、九州の目的地で下船し、飛行機で集客地へ帰る商品」と「集客地～九州は航空機などを利用し九州で乗船する商品」をあわせると、55%が何らかの形で航空機利用を想定している。

「九州を主な集客地とし、九州にて乗船・下船する商品」は4選択肢のうち最も低かったが、16.4%を占めている。

海に囲まれ、離島にも恵まれた九州周辺海域は主に目的地として期待されており、首都圏や関西圏などの集客地との往復は、航空機などの他の交通機関との組合せによる旅行期間の短縮化が想定されている。

図6-29 九州周辺海域において想定されるクルージングの商品形態（問23）



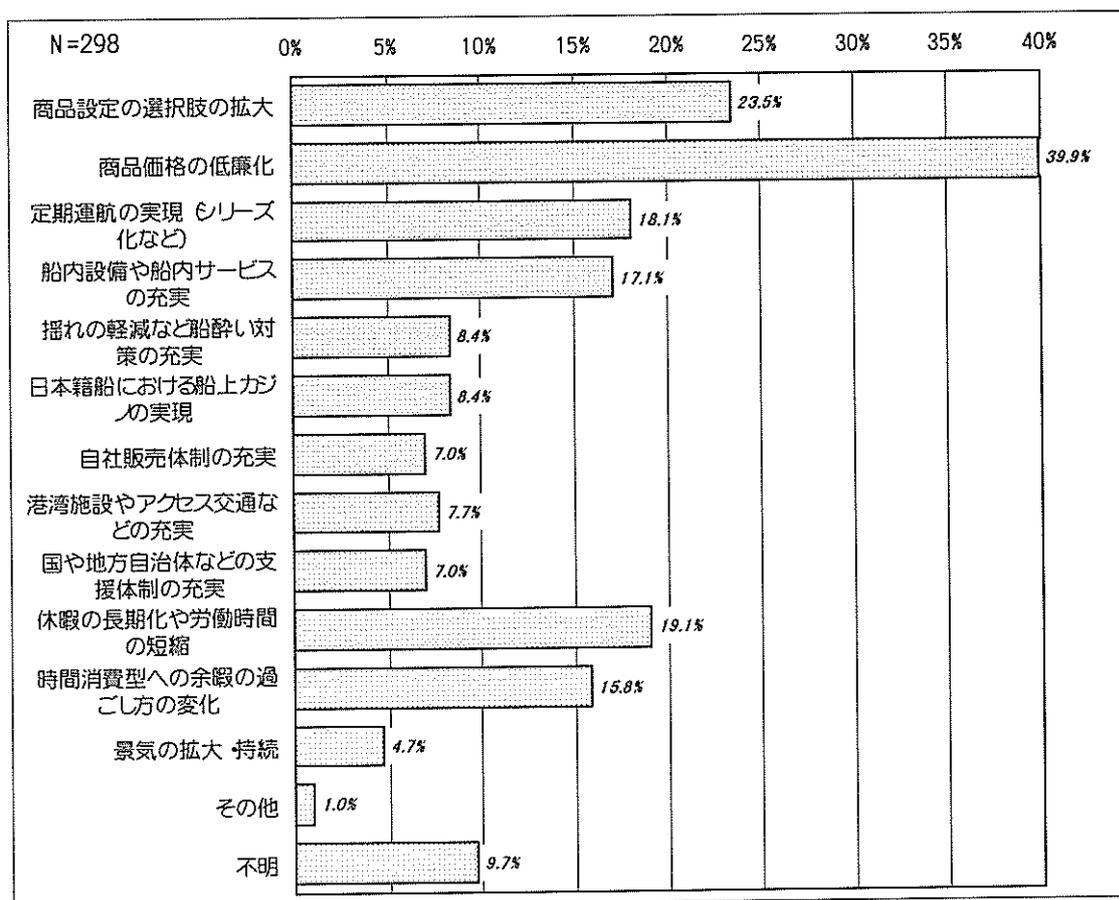
(4) 九州周辺海域におけるクルージング取扱いの条件 (問24)

- 「商品価格の低廉化」を4割が重視
- 市場全般と比較した九州の特徴としては、「商品設定の充実」「定期航路の実現」

九州周辺海域におけるクルージングの取扱いの条件として、最も多かったのは「商品価格の低廉化(39.9%)」であった。次いで「商品設定の選択肢の拡大」が23.5%、「休暇の長期化や労働時間の短縮」が19.1%となっている。

また、クルージング市場そのものの拡大条件において26.2%を占めていた「時間消費型の余暇への変化」は九州においては15.8%に減少し、一方「商品設定の選択肢の拡大」「定期運航の実現」では九州の方が約8ポイント高くなっている。

図6-30 九州周辺海域におけるクルージング取扱いの条件 (問24)



(5)九州周辺海域におけるクルージングとして取り扱いたい具体的な航路（問25）

- テーマは「離島めぐりクルーズ」や「九州一周クルーズ」
- 目的地は離島、都市、アジア諸国の3種類で、離島が有望
- 目的地とする都市では、「鹿児島、長崎」が人気
- 目的地とするアジア諸国は「韓国、済州島」
- 集客地は関東圏または関西圏

「九州周辺海域におけるクルージングとして取り扱いたい具体的な航路」に対して93航路があげられた。

①各航路のテーマ特性

クルージングとして取り扱いたい具体的な航路の「テーマ」は、企業の目的意識が最もあらわれている部分と考えられ、回答欄の「テーマ」部分に具体的なクルージング航路の名前を付けたものや、目的意識を記載したものなどは87航路あった。

最も多く掲げられていたのは、「（離）島めぐりクルーズ」であり、約3分の1（31航路）である。

表6-8 各航路のテーマ特性（問25）

主なテーマ	航路数	代表例
（離）島めぐりクルーズ	31	九州の島めぐり（長崎・鹿児島中心）
		沖縄と南西諸島めぐり
		屋久島・種子島クルーズ
（九州）一周クルーズ	10	鹿児島・長崎・宮崎などを主な目的地にしたもの
		別府・鹿児島・天草などを主な目的にとしたもの
沖縄クルーズ	9	首都圏・関西圏で集客し、鹿児島経由で沖縄へ

また、その他のテーマとしては以下のようなものがあげられた。

- ・ 200海里国境をクルーズ
- ・ 航空機でも行けないような離島へ
- ・ 屋久島－世界遺産への旅
- ・ 自然体験クルーズ
- ・ 九州の祭見学とテーマパークと温泉巡りクルーズ
- ・ 南九州ゴルフクルーズ
- ・ 九州の海岸景観を巡るクルーズ
- ・ 友好都市訪問
- ・ 環黄海クルーズ
- ・ 遣唐使の旅
- ・ 邪馬台国の謎をクルーズで辿る
- ・ 水行・陸行への道
- ・ 日本文化のルーツを探る

②目的地として想定された地域の特徴

主な目的地に対して選択された地域は下表の通りである。

最も多いのは離島で123ヶ所、次に都市で77ヶ所、アジア諸国は43ヶ所であった。その中でも特に人気の高かった目的地は、離島では対馬・壱岐、都市では鹿児島（桜島）で、これに長崎が続いている。また、アジアの中では韓国（済州島）など九州北部の近隣地域の人気が高い。

表6-9 目的地として想定された代表地域

離島		都市		アジア	
	回		回		回
対馬・壱岐	22	博多	7	韓国（麗水・釜山）	13
五島列島	15	長崎	15	韓国（済州島）	7
屋久島	15	鹿児島・桜島	19	中国（具体的な地域名なし）	2
種子島	7	宮崎	9	中国（大連・天津・青島・北京）	5
奄美	7	大分	2	中国（上海）	5
南西諸島	2	熊本	3	中国（温州・福州）	2
石垣島	8	別府	6	台湾	3
天草	4	九州地方	3	香港	2
沖縄・沖縄各島	19				
その他の具体的な離島名	20				
離島全般	4	その他の都市	13	その他のアジア	4
【離島】合計	123	【都市】合計	77	【アジア】合計	43

③集客地として想定された地域の特徴

集客地をみると首都圏（東京、横浜）が最も多く（延べ49）、関西圏（大阪、神戸）がこれに続いている。また九州では福岡、門司及び長崎がともに4社から選択されている。

表6-10 集客地として想定された代表地域

主な都市	回
首都圏	37
東京	11
横浜	1
中京圏	4
名古屋	3
関西圏	31
大阪	4
神戸	2
山口	2
九州地方	28
福岡・門司	4
長崎	4
博多	2
熊本	2
鹿児島	2
宮崎	1
合計	138

④目的地別航路分類

目的地が明記されていた84航路を対象に、選択された地域を「離島」「都市」「アジア諸国」に分類した結果、単独型では「離島」が37航路と最も多く、複合型では、「離島－都市」が11航路と多くなっている。

表6-11 航路分類結果

目的地のパターン	離島	都市	アジア	航路数
単独型：離島	○			37
単独型：都市		○		12
単独型：アジア			○	11
組合せ型：離島－都市	○	○		11
組合せ型：離島－アジア	○		○	5
組合せ型：都市－アジア		○	○	2
3地域組合せ型	○	○	○	6
航路合計				84

⑤各航路の特徴

■離島単独型

九州周辺海域の優位性を活かした離島単独型が人気であり、36航路が提案された。特に多かったものは、対馬または五島列島などの九州本土から比較的近距离の離島を主な目的地とし、4日～7日程度の短期、中期のクルージングを想定している航路である。また、こうした航路は、起終点港湾として九州地方の都市を想定している場合が多い。

一方、種子島、屋久島、沖縄といった九州本土から比較的遠距離にある離島では、集客地または起終点港湾を首都圏や関西圏に想定した航路が多く見られる。

また、起終点港湾を九州地方の都市とした航路は3～5日の短期クルーズを想定しているものが多く見られる。

表6-12 航路分類結果：離島単独型

テーマ	集客地	起終点港湾	主な目的地	想定期間
対馬・五島	新潟	新潟～福岡	対馬	4日くらい
	境港		対馬	4日間
長崎船巡り	東京	長崎	対馬、壱岐、平戸、五島列島	3泊4日
離島めぐりクルーズ	首都圏	東京	対馬、五島、屋久島	10日間
離島	首都圏、関西、九州	東京or横浜～神戸	対馬、五島、屋久島など	5日～10日
九州の島巡り	九州	九州	対馬、五島、鹿児島県の島々	4泊5日
200カイリ国境をクルーズ	京阪、関東他	福岡	対馬、竹島等	5日
離島巡りクルーズ	九州	福岡	玉島、対馬	5日間
沖縄迄の地域	中国地区・四国地区	中国地区・四国地区	壱岐・長崎地区	4～7日程度
九州離島巡り	九州	九州	対馬・壱岐	1～2月
東シナ海めぐりクルーズ	首都圏	首都圏又は大阪	五島列島	H9.11月～H10.4月頃まで検討中
五島列島巡り	長崎	長崎	五島列島	夏
滞在に出来るプログラム	東京、大阪、名古屋、九州	東京、大阪、名古屋	五島到着	7日間くらい
九州離島クルーズ	首都圏	博多港～鹿児島	五島列島、尾久島、奄美大島	7～8日間
離島巡り	神戸、関西	神戸	五島、南西諸島	10日
屋久島、世界遺産への旅	首都圏、関西圏	東京or横浜or神戸～同左記	屋久島	7から9日間位
東シナ海、離島巡りクルーズ	熊本	熊本、博多	屋久島、種子島	4日間
東シナ海クルーズ	九州、関西圏、首都圏	鹿児島	屋久島～沖縄～石垣～西表島	
南西諸島クルーズ	首都圏	東京	屋久島、宮古、石垣	10日間程度
伊豆七島(全部ではない)小笠原、南西諸島クルーズ	首都圏	東京	大島、新島、父島、屋久島、沖縄	10～14日
南西諸島巡りクルーズ	長野県内	名古屋～名古屋	種子島、屋久島、奄美大島、沖縄宮古、石垣島	1週間～10日間くらい
道の島めぐりコース	東京、大阪、九州	鹿児島港	種子島、屋久島、奄美、瀬戸内、徳之島、沖永良部、与論	5泊
奄美の島巡り	博多～長崎、西九州、山口、広島	博多又は長崎	屋久島～種子島～奄美	5～7日間
	関西	air→九州～グアム→air	奄美、沖縄	8～10日
沖縄と奄美群島めぐり	東京、大阪	沖縄、東京、神戸	沖縄、奄美群島	10日
沖縄クルーズ	首都圏、関西	鹿児島	沖縄	4～5日間
九州離島巡り	青森～新潟～金沢	青森～金沢	九州、沖縄	14日間
沖縄周辺	全国	東京・神戸・博多	沖縄、その他沖縄周辺の島	1週間
南西諸島めぐり	北部九州	鹿児島	沖縄、与論	3日間程度
沖縄離島めぐり	首都圏、関西圏	東京(横浜)	沖縄各島	10日
沖縄クルーズ	首都圏、関西圏	横浜、神戸	沖縄石垣島等	14日間くらい
沖縄と南西諸島の島巡り	西九州・山口・広島の山陽路	博多港又は長崎港	沖縄～宮古島～石垣島	5日～1週間
沖縄離島巡りクルーズ	四国・中国	高松	石垣・宮古	2日
与論島、石垣方面へ、一般を含めての自然体験クルーズ	長崎県内で集客	長崎ふ頭を出港、終港	与論、石垣方面へ	夏休みを主にして5泊6日(6日間)
	九州	博多	離島	3～4日
離島、航空機でも行かないような	首都圏	東京～大阪	離島	10日～14日
離島または祭等のイベント	東京	九州	離島又は祭及びイベントの開催地	5～6日

■都市単独型

都市単独型では、鹿児島が多く、また集客地は首都圏か関西圏を望んでいることが特徴である。想定期間は3、4泊程度または10日間が多い。

表6-13 航路分類結果：都市単独型

テーマ	集客地	起終点港湾	主な目的地	想定期間
南九州	首都圏	東京	鹿児島	3～5日
九州一周クルーズ	首都圏、関西圏	tyo or 神戸	長崎、鹿児島	10日間
九州一周	関西	神戸	長崎、鹿児島、宮崎	10日間
九州の祭見学とテーマパークと温泉めぐりクルーズ	首都圏	東京～神戸	鹿児島、長崎、博多	10日間
九州一周旅行	東京・横浜	福岡	宮崎、鹿児島、長崎	2～3週間くらい
九州火の国温泉巡りクルーズ	首都圏、関西圏、九州	東京、神戸、博多	長崎、熊本、鹿児島、別府	
九州海岸一周	関西、関東	東京、大阪、神戸	門司、大分、宮崎、鹿児島、ハウステンボスなど	10日程度
	静岡県内中部地区	大阪or神戸	門司or大分or鹿児島	4日間
南九州ゴルフ&クルーズ	首都圏、関西、北海道(冬中心)	長崎 or 宮崎	長崎～熊本～指宿～宮崎	7～10日間
九州の海岸景観を巡るクルーズ	東京、名古屋	東京、名古屋～関西	別府、日南、指宿、長崎	1週間
錦江湾内クルーズ	鹿児島県内	鹿児島本港	錦江湾	ワンナイトクルーズ
瀬戸内海クルーズ	首都圏	宮崎	南九州、西北九州	4日間

■アジア諸国型

目的地としては、韓国（済州島）が多く、主な集客地として九州地方が多くあげられていることが特徴である。また、博多を起終点港湾とした航路が11航路のうち、8航路を占めている。

表6-14 航路分類結果：アジア諸国単独型

テーマ	集客地	起終点港湾	主な目的地	想定期間
企業研修、社員旅行	首都圏	東京 or 横浜	済州島	7～10日
韓国(済州島)クルーズ	首都圏、関西	博多	済州島	4～5日間
クルージングで行く済州島	熊本	熊本、博多	済州島、釜山、上海	4日間～5日間
韓国、釜山、済州島、中国	福岡	博多港	韓国(麗水、済州道)、中国	10日間～14日
友好都市訪問	佐賀県、福岡県	九州	韓国(麗水、済州道)	5日間
東南アジアクルーズ	九州	博多	韓国、香港、シンガポール	7日間
近隣諸国の相互観光は意義深いと思います。	九州と関西	神戸～博多	釜山～台湾	10日
アジア	全国	東京・神戸・博多	香港	2週間
中国=大連、天津、上海	東京と九州	東京と博多	大連、天津、上海	10日くらい
環黄海クルーズ	北九州、福岡	北九州、福岡港	大連、仁川	7～10日間程度
中国=温州、福州、沖縄または石垣	東京と九州	東京と博多	温州・福州	10日くらい

■離島－都市型

目的地としては、別府、宮崎など東側の港湾が多い。

また起終点として博多を含む航路が多い。

表6-15 航路分類結果：離島－都市型

テーマ	集客地	起終点港湾	主な目的地	想定期間
九州東海岸と奄美群島めぐり	関西圏	大阪、神戸	別府、宮崎、奄美群島	1週間程度
ハウステンボスと五島列島	関西圏	神戸	五島、ハウステンボス	1週間
九州一周クルーズ	首都圏	福岡～福岡(博多港)	別府、宮崎、鹿児島、桜島、熊本、天草、長崎(ハウステンボス)	
九州一周	首都圏、関西	東京、横浜、神戸または宮崎、博多	鹿児島、屋久島、石垣、長崎	10日間
宮崎シーガイアと沖縄の青い海めぐり	首都圏、関西圏	東京or横浜・神戸	宮崎・沖縄	10日間程度
九州1周クルーズ	首都圏、関西圏	博多～長崎	別府/鹿児島/天草	3泊4日位
海から眺望する九州	首都圏、中部、関西	東京、名古屋、神戸	博多、天草、桜島、宮崎	5～7日間
東シナ海クルージングと九州温泉紀行	全国	博多港	対馬・五島列島、種子島・屋久と種子温泉・別府温泉	1週間程度
	中部圏、関西圏、九州	直江津または金沢、敦賀	隠岐、香岐、対馬、長崎	8日
九州一周	東京、関西	東京or～博多	桜島鹿児島、天草、長崎、唐津、別府、宮崎、博多	
屋久島、種子島クルーズ	名古屋	名古屋	屋久島、種子島、鹿児島	8日間程度

■その他のパターンについて

「離島－都市－アジア諸国型」には「東シナ海巡りクルーズ」と名付けられた航路が3つ提案されており、いずれも離島を中心にアジアをめぐる10日間のコースである。また、提案された7航路の集客地は全て首都圏を含んでいる。

離島－アジア型は5航路、都市－アジア型は3航路提案されている。

表6-16 航路分類結果：離島－都市－アジア諸国型

テーマ	集客地	起終点港湾	主な目的地	想定期間
遣唐使の旅	首都圏	東京or横浜	長崎、五島、大連、上海	14日間程度
南海旅行	首都圏	東京or横浜	鹿児島、沖縄、台湾	14日間程度
東シナ海離島巡りクルーズ	首都圏、関西圏、九州	東京or横浜～神戸	対馬、五島、済州島(韓国)、博多	10日間程度
東シナ海離島めぐりクルーズ	首都圏、関西圏、九州	東京or横浜～神戸	対馬、五島、済州島(韓国)、博多	10日間程度
東シナ海離島巡りクルーズ	首都圏、関西圏、九州	東京or横浜～神戸、博多	対馬、五島、済州島(韓国)、博多、沖縄、上海等	10日程度～1週間
邪馬台国の謎をクルーズで辿る。	首都圏、中京圏、関西圏	博多	宇佐、吉野ヶ里、志賀島、香岐、対馬、韓国	10日間

表6-17 航路分類結果：離島－アジア諸国型

テーマ	集客地	起終点港湾	主な目的地	想定期間
沖縄、グアムクルーズ	九州	九州	グアム、沖縄	12日間
	九州		屋久島、種子島、沖縄、八重山、台湾	
水行、陸行(耶馬臺国への道)	首都圏、関西圏、九州	東京	釜山、対馬、志岐(接岸不能と思えるが。)	7～10日間程度
中国、南西諸島クルーズ	首都圏・関西圏	東京～神戸～鹿児島～南西諸島	中国、南西諸島	10日間
陸島巡りクルーズ			鹿児島県・沖縄県離島系、釜山(韓国)	4日間

表6-18 航路分類結果：都市－アジア諸国型

テーマ	集客地	起終点港湾	主な目的地	想定期間
日本文化のルーツを探る	神戸～門司(博多)～釜山～長崎		釜山＝慶州－長崎	
上海長崎クルーズ	中部圏、関西圏、九州	名古屋～名古屋	博多(長崎)上海(青島)	8日間程度

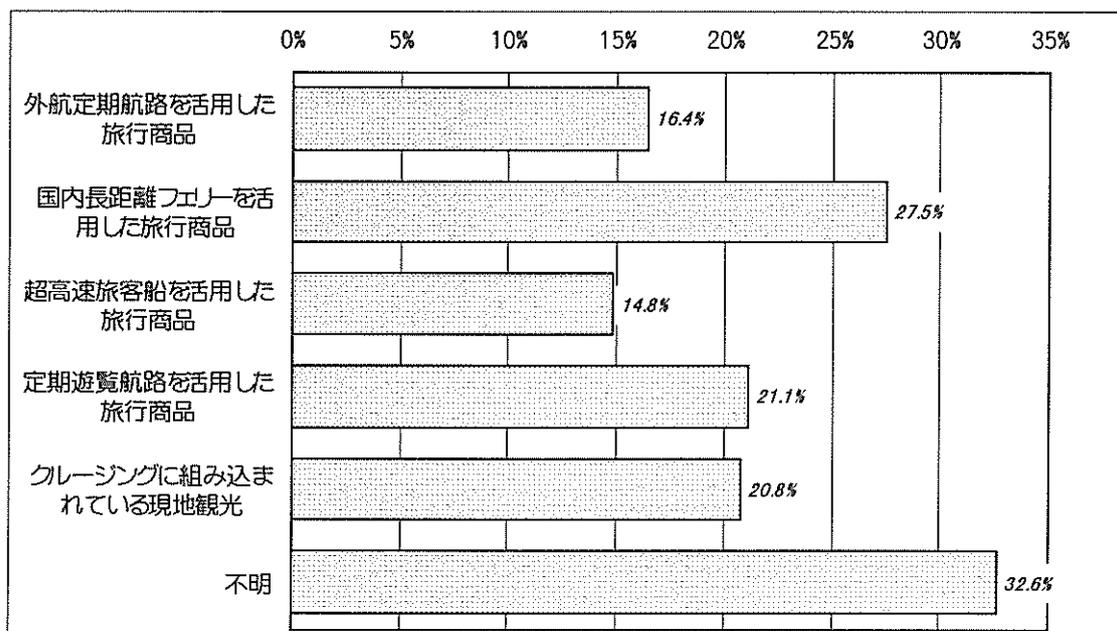
(6)九州周辺海域におけるクルージング関連商品の取扱い意向（問26）

現在の取扱状況と類似傾向。国内長距離フェリーを活用した旅行商品

九州周辺海域における旅行関連商品の取扱意向については「国内長距離フェリーを活用した旅行商品」の割合が最も高く、27.5%であった。

九州周辺海域における関連商品取扱の意向は、現在の関連商品の取扱状況（問2）に比べ「不明」の割合が高いが、その他の項目の分布の形状は類似している。

図6-31 九州周辺海域におけるクルージング関連商品の取り扱いの意向（問26）



(7)九州周辺海域におけるクルージングの振興などに向けた自由回答（問27）

- | |
|---------------------------------------|
| ○国や自治体へ・・・・・・・・・・観光地のアピール・支援（6社） |
| 港湾施設の整備（5社） |
| ○クルージング船社へ・・・・・・・・クルージングの広告キャンペーン（7社） |
| 船内設備・船舶のグレードアップ（7社） |
| 商品の低価格化（7社） |
| 九州における定期運航または増便（4社） |

九州周辺海域におけるクルージング振興に向けた意見、国や地方自治体、クルーズ船社などに対する意見は延べ72社から得られた。これらに対する主な意見は下記の通りであった。

- | | |
|-------------------------------|-------|
| ○九州周辺海域におけるクルージング振興に向けた意見 | : 25社 |
| ・離島のコースが有望 | : 4社 |
| ・遺産や自然をめぐるコースが有望 | : 3社 |
| (その他の有望だと想定される航路) | |
| ・テーマパーク、姉妹都市や島 | |
| (その他の意見) | |
| ・北海道や沖縄が競合相手となるであろう | |
| ・アジアではなく欧米からの集客を | |
| ・外国人向けにクルーズと内陸の観光地との組み合わせなど | |
| ・鉄道や航空商品に比べて旅行需要喚起の施策や取り組みが甘い | |
| ・内外価格差の存在を考慮しレート再考（宿泊施設など） | |
| | 等 |

- | | |
|-------------------------------|-------|
| ○国や自治体への意見 | : 19社 |
| ・自治体の支援・観光地のアピール | : 6社 |
| ・港湾施設の整備 | : 5社 |
| ・カジノの実現 | : 3社 |
| (その他の意見) | |
| ・国や自治体は最初だけでなく安定するまで積極的でいてほしい | |
| | 等 |

○クルージング船社への意見	: 47社
・クルージング広告キャンペーンが必要	: 7社
・船室などの船内設備または船のグレードアップ	: 7社
・クルージング商品の低価格化	: 7社
・九州における定期運航又は増便	: 4社
・クルージングセミナー、説明会の開催希望	: 2社
・東京発着商品の選択肢拡大	: 1社
・船内のイベントの充実化	: 1社

6. 九州の観光全般について

(1) 九州の観光の課題（問28）

○課題は、「海外旅行との競合性(15%)」「観光誘致がバラバラ(14%)」
「九州までの交通費(12%)」

1位、2位、3位ともにあげられた課題は類似しており、主なものは「海外旅行との競合性」「九州までの交通費」「各地域バラバラの観光誘致」である。

第1位を3点、第2位を2点、第3位を1点として各選択肢を得点化したものを示すと、「海外旅行との競合性」「各地域バラバラの観光誘致」の占める割合が各々約15ポイント、「九州までの交通費」が約12ポイントと上位を占めた。

表6-19 九州の観光の課題（問28）

	1位	2位	3位	得点
九州としての一様なイメージの不足	5.7%	4.4%	6.4%	5.4
観光資源の魅力の不足	2.3%	1.7%	3.0%	2.2
各地域バラバラの観光誘致	17.8%	10.1%	10.4%	14.0
観光地としての特性の不足	1.3%	5.0%	5.7%	3.3
観光地美化等の不足	1.0%	0.7%	1.3%	1.0
宿泊施設の整備不足	1.0%	2.7%	3.7%	2.0
宿泊サービスの工夫、努力の不足	3.7%	6.0%	3.7%	4.5
九州までの遠さや交通利便性の悪さ	5.4%	7.7%	4.4%	6.0
九州までの交通費	15.1%	9.7%	4.7%	11.6
九州内の交通利便性の悪さ	2.7%	5.4%	7.7%	4.4
九州の観光情報の不足	3.7%	8.4%	7.4%	5.9
祭やイベントの活性化の不足	1.0%	3.0%	7.4%	2.7
海外旅行との競合性	17.4%	12.4%	9.4%	14.4
不明	21.8%	22.8%	24.8%	22.7
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0

(2) クルージング以外の九州の観光の魅力（問29）

○九州の魅力は、「離島(17%)」「温泉(10%)」「テーマパーク(9%)」

第1位を3点、第2位を2点、第3位を1点とした得点を示すと、「離島観光の振興」「温泉を活用した観光」「テーマパークの整備と活用」が高い。選択された魅力は、いずれも九州を特徴づける観光地である。

表6-20 クルージング以外の九州の観光の魅力（問29）

	1位	2位	3位	得点
滞在型拠点型旅行の推進	7.0%	4.7%	7.7%	6.4
農村体験等グリーンツーリズムの振興	1.0%	1.7%	2.0%	1.4
マリレジャーの振興	4.7%	5.7%	1.3%	4.5
自然を中心とした観光やエコツーリズムの振興	9.1%	8.1%	6.0%	8.2
スポーツ観光の振興	1.7%	0.7%	1.3%	1.3
テーマパークの整備と活用	10.1%	8.1%	9.4%	9.3
離島観光の振興	21.5%	13.4%	8.1%	16.6
レンタカーの利用による観光	0.7%	2.0%	3.7%	1.6
コンベンションの振興	2.0%	1.0%	1.3%	1.6
都市の魅力を活かした観光	1.3%	1.7%	2.7%	1.7
修学旅行	1.3%	1.0%	1.0%	1.2
歴史的観光資源の活用	2.7%	6.4%	6.4%	4.5
温泉を活用した観光	10.1%	10.4%	7.4%	9.7
祭やイベント等参加体験型観光	1.3%	8.7%	8.1%	4.9
工場見学等産業型観光	0.0%	1.3%	0.3%	0.5
食文化を活かした観光	2.7%	5.7%	6.7%	4.4
高齢者を対象とした観光	6.0%	3.4%	5.4%	5.0
近隣地域海外の旅行との組み合わせ観光	2.7%	2.0%	6.0%	3.0
不明	14.1%	14.1%	15.1%	14.3
計	100.0%	100.0%	100.0%	100.0

(3) 九州への観光誘致や商品化における具体案 (問30)

○観光誘致や商品化に向けての具体案

- ・低価格化 (閑散期の格安パッケージツアーなど) (5社)
- ・九州一体となったアピール (3社)
- ・交通体系の充実 (航空便・高速道路など) (3社)

九州への観光誘致や商品化における具体案に対し、23の企業から意見が得られた。これらの意見をまとめると以下のようなになる。

○観光誘致に向けて九州一体となったアピール : 3社

- ・各県の宣伝のみならず、九州一体となってアピールを
- ・情報発信が不十分
- ・県単位ではなく九州地域を2、3のブロックにわけ、観光インフォメーションセンターを設置すると、旅行会社がツアーを組みやすくなる。

○低価格化 : 5社

- ・閑散期の格安パッケージツアー等による旅行の低価格化
- ・「観光価格」ではなく「地元の物価水準」によるサービスの提供
- ・アジアとの競合は避けられないため、料金が勝負

○交通体系の充実 : 3社

- ・上海、ソウル、台北などに向け、長崎空港の国際航路を増やす
- ・福岡空港のスケジュールでは時間帯が悪く、誘導しにくい
- ・九州内の高速交通網の整備が重要

○その他の具体案

- ・ゲートボール大会会場を各県に整備し、既存の温泉の利用促進へ
- ・石垣島の開発、離島を絡めたツアー
- ・都市型観光 (福岡) とリゾート観光 (その他の県) のセット商品
- ・九州と韓国の温泉めぐり (これに伴った旅行業法の整備)
- ・国際的なイベントを首都圏同様九州地方に誘致

第 7 章 九州周辺海域における クルージング航路展開の方向性と課題

本年度調査のまとめとして、九州周辺海域における国際・国内クルージング航路展開に向けた方向性と今後の検討課題について整理する。

1. 九州周辺海域におけるクルージング航路展開の方向性

(1) 九州におけるクルージングマーケットの位置づけ

①クルージングマーケット拡大の可能性と課題

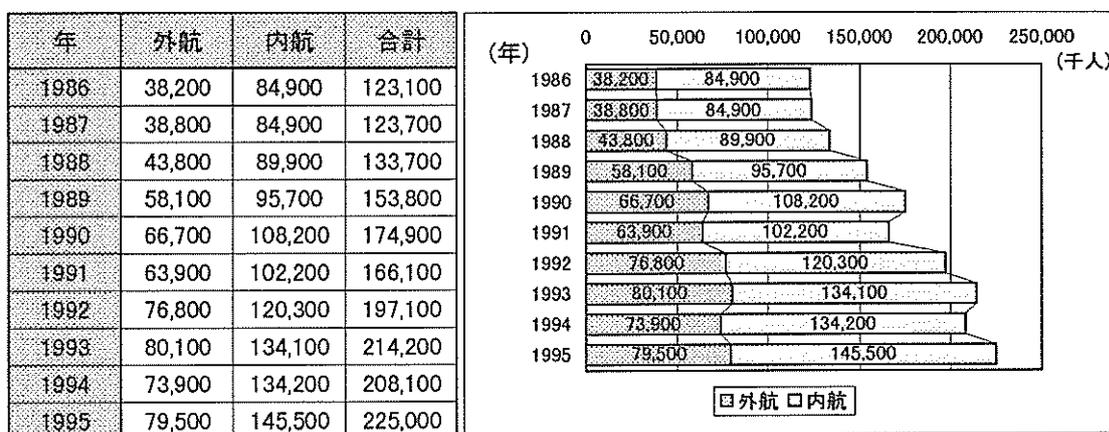
これまでの検討から、九州周辺海域を対象としたクルージングマーケットに関して、次に示すような拡大の可能性とその課題が想定される。

1) 高齢者を中心とした既存マーケットの浸透・拡大

【可能性】

- リピーターの定着と口コミを中心としたマーケット拡大
- 「団塊の世代」が高齢者となることによる高齢者人口の増加
- 特に高齢者比率の高い長期クルーズマーケットの拡大

表7-1 日本人クルーズ利用客数の動向



資料) 運輸省海上交通局調べ

【課題】

- 高級マーケットに限定した成長の限界

2) 低価格化によるマーケットの大衆化の可能性

【可能性】

- カリブ海クルーズにみられるマーケットの大衆化による需要の爆発的拡大
- 外国船社の参入によるマーケットの変化の可能性

表7-2 世界のクルーズ人口（1994年）

（万人）

北米		欧州					アジア・太平洋			世界
米国	カナダ	英国	ドイツ	フランス	イタリア	その他	日本	極東各国	豪州	
475	20	30	23.5	12.5	11.5	20	7.5	7.5	10	637.5

資料）「クルーズ専科1997」ダグラス・ワード著

【課題】

○クルージングの低価格化

例：船型の大型化、低廉な船舶の導入、カジノやチップによる収益確保 等

○旅行ニーズの多様化に対応したサービス、商品の提供

3) アジアマーケットの拡大とその取り込み

【可能性】

○アジア諸国の経済発展、所得水準の向上とクルージング市場の急成長

○アジアマーケットをターゲットとした外国船社の日本近海クルーズへの参入の動き

○九州におけるテーマパークや温泉へのアジアを中心とした外国人観光客の集客実績
（認知度の向上、ノウハウの蓄積など）

表7-3 韓国における海外旅行者・外国人旅行者とわが国のシェア

	1995年1～8月	1996年1～8月	増加率	構成比
韓国→外国	255.4万人	319.4万人	+25.1%	100.0%
韓国→日本	65.4万人	75.2万人	+15.0%	23.5%
外国→韓国	247.2万人	239.1万人	-3.3%	100.0%
日本→韓国	109.9万人	97.7万人	-11.0%	40.9%

資料）韓国旅行業者提供資料による

【課題】

○使用言語、食事など船内サービスのあり方

例：英語、洋食によるインターナショナルサービス

○クルージングの低価格化（前出）

②今後の成長分野としての旅行業界、海運業界におけるクルージングの位置づけ

1) 新たな市場の創造に向けた一体的な取り組みの必要性

上記の要因により、今後クルージング市場が拡大する可能性は大きいといえる。ただし、国内マーケットの大衆化、アジアマーケットの取り込みのいずれにおいても、新たな市場を創り出していくことが必要である。九州においてこれを先取りしていくためには、旅行業界、海運業界や国、地方自治体など関係各方面において、一体的かつ積極的な取り組みを行っていくことを認識・確認する必要がある。

2) クルージング振興によって期待される効果

九州周辺海域におけるクルージングの振興により、次のような効果が期待される。

【九州における効果】

- ・住民へのクルーズ参加機会の提供
- ・クルーズ船の入港に伴う経済効果（港湾施設の利用、港湾サービスの利用など）
- ・寄港時の現地観光による経済効果（観光施設利用、飲食、土産物購入など）
- ・クルーズ船寄港による地域のPR効果（クルーズ客の口コミ、マスコミ報道など）
- ・地域交流、国際交流の促進（地域文化発信、船内見学会・交流会の実施など）等

【国全体への効果】

- ・国民へのクルーズ参加機会の提供
- ・クルーズ船社をはじめとする関連産業の振興 等

(2) 目的地としての九州の可能性

船社、旅行業者双方とも、クルージングの目的地としての九州への期待度は高く、特に次の点が期待される。

① 離島を中心とした九州の海洋資源の活用

- 既にクルーズ船の寄港地として人気の高い屋久島をはじめ、奄岐・対馬、五島列島、奄美群島、種子島などを有する九州周辺は、船社、旅行業者いずれからみても、クルーズ船の目的地として魅力的な海域となっている。
- 離島は、航空機などの交通利便性も相対的に低いため、これらと比較したクルーズ船の利点を活用できる。
- これらのことから、離島クルーズを九州におけるクルージング振興の中心に据えて取り組んでいくことが望まれる。

② 豊かな観光資源を活用した都市型港湾の拠点港化

- 九州は、博多、長崎、佐世保、鹿児島、北九州などの港湾においてクルーズ船の寄港実績が多く、これらの多くは、九州周辺海域におけるクルージングの目的地として期待の高い海岸景勝やテーマパークなどの観光資源に近接している。
- 三角、宮崎などへの新規寄港も実現していることから、各港湾が周辺地域の観光資源の特性を生かし、クルーズ船寄港地として定着させていくことが求められる。

< 港湾と観光資源の例 >

- ・博多港：福岡市（レジャー施設、祭り等）、太宰府（寺社・史跡等）や北九州（レジャー施設等）も含めた広域観光など
- ・長崎港・佐世保港：長崎市（歴史的建築物等）、テーマパーク（ハウステンボス等）、雲仙岳・小浜温泉、西海国立公園（九十九島）等
- ・鹿児島港：鹿児島市（寺社・遺跡等）、自然資源（桜島、指宿・開聞岳等）

③アジアや沖縄への近接性を活かした航路設定の優位性

- 九州は、韓国、中国、台湾、香港などに近接し、また国内ではクルージングの目的地として九州とともに有望視されている沖縄とも連なる地域であることから、関東、関西を中心とするわが国からこれらの地域を目的地とするクルージングの起終点としての優位性が高く、上述した九州域内の離島や主要都市などとの組み合わせによるクルージング航路の設定の可能性も高いと考えられる。

(3)九州周辺海域におけるクルージングの集客地

①福岡市を周辺とした九州域内における集客の促進

- 現在の中心的なマーケットとなっている関東地区などと比較して、九州は今後の発展が期待される潜在的なマーケットである。
- クルージングは数百人規模の集客で航路設定が可能のため、コーディネーターとなりうる旅行業者などが自社による商品企画もしくは船社への働きかけを行うことでマーケットが顕在化する可能性がある。

②関東、関西を中心とした大都市圏からの誘客の必要性

- わが国における最大のクルージングマーケットとしての関東地区及びこれに次ぐ関西地区を中心とした誘客により、航路設定に必要な需要規模の確保が容易となる。
- 博多港は、福岡空港及び博多駅とも近接しているため、航空路や新幹線の利用による関東、関西方面とのアクセス性に優れる。
- アジア方面及び南西諸島方面へのクルージング航路を設定する際、九州発着とすることで所要日数の短縮が可能である。

③アジア諸国からの誘客の可能性

- 急速な経済成長を背景にシンガポールなどでクルージング市場が急成長し、日本以外も含めたアジア諸国をターゲットとして外国船社が日本近海クルーズへの参入の動きを見せていることなどから、九州周辺海域のクルージングにおける有望マーケットとして、その誘客に積極的に取り組むことが求められる。
- 国際交流の側面からも積極的な取り組みが求められる。
- 低廉な価格設定や複数国客の混乗に対応した船内サービスなどが課題である。

(4)九州周辺海域におけるクルージング航路展開の方向

①離島、アジアを中心としたテーマ設定

クルージングのテーマ設定や目的地の選定にあたっては、クルーズ船の寄港地として人気のある離島や、九州からの近接性を活かしたアジアとの組み合わせを中心とすることが有効であると考えられる。その際、アジアについてはクルージングの目的地としてだけでなく、同時に集客地としても重視する必要がある。

②関東方面、関西方面等とのフライ&クルーズ、新幹線&クルーズの展開

関東、関西方面からの誘客を促進し、またアジアとの近接性を活かした航路設定を行うためには、航空路や新幹線を活用したフライ&クルーズ、新幹線&クルーズの展開を図ることが求められる。

③多様性・選択性に富む商品展開と競争力のある価格設定

滞在型観光の増加などにみられるわが国の観光マーケット変化に対応し、多様性・選択性に富んだ商品展開を行うとともに、他の旅行商品に対して競争力のある価格設定を行うことにより、クルージングを魅力あるものにしていくことが必要である。

④夏期を中心としたクルージング航路のシリーズ化、定期運航化の促進

クルージングマーケットの拡大のためには定期運航化が有効であり、九州周辺海域は、海象などの制約から冬期を除けばそのポテンシャルを有すると考えられることから、春～初夏を中心としてシリーズ化されたクルージング航路を展開し、その定着・拡大をみながら定期運航化を図っていくことが期待される。

⑤クルージング航路展開のイメージ(例)

九州周辺海域における定期的なクルージング航路を展開する場合のイメージとして、次のようなものが想定される。

1) 博多を拠点とした環黄海クルーズ

博多港は航空及び鉄道による国内外からのアクセス性に優れ、また、福岡市の都市集積も大きいことから、クルージングの起終点としてのポテンシャルが高い。そこで、博多港を拠点とし、中国北部や韓国及び離島を周回するフライ&クルーズ型のクルージングを展開する。

2) 鹿児島を拠点とした南西諸島クルーズ

屋久島、種子島、奄美群島をはじめとして、南西諸島にはクルージングの目的地となる離島が多数あることから、桜島、開聞岳などの眺望に優れ、静穏な錦江湾に位置する鹿児島港を拠点とし、関東・関西方面などからのフライ&クルーズを中心としたクルージングを展開する。沖縄や台湾との組み合わせにより、期間やコースにバラエティを持たせることも可能である。

3) 長崎を拠点としたアジア周回クルーズ

長崎港は香港などを起終点とする中国方面へのクルージングの実績を持ち、上海にも近いことから、長崎、上海、香港、釜山などアジア各地の複数の港湾を周回し、各国からの集客を行う多国籍混乗型のクルージングを展開する。長崎での乗船前もしくは下船後に宿泊を含めた現地観光を行うことが可能であり、片道をフライ&クルーズとすることも可能である。

4) テーマパークを中心とした九州周回クルーズ

ハウステンボス、シーガイア、スペースワールドなどのテーマパークや別府、指宿などの温泉、福岡などの都市を目的とした観光客が、その旅程の一部においてクルーズ船を活用することができるような九州周回型のクルージングを展開する。

(5) クルージング航路振興に向けて求められる取り組み

① 事業主体の支援・育成と行政のリーダーシップの発揮

○九州周辺海域におけるクルージングの展開にあたって、商品企画や集客活動の中心となる事業主体が必要である。事業主体の担い手としては、その期待される役割から、旅行業者が中心となることが想定されるが、ディズニーのようにレジャー・アミューズメントに関わる異業種からの参入も考えられる。ただし、クルージングが需要創出型の産業であることから、いずれにしても、その取り組みを地方自治体、旅行業者、観光関連団体、鉄道・バス事業者などが地域一体となって支援し、場合によっては新たな事業主体を設立・育成していくことも考えられる。地方自治体は、その取りまとめなどにあたってリーダーシップを発揮していくことが求められる。

② ハード・ソフトの受け入れ体制の整備

○受け入れ体制の整備にあたっては、その中心となる地方自治体において観光振興、港湾整備などの連携を図り、港湾（旅客船バースなど）や公共交通機関、道路などハード面での整備を行うとともに、各種手続きの円滑化などソフト面での受け入れ体制を整備する必要がある。また、その際には、景観への配慮や歓迎行事の開催などにより、クルーズ客が好印象を持つような配慮が求められる。

③ 船社、航空会社、鉄道事業者などとの連携

○九州周辺海域におけるクルージングの展開にあたっては、①で言及した事業主体が自らクルーズ船を保有する場合と船社からチャーターする場合が考えられるが、後者の場合には船社との緊密な連携が不可欠である。加えて関東、関西方面などからのフライ&クルーズや新幹線&クルーズ、及び海外からの集客を展開していくためには、座席の確保、料金の低減などにおいて航空会社や鉄道事業者との緊密な連携が不可欠であることから、これらの事業者との良好な協力関係を構築していくことが求められる。

④ クルージングの市場拡大のための広報活動、イベント等の実施

○クルージングは説得商品であるといわれるように、その魅力を十分に周知させることが市場拡大のための条件であることから、入出港情報の提供など広報活動や、クルーズ・フェアのようなイベントの開催を推進していくことが求められる。

⑤国際定期航路や長距離フェリー、チャータークルーズ、湾内クルーズなどの促進

○九州周辺海域におけるクルージング振興の一環として、国際定期航路や長距離フェリーを活用した旅行商品の普及を支援し、そのマーケットをクルージングに誘導していくための取り組みが求められる。また、団体・企業などに対してレジャークルーズのブロックチャーターを促進するなど、チャータークルーズのマーケットをレジャークルーズの振興に活用していくことも考えられる。これらに加え、湾内遊覧船やレストラン船などの活動を促進することにより、乗船体験者を拡大させ、「船旅」をより身近なものにしていくことが長期的にクルージングの裾野拡大につながる。

2. 今後の検討課題

(1) 消費者ニーズの把握・分析

本年度検討したクルージング航路展開の方向性に関するより詳細な検討を行うため、消費者の利用意向を把握・分析する必要がある。その際には、既存のクルーズ船利用客を対象として、九州周辺海域におけるクルージングに対する意向を把握するとともに、市場拡大に向けて、クルーズ船を利用していない一般旅行客などを対象としてクルージングに対する意向を把握することが考えられる。

(2) 事業採算性（フィージビリティ・スタディ）の検討

九州周辺海域におけるクルージングのシリーズ化や定期運航化を念頭におき、船型や船内施設及びサービスのグレード、期間、コースなどを変化させた場合のコストの変化やこれに伴う運賃の低価格化の可能性などについて検討し、九州周辺海域にふさわしいクルージングのあり方を検討する必要がある。

(3) アジアを中心とする海外からの誘客可能性の検討

九州周辺海域において、アジアを中心とした海外からの誘客を推進するため、外国船社などのわが国及び九州に対する現状認識や意向を把握することなどにより、今後の市場拡大の可能性や九州における取り組みの方向などを検討する必要がある。

(4) モデル航路設定とその方向性

消費者ニーズの把握や事業採算性の検討にあたっては、テーマ、寄港地、期間などを具体化したモデル航路を設定することが必要となる。アンケート調査及びヒアリング調査の結果などに基づき、モデル航路設定の方向性として例えば表7-4のようなものが想定され、今後これらをもとに各期間毎に数コースをモデル航路として設定する。

(5) 民間・行政の取り組み方向の提言

九州周辺海域におけるクルージング航路振興に向け、民間事業者や地方自治体、国などが取り組むべき方向性を提案する。

表7-4 モデル航路の設定例

目的地	期間	ワンナイト	2～3泊	1週間～10日	2～3週間
離島・海岸				九州離島めぐり(対馬、五島、屋久島) 南西諸島めぐり(奄美、沖縄)	
都市		博多ワナイト 長崎ワナイト 鹿児島ワナイト 博多・長崎ワナイト (博多・鹿児島、長崎・鹿児島)		九州一周(博多、長崎、鹿児島) テーマパークめぐり(ハウステンボス、シーガイア) 温泉めぐり(別府、雲仙、霧島) 祭りめぐり	
アジア			韓国(釜山、済州島) 中国(環黄海、上海) 台湾・香港		
離島+都市			博多～壱岐～対馬 長崎～五島 鹿児島～屋久島・種子島	海からみる九州 (長崎、天草、桜島、宮崎) 南九州・沖縄 (京浜・阪神～鹿児島～南西諸島) 世界遺産の旅(屋久島、広島、姫路)	
離島+アジア				東シナ海離島めぐり (対馬、五島、済州島)	
都市+アジア				環黄海クルーズ(博多、釜山、大連、青島) 長崎・上海	
離島+都市 +アジア				北部九州・韓国 (博多、対馬、釜山、済州島) 南九州・台湾 (鹿児島、南西諸島、台湾) 九州・アジア周回	

資料編

国内・国際クルージング振興に関するアンケート調査

本アンケート調査は、九州周辺海域における国際・国内のクルージング振興をめざし、全国の主要な旅行業者を対象として、クルージング取扱いの現状、九州周辺海域におけるクルージング航路の展開可能性と条件、クルージング取扱いの意向、クルージング航路振興に対する要望などを調査させていただくものです。

調査の結果につきましては、すべて統計的に処理し、調査の目的以外に利用することはございませんので、ぜひ忌憚のないご意見をお聞かせ下さい。

◆ ご回答にあたってのお願い ◆

*調査の内容は、クルージング（クルーズ）に関するものが中心となっています。ご回答にあたっては、貴社のクルージング部門もしくは商品企画部門の責任者の方にご回答いただければ幸いです。

*本調査でクルージングとは、「クルーズ客船（日本籍船及び外国籍船）を用いた宿泊を伴う旅行」を指します。日本籍船及び日本船社支配の外国籍船は次に示すとおりです。

【商船三井客船】新さくら丸、ふじ丸、につぼん丸

【日本クルーズ客船】ニューゆうとびあ、おりえんとびいなす

【昭和海運】おせあにつくぐれいす

【郵船クルーズ、クリスタルクルーズ】飛鳥、クリスタルハーモニー、クリスタルシンフォニー

*貴社にクルージングを取り扱う事業所が複数ある場合は、可能な範囲で全事業所の状況についてご回答下さい。

*アンケートの回答は、あてはまる番号に○印をつけていただくものが中心ですが、具体的な記述をお願いするものもあります。各設問の指示にしたがってご記入下さい。

*ご回答にあたっては、別添資料『九州の主な観光資源』をご参照下さい。

ご回答いただいた調査票は、同封の返信用封筒にて、

平成 8 年 9 月 6 日（金）までに

ご投函下さいますようお願い申し上げます。

■このアンケート調査につきまして、ご不明な点、ご質問等がございましたら、下記までご連絡下さい。

<調査の趣旨について>

運輸省 九州運輸局 企画部 貨物流通企画課
担当： TEL 093-332-8082
FAX 093-332-8088

財団法人 九州海運振興センター
担当：石坂 TEL 093-332-3160
FAX 093-332-3180

<調査の内容について>

株式会社 三和総合研究所 研究開発第1部
担当：中津、関 TEL 03-3572-9024
FAX 03-5568-4676

I クルージング取扱いの現状についておうかがいします。

問1 下欄に示す①～③のクルージングの貴社における取扱状況について、最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | | |
|------------------------------|---------------|
| 1. ①②③とも取り扱っている | 2. ①②を取り扱っている |
| 3. ①③を取り扱っている | 4. ②③を取り扱っている |
| 5. ①のみ取り扱っている | 6. ②のみ取り扱っている |
| 7. ③のみ取り扱っている | |
| 8. いずれも取り扱っていない → 問6へお進み下さい。 | |

- | |
|---|
| ①内航クルーズ：日本国内のみを運航するクルーズ（ただし、宿泊を伴うもの） |
| ②日本発着外航クルーズ：国内港湾で乗船もしくは下船し、海外港湾に寄港するクルーズ（往路もしくは復路に航空機を利用する場合を含む） |
| ③海外発着外航クルーズ：海外港湾で乗船・下船し、往復に航空機等を利用するクルーズ（カリブ海、エーゲ海などへの「フライ&クルーズ」） |

問2 問1で1.～7.に回答された方におうかがいします。貴社におけるクルージングの取扱形態について、最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | |
|--------------------------------|
| 1. 主に自社の企画による主催旅行を実施している |
| 2. 主にクルーズ船社の企画による主催旅行を実施している |
| 3. 主に船社や他の旅行業者の主催旅行を取り次ぎ販売している |
| 4. その他（具体的に |

問3 貴社がクルージングを取り扱っている理由は何ですか。あてはまるもの2つに○印をつけて下さい。

- | | |
|---------------------|---------------------|
| 1. 顧客の要望に応えるため | 2. 取扱商品の幅を持たせるため |
| 3. 将来性のある商品であるため | 4. 自社の得意とする商品であるため |
| 5. 価格が安定している商品であるため | 6. リピーター率の高い商品であるため |
| 7. その他（具体的に | |

問4 貴社がクルージングを取り扱っている上での問題点として、あてはまるもの2つに○印をつけて下さい。

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1. 商品設定の選択肢が少ないこと | 2. 商品価格が高額なこと |
| 3. 顧客獲得が難しいこと | 4. 商品が十分に認知されていないこと |
| 5. 需要の季節変動が大きいこと | 6. 客層が限られていること |
| 7. 販売体制が十分でないこと | 8. 他社との競合が激しいこと |
| 9. その他（具体的に | |

問5 九州における貴社のクルージングの販売体制について、最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。本問に回答された後、問7へお進み下さい。

- | |
|---|
| 1. 九州地区の自社支店もしくは代理店でクルージングの販売を行っている |
| 2. 店頭販売ではなく、DMなどを用いて九州地区でのクルージングの販売を行っている |
| 3. 九州地区でのクルージングの販売は全く行っていない |

問6 問1で8. と回答された方におうかがいします。貴社ではこれまでにクルージングの取扱いを検討したことがありますか。最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。1. とご回答の場合、実施されなかった理由として、あてはまるもの2つに○印をつけて下さい。

- | | |
|--------------|--------------------|
| 1. 検討したことがある | 2. 検討したことがない → 問7へ |
|--------------|--------------------|

実施しなかった理由

- | | |
|----------------------|---------------------|
| 1. 顧客の要望が少ないため | 2. 市場規模が小さいため |
| 3. 将来性があまり感じられないため | 4. 自社の得意分野ではないため |
| 5. 商品価格が高額で販売しにくい | 6. 顧客獲得が難しいため |
| 7. 商品知識の豊富な従業員が少ないため | 8. 新規事業に着手する余裕がないため |
| 9. その他（具体的に |) |

問7 全員におうかがいします。次に示すクルージングに関連する旅行商品などについて、貴社で取り扱っているものすべてに○印をつけて下さい。

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------|
| 1. 外航定期航路を活用した旅行商品 | 2. 国内長距離フェリーを活用した旅行商品 |
| 3. 超高速旅客船を活用した旅行商品 | 4. 定期遊覧航路を活用した旅行商品 |
| 5. クルージングに組み込まれている現地観光（オプションルツアーなど） | |

II クルージング市場の展望についておうかがいします。

問8 クルージング市場拡大の可能性として、最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | |
|-------------------------|
| 1. 将来性が非常に高い有望市場である |
| 2. 将来性が高い市場である |
| 3. 将来性があまり高いとはいえない市場である |

問9 今後、クルージング市場拡大のターゲットとなることが期待される顧客層として、最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | | |
|-------------------|---------------|
| 1. 中高年層の夫婦連れやグループ | 2. 子供連れのファミリー |
| 3. 若年層のグループやアベック | 4. 企業・学校などの団体 |
| 5. その他（具体的に |) |

問10 今後、市場の拡大が期待されるクルージングのタイプとして、最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | | |
|---------------------|------------------|
| 1. 1ヶ月以上の長期クルーズ | 2. 2～3週間の中期クルーズ |
| 3. 1週間～10日程度の中期クルーズ | 4. 2～3泊程度の短期クルーズ |
| 5. ワンナイトクルーズ | 6. その他（具体的に) |

問11 クルージング市場拡大の条件についておうかがいします。あてはまるもの2つに○印をつけて下さい。

- | | |
|-----------------------|---------------------|
| 1. 商品設定の選択肢の拡大 | 2. 商品価格の低廉化 |
| 3. 定期運航の実現（定曜日出発など） | 4. 船内設備や船内サービスの充実 |
| 5. 揺れの軽減など船酔い対策の充実 | 6. 日本籍船における船上カジノの実現 |
| 7. 船社や旅行業者の販売体制の充実 | 8. 港湾施設やアクセス交通などの充実 |
| 9. 国や地方自治体などの支援体制の充実 | 10. 休暇の長期化や労働時間の短縮 |
| 12. 時間消費型への余暇の過ごし方の変化 | 13. 景気の拡大・持続 |
| 14. その他（具体的に) | |

Ⅲ 九州周辺海域におけるクルージング航路の展開可能性についておうかがいします。

問12 クルージングの目的地としての九州の将来性について、あてはまるもの1つに○印をつけて下さい。また、1. とご回答の方は、その理由としてあてはまるものすべてに○印をつけて下さい。

- | | | |
|----------------------|----------|---------------------|
| 1. 国内の他の地域より期待は大きい | 期待の大きな理由 | 1. 観光資源が豊富なため |
| 2. 国内の他の地域と期待は同程度である | | 2. 周囲を海に囲まれているため |
| 3. 国内の他の地域より期待は小さい | | 3. アジアとの組合せ航路が可能のため |
| | | 4. アジアからの集客が期待できるため |
| | | 5. その他 [] |

問13 クルージングの集客地としての九州の将来性について、あてはまるもの1つに○印をつけて下さい。また、1. とご回答の方は、その理由としてあてはまるものすべてに○印をつけて下さい。

- | | | |
|----------------------|----------|---------------------|
| 1. 国内の他の地域より期待は大きい | 期待の大きな理由 | 1. 人口集積が高いため |
| 2. 国内の他の地域と期待は同程度である | | 2. 未開拓の市場であるため |
| 3. 国内の他の地域より期待は小さい | | 3. 海になじみの深い人柄・気質のため |
| | | 4. アジアに近接しているため |
| | | 5. その他 [] |

問14 九州周辺海域において想定されるクルージングの目的地として、有望と考えられるもの2つに○印をつけて下さい。

- | | |
|-------------------------|---------------------------|
| 1. 離島（対馬、五島列島、屋久島など） | 2. 海岸景観（桜島、天草、日豊、日南など） |
| 3. 都市（長崎、鹿児島、福岡など） | 4. テーマパーク（ハウステンボス、シーガルなど） |
| 5. 祭り・芸能（博多祇園山笠、どんたくなど） | 6. 史跡（太宰府、熊本城、宇佐神宮など） |
| 7. 内陸景観（阿蘇、霧島、雲仙など） | 8. 温泉（指宿、別府、湯布院、嬉野など） |
| 6. その他（具体的に |) |

問15 九州周辺海域において想定されるクルージングの集客地として、有望と考えられるもの2つに○印をつけて下さい。

- | | |
|-----------------|----------------|
| 1. 東京を中心とする首都圏 | 2. 大阪を中心とする関西圏 |
| 3. 名古屋を中心とする中京圏 | 4. 九州域内 |
| 5. その他国内 | 6. アジア、欧米など海外 |

問16 九州周辺海域におけるクルージングの集客地に関して、アジア諸国からの集客の可能性について、最もよくあてはまるもの1つに○印をつけ、その課題や理由を具体的に記入下さい。

- | | |
|---|---|
| 1. 急速な経済成長を遂げ、九州にも近接するため、クルージングの集客地として有望である
→想定される課題（具体的に |) |
| 2. 観光全般の集客地としては有望だが、クルージングの集客地としてはあまり有望といえない
→有望でない理由（具体的に |) |
| 3. クルージングを含む観光全般の集客地として、あまり有望といえない
→有望でない理由（具体的に |) |
| 4. その他（具体的に |) |

問17 九州周辺海域におけるクルージングを普及させるためには、1泊あたりの商品単価をどの程度に設定することが望ましいと考えられますか。最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。なお、ここでの商品単価とは、運賃、食事、船内サービスなどを含み、現地オプションツアーを含まない1人1泊あたりの単価としてお考え下さい。

- | | |
|--------------------|--------------------|
| 1. 20,000円未満 | 2. 20,000円～24,999円 |
| 3. 25,000円～29,999円 | 4. 30,000円～34,999円 |
| 5. 35,000円～39,999円 | 6. 40,000円～44,999円 |
| 7. 45,000円～49,999円 | 8. 50,000円以上 |

問18 問17と同様に、九州周辺海域におけるクルージングを普及させるためには、旅行総額をどの程度に設定することが望ましいと考えられますか。最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | | |
|------------------|------------------|
| 1. 5万円未満 | 2. 5万円以上～10万円未満 |
| 3. 10万円以上～15万円未満 | 4. 15万円以上～20万円未満 |
| 5. 20万円以上～25万円未満 | 6. 25万円以上～30万円未満 |
| 7. 30万円以上 | |

問19 九州周辺海域におけるクルージングの期間として、どの程度が望ましいと考えられますか。最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。ここでは、九州以外の地域を含めた最初の出港地から最終の入港地までの期間としてお考え下さい。

- | | |
|---------------------|------------------|
| 1. 1ヶ月以上の長期クルーズ | 2. 2～3週間の中期クルーズ |
| 3. 1週間～10日程度の中期クルーズ | 4. 2～3泊程度の短期クルーズ |
| 5. ワンナイトクルーズ | 6. その他（具体的に) |

Ⅳ 九州周辺海域におけるクルージング取扱いのご意向についておうかがいします。

問20 クルージング全般の取扱いのご意向として、最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | | |
|-------------------|--------------------|
| 1. 積極的に取り扱っていききたい | 2. できる限り取り扱っていききたい |
| 3. 将来的に取扱いを検討したい | 4. 取り扱う意向は全くない |
| 5. その他（具体的に) | |

問21 九州周辺海域におけるクルージングの取扱いのご意向として、最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | | |
|-------------------|--------------------|
| 1. 積極的に取り扱っていききたい | 2. できる限り取り扱っていききたい |
| 3. 将来的に取扱いを検討したい | 4. 取り扱う意向は全くない |
| 5. その他（具体的に) | |

問22 九州周辺海域におけるクルージングの想定される取扱形態として、最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | |
|---------------------------|
| 1. 主に自社の企画による主催旅行の取扱い |
| 2. 主にクルーズ船社の企画による主催旅行の取扱い |
| 3. 主に他の旅行業者が主催する旅行の取り次ぎ販売 |
| 4. その他（具体的に) |

問23 九州周辺海域におけるクルージングの想定される商品形態として、最もよくあてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

- | |
|--|
| 1. 集客地で乗船して途中で九州に寄港し、集客地で下船する商品 |
| 2. 集客地で乗船して九州にて下船し、航空機などで集客地に戻る商品（もしくはその逆経路） |
| 3. 集客地～九州は往復とも航空機などを利用し、九州で乗船・下船する商品 |
| 4. 九州を主な集客地とし、九州にて乗船・下船する商品 |
| 5. その他（具体的に) |

問24 九州周辺海域におけるクルージングの取扱いの条件についておうかがいします。あてはまるもの2つに○印をつけて下さい。

1. 商品設定の選択肢の拡大	2. 商品価格の低廉化
3. 定期運航の実現（定曜日出発など）	4. 船内設備や船内サービスの充実
5. 揺れの軽減など酔い対策の充実	6. 日本籍船における船上カジノの実現
7. 自社販売体制の充実	8. 港湾施設やアクセス交通などの充実
9. 国や地方自治体などの支援体制の充実	10. 休暇の長期化や労働時間の短縮
12. 時間消費型への余暇の過ごし方の変化	13. 景気の拡大・持続
14. その他（具体的に)

問25 九州周辺海域におけるクルージングとして取り扱いたい航路・商品がございましたら、そのテーマ、集客地、目的地、想定期間などについて記入例にならって具体的にご記入下さい。

(記入例)

テーマ	(東シナ海離島めぐりクルーズ))
主な集客地	(首都圏、関西圏、九州))
起終点港湾	(東京or横浜～神戸))
主な目的地	(対馬、五島、済州島(韓国)、博多))
想定期間	(10日間程度))
特記事項	(博多港にて乗下船も可能とし、区間コースを設定する))

(回答欄1)

テーマ	()
主な集客地	()
起終点港湾	()
主な目的地	()
想定期間	()
特記事項	()

(回答欄2)

テーマ	()
主な集客地	()
起終点港湾	()
主な目的地	()
想定期間	()
特記事項	()

問26 次に示すクルージングに関連する旅行商品などについて、九州周辺海域における取扱いのご意向はありますか。あてはまるものすべてに○印をつけて下さい。

1. 外航定期航路を活用した旅行商品	2. 国内長距離フェリーを活用した旅行商品
3. 超高速旅客船を活用した旅行商品	4. 定期遊覧航路を活用した旅行商品
5. クルージングに組み込まれている現地観光（オプションツアーなど）	

V 九州周辺海域におけるクルージング航路振興に向けた要望についておうかがいします。

問27 九州周辺海域におけるクルージングの振興に向けたご意見、国や地方自治体、クルーズ船社などに対するご要望など、ご自由にご記入下さい。

--

VI 最後に貴社の概要についておうかがいします。

問28 貴社の業種は何ですか。あてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

1. 一般旅行業者	2. 国内旅行業者
-----------	-----------

問29 貴社の本社所在地はどこですか。あてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

1. 北海道地方	2. 東北地方	3. 東京都	4. 神奈川県
5. その他関東	6. 北陸地方	7. 中部地方	8. 大阪府
9. 兵庫県	10. その他近畿	11. 中国地方	12. 四国地方
13. 福岡県	14. 佐賀県	15. 長崎県	16. 熊本県
17. 大分県	18. 宮崎県	19. 鹿児島県	20. 沖縄県

問30 貴社全体の常雇従業員数は何人ですか。あてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

1. 100人未満	2. 100人以上200人未満	3. 200人以上300人未満
4. 300人以上500人未満	5. 500人以上1,000人未満	6. 1,000人以上

問31 貴社の資本金はいくらですか。あてはまるもの1つに○印をつけて下さい。

1. 1千万円未満	2. 1千万円以上5千万円未満	3. 5千万円以上1億円未満
4. 1億円以上5億円未満	5. 5億円以上10億円未満	6. 10億円以上50億円未満
7. 50億円以上100億円未満	8. 100億円以上	

問32 貴社の名称、ご記入いただいた方のご氏名等をご記入下さい。

貴社名			
ご所属 ご役職		ご記入者名	
ご住所		電話番号	内線 ()

アンケートはこれで終了です。ご協力いただき、誠にありがとうございました。

ヒアリング調査の概要

【九州域外の事業者等】

A社	大手船社系クルーズ船運航会社	東京
B社	〃	〃
C社	大手船社客船部門	〃
D社	フェリー会社系クルーズ船社	〃
E社	外国クルーズ船社在日事務所	〃
F社	大手旅行業者クルーズ部門	東京
G社	〃	〃
H社	流通系旅行業者クルーズ部門	〃
I社	クルーズ専門業者	〃

【九州域内の事業者等】

J社	離島航路等を運航する船社	長崎
K社	〃	鹿児島
L社	テーマパーク、クルーズ船等を運営する企業グループ	長崎・福岡
M社	ホテル、離島航路等を運営する企業グループ	鹿児島
N社	新聞社系旅行業者	福岡
O社	クルーズ船代理店業務	長崎
P氏	クルーズコーディネーター	福岡

【その他（有識者）】

Q氏	海洋・船舶工学者	大阪
----	----------	----

九州周辺海域における国際・国内
クルージング航路の振興に関する調査研究

－中間報告－

平成9年3月発行

編集発行人	邑本 義一
発行所	財団法人九州海運振興センター 〒801 北九州市門司区港町9-3 九産ビル 電話 093-332-3160 FAX 093-332-3180
印刷	株式会社 福田印刷 電話 093-371-3231 FAX 093-371-5735

