

# 北海道におけるクルーズ船誘致方針

令和元年（2019年）12月

**北 海 道**

～ 目 次 ～

策定にあたって

第1章 取組の基本方針	1
1 北海道におけるクルーズ誘致の状況	1
2 目指す姿	3
3 方針の全体像	4
4 基本方向	5
5 誘致の推進に向けて（ターゲット別）	7
第2章 推進方策	11
1 実現に向けた戦略	11
2 戦略の考え方	12
3 クルーズ基地化に向けて	28
4 推進にあたって	30
※ 資料編	32



## 策定にあたって

### 1 方針の趣旨

近年、アジアのクルーズ人気を反映して、日本国内へのクルーズ船の寄港回数は、大幅に増加の傾向にある。国の「観光立国推進基本計画」（平成 29 年（2017 年）4 月改定）で、2020 年（令和 2 年）までに訪日外国人旅行者数を 4000 万人とする目標を掲げる中、訪日クルーズ旅客数 500 万人の達成に向けて、国と港湾管理者は、クルーズ船の大型化に対応したソフト・ハード両面での受入環境整備を進めているほか、各市町村がクルーズ船誘致の取組を強化している。

このような中、本道においてもクルーズ船の寄港を促進し、港湾を中心とした北海道全体の地域振興を図り、経済の活性化に繋げていくため、定期・定点クルーズの北海道への定着や、カムチャッカ・極東クルーズの発着地としての位置づけなど、本道がクルーズ基地となることを目指し、誘致促進に向けての考え方や、具体的な取組などを取りまとめた、「北海道におけるクルーズ船誘致方針」を策定する。

### 2 方針の位置づけ

本方針は、持続的な公共交通の維持・確保など、多様な主体が連携して、本道の更なる発展を支える交通ネットワークを実現するため、平成 30 年（2018 年）3 月に策定した『北海道交通政策総合指針』における重点戦略である「インバウンド加速化戦略」を推進するための方策となるものである。

なお、本方針は、交通分野における SDGs の達成に資するものである。

「持続可能な開発目標 Sustainable Development Goals (SDGs)」

2015 年 9 月に国連で採択された、先進国を含む 2030 年までの国際社会全体の開発目標。  
17 のゴール（目標）とその下位目標である 169 のターゲットから構成。

令和元年（2019年）12月24日

北海道総合政策部交通政策局交通企画課

# 第1章 取組の基本方針

## 1 北海道におけるクルーズ誘致の状況

### (1) 現状

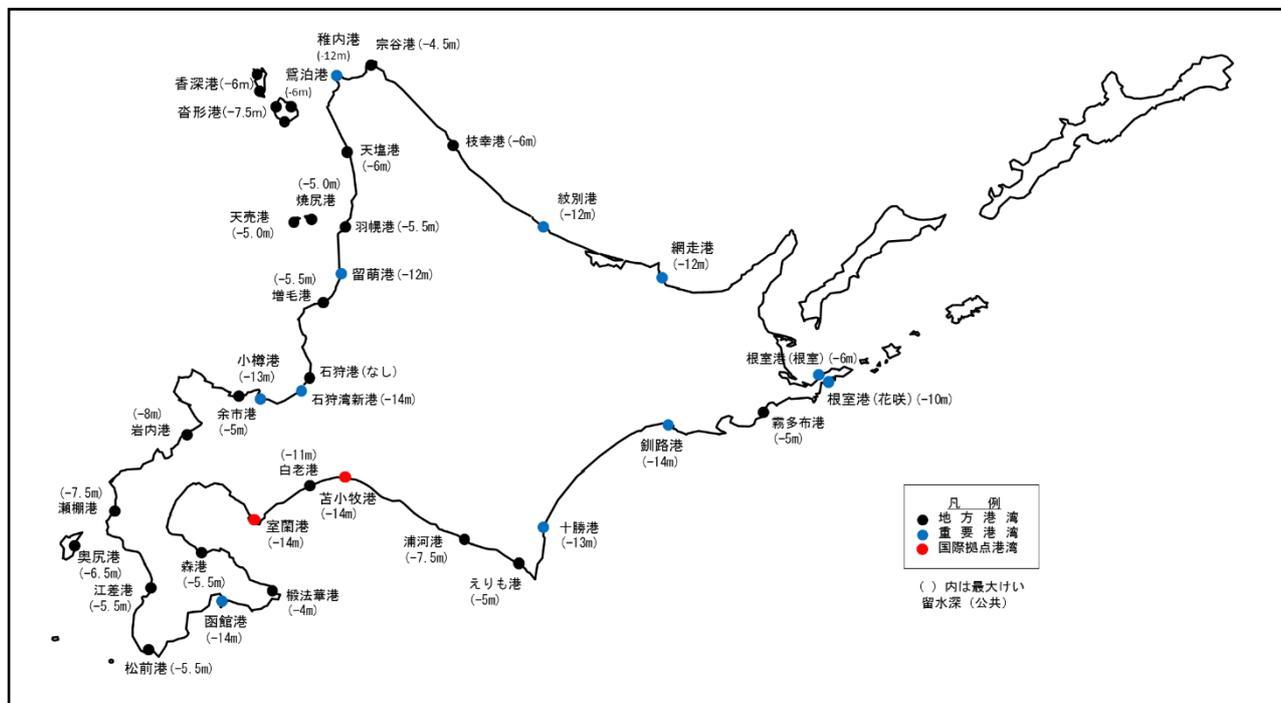
平成30年（2018年）の日本国内のクルーズ船の寄港回数は、外国船社は1,913回、日本船社は1,017回の合計2,930回と前年比6.0%増となっており、中国、台湾発のクルーズは減少したが、国内発着クルーズ、世界一周クルーズの増や、ガンツウ（せとうちクルーズ）の通年配船などを要因とし、過去最高を記録している。一方、道内への寄港回数は、102回と前年比4%減とわずかに減少している。

平成24年（2012年）以降の道内港湾へのクルーズ船の寄港は、「飛んでクルーズ北海道」や「北海道周遊とサハリン9日間」クルーズなどの定着や、外国船社による日本発着ツアーでの寄港、北米方面からの1次寄港地などとして寄港数は増加傾向にあるが、国内船社の寄港は、ほぼ横ばいであるほか、西日本各地での寄港増の要因となっているアジア・中国市場からのクルーズについては、日数の短いショートクルーズが中心であり、地理的条件などから継続的な寄港には至っていない。

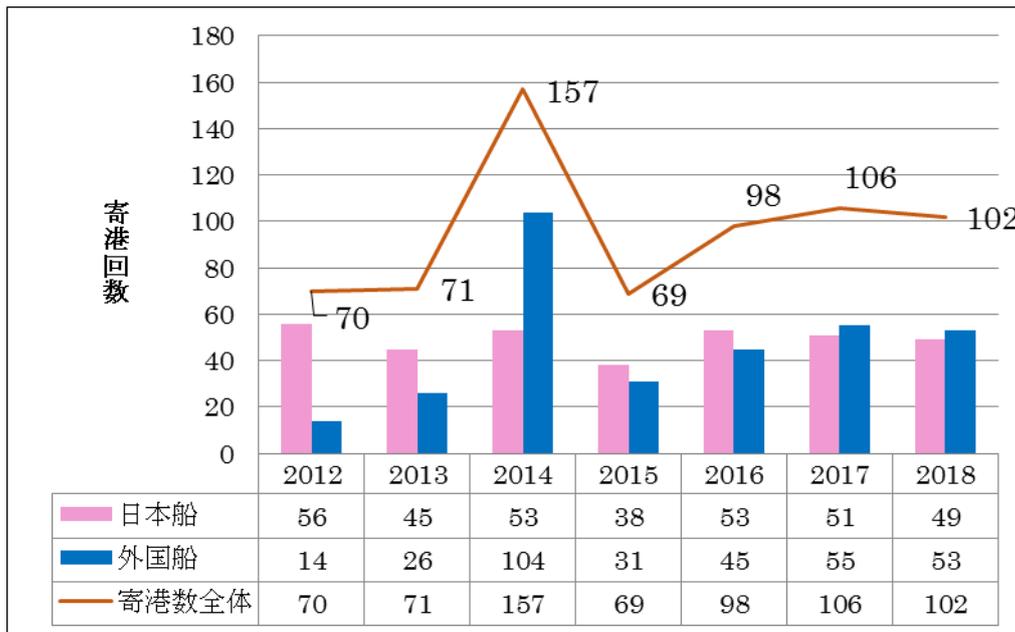
このような中、道内港湾へのクルーズ船の寄港推進に向けて、港湾管理者等は、船社への誘致活動、受入環境の改善に向けた施設整備や、見学会や体験クルーズ等によるクルーズへの意識醸成の取組を行っている。

また、港湾管理者をはじめ、国、道及び関係企業・団体が参画する北海道クルーズ振興協議会（事務局：北海道運輸局）において、クルーズ振興に向けた取組を推進しているほか、各地域の主な港湾では、港湾管理者を中心とした地域協議会等が、クルーズ船受入時のおもてなしの取組を行っている。

図表 1-1-1 北海道の港湾の状況



図表 1-1-2 北海道へのクルーズ寄港回数



※2014年は、サンプリンセスによる道内5港を周遊する小樽発着のクルーズ（12週連続）が実施されたことにより、過去最高の寄港数となっている。

(2) 道内の主な動き

年	内 容
2003年(平成15年)	北海道クルーズ振興協議会設立(11月)
2006年(平成18年)	にっぽん丸(商船三井客船(株))が、JTB北海道との共同企画による「飛んでクルーズ北海道」開始
2014年(平成26年)	サンプリンセス(プリンセスクルーズ)が12週連続道内発着クルーズ実施 道内寄港回数が過去最高の157回
2015年(平成27年)	遺愛女子高等学校のクルーズ船への受入の取組が「第7回観光庁長官表彰」を受賞(函館港)
2017年(平成29年)	北海道標茶高等学校のクルーズ船への受入の取組が「平成28年度土木学会北海道支部地域活動賞」を受賞(釧路港)
2018年(平成30年)	稚内港末広ふ頭整備・供用開始(7月) 函館港若松ふ頭整備・暫定供用開始(10月)

## 2 目指す姿

世界自然遺産をはじめとする雄大な自然や四季の魅力、アイヌ民族施設、北の縄文などの文化及び食、温泉、冬の体験・体感可能な施設、これらを組み合わせた北海道ならではのアドベンチャー・トラベルを普及させるなど、本道の強み、オリジナリティを活かしたブランド化、北海道周遊クルーズや、北海道・カムチャッカクルーズなどの定期・定点クルーズを定着させ、自然・文化・食を活かしたクルーズの基地化を目指す。

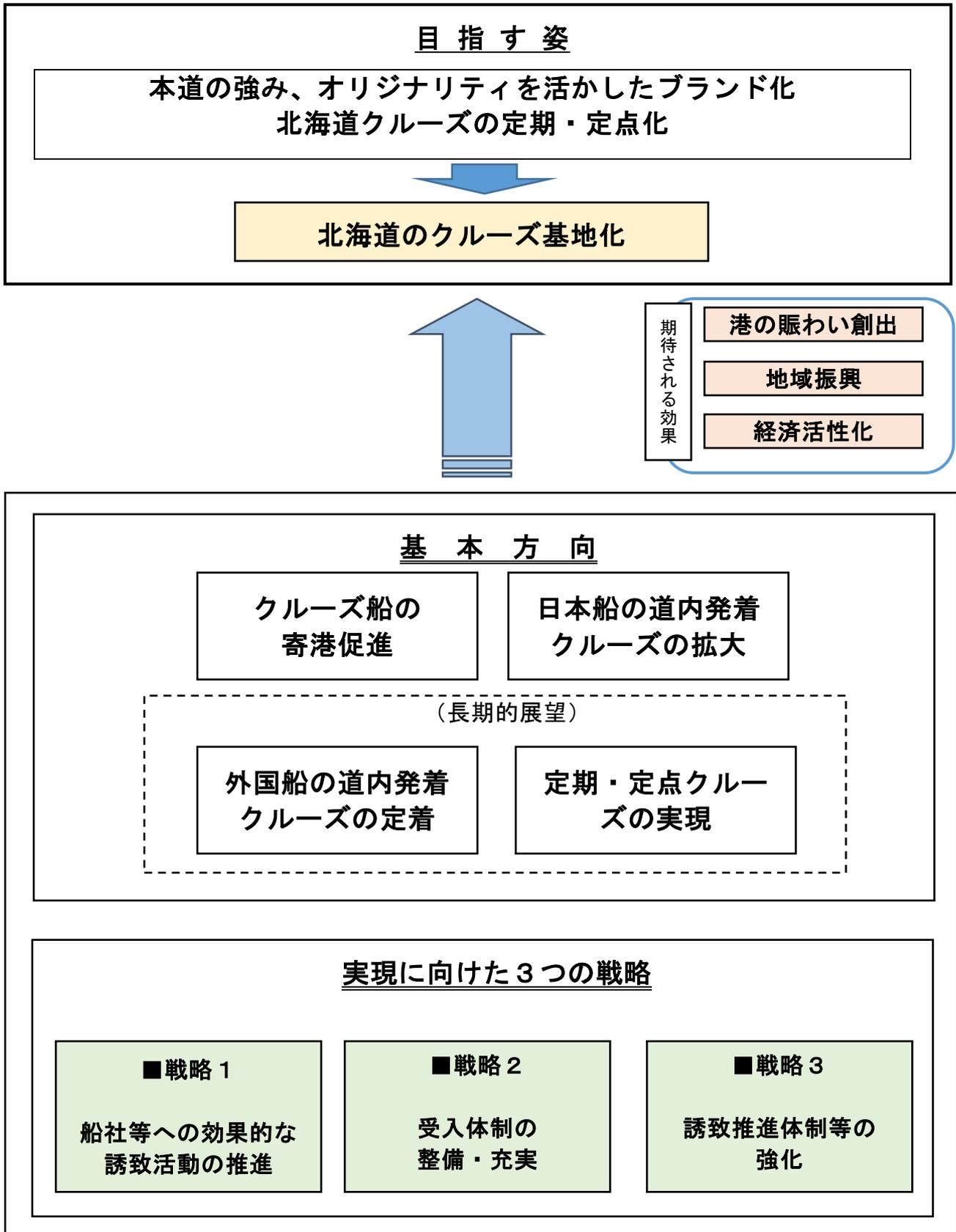
基地化に向け、取組を進めることによりクルーズ船の寄港が増加し、国内外から多くの乗船客等が本道に訪れることにより、観光、土産物などの直接消費のほか、船内食料購入などの間接消費、また、学生等が通訳ボランティアに携わるなど語学教育、地域全体としての国際交流の拡大など、港の賑わいの創出、まちの活性化などにより地域振興や経済の活性化に繋がることが期待される。

①本道の強み、オリジナリティ（北海道ローカル・地域らしさ）	
自然・環境	世界自然遺産、ラムサール条約登録湿地、世界ジオパーク認定地、国立・国定公園、道立自然公園、冷涼な気象、明瞭な四季の変化 など
文化	アイヌ民族施設、北の縄文、北海道開拓における欧米との繋がり など
食	農畜産物（じゃがいも、とうもろこし、ブランド肉、牛乳、チーズなど）、海産物（カニ、エビ、ホタテ、鮭など） ローカルフード（ラーメン、ジンギスカンなど） など
動・植物	ヒグマ、キタキツネ、タンチョウ、ラベンダー、芝桜、高山植物、マリモ など
その他	温泉、寒冷期体験・体感施設（札幌ウィンタースポーツミュージアム、オホーツク流氷館）、ばんえい競馬、酒造所 など
②北海道で触れる日本らしさ	
体験	書道、茶道、華道、着物着付け など
建物	神社・仏閣、城郭跡 など
③北海道ならではのクルーズツアー	
北海道周遊、定期・定点クルーズ、北海道・カムチャッカクルーズ、北海道離島クルーズ、北海道花巡りクルーズ など	

図表 1-2-1 本道の強み、オリジナリティ



### 3 方針の全体像



## 4 基本方向

道内港湾へのクルーズ船の寄港促進や、日本船の道内発着クルーズの拡大を目標に取組を進める。

また、長期的には、外国船による道内発着クルーズの定着、定期・定点クルーズの実現へと段階的に取組を進め、北海道のクルーズ基地化を目指す。

北海道交通政策総合指針のクルーズ船に係る成果指標は寄港回数であることを踏まえ、本方針の成果指標も寄港回数とし、毎年増加を目指しながら取組を推進し、指針の計画期間である、令和12(2030)年度には200回を目標とする。

～クルーズ船の寄港促進、日本船の道内発着クルーズの拡大～	
(現状)	
・道内寄港数	(平成30年(2018年) 102回)
・道内発着クルーズ(日本船)	(平成30年(2018年) 6回)
(目標)	
クルーズ船の寄港促進、日本船の道内発着クルーズの拡大に向け、道内港湾の特色を活かした誘致やクルーズ船の大型化に対応した港湾施設の整備などを図るとともに、クルーズ客向けの観光商品の造成などを推進する。	

【長期的展望】 ～外国船の道内発着クルーズの定着、定期・定点化によるクルーズ基地化～	
(現状)	
・道内発着クルーズ(外国船)	(平成30年(2018年) 0回)
・定期・定点クルーズ(道内)	(平成30年(2018年) フライ&クルーズ5回)
(目標)	
寄港地としての実績やノウハウを積み重ねながら、将来的に外国船の道内発着クルーズの定着、定期・定点化の実現によるクルーズ基地化を目指す。	

【成果指標】 ～クルーズ船の寄港回数～	
(現状)	
・クルーズ船の寄港回数	(平成30年(2018年) 102回)
(目標)	
クルーズ船の戦略的な誘致などにより、毎年増加を目指し、取組を推進	
・クルーズ船の寄港回数	(令和12年(2030年) 200回)

## 基本方向のイメージ

### 〔現況〕

- ・ 本州発着クルーズの寄港が多い。
- ・ 道内発着クルーズは一部地域にとどまっている。



### 〔長期的展望〕

- ・ 道内空港へのフライ&クルーズが定着し、クルーズ船の寄港が増加。
- ・ アラスカ、カムチャッカ方面や、本州方面などへの道内発着クルーズが定着し、北海道のクルーズ基地化が進む。



### 〔凡例〕

- ← アラスカ、カムチャッカ等とのクルーズ
- ← 本州方面とのクルーズ
- ← 道内クルーズ
- ← 航空路
- ✈ 道内空港

## 5 誘致の推進に向けて（ターゲット別）

本道へのクルーズ船の寄港促進を図るためには、国内船社によるクルーズや外国船社の日本発着クルーズにおいて、道内での乗降を可能（インターポーティング含む）とするツアーの誘致のほか、世界一周クルーズ等の更なる誘致、将来的なアジアからの直接寄港に向けた誘致など、様々な船舶を対象に取組を進める必要がある。

寄港地として求める条件は、船社毎に異っており、船社に「寄港したい」と思われる港湾となるためには、船社のニーズを研究、分析したうえで、必要な受入側の条件を整備し、ターゲットに合わせた港湾のスペックや、受入環境を整える必要がある。

北海道の魅力や、各港湾の特性を最大限に活かし、ターゲットを明確にした効果的なセールスを行うため、対象に合わせた誘致の方向性を次のとおり示す。

### (1) 船社・乗客が寄港地（観光）に求めるもの

<b>○主に小型船・探検船</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・上質なものの、価値のあるもの（金額は関係ない）</li><li>・定番の観光地だけではなく、他にはない、特別（スペシャル）感のあるもの</li><li>・地域（ローカル）の素材で、そこに行かなければ、体験できない（食べられない）もの</li><li>・学習・好奇心を満たす歴史、文化体験</li><li>・ストーリー、背景などを説明できるガイド</li><li>・小規模移動可能なプライベート車、英語ガイド</li></ul>
<b>○主に中・大型船</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・大人数の受入が可能である魅力的な観光資源、文化施設等</li><li>・大人数向けのバス（台数）や、交通手段の確保</li><li>・C I Q体制の充実</li></ul>
<b>○共通事項</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・寄港時の安全・安心な受入対応</li><li>・外国語標記による誘導・案内</li><li>・乗船者からのニーズが高いW i - F i環境の整備</li><li>・両替施設・対応</li><li>・おもてなし、（歓迎）イベントや、地域の人々との交流</li></ul>

### (2) クルーズ市場の傾向

<b>○アジア・中国市場</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・アジア発クルーズは、配船の大型化の傾向</li><li>・中国発クルーズは、競争が過熱したことにより配船数が減少傾向</li><li>・5日程度のショートクルーズが主流となっており、西日本を中心に寄港</li></ul>
<b>○北米・欧州市場</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>・小型から大型クルーズ船まで幅広く配船</li><li>・近年は、小型のラグジュアリー船や秘境クルーズを目的とした小型探検船が人気</li><li>・アジアに比べ、ロングクルーズを好む傾向</li></ul>

(3) 誘致の方向性

港湾の規模から、誘致の進め方、主なターゲット、目指す姿を示す。

①大型クルーズ船が寄港可能な港湾	
ア 誘致の進め方	国内外船社の継続寄港及び寄港促進を図るとともに、観光、土産物などの直接消費のほか、船内食料購入などの間接消費の拡大を図るなど、地域全体に経済効果をもたらす発着港としての利用を促進し、道内のクルーズ振興を牽引する港湾として、誘致活動に取り組む。
イ 主なターゲット	・大型船を主に運航する外国船社及び国内船社（発着港利用も含む） ・世界一周、北太平洋（北米）、アジア周遊、国内周遊の各コースを対象
ウ 目指す姿	継続寄港、寄港拡大、新規寄港、発着便の拡大

②中・小型クルーズ船が寄港可能な港湾	
ア 誘致の進め方	現在寄港しているクルーズ船の継続寄港に向けて取り組むとともに、港湾規模に合致する新たなクルーズ船の新規寄港に向け、地域の魅力を発信するなどの誘致活動を実施し、寄港拡大に繋げる。
イ 主なターゲット	・国内船社及び外国船社のうち中型船・小型船・探検船 ・アジア周遊、国内周遊の各コース
ウ 目指す姿	継続寄港、寄港拡大、新規寄港

③その他の港湾	
ア 誘致の進め方	テンダーボート等で寄港可能な小規模港湾については、クルーズ船の継続寄港や新規寄港に向けて、受入体制の向上や、観光素材の掘り起こし、磨き上げなどにより地域の魅力の発信に努める。 また、近隣港湾と連携して、広域的な観光ルートの受入先としての役割を果たすなど、北海道クルーズのイメージアップに向けて、取り組む。 寄港実績がない港湾についても、クルーズ船の新規寄港に向けて、同様の取組を進める。
イ 主なターゲット	・テンダーボートによる寄港実績のある船舶（日本船、外国船のうち小型船・探検船など） ・国内周遊コース
ウ 目指す姿	継続寄港、新規寄港

(4) まとめ

本道においては、中・小型のクルーズ船が寄港可能な港湾が多いことや、小規模な港湾が多数存在することから、日本船社のほか、小型船を保有する外国船社を主なターゲットとして、取組を展開していく。

なお、外国船社の大・中型船については、引き続き、寄港可能な港湾を中心に寄港促進の取組を進めていく。

図表 1-5-1 主な港湾におけるクルーズ船寄港実績及び可能性の検証

港格	港湾名 (ふ頭)	延長	水深	寄港(可能)船舶 (※1、※2)			定期・定点の可能性	
				大型	中型	小型	空港 (1時間以内)	新幹線
国際 拠点 港湾	室蘭(中央)	241.0m	-9.0m		◎		新千歳	
	室蘭(崎守5号,6号)	540.0m	-14.0m	◎				
	苫小牧(入船)	330.0m	-14.0m	○	◎			
	苫小牧(北1,2)	260.0m	-7.5m			1		
重要 港湾	函館(港町)	280.0m	-14.0m	◎			函館	○
	函館(西)	165.0m	-9.0m			◎		
	函館(若松)	(360.0m)	(-10.0m)	(○)				
	小樽(勝納2,3)	370.0m	-10.0m	◎			新千歳 実績あり	(○) (札幌延伸時)
	小樽(3号13,14)	344.0m	-9.0m		◎			
	小樽(3号16,17)	362.0m	(-10.0m)	(○)				
	釧路((東)耐震)	310.0m	-9.0m		◎		釧路	
	釧路((西)第4)	410.0m	-12.0m	◎				
	留萌(古丹浜)	185.0m	-10.0m			◎		
	留萌(三泊)	241.0m	-12.0m		◎		稚内	
	稚内	360.0m	-12.0m	○	◎			
	十勝	260.0m	-13.0m		◎			
	紋別	240.0m	-12.0m			1	紋別	
	網走(第4)	425.0m	-12.0m	◎			女満別	
	根室(花咲)	186.0m	-10.0m			◎		
根室(根室)	195.0m	-6.0m			2			
地方 港湾	浦河	260.0m	-7.5m			1		
	白老	240.0m	-11.0m			◎		
	森	260.0m	-5.5m			2		
	江差	245.0m	-5.5m			▲		
	奥尻	105.0m	-6.5m			▲		
	瀬棚	260.0m	-7.5m			1		
	岩内	266.0m	-8.0m			1		
	増毛	180.0m	-5.5m			2		
	天売	87.0m	-5.0m			▲		
	沓形	160.0m	-7.5m			◎		
	香深	160.0m	-6.0m			▲		
	香深(船泊)	153.0m	-6.0m			▲		

※ 函館(若松)の延長、水深、寄港(可能)船舶、小樽(3号16、17)の水深、寄港(可能)船舶( )書きは予定。

※1 寄港(可能)船舶の大型、中型、小型の記載について

実績有に「◎」、寄港可能な最大船舶(※2参考)に「○」、小型は3万トン級「1」、1万トン級「2」に分類。また、テンダー寄港実績有に▲と記載。(2012~2019年の実績による)

※2 寄港可能船舶について、次を目安に分類

大型船	10万t級(セレブリティミレニアム 90,963t (a)326.0m (b)-8.7m 乗客2,158名)
中型船	5万t級(飛鳥II 50,142t (a)270.6m (b)-8.6m 乗客872名)
小型船1	3万t級(シルバーシャドー 28,258t (a)211.0m (b)-6.6m 乗客382名)
小型船2	1万t級(ロストラル 10,944t (a)160.1m (b)-5.3m 乗客264名)
(算定 .∴(a)必要岸壁延長(m) = 全長 + 型幅 × 1.0 (b)必要岸壁水深(m) = 喫水 × 1.1)	



## 第2章 推進方策

### 1 実現に向けた戦略

本道は、規模や受入能力等の異なる港湾を多数有しており、北海道の雄大な自然環境をはじめとする観光資源などにもそれぞれ特色がある。

多種多様な港湾があることを本道の最大の強みとして捉え、港湾の特色を活かしたクルーズ船の寄港を促進させるとともに、道内発着クルーズの拡大及び定期・定点化を実現し、自然を活かしたクルーズのメッカでもある「アラスカクルーズ」などのようなブランドとして、北海道がクルーズ基地として認知されることを目指し、「船社等への効果的な誘致活動の推進」、「受入体制の整備・充実」及び「誘致推進体制の強化」の3つの戦略のもと施策を推進していく。

※アラスカ（クルーズ）

夏の避暑クルーズの定番。フィヨルドの景観や、崩落を間近で見られる氷河など、ダイナミックな自然が堪能できることから人気も高く、世界中から多くの観光客が訪れる。カリブ海に次いで、クルーズが発達した水域で、バンクーバー、シアトルが二大（発着）拠点となっている。

#### 《実現に向けた3つの戦略》

■戦略1	船社等への効果的な誘致活動の推進
■戦略2	受入体制の整備・充実
■戦略3	誘致推進体制等の強化

## 2 戦略の考え方

■戦略 1	船社等への効果的な誘致活動の推進
<p>①オール北海道での連携した誘致活動の実施</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・日本船社向け説明資料の充実</li><li>・日本船社等への訪問・プロモーションの実施</li><li>・海外船社向け説明資料の充実</li><li>・海外船社（本社等）等への訪問・プロモーションの実施</li><li>・海外船社キーパーソンの招請</li></ul> <p>②北海道「HOKKAIDO」の認知度向上</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・国内旅行者向けイベントへの出展、ホームページ等でのPR</li><li>・海外見本市等への出展</li></ul> <p>③道民のクルーズ乗船機会の拡大</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・クルーズセミナーや船内見学会等の実施</li><li>・道内地元企業向けチャータークルーズの促進</li></ul> <p>④道外港湾等と連携したクルーズルート造成等</p> <ul style="list-style-type: none"><li>・道外・海外港と連携したクルーズルートの検討</li></ul>	

### (1) 現状

国内の寄港数が増加している主な要因は、アジア、中国市場からのショートクルーズによる寄港であるが、北海道は地理的に遠方であることから、寄港が難しい状況。

また、クルーズ船の寄港拡大に向けて、各港湾ではそれぞれ誘致の取組を行っているものの、誘致関係予算や受入体制などは、市町村間で差異がみられる。このほか、各地で地域住民向けの見学会や体験クルーズ等を実施しているが、道民全体への意識醸成は充分には浸透していない状況。

### (2) 課題

道内港湾への寄港促進に向けては、北海道はアジア地域での絶大な人気に比べ、欧米などでの認知度は低く、新たなクルーズ船を誘致するためには、北海道及び道内港湾の認知度向上に向け、広域的に連携した取組が重要であり、国、港湾管理者や、市町村観光部局及び関係団体等が連携し、本道の特性に応じた効果的な誘致活動を推進していくことが必要である。

また、道内のクルーズ人口を拡大することは、船社側のルート検討に好影響を与え、寄港促進に繋がることが期待されるため、本道全体や各地域でのクルーズに対する意識醸成が重要である。

### (3) 方針

欧米船社や日本船社に対して、国及び港湾管理者などと連携した誘致活動を行うとともに、北海道クルーズをブランド化した統一的なアピールなど、北海道の認知度向上を進める。

特に、温暖な気候下での運航が中心となるクルーズ船では、現状、冬期間の寄港は可能性が低いことから、春から秋、特に夏季を中心とした北海道の魅力をもPRする。

(4) 主な施策

① オール北海道での連携した誘致活動の実施

クルーズ船の継続寄港や、寄港数の拡大に向け、国、道、港湾管理者、市町村観光部局、地域振興・経済・観光団体、民間事業者や道民も含めたオール北海道での連携した誘致活動を推進する。

取組内容	関係者
(日本船社向け説明資料の充実)	
<p>北海道の食や、観光地など地域の魅力や祭り、花火大会などのイベントなども含め、セールスツール（港湾資料・観光等地域コンテンツ）の充実を図るとともに、地域と連携したクルーズルートを検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・セールスツール（港湾資料・観光等地域コンテンツ）の充実</li> <li>・地方空港を活用したクルーズルートの検討</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局</p>
(日本船社等への訪問・プロモーションの実施)	
<p>本社等への訪問による背後地を含めた観光プランのプロモーションにより、継続（新規）寄港に向けた関係強化を図るとともに、道内発着クルーズの拡大に向けて、キーパーソンの招請等による意見交換などを行い、受入環境の強化・改善を進める。</p> <p>また、道内寄港を含むツアー造成を促すため、国内チャータークルーズ事業者へのセールスを実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本船社等へのプロモーション</li> <li>・日本船社を招請した現地での意見交換会の実施</li> <li>・国内チャータークルーズ事業者へのプロモーション</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局</p>
(海外船社向け説明資料の充実)	
<p>クルーズ船の規模や客層を意識した英語版のセールスツール（港湾資料・観光等地域コンテンツ）の充実を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・セールスツール（港湾資料・観光等地域コンテンツ）の充実</li> <li>・北海道クルーズ振興協議会等のホームページへの掲載による周知</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局、 北海道クルーズ 振興協議会</p>
(海外船社（本社等）等への訪問・プロモーションの実施)	
<p>海外船社との継続的な関係強化に向け、本社訪問や定期的な情報交換により、港湾情報や観光プランのプロモーションなどを行う。また、日本国内販売代理店等からの情報収集を進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海外船社（本社、アジア支店、日本支店）へのプロモーション</li> <li>・クルーズ船社等の参加する商談会やセミナーなどへの参加による情報交換</li> <li>・販売総代理店、船舶代理店、ランドオペレーター等との情報交換</li> <li>・海外船社日本国内販売代理店等からの情報収集</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局、 北海道クルーズ 振興協議会</p>
(海外船社のキーパーソンの招請)	
<p>海外船社のキーパーソンを招請し、道内港湾・観光地の視察のほか、港湾管理者との意見交換会を実施する。また、視察意見を参考に、寄港地観光などの一層の磨き上げを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海外船社のキーパーソン招請（北海道クルーズ振興協議会による連携）</li> <li>・視察意見を活かした寄港地観光等の一層の磨き上げ</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局、 北海道クルーズ 振興協議会</p>

図表 2-2-1 国内船社《船舶》



※ ( ) 内は撮影港

図表 2-2-2 海外ポートセールスの状況



図表 2-2-3 (参考事例) 北海道クルーズ振興協議会の取組

○設立趣旨

北海道クルーズ振興協議会(平成15年11月設立)は、「北海道地方におけるクルーズ客船の寄港によるクルーズ振興と地元の経済波及効果の拡大、観光需要開発・伸長等を図るため、(中略)(社)日本外航客船協会などと提携し、クルーズに関するイベント等の開催、北海道各港湾からのクルーズ発着による社会的・経済的効果、起点港としての可能性、そのための条件整備、地元の皆様へのクルーズの周知普及、地元のクルーズ客船寄港に当たっての歓迎行事などについての検討・協議を行うことにより、港湾へのクルーズ客船の寄港増進のための環境作り、客船誘致にあたっての課題の解決等の協議を進めたい」(設立趣意書(平成15年(2003年)10月16日)より一部抜粋)との趣旨により設立され、今日まで取組を進めている。

○会員 75 機関・団体・企業等

(国の機関6、北海道2部、港湾管理者15、港湾振興会11、旅行業者等41)

○代表世話人：北海道運輸局

○取組状況

広域的な取組や連携の推進により、クルーズ及び地域の振興が進められている。

②北海道「HOKKAIDO」の認知度向上

道内港湾の持つ多種多様な規模、背後地圏を含めた観光などの特性、知床の世界自然遺産、アイヌ民族施設など地域の観光資源を活用し、北海道の自然・文化・食の魅力を発信する。

取組内容	関係者
(国内旅行者向けイベントへの出展、ホームページ等でのPR)	
<p>市町村観光担当部局や、地域の観光団体等と連携したイベントへの出展や、ホームページ等でのPRの充実を図るなど、広く北海道のPRを進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ イベントへの出展</li> <li>・ 北海道クルーズ振興協議会等のホームページ等でのPRの充実</li> </ul>	<p>国、道 港湾管理者、 市町村観光部局、 北海道クルーズ振興協議会</p>
(海外見本市等への出展)	
<p>外見本市や観光イベント等に出展し、参加する海外船社やクルーズ業界関係者等へ広く北海道のPRを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 海外見本市等への出展による海外船社やクルーズ業界関係者等への北海道のPR</li> <li>・ 市町村観光部局の参画するプロモーション活動との連携</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局、 北海道クルーズ振興協議会</p>

図表 2-2-4 Seatread Cruise Global 2018 参加状況



図表 2-2-5 (参考事例) 沖縄県の取組

ゲンティンクルーズラインと沖縄県農業協同組合及びレオスポ株式会社が、販売契約に関する基本合意書を締結。クルーズ船内で提供する料理食材として、JAおきなわが沖縄和牛やあぐー豚、黒糖等の沖縄の農畜産物を供給する。

スタークルーズ社の船内商店にて県内業者が納品した製品が販売されており、平成28年(2016年)5月～12月の売り上げは約1.3億円を計上。

販売契約 (H30.4基本合意書締結)

JAおきなわ

LEOSPO

GENTING CRUISE LINES

仲介

2018年4月11日琉球新報

客船料理に沖縄食材

輸出拡大狙う

2018年夏季の沖縄へのゲンティン香港グループのクルーズ船寄港予定

客船	クルーズ期間(2018年)	発着地	寄港地
ワールドドリーム	4月1日～11月30日	香港、南沙	那覇、平良
スーパースターヴァーゴ	4月1日～7月27日	基隆、マニラ	那覇、平良、石垣
	9月1日～9月5日		
スーパースターアケリアス	4月1日～6月10日	基隆	平良、石垣
	7月27日～10月28日		
スーパースタージェミニイ	6月13日～7月24日	高雄	平良、石垣、中城湾
	4月1日～4月25日	高雄	平良、石垣
	4月28日～10月30日	厦門	那覇、平良、中城湾

ゲンティン香港プレス資料より 11

(効果)

地域食材、物産品を供給することで、ブランド食材の海外での認知度向上と将来の輸出拡大を目指している。(国土交通省資料より)

### ③道民のクルーズ乗船機会の拡大

クルーズセミナーや、船内見学会の実施などにより、道民のクルーズに対する認知度向上や、クルーズ乗船機会の増加に向けた取組を推進する。

取組内容	関係者
(クルーズセミナーや船内見学会等の実施)	
<p>道民のクルーズ乗船機会の拡大に向けて、クルーズセミナーや、船内見学会等の実施、道民クルーズや市民クルーズの実施、その他イベントを開催する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズセミナーや、船内見学会等の開催</li> <li>・道民クルーズや市民クルーズの実施</li> <li>・クルーズ体験モニターツアーの実施</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、 北海道クルーズ 振興協議会、 地域協議会、 道民</p>
(道内地元企業向けチャータークルーズの促進)	
<p>道内地元企業(旅行会社、新聞社、金融機関、JA等)向けのチャーター事業の利用促進に向けて、企業訪問や情報提供を行うなどにより、掘り起こしを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・チャータークルーズ実施に向けた道内地元企業への訪問</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局、 関係団体等</p>

図表 2-2-6 クルーズセミナー・船内見学会の状況

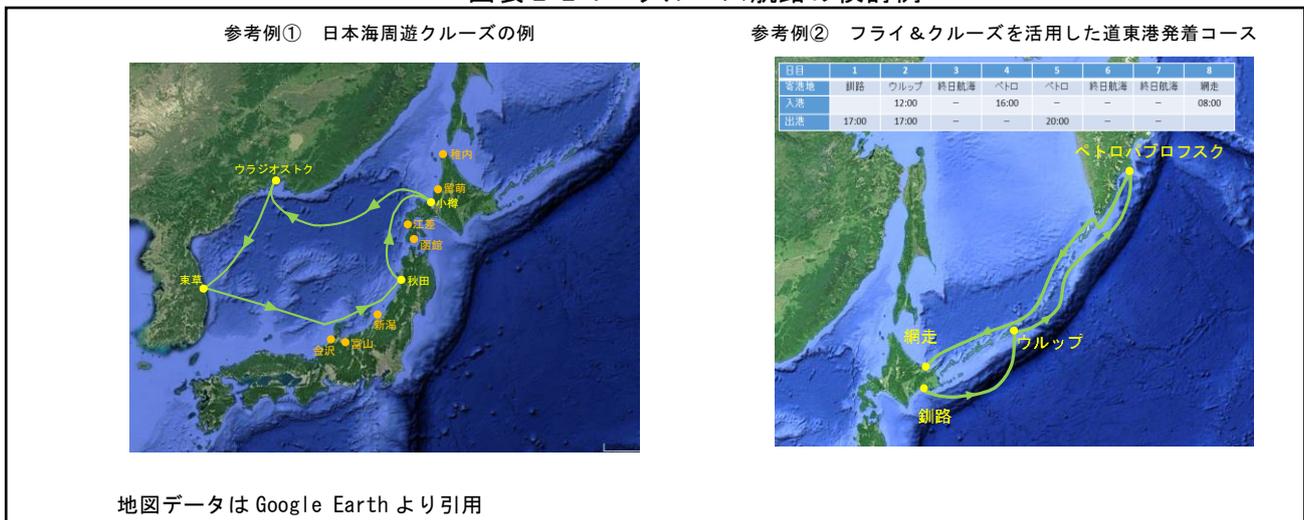


④道外港湾等と連携したクルーズルート造成等

道外港や海外港など、他地域と連携した広域的なクルーズルート（日本海側ルート・太平洋側ルート、北海道・本州間でのフライ（レール）&クルーズなど）の造成を検討し、船社等に提案する。

取組内容	関係者
（道外・海外港と連携したクルーズルートの検討）	
<p>海外のクルーズ船社などに、道外・海外港と連携した広域的なクルーズルート（日本海側ルート・太平洋側ルート、北海道・本州間でのフライ（レール）&amp;クルーズなど）を提案する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズルートの検討・造成</li> <li>・道外港との連携によるプロモーション活動</li> <li>・海外港との交流促進</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、 北海道クルーズ 振興協議会</p>

図表 2-2-7 クルーズ航路の検討例



■戦略2	受入体制の整備・充実
<p>①地域の受入体制の強化及び地域協議会等の活動促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・周辺地域・地元関係団体との連携</li> <li>・クルーズ船を活用した地域振興</li> </ul> <p>②DMOなど観光団体等との連携した寄港地観光の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・受入施設等の情報共有</li> <li>・観光地等の受入体制の充実</li> <li>・観光事業者への観光メニューの提案</li> </ul> <p>③港湾施設の整備、C I Q体制の充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・港湾施設等のインフラ整備</li> <li>・C I Q体制の充実</li> </ul> <p>④外国人の受入体制充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外国人観光客が旅行しやすい環境づくり</li> <li>・港湾施設等のインフラ整備【再掲】</li> </ul> <p>⑤アクセス交通の確保、充実</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・アクセス交通の確保及び交通機関との連携</li> </ul> <p>⑥フライ&amp;クルーズを見据えた航空路線の誘致</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・航空路線の拡充に向けた取組</li> </ul> <p>⑦道内港湾の定期・定点化に向けた輸送手段の検討等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・発着港へのクルーズ乗客の輸送手段の確保</li> </ul>	

(1) 現状

道内の主な港湾では、クルーズ船の受け入れに際し、市町村職員を中心とした地域協議会が実務を担っているほか、ボランティアの参加による入出港時の「おもてなし」などが行われている。併せて、乗客に対するサービスとして、観光施設などへのオプションツアーの提供や、循環バスなどを活用した、まち歩きなどの寄港地観光が行われている。

また、受入環境の改善に向けた施設の整備が進められているが、大型船が寄港できる港は一部に限られるほか、クルーズターミナルなどの専用の旅客施設はなく、多言語表記などのソフト環境も充分には整っていない。

(2) 課題

観光素材の掘り起こし、磨き上げ、PRなどに際し、他県等の事例では民間や地域が協働して取組を行っているが、道内では、官民一体での取組は十分に進んでおらず、関係機関やDMOなど観光部門と連携した受入体制の整備が必要であるほか、地域協議会等における活動者の高齢化や、寄港増加に向けたボランティアの確保なども重要な課題である。

また、背後地域までの移動距離が長く、他地域への移動に際して、アクセス交通の確保が必要であるなど、広域分散型の地域特有の課題がある。

ハード面では、大型クルーズ船が着岸可能なふ頭や岸壁などの整備や、C I Qにも対応できる旅客施設などが必要である。国では官民が連携した国際クルーズ拠点として、9港を選定（平成31年（2019年）4月時点）し、民間事業者による整備等の取組を進めており、道内港湾においても本制度を活用した整備等の検討も必要である。そのほか、天候悪化などによる急な寄港地変更等に際しては、北海道は広域であるため、C I Q職員（国）の体制確保が難しいことも課題である。

### (3) 方針

地域（背後地圏を含めた）の受入体制の強化をはじめ、クルーズ船の規模や形態毎に観光地の魅力や必要な受入施設等を整理し、情報共有を図る。また、クルーズ乗客による交流人口の拡大を地域振興に繋げるため、背後地圏を含めた港湾周辺地域での観光素材の掘り起こし、磨き上げなど、寄港地観光の充実を図り、周辺市町村も含めた地域への入込客や消費額など、地域への経済効果の拡大に繋げる。

また、発着港への乗客の交通手段が重要であることから、フライ（レール）&クルーズを想定し、欧米等からの直行便の誘致など、国内外と道内を結ぶ航空路線の拡充、北海道新幹線など交通ネットワークの充実に向けた取組を進める必要がある。

### (4) 主な施策

#### ①地域受入体制の強化及び地域協議会等の活動促進

地域の経済団体等とも一体となり、活動者やボランティアの確保など、地域での受入体制の強化を図る。

また、クルーズ船の受入体制の強化や課題解決等に向けて、地域協議会等に国、道の参画を促進するほか、周辺市町村観光部局、関係団体等が連携した取組活動を推進する。

取組内容	関係者
<b>(周辺地域・地元関係団体との連携)</b>	
地域協議会のほか、周辺市町村観光部局、関係団体との意見交換により、住民や商店街など地域全体のクルーズ船受入に向けた協力体制の構築や、機運醸成を図る。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・地域内での連携強化に向けた地域協議会等での意見交換</li> <li>・地域全体のクルーズ船受入に向けた協力体制の構築や機運醸成</li> </ul>	国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局、 地域協議会、 関係団体等
<b>(クルーズ船を活用した地域振興)</b>	
クルーズ船を活用した地域振興の充実、港の賑わい創出に向けて、クルーズ乗客との交流イベントの開催などにより、道民のクルーズ船に対する関心を高め、地域活動に参加してもらうなど、地域協議会、経済・観光団体、民間事業者等とも連携した取組を進める。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ乗客との交流イベントの開催</li> </ul>	国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局、 地域協議会、 関係団体等、 民間事業者

図表 2-2-8 各港湾での受入状況（おもてなし・見送りなど）



図表 2-2-9 （参考事例）函館港の取組

函館港では、市民の主体的な取組により、まち全体で「おもてなし」の空気が醸成され、国際交流が進展している状況。遺愛女子高等学校英語科生徒は通訳ボランティアとして受入に係わり、観光案内や学校を開放して書道や茶道の体験メニューなどを提供。



外国クルーズ船社の現場視察時に意見交換し、クルーズ船離港後にも寄港（018.12 月アマラ・クワフ・クルーズ）



函館港歓迎セレモニーの様子



イカ踊りによる見送り



生徒による通訳ボランティア（H19.5〜）



生徒自らの発案・企画による日本の文化体験（H27.5〜）

（効果）

函館港に寄港するクルーズ船は、平成 28 年（2016 年）は 26 回、平成 29 年（2017 年）は 28 回と増加傾向。

遺愛女子高等学校の取組は、クルーズ船の市民レベルでの国際交流の推進や日本文化の発信、魅力ある地域づくりに貢献し、平成 27 年（2015 年）に第 7 回観光庁長官表彰を受賞。

（国土交通省資料より）

## ② DMO、観光団体等との連携した寄港地観光の充実

観光施設や、飲食施設等の情報を精査し、関係機関での情報共有を推進するほか、国、道、港湾管理者や市町村観光部局、関係団体等と連携して、背後地圏を含めた新たな周遊ルートの構築やサイクルツーリズム、アドベンチャートラベルなどを活用した新たなオプションツアーの造成を推進する。

取組内容	関係者
（受入施設等の情報共有）	
<p>大型船など、一度に大量のクルーズ乗客の対応が必要な場合などを想定し、市町村観光部局及び関係団体等の協力のもと、受入可能な施設等の把握や情報の共有化を推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>受入可能な施設等の把握や情報の共有化</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局、 関係団体等</p>

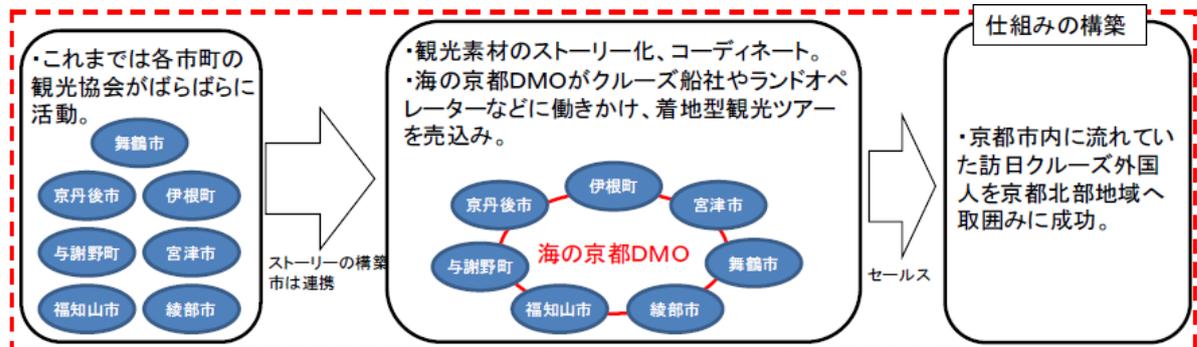
(観光地等の受入体制の充実)	
<p>船社や乗客ニーズに合わせた寄港地観光の充実を図るため、背後地圏を含めた港湾周辺地域におけるクルーズ船の寄港時間に合わせた寄港地観光や、農林漁業体験など体験型観光・文化体験、まち歩き等のメニューなどの掘り起こし、磨き上げなど、国、港湾管理者や市町村観光部局と連携し、魅力ある観光メニューの開発を進める。</p> <p>船でないと行けない場所、離島、海からではないと見られない景色など、クルーズ船を利用することで優位性のある観光メニュー、ルートの掘り起こし、磨き上げを行う。</p> <p>現地（英語）ガイドの充実や、まちづくりと連携した観光地や受入施設の多言語化対応など、外国人観光客が旅行しやすい環境づくりを進める。</p> <p>特に小型船の受入に対しては、高級客のニーズに合わせ、地域（ローカル）で特別（スペシャル）感のある寄港地観光の造成や、小規模グループに対応可能な車両やガイドの確保などを進める。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ乗客向けの魅力ある観光商品の開発促進</li> <li>・農林漁業体験などに加え、地域ぐるみで連携する農村ツーリズムの活用</li> <li>・離島や船でないと行けない場所などクルーズ船を利用することで優位性のある観光メニュー、ルートの掘り起こし</li> <li>・観光資源の掘り起こし、磨き上げによる地域ならではの観光メニューづくり</li> <li>・小規模グループに対応可能な車両やガイドの確保</li> </ul>	<p>港湾管理者、市町村観光部局、関係団体</p>
(観光事業者への観光メニューの提案)	
<p>寄港地観光メニュー等の造成促進のため、市町村観光部局やDMOや観光団体等が一体となり、観光事業者へのクルーズ乗客向け観光商品の提案や、新たな観光素材の提供などを行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市町村観光部局、DMO・観光団体等が連携した寄港地観光メニュー等の造成促進</li> <li>・新たな観光素材の提供</li> <li>・観光事業者への観光メニューの提案</li> <li>・オプションツアー等を造成・販売する観光事業者との情報交換</li> <li>・交通事業者、地域と連携した受入体制の充実</li> </ul>	<p>国、道、港湾管理者、市町村観光部局、関係団体等</p>

図表 2-2-10 臨時観光案内ブースの状況



図表 2-2-11 (参考事例) 舞鶴港の取組

舞鶴港では、海の京都DMOを設立し、各市町の観光協会がばらばらに活動していたものをDMOがクルーズ船社やランドオペレーターなどに働きかけ、着地型観光ツアーの売り込みなどを実施。



(効果)

京都市内に流れていた訪日クルーズ外国人を地域への取囲みに成功している。

(国土交通省資料より)

### ③ 港湾施設の整備、C I Q体制の充実

港湾施設、クルーズターミナルなどのインフラ整備を促進するとともに、国際クルーズ拠点形成港の指定に向けた検討を進めるほか、外航クルーズ船の円滑な出入国手続きによる乗客の上陸時間の確保、拡大を図り、寄港地における消費を促進するため、出入国審査に係る人員や審査機器の確保など、国や関係機関と連携してC I Q体制の充実を図る。

取組内容	関係者
<b>(港湾施設等のインフラ整備)</b>	
<p>大型船などの受入環境改善に向けた港湾施設の改良・整備を進めるほか、主要な観光施設などの案内板の多言語化、無料公衆無線LANなどの整備を促進する。また、インバウンド向けの両替所の設置やキャッシュレス決済対応など、乗客のニーズに合わせた環境整備を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型船などの受入環境改善に向けた港湾施設の改良、整備</li> <li>・案内板の多言語化、無料公衆無線LANなどの整備</li> <li>・両替所の設置や、キャッシュレス決済対応など環境整備</li> <li>・交通事業者、地域と連携した受入体制の充実</li> </ul>	<p>国、道、港湾管理者、市町村観光部局、関係団体等</p>
<b>(C I Q体制の充実)</b>	
<p>外航クルーズ船の円滑な出入国手続きによる乗客の上陸時間の確保を図り、寄港地における消費を促進するため、出入国審査に係る人員や審査機器の確保など、C I Q体制の充実に向け、国の関係機関への要請を行う。また、手続きを行う施設等の確保・充実を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・C I Q体制の充実に向けた国の関係機関への要請や、受入施設の充実</li> </ul>	<p>国、道、港湾管理者</p>

図表 2-2-12 港湾整備について（国土交通省北海道開発局資料）



④外国人の受入体制充実

港湾施設、観光地等の案内板の多言語化や、無料公衆無線LANなどの整備を促進するとともに、通訳や英語ガイドなどの確保・育成を図る。

取組内容	関係者
（外国人観光客が旅行しやすい環境づくり）	
<ul style="list-style-type: none"> <li>・現地（英語）ガイドの充実</li> <li>・まちづくりと連携した観光地や受入施設の多言語化対応</li> </ul>	国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局、 関係団体等
（港湾施設等のインフラ整備）【再掲】	
<p>大型船などの受入環境改善に向けた港湾施設の改良・整備を進めるほか、主要な観光施設などの案内板の多言語化、無料公衆無線LANなどの整備を促進する。また、インバウンド向けの両替所の設置やキャッシュレス決済対応など、乗客のニーズに合わせた環境整備を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・大型船などの受入環境改善に向けた港湾施設の改良、整備</li> <li>・案内板の多言語化、無料公衆無線LANなどの整備</li> <li>・両替所の設置や、キャッシュレス決済対応など環境整備</li> <li>・交通事業者、地域と連携した受入体制の充実</li> </ul>	国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局、 関係団体等

⑤アクセス交通の確保、充実

個人客や乗組員等へのサービス向上のため、まちなかや観光地までのバスや、鉄道など公共交通によるアクセス交通の確保・充実を図る。

取組内容	関係者
（アクセス交通の確保及び交通機関との連携）	
<p>乗客の利便性の向上のため、ツアーバスの確保を図るほか、市内見学やオプショナルツアーなどへのバス、鉄道等の公共交通機関を活用した交通手段の確保を検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズルートと連携した市内循環バス等の確保</li> <li>・鉄道事業者と連携した移動方法や、観光列車などの検討</li> <li>・ツアーバスの確保に向けた交通事業者や関係機関との連携強化</li> </ul>	国、道、 港湾管理者

図表 2-2-13 各港湾でのクルーズ船受入状況



図表 2-2-14 （参考事例）秋田港の取組

秋田県では、中島埠頭地区にクルーズターミナルを整備し、供用開始。（平成 30 年（2018 年）4 月）JR 東日本秋田支社では、国際クルーズ旅客受入機能高度化事業費補助金を活用し、プラットホームを整備。貨物線に客車を乗り入れさせ、クルーズ客を県内各地に運ぶ「秋田港クルーズ列車」の本格運行を開始。（クルーズ船の寄港等に併せて運行）

□クルーズ列車を利用したオプションツアー



線路は続く  
船から街へ  
秋田県内への観光列車  
秋田港から秋田駅を経由し、在来線を利用することで、旅客を観光地まで直接輸送することが可能になった。

▲平成30年5月12日（土）河北新報

秋田港から秋田駅を経由し、在来線を利用することで、旅客を観光地まで直接輸送することが可能になった。

□秋田県内のツアー例

- 寒風山回廊展望台（男鹿市）
- 酒蔵見学（潟上市）
- 男鹿方面や県南方面へ「クルーズ列車」を直接運行
- なまはげ館（男鹿市）
- 田沢湖（仙北市）
- 角館武家屋敷（仙北市）
- 稲庭うどん手作り体験（湯沢市）

従来のツアーバスに加えて、クルーズ列車と秋田新幹線を利用した新たなツアーが形成

※東武トップツアーズHP情報をもとに東北地方整備局作成

（効果）

秋田市内への送客や、クルーズ列車と秋田新幹線を活用したツアー形成されるなど、地域振興に向け、取組が進んできている。（国土交通省資料より）

⑥フライ & クルーズを見据えた航空路線の誘致

欧米等からの直行便誘致など、国内外と道内を結ぶ航空路線の拡充を図る。

取組内容	関係者
（航空路線の拡充に向けた取組）	
<p>フライ &amp; クルーズを促進するため、欧米等からの直行便の誘致など、国内外と道内を結ぶ航空路線の拡充を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・国内外と道内を結ぶ航空路線の拡充など、航空部局・関係者と連携した誘致活動</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局</p>

⑦道内港湾の定期・定点化に向けた輸送手段の検討等

発着港までの乗客の輸送手段を検討するほか、関係機関との調整を図る。

取組内容	関係者
(発着港へのクルーズ乗客の輸送手段の確保)	
<p>発着港までの移動手段を確保するため、欧米等からの直行便の誘致など、国内外と道内を結ぶ航空路線の拡充を図り、フライ&amp;クルーズを促進するほか、クルーズ乗船前後の道内観光ツアーとのパッケージ化や、北海道新幹線を活用したレール&amp;クルーズの活用・促進や、鉄道などの幹線交通ネットワークを活用したツアーの造成に向けて取り組む。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・観光事業者、販売事業者との情報交換</li> <li>・国内外と道内を結ぶ航空路線の拡充など、航空部局・関係者と連携した誘致活動</li> <li>・クルーズ乗船前後の道内観光ツアーとのパッケージ化の推進</li> <li>・北海道新幹線を活用したレール&amp;クルーズの活用・促進</li> <li>・鉄道などの幹線交通ネットワークを活用したツアーの造成</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局</p>

■戦略3	誘致推進体制等の強化
<p>①誘致活動における関係者間の連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関係者間の連携強化</li> </ul> <p>②クルーズ商品販売事業者への情報提供及び協力体制</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・クルーズ商品販売事業者への情報提供及び協力体制</li> </ul> <p>③海外事務所等との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海外事務所等との協力体制強化</li> </ul>	

(1) 現状

現在、北海道クルーズ振興協議会において、クルーズ振興に向けた取組を推進しているほか、港湾管理者による誘致活動が行われている。また、主な港湾では、港湾管理者を中心とした地域協議会等がある。

(2) 課題

本道全体でのクルーズ受入体制の強化には、オール北海道として必要な事業を行うための体制などが必要である。

(3) 方針

クルーズ振興に向けては、オール北海道体制での取組が期待されていることから、北海道クルーズ振興協議会を中心とし、国及び港湾管理者、道内経済団体、各地域の関係団体等とも連携、協力した誘致体制の充実などを推進する。

(4) 主な施策

①誘致活動における関係者間の連携強化

北海道クルーズ振興協議会を中心に国、道、港湾管理者、市町村観光部局、観光団体も含めた関係機関等との連携体制の強化を図る。

取組内容	関係者
(関係者間の連携強化)	
<p>海外見本市や観光イベント等への出展、海外船社キーパーソンの招請など、連携した取組を進めるなど、北海道クルーズ振興協議会を中心に国、道、港湾管理者、市町村観光部局、観光団体も含めた関係機関等との連携体制の強化を図る。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・海外船社のキーパーソン招請（北海道クルーズ振興協議会による連携）</li> <li>・海外見本市等への出展</li> <li>・誘致活動推進に向けた意見交換会等の開催</li> </ul>	<p>国、道、港湾管理者、市町村観光部局、関係団体等</p>

②クルーズ商品販売事業者への情報提供及び協力体制

クルーズ商品を造成する販売事業者との情報交換や、販売強化への協力などを推進する。

取組内容	関係者
(クルーズ商品販売事業者への情報提供及び協力体制)	
<p>クルーズ商品を造成する販売事業者との情報交換や、販売強化への協力などを推進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ オプショナルツアー等を造成・販売する観光事業者との情報交換や、販売強化への協力</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、 市町村観光部局、 関係団体等</p>

図表 2-2-15 (参考事例) 長崎めぐり旅ビューローの取組

長崎県では、県内を巡る着地型旅行商品の企画・造成と発地での商品購入の環境整備を行うため、観光連盟や観光団体などが参加して「長崎めぐり旅ビューロー」を平成 29 年(2017 年)に発足している。

長崎めぐり旅ビューローでは、JTB 九州と旅行業登録のある法人が主催して、交通、体験メニュー、食などを組み合わせた「めぐり旅ブランド」商品(離島 7 本、本土 5 本)を、大都市圏など発地の大手旅行会社に向け販売している。また一般向けの専門 Web サイトを設置して、商品や体験メニュー単品、各種のクーポンなどを販売している。

(効果)

クルーズ客船の積極的な誘致やおもてなしの一層の充実等が図られている。

③海外事務所等との連携

日本政府観光局(JNTO)や北海道海外事務所等を活用し、海外船社等からの情報収集や対象船社へのPRを行う。

取組内容	関係者
(海外事務所等との協力体制強化)	
<p>JNTOや海外事務所等の協力により、海外船社キーパーソン等からの情報収集やPRに努めるとともに、道内企業の海外事務所などにおいても誘致の海外窓口アドバイザーとして協力体制を構築することにより、誘致を促進する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ JNTOや海外事務所等と連携した情報収集</li> <li>・ 道内企業海外事務所等との協力体制の構築</li> </ul>	<p>国、道、 港湾管理者、</p>



⑤インフラ整備

大型船などの受入環境改善に向けたクルーズターミナルの整備を進めるほか、発着地としてC I Q体制の充実に向け、地域が連携したC I Q体制の強化手法を検討する。



## 4 推進にあたって

本道へのクルーズ船誘致促進に向けては、国、道、港湾管理者、市町村観光部局、地域振興・経済・観光団体、民間事業者や道民といった多様な関係者が連携・協働した取組により、オール北海道による効果的な誘致を進め、各種施策が展開されることが重要であることから、道及び関係者は、それぞれ期待される役割を果たしながら連携し、次のとおり取組を進める。

また、道は、関係者間の繋がりを深め、一体となって各種施策の一層の推進を図るため、本方針の各種施策の取組状況や、課題整理等の協議・連携の場として、クルーズ船誘致方針の推進に係る実務者の会議を開催し、着実な取組の推進を図る。

### (1) 道の取組

- ① 国、港湾管理者、市町村観光部局及び地域振興・経済・観光団体等と協働した取組の推進や、北海道クルーズ振興協議会等の関係組織と協力をしながら、ターゲットを明確にした効果的なクルーズ船の寄港を促進するとともに広域自治体として、市町村観光部局、港湾管理者の取組を支援する。
- ② 北海道クルーズの定期・定点化や、新たなクルーズルート of 造成に向け、道外市町村や周辺国などとの連携や、交通事業者との調整等が必要となるフライ（レール）&クルーズに向けた路線誘致、幹線交通ネットワーク及び2次交通の充実・強化の取組を進めるとともに、各クルーズ船社への提案を行う。
- ③ クルーズに対する道民の理解を得る取組を進めるとともに各港湾独自の取組を促進させる環境づくりに努める。
- ④ 国に対して、クルーズ船の受入環境の整備などに必要な関係予算の確保や、制度改正、北海道のクルーズ基地化に向けた規制緩和などについて要望する。

### (2) 関係者の期待される役割

#### ○国

港湾整備の促進をはじめ、北海道クルーズ振興協議会等、地域のクルーズ関係組織への協力など、円滑な取組が進められるよう適切な支援、助言が期待される。

#### ○市町村観光部局、港湾管理者

国や道、地域と連携を図りながら、クルーズ船誘致に向けた港湾整備を行うとともに、周辺の観光地、地域住民と連携、協働した受入体制の推進などが期待される。

#### ○関係団体（経済団体、観光団体）等

受入体制の充実や、クルーズ船の受入にあたり、市町村観光部局や港湾管理者等と一体となった活動が期待される。

#### ○北海道クルーズ振興協議会

北海道のクルーズ振興の活動促進を図るため、クルーズ振興策の企画実施、広報宣伝及び啓発や、分野間の連携推進など、道内クルーズ関係者と一体となった活動の中心的な役割を果たすことが期待される。

