

研究論文

佐世保市の成長戦略

～佐世保港の人流拡大に向けた取り組み～

前山 つばさ*・山本 裕†

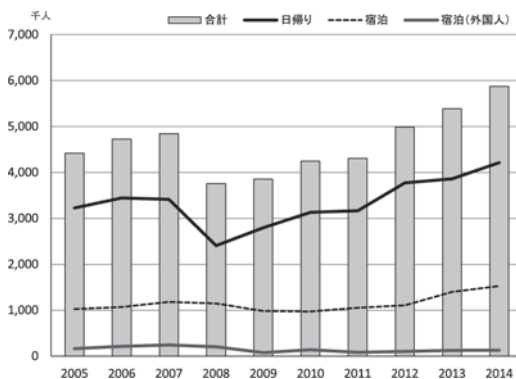
I. はじめに

佐世保市は、長崎県北部の中央に位置する都市で、2015年11月末時点で人口約25万人と、長崎県内では長崎市に次ぐ第2位、九州・沖縄地方では第10位の規模を有している。かつては人口4,000人ほどの一寒村であったが、1889年に日本海軍の鎮守府が設置されたことを契機に5万人程へ急増し、第二次世界大戦後も米国海軍の進駐や海上自衛隊基地の設置により軍港としての賑わいを保っていた。人口のピークは1944年の約28万8,000人であったが、軍港としての風情や、1955年の指定から60周年を迎えた西海国立公園、日本有数の規模を誇るテーマパークであるハウステンボスなど、多彩な資源を活か

した観光業に力を入れるようになり、近年では年間500万人前後の観光客を受け入れる観光都市となっている（図1参照）。

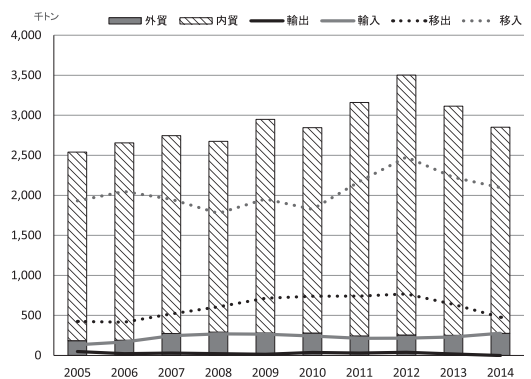
軍港という特性は、観光面における資源となる一方で、港の商業利用においては大きな制約となっている。佐世保市は戦後、佐世保港を商港として発展させようと、明け渡された旧海軍施設の活用により外貿を促進し、1948年に貿易港、1950年に食糧輸入港の指定を受けた。実際に、1948年の港湾統計では、輸入約20万2,000トン、輸出約4万8,000トンの外貿貨物の取り扱いがあったと記録がある。しかし、1950年に朝鮮戦争が始まってすぐ国連軍の拠点地として指定され、佐世保港内に米軍施設が次々と設置されたことにより、商港としての利用が困難に

図1 過去10年間の佐世保市観光客数



資料：平成26年度佐世保市観光統計

図2 過去10年間の佐世保港取扱貨物量



資料：平成26年度佐世保港湾統計年報

*佐世保市港湾部技師

†長崎県立大学経済学部教授

なっていた。このような状況の中でも、佐世保市は商港としての活用に取り組み、佐世保港における外貿貨物の取り扱いには1991年に輸入が約69万7,000トンで最高となり（輸出は約7,000トン）、2014年の港湾統計では、輸入約28万トン、輸出は取扱なしとなっている（図2参照）。

このような背景を有する佐世保市の港湾を介した国際的な成長戦略について、これまでの経緯や現在の状況を紹介しながら、抱えている課題や将来の方向性について考察したい。

Ⅱ．佐世保市の成長戦略と港湾政策

1．成長戦略と国際戦略の位置づけ

佐世保市では、市民やまちが将来に向け理想とする姿を基本構想『ひと・まち育む“キラっ都”佐世保～自然とともに市民の元気で輝くまち～』として掲げ、個別分野の実現目標を2008年から2017年を対象期間である第6次総合計画（以下、総合計画）にまとめている（図3参照）。総合計画の中では、海外との結びつきを強化し地域の活力につなげようと、教育や観光などさまざまな分野における国際戦略の方針を立てており、達成への具体的な事業内容を佐世保市国際戦略活動指針（以下、活動指針）として取り

図3 佐世保市第6次総合計画後期基本計画の概要

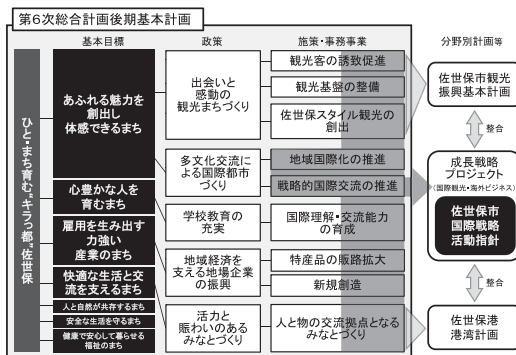
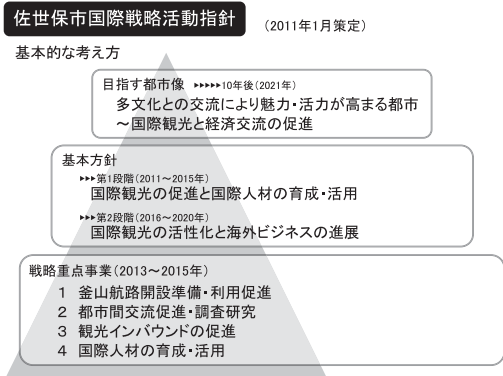


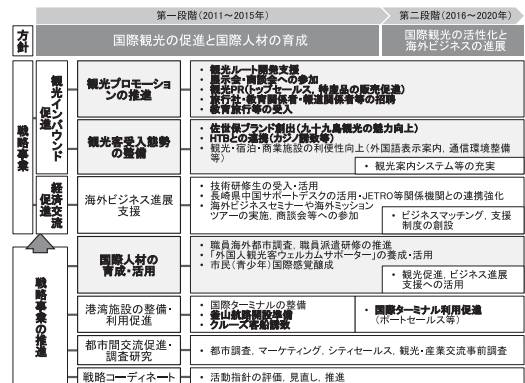
図4 佐世保市国際戦略活動指針の概要



まとめている。

この活動指針は、“本市の持続的発展のためには、自らの経済力強化はもとより、環境変化を的確にとらえ、国際的な視点で各都市との共存共栄を図っていく必要がある”との考えのもと、2011年に策定したものである。国際戦略の主な目的を“成長著しい東アジアの活力を取り込むこと”とし、アジア市場における現地での新たな販路確保や生産拠点の拡大、経済成長に伴って増加が見込まれる旅行需要を取り込んだ誘客促進を目指していくこととしている（図4参照）。港湾分野としては、国外の人と物の交流を促進するためかねてから国際航路の開設について検討を進めており、戦略事業として“港

図5 佐世保市国際戦略活動指針の政策体系



湾施設の整備・利用促進”が位置づけられている（図5参照）。

2. 港湾を活用した国際戦略の経緯

佐世保市における港湾を介した国際戦略は、東アジア諸港との国際航路の開設による物流や人流の拡大が大きな目標とされてきた。国際航路の開設に関しては、1996年に中国福建省の廈門市より貨物航路の開設を提案されたことが、本格的な検討の始まりといえる。廈門市は1983年から佐世保市と姉妹都市を結んでおり、当時同市の船会社が運航していた廈門港 - 那覇港 - 博多港間航路の寄港地に佐世保港を加えようという提案であった。この提案に対し佐世保市側は、廈門市へ赴き現地市場などを確認するとともに、佐世保港周辺企業による需要調査や港湾関係者の意見聴取を行い、継続性などの検証により航路開設を検討した。その結果、コンテナ貨物の需要不足やバラ貨物用のストックヤード不足が課題として明らかになり、廈門航路への参入は見送られることとなった。

続いて2007年には、長崎県と協同して韓国の船会社に対し、釜山港 - 佐世保港間のフェリー航路開設の提案を行った。これに対し韓国船会社も前向きな反応を示したことから、翌年2月にフェリー航路就航の了解覚書を取り交わし、その年の秋には運航が開始するよう準備が進められていた。しかし、2008年に韓国国内で新型インフルエンザの流行とウォン安が発生したため、旅客需要の減少が想定され、航路就航は延期となった。その後は実現を目指し1年ごとに了解覚書を更新してきたが、日韓関係の不調や船便旅客・貨物双方の需要減少により航路就航への環境は厳しさを増していき、現在まで実現には至っていない。しかしながら、航路就航に向けた調整は現在も続いており、将来における

実現を目指している。

釜山航路の計画を受け佐世保市では、外航船舶の寄港に対応した港湾施設の整備に向け動き始めていた。国際ターミナルや岸壁など周辺施設の整備を計画し、2009年には市の重点プロジェクト『国際観光都市 佐世保の新たな玄関口となる基盤整備』として計画の推進を図った。この整備箇所はJR佐世保駅の南側約500mに位置し、市街地中心部にも程近く、周辺に近海・離島航路のターミナルが立地している、まさに佐世保の海の玄関口として最適な場所が選ばれ、国際交流による賑わいが地域全体へ広がるのが期待されていた。

この港湾施設整備の完了が見え始めた頃、東アジアでは中国発着の大規模なクルーズブームが発生した。当初の目標である釜山航路就航への調整は継続していたものの具体的な開設の目途が立っていなかったことから、完成する施設をクルーズ客船の受入に活用しインバウンド観光の増加と国際交流の促進を当面の戦略と定め、佐世保港におけるクルーズ客船の誘致を本格化することとした。

なお、国際航路の開設は佐世保市の国際戦略において引き続き実現を目指す重点目標の1つであり、実現可能性についてたびたび調査・検

図6 佐世保港国際ターミナル [2015年4月供用]



討を行ってきたが、それらを踏まえて実現には大きく3つの課題が存すると推考する。次項ではその課題について取り上げていく。

3. 港湾を活用した国際戦略の課題

佐世保港における港湾を活用した国際戦略の推進（特に、国際航路の開設）において、考えられる課題は次のとおりである。

(1) 他港と比較して港湾貨物の取り扱い環境が不利

佐世保港内には米国海軍や海上自衛隊の基地関連施設が点在しており、港湾関連の産業に活用するための用地を集約して広く確保することが困難である。佐世保市の平成27年度版基地読本によると、2015年4月時点で基地関連施設の土地面積が市域面積（約426.06km²）に占める割合は、米国海軍施設が約0.95%（4.06km²）、海上・陸上自衛隊施設が約0.65%（2.78km²）、合計で約1.6%に上っており、それらの大部分は佐世保港の臨海部の重要な部分に集中している。そのような状況が長く続いてきたことが、民間事業者による港湾物流事業の拡大を妨げてきた要因と考えられる。この課題は、市が目指す商港機能と防衛機能の棲み分けに向けた取り組みにより、少しずつ改善が進んでいる。

(2) 海外における佐世保市・佐世保港の認知度が低い

佐世保港は、特に北東アジアの港からは非常に近い距離にあるにも関わらず、海外においてあまり認知されていない。これは前述(1)とも関連し、外貿貨物取扱の縮小に伴い佐世保港と海外港とのつながりが薄れてゆき、相対して近隣の博多港や伊万里港などでは大規模かつ利便性の高い国際物流港湾として整備・利活用が進め

られてきたことによるものと考えられる。また旅客については、2000年代後半から海外の格安航空会社が成田空港や関西国際空港といった大都市圏とアジア各都市との路線を就航しはじめたことにより、現在言われるゴールデンルートのような従来の人気観光地への需要の集中が生じ、地方は海外においてほとんど情報が伝わっていないのではないかと考える。物流にしても人流にしても既に強力な競合相手がいるため流れを引き込むことは難しいが、いかなる取り組みに先立っても認知度の向上は必要である。この課題に対して佐世保市では、経済活動につながる流れは具体的な取り組みがまだこれからといった状態であるが、姉妹都市などの人材交流事業やシティセールなどにより進展を図っている。

(3) “佐世保発” 需要の掘り起こしが不十分

これまでの国際航路実現性の検証では、旅客や貨物に関する需要をたびたび推計し、「“佐世保発”の需要がない」と結論付けてきた。しかし過去の推計において、旅客については他港の利用状況と佐世保市の外国人観光客数を参考に振り分けたものであり、貨物については佐世保港の利用可能性を企業に直接問うてはいるが把握できた企業数が少ないもので、いずれにしても佐世保港周辺の潜在的利用者を十分把握できたものとは言えない。これに対し、貨物については2014年度より長崎県、佐賀県、福岡県の企業を対象に国際物流を中心とした港湾物流に関する調査を実施している。また、港湾事業者と協働して港湾の利用促進に取り組むことも検討しており、これまでより能動的な佐世保発貨物の集貨・創貨の可能性を探っていきたいと考えている。

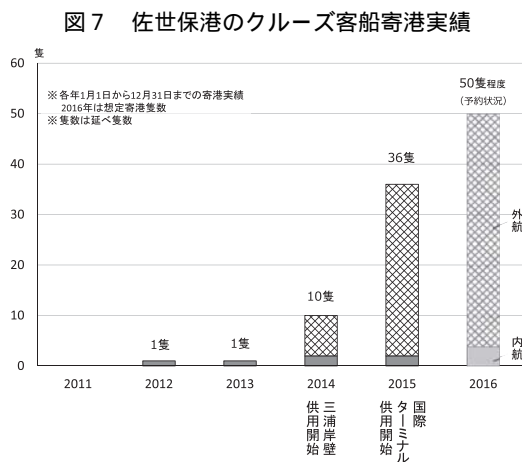
上記3つの課題は、それぞれ相当な時間と労

力をかけて取り組んでいかなければならないものであるが、数年前からのクルーズブームにより、佐世保港においても海外の活力を取り込むチャンスが訪れた。東アジアのクルーズ市場では、2010年頃から欧米クルーズ船社が中国を拠点とする4～5日ほどの短期クルーズを運航し、2014年には中国資本を中心とした複数のクルーズ船社が設立、運航を開始している。ブームの中心である中国からのショートクルーズでは九州での寄港が旅程に合うが、特に北部九州は人気の観光地である韓国済州島に近いこともあり、寄港地としての需要が非常に高まり、佐世保港も多くのクルーズ客船を誘致することができる状況となっていた。そこで佐世保市では、国際航路を想定して整備していた港湾施設をクルーズ客船誘致に活用し、船社やチャーターを行う旅行会社、観光客を通して東アジアでの佐世保港の認知度向上を目指している。

Ⅲ．クルーズ客船寄港と観光動向

1．佐世保港におけるクルーズ客船の寄港状況

中国クルーズ客船の誘致が成功し、佐世保港へのクルーズ客船寄港回数は年々増加している



(図7参照)。2013年までは内航船舶が年1隻寄港する程度であったが、前述の重点プロジェクトである岸壁整備が完了した2014年には外航客船8隻が、国際ターミナル整備が完了した2015年には外航客船34隻が寄港した。2016年についてはまだ予約の段階であるが、それでも2015年の実績を上回るのではないかと期待している。

各年の寄港状況をみると、2014年のクルーズ客船寄港実績は内航客船2隻、外航客船8隻の計10隻であり、訪問者数は乗客1万1,363人、乗員数5,923人の計1万7,286人であった。2014年は、4月の岸壁供用により7.7万トン級までの大型船舶が寄港できるようになったため、上期には佐世保初寄港の客船が相次いで寄港している。これらの船は国内の旅行会社によりチャーター運航されたものであり、発着地を国内の港としていたことから、日本人の乗客が9割以上を占めていた。下期には、寄港実績がある邦船のほか、中国人観光客を乗せた客船が寄港し始めた(表1参照)。

2015年は、中国船社の客船寄港が急増してい

表1 2014年佐世保港クルーズ客船寄港実績と乗客数

| 船名(船籍) | 寄港日 | 内/外 | 乗客数(国籍) | | | | 備考 | |
|-------------------------|-------|-----|---------|-------|----|-----|--------|-------------|
| | | | 日本 | 中国 | 韓国 | その他 | | |
| 1 VORENDAM (オランダ) | 4/4 | 外航 | 1,276 | 16 | 14 | 41 | 1,347 | 横浜発着 |
| 2 COSTA VICTORIA (イタリア) | 4/29 | 外航 | 687 | 98 | 12 | 30 | 827 | 横浜 or 佐世保発着 |
| | 5/5 | 外航 | 1,266 | 3 | 13 | 31 | 1,313 | |
| | 5/10 | 外航 | 1,365 | 13 | 12 | 12 | 1,402 | |
| 5 | 5/15 | 外航 | 1,089 | 49 | 23 | 168 | 1,329 | |
| 6 飛鳥II (日本) | 9/29 | 外航 | 512 | 0 | 1 | 8 | 521 | 横浜発七尾着 |
| 7 ばしふいっくびいなす (日本) | 10/8 | 内航 | 419 | 0 | 0 | 0 | 419 | 神戸発着 |
| 8 HENNA (マルタ) | 10/18 | 外航 | 0 | 1,772 | 0 | 4 | 1,776 | 上海発着 |
| | 10/24 | 外航 | 0 | 1,892 | 0 | 4 | 1,896 | |
| 10 ばしふいっくびいなす (日本) | 11/23 | 内航 | 533 | 0 | 0 | 0 | 533 | 神戸発着 |
| 計 | | | 7,147 | 3,843 | 75 | 298 | 11,363 | |

表2 2015年佐世保港クルーズ客船寄港回数

| 船名 | 寄港回数 | | | | | | | | | | | |
|---------------------|------|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|-----|-----|
| | 1月 | 2月 | 3月 | 4月 | 5月 | 6月 | 7月 | 8月 | 9月 | 10月 | 11月 | 12月 |
| CHINESE TAISHAN | 0 | 0 | 1 | 1 | 1 | 4 | 3 | 4 | 2 | 1 | 1 | 0 |
| HENNA | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 1 | 4 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| COSTA VICTORIA | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 |
| SKYSEA GOLDEN ERA | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 | 0 |
| 飛鳥II | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| ばしふいっくびいなす | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 |
| SUPER STAR AQUARIUS | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 計 | 1 | 0 | 1 | 2 | 5 | 5 | 5 | 8 | 4 | 3 | 2 | 0 |

表3 佐世保港に寄港した主なクルーズ客船の諸元

| 船名 | 運航会社 | 国籍 | 総トン数 | 旅客定員 | 乗組員 |
|---------------------|--|--------|--------|-------|-----|
| HENNA | HNA Tourism Cruise and Yacht Management Co., Ltd | MALTA | 47,678 | 1,965 | 700 |
| CHINESE TAISHAN | BOHAI CRUISE Co., Ltd | PANAMA | 24,427 | 927 | 353 |
| SKY SEA GOLDEN ERA | SkySea Cruise Line | MALTA | 72,458 | 2,110 | 843 |
| COSTA VICTORIA | COSTA CROCIERE S.p.A. | ITALY | 75,166 | 2,394 | 790 |
| ばしふいっくびいなす | 日本クルーズ客船株式会社 | JAPAN | 26,594 | 696 | 204 |
| 飛鳥II | 郵船クルーズ株式会社 | JAPAN | 50,142 | 960 | 545 |
| SUPER STAR AQUARIUS | Star Cruises Inc. | BAHAMA | 51,309 | 1,529 | 700 |

(表2参照)。この頃は中国船社の設立が相次ぎ、2014年4月にHNAクルーズ、同年11月に渤海クルーズ、2015年5月にスカイシーク

ルーズが九州向けの運航を開始した。また佐世保港では、2015年4月に国際ターミナルの供用により船外で出入国審査ができるようになったため、外航客船の寄港が増加したと考えられる。

ちなみに、佐世保港へ2014年に寄港したクルーズ客船の乗客数と旅客定員(表1および表3参照)を比較すると、日本発着の場合の乗船率が5割程度であるのに対し、中国発着の場合には9割を超えており、顕著な違いがあらわれている。

2. 中国人観光客の観光動向

佐世保港において主要な寄港船舶となった中国客船であるが、下船した観光客が向かう先は佐賀県有田町の有田ポーセリンパークに集中している。中国人観光客の多くは旅行会社のオプションツアー(以下、ツアー)を申し込んでおり、下船後入国審査を終えるとすぐにバスに乗り込んで観光に向かい、出港の3~4時間前に岸壁へ戻るようなスケジュールである(表

表4 2015年のHENNA 寄港時の代表的なツアースケジュール(一部)

| 月日 | 入港時刻 | ツアースケジュール | | | | | | | | | | | | 出港時刻 |
|-------|-------|-----------|------|------------|------------|--------------------|------------------|----------------|------------|--------|----------------|-------|-------|-------|
| | | 8:00 | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 | 15:00 | 16:00 | 17:00 | 18:00 | | |
| 4/4 | 10:00 | | | 下船 | 西海橋 | | 長崎ICT免税店 平和公園 | | 展海峰 展望台 | | させぼ五番街 商店街 | 乗船 | 20:00 | |
| 5/11 | 10:00 | | | 下船 | 弓張岳 展望台 | | 西海橋公園 自由食事 | | | | 有田ポーセリン パーク | 乗船 | 20:00 | |
| 5/27 | 9:00 | | 下船 | | | 長崎龍宴 昼食 | グラバー 園 | 長崎LAOX 免税店 | | 浜町商店街 | | 乗船 | 19:00 | |
| | | | 下船 | 弓張岳 展望台 | | 有田ポーセリンパーク 自由食事 | | | 西海橋公園 | | 乗船 | | | |
| 6/5 | 9:30 | | | 下船 | | | | させぼ五番街 | | | 弓張岳 展望台 | 乗船 | 19:30 | |
| | | | 下船 | | 長崎龍宴 昼食 | 平和公園 | 中華街 | 浜町商店街 | オランダ坂 | | 乗船 | | 19:30 | |
| | | | | 下船 | | | 平戸城(外観) | 平戸ザビエル記念 教会 | 平戸散策 | | 乗船 | | 19:30 | |
| | | | | 下船 | | | | オランダ坂 | 平和公園 | | 有田ポーセリン パーク | 有田免税店 | 乗船 | 19:30 |
| 10/28 | 9:30 | | 下船 | 展海峰 展望台 | | | 嬉野温泉 入浴→昼食 | | | 四ヶ町商店街 | 乗船 | 17:00 | | |

表5 2015年のCHINESE TAISHAN 寄港時の代表的なツアースケジュール(一部)

| | 入港時刻 | ツアースケジュール | | | | | | | | | | 出港時刻 |
|-------|------|-----------|--------|--------|----------|-------|-------|------------|-----------|--------|-------------|-------|
| | | 8:00 | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 | 15:00 | 16:00 | 17:00 18:00 | |
| 8/30 | 8:00 | 下船 | | 平和公園 | 女神大橋 | | 有田免税店 | 有田ポーセリンパーク | | させぼ五番街 | 乗船 | 20:00 |
| 9/4 | 8:00 | 下船 | | 平和公園 | 女神大橋 | | 有田免税店 | 有田ポーセリンパーク | | させぼ五番街 | 乗船 | 20:00 |
| | 8:00 | 下船 | | 展海峰展望台 | | 平和公園 | | 長崎原爆資料館 | 女神大橋 | | 乗船 | 20:00 |
| 10/15 | 8:00 | 下船 | 弓張岳展望台 | 大村公園 | 大村ICT免税店 | | 中華街 | | 長崎LAOX免税店 | | 乗船 | |

表6 2015年のSKYSEA GOLDEN ERA 寄港時の代表的なツアースケジュール(一部)

| | 入港時刻 | ツアースケジュール | | | | | | | | | | 出港時刻 | |
|-------|------|-----------|---------------|---------------|------------|-------|----------------|---------|-------|--------|-------------|------|-------|
| | | 8:00 | 9:00 | 10:00 | 11:00 | 12:00 | 13:00 | 14:00 | 15:00 | 16:00 | 17:00 18:00 | | |
| 9/3 | 8:00 | 下船 | 九十九島パールシーリゾート | | 有田ポーセリンパーク | | | イオン大塔SC | | | 乗船 | 乗船 | 18:00 |
| 11/10 | 7:00 | | 下船 | 展海峰展望台 | | | 嬉野温泉入浴→昼食 | | | 四ヶ町商店街 | 乗船 | | 17:00 |
| | | 下船 | 展海峰展望台 | 九十九島パールシーリゾート | | | 有田ポーセリンパーク自由昼食 | | | | 乗船 | | |

資料：旅行会社より提供されたツアースケジュール予定表から、時刻や行先等が明確なものを抜粋して作成

4、5、6参照)。有田町以外の観光地では、長崎市の平和公園や福岡市のキャナルシティ博多が行先としてよく選ばれているようであり、また、佐世保市内の観光地では、九十九島パールシーリゾートやハウステンボス(無料ゾーン)、弓張展望台が有田ポーセリンパークと合わせてツアーに組み込まれている場合が多い。実際は、ツアー参加者の希望により移動中に先行先や滞在時間を変更したという話もあり、出港時間数十分前にバスが帰ってくることも珍しくない。岸壁に時間的余裕を持って戻って来た観光客は、隣接する商業施設やターミナル内の臨時物販ブースで買い物をし、出港1時間~30分前を目途に再び乗船していく。

ツアーの行先として有田ポーセリンパークやキャナルシティ博多が選ばれる傾向にある理由は、免税店での買い物と食事が1箇所で行える施設であり、長崎市は免税店と食事処が近接しているメジャーな観光地であることから、団体

で行動するツアーで非常に利用しやすいためであると考えられる。しかしながら、佐世保市では2015年度からはクルーズ客船の寄港回数と市内商業施設や有料施設への訪問といった条件に応じてクルーズ船社に対する助成が行われており、徐々に地元商店街などがツアーコースに組み込まれはじめている。

3. 佐世保市におけるクルーズ振興の取り組み

クルーズ客船を今後も継続的に誘致し、また、観光消費などの恩恵を地元がより多く享受するため、各寄港地ではさまざまな取り組みが行われており、佐世保市においてもクルーズ振興に向けた動きがある。ここからは、本市におけるクルーズ振興の取り組みを3つ紹介するとともに、今後取り組むべき事項について考察したい。

(1) ポートセールスの実施

佐世保港のポートセールスについては、かねてより港湾施設機能の情報提供を中心とした国内クルーズ船社への誘致活動が行われてきた。しかし、中国クルーズブームと2014年の岸壁供用開始のタイミングより、中国クルーズの運航会社や旅行会社へのセールスを強化している。セールスにあたっては、市の港湾部と観光物産振興局が中国や韓国へ赴き、港湾施設の機能や背後圏の観光地についてそれぞれ情報提供を行っている。また、2015年7月と11月には、佐世保市長や佐世保観光コンベンション協会理事長なども同行し、中国の上海、廈門両市のクルーズ船会社や旅行会社などを訪問し未だ実績がない佐世保港寄港を誘致するなど、トップセールスを展開した。

なお、セールスにおける近年の話題は、岸壁や国際ターミナルの整備により7.7万トン級客船の係船や専用施設での入国審査が可能になったことが主であったが、最近では市内の観光情報の提供に力を入れ始めている。市内観光地のパンフレット提供はもちろんのこと、基本情報や港からの所要時間を整理するとともに、客船の寄港スケジュールに合わせたモデルツアーコースを作成し、市内周遊を促す提案を行っている。今後も観光客が市外へ流出することを防ぐため、市内観光地の個々の魅力をしっかりと伝え、季節の行事やイベント、観光客の受入体制の整備状況など最新の話題を随時提供し、船社や旅行会社の興味を継続して惹きつけていく必要がある。この際、セールス相手のニーズを把握しておき、互いにメリットを得られるようなツアー提案などができればより効果的なセールスになると考えられる。

(2) クルーズさせぼの発足

クルーズ客船の受入においては関係者間の連携が不可欠であり、この連携を円滑に行うために多くの港や地域でクルーズ振興を図る組織が設立されている。佐世保市においても、クルーズ客船の寄港により地域を盛り上げていくことを目的として、佐世保市クルーズ振興協議会(通称『クルーズさせぼ』)が2014年に発足している。本協議会は、長崎県クルーズ振興協議会(通称『クルーズながさき』)の佐世保地区組織であり、クルーズ振興方策の企画・実施や広報宣伝、客船や観光客の誘致を主な事業としている。

クルーズさせぼのこれまでの事業は、クルーズ客船寄港時の歓送迎イベントの実施や案内所の開設などである。歓送迎イベントでは、入港時に音楽や着ぐるみによりお出迎えをし(図8参照) 出港時にはよさこいや郷土太鼓による送迎イベントを行い(図9参照) 離岸と同時に岸壁で黄色いハンカチやペンライトを振りながらのお見送りを実施している(図10参照)。さらに初寄港時には、伝統工芸みかわち焼きの記念盾贈呈や地酒による鏡開きなどの歓迎セレモニーを行い、クルーズとの親交も育んでいる。また、佐世保港寄港前の乗客へ佐世保観光のPRを行うため、客船に乗り込んでツアーデスクを開設するといった事業も年間数回実施している。なお、事業にかかる費用はクルーズながさきからの客船歓迎イベント助成金と市の負担金により賄われている。

設立当初、本協議会を構成していたのは佐世保市の港湾部、観光物産振興局および佐世保観光コンベンション協会であるが、免税店の対応を強化するため、市の農水商工部が2015年に参画している。さらに、クルーズさせぼの今後の運営を検討する上で、運営予算の確保や関係者

間の連携の強化を図るため、クルーズ客船寄港により一定の利益を享受する団体・事業者の参画も検討が必要な事項である。また、クルーズ客船の歓送迎対応は市のホームページやSNSの告知により集まってくださった市民と市職員の当番制により実施しているが、入出港時間変更などの情報がタイムリーに届かずなかなか参加者が集まらないといった事態も生じている。これに対し、送迎イベントの一環として地域のダンススクールや高等学校のプラスバンドを招聘し、スクールに通う子供たちの保護者や高校生にもお見送りに参加してもらうよう工夫を行っている。クルーズに係る歓送迎行事などへの市民参加については、函館港などで実施されているクルーズサポーター制度や石川県の金沢港振興協会が組織しているクルーズ・ウェルカム・クラブが成果を挙げており、今後は本市においてもそのような事例を参考にしたおもてなし組織づくりを検討している。

(3) 地元事業者の取り組み

地元事業者においても、クルーズ客船寄港の影響力を地域へ取り込もうと取り組みが行われている。

佐世保市では2013年6月に、市内中心部の商業者が中心となり、中心市街地から地域を盛り上げていくことを目的とした『SASEBO まち元気協議会』を設立している。本協議会は、2013年冬に中心市街地で新たに開業することとなった大型商業施設事業者と地元商店街での連携調整を図るため、官民合わせて8団体により組織されたものであり、商業施設と商店街との回遊を促す事業案が同協議会から施設開業に先立って提出された。その後施設は予定どおり開業したが、同協議会は引き続き事業者や行政と連携して地域の活性化を模索していくこととし、活

図8 ご当地キャラクターによるお出迎え



図9 ハウステンボス歌劇団による送迎イベント



図10 岸壁でのお見送り



性化方策を考える検討会を開催している。この検討会を通じて、佐世保の中心市街地活性化計画『SASEBO まち元気計画(プラン)』が2015年に同協議会から佐世保市へ提案された。この元気計画では、官民それぞれが実施主体とされる90の事業案を掲げており、その中に“外国人観光客受入の環境整備”が挙げられている。具体的な事業内容は、海外クルーズ客船および観光客を受け入れるための施設整備、まちなかパンフレットの作成、外国語ガイドの養成や外国人の接客術に関する講座開催であり、実施主体には公共の施設整備を市が、その他の事業を今後の設立を目指しているまちづくり組織が担うことを想定している。まちづくり組織については検討会においてその形態を構想している段階であるが、将来の官民連携による外国人観光客誘客が期待される事柄といえる。

IV. クルーズによる地域振興への課題

外航クルーズ客船の誘致により国際人流の受入拡大に取り組んでいるが、その成果は成長戦略に掲げる“地域への海外活力の取り込み”に思うようにはつながっていない。この状況について、次の2つの課題が存すると考えられる。

(1) 観光地としてのPR不足

クルーズ客船が多く寄港するようになったとはいえ、乗船している外国人観光客は、佐世保市や佐世保港について知識や関心を持って訪れているわけではないという。免税店や商業施設で買い物することを主な目的としている中国人観光客にとっては、どこに上陸するのかは関心が低い事柄なのではないだろうか。大型バスで移動する団体ツアーの参加者は「寄港地もツアー先の有田や福岡だった」と記憶してしまっ

ているのではないかとツアースケジュールを見て疑念を感じている。

現在は佐世保港にも多くのクルーズ客船が寄港する状況であり、背後にある地域の観光資源をPRする絶好の機会が訪れているといえる。本来、海外で地域のPRを行おうとする場合、現地に赴き、旅行会社や広告代理店などをいくつも訪問するなど、多くの労力と費用をかけなければならない。しかし、既に観光客が多数訪れている状況であれば、観光客自身が旅先の思い出を記録し、地元の友人や知人、もしくはSNSで不特定多数に紹介することで、類似するターゲットにPRをすることが可能と考えられる。しかしながら、クルーズ客船の寄港が激増して一年が経過し、また、市内施設への送客を図る方策を打ち出すことで徐々に佐世保観光を楽しむ観光客が増えてきているものの、佐世保PRにもなかなかつながらない状況が続いていると感じる。佐世保市内において、中国人観光客の旺盛な買い物需要へすぐに対応することが難しいが、観光先としては中国人観光客が非日常を体験できる場所が多くある。たとえば、九十九島群島の間を沈んでいく夕日などは、西側に海洋がない中国では体験できない絶景ではないだろうか。このような“佐世保が強く印象に残る体験をし、旅行後に誰かに伝えたい”観光資源を、ツアーを企画する旅行会社に対して積極的に提案するなどの取り組みが必要ではないかと考える。現在は、今後の佐世保港寄港クルーズに関する広告方法や波及方策を海外船社とともに検討しており、内容の調整や資料作成を行っている。

2016年以降は、中国人観光客の訪日目的が爆買いから、景勝地観光や日本文化体験にシフトしていくとの見方がある。また、中国の訪日クルーズについても、九州以東クルーズの増加な

ど何らかの変化が起こりはじめると考えられる。各地域の観光地としての個性がよいよ評価されるようになってきたときに、しっかりと知名度を上げておくことができれば、周辺の観光地に負けることなく観光客の誘致が可能となるだろう。

(2) 外国人観光客受入体制の不足

佐世保市はその歴史から米国海軍関係の外国人が地域に多く住んでおり、商店主は英語を駆使して彼らとやりとりすることを日常としてきた。そのため、クルーズ客船により訪れる外国人観光客にも容易に対応できるのではと考えられていたが、そのとおりにはいかなかった。2014年10月には中国人観光客を乗せた客船が2度佐世保を訪れており、うち1回は市内で開催されていた国体の影響で大型バスの手配ができなかったため、徒歩による市街地観光（商店街での買い物ツアー）が行われた（表7参照）。この時商店街の各店舗では、大挙して訪れた中国人観光客の対応において、英語が通じず店員の数も足りなかったことから、あちこちでレジに長蛇の列が生じる状況となっていた。その一方で、買い物消費は観光客1人当たり4,000円程度であり、他都市での爆買いと呼ばれる消費と比べると、期待したほどの手ごたえはないもの

であり、多くの観光客がまちなかを訪れる機会があっても、それを活かすための準備ができていなかったといえる。その後は、クルーズ客船寄港時に中国語対応可能なスタッフを雇ったり簡単な対話表を準備したりといった対応を行っており、接客の円滑化が図られたなどの声も出ている。また2015年からは、外国語を解するボランティアが案内補助を行う佐世保市外国人観光客ウェルカムサポーター制度の運用をはじめ、国際ターミナルなどでの活動を行い、同様に効果をあらわしている。

しかし、佐世保市内の商店街は店舗ごとに免税対応が違っており、中国人観光客ツアーの旅行会社からは引率に不向きと受け取られているのではないかと推測する。これに対し、前述のまちづくり組織などにより総合的なクルーズ対応を行おうとの話もあり、準備にまだしばらくの時間を要するものの、受入体制の強化が着実に進められようとしている。

V. さいごに

本稿では、佐世保市の港湾を介した国際的な成長戦略について、これまでの経緯や現在の状況を紹介しながら、課題や将来の方向性について考察した。

II章では、佐世保市の国際戦略の方針と港湾における重点目標である国際航路の開設に係る経緯を紹介し、航路開設の課題を(1)港湾貨物取扱環境の不利、(2)佐世保港の認知度の低さ、(3)佐世保発需要の掘り起し不足であると考察した。III章では、インバウンド観光を活用し佐世保の認知度向上を図るため近年力を入れているクルーズ誘致について、客船の寄港状況と中国人クルーズ観光客の寄港地での観光動向、誘致に係る取り組みを整理した。IV章では、III章で

表7 HENNA 寄港（2014年10月）時の基本情報

| クルーズ船 | HENNA（海娜）号 | |
|-------------|---|-------------------|
| 寄港日 | 10月18日（日） | 10月24日（土） |
| 寄港時間 | 午前7時～午後1時30分 | |
| クルーズ行程 | 天津～博多～佐世保～天津 | 天津～長崎～佐世保～天津 |
| 佐世保寄港中のツアー先 | 佐世保市内の商店街・商業施設（徒歩移動） | 佐賀県有田町内の免税店（バス移動） |
| 乗客数 | 1,776名 | 1,896名 |
| 客層・ニーズ | 中国の中間所得層が中心 日用品や日本製電化製品を買い求める人が多い ツアー代金は4～5万円 | |

参考：佐世保港クルーズワークショップ（2014/12/25）

整理した内容を踏まえ、クルーズ客船誘致による佐世保地域の振興に向けた課題を(1)観光地としてのPR不足、(2)外国人観光客受入体制の不足であると考察した。

佐世保市の港湾を介した国際交流促進においては、海外での認知度の低さとそれを克服するためのPRが十分でないことが課題であると考えが、合わせて、海外の市場に関する情報が根本的に不足しているようにも感じられた。国際航路とクルーズのどちらにしても、船社や利用者(荷主/乗客)のニーズおよび佐世保港の魅力(背後圏の産業/観光資源)とのマッチングを把握できていないため、地域振興に対してより効果的なターゲットや方策の検討に至っていないのではないだろうか。クルーズ誘致に関しては、訪れた客船の乗客が“なにをするためにクルーズに参加して”おり、“佐世保のことをどのくらい知っているのか”、船社が“どのような理由で佐世保寄港を選んで”いるのかを調査し、“佐世保港への客船寄港を維持・拡大する方策”や“乗客(観光客)と地域を結び付ける資源”、もしくは“佐世保港へ呼び込むべきターゲット”を把握することであるといえるだろう。国内において中国人観光客の訪日クルーズというと、寄港地周辺での爆買いというイメージが広く通じるところであるが、乗客の興味が爆買いのみなのかといえればおそらくそのようなことはなく、客船ごとに客層が違ふことと同様に訪日で期待することが異なるのではないかと、と、一般に考えられ始めている。佐世保は前述のとおり爆買いのような買い物行動には不向きであるが、彼らにとって非日常の体験をするには最適な観光地であると考えられる。日米文化が雑然と交わる市街地や夕日が沈む九十九島群島は、爆買い以外の体験を求める中国人には強い魅力になるはずである。前述の“何を目的に

図11 CHINESE TAISHAN 寄港時の様子



図12 SUPER STAR AQUARIUS 寄港時の様子



クルーズに参加しているのか”は“ニーズが佐世保の魅力とマッチングするのか”、“佐世保をどのくらい理解して訪れているのか”は“佐世保観光を勧めるチャンスがあるのか”という観点での考察ができ、ターゲットとすべき客層や客船(船社・旅行会社)の抽出およびポートセールス内容の見直しで、より効果的なクルーズ誘致につながるだろう。国際航路の開設についてもニーズの把握が必要であるが、マッチングを模索するだけでなく、ニーズを充足させる方策とその実現性の検討がより重要になると考える。なお、これらニーズの把握に関しては、アンケートやヒアリングによる調査をはじめており、得られた知見を踏まえて今後の取り組みを検討していく予定である。

またクルーズ観光に関する筆者の関心として、ブームはあと数年続くものとみているが、今後の誘致の取り組みについては地域内での展開だけでなく、他地域と協力しての活動も重要になるだろうと考える。すでに国内の港が複数連携してクルーズ振興を目指す組織の設立を進めており、2012年4月には小樽港、伏木富山港、京都舞鶴港の港湾管理者や港湾都市により「環日本海クルーズ推進協議会」(2013年5月には秋田・船川・能代港と境港が加入)が、2015年10月には金沢市、舞鶴市、境港市、福岡市および韓国釜山広域市の5港湾都市が連携する連絡会が発足されるなど、広域連携の動きがみられている。

他地域と連携してクルーズ誘致に取り組むメリットは、クルーズ全行程をとおした戦略的なセールスができることである。各地域(港)間で互いの観光情報や市場のマーケティング結果を共有し、“寄港地ごとにまったく異なった体験ができる”“どの寄港地でも一貫したコンセプトを感じられる”などの連携地域同士だから企画できるクルーズを船社や旅行会社にセールスすることで、継続した客船の寄港や期待どおりの地域振興に繋がっていくだろう。佐世保市の場合、主要な中国クルーズに対して、地域内での充足が難しい爆買い需要を補完してもらえる都市(例えば福岡市や熊本市)などとの連携が考えられる。まずは前述のように本市の魅力とクルーズニーズのマッチングを確認すべきであるが、その結果次第では他地域との連携を検討する必要もあるのではないだろうか。

佐世保市では国際戦略の一環として海外クルーズ誘致による人流拡大を進めているが、思うように地域振興に結び付けられていない状況にあるように思う。2016年4月からは本格的なクルーズ受け入れが3年目に入り、これまでの

受動的な受入体制から、今後は能動的かつ戦略的な受入体制による地域とつながったクルーズ振興が必要であると考え。クルーズ誘致により海外から佐世保への人の流れを作ることで、将来の国際航路による人や物の流れにつながることを期待している。