

# I ビジョン策定の目的

## 1 ビジョン策定にあたって

○東京港がクルーズ客船の拠点港として国内外からさらに多くの来訪者を呼び込み、大きな経済効果を取り込むとともに、臨海副都心のMICE・国際観光拠点化を推進するため、東京港におけるクルーズ客船の誘致施策の方向性を示すビジョンを策定する。

- ・首都東京は日本の政治・経済・文化の中心として、我が国の成長戦略を牽引する役割を担っている。
- ・東京港は首都東京の海の玄関口として、首都圏4,000万人の生活と産業を支える物流拠点としての機能を果たしており、コンテナ貨物取扱量は我が国唯一400万TEUを超えるとともに、15年連続日本一である。
- ・その一方、クルーズ客船の寄港地としての東京港は、現在のところ、国内外にその魅力が十分に認識されているとはいいがたい。
- ・クルーズ客船の入港には様々な効果が期待できるため、近年、東京都は積極的な誘致施策を推進している。
- ・そのため、クルーズ客船寄港回数は増加傾向にあるが、東京の魅力、ポテンシャルを最大限活かした上でクルーズ客船の東京港利用を更に増やしていくためには、東京港のクルーズ客船誘致施策の方向性をしっかりと定めていく必要がある。

### クルーズ客船入港に期待できる効果

- ①東京港のイメージアップ
- ②臨海副都心のMICE・国際観光拠点化の推進
- ③大きな経済効果

(大型クルーズ客船の乗客の1人当たり消費額は38,000円※)

※那覇港にボイジャー・オブ・ザ・シーズが寄港した際の内閣府調査結果、宿泊費は含まない

## 2 都の施策との関連性・位置づけ

### (1) 【「2020年の東京※1」へのアクションプログラム2013※2】

東京都では、『「2020年の東京」へのアクションプログラム2013』において、戦略的な情報発信や体制強化等により、観光・文化面における東京のプレゼンスを向上させるため、以下の目標・施策を指定し、MICE振興や旅行者誘致について、重点的に実施している。

**目標5 産業力と都市の魅力を高め、東京を新たな成長軌道に乗せる**

**施策13 東京の多彩な魅力を演出・発信し、国内外から来訪者を呼び込む。**

#### 施策13における2020年の東京の姿

- 年間1,500万人の外国人旅行者が訪れる世界有数の観光都市となっている。
- 国際的なコンベンションが、国際機関の本部が所在するヨーロッパの都市（ブリュッセル、パリ、ウィーン）並みに開催されている。
- 東京ならではの文化の想像・発信が行われることにより、才能ある芸術家が活動の拠点にするなど、アジアの文化の中心地になっている。

【『「2020年の東京」へのアクションプログラム2013』におけるクルーズ客船誘致の位置づけ】  
・外国人旅行者の誘致に効果が見込めるものとして、クルーズ客船の誘致を位置づけている。

【『「2020年の東京」へのアクションプログラム2013』においてクルーズ客船誘致との関わりが大きい施策】

- ・MICEの振興を促進していくこととしているが、クルーズ客船誘致は特に臨海副都心地域のMICE拠点化の推進に大きく寄与するものと考えられる。
- ・旅行者の利便性・回遊性の向上、東京の魅力のさらなる発掘・発信も促進していくこととしているが、いずれの施策もクルーズ客船誘致の促進と密接に結びついている。

※1 「2020年の東京」計画は、「10年後の東京」計画（平成18年策定）の理念、基本的な考え方を着実に継承し、これを充実・強化するとともに、東日本大震災後の新たな社会経済状況に対して、中長期的な視点からの確に対応し、日本の再生と東京のさらなる進化を目指して策定した東京の新たな都市戦略

※2 「2020年の東京」で描く都市像の確実な実現を図るため、真に実効性のある取組を重点的に推進するアクションプログラム。アクションプログラム2013では、計画期間を平成25年度から27年度の3カ年として、3年後の到達目標等を明示している。

## (2) 【東京都観光産業振興プラン(平成25年5月策定)】

平成25年5月に策定した「東京都観光産業振興プラン」では、観光産業振興に向けた5つの戦略として、「外国人旅行者誘致の新たな展開」「MICE誘致の推進」「魅力を高める観光資源の開発」「受入環境の充実」「人材の育成・活用」を掲げている。都は、これらの戦略に基づく施策を強力に推進し、洗練された都市としての東京の魅力をさらに磨き上げて、国内外の旅行者を積極的に誘致していくこととしている。

### 【計画期間】

平成25年～29年

### 【理念】

#### ①東京ブランドの確立

旅行者の期待に応え、信頼を獲得し続ける強いブランド力を築くことにより、世界の旅行者に選ばれる「観光ブランド都市・東京」を実現する。

#### ②東京ファンの獲得

東京の魅力を磨き、何度訪れても楽しめる東京を実現することにより、東京に魅了された旅行者を増やしていく。

### 【目標】

平成29年(2017年)の目標

訪都外国人旅行者数 平成23年410万人 ⇒ 平成29年1,000万人

訪都国内旅行者数 平成23年4.2億人 ⇒ 平成29年5.1億人

### 【東京都観光産業振興プランにおけるクルーズ客船誘致の位置づけ】

国際観光やMICEの誘致活動にも大きな効果を見込めるものとして、クルーズ客船誘致の推進が位置づけられている。

## (3)クルーズ客船誘致の推進

- 客船の東京港への寄港は、東京の魅力向上のみならず、臨海副都心への国際観光やMICEの誘致活動にも大きな効果を見込めるため、入港料などを減免するインセンティブ制度や水先料等の入出港に要する費用の一部を補助する制度、晴海客船ターミナルに寄港できない大型クルーズ客船の受入体制の確立などを通じて、積極的なクルーズ客船誘致を行う。

《晴海ふ頭に停泊するクルーズ客船》



「東京都観光産業振興プラン」p99

### 3 ビジョン策定に向けた検討体制

策定に当たっては、学識経験者や東京港利用者、関係行政機関等で構成する検討委員会を設置し幅広く意見を集約した。

#### 《東京港クルーズ客船誘致促進ビジョン策定委員会委員名簿(敬称略)》

氏名	役職	備考
赤井 伸郎	大阪大学大学院 国際公共政策研究科教授	委員長
沖田 一弘	株式会社日本海事新聞社 経営企画室企画事業部長	
木島 榮子	株式会社カーニバル・ジャパン 代表取締役	
山口 直彦	商船三井客船株式会社常務取締役	
糸川 雄介	株式会社ミキ・ツーリスト クルーズカンパニー長	
小宮 三夫	一般社団法人 東京都港湾振興協会専務理事	
藏居 淳	東京港埠頭株式会社埠頭事業部長	平成25年7月16日まで(人事異動による交代)
飯田 紀子	東京港埠頭株式会社埠頭事業部長	平成25年8月5日就任(人事異動による交代)
十河 慎一	東京都産業労働局観光部長	平成25年7月16日まで(人事異動による交代)
杉崎 智恵子	東京都産業労働局観光部長	平成25年8月5日就任(人事異動による交代)
山根 恭子	東京都東京港管理事務所長	
笹川 文夫	東京都港湾局港湾経営部長	

#### 委員会開催日時・場所

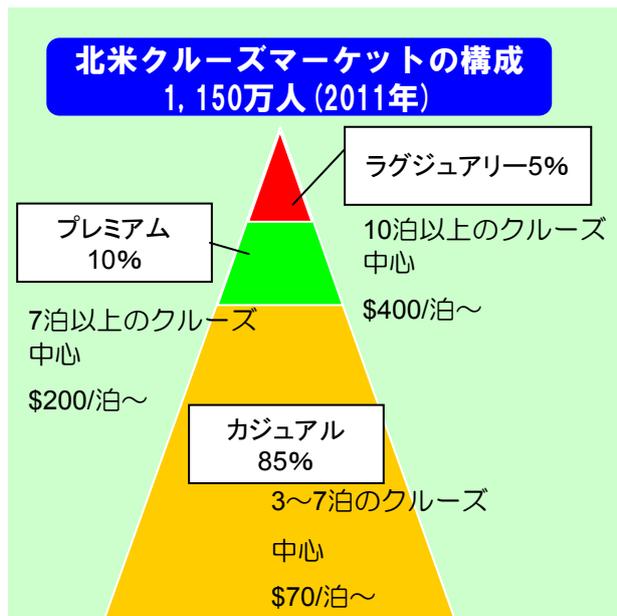
- 第1回 平成25年 6月18日(火) 11:00～12:30・東京都庁第二本庁舎10階215会議室
- 第2回 平成25年 9月 3日(火) 13:30～15:00・東京都庁第二本庁舎10階215会議室
- 第3回 平成25年 9月30日(月) 11:00～12:30・東京都庁第二本庁舎25階25A会議室
- 第4回 平成25年11月 7日(木) 11:00～12:30・東京都庁第二本庁舎25階25A会議室

## Ⅱ 東京港をめぐる現状

### 1 世界のクルーズ市場の動向

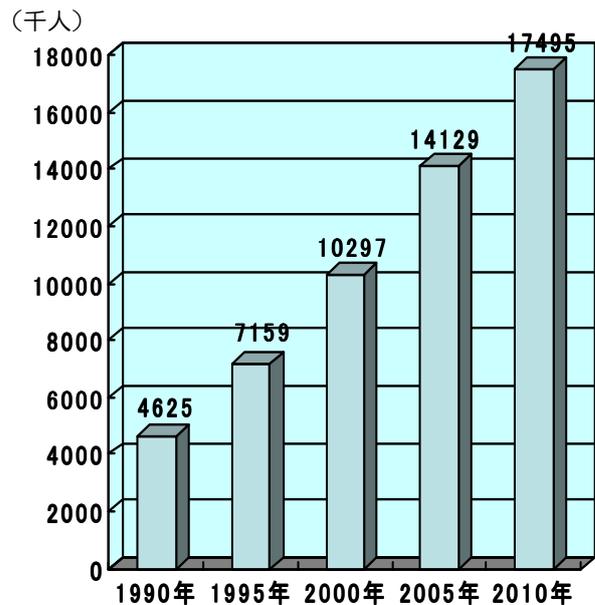
- 近年、世界のクルーズ業界では、クルーズ客船を大型化し、低価格な商品を提供することで客層を広げる戦略が主流
- こうした戦略に基づくカジュアル層の獲得により、世界のクルーズ人口は過去20年で4倍に増加
  - ・クルーズ客船の大型化は急速に進行しており、今後就航予定の新造船をみても、この傾向はさらに続いていくことが予想される。
  - ・クルーズ客船の大型化により、1泊1万円程度で船内の食事代や娯楽施設の利用料金など旅行費用のほぼ全てを含むリーズナブルなクルーズが実現するなど、クルーズの大衆化が進み、北米のクルーズ市場は急速に成長した。
  - ・北米のクルーズ市場を急成長させたクルーズ会社は、欧州に大型カジュアル船を投入し、その結果、欧州市場も急成長している。
- アジア地域では、中国を中心とする経済成長を背景にクルーズ市場も急成長しており、今後はさらに飛躍的な伸びが予想されている。
- こうした中、経済的に安定している日本市場への期待は大きく、ここ数年で外国籍船の進出が本格化し始めるとともに、2012年における日本のクルーズ人口は21.7万人(前年比16.2%増)と、増加の兆しが現れ始めている。

#### <クルーズの大衆化>



これまでカジュアル層は日本では未開拓であった

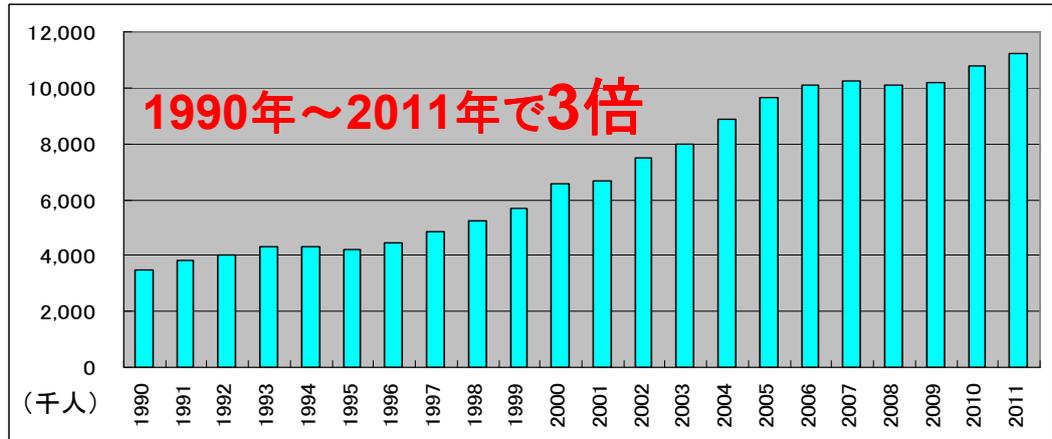
#### <世界のクルーズ人口の推移>



世界のクルーズ人口は、大幅に増加し続けている。

出典：「クルーズシップコレクション2012・2013」

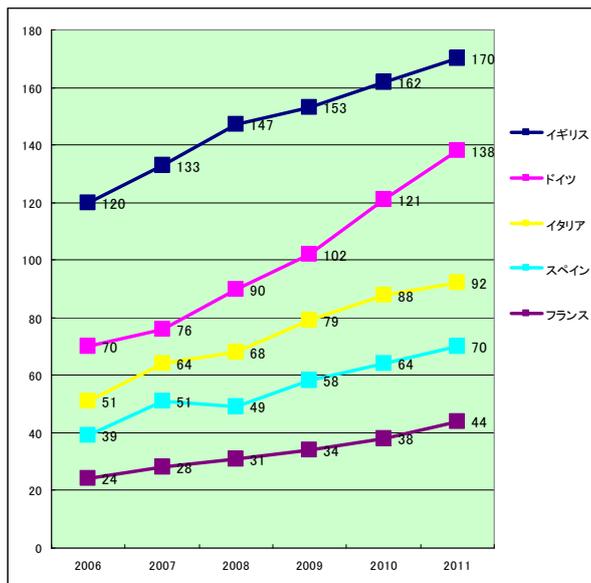
## <北米のクルーズ人口の伸び>



出典：CLIA CRUISE MARKET OVERVIEW 2011等

## <欧州主要5カ国のクルーズ人口の伸び>

(万人)



## <クルーズ人口比>

(万人)

	クルーズ人口(万人)	人口比
イギリス	170	2.72%
ドイツ	138	1.68%
イタリア	92	1.52%
スペイン	70	1.48%
フランス	44	0.70%

出典：ECC 2012/2013REPORT等

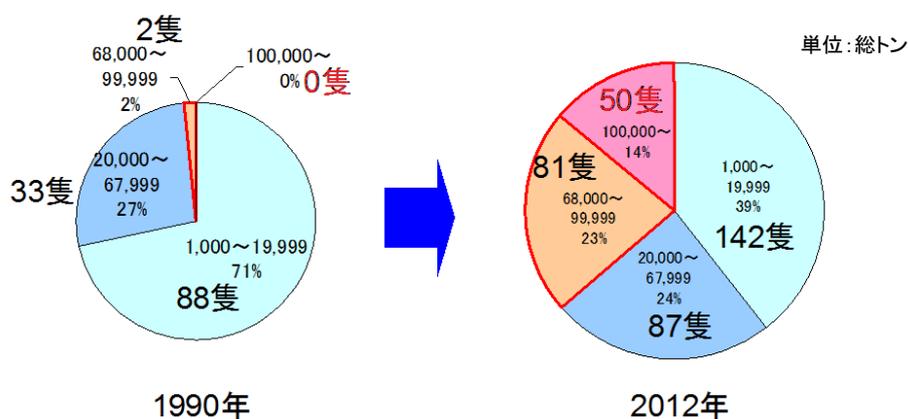
## <アジア・太平洋地域のクルーズ人口の伸び>

(万人)

国名	クルーズ人口 (2011)	国内人口 (2011)	人口比	備考
オーストラリア	59	2,170	2.71%	2011年は前年比3割増
中国	80	133,900	0.06%	2006年以降、コスタ、RCIがアジアの拠点として運航
日本	21.7※	12,700	0.17%	前年比16.2%増

※日本については2012年の実績

## <クルーズ客船の大型化>



## <今後の新造船就航予定>

就航予定年	船名	船社名	総トン数
2014年 1月	ノルウェー・ジャンゲッタウェイ	ノルウェー・ジャン・クルーズライン	14万4000トン
2014年 5月	マイン・シフ3	TUIクルーズ	9万7000トン
2014年 6月	リーガル・プリンセス	プリンセス・クルーズ	14万1000トン
2014年10月	コスタ・ディアデマ	コスタ・クルーズ	13万2500トン
2014年11月	クァンタム・オブ・ザ・シーズ	ロイヤル・カリビアン・インターナショナル	16万8000トン
2015年	アンセム・オブ・ザ・シーズ	ロイヤル・カリビアン・インターナショナル	16万8000トン
2015年 春	未定(シリーズ第1船)	アイター・クルーズ	12万4500トン
2015年 春	未定(シリーズ第4船)	カンパニー・デュ・ポナン	1万7000トン
2015年 春	未定	P&Oクルーズ	14万1000トン
2015年 春	マイン・シフ4	TUIクルーズ	9万7000トン
2015年 5月	バイキング・スター	バイキング・オーシャン・クルーズ	4万7800トン
2015年10月	ノルウェー・ジャン・エスケープ	ノルウェー・ジャン・クルーズライン	16万3000トン
2016年	未定(オアシスクラス第3船)	ロイヤル・カリビアン・インターナショナル	22万トン
2016年	バイキング・スター第2船	バイキング・オーシャン・クルーズ	4万7800トン
2016年	カーニバル・ビスタ	カーニバル・クルーズ・ライン	13万5000トン
2016年 2月	ピナクル・クラス第1船	ホーランド・アメリカ・ライン	9万9000トン
2016年 春	未定(シリーズ第2船)	アイター・クルーズ	12万4500トン
2016年中盤	未定(クァンタム・クラス第3船)	ロイヤル・カリビアン・インターナショナル	16万8000トン
2016年 夏	セブンス・エクスプローラー	リージェント・セブンス・クルーズ	5万4000トン
2017年 3月	ノルウェー・ジャン・プリス	ノルウェー・ジャン・クルーズライン	16万3000トン
2018年	未定(オアシスクラス第4船)	ロイヤル・カリビアン・インターナショナル	22万トン

## 2 アジア各国での施設整備状況

○アジアの主要港では、アジアにおけるクルーズ市場の成長やクルーズ客船の大型化に対応できる施設の整備を着々と進めている。



### 1 天津

- ①2バース【2010年完成】  
全面供用(6バース・延長  
2,000m)に向け整備中

### 2 仁川

- ①1バース(-8.2~11.8m・延長  
184 ~ 270m)
- ②1バース整備中(10万総トン級  
バース)【2014年完成予定】

### 3 釜山

- ①1バース(-11.5m・延長  
360m)【2007年完成】
- ②1バース整備中(-12m・延長  
360m)【2014年完成予定】

### 4 上海

- ① **北外滩** -9~13m・延長1,200m【2008年完成】
- ② **吴淞口** -9~13m・延長1,500m【2011年完成】

### 5 アモイ

- ①1バース(-12.4m・延長  
463m)【2008年完成】

### 6 香港

- ①2バース(-10m・延長701m)
- ② **カイタック** 2バース整備中(-12m・延長  
850m)【2014年完成予定】

### 7 シンガポール

- ①3バース(-9.4~12.4m・延長730m)
- ② **マリナベイ** 2バース(-11.5m・延長695m)  
【2013年完成】

## 【参考】国内主要港の施設状況

	東京 ①晴海 ②大井水産	横浜 (大棧橋)	名古屋	大阪 (天保山)	神戸 ①ポートターミナル ②中突堤	博多 (中央 ふ頭)	長崎 ①松ヶ枝 ②出島	鹿児島	那覇
岸壁 延長 (m)	①456 ②450	450×2	①185 ②210	370	①649・589 ②286	270(3 11m対 応可)	①360 ②340	340	340
水深 (m)	①-10 ②-12	-11~12	-10	-10	①-10~12 ②-9	-10	①-12 ②-10	-9	-10
ターミ ナル 面積 (㎡)	①17,650 ② —	44,000			①12,449 ②14,108	13,280 (国際 ターミ ナル)	①3,967 ② —	300	

○アジア主要港では、大型クルーズ客船に対応するとともに、コンベンションホールなどの複合施設を併設したターミナルの整備を進めている。

→MICE・国際観光拠点化の推進に客船ふ頭が大きな役割を果たしている

## 釜山港

新国際旅客クルーズ・フェリーターミナル



ターミナル 2014年11月完成予定

○クルーズ客船専用埠頭

最大着岸可能トン数 : 100,000トン級

バース長 : 360 m

バース水深 : 12m

○エリア内の複合施設(一帯を再開発)

コンベンションホール

ショッピングモール・アウトレット

オペラハウス・映画館・水族館

屋外テーマパーク・最先端医療施設

※釜山駅を中心とした最新交通網拠点を形成

(高速鉄道KTX、鉄道、地下鉄、バス、船に接続)

## シンガポール港

マリーナ・ベイ・クルーズセンター・シンガポール



画像提供 : MBCCS(マリーナ・ベイ・クルーズ・センター・シンガポール)

○クルーズ客船専用埠頭

最大着岸可能総トン数 : 220,000総トン

バース数 : 2

バース長 : 第1バース 335m

第2バース 360m

水深 : 第1バース 11.5m

第2バース 11.3m

乗客収容人数 : 6,800人

ターミナル面積 : 2万8,000㎡

(チェックインカウンター80、出入国カウンター40)

○マリーナ地区内の複合施設

コンベンションホール・ショッピングモール・ホテル・

ミュージアム・カジノ・エンターテイメントコンプレックス

巨大観覧車「シンガポール・フライヤー」

## 香港港

カイトック(啓徳)・クルーズターミナル



○クルーズ客船専用ふ頭

最大着岸可能総トン数 : 220,000総トン

バース数 : 2

バース長 : 第1バース 455m

(2013.6.1竣工)

第2バース 395m

(2014.7.1竣工予定)

水深 : 12-13m

ターミナル面積 : 7万6,000㎡(複合施設)

○エリア内の複合施設

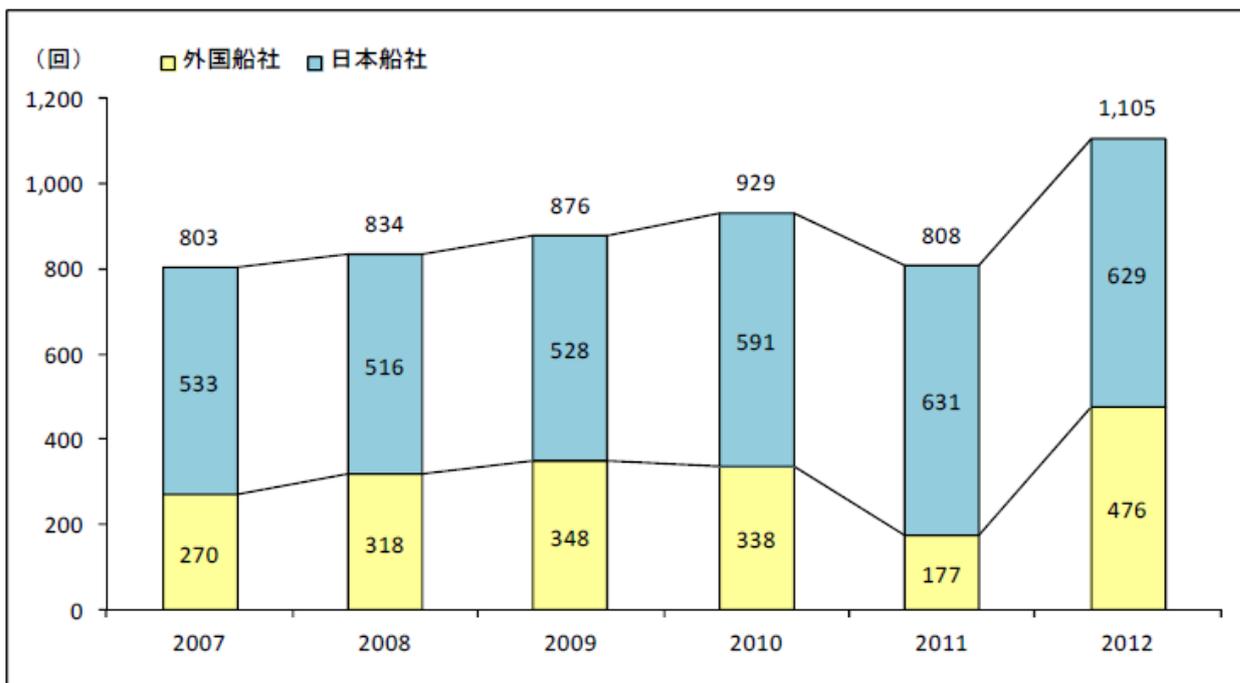
ホテル、コンベンションホール、オフィス

イメージ図提供 : 中華人民共和国香港特別行政区建築局

### 3 日本港湾へのクルーズ客船寄港状況

○日本港湾への外国籍船の寄港は大幅に増加し、クルーズ客船全体の寄港回も増加傾向である。クルーズ人口にも、増加の兆しが見られはじめている。

#### <2007～2012年 日本港湾へのクルーズ船寄港回数>



○2012年の寄港回数は前年比297回増の1,105回

○2012年には寄港回数をはじめて年間1,000回を超えた

#### <外航・国内クルーズ乗客数の推移>

(人)

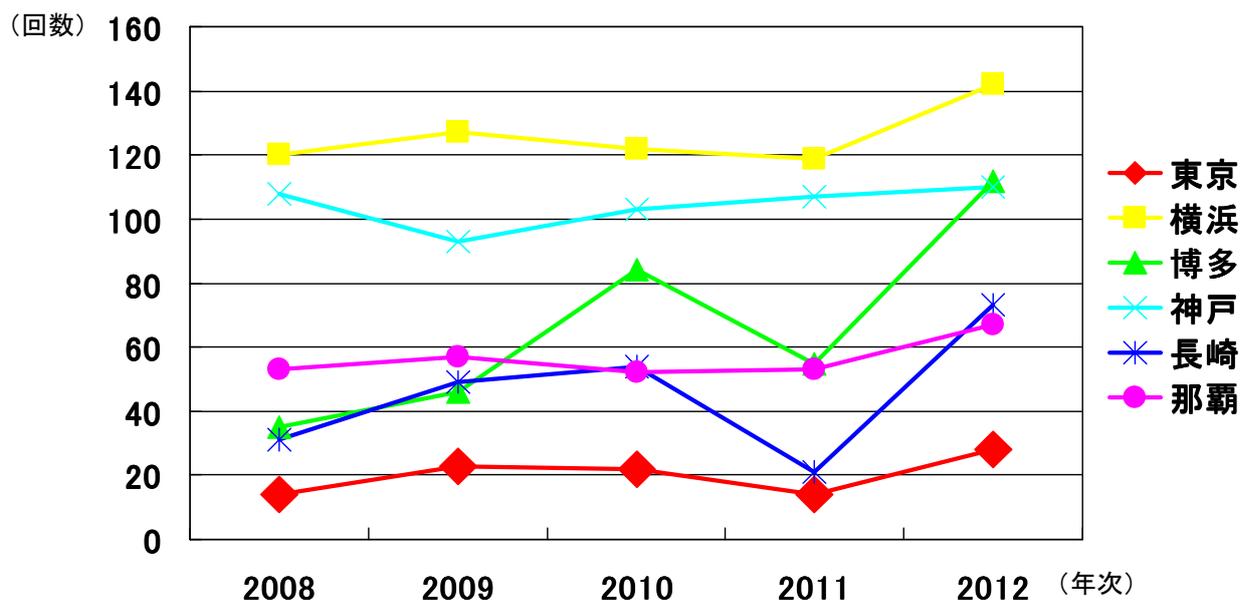
年	外航クルーズ				国内クルーズ				合計	
	日本船社運航船	外国船社運航船	小計	対前年比	外航クルーズ船	内航フェリー	小計	対前年比	対前年比	
1990	38,100	28,600	66,700	14.8%	108,200	—	108,200	13.1%	174,900	13.7%
2000	21,100	109,400	130,500	84.3%	83,400	2,000	85,400	△13.3%	215,900	27.5%
2010	15,300	86,900	102,200	24.3%	84,500	1,700	86,200	1.7%	188,400	12.8%
2011	16,200	87,400	103,600	1.4%	80,500	2,400	82,900	△3.8%	186,500	△1.0%
2012	19,300	101,000	120,300	16.1%	93,600	2,800	96,400	16.3%	216,700	16.2%

出典：平成25年4月25日国土交通省発表「2012年の我が国のクルーズ等の動向について」

#### 4 国内主要港へのクルーズ客船寄港状況

- 東京港は、国内外とのアクセスの良さ、都内及び近郊に観光地や商業施設が集積していること、背後圏における人口集積など、寄港地・発着港ともに適した条件を備えていながら、現時点でのクルーズ客船の寄港実績は他の主要港に比べて少ない。
- 特に、近年国内他港において大幅に寄港実績を伸ばしている外国籍クルーズ客船の寄港が少ない。

#### <2012年 クルーズ客船寄港実績上位5港と東京港の寄港回数の推移>



#### <2008～2012年 クルーズ客船寄港回数国内上位10港>

	2008		2009		2010		2011		2012	
	港湾名	回数								
1	横浜	120	横浜	127	横浜	122	横浜	119	横浜	142
2	神戸	108	神戸	93	神戸	103	神戸	107	博多	112
3	那覇	53	那覇	57	博多	84	博多	55	神戸	110
4	鹿児島	44	長崎	49	長崎	54	那覇	53	長崎	73
5	石垣	40	博多	46	鹿児島	52	石垣	49	那覇	67
6	広島	36	石垣	38	那覇	52	名古屋	28	石垣	52
7	博多	35	広島	30	石垣	47	宮之浦	23	名古屋	43
8	長崎	31	名古屋	29	名古屋	27	長崎	21	鹿児島	34
9	名古屋	31	鹿児島	28	宮之浦	25	広島	19	別府	34
10	大阪	22	宮之浦	25	広島	22	鹿児島	18	大阪	33

<2008～2012年 外国籍クルーズ客船寄港回数国内上位10港>

	2008		2009		2010		2011		2012	
	港湾名	回数								
1	那覇	51	那覇	50	博多	61	石垣	42	博多	85
2	石垣	37	長崎	45	那覇	46	那覇	37	長崎	72
3	鹿児島	30	石垣	32	鹿児島	45	博多	26	那覇	47
4	長崎	25	博多	28	石垣	45	長崎	17	石垣	46
5	博多	25	広島	22	長崎	39	横浜	9	鹿児島	27
6	神戸	22	鹿児島	22	神戸	22	鹿児島	8	横浜	26
7	広島	17	神戸	22	横浜	18	広島	6	別府	25
8	宇野	10	横浜	21	広島	8	神戸	6	神戸	22
9	横浜	10	大阪	10	大阪	6	大阪	5	大阪	22
10	萩	9	東京	10	函館	4	別府	4	広島	14

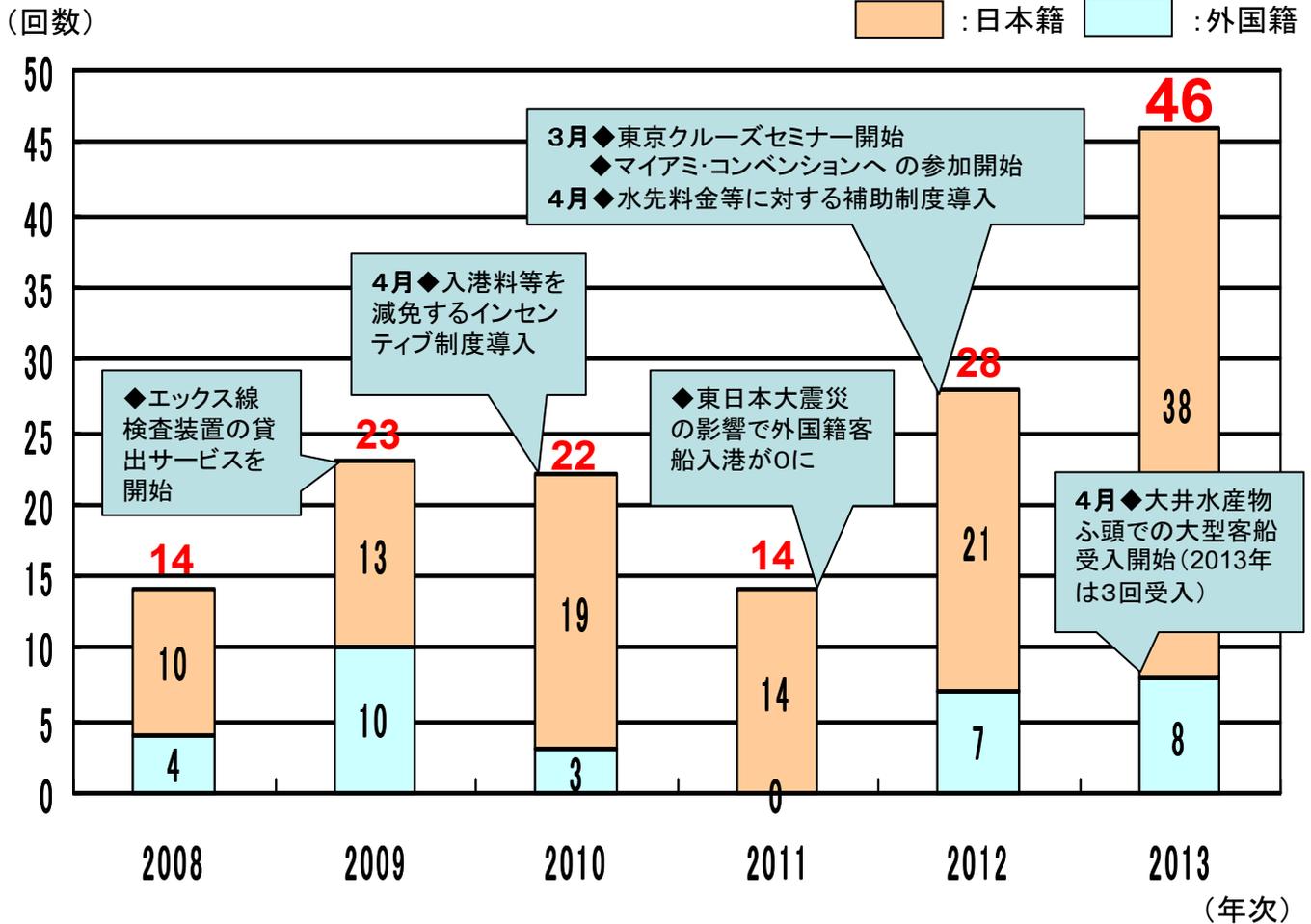
<2008～2012年 日本籍クルーズ客船寄港回数国内上位10港>

	2008		2009		2010		2011		2012	
	港湾名	回数								
1	横浜	110	横浜	106	横浜	104	横浜	110	横浜	116
2	神戸	86	神戸	71	神戸	81	神戸	101	神戸	88
3	名古屋	31	名古屋	28	名古屋	25	博多	29	名古屋	38
4	広島	19	宮之浦	20	宮之浦	24	名古屋	27	二見	30
5	宮之浦	17	博多	18	博多	23	宮之浦	23	博多	27
6	大阪	15	東京	13	東京	19	那覇	16	東京	21
7	鹿児島	14	大阪	11	高知	15	東京	14	那覇	20
8	高松	10	名瀬	11	小樽	15	広島	13	宮之浦	15
9	博多	10	小樽	9	長崎	15	小樽	13	小樽	14
10	小樽	9	広島	8	広島	14	敦賀	11	大阪	11

出典：平成25年4月25日国土交通省発表 「2012年の我が国のクルーズ等の動向について」

## 5 東京港へのクルーズ客船寄港状況

○近年の誘致施策の展開により、寄港実績が着実に増加



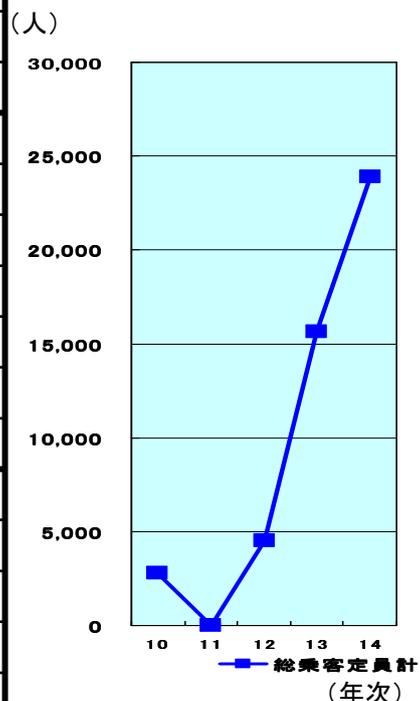
	2008	2009	2010	2011	2012	2013
飛鳥Ⅱ	0	0	0	0	2	2
につぼん丸	2	4	7	3	5	14
ぱしふいっく びいなす	3	2	2	2	3	4
ふじ丸	5	7	10	9	11	18
外国籍客船	マキシムゴーリ キー 1 スタテンダム 1 コスタアレグラ 2	モナ・リザ 1 コスタクラシカ 5 セブンシーズ・マ リナー 2 フオーレンダム 1 ザ・ワールド 1	オーシャン・プリ ンセス 1 シルバー・シャ ドー 1 オセアニック 1		パシフィック・プリ ンセス 1 シルバー・シャ ドー 4 クラブ・ハーモ ニー 2	ボイジャー・オブ ザ・シーズ 3 シルバー・シャドー 3 オーシャン・ドリー ム 2
合計	14	23	22	14	28	46

○東京港では、従来、外国籍客船の寄港が少なかったが、マイアミ・コンベンションへの参加やインセンティブ制度、補助制度の導入などによる誘致活動により外国籍クルーズ客船の寄港が増加してきている。

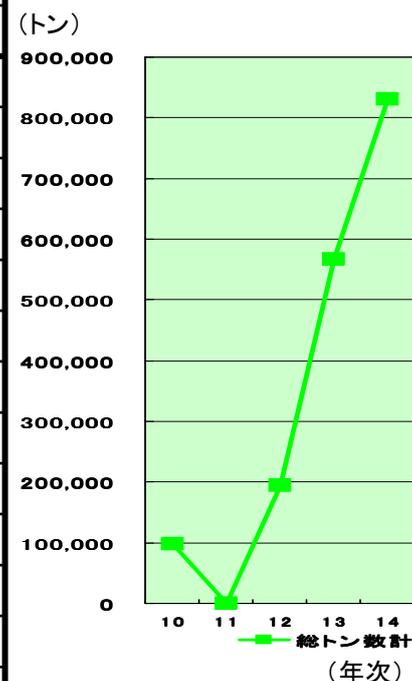
### <2010～14年の東京港への外国籍クルーズ客船寄港状況>

年次		入港日	船名	総トン数(t)	総乗客定員(人)
2010	1	3/6	オーシャン・プリンセス	30,277	802
	2	8/1	ザ オーシャニック	38,772	1,550
	3	9/29	シルバー・シャドー	28,258	423
2012	1	3/12	パシフィック・プリンセス	30,277	802
	2	4/25	シルバー・シャドー	28,258	423
	3	5/17	シルバー・シャドー	28,258	423
	4	8/1	クラブ・ハーモニー	25,558	1,000
	5	8/16	クラブ・ハーモニー	25,558	1,000
	6	9/23	シルバー・シャドー	28,258	423
	7	10/12	シルバー・シャドー	28,258	423
2013	1	4/27	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	137,276	3,840
	2	5/3	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	137,276	3,840
	3	5/6	シルバー・シャドー	28,258	423
	4	7/17	オーシャン・ドリーム	35,265	1,422
	5	9/14	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	137,276	3,840
	6	9/29	シルバー・シャドー	28,258	423
	7	10/19	シルバー・シャドー	28,258	423
	8	11/18	オーシャン・ドリーム	35,265	1,422
2014	1	2/3	ボイジャー	15,271	550
	2	2/25	アザマラ・ジャーニー	30,277	777
	3	3/7	オーシャン・ドリーム	35,265	1,422
	4	4/20	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	137,276	3,840
	5	4/26	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	137,276	3,840
	6	4/30	クリスタル・シンフォニー	51,044	922
	7	5/2	シルバー・シャドー	28,258	423
	8	5/5	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	137,276	3,840
	9	6/28	オーシャン・ドリーム	35,265	1,422
	10	7/7	オーシャン・ドリーム	35,265	1,422
	11	9/27	セレブリティ・ミレニアム	90,288	2,368
	12	10/5	アムステルダム	62,735	1,653
	13	10/25	オーシャン・ドリーム	35,265	1,422

#### 総乗客定員の伸び



#### 総トン数の伸び



- 客船の入港は、休日などに集中しがちであるため、寄港回数がまだ多いとはいえない東京港においても、同時に複数の船が着岸するケースが出ている。
- そのため、今後、東京港への需要を確実に取り込んでいくためには、これらのケースをも見すえた十分な規模の施設を確保する必要がある。

### <近年の同日着岸事例(予定含む)>

- 2012年 3月 ふじ丸／飛鳥Ⅱ
- 2012年 3月 飛鳥Ⅱ／ふじ丸
- 2012年12月 ふじ丸／につぼん丸
- 2013年 3月 ふじ丸／ぱしふいっくびいなす
- 2013年 4月 につぼん丸／ふじ丸
- 2014年 2月 ボイジャー／につぼん丸



晴海埠頭に同時着岸した飛鳥Ⅱ(手前)とふじ丸(奥)(2012年3月)

- 晴海客船ふ頭手前のレインボーブリッジ(海面から高さ52m)の下を通過できず、同ふ頭を利用できないサイズのクルーズ客船が近年急増している。
- 2013年(平成25年)には、このサイズのクルーズ客船の寄港が3回あり、大井水産物ふ頭を活用して臨時対応している。

なお、東京港で潮位に関係なくレインボーブリッジの下を常時航行できる船舶のエアドラフトは50.0mである。  
 \* エアドラフトとは、船体の水面から船の一番高いところまでの高さのこと。

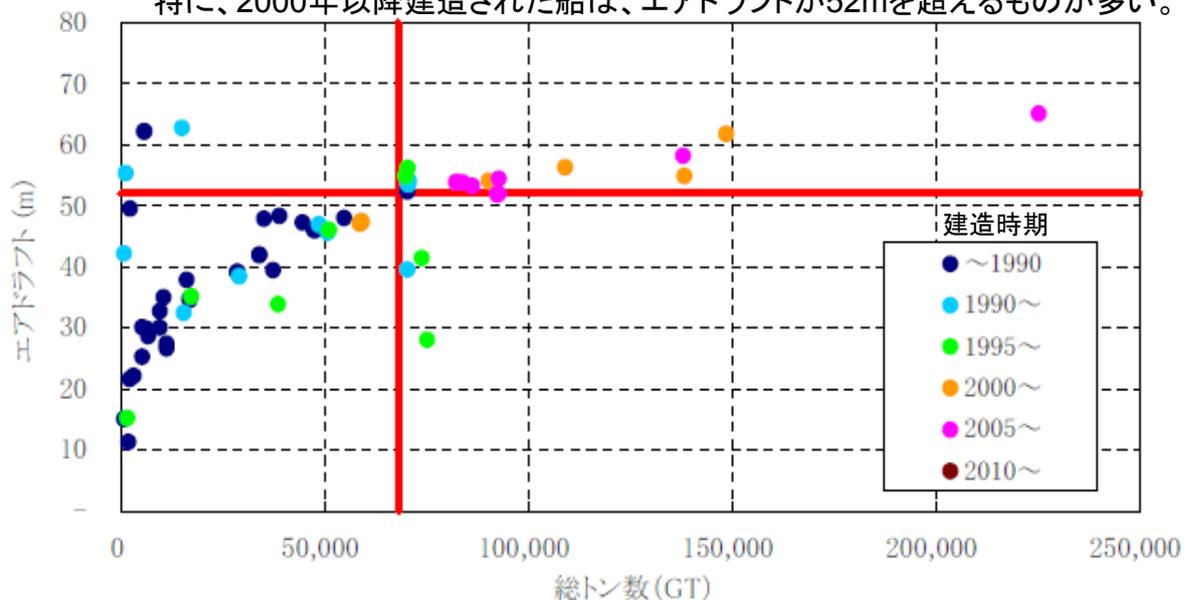
### <クルーズ客船の大型化>

船名	船型<総トン数>	船幅	乗客定員
飛鳥Ⅱ (邦船最大のクルーズ船) 初就航:1990年	<50,142トン> 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.8m マスト高 45m 全長241m	29.6m	872人
Legend of the Seas (中国発着クルーズで日本に頻繁に寄港するクルーズ船) 初就航:1995年	<69,130トン> 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.7m マスト高 50m 全長264m	32.0m	1,804人
Voyager of the Seas (2012年、日本に32回寄港予定の大型クルーズ船) 初就航:1999年	<137,276トン> 必要岸壁水深 10m程度 満載喫水 8.8m マスト高 63m 全長311m	38.6m	3,114人
Queen Mary 2 (日本に寄港した最大のクルーズ船) 初就航:2004年	<148,528トン> 必要岸壁水深 12m程度 満載喫水 10.3m マスト高 62m 全長345m	41.0m	2,592人
Oasis of the Seas (世界最大のクルーズ船) 初就航:2009年	<225,282トン> 必要岸壁水深 11m程度 満載喫水 9.1m マスト高 65m 全長360m	64.0m	5,400人

出典:国土交通省クルーズ活性化会議資料(平成24年8月)

### <エアドラフトと総トン数の関係>

特に、2000年以降建造された船は、エアドラフトが52mを超えるものが多い。



出典: Fairplay World Shipping Encyclopedia (WSE)

## 6 東京港の現状と課題

### (1)クルーズ客船誘致施策

○東京港では、クルーズ客船誘致のため、以下の施策を実施している。  
(2013年度現在)

#### ○客船インセンティブ制度(2010(H22)年度～)

入港料、岸壁使用料等入港にかかる公費を減免

#### ○東京港等客船誘致促進補助制度(2012(H24)年度～)

水先料金、曳船料金等入港にあたって必要な経費に対する補助制度

#### ○様々な営業活動

マイアミ・コンベンションへの参加、海外でのクルーズ船社訪問、国内のクルーズ船社・代理店等訪問活動による東京港のPRやニーズの把握

#### ○東京クルーズセミナー開催(2011(H23)年度～)

東京港の客船誘致施策及び伊豆・小笠原諸島の観光PRを実施

#### ○都民クルーズの実施(2005(H17)年度～)

クルーズ関係者のご協力により、潜在的なクルーズ人口の掘り起こしと東京港の振興のため、都民向けに低廉な価格でのクルーズを実施

#### ○各種イベントの開催

ボイジャー・オブ・ザ・シーズ初入港時の都民船上見学会、2013(H25)年6月30日晴海出港クルーズをもって引退したふじ丸のラストクルーズセレモニーなど、東京港の振興と客船誘致に資するイベントを積極的に実施



東京クルーズセミナーの様子

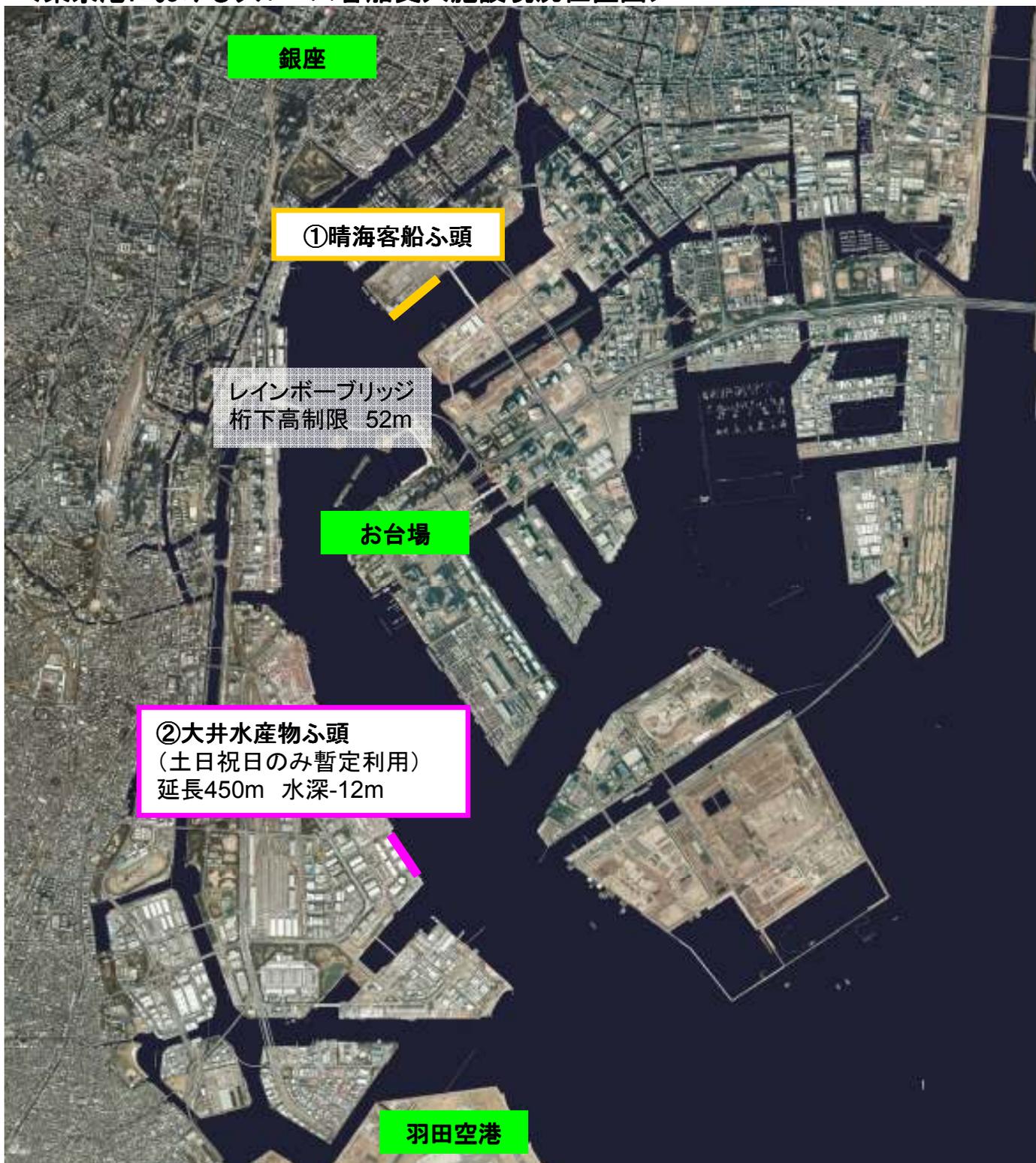
都民クルーズ実施実績

年度	実施回数
2005(H17)	1
2006(H18)	5
2007(H19)	5
2008(H20)	1
2009(H21)	5
2010(H22)	8
2011(H23)	7
2012(H24)	9
2013(H25)	12

## (2) 受入施設の現況

○現在、東京港では、晴海客船ふ頭でクルーズ客船を受け入れているが、レインボーブリッジを通過できない大型クルーズ客船については、大井水産物ふ頭で臨時的に受け入れている。

### <東京港におけるクルーズ客船受入施設現況位置図>



## ①晴海客船ふ頭

### 【施設の概要】

所在地	東京都中央区晴海5丁目7番1号
供用開始	1964年(昭和39年)
岸壁延長	456m
バース数	2
水深	-10m
ターミナル延床面積	17,650㎡ (うち、CIQスペース1,334㎡、待合スペース1,883㎡)

### 【利点】

- 1)都心に近く(銀座まで3km程度)、都内の観光やショッピングに便利
- 2)羽田空港・東京駅へ車で約25分など、国内外へのアクセスが至便

### 【課題】

- 1)1993年(平成5年)に完成したレインボーブリッジをくぐれない大型クルーズ客船が近年急増  
※レインボーブリッジの桁下高制限は52m
- 2)レインボーブリッジをくぐる客船についても、特に発着の場合、乗客の荷物の積降や乗下船客への対応能力が大幅に不足している。



晴海客船ふ頭

## ②大井水産物ふ頭(臨時対応)

### 【施設の概要】

所在地 東京都大田区東海5丁目3番5号

岸壁延長 450m

水深 -12m

レインボーブリッジをくぐれない大型のクルーズ客船が近年急増していることから、レインボーブリッジ手前で十分な岸壁延長、水深及び回頭水域がある大井水産物ふ頭を活用し、大型客船を受け入れている。

### 【課題】

#### 1)本来は貨物ふ頭であるため、土日祝日しか対応できない

- ・平日は貨物を取り扱っており、1日あたり1,000台以上もの大型トラックが出入している
- ・天候の影響で休日のうちに着岸できなくなった場合などに対応できない

#### 2)周辺に公共交通機関が十分整っていないため、シャトルバス等の手配が必要

#### 3)通関や荷物のピックアップ等のため、入港の都度設営が必要

#### 4)周囲の賑わいに欠ける

#### 5)一般の方が近くでクルーズ客船を見ることができない

#### 6)14万総トン級を越える大きさの船に対応できない



ボイジャー・オブ・ザ・シーズ船内でのアイススケートショーの様子



大井水産物ふ頭に着岸するボイジャー・オブ・ザ・シーズ



乗客の下船の様子



上屋内の手荷物ピックアップスペース



上屋内の宅配ブース



シャトルバス乗り場

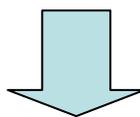
### (3) 東京港の課題

#### ① 客船受入施設の機能が大幅に不足

- レインボーブリッジ下を通過できない大型クルーズ客船が増加
- 晴海客船ターミナルの発着クルーズ対応機能(1,000人規模の乗客の乗下船や荷物の取扱機能など)が大幅に不足
- 晴海客船ふ頭、大井水産物ふ頭とも公共交通機関が路線バスのみでアクセスが不便、周囲の賑わいに欠けるなど、客船の受入施設としてふさわしい立地でない

#### ② 客船の発着・寄港ともに適した東京の魅力が十分伝わっていない

- クルーズ客船の受入港としての東京港が業界関係者、都民、クルーズ顧客などに十分に認識されていない。
- 国内外とのアクセスに優れ、都内及び近郊の交通も極めて利便性が高いことが認識されていない。  
⇒ 東京港は物流拠点としてのイメージ
- 東京は首都としての知名度があるものの、観光スポットや商業施設、文化施設などが豊富で、あらゆる層のクルーズ客のニーズに対応できる都市であることが十分に認識されていない。



### 解決策の方向性

#### 新客船ふ頭の整備

交通アクセスに優れ、にぎわいの集積もある臨海副都心地域に、大型クルーズ客船の発着や2隻以上の同時着岸に対応できる新客船ふ頭を整備する

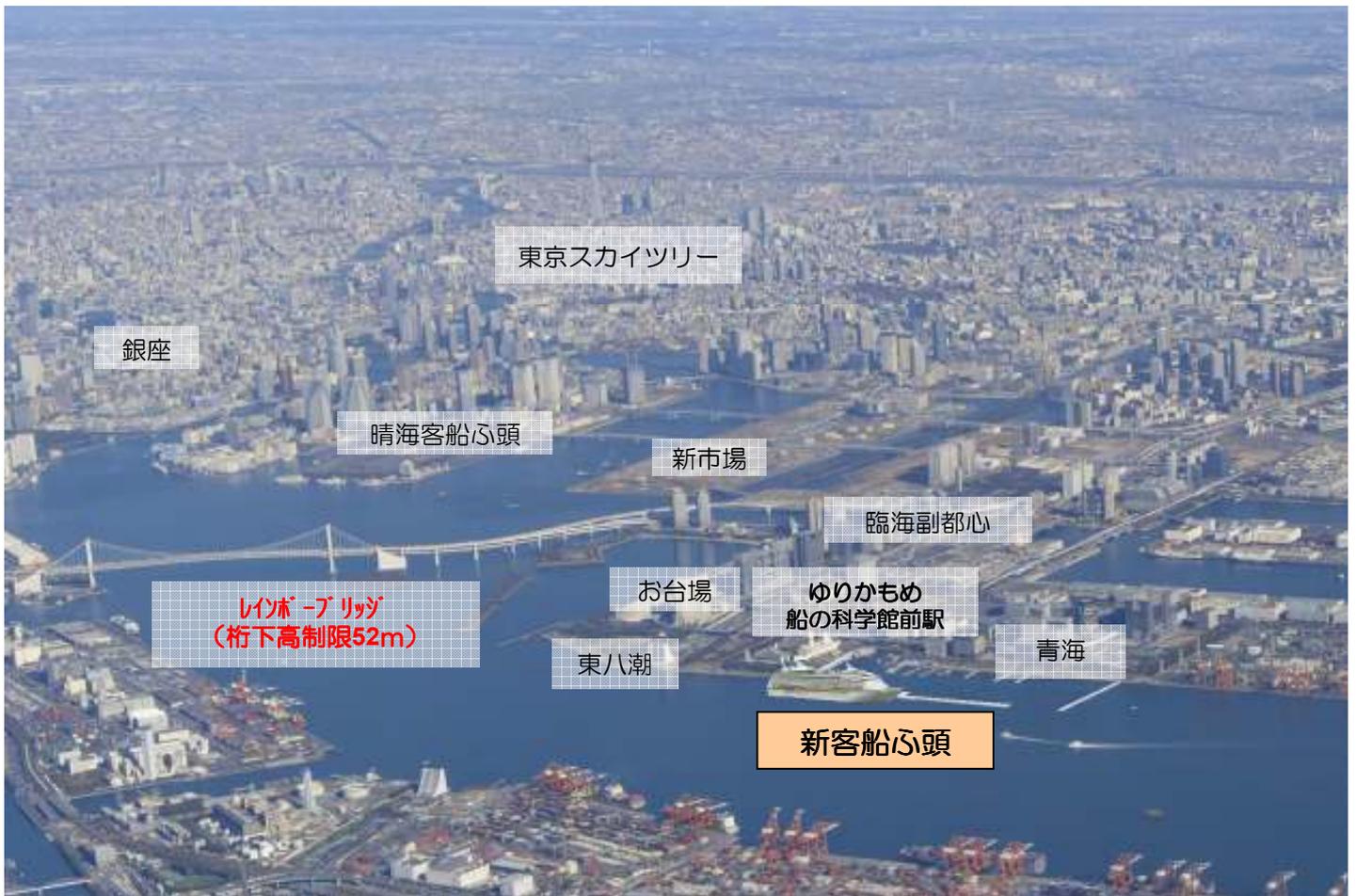
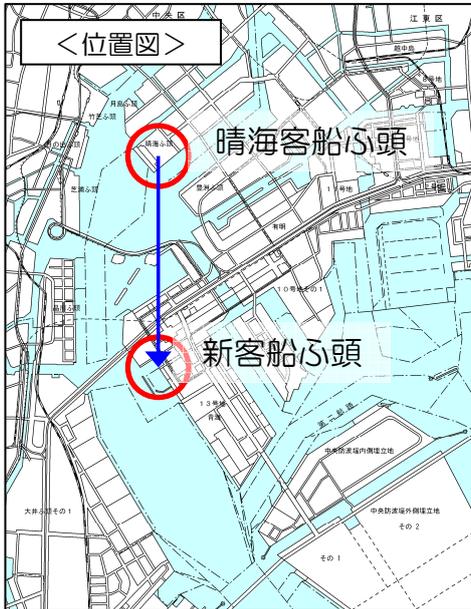
#### 東京と東京港のPR強化

新客船ふ頭供用開始を見据えた、東京と東京港の積極的なPRにより、認知度を高め、客船誘致を推進する

## <新客船ふ頭計画イメージ>

青海コンテナふ頭北側水域に新客船ふ頭を整備

(2013年(H25)11月19日第7次改訂港湾計画の変更により位置づけられた係留施設1バースのみ記載)



## 7 臨海副都心地域とクルーズ客船誘致

### MICE・国際観光拠点として

- ・東京都は、臨海副都心地域をMICE・国際観光拠点として発展させていくため、海外のビジネス・観光客の誘致を推進
- ・世界の主要都市は、MICE誘致を成長戦略における重要な施策と位置づけ、積極的に推進している。
- ・東京は、国際会議開催件数が国内都市で1位、世界でも第7位(2010年実績)の都市であるが、シンガポールやソウルなどアジアの主要都市と比較すると、MICEの誘致施策はまだ十分とはいえない状況にある。

\* MICEとは、M:Meeting(企業系会議)I:Incentive(企業の報奨・研修旅行)C:Convention(国際会議)E:Event/Exhibition(展示会・見本市、イベント等)を総称した略語である。



○クルーズ客船は企業の報奨・研修旅行やアフターコンベンション、展示会などMICEでも頻繁に利用されている。今後、そのような需要も積極的に取り込んでいくことで、臨海副都心地域のMICE・国際観光拠点化の推進に大きく寄与することが期待できる。

○クルーズ船社でも、社内にMICE担当を配置するなどして積極的に需要を取り込んでいる。

\* アフターコンベンションとは、会議の開催期間中にあわせて実施される様々な行事のこと。

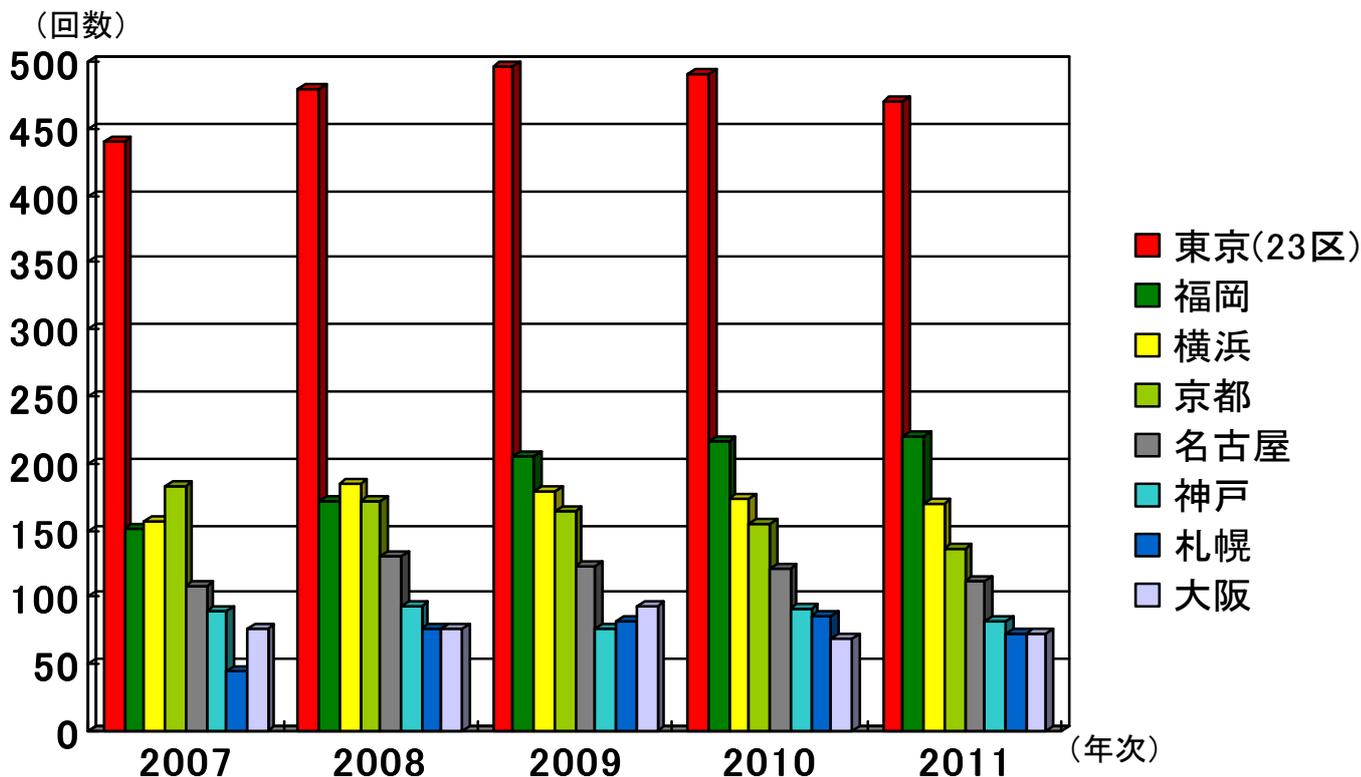
### <2010年 世界都市別 国際会議開催件数(UIA:国際団体連合統計)>

順位	2010年		2009年	
	都市名	件数	都市名	件数
1	シンガポール	725	シンガポール	689
2	ブリュッセル	486	ブリュッセル	395
3	パリ	394	パリ	316
4	ウィーン	257	ウィーン	311
5	ソウル	201	ジュネーブ	183
6	バルセロナ	193	ベルリン	171
7	<b>東京</b>	<b>190</b>	プラハ	170
8	ジュネーブ	189	ストックホルム	159
9	マドリード	175	ソウル	151
10	ベルリン	165	バルセロナ	148

※2009年に、東京の順位は11位134件であった。

出典:平成24年1月5日 日本政府観光局発表資料

## <2007～2011年 日本国内都市別国際会議開催件数>



※UIAと日本政府観光局は異なった基準により集計しているため数値は異なる。

出典:平成24年11月19日 日本政府観光局発表資料

### 2020東京オリンピック・パラリンピックの拠点として

- ・晴海は選手村として利用予定。オリンピック・パラリンピック開催及び開催前のセキュリティ期間設定のため、2020年(平成32年)以前から晴海客船ふ頭が利用できなくなる見通し(選手村の整備スケジュール等の詳細は未定)
- ・臨海地域で、数多くの競技が実施予定



- オリンピック開催に際しては、クルーズ客船が、セキュリティ確保のしやすさや宿泊施設の不足を補えることなどにより、オリンピック関係者や、スポンサー関係者の宿泊施設等としてチャーターされる事例が多数ある。
- オリンピックでの需要と晴海が使用できなくなる時期を見越して、新客船ふ頭を整備する必要がある。

## ＜オリンピックでのクルーズ客船利用事例＞

### バルセロナオリンピック(1992)

- クラブ・メッド2(14,745総トン 乗客定員312人)
  - ・国際オリンピック委員会が利用
- クリスタル・ハーモニー(49,400総トン 乗客定員960人)
  - ・コカ・コーラ社などがチャーター
  - 他にも複数の船がスポンサーにチャーター利用された

### シドニーオリンピック(2000)

- ドイチュラント(22,496総トン 乗客定員520人)
  - ・ドイツオリンピック委員会が利用
  - 他にも複数の船がオリンピック関連で利用された

### アテネオリンピック(2004)

- クイーン・メリー2(148,528総トン 乗客定員2,800人)
  - ・オリンピック組織委員会関係者、VIP宿泊施設として利用
- アイーダアウラ(42,289総トン 乗客定員1,582人)
  - ・ドイツオリンピック委員会関係者、選手が利用
  - 他にも複数の船がオリンピック関連で利用された

### ロンドンオリンピック(2012)

- ブレイマー(24,344総トン 乗客定員987人)
  - ・オリンピック組織委員会関係者等の宿泊施設として利用
- ジェミナイ(19,093総トン 乗客定員940人)
  - ・オリンピック運営協力関係者の宿泊先
- ドイチュラント(22,496総トン 乗客定員520人)
  - ・ドイツオリンピック委員会が利用
  - 優勝祝賀パーティーや、委員会関係者や選手等の帰国にも利用

### ソチオリンピック(2014)【予定】

- ノルウェージャン・ジェイド(93,558総トン 乗客定員2,402人)、グランドホリデイ(46,052総トン 乗客定員1,794人)、ルイスオリンピア(37,584総トン 乗客定員1,504人)等クルーズ客船4隻とフェリー3隻の計7隻
  - ・観光客やボランティアの宿泊施設として利用予定

## 8 東京港の強み

### ①交通アクセスの充実

羽田空港・東京駅へ近接し、国内外へのアクセス至便

成田空港へのアクセスも便利

- 国内外からの集客力に優れる。
- 都内及び国内各地の観光地へのアクセスも便利。
  - ・日光、鎌倉、箱根、東京ディズニーリゾートなど、都外の観光地にも日帰りでアクセス可能。また、京都、沖縄、北海道など国内他地域へのアクセスにも優れる。

### ②観光資源の充実

都心に近く、観光やショッピングに便利

多様な乗客のニーズに応える多彩な魅力

- 銀座、六本木、新宿、渋谷、秋葉原など日本を代表する繁華街が集積。
- 皇居、浅草、明治神宮、東京スカイツリー等日本を代表する新旧の観光地が多数立地。島しょや多摩には豊かな自然も残り、多彩な魅力がある。
- 多数の美術館・博物館や歌舞伎座、国技館など文化施設が豊富。
- 伝統的な日本料理を含む最高水準の世界各国料理が味わえる。  
都内には、ミシュランの星を獲得したレストランが圧倒的な国内最多の242軒立地。特に、最高評価の三ツ星を獲得した店舗数は世界の都市の中で最多の14軒(2013年版ミシュランガイド)。
- 多彩な宿泊施設が立地し、クルーズ前後の宿泊需要にも対応。
- 東京港では、美しい夜景など大都市としての景観とともに、世界自然遺産に登録された富士山の姿も目にすることができ、港の景観そのものが観光資源となっている。

### ③背後圏の人口集積

背後に首都圏4,000万人の人口が集積し、潜在的なクルーズ利用ニーズが高い。

## ＜観光客に人気の都内観光スポット等＞

- 東京には、観光客に人気の観光スポット、宿泊施設などが多数立地し、寄港地観光、クルーズ前後のプレ・ポストツアーともに最適である。
- 国内外からの観光客の観光消費による経済効果の大きさもさることながら、東京の多様な魅力を実感してもらい、「東京ファン」を増やすことは、東京ひいては日本の大きな財産となる。

## 外国人に人気の日本の宿泊施設・観光スポット

順位	宿泊施設名称
1	パークハイアット東京
4	ファミリー・イン西向
5	フォーシーズンズホテル丸の内 東京
6	シャングリラホテル東京
7	マンダリン・オリエンタル東京
10	小田急ホテルセンチュリーサザンタワー
11	ザ・キャピトルホテル東急
13	コンラッド東京
17	澤の屋旅館

順位	観光スポット名称
8	新宿御苑
10	築地場外市場
12	浅草寺
24	明治神宮
28	千鳥ヶ淵
29	谷中

## 行ってよかった美術館・博物館

順位	美術館名称
1	根津美術館
4	国立西洋美術館
6	ブリヂストン美術館
10	三鷹の森ジブリ美術館
11	東京都庭園美術館
13	国立新美術館
20	三菱一号館美術館

順位	博物館名称
5	東京国立博物館
6	国立科学博物館

## 外国人がクールだと評価した日本の観光スポット

順位	観光スポット名称
1	原宿竹下通り
5	大江戸温泉物語
6	東京ディズニーシー(千葉県)
7	三鷹の森ジブリ美術館
11	築地市場
13	日本科学未来館
16	表参道
17	お台場
18	明治神宮
19	東京タワー

出典:トリップ・アドバイザー(日本全体のランキングに東京の観光スポット等でランクインしたものを抽出)

## <東京でのツアー例>

### 発着の場合

#### 例① 東京半日ツアー

下船⇒東京スカイツリー⇒浅草・仲見世通⇒成田空港

ロイヤル・カリビアンの事例

#### 例② クルーズ前・後の東京宿泊手配

- ・都内ホテルに宿泊(2泊)、朝食付き
- ・船、ホテル、空港間の送迎付き
- ・半日東京観光付き

オール・レイジャーホリデイズ社の事例

### 寄港の場合

#### 例① 東京1日観光

皇居⇒明治神宮⇒浅草寺⇒東京タワー【所要8時間半】

プリンセス・クルーズの事例

#### 例② 東京1日観光

明治神宮⇒渋谷交差点⇒皇居⇒スカイツリー⇒銀座(買い物)⇒浅草【所要8時間】

ロイヤル・カリビアンの事例

#### 例③ 東京半日観光

皇居⇒東京スカイツリー⇒浅草【所要4時間】

#### 例④ 箱根ツアー

箱根(大涌谷、芦ノ湖)【所要8時間】

ロイヤル・カリビアンの事例

ロイヤル・カリビアンの事例

### Ⅲ 「首都の玄関口」として東京港が目指す姿

#### 1 基本的な考え方

##### 東京港の強み

##### ①交通アクセスの充実

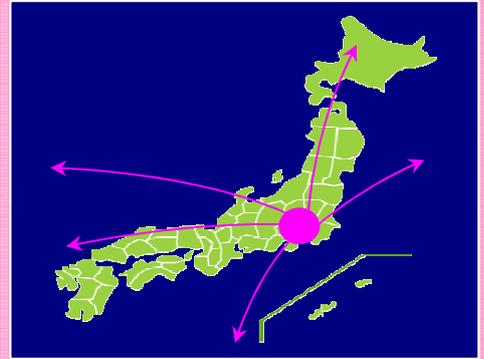
- ・羽田空港と東京駅へ近接し、国内外へのアクセスが至便。成田空港へのアクセスも便利

##### ②観光資源の充実

- ・都心に近く、都内の観光やショッピングに便利

##### ③背後の人口集積

- ・背後に首都圏4,000万人の人口が集積



東京港は、クルーズ客船の発着・寄港ともに適した条件を備えている。特に発着港になりうる条件(国内外とのアクセスのよさ、背後圏での集客力)を活かして、**発着港として体制強化を進めていく。**

#### 2 今後のターゲット

##### ①日本籍船の発着・寄港

- ・母港化の推進(年間を通じて安定した客船の受入)

← 利便性の高い新客船ふ頭の供用開始等によるさらなる利用促進

##### ②外国籍船の発着・寄港

- ・大型船による日本発着クルーズの発着地

← 首都圏における人口集積、交通アクセスの充実による集客力

- ・大型船による寄港地

← 観光資源の活用による付加価値

- ・日本発着の片道クルーズの発着地(乗客が主に外国人富裕層)

← 交通アクセスの充実による利便性、富裕層のニーズに応えられる宿泊施設、文化・商業施設の充実



積極的な誘致活動の展開、受入態勢の整備により、「首都の玄関口」として、今後見込まれる**東京への需要を確実に取り込んでいく。**

## <東京港における客船誘致のターゲット>

### 大型船(10万総トン級超)

#### ○発着・寄港

- ・首都圏には10万総トン超の大型客船に常時対応可能な客船ふ頭がない
- ・カジュアル船の嗜好に対応(集客力・利便性)
- ・船会社からの東京港利用に関する高いニーズ



「首都の玄関口」として、東京港が責任をもって受け入れる

### 中・小型船

#### ○発着

- ・交通アクセスの至便性を生かした片道クルーズ(フライ&クルーズ)を引き続き誘致  
⇒多彩なランクの宿泊施設、ラグジュアリー・プレミアム層の嗜好に応える文化施設
- ・その他、「東京」へのニーズに応じ、発着クルーズを誘致

#### ○寄港

- ・「東京」へのニーズに応じ、寄港クルーズを誘致



帝国ホテル 東京  
出典:帝国ホテル 東京



ラグジュアリー・プレミアム船クルーズのより積極的な受入  
日本籍船の母港化による年間を通じて安定した寄港の確保



銀座 ©(公財)東京観光財団



築地 ©(公財)東京観光財団

### 3 東京港への誘致目標数

○2020年(平成32年)の東京オリンピック開催や新客船ふ頭供用開始などを踏まえて、2028年(平成40年)時点の東京港への誘致目標数を**280回**と設定

#### (1) 誘致目標数の考え方

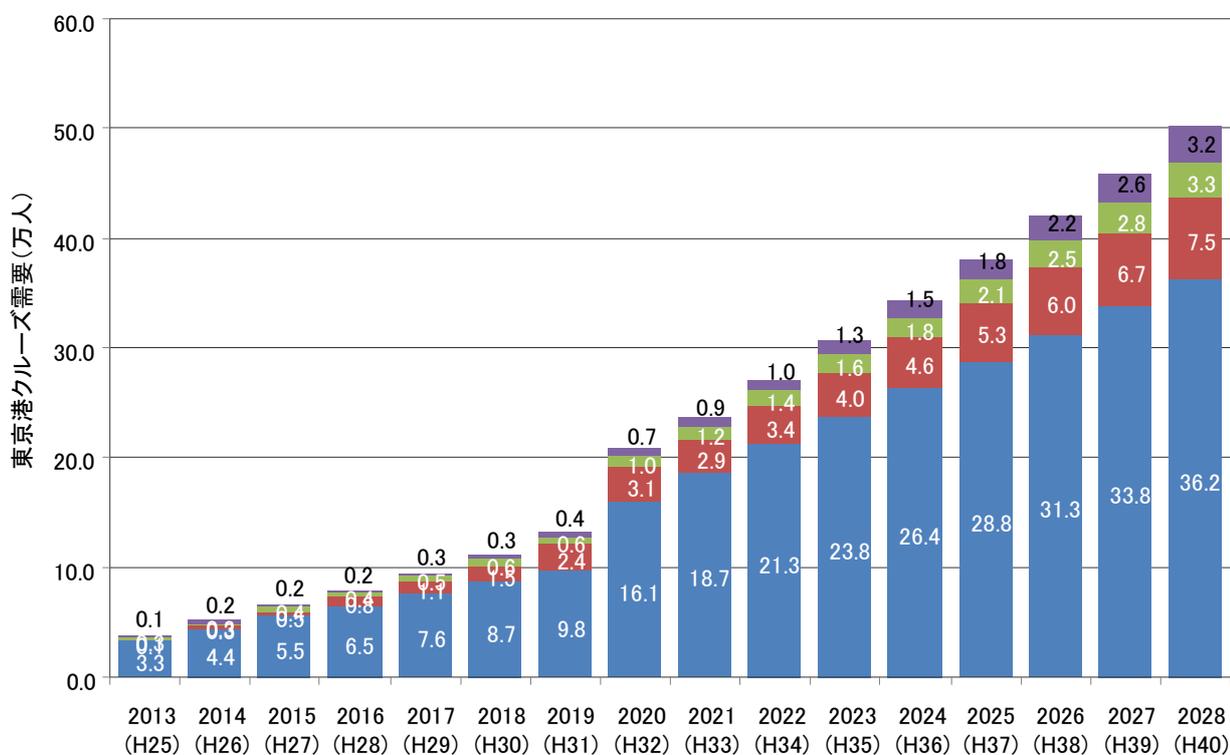
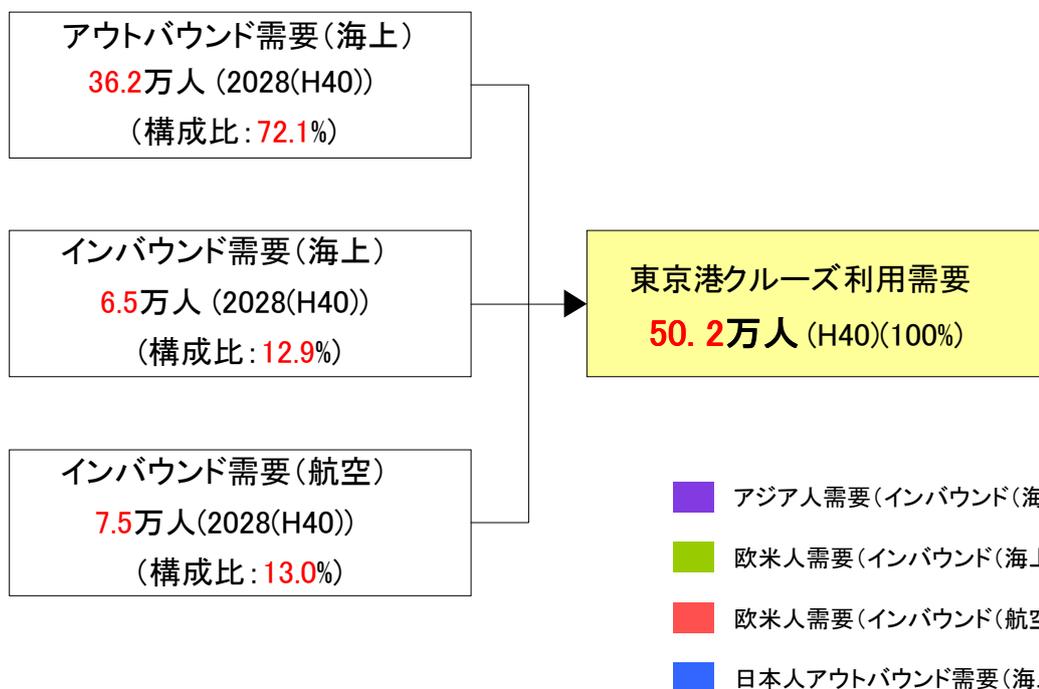
- 新客船ふ頭供用開始と、2020年(平成32年)の東京オリンピック・パラリンピック開催の影響を考慮し、2020年(平成32年、6年後)と2028年(平成40年、14年後)の誘致目標を設定
- 各種推計から将来的に予測される需要(2028年時点で東京港の利用客数が50.2万人と推計)を完全に取り込むことを目指し、当該推計数値をベースに目標を設定

#### (2) 誘致目標数

	2013年 (平成25年)	2020年目標 (平成32年)	2028年目標 (平成40年)	備考
東京港利用 客数(万人)	3.3	21	50.2	
日本籍船 (回)	38	38	92	2013年に「ふじ丸」引退
外国籍船 (回)	8	75	188	
合計 (回)	46	113	280	

○クルーズ市場の大幅な拡大が見込める中国の動向により、東京港への需要はさらに増大する可能性がある。

## 東京港におけるクルーズ需要推計

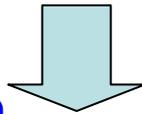


## IV 目標達成に向けた施策

### 1 十分な受入機能を備えた施設の整備

◎船会社等へのヒアリングなどにより、機能的な施設整備に必要な情報を収集

◎利用者の利便性を追求した施設整備

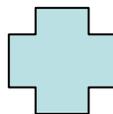


#### 新客船ふ頭(係留施設)

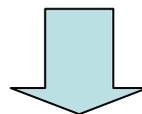
- ・22万総トン級対応
- ・耐震強化岸壁
- ・国内外からのアクセスが便利な場所に整備(臨海副都心地域)

#### 新客船ターミナル

- ・22万総トン級(乗客・乗員9千人程度)の発着に対応できるスペースの確保
- ・必要な機能(十分な規模のチェックイン・CIQスペース、駐車場やシャトルバス乗場などの付帯設備等と効率的な動線確保)の検討
- ・賑わい創出策の検討
- ・商業施設等の併設、民間資金の活用などの検討



- ・船旅への期待感を高める港の景観、雰囲気づくり
- ・周辺の宿泊施設やMICE施設などと連携した一体的な賑わいの創出



～東京港が乗客と船会社から常に選ばれる港へ～

## 2 より積極的な誘致施策の推進

◎クルーズ市場の動向などを踏まえて、より効果的な客船誘致施策を推進していく。

(1) 各種営業活動を通じて、東京港が「首都の玄関口」であること及び、その将来像を強力に発信

① 新客船ふ頭の整備を前提とした重点的なPR活動

船社の配船スケジュール決定を見据え、早期のPR活動の始動

② 庁内関連部署及び関係機関と連携した観光PR

東京の観光PR及び東京港が観光の拠点として便利な立地にあることをPR

③ その他の各種営業活動

東京クルーズセミナー、マイアミ・コンベンション参加、国内外クルーズ船社訪問活動等による東京港のPRや利用者ニーズ把握

(2) クルーズ客船と連動した客船ターミナルのイベントでの積極的活用

【活用例】 ・MICEでのアフターコンベンション利用 ・展示会などイベントでの利用

(3) 新客船ふ頭オープンまでの対応

① 大井水産物ふ頭での対応のブラッシュアップ

② 「おもてなし」の向上(ファンクラブ、外国人対応、イベントなど)

(4) その他誘致施策の推進

現在、入港料、岸壁使用料等入港にかかる公費を減免する客船インセンティブ制度及び水先料金等入港にあたって必要な経費に対する東京港等客船誘致促進補助制度を実施しているが、クルーズ市場や他港の動向などを見極めながら、より効果的な誘致施策の検討、実施を推進していく。



歓迎放水



歓迎演奏

