

賀茂地域における1市5町連携によるクルーズ船誘致体制の構築

河邊 はるか

中部地方整備局 清水港湾事務所 企画調整課 (〒424-0922静岡県清水区日の出町7番2号)

賀茂地域は、伊豆半島南部の1市5町からなる地域の総称であり、近年ではクルーズ船の寄港先として選定される一方で、観光資源が複数の自治体に分散しているため、各自治体ごとの取組では寄港先としての魅力を発信しにくいという課題があった。これらを踏まえ、清水港湾事務所および静岡県が賀茂地域の自治体と連携して実施した取組の結果、関係者間でクルーズ船誘致に関する知見と連携の必要性が認識され、最終的にクルーズ船誘致受入協議会の設立に至った。本稿は、複数自治体にまたがる地域におけるクルーズ船誘致の体制構築プロセスを示すものである。

キーワード クルーズ船誘致、賀茂地域、ファムトリップ、松崎港、清水港

1. はじめに

国土交通省ではコロナ禍を経て近年再び回復傾向にあるインバウンド需要への対応のために、観光立国推進計画（第4次）を策定し、2023年3月31日に閣議決定された。同計画は中長期的な観光地の再生・高付加価値化プランの作成に向けて、地域の取組を国が支援することとしている。

また、同計画には2025年までに外国クルーズ船の寄港回数を2000回超とする数値目標が掲げられている。これに対し、2025年のクルーズ船の寄港回数は前年比約1.3倍の3117回、そのうち外国クルーズ船は2352回となり、目標値を上回る結果となった（図-1）。

こうした全国的なクルーズ需要の回復を背景として、中部地方整備局管内においてもクルーズ船の寄港は増加

しており、2025年には外国クルーズ船の寄港が150回記録されている。特に静岡県においては、新型コロナウイルスの影響により一時的に落ち込んだものの、2023年以降は回復し、2025年には外国クルーズ船の寄港が100回となった（図-2）。

従来は清水港への寄港が多かったが、近年では伊東港や松崎港、下田港など、クルーズ船の寄港先が県内各地へと広がりを見せている（図-3）。

クルーズ船による旅行は、船自体や海そのものを観光資源としつつ、寄港地における体験と一体となって非日常的な体験を提供するものであり、クルーズ船の寄港は、地域のにぎわい創出にも寄与することが期待されている。

本稿では、清水港のクルーズ船誘致に関する事例を踏まえ、伊豆半島南部の賀茂地域におけるクルーズ船誘致体制の構築に向けた取組について報告する。

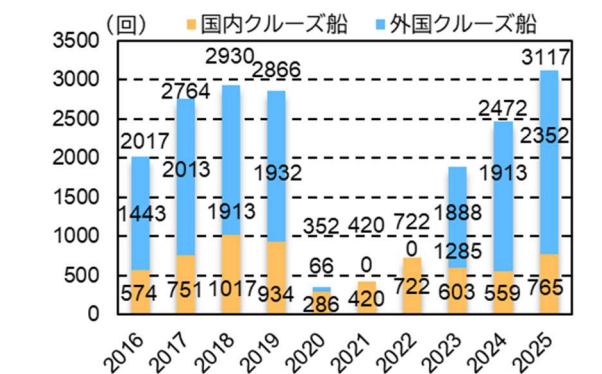


図-1 我が国港湾へのクルーズ船寄港回数（2025年は速報値）

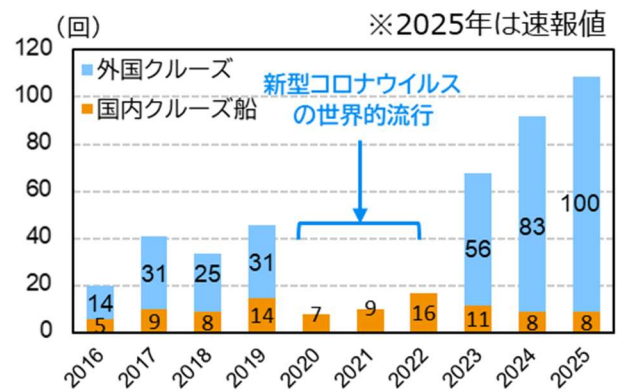


図-2 静岡県内港湾へのクルーズ船寄港回数推移

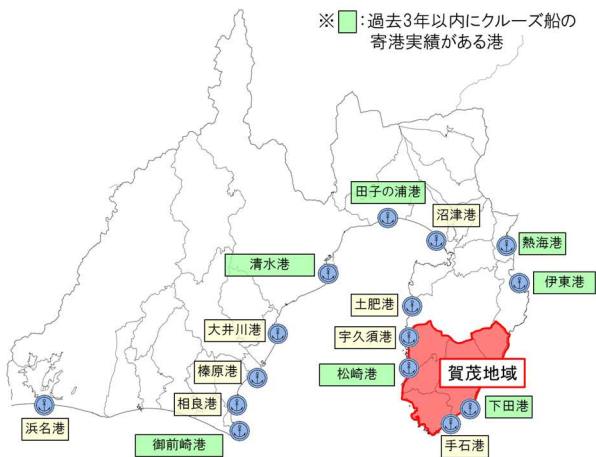


図-3 静岡管内の港湾

2. 清水港における旅客受入環境

清水港では、1990年2月23日にクルーズ船「クイーン・エリザベス2」が寄港したことを契機として、客船の寄港を通じた賑わい創出を目的に清水港客船誘致委員会が設立された。以降、同委員会を中心として、船社や旅行会社を対象とした情報発信や誘致活動が継続的に行われてきた。

具体的には、ポートセールスを通じて清水港の受入体制や寄港地観光の魅力を発信するとともに、クルーズ船社を対象としたファムトリップ（招待視察旅行）を実施し、港湾施設や旅客動線、背後圏の観光資源について現地で確認してもらう取組が行われてきた。

また、寄港時における歓迎施策にも積極的に取り組んできた。入港時には地元団体や学校による歓迎演奏や歓迎式典（図-4）における記念品の贈呈が行われるほか、

クルーズ船入港時には一般市民が岸壁内に立ち入ることが可能とされるなど、官民が連携した受入体制が構築されている。



図-4 歓迎式典の様子

このように、同委員会を中心とした継続的な誘致活動と歓迎施策の積み重ねにより、清水港における外国クルーズ船の寄港は2025年には99回となり、全国9位タイと上位に位置している（表-1）。

表-1 2025年の外国クルーズ船寄港回数上位10港（速報値）

順位	港湾名	回数	順位	港湾名	回数
1	長崎	194	6	石垣	121
2	博多	191	7	横浜	105
3	那覇	187	8	広島	100
4	佐世保	122	9	清水	99
4	鹿児島	122	9	神戸	99

3. 賀茂地域の寄港先としてのポテンシャルと課題

(1) 静岡県によるクルーズ船誘致組織連絡会

2025年1月に静岡県が実施した、県内のクルーズ船誘致に取り組む関係機関が参加する「クルーズ船誘致組織連絡会」では、ツアーに際して現地でバス・鉄道や食事の手配、ガイド等を担うランドオペレーターや、クルーズ船社の営業担当者が登壇して講演を行った。

a) クルーズ船の寄港先に求められる要素

ランドオペレーターの講演では、寄港先の立地条件として、港から観光地まで概ね1～1.5時間以内にアクセス可能であることに加え、日本国内の他の寄港地とは異なる魅力を有する食事や歴史・文化体験を提供できる地域であることが、観光コンテンツ造成の観点において重要であると紹介された。

特に、比較的小型のクルーズ船を用いたツアーの場合は、大型クルーズ船のような多様な船内娯楽施設が限られるため、寄港先で提供される観光体験の重要性がより高くなるとの説明がなされた。

b) 船社から見た寄港先としての賀茂地域

また、船社の講演では、中小型クルーズ船においては、寄港地へ向かう過程もツアー体験の一部として評価される点が特徴として挙げられた。中小型船は大型船と比べて沿岸部をより近くで航行することが可能であり、航行中に船上から眺める風景を含めてツアー全体の体験価値が重要であるとの説明がなされた。また、伊豆半島が小型クルーズ船に適した地域であるとの意見も示されている。

c) 賀茂地域の寄港先としての特徴

これらの点を踏まえると、東伊豆町のはさみ石や西伊豆町のトンボロ、南伊豆町の下賀茂温泉に代表される自然の魅力に加え、西伊豆町の潮かつおのような独特な食文化などが体験できる賀茂地域は、船上から見える景観と現地での体験の双方が充実していることから、寄港先としてのポテンシャルが高いと考えられる。

(2) 賀茂地域におけるクルーズ船誘致の現状と課題

実際に、2025年8月には松崎港へ「飛鳥Ⅱ」が初寄港するなど、国内クルーズ船を中心に、賀茂地域が寄港先として選定される事例もみられる（図-5）。松崎港は大型クルーズ船の着岸可能な岸壁を有していないものの、テンダーボートという小型の船に乗り換えてピストン輸送を行うことで、乗客の上陸が可能となっている（図-6）。



図-5 松崎港で行われた歓迎式典後の記念撮影



図-6 テンダーボートを用いて松崎港に上陸の様子

一方で、賀茂地域では寄港先としての位置づけは必ずしも確立されていない状況にある。前節でも触れた通り、中小型クルーズ船においては寄港地での体験内容や移動過程を含めた体験全体が重視されるが、こうした体験を構成する観光資源は賀茂地域の各自治体に分散している。

加えて、クルーズ船の誘致活動や情報発信についても各自治体ごとに実施されており、地域全体として一体となった取組は十分に行われていない。このため、寄港地全体としての魅力や体験価値を船社に対して十分に伝えることが難しいという課題がある。

また、寄港にかかる各種調整や受入体制についても、自治体ごとに対応されており、船社側から見たときに、寄港地としての調整先や受入体制が認識されにくい構造となっている。

このように、単一の港で完結する清水港とは異なり、賀茂地域では複数の自治体が連携して寄港地の魅力を一体的に示していく必要があるが、現状ではその体制が十分に構築されていないことが課題となっている。

4. 協議会設立に向けた動き

(1) 国、静岡県、下田市による準備会合

2024年3月には、静岡県、下田市、中部地方整備局の3者間で客船誘致に向けた準備会合が行われた。

この会合では、「伊豆半島全体がショートトリップ先として恩恵を受けるため、個別自治体ごとに誘致活動を行うのではなく、地域全体で行うべき」といった意見が出されており、賀茂地域の複数自治体が合同で参加するクルーズ船誘致に向けた取組の必要性が議論された。

(2) 賀茂地域を対象とした協議会設立の検討

前項の会合を踏まえ、2024年9月には賀茂地域1市5町（下田市、東伊豆町、河津町、南伊豆町、松崎町、西伊豆町）による会議が行われた。賀茂地域では複数の自治体に関与しているが、各自治体の観光施策に関する考え方に差があり、広域的な連携体制の構築にあたっては個別の意見調整が必要な状況にあった。

そのため、2024年12月から翌年2月にかけて、賀茂地域各町の首長と個別に面会を行った。その中で、自治体によってはクルーズ船が着岸できる岸壁を有しておらず、クルーズ船の誘致が困難であるとの認識を有しているケースもあった。これはテンダーボートでの多様な受入方法に関する知見が十分に共有されていなかったことが背景として挙げられる。

各自治体との面会を経て、船社を交えた勉強会を実施する運びとなった。これを受け、清水港湾事務所と静岡県が共同事務局となり、各自治体がフラットな立場で参加する形式とするなど、協議会設立に向けて具体的な検討が進められてきた。

5. 賀茂地域を対象としたファムトリップと官民一体の勉強会の実施

(1) ファムトリップ

2025年5月11日に、クルーズ船社を対象としたファムトリップが実施された。

本ファムトリップでは、賀茂地域における自然景観や観光資源、食文化などを中心に視察先が選定され、ヒリゾ浜（南伊豆町）、下田港、ペリーロード（下田市）、了仙寺（下田市）、河津浜海岸（河津町）、稲取漁港直売所「こらっしえ」（東伊豆町）などを巡った（図-7）。なお、視察先では、各自治体の首長が自ら説明を行うなどして、地域の魅力が紹介された。

本取組では、寄港先としての可能性や船社の関心事項について現地での確認が行われ、特にテンダーボートを用いた上陸の可否や航行時に船上から望まれる景観、上陸後の乗船客に提供可能な観光コンテンツといった点が確認された。



図-7 ファムトリップの様子 (A:ヒリゾ浜, B:ペリーロード, C: 稲取漁港直売所こらっしえ, D:了仙寺)

(2) 官民一体の勉強会

ファムトリップの翌日である2025年5月12日には、官民一体の勉強会が実施された。船社からは、建造中のクルーズ船の紹介や提供するサービスに関する説明が行われた。清水港湾事務所からは国際クルーズ旅客受入機能高度化事業やクルーズ等訪日旅客の受入促進事業といった補助事業の紹介を行った。また、参加した自治体からは観光資源に関する情報が共有された(図-8)。

本勉強会では、ファムトリップでの視察を踏まえ、クルーズ船寄港にあたっての課題や、地域として提供可能な観光コンテンツについて整理が行われるとともに、船社が求める寄港先の条件に関する理解が共有された。また、シュノーケリングが楽しめる岩地海岸(松崎町)や大噴湯公園の足湯処(河津町)といったファムトリップでは視察されなかった観光地についても情報提供と意見交換が行われ、賀茂地域全体としての観光資源の把握が進められた。

ファムトリップおよび本勉強会を通じて、各市町が連携して賀茂地域への誘客を図る必要性が共有されるとともに、船社の視点や寄港先に求められる条件に関する理解を深める機会になったとの意見が挙がった。



図-8 河津町役場で実施された勉強会の様子

6. 賀茂地域クルーズ船受入協議会の設立

ファムトリップおよび勉強会の実施を通じて、船社が寄港先に求める条件や、地域として提供可能な観光コンテンツに関する理解の共有が図られるとともに、各自治

体間において連携の必要性が認識された。

こうした一連の取組を踏まえ、2026年3月26日には、賀茂地域におけるクルーズ船誘致および受入体制の構築を目的として、伊豆半島南部の1市5町からなる「賀茂地域クルーズ船誘致受入協議会」が設立された。今後は、本協議会を中心として、複数自治体が連携した誘致活動や情報発信、受入体制の構築を一体的に進めていくことが期待される。

また、本協議会の設立に伴い、小型クルーズ船を運航する船社との間で、賀茂地域内の複数地点へ寄港することや、悪天候時における代替地点での上陸対応、さらには地域の食材等の船内での活用など、寄港に関する連携協定が締結されており(図-9)、クルーズ船誘致受入に向けた取組が進められつつある。



図-9 船社との連携協定の様子

7. まとめ

本稿で示した一連の取組は、賀茂地域における分散した観光資源や人材、ノウハウを相互に補完し、地域全体として一体的にクルーズ船誘致を進めていくためのプロセスを明らかにしたものである。

特に、ファムトリップおよび勉強会を通じて、関係者間におけるクルーズ船誘致に関する知見および認識の共有が図られたことは、広域的な連携体制の構築において重要な役割を果たしている。

このような取組は、複数自治体にまたがる地域において共通する課題である、人手やノウハウの不足といった制約に対して有効なアプローチの一つと考えられる。また、港湾を単なる交通拠点としてではなく、人流や観光を生み出す拠点として位置付ける観点からも、今後の地域活性化に資する可能性を有している。

本事例で示されたプロセスは、今後地域においてクルーズ船誘致を検討する際の一助となれば幸いである。

謝辞：本論文の作成にあたり、各種ご助言をいただきました関係者の皆さまに、この場をお借りして御礼申し上げます。