

## 2 航空・航路

航空は利便性向上策が進展、拡大中のLCCは課題が露呈、航路はクルーズ利用が拡大

### I. 航空

#### 1. 航空利用の動向

##### (1) 全体の動向

89年以降の国内・国際航空輸送量（利用者数）の推移を示したのが図Ⅲ-2-2-1である。

国内線の利用は、幹線・ローカル線とも02年頃まで順調に伸びていたが、08～11年にかけてはリーマン・ショックや東日本大震災などの影響により減少が続いた。そして12年以降は、それまでの反動やLCCの新規参入による航空ネットワークの拡充などにより、増加に転じた。

国際線の利用は、00年まで順調に推移しているものの、01年の米同時多発テロ、03年のSARSによる急激な減少があり、その後一旦回復したものの、世界的な景気低迷やリーマン・ショック、東日本大震災などの影響を受けて低下傾向が続いた。12年以降は、LCCの航空ネットワーク拡充などにより、増加が続いている。

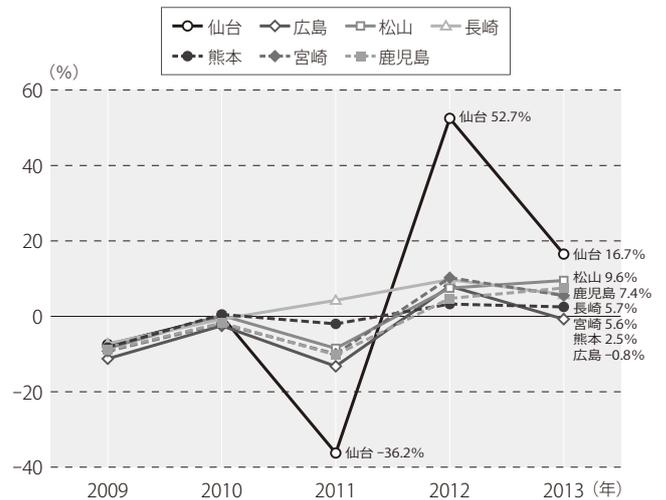
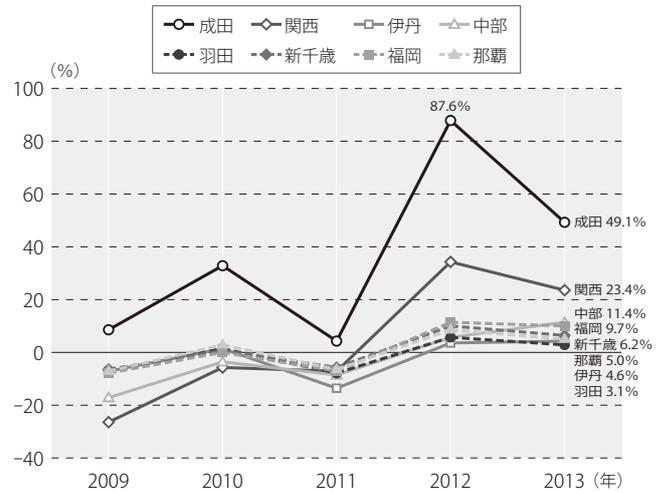
##### (2) 主要空港における利用者数の動向

我が国の主要空港（拠点空港のうち、利用者数が上位の空港）における過去5年の国内線および国際線の利用者数伸び率の推移を示したのが図Ⅲ-2-2-2～図Ⅲ-2-2-3である。

国内線については、12年以降、LCC就航などの影響により、成田および関西の伸びが大きくなっている。仙台については、東日本大震災の影響が顕著に表れている。一方、国際線については、羽田において便数・路線数の増加に伴い伸び率が高くなっているほか、那覇や新千歳も順調に増加している。成田については、羽田への路線シフトの影響で利用者数の減少が心配されているが、LCCの新規就航などもあり、13年時点

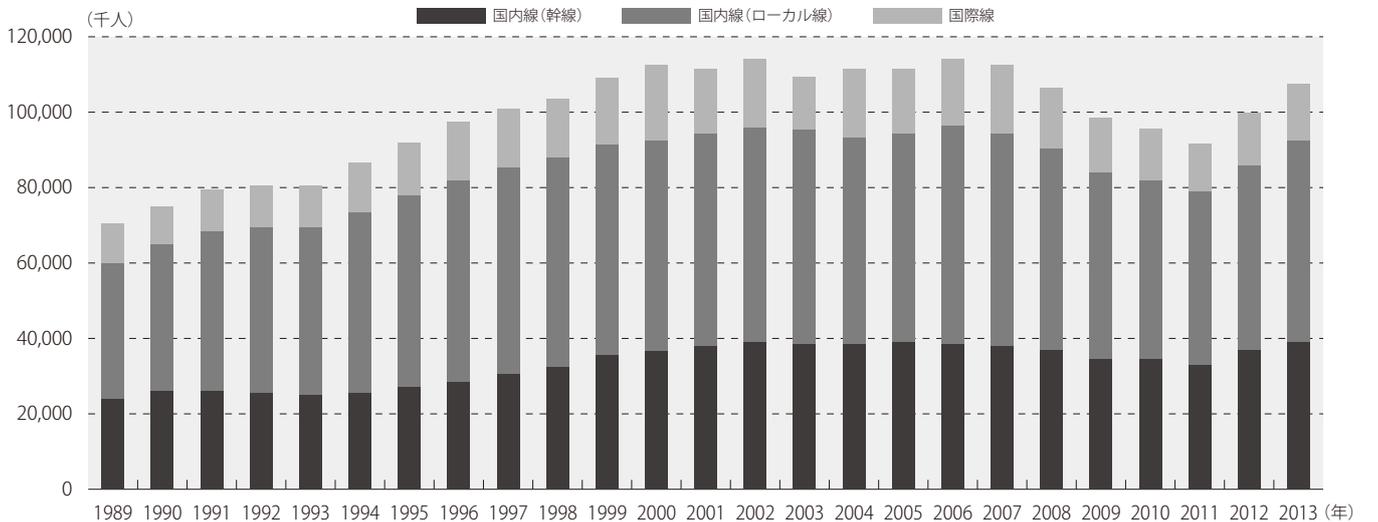
では大きな影響は見られない。なお、仙台については、国内線と同様に、東日本大震災の影響が顕著である。

図Ⅲ-2-2-2 主要空港利用者数の前年比の推移（国内線）



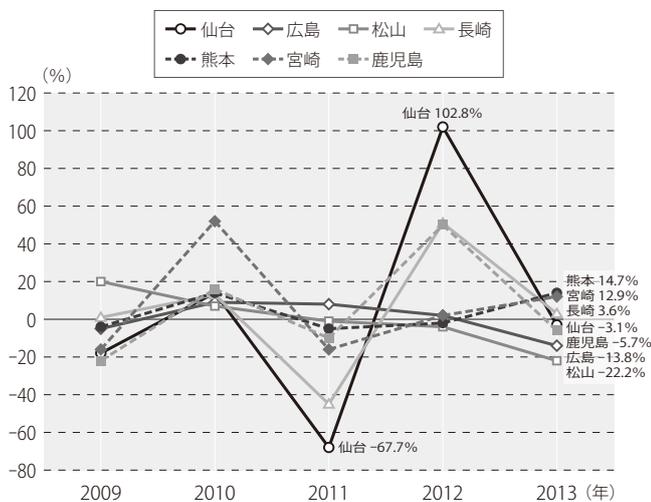
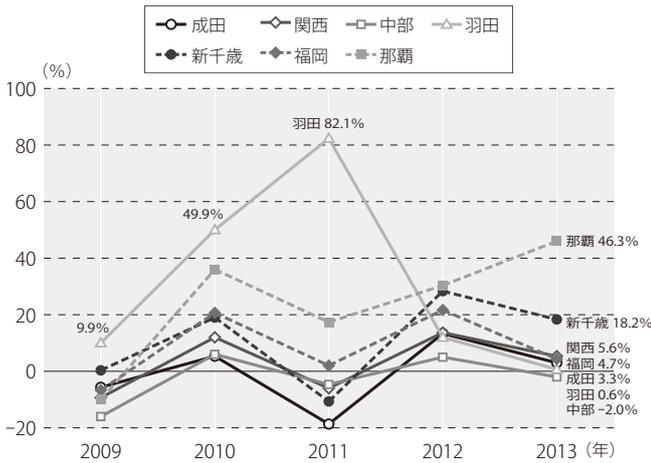
資料：国土交通省『空港管理状況調査』、一般財団法人航空振興財団『数字でみる航空』をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-2-1 国内・国際線航空輸送量（利用者数）の推移



資料：国土交通省「航空輸送量推移表」「交通関連統計資料集」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-2-3 主要空港利用者数の前年比の推移（国際線）



資料：国土交通省『空港管理状況調査』、一般財団法人航空振興財団『数字でみる航空』をもとに（公財）日本交通公社作成

## 2. 航空政策の動向

需要の多い首都圏空港の容量拡大や地方空港の利便性向上に向けて、主にオープンスカイ政策、航空会社への対応（航空機燃料税の軽減、LCCなどの新規企業の参入促進など）、新たな空港運営（民営化など）の3施策が一体的に進められている。

### (1) オープンスカイ政策の進捗

アジアなど経済成長の著しい国からの利用を見込み、また世界的な航空自由化に伴う競争環境の変化に対応するため、政府は首都圏空港を含むオープンスカイ政策（航空会社の乗り入れ・便数・運賃等に関する規制の撤廃（自由化））を戦略的に推進している。14年2月現在、27カ国・地域との間で合意に至っており、日本発着総旅客の94%を占めている（表Ⅲ-2-2-1）。航空協定未締結のカンボジア・ラオスについては、14年2月に航空当局との間で、新規航空協定締結までの間の暫定的な枠組みについては合意した。なお、今後もオープンスカイ対象国をさらに拡大していく計画である。

一方で、ASEAN全体を一つの地域とみなす単一航空市場化が進められるなか、13年12月の日・ASEAN特別首脳会議

での合意を受け、日本とASEANの航空協定締結に向けた協議も進められている。

### (2) 航空会社などへの対応

#### ① 「地方航空路線活性化プログラム」の新設

路線維持が比較的困難と考えられる航空路について、国土交通省は、地域と航空会社が共同で提案を行う「地方航空路線活性化プログラム」の一環として、優れた提案に対して羽田空港の発着枠を配分する「羽田発着枠政策コンテスト」を13年11月に実施した。この結果を受け、日本航空は羽田／山形線の複数便化、全日空は羽田／石見線および羽田／鳥取線をそれぞれ増便し、14年夏ダイヤ（3月30日～）に反映させている。

#### ② 離島運航費補助などに関する要件緩和

13年4月時点では、56の離島路線のうち16路線が運航費補助対象路線となっていたが、14年度からは、離島航空路補助の要件緩和や島民運賃割引幅の拡大を実施している。

#### ③ 地方路線維持に係る着陸料などの軽減

地方と羽田、および地方同士を結ぶ路線について、最大離陸重量50t以下の小型機材に係る着陸料および航行援助施設利用料の軽減措置の新設や、国内線航空機に係る固定資産税の軽減などの特例措置も拡充されている。

#### ④ 包括旅行チャーターの規制緩和

国土交通省は、13年5月16日付で、「本邦を発着する国際チャーター便の運航について」（チャーター通達）を一部改正した。ITC（Inclusive Tour Charter 包括旅行チャーター）の規制を緩和し、用機者（機材・座席を借り受ける者）と直接契約をした第1種旅行者について、包括旅行商品用座席の一部卸売りが認められることとなった。大量の座席を一社で売り切るのが難しい地方や中小の旅行会社にとっては、大手旅行会社が仕入れた座席の一部を買い取り、チャーター便を組み込んだ独自ツアーを企画できるようになるため、利便性が向上する。

今後は、包括旅行チャーターの活用促進による航空需要および旅行需要の拡大、地方におけるチャーター便の活用促進などが期待される。

### (3) 空港運営に関する取り組み

13年に公布・施行された「民間の能力を活用した国管理空港等の運営等に関する法律」（民活空港運営法）に基づき、仙台空港において、公共施設等運営権制度（コンセッション）を活用した民間への運営委託の検討が進められている。

一方、成長著しいアジアからの利用者を積極的に取り込む目的で、13年4月に「航空インフラ国際展開協議会」を設立し、空港建設・運営、航空管制システムなど、航空分野におけるハード・ソフトのインフラ国際展開を官民の連携により積極的に推進している。

### 3. 空港の動向

空港については、首都圏空港の機能強化、防災・減災の推進、空港の利便性向上などによる地域の活性化を中心とす

る取り組みが進められている。

#### (1) 東京国際空港(羽田)(以下、空港名略示で表記)

13年度末の国際線枠3万回増の措置を受け、アジアの長距離路線や欧米路線などの高需要路線やビジネス路線を24時間展開するとともに、国際線旅客ターミナルの拡張や航空管制官の増員、C滑走路延伸事業などを進めている。また、新たに国際線と国内線を結ぶトンネルの整備に着手し、乗継機能の強化を図っている。

#### (2) 成田国際空港(成田)

78年の開港以来、23時から翌朝6時までの離着陸を禁止していたが、13年3月31日より、台風などによる悪天候などのやむを得ない場合に限り24時までの離着陸を認める「離着陸制限(カーフェュー)の弾力的運用」を開始した。

機能面では、14年度中の空港容量30万回化に向け、LCC専用ターミナルの整備や管制方式の高度化、国際線ネットワークの強化、国内フィーダー路線の拡充、LCCやビジネスジェットなどの新たなニーズへの対応強化などを図り、アジアのハブ空港としての地位確立を目指している。

#### (3) 関西国際空港(関西)／大阪国際空港(伊丹)

関西国際空港および大阪国際空港は、12年7月に新関西国際空港(株)のもと経営統合を行い、一体的な運用を開始した。関西国際空港ではLCC拠点化や貨物ハブ空港戦略などを、大阪国際空港ではプロペラ機枠の低騒音機枠化やターミナルビル一体運営などをそれぞれ進めることにより、両空港の事業価値の向上を図り、将来的なコンセッションの実施を目指している。

#### (4) 中部国際空港(中部)

国際競争力強化のため、24時間化に取り組んでいる。民間主導の空港運営の利点や国内線と国際線の乗継利便性を生かし、低コストで利便性の高いサービス提供、新ターミナルなどの整備や国際貨物便の拠点化促進に向けた着陸料割引制度の拡充、ネットワークの再構築などが進められている。また、主に中華圏からのインバウンドを推進する「昇龍道プロジェクト」のような地域一体となった需要開拓と路線ネットワーク拡充も進行している。

#### (5) 福岡空港(福岡)

12年の発着回数は滑走路処理容量の14.5万回を超える14.9万回、13年はさらにそれを上回る過去最高の16.3万回と処理能力はすでに限界に達している。滑走路は2,800mが1本のみで、運用時間は午前7時から午後10時に制限され、増加を続ける需要に対応するための処理能力向上が急務となっている。そのため、国では、09年より滑走路増設に係る環境影響評価を行っている。

#### (6) 那覇空港(那覇)

空港の処理能力は限界に近付きつつあり、特に昼の時間帯

は混雑による遅延が慢性化しているため、他の時間帯への影響や駐機場不足などが指摘されている。

国は、空港処理能力向上のため、14年1月に滑走路増設事業の工事に着手、19年末までの完成を目指している。滑走路増設により混雑緩和が期待される一方で、駐機場にある飛行機が第2滑走路へ向かうためには第1滑走路を横切る必要があることから、新たな駐機場の設置など同時離着陸への対応が課題となっている。

#### (7) 仙台空港(仙台)

震災復興の一環としての国土交通省からの支援のもと、地方初の民営化空港を目指し、LCCの拠点化などに積極的に取り組んでいる。民営化について、県は14年12月に仙台空港ビルと仙台エアカーゴターミナルの全株式を約57億円で譲渡することを条件に、3者以上の候補事業者を選定する計画である。その後、国の審査を経て15年8月ごろに委託先を決定、16年3月の民営化を予定している。

#### (8) 茨城空港(茨城)

航空自衛隊百里基地との共用空港である本空港は、羽田・成田に比べ着陸料が約3割安いいため、アジアナ航空、スカイマーク、春秋航空などが路線を拡充している。運営面では、クラブ搭乗方式や自走式による航空機の運用、ターミナルビルの旅客動線を1階に集約することによるコストの節減、空港と東京を結ぶ直行バスの運行によるアクセス強化などを図っている。なお、全収入の約7割を占める非航空利用客による買い物や飲食などの売り上げは、年間300回程度開催されるイベントから得られており、空港の黒字化に貢献している。

### 4. 航空会社の動向

13年度の航空大手2社の決算は、国内線および国際線の輸送量増加、円安効果などによる訪日外国人客の増加などにより増収となった。一方、利益面については、燃油費の上昇、国内線イールド(収益)の低下、B787のエンジントラブル対応などにより、減益となった。

LCCについては、13年は外資系LCCの参入が進み、日本発着の国際線LCCの席数シェアは6.8%(14年1月時点)、国内線シェアは5.3%(13年11月時点)となっている。LCC専用ターミナルの整備が進む成田では、定期旅客便に占めるLCCシェアは国際線が6.3%、国内線が47.0%となり、関西国際空港では国際線が19.6%、国内線が46.2%となった(いずれも13年冬期ダイヤ)。ただし、パイロットの育成に時間を要すること、待遇面で大手航空会社に劣るLCCにおいて人員確保が容易でないことなどが影響し、バニラ・エア、ピーチ、春秋航空などでパイロット不足による運航中止、減便、延期などが発生するなど、サービス面における課題も指摘されている。

#### (1) 国内航空会社の動向(LCCを除く)

##### ●JALグループ

・14年3月に同社と100%の連結子会社である(株)ジャルエクスプレスが合併と、10月合併の予定を発表。国内線事業運

営の安定化を図っている。

・経営破綻時に休止した伊丹／松本線、伊丹／女満別線、新千歳／出雲線、新千歳／徳島線、中部／釧路線、中部／帯広線などの地域路線を、14年夏期限定で再開する予定である。

#### ●ANAグループ

・海外展開では、13年7月に米国のパイロット訓練会社（Pan Am Holdings, Inc.）を買収、8月にはミャンマーの航空会社（Asian Wings Airways Limited）との資本提携に合意したが、14年7月に出資取りやめを決議した。

・14年7月に11年ぶりに青森空港の定期便を再開、また函館線など8路線で羽田発着路線を増強したことで国際線と国内線の乗り継ぎ利便性が向上。この他、アイベックスエアラインズとのコードシェアを強化するなど、リージョナル機による地方間ネットワークを維持している。

#### ●スカイマーク

・13年11月に、東京証券取引所マザーズから東証1部へ上場を変更した。

・13年3月に関西から撤退、また成田／旭川線、成田／石垣線、羽田／旭川線、羽田／熊本線、神戸／石垣線の5路線を休止する一方で、仙台／札幌線、仙台／福岡線に就航するなど、参入・撤退が相次いだ。

#### ●スターフライヤー

・国内線は、羽田便増便で座席供給過多となり搭乗率が低下した。また、14年2月に関西／福岡線から撤退、翌3月から中部／福岡線に就航し、初の中部への乗り入れとなった。

・高級志向の革張りシートのピッチは広く、パソコン用電源を各席に設け快適性を高めている。

#### ●エア・ドゥ

・新規就航やコードシェア効果で旅客数は193万9,000人（同0.4%増）となったが、座席利用率は70.6%（同2.9%減）にとどまった。

・14年度上期に供給座席数を増やす予定。13年度から延期している道内とアジアを結ぶ国際線チャーター便は、14年11月に就航予定。

### (2) LCCの動向

#### ①日系LCCの動向

##### ●ジェットスター・ジャパン

・13年12月に、12年7月の就航以来LCCでは最速（75週目）となる300万人の搭乗者数を達成した。

・国内線14路線で1日最大往復38便を運航、14年8月には同47便に拡充。拠点である成田発着路線は、福岡線、那覇線、関西線、高松線の4路線。関西空港については、福岡線、那覇線を増便するなど、第2の拠点となっている。また、中部空港では新千歳線、福岡線、鹿児島線を運航しており、第3の拠点空港化を目指している。

・国際線では、14年4月に成田／メルボルン線に就航。08年9月のカンタス航空休止以来、約5年半ぶりの復活となった。

・旅行会社との連携を重視し、30社以上の旅行会社と契約。現在の直販と旅行会社経由の販売比率である8対2を、将来的に7対3まで増やす予定。旅行会社とはダイナミックパッカー

ジで提携しており、旅行会社以外では、13年に開始したコンビニエンスストア経由の販売提携も拡大する予定である。

##### ●ピーチ・アビエーション

・就航から3年目で単年度黒字を達成し、平均搭乗率は有償ベースで83.7%、有償旅客数は約300万人となった。機材稼働率は高水準を維持しており、また国内外で知名度が向上したことも影響し、利用率は78%と当初の想定を上回った。

・14年4月には、12年3月の就航以来累計搭乗者数が500万人を達成。14年3月現在、国内10路線、海外6路線の計16路線を運航。那覇発着路線は、新石垣線と台北（桃園）線に加え、14年7月に福岡線を開設。関西空港に次ぐ拠点化を目指す。

##### ●エアアジア・ジャパン

・当期輸送実績は、国内線旅客数が34万人で搭乗率は63.9%、国際線旅客数は6万人で搭乗率は61.9%。成田空港の国内線搭乗率が低迷したため、利用者数が伸び悩んだ。

・13年10月末で、エアアジアブランドとしての営業を終了し、バニラ・エアに引き継がれた。

##### ●バニラ・エア

・13年11月に、ANAホールディングス（株）100%出資により設立。エアアジア・ジャパンを引き継ぎ、12月よりレジャー路線を中心に運航を開始した。

・国内線は、成田／沖縄（那覇）線、成田／新千歳線に就航。新千歳線では、北海道中央バスと共同で「定期観光バス特別料金」を提供。国際線では、13年12月に成田／台北（桃園）線、14年3月に成田／ソウル（仁川）線にそれぞれ就航。14年7月1日からは、成田／奄美大島線に就航した。

・1人20kgまでの預託荷物代無料、国際線燃油サーチャージ不要とするなど、従来のLCCモデルとは異なるサービスが特徴となっている。

#### ②外資系LCCの動向

日本発着の定期便を運航する海外LCC12社（13年12月時点）のなかから、ここでは日本市場を中心に動きの見られたLCCについて概観する。

##### ●エア・アジアX（マレーシア）

・13年の通年決算で赤字に転落。人件費上昇や有形固定資産の収益性低下、燃料費上昇、為替差損が影響。日本市場では、14年3月から中部／クアラルンプール線に就航。日本発着双方の需要喚起と取り込みを目指し、デーリー化を模索している。

##### ●セブパシフィック航空（フィリピン）

・13年の乗客数は前年比8.3%増の約1,435万で、台風などの影響により目標の1,500万人を下回った。現在、国内便36路線、国際便24路線に運航。日本とフィリピン間については、13年9月のオープンスカイ合意により、羽田就航が可能となった。また、13年12月にマニラ／大阪（関西）便が増便、14年3月にマニラ／成田線、マニラ／中部線が就航した。

・ウェブでの直販とともに、旅行会社経由の販売も強化し、リゾートや東南アジア方面の販売促進を行っている。

●春秋航空（中国）／春秋航空日本

・春秋航空は、上海春秋国際旅行社傘下で04年に設立されたLCC。10年に初の国際線を上海／茨城間に就航、その後上海／高松線、上海／佐賀線を開設。14年3月には、関西空港から中国本土へ乗り入れる初のLCCとして、上海／関西線に就航。中国系航空会社の関西空港乗り入れは5年ぶり。

・12年10月に春秋航空の日本法人「春秋航空日本」を設立、成田を拠点に国内線を展開。14年6月の予定だった高松、広島、佐賀への定期国内線就航は、運航体制や乗務員養成の遅れなどを理由に同年8月に延期された。

・グループ内外の旅行会社と連携し、販売強化を行っている。

●スクート（シンガポール）

・シンガポール航空の子会社として、11年11月に設立。シンガポール／シドニー線などの長距離国際線も運航しており、旅客数は2年間で260万人を達成した。

・日本路線は12年10月に成田発台北経由シンガポール路線の運航を開始した。

・日本の市場特性を踏まえ、アマデウスと長期コンテンツ契約を締結、アマデウス利用の旅行会社との窓口を確保している。

●ティーウェイ航空（韓国）

・04年に「衛星航空」として運航を開始、休止期間を経て10年にティーウェイ航空として再スタート。11年より国際線に参入。日本路線は福岡／仁川線に加え、13年12月より佐賀／仁川線の運航を開始した。

・佐賀線就航に伴い、県では着陸料や空港ビル使用料などの運航経費について、3年間で約1億5,000万円を同社に支援。旅行会社に対する共同営業も実施しており、日本発の商品造成も進められている。航空券はウェブ販売と電話受付に加え、旅行会社経由の販売も実施している。

Ⅱ. 航路

1. 旅客船の動向

(1) 国内旅客船事業の現状

旅客船事業は13年において、950事業者（対前年で10事業者減）が1,682航路（同17航路減）運航しており、船舶数は2,274隻（同2隻増）となっている（図Ⅲ-2-2-4～図Ⅲ-2-2-6）。業種別に見ると、一般旅客定期航路事業は事業者数・航路数・隻数ともに減少、旅客不定期航路事業については、事業者数・航路数が減少しているものの隻数は増加、フェリー航路事業は事業者数・航路数ともに増加となっている（隻数は変動なし）。

また、旅客船輸送実績を見ると、12年度の輸送人員は8,713万人（対前年度比3.7%増）となっている（図Ⅲ-2-2-7）。05年度からの推移を見ると、減少傾向が続くなかで11年度は8,500万人を割り込んだが、12年度にやや持ち直した。

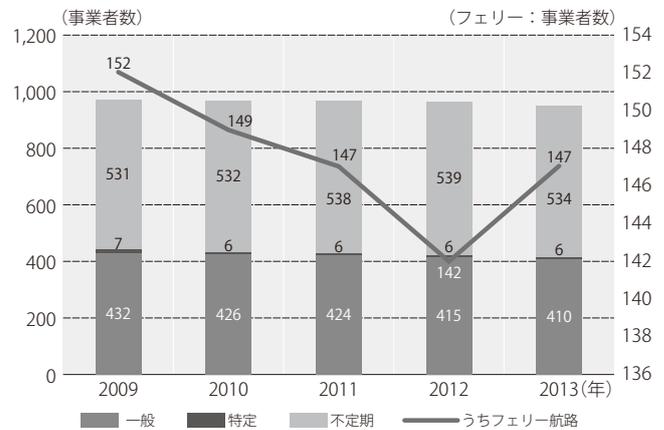
(2) 長距離フェリー事業の現状

片道の航路距離が300km以上である長距離フェリー航路は、14年4月現在、8事業者によって11航路運航されており、船舶数は35隻となっている。13年度の同輸送実績には、航路数、航路距離の増減はなかった。

(3) 離島航路事業の現状

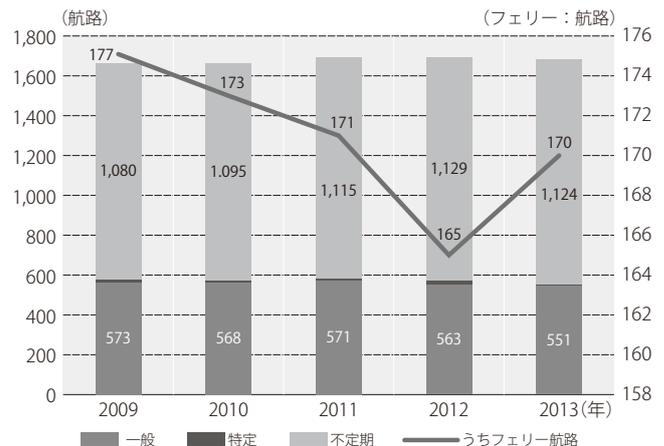
一般旅客定期航路事業のうち、離島航路事業は14年4月現在、233事業者によって285航路が運航されており、船舶数は549隻（約20万総トン）となっている。離島航路事業全体の約

図Ⅲ-2-2-4 旅客船事業者数の推移



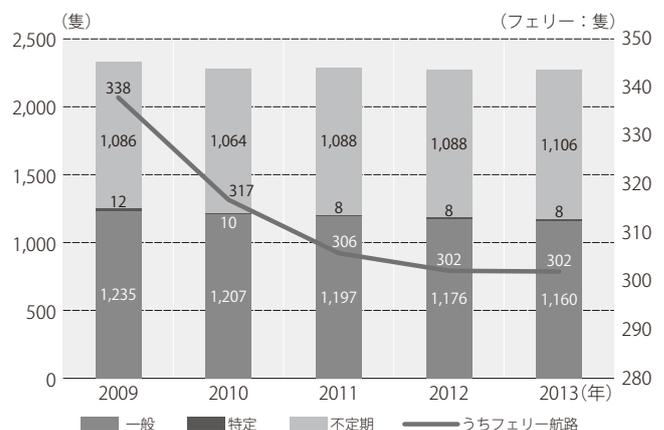
資料：国土交通省海事局「海事レポート2014」「海運・船舶・船員関係統計」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-2-5 旅客船航路数の推移



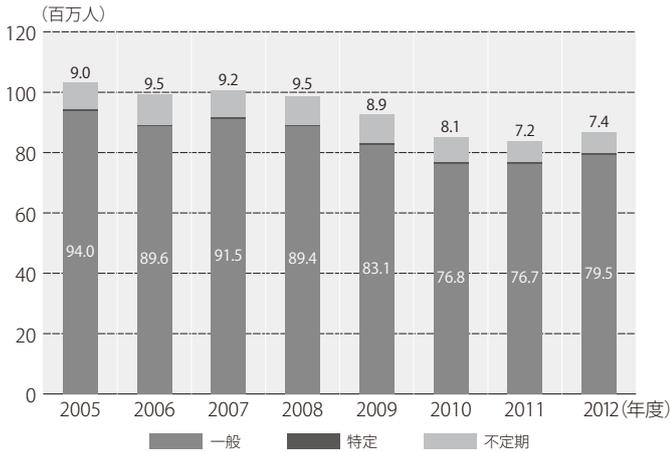
資料：国土交通省海事局「海事レポート2014」「海運・船舶・船員関係統計」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-2-6 旅客船船舶数の推移



資料：国土交通省海事局「海事レポート2014」「海運・船舶・船員関係統計」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-2-7 旅客船輸送人員の推移



資料：国土交通省海事局「海事レポート2014」「海運・船舶・船員関係統計」をもとに（公財）日本交通公社作成

3分の1を公営または第三セクターが運営し、厳しい経営環境のもとでも離島住民の必要不可欠な航路として継続運営されている。

12年度の旅客輸送実績は、輸送人員が4,374万人（対前年度比4.0%増）、輸送人キロで10億6,982万人キロ（同0.6%増）となっている。

#### (4) 国内旅客輸送における主な取り組み

##### ① 離島航路の維持・整備のための公的補助

国内約6,800の島々のうち、約400において人々が生活している。これらの住民の足として、また生活物資などの輸送手段として重要な役割を果たす離島航路の持続的運営を図るため、国は09年度に「離島航路構造改革補助制度」を創設、さらに11年度に離島航路・航空路・地方バス・地域鉄道の支援制度を統合した「地域公共交通確保維持改善事業」を創設

し、効果的・効率的な支援による航路維持に取り組んでいる。

##### ② 旅客船のバリアフリー化の推進

ノーマライゼーションの理念に基づくバリアフリー法制定（06年6月施行）を機に、移動など円滑化の促進に関する基本方針のもと、旅客船分野のバリアフリー化が進められている。11年度からの地域公共交通確保・維持改善事業では、旅客船および旅客船ターミナルへの支援が実施されている。基本方針では、旅客船は10年度までに総隻数約1,000隻中、約半分に当たる約500隻（年間平均建造数50隻をもとに計算）のバリアフリー化整備目標を掲げていたが、近年の旅客船事業の不振、燃料油価格の高止まりなどの影響による費用負担増などにより使用船舶の建造が低迷しているため、13年3月末時点で706隻中173隻（24.5%）の整備にとどまっている。

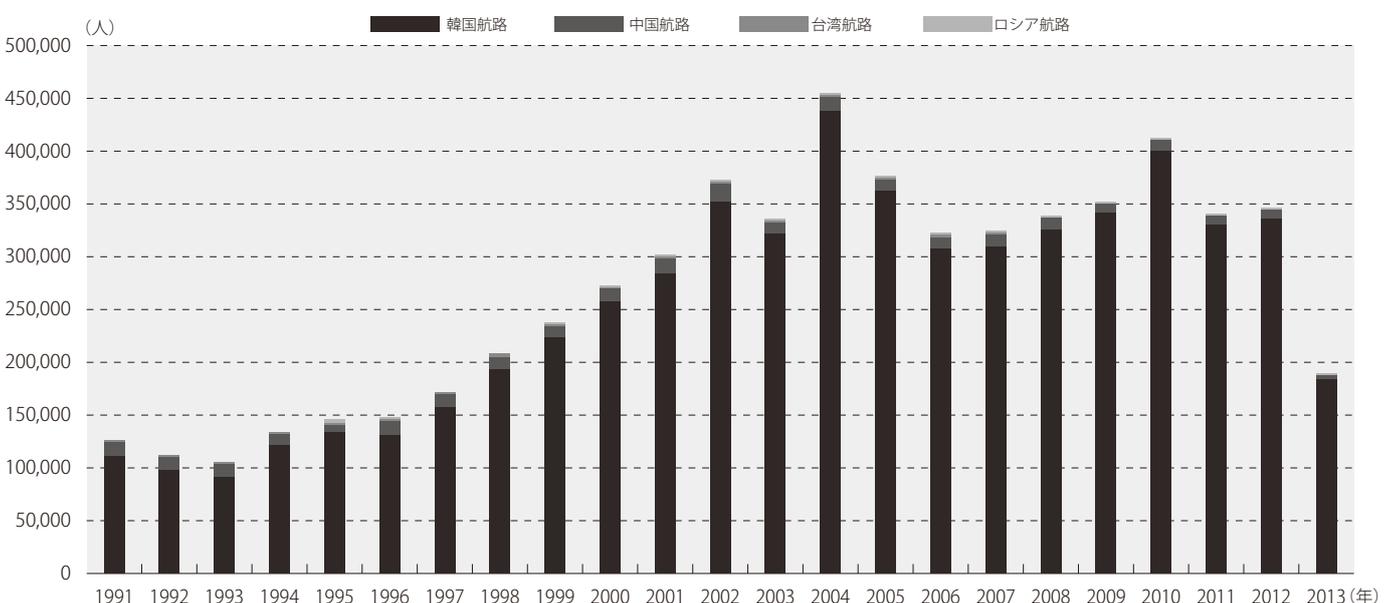
##### ③ 国内旅客航路の活性化

利用者数の減少などにより、国内旅客船は厳しい経営状況が続く一方で、貴重な交通手段であるとともに魅力的な移動空間でもあるため、国・旅客船業界・旅行業界・地域の関係者などが連携して、認知度向上のための戦略的な情報発信や利用者ニーズに合った船旅商品の開発・販売促進などの取り組みを展開している。その一環として、全国の旅客航路を対象とする「船から見る風景100選」の募集や「ベストショット賞」「ベストコメント賞」の選定、旅行者向けファミトリップ（下見招待旅行）などを実施している。13年度は、こどもの日と海の日、子供たちにあまりなじみのない旅客船による船旅の魅力体験してもらうため、旅客船の小学生運賃を無料とするキャンペーンを全国規模で実施した。

##### (5) 国際旅客船の利用動向

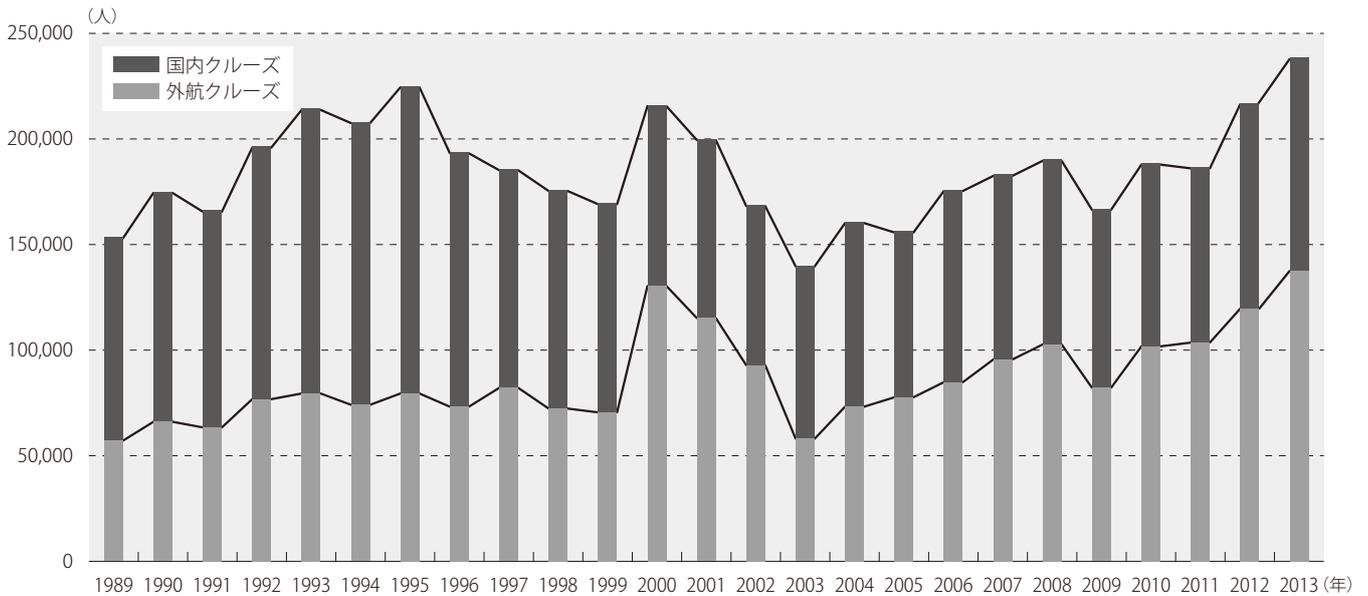
日本発着の外航旅客定期航路における日本人利用者数は18万5,000人で、円安などの影響を受け前年比45%と大きく減少した（図Ⅲ-2-2-8）。

図Ⅲ-2-2-8 外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移



資料：国土交通省海事局「海事レポート2014」「海運・船舶・船員関係統計」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-2-9 日本人の外航・国内クルーズ乗客数の推移



資料：国土交通省海事局「海事レポート2014」「海運・船舶・船員関係統計」をもとに（公財）日本交通公社作成

これまでの利用動向の推移を見ると、04年までは増加傾向が続いていたが、その後は伸び悩んでいる様子が見られる。

## 2. クルーズ船の動向

国土交通省によると、13年の日本人のクルーズ乗客数（日本のクルーズ人口）は前年比9.9%増の23万8,200人で過去最高を記録した。外国船社の運航拡大により、外航、内航ともにクルーズ利用者が増加した（図Ⅲ-2-2-9）。

### (1) 外航クルーズの動向

乗船地、下船地、寄港地のいずれかに海外が含まれる外航クルーズの乗客数は13万8,100人で、前年比14.8%増と最高記録を更新した。日本船社運航の外航クルーズ船利用者は、13年6月に「ふじ丸」の運航停止に伴い前年比20.7%減の1万5,300人となったが、外国船社運航の外航クルーズについては、プリンセス・クルーズが国内各地を巡る日本発着の外航クルーズを開始するなど乗客数が大幅に増え、前年比21.6%増の12万2,800人となった。

目的別に見ると、レジャー目的が前年比17.5%増の13万6,500人（全体の98.9%）で最も多く、セミナー目的は同59.3%減の1,100人（同0.8%）、交流目的は60.0%減の400人（同0.3%）だった。観光目的の個人利用が増え、気軽にクルーズ旅行を楽しむ傾向が見られる。

泊数別では、外国船社によるショート・クルーズ利用者が増えたため、3～7泊のシェアが全体の58.7%（前年比3.7%増）を占めた。一方で、14泊以上のロング・クルーズのシェアが5.1%（同3.1%減）となった結果、平均泊数は7.4泊（対前年1.9泊減）、人泊数は102万2,400人泊（同8.7%減）となった（図Ⅲ-2-2-10）。

航海エリアについては、欧州地域全体が17.9%増の5万5,900人（全体の40.6%）と最多だった。一方で、外国船の日

本発着クルーズの増加により、アジア地域が26.3%増の5万5,700人（同40.4%）と欧州地域に迫るまでに増加した。世界の3大クルーズエリアである地中海、アラスカ、カリブ海の利用者数（合計）は3万5,700人で、外国でのクルーズ利用客の4分の1を占めている。なお、日本発着クルーズにおける外国人利用客数は6,000人だった。

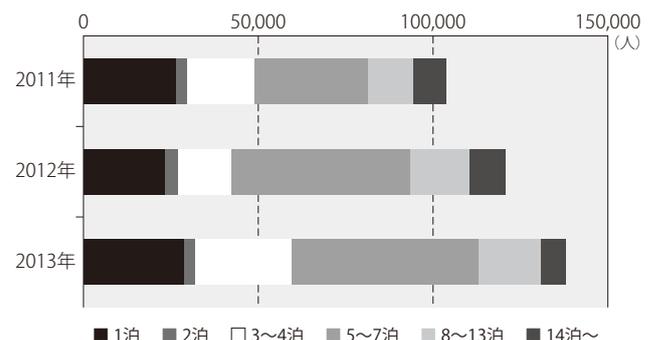
### (2) 国内クルーズの動向

日本船社外航クルーズ船による国内クルーズ乗客数は9万7,900人（前年比4.5%増）、内航フェリーを含む国内クルーズ全体の乗客数は10万100人（同3.8%増）だった。

目的別では、レジャーが96.5%を占め、このうちワンナイト・クルーズ利用客は前年からほぼ倍増した。

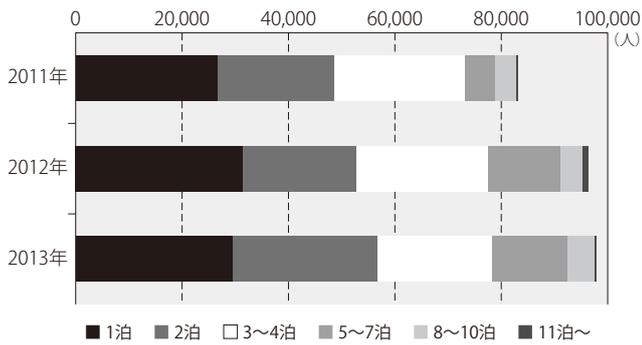
泊数別では、1～4泊のショート・クルーズ乗客数が全体の約8割を占めた。2泊のショート・クルーズが大幅増となる一方で、5～7泊および8～10泊のロング・クルーズも増加し、全体人泊数は28万人泊、平均泊数は2.9泊といずれも横ばいとなった（図Ⅲ-2-2-11）。

図Ⅲ-2-2-10 外航クルーズ泊数別乗客数の推移



資料：国土交通省海事局「海事レポート2014」「海運・船舶・船員関係統計」をもとに（公財）日本交通公社作成

図Ⅲ-2-2-11 国内クルーズ泊数別乗客数推移  
(外航クルーズ船および国内フェリー)



資料：国土交通省海事局「海事レポート2014」「海運・船舶・船員関係統計」を  
もとに（公財）日本交通公社作成

### (3) 日本の港湾へのクルーズ船寄港動向

#### ①日本の港湾へのクルーズ船寄港回数

13年の我が国の港湾へのクルーズ船の寄港回数は、外国船

社運航のクルーズ船が373回、日本船社運航のクルーズ船が628回、合計1,001回（前年比104回減）となった。港湾別では、横浜港が152回で昨年に引き続きトップとなり、次いで神戸港（101回）、石垣港（65回）となっている。

#### ②外国船社運航のクルーズ船寄港回数

13年の外国船社運航のクルーズ船の寄港回数は、韓国クルーズ船社の運航中止を受け、過去最高を記録した12年の476回から約2割減少し373回となった。港湾別では、台湾からのクルーズ船の寄港が増加した石垣港が59回（前年47回）でトップだった。

#### ③日本船社運航のクルーズ船寄港回数

13年の日本船社運航のクルーズ船の寄港回数は628回で、12年（629回）からほぼ横ばいだった。港湾別では、横浜港が120回で最多となり、次いで神戸港の83回、東京港の36回の順だった。

（牧野博明）