

World Watching 187

ワールド・ウォッチング



川俣 満

在釜山日本国総領事館領事

クルーズ産業 活性化に向けた 韓国の取り組み



はじめに

世界でクルーズ人口が急増する中、中国を中心としたアジア地域においてもクルーズ人口が急増し、大型クルーズ船の就航が相次いでいる。その受け入れ体制をいかに整えるかは、日本のみならず、韓国においても重要な課題であり、政府をあげてクルーズ産業活性化に取り組んでいる。



韓国への寄港状況

韓国へのクルーズ客船の寄港回数は2014年に461回となり、2010年（145回）の3倍に急速に増加している。一方、寄港した港の数は7港のみで、済州港（242回）、釜山港（110回）、仁川港（92回）の3港が寄港数の96%を占めているのが特徴だ。クルーズ観光客数は約105万人（2014年）と、2010年（17万人）の約6倍に増加し、このうち中国人が89%、韓国人が僅か1%となっている。



韓国政府の取り組み

(1) クルーズ産業活性化対策の策定

韓国政府は2013年7月「クルーズハブ国家への跳躍」をビジョンに掲げたクルーズ産業活性化対策を策定し、2020年のクルーズ観光客200万人誘致と3万人以上の雇用創出を目標とした。その後、クルーズ産業育成は2014年2月「経済革新3カ年計画」（政府策定）における観光産業育成の主要課題の1つとされ、その取り組みが加速化されている。

2015年1月には「クルーズ産業の育成及び支援に

関する法律」が国会を通過（同年8月施行）し、計画策定、主に韓国籍クルーズ船社育成のための支援（カジノ業許可の特例、公有財産の貸付等）、クルーズ産業協会の設立、国・自治体による財政・金融支援等の法的枠組みが整えられた。5月には「新海洋産業の育成と経済活力向上に向けたクルーズ産業活性化対策」が改めて策定され、その具体化が進められている。

1 外国クルーズ観光客誘致拡大

外国クルーズ観光客誘致説明会開催、クルーズ接岸施設適期供給等

2 韓国籍クルーズ船会社の育成

国内クルーズ人口拡大、クルーズ母港育成、韓国籍船会社金融及び税制支援等

3 関連産業育成による経済活力向上

関連産業成長誘導（船用品、修理造船所等）、クルーズ産業ネットワーク強化等

4 クルーズ関連制度完備

クルーズ産業育成基本計画策定、入出国支援システム強化等

「新海洋産業の育成と経済活力向上に向けたクルーズ産業活性化対策」（抄）（仮訳）

(2) 具体的な取り組み

●海洋水産部長官によるトップセールス

2015年、海洋水産部（日本における省相当）は5月に長官（日本における大臣相当）をヘッドに港湾公社、地方自治体等が上海を訪問し、船社等への働きかけを行っている。これを皮切りに、6月に釜山でアジア圏最大級のクルーズイベントを企画（MERSにより中止）、7月はMERSによる寄港キャンセルへの対応のために長官が再び上海を訪問、続く8月は

済州での国際フォーラムに長官が出席、さらに10月にも海洋水産部幹部が上海を訪問するなど、立て続けにトップセールスが行われている。

MERSによる寄港キャンセルは7月末までで128航路約28万人規模となった。この挽回のため、海洋水産部、港湾公社等は船社、旅行会社へ安全性の説明、各種インセンティブの説明を行い、2回の寄港回復、27回の新規寄港を獲得したとしている。

●外国人観光客向けに韓国国内でセールの実施
(9月、10月)

●クルーズ観光客への地元特産品の提供

●歓迎公演の実施

●シャトルバスの充実

●港湾使用料の追加減免
(30%減免→50%減免へ拡大)

クルーズ船寄港回復へのインセンティブ例

このようなインセンティブ面での取り組みに特段目新しいものはなく、関係者も「政府の関わりなど、まだまだ改善の余地は多い」とする一方で、「長官が出向くことで北東アジアのクルーズ関係者に対して韓国の熱意が伝わっている手応えはある」と評価している。

●クルーズ専用岸壁の整備促進

韓国でもクルーズ船の大型化、寄港数の増加に伴うインフラ整備が課題であり、2020年までに全国9港湾でクルーズ専用埠頭10ヶ所、兼用3ヶ所の確保を目指して急ピッチで整備が進められている。

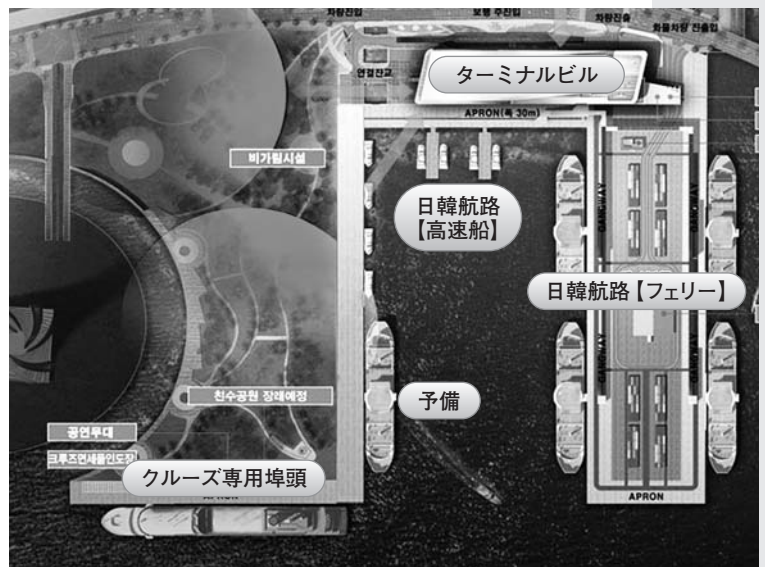
例えば、釜山港では今年8月に新国際旅客ターミナルがオープンし、10万トン級対応クルーズ専用埠頭(ターミナルビル：港湾公社整備、埠頭：政府整備)が供用された。それと並行して、この新国際旅客ターミナルから8kmほど離れた東三洞地区に位置する既存クルーズ専用埠頭を8万トン対応から22万トン対応へ拡張する事業に今年度から着手し、2018年完成を目指して設計が進められている。

新国際旅客ターミナルは全14ヶ所、年間300万人規模の利用が見込まれたもので、日韓航路の船舶も利用を開始している。しかし、クルーズ埠頭がCIQを行うターミナルビルから約800m離れていることがネックとなり、新国際旅客ターミナルへのクルーズ船寄港は未だ実現していない。

その一方で、新国際旅客ターミナルはKTX釜山駅から徒歩15分ほどの距離にあり、高速鉄道と連携した広域観光が可能となるメリットを有している。さらに、KTX釜山駅を新国際旅客ターミナル近傍へ移転するインフラ再配置計画の議論も提起されており、高速鉄道と港が結節した画期的なターミナルとなるのか注目される。

●国内クルーズ人口拡大に向けた取り組み

クルーズハブを目指す韓国にとって、国内クルー



釜山港新国際旅客ターミナルの配置図(釜山港湾公社ホームページ資料より作成)

港名	バース数	規模	専用/兼用	現況
仁川南港	1	15万トン級	専用	工事中
麗水新港	1	15万トン級	専用	運営中
済州外港	1	8万トン級	専用	運営中
	1	10万トン級	専用	将来計画
江汀港(済州島)	2	15万トン級	専用	工事中
	1	10万トン級	専用	運営中(2015年8月開業)
釜山港	1	8万トン級	専用	運営中 (22万トン級対応に向け設計中)
	1	3万トン級	専用	将来計画
木浦港	1	3万トン級	専用	将来計画
浦項新港	1	5万トン級	兼用	将来計画
平澤・唐津港	1	3万トン級	兼用	将来計画
束草港	1	3万トン級	兼用	工事中
	1	3万トン級	専用	将来計画

韓国におけるクルーズ埠頭整備状況(海洋水産部資料より作成)

ズ人口を増やすことも課題である。このため、外国クルーズ船をチャーターしたモデル運航の継続的な実施、韓国籍クルーズ船社育成、同社による韓国発着クルーズの運航等が計画されている。現在は韓国籍クルーズ船の就航に向け、予算面での支援等が議論されている段階である。

World Watching おわりに

クルーズハブを目指す韓国では、ポートセールスだけでなく、関連産業・人材の育成をも含めた幅広い取り組みが行われている。釜山市においても、法律制定に伴い、クルーズ産業育成支援に関する条例制定作業が進められる等、着々と動き出している。この韓国の港湾へ、我が国港湾がどのように関わり、どのような連携となるのか、その将来を期待していきたい。

【参考資料】
海洋水産部報道資料、釜山広域市報道資料、BPA報道資料他