

右舷灯



海事産業の中で、今、最も成長著しいのがクルーズ産業である。大西洋や太平洋といった大洋を渡る定期客船は、1960～1970年代

には、その役割を飛行機に譲ったが、客船は洋上観光であるクルーズの世界で復活を遂げた。今では、クルーズ産業は世界的な展開を遂げ、その経済波及効果は約14兆円と

成長するクルーズ産業

なった。また、この業界トップ

本的には世界経済の成長とほぼ

のカーニバルグループの売上は2兆円に迫り、昨年の純利益は売上約15%と絶好調。2番手のRCCLの売上は約1兆円である。現在の世界のクルーズ人口は、約2700万人だが、5年後の23年には3500万人に

だが、クルーズはB to Cの産業で(Bはビジネス、Cは個人)、個人向けの産業であり、大衆化商品にすることで需要が急拡大する特性をもっている。家電、自動車、携帯電話等の個人向け商品が、爆発的に市場が拡大したのはこの特性のためである。貨物船事業の場合には、ビジネス(B) 同士の産業であり、基

現代クルーズと呼ばれる北米生まれの新しい客船のビジネスモデルは、大衆化するわちカジュアル化することによって大きく成長をした。この現代クルーズがターゲットしたのは年収300万円からの層で、中国マ

まで低下しているという。まさにクルーズは一般庶民のための気軽なレジャーとなっている。今後の急成長が予想されているのが、東アジア水域での中国のクルーズマーケットだ。それに伴い日本マーケットも、今後、現代クルーズの進出が続けば、10年をまたずに、現在の4倍程度の120万人程度のクルーズ人口に成長しそうだ。しかし、問題は、2月の本コラムでも指摘したように、日本籍のカジュアルクルーズ客船がまだないことだ。日本でもクルーズマーケットが大きく成長した時点で、そのすべてを外国資本の会社に独占されることになり、日本人船員の雇用も限られ、日本の造船所がクルーズ客船を建造するチャンスもなくなってしまうのが心配だ。

現在の海運業はB to Bの産業

増えるという予測もある。

00万円からの層で、中国マーケットでは年収は200万円に

現在の海運業はB to Bの産業

00万円からの層で、中国マ

00万円からの層で、中国マ