

# POST-COVID: CRUISE SHIP BUSINESS

座談会

## コロナ禍後のクルーズ客船観光の展望

大阪府立大学名誉教授  
日本クルーズ&フェリー学会事務局長

**池田良穂** Yoshiho IKEDA

司会・企画・文責

**柴崎隆一** 東京大学大学院准教授  
(広報委員)

商船三井客船  
代表取締役社長

**山口直彦** Naohiko YAMAGUCHI

企画補佐・文責

**白根哲也** 三菱地所  
(広報委員)

シルバーシー・クルーズ  
日本・韓国支社長

**糸川雄介** Yusuke ITOKAWA

**世** 世界的な新型コロナ感染の蔓延は、運輸業界全般に大きな影響をもたらしましたが、中でもクルーズ客船観光の業界は横浜でのダイヤモンドプリンセス号の感染者発生に端を発し、大きな打撃を受けました。今回は、このクルーズ業界に精通する方々に、東京大学の柴崎先生の司会のもとで、「コロナ禍後のクルーズ客船観光の展望」と題してお話いただきました。

### クルーズ業界との関わり

**柴崎** 本日は、クルーズ客船観光の業界に関わりの深い方々にご参加いただき、コロナ禍以前の状況、コロナ・パンデミック後にそれがどう一変したのか、そしてコロナ禍の経験を経て今後のクルーズ客船観光はどうなっていくのかという展望についてお話ししたいと思います。



柴崎隆一 東京大学大学院工学系研究科准教授

初めに、個々のお仕事やクルーズとの関わりについてお話しください。  
**池田** 私は、もともと大阪府立大学で船舶について学び、その後、教鞭をとり、6年前には大阪経済法科大学に移りましたが、大学時代からとにかく客船が大好きで、今でも年間約40隻の船に乗っています。

クルーズやフェリーに関しては、30年くらい前から研究会を続けてきましたが、次の世代に引き継げるようにと思い10年前「日本クルーズ&フェリー学会」を創設いたしました。  
**山口** 私は1981年に入社し、最初の10年はコンテナ輸送など、次の10年はLNGのプロジェクトに携わり、それ以外の約20年は客船に関わっています。2016年からは商船三井客船の社長をしております。

**糸川** 私は約30年前に新日本海フェリーからスタートして、その後、2000年にスタークルーズに入社し、ロイヤル・カリビアン・クルーズ、コスタ・クルーズを経て2018年からはシルバーシー・クルーズ日本・韓国支社の支社長を務めています。また、2021年4月に「日本国際クルーズ協議会(JICC)」を立ち上げ、副会長を務めています。



池田良穂 大阪府立大学名誉教授

### コロナ禍以前のクルーズ業界

**柴崎** まず、コロナ禍以前のクルーズの状況についてお話ししたいと思います。

**池田** クルーズの歴史は19世紀の終わりに地中海などで、ヨーロッパの貴族階級、富裕階級が夏場に船旅を楽しむための客船航海に始まります。その後、第2次大戦後の1960年代になると民間の航空機が発展し、長距離を船で移動する需要がほとんどなくなり、定期客船の仕事がなくなりました。

一方、そのころにカリブ海で客船を使った新しいかたちのクルーズを試みる会社が出てきました。一般大衆でも乗れるようなリーズナブルなプライスで、1週間以内の短いクルーズを始めたのです。また、それらは飛行機とタイアップして、「フライ

&クルーズ」というかたちでマーケットを全米に広げて爆発的に伸びました。

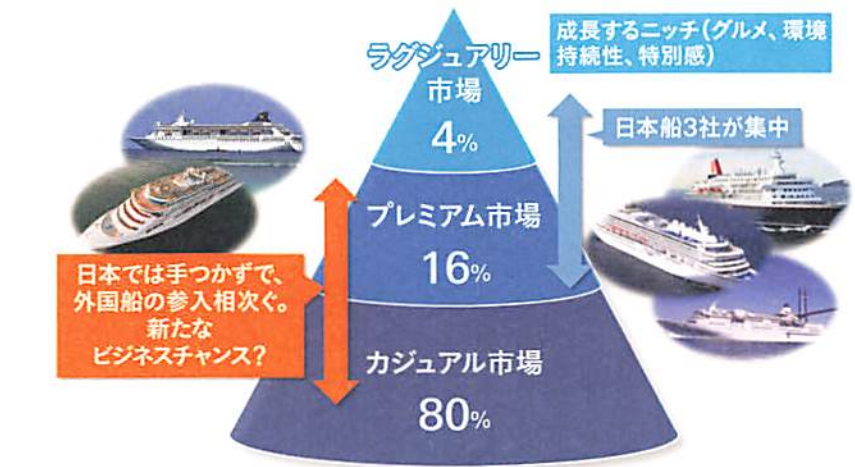
このようにしてアメリカで育ったクルーズが1990年代にはヨーロッパに飛び火し、その後、シンガポールなどの東南アジア、さらにオーストラリアなどにも広まって、急速に発展してきました。それまで日本くらいしかクルーズ需要のなかった東アジア地域でも、2006年に中国を中心に始まった大衆向けのクルーズが大成功して、十数年で240万人ぐらまでクルーズ人口が増えている状況です。そして、現在、世界中でクルーズ人口は年間3000万人を超えて、産業規模は約17兆円となり、コンテナ船の20兆円に迫るほどの海事ビジネスに成長してきました。

こうしてクルーズ客船観光の大衆化が大きく進んだ一方で、かつての定期客船の運航からクルーズに移行した会社は、いまではどちらかと言うとラグジュアリークラス、プレミアムクラスといった高級クルーズを運航しており、大衆から富裕層まで含めた三角形型のマーケットが確実に成長してきているというのが現状だと思います。

**山口** 当社は戦前から「あるぜんちな丸」「ぶらじる丸」という名前で南米中心に客船を運航していたのですが、1960年代には、もう移民もなく、飛行機も出てきて、終わりを迎えました。そこで1970年に、旧ある



山口直彦 商船三井客船代表取締役社長



クルーズ市場のカテゴリーと日本の現況

出典：日本外航客船協会 (JOPA) をもとに加工

ぜんちな丸の船体をまっ白に塗り替えて「にっぽん丸」という名前にしてクルーズに進出しています。

しかし、その後日本ではクルーズの大衆化は進みませんでした。これは、当社も含め、運航会社が総合海運会社のクルーズ部門にとどまったという面も影響したかもしれません。団体向けの研修旅行クルーズが一時期流行ったりもしましたが、時代の変化とともにそれも廃れてしまいました。

**池田** 逆にカリブ海の3社などは、海運業ではなく完全に観光業の視点でビジネスを行っており、短期・低価格の商品でお客さんを集めるために大規模化へ走ったということだと思います。

**糸川** 日本のクルーズ市場は、「クルーズ元年」と言われた平成元年(1989年)前後のラグジュアリークラスのブームから始まったと思います。

2000年には、アジアのスタークルーズが「神戸から韓国へ3万円から」というカジュアルクラスを始めますが約2年で撤退します。その後2006年のコスタ・クルーズを皮切りに、欧米の会社による中国に向けた定期運航のクルーズが始まりました。

そして、2010年代に入り日本の中にもカジュアルやプレミアムという概念が生まれ、世界市場の約8割を占めるカジュアルクラスがここ10年ぐらいでようやく日本にも定着してきたと考えています。

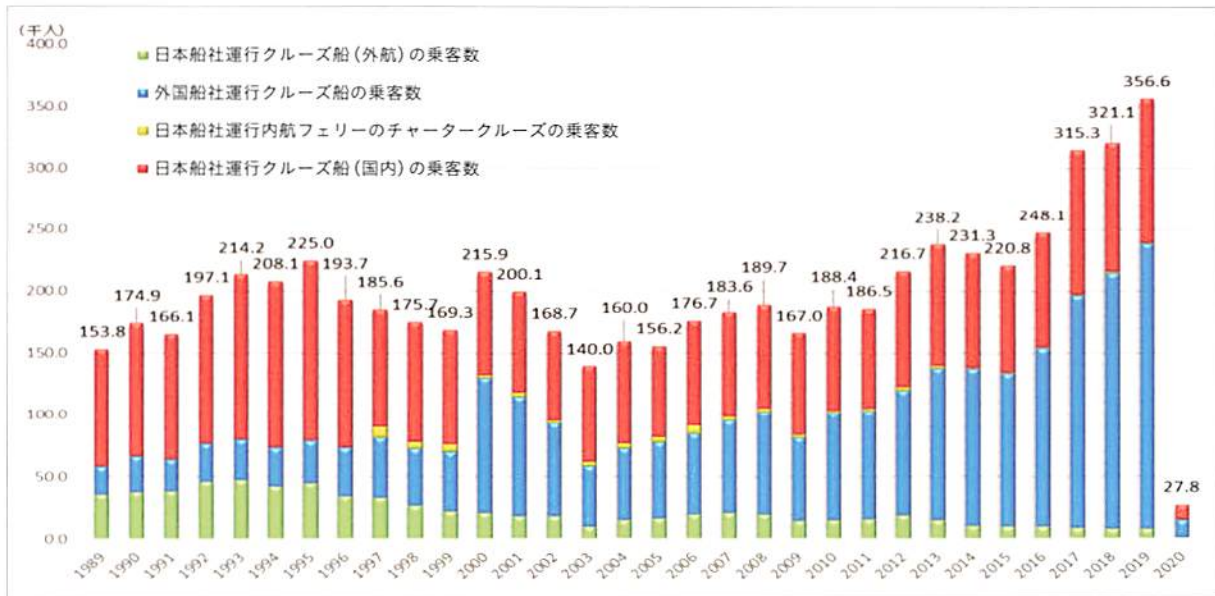
**柴崎** 団体旅行ニーズの変化という話が出ましたが、同様に昨今のいわゆる「爆買い」に象徴されるクルーズによる中国人の訪日客も、旅行形態の多様化などが進む中で今後も日本に来てくれるか、リピーターになってくれるかという点では心配する声もあると思います。

**糸川** 欧米船社では、中国人クルーズ客が今後リピーター化して、アメリカなどと同様にマーケットが発展していくと期待しているようです。つい最近、中国で初めてラグジュアリークラスのクルーズ船の運航も始まっています。

**池田** 中国の海外旅行者って6000



糸川雄介 シルバーシー・クルーズ日本・韓国支社長



外航・国内クルーズを利用する日本人乗客数の推移(国土交通省)

万人いるそうです。そのうち半分の3000万人が潜在的なクルーズ客としても、実績はまだ240万人なので、いままで通りほぼ変わらずに、中国のクルーズ市場は伸び続けるんじゃないかと思っています。

### ダイヤモンドプリンセス号で始まった日本のコロナ禍

**柴崎** 続いてコロナ禍の影響の話に入りたいと思います。わが国では、コロナ禍が始まるタイミングでダイヤモンドプリンセス号の件がかなりシンボリックになってしまって、その後のクルーズ業界にも大きく影響しているのではないかと心配しています。私は当時アフリカに出張していたのですが、当地のテレビでもダイヤモンドプリンセス号の生中継をしていて、知らないアフリカ人に「ダイヤモンドプリンセス号は大丈夫か」と話しかけられた記憶があります。

**池田** 当時ダイヤモンドプリンセス号は横浜発着の16日間のクルーズ航海中で、横浜から乗船された香港の方がコロナウイルスを持ってきた。

横浜を出た後、鹿児島などに寄りながら、6日目に香港で下船した後、感染が分かった。それがダイヤモンドプリンセス号に知らされたのは那覇への寄港中です。那覇では検疫官が乗船しない通常の無線検疫が行われたのですが、那覇を出港した後、元乗船者の感染が分かって、日本政府はダイヤモンドプリンセス号に、至急横浜の港外まで戻るように指示し再検疫をして、その結果、十数人の感染が判った。日本政府はその時点で「陽性者については下船して陸上で病院に入れる。それ以外の人たちは2週間の船内隔離で経過観察を行う」という話になった。

日本政府のこの判断は「もしも3000人以上の人があのまま日本に上陸していたら日本中にどれだけの影響が出たか、という点からいえば非



ダイヤモンドプリンセス号

常に適切な対応だった」と言われています。外務省でもダイヤモンドプリンセス号の対応を良い事例として世界に発信しようという話まで出ています。いま世間にあるマイナスのイメージを払拭していかなくちゃいけないと思います。

**山口** ダイヤモンドプリンセス号のニュースが出た当時、当社の運航するにっぽん丸はハワイ、メキシコからの帰国途上でしたが、幸い最終的には東京の検疫をクリアして全員下船できました。

先ほど柴崎先生も言われましたが、メディアでの露出が非常に大きかった。その中で、どこが科学的なデータなのか、どこがエモーショナルな部分なのかがなかなか難しい。1つは「船はシャーレみたいなものだ。そこでバイ菌を培養してどんどん増やしていく」、もう1つは「船に閉じ込められて日本に戻ってきても家に帰れない」、この2つが強烈なネガティブメッセージになったと思います。

その後、われわれ自身も船内での感染症対応について対策を立て、国

土交通省に監修を頂いたガイドラインに従って具体的なマニュアルを整備し、日本海事協会で認証を取りました。その後、トライアルクルーズを経て、2020年10月頃から再開しましたが、その後も繰り返し感染の大きな波が来て、ようやく2021年秋から飛鳥IIやにっぽん丸も本格的に運航を再開したという状況です。

**池田** 船というのは意外と安全で、換気についても、私たちの学会で調べたら病院とほとんど変わらないレベルで換気が行なわれていて、「密閉されていて換気が悪い」というのは完全な風評被害だったことも分かっています。

**山口** ダイヤモンドプリンセス号内では当初知見が全くない中で感染が拡大したわけですが、船室の隔離ができた後は船内の感染拡大はなかったとすれば、きちんとした感染症対策をとれば抑えられると思っています。

また、「船内に閉じ込められる」という話も、もとより検疫のある国際航海と国内の航海をわけて議論すべきだったと思います。

**糸川** 私からは、コロナ発生後の外国船の状況をお話します。

2020年2月のダイヤモンドプリンセス号の一件以降、外国船社はアジアのクルーズからストップしていききました。その後、アジア各地で軒並み入港が断られるような事象が発生して、ウェステルダム号という船が日本に入れずに、その後いくつかの国に断られ、約2週間後、カンボジアのシアヌークビル港でようやく下船できたということも起きました。その後も各社で混乱は続き、各社のクルーが最終的に下船・帰国するのに8月ぐらいまでかかっています。



にっぽん丸

その後、クルーズの再開はヨーロッパで比較的早くに行なわれました。しかし、クルーズの最も得意な、多数の国・地域をまたぎ寄港していくようなコースの再開には時間がかかっています。ヨーロッパではEU内で、アメリカでは、カリブ海の島々とアメリカで同じ感染対策を行なうことで、地域内のクルーズとして動いている状況です。アジアやオセアニアでも、国をまたぐクルーズは再開できていない状況です。

日本やシンガポールのような地域限定のローカルクルーズから再開しているのは、感染対策の基準が各国によって微妙に異なっており、その調整が非常に困難というのが大きな理由です。

**池田** 私も再開された日本のクルーズ客船に乗せていただいたんですけども、日本のクルーズ客船の場合にはオリンピックと同じようなバブル方式で、PCR検査をして陰性の人しか乗せない。

また、船は船級協会という第三者機関が検査を行うという独特の伝統があって、コロナに関しても船会社が感染対策をしっかりとやっているかどうか船級協会が検査してお墨付きを与えているのが特徴です。

**山口** バブル方式で船内にコロナを持ち込まないだけでなく、船内でも、マスクの着用、テーブルの間隔を空ける、チークダンス的なものはやらないといった感染対策を行っていま

す。また定員制限についても当初は定員の半数くらいから始め、いまは段階的に緩和しているところです。

## 再開にあたっての課題

**柴崎** 運航再開を模索されるなかで、お客さんの反応はいかがでしょうか。

**山口** この10、11月はかなりの反響があり、船旅がもともと好きな方は「そこまで対策をしているのなら大丈夫だね」ということで戻ってきてくれていると感じています。

一方で、クルーズマーケットを拓けるという観点からは、今まで乗ったことのない方に、ダイヤモンドプリンセス号の映像を頭から消し去っていただき、新たな船旅ファンになっていただくにはまだちょっとハードルがあるかなという気がしています。

**糸川** 各社数字は発表していないのですが、北米、ヨーロッパの2つの巨大市場が再開でき、各クルーズ船社も当面はめどがついたかなというところだと思います。

うちのシルバーシー・クルーズでは、戻りが最も早いのがアメリカです。その次がイギリス、そしてその他ヨーロッパ、そのあとオセアニア、アジアとなり、マーケットの歴史の長さには比例しているような感じがします。また、ラグジュアリークラスはもともとリピーターの比率が非常に高く、多くの予約が入っています。一方で、山口さんが仰ったように、アメリカもヨーロッパも、クルーズ未体験の人がこれから乗ってくれるのかというのは、まさに直面している課題になるかと思っています。

各クルーズ船社は、定員制限や泊

数制限など、各国や地域の基準に従っており、定員は大体50%から70%ぐらいのスタートになっています。泊数に関しては、ヨーロッパはもう制限がほぼない状況ですが、アメリカは7泊が上限ということで残っています。

感染対策としては、日本、海外にかかわらず、PCR検査なり抗原検査でスクリーニングをして、まずはウイルスを船内に持ち込まない対策をしています。アメリカはワクチン接種を基本条件として、プレミアムクラスやラグジュアリークラスに関しては、お客さまとクルー全員のワクチン接種をマストにしていますが、カジュアルクラスではお客さまの中にワクチンが打てない12歳以下の子供もいますので、CDCの基準により、お客さま全体の95%がワクチンを打っている条件で運航をしています。

**柴崎** 寄港地については、コロナ禍の初めころは、さきほどお話のあったような入港拒否などもあったかと思いますが、最近はいかがでしょう。

**山口** 国内船に関しては外航船のように検疫の問題はないのですが、実際には各地の感染状況によって「来てくれるな」というケースもありました。

国土交通省が各港湾管理者に対し、留意事項として地元の保健衛生部局と事前によく相談して、受け入れが地域の医療に問題がないことを確認して受け入れることを指導しています。そうするとレベル4とかの大変な感染状況のなかでは、地方によっては大きな病院が少ないというようなこともあって、港で受け入れることができないというケースもかなり発生しました。感染が落ち着く

につれそういうことも減ってきましたが、県によっては引き続き用心深い対応をされるケースもあります。

**池田** その点については、バブル方式をとっていることを十分理解いただいたうえで、寄港地同士で安全性を担保できるようなネットワークをつくる、すなわち全ての港で感染症患者を受け入れることができなくても、拠点港をいくつか確保して、万一の場合はその拠点港に船を回すというようなこともできるのではないかと考えています。

**柴崎** そのようなネットワークの枠組は重要なことですね。

**糸川** 港の受け入れに関して海外で再開している例を見ますと、アイスランドやギリシャ、エクアドルなど観光業が国の中心産業となっている国での再開が早く、こうした国ではアメリカ人観光客の受け入れ再開とセットで再開しています。それに比べるとアジアはハードルが高く、たとえばシンガポール発着のクルーズはいま途中無寄港で行われています。日本への寄港もまだ再開できていません。外航船の場合は検疫というハードルがあり、日本でもオリンピック・パラリンピック終了後によく交渉がスタートしたところでした。

港とその後背地の衛生部局などパブリックヘルスとの合意が必要というのは海外も同様で、たとえばオーストラリアで運航が再開できていない理由もこのあたりにあたります。

**山口** 海外においては「一定数の船内感染者の発生はやむを得ない」ことを前提に、その閾値を導入するという考え方が定着しつつあると聞いています。ところが日本では「船内で1名でも感染者が出たらとんでもない」ということで、いくら対応策を説

明してもなかなか納得してもらえない、というのが実態だと思います。

**糸川** 閾値に関連して、アメリカCDCの例では、お客さまやクルーも含めて感染者が全体の1%までであれば、陽性の方だけを次の港で下ろし、濃厚接触者は隔離をした状態で、クルーズ客船の運航は継続できます。

アメリカCDCのホームページには、いまアメリカ国内を発着するクルーズ六十数隻全ての船名と感染状況が常にモニタリングされており、システムチックに運営されています。それに対して日本では、ふた言目には「世論」という曖昧な表現が出てきて、なかなか突破口が見出せないというのが現状かと思っています。

## 今後のクルーズ客船観光の展望

**柴崎** 最後に今後の展望をそれぞれのお立場から伺いたいと思います。

**池田** 日本でも新型コロナウイルスの感染状況は落ち着きつつありますが、今後もいつ次の新しい感染症が来るか分かりませんので、それに対する準備は重要です。世界の船会社は、本社で各地の感染症の流行をキャッチして、それを船に伝えることも必要です。また、船内にあるテロ対策のための危機管理室のオフィサーに、感染症対策も担ってもらうことも有効かと思っています。



クァンタム・オブ・シーズ号のブリッジ背後には安全対策管理室が設置されている

また、船だけではなくて、港の体制も整えておく必要があります。ダイヤモンドプリンセス号の一件では日本が全ての経費を負担しましたが、小さな港だと医療経費を心配して入港をためらうことも今後あると思うので、その対策も必要かと思えます。そういう対策を万全にして、クルーズマーケットがますます大きくなってくれたらいいなと思っています。

**山口** 私は、時間がかかったとしても、クルーズ需要は戻ってくると思えます。

ただ、もともとクルーズ船は、大きなテーブルに相席で、知らない人同士が知り合って仲よくなるとか、ダンスパーティでロマンスが生まれるとか、そういう船旅ならではの光景も見られたのですが、そこにはもう戻れないかもしれないという気はしています。

個人あるいは家族単位で、「船旅は精神的にも肉体的にも健康で安心な旅を楽しめる」という情報発信をもっとしていかなくてはと思っています。コロナ禍が一段落したら、そういう広報キャンペーンも必要かなと思います。

**糸川** 私も世界的に見てクルーズのマーケットは引き続き伸びていくと考えています。外航船社としては、まず運航を再開し、回復期があって、その後、拡大へと移っていく中で、「安心、安全」をいかに発信していくかが非常に重要であると思っています。

一方で、「安心、安全」というキーワードを言うばかりでなく、「クルーズは楽しい」という本来の良さも改めて発信していかないといけないと思っています。

また当面は人数制限等により価格に影響してしまうかもしれませんが、



間隔を確保しての船内イベント

それがマーケットの成長を阻害しないようなコントロールが重要だと思います。

**池田** 特にカジュアルクラスでは、定員に近いお客さんに乗ってもらわないと利益が出ないので、人数制限は船会社にとって厳しいかもしれません。ただ、たとえばこういう巨大船の場合にはたくさんレストランがあるので、それをうまく分散して使うと、そんなに密にならず食事ができるなど、ソフト面でのいろいろな解決策はあるんじゃないかなと思っています。

**糸川** 大きなカジュアル船を定員を減らして運航し、価格を上げるけれどもラグジュアリー的なサービスを提供するとか、1つの船の中でお客さまの嗜好にあわせて各クラスのサービスを提供するなど、新しいコンセプトも必要かもしれませんね。

**柴崎** クルーズターミナルの整備や接続交通の観点からはいかがでしょうか。

**山口** ターミナル整備については、米国やカリブ海諸国においても、いざ実現するでしょうが、軒並み遅れるだろうと報じられています。同様に中国発着のメガシップを当て込んだわが国の港湾インフラ整備戦略も、影響は免れ得ないと思います。

また、大手船社は、コロナ禍をきっかけに、上陸活動中の船客行動をコントロールする方向に進んでいるよう

に見受けられます。その究極がプライベートビーチでの囲い込みです。こうなると地元市民とのふれあいや地元経済へのインパクトという意味では難しい一面もあると思います。

日本のクルーズ船社としては、華美なターミナルである必要はありませんが、ウイルス検査所、待合スペースや隔離動線などを確保できる設計を期待します。また、感染者が出た場合に公共交通機関利用が制限されると国内在住の日本人船客は身動きが取れません。ウィズコロナを念頭に、ターミナルへのアクセス確保を検討して頂きたいと思っています。

**糸川** 滞っているターミナル整備プロジェクトの計画再開のためにも、国際クルーズの再開が必要と考えています。

船客の上陸行動の制限については、寄港地国政府の要請によるところが大きく、たとえばバブルを形成して船社主催の上陸観光に参加することのみ上陸を許可されているケースが多くあります。カジュアル船社にとっては、山口さんも仰ったように、その逃げ道としてプライベートアイランドへの寄港も行っていますが、これは一時的な措置と考えています。

コロナ禍で様々な制限を課せられ、地元に合わせて動かざるを得ない状況は万国共通ですが、その中でも日本が立ち遅れていることは否めません。1日も早い制限解除が、回復につながると考えています。

**柴崎** それでは、この辺りで本日の座談会は終わりにしたいと思います。いろいろなお話がお伺いできて私も大変勉強になりました。ありがとうございました。

(座談会実施：2021年10月26日)