



〈 連載(352) 〉

アフターコロナ禍のクルーズ産業



大阪府立大学 名誉教授
池田 良穂

丸2年間の新型コロナ禍も、いよいよ出口が見え始めており、欧米各国では規制も外されてコロナとの共生の方向に舵をきっている。

海運界において、最もコロナ禍の影響を受けたのが、雑貨物流を担うコンテナ業界と海の観光業とも言えるクルーズ業界であろう。コンテナ業界は港湾作業の停滞やコンテナ不足で運賃が高騰して高収益を上げたが、クルーズ業界では他の観光業と同様に需要が激減してほとんどの船が係船状態となった。特に観光客に対しては国を閉ざした国が多く、クルーズ客船はその行き先を失った。

日本をはじめとして、各国共に国内または域内クルーズからクルーズが再開されたが、ほとんどのクルーズ事業者は国を跨いだ運航を行っており、便宜置籍船も多いため各国のカボタージュ規制もあって国内クルーズへの転用もままならない。したがって多くのクルーズ会社は長期間にわたって全く収入のない状況が続いた。

全世界で年間3000万人がクルーズを楽しみ、17兆円の経済効果をもち、120万人

近い雇用を担っていた産業の需要が1年以上にわたってほぼ途絶えたのだから、その影響は大きい。

コロナ禍が発生する直前のクルーズ業界は絶好調で、大型新造船のデビューが相次ぎ、建造発注も盛んであった。2019年の新造船竣工は29隻で、167万総トン、42,526床(1室2ベット換算)に達しており、需要が蒸発した2020年にも14隻、109万総トンの新造船が竣工している。2019年に比べるとかなり落ち込んでいるが、これはコロナの影響から完工を遅らせた造船所が多かったためで、建造自体のキャンセルはほとんどなかったようだ。この反動で2021年には30隻と史上最高隻数のクルーズ客船の竣工があった。

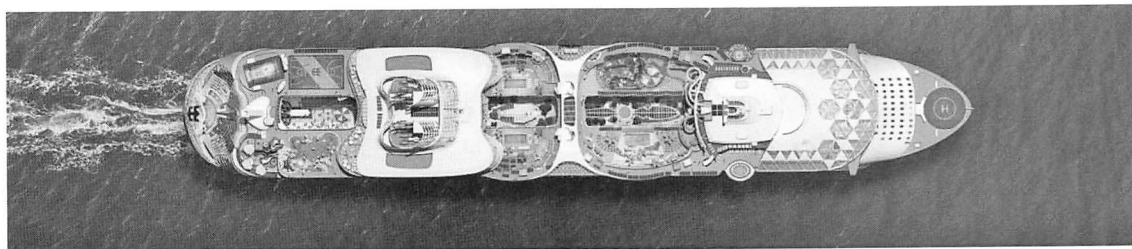
この引き渡しの遅延は、クルーズ業界にとってはよかったとの論調も多いようだ。それは各クルーズ会社がGHG排出の少ないLNG燃料船の建造へとシフトする端境期にあったため、建造にも運航習熟にも時間的余裕ができたからだという。

2019年からの新造クルーズ客船の大き

な特徴は、14万総トンを超える大型クルーズ客船だけが発注される時代から、5万総トン以下の小型クルーズ客船もたくさん建造されるようになったことにある。中でも探検クルーズ仕様の船が多数建造されており、ここしばらくは小型クルーズ客船の建造ラッシュが続いている。その結果、長年、10万総トンを超えていた新造クルーズ客船の平均トン数が、2019年には8年ぶりに7万総トン台にまで下がった。また超大型のクルーズ客船の建造所はイタリア、ドイツ、フィンランド、フランスに限られていたが、

小型クルーズ客船の建造では、中国、ノルウェーなどの造船所が名を連ねている。

ただし、この小型クルーズ客船の新造ブームには陰りがみえており、新規発注はほとんどなくなりつつある。いわゆるラグジュアリークラスおよび探検クルーズのマーケットは、もともと、5%程度のニッチマーケットであるが、これがアフターコロナ時代にどれだけ成長できるのかが読めない状況になっているものと思われ、一時的な爆発的新造ブームに冷や水を浴びせた状況になっている。



世界最大のクルーズ客船「ワンダー・オブ・ザ・シーズ」(2022年竣工、24万総トン)のサンデッキ (RCI提供)



MSCの新鋭クルーズ客船「MSC シースケープ」(2022年竣工、17万総トン)

一方、14万総トン以上の大型クルーズ客船については、2027年竣工船までの発注が続いており、その多くがLNG燃料船となっている。クルーズ業界のカーボンニュートラルに向けたLNG燃料船への代替は一気に加速しており、しばらくは大型船の新造発注が続くものとみられている。

はたして、好況期に発注したクルーズ客船が続々と登場する中で、落ち込んだクルーズ需要は回復するのだろうか。需要の回復が遅れる中で、会社は資金的に持ちこたえることができるのだろうか。そんな心配が頭を過る。

スウェーデンの客船雑誌社Shippaxの分析によると、2020年のクルーズ人口は、前年の約3000万人から約600万人に激減し、2021年は850万人程度と若干増加する見込みであるが、2022年からは本格的な回復が始まり1800万人に達し、さらに2023年には2200万人まで回復するとみている。コロナ禍前の3000万人に回復するのは、さらに数年先と考えられており、今年、来年と需要は回復基調で進むものの需給バランスをとるのはなかなか難しそうだ。

需給バランスをとるためには、老朽船の解撤が必要であり、船齢30年程度のクルーズ客船の解撤が進んでいる。中には1990年代初頭に建造された、当時はメガクルーズ客船と呼ばれた7万総トン級の船が多数入っている。2020年には11隻、62万総トンが解撤され、そのうち7隻が7万総トン

級船である。同じ年に竣工した新造船は14隻、109万総トンなので、これに比べると少なく、さらなる解撤が進むものとみられている。それを推進するのが、世界的なグリーン化の流れであり、在来船の技術的な陳腐化が急速に進んでいることにある。旅客自身が、グリーン化したクルーズ客船でなければ選択しない時代に突入しつつある。



トルコで解体される7万総トン級クルーズ客船群

さて、このようにクルーズ業界は、コロナ禍の中にあっても、アフターコロナの時代を見据えたクリーン&グリーン戦略を立てて、着実な復興の波に乗り始めているが、中には破綻したり、その瀬戸際に陥ったりしている会社もある。最近の海外のクルーズメディアの報道によると、香港のゲンチングループが苦境に立って、傘下のクリスタルクルーズの「クリスタル・シンフォニー」と「クリスタル・セレンティニー」の2隻がバハマの港で差し押さえされたとのニュースを伝えている。このように2年余りの需要蒸発の中で生き残れない会社も少なくないと危惧され、今後の動向が注目される。