



〈連載(307)〉

アジアのクルーズマーケットの爆発と 来航客船の急増



大阪府立大学21世紀科学研究センター
特認教授 池田 良穂

2006年に、アメリカ生まれの現代クルーズの東アジア進出が始まって10年がたった。アメリカのクルーズ運航会社がターゲットに選んだのは、残念ながら東アジアで唯一のクルーズマーケットのある日本ではなく、クルーズマーケットが皆無の中国だった。現代クルーズは、定点定期で短いクルーズを繰り返し、規模の経済効果を利用して、一般大衆が気軽に楽しめる船旅を提供して、アメリカで爆発的に発展し、それが欧州、豪州、南米に拡大しつつあり、世界のクルーズ人口は2400万人に達し、その産業規模は約13兆円と、コンテナ船の事業規模に迫るまでに成長した。

なぜ、クルーズ運航会社が、東アジアの拠点として中国を選んだのかは、13億人という人口の多さと、急速な経済発展を遂げて人々の生活が豊かになって、海外旅行ブームが起これつつあったことにあるようだ。日本でいえば30～40年くらい前の状況で、みなぎ海外旅行に憧れて、たくさんの人々がパッキングツアーででかけ、フランスのパリの町中が日本人だらけといった状況があった。もちろん、この時のパッキングツアーは、

すべて飛行機での渡航であった。

時代は流れて、中国に海外旅行ブームが起こった時には、飛行機だけでなく、クルーズという海外旅行の選択肢が用意されていた。かつては長期間で高価なクルーズ商品しかなかったが、1960年代末からカリブ海で育った現代クルーズは、仕事をもつ一般大衆にも手の届く旅行商品に様変わりしていた。1泊当たり、移動、宿泊、食事、観劇、船内イベント等を含んで1万円からという料金は、他の旅行商品よりはるかに安くかつ上質であった。しかも旅行期間は1週間以内。

さらに飛行機では荷物の重量制限があるが、船の場合には基本的に重量制限はない。海外でのお土産を買うことが最大の楽しみとなっていた中国の人々にとって、この現代クルーズはニーズにぴったりと合う旅行商品であった。

2006年から欧米のクルーズ会社が続々と中国市場に進出した。中には中国企業との合弁企業を設立したり、中国資本のクル

ーズ会社も設立されてクルーズを行ったりしているが、メインになるのは、長年にわたり現代クルーズを運航してきた会社であった。コスタ・クルーズ、ロイヤル・カリビアン・インターナショナル、プリンセス・クルーズなどであり、さらにノルウェージャン・クルーズ・ライン、MSCクルーズなども続いた。

やがて上海港だけでなく、首都北京に近い天津港も発着港に加わり、中国発着クルーズの大ブームが起こった。

そのクルーズ船の向かうのは、クルーズ期間が短いため、近隣の韓国と日本の港だ。そして韓国の済州島と釜山、日本の九州の港が主に選ばれた。しかし、この10年余りの間、尖閣諸島問題や原発事故の影響で日本の港が敬遠されたり、マーズ(中東呼吸器症候群)発生やサードミサイル(戦略高高度防衛ミサイル)の配備の問題で韓国の港が敬遠されたりと、寄港地は政治や社会情勢によって翻弄されている。しかし、寄港地が変わっても、海外旅行ブームにわく中国でのクルーズマーケットの拡大には陰りがない。

昨年度の中国のクルーズ人口は212万人と、25万人弱の日本の約8倍にまで急伸した。

そして2年前から、中国の南東部の港からの本格的な定点定期クルーズが始まった。起点となったのは、厦門、香港、南沙の3港である。コスタ・クルーズ、スター・クルーズ、ゲンティン・クルーズの他、中国資本の渤海海運も定点定期クルーズを始めた。そして、それに台湾も加わった。台湾では、長くスター・クルーズが夏季に、基隆発着の定点定期沖縄クルーズを実施して

きたが、プリンセス・クルーズもこの市場に参入した。

この状況を実際に見るために、9月上旬に宮古島に飛んだ。宮古島では、3年前からクルーズ客船の定期的な寄港が急増している。2015年は13隻、2016年は86隻、そして今年は140隻の予定という。その中には15万総トンの最新鋭船「ゲンティン・ドリーム」や、11万総トンの「サファイア・プリンセス」、7万総トンの「スーパースター・ヴァーゴ」等も含まれている。

5万総トンまでの客船しか着岸できる岸壁しかない宮古島の平良港でどう対応しているのか。また、観光地としての開発が沖縄本島や石垣島に比べてかなり遅れている宮古島で乗客はどのように楽しんでいるのか、大挙して訪れるクルーズ客と地元の人々との摩擦はないのかと、興味はつきない。

毎週水曜日に「ゲンティン・ドリーム」が入港するので、水～木曜日に宮古島を訪れることにした。事前に連絡をとっていた沖縄総合事務所平良港湾事務所の照屋課長からは、大型船が入る時には空港からタクシーが姿を消すので気を付けてとの連絡をいただき、レンタカーを手配した。

大阪から宮古島にはANAの直行便が運航されており、2時間半ほどで宮古島に到着する。空港に到着する直前、窓から平良港の泊地に錨を降ろす「ゲンティン・ドリーム」の姿が見えた。コバルトブルーの美しい海に、純白の船体がまぶしく光っていた。



平良港の泊地に錨をおろす15万総トンの「ゲンティン・ドリーム」



乗客はテnderボートで町を中心近くの浮棧橋に上陸する。

空港および港湾事務所で、宮古島におけるクルーズ誘致の実情を聞かせていただいた。宮古島でもクルーズ誘致は、7年前に「客船誘致連絡協議会」を組織して行ってきたが、成果は乏しく、数隻の寄港がせいぜいであった。

それが、3年前に突然のように大型クルーズ客船の定期的な寄港の打診があった。

船は「スーパースター・リプラ」で、1500人程度の乗客。協議会の中の議論でも大型船に対する不安の声が聞かれ、受入には消極的な意見が大勢だったという。そうした中で、先行する石垣島のクルーズ客船受入状況の調査等を行ったりして、受入環境の準備を進めた。この決断が、今の平良港のクルーズポートとしての盛況に結びついている。

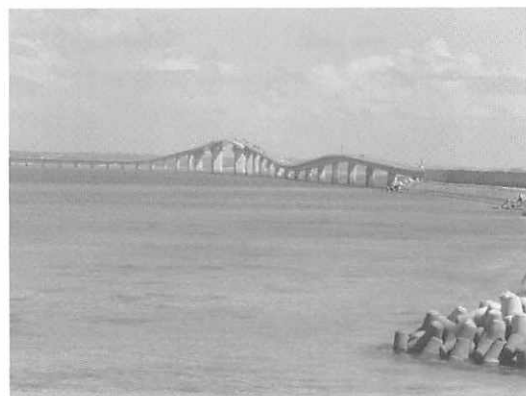
翌年には寄港が81回に急増しているが、台風等で抜港したクルーズもあり、予約自体は100回を超えたという。そして、時には台風の影響で2隻の大型船が同時に寄港するような事態もあったが、なんとか対処して、乗客や運航船会社の評判もよく、現代クルーズの雄であるカーニバル・グループが、平良港のクルーズ施設に投資をすることとなった。このことは、カーニバルの

グループ会社が平良港を定期的な寄港港として選択したことを意味する。この施設が整う2020年には250回の寄港、そして2026年には310回の寄港を目標としている。

その経済効果は、クルーズ客の消費で約209億円、接岸料や綱とり作業の港費が約2.2億円、タクシーのチャーター料が約1.9億円と見積もられているという。

宮古島の観光客の入込数は、航空機客で約40万人で、石垣島の半分だったが、クルーズ客船の乗客で約45万人が上積みされて、全部で80万人の大台を超えたという。このような急激な観光客増に対応できたのは、クルーズ客船が動くホテルとしての機能があるため、宿泊能力の増加の必要がないためだ。

宮古島の人口は5万人余りで、ピーク時の7万人から大幅に減少している。10年後のクルーズ客船受入による雇用創出効果は約1200人と試算されている。人口減少の歯止めともなる新産業進出を、チャンスを逃さずにキャッチした宮古島の関係者の先見の明と努力に頭が下がる。

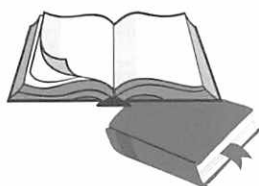


宮古島の美しい海が中国人観光客にとって最大の魅力とのこと。



カーニバルグループも投資をして、2020年には超大型船が着岸できる施設が完成する。
(平良港港湾事務所提供)

会社案内カタログ、製品紹介パンフレット、社史など製作致します。



レイアウト、デザインなど、全てお任せ下さい。

ご相談は小誌まで
電話 078-331-3860