



〈連載(309)〉

インバウンド需要を客船事業活性化に活用を!!



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

日本の観光地に行くとたくさんの外国人観光客に出会う。特に、中国からの観光客が目立ち、しかも大人数の家族連れが多く、かつどこで出会っても元気だ。一時の爆買いブームは一段落して、純粹に観光を楽しむその姿は、次第に中国以外の国からの観光客とそう変わらなくなってきた。

去る11月11日に、日本クルーズ&フェリー学会の総会・講演会を横浜みなと博物館の会議場で開催して、その後の懇親会を横浜港のレストラン船「ロイヤル・ウィング」の船上で開いたが、美味しい中華料理の食事の後でデッキに出てみると、そこは中国人観光客の家族連れで賑わっていた。横浜の美しい夜景をみながらナイトクルーズを楽しんでいる様子は、日本人客とそう変わらないが、たくさんの子供も連れた大家族での乗船である点が日本人乗船客とは違っていた。

東京港の水上バスや、大阪の道頓堀の水上観光船にも、たくさんの外国人観光客が乗船している。このようにまさに日本の水上観光は、インバウンド客なしにはなりたない状況になりつつある。

日本長距離フェリー協会では、訪日外国人観光客向けの「ジャパンフェリーパス21」の試験発売を始めたという。同協会加盟の8社の運航する14のフェリー航路で使える切符で、最大6回乗船可能で価格は21000円。1回3500円というリーズナブル料金だ。これで2等寝台を利用でき、差額を払って個室へのランクアップも可能という。同協会のホームページか専用英文サイトから乗船予約ができる。

鉄道には、外国人観光客向けの「ジャパン・レール・パス」が古くからあり、また日本人観光客向けの欧州での列車乗り放題の「ユーレールパス」は、筆者も学生時代からよく使わせてもらった。

この「ジャパンフェリーパス」が、インバウンドの団体客だけでなく、個人客も「移動+宿泊」の手段として国内フェリーを使うきっかけになってくれれば嬉しい。日本の大都市圏では外国人の観光客の需要でホテル不足になっており、動くホテルとしての長距離フェリーは効率的な日本の旅にはもってこいの輸送機関といえる。

最近、次々と国内各航路に投入される新

造のフェリーは、旅客施設が充実し、食事
も美味しくなったと評判だ。あとは、案内
の多言語化、乗組員の外国語の習得、そし

て外国人観光客に喜ばれる船上イベントが
あれば利用客が急増するに違いない。



新門司港に入港する長距離フェリー群。インバウンド客のフェリー利用が期待されている。

日本の港を発着する外国籍クルーズ客船
では、日本クルーズがブームになってきて
いる。2013年から米プリンセスクルーズ
が、主に横浜発着の定点定期クルーズを始
め、続いてコスタクルーズも福岡・舞鶴・
金沢発着という日本海での定点定期クルー
ズ、そして首都圏発着の定点定期クルーズ
も始めている。これらのクルーズは、も
ともと日本人客をターゲットとしたクルーズ
商品であったが、意外なことに、飛行機で
日本まで来て、この日本発着クルーズに乗
船するインバウンド客が急増しているとい
う。中には乗客の7割が外国人だったとい
うクルーズまであるという。人気の理由は、
効率よく地方の観光地を旅行でき、かつ外
国籍船なので船内では言葉も食事も心配が

ないことのようなのだ。

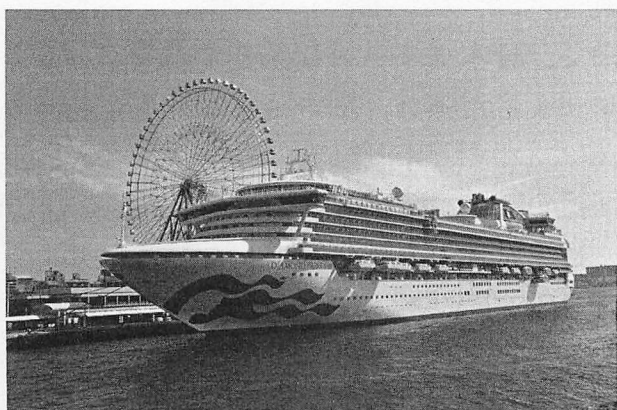
筆者が、数年前にロイヤル・カリビアン・
インターナショナルの17万総トン船「クェ
ンタム・オブ・ザ・シーズ」の上海発着の
日本クルーズに乗船した時、4000人余りの
乗客の内、400人余りが飛行機で上海まで
来て、日本クルーズに乗船するフライ&ク
ルーズ客だった。日本発着の日本クルーズ
だけでなく、中国発着の日本クルーズにも
同様の需要が発生していることは興味深い。

日本マーケットに進出した海外のクルー
ズ客船は、日本人マーケットでは必ずしも
十分な集客を上げられずに苦戦してきたと
いう。しかし、海外からのフライ&クルー
ズ需要が伸びており、その穴を埋めつつあ
るようだ。それには、海外クルーズ会社の

全世界的な販売網が大きく機能している。大手クルーズ会社は、世界中でクルーズを展開しており、その販売網は広い。そこに「日本クルーズ」の存在と魅力を伝えられれば、さらにマーケットは広がるに違いない。

アメリカでマイアミ発着の現代クルーズが大きく花開いた理由の1つがフライ&クルーズであることはよく知られている。船の1日が飛行機の1時間と言われるほど、船の飛行機にはスピードの差がある。この差を利用して、短時間にクルーズ適地まで移動して乗船することによって、利用者は旅行期間の短縮と旅行費用の低減が可能となって満足度が向上したが、同時に運航会社にとってはマーケットを全米全土に拡大することができた。これと同じ効果が日本発着クルーズにも現われつつあるようだ。

外国籍クルーズ客船が日本マーケットには進出したものの、マーケットの反応は鈍くて満船にできずに撤退という最悪のシナリオをさけるためには、こうしたインバウンド客の誘致が欠かせない要素となっている。



日本発着の日本クルーズを数多く実施している「ダイヤモンド・プリンセス」には、飛行機で日本まで来て乗船する外国人客が急増している。

外国籍クルーズ客船のテレビコマーシャルをはじめとする大々的な宣伝、日本の各旅行社の積極的なクルーズの販売等によって、クルーズの認知度が国内でも急速に上がっている。この影響は、富裕層向けの高級クルーズを展開する日本のクルーズ客船の集客にもよい影響を及ぼしており、最近ではキャンセル待ちの人気クルーズも少なくなかった。

この日本籍船でも、インバウンド客の取り込みの動きがでてきている。郵船クルーズの「飛鳥Ⅱ」はアジアマーケットでの販売を進め、今年の春の新宮・高知・別府クルーズで、台湾等から約50名の乗客を得ることができたという。日本籍のクルーズ客船には、多くのフィリピン人船員がサービスに当たっており、彼らは英語が堪能なことから、船内での言葉の障害は低く、日本人船員も大手海運会社傘下の運航会社なので英語が達者な者が多い。これまで、海外からの乗客を積極的にとってこなかったのは、日本人だけの乗客の方が船内の雰囲気をも1つに保ちやすいと考えてきたことにありそうだが、クルーズ客船こそインターナショナルな雰囲気が似合うように思う。日本流のおもてなし、本格的な日本料理や洗練された日本の西洋料理は、日本人だけでなく外国人富裕層には大いにうけると思われる。

インバウンド需要も取り込んで日本発着クルーズの需要を拡大して、ぜひ日本でも、大型のクルーズ客船を新造して欲しいと思う。

世界のクルーズ会社は、空前のクルーズ客船発注に走っており、受注残は90隻を超

えたと報道されている。そのほとんどは、欧州のクルーズ建造の大手であるフィンカンテェリとマイヤー造船所系列に集中しているが、ゲンティングループはドイツの造船所を傘下に納めて、クルーズ客船の建造に特化させることとなり、また、クルーズ業界のガリバーであるカーニバル社は、中国の造船所で、フィンカンテェリ造船所の技術導入を図ってのクルーズ客船の建造を目指している。また、ノルウェーの造船所も、石油価格の低迷から海洋開発関連機器および船舶の建造需要が激減して、得意とする砕氷・耐氷技術を活用した探検クルーズ客船の建造に着手している。日本の造船会社にも、ぜひともクルーズ客船の建造にも進出して欲しいと思う。

クルーズ客船は、連続建造をしないと利益を得るのは難しい船種と言われており、三菱重工がアイダクルーズの新造船2隻での大きな赤字を生んだことが、日本造船界全体に客船建造には後ろ向きの対応をとらせているようだが、そうした中においても、常石造船グループのようにクルーズ事業に果敢に挑戦する事例もみられる。

世界で13兆円の産業規模に達したクルーズ産業を、日本の中にも花開かせるためには、旅行業界、海運業界、造船業界との連携が必要であり、さらに巨額の初期投資が必要なことから金融業界、リース業界、資本家等との連携も必要となる。オールジャパンで、この新しい海事産業を育成して欲しいと思う。



日本人客を中心に集客する日本籍クルーズ客船「にっぽん丸」。日本籍船も積極的にインバウンド客を取り込むことが将来の事業発展には求められている。

月刊
共有船
 鉄道・運輸機構共有
 貨物船・旅客船

(一社)船舶整備共有船主協会機関誌

- 鉄道・運輸機構 29年度 内航船舶技術支援セミナーより「労働環境改善船(仮称)」「人と環境に優しい船」
 - 28年度 技術調査の報告
 - 電気推進システムの今後の展望
 - 国交省海事局
 - IMO 第2回温室効果ガス(GHG)作業部会の開催結果
 - シップリサイクル条約の批准に向けた第4回検討会開催結果
 - SES開発の歴史と検証(37)
 - 内航海運のための省エネ船型群の開発(その3)
- 〈インタビュー〉
 船員に向けた数々の支援策を浪速タンカー社長に聞く
- ◇内航船舶建造(起工ベース)アンケート調査結果
 - ◇29年度「エコシップマーク認定制度」募集開始
 - ◇29年版レポート「海難審判」の概要
 - ◇金利の改定 ◇建造等申請 認定状況と現在船腹量

「長運丸」



12
2017