



〈 連載(318) 〉

クルーズ客の寄港地消費



大阪経済法科大学・客員教授
池田 良穂

今年もスウェーデンの海事雑誌出版社のShipPaxからShippaxMarket18という分厚い年鑑が届いた。フェリー、高速旅客船、クルーズ客船そしてRoRo船の各業界の1年間の統計を掲載した1冊で、これをみれば各船種での最新動向がわかる。

今年の同年鑑のクルーズマーケットのパートの冒頭には、ベニス、バルセロナ、ドブロブニク、バル・ハーバー等のクルーズ客船がたくさん入港する港での、オーバー・ツーリズムに対する反対運動について指摘がされていた。大量の観光客が訪れるようになる必ずついていいほど起こる問題で、観光公害とも呼ばれている。

筆者が最初に観光公害の話聞いたのは、30年以上前、神戸の北野にある異人館が整備をされて、観光スポットとして整備が進められた時だった。3代にわたって北野に住むドイツ人のご夫妻が、犬の船好きで戦前からの欧州航路の客船の話をお聞かせいただいたり、日本のフェリーやクルーズ客船にも一緒に乗船したりしていた。北野の自宅に伺うと、「最近の観光客の増加には

手を焼いている」とのことだった。たくさん来てもらうのはいいのだが、個人の家を覗いたり、勝手に写真をとったり、敷地内まで無断で入ってくるうえに、ごみのポイ捨てなどで困っているとのこと。決して、最近マスコミが大きく取り上げている外国人観光客のことではなく、日本人観光客が、である。ついには、この友人夫妻は明治時代から代々住み続けた北野の家を離れて、少し離れたマンションに移られた。

観光はとても大事な産業であることは論を待たない。観光の元々の語源は、「国の光」を見ることで、この「光」とは、風光明媚な景色や名所だけでなく、国の体制・政治そして人々の生活そのものを見ることなのだという。そうすることで、お互いを知り、交流することで、争いごとが減る。すなわち、世界を平和にするために観光が果たす役割は大きい。

しかし、実際に観光によって収入を得る宿泊業、輸送事業者、飲食業、お土産屋などを除くと、観光による恩恵を感じられず、迷惑ばかりがふりかかってくる。実際には、

観光客が落としたお金は、直接収入を得る人々だけでなく、街の経済を潤し、まわりまわって住民を潤すのだが、「風が吹けば桶屋が儲かる」の例えのとおり、末端まで潤すにはいくつもの手を経ているため、その恩威を実感することが難しい。したがって地方公共団体や観光協会等が、観光公害の低減に努めるとともに、その効果を地域住民にあまねく説明する必要がある、クルーズにおいても同様である。また、局所的な混雑を防ぎ、住民との文化的な違いに起因する摩擦を取り除くことも大事である。

最近、観光庁が公表を始めたクルーズ客の消費動向調査によれば、クルーズ客の消費額は、飛行機で来日して国内で宿泊しながら観光する人よりも1日当たりの消費額が大幅に多いことがわかってきた。また、その消費額の内訳をみると、90%以上が買物によるものであることも分かっている。クルーズ客は船内で泊まり、朝夕食は船内で食べて、観劇からディスコまでナイトライフを船上で楽しみながらやってきて、寄港地では昼間の6～8時間程度を陸上で日帰り観光客として過ごす。それでも、一般観光客よりも多額の消費をするのは、オールインクルーシブというクルーズ独特の料金体系にあり、ほぼすべてが込み込みのクルーズ代金を事前に支払っているため、衣食住の心配がないことから、財布のひもが緩くなるために他ならない。

しかし、こうしたクルーズという観光がもつ特性を十分に知ったうえで、寄港地は観光消費を上げるための方策を練らなければ、クルーズ客は単なる通過客にすぎなくなる。地元の「光」を見てもらうとともに、

いかに消費を促せるかが肝要となる。このためには、クルーズ客が船の上でどのようなサービスを受け、なにを寄港地観光で求めているかを冷静に分析することが必要となる。

例えば観光庁の統計によれば、クルーズ客の消費のうち飲食費は1380円となっている。昼食および喫茶費用とすると妥当な消費額だが、船上では味わえない、その土地の独特の昼食や間食を提供すればさらに押し上げることができるかもしれない。

交通費は1日あたりわずか149円に過ぎない。これは乗客の半数近くが参加するオプションツアーが船上販売のために調査対象に入っていないためのようなのだ。それにしても149円という額は少なく、これをいかに増やすかはクルーズ客船の経済効果を高めるためには大事なポイントのように思う。港からの有料シャトルバス、タクシー、レンタサイクル、そしてレンタカーの手配などを、日本人客、外国人客に合わせて整えておく必要があるようだ。

最も大きいのが消費額の95%を占める、1日当たりの29,338円という買物代だ。爆買いが一段落したとはいいい、この額は大きく、一般外国人観光客の買物代9,644円の3倍に達している。これは中国発着のクルーズが多いことが大きな理由で、一般観光客の国別の買物消費額では、中国が2万円、台湾・香港が約1万円、韓国が6千円、米国が2千円となっており、中国人観光客の買物消費は、外国人の平均額の2倍に達している。クルーズ客の国別の消費額は調査がされていないが、一般中国人観光客に比べてもクルーズ客は1.5倍の買物をしている。

しかし、筆者のクルーズ体験では、寄港地で買いたいと思うものは意外に見つからない。短い寄港時間では、ゆっくりショッピングをして気に入ったものを見つける時間がないためだ。

では、クルーズ客の買物消費を増やすためにはどうすればよいか。このためにはクルーズ客が陸上での買物に何を求めているかを知らなければならない。実は、最近の大型クルーズ客船では、船上でも船会社が免税品、ブランド品の積極的な販売を行っている。毎晩、ロビーでは、時計、化粧品、貴金属、バッグなどのバーゲンセールが行

われている。中には、通信販売形式で、自宅まで商品を届けるサービスをしている船まである。したがって、船上では買えない商品を揃えておく必要がある。さらにクルーズ客の陸上での滞在時間は短いので、適切な物を、適切な価格で、適切な場所で販売する必要がある。

例えば、クルーズ客が岸壁に戻ってくる、出港2～1時間前の岸壁付近での販売は効果的だし、国は免税店の港での出店も許可している。

クルーズ客船の経済効果を上げるためには、それぞれの寄港地の知恵が必要となる。



神戸に寄港した17万総トンのクルーズ客船「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」。中国の上海起点のクルーズに就航した時の写真。



毎晩開かれる船上でのバーゲンセール。クルーズ運航会社にとっては重要な収入源になっている。



広島港のクルーズターミナルでは多彩な土産物を揃えたマーケットが、出航直前に賑わっていた。

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

- 国土交通省海事局関係
- 30年度上半期「省エネ格付け」制度による格付け公表
- 先端技術を活用した船舶検査・測度のトライアル実施
- 海事局に「海事観光戦略実行本部」設置

巻頭グラビア 浪速タンカー「働く」から「はた楽」へ

紹介 LPGタンカー「第十一金洋丸」

- SESの未来に向けて
学習船「うみのこ」の性能評価(1)
 - 内航海運における輸送動向調査結果(2018. 8)
- 〈IMO〉世界的な新造船の燃費改善ルールを強化(於・MEPC73)
 〈日通総研〉2018年度の経済と貨物輸送の見通し(改訂)
 〈総連合〉暫定措置事業認定状況と現在船腹量(H30.3月末現在)
- ◇金利の改定 ◇内航燃料油価格(H30年7月~9月)



第十一金洋丸

11
2018



伯方造船株式会社

愛媛県今治市伯方町木浦甲535番地の内第2
 TEL 0897-72-1345
 FAX 0897-72-2623
<http://www.hakatasb.co.jp>



金力汽船株式会社

愛媛県今治市伯方町伊方甲727番地1
 TEL 0897-73-0211
 FAX 0897-73-0212
<http://www.kinriki.jp/>