



# 池田 良穂 (大阪府立大学 名誉教授・客員教授) の 新クルーズ学

▶65◀

連休中の5月5日に大阪港の天保山客船ターミナルのオープニングセレモニーが開かれました。この式典の中で、15分ほどのクルーズに関する講演をする機会に恵まれ、クルーズの経済効果についてもお話ししました。

当日は、9万総トンの大形クルーズ客船「セレブリティ・ミレニアム」が寄港しており、天保山の岸壁周辺の海遊館、マーケットプレイス、大観覧車には、同船の乗船客だけでなく、多くの市民で賑わっていました。

世界の多くの港では、クルーズ客船の着く岸壁から市街地までは距離がある場合が多くなっています。

街にも公共交通機関が利用できます。この立地の良さは、経済効果に直結しています。

観光庁の観光客消費調査によれば、訪日観光客の1人1泊あたりの消費額が約2万円なのに対して、クルーズ客は約2万9千円となっているといえます。クルーズ客は、基本的に宿泊費がない日帰り観光客とみなせるので、その主な消費は、食

## 寄港地潤すクルーズの経済効果

なっていますが、それに参加しない乗客は市街地までの移動をアクセスバスやタクシーに頼らざるを得ません。

しかし、大阪港の天保山の場合には、下船するとすぐ近くに観光スポットや商業施設があり、徒歩圏内に市街地も広がっています。さらに地下鉄の駅も近く、大阪の中心

事、買物、観光です。中ば、散歩をしながら消費国発着のクルーズ客船では、オブシヨナルツアーの参加者が多いですが、欧米や日本の乗客の51

8割は、個人で寄港地観光を楽しみます。中には下船せずに船内で過ごす人も少なくありません

が、こうした人も岸壁の近くに見学できる観光スポットや商業地があれ

も多いのです。



下船して飲食やショッピングを  
楽しむクルーズ客 (ジャマイカ  
のファルマス港で筆者撮影)

昨年、欧州のクルーズ客船の中で仲良くなった乗組員は、何度も日本の港に寄港して観光や家族への土産を買ったと楽しそうに語ってくれました。サービス要員の多くはフィリピンやインドネシアから派遣されていますが、10カ月あまり働いて数力月帰国してから次の船に派遣されます。中にはアメリカ、欧州、アジアのクルーズで勤務し、世界中の港に寄港し

も多くなっています。

ている者もいます。

クルーズ客船は、運航会社が自国で大量購入した物品を寄港地までコンテナで運んで船に補給することも少なくないので、現地調達の方が安ければ寄港地で調達することもあります。こうした需要を狙って各地の港でもクルーズ客船への納品を積極的に行う事例が増えています。沖縄や九州の港では、地元農協や漁協が積極的に食材の売り込みをしている事例もあります。

人口減少に直面する日本の地方ですが、クルーズ客船への食材等の売り込みによって乗客・乗組員を流動人口の増加として数えることができるのです。特に、円安が進む昨今では、日本の生鮮食品購入にも経済的なメリットが生まれており、日本での供給を増やす船