

池田 良徳 (大阪府立大学)  
 (名誉教授 客員教授) の  
**新 クルーズ学**  
 ▶74◀

クルーズ客船といえ、港に朝に入つて、夕方には出港するというの一般的なパターンです。しかし、最近の寄港パターンをみてみると、港で1泊するオーバーナイト船が増えています。特に、大阪港では急増しています。

筆者は長年、クルーズをみてきましたが、10年ほど前にイスタンブールに滞在した折、港でオーバーナイトする客船が多いことに気がつきました。これはイスタンブールの港から、少し遠い所にも有名観光地が多く、そこを訪れたいとの乗客のニーズが高いためなのだと聞きました。

大阪港の場合も同様の

クルーズ客船といえ、ニーズが大ききようです。夜の大阪を楽しみたいニーズ、京都や奈良まで行ってゆっくりと観光したいニーズなどが高いので宿泊する乗客もいるようです。

クルーズは、宿泊も、すべての食事も、エンターテインメントも込められた料金に特徴があり、寄港

## オーバーナイト

地での乗客の消費額が小さいと見られがちですが、実はそうでもありません。観光庁の調査によれば、クルーズ客が1日

当たりに寄港地で消費する額は、飛行機で来日する観光客よりも40%近く



も多いという結果がでてきます。オーバーナイト船では、さらに観光時間が増えるので、夕食や夜間の飲食消費、陸上での宿泊需要も加わり、経済効果は格段に大きくなります。

しかも、これまでのクルーズのオプションルツが、クルーズ客の間に着実に浸透しつつある証でもあります。大阪港が、

大阪港に入港する5万総トン級の「シルバー・ノバ」。早朝に入港し1泊して、翌日23時に出港

2時間以上の遠隔地に行くことは難しかったのですが、陸上で1泊できることで観光できる範囲は大きく広がります。それだけクルーズの地域への経済効果が波及する範囲も広がります。

今年の1-5月の間に大阪港へ寄港するクルーズ客船は39隻の予定ですが、このうち40%がオーバーナイトをします。さらに日帰り寄港ですが、夜10時以降に出港する船も20%にのびます。これは近畿圏の観光の魅力が、クルーズ客の間に着実に浸透しつつある証でもあります。大阪港が、

アメリカ生まれの現代クルーズは、船内設備・サービスが充実しており、「船自体が目的地」とも言われています。これに寄港地が対抗するためには、乗客が喜んで上陸し、長い時間滞在してもらえるように、それぞれの観光資源に磨きかけるとともに、船上の乗客にその魅力をアピールする必要があります。

大阪だけでなく京都や奈良へのゲートウェイになっているのです。

国土交通省の港湾局は、クルーズ振興のため

## 寄港地周辺の観光消費が増大

大阪港が、