

中国で開催された2つのクルーズ関連会議に出席して(速報)

山口直彦(個人会員)

私は現在(一財)みなと総合研究財団クルーズ総合研究所の首席研究員の職にある。日中間の人的交流についてはにわかに暗雲が立ち込めてきたが、それに先立ち上海で国際会議に相次いで出席する機会を得た。まず、宝山特別区の呉淞国際クルーズターミナルに隣接するホテルで11月5-7日に開催された Shanghai International Cruise Summit (SICS)。

この呉淞ふ頭は、クルーズ船の大型化と増便に対応し、従来の外灘ターミナルを補完する形で2007年に開業したもので、全長1600mのジェッティが長江に突き出している。われわれが到着した日も、停船中のBlue Dream Star(上海藍夢クルーズ、約2.4万トン)の他、Spectrum of the Seas(Royal Caribbean、約17万トン)とAdora Magic City(愛達クルーズ、約13.5万トン)の2隻が相次ぎ着岸した。

→写真1. 2(会議会場と夕暮れの入港)



11月6日は、数百人の参加者を前に在上海日本国領事館の佐藤副総領事祝辞や国土交通省林クルーズ振興室長の基調講演に続き、RCLのBouldin 広域中国社長、Trip.comのLiu 首席執行役らに並んで業界動向に関する全体討議を行った。中国は10年以上前からクルーズを成長産業として育成する国家方針を打ち出しているが、パンデミックのあとその市場規模は2019年の6割回復に留まっていることを受けて、様々な角度から検証と支援策の検討を進めており、今回も討論と併せて日本の舞鶴、高知、八代、福岡、佐世保、宮崎等の寄港地港湾やクラスター関係者の表彰式を行うなど余念がない。

→ 写真 3, 4. (左:討論会 右:表彰式)



また11月10日には、上海工程技術大学(SUES)と中欧クルーズ経済研究センター(SEIBS)、上海国際クルーズ経済研究所が共同主催するアジアクルーズ経済協力発展セミナーに参加した。こちらは、中国本土に加えて、台湾、香港、シンガポール、韓国、日本、それに豪州の研究機関が一堂に会して、それぞれの国や地域の事情を披露するとともに、アジア共通の特性についても意見交換がなされ、継続的な交流の意義を再確認した。日本からは、パートナー研究機関として本学会の池田良穂先生によるビデオ講演がなされた。

→ 写真 5, 6. (左:上海工程技術大学、右:研究会メンバー記念撮影)



さて、今回の現地での収集情報をまとめてみよう。

- クルーズ産業振興方針は国家中期計画に織り込まれており、パンデミックで一時的に停滞したが、産官学の共同姿勢に変わりない。
- パンデミック以前の市場規模が戻らない理由は、欧米大手船社の母港配船減によるとこ

ろが大きく供給要因といえるが、同時に需要サイドの要因もあると想像される。

- 中国企業の運航主体は 10 隻あるが、一部で停船しているものもある。
- 一方この間、外高橋造船(SWS)が初の国産船 Adora Magic City を完成させ、大きな問題なく運航されている。来年末には姉妹船 Adora Flora City の竣工が控えている。
- それらのうち、中国船籍は Viking Yi Dun 招商伊敦のみであり、残りは便宜置籍船である。
- 人気のディスチネーションは日本であるが、FIT(個人客)の比率が増えており、今後高齢層向け健康増進レジャー(Silver Economy)として注目されている。
- 中国ではクルーズインバウンド振興において目立った動きがみられない。

次回の会誌ではさらに私の考察も加えて報告したいと思います。

以上