2026/2/10 トラベルニュース

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 ▶82◀

寄港地の二次交通問題

ライドシェアの役割

年末からお正月にかけて香港発着の沖縄クルーズに乗船しました。船は17万総トンの「スペクトラム・オブ・ザ・シーズ」で、クルーズの行先は沖縄でした。乗客は香港在住の中国人を中心に中国本土からの中国人に加えてオーストラリア、アメリカ、欧州から飛行機で香港入りした人も多く、日本人も50名ほど乗船していました。中には戦争中のロシアからの客もおり、どんな状況でも人々はレジャーを求めるのだと実感しました。

沖縄では、那覇と石垣島に寄港しましたが、4千人を超える乗客と15００名あまりの乗組員の多くが上陸しますので、港から市街地や観光スポットへの移動のための二次交通が大きな問題になることを目の当たりにしました。

那覇港には2つのクルーズターミナルがありますが、大型船である「スペクトラム」は市街地から離れた埋め立て地の先端に停泊したため、公共交通機関はなく、船が用意した国際通りまでのアクセスバスとタクシーだけが頼りです。が、その数が足りません。しかも、強風と雨という悪天候でタクシー乗り場には屋根もなく、ずぶ濡れの中で並び、タクシーアプリで呼んでみても空車はまったく見つかりませんでした。

クルーズ客船寄港時の石垣島港の駐車場。4000人以上の乗客に対してタクシーの数は限られていました。手前の6台が空車で、奥に並ぶのは予約車です

石垣島の港も埋め立て地の先端に造られていて、二次交通に関しては同じ状況でした。市街地まで雨と強風の中を40分ほど歩いて八重山そばのお店までかけました。

このように4千―5千人の人が乗っている大型クルーズ客船では、寄港地での二次交通が大きな問題になります。市街地に近い港では徒歩でも出かけることができますが、最近建設されたクルーズ岸壁は、市街地から遠い埋め立て地に造られる場合が多く、二次交通の問題が顕在化しています。特にタクシー台数自体が多くはない場合には、現地の人の足を奪うことにもなり、まさに観光公害となってしまいます。クルーズ客船が寄港するのは那覇港で年間500回余り、石垣港で年間120回ほどです。

さて、このクルーズ寄港地の二次交通問題を解決する試みが各地で始まっています。それが日本型ライドシェアです。過疎地などで交通機関の供給不足をライドシェアで補う試みは行われていますが、その中で港町での調査の結果、時々やってくる大定員クルーズ客船の二次交通としてライドシェアが機能することが明らかになってきつつあるといいます。

クルーズ客船の寄港の経済効果が非常に大きいことは周知の通りですが、地元のドライバーが客船寄港日だけ副業としてライドシェアに従事することで、地元に落ちるお金がさらに増加することになると同時に、クルーズ客の満足度も高めることになります。