

池田 良穂 (大阪府立大学 名誉教授・客員教授)

# 新クルーズ学

83



外国籍のクルーズ客船の日本発着クルーズが急増しており、中国発着の日本クルーズでの来航数も減少しているのを穴埋めしてくれています。

ここ10年余り、中国発着のクルーズの目的は日本が中心で、短いクルーズが中心なので中国が近い九州や沖縄の港にたかさんの船がやってきていました。しかし、昨年来の日中政府の間のごたごたもあり、中国発着のクルーズの行先が韓国などにシフトしていきま

トは30万人の大打をようやく超えたところでしたが、中国は250万人にまで達していました。

しかし、これに救世主が現われました。それ欧米国籍の船の日本発着クルーズの急増です。これまでも「ダイヤモンド・プリンセス」と「MSC



日本発着のクルーズを行う外国籍クルーズ客船の一隻「シルバー・ノバ」

することでカボタージュ規制をクリアしています。

この外国籍船の日本発着クルーズのほとんどは、横浜港もしくは東京港を発着港としています。乗客の多くは海外から飛行機で来日してクルーズに乗りますので、羽田と成田の二天空港のある関東の港が選ばれています。船で日本各地を回り、クルーズ前後には東京周辺で宿泊できるのも人気の理由です。

制があったり、中国の旅行社が安値販売をして船主がクルーズの質が保てないと判断したりした結果、果ただといえます。また中国政府の主導で中国に合弁会社を設立した欧米のクルーズ会社の中にも撤退が相次ぎました。こうした中国頼みの日本のクルーズ誘致にも暗雲が立ち込めてきていました。

が、この他にも続々と日本発着クルーズを行う船が現われたのです。この結果、国土交通省の発表によると、2025年に日本の港に寄港したクルーズ客船の延べ数は前年比1.3倍の3117

回となり、このうち76%は、クルーズ中にあまりを外国籍船が占めました。

外国籍船は、日本国内だけのクルーズを行うことができません。カボタージュ規制と呼ばれる法律で、国内間だけの人や貨物の輸送が禁じられているためです。このため

の港に寄らなくてはならぬ、パスポートの必要な海外旅行となるのです。日本に近い外国の港と、韓国が台湾の港と、関東がクルーズハブとなった結果、寄港地が西日本から全国規模に広がってきています。昨年の国内寄港地は93港にのぼり、まさに津々浦々に観光客を運ぶようになっていきます。

## 人気を呼ぶ日本発着クルーズ

クルーズ誘致にも暗雲が立ち込めてきていました。日本のクルーズマーカー