

拡大基調のアジアクルーズ市場、インフラ投資も加速

礎 知子 Crossborder Research Pte Ltd

かつては欧米の熟年層向けというイメージが強かったクルーズ旅行。しかしここ数年、アジア市場の存在感が増している。クルーズのデスティネーションとしてだけでなく、クルーズ利用者としても、アジアのシェアは上昇しており、クルーズライン国際協会によると、2018年のアジアのクルーズ利用者は424万人と前年比21.5%増を記録。2012年からの6年で、アジアのクルーズ利用者は5.5倍に（世界のクルーズ利用者は1.4倍）に、世界市場に占めるシェアは4%から15%に増加した。

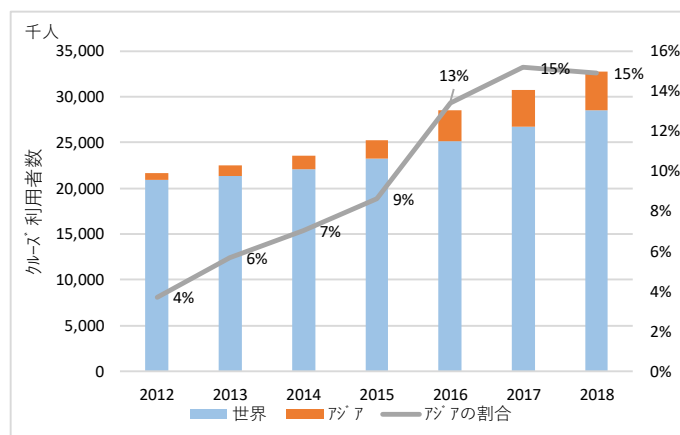
人、2018年には69万6000人と、それぞれ対前年比34.0%、21.0%増を記録し、アジアの利用者数に占める割合も12.8%から16.4%に増加した。2012年からの6年で見ると、2012年が158人だったベトナムは6年間で60倍、タイ、フィリピンも5倍に増加した。

ASEAN 諸国のクルーズ利用者数の推移

単位：千人

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	6年間の伸び率
シンガポール	189	248	182	183	214	267	373	97.4%
マレーシア	52	72	85	63	100	188	150	187.9%
インドネシア	16	20	39	41	33	47	72	355.7%
フィリピン	12	14	29	33	26	41	61	425.9%
タイ	5	8	22	25	50	26	30	476.9%
ベトナム	0	1	16	19	6	6	10	6150.0%

出典：クルーズライン国際協会データより作成

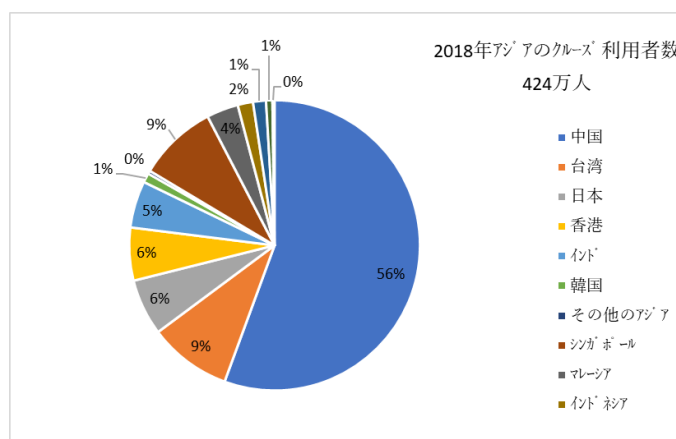


世界、アジアのクルーズ利用者数推移

出典：クルーズライン国際協会データより作成

北東アジアが主要市場の中、ASEAN も堅調な伸び

2018年のアジアのクルーズ利用者の内訳は、中国55.8%、台湾9.3%、シンガポール8.8%、日本6.3%、香港5.9%と、シンガポールを除いて北東アジアの国・地域が占めた。人口が圧倒的に多い中国、所得が比較的高い北東アジア諸国が高い割合を占めるのは当然だが、他のASEAN諸国もプレゼンスを増している。ASEAN6カ国（シンガポール、マレーシア、インドネシア、フィリピン、タイ、ベトナム）のクルーズ利用者は2016年の42万9000人から2017年には57万5000



出典：クルーズライン国際協会データより作成

アジアのクルーズ利用者の年齢層を見ると、日本や韓国、香港を除き、若年層から高齢者まで幅広い層にわたっていることが特徴である。クルーズ利用者数に占める60歳以上の割合は、日本60%、香港44%、韓国41%に対し、ASEAN6カ国では最も高いシンガポールが37%と香港や韓国に近い

が、フィリピン 24%、インドネシア 19%、マレーシア 23%と、高齢者に偏っていないことがわかる。ベトナムの場合は、60 歳以上が 0%と、若年層の割合が特に高い。

就労年代の層が多いこともあり、クルーズ日数も比較的短い。マレーシア、インドネシア、フィリピンでは、クルーズ日数 4～6 日が最も多く、ベトナムでは 3 日以内と 4～6 日がいずれもクルーズ利用者の 45%ずつだった。シンガポールについては、3 日以内が全体の 77%を占めた。国内に旅行先がなく、レジャーに乏しいため、週末に家族や友人でクルーズ旅行に出る人が多いことを示している。また、マレーシアやインドネシアでは 19 歳以下の割合が増えている。マレーシアでは 2016 年は全体の 10%が 19 歳以下だったが、2018 年は 24%に、インドネシアでも同期間、5%から 13%に増加しており、家族旅行の割合が増えていることがわかる。

こうした子供連れの家族旅行の利用者は、従来のクルーズ船が提供していたアメニティーだけでは飽き足らない。クルーズ会社も船の改造の際に、若い世代向けのアメニティーを充実させている。アジア地域を就航するクルーズ船の中では最大級のスペクトラム・オブ・ザ・シーは、バーチャルリアリティーのトランポリン、スカイダイビング・シミュレーター、ロボットのバーテンダーなどを配置。ロイヤル・カリビアンクルーズは、シンガポールのセムコープ・マリンド 10 隻のクルーズ船を改造中だが、若年層に人気のゲームやウォータースライドを導入する。

クルーズ船寄港数、インドネシア、フィリピンで見劣り

ASEAN の港湾へのクルーズ船の寄港数を見ると、トップは常にシンガポールが占めているが、2 位以降は年によって入れ替わりがある。2018 年ベースのトップ 12 港には、フィリピンの港が入っていない。クルーズ・デスティネーションとなる観光地の島が多いインドネシアもかろうじてバリ島がトップ 10 位には入っているに過ぎない。こうした中、クルーズ船を受け入れるターミナルの整備などで、クルーズ船の誘致に力を入れている。

インフラ強化でしのぎを削る

2022 年末までに年間クルーズ訪問者数 65 万人を目指すフィリピンでは、クルーズ船ターミナルの計画が複数進行中だ。フィリピン港湾局のデータによると、2018 年のクルーズ訪問者数は 45 万人。シンガポールの 186 万人のおよそ 4 分の 1 にあたる。7000 以上の島から成るフィリピンは、観光資源は豊富だが、港湾インフラが整備できていないのがボトルネック

だ。

ASEAN の港湾へのクルーズ船寄港数

	港	国	2015	2016	2017	2018
1	シンガポール	シンガポール	374	391	393	400
2	ブーケット	タイ	140	90	150	188
3	クアラルンプール	マレーシア	131	138	121	176
4	ペナン	マレーシア	177	122	207	158
5	バンコク	タイ	88	116	115	147
6	ホーチミン	ベトナム	130	126	115	144
7	ダナン	ベトナム	43	141	118	116
8	ランカウイ	マレーシア	78	82	66	103
9	バリ	インドネシア	59	56	44	70
10	ハロン	ベトナム	77	111	93	63
11	マラッカ	マレーシア	54	43	40	62
12	コサムイ	タイ	54	56	53	59

出典：クルーズライン国際協会データより作成

こうした中、マニラではフィリピン初のクルーズ専用ターミナルの開発が計画されている。統合型リゾート開発運営のブルームベリー・リゾート・コープが 3 億 800 万米ドルを投じて開発する 19.73 ヘクタールのソレーユ・クルーズ・ターミナルで、2021 年の開業を目指している。ブルームベリー・リゾートはこれに先立ち、今年（2019 年）12 月に、ルソン島北部のサロマグにクルーズターミナルを開業した。2020 年にはロイヤル・カリビアン、ゲンティン・クルーズや、カレドニア・スカイの寄港が決まっている。

エメラルドブルーの海で有名なパラワン諸島のプエルトプリンセサでは、2020 年末の完成を目指して、クルーズターミナルが建設中だ。500 メートルの栈橋、岸壁、旅客ターミナルとアクセス道路が建設される。この他、北スリガオのダバにも、クルーズターミナルを建設する構想がある。

17,500 以上の島から成るインドネシアもクルーズの観光資源は多い。2015 年にカボタージュ法を緩和し、外国籍のクルーズ船が国内の港から国内の別の港に旅客を輸送できるようにした。インドネシアのクルーズ寄港が最も多いのはバリ島のベノア港だが、それまではベノア港に到着したクルーズ顧客は一度シンガポールに戻らないと、別のインドネシアの港にクルーズ船で移動することができなかった。

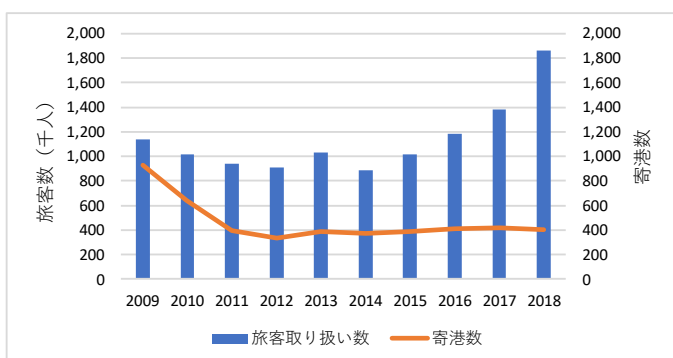
インフラ拡張も徐々に進んでいる。2019 年にはベノアのクルーズターミナルの拡張が完成した。これまで 900 人しか扱えなかった旅客ターミナルの受け入れ能力は 3500 人となった。水路を浚渫し、長さ 300m の船も航行できるようになった。ベノア港では年間 75 隻のクルーズ寄港を見込んでいる。バリ島の隣のロンボク島では、クルーズターミナルを備えたギリ・マス新港が 2019 年に開業。11 月には全長 260 メートル、77.441GT のサン・プリンセス号が 1988 人の乗客を乗せて初寄港した。これまでロンボク島の港では、大型クルーズ船は沖合に停泊してボートで上陸する必要があったが、新港の開設

で直接寄港できるようになった。

バリ島では、2 番目のクルーズ港の建設も検討されている。インドネシア観光開発公社が検討しているもので、バリの北西のメンジャンガン (Menjangan) に、クルーズ港を建設する計画だ。南のヌサドゥア地域は観光開発が進んでいるが、北西にクルーズ港ができれば、北部の発展にも貢献する。メンジャンガンのクルーズターミナル建設は、インドネシア各地を回るクルーズ航路開発の一環でもある。スマトラ島南部のパカウエニ (Bakauheni)、ジャワ島東部のポロボリングゴとバユワンギ (Probolinggo, Banyuwangi) を結ぶクルーズ航路を開設することが目標だ。パカウエニ、ポロボリングゴとバユワンギでは地元の政府がクルーズ施設を建設する計画がある。ロンボク島やコモド島を通る新ルートも検討されている。

「フライ・クルーズ」で誘致を図るシンガポール

これといった観光名所はないが、優れたインフラを強みに、東南アジアの中ではクルーズ船の発着点として地位を築いているシンガポールには、1991 年にオープンしたハーバーフロントの旅客専用ターミナルと、2012 年 5 月にマリナ・サウス地区に開業した「マリーナベイ・クルーズセンター・シンガポール (MBCCS)」がある。MBCCS 開業以来、旅客取り扱い数は 2016 年に対前年比 16.5%、2017 年も 16.5%、2018 年は 35.1%と大幅な伸びを続けている。なお、2009 年から 2012 年までは寄港隻数、旅客取り扱い数も減少しているが、これは、カジノを含む統合型リゾートの開設に伴い、航海上でカジノができるクルーズ船の運航が減少したためである。



シンガポールの旅客ターミナルにおける旅客取扱人数と寄港数の推移

出典：シンガポール観光庁データより作成

シンガポールでは、さらにクルーズ拠点としての地位を確立するため、インセンティブも駆使してクルーズ船の誘致に取り組んでいる。シンガポール観光庁によるクルーズ開発基金では、クルーズ会社、旅行代理店、チャーター会社、人材育成会社に対して、クルーズ産業振興に資するプロジェクトの適格支出 50%を上限に補助金を提供している。

シンガポールでは、空路でシンガポールに到着して、シンガポールからクルーズに参加してもらう、「フライ・クルーズ」のプロモーションも行っている。2019 年 5 月には、チャンギ空港グループは、旅客が発出国でチェックインした荷物を、クルーズ船の部屋までもっていくサービスを開始した。世界初のシームレスな航空便〜クルーズへのトランスファーサービスだ。

クルーズ大手のロイヤル・カリビアンはこうしたシンガポールの「フライ・クルーズ」を利用し、シンガポール発着のクルーズ航路を拡大することで、シンガポール観光庁とチャンギ空港グループと提携した。2019 年から 2024 年の 5 年間で、62 万人のフライ・クルーズ客を誘致する。シンガポール発着の大型船の運航期間も、これまでのシーズン中 2 カ月から、6 カ月に延長する。改良を終えたばかりのクアンタム・オブ・ザ・シーズが 2019 年 11 月〜2020 年 4 月まで、シンガポールを発着航路を 34 回運航し、ペナン、プーケット、ホーチミンなどの域内各地を回るようになった。

過去 10 年、平均年率 7.5%の成長を遂げてきた世界のクルーズ産業。観光業全体の平均成長率 3.8%大きく上回る。クルーズインダストリーニュースによると、2019 年の納入隻数は（予定を含む）23 隻。2020 年から 2027 年の納入予定受注残 117 隻に上る。これだけ増えても、クルーズ船の客室稼働率はほぼ 100%に近く、クルーズ各社は、新しい船を建造すればすぐに埋まると自信満々だという。経済成長と所得向上、それにインフラの整備が計画通り進めば、ASEAN 諸国はクルーズ産業において、旅客市場としても、デスティネーションとしても、プレゼンスを高めていくことになるだろう。