

東アジアにおけるクルーズ市場の発展

編集委員会委員

高田和幸

TAKADA, Kazuyuki

東京電機大学理工学部教授

国土交通省によると、2017年の訪日クルーズ旅客数は前年比27%増の253万人、クルーズ船の寄港回数は前年比37%増の2,765回となり、いずれも過去最高を記録した。

現在、『明日の日本を支える観光ビジョン』の掲げられた目標の1つ「訪日クルーズ旅客を2020年までに500万人にする」を実現するために、大型クルーズ船受け入れのための整備が各地で進められている。特に、横浜・清水・佐世保・八代・本部・平良の6港湾では「官民連携による国際クルーズの拠点形成」のプロジェクトが進行中である。

ここで、アジアにおけるクルーズ市場の動向と経済波及効果を、主要なクルーズ船社が加盟しているCLIA (Cruise Lines International Association) の調査レポートで確認をする。

2017 Asia Cruise Trend (CLIA) は、クルーズ需要の動向に関するレポートである。カジノ目的のクルーズを除くため、2泊以上の旅程のクルーズが調査対象となっている。

2017年のアジア市場におけるクルーズ数(母港を出航してから、母港に戻るまでを1回と数える)は、2016年から25%増加して2,000回を超え、また寄港数は30%増加して、およそ7,200回に拡大した。なお、3分の1は日本の港への寄港である。

一方、旅客数は、過去5年、年率40%以上の高い割合で増加し、2016年には310万人に達している。なお旅客の国籍の割合は、中国68%、台湾8%、日本7%、シンガポール6%であり、中国の旅客が大半を占めている。

また日本と他国のクルーズ需要の特性の顕著な違いを示すデータがある。それは旅客の年齢構成である。中国・台湾などでは、クルーズ旅客の40%を40歳未満が占めている一方、日本では20%に届いていない。

次に経済波及効果について確認する。The Economic Contribution of Cruise Tourism to the North Asia

Region in 2016 (CLIA) はクルーズ産業による経済波及効果の調査レポートである。クルーズ旅客・クルー・船社それぞれの直接消費額と経済波及効果を併せてクルーズ産業 (Cruise Tourism) の経済波及効果として推計している。レポートは、日本、韓国、中国(香港を含む)を対象としている。なお船社の消費額については、食料・飲料費、燃料費、港湾使用料、人件費、宣伝・販売費などが考慮されている。

2016年、上記3か国では計3,312回の寄港があり、その3分の2をTransit (立ち寄り)、3分の1をHomeport (母港への帰港) とOver night (1泊2日) が占めていた。なおHomeportの83%は中国の港で占められている。

波及効果の推計にはPassenger Visit Daysという指標が使われている。旅行の起・終点となる港では、旅客がTurnaround (周回) するため、少なくとも2日以上滞在となり、経済効果が大きくなる。滞在1日あたりの消費額は、Turnaround旅客556USドル、トランジット旅客175USドル、クルー87USドルと報告されている。一方、上記3か国において、船社は、クルーズ船の補修費、食料・飲料費、入港料・使用料などで、ほぼ10億USドルを支出している。

船社・旅客・クルーによる直接消費は32.3億ドルとなり、Transit旅客が26%、Turnaround旅客が38%、クルーが3%、船社が32%を占めている。

クルーズを取り巻く産業の振興による経済波及効果という点では、Homeportが形成され、Turnaround旅客が多く、また船社からの支出が多い中国で、大きな効果が推計されている。

我が国では、クルーズの拠点形成が始まったばかりであるが、日本発のクルーズ旅客が増える環境の整備を進め、Homeportの形成、クルーズ産業の振興を通じて、地域がより活性化することを期待したい。