

クルーズ船の時代と地域の活性化

理事 栢原 英郎

(クルーズ・ブーム)

我が国の港湾の動きで最近話題を呼んでいるのは、各地の港に寄港するようになった外国の船会社(以下、「外国船社」という。)の観光客船(クルーズ Cruise 船)の急増ぶりである。

2016年に我が国の港へ寄港したクルーズ船は2,017回を数えた。このうち外国船社が運航するものがおよそ4分の3の1,443回を占めている。10年ほど前の2005年には総寄港回数は774回であるが、外国船社の船は199回、4分の1だったのだから、7倍強となり比率も逆転をしていることになる。



日本船社が運航するクルーズ船の入港回数は過去10年以上600回前後でありあまり変化がない。このうち外国に向かう外航クルーズは100回強であり、これもあまり変化がない。一方、外国船社の運航する船の入港回数は2014年に邦船社を抜いて以来、この数年40%前後の伸びを示している。港別に見ると2016年のトップは博多港で328回。ほぼ毎日クルーズ船が入港してきたことになる。第二位は長崎港で197回、第三位は那覇港の193回であった。その後に横浜港、神戸港が続く。

我が国へクルーズ船により入国した外国人旅客数は、2016年には過去最多の約199.2万人(前年比78.5%増)となった。

表-1 我が国の港へのクルーズ船の寄港回数

年	日本船社	外国船社	合計	外国船社が寄港した港数
2005	575	199	774	
2010	591(115)	338	929	14
2011	631(104)	177	808	16
2012	629	476	1,105	
2013	628	373	1,001	
2014	551	653	1,204	50
2015	489	965	1,454	51
2016	574	1,443	2,017	

資料：国土交通省

注：日本船社()は外航クルーズで内数、外国船社は全て外航クルーズである。
外国船社が寄港した港数は判明している年のみを示している。

いまひとつの特徴は、寄港する港が分散していることである。外国船社のクルーズ船が寄港した港は2010年には14港、2011年には16港であったのに対して、2016年にはこれが123港に拡大した。我が国の港湾のうち外国貿易を担う港として指定されている港の数は125港である。クルーズ船が必ずしもこれらの港に入港しているわけではないが、その数字と比べてもその分散振りが分かる。

この背景は、中国の海外旅行ブームである。中国人の出国者数は2000年には1,000万人であったが2016年には1億3,000万人と急増している。日本は旅行先として人気が高いが、特に我が国が2010年7月から観光ビザの取得を緩和したこともあって、我が国への海外旅行客が急増した。このことは、佐世保港(64回)、八代港(12回)など、これまでクルーズには縁の薄かった九州西岸の港がランクインしてきたことにも現れている。

(港の体制)

このクルーズブームは、各地の港に様々な課題をもたらしている。

一つは港湾施設の問題である。横浜(大さん橋)、神戸(中突堤、ポートターミナル)、長崎(松が枝埠頭)など、客船専用の岸壁を備えている港はわずかであり、大型貨物船用の岸壁を利用することになる。表-2に示すように大型クルーズ船でも必要とされる岸壁の水深は9~12mであるから、港の深さではあまり問題はないが、問題は船の長さ(船長)である。現在世界最大級と言われる「Oasis of the Seas」(我が国には未寄港)で361mあり、この着岸を可能とする港は少ない。我が国で人気の高い「飛鳥II」でも全長は241mあり、コンテナを1万3,000個ほど積む大型コンテナ船の全長は370mほどであり、ほぼこれに匹敵する。このため大型クルーズ船を係船しようとするすると岸壁の延長が不足する。全延長に岸壁がある必要はなく、不足する港では前後に船を繋ぎとめておくためのドルフィンなどを追加的に整備している。

いまひとつの問題は、駐車場である。多くの観光客が内陸の観光名所などを尋ねることになり、そのための観光バスの駐車場が必要となる。大型クルーズ船では旅客数は5千人を超えるから、全ての人がツアー(寄港地観光)に出かけないにしても、大量のバスが必要となり、駐車場の確保は港湾関係者の頭の痛いところである。駐車場が近くになれば、時間差をつけてバスを回送することとなり、港湾周辺の交通渋滞の原因ともなりかねない。

旅客用のターミナルビルのような施設についても、クルーズ船の起終点の港以外簡便なもので十分である。

極端な例であるが、人気の高いエーゲ海のサントリーニ島など、二重火山カルデラが陥没し外輪山部分が海上に残った島なので、急深で岸壁はできず、わずかに突堤が一本突き出ているだけ。クルーズ船は客の乗降の時のみ尻付けをするか、テンドーボートで旅客を上陸させるしかない。それでも人気は衰えない。

表-2 大型クルーズ船の規模

船名	総トン数	必要岸壁 水深 (m 程度)	乗客定員 (人)	備考
Oasis of the Seas	225,282	11	5,400	世界最大級
Quantum of the Seas	168,666	10	4,180	'15 年から日本寄港
QE II	148,528	12	2,592	
Voyage of the Seas	138,194	10	3,286	'13 年から日本発クルーズに配船
Diamond Princess	115,875	10	2,706	'14 年から日本発着クルーズに配船
飛鳥 II	50,142	9	872	日本船最大

注：国土交通省の資料から作成

(クルーズ船を迎えて)

クルーズ船の寄港は各地を元気付けている。

舞鶴市長が 2017 年 10 月に開催された港づくり全国大会で報告した数字を紹介したい。舞鶴港(京都舞鶴港)は、旧海軍の鎮守府の置かれた歴史ある街であるが、2017 年 4 月以降 10 月初旬までのクルーズ船の入港回数は既に 39 回(日本船は 1 回のみ)に及んでいる。内 33 回は起終点(発着)港である。上陸した旅客数は 2 万 2 千人、地元で消費された額は 2 億 7 千万円、その中で旧海軍の赤レンガ倉庫を再開発した施設(歴史展示館、レストラン、地場産品ショップ)での消費が 1 億 8 千万円に達した。地方都市の衰退が懸念されている時に、大変な刺激剤であろう。

クルーズ船が寄港したら、乗客はみなツアーに出かけるとは限らない。

筆者が 2014 年に英国のサザンプトン港を訪ねた時、たまたま数隻の大型クルーズ船が寄港していた。写真-1 は、その時に港近くの小さな広場 Waterside Square で見かけた光景である。

ツアーに出かけない老人や小さな子どもさんを連れた家族連れのために、フォークダンスの教室が開かれていたり、子どものために馬や衣装を用意して寸劇を演じさせていた。医療スタッフまでさりげなく用意されていたのはさすがと感心した。それが終われば、町中で簡単なショッピングや食事を楽しむこともできる。

写真-1 街角でフォークダンスを楽しむクルーズ客



(クルーズブームを利用して)

このブームはいつまで続くのだろうか。

我が国が高度経済成長時代に大挙して海外ツアー旅行に出かけた頃の記憶をたどってみても、このブームはある程度続くであろうし、ブームがきっかけでクルーズ船の寄港が定着するかもしれない。しかし、多くの港で「夢の跡」となってしまうかもしれない。そうならないためにはどうしたらよいか。その解決のために、筆者がかつてその策定作業に参画した「第四次全国総合開発計画(四全総)」の開発モデルが有効と考えている。

四全総が閣議決定されたのは、我が国の経済が安定成長期に移行していた1987年である。地方地域を振興させるために企業を誘致しようとしても、企業の新規立地は労働力コストの安い海外に出てしまい、さらに地方も小子化で余剰労働力は無かった。ではどのような手段で地方地域を活性化させるのか。ヒントになったのは、北米西岸や東アジア地域である。そこでは東西の文化が混在することによって新しい文化やサブカルチャーが生み出されていた。そこから、交流を促進して異なる価値観・文化を接触させることにより地域を活性化するという、「交流促進型地域活性化モデル」の考えが生まれてきた。このモデルを図示すれば図-1のようになる。

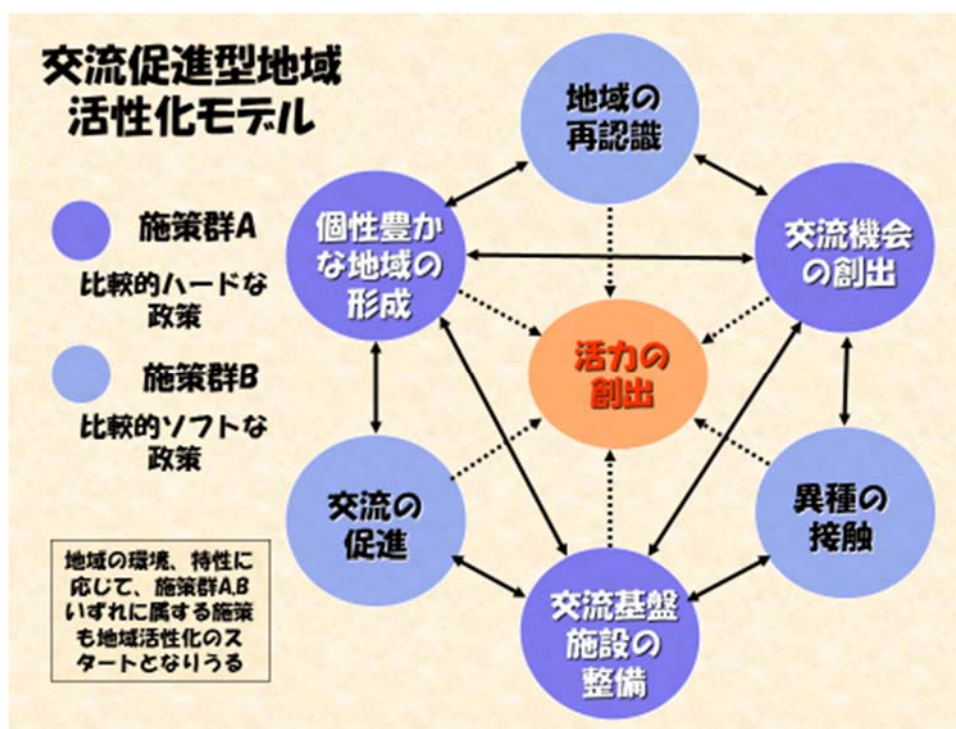
クルーズ船の寄港という出来事に、このモデルを当てはめれば次のようになるろう。

スタート地点は右上の「交流機会の創出」、すなわちクルーズ船の寄港である。これによってクルーズ客と地元民という異種の接触がもたらされ、中心にある「活力の創出」をもたらす。左上に眼を転じて、普段から個性豊かな地域の掲載を心がけていればそれはクルーズ船寄港の魅力を増大させる。

特に訴えたいのは、頂点にある「地域の再認識」である。クルーズ船の寄港を機会に、あるいは誘致をしようとするならば、自分たちの地域をもう一度見直して欲しい。「クルーズ船が寄港してくれるような観光資源が無くて」と言うボヤキを聞くことがあるが、磨けば光る特性が隠されているのではないか。「ディスカバーふるさと」である。内陸ツアーは、バスで片道2時間が限度といわれている。2時間交通圏に隠されているお宝はないかもう一度、広い視野を持つことが必要である。バックアップするための道路、あるいは交流施設などのインフラの整備も、クルーズにより地域を活性化するという視点から進めたほうが良い。

クルーズ船の寄港を機会に、あるいはそれを誘致しようとして、広い視野をもって地域づくりを勧めていく。そうすれば、クルーズブームが去っても、後に豊かな地域が残されるだろう。

図-1



(一社) 海外運輸協力協会会長