

オーブン
カレッジ

2017年の日本へのクルーズ客船の寄港数(速報値)は2765回(前年は2017回)、うち外国の外航クルーズ客船は2014回(同1443回)、インバウンドは約253万人(同約200万人)で過去最高となった。地理的な事情から博多港や長崎港、那覇港等の九州各地への寄港が多く、1隻に2000人から3000人の乗客が乗船していることから、大量の中国人が押し寄せて寄港

外航クルーズ客船の経済波及効果

元は大いに儲かる」と考え、各港湾管理者や市町村、商工会議所等はそれぞれが専門の部署を設けたり、連携して「誘致協議会」等を組織して積極的に誘致活動を行うようになった。また、寄港の多い寄港地は受け入れ能力の限界を迎えて断るケースも増えていることから、「全国クルーズ活性化会議」のように各地(港)の連携も行われている。

経済波及効果への期待は大きい一方で、短期間に大量の観光客が集中することによる「観光公害」も指摘されている。特に、クルーズ客船の場合には短時間の滞在では経済波及効果は大きくない一方で、大量の乗

客による混雑や廃棄物等の負担は大きく、海外では「クルーズ公害」という指摘もある。

クルーズ客船誘致の理由となつている経済波及効果であるが、短時間の滞在で本当に大きな経済波及効果が期待できるのかという疑問がある。これまでの前提条件は「外航クルーズ客船には中国人の富裕層が乗っていて、大量の買い物をするので地域経済に大きな効果をもたらす」であった。しかし、乗客が中国人の富裕層から中間層へ広がって

寄港地の 魅力向上が不可欠

地は大いに賑わい、地元経済は潤うことになった。

そのため「大型のクルーズ客船が寄港すれば大量の中国人乗客が来て買い物(爆買い)をする」ことで



水野 英雄
大学准教授
山女学園大学
現代マネジメント学部

みずのひでお 国際経済学、貿易政策、経済政策。名古屋大学大学院経済学研究科博士課程後期課程退学。1968年生まれ。

客による混雑や廃棄物等の負担は大きく、海外では「クルーズ公害」という指摘もある。

クルーズ客船誘致の理由となつている経済波及効果であるが、短時間の滞在で本当に大きな経済波及効果が期待できるのかという疑問がある。これまでの前提条件は「外航クルーズ客船には中国人の富裕層が乗っていて、大量の買い物をするので地域経済に大きな効果をもたらす」であった。しかし、乗客が中国人の富裕層から中間層へ広がって

いることで「爆買い」のような状況は少なくなっている。また、日本人向けの「内航化」した外国の外航クルーズ客船が増えてきていることから乗客の消費支出は少なくなる。例えば、外国人であれば言葉の問題や交通機関に不慣れなこともありバスで目的地まで簡単に往復できるオプショナルツアーに参加する乗客が多いが、日本人であればあえて割高となるオプショナルツアーに参加しなくても観光をすることが出来る。

そもそもクルーズ客船は交通・宿泊・食事が全て料金の中に含まれていてそれ以外の出費が不要。かつ外国のクルーズ客船のセーリングポイント「日本のクルーズ客船よりも割安」などであり、乗客が船外で積極的な消費支出を行うとは限らない。また、寄港地に魅力ある観光地がなければ出入口となるだけで、乗客は隣接する市町村や隣県に移動してしまう。さらには、大型のクルーズ客船にはアトラクション施設が豊富であり「船内で楽しむ」こともできるために下船しない乗客もいる。そのため地元への経済波及効果は小さくなる。

寄港地への経済波及効果を大きくするためには、単に外航クルーズ客船の寄港を増加させるだけでなく、魅力ある観光地の整備や購入したくなるような特産品の育成といった工夫が必要である。