



2017年の日本のクルーズ市場は外航クルーズが約19・68万人、内航クルーズが11・85万人、合計で31・53万人、寄港回数は日本船社751回、外国船社2013回、合計で2764回、クルーズ客船により来日したインバウンドは約252・9万人と過去最高の水準となった。そのためクルーズ客船への関心が高まり、テレビや雑誌でも取り上げられ「クルーズブーム」ともいえる状況となっている。

クルーズ客船のカボタージュ規制

小さい。その理由はクルーズ客船がテレビや雑誌では「豪華客船」として取り上げられるために「費用が高い」、「服装等のマナーが厳しい」、「数カ月の長期の旅行である」といった誤解を与えることになり、「乗らず嫌い」の状況になっているためである。

また、日本船社のクルーズ客船は飛鳥II（乗客872人）、につぼん丸（乗客524人）、ばしふいっくびいなす（乗客620人）の3隻のみで、乗客数を合わせても約2000人で外国船社の大型クルーズ客船の1隻分にも満たない。そのためクルーズ客船の利用者は過去最高ではあるが、内訳は外国船社の外航

タージュ規制が世界各国で行われている。外国船社のクルーズ客船にはカボタージュ規制が適用されるため、日本の港を起点として国内のみをクルーズすることはできず、外国の港に寄港（ワンタッチ）しなければならない。そのため韓国の釜山や台湾の基隆（台北）に寄港してカボタージュ規制を回避している。一方で日本船社のクルーズ客船にも日本人乗員の乗船義務や厳しい安全基準が課されており、コストを増加させる要因となっている。

規制緩和による市場拡大への期待

しかしながら、約1億2700万人の人口に対して31・53万人であり、特に内航クルーズは約11・85万人と国内市場の規模は極めて



岡山女学園大学
現代マネジメント学部准教授

水野 英雄

成というメリットがある一方で、国内産業が価格の安い外国企業と競争しないことで、高コスト・高価格となることや供給の制約というデメリットがある。

クルーズ客船の増加によるもので、日本船社の乗客はほぼ変化していない。大型のジェット旅客機の就航で海外旅行が一般化したのと同様に、現在のクルーズブームは外国船社の大型クルーズ客船の就航によるものであり、今後の市場の拡大には外国船社のクルーズ客船による「ローコストクルーズ」のより一層の増加が不可欠である。

船舶や航空機による輸送業務では、国内での輸送を自国の業者に限定するカボ

航空輸送の分野では、オープンスカイ協定により自由に路線や便数を設定することができるようになったことで競争が進み、運賃の低下や輸送量の増加、LCCの参入、世界的な業界の連携や再編が進んだ。現在はホテルシッピングのための規制緩和が検討されているが、カボタージュ規制についても特定区間や特定の港を起点としたクルーズへの特許による緩和を行うことで、日本船社への影響は少ない上で国内市場を拡大させることが可能となる。

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。