

外航クルーズ客船誘致政策の落とし穴

湧 口 清 隆

1. はじめに

2018年の訪日外国人3,119.2万人のうち外航クルーズ客船で訪日する人数は245.1万人に上り、その割合は約7.9%を占めている。また、2019年11月までの数値では、訪日外国人2,935.6万人のうち外航クルーズ客船で訪日する人数は201.9万人で、その割合は約6.9%である¹。これらの外航クルーズ客船による訪日外国人数には乗組員を含まないが、後述するように乗組員を含めるとこの数値はさらに大きくなる。日本人の海外旅行者の大半が航空機利用であることを鑑みると、外国人のわが国へのアクセスにおいて外航クルーズ客船が大きなウェイトを占めていることがわかる。

それだけに、わが国政府も外航クルーズ客船誘致には力を入れており、2013年には国土交通省港湾局産業港湾課内にクルーズコンタクト窓口を設置したほか、2017年には「官民連携による国際クルーズ拠点形成する港湾」として6港（横浜港、清水港、佐世保港、八代港、本部港、平良港）を選定し、公的に港湾を整備する一方で優先使用权を持つクルーズ客船運航会社（カーニバル、ロイヤル・カリビアン、ゲンティン香港、郵船）がターミナル整備を行うしくみが導入された。2018年には新たに鹿児島港が、2019年には下関港及び那覇港が選定され、MSCクルーズもターミナル整備に加わるようになった²。

¹ 出所：日本政府観光局資料（https://www.jnto.go.jp/jpn/statistics/since2003_visitor_arrivals.pdf）及び国土交通省資料（<http://www.mlit.go.jp/common/001320388.pdf>）

² 出所：国土交通省港湾局クルーズ振興サイト（http://www.mlit.go.jp/kowan/kowan_tk4_000019.html）

もっとも、外航クルーズ客船での訪日外国人数は2017年をピークに毎年約3%減少している。しかし、寄港回数は2018年が2,930回で過去最多となっており、2019年は11月までで2,736回と前年同月までの数値と比べると2%減であるものの、外国船社運航船だけに注目すると、2018年に比べ1%増となっている。したがって、外国船社運航船に注目すると、わが国への寄港回数は増加傾向にあることがわかる。その意味では、ピークを過ぎたのではないかという懸念はあてはまらない。わが国政府は、2016年に発出した「日本再興戦略2016」の中で外航クルーズ客船での訪日外国人数を2020年に500万人にする計画を立てている。この目標の実現は困難であるが、ターミナル整備が進めば300万人、400万人に増加させられることは間違いではないであろう。

このような積極的な外航クルーズ客船誘致政策の一方で、危惧される点が挙げられる。目標が外航クルーズ客船での訪日外国人数に偏っているために、せっかく港湾整備を行い、外航クルーズ客船を誘致しても、地域経済やわが国経済全般に大きな効果が得られないのではないかと、また、莫大な数の乗船客が上陸することによりオーバー・ツーリズムの諸問題が発生するのではないかという点である。これらは「落とし穴」と言えるもので、ここ1年余りようやく認識されるようになってきた。

これらの「落とし穴」の背景には、国及び地方における誘致政策担当者の多くが、実際に運航されている外航クルーズ客船に乗船したことがないために、外航クルーズ客船のオペレーション問題をほとんど顧みずに都合の良い事実だけを並べて誘致活動をしているという事実がある。同様のことは研究者にも言える。そこでは、交通研究者の間では当たり前のように行われている「調査対象の路線には実際に乗車する」という基本原則が全く守られていないのである。その原因は単純で、外航クルーズ客船の乗船しようとする1週間程度の時間が必要である、娯楽費や食費が含まれるため公的研究費では旅費を支出できないというものである。この点を踏まえ、筆者は私費で計画的に外航クルーズ客船に乗船し、観察するようにしている。2017年夏にシンガポール発着で「スーパースター・ジェミナイ」号のペナン・クアラルンプール3泊4日のクルーズに、2018年夏にサウサンプトン発ハンブルク着の「クィーン・メリーⅡ」号の2泊3日のクルーズに、2019年夏にバルセロナ発着の「コスタ・ディアデマ」号の西地中海7泊8日のクルーズに乗船してきた。今後、カリブ海やアラスカ航路のカジュアル・クルーズ、日本船による国内クルーズ、外国船社運航船による日本（発着）クルーズ（近隣諸国発着）を体験したいと考えている。これらの船に乗って、有料の厨房ツアーや船内ツアーに参加したり、実際に乗組員と話をしたり、船内を観察すると、わが国の港湾担当者の思い描いているイメージと異なる世界が見えてくる。

本稿では、著者自身の外航クルーズ客船に乗船経験に基づき、外航クルーズ客船誘致政策の基本となるデータや数値、事実に関する一般的な誤解について論じ、誘致政策や政策研究の落とし穴を明らかにしたい。具体的には、①乗船者数、上陸者数、②上陸客一人当たりの消費額、③乗組員の寄港地での消費額、④地域経済への効果、⑤寄港地選択、⑥ターミナル・ビルの規模について論ずる。最後に、これらの誤解が、外航クルーズ客船誘致政策にどのような影響を与えるのかを明らかにする。

2. 乗船者数、上陸者数

外航クルーズ客船による訪日外国人を調査研究する上で最も基本となるデータは、港湾別の上陸者数であろう。

上陸者数に関するデータに疑義を持ったのは、筆者が2017年に和歌山大学で開催された日本交通学会第76回研究報告会で神戸大学の酒井裕規准教授と一緒に「外航クルーズ客船の寄港の集中がもたらす負の影響に関する考察」を報告する際であった（湧口・酒井 [2018]）。「負の影響」が生じやすい港湾かどうかをクラスター分析で分類するにあたり、上陸者数に関するデータを集めたところ、国土交通省が発表するデータ、各港湾に問い合わせた入手したデータ、法務省の出入国管理統計の「出入（帰）国者数」の間に大きな乖離があることに気づいた。ある港には外国船社が運航する外航クルーズ客船が入港し、多数の訪日外国人が上陸したことになるにもかかわらず、出入国管理統計上はごく数人になっているというものであった。当該港湾にデータを確認すると、たしかに数千人の上陸者があったことになっている。当該船がわが国で2港目以降として寄港したケースでは、最初の寄港地で入国手続きを行うためにカウントされないため、乖離が生ずる可能性はある。しかし、当該船の航路を見ると、この港は最初の寄港地であった。一見すると、外航クルーズ客船による訪日外国人は出入国管理統計の「出入（帰）国者数」に含まれているように思われるが、2014年以前であっても、一定の極めて厳しい条件下で簡素な手続きで入国できる「特例上陸許可」制度が存在していたので、出入国管理統計の「入国審査・在留資格審査・退去強制手続等」で「特例上陸許可人員」を確認する必要があると言える³。このデータを用いると、外航クルーズ客船の乗組員の上陸数もある程度把握することができる

³ 下記の内閣府資料を見ると、従来の「特例上陸許可」と「船舶観光上陸許可」の制度上の違いがわかる。<https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kaigi/meeting/2013/wg2/boeki/140402/item1-2.pdf>

が、このデータを用いた国内の研究はほぼ皆無である。

現在は、2015年から導入された「船舶観光上陸許可制度」により、外航クルーズ客船で国内に一時滞在する訪日外国人の数は概ね把握されるようになっており（2016年の外航クルーズ客船による入国者の約97%が同制度を利用している）、各港湾の上陸者数として発表される数値はこの法務省入国管理局の集計値を用いている。

「特例上陸許可」の1つである「船舶観光上陸許可制度」では、非査証免除国の外国人であっても査証（ビザ）取得は不要で、船長等が旅券（パスポート）とEDカード（出入国カード）を一括提出し、上陸者は上陸地点で指紋のみ提供すれば許可書が交付される。上陸する訪日外国人はパスポートに代えて、後述する「クルーズ・カード」と「船舶観光上陸許可書」を携行すれば、入国日から最大30日間国内に滞在でき、免税での買い物等の恩恵を受けられる。この間、パスポートは当該外航クルーズ客船で保管・管理される。入国管理局の指紋の取得は港湾内の施設で行われるので、「船舶観光上陸許可人員」による入国者数の把握は極めて正確な数値と言える。乗組員に関しては、「特例上陸許可」の1つである「乗員上陸の許可」で把握できる（「数次乗員上陸許可」制度も存在する）。

ただし、この「船舶観光上陸許可人員」による上陸者数の把握にも「落とし穴」が存在している。「船舶観光上陸許可」の手続きは最初の寄港地で実施するため、外航クルーズ客船が国内で複数の港湾に寄港する場合には、2番目以降の寄港地では上陸者はカウントされないことになってしまう。そのため、海外からの単純往復型の航路ではなく周回型の航路をとる外航クルーズ客船を、2港目以降で受け入れることが多い港湾は、法務省入国管理局の集計値を補正しないと、より正確な上陸者数をカウントできないことに留意が必要である。

では、どのようにすればより正確な上陸者数を把握できるのか。港湾担当者にヒアリングすると、船の定員で計算する場合、船会社から乗船客数を教えてもらえる場合、双方が存在している。前者は後者に比べて過大になることは想定されるが、後者の数値でもかなり過大になっている可能性がある。これが実際、全国各地で「3,000人クラスのクルーズ客船が入港するのでたくさんの外国人が街に出て買物してくれるかと思ったけれども、肩透かしだった」等の声が寄港地から上がる要因の一つとなっている。しかし、事後的にしかデータは得られないが、クルーズ客船運航会社は「クルーズ・カード」を用いて正確な上陸者数（乗下船者数）を把握している。

外航クルーズ客船の乗船方法は国際線の航空機に搭乗する場合と類似している。港湾ターミナルに到着すると、まず大きな荷物をターミナル入口付近で預ける（写真

1] 参照)。チケットを示して預ける場合もあるし、事前に指定の荷物タグが渡されているためにチケットを示さずに預けられる場合もある。預けられた荷物はX線でスキャンされ、船社スタッフにより客室（前）まで運ばれる（[写真2] 参照）。その後、乗船客とその手荷物は（航空機ほど厳しくはないが）それぞれ金属探知機とX線でスキャンされる。手荷物検査が終わると、カウンターで乗船手続きである（[写真3] 参照）。パスポートやチケットなどの書類一式を提示、提出し、顔写真の撮影を行い、（船社によっては顔写真入り）「クルーズ・カード」を受け取る（[写真4] 参照）。あるいは乗船証もらい、乗船後、「クルーズ・カード」を客室で受け取る場合もある。この「クルーズ・カード」は、身分証明書と支払いカードと船室の鍵が一体化しており、施設の使用や飲食・ツアー代金の支払いのほか、乗船後すぐに行われる避難訓練の参加確認や乗下船時のチェックに用いられる。バーコードが入っており、乗組員は携帯端末や備え付けの端末を用いて、いつでも乗船客に関する情報を確認することができる（[写真5] 参照）。寄港地では、セキュリティ担当者が、乗船客の乗下船時に「クルーズ・カード」をチェックして、携帯端末に映し出される（登録済み）顔写真との照合を行うほか、最初の乗船時と同様に手荷物を金属探知機とX線でスキャンする（[写真6] 参照）。お土産に購入した飲料（アルコール、ノンアルコールの有無を問わない）や危険物はセキュリティ・スタッフが下船直前まで預かるしくみとなっている。港湾に金属探知機とX線スキャンがない場合には、船内備え付けの装置で実施する。そのため、寄港地であっても、乗下船、とくに乗船にかなりの時間を要することになる。港湾にこれらの装置がなく、船内装置で行う場合にはなおさらである。



【写真1】大きな荷物を預ける



【写真2】荷物はスタッフにより船室へ輸送



〔写真3〕チェック・イン



〔写真4〕「クルーズ・カード」を受領し乗船



〔写真5〕コスタ・クルーズの「クルーズ・カード」



〔写真6〕セキュリティ係員(右)が乗船時にチェック(カリアリ港)

したがって、船社は出航時点で、何人の乗船客が上陸（下船・乗船）したのかを正確に把握している。これは乗組員についても同様である。

船の定員、乗船客数と上陸者数にはどの程度乖離があるのであろうか。船の定員は航路や時期により変わることには注意が必要である。外航クルーズ客船にはメンテナンスの作業員も常時乗船しているため、航海中に客室整備や施設整備程度の部分的なメンテナンス作業を実施する。そのため、ピーク時には全客室、全施設をフル稼働させる一方、オフ・ピーク時には一部の客室や施設を閉鎖して、メンテナンス作業を実施する。したがって、その分の定員は最大定員から差し引かれることになる。実際、「スーパースター・ジェミナイ」号乗船時に厨房見学に行くと、毎日の（国籍別）乗船者数と乗組員数が掲出されており、それを見ると、予約時に満室と言われた日程でも最大定員を大きく下回る人数しか掲載されておらず、船内を歩くと一部区画の船室でベッドを上げてメンテナンス作業が行われて

いた。したがって、オフ・ピーク時には船の最大定員で上陸者数を推定することは、かなり過大評価になる。

もう一つの問題は、乗船客のうちどの程度の乗船客が上陸するのかである。「船旅は死ぬほど退屈で…」というイメージがあれば、大型の外航クルーズ客船には全く似つかないものである。研究者でなくとも「クルーズは本当に忙しかった」ということになるであろう。一日6食（朝食、ブランチ、昼食、おやつ、夕食、夜食）のほかに、停泊日であっても、無料、有料の映画、ショー、各種講座イベントが終日開催されるほか、プールやジム、ジャグジー、リフレクソロジー、図書室などの無料、有料の施設が利用可能である。航海中は、免税店やカジノも利用できる。上陸すれば、ツアー代、交通費、食費などがかかる一方、船内にいれば、これらの費用はかからない。家族連れや高齢者、リピーターなどは、船内にとどまる、上陸しても港湾施設内や徒歩圏、無料シャトル・バスで行ける範囲でしか出歩かないというケースも見られる。「コスタ・ディアデマ」号で見ていると、比較的市街地に近い港湾に停泊するパルマ・デ・マヨルカ（マヨルカ島）やカリアリ（サルディーニャ島）、サボアでは、ツアーでビーチに行く、船内に残る、シャトル・バスで街の中心部まで行くという乗船客が多い一方、ローマ中心部まで車で片道1時間半を要するチビタベキア（ローマ）ではほぼ全員が下船してツアーに参加するなど、寄港地の特性に合わせて上陸者数に大きな違いが見られた。また、街まで遠く、停泊時間が短いマルセイユでは船内滞在者が多かったようである。

したがって、乗船客数を事前に船社から入手できたケースであっても、乗船者数と上陸者数との間には、寄港地の特性や停泊時間、乗船客の属性に応じて、乖離が大きい場合、小さい場合が見られることも留意が必要である。

3. 上陸客一人当たりの消費額

外航クルーズ客船を誘致する港湾、自治体にとって、上陸客数と並んで関心のある事項の一つは上陸客1人あたりの消費額であろう。2018年に「船舶観光上陸許可」で入国した訪日外国人数は233.8万人、一人当たり支出額は44,227円、合計1,034億円と推計されており、「船舶観光上陸許可」以外で入国した（一般）訪日外国人の一人当たり支出額153,029円、支出額合計4兆4,155億円と比べるとかなり小さいものになっている。この最大の要因は、クルーズ客船の場合、朝入港して夕方に出港するため、宿泊（一人当たり平均支出額45,787円）を伴わないことや、滞在日数が1日だけであることが、一人当たりの支出の差になって現われている⁴。一方、一人一日（一泊）あ

たりの支出額に注目すると、2019年7～9月期の速報データで、「船舶観光上陸許可」で入国したクルーズ船客が23,855円、「船舶観光上陸許可」以外で入国した観光・レジャー目的の（一般）訪日外国人が24,539円となっており、大きな差は見られない⁵。クルーズ船客の場合、宿泊費はゼロで、飲食費、交通費、娯楽等サービス費の支出が少ないことから、支出額の大半の41,627円（2018年の数値）が買物に充てられている。国籍によっても支出額構成に差があり、2018年の支出総額と買い物代はそれぞれ、全国籍・地域平均で44,227円と41,627円、台湾からのクルーズ船客の場合、34,239円と27,996円、中国からのクルーズ船客の場合、46,535円と44,614円、その他のクルーズ船客の場合、33,920円と29,437円となっている⁶。

直感的に捉えて、2018年の中国からのクルーズ船客の買い物額44,614円は、「爆買い」のピークは過ぎたとはいえ、少ないような印象を持つのではないだろうか。（クルーズ船客向け）市中免税店で著名なラオックスの2018年の売上高は1,180億円あり⁷、クルーズ船客の合計値の1,034億円よりも多くなっている。この数値にも「落とし穴」があることに注意する必要がある。一人当たりの支出額の数値は過小評価されている可能性を疑うべきであろう。

この数値の元となる「訪日外国人消費動向調査」では、クルーズ客の場合、博多港、長崎港、那覇港・石垣港・平良港において、「出国ロビーにいる訪日外国人に調査員が協力を求め、タブレット端末又は紙調査票を示しつつ、聞き取る方式（他計方式）により行う」（観光庁 [2019] p.73）とされている。爆買いの中心であった中国からの団体客の場合、下船から乗船までツアー形式で行われるため、下船後直ちに観光バスに乗りし、入場無料の観光施設を訪問したのち、免税店を数軒回り買物、そのまま同じバスで港に到着し乗船というパターンになっている（杉本 [2019]）。そのため、アンケートに協力してもらえる可能性は極めて低くなっている。故に、上述の中国からのクルーズ船客のデータは、主に中国からの個人客のデータになっている可能性が高い。したがって、一人当たりの支出金額は実際よりも低く推計されていることが予想される。

⁴ 出所：観光庁サイト（<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/syouthityousa.html>）

⁵ 出所：観光庁サイト（<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/content/001312381.pdf>）

⁶ 出所：観光庁サイト（<http://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/syouthityousa.html>）

⁷ 出所：ラオックス株式会社の投資家情報サイト（https://www.laox.co.jp/laox_ir/）

また、船内で募集される船社主催もしくは船社公認のツアーの場合、爆買い団体客のツアーとは異なり、ツアー参加者が囲い込まれてはいない。そのため、訪問先で買い物をしたり、有料施設に入場したり、食事をしたりすることから、上述の支出額はかなり実態を反映したものになっている可能性が高い。一方で、クルーズ船客を対象としたこの集計では、クルーズ船客以外の一般客と異なり、ツアー代金の項目がない。船内で数千円から1万円程度のツアー代金を支払っている可能性もある。この代金は、国内の旅行代理店（オペレーター）を通じて、貸切バス代や入場料、手数料等として、国内に還流される。したがって、ツアー代金分が過小評価されている可能性がある。

4. 乗組員の寄港地での消費額

外航クルーズ客船の場合、乗船客だけではなく、多数の乗組員が乗船していることから、乗組員の消費も注目されがちである。実際、クルーズ客船のランク（カジュアル、プレミアム、ラグジュアリーの3区分）にもよるが、乗組員の数は乗客の最大定員の1/4から1/2程度に及ぶ。カジュアル・クラスの「コスタ・ディアデマ」号では、乗客の最大定員4,947人に対し、乗組員数は1,253人⁸、プレミアム・クラスとラグジュアリー・クラスの中間に位置する「クイーン・メリーⅡ」号では、乗客の最大定員2,691人に対し、乗組員数は1,292人である⁹。長期間船内で働いているので寄港地では乗組員は下船するのではないかと、下船すれば飲食をしたり、お土産を購入したりするのではないかと考えられがちである。

しかし、外航クルーズ客船のオペレーションを考慮すると、セキュリティ部門を除き、運航部門（甲板部、機関部、通信部、医療部）の乗組員たちはある程度融通が利きやすい反面、ホテル部門（エンターテイメント部門、飲食部門、レストラン部門、調理部門、客室部門、事務部）の乗組員の多くが上陸にくい環境にある。また、運航部門であっても、船内サービスのために停泊中も補機エンジンを多数常に稼働させておく必要があることに加え、停泊時間が基本的に8～10時間程度であることから主機を停止する時間が短いので、貨物船とは異なり、機関部を中心に多忙な業務が継続する。結論から先に述べると、停泊港そばの飲食店、とくにバーや喫茶店で酒やソフトドリンクを楽しんだり、ご当地の食事を味わったり、近くのスーパー、ドラックストアであらかじめ

⁸ 出所：コスタ・クルーズのサイト（<https://www.costacruises.eu/fleet/DI/v1.html>）

⁹ 出所：キュナード社のサイト（<https://www.cunard.com/en-gb/cruise-ships/queen-mary-2/9>）

購入すると決めていた商品を購入する程度しか期待できない。鹿児島港や博多港、金沢港で外航クルーズ客船入港時に観察していると、商店のレジ袋を提げて歩く乗組員や、岸壁近くのラーメン店に入る乗組員を見かけた。また、「コスタ・ディアデマ」号でも、私服の乗組員たちが岸壁近くのバーでお酒を楽しんでいる姿を見かけた。

乗組員、特に大多数を占めるホテル部門のスタッフの寄港地での消費額を推測するためには、これらのスタッフの労働条件を知る必要があろう。プレミアム・クラスに位置づけられるプリンセス・クルーズの求人情報のFAQを見ると興味深い情報が得られる¹⁰。「契約の長さは職種により変化するが、4か月から10か月間の間である。各契約後、次の契約までに約60日の休暇を得ることになる¹¹。船内での日常勤務体系は職種に依存するが、週7日で一日当たり10～13時間が見込まれる。」「勤務時間外にアルコールを購入ベースで消費できる。しかし、プリンセス・クルーズは厳格なアルコール制限を設けており、いかなる時でも泥酔は認められない。」このような勤務状況下で、寄港ごとに積極的に上陸して消費するだろうか。職住接近とは言え、数か月間休みなしで、一日12時間前後の労働をすれば、恐らく勤務時間外は疲労のために自身の船室で休んでしまうのではないだろうか。一部メディアでは、あるクルーズ船に関して、もっと長い勤務時間、劣悪な待遇が報じられている¹²。

実態はどのようなものか。2019年夏に「コスタ・ディアデマ」号の有料(半日で約70ユーロ)の船内ツアーに参加して、バックステージ、ブリッジ、厨房、クリーニング、船員バーを見学し、案内してくれたホステス(ホテル部門の幹部職員)からヒアリングして、次のようなことがわかった。ただし、見学前に厳しい荷物検査があり、スマートフォンを含む撮影・録音機器はすべて預けなければならなかったのも、メモ書きによる。

ホテル部門のスタッフの50～60%がイタリア人、40～50%がその他で、フィリピン、インド、インドネシア国籍の者が多い。後者の月給は500～600ユーロ程度で、乗船客からのチップが大きな収入源になっている。後述するように、彼らのハードな労働が

¹⁰ 出所：プリンセス・クルーズ社のサイト (<https://www.princess.com/careers/shipboard-cruise-jobs/faq/>)

¹¹ 同業界求人サイト (<https://crew-center.com/find-out-how-many-crew-members-work-cruise-industry>) によると、クルーズ業界の労働者数の約20%が転職中又は待機中(休暇中)と推計されている。

¹² <https://www.businessinsider.com/cruise-ship-workers-describe-grueling-conditions-job-2019-11>参照

あって初めてクルーズが成り立っているため、乗船客が（乗船料や有料ドリンクに含まれるチップのほかに）積極的にチップを払って欲しい旨を、何度も言われた。チップも含め地道に貯めた結果、10年近くクルーズで働いて故郷に自宅を建てた者もいる。案内してくれた英国人ホステス自身の給与は明かされなかったが、彼女は仕事の内容に即して妥当な金額であることを強調していた。イタリアのクルーズ船運航会社であるコスタの場合、地元還元に力を入れており、イタリア人の雇用やイタリア産食材（特にパスタ用の小麦粉）使用に大きく貢献している。このように多国籍の労働者が集う船内だが、採用は各国単位で行い、出身国の雇用規則に沿った給与、労働条件になっている。

各国語で乗船客の対応にあたるホステスは乗船客の出身国（イタリア、スペインが圧倒的、その他はフランス、英米、ドイツ）出身者が多い。近年、東欧マーケットに力を入れており、ポーランド人の見習いホステスもツアーに同行した。客室部門、レストラン部門、クリーニングはその他の国の出身者が多い。ホステスの場合、新規雇用の者は地上で2週間の一般教育、2週間の安全教育を受けた後、船上で実地教育となる。平均で5年程度勤務している。寄港地での下船は2回に1回程度である。

ショー関係については、シーズンごとに募集が行われ、エンターテインメント部門のトップであるクルーズ・ディレクターらによりビデオ審査等で選ばれた複数のチームがクルーズ船運航会社と契約し、シーズン中のショーを担当する。ショー自体の時間は短い、ショーの準備や練習等にかかなりの時間が割かれる。そのため、ホールのステージの稼働時間も長い。揺れる船内でのショーのため、安全面での考慮は特に重要になっている。ショーの合間に、有料・無料の講座やショー以外のイベント（パーティー等）も担当する。2017年に乗船した「スーパースター・ジェミナイ」号では、船内バンドが寄港地での歓迎ミュージックも担当していた。

クリーニングは船底の蒸し暑いクリーニング工場で行われており、シーツも丸ごと乾燥しアイロンがけできる大型機械も置かれ、人手で機械にシーツやタオルを投入していく。中国人の責任者を中心に東南アジア各国出身者が12時間交代で勤務し、工場は365日24時間稼働である。約5,000人の乗船客が1日3回ナプキンを使うだけで15,000枚のナプキンのクリーニングが必要である。毎日取り換えるタオル、バスタオル、シーツに加え、乗組員の制服、乗船客の依頼物も合わせ、水洗い、ドライ双方合計で、一日当たり数万枚のクリーニングに対応している。船内で最もハードな業務の1つである。

客室部門は、フィリピン、インド、インドネシア国籍の者が多く、一人当たり20〜25部屋を担当する。早朝（自身の部屋での観察では6時頃）から夜間（同22時頃）まで何回かの休憩時間を挟んで、客室の1日2回の清掃やベッドメイク、消耗品補給、

ルームサービス（24時間）に加え、公室、廊下等の清掃も担当しているため、寄港地でほとんど下船できない。

レストラン部門は、フィリピン、インド、インドネシアに加え、ペルー等南米諸国の出身者が多く働いていた。池田 [2018] (p.81) によると、「メートル・ディの下に複数のヘッドウェ이터が配置され、後者の下にテーブル・サービスを担うウェ이터及びアシスタント・ウェ이터が働いている。ウェ이터は一般には5～8人掛けのテーブルを2～3卓担当する」。多くの船では、無料のレストランの場合、朝食は先着順で座席は自由であるが、夕食は2回制で時間と座席が指定されている。例えば、「コスタ・ディアデマ」号のメイン・レストラン「フィオレンティーノ・レストラン」のチビタベキア（ローマ）寄港日の場合、朝食が7～9時、昼食が12時30分～13時30分、夕食は19時～と21時30分～の2回制である。したがって、朝食2時間、昼食1時間、夕食約1時間30分×2回に、それぞれ終了直前に来た乗船客への対応を考慮すると、1日8時間以上の給仕が必要なほか、準備と片付けを考慮すると、早朝6時過ぎから2回の休憩をはさんで夜24時頃まで、計10時間以上の勤務が発生する。ただし、忙しさは、乗船客が寄港地で上陸していたり、有料レストランを利用したりすることもあるため、日によって変動する。その意味で、レストラン部門のスタッフも寄港地でほとんど下船できない。

調理部門も、レストラン部門同様に忙しい。池田 [2018] (p.81) によると、「例えばカリブ海の最大旅客定員2,600名の7万総トン型船で、シェフ5人、コック35人、ペイストリー37人となっている」が、「コスタ・ディアデマ」号の場合、乗船客、乗組員を合わせ、最大約6,000人分の食事を作る必要があるため、100人以上のスタッフが働いている。船内厨房では、パンだけではなくモッツアレラ・チーズも作っている。「コスタ・ディアデマ」号の「フィオレンティーノ・レストラン」の場合、各寄港地をテーマにした料理も選択できるようになっているため、小麦粉はイタリア産であることに加え、洋ナシがスペイン産、その他の野菜や果物は、各港で積み込んだ寄港国の食材が多かった。このことは調理部門だけではなく、調達担当者も寄港地ごとに業務が発生し、ほとんど下船できないことがわかる。

最後にスタッフの船内での待遇である。船室はシャワー・トイレ付きで、男女別で2人一部屋、2段ベッドである。原則として同じ勤務パターンの人どうしが組み合わせられるようになっているが、勤務時間が違う方がシャワーの時間が重ならないので助かる面もあるそうだ。船内には、無料の医務室、乗組員専用の有料のバー、食堂、ビーチ、WiFiサービス等がある。乗組員専用バーは安く、ミネラルウォーターが1本25

ユーロ・セント（30円）、グラスワイン 1 杯30ユーロ・セント（35円）と安い。乗組員専用のWiFiも比較的安い。が、衛星通信でかつ乗船客に容量が割り当てられるために遅い。そのため、寄港地で無料WiFiが使える時がネット利用のチャンスとなる。乗組員にも乗船客同様のカードが渡されており、このカードを通じて決済を行い、代金は月給から差し引かれる仕組みとなっている。また、このカードは出勤管理や勤務スケジュールの確認にも使用される。

以上のような時間的制約や船内の物理的、経済的状況を踏まえると、乗組員の寄港地での消費は、せいぜい岸壁周辺の飲食店や土産物店、わが国ではドラッグストアやスーパーで、軽食や狙いの品物をちょっと買う程度に限定されがちなのが想定される。一方で、客室部門やレストラン部門のスタッフと話をしていると、同じ周回コースを1～2週間単位で回る時には寄港地でほとんど下船しなくとも、例えば初めての港や減多に行けない港に寄港する際には下船していることがわかる。実際、コスト・クルーズの別の船でわが国に寄港した際には下船して楽しかったことを語ってくれたスタッフも多い。したがって、乗組員の寄港地での消費額は一般に想定されているよりはかなり少ないものの、船側の要因として外航クルーズ船のランキングや航路、寄港地側の要因として岸壁周辺（とくに徒歩圏）にわが国や寄港地で話題になるような短時間で食べられる食事や土産物を買える常設施設があるか否かによって、消費額をコントロールすることができるだろう。

5. 地域経済への効果

前節までの考察で、乗組員の消費は期待できないものの、乗船客は、「統計上」わが国で年間1,000億円を超える消費をもたらしてくれる。寄港地の多くが東京、横浜、神戸、大阪といった大都市ではなく、那覇、福岡をはじめ地方港であることから、地方経済の救世主的な見方も多い。しかし、地域経済に大きな効果をもたらしている事例は必ずしも多くない。とくに中国発着のカジュアル・クラスの大規模外航クルーズ客船では効果が大きく限定されるケースが多く見受けられる。その原因は、乗船客の募集構造や、旅行手配の構造にある。これらの構造にいち早く気づいてプレミアム・クラス以上の外航クルーズ客船や欧米客比率の高い外航クルーズ客船の誘致に成功した港湾では比較的大きな経済効果を得ている。その意味で、地域経済に与える効果は、誘致にあたる自治体や港湾管理者の情報収集能力や誘致戦略に大きく依存している。

まず、乗船客の募集構造に注目すると、船社が乗船客の募集にかかわる場合と、旅

行代理店が船社からチャーターで定員の全部もしくは一部の割り当てを受け乗船客の募集にかかわる場合で経済効果が大きく異なる。前者のケースでは、船社がクルーズ代金を設定するとともに、寄港地（国）の代理店と契約し、寄港地での現地ツアーを企画し、オプション・ツアーとして販売する。したがって、乗船客は寄港地で上陸しようがしまいが自由であるし、仮に上陸する場合でもオプション・ツアーに参加しても参加しなくても構わない。個人旅行の場合でもツアー参加の場合でも、乗船客の支払うお金の多くがわが国国内に還流されることになる。ただし、乗船客が訪問する商店（スーパーや免税店、ドラッグストア等）が地元資本でない場合には地元へ還流されるお金はかなり減少することになる。

それに対し、後者の場合は、旅行代理店がクルーズ代金を設定するとともに、寄港地での滞在内容も決定する。旅行代理店としてはクルーズ代金を安く設定できる方が参加者を募集しやすい。そのため、単に自社のコミッション分をできるだけ小さく抑えてクルーズ代金を安くするのではなく、免税店からのキック・バックを使って安価なツアーを造成している。外資系免税店は旅行会社と非公認（脱法）の在日外国人ツアーガイドにキック・バックを支払い、クルーズ船客を自店舗に集める。そのため、いったん国内寄港地に着いた乗船客は、旅行代理店がわが国国内の代理店を通じて手配した貸切バスに乗せられ、入場料無料の観光地とキック・バックを支払った免税店を回る。ツアーガイドは乗船客の免税店での購入額に応じてキック・バックを得るシステムのため、クルーズ船客に観光地でのお土産購入を控えさせ、免税店で最大限買物させるように仕向ける。2016年当時の試算では貸切バス1台当たり100万円近いキック・バックがツアーガイドに流れるケースもあった。免税店は売上額の13～14%をキック・バックとして支払っていた。2016年当時、クルーズ船客以外の中国人旅行者一人当たりの買物額が12万3千円弱なので、この数値を仮にあてはめると、中国人旅行者一人当たりのキック・バック額は約1万7千円になる。一説によると旅行代理店には中国人旅行者一人当たり1万円が、残りがツアーガイドに流れていたと言われる。貸切バスに一台当たり40人が乗車していたとすると28万円で、100万円には遠く及ばないが、一日あたりのアルバイト収入としては悪くはなかろう。一方、免税店はキック・バック分を商品価格に上乗せするため、例えば百貨店でも販売されているチューブ入りわさびが1本370円といった価格設定を行う（酒井・湧口〔2017〕p.37）。この場合、貸切バス会社と在日外国人ツアーガイド、外資系免税店、観光地の駐車場代に関して、わが国国内にお金が落ちるものの、国内に還流するお金は極めて限定されたものになってしまう。また、外資系免税店に置かれている商品も、土産物品だけ

ではなく化粧品、電化製品等が多く、加えて地元産品ではなく日本土産であるため、地元に着ちるお金はさらに限定されてしまう。

以上のように見ていくと、上陸客が多くてもカジュアル・クラスの外航クルーズ客船を用いて実施されるチャーター・クルーズの場合には地域経済への効果は極めて小さくなってしまふ一方、上陸客が少なくとも船社主体の乗船客募集を行う場合には、上陸客の訪問先での観光施設入場料、体験料、飲食費、土産物代等の支出により地域経済への効果が大きくなる。とくにそれらの支出が地元資本の施設、店舗等で行われる場合には地域経済に相当大きな効果をもたらす。前者のケースがかつての博多港の事例（酒井・湧口〔2017〕参照）であり、後者のケースが高知港や境港、金沢港の事例である。

次に、船社による寄港地での食材等の購入効果である。外航クルーズ客船のレストランでは寄港地の特産品を使ったメニューを楽しめるのではないだろうか、という期待も高い。プレミアム・クラスやラグジュアリー・クラスの外航クルーズ客船では、無料レストランでも寄港地メニューも提供される場合も多い。しかし、カジュアル・クラスの外航クルーズ客船ではあまり期待できない。カジュアル・クラスの客船の場合、一泊当たり1～2万円の乗船料である。この中には、運賃、船室使用料、食費、エンターテインメント代が含まれている。そのため自ずと食材費に充てられる部分は小さくなる。加えて外航クルーズ客船には大きな冷蔵庫、冷凍庫、保管スペースが船底に設けられている。その結果、船社は航路を通して最も安く食材を調達できる寄港地で食材を積み込むことになる。シンガポール起点で周回航路をとっていた「スーパー・ジェミニ」号の場合、そのような寄港地はポートケラン（クアラルンプール）であり、そこで食材（生鮮食品等）を多く積み込んでいた。ただし、物によって（例えば白身魚フライ）はシンガポール港で積み込むものもあった（〔写真8〕）。その



〔写真7〕 ポート・ケランでの積み込み



〔写真8〕 シンガポール港では「白身魚フライ」と表示のある段ボールを積み込み

意味で、毎食数千人分の食事を用意しなければならない外航クルーズ客船の場合、グローバル・ロジスティクスを考慮した食材調達となっている。

プレミアム・クラスやラグジュアリー・クラスの外航クルーズ客船であれば、ご当地メニューの提供に合わせて寄港地で食材を積み込むことが多い。日本船では、寄港地の特産品を用いたメニューが話題になることもある。これらのクラスの客船ではクルーズ代金が高いからご当地メニューを提供できるという側面があるが、重要な点は価格ではなく数量である。カジュアル・クラスの船では3,000人～5,000人のクルーズ船客が乗船している。この船客すべてにご当地食材を提供しようとする、食材の確保が間に合わない可能性も高いであろう。しかも、この外航クルーズ客船が周回航路をとっており、5日から1週間ごとに寄港するとすれば、市町村レベルではなく地域を挙げた生産体制が確立していないと、食材を供給したくでも需要についていけないという問題が生ずる。例えば、ある外航クルーズ客船が無料レストランで地鶏のささみを使ったメニューを提供しようとしても、ささみは一羽当たり2本しかとれないので、一人一本使うメニューの場合、カジュアル・クラスの船では2,500羽必要である。月に4回寄港するのであれば月1万羽必要になるので、年間生産量が10万羽以上生産しているブランド鶏でなければ需要に対応できない。このような地鶏は全国に10銘柄しかない（2017年）^{13 14}。

以上のように考察すると、寄港者数だけを追っていく場合、大規模産地、大量の買い物をさばける国内外の大手資本の店舗でない限り取引が難しく、結果的に地元資本を中心とした地域経済に資する効果が上がらないことが推測される。だからこそ、寄港者数は減ってもプレミアム・クラスやラグジュアリー・クラスの外航クルーズ客船を狙い、地元資本の店舗・生産者を利用してもらうように仕向けるとともに、一人当たりの消費額や地元付加価値の高い商品の購入額を高める工夫をすることが、地域経済への効果を大きくすることにつながるのである。体験型のオプショナル・ツアー

¹³ 出所：（独法）家畜改良センター (<https://www.nlbc.go.jp/hyogo/kokusankei/database/h29jidori.pdf>)

¹⁴ 著者自身が大学の地域連携事業・産学連携事業で2015年に小田急グループ「箱根そば」50周年記念メニューの開発にかかわった。1か月弱で15,000食販売する計画でメニュー開発を進め、熊野地鶏のささみをつかったメニューも候補に上ったが、月間1,250羽しか生産していなかったために見送った経緯がある。熊野地鶏はその後、中部空港発の日本航空国際線（4路線）ビジネス・クラスの機内食で採用された。

はその好例である。加賀料理、九谷焼、五箇山見物などが話題の金沢港はそのような戦略でうまくいっている港湾の一つである。

6. 寄港地選択

近年の外航クルーズ客船誘致政策への関心の高まりとともに、わが国の港湾を対象とした寄港地選択モデルの論文が増えてきた(柴崎他[2011]、杉村・浅岡[2020]ほか)。プレミアム・クラスの比較的小型(5万トン・クラス以下)の外航クルーズ客船を運航するわが国船社の場合、祭や花火大会、桜、紅葉などイベントや季節感を活かした寄港地選択、航路選択をしている。同様にラグジュアリー・クラスの超小型(1万トン・クラス)客船を運航するポナン・クルーズでもわが国船社以上にその傾向が強い。それに対し、カジュアル・クラス、プレミアム・クラスの大型(7万トン・クラス以上)の外航クルーズ客船の場合、イベントや季節感を感じさせない寄港地や航路に偏る傾向がある。寄港地選択モデルを扱う論文では、寄港地の魅力の重要性が特に強調される傾向がある。もちろんこれらの論文では因子分析の結果に加え、外国船社へのヒアリングなども踏まえた結論になっているが、外航クルーズ客船のクラスによる違いが考慮されていない点が大きな盲点である。

寄港地の魅力度が重要なことは事実である。しかし、魅力度が決定的な要素であるとは言い難い。寄港地選択では、季節ごとのクルーズ・エリアや拠点港の選択、CIQ(税関、入国管理、検疫)設備の状況なども大きく影響する。

寄港地の魅力度は、単に多くの旅行者が観光・買物で訪問したいと思う乗船客視点の人気だけではなく、船社から見た場合の港湾使用料の安さ、運航上の制約の少なさなども含まれる。港内航路や埠頭の制約に伴い他船との入港調整や水先案内人が必要な場合、スケジュールが立てにくい、運航費用が増加するなどにつながり、船社側に嫌われる傾向がある。博多港に比べ、北九州港の門司地区や下関港への外航クルーズ客船の寄港が遅れた理由として、関門海峡通過に伴い水先案内人が必要であることを嫌ったという要因も指摘される。もちろんそれを上回る乗船客のニーズがあれば寄港地選択に至る。

季節ごとのクルーズ・エリアの選択も大きな要因である。例えば、欧州の外航クルーズ客船の場合、夏季は北海・バルト海で冬季はアラビア海・インド洋で周回運航したり、夏季は北海・バルト海・地中海で冬季はカリブ海で周回運航したりするケースが一般的である。この間に「ポジショニング」と言われるエリア転換のための航海が行われる。冬季の周回運航に代えて世界一周クルーズや北半球一周クルーズ、オセ

アニア・クルーズを実施する。その間、1 か月程度、途中の寄港エリア（例えばオーストラリア）でショート・クルーズを何回か実施する場合もある。シンガポールや香港、上海、中国諸港を通年ベースで拠点とする外国クルーズ客船もここ数年増加している。従来からの欧州船社に加え、香港等の船社も参入している。米国船社の場合は、通年ベースでカリブ海クルーズを実施したり、カリブ海をベースとしながら、ハリケーン・シーズンにカナダ方面、冬季に南米方面に航路を変えたりするものもある。そのような年間ベースのスケジュールの中にわが国の港湾を回る航路を位置づけられるのか否かが、わが国への寄港やわが国での寄港地選択を決定する大きな要因になる。さらに、上述のようにホテル部門の乗組員の多くが、アジアでは、フィリピン、インドネシア、インド、ネパールなどの東南アジア、南アジア出身であることを考慮すると、配船計画を立てる際に、これらホテル部門の乗組員の移動費用も含めたマンニング問題も考慮されるだろう。路線バスの研究者であれば、バス会社が路線選択を行う際には営業所単位で考えることは周知のことであるが、他分野から外航クルーズ客船分野に移った研究者の場合、見落とされがちな視点である。

クルーズ・エリアに加え、拠点港も大きな影響を与える。周回航路の場合、拠点港から拠点港への運航になることから、その間、欧米では1 週間又は2 週間単位で、アジア（シンガポールや香港）では1 週間で2～3つに分割させて1 週間単位として、中国諸港を拠点港とする船では5日単位で周回させる傾向が強い。そのため、2010年代前半に多く用いられた天津／上海～済州島／釜山～博多～（終日航海）～天津／上海の4泊5日の航路の場合、博多に代わる港湾は九州西部の港湾、例えば、長崎、佐世保、熊本、八代あたりに限られてくる。外国船社が日本人客を主体に営業する場合には、カボタージュ（外国船社が国内輸送のみを提供できない）の制約があるため、中国国内の諸港や基隆（台湾）、香港に拠点港を置き1 週間の周回航路を設定する場合には、上海以北の中国諸港発着の航路では辛うじて神戸、大阪を含む瀬戸内海諸港を寄港地に加えることができるものの、基隆や香港発着の場合には九州までが限界である。このことは、仮に外国船社がわが国に拠点港を置き周回航路を設定する場合でも、那覇港や博多港など九州・沖縄諸港であれば航路のバリエーションを期待できるが、神戸港や大阪港の場合には航路選択の幅が狭まってしまい、これらの港を拠点港とする外航クルーズは期待しにくい。

また、CIQも大きな障壁となる。外国人が最初にわが国に寄港する際には入国手続きをする必要がある。「船舶観光上陸許可」制度により入国審査が簡素化されたとはいえ、5,000人もの旅客の審査を行うためには、入国管理局の職員が相当数必要となる。

現状で乗船客3,000人クラスの外航クルーズ客船に対し、職員が10～12人担当して約100分で審査を完了している状況である¹⁵。カジュアル・クラスの大型船になるほど、わが国の最初の寄港地が大量の乗船客に対しCIQが対応できるごく一部の港湾に限定されることから、わが国内の次の寄港地は最初の寄港地から一晩の航海で到着できる港湾が選ばれることになる。

7. ターミナル・ビルの規模

近年、外航クルーズ客船が大型化するなかで、寄港地に求められるターミナル・ビルの規模もますます大きくなっている。毎年、毎日恒常的に寄港する訳ではないから、テントを立ててしのげばよいと、2017年に「官民連携による国際クルーズ拠点を形成する港湾」の整備が始まるまでは、公園管理事務所程度の建物しか準備しなかった港湾も多かった（[写真9] 参照、「マリンポートかごしま」簡易待合所 [300㎡]、2018年に「かごしまクルーズ・ターミナル」[2,300㎡] が誕生した¹⁶）。

地方空港の国際化も進んでいるが、地方空港の場合、国際線といっても、中国、韓国路線が中心で、しかも使用する機材もB737やA320が多く、150～190人程度を一度に受け入れれば良かった。それでも荷物取扱いやCIQ、待合室、売店、サービス施設などでかなりのスペースをとっている。外航クルーズ客船の場合、カジュアル、プレミアム・クラスの客船では、3,000～5,000人の乗船客の対応が必要になる。総二階建てのA380が同時に6～10機駐機している状況と同等である。鉄道で言えば、東海道新幹線で2～3列車が同時に到着、出発する状況に等しい。単なる寄港地の場合でも、外航クルーズ客船では乗船時に手荷物チェックを行うので相当なスペースが必要になる。拠点港や出発港として航路の起点とする場合には、手荷物だけではなく預入れ荷物の対応も必要になることから、地方空港の国際線ターミナル・ビルをはるかに超える広さのビルが必要になる。一度に扱う旅客数からイメージすれば、成田国際空港や関西国際空港のLCC用のターミナル・ビル（総床面積6.6～6.7万㎡）程度は求められるだろう。その結果、わが国で比較的早く（2015年頃）からクルーズ・ターミナルが

¹⁵ 出所：法務省入国管理局資料（<http://www.moj.go.jp/content/001220308.pdf>）

¹⁶ 出所：鹿児島県「マリンポートかごしま」サイト

（http://www.pref.kagoshima.jp/ah09/infra/port/minato/marineport/ryokuchi_1-1/ryokutikeikaku.html）（http://www.pref.kagoshima.jp/ah09/marineport/cruise_terminal.html）

整備された博多港(延べ床面積2,852.59㎡[写真10])や那覇港(延べ床面積4,468.27㎡[写真11])でも、ターミナル・ビルの規模は小さく、寄港地としての港湾機能は果たせても、拠点港や出発港としては耐えられる広さではなくなっている。最低でも、横浜港大さん橋国際ターミナル(総床面積4.4万㎡)程度の広さが必要である。

また、埠頭から市街地まで離れている場合には、数千人もの乗船客に対応するバス・バースやタクシー・バース、レンタカー等の施設も必要になる。鉄道によるアクセスがない港湾では、バスだけでも100台以上が駐車できるスペースが確保されないと、上陸した乗船客のスムーズな移動の妨げとなる。これらのバスやタクシーが港湾に出入りし、同じルートで市街地に向かえば周辺道路や訪問先の駐車場で渋滞や混雑が引き起こされる。2015年頃の福岡市内や太宰府市内で良く見られた光景であった。さらに、恒常的に毎日外航クルーズ客船が寄港しない限り、貸切バスやタクシーの増車は見込めないのが、今日、宮古島で深刻な問題になっているように、貸切バスやタクシー不足が市民生活に影響を及ぼすことになる。



〔写真9〕 マリンポートかごしま簡易待合所



〔写真10〕 博多港クルーズ・センター



〔写真11〕 那覇港クルーズ・ターミナル



〔写真12〕 ポート・ケラン（マレーシア）

さらに、貸切バスに「囲い込まれた」乗船客も含めて、多くの乗船客に消費してもらおうと希望すれば、クルーズ・ターミナルの（乗船客以外が立ち入れない）制限エリア内に多数の土産物店を設ける必要がある。

古くから外航クルーズ客船の拠点港、出発港の伝統のある港湾では、十分に大きなターミナル・ビルを設けて、乗船客の円滑な乗下船や上陸の対応にあたるほか、地元資本の商店での買物につなげるように、ターミナル内に購買施設をしっかりと整備してあった（[写真12]～[写真18]参照）。2017年に「官民連携による国際クルーズ拠点を形成する港湾」の整備事業が開始され、ターミナル・ビル整備に外国クルーズ船社が参加することになったことから、現在のターミナルの狭さや機能不全は解消されることになろう。



[写真13] ポート・ケラン（全景）



[写真14] ポート・ケラン（バス乗り場）



[写真15] ポート・ケラン（コンビニ）



[写真16] バルセロナ港（チェック・イン・エリア）



〔写真17〕 バルセロナ港（売店）



〔写真18〕 バルセロナ港（到着エリア）

8. おわりに

わが国の外航クルーズ客船誘致政策は、訪日外国人を増加させるという国策の中で、急速に発展してきた。しかし、そこに携わる政策担当者や実務家、政治家、研究者の多くが、外航クルーズ客船の乗船経験がないまま、他の港湾を参照したり、外国船社の日本もしくは東アジア地区オフィスへヒアリングをしたりしながら、政策を推進してきた。その結果、発出された「日本再興戦略2016」の中で外航クルーズ客船での訪日外国人数を2020年に500万人にするという途方もない数値を打ち出してしまった。本稿の中で述べたように、500万人という数字は、現在、カジュアル・クラスの大形外航クルーズ客船の11万トン級の3,000人から16万トン級の5,000人の乗船客定員で考えれば、これらの客船を年間1,000～1,700隻を受け入れるということである。これだけの乗船客を受け入れるとすれば、前節に詳述したように、それ相応のターミナル施設が必要である。しかし、現実にはこのようなターミナル施設はまだほとんど存在しない。

精神論での受け入れほど、有害なことはない。外航クルーズ客船の乗船客も、下船上陸や乗船の際に多大な待ち時間を必要とする、訪問先が混雑している、店員や市民が疲れた対応になっているなど、期待する「おもてなし」からかけ離れた対応に、わが国に対してマイナスのイメージを持つてしまう恐れがある。また、寄港地の住民もオーバー・ツーリズムの影響で、外航クルーズ客船に否定的な反応を示す可能性も十分に考えられる。さらに、混雑や渋滞、（タクシーやバスに乗車できない、駐車場が確保できないなどの）不便さを嫌って、従来寄港地のお得意様であった国内の観光客が訪問を差し控えるなどの結果を生みかねない。現に、ここ数年で外航クルーズ客船の寄港が急増した港湾の中では、そのような問題が顕在化してしまっている地域も存

在している。

外国資本に港湾整備をさせることに危惧する向きもあるが、実態を全く認識しないままインフラ整備をなおざりにして訪日外国人数だけにこだわる政策を実施するよりは、実態を十分に理解した外国事業者にインフラ整備を委ねることは、将来の訪日外国人誘致政策上、はるかに有益なことである。実態をよく理解しないまま、良い事柄のみを強調し、悪い事実を切り捨てて外航クルーズ客船誘致を進めてきたところに大きな「落とし穴」が存在している。真の地域振興、地方創生に役立つ外航クルーズ客船誘致政策を考えると、量的目標ではなく質的目標に軸足を移すべきである。そのことを十分に理解している港湾も存在する。そのような港湾では、寄港する外航クルーズ客船の選択を行い、地元経済に十分効果が及ぶような「おもてなし」を行うことを通じて、まずはクルーズで訪問して寄港地を認知してもらい、以後リピーターとしてその都市・その地域を主目的地として訪問してもらう戦略に転換している。その意味で、「500万人」の目標達成ができない、外航クルーズ客船での訪日外国人数が前年比マイナスということは、悪いニュースではなく、むしろ歓迎すべきニュースとして捉えるべきであろう。

追記

本稿の校正メ切（2月7日）間際に、大型外航クルーズ客船での新型コロナウイルス集団感染問題が発生した。そのため、本稿ではこの問題に触れていない。今後の課題としたい。

参考文献

- 池田良穂 [2018] :『基礎から学ぶクルーズビジネス』、海文堂。
- 観光庁 [2019] :『訪日外国人の消費動向 2018年年次報告書』、観光庁。
- 酒井裕規・湧口清隆 [2017] :「外航クルーズ客船誘致活動における現状と課題」、『海運経済研究』第50号、pp.31-40。
- 柴崎隆一・荒牧健・加藤澄恵・米本清 [2011] :「クルーズ客船観光の特性と寄港地の魅力度評価の試みークルーズ客船旅客を対象とした階層分析法の適用ー」、『運輸政策研究』第14巻第2号、pp.2-13。
- 杉村佳寿・朝岡大輔 [2020] :「博多港はなぜ日本一のクルーズ寄港地になったのか？ー先行研究を踏まえた考察と今後の展望ー」、『運輸政策研究』第22巻（早期公開日: 2019/04/09）。
- 杉本康士 [2019] :「経済効果乏しい沖縄クルーズ船客」、『正論』 2019年12月号、PP.248-254。
- 湧口清隆・酒井裕規 [2018] :「外航クルーズ客船の寄港の集中がもたらす負の影響に関する考察」、『交通学研究』第61号、pp.85-92。