

博多港の開発と企業進出の関係性

アイランドシティ・香椎パークポートを事例に

3 回生 渡邊 誠

1.はじめに

福岡県の博多港では現在でも様々な開発が行われており、着実に港としての地位を高めている。その中でも注目したいのが福岡アイランドシティの開発だ。博多港の貿易は近年増加しており、その中でも外国航路での貿易は目立って増加している。また、石丸（2012）は「湾岸関連施設のみならず、居住施設や商業施設などの誘致も行われている」と述べている。職住近接の町づくりと港の開発がどのような効果をもたらしているかを考察するにおいて適した対象であると考えられる。同時に隣接している香椎地区でも港と町の開発が行われている。福岡市ではこれまで南部や西部への開発が目立っていたが開発が比較的顕著ではなかった北東部地域の成長が見込まれている。

また、アイランドシティの特徴として島の西側をみなとづくりエリア、東側をまちづくりエリアとして開発が進められていることが挙げられる。まちづくりエリアでは2019年1月末時点で9110人が暮らしている¹。その中には小学校や病院、総合体育館などが建てられ、「環境共生」「健康」「みんなで関わる」を基本理念としてまちづくりが進められている。佐藤と荒井（2003）は「1980年代以降、東京大都市圏では、郊外がオフィス就業の場として、その重要性を強めている。」と述べている。中心市街地のすぐ近くに立地するアイランドシティの開発によって企業進出や住民の移動が見られ福岡市においても郊外でのオフィス就業の機会が増えているということが考えられる。アイランドシティでは分譲を始めた当初、リーマンショックなどの影響によって土地の買い手がつかなかった²。しかし、現在は土地分譲をしている場所についてはすべて分譲が完了している。

最近では都市に人口が集中し、武者（2006）が「地方都市にシャッター通りが次々と立ち現れている」と述べているように開発が遅れた地域では土地の買い取り手がつかないこともある。また、武者は「地方都市において公共団体が施行主体となった再開発型の土地区画整理事業の推移をみると、事業費100億円超の大規模な事業が今日まで一貫して増加してきている」とも述べており、人々が少なくなった場所では再開発や新たに開発する動きが日本各地でみられる。アイランドシティと香椎パークポートの事例を分析することによって特

¹ 人口のデータは福岡市港湾空港局提供資料 アイランドシティの概要より

² 福岡市港湾空港局聞き取り調査より

に港周辺地域の開発、再開発の参考になることが考えられる。

本稿では博多港の開発と進出企業の特徴を分析し、新たな港周辺地域の在り方を考察することを目的とする。

2.博多港について

まずは博多港全体について説明する。図1は各ふ頭の位置を示しており、それぞれのふ頭で役割が異なることを表1であらわしている。代表的なふ頭をあげると、貨物量がTEUで表記されているため比較はできないがアイランドシティと香椎パークポートでは多くの国際コンテナを扱っている。また、中央ふ頭では貨物だけではなく、旅客船も入港しており、近年、中国発のクルーズ船が博多港に来るようになった影響もあり多くの中国人が観光に訪れている。さらに博多港最大のふ頭である箱崎ふ頭は大規模な流通センターが整備されており陸上輸送との連携がとられている。博多ふ頭では貨物量は少ないが博多港をPRする博多港ベイサイドミュージアムや旅客ターミナルと、海産物市場や飲食店等を併設したベイサイドプレイス博多が建てられ、観光客へ向けた場所となっている。主な貨物は箱崎ふ頭や中央ふ頭に運ばれている自動車や機械が多く、そのほかのふ頭では水や取り合わせ品などの生活に必要なものが主な貨物として挙げられる。

表2は港湾別貿易上位7港を示しており博多港は総貿易額で7位である。上位7港をみるとそれぞれで輸出額と輸入額の割合が異なる。名古屋、京浜（横浜）、阪神（神戸）、博多は輸出の割合が多い港であるということが分かる。京浜（東京）、千葉は輸入の割合が多い港であり、阪神（大阪）は輸出と輸入の割合がほとんど同じであることが分かる。貿易額上位の港は輸出型の港と輸入型の港の両方があり、それぞれに役割があることが分かる。また、どの港にも大きな都市と近接しているという特徴があげられる。博多港は輸出額が輸入額の倍以上多いので博多港は輸出の役割が大きい港であることがいえる。図2は国際コンテナ取扱個数の推移を表しており、1994年に香椎パークポートのコンテナターミナルの使用とアイランドシティの工事が施工されてから大きく取扱個数を伸ばしていることが分かる。



図1 博多港の全体図
 (上の図の青色の線は鉄道を示している)

表1 博多港の主なふ頭

名称	総面積 (ha)	貨物量(2017年)	主な貨物
アイランドシティ	209.5	85万TEU	大型船で運ばれる様々な物
香椎パークポート	139.4		
箱崎ふ頭	263.5	約501万トン	完成自動車、その他輸送機械
中央ふ頭	48.7	約77万トン	完成自動車、水、自動車部品
博多ふ頭	4.9	約13万トン	取り合わせ品、飲料、製造食品

資料：博多港のパンフレット 2018年9月発行 福岡市港湾空港局出版

表2 港湾別貿易額上位7港(2018年)(単位：億円)

順位	湾岸名	総貿易額	輸出額	輸入額
1	名古屋	178214	124845	53368
2	京浜(東京)	176962	60398	116565
3	京浜(横浜)	124725	77187	47538
4	阪神(神戸)	92584	58198	34385
5	阪神(大阪)	92140	42497	49713
6	千葉	48605	8961	39644
7	博多	38079	27665	10414

資料：国土交通省 (<https://www.mlit.go.jp/common/000228240.pdf>)

最終閲覧 2019/12/22 より作成

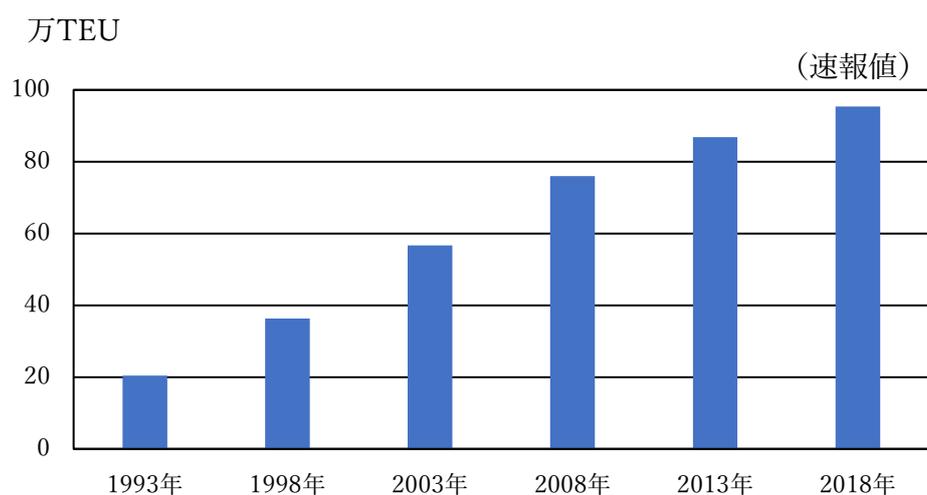


図2 国際海上コンテナ取扱個数

資料：福岡市港湾空港局提供資料 アイランドシティの概要より作成

表 3 入港船舶数の推移

(単位：隻、総トン)

	2014	2015	2016	2017	2018
入港隻数	30043	30070	30043	29915	29109
外国航路	4654	4656	4680	4454	4133
内国航路	25389	25414	25363	25461	24976
総トン数	60698311	74733537	83619114	85134616	83754376
外国航路	42483114	56059386	65252370	66470908	64657295
内国航路	18215197	18674151	18366744	18663708	19097081

資料：博多港統計年報

(http://port-of-hakata.city.fukuoka.lg.jp/profile/data/pdf/H30_nennpou_all.pdf)

最終閲覧 2019/12/23 より作成

輸出合計 8332964 トン

(単位：千トン)

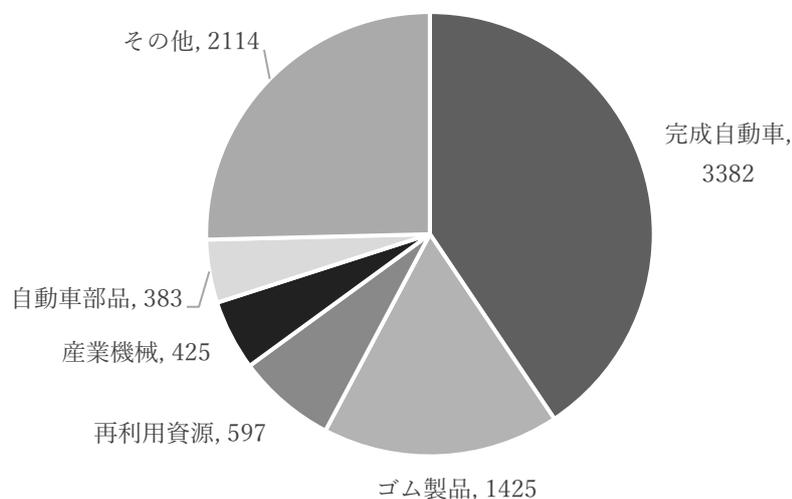


図 3 博多港の品種別輸出割合 (2018 年)

資料：博多港統計年報 最終閲覧 2019/12/23 より作成

表 3 は入港船舶数の推移を示している。入港する船籍数自体は内国航路のほうが外国航路よりも数が多い。また、そのどちらの数も近年ではあまり変化が見られない。しかし総トン数ではどちらも数を増やしている。特に外国貿易では 2014 年の約 4248 万トンから 2018 年には 6465 万トンと約 1.5 倍に数を増やしている。これは一度の入港で運ぶ量が増えているということが言えるので、最近になってより多くの大型船が博多港に入港し、製品を運んでいるということがいえる。また、クルーズ船の増加も外国航路の総トン数の増加の要因の一つといえるだろう。博多港ではクルーズ船の来航が増えており、多くの観光客を乗せている。博多港の開発だけではなく博多港周辺の施設によっても入港船舶数や総トン数に変化を生んでいることが分かる。

図 3 は博多港の品種別輸出割合を示しており、自動車関連の製品が多く輸出されていることが読み取れる。博多港の周辺地域には自動車関連の工場が多く設置されており、中国や韓国へ向けた自動車製品を多く生産していることが考えられる。ゴム製品はタイヤが多くを占めており、上位にはほかに自動車部品も輸出されている。日本国内で車本体を製造するだけではなく、部品を製造コストの低い海外へ送って自動車を組み立てるケースも考えられる。ほかに多く輸出されている産業機械は海に近く部品や材料を集めやすい土地を生かした産業であるといえる。再利用資源は近くに市街地があり使い終わった資源が多く輸出されていることが考えられる。しかし、問題として 2018 年の国際海上コンテナの品種別割合だと輸入の空コンテナの割合が 9.2%であるのに対して輸出では 44.3%³なので多くの空コンテナが輸出の場合だと多く運ばれていることがあげられる。博多港に会社を置いている運送会社である A 社の聞き取り調査によると、空コンテナを送るより何か物を入れて送るほうが本当は無駄な費用が抑えられるが、福岡付近では自動車産業以外で輸出するような強い産業がないためにそのような状態になっているということだ。博多港をさらに活発にするためには自動車産業以外での新しい産業が求められているということがいえるだろう。

博多港の輸入では家具装飾品や衣類など普段の生活に必要なものが多く輸入されており、博多港は人々の生活に大きくかかわっているということが分かる。

ここまで博多港全体についてみてきたが開発によって貿易額を増やし、最近でもさらなる成長を遂げているということが分かった。次はその開発がどのようなものであったかを詳しくみていきたい。

³博多港統計年報 最終閲覧 2019/12/23 より

3. アイランドシティと香椎パークポートについて

香椎パークポートでは1994年にコンテナターミナルの使用が開始され、博多港のコンテナ取扱の約40%(約320,000TEU・2014年度実績)を取扱っている(表4)。⁴また、香椎駅周辺地域は1999年に香椎駅周辺土地区画整理事業の対象となり、立地の良さを生かした港と町の総合的な開発が行われている。

アイランドシティは1994年に埋め立て工事が開始され、2003年にコンテナターミナルの併用が開始された。その後、みなとづくりエリアとまちづくりエリアへの分譲が進められた。アイランドシティ内にある街づくりエリアでは小学校や病院、公園などがあり、企業が集中するエリアと分けることによって住民の住みやすい街が形成されている。

表4 アイランドシティと香椎パークポートの歴史

1994年	香椎パークポートのコンテナターミナルの併用開始
1994年	アイランドシティの埋め立て工事着手
2003年	アイランドシティのコンテナターミナルの併用開始
2004年	アイランドシティに民間企業が進出
2007年	照葉小学校開校
2016年	青果市場「ベジフルスタジアム」開場

資料：福岡市港湾空港局提供資料 アイランドシティの概要より作成

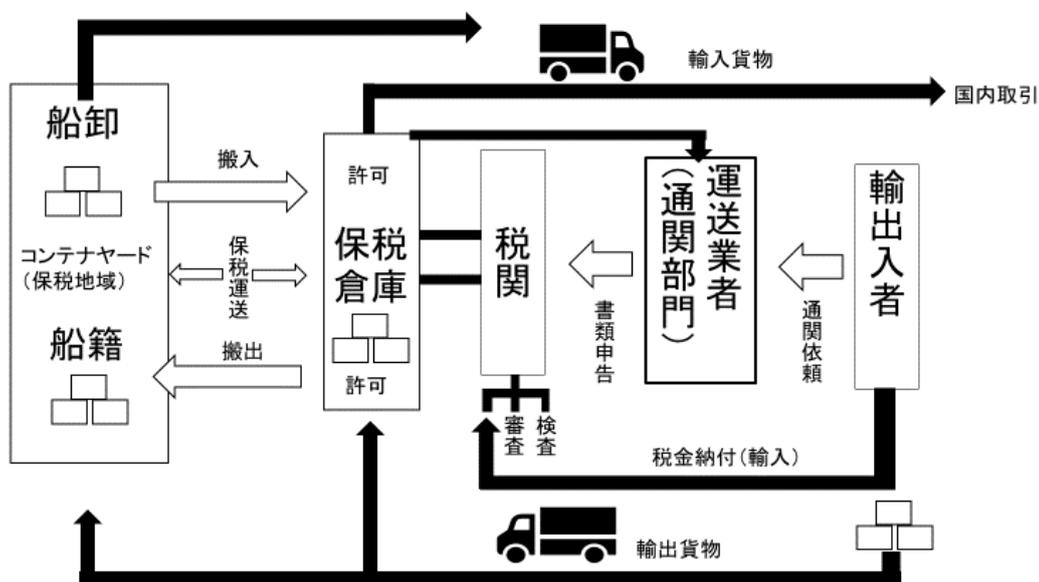


図4 運送会社の湾岸部門での動き

保税とは 関税の徴収を一時的に保留するもの資料：A社提供資料

⁴ 博多港埠頭株式会社 HP (<http://www.hakatako-futo.co.jp/terminal/kashii.html>)

最終閲覧 2019/12/25 より

福岡市港湾空港局アイランドシティ事業部での聞き取り調査によるとこれらのコンテナターミナルが整備される前は箱崎ふ頭が主に海外との取引に利用されていた。しかし、箱崎ふ頭は埋め立てた土地が狭く、大規模な倉庫を立てるには不十分であった。そのため、新しい土地を埋め立てることとなった。また、新しいコンテナターミナルでは岸壁が15mで今までの港よりも深く掘られており、さらに大きな船が出入りすることができるようになっている。

アイランドシティと香椎パークポートの進出企業には多くの運送会社が立地している。運送会社の湾岸部門の動きを上図7で示している。進出企業はそれぞれで保税倉庫を持っている場合があり、コンテナヤードから移動して一度保税倉庫に置いておくことによって税関の審査を素早く行えるようにしている。また、コンテナターミナルでは車をそのまま船に乗せることが出来る船も入港するため、さらに効率の良い運送が行えるようになっている。

アイランドシティと香椎パークポートの開発は企業にも大きく影響している。聞き取り調査を行った香椎パークポートにも進出しているB社では輸入品目の取扱量が20年前は食品が80%だったものが現在では食品が40%、生活関連品が40%、その他20%というように変化している。これはそれまでは在来船という大型船で輸入貨物が海外より運ばれていたが、1980年代からは現在のコンテナ船が主流になり、東京本社の手通関業社がコンテナ船の来航できる設備の整っている博多港に進出したためにおこった。香椎パークポートやアイランドシティの開発によって大規模な冷蔵倉庫などが建てられるようになったということも輸入貨物の多様化を生んだ要因であるとも考えることが出来る。

さらに博多港には博多港振興協会という団体があり、博多港の進出企業の従業員が集まって組織されている。この団体は博多港のポートセールスを年に数回行っており、博多港の発展に寄与している。

4.進出企業の特徴

アイランドシティの物流の会社は香椎パークポートの物流の会社と比べて保税倉庫を持っていない会社が多いということが読み取れる。これは進出して間もない企業であるため、申請するのに3年かかる保税倉庫を所持することができないということが考えられる。しかし進出してからすでに3年以上経過している企業も保税倉庫を持ってないケースも多い。これは単純に大規模な倉庫を求めて進出してくる企業が減ってきているということが考えられる。アイランドシティに進出している企業のほとんどはすでに博多港の他のふ頭に本社や倉庫を立地していることから必要な分の保税倉庫は保有している可能性がある。香椎パークポートの開発の時期からアイランドシティの開発の期間にかけて会社の土地の需要が変化しているということが読み取れる。

アイランドシティの東側はまちづくりエリアとなっているため単純に比較することはできないが、香椎パークポートと比べて進出している企業が多様性に富んでいるということが言えるだろう。アイランドシティでは住民が利用できるような商業用施設が立地しているのに加え、青果市場の周辺にはそれに関係する企業が密集して立地している。また、これはアイランドシティと香椎パークポートのどちらでもいえることだが、建築や都市開発の会社もいくつか進出してきたということが読み取れる。太田(2015)は湾岸開発について「個々の土地利用パターンについてはそれぞれの地域ごとに異なる特徴が見られた」と述べており、地域に立地する鉄道施設や宿泊施設などが影響して商業地や住宅地が増加することを示している。アイランドシティに立地している様々な施設がさらなる多様性を生んでいるといえるだろう。佐藤(2007)が横浜みなとみらいの開発で「みなとみらい21地区は既存市街地と隣接しているため、企業が良好な就業環境を求めて、転出する可能性は高い」と述べているように、市街地が隣接していると、会社にとってビジネスチャンスであるとともに就業者の良好な就業環境を整えやすいというメリットがある。

まだ完全には完成してないが、アイランドシティの町はすでに企業に対して影響力を持っているということがいえるだろう。分譲が始められた当初はそのような影響力が弱かったことが買い手のあまりつかなかった一つの要因であると考えられる。今後分譲予定の土地は国際コンテナターミナルと市街地が隣接しているというメリットから早い段階で買い手がつく可能性が高いと予想される。

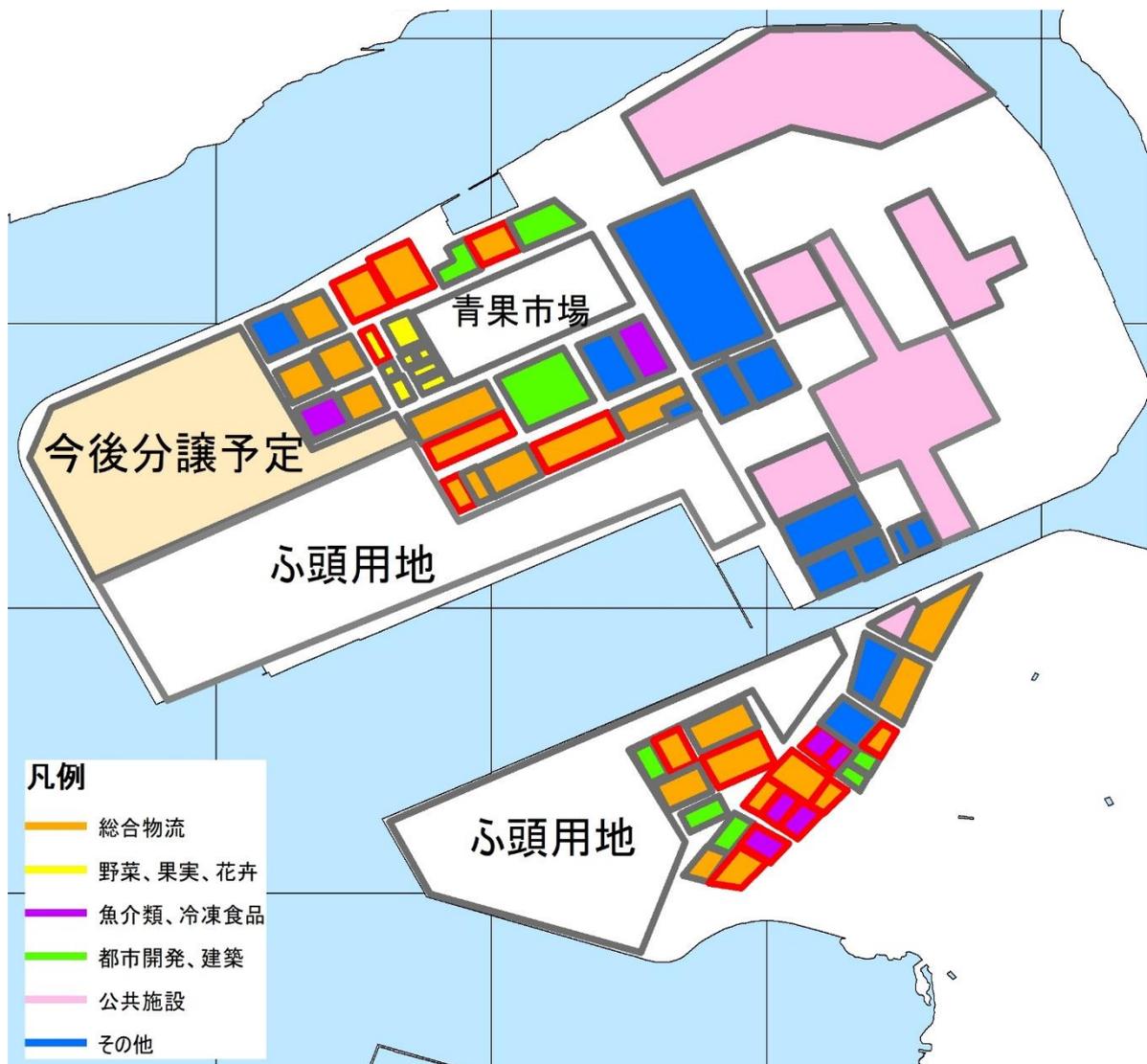


図5 アイランドシティと香椎パークポートの進出企業と公共施設

* 赤線で囲んである企業はアイランドシティ及び香椎パークポート内に保税倉庫を持つ

注 凡例は主に扱っている商品で分けた。公共施設には学校、病院、公園が含まれている。民間企業が経営する病院はその他に分類した。

5.おわりに

ここまで博多港の開発と企業進出の関係性について述べてきたが、博多港で行われている港としての機能と町としての機能を両立させた街づくりが進出している企業にも影響を与えているということが分かった。港に近いという条件のほかに市街地が隣接しているという条件があることによって運送会社だけではなくそのほかの多くの会社が進出を促しているということが言えるだろう。これは土地に対して新たな需要を生み出しているということになり、新たな開発、再開発を行ううえで重要な要素である。今回のように企業の土地の需要が変化してきていると考えられる場合にも多くの企業を呼び込むことが出来るだろう。また、今回の事例では港の開発によって大手通関業者を呼び込むことに成功しており、貿易量を増やす要因となっている。しかし、一方で博多港の既存の会社は取扱製品を変更することとなっている。開発によって新たにやってくる企業と既存の企業との関係性をどのようにしていくかは開発を行う上で課題となって来るだろう。

付記

本稿を作成するにあたり、博多港に進出している企業の皆様、福岡市港湾空港局アイランドシティ事業部の榎本涼一様、柴田敏明様、山崎めぐみ様、福岡市農林水産局青果市場の上村晃一様にはお忙しい中にもかかわらず大変お世話になりました。ここに記してお礼申し上げます。

参考文献

- 野沢 秀樹・手塚 章・堂前 亮平編 石丸 哲史著 (2012)『日本の地誌 10 九州・沖縄』 pp151~155 朝倉書店
- 太田 慧 (2015)「東京臨海部における港湾再開発と土地利用変化の特性 —東京都港区海岸地区を事例に一」『地学雑誌』124(4)、pp525~544 公益社団法人 東京地学協会
- 佐藤 英人 (2007)「横浜みなとみらい 21 地区の開発とオフィス移転との関係 —フィルタリングプロセスの検討を中心に—」『地理学評論』80(14),pp907~925 古今書院
- 佐藤 英人・荒井 良雄「オフィス郊外立地に伴う就業者の住居選択 —大宮、幕張、横浜を事例として—」76(6)、pp450~471 古今書院
- 武者 忠彦 (2006)「松本市における中心市街地再開発のメカニズム —土 地区画整理事業をめぐる制度・都市政治・商店経営者の戦略—」『地理学評論』79(1)、 pp1~25 古今書院

博多港におけるクルーズ客船に関する考察

3 回生 藤井晴朗

1. はじめに

国土交通省によると、近年世界のクルーズ人口はアジアの経済発展に伴い、大きく増加している。日本全国の港の寄港回数も増加しており、2018年には外国船社が1913回、日本船社が1015回となっている。寄港地別にみると、同年に博多港が279回、那覇が243回、長崎が220回となっている。大型クルーズ客船では多くの観光客が一度に観光地に訪れ、大きな経済効果が見込めるため、クルーズ客船による観光振興や地域振興が期待されている。そういったメリットもあるが、大型のクルーズ客船の寄港に伴うデメリットも報告されている。

これまでの外航クルーズ客船に関する研究としては水野（2018）によるクルーズ客船のメリットとデメリットを踏まえた寄港地への影響を述べたものや湧口・酒井（2018）、鈴木・湧口・酒井（2018）によるクルーズ客船が寄港することによって引き起こされる負の影響について述べたもの等がある。他にも嘉瀬（2018）のクルーズ船観光客の行動に関する考察もある。

本研究ではインバウンド観光としてのクルーズ客船について外航クルーズ客船の寄港回数が第一位である博多港において近年の寄港回数の増減や博多港における外国人観光客、特に中国人観光客について行動を分析し、博多港における影響を考察したい。

2. 博多港と他港の比較

この章ではクルーズ客船の寄港数を日本全体と博多港、また博多港と他港で比較し、日本のクルーズ客船の寄港地における博多港の位置づけを明確にしたい。まず前述したように日本におけるクルーズ客船の寄港回数は増加傾向にあることが図1よりわかる。博多港においても同様に増加傾向にある。しかし、図2を見ると博多港において寄港回数が2011年と2013年と2018年に減少していることが分かる。これについて、2011年には東日本大震災が発生したことによる風評被害があったと考えられる。また、中国からのクルーズ客船が多いため2013年は日中の関係悪化によるものと推測される。2018年については福岡市からの聞き取りにより、中国でのクルーズ市場の拡大による競争が激化したことで日本以外の地域に配船先を変更したことや中国国内のクルーズ客船ニーズが変化したことで低下した搭乗率を上げるためと考えられている。

次に、日本の主要な港における寄港回数について比較したい。従来入港数の多かった港としては横浜、神戸が挙げられ、この二港では以前より日本船社のクルーズ客船が入港していたため、他の港と比べ入港数が多かったが、2015年に入国管理法の改正によって、外航クルーズ客船が多く入港するようになり博多、長崎、那覇が増加を見せた。後者の三港は地理的に大陸に近かったため、中国や韓国から発着する短期間のクルーズ船が多く見られる。ま

た、三港の中では特に博多が急増しており、背景には早い時期から港を整備し受け入れ態勢を整えていたことや港から中心地までの距離が近いことため短い時間で観光しなければならないクルーズ客船の観光客に好まれたことが挙げられる。

さらに、博多港におけるクルーズ客船を月別に見てみると、図 4 より従来は観光しやすい夏や秋のクルーズが中心だったが、2018 年には少なかった冬場のクルーズも出てきている。このことからクルーズ客船がより身近な存在になっていることが裏付けられていると考えられる。

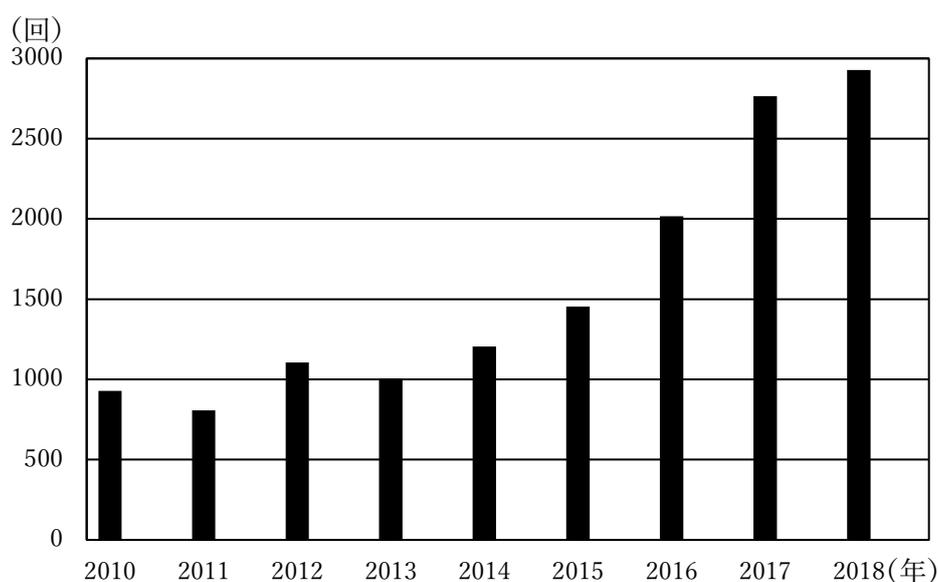


図 1 日本におけるクルーズ船寄港数の推移
(国土交通省報道発表資料より作成)

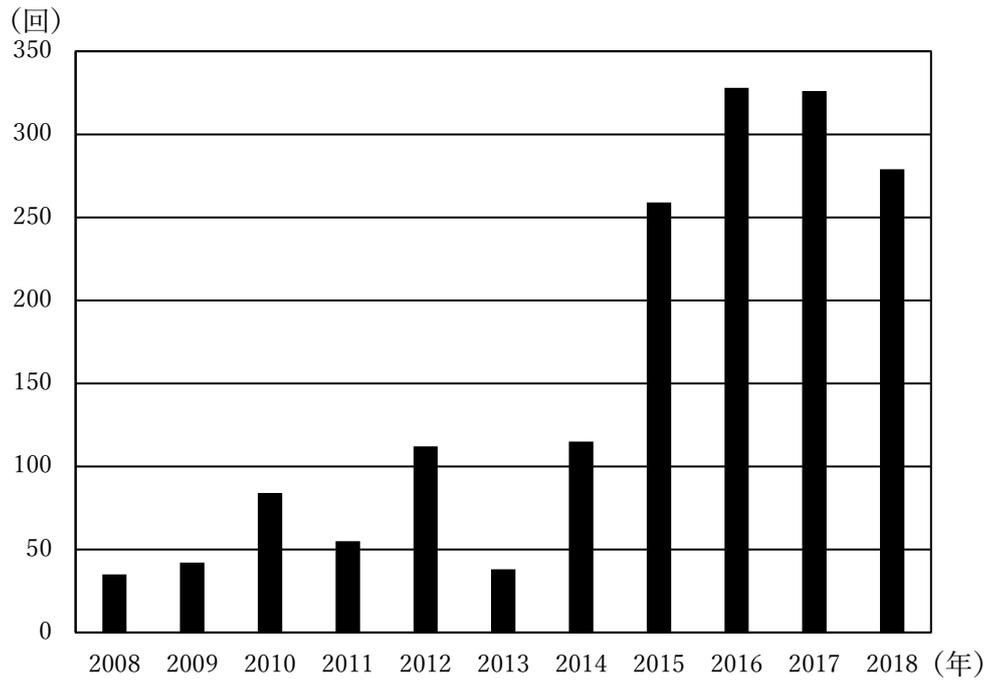


図2 博多港におけるクルーズ船の入港数
(博多港クルーズ客船入港実績より作成)

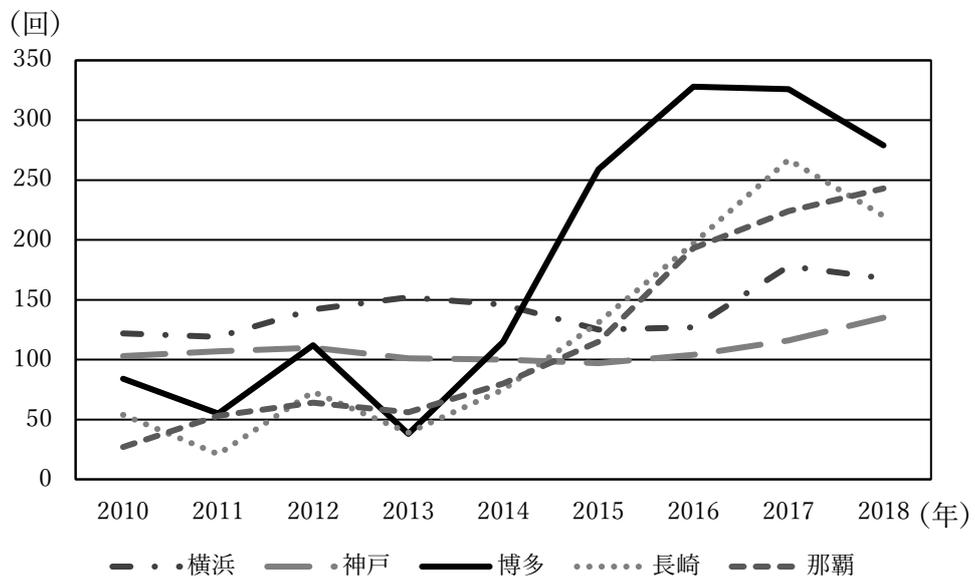


図3 日本の主要な港別の入港数の推移
(国土交通省報道発表資料より作成)

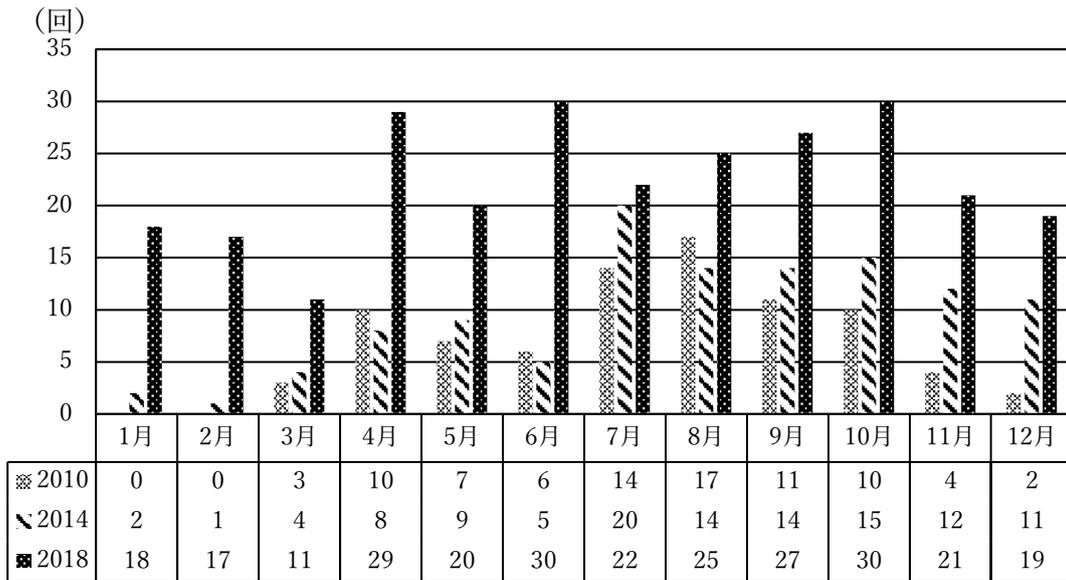


図4 博多港における月別クルーズ客船の入港数
(博多港クルーズ客船入港実績より作成)

3. 博多港に入港する観光客について

本章では、クルーズ客船で博多港に入港する観光客の旅程や訪問する観光地について考察をしていきたい。まず観光客数についてであるが、図5は図2であらわしたクルーズ客船の入港数と変化がほとんど同じであり、法改正のあった2015年以降が急増している。ただ、図2では2016年から2017年にかけて横ばいであるにもかかわらず、図5ではその期間に観光客数の減少が見られる。これは先に述べた中国人のニーズが変化していることを表している。

次に旅程についてであるが、2章でも触れたように上海と福岡を結ぶ短期間の手頃なツアーが組まれることが多く、表1のように4泊5日の日程で上海と福岡は行き来できるように組まれている。クルーズ客船の乗船料金には船内での宿泊料金、飲食代、船内の娯楽、現地でのツアー料金などが含まれている。これらとは別にオプションツアーや港までのピックアップサービスが別料金で利用できるようになっている。福岡市内での滞在はツアーとなり、一例としては表2のような無料のツアーや別料金で自由行動できるツアーもある。表2に挙げた場所以外の主な観光地は図6のようになる。図6では博多港を赤い点で表し、ツアーに組まれることがある観光地を数字で表している。ここから博多港に入港するクルーズ船観光客の訪問地の多くが博多港から半径10km内にあることが分かる。このうち特に頻度が高いものが図7で示した3か所になる。これまでは大型クルーズ客船が入港した際に、バスによる道路混雑やクルーズ船観光客のためのバスで駐車場がいっぱいになってしまうということがあったが、最近はこのように観光地を多様化させることで改善されている。また無料で滞在できる観光地が多くなっているため免税店での消費がおのずと多く

なるようになっていると考えられる。各地の滞在時間については季節によって変動はあるが冬場は観光地よりも免税店のほうが長い時間滞在しているため、先で上げた冬季のクルーズが増えたことも納得できる。

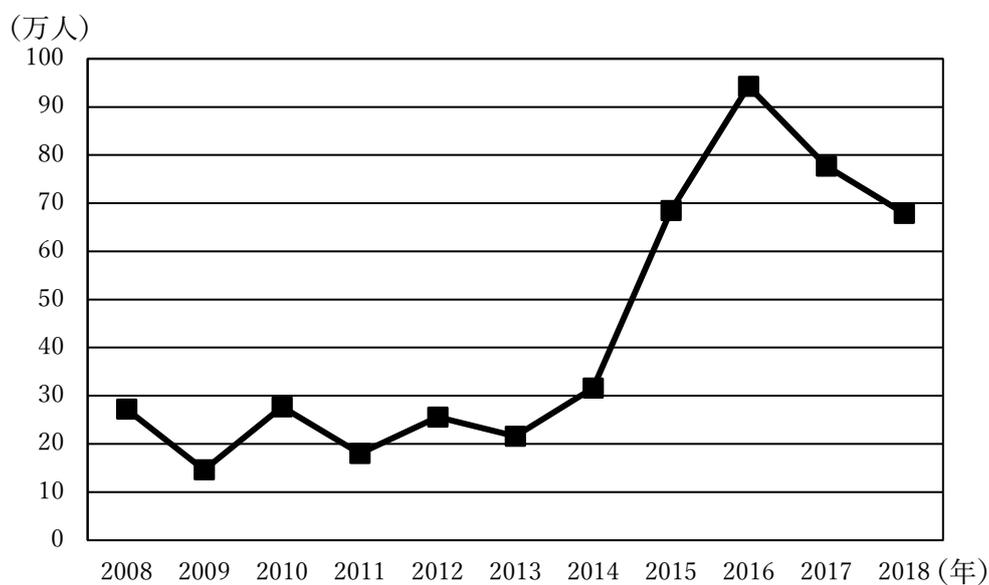


図5 クルーズ船によって博多港から入国する外国人者数 (万人)
(出入国管理統計より作成)

表1 上海－福岡便の旅程例

日付	都市	到着時刻	出発時刻
1日目	上海		16:30
2日目	シークルーズ		
3日目	福岡	8:00	19:00
4日目	シークルーズ		
5日目	上海	7:00	

Ctrip より著者作成

(https://cruise.ctrip.com/c/10152.html#departure=2020-01-31&sellerid=59649_19585)

表2 ツアー概要

	観光地（滞在時間）	料金
ツアーA	福岡タワー（20min）+海浜公園（20min）+大濠公園と福岡城址（40min） +九州和食広場（50min）+ララタウンの免税店（60min）+空港近くの免税店（60min）	無料
ツアーB	福岡タワー+海浜公園+大濠公園+福岡城跡+温泉+免税店	349円/人
ツアーC	バスで天神まで送られその後は自由行動	299円/人

Ctrip より著者作成

(https://cruise.ctrip.com/c/10152.html#departure=2020-01-31&sellerid=59649_19585)

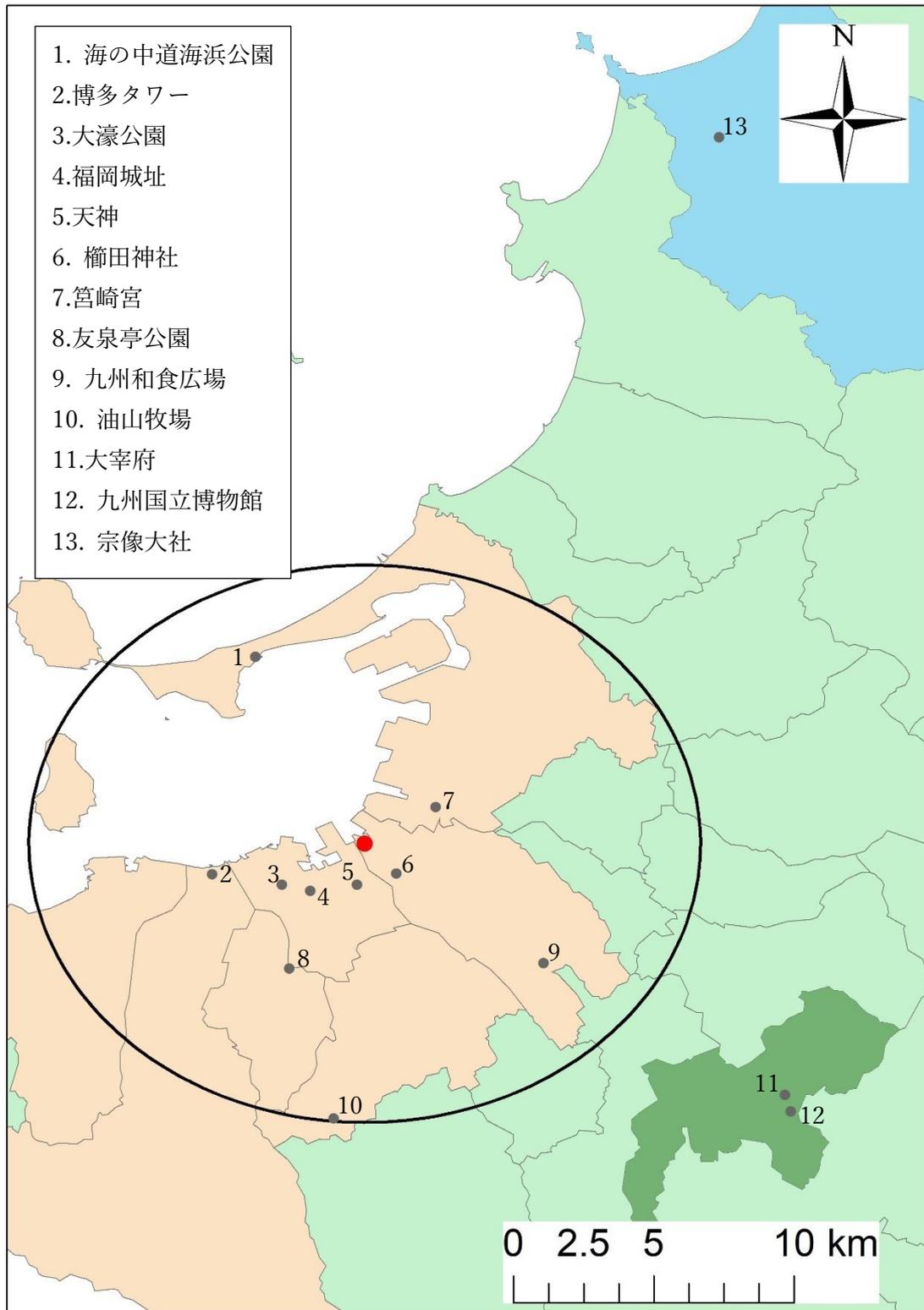


図6 クルーズ船観光客が訪問する主な観光地
 (福岡市より聞き取りした内容から作成)

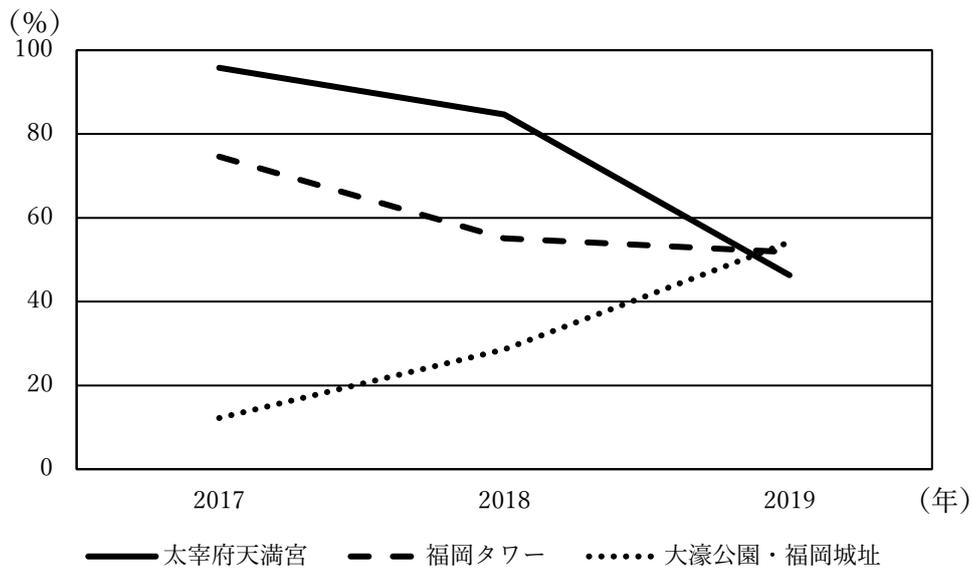


図7 主要観光地の割合の変化
(道路交通の円滑化に関する調査より作成)

4. クルーズ客船による影響

次に博多港におけるクルーズ客船の影響について考察したい。湧口・酒井（2018年）でも問題とされているが、クルーズ客船の寄港の集中による道路混雑や貸し切りバスの駐車場の問題があることは深刻である。福岡市ではこの対策としてバスを管理するシステムを導入しているとのことである。これによりある程度は駐車場の問題は改善された。さらに、図8で示したのはクルーズ客船における消費の仕組みである。まず、船会社が中国の旅行代理店に寄港地観光の権利を売り、日本にある旅行代理店に旅行プランや現地でのバスなどの手配を格安で委託して、最終的に消費者に販売されている。そして、日本の旅行代理店は中国からの委託料金のみでは少ないため、免税店に観光客を連れていくことで免税店からキックバックを受けることができるという仕組みになっている。ここで特記すべきは博多港においては中国の旅行代理店から委託される日本の旅行代理店の割合が中国資本の企業である割合が高いことが日本旅行代理店Aからの聞き取りで分かった。さらに、図5中の九州和食広場についても駐車場が大型バス30台分止められるためツアーの中に頻りに組み込まれるが、華僑の実業家の企業である。またCtripに掲載されているツアー詳細を見ると、中国資本の免税店に観光客を連れて行くようになっているプランもあった。そのため一見すると現地での消費があるかに思えるクルーズ船観光だが、中国資本の企業に利益を持っていかれている可能性があることが指摘できる。

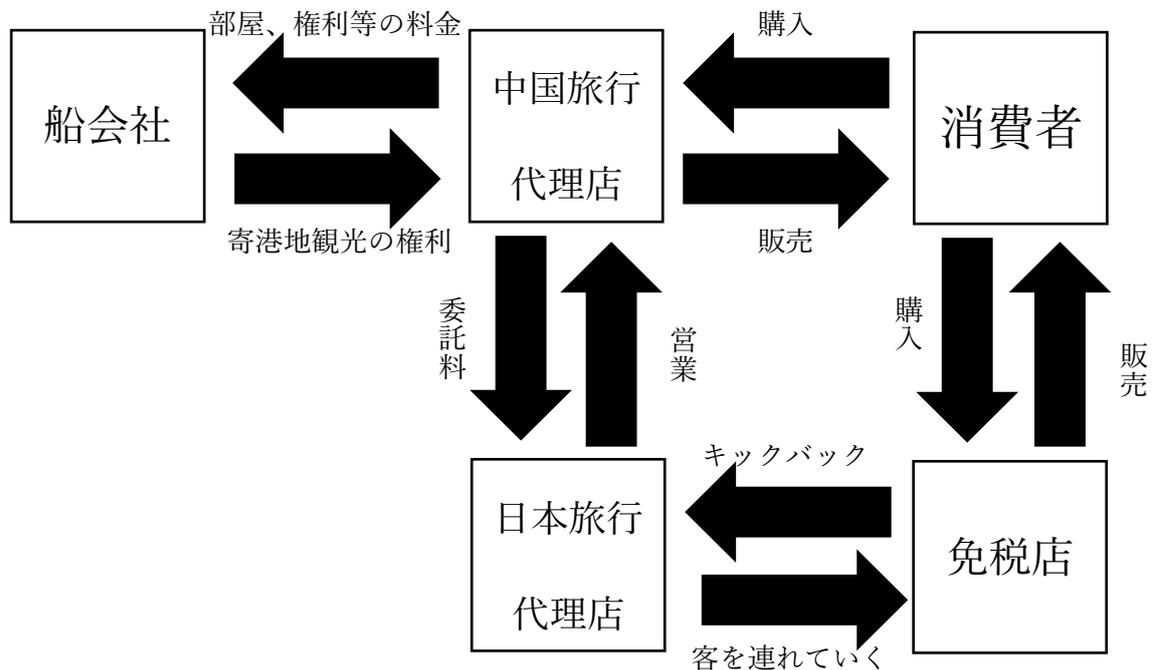


図8 クルーズ船観光業における消費の仕組み
(福岡市より聞き取りした内容から作成)

5. おわりに

冒頭で述べたように増加するクルーズ客船による影響はプラスにもマイナスにも作用しうることが先行研究では述べられているが、博多においては中国資本による地域の利益が搾取されていることを否定できないように感じられる。本稿では、対象が博多港においてのみであったが、他の港でもこういった状況になっていることは想定できる。今後は、他地域においても検討したい。

謝辞

今回の調査にあたり九州クルーズ振興協議会の安徳様、港湾振興部クルーズ支援課の澁谷様、福岡市経済観光文化局観光コンベンション部観光ブランド・クルーズ課の鮎川様には資料やデータをはじめ多大なご協力を賜りました。厚く御礼を申し上げ、感謝の意を表します。

参考文献

- ・成実信吾 2018年 「今後の現代クルーズ研究に重要なその定義を発生経緯と現状から考える」 『日本国際観光学会論文集』 25号 pp.37-44
- ・水野英雄 2018年 「地方港湾への外航クルーズ客船の寄港による地方創生」 『海事交通研究』 67号 pp.3-14
- ・湧口清隆・酒井裕規 2018年 「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』 61号 pp.85-92
- ・嘉瀬英明 2018年 「クルーズ船観光客の行動に関する考察」 『日本国際観光学会論文集』 25号 pp.105-111