

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。

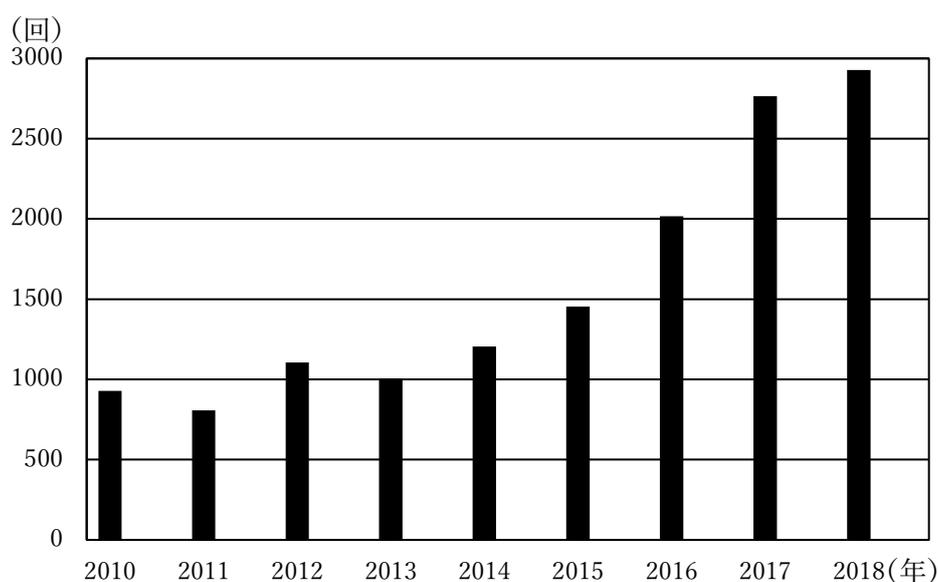


図 1 日本におけるクルーズ船寄港数の推移
(国土交通省報道発表資料より作成)

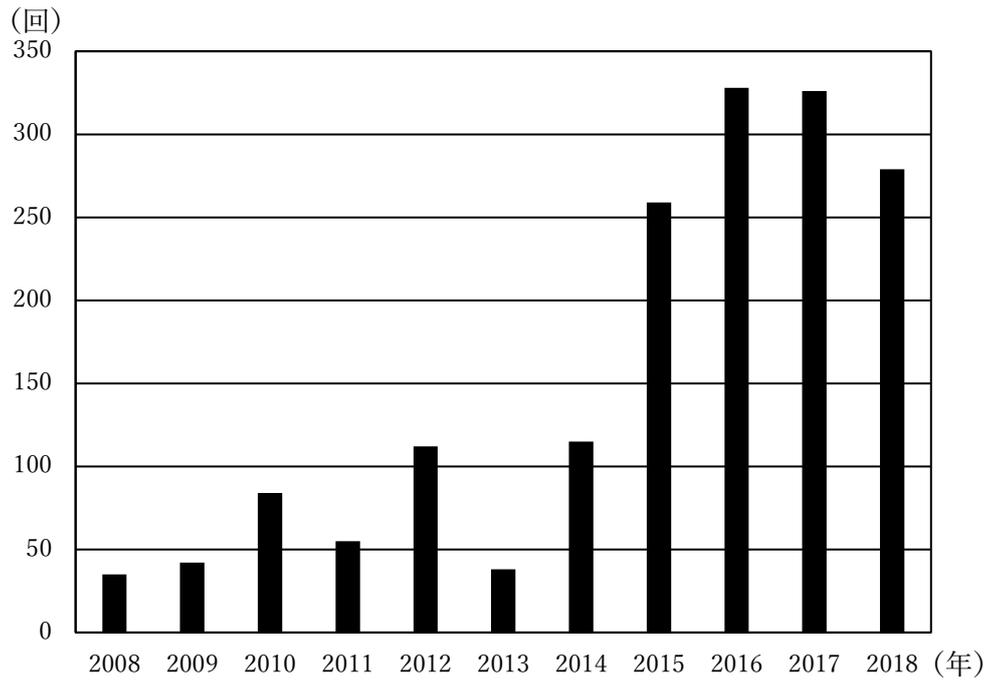


図2 博多港におけるクルーズ船の入港数
(博多港クルーズ客船入港実績より作成)

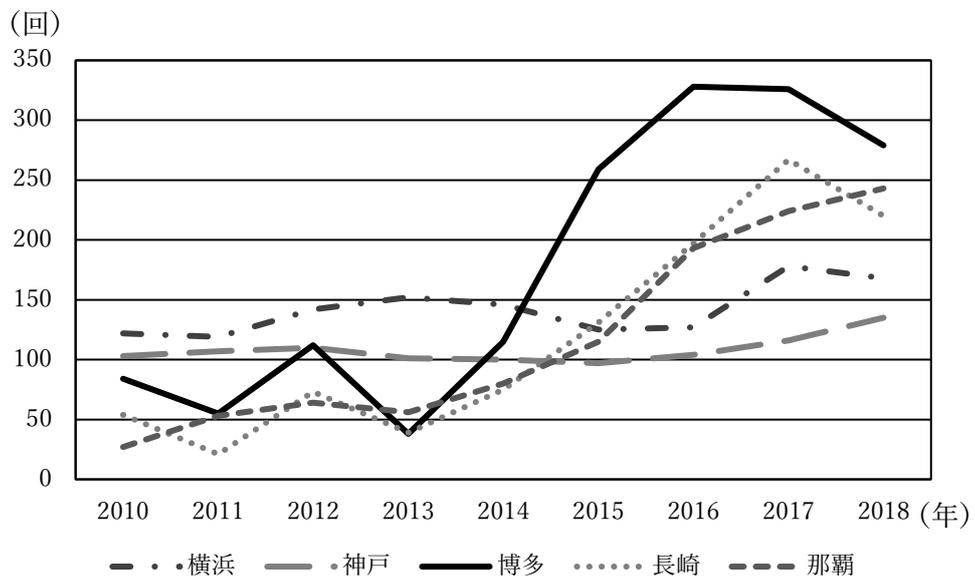


図3 日本の主要な港別の入港数の推移
(国土交通省報道発表資料より作成)

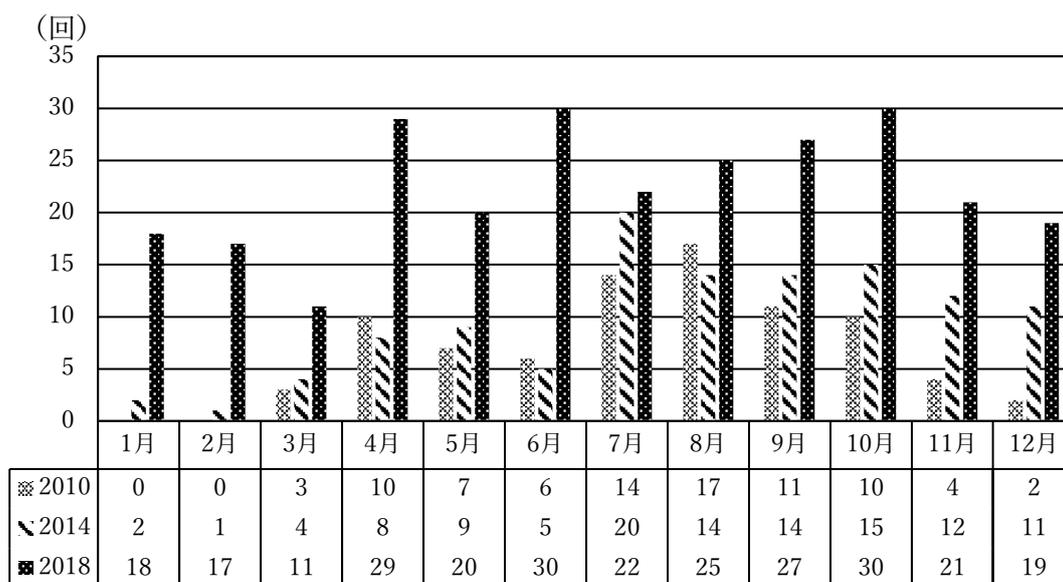


図4 博多港における月別クルーズ客船の入港数
(博多港クルーズ客船入港実績より作成)

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。

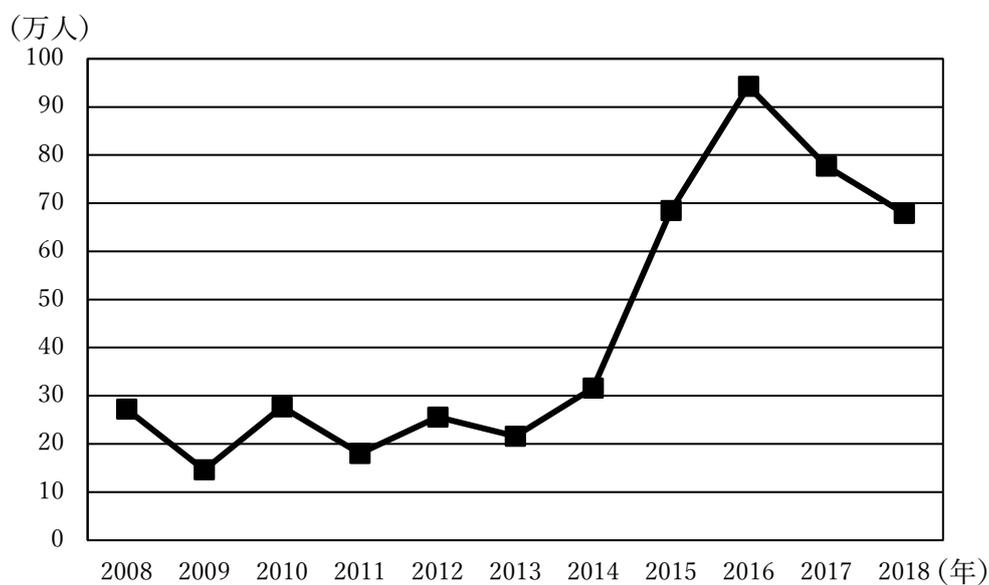


図5 クルーズ船によって博多港から入国する外国人者数 (万人)
(出入国管理統計より作成)

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)

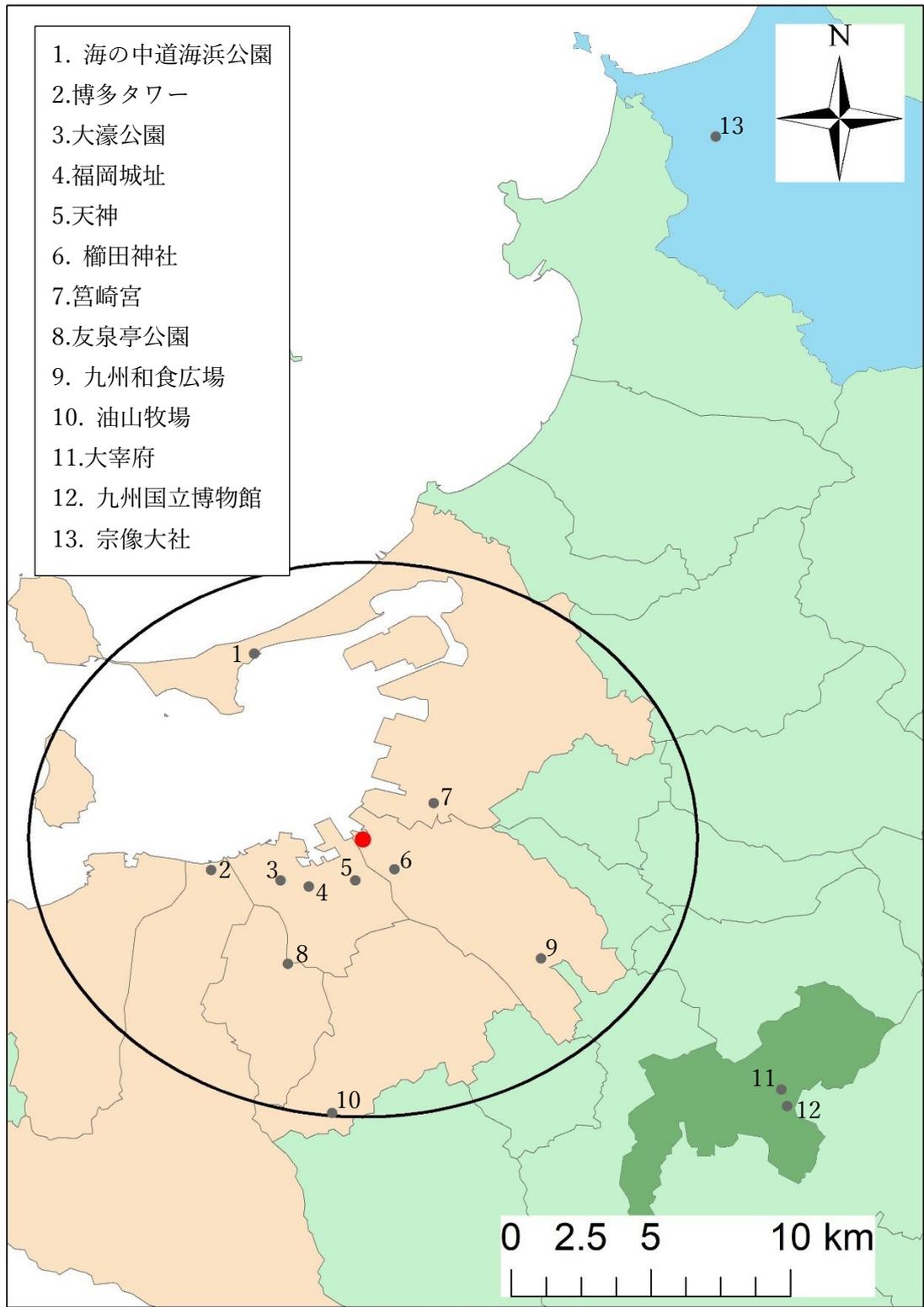


図6 クルーズ船観光客が訪問する主な観光地
 (福岡市より聞き取りした内容から作成)

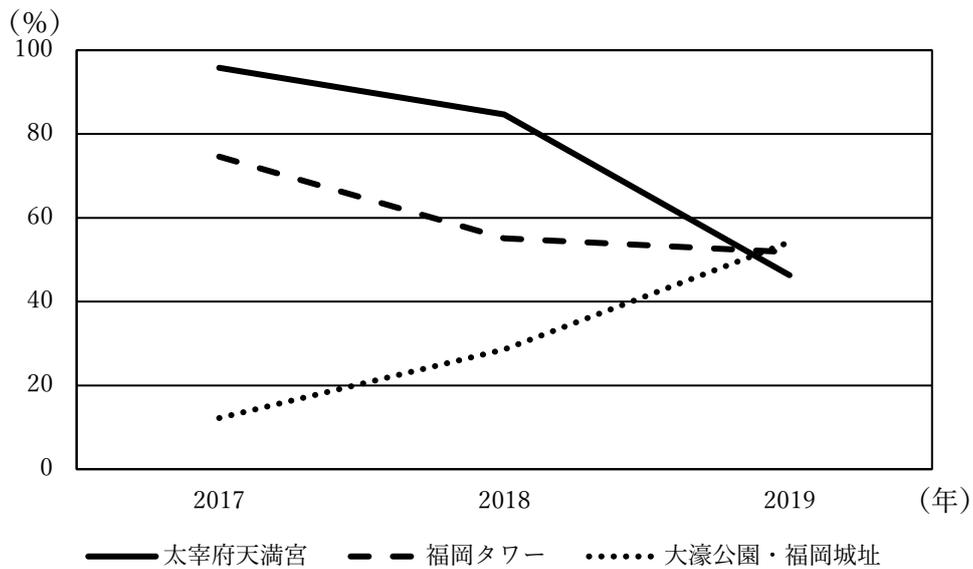


図7 主要観光地の割合の変化
(道路交通の円滑化に関する調査より作成)

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見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。

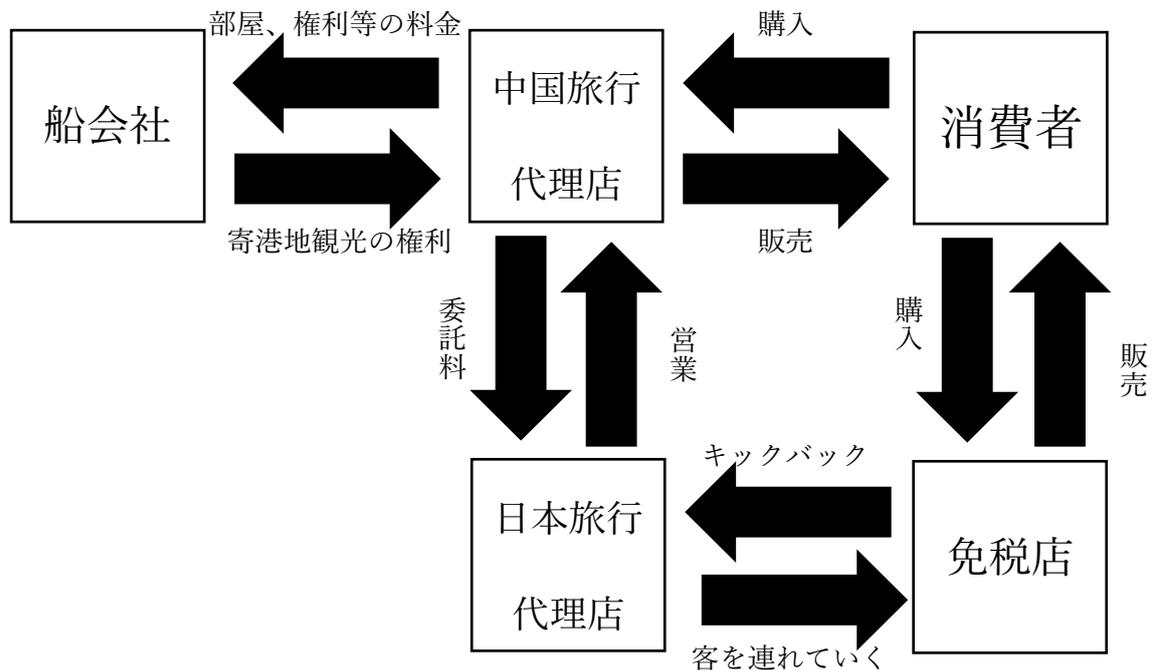


図8 クルーズ船観光業における消費の仕組み
(福岡市より聞き取りした内容から作成)

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