

World Watching 206

ワールド・ウォッチング

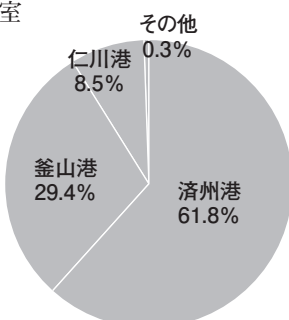


韓国の港湾におけるクルーズ船受入れ環境改善への取り組み



中野 武

国土交通省港湾局産業港湾課
クルーズ振興室
専門官



港別訪韓者数の割合
出典：韓国海洋水産部発表資料より
国土交通省港湾局作成



はじめに

近年、大型クルーズ船の就航が相次ぐなどアジア地域におけるクルーズ人口が増大する中、クルーズ船の受入にあたっての様々な課題が、日本のみならず、韓国でも浮き彫りになってきている。

韓国海洋水産部によれば、2016年に韓国を訪れたクルーズ旅客は約195万人と、対前年比で約2.2倍と大きく伸びている。その中でも釜山港は前年比約3.5倍の57万人と大きな伸びを示している。

韓国政府によるクルーズ振興の取り組み、施設整備等については、過去のWorld Watching（第187号）でも報告されているところであるが、筆者は2017年3月に、韓国第1位、第2位のクルーズ旅客受入れ港である濟州港、釜山港を視察する機会を得た。本稿では、両港のクルーズ船受入れに関する課題及びその対策の一部について紹介したい。



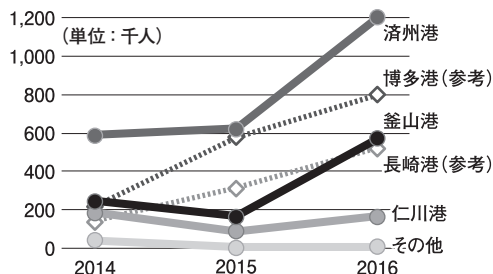
韓国のクルーズ事情

前述の韓国のクルーズ旅客の急増については、①海外船社が東アジアにクルーズ船を積極的に配船していること、②前年(2015)に韓国でMERSが流行し、クルーズ需要が落ち込んだこと(28航路、28万人分のキャンセルが発生)、③2016年にコスタ・クルーズが日本海周遊クルーズを開始し、日本人旅客が増えたこと(+約1.6万人程度)等によるとみられている。

また、韓国のクルーズ旅客については、2016年に

韓国を訪れた約195万人のうち、圧倒的多数の92.2% (151.7万人) が中国人であり、さらにそのほとんどが中国旅行社によるチャータークルーズを利用していることが大きな特徴となっている(日本の場合は最多の中国人が82.9% (160.6万人、船舶観光上陸許可数ベース) で、そのほとんどがチャータークルーズ)。

韓国海洋水産開発院の推計によると、2016年クルーズ旅客の消費支出は約1,985億円(前年比約2.2倍)、経済波及効果は3,343億円、雇用創出効果は2.5万人程度となっており、韓国経済(名目GDP1兆3,779億ドル(2015年))に与えるインパクトは大きい。



韓国へのクルーズ旅客数推移(港別)
出典：韓国海洋水産部発表資料より国土交通省港湾局作成

	2015	2016	2016シェア
韓国全体	748,947	1,644,436	—
1 中国	661,834	1,516,500	92.2%
2 日本	33,636	40,823	2.5%
3 アメリカ	10,691	20,281	1.2%
4 オーストラリア	8,648	15,954	1.0%
5 イギリス	5,253	8,248	0.5%
6 香港	6,197	7,739	0.5%
7 台湾	5,897	6,509	0.4%
8 カナダ	3,459	6,116	0.4%

国籍別訪韓クルーズ旅客
出典：韓国観光公社「クルーズ観光統計2017」より作成



釜山港、濟州港における課題

そのような中で、実際に現地を訪問し、関係機関との意見交換・視察により確認された、クルーズ船の受入れに関して両港に共通する課題は、以下のとおり。

(1) 観光バスによる道路渋滞

中国旅行社によるチャータークルーズは、観光等がセットになった団体旅行であるため、旅行者のほとんどが観光バスで移動する。また、一定の観光地や免税店に集中する傾向となることから、この観光バスが道路渋滞の原因となっており、実際に筆者の訪問時も両港とも免税店のある市街中心部では観光バスの列ができていた。



免税店周辺の観光バスの渋滞状況（済州市内）

(2) 「寄港地観光」への偏り

また、両港とも寄港時間は約6時間程度と短い傾向にある。そのため、観光は港湾所在市内の免税店や、入場料が無料もしくは安価な近傍の観光地・景勝地を回るいわゆる「寄港地観光」が主流であり、港外の有料観光地への訪問は少ない。従って、旅客数の割にお金が落ちないという現象が起きている。



新世界百貨店免税店を訪れる中国人観光客（済州市内）

(3) 地元への経済効果

訪韓クルーズ旅客の購買機会のほとんどが免税店であり、免税店自体は韓国資本のものではあるものの、いわゆる“地元の店舗”での販売機会が限定されているため、地元メディア等から地元に与える効果について疑問の声が上がっている。



課題解決に向けた対応策

(1) 観光バスによる渋滞対策

このような状況の中で、釜山港では、繁華街にクルーズ旅客を下ろした後、繁華街付近で待機する観光バスによる渋滞などが発生しており、その対策として、観光バスの新国際旅客ターミナルの駐車場を待機場として活用し、渋滞緩和を図っている。

一方、済州港では、“観光バスをいくつかのグループに分け、観光地訪問のタイミングをずらすことによ

り、観光地毎の旅客の平準化を図る”、“多様な観光地の提案により、観光バスの行き先を分散させる”といった方策を検討している。さらに、今後繁華街の乗降エリアでは、“警備員を配置して乗降時間を制限する”ことも計画しているとのことであった。

(2) 「寄港地観光」への偏り対策

いわゆる「寄港地観光」がメインとなっている中で、一部の地域への過度の集中を防ぐ観点から、済州島では、クルーズ旅客の分散を目指して、済州港の南約30kmにある、済州島の南部ソギボ港に新たなクルーズターミナル（軍民ターミナル、2017年7月供用開始予定、水深11～12m、16万トンクラスのクルーズ船が接岸可能、旅客ターミナルビルは2018年3月供用予定）を整備中である。新ターミナルが完成すれば、概ね35%の旅客が新ターミナルに移行するとみられている。



軍民ターミナルの完成予想図（済州島・ソギボ港）



ターミナルに直結した整備中の地元資本の免税店（済州港）

(3) 地元への経済効果の発現

済州港では、地元への経済効果の拡大を目指し、済州観光公社直営の免税店の設置や、FIT（Foreign Independent Travel：個人旅行のこと）旅客のためのシャトルバス運行などに取り組んでいる。その効果については今後検証されることとなるが、地元からの期待は非常に大きい。



おわりに

今回両港で確認したクルーズ船の受入れにかかる課題については、日本のクルーズ主要港でも同様の傾向が見られる。そのため、日韓両国が情報の共有と課題の解決に向けた取組に関する連携を深めることが、早期の課題解決に有効である。また、日韓両国にとっての中国市場のように、市場の過度の偏りというリスクを最小限にするために、ワールド・クルーズの寄港誘致や、自国発着のクルーズ商品の造成、フライ・アンド・クルーズの推進による広範な国々からの旅客の誘致などにも、今後でも取り組んでいく必要がある。今回の釜山港、済州港視察を通じ、同様の課題を抱える日韓の連携の余地がまだ大きいと実感したところである。