

World Watching 188

ワールド・ウォッチング

東アジアのクルーズ母港 上海港の動向と 新たな取り組み



伊藤 寛倫

在上海日本国総領事館
領事



はじめに

近年、中国人の海外旅行は急増しており、中でも、安価に海外旅行が可能なクルーズ旅行市場は爆発的な人気となっている。例えば、当地のOTA (Online Travel Agent) 大手のCtripのウェブサイトを参照すると、上海発九州訪問の4泊5日の団体旅行商品は、航空機利用の場合は5,000元 (≒10万円) 程度から、クルーズ旅行の場合は3,500元 (≒7万円) 程度からが多く扱われているように、クルーズ旅行は航空機利用に比べ、安価かつ荷物も多く運べるという特徴がある。国際クルーズ船の入港回数・乗降客数は急増しており、クルーズ航路は豊富になり、クルーズ産業全体が活性化している。本稿では、中国で最大のクルーズ母港である上海港の状況を中心に、中国におけるクルーズ産業活性化の取り組みの概要を紹介する。



中国政府のクルーズ産業活性化の取り組み

交通運輸部は2014年3月に各省・自治区・直轄市の交通運輸部局等に対し、「我が国クルーズ運輸業の健全な発展の持続の促進に関する交通運輸部指導意見」(以下「指導意見」)を公布した。指導意見は、中国の経済発展と国民の消費レベルの上昇に伴い、クルーズ旅行が新たな消費方式として前途洋々であることを受けて、クルーズ運輸業の発展が国家海洋経済と旅行業の発展戦略の実施促進に重要な意義を有するとの観点から、クルーズ運輸業の健全な発展の持続を強力に促進するために、関係部局に対し、クルーズ運輸業の発展の方向性と当面の主要な取り組み・政策の筋道を明らかにするものとしてまとめられたものである。

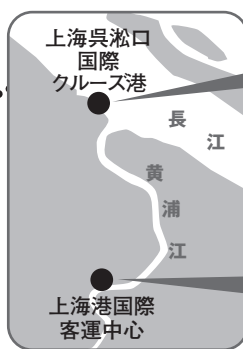


写真:上海呉淞口国際クルーズ港HPより



写真:上海港国際客運中心HPより

指導意見は、クルーズ港湾機能の最適化(合理的なクルーズ港湾配置、秩序正しいクルーズ港湾の建設推進、港湾の運用効率の向上等)に関する項目の他、積極的なクルーズ市場の育成(クルーズ航路の開発、中国資本クルーズ企業の発展支援等)、クルーズ経済発展の促進(クルーズ船への燃料・水供給等のサービス能力の向上等)、クルーズ人材育成の加速(クルーズ船設計・検査、乗務員、経営管理、旅行セールス等多くの種類・レベルの専門人材の育成体系の整備)等も主要な取り組みとして位置付けており、中国におけるクルーズ産業活性化の方向性を総合的に示したものとと言える。



上海港クルーズターミナルの現状

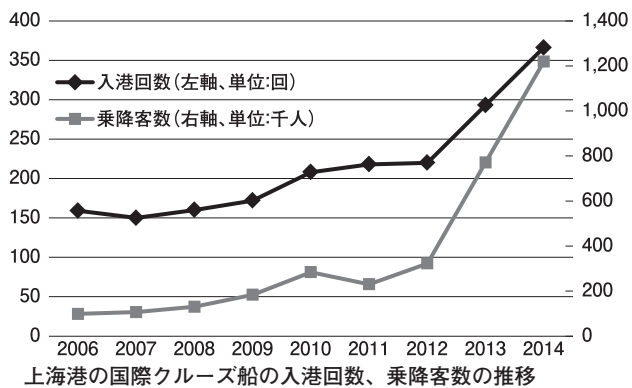
中国国内には、母港機能を有するクルーズ港が6つ存在する(上海、天津、三亜、厦門、海口、舟山)。このうち、上海は、長江の河口、長江デルタの中心に位置し、クルーズ船で日本、韓国、シンガポール、香港、台湾等に48時間以内に到着できるという地理的優位性がある。多くの大型クルーズ船が上海港を母港として運航しており、アジア地区のヘッドクォーターを上海に置くクルーズ企業も多い。かかる状況を反映して、2014年の上海港の国際クルーズ船の入港回数と乗降客数は、それぞれ366回、121.9万人であり、乗降客数の6つのクルーズ母港全体に占めるシェアは、7割超に達した。World Watching 161では、2006年にコスタ・クルーズ社が上海を起点とするクルーズ航路を開設したことが報告されているが、2015年は、10隻のクルーズ船^{注1)}が上海港を母港として運航した。いずれも大型のクルーズ船であり、中でもクエンタム・オブ・ザ・シーズは総トン数16.8万トン、乗客定員4,180人で、2014年に進水したばかりの新しいクルーズ船である。世界的な大手クルーズ企業のクル

ーズ船だけでなく、中国資本のクルーズ船も運航しており、その中で、ゴールデン・エラは総トン数7.2万トン、乗客定員1,814人で、Ctripが出资するスカイ・シー・クルーズ社が2015年から運航を開始した。

上海港には2つのクルーズターミナルがある。1つは、上海国際港務(集団)股份有限公司(上港グループ)に属する企業が運営する上海港国際客運中心(以下「国客中心」)である。国客中心は、上海市内を流れる黄浦江沿いに位置し、市内中心部からのアクセスが良い。882mの岸壁、247mの補助岸壁、7万トン級バース3つ、5万トン級バース1つを有し、水深は-9~13m、原則として7万トン級以下のクルーズ船が利用する。2014年の国際クルーズ船入港回数、乗降客数は、それぞれ151回、13.2万人(前者は対前年比-9.0%、後者は対前年比-9.5%)であり、もう1つのクルーズターミナル(後述)の利用が急増している影響を受けて減少した。他方、指導意見や上海自由貿易試験区の開放措置を活かし、政府の支持を得て、客運中心とイタリアのクルーズ企業の合併のクルーズ系旅行会社が海外旅行取扱業務の許可を取得した^{注2)} ことに加え、免税業務の強化、保税倉庫からクルーズ船への予備部品の保税提供の実施等、多角的な業務展開を図っている。

もう1つのクルーズターミナルは、上海市宝山区政府が出資する企業が運営する上海呉淞口国際クルーズ港(以下「呉淞口」)である。黄浦江と長江が合流する付近の長江沿いに位置し、7万トン級以上のクルーズ船が利用する。国客中心よりも市内中心部から遠いが、高架道路や地下鉄によるアクセスが整備されている。2011年に供用開始した後、旺盛なクルーズ旅行市場を背景に、大型クルーズ船の母港として定着し、2014年の国際クルーズ船入港回数、乗降客数は、それぞれ215回、108.7万人(前者は対前年比+69.3%、後者は対前年比+73.7%)と大きな伸びを見せた。呉淞口を利用するクルーズ船の大部分は、呉淞口を母港とする大型クルーズ船である。現在のスペックは、774mの岸壁、2バース、水深-9~13mのところ、新たに、826mの岸壁、2バース、水深-9~13mの整備を行っている。2017年に供用開始予定であり、クルーズ母港機能の更なる拡大が期待されている。指導意見が公布された後、上海はクルーズ運輸の試験都市となっており、呉淞口は、入国管理部門のスマートゲート、税関検疫部門のクルーズ港湾における中核的機能建設の試験基地として位置付けられるなど、クルーズ振興に係る政策的な後押しも行われている。

このように、上海港はクルーズ港としての機能を拡充しているが、入港回数の大部分を上海港を母港とする国際クルーズ船が占めており、他の港湾を発着する国際クルーズ船の寄港は極めて少ない状況(2014年は入港回数29回、乗降客数6.4万人)であり、寄港するクルーズ船を誘致し、地元経済への貢献度を高める方策が、今後注目される。



我が国のクルーズ振興への影響

上海港の背後地である華東地域は中国国内では所得水準が高い地域であり、呉淞口で進められているターミナル拡張等も踏まえると、上海港は、今後益々クルーズ母港としての機能が強化されていくと考えられる。現在、上海港を発着するクルーズ船の多くは、4泊5日程度の行程で、日本(主に九州の各港湾)と韓国(主に済州)に寄港する比較的安価なカジュアルクルーズであり、我が国の各港湾のクルーズ振興にとっても重要な役割を担っている。

他方、筆者が当地でクルーズ企業やクルーズ船をチャーターする旅行会社からヒアリングしたところによると、以下のような課題も抱えている。

- クルーズ商品が画一的(4泊5日で九州・済州を訪問する商品ばかりで、供給過剰となっている。長い旅程のクルーズ旅行は、休暇を取りにくい、価格が高い等の理由により販売に苦勞するため、供給量が極めて少ない状況)。
- 一般的に、訪日旅行は満足度がかなり高い(国土交通省観光庁の調査結果)が、クルーズ旅行は、エクスカージョンの時間が短い、買物ばかり等の不満もあり、相対的に満足度が低い(訪日旅行がたった1度のクルーズ旅行で終わってしまい、リピーター獲得に繋がらない可能性がある)。
- 九州へのクルーズ旅行商品が増えることにより、航空機を利用した九州旅行の商品価格が値崩れしている(せっかく訪日旅行客数が増えても、国内滞在に要する費用が低額となり、九州に経済的利益が生じない)。

上海港のクルーズ母港としての持続的な発展に伴い、我が国の(九州以外も含めて)各港湾も持続的に恩恵を被るためには、上記のような課題に応えるべく、港湾部局や観光部局が連携し、各港湾の利便性の向上やエクスカージョンの魅力のPRに勤めるなど、クルーズ企業や旅行会社による特徴的なクルーズ商品の企画・開発にインセンティブを与えるような取り組みを行っていく必要があると考える。

注1) マリナー・オブ・ザ・シーズ、クワンタム・オブ・ザ・シーズ、セレブリティ・ミレニアム、コスタ・ヴィクトリア、コスタ・アトランティカ、コスタ・セレーナ、サファイア・プリンセス、海娜号、中華泰山号、ゴールデン・エラ

注2) 中国では基本的に中国資本の旅行会社のみ中国国民の海外旅行の取扱いが認められているが、上海自由貿易試験区の開放措置として、中国と外国資本の合併旅行会社にも海外旅行の取扱いが認められることとされており、同クルーズ系旅行会社が同開放措置適用の第1号となった

【参考資料】

中国港湾年鑑2015、交通運輸部資料、中国港湾資料他