

World Watching 200

ワールド・ウォッチング
連載第200回記念

カリブ海を 取り巻く国々と クルーズ



岡田 光彦

駐トリニダード・トバゴ
特命全権大使

筆者は、2015年8月からカリブ海の南東縁に位置するトリニダード・トバゴ共和国で勤務し、周辺7か国の島国と南米大陸のガイアナ、スリナムを担当している。カリブ海と聞いてイメージするのは、コバルトブルーの海と真っ白な砂浜、豪華客船のクルーズ、レゲエ、サルサ、カリプソ、ソカなどの音楽、それにカリブの海賊というところだろうか。どれもがカリブ海地域の魅力の大きな要素である。



美しいカリブの海（トリニダード・トバゴ）



カリブの音楽「スティール・パン」
(トリニダード・トバゴ)



カリブの歴史遺産「カルタヘナ」
(コロンビア)



カリブ諸国

カリブ海を取り巻くのは、様々な地理的、歴史的、文化的要素を有する多彩な国々である。大きなグループの1つは、トリニダード・トバゴ（以下「TT」と略）、ジャマイカなどの旧英領の国々で、公用語は英語である。もう1つは、旧スペイン領のキューバ、パナマなど、スペイン語を公用語とする国々である。この他に、フランス語を公用語とするハイチ、さらには、バージン諸島、マルティニーク、アルーバ等の米、英、仏、蘭領の島々が点在している。日本からカリブ海地域への直行便はなく、米国等での乗り継ぎにより丸1日近くが必要になる。

これらの国々では、ハリケーンなどの自然災害に脆弱で気候変動の影響を強く受けるため、日本からの防災や再生可能エネルギー分野の支援に対する期待が大きい。安倍総理は、2014年に日本の総理として初めてのカリブ地域訪問としてTTを訪れたのを

初めとし、2015年はジャマイカ、2016年はキューバと3年連続で当地域に訪れ、我が国とカリブ地域の関係は急速に深まっている。



カリブ海のクルーズ

FCCA（フロリダ・カリブ海・クルーズ協会）の統計¹⁾によれば、2015年にFCCAまたはCLIA²⁾（クルーズライン国際協会：62社からなり世界のクルーズキャパシティの95%を提供）の会員が運航するクルーズに参加した乗客は、全世界で年間2,300万人とみられる。地域的にはカリブ海が36%と第1位のシェアを有しており、第2位の地中海（シェア20%）を大きく引き離している。カリブ海では、マイアミやフォート・ローダーデール、プエルトリコなどを起点とするクルーズが盛んに行われているが、1週間程度の日程では、日

本海の3倍近い広さを有するカリブ海の全域を巡ることは不可能である。このため、東（バハマ、バージン諸島等）、西（メキシコ、ジャマイカ等）、南（カルタヘナ、キュラソー等）など、いくつかの方面別にツアー



ドミニカ国の首都ロゾーに入港したP&Oの「ブリタニア」（2015年就航、143,730トン）

が設定されている。カリブ地域でクルーズ客の上陸が多いのは、バハマ、コスメル（メキシコ）、セント・マーチン（仏・蘭領）の順となっており、クルーズ船の基地であるフロリダから比較的近い目的地が好まれていることがうかがえる。12月から4月頃の乾季がクルーズのハイシーズンであり、この時期には1つの港に大型クルーズ船4隻が同時に入港することもある。

セントキッツからTTに至る、カリブ海の東縁に位置する小さな島国は、石油、ガスを有するTTを除き天然資源に恵まれず大きな産業も有しないため、国家経済の維持に苦心している。このため、一定額以上の不動産投資等を行った外国籍の者に市民権を与えるプログラムに活路を見出そうとする国もあるが、より持続可能な経済活動として観光産業への期待は大きい。これらの島国における客船ターミナル整備構想の中で注目されるのは、近年カリブ地域への経済進出が顕著な中国からの援助を前提とした、アンティグア・バーブーダの首都セント・ジョーンズの港湾改修プロジェクトである。本プロジェクトは、客船・貨物ターミナルを含み総投資規模2億ドルと言われており、近年建設された同国の首都空港新ターミナルビルと同様に、中国輸出入銀行からの低利借款による整備を想定している。2016年11月、同銀行は第1フェーズとして貨物ターミナルに関する1億ドルの借款を承認した。



客船ターミナル（アンティグア・バーブーダ）

億ドルに達し、75,000人の雇用を生み出しているということである。クルーズ乗客の寄港地での支出額は、1人当たり104ドルと、さほど大きくないが、3年前の調査に比べて8.5%増加している。各国では、地元経済への波及効果を上げるため、魅力的な地元民芸品の開発、地元食材のクルーズ船での使用売り込み等を進めようとしている。クルーズターミナルの背後に、海外の高級品を販売する免税店を配置している港もあるが、地元産品の販売拡大は、地元経済への波及効果拡大につながるだろう。

カリブ海の南東端に当たるTTではクルーズ船の入港が比較的少なかったが、2016年2月、日本のクルーズ船「飛鳥II」が、世界一周航海の一環として500人の日本人乗客を乗せてポート・オブ・スペイン港に初入港した。カリブ海のクルーズに日本から参加する場合は、多くはフライ・アンド・クルーズになると思われるが、今後より多くの方々がその魅力を体験されることを期待したい。北東アジア海域をカリブ海のようなクルーズ市場に成長させ、2020年に訪日クルーズ旅客500万人を目指す日本にとって、何か参考になることに出会えるかもしれない。（本稿は筆者の個人的な見解である）



クルーズの振興と経済効果

アンティグア・バーブーダを例にとると、観光産業が外貨収入の85%を生み出している一方、入込客の80%はクルーズ船によっている³⁾。このようにクルーズ船の誘致は、カリブ諸国の観光産業振興において大きな位置を占めるが、クルーズ船入港をいかに地元経済の発展に結び付けるかが大きな課題である。カリブ海のカリブ海クルーズ客が入港地で上陸するのは4、5時間⁴⁾であり、地元への主な経済効果は乗客の買い物、観光ツアー、飲食を通じて発生する。クルーズ産業全体の経済効果はカリブ海全体で年間32

- 1) Cruise Industry Overview 2015, Florida-Caribbean Cruise Association
- 2) CLIA Website:
<http://www.cruising.org/cruise-vacationer>
- 3) Antigua Pier Group Website:
<http://cruiseantiguabarbuda.com/index.html>
- 4) Economic Contribution of Cruise Tourism to the Destination Economies, Business Research & Economic Advisors, October 2015