

クルーズ船寄港地・沖縄

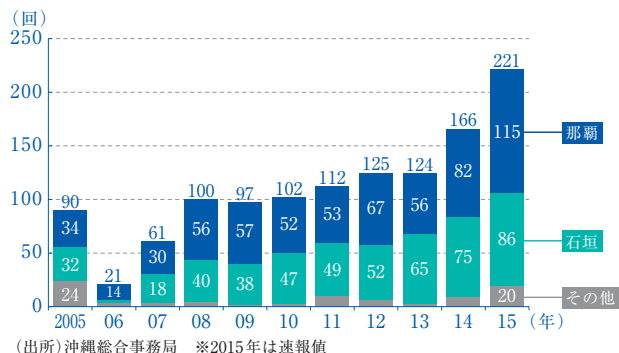
爆発的な増加が続く入域外国人観光客数、中でも近年目を引いているのが最大4000人規模で訪れる大型クルーズ船の寄港だ。クルーズ船寄港の実態と沖縄へ与える影響、受け入れの課題や今後の見通しについて紹介する。

クルーズ船の現状

近年の沖縄への入域観光客数増加は外国人観光客によって支えられているといえる。2015年1～11月の入域観光客数実績でみると、全体およそ650万人のうち、137万人が外国客であった。国内客数のおよそ5分の1程度であるため、割合で見ると少なく映るが、同期間における国内客の前年比増加率が1.6%程度だったのに対し、外国客は65%以上も増加した。毎月の外国客の入域数をみても、前年同月比で2倍、3倍となる月があり、2013年8月以降、対前年同月比増が継続しているなど、非常に好調である。この大幅な増加に寄与しているのが、外国客137万人のうち、39万人を占めたクルーズ船客だ。

クルーズ船の寄港回数は、2000年代後半から年間100回前後で推移し、緩やかな増加傾向にあった。これが2014年から大幅に増加し、2015年の寄港実績は221回に上っている(図表1)。さらに2016年には399回の寄港が予定されている。これは2015年実績のおよそ8割増にあたる。

図表1:クルーズ船の寄港回数

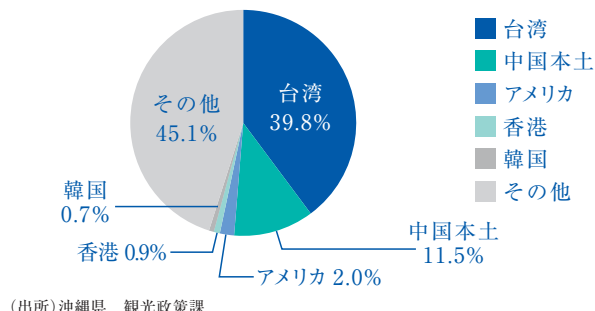


寄港回数の増加に伴い、クルーズ船客数も大きく増加している。2014年のクルーズ船客全体が29.4万人であったのに対し、2015年は、1～11月までの実績で42.3万人となり、既に前年実績を大きく上回っている。なお、2015年の42.3万人のうち、外国客は38.6万人で、9割以上を外国客が占めている状況だ。

ちなみに、クルーズ船による入域外国人客数をみるときは、特例上陸者の数が含まれていることに留意が必要である。特例上陸者とは船員等を指し、多い時でクルーズ船全乗員の3分の1ほどに上るといわれている。クルーズ船の寄港とともに観光客だけでなく、相当数の特例上陸者が入域しているのだ。

クルーズ船で訪れる外国客の国籍をみると、「台湾」が最も多く4割となっている(図表2)。次いで「中国本土」がおよそ1割で第2位、次いで「アメリカ」が2%で第3位となる。なお、「その他」については、その他の国籍および前述の特例上陸者を含めた人数となっている。このため、実質的にはほとんどが「台湾」および「中国本土」からの観光客であるといつてよい。

図表2:クルーズ船で訪れる外国客の国籍



クルーズ船の経済効果

クルーズ船で訪れる観光客の大きな特徴として、滞在時間の短さが挙げられる。例えば、沖縄にもよく訪れているスタークルーズの寄港時間は、多くが9時間前後である。入出国手続きにかかる時間としてそれぞれ2時間を加味すれば、実際に上陸して活動できる時間は5時間ほどである。しかしクルーズ船客は短時間の滞在でも大きな経済効果をもたらしているようだ。

2013年度に実施された沖縄県外国人観光客実態調査によると、クルーズ船客一人当たりの沖縄本島上陸時の平均消費額は18,693円と算出された。対して、同調査による空路客の宿泊費を除く平均消費額は74,072円となっている。空路客は平均5日間滞在しているため、単純にこの金額を5日間で按分すると1日当たり15,000円程度となる。安易な比較はできないが、時間単位でみるとクルーズ船客の消費額は高いといえそうだ。ちなみに上記の消費額でスタークルーズ(乗員1,500人)が上陸した場合の総消費額の単純推計は、1回寄港当たりおよそ3,000万円となる。

このほかにも、沖縄へ寄港するなかでは最大規模のクルーズ船「クァンタム・オブ・ザ・シーズ(乗員:4,180人、乗組員数:1,500人)」で訪れた観光客についての調査が行われており、乗客1人当たりの消費額は138,000円、1回寄港当たりの直接経済効果は6.5億円と推計されている(2015年12月24日 内閣府沖縄総合事務局発表資料)。

同クルーズ船には上海からの乗客、つまり中国人客が多い。このように大きな経済効果が生まれているのは、「爆買い」で注目されている中国人客が主な乗客であることと、同船の圧倒的な規模の大きさによるものだろう。

バスと通訳ガイドの確保

先述の大型クルーズ船「クァンタム・オブ・ザ・シーズ」が那覇港に寄港した際には、およそ4,000人が上陸、全乗員の上陸手続きに3時間かかり、45人乗りの大型バス120台がチャーターされたと報道されている(沖縄タイムス2015年8月2日朝刊8面)。

このように大量の観光客が上陸する際の受入れ体制には課題が多い。主として、観光バスの台数確保、およびバス台数と同じ分必要となる通訳ガイドの確保などが挙げられるだろう。バスは、冬場は修学旅行シーズンのため繁忙期となる。修学旅行対応のため多くが出払ってしまうため、台数が足りなくなるといわれる。このような繁忙期に「クァンタム」のようなク

ルーズ船が寄港すれば、バスの確保は非常に困難といえよう。

また、通訳ガイドの確保も同様に困難だ。法律上、外国人を案内するためには、通訳案内士等の資格を有していなければならないことが定められている。沖縄には通訳ガイドの数的確保のため、国家試験である「通訳案内士」資格のほか、県が実施する「地域限定通訳案内士」と「沖縄特例通訳案内士」が特例制度として整備されている。しかしこれらの資格を有している中国語の通訳案内士等の現状を見てみると、188名(2015年10月31日時点、沖縄県への登録ベース)のみに留まる。

県内には、空路で訪れている外国客の方が多く、空路客に対応する通訳ガイドはツアー期間(平均4~5日)拘束されてしまう。その上、通訳案内士等の稼働率は半数に満たないという状況もあるため(沖縄総合事務局 沖縄ミニ経済レポート vol8、2015年9月17日発表)、現状では有資格者だけで対応することは不可能であろう。

課題のクリアに向けて

このようななか、先に発表された2016年の寄港予定回数399回の報道は朗報で、クルーズ船の寄港頻度の高まりが、受入れ体制の拡充に作用することが期待される。

寄港頻度にばらつきがあったこれまでの環境では、バス会社やガイドにとっては、ビジネスとして対応するには不安な部分があった。バス会社は他の団体旅行に対応しながら、なんとかやりくりしてクルーズ船に対応する、通訳ガイドにおいては、空路で訪れる団体に対応するとクルーズ船まで手が回らない、あるいはニーズが少なく通訳ガイド業では生計が立てられないなどの問題があった。

今後、例えばクルーズ船の寄港頻度が週4回ほどになれば、バス会社も通訳ガイドもある程度のクルーズ船需要を見込むことができ、ビジネスとして専門的に取り組む気運も高まる。バス会社ではクルーズ船対応の部署を新設したり、通訳ガイドにおいてもクルーズ船専門ガイドという業態も可能となるのではないか。このように民間事業者の積極的な参入が進めば、ソフト面の受入れ体制も拡充し、寄港地としての沖縄の評価も上がる。クルーズ船誘致を積極的に進める他府県に対して優位性を築くこともできるだろう。

このような点で、ことしは今後のクルーズ船寄港数の行方を占う年になる。大型クルーズ船から大量に上陸してくる外国客をすんなりとさばいていく、こなれた観光地・沖縄の実現に期待したい。

(海邦総研地域経済調査部/瀬川孫秀)