

TUMSAT-OACIS Repository - Tokyo

University of Marine Science and Technology

(東京海洋大学)

日本におけるカジュアルクルーズの可能性

メタデータ	言語: jpn 出版者: 公開日: 2021-11-30 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 和多田, 万力 メールアドレス: 所属:
URL	https://oacis.repo.nii.ac.jp/records/2266

修士学位論文

日本におけるカジュアルクルーズの可能性

2021 年度

(2021 年 9 月)

東京海洋大学大学院

海洋科学技術研究科

海運ロジスティクス専攻

和多田 万力

修士学位論文

日本におけるカジュアルクルーズの可能性

2021 年度

(2021 年 9 月)

東京海洋大学大学院

海洋科学技術研究科

海運ロジスティクス専攻

和多田 万力

Abstract

1. Introduction

This thesis is about issues of Japanese marine consciousness and solutions for it. In Japan, many people especially young people are not interested in the sea. It can reduce the number of maritime researchers, engineers, and so on in Japan. In other words, this problem can be Japanese indifference to important ocean issues like territorial and marine resources problems. To solve the issues, this thesis considered casual cruises which are very cheap and short cruises for all people. But in Japan, many people don't know about such a cruise. So, this thesis suggested casual cruises for Japanese people.

2. Method

Firstly, the Japanese cruise market was considered. It discovered that the Japanese cruise population has been increasing slowly but cruises have not been popular leisurely in Japan as the United States yet.

Secondly, Japanese cruises environments were considered by comparing popular cruise areas Miami in the United States. It discovered that a cruise price should be decided without an income of casino because it is impossible to run a casino on cruise ships in Japan. And the schedule should be decided by considering a Cabotage rule. But Japan does not have a good environment to avoid this rule. In short, the cruise price has to be cheap for the Japanese without the income of the casino. And the point of departure, arrival, and port of call has to be chosen by considering the Cabotage rule.

Thirdly, a cruise price and schedule were considered based on an example of a casual cruise run by Star Cruises in Japan. It discovered that a Japanese casual cruise price should be about \$210. And the schedule should be less than 2 overnights.

3. Conclusions

In conclusion, I suggested 2 overnights cruises which go to Busan or Jeju Island in Korea. This cruise starts on Friday night because passengers can take part in the cruise after works. This schedule makes people possible to go on a cruise without taking any vacations. The point of departure and arrival are Hakata port in Fukuoka. I choose Hakata for two reasons.

Firstly, the cruise must avoid the Cabotage rule. This cruise realizes 2 overnights and avoids the Cabotage rule.

Secondly, this cruise can collect passengers from all over Japan by Fly & Cruise.

Finally, I left a problem to make activities in the ship better.

目次

1. 序論	1
1.1. 研究背景	1
1.1.1. クルーズの定義	1
1.1.2. 世界のクルーズ市場の動向	2
1.1.3. クルーズクラスの分類による階層構造	5
1.1.4. カジュアルクルーズの特徴	7
1.1.5. 日本人の「海洋意識」	9
1.2. 研究目的	11
1.3. 本論文の構成	11
2. 日本のクルーズ市場の現状	13
2.1. クルーズ人口	13
2.1.1. 日本船社運航クルーズ船の乗客数	13
2.1.2. 外国船社運航クルーズ船の乗客数	14
2.2. クルーズ普及率	16
3. 日本のクルーズ実施環境	18
3.1. 法規	18
3.1.1. カボタージュ規制	18
3.1.2. カジノ規制	20
3.2. 地理的条件	21

3.2.1. 台風による影響	22
3.2.2. カボタージュ規制回避のための環境	23
4. 日本人向けカジュアルクルーズの具体的プランの提案	24
4.1. スタークルーズ日本市場参入の詳細	25
4.2. スタークルーズ撤退の要因	30
4.2.1. クルーズ料金の値上げ	30
4.2.1.1. 日本人の旅行費用	30
4.2.1.2. 日本でカジュアルクルーズを実施する場合の料金	31
4.2.1.3. クルーズ料金と旅行費用の比較	37
4.2.2. クルーズスケジュールの変更	39
4.3. 日本人向けカジュアルクルーズの詳細	43
5. 日本でのカジュアルクルーズ実施による効果の検証	46
5.1. フライ&クルーズの実現	46
5.2. クルーズ成功による日本のクルーズ人口の増加の期待値	49
6. 結論	53
6.1. 日本人の海洋意識低下とカジュアルクルーズの役割	53
6.2. 日本のクルーズ市場の現状とクルーズ実施環境	53
6.3. 日本人向けカジュアルクルーズの具体案	55
6.4. 今後の課題	56
6.4.1. 博多発着クルーズに残る課題	56

6.4.2. クルーズ業界全体の課題	58
謝辞	60
参考文献	61

1. 序論

1.1. 研究背景

日本では一般的にクルーズというと「豪華客船」、「高い」、「裕福な人が行くもの」といったイメージを持つ人が多い。実際、2017年にJTBが行った調査では日本人のクルーズに対するイメージとして回答者の約45%が「豪華、優雅」と回答し圧倒的に多い結果となった。また「豪華、優雅」に次いで「高額」というイメージも22%で2番目に多かった¹。

しかし現在世界的な流れとしては、大衆向けのカジュアルクルーズと言われる誰でも手軽に行くことができるタイプのクルーズがブームとなっている。本論文では、日本において国民の海洋志向の向上につながるためのカジュアルクルーズの運航方策について研究を行った。

1.1.1.クルーズの定義

そもそもクルーズとは、フェリーや連絡船などの移動手段としての船旅ではなく、船に乗ることそのものを目的とした船旅の事である。例えば、豪華客船の代名詞として度々使用されるタイタニック号という客船があるが、実はタイタニック号は大西洋横断航路に就航していた定期客船²でありクルーズ客船ではない。航空機が登場し普及するまでは海を越える移動手段は船であった。つまりタイタニック号のような客船はあくまで大西洋横断の「移動手段」であり、そうした客船による船旅はクルーズではない。

このように、一般的にクルーズは航空機普及以前の移動手段とし

ての客船による船旅などと混同されることも多い。そこで、最初に本研究におけるクルーズについて定義する。「本研究における定義」としたのは、これまでクルーズに関する先行研究で各研究者がそれぞれのクルーズの定義を述べてきた³ため、学術的に明確な定義が存在しないためである。

本研究ではクルーズを「船に乗ることそのものを目的とした船旅で、寄港地がある場合は現地での観光も目的の1つとした船旅」と定義する。先述したように、移動手段としての船旅ではないということを確認するため「船に乗ることそのものを目的とした船旅」とした。後半部分の寄港地に関する記述については、船に乗ることそのものを目的とし、かつどこにも寄港しない船旅も存在するため、そうした船旅もクルーズに含めさせる意図で寄港地での観光を目的の必要条件に含めない書き方とした。また、この定義ではプレジャーボートや遊覧船も条件に当てはまってしまうが、本研究ではこれらは含めないとする。

1.1.2. 世界のクルーズ市場の動向

本研究におけるクルーズを定義したところで、次に世界のクルーズ市場の動向について説明する。最初に図 1-1 を示す。このグラフは国土交通省の発表しているデータを基に作成した世界のクルーズ人口の推移を示しているグラフである。このグラフから、1990年には463万人であった世界のクルーズ人口が27年間で5倍以上の2580万人にまで増加していることが分かる。

この増加の要因は、先述した大衆向けクルーズであるカジュアルクルーズというタイプのクルーズが登場し誰もが手軽にクルーズに

行けるようになったことである。そこでまず次項でこのカジュアルクルーズについて説明する。

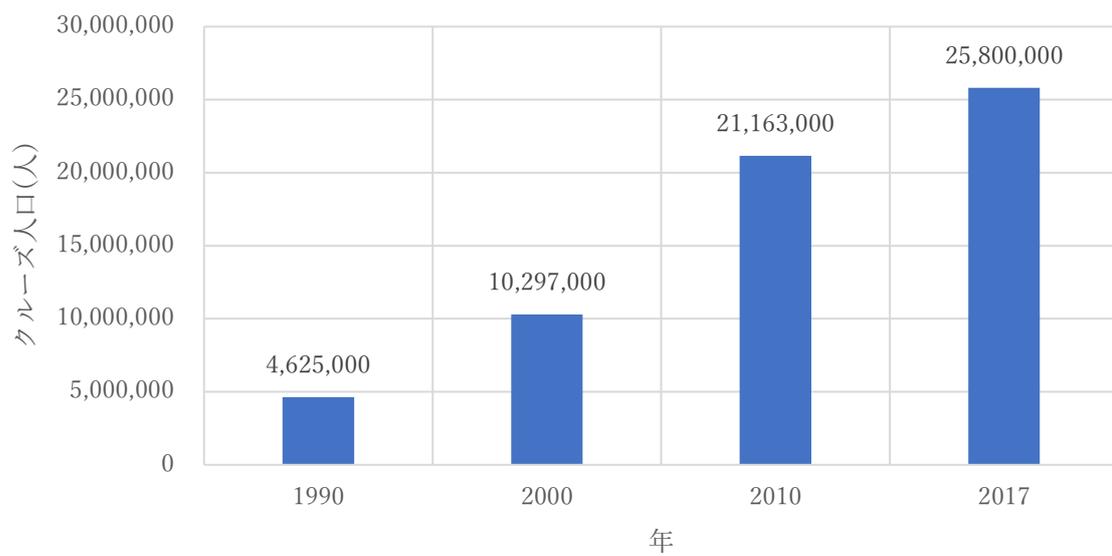


図 1-1 : 世界のクルーズ人口の推移⁴

1.1.3.クルーズクラスの分類による階層構造

クルーズはクラスの分類により図 1-2 のような階層構造になっていて、上から順にラグジュアリー、プレミアム、カジュアルという 3 つのクラスに分けられる。これらのクラスは 1 泊当たりの平均クルーズ料金とクルーズ期間によって分けられる。簡単な解釈としては、より上のクラスほど高級なクルーズという認識で問題ない。

これらのクラスについて順番に説明する。ラグジュアリークラスは 1 泊当たりの平均クルーズ料金が約 4 万円から、クルーズ期間が 10 泊からである。有名な例として、飛鳥Ⅱやクイーン・エリザベスなどがこのクラスに分類される。次にプレミアムクラスは 1 泊当たりのクルーズ料金が約 2 万円から、クルーズ期間が 7 泊程度からである。日本人になじみのある例としてはダイヤモンド・プリンセス号などがこのプレミアムクラスに分類される。そして最後に、カジュアルクラスは 1 泊当たりのクルーズ料金が約 1 万円から、クルーズ期間が主に 3 から 7 泊である。それぞれのクラスがクルーズ市場において占めるシェアは、ラグジュアリークラスが約 4%、プレミアムクラスが約 16%、カジュアルクラスが約 80%である。

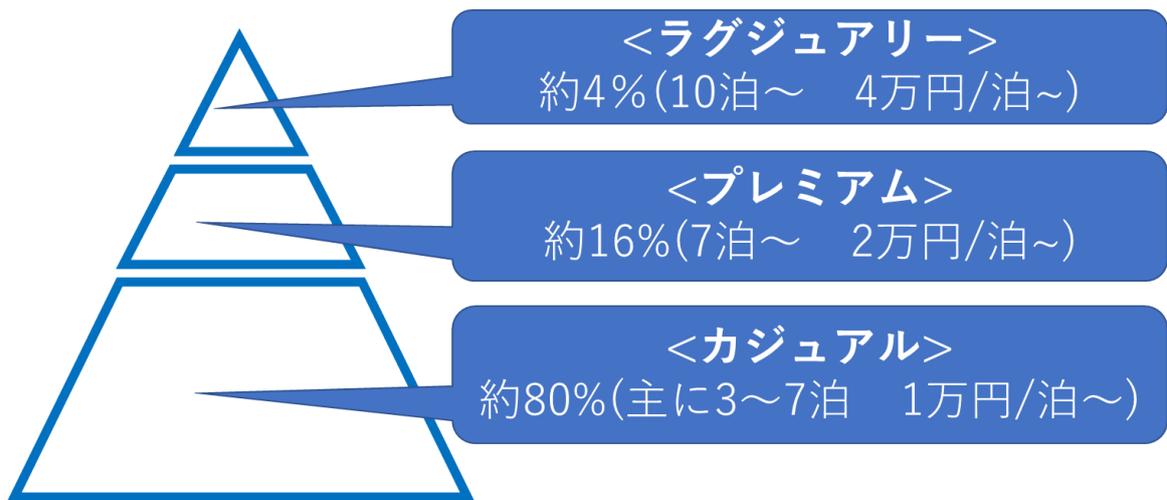


図 1-2 : クルーズクラスの分類による階層構造⁵

1.1.4.カジュアルクルーズの特徴

このようなリーズナブルな価格で短いクルーズが本研究で扱う大衆向けクルーズ、すなわちカジュアルクルーズである。しかしこのクラス分けはあくまで目安であり、金額とクルーズ期間に明確な基準があるわけではない。またラグジュアリークラスである飛鳥Ⅱが夏に2泊3日の伊東花火クルーズを実施するなど、ラグジュアリークラスの船が短いクルーズを実施する例もある。

そこでカジュアルクルーズについて、その特徴をより詳細に記述すると、以下の4つ⁵となる。

- ① 低価格
- ② クルーズ期間の短さ
- ③ 定期定点クルーズ
- ④ フライ&クルーズ

「低価格」と「クルーズ期間の短さ」の2つについてはクルーズのクラス分けでも述べたように、他のクラスと比較して低価格でクルーズ参加に長い休みを必要ないという特徴である。これらに加えて3つ目が「定期定点クルーズ」である。定期定点クルーズとは、1つの港を起点とした定期クルーズのことである。例えば、カジュアルクルーズの一大拠点となっているアメリカのマイアミがこれに当たる。毎週金曜日にマイアミを出発、カリブ海を周遊後翌週の金曜日に再びマイアミに帰港するといった形である。船はその後すぐに乗客を乗せ換え再び同じ日程で同じ航路のクルーズに出発する。これが定期定点クルーズである。1つの同じ場所を発着の起点とし、同

じクルーズを短い周期で実施するので、手軽に自分の都合がよいタイミングで参加することができる。

そして4つ目がフライ&クルーズである。フライ&クルーズとは、クルーズが行われている場所まで飛行機で行き、そこで短いクルーズに参加し、再び飛行機で帰ってくるという旅行形態のことである。例えば日本からハワイ周遊クルーズに参加する場合を考えると、ハワイとの往復を飛行機で片道数時間、現地でのクルーズを数日ということになる。そのため日本からクルーズ船でハワイへ行って帰ってくるハワイ周遊クルーズよりもはるかに短い時間でのハワイ周遊クルーズが可能となる。またフライ&クルーズではクルーズのチケットと航空機のチケットをセットで旅行商品として販売するため、乗客にとっては自分でクルーズと航空機を別々に予約する場合よりも安く済む⁶というメリットもある。そのため遠方から訪れる場合でも、航空機のチケット代が高くなってしまい結果的に旅行費用が高くつくということにならず、カジュアルクルーズの低価格という特徴を生かしつつより広い地域から集客を行うことができる。

このフライ&クルーズはもともと、アメリカのマイアミがカジュアルクルーズの拠点となった後、全米からの集客を可能にするために始まったものであるが、現在ではカジュアルクルーズの重要な特徴の1つというべき存在になっている。

こうしたカジュアルクルーズの成功例としてはアメリカのディズニー・クルーズラインがある。ウォルト・ディズニー・カンパニーは元々海運会社やクルーズ会社ではない。しかし同社はそのブランド力と資本力で、ディズニーブランドを使った様々な船内アクティビティを行い成功している。また、現在日本にカジュアルクルーズの

成功例はないが、プレミアムクラスのダイヤモンド・プリンセス号は今や海外船社日本発着クルーズの代表例とっていい。プレミアムクラスではあるもの、これまで飛鳥Ⅱ等の日本船やクイーン・エリザベスといったラグジュアリークラスの客船以外になじみのなかった日本人にとってその料金はインパクトのある安さであったと考えられる。

1.1.5.日本人の「海洋意識」

ここまで、カジュアルクルーズの普及により現在全世界では数千万人の人がクルーズに参加するようになったということを述べた。しかし一般的に、日本ではいまだにクルーズに対して「高い」、「裕福な人が行くもの」というイメージが根強く残っている。そして日本人がいまだにクルーズに対してこうした古いイメージを持っているということは、今後日本においてクルーズ市場が発展していかないという単純な問題ではない。実はその背景には日本人の「海離れ」や「海洋意識」という問題が存在し、このようなクルーズに対する認識もそうした問題の一部であると考えられる。

例えば、2017年に日本財団が行った『「海と日本」に関する意識調査』では、若年層になるほど海に対して親しみを感じる人の割合が少ないという結果が出た。そして10代の約4割が海に対して親しみを感じておらず、若年層の「海離れ」が判明した⁷。

このような海離れの背景にはレジャーの多様化があると考えられる。例えば、日本の海水浴客数は直近10年だけでも約3分の1に減少している⁸。これは、海水浴に行かなくともナイトプール等の選択が増えたためであると考えられる。ナイトプールとは、夜にホテル

のプールでお酒等をたしなみながらゆったりとした時間を過ごすことである。またプールに入るとしても水遊びを楽しむのではなく、プールでゆっくり過ごしている時間そのものを楽しむ大人のプール遊びである。近年は若者の間で流行していてニュースでもたびたび取り上げられる。ナイトプールならば海水浴のように砂で汚れることはなく、日焼けもしない。さらにインスタグラム等の SNS にアップできるような綺麗な写真を撮ることもできる。そのため若者の間でも人気となっている。もちろんナイトプールはレジャー多様化の一例に過ぎないが、このようにレジャーの選択肢の幅が広がったことがこうした海離れの背景にあると考えられる。

そしてこのような海離れが将来の海事人材の育成に関わるということもまた否定できない。実際著者の以前行った日本人の海洋意識に関する研究⁹では、小さい頃の海体験が、将来海に対して関心を持つことにつながるということが判明した。

そしてまた、こうした海洋への関心というのはより広い視野で考えれば、海洋資源や領土問題といった海洋に関する重要な問題への関心ともいえる。こうした諸問題に日本人が関心を持つということが我が国の国益上・国防上重要であることは言うまでもない。その証拠として日本政府もこうした海洋意識問題には関心を持っており、2016年7月には安倍晋三内閣総理大臣(当時)による海洋教育推進組織「ニッポン学びの海プラットフォーム」が立ち上げられ、2025年までにすべての市町村で海洋教育が実施されるようにすることを目指すと表明された¹⁰。また2017年には小・中学校の新たな学習指導要領が告示され、海洋、特に領土問題に関してより強化された内容へと改訂された¹⁰。

1.2. 研究目的

前節までで述べてきたように、現在日本には「海離れ」や「海洋意識の低下」といった問題が存在する。

しかしその一方で、クルーズを含むマリンレジャー等の普及がそうした問題を解決する可能性もある。著者の以前行った研究⁹では、小さい頃の海体験が海への関心を高めるだけでなく、海とより近い距離で触れ合うような海体験が海に対して好印象を抱くことに寄与するということも明らかになった。つまり、実際クルーズ船に乗り海の上で過ごすという体験により海に対する関心が増し、海に対してより好印象を持つきっかけになり得るということである。

そのため本研究では、日本人の海洋意識向上による我が国における将来的な海事人材の確保、日本を取り巻く重要な海洋諸問題への国民のより一層の関心を目的とする。そしてそのために大衆向けであるカジュアルクルーズを日本でも普及させる方法について、日本人のライフスタイルや収入、法的規制といった面から考察を行い、最終的に日本人向けの具体的なカジュアルクルーズプランを提案する。

1.3. 本論文の構成

本論文は日本のクルーズ市場の現状把握と日本人向けカジュアルクルーズの具体的なプランの提案、そして今後の課題で構成されている。最初に、これまで第1章では本研究のテーマにもなっているカジュアルクルーズについて説明してきた。そして日本人の海離れ問題が深刻であり、その問題解決にこのカジュアルクルーズが有効である可能性があるを示した。

次に第 2 章で日本のクルーズ人口の推移及びクルーズ普及率という指標から、日本のクルーズ市場の現状を調査している。続いて第 3 章ではより具体的に日本とアメリカでクルーズ実施のための環境の違いを比較し、日本でカジュアルクルーズを実施する場合に考慮しなければならない事項について整理している。

第 4 章では、第 3 章での結果を考慮した日本人にとって魅力的なクルーズを具体的に提案している。実際に外国船社が日本でカジュアルクルーズを行った例を基にクルーズ料金、クルーズスケジュールという 2 つの面から検討を行っている。第 5 章では提案したクルーズの効果を検証している。具体的には、提案したクルーズを実施の際にフライ & クルーズで行うことができるかということ、そしてクルーズ実施による日本のクルーズ人口の増加について検証している。

最後に第 6 章で結論及び提案したクルーズに残る課題及び今後の日本のクルーズ業界が解決しなければならない問題について言及している。

2. 日本のクルーズ市場の現状

日本でのカジュアルクルーズ実施を考えるため、最初に日本のクルーズ市場の現状について調査を行った。そのためにクルーズ人口及びクルーズ普及率という 2 つ側面から現状把握を試みた。

2.1. クルーズ人口

最初に日本のクルーズ人口について考察した。クルーズ人口はその国にけるクルーズの参加人口であり、国土交通省発表のデータにより作成した日本のクルーズ人口の推移を表したグラフが図 2-1 である。緑のグラフが日本の総クルーズ人口を表している。そして青とオレンジのグラフがそれぞれ、総クルーズ人口を日本船社運航のクルーズ船と外国船社運航クルーズ船参加のクルーズ人口に分けたグラフである。

2.1.1. 日本船社運航クルーズ船の乗客数

このグラフから、日本船社運航のクルーズに参加する日本人の数はクルーズ元年と呼ばれた 1989 年と 2018 年を比べるとほぼ同じであり、日本船社による日本のクルーズ市場の拡大が行われていないことがわかる。1989 年から一時的に増加している部分に関しては、当時海運不況で新規事業を求めていた日本の海運各社が海外でのカジュアルクルーズの爆発的な成長を知り次々と参入したためである⁵。1989 年がクルーズ元年と呼ばれるのはそのためである。しかし当時の日本の海運会社は海外でのクルーズ市場の爆発的な成長を従来のようなラグジュアリークラスのクルーズの人気によるものと勘違いしていたと言われている。そのためクルーズ元年から 3 年間の間

に日本船社は 10 隻のクルーズ船を市場に導入したがそれらはカジュアルクルーズ船ではなく従来のものと同じ高級志向のラグジュアリークラスの客船であったことから思うように集客ができず、ほとんどがすぐに撤退した。その後は多少変化がありつつも飛鳥Ⅱとにっぽん丸、そしてぱしふいっくびいなすによる 3 隻体制が長らく続いて現在に至る。

2.1.2. 外国船社運航クルーズ船の乗客数

しかし、日本船社による日本のクルーズ市場の拡大が行われていない一方で図 2-1 の外国船社運航船に参加する日本人のクルーズ人口を見ると、その人数は増加傾向にあることが分かる。特に、米国の大手カジュアルクルーズクルーズ会社であるロイヤル・カリビアンが 2010 年に、プリンセス・クルーズが 2013 年に、コスタクルーズが 2016 年に日本発着クルーズを開始した⁵こともあり、2010 年からの 8 年間で 2 倍以上に増えている。このことから、日本にもカジュアルクルーズの世界的な流れが全く来ていないということはなく、日本においてもカジュアルクルーズに参加する人が増える兆候はあるといえる。

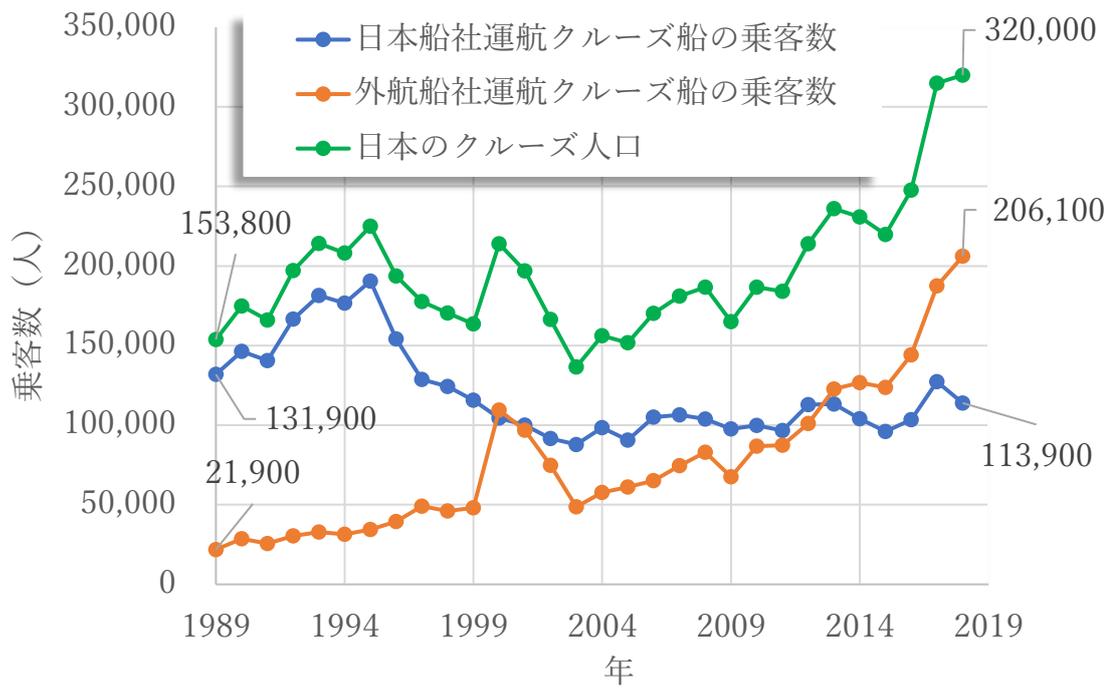


図 2-1：日本のクルーズ人口の推移¹¹

2.2. クルーズ普及率

ここまでクルーズ人口という指標から日本のクルーズ市場を見てきたが、他国と比較して日本でどれ程クルーズがレジャーとして定着しているかを考察するために、クルーズ普及率という指標を導入する。クルーズ普及率とは、

$$(\text{クルーズ普及率}) = (\text{クルーズ人口}) / (\text{人口})$$

で求められ、その国でクルーズに参加する人の割合を意味している。その国におけるクルーズの定着度ととらえるとわかりやすい。

そしてこのクルーズ普及率について、世界各国のクルーズ普及率をグラフにしたものが図 2-2 である。マリンレジャーが盛んであるオーストラリア及びニュージーランド、そして大手カジュアルクルーズ会社のあるアメリカのクルーズ普及率はどちらも 4% 近い。それに対して日本のクルーズ普及率は約 0.2% にとどまっている。また、イギリスやドイツといったヨーロッパの先進国と比べても低いことが分かる。このことから、カジュアルクルーズが浸透している他国と比べると日本ではまだまだカジュアルクルーズがレジャーとして定着していないということが分かる。

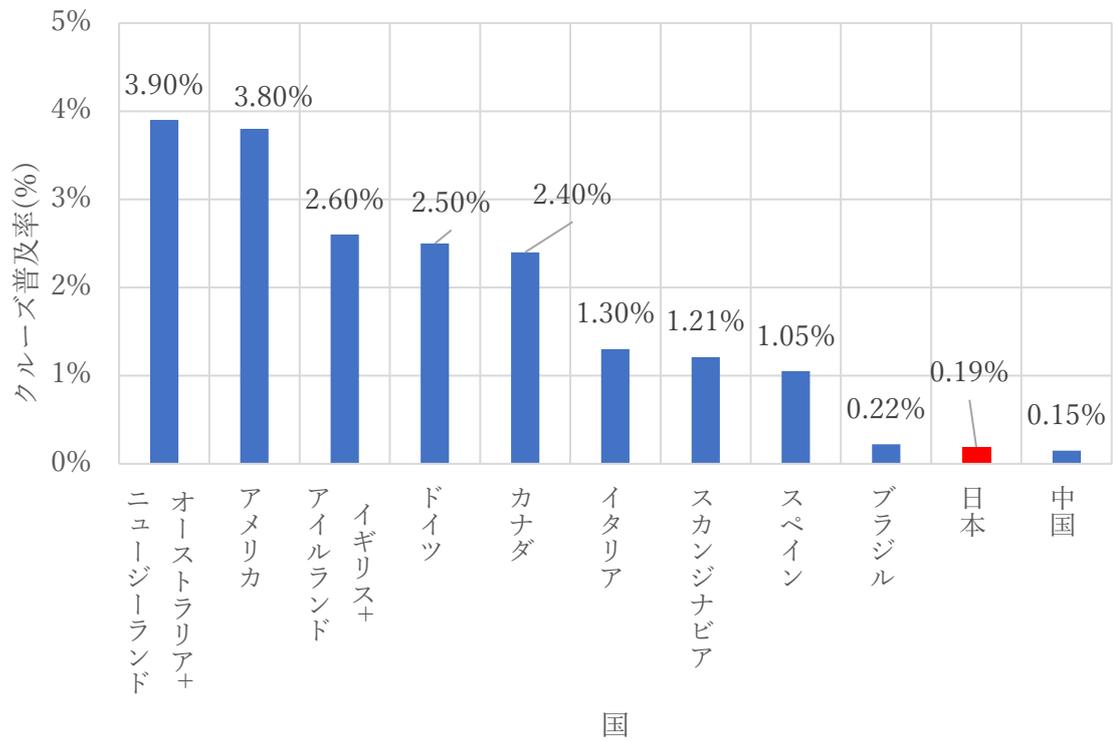


図 2-2 : 世界各国のクルーズ普及率⁵

3. 日本のクルーズ実施環境

本研究で提案する日本人向けのカジュアルクルーズとは、日本人が手軽に参加することができるクルーズである。したがってそのようなクルーズを提案するには日本人が魅力的に感じるクルーズの条件は何かということを考えなければならない。

しかしその前に、日本でのカジュアルクルーズ実施環境について整理する必要がある。具体的には、法規制及び地理的条件というクルーズ実施に関わる事項について日本とアメリカを比較し、カジュアルクルーズが一般的なレジャーとして定着しているアメリカに比べて日本のクルーズ実施環境に不利な点はあるかということ进行调查する必要がある。よって次節以降で日本人向けカジュアルクルーズの具体案を検討する際に考慮すべきものを整理する。

3.1. 法規

1 つ目が日本とアメリカの法律面の比較である。カジュアルクルーズ実施に関わる重大な法規制としてはカボタージュ規制とカジノ規制の 2 つがある。そのため以降、別々の項に分けてそれぞれ説明する。

3.1.1.カボタージュ規制

最初にカボタージュ規制について説明する。カボタージュ規制とは自国の内航輸送を保護するための規制である。日本の海運においては船舶法第 3 条で、日本国内の港間の輸送は日本籍船のみが行うことができると定められている¹²。わかりやすく言い換えれば、外国籍のクルーズ船が横浜から神戸までのような内航クルーズを実施す

ることはできないということである。そしてその外国籍船が日本国内の港間でクルーズを行えないという点が問題である。

クルーズ船に限らず、外航船は通常その船籍を日本ではなくパナマ等の国に置く。それにより外国人船員の配乗や税金、検査等様々な面においてコスト削減につながるからである。そしてこのような船舶を便宜置籍船という。これは日本に限らず外航海運においては当たり前のように行われていることであり、もし日本でカジュアルクルーズ船を運航させる場合も便宜置籍船になると考えられる。つまり単純に考えればこのカボタージュ規制を緩和あるいは撤廃することが、日本船社のカジュアルクルーズ運航を後押しすると考えることもできる。またそれだけでなく現在日本で外国船社により実施されているカジュアルクルーズよりも、より柔軟なスケジュールを組むことができ、日本のクルーズ人口増加につながると考えられる。

しかしこのカボタージュ規制についてアメリカと比較すると、アメリカにおけるカボタージュ規制は日本より厳しい規制であるということが分かった。アメリカにおける海運カボタージュ規制は Jones Act により定められていて、アメリカで建造されて、アメリカ国民が所有していて、かつアメリカ人船員が乗船している船舶のみが内航海運を行えるという厳しい内容になっている¹³。

つまり、アメリカのカジュアルクルーズ会社はこのような日本より厳しい規制の中でクルーズ船を運航しているということであり、日本がアメリカと比較して特別厳しいカボタージュ規制のもとでクルーズ運航を強いられているわけではないということである。したがって、カボタージュ規制があることが日本でのカジュアルクルーズ市場発展の障壁になっているとは言えない。

その一方、カボタージュ規制の緩和や撤廃が日本でのカジュアルクルーズ促進に寄与する可能性があるということは否定できない。規制緩和によって外国船社がより活発に日本でクルーズを実施するようになる可能性があるからである。しかし現状として日本に外国の大手カジュアルクルーズ船社に対抗できるようなクルーズ会社あるいは海運会社は存在しない。そのため規制緩和により日本船社がカジュアルクルーズを始める間もなく外国船社が次々と押し寄せるような事態になれば、日本のクルーズ産業が壊滅的な状況になるということが容易に予想される。そのような事態になれば本研究の意義を考えると本末転倒である。また、仮にカボタージュ規制を緩和しようとしても内航海運関係者からの猛烈な反対があり、そもそも規制緩和ということ自体が現実的でないということも想定される。

以上のことから日本でのカジュアルクルーズ実施においてカボタージュ規制はアメリカと比べて不利な条件ではない。しかしカボタージュ規制により日本の港間のみのクルーズは行えず、スケジュールを柔軟に組むことがある程度難しくなるということは予想されるので、クルーズスケジュール提案の際にはその点を考慮する必要がある。

3.1.2. カジノ規制

カボタージュ規制と並んでカジュアルクルーズの運航に関わると考えられる規制がカジノ規制である。カジュアルクルーズ船にはカジノ施設があり、そこで乗客がお金を落とすことでそれが重要な船上売上の1つとなっている¹⁴。そして結論から述べると日本籍のクルーズ船ではカジノを行えず、外国籍船の場合は日本の領海内でカ

ジノを行えない¹⁴。前項でも述べた通りカジュアルクルーズを行うとしたらそのクルーズ船は外国籍船である可能性が高い。したがって基線から 12 海里である日本の領海を出ればカジノを行うことができるため、日本の領海内の航行時間が少ない場合等、クルーズによってはカジノ実施が可能である。

しかしカジノを前提としその売上を重要な収入源として期待した場合、カジノ実施が必須となる。したがってカジノ実施を最優先としたスケジュールを組まなければならない、また日本人がどれだけカジノを利用するかということも現時点で不確定要素である。そのため本研究では以上のことを考慮し、日本でのカジュアルクルーズについてはカジノを実施しないという前提で検討を行う。とはいえカジュアルクルーズにおいてカジノは重要な収入源である。したがってカジノなしでクルーズを実施可能かどうかについて検証する必要がある。その結果カジノを行わなくても十分ビジネスとして成立するという結果が得られれば、カジノなしでのクルーズを提案する。

3.2. 地理的条件

2 つ目が日本とアメリカの地理的条件の違いである。日本は周囲を海に囲まれておりクルーズには恵まれた環境を持っていると考えられる。しかし日本は夏から秋にかけて台風が多い。またマイアミにはカリブ海に寄港地となり得る多様な外国の島々があるのに対して日本にはそれに近い海域はないといえる。

そこでアメリカのカジュアルクルーズ実施拠点であるマイアミと日本において、台風がクルーズに与える影響及び寄港地の多様さによるカボタージュ規制回避の難易度について比較を行う。

3.2.1. 台風による影響

台風による影響は、日本及びフロリダ州それぞれについて、影響を与える可能性のある台風の発生数で比較する。本研究ではアメリカ海洋大気庁が提供している台風データを基に台風活動の年々変化を研究した論文¹⁵のデータを使用した。

最初に、日本及びフロリダ州へ影響を与える可能性のある台風はそれぞれ北太平洋西部(北西太平洋)、北大西洋で発生したものである。さらにこれらのうち途中北東へ進路を転向したものが影響を与えるものである。つまり、日本及びフロリダ州へ影響を与える可能性のある台風の発生数は、

$$\text{台風の発生個数} \times \text{転向する割合}$$

で求められる。ここで、本来北大西洋で発生した場合は台風ではなくハリケーンと呼び、さらに台風とハリケーンでは条件である最大風速も異なる。しかし同研究¹⁵の解析では比較のため発生場所に関しては定めず、台風の定義である最大風速 34 ノット以上(17.2m/s)のものをすべて台風と定義し比較されている。したがって、単純に北西太平洋及び北大西洋について、上記の式を用いて発生件数のうち転向した台風の個数を求めて比較すればよい。1985 年から 2014 年の 30 年間の平均発生数にそれぞれの海域における 30 年間で転向する割合をかけて計算すると、それぞれの地域において影響を与える可能性のある台風の年間の平均発生数は、

北西太平洋：(743 個/30 年)×0.60=14.86 個/年

北大西洋：(462 個/30)×0.56=8.62 個/年

となった。

以上の結果から、日本周辺でクルーズ運航に影響を与える可能性のある台風はアメリカのクルーズ拠点であるマイアミに比べて 1.7 倍以上多いとわかった。したがって、台風による影響が大きいことを考慮する必要がある。

3.2.2.カボタージュ規制回避のための環境

先述したようにアメリカには日本より厳しいカボタージュ規制が存在する一方で、クルーズ拠点であるマイアミ周辺にはそれを回避するための外国の島々が多数存在する。しかもそれらはカリブ海に浮かぶ島々でありどれも寄港地として魅力的である。それに対して日本は、周囲を海に囲まれた島国ではあるがマイアミほどクルーズに適した場所はないといえる。特に東京・横浜方面が面している太平洋側にはカボタージュ規制の回避地となるような外国の寄港地は周辺に存在しない。

しかし大阪湾・博多港からは韓国の釜山が近い。また沖縄を起点とすれば台湾の基隆も寄港地としての可能性がある。したがって、クルーズの長さにもよるが日本にとってのマイアミとなり得るクルーズ拠点は関西・九州エリアとするべきであると考えられる。

4. 日本人向けカジュアルクルーズの具体的プランの提案

前章で判明した日本におけるクルーズ実施環境のアメリカとの違いを踏まえ、日本人向けカジュアルクルーズのプランを検討した。

最初に、前章から判明した日本でのカジュアルクルーズ実施に当たって考慮すべきものの要点は大まかに以下の2つである。

① クルーズ料金の設定

② クルーズのスケジュール

1つ目は、カジノなしでカジュアルクルーズを実施した場合においてどの程度の料金設定にする必要があり、またその料金で日本人の乗客がクルーズに参加してくれるのかということである。そして2つ目は、マイアミに比べカボタージュ規制回避地が少ない日本で、どこを発着拠点と寄港地にするべきであるかということである。

そこで本研究ではこの2つを考察し、かつ日本人に合うクルーズを検討するため、以前日本で実際に実施されたスタークルーズという海外の船社による日本でのカジュアルクルーズ実施例を基に、日本において日本人向けカジュアルクルーズを実施する際の適切な料金設定及びクルーズの具体的な航路とスケジュールを求めた。スタークルーズの例を使用したのは、同社の日本市場参入例は短期間で日本のクルーズ市場での成功及び失敗を経験した貴重な例であり、その原因がクルーズ料金あるいはクルーズスケジュールの変更にあると考えられるからである。

そもそもスタークルーズはリゾート業を行っているゲティン香港という会社の100%子会社で、1993年創業のカジュアルクルーズ会

社である¹⁶。同社は 2000 年に日本でカジュアルクルーズを開始した。そして先述したように当時まだ日本人になじみのないカジュアルクルーズは低価格で、しかも短い日程であり開始当初は集客に成功した。しかしクルーズ運航開始後カジノやカジノでのアルコール飲料による売上が思うように伸びずそれを解消するためクルーズ料金の値上げ及びクルーズ日程の変更を行った。料金については当然採算がとれるように値上げを行った。しかしクルーズ日程の変更については、集客力の向上を目的とし行ったと考えられるがどのような意図で行ったかについてははっきりしていない。つまり、料金と日程の変更を行う前には集客力はあったがカジノ等による船上売上が思うように伸びず困っていたということである。そしてその状況を改善しようとクルーズ料金の値上げ及びクルーズスケジュールの変更を行った結果集客力が急激に減少したということである。そして最終的には 2001 年に日本から撤退した。日本のクルーズ人口の推移を示す図 2-1 からも、2000 年に外国船社運航クルーズ船に乗る日本人の数が前の年と比べて 2 倍以上になり、翌年には減少していることが分かる。したがってこの例から、同社が行ったクルーズ料金の値上げまたはクルーズスケジュールの変更がどのように日本での集客に影響を与えたかを調査することで、そこから日本人向けのカジュアルクルーズの適切な料金とクルーズスケジュールを提案することができると考えた。

4.1. スタークルーズ日本市場参入の詳細

最初に 2000 年にスタークルーズが日本市場に進出した際にどのようなクルーズを実施していたのかについてその詳細を説明する。

使用された船はスーパースタートラスという船で、諸元が表 4-1、写真が図 4-1 である。総トン数約 26,000 トンでありカジュアルクルーズ船にしては小さめであったがその点以外は特筆すべき部分はない。

そしてこの客船によって行われたクルーズの運行スケジュールが図 4-2 である。日程としては 1 週間を 2 つに分けて 3 泊 4 日と 4 泊 5 日のクルーズを交互に運航するというものであった。どちらのクルーズも神戸発着で韓国の釜山に寄港する。神戸への帰港時刻は 3 泊のクルーズが午後 2 時で 4 泊のクルーズが午前 9 時となり午前と午後で異なっているが、神戸の出航時刻はどちらも 20 時と 22 時になっていて夜である。

クルーズ料金についてはどちらのクルーズも全日程で 1 人 3 万円 (2 名 1 室利用時の 1 人当たりの料金) であり、エクストラベッドによる追加料金は 1 人当たり 2 万円であった¹⁷。料金がどちらのクルーズも全日程で 3 万円であるから、1 泊当たりの料金は 3・4 泊のクルーズでそれぞれ、

3 泊のクルーズ : $30,000 \text{ 円} / 3 \text{ 泊} = 10,000 \text{ 円}$

4 泊のクルーズ : $30,000 \text{ 円} / 4 \text{ 泊} = 7,500 \text{ 円}$

と破格であったことがわかる。

表 4-1 : スーパースタートーラス号の諸元¹⁷

	スーパースタートーラス
総トン数	25,611 トン
建造年	1980 年
全長	158.88m
全幅	25.18m
乗客数	960 人



図 4-1 : スーパースタートールス号¹⁸

月	火	水	木	金	土	日	月	火
				← <3泊4日> → 神戸 20:00発	博多	釜山	→ 神戸 14:00着	
	← <4泊5日> → 神戸 22:00発	博多	釜山	別府	神戸			09:00着

図 4-2 : スタークルーズ運航スケジュール¹⁷

4.2. スタークルーズ撤退の要因

先述したように、スタークルーズ撤退の要因はクルーズ料金の値上げあるいはクルーズスケジュールの変更にある。したがって本節では以降、その2つが集客に与えた影響を分析していく。

4.2.1.クルーズ料金の値上げ

最初にクルーズ料金の値上げについて検討する。本研究では日本人の旅行費用とスタークルーズ値上げ後の料金及び実際に日本でカジノなしでカジュアルクルーズを行うと想定した場合のクルーズ料金を比較するという方法により検討を行った。

日本人の旅行費用をスタークルーズ値上げ後のクルーズ料金と比較し、値上げ後の料金の方が安ければクルーズ料金の値上げが集客力を減少させた原因ではないとわかる。同様に日本人の旅行費用と日本でカジノなしでカジュアルクルーズを実施すると想定した場合のクルーズ料金を比較し、日本人の旅行費用のより安ければカジノなしでも日本でカジュアルクルーズを実施可能であるとわかる。

4.2.1.1.日本人の旅行費用

日本人の旅行費用は2019年の観光庁の旅行・消費動向調査のデータ¹⁹より求める。同データには日本人の1人1回当たりの旅行単価(円/人回)及び1回の旅行に行く際の平均宿泊数(泊/人回)のデータがある。したがって、1人1泊当たりの平均旅行費用は、

$$\begin{aligned} & (\text{旅行単価})/(\text{平均泊数}) \\ & =(1人1泊当たりの平均旅行費用) \end{aligned}$$

により求まる。本式により求めた日本人の国内旅行及び海外旅行の1人1泊当たりの平均旅行費用はそれぞれ、

国内旅行：60,995(円/人回)/1.7(泊/人回)=35879(円/泊)

海外旅行：259,847(円/人回)/7.79(泊/人回)=33,356(円/泊)

となる。

4.2.1.2.日本でカジュアルクルーズを実施する場合の料金

次に、日本でカジュアルクルーズを実際に実施する場合のクルーズ料金を求める。今回はMSCクルーズという実際のカジュアルクルーズ会社の年次報告書を用いる²⁰。この年次報告書のデータより損益分岐点売上高及び利益率が12.7%となる場合のクルーズ料金を計算する。

損益分岐点売上高とは利益がゼロであり丁度赤字と黒字の境目となるときの売上高である。つまり、この損益分岐点売上高の金額より売り上げが大きければ黒字であり小さければ赤字となる売上高である。

利益率12.7%という数字は実際のMSCクルーズの利益率である。他の大手カジュアルクルーズ会社はどの会社も利益率が10%を超えているということから適切であるとした。利益率を求める計算は、計算時のレートから1€=128円として、

$$(\text{売上高} - \text{コスト}) / (\text{売上高}) = \text{利益率}$$

である。よって年次報告書データより、

$$\begin{aligned} & (413,745,536,000 \text{ 円} - 361,182,208,000 \text{ 円}) / 413,745,536,000 \text{ 円} \\ & = 0.127 \\ & = 12.7\% \end{aligned}$$

である。また、以降も本研究において MSC クルーズの年次報告書を用いて計算する場合は 1€=128 円とする。

ここまでの説明から、計算により求めた損益分岐点売上高時におけるクルーズ料金を最低料金として、そこから利益率が 12.7%となるような売上高までの間でクルーズ料金を調整すればビジネスとして成立すると考えることができる。また先述したようにカジノを実施しないと想定した場合の料金を求める必要がある。そこでカジノによる収入の船上売上で占める割合が大きいということから、以降行う計算でコストからは船上売上にかかるコストを、売上からは船上販売による売上を除くことでカジノを実施しない場合として計算している。

最初に損益分岐点売上高時のクルーズ料金を求める。損益分岐点売上高を求める式は、

$$\text{損益分岐点売上高} = \text{固定費} / \{1 - (\text{変動費} / \text{売上高})\}$$

である。ここで、固定費と変動費について説明する。固定費とは売り

上げに関わらず発生するコストである。例えば船舶においては、船舶の運航に関わらず発生する船の建造費の減価償却費や修繕費などである。変動費は売上の増減に伴って増減する費用である。船舶においては、船舶を運航させるほど増加する燃料費などである⁵。よってこの固定費及び変動費については MSC クルーズ年次報告書に記載されているコストを表 4-2 のように分類した。この分類により損益分岐点売上高を算出式より計算すると、

$$\begin{aligned} & \text{損益分岐点売上高} \\ & = 206,569,856,000 \text{ 円} / \{1 - (118,557,440,000 \text{ 円} / 307,296,640,000 \text{ 円})\} \\ & = 336,327,708,680 \text{ 円} \end{aligned}$$

となり、約 3,363 億円である。

次にこの損益分岐点売上高より 1 人 1 泊当たりの平均クルーズ料金を求めるが、その計算に当たって人泊数という単位を用いる必要があるのでそれについて説明する。人泊数とは、クルーズで 1 人が 1 泊することを 1 とする単位である。例えばクルーズ人口では、1 泊のクルーズに行った人と 10 泊のクルーズに行った人をどちらも同じ 1 人とカウントする。しかし乗客 1 人当たりによるクルーズの売り上げは(1 泊当たりの料金)×(宿泊数)であるから、クルーズ人口のような数え方では売上や料金に関する計算を行えない。そこで 1 泊のクルーズに行った人と 10 泊のクルーズに行った人を 1 (人泊) と 10(人泊)で区別することができる人泊数を用いる。

この人泊数により、1 人 1 泊当たりの平均クルーズ料金は売上高から、

1人1泊当たりの平均クルーズ料金

=売上高/年間の人泊数

により求まる。よって、

336,327,708,680 円/17,379,840 人泊

=19,352 円

となる。

次に利益率 12.7%となる場合の売上高及びクルーズ料金を求める。

売上高は、

利益/売上高=利益率

利益=売上高-コスト

の2式より、

売上高=コスト/(1-利益率)

という計算式で求められる。したがってコスト及び利益率を代入し

て、

325,127,296,000 円/(1-0.127)

=372,443,504,614 円

となり、約 3724 億円となる。クルーズ料金は損益分岐点売上高の場合と同様に人泊数で割ることで計算できるので、1 人 1 泊当たりの平均クルーズ料金は、

$$\begin{aligned} & 372,443,504,614 \text{ 円} / 17,379,840 \text{ 人泊} \\ & = 21,430 \text{ 円} \end{aligned}$$

となる。

これらの計算結果から、日本でカジュアルクルーズを実施する場合 1 人 1 泊当たりの平均クルーズ料金を約 19,000 円から 21,000 円で調整すればいいということが分かる。

表 4-2：固定費と変動費の内訳⁵

固定費	乗組員給料、修繕費・港費・保険料、販売・一般管理費、減価償却費、運航に関わらない費用
変動費	チケット売り上げに関する費用(旅行代理店手数料、通行税、航空・陸上交通費)、燃料費、食料費(乗客+乗組員分)

4.2.1.3.クルーズ料金と旅行費用の比較

最後にスタークルーズ値上げ後の料金については、3泊4日のクルーズが56,000円、4泊5日のクルーズが76,000円¹⁷であるから、

$$56,000 \text{ 円} / 3 \text{ 泊} = 18,667 \text{ 円}$$

$$76,000 \text{ 円} / 4 \text{ 泊} = 19,000 \text{ 円}$$

となりどちらも1人1泊当たりのクルーズ料金は約19,000円である。

ここまで計算で求めた3つの料金及び費用を比較しやすいようにまとめたものが表4-3である。この表から、スタークルーズ値上げ後のクルーズ料金は日本人の旅行費用を下回っているということがわかる。したがってスタークルーズが値上げをした後のクルーズ料金でも平均的な日本人の旅行費用と比較して十分参加することが可能であったといえる。当然、一般論として突然の大幅な値上げというものがクルーズ参加意欲に対してネガティブに作用したことは考えられる。しかしそれでも、この比較結果からスタークルーズが日本で集客困難となった主たる要因は他にあると考えられる。

次に日本人の旅行費用と日本でカジュアルクルーズを実施する場合の料金を比較すると、利益率12.7%時における料金も日本人の旅行費用を下回っていることがわかる。したがって、日本で1人1泊当たり約19,000円から21,000円の平均クルーズ料金でカジュアルクルーズを実施することで、集客が見込めかつ利益も出すことができるといえる。つまり、料金面においてはカジノなしでも日本でカジュアルクルーズを実施することが十分可能であるといえる。

表 4-3 : クルーズ料金・旅行費用の比較

スタークルーズ値上げ 後のクルーズ料金	3泊4日のクルーズ：18,667円/人・泊 4泊5日のクルーズ：19,000円/人・泊
日本人の旅行費用	国内旅行：35,879円/人・泊 海外旅行：33,356円/人・泊
日本でカジュアルクルーズを実施する場合の料金	損益分岐点売上高時：19,352円/人・泊 利益率12.7%時：21,430円/人・泊

4.2.2.クルーズスケジュールの変更

スタークルーズ失敗の要因として、全く関係なくはないがクルーズ料金の値上げが大きな要因ではないとわかった。次にもう 1 つの変更点であったクルーズスケジュールの変更が集客に与えた影響について検討する。

最初にスタークルーズが行ったクルーズスケジュールの変更について説明する。図 4-3 は変更前及び変更後のスタークルーズのスケジュールである。変更前のものは比較しやすいように並べているもので図 4-2 と同様である。図からわかるように、変更後は 3 泊 4 日のクルーズが平日に移り 4 泊 5 日のクルーズが土日を挟む日程へ移った。この変更によりクルーズに参加するには最低でも平日に 2 日休みを取らなくてはならなくなったことがわかる。

次にこのスタークルーズのクルーズスケジュールを、日本人の平均的な旅行日程と比較する。ここで、スタークルーズの行っていたクルーズは厳密に言えば外航クルーズである。しかし釜山に寄港するのはカボタージュ規制回避のためであり、実質的には内航クルーズと言える。そこで同クルーズを国内旅行と同等に考えることとする。そして図 4-4 は日本人交通公社の発行している旅行年報のデータを基に作成した 2019 年の日本人の国内旅行の宿泊数別の割合である。このグラフから、宿泊を伴う国内旅行に行く日本人の 92%が 1 泊から 3 泊までの旅行に行っているとわかる。3 泊というのは金曜日の夜開始として平日 1 日の休みまでで行くことができる旅行の最大の宿泊数である。つまり、平日 2 日の休みを必要とした途端に、そうした旅行に参加できる日本人の割合は一気に減るということである。

したがって、スタークルーズがスケジュールを変更し、最低でも平日 2 日の休みを必要とするクルーズ日程にしたことが日本での集客を困難にした要因であるといえる。この事実から、日本でカジュアルクルーズを実施する場合には日程について繊細に検討しなければならないということがわかる。

具体的には、カジュアルクルーズの特徴の 1 つである「短いクルーズ」という要素に関して、日本人向けにより短い期間を設定する必要があるということである。つまり現在カジュアルクルーズの主流である 1 週間程度という長さのクルーズでは日本人にとってはまだ十分に「短いクルーズ」ではないということである。したがって日本人のライフスタイルに合わせた、あくまで日本人にとっての「短いクルーズ」を提案する必要がある。

月	火	水	木	金	土	日	月	火
				神戸 20:00発	博多	釜山	神戸 14:00着	
				← <3泊4日> →				
神戸 22:00発	博多	釜山	別府	神戸 09:00着				
				← <4泊5日> →				

月	火	水	木	金	土	日	月	火
	神戸 20:00発	博多	釜山	神戸 14:00着				
				← <3泊4日> →				
				神戸 22:00発	博多	釜山	別府	神戸 09:00着
				← <4泊5日> →				

図 4-3 : クルーズスケジュール変更の比較 ¹⁷

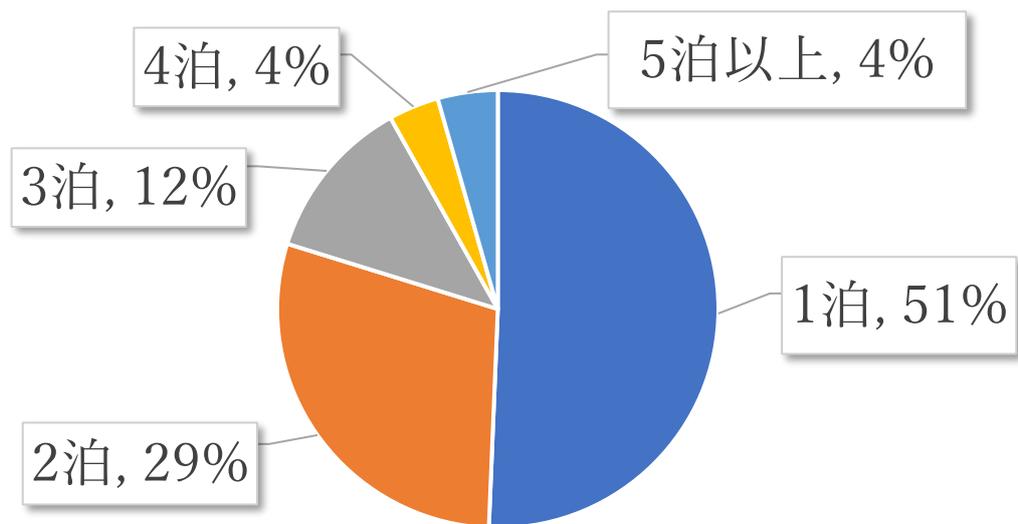


図 4-4 : 日本人の国内旅行の宿泊数別の割合²¹

4.3. 日本人向けカジュアルクルーズの詳細

前節でスタークルーズの日本市場参入例から、クルーズ料金及びクルーズスケジュールについて日本でのカジュアルクルーズ実施要件を求めた。したがってその要件を参考に具体的な日本人向けカジュアルクルーズのプランを提案する。本研究で提案するのは金曜日の夜発、博多発着の2泊3日のクルーズである。クルーズスケジュールを見やすく図にしたものが図4-5である。

最初にクルーズ期間については、前節の考察結果から2泊3日という短い日程にした。また金曜日の夜発とすることで、金曜日に会社が終わってからクルーズに参加することができ、実質平日の休みを取らなくても参加できる日程とした。これにより休みを1日もとる必要がないので、スケジュール変更前のスタークルーズによるクルーズよりも集客がしやすいと考えられる。

発着港及び寄港地についてはカボタージュ規制及びフライ&クルーズのための交通期間の使いやすさという理由からこのような航路とした。具体的には、カボタージュ規制回避のため一度外国の港へ寄港し外航クルーズとしなければならない。そして2泊3日という短い日程で外国への寄港を実現させることができるように博多を発着港、韓国の釜山または済州島を寄港地とした。そして博多には福岡空港があり飛行機による東京からの集客が可能であるという理由からフライ&クルーズにも適していると判断した。また実際に博多港は外国籍のカジュアルクルーズ船が日本に寄港する際に多く利用されている。国土交通省の発表する2019年日本の港湾別外国船社運航クルーズ船寄港回数は沖縄の那覇港251回に次いで2番目に多い205回である²²。つまりカジュアルクルーズで利用される大型クルー

ズ船の寄港実績が多く、設備面等の受け入れ環境が整っているという点からも適しているといえる。

金曜	土曜	日曜
博多 (夜発)	釜山 濟州島 ← 2泊3日 →	博多

図 4-5 : 2泊3日博多発着クルーズ

5. 日本でのカジュアルクルーズ実施による効果の検証

前章で提案した博多発着 2泊3日のクルーズについて、本章でその効果の検証を行う。

5.1. フライ&クルーズの実現

最初に本クルーズを実施するにあたってフライ&クルーズによる集客が実際に可能かどうかを検証する。具体的には、実際に東京で働いている人が金曜日に退勤後、本クルーズに参加することが時間的に可能であるかどうかをシミュレーションする。またもし時間的余裕がない場合には、同時に実施可能な対策も検討する。

本検証では以下のような条件を考える。

- ・勤務地：東京丸の内
- ・退勤時刻：17時
- ・東京－福岡間の交通手段：飛行機
- ・その他の移動：電車及び場合に応じてタクシー

この場合退勤後クルーズに乗船するまでの時間は、

- (東京駅から羽田空港までの移動時間)
- +(羽田空港到着後から飛行機離陸までの時間)
- +(飛行機のフライト時間)
- +(福岡空港着陸後空港から出るまでの時間)
- +(福岡空港から博多港までの移動時間)

である。東京駅から羽田空港までの時間は YAHOO!JAPAN 路線情報の乗換案内²³、飛行機のフライト時間は全日本空輸株式会社（ANA）公式サイト²⁴の運航情報、福岡空港から博多港までの移動時間はタクシーとして Japan Taxi の公式サイト²⁵より検索した。また、国内線に乗る場合一般的に遅くても 1 時間前には空港に到着すると仮定し羽田空港での待ち時間を 1 時間程度とした。着陸後福岡空港外に出るまでの時間は状況により異なる。そのため本検証では 30 分程度とした。退勤後であるということから多くの場合で荷物は事前に送っていると考えその受取などはないと仮定した。最後に福岡空港から博多港までは、公共交通機関による移動も可能だが、大幅な時間短縮と金額の安さからタクシーを利用するとした。

以上の条件より 2021 年 6 月 18 日 17 時退勤後東京駅から博多港までの移動時間を検証した結果が表 5-1 である。全体の移動は約 3 時間となった。そして博多港の到着時刻は 21 時 17 分となった。したがってフライ & クルーズにより東京から夜発の博多発着クルーズに参加することは、出航時刻が 22 時以降であれば時間的に可能であるといえる。

表 5-1 : 東京福岡間移動時間検証

場所	発着時刻
東京駅	17:11
↓	(電車 : 27 分)
羽田空港第 2 ターミナル	17:38
	(手続き等時間 : 52 分)
羽田	18:30
↓	(飛行機 : 1 時間 55 分)
福岡	20:25
	(手続き等時間 : 30 分)
福岡空港発	20:55
↓	(タクシー : 22 分)
博多港	21:17
計	3 時間 6 分

5.2. クルーズ成功による日本のクルーズ人口の増加の期待値

次に本クルーズを実施した場合に期待できる日本のクルーズ人口の増加を検証する。検証にあたってはどのような客船を何隻運航させるかということを決定する必要がある。

運航隻数については 1 隻と仮定する。新規参入で最初から数隻を導入することはリスクが高く、また既にクルーズを行っている日本の海運会社が新たに隻数を増やす場合であっても一度に数隻増やすことは考えにくいからである。したがって、実際に本クルーズが実施される際の状況として可能性が高いと考えられる 1 隻の運航を仮定する。

クルーズに使用する客船はロイヤル・カリビアン・クルーズの運航船から 1 隻を選択し、その客船を運航させると仮定する。ロイヤル・カリビアン・クルーズを選んだのは、同社がカーニバル・クルーズ・ラインと並んで世界有数のカジュアルクルーズ会社であり、トン数毎にクラスが分かれていて客船の選定を行うのに好都合だからである。最初に、十分な収益が得られるとはいえ本クルーズでカジノを実施しないということから、スケールメリットによりコストを抑えられるようにできるだけ大きい客船が望ましいということが言える。同社で最も大きいのはオアシスクラスの 22 万トンの船である。しかし新規参入であるということを想定すると、いきなり世界最大級である 22 万トンクラスの船で始めるということは考えにくい。したがって今回はオアシスクラスよりは小さいが 10 万トンは超えているボイジャークラスの船であるボイジャー・オブ・ザ・シーズを使用すると仮定する。表 5-2 がボイジャー・オブ・ザ・シーズの主要データである。

そしてこの客船を用いて博多発着クルーズを実施した場合のクルーズ人口の増加は、

$$\text{乗客定員} \times \text{消席率} \times \text{年間のクルーズ実施回数}$$

で求められる。消席率とは乗客定員のうちどのくらいの割合が埋まっているかを示し、カジュアルクルーズの場合には 0.8~1.1 程度⁵となる。1 を超えるのは、乗客定員が 2 名 1 室で計算されるのに対して、実際にはその 1 室に 2 名以上泊まる場合があるからである。本検証ではクルーズが成功した場合を想定しているので 1 年間の平均として消席率 1 と仮定する。年間のクルーズ実施回数は、本クルーズが土日を挟んだクルーズで週に 1 回実施されることから、年間の週末の回数と考えることができる。したがって、 $365 \text{ 日} \div 7 \text{ 日/回} = 52.14 \text{ 回}$ となり、年間のクルーズ実施回数は 52 回である。これらのデータから本クルーズ実施による日本のクルーズ人口の増加の期待値は

$$\begin{aligned} & 3,602 \text{ 人} \times 1 \times 52 \text{ 回} \\ & = 187,304 \text{ 人} \end{aligned}$$

となる。

この結果から、本クルーズを 1 隻で実施するだけでも図 2-1 の 2019 年の数値と比較して、日本のクルーズ人口を 1.5 倍以上にすることができるとわかる。しかしこの計算はあくまで簡易的なものであり、ドック入渠による期間は考慮していない。特に外航の旅客船

は第一種中間検査を受けなければならないので、毎年検査による入渠が必要になる。したがって実際のクルーズ実施回数はもっと少なく、厳密にはクルーズ人口の増加はこの計算結果より少なくなる。

また第 6 章で今後の課題として詳しく書くが、この結果は土日を利用した博多発着クルーズ実施のみによる日本のクルーズ人口の増加である。つまり 1 週間のうちに 2 泊 3 日分しか船を運航させていない場合の想定である。そして当然実際は週に 3 日しか運航しないということはある得ない。したがってこの検証結果はあくまで本クルーズのみによる影響であり、実際には年間を通じて平日にも他のクルーズが実施されることになりこの検証結果以上のクルーズ人口の増加を見込むことができるということである。いずれにせよ、検証結果から本クルーズ実施による日本のクルーズ人口増加の効果を見込むことができるといえる。

表 5-2 : ボイジャー・オブ・ザ・シーズ主要データ²⁶

総トン数	138,000 トン
乗客定員	3,602 人
乗組員数	1,200 人
全長	310m
全幅	48m
喫水	8.8m
巡航速度	22knots
就航年	1999 年 11 月
改装年	2019 年 10 月

6. 結論

6.1. 日本人の海洋意識低下とカジュアルクルーズの役割

現在カジュアルクルーズという大衆向けクルーズが世界中に広まっている。しかしそのような状況でも日本では一般的にクルーズに対して「豪華」で「裕福な人がいくもの」というイメージが根強く残っている。こうした状況には日本人のいわゆる「海離れ」や「海洋意識」の低下といった問題が関係していると考えられる。そしてこの問題は単なる日本のクルーズ産業の発展の遅れ・衰退のみの問題ではなく、日本の将来の海事人材育成や、国民の重要な海洋諸問題への関心の低下という問題であるともいえる。

そして同時にクルーズによる海・船体験が将来の日本の海事人材育成や国民の海洋問題への意識向上につながるということが先行研究から判明している。そこで本研究では以上のような諸問題解決を目的として、日本でのカジュアルクルーズ市場発展のため、日本人が手軽に参加することができる日本人向けカジュアルクルーズの具体的なプランを提案した。

6.2. 日本のクルーズ市場の現状とクルーズ実施環境

最初に日本のクルーズ市場の現状を調査した結果、日本人も外国船社が運航するカジュアルクルーズに参加し始めていて、日本でもカジュアルクルーズがより一般的となる兆しがあるということがわかった。しかし一方で、カジュアルクルーズが一般的なレジャーとなっている国の1つであるアメリカと比べると、日本では人口に占めるクルーズ参加者の割合が少ないということがわかった。

また日本でカジュアルクルーズを実施するにあたって考慮しなければならないことを、日本とアメリカのクルーズ拠点であるマイアミのクルーズ実施環境の違いから考察した。法規制及び地理的条件について検討を行った。法規制に関しては国内輸送を保護するためのカボタージュ規制及びカジノ規制について、地理的条件については台風によるクルーズ運航への影響及びカボタージュ規制回避のための寄港地の豊富さについて検討した。その結果、

- ① カボタージュ規制については日本・アメリカともに厳しい規制が存在する。したがって日本が特別不利な条件であるということはない。一方、クルーズスケジュールを組む際には外国への帰港が必要であることに変わりはないので、その点を考慮する必要がある。
- ② カジノ規制については、日本の領海を出れば外国籍船上でカジノを実施できる。しかしカジノによる収入をあてにした場合、日本人がカジノでどれだけお金を使うかという不確定要素があることやカジノ最優先のスケジュールとしなければならないといったデメリットがある。したがってカジノ実施についてはその点を考慮して決定する必要がある。カジノを実施しない場合にはカジノなしで採算がとれるかを検証する必要がある。
- ③ 台風による影響は日本の方がアメリカよりも大きいといえる。したがって日本でカジュアルクルーズを実施する場合、台風によるクルーズのキャンセル等で収入減が大きくなる可能性があること考慮しなければならない。
- ④ 日本周辺のカボタージュ規制回避のための外国の寄港地はマイア

ミに比べ少ない。特に東京湾の面している太平洋側には寄港地の候補が存在しない。したがってその点を考慮する必要があり、クルーズの長さにもよるが関西・九州を拠点として韓国の釜山や台湾の基隆等を寄港地とするのが良いと考えられる。

ということがわかった。

6.3. 日本人向けカジュアルクルーズの具体案

日本とアメリカのクルーズ実施環境の違いを考慮し、日本人向けのカジュアルクルーズの具体的なプランを提案した。本研究では、実際日本でカジュアルクルーズを実施したスタークルーズという外国のカジュアルクルーズ会社の日本参入例を基にクルーズ料金及びクルーズスケジュールという 2 つの面から日本人向けのカジュアルクルーズを検討した。

その結果クルーズ料金については、カジノを実施せずともクルーズ料金を 1 人 1 泊約 21,000 円とすることで日本人の旅行費用の範囲に収まりかつ十分な利益を上げることができビジネスとして成立するということがわかった。クルーズスケジュールについては、日本人の平均的な国内旅行の約 9 割が 3 泊以内であることから、カジュアルクルーズの中でも短めである 2 泊から 3 泊程度のクルーズを中心に実施することで日本人が手軽に参加することができるということが判明した。

以上のことを踏まえ、韓国の釜山を寄港地とする毎週金曜日の夜出発の博多発着 2 泊 3 日のクルーズを提案した。2 泊 3 日という短い日程に加え、金曜日の夜発で土日を挟むことにより平日に休みを

取る必要がないスケジュールとした。発着点として博多を選択したのは外国船社のカジュアルクルーズ船の寄港地としての受け入れ実績もあり、かつカボタージュ規制回避のための韓国釜山が近く、さらに航空機を利用することで東京からのフライ&クルーズによる集客も可能であることから日本のカジュアルクルーズ拠点として最適であると判断したためである。

6.4. 今後の課題

最後に本研究で提案したクルーズに残る問題及び今後日本のクルーズ市場全体として向き合わなければならない問題について、今後の課題として示す。

6.4.1. 博多発着クルーズに残る課題

最初に本研究で提案した博多発着のクルーズ案に残る課題について説明する。本クルーズの持つ最も大きな問題は船内コンテンツの充実がある。本クルーズはあくまで「日本人が参加可能なクルーズ」を提案したに過ぎない。したがってカジノに代わって船上売上を支えるもの等、日本人向けのコンテンツを考える必要がある。またこの問題はクルーズの寄港地とも関係する。本クルーズで寄港地として選択した釜山と済州島はいずれも韓国である。もちろん韓国は寄港地として魅力的であり、特に済州島はリゾート地でありかつクルーズターミナルもあるので一番の有力候補であるといえる。しかし船内コンテンツの充実化が図れるか未知数な以上は寄港地もクルーズを楽しむための大事な要素の1つになる。つまり、寄港地の選択肢を増やすということも今後の課題の1つであるということである。

近年は日本の若者の間で K-POP アイドルが流行っていて韓国は人気であるが、すべての日本人が旅行先として選択するわけではない。したがってそうした乗客を逃さないためにも、他の国を寄港地とするクルーズを検討していく必要はある。

また他のクルーズの検討ということについていえば、本クルーズを実施していない平日でどのようなクルーズを実施するかということも課題である。本研究で提案した博多発着クルーズは土日を挟んだ 2泊3日のクルーズであり、土日を挟むことで平日の休みを必要としない日程にしている。したがって本クルーズは週に 1 度しか実施できないが、当然毎週土日にのみ運航するというわけにはいかない。そのため本クルーズを実現させる場合には、他の平日でどのようなクルーズを実施するかを検討しなければならない。

現時点では、比較的時間に余裕がある学生を平日のクルーズに集客することや、不定期のイベントクルーズ実施が解決策の 1 つであると考えられる。前者の学生集客については料金が問題となる。やはり学生であればその旅行費用は日本人の平均旅行費用を下回ると考えられるので、学生でも手軽に参加できるさらに低い料金設定が必要になる可能性がある。しかしそうした料金面の条件をクリアすれば新たな客層として見込むことができると考えられる。後者のイベントクルーズとは、タレント等呼びそのイベントとしてクルーズを実施し、ファンを乗客として取り込む案である。本案が解決策になり得るのは、平日に実施される場合や多少料金が高い場合でも熱狂的なファンであればその付加価値からクルーズへ参加する可能性があるからである。しかしデメリットとしては、定期クルーズではないため、宣伝やスケジュールの穴埋めとしては効果的であると

考えられるが定期クルーズにはなりえないということである。いずれの案にせよ検証が必要であり、こうした解決策の検討も含めて今後の課題とする。

6.4.2.クルーズ業界全体の課題

(ア) 新型コロナウイルス対策とクルーズのイメージ回復

今後世界全体のクルーズ業界が解決しなければならない最も大きな問題が新型コロナウイルスに関する問題である。特にカジュアルクルーズは巨大な船にできるだけ多くの乗客を乗せることでコストを下げているので、乗客同士の密な状態を作りやすいといえる。そしてそれを避けるために乗客定員を減らせばその分値上げしなければならず、安全なクルーズを実施するためにどのような対策を実施すべきであるかということを考えていかななくてはならない。当然こうした問題はワクチン接種の普及とともに解決され、パンデミック前と変わらぬようなクルーズが行えるようになる可能性もある。しかし現時点ではこれまで通りのクルーズが行える状態になる保証はない。また今後パンデミックに限らずこうしたクルーズ運航を完全に停止しなければならないような事情が発生した場合に、収入が途絶える中でどのようにその経営状態を乗り切るかということも新型コロナの教訓から検討しなければならない。

また日本ではそうした問題に加えて、新型コロナウイルスにより日本人がクルーズに対してよりネガティブな印象を持つようになったという問題もある。もちろんその原因となるのは2020年2月横浜港にてダイヤモンド・プリンセス号で発生した新型コロナウイルス

のクラスター事件である。パンデミック発生後の日本人のクルーズに対する印象の変化に関する統計はないがこの問題はほぼ確実に存在すると考えられる。したがって日本人のクルーズに対する印象の現状の把握及び日本でそうしたクルーズに対するネガティブなイメージを払拭することがアフターコロナの旅行需要へ向けての急務である。

(イ) 日本でのクルーズの適切な宣伝

日本でカジュアルクルーズをより一般的なレジャーにするためには実際に日本人が手軽に参加できるクルーズを実施するだけでなく、そのクルーズが手軽なものであるということを宣伝し日本人に知ってもらう必要がある。しかし現在日本ではそもそもテレビ等でクルーズを取り上げること自体が少ない。またテレビ番組でカジュアルクルーズが紹介されたとしてもたいていは「巨大な豪華客船」というフレーズで紹介されることが多い。そうした表現はカジュアルクルーズのコンセプトとは真逆の表現であり、実際に本研究で提案したクルーズを実施するだけでなくこうした日本のクルーズの宣伝状況も改善しなければならない。

謝辞

本論文の執筆にあたり指導教員の南清和教授には多大なご指導を頂きました。厚く御礼申し上げます。

また池田良穂様には日本のクルーズ市場や日本でのカジュアルクルーズ実施についてご相談させて頂き、多大なご助言を頂きました。心より感謝を申し上げます。また本学の岩坂直人教授には、台風に関する論文・データ等をご提供して頂きました。心より感謝の意を申し上げます。また長濱正二様にはスーパースタートラス号の貴重な写真をご提供して頂きました。心より感謝いたします。

最後に、最終審査では指導教員の南清和教授をはじめ、本学の増田光弘准教授、榎野純准教授より、貴重なご指導とご助言を頂きました。心から感謝申し上げます。

ありがとうございました。

参考文献

- ¹ JTB, JTB WEB アンケート たび Q「クルーズ旅行についてアンケート調査」, 閲覧日 2021-08-15,
<https://press.jtbcorp.jp/jp/2017/11/20171115-jtb-2017055.html>
- ² 池田良穂,クルーズビジネス論,船と港編集室,2010,p.5
- ³ 成実信吾,今後の現代クルーズ研究に重要なその定義を発生の経緯と現状から考える,日本国際観光学会論文集,第 25 号,p37-44,2018.05
- ⁴ 国土交通省,世界のクルーズ人口の推移,閲覧日 2021-05-24,
https://www.mlit.go.jp/statistics/details/kaiun_list.html
- ⁵ 池田良穂,『クルーズビジネス』,海文堂出版株式会社,2018,p.16,31,32,35,43,49,85,86,87
- ⁶ 野間恒,『豪華客船の文化史』,NTT 出版株式会社,2008,p.300
- ⁷ 日本財団,「海と日本」調査結果概要,閲覧日 2021-05-24,
<https://www.nippon-foundation.or.jp/who/news/pr/2017/20170714-22751.html>
- ⁸ 観光庁,ビーチの観光資源としての活性化に向けたナレッジ集ー参考資料ー,閲覧日 2021-0815,
https://www.mlit.go.jp/kankocho/page05_000119.html
- ⁹ 和多田万力,日本人の海洋意識の現状と課題,2018,p37
- ¹⁰ 公益財団法人 笹川平和財団 海洋政策研究所 編,
『海洋白書 2018』,株式会社 成三堂書店,2018,p.118
- ¹¹ 国土交通省,資料 1 2018 年の我が国のクルーズ人口等の動向について , 閲覧日 2021-05-05,
https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000243.html
- ¹² 国土交通省,『海事六法』,海文堂出版株式会社,2019,p.142
- ¹³ 石田信博,カボタージュ規制緩和の効果について,同志社商学,第 6 3 巻,6 号,p1038-1048,2012.03.15
- ¹⁴ 黒澤武邦,富士修,インバウンド観光促進における外国クルーズ客船誘致の課題に関する一考察ー船上カジノ規制についてー,日本国際観光学会論文集,第 26 号,p15-22,2019.03
- ¹⁵ 松野修太郎,台風活動の年々変動に関する研究,2016,p2,5,7,34,39

-
- ¹⁶ STAR CRUISES,会社情報,閲覧日 2021-06-08,
<http://www.starcruises.co.jp/aboutus.html>
- ¹⁷ 成実信吾,スタークルーズ日本進出における経営判断ミスの要因分析,日本国際観光学会論文集,第23号,p.215-220,2016.05
- ¹⁸ ふなむしのページ,スーパースター・トーラス釜山クルーズ 2000年3月24~27日,閲覧日 2021-06-11,
<http://www.funamushi.jp/log/00/log0004.html>
- ¹⁹ 観光庁,旅行・消費動向調査,「2019年1~12月期」集計表(確報),閲覧日 2021-06-09,
<https://www.mlit.go.jp/kankocho/siryou/toukei/shouhidoukou.html>
- ²⁰ MSC CRUISES,Annual Reports,Annual Report 2019,
<https://www.msccruises.com/en-gl/Annual-Reports.aspx>
- ²¹ 公益財団法人 日本交通公社,旅行年報 2020, I - 2 日本人の国内旅行,閲覧日 2021-06-14, <https://www.jtb.or.jp/publication-symposium/book/annual-report/>
- ²² 国土交通省,2019年 我が国のクルーズ等の動向,閲覧日 2021-06-16, 資料2 2019年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数等について(確報),
https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji02_hh_000252.html
- ²³ YHOO! JAPAN, 路線情報(乗換案内・時刻表・路線図),閲覧日 2021-06-17, <https://transit.yahoo.co.jp/>
- ²⁴ 全日本空輸株式会社,国内線航空券,閲覧日 2021-06-18,
<https://www.ana.co.jp/?type=d>
- ²⁵ Japan Taxi,タクシー料金検索,閲覧日 2021-06-18,
<https://japantaxi.jp/charge-search/>
- ²⁶ ロイヤル・カリビアン・クルーズ,Voyager of the Seas(ボイジャー・オブ・ザ・シーズ),閲覧日 2021-07-05,
<https://www.royalcaribbean.jp/ships/VY/>