

日本へのクルーズ客船の寄港とカボタージュ規制

水野 英雄

(椋山女学園大学現代マネジメント学部准教授)

目 次

1. はじめに
2. 日本のクルーズ市場におけるインバウンドの増加の影響
3. 日本のクルーズ市場の制約
4. クルーズ市場に関するカボタージュ規制
5. おわりに

1. はじめに

日本のクルーズ客船の市場は日本船社が運航するクルーズ客船は3隻のみであり、外国船社の運航する外航クルーズ客船のシェアが大きい。経済成長が著しい中国からのインバウンドの増加によって外国船社の外航クルーズ客船の寄港は急増しており、今後も更なる増加が予想される。

日本船社の供給の制約のもとで国内市場を拡充するためには外国船社のクルーズ客船のより一層の増加が必要であるが、カボタージュ規制により内航クルーズへの参入が禁じられている。本論文では日本へのクルーズ客船の寄港の状況や旅客数とその構成からクルーズ市場を分析した上で、カボタージュ規制による影響やその緩和の効果について考察する¹。

2. 日本のクルーズ市場におけるインバウンドの増加の影響

表1のクルーズ客船の寄港とインバウンドの状況に示すように、日本へのクルーズ客船の寄港は2015年には1,454回、旅客数は約111.6万人と過去最高となった。これはアジアにおけるクルーズ市場の急激な成長を背景としたものであり、2015年の日本への外国船社のクルーズ客船の寄港は965回となり、2013年の373回、2014年の653回から急増した²。それに伴いクルーズ客船によるインバウンドも増加しており、2015年には約111.6万人と2014年の約41.6万人から前年比2.7倍に急増した。国土交通省は2014年の「観光立国実現に

¹ 本論文の意見に関する部分は全て筆者の個人的な見解に基づくものであり、筆者が所属する組織や団体、業界、学界等の見解を示すものではない。

² 国土交通省海事局外航課・港湾局産業港湾課「2015年の我が国のクルーズ等の動向について」「2015年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数について（確報）」2016年6月2日に基づいている。以下の各種の統計や表1も国土交通省の資料に基づいている。

向けたアクション・プログラム2014」に基づいて2020年に「クルーズ100万人時代」の実現を目指して様々な取組を行ってきたが、2013年には約17.4万人であったものが5倍以上の増加を短期間で達成することができた。そのため次の目標として2016年3月30日の「明日の日本を支える観光ビジョン構想会議」において2020年に訪日クルーズ旅客を500万人にすることが定められた。同会議においては新たな目標として2020年の訪日外国人旅行者数を4,000万人、訪日外国人旅行消費額を8兆円とすることが設定された。2015年の訪日外国人旅行者数が約2,000万人であったのを倍増し、うちクルーズ客船による訪日外国人旅行者数は5倍に増加させることを目標にしており、クルーズ客船の寄港の更なる増加は重要な課題となっている。そのため国土交通省や各港湾管理者は表2のクルーズ客船の寄港増加のための取組のように、旅客ターミナル等の整備やCIQの効率化等のソフト・ハードの両面から積極的な取組を行っている³。

外国船社のクルーズ客船は10万トンを超え、2,000人以上の乗客と1,000人以上の乗員を乗せている。大型の外国船社のクルーズ客船の寄港により、寄港地やその周辺の観光地には短期間に多くの観光客が訪れることになり、観光客の飲食や爆買いによる土産となる商品の大量の購入、さらにはクルーズ客船への補給で大きな経済波及効果をもたらすことになる。そのため各港湾管理者は外国船社のクルーズ客船の誘致に積極的に取り組んでおり、寄港増加に成果を挙げている港もある。

表1 クルーズ客船の寄港とインバウンドの状況

	クルーズ客船寄港数 (回)	うち外国船社のクルーズ客船		クルーズ客船による インバウンド(万人)
		寄港数(回)	寄港シェア(%)	
2013年	1,001	373	37.3	約 17.4
2014年	1,204	653	54.2	約 41.6
2015年	1,454	965	66.4	約111.6

出典：国土交通省の資料に基づき作成

表2 クルーズ客船の寄港増加のための取組

主体	取組
国土交通省	<ul style="list-style-type: none"> 外国船社からの寄港に関する様々な問い合わせに一元的に対応するための「クルーズの振興のためのワンストップ窓口」の設置 クルーズ客船の寄港が急増したために人気のある寄港地は予約がとりにくいため、寄港可能な港を紹介するマッチングサービスの提供 港湾局産業港湾課に「クルーズ振興室」を新設
全国クルーズ活性化会議	<ul style="list-style-type: none"> 各港の施設や担当部署等の情報を一元的に提供するホームページの開設 各港の情報共有や意見交換
各港湾管理者	<ul style="list-style-type: none"> 外国船社へのホームページ等での情報発信 クルーズ業界の展示会への参加 寄港の際の歓迎イベントの開催 岸壁や旅客ターミナルでの観光案内所の開設や土産物店の出店 港湾使用料等の減免 市民向けのクルーズ商品の企画や船内見学会の実施

³ 大型のクルーズ客船には2,000人以上、最大級の船では5,000人以上の乗客が乗船しており、円滑な乗下船のためには旅客ターミナルを整備し、CIQである税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)等の手続きを効率的に行わなければならない。これらが長引くと滞在時間のうち観光に充てることができる時間が短くなるために寄港地に適さなくなる。

外航クルーズ客船の寄港増加によって、クルーズ客船の寄港総数は2015年は1,454回と2013年の1,001回、2014年の1,204回から順調に増加している。しかしながら、日本船社のクルーズ客船は3隻のみであり、寄港数は2013年の628回から2014年には551回、2015年には489回と減少している。そのため寄港総数に占める外国船社の割合は2013年は37.3パーセント、2014年は52.4パーセント、2015年には66.4パーセントと年々高まっており、日本でのクルーズ市場の拡大は中国からの寄港の増加による外国船社のクルーズの増加によるものである。

外国船社のクルーズ客船の寄港は増加しているが寄港地には偏りがある。寄港地別で見ると2015年の第1位は博多港245回、第2位は長崎港128回、第3位は那覇港105回、第4位は石垣港79回、第5位は鹿児島港51回で中国に地理的に近い九州への寄港が半数以上を占めている。伝統的な港町である神戸港は第6位で42回、横浜港は第7位で37回と少ない⁴。

3. 日本のクルーズ市場の制約

日本のクルーズ市場は外航約13.4万人、内航約8.7万人、合計22.1万人であり⁵、世界のクルーズ人口約2,000万人、約3兆円といわれる市場規模に比べて相対的に見て極めて小さい。うち、外航クルーズは日本船社の運航のクルーズ客船では約1万人であり、外国船社の乗客が約12.4万人と多い。

世界でクルーズ市場が拡大を始めた1980年代には日本においてもバブル経済を背景にクルーズ市場の拡大を目指して新造船の投入が行われ、1989年が「クルーズ元年」と呼ばれて成長が期待された。しかしながら、バブル経済の崩壊によりクルーズ市場は拡大しなかった。また、クルーズ市場が拡大しなかった理由はバブル崩壊というタイミングの悪さだけでなく、以下の理由が考えられる⁶。

- ①日本は島国で鉄道等の交通機関や道路網が発達していることからクルーズ客船での移動よりも鉄道やバスでの移動の方が時間・費用で効率的であり、クルーズ客船に対するニーズが少ない。
- ②クルーズ客船の認知度が極めて低い。現在のクルーズ客船による観光は1週間程度の短期のもので低価格化が進んでいるが、数か月の長期の旅行で費用も数百万円であり、富裕層を対象としたものであるという認識が根強く残っている。このような誤った認識はクルーズ人口が少ないため、クルーズ旅行の経験や知識がないことと、世界の市場ではカジュアル（スタンダード、マス）が大部分であるが、日本の市場はラグジュアリー、プレミアムが主流であることによる⁷。
- ③高価格のラグジュアリー、プレミアムが主流の方が利益率が高く、カジュアル（スタンダード、マス）クラスへ拡大する必要性がなかった。また、クルーズ人口が少ないながらもリピーターが多いことで一定の市場規模を維持できた。

⁴ 横浜港と神戸港は日本船社も合わせれば長年にわたって第1位、第2位であったが、外国船社の急増によりその地位を他港に譲っている。

⁵ 前掲注2の資料に基づいている。

⁶ 水野英雄「中部地域の観光産業における名古屋港の役割－クルーズ客船による経済波及効果－」『港湾研究』第36号、2015年11月、日本港湾経済学会中部部会、6～7ページに依拠している。

⁷ クルーズ客船はラグジュアリー、プレミアム、カジュアル（スタンダード、マス）の3つのクラスに分類され、世界の市場ではラグジュアリー約5パーセント、プレミアム約10パーセント、カジュアル約85パーセントという割合であり、カジュアルクラスの成長によって市場が拡大した。 35

- ④日本の雇用状況では長期休暇が取得しにいたため、クルーズに必要な1週間程度の短期の休暇であっても取得しにくく、参加しにくい。そのため定年退職後の高齢者など時間に余裕のある層に顧客が限定されている。
 - ⑤クルーズ客船の数が3隻と限られているため、予約が困難である。時間に余裕のある特定の顧客層がリピーターとなっていることから、予約しにくい状況が生じている。
 - ⑥クルーズ以外にもテーマパーク等の多くの娯楽があるため、クルーズへのニーズが少ない。特に、日本ではあらゆる設備を備えた10万トンを超えるような魅力のある巨大なクルーズ客船が日本船社では存在せず、外国船社の就航も限られているため、クルーズ客船へ乗船すること自体が観光の目的になりにくい。
 - ⑦旅客ターミナル等の設備や外航クルーズであればCIQ等の制約から、寄港地が限られている。特に、大量の乗客のCIQが必要となる外航クルーズの寄港地は限定される。
 - ⑧寄港時間が6時間から8時間程度であるため、最大でも片道2時間程度の範囲内に魅力ある観光地が整備されていなくてはならないが、そのような寄港地は限られている。
- これらの理由から日本のクルーズ市場は規模が小さい。海外旅行が大型旅客機の登場によるパック旅行の導入で低価格化したことで市場が拡大したのと同じように、巨大なクルーズ客船の導入による低価格なカジュアルクラスの拡大が日本のクルーズ市場の拡大につながる。そのためには外国船社の大型クルーズ客船の就航が必要である。

4. クルーズ市場に関するカボタージュ規制

(1) カボタージュ規制とその効果

カボタージュ (Cabotage) 規制とは国内での船舶や航空機による輸送業務を自国の業者に限定する規制である。世界各国でカボタージュ規制が行われており⁸、日本では船舶法第3条によって「日本船舶ニ非サレハ不開港場ニ寄港シ又ハ日本各港ノ間ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スコトヲ得ス但法律若クハ条約ニ別段ノ定アルトキ、海難若クハ捕獲ヲ避ケントスルトキ又ハ国土交通大臣ノ特許ヲ得タルトキハ此限ニ在ラス」と定められており、外国船社の船は日本に寄港しても国内の港の間の輸送は禁止されている。例えば、外国船社の船が横浜に寄港しても、横浜から神戸への国内輸送はできない。そのため、最も効率的に運航しようとするれば、海外から最初の寄港地 (A港) まで荷物を運び、そこから海外へ運ぶ荷物を積み込む港 (B港) に移動する際に、A港からB港までの積み荷を運べばよいが、そのような輸送は出来ないために非効率となっている。

表3はカボタージュ規制のメリットとデメリットについてまとめたものである。カボタージュ規制のメリットは以下の通りである。

- ①運航の安全性の確保⁹：国によって安全基準が異なるため、日本の厳しい安全基準に適

⁸ 諸外国の海運に関する政策やカボタージュ規制の状況については公益財団法人日本海事センター「諸外国の海運関係施策」2015年3月、財団法人日本海運振興会「諸外国の海運カボタージュ規制に関する調査報告書」2006年12月を参照。

⁹ クルーズ客船は多数の乗客が乗船しているために、特に安全性の確保が重要となる。2012年に「コスタ・コンコルディア」が座礁し、死者30人、行方不明者2人という事故が起こり、11万トンを超え、約4,000人の乗客・乗員を乗せたクルーズ客船での事故は環境への影響なども含めて大きな問題となった。但し、クルーズ客船は巨大な船であるために十分な安全対策が講じられているため事故は小型船に比べればはるかに少ない。

合するためには事情に通じた国内の事業者が適している。また、定期的に運航していることで安全性が高められる。

- ②有事の際の運航の保証：地震や戦争等の有事の際に運航するためには法的な強制力が適用できる日本船籍であることが必要な場合がある。例えば、東日本大震災の際に外国船の中には寄港を控えたものや、寄港地を変更したものがあつた¹⁰。
- ③日本人船員の雇用の確保：日本船籍の船には日本人船員の雇用が義務付けられている。日本人船員の雇用は①や②にもつながる。また、技術の継承にもなる。
- ④国内産業の保護と育成：高コストであることから、保護が必要である。安全性の確保や有事の際の運航の保証のためにも必要である。

経済のグローバル化が進む中で経済的規制の緩和や撤廃が推進されているが、これらのメリットが重視されるためにカボタージュ規制は国際的に認められており、多くの国々で維持されている。日本内航海運組合総連合会等の業界団体はカボタージュ規制は国家の安全保障と国民経済の安定にとって欠かせないものであり、グローバルスタンダードとして世界の多くの国々で実施されていると堅持することを求めている¹¹。そのため日本においては2010年3月に沖縄県との国内輸送について特許を与えているがそれ以上には広がっておらず¹²、2013年4月に閣議決定された新しい「海洋基本計画」では高いレベルでの自由化を目指して交渉を行うとする一方でカボタージュ制度を維持することを定めている¹³。

カボタージュ規制のデメリットとしては外国船社に比べて高コストとなり、高価格となることである。また、国際関係は相互主義であるために外国が一方的にカボタージュ規制を撤廃することはありえないため、日本がカボタージュ規制を維持することは自国企業の海外での展開の制約となる。

表3 カボタージュ規制のメリットとデメリット

	メリット	デメリット
カボタージュ規制の維持	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運航の安全性の確保 ・ 有事の際の運航の保証 ・ 日本人船員の雇用の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高価格の維持 ・ 日本船社のクルーズ客船による供給の制約*
カボタージュ規制の緩和	<ul style="list-style-type: none"> ・ 価格の低下による市場の拡大 ・ フライ&クルーズ¹⁴の促進* 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 急激な寄港の増加への対応が困難

注：※はクルーズ市場における影響

(2) クルーズ市場に関するカボタージュ規制と緩和の効果

カボタージュ規制は航空輸送や海運の分野で長年にわたって行われてきたために、その緩和や撤廃は輸送業に大きな影響を及ぼすことになる。カボタージュ規制の研究で特に注

¹⁰ 震災の起こった地域や影響が及んだ地域から寄港地を神戸等に変更したことで混乱が生じた。

¹¹ 日本内航海運組合総連合会ホームページ「カボタージュ制度の堅持」
<http://www.naiko-kaiun.or.jp/union/union10.html>

¹² 国土交通省が許可を与えた日(2010年3月26日)に日本内航海運組合総連合会は会長談話でカボタージュ規制の緩和について反対の意向を表明した。

¹³ 「海洋基本計画」(平成25年4月26日閣議決定)24ページ

¹⁴ フライ&クルーズとは、寄港地までの往路は航空機で移動してクルーズ客船に乗船し、最終の寄港地に着いた後の帰路は航空機を利用する旅行である。限られた旅行日程の中で航空機を利用することで時間と費用を節約することができる。

目されたのがオープンスカイ協定の推進による航空輸送の分野である。オープンスカイ協定によって相手国内で自由に路線や便数を設定することができるようになったことで競争的な環境に移行し、運賃の低下や旅客輸送量の増加、LCC¹⁵の参入や世界的な航空輸送業界の連携や再編が進み、その結果、経済厚生が改善したことが示された。

しかしながら、海運に関してはカボタージュ規制が長年にわたって堅持されており、緩和や撤廃は限られている。石田信博^{16,17}は、貨物輸送に関してカボタージュ規制の緩和の効果を自由化度や貨物の種類のケースに分けて分析し、その結果、自由化度が高まれば、日本の海運業は甚大な影響を受けるとしている。李志明¹⁸は韓国のカボタージュ規制について堅持される方向ではあるが、一部では緩和も行われており、韓国の海運業に影響が懸念されることを示した。長谷知治¹⁹はカボタージュ規制の歴史を振り返り、また、各国の現状を述べた上で、省エネルギーやCO₂削減等の環境対策の観点からトラック輸送から海運へのモーダルシフトを提案しており、そのためにはカボタージュ規制は維持すべきであるとしている。

これらの研究は主に物流を対象としており、カボタージュ規制の維持を肯定的に評価している。それに対して本論文で検討しているのはクルーズ客船による旅客輸送、さらにはクルーズ客船というレジャーのニーズへのカボタージュ規制である。クルーズ市場は物流に比べて極めて小さいことから、カボタージュ規制の効果は異なっている。

日本のクルーズ市場のカボタージュ規制によって、外国船社のクルーズ客船は日本の港を起点として国内のみをクルーズすることは出来ず、外国の港に寄港（ワンタッチ）しなければならない。そのため、近隣の韓国の釜山や台湾の基隆（台北）に寄港することでカボタージュ規制を回避している。日本船社からはこのようなコースは国内輸送に該当するといった危惧が示されており、カボタージュ規制の厳格な適用を求めている²⁰。

一方で、クルーズ客船の寄港増加を目指す各港湾管理者等はカボタージュ規制の緩和を求めている。先に述べたように外国船社のクルーズ客船は大型であり、寄港による経済波及効果は大きい。そのためカボタージュ規制が緩和され、クルーズ客船の寄港が増加することによる地域経済に対する貢献への期待は大きい。

クルーズ客船に関するカボタージュ規制によって、外国船社の安いクルーズ客船の参入が阻止され、日本船社の高い旅行代金の少数のクルーズ客船の体制の維持につながっている。しかし、日本船社のクルーズ客船にも次のような規制が適用されている。

- ①60日に1回は海外に寄港しなければならない。
- ②日本人の乗員を乗船させなければならない。
- ③日本の厳しい安全基準が適用される。

¹⁵ ローコストキャリア、格安航空会社（Low-cost carrier）の略。

¹⁶ 石田信博「カボタージュ規制緩和の効果について」『同志社商學』第63巻第6号、2012年、同志社大学

¹⁷ 石田信博「カボタージュ規制と内航海運業」『経済學雜誌』第114巻第3号、2013年、大阪市立大学

¹⁸ 李志明「韓国内航海運におけるカボタージュ規制の動向」『海事交通研究』第60集、2011年、財団法人山縣記念財団

¹⁹ 長谷知治「環境に優しい交通の担い手としての内航海運・フェリーに係る規制の在り方について～カボタージュ規制と環境対策を中心に～」『海事交通研究』第59集、2010年、財団法人山縣記念財団

²⁰ 2014年にアメリカのプリンセス・クルーズが日本発着の日本人向けのクルーズに参入した際に、日本外航客船協会がそのようなクルーズはカボタージュ規制に抵触するとして国土交通省に要望書を提出した。

- ④消費税が課税される。
- ⑤カジノが認められない。
- ⑥北方領土問題のために通過できない海域がある。

カボタージュ規制が課されている外国船社のクルーズ客船には、逆にこれらの規制が課されないというメリットがある。

表4は日本船社、外国船社それぞれのクルーズ客船への規制について種類別にまとめたものである。

- ①寄港に関しては、日本船社のクルーズ客船は国内は自由に運航できるが、60日に1回は海外に寄港しなくてはならない。それに対して外国船社は1回のクルーズの中で必ず海外に寄港しなくてはならない。
- ②乗員に関しては日本船社のクルーズ客船は日本人の乗員を乗船させなければならないが、外国船社も日本人乗客のことを考慮して日本人の乗員を乗船させるようにしている。
- ③安全基準に関しては人命にかかわるものであるために日本も海外も同じように厳しく定められている。
- ④外国船社のクルーズ客船は大型船であるために、主要港であっても入港や接岸ができない港がある。
- ⑤外国船社のクルーズ客船では消費税は非課税であり買い物に有利であるが、日本人は外国人に比べて船の上ではお金を使わない傾向である。
- ⑥日本船社のクルーズ客船ではカジノの営業は出来ないが、外国船社のクルーズ客船でも公海上まではカジノは禁止であり、かつ日本人はあまりカジノを利用しない。

このように日本船社、外国船社共に様々な規制があり、結果として同じような条件となってしまうことも多い。

表4 クルーズ客船への規制の種類

規制の種類	日本船社	外国船社
国内寄港	国内のみのクルーズは可。	カボタージュ規制により、国内のみのクルーズは不可。
海外寄港	60日に1回は海外へ寄港 ²¹ 。	規制はない。但し、カボタージュ規制により事実上の海外寄港の義務あり。
寄港地の制約	主要港であればほぼ入港できる。	主要港であっても、大型船であるために入港や接岸ができない港がある ²² 。
乗員	日本人の乗船義務 ²³ 。但し、緩和されている ²⁴ 。	日本人の乗船義務なし。
安全基準	国内の厳しい安全基準が適用。	国際基準が適用。
課税	消費税は課税。	消費税は非課税。
カジノ	国内・公海にかかわらず禁止。	国内では禁止。公海であれば可能。

²¹ 2015年7月までは30日に1回であったが、60日に1回に緩和された。

²² 高さの制約で横浜ベイブリッジやレインボーブリッジのような巨大な橋であっても通過できず、入港できない場合がある。

²³ クルーズ客船の事故の事例は多くはないが、国によって乗員の対応には差異があると考えられる。

²⁴ 1991年までは日本船社のクルーズ客船の乗員は全て日本人とされていたが、レストランのウェイターやキャビンの清掃スタッフ等のサービス要員は外国人の乗員が認められた。但し、その際に貨物船と同様に「30日ルール」が導入された。

「30日ルール」の「60日ルール」への変更のように日本船社への規制緩和が行われるようになった理由は、東アジアにおける外国船社のクルーズ客船の急激な増加とその一部が日本へ進出しているためである。2014年にはイギリスのP&Oが所有し、アメリカのプリンセス・クルーズ²⁵が運航しているダイヤモンド・プリンセス（乗客約2,700人）が日本に配船され²⁶、それ以降毎年春から秋にかけて日本発着のクルーズを行っている。この1隻で日本船社の3隻分の乗客数を超えている²⁷。また、大型船であることで規模の経済性から低コストが可能となり、同じような日程・コースのクルーズで比較すれば、日本船社のクルーズ客船は2倍程度の価格となっている。大型船であることで複数のレストラン、プールやスポーツ施設、劇場やカジノ等が設置でき、「海のテーマパーク」ともいえる存在であることも魅力となっている。

外国船社の日本発着のクルーズ客船の乗客はクルーズの種類にもよるが、最大で半数程度が日本人の乗客である。現在はまだ外国人の乗客が多いことから、必ずしも日本船社のクルーズ客船と競合するものではない。外国船社にとっても外国人の乗客が多いことは日本人の乗客に依存せずに済み、むしろその方がバランスよく安定的に乗客を集められる。

現在は日本船社、外国船社共に規制が行われている。外国船社のクルーズ客船の参入が進む中で、「30日ルール」の「60日ルール」への変更や乗員の国籍規制の緩和のように日本船社のクルーズ客船の競争力の強化のための規制緩和が求められる。

同様に、カボタージュ規制を緩和・撤廃することで以下のような効果が考えられる。

- ①内航クルーズに関しては、国内市場の拡大のためには外国船社の規模の大きなクルーズ客船の内航クルーズへの参入は効果がある。むしろ、それなくしては市場の拡大は望めない。
- ②外航クルーズに関しては、カボタージュ規制の緩和や撤廃によって外航クルーズが内航クルーズに置き換えられて外航クルーズが減少するとは考えられず、インバウンドには影響しない²⁸。

表5はカボタージュ規制の緩和・撤廃の方法とその影響についてまとめたものである。

- ①事業免許の付与では、日本船社にとっては低価格の外国船社と競争が生じる。外国船社にとっては大規模に展開できれば利益は大きい。
- ②特定区間のクルーズへの特許では、日本船社にとっては影響は限定的であり、外国船社にとっては決まった区間であることからノウハウも蓄積でき、利益も確保しやすい。
- ③特定の港を起点としたクルーズへの特許では、日本船社にとっては影響は限定的であり、外国船社にとっては決まった港を起点であることからノウハウも蓄積でき、利益も確保しやすい。
- ④1回毎、または期間限定の航海許可では、日本船社にとってはほぼ影響はない。外国船社にとっては毎回の申請であるために負担が大きい。

²⁵ 世界最大のクルーズ客船の運航会社であるカーニバル・コーポレーションに属している。

²⁶ 日本への配船にあたり日本人向けに大浴場を設ける等の改装を行っている。

²⁷ 日本船社のクルーズ客船には飛鳥II（郵船クルーズ、乗客872人、乗員約470人）、にっぽん丸（商船三井客船、乗客524人、乗員230人）、ぱしふいっくびいなす（日本クルーズ客船、乗客620人、乗員220人）の3隻があるが、いずれも乗客数は少ない。

²⁸ カボタージュ規制を撤廃して内航クルーズに移行しても、現在の日本のクルーズ市場では日本人乗客だけで巨大なクルーズ客船の乗客を満たすことは出来ず、外国で乗客を乗せるための外航クルーズも維持される。

これらを比較してみると、①事業免許の付与は日本船社からの反対が大きく、また、外国船社にとっては大規模に事業展開できるが、その負担も大きいためリスクがある。②特定区間のクルーズへの特許や③特定の港を起点としたクルーズへの特許であれば日本船社にとっての影響は限定的であり、外国船社にとっては決まったクルーズを設定できることからノウハウも蓄積でき、利益も確保しやすい。特に、③特定の港を起点としたクルーズへの特許であれば、起点となる港を現在はクルーズ客船の寄港が少ないが、クルーズ客船の寄港を振興させたい港にすることで地域振興や寄港地の偏りの是正につながり、現在の博多、那覇等の特定の港に寄港が集中している状況が緩和できる。また、そのような港に旅客ターミナル等の施設を積極的に整備することができる²⁹。④1回毎、または期間限定の航海許可が最も効果が少ないため、効率的ではない。しかしながら、現在の国内の市場規模では1回毎、または期間限定の航海許可の方が取得しやすく現実的である。このように②③④のような方法でカボタージュ規制を緩和すれば日本船社には影響は少なく、むしろ市場の拡大につながり、かつ外国船社にとっても利益となる。

直接的なカボタージュ規制の緩和は現時点では日本船社の反対が強いことから実現していない。しかし、大型のクルーズ客船は航空機に比べて旅客数が多く、その寄港はインバウンドの増加に大いに貢献することから、平成27年1月より船舶観光上陸許可制度によって条件を満たしたクルーズ客船の乗客のビザ取得を不要とし、入国審査を簡略化する規制緩和が行われている³⁰。

インバウンドが急増したことでホテル不足と価格上昇が深刻化している。この傾向は特に大都市で顕著である。カボタージュ規制を緩和することでホテルの代わりとなる大型クルーズ客船が寄港することは、ホテル不足や価格上昇を抑えることにも効果がある。

表5 カボタージュ規制の緩和・撤廃の方法とその影響

緩和・撤廃の方法	日本船社への影響	外国船社への影響
事業免許の付与	低価格のクルーズと競争が生じる。	大規模に展開できれば利益は大きい。
特定区間のクルーズへの特許	影響は限定的となる。	決まった区間であることからノウハウも蓄積でき、利益も確保しやすい。
特定の港を起点としたクルーズへの特許	影響は限定的となる。	決まった港を起点であることからノウハウも蓄積でき、利益も確保しやすい。
1回毎、または期間限定の航海許可	ほぼ影響はない。	毎回の申請であるために負担が大きい。

5. おわりに

少子化によって若者は減少しているが、団塊の世代の大量退職により定年後に20年以上の余生があり、健康で活発に老後を過ごしている「アクティブシニア層」と呼ばれる高齢者が存在することで、様々な分野でアクティブシニア層を対象にした商品やサービスが供

²⁹ 各都道府県に空港を整備したが、利用率が低いことが問題になっている。クルーズ客船に関しては、旅客ターミナル等を整備する港を選別して、効率的に投資を行う必要がある。

³⁰ 入国審査の時間が短縮できることで観光のための時間を増やすことができる。その一方で、クルーズ客船で入国した外国人の失踪が起こっており、厳正な出入国管理を経ずに入国できることへの危惧が生じている。但し、2015年に約111.6万人が入国したのに対して失踪者は数十人程度であることから相対的にみれば極めて少ない。

給されている。アクティブシニア層は、特に旅行等のレジャー分野で市場をリードしている。少子化による人口減少や鉄道やバス等との競合によって、クルーズ客船だけでなく旅客船・フェリー等についても経営環境は厳しいことが報告されている³¹。このような状況の中で、アクティブシニア層はクルーズ客船の有力な顧客となる。

アクティブシニア層は増加しておりクルーズ市場の拡大のチャンスではあるが、日本船社のクルーズ客船は3隻しかないことから、国内市場の拡大や日本各地への寄港の増加のためにはカボタージュ規制の緩和による外国船社のクルーズ客船の内航クルーズへの参入が必要である。規模の大きな外国船社のクルーズ客船の参入は旅行料金の引き下げにつながる。例えば、外国船社の10万トン、乗客3,000人クラスのクルーズ客船が参入することで、大都市の2泊3日で4万円程度の低価格のショートクルーズや夜発、翌朝着、翌日午前下船のような1泊2日のクルーズが可能となり³²、市場は大いに活性化する。外国船社のクルーズ客船による内航クルーズが可能になれば、アジア各国からのフライ&クルーズも増加する。外国船社の内航クルーズが行われることにはフェリーや貨客船との競合への懸念が生じるが、フェリーや貨客船は移動のための手段、クルーズ客船はレジャーと目的が異なるために競合することはない。むしろ、フェリーや貨客船について宿泊施設の個室化や食堂や大浴場の充実といった「準クルーズ客船」化が進んでいることから、市場の拡大への相乗的な効果が期待できる³³。

外国船社のクルーズ客船は乗船料だけでなくカジノ等の収入も大きい。世界では120ヶ国以上でカジノが合法であり、統合型リゾート施設の中核となっていることから、日本においてもカジノ解禁に向けた議論が行われている³⁴。カボタージュ規制の緩和だけでなく、カジノの規制の緩和も行うことで外国船社のより一層の参入や日本船社も同様のスタイルで稼ぐことができるようになる³⁵。

現在のクルーズ市場は、日本船社のクルーズ客船だけではより一層の発展のための将来的な展望が描きにくい状況にある。日本船社の3隻のクルーズ客船は1990年代に就航しており、老朽化から近い将来に代替時期を迎えるが、後継船の建造も未定である。物流とは異なり、日本船社のシェアが小さいクルーズ市場であるからこそ、カボタージュ規制の緩和で外国船社のクルーズ客船が参入することで市場の拡大や活性化につながるのである³⁶。

³¹ 公益財団法人日本海事センター「国内旅客船事業の活性化に関する調査研究会報告書」2014年6月

³² 現在はカボタージュ規制のために海外の港に寄港しなければならないためにどうしても1週間程度の日程となることが長期休暇のとりにくい日本での普及の妨げとなっており、短期の日程の商品がクルーズ市場の拡大には不可欠である。

³³ 設備の充実したフェリーや貨客船の新造船の導入が進んでいる。例えば、東京の竹芝と小笠原諸島の父島の間で運行されているおがさわら丸は2016年7月に三代目となる新造船が就航したが、宿泊施設の個室化や設備の充実が行われた。

³⁴ カジノ解禁に関しては新規産業の育成や観光の振興が期待される一方で、ギャンブルへの依存や犯罪の増加が懸念されることから慎重な議論が行われている。

³⁵ 「カジノ特区」として特定地域でのカジノ解禁が検討されているが、日本船社のクルーズ客船に関しては領海外でのカジノの営業を認めることで規制を緩和することが考えられる。

³⁶ 多くの便数が運航できない航空輸送の分野では複数の航空会社が協力するコードシェア便（共同運航便）が広く行われている。同様の方法を用いて、カボタージュ規制の緩和として外国船社のクルーズ客船を日本船社の運航として扱うことも考えられる。