

我が国クルーズ需要の社会情勢変化及び 政策実施によるシナリオ感度分析

(正) 佐々木友子 (国土技術政策総合研究所), (正) 赤倉康寛 (国土技術政策総合研究所)

1. はじめに

我が国へのクルーズ船の寄港は 2015 年に 1,454 回、2016 年に 2,017 回、2017 年に 2,764 回、2018 年に 2,928 回(速報値)¹⁾と近年急増している。このように我が国を取り巻くクルーズ環境が激変する中、より効率的な港湾の計画・整備を行うためには、想定される複数のシナリオを踏まえたクルーズ需要の予測が必要である。そこで本分析では、中国起点クルーズの発港が南下した場合、アジア各国・地域人口及び年齢構成比が変化した場合、有給休暇の取得が促進した場合の 3 ケースについての我が国へのクルーズ旅客数について感度分析を行った。さらに我が国への経済効果の観点からは、クルーズ旅客数だけではなく寄港回数も考慮した分析も重要であることから、寄港回数も考慮したクルーズ需要(人・寄港)の感度分析を実施した。

2. 2017 年の我が国に寄港したクルーズの需要動向

本分析では、国土交通省より発表された 2017 年の我が国のクルーズ等の動向についての資料²⁾並びに当該資料のクルーズ船の寄港回数と訪日クルーズ旅客数の元データ(以下「寄港回数データ」及び「訪日クルーズ旅客数データ」とする)を使用した。なお寄港回数データにおいて旅客が乗船する起点国・地域情報が不明なものについては、Lloyd's List Intelligence 船舶動静データやクルーズ船社ホームページ等を参照したほか、一部データについて国土交通省港湾局より船舶代理店へ確認を行った結果を用いて起点国・地域を推定した。また訪日クルーズ旅客数データは、国土交通省港湾局が寄港回数データをもとに海外から入国したクルーズ船による入国者数について法務省入国管理局(現出入国在留管理庁)へデータ提供を依頼し収集したものであり、乗員は含まず、日本人以外の国籍は不明である。

これらのデータ及び文献²⁾より 2017 年に我が国に寄港したクルーズの旅客数を外国人・日本人別に整理し、外国人は起点別に推定したものが表-1 である。外国人旅客の起点は中国、台湾、香港、韓国、その他で分類しているが、表に示した旅客数はこれらを起点とするクルーズに乗船していた旅客数であり、国籍ではない。合計に占める割合では外国人がほとんどであり、9 割を超えている。また中国を起点とする外国人クルーズ旅客が最も多く、全体の 8 割弱を占めている。

次に、寄港回数データをもとに、2017 年に我が国に寄港したクルーズの起点別の我が国における平均寄港港数を整理したものが表-2 である。起点が日本であるクルーズは平均して 4 港強程度、起点がその他であるクルーズは 3 港強程度寄港している一方、中国・台湾・香港・韓国を起点とするクルーズは概ね 1~2 港程度の寄港である。

表-1 我が国へのクルーズ
旅客数(2017 年)

		クルーズ旅客数	
外国人		253万人	
	起 点	中国	210万人
		台湾	28万人
		香港	7万人
		韓国	1万人
		その他	7万人
日本人		22万人	
合計		275万人	

表-2 起点別の日本
国内平均寄港港数

起点	日本国内平均寄港港数
日本	4.37港/本
中国	1.42港/本
台湾	1.76港/本
香港	1.63港/本
韓国	1.85港/本
その他	3.45港/本

3. シナリオ別の我が国へのクルーズ旅客数の感度分析

我が国のクルーズ需要に影響を与えると想定される以下のシナリオについて感度分析を行った。

3.1 中国起点クルーズの発港が南下した場合 中国においては、華南の広州、北海、海口などにおいてクルーズターミナルの拡張計画や整備計画があり³⁾、これまで上海港に集中していたクルーズ発着港が徐々に沿岸部へと分散していくとの指摘もある⁴⁾。図-1 は 2015 年~2017 年における中国

を起点とするクルーズ本数の中国発地域別割合を IHS Maritime & Trade 船舶動静データより算出したものであるが、華北や華南が占める割合が伸びてきており、特に華南はこの3年間で約4%pt増加している。中国華北・華中を起点とするクルーズのうち我が国に寄港するクルーズの割合を IHS Maritime & Trade 船舶動静データより算出すると、2017年実績で96.3%である一方、中国華南及び香港を起点とするクルーズのうち我が国に寄港するクルーズの割合は60.2%であり、華南発着クルーズの割合が増加すると、中国発クルーズの我が国への寄港が減少することが想定される。

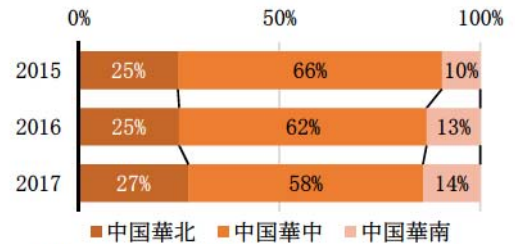


図-1 中国起点クルーズ本数の中国地域別割合

そこで本シナリオでは、中国を起点とするクルーズの発港が南下し、華南の割合が増加した場合の感度分析を行う。具体的には、文献3)等より中国地域別のクルーズバス数を収集すると、華南の割合は2017年には約37%であるが、将来計画では約46%と9%ptの増加が見込まれることから、港湾整備の進展を踏まえ、2017年の中国における華南以外を起点とするクルーズ旅客のうち1割が華南起点へ移行したケースを想定した。また先述のとおり、中国華南及び香港を起点とするクルーズのうち我が国に寄港するクルーズの割合は60.2%であったことから、中国華南にシフトした旅客のうち6割は我が国に寄港し、4割は我が国に寄港しないと設定した。なお本感度分析は表-1の我が国に寄港したクルーズ旅客数を用いて行っているが、先述のとおり、国籍別ではなく起点別であることに留意が必要であり、以降においても同様である。

3.2 アジア各国・地域人口及び年齢構成比が変化した場合 図-2は我が国における2017年のクルーズ旅客⁵⁾及び人口⁶⁾の年齢構成比を示したものである。2017年人口のうち60歳以上の占める割合は約34%であるのに対し、クルーズ旅客では約60%と多数を占めており、人口の構成比とは異なることがわかる。そこで本シナリオでは、アジア各国・地域(日本・中国・台湾・香港・韓国)を対象とし、人口及びその年齢構成比が2030年の推計値⁶⁾ 7)へ変化した場合の感度分析を行った。

まず5ヶ国・地域のクルーズ人口及びその年齢構成比⁵⁾をもとに2017年の年齢層別クルーズ旅客数を算出し、各国・地域の年齢層別人口で割ることにより、各国・地域の年齢層別クルーズ参加率を算出した。この2017年における年齢層別クルーズ参加率が変化しないと仮定した上で、2030年の年齢層別人口推計値⁶⁾ 7)をかけることにより、人口及びその年齢構成比が変化した場合のクルーズ人口を算出した。なお人口及びその年齢構成比は、我が国は文献6)における出生中位(死亡中位)推計値、アジア4ヶ国・地域は文献7)における中位推計値とした。また、2017年のクルーズ旅客の年齢構成比⁵⁾は図-2に示したレンジで公表されている一方、我が国以外の4ヶ国・地域の人口推計値⁷⁾は5歳刻みでの公表であるため、12歳以下と13-19歳を合計し、19歳以下として分析した。

さらに算出したクルーズ人口のうち我が国を訪問する割合を、表-1の我が国へのクルーズ旅客数を各国・地域のクルーズ人口⁵⁾で割ることにより算出し、この割合は変化しないと仮定した上で、先述の人口及びその年齢構成比が変化した場合のクルーズ人口にかけると、我が国へのクルーズ旅客数を算出した。

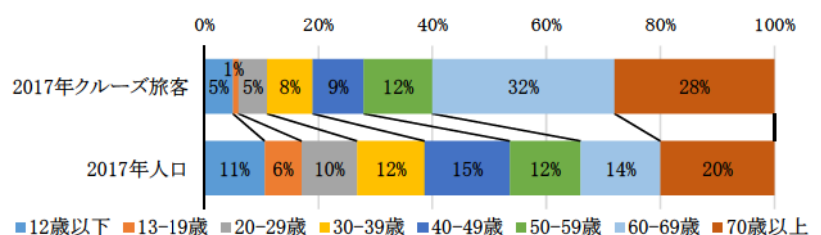


図-2 我が国におけるクルーズ旅客及び人口の年齢構成比

3.3 アジア各国・地域において有給休暇取得が促進された場合 文献8)によると、2016年の我が国における余暇活動の潜在需要は、海外旅行の25.4%、国内観光旅行の17.3%に次いでクルージング(客船による)が12.9%と第3位にランクインしている。また我が国においては、2019年4月より、年10日以上年次有給休暇が付与される労働者に対し、年次有給休暇の日数うち年5日については

使用者が時季を指定し取得させることが義務付けられ⁹⁾、年次有給休暇の確実な取得に向けた取組が進展している。

そこで本シナリオでは、アジア各国・地域(日本・中国・台湾・香港・韓国)において有給休暇取得が促進した場合を想定し、分析を行った。ただし表-3に示すとおり香港は有休取得率が既に 100%の状況であることから、香港を除く 4ヶ国・地域を対象とした。分析方法は文献 10)における有給休暇完全取得時の余暇活動ニーズ増分算出手法を参考に、有給休暇取得促進に伴うクルーズ需要発生増分を算出することとした。

まず有休取得率を、我が国においては 2020 年の目標値である 70%¹¹⁾と設定した。これは表-3に示す有休取得率の約 19%pt 増である。また先述のとおり 2019 年度より年次有給休暇の確実な取得に向けた取組が進展している我が国の設定値が現況の約 19%pt 増であることを踏まえ、我が国以外の他国においては、現況より+10%pt 程度とし、中国 60%、台湾 95%、韓国 100%と設定した。また対象は有給休暇取得促進に直接関係すると考えられる非農林業雇用者とし、シナリオ設定値の有休取得率と付与日数を掛け合わせた取得日数と現況の取得日数の差を非農林業雇用者数(日本・台湾は 2017 年値、中国・韓国は 2016 年値)^{12), 13), 14)}にかけると、現況からの減少労働日[人・日]が算出される。

ここで、文献 8)にはクルージングの潜在需要 12.9%のほか、参加率は 1.3%、さらに潜在需要は参加希望率から参加率を差し引いて算出したものであるとの記載があることから、参加希望率を逆算すると、12.9%+1.3%=14.2%となる。従ってクルーズの潜在需要実現率を式(1)により算出し、減少労働日にかけたものをクルーズ需要発生増分量[人・日]とする。なおこの値は日本人に対するものではあるが、簡易的に他の 4ヶ国・地域も同様であると仮定して分析を行った。

$$\text{潜在需要実現率} = \text{潜在需要} \times \text{実現率} = \text{潜在需要} \times \text{参加率} / \text{参加希望率} = 12.9\% \times 1.3\% / 14.2\% \div 1.2\% \quad (1)$$

さらにクルーズ需要発生増分量[人・日]を各国・地域の乗客のクルーズ平均日数⁵⁾で割り、3.2で算出した 2017 年における各国・地域のクルーズ人口に占める我が国への訪問割合をかけることにより、我が国に寄港するクルーズ旅客数発生増分を国別に算出し、表-1 に示した 2017 年実績値に加算した。

3.4 シナリオ別我が国へのクルーズ旅客数の感度分析結果まとめ 3.1, 3.2, 3.3 の算出結果を図-3 に示す。なおその他の国は感度分析対象外であるため、2017 年値から変化無しとしている。

中国起点クルーズの発港が南下した場合は、中国からのクルーズ旅客数が 2017 年実績と比較して約 8 万人減少した。また人口・年齢構成比が変化した場合、中国約 23 万人、台湾約 2 万人、香港約 1 万人、韓国約 0.2 万人が増加し、日本は約 0.4 万人が減少したものの、合計で約 25 万人増加した。日本において減少した要因は、2030 年の総人口が 2017 年より約 741 万人減少すると推計されている⁶⁾ほか、2017 年の年齢層別クルーズ参加率が最も高かった 60-69 歳(参加率 0.57%)の 2030 年人口も約 189 万人減少すると推計されている⁶⁾ためである。なお今回は先述のとおり年齢層別クルーズ参加率が変化しないと仮定して分析したが、今後は健康寿命の延伸に伴い、高齢層のクルーズ参加率が上昇する可能性も考えられる。さらにアジア各国・地域において有給休暇取得が促進された場合は、中国約 42 万人、台湾約 3 万人、韓国約 1 万人、日本約 15 万人、合計で約 61 万人が増加した。

表-3 有休付与・取得日数及び取得率

	日本	中国	台湾	香港	韓国
有休付与日数[日]	18	12	14	14	15
有休取得日数[日]	9	6	12	14	14
有休取得率	51%	50%	86%	100%	93%

注) 日本は厚生労働省「平成30年就労条件総合調査」、中国を除く海外はエクスペディア「有給休暇国際比較調査2018」、中国は UBS 銀行「Prices and Earnings 2018」の平均付与日数と利墨(上海) 商務信息咨询有限公司公表資料をもとに作成

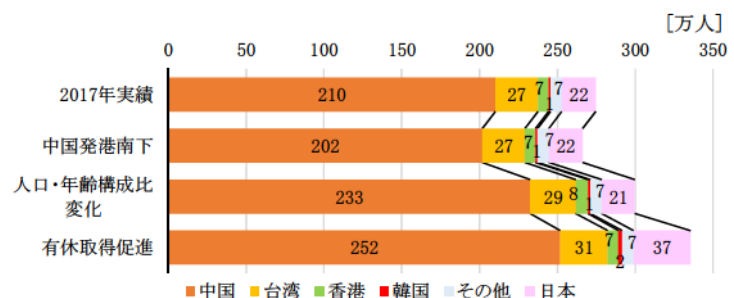


図-3 我が国へのクルーズ旅客数の感度分析結果

3. で算出した我が国へのクルーズ旅客数に日本国内平均寄港港数をかけることにより、我が国クルーズ需要(人・寄港)を算出した。日本国内平均寄港港数は表-2に示した2017年値を用いたほか、中国起点クルーズについては2016年値を用いた分析も行った。これは、2017年3月に中国政府が国内主要旅行業者に対して2017年3月15日から韓国への観光客送出の禁止を通達しており¹⁵⁾、2017年4月以降の中国起点クルーズは2015年、2016年の同期とは傾向が異なり、韓国に寄港してから日本に入国する割合が激減し、中国から直接日本に入国する割合が増加したほか、日本国内で2港寄港する割合が増加している¹⁶⁾ことを踏まえたものである。寄港回数データをもとに、2016年の中国起点クルーズの我が国における寄港港数の平均値を算出すると1.23港/本となり、これは表-2に示した1.42港/本より少ない。当該通達が解除された場合、日本国内平均寄港港数は2017年水準ではなく以前の水準となる可能性があることから、中国起点クルーズの日本国内寄港港数が2017年平均の場合と2016年平均の場合について分析を行った。

万人・寄港

Category	中国	台湾	香港	韓国	その他	日本
2017年実績	299	48	11	2	25	95
中国発港南下 (中国起点の平均寄港港数:2016年値)	254	48	11	2	25	95
有休取得促進	358	54	11	5	25	160

■ 中国
 ■ 台湾
 ■ 香港
 ■ 韓国
 ■ その他
 ■ 日本

図-4 我が国クルーズ需要(人・寄港)の感度分析結果
(2017年実績・最小・最大)

参考文献

- 1) 国土交通省港湾局産業港湾課(2019年1月18日): 2018年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港回数(速報値)
- 2) 国土交通省 海事局外航課・港湾局産業港湾課(2018年6月12日): 2017年の我が国のクルーズ等の動向(調査結果)について
- 3) Cruise Industry News(2018): 2019 China Market Report
- 4) 日本海事新聞 (2018年12月19日): 成長が止まった中国のクルーズ市場でいま何が起きているのか 下
- 5) CLIA(2018年7月): Asia Cruise Trends 2018 Edition
- 6) 国立社会保障・人口問題研究所(2017): 日本の将来推計人口(平成29年推計)
- 7) UNITED NATIONS(2017): World Population Prospects: The 2017 Revision
- 8) 国土交通省観光庁(2018): 平成30年版観光白書 資料編
- 9) 厚生労働省・都道府県労働局・労働基準監督署(2019): 年5日の年次有給休暇の確実な取得 わかりやすい解説
- 10) 観光地域経営フォーラム(2009): 「休暇」から「休活」へ 有給休暇の活用による内需拡大・雇用創出
- 11) 観光立国推進閣僚会議(2018): 観光ビジョン実現プログラム2018ー世界が訪れたいくなる日本を目指してー(観光ビジョンの実現に向けたアクション・プログラム2018)
- 12) 総務省(2018): 労働力調査(2017年)
- 13) 独立行政法人労働政策研究・研修機構(2018): データブック国際労働比較2018
- 14) 公益社団法人日本台湾交流協会(2018): 2018 台湾の経済 DATA BOOK
- 15) 日本海事新聞(2017年3月7日): 韓国サード配備問題 日本港湾にも影響… 中国当局「旅行禁止」通達
- 16) 佐々木友子・赤倉康寛・杉田徹(2019): 我が国に寄港したクルーズ船と訪日クルーズ旅客の動向分析ならびに経済効果の試算, 沿岸域学会誌 Vol.31 No.4

※講演原稿に一部ミスがありました。本稿は修正後のものですので、講演原稿と一部異なります。