

「コロナで止まったクルーズ船、運航再開」

碓 知子

＜姿を消したクルーズ船＞

新型コロナウイルス感染拡大前は、世界のクルーズ市場は順調に拡大を続け、特にアジアでは目覚ましい伸びを示していました。世界のクルーズ人口は2014年の2,204万人から2019年には2,967万人と1.3倍に、アジアでは同期間、155万人から374万人と2.4倍に増加しました。ところが、新型コロナウイルス感染が発生すると、クルーズ船内でも集団感染が発生。あっという間に世界中の海からクルーズ船が姿を消したのです。

それから2年余り。欧州では2021年から限定的に国際クルーズが再開されましたが、アジアでは国内のみのクルーズや寄港地のないクルーズのみでした。それが、各地での国境再開の動きを受け、国をまたがるクルーズがようやく再開されました。

＜国内のみのクルーズで凌いだコロナ禍＞

シンガポールでは2012年に大型客船が停泊できるマリーナベイ・クルーズセンターが開設し、域内のクルーズハブとして、大勢のクルーズ客を受け入れてきました。2019年には414隻のクルーズ船がシンガポールに入港。訪問者数は182万人だったものが、2020年3月13日からのクルーズ寄港の全面禁止により消えてしまったのです。

その後、シンガポールでは、感染対策を徹底し、乗客人数を制限した上で、国外には寄港せず、船内で数日を過ごす「Cruise to Nowhere」を2020年11月から開始。ゲンティン香港傘下のドリームクルーズ社のクルーズ船ワールド・ドリームと、ロイヤル・カリビアン・インターナショナル社のクアンタム・オブ・ザ・シーズが運航しています。（※）クルーズ再開にあたり、シンガポール政府観光局（STB）では、Cruise Safe 認証制度を立ち上げ、クルーズの運航には定められた衛生安全手順を保つことが求められています。

＜大手クルーズ会社倒産＞

そうはいっても、2年間、ほとんど収益がない状態が続くのは大変なことです。2022年1月、マレーシアのカシノリゾートで知られるゲンティン・グループのクルーズ会社ゲンティン香港が経営破綻しました。破綻の直接のきっかけは、ドイツの造船子会社の倒産でしたが、クルーズ事業も火の車だったであろうことは想像に難くありません。ゲンティン香港傘下にあった3つのクルーズ会社（シンガポールのスタークルーズとドリームクルーズ、米国のクリスタルクルーズ）も同時に破綻しました。

＜国際クルーズ、7月1日から開催＞

空の旅が徐々にコロナ前に戻りつつあることを受け、国際クルーズの再開が待ち望まれていました。欧州では4月から多くのクルーズ船が運航を再開していますが、東南アジアでもようやく、シンガポールからマレーシアのペナンやランカウイ、インドネシアのバタムやビンタンを回る国際クルーズの再開が決まりました。

これまでのCruise to Nowhereは、シンガポール在住者だけが対象でしたが、空の移動が再開されたため、外国人旅行者がシンガポールからのクルーズに参加することも可能になりました。

ロイヤル・カリビアンや、マレーシアのゲンティン・グループのオーナーが新たに設立したクルーズ会社、リゾート・ワールド・クルーズ等が運航再開を決めています。



【Marina Bay Cruise Centre】

＜クルーズターミナルへの投資も＞

ようやくクルーズの再開が現実のものになりつつある中、アセアン諸国ではクルーズインフラへの投資も計画されています。マレーシアのペナンではクルーズターミナルの拡張工事の第1A期が2021年に完成。拡張工事を続行し、2025年までに完成させる予定です。インドネシアのバリ島でも、2023年の稼働を目指した拡張工事中です。フィリピンではビーチリゾートで有名なボラカイ島に近いレガスピで、新クルーズターミナルの建設が計画されています。

広島県でも、大型クルーズ船が寄港できるターミナルを新設することが決まり、2023年度中の完成を目指しているそうですが、シンガポールから広島へ、広島からシンガポールにクルーズ船で渡航できる日が待ち遠しいです。

（※）ゲンティン香港の破綻によりワールド・ドリーム（船名）は2022年3月に運航停止。