

長崎－上海航路搭乗記

長崎県上海事務所 副所長 山下 淳 司

(十八銀行地域振興部より派遣)

はじめに

長崎上海航路「オーシャンローズ号」がついに就航した。2011年4月からエイチ・アイ・エス(H.I.S)による経営再建が開始されたハウステンボスの子会社であるハウステンボスクルーズが就航させたものだが、この2012年2月29日(水)に長崎発上海行き、3月3日(日)に上海発長崎行きの初便が就航した。当初2011年7月の就航予定が、東日本大震災の影響で翌年1月に延期となり、更に諸事情により2月に延期となるなど紆余曲折を経ての就航となったものの、中国は上海という長崎経済浮揚の活路となる地域への動脈が新たに開設されたことは非常に意義深いことであると考える。

今回、私は幸運にもその長崎発上海行きの「オーシャンローズ号」の初便に搭乗することが出来た。この初便は濃霧の関係で定刻より17時間遅れで到着したり、個室の水回りの悪さを指摘されたりなどはしたが、個人的には有意義に時間を過ごせて非常に満足のいく搭乗であった。

今回のレポートでは、この初便に搭乗した感想を含め、上海航路「オーシャンローズ号」の紹介と上海航路の歴史、この「オーシャンローズ号」のメインターゲットとなる中国人観光客の東日本大震災後の訪日旅行に対する動きなどについて触れていきたい。



上海港に入港する「オーシャンローズ号」

長崎－上海航路の歴史

長崎－上海航路は今回の「オーシャンローズ号」を含めて3回就航している。一回目は1923年(大正12年)から日華連絡船として、日本郵船株式会社により「長崎丸(5,272t)」と「上海丸(5,259t)」が就航していた。「長崎丸」の最高時速は20.87ノット、「上海丸」の最高時速は20.17ノットと共に当時世界最高レベルのスピードを誇っていたという。今回の「オーシャンローズ号」の最高時速が約21ノットで長崎－上海の所要時間は26時間程度なので、今も昔も時間的にはあまり

変わらないようだ。「東京へは羽織袴、上海へは下駄ばきで」という文句は長崎県民にとっては有名な話だが、当時「長崎県上海」とも呼ばれるなど、長崎－上海航路の影響は大きく、長崎県経済に大きく寄与していた。日華連絡船はその後1940年に「神戸丸（7,938 t）」を就航させ3隻体制での運航を開始し隆盛を極めたが、1943年には戦災により終了している。

二回目は1994年（平成6年）に長崎市の高シマリンカンパニーが中国の合弁会社と長崎－上海航路を開設、長崎に国際定期航路を51年ぶりに復活させている。この日中合弁会社が「海華号」（1万3,481 t）で長崎から週1便運航し、1泊2日で運賃は1万9千円からだった。その後、1996年（平成8年）の乗客定員382人「上海号（1万1,008 t）」に更新しており、その全長は162m、55の客室、レストランシアター、カジノ、バー等を備える旅客船で長崎－上海を約28時間で結んでいた。1997（平成9）に利用者の低迷により長崎着を最後に終了している。

一回目の日華連絡船はともかく、二回目の長崎－上海航路の利用者低迷による約2年半という短い期間での終了は、長崎と上海を結ぶ航路を開設するにはまだ時代が早かったというのが原因だろう。1994年当時は中国人の旅行ビザの解禁もされておらず、運航会社は日本人をメインターゲットとしていた。ただ、当時は現在ほど、中国の経済力も高くなかったし、日本の中国に対する関心もそれほど高くなかったため、その日本人乗客もそれほど関心を示さなかったと思われる。

そして三回目が今回の「オーシャンローズ号」の就航であるが、今回は二回目と明らかに時代が変わっている。周知のとおり、中国は世界第二の経済大国となり、日本人の中国に対する関心が大きくなっているというのはもちろん、中国人の観光ビザも徐々に解禁され多くの中国人観光客が日本を訪れる土壌が整っている。そういった背景からハウステンボスクルーズは中国人観光客をメインターゲットとする「オーシャンローズ号」を就航させている訳だが、その目的地のひとつを「ハウステンボス」という明確な場所に定めているというのも二回目とは異なっている点だ。ハウステンボスが魅力的になればなるほど、集客につながっていくことになる。逆に言えば、魅力がなくなれば乗客は離れていくことになるので、ハウステンボスは常に魅力アップを図る必要があるのは言うまでもない。これはオーシャンローズ号の発着の地である長崎市やハウステンボスのある佐世保市にもいえることである。今後の良い相乗効果を期待したい。

東日本大震災後の中国人観光客の日本旅行の状況

中国全土の状況

このように、長崎－上海航路を就航させるにはよい環境が整っていたかに見えたが、昨年3月に東日本大震災の発生により、中国人観光客のみならず外国人観光客のほとんどが訪日旅行から遠ざかってしまった。この東日本大震災の発生がひとつの原因で「オーシャンローズ号」も昨年

の7月から就航開始が延期されたわけだが、今年の3月で東日本大震災から1年が経ち、ようやく中国人観光客が日本に戻りつつあるという。

ここでは「オーシャンローズ号」の中国人の搭乗を左右する、中国人観光客の動向についてJNTO（日本政府観光局）の資料から分析していきたい。

(人、%)

国・地域	2010年 12月	2011年 12月	伸率	2010年 1月～12月	2011年 1月～12月	伸率
総 数	648,380	572,300	▲11.7	8,611,175	6,219,300	▲27.8
韓 国	202,508	141,600	▲30.1	2,439,816	1,658,100	▲32.0
中 国	60,493	79,800	31.9	1,412,875	1,043,500	▲26.1
台 湾	81,477	77,900	▲4.4	1,268,278	994,000	▲21.6
アメリカ	54,003	51,400	▲4.8	727,234	566,000	▲22.2
香 港	42,622	44,500	4.4	508,691	364,900	▲28.3
そ の 他	207,277	177,100	▲14.7	2,254,281	1,592,800	▲29.9

出展：日本政府観光局（JNTO）

この資料からも分かるように、2010年と2011年では外国人観光客が27.8%も減少しており、訪日旅行に対する影響は非常に大きかったと言える。中国人観光客についても年間で過去最高だった2010年と比べて369,000人も減少している。単月で見ると、震災直後の4月（前年同月比▲49.5%）に最大の減少後、8月までは4割台の減少が続いた。しかし、10月以降は前年同月と同等に回復し、11月以降は前年同月比3割台の増加を遂げており、12月は79,800人が訪日、31.9%の増加となっている。上記の図は外国人旅行者の国で上位5か国（地域）の訪日客数を示しているが、12月単月でほとんどの国が減少しているなか、中国（香港も含む）のみが大幅に増加しているのが分かる。なお、2012年1月については、138,400人が訪日（前年同月比39.6%、39,300人増）と更なる増加が進んでいる。

この増加の理由としては、1月については春節休暇（1月22日～28日の7連休）という特殊要因はあるものの、中国経済の堅調な推移により外国旅行意欲が旺盛であることや、震災後放射能の影響を気にして中止されていた、中国からの訪日教育旅行が再開したこと、2011年7月に中国人個人観光客に対し、沖縄数次ビザの発給が開始されたことや同9月1日に中国人個人観光ビザの発給要件が緩和されたことが挙げられる。ただ、放射能汚染に対する不安はまだ残っており、特に家族連れの訪日旅行はいまだ低迷したままであるなど、手放しでは喜べない状況もある。

上海市の状況

では、オーシャンローズ号の発着の地であり、最も集客がのぞめる上海市の状況をみてみよう。上海出入国管理機関の統計によると、2011年3月11日から2012年3月11日までの一年間、観光目的で上海から日本を訪れた中国人は69万348人であり、前年度の84万6,744人より18.5%減少した

という。このデータによれば、日本を訪れる中国人観光客は東日本大震災後の4カ月間に著しく減少し、特に2011年3月11日から4月11日の一カ月間では、中国全土の減少率49.5%よりも多い52.0%も減って3万人未満にとどまっていた。

しかし、同年7月から訪日人数は回復傾向にあり、震災後の2011年7～9月、上海から日本を訪れた観光客は12万人を超え、一日当たり約2,000人となり、また2012年1月から2月までの中国旧正月期間中に日本を訪れた観光客は約7万8,000人で、一日あたり2,600人を超えたという。

「オーシャンローズ号」の紹介

「オーシャンローズ号」の全長は192.91m、全幅29.42mで総トン数は3万413tである。乗客定員は1,050名。長崎港松が枝と上海市外灘港を26時間で結び、長崎の出航時間は18時～19時が中心で、上海到着が午後20時～21時が中心。上海の出航時間は9時半（一部10時半もあり）で長崎到着が12時半となる。1991年建造の中古船をギリシアの船会社から購入したもの。初便就航前に既に改修済みだが、一部未改修の部分があり、今回の初便就航時には目玉である座席シートが完全に設置されていない状態だったため、当面は420名程度に乗客を絞って運航し、6月以降に再度改修する際にすべての座席シートを設置するという。座席シート以外の客室は129室あり、その他中国人向け免税店（ラオックス）、和食レストラン、フードコート（リンガーハット、とんかつ浜勝など）、イベントホール（マジックやバンド演奏など）、県産品販売ブースなどを備えている。運賃は、7,800円（これは早割の価格で、一般価格は9,800円）に設定。これに別途サーチャージ等で5,400円が必要となる。座席シートについてはこの金額となるが、個室については、各タイプによって追加料金が加算される仕組みである（インサイドシングルが12,000円【早割10,000円】～最高のスイートで72,000円【早割64,000円】の追加）。運航スケジュールは現在5月末まで決定しており、その後再度改修が行われる予定だ。



プレミアム座席シート

「オーシャンローズ号」搭乗記

冒頭にも述べたが、今回初便に搭乗する機会を得た。搭乗した最初の印象は「乗った瞬間から日本を体験できる」というもの。日本語での挨拶や日本式のお辞儀を含め日本的なハウステンボス基準のサービスを受けられるのは、長崎から搭乗する日本人乗客にとっては当たり前だが、上

海から搭乗する中国人乗客には新鮮に映るだろう。上海外灘港で船に乗った時から普段生活している中国とは違う非日常を中国人乗客に提供するという発想は非常に良いと感じた。

今回、私は座席シートをリクエストしたが満席のため個室を利用した。まず客室については、各タイプの個室を見学したが、20年前の船なので古さは否めないが、基本的に清潔でタオルやアメニティグッズなど必要最小限の備品も揃っている印象だ。部屋の設備についても、一部報道では水回りの悪さを指摘されていたが、私の部屋に関してはシャワーのお湯もしっかり出たし、部屋にお湯が溢れたりするようなことも無かった。個室以外の設備については、食堂や免税店などは充実しているものの、娯楽施設に関してはシアターのみで、その他の娯楽施設（卓球やビリヤード、麻雀など）の充実が必要だと感じた。ハウステンボスクルーズが言及しているカジノの導入についても検討の余地はあろう。食事については、主にフードコートを利用したが、リングーハットのちゃんぽんやとんかつ浜勝のとんかつは日本で食べられるものと同じ味であり、日本を感じたいと考える中国人乗客には有効だと思われる。また、和食やステーキについても味やボリュームで価格以上の価値があったとの声も多い。バーでは3,000円払えば搭乗している間は酒類が飲み放題であり、大人にとっては非常にありがたいサービスである一方、子供向けの娯楽施設は少なく、現状は子供連れには向かない印象があるため、キッズルームや映画館などの施設の充実が待たれる。

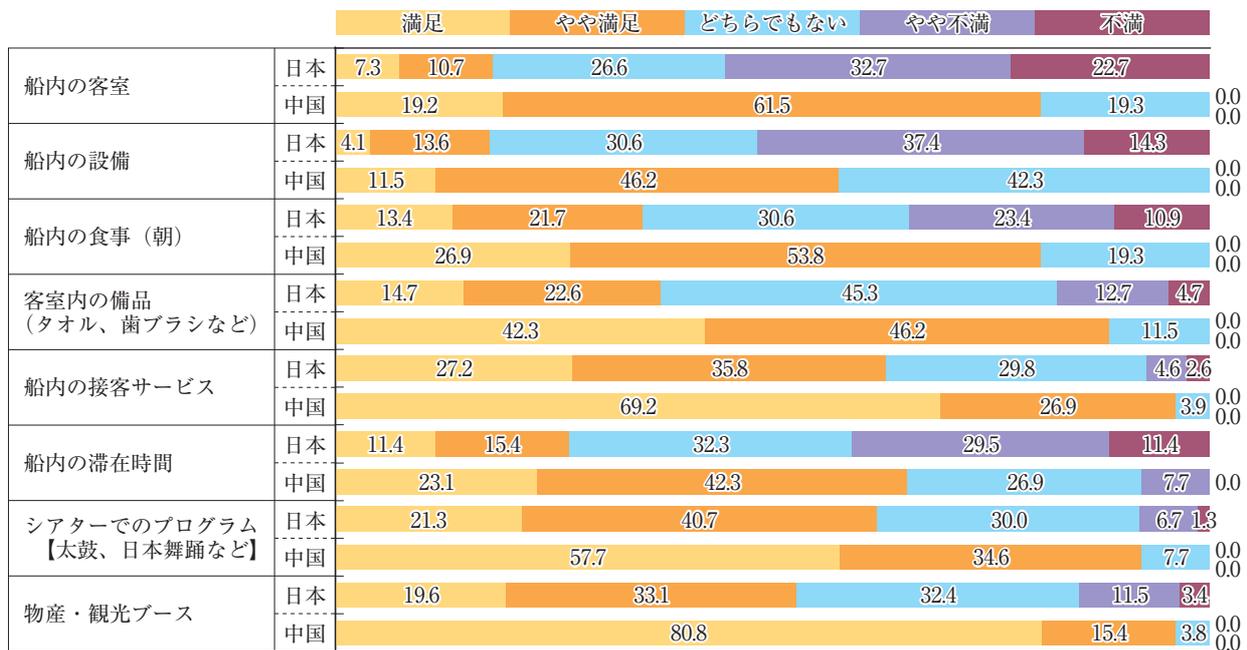
17時間の濃霧による到着の遅れは想定外だったが、これは初便でこのような状況が起こりうることを経験できたことはかえって良かったと捉えるべきであろう。良くない要素は早いうちに洗い出し、その対策を早急に施すことが更なる改善につながる。この遅れにより実際にその後の行程が狂ってしまった方が多かったのも事実なので、今後ハウステンボスクルーズが言及しているように、霧の影響を受けても早く上海に到着できるような港に発着港を変更するなどの検討も行っていく必要があるだろう。



シアターで開かれたショー（バンド演奏）の様子

アンケート結果について

以上は私の主観的感想だが、この「オーシャンローズ号」は今回の初便就航前の昨年11月に長崎県がチャーターしており、その際に長崎県が乗船した日本人乗客と中国人乗客にとったアンケートがあるが、この結果から客観的に日中乗客の感想を見ていきたい。



出展：長崎～上海航路就航記念便（2011.11.3～6）乗船者アンケート（長崎県）

このアンケート結果は定期就航前の運航に対するものであるため、初便を含め今後の定期就航に関する感想ではないことをご了承いただきたいが、今後のサービス向上等の参考となるよう掲載したい。

このアンケートから明らかなのは、「オーシャンローズ号」に関する満足度は相対的に日本人よりも中国人のほうが高くなっているというもの。特に日本人の満足度が18%と低い「客室」「設備」についても、中国人は「客室」が80.7%、「設備」は57.7%と満足度が高い。日本人は水回りの悪さやサービスが悪いとすぐクレームになり満足度が下がるが、中国人は中国において設備の不良やサービスの悪さに慣れているため、満足度が大きく異なる結果となっている。文化の差がアンケート結果に反映された格好で、中国人をメインターゲットとする「オーシャンローズ号」にとっては朗報だが、この結果に甘んじることなく、日本人の満足度を高めることが、結果中国人の満足度を高めることにつながることを忘れてはいけないだろう。

いずれにしても、現状の「オーシャンローズ号」は発展途上であり、6月の改修後が本来の姿となり、サービスの更なる向上を含め、6月以降の生まれ変わった「オーシャンローズ号」に期待したい。

最後に

中国においては訪日旅行に限らず、船での旅行手段は人気が高い。その最たる例がクルーズ船だが、旺盛な中国人観光客の需要に応えるべく、代表的な上海発のクルーズ船を就航するコスタ

クルーズ社とロイヤルカリビアン社も上海発日本行のクルーズ船を増便させる予定だ。コスタクルーズ社は従来の「Costa Classica号（53,000 t：旅客数1,680名）」から「Costa Victoria（75,000 t：旅客数2,394名）」に大型化したうえに2011年は33便だったのに対し2012年は40便のクルーズ船を就航させる。またロイヤルカリビアン社については2011年は「Legend of the sea（70,000 t：旅客数2,076人）」を19便日本へ就航させていたのが、同「Legend of the sea」を4便、「Voyager of the sea（138,000 t：旅客数3,840人）」を15便日本へ就航させるなど、こちらも中国人観光客の訪日旅行の大幅増加を促す方針だ。「オーシャンローズ号」はクルーズ船でもなくフェリーでもない、低価格ながらもクルーズ客船に準じたエンターテインメント性の高い船旅を楽しめる「ローコスト・エンターテインメント・シップ（L.E.S）」という新しいコンセプトの船なので一概には言えないが、このクルーズ船の就航ラッシュも乗客の増加を促す要因となろう。

「オーシャンローズ号」は一部報道にもあるように運航運営や設備の未整備などを不安視する声が多いのも事実だ。ただ、上述したとおり、中国人観光客が訪日旅行に戻ってきている状況に鑑みると、悲観的な話ばかりではなくむしろ、希望が見いだせる状況にあると言える。我々長崎県民がこの「オーシャンローズ号」を頭から否定してどうなるのだろうか？ 長崎県経済が疲弊して久しい今日、なかなか光明を見いだせないでいた長崎にとっては、この上海航路は紛れもなく経済浮揚への活路である。既に上海航路は動き出している。もう後には引けないのだ。その活路を現実的なものとして育てていくのが我々長崎県民の役目ではないだろうか。

みんなで長崎－上海航路「オーシャンローズ号」を応援していきたいものだ。

【お問合せ先】

長崎県上海事務所（長崎県貿易協会上海代表処）

中華人民共和国上海市延安西路2201号上海国際貿易中心2002室

TEL；86-21-6275-0696 FAX；86-21-6275-8438

Eメール；miyazaki@shnagasaki.com.cn（宮崎）

yamashita@shnagasaki.com.cn（山下）