



大阪南港に停泊するパンスター・ドリーム。乗客とともに、コンテナやトラックも運ぶ



池田 良穂 (大阪経済法科大学) の

新 グルーズ

7

定期的な運航されていて、白観光をして、またカーフェリーに移動客だけでなく、船旅自体を楽しむ観光客呼び込むビジネスモデルが欧州で生まれたのが1980年代のことで、クルーズフェリーと呼ばれていま

で1日観光をして、また夕方に出港して戻るといって泊3日の旅をミニクルーズとして楽しむもの

それに加わって台頭してきたのが、フィンランドに柔軟に対応しながら、そのビジネスを拡大しています。

クルーズフェリーの可能性

す。特にスウェーデンとフィンランドを結ぶバルト海横断航路で花開き、5〜6万総トン級の大型フェリーが就航しており、年間約500万人の人々が利用しています。

このクルーズフェリーのビジネスが急成長した大きな理由が、船上の免税品の販売でした。物価が高く税金も高いスカンディナヴィアでは、船旅を楽しむ人が増えています。

クルーズフェリーは、状況の変わりによって、3便あり、夕方に帰港して翌朝到着し、しかも主に瀬戸内海内を走りま

このクルーズフェリーE.U.国間のフェリーの船

1999年には経済統合が先行して行われ、E.U.国間のフェリーの船

日本でも、韓国との間の国際フェリーでクルーズフェリー化がなされていますが、まだ爆発的な

税金の販売です。物価が高く税金も高いスカンディナヴィアでは、船旅を楽しむ人が増えています。

900万人、スウェーデンの到来が迫る日本でも、さらに気軽な船旅と楽しんで、月曜の午前中には大阪南港に戻るミニクルーズが楽しめます。

このような週末のクルーズフェリーの旅はいいですが。

酒を楽しむ、免税品をた

ランド島がE.U.関税同盟域に入る物価差を利用し

日韓の国際フェリーと

日本でもブーム到来は近い