

日本クルーズ&フェリー学会の活動の紹介

Activities of Academic Society of Cruise & Ferry of Japan

池田良穂 Yoshiho Ikeda

(大阪府立大学名誉教授、大阪経済法科大学客員教授)

11月開催の定例会の案内をいただいて、また日程が合わずに欠席の回答を平山先生にお送りした。そこに一言「日本クルーズ&フェリー学会のお世話を忙しくて」と言い訳を添えたら、先生から「それでは日本クルーズ&フェリー学会の活動について会誌で紹介して」という依頼が返信されてきた。

というわけで以下に、同学会の活動状況と、クルーズおよびフェリー界の現状について簡単にご報告したい。

学会の設立

同学会のルーツは、1987年に筆者がクルーズ研究会を立ち上げたことにある。当時、世界的なクルーズブームが始まりつつあり、欧米ではクルーズの国際会議が毎年のように開かれていた。最初の頃の研究会は、海外で開催された国際会議の論文集の輪読会で、講演をそのまま文章化したような難解な英文をなんとか訳して発表しあって、欧米におけるクルーズ産業の実情の理解に努めた。毎年1回の開催を続けるうちに、国際会議の内容の報告だけでなく、参加者自身が得たクルーズやフェリーの各種の情報を報告するようになり、1日では収まらずに2日間をかけた研究会に成長して、参加者も毎回100名を超えるようになった。

ちょうどクルーズ元年と呼ばれた1989年からは、造船所、船会社、旅行社の業界関係者だけでなく、船旅を楽しむ人々も集まるようになった。さらに、より広く情報を共有するために2007年からは「フェリー・客船情報」という年鑑型の資料集も発行するようになった。

そして筆者も60歳を間近になった10年ほど前に、個人プレーではなく持続性のある学会組織にしておきたいと思い、2010年に日本クルーズ&フェ

リー学会を立ち上げた。以来、年1回の総会・講演会と論文集の発行、年3~4回の学会誌Cruise & Ferryの発行、そして乗船会などを続けている。現在、個人会員は業界のプロフェッショナルから船旅を楽しむ愛好家まで約200名で、団体会員が40社という構成である。

最初の5年間は筆者が会長を務めて、そのあと大阪大学の梅田直哉先生が会長に就任し、現在は、筆者が事務局長として事務局員と共に学会の実務を取り仕切っている。

クルーズ界の現状

世界のクルーズは急成長を遂げており、昨年の実績では400隻余りのクルーズ客船(河川クルーズを含まず)が活躍し、そのクルーズ人口は約2800万人。産業規模は15兆円に達して、20兆円というコンテナ船の産業規模に迫りつつある。カリブ海で現代クルーズ¹⁾が誕生した1970年代初めの時点でのクルーズ人口が50万人、日本のクルーズ元年の1989年の時点で250万人と言われているから如何に急速に成長したかがわかる。

船の大きさは、1989年に7万総トンの新造クルーズ客船が初めて登場して、かつての大西洋横断定期ライナー²⁾の大きさと肩を並べてメガシップと呼ばれたが、その後9万総トンのパナマックスマックス型³⁾、10万総トンのオーバーパナマックス型、14万総トン型、そして2009年には22万総トン型の巨大船が登場した。今では5万総トン型のクルーズ客船は小型船と呼ばれるようになり、16万総トン型が標準となり、20万総トン以上の船も続々と建造されている。

この大型化は、乗客1人当たりのコストを削減して一般大衆が楽しめるリーズナブルなクルーズ料

金の設定を可能とするだけでなく、クルーズ客船の船内でのファンクションを多様化して嗜好の異なる4000～6000人の乗客にそれぞれ満足感与えることに成功した。



世界最大級の22万総トンの「オアシス・オブ・ザ・シーズ」。6000人の旅客定員をもち、現在6隻目が建造中で中国マーケットに投入の計画という。

このようにカリブ海で生まれ育った現代クルーズ¹⁾は、北米西岸・東岸に広がった後、1990年代からは欧州、オセアニア、南米、東南アジアへと世界展開がなされ、2006年からは東アジアへの展開が始まった。ただ、欧米のクルーズ会社が東アジア水域でターゲットとしたのは、東アジアで唯一クルーズマーケットが形成されていた日本(クルーズ人口20万人)ではなく、経済成長目覚ましい中国(当時のクルーズ人口は0)であった。以来、上海等の中国の港を発着する現代クルーズが成長して、10年余りで中国のクルーズ人口は約240万人⁴⁾にまで達している。

発着港は、上海、天津、厦門、深圳などに拡散して中国各地のクルーズマーケットが急拡大しており、その寄港地として九州と沖縄の港が選ばれている。これは、現代クルーズは、かつてのクルーズのように現役を退いた富裕層ではなく、現役の一般大衆をターゲットにしており、クルーズの期間は1週間以内と短いことが必須条件となっており、特にクルーズが定着していない中国にあっては3～5泊のクルーズが中心となっているためである。カボタージュ規制⁵⁾の問題もあって、寄港できる港は韓国の済州島や釜山、九州の博多や長崎等に限られた。中国人向けのコストに落とすためには大旅客定員の大型船が必要となり、中国発着のクル

ーズ客船の多くは10万総トンをこえる船であり、数年後には23万総トン型も中国発着クルーズを開始する計画という。

2013年からは海外の大型クルーズ客船での日本発着クルーズも始まり、長年20万人前後だった日本人のクルーズ人口は30万人を超えて、日本のクルーズ元年の2倍にまで成長した。その増加の多くは、外国籍の大型クルーズ客船によっている。

フェリー界の現状

日本の内航旅客船は、約1200航路に約2200隻が運航されており、年間約9000万人の旅客を輸送している。このうち、自動車も積載するカーフェリーの数は、161航路に282隻となっている。

この中で幹線航路である長距離フェリー⁶⁾は、民主党政権による2010年からの高速道路無料化政策の影響を受けた逆モーダルシフトの動きから大打撃を受けて、航路撤退や便数減少に追い込まれて一時低迷した。しかし、その後の同政策の撤回でなんとか持ちこたえ、さらなるCO₂削減の社会的な要請や、トラックドライバーの不足の結果、復活を遂げている。ちょうど代替時期にも重なって、各社は新造船のトラック積載数を増やし、さらに旅客輸送の高度化にも力を入れて順調に輸送実績を増やしている。また日本の長距離フェリーは、陸上交通と並行して走っている場合が多く、大災害時等の冗長性を確保する上でたいへん重要な機能を担っていることも次第に国民的なコンセンサスになりつつある。昨年の本学会の総会講演会では、長距離フェリーの活性化のための方策を議論するパネルディスカッションを行った。ちょうど日本の長距離フェリーの開設から50年の節目であった。その中で浮かび上がったのが、クルーズブームの中でのフェリーの役割であった。

離島航路の客船の活性化については、本年度の総会講演会のパネルディスカッションとして取り上げ、アイランドホッピング型の観光振興の可能性が議論された。



長・中距離航路のカーフェリーの大型化が進み、CO2 削減のためのモーダルシフトとトラックドライバー不足の追い風を受けて順調に成長している。写真は大阪南港と東予を結ぶ夜行フェリー「おれんじえひめ」

「日本の旅客船」シリーズの発行

船に関する雑誌類が日本ではほとんどなくなっている。商業誌では「船舶」、「船の科学」、「ラメール」等が姿を消し、「世界の艦船」と「クルーズ」があるだけという状態である。イギリスやドイツでは鉄道の駅の売店にも船の雑誌がおいてあるのに比べると、なんとも心もとない。

日本の旅客船Ⅱ 「クルーズ客船&長・中距離航路船2019」

編集 池田良穂



Passenger Ships of Japan 2

Cruise ships & Passenger ships operated on long and medium distance routes 2019

ed. by Y. Ikeda

そこで日本クルーズ&フェリー学会では、今年から、日本の旅客船の姿を残し後世まで伝えるために「日本の旅客船」シリーズの編纂と出版を始めた。「日本の旅客船Ⅰ」では全国で活躍する高速客船

を、「同Ⅱ」ではクルーズ客船と長・中距離船を網羅的にカラー写真とデータで紹介した。現在は「同Ⅲ」として短距離航路客船の姿をまとめており、取材のために全国を飛び回っている。

◆ 「日本の旅客船Ⅰ-高速旅客船 2018-2019-」は頒価 4200 円(税込)

◆ 「日本の旅客船Ⅰ-クルーズ客船&長・中距離航路船 2019-」は頒価 4600 円(税込)

で頒布中。ご興味があれば、日本クルーズ&フェリー学会事務局までご注文ください。

〒543-0024 大阪市天王寺区舟橋町 2-2

大阪経済法科大学研究センター内

日本クルーズ&フェリー学会

Fax.06-4304-7122

Email: y-ikeda@s.keiho-u.ac.jp

学会ホームページ URL

<http://cruise-ferry.main.jp>

注記

- 1) 現代クルーズ: 1960 年代半ばから 1970 年代初めにカリブ海で生まれた新しいクルーズのビジネスモデルで、短期、安価、定点定期、飛行機との連携等の特徴とする。
- 2) 「フランス」や「クイーンエリザベス 2」
- 3) パナマ運河の旧閘門が通過できるぎりぎりの幅と長さをもつ船
- 4) 中国人の海外旅行者数は 1 億 3000 万人に達しており、クルーズ客はその 1.8%に過ぎない。すなわち中国のクルーズブームは、中国の海外旅行ブームのごく一部に過ぎない。
- 5) 国内輸送はその国の国籍をもつ船に限られるという規制
- 6) 300km 以上の航路に就航する旅客カーフェリー(RoPax)