



〈 連載 (335) 〉

## ポストコロナ時代の客船事業を考える



大阪経済法科大学・客員教授  
池田 良穂

ようやく新型コロナウイルス感染拡大に対する緊急事態宣言も解除され、経済活動も再開された。しかし、まだ世界には新型コロナウイルスは残っていて、猛威を振っている地域も少なくなく、世界的に人と物が移動するグローバル化が進んだ現代にあっては、再び、新型コロナウイルスが侵入してクラスター的な感染拡大が発生する可能性があることを前提での経済活動にならざるを得ない。「このコロナ禍を機会に世界が激変する」とする識者もいるが、はたしてどうであろうか。

大阪経済法科大学で、文系の学生にクルーズビジネス、海運と港湾、水産、エネルギー論等の授業を行っている筆者も生活は激変した。キャンパスが閉鎖されて対面講義ができなくなり、すべての授業がオンライン化された。担当する授業が、いずれも80~140名と大人数の受講生なので、ズーム等のテレビ会議システムを使ったオンラインの双方型授業は難しいため、課題を与えてレポートを作成するスタイルにした。

幸い、これらの授業を担当し始めた5年前から、授業の内容を順次教科書としてまとめていたので、多くの授業で教科書をベースにしてレポート作成を課すことにした。これまでの教室での対面授業では、教科書は使うものの、パワーポイントに要点をまとめたものを映写して説明をしながら、順次レポートを作成していくというスタイルにしていた。しかし、オンラインになって学生が自宅から見られるポータルにそのパワーポイントを掲載してみると、学生たちはそのパワーポイントの要点を写すだけで、さっぱり内容は理解しないまま、形だけのレポートを作って提出することが分かった。そこで、資料を教科書だけにしてみると、学生たちは、教科書をしっかりと読んでくれて、理解した上でレポートをまとめてくれるようになった。

大学の授業が、教科書を読むだけだとか、先生が一方的に喋るだけだったことの弊害が叫ばれ、映像などを使った分かりやすいビジュアル化した授業への方向転換を求められてから30年余りがたつが、しっかりと

教科書や資料を読まない学生が増えるという弊害も現われていた。今回のコロナウィルス禍で、教科書をしっかり読んでもらい、自分の頭で理解してもらおう大事さに気づかせてもらい、オンライン授業も悪くはないと感じた。ただ、毎週300枚余りのレポートを読み、コメントを書き、そして採点するのは結構な時間を要して往生している。

さて、話題を「ポストコロナの客船」に戻そう。客船には、人の移動をするための役割を担う船と、クルーズのように船上および寄港地での観光を目的とした船がある。

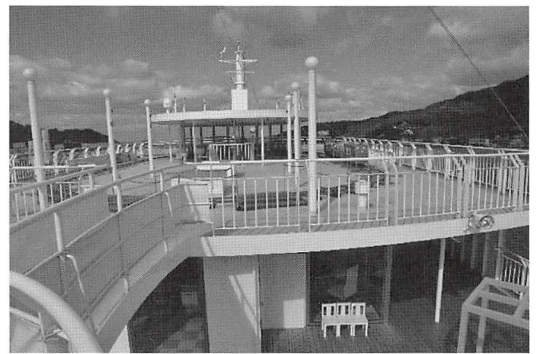
まず前者から考えてみたい。飛行機や鉄道、そして長距離バスと競合する長距離の航路に就航する船の場合には、格段に広いスペースを武器にすることができよう。三密を避けた快適な移動が、船であれば可能となる。これまでの雑魚寝の大部屋はなくなり、個室化が一気に進むと思われる。また新鮮な海風を浴びることのできる、風通しの良いオープンデッキの役割も見直されよう。これまでは、船に乗ると横になって寝るだけという船のスタイルが激変するのではなかろうか。他の交通機関では味わえない新鮮な外気との触れ合いは、船ならではのものであろう。雨や風のある時にも利用のできるオープンデッキの在り方を工夫したい。客室のベランダが、プライベートなオープンデッキとして見直されてベランダ付キャビンが人気になるかもしれない。

短距離航路にあっても、雑魚寝スペースの解消は必要だと思う。確かに広いカーペット敷きの空間は、宴会をしたり、船酔い時に横になったりするには、便利で欠かせないものとなっていた。三密状態を避けな

がら、この機能を、いかにもたせるかに知恵が必要となろう。小型船や高速船でも、オープンデッキがあることが旅客船活性化のキーになるように思う。狭い空間に閉じ込めて運ぶという従来型の船では、ポストコロナ時代での持続可能性はなさそうだ。密閉・密集・密接の三密の防止は、そのまま快適性につながっており、各種の交通機関の中では船が最も得意とするところであろう。



■全客室を個室化したポストコロナ時代対応の大型フェリー「オレンジおおさか」。大阪南港と東予(愛媛)を結ぶ航路に就航している。



■風通しのよいオープンデッキの活用が、ポストコロナ時代の客船のキーになる。写真は、岡山-土庄(小豆島)航路の「おりんぴあどりーむせと」の2層のオープンデッキ。

ポストコロナでのクルーズはどうなるで

あろうか。全世界のクルーズが止まり、AISで調べてみると、マニラ沖、バハマ水域、北海、イギリス海峡等の海上に、たくさんのクルーズ客船が停泊している他、各地の港でも係船されている。日本籍船では、「にっぽん丸」と「飛鳥Ⅱ」が横浜港で、「ばしふいっくびいなす」が大阪港で係船中だ。

日本では、新型コロナウイルスの感染が、横浜での大型クルーズ客船から始まったことからすこぶるクルーズのイメージが悪い。まずは、このイメージを払拭することから始める必要があるようだ。

ただ、関係者の話によると、クルーズの予約取り消しはそう入っておらず、影響は限定的なようだ。その理由は、日本籍船にはリピーターが多く、その多くは「クルーズ客船が危ない」という間違っただイメージをもっていないためであろう。

クルーズの再開は、新型コロナウイルスに対する対策のガイドラインが作られて、それに対応した対策が各船でとられてからとなろう。報道によると、日本外航客船協会は日本海事協会(NK)と、ガイドラインの作成に着手しており、7月には完成して、それに基づく認証をNKが行うことになるという。

海外との旅行者の行き来は、まだしばらくは自由にはならないので、まずは国内クルーズから再開されるのは間違いのないところであろう。この場合、カボタージュ規制があるので、日本籍船がだんぜん有利であり、世界に先駆けて日本籍船でのクルーズが真っ先に再開されそう。ぜひ、ポストコロナのクルーズを日本籍船で楽しんで欲しい。



■大阪港に係船されてクルーズ再開に待機する「ばしふいっくびいなす」。クルーズの再開は、日本籍船の国内クルーズから始まるはず。

日本発着の外国籍のクルーズ客船は、カボタージュ規制があるのでしばらくは再開が難しいかもしれない。しかし、元々、現代クルーズの大型船は、「船自体が目的地」とも言われるほど、船内で乗客を楽しませるハードとソフトが揃っている。その特性を活用した海外ワンタッチのクルーズは可能性がありそう。ワンタッチといっても、乗客は下船しないスタイルもありえる。欧州のクルーズフェリーが約20年前にEUの経済統合で、船上の免税品販売ができなくなったときに、EUに加盟していない国や自治領の港にワンタッチして、免税品販売を可能にした手法だ。クルーズ客船には来て欲しいが、乗客が大挙して上陸・観光をして感染を広げてもらうのも困るという港にとっては、とりあえずの対策とはなろう。検疫も入国審査はいらなく、入港料や食料・船用品の売り上げだけが入ることになる。

ただ、クルーズ客が十分に集まるかが問題だ。現在日本発着のクルーズを行う外国籍船は、日本人客だけでは満船にできず、海外からフライクルーズでやってくる乗客

にかなりの部分を頼ってきた。このインバウンドのフライ&クルーズ客が戻ってくるには、まだかなり時間がかかりそうなので、日本国内でのクルーズマーケットの開拓がますます重要となろう。旅行業界を挙げたマーケット開拓に期待をしたい。

さて、これからのクルーズでは船内に感染者を入れないための水際対策が重要となる。船内に感染者がいなければ、従来と同じ船上生活を楽しめるからだ。そのためには、ウィルス検査をして陽性者を乗せないことが肝心だ。事前の検査によるウィルス陰性の証明書、または乗船時のウィルス検査を行うことが理想的だ。しかし、検査を

しても、それに漏れて偽陰性者が乗船するリスクもゼロにはできない。乗船後に発症した場合の検査・判定体制の確立と、陽性者の船内隔離および重症者の陸上病院への搬出体制を確立しておくことも必要だ。

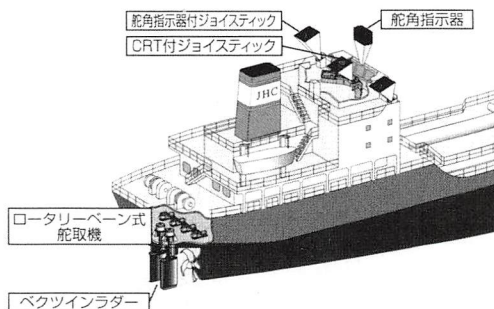
クルーズの寄港地でも、今までのように「もろ手を挙げてクルーズ客船を歓迎」とはいかない可能性が高い。したがって、上陸する乗客が陰性であることの認証をして、上陸する乗客は安全というお墨付きが必要となろう。

言い古されたフレーズだが、ピンチはチャンスでもある。この機会に客船のもつ様々な長所を活用して、ポストコロナ時代の客船の活性化を目指したいものだ。

## 優れた操船性能が発揮できます

### ■取扱品目■

- ・ シリングラダー
- ・ スーパーベクツインシステム
- ・ ロータリーベーン式舵取機
- ・ ソードン舵軸用軸受



**ジャパン・ハムワース株式会社**  
Japan Hamworthy & Co., Ltd.

〒536-0014 大阪市城東区鳴野西1丁目15番1号おもだかビル  
TEL 06-6962-8877 FAX 06-6962-8899  
URL <http://www.japanham.com>