

池田 良穂 (大阪経済法科大学 客員教授) の

新クルーズ学

30

本格的な宿泊型のクルーズが止まっている中で、ミニクルーズともいえる宿泊を伴わないクルーズの芽が各地で息吹



瀬戸内の海を疾走する「シースピカ」 (筆者撮影)

瀬戸内海ミニクルーズ

その中でも注目なのが瀬戸内海汽船グループが

中心となって手掛けて、

この8月に登場した「シースピカ」による瀬戸内船を降りて、島でゆったクルーズです。聞きなれない名前ですが、「スピラ」は乙女座の1等星「真珠星」のことです。同船は、8時半に広島

を出発して、呉に寄港し、音戸の瀬戸を通して風光明媚な多島海に入り

ます。下蒲刈島、大久野島で短時間の上陸をして、生口島の瀬戸田に寄つてから、13時過ぎには三原港に到着します。折り返し広島に向かい、再び瀬戸田と大久野島に寄つた後、大崎下島の御手

洗港に寄港して、音戸の瀬戸を通り、呉港に寄つて18時には広島港に戻ります。まさにアイランドホッピング型の日帰りクルーズが楽しめるコース

です。

また、途中で一時的に船を降りて、島でゆったクルーズです。聞きなれない名前ですが、「スピラ」は乙女座の1等星「真珠星」のことです。同船は、8時半に広島

自由度の高い自分の旅を作り上げることが可能な船旅です。

瀬戸内海汽船は、かつては同様のワンデイクルーズを水中翼船や高速旅客船を使って行ったこと

これまでと大きく違って、陸上交通の雄であるJR西日本とタッグを組んだこと。これまで、瀬戸内のミニクルーズに幾度か



シースピカで寄港する大崎下島の御手洗 (写真提供: 広島県)

関与しましたが、その時の調査でわかったのは、瀬戸内周辺よりも関西以西の都会に住むの方が瀬戸内に魅力を感じていることでした。今回のクルーズの発着港の広島と三原にはいずれも新幹線の駅があり、各地の都会と直結しています。JR西日本との連携によつて、そのマーケットが大きく広がりました。

クルーズの調査で、クルーズについて調査を分かったことの1つが、事業への参入の敷居が非常に高いことです。それは80~100人定員の小型船であっても数億円はするという建造費の高さです。これを解決

クルーズの発着港の広島と三原にはいずれも新幹線の駅があり、各地の都会と直結しています。JR西日本との連携によつて、そのマーケットが大きく広がりました。国土交通省が音頭をとることに、建造費の最大90%を負担して船を共有し

て、運航会社は逐次返済をして最後は自社船にできるというものです。この制度は、国民生活を守り、その質を向上させるということから、貨物船や生活航路の客船などに適用されてきましたが、国の推進する観光政策に伴い、クルーズ船にも適用できることとなり、その適用第1船がこの「シースピカ」なのです。まさに、産官として海陸の密接な連携のもとに登場した新しいクルーズビジネスモデルが誕生したことになりました。航路の愛称は「瀬戸内しまたびライン」。本州四国間の島を縦に道で結ぶ「しまなみ海道」と、瀬戸内海の島々や瀬戸を横に船で結ぶ「しまたびライン」が多くの観光客を瀬戸内と呼び込む強力なツールとして機能することになることでしょ