

〈連載②〉



瀬戸内海クルーズの 可能性に関する調査研究



大阪府立大学船舶工学科助教授

池田良穂

瀬戸内海 沿岸の府県で構成する瀬戸内海観光協議会から「瀬戸内海のクルージング事業化に関する調査研究」の依頼が来たのはちょうど10ヶ月ほど前のことであった。客船が好きで筆者のことは、客船の話だと前後みさかひなく乗ってしまう癖があり、報告書の原稿案の完成が間近に迫った2月中旬には、連日ねじりはちまきで原稿を書くといった有様であった。この報告書も2月17日に観光協議会の事務局に無事手渡すことができ、3月には印刷され配布されることとなった。

この 報告書をまとめてみて色々と新しい勉強をさせてもらった。瀬戸内海に関する自然環境、社会環境などなど。海の比較的荒い日本の近海にあっては、唯一船酔い問題から解放された水域であり、しかも観光資源も自然のものから人工のものまで極めて沢山ある。まさに、クルーズには最適な水域であるというのがこの報告書の結論であった。この調査で独自に行なったアンケート調査では、調査した80%以上の方が「瀬戸内海に本格的なクルーズ客船が就航すれば乗ってみたい」と答え、瀬戸内海への観光ニーズはかなりありそうである。

クルーズ料金についての希望は、他のクルーズに関するアンケートと同様に、1日15,000円程度の希望者が一番多く、宿泊、食事、移動、娯楽ま

でを含んだクルーズの料金としては日本では実現が不可能に近い金額となっていた。今後、日本でクルーズをしっかりと定着させるためには、クルーズ自体の内容を正確に知ってもらう努力が必要であろう。しかし、1日当たり2万円以上、3万円以上負担してもよいという層もボリュームとしては決して少なくはないようである。

フィジビリティ・スタディの結果では、5,000総トン、300名定員の旅客船で、乗組員を150名（予備員も含む）とすると、1日当たりの運賃は最低4万円近くとらないと採算が合わないという結果となった。この料金は、世界的なレベルからするとかなりの高料金と言える。必然的に比較的小さなボリュームの市場を狙うこととなり、シーゴッテス・クラスのような超高級クルーズ客船としての営業展開が必要となる。当初は比較的裕福な客層をターゲットとして展開し、北米並に日本のクルーズ市場が成長した後で、クルーズの大衆化を図らざるをえないのが実情のようだ。

いくつかの 造船所において瀬戸内海のクルーズにふさわしいクルーズ客船の試設計をして頂いたものも、大変興味深いものとなった。それぞれの造船所の技術者が、アイデアをひねって、20名定員の超豪華クルーザーから温泉クルー

ームを呼んでいるクルーズ客船と、欧州を中心としたカーフェリーの運航、建造に関する国際会議で、インテリアに関する展示会も併設されています。この会議および展示会に参加することは、クルーズおよびカーフェリーの運航、建造に携わる関係者にとって、大変実り多いものと思われま

す。また、この会議に前後して、現在カーフェリーの大型化が急速に進み、3万総トンを超える豪華カーフェリーのひしめくバルト海において、最新のクルーズ・フェリー3隻に乗船視察するとともに、運航会社および造船所を訪問し、北欧のクルーズ・フェリーの現状を調査する予定にしています。

この調査は、日本におけるカーフェリーの運航、クルーズの運航、建造、旅行取り扱いに関する方々にとって役立つものと思われま

乗船予定船

※スベアまたはウェラモ(シルヤ・ライン)

シルヤ・ラインの最新鋭船でストックホルム〜ツルク間に就航するスベアまたはウェラモ(33,800総トン、2000名定員)に乗船する。同船は、ヘルシンキ航路に1981年に就航した豪華クルーズ・フェリー「フィンランディア」姉妹の改良版とも言える船で、船内は大変豪華な仕様となっており、サービスのグレードも高い。

※マリエラまたはオリンピア(バイキング・ライン)
バイキング・ラインの新鋭クルーズ・フェリーで1986年に完成した。総トン数38,000トンで現在世界最大。ストックホルム〜ヘルシンキ間に就航する。

※ビルカ・プリンセス(ビルカ・ライン)

ビルカ・ラインが1986年にヴェルメト造船所で建造したフェリー・タイプのクルーズ客船で、総トン数21,484トン、旅客定員1500名。ス

トックホルムから、バルト海に浮かぶエーランド島への定期クルーズに就航している。同船の投入以来、バルト海でのクルーズ事業が脚光を浴び、続々とクルーズ客船が投入されている。

<参加要項>

1. グループの名称：『欧州におけるクルーズフェリー調査団』
2. グループの編成：募集団員 20名
コーディネーター 1名
通訳/プロジェクトマネージャー 1名
計 22名

3. 調査期間：1989年5月20日(土)～5月29日(月)
10日間

4. 参加費(1名につき)：¥1,380,000.-

※ただし、上記参加費は昭和63年12月9日の航空運賃、参加人員20名を基準としたものであり、人員が20名以下の場合、あるいは出発前に航空運賃、その他の費用に変更のあった場合は若干変更することがあります。

5. 申込み受付締切日：平成元年3月25日(土)

6. 主催：テクノロジートランスファー研究所
〒107 東京都港区赤坂6-1-20
国際新赤坂ビル 西館12F
TEL (03) 585-6451(代)

お問い合わせ先：海老塚 幹男

7. 旅行取扱：テクノロジートランスファー研究所
旅行センター
運輸大臣登録一般旅行業：

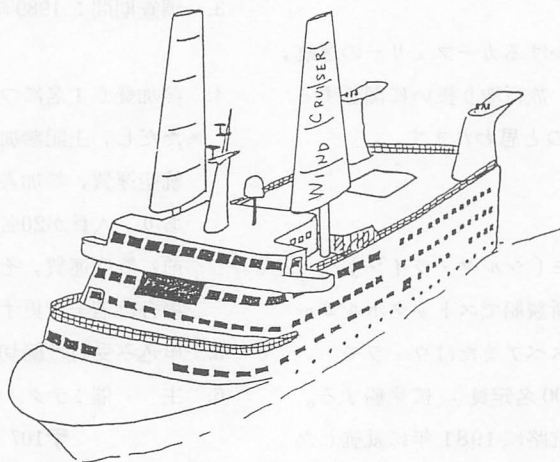
第379号

旅行業務取扱主任者：水沼 亨

ズ客船まで、なかなかユニークな船を提案している。瀬戸内海クルーズに興味をお持ちの船会社がこの報告書を御覧になり、この試設計の中から幾隻かが現実のものとなればうれしいのだが……。

さて、話は変わるが昨年10月に行なった「米国のクルーズ視察団」を企画したテクノロジー・トランスファー研究所が、5月にヨーロッパのクルーズ・フェリーとロンドンで開催される国際会議「クルーズ+フェリー'89」を視察する旅行を企画し、再びコーディネーターとして同行することとなった。最近、入手した資料によると、バル

ト海横断航路はますますレジャー色が強くなり、昨年度の乗客数はシルヤ・ライン、バイキング・ライン、ビルカ・ラインの3社で600万人を超えたという。しかも、観光には適さない厳冬の12月でも45万人以上の乗客数を記録し、増加率は軒並み10%をこえ、30%を超える会社まででている。まさに、現在のカリブ海のクルーズ・ブームと同様の現象が起きているようである。このあたりの原因を船会社の公式訪問によってじっくりと調べてきたいと今から楽しみにしている。そして、できれば日本の長距離カーフェリー事業にもお役に立てる情報が得られればと思っている。



瀬戸内海クルーズ用帆走クルーズ客船

欧州におけるクルーズフェリー調査団

コーディネーター：大阪府立大学 工学部 船舶工学科助教授

池田良穂氏

調査期間：1989年5月20日(土)～5月29日(月) 10日間

主催：テクノロジー・トランスファー研究所

TEL (03) 585-6451

企画協力：㈱扶桑オフィスサービス

<趣旨>

ロンドンで開催される国際会議「クルーズ+フェリー-89」は、現在北米および北ヨーロッパでプ