



<連載⑨>

瀬戸内海クルーズ時代



大阪府立大学船舶工学科講師

池田良穂

10年程前、日本旅客船協会の機関誌「旅客船」(第120号)に同じ表題のエッセイを書いた。ちょうど、瀬戸内海汽船が「しろうね」を使って瀬戸内海のデイ・クルーズを積極的に売り出し始めた時で、筆者はそろそろ瀬戸内海にも本格的なクルーズ事業が芽生える予感がしていた。当時から、筆者は瀬戸内海にライン河クルーズと同じような形態のクルーズが実現できないものかどうか、素人なりにいろいろと考えていた。というのは、比較的海象の荒い日本近海でのクルーズは、船酔いという大きな障害によりなかなか成功できないのではないかと思っていたためである。日本近海に適当な寄港地、観光地が見当たらないことも、日本起点のクルーズを難しくしている。そのため、日本人のクルーズ旅行熱が高まったとしても、日本から飛行機で適当な港まで行き、そこからクルーズ客船に乗るいわゆるエア・クルーズが主流とならざるを得ない。

そうした状況のもとで、瀬戸内海だけは4日～7日間のクルーズが可能な日本で唯一の水域のように思われた。そうした主旨の原稿を同じ「旅客船」に書いてから既に4年余りになるが、残念ながら今のところその夢は実現していない。

しかし、瀬戸内海での状況はますますこの「瀬戸内海定期クルーズ」を実現させるに相応しい状況になりつつあるように思う。例えば、本四架橋

は瀬戸内海にダイナミックな現代的な名所を与えてくれた。また、いずれ明石海峡にも橋がかかりこれも宣伝次第ではサンフランシスコのゴールデンブリッジ並の名所にすることが可能であろう。これと、伝統ある瀬戸内海沿岸の観光名所を組み合わせることにより、魅力ある瀬戸内海クルーズが組めるように思う。

最近、本四架橋の見学のためのデイ・クルーズ船が沢山運航されるようになってきている。残念ながら、高速船が多くクルーズというにはいささかせわしない感じがするが、これも瀬戸内海に本格的なクルーズ客船時代がやがて訪れる前兆のような気がする。有名なエーゲ海のクルーズも最初はデイ・クルーズから始まったのだから。

もう一つ 実例をあげよう。関西を起点とした営業活動を続ける関西汽船のクルーズ客船「さんふらわあ7」がこの6月に3大橋めぐりと称した1泊2日で、どこにも寄港しないクルーズを企画した。土曜と日曜にかけた企画で、参加しやすかったこともあって、発表以来数週間で満船となる状況となった。スケジュールは、土曜の夕方に大阪天保山埠頭と神戸中突堤から乗客を乗せ、瀬戸内海を西に向い、翌朝早くから因島大橋をくぐり、多島海の美しい三原瀬戸を通過し、さらに急流で名高い来島海峡を通過して西に向い、瀬戸大橋の橋

々の雄大な姿を堪能した後、鳴門海峡に寄り鳴門大橋を海上から見学、その後神戸に戻るものであった。従来、自主クルーズの集客に頭を悩ましていた関西汽船も、このクルーズの盛況には驚いたようであったが、クルーズに興味を持つ人の数が確実に増えつつあることを示すものであろう。新聞、雑誌、テレビ等のマスコミでクルーズ客船が取り上げられることも多くなり、いわゆる忙しいバック・ツアーにも飽き始めた人たちが、より優雅な旅の1つとしてクルーズに注目し始めている点は見逃せない点であろう。関西汽船では、9月にも同様なクルーズを企画しており、聞くところによると集客状況も上々とのことである。このクルーズもうまく定着してくれると、日本のクルーズの発展のためには大きな貢献をしてくれるものと思う。

このように、瀬戸内海にもクルーズ客船が運航できるだけの周囲の条件が整いつつある。そこで、以下、筆者の考える瀬戸内海クルーズを架空実況中継でお伝えしてみよう。

このほど、X社は瀬戸内海定期一週間クルーズのための帆装クルーズ客船を発注し、本年末にも営業を開始することとなった。同船は総トン数3,800トン。非常に幅広で、デッキスペースを十分に取れる船型を採用し、ツインステグ船型にすることにより推進効率の向上を図っている。航海速度は14ノットと、比較的低速だが、ゆっくり・のんびり旅行のための船としては十分の速度である。幅広船で十分な復元力を有することから、かなり大きな飛行機翼状のセールを2本設け、コンピュータ制御により、あらゆる条件下において最大の推進力が得られるようになっている。計画によれば、5mの横風において機関馬力を約30%節減できるという。また、この帆は、波の高い時に

クルーザー
さんふらわあ7 (8000トン)



は横揺れ減衰力を最大にするように制御され、従来のフィンスタビライザーと同等の横揺れ軽減効果が得られる。旅客定員は、260名。バルコニー付きの高級キャビンから家族用の4人部屋まで四タイプのキャビンが設けられており、いずれもアウトサイドでバス・トイレ付き。公室としては、ブリッジ上部に展望ラウンジ、ブリッジ下にレストランが配置されており、船体中央部にはプール（冬期には、ドーム付き温水プール）がある。また、船尾のスロープからは2隻のボートが発進可能で、同船が着岸できない小島への上陸をはじめ、旅客の送迎にも利用できる。この他、アクアラング、ウインドサーフィン等のレジャー器具も装備しており、瀬戸内海の海を十分に楽しめるしこうとなっている。

一週間クルーズのスケジュールは、毎週金曜日夜大阪を出港（大阪駅から連絡バス）、神戸に寄港。その後、岡山、白石島、宮島、別府、松山、高松に寄港し、金曜日の正午に大阪帰着。このスケジュールは、標準的なもので、季節や行事により若干の寄港地の変更もある。また、どの港での

乗下船も可能で、お客の休暇に合わせたスケジュールを選ぶことができる。さらに、航空会社Aとタイアップしたエア・クルーズの販売にも力を入れており、日本各地の空港から大阪、広島、別府、松山の空港への航空運賃も大幅な割引がなされ、遠方から瀬戸内海の旅を楽しみたい人にも参加しやすいように配慮されている。

食事は、洋食、和食のチョイスが可能。これは、外人客や年配の客には、和食も好まれることを配慮したもの。各寄港地での老舗料理店と提携し、郷土色あふれる食事も提供されるといふ。

船賃は、最上級が約35万円（フルクルーズ）、平均的なキャビンで約22万円。世界中にネットワークを持つ旅行社Z社と提携して外国人観光客の集客に力を入れ、利用客の約50%は外人客と見込んでいる。

X社の同企画担当者は、ゆっくり・のんびりと瀬戸内海の周りの観光名所を見て回られる企画で、お急ぎのお客はご遠慮下さいと言っている。

以上が、数年前から筆者が提案している瀬戸内海クルーズの夢である。

