



〈連載(141)〉

## 鹿児島港の旅客船



大阪府立大学大学院・海洋システム工学分野・教授

池田 良穂

1 月中旬、鹿児島県の港湾局の依頼で、鹿児島へクルーズ客船に関する講演に出かけた。鹿児島にスタークルーズのクルーズ客船「スーパースター・トラス」が定期寄港を始めたことと、鹿児島港に新しいクルーズ客船用の埠頭を造る計画があり、市民を対象として最近のクルーズ客船事業について話をして欲しいということであった。日本のクルーズ客船マーケットの振興を夢見る筆者にとって、こう言われれば断るわけにはいかない。二つ返事でOKを出して出かけることとした。講演は鹿児島港に入港した「スーパースター・トラス」の船上で行うとのこと。筆者のお気に入りの船だけに会場にも満足ができる。講演会の後には、客船側がラスベガス・ショーなども披露するという。講演に来る多くの市民にも、本当のクルーズを知ってもらう絶好の機会になりそうだ。

鹿児島に出かける数日前、スタークルーズからファックスが入り、神戸起点の「スーパースター・トラス」によるクルーズを3月で打ち切り、同船を博多起点の超シ

ョートクルーズに移し、博多起点の「スーパースター・エーリス」を日本市場から撤退させるとの突然のニュース。神戸の支店は閉鎖で、マーケティングも東京と福岡に2極化するという。来るべきものが来たかという印象ではあったものの、せっかく日本の大衆クルーズ市場の開拓をしてくれるものと期待していただけに残念なニュースであった。

昨年3月から神戸起点の定期クルーズを実施し、最初の3ヶ月はお客さんも多く絶好調であったが、7月からは集客にずいぶん苦労している様子ただけに、日本から完全撤退するのではないかと心配していたが、とりあえず1隻は残ることとなつて一安心ではあった。とはいっても、スタークルーズはマーケットの成長具合によっては、迅速な撤退や進出を各地で繰り返してきているから、今後のマーケット動向によっては日本からの完全撤退の可能性も小さくない。

【ス】 タークルーズの失敗の要因はなになのであろうか。この1年間の同社の動向を

眺めるとそれはかなりはっきりと見えてくる。最初の3ヶ月は、1泊あたり1万円弱からという非常に安いプロモーション価格、週末クルーズは金曜夜の出港で月曜にもどるから、仕事がある人でも月曜だけ休めばよいという乗りやすいスケジュール、価格の割にグレードの高いサービスで、大いに人気を集めた。

この成功に気をよくしてスタークルーズは第2船の日本市場投入まで決断したほどである。まず、最初の失敗は、7月から夏にかけて実施した1週間の中国クルーズであろう。まだ、クルーズに馴染みのない日本人も、3泊もしくは4泊程度のクルーズであれば抵抗がなかったが、1週間のクルーズというやはり躊躇してしまう。家族連れになると費用も嵩む。子供たちも参加できるこの時期にこそ、3泊、4泊のショートクルーズを行って大衆マーケットを成長させるべき時に、1週間クルーズを売ってしまった。

9月からは、再び3泊、4泊のクルーズに復帰したが、この時に当初の計画どおりに1泊1万5千円程度からのクルーズ料金としたが、この価格がプロモーション価格に比べると1.5倍。キャビンによっては2倍近い価格となった。しかも、日本の観光は価格破壊を起こしつつあり、1泊1万5千円からという価格帯は、大衆市場相手に考えた場合にはやや値ごろ感がなくなっていた。

さらに、最初の3ヶ月の間に週末3泊クルーズに乗船した人々の反響が非常によく、「もっと長く乗りたい」という意見が多かったことから、週末のクルーズを4泊に変更した。すなわち、月、火の2日を休まね



ばクルーズには参加できなくなった。仕事をもつ人、学生にもこれはつらい。この読み違いはかなりの大きな影響があったと思われる。

11月に筆者の主催した「クルーズ客船&フェリー研究会」で講演をしてくれたスタークルーズの副社長に、この3つの失敗について聞いてみると、「確かにそうかもしれない。日本のマーケットの特性がまだ十分には読めていない。」との答えが返ってきた。

さらに、集客に苦しむ中の苦肉の顧客開拓として、1月からは高知、鹿児島を寄港地に加えた。神戸から往復瀬戸内海を通過することで、日本人にとって最も恐れる船酔いから完全に開放したクルーズができていたのを、冬の荒れる時期に太平洋の航海を入れるとは。筆者にとってはこれも大きな失敗だったように思われる。鹿児島に入港した同船の船長に会った時に、このことを聞いてみた。すると、この時期の太平洋の航海、東シナ海の航海は、乗組員にとってもなかなかたいへんとの返事であった。この点では、同社は日本近海の海象と、日本人の船酔い恐怖症とを理解していなかつ

たようにも思われる。ということで、最終的には、神戸起点のクルーズからの撤退との決断となり、当面、九州起点の超ショートクルーズで、日本市場の開拓を行うこととなる。

筆者がちょうど鹿児島に到着した時にも、このニュースで港湾担当者には暗い雰囲気か漂っていた。鹿児島寄港もどうなるかはっきりとはしなかったからである。しかし、筆者からすれば鹿児島にとってはむしろチャンスなのではなかろうかと申し上げた。講演でも、鹿児島は単なる客船を呼び寄せるだけの寄港港ではなく、定期クルーズを出す起点港になるという気概が必要であると述べた。そのためには、鹿児島自体のクルーズマーケットを育成することが必要である。空港、高速道路等を使ったアクセスの充実によって日本各地からの乗客も鹿児島起点クルーズにやってくる可能性も大きい。雄大な桜島、指宿温泉などの観光資源も豊富であり、クルーズの寄港地としては人気のある屋久島もある。薩南の海に浮かぶ島々はクルーズでなければなかなか行けない離島である。こうしたお話をした。どのクルーズ会社も、マーケットポテンシャルがあり、かつ遠隔地からのアクセスのよい起点港を必至に探している。いまこそチャンスなのであり、そのチャンスをもにするのは港湾当局者の熱い情熱なのである。

「スーパースター・トールス」は25000トンで、しかも比較的静穏なバルト海仕様で建造された船である。3万総トン足らずのクルーズ客船では、クルーズ料金の低減も難しく、また船酔いの問題も大きい。やはり、カリブ海では少し小型の部類に入りはじめたが、7万総トン級のクルーズ客船がこの水域には適当と思われる。世界のクルーズ海のビッグ・スリー、すなわちカーニバル、ロイヤルカリビアン、プリンセス(P&O)あたりの7万総トン型船が、今、世界各地の新しいクルーズ水域を必至になって探している。このビッグ・スリーが、ぜひとも日本起点のクルーズを始めてくれないものか。そうすれば、大衆クルーズマーケットが成長し、その結果、高級クルーズに特化している日本のクルーズ会社も需要が育っていくに違いない。鹿児島の桜島を眺めながら、そんな今世紀に実現しそうな夢を見た。

