



〈連載(157)〉

第13回クルーズ客船&フェリー研究会



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

【ほ】ほ毎年開催している「クルーズ客船&フェリー研究会」も、今年で、第13回目となった。第1回が開催されたのは1986年のことで43名が参加。この研究会では、この年の4月にマイアミで開催されたシートレード主催の国際会議「クルーズ・ SHIPPING86」の論文集を入手して、参加者が分担して訳して、その内容を紹介し、アメリカで急速に成長しつつあるクルーズについて、利用者、建造者、運航者が集まって勉強をしようという趣旨の会であった。日本では「ふじ丸」等の新造クルーズ客船がまだ登場する前のことである。その後、途中で一時途切れながらも回を重ねて今回で13回を迎えた。

その13回目は、大阪市港湾局に会場をお世話していただき、さらに港湾局と大阪港振興協会の全面的なバックアップのもとで開催することとなった。会場は、大阪南港にそびえたつワールドトレードセンター(WTC)の中にあるWTCホール。大阪市港湾局をはじめ港の中核機関が入るインテリジェントビルである。大阪市民の無料招待

者を含めて130名が参加する賑やかな会となった。

研究会では、筆者が「世界のクルーズ業界の近況」の紹介を行ったのに続き、海事プレス社の若勢氏が世界のクルーズ界の裏話も交えた最近の話題を、米国プリンセスクルーズの日本総代理店クルーズバケーションの木島氏がプリンセスクルーズの戦略と商品について、三菱重工長崎の佐藤氏が三菱におけるクルーズ客船の建造史と建造中の11万総トン型船「ダイヤモンドプリンセス」について紹介した。

これらの紹介の中で、昨年のニューヨークでのテロの影響を乗り越えて成長する米国クルーズ産業の堅調な状況と、ヨーロッパ等における現代的クルーズの成長ぶりが強調された。また、日本を含めたアジアにも、着実に北米で生まれ大きく成長した現代的クルーズが着実に浸透してきつつあることも指摘された。

続いて日本のクルーズ会社3社によるクルーズ商品の紹介が行われた。郵船クルー

ズの「飛鳥」、商船三井客船の「にっぽん丸」、日本クルーズ客船の「ぱしふいっくびいなす」が、日本人向けのクルーズを実施しており、健闘中であることが紹介された。世界一周等の長期クルーズだけでなく、初心者にも乗りやすい短期クルーズも多数実施して、日本のクルーズマーケットの拡大に各社ともに取り組んでいる。

カーフェリーのセッションでは、大阪と釜山を結ぶパンスター・フェリーの運航までの経緯と、その戦略についての詳しい紹介があった。当初は、同社のキム会長が釜山から来日して講演をする予定であったが、知合いの突然の不幸があって急遽日本支社社長の児玉氏が、会長の作成した詳細な資料に基づいて講演を行った。物流だけでなく、瀬戸内海の船旅も満喫できる同社の「パンスター・ドリーム」の船旅は、韓国人にも日本人にも大いに受け入れられそうだ。

この話を聞いていた筆者の研究室の学生たちは、さっそく同船による研究室旅行を企画。10月には総勢20名での釜山への船旅を楽しむこととなった。金曜日の夕刻に大阪南港を出港し、翌日10時に釜山港に入港。釜山のホテルで1泊して、日曜日夕刻に出港して、月曜日朝に帰阪する3泊4日のミニトリップである。このフェリーを利用すれば、バルト海のクルーズフェリーの旅と同じような気軽な船旅が実現でき、いずれ人気がブレイクしそうな気がする。

バルト海では、人口にすれば日本よりも1桁も少ないスウェーデンとフィンランド間のクルーズフェリーの利用者が年間800万人に上っている。巨大都市大阪と釜山の間

のクルーズフェリーが軌道に乗れば、この数をはるかにしのぐ需要が出てきてもおかしくはない。

さて、研究会の最後は、大阪市港湾局の野瀬氏による大阪港におけるクルーズ誘致の現状についての説明。積極的にクルーズ客船誘致を行った結果、たくさんのクルーズ客船で賑わうようになった現状について熱っぽく語った。クルーズの誘致には、地元クルーズマーケットの育成が欠かせない。今後の、大阪におけるクルーズマーケット、クルーズフェリーマーケットの将来は、港湾局当局の肩にかかっているとんでも過言ではない。

研究会の後、キャプテンクルーズの港内遊覧船をチャーターしての懇親会が行われた。ビールを片手に、デッキで大阪港の風景を眺めながらのクルーズ客船談義に花が咲いた。船から降りて自宅に戻ってトランクをつめ終わると、すでに日付は変わっていた。この朝、筆者は、欧州への高速カーフェリー視察とIMOの会議に出席のため、関西空港からフランクフルトへと飛び立った。

