

〈連載(161)〉

日本のクルーズ振興の新しい動き



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

【欧】米のクルーズは2001年9月の同時多発テロの影響からも脱して活況を呈し始めている。クルーズ界の「ビッグ4」と呼ばれる、カーニバル、ロイヤル・カリビアン、P&Oプリンセス、スター・グループでは、カーニバルのP&Oプリンセスの買収、スターによる現代クルーズのパイオニアであるNCLの再建復活などがあり、激動の中にもしっかりとした基盤が形成されつつある。世界のクルーズ人口は1000万人、産業規模は3兆円にまで成長した。

カリブ海クルーズの起点港マイアミ港のホームページによれば、マイアミでのクルーズ産業の地域経済波及効果は1兆円に達したとある。驚くべき数字だが、7万~14万総トンのクルーズ客船が週末の3日間には毎日5~7隻、それぞれ乗客2000~3000名を満載して出港している現状を見ると、そのクルーズの前後のホテル宿泊、観光、飛行機をはじめとする交通費などの乗客の落とすお金、乗組員の移動費や各種の消費、クルーズに関するあらゆる物資の調達、主要クルーズ会社の本社機構の存在などを含めると、この額にまで膨らむのであろうと

納得させられる。

また、年間100万人の乗下船客数を達成したカナダのバンクーバー港のホームページでは、経済波及効果は450億円とマイアミに比べると控えめだが、決して少ない額ではない。

大手クルーズ運航会社は、売上の10~20%の純利益を挙げており、最大手のカーニバルに至っては純利益が1000億円余りになっているとのこと。毎年、10万総トンのクルーズ客船を2隻ずつ造ってもお釣りが来るほどの額になっている。現在、カーニバル・グループが発注しているクルーズ客船の数は15隻になっており、それを十分裏付ける好業績になっていることが分る。

欧州の造船所は、こうした高船価のクルーズ客船、クルーズフェリーの建造で活況を呈している。20年ほど前から、高付加価値船の建造に特化する戦略を打ち出した欧州造船業界は、建造総トン数では日本や韓国に及ばないものの、総売上高ではかなり上回るようになっているものと思われる。それに伴い、船用機器メーカーだけでなく、

内装メーカー、デザイン・コンサル会社などの新しい造船関連産業がたくさん成長しているのが大きな特徴であろう。最近の新造クルーズ客船の資料の中のサプライメーカー表を見ても、ほとんどが欧州企業であり、日本企業の名前はほとんどない。逆に、欧州においては、そうした新しい造船裾野産業が成長したからこそ、巨大クルーズ客船を建造して利益が出る体質が出来上がったとも言える。

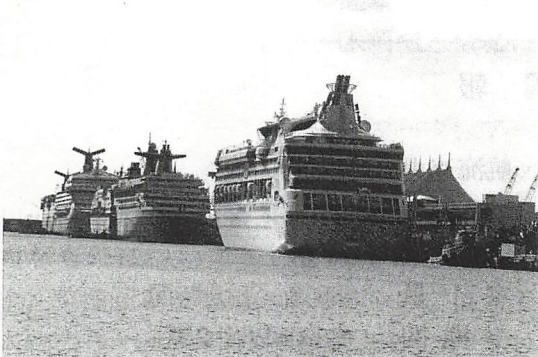
この欧州造船業の活況の陰には、ECの欧州造船産業への力強いこ入れの影響も見逃せない。各種の造船開発プロジェクト、欧州の中での横断的な造船研究プロジェクトにECが音頭をとり、ふんだんな資金を提供しているという。欧州の研究所や造船系大学が、最近とみに活発に研究活動している裏には、こうした新しい造船産業が欧州にしっかりと根付いたことが大きいように思われる。また、IMOやISOなどの国際ルール作りの場においても、欧州はあらゆる組織をからませて、かなり戦略的な動きをしていることは、最近、多くの人々が指摘しているとおりである。



マイアミ港
クルーズ客船が並ぶ港にクルーズ会社の本社ビル
(写真の左すみ)も存在。

〔 乙 〕 のクルーズの事例をみても、需要創造型の海事産業を生み、育てることの重要性が再認識される。日本においても、三菱重工業が超大型クルーズ客船の建造に本格的にチャレンジを始めたことは周知の通りである。その第1船目は不幸にも建造中の火災に見舞われたが、続けて建造されていた第2船目と入れ替えての早期竣工という再建復旧計画をいち早く表明し、日本の造船産業の技術力を返って世界に知らしめた。

聞くところによると、その後大型クルーズ客船建造の引き合いも多いとの事。この事故を乗り越えて、世界のクルーズ客船メーカーとして、新しい造船マーケットでの活躍が期待される。一時のクルーズ客船発注のピーク時には、世界全体でクルーズ客船の受注総額が2.6兆円に達したと報道されている。このマーケットの一部を日本の造船業が担うことは、新しい日本の造船業にとってはたいへんよいことと思われる。しかし、欧州に行くと、「日本の造船業が、私たちが新しく育ててきたクルーズ産業



巨大クルーズ客船が並ぶマイアミ港。クルーズ客船の経済波及効果は1兆円に。

を、また横取りしようとしている」との批判的な声も聞く。この批判を和らげるためにも、日本およびアジアのクルーズ産業自体を育て、そのクルーズマーケットを大きく花開かせることがぜひとも必要となる。

残念ながら、日本のクルーズは高級クルーズだけに特化した、グローバルスタンダードとは掛け離れた産業構造になっており、マーケットの成長率も極めて鈍い。一時、旧運輸省が「クルーズ100万人構想」を打ちあげたが、日本のクルーズマーケットの構造改革の歩みは遅く、運航するクルーズ客船の数も減り、クルーズ人口も伸び悩みの状況という。

しかし、最近になって、国土交通省が中心となり、クルーズマーケット開拓の地方展開を積極的に始めた。クルーズ振興のための地元協議会組織を、沖縄、関西、北海

道で立ち上げ、各地で積極的にクルーズ客船を誘致するとともに、地元クルーズマーケットの開拓を行うこととなった。この活動には大いに期待をしたい。

各港は、クルーズ客船の寄港誘致をするのではなく、起点港としての港を大いにアピールすべきであろう。寄港港と起点港では、経済波及効果はけた違いに違う。この起点港化、定期クルーズの運航とともに、今の日本のクルーズに欠けている大型クルーズ客船の投入、クルーズ料金の低廉化が実現できれば、日本のクルーズの産業構造を大きく変えることは間違いない。あとは、これをだれがやってくれるかというのが問題であろう。日本のクルーズ会社だけでなく、海外のクルーズ会社、そして他業界からの新規参入者などにも期待をしたいものだ。

売 船 情 報

船 種	旅客船	航海速力	24.0ノット
総トン数	19トン	最高速力	27.0ノット
進 水	平成6年10月	航行区域	平水
全長×幅×深さ×喫水／		定 員	88名／1.5時間
15.25×4.02×1.95×0.75 (m)		主 機 関	309kW×2基

*詳細は本誌までお問い合わせ下さい。