



〈 連載 (163) 〉

欧州のフェリー産業振興のための 「フェリー・ SHIPPING 会議03」出席のため クルーズフェリー「パール・オブ・スカンジナビア」 に乗船



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

去る、4月のはじめにデンマークで開催された「フェリー・SHIPPING 会議03」という国際会議に出席する機会に恵まれた。欧州では、「クルーズ&フェリー」などの客船産業振興のための会議や展示会が古くから行われているが、この「フェリー・SHIPPING 会議03」は、スウェーデンに本拠地を置く客船関連出版社であるシップボックス社が新たに立ち上げたもので、これが第1回目の会議であった。

このシップボックス社の代表者であるブログレン氏は、筆者の30年来の友人で、船好きが嵩じて、船舶ブローカーに就職し、そのデータ収集・分析部門を出版社にまで築き上げた。フェリー・客船に関する月刊情報雑誌を発行する他、毎年「ガイド」、「デザイン」、「スタティスティックス」という表題の、フェリー客船のリスト、新造船紹介、そして輸送実績などの統計をまとめた年鑑を発行している。いずれも、英語で書かれているため全世界で販売されるようになっており、クルーズ客船や旅客カーフェリーを運航する会社や、客船を建造する造船所にとっては必読書になってい

る。

筆者もたまたま原稿を頼まれたり、日本の客船の情報を求められたりしている。昨年秋には、「年鑑のスポンサーを探しているが、日本の会社での可能性はどうか」という問い合わせがあった。スポンサーになると、その会社についての紹介記事、インタビュー記事に30ページ余りを割き、かつ掲載した本を400部余りスポンサーに提供することのこと。これまでも、毎年3冊の年鑑には主に欧州のフェリー会社や造船所が1社ずつスポンサーとなっているとのことであった。「その費用は?」と問い合わせると、邦貨で400万円余りとのこと。ほとんどが海外で頒布され、本文も英語であることを考えると「日本ではちょっと難しいのでは」という答えをメールで送った。

さて、話は変わるが、昨年末、欧州の国際旅客船航路の調査を依頼されて、それに欧州での調査旅行も組み入れることとなった。欧州各地を回って会社や港湾当局などを訪問すると時間もお金もかかる。なんとか効率のよい調査方法はないかと試案して

いた2月頃、ブログレン氏から新しい国際会議「フェリー・ SHIPPING会議03」の案内が来た。欧州の主だったフェリー会社の関係者が一同に会するというので、これは最も効率的に情報が得られる絶好の機会であることを確信した。さらに、会議はコペンハーゲンとオスロを結ぶクルーズフェリー「パール・オブ・スカンジナビア」の船上で行われるとのこと。いかにも船好きのブログレン氏らしい企画であり、筆者にとってもよだれの出そうなイベントである。

さっそく、会議への参加を彼にメールで送ったところ、「大歓迎」という言葉の後ろに、「せっかくだから、日本の最近の新造フェリーについての講演をして欲しい」との依頼文が付いていた。調査と船旅に専念したいと考えていたが、遠い東アジアのフェリー事情を紹介するのも意味があると思ひ引き受けることとした。

関 西空港を飛び立ち、南周りのタイ航空で、バンコック、ストックホルム経由で、コペンハーゲンの空港に、会議開催当日の朝の9時半に到着した。南回りの飛行機で欧州に行くのは久しぶりである。大学での仕事の関係でどうしても夜発の飛行機便である必要があったため、シベリア上空を飛ぶ便に比べると倍以上の時間がかかった。

空港からタクシーでコペンハーゲンのフェリーターミナルに向い、乗船時間の10時半にぎりぎりです間に合った。「パール・オ

ブ・スカンジナビア」は、1989年に建造されたフィンランドのバイキング・ラインのクルーズフェリーで、ストックホルム起点の24時間バルト海クルーズに就航していた10年ほど前に、日本のフェリー会社の方々と共に乗船視察をしたことがある船であった。

バイキング・ラインの構成会社の1つが所有していたが、余りの急速な事業展開を危惧した銀行が融資を止めたため倒産し、マレーシアのスタークルーズに売却され、「スター・アクエリアス」と改名されて、シンガポールや香港起点のショートクルーズに就航し、アジアの新興クルーズ会社であるスタークルーズの経営基盤を築いた功労者となった。その後、スタークルーズが、カリブ海クルーズのパイオニアであるNCLを購入し、その経営建て直し戦略の一貫としてデンマークのフェリー会社DFDSに売却され、再び旅客カーフェリーに改造されて、現在の航路に就航している。

クルーズ客船時代にはキャビンになっていたデッキは、車両甲板に戻り、公室設備も大改装されている。スタークルーズ時代の名残を船内で隈なく探してみた結果、最上階の会議室スペースのトイレのドアに「男廁」と「女廁」という漢字の表示が残っていたのを見つけることができた。

同船は、総トン数40,039トン、全長177m、幅29.6m、喫水6m、旅客定員2200名、乗用車365台、ディーゼル機関4基、23,760kW、航海速度21.3ノット。僚船とともに、コペンハーゲン（デンマーク）～ヘルシンボリ（スウェーデン）～オスロ（ノ

ルウェー)間の夜行フェリーサービスをデイリーで行っており、2001年の年間輸送実績は、旅客79万人、乗用車43,547台、バス1,393台となっている。1航海当りの旅客数は約1000人。ノルウェーがEUに入っていないので、未だに船上免税品販売が行われており、買出客需要が増加している状況にある。



パール・オブ・スカンジナビア



同船の大会議室

この船の会議設備は驚くほど充実している。最大の会議場は200名が収容できる劇場型の立派なもので、この他に小会議室が10室余りある。会議中のコーヒーブレイク用のラウンジ、コンピュータの並んだインターネット用スペース、カウンターバーなども用意され、なかなか充実した施設であ

る。

最近の欧州のクルーズフェリーには必ずといってよいほどこうした会議場施設が設けられている。これは、会議客は、宿泊用に比較的高级キャビンを使う傾向にあり、よい食事をとり、パーティなども行われることから、船会社にとっては重要な収入源になっているためである。しかも、観光客の多い週末ではなく、ウィークデイに利用してもらえるので、需要の波を埋める効果もある。今回の会議でも、約180名が乗船し、会議中の昼食や夕食も、欧州の造船所や船会社がスポンサーとなって豪華なものがふるまわれていた。また、食事前のカクテルパーティなども開催されていた。

会議では、技術的な講演は少なく、ほとんどがフェリーの経営に関するものであった。詳しい内容については、現在筆者が編集集中の「フェリー客船情報2003」に譲るが、フェリーのブランド力を高めて付加価値をつけるためのアイディア、船上ショッピングの拡充、格安航空便のような格安フェリーの可能性、メディアへの正しい対処法などについて熱心に議論が行われた。

筆者が講演したセッションでは、IMOの新しい規則がフェリー設計に及ぼす影響、コンピュータ技術を駆使したフェリーの設計システムなどに関する講演が行われた。

小会議室を借りた各社の展示会も行われ、欧州の造船所、設計事務所、キャビンキーのメーカーなど多彩な展示があった。

最後に、総合討論の中で、筆者に厳しい質問がいくつか成された。特に、欧州の造船所関係者からで、欧州がこれまで育てて

きたクルーズやクルーズフェリーの分野に、東アジアの造船所が進出し始めていることを非常に警戒していること、また特に日本のフェリーマーケットに欧州の造船所が進出できないことに対する不満であった。これについては、筆者が調査した結果として、日本のフェリーの船価と、欧州のクルーズフェリーの船価には倍近い開きがあり、日本のフェリーの大部分は、欧州のトレーラーフェリー（100～200名のドライバーを搭載）に近い仕様の船でグレードがかなり違うことを示し、欧州のハイグレードのクルーズフェリーに比べるとシンプルなこうしたフェリーを欧州の造船所が日本の造船所並の低価格で建造できるのかと問いかけた。価格だけでなく、規則等の面でもかなり高い障壁があるとの認識が示さ

れ、これが欧州の造船所の不満の原点にあるようであった。

一方、フェリー会社の人々からは、日本の造船所が建造するフェリーへの興味を示す人が多く、筆者が行った講演中に紹介した「らべんだあ」、「やまと」、「フェリーきょうと2」に関する質問も多かった。主催者のプログレン氏からは、「来年は、また4月頃に、ストックホルムとタリンを結ぶ大型新鋭フェリー船上で第2回の会議を行うので、また日本のフェリーに関する情報を伝えて欲しい」との要請があった。うまく筆者のスケジュールが合えば、ぜひとも出席したい魅力的な国際会議である。日本のフェリー会社、造船会社の経営者や、営業を担当する方々にもぜひ一度参加をお勧めしたい会議である。

「琵琶湖の鉄道連絡船と郵便遞送」

佐々木義郎 編著

鉄道連絡船といえば青函や宇高が有名だが、明治初期に琵琶湖に就航した蒸気船が日本で最初の鉄道連絡船なのだ。重要な連絡交通の手段として様々な物品を運んでおり、当時主要な情報伝達の方法であった郵便物の輸送も担っていたのである。その後、東海道線の全通により、郵便遞送は一旦全廃された。

本書はこの琵琶湖の鉄道連絡船を郵便史の面から研究した稀有な一冊。当時の郵便使用例や時刻表、官報、新聞など多くの資料から不明部分の多かった鉄道連絡船の発着港時刻や航湖時間、航路、郵便遞送などを湖上蒸気船の発達や社会背景などとともに考察する。

郵便史・交通史の両面で未開拓であったこの分野の基礎研究書として一読に値する内容である。



B5判/176頁/定価4,410円(税込) / 発送費430円
発行：〒160-0012 東京都新宿区南元町4-51 成山堂ビル

株式会社 成山堂書店

TEL：03-3357-5861 FAX：03-3357-5867

<http://www.seizando.co.jp>

e-mail publisher@seizando.co.jp