

客船よもやまばなし(170)

九州クルーズ振興協議会が設立

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

昨年 11 月末、門司で九州クルーズ振興協議会の設立総会があった。沖縄、関西、北海道に次ぐ 4 番目の協議会の設立であり、各地方において産官が一致協力して日本のクルーズ産業を発展させ、新しい海事産業を育成させようというのがその目標である。

筆者も、関西、北海道での設立総会に続いて、九州での設立総会においても記念講演をさせて頂いた。

この記念講演においては、クルーズに対する日本人一般の大きな誤解の解消から始めた。高くて金持ちのためのレジャー、たいていで堅苦しいレジャー等、日本人のクルーズ感は、かつての定期豪華客船の延長線上の固定観念にとらわれていて、60 年代後半から始まった全く新しいビジネスモデルに基づく産業だという認識が、必ずしも浸透していない。クルーズ振興協議会に参加しているプロの方々にさえそうである。

今世界でブームになっている現代クルーズは、ディズニーランドやユニバーサルスタジオと同様に、一般大衆が気軽に楽しめるレジャーになっていることを説明し、それだからこそ世界では年率 10%近い成長率

で成長し続けていることを説明し、日本においてもこうしたビジネスモデルに基づく大衆クルーズの必要性を説明した。

日本では、郵船クルーズの「飛鳥」を頂点に、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」の 3 隻がレジャークルーズを実施しているが、いずれも規模は小さく、日本の富裕層をメインターゲットとする高級クルーズを展開して、ニッチマーケットにおいて善戦していることは周知のとおりである。先日、「にっぽん丸」のクルーズを東京～室蘭～福井まで楽しんだが、そのサービスは細やかで、食事は美味しく、一度乗ったら幾度も乗船するリピーターになること請け合いである。しかし、実際には、一般の人々にとってクルーズは依然として敷居が高く、実際のマーケットとしての広がり方が今ひとつというのが現状であろう。これをどう打破して、日本のクルーズ産業を欧米のような大きな夢のある産業にするかが、クルーズ振興協議会の役割とするところである。

特に、筆者が訴えたのは、海外の有名客船の寄港誘致だけをやっている時代ではないということであった。日本では、クルーズと言えば世界一周と思っている人も多いが、世界一周をする客船の数は極めて限られている（世界のクルーズマーケットの1%未満）。クルーズ自体が大衆化し短期化して、定点・定期クルーズ（一定の港から一定期間のクルーズを定期的を実施する）が一般的になった現在、はるか極東の日本に寄港する長期クルーズを実施するクルーズ客船は数えるほどしかない。

こうした海外のいわゆる有名クルーズ客船の寄港誘致ではなく、日本起点の定点定期クルーズを誘致・育成することこそ、今、求められている。夏の北海道の定点・定期クルーズ、静かで船酔いの心配のない瀬戸内海での定点・定期クルーズ、最も近い韓国への北九州からの定点・定期クルーズは、いずれも可能性が十分にあると考えられる。

最近、カリブ海で成功した主要クルーズ会社が、こぞって世界にクルーズ領域を急速に拡大しつつある。欧州、東南アジアで、新しいビジネスモデルに基づく現代クルーズが大ブレイクをしつつある。先進国でクルーズが未だ花開いていないのは、今では、日本だけである。経済力のある日本をはじめとして、韓国、中国、極東ロシアを含めた東アジアは、クルーズ未開拓地域であり、そこに現代クルーズ事業をぜひとも花開かせたいというのが筆者の切実な望みである。

昨年暮れに15万総トン「クイーンメリー2」が完成し、16万総トン型の巨大客船が発注され、18万総トン型の発注の噂もある。北米での同時多発テロ、SARSなどの悪

影響を克服して、欧米のクルーズ産業はさらに大きく成長しつつある。産業規模は3兆円となり、欧米の造船業は1隻400～800億円のクルーズ客船の建造に沸いている。



15万トン型クルーズ客船「クイーンメリー2」の公試中の姿（アトランティック造船所）

昨年、デンマーク～ノルウェー間のクルーズフェリー船上で開催された国際会議「フェリー SHIPPING 03」で、日本の建造したフェリーに関する講演をしたら、欧州の造船所の関係者から「また、我々が育てて来た新しい船を日本は横取りするつもりか」という厳しい反応があった。こうした反感を持たれないためにも、日本および東アジアでのクルーズ産業を自ら育成していくことが重要なのだと実感した。