

客船よもやまばなし(173)

活況を呈するバルト海クルーズ

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

新造クルーズフェリー「ビクトリア I」の船上で開催の国際会議「フェリー SHIPPING 04」に出席するために、バルト海に久しぶりに出掛けた。

カーフェリー「エストニア」の転覆沈没の影響もすっかり薄れ、また欧州統合による船上免税品取扱いの廃止の壁もくぐりぬげ、船上バルト海のクルーズフェリーのさらに成長し、年間 1500 万人もの人々が気軽にクルーズを楽しむ状況になっている。

今回乗船した「ビクトリア I」は 5 万総トン級の大型新造船で、この 4 月にフィンランドの造船所で完成したばかり。運航するのはエストニアのタリンク社という会社で、5 万総トン級の大型フェリー 2 隻の他、高速旅客カーフェリー 3 隻、1~2 万総トン級の中古クルーズフェリー 5 隻を運航している。これらのフェリーは、スウェーデンのストックホルムおよびフィンランドのヘルシンキから、エストニアのタリンを結ぶ航路に就航しており、スウェーデン航路が年間 40 万人、フィンランド航路が年間 220 万人という実績を挙げている。



ビクトリア I と
そのラウンジ

国際会議「フェリー SHIPPING」は、欧州のフェリー事業者、フェリー港湾、コンサルタント、客船建造所などの関係者が一同に会して情報交換と討議をするためのもので、昨年 4 月に第 1 回が開催された新しい会議であるが、今回は第 1 回目に比べて 100 名以上多い 260 名余りが参加して、非常に盛会であった。

今回の会議の主要テーマは、欧州のフェリー戦略、フェリー事業と規則、販売とマーケティング、新造フェリーのトレンド、クルーズフェリー「ビクトリア I」の概要



で、それぞれのテーマごとに4~5名がごく簡単な講演を行った後、かなりの時間をかけて意見交換が行われるという形式であり、参加者から様々な意見が聞けると共に、十分な時間をかけて議論を尽くせるというなかなか面白い会議であった。

さて会場となったクルーズフェリー「ビクトリア I」は、ストックホルムとタリン間に定期的に就航しており、会議はストックホルムに停泊する同船上で朝から始まり、同夕刻に出港し、翌朝タリンに到着後も船上で行われ、同夕刻に再びストックホルムに向けて出港。3日目の朝にストックホルムに到着して終了した。

船上での会議のためほぼ缶詰状態で、会議時間中だけでなく、朝食、昼食、カクテルパーティ、夕食時にも参加者が顔を合わせて議論を続けるという濃密なものであり、たくさんの知人を得ることができるというメリットも大きい。船上の研修については、日本のクルーズ客船が先をいっていると思っていたが、すっかりそのお株をとられたような状況である。

300名が入れる大きな会議室をメイン会場とし、その周りの10室余りの小会議室では、造船所、推進器メーカー、キャビンメーカー、コンサルタントなどが展示ブースを出し、フェリー会社の人々と商談を行っていた。



ビクトリア I のラウンジショー

筆者は、主催者からの招待で参加をし、日本のフェリー市場に関する簡単な説明と、日本の造船所における客船建造の動向についての質問に回答するという役割を与えられた。東アジアからの参加者は、日本からは筆者1人、韓国のサムスン造船所のクルーズ・フェリー事業部から4名の計5名であったが、頻繁にフェリー事業者が声をかけてきて、最近、欧州のフェリー事業者がアジアの造船所に対してかなりの興味を持っていることを実感させられた。

会議の中でも、高船価のクルーズフェリーの建造を、このまま続けていいのかについての疑問の声はいくつか挙がり、中古船を用いて初期投資額を押さえることの必要性や、アジアの効率のよい造船所でのリーズナブルプライスでの新造を考えるべきではとの意見もあった。

この背景には、欧州のフェリー事業が格安航空機との競争の時代に入っており、旅客数が減少している航路が一部現れている事情があるらしい。この打開策のひとつとして、初期投資額の圧縮という戦略をとるべきとの意見のようであったが、一方、も

っとサービスを高級化して船旅自体を楽しむマーケットのさらなる開拓を目指すべきで、そのために格安航空機を大いに利用すべきという積極的な意見もあった。いわゆるクルーズフェリーでも、本格的クルーズと同様にフライクルーズを導入し、マーケットを大きく広げようということのようだ。格安航空機との競合よりは、最近欧州での稼働数が急増しているクルーズ客船の方が脅威になるのでは、との意見も耳にした。

この会議のあと、ストックホルムにおいてフェリー関連出版社の担当者に面談し、最近のバルト海のフェリー事業の現状や新造クルーズフェリーについての情報収集を行った。バルト海のクルーズフェリーについては、バルト海に浮かぶオーランド島がEUに加盟していないために、この島に寄港

することにより船上免税品の扱いが今でも可能なこと、またエストニア等のバルト3国がクルーズフェリーの目的港として脚光を浴びているが、いずれEUに入ると船上免税品の扱いができなくなり、その時にはロシアのセント・ペテルズブルグがクルーズフェリーの目的港として浮上してくるであろうということであった。

オーランド島には、ストックホルムからワンナイトクルーズを行う客船が毎日3隻出港している。この1隻の「ビルカ・プリンセス」にも乗船視察を行った。平日にもかかわらず満船状態で、船上での飲食、免税品の買物の凄まじさには驚かされた。下船時には、ビールのダンボール箱を幾箱も重ねている人や、車輪付トランクに一杯の商品を重そうに引く人でタラップがなかなか降りられない状況となっていた。