



〈連載(226)〉

ヘルシンキ起点のクルーズフェリーの現状



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

前回、船舶復原性に関する国際会議「STAB」が開催されたロシアのサンクト・ペテルズブルグについて紹介したが、同市に滞在する前後に飛行機便の都合もあって、フィンランドのヘルシンキに2回滞在することとなった。ヘルシンキは、バルト海のクルーズフェリーの一大中心地であり、この滞在期間を利用して、最近のクルーズフェリーの現状を調査することにした。

クルーズフェリーとは、1980年代初頭にバルト海で生まれた新しいビジネスモデルであり、移動のためのフェリーに、船旅を楽しむことを目的としたクルーズ客を取り入れて、新しい旅客需要を大量に開拓した。その後、欧州経済統合による船上免税品販売ができなくなるという大きな試練を受けたものの、今でもバルト海域だけで1500万人もの年間旅客輸送実績を挙げて健在ぶりを堅持している。当初は、スウェーデンのストックホルムを中心として発達したクルーズフェリー需要が、最近、フィンランドでの需要が急拡大して、ヘルシンキから対岸のエストニアへの航路に新造クルーズ

フェリーが続々と登場し、活況を呈している。今回の調査では、こうした新造クルーズフェリーを見るのが最大の楽しみだった。

ヘルシンキのクルーズフェリーには、ストックホルムとを結ぶワンナイトの大型クルーズフェリーと、日帰りの船旅も可能なエストニアの首都タリンへのフェリールートがある。ストックホルム航路を運航するのは、クルーズフェリービジネスのパイオニアであるシリヤ・ラインと、そのライバルであるバイキング・ライン。使用するのは4～6万総トン型の大型カーフェリーである。欧州の経済統合で免税品販売ができなくなるかと危惧していたが、バルト海の真ん中に浮かぶエーランド島は、フィンランドの自治領でEUに加盟していないため、ここにワンタッチすることで船上免税販売を可能にするという超ウルトラ策によってマーケットの落ち込みを阻止した。

特にスウェーデンでは、アルコール類に非常に高い税金をかけており、消費税も標準額が25%と高いので、船上で免税のアルコールや食事を楽しみ、帰りには大量の生

活用品を購入して下船するのが乗客にとっては、2泊3日の船旅を楽しむと同時に生活防衛にもなっている。同航路の年間乗客数は、2社で約230万人であり、この数自体は、この20年間あまり変わっていないし、使用船の顔ぶれも同じであり、ほぼ成熟したマーケットの状況になっている。

一方、エストニアのタリンへのフェリールートは、ヘルシンキから在来型フェリーでわずか4時間ほどの短距離航路であり、日帰りでの船旅が可能である。経済成長が急速に進んだフィンランドではクルーズフェリーが大人気となり、特に日帰りのエストニア航路への需要が急拡大した。しかし、4時間の航海時間での日帰り旅行ではエストニアでの観光を楽しむ時間が限られる。そのため、この航路にはたくさんの高速船が就航するようになった。高速船ではわずか1時間半ほどの航海時間であり、船内スペースが狭いこともあり、このビジネスモデルの場合には、船上の船旅を楽しむということを主目的とするという「クルーズフェリーの要素」は少ない。

このタリン航路は、エストニアがEUへ加盟して、船上およびエストニアでの免税品販売ができなくなって転機を迎える。乗客にとってのメリットは、両国での物価差と消費税の差（約5%）だけとなった。フェリー各社は、運航の効率化を図る必要に迫られた。

まず名門シリヤ・ラインは、エストニアの新興フェリー会社タリンクと統合することによって経営の効率化を図った。また、小型高速船と中古の在来型カーフェリーでのサービスを、3万総トン級と大型で、か

つ27ノット級の高速フェリーにすることで運航の効率化を図る戦略にでた。27ノット級では2時間強の航海時間となり、日帰り旅行でも、タリンでゆっくりとした時間を過ごすことができるのが、乗客のニーズにはマッチしていた。

タリンクが建造した大型高速フェリーは、3万6千総トンの「スター」と「スーパースター」であり、昨年からシャトルサービスとして運航を開始した。また、航海時間4時間のクルーズフェリーサービスの充実を図るために、4万総トンの在来型クルーズフェリー「バルティック・プリンセス」を新造した。

一方、競合するバイキングラインは、3万6千総トン、25ノット級の高速カーフェリー「バイキングXPRUS」を新造して、同じくシャトルサービスを開始した。

このように新造船が次々と登場したことに伴い、超高速カーフェリーや高速旅客船は相次いで撤退し、現在では2隻の小型高速旅客船を残すのみとなった。

さて、筆者の乗船した「スーパースター」は、早朝の出航にもかかわらず、乗客であふれていた。運賃は往復で5000円余りで、帰りの便は頻繁に出ているので、タリンでの滞在計画に合わせて便を自由に選ぶことができる。船内には有料のキャビンも利用できるようになっており、ゆっくりと個室で寝ることもできる。しかし、わずか2時間の航海なので乗船した早朝便ではあまり利用されているようには見えない。観光に疲れた帰り便での利用者は多いのかもしれない。

乗船した乗客は、すぐにバーカウンター

に並び、さっそくビールなどの飲み物を注文していた。バーカウンターは船内にいくつもあり、この売り上げが船にとっては重要な収入源となっている。船首と船尾に2層吹き抜けの展望ラウンジがあり、それ以外にもラウンジ、アラカルトレストラン、カフェテリアレストランなどがあり、どこも乗客であふれていた。こうした状況からも、クルーズフェリーでは、乗客が乗船料よりもはるかに高額の船上消費をしていることがわかる。

乗船料はリーズナブルにして、船旅を楽しむ過程で喜んでお金を使ってもらい、さらには船上のスーパーマーケットで生活用品、化粧品などを購入してもらおうというクルーズフェリーのビジネスモデルはヘルシンキ〜タリン航路においても健在である。

ちなみに、ヘルシンキ〜タリン航路の年間旅客数は530万人程（片道ベース）との

こと。フィンランドの人口が、全部で500万人程なことを考えると、驚異的な数字と言えそうだ。

一方、タリンクは、同時に、大型トレーラー等の輸送にも力を入れており、従来のクルーズフェリーに見られた「乗客だけに特化したビジネスモデル」からは、性格がかなり変わってきていることがわかる。これは船を大型化したことによる大きなメリットであり、クルーズフェリーとトレーラーフェリーに分化していた欧州のフェリー事業が、再び、1つに結合して運航効率の向上を目指しているように思われる。

欧州のフェリービジネスは、政治と経済の急変によって翻弄されながらも、それをバネにして、新しいビジネスモデルへとダイナミックに変化している様子がよくわかった。



ヘルシンキ〜タリン間に就航する新鋭高速フェリー「スーパースター」