

〈 連載(235) 〉

日本のクルーズマーケットへの黒船
レジェンド・オブ・ザ・シーズ



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

3年前、クルーズ業界の雄、ロイヤル・カリビアン・インターナショナル（以下RCIと略）の東アジア進出が実現することとなり、「ついに日本のクルーズマーケットにアメリカ生まれの現代クルーズがやってきてくれる」と喜んだのもつかの間の夢で、同社が発表したのは上海を起点とする中国マーケットへの本格進出であった。

周知のように、現在、世界的なブームになっているクルーズは、1960年代末にカリブ海で誕生した新しい観光ビジネスモデルで、高質なレジャーをリーズナブル価格で提供し、年間を通じて比較的短いクルーズを定点定期で実施し、飛行機をアクセスとして利用したフライ&クルーズを行うという特色をもっている。筆者が「現代クルーズ」と呼ぶこの新しいビジネスモデルは、着実な成長を遂げて、世界では5兆円産業にまでなった。日本で定着した高級クルーズと、アメリカ生まれのこの現代クルーズが両輪となれば、遅い成長の続く日本のクルーズマーケットが急速に大きく拡大することを確信している筆者にとって、RCIの日本進出はまさに悲願であっただけに、同

社がクルーズハブとして、日本を飛び越して上海を選んだことは大きなショックであった。中国本土には、ほとんどクルーズマーケット自体がなく、日本の方がはるかに大きなマーケットが存在するののである。

そのRCIが中国起点のショートクルーズの合間に、2回の日本起点クルーズを2010年に実施することを昨年公表した。ちょうど日本のゴールデンウィークに合わせて、横浜起点で8泊9日の中国・韓国クルーズを2回連続で行うというものであった。この実施理由は、日本のクルーズマーケット調査を行うということと同時に、5月上旬に上海万博がオープンすることから、中国人のクルーズ需要が一時的に落ち込むことを予想したためであったのかもしれない。

なにはともあれ、RCIの7万総トン型船「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」が日本起点のクルーズを行うことになったのは、絶好のチャンスである。筆者自身が乗船することはもちろんのこと、このクルーズを満船にしないと、日本にとっての絶好のチャンスを取り逃がしてしまうとの危機感も

あって、周りの人々にも声を掛けまくった。

同社の日本総代理店のミキツアーリストの積極的な宣伝効果によって、2回のクルーズ共に日本人客が1500名を超え、他の外国人客もいれると満船に近い乗客となるという快挙となった。このクルーズの成功に日本のクルーズの将来をかけるという意気込みだった筆者にとっても、嬉しい結果と言えた。後は、RCI本社がこの実績をどうみしてくれるかということとなる。

この「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」のクルーズは、1泊あたり1万円程度からと、カリブ海のクルーズと変わらないリーズナブルプライスを実現していた。この料金で、宿泊、全食事、各社イベント、そして移動費が入っているから他の旅行商品に比べてもかなりの価格優位性をもっている。

大味であった同社の食事は、量もセーブして、味付けも日本人好みになっていた。日本でのクルーズのために、日本人料理人を乗せて味も量も日本人に合わせるようにした結果という。こうした木目の細かい配慮もさすがである。

毎晩、夕食後に催されるショーも、歌あり、ダンスあり、ミュージカルありと、なかなか見ごたえのあるものであった。

横浜を出て2日間の航海の後、「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」は、たくさんの船で賑わう上海港へと入った。長江から、支流の黄浦江に入るころに夜が明けた。生憎の雨模様であったが、上海の客船ターミナルに到着するまでの2時間余りの狭い川の航海では、行き交う船や兩岸の港湾施設や造船所の撮影に忙しく、あっという間に

8時の着岸となった。客船ターミナルは、古い倉庫であったのがモダンなものに一新されていて、このスピード感あふれる施設建設にも、上海がクルーズハブ港に選ばれた一因がありそうだ。黄浦江には、「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」のような7万総トン級までしか入れないので、その河口付近に15万総トン級まで着岸可能な客船ターミナルを建設中という。クルーズの世界では、7万総トン級は小型船の部類に入り、10万総トン級以上がスタンダードになりつつあることを中国行政は確実に把握しているようだ。将来の産業構造を的確に読み取る確かな目が、行政に求められていることを実感した。

船は上海で1泊して、乗客は、万博や近代化した上海の市街、そして歴史のある町並みの観光を堪能した。翌日、船は黄浦江、長江を下って、一路、韓国の濟州島に向かった。長江を航海中は、まわりはラッシュアワーのように船が行き交い、警告の汽笛が頻繁に聞こえてくるという有様。成長する中国の玄関口とて、上海が機能していることを実感させられる。その2ヶ月ほど前に、新生「にっぽん丸」で東京湾に入った時と比べると、船の航行密度はまさに雲泥の差であった。ここに活力の違いを見る思いがした。

翌朝、韓国の濟州島に寄港した。岸壁には着けずに、沖止めした本船からテンドーポートでの上陸となった。カリブ海ではこうした沖止めは普通なのに、本船側の不手際で上陸にも時間がかかり、さらに吹き曝しの上陸ポイントでの待ち時間が長くなったことで、乗客の不満が爆発というアクシデントがあった。しかも、濟州島での観光

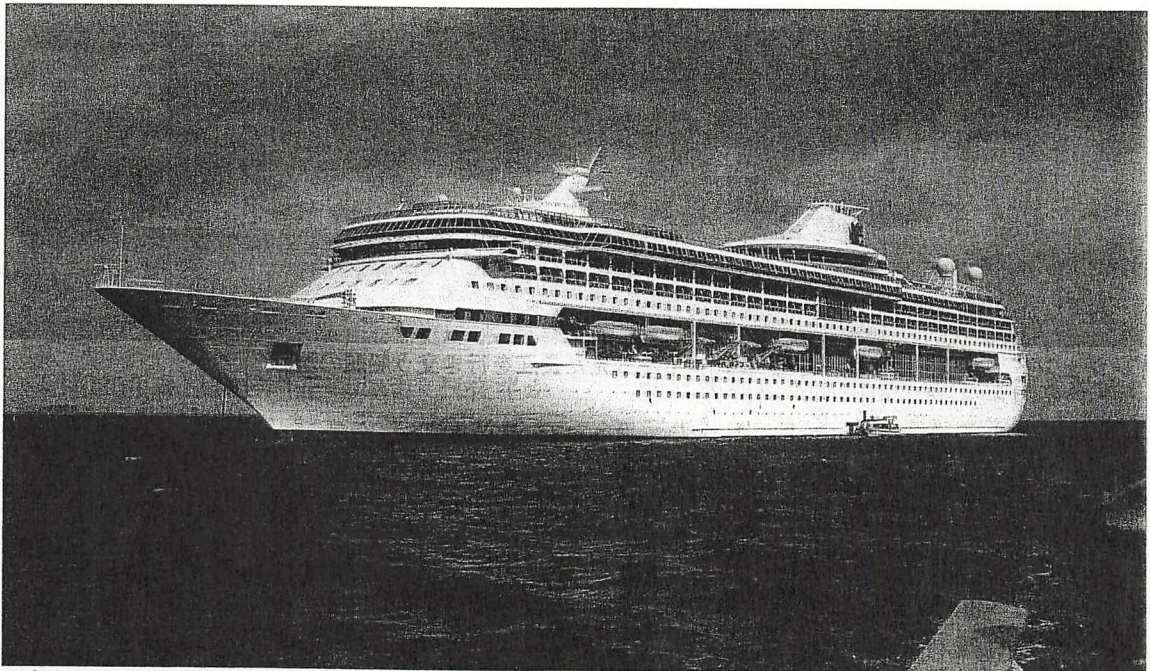
ポイントが、観光団地に造られたロッテホテル・免税店だのみといった状況で、濟州島のクルーズ寄港地としての魅力にはかなりの疑問符がつく結果となった。

濟州島を夜に出航して、翌朝は、釜山に入港。同港には、大型クルーズ客船ターミナルが港の入口近くに造成されており、そこに着岸した。韓国では、各港に大型クルーズ客船施設が整備されていると言うが、予算の制約があって公官庁船用の岸壁と抱き合わせでの整備が進んでいるとのこと。この釜山の岸壁は海上保安庁と一緒にあり、濟州島に建設予定の施設は軍との共用施設という。このようにクルーズ施設の整備にスピード感をもって対応して、現代クルーズの東アジア進出というビックチャンス逃さないのは、さすがに先見の明があると言える。

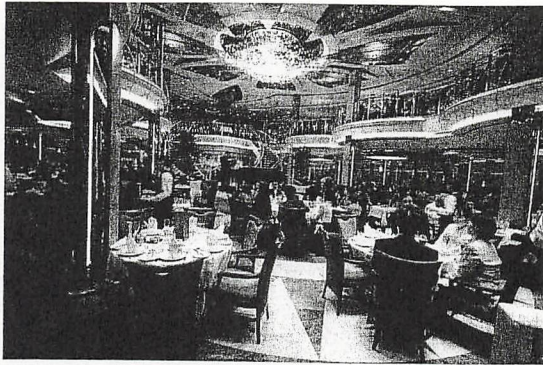
夕方には釜山を出航し、深夜に関門海峡

を抜けた「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」は、豊後水道を抜けて太平洋に出て、東へと針路をとる。海は若干荒れ始めたが、7万トンの巨体はびくともせず、船に弱い筆者の家内も快適なクルーズライフをエンジョイしていた。さすがに大きいことはよいことだ。荒れる日本近海でも、300mを越える10万総トン以上のクルーズ客船を使えば、かなりの確率で船酔いからは開放されることを実感できた航海であった。

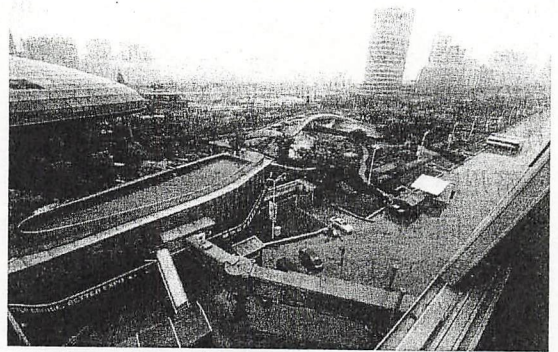
帰りも横浜まで2泊の船旅となった。ゆったりと時間の流れる航海日はたしかに嬉しいが、起点港を関西にすれば、クルーズ期間を2日間短縮して1週間の定点定期クルーズが可能となり、現役の人々でも参加のしやすいクルーズが実現できそうだ。この「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」が、日本のクルーズマーケットを大きく開花させる黒船となりそうな予感がする。



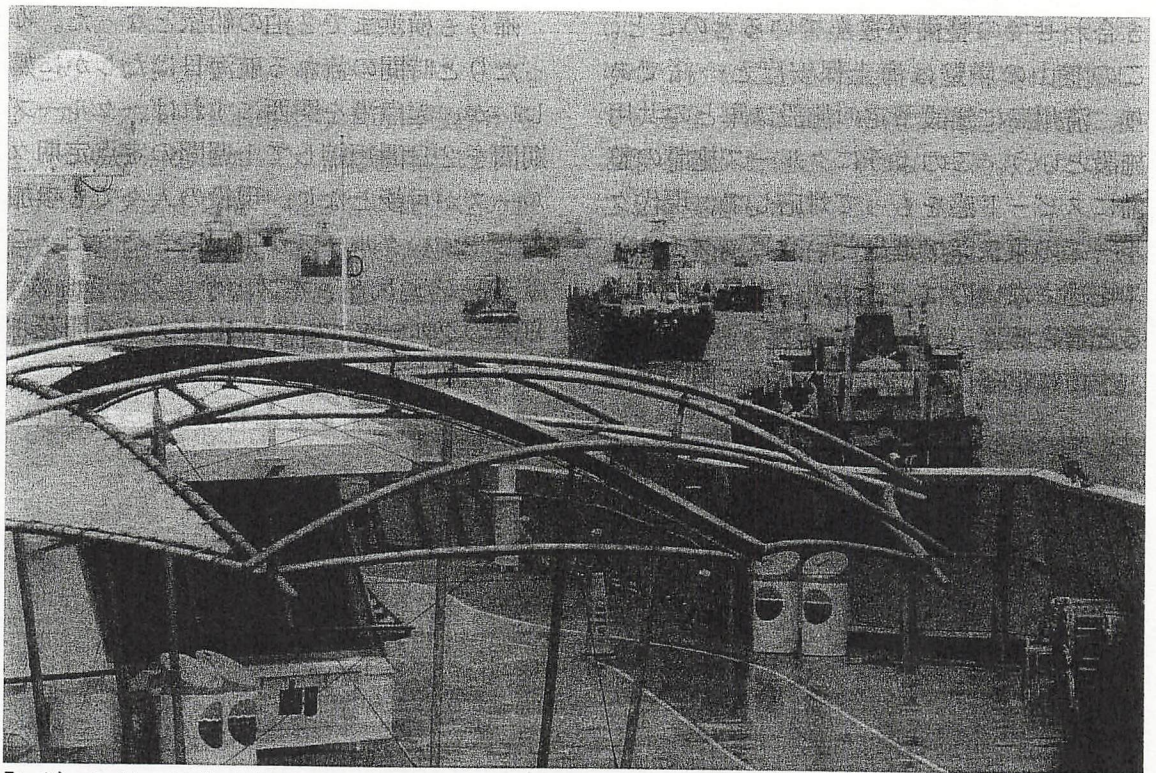
濟州島で沖止めをする「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」



ダイニングルームでの夕食風景



上海港のクルーズ客船ターミナル



「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」のデッキから見た長江を行き交う船舶の群れ

