



〈 連載(238) 〉

がんばれ 日本の客船界!!
アカデミックから強力サポートをする
「学会」を設立



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

日本の客船界が苦境に立たされている。3本の本四架橋によって壊滅的な打撃を受けた瀬戸内海の中短距離航路では、生き残りをかけた経営努力もむなしく、再び、橋の通行料の値下げによって息の根を止められそうな状況にまで追い込まれている運航会社も少なくないと聞く。

中長距離フェリーでも、高速道路の無料化をターゲットとした現政権の政策のもとで展開される料金値下げの大波をまともに被っている航路も多い。さらに過疎化に悩む離島航路では、使用船舶の老朽化が進むが、新造船への代替もままならない状況が続いているが、一部でようやく国による旅客船建造への手が差し伸べられている点が唯一の救いかもしれない。

こうした苦境にたつ客船界をアカデミックな側面から支援することを目的に、「日本クルーズ&フェリー学会」を10月9日に立ち上げることができた。まず学会設立の趣旨を設立趣意書から紹介しておこう。

■設立趣意書

世界のクルーズ客船の利用者は2000万人余りとなり5兆円産業に成長しています。またフェリー（比較的短距離の定期航路に就航する旅客船）は10億人を超す人々が利用する交通機関として地域の重要な足となっています。

一方、島国の日本では、現在、4隻の外航クルーズ客船と外航フェリー、50隻余りの大型長距離フェリーから離島航路フェリーまで2400隻余りの内航客船が稼動しています。

このように、客船はたいへん重要な産業ですが、客船に関する学問はまだほとんど体系化されていないのが実情です。

客船にはきわめて様々な分野が関係しており、従来の縦割りの学問体系ではなかなか扱うことが難しいことがその原因となっています。本学会は、客船に関する様々な分野を横断的に結びつけ、学術という視点から客船を分析し、客船産業を学術面から支援することを目的として設立することといたしました。

本学会では、論文集の発行（年1回）、会報の発行（年4回）、学術講演会（年1回）、シンポジウムや研究会の開催等を予定しています。

平成22年10月吉日

発起人代表

池田良穂（大阪府立大学）

設立総会では、定款や細則が承認されてめでたく学会が誕生。続いて参加していた会員の互選により会長および10名の理事が選出された。会長には筆者が選任され、最初の2年間の本学会の運営を切り盛りさせていただくこととなった。学会では、年1回の学術論文集の発行、年4回の会誌「クルーズ&フェリー」の発行等を行う他、ホームページからの情報提供や議論、そして各種の見学会などのイベントを実施する計画にしている。

設立総会後の講演会では、まず、日本長距離フェリー協会会長の鈴木修 商船三井フェリー社長から「フェリー業界の現状と課題」として、日本のフェリー業界が直面する様々な問題点についての説明があり、本学会に大いに期待するとの発言があった。

続いて、筆者が「クルーズ業界の現状と課題」と題して、世界のクルーズ産業の現状分析と、現代クルーズの東アジア進出についての説明を行った。

梅田直哉 大阪大学大学院准教授からは「クルーズ客船とフェリーの安全性に関する動向」としてIMOにおける安全性基準改定の動き等について詳細な解説が行われた。

若勢敏美 海事プレス社社長からは「雑誌

「クルーズ」20年の軌跡」と題して、平成元年の日本のクルーズ元年以来、クルーズ産業と共に歩んできた雑誌「クルーズ」の歩みについて、いろいろなエピソードを交えながらお話を頂いた。

長崎県の前嶋了二マネジャーからは、海外、国内のクルーズ産業の現状と、長崎県下の港湾が一致団結してクルーズ誘致に邁進していることが紹介され、東アジアにおける定点定期クルーズの定着に伴って九州の港がクルーズ客船の寄港で熱く盛り上がっている様子が伝えられた。

これらの講演のパワーポイント資料については、学会のホームページからダウンロードが可能なので、ぜひ積極的にご活用いただきたい。

講演の最後に、会場からのディスカッションが「客船運航コストの削減と規制緩和」をテーマに行われた。そこで指摘された客船産業活性化のために緩和して欲しい規制として挙げられたのは以下の通りである。

- ・20マイル沿岸規制
- ・巨大船（200m以上）の航行規制
- ・瀬戸内海での濃霧時の160m以上の船舶の航行規制
- ・狭水道での速度制限（備讃瀬戸の12ノット）
- ・来島海峡での追い越し制限
- ・定期検査の間隔延長
- ・クルーズ客船でのカジノ
- ・船員の柔軟な雇用
- ・国際航路就航船のJG復帰

これらの規制緩和問題について、会場から以下のような意見が表明された。

*20マイル規制、巨大船規制、瀬戸内海の濃霧時の規制、狭水道での速度制限・追越制限などは、特にフェリーにとって定時制の維持、コスト等に大きな影響を与えるので、操縦性能や航海装置の性能に応じた「機能要件化」した規則として高性能船に対しては柔軟に対応するべきとの意見があった。

*船内売店やレストランのサービス要員まで船員資格が必要というのは、多客期と閑散期との乗客数の差が大きいフェリー事業にとっては大きなコスト増となっている。非難誘導等に必要な船員数を確保した上で、陸上職員の臨時応援や、臨時雇用などができる体制を作りたい。乗客の満足度なしにはフェリー事業は成り立たないが、船員費コストがネックとなっている。

*JG籍のカーフェリーだった船が、国際航路用に改造されて日本にも寄港する国際フェリー航路に就航していたが、再び国内航路に復帰する際にJG資格を取得するのに、すべての改造部分を元にJG時代の状態にした上で、改造工事を行わざるを得ないという事例が紹介され、国際ルールとJGルールの不整合が大きなコストアップになっているとの指摘があった。

*欧州等では船級が国内航路の客船にも適用されているとの指摘もあり、政府が直接やる必要があるかという意見もあった。

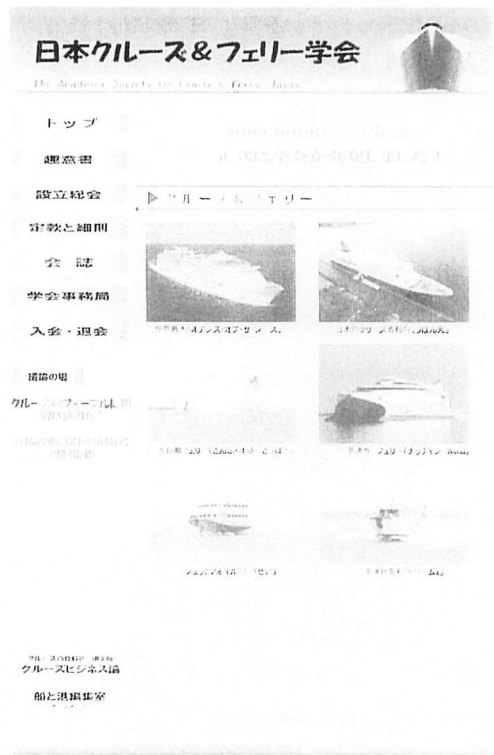
さらに客船事業は、公共交通としての社会的責任も負っていることから、次のような公的支援の要望もあった。

- ・客船への港湾利用料の減免
- ・客船の固定資産税の減免
- ・離島航路への公的援助

こうした種々の問題について、今後、学会の力をフル活用して、アカデミックな面からの調査・分析を行い、論文の発表や学会としての提言につなげていきたいと考えている。

ぜひ、関係者がこの学会に入会して、学会活動を盛り上げていただければと思う。学会のホームページは、グーグル等の検索エンジンで「日本クルーズ&フェリー学会」で検索をかけるとすぐでて来きますし、URLは

<http://www.marine.osakafu-u.ac.jp/~lab15/society/index.html>です。



学会ホームページトップ画面