

〈連載(242)〉

## 瀬戸内海の新しいクルーズビジネスモデル



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

世界のクルーズブームが東アジアにまでやってきて、中国の上海等を起点とする定点定期クルーズが活況を呈している。その結果、中国人を満載した大型クルーズ客船が、九州の港に定期的に寄港するようになり、その経済波及効果の大きさから九州各港はクルーズ誘致に懸命だ。こうした本格的な「現代クルーズ」が日本にもやってくることは大変嬉しいことだが、静穏でかつ美しい風景の瀬戸内海は、まさに日本のクルーズ最適地と言えるはずなのだが、なかなかクルーズビジネスが育たない。

これまでいくつもの瀬戸内海クルーズに関する調査が行なわれ、ポテンシャルがあることは指摘されているものの、実現には至らないのだ。狭い瀬戸や大型クルーズ客船では接岸のできない島々があるため、瀬戸内海クルーズに最適な船は小型船に限定されるため、乗客1人あたりにするとコストが高くなり、必然的にクルーズ料金は高額になり、需要がでてこないという悪循環に陥っているようだ。また、瀬戸内海の沿岸都市や島にとっては、こうしたクルーズ

客船の寄港が期待していたほどの経済効果に結びつかないということも分かってきた。

一般にクルーズ客船は、船内に泊まり、船内で食事もできるため、寄港地での経済効果はオプションツアーだけだが、クルーズ常連客のかかなりのパーセントがオプションツアーには参加せずに、船内に留まったり、近場を散策する程度の観光で済ませる傾向にあるためだ。その結果、小額のお土産品や軽食・飲み物程度の消費しか期待ができないのだ。

瀬戸内海では、海をまたぐ橋が3本もかかり、さらにその利用料金の受益者負担の原則が無視された料金値下げによって、競合するフェリー航路も壊滅状態に近くなり、環境に与える影響が懸念されるだけでなく、地震国日本にとって最も大事な災害時における海からの支援もできなくなる情勢にある。その時の利根的な経済性だけを追い求めては、たまに降りかかってくる天災には対応できなくなる危険性が大きいことは周知の事実なのだが、大災害が発生する間隔

の長さが人々の記憶を薄れさせていく。

こうした視点からも、瀬戸内海の客船事業を持続可能なビジネスモデルに変えていかねばならない。そのひとつがクルーズ事業にありそうに思う。

さて、それではどんなクルーズ事業が、瀬戸内海では持続可能なのであろうか。瀬戸内海の島や沿岸の地方都市が活性化するようなビジネスモデルはないものか。そんなことを考えているときに、四国運輸局から「瀬戸内海クルーズの調査研究」への指導の依頼がきた。そのコンセプトは、これまでの瀬戸内海クルーズとは違って、宿泊施設をもたない小型の客船をつかって瀬戸内海の中をまわり、島や沿岸の町に泊まり、各地の名物料理や伝統文化を堪能するというもので、従来のクルーズ客船に比べると各地域への経済効果も大きく、さらに非常に建造費の高い豪華なクルーズ客船もいらないから初期投資も抑えられる。サービス要員の数も限られるから人件費も本格的クルーズ客船に比べると大きくはない。

このコンセプトの説明を聞いて、これは可能性が大きいと思った。常々、沖縄の石垣島を中心とした八重山諸島における小型高速客船による離島観光振興の成功事例をなんとか他の離島でも実現できないものかと思っていたので、まさに「渡りに船」といった気持ちで引き受けることとした。

この委員会の報告書は、近々、四国運輸局から発行されるので、ぜひお目とおしをいただきたいと思う。ここでは、この調査研究の目玉であるレストラン船「銀河」を使ったモニターツアーの様子をご紹介します。

たい。

この旅行は、JTBの企画旅行として主に中国・四国地方で一般に販売された。定員は80名とされたから、観光バス2台分の水上バスツアーとも言える。ちがうのは、バスの狭い座席と違って、船内は広々としていて、デッキで潮風にあたるもよし、文化教室に参加するもよし、ガイドさんの話に耳を傾けるのもよし、と移動しながらも自分の好きな楽しみ方ができる点だ。「クルーズはお気に召すまま」というキャッチフレーズそのままの旅がエンジョイできる。



銀河

この瀬戸内海クルーズは、2泊3日の行程で、四国運輸局の本拠地である高松からスタートした。前日の夜に高松に入り、ホテルの近くに宿泊した地元の料理とお酒を堪能。クルーズの起点港は、こうした全国からの移動客の宿泊や飲食での経済効果が期待できる。

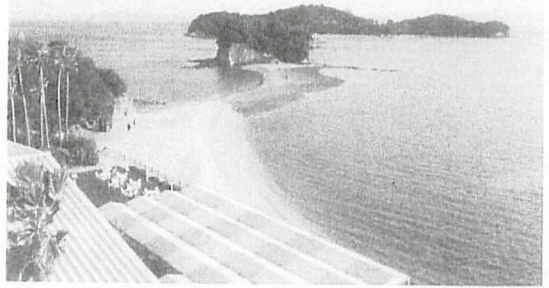
翌朝は快晴で、高松港の一画に広島港から回航されてレストラン船「銀河」が繋がっていた。同船は、瀬戸内海汽船が広島で運航するレストラン船だが、この企画でチャーターされ、2泊3日の瀬戸内海アイランド・ホッピングのクルーズに就航することになったのである。船長以下船のスタッフ

が舷門で出迎える中、いよいよ乗船。3層あるデッキにレストランスペースやオープンデッキスペースが広々と取られている。さっそく暖かい飲み物もサービスされて、いよいよ瀬戸内海に向けて出港だ。高松からの乗船は10名で、残りの60名余りは、広島、岡山、大阪方面からの参加者で、岡山県の宇野港からの乗船だ。

まず、かつての宇高連絡船の航路を「銀河」は走った。風が強く、海には波が結構あったが、外海とは違ってうねりがないので、船はほとんど揺れずに進んだ。左手に三井造船が、右手には直島が見える。宇野の岸壁には、2台の観光バスで岡山駅からやってきた乗客と、歓迎のための宇野市長らが待っていてくれた。乗客が乗り込むと、岸壁で歓迎式典が行なわれ、錦の紙テープに送られて、船は直島へと向った。所要時間はわずか30分。直島は現在、アートの島として有名になり、世界各国から観光客がやってくるという。ベネッセの運営するリゾートホテルのテラスレストランでの昼食、そして美術館を見て廻るオプションツアーに参加した。

再び、「銀河」に乗船すると小豆島の島ガイドさんが乗船しており、次の小豆島に関するいろいろな話を軽快な口調で披露してくれた。1時間ほどで、小豆島の土庄東港に到着し、この日の宿泊の小豆島国際ホテルに入った。窓からは、干潮になると砂州が現れて小さな島への海の道が現れるという「エンジェルロード」が見えた。温泉もあり、なかなか快適なホテルであった。宴会場で「オリーブ会席」という海の幸、陸の幸をふんだんに使い、さらに小豆島名物のオ

リーブ、醤油、そうめんなども加わっており、島ならではの食事を楽しむことができた。ここでは、土庄町長が挨拶に現れ、瀬戸内海クルーズへの期待を述べた。



小豆島のエンジェルロード

翌日は、2時間のオプションツアーに参加し、山の中の「農村歌舞伎」の舞台を見学し、さらにオリーブ園を散策。ガイドの「たまにハート型のオリーブの葉があり、幸せになるそうです」という話に、参加者はみんなそのハートの葉っぱ探しに夢中になっている様子だった。

10時には土庄港で待つ「銀河」に乗船して、瀬戸大橋へと向った。船上での昼食は「銀河」のフランス料理。ただし、広島でのいつものクルーズで出しているものと同じではなく、今回のクルーズに合わせてシェフが考案した寄港地の地場食材を使った手の込んだものとのことで、乗客の満足度は高かった。

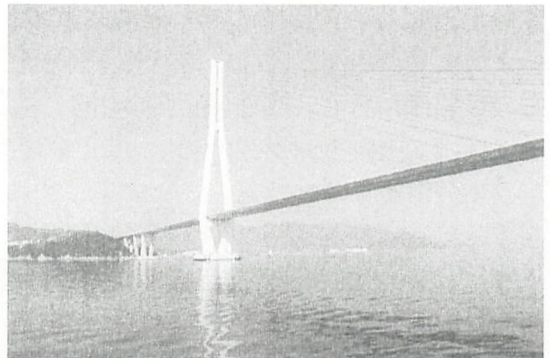
船は、瀬戸大橋をくぐってから、橋に沿って北上し、水島あたりまで行き、塩飽諸島を海上から眺めながら南下して多度津港に入った。この港では、左右に常石造船と今治造船の工場があり、建造中の大型船が並んでおり、その大きさに乗客から歓声が上がった。

多度津からは、バスで古い町並みの残る仁尾を地元の町歩きガイドの案内で散策。再びバスに乗車して、この日の宿泊地である今治の国際ホテルへと向った。この間、「銀河」は回航されたが、この区間は海上に見所もなく、また天気が悪ければ船が揺れる心配もあったので、乗客はバスでの移動にしたとのこと。瀬戸内海とはいえ、天気が悪ければ波もたち、船酔いの可能性もあるとのことからの配慮であった。

今治国際ホテルは、今治市の中央にそびえ立つ高層ホテルで、部屋からは来島海峡付近がまで一望の下に見渡すことができた。ホテル内には温泉もあり、各種のレストランもあり、さらにいろいろな船の模型が飾られているので、船好きにはたまらない。実は、このホテルは、年間100隻もの船を建造する今治造船の迎賓館としても機能もっているの、内部は立派だ。この日は自由食で、今治名物の焼き鳥とせんざんぎ(鳥の唐揚げ)を楽しんだ。

最終日には、今治港を出港した「銀河」は、来島海峡を通過して、しまなみ海道のいろいろな橋を見ながらクルージングをして、大三島と御手洗に寄港して島を散策したり、食事をとったりした。平清盛が開いた音戸の瀬戸を通り、呉の港を右手に見て航海し、夕刻には広島宇品港に到着し、2泊3日の瀬戸内海クルーズを終えた。下船前には、「銀河」のスタッフの挨拶があり、スタッフ、乗客の目にもうっすらと涙が光っていた。

その感動ぶりは、モニターアンケートの結果にもはっきりと現れており、満足度はたいへん高かった。



しまなみ海道の橋は美しい



銀河スタッフの最後の挨拶

今後の課題は、クルーズ自体をリーズナブルな価格で運営できるか、期待する島や沿岸の町々との連携によってどれだけ魅力的な寄港地が確保できるか、そして持続的に需要を生み出すためのハードとソフトの検討などが必要となる。まだ、種々の問題点は残っているが、可能性がきわめて高い瀬戸内海クルーズのいちビジネスモデルであることは間違いがないと確信して船を降りた。