



〈 連載(245) 〉

気軽な海外旅行としての
クルーズフェリーの旅



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

欧州ではクルーズフェリーが大きな産業として定着している。クルーズフェリーとは、定期運航をしているフェリーが進化して、船旅自体を楽しむクルーズ需要を取り込むようになったもので、例えばバルト海のクルーズフェリーでは、移動需要の2倍以上のクルーズ客需要を生み出すに至り、4～6万総トンという大型豪華フェリーが就航している。

東アジアにおいても、こうした国際クルーズフェリー産業の成長が期待されているが、ほとんどの船は貨物輸送に軸足を置いた営業展開をしており、欧州のクルーズフェリーのような観光に軸足を置いたクルーズフェリーのビジネスモデルはまだ本格的には登場していないと言って過言ではない。そうした中で、関西と韓国の釜山を結ぶ国際フェリーを運航しているパンスターフェリーは、クルーズフェリーを志向している異色の存在となっている。

パンスターフェリーは、大阪～釜山航

路を開設して10年。2002年に就航第1船となった「パンスタードリーム」は、かつて東京～那智勝浦～高知を結んでいたブルーハイウェイラインの「さんふらわあくろしお」だ。

クルーズフェリーを目指したパンスターフェリーは、特に韓国人観光客需要の開拓に成功し、定員600名を満船の状態となったことも珍しくなかったという。また、土日の釜山停泊時を利用して、ワンナイトクルーズも実施し、こちらは完全なクルーズ客船としての活用となった。

貨物需要の増加もあって、2007年には第2船を用船して、「パンスターサニー」として大阪航路に投入し、念願のデイリーサービスを開始した。この船は、ブルーハイウェイラインの北海道航路に就航していた「さんふらわあつくば」。

さらにパンスターフェリーは、2008年に釜山と金沢を結ぶ航路も新規開拓し、第3船「パンスターハニー」を用船して投入。主に小松製作所の土木機械の輸送需要などを

中心に、北陸圏と韓国との物流をメインターゲットとしたものだったが、用船時に船内を大改装してクルーズフェリー化したグレードの高い船であった。しかし、この航路の貨物需要は伸びず、また韓国人観光客の人気も今一つの状態、早々に航路を閉じ、釜山を起点とするクルーズ客船としての稼働なども行った。

しかし、その「パンスターハニー」が就航してまもなくリーマンショックが世界経済を直撃した。その結果、パンスターフェリーの経営の屋台骨である貨物輸送も激減した。この時のパンスターフェリーの経営陣の判断は極めて早かった。2隻のチャーター船を返船して、創業当初の「パンスタードリーム」1隻の運航に縮小して、釜山～大阪航路の運航を継続して、需要の回復を待った。

回復は貨物から始まった。そのため、2010年にはRORO貨物船を1隻チャーターし、「サンスタードリーム」と改名して、釜山～大阪航路に週2往復、釜山～敦賀航路に週1往復での貨物輸送サービスを開始した。同船は、沖縄航路に就航していた元琉球海運の「みやらび」で、12000総トン型で、コンテナ350TEUの輸送能力である。

旅客需要も徐々に回復したものの、2011年3月に発生した東日本大震災とそれに伴う原発事故が韓国人観光客のマインドを一気に冷却させ、旅客需要の落ち込みという事態を招いた。

こうした中、パンスターフェリーは日本人観光客をターゲットにして旅客需要を拡大することとし、船内改装に取り組んでいる。展望ラウンジ「夢」の改装、高級キャビ

ンのリニューアル、エステルームの増築、船首展望ラウンジの増築などが、航海をしながら徐々に進められている。日本人対象のフルコース付きのクルーズチケット、若者向けの格安チケットなど、いろいろな層に向けてのマーケティングを考えているとのこと。

去る6月中旬に、改装の進む「パンスタードリーム」に乗船する機会に恵まれた。金曜日15時10分に大阪南港を出航し、翌朝10時に釜山に付いて1泊して、日曜日15時に出港して月曜日10時に大阪に到着する、船中2泊、釜山のホテル1泊という週末クルーズである。金曜日午後と月曜日午前中の休暇をとる必要があるが、1日の休みをとるだけで、週末にクルーズと韓国観光を楽しめるのはうれしい。

大阪の国際フェリーターミナルは、南港の一画にある。地下鉄のコスモスクエア駅からは無料アクセスバスがでているので便利。14時にイミグレが開き、乗船が始まった。

舷門から長いエスカレーターで船内へと上がる。ロビーではチェロとピアノ演奏が乗客を歓迎してくれた。ロビーのまわりには、案内所、売店、免税店、コンビニ、レストランが配置されている。ロビーの一部が丸い吹抜け構造に改造され、「パンスターハニー」に使われていたらしきお洒落な壁などが利用されていた。

展望カフェ「夢」はアジアンテイストのイメージに統一されていて、パークカウンターがあり、飲食の注文ができる。瀬戸内海の航海を楽しみながら韓国ビールを傾けると、もう韓国気分だ。

出港して1時間半ほどで明石海峡大橋を通過し、夕刻には小豆島の沖を通過する。航路沿いに、たくさん大型船が係船されていたが、リーマンショック以来の海上輸送需要の落ち込みが未だに影を引きずっているのかもしれない。

18時半からはレストランでの夕食が始まった。料理はバイキングスタイルで、日本で販売されたチケットは食事代込となっている。チケットを見せるとレストランに入れてくれる。テーブルには韓国料理が並んでいる。

夕食後しばらくして、レストランでのショーが始まった。ほとんどが船員自らが演ずる出し物で、サクソ、チェロ、アコーディオンの演奏から、マジックまで多彩だった。ただ司会が韓国語と日本語とのミックスだったが、韓国語が主流で、その流れを乱さないように配慮した短い日本語訳だけで、日本人にとってはほとんど説明が分からない状況だった。欧州のクルーズ客船では、5ヶ国語で紹介しながらエンタテインメントを進める技術が確立している。こうした手法を導入すると、韓国人と日本人を同時に満足させることができそうに思う。

翌朝、10時に釜山の国際ターミナルに到着。この日の夜は釜山郊外にある温泉リゾート地である海雲台の東横インに宿泊した。日本のホテルチェーンで、国内ホテルと同様にインターネットでの予約が簡単にできるので便利だった。1泊2日の間にチャガルチ市場(魚市場)での鮮魚料理、参鶏湯、焼き肉など韓国料理を堪能し、温泉やマッサージなどを楽しんだ。日本に比べると値段が安いのが嬉しい。

日曜日の15時に「パンスタードリーム」は

大阪に向かって出航した。カフェ「夢」では、16時から18時までハッピーアワーとなり、飲み物・料理共に半額でお買い得となる。国際フェリーならではの免税価格だからこそその魅力のひとつだ。

夕食やショー、カフェでの生ライブ音楽とクルーズならではの楽しみが満載されている。深夜の関門海峡の通過も見逃せない。

月曜日の朝、明石海峡大橋の下をくぐって大阪湾へと入る。10時に大阪港の国際ターミナルに到着し、3泊のクルーズフェリーの旅が終わった。やがて多くの日本人が、国際フェリーを使ったショートクルーズを楽しむ時代がやってくるに違いないとの確信をもった。



パンスタードリーム



カフェ「夢」