



〈連載(252)〉

現代クルーズ元年を迎える日本



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

前号で取り上げた「コスタ・コンコルディア」の海難事故が、意外にもクルーズにとって悪い影響を与えずに、追い風になっている。人々は、今回の事故はヒューマンエラーによるもので、めったに起こるものではないとの極めて冷静な判断を下しているようだ。

そうした中で、テレビ東京の日経スペシャル「未来世紀ジパング」という番組が、クルーズについて採り上げてくれることとなった。その番組の冒頭のVTRには、転覆した「コスタ・コンコルディア」を見学するためにジリオ島に押し掛ける観光客の姿と、そして、今回の事故の有無にはかかわらずクルーズにはぜひ乗りたい、というイタリアの人々のインタビュー画面があった。この番組は、3月19日に放映され、テレビ局からの報告によると視聴率もよかったとのこと。

さて、この番組で強調したのは、クルーズにはいろいろなバラエティがあり、高い高級船だけでなく、年収3万ドルの人々が気軽に楽しめる大型クルーズ客船がたくさ

ん運航されていて、1泊あたり1~1.5万円から乗船できるということ。このことは本誌の読者の方々には、もう常識に近いと思われるが、番組に出演していたアナウンサーや芸能人の方々にとっては正に寝耳に水といった状態であった。いかに、クルーズの本当の姿が日本では浸透していないかを改めて思い知らされた。

MSCの11万総トンのクルーズ客船「スプレディダ」による地中海クルーズの体験映像、そして世界最大の22万総トンのクルーズ客船「オアシス・オブ・ザ・シーズ」の外観や船内が映し出されるたびに、「おー」という出演者の声があがり、さらにその意外に安い料金、ハイレベルなサービス内容がVTRに映し出されるたびにまた「おー」という歓声がスタジオ内で湧き上がった。こうして2時間余り撮影されて、当初は30分間ほどになる予定だったが、内容が面白かったとのことで50分間全部を使っての番組に仕上がっていた。筆者は、番組ナビゲーターとして、構成から、番組での説明役まで務めることとなった。

2時間の撮影の中では、こうしたクルーズが地元に与える経済波及効果についても解説するとともに、造船業に及ぼす効果についても力説した。三菱重工で12.5万総トンのアイダクルーズのクルーズ客船2隻の建造が始まること、クルーズ客船の建造が造船業のまわりに様々な新しい産業を育てることなどであるが、時間の関係でそれらの多くがカットされてしまった。ディレクターからは、いずれまた機会があればとのお詫びのメールが来ていたが、この部分はかなり期待していたセクションだけにショックは大きかった。東アジアのクルーズマーケットを大きく成長させ、そこで使われるクルーズ客船を日本の造船所が造るという良い循環をぜひとも作りたいと思っているからだ。

昨年度、長崎県からの受託研究の中で経済学の専門家と共に東アジアのクルーズ産業の成長予測を行った。その結果では、北米型の短期定点定期クルーズが東シナ海域において定着すると、10年後には、東アジアのクルーズ人口は、中国が156万人と日本が128万人とほぼ均等にまで成長して、全体で約300万人近くにまで成長する。そうすれば東アジア水域で使われる7~10万トン級の大型クルーズ客船が毎年2~3隻は日本で建造されるようになり、1000~1500億円の造船の売上アップになるとの予測だ。インテリア、空調、バス・トイレのシステムなど、必要な船用製品の製造企業が日本の中にもたくさん成長してこよう。低価格の船は、中国、韓国での建造が主流となった現在、日本の造船業も欧州の造船業を見習って、新しい船の開発建造に果敢

に挑戦しなくてはならない時代がもうやってきている。いつまでも、造船産業の大きさを総トン数だけで評価する時代ではなくなっていることは明らかだ。

いち早く東アジアのクルーズマーケットに進出したコスタ・クルーズとロイヤル・カリビアン・インターナショナル(RCI)のクルーズ客船が、今年は、150回余りも来日することとなっている。これは、上海等を起点とする3~7泊程度の定点クルーズを数多く実施し、その寄港地として韓国と日本が選ばれているためだ。特に、中国に近い九州の博多、長崎、鹿児島、別府などの港には頻繁に寄港するようになっている。これらの船が、日本でも集客を始めている。従来の現代クルーズでは、カリブ海クルーズにみられるマイアミ起点クルーズのように、起点港は1港というのが普通だが、この北米型クルーズのビジネスモデルが欧州に進出して、いくつもの大都市を巡るクルーズが一般的になって新しいマーケティング手法が開発された。これが寄港各地で集客をするインターポートと呼ばれるマーケティング手法で、各地のクルーズマーケットを急速に育てた。これ同様の手法を東アジアでのクルーズ事業にも取り入れようという試みだ。

これらの2社は、クルーズマーケットの中ではカジュアルクルーズと呼ばれるセグメントの船だが、もうひとつ上のプレミアムクラスの船の進出の話題も沸騰している。1つはホーラト・アメリカ・ライン(HAL)で、日本にも昔から寄港している伝統的な客船会社であるが、カーニバル・グループの傘下で急速に成長している。この会社の「ザ

ンダム」を、日本オーバークルーズ・トラベルとクルーズ・プラネットがチャーターして、4月に神戸起点の台湾・沖縄クルーズを実施する。すでにほぼ満船での運航になりそうだという。このHALは元々オランダの船会社で、インドネシア人のサービス要員を数多く使っていて、かつての伝統的なスタイルのサービスも残っていて、日本人には人気の会社である。

さらに3月27日には、プリンセス・クルーズが日本発着クルーズの記者発表をするという。こちらもカーニバル・クルーズ傘下の会社だが、17隻のクルーズ客船を運航しており、その11万総トン級船隊のうちの2隻は三菱重工業製だ。本原稿執筆時点で

は、詳しい内容がつかめないが、日本起点で9航海近くを計画しているという。こちらは、ブリティッシュ・スタイルのプレミアム船である。

日本のクルーズ元年と呼ばれた平成元年から、23年を経過して、日本のクルーズマーケットに海外のクルーズ会社が続々と参入してくることとなった。まさに、日本のクルーズ産マーケットにとっては「黒船」と言えるが、それは平和の使者とも言える白いクルーズ客船である。今年が、日本にとって「現代クルーズ元年」となることを心から期待をしたい。

操船の理論と実際

井上 欣三 著

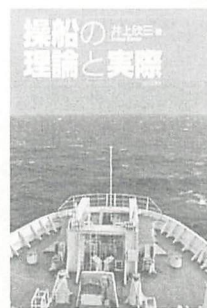
船舶の安全運航に必要な操船の「理論」と「実際」を結びつけた一冊。操船論の教科書には定番といえるものがあるが、これからは初版発行以来、半世紀近くが経過している。本書はそれ以来となる、およそ40年ぶりとなる本格的な操船の教科書だ。

操船論は、水先人、船長、航海士、そしてこれから海技士資格を取得しようとする者にとって必ず学ばなければならない教科の一つである。

本書はそうした読者に理解が届くよう、操船に関する科学的知識を踏まえ、海上で「実際に船はどう動くのか」を実務的観点から詳細に解説している点が大きな特長だ。

また、現場で有用な各種船舶の操船性をデータベース化。操船シミュレーターでの研修にも役立つ内容となっている。近年の船型の多様化と大型化は著しく、そうした各種の技術革新にも対応している。

学生が学ぶためのテキストとして最適な内容であるのはもちろん、実務においても操船技術の維持・向上に役立つ好著だ。



B5判・312頁・定価4,620円(5%税込)

発行所：(株)成山堂書店

〒160-0012 東京都新宿区南元町4-51成山堂ビル

TEL：03-3357-5861 FAX：03-3357-5867

<http://www.seizando.co.jp>

E-mail：publisher@seizando.co.jp