



〈連載(258)〉

クルーズ振興に本腰を入れる  
韓国・釜山港をみる



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

アメリカ生まれの現代クルーズが、中国の港を起点の定点クルーズに進出して、中国マーケットに受け入れられ、爆発的にクルーズマーケットが拡大しており、使用船の大型化が急激に進むのに対応するように、中国、韓国では大型クルーズ客船を受け入れるための港湾整備が進んでいる。

韓国では、数年前からクルーズ用港湾施設の整備に着手しており、急には予算がとれなかったため、整備の進むコストガードや海軍施設との供用として、釜山、仁川、済州島のクルーズ岸壁を一気に整備した。また韓国企業によるクルーズ事業の始まり、韓国国内のクルーズマーケット拡大の機運もでてきている。

釜山には、前述の整備事業でできた影島(ヨンド)の国際クルーズ客船ターミナルとは別に、釜山駅に近い北港のウォーターフロント再開発の中でも、22万総トンまでの超大型クルーズ客船を受け入れることのできる岸壁およびターミナル施設の建設が進んでいると聞いて、ぜひ、現場の状況をみてみたいと思っていた。

せっかく釜山に行くのであれば、船で行って海から入りたいと思うのは、船ファンのさである。ちょうど、筆者の勤務する大学の3年生の学生が、国際フェリーを使った週末の船旅を企画していたので、それに便乗して大阪南港発の「パンスター・ドリーム」で往復することにした。金曜日の午後に出港し、船中2泊、釜山で1泊して、月曜の午前中に帰国するという旅で、これまでも何度も利用した週末利用の弾丸ツアーであり、現地にぼ丸一日滞在するから、釜山の港をゆっくりと見るには最適なツアーだ。



大阪南港と釜山を結ぶ国際フェリー「パンスター・ドリーム」

金曜日の午前中に大学での仕事を済ませて、大阪南港の国際フェリーターミナルに、14時過ぎに到着した。ターミナルビルの3階には、パンスターラインの特別ラウンジがあり、そこで少しだけ休憩させてもらい、同行する学生たちの到着を待った。

出港の30分前には出国審査を受けて、バスで、岸壁で荷役の真っ最中の「パンスター・ドリーム」の傍まで移動して乗船。エスカレーターがあるので、かなり高い位置にある乗客スペースまで上がるのも容易だ。

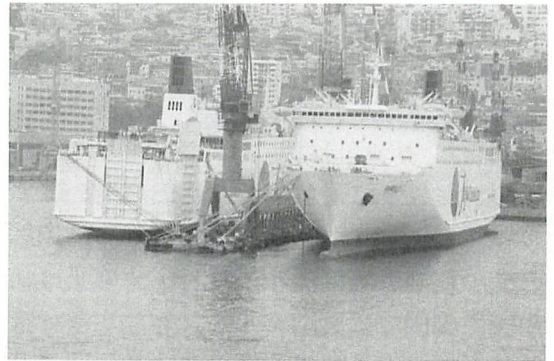
船は定刻どりの15時に出港して、西に針路をとり、一路、明石海峡を目指す。10月になってかなり日も短くなったが、それでも小豆島あたりまでは明るく、瀬戸内海の船旅を、展望ラウンジ「夢」で満喫することができた。このラウンジで注文できる韓国ビールと1羽丸ごとのスモークド・チキンがよく合うので、筆者の定番となっている。

夕食は、クルーズ客に提供されるディナーを学生と共にした。同船には、食事のついたクルーズゾーン客と、それ以外のスタンダード客に分かれているのだ。このクルーズ客用のディナーでは洋食と韓国食のチョイスができ、事前に韓国食を頼んでいた。メイン料理は、韓国の名物料理のひとつである参鶏湯(サムゲタン)だった。

食事の後は、レストランスペースでのショーをみる。乗組員による出し物が中心だが、サクソ演奏、チェロ演奏などは本格的だ。

翌朝10時に、釜山の国際フェリーターミナルに到着した。ターミナルの対岸の造船所の岸壁に、「エリザベスL」と「アントニオL」という船名の2隻の大型フェリーが改装

中で、船側には「チェジュ・クルーズ・ライン」とあるから、済州島航路に就航する船のようだ。船容からすると元日本の長距離フェリーのようなので、帰国後調べてみると、「エリザベスL」は、元東日本フェリーの「へるめす」、「アントニオL」は元「はあきゅり」であった。いずれも、ギリシアのANEKラインに売却されて欧州で活躍していたが、最近になって韓国に購入されたらしい。



改装工事中の「エリザベスL」(右)と「アントニオL」

国際フェリーターミナルの東側の岸壁では、すべての港湾施設が撤去され、ウォーターフロント再開発のための埋め立てが進んでいた。ここは、鉄道の釜山駅のすぐ南に位置していてアクセスも大変よい。埋め立て造成中の一画には、クルーズ客船用の岸壁も姿を現していた。駅からは、動く歩道で結ばれるという計画もあるらしい。

また、国際フェリーターミナルの西隣にある内航フェリーのターミナルも大きく変貌していた。まず済州島航路のフェリー岸壁はすでに移動していて、その岸壁にはパンスターラインの2隻目のRORO貨物船が改装工事中だった。この船は、元川崎近海汽船が北海道航路に就航させていた高速

RORO船「第2ほくれん丸」で、「スターリンク・ワン」と船名が変わっていた。

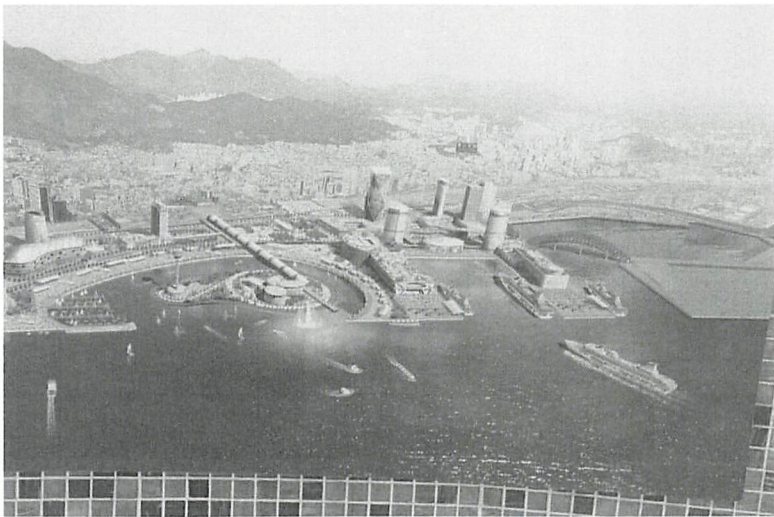


釜山タワーからみた新造成地

釜山港の変容ぶりを一望するために、釜山タワーに登ってみた。眼下には、国際フェリーターミナルに着岸する2隻の大型フェリーが着岸中で、1隻は筆者が乗船してきた「パンスター・ドリーム」で、もう一隻は下関とを結ぶ関釜フェリーの「はまゆう」だ。同ターミナルには、さらに対馬・博多航路の高速旅客船が頻繁に出入りしている。これら高速旅客船は、米・日・中製のジェットfoil、三菱製のスーパーシャトル

400、北欧製の双胴高速船となかなかバラエティに富んでいるのが面白い。

影島(ヨンド)の国際クルーズ客船ターミナルには、初日にはRCIの7万総トンの「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」が入港しており、その翌日には韓国の唯一のクルーズ客船「クラブ・ハーモニー」が入っていた。このように、韓国へ入港するクルーズ客船は確実に増えており、クルーズ客船の寄港については、入国審査も1人ずつの対面審査では行わず、船内で船が預かっているパスポートの審査だけにするなど、かなり柔軟な対応をしているという。寄港地では、パスポートをもたずに、ボーディングパスだけ所持していればよいというのが、クルーズ船のグローバルスタンダードと言えるが、韓国は一気にそこまで規制を緩和しているのはすごい。中国といい、韓国といい、ハードとソフトの両面の整備に関しては、とにかくその対応が早い。日本での、ゆったりとした対応が歯がゆく思うのは、筆者だけではあるまい。



釜山タワーの中に展示されていた再開発地区のイメージ図。中央の一角が新クルーズ客船埠頭



国際フェリーターミナルに着岸する「パンスター・ドリーム」(上)、「はまゆう」(左)と、手前の旧濟州島航路岸壁で改修中の「スターリンク・ワン」



影島(ヨンド)の国際クルーズ客船ターミナルに着岸する「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」