

〈連載(294)〉

釜山で開催された国際会議 「クルーズ・アジア2016」に出席



大阪府立大学21世紀科学研究機構
特認教授 池田 良穂

英シートレード社は、クルーズ関連の雑誌を発行している他、マイアミ、シンガポールなどで、定期的にクルーズに関する国際会議を開催している。そのひとつの「クルーズ・アジア2016」と名付けられた国際会議・展示会が、オープンしたばかりの釜山国際客船ターミナルで開催されることとなり、新しいターミナルの見学も兼ねて参加することにした。参加費は8万円余りと結構高いが、最近の国際会議は軒並みにこの程度の参加費用になっており、やや「商売としての国際会議」という感を否めないが、講演者費用、会場費、スタッフの人件費、バンケット等の飲食費等を含めるとしかながないのかもしれない。

釜山へは大阪から国際フェリー「パンスター・ドリーム」がでているので、ぜひとも、このフェリーで行きたかったが、昨年担当している大阪経済法科大学での授業があって、前日の夕方発の同船には残念ながら乗船できなかった。このため授業の終了後、関西国際空港に向かい、釜山への最終便に乗機した。所要時間は1時間余りと、東京へ行くのとほとんど変わらない。釜山

駅の横に立つホテルに到着したのは22時少し前だった。

翌朝、ホテルから歩いて会場の客船ターミナルに向かった。まだ、造成中の港の一面に立派な国際客船ターミナルが建っていた。5階建てで、5階はすべて会議場スペースである。ここには、日韓航路の全てのカーフェリーと高速船の乗場が集約されている。



国際客船ターミナルビル

朝の9時から、会議の受付が始まっており、展示会の会場では、各ブースの最終準備の真っ最中であった。フィリピンやインドネシアのブースが大きなスペースを占めており、日本からは今夏にコスタクルーズ

の定点定期クルーズが発着する、舞鶴、金沢、福岡、境港の4市が共同でブースを構えていた。

10時から国際会議が始まった。参加者は400名ほどで、そのうち100名前後が各クルーズ会社、旅行社などの関係者のようであった。旧知のセレブリティクルーズのケルビン・タン氏の姿もあり、さっそく挨拶を交わした。主催者の言によると、この会議はクルーズ振興のためのプラットフォームとしての役割を担っているとのこと。併設の展示会は、国際会議に参加している100名近いクルーズ関係者に、種々の寄港地情報を提供する場として機能しているようだ。

会議でのテーマは、アジアでのクルーズマーケットの現状と将来、クルーズ会社の物資調達のサプライチェーン、クルーズターミナルのデザイン等多岐にわたり、各テーマについてすべてパネルディスカッション形式で行われた。

マーケットに関する議論の全体の印象としては、とにかくアジアのクルーズマーケットは高いポテンシャルがあるとみており、各社ともに配船するクルーズ客船の大幅な増加を予定していることだ。RCIは、17万総トンのクェンタム級船の追加配船に加えて、22万総トンのオアシス級船の配船も計画、NCLやプリンセスも10万総トンを超える新造船の配船、スタークルーズは20万総トンの新造船をと数えきれないほどの配船計画をぶち上げている。

メインターゲットは中国だが、日本、韓国のクルーズマーケットの成長にも期待しているという発言も多かった。韓国については、会議の開催国ということでのリップサービスの感じがしないでもないが、日

本については、中国発着のクルーズの最も人気の寄港地であり、いずれ成長してくるのではという期待をもっているようだ。10年後には、アジアのクルーズ人口は、欧州の現クルーズ人口である500万人を超えるという声もいくつか聞いた。人口13億人の中国の中で、現代クルーズのターゲットとなる年収300万円を超える人口が1億人を超えたという。たしかに、巨大なポテンシャルが中国マーケットにあることがわかる。

クルーズ客船のサプライチェーンに関するパネルディスカッションも興味深いものだった。アメリカに本拠地を置くクルーズ会社は、アジアで配船しても自社船への供給物のほとんどをアメリカからコンテナで輸送してきて、船に供給している。すなわち、発着港になっても、地元への経済波及効果が限定されることが問題視されていた。しかし、北米のクルーズ会社でも、アジアでの就航船に対しては、アジアでの調達品が全供給品の50%に迫りつつあるという。あくまでも、輸送費用も含めたコストと安定供給が大事とのことだ。今後、配船されるクルーズ客船が増えて、定点定期化すれば、各社共にアジアに供給拠点を作ることとなる。例えば4000人定員のクルーズ客船が必要な食材は、乗組員も含めると6000人分にも達し、その供給拠点になれば、6000人だけ人口が増えたことにも相当する。日本のクルーズ客船向けのシップチャンドラーの育成が大事になってくるように思う。

会議の会場からのシップウォッチングも楽しかった。大阪航路の「パンスター・ドリーム」、博多航路の「ニューかめりあ」、下関航路の「はまゆう」と「ソンヒ」が、釜

山港に新しくかかった橋の下を通過して、ターミナルに着岸する様子をじっくりと見ることができた。また、博多航路のジェ

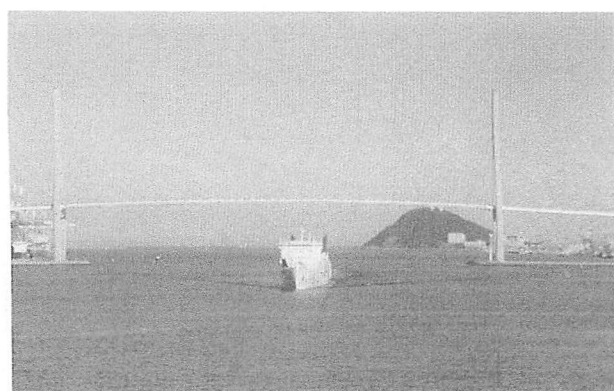
ットfoilや、対馬航路の高速船の姿も見ることができた。まさに至福のひと時であった。



釜山の国際客船ターミナルの完成予想図。現在、ターミナルビルと左の埠頭部分が完成している。



国際会議の様子



入港する「ニューかめりあ」。博多港を午前中にて、夕刻には釜山港に到着する。



入港して来る「パンスター・ドリーム」



下関航路の「はまゆう」と、大阪航路の「パンスター・ドリーム」が並ぶ。

月刊 共有船

鉄道・運輸機構共有
貨物船・旅客船

(一社)船舶整備共有船主協会機関誌

- 共有建造支援セミナー(博多・長崎地区)開催について
- IMO 第69回海洋環境保護委員会開催結果
- 《船整協》内航記者懇談会開催
- 《日舶工》29年度「新製品開発助成事業の課題」募集
- SES開発の歴史と検証(22) 統合多重インバータシステム
- シップ・オブ・ザ・イヤー2015 応募作品出揃う
- ◇ 暫定措置事業認定状況と現在船腹量
- ◇ 海上運送法等に基づく輸送の安全に係る情報の公開
- ◇ 日通総研短観 ◇ 内航海運における輸送動向調査結果
- ◇ 27年の海難の現況と対策
- ◇ 27年の海洋汚染の現状

たかしま

たかしま

6
2016

建造 / 株式会社沖新船舶工業

船主 / 鷹島汽船有限会社