

〈 連載(311) 〉

日本籍カジュアルクルーズの実現を!!



大阪府立大学21世紀科学研究センター
特認教授 池田 良穂

1960年代にカリブ海で生まれた現代クルーズは、半世紀かけて巨大な海事産業に成長して、そのクルーズ人口は2500万人を超えて、13兆円産業にまでなった。その躍進の原動力は、1泊当たり1万円台からというリーズナブルな価格と、1週間程度の短い期間、そして飛行機で発着港まで移動してクルーズに乗船するという飛行機と船のコラボであった。

アメリカで大きく成長した現代クルーズは、ヨーロッパに進出して急成長を遂げる。

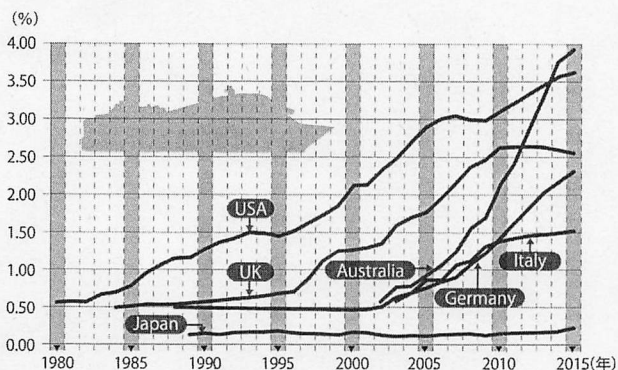


図1 アメリカ、欧州、日本のクルーズ人口の推移 (クルーズ人口/人口)

図1にみられるように、イギリス(UK)は1990年代後半、そしてドイツ、イタリ

アは2000年代に現代クルーズの本格的な展開が始まってから急成長をとげている。オーストラリアも同様であるが、その成長ぶりは欧州各国よりも急激である。しかし、図からもわかるように、残念ながら、日本のクルーズ人口は約20万人前後に長く間低迷している。

周知のとおり、アメリカ生まれの現代クルーズは、東アジアでは、2006年に中国に進出し、最近では巨大なクルーズ客船が中国人観光客を満載して日本の港に続々と寄港している。そして中国のクルーズ人口は、この10年間でゼロから210万人を超えるまでに増えた。

この中国で稼働しているクルーズ客船が、ゴールデンウィーク等の日本の多客期に、不定期に日本発着クルーズをするようになり、そして、2013年にはプリンセスクルーズが、2016年からはコスタクルーズが、夏場の数か月間にわたり、日本発着の定点定期クルーズを始めた。2016年には、図2に示すように、日本のクルーズ人口は約25万人と史上最高の人数となった。

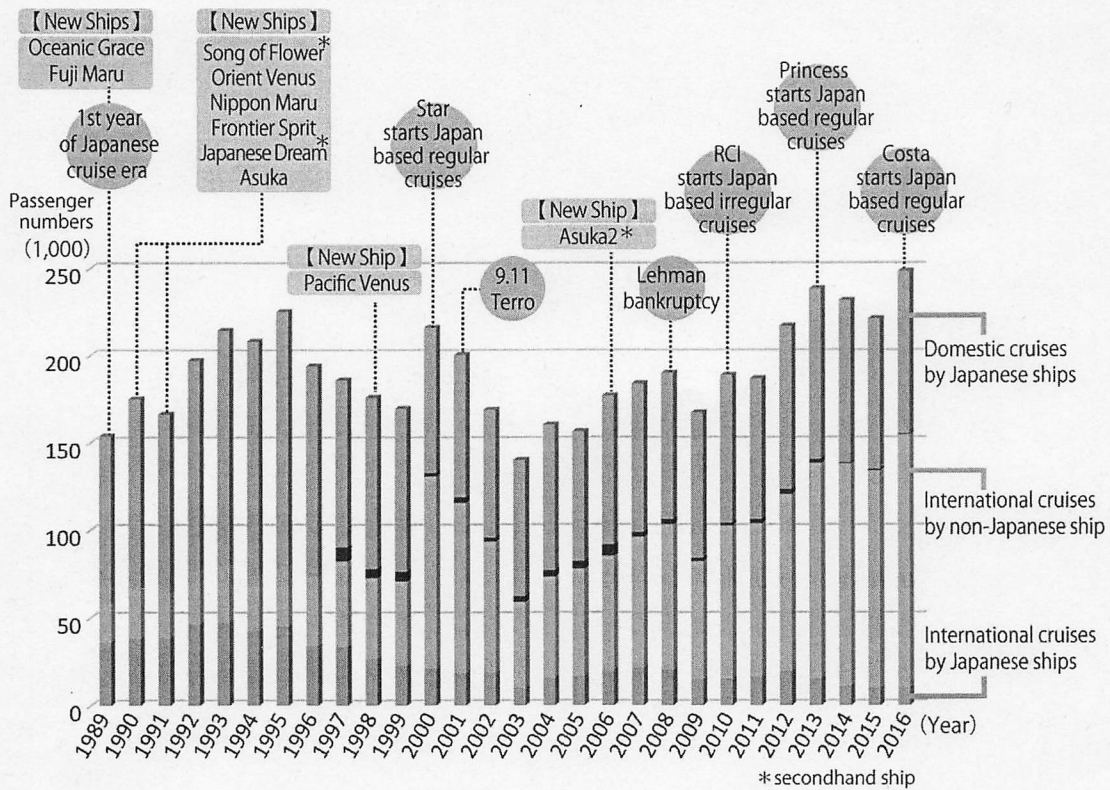


図2 日本のクルーズ人口の推移

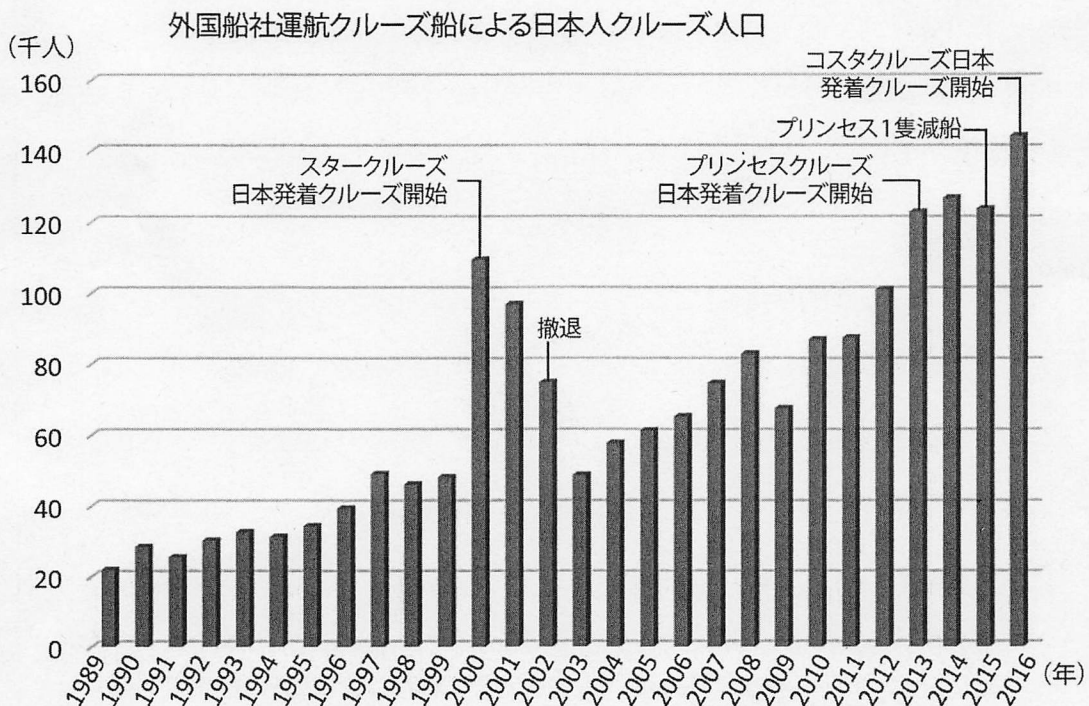


図3 外国籍クルーズ客船に乗船した日本人客数の推移

この日本のクルーズ人口の中で、外国籍クルーズ客船に乗船した人の数を抜き出す

と、図3のようになり、ほぼ右肩上がりに増加していることがわかる。すなわち、図

1 にみられた欧州や豪州と同じようにカジュアルな現代クルーズの導入に伴って、日本でもクルーズマーケットが急拡大する兆しが見えている。もし、現代クルーズが今後とも順調に日本に入ってくれば、欧州の事例からすると、10年前後で、クルーズ人口は人口の1%程度にまで成長して、130万人程度にまでなりそうだ。そうなった時に必要となる日本発着のクルーズ客船の数は、2000人定員だと13隻に達する。

その時、すべて外国船社が運航する外国籍クルーズ客船という独占状態でよいのだろうか。今こそ、日本籍カジュアルクルーズ客船の実現に向けたオールジャパンでの体制をとる時ではなかろうか。運航する海運会社、クルーズの販売をする旅行会社、船を建造する造船会社、港湾関連会社、運航に携わる船員の組合、そしてクルーズの利用者までが一致協力して「日本籍カジュアルクルーズを実現するファンド」を立ち上げて、5年後には1隻、10年後にはさらに2隻のクルーズ客船を建造して、日本のクルーズマーケットの20%程度は日の丸を揚げた客船が占めるようにしたいと思う。クルーズの利用者からは、クラウドファンディングで基金を募集して、将来のクルーズ料金が実現できる。造船国の日本なので、ぜひとも日本で建造して欲しいと思う。3

まずは比較的小型な船から始めるとすれば、5万総トンで、1600人の旅客定員の外航客船で、船価は相場からすると3~400億円。運航部門は日本人船員が担い、サービス要員には外国人船員を雇用すると、外国籍クルーズ客船と同レベルのクルーズ料金が実現できる。造船国の日本なので、ぜひとも日本で建造して欲しいと思う。3

隻の連続建造となれば造船所のリスクも減少する。

外国籍のカジュアルクルーズで、日本人乗客が不満に思うのは、美味しい日本食が食べられないこと。アジア風や日本風の料理は用意されているが、これが日本食??と思うときも結構多い。外国籍クルーズ船に乗船したものの、高質な日本籍クルーズ客船に戻ってくる乗客も少なくないという。日本の陸上ホテルや旅館とタイアップをして、料理人などの専門家を船に送り込めば人材に困ることもなさそうだ。

外国籍クルーズ客船が購入に躊躇するという日本の高い食材も、乗組員も入れると3隻の日本籍船だけで総乗員数は年間6000人以上分になるので、大量買い付けによる価格の低減も可能となる。

日本の本格的な料理とおもてなしの日本籍のカジュアルクルーズ客船は、日本にやってくるインバウンドの観光客にも大いに受け入れられるに違いない。



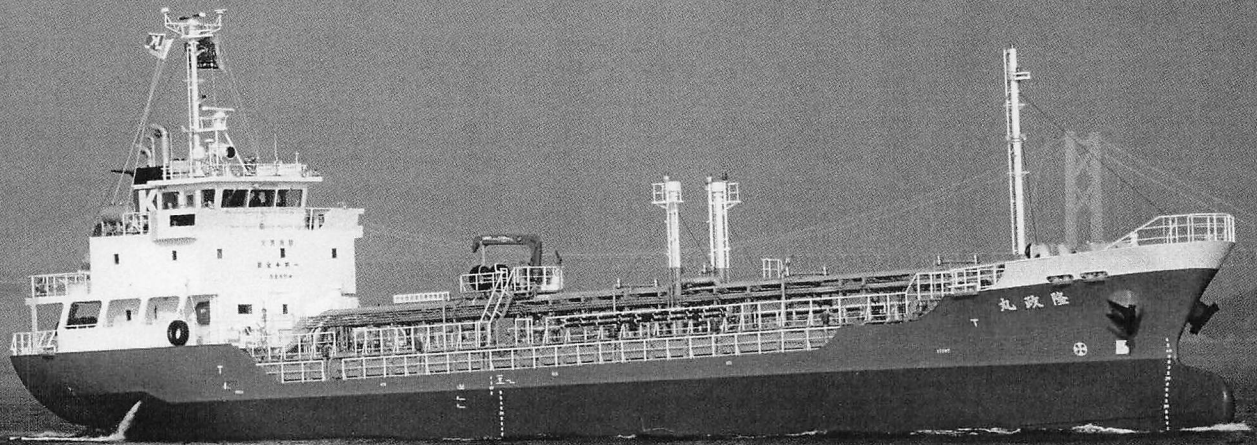
日本発着の定点定期クルーズを始めた「コスタネオロマンティカ」が、5万総トン級で、旅客定員は約1600名。

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

- <船整協>
 神戸市で西部5地区会員合同懇談会を開催
- 30年度 共有建造支援セミナー開催日程
 船整協工務委員/JRTT共有船舶建造支援部
- 29年度 工務委員会開催
 政策目的別建造の技術基準規程の改正概要
 「労働環境改善船の技術基準」
- 紹介 498総トンケミカルタンカー「隆政丸」就航
- SESの未来に向けて(1) 船用推進プラントの制御について①
- <国交省>
 ◇「船舶管理会社の登録制度」検討内容
 ◇海上における高速通信の普及に向けて(中間報告)
 ◇第3回「燃料油環境規制対応連絡調整会議」結果報告
 ◇29年度モーダル推進事業補助金 第二次認定
 ◇2017年のクルーズ船の寄港実績速報
- ◇29年11月期 建造等申請船認定状況
- ◇ JRTT金利の改定 ◇内航燃料油価格(29年10月~12月)

隆政丸



3
2018

船主/隆政汽船有限会社



興亜産業株式会社

香川県丸亀市蓬萊町2番地

TEL 0877-22-8000

FAX 0877-22-6585

URL <http://www.koashipyard.co.jp/>