



〈連載(313)〉

オーストラリア・シドニー港の遊覧船



大阪経済法科大学・客員教授
池田 良穂

この4月から、長年、勤務した大阪府立大学の研究室を引き払い、大阪経済法科大学のOUEL研究センター内に移動した。同研究室は、大阪市内の鶴橋の駅近くにあり、焼き肉、韓国料理で有名な場所で、ここ1週間ほどは昼食に近くの料理屋を転々と訪れた。まさに、韓国料理店周遊のクルージングである。ただし、英語の「クルーズ」のスラングとしての意味は、酔って転々と飲み屋を周遊するとのことなので、厳密な意味のクルージングには入らないかもしれないが。

さて、前号の本コラムでは、シドニー発着の本格的なクルーズについて紹介したが、本号では、同地における、宿泊を伴わないデイクルーズの現状を紹介したい。その理由は、本誌の前号に掲載されていた「共有船建造事業者募集要項」の中に、「国内クルーズ船」が共有船の対象となっているのを拝見したからである。

大型クルーズ客船による本格的なクルーズはもちろんだが、遊覧船やレストラン船等のデイクルーズの普及が日本ではかなり

遅れていることは、海外の港町での状況をみてひしひしと感じており、なんとかその普及を図れないかと常々思っていた。日本各地の名勝地での遊覧船は、利用者の漸減傾向が長く続いているところが多いという調査結果もでていいる。しかし、そうした中でも、新しい観光資源を開拓したり、船旅にエンターテインメントの要素を加えたり、積極的にインバウンド客を誘致したりして、需要拡大に成功している事例も散見される。

客船事業は、たとえ遊覧船事業のような小型船を使う場合でも初期投資が大きく、なかなか新規に事業化に乗り出すことが難しいが、「共有船」の仕組みを使うとバリアがかなり低くなりそうだ。初期投資が少なければ、それだけマーケティングに資金を投入でき、需要開拓に力を入れることができることになる。この「共有船」の新しい仕組みを使って、ぜひ、日本各地でデイクルーズ事業が展開されることを期待したい。これが国民の海離れ、船離れを防ぐ力にもなるに違いない。

遊覧船とレストラン船を運航する民間船会社の中で、最も大規模に事業を展開しているのが、老舗のキャプテン・クック・クルーズで、1700総トン型の大型レストラン船「シドニー2000」をはじめ、大小さまざまな15隻余りの客船を運航している。

シドニー滞在中に、同社の湾内クルーズ、ディナークルーズ、ランチクルーズの3つのクルーズを体験してみた。

昼間の湾内クルーズは、サーキュラー・キーを出港して、有名なハーバーブリッジをくぐってダーリング・ハーバー内を回遊して、再び、ハーバーブリッジの下を通過して、湾口まで周遊する2時間余りの航海だった。意外だったのは、このクルーズの間に、貨物船には一隻も出会わなかったことだ。かつての貨物船棧橋では、ウォーター

フロントの再開発が行われていて、古い上屋は芸術村やショッピング街、そしてアパートなどになっていた。そして、シドニー市街の南にある空港の近くのボタニー湾に、コンテナ埠頭をはじめとする貨物港が作られているようだが、今回は訪れることはかなわなかった。



シドニーのハーバーツアーの遊覧船の船上



キャプテン・クック・クルーズの大型レストラン船「シドニー2000」(1684総トン、旅客定員700名)



レストラン船「シドニー2000」のランチクルーズでの船内の様子

さて、ディナークルーズは、125、155、239豪ドル(1豪ドル=約80円)の3つのコースがあり、曜日によって料金が違っていた。例えば土曜と火曜日には155ドルのキャプテン・ディナーが、月、水、木曜日には109ドルとなり、金、日曜日には129ドルと変動していた。需要に合わせて価格を

変動させて顧客を増加させ、収入を最大化する、いわゆる「レベニューマネジメント」の手法が巧みに取り入れられているようだ。

ランチクルーズは、2品の料理のアラカルト・ランチとシーフード・ビュッフェがあり、どちらも69ドルだったが、昼間のクルーズでは出会う船の写真を撮るのに忙しく、コースの食事中に中座をすることになるので、迷わずにビュッフェを選んだ。乗船したディナー、ランチクルーズ共に70%程度の席は埋まっていたから、かなり高い消席率に達しているようだった。

日本では、東京と神戸で複数のレストラン船が運航されているが、シドニーの盛況ぶりとは比べるとまだ発展途上と言わざるを得ない。なんとか日本の港町でも、デイクルーズの振興をして、市民が海に接する機会を増やしたいと思う。

平成30年度 各組合の総会及び懇親会日程

組 合 名	懇親会等	開催日 6月	時刻	開催場所
船舶整備共有船主協会	定時総会	21日(木)	11:10～	海運ビル 2階ホール
	懇親会		12:00～	
全日本内航船主海運組合	懇親会	14日(木)	12:00～	海運ビル 2階ホール
内航大型船輸送海運組合	懇親会	18日(月)	12:00～	海運ビル 2階ホール
全国内航タンカー海運組合	懇親会	19日(火)	12:00～	海運ビル 2階ホール
全国内航輸送海運組合	懇親会	19日(火)	12:00～	ANA クラウンプラザホテル神戸
全国海運組合連合会	懇親会	15日(金)	17:00～	ルポール麴町
日本内航海運組合総連合会	懇親会	22日(金)	16:30～	海運ビル 2階ホール

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

- 30年度 共有建造支援セミナー各地で開催
 - ◇ 30年度制度改正の要点
 - ◇ 技術支援
 - ◇ 内航海運をとりまく現状
 - ◇ 海上交通バリアフリー施設整備助成 募集要項
 - ◇ 造船関係事業資金融資制度
 - ◇ 女性船員から見た内航船および内航海運

《暫定事業》

- 30年度 建造等申請・被代替船申請要領

紹介 石灰石運搬船「鉦翔丸」竣工

《国交省 海事局》

- ◇ 「輝け!フネージョ★」プロジェクト始動
- ◇ 「内航船の運航効率化措置実証事業」5件を採択
- ◇ 海上における高速通信の普及に向けて(最終報告)
- ◇ 海事生産性革命(i-Shipping,j-Ocean)の深化に向けて 認定状況

- SESの未来に向けて(3) 船舶推進プラントの制御について③

◇ 内航燃料油価格(30年1~3月) ◇ 金利の改定

鉦 翔 丸



5
2018

建造/本田重工業株式会社



アジアパシフィックマリン株式会社

北九州市小倉北区浅野二丁目14-1 KMMビル7階
TEL 093-513-8620 FAX 093-513-8621 URL
<http://www.ap-m.co.jp/>