



〈 連載 (320) 〉

今年の夢



大阪経済法科大学・客員教授
池田 良穂

2018年も終わりを告げて、2019年がやってきて平成の世が終わる。2018年は、世界的な激動の年であった。まずグローバル化の欠点が大きくクローズアップされ、世界各地で自国中心主義が台頭してきた。自国中心というよりは自国保護主義といった方がよいかもしれない。グローバル化の影響で生活の術を失った人々の反撃がひとつのうねりになっているようにも思える。

フランスでのイエロージャケット・デモに関するニュースでも、フランスの田舎町で月収10万円の収入で生活する母子家庭の窮状をレポートしていた。そうした低所得者の怒りが爆発しているのだという。その一方で、ルノー会長のゴーン氏は、月収20億円ではまだ足りずに、親族にコンサル料を払ったり、自分の投資の穴埋めを会社に付け回したりと、ずいぶんセコイことをしていると報道されている。この収入差はなんと2千倍!!グローバルにみると経営者としてはそう高給ではないとゴーン氏と言っているというが、どうして生活するのにそんなにお金がいるのかと思いたくなるのももっともな気がする。産業革命の後の資本

主義の行き過ぎから疲弊した労働者層から共産主義が台頭したのと同じような、歴史の繰り返しが起こっているのかもしれないが、少し立ち止まって自分たちの生き方を考えてみる好機なのかもしれない。グローバル化が当然のことととらえていた筆者にとっては目から鱗が落ちる思いがした。

このようにいささか騒がしい1年ではあったが、新しい年が日本にとって、そして世界にとっても平和で穏やかな年になってくれることを祈念したい。そして海事産業の飛躍の世紀の幕開けにもなってほしい。

さて、新しい年の船の夢について語りたい。まずは、本コラムのタイトルでもある「客船」に話に集中したい。

筆者が長年求め続けてきた日本のクルーズマーケットの成長に、爆発の兆しが見え始めてきた。日本のクルーズ元年と呼ばれた平成元年からずっと15~20万人という数をキープし続けてきた日本のクルーズ人口が2017年には30万人を超えた。これには、一般大衆が気軽に楽しめる「現代クルーズ」という北米生まれのレジャービジネ

すが、東アジアに、そして日本にもやってきた影響が大きい。これがマーケットの土台部分を急速に開拓しており、多くの人々がクルーズというレジャーを楽しみ始め、これまで邦船3社が育ててきた日本独特の高級クルーズマーケットにもよい影響を及ぼしている。すなわち、グローバルスタンダードといえるアメリカ生まれのカジュアルクルーズと、日本の高級クルーズが両輪となって、日本のクルーズマーケットをよい方向に回し始めた。

さらに追い風となるのは、2020年のオリンピックと2025年の大阪万博だと思う。オリンピックが開催されるのは東京湾の沿岸周辺だし、大阪万博はまさに大阪湾のウォーターフロントである夢洲で開催される。クルーズ客船は飛行機に比べるとスピードが遅いので、遠くの国からのレジャー客の輸送は難しいが、東アジアそして東南アジアの近隣国からはクルーズ客船が大いに活躍をしそうだ。クルーズを楽しみながら日本にやってきて、宿泊の心配もなく、手ぶらでオリンピックや万博を楽しむことができるのは便利に違いない。また、日本各地からのクルーズでの来場者も期待ができるし、飛行機で日本までやってきて日本発着のクルーズに乗り、その途中でオリンピック・パラリンピックの観戦や、万博見学を楽しめるのも魅力的だろう。

クルーズ客船は大型化しており、その結果、クルーズ料金が低廉化しており、しかも船酔いの問題が解消されつつある。これまで冬季にはクルーズが行われていなかった地中海や北欧州でクルーズが通年化したのには、10万総トン以上の大型クルーズ船の登場により船酔いの問題が解消されたと

いうことが大きい。

ただ、成長目覚ましい日本マーケットとはいえ、このままではカジュアルクルーズ客船はすべて外国籍船となり、海事王国日本が運航する大型客船がないという状態になる。ぜひとも、2025年の大阪万博には間に合うように、港湾のクルーズ用施設の整備とともに、日本籍カジュアルクルーズ客船を実現してほしい。そのためには、2019年は大事なキックオフの年になるように思う。



沖縄の港に定期的に寄港する16万総トンのクルーズ客船「ワールド・ドリーム」

内航客船の活性化にとってもよい年になってほしい。長距離フェリーは、昨年、創設50周年を迎えて、2019年には新しいステップへと移行する。陸上交通の補完機能として生まれた長・中距離フェリーは、高速道路の無料化政策等に翻弄されながらも、現在は、モーダルシフトとドライバー不足という2つの追い風を受けて好調な状況になっており、相次ぐ新造船による効果も現れている。しかし、最盛期は50隻を超えていた長距離フェリーが、8社、14航路で35隻にまで減少している。自然災害の多い日本においては、陸上幹線輸送網だけに頼

らずに、海の人流・物流の幹線を常日頃から生かすことが必要となっていることから、さらなる充実が期待されている。欧州では、定期フェリーを利用して船旅を楽しむクルーズフェリーは、気軽なクルーズを提供することで、輸送機関としての役割だけでなく、レジャーとして船旅を楽しむ新しい層の開拓にも成功している。目下の日本のクルーズブームとうまく連携して、人々に船旅のよさを知ってもらおうクルーズ入門編となってくれればと思う。



12月に大阪南港～東予航路に登場した瀬戸内マックス型の大型フェリー「おれんじおおさか」

離島航路の定期客船は、離島の過疎化によって厳しい経営環境となっているところが多い。昨年、定期船を使って奄美諸島のアイランドホッピング・ツアーに参加したほか、鹿児島島の甕島列島、そして島根県の隠岐諸島を旅することができた。こうした島の主産業は、水産業と農業の1次産業が中心だが、加工から流通・サービスまでを包含した6次産業化は進んでいないようだ。その理由は、離島には消費者が少ないためだろう。過疎化が進む離島で消費者を増やすためには、観光振興が最も期待がもてるがそれがなかなか難しい。甕島では、地元

の若者が中心となって、トライアスロンのようなスポーツイベントでの観光客誘致をしているのを見たが、年間を通しての観光客をいかに増やせるかが今後の進展のキーになりそうだ。海外の離島では、港の周辺にレストランをはじめとしたサービス施設が充実している場合が多かった。道の駅の海判である海の駅を離島航路のターミナルに併設している事例もあるが、それをさらに進化させてほしい。地元の漁協や農協、宿泊施設との連携が必要なのだと思う。

風力や波力等の自然エネルギーによる発電は不安定なのが欠点だが、島で四六時中蓄電しておいて、バッテリー船の蓄電池で運んで本土で売却するといったエネルギー産業を第3の離島産業にするというのもどうだろう。

そして最新鋭の離島航路船が活躍することが求められている。迅速性と快適性を追求した次世代型の離島航路船の開発が待たれる。



甕島航路の旅客カーフェリー「フェリー ニューこしきじま」

昨年、海事局のC to Seaプロジェクトの中での調査研究の手伝いをしたときに、遊覧船およびレストラン船の実態調査を少し

させてもらって、驚くほど、日本の遊覧船・レストラン船産業が小さいことに気づかされた。昨年、ニュージーランドクルーズに乗船するために訪れたオーストラリアのシドニーの港は、遊覧船とレストラン船で溢れていて、ウォーターフロントは市民と観光客であふれ活気があった。また、一昨年の12月に訪れたハンブルグの港では、厳冬期にもかかわらず遊覧船とレストラン船に乗客がたくさん乗っていた。どの港もウォーターフロントにレストランやショッピングモール、そして水族館、海洋博物館等の施設もあって市民の憩いの場になっており、そこから自然と船に乗るという流れが出来上がっていた。

日本の港は、物流港としての機能が強くなってしまい、市民からは遠い存在になっている。これを市民の場としても活性化して、その延長として船に乗り、海に親しむ

文化を再構築していくことが必要なのではなからうか。

このように、夢は超大型のクルーズ客船から定期フェリーそして遊覧船まで広がるが、日本の客船事業にとって明るい1年になってくれることを期待したい。



たくさんの遊覧船、フェリーが行きかうシドニー港



MODEL・コスモGE型

性能・実績で先端をゆく

もやい索発射器は

コスモ・GV, GE型

(バルブ式で操作は簡単)

製造元 / みずの機工有限会社

〒650-0024 神戸市中央区海岸通4丁目3の20 甲南ビル
TEL(078)341-7977 FAX(078)341-7978

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

- 鉄道・運輸機構
31年度 海事勘定(共有建造)予算の概要
- 国交省 海事局 31年度 予算及び税制改正の概要
- 〈JRTT内航船舶技術支援セミナー〉 J-MAP 船舶・燃料研究
低硫黄燃料油の燃焼試験進捗状況
- SESの未来に向けて(9)
「ゲートラダーを用いた省エネ推進システム」新製品開発の概要

紹介 PKS兼石炭運搬船「維新」竣工

〈海事局〉

- ◇「登録船舶管理事業者」を新たに4者登録(累計18者)
- ◇日本初 劇場専用船「STU48号」2019年春、誕生
- ◇第2回「船用燃料油の性状に関する6者協議会」開催結果
- ◇「クルーズ・オブ・ザ・イヤー2018」国土交通大臣賞決定
- 〈IMO〉MSC100 自動運航船の国際ルールに向けたスケジュール決定
- 〈総連合〉内航船舶建造(起工ベース)アンケート結果
- ◇金利の改定 ◇内航燃料油価格(H30年10~12月)

維新



新春号

2019.1,2月合併

建造 /  株式会社三浦造船所
 大分県佐伯市大字鶴望4900番地
 TEL. 0972-22-2033
 FAX. 0972-22-0301
 URL <http://www.miurazosen.jp>

船主 / 富士海運株式会社
 山口県山陽小野田市港町7523-3
 TEL. 0836-83-4431
 FAX. 0836-83-5134
 URL <http://fujiship.jp/>