



〈連載(360)〉

## 「ぱしふいっくびいなす」の撤退



大阪府立大学 名誉教授  
池田 良穂

去る11月、衝撃的なニュースが日本の客船ファンの中に駆け巡った。クルーズ客船「ぱしふいっくびいなす」を運航する日本クルーズ客船が、クルーズ事業からの撤退を発表したのである。

同社は、日本のクルーズ元年と呼ばれる平成元年よりも10年余り前から、クルーズ客船を運航して日本のクルーズ産業を牽引してきた日本のクルーズのパイオニア会社の一社だから涙を禁じ得ない。だれもが予想していなかった世界的な感染症パンデミックが、その引き金となったとはいえ残念なことである。コロナ禍がまだ収まらぬ2020年秋にクルーズを再開したものの、その後まともに運航できたのはわずか8コースのみだったという。

さて周知のとおり日本クルーズ客船は、長距離フェリーのパイオニアである阪九フェリーそして新日本海フェリーをルーツとした現SHKグループが、日中間の客船運航のために1980年に第3セクターとして設立した西日本商船(後の西日本汽船)がその前身である。同社は下関と青島間の外航

貨客船として運航されると共に、国内でのチャータークルーズ事業を始めた。同年、その第1船「ゆうとぴあ」(元すずらん丸)が、日中友好の船として下関～青島間にチャーター船として就航した、同船は、新日本海フェリーの舞鶴～小樽間の長距離フェリー航路の第1船「すずらん丸」で、同航路引退後には、同じグループの東九フェリーに移籍して「フェリー伊豆」と改名して小倉～東京間に就航、さらに1976年に東九フェリーがオーシャンフェリーと合併した機会に新日本海フェリーに戻って、「フェリーライラック」として新潟～小樽航路で活躍した後、「ゆうとぴあ」となった。



クルーズ客船「ゆうとぴあ」

「ゆうとぴあ」は下関と青島間のチャーター便として就航するだけでなく、国内のチャータークルーズにも使用された。当時の日本では、チャータークルーズの全盛期であり、商船三井客船の「にっぽん丸」と「新さくら丸」、関西汽船の「さんふらわあ7」、大島運輸の「サンシャインふじ」などが活躍していた。

1982年、西日本汽船は、琉球海運の高速RORO貨客船「だいやもんどおきなわ」を購入して、クルーズ客船に改造して「ニューゆうとぴあ」として本格的なクルーズ事業に進出した。同船最初の自主クルーズは、神戸発着の松山クルーズであり、筆者も仲間と一緒に乗船したことを鮮明に記憶している。

こうしてクルーズ運航の実績を積み重ねて、1989年には「日本クルーズ客船」が設立されて、「ニューゆうとぴあ」が移管されると共に、新造クルーズ客船「おりえんとびいなす」が完成して、その船隊に加わった。ちょうどその年は、日本のクルーズ元年とも呼ばれ、各船会社が次々とクルーズ事業に乗り出した記念すべき年であった。



鳥羽沖に停泊する「おりえんとびいなす」



1982年に神戸発着の松山クルーズに就航時の「ニューゆうとぴあ」

その後の約10年間に11隻ものクルーズ客船が日本で登場したが、最後に残ったのは「にっぽん丸」「ぱしふいっくびいなす」「飛鳥Ⅱ」のわずか3隻であった。

その原因は、いずれもクルーズマーケットのトップマーケットであるラグジュアリマーケットを狙い、豪華な船旅を志向したことだったと考えられる。ラグジュアリマ

マーケットは、クルーズ文化が浸透していなかった日本においては、きわめてニッチなマーケットであり、需要と供給が完全にアンバランスであった。その高級マーケットを狙った「おせあにつくぐれいす」「フロンティアスピリット」「ソング・オブ・フラワー」は瞬く間に撤退を余儀なくされた。これは世界的に見ても、どこでも当てはまることで、ドイツやイギリスでもラグジュアリマーケットで経営が成り立つのは2～3隻の中型船までであり、マーケットの規模以上の数の船が投入されれば自然淘汰をされてきた。

さて、話を「ぱしふいっくびいなす」に戻そう。同船は、「ニューゆうとびあ」の代船として1998年に建造された。先に建造さ

れた「おりえんとびいなす」が、約2.2万総トン、旅客定員606名なのに対して、約2.7万総トン、旅客定員620名と若干大型化したものの規模としてはほぼ同じ船であった。

「飛鳥Ⅱ」と「につぼん丸」がラグジュアリマーケットを主ターゲットにしたのに対して、日本クルーズ客船は「フレンドシップ」をキャッチフレーズとして、豪華さ、高級さというよりは気軽なカジュアルさを前面に出したサービスを売り物にした営業展開をした。

料金も、他の2船より若干安い設定となっていた。その点では、日本のクルーズマーケットでプレミアムクラスのセグメントの開発に寄与してきた船という位置づけが相応しいのかもしれない。ビーナス・クルーズと言う愛称も定着していた。



神戸港に停泊する「ぱしふいっくびいなす」

新型コロナ禍の中での再開は、同船には特に厳しかったと言えそうだ。ソーシャルディスタンスをとるために旅客定員が半減することを余儀なくされて、クルーズ運賃はほぼ倍にせざるを得なかった。また、乗船時、乗船後のコロナ対策にも費用がかかり、さらにクルーズ開始後の患者の発生時の催行中止のリスクも大きく、確保しておく船員のコストも経営に甚大な影響を与えたことも容易に想像できる。

他の2社は、親会社が外航海運を中心とする海運会社で、コロナ禍による海運関連事業の混乱が国際海上コンテナ運賃高騰につながり、空前の黒字になっているのとは対照的に、日本クルーズ客船の経営母体であるSHKグループのカーフェリー事業はコロナ禍による影響から無傷ではなかった。またグループとしては、関東と北九州間の新しい高速カーフェリー航路も運航をはじ

めており、まずは本業のカーフェリー事業の復活に力を入れようという戦略の一環としてのクルーズ事業からの撤退ということなのであろう。

さて、筆者は「おりえんとびいなす」には1回しか乗船できなかったが、「ばしふいっくびいなす」にはこれまで6回乗船し、この原稿を執筆して入稿したらすぐに、神戸発着のクリスマス瀬戸内海クルーズに乗船する予定で、これが筆者としては同船での最後のクルーズとなる。船を愛する仲間たち数人と一緒の乗船となるので大いにラストクルーズを楽しみたいと思っている。

そしていつかビーナス・クルーズが、再び、日本のクルーズ業界のフレンドリー・クルーズとして、その一画を担う日がやってくることに期待をしたい。

## 愛媛船舶整備共有船主会

会長 阿部 和久  
副会長 庭瀬 秀男

〒790-0022 松山市永代町13番地(松山第2電気ビル)  
電話 (089)943-6630 FAX (089)941-5276