

第1回客船研究会開催報告(速報)

2026.3.22 池田良穂

去る3月20日、大阪市内の会議室で「第1回客船研究会」が開催され、50名余りが聴講しました。

まず最初に、主催したワーキンググループの会長の片山徹大阪公立大学教授から、以下の挨拶があった。

(1) 片山教授挨拶

皆さま、本日は日本クルーズ&フェリー学会「第1回客船研究会」にご参加いただきまして、誠にありがとうございます。また、本日ご講演をお引き受けくださいました先生方、実務の第一線でご活躍の皆さまに、心より御礼申し上げます。

この研究会は、「客船を核とする新しい海事クラスター形成のためのワーキンググループ」の活動の第一歩として開催するものです。

本日のプログラムでも、世界のクルーズ客船の現状、欧州の客船建造、商船三井クルーズの船隊更新、安全規則、フェリーの動向、内装デザイン、サイン計画まで、非常に幅広いテーマを扱います。客船という分野が、造船だけではなく、運航、設計、内装、デザイン、安全、地域や観光まで含んだ、裾野の広い分野であることを、今日あらためて皆さまと共有できればと思っております。

いま、クルーズを取り巻く状況は、国内でも世界でも大きく動いています。国土交通省は、2030年までに日本人クルーズ人口を100万人とする新たな目標を掲げています。また、2024年の日本人クルーズ人口は22.4万人、2025年の訪日クルーズ旅客数は176.7万人と発表されており、クルーズ市場は着実に広がりつつあります。

一方で、世界に目を向けますと、欧州は引き続きクルーズ客船建造の分野で高い競争力を持っており、また環境対応や安全規則の面でも、客船に求められる水準は年々高くなっています。2026年1月からは、消火設備や車両甲板まわりの防火要件に関する新たな国際規則も発効しており、客船はまさに技術、制度、事業の変化が集まる分野だと言えます。

だからこそ、いま日本でも、客船やフェリーをめぐる産業の可能性を、もう一度しっかり考えていくことに大きな意味があるのではないかと考えております。この研究会も、何か大きなことをすぐに結論づける場というより、まずは学術の立場、実務の立場、それぞれの知見を持ち寄って、課題や可能性を丁寧に共有していく場にしたいと考えています。日本で客船を考えるとはどういうことなのか、日本の造船、地域、観光、人材育成とどうつながっていくのか、そうしたことを皆さまと一緒に少しずつ深めていければ、大変うれしく思っております。

本日の研究会が、参加された皆さまにとって新しい気づきやつながりの生まれる機会となり、今後の研究や実務の発展につながる第一歩になれば幸いです。どうぞ本日はよろしく願いいたします。



(2) 本研究会設立趣旨説明

池田良穂日本クルーズ&フェリー学会事務局長から、日本のクルーズ元年と呼ばれる平成元年の数年前が13回にわたって開催した「クルーズ客船研究会」について説明があり、本研究会はその後継という位置づけにあるとの説明があった。40年前に第1回クルーズ客船研究会が開催された頃から、日本においてもクルーズ客船の建造が盛んになったが、近年は、欧州一局状態となっており、再びクルーズ客船の建造を復活すると共に、フェリーや高速客船の建造も活性化させたいとした。

(3) 世界のクルーズ客船の現状分析

池田良穂事務局長から、世界と日本のクルーズ産業の現状について説明があった。世界の海運界の中でのクルーズ客船の位置づけは隻数では1%以下だが、経済効果が約26兆円余りと、世界のコンテナ船運航よりも1桁あまり大きくなっている。コロナ禍での落ち込みは回復して、2024年は3460万人のクルーズ人口になっているとした。探検・ラグジュアリークラスの船の数が急増しており、探検クルーズ船が40隻、ラグジュアリー船が97隻となっているが、乗客数では4%余りとシェアはあまり変わっていない。ただ隻数が増えたので訪日する同クラス船の回数が急増している。さらにCLIAのレポートによる市場分析等の結果も紹介された。

(4) 欧州のクルーズ客船建造を中核とする造船業の現状

片山徹ワーキンググループ会長から CLIA の MADE IN EUROPE というレポートの紹介があった。世界のクルーズ船の 97% が欧州の造船所で建造されており、建造だけでなく改修や近代化工事も欧州の造船所に集中している。クルーズ船は、欧州の高度造船業と多様な製造業を束ねる高付加価値プロジェクトであるとされているとした。23 年のクルーズ客船建造等による総経済効果は約 550 億ユーロ、邦貨で約 9.9 兆円にのぼり、日本の造船をはるかに凌駕している。貨物船の建造とは異なり、高度な空間設計、安全設計、機器統合を要する高難度造船技術が必要とされるとしている。これによる雇用は約 44 万人にのぼる。

またクルーズは造船業だけでなく、観光、港湾、各種の供給産業に大きな需要をもたらしている。

さらにクルーズ客船建造売上高の 9% が研究開発・イノベーションに投資されていて競争力の源泉となっているとした。

(5) 商船三井クルーズ 船隊更新の歴史と計画（新造、買船、船籍を分けるもの）

山口直彦氏は、商船三井クルーズの歴史の紹介からはじめ、今年 10 月に就航予定の「三井オーシャンサクラ」までの各船について説明した。次に日本仕様のクルーズ船について説明し、その大きさと仕様、求められる性能、海外船との差別化の在り方、環境保全や労務環境について解説した。日本のクルーズ需要としては、外航クルーズは 3~14 日、国内クルーズは 2~3 泊が人気とした。また日本船での長期国債航海を楽しみにしている人も少なくない。ポストコロナにおきているクルーズ界でのパラダイム変化についても述べ、ホスピタリティ産業の中での他業種からの参入や、サードパーティコントラクターの登場による参入障壁の低下もあるとした。新しい環境技術、IT の活用も進んでいる。オーバーツーリズム、造船所の寡占化、船員の逼迫、新たなパンデミックの恐怖、地政学リスクの顕在化等も指摘した。

(6) 客船の安全性規則の動向

梅田直哉大阪大学名誉教授は、クルーズ客船の安全規則としては「Safe Return to Port」、「デッドシップ状態での非損傷時復原性基準」、「非従来型推進器の操縦性」、「代替燃料対応」、カーフェリーについては「追波中の復原力喪失」「電気自動車の火災」が IMO で検討・施行されているとして、それぞれの概要を解説した。

(7) 世界のフェリーの現状分析(1) -ROPAX、クルーズフェリー、小型フェリー-

池田良穂事務局長は、世界の海運の中で 20% 程度のシェアを占めるフェリーについて概説した。2024 年の統計によると、世界のカーフェリーの隻数は 1469 隻で、10 年間で 25% 増加しており、1 隻当たりの平均総トン数は 11,420 トンとなっている。新造船の竣工数は 24 隻で、過去 10 年間でみると年平均 33 隻余りが新造されている。新造船発注先としては 3 万総トン以上の大型船は 13 隻中の 10 隻が中国に発注されており、クルーズ客船の建造で多忙を極める欧州の造船所から中国造船へのシフトが加速されているとした。

欧州の各地、アジアの各地のフェリーの就航状況の説明の後、中国の造船がインドネシアの内航中小型フェリーの建造に乗り出していることを紹介した。中国では、上海船舶研究設計院が、こうしたカーフェリーの開発・設計を一手に担っており、多様なカーフェリーを国内と共に海外に輸出する体制を整えているとした。

(8) 世界のフェリーの現状分析(2) -高速カーフェリー、高速純客船-

片山徹ワーキンググループ会長は、1990 年からのアルミ製高速カーフェリーの開発・運航の歴史について紹介して、なぜ拡大していた同船種が縮小し、なぜ今再び注目されているかについて解説した。そうした中で、画期的な超高速カーフェリーとして登場したステナラインの HSS の商業的な成功が長続きしなかった理由について述べた。

現在の同業界は、オーストラリアのインキャトとオースタルが中心となっているが、電動化などの新しい動きもみられるとした。

(9) 国内フェリーの現状と技術

臼杵造船所の村山和宏部長は、同造船所の紹介そして建造したフェリーの紹介から講演を始めた。次にカーフェリーの技術要件、そして求められる性能要件を、海峡横断航路、湾内短絡航路、外洋離島航路、外洋長距離フェリー航路、瀬戸内海長距離航路に分けて解説した。また旅客区域の設備、バリアフリー、救命・脱出設備、危険区域に指定される車輻区域、ランプドア、減揺装置、主機関・推進装置などについて詳しく解説し、適用規則等にも触れた。最後に船舶共有制度、離島航路支援等についても説明した。

(10) 客船の内装デザインと設計・施工の実績紹介と、その経験を通じて見えた今後の課題

長崎船舶装備の宮脇幹一部長は、同社の実績の紹介として、長崎で建造された「アイダ・プリマ」姉妹、中国で建造された「アドラ・マジックシティ」と「フローラシティ」の船内艙装に携わった経験について写真を使って紹介した。その後、客船特有の項目として材料、検査の詳細を解説した。

今後の課題として、船舶を理解したインテリアの国内デザイナーの育成、造船所と内装業者の協業、海外デザイナーを使う場合のスケジュール管理が大事とした。またキャビンユニットの生産体制の構築、JG認定の内装材料拡大も必要とした。最後に、人を育てるためにはクルーズ客船の連続建造が必要だとした。

(11) 客船・旅客フェリーにおけるサインの事

船内サインデザイナーの保科真一氏は、国内の様々なカーフェリーにおける船内サインの実施例を多くの写真を使って紹介した。

(12) ディスカッション;近未来のクルーズ&フェリービジネスは？

本ディスカッションでは、梅田名誉教授が「ゼロエミッション対応でのクルーズ客船シェア拡大策」を、山口直彦は船主（発注者）の立場から「なぜ日本のヤードやデザイン会社に発注しにくいのか」という問題提起をした。この詳細については、別途まとめる予定にしている。