

## 変貌を遂げる東アジアクルーズマーケット



クルーズコーディネーター  
有限会社 シーマンシップ 代表取締役

伊豆 美沙子

日時	平成20年12月9日(火)	主催	九州運輸振興センター
場所	ホテルセントラザ博多(福岡)	主 助	日本財団
		後 援	九州旅客鉄道株式会社 九州運輸局

海運は大切です。なぜ大切かというところ、現在、日本にはクルーズ船が4隻あります。日本が誇る、日本一大きな「飛鳥II」という船は日本郵船のフラッグシップですし、「にっぽん丸」「ふじ丸」は商船三井のフラッグシップ、「ばしふいっくびいなす」は新日本海フェリーのフラッグシップです。海運会社の経営が成り立たなければ、日本において単独事業としてきびしい経営環境におかれる客船事業は成り立たないのです。ですから海運ありきということで、私も海運の応援団としてやっているわけです。

最近、講演に行くと、「世界一周は5回行きました」というお客さんがたくさんいます。お話しする私よりも、お客さんの方がはるかにクルーズについて詳しいという現状です。「皆さん、船に乗ったことがないんですね」と言っている私が、世界一周クルーズに乗ったことがあるか、エーゲ海クルーズに行ったことがあるか、今話題の上海から日本に来る外国船に乗ったことがあるかと言うと、実は乗ったことがないので、人のことを言える状態ではないのです。まして、急激にクルーズマーケットが変化しつつあるのが現状です。今日は船に関して、皆さんのご意見も伺

いながら話を進めていきたいと思っています。

### ○日本におけるクルーズの誕生

元々、日本にはクルーズは定着しないとされてきました。1989年(平成元年)「ふじ丸」が初めて就航した時に「どうせ、ふじ丸も5、6年で撤退するだろう」と言われてきたのが日本クルーズ業界です。なぜかと言うと、日本のクルーズは移民船から発生したのです。1908年4月28日、「笠戸丸」という船が第一回の移民船として、781人の移民達を乗せて神戸港から出航いたしました。それから数えて今年で100年目、本当は商船三井客船には100年ということですが、今年には南米クルーズをやっていたらだくべきだったのではないかと思います。「あこがれのハワイ航路」というのがありますが、晴海からハワイまで8日間かかります。太平洋を渡って、パナマ運河を通って、南米まで行くのと、片道30日位かかるといふことで、クルーズとしては実現しないコースだったのです。しかし、この南米航路があったおかげで日

本のクルーズはさまざまなお土産を作ってきました。

長い長いクルーズの中で、一番大切なのは生水でした。その次が大切だったのが生花です。それがだんだん長いクルーズの中でなくなっていく。まして船内は、未だかつて足を踏み入れたことのない土地で自分たちはやっていけるだろうかという、自分の将来に不安を持った781人の移民たちを乗せた中で、船乗り達は何とか船の中を明るくしたいという心配りから、花のかわりにテーブルのナプキンを花に似せて折って、夕食のテーブルを飾りました。暗くなりがちなかまを何とかが明るくしたいということで、毛布を花に似せて折ることによって、部屋を飾





りました。飾りナプキンや飾り毛布、こういう文化が、日本人独特の「おもてなし」というクルーズ文化を醸成したわけです。ですから、今いろいろなレストランにいくと、グラスの中に飾りナプキンが入ってあったりしますが、これは元々は船乗り達がその船内で身につけて、陸にあがった時に、陸のレストランに伝えていったものなのです。さまざまな食卓の歴史は海を越えて、つまり、航海中から育まれたというわけです。

また、暗い船内を何とか明るくしようということで船長がハーモ

ニカを吹く。「おい誰かギターを弾けないか。歌を歌えないか。お国の歌を誰か歌ってあげられないか。」ということから、エンターテイメントという文化も生まれました。ですから、アメリカのハリウッドナイズされた大型のハリウッドプログラムショーと、日本の船内のプログラムは元々スタート地点が違ふということ。アメリカと日本では全く違うクルーズ文化が醸成されたわけです。

### ○米のクルーズマーケット

アメリカのクルーズマーケットは2004年、1千万人を超えています。2007年、ベルリッツの数字ではないかと思いますが、世界のクルーズ人口は1800万人といわれています。その中で日本は18万4千人。これは延べ人数ですから、正確に日本にどれ位のクルーズ人口がいるかというところ3万人弱ではないかと言われています。日本のクルーズマーケットは3万人しかないわけです。アメリカのクルーズマーケットとは大きく違います。ましてアメリカのクルーズマーケットがここまで成長してきた一番の理由は、米国内

のインフラ整備が大きいです。航空運賃が規制緩和によって非常に下がったことによって、クルーズ船はフロリダから出航するんですが、アメリカ国内のどこからでも非常に安い航空運賃で、フロリダまでやってくる事ができ、それも航空便が絶え間なくあるということ。そして「航空運賃が下がったことによって、航空券取扱いの手数料では食べていけないから、何か新しい商品を開拓しよう」という旅行業界の人達のニーズともクルーズ商品がマッチしたことがあげられます。日本も航空運賃が下がると、定点クルーズをめざしている日本のクルーズ業界でも何とかやっつけていけるんですが。

アメリカの場合ですと、大体1週間から10日間の休暇ですから、その休暇に合わせて10日位のクルーズが非常に安い値段で提供されています。安いクルーズは一泊1万円ということ。ところが日本の場合には飛鳥クラスになりますと一泊5万円です。ですから飛行機でアメリカに行くと、フロリダから船に乗っても、アメリカのクルーズの方がはるかに安いわけです。

アメリカで非常に安い商品ができてくるのは船が大型化しているから。日本で平成元年「ふじ丸」2万4千トンがやっと出来た時、もうアメリカはすでに10万トンの船を造っていました。大型の船になればなるほど、スケールメリットが出来て安い料金で乗れます。そのことがクルーズをより大衆化させていき、アメリカのクルーズマーケットを急激に発展させた。毎年8%成長をしている5兆円規模の業界です。それも定点クルーズですから、フロリダに落ちるお金は莫大で、地域経済を潤しているとも言われています。

このアメリカと比べて日本のクルーズマーケットは平成元年の15万人から発生していますから、20年たってやっと3万4千人増えたというか、ほとんど増えていないに等しい状況です。ですから「どうして日本のクルーズマーケット人口は増えないのか」と言われるわけです。

2004年、アメリカ大手海運会社が東アジアを目指してクルーズを展開すると、マイアミのクルーズコンベンションで発表しました。その時のターゲット第一位が中国、第二位がインド、そして日本は辛うじて3番目のクルーズマーケットでした。これから先、どれ位中国が成長するかということですが、現在世界の人口は67億人です。

## 2009年、ますます客船ウオッチが楽しい! 一目瞭然! 来航客船ガイド

日本全国の港に2009年来航する客船のスケジュールは?  
客船ウオッチャーの皆さんの、「港へ繰り出す楽しさ」も紹介!

### 神戸港

- シルバークエスト 3/25(水) 8:00 入港→18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 3/27(金) 17:00 入港→4/1(土) 16:00 出港
- ノーテカ 3/31(火) 8:00 入港→4/11(水) 17:00 出港
- エクスプロー 4/6(月) 9:30(水)
- フォーレナム 5/1(土) 15:00 入港→5/2(土) 11:00 出港
- ザワールド 10/10(土) 7:30 入港→23:00 出港
- ザワールド 9/26(土) 9/28(月)

### 名古屋港

- アザマラクエスト 2/23(金) 8:00 入港→18:00 出港
- シルバークエスト 2/29(木) 7:50 入港→2/10(水) 14:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/19(日) 8:00 入港→17:00 出港
- フォーレナム 5/7(水) 8:00 入港→17:00 出港
- クリスタル・セレニティ 10/5(月) 7:00 入港→17:00 出港
- ハンセアティク 6/26(土) 8:00 入港→24 出港
- ザワールド 9/9(水) 9/11(金)

### 小樽港

- クリスタル・セレニティ 4/19(日) 8:00 入港→17:00 出港
- フォーレナム 5/7(水) 8:00 入港→17:00 出港
- クリスタル・セレニティ 10/5(月) 7:00 入港→17:00 出港
- ハンセアティク 6/26(土) 8:00 入港→24 出港
- ザワールド 9/9(水) 9/11(金)

### 東京港

- セブンシーズ・マリナー 5/8(土) 16:00 入港→5/9(土) 18:00 出港
- ザワールド 9/28(日) 8:00 入港→9/29(火) 16:00 出港
- ザワールド 9/19(土) 9/22(火)

### 横浜港

- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港

### 長崎港

- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港

### 那覇港

- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港

### 石垣港

- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/13(月) 19:00 入港→4/14(火) 18:00 出港
- クリスタル・セレニティ 4/14(火) 19:00 入港→4/15(水) 18:00 出港

船を見に行くというよりも、外国船が来ると嬉しいという気持ちです。船が来ると、外国人乗客やクルーズ客船が来ると見えます。これは、日本が生まれながらにして1969年以前の船が来ると嬉しいという気持ちです。以前は「クルーズ」を「クルーズ」ではなく「クルーズ」で呼んでいました。クルーズは「クルーズ」で呼ぶようになったのは、クルーズが「クルーズ」で呼ばれるようになったからです。クルーズは「クルーズ」で呼ばれるようになったのは、クルーズが「クルーズ」で呼ばれるようになったからです。

### 海事プレス社「クルーズ」2009年1月号より

2050年、世界の人口は16億人と予測されています。第3位はアメリカで4億4千万人。ただしこの4億4千万の内、半分はヒスパニックです。つまり、アメリカの白人人口は2億弱になっていくと予測されています。そうするとアメリカとしても、当然インドや中国にクルーズマーケットを展開せざるを得ないわけです。

そのうえ、2050年のGDP上位3ヶ国は中国、アメリカ、インドです。第4位は日本だと予測されています。そうしますと、非常に人口が多くてお金持ち

「クルーズ」に掲載された「来航客船ガイド」(ページ上)を見て下さ

海事プレス社が出版している

○来航客船

「クルーズ」に掲載された「来航客船ガイド」(ページ上)を見て下さ

2050年、世界の人口は16億人と予測されています。第3位はアメリカで4億4千万人。ただしこの4億4千万の内、半分はヒスパニックです。つまり、アメリカの白人人口は2億弱になっていくと予測されています。そうするとアメリカとしても、当然インドや中国にクルーズマーケットを展開せざるを得ないわけです。

そのうえ、2050年のGDP上位3ヶ国は中国、アメリカ、インドです。第4位は日本だと予測されています。そうしますと、非常に人口が多くてお金持ち

「クルーズ」に掲載された「来航客船ガイド」(ページ上)を見て下さ

海事プレス社が出版している

○来航客船

「クルーズ」に掲載された「来航客船ガイド」(ページ上)を見て下さ

23

い。パッと見ると「博多に来航客船、来ないの。どうして？」と思います。

皆さん、下の方を見てください。下の方に「コスタ・クラシカ」、これはイタリア船籍、「レジェンド・オブ・ザ・シーズ」はロイヤル・カリビアン・インターナショナルの船ですが、この2隻が何回も博多に寄港すると書いてあります。

大きく表示してあるのは大型豪華客船です。圧倒的に長崎に入港します。残念ながら、博多にはこのクラスの大きな船は来ないです。

来年はいよいよ横浜に「クイーン・メリー2」が入ってきます。しかし、横浜の大きな橋ふ頭に「クイーン・メリー2」が着けられないんです。なぜでしょう。ベイブリッジです。ベイブリッジは「クイーン・エリザベス2」が通過できる高さの55mで設定されています。「クイーン・メリー2」は高さが72mあります。ですから国土交通省の皆さんにお願いします。港の近くには橋は作らないで下さい。日本の最高のクルーズ景観地は瀬戸内海ですが、瀬戸内海には三つの橋がありますので、この橋の下を通れないような大型船が来ると、せっかく日本に寄港しようと思っても、最初から日本が寄港地とし

て外れてしまう可能性があります。ですから、ベイブリッジ、レインボブリッジという2つの橋が大型船が入港できない大きな足かせになっています。

残念ながら「クイーン・メリー2」は、大きな橋ふ頭から少し離れた大黒ふ頭に着きます。船内見学はできませんから、船をチャーターして「クイーン・メリー2」のそばまで行って一緒に入港して来るといふ旅行商品が販売されておりあります。せめて「クイーン・メリー2」を近くで見たい、そういう気持ちだと思います。

横浜に「クイーン・メリー2」が入港するのは3月6日ですから、3月6日にもし関東に行かれる機会があたりでしたら、ぜひ「クイーン・メリー2」を見ていただきたいと思いますし、また長崎には3月5日に「クイーン・ヴィクトリア」が入港するという事です。しかし、博多港、北九州港、下関港の皆様、北九州港だったら多分、「クイーン・メリー2」は着けられると思うんですが、どうして北九州港に入らないんでしょう。来年、予定がないからかもしれないです。

予定がない、それもごさいませぬ。下関港のアルカポートにも

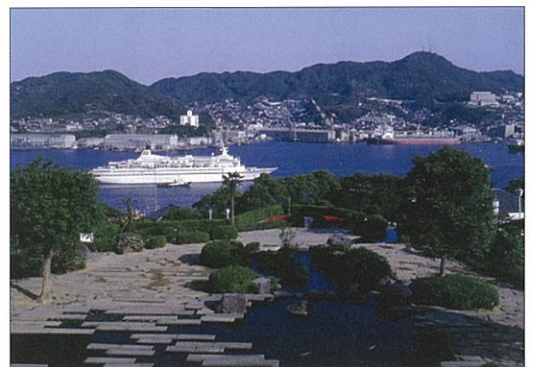
「クイーン・メリー2」は着けられるのではないかと思うんですが。全長345m、全幅55m、高さ72m、ドラフト、マイナス14m。

九州の他の港では、八代港は着くんじゃないでしょうか。

—水深12mです。

12mですか。それでは足りないかもしれないですね。私は10年前に八代港に入ったとき、クルーズ船では入っていないんですけれども、ぜひ、大きな船が入れる数少ない港として船を呼んでいただきたいと思っています。

ただ船を呼ぶには、3年位かかります。やっと、ビジット・ジャパン・キャンペーンの成果が上がって、これだけの船が日本に入るようになりました。船が入る、つまり、ポートセールズです。これだけの船が入ってくると、たくさん外国人が福岡・長崎という名前を知って、それを自分の国に帰ってフィードバックするので、船が入ることそのものが、一番のポートセールズになるのではないかと思えます。ですから、今セールズをして3年後位にしか、実績として船が入ってこないという状態です。



長崎 グラバー園と観光船  
写真提供 (株)長崎県観光連盟

### ○海外交流人口を見込んでの九州の戦略

先日、上海で日韓中合同で海外船社に対してアジアクルーズのPRをしました。長崎に圧倒的に船が入る一番の理由は、中国のお客さんをターゲットにした場合、中国のお客さんが一番楽しみにしているのはカジノなんです。大型客船はたいていカジノを持っていきますから。そして中国・上海から一番近いのは長崎だからです。博多入港も距離的にはそう変わらないです。ただなかなか定期クルーズが定着するのはむずかしくて、現在これだけ入っています。中国船が再来年以降も入港すると

いう確証はどこにもありません。

博多、那覇、大阪、この3つの港で中国船を奪い合うポートセーブルが繰り広げられていくと思います。現在、長崎よりも博多に入港する場合、何が勝っているかというところ、博多の方が、カメラが買える、ブランド品が買えるというところで買い物客に非常に好評なわけです。

博多は2011年の新幹線全線開通を見込んだ展開を念頭においております。阪急百貨店を中心にした新しいショッピングセンターの商業エリア面積は20万㎡、井筒屋（百貨店）が3万㎡でしたから博多駅には7倍の商業施設ができます。20万㎡はどれくらい規模かというところ、1996年に新しい京都駅が、その後、名古屋駅が、



そして2003年に札幌駅が新しく改装されました。この京都、名古屋、札幌と同規模の商業施設が博多にできます。この中には東急ハンズも入りますから、博多駅そのものが変わってくるということだと思います。現在、お客さんは天神にシフトしていますが、もしかしたら、船から降りた8百人や千人が博多駅にショッピングに訪れるということ、港を中心にした人の流れが全く変わる可能性が十分あるわけですね。

もうひとつは、九州全体を潤すという感覚でいくと、例えば、博多港に中国船が入ります。その後、船は鹿児島港まで行くけれど、お客様は博多港から陸路であちこちの観光を楽しみながら九州を横断する。それを船で受けて鹿児島から次の港に行くというような九州一体が連携したオール九州としての、中国のお客様に対する観光も含めた戦略が必要です。各港が個別に中国船を誘致するのではなく、オール九州として魅力あるクルーズ客への展開が必要なのではないかと思えます。新幹線も開通しますし、バスや、さまざまなものを使った幅広い魅力的な観光がこの後、九州に展開されるかどうかが重要だと思えます。

先ほど八代港といいましたが、本当は観光地として一番喜ばれるのは、九州の中では多分、熊本、阿蘇、大分の別府温泉だと思えます。もし阿蘇に連れて行くとすれば、一番近いのは八代港です。八代港に船を入れて阿蘇に連れて行って、それから、別府まで陸路を行ってもらう。そういうお客様の出場のために、九州を何度も満喫できるように観光戦略が必要ではないかと思えます。今までは、船さえ入れておけばその後はお客様自身が入れば後はお客様自身が入れば、もしくは旅行代理店が連れて行ってくれるという位の展開なんです。これからは船が入った後、九州内を移動していくという海外からの交流人口を見込んだ展開がぜひ必要ではないかと思えます。そのためにも、船に乗ったお客様の気持ちになって考えることが必要です。ですから博多港も残念ながらまだ、さまざまな改修工事やターミナルの問題があります。

## OCIQ

もう一つの問題がOCIQです。今後、海外船の戦略を見込んだ会議には、ぜひOCIQを代表する方々

にもご一緒に参加していただきたいと思えます。例えば、博多港は個人情報識別機が8台あります。2007年11月に国土交通省の到達により、上陸する人は全部個人情報を開示しろ、つまり外国人が日本に入国する際は両方の親指の指紋と顔写真を撮ってからの入国できない。もっと言えば、その前に検疫が船の中をチェックしない限りは誰も上陸できない。検疫が一番恐れているのは鳥インフルエンザが日本に上陸することです。ですから、中国やインドネシア、タイを回ってきた船は、日本の港に船が入っても、そこから乗船客が日本国内のツアーに出るまでに非常に時間がかかるという状態です。OCIQの時間が短縮されるかどうかということが大型客船を受け入れる、ひとつの港の条件であると思えます。

これはどこの港でも同じハードルではないかと思えます。特に北九州の門司、下関に、日本の客船であっても外航船が入出港しない理由は、もしかしたらOCIQかもしれない。現在、私共クルーズ業界では日本の中で一番OCIQが厳しいのが門司だと言われています。ですから門司にはほとんど外国にからんだ船は入っていないで

す。なぜかと言うと、クルーズ船は朝入って夕方に出るのですけれども、C I Qに2〜3時間も取られると、ツアーをする時間は非常に短くなってしまいます。例えば博多から中国の上海に行って、そして門司に入る。門司で降りるお客様は全体の50%、後の50%は横浜まで行くという場合であっても、全員が門司でC I Qを受けるわけです。お客様はあと2泊3日船内に残るのに、門司に入ったら全員下船させられたことが何度かありまして、私共クルーズ業界では門司の入港は避けたいというのが正直なところです。

門司と下関は同じ管轄のはずですが、それでも門司が一番厳しいというのが共通の認識です。これがかもしかしたら、外国船社にも伝わっているのではないかと私は危惧しています。外国船が門司に入港できるのにも拘わらず入港しないのは、日本のクルーズ業界の情報も外国船社にも伝わっているのではないかとも思っております。そのことを何度も門司の税関の方に申し上げたんですが、その度に税関の方は「そんなことは絶対ない」と言われるんです。

外国のクルーズが来る場合は、一刻も早く上陸してもらうために

C I Qの方を海外に派遣するという方法もあります。博多港でも外国船が入る時、最初の4回だけ上海にC I Qの方達を送り込みました。船の中でやってきていただと、処理が大変早いです。「ぜひ全部の船にC I Qの人を送り込んでいただきたい」という福岡市港湾局からの要望をC I Qに出したところ、財務省の方は「そんな予算はない。派遣できない」と言われました。では、その予算は全て福岡市が負担しますと申し上げたんですが、ダメでした。朝入って夕方出る場合のC I Qをいかに簡略化するか、しかも、このC I Qは全て管轄省庁が違いますので、なかなかスムーズにいかないのが、外航船のひとつのハードルでもあります。

ただ、先程も言いましたように博多港は個人情報認識機を8台持っているのです、他の港に比べてかなりスムーズにいきます。なぜかという、博多港の場合は、毎日、外国からのお客様を受け入れていまして、現在博多に入ってくる海外交流人口は60万人ですから、博多港はいかなれば海の成田ということになります。2番目が下関です。下関は海の閑空ですね。

博多港が毎日C I Qをしている

ということは、ターミナルの中に常駐しているということ、わざわざ出て来て下さいというセッティングをしなくていい分、博多港にはC I Qについては、かなりアドバンテージがあるのではないかと思っております。

### ○港でのもてなし

しかし何よりも海外から人を入れることは、もてなすということなんです。例えば大阪港の場合は「飛鳥」が何度も入ってきて毎回ウェルカムをしています。これからは港湾振興というのは、行政の手だけではなく、もっと民間の人達の力もいれていかなければいけないかなと思います。「福岡V



I (ビジターズインダストリー) 都市塾」という、いかに民間の力を使って、港湾地区を活性化するかという委員会があります。これも会社の皆さん方の力です。大阪港には「セイルオー」というボランティア団体がありまして、船が入って来る度にその船をもてなすイベントをさまざまに展開してくれています。お正月に「飛鳥」が入った場合には餅つきをする。皆さん方で踊ってくれるのか、旗を振ってくれるのか、さまざまに外船や日本船の場合に応じた賑わいを演出してくれています。そういうことも、これから博多港でも組織して展開していただければ、船から来た人達の印象が違うのではないかなと思います。

「Welcome to Hakata」と言うだけでも、どこかにそういう言葉があるだけでも違うのではないかなと思います。これはまだ、なかなか実現されていませんし、港で他所から入ってくる人をもてなすという地域のさまざまなことが実際には行われていないということです。ですから、港は百年の大計をもって作られるものですか、定額給付金として2兆円の予算があるのならば、百年使えるようなバースの開発をしていただ

たら良いのではないかと思っ  
てます。

## ○パナマ運河

私は平成元年に旧「にっぽん丸」で70日間の世界半周クルーズをして、その時に「クルーズは非常に素晴らしい」と思いました、その後、平成元年に就航した「ふじ丸」の中でチャータークルーズにかかわるさまざまなものを培ってきました。しかし何と云っても世界半周した時にとても心に残ったのがパナマ運河です。

パナマ運河をお渡りになった方いらっしゃいますか？いつお渡りになったんですか？

—35年前です。航海士をしていましたので。練習船で。

あの時、非常にメモリアルな、このパナマ運河を渡らなければ、私は多分、今こうやってクルーズのお話をしていくことはないのではないかと思っ  
てます。

パナマ運河は1914年8月15日に開通しました。このパナマ運河はパナマックスという船の大きさを制限する縛りを持っています。幅32m、全長294m以内の船しか通れないということで、パナマ

運河を通航するかどうかによって船の大きさは変わってきます。パナマ運河は通航しない、自分たちはフロリダ発でカリブ海やヨーロッパに行く欧米の人達だけのクルーズを対象にするという船は、オーバーパナマックスというはるかに大きな船ができます。

これは本当かどうかかわからないんですが、2014年、第二パナマ運河ができるということですが、しかし、この進捗状況については全く伝わってきていません。第二パナマ運河ができることはクルーズ業界にとっては大きな衝撃なのです。つまり、今まで32m幅の船しか通れなかったのですが、第二パナマ運河は55mの幅の船が通過できるらしいのです。しかも、今のパナマ運河は閘門式で、水を入れては止めて、少しずつ3段階に分けて26mの高さを埋めていく方式ですが、第二パナマ運河は水平式運河です。海面と同じ高さにして、どんな船も通れるものになるらしいです。

実はパナマ運河を通っているほとんどの船は日本に向けての荷物を積んでいるわけです。ですから、この第二パナマ運河には日本の投資をかなり期待しているはずなんです。投資方式でやると聞いたん

ですが、このアメリカの状況で、投資があまり集まっていらないのです。となると、2014年をめざして大型船がアメリカから第二パナマ運河を通じてアジアに出てくるというクルーズ戦略が、絵に描いた餅になってしまいます。第二パナマ運河ができるという前提で「唐・天竺」の時代がやってくると思っ  
ているわけです。2009年11月に22万トンの船ができます。ほとんど町がそのまま浮かんでくるというような船ができます。それもすべて第二パナマ運河を通航できるという前提の元での世界戦略、つまり第二大航海時代がやってくるということが描かれているわけです。しかし、一向に第二パナマ運河の情報が伝わってこないのです。是非どなたか教えてください。

最初にこのパナマ運河を作ろうと思っ  
たのはレセップスで、スエズ運河を作った人です。

このパナマ運河は日本のさまざまな工事に影響を与えています。

パナマ運河の掘削の中で日本人でたった一人だけ加わった人がいます。旧東京帝国大学の土木工学科を出た青山士（あきら）です。彼はこのパナマ運河の工事にぜひ参加したいと単身アメリカに渡り、

伝手をたどってパナマに渡ります。最終的には人造湖であるガトゥン湖の工事の副技師にまで出世した人で、日本に帰って河川工事に大きな功績を残しました。荒川大堰、信濃大堰、これはすべて青山士がパナマ運河の掘削工事の中で磨いてきた河川工事のノウハウを日本に伝えたと言われています。

日本がアメリカと戦争をする時に、日本軍が考えたのはパナマ運河を爆発することなのです。まずパナマ運河を爆発して、アメリカ艦隊が太平洋に出てこれられなくすることを考え、青山士にパナマ運河の地図を持ってこいと言うわけなんです。彼は「自分はパナマ運河を作るために行っ  
たので、壊すために行っ  
たのではない」と答えました。でも地図は没収されたのではないかと思っ  
ています。その青山士が言った言葉は、内村鑑三に非常に影響された言葉で、私はこの言葉を今日皆さんに贈りたいと思っ  
ていました。その言葉は

I wish to leave this world better than I was born.

「死ぬ時は自分が生まれた時よりも、この国がいい国になってほしい」というキリスト教徒の信念に基づいた言葉であったと言われております。第二の青山士が日

本にも誕生することを切望したいと思えます。

### ○海への感謝の欠落

日本の海運がどうして発展しないかとか、アメリカの発展した様子をかいつまんでお話ししてきましたけれど、一番難しいのは海運に對する気持ちではないかと思っております。第二次世界大戦の時に、日本から戦場に赴いた将兵のうち陸軍の20%、海軍の16%が日本の母国を踏むことができませんでした。しかし、その海軍の3倍に当たる43%の商船が日本に戻ってきていないのです。なぜ海軍よりも商船の方が3倍も死者が多かったかという点、日本は日露戦争でバルチック艦隊を撃破したことによって、艦隊は海戦は華やかな場所なので進んでいったんですが、商船を護衛するという地味な任務にあたる人が少なかつたわけです。そのため2500隻の商船、6万人の船乗りが死んだといわれております。

ですから、第二次世界大戦は補給路を断つという最も根本的な戦略がすでに日本には欠けていたのです。潜水艦は商船を撃沈するた

めに編みだされた兵器だといわれていまして、欧米では海軍は商船を護るために作られたと言われております。日本に入って来る石炭、石油、綿花、羊毛、大豆などのほとんどを海外に頼っています。その年間輸入総量の99・8%は、海から運ばれて来るにも関わらず、海への感謝がない。つまり、日本人は農耕民族で海洋民族ではないという、根本的な海に對する尊敬とか、海に對する感謝とか、海運に對する感謝の念が元々全くないということがクルーズ不振の根本にあるのではないかと思っております。

ところが昨年海運を振興するための法律ができたということですから。

#### 海洋基本法第三章

#### (海上輸送の確保) 第二十条

「国は、効率的かつ安定的な海上輸送の確保を図るため、日本船舶の確保、船員の育成及び確保、国際海上輸送網の拠点となる港湾の整備その他の必要な措置を講ずるものとする。」

(海洋に関する国民の理解の増進等) 第二十八条

「国は、国民が海洋についての理解と関心を深めることができるよう、学校教育及び社会教育における海洋に関する教育の推進、海洋

法に関する国際連合条約その他の国際約束並びに海洋の持続可能な開発及び利用を実現するための国際的な取組に関する普及啓発、海洋に関するレクリエーションの普及等のために必要な措置を講ずるものとする。」

法律で港湾を整備しろと言っているわけですが。レクリエーションの普及ということ、日本人にも何とか海洋性が定着するようになってほしいという一条ではないかと思いますが、これは、ほとんど一般人の人々には知られていません。いくらこのような法律があっても、人々に知られていないのではどうしようもありません。ぜひ機会があるごとに海への感謝をする機会を作って頂きたいと思えます。

私は「九州けいざいナウ」というテレビ番組に出ているのですが、その番組でなかなか海運が取り上げられない。私も提案しているんですが、「港についてとか、モノの値段はどうやって決まっているのか、どうやって運んでいるのか。最新のコンテナバス等の状況については是非取材してもらいたい。一体誰が日本人の食卓を潤しているのか」と提案しているのですが、現在まだ番組になっていない状況です。港というのは今まで危険な

所が入ってはいけない、一般人の立入りを禁ずるところがありました。また、誇り高き船乗り達はそのことを人に自慢するものでもないという美学を持っているわけですね。まして9・11テロ以降、港はSOLAS条約の改定により入りにくい所になってきました。ますます食卓の原点がどこにあるのかというのがわかりにくい、船というのがどうやって入って来ているのかがわかりにくい状況になってきた中での、海洋基本法の発布ではなかったかと思えます。







Copyright © NYK Cruises Co., Ltd.

○日本のクルーズ

船というのは、なかなか身近に感じることがないのではないかと思えますけれど、もし「あなたか知っている客船は」と聞かれたら何とお答えになりますか。

—「クイーン・エリザベス2」

—「飛鳥」

好きな船に毎年「飛鳥」が選ばれています。現在の「飛鳥II」は「クリスタル・ハーモニー」という船でした。私は「クリスタル・ハーモニー」が竣工した時に、長崎の

「飛鳥II」(開聞岳)

三菱造船所で見たことがあります。この長崎三菱造船所がもっと船を受注することができれば「サファイヤ・プリンセス」、「ダイヤモンド・プリンセス」がドックに帰るために必ず長崎港を訪れるように、また外国船が日本から生まれるといふニュースと共に里帰りクルーズ等も実現していくのではないかと思います。

「クイーン・エリザベス2」ですが11月に最後の航海を終えました。今後は、ドバイ(アラブ首長国連邦)で5つ星の海上ホテルに生まれ変わります。ある意味、日本のクルーズは、「クイーン・エリザベス2」

があつたために豪華客船という道を歩まざるを得なかったわけですが、小さな船で豪華なものを作る、そして「クイーン・エリザベス2」が世界一周クルーズをしたので、日本の船も世界一周クルーズに何度も取り組んだのです。

大体、世界の船の中で世界一周クルーズを行うのは全体の20%位で、普通は定点クルーズです。日本では商船三井客船の、北海道の小樽港を基盤としたフライ・アンド・クルーズが成功しています。今年ですと、日本全国43都道府県

から全部の人が飛行機で小樽にやって来て、そこから船に乗って知床等を見て戻って来ます。そのためには全国各地からの飛行機便があること、そして実は、知床の世界遺産に指定された場所は海からしか見えないような所なので、船から見るのが一番の観光スポットとして受け入れられたわけです。この九州版を国内クルーズとしても取り組みたいと思っております。

九州の場合ですと博多港ですね。福岡空港に、九州以外のところから飛行機もしくは新幹線等で来ていただいで、博多港から屋久島に行く定点クルーズを実現しようと思っております。

私はビジット・ジャパン・キャンペーン中であることから、韓国の皆さんを船に乗せて来て、長崎の五島列島に連れて行って、それから天草に連れて行くという「巡礼クルーズ」を実現したいんです。飛行機もしくはJR九州の高速船ビートルで入ってくると、一旦博多に入ります。博多から五島までいくのは非常に距離があつてアクセスもあまりよくないし、大量の人を運ぶことができません。また、ホテル等の宿泊施設も十分ではないです。でも船で6百人の韓国人を連れてくれば、6百人を長崎・

五島に連れて行って、そのまま天草に行くというクルーズができるので、ぜひこれを実現したいと思えます。

先日の日韓クルーズシンポジウムでも、「竹島、竹島とか言わんどいてください」と言ってきたんです。「そんなこと言ってたらクルーズなんてできません。クルーズというのは3年前から取りかからな



「にっぽん丸」写真提供 商船三井客船



いと、チャータークルーズはできません。3年間かけて調整したものを、政治的な感情とかすれ違いによってキャンセルされるのであれば、クルーズの調整をすることはできません。ですから、そういうものを外してもお互いが交流するという土壌ができない限りは、日韓クルーズはむずかしいです。」と申し上げてきたわけです。韓国は、なかなか近くて遠い国です。

かつて戦前は上海航路というのがありました。日本と中国、つまり東シナ海を、定期船がそれぞれの国を回りながら巡るといのは、アジアの平和の象徴であったわけです。東アジアが安全であるという証であったわけです。私のひと

つの夢は、この上海航路に替わるような、アジアの国々を往き来する定期船の航路ができれば、アジアの平和の象徴としてすばらしい航海になるのではないかと思っております。さまざまな夢が多くて、夢に引張られている毎日ですが、ぜひ皆さんに力を貸していただきたいと思えます。

【Q】日本には純粋なクルーズ旅客船が4隻しかないということですが、各船社さんにおかれては、新造船を造る方向にあるのかどうか、それによって、日本のクルーズ人口も大分違ってくると思えますけれども、いかがお思いでしょうか？

【A】2003年に各クルーズ船社には新造船を造ろうという機運があったんです。ところが2003年に、SARS（重症急性呼吸器症候群）によってクルーズがパタッとダメになってしまったので機運をのがしてしまって、その後は非常に海運景気で造船所に船をオーダーしたくても、とてもではないけれど船を造れる状況ではなくなりました。ですから2015年までに新しい大型船が導入

されないと、日本のクルーズマーケットは終わりだという説があります。

でも、私はなにもアメリカと競争しなくてもいいし、世界から取り残されてもいいんじゃないかと思えます。最初にも言いましたが、日本のクルーズというのは、例えばアメリカのクルーズ業界の船が大型リゾートホテルだとすれば、日本の客船は大分・由布院の「玉の湯」であり「亀の井別荘」なんです。「玉の湯」とか「亀の井別荘」が千人を収容するような旅館になったら、今までのサービスができるかという、できないと思えます。だから、これは全く違うものだ、違う文化の客船だというふうに皆様に受け入れていただければいいんじゃないかと思えます。

ただ、非常に料金が高いです。「クイーン・エリザベス2」のような豪華な船で、食事もいい、エンターテイメントもいい、設備もいいというものを求めると、なかなかコストが下がらないので、お客さんを取り込めない状況になっているんじゃないかと思えます。だから、そのあたりの改革は必要でしょう。

では、日本に1500人位の大型船が入ってクルーズ料金が1万

円位になるかという、日本船籍を維持する上で不可能だと思えます。それよりは、今の「亀の井別荘」「玉の湯」方式で何とか努力していく方がいいのかなと思えます。

カボタージュ（※）の縛りが外れたら大変なことになります。カボタージュの縛りが外れて外国船が日本の近海で一泊二日のクルーズをやるようになる。もしくは外国船が東北三大祭に行くようになる。屋久島クルーズを博多発着でやるようになると、日本のクルーズマーケットは一発でなくなってしまう。カボタージュの縛りがある内は何とかいけるんじゃないかと思えます。カボタージュは当然アメリカでもやっていることです。だからアメリカ船籍のクルーズ客船は、多分ハワイ近郊にはないはず。アメリカ船籍がないから、日本ではカリフォルニアクルーズが全くないわけです。

または、イギリスの様に建造費を国が保障するかな。イギリスは海洋国家と自認していますから「クイーン・エリザベス2」や新造船には国家が金を出す。そのかわり「クイーン・エリザベス2」がフォークランド紛争に出兵したように、有事の際には徴用するというスタイルですね。しかし、「日

本が海洋国家であって船が大切である」という国民のコンセンサスが得られない限りは、いきなりそういうことはできないと思います。

建造費を出していただくのが一番いいんですが、災害協力金として船会社にいくばくかのお金を入れていただいて、そのかわり災害の時にはホテルシップもしくは病院として、その船を徴用するというようなスタイルにしたいです。たらいいかなと思います。

だから、新造船を今の状況で造るのは各船社共に厳しい状況です。新造船ができなければおのずと、今の4隻ではクルーズ振興の増加に限界があるということです。

何よりも、海に対する理解とか感謝の念が国民全体として足りないということですね。コンセンサスが足りないということですね。

※カボタージュ

国内輸送を自国業者に限定するの、他国の業者にも開放するの、かという規則のことで、一般には規制がかかっている状態。つまり、他国業者の船や飛行機が国内運航ができない状態を指す。

クルーズコーディネーター  
伊豆 美沙子

船旅の魅力・

それは「雄大な海との出会い、悠  
々の時間との出会い、そしてすば  
らしい人々との出会いです」

客船との出会いは21年前の『福岡県  
青年の船』。

その後、平成元年第1回総務庁（現・  
内閣府）主催による『世界青年の船』  
で、70日間の世界半周のクルーズを  
経験したのを機に、クルーズの企画  
やセールスプロモーション、船内イ  
ベントの運営に携わる。

「客船と港」という観点から、都市  
景観や港がテーマのトークショーや  
講演などにも出演。

福岡市港湾局環境審議委員、佐世保  
市広域圏観光活性化委員、北九州港  
臨海部再編事業化推進調査委員など  
も務める。

自他共に認める恋人は「酒と客船」。

福岡県宗像市在住

京都女子大学文学部卒業

〈現在〉

有限会社シーマンシップ代表取締役  
北九州市地方港湾審議会委員・関門  
景観審議委員

福岡大学非常勤講師

KBCラジオ『朝の色いろ』のパ  
ソナリティ

TVQ『九州けいざいNOW』のコ  
メンテーター

〈著書〉

『男やろもん』（ゼンリン刊）  
『九州味めぐり』（日本経済新聞西部  
版刊）

〈掲載〉

日本経済新聞西部版夕刊『九州味め  
ぐり』

有限会社シーマンシップ

〒811-4152

福岡県宗像市武丸1060

TEL 094 0323152

FAX 094 0330512

E-mail: mary\_i@kanenoo.com

