

クルーズの動向と課題

市 來 清 也

1. はじめに

余暇時代の到来とともに、これまでほとんど顧みられることのなかった船旅が、海のロマンへの魅力を秘めたクルーズとして、新たな展開をみせつつある。特にわが国においては、平成元年以降の大型クルーズ船の相次ぐ就航や施設の整備、及びクルーズ産業の発展などにともない、客船によるクルーズが急速な発達を遂げようとしている。

このような情勢において、本稿では、世界のクルーズ、特にカリブ海におけるクルーズの発展経緯などとの関連において、主として日本を中心とする客船クルーズの動向や課題などについて研究し、考察することとする。なお、長距離フェリーによるクルーズに関しては、前号で述べたので、ここでは省略することにする。

2. クルーズの概要

クルーズ (Cruise) の語は、現在、一般に「レジャーを楽しむための巡航や船旅」を意味するものとして使用されている。このクルーズには、モーターボートやクルーザーなどを自ら運転したり、同乗して船遊びしたり、巡航したりするものと、客船に乗って巡航し船旅を楽しむものがあるが、ここでは、クルーズ産業との関連から、後者の客船によるクルーズを対象として把握することにする。

客船によるクルーズは、穏やかで暖かいカリブ海を中心に米国などで盛んに行われており、今や世界的に発展しつつある。わが国においても、余暇時代、高齢化社会時代を迎え、ゆとりある生活実現のための方策として、クルーズへの関心が高まってきており、次第にその利用が増加しつつある。特に、平成にはいってからは、「おせあにつくぐれいす」や「ふじ丸」などの本格的な外航クルーズ客船が相次いで就航しており、平成元年は客船元年とも言われるように、新しい客船クルーズ時代を招来しつつある。客船クル

ーズは、航海を通じて、大自然との触れ合いを体験したり、乗船者同士の交流を深めたり、豪華なムードやおいしい食事を味わったり、ゆったりと船旅を楽しんだりするレジャーの手段として、最近、大きくクローズアップされてきている。

この客船クルーズの種類としては、期間、形態、範囲などからして次のような種類がある。

① クルーズ期間による種類

- (イ) 日帰りクルーズ…港内や沿岸の短距離クルーズ
- (ロ) 宿泊型クルーズ…2日以上の比較的長距離のクルーズ

② 運航形態による種類

- (イ) 定期運航クルーズ…決まった地域、及び曜日に定期的に運航する客船によるクルーズ
- (ロ) 不定期運航クルーズ…都度、異なった計画で運航する客船によるクルーズ

③ 運営形態による種類

- (イ) 目的地なきクルーズ…目的地がなく、洋上巡航のみで帰るクルーズ(No-Where Cruise)。航海や船上での食事及び遊びなどを楽しむもの。
- (ロ) 目的地型クルーズ……目的地での観光や遊び、体験、探検などを主とし、これに船上の社交などを合わせたクルーズ。

④ 巡航範囲による種類

- (イ) 外航クルーズ……国際航路を運航する外洋クルーズ。
- (ロ) 内航クルーズ……日本沿岸や湾内などを運航するクルーズ。このうち湾内のものを特に湾岸クルーズと呼んでいる。
- (ハ) 湖沼・河川クルーズ…琵琶湖や河川などでのクルーズ。

これらの客船クルーズの種類のうち、特に運航・運営形態の面についてみると、以前は不定期運航による目的地型クルーズが主であったが、最近は、一定の地域を定期的に運航する目的地なきクルーズへと変化しつつある傾向にある。カリブ海においては、フライ&クルーズ (Fly & Cruise) 方式により、後者の目的地なき定期的クルーズがさかんに行われている。このフライ&クルーズ方式は、出発地より乗船地(及び下船地より帰着地)の間を航空機により輸送して客船クルーズを行うもので、航空料金とクルーズ料金を一体としたパッケージ商品として、米国で一般的に販売されているものである。フライ&クルーズは、比較的廉価で、短期間に、手軽に、いつでもクルーズが楽しめるという利点を有していることから、米国における客船クルーズの急速な発展の主要因となっている。

3. クルーズ発展の経緯

(1) 旅客輸送としての客船黄金時代

客船が大洋を超えて人を運ぶ唯一の交通手段であった頃の19世紀末から20世紀半ばまでは、主要海運国が大西洋航路を中心として、客船の豪華さやスピードを競っており、正に客船黄金時代と言われるものであった。その時代の代表的船舶としては、大西洋横断のスピードの女王としてブルーリボンの記録を20年間保持した英国の巨船「モレタニア」をはじめ、フランスの豪華客船「ノルマンディ」などが活躍していた。また、日本においても戦前までの海外旅行は、すべて客船によっていた訳で、当時の日本客船としては、日本郵船の「浅間丸」「龍田丸」「秩父丸」や大阪商船の「あるぜんちな丸」「ぶらじる丸」などの豪華客船が、北米、南米、欧州などの主要定期航路に活躍していた。なお、これらの日本の豪華客船は、第2次大戦で戦火の犠牲になったり、スクラップとなったりしてほとんど消滅した。ところで、1960年代初めになって、大型ジェット旅客機が出現するに及び、世界における客船黄金時代は終焉をつけることになった。国際間などの長距離旅客輸送は、航空機にその座をうばわれ、客船は、旅客輸送としては、全く不振の時代を迎えるにいたった。

(2) 客船クルーズの発達と変遷

客船によるレジャークルーズとしては、大西洋航路に就航していた高速客船を転用した超豪華客船による贅沢な船旅として世界一周や中南米周遊のラグジュアリークルーズが1920年代から30年代にかけて全盛期を迎え、1960年代まで続いた。しかし、これはあまりにも高価で、長期の日数を要し、一部の富裕階級の特権的レジャーであったので、1960年代末ごろには、コスト増大や乗客数の減少などによる頭打ちの状況となっている。これに代わって、1960年代末ごろから、米国を中心とする大衆レジャーとしての客船クルーズ時代が到来し、新たな展開がみられている。これは、客船を目的地までの輸送手段として使用するのではなく、船旅自体をレジャーとして楽しむクルーズである。カリブ海の美しい寄港地をゆったりしたムードで周航して船上生活自体を楽しむもので、3～4日から1週間程度の大衆的なショートクルーズとなっている。そして、乗船地まで飛行機で行き、手軽にクルーズを楽しむという「フライ&クルーズ」方式の導入により、新たな客船クルーズのブームを招来している。

このようにして、大衆レジャーとしての近代客船クルーズは、カリブ海を中心として、1960年代末ごろから開始されている。すなわち、68年にNorwegian Caribbean Line (NCL)

が近代クルーズ船の第1船としてStarward(16,107総トン)を就航させており、さらに、70年代前半には、欧州の伝統的客船会社や北欧船社が中心となって設立したクルーズ専門船社が、定期航路からの余剰客船や2万トン前後の新造クルーズ客船により、カリブ海における近代クルーズを開拓している。その頃の新造船としては、70年に、Royal Caribbean Cruise Line(RCCL)が第1船Song of Norway(18,416総トン)を、72年にRoyal Viking Line(RVL)がその第1船Royal Viking Star(21,848総トン)を就航させている。

その後、オイルショックで米国の経済成長が鈍化し、一時的にクルーズも伸び悩みとなったが、70年代後半には、クルーズ需要も増加し、クルーズ産業としての展望も開けたので、クルーズ船への船舶改造が開始されている。77年にCarnival Cruise Line(CCL)が改造クルーズ客船Festival(26,632総トン)を就航させ、79年にRCCLがSong of Norwayを23,005総トンに延長改造している。さらに、1980年にはいると、大型船の改造や建造が相次いでいる。80年にNCLが客船よりの改装船Norway(70,202総トン)を就航させており、81年にCCLが新造第1船Tropicale(36,674総トン)を、RVLがRoyal Viking Starを28,221総トンに延長改造して就航させている。

1980年代後半にはいると、大型クルーズ船のほかに、小型豪華船や帆船型クルーズ船が出現し、客船クルーズも多様化してきている。Cunard社が84年に小型豪華クルーズ第1船Sea Goddess I(4,260総トン)を、85年に同第2船Sea Goddess IIを就航させており、大型客船の単純・画一化されたサービスに対して、少数船客への高級クルーズサービスを展開している。さらに、86年にはCCLが帆船型式のWind Star(5,307総トン)を就航させている。これは4本マストの自動操作の帆を備えており、近代クルーズ帆船のはじまりとされている。また、一方超大型船としては、87年にRoyal Admiral Cruise社が豪華大型船Sovereign of the Sea(73,193総トン)を就航させており、クルーズ客船は70,000総トン時代を迎えるにいたっている。

このようにして、1980年代末には、ほぼクルーズ産業として基盤が確立したが、反面、業界の競争が激化し、大型船社間の統合が進展している。88年には英国大手船社P & Oの客船部門であるPrincess Cruises社は、大手クルーズ船社Sitmarを買収して船隊を拡充している。89年には米国のAlison Familyに率いられるクルーズ船社CCLがHolland America Line(HAL)を買収しており、なお、北欧3船社で設立されたRCCLは同年にAdmiral Cruise社を統合して、Royal Admiral Cruise社として活躍している。また、ノルウェーのKloster Cruise社は、NCLとRVLを傘下に収めて事業を進めている。現在、国際的な大手クルーズ4社として、Princes Cruises(UK)、Carnival Cruise Line(USA)、Royal Admiral Line(NOR/US)及び、Kloster Cruise(NOR)の各社がそれぞれ特色を発揮しつつ活躍しており、これに次いで、Cunard Line(UK)やChandris Fantasy

表1 1980年代新造の主な大型クルーズ客船

船名	竣工	船社	造船所	所属国	総トン数	乗客数	全長	幅	推進プラント
Arkona	1981	East German VEB.	HDW	ドイツ	18,835	530	163.9	22.5	MD×4
Europa	"	Hapag Lloyd	HDW	"	33,819	758	199.6	28.5	SD×2
Tropicale	"	CCL	Aalborg	デンマーク	36,674	1,796	204.8	26.2	SD×2
Starship Atlantic	1982	Premier Cruises	La Seyne	フランス	19,337	1,292	204.8	27.4	SD×2
Song of America	"	Royal Admiral Crs.	Wartsila	フィンランド	37,584	1,575	214.5	28.4	MD×4
Viking Serenade	"	Royal Admiral Crs.	Dubigeon	フランス	26,746	1,606	185.3	26.9	MD×2
Nieuw Amsterdam	1983	CCL	Atlantique	"	33,930	1,374	214.7	27.2	SD×2
Noordam	1984	CCL	Atlantique	"	33,930	1,374	214.7	27.2	SD×2
Sky Princess	"	Princess Cruises	La Seyne	"	38,876	1,776	240.5	27.7	T×2
Royal Princess	"	Princess Cruises	Wartsila	フィンランド	44,348	1,260	231	29.2	MD×4
Holiday	1985	CCL	Aalborg	デンマーク	46,052	1,794	221	28	SD×2
Jubilee	1986	CCL	Kockums	スエーデン	47,262	1,800	228	28	SD×2
Westerdam	1986/90	CCL	Meyer	ドイツ	42,092	1,132	204.2	28.9	SD×2
Celebration	1987	CCL	Kockums	スエーデン	47,262	1,800	228	28	SD×2
Fedor Dostoyevsky	"	Black Sea Shipping	HDW	ドイツ	20,158	650	176.7	22.5	MD×4
Sovereign of the Seas	"	Royal Admiral Crs.	Atlantique	フランス	73,193	2,673	266.3	32.3	MD×4
Seaward	1988	NCL	Wartsila	フィンランド	42,276	1,798	216.3	28.4	MD×4
Royal Viking Sun	"	NCL	Wartsila	"	37,845	768	204	28.9	MD×4
Crown Odyssey	"	NCL	Meyer	ドイツ	34,242	1,221	187.5	28	MD×4
ふじ丸	1989	MOL/MOPAS	Mitsubishi	日本	23,340	600	167	24	SD×2
Star Princess	"	Princess Cruises	Atlantique	フランス	63,524	1,620	246.6	32.2	MDE×4

(注) 推進プラント：MD×4 中速ディーゼル4基, SD×2 低速ディーゼル2基, MDE×4 中速ディーゼル4基による電気推進等。
(資料：三浦昭男稿「世界のクルーズ産業の現状」海事産業研究所報No.285による)

表2 1990年代新造及び新造予定の主な大型クルーズ客船

船名	竣工	船社	造船所	所属国	総トン数	乗客数	全長	幅	推進プラント
Fantasy	1990	CCL	Wartsila	フィンランド	70,000	2,600	263.6	32	MDE×4
Crown Princess	"	Princess Cruises	Fincantieri	イタリア	65,000	1,650	245	32	MDE×4
Nordic Empress	"	Royal Admiral Crs.	Atlantique	フランス	44,000	1,650	205		MD×4
Cristal Harmony	"	Crystal Cruises	Mitsubishi	日本	48,621	960	241	29.6	MDE×4
オリエント・ビーナス	"	日本クルーズ客船	IHI	"	21,906	606	175	24	MD×2
にっぽん丸	"	MOL/MOPAS	Mitsubishi	"	21,903	600	166.4	24	SC×2
Horizon	"	Chandris	Meyer	西ドイツ	45,000	1,360	208	29	MD×4
Lafayette	"	Club Mediterranee	Chant. du Havre	フランス	10,000	402	187	20	MD&Sail
Crown Monarch	"	Crown Cruise Line	Levante	スペイン	16,000	560	152		
Ecstasy	1991	CCL	Wartsila	フィンランド	70,000	2,600	263	32	MDE×4
Majesty of the Seas	"	Royal Admiral Crs.	Atlantique	フランス	73,193	2,600	266	32	MD×4
Regal Princess	"	Princess Cruises	Fincantieri	イタリア	65,000	1,650	245	32	MDE×4
飛鳥	"	NYK	Mitsubishi	日本	28,717	584	193	24.7	
Costa Italia	"	Costa Cruises	Fincantieri	イタリア	50,000	1,600			
Un-Named	1992	Royal Admiral Crs.	Atlantique	フランス	70,000	2,600	266	32	MD×4
Zenith	"	Chandris	Meyer	西ドイツ	45,000	1,360	208	29	MD×4
Sensation	1993	CCL	Wartsila	フィンランド	70,000	2,600	263	32	MDE×4
Un-Named	"	Costa Cruises	Fincantieri	イタリア	50,000	1,600			
Un-Named	1994	CCL	Fincantieri	フィンランド	50,000	1,250			MDE×5

(注及び資料：表1に同じ，一部削除加筆)

表3 1980～'90年代新造及び新造予定の主な小型クルーズ客船

船名	竣工	船社	造船所	所属国	総トン数	乗客数	全長	幅	推進プラント
Berlin	1980	P.Deilman	HDW	ドイツ	9,570	330	140.2	17.3	MD×2
Sea Goddess I	1984	Cunard	Wartsila	フィンランド	4,260	116	104.8	14.6	MD×2
Sea Goddess II	1985	Cunard	Wartsila	"	4,260	116	104.8	14.6	MD×2
Wind Star	1986	CCL	Chante de Harve	フランス	5,307	170	134.7	15.8	Mast×4
Wind Song	1987	CCL	Chante de Harve	"	5,307	170	134.7	15.8	Mast×4
Wind Spirit	1988	CCL	Chante de Harve	"	5,307	170	134.7	15.8	Mast×4
Seabourn Pride	"	Seabourn Cruise	Seeweckwerft	ドイツ	9,975	212	133.4	19	MD×4
Seabourn Spirit	1989	Seabourn Cruise	Seeweckwerft	"	9,975	212	133.4	19	MD×4
おせあにっく・ぐれいす	"	オセアニック・クルーズ	NKK	日本	5,218	120	102.9	15.4	MD×2
Lady Diana	"	Windsor Line	Flenderwerft	ドイツ	3,000	64	82.8	14	MD×2
Lady Sarah	"	Windsor Line	Flenderwerft	"	3,000	64	82.8	14	MD×2
Delfin Clipper	"	Delfin Cruise	Rauma Repola	フィンランド	5,700	300	108	15.6	MD×2
Renaissance I	"	Renaissance Cruise	C.N.Ferrari	イタリア	4,500	100	88.4	15.2	MD×2
Renaissance 2～4	1990	Renaissance Cruise	C.N.Ferrari	イタリア	4,500	100	88.4	15.2	MD×2
Renaissance 5～8	1990～92	Renaissance Cruise	N.C.Aquania	"	4,500	114	90.5	15.1	MD×2
Frontier Spirit	1990	Frontier Cruises	Mitsubishi	日本	6,700	184	111	17	MD×2

(注及び資料：表2と同じ)

Cruise (GR), Costa Cruise (IT), 及びEpirotiki (GR) などのクルーズ船社が進出している状況である。

日本においても1980年代末から90年代前期にかけて、本格的な客船クルーズの時代が訪れようとしている。89年には、商船三井客船の「ふじ丸」などが就航しており、また、日韓間を短時間で結ぶ高速ジェットフォイル船による定期航路も開設されている。90年には、日本郵船の大型豪華客船「クリスタルハーモニー」をはじめ、商船三井の「にっぽん丸」、探検船「フロンティアスピリット」などが相次いで就航している。さらに91年には、「クリスタルハーモニー」が第1回のSHIP OF THE YEAR'90を受賞したり、また、日本郵船の日本籍客船としては最大船型の「飛鳥」が就航したりしている。このようなことで、日本における客船クルーズも、レジャーブームの進展とともに、急速な発展期を迎えようとしている（表1～3参照）。

4. 世界のクルーズの概況

世界のクルーズ人口の推移は、表4に示すとおりで、1988年の実績は約370万人となっている。地域別には、北米が全体の約86%を占め、次いで欧州が約9%となっており、両地域でほぼ95%を占めている。近年、年率15%強の伸びを示しており、1995年には7～800万人に、2,000年には1,000万人（うち米国850万人）にクルーズ人口は達するものと予測されている。

一方、世界のクルーズ船隊は、約200隻でそのうち、総トン数1万トン以上の豪華客船が100隻を超える状況である。これらのクルーズ船の多くがカリブ海を対象として運航しており、今後の市場拡大を見込み、クルーズ大衆化への対応が展開されつつある。すなわち、スケールメリットを目指して、Carnival Cruise Line (USA) や、Princes Cruises (UK) では、1989年から91年にかけて総トン6～7万トン級の超大型客船を各3隻ずつ建造し、運航コストの引下げをはかったりしており、クルーズ業界は豪華なものから低廉なものまで多様化が進展している。これらに関しては、前章で述べたとおりで、運航

表4 世界のクルーズ人口 (単位：千人)

地域別 年別	北 米	欧 州	その他	合 計	伸び率(%)
1984年	1,630	220	150	2,000	—
1985年	1,950	250	160	2,360	18.0
1986年	2,340	200	160	2,700	14.4
1987年	2,730	300	170	3,200	18.5
1988年	3,200	330	190	3,720	16.3

(資料：World Cruise Market 1987/88)

コストの引下げなどによりクルーズ市場における顧客ニーズに的確に対応し、生残りをはかるための厳しい競争が行われており、クルーズ船社の買収や統合などによる業界の集約化も進展しつつある状況である。

世界の主なクルーズエリアについてみると、図1に示すとおりで、カリブ海クルーズエリアをはじめ、アラスカ・米国西岸、地中海、北ヨーロッパ、ハワイ周辺、オセアニア、アジア・ミクロネシア周辺などのクルーズエリアがあげられる。この中で、最も大きな市場は、カリブ海クルーズで、世界のクルーズの約3分の1を占めており、米国関係はこのほかにアラスカ、米国西岸、ハワイ及び世界一周クルーズを有し、圧倒的位置にあり、全部で世界市場のほぼ6割強のシェアを占めていると言われている。このほか、地中海クルーズが約15%、アジア及びオセアニアなどのクルーズが約10%のシェアとされている。なお、米国関係の場合、冬場はカリブ海クルーズに注力し、夏場はアラスカ海クルーズが最盛期を迎えるなど、季節的な変動がみられている。

各クルーズエリアの概要は下記のとおりである。

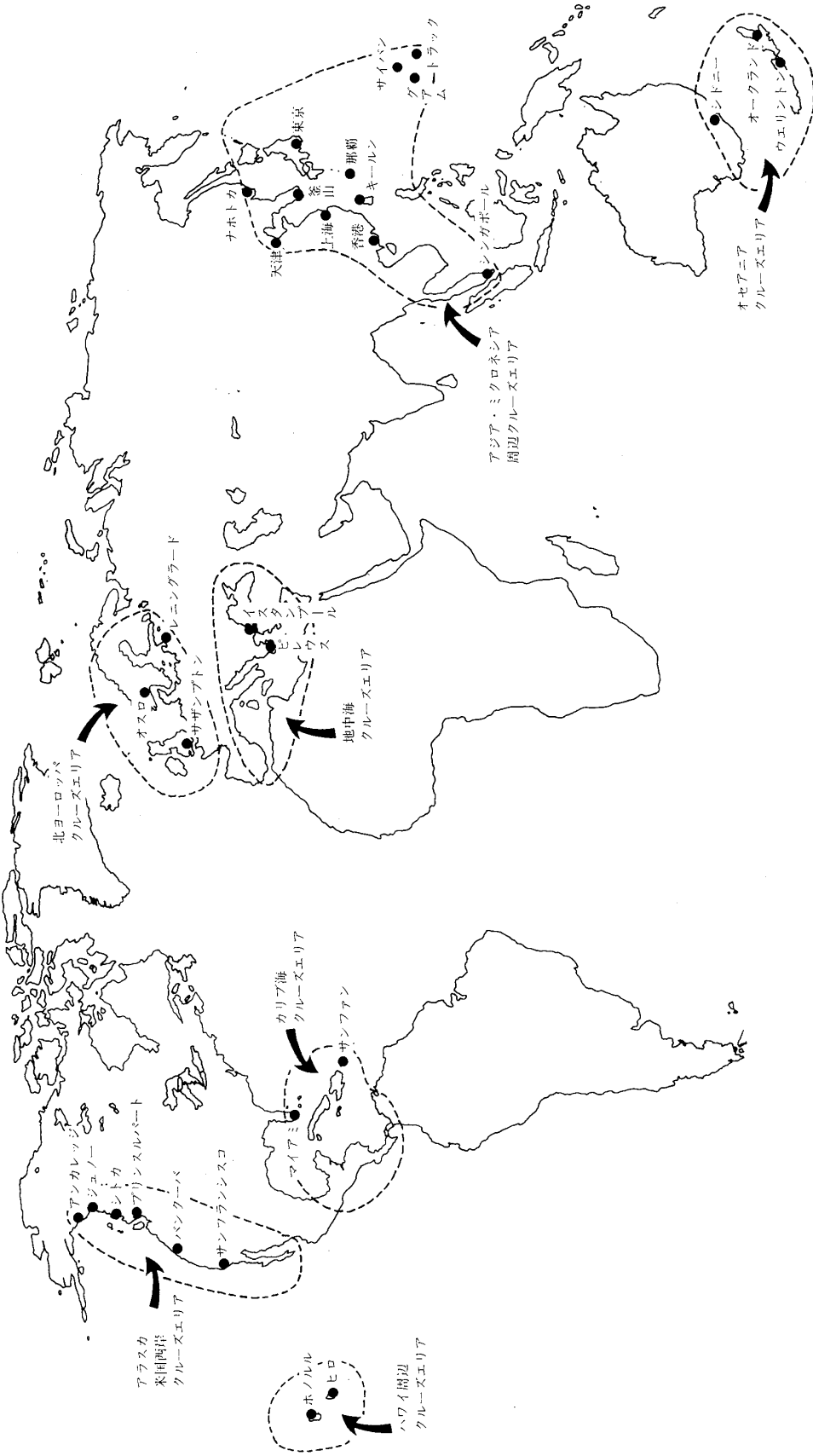
① カリブ海クルーズエリア

カリブ海は、世界で最も美しい楽園といわれており、現在、最も活況を呈しているクルーズエリアである。フロリダ半島にあるマイアミ港やフォート・ローダーデイル港を起点として、バハマ、プエルトリコ(サンファン港寄港)、マルティニーク、バージン(セント・トマス港寄港)、ジャマイカなどの美しい島々を巡航する多くのクルーズ船が豪華さやサービスを競い合っている。このカリブ海域には、1990年現在で、約20社、約50隻のクルーズ船が就航している。クルーズの期間は1週間位が主であるが、最近では3泊～4泊程度のショートクルーズも増加してきており、全体の約30%程度を占めるにいたっている。長期でゴージャスなものとしては、パナマ運河経由でカリブ海と太平洋岸のアカプルコを結ぶトランスカナルクルーズも行われている。

カリブ海のクルーズサービスの特色としては、マイアミ等をクルーズの発着基地とするフライ&クルーズ方式により、米国全土から航空輸送ごみのパッケージツアーでお客を集め、比較的低廉な価格でクルーズサービスを行っていることである。これに対応して、クルーズ船の就航密度も高く、利用客が乗りたい時に適当なクルーズ船を選定できるようなサービス態勢となっている。乗客は90～95%程度が米国人で、幅広い階層にわたっている。中高年層が中心であるが、最近若年化しつつあり、30才以下も全体の約30%を占めるにいたっている。集客はほとんど旅行代理店を通じて行われており、スケールメリットによる低廉化がはかられている。

カリブ海クルーズが米国で人気が高い要因としては、上記の外に、地理的に、英・仏・オランダ・米国領の島々が点在して、周遊に適し、各種の風土に接することができるこ

図1 世界の主なクルーズエリア



と、近くて、海象・気象条件も良く、冬場の避寒に適すること、ホテルやマリンレジャー施設が良く整備されており、また免税地域も多く、レジャーとショッピングが快適に楽しめることなどがあげられる。

カリブ海では1989年ごろより、超大型の6～7万トン級の豪華客船がクルーズ市場に参入したりして、供給量(Berth数合計は14,300人分に達しているといわれる)は増大基調にあり、一方、需要もこれにつれて増加している。米国では既に1回クルーズに参加したものが、再びクルーズに参加するというリピーターの時代を迎えつつあり、その集客が重要となってきた。とくに巨船運航船社においては、集客が大変で、毎週、予約状況に基づいて、空席の多い場合は思い切った割引(2～3割は普通で半額の場合もある)を行っている状況もみられている。大型船の場合、割引料金でも採算がとれることから、大衆クルーズの低料金化傾向を強める結果となっている。現在、カリブ海で活躍しているクルーズ業者のビッグスリーは、Kloster Cruise, Carnival Cruise Line(CCL), Royal Admiral Lineである。これら上位の大規模船社は、バース数が多く、サービスの質も良いので人気が高い。マーケティング力の差や大型船によるコスト競争力の差、サービスの差別化などで、上位船社と下位船社とは大きな隔たりがみられており、一般に下位船社は人気が低い動向にある。

大手業者のうち、Kloster CruiseはノルウェーのKloster Familyが運営しており、近代クルーズ業界の草分け的存在で、60年代末からカリブ海で活躍しているNCLを傘下に置いてサービスを展開している。また、CCLは、NCLから分離独立した米国のAlison Familyの運営により急成長してきている。当初、中古船隊でスタートしているが、80年代に大型船の建造を続け、現在では、市場で最も若い船齢の船隊を保有している。CCLは、各船に“Fun Ship”の名称を付け、カリブ海1週間クルーズを行っており、若年層も含めた各層を対象に、廉価なサービスを大量販売している。なお、同社は89年にHALを買収し、帆船クルーズもその傘下に収めており、HALの名称で高級層を対象としたクルーズサービスも進めている。さらに、Royal Admiral Lineは、60年代末に北欧の船社によりRCCLとして開業しており、その後、変遷を経て、Admiral Cruise がこれに加わって現在の社名となっている。同社は7万トン級の超大型客船Sovereign of the Seasなどを所有して、クルーズサービスを展開している。

② アラスカ・米国西岸クルーズエリア

アラスカを中心としたカナダ及び米国西岸のクルーズエリアである。アラスカへのクルーズはほとんど夏期の季節(5月から9月までの4カ月)に限られているが、氷河やフィヨルドの雄大な自然景観の観賞をはじめ、溪流釣や川下りなどのダイナミックなアウトドアスポーツが随意に楽しめる魅力を多く有するクルーズエリアとなっている。ア

流通問題研究

ラスカを代表する景勝地のミスティフィヨルド、ケチカン、シトカ、ジュノーなどを巡る北の海のクルーズにより、悠久の大自然の息吹を十分に味あわせてくれるのが特色となっている。ほとんどの船はバンクーバーから7日間クルーズを行っている。なお、遠隔地からのフライ&クルーズも10日前後の日程で行われている。現在、ホランド・アメリカ・ライン（CCL系列）やプリンセス・クルージズなどの船社がクルーズ・サービスを行っている。

③ 地中海クルーズエリア

世界を代表するクルーズエリアの一つで、歴史と文化の香をたたえた地中海及びエーゲ海水域をはじめ、アドリア海、黒海水域などからなっている。季節的には、春から秋にかけてが最適で、大型豪華客船からヨットタイプのものまで、種々のクルーズ客船が就航してサービスを行っている。Chandris Fantasy Cruises (GR)やCosta Cruises (IT)などが地中海、カリブ海で、中古船などによる廉価の大衆クルーズを行ってきており、最近では、大型の新造船による高級サービスも展開している。また、Epirotiki (GR)もエーゲ海を中心に中型船によるサービスを行っている。

④ 北ヨーロッパ周辺クルーズエリア

北海やバルト海などを対象とした世界的にもきわめて人気の高い北ヨーロッパを代表するクルーズエリアである。季節は夏期に限られているが、フィヨルドの雄大な景観やコペンハーゲン、ストックホルム、ヘルシンキなどの北欧の美しい都市を巡航したり、詩情あふれる北欧の白夜を楽しむクルーズサービスが特色となっている。これらの水域に就航する客船はハイクラスのものばかりで、料金はカリブ海に比し高い。なお秋から冬にかけては、これらの客船は地中海や南大西洋方面に移動して、就航している。

⑤ アジア・ミクロネシア周辺クルーズエリア

このエリアは、年々観光客の注目を集めている水域である。日本沿岸をはじめ、日本を起点とする中国、韓国、台湾、香港などへのショートクルーズや、グアム、サイパン、シンガポールなどを起点とする「フライ&クルーズ」など、多様なクルーズサービスが行われており、各クルーズ船社のクルーズスケジュールも年々充実してきている。

⑥ ハワイ周辺、オセアニア、その他のクルーズエリア

ハワイは、太平洋横断クルーズの中継地としても重要な位置にあり、常夏の楽園として一年を通じ、各島を結ぶショートクルーズが行われている。オセアニアは、日本とは逆の季節として、雄大な自然や種々の風物を楽しめるクルーズエリアとなっている。

なお、このほかに、探検クルーズとして、南極やガラパゴス島、アマゾンなどのエリアがあり、リバークルーズとしては、ライン川などが代表的なものとなっている。また、

豪華客船による世界一周クルーズ¹⁾や太平洋クルーズなどが行われている。

注.1) 日本寄港の最近の主な世界一周クルーズ船

「ユニバース」(13.950総トン, リベリア船) OOCL

「クイーンエリザベス2世」(66.450総トン, 英船)

「キャンベラ」(44.807総トン, 英船)

「ロイヤルバイキングサン」(37.845総トン, フィンランド船)

5. 日本におけるクルーズの動向

(1) 外航クルーズ

① 日本人の海外旅行と外航客船旅行

日本人の海外旅行は、近年の円高による海外旅行費用の割安化や好景気、及び生活におけるゆとり志向の浸透などの影響で年々増加してきている。日本人海外旅行者数の推移は表5に示すとおりで、昭和63年に843万人(対前年増23.4%)、平成元年966万人(同14.7%)、平成2年1,100万人(同13.8%)となっており、急速に増大してきている。これは、昭和62年に運輸省が策定した「海外旅行倍增計画—テン・ミリオン計画—」(日本人海外旅行者数を昭和61年の552万人から5年間で約2倍の1,000万人に増加させる振興策)による目標1,000万人を、計画予定よりも1年早い平成2年において、既に達成した実績となっている。なお、運輸省では、さらに引きつづき、21世紀を展望した総合的な国際観光の振興のための行動計画として「観光交流拡大計画—さらに豊かな旅をめざして—」を平成3年に策定し、推進している状況である。

表5 テン・ミリオン計画の成果

	昭和61年	昭和62年	昭和63年	平成元年	平成2年
日本人海外旅行者数(千人)	5,516	6,879	8,427	9,663	10,997
(対前年比伸率(%))	+11.5	+23.8	+23.4	+14.7	+13.8
日本人出国率(%)	4.5	5.6	6.9	7.8	8.9
地方空港からの出国者の比率(%) (注1)	12.0	12.1	12.8	13.7	15.2
地方空港発着の国際定期路線数	31	34	42	50	58
日本人外航客船旅行者(千人)	87	103	120	142	158
高校海外修学旅行参加人員(人) (注2)	29,597	36,658	50,961	56,309	54,485
海外旅行促進ミッション派遣回数(回)	1 (オーストラリア)	2 (中国・タイ)	2 (メキシコ・スペイン)	1 (ニュージーランド)	3 (オーストラリア・英米)
旅行収支(百万ドル)	△5,766	△8,663	△15,789	△19,347	△21,350
貿易収支との比率(%)	6.1	8.9	16.6	25.1	33.5

(注1) 東京・新東京・大阪以外の空港からの出国者の比率

(注2) 財団法人日本修学旅行協会の調べによる

(資料：運輸省「観光交流拡大計画」)

表6 日本人外航客船旅行者数の推移 (単位：人)

年	旅客定期航路 利用者数	日 本 船 クルーズ客船	外 国 船 クルーズ客船	合 計
昭和62年 (1986年)	49,000	30,600	7,600 (5,700)	87,200
昭和62年 (1987年)	64,600	29,800	9,000 (6,000)	103,400 (18.6%)
昭和63年 (1988年)	76,000	31,600	12,200 (7,000)	119,800 (15.9%)
平成元年 (1989年)	84,200	36,200	21,900 (13,300)	142,300 (18.8%)
平成2年 (1990年)	91,400	38,100	28,600 (16,300)	158,100 (11.1%)

- (注) 1. 運輸省海上交通局調べによる。
 2. 外国船クルーズ客数は、主要外船代理店による取扱客数の合計値。
 ただし、昭和63年以降の外国船クルーズ客船には、一般旅行者扱いによるフライ&クルーズ客数を含む。(「フライ&クルーズ客数、昭和63年5,200人、平成元年8,600人、平成2年12,300人)
 3. 外国船クルーズ客数のカッコ内は、日本発着クルーズ分の旅客数で内数。
 4. 合計のカッコ内は、対前年伸び率。

なお、日本人の海外旅行者数を人口比(日本人出国率)で見ると、昭和61年に4.5%であったものが年々上昇して、平成2年には8.9%となっている。しかし、諸外国における海外旅行者の人口比は、西独が約4割、英国が約5割、豪州が約1割と言われていることから、これに比べるとまだ低い状況にあるものと言えよう。

次に日本人外航客船旅行者数についてみると、表5及び表6に示すとおりで、昭和61年に約8万7千人であったものが平成2年には約15万8千人に増加しており、年11~18%の著しい伸び率となっている。しかし、まだ海外旅行者数の約1.4%を占めるにすぎない状況である。平成2年の日本人外航客船旅行者数の内訳は、旅客定期航路利用者数が9万1千人(67.8%)と過半数を占め、次いで日本船クルーズ客数が3万8千人(24.1%)、外国船クルーズ客数2万9千人(18.1%)となっている。なお、外国船クルーズ客数はフライ&クルーズ客数を含んでおり、日本発着クルーズ分の旅客数は1万6千人となっている。

外航客船旅行は、旅客定期航路と旅客不定期航路によって行われている訳であるが、旅客定期航路については、さきに研究所報No.18の「長距離フェリーの動向と課題」において取りあげたので、ここでは、旅客不定期航路(日本船クルーズ、外国船クルーズ及びフライ&クルーズ)について、さらに次に述べることにする。

② 日本における外航客船クルーズ

平成元年は客船元年といわれるように、わが国におけるクルーズ客船の本格的な就航が、その後相次いで行われている(表7参照)。1989年(平成元年)には、昭和海運の「おせあにつくぐれいす」(5,218総トン)及び商船三井客船の「ふじ丸」(23,340総トン)が就航している。この頃より、客船クルーズが韓国(釜山, 仁川, 済州島), 香港, 中国(天

表7 我が国における外航クルーズ船

船名	ゆうとぴあ	新さくら丸	ニュー ゆうとぴあ	サンシャイ ン ふじ	おせあにつ くぐれいす	ふじ丸
船籍	日本	日本	日本	日本	日本	日本
運航会社名	西日本汽船	商船 三井客船	日本クル ーズ客船 (注2)	大島運輸	昭和海運	商船 三井客船
総トン数	9,991	17,389	12,378	7,262	5,218	23,340
乗客(人)	390	552	594	955	120	団体 600 個人 350
速力(ノット)	19	21	25	20	20	21
乗組員(人)	61	87	63	50	70	135
就航年月	1970年7月	1972年7月	1975年3月	1983年10月	1989年4月	1989年4月
船名	ソングオブ フラワー	クリスタル ハーモニー	おりえんと びいなす	にっぽん丸	フロンティア スピリット	飛鳥
船籍	ノルウェー (NIS)	バハマ	日本	日本	バハマ	日本
運航会社名	セブンシー ズクルーズ ライン(注4)	クリスタ ル・クル ーズ(注5)	日本クル ーズ客船	商船 三井客船	フロンティ ア・クル ーズ(注6)	郵船クル ーズ(注7)
総トン数	8,282	48,621	21,906	21,903	6,752	28,717
乗客(人)	228	960	606	団体 600 個人 350	164	584 (最大 604)
速力(ノット)	17	23	21	21	17	21
乗組員(人)	140	480	120	160	88	239
就航年月	1990年2月	1990年7月	1990年7月	1990年9月	1990年11月	1991年11月

(注) 1. 運輸省海上交通局調べ及び船会社資料による。

2. SHKライン(新日本海フェリー, 阪丸フェリー, 関釜フェリー等で構成される長距離フェリーグループ) 全額出資による新会社。

3. 欧州船社より「エクスプローラー・スターシップ」を買船し, 改装したもの。

4. 川崎グループの共同出資会社。

5. 日本郵船全額出資の海外子会社。

6. 日本郵船, 三菱重工, 三菱商事, カレドニアン・スティームシップ(米国), ハバグ・ロイド(独)の共同出資による新会社。

7. 日本郵船全額出資の子会社。

津、上海、大連、青島)、グアム、サイパンなどの日本近海水域を中心として活発化してきている。

さらに、1990年には、セブンシーズクルーズラインの「ソング・オブ・フワラー」(8,282総トン)、クリスタル、クルーズの「クリスタル・ハーモニー」(48,621総トン)、日本クルーズ客船の「おりえんとびいなす」(21,906総トン)、商船三井客船の「にっぽん丸」(21,903総トン)、及びフロンティア・クルーズの「フロンティア スピリット」(6,752総トン)が就航しており、また1991年には郵船クルーズの「飛鳥」(28,717総トン)が就航している。

このようなことで、1991年末におけるクルーズ客船運航会社は、わが国企業が投資し実質的に管理している外国企業も加えると、9社に達し、その運航隻数は12隻に及んでいる。その就航先も、米欧のクルーズ市場への進出をはじめ、シンガポールを基点とするアジア・太平洋地域におけるクルーズ、及び南極・アラスカ等の体験クルーズなどへの進出を目指して、サービスの展開が積極化している。これに対応して、旅行業者における集客活動も活発化しつつあり、ヤング層やハネムーンなどをクルーズに組みこんだツアーも増加してきており、また中国などの近隣諸国へのクルーズツアーも出現している。

日本船による外航クルーズ客数は、さきに表6で示したように、1988年に3万2千人(対前年増6.0%)、89年3万6千人(同14.6%)、90年3万8千人(同5.2%)となっており、クルーズ客船の就航隻数の増とともに、大幅な伸びを続けている。また、外国船による日本人のクルーズ客数は、1988年に1万2千人(対前年増35.6%)、89年2万2千人(同79.5%)、90年2万9千人(同30.6%)と著増してきており、このうち日本発着クルーズの客数も88年7千人(同16.7%)、89年1万3千人(同85.7%)、90年1万6千人(同22.6%)と増加してきている。なお、外国船クルーズ客数のうち、日本発着クルーズ客数以外の客数は、フライ&クルーズ客数で、これも急増している。

日本における外航客船クルーズの一般的特色は、利用客の大部分が、地方自治体や企業などの行う研修や慰安旅行としての団体客で占められており、個人客を対象とする市場がまだ十分に成長していないことである。クルーズの目的別割合(稼働日数調べ)は、大別して、研修クルーズが約60%、イベント約25%となっており、レジャークルーズは約15%に過ぎないものとなっている。なお、その他の特色としては、外航クルーズ船でも内航クルーズに就航する機会が多いこと、及びレジャークルーズには50歳以上の高齢者が比較的多いことなどがあげられる。今後、個人客や若年層のレジャークルーズへの参加増をはかることが重要となっている。

③外航クルーズ船とクルーズサービス

日本における外航クルーズ船としては、日本郵船グループの郵船クルーズが運航する「飛鳥」、フロンティア・クルーズが運航する「フロンティア・スピリット」、クリスタル・クルーズが運航する「クリスタル・ハーモニー」をはじめ、商船三井客船が運航する「にっぽん丸」「ふじ丸」及び「新さくら丸」、SHKライングループの日本クルーズ客船が運航する「おりえんとびいなす」及び「ニューゆうとびあ」、川崎グループのセブンシーズクルーズラインが運航する「ソング・オブ・フラワー」、昭和海運が運航する「おせあにつくぐれいす」、大島運輸が運航する「サンシャインふじ」、並びに西日本汽船が運航する「ゆうとびあ」の12隻が就航しており、それぞれ特色あるクルーズサービスを行っている。これらについて、各クルーズ客船とそのクルーズサービスの概要を述べると、次のとおりである。

(イ) 「飛鳥」

「飛鳥」は郵船クルーズ（日本郵船全額出資の子会社）が運航する日本籍最大の客船で、総トン数28,717トン、乗客定員584人（最大604人）となっており、その主要目は表8に示す通りである。1991年10月28日に三菱重工長崎造船所で竣工し、同年11月より就航している。

客室はロイヤル・スイート、スイート、セミ・スイート、デラックス、ステート・ルームの5タイプからなっている。全室が外舷に面したオール・アウト・サイド・キャビン・システムとなっており、2人部屋を基本とし、各部屋とも日本人の好みに合ったバスタブが設備されている。なお、最小キャビンの1人当り占有面積は約8.5㎡と余裕のある設計となっており、全客室の35%の割合でベランダが設置されている。また、客室は船体中央部に集中しており、揺れを最小限に抑える工夫がなされている。

パブリック・スペースとしてはメンデッキ（5デッキ）の入口吹き抜けに縦11m、横9

表8 「飛鳥」の主要目

主要目		船客定員			
			定員	室数	人数
全長	192,8 ^尺				
型幅	24,7 ^尺	ロイヤル・スイート(ベランダ付)	2	2	4
総トン数	28,717 ^{トン}	スイート(ベランダ付)	2	12	24
喫水	6.20 ^尺	セミ・スイート(ベランダ付)	2	24	48
主機関	三菱MAN-B&W7L58/64 11,770馬力×2基	デラックス(ベランダ付)	2	64	128
航続距離	約7,500海里	ステート・ルーム	2	190	380
航海速度	約21ノット	合計		292室	584人
旅客定員	584人(最大604人)				

表9 「飛鳥」のクルーズスケジュール

日程	寄港地	テーマ	内容
'91.12.24-'92.1.04	横浜―神戸―香港 ―高雄―神戸―横浜	レギュラーコース	(9～11泊)
'92.1.11-1.17	横浜―神戸―鹿児島 ―沖縄―香港	沖縄の一番桜	(5～6泊)
'92.1.18-1.26	香港―バンコク― シンガポール	エスニック料理 南方味舌検	東南アジアの3大都市を めぐる味覚体験(8泊)
'92.1.26-1.30	シンガポール/ プーケット	レギュラーコース	(4泊)
'92.1.30-2.08	シンガポール―セマラ ン―バリ―ケアンズ	インドネシアの神 話(9泊)	ボロブドゥールの遺跡と バリのバロンダンス
'92.2.09-2.13	ケアンズ―ウィットサ ンデー―シドニー	グレートバリアリ ーフ(大珊瑚礁の 魚)(4泊)	ハミルトン島でのマリン アクティビティやケアン ズのサンラバークルーズ
'92.2.13-2.20	シドニー―クライスト チャーチ―オークランド	南十字星&ミルフ ォードサウンド	ファームピクニック (7泊)
'92.2.20-2.26	オークランド―ニュー カレドニア―ケアンズ	南太平洋物語	イル・デ・パン島はプチ フランスの香り(6泊)
'92.2.27-3.06	ケアンズ―バリ ―シンガポール	インドネシアの神 秘とゴルフ	バリ・ハンダラコースで ゴルフ(8泊)
'92.3.06-3.10	シンガポール―ペナン ―クアラ・ルンブール ―シンガポール	レギュラーコース	(4泊)
'92.3.10-3.14	シンガポール―香港	エスニック料理	刺激的なエスニック料理 でオリエンタルムードを 味わう(4泊)
'92.3.14-3.19	香港―横浜	オリエントラグジ ュアリー	海から見つめなおす香 港・シンガポール(5泊)
'92.3.19-3.24	横浜―グアム	レギュラーコース	(4泊)
'92.3.28-3.31	グアム―横浜	レギュラーコース	(3泊)

* 寄港地では特色あるオプション・ツアーが予定されている。

* スケジュール、寄港地の順路は天候などにより変更される場合がある。

mの大壁画「季の奏」(田村能里子作)があり、まず優雅なクルージングの世界へ乗客を導いてくれる。このメインデッキにはメインダイニングルーム「フォーシーズン」が設けられている。6デッキのプラザ・デッキと7デッキのプロムナード・デッキは各種エンターテイメントが楽しめるようになっている。2つのデッキにまたがる2層吹き抜けの多目的ホールはアスカ・レディーズによるショーや、コンベンションホールとしても利用されるようになっている。なお、6デッキには、ピアノラウンジやゲームを楽しむラスベガス・コーナー、シアター、免税店などが設けられている。また7デッキには広々とした船上を一周できるコースがあり、ジョギングや散歩が楽しめるようになっており、

ナイト・スポットとしては、英国風本格的バー「マリナーズ・クラブ」が設けられている。8デッキには船首の海を展望しながら食事や飲み物を楽しめるレストラン「リド・カフェ」がある。9デッキは研修、展示会など文化・教養のための多目的デッキで、「飛鳥ラウンジ」は戦前の古き良い時代を感じさせるスペースとなっている。10デッキ（パノラマ・デッキ）には健康管理やリフレッシュのためのフィットネス・センター、ビューティーサロンなどがあり、クアハウス「グランド・スパ」では、洋上を眺めながら入浴できるようになっている。

「飛鳥」は日本をはじめ東南アジア、豪州、オセアニア、ハワイ方面へのクルーズに就航する予定であり、最近のクルーズスケジュールは表9のとおりとなっている。

(ロ) 「フロンティア・スピリット」

「フロンティア・スピリット」は、フロンティア・クルーズ（日本郵船、三菱重工、三菱商事、カレドニアン・スチームシップ、ハバグ・ロイドの共同出資会社）が運航する世界初の本格探検船で1990年11月から就航している。総トン数6,752トン、乗客定員164人で、世界の秘境をクルーズするのに適するように設計されている。吃水が約4.5mと浅く、2つのプロペラと2つの舵及びバウスラスタを備えて、小回りがきくようになっており、また厚さ1mの氷の中でも航行できる構造となっている。なお、非常時にそなえて最上層甲板にヘリポートが設けられている。さらに「ゾディアック」と呼ばれる15人乗りのエンジン付きゴムボートを12隻搭載しており、珊瑚礁や港のない小島、入江、アマゾンの支流などへのミニクルーズが行えるようになっている。

船内には82の客室が海に面して設けられており、ツイン及びダブルに変更できるベッド2つと広めのクロゼットが備えられている。パブリックスペースとしては、全乗客が一度に食事できるダイニングルームをはじめ、ダンスステージやピアノ、映画上映装置を備えたメインラウンジ、及びクルーズのテーマに応じて専門講師が生解説をするオブザベーションラウンジなどがあり、このほかに、プールやジム、サウナ及び秘境参考書1,500冊以上準備されているライブラリーなどがある。1991年には南極海域などへのクルーズを行っており、秘境にいなながら一流ホテル並みの食事や生活環境を楽しめるのが、その魅力となっている。(91年の主なクルーズ・コースの例、①未知への大航海ロス海と南極大陸への旅、23泊、11,060USドルから、②感動のグレートバリアリーフ13泊5,075USドルから)。

(ハ) 「クリスタル・ハーモニー」

「クリスタル・ハーモニー」はクリスタル・クルーズ（日本郵船全額出資の海外子会社）が運航する三菱重工長崎造船所建造の豪華客船で、総トン数48,621トン、乗客定員960人となっており、1990年7月より就航している。日本郵船では松竹梅・小梅のコードネー

流通問題研究

ムでクルーズ客船の整備を進めているが、本船がその松に当るもので、竹は「飛鳥」となっている（なお小梅は東京湾のヨットクラブの「レディクリスタル」である）。91年に日本造船学会による最初の「シップ・オブ・ザ・イヤー」賞を受賞している。

客室キャビンは合計480室で、51.5%にベランダがついている。最高級のクリスタル・ペントハウスは床面積88㎡で、ベッドのほか応接セット、テーブル、ルームバーなどを備えており、2人用、部屋数4室となっている。このほかは、ペントハウススイート（2人用、26室）、ペントハウス（2人用、32室）、デラックスステートルーム（2人用、198室及び220室）となっている。

パブリックスペースは7,300㎡の広さで、充実した内容となっている。一周450mのジョギングコースが1番デッキに特別設計されており、プールも屋外と屋内に2カ所あり、ゴルフクラブやテニスコートも備えられている。レストラン施設も良く整備されており、メインダイニング、日本料理・イタリア料理レストラン（3）、バー（4）、ラウンジ（7）など各種のタイプの設備がそろっている。世界の一流シェフによる食事は最高クラスで、またギャラクシーラウンジでは毎夜バラエティ豊かな本格的ショーが楽しめるようになっている。

クルーズエリアは、季節・ニーズに応じてハワイ、アラスカ、カリブ海、地中海、北欧、ニューイングランドなどと広範にわたっている。日本からはフライ&クルーズ方式によるサービスが行われている。例えば、メキシカン・リビエラフライ&クルーズ14日間、アラスカ/カナダフライ&クルーズ16日間、トランスカナル/カリブ海フライ&クルーズ20日間、ニューイングランドフライ&クルーズ14日間などとなっている。（91年の主なクルーズ・コースの例、①サンファン発15日間コース、船中10泊、1,178千円から、②アカプルコ発19日間コース、船中14泊、1,293千円から）。

(二) 「にっぽん丸」

「にっぽん丸」は商船三井客船の運航で、総トン数21,903トン、乗客定員600名となっており、1990年9月より就航している。

客室キャビンは2人部屋を中心に204室となっており、このうち、バス・トイレ付きのデラックスは20室で、落ち着いたインテリアとなっている。また身障者用として2部屋が用意されている。

パブリックスペースとしては、イベントや展示会用のスペースが各フロアごとに配置されており、また全員が一緒に過ごせる吹き抜けの多目的大ホールも整備されている。ラウンジやサロン、カフェテリア、バーなども良くくつろげるように設計されている。特色的なのは大浴場で、風呂好きの日本人に好まれるように雄大な海を眺めながら入浴できるよう工夫されている。また、プールやフィットネスセンターなど種々のスポーツ

設備も整っている。

クルーズエリアは中国、日本沿近海で、香港クルーズ10日間、大連・青島クルーズ9日間などのサービスを行っているほか、内航クルーズのサービスを多く行っている。

(ホ) 「ふじ丸」

「ふじ丸」は商船三井客船の運航するもので、23,340総トン、乗客定員600人、1989年4月の就航となっている。姉妹船「にっぽん丸」とほぼ類似した設備で、日本近海、東南アジア、オセアニアをまわる1週間から2～3日の個人クルーズから、企業・団体のチャータークルーズまで幅広いサービスを行っている。最近では内航の国内クルーズに重点を置いて活躍している。

(ヘ) 「新さくら丸」

商船三井客船運航で、17,389総トン、乗客定員552名、1972年7月就航、大型ホテル並みの施設を備えたイベント志向のクルーズ客船である。前身は日本政府の見本市船で、90年に大幅な改修工事を行い、パブリックスペースを拡大して、新たに「さくらプラザ」が設けられている。540席のメインホールは、目的に応じ劇場や商品発表会、展示会の会場、ダンスホールなどさまざまに利用できる多機能スペースとなっている。多様な使い方が可能なダイニングルームやスポーツデッキ、及び日本人向きの和室や大浴場などがある。客室キャビン142室からなるプライベートゾーンは機能的で充実したサービスが得られる設備となっている。

クルーズエリアは、中国、日本沿近海となっており、これまで地方自治体などによる「青年の船」の運航をはじめ、「洋上セミナー」、「修学旅行クルーズ」、「オリジナル企画クルーズ」などのチャーター分野で数多く活躍してきている。

(ト) 「おりえんとびいなす」

日本クルーズ客船運航、21,906総トン、乗客定員606人で、90年7月就航となっている。客室キャビンは195室で、海の見えるアウトサイドとなっており、中でもスイートルームは広さ55㎡の豪華なものとなっている。メインダイニングは350席であり、ほかに落ち着いたムードのグリル（50席）2カ所が設備されており、種々の食事ニーズに応ずることができる。

クルーズエリアは日本沿岸からアジア・太平洋を予定しており、東南アジアクルーズや国内クルーズを中心に活躍している。（91年の主なクルーズ・コースの例、台北・香港7日間クルーズ、238千円からなど）。

(チ) 「ニューゆうとびあ」

日本クルーズ客船運航、12,378総トン、乗客定員594人、75年3月就航で、セミナークルーズなどに持ち味を発揮するユニークな客船である。教室、体育館、オーガナイザー

流通問題研究

オフィスなど、セミナーやイベントなどのチャータークルーズ向けの施設が充実している。デッキ数7階、客室キャビン178室となっている。日本国内をはじめ、中国、東南アジア、オーストラリア、グアム、サイパンなどのエリアで、種々の団体の研修、大会、洋上大学などとして幅広く活躍している。

(1) 「ソング・オブ・フラワー」

川崎汽船とメイヨーの共同出資会社セブン・シーズ・クルーズ・ライン運航、8,282総トン、乗客定員228人で、90年2月就航しており、船内設備、サービス両面で国際的最高水準（フィールディング社の「ワールドワイドクルーズ91年度版」の評価は最高級の5¹⁾ツ星プラス）の本格的クルーズ客船である。

デッキ3の後方のダイニングルーム、デッキ7の前方にある展望ラウンジ、デッキ5の後メインラウンジ、デッキ4にあるカジノ及びその後方のナイトクラブやディスコなどの設備があり、また、ルームサービスは24時間利用でき、各キャビンにはミニバー、冷蔵庫が完備されており、中味も毎日補充され、快適な船旅が楽しめるようになっている。なお、船内の食事、飲物類は無料でノーチップ制となっている。

クルーズエリアは、トロピカルシーロードクルーズ（シンガポール、バリ、ジャカルタ、ペナン、パンコール、プーケット他）、オリエントロマンスクルーズ（大阪、名古屋、香港、上海、濟州島、グアム、ロタ）、アラスカサマークルーズ（バンクーバー、ジュノー、ミスティフィヨルド、ケチカン、ランゲルナローズ、シトカ他）と多岐にわたっている。搭載の120人乗りテンドーボート「タイニーフラワー」を活用して、氷河を間近に見るアラスカクルーズや南国のプライベートビーチで自然を満喫するクルーズを効果的に行っている。クルーズサービスのパターンは、フライ&クルーズを基調としている。例えば、シンガポール／香港クルーズ（F&C）7日間や、濟州島／上海クルーズ（日本より海外）8日間、バンクーバー／ランゲルナローズ（F&C）8日間、ジュノー／バンクーバークルーズ（F&C）7日間などのサービスを行っている。（91年の主なクルーズ・コースの例、①シンガポール・バリクルーズ9日間、640千円から、②プロウスリブ・シンガポールクルーズ6日間、441千円から、③バンクーバー・ジュノークルーズ7日間、340千円から）。

注. 1)	(船の評価)	(旅行サービス・客層評価)
3	Stars	Standard
3	Stars Plus	〃
4	Stars	Premium
4	Stars Plus	〃
5	Stars	Deluxe

5 Stars Plus

Deluxe

(ヌ) 「おせあにつくぐれいす」

昭和海運の運航，5,218総トン，乗客定員120人で，89年4月就航した日本初のヨットタイプの豪華クルーズ客船である。

客室はすべてラグジュアリーツインで60室あり，海側に面し諸設備が充実している。パブリックスペースもメインダイニングルームやラウンジ(3)，ライブラリー，バー，スポーツジム，男女別サウナなどが整備されており，小型船の特徴を生かしたサービスが行届いている。パレスホテルによる豪華な料理も好評となっている。

クルーズエリアは，日本周遊を中心に中国，香港，台湾，韓国，グアム，ミクロネシアなどで，季節に合わせて多彩なサービスを行っている。個人向けレジャークルーズを対象とした国内クルーズサービスで主に活躍している。例えば，小笠原(鯨ウオッチング)クルーズ6日間，那智・伊豆クルーズ4日間，瀬戸大橋・済州島クルーズ(海外)5日間，北海道知床クルーズ7日間，日本海クルーズ4日間，太平洋沿岸クルーズ5日間，南西諸島クルーズ5日間などのサービスを行っている。(91年の主なクルーズ・コースの例，①東京ーグアムオーシャンクルーズ，7泊8日，212千円，②ウルシークルーズ，5泊6日，203千円，③太平洋沿岸クルーズ伊勢志摩コース，2泊3日，121千円など)。

(ル) 「サンシャインふじ」

大島運輸の運航，7,262総トン，乗客定員955人，83年10月就航のチャーター専用のクルーズ客船である。コンパクトな設計で，抜群の機能性を有し，多様なクルーズプランが可能なものとなっている。

クルーズエリアは，国内全域，南西諸島及び小笠原諸島の近海，並びに韓国釜山(往復)などとなっている。日帰りから長期間クルーズまでのチャーター船として，また展示会や新作発表会に利用するホテルシップとしても活用されている。特に，洋上セミナーや洋上生活を効果的に運営したり，参加者全員が楽しめるイベントを行ったりするクルーズ船として活躍している。

(ヲ) 「ゆうとびあ」

西日本汽船の運航，9,991総トン，乗客定員390人，70年7月就航で，下関市と中国青島市が姉妹都市になった80年に「日中友好の船」としてクルーズに従事している。下関～青島航路をはじめ，主に日中間の不定期客船として活躍しており，また，地方自治体や各種団体が主催する「少年の船」「洋上研修」「洋上大学」などに活用されている。クルーズサービスとしては，例えば，中国クルーズ8日間などを行っている。

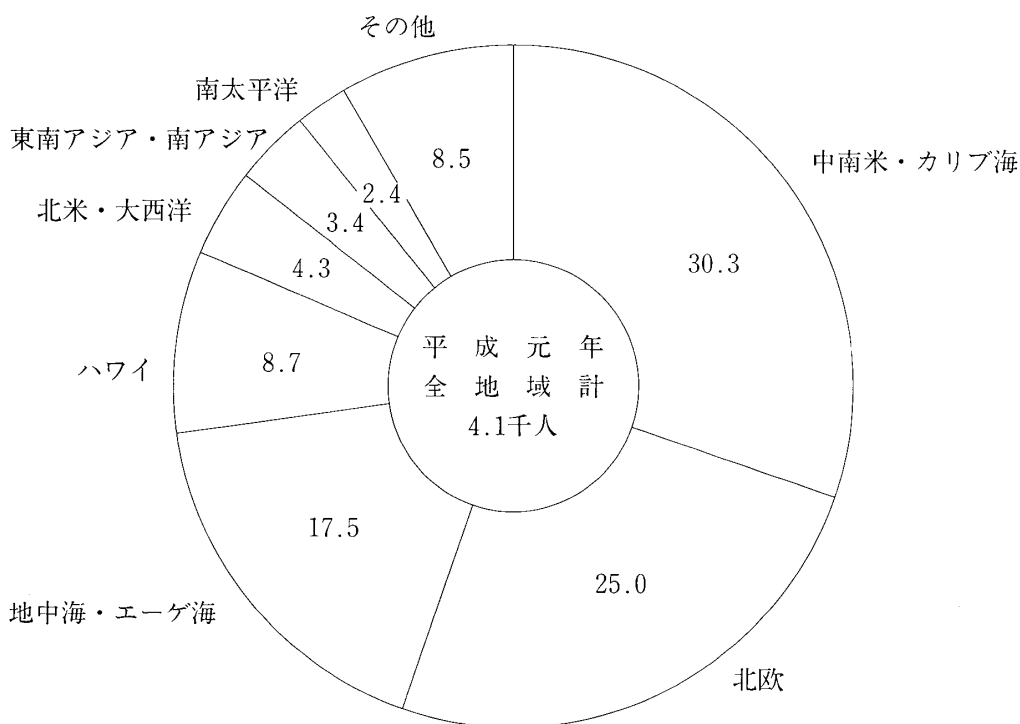
④日本人のフライ&クルーズの概況

日本人のフライ&クルーズ参加人数(日本発着時を除く船中海上1泊以上のクルーズを

含む旅行参加者)は、1988年に約5,200人、89年約8,600人(対前年増65.4%)、90年約12,300人(同43.0%)となっており、年々著増の傾向を示している。これは、国内旅行業者のほかに外国船社及びその代理店による取扱人数が包含されている実績で、このうち、国内旅行業者を通じての参加人数は、88年に約2,800人、89年に約4,100人(対前年増46.4%)となっている。

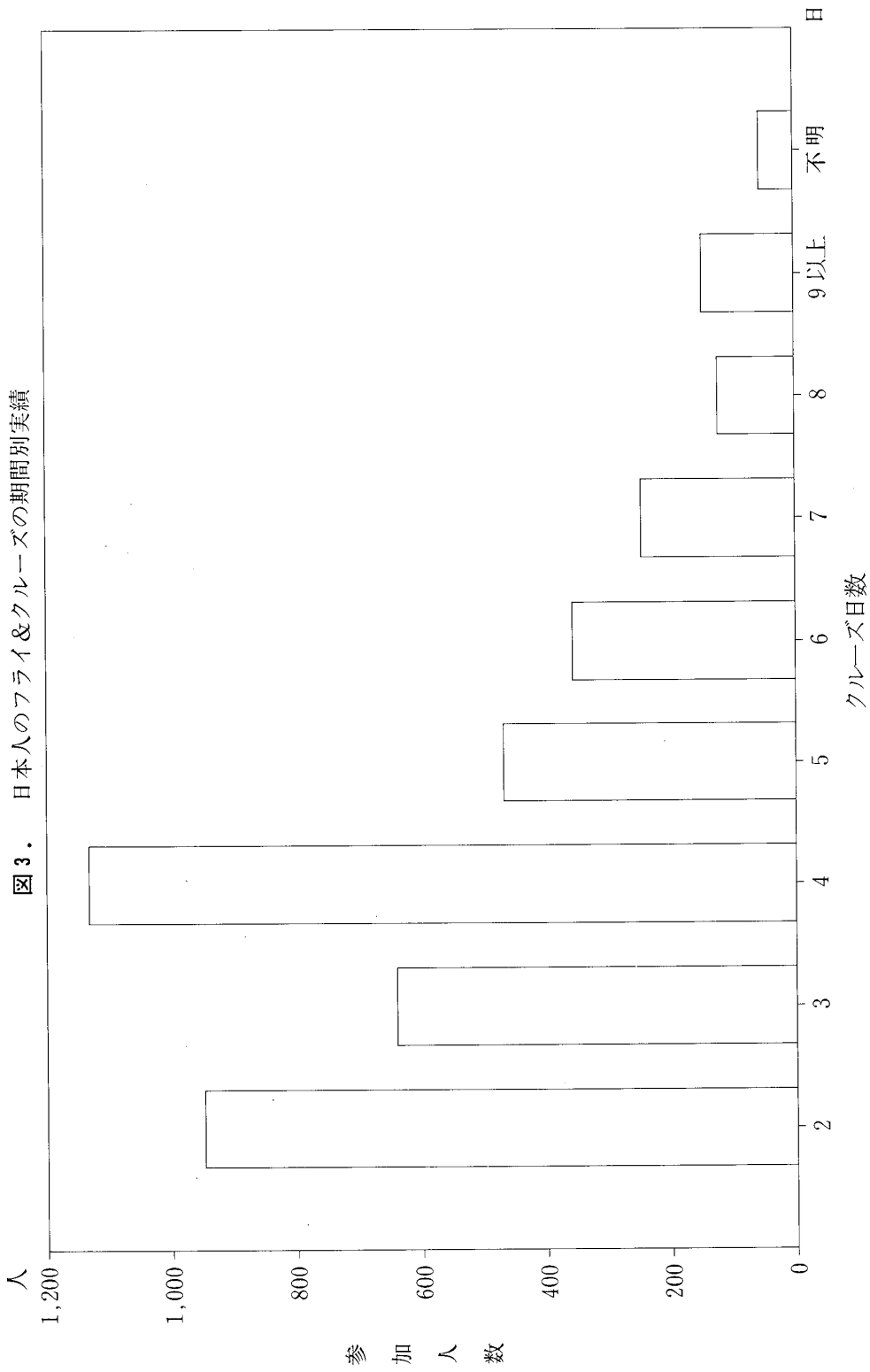
1989年(平成元年)1年間の国内一般旅行業者を通じてのフライ&クルーズ参加者について、運輸省の調査結果によると、4,100人のクルーズエリア別内訳は、図2に示すとおりで、中南米・カリブ海が30.3%と最も多く、次いで北欧25.0%、地中海・エーゲ海17.5%、ハワイ8.7%の順となっている。販売商品としては、通年または夏季を中心とした半年の長期間継続募集しているものへの参加者が約8割を占めるものとなっており、旅行日程の選択の自由の大きいものへの人気が高い結果となっている。また、クルーズ期間別には、図3に示すとおりで、クルーズ日数4日が最も人気が高く、次いで2日、3日、5日、6日、7日の順となっている。2～4日程度の比較的短期間のクルーズに人

図2. 日本人のフライ&クルーズのエリア別実績



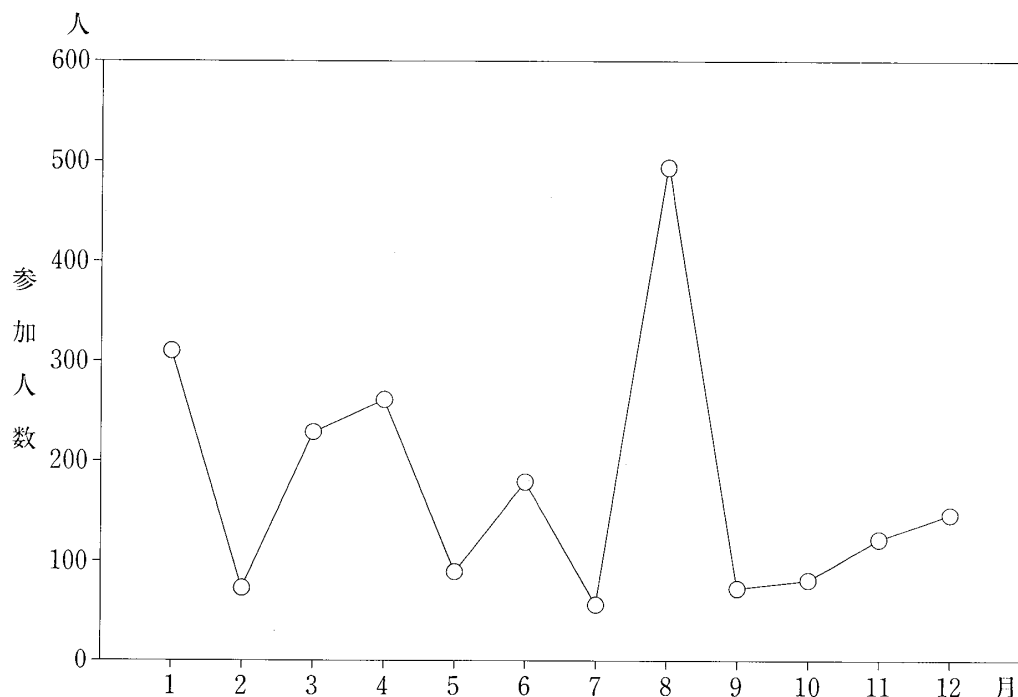
(注) 平成元年1年間の日本人のフライ&クルーズ参加人数は約8,600人で、このうち、国内の旅行業者を通じての参加人数は約4,100人である。上記は後者の4,100人についての実績。

(資料：運輸省編「外航海運の現況」平成2年7月)



(資料：図2に同じ)

図4. フライ&クルーズ販売の月別実績推移



- (注) 1. 運輸省国際運輸・観光局調べによる。
 2. 一般旅行業者約400社を対象に、昭和63年1年間のフライ&クルーズの販売実績についてアンケート調査を行った結果である。

気が集中しており、1人当たり平均4.3日のクルーズ日数となっている。季節的には、夏期休暇利用との関連から8月が最も利用客が多く、次は1月、3月、4月が多い傾向となっている(図4参照)。

フライ&クルーズ商品の一例をあげると、成田~マイアミ~ナッソー~マイアミ~成田の7日間コースで、うち船中泊3日間(途中上陸する島で各種のマリンスポーツなどが楽しめる)のカリブ海クルーズが1人当たり21万円からなどとして売出されている。

(2) 内航クルーズ

① 日本沿海クルーズ

日本沿海クルーズは、外航クルーズ船が行なっているものが主である。個人乗客を対象としたレジャー・クルーズをはじめ、団体や会社、地方自治体などの研修、セミナー及びイベントなどを対象としたクルーズなど、種々のルートや形態で行われている。そのほかの内航クルーズ船は湾岸及び瀬戸内海クルーズにおいて活躍しているのがほとんどである。なお、長距離フェリーによるサービスはここでは省略する。

主な外航クルーズ船による日本沿海クルーズについては、概要を前節で述べたとおり

であるが、レジャークルーズとしては次のようなものが行われている。すなわち、「おせあにつくぐれいす」による日本一周クルーズ（三陸沖・函館または壱岐・博多など）5～6日間、那智・伊豆クルーズ4日間、瀬戸大橋・壱岐クルーズ4日間、北海道知床クルーズ6～7日間、伝説の島クルーズ（五島・対馬）4日間、太平洋沿岸クルーズ（瀬戸内・関門）5日間、名湯巡りクルーズ7日間などをはじめ、「おりえんとびいなす」による大阪港発の東京ディズニーランド・横浜クルーズ4日間や、「につぼん丸」による瀬戸内・九州クルーズ3～7日間、小笠原トロピカルクルーズ6日間、北海道クルーズ3～9日間、日本一周クルーズ5～10日間、及び「ふじ丸」による神戸／横浜間エキゾティックシティクルーズ4日間、沖縄サンシャインクルーズ8日間などが、その主なものとなっている。

このほかに、日本旅客船が運航する客船「ジャパニーズドリーム¹⁾」(10,000総トン)が横浜～神戸間を約20時間で結ぶワンナイト・クルーズとして、90年3月より就航していたが、92年1月に営業を停止している。営業停止の主な要因としては、客足が予想したほど伸びず年間乗船率が見込40%を下回る35%止まりで、累積債務が36億円にもなったことなどによる。新幹線や航空機と並行する航路で、一般大衆やリピーターなどの乗客の誘致が困難であったことなどから、客足が伸びなかったものと思われる。

注. 1) 「ジャパニーズドリーム」は、かつて青函連絡船として活躍した「十和田丸」を約60億円かけて改造したクルーズ客船で、内部は172室(乗客定員543人)、レストラン、ディスコ、プール、カジノなどの施設を備えている。なお、2人部屋を中心とした客室は高級輸入家具や大理石のバスルームなどが整備されている。横浜～神戸間を20時間で結び週1～3往復程度運航していた。

② 湾岸及び瀬戸内海クルーズその他

1989年(平成元年)のクルーズ元年以降、東京湾、大阪湾及び瀬戸内海などで、クルーズを目的とした新鋭客船が相次いで就航しており、一つの新しい型のクルーズ時代が出現している。これは前述のような大型船によるものではなく、小型のクルーズ客船により、外洋に出ないまでも、湾岸や瀬戸内海などの限られた海域でクルーズの楽しみを味わうことができるもので、余暇時間の少ない日本人にとって短時間に可能なレジャーとして、最近、利用が高まっている。

現在、ウォーターフロントは、福祉や快適性を重視した多彩な空間へと変貌しつつあり、自然や海の魅力の味わえる場となりつつある。このような中で、湾岸クルーズはこれらの魅力を満喫できる新しいレジャーとして脚光を浴びてきており、船会社をはじめ、他業種からの参入もみられている。湾岸クルーズは、港の夜景などを見ながら船上の食事を楽しんだり、船上での結婚式、パーティー、イベント、など多様なサービスとして

流通問題研究

行われている。その多くはグルメ&ショートクルーズを主とするものか、または地域観光などで、概況は下記のとおりである。

(イ) 東京湾のクルーズ客船とサービス

① 「シンフォニー」

シーライン東京の運航で、1,100総トン、90年5月にレストラン&パーティー用クルーザーとして就航している。日の出棧橋からの乗船で、アフタヌーンクルーズ(50分)、モーニング・ランチ・サンセットクルーズ(90分)、ディナークルーズ(150分)の3コースを運航している。本格フランス料理が好評である。個人やグループを対象としたグルメ&クルーズと、結婚式や企業を中心としたパーティーの2本立てのサービスを行っている。92年8月に「シンフォニー2」(2,550総トン)が新に就航予定である。

② 「レディクリスタル」

クリスタルヨットクラブ(日本郵船の関係会社)の運航で、346総トン、90年5月よりサービスを開始している。品川埠頭専用バース発着で、ランチクルーズ、アフタヌーンクルーズ、ディナークルーズ、カクテルクルーズの4回運航している。拠点のクラブハウスは東品川の倉庫を改造して建てられたもので、レストラン「ミレディー」(約60席)とティーラウンジ「オセアノート」(約100席)がある。本格フランス料理を食べた後、クルーズを楽しむことなどができるようになっている。

③ 「ヴァンテアン」

東京ヴァンテアンクルーズの運航で、1,717総トンのレストランシップである。同船には「リヴァージュ」「ピア21」の2つのレストランがあり、フランス料理やシーフード料理及びイベントを楽しみながらクルーズするようになっている。竹芝棧橋(ニューピア竹芝)より発着している。

④ 「ロイヤルウイング」

ニッポン・シーラインの運航、3,000総トンの大型船で、デイ・クルーズとナイト・クルーズの1日2回就航している。コースは横浜の大棧橋を出発、横浜ベイブリッジをくぐり金沢八景沖をまわって再び大棧橋に帰る120分のクルーズである。船内には2つのフランス料理レストラン、割烹、サパークラブ、カフェテラスがある。

⑤ その他

シーコムクルーズの運航する「ベイドリーム」(162総トン)、「ベイフロンティア」(156総トン)、「ベイブリッジ」(156総トン)は、東京日の出棧橋と横浜大棧橋及び船橋ららぽーと棧橋を結ぶ双胴客船で、朝夕は、通勤・通学便クルーズとしても活躍している。

ポートサービスの運航する「あかいくつ」(300総トン)は横浜港内遊覧船として、「シーバス」は横浜駅東口～山下公園を15分で結ぶ海上アクセスとして、また「マリーンシ

ャトル」(764総トン)は横浜港観光のレストランクルーズ船として、それぞれ活躍している。

また、観光汽船興業の運航する「リバータウン」(141総トン)、「アワータウン」(141総トン)、「ユアータウン」(143総トン)、「マイタウン-A」(120総トン)、「すみだ3号」(98総トン)は、東京の下町と高層ビルの風情を見ながら舟遊びするレストランボートとして就航している。

なお、東伊豆クルージングの運航する「シーコム I」(285総トン)は、伊豆の稲取発着で城ヶ崎海岸(吊り橋)付近を周遊している。

(ロ) 大阪湾のクルーズ客船とサービス

① 「サンタマリア」

ベイクルーズオオサカの運航する帆船型のクルーズ船(550総トン)である。コロンブスの大陸発見時に使った「サンタマリア」を復元したもので、乗船中のフラメンコショーが特色となっている。天保山ハーバービレッジの海遊館を拠点として、大阪港内のミニクルーズを行っている。

② 「ルミナス神戸」

ルミナス観光の運航するクルーズ客船(3,900総トン)で、本場の地中海料理を目玉にしたクルージング&グルメを特色としている。神戸港中突堤発着で、明石海峡周遊、関西国際空港沖周遊、大阪湾周遊の3コースを毎日就航している。

③ 「ベガサスかんさい」、「ベガサスかんさい2」

両船とも関西港湾サービスが関西国際新空港の見学を目的に運航を開始したもので、130総トンと194総トンの小回りのきくクルーズ船である。関西国際空港周遊コースを泉大津港から2時間30分で土曜に行っており、平日は団体専用のサービスを実施している。

④ 「バルデメール」

神戸観光汽船の運航する668総トンのクルーズ船で、90年8月から神戸港にデビューしている。斬新な船内装飾とフランス料理が特色となっており、デイト(1時間半)、アフタヌーン(同)、ムーンライト(2時間)の3クルーズを中心に毎日就航している。

⑤ 「くいーんろっこう」

淡路フェリーボートの運航する双胴高速船(217総トン)で、神戸港中突堤発着による淡路島一周(4時間)、大阪湾周遊(2時間)、神戸港内外周遊(1.5時間)の3コースのクルーズを基本的に行っている。このほかにチャーターによるクルーズも実施している。

(ハ) 瀬戸内海のクルーズ客船とサービス

① 「サウンズ・オブ・セト」

流通問題研究

アイランドクルーズラインの運航する5,167総トンのクルーズ船である。広島を拠点として、境ヶ浜マリンパークと瀬戸大橋が架かる与島間のクルーズが中心であるが、最近ではチャーターによる瀬戸内海周辺などのクルーズにも盛んに活躍している。

② 「銀河」

瀬戸内海汽船の運航するクルーズ船(1,000総トン)で、広島港と宮島沖を巡航するランチクルーズとディナークルーズの2つの定期クルーズを行っている。このほかに、銀河パーティークルーズとして人数・予算などに合せたクルーズも実施している。

③ 「インランド・シー」

これも瀬戸内海汽船の運航で、瀬戸内海初の宿泊型クルーズ船(2,500総トン)として、90年7月から就航している。広島と神戸間を月2回の割合で航海し、大阪にも寄港している。このほかに、同社はパーティー・クルーズ専用の「南十字星」(166総トン)及び高速船「安芸灘」(130総トン)も運航しており、多彩なクルーズサービスを行っている。

④ その他

- ・「あわじ丸」(130総トン) …阿淡連絡汽船運航, 福良～鳴門観潮コース
- ・「威臨丸」(384総トン) …京阪フィッシャーマンズ・ワーフ運航, 与島～小与島～羽佐島～与島
- ・「皇帝船・鄭和」(280総トン) …両備運輸運航, 岡山～土庄(小豆島)
- ・「御座船・備州」(498総トン) …両備運輸運航, 岡山～瀬戸大橋～岡山
- ・「ソング・オブ・セト」(19総トン) …児島観光汽船運航, 坂出・児島～瀬戸大橋コース
- ・「マリンクイーン」(82総トン) …瀬戸内海クルージング運航, 宇野港～瀬戸大橋周遊
- ・「シーシャトー」(166総トン) …四国フェリー運航, 高松港～瀬戸内海(瀬戸大橋)周遊

(=) その他地域のクルーズ客船とサービス

① 「シー・グレイス」(北海道・釧路)

協立海上運輸運航, 199総トン, 釧路港域, 納紗布岬, 霧多布沖, 厚岸沖周遊。
ほかに「シー・ドリーム」が就航している。

② 「ガリンコ号」(北海道・紋別)

北海道紋別市運航, 39総トン, 紋別港～外海周遊

③ 「ピアンカ」(琵琶湖)

琵琶湖汽船運航, 1,200総トン, 琵琶湖ホテル～浜大津～近江舞子～琵琶湖ホテル(宿泊可)

④ 「コーラル・アドベンチャー」(奄美大島)

コーラル・マリン運航, 106トン, 観光潜水船 (1回の潜水時間30分)

6. 客船クルーズの課題

日本の客船クルーズ業界は、「飛鳥」の就航で、第1段階を終り、新たな展開期を迎えようとしている。現在、外航クルーズ船は12隻(うち日本籍船9隻)で、既に需要に対し供給過剰の状況となっており、短期間に需給バランスを回復して、永続的なクルーズ市場の活況を招来することは、困難な情勢となっている。

さらに、外国船社も新たな市場として、日本のクルーズ市場に注目しており、今後の日本市場は、海外のマーケット動向に大きく左右されるものとなっている。特にカリブ海域では、最近、大型優秀船の投入などにより競争が激化してきており、市場からはみだしたクルーズ船が機をみて、日本人対象のオリエント・クルーズに乗り出してくる可能性も強くなっている。そのような事態になれば、コスト高の日本客船は競争力の面で、外国クルーズ船に容易に敗れてしまうことも懸念される。

日本における客船旅行者は、1,000人に1人の割合で、米国の100人に1人の割合に比べ、著しく低調なものとなっている。このようにクルーズ人口が少ない主な要因としては、日本人が欧米人に比べて船酔いに弱く、また社交性に欠けることなどによりクルーズに余り向いていないこともあげられるが、日本人の休暇パターンがゴールデン・ウィークやお盆前後、年末年始に集中していること、及び日本客船のクルーズ料金が割高(カリブ海の料金の約2倍相当)であることなども大きく影響しているものと思われる。

また、フライ&クルーズも日本では未だほとんど人気がなく、その対策が必要となっている。なお、日本では長距離クルーズよりも、湾岸クルーズなどのように日程の短いショートクルーズに人気があり、客も集まっている状況である。このような諸情勢に対処して、今後、第2、第3段階の本格的客船クルーズの発展をはかるためには、客船や集客対策のみでは不十分で、客船ターミナルの改良整備をはじめ、ホテル、リゾート施設などの総合的環境整備が重要となっている。なお、これまでのクルーズ産業は、海運業者主宰で進められてきたが、今後は観光業者や航空業者なども主宰者として参入した幅広い産業として運営し、多くのクルーズファンの獲得や、リピーターの増加などをはかることが肝要となっている。これらに関し、今後のクルーズ産業の本格的発展をはかるための主な課題と対応をあげれば下記のとおりである。

① クルーズ料金の低廉化

わが国におけるクルーズは、研修やイベントなどを目的とした団体をはじめ、高級志

向の個人など多様な旅客ニーズを対象して行われているが、本格的発展をはかるためには、米国と同じように、より低廉な料金により、幅広い年齢層、職業にわたる個人旅客の大幅な利用増をはかることが必要となっている。

② フライ&クルーズの振興

わが国の周辺海域は、必しもクルーズに適した海象条件に恵まれていない状況である。このため、わが国の外航クルーズ振興には、アジア・太平洋地域において、マイアミに相当するようなクルーズ拠点（例えば、ミクロネシア、シンガポール、樺太、シベリア方面など）を開発整備し、これを中心としてフライ&クルーズ振興をはかることが重要となっている。

③ 外航クルーズ船への外国人船員混乗

外航客船混乗問題検討委員会は91年6月に、外国人船員の配乗している外航客船で内航輸送する場合の条件として、①海外貸渡（マルシップ）方式により外国人船員が配乗されていること、②主として外航輸送に従事する船舶で、内航に従事する期間が短期間のものであることと定めている。これにより「にっぽん丸」「おりえんとびいなす」「ふじ丸」「飛鳥」などは、船客部門に外国人船員を配乗しており、外航・内航クルーズを行っている。

外航クルーズ船においては、要員不足対策や運航コストの低減及び国際的環境の創出などをはかり、国際競争力を確保するため、外国人船員の混乗を促進することが重要となっている。

④ 関連施設の設備や諸施策の推進

客船クルーズの進展に対応して、主要港湾におけるクルージングの拠点としての客船ターミナルやレジャー環境施設の整備、及び利用者への客船クルーズ情報の提供体制の充実などをはじめ、クルーズの安全性や利用者保護などをはかるための諸施策を推進することが今後の肝要な課題となっている。

7. おわりに

日本の客船クルーズは、緒についたばかりで、未だ第1段階にあるものと言えよう。「ジャパニーズドリーム」の営業停止の例にもみられるように、今後幾多の波乱も予想されるが、それらの試練を乗り越えて、海国日本にふさわしい海のロマンに溢れた国民的レジャーとして、客船クルーズが本格的発展を遂げることを心から期待したい。なお、客船クルーズの拠点としての港湾については、重要な課題でもあるので、また稿を改めて、レジャーとの関連において別の機会に述べることにしたい。