

〈研究論文〉

## クルーズを中心とする人流に関する研究

～学際的な視点で～\*

山本 裕<sup>†</sup>  
西岡 誠治<sup>‡</sup>  
宮地 晃輔<sup>§</sup>  
河又 貴洋<sup>\*\*</sup>  
谷澤 毅<sup>††</sup>

### 要 旨

本研究は長崎港、佐世保港と寄港回数では日本を代表するクルーズ港を有する長崎県にあって、複数の学内研究者がそれぞれの専門分野や関心からクルーズに関連する研究を行ったものである。2019年3月の報道通り長崎県の寄港回数の落ち込みは現実となり、また、2020年1月には中国の春節祭を前にして新型コロナウイルスが発症した影響で、長崎港には実質的なカラ船が寄港する異常な事態となった<sup>1</sup>。そのような中で最初の山本論文はインバウンドクルーズからの転換を図るアウトバウンドクルーズに関する提言を、2番目の西岡論文は都市政策の観点での提言を含んだものである。3番目の宮地論文はこれまでの海事産業における管理会計の研究を環境規制問題にまで拡大したもので、4番目の河又論文はクルーズをホテルやアミューズメントを伴ったモビリティの視点から論じている。最後の谷澤論文は、クルーズ前史とも言える客船（定期船）文化を戦前にまで遡って描いている。定期航空路線の出現とともに定期船の多くは在来船からコンテナ船に変わって行ったが、旅客の部分はクルーズが受け継いだことになった<sup>2</sup>。

キーワード：長崎県、アウトバウンドクルーズ、クルーズ観光、SOx 規制、「観光のまなざし」、MaaS、豪華客船

\*本研究は平成31年（令和元年）度学長裁量研究費の助成を受けた（代表 山本裕）。木村学長をはじめ大学には謝意を表したい。客員准教授の石建中（中国海洋大学）からも貴重な助言を頂戴したことを付言する。

<sup>†</sup>長崎県立大学経営学部教授

<sup>‡</sup>長崎県立大学地域創造学部教授

<sup>§</sup>長崎県立大学経営学部教授

<sup>\*\*</sup>長崎県立大学国際社会学部准教授

<sup>††</sup>長崎県立大学経営学部教授

## 第1章 長崎県のクルーズ戦略に関する研究～アウトバウンドへの転換を～<sup>3</sup>

### 序論

近年全国的に注目度が高いインバウンドクルーズであるが、とりわけ長崎県においては長崎港と佐世保港の2港を擁し活況を呈している。しかし、2019年の上半期長崎県の大きな落ち込み（前年比マイナス32%）の予想が報道された（日経新聞2019年3月24日）。国交大臣の答弁でもクルーズは「地域振興の柱」（2019年3月25日 参院予算委員会）と位置付けられており、長崎県にあっては看過できない状況である。学術的には観光の範疇とされてきたクルーズであるが、近年では国際的な海運経済学会でも多くの発表や投稿が見られるようになった。本研究は著者の専門である海運経済学の知見と実務的な経験からこれまでの日本のクルーズ産業を概観した上で、本県のクルーズ戦略に資する提言を行うものである。インバウンドの整理に加え、これまで研究の蓄積が十分ではない日本人旅行客を中心とするアウトバウンドクルーズの基礎研究を加えたが、長崎からの新規航路の開拓や長崎空港を使ったフライ&シーの実証的なシステム研究にまでは至らなかった。

### 1. 先行研究

北部九州の寄港を中心にこの数年で爆発的に増加した日本のインバウンドクルーズであるが、池田（2011）はクルーズ産業が成功した要因をカリブ海（北米）を事例として分析している。それによるとクルーズを大衆化させるために、まずコモディティー（商品）化を進めたことがあげられる。コモディティーの中身はマイアミを起点とする「定点・定曜日発着」で、一週間のクルーズを可能とするために「クルーズ

期間の短期化」を図った。また、「飛行機との連携」ではRCCL（ロイヤルカリビアン）は1979年のパンフレットには全米32の空港からの、1988年には156空港からのパッケージ商品載せている<sup>4</sup>。さらに、船社（クルーズ運航会社）はマーケティングを重視し「旅行代理店第一主義」を取ってその育成にも力を注ぎ、船内ではサービス部門を運航部門と区別しホテル部門としてクルーズの「エンターテインメント化」を進めた。コスト面ではサービス部門の船員は英語を使う途上国から雇い、サービスレベル維持のために「チップ制」を導入、「顧客アンケート」をサービス改善や雇用に反映させたとされる。

日本では国土交通省が急激なインバウンドクルーズに対応するために2017年から国際旅客船拠点形成港湾を指定してきた。2017年には佐世保港と八代港が沖縄の本部港、平良港、横浜港、清水港と同時に選定された<sup>5</sup>。佐世保港ではそれを受けて三浦岸壁の延伸工事（270メートルから370メートルに。水深は10メートル）も完了し、以前は7万トンクラスとされたクルーズ船の受け入れが16万トン級にまで拡大した。クルーズ産業にとって港湾施設は寄港地選定の重要な要因となるが、吉澤ほか（2013）は港湾施設に加え立地特性の分析を海外を事例として行い「クルーズ拠点港湾形成に必要な条件」を模索している。それによると、①観光に魅力のある背後圏、②アクセサビリティ、③港湾施設、が要件になるとしている。日本の課題は①では多言語に対応し、迅速な入管手続きを可能とすること、②では一時間ほどの空港・港湾間のアクセサビリティ、③は十分な岸壁長とドラフト、ターミナル施設としている。

米国カーニバル社（ホールディングカンパニー+船社）は2018年3月13日に佐世保市とクルーズ拠点形成協定を結んだと発表した（カー

ニバル社ウェブページ)。内容はCIQや免税店、送迎デッキなどが入るターミナルの上屋を船社が建設する一方で、インフラは行政が整備し、船社は寄港優先権を確保するものである<sup>6</sup>。港湾ターミナル(コンテナ)に関してはコンセッションにより長期契約が港湾管理者などと結ばれるのが一般的である。例えば日本の神戸港や横浜港では邦船社や港運会社が専用契約(exclusive use)を結んで利用している。北米西岸のロサンゼルスやオークランドでも同様の方式である。一方、EU諸国ではメガオペレーションとよばれる世界的な港運企業であるPSA(シンガポール)やAPMターミナルズ(オランダ/デンマーク)、DPワールド(アラブ首長国連邦)などが単独か、船社とアライアンスを組んでターミナルの開発や運営に参画している。地中海を事例とするクルーズターミナルの民営化に関する研究(Pallisほか2018)ではコンテナ港湾の民営化が過去に辿ってきた過程と同様なものも見られるが、現時点ではクルーズターミナルの民営化は初期段階と結論付けている。

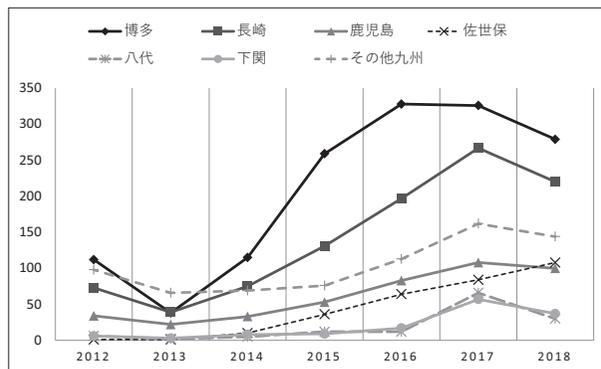
## 2. 九州のクルーズ市場の現状

この章では「KYUSHUコネクトポート構想」<sup>7</sup>(以下、「コネクトポート」)を参照しながら、九州におけるクルーズ市場を概観する。九州は「温暖な気候で豊かな自然に恵まれた地理・風土を有し…」大陸からも近く近年多くのインバウンドクルーズが寄港するようになった(図表1.1)。先に見たように全国でクルーズの拠点港に指定された9つの港湾の内九州・山口県が4つ、沖縄を含めると7港にもなる<sup>8</sup>。

2018年の九州・下関におけるクルーズ寄港回数は918回(前年比14.2%減)、乗船客数は240万6000人(同6%減)でこれまでの増加一方の傾向から調整局面に入ったとの見方があり、コネクトポートにはいくつかの課題が掲げられている。

- ① 訪日外国人一人当たりの観光消費額が全国平均と比べ低い水準にある<sup>9</sup>。
- ② クルーズ船の大型化・巨大化が進み寄港時に下船する数千人規模の乗客のため(交通)混雑が発生している。
- ③ そのために移動の交通手段が不足し乗客

図表1.1 九州・下関の寄港回数



出所 九州地方整備局。数字は長崎港と佐世保港の実績。2018年那覇港は全国2位の243回、平良港は5位で143回の寄港がある。

の待機時間が発生している。

- ④ とくに中国人旅行者の志向に質的な変化が見られる（モノ消費からコト消費へ）。

①に関しては宿泊や長距離の移動が伴わないクルーズでは当然と言えるが、④とも関連すると物見遊山と買い物ツアー的なクルーズからの構造的な変化とも言える。②と③に関しては、福岡市でロープウェー案が一時検討もされたことからとも言えるが、即時的な対応が必要なため難しい問題である。また、都市圏以外の寄港地では数十台から100台規模のバスを旅客の下船に合わせて準備する困難もあり、同時に交通混雑を引き起こす問題ともなっている。

図表1.2 インバウンドクルーズ（佐世保港三浦岸壁と展海峰）



筆者撮影（2020年1月23日）

ところでコネクトポートには「インバウンドの受け入れ環境を整えるとともに、アウトバウンドの拡大による双方向の交流拡大が不可欠となる」とアウトバウンドクルーズに関する示唆が示されている。次章では日本人が主役となるアウトバウンドクルーズの可能性について議論する。

### 3. アウトバウンドクルーズの活性化に向けて

#### (1) 日本のクルーズ史

これまで九州を中心にインバウンドクルーズ

を見てきたが、2018年の全国の訪日旅客数は245.1万人<sup>10</sup>。一方でアウトバウンドの旅客はわずかに18.2万人（日本人10.2万人、外国人8万人 国土交通省）に留まる。拠点港の整備は隣国のレジャー客には資するものの、肝心の日本人の役にはたっていないのではないか。そこでこの節では日本のアウトバウンドクルーズの歴史を飯田(2010)の先行研究を参照しながら辿ってみたい。それによると1989年がクルーズ元年とよばれその年以降クルーズ船の建造が相次いだ。しかし運悪く1991年にはバブル経済が崩壊し、以降日本は長く低成長の時代を迎える。

- ・1989年 クルーズ元年
- ・ ふじ丸<sup>11</sup> (23,235トン 商船三井)
- ・1990年 日本外航旅客船協会設立
- ・ にっぽん丸 (22,247トン 商船三井)
- ・ おりえんとびいなす (21,884トン 日本クルーズ旅客)
- ・ クリスタルハーモニー (48,621トン クリスタルクルーズ (日本郵船))
- ・1991年 飛鳥 (28,856トン 郵船クルーズ (日本郵船))
- ・1995年 クリスタル・シンフォニー (51,044トン 郵船クルーズ)
- ・1998年 ばしふいっくびいなす (26,594トン 日本クルーズ客船)

クルーズの第2期は2000年3月に日本に就航したスタークルーズ（マレーシア）をもって始まりとされ、神戸発の韓国クルーズは3泊4日で3万円からで当時のクルーズとしては破格で（スーパースター・トーラス 25,000トン）5月までに約2万人の旅客があったとされる。10

月末からは福岡・長崎初の日韓クルーズも始まった（スーパースター・エリス 37,000トン）。クルーズ元年からの10年間で15万3,800人から1割しか増えない状況の中で、スタークルーズの快挙は業界に大きな期待を抱かせたが2001年末、世界経済の落ち込みと9.11以降の旅客減少、コスト高を理由に日本から撤退した。

## (2) 日本のクルーズ人口と需要予測

日本のアウトバウンドクルーズの現状を見ると世界との格差は大きい。池田はクルーズの人口比を「浸透率」としているが（池田 令和元年）、クルーズ先進国であるオーストラリアは5.3%、アメリカは3.6%、イギリスは3%、ドイツは2.7%であるのに対して日本はそれらの10分の一以下のわずかに0.25%でしかない。今後インバウンドに触発され、さらに休暇の取得が徹底されると日本のクルーズ市場にも構造変化が見られるかもしれない。2030年の日本の人口推計（国立社会保障・人口問題研究所平成27年推計）は1億1913万人。先進国並みに3%の浸透率を得るとするとクルーズ人口は357万人に、1%でも119万人で海外クルーズを含めたクルーズ人口は現在の3.7倍～11倍の需要が見込まれる。119万人に現在の国内クルーズ率の33%を乗じると日本人の国内アウトバウンドクルーズ人口は39万人、それに現在の外国人8万人をそのまま加えると47万人との試算になる。

### 小括（アウトバウンドのための提言）

前章で日本のアウトバウンドクルーズの需要予測を約50万人とした。長崎県の目標は現在アウトバウンドで実績のある横浜、神戸、博多とシェアして年間12.5万人とし、長崎県の佐世保港と長崎港でアウトバウンドクルーズを促進するための方策について、筆者の20年以上の海運

業界での経験も加味して提言を行う。

- (1) 長崎空港との連携  
24時間利用可能な長崎空港を使ったフライ&クルーズを行う。これには長崎空港の民営化も視野に入れ、営業活動（振興策）が活発になることを考慮した。空港の利用者はラウンドで25万人、片道でも12.5万人増加する。
- (2) 寄港地に「ヨーロッパ」を入れる  
東アジアの欧州、ウラジオストックやベトロパブロフスク（カムチャツカの大自然）を寄港地に加え日本人の西欧文化への要求を満たす。ただし、これらの寄港地は季節性があることと、受け入れ態勢のいっそうの整備が必要となる<sup>12</sup>。
- (3) クルーズ旅行のコモディティー化  
航空会社と連携し、クルーズ単体ではなく全国の主要空港からのパッケージ商品をつくる（池田 2011）。また、カリブ海クルーズのようにトランクは発地空港でチェックインすると長崎空港経由で船室まで運ばれるシステムを構築する。
- (4) 地中海クルーズを模して、長崎の港湾と全国の主要クルーズ港とで旅客の乗下船ができる組み合わせを作る。例えば、佐世保・釜山・金沢・ウラジオストック・函館・横浜・神戸・佐世保ならすべての港湾で乗下船を認める<sup>13</sup>。
- (5) 長崎らしいアクセス  
長崎空港から浦頭、佐世保港の船側まで専用の通船（テンドーボート）で輸送を考える<sup>14</sup>。巨大船が小ヶ倉柳ターミナルに着岸する際には、出島ワーフや水辺の森公園と通船で結ぶ。

(6) 特区の制定

特区を設け外国船籍の長崎寄港の際は領海内・寄港中にもカジノをオープン。IRを先取りして市民にも開放する。

(7) 国内法の緩和

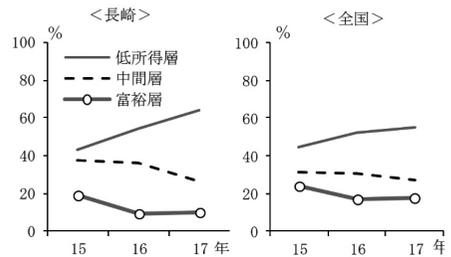
外国籍でのクルーズ船を日本人が楽しむため、国内航路であってもカボタージュの弾力的な運用を考える。邦船のクルーズ船はわずか3隻しかいないため、国内クルーズ産業を弱体することにはならない。

(8) アウトバウンドクルーズに限らず観光立県ながさきらしい学生ボランティアガイドを育成し、学びながら実務的な関心を高める。

(9) 人流に関しては2011年～2012年の上海クルーズ (HTBクルーズ) の失敗が大きな教訓である。当時も日中間でのものづくりと物流が止まることは無かったが人流はカントリーリスクを受けやすく高く完全に止まることがある。今回の新型コロナウイルスについても同様なことが言えよう。

うため経済活動が限定的で、図表2.2に示すように平均消費額4.4万円は、訪日外国人旅行者の平均15.3万円の3割にも達しない。

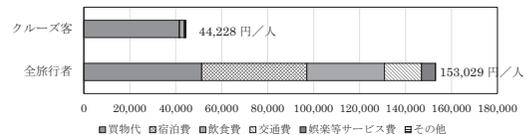
図表2.1 訪日外国人の世帯収入別の割合



(注) 低所得者は世帯収入500万円未満、中間層は同500万円以上1,000万円未満、富裕層は同1,000万円以上。サンプル調査による推定値。

(出典) 日銀長崎支店「長崎県におけるインバウンドの現状と課題」2019.5

図表2.2 訪日外国人の旅行支出 (円/人)



(出典) 観光庁「訪日外国人の消費動向」2018年年次報告

## 第2章 クルーズ観光による地域振興<sup>15</sup>

### 1. 背景

中国に近いという地の利を得て伸びてきた九州・沖縄のクルーズ客数であるが、必ずしも地域経済の振興に結びついていない側面が多く報告されている。

(1) 問題：その原因は以下の点に整理され「観光公害」とも言われている。

- ・図表2.1に見られるように、長崎を訪れる外国人は低所得層が多く、その傾向は年々顕著になっている。その背景には、クルーズ客の中心が庶民階層ということがある。
- ・さらに、クルーズ客は宿泊・飲食を船内で行

- ・個人で行動せず団体で行動するので、ツアーバス等で無料の観光地を巡りながら免税品店で買い物をすることが多く、地元商店の売り上げが伸びない。
- ・バス移動に伴う交通渋滞や観光地の混雑、マナーの違いが日本人観光客を忌避させている。

(2) 交通渋滞対策：交通渋滞には福岡市が行った次の対策が効果を上げている。

- ・クルーズ NAVI
  - 寄港地観光を実施する旅行会社全社の行程を一元・可視化するとともに、主要な訪問先に時間当たりの受入可能台数を設定することにより、特定の訪問先・時間における貸し切

りバスの過度な集中を分散化するシステム。

・ショットガン方式

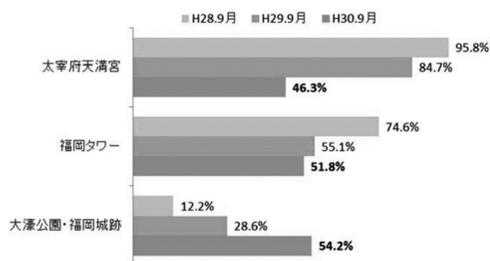
訪問先から離れた場所に待機場を確保し、観光を終えたクルーズ客が全員そろった後に迎えに行くことで、貸切バスの集中を抑制するシステム。

図表 2.3 クルーズ客がバスに乗る様子



観光バスに乗車し、寄港地観光に向かうクルーズ客

図表 2.4 クルーズ NAVI の効果



(出典) 図表 2.3 2.4 とも福岡市資料

(3) 港湾整備：次の二つの整備プロジェクトが進められている。

- ・佐世保港では、ハウステンボスに近い浦頭地区で、国際クルーズ船埠頭の整備と民間資金導入による新たな拠点づくりが進められており、2020年中の開業が見込まれている。
- ・長崎港では、クルーズ船が寄港する松が枝国際観光船埠頭を延伸して、停船容量を現在の

1隻から2隻に倍増する2バース化の検討が行われている。

(4) 期待：将来を展望すると次の期待が持たれる。

- ・上記二つの港湾整備プロジェクトの進展による、長崎港・佐世保港への国際クルーズ客のさらなる増大。
- ・高額所得階層（ラグジュアリー層）を含む旅客の多様化。
- ・特に佐世保市ハウステンボスへのIR誘致による顧客層の転換。
- (5) 不安：以下が不安材料として残る。
- ・中国と韓国との関係悪化に伴う韓国航路回避の動きが日本へのクルーズ船旅客増大の背景にあるため、今後の展開は流動的。
- ・中国一国に頼ることへの危うさ。国際関係の悪化が産業の足元を脅かす。

以上を総括すると、交通公害と呼ばれる日常的な課題に取組みつつ、長期的にはクルーズ船客に軸足を置いたカジュアル層中心のインバウンド観光からの転換が必要と考えられる。

## 2. 政策提言

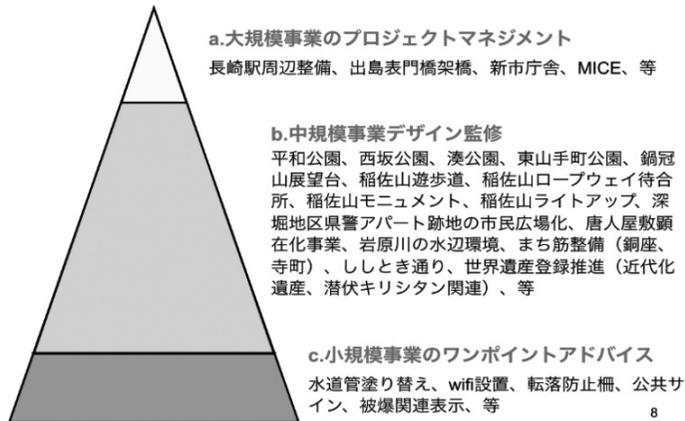
都市政策の観点から、長崎県の今後のクルーズ観光戦略について「選ばれる観光地づくり」特に「ラグジュアリー層の取り込み」という点から政策提言を行う。

### (1) 景観改善

14億人の人口を抱える中国を主な出発地とするクルーズ観光の受入適地は九州・沖縄各地に広がっており、その歴史性や地域性などでも共通点が多い。その中で、長崎・佐世保を停泊地として選んでもらうための取り組みとして、地域の印象を左右する景観の改善が重要である。

長崎市では造船業の衰退を背景とした市内の

図表 2.5 長崎市景観専門監が関わった事業例



産業構造および土地利用の転換を背景とした公民の再開発プロジェクトが多数展開しており、数十年に一度と言われる規模で新たな街づくりが始動している。そんな中、市役所は特別職の景観専門監を2013年に設けて、数々の公共事業に専門家の目で改善を行う取り組みを進め、実績を上げている。

このような取り組みが長崎市に止まること無く展開され、地域を世界でも印象的な景観資源を有する地域に育てることが望まれる。

## (2) ラグジュアリー層に遡及するコンテンツづくり

価値あるものに金を投じることを惜しまないラグジュアリー階層を満足させるコンテンツとしてのホテル、観光施設、娯楽施設、飲食店が、長崎県内に決定的に不足しているとの指摘が専門家によってなされている。結果的に、県内では観光業で働く労働者の賃金レベルが、全産業の中で最も低い水準に留まっている。

長崎駅周辺整備に併せて、マリオネット、ヒルトンという超高級ホテルの進出が発表されるなど、改善に向けた一部に見られる。この勢いを活かし「選択と集中」によって、世界レベル

のコンテンツづくりに自ら取り組む姿勢が、行政にも求められる。

## (3) ハウステンボス周辺整備

ハウステンボスはバブル経済末期に建設され、潤沢な資金を背景とした本物志向の欧風の街並みが今に残っている。このポテンシャルを活かしながら、ラグジュアリー層の呼び込みに効果が高いとされる IR（統合型リゾート施設）の導入が進められている。2022年に行われる国内3箇所の決定プロセスにおいて現時点で優位な位置にあるとされており、その優位性を確かなものとし、実績に結びつけるために必要な次の取り組みが望まれる。

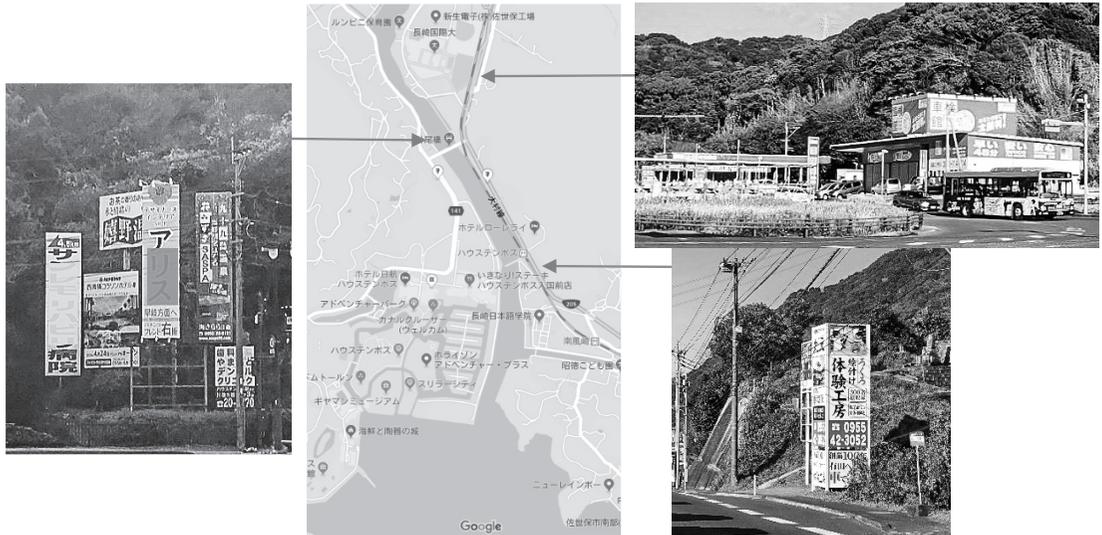
### ✧ 交通網確保

ハウステンボス周辺は、交通ネットワーク的には空港から距離もあり、輸送手段の選択肢も限定的でラグジュアリー層への対応はこれからである。

### ✧ 景観向上

また、周辺には高級リゾート地とはほど遠い、醜い看板類や派手な外観の民間商業施設も目に付く。これらの改善を図っていくことが、今後重要となる。

図表 2. 6 ハウステンボス周辺に存在する店舗と広告看板



図表 2. 7 西九州させば広域都市圏ビジョン（具体的取組み編）抜粋

No.	6	事業名	【★】クルーズ船入港体制整備																						
		事業概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>官民が連携し、ゲートウェイ機能を有した国際クルーズ拠点形成による観光都市機能の強化を図り、観光客の増加、地域経済の活性化を目指す。</li> </ul>																						
		関係市町構成数	<table border="1"> <thead> <tr> <th>平戸市</th> <th>松浦市</th> <th>西海市</th> <th>東彼杵町</th> <th>川棚町</th> <th>波佐見町</th> <th>小値賀町</th> <th>新上五島町</th> <th>伊万里市</th> <th>有田町</th> <th>合計</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>●</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table>	平戸市	松浦市	西海市	東彼杵町	川棚町	波佐見町	小値賀町	新上五島町	伊万里市	有田町	合計	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	10
平戸市	松浦市	西海市	東彼杵町	川棚町	波佐見町	小値賀町	新上五島町	伊万里市	有田町	合計															
●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	10															
		連携による効果	国際クルーズ拠点港形成による、国際観光の活性化と観光都市機能の強化（クルーズ客船による観光客の増加、観光業をはじめとする地域経済の活性化）																						

図表 2. 8 「クルーズ船受入れに関する連携協定」の締結都市



#### (4) 圏域展開

わが国で10指に入るクルーズ船停泊港である長崎港と佐世保港を有する長崎市であるが、これらの波及効果を両市にとどめることなく、周辺自治体に拡大する取り組みが望まれる。

長崎県北地域においては、2019年4月に佐世

保市を中心とする西九州させば広域都市圏が発足して、図表2.7に示すようにクルーズ船の受け入れ態勢整備についても県境を越えた11市町の連携が始まっている。

また2019年1月には、クルーズ船受入れに関する経験と知識を共有することを目的として、

福岡市主導で、図表2.8に示す7市による連携協定が発足しており、今後の展開が注目される。

### 第3章 海事産業における2020年SOx規制開始と環境コスト負担問題<sup>16</sup>

#### 1. 2020年1月以降におけるSOx規制

今日のビジネス環境として、各産業及び各企業の地球環境保全への対応技術の改善・向上に対する国際的・国内的要請は高まる一途にある。また、個別企業においては地球環境課題に対する対応力の高低が、自らが参加する市場での競争力の高低に強い影響を与える傾向が高まっている。このことは海運業・造船業といった海事産業も例外ではない。

特に2020年1月からのSOx（硫黄酸化物）規制開始は、海運会社の船舶稼働（オペレーション）のための燃料コストを上昇させる要因になり、海上運賃の上昇の発生とこれに伴う製造業の製品原価や輸入食料価格の上昇が懸念される。すなわち、わが国の国民経済に対して影響を与えることが想定される。

国土交通省海事局は船舶の運航から生じる排出物質に関して、「硫黄酸化物（SOx）及び粒子状物質（PM）による人の健康や環境への悪影響（肺癌、心疾患、小児喘息、酸性雨）が全世界的な問題」であることを指摘するとともに、船舶用燃料油中の硫黄分による健康被害及びこれに関わる規制として、2020年から船舶用燃料中の硫黄分濃度を「3.5%以下」から「0.5%以下」に強化され、これにより大気環境の改善を図るという今後、海事産業が避けては通れない課題を解説している（国土交通省海事局、2019、1頁）。

この状況のもと、船舶航行から排出される環

境負荷物質であるSOxの排出規制に対して、対策のための環境コスト負担が造船企業・海運会社・荷主の3者に発生することが不可避となっている。他方で、造船企業・海運会社・荷主の3者はそれぞれに自らの環境コスト負担を最小化させたいと考える傾向が生じるであろう。

#### 2. SOx規制対応に伴う環境コストの負担問題

環境コストとは何かについてここでは、「企業等が環境を保全することを目的として支出するコスト」と定義をする。また、環境コストは環境保全コストとも称される。経済産業省・国土交通省（2017）によれば、海事産業がSOx規制に対応するための手段として、「低硫黄燃料油への切り替え」、「排気ガス洗浄装置（スクラバー）の使用」、「LNG（天然ガス燃料）等の代替燃料の使用」が掲げられている。

船舶建造を担う造船企業であれば新たに受注した船舶を建造する際には、スクラバー搭載を必要とするケースが生じる。スクラバー搭載のために新たに数億円のコストが発生するため、船づくりにかかるコストが増加することになる。この場合に造船企業は船価（船舶の受注価格）に転嫁をさせることを考えるが、2019年段階での造船市況から単純に転嫁が可能かどうかは疑問が残るところである。

その根拠は、2019（令和元）年5月23日に開催されたBARI-SHIP2019（バリシップ2019：IMABARI MARITIME FAIR）国際会議での「造船パネルディスカッション」（今治国際ホテル2F・クリスタルホール：14：00～15：30）において、今治造船株式会社（以下、今治造船）代表取締役の檜垣幸人社長の発言にある。造船パネルディスカッションでは、「日本

造船業が勝ち残るための条件」をテーマに、今治造船（檜垣幸人社長）・尾道造船（中部隆社長）、サノヤス造船（上田孝社長）、新来島どっく（曾我哲司社長）、名村造船所（名村健介社長）によってディスカッションが行われた。日本の造船業の競争相手は、中国・韓国の造船企業である。日本造船業が勝ち残るための条件をディスカッションするにあたっては、中国・韓国の造船企業との間での競争環境を冷静に観察することが前提となる。

檜垣幸人社長は2019年現在、2020年から開始される船舶に対する燃料規制・排ガス規制に対してこれらの規制に対応するための環境コストは誰が負担するのかという問題意識を示した。檜垣社長によれば2019年5月現在、日本の造船企業の船価（受注価格）は、中国の造船企業に対して約20%高く、韓国造船企業に対しては約10%高いことを指摘した。日本の造船企業の船価が中国・韓国の造船企業に対して割高になる最たる原因としては、造船業界に対する政府補助の有無がある。日本の造船企業に対する政府補助はないが、中国・韓国の造船企業に対しては補助が行われている。

今治造船の檜垣社長は、「日本の造船所が製造する船舶は、中国・韓国の造船企業に対して性能・メンテナンス・サービスで優れていると考えられることから5%～7%の船価差であれば日本の造船企業が耐えられる可能性があるが、10%～20%も日本の船舶が中国・韓国のものより高くなれば、船主（新造船の発注者）も発注をためらうのではないかと指摘している。この状況下において、SOx規制対応のために日本の造船企業がスクラバーを搭載した船舶を建造する必要が生じた場合に、搭載コストを船価に単純に転嫁できない可能性があるのは、SOx規制導入前の段階にあっても中国・

韓国の造船企業よりも船価が割高の現状であるため、船価に反映させた場合には船主（新造船の発注者）は中国・韓国造船企業に流れてしまうのではないかという懸念があるためである。

檜垣社長はSOx規制に対応するための環境コストを海運業・造船業だけでなく、荷主・石油業界にも負担してもらうことの必要性を指摘している。荷主が環境コストを負担する場合は、環境コストが転嫁された輸送運賃を受け入れるということである。石油業界が環境コストを負担するとは、具体的にSOx規制対応に必要な低硫黄燃料油の安定供給及びこれに伴う価格の安定化を実現するために必要なコストを負担するということである。

## 第4章 グルーピングと MaaS

～Mobility時代の『観光のまなざし』と寄港観光開発～<sup>17</sup>

### 序

グルーピングに冠せられる形容詞は何であろうか。ここに最近、新聞の一面広告を賑わせているクルーピングの広告がある。「寛ぎと感動の・・・」「人生を、新体験しよう。・・・」「クルーピングは誰のもの？じっくり文化に触れたいご夫婦に。全員で思い出をつくりたいご家族に。ゆったり楽しみたいカップルに。たくさん飲んで喋りたい女子旅に。・・・」「物語をご一緒に。」<sup>18</sup>これらのキャッチコピーからは、古典的な優雅で豪華な特権的リゾートの過ごし方（時間の消費）が醸し出されている。

大衆観光（mass tourism）が勃興した18世紀後半から19世紀初頭の欧州では「海浜リゾート」の発展の起源には17～18世紀の「クルーズ船上の生活やウィンター・スポーツの小ホテルでの生活」があった<sup>19</sup>。その観光の起源たるクルーピングは時間と金銭の贅沢な消費の対象で

もあったのである。しかし、19世紀以降の観光の産業化は、産業革命以降の生活様式の変化とともに、大衆観光の隆盛をもたらし、交通手段発達とメディアの発達に伴う移動性(Mobility)の拡張から「観光のまなざし」にも変調をきたしている。

ジョン・アーリが提起した「観光のまなざし」は、「個々人の心理などではなく、社会的にかたちが決まり、習得された「モノの見方」なのだ。それは、携帯電話の画像や映像技術を通じて構成された視覚的映像である。医学的なまなざしと同様、近代の観光では視覚的まなざしの機能は、シュシュの技術、たとえばビデオ、フィルム、テレビ、カメラ、デジタル画像などと結びつきまたそれらによって発揮されてきた」<sup>20</sup>のものであり、階級、性差、民族、年齢ごとに構成されている社会体験や社会意識の非・観光的様相との対照点に生まれるとして定義されるものである。

クルージングを考える上で、このような「まなざし」を無視することはできず、今日高まりを見せるクルーズ観光サービスの需要に対し、クルーズ船寄港地としての長崎県として観光開発に必要な要素はどのようなものであるのか、本章では考察する。

### 1. 長崎におけるクルーズ船寄港と観光都市を考える

ジョン・アーリはもう一つの著書『モビリティーズ移動の社会学』の「移動とコミュニケーション」についての章において、歩行から、鉄道、自動車、飛行機の移動手段(モード)を取り上げているにもかかわらず、船舶の移動を考慮していない点である。考えるに、船舶による移動は古典的手段でありながら、現代的移動手段との特異性を見ることができるのであるまい

か。それは、旅程において観光スポットへの最短(移動距離と移動時間)移動と移動に対する能動・受動的関与の差異に見られるところである。歩行は完全に能動的活動であり、その活動範囲を領域は限定されたとしても主体的に選択できる。自動車も自分自身で運転する範囲では能動性を有するが、バスなどの集団移動ではその能動性は限られるものの乗り降りの自由度はあり得る。鉄道においてはそのレールの上の軌道上を移動しながら、車両の限定的な空間に行動範囲は制約されながら、駅においては乗降可能であるが、車窓の景色に旅情を得ることもできるとしても、受動的な移動手段と考えられる。飛行機に至っては空港というゲートウェイを介しながら高速で最短距離・時間の移動が可能である。しかしながら、機内での活動は座席に拘束され、能動的な活動はモニター画面とヘッドホンでの映画鑑賞で時間をつぶしながら時差に備えることに限られる。これらの移動手段は正に技術革新の結果として移動時間の短縮と移動範囲の拡大をもたらしたが、そこに現出した移動は、観光スポット(ビジネスの場合は出張先)への目的地志向の移動であり、旅程は最短化される。

それに対し、クルーズの船旅においては、その移動に要する旅程そのものが旅の目的ともなり、宿泊を伴う居住空間自体が移動し、船内は賭博場を含むアミューズメント施設や免税ショップ、各種レストランが完備し、日中の甲板(デッキ)では海浜リゾートさながらの時の経過を楽しむことができるように様々な工夫が盛り込まれている。そのような旅において、停泊する寄港地は地に足をつけ現世としての観光スポットへ足を伸ばす機会であり、国境を越えた異国との出会いの場ともなる。したがって、クルージングはスポット・トゥ・スポットの短

縮観光旅行とは違い、旅程をもスポットとしながら移動時間・過程（プロセス）を能動的に楽しむ旅路を提供しているとも言えよう。

そのような旅程にあって、寄港地の持つべき観光資源の魅力に「観光のまなざし」を向けさせることは重要な観光開発である。その点、長崎県下のクルーズ船寄港地である長崎と佐世保は、魅力的な観光資源を有しているとも言えよう<sup>21</sup>。それは、観光者にとっての「経験する自己」を通じて「記憶する自己」から「物語る自己」を想起させるため観光地としての演出が必要であることでもある。また、これらの観光者の自己と社会的文脈を有する「観光のまなざし」と解釈性をも求めるものである。

## 2. 「経験する自己」から「記憶・物語る自己」のための MaaS 考

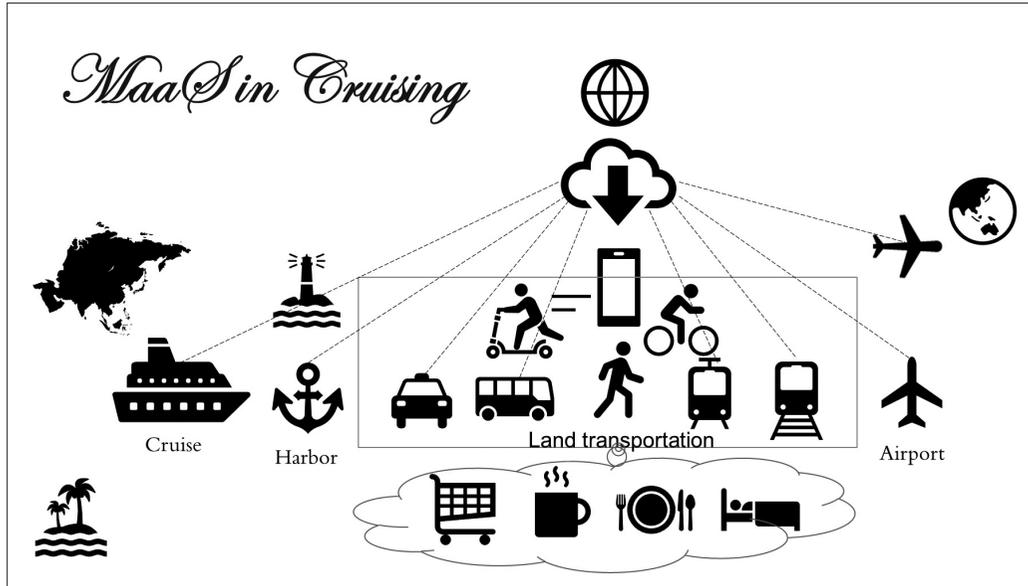
行動経済学が提起する「経験する自己」と「記憶する自己」は、苦痛に対する評価で「ピーク・エンドの法則」として知られ、記憶に基づく評価がピーク時と終了時の苦痛の平均でほとんど決まり、持続時間は苦痛の総量の評価にはほとんど影響を及ぼさないというものである<sup>22</sup>が、観光について考えれば、良き経験としての旅行が観光スポットにおけるピークからその地を去る時の記憶によって良き思い出になりうるかが重要である。

情報技術の発達により、「観光のまなざし」はスマートフォンを介して、瞬時に画像や映像化された観光スポットを「記憶する自己」の参照軸として、また他者（ネット上の友人他）との共有と承認軸として反映される今日（「モビリティの可視・記憶化」ともいえる現象）、その記憶を台無しにしかねないところに旅行の自由度と利便性に対する障害があり得る。その最たるものに、地域交通システムの外部者に

とっての利便性と自由に行動できる地域移動手段の選択肢が提供されているかがある。これまでの地域交通システムは地域住民の利用を前提に個別利用者の習熟（利用を重ねることで理解する）を前提にシステムが構築されてきた。したがって、外部者には利用勝手が良いものとは言えないものとなっている（例えば、バス停の名称やルートの設定）。また、各種地域移動手段の連結構造も大きな障害となり得る。波止場と路面電車や路線バスとの連結、タクシー乗り場の整備と手配、チャーターバスの乗降地の確保などが課題であり、加えてこれら地域交通システム料金の支払い（決済）方法も一時的な寄港者にとっては、重要な評価要素となる（外貨両替の手間も考えてみよう）。さらに、観光スポットのみならず地域情報（レストランやカフェ、ショッピングに関する情報）も観光地として必要不可欠な要素であり、それらの情報をネットから得られることも重要である。とりわけ、長崎港に寄港するクルーズ船の場合、停泊時間は1日（8～10時間）か半日（5～6時間）といったところであり、行動範囲も限られるところであるがゆえに、移動手段の選択と確保が必要とされるところである。

そこで検討すべきは、MaaS (Mobility as a Service) 構想の実現である<sup>23</sup>。交通手段（システム）はそれぞれの歴史的経緯をもって独自の、そしてそれぞれに代替（競合）・補完（相互連結）的關係をもって発達・整備されてきたが、移動手段（モビリティを高める）という一つのシステム（サービス）と考えれば、それぞれの交通手段を相互に連結しながら最適なルート設定を選択できるようにすることが望まれる。そのための情報システムと決済システムを統合しようというのが基本的な理念である。いわば利用者中心で交通システムを考える構想で

図表 4. 1 MaaS 構想の概念図



図表 4. 2 MaaS のレベル分類

段階	分類	概要	具体例
4	Integration of policy: Governance & Public-Private-cooperation 政策の統合（統治及び官民協力）	国や自治体と民間事業者との都市計画からインフラ整備、料金政策に関わる政策協調	—
3	Integration of the service offer: Bundling / subscription, contracts, etc. サービス提供の統合（バンドリング/会費制、契約など）	目的地までの交通手段の組み合わせにかかわらず一律の料金の適用、及び定額料	Whim（フィンランド：MaaS Global）
2	Integration of booking & payment: Single trip-find, book and pay 予約・決済の統合（ワントリップ検索、予約、支払い）	目的地まで利用する複数の移動手段を、予約から決済まで一括処理	Moovel（ドイツ：Daimler） my route（西日本鉄道&トヨタ） Omio（欧州：GoEuro）
1	Integration of information: Multimodal travel planner, price information 情報の統合（複数移動手段（モード）の交通提案、価格情報）	移動手段の情報までは統合、目的地までの交通手段や所要時間、料金の確認	NAVITIME Google Map
0	No Integration: Single, separate services 非統合（単独・分離サービス）	各交通システムごとのサービス提供、それぞれの交通系 IC カード（プリペイド式）	SUGOCA（JR 九州） N+カード（長崎バス&長崎市内タクシー） Nimoca（長崎県営バス他、西日本鉄道）

出所) Sochor, Jana, et.al (2018) を参考に作成

ある。  
島国という地形・地理学的特性を有する日本

は、海洋・航空交通システムの起点である港湾・空港は諸外国との交通ネットワークのゲー

トウェイとして、国内交通システムとの連結性をあまり重視してきたとは言えない（国際空港と国際港に国際交通機能を集約化して来たともいえるが）。しかし、観光立国として諸外国との航路も多様化する中で、長崎港や佐世保港においても地域交通システムとの一体的な交通システムの構築が望まれるところである。

バーチャルな通信上（インターネットというクラウド・コンピューティングの世界の中で）の旅を介した5つの異なる移動モード（歩行、鉄道、自動車、飛行機、船舶）において、クルージングは「船～居住空間移動」という旅程までも観光スポットとし、移動手段を分離して観光地をスポット化する観光地体験のみに「観光のまなざし」を向ける現代の観光ビジネスに対し、本来のリゾート体験を実現しうるサービスとして、今後の需要拡大が望まれるところである。その兆候は、カジュアル・タイプのクルーズ船の長崎港への寄港増加に見て取れる<sup>24</sup>。クルーズ船寄港に対する観光都市開発は、ひとえに旅行者にとって「クルージングは記憶にどのように刻まれるのか」にかかっており、港湾開発とともに域内観光スポットをつなぐ交通システムの連携・統合、そして観光スポット地区のゾーニング（とそれに対応した料金体系）の構想に期待するところである。

## 第5章 「モダン都市の時代」の贅沢な客船と船旅<sup>25</sup>

### 序論

本章では、現代クルーズに関する理解を深めるために少し古い時代の客船について述べていきたい。

日本の現代クルーズの展開を回顧するのであれば、たいてい出発点は「クルーズ元年」とさ

れる1989年に置かれることであろう。また欧米の場合であれば、第二次世界大戦後のオーシャンライナー（大西洋の定期便）をはじめとする定期旅客便衰退後のクルーズの隆盛に光が当てられるのが一般的であろう。しかし、クルーズを船旅としてとらえれば、クルーズの淵源は船の歴史とともにはるか昔にまでさかのぼる。むしろ、現代の船旅に直接関係してくるのは19世紀末以降、国家の威信をかけた大型客船の建造が本格化して以降ということになるであろうが、以下では一つの試みとして客船文化が最盛期を迎えた二つの世界大戦の間の時期、すなわち1920～30年代の客船と船旅について見ておくことにしたい。

二つの大戦に挟まれた1920～30年代は、「モダン都市の時代」との名称で一括りの時代として取り上げられることが多い。以下で述べるように、この時代は日本を含めて世界の主要都市で現代に直結する都市生活が可能となり、消費文化が開いた時代であった。また、この時代は旅行がブームとなり観光への関心が高まった時期である。船舶の歴史においても、この時代は大西洋をはじめとする主要航路に豪華大型客船が投入され、客船文化が頂点を迎えた時期でもあった。

以下、まずモダン都市の時代について概観したのち、この時代の旅行ブームについて述べる。その後、ヨーロッパ、そして日本の贅沢な客船と船旅に光を当てていく。このような観点から、現代クルーズのみなもとの一つを探っていくことにしたい。

### 1. モダン都市の時代

1920年代から30年代にかけての時代は、洋の東西を問わず都市部を中心として現代に通じるライフスタイルが出現し、大衆社会が誕生した

時代である。明治維新以後、近代化＝欧米化を国是としてきた日本は、この時代世界の五大国の一つに数えられるまで発展し、欧米諸国に次いで大衆文化を開花させた。

モダニズムとは、本来機械文明のもと、20世紀初頭に世界各地の都市部で開花した芸術運動の総称である（橋爪紳也『モダン都市の誕生』4頁）。例えば、1925年にパリで開催された「現代産業装飾芸術国際博覧会」は「アール・デコ博」と呼ばれ、「その影響は日本にも波及し、アール・デコ調の建物、美術、工芸が流行するようになる」（生田誠『モダンガール大図鑑』6頁）。アール・デコは、世紀末芸術の基調をなしたかつてのアール・ヌーボーとともに客船内部の意匠としても積極的に取り入れられていく。しかし一方で、モダニズムという言葉は「モダン」と略されて新しい文化や風潮に広く用いられるようになり、1920年代から30年代にかけて、各所でモダンという言葉が見られるようになった。

この時代は機械文明の進歩を背景として、現代につながる施設や交通手段が一通り出そろって賑わいを増した時期である。すなわち、百貨店、映画、ホテル、カフェ、通勤電車、地下鉄、自動車、飛行機、そして豪華客船などである。ロンドンやパリ、ベルリン、ニューヨーク、上海などとともにわが国でも、まずは東京や大阪などの大都市が、経済的な豊かさを背景として大衆消費社会を迎えた。とくに東京の場合、関東大震災（1923年）により壊滅的な打撃をこうむるものの、帝都復興後は洋風の最新の意匠を凝らした建物が各地で見られるようになりモダンな街並みが形づくられていった。

モダン都市の時代は、モダンガールの時代でもある。大正期の自由な気風を背景として女性の解放、社会進出が進み、洋装で髪を短くし、

ハイヒールを履いて街を闊歩する女性が目立つようになった。モダンガール、モダンボーイをはじめ都市部では一般の人びとが消費社会の恩恵に浴することが可能となった。百貨店を中心とした商店街は、ネオンの普及によりイルミネーションが輝きを増し、夜間のショッピングに彩を添えた。東京・銀座や大阪・心斎橋などの繁華街は見て歩く（ウインドウショッピング）だけでも楽しいところとなった。シネマや演劇を鑑賞した後は、カフェでくつろぐことができ、夜になればバーやキャバレーが憩いの場、社交場となった。都心への移動は郊外電車が、都心部での移動は路面電車や路線バスに加えて地下鉄が利用された。交通手段の充実が急速に図られていったのである（谷澤毅『世界流通史』225頁）。

## 2. 旅行ブームの到来

モダン都市の時代は、またこれまでになく盛んに旅行が行われた時代でもあった。機械文明の浸透は、都市生活者を中心に余暇を生み出し、交通手段の拡充は人々の長距離の移動を安全・確実・快適なものへと変えていった。それに伴い、人々の移動は予定表がない辛くて危険な「旅」からスケジュール通りに移動する娯楽としての色彩が強い安全な「旅行」へと変化していった。1908年（明治41年）には、日本初の世界一周バック旅行が実施され、56名が参加した（小林健『日本初の海外観光旅行』）。1924年（大正13年）には、日本旅行文化協会（のちの日本旅行協会）が立ち上げられ、雑誌『旅』の刊行が始まった。旅行熱の高まりは、このような組織の発足と旅行専門誌の創刊を促し、人々の旅行に対する更なる関心を掻き立てていたのである。

当時は、鉄道の建設が急速に進んでいたとは

いえ、利便性はまだ十分だったとは言えず、国内旅行であっても長距離の移動であれば船が盛んに利用された。例えば瀬戸内海を移動・観光するのであれば、まずは船が利用されたので、大阪商船などの船会社はスピードだけでなく乗り心地や船内設備に関して広く大衆に向けて宣伝を行った（橋爪紳也『瀬戸内海モダニズム周遊』）。

大正後期から昭和初期にかけての時代は、また外国人観光客のわが国への誘致が活発に議論され、そして実行された時期でもあった。それを端的に示すのがJTBの設立と国立公園の法制化である。

ジャパン・ツーリスト・ビューロー（JTB）は、すでに1912年に外国人観光客を相手として当時の鉄道院を中心に日本郵船や東洋汽船などを出資者として発足していたが、その活動の中心は、1920年前頃からこれまでのような外国人を相手とした無償の接待業から営利を目的としたサービスの提供へと変化していった。さらに1925年（大正14年）には日本人への切符代理販売が開始された。

また、1931年（昭和6年）には国立公園法が制定された。その三年後（昭和9年）には三か所が初めて国立公園に指定され、その一つに長崎県の雲仙があった。国立公園誕生の理由の一つに、外国人観光客のわが国への誘致という目的があったことは確かであろう。国立公園協会が発行する機関誌『国立公園』の創刊号（1929年）には、「外客誘致と国立公園」と題された論説も掲載されていた（白幡洋三郎『旅行ノススメ』60頁）。

実際、1920年代は日本だけでなく欧米社会でも旅行熱は大きな高まりを見せていた。欧米社会での船を利用した旅客輸送を見ると、19世紀後半から20世紀初頭にかけてヨーロッパ大陸か

らアメリカ大陸に向けて大規模な移民の移動があった。各船会社は、これまでの貨物・郵便輸送に加えて大量の旅客輸送を考慮した船舶の建造と運航に力を注ぎ、大西洋での輸送実績を上げていった。とはいえ、たいてい移民は経済的に困窮してしまったので新天地へ向おうとしていた者だった。それゆえ、ステアリッジ（三等）の利用者がほとんどで、ゆとりあのある「旅行者」は、移民と比べれば数ははるかに少なかった。

状況が変化したのは第一次世界大戦後である。戦後アメリカでは、1920年代に移民割当法を制定し、入国者数を制限していく（山田史郎「移住と越境の近代史」13頁）。資本主義世界経済の深化発展を背景として、以前からアメリカへと大西洋を横断するヨーロッパの富裕層が増えつつあったが、戦後はこれにアメリカからヨーロッパへと向う旅行者が加わった。アメリカへと渡った移民たちも、苦労を重ねるなかで何とか安定した生活を営むことができるようになり、なかには経済的な成功を成し遂げ、アメリカンドリームの実現へと漕ぎつけることができた者も登場した。まずは、生活面でのゆとりを確保した、こうした旧ヨーロッパ人たちの故国訪問が増えていった。また、戦時には戦場となったヨーロッパに向けて多くのアメリカ兵が派遣されていた。その機会にヨーロッパ文化の洗礼を受けたアメリカ兵も数多くいたことであろう。平和を回復した1920年代になり、あらためて数多くのアメリカ人がヨーロッパ旅行に参加することになり（海野弘『1920年代旅行記』7頁）、なかでもパリは多くのアメリカ人観光客の目的地となった（パリのアメリカ人）。

各船会社は、以前から旅客輸送の主な収入源を少しずつ移民から一般の旅行者へとシフトさせていたが、双方向で大西洋を横断する一般旅

行客が増えたことにより、この動きはさらに鮮明となった。輸送手段となった客船は各船会社、さらには各国を代表するいわば「顔」として大型化され、それも贅を凝らした豪華な造りを売りものとしていくのである。

### 3. 大型豪華客船の黄金時代

#### (1) ヨーロッパのオーシャンライナー

モダン都市の時代は、オーシャンライナーをはじめとする客船文化の黄金時代である。

世界の客船文化を牽引したのは、まずはイギリスであった。「最初の工業国家」として他国に先駆けて産業革命に突入したイギリスは、圧倒的な経済力を基盤として大西洋やアジア、インド方面で貨物、旅客輸送における主導権を握っていった。一方、イギリスと比べればドイツは後発の先進国であり、中欧に位置するという立地条件も重なり、海洋世界への進出はドイツ統一（1871年）後も遅れがちであった。しかし19世紀後半に海軍重視の姿勢を鮮明にしたドイツは、それまでの遅れを取り戻すようにして海の世界での国力の充実を図り、旅客輸送の領域でも目覚ましい発展を遂げていく。まずは、そのドイツの客船から見ていきたい。以下、野間恒『豪華客船の文化史』（NTT出版、1993年）におもに依拠しながら記述を進める。括弧内の頁数は断りのない限り同書のものである。

1926年、北ドイツ・ロイド社（NLD）は大西洋横断航海に就航するおよそ5万トンの大型豪華客船「ブレーメン」と「オイローパ」の建造に着手した。英独間で海運勢力の拡張競争が繰り広げられていた20世紀初頭、ドイツではハンブルク・アメリカ・ライン社（Hapag）が「インペラートル」「ファーターラント」「ビスマルク」の豪華三姉妹大型客船を就航させて大西洋横断航海の主導権獲得を画策していた。しか

し、第一次世界大戦の勃発とその後のドイツの敗戦によりこれら三船は賠償の一手段として接収されてしまう。巨額の賠償金を課せられたドイツは、一時海運の分野で主導権を失ってしまい、1920年代に入りようやく重工業を中心とした産業面での復興を遂げていった。とはいえ、資金力はまだ十分ではなかったため、NLDはアメリカで社債を発行して上記二隻の建造資金を賄った。

「ブレーメン」は1929年、「オイローパ」は翌1930年に就航を開始し、ともに処女航海で大西洋横断の最短記録を樹立した「ブルーリボン」保持船舶となった。その後は、ニューヨーク・ブレイマーハーフェン（ブレーメンの外港）を一週間で結んだ。

両船が注目に値するのは大型で高速だったからというだけでない。両船ともに、「大戦後の復興過程にあったドイツの科学、技術の粋を集めて造られた客船であり、「これが近代的デザイン」と呼ぶにふさわしい船であったこと、そして完成の暁には、その性能とデザインが世界中の人びとを瞠目させたからである」（169頁）。まさに「ドイツ工芸と技術のショーウィンドウであり、船上サービスは、ドイツ流の丁寧さで行われる」ことが求められた。「ブレーメン」「オイローパ」とともにドイツ政府や関係者の国威発揚の期待に見事に応えた大型豪華客船だったのである（173頁）。

フランスに目を転じてみよう。モダン都市の時代、フランスではフレンチ・ライン（CGT）が郵便輸送船を兼ねた大西洋横断大型客船として1921年におよそ3万5千トンの「パリ」を、1927年に4万トン超の「イル・ド・フランス」を完成させた。このうち、1925年のアール・デコ博後に就航した「イル・ド・フランス」は、一等公室をアール・デコ調のデザインで装飾し

たほか、全体的にこれまでのような過剰ともいえる飾りつけでなく「すっきりした豪華さ」を誇るモダンな内装を備えていた。

野間恒によれば、現代のクルーズ船によく見られる3～4階ぶち抜きのエントランス・ホールのルーツは、この「イル・ド・フランス」の4階ぶち抜きの一等客用入り口であったという。また、一等レストランに通じる階段は、ファッションショーのステージのように、盛装して食堂に入場する女性たちを目立たせる構造となっていた。「ギヤングウェイ（乗船用の廊下）を渡って乗船したら、もうそこはフランスです」というCGTの宣伝文句は、「イル・ド・フランス」就航後に使われるようになったという（165-168頁）。

各国の豪華船が次々に登場すると、客船は単なる渡航の手段ではなくなった。経済的にゆとりのある人々であれば、どの船に乗るかという選択が贅沢な楽しみとなり、船の上は社交場となった。文化の国フランス、モダン都市パリにあこがれるアメリカ人はフランス船を好んだこともあり、CGTの業績は好調であった。そこで同社はさらに大規模な豪華船の建造に着手することになり、こうして「フランス栄光の客船」とも言われる「ノルマンディー」が登場することになった。「ノルマンディー」は、全長が300mを超え（313m）を超え、8万トン近い巨大船（79,280トン）となり、ドイツを代表する豪華船「ブレーメン」と「オイローパ」の規模（5万トン）を上回った。1930年の前後の時期、イギリスではキュナード社もこの規模の巨大船の建造を計画しており、オーシャンライナーの世界では英仏の存在感が増していくことになる。「ノルマンディー」は「現代フランス芸術の浮かぶ美術館」と呼ばれた（松井邦雄『豪華客船物語』202頁）。「これほどスタイリッシュで芸

術的につくられた商船はない」とも言われる（野間恒『客船の世界史』368頁）。まさに国家的要請に応える客船であり、「あらゆる面で、最高の技術が駆使され芸術性が盛り込まれた」。それだけ、「ノルマンディー」は「凝りに凝った船」だったのである（197頁）。客室定員は合計1,972名、そのうち一等が848名であった。当時、4～5万トンクラスの客船の定員は2,000名を超えていた。これと比べれば、8万トン近い「ノルマンディー」がいかに贅沢な船であったかがわかる。1935年の処女航海で、「ノルマンディー」はフランス船で唯一のブルーリボン・ホルダーとなった。4日と3時間の大西洋横断最速記録樹立の後、それまでブルーリボン・ホルダーであったイタリア船「レックス」から「女王の座を快く譲り渡す」との祝電が届いたという（199頁）。

では、七つの海を支配したと言われるイギリスは、ドイツやフランスの挑戦に対してどのように応戦したであろうか。大西洋横断航海でのドイツ船、フランス船の活躍、さらにはイタリアの豪華船「レックス」の計画からイギリスで刺激を受けたのはキュナード社である。かつて、第一次世界大戦直前に「モーリタニア」「アキタニア」「ベレンガリア」のキュナードの「ビッグ・スリー」（松井邦雄『豪華客船物語』65頁、姉妹船の一隻「ルシタニア」は、1915年にドイツ潜水艦の魚雷を受けて沈没）を送り出した同社は、1926年からフランス・「ノルマンディー」クラスの豪華大型客船の設計・建造に着手した。新船は「クィーン・メリー」と名付けられ、1936年によりやく処女航海が実現した。計画から就航まで、およそ10年もの期間を要したのは、途中1929年の世界金融恐慌が大西洋横断客数を減少させ、キュナード社の経営悪化により工事が2年4か月にわたり中断してし

まったからである。この間、キュナード社はもう一つのイギリスの名門ホワイト・スター・ライン（WSL）との合併を経てキュナード＝ホワイト・スター・ライン社として生まれ変わっていた。

8万トン超の「クイーン・メリー」就航後、同船と「ノルマンディー」の二大巨大客船が繰り広げたブルーリボン獲得競争は、当時大きな話題となった。豪華客船の黄金時代が終わろうとしていた1930年代後半、旅客移動が最も多かった大西洋では、イギリス、フランス、ドイツの客船が「華々しい集客競争を繰り広げていた」のである（208頁）。

## (2) 日本の贅沢な客船

では、豪華客船の黄金時代に日本はどのような船を世に送り出していたであろうか。

まず、大阪商船では「あるぜんちな丸」と「ぶら志る丸」（正確には変体仮名の「志」の字に濁点がつく）が、「同社が政府補助をバネにして建造した、第二次大戦前で最大、最速の豪華船である」（211頁）。船名からもわかるように、両船は南米航路での活躍が期待された（ともにおよそ12,700トン）。建造は二隻とも三菱長崎造船所へ発注されたが、当時長崎造船所は日本郵船からも「新田丸」を受注していたので、大型客船三隻の建造が同時並行で見られるという稀有な機会を同造船所は提供することになった。

1939年に完成し、大阪商船のフラッグシップとなった「あるぜんちな丸」は、南米への移住客だけでなく外国の観光客や商用客をも集客の対象としたので、サービス向上のために様々な工夫が凝らされた。同船の完成レセプションで平賀譲東京帝国大学総長が挨拶の際に述べた「船船は各方面の文化の総合である」という言

葉を体現する客船となった。室内装飾は高名な建築家の村野藤吾に委嘱され、場所により現代的な感覚と日本趣味とが使い分けられながら高水準の工芸技術が採用された。

より良いサービスを提供するために、料理人たちがドイツやイタリア、アメリカの客船で実習を重ねたほか、航海中の船客に退屈な思いをさせないための工夫も研究された。デイリー・プログラムに記載された上等客向けの催しを野間恒に従って列挙すれば以下となる。

- ・出帆と同時にカクテル・パーティ
- ・夜は映画、ダンス、芝居を二日おきに催す
- ・ガーデン・パーティと称して、甲板上ですき焼き、寿司、ピフテキ、バーの店を出す
- ・パナマ運河通過時にはプロムナード・デッキにテーブルを出して食事する
- ・プールに魚を入れ、魚釣り大会をする

このように、いまのクルーズ船ではふつうになっている船上行事が当時すでに取り入れられていたのである（216-219頁）。

一方、わが国海運業界の雄日本郵船は、1929年から30年にかけて「浅間丸」「龍田丸」「秩父丸」（後の「鎌倉丸」）のいずれも17,000トン前後の三姉妹船を送り出し、太平洋航路に就航させた。日本郵船は、既存の「大洋丸」「天洋丸」「春洋丸」にこの三隻を加えて、二週間一便のサンフランシスコ向け航海を実現させるまでとなった（188頁）。移民以外にも太平洋を横断する旅行客が増えたことにより、欧米の設備やデザインを積極的に導入して高級感を増した贅沢な客船三隻が、1929年から30年にかけて投入されたのである。

さらに、日本郵船は新たな三姉妹船の建造に着手し、1940年に「新田丸」と「八幡丸」を就

航させる。このうち「新田丸」は、「当時の日本を代表し、最高の技術と贅がつくされた豪華客船」とまで宣伝されたという(221頁)。さらに「春日丸」が翌41年に完成の予定であったが、残念ながら戦時体制の強化により三船とも1940年に海軍に徴用されてしまう。大阪商船の「あるぜんちな丸」と「ぶら志る丸」も翌年同じ運命を辿る。「新田丸」「八幡丸」「春日丸」の三姉妹船はやがて同じ順に空母「沖鷹」「雲鷹」「大鷹」へと改造されてしまう。

### 小 括

旅行が盛んに行なわれるようになり、豪華客船の黄金時代を迎えた「モダン都市の時代」と「クルーズ元年」(1989年)を迎えたバブル経済の時代は、ともに社会が高揚感に満ちて人々が浮かれていた時代であり、ある種の文化の爛熟期を迎えていたという点で共通点があるように見受けられる。第二次世界大戦後、豪華客船の時代の再来を思わせる一時期が到来したとはいえ、やがて長距離旅客輸送の主役は飛行機が担うことになる。

以下、古い時代のクルーズについて補ってお

きたい。

現在実施されている単なる移動を目的とはしないクルーズは、すでに19世紀中頃からヨーロッパで実施されていた。当時大西洋を横断する渡航客は移民を中心に数多く存在していたとはいえ、海が荒れる冬季は乗客が減った。それゆえ、空いた船が冬でも海が穏やかな地中海のクルーズに活用されるようになった。1929年の世界恐慌も、クルーズの隆盛に向けた一契機となった。各船会社が、大西洋横断の旅行客の減少をクルーズの増加で補おうとしたからである。やがて、地中海に加えてカリブ海やスカンディナヴィア半島を周航する客船が増えていった。世界一周クルーズは、すでに1910年、ハンブルク・アメリカ・ライン社の客船「クリーブランド」により四か月かけて実施され、同船は日本にも立ち寄っている。1930年代には、オーシャンライナーの花形と言ってよいドイツの「ブレーメン」やフランスの「ノルマンディー」などもクルーズ船として利用されたことがあった。

モダン都市の時代(豪華客性の黄金時代)には、クルーズ専用客船として建造された客船も



ホテル・スカンジナビアのパンフレット(ホテルの外観)



ホテル・スカンジナビアのパンフレット（ホテル内部）

出現した。その一つに、ノルウェーのベルゲン・ライン社が発注した「ステラ・ポラリス」がある。1927年に登場した同船は、大型ではない(約5,200トン)ものの、富裕層を対象とした贅沢な内装とサービスを誇った。第二次世界大戦中にはドイツに接収され、戦後はノルウェー、そしてスウェーデンの豪華クルーズ船として活躍した。「ステラ・ポラリス」は、1969年に日本に売却され、翌年プリンスホテル系列の「フローティングホテル・スカンジナビア」として沼津での営業を開始した。わが国のリゾートホテルとなったのである。バブル経済破綻の後、「スカンジナビア」はホテルの営業停止後もしばらく継続していたレストランの営業を2005年に終了させるとともに、再度のスウェーデンへの売却が決定。沼津からの曳航中の2006年9月2日午前2時頃紀伊半島潮岬沖を通過する際に浸水。海底へと沈んだ。

注

- 1 2020年1月29日に長崎に寄港したコスタアトランチカ(8万5619<sup>ト</sup>)には中国人以外の20名ほどだけが乗船(長崎文化放送(1月29日20:03配信))。
- 2 なお、本研究の大半は2019年12月までに完成して

おり、新型コロナウイルスの影響は十分に捕捉されていない。

- 3 山本裕著
- 4 一般的にはアド・オン(add on)とよばれ、マイアミ発がゼロとするとニューヨークは例えば200ドル追加、シアトルなら300ドル追加とのタリフを設定する。
- 5 その後2018年には鹿児島港が、2019年には下関港と那覇港が追加された。
- 6 同社がビルに18億円を拠出。国と市が計65億円を出して岸壁(水深10メートル)や船の停泊できる泊地(同)、臨港道路、バス駐車場などを整備する。同社は三浦岸壁も含め、佐世保港全体で年300日、優先利用できるようになるという(朝日新聞DIGITAL2019年10月24日)。
- 7 九州地方整備局が2019年度に策定した。
- 8 博多港と長崎港のクルーズ関連の整備は港湾計画の変更などで対処している。
- 9 訪日クルーズ旅客一人当たりの旅行支出は4万4227円(観光庁 2018年の調査)。
- 10 九州では約261万人とされるが寄港地毎のカウントのため全国の数字とは整合性が取れていない(九州地整に確認)。
- 11 竣工年を表している(以下、同じ)。
- 12 同様なアイデアの商品化が2020年6月から4航海、博多港起点で行われる。コスタネオロマンチカによる博多・舞鶴・金沢・ウラジオストク・韓国・東草、韓国・浦項、博多の周遊で、博多のほか舞鶴と金沢でも乗下船できる(トラビックス広告 2020年1月13日西日本新聞朝刊)。
- 13 池田(2017)はインターポーティングとよんで複数の港の発着港のアイデアを紹介している。
- 14 浦頭・佐世保三浦間は実施計画がある(2020年1月4日 長崎新聞)。

- 15 西岡誠治著。  
 16 宮地晃輔著。  
 17 河又貴洋著。  
 18 それぞれのキャッチコピーはピースボートのゼニス号、プリンセス・クルーズのダイヤモンド・プリンセス、コスタ・クルーズおよび郵船クルーズの飛鳥Ⅱの新聞広告（朝日新聞2019年10月～12月掲載）による。  
 19 ジョン・アーリ&ヨナス・ラースン『観光のまなざし [増補改訂版]』2014年、49頁。  
 20 前掲書4頁。  
 21 クルーズ船寄港地としての長崎港と佐世保港の第一の魅力は、大海原から陸地が姿を見せ始め、接岸に至るまでの入り江の地形学的構造にあり、そこに開港の歴史的経緯に思いを馳せることができるところにある。  
 22 Kahneman, Daniel (2011) *Thinking, Fast and Slow*, Farrar Straus & Giroux. (ダニエル・カーネマン著/村井章子訳『ファスト&スロー(上・下) : あなたの意思はどのように決まるか?』早川書房、2012年)の第5部「二つの自己」(下巻、259～333頁)を参照。  
 23 Sochor, Jana, Hans Arby, I.C. MariAnne Karlsson, Steven Sarasini (2018) "A topological approach to Mobility as a Service: A proposed tool for understanding requirements and effects, and for aiding the integration of societal goals," *Research in Transportation Business & Management*, Vol.27, pp.3-14.  
 24 クルーズ船のサービスは、Casual, Premium, Luxuryにカテゴリ分けされ(カジュアルをスタンダードとする分類もある)、海外での格付けにされている。なお、カジュアル・タイプで1泊当たりのクルーズ代金は90ドルから200ドル前後であり、比較的安価な船旅を楽しめる。(『CRUISE』2019年6月号を参考)  
 25 谷澤毅著。

## 参考文献

### 第1章

- Pallis A. A., et al, Private entry in cruise terminal operations in the Mediterranean Sea, *Maritime Economics & Logistics* (March 2018, Volume 20, Issue 1, pp 1-28).  
 飯田芳也 (2010) 「わが国におけるクルーズ発展の可能性～旅行会社の中核ビジネスとなり得るか～」城西国際大学。  
 池田良穂 (2018) 『基礎から学ぶクルーズビジネス』海文堂出版社。

池田良穂 (2017) 「現代クルーズの特徴と成長過程、およびその変質」、『海運経済研究』第51号：19～24。

池田良穂 (2011) 「アメリカでの現代クルーズの成功要因の分析」論文集001、日本クルーズ&フェリー学会。

吉澤智幸ほか (2013) 「海外の主要クルーズ港の港湾施設および立地特性に関する分析」論文集003、日本クルーズ&フェリー学会。

### <資料>

九州地方整備局「KYUSHU コネクトポート構想」平成31年3月末。

九州地方整備局 長崎・空港整備事務所「我が国におけるクルーズ振興の最新動向～長崎の更なる発展に向けて～」令和元年7月31日、長崎県立大学クルーズ勉強会。

池田良穂「東アジアにおけるクルーズ産業の現状と今後の方向性」令和元年12月20日、九州の港湾の将来を考える有識者懇談会。

### 第2章

日本銀行長崎支店「長崎県におけるインバウンドの現状と課題」2019年5月16日。

観光庁「訪日外国人の消費動向」2018年 年次報告。

福岡市交通対策特別委員会資料「道路交通の円滑化に関する調査」2019年1月16日。

佐世保市「西九州させば広域都市圏ビジョン(具体的取り組み編)」2019年3月。

福岡市ほか「クルーズ船受け入れに関する連携協定の締結について」2019年1月30日。

### 第3章

経済産業省・国土交通省 (2017) 「SOx 規制の概要と3つの手段」平成29年3月。

国土交通省海事局 (2019) 「海事分野におけるSOx 規制の概要及び国土交通省の対応について」平成31年4月。

#### 第4章

Elliott, Anthony and Urry, John (2010) *Mobile Lives* (International Library of Sociology), Routledge. (アンソニー・エリオット&ジョン・アーリ 著/遠藤英樹 監訳『モバイル・ライヴズ:「移動」が社会を変える』ミネルヴァ書房, 2016年)

Kahneman, Daniel (2011) *Thinking, Fast and Slow*, Farrar Straus & Giroux, (ダニエル・カーネマン著/村井章子訳『ファスト&スロー(上・下):あなたの意思はどのように決まるか?』早川書房, 2012年)

Sochor, Jana, Hans Arby, I.C. MariAnne Karlsson, Steven Sarasini (2018) "A topological approach to Mobility as a Service: A proposed tool for understanding requirements and effects, and for aiding the integration of societal goals," *Research in Transportation Business & Management*, Vol.27, pp.3-14.

Urry, John (2007) *Mobilities, Polity*. (ジョン・アーリ 著/吉原直樹・伊藤 嘉高 訳『モビリティーズ——移動の社会学』作品社, 2015年)

Urry, John and Larsen, Jonas (2011) *The Tourist Gaze 3.0*, Sage Publication. (ジョン・アーリ&ヨナス・ラーセン 著/加太宏邦 訳『観光のまなざし』(叢書・ユニベルシタス1014) 法政大学出版局, 2014年)

〈資料〉

『CRUISE—船旅だからこそ、見える景色へ』2019年6月(30周年記念)号。

「乗り遅れ厳禁! 移動革命」『週刊エコノミスト』2019年7月30日号, 14~38頁。

「特集 駅・空港パワーランキング」『週刊ダイヤモンド』2019年12月14号, 26~81頁。

#### 第5章

生田誠『モダンガール大図鑑—大正・昭和のお

しゃれ女子』河出書房新社、2012年。

池田良穂「現代クルーズの歴史」、『日本船舶海洋工学雑誌 KANRIN』第44巻、2012年。

池田良穂「クルーズの発展史—その歴史的変遷」、『運輸と経済』2017年7月号。

海野弘『1920年代旅行記』冬樹社、1984年。

小林健『日本初の海外観光旅行—九六日間世界一周』春風社、2009年。

白幡洋三郎『旅行ノススメ—昭和が生んだ庶民の「新文化」』中公新書、1996年。

谷澤毅『世界流通史』昭和堂、2017年。

野間恒『豪華客船の文化史』NTT出版、1993年。

野間恒『客船の世界史—世界をつないだ外航客船クロニクル』潮書房光人新社、2018年。

橋爪紳也『モダン都市の誕生—大阪の街・東京の街』吉川弘文館、2003年。

橋爪紳也『瀬戸内海モダニズム周遊』芸術新聞社、2014年。

トム・ヒューズ(出光宏訳)『大西洋ブルーリボン史話』至誠堂、1976年。

松井邦雄『豪華客船物語』六興出版、1990年。

松浦章『汽船の時代と航路案内』清文堂、2017年。

山田史郎「移住と越境の近代史」、望田幸男・村岡健次監修『近代ヨーロッパの探求①移民』ミネルヴァ書房、1998年。

山田廸生『船にみる日本人移民史—笠戸丸からクルーズ客船へ』中公新書、1998年。