

今後の現代クルーズ研究に重要な その定義を発生の経緯と現状から考える

なるみ しんご
成実 信吾 東洋大学大学院

The word “cruise” is over-used in Japan. In Japan, the word “cruise” is used even to the restaurant ships etc. sailing only in the bay area. Recently US based cruise ships started their operation in Japan, which attracted many Japanese people and cruise population in Japan started to grow. As is the case in United States, cruise study in Japan may expand with the rise of the cruise population. It is time, therefore, to discuss about the definition of the word “cruise”. Considering from background of its birth and present situation, I would like to suggest definition of cruise as sightseeing trip visiting various ports and enjoy life on the ship.

キーワード：現代クルーズ、定義、エンターテインメントプログラム、寄港地

Keyword : modern cruise, definition, entertainment program, calling port

1. はじめに

本論文は、現代クルーズの定義を考えるものである。その発生の経緯から考え、現代クルーズとは「クルーズ船で寄港地を巡って観光し、同時に船上での生活を楽しむもの」とまず定義しておく。

現代クルーズの定義を検討する理由は、日本においてクルーズという言葉が乱用され、屋形船やモーターボートを利用した娯楽までクルーズと称されている現状がある⁽¹⁾。一般社会のみならず、後述する通り、学問の分野でも今まで現代クルーズが注目されることが少なかったことから、日本の現代クルーズの研究はまだ少なく、そこで触れられている研究の土台となるべき現代クルーズの定義は疑問のあるものとなっている。現代クルーズの発生の経緯や現代クルーズとフェリーの違いなどを理解した上で書かれたものか、筆者には疑問に思える。

一方、近年外国の大型クルーズ船の来航頻度は高くなり、日本での営業活動が盛んになり、海外で一般的な現代クルーズというものが日本でも一般の人の目に触れる機会が増加し、徐々に現代クルーズというものが人々の意識に浸透しつつある、と筆者は感じている。

このような状況につき、日本の研究者による現代クルーズに関する論文も、わずかではあるが増えており、今後、更に増えるだろうと筆者は期待している。

現代クルーズの先進国、米国では現代クルーズの人气が高まった状況を米国の研究者が注目し、それで漸く研究が進んだ。現代クルーズが成立したのは1960年代末から1970年代初めの米国であったが、後述の通り、その米国でも現代クルーズの研究が始まったのは2000年代に入ってからであり、この30年間に米国でのクルーズ人気が高まり、クルーズ人口が毎年上昇していたのを見て、研究者が現代クルーズの研究に乗り出したのである。

日本でも漸くクルーズ人気が少しずつ高まっており、これが、そのスピードはともかくとして、米国のように長期的に継続して高まっていくと仮定すると、研究者の注目を浴びることになる。そこで、この時点で論文の原点となる現代クルーズの定義を明確にすることが、今後の現代クルーズ研究に有用である、と筆者は考えるものである。現代クルーズの定義が明確でなければ、研究者の考えが統一した土台を欠き、議論にならない、と筆者は考える。例えば、10万総トン、乗客

定員2,000人の外洋を航行するクルーズ船と、湾内のみを一晩航行する20総トンの屋形船では、求められる安全性や居住性が全く異なる。現代クルーズの定義がなされていないと、両船の区別がされず、議論がかみ合わないことになり、現代クルーズの論議が進まないことになる、と考える。

それゆえ本論では今後現代クルーズに関する研究が進むことを望み、そのために現代クルーズの定義として、上記の定義を提案したものである。この定義に至ったのは、米国で誕生した現代クルーズのビジネスモデルが日本を含めた世界に広まり、グローバルスタンダードとなったからである。つまり現代クルーズの誕生の経緯を見ることで、現代クルーズの定義はどうあるべきか理解できる、と筆者は考えたのである。

後述の通り、ビジネスとしてのクルーズは1840年代に出来たものであるが、現代クルーズが出来るまでは、寄港地を巡ることがクルーズであり、クルーズ船は輸送機関として乗客を輸送する役割しか果たしてこなかった。現代クルーズが誕生して初めてクルーズに船上での楽しみが加わり、寄港地を巡るだけでなく、船

上での生活をも楽しむものとなったのである。

そこで、本論文ではまず現代クルーズ誕生の経緯を述べ、現代クルーズの特徴を記載し、次に日米のクルーズに関する論文において採用された現代クルーズの定義について問題点を指摘して、筆者が考える現代クルーズの定義に至った理由を説明するものである。

現代クルーズは、船を使った観光旅行であるが、船が目的地に連れて行ってくれる。通常の旅行であれば、飛行機や鉄道やバスなどを使用して目的地に移動し、宿泊し、翌日はまた飛行機や鉄道やバスで移動し、その繰り返しが延々と続くこととなる。それゆえ面倒な交通機関の乗り継ぎがあり、事故などが発生した場合は予定の変更を余儀なくされることがある。また、宿泊地に着く度に荷造り、荷ほどこなどの煩雑な作業を行う必要がある。

現代クルーズは、乗り換える必要がなく、荷造りの必要もない。乗船して荷ほどこすれば、下船するまで荷造りする必要はない。それゆえ大変スムーズで面倒なことのない観光旅行が楽しめる。加えて、移動費や宿泊代に加え食事やエンターテイメントの料金もクルーズ料金に含まれているので、費用対効果の高い旅行でもある。また、日常では体験できないことを体験できるものでもある。例えば、ガラパゴス諸島でイグアナを間近に観察したり、南極でホエールウォッチングをしたり、アラスカで海にせり出して崩落する氷河を見たりすることができる。

また現代クルーズは祖父母、息子夫婦、孫の三世代が一緒に楽しめる観光旅行でもある。世代が異なるとそれぞれ要望も異なるが、クルーズ船はそれらの色々な要望に難なく対応できるものである。日本国内においても、学校が夏休みの時期には三世代が乗船しているのを見かけるので、この現代クルーズの優れた点に対する理解が進んでいる、と筆者は考える。

更に最近の米国の調査によると、ほと

んど米国の現代クルーズ参加者は、後日クルーズに依らない観光旅行としてその地を再訪しており、現代クルーズを事前の調査旅行として利用していることが判明した⁽²⁾。現代クルーズでは、寄港地の情報が豊富に入手でき、クルーズ船会社が手配する寄港地観光に参加すれば、その土地の状況が良く分かるからである。従って、日本においても現代クルーズが盛んになれば、クルーズ参加者がクルーズで行った土地へ再びクルーズに依らずに訪れることになり、観光全体が更に拡大するものとなる。

そして、現代クルーズは観光旅行として通常の観光旅行より優れている。それは、現代クルーズが、旅行者の観光動機を全て満たし、その上、質の高い楽しみを与えてくれるからである。佐々木（2007）は、観光旅行の具体的な動機として、

- 「①緊張を解消したい（緊張解消）
- ②楽しいことをしたい（娯楽追求）
- ③人間関係を深めたい（関係強化）
- ④知識を豊かにしたい（知識増進）
- ⑤自分自身を成長させたい（自己拡大）」

の5点を挙げている。

現代クルーズは、船上で自分の好きな時に好きなことができるし、何もせずに寝転んでいてもよいので、日常の緊張が解消される。船上では、カジノ、プール、ウォータースライダー、アイススケートリンク、良質な食事が楽しめるダイニングルームなどが用意され、好みのものを好きな時に楽しむことができる。更に、寄港地での観光が豊富に用意されていて、それらを通じて、同行している配偶者や友人と人間関係を深めることができる。そして、船上で開催される寄港地の詳細な説明会、料理教室、ダンス教室、コントラクトブリッジ教室など知識が豊かになるものが多く用意されている。加えて、クルーズ船の船室から見る雄大な自然、海から登る太陽、果てしなく広がる大海原などは感動を呼び、精神を高め、自身を成長させることができる。

このように現代クルーズは旅行者の観

光動機を全て満たすことができるが、通常の観光旅行では、旅行者の観光動機を全て満たすのは難しい、と筆者は考える。緊張を解消するには温泉、楽しいことをするにはテーマパーク、知識を豊かにするには史跡巡りなど、それぞれの動機に対応するものはあり、動機のいくつかを組み合わさったもの、例えば楽しいことと緊張の解消が合わさったスキー場のある温泉地などもある。しかし、一つで全ての観光動機を全て満たしているのは現代クルーズだけであり、その上、その楽しみは質の高いものとなっている。

それゆえ、現代クルーズは世界中、とりわけ米国で人気があり、米国の主要なクルーズ船会社が加盟する協会、クルーズ・ライン・インターナショナル・アソシエーション（Cruise Line International Association、略称CLIA）によると、2017年の世界のクルーズ人口は年間2,530万人であり、その内の約半分1,100万人強は米国人である⁽³⁾。

ところが、日本では現代クルーズが始まったのが米国とほぼ同時期の1970年代初めに関わらず、現代クルーズに対する理解が進まず、人気が出なかった。新造のクルーズ船が多数竣工してマスコミからクルーズ元年ともはやされた1989年（平成元年）以降も年間17～18万人程度で推移し、最近になり漸く20万人を超える状況になっている⁽⁴⁾。

2. 現代クルーズ発生の経緯

2-1 現代クルーズが誕生するまでの経緯

まず、クルーズとはどのようなものであろうか。

クルーズは船に乗って観光に行くものであるが、起源は遠くローマ時代にあり、当時の皇帝が行っていたことが現存する壁画から判明している⁽⁵⁾。しかし、この壁画に描かれた船は観光用というより皇帝専用の舟遊びのためのものであり、一般大衆を対象としたビジネスの手段ではなかった。

初めてのクルーズは、Dickinson &

Vladimir (2008)によると、1840年代に英国のペニンシュラー・アンド・オリエンタル・スチーム・ナビゲーション社 (Peninsular and Oriental Steam Navigation Company、略称P&O) が行っている。同社は、19世紀初頭に英国～ポルトガル～スペイン間とスペイン～エジプト間に定期航路を開設しており、この航路を利用してクルーズが売り出された。野間 (2008) でも同様の指摘がある。

しかし、これは現代クルーズとは異なるものと筆者は考える。というのは、この時のものは富裕層のみを対象としたものであり、観光地を巡ることが主眼であり、船を移動手段として利用した観光旅行に過ぎなかったからである。

19世紀中ごろから欧州では社会不安や飢饉で故郷を離れ新大陸アメリカへ渡る移民が増加していった。これらの移民は客船を利用して大西洋を渡っていった。

19世紀末ごろに大西洋が荒れて移民客が少なくなる冬季の対策として、先ずドイツの客船会社が地中海クルーズを始め、大成功を収めた⁽⁶⁾。これを見て、他の国の客船会社もクルーズを実施するようになった。しかし、このころのクルーズも、まだ移動手段として客船を利用するに過ぎなかった。

1958年にジェット旅客機が登場し、大西洋をノンストップでそれまでの半分の時間で渡洋できるようになると、客船は旅客機に客を奪われようになった。そこで客船はクルーズ市場に転向していったが、それには問題があった。客船はその船室が1等、2等、3等に分かれており、等級ごとにダイニングルームやラウンジがあった。フロアは等級毎に分けられているか、仕切られており、3等の乗客が1等船客のフロアに入ることは出来なかった。船室の多い3等船室は、相部屋で、バス・トイレが共用、ダイニングルームやラウンジが貧弱で、食事も粗末なものしか提供されなかった。第二次大戦後、クルーズに行く人は裕福な人たちであったので、狭く、相部屋であり、バス・トイレやエアコンも付いていないような3

等船室は、相応しいものではなかった。

それゆえ、客船会社は船室数の少ない1等船室しか販売できず、時として乗客より乗組員の方が多いことがあった⁽⁷⁾。船を改造するには多額の投資が必要となるが、先行きが見通せない中で、客船会社は巨額の投資に踏み切れなかった⁽⁸⁾。

また、大西洋航路の客船は、定期航路であったため悪天候下でも航行しなければならず、航海中の安定を図るため、喫水は深くなっていった。そのため、大西洋航路に就航している時は問題無かったが、クルーズに使われるようになると、色々な港に寄港するようにならざるを得なくなり、喫水の関係で入港できる港が限られてしまうケースが発生し、クルーズ船としては使い勝手の悪いものとなった。これらの状況より、どの客船も赤字がかさみ、係船が解撤されて行った。

2-2 現代クルーズの誕生

既述の通り、クルーズは1840年代に始まっているものの、現在日本や世界各地で行われている現代クルーズとは、全く異なるものであった。

現在日本や世界各地を行われているクルーズは、1960年代末から1970年代初頭にかけて米国でそのビジネスモデルが出来たものであり、それを作り上げたのは、カーニバル・クルーズ・ライン (Carnival Cruise Line、以下CCLと略す)、ノルウェー・カーリビアン・ライン (Norwegian Caribbean Line、以下NCLと略す。現在は Norwegian Cruise Line に改名) そしてロイヤル・カーリビアン・クルーズ・ライン (Royal Caribbean Cruise Line、以下RCCLと略す) の3社であった。この3社は、1960年代末から1970年代初頭にかけて相次いでマイアミで創業し、その後もクルーズの発展に貢献し、世界各国のクルーズ船会社を傘下に収め、現在は世界をリードするクルーズ船会社グループの中核会社となっている。本論文では、現代のクルーズをそれ以前のクルーズと区別するため現代クルーズと名付けることとする。1960年代

末以前のクルーズは、寄港地での観光を目的とするものであり、現代クルーズと比べると、船上の楽しみはほとんどないに等しかった。それに対して現代クルーズは、寄港地での観光に加え、豊富なエンターテインメントが用意されているので、船上での生活も楽しむものとなっている。つまり、1960年代末以前のクルーズは、クルーズ船を単なる輸送機関として使用していたが、現代クルーズはクルーズ船自体をも楽しむものとなっている。

なお、世界の主要なクルーズ船会社は48社あるが、この内、上記3グループに属している会社が半分の24社ある。その他の24社には日本のクルーズ船会社3社、イタリアのMSCクルーズ、ドイツのハバックロイド・クルーズ、米国のディズニー・クルーズライン、などがあるが、どの会社も基本的に米国式のサービス、即ち船上のエンターテインメントプログラムの充実を図っている。

2-2-1 NCL

NCLは、当時第二次世界大戦前に建造された古い客船を転用した船ばかりであったマイアミ発着のカリブ海クルーズに、新造船を持ち込んで成功した。同社は、ノルウェー人のタンカー船主が事業多角化のため1966年にマイアミに設立し、翌1967年に第一船が営業を開始している。営業は順調に拡大し、1968年に第二船、1969年に第三船、そして1971年に第四船 (全て新造船) を投入している。

その後、同社は一時期、他社が進めていたクルーズ船の巨大化に乗り遅れて経営が傾き、シンガポールの新興クルーズ船会社、スタークルーズ⁽⁹⁾のグループに入った。

しかし、2014年にはスタークルーズグループから分かれ、他社と提携して自社のグループを作り、現在世界第三位のクルーズ船会社グループの中核会社になっている。

NCLがクルーズ船の巨大化に乗り遅れて経営が傾いたのは、正に米国の経営

学者ジェイ・バーニーが指摘した、成長著しい業界にいても企業が適切な判断をしないと危機に陥る⁽¹⁰⁾、という例になる。

2-2-2 CCL

CCLの創業者、テッド・アリソンは正に現代クルーズの生みの親と言える人物である。アリソンは最初NCLの営業を担っていたが、NCLの社長と不仲になり追い出された。そこで、友人が経営していた旅行会社にクルーズ船運航の子会社を作ってもらい、中古船を購入してもらって、1972年にマイアミ発着のカリブ海向けクルーズ船事業に乗り出した。そして2年後の1974年には独立している。同社は、他社が新造船を投入しているなか、中古船を投入せざるを得なかったため、料金を他社より安くした。これがファミリー層を引き付けることになった。更に、この船が他社の船より大きかったことから、船上にスペースがあり、そのスペースを利用したエンターテインメントプログラムを豊富に用意した。エンターテインメントプログラムは、米国の若者が好むバカ騒ぎの要素が強かったため、若者を引き付けた。当時、米国でもクルーズは高齢富裕層が楽しむ上品な余暇の楽しみであったが、これで、ファミリー層と若者層という従来とは全く異なる客層を掘り当てたのである。

この状況を見たNCLとRCCLは、直ぐに追従し、料金は安く、船上には豊富なエンターテインメントプログラムが用意されるようになった。

その後、CCLは堅実な経営を行い、1975年に第二船（中古船）、1977年に第三船（中古船）を投入し、1981年に念願の新造船を投入している。そして、テッド・アリソンの後を継いだ息子のミッキー・アリソンは、積極的に米国のみならず欧州の同業他社を吸収してグループを作りあげ、同グループは現在10社のクルーズ船会社で構成されている。

ミッキー・アリソンは、若者向けのCCLを高齢富裕層は落ち着かないと考え利用しないことの対策として、高齢富

裕層が好む料金は高いがサービスは優れている会社をグループ内に吸収していった。しかし、会社名を残すことでブランド名を残し、高料金と高サービスの体制も残した。これで、グループ内でクルーズという商品の品ぞろえが豊富になり、ファミリー層から高齢富裕層まで全ての顧客を取り込めるようになり、顧客のグループ外への流失を防いでいる。この戦略により、CCLを中核とするグループは他社にはない特色を打ち出すことができたが、これは米国の経営学者マイケル・ポーターが主張している競争の基本戦略の内の「差別化戦略⁽¹¹⁾」に他ならない。

2-2-3 RCCL

RCCLも、NCLの成功を見たノルウェー人の貨物船舶主が、これも事業多角化の一環としてマイアミに設立したクルーズ船会社である。同社は、1967年に創業し、新造船3隻を発注し、マイアミ発着のカリブ海向けクルーズ船事業に乗り出した。1970年に第一船、1971年に第二船、1972年に第三船を投入している。3隻共土曜日に発着するカリブ海クルーズに投入されたが、第一船は一週間のクルーズ、第二船と第三船は二週間のクルーズとしたため、マイアミには毎週土曜日にRCCLのクルーズ船が2隻入港していることになる。乗客にとっては、毎週土曜出帆で一週間か二週間のクルーズが選べるため、休暇の予定が立てやすく、大変利用しやすい体制となっていた。

RCCLも他社を吸収してグループ化しているが、CCLとは異なり、吸収した会社は少数だった。その一方で、中核会社への投資を進め、大型船を集中して持たせた。クルーズ船の大型化は、乗客一人当たりのコストの低下につながるから、乗りやすい価格を提供することが可能となった。これは、マイケル・ポーターが主張しているもう一つの競争の基本戦略である「コスト・リーダーシップを取る戦略⁽¹²⁾」と言える。

2-3 現代クルーズの特徴

2-3-1 それまでのクルーズとの違い

現代クルーズが出現する前のクルーズでは、船内のエンターテインメントプログラムは現在のものと比較すると、ダンス、映画上映、卓球などがあるに過ぎず、非常に少なかった⁽¹³⁾。客船時代からの伝統で、ラウンジで乗客同士おしゃべりするの大きな楽しみであった⁽¹⁴⁾。

2-3-2 現代クルーズの船上エンターテインメント

NCL、CCL、そしてRCCLの3社は、それまで寄港地だけが売り物であったクルーズを、船上での楽しみをも加えて顧客に訴えることに成功した。船内に客を楽しませる設備を多数設けるには広い船上のスペースが必要となる。

そこで、船の巨大化が始まった。CCLとRCCLは巨大化の競争に走った。クルーズ船は、1970年代に2万総トンクラスが一般的であったが、1980年代には4万総トン、1990年代には7万総トン、1996年には10万総トンの船が出現し、2009年には世界最大の22万総トンの船が出現している。

22万総トンのクルーズ船はRCCLの船で、それまでRCCLとクルーズ船の大きさで競ってきたCCLは、13万総トンを上限としている。

船が大きくなれば、その分、船内のスペースは広がる。大型船の船上には、ブロードウェイミュージカルを上演するシアター、カジノ、大小のプールやウォータースライダー、ロッククライミングウォール、アイススケートリンク、ボーリングレーン、屋上デッキの巨大モニターなど船の上とは思えないほど各種の設備が備わり、乗客を楽しませている。船上では、早朝から深夜までイベントが開催されるが、そのイベントは、毎晩シアターで開演されるショーのほか、次の寄港地の紹介、マジックショー、コントラクトブリッジ教室、ビンゴ、ポーカー教室、社交ダンス教室、ヨガ教室、大画面の映画上映などがある。また、大人だけでな

く若者層や子供にも楽しめるものが豊富に用意されている。例えば、子供向けには、専門教育を受けたスタッフが常駐するプレイルームや、工作や料理などのキッズプログラムを備えている船もある。若者向けにはディスコやゲームセンターが用意されている船もある。

しかし、船体の巨大化は良いことばかりではない。巨大化により、喫水が深くなったり、港の入り口にある橋にマストや煙突が引っかかったりすることから入港できる寄港地が限定され、運航上は必ずしも好ましいことばかりではない。

とは言うものの、クルーズ船の巨大化を追いかけるように、米国のクルーズ人口も拡大し、1996年に466万人だったクルーズ人口は、7年後の2003年には2倍の820万人に増加している。クルーズ船の巨大化により船上のエンターテインメントが豊富になり、それに牽引されてクルーズ人口が増加している、と筆者は考える。

このように現代のクルーズ船会社は、船を使って人を運ぶ会社から、人を楽しませる企業に変貌しているのである。米国のクルーズ船会社首脳は、自らを船会社ではなく、海上で休暇を楽しんで貰うためにある会社だ、と称している⁽¹⁵⁾。

2-4 日本のクルーズ

日本でも、明治以降第二次世界大戦開戦まで、米国、南米、中国等に移民を出しており、その輸送に客船が使われた。第二次世界大戦終戦後は、欧米の船社同様、日本の客船会社も飛行機に客を取られ、客船事業から撤退する会社もあったが、1970年代初めにクルーズ船に衣替える会社もあった。このころのクルーズ船は、客が集まらない恐れが大きく、リスクを恐れたクルーズ船会社は政府や企業が一般丸ごとチャーターしてもらうものに依存し、これが主流となっていた。

1989年(平成元年)と1990年には、5隻の新造クルーズ船が相次いで登場し、マスコミは1989年をクルーズ元年と名付け大々的に報道した。それに伴い、一般

の人々のクルーズに対する関心が少しずつ高まった。このような状況より、クルーズ船会社は一船丸ごとのチャーターから、一般客を集めるものへと軸足を移していった。これらの一般客を対象としたクルーズ船は米国の現代クルーズ船を手本に、寄港地の魅力だけでなく、船上のエンターテインメントにも力を入れて魅力を高めて集客を行ったため、船上のエンターテインメントプログラムが豊富になっていった。米国のクルーズ船で行われているようなプロダクションショー⁽¹⁶⁾や社交ダンス教室、チェス教室、ウクレレ教室、フラ教室などが開催されている。

3. 現代クルーズの定義の検証

上述の通り、日本においても世界においても、クルーズは、第二次世界大戦前は船で寄港地を巡ることが主となっていたが、1970年頃より現れた現代クルーズは寄港地を巡ることに加え、船上の生活を楽しむものとなっている。

現代クルーズが出現する前の、戦前のクルーズの形を大きく残す1969年のクルーズ船のパフレットを見ると、エンターテインメントプログラムは一日あたり14件に過ぎず、内容も映画の上映、ダンス、曲当てクイズなど僅かであった。一方、2014年のあるクルーズ船のある日のエンターテインメントプログラムは40件あり、その内容はピンポン大会、バスケットボール大会、トリビア、プロダクションショー、ダンス教室、ニンテンドーWiiゲーム大会、カラオケ大会など多種に及んでいる⁽¹⁷⁾。

一方、寄港地については、既存の観光地への訪問に加え、最近カリブ海ではクルーズ船会社が占有使用できるプライベートアイランドへの寄港が主流となっている。カリブ海に浮かぶ孤島や外部から部外者が侵入できない島の一部をクルーズ船会社が長期間賃借して占有使用し、自社のクルーズ船を停泊させるのである。島内には海水浴ができる浜辺やインスタクターの指導でシュノーケリング、パラセイルなどができるようになっ

ている。食事は船から運び込み、船のスタッフが上陸して調理する。旅行先として何よりも重要な治安の確保に優れ、各社の売り物となっている。

このように、現代クルーズは寄港地と船上のエンターテインメントプログラムがその魅力の両輪となっているのである。

4. 先行研究におけるクルーズの定義

4-1 日本の研究

日本人による日本のクルーズ市場についての先行研究(学術論文)は本年(2017年)7月に調査したところ8本あったが、その中でクルーズについての定義を記載してあったのは、市来(1992)、森本(2002)、國玉(2003)、富田(2005)、及び白井(2010)の5本であった。

4-1-1 市来(1992)

市来(1992)では、「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自ら運転したり、同乗して舟遊びしたり、巡航するものと、客船に乗って巡航し船旅を楽しむものがある」と記載している。

しかし、これはモーターボートやヨットなど個人で所有する小型船を所有者自身や友人と利用して楽しむ船遊びと、ビジネスとして行っているクルーズを同一視したもので、現代クルーズの定義とすることはできない、と筆者は考える。また、後段では遊覧船をクルーズ船として取り上げており、船の分類上の混乱が見られる。後述の通り、遊覧船は人を運ぶ客船ではあるものの、小型船舶安全規則が適用され、航行区域が平水区域(湾内)に限定されるものであり、クルーズ船とは全くの別物である。

4-1-2 森本(2002)

森本(2002)では、「外航クルーズとは豪華客船による内外国、特に外国観光航海」と定義しているが、今は、豪華客船

は存在しない。

先ず客船とは、船を使用してスケジュールに則ってA地点とB地点の間で人を運ぶ輸送機関であり、他の輸送機関に例えれば、JRなどの電車である。客船は、現在も主として離島と本土を結ぶ航路において、離島住民の足として使われている⁽¹⁸⁾。

一方、クルーズは船に乗って日本国内や外国へ観光に行くものであり、他の輸送機関に例えるならば、観光バスである。

豪華客船は、第二次世界大戦が始まるまで大西洋横断や太平洋横断航路に投入されていた客船で、1等船客用の船室等の設備やサービスが豪華なものを指しているが、その役割は欧州やアジアと北米大陸を結ぶ、輸送機関であった。第二次世界大戦後、旅客機の発達で客船は輸送機関としてその使命は終わりを遂げ、1960年代後半より係船や解撤されていった。それゆえ、現在、客船は存在するが豪華客船は存在しないのである。

また、「外航クルーズ」の「外航」とは、外国航路のことであるので、「外航クルーズ」と言った場合、それは外国をクルーズすることになる。「内外国、特に外国観光航路」と続けているのは矛盾する。更に、日本のクルーズ船は日本国内を周遊するのが主であり、むしろ外国航路は少ない。従って、クルーズを論ずるのに外航だけを取り上げるのは不十分である。

4-1-3 國玉 (2003)

國玉 (2003) では、クルーズを「なお、本研究におけるクルーズ (Cruise) の意味は、Oxford Dictionaryの『ゆったりとした、主に娯楽を目的とする船旅』から『娯楽を目的とする宿泊を伴う船旅』と定義し、移動だけを目的とした船舶の利用は除外している。従って宿泊を伴うフェリー利用はクルーズとして扱っている」としている。

フェリーは、人と乗用車、バス、トラックなどの車両と一緒に運ぶ船であり、長距離フェリー⁽¹⁹⁾に乗船すると、少なく

とも船内で1泊はするので、宿泊を伴うことになる。しかし、フェリーはスケジュールに従ってA地点とB地点を結ぶ定期輸送機関であり、客船の一種である。フェリーの乗客は、そのほとんどが旅行、例えば北海道旅行や九州旅行のために利用しており、フェリーを輸送手段として利用しているのである。観光バスごとフェリーに乗る人もいれば、自家用車でフェリーに乗り込む人もいる。北海道や九州に到着後は、各地をその観光バスや自家用車に乗って観光するのである。フェリーに乗ることを旅の目的としているのではない。宿泊が伴うからと言って、フェリーをクルーズとして扱うのは、疑問に思う。なお、東京～徳島～北九州を結ぶフェリーに東京から北九州まで乗船すると船中で2泊することになるが、船内に旅を楽しませる設備はない。

4-1-4 富田 (2005)

富田 (2005) は、クルーズを「外航クルーズと内航クルーズを含む。通常は、船内1泊以上を対象とし、日帰りクルーズを含まない」と定義している。しかし、これも「船内1泊以上」と記載している点が問題となる。上記の國玉 (2003) 同様、長距離フェリーもクルーズに含まれてしまうことになる。

4-1-5 白井 (2010)

白井 (2010) は、現代クルーズの定義を、クルーズアドバイザー認定委員会のクルーズ教本の定義としている。クルーズアドバイザー制度は、日本外航客船協会と日本旅行業協会が2003年に創設した制度である。この制度は、顧客との窓口となる旅行会社の社員に現代クルーズを学んでもらい、その魅力を直接顧客に伝え、質問に答え、顧客の不安を解消するためのものである。旅行会社で顧客と接する人たちに研修を受けてもらい、その後、試験をして合格者に対してクルーズ・コンサルタントの称号とバッジを授与するものである。更に、クルーズ・コンサルタントの中から高度な知識を持ち、豊

富な経験を持つ人に対してクルーズ・マスターの称号を贈ることになっている。2015年までにクルーズ・マスターとクルーズ・コンサルタントの称号を得た人は、全国で6,000人弱となっている。

クルーズ教本は研修の教科書であるから、旅行会社の社員が窓口で顧客からの質問に答えられるような情報を組み込んだものであり、大変実践的、且つ日本の現状に即したものとなっている。その定義は以下の通りである。

- 「(1) 船に乗ること自体が旅行の主目的のひとつである。つまり、船そのものが主要な目的地である。
- (2) 航空機や鉄道などの代替・振替の輸送機関としての船旅ではないこと。
- (3) 船を単なる輸送機関としてではなく、船内でのレジャーや滞在、洋上ライフを楽しむことが主目的になっていること。
- (4) 原則的には船内での宿泊が伴うこと。」

とあり、日本のクルーズの説明としては間違いではないが、これは飽くまで日本において日本人顧客に対するクルーズの説明である。これ全体を、世界で行われている現代クルーズを研究する前提としての定義とするのは無理がある、と筆者は考える。特に、第2項はクルーズ船を定期輸送機関と混同している。また、第1項と第3項では、寄港地観光に触れていない。第4項は、宿泊が伴わない船、即ち屋形船やレストラン船とは異なることを念頭に置いているものと筆者は考える。しかし、屋形船やレストラン船は遊覧船に分類されるものであり、そのほとんどは小型船舶安全規則が適用され、航行区域が平水区域 (湾内) に限定されるものである。クルーズ船とは全く異なる船である。遊覧船がクルーズと自称することがあるため、その違いを説明するため設けた条項、と筆者は考える。

4-2 米国の研究

現代クルーズの人気が高い米国では、

筆者が2016年に調べたところ研究論文が400本強あったが、Klein (2012)によると、「(現代クルーズの) 開始は早かったにもかかわらず、1990年代までクルーズツーリズムの研究が研究者の注目を浴びることはなかった。2000年代の初期から中期になって、一握りの研究者がクルーズツーリズムの研究を始めた(筆者訳)」、とのことである。

米国の現代クルーズ研究の分野は多岐に亘っているが、現代クルーズの定義について触れている論文は少ない。筆者が見たものの中では、Dowling et al. (2006)だけが現代クルーズを定義していた。

そのDowling et al. (2006) は、現代クルーズを、「定期船を使って多くの港に寄りながら海を楽しんで旅するものであり、浮かぶりゾートである(筆者訳)」と述べている⁽²⁰⁾。だが、筆者はこの定義に完全には同意できない。この論文では、定期船(原文はa liner)と記載しているが、定期船とは、同じ航路を通年で定期的に運航される船のことである。一方、現代クルーズは観光に適した時期と地域を選んで運航しているものであり、通年同じ場所で運航されているわけではない⁽²¹⁾。それゆえ、現代クルーズの定義に定期船という言葉は相応しくない、と考える。

5. 結論

上述の通り、先行研究における現代クルーズの定義は、現代クルーズの発生の経緯および現状から見て問題があり、発生の経緯や現状に即した定義を新たに作る必要がある、と考える。

米国での研究が現代クルーズ開始から30年近く経過してから本格的にスタートしているのは、米国でクルーズ人口が拡大し続けたからである。1970年に59万人だった米国のクルーズ人口は、2003年には約820万人に増加し、米国の観光産業の中で最も急速な成長を遂げていると認識され、そのため研究者の注目を浴びだし、と筆者は考える。

現代クルーズにとっても、寄港地を巡

って観光することは重要であるが、それと同程度、船上での生活の楽しみも重要になっている。港に入港せず、終日航海する日であれば、船上で開催されるイベントは更に豊富になり、終日飽きることがない。従って、現代クルーズの定義には、寄港地だけでなく、船に用意された各種のエンターテインメントを楽しむことも付け加える必要がある、と筆者は考える。そこで、現代クルーズの定義を「クルーズ船に乗って寄港地を巡り、同時に船上での生活を楽しむもの」としたのである。

6. 終わりに

冒頭に述べた通り、長年年間17~18万人で推移してきた日本のクルーズ人口もここ2~3年は20万人台まで増加してきた。そして、今までクルーズ船会社の販売代理店に過ぎなかった日本の旅行代理店が日本や外国のクルーズ船を1ないし2航海全船チャーターし、それを一般客に販売するケースが出てきている。目を引いたものは、75,166総トン、乗客定員約2,000人のクルーズ船を大手旅行会社が1社で2航海チャーターして販売するものである。乗客定員400人程度のクルーズ船をチャーターするケースは以前から見られたが、今回は2,000人である。旅行会社が自らリスクを取って販売するものであるが、勝算あつてのことを思われ、漸く日本においても現代クルーズが人々に理解され出した兆候と筆者は考える。残念ながらまだ料金が高く、爆発的な人気を呼び起こすという状況にはなっていないが、日本で現代クルーズへの理解が深まり、クルーズ人口が少しずつ増加していることが背景にあると筆者は考える。クルーズ人口が増加すれば、米国のように多数の研究者が注目すると筆者は予測する。

また中国からのクルーズ客の増加で、寄港地の地域経済が潤っていることも注目を浴びており、この点からも研究者の現代クルーズへの関心と呼び起こすものとなると筆者は考える。

今後は、日本のクルーズ船の現状をこの現代クルーズの定義と対比し、日本に相応しいクルーズとはどのようなものかについて、検討を加えてみたい。

参考・引用文献

- ・市来清也「クルーズの動向と課題」、『流通問題研究』No.19、流通経済大学、1992年
- ・木俣滋郎「客船の発達とは船旅をどう変えたか」、『世界の艦船』1977年5月号、(株)海人社、1977年、64頁~69頁
- ・國玉勝一「日本におけるクルーズ・ビジネスの変遷と課題—米国・アジアとの比較研究」、『立教観光学研究紀要』第5号(研究ノート)、2003年、65頁~70頁
- ・ジェイ B. バーニー、岡田正大訳、『企業戦略論 競争優位の構築と持続』、ダイヤモンド社、2004年
- ・白井義男「クルーズシップ・ツーリズムI」、『地域政策研究』(高崎経済大学地域経済学会)第12巻第4号、2010年、59頁~75頁
- ・富田昌宏「クルーズの現状と展望」、『経済経営研究(年報)』(神戸大学経済経営研究所)第54号、2005年、1頁~12頁
- ・野間恒『増補 豪華客船の文化史』、NTT出版、2008年
- ・福岡市経済観光文化局「平成27年博多港寄港クルーズ船乗客実態調査(概要)」、平成28年1月発表、<http://www.city.fukuoka.lg.jp/data/open/cnt/3/52066/1/cruise.pdf>、2016年12月15日アクセス
- ・平井好一「客船の黄金時代とその社会的背景」、『世界の艦船』1977年5月号、(株)海人社、1977年
- ・蓑原俊洋『排日移民法と日米関係』、株式会社岩波書店、2002年
- ・森本三男「北米及び日本の外航クルーズ事業展開と企業の適応戦略」、『白鷗大学論文集』第17巻第1号、2002年、13頁~51頁

- ・マイケル E. ポーター、土岐 坤、中辻 萬治、服部照夫訳『新訂 競争の戦略』3版、ダイヤモンド社、1996年
- ・山田迪生「世界のクルーズ・オペレーター ロイヤル・カリビアン・インターナショナル」、『世界の艦船』2004年2月号、(株)海人社、2004年、106頁～111頁
- ・Brain Lavery, “Ship- 5,000years of Maritime Adventure”, Dorling Kindersley Ltd., London, 2004,
- ・Davidoff P. G., Davidoff D. S., “Sales and Marketing for Travel and Tourism 2nd Edition”, Prentice Hall Career and Technology, New Jersey, USA, 1994,
- ・Dickinson R., H., and Vladimir, A., N., “Selling the Sea An Inside Look at the Cruise Industry 2nd Edition”, John Wiley & Sons, Inc., New Jersey, 2008,
- ・Garin, K. A. “Devils on the Deep Blue Sea The dreams, schemes and showdowns that built America’s cruise-ship Empires”, Penguin Group, 2005,
- ・Klein, R. A. (2012), “Different streams in cruise tourism research: An introduction”, Tourism Vol.60 No.1, 2012,
- ・Kwortnik Jr., R. J., “Carnival Cruise Lines: Burnishing the Brand”, Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly Vol.47 No.3, 2006
- ・Perry Hobson, J. S. “Analysis of the US cruise line industry”, Tourism Management Vol.14 Issue 6, 1993,
- ・Ross K. Dowling et. al, “Cruise Ship Tourism”, CAB International, Oxfordshire (UK), 2006

いない。クルーズ船は客船に分類され、外洋を航行できるが、法律により安全性が担保されている。

⁽²⁾CLIA, “Cruise Travel Report January 2017”, 2017年1月発表、http://cruising.org/docs/default-source/research/clia_cruisetravelreport_2017.pdf?sfvrsn=2

⁽³⁾CLIA, “2017 Cruise Industry Outlook”, 2016年12月発表、<https://www.cruising.org/about-the-industry/research/2017-state-of-the-industry>

⁽⁴⁾国土交通省2016年海事レポートより。

⁽⁵⁾Lavery (2004) 29頁より。

⁽⁶⁾野間 (2008) 227頁より。

⁽⁷⁾野間 (2008) 279頁によると、クイーンメリー号のあるクルーズでは乗客数は200名（1等船室の船客定員は776名）しかなかったが、それに対して乗組員は1,100名ということがあった。

⁽⁸⁾Dickinson & Vladimir (2008) 29頁によると、カーニバルは第3船をクルーズ船に改造した際、破格の16～18百万ドルで契約できた、とある。

⁽⁹⁾現在同社は本社を香港に移している。

⁽¹⁰⁾バーニー (2004) 234頁より。

⁽¹¹⁾ポーター (1996) 192頁より。

⁽¹²⁾ポーター (1996) 56～57頁より。

⁽¹³⁾Dickinson & Vladimir (2008) 49～50頁より。

⁽¹⁴⁾木俣 (1977) 67頁より。

⁽¹⁵⁾Davidoff & Davidoff (1994) 32頁より。

⁽¹⁶⁾ラスベガススタイルのショー。クルーズ船会社が専門の会社に発注し、スタッフやダンサーを採用し、大道具や衣装を製作して船上で上演するもの。費用は百万ドルかかるといわれている。

⁽¹⁷⁾両船とも寄港日のものを比較している。終日航海日であれば、現代クルーズのエンターテインメントプログラムは更に多くなる。

⁽¹⁸⁾なお、船の分類で客船は、人だけを運ぶ旅客船、人とトラック、バス、乗用車等を一緒に運ぶフェリー、そして観光地を巡るクルーズ船が含まれる。

⁽¹⁹⁾国土交通省海事局は、ウェブサイトで

長距離フェリーを「旅客フェリーのうち、片道の航路距離が300km以上で、陸上輸送のバイパス的な役割を果たす船舶」と定義している。

(<http://www.mlit.go.jp/maritime/dic/ta.html>)。日本の長距離フェリーの航路は、大洗～苫小牧、東京～徳島～北九州、名古屋～仙台～苫小牧、大阪～別府、舞鶴～小樽等あり、これらの航路はすべて宿泊を伴うものである。

⁽²⁰⁾Dowling et. al (2006)、3頁より。

⁽²¹⁾例えばカリブ海で運航されるクルーズ船は、ハリケーンの時期（例年8月～9月）を避け、代わりに地中海で運航されている。

【本論文は所定の査読制度による審査を経たものである。】

脚注

⁽¹⁾屋形船やレストラン船などは遊覧船、モーターボートなどはプレジャーボートに分類にされ、法律上湾内などの波の静かな海域での運航しか認められて