

スマート・クルーズ・アカデミー

10th Anniversary 記念式典 & 研修クルーズ

大学生の論理的思考向上の場とクルーズ振興を考える場として発足したスマートクルーズアカデミーが10年を迎えることを記念した記念式典が開催された。本特集で、その様子をレポートする。

Congratulatory Speech

スマート・クルーズ・アカデミー (SCA) 10年の軌跡
大阪大学 赤井 伸郎

● SCAの趣旨

皆さん、ありがとうございます。遠いところからもたくさん来ていただいているということで本当にありがとうございます。今紹介がありました赤井と申します。スマートクルーズアカデミーの創設以来、皆様のご支援をいただきながらここまでやってこれてきました。明日、船をチャーターしてクルーズしますが、これで20回目のクルーズアカデミーとなります。今年で10周年を迎えるということになります。どのくらいご興味がおありかわかりませんが、せっかくなのでここに至った経緯を少しお話できればと考えております。

スマートクルーズアカデミーは、アカデミーなのでクルーズを通じて学ぶという企画であり、学生が船上という閉ざされた空間で論理的な議論を通じて学びましょうということ、それからもう一つは日本にクルーズを根づかせるためのクルーズ振興ということで、それがアカデミーの目的となっております。

期待できる成果としましては、第一に、新たなクルーズ世代、若い人にクルーズ船に乗ってもらって船上でいろいろな体験をもらうことで、若い人が今後社会に出ていった後にもクルーズというものが馴染みのあるものになる、そのような世界を作っていくということです。第二に、そのクルーズを通じてそこで議論した学生たちが、立派に社会でこの日本を支えていくようになるということです。そのような場になればよいと考えております。



また、今日は全国クルーズ活性化会議の皆様にもお越しいただいております。全国クルーズ活性化会議の「研修クルーズ」という企画と合同で、これまでこの企画を行ってきました。若い世代への投資とともに、全国クルーズ活性化会議に関わられている港湾関係者の皆様、観光関係者の皆様にも学びをしていただき、今後のための提言そういうものに繋げていただくことも期待しております。

さらに、このクルーズアカデミーでは、これまでアカデミーを20回ほどやってきました。そのたびに、感想・学びをレポートにまとめております。そのレポートは長いものであれば100ページほどありまして、全ていつでもホームページでダウンロードして読めるようにしています。社会にも還元しているということでございます。

● SCAの誕生まで

それでは、ここからは、現在に至った経緯についてお話ししたいと思います。気軽に聞いていただければと思います。まずスマートク

ルーズアカデミーはこのたび10周年を迎えたわけですが、私がクルーズと出会ってからスマートクルーズアカデミーが2012年にスタートするまでには、15年ほどありまして、その15年を、少し駆け巡りたいと思います。

スマートクルーズアカデミー始まりまでの道のりでいくつかのことが起きますが、それらは全て偶然なのです。ざっと述べると次のようになります。クルーズの出会いが1997年、それから船社様との出会いが2007年、国土交通省港湾局様との出会いが2008年です。

国土交通省に関していえば、この年までは、クルーズには、ほぼ国土交通省海事局しか関わってなかったんですけれども、港湾局がクルーズに関わり始め、本日、高田元局長に来ていただいておりますけれども、いろんな方に大変お世話になりました。それから、いろいろな港湾局との意見交換をさせていただききっかけになったのが2009年からの国土交通省交通政策審議会港湾局分科会の委員への就任です。そのあとは、2012年にスマートクルーズアカデミーがスタートし、1年遅れて、2013年に全国クルーズ活性化会議が発足し、2013年より一緒に活動を行うという流れになっております。

● クルーズとの出会い

では、初めてのクルーズとの出会いから話を始めましょう。私が20代の頃、1997年に、海外で学ぶ機会がありました。サンフランシスコ郊外のカリフォルニア大学パークレイ校の近くで、ちょうど夏休みとなり、ふらっと近くの旅行代理店に入ったんです。そのときはクルーズのことを全く知らずに、来週1週間どこかに行きたいので、1番おすすめの商品を紹介ください!とお願いしたところ、偶然なんですけど、チケットをその場で渡されて、何もわからずに行った場所がアラスカクルーズでした。チケットのままに、空港からツアーバスに揺られて3時間、目の前に現れたのは、サンプリンセスでした。アラスカの氷河、その大自然に圧倒され、それから贅沢なことに氷河の前でジャグジーに浸かりました。20代でこんなに良い思いをさせてもらいました。ちょうどそのシーズンが、のちのち日本で活躍するサンプリンセスが初めてアラスカに導入された年でもあり、また、このときがまさに7万tのクルーズ船4隻をプリンセスが一気に作り始めた時期でした。こんな大きな船が世界で動いているんだということ

に圧倒され、それ以来クルーズに興味を持ち始めたということになります。

● 港湾の研究

日本に帰った後も、毎年時間を見つけては、個人的に世界のクルーズに乗っておりました。もともと地域インフラや地域活性化に興味を持っていたということもありまして、「交通インフラガバナンスの研究」というものを2006年に始めることとなります。これは地域活性化のためのインフラ整備、インフラ運営の在り方を研究するもので、2007年に港湾の活性化の研究へと発展し、クルーズ振興へと興味を広がりました。クルーズは、大きなポテンシャルを持っていると思っていたものの、日本ではクルーズの認知度は低く、港湾インフラを活用してクルーズ船が寄港すれば、地域活性化に貢献できるのではないかと、そのような視点で興味を持ち始めたという感じです。それまで、地域活性化に向けて地方や国の政策がどうあるべきかということに専門に研究していたので、もっと深く学びたいと思いました。私は専門が財政ですので財務省の会議にも出てますけれども、やっぱりどうしても今は社会保障に目が行きや

すいですね。社会保障は高齢化の流れで予算が毎年増えている一方で、インフラの予算は増えないか削られる傾向にあり、財務省でも、あまりインフラの今後について議論する人が少ない状態です。その意味で私は、逆にインフラに興味をもって研究することが面白いと感じました。

「交通インフラガバナンス」では、今、司会もさせていただいている倉本先生とともに、公営交通の研究をしておりましたが、このときには国交省とも縁もない状態でした。この後、電話でライブでお話いただきますが、ロイヤルカリビアンクルーズの代理店であるミキ・ツーリストで代表をされた上村さんとの出会いが、クルーズにかかわるきっかけとなりました。何か学生を乗せてアカデミーのような企画をしてみないか、ということをご提案くださって、それが今に繋がっているということになります。

● 港湾局様との勉強会

港湾局様との出会いについてですが、2007年に港湾の研究を始めることにしました。交通インフラは、技術的に理系での研究が多いのですが、これからの時代は、インフラも経営の時代であり、また、国の予算



も投入されており、予算・経営の面からどのような仕組みが望ましいのか、つまり、仕組みのあり方について考えてみることにしました。そのとき、後に国土交通省で港湾局長・技監をされることになった菊地様を紹介していただいて、初めて2008年に連絡を取るようになります。

2008年に菊地様を紹介いただいたころは、結構僕が偉そうに質問をバンバンしていたので、仲が良いというほどではなかったのですが、そのうち信頼も生まれ、交通政策審議会港湾分科会に推薦していただきました。このとき、忘れられないことがあります。そのメールを菊地さんからいただいたのが2011年3月11日、そのとき僕はパリのOECDの会議に参加していたのですが、他の参加者から日本はずいことになっているぞと言われて、初めて東日本大震災を知りました。菊地さんからのメールには、日本も大変なことになっている、また、菊地さんはちょうど東北の出身ということもあり、家も大変なんだと書かれていたのは、今でも覚えています。

スマートクルーズアカデミーの変遷 2012-2015

- 2012. 09 レジェンドオブザシーズ(大阪から上海へ5日間クルーズ)
- 2013. 07 サンプリンセス(神戸から釜山を経由して日本海へ5日間クルーズ)
日本のクルーズマーケットについての船内レクチャーを開始
- 2013. 09 ボイジャーオブザシーズ(天津から日本海・北海道を経由して東京へ 7日間クルーズ)
加えて、講師によるレクチャー(日本が直面する国内外の課題について)を開始
参加港湾関係者(クルーズ活性化会議)によるポート紹介を開始
- 2014. 05 ボイジャーオブザシーズ(神戸から沖縄・台湾・九州を経由して神戸へ7日間クルーズ)
加えて、参加学生がチーム毎に社会問題を考える時間を設定。
参加者累積がほぼ100名へ!
- 2014. 09 サンプリンセス(小樽から釜山を経由して神戸まで4日間クルーズ)
加えて、参加学生チームによる社会問題解決のための政策提言プレゼン大会開催
参加者累積がほぼ150名へ!
- 2015. 04 ボイジャーオブザシーズ(横浜・博多から済州島を経由して名古屋・横浜へ 7日間クルーズ)
- 2015. 06 ダイヤモンドプリンセス(神戸から釜山を経由して神戸まで4日間クルーズ)
2ヶ月前から参加学生チームを作成し、乗船前に社会問題解決のための基礎作り
船内で政策をまとめ、提言プレゼン大会開催
参加港湾関係者(クルーズ活性化会議)によるパネルディスカッションを開始
参加者累積が200名超へ!

その後、審議会に参加するようになり、今日お越しいただいて、上村多恵子さんとの出会い、仲良くしていただき、その後もずっとクルーズアカデミーを応援していただいています。

2011年ぐらいのころは、クルーズ振興は、海事局の方で対応されておりました。各地域にはクルーズ振興協議会というものがあり、2003年ぐらいから作られています。その頃は、港湾局はクルーズ振興には直接関わっておらず、クルーズ船が港に入るときに問い合わせに答える程度の関わり方だったと思います。港湾局でももっとクルーズと関わるべきじゃないかという話になり、それで2011年に第1回の港湾局のクルーズ勉強会を私と菊地さんを中心に始めました。そのときに、現在は、港湾法の改正のプロジェクトチーム室長をやられています木村さんに手伝ってもらいました。第2回の港湾局クルーズ勉強会のときに、元局長の山縣さんから、木村さんに、「何か港湾局ももっと関わられるような全国規模の協議会をつくるべきじゃないか」という話が出たようで、これが結局、全国クルーズ活性化会議に繋がっていくということになります。その後ク

ルーズ勉強会を進め、このときにコスタコンコルディアの事件も起きるのですが、いろんなことがあっても、その後、日本でもクルーズが盛り上がりしてきました。

そして、2012年です。本日、カーニバルジャパンの堀川社長にお越しいただいておりますが、プリンセスクルーズは2012年に参入することになります。また、2012年には、皆さん登録していただいている方も多と思うんですけど、関係者向けの「クルーズ客船誘致による地域活性化施策情報共有メール」がスタートしました。発足当時は少なかったのですが、今、登録者数は1000名に到達しておりそれなりに情報共有できる場になっているのかなと思います。

クルーズ振興に向けて、その後も勉強会を継続しました。このときは、今回、お越しいただいている、元港湾局長の高田さんにもお世話になりました。その後も、現在、北陸地方整備局港湾空港部長の久田さんや、現在、港湾局技術企画調整官の石原さんにもお世話になっております。

● S C A の発足

そして、2012年後半には、いよいよクルー

ズアカデミーが出港します。このときは、先ほど紹介しましたロイヤルカリビアンの上村様にお世話になり、レジェンドオブザシーズで初めてのアカデミーを開催することになりました。そのときの参加学生メンバーは、現在、総務省や商社、川崎重工などで頑張っておられます。

そして、2013年です。2012年11月に、全国クルーズ活性化会議が発足し私は顧問に就任していましたが、ちょうど2013年7月からその活性化会議の中で、クルーズを経験していない、各自治体のクルーズ客船誘致担当者にクルーズを体験してもらう機会を作ろうということで、「研修クルーズ」というものが始まりました。2013年に開催した2回目のクルーズアカデミーから、研修クルーズと同時に開催ということで開催させていただいております。

2012年から2015年にかけて、いろいろな船でクルーズアカデミーをさせていただきました。レジェンドオブザシーズ、ボイジャーオブザシーズ、サンプリンセス、ダイヤモンドプリンセス、マリナーオブザシーズ、今日、浜岡社長にも来ていただいておりますけど、コスタビクトリア、コスタロネ

オマンチカ、こういう形でずっと開催させていただいているというわけです。

2016年、2017年、2018年と開催を継続し、コロナ前の2019年には、MSCクルーズのスプレンドィダと、セレブリティークルーズのミレミアムで開催されました。

これまでに500名以上の方に、アカデミーや研修クルーズで勉強していただいたということになります。ここで、このアカデミーの効果について触れたいと思います。アカデミー参加者の中にはそのクルーズで人生が変わったという方も多く、クルーズアカデミーに参加して新婚旅行をしたというようなレポートもいただいております。また、港湾局で学生が政策提言をしたり、この企画に日本港湾協会から企画賞をいただいたり、「卒業生スペシャル」ということで、社会人になった卒業生を集めて、「にっぽん丸」で同窓会をしたりもしてきました。

● コロナ禍での S C A

2020年になると、新型コロナが発生し、クルーズアカデミーの開催は困難となりました。ただ、このようなコロナ禍だからこそ、情報共有の場としてのアカデミーは必要

だということで、アカデミーの開催の場所を船上からオンラインに切り替えて、「クルーズ振興のための情報共有サロン型 ONLINEコンファレンス」というものを始めました。

好評いただいて毎回100人近くの方に参加していただき、その時々情報を共有しました。そのころ、大変お世話になったのが、本日お越しいただいている三島さんです。当日、クルーズ振興室長をされており、コロナ禍で国土交通省のクルーズ室がどういう対応をしているのかについてお話をいただきました。これまでに、合計10回のオンラインコンファレンスを開催し、のべ約1000名の方に参加していただきました。2022年末には、このオンラインの試みに対して、日本港湾協会から企画賞をいただきました。

2022年となり、やはりクルーズ船上での交流が大事だということで、いまだ、クルーズ船は動いておりませんでしたので、フェリーに場所を移して、フェリーをクルーズのように楽しむという企画を始めました。単純な往復のフェリーでも実際一つの寄港地を2泊3日で楽しむという体験ができま

す。最近ではクルーズフェリーと言われるように、フェリーもクルーズのように楽しめるということもあり、その体験をしましょうという企画を行いました。全国クルーズ活性化会議の事務局を務める神戸市さんにもお世話になり、前回は、スマートクルーズアカデミーと研修クルーズの企画として、宮崎カーフェリーの新造船を体験するという企画をおこないました。

ちょっと駆け足になりましたが、私のアメリカでのクルーズとの偶然の出会い、その後、クルーズ船社や国土交通省港湾局との出会い、港湾局でのクルーズ勉強会の開催、そして、そこでの議論が全国クルーズ活性化会議の発足のきっかけとなり、港湾局の方にも応援してもらいながら、ここのクルーズアカデミーを10年間やってこられたということを振り返らせていただきました。もちろん、ここまでこられたのも皆様のおかげなので、感謝しかありません。今後も応援していただければ嬉しく思います。ご清聴ありがとうございました。

スマートクルーズアカデミーの変遷 2016-2019

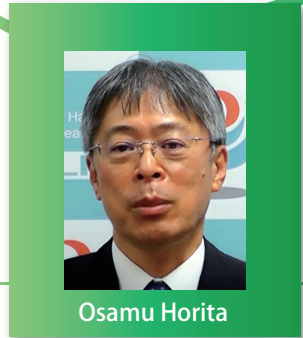
- ・ 2016.05 マリナーオブザシーズ(横浜から高知を経由して上海へ 5日間クルーズ)
- ・ 2016.08 ダイヤモンドプリンセス(横浜から釜山、鹿児島、油津、高知、清水を経由して横浜へ 8日間クルーズ)
- ・ 2016.09 コスタビクトリア(金沢から境港、釜山を経由して福岡へ 4日間クルーズ)
- ・ 2016.05 コスタネオロマンチカ(舞鶴から金沢・境港・釜山・福岡を経由して舞鶴へ 6日間クルーズ)
- ・ 2017.09 ダイヤモンドプリンセス(横浜から釜山、清水を経由して横浜へ 6日間クルーズ)
- ・ 2017.11 スーパースターバゴ(大阪・横浜から清水、鹿児島、釜山を経由して大阪・横浜へ 8日間クルーズ)
- ・ 2018.05 コスタネオロマンチカ(神戸から釜山・福岡・新宮・東京を経由して神戸へ 8日間クルーズ)
- ・ 2018.11 MSCスプレンドィダ(横浜から上海へ 4日間クルーズ)
 - ・ 参加者累積がほぼ500名に!
- ・ 2019.06 MSC スプレンドィダ(横浜から上海へ 4日間クルーズ)
- ・ 2019.09 Celebrity ミレニアム(広島から金沢へ 5日間クルーズ)
- ・ **新型コロナウイルスの発生 => フェリーを用いた新たなアカデミーへの挑戦**
- ・ 2022.01 名門大洋フェリー(大阪から新門司を往復 3日間クルーズ)、
- ・ 2022.05 宮崎カーフェリー(神戸から宮崎を往復 3日間クルーズ)
 - ・ 参加者累積は665名!

クルーズ振興のための情報共有サロン型ONLINEコンファレンス

開催経緯

回	開催日	開催テーマ	参加登録者数
1	2020年5月1日	寄港再開の取り組み①	80
2	2020年5月29日	寄港再開の取り組み②	86
3	2020年7月31日	クルーズ再開の取り組み	116
4	2020年9月28日	クルーズガイドライン策定	102
5	2020年11月6日	邦船クルーズ再開PART1	92
6	2020年12月18日	邦船クルーズ再開PART2	81
7	2021年5月28日	感染症に対する国際的対応	127
8	2021年7月30日	邦船クルーズでの発症事例	99
9	2021年11月12日	クルーズ再開(世界の動き)	92
10	2022年3月18日	クルーズ再開最新情報	101
			976

Message for 10th Anniversary



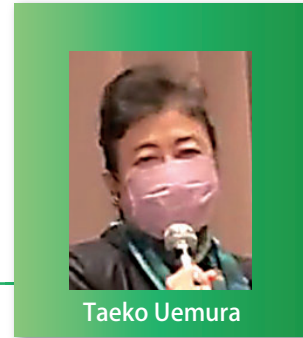
Osamu Horita



Hirohide Kamimura



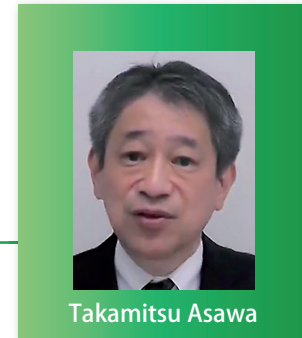
Satoru Horikawa



Taeko Uemura



Michio Kikuchi



Takamitsu Asawa



Masayuki Takada

国土交通省港湾局局长

堀田 治 さま

(録画メッセージスピーチ)

スマートクルーズアカデミー10周年記念式典の開催、誠にありがとうございます。さて、ご存知の通り、2022年11月15日に斉藤鉄夫国土交通大臣から日本での国際クルーズ船の受け入れ再開を発表させていただきました。2023年3月から日本で国際クルーズの本格的なリスタートとなる予定であります。私としてはクルーズ船寄港による地域経済効果を大きくなるように取り組んでいきたいと考えています。

例として一つ目は、クルーズ船の寄港地への地元産の提供機会の増加です。寄港地周辺で地域食材をクルーズ船へ積み込み、寄港地での経済効果を最大化していく取り組みです。二つ目は上質な寄港地観光ツアーです。日本には魅力的な寄港地として離島や瀬戸内海を含めた世界に誇れる観光資源が未だ眠ったままとなっております。日本において安心してクルーズを楽しむ環境作りをさらに進めるとともに、国際クルーズの再開においては、円安という経済環境を最大限生かしながら、日本がアジアのクルーズ市場を牽引していきたいと考えております。

元ロイヤルカリビアン日本代表

上村 博英 さま

(LIVEメッセージスピーチ)

この記念すべく大変おめでたい式典に出席させていただいた赤井先生に厚く御礼申し上げます。さて今からさかのぼること約15年、ある国際会議場にて赤井先生とお会いし、水平線を追い求めるかのごとくクルーズに対するの想いを熱く語られておりました。15年前にお伺いした赤井先生の想いの一部が具現化され、その業績の一部が港湾協会企画賞の栄誉となりましたことは疑う余地もありません。ご列席のみな皆様からもご賛意いただけると存じます。赤井先生、クルーズアカデミーの10周年、誠にありがとうございます。本日ご列席のみな皆様から力を吸収され、次の10年へ向けて頑張ってください。

JICC会長

カーニバル・ジャパン代表取締役社長
堀川 悟 さま

スマートクルーズアカデミー10周年おめでとうございます。2012年日本のクルーズ人口は22万弱から、2019年には35万人まで伸びています。欧米ではクルーズというのは旅行手段の一つで、お客様に選択肢

の一つとして選んでいただいています。日本でも若い方にクルーズにのっていただくことで、リーズナブルな値段で楽しい経験をしていただけます。若い日本の方に認知いただく手段として、このスマートクルーズアカデミーは非常に有効な手段ではないかと思えます。

11月15日、日本政府の方から外国船のクルーズ再開が発表されました。皆様のおかげで、ようやくクルーズが再開することができます。皆様と一緒にクルーズ業界が発展していくように力を合わせていければ幸いです。

関西経済同友会 常任幹事

上村 多恵子 さま

まず10周年って言うと非常に大事ですよ。立ち上がりから10年続けるっていうのは本当にエネルギーの要ることであると思います。先ほど赤井先生からご紹介いただきましたように、私は赤井先生と2011年に出会いましたが、お話の中でクルーズの話になりまして、経営者の方々や企業の方々も引き連れて、スマートクルーズアカデミーに参加されませんかという誘いを頂きました。

クルーズというのはクリスマスと正月と一緒にやってきたかのようでとても楽しい

です。そして、スマートクルーズアカデミーの研修は、クルーズの楽しみ方をはじめ、港の状況や、港の活性化、日本経済への提言も含め大いに勉強し、船内で楽しみから学びまで、ぎゅっと詰まったものです。それらを、アレンジされている赤井先生のこのエネルギーは一体どこから出てくるのかと私はいつも不思議に思っております。スマートクルーズアカデミーがこの先20年30年と続けていくかぎり参加したいなと思っております。どうぞよろしく申し上げます。

元国土交通省 港湾局長・技監

菊地 身智雄 さま

(録画メッセージスピーチ)

私も赤井先生から感化されまして、2年前にクルーズ船でクルーズを体験しました。とても素晴らしい体験でした、すっかりファンになりました。ちょうど私が港湾局長しているときには、赤井先生との意見交換の中で、もう少しクルーズを日本定着させる必要があるだろうということとなり、そのための仕組みが必要だということで、仕組や法律などを作ってきました。

残念ながらコロナの問題が発生し、クルーズが止まった状況になっていましたが、ご存じの通りの嬉しいニュースも入っ

てきました。私が局長のときには、スマートクルーズアカデミーに参加された皆さんから、日本のクルーズ政策こういうふうに進めるべきだ、という素晴らしい政策提言もいただきました。そうした提言は国土交通省のクルーズ政策にも大きく生かされていると思っています。

元国土交通省 港湾局長

浅輪 宇充 さま

(録画メッセージスピーチ)

私が港湾局長を務めていた頃はコロナ禍にあり、感染症対策のガイドラインに基づき、国内クルーズの運航再開が本格化していく時期でありました。このガイドラインの作成にあたっては、赤井先生にもご尽力をいただきました。

一番多い年では250万人を超える訪日クルーズ旅客がりましたが、コロナ禍ではゼロとなってしまいました。このたび、2022年11月15日に国土交通省から、2023年から日本における国際クルーズの運航再開という大変に明るい発表があったと伺っております。利用者が本当に待ち望んでおり、そして全国の港町の地域振興、観光産業の迅速な回復に大きく寄与することになります。本日ご参加の皆様方におかれても、引き続き我が国のクルーズ振興にご協

力をお願い申し上げます。本日は誠にありがとうございます。

元国土交通省 港湾局長

高田 昌行 さま

クルーズアカデミー運営にご尽力されてこられた赤井先生とご関係の皆様様に心から敬意を表します。さて、財政審における厳しい赤井先生がクルーズとなると仲間になります。今日の祝賀会もお互いが立場を越えて楽しむ会なのだと思います。

クルーズ訪日客が17万人であったクルーズ時代初期に、クルーズアカデミーやクルーズ活性化会議でも頑張っていたので、「クルーズ100万人時代」を掲げて5年目に253万人となりました。コロナ禍で逆風を浴びましたが、クルーズ船は宝船です。夢と希望を運び、地域に元気をもたらします。

皆様のご健勝、ご多幸を祈念するとともに、クルーズを通じて、一緒になって日本を元気にしていくことを声高らかに宣言し、杯をあげさせていただければと思います。



OBOG Message

元北九州港担当

菅 優子さま 津田 優子さま

10周年おめでとうございます。様々な苦労があったと思いますが、ぶれずに事業を継続されたこと、本当に素晴らしいです。ここで育った方々がそれぞれのコミュニティを作られているのも素敵ですね。次の10年も皆でお祝いできることを楽しみにしています。



元横浜港担当

荻原 浩二さま

研修クルーズでは乗船以外にも色々な面からクルーズを考える機会ができ、自治体職員にとって大変貴重な機会だといつもありがたいと感じています。クルーズ担当は離れても、今後もアカデミーの発展に期待し、協力していきます。

元高松港担当

入江 啓輔さま

私は2013年からクルーズを5年間担当しました。当時は他港の皆さんと共に日本の港を盛り上げるためにシートレードに参加し、また船が来る際の歓迎やその課題点など、夜遅くまで議論した覚えがあります。

元神戸港担当

杉浦 裕幸さま

SCAは、学生の皆さんに加えて学識経験者、港湾関係者、船社等が各得意分野を持ち寄



て、クルーズ人材の育成、市場の拡大等に取り組むという枠組みであり、DXを先取りしたような新鮮さを感じます。今後20年30年と続くことを願っております。

甲南大学OG

岡本 紫音さま

私は計2回クルーズに乗船してその魅力に惹かれ、卒業論文でもクルーズの観光戦略を研究し、卒業旅行では地中海クルーズに参加しました。SCAを通してより多くの方々に、クルーズの良さや魅力を感じていただきたいと思います。



甲南大学OG

長谷川 葵衣さま

SCAの経験で、クルーズは富裕層が乗る物だという印象が変わりました。全国から集まった学生とチームを組み、地域活性化についてプレゼンを行い、大学教員や市役所職員の方々からコメントいただいたことは、普段の学内のプレゼンに対するフィードバックとは違う体験でとても印象に残っています。



甲南大学OG

大澤 菜々子さま

普通の大学生活を送っているには絶対に体験出来なかったクルーズ乗船で、他大学の方と地域活性化や港の振興クルーズについて語り合えたことは一生忘れられない体験となっています。自分自身もクルーズにまた乗れるよう頑張っていきたいと思っています。



大阪大学OB

竹中 一真さま

2013年にボイジャーオブザシーズに乗船しました。普段日本から見ている海の向こう側にはアジアの国々が広がっているという当たり前のことをとても新鮮



に感じたことを覚えています。国境を超えて同じクルーズ空間を一緒に楽しむという経験を大学時代に積めたこともとても貴重なことでした。

赤井ゼミOB

光橋 遼さま 渡邊 隆太さま
中井 大生輝さま

光橋：2021卒で3回SCAに参加した3人です。SCAでどんな経験をして、どんな気づきが今に活かされているかを話します。



渡邊：クルーズの魅力は「ならでは」の体験ですね。フォーマルな格好をしてデッキ屋上でコンサートを楽しみ、交流する。一気に世界観が広がった感じがして、そのときのワクワク感は今でも覚えています。あとはのんびり流れる時間ですね。船の上だともう周り、海しかないし心から無になれて時間を味わうっていう感覚になるんですよ。



中井：会ったこともない人とオンラインツールを使ってプレゼンを完成させたのも貴重な経験でしたけど、この後カフェやダンスとかをプレゼンチームメンバーと一緒にずっと過ごしたことが印象的です。その経験が社会人になっても生きていて、職場の人と仕事だけの関係で終わらず、趣味を共有しプライベートでも付き合いが生まれています。



渡邊：また、クルーズで集まりたいなって思うよね。

中井：同窓会をできたらいいよね。1回乗っているとポジティブにリピートしたいってなるので。

光橋：1回乗れば次も乗りたい。だからこそ学生時代に乗船することが重要って3人とも思いましたね。これが我々からのメッセージです。

Guest Speech

クルーズ10年と、コロナと共生した新たなステージのクルーズへの挑戦
JICC副会長 シルバーシークルーズ日本・韓国支社長 糸川 雄介 さま

スマートクルーズアカデミー（以下、SCA）10周年おめでとうございます。JICCのガイドライン有識者会議でもお世話になり、ありがとうございました。さて、クルーズのこれまでとこれからですが、映像のコスタ・アレグラ、ラプソディ・オブ・ザ・シーズ、サンプリンセスは、欧米各社が日本市場参入時に配船をした船です。コスタ・アレグラは28,000tの小さな船でした。コスタクルーズは、2006年に、その後の上海万博と北京五輪の開催を念頭に香港にオフィスを開設し、初めて外国のクルーズ船がアジアに定期で配船しました。2007年、ロイヤルカリビアンインターナショナルがシンガポールにオフィスを開き、2008年にはMSCクルーズジャパンが開設されます。同年には、ロイヤルカリビアンが中国発着の日本寄港を開始し、2010年、初めて欧米船社による日本発着を行いました。映像でご紹介しましたように、2012年までこのレジェンド・オブ・ザ・シーズでロイヤルカリビアンは日本市場に進出し、その年に第1回SCAが開催されました。同年にはカーニバルジャパンが設立され、2013年はサンプリンセスで9回もの日本発着クルーズがあり、2014年は、サンプリンセスとダイヤモンド

プリンセスが投入されました。ロイヤルカリビアンは2013年からボイジャーオブザシーズを配船し、ボイジャーでもSCAが行われています。2015年にコスタクルーズの日本支社、2016年にはノルウェーファンクルーズホールディングスジャパンが出来て、2018年にはMSCスプレンドリダが日本発着を行い、日本市場はプリンセス、コスタ、MSCの3強で拡大局面に入り、日本人のお客様を中心としたクルーズ市場になっていきました。その間、中国市場は、いわゆるチャイナリスクに翻弄されながら、ロイヤルカリビアン、コスタ、MSCの3強で拡大が進みました。また、欧米人中心のセレブリティクルーズやポーランドアメリカが日本発着を始めると、フライ&クルーズとはいえず船が来ますから日本人のお客様も増えます。2023年からは日本市場が再スタートします。日本への寄港回数は、2012年の476回から2019年の1932回へと約4倍に増加していたわけですので、2019年水準に早く戻ることがクルーズ業界全体の目の下の課題となります。ただ、2019年の寄港回数の7~8割を占める中国市場は2024年から2025年になると言われています。これへの対応はチャイナリスクを今後どう考える

かという点で試されているのかなと思います。今後の日本市場ですが、2023年3月にまず再開にこぎつけることです。復活フェーズにおいては、業界全体でのステークホルダーにクルーズ市場を理解してもらわねばなりません。そして拡大フェーズですが、外国船社の日本への配船意欲は衰えていません。私見ですが、業界としては一段階上の地に足のついた業界の成長が必須になると思っています。再開・復活・拡大を今までとは少し違う形で進めるという意味では、「官学民」の連携強化、そして次世代人材の育成が肝心です。SCAの枠組みもまさに重要な役割を担うことになります。ぜひ卒業生に向けてシルバーシークルーズによるラグジュアリーSCAを企画して頂きたい。10年後、私どもは多分リタイアしているかと思いますが、本日の何倍もの関係者とともに、再びこのような場でお祝いしたいと思っています。今日はお招きいただきありがとうございます。そして本当におめでとうございます。





Anniversary Commemorative Cruise 瀬戸内海汽船 シースピカ

記念式典の翌日は、式典会場の前の桟橋から、記念クルーズ(第20回スマートクルーズアカデミー)として、シースピカをチャーターし、瀬戸内の島々をめぐるしました。

瀬戸内海汽船株式会社 代表取締役社長 仁田 一郎 さま

SEA SPICAは、瀬戸内シーライン株式会社(瀬戸内海汽船グループ)が運航する「せとうち観光型高速クルーザー」である。瀬戸内海を航行する客船の多くが本州と四国をつないでいる中、SEA SPICAの航路は広島港(宇品)と三原港を結び、大久野島や瀬戸田、下蒲刈島、御手洗の町並みなどに立ち寄り、島めぐりに適した「瀬戸内しまたびライン」(航路名称)となっている。したがって、船内の雰囲気は旧来の高速船と大幅に異なる。例えば、座席はソファ型で船窓からの景色が見えやすい方向で設置されているほか、2階にはテラス席も設けられている。SEA SPICAは、船舶共有建造制度活用

による「国内クルーズ船」の適用第一号案件であり、JR西日本グループと瀬戸内海汽船グループが協同で設立した株式会社瀬戸内島たびコーポレーションと鉄道・運輸機構の共有船となっている。SEA SPICAにとっては、島めぐり観光というコンテンツが不可欠であり、コンテンツの充実には航路周辺の地域との連携・協力が欠かせない。今後は、島や船でのワーケーションやサイクリングなどの体験型コンテンツを増やしていきたい。現在、島と島をむすぶ「橋」に着目した観光ツアーの可能性についても検討している。

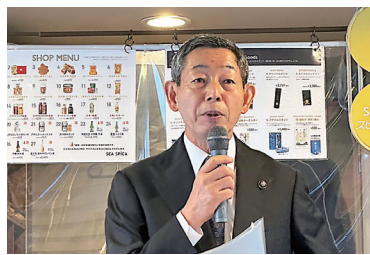
呉市長 新原 芳明 さま

はじめに、呉市の紹介をしたい。呉は言わずと知れた戦艦大和の母港であるが、そ

の理由は、瀬戸内海の地形と呉の位置にある。瀬戸内海は島が多く浅瀬も多いため、大きな艦船が通過できる航路は限られており、瀬戸内海の真ん中に位置する呉からは、航行する艦船がすべて見渡せる。そのことから、今でも海上自衛隊呉基地や海上保安大学校が立地している。戦前は「海軍さん」の町として非常に栄えていた呉は、戦後には海軍工廠の技術を活かした重工業で日本の経済成長を支えることとなる。現在でも、造船技術を活かして航空産業に関わる企業も立地している。本日SEA SPICAが寄港する予定の御手洗地区(大崎下島)と下蒲刈島はどちらも呉市であり、瀬戸内海の広い範囲が呉市に属しているため、来年度に計画されているポナン社のクルーズには大きな期待を寄せているほか、ラグ



瀬戸内海汽船社長 仁田 一郎 さま



呉市長 新原 芳明 さま



せとうちクルーズ総支配人 小林 敦 さま



SEA SPICA：瀬戸内海のさらなる活性化を目指す皆さんに見送られて

ジュアリークラスのクルーズの誘致に市としても積極的に取り組んでいきたい。本日はあいにくの雨天だが、外国から訪れた方にはこの景色が「墨絵のように見える」とのこと。ぜひ景色を堪能していただきたい。

株式会社せとうちクルーズ 取締役 総支配人 小林 敦 さま

「ガンツウ」とは、瀬戸内海近郊で食されている蟹の名前で、瀬戸内近郊の方に親んでいただきたいという想いを込めて命名した。2017年に就航し、今年で6年目を迎えているが、日本人だけでなく外国人からの予約も増えている。「海の上に漂う旅」というオリジナリティの高いスタイルが受け入れられ、定着してきているようだ。「海の上に漂う旅」について説明したい。本船の分類はクルーズ船であるが、当社としては「海の上の船宿」というイメージでサービスを提供している。したがって、出港後の寄港はなく、3~4日全てを船内で過ごすこととなる。そのため、食事には大変力を入れている。瀬戸内海では、昔から船上で

他の船から食材を直接買い付けていたようだが、本船で提供される食材もそのようにして買い付けている。乗船客自らが食材を選ぶことができるだけでなく、調理方法も選ぶことができ、それぞれ異なった料理を提供することもできる。また、「海の上の船宿」のイメージに合った船にするため、木材をふんだんに使用した船体になっている。今後、瀬戸内海を未来につながるような海にしていきたいと考えている。

寄港地紹介1(御手洗)

寄港地研修では、12~15人程度のグループに分かれ、御手洗地区(大崎下島)の街歩きを楽しんだ。御手洗という地名は、菅原道真が大宰府に流される途中に手を洗った井戸があるという逸話に由来しており(諸説あり)、地区の中には御手洗天満神社が静かに佇む。御手洗の発展は江戸時代に入ってからである。風待ち・潮待ちの港として多くの船が寄港するようになると大きく栄え、豪商も多く誕生した。明治以降に、風待ち・潮待ちが必要なくなると港としての役割を終えたものの、かつての賑わいがうかがえる町並みが残っていたため、近年再び注目されるようになった。特に、豪雨の影響を調査した際に、その町並みが専門家に評価されたことが大きい。江戸、明治、大正時代の建物が多く現存していることから、国の重要伝統的建造物保存地区に選定されているほか、4年前には日本遺産にも認

定されている。インバウンド対応として、単に案内板を設置するだけではなく、スマートフォン専用の多言語観光案内サイトへのアクセスを促す「多言語おもてなしタグ」が設置されていた。一方で、御手洗地区の人口は減少する一方であり、空き家対策が大きな課題となっている。

寄港地紹介2(下蒲刈)

下蒲刈島でも、下蒲刈ガイドの会の方から説明を受けながら街歩きを楽しんだ。下蒲刈島は春蘭が自生していたことから「蘭島」とも呼ばれ、江戸時代には朝鮮通信使の宿泊地の一つでもあった。江戸時代には朝鮮通信使が12回来日しているが、そのうち11回は下蒲刈島に宿泊したとの記録が残る。よって、武家屋敷や御番所などの木造建築が建てられ、それらが今も残っている。一方で、御手洗地区(大崎下島)と同様に、明治以降に港としての役割を終えると次第に寂れていくことになる。蘭島閣美術館は、観光による島の活性化を目指して建てられたもので、寄港地研修で立ち寄った際は、立体切り絵アーティストの作品が特別展示されていた。繊細な立体切り絵に多くの参加者が感銘を受けていた。なお、蘭島閣美術館をはじめ、回遊式庭園で有名な松濤園、御本陣跡、御番所跡、朝鮮通信使宿館跡など、多くの文化施設が港付近に立地しており、街歩きには非常に適している。



下蒲刈：素晴らしい風景に加え、芸術作品も楽しむことができました。



御手洗：ガイドの説明とともに、これまでの歴史を学ぶことができました。

