

呉市・広島大学 Town&Gown 構想キックオフシンポジウム 講演

令和5年9月13日（水）

瀬戸内海汽船株式会社 仁田 一郎 代表取締役社長

「瀬戸内海を活用したクルーズ戦略展開」

皆さんこんばんは。瀬戸内海汽船の社長の仁田でございます。

本日はこの Town&Gown 構想のキックオフシンポジウムでお話する機会を与えていただきましてありがとうございます。

世の中の公共交通というのは本当に、今、厳しゅうございまして、バスや電車、軌道系、海上もそうです。なかなか公共交通の維持が難しい中で、何とか新しい技術開発を通じて、維持できる方法がないものだろうか、日々模索しておるんでございますが、そういうときにこの Town&Gown 構想を、呉市と広島大学さんがやられるという新聞記事を見まして、何か一緒にできるんじゃないかということで、手を挙げさせていただいたのがきっかけでございます。

本日は、瀬戸内海を活用したクルーズの戦略ということですが、定期航路、旅客船を維持しながら、クルーズをどう展開していくか、幅広く今後の方向性を考えていきたいと思っております。あるいはこの Town&Gown 構想に何を期待するのかというところまでお話しさせていただければと思います。

これはですね、我が社の航路図なんですけれども、昭和20年のものが出てきました。これ20年代の航路図なんですけど、瀬戸内海の島々を結んだり、本土と四国を結ぶ航路というのが、網の目のようにあったんです。ところが、橋ができて、ほとんどの航路がなくなってしまいました。現在はここにあるように広島と江田島、あるいは広島と呉、松山を結ぶというような航路しか残ってないというのが現状でございます。

本四架橋ができたときに、我々船会社の役割というのも大きく変わってきました。橋がない時代にはとにかく移動の手段であったんですが、これからは移動の手段だけでは駄目で、楽しめる船旅、高付加価値化をしなくちゃいけないということで我々取り組んできました。クルーズ船「銀河」もそうです。レストラン船ですね。それから道後温泉に「道後館」というホテルを作りました。それから「星ビル」というのを広島につくりまして、当時、コーヒー一杯300円ぐらいの時に、1,500円のコーヒーをお出しする、いわゆる高付加価値のビジネスの実験をするというようなことをやらせていただきました。

あるいは、我々はただ単に港と港を結びつけるだけじゃなくて、結んだ両地の交流が盛んになるように、いろんな活動をしていこうという思いで経営をしているわけでございます。地域連携の割引だとかスポーツ交流割引、婚活割引なんていう制度も持っております。

クルーズというものについて、皆さんいろんなイメージがあると思うんですが、大きないわゆる宿泊型のもので、完全に泊まれるような宿泊型のものから、あるいは定期航路自体もクルーズとして考えていいんじゃないか、あるいは定期航路で使っている予備船、ドックの時に使う予備船を使ったり、あるいは小型の専用船を使ってクルーズをやる、こ

ういうぐらいに分類されると思うんですが、今日はとりあえず宿泊型は置いておきまして我々が現実にやっていること、これからやりたいことというのをお話ししたいと思います。

まず、定期航路ですね、広島と呉と松山、カーフェリーと高速船が就航しているんですが、フェリーがもう古くなったということで新しく代替することになりました。この航路は、トラック、貨物輸送もありますし、学生さんも乗られるしビジネスの方も乗られる。あるいはお年寄りの方、女性の方も、いろんな方が乗られるんです。そういう皆さんに船旅の楽しさを味わってもらうような船を作らなくてはいけないということで、社内でプロジェクトを作りまして、社員全員が知恵を絞って、つくったのが次の「シーパセオ」という船です。

これは、コンセプトをパーク・オン・ザ・瀬戸内海、「瀬戸内海の移動を楽しむ、みんなの公園」というふうにしました。瀬戸内海国立公園、来年で90周年になるんですね。そういう瀬戸内海を楽しみながら、公園のような位置付けでありたい、いろいろな人が自分の好きな場所を見つけて、船を楽しんでいただく、船旅を楽しんでいただくという思いでつけました。マークがあると思うんですけども、このシーパセオのマーク、これはハートが3つ並んでいます。広島と呉と松山を海で繋いでいる、こういう意味なんです。結びつけた三つの町の交流が盛んになるようにという意味を持ってつけました。

これができてから一つ変わったことは、広島と呉の間は45分間なんですけども、この区間だけ乗られる方も結構増えてきました。ちょうどいいミニクルーズなんですね。広島をお昼前に出て、呉に着く間に艦船めぐりもできるし、かなりの確率で潜水艦が走っているところに遭遇するんです。45分にこれだけ詰め込まれた、ミニクルーズコースというのは、世界、日本にも例がないぐらいいいところだと思います。

船内にもいろいろな場所がありまして、ビジネスの方、それから靴を脱いでくつろぎたい方、寝転がる方、それから前はパノラマシートになっていまして、前の景色が見えます。あるいは一番後ろが引き波の離れといいまして、船の引き波を見ながらぼけーっと過ごす、こういうパターンもあります。こういう形で、定期航路自体もクルーズに仕立てあげてしまおうということでございます。

それから、予備船や専用船を使ったクルーズについてでございます。これ「シースピカ」という船を作りました。先ほどもお話がありましたが、瀬戸内海の航路って南北とか島と島を結ぶというのはあるんですが、なかなか東西の航路っていうのは難しいんですね。

我々もこれは何度も挑戦してきました。古くは1970年、大阪万博があつて、それが終わって新幹線が岡山まで来ました。その時に、国鉄さんで、ディスカバージャパンというのが始まりました。それをきっかけに、広島と大三島を結ぶ航路を臨時航路でやりました。当時、STSラインと言いました。(S)素敵な(T)旅(S)瀬戸内海、これを繰り返してやっておりまして、海外のお客さんにも非常に受けていたんです。ただ、やっぱり季節性があるのと、専用船じゃなくて予備船を使った関係でなかなか定着しなかった。何とかこれを定着させたいなということで作ったのが3者協定です。

JR西日本さんのグループと、国土交通省さん、それから我々のグループで3者で協力して、こういう東西の航路を盛り上げていこうという協定をいたしました。ちょうど、いろんなプロジェクトが進んでいまして、いわゆる船を共有で造る鉄道運輸機構というのが

あるんですけども、ここもクルーズ船も共有できるという制度ができて、その第1号に取り上げていただきました、あるいは国交省さんのC to Seaプロジェクト、海を身近に感じようというプロジェクトにも参加、あるいは、各市町にもいろいろご協力いただきまして、立ち寄る市町のすべての首長さんにも出席いただきまして、非常に期待の大きさを感じました。

こういう船を使いまして、旅行商品を作り、新聞折り込みをするんですけども、定期航路やこの航路を使っているいろんなパターンを作るんです。日帰りであったり、宿泊したり道後温泉に泊まったり、いろんなところへ行く。こういうのをクルーズとしてやっております。先日のG7サミットの時には、首脳の方、あるいはパートナーの方にもシースピカを使っていただきまして、好評を博したところでございます。

我々の団体、旅客船協会もいろんな取組をやっております、サイクルパス、サイクリングですね。自転車を船に乗せるときには割引しよう、あるいはキャンパークルーズ、キャンピングカーを、フェリーに載せるときにはまた割引制度があったりします。それから御船印。これはいわゆる御朱印のようなものでして、船ごとにこういうスタンプがありまして、それを全国を回りながら集めるというパターンもございます。

それからナイトクルージング。これは広島市と一緒にやっているんですけども、広島もやっぱり、ナイトタイムエコノミー、泊まった方が夜に楽しむ企画が少ないということで、広島を中心とした航路は2,30分の航路が多いんです。夕方ですね、乗ってそのまま戻ってくると小一時間になりますので夕日を見ながらビールでも飲んで、また食事は別のところで、市内でもらうと、こんな試みもやっております。

先ほどのクルーズ、これからどういうふうに展開していくかという方向性なんですけども、私は二つの方向性があると思います。まず一つは、船を維持する仕組み、それから瀬戸内海の魅力アップ、周遊する仕組みというのをやる必要があるんだと思います。

船を維持する仕組みなんですけども、なかなかクルーズというのは、採算性が低いんです。やっぱり定期航路がしっかり元気でなくちゃいけない。その予備船、その力でもってこういうクルーズ活動をしていくというのが大事だと思っています。そのためには、定期航路は動く橋として、社会インフラとしてやっぱり整備することが大事だと思っています。最近、上下分離方式なんかも出てきました。あるいは災害対応、病院船にもなるということで、船の重要性があると思います。5年前に呉の災害があった時にも、道路、鉄道も高速道路も全部寸断されたとき船しか残らなかったんです。こういうのも、船があればこそということで、そういう災害協定なんかを結びながら援助していただき船を維持していくということもあると思います。

それから、我々の瀬戸内海の航路っていうのは橋との競争をしています。橋の通行料金も、どんどん安くなる方向にいつていきますけれども、例えば、通過する車は高く料金をいただいて、島に降りてお金を使った車には割引をする、こんな仕組みを考えれば、船とも共存できるんじゃないかと。これはE T Cの2.0っていう仕組みを使えば簡単にできる話なんです。

あと、Town&Gown構想とどういうふうに関連したいか、これは私の勝手な思いでございまして、こんなことができるんじゃないかなと思っています。コロナと燃料高騰によって旅客船は本当に大変なんですけども、今、無人航行の話、MEGURIプロジェクトなん

かも出てましたが、こういう運航支援のシステムを開発していただいて、うちの船でもぜひその実験の場に使っていただきたい。それで、陸上からのモニターも含めて、こういう仕組みを作りながら、省力化のための法律改正、あるいは実用化に向けてやっていきたい。

それから省エネ船の開発。やっぱり船を省エネ船にすることによって、二酸化炭素の発生を抑える。それで浮いたものを、カーボンオフセット、Jクレジットに置き換えて、そういうのに関心があるところを買ってもらおう。それをやることで、船の代替が進むというようなシステムも、ソフト面としてぜひ一緒に開発できたらと思います。

次に、瀬戸内海の魅力アップと周遊の仕組みづくり。やっぱり瀬戸内海をいろいろな船で行き来して楽しんでもらうためには、体験メニューが大事だと思います。いろんなメニューがありますので、これをもっともっとブラッシュアップして、島へ降りて島で楽しんでもらうというのが大事だと思います。

やっぱりサイクリングっていうのも一つのテーマですね。今、しまなみ海道も世界一のサイクリングルートと言われて、サイクリングの自転車は通行料を無料にしているんですけども、これ私はもったいないと思うんです。例えば、島で農作業のお手伝いをしたら、橋を無料で通れるとか、そういうテーマ性、物語性を持って、クエストを完了したら無料で通れる、こうすれば、滞在時間も長くなるし、思い出もできるしということになるんじゃないでしょうか。

あと、これは私の持論なんですけども、瀬戸内海全体は一つのテーマパークとして開発すべきだと。クラブメッド、地中海クラブというのがあるんですけども、まさに「クラブセト」ですね。電車やバスや船、あるいはレンタサイクルなどをしっかりセットにして、それらが共通で乗れるようにする。そういう仕組みを作ることによって、瀬戸内海全体が活性化すれば、いろんな船で島を回るといえることが、やりやすくなるんじゃないでしょうか。

修学旅行とか、そういうものの活用も必要だと思うんです。琵琶湖でフローティングスクールをやっているんですね。これは滋賀県が船を持って、小学校5年生に乗ってもらいます。これで小学生が、琵琶湖の水を汲んでいろいろ実験したりして、琵琶湖を綺麗にしようという思いを持ってもらおう、そういう形で、瀬戸内海もそういう船があってもいいじゃないですか。各県がお金を出しあって、瀬戸内海の船というのを作って、子供たちの教育、あるいはクルーズ船として活躍する。

あるいは、パイレーツオブカリビ안의ロケを誘致、そういう世界的な映画を誘致しても面白いと思います。

最後に、観光面でも、Town&Gown 構想といろいろ連携できるんじゃないかと思っています。例えば、新しい燃料、水素とかいろいろありますけども、そういう新しい船を開発して、大和ミュージアムのアトラクションとして運営する。未来の船を開発、開発の過程も含めて、大和ミュージアムの展示、アトラクションにしてしまう、こういうのもいいのではないのでしょうか。

それと、これはあんまり考える人はないと思うんですけども造船と自動車産業が同じ県に集積しているというのは本当に珍しいことなんですね。呉の造船と、広島自動車産業、これがコラボレーションして、例えば水陸両用車のようなものを開発したらどうでし

よう。世界中が今、洪水だけですよね。いわゆる、その時の救助とか移動、物資の移動もいわゆる船とバス、車と一緒にしたようなものを開発して、世界中で、広島・呉発のそういう水陸両用車が走り回る、こんな世界も私の妄想でございますが、一緒にできたら面白いんじゃないかなと思います。

ご清聴ありがとうございました。