

キュナード・ライン



WORLD'S CRUISE OPERATORS ⑩ — CUNARD LINE

by Michio Yamada

山田 勉生 (日本海事史学会理事)

1月12日デビューした世界最大の客船クイーン・メリー2 Queen Mary 2。キュナードとしては1977年以来の新造船であった。(J.G.T.Motte / www.marine-marchande.com)

キュナード・ラインは世界屈指の老舗会社である。

ハリファックス出身の企業家サミュエル・キュナードが北大西洋航路を開業したのは1840年。この年の7月4日、リバプールから処女航海に就いた木造汽船ブリタニア Britannia は、12日10時間かけて大西洋を横断し、ハリファックスを経てボストンに到着した。

以来160余年。同社は常に客船界に君臨し、世界をリードしてきた。「キュナードの歴史がすなわち世界の客船史である」といっても過言ではない。

その伝統に裏打ちされた格調高いサービスと、北大西洋航路へのこだわりは、第2次大戦後、名船クイーン・エリザベス2 Queen Elizabeth 2 (QE 2) に引き継がれた。そして今、21世紀の巨船クイーン・メリー2 Queen Mary 2 (QM 2) がこれを受け継ぎ、キュナードの新時代を築こうとしている。

QE 2がディーゼル電気推進システムを導入

北大西洋航路に対するキュナードのこだわりを端的に示しているのは、QE 2のハイスピードである。

QE 2の巡航速力は28.5ノット。これは往年の北大西洋航路客船の標準スピードを踏襲したものだ。この速さなら5日で大西洋を横断できるし、2隻体制によるウィー

クリー・サービスも可能である。

QE 2は、船齢が20年に近付いた1986～87年に主機を蒸気タービンからディーゼルに換装した。大工事を受注したのはドイツのロイド・ヴェルフトで、これにより20年の延命が約束された。キュナードは発注に先立ち、2年半かけてフィージビリティ・スタディを行なった。

巡航スピードの前提は28.5ノットだった。1980年に同じ造船所で改装されたノルウェー Norway (70,702総トン、61年竣工) のように、減速して燃費節減を図る選択肢はなかった。カリブ海専用のノルウェーと異なり、QE2は北大西洋横断航海のほか、世界一周クルーズなど広海域のクルーズを想定していたからだ。

そして、ディーゼル電気推進が採用されることになった。これにより28.5ノット時の1日当たり燃料消費量は、蒸気タービン時代の550トンから370トンに減った。

ディーゼル直結方式も検討されたが、大出力によるノイズとバイブレーションが心配だった。空調設備とホテル部門の電力需要増にも対応する必要があった。たびたびの改装で旅客設備が拡充されていたからだ。増大する生活用電力需要に対応するには、ディーゼル電気推進がシステムとして優れていたのである。

90年代以降、カーニバルのファンタジー Fantasy 級



1977年にデンマークで建造されたキュナード・プリンセス Cunard Princess。アラスカ・クルーズ中のシーンである。(R.L. SCHEINA)

をはじめ、メガシップの多くはディーゼル電気推進システムを導入している。QE 2はその先駆けとなったわけで、87年の主機換装は画期的なことだった。

伝統に由来するQE 2の5つのレストラン

北大西洋航路へのこだわりを示す実例を、もう一つ挙げよう。それはQE 2の5つのレストランだ。

QE 2のレストランは、他船と異なり客室のグレードによってランクがある。すなわち、グレード順に上からクイーンズ・グリル、プリンセス／ブリタニア・グリル、カロニア・レストラン、モーレタニア・レストランと分かれており、メニューも別々になっている。

これは定期船時代の伝統から来ている。北大西洋航路／クルーズの兼用船として誕生したQE 2は、当初計画では、一等、キャビン、ツーリストの3クラスが予定されていた（最終的には一等、ツーリストの2クラスになった）。当然、運賃格差も大きくなるので、これに対応し、グリル・ルーム（現プリンセス・グリル）、コロンビア・

レストラン（現カロニア・レストラン）、ブリタニア・レストラン（現モーレタニア・レストラン）の3カ所が設けられたのである。

処女航海の前日、エリザベス女王が訪船しているが、その折に昼食をとられたレストランはグリル・ルームである。メイン・ディッシュには冷製サーモン、それに62年のモンラシェ白ワインが供されたという。クイーンズ・グリルができたのは72年である。

現代クルーズは、多彩な「食」エリアが大きな魅力となっている。だが、それは主にアラカルト・レストランの充実によるものであり、QE 2のように客室グレードによってレストランを分けるのは、今では珍しい。

80年の歴史を持つキュナードの世界周航

QE 2は何度も来日している。フローティング・ホテルになったこともあり、日本での知名度の高さは抜群である。マスメディアや文化人もこれまで、「豪華客船」の代表として繰り返し紹介してきた。QE 2が日本のクルーズ文化に及ぼした影響はかなり大きい。

世界一周への憧れもその一つであろう。QE 2の船旅を知ったことで、究極のレジャーとしての世界一周クルーズが日本の文化土壌に根付いた。「豪華客船で世界一周するのが一生の夢」。そう考える日本人がふえ、邦船やピースボートの世界周航人気につながった。

キュナードの世界周航は、80年の歴史がある。1922年から23年にかけての冬季、2隻の北大西洋航路客船によって行なわれたのが最初である。その第1船は、22年11月にニューヨークを出航したラコニア Laconia（19,680総トン、22年竣工）で、アメリカン・エクスプ

キュナード・ライン客船一覧(1969年以降)

船名	竣工年	総トン数	船客定員	推進機関	建造所	備考
Queen Elizabeth 2	1969	65,863	1,400	T	Upper Clyde Sb.	87年主機DEに換装(66,450gt,1740人)。94年70,327gt
Cunard Adventurer	1971	14,155	638	D	Rotterdam Drydock	77年NCLへ売却、Sunward IIと改名。現 Triton
Cunard Ambassador	1972	14,160	666	D	P. Smit jr	C. Adventurer と同型。74年炎上。75年売却
Cunard Countess	1976	17,586	760	D	Burmeister & Wain	97年 Awani Cruise へ売却。現 Olympia Countess
Cunard Princess	1977	17,496	760	D	Burmeister & Wain	C. Countess と同型。95年 MSC へ売却。現 Rhapsody
Sagafjord	1965	24,474	589	D	Forges & Ch. de la Med	83年購入。96年 Saga Holidays へ売却。現 Saga Rose
Vistafjord	1973	24,492	668	D	Swan Hunter	83年購入。99年 Caronia と改名。05年売却予定
Sea Goddess I	1984	4,253	116	D	Wärtsilä	86年取得。99年 Seabourn へ移籍。01年売却
Sea Goddess II	1985	4,260	116	D	Wärtsilä	S. Goddess I と同型。86年取得。99年 Seabourn へ移籍。01年売却
Royal Viking Sun	1988	37,845	740	D	Wärtsilä	94年購入。99年 Seabourn へ、02年 HAL へ移籍。現 Prinsendam
Crown Monarch	1990	15,271	510	D	U. Naval de Levante	93～94年 Cunard Crown Cruises 運航。現 Walrus
Crown Jewel	1992	19,089	820	D	U. Naval de Levante	93～95年 Cunard Crown Cruises 運航。現 SuperStar Gemini
Crown Dynasty	1993	19,089	820	D	U. Naval de Levante	C. Jewel と同型。93～97年 Cunard Crown Cruises 運航。現 Braemar
Queen Mary 2	2003	151,400	2,620	DGE	Chant. de l'Atlantique	キュナード 26年ぶりの新造船
Queen Victoria	2005	84,000	1,968	DGE	Fincantieri	カロニアの代船

注) 1. 船客定員は下段ベッドの基準数。2. 推進機関 T: 蒸気タービン、D: ディーゼル、DE: ディーゼル電気推進、DGE: ディーゼル+ガスタービン電気推進。



1975年3月に初来日し、横浜大根橋に着岸中のクイーン・エリザベス2 Queen Elizabeth 2。ブリッジ後方のペントハウスはすでに設けられているが、主機換装前で煙突は細く、キュナード・レッドも塗色されていない。(筆者撮影)

レスのチャーターによる130日間（西回り）の航海だった。横浜、神戸にも寄港した。パナマ、スエズ両運河を通過した世界一周クルーズは、これが史上初である。

戦前、最も多く世界一周クルーズを行なったのはフランコニア Franconia (20,158総トン、23年竣工)で、38年までに14回も就航した。戦後はQE 2が断然多い。

QE 2の第1回世界周航は75年に行なわれた。新春にサウサンプトンを出航する92日間の航海（東回り）で、神戸と横浜にも来航した。両港とも大変な人出で、横浜では52万人が押し寄せた。マスメディアの過熱度も凄まじかった。航海の指揮をとったのは、デビュー当時QE 2の一等航海士をつとめたM.ヘアー船長である。

今年のQE 2の世界一周クルーズは、110日間で西回り。横浜と鹿児島にも寄港する。ただ、来年以降の世界周航船については、QE 2の延命期限も近いし、何ともいえない。QM 2はオーバー・パナマックス型なので、世界周航には向いていない。心情的には、QE 2にあと10年ぐらいは頑張ってもらいたい気持ちだ。

ラグジュアリー・クルーズに社運を賭ける

QE 2が誕生した1969年は、ノルウェー系の新興勢力がカリブ海クルーズを始めた時期である。

新しい展開を見たキュナードは、70年代の初め、オランダ製の新造船キュナード・アドヴェンチャー Cunard Adventurer級2隻を投入し、毎週土曜日にサン・ファンを発着する南カリブ海クルーズを開業、北米のマスマーケットに参入した。この2隻はイギリス以外で建造された最初のキュナードである。

数年後、両船に代わってキュナード・カウンテス Cunard Countess級2隻が就航したが、この2隻もデンマーク製（艤装はイタリア）だった。これ以後、QM 2に至るまでキュナードは客船を新造し

ていない。

この間、キュナードは71年に英大手建設・不動産会社のトラファルガー・ハウスに買収された。トラファルガーは、キュナードの運航ポリシーとしてラグジュアリー・クルーズを選択し、これに社運を賭けた。QE 2を擁しているのだから当然の戦略である。

83年に高級仕様のサガフィヨルド Sagafjordとヴィスタフィヨルド Vistafjordを運航するノルウィージャン・アメリカ・クルーズを買収し、その3年後、小型ラグジュアリー客船のシー・ゴッデス Sea Goddess級2隻を取得したのは、このポリシーに沿ったものだ。

94年には、これも高級仕様のロイヤル・ヴァイキング・サン Royal Viking Sunをクロススター・クルーズから買収した。ロイヤル・ヴァイキング・ラインの商標と顧客名簿付きで、1億7,000万ドルという価額だった。

トラファルガーは、一連の買収で入手した客船の船名をキュナード風に改めなかった。従来の船名でセールスした方が得策とみたのだ。キュナード・ブランドを重視する今のオーナー、カーニバルと対照的である。

世界最大のクルーズ企業カーニバルの傘下へ

1996年にキュナードは、ノルウェーのクヴァルネル・グループの傘下に入った。親会社のトラファルガー・ハ



かつては高級客船の代名詞だったロイヤル・ヴァイキング・サン Royal Viking Sun。94年にロイヤル・ヴァイキング・ラインを買収して船隊に加えられた。(日井 章)

ウスがクヴァルネルに買収されたからだ。

クヴァルネルはキュナードを売却する方針だった。翌97年から98年にかけて、いくつかの企業が買収に動いたが、不首尾に終わった。この間、キュナードは本社をニューヨークからマイアミに移している。

結局、世界最大のクルーズ企業であるカーニバル・グループがキュナードを買収した。98年5月のことだ。

カーニバルの総帥ミッキー・アリソンの構想は、系列下のシーボーン・クルーズ・ラインとキュナードを合体し、両ブランドを生かしつつ、世界のラグジュアリー・マーケットを支配しようというものだった。新キュナード・ラインが発足し、シーボーンの前社長だったラリー・ピメンテルが社長兼CEOとして送り込まれた。

ピメンテルは両ブランドの再編を行なった。キュナード船隊には、QE 2のほか、ヴィスタフィヨルドを残し、由緒あるカロニア Caronia (3代目) を襲名させた。カロニアは来年売却されるが、その後釜として新造船クイーン・ヴィクトリア Queen Victoria が就航する。

映画の大当たりがQM2の新造計画を推進

こうしたフリート整備の目玉は、もちろんQM 2の新造計画「プロジェクト・クイーン・メリー」である。ピメンテルは、具体化に向け精力的に取り組んだ。

たまたまこの時期、「神風」ともいべき追い風が吹いた。映画「タイタニック」の大ヒットである。大西洋航路客船の人氣が一気に高まった。映画の大当たりがなかったら、QM 2プロジェクトはこんなにスムーズには進まなかっただろう。マスメディアがクルーズ文化の土壌形成に及ぼす影響の大きさは、1977〜86年の連続TVドラマ「ラブ・ボート」で実証済みである。

99年11月、ピメンテルは15万総トンの巨船「プロジェクト・クイーン・メリー」の概要を発表した。フランスのアトランティック造船所に正式に発注したのは2000年11月。船価は7億8,000万ドルと発表された。

起工は2002年7月4日。創業第1船ブリタニアが処女航海に出航した記念日に設定された。この間、キュナードの社長がパメラ・コノーヴァーに代わった。妻を亡くしたピメンテルが、残された家族のために職を辞したためだ。コノーヴァーはバンコク生れのイギリス人女性。銀行界出身。船舶金融ビジネスでの仕事ぶりをミッキー・アリソンに見込まれ、94年にスカウトされた。

一方、QM 2の工事は順調に進み、試運転もクリア。昨秋、造船所で死傷事故があったが、日程には影響なく、昨年12月22日に引き渡しを終えた。1月8日にはサウサンプトンで、エリザベス女王を迎えて命名式が行なわれたが、女王がゴッドマザーになるのは95年のオリアナ Oriana (P&O クルーズ) 以来9年振り、QE 2以降



カーニバル・グループに編入後キュナードの社長になったラリー・ピメンテル (左)。現在のキュナード社長パメラ・コノーヴァー (右)。(LLOYD'S CRUISE INTERNATIONAL)

はこの2隻だけだ。

大西洋航路客船への郷愁にみちたQM2

QM 2は一体どんな性格の船であろうか。

一口でいえば、往年の大西洋航路客船へのノスタルジアにみちた船である。外形を見ると、ハウス前面の形状は初代クイーン・メリー (QM) に倣い、煙突の形はQE 2に似せている。巡航速力はQE 2と同じ28.5ノット (最高30ノット)。ただし推進システムには、ディーゼルとガスタービン併用の電気推進が採用された。

レストランは、QE 2よりはシンプルだが、ランクが設けられた。上から順にクイーンズ・グリル、プリンセス・グリル、ブリタニア・レストランの3つ。ブリタニア・レストランは2デッキ構造で、1,351席もある。

ノスタルジアの極め付きは、2基の汽笛である。1基には、QMの2番煙突に付いていた本物を転用した (1基はレプリカ)。氷川丸の汽笛を飛鳥に付けるような着想だ。QMの汽笛は、スウェーデンのコックムス社のタイフォン・スチームホイッスルである。これをロング・ビーチで記念保存されているQMからコックムス社へ送り、修理改造してQM 2の煙突に取り付けたのだ。どんな響きがするのか、聴いてみたいものである。

処女航海は、1月12日サウサンプトン発フォート・ローダーデイルへの大西洋横断クルーズ (14泊)。航海を指揮する初代船長はロナルド・ワーウィック。70年に入社し、QE 2をはじめ多くのキュナードの船長をつとめてきた大ベテランだ。QE 2の第1回世界一周クルーズのときには、航海士として乗り組んでいた。名著「QE 2」(85年刊)の著者でもある。

実は彼の父ウィリアム・ワーウィックも、先代クイーン姉妹、QE 2の船長だった。QE 2では初代船長をつとめ、サウサンプトンでエリザベス女王の訪船を出迎えた。QE 2、QM 2の初代船長に親子2代の名船長を充てるとは、コノーヴァー社長の演出は心憎い。