

プリンセス・クルーズ



WORLD'S CRUISE OPERATORS⑪ — PRINCESS CRUISES by Michio Yamada

山田 廸生 (日本海事史学会理事)

去る1月22日、最終試運転を終えて三菱長崎造船所に戻ったダイヤモンド・プリンセス Diamond Princess。この2月26日に引渡を終え、3月13日にデビューする。(松尾 哲英)

プリンセス・クルーズは、1960年代に北米ウエスト・コーストで創業したオペレーターである。

70年代に英P&Oの傘下に入り、マイアミを拠点とする新興各社とともに北米のクルーズ業界をリードしてきた。特にプリンセス客船を舞台にしたTVドラマ「ラブ・ボート」(The Love Boat)の大ヒットは、現代のカジュアル・クルーズの楽しさを全米に伝え、巨大なクルーズ・マーケットを形成する契機になった。

80年代末から社船の大型化に着手。運航海域は世界に広がり、「ビッグ3」の一角を占める大手に成長した。さらに昨年4月、親会社のP&Oプリンセス・クルーズが業界最大手のカーニバル(Carnival Corp.)と合併。これまでのプリンセス・ブランドをキープする方向で、世界最大のクルーズ企業の一翼を担っている。

1960年代に北米ウエスト・コーストで創業

プリンセス・クルーズの創業者は、カナダ生まれのシアトルのビジネスマン、スタンリー・マクドナルド(Stanley MacDonald)である。

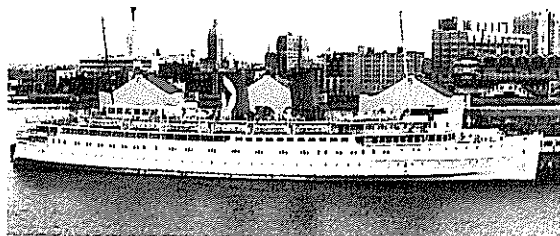
1965～66年の冬季、マクドナルドはCPR(Canadian Pacific Railway)からプリンセス・パトリシア Princess Patricia をチャーターし、ロサンゼルスを母港とするメキシカン・リビエラ・クルーズを開業した。トレードネームは、船名にちなむ「プリンセス・クルーズ」。

これがプリンセス・クルーズの始まりである。

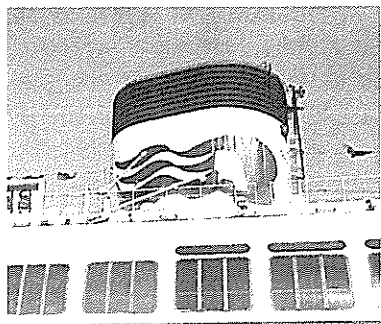
事業は成功。マクドナルドはこれを通年のクルーズにしようとしたが、冬季しか同船を使えないというネックがあった。夏季になると、バンクーバーを発着するCPRのアラスカ・クルーズに就航していたからだ。

そこで彼は、イタリア客船のイタリア Italia とカルラ C. Carla C. をチャーターし、プリンセス・イタリア Princess Italia, プリンセス・カルラ Princess Carla の船名で、ロサンゼルス起点の通年のクルーズに投入した。プリンセスといえば、長い髪をなびかせた女性の横顔のロゴ・マークが思い浮かぶが、これを初めて煙突に付けたのはプリンセス・カルラである。

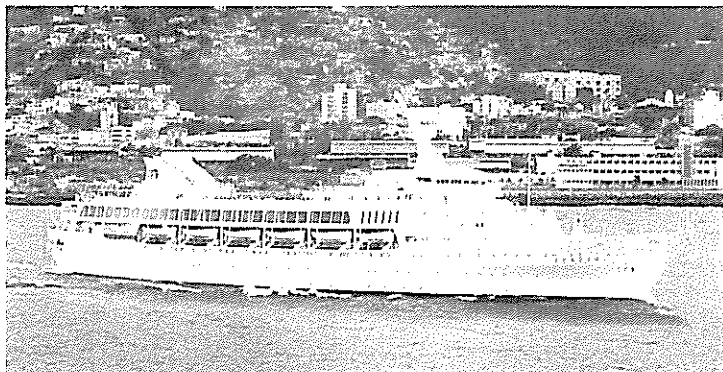
アラスカ、カリブ海(パナマ経由)へのクルーズも、この2隻を使って開設された。後年プリンセスの有力な



創業時にチャーター使用したカナディアン・パシフィックのプリンセス・パトリシア Princess Patricia。(STEAMBOAT BILL)



プリンセス・クルーズのファンネル・マーク。長い髪をなびかせた女性の横顔を描いている。写真はリーガル・プリンセス Regal Princess。(東野 一志)



初期のチャーター船の一隻イタリア Italia。(加藤 高章)

レパトリーになるアラスカ・クルーズは、69年6月にプリンセス・イタリアによって始められた。71年のプロシユによると、サンフランシスコを隔週木曜に発着する14泊のクルーズで、運賃は575～1,475ドル。1泊あたり41～105ドルだから、かなり安い料金だ。

新興各社がマイアミを拠点にカリブ海クルーズを始めたちょうどそのころ、北米ウエスト・コーストでも現代クルーズが立ち上がっていたのである。

P&O グループのプリンセス・クルーズへ

1972年、返船したプリンセス・カルラに代わってアイランド・プリンセス Island Princess がチャーターされた。99年に現代商船に売却されるまで、四半世紀にわたってプリンセスを支えた名船である。

マクドナルドの成功を見て、大手もウエスト・コーストに進出してきた。シトマーとP&Oの2社である。シトマーは中古船を使ったが、P&Oは新造船スピリット・オブ・ロンドン Spirit of London を投入し、ロサンゼルスを母港にプリンセスと激しい競争を繰り広げた。

大資本のP&Oが相手ではとうてい勝ち目はない。加えてオイルショックがプリンセスを直撃した。74年、マクドナルドはP&Oの軍門に下り、プリンセス・クルーズとそのスタッフはP&Oの支配下に入った。

スピリット・オブ・ロンドンはプリンセスに移籍し、サン・プリンセス Sun Princess となった。チャーター中のアイランド・プリンセスも買収。姉妹船のパシフィック・プリンセス Pacific Princess も加わり、粒選りの現代クルーズ客船3隻による巡航体制が固まった。

P&Oは賢明だった。現代クルーズ

に不慣れなこの老舗は、それまでのプリンセス・ブランドを維持する戦略をとった。マクドナルドはCEOとして引き続きプリンセスの指揮をとり、本社もロサンゼルスに置かれた。マクドナルド体制はその後、80年まで続いた。

北米の船旅文化をつくった「ラブ・ボート」

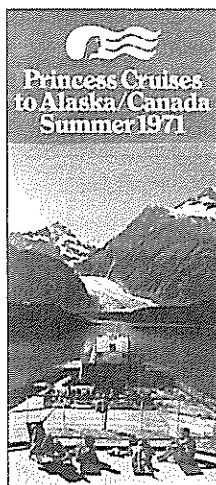
米ABCテレビが毎週土曜の夜、連続ドラマ「ラブ・ボート」の放映を始めたのは1977年秋である。

舞台はパシフィック・プリンセスの船上。有名ゲストが毎回乗船し、航海中に起きるさまざまな事件や人間模様をコメディ風にした60分完結のドラマである。どうということのないドタバタ芝居だが、クルーズ船が舞台というものの珍しさもあって全米で大きな人気を呼び、86年まで9年間にわたって放映された。日本でも放映され、83年5月には同船が来日している。

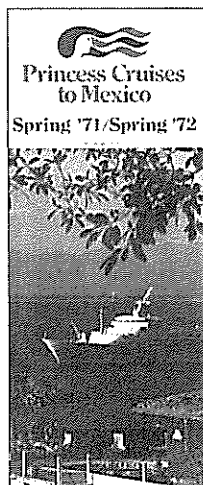
「これはクルーズを超えている。ラブ・ボートだ」(It's more than a cruise, it's the Love Boat)というフレーズが、スタビング船長役を演じたG.マクロード(Gavin MacLeod)の写真とともに、プリンセスのプロシユに登場するようになった。

巨大メディアの発信力は大い。「ラブ・ボート」の大ヒットによって、一般庶民を対象とするカジュアル・クルーズの楽しさが全米に伝わり、何百万人単位のマスマーケットに発展する土壌ができた。

TVドラマが北米の船旅文化をつくった、といっても過言ではない。前号でも述べたが、メディアや文化人がイブニング、タキシードの豪華さ



1971年夏のアラスカ・クルーズと71、72年春のメキシコ・クルーズのプロシユ表紙。船はいずれもイタリアで、特にそのデッキ上の写真は珍しい。(筆者提供)





1983年に初来日したパシフィック・プリンセス Pacific Princess。写真は横浜寄港時のもの。日本でも放映された人気TVドラマ「ラブ・ポート」は、本船を舞台にしていた。(筆者撮影)

を強調した結果、「QE2が飛鳥で世界一周するのが一生の夢」というクルーズ風土が形成され、富裕シルバー層対象のニッチマーケットになってしまった日本の状況と好対照をなしている。

現代客船のお手本ロイヤル・プリンセス

北米のリッチ層を対象にしたラグジュアリー客船ロイヤル・プリンセス Royal Princess が誕生したのは、創業者マクドナルドが退いてまもない1984年である。



1986年にP&Oから移り、88年にシトマー・クルーズの買収を手がけた当時のティム・ハリス社長。(PRINCESS CRUISES)

ダイアナ妃がゴッドマザーになったロイヤル・プリンセスは、ヴァルチーラ造船所が創案した「AOC」コンセプトを基本にデザインされた最初の大型客船として知られている。「AOC」とは「All Outside Cabin」の略で、大型船にありがちな内側客室をなくし、全客室を舷窓付きの海側客室としたクルーズ船のことだ。



すべての船室を外側に配置するというヴァルチーラ造船所の「AOC (All Outside Cabin)」コンセプトで造られた初の大型客船ロイヤル・プリンセス Royal Princess。(PRINCESS CRUISES)

客室は600もある。全室を海側に配置するには、客室平面を「鰻の寝床」にし、幅の狭い客室甲板を積み上げるしかない。異様に背の高いメガシップの姿はこうして生まれた。同船は現代の大型船のお手本になった。

ロイヤル・プリンセスの登場を契機に、プリンセスの客層はマスマーケットより1ランク上のプレミアム層に移行した。そしてサービスの基調も、P&Oの伝統を生かした上品さと、アメリカ流の気楽さをミックスした「カジュアル・エレガンス」に変わった。

経営ポリシーもアメリカ流からP&O流になった。86年にP&O本社のティム・ハリス (Tim Harris) が、ロンドンから直接支配を始めたのがきっかけだった。マクドナルド体制下で力をつけたアメリカ人幹部は去り、他社へ移った。クリスタル・クルーズの初代社長をつとめ、のちにディズニー・クルーズにヘッドハントされたA. ロドニー (Arthur Rodney)、クリスタル現社長のG. マイケル (Gregg Michel) などがそうだ。

ディーゼル電気推進システムを導入

1988年7月のP&Oによるシトマー・クルーズの買収は、ティム・ハリスが手がけた最初の大仕事だった。

ボリス・ブラソフ (Boris Vlasov) の個人企業のシトマーは、ウエスト・コーストにおける最大のライバルだった。P&Oはこれを2億1,000万ドルで買収した。これにより熟練のイタリア人船員と客船6隻 (未完成船を含む) が加わり、プリンセス船隊は11隻に急増した。

90年代の客船大型化の波に乗ることもできた。建造中のメガシップ、スター・プリンセス Star Princess と、未完成のクラウン・プリンセス Crown Princess、リーガル・プリンセス Regal Princess の入手がそれだ。

この3隻はシトマーがデザインしたもので、そのコンセプトにはオーナーの意向が強く反映されていた。「蒸気タービン信仰」もその一つである。

ブラソフは、バイブレーションがなく乗り心地のいいタービン船にこだわった。燃費のことなど眼中になかった。だからシトマーのクルーズ船はすべて「汽船」である。84年新造のフェアスカイ Fairsky が蒸気タービン船と発表された時には、業界は仰天したものだ。

スター、クラウン、リーガルも当初

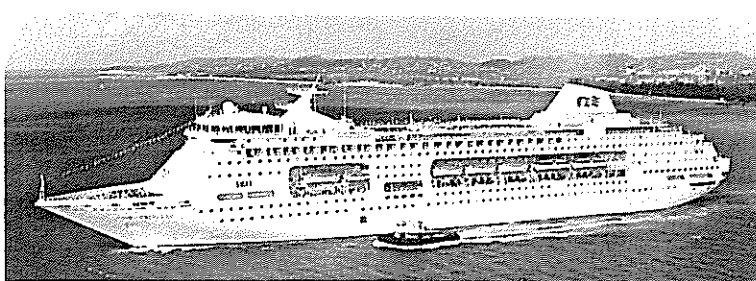
は「汽船」になるはずだった。船主デザインも準備された。当然周囲は反対したが、オーナーを説得するには代替案が必要だ。

そこで浮上したのがディーゼル電気推進システムの導入である。これなら燃料消費量は少ないし、バイブレーションも軽減できる。膨大な生活用電量に対応する給電システムとしても優れている。

こうして、3隻はディーゼル電気推進船として誕生したのである。今ではメガシップの推進システムとして定着したディーゼル電気推進だが、当時は実例が少なかった。Q E 2が主機換装で導入したのが唯一の例である。したがって、新造メガシップとしては、89年竣工のスター・プリンセスがその走りとなる。

プリンセス・デザインのメガシップが登場

スター・プリンセスはフランス製だが、クラウンとリーガルは伊フィンカンティエーリのモンファルコーネ工場で誕生した。ゴッドマザーは、スターがオードリー・ヘッ



1988年シトマー・クルーズを買収し、同社が建造中だった3隻の大型客船が船隊に加わった。写真は89年にデビューしたスター・プリンセス Star Princess。(PRINCESS CRUISES)

プバーン、クラウンがソフィア・ローレン、リーガルがマーガレット・サッチャーという豪華版である。

クラウンとリーガルの2隻は姿もユニークだ。外形はイルカをイメージしたもので、ジェノヴァ出身のレンゾ・ピアノがデザインした。特に目立つのはイルカの頭部に当たる流線型の展望ドームである。彼の設計によるパリのポンピドゥー・センターはスチールとガラスの作品だが、展望ドームはアルミ合金と曲面ガラスが使われた。

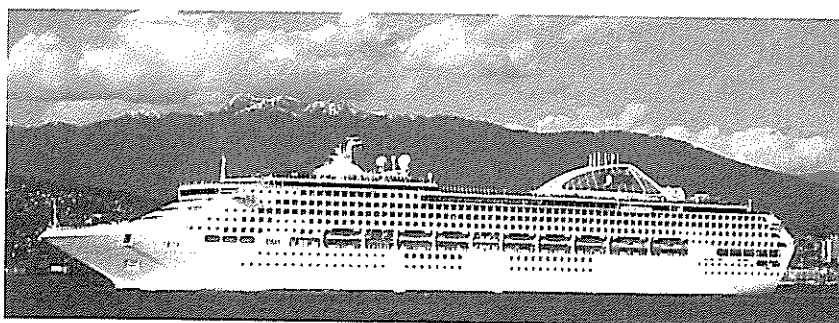
プリンセス独自のデザインによるメガシップは、サン・プリンセス Sun Princess (2代) が最初である。いつ

ときノルウェー Norway を抜いて世界最大となった同

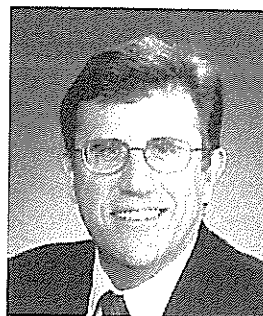
プリンセス・クルーズ客船一覧

船名	竣工年	総トン数	船客定員	推進機関	建造所	備考
Princess Patricia	1949	6,062	304	T	Fairfield	65～67年 Canadian Pacific Railway からチャーター
Princess Italia	1967	12,219	460	D	C.N. Felszegi	登録名 Italia。67～73年 イタリア系銀行からチャーター
Princess Carla	1952	19,975	748	T	Chantiers de France	登録名 Carla C.。68～70年 コスタからチャーター
Pacific Princess	1971	19,903	624	D	Nordseewerke	元 Sea Venture。75年購入。02年売却。現 Pacific
Island Princess	1972	19,907	624	D	Nordseewerke	元 Island Venture。75年購入。99年売却。現 Discovery
Sun Princess	1972	17,370	736	D	Cant.N.del Tirreno	元 Spirit of London。74年移籍。88年売却。現 Flamenca
Sea Princess	1966	27,670	730	D	John Brown	元 Kungsholm。78年購入。P&O Cruises と共用後、90年移籍
Royal Princess	1984	44,348	1,200	D	Wärtsilä	
Fair Princess	1956	24,799	906	T	John Brown	元 Fairsea。88年購入。97年 P&O Holidays へ移籍
Dawn Princess	1957	24,803	906	T	John Brown	元 Fairwind。Fairsea と同型。88年購入。93年売却
Sky Princess	1984	46,087	1,212	T	C.N.I.M.	元 Fairsky。88年購入。00年 P&O Australia へ移籍
Star Princess	1989	63,524	1,470	DE	Chant.de l'Atlantique	97年 P&O Cruises へ移籍。現 Ocean Village
Crown Princess	1990	69,845	1,590	DE	Fincantieri	02年 Arosa へ移籍。Arosa Blu と改名
Regal Princess	1991	69,845	1,590	DE	Fincantieri	Crown Princess と同型
Golden Princess	1973	28,388	804	D	Wärtsilä	元 R.V. Sky。93年チャーター。現 Superstar Capricorn
Sun Princess	1995	77,441	1,950	DE	Fincantieri	Sun Princess 級 1 番船
Dawn Princess	1997	77,441	1,950	DE	Fincantieri	Sun Princess 級 2 番船
Sea Princess	1998	77,499	1,950	DE	Fincantieri	Sun Princess 級 3 番船。03年 P&O Cruises へ。現 Adonia
Grand Princess	1998	108,806	2,600	DE	Fincantieri	Grand Princess 級 1 番船
Ocean Princess	2000	77,499	1,950	DE	Fincantieri	Sun Princess 級 4 番船。02年 P&O Cruises へ。現 Oceana
Golden Princess	2001	108,865	2,592	DE	Fincantieri	Grand Princess 級 2 番船
Star Princess	2002	108,806	2,592	DE	Fincantieri	Grand Princess 級 3 番船
Coral Princess	2002	88,000	1,974	DGE	Chant.de l'Atlantique	ポッド型推進器を初装備
Pacific Princess	1998	30,277	684	D	Chant.de l'Atlantique	元 R. Three。02年チャーター／購入。P&O(豪)と共用
Tahitian Princess	1999	30,277	684	D	Chant.de l'Atlantique	元 R. Four。02年チャーター／購入
Island Princess	2003	88,000	1,974	DGE	Chant.de l'Atlantique	Coral Princess と同型
Diamond Princess	2004	113,000	2,674	DGE	三菱長崎	Sapphire Princess として起工
Caribbean Princess	2004	116,000	3,118	DE	Fincantieri	Grand Princess 拡大型
Sapphire Princess	2004	113,000	2,674	DGE	三菱長崎	Diamond Princess と同型。Diamond Princess として起工
—	2006	116,000	3,118	DE	Fincantieri	Caribbean Princess と同型

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



1996年にデビューしたサン・プリンセス Sun Princess。ノルウェーを抜いて一時的に世界最大の座についた。プリンセスのオリジナル・デザインのメガシップは本船が最初である。(筆者撮影)



ピーター・ラトクリフ
現社長兼CEO。(FCCA)

船は、ティム・ハリス会長、ピーター・ラトクリフ (Peter Ratcliffe) 社長の新体制下で誕生した。チーフ・デザイナーは、ロイアル・プリンセスを手がけたノルウェーの N. エイデ (Njal Eide)。公室は主にジェノヴァ出身の G. モルトラ (Giacomo Mortola) が担当した。

外形では煙突がユニークだ。内部のパイプ類が透けて見える「シースルー・ファンネル」である。同船以後プリンセスの新造船はこの煙突を踏襲している。

筆者はこのクラスに3回乗っているが、内装ではイタリアの大理石を多用した4層吹抜けのアトリウムと、往年のP&O客船の士官バーを再現した「ホイールハウス・バー」が強く印象に残っている。24時間オープンの展望レストラン「ホライゾン・コート」にも驚いた。従来の船旅常識を超えた「食」エリアである。これらは好評とみえ、以後の新造船にも設けられている。

「パーソナル・チョイス・クルージング」

プリンセス・デザインのメガシップは、サン・プリンセス級4隻、グランド・プリンセス Grand Princess 級3隻、コーラル・プリンセス Coral Princess 級2隻、ダイヤモンド・プリンセス Diamond Princess 級2隻、カリビアン・プリンセス Caribbean Princess 級2隻の合計13隻から成る。グランド、ダイヤモンド、カリビ

アン3タイプはオーバー・パナマックス型である。就航海域は創業時のメキシカン・リビエラ、アラスカに加え、カリブ海、北欧、地中海など七つの海に及んでいる。

プリンセス・デザインのメガシップは日本にも縁がある。ダイヤモンド級2隻は日本製だし、スター・プリンセス Star Princess (2代) は処女航海で来日した。この航海では「ラブ・ボート」の船長役のマクロードがゲスト・エンターテイナーとして乗っていた。

これらのメガシップ・シリーズは、巨大船型に見合ったサービス・コンセプトによって設計された。「パーソナル・チョイス・クルージング」というキャッチフレーズで表現されるサービス・システムである。

「お好きなものを、お好きなときに」(What you want, when you want)。つまり、船客の選択の幅をできるだけ広げようということ。これが「パーソナル・チョイス・クルージング」である。

「食」エリアでいえば、メイン・ダイニングルームにおける「パーソナル・チョイス・ダイニング」(好きな時間に、好きな人と、好きなテーブルで食事ができる)の導入、24時間オープンのレストランと多彩なアラカルト・レストランの設置などがこれに相当する。

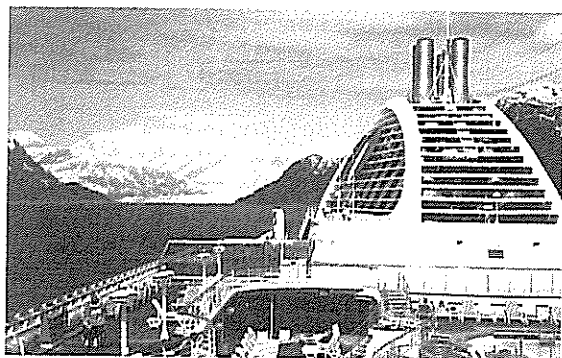
ちなみにプリンセス客船のシェフはイタリア人が多い。だからパスタが美味しい。士官はイタリア人とイギリス人、クルーはインターナショナルとなっている。士官にはシトマーから来た人材がかなりいる。

ガスタービン搭載の推進システムを導入

夏季のアラスカ・クルーズは、創業以来プリンセス・クルーズを支えてきた人気ルートである。

アラスカ海域にメガシップが入ったのは1989年夏季のスター・プリンセスからで、2002年には2代目スター・プリンセスがオーバー・パナマックス型として初めてアラスカ・クルーズに就航した。以来、数隻のメガシップが毎年夏、この海域に投入されている。

アラスカには手付かずの大自然が残っている。だからこれまできびしい環境規制が行われてきた。



サン・プリンセスのファンネル越しに見たヤクタット・ベイのハバード氷河。本級以降のプリンセス船隊に共通するのは、ファンネルがスリット式になり内部が透けて見えることである。(筆者撮影)

メガシップがふえれば、排ガス、汚水、騒音などによる環境への悪影響が懸念される。とりわけ主機からの排ガスはかねてから問題になっていた。アラスカをテリトリーとするプリンセスやHAL (Holland America Line) にとって、排ガス対策は最優先の課題であった。

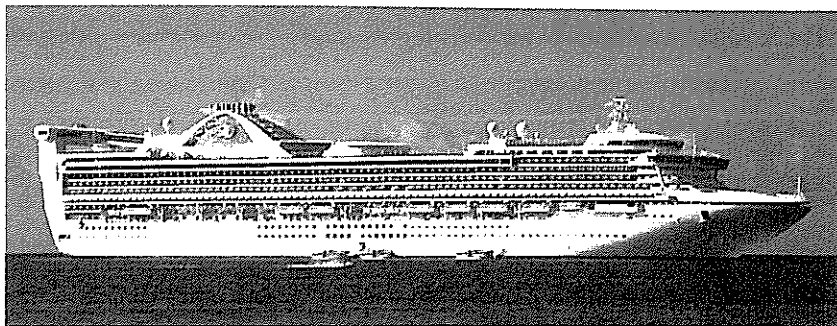
プリンセスの新世代メガシップに導入された環境対応型の推進システムはその答えである。このシステムではガスタービンとディーゼルを併用して発電し、推進モーターを駆動する。出力配分は運用状況で異なるが、アラスカのような環境規制がきびしい海域では、ガスタービンだけでも一定のスピードで航行できる。主機の配置場所は、ディーゼルは従来どおり船底付近の機関室であるが、ガスタービンは配管やメンテナンスの関係で、煙突の基部に設置されている。

新システムを導入したのは、オーバー・パナマックス型のダイヤモンド・プリンセス級とパナマックス・マックス型のコーラル・プリンセス級である。今年の夏季には、各タイプ2隻、計4隻がアラスカ・クルーズに就航し、ガスタービン装備を象徴するデザインの「シースルー・ファンネル」を誇示することになる。

ダイヤモンド／サファイア姉妹が長崎で誕生

御承知のようにダイヤモンド・プリンセスは2002年10月、艀装中に大火災を起こした。幕末に創業した長崎造船所にとって、これまで例のない大事故だった。

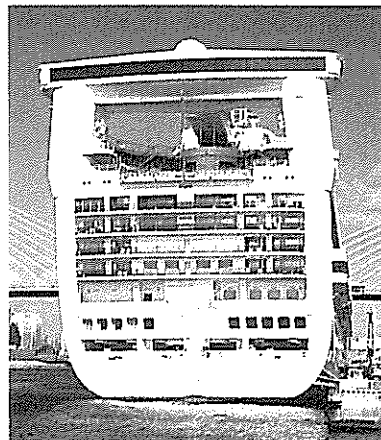
ふだんは外国客船にあまり関心を示さないマスメディアも、事故を大きく報じた。当然のことながらジャーナリストの姿勢は、造船所の責任をきびしく問うものとなった。そのなかにあつて、吉村昭が地元の長崎新聞(10



↑1998年にデビューしたグランド・プリンセス Grand Princess. 本船はカーニバル・デスティニー Carnival Destiny を抜いて世界最大になったが、翌年にはRCLのヴォイジャー・オブ・ザ・シーズ Voyager of the Seasに抜かれた。

(筆者撮影)

ーグランド級3番船スター・プリンセス Star Princess の船尾。(編集部)



月19日付)に寄せた「悲しい事故にめげない長崎」と題する投書は、造船所に対するこの作家の暖かいまなざしを表すものであり、救われる思いがした。

幸い工事は続行と決定。並行して建造中の2番船がダイヤモンド・プリンセスの船名を引き継ぎ、一足先にデビューすることになった。工事続行を最終決断したのは、P&O プリンセス・クルーズ社長・CEO のラトクリフと思われる。日本造船業は彼に感謝しなくてはいけない。

実はこの時期、P&O プリンセスは重大な岐路に立っていた。業界第2位のRCCL (Royal Caribbean Cruise Ltd.) との合併契約を破棄し、業界第1位のカーニバル・コーポレーションとの合併に基本合意したのは、事故が起きた10月、正式決定したのは昨年4月である。カーニバル傘下に入ったP&O プリンセスの指揮は、これまでどおりラトクリフがとることになった。

昨年9月、サファイア・プリンセス(旧ダイヤモンド・プリンセス)が長崎造船所香焼工場で進水した。進水式にはカーニバルの総帥ミッキー・アリソンとラトクリフも駆け付け、再進水を祝った。手斧で支綱を切断したのは、アリソン夫人マデリンである。

1番船になったダイヤモンド・プリンセスはこの2月26日、長崎で引き渡された。そして今年5月までに、日本造船史上最大の客船2隻が相次いで長崎造船所で竣工するという壮举が実現する。



スター・プリンセスのホールハウス・バー。重厚な内装で、壁にはP&O客船の絵が飾られている。(編集部)