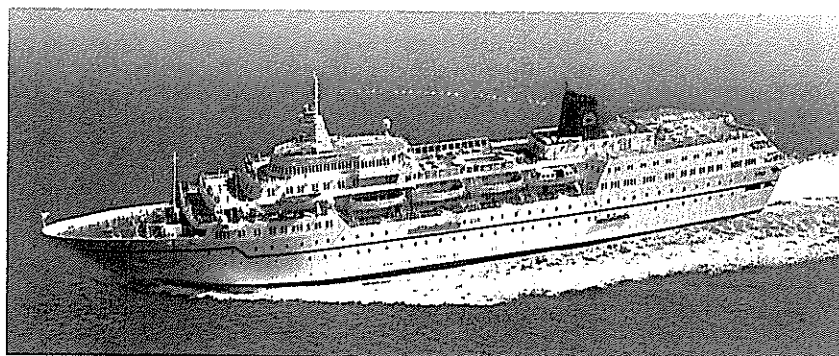


ゴールデン・スター・クルーズ

山田 迪生

(日本海事史学会理事)

ゴールデン・スター・クルーズ唯一の運航船エーゲアン I Aegean I。デビュー当時はエーゲアン・ドルフィン Aegean Dolphin といった。(GOLDEN STAR CRUISES)



WORLD'S CRUISE OPERATORS ⑫ — GOLDEN STAR CRUISES

by Michio Yamada

ゴールデン・スター・クルーズは、ギリシアのアンゲロポロス・ファミリー (Angelopoulos Family) が所有し経営するクルーズ・オペレーターである。

本社はピレウス。運航海域はエーゲ海。1万トン級のエーゲアン I Aegean I を投入し、3/4泊クルーズを行なっている。外航クルーズ船はこれ一隻だけだ。

本シリーズで紹介するクルーズ・オペレーターの中では最も小さい船会社だが、幸いにして日本に代理店がある (メリディアン・ジャパン)。たまには、こうした地元オペレーターのエーゲ海クルーズを楽しむのも面白いのではないかな。

エーゲ海クルーズの3オペレーターが合併

同社の前身会社ドルフィン・ヘラス・ SHIPPING が、アッティカ・SHIPPING との合併で、ゴールデン・スター・クルーズを立ち上げたのは1997年である。最初はゴールデン・サン・クルーズ (以下 GSC) と称した。

どちらも「一杯船主」である。ドルフィン・ヘラスは、エーゲアン・ドルフィン Aegean Dolphin, アッティカはアルカディア Arcadia を持ち寄っての開業だった。

エーゲアン・ドルフィン は現在のエーゲアン I である。アルカディアは元スペイン国営の西地中海航路のフェリー、ピセンテ・プ Chol Vicente Puchol で、87年にアッティカの手に渡り、ベラマ造船所でヨット風のクルーズ船に改造され、エーゲ海に張り付いた。

そしてまもなく、「一杯船主」がもう一社加わった。小型船エーゲアン・グロリー Aegean Glory を投入し、エーゲ海の日帰りクルーズを経営していたプレジャー・クルーズである。こうして地元の小オペレーター3社によるジョイント・ベンチャーがスタートした。

ギリシアでは90年代の半ばから、政府の行政指導により、クルーズ・オペレーターとフェリー・オペレーターの再編が進められてきた。クルーズの分野では、エビロティキ・ラインとサン・ラインが95年末に合併し、同国最大のロイアル・オリムピック・クルーズ (現ロイアル・オリムピア・クルーズ: ROC) が誕生している。GSC の発足も、こうした流れに沿ったものだった。

業界再編の動機は、EU への市場統合に伴うカボタージュ (排他的沿岸航行権) 撤廃 (99年に予定されていた) に向けての対応策だった。カボタージュのおかげでギリシアが独占していたエーゲ海に、EU 域内の外国オペレーターが参入できるようになったわけだから、これは大事件である。当然、有力な外国オペレーターとの競争が予測され、行政当局もオペレーターも海員組合もこの時期、一種のパニック状態に陥っていたのである。

ゴールデン・サンからゴールデン・スターへ

運航開始は1998年の夏季からになった。船がチャーターに出ていたためである。

同年のガイドブックによると、エーゲアン I はピレウ

ゴールデン・スター・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
Aegean I	1973	11,563	560	D	Santierul Naval Galatz	元 RORO 船 Narcis。85 年 D.Hellas が購入。88 年改造。前名 Aegean Dolphin
Arcadia	1969	5,113	256	D	Union de Levante	元カーフェリー Vicente Puchol。87 年 Attika が購入。89 年改造
Aegean Glory	1972	1,035	—	D	Geomar Hellenic Shipyard	日帰りクルーズ船。元カーフェリー Mykinai (72~85 年)
Aegean Spirit	1950	16,741	665	D	Swan Hunter	前 Enrico Costa/Symphony。00 年 MSC からチャーター。01 年解体

注) 1 船客定員は下段ベッドの基準数。2 推進機関 D: ディーゼル

スを母港とする3泊と4泊クルーズに就航している。寄港地はミコノス島、クシャダシ、パトモス島、ロードス島、イラクリオン(クレタ島)、サントリーニ島の6港(4泊の場合。3泊の場合はイラクリオンとサントリーニ島に寄港しない)。乗船料金は3泊が540~990米ドル、4泊が720~1,320米ドルだった。

僚船アルカディアのクルーズも、エーゲアンIとほぼ同じだ。乗船料金も同額だった。ただしアルカディアは、3/4泊のほかに、イスタンブールを訪れる7泊クルーズもやっていた。

2000年夏季には、MSC (Mediterranean Shipping Cruises) からチャーターしたシンフォニー Symphony も加わった。かつてコスタが運航していた船で、GSCはこれをエーゲアンII、次いでエーゲアン・スピリット Aegean Spiritと改名し、ピレウス発着の3/4泊クルーズに投入したが、1シーズンで返船された。

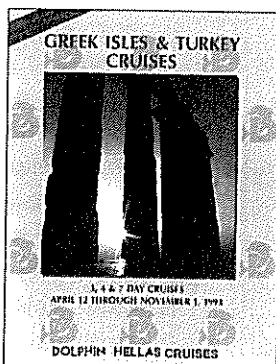
いうまでもないが、東地中海は国際紛争の影響を受けやすい海域である。90年代のバルカン半島の内戦や、中東における絶え間のない戦乱は、平和産業であるクルーズ経営のマイナス要因になっていた。2001年に起きた「9.11」もまた、暗い影を落としている。アメリカ人が海外旅行を控えるようになったからだ。特にドルフィン・ヘラス時代から、フライ&クルーズ方式でアメリカ人旅行客を積極的に取り込んでいたGSCにとって、「9.11」によるダメージは大きかった。

こうした情勢を背景に翌2002年、アッティカとブレジャー・クルーズが脱落し、GSCはドルフィン・ヘラスが支える一社体制になった。社名も現在のゴールデン・スター・クルーズに改められた。略称の「GSC」を残す社名を選んだのである。

エーゲ海の3/4泊クルーズに特化

GSCの「虎の子」となったエーゲアンIは、改装クルーズ船である。前身はイスラエルのRORO船ナルシス Narcisで、ドナウ川流域にあるルーマニアの造船所で建造された。1985年にドルフィン・ヘラスがこれを購入。88年にカジュアル・クルーズ船に改造し、エーゲアン・ドルフィンの新船名でエーゲ海クルーズに張り付けた。

デビュー当時のプロシユによると、ピレウス発着の3泊クルーズのほかに、ベネチア発着の7泊クルーズも行なっていた。エーゲアンIに改名したのは、96年にルネッサンス・クルーズがチャータ



ドルフィン・ヘラス時代の1993年のプロシユ表紙。(筆者提供)



エーゲアンIの最上部にある展望ラウンジ、ベルヴェディア・ラウンジ。(GOLDEN STAR CRUISES)

ーしたときである。99年にはカナダのワールド・クルーズ社にチャーターされて世界一周クルーズにも就航した。

客室の広さは12.5~27.0平方メートル。ショート・クルーズには十分のスペースである。オープン・デッキがほとんど木甲板というのも嬉しい。乗組員はギリシア人が主体。食事もギリシア料理をベースに、ヨーロッパ風にアレンジしたものが出る。

現在のクルーズは、ピレウスを発着する3/4泊クルーズである。GSCの創業時と同じで、乗船料金もあまり変わっていない。ただし今年から、ピレウス以外の港からも乗下船できるようになった。

エーゲ海の寄港地は沖がかりが多い。同船のクルーズ先ではクシャダシ、イラクリオン以外はテンダーボートによる上陸となる。だから、あまりメガシップ向きとはいえず、同船ぐらいの規模がぴったりだ。

「虎の子」のエーゲアンIを擁して17年

ギリシア系のクルーズ大手は現在大苦戦している。ROCは、自慢の高速クルーズ船2隻が船主の倒産で運航停止。フェスティバル・クルーズは3隻のメガシップが金融機関に差し押さえられ、地中海からリタイアすることになった。その一隻はジェノヴァ・サミットで小泉首相が宿泊したヨーロッパ・ヴィジョン European Vision (58,600総トン、01年竣工) である。

両社とも過剰投資による債務超過が原因と思われる。

外国勢力との競争に向けて、強引に新造船を整備したのが裏目に出たのであろう。同様の状況は、ギリシアのフェリー・オペレーターにおいても生じている。

こうしたなか、ヤニス・アンゲロポウロス社長が経営するGSCは、エーゲアンIで同じクルーズをずっと続けてきた。ドルフィン・ヘラス時代から数えると実に17年になる。堅実経営で無理な投資はしないから身軽だし、それが強みにもなっている。このしたたかな生命力は、ギリシア海運の伝統から来ているのだろうか。

エーゲアンIは、今シーズンから新しい装いで登場するという。そして8月には、アテネ・オリ