

シルバーシー・クルーズ

山田 勉生

(日本海事史学会理事)

WORLD'S CRUISE OPERATORS ⑬ — SILVERSEA CRUISES

by Michio Yamada

シルバーシー・クルーズのシルバー・クラウド Silver Cloud (手前) とシルバー・ウインド Silver Wind 姉妹。(SILVERSEA CRUISES)

シルバーシー・クルーズは、世界最高級のクルーズの創出を目指して設立された新鋭オペレーターである。

創業者はローマの企業家フランチェスコ・ルフエブル (Francesco Lefebvre)。90年代の初め、モンテカルロの海運集団ブラソフ・グループの支援を得て客船事業を立ち上げ、シルバー・クラウド Silver Cloud、シルバー・ウインド Silver Wind を新造してラグジュアリー・クルーズ業界に参入した。本社は米フロリダ州のフォート・ローダーデイルに置かれている。

2000年代の初めには、シルバー・クラウド級を大きくしたシルバー・シャドウ Silver Shadow、シルバー・ウイisper Silver Whisper を新造しており、現在は4隻のクルーズ船を擁して超一流のラグジュアリー・クルーズをコンセプトに、世界広海域のクルーズを展開している。

旧シトマー・クルーズの経営者たちが設立

創業者のフランチェスコ・ルフエブルはかつて、シトマー・クルーズの共同経営者であった。

シトマー・クルーズは、コサック人農家出身のアレクサンドル・ブラソフが築き上げたブラソフ・グループ傘下のオペレーターで、当時は息子のボリス・ブラソフがグループを統括していた。ところが1987年にボリスが熊本で客死したのを契機に客船事業から撤退し、シト

マー・クルーズはP & O に売却された。

ブラソフ・グループがクルーズ業界にカムバックしたのは、90年代の初めである。92年にシルバーシー・クルーズの設立に際して出資参加。これを皮切りに翌年、グループの中核会社V. シップス内にレジャー部門を置いて、長年培ってきた客船ノウハウを提供するビジネスを始めた。同部門は96年に独立し、V. シップス・レジャー社に発展。シルバーシーの運営・管理業務を担当している。98年にラディソン・セブン・シーズ・クルーズとジョイント・ベンチャーを立ち上げたことは、本シリーズ⑥で述べたとおりである。

こうした経緯から分かるように、シルバーシー・クルーズは創業して12年の新興勢力ではあるが、実質的には老舗会社シトマー・クルーズを継承するクルーズ・オペレーターであるとも見えることもできる。ただし両社の経営ポリシーはまったく異なる。

シトマーが北米の中流層を対象に大型船によるクルーズを展開したのに対し、シルバーシーは北米の富裕層に的を絞り、超ラグジュアリー・マーケットの形成を目指したのである。そしてシルバー・クラウド級2隻を新造し、積極的な営業活動を進めた。新会社の社長として陣頭指揮に当たったのは、73年から87年までシトマー・クルーズの社長を務めていたベテランのジョン・ブランド (John Bland) である。

シルバーシー・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
Silver Cloud	1994	16,927	296	D	Visentini / Mariotti	Silver Cloud と同型
Silver Wind	1994	16,927	296	D	Visentini / Mariotti	
Silver Shadow	2000	28,258	388	D	Visentini / Mariotti	Silver Shadow と同型
Silver Whisper	2001	28,258	388	D	Visentini / Mariotti	

注) 1 船客定員は下段ベッドの基準数。2 推進機関のDはディーゼル。

シルバー・クラウド／シルバー・ウインド

世界の最高水準を志向したというシルバー・クラウド級とは、一体どのようなクルーズ船であろうか。

一言でいえば、この分野で先行するシーボーン・クルーズ・ラインのヨット・クルーザーを一回り大きくした小型クルーズ船である。現代の客船型ヨット・クルーザーの原型は、1980年代に誕生したシー・ゴッドレス Sea Goddess級（2隻）で、シーボーン3姉妹はこれを拡大改良したものであった（本シリーズ⑧参照）。

現代のヨット・クルーザーの特長を復習すると、大型ヨットに似た船体ラインを持っていること、パーティカル型客室配置を採用していること、全客室が海側のスイートルームであることなどで、シルバー・クラウド級もこうした特長を継承している。シーボーン3姉妹と異なるのは、客室（148室）の75パーセントにベランダが付いていることだ（シーボーン3姉妹は6室のみ）。

建造所は、船体がトリエステの近くのF.ヴィセンティーニ造船所、内装はジェノヴァのT.マリオッティ造船所。外形と内装のデザインを担当したのは、シー・ゴッドレス級、シーボーン3姉妹を手がけたオスロのペーター・ユランとビョルン・ストルブラーテンのデザイン会社である。

1番船シルバー・クラウドは、93年3月にサイド・ローンチングで進水。翌94年3月にモンテカルロで命名式を行ない、4月から地中海クルーズに就航。冬季は稼働海域を北米にシフトした。ゴッドマザーはフランチェスコ・ルフェーブルの母エウジェニアである。

船価は各1億2,500万ドル。船籍はイタリア（現在はバハマ）。乗組員は士官がイタリア人、サービス・スタッフはヨーロッパ系である。

サービス面では、各種ワイン、アルコール類などのフリードリンク制（高級ブランディは有料）、ノーチップ制の「オール・インクルーシブ」を導入した。ラグジュアリー船の多くが採用しているこのシステムが、高級ヨットクラブの慣行から来ていることは、本シリーズ⑧



シルバー・クラウド級のベランダ・スイート。(SILVERSEA CRUISES)



2001年にデビューした拡大型のシルバー・ウイスパー Silver Whisper。同型1番船のシルバー・シャドー Silver Shadowが今年初来日する。(SILVERSEA CRUISES)

で述べた。ちなみにシルバーシーのオフィシャル・ジャンパンは「モエ・エ・シャンドン」である。

1番船に続いて、同年12月には2番船シルバー・ウインドも竣工。欧州、カリブ海、南米など広海域のクルーズが展開できるようになった。

「三度目の正直」でシルバーシー客船が来日

2000年代の初めに登場したシルバー・シャドー級は、サイズも船客定員もシルバー・クラウド級を上回るが、建造所もデザイナーも同じであり、文字どおり創業2船の拡大型である。ベランダ付きのスイートルームはさらにふえ、客室の80パーセントになった。ちなみに全客室をベランダ付きスイートにしたのは、ラディソンのセブン・シーズ・マリナー Seven Seas Mariner（48,075総トン、01年竣工）が最初である。

2番船シルバー・ウイスパーが就航した2001年の夏、フランチェスコ・ルフェーブルは経営陣の刷新を行なった。弟のマンフレディ・ルフェーブル (Manfredi Lefebvre) を会長にし、マンフレディはアルバート・ピーター (Albert Peter) をCEOに指名した。

そしてその直後「9.11」が起きた。新経営陣が行なった最初の仕事は、皮肉なことにシルバー・ウインドの運航を2002年末まで取り止めることだった。「9.11」の影響による需要の減少を考慮したためだ。

このあおりを受けて、2002年春に予定されていたシルバー・クラウドの日本寄港クルーズが延期と決まり、2003年にシルバー・ウインドによって行なわれることになった。だが、この日本寄港クルーズもまた見送りとなってしまった。「9.11」以後のアメリカ人の内向き志向のなかで、ワールドワイドなクルーズを展開しているオペレーターは苦戦を強いられている。

「三度目の正直」というが、本号が店頭で並ぶ頃、シルバー・シャドーが日本に來航し、北は小樽から南は鹿児島まで大小10港に寄港する。シルバーシーのラグジュアリー船が来日するのはこれが初めてである。

■前号記事訂正：印刷上のミスで、111頁末尾の1行が脱落してしまいました。お詫びして、最後の一節を下に掲げます。「エーゲアン1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・オリンピックのホテル・シップとして使われる予定だ。」