

ハパク・ロイド・クルーズ



WORLD'S CRUISE OPERATORS ⑭ — HAPAG-LLOYD CRUISES by Michio Yamada

山田 勉生 (日本海事史学会理事)

ハパク・ロイド・クルーズのフラッグシップ、オイローパ Europa。昨年初来日し、長崎に寄港した折のシーン。(上田 智徳)

ハパク・ロイド・クルーズ (Hapag-Lloyd kreuzfahrten) は、ドイツの二大老舗船会社、ハンブルク・アメリカ・ライン (HAPAG : Hamburg Amerikanische Paketfahrt Aktien Gesellschaft) と北ドイツ・ロイド (NDL : Norddeutscher Lloyd) の客船事業を継承するクルーズ・オペレーターである。

両社が合併してハパク・ロイド (Hapag-Lloyd AG) になったのは1970年9月である。本社は当初ブレーメンとハンブルクに置かれ、客船部門はブレーメンを拠点としたが、その後ハンブルクに一本化した。

ハパク・ロイド・クルーズは、その客船部門を母体に発足。90年代の後半、大手旅行企業のTUI (Touristik Union International) グループに入った。

現在運航中の外航クルーズ船は4隻。ドイツ語圏のマーケットを主対象に営業を行っており、探検クルーズにも力を入れている。ドイツ文化にこだわり、国際化にはあまり積極的でないその運航ポリシーは、日本のクルーズ・オペレーターと共通するものがある。

ハパクの「クルージング・ヨット」が誕生

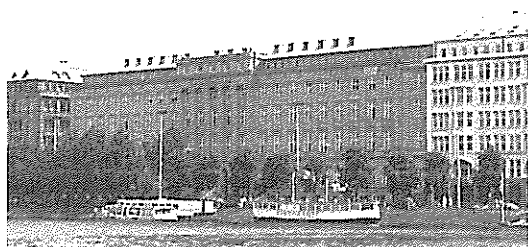
前身2社がハンブルクとブレーメンにそれぞれ設立されたのは、ハパクが1847年、NDLが1856年。日本ではペリー艦隊が浦賀にやってくる前後のことだ。

以来1世紀半。客船史上のNDLはカイザー・ヴィルヘルム・デア・グローセ Kaiser Wilhelm der Grosse (14,349総トン、1897年竣工) からブレーメン Bremen

(51,656総トン、1929年竣工) まで、5隻の大西洋横断のブルーリボン・ホルダーを世に送った。これに対しハパクは、わずかにドイチュラント Deutschland (16,502総トン、1900年竣工) 1隻と少ない。

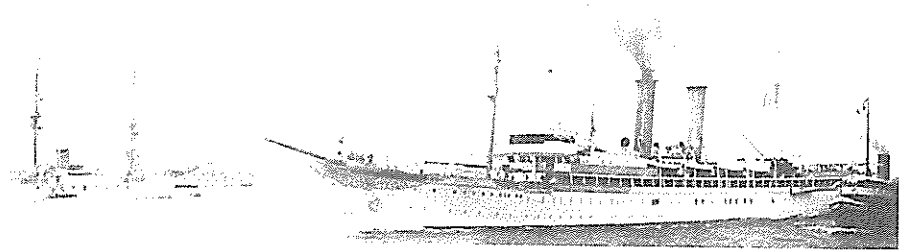
しかしハパクは20世紀の初め、インペラートル Imperator など3巨船を建造し (第1次大戦のため3番船は未成)、さらに世界初の本格的な新造クルーズ船プリンツェシン・ヴィクトリア・ルイーゼ Prinzessin Victoria Luise (4,409総トン、1901年竣工) を登場させている。いわゆるクルージング・ヨットである。これがハパクの専務取締役バリン (Albert Ballin) の着想であり、シー・ゴッデス Sea Goddess 姉妹に始まる現代のヨット・クルーザーにつながっていることは、本シリーズの第8回で紹介した。

有名ホテルや高級レストランと提携したアラカルト・レストランも、20世紀初めのハパクの大西洋航路客船



ハンブルクにあるハパク・ロイドの本社。(筆者撮影)

20世紀初頭に建造されたハバクのクルーゼング・ヨット、プリンツエッシン・ヴィクトリア・ルイーゼ Prinzessin Victoria Luise。今日のヨット・クルーザーのルーツである。(Witthöft著「HAPAG-LLOYD」より)



に出現している。これもバリンの着想である。現代クルーズ船の魅力の一つが「食」エリアの充実であり、多彩なアラカルト・レストランがこれに貢献していることは、本シリーズでもたびたび触れてきた。

ドイツ語圏対象のラグジュアリー・クルーズ

ハバク・ロイドの客船事業は、NDLが持っていたブレーメンとオイローパ Europa で開業した。ただし、同社が最初に行なったリストラは、ブレーメンの売却と北大西洋航路の運航停止（1971年）だったから、実質的にはオイローパ 1 隻で始めたといっている。大客船隊を擁した昔日を思うとささやかなスタートだが、合併会社はカーゴが主体なので、これは当然のことだった。

この時のオイローパは、元スウェーデン客船のクングスホルム Kungsholm であった。1965年にNDLが購入してワンクラスのクルーズ船に改装し、ニューヨーク発着のカリブ海クルーズと北大西洋航路に投入していた。NDLのオイローパとしては4代目にあたる。

開業時はNDL塗装で走っていたが、72年にハバク・ロイドの船体塗装と煙突マークに改めた。翌年のガイドブックによると、夏季はブレーマーハーフェン発着の北欧クルーズ、冬季はニューヨーク発着のカリブ海クルーズなどに就航している。10泊以上のロング・クルーズが中心で、開業当初からドイツ語圏のリッチ層を対象としていた。同年に発足したハバク・ロイド航空のチャーター便を利用したフライ&クルーズも導入された。

しかし、こうしたリッチ層対象のラグジュアリー・クルーズを行なうには、このオイローパは古すぎた。代替船としてジャーマン・アトランティック・ラインのハンブルク Hamburg (24,950 総トン、69年竣工) の購入を検討したが、同船がソ連に売却されたため、結局斬新なデザインのクルーズ船を新造することにした。

デザインの検討に入ったのは77年。ブレーマー・フルカンに発注され、工事の

一部をAGヴェーザーとハバク・ロイド造船部が下請け受注した。船価は1億6,910万マルク。ドイツ連邦政府とブレーメン市は、補助金交付と融資で手厚い建造支援を行なった。

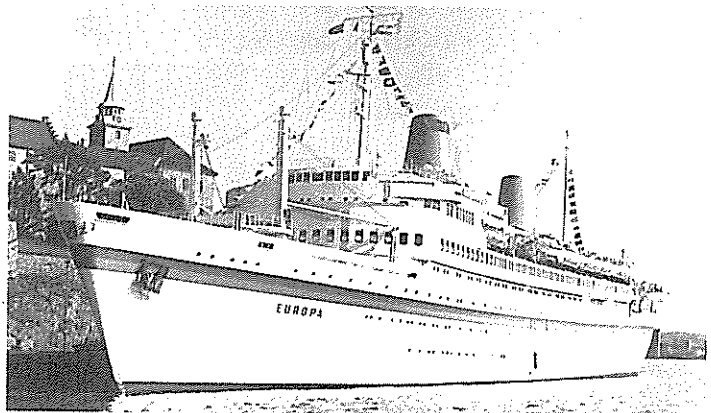
新造船は、EC欧州議会々長のS. ヴェイル女史によりオイローパ（5代）と命名された。引渡しは81年12月。翌年1月、ジェノヴァからアフリカを一周するデビュー・クルーズに就航し、次いでジェノヴァ発着の地中海クルーズに従事した。

パーティカル配置を採用したオイローパ

ドイツ語圏対象のラグジュアリー・クルーズを志向するオイローパは、北米のマス・マーケットを対象とする同時代のクルーズ船とは性格をまったく異にしている。

まず客室の居住性がいい。船客定員を600人に抑え、全客室（316）の82パーセントを海側に配置した。面積は14～39平方メートルで、広さも十分。客室の半数にバスルームがある（半数はシャワールーム）。ちなみに乗組員数は295人で、ドイツ人中心に構成されていた。

北米海域のクルーズ船の多くが7泊以下のクルーズ用にデザインされているのに対し、オイローパは3週間以上のワールドワイドなロング・クルーズを想定し、世界一周クルーズも視野に入れていた。これが客室の居住性



ハバク・ロイド・クルーズが運航した最初のクルーズ船、4代目オイローパ。元スウェーデン客船クングスホルム Kungsholm である。(R. KLEYN)

を格段に向上させた理由の一つである。

もう一つ大きな工夫があった。客室の静穏性を保つため、パーティカル配置を採用したことだ。

振動や騒音が少ない各甲板前部に客室を配置し、主要な公室を後部に垂直方向に設けるこの方式については、本シリーズでもたびたび触れてきた。メリットとデメリット、そしてこれがヴァルチーラ造船所のアイデアであり、1977年に同造船所で誕生したガスタービン・フェリー、フィンジェット Finnjet (25,042総トン) がその嚆矢であることは第9回で述べた。クルーズ船が採用したのは、オイローパが最初ではなかろうか。

オイローパがパーティカル配置であることは外形で分かる。上甲板後部から上方を見ると、公室と客室のレベルに高低差がある。図面によれば、この部分には高低差を調整するための小階段が設けられている。バリアフリー設計の現在では考えられない着想だ。

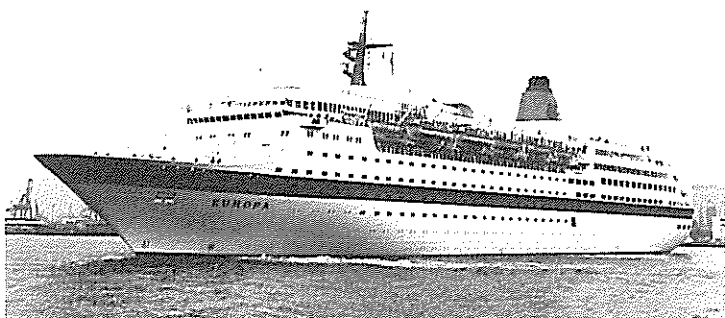
公室エリアでは操舵室上の展望ラウンジ、リド・エリアのマグロドーム付きプールが目新しい。この二つは最近のメガシップにもある。70年代の北米海域のクルーズ船に出現したリド・レストランは設けられていない。食事はメイン・ダイニング・ルームのみである。

この時代のラグジュアリー船の一点を示すオイローパの姿を、われわれは就航の翌年に見ることができた。83年4月、同船初の世界一周クルーズ（ジェノヴァ発着、東航）で神戸、名古屋、横浜に寄港したのである。後年、スター・クルーズが同船を購入し、福岡発着の定期クルーズを始めようとは、当時は夢にも思わなかった。

ドイツのクルーズ・マーケットの規模と性格

1990年代に世界のクルーズは、マーケットも船も様変わりした。その一つはクルーズ人口の激増である。ドイツでは90年代の後半からこれが始まった。

DRV（ドイツ旅行会社協会）の調査によると、ドイツのクルーズ・マーケット（外洋クルーズ）は、90年代の



1981年に竣工した5代目オイローパ。船内はパーティカル配置を採用しており、後部の公室エリアの甲板高さが前部客室部分と一部異なり、窓の位置がずれているのが写真で分かる。（市栄 正樹）

初めには年間20万人ほどで、ドイツ経済がリセッションに直面した95年までは伸びが鈍かった。変化が現れたのは96～97年からだ。98年には年間30万人に達し、2002年には40万人を突破した。

加えて、ドイツではリバー・クルーズが盛んで、毎年20万人を超える需要がある。したがって、外洋と内陸を合わせた年間クルーズ人口は60万人以上となり、欧州ではイギリスに次ぐクルーズ王国の地位を占める。

マーケットの性格は、ラグジュアリー／プレミアム志向が約40パーセント、低料金志向が約60パーセントで、価額に敏感なドイツ人の好みが出ている。クルーズ人口のベースが確立していることから、DRVは年間300万人の潜在需要がドイツにあるとみている。

マーケットをリードしているのは旅行会社である。低料金クルーズにはイタリア船などが参入しており、旅行会社のチャーター・クルーズも多い。

クルーズ先としては、圧倒的に欧州海域が人気だ。欧州以外の海域を好む者は4分の1ほど。年齢層については、外洋クルーズが平均50歳、リバー・クルーズが平均56歳という数字が出ている。

北ドイツ・ロイドの名船トリオの船名が復活

ドイツ・マーケットが発展を始めた1996～97年、ハバク・ロイドも拡大路線に転じた。それまでのラグジュアリー路線に加えて、プレミアム・マーケットの客層を

ハバク・ロイド・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
Bremen	1939	32,360	751	T	Chant.de l'Atlantique	前 Pasteur. 57 年 NDL が購入。71 年 Chandris へ売却
Europa	1953	22,071	540	D	Kon. Maats. Schelde	前 Kungsholm. 65 年 NDL が購入。81 年 Costa へ売却
Europa	1981	33,819	600	D	Bremer Vulkan	98 年 Star Cruises へ売却。SuperStar Europe/Aries と改名
Bremen	1990	6,752	164	D	三菱神戸	前 Frontier Spirit. 95 年購入
Hanseatic	1991	8,378	184	D	Rauma Yards	前 Society Adventurer. 97 年購入
C. Columbus	1997	14,903	420	D	MTW Schiffswerft	セールス名 Columbus
Europa	1999	28,437	408	DE	Kvaerner Masa-Yards	Europa 6 代目

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

取り込む戦略に切り替えたのである。またドイツ語圏で人気のリバー・クルーズ、ユニークな探検クルーズや帆走クルーズの分野にも進出を図った。

同社はまずハパク・ロイド・ゼー ツー リスティク (Hapag-Lloyd Seetouristik) を設立して組織を整備するとともに、97年にハンゼアティク・クルーズとハンゼアティク・ツアーを買収し、探検クルーズ船ハンゼアティク Hanseaticを入手した。この分野ではすでに、93年からプレーメン (6代) をチャーターし、極地クルーズなどに投入して実績を重ねていた。プレーメンは元日本郵船系フロンティア・クルーズのフロンティア・スピリット Frontier Spiritで、95年に買い取っている。

プレミアム・マーケット参入については、97年にカジュアル・クルーズ船のC.コロンブス C.Columbusをドイツで新造し、コロンブスの船名でセールスしている。船主は独コンティ・レデリで、長期チャーターのかたちをとった。コロンブスの登場で、オイローパ、プレーメンを加えた3隻が勢揃いし、往年のNDLの名船トリオの船名が復活した。

リバー・クルーズと帆走クルーズについては、ドイツ語圏の販売業務を始めた。運航は行なっていない。

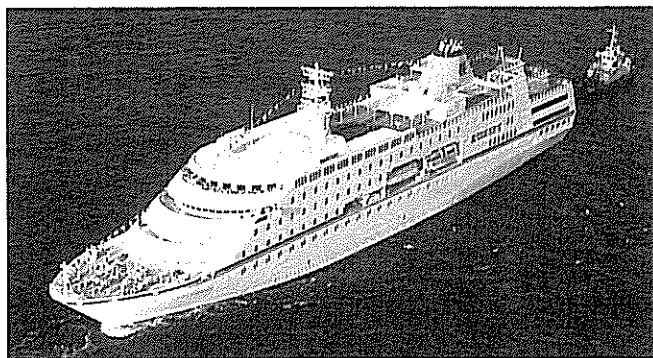
なお、冒頭で触れたTUIグループへの出資参加は、95年のリセッションを契機とする旅行会社の再編のなかで、97年に行なわれたものである。

新オイローパは全客室がスイートルーム

フラッグシップの代替プランが浮上したのは、1995年である。当時オイローパの船齢は14年だった。

新造船のデザインは、ハパク・ロイド、フィンランドのクヴァルネル・マサ造船所 (KMY) とデザイン会社デルタマリンを中心に進められ、KMYヘルシンキ工場で建造されることになった。インテリアはノルウェーのユラン&ストルブラーテンが担当した。これが現在のオイローパ (6代) である。

新オイローパは先代と同様、ドイツ語圏のリッチ層対



1997年に建造されたC.コロンブスC.Columbus。オイローパより小型で、プレミアム・マーケット用に建造された。(HAPAG-LLOYD CRUISES)



現オイローパのオリエンタル・レストラン。(編集部)

象のクルーズ船としてデザインされたが、船客定員を408人に抑えたので、公室、客室ともにゆったりとしており、ラグジュアリー性は一層向上している。

客室 (204) はすべて海側のスイートルームで、そのうちの82パーセントにはベランダが付いた。面積は標準的なスイートでも27平方メートル (ベランダを含まず) もある。バスルームは全客室に設けられた。

公室エリアでは7層吹抜けのアトリウムがあること、メイン・ダイニング・ルームのほかにアラカルト・レストラン2カ所 (イタリア/アジア料理) を設けたことが目新しい。アジア料理レストランでは寿司も出るそうだ。現代の「食」エリアの多様化傾向は、ドイツのラグジュアリー船にも及んできたわけだ。

ディーゼル電気推進とポット型推進器によるシステムが採用されたことも特筆される。採用の動機の一つは振動・騒音対策である。客室配置は先代と異なり、伝統的なホリゾンタル型に戻っている。

新オイローパは99年9月に竣工。夏季は欧州、冬季は北米を中心に世界広海域で稼働している。昨年4月には初来日し、大阪、名古屋、横浜など7港に寄港。ヨット・クルーザー風の姿を披露した。

ドイツ・マーケットでは、クルーズ人口が60万人を超えた2002年にメガシップが登場した。P & O系オペレーターが運航するアローザ・ブルー A'Rosa Blu (69,845総トン、90年竣工、元クラウン・プリンセス Crown Princess。この5月からアイダブルー AIDAbluと改名) である。マーケットの急成長に対応するため、メガシップのクルーズ商品は今後ますますふえるだろう。

20世紀初めの「バリンの3巨船」を彷彿とさせるようなメガシップ時代がドイツに到来することは、今や確実な情勢である。こうしたマーケット事情のもと、小型船によるラグジュアリー・クルーズに特化したハパク・ロイドが今後、どのような運航ポリシーでブランドを維持していくのか、その戦略が注目される。