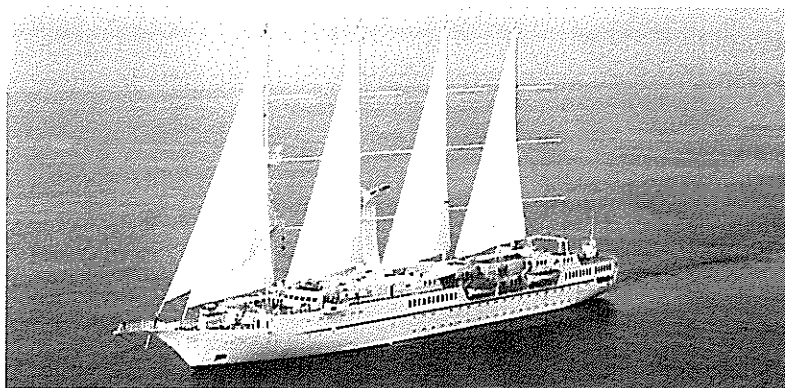


ウインドスター・クルーズ



山田 勉生

(日本海事史学会理事)

ウインドスター・クルーズのウインドクルーザー1番船ウインド・スター Wind Star. (WINDSTAR CRUISES)

WORLD'S CRUISE OPERATORS ⑮ — WINDSTAR CRUISES

by Michio Yamada

ウインドスター・クルーズは帆走クルーズ船を運航するクルーズ・オペレーターである。

1984年に誕生。コンピューター操帆による新型帆船を建造してユニークなクルーズを開業した。88年にはHAL (Holland America Line) に身売り。その後カーニバル社のHAL買収に伴ってその傘下に入った。

現在は3隻の帆走クルーズ船を運航し、カリブ海、地中海、南太平洋を主海域に、ロマンとレジャー性をミックスしたラグジュアリー・クルーズを展開している。

生みの親はフィンランド系アメリカ人企業家

ウインドスター・クルーズの生みの親は、フィンランド系アメリカ人のカール・アンドレン (Karl G. Andren) である。ニューヨーク財界の大立者で、港内観光クルーズで有名なサークル・ラインのオーナーでもある。

アンドレンの生まれはヨットが盛んなバルト海のオーランド島である。1962年にアメリカに移住し、67年に理科系カレッジを卒業。ペンシルヴェニア州立大学で経済学を勉強し、金融界に身を投じた。彼が科学と経済に通じた人物であったことは、後述の「ウインドクルーザー」の誕生に少なからず影響を与えた。

74年にサラリーマンから企業家に転身。内航タンカー、バージやタグを北米沿岸で運航して成功を取めた。78年には液体貨物の海上輸送会社を設立し、多数のタンク・コンテナをフランスに発注している。後年「ウイ

ンドクルーザー」をフランスで建造した下地は、この時に培われたのではないか。

81年にはサークル・ラインを買収した。帆走クルーズ船に関心を持ったのはこの頃である。彼は自分流の現代帆船を構想し、具体化について故国フィンランドの技術者と相談した。相談相手はヴァルチーラ造船所のカイ・レヴァンダー (Kai Levander)。「ヨット・クルーザー」の開発やソプリン・オブ・ザ・シーズ Sovereign of the Seas の設計を指揮した造船デザイナーで、本シリーズでもたびたび紹介してきた人物だ。

そして、レヴァンダーが率いるヴァルチーラのデザイン・チームは、83年に「ウインドクルーザー」と呼ばれる新タイプの帆走クルーズ船を開発した。開発費はアンドレンが持ち、建造所は入札で決めることにした。

4本マストの「ウインドクルーザー」が登場

かくして1984年12月、アンドレンはマイアミにウインドスター・セイル・クルーズを設立し、「ウインドクルーザー」2隻をル・アーブルのACH社 (Société Nouvelle des Ateliers et Chantiers du Havre) に発注した。これがウインド・スター Wind Star (1番船) とウインド・ソング Wind Song (2番船) である。建造に当たってフランス政府が財政支援を行なっている。

船価は2隻で6,500万ドルと報じられた。ヴァルチーラには残念な結果に終わったが、入札という約束だった

ウインドスター・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
Wind Star	1986	5,307	148	DE	A & C du Havre	4本マスト。縦帆6枚
Wind Song	1987	5,703	148	DE	A & C du Havre	Wind Star級2番船。02年12月炎上、全損
Wind Spirit	1988	5,736	148	DE	A & C du Havre	Wind Star級3番船
Wind Surf	1989	14,745	308	DE	A & C du Havre	前 Club Med I。5本マスト。縦帆7枚。98年購入

注) 1 船客定員は下段ベッドの基準数。2. 推進機関 DE: ディーゼル・エレクトリック。

のだから仕方がない。アンドレンはその後、フランスの最高勲章レジオン・ドヌールをもらっている。

新会社の経営トップには、フランス人のジャン・クロード・ポティエ (Jean-Claude Potier) がスカウトされ、社長として才腕を振るうことになった。ポティエはフレンチ・ラインのアメリカ支配人やサン・ラインのCEOなどを務めてきた客船運航のベテランである。

ポティエは、ウインド・スター級のコンセプト設定に当たり、内装と船内サービスにラグジュアリー性を加味することにした。北米で集客するには帆船時代へのノスタルジアだけでは不十分だと見たのだ。ホテルや豪邸の設計で有名なパリのデザイナー、マルク・エルド (Marc Held) に内装を委ねたのはそのためである。結果としてこの船は、レヴァンダー (外形/メカニズム) とエルド (内装) の合作のようなかたちで仕上がった。

竣工年月と就航海域は、1番船が86年12月で南カリブ海 (マルティニーク発着)、2番船は87年7月で南太平洋 (タヒチ発着)。ともに7泊クルーズである。

2隻に続いて3番船ウインド・スピリット Wind Spirit が建造された。就航は88年4月。海域はモンテカルロ発着の西地中海クルーズ (7泊) である。

コンピューター操帆による帆走クルーズ船

ウインド・スター級とは一体どのような帆船であろうか。これについて、筆者はすでに詳しく書いたことがある (本誌87年9月号)。が、なにぶん17年前の記事でもあり、ここでアウトラインを復習するとしよう。

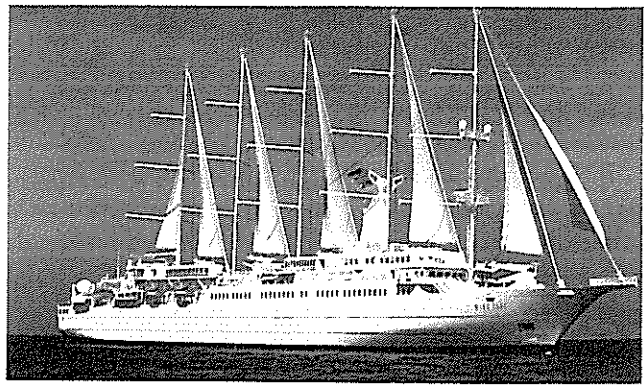
マストは4本。6枚の縦帆 (総面積1,997平方メートル) を持つ。帆装のタイプはスクナー型に似ている。

ハード面の最大の特長は、コンピューターによる自動操帆を導入したことだ。縦帆はもともと人手を要しないが、自動化によって、帆船の最大難点であるクルーの問題が解決した。乗組員は80余人。士官は欧州系、クルーはインターナショナル。船籍はバハマである。

もう一つ特筆されるのはディーゼル電気推進を採用したことだ。帆走用のコンピューターが主機なども自動制御し、帆走状況、航海情報と連動して推進モーターの出力やプロペラのピッチを調節する仕組みになっている。

ディーゼル発電機 (3基) は前部に配置された。そのため中央部と後部には旅客施設がたつぷりとられている。調理室は船首寄りで、これはたいへん珍しい。

旅客甲板は4層。上2層は公室エリア、下2層は客室エリアで、配置方式はホリゾンタル型が採用された。客



1998年にクラブ・メッド I Club Med I を購入して改名したウインド・サーフ Wind Surf. (WINDSTAR CRUISES)



ウインドスターの創立者カー・アンドレン。(筆者提供)

室数は75 (当初)。広さは17~23平方メートル。すべての客室にシャワー室とトイレが付いている。

公室エリアには木製の壁面やフロアが多く、落ち着いた雰囲気が漂っている。総じてM. エルドのデザインは、伝統性と機能性をミックスしたシンプルなものだ。船客全員分の席数があるレストランとラウンジ、船尾に設けられたマリン・スポーツ用のプラットフォームなど、小型船ながら見所の多い帆走クルーズ船である。

ホランド・アメリカ・ラインの子会社になる

HALがウインドスター・セイル・クルーズの株式の半数を取得したのは、1987年である。翌88年9月には株式の100パーセントを買収し、同社はアンドレンの手からHALに渡った。3番船ウインド・スピリットがデビューして数カ月後のことである。本社はHALの本拠地シアトルに移り、HALのランターマン社長 (Kirk Lanterman) が経営を取り仕切ることになった。

その数カ月後の89年1月、今度は親会社のHALがカーニバル社に身売りした。まことに目まぐるしいことだが、これにより同社は世界最大のクルーズ企業体の傘下に入った。社名もウインドスター・クルーズに改められて、今日に至っている。

その間、98年に5本マストの「ウインドクルーザー」クラブ・メッド I Club Med I を仏クラブ・メッドから購入、ウインド・サーフ Wind Surf と改名して同年5月からニース発着の地中海クルーズに投入した (冬季はカリブ海にシフト)。2002年12月には、ウインド・ソングを火災事故で失った。現在の運航船は3隻である。

今年の就航海域は、ウインド・スターが南太平洋 (タヒチ発着)、ウインド・スピリットとウインド・サーフは、夏・秋季が地中海 (アテネ、ニース発着など)、冬・春季がカリブ海 (セント・トーマス発着) である。

船客の年齢層は35~55才。リピーターだけでなく、ビギナーも相当数乗っているのが特長だ。その点からも今後の発展が期待されるオペレーターである。