

MSCクルーズ

WORLD'S CRUISE OPERATORS①⑥ — MSC CRUISES by Michio Yamada

山田 勉生 (日本海事史学会理事)

MSCクルーズ (MSC Crociere) は、世界第2位の巨大コンテナ船会社MSC (Mediterranean Shipping Co.) の子会社である。

オーナーはイタリア人海運王G. アポンテ (Gianluigi Aponte)。1980年代後半にクルーズ事業に参入し、イタリアン・スタイルのサービスとリーズナブルな乗船料金を掲げて、地中海を中心に勢力を伸ばしてきた。

創業後の10余年間では中古船を運航していたが、昨年、MSCリリカ MSC Liricaを新造。今年はこれに、MSCオペラ MSC Opera, MSCアルモニア MSC Armonia (元ヨーロッパ・ヴィジョン European Vision), MSCシンフォニア MSC Sinfonia (元ヨーロッパ・スターズ European Stars) が加わった。船隊整備に伴い、クルーズ海域も地中海からカリブ海、北欧、南米へと広がっている。

P&O、コスタといった欧州の有力オペレーターがアメリカ資本のカーニバルに吸収される中、唯一のイタリア系資本のクルーズ・オペレーターとして孤軍奮闘するMSCクルーズの姿は刮目に値する。

伝統ある「ラウロ・ブランド」を継承する

コンテナ海上輸送で成功したアポンテが、ナポリに本社を置くフロッタ・ラウロ (Flotta Lauro) を買収し、クルーズ事業に乗り出したのは1988年である (MSCクルーズのホームページによる)。

前身のフロッタ・ラウロは、イタリアの大手船会社ラ

ジェノヴァのクルーズ・ターミナルに並んだMSCクルーズのメロディ Melody (右) とMSCオペラ MSC Opera。 (編集部)

ウロ・ラインの客船部門を母体に発足したクルーズ・オペレーターである。それまでベテラン客船アキレ・ラウロ Achille Lauroを所有し、ドイツの旅行会社などにチャーターに出していたが、1985年に東地中海で起きたシージャック事件以後は倒産状態にあった。

アポンテはこれを継承し、スター・ラウロ (Star Lauro) に再編成して地中海中心のクルーズを運航することにした。本社もナポリに置いた。

ラウロ・ラインの創業者はアキレ・ラウロである (オーナー名が客船名になった)。1887年にナポリ南方のソレント地方で生まれた。イタリア民謡「帰れソレントへ」で知られるあのソレントだ。

ラウロ家は海運を家業としていたが、1923年にアキレ・ラウロがラウロ・ラインをナポリに設立してから大きく発展し、最盛期には50隻を超える貨物船を擁してイタリア最大の民間船会社にのし上がった。その後 tanker部門のつまづきなどから巨額の負債を抱え、82年の彼の死とともに、さしもの「ラウロ王国」も崩壊した。この間、彼は51～58年にナポリ市長を務めている。

客船事業に参入したのは第2次大戦後の48



MSCクルーズのオーナー、ジャンルイジ・アポンテ。 (編集部)

MSC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
Achille Lauro	1947	23,862	788	D	N.V.de Shelde	元 Willem Ruys。65 年 Lauro が購入・改名。94 年炎上沈没
Angelina Lauro	1969	4,980	256	D	Union de Levante	元 V.Puchol/Arcadia。87 年 Attica が購入・改造。89～91 年用船
Monterey	1952	20,046	588	T	Bethlehem Steel	元 C 4 型貨物船。56 年改造・改名。88 年改装。89 年購入
Symphony	1950	16,741	665	D	Swan Hunter	元 Provence/Enrico Costa。94 年購入・改名。01 年解体
Rhapsody	1977	16,852	800	D	Burmeister & Wain	元 Cunard Princess。95 年購入・改名
Melody	1982	35,143	1,098	D	C.N.I.M.	元 Atlantic/StarShip Atlantic。97 年購入・改名
MSC Lirica	2003	59,058	1,586	DE	Chant.de l'Atlantique	MSC Lirica と同型 元 European Vision。04 年購入・改名 元 European Stars。04 年購入・改名
MSC Opera	2004	59,058	1,756	DE	Chant.de l'Atlantique	
MSC Armonia	2001	58,714	1,586	DE	Chant.de l'Atlantique	
MSC Sinfonia	2002	58,600	1,586	DE	Chant.de l'Atlantique	
—	2006	90,000	2,568	DE	Chant.de l'Atlantique	
—	2007	90,000	2,568	DE	Chant.de l'Atlantique	

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

年である。改装船を使用し、ジェノヴァ～シドニー間の定期航路を開設した。豪州へのイタリア人移民が狙いだった。

クルーズ時代に入ると、定期船のアキレ・ラウロとアンジェリーナ・ラウロ Angelina Lauro (23,112総トン, 39年竣工) をクルーズ船に改装。欧州, カリブ海, 南米, 南アなど広海域で運航した。

ミステリーに包まれた大海運王アボンテ

MSCの創業者であり、現在のオーナーでもあるアボンテは、「謎に包まれた海運王」といわれている。経歴などがよく分からないからだ。

親会社のMSCジャパンに電話できいても、「われわれにも分からない」という答えしか返ってこない。株式を公開していないから、経営情報を開示する必要もない。結局、海外の業界誌などに出的断片情報に頼るしかないが、それによるとアボンテはこんな人物らしい。

生年は1940年頃で、60代の前半。ソレントの生まれ。つまりアキレ・ラウロと同郷である。青年時代を海上で過ごし、船長になった。このあたりの経歴は、同じく一代で巨大コンテナ船会社を築き上げたエバーグリーン（台湾）の張榮発によく似ている。

親会社MSCをジュネーブに設立したのは1970年。当初は中古貨物船2隻による運航であったが、その後急成長を遂げ、現在は220隻を超えるコンテナ船と、55万TEU以上の運航船腹量を誇る世界第2位のコンテナ船会社になった。「独立独歩」をポリシーとしているので、どの船会社ともアライアンスを組んでいない。

この急成長を支えた要因は何か。まず徹底したコスト管理で裏打ちされた運賃競争力と、ヘッドハンティングによる優

秀な人材確保が挙げられる。加えて、ワンマンのオーナー、アボンテがすべての権限を持っているという経営システムが、大胆かつ迅速な戦略決定を容易にしており、これがMSCの最大の強みとなっている。

コスト管理面についていえば、創業以来、MSCフリートのほとんどは中古船であった。初めて新造船が誕生したのが、創業して四半世紀を経た96年というから、同社のコスト管理には筋金が入っている。

ともあれ、地中海から出発して運航海域をじわじわと広げ、創業30余年で七つの海を網羅するコンテナ・ネットワークを独力で完成させたアボンテの経営手腕は、すごいとしかいいようがない。

メディテラニアン・ SHIPPING・クルーズへ

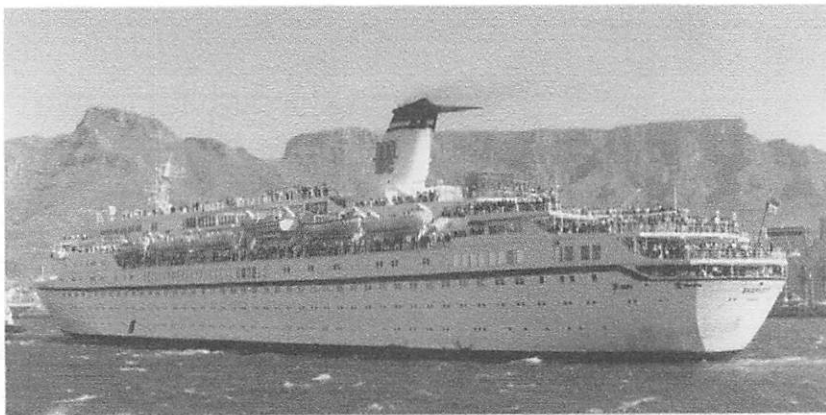
さて、本題のMSCクルーズの話に移ろう。

1988年から現在までの同社の歩みは、スター・ラウロ時代、中古船のMSC時代、MSCリリカ以後のMSCクルーズ時代、この3時期に分けられる。

スター・ラウロ時代というのは、看板客船アキレ・ラウロを運航した創業時代のことだ。地元のイタリアを中



スター・ラウロ時代に運航した最初のクルーズ船アキレ・ラウロ Achille Lauro。(筆者提供)



3隻の中古船の一隻ラブソディ Rhapsody。キュナードから1995年に購入した。(三浦 昭男)

心に集客を始めたのだが、前身会社の時代にドイツの旅行会社が長期間チャーターしていたためドイツ人船客が多かった。この傾向は現在も続いている。

ところが、その看板客船が94年に火災で失われた。翌年アポンテは「ラウロ・ブランド」を捨て、社名をメディテラニアン・ SHIPPING・クルーズ (Mediterranean Shipping Cruises, 略称MSC) に改めた。そして中古船2隻 (ラブソディ Rhapsody, メロディ Melody) を買い入れ、スター・ラウロ時代に入手した2隻 (モンテレー Monterey, シンフォニー Symphony) と併せて4隻からなるフリートを編成したのである。中古船を中心とする手法はコンテナ船の場合と同じだった。

クルーズ海域も、地中海だけでなく、カリブ海、南アへと広げた。USPH (米国公衆衛生局) の検査など規制が厳しいカリブ海クルーズ (冬季) には、比較的新しいメロディを投入した。

「イタリアン・スタイルのパーソナル・タッチ」

MSCクルーズのキャッチフレーズは、「イタリアン・スタイルのパーソナル・タッチ」である。ナポリの会社だから「イタリアン・スタイル」は分かるとして、「パーソナル・タッチ」とは一体何だろう。おそらく「船客一人ひとりに対応した船内サービス」という意味なのだろうが、筆者はMSC客船の乗船経験から、これを「家庭的なサービス」と理解した。

御承知のように、地中海にはコスタ・クルーズという強敵がいて、こちらも「クルージング・イタリアン・スタイル」を掲げている (本シリーズ第2回参照)。コスタは船も大きいし、新しい。これに対抗するには、「イタリアン・スタイル」のほかにプラス・アルファが必要。それが「パーソナル・タッチ」なのだろう。

その内容は、拙稿「セコハン客船で楽しむ欧州スタイルの船旅」(本誌03年4月号) で詳しく紹介したので、ここでは反復を避けたい。た

だしリーズナブルな料金システムについてだけ、もう一度触れておこう。

同社の乗船料金は高くない。しかもポート・チャージ込みであり、他社には見られない「明朗会計」である。加えて欧州海域では、8月上旬のピーク・シーズンを除き、同室の3・4人目の子供を無料にしている。パカンス・シーズンになると、イタリア人ファミリー客で満船になるのはこのためである。コスタもこれには参ったとみえ、最近、同じく子供を無料にした。

船客はインターナショナルだ。EU圏内から夜行バスに乗って発着港にやってくる。国籍はイタリア (4割)、ドイツ (3割)、イギリス (2割) など。船内新聞、放送、表示などは、伊、独、英、仏、スペインの5カ国で行なわれる。リピーターと団体客が目立つのも特長である。

乗組員は士官がイタリア人、クルーはインターナショナル。サービス・スタッフには、アポンテの故郷のソレント出身者が多い。ちなみに同社の海務・ホテル部門はソレントに置かれている。

待望の新造船MSCリリカ／オペラが登場

昨年4月、待望の新造船MSCリリカが登場した。ナポリの客船ターミナルで盛大な命名式が挙行され、大女優ソフィア・ローレンがゴッドマザーを務めた。

大きさは59,058総トン。船客定員はツイン・ベースで1,586人。仏アトランティーク造船所で建造され、ジェノヴァ発着の西地中海クルーズ (7泊) に就航した。

創業して15年。最初の新造船である。前身会社のラウロ・ラインの時代から数えると、創業80年にして初めて新造した客船ということになる。完成に先立ち、社名もMSCクルーズに改められた。

船体と機関は、同じ造船所で誕生したギリシア系フ



去る6月26日に行なわれた新造船MSCオペラの命名式におけるシーン。中央はゴッド・マザーのソフィア・ローレン、右端はオーナーのアポンテ。(編集部)



今年になって改められた新しいファンネル・マーク。紺の地にMSCの文字が入ったコンパスをあしらっている。(編集部)

フェスティバル・クルーズのヨーロッパ・ヴィジョン(58,714総トン)と同一。ジェノヴァ・サミットのとき、小泉首相ら各国首脳がホテルとして使用したあの船である。推進システムはディーゼル・エレクトリックで、マーメイド・ポッドが装着された。

ただし、内装は異なる。フェスティバル客船のデザイナーがアテネに本拠を置くカツォーラキス夫妻(Michael/Agni Katourakis)のAMKであるのに対し、こちらはジェノヴァのマルコ・デ・ヨリオ(Marco de Jorio)のデザイン事務所。これにオーナー夫人のラファエラ・アポンテが加わったのだから、大変な力入れようだ。

公室デザインはイタリアン・モダニズムを基調としており、シンプルかつシックである。イタリアでは近年、奇抜なデザインから、こうしたシンプルなものへと好みが変わってきた。カーニバル傘下に入ってから装飾過多のコスタ客船と、対照的なデザインである。

同型船MSCオペラもこの6月に完成し、ジェノヴァ発着の西地中海クルーズ(7泊)に就航した。MSCリリカは今年、5種類の地中海クルーズを行なっている。2隻とも冬季はカリブ海に移る。

また今年4月には、前述のヨーロッパ・ヴィジョンを競売で購入。MSCアルモニアと改名し、ヴェネチア発着の東地中海クルーズ(7泊)に投入した。これによりMSCフリートは、新造船3隻にメロディ、ラプソディ、モンテレーを加えた6隻に拡大した。

アポンテの「イタリア人魂」に火がついた

フリート強化はさらに続く。同社は先頃、アトランティック造船所に2,568人(ツイン・ベース)乗りのパナマックス・マックス型客船2隻を発注した。引渡しは2006/07年。地中海、カリブ海に就航する。またこの7月には、ヨーロッパ・ヴィジョンの同型船ヨーロッパ・スターズを競売で獲得し、MSCシンフォニアの新船名で船隊に加えた。



MSCオペラのラプロード・レストラン。内装はシンプルなイタリアン・モダニズムが基調になっている。(編集部)

これで新タイプ的大型船は6隻になる。MSCリリカ以後の投資額は18億ユーロに達するだろう。さらに関係筋によれば、13万トン級の超大型船2隻の新造も計画中で、伊フィンカンティエーリと話し合いを進めているという。

親会社ですら船を新造したのは、前述のとおり創業して四半世紀後のこと。中古船主体で伸びてきたこれまでのアポンテの手法からすれば、定石破りの行動だ。

何があったのか。アメリカ資本のカーニバルが、同社の買収を画策したのである。2002年のことだった。カーニバルの総帥ミッキー・アリソンの意を受けたコスタのフォスキ会長がやってきて、アポンテに「会社を売らないか」と打診した。アポンテはこれを断った。

「大勢の社員が、MSCのクルーズ・ビジネスを発展させるために働いている。会社は家族のようなものだ。私はどの社員も手放したくはない」(英「Seatrade Cruise Review」誌03年6月号)。

大海運王から見れば、クルーズ事業などちっぽけなものだ。もともとはサイドビジネスで始めたのだが、この一件でアポンテの浪花節的な「イタリア人魂」に火がついた。コスタと戦う決意を固めたのである。

アポンテには一男一女がいる。「息子のディエゴにはコンテナ・ビジネスを継がせ、娘のアレクサにはクルーズをやってもらおう」。彼はそう決めた。

弱体の北米マーケットにはこの4月、大物をヘッドハンティングし、MSCクルーズ(USA)の社長/CEOに充てた。セレブリティ・クルーズを立ち上げ、これを指揮したR.サッソ(Richard Sasso)である。コスタにいたことがあり、CLIA(Cruises Lines International Association)の会長も務めたベテランだ。

アポンテは、故郷の大先輩アキレ・ラウロを尊敬している。彼が海運業界にとび込んだのも、大先輩の業績がヒントになっていた。だが、今や「アポンテ王国」は「ラウロ王国」を凌駕する。その彼が本気になった。コスタとの角逐は、これから見ものである。