

セレブリティ・クルーズ



WORLD'S CRUISE OPERATORS⑱ — CELEBRITY CRUISES by Michio Yamada

山田 勉生 (日本海事史学会理事)

セレブリティ・クルーズのミレニアム(Millennium級) 1番船ミレニアム。環境に配慮してガスタービンを用いたクルーズ客船である。(CELEBRITY CRUISES)

セレブリティ・クルーズ (Celebrity Cruises) は、ギリシア系の老舗チャンドリス・グループによって1989年に設立されたオペレーターである。

チャンドリスは大眾路線で知られていた。だがセレブリティ・クルーズはそれより格上のプレミアム部門を志向し、新感覚の大型船ホライズン Horizon を世に送って、客船界の耳目を集めた。92年には、米 OSG (Overseas Shipholding Group) の資本参加を得てセンチュリー・シリーズを新造。97年には、RCI (Royal Caribbean International) の傘下に入り、環境対応型の新世代クルーズ船ミレニアム・クラスを登場させた。

サービスにも定評がある。特に高名なフランス人シェフ、ミッシェル・ルーが監修する料理は、美食家を満足させる水準にあるものとして高く評価されている。ベルリッツのクルーズ・ガイドブック (2004年版) も、料理、サービス、総合の3部門でセレブリティをクルーズ大手8社の第1位にランクしている。

創業ファミリーゆかりの「X」の煙突マーク

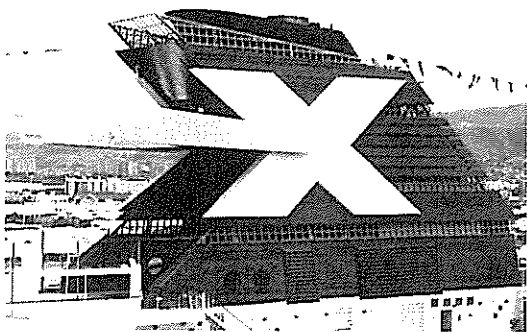
セレブリティ・クルーズの母体となったチャンドリス・グループの創立者は、エーゲ海に浮かぶキオス島出身のジョン・チャンドリス (John D. Chandris) である。

1915年に創業。最初は帆船を運航していた。セレブ

リティ客船の煙突には、白地で大きく「X」が表示されている。これはギリシア語の「ch」で、チャンドリスの家名と故郷のキオス (Chios) 島を表わしている。

ジョン・チャンドリスの事業は順調に伸び、何隻かの貨物船を所有したが、第2次大戦ですべてを失った。彼自身も大戦中に死んだ。この間、ドイツ軍のギリシア占領に伴って本社はロンドンに移された。

ジョンの事業は、2人の息子、ディミトリオス (Dimitrios J. Chandris) とアントニオス (Antonios J. Chandris) によって引き継がれた。彼らは、戦後入手



創業者チャンドリスのギリシア語の頭文字「X」をあしらったファンネル・マーク。写真はインフィニティ Infinityのもの。(筆者撮影)

セブリティ・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
Meridian	1963	17,634	1,106	T	C.R.dell'Adriatico	元 Galileo Galilei. 83 年購入。90 年改装。97 年売却
Horizon	1990	46,811	1,354	D	Meyer Werft	
Zenith	1992	47,255	1,374	D	Meyer Werft	Horizon と同型
Century	1995	70,606	1,750	D	Meyer Werft	Century シリーズ第 1 船
Galaxy	1996	77,713	1,870	D	Meyer Werft	Century シリーズ第 2 船
Mercury	1997	77,713	1,870	D	Meyer Werft	Century シリーズ第 3 船。Galaxy と同型
Millennium	2000	90,228	1,950	GE	Chant.de l'Atlantique	Millennium クラス 1 番船
Infinity	2001	90,228	1,950	GE	Chant.de l'Atlantique	Millennium クラス 2 番船
Summit	2001	90,228	1,950	GE	Chant.de l'Atlantique	Millennium クラス 3 番船
Constellation	2002	90,228	1,950	GE	Chant.de l'Atlantique	Millennium クラス 4 番船
Celebrity Xpedition	2001	2,842	92	D	Cassens	元 Sun Bay I. 03 年購入。ガラバゴス・クルーズ船

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、GE COGES (ガスタービン+蒸気タービン電気推進)

した保険金を元手にリパティ船とT2型タンカーを1隻ずつ購入し、亡父の海運事業を復活させた。

チャンドリス・ライン (Chandris Lines) の社名で客船運航を始めたのは1959年である。元イギリス船のパトリス Patris (16,259総トン、50年竣工) を投入して、欧州〜シドニー航路を開設した。狙いは豪州移民だった。

豪州航路は好調で、中古船主体の客船整備も進んだ。だが60〜70年代、ジェット旅客機で海路より安く豪州へ行ける時代が到来すると、定期船よりもクルーズ船の方が客船運航の中心になった。グループのクルーズ部門を仕切ったのはディミトリオスである。

61年には、ピレウスにチャンドリス・クルーズを創立し、エーゲ海クルーズを始めた。一方、定期船を改装した中型船は欧州、豪州などで事業を展開。80年代には北米のマス・マーケットに進出し、チャンドリス・ファンタジー・クルーズを設立して廉価クルーズを販売した。が、なにせ出自が移民船である。北米海域を席卷する新造船と勝負するには船がお粗末だった。

高級イメージのセブリティ・クルーズ誕生

1989年4月、チャンドリスはこうした「中古船イメージ」を払拭する新会社を立ち上げた。これがセブリティ・クルーズである。最初はチャンドリス・セブリティ・クルーズと称し、本社をピレウスに置いたが、のちにマイアミを本拠地にした。

新会社の社長 (のち会長) として事業を指揮したのは、創業者の名を継承したジョン・チャンドリスである。アントニオスの息子で、創業者の孫に当たる。

彼は、高級感のあるクルーズをセブリティのコンセプトに選り、北米のプレミアム・マーケットを集客対象にした。世界最大のクルーズ・マーケットである北米で勝負するには、この分野が適当と見たのである。中世の英単語に由来する

Celebrity (名士、名声) を社名にしたのも、こうした趣旨による。

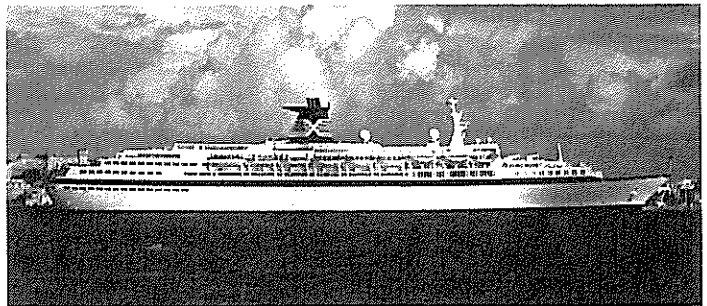
そして、このコンセプトに沿った新造船を独マイヤー・ヴェルフトに発注した。これが船価1億8,500万ドルの大型船ホライズンと同型船ゼニス Zenith である。チャンドリス・グループが客船を新造するのは創業以来のことであった。

開業は翌90年4月。クルーズ海域は、夏季はバーミューダ、冬季はカリブ海を選択した。運航船は2隻を想定。第2船ゼニスが完成するまで、代役に中古船を使った。7,000万ドルを投じて改装したメリディアン Meridian がそれで、夏季はニューヨーク発着のバーミューダ・クルーズ (7泊)、冬季はフォート・ローダーデイル発着の東/西カリブ海クルーズ (7泊) に就航した。フォート・ローダーデイルは、以後セブリティの母港となったが、メリディアンはその先導役をつとめた。

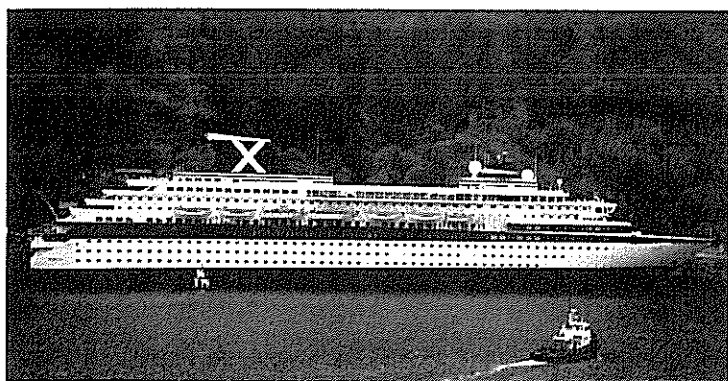
セブリティ客船の原点となったホライズン

ホライズン・クラスは、その後のセブリティ客船の原点となったクルーズ船である。

セブリティ客船で特徴的なのは、何といてもその外形である。シャープな強いライン、直線を多用した上構と煙突、濃紺のストライプを配した強烈な船体塗装などは、これまでの大型客船のイメージとはまったく異なる



セブリティ・クルーズのスタート時に運航したメリディアン Meridian。元伊客船ガリレオ・ガリレイ Galileo Galilei である。(A. KILK)



チャンドリス初の新造客船ホライズンHorizon。角を強調した独特の外観デザインは、本船から始まった。アラスカのジュノーにおける姿。(筆者撮影)

るものだ。その斬新性は欧米では高く評価されているが、日本の客船ファンの間では評判がよくない。

このユニークな外形を創造したのは、イギリスのデザイナー、ジョン・バネンバーグ (Jon Bannenberg) である。センチュリー・シリーズ、ミレニアム・クラスに至るセレブリティ客船の外形は、彼がデザインした。

バネンバーグは豪州の生まれ。ピアニストを志し、シドニーの音楽学校を卒業した。1952年にイギリスに移ってデザイナーに転身、ロンドンにデザイン事務所を開いた。その後、大型ヨットの設計で名を馳せたが、セレブリティ客船など大型客船のデザインも手がけた。

特に有名なのは、名船QE2の内装設計である。2デッキ吹抜けのダブル・ルーム、カード・ルーム、室内プール、一等客室など (いずれも新造時) を設計している。内装と外形の違いはあるにせよ、QE2が大好きな日本の客船ファンが、なぜセレブリティ客船を評価しないのか、筆者にはその理由が分からない。

外形の話が長くなった。ホライズン・クラスの内装をデザインしたのは、ロンドンのマックニース (John McNiece), アテネのAMK (A&M Katourakis), ニューヨークのコフェイ (Birch Coffey) の各社である。このうちマックニース以外の2社はその後、ミレニアム・クラスまでの内装設計に参画している。コフェイはホテル・デザイナーで、主に各船のレストランを担当した。

OSGの資本参加でセンチュリー級が誕生

1990年代はクルーズ船の大型化が進んだ時代である。船旅の仕方も激変した。多くの船客の多様なライフスタイルに対応する大型船が造られるようになった。

セレブリティ・クルーズは、7万トン級のセンチュリー・シリーズ3隻を計画した。だがこれには巨額の資金が要る。たまたまこの時期、米貨物船会社のOSGがクルーズ事業への進出を画策していた。ジョン・チャンドリスはOSGの資本参加を促し、92年10月にセレブリティ

ィ・クルーズを合併企業にすることに成功した。

こうして登場したのがセンチュリー Century, ギャラクシー Galaxy, マーキュリー Mercuryである (センチュリーはサイズが若干小さい)。船価は各3億2,000万ドル。建造所はホライズン・クラスと同じマイヤー・ヴェルフト。デザイナーも同じスタッフである。

センチュリー・シリーズはホライズン・クラスの拡大改良型であるが、新機軸もいくつかある。なかでも注目されるのはメイン・レストランであろう。

これを設計したのはコフェイである。2デッキ吹抜けで、1〜2階はかつてのフランスの大西洋航路客船を思わせる大階段で結ばれている。レストランを2層構造にしたのは、筆者の知る限り20世紀初頭のルシタニア Lusitania級の一等食堂が最初であるが、コフェイは設計に当たって、こうした往時の定期船の内装を詳しく研究したという。米国ソニーと提携し、シアター、ディスコ、TV放送システムなどに最先端の電子技術を導入したのもセンチュリー・シリーズが初めてである。

3隻の就航でクルーズ海域も大きく広がった。従来のバーミューダ、カリブ海のほか、アラスカ、パナマ運河、南米、欧州海域がレパトリーに加わった。

最近ではニッチ・マーケットにも参入している。小型クルーズ船セレブリティ・エクスペディション Celebrity Xpeditionによるガラパゴス諸島クルーズがそれ。去る6月にスタートしたばかりの探検色の濃いクルーズである。セレブリティ・クルーズの子会社が運航している。

業界第2位のロイヤル・カリビアン傘下へ

1990年代は、クルーズ大手による統合と寡占化が進



センチュリーの拡大型ギャラクシー Galaxyのメイン・ダイニング。2層吹抜けで、上下階は大階段で結ばれている。(CELEBRITY CRUISES)

んだ時代でもある。その勝利者は米カーニバルであり、これをノルウェー系のRCIが追う展開になった。

21世紀に向けての生き残りを図るジョン・チャンドリスは、ここで大きな勝負手を放った。セレブリティ・クルーズを約13億ドルでRCIに売却し、大資本の傘下に入ったのである。97年7月のことだった。



セレブリティ・クルーズの
現CEOリチャード・サッソ。
(CELEBRITY CRUISES)

約13億ドルのうち、8億ドルはセレブリティの負債をRCIが肩代わりしたので、動いた金額は5億1,500万ドルであった。合併と称してはいたが、身売りである。本社は、RCIのマイアミ本社に移された。

持株会社としてRCCL (Royal Caribbean Cruises Ltd.) が設立された。会長にはRCI会長のリチャード・フェイン (Richard Fain) が就任し、ジョン・チャンドリスも重役会のメンバーになった。フェインはプレミアム部門におけるセレブリティ・ブランドの市場価値を重くみて、セレブリティ・クルーズの社名とポリシーを維持し、営業活動の自主性を認める方針をとった。

新セレブリティ・クルーズの経営を指揮したのは、96年1月から旧セレブリティの社長／CEOをつとめてきたリチャード・サッソ (Richard Sasso) である。チャンドリス・ファンタジー・クルーズの副社長を経験。旧セレブリティ・クルーズの設立にも参画し、セレブリティ・ブランドの定着化に多大な貢献をしてきた。

フェイン／サッソの新体制が21世紀に向けて送り出した新世代客船、それが史上初のカスタマー・クルーズ船ミレニアム Millennium である。同じ推進システムのヴァンテージ Vantage クラス4隻 (RCI運航) とともに計画されたもので、3隻の同型船がある。

史上初の環境対応型クルーズ船ミレニアム

ミレニアムは、史上初の新造大型クルーズ船ソブリン・オブ・ザ・シーズ Sovereign of the Seas (73,192総トン、87年竣工) とともに、後世まで語り継がれる船となるにちがいない。それは、地球環境を配慮して造られた最初の大規模クルーズ船だからである。

大型クルーズ船の大量就航により、大気汚染、海洋汚染など自然環境への悪影響が懸念される時代になった。ミレニアムが導入した推進システムは、大気汚染問題に対する解答の一つである。地球環境とどう折り合っていくか。マーケット事情もさることながら、この問題の方が、大型クルーズ船によるレジャーを持続可能にするた



ミレニアム級各船にはオーシャンライナー・レストランというテーマ・レストランが設けられている。写真はミレニアムのオリンピック・レストラン。(筆者撮影)

めの重要課題になってきたのだ。

ミレニアム・クラスは仏アトランティック造船所で建造され、親会社アルストムとロールス・ロイスが共同開発したマーメイド・ポッドを装着した (故障が多く、RCCLがメーカー側を訴える事態になった)。

デザインはどうか。造船所は変わったが、ミレニアム・クラスの外形は、バネンバークがデザインしたもので、ホライズン以来の姿を継承している。彼は2002年に没したので、大型船ではこれが最後の仕事になった。

インテリアは若干印象が変わった。これまでセレブリティ客船の内装にかかわってきたマックニース、AMK、コフェイのうち、マックニースが抜け、代わりにマイアミのH. スノウェイス (Howard Snoweiss) など超大型クルーズ船ヴォイジャー・オブ・ザ・シーズ Voyager of the Seas (137,276総トン、99年竣工) の内装を手がけた3社が加わった。結果としてRCI色が濃くなり、アメリカ人好みの華美さが増した。

筆者はミレニアム・クラスに2度乗った。航海中最も感動したのは、往年の北大西洋航路客船にちなんだアラカルト・レストランである。これは各船に設けられている。ミレニアムの「オリンピック・レストラン」では、名船オリンピック Olympic のアラカルト・レストランを飾っていた内装材が使われている。

料理も往時を再現していた。考証に当たったのはミッシェル・ルーである。彼はオリンピックの一等食堂のメニューを徹底的に研究し、評価が高いこれまでのセレブリティの料理をベースに特別メニューを工夫した。

現代の大型クルーズ船は定期船時代の文化を継承している。筆者はそう考えている。欧米の客船史家も同じ認識だ。ミレニアム・クラスのアラカルト・レストランは、その一例である。大型クルーズ船を「浮かぶラスベガス」「浮かぶディズニーランド」と決め付ける識者が日本には多いが、認識不足も甚だしい。