

ディズニー・クルーズ・ライン



山田 廸生

(日本海事史学会理事)

ディズニー・クルーズ・ラインの2隻の客船ディズニー・ワンダー Disney Wonder (手前) とディズニー・マジック Disney Magic。(DISNEY CRUISE LINE)

WORLD'S CRUISE OPERATORS ①⑨ — DISNEY CRUISE LINE

by Michio Yamada

ディズニー・クルーズ・ライン (Disney Cruise Line) は、米ウォルト・ディズニー社の客船部門である。つまりディズニー直営のオペレーターということだ。

1994年に誕生。98年8万トン級のディズニー・マジック Disney Magic を新造し、北米のファミリー・クルーズ市場に参入した。翌99年には同型船ディズニー・ワンダー Disney Wonder を投入。運航船は2隻になった。

クルーズ海域はバハマ (3/4泊) および東/西カリブ海 (7泊) で、フロリダ州オーランドのウォルト・ディズニー・ワールド (WDW) と組み合わせたクルーズを行なっている。いずれの航海もプライベート・アイランドのキャストウェイ・ケイ (バハマ) に寄港する。2005年夏期には、アナハイムのディズニーランド開業50周年を記念して、ディズニー・マジックがメキシカン・リビエラ・クルーズ (ロサンゼルス発着) に就航する。

WDW と組み合わせたパッケージ・クルーズ

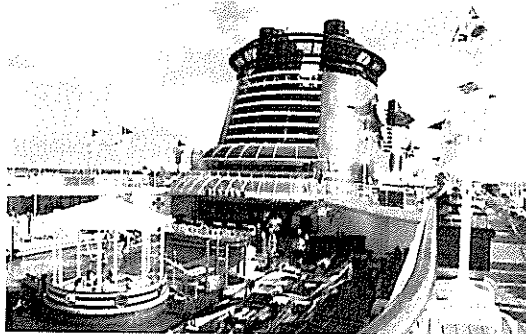
実は、WDW と組み合わせたパッケージ・クルーズを着想したのはディズニー社ではない。米プレミア・クルーズ・ライン (Premier Cruise Lines) を創業したブルース・ニーレンバーグ (Bruce Nierenberg) である。

彼はかつて、NCL (Norwegian Caribbean Line) で働いていた。ちょうどクヌート・クロスター (Knut Kloster) が巨船フランス France を買収し、ノルウェー Norway として復活させた頃だ。この奇抜な転用プラン

を最初に提案したのはニーレンバーグである。そして技術者肌の夢想家クロスターがこれに飛び付き、同船の衝動買いに走った話は、本シリーズ③のNCLの回で述べた。要するにニーレンバーグはアイデアマンであったということだ。

ニーレンバーグは、長距離バスのグレーハウンドの支援を得てプレミア・クルーズを設立し、WDW と連動したバハマ・クルーズ (3/4泊) を開業した。使用船はスター・シップ・ロイヤール Star Ship Royale (21,010総トン、58年竣工、元フェデリコ C. Federico C.)。集客対象は主としてファミリー層。母港はオーランドに近いポート・カナベラルで、クルーズ形態は現在ディズニーが実施しているものと同じである。84年3月のことであった。

翌年、彼はディズニーと交渉し、プレミア・クルー



ディズニー・マジックの上部デッキの様子。(谷口 備)

ディズニー・クルーズ・ライン客船一覧

船 名	竣工年	総トン数	船客定員	推進機関	建造所	備 考
Disney Magic	1998	83,338	1,750	DE	Fincantieri	東/西カリブ海クルーズに就航中
Disney Wonder	1999	83,308	1,750	DE	Fincantieri	Disney Magic と同型。バハマ・クルーズに就航中

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。

ズをWDW認定のクルーズ・ライン (Official Cruise Line)とすることに成功した。この結果ディズニー・キャラクターやトレードマークなどが使えるようになり、子連れのファミリー船客が激増した。プレミア・クルーズは次々と客船をふやしてこれに対応した。

プレミア・クルーズの成功を見て、ディズニー側もクルーズ・ビジネスに関心を持った。テーマパークのほかに、ホテル、ゴルフ場など総合リゾート事業を展開するディズニー社としては当然のことであった。

ディズニー・マジック／ワンダーが登場

かくして1994年6月、ディズニー・クルーズ・ラインがフロリダ州セブレーションに誕生。クリスタル・クルーズの初代社長アーサー・ロドネー (Arthur Rodney) がヘッドハントされ、社長として指揮をとることになった。ロドネーはプリンセス・クルーズ出身のベテランである。有能なスタッフが彼のあとを追ひ、新会社の企画に参画した。

2隻の大型クルーズ船が伊フィンカンティエリ社 (マルゲラ工場) に発注された。ディズニー・マジックとディズニー・ワンダーである。船価は2隻で7億ドル。プライベート・アイランドの購入整備費などを加えた総投資額は10億ドルと報じられた。

サイズはパナマックス・マックス型で、船客定員1,750人 (最大3,325人)、客室数875室。ファミリー船客を想定しており、3~4人で使えるキャビンが多い。往年の大西洋航路客船をイメージした2本煙突 (前方はダミー) には、ミッキーマウスをあしらったマークが付けられた。船尾の形状は最近では珍しいクルーザー・スターンである。

外形デザインに当たったのはノルウェーのエイデ (Njal Eide)。内装はスウェーデンのティルバーグ (Robert Tillberg) を主体とする各社が受け持った。ラグジュアリー設計で知られるノルウェーのユラン&ストルブラーテン (Yran & Storbraaten) も、外形と内装の両面で設計に参画した。エイデとティルバーグは、かつて大西洋航路客船の内装を手がけた実力者である。

母港のポート・カナベラルには、専用のクルーズ・ターミナルが建設された。キャストウェイ・ケイにも接岸用岸壁が完成し、98年7月、1番船ディズニー・マジックがポート・カナベラル発着のパハマ・クルーズにデビューした。ただ造船所の2度にわたる納期遅延により、開業は20週も遅れた。このため2番船ディズニー・ワンダーの就航も99年3月から同年8月にずれ込んだ。

正真正銘の「浮かぶディズニーランド」

ディズニーのクルーズは型破りである。それを逐一詳

プライベート・アイランドのキャストウェイ・ケイに着岸したディズニー・マジック。(DISNEY CRUISE LINE)



述する紙幅はないが、典型的なものを紹介しよう。

まず意表をつくのはローテーション・ダイニングである。各船にはメイン・ダイニング・ルームが3つあり、毎夕、船客は異なったダイニング・ルームで食事を楽しむシステムになっている。テーブル・メイトもウェーターも一緒になって移動するから、顔ぶれは変わらない。

ちなみに乗組員構成は、士官は欧州/スカンジナビア系が主体。クルーはインターナショナルである。

出航の時に、汽笛がディズニー・ソングの旋律を奏するというアイデアにも驚かされる。旋律はアニメ映画「ピノキオ」の中でコオロギが歌う「星に願いを」のワンフレーズ。むしろこれとは別に、船舶設備ルールに基づく汽笛音も用意しているのだろうか。

このように書くと、ディズニー・クルーズの集客対象はファミリーだけのようだが、そうではない。船内をキッズ、ファミリー、大人用の3エリアに分け、あらゆる年齢層が楽しめるよう工夫している。「大人も十分に楽しめます」とは、ディズニー客船に家族で乗船した谷口脩さん (関西海事懇話会) の筆者へのコメントだ。

カリブ海のクルーズ船を「浮かぶディズニーランド」と揶揄する客船マニアが日本には多いが、ディズニー客船は正真正銘の「浮かぶディズニーランド」である。「あれは船旅ではない」という人もいる。

筆者は「あれも船旅である」と考えている。偏狭なクルーズ思想はよくない。クルーズの選択肢は多ければ多いほど好ましく、マーケット拡大にもつながる。

ディズニー・クルーズの後続船はどうなっているのだろうか。ディズニー・マジック級の第3船の計画は消滅したが、2006年以降の就航を目指して、目下新造船を計画しているという話もある。すでに船型デザインを発注したという報道もある。楽しみなことである。

■11月号記事訂正: 163頁上左写真の説明で、サッソ氏は今年4月に退社したため、「現CEO」とあるのは誤りでした。お詫びして次のように訂正します。「セレブリティ・クルーズのCEOを務めたりチャード・サッソ」。