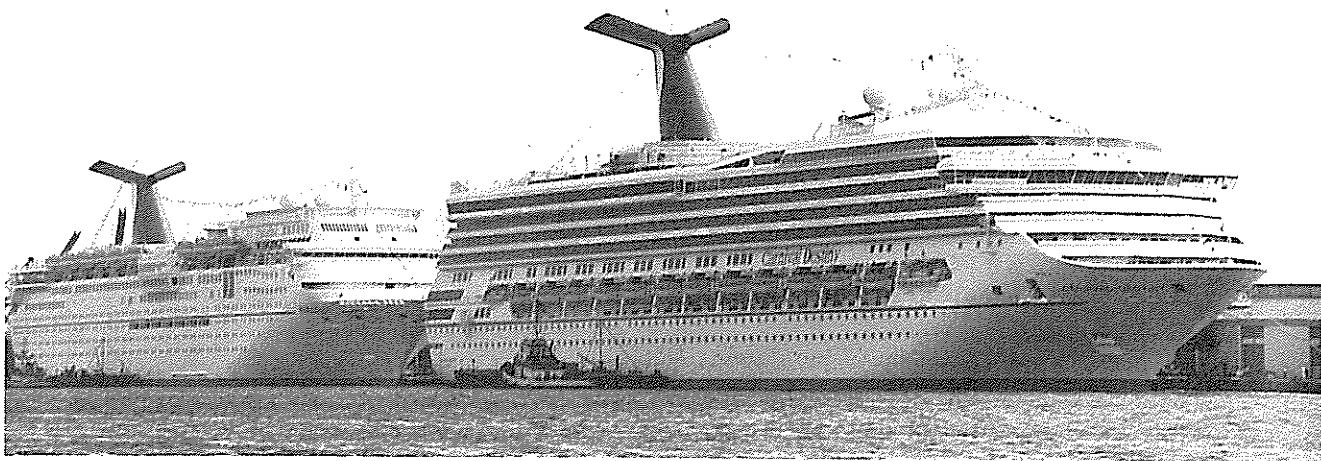


カーニバル・クルーズ・ライン



WORLD'S CRUISE OPERATORS ① — CARNIVAL CRUISE LINES

by Michio Yamada

山田 遼生 (日本海事史学会理事)

マイアミのターミナルに停泊する史上初の10万総トン級客船カーニバル・デスティニーCarnival Destiny (手前) とファンタジー級の8番船パラダイスParadise。(筆者撮影)

今月から山田遼生氏の筆になる新連載「世界のクルーズ・オペレーター」をスタートするが、この記事に併せて、毎号カラー頁で掲載オペレーターの現有客船全タイプを紹介していくので、併せて参照されたい。

はじめに

1960年代に北米で現代クルーズが誕生してから、早くも40年が立とうとしている。世界の客船界の勢力地図は大きく変わった。耳慣れない名の新興クルーズ・オペレーター (クルーズ運航会社) が業界をリードするようになった。

統合と系列化も進んだ。発端は船の大型化である。巨額の資金を要するメガシップ新造ラッシュのなかで、資金調達力のない会社は脱落し、大資本に吸収されていった。キューナード・ライン、ホランド・アメリカ・ライン (HAL) といった懐かしい名前も残ってはいるが、ともにカーニバル・グループの傘下にある。

90年代に「ビッグ3」の一角を占めていたP&Oプリンセスも先般、カーニバル系列に入ることが決まった。かねてから話題の大合併劇であったが、これが落ち着いたことで、今世紀初頭の客船界の勢力地図は一応完成したといえる。そこでこの機会に、世界のクルーズ・オペレーターをシリーズでとり上げ、その歴史と現況、経営ポリシーなどについて紹介することにしたい。1回目は、

最大手カーニバル・グループの中核オペレーター、カーニバル・クルーズ・ライン (CCL) である。

創業者テッド・アリソンとはどんな人物か

CCLは、今から31年前の1972年にマイアミに設立された。創業者はテッド・アリソン (Ted Arison)。巨大産業に成長した現代クルーズ・ビジネスを創始したことから、「現代クルーズ産業の父」と呼ばれている人物である。

彼は1924年にイスラエル建国前のテルアビブで生まれた。父も海運人だった。ペイルートのアメリカン大学在学中に第2次大戦が勃発し、英陸軍のユダヤ人旅団に加わってイタリア、ドイツを転戦、准尉にまで昇進した。



CCLの創業者テッド・アリソン。

戦後、家業の海運業に復帰したが、1948年にイスラエル独立戦争が始まるとまた血が騒ぎ、陸軍中佐としてイギリスと戦った。建国後も家業に奔走していたが、業績不振のため事業を断念。1954年に妻子を引き連れてアメリカに移住し、航空貨

物のベンチャー企業を立ち上げて成功した。

客船史に残るクヌート・クロスター (Knut Kloster) との劇的な出会いと開業は1966年。ノルウィーガン・カリビアン・ライン (NCL) の設立につながる二人のベンチャーはうまくいったが、カネの配分問題でつまづいた。

独立を決意したアリソンは年が明けると、古い友人が経営するボストンの旅行社AITSの支援を得てCCLを設立した。社名の「カーニバル」はAITSが販売するパケットツアーのトレードネームからとられた。船の購入資金もAITSが持った。創業第1船はマルディ・グラMardi Gras (食肉火曜日の意)。元カナディアン・パシフィック (CP) の定期船である。

社旗と煙突マークはCPにならった。マルディ・グラを受け取ったとき、スタッフは同船をみて「ちょっと変えれば使える」と思ったそうだ。「C」の曲線部分を広げ、色彩を変えるとCCLの意匠になる。社名のイニシアルがどちらも「C」だから違和感はなかった。

「ファン・シップ」を掲げて大ブレイク

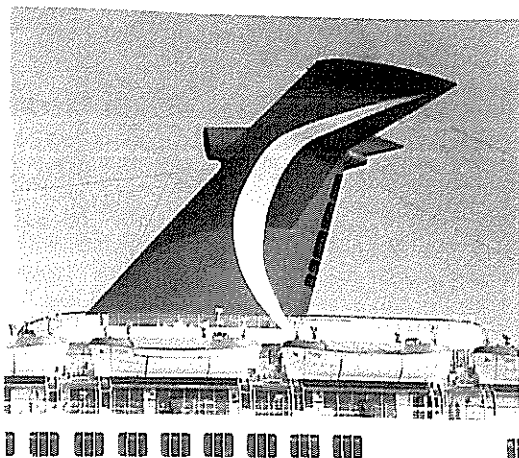
1972年3月11日、マルディ・グラはマイアミを出航、7泊の東カリブ海クルーズに就いた。土曜日に母港を発着する定期クルーズが始まった。

電光石火の開業だった。借金まみれで開業したアリソンとしては、船をすぐにでも稼働させて現金収入を得る必要があった。「アリソンはデビュー・クルーズの船中で、ラウンジやバーのレジから現金を集めて回り、サンファンで支払う燃料油補給代金の足しにしていた」と、現社長のロバート・ディッキンソンは語っている。

業績は不振を極めた。準備不足で経営戦略なしに始めたのが悪かった。赤字は2年間で500万ドル。頼みのAITSは手を引き、マルディ・グラをアリソンに売却した。船価はたったの1ドル。のちにアメリカン・ドリームの典拠例となったカーニバル王國は、この1ドルから出発したのである。74年のことだった。

アリソンは新たにマーケティング・チームを編成した。失敗はもう許されなかった。これまでの船旅のイメージを根底から変えるコンセプトが必要だった。

かくして若年層をターゲットに、船上と寄港地で昼も夜も徹底的に遊んでもらおうというコンセプト「ファン・シップ」(愉快的船)が着想された。現代につながるカジュアル・クルーズの誕生である。

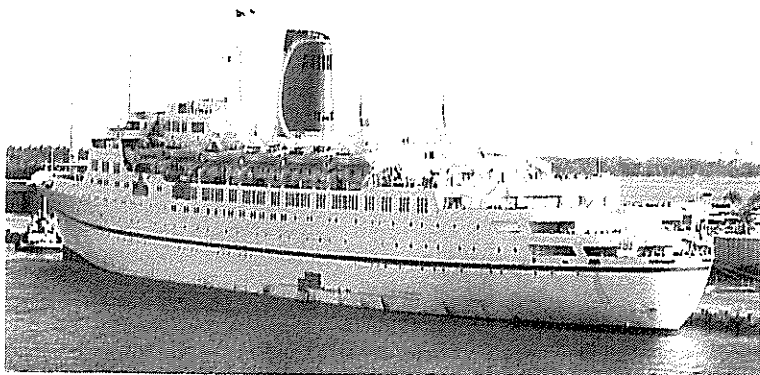


ファンタジー級2番船エクスタシーEcstasyの煙突。(筆者撮影)

今日の米欧クルーズで見られる船内イベントやエンターテインメントの原型の多くは、このときに出現している。さまざまな販売計画が立てられ、多くの旅行社がこれを支援した。テレビでは「ファン・シップ」のCMが流された。北米のマスマーケット形成の原動力となったフライ&クルーズ(発着港までの空路と組合せた船旅)も導入された。

マルディ・グラは大ブレイクした。若者を中心に旅客が急増し、翌75年の消席率(1室2名ベース)は100パーセントを超えた。1室を3~4人で利用する船客がふえたのだ。業績向上を背景に第2船カーニバルCarnivaleが就航した。同船も元CPの定期船である。

ちなみに、「ファン・シップ」を掲げたのはCCLが最初ではない。パハマ・クルーズを経営していたヤーマス・クルーズ・ラインがすでに、これをキャッチフレーズにしていた。ところが1965年秋、運航船の1隻が炎上沈没して多数が死亡、「ファン・シップ」像は大きく傷ついた。CCLはこれを復活させ、「ファン・シップ」



創業第1船マルディ・グラMardi Gras。元カナディアン・パシフィックのエンプレス・オブ・カナダEmpress of Canadaである。1973年マイアミに停泊中の姿。(筆者撮影)



新造第1船トロピカルTropicale。1981年デンマークのオールボルク造船所で竣工した。現在本船はコスタ・クルーズに移籍して、コスタ・トロピカルCosta Tropicaleとなっている。(筆者撮影)

に新しいイメージを吹き込んだのである。

CCL船型の出発点となったトロピカル

3隻目のフェスティバルFestivalもセコハン船である。CCLは同船にカネをかけ、新船同様のクルーズ客船に仕上げた。手がけたのは川崎重工神戸工場。1978年秋に東カリブ海クルーズに就航すると、最も稼ぎのいい「ファン・シップ」になった。またこの時点でCCLは、予約業務にコンピューターを導入した。

アリソンはこの年、CLIA（国際クルーズ船会社協会）のマイアミ大会でCCL初の新造船を欧州の造船所に発注したことを明らかにした。彼は最初、この船を川崎重工に発注するつもりでいた。カルーセルCarouselという船名まで用意していたという。だが日本発注は幻に終わった。急激な円高が原因だった。ちょうど日本の造船業界が円高で沈んでいた時期である。

1億ドルを投じた新造船トロピカルTropicaleは、CCL客船の原型となった船である。基本設計はイギリスのデザイン会社TMPに発注された。内装デザインを担当したのはジョセフ・ファークス。マイアミのデザイナーで、今もグループの新造計画に参画している。ファークスとCCLの関係は、20世紀初頭の名デザイナー、シャルル・メーヴェとハバクの関係に似ている。

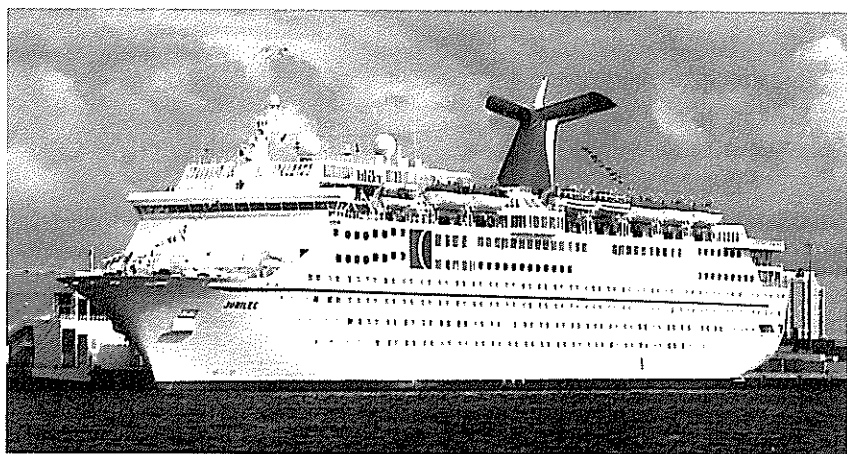
画期的なデザインだった。旅客スペースをできるだけ広くとるため、上部構造を船首尾いっぱいに延ばし、船尾もトランサム・スターンにした。同一カテゴリーの客室は、サイズなどの内装仕様を標準化した。また、スポーツ好きでアウトドア派が多い北米船客に合わせて、リド・デッキを中心に広大なオープン・スペースを設けた。CCL客船の外形でいちばん目立つのは、あのユニークな翼付きの煙突であるが、これも同船に

始まる。ファークスのアイデアである。

デビューは82年の初め。同年と翌年の夏季はバンクーバー発着のアラスカ・クルーズ（ウエスツアールのチャーター）に就航、秋以降はロサンゼルス発着のメキシコ・クルーズに張り付いた。CCLが太平洋側に進出したのは、このときからである。

80年代に入るとマルディ・グラの西カリブ海クルーズも始まり、旅客の選択肢が広がった。それまでの7泊クルーズを3泊（金曜発）と4泊（月曜発）に分けたバハマ・クルーズもスタートし、ビジネスマンや若者が一層乗りやすくなった。使用船はカーニバル。運賃は1泊あたり最低約100ドルに設定された。

トロピカル新造のめどがついた79年、テッド・アリソンは社長の椅子を30歳の息子ミッキーに譲り、会長職に退いた。ただし新造船プロジェクトや傘下のケータリング会社の経営などは、父親が指揮をとった。



新造第2陣、ホリデー・トリオの2番船ジュビリーJubilee。1986年竣工。トロピカルを相似形に大きくしたようなよく似たデザインである。(筆者撮影)



カーニバルの2代目ミッキー・アリソン（左）と専属デザイナー、ジョセフ・ファークス。80年代末頃の撮影。



カーニバルの総帥ミッキー・アリソン。現在の姿。

トリオがデビューしたのは80年代の半ば。時あたかもメガシップ時代の胎動期だった。セレブレーションCelebrationが就航した9カ月後には、ライバルRCCLのソプリン・オブ・ザ・シーズSovereign of the Seas（73,192総トン、87年竣工）が完成している。CCLは大型化の流れから取り残された。この遅れを一挙に取り返したのが、ファンタジー級メガシップの連続建造である。

ファンタジー級のデザインは86年に着手された。プロジェクトを指揮したのはミッキーである。

テッドは90年に会長も辞し、すべてを息子に託してイスラエルに帰国している。そして99年に75歳で世を去った。

ファンタジー級には新世代型のディーゼル電気推進システムが導入された。発電機は6基で、主機、補機の区別はなくなった。船客と船員が3,000人以上も乗るメガシップでは、生活用の電気消費量が膨大であり、従来の給電システムでは対応できなくなったのだ。この新システムはその後、各社のメガシップに採用された。7～8番船にはボッド型推進器が装着された。

ファンタジー級は90～98年に8隻も造られた。投じられた資金は23億ドルを超えたが、折からの好景気に支えられてよく稼ぎ、CCL船隊の大黒柱になった。1番船ファンタジーがバハマ・クルーズにデビューしたの

90年代のメガシップ時代をリードする

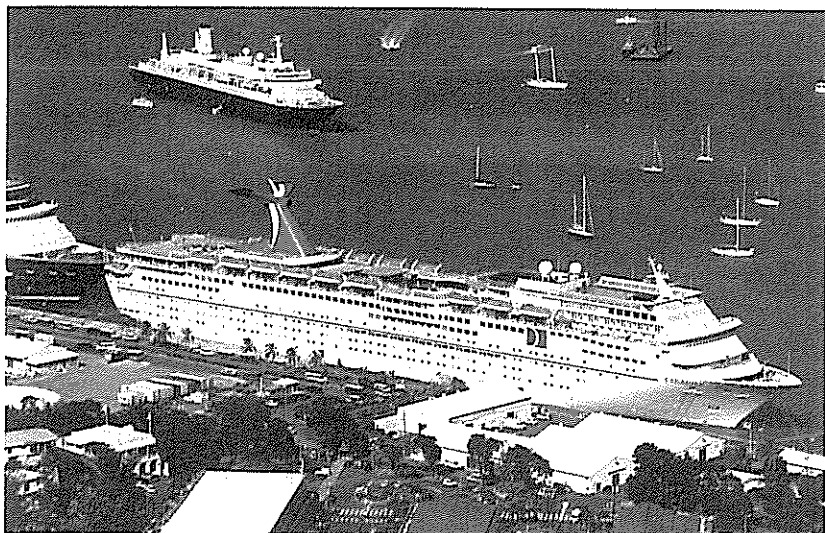
CCLは社船の大型化を進めた。第1弾はホリデーHolidayと後続船2隻のトリオである。トロピカルールのときと同様、TMPとファークスが基本デザインに取り組んだ。以後、現在の超メガシップに至るまで、CCLはこの2者に新造船のデザインをまかせている。

90年代のメガシップ時代を担ったファンタジーFantasy級のアイデアのほとんどは、このトリオが原点になっている。調理エリアを挟んで船尾と中央部に置かれた2カ所のメイン・レストラン、リド・デッキの広い展望レストラン、2層構造のショー・ラウンジなどがそれ。客室サイズは17.0～17.6平方メートルもある。

CCL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
Mardi Gras	1961	18,261	906	T	Vickers-Armstrongs	元Empress of Canada。1972年購入。93年売却
Carnivale	1956	18,952	950	T	Fairfield	元Empress of Britain。1975年購入。94年売却
Festivale	1961	26,632	1,146	T	John Brown	元Transvaal Castle。1977年購入。78年改装。96年売却
Tropicale	1981	36,674	1,022	D	Aalborg Vaerft	2001年コスタへ移籍。現Costa Tropicale
Holiday	1985	46,052	1,452	D	Aalborg Vaerft	Holiday級1番船。
Jubilee	1986	47,262	1,486	D	Kockums Shipyard	Holiday級2番船。ホリデーと準同型
Celebration	1987	47,262	1,486	D	Kockums Shipyard	Holiday級3番船。Jubileeと同型
Fantasy	1990	70,367	2,052	DE	Kvaerner Masa-Yards	Fantasy級1番船。ディーゼル電気推進を初採用
Ecstasy	1991	70,367	2,052	DE	Kvaerner Masa-Yards	Fantasy級2番船
Sensation	1993	70,367	2,052	DE	Kvaerner Masa-Yards	Fantasy級3番船
Fascination	1994	70,367	2,052	DE	Kvaerner Masa-Yards	Fantasy級4番船
Imagination	1995	70,367	2,052	DE	Kvaerner Masa-Yards	Fantasy級5番船
Inspiration	1996	70,367	2,052	DE	Kvaerner Masa-Yards	Fantasy級6番船
Carnival Destiny	1996	101,353	2,642	DE	Fincantieri	Destiny級1番船。初の10万トン級
Elation	1998	70,367	2,052	DE	Kvaerner Masa-Yards	Fantasy級7番船。ボッド推進器を初装備
Paradise	1998	70,367	2,052	DE	Kvaerner Masa-Yards	Fantasy級8番船。初の禁煙客船
Carnival Triumph	1999	101,509	2,758	DE	Fincantieri	Destiny級2番船
Carnival Victory	2000	101,509	2,758	DE	Fincantieri	Destiny級3番船
Carnival Spirit	2001	88,500	2,124	DE	Kvaerner Masa-Yards	Spirit級1番船。スモークレス・ディーゼル搭載
Carnival Pride	2001	88,500	2,124	DE	Kvaerner Masa-Yards	Spirit級2番船
Carnival Legend	2002	88,500	2,124	DE	Kvaerner Masa-Yards	Spirit級3番船
Carnival Conquest	2002	110,000	2,974	DE	Fincantieri	Conquest級1番船。デスティニー級拡大型
Carnival Glory	2003	110,000	2,974	DE	Fincantieri	Conquest級2番船
Carnival Miracle	2003	88,500	2,124	DE	Kvaerner Masa-Yards	Spirit級4番船
Carnival Valor	2004	110,000	2,974	DE	Fincantieri	Conquest級3番船
Carnival Liberty	2005	110,000	2,974	DE	Fincantieri	Conquest級4番船

注) 1. 船客定員は1室2名ベース。 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。



全船禁煙で話題を呼んだファンタジー級8番船パラダイス。セント・トーマス寄港時のシーン。(筆者撮影)

は90年の春。翌年、北米のクルーズ人口は年間400万人を超えた。各社も争って船を大型化したため、メガシップ・ラッシュが発生し、現在に至っている。

96年秋には社運をかけた超メガシップ、カーニバル・デスティニーCarnival Destinyが登場した。建造費は4億ドル。史上初の10万トン型客船である。ベネチアで行なわれた命名式では、テッドの妻のリン夫人が命名役をつとめた。就航披露で訪れたニューヨークでは、クイーン・エリザベスQueen Elizabeth (83,673総トン、40年竣工)を56年ぶりに上回る巨船として話題を呼んだ。

客船界の頂点に立つミッキー・アリソン

父親からCCLを引き継いだミッキー・アリソン(Mickey Arison)とは一体どんな人物であろうか。アメリカに移住したときは5歳の幼児だったミッキーも、今は50代の働き盛り。世界客船界に君臨するカーニバル・グループの総帥である。

一日24時間働けると豪語するミッキーだが、学生時代には父親に反逆するふつうの若者だった。長髪をなびかせてベトナム反戦デモにも参加した。むしろ、父親のクルーズ・ビジネスにはまったく関心がなかった。

そんな彼を変えたのは船上勤務だった。創業時のNCL客船で働いているうちに、だんだん仕事が面白くなってきた。「親父が下船しろといわなかったら、今も船で働いていただろう」。のちにそう語っている。下船した彼は、NCLのさまざまな陸上業務をこなした。

CCLに入社したのは1973年、CCLがいちばん苦しかったときだ。息子の縁故入社に難色を示す父親を説得したのはディッキンソンである。「ミッキーは頭がいいし、

ビジネスに明るい。CCLは彼の才能を必要としていた」と、ディッキンソンは当時を振り返っている。功労者のディッキンソンに対してミッキーは現在、社長の椅子と年俸300万ドルの高給で報いている。

父親譲りのミッキーの強気な性格は、クルーズ経営に向いていた。彼は社船の大型化を進める一方、カーニバル勢力の拡大につとめた。88年にHALとウインドスター・クルーズを買収。91年にシーボーン・クルーズ・ライン、97年にコス

タ・クルーズを支配。98年には名門キュナードを買収した。そしてこのたび、大手のP&Oプリンセスを傘下に加えた。カーニバル王国は完成し、ミッキーは世界の客船界の頂点に立った。

厳格なシオニストだった父親と異なり、ミッキーは国際人である。「ユダヤ系アメリカ人に見られるイスラエルへの思い入れは自分にはない」、そう語っている。アメリカ同様に好きなのはフランス。イギリス人の妻マダリンも、フランス語を流暢に話す国際人である。

21世紀のコンセプトも「ファン・シップ」

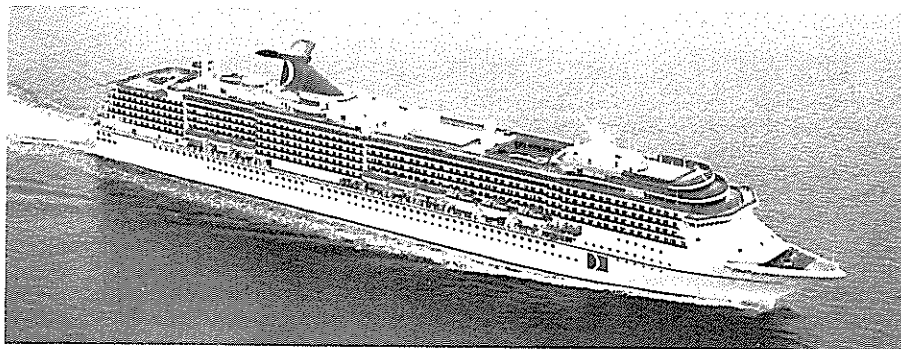
現在、カーニバル・グループの船客数は年間約250万人。従業員数は海上が16,000人、陸上が3,000人。2002年度の売上高は約44億ドル。純利益は約10億ドル。グループをコントロールしているのは持株会社のカーニバル社(Carnival Corp.)で、会長はむろんミッキー・アリソンである。

そして21世紀のCCLのコンセプトもやはり、カジュアル・クルーズである。「ファン・シップ」は健在であり、若年層中心の船客傾向も変わっていない。250万人の年間船客数のうち、35歳以下が30パーセント、36～54歳が40パーセント。つまり7割は54歳以下である。

子供だけでも年間35万人も乗っている。船内がいつも騒々しい、各所で行列ができるという批判が出るのは、そのためだ。シルバー世代には不向きなクルーズといえるが、もともと「ファン・シップ」そのものが、「浮かぶ高級養老院」というイメージの古い客船コンセプトの否定から出発しているのだから、これは仕方がない。

現在「ファン・シップ」の中核となって稼働しているのは、10万トン型のデスティニー級3隻とコンクエス

新世代クルーズ客船
スピリット級の1番
船カーニバル・スピ
リットCarnival Spirit。
(KVAERNER MASA-YARDS)



デスティニー級の拡
大型1番船カーニバル・コンクエスト
Carnival Conquest。
(CARNIVAL CRUISE LINES)



トConquest級1隻、それに9万トン型のスピリットSpirit級3隻である。この7隻にファンタジー級8隻とホリデー・トリオを加えた18隻が、CCLの現有勢力である（ほかに発注済み4隻）。

新世代型のメガシップ、スピリット級

最新の「ファン・シップ」はどんな船だろうか。新世代型のメガシップ、スピリット級を見てみよう。

スピリット級のサイズは、パナマ運河をぎりぎりでも通過できるバナマックス・マックス型。10万トン型と違って、これだとカリブ海と太平洋の両海域で働ける。客室数は1,062室。80パーセントが海側客室で、その70パーセントはバルコニー付きという豪勢さ。従来の「ファン・シップ」と比べると、居住性は格段に向上している。

公室エリアでは、9層構造のアトリウム（エントランスホール）と3層構造のショー・ラウンジに圧倒される。アメリカ人の好みを熟知したファークスのデザインは、洋上にラスベガスを出現させた。メイン・レストランも2層吹き抜け。このほか展望レストラン、アラカルト・レストランもある。好きな時間に好きな場所で、存分に食事を楽しんでもらおうというわけだ。

スポーツ・ヘルス施設では、最近人気が高いスパの拡充に重点を置いた。2デッキにわたるスピリット級のスパは4,177平方メートルもあり、ジム、エアロビクス室、サウナなどの付属設備も完備している。

建造費は1隻3億7,500万ドル。本誌2001年9月号のカラー頁に、1番船カーニバル・スピリットCarnival Spiritの内装が紹介されているので参照いただきたい。ちなみにCCLの乗組員は創業時代から、士官がイタリア人、クルーは各国人の混乗である。陽気なイタリア人たちが指導運営することで、「ファン・シップ」の楽しさがいっそう増していることは間違いない。

もうひとつ、スピリット級のハード面で特筆されるのは、スモークレス・ディーゼルを搭載したことだ。バナマックス・マックス型は、排ガス規制が特に厳しいアラスカ・クルーズ投入も予定しており、このことが環境保護型を導入する有力な動機になっている。

この新型ディーゼルは、カーニバル・グループがエンジン・デザイナー会社のヴァルチーラと共同で開発してきたもの。3年前にミレニアムMillennium (90,228総トン) が就航して以来、ガスタービン+蒸気タービンまたはガスタービン+ディーゼルの併用システムを採用するメガシップがふえているなかで、CCLがディーゼルにこだわっているのは注目される。ガスタービンより二酸化炭素の排出量は少ないし、原油価額の高騰傾向を考えると、これが賢い選択なのかもしれない。

各社がクリーンなエンジンを開発している背景には、企業イメージを高める狙いもある。環境保護に真剣に取り組んでいる企業が生き残る。21世紀はそういう時代であり、またそうあって欲しいものだ。