

ホランド・アメリカ・ライン



WORLD'S CRUISE OPERATORS ②⑩ — HOLLAND AMERICA LINE by Michio Yamada

山田 廸生 (日本海事史学会理事)

ホランド・アメリカ・ライン (HAL) は、現代クルーズへの転換に成功し、現在も勢力を拡大させているという稀有な老舗クルーズ・オペレーターである。

創業は1873年。社名が示すように、オランダの船会社として1世紀にわたって北大西洋航路を経営した。

クルーズへの転換を図ったのは1970年代で、本拠地をシアトルに移した80年代からは、アラスカ・クルーズを独自のブランドに育て上げた。80年代の末にはカーニバルの傘下に入り、魅力的な大型船を次々と新造。運航海域も北米、欧州を中心に世界に広がった。

往年の定期船と現代クルーズ船の長所を生かした船内サービスは、落ち着いた公室インテリアとともに、船旅愛好家の間で高い評価を得ている。大手オペレーターの中で、最もリピーターが多いのも特長である。

ロッテルダムにリド・レストランを創設

定期航路からクルーズへの転換は、名船ロッテルダム

アラスカのスキヤグウェイに停泊中のザーンダム Zaandam。フォーレンダム Volendam 級の2番船で、2000年に就航した。(筆者撮影)

Rotterdam (5代) を中心に進められた。1961年の初来日以来、日本に何回も来航したあのロッテルダムだ。

この船は、QE2と同様、北大西洋航路／クルーズの兼用船として建造された。大西洋横断のときは2クラス(一等、ツーリスト)の定期船になり、冬季のクルーズの時はワンクラスのクルーズ船に早変わりした。

デビューした59年の暮れには、早くもニューヨークから49日間の南米一周クルーズに就航。61年1月には、最初の世界一周クルーズ(東航)に出た。

北大西洋航路から撤退し、クルーズ専用になったのは69年である。この年 HAL は社船のダイニング・スタッフに初めてインドネシア人を採用し、バンドンの職業学校に特別課目を設けてクルーの養成に乗り出した。訓練には、本物の HAL の食器が使われた。

前年の68年には、ロッテルダムにホテル部門を統括する上官職、ホテル・マネージャーが乗り組んだ。HAL は、他社に先駆けてホテルのマネジメント・シ

システムを客船に導入したオペレーターである。

リド・ダイニング・コンセプトを採用したのもこの年である。これも他社より早かった。従来のメイン・ダイニング・ルームのほかに、見晴らしのいいリド・デッキにカジュアル・レストランを配置する方式は、今では多くのクルーズ船に導入され、アラカルト・レストランとともに、多様な「食」エリアの主役になっている。

ケータリング・システムと連動した本格的なリド・レストランを設けた船は、筆者の知る限りロッテルダムが世界最初である。時期はクルーズ専用となった69年。ツーリスト・クラスのリド・カフェを改装して、カジュアル・レストランにしたのだ。ちなみに、オーシャニック Oceanic (27,644 総トン、65 年竣工、ホーム・ラインズ) のリド・デッキ前方の「エスコフィエ・ルーム」もこれに類するが、この公室は展望ラウンジの性格が強い。

新造船で初めてこれを設けたのは、プリンセンダム Prinsendam である。創業 130 年にあたる 73 年にデビューしたこのヨット・クルーザーは、小型船ながらメイン・ダイニングのほかにリド・レストランを持っていた。

インドネシア／フィリピン人クルーが中心に

プリンセンダムは、シンガポール発着のインドネシア諸島クルーズ (14 泊) 用に建造された。北米、欧州、豪州からのフライ&クルーズ客を狙ったものだが、日本にも総代理店を置いて積極的に販売したので、多くの日本人船客がこのユニークなクルーズを楽しんだ。

そして楽しむと同時に、船客たちは、船内サービスを一手に引き受けるインドネシア人クルーの丁寧な仕事ぶりに目を見張った。オランダ人士官が無愛想なのに比べ、インドネシア人のダイニング・スタッフやキャビン・スチュワードはフレンドリーで親切だった。

HAL がダイニング・スタッフに、かつて植民地支配したインドネシア人を採

用したのは、前述のように 1969 年である。翌年にはラインダム Ryndam (2 代、15,015 総トン、51 年竣工) のキャビン・スチュワードにインドネシア人を充当。これを契機に、全船の客室業務についても、彼らにまかせることにした。

81 年には、ジャカルタに HAL 専門の訓練学校を設立した。現在、乗組員の過半数はインドネシア人であり、そのほとんどがこの卒業生である。

インドネシア人に次いで多いのは、フィリピン人である。76 年に甲板・機関部員に採用したのが最初で、その後調理室、バー、ラウンジなどの仕事にも進出した。87 年のロッテルダムの世界一周クルーズには、スチュワード 6 人が乗り組み、フィリピン人女性乗組員の先駆けとなった。今ではフロント・オフィスの接客業務もフィリピン人女性がこなしている。

途上国のクルーはこの 2 カ国の出身者だけだが、彼らの仕事ぶりは船客にも船会社側にも好評だ。HAL のクルーズは彼らが支えてきたといっても過言でない。

HAL だけでなく、今や世界のクルーズ船の多くは、この 2 カ国のクルーによって支えられている。東南アジアの島嶼民族がサービス業務に向いていることを見出した HAL は、先見の明があった。

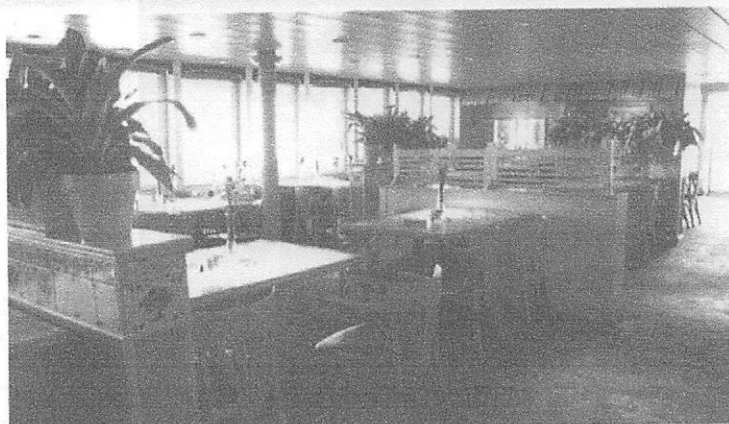
「脱・オランダ」「脱・北大西洋航路」

むろん、乗組員を給料の高いオランダ人から途上国の出身者に変えるには、制度上の問題をクリアしなければ



↑わが国に何度も来日してお馴染みになった 5 代目ロッテルダム Rotterdam。写真は 1972 年 3 月、横浜来航時の撮影。当時の船体カラーはライト・グレーだった。(筆者撮影)

→ 1969 年にクルーズ専用となったロッテルダムのリド・レストラン。現在では一般的となったこの種のダイニングを、HAL は早くから採用した。(W.H. Miller 著「SS ROTTERDAM of 1959」より)





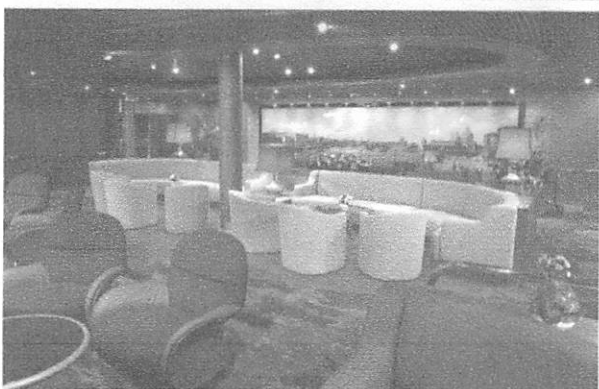
プリンセンダムを事故で失ったため1983、84年に新造されたニュー・アムステルダム Nieuw Amsterdam 級の一隻ノールダム Noordam。仏アトランティック造船所で竣工。(筆者撮影)

ならない。そのためにHALがとった戦略は、すこぶるドラスチックなものだった。船籍をロッテルダムからキュラソー（オランダ領）に移してしまったのだ。

船体塗装も一新した。定期船時代からのイメージを払拭するため、長年親しんだライト・グレーからダーク・ブルーに改めた。創業以来の煙突マークも、真ん中に社章をあしらったオレンジ・ファンネルに変えた。

北大西洋航路からも完全に撤退した。71年秋のニュー・アムステルダム Nieuw Amsterdam（2代、36,982総トン、38年竣工）の航海が、最後の大西洋横断となった。

本社もオランダの外に出た。78年にロッテルダムか



HAL客船に共通の展望ラウンジ、クロウズ・ネスト（上。ザイデルダム Zuyderdam）と海洋画を掲げたエクスポージャー・ラウンジ（オーステルダム Oosterdam）。(HAL)

ら米コネチカット州のスタンフォードに移り、83年にはシアトルに本社を置いた。まるで遷都を繰り返す王朝のようだが、現在はシアトルが本拠地になっている。

70年代のHALは、まさに「脱・オランダ」「脱・北大西洋航路」を進めた時期であった。こうした荒療治をしたからこそ、今日のHALがあるといえよう。

シアトルに本社を移した83年、HALは社名をホランド・アメリカ・ライン・ウエスツアーズ（Holland America Line-Westours Inc.）に改めた。同市を

拠点とする旅行社ウエスツアーズと合併したからだ。そしてウエスツアーズの社長カーク・ランターマン（Kirk Lanterman）が新HALの社長になった。

すでにHALは、北大西洋航路から撤退した71年に、ウエスツアーズの創業者チャールズ・ウエスト（Charles West）から、同社株式の大半を買収していた（77年に完全買収）。狙いはアラスカ・クルーズだった。

アラスカ・クルーズに社運を賭ける

第2次大戦のベテラン・パイロットだったウエストが、フェアバンクスを拠点にアラスカの旅行・観光ビジネスを始めたのは、戦後まもなくのことだ。これが1951年にシアトルに移り、ウエスツアーズになる。

ウエストは、アラスカのホテル・チェーンや観光バス事業を進める一方、陸上ツアーと氷河クルーズをセットにしたパック商品を販売した。さらに3,000トン級の小型クルーズ船を入手し、これをバンクーバー発着のアラスカ・クルーズに投入した（冬季は南太平洋）。だが、船の運航に四苦八苦したことから嫌気がさし、結局ウエスツアーズをHALに売却してしまった。

買収は、ホテル・チェーンや観光ビジネス込みであった。となると、本社もウエスツアーズの本拠地に置いた方が便利である。かくしてHALはシアトルに移り、アラスカ・クルーズに社運を賭けることになった。

買収後の75年、プリンセンダムが夏季のアラスカに張り付いた。これを皮切りに、他のHAL客船もアラスカに入るようになった。そして夏季はアラスカ、冬季はカリブ海というパターンが確立した。カリブ海クルーズの母港は主にフォート・ローダーデイルに置かれた。

不幸にしてプリンセンダムは80年秋、シンガポールへの移動クルーズの途次、アラスカ湾で炎上沈没してしまった。アラスカとカリブ海のクルーズが軌道に乗った矢先の喪失であり、ロッテルダムに依存してきたHALは、新造船による船隊整備に迫られた。

現 HAL 客船の原点ニュー・アムステルダム

ニュー・アムステルダムとノールダム Noordam (ともに3代)は、こうした状況のもと、1983～84年に仏アトランティック造船所で誕生した。

この姉妹船は、規模は異なるがプリンセンダムによく似ていた。拡大型とでもいい。プロムナード・デッキの公室配置など、まるで拡大コピーのようだ。

ロッテルダムを彷彿とさせる公室もあった。2層吹き抜けのメイン・ラウンジがそれで、ロッテルダムの一等公室リッツ・カールトン・ルームを連想する。

とはいっても、内装に高級木材をふんだんに使ったロッテルダムとは時代が違う。建造費の一部にプリンセンダムの保険金を充当したぐらいだから、資金にも限りがあった。だからすべて簡素に造る必要があった。

運航コストも下げたかった。主機は低速ディーゼル2基とし、航海中の給電には軸発電を導入した。

内装は、オランダ、ユトレヒトのVFDインテリアが担当した。HAL専属のデザイン会社で、現在はF.ディンゲマンズ (Frans Dingemans) が率いている。

北米マーケットの客船は昔からインテリアがやたらとゴージャスになる傾向がある。これは、アメリカ人船客の好みからきている。華美に仕上げるため、湯水のように



円の中に大型客船と帆船を描いた現在のファンネル・マーク。写真はザーンダムのもの。(筆者撮影)

にカネが注ぎ込まれた。今も同じだ。

VFDの苦心はそこにあった。シンプルな内装と、派手好きなアメリカ人、これをどう両立させるか。

VFDはこの難問を「技」で解決した。例えば照明デザインがそれだ。照明の「技」によって、簡素なインテリアが超リッチに見える。HAL客船に乗ると、公室の雰囲気は昼と夜とで激変するのに驚かされる。

公室それぞれの性格に合わせたアンティーク展示もそう。専属の美術スタッフによって厳選された本物の

ホランド・アメリカ・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
Statendam (IV)	1957	24,294	650	T	Wilton-Fijenoord	72年改装 (船客定員740)。82年 Paquet Cruises に売却
Rotterdam (V)	1959	38,645	730	T	Rotterdam Drydock	69年改装 (船客定員1,109)。97年 Premier Cruises に売却
Prinsendam (I)	1973	8,566	382	D	Merwede shipyard	80年アラスカ沖で炎上沈没
Veendam (III)	1958	23,372	713	T	Ingalls Shipbuilding	元 Argentina。71年購入。83年売却
Volendam (II)	1958	23,395	693	T	Ingalls Shipbuilding	元 Brasil。Veendam と同型。71年購入。83年売却
Nieuw Amsterdam (III)	1983	33,930	1,214	D	Chant. de l'Atlantique	00年 United States Lines に売却。現 Thomson Spirit
Noordam (III)	1984	33,933	1,214	D	Chant. de l'Atlantique	Nieuw Amsterdam と同型。05年 Thomson Cruises がチャーター
Westerdam (II)	1986	53,872	1,494	D	Meyer Werft	元 Homeric。88年購入。90年船体延長 (前42,092gt)。02年 Costa Cruises に移籍
Statendam (V)	1993	55,451	1,266	DE	Fincantieri	Statendam 級1番船
Maasdam (V)	1993	55,451	1,266	DE	Fincantieri	Statendam 級2番船
Ryndam (III)	1994	55,451	1,266	DE	Fincantieri	Statendam 級3番船
Veendam (IV)	1996	55,451	1,266	DE	Fincantieri	Statendam 級4番船
Rotterdam (VI)	1997	59,652	1,318	DE	Fincantieri	
Volendam (III)	1999	60,906	1,440	DE	Fincantieri	
Zaandam (III)	2000	60,906	1,440	DE	Fincantieri	Volendam と同型
Amsterdam (III)	2000	60,874	1,380	DE	Fincantieri	Rotterdam と同型
Prinsendam (II)	1988	37,845	793	D	Wärtsilä	元 Royal Viking Sun。02年 Seabourn Cruise Line から移籍
Zuiderdam (II)	2002	86,799	1,848	DGE	Fincantieri	Vista 級1番船
Oosterdam (I)	2003	86,799	1,848	DGE	Fincantieri	Vista 級2番船
Westerdam (III)	2004	86,799	1,848	DGE	Fincantieri	Vista 級3番船
Noordam (IV)	2006	86,799	1,848	DGE	Fincantieri	Vista 級4番船

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、DE: ディーゼル電気推進、DGE: ディーゼル+ガスタービン電気推進。3. 船名の後のローマ数字は、同社船の同名船として何代目かを示したもの。



↑ HAL 会長兼 CEO のカーク・ランターマン。(FCCA)



← 88年に取得した先代のウエステルダム Westerdam。元ホーム・ラインズのホメリック Homeric で、14年間 HAL で活躍し、2002年にコスタ・クルーズに移った。(筆者撮影)

←カーニバル傘下に入って最初に建造されたスタテンダム Statendam。この時から HAL 客船のコンセプトは、世界の広海域でクルーズできる船に固まり、開閉式ガラス屋根付きのプール・エリアなどが導入された。(筆者撮影)

品々は、船内にゴージャスな空間を創出している。

90年代以後の HAL 客船につながる公室も登場した。上部デッキ最前方の展望ラウンジ「クロウズ・ネスト」、海洋王国時代のオランダを思い出させる「エクスプローラーズ・ラウンジ」などがそれだ。この2つの公室は、最新のヴィスタ Vista 級にも設けられている。

ロッテルダム時代のリッチな雰囲気を継承すると同時に、現代的な快適性を求めたクルーズ船。それがニュー・アムステルダム級である。まさに、HAL の現代クルーズ船の原点となった船といえるだろう。ちなみにロッテルダムのゴッドマザーはユリアナ女王、ニュー・アムステルダムはマルフリート王女である。

世界最大のクルーズ企業体の傘下に入る

ニュー・アムステルダム級の建造を進めた HAL の経営トップは、生え抜きの N. ファン・デル・フォーム (Nico van der Vorm) 会長と、ウエスツァーズから来たランターマン社長である。この2人が率いる HAL は、1988年に激動の1年を送ることになった。

この年、HAL はまず帆走クルーズ船を運航するウィンドスター・セイル・クルーズ (現ウィンドスター・クルーズ) を買収。同年4月にはホーム・ラインズを傘下に収めた。これによりウエステルダム Westerdam (2代、

前ホメリック Homeric) を得たのは大きかった。同船は船体延長工事を受け、以後10余年にわたって HAL 船隊の中堅船として活躍することになる。また88年は、史上初の新造メガシップ、ソブリン・オブ・ザ・シーズ Sovereign of the Seas (73,192 総トン) が就航した年である。メガシップ時代は間近に迫っていた。HAL の前途に不安を持っていたファン・デル・フォーム会長は同年11月、かねてからの決断を実行に移した。ウエステルダムの就航披露に出席したカーニバルの会長テッド・アリソンに、HAL を買い取る気はないか打診したのである。テッドは息子のミッキーと相談し、ただちにこれに同意した。売却価額はウィンドスターなど子会社込みで6億2,500万ドル。契約は翌89年1月に結ばれた。

こうして HAL は、世界最大のクルーズ企業体であるカーニバルの傘下に入った。そしてこれが、「現代クルーズ産業の父」と呼ばれるテッド・アリソンの最後の仕事になった。翌90年に彼は会長を辞し、すべてを息子に託してイスラエルに帰った (99年没)。

カーニバルは HAL のブランドを重視し、自主性を残す方策をとった。辣腕家のランターマン社長を留任させたのは、この方針に沿ったものだ。ランターマンは、97年に会長・CEO に就任。現在は HAL を仕切るとともに、親会社カーニバルの役員も務めている。

米欧デザイナーが合作したスタテンダム級

ランターマンは、カーニバルの資金力を背景に、メガシップ時代に向け、船の整備と大型化に着手した。

新 HAL にはどんな船が妥当か。HAL とカーニバルの技術チームが、地中海に浮かぶテッド・アリソンのヨット上で会議を繰り返した。そして、カーニバルと競合しないようにプレミアム・マーケットで集客し、カリブ海、アラスカだけでなく、世界広海域で稼働できる船を造ろう、ということになった。つまり、ショート・クルーズにもロング・クルーズにも使える船ということだ。

こうして 1990 年 10 月、55,000 総トンのクルーズ船 3 隻（のちに 1 隻追加）が伊フィンカンティエーリ社（モンファルコーネ工場）に発注され、93～96 年に完成した。これがスタテンダム Statendam 級 4 隻である。

このクラスの船体は、同造船所のマルゲーラ工場で建造されたコスタ・クラシカ Costa Classica（52,926 総トン、91 年竣工）を原型としている。ただし推進システムは、コスタ客船がディーゼルであるのに対し、こちらはディーゼル電気推進を採用した。

内装デザインはむしろ VFD が中心になって行なったが、従来と異なるのは、カーニバルの専属デザイナー、ジョセフ・ファークス（本シリーズ第 1 回参照）が参画したことだ。このため、HAL の伝統にアメリカ流の華やかさが加わった。彼が担当したのは「クロウズ・ネスト」と「ショー・ラウンジ」（シアター）である。

ディンゲマンズはこう語っている。「ヨーロッパ人にはアメリカ的に見え、アメリカ人にはヨーロッパ調に感じるインテリアになった」。要するに、インターナショナルということであろうか。ちなみにアトリウムを設けたのも、HAL 客船ではこのクラスが最初である。

新世代客船はパナマックス・マックス型

6 代目ロッテルダムが HAL のフラッグシップになり、

世界一周クルーズを含むロング・クルーズを先代から引き継いだのは 1997 年である。新船は就航海域が広いことから、最高 25 ノットという巡航スピードを持った。

翌 98 年夏季には、HAL 客船 6 隻がアラスカ海域に入り、120 本という記録的なクルーズを行なった。アラスカとカリブ海だけでなく、稼働海域は欧州、南太平洋、南米など七つの海に広がった。

翌 99 年から 2002 年にかけて、さらに 4 隻が加わった。ロッテルダムの同型船アムステルダム Amsterdam、フォーレンダム Volendam 級 2 隻、そしてプリンセンダム Prinsendam（元ロイヤル・ヴァイキング・サン Royal Viking Sun）である。ロッテルダム以後の新造船はすべてマルゲーラ工場で誕生している。また、アムステルダム以後の新造船にはポッド推進器が装備された。

これら 4 隻に続いて、南東西北の船名を持つヴィスタ級が登場する。ザイデルダム Zuiderdam を 1 番船とするメガシップ 4 隻で、アラスカとカリブ海の季節運航が容易なパナマックス・マックス型とされた。

このクラスの大きな特長は推進システムにある。ディーゼル、ガスタービン併用の電気推進がそれで、その動機が環境対策にあることは、HAL と同様、アラスカ・クルーズをレパトリーとしているプリンセス・クルーズ（本シリーズ第 11 回）の回で述べた。

客室の居住性がよいことも特筆される。客室の 7 割がベランダ付き客室で、バスタブも付いている。

内装デザインは VFD のディンゲマンズが仕切ったが、船客対象を従来の 50 才台より少し若い世代に置いたため、公室の雰囲気はこれまでの HAL 客船に比べると華美になった。これは温厚なディンゲマンズが、ファークスの意向を受け入れたことにも原因がある。

CLIA 統計によると、2003 年の北米のクルーズ人口は年間 830 万人を数えた。北米マーケットを主な集客対象としている HAL とすれば、インテリアがアメリカ人好みになるのは当然のことなのだろう。

贅沢なひとときをホーランドアメリカラインは提供します



Holland America Line

131年の実績を持つホーランドアメリカラインは、現在12隻を所有し、唯一世界7大陸すべてに寄港しています。船上では、お客様の喜びに満ちた笑顔のために、心を尽くしてお仕えするクルーたちがお迎えします。ゆとりある洗練された船内は、お客様を本来の船旅の世界へお誘い致します。

●お問い合わせは：ホーランドアメリカ日本総代理店

(株) パケーションワールド TEL 03-5545-3869

〒107-0052 東京都港区赤坂 2-15-4 赤坂第一ビル2F FAX 03-5545-3879



最新鋭船ウエステルダム

ホームページ <http://www.hollandamerica.com> (ホーランド・アメリカライン)