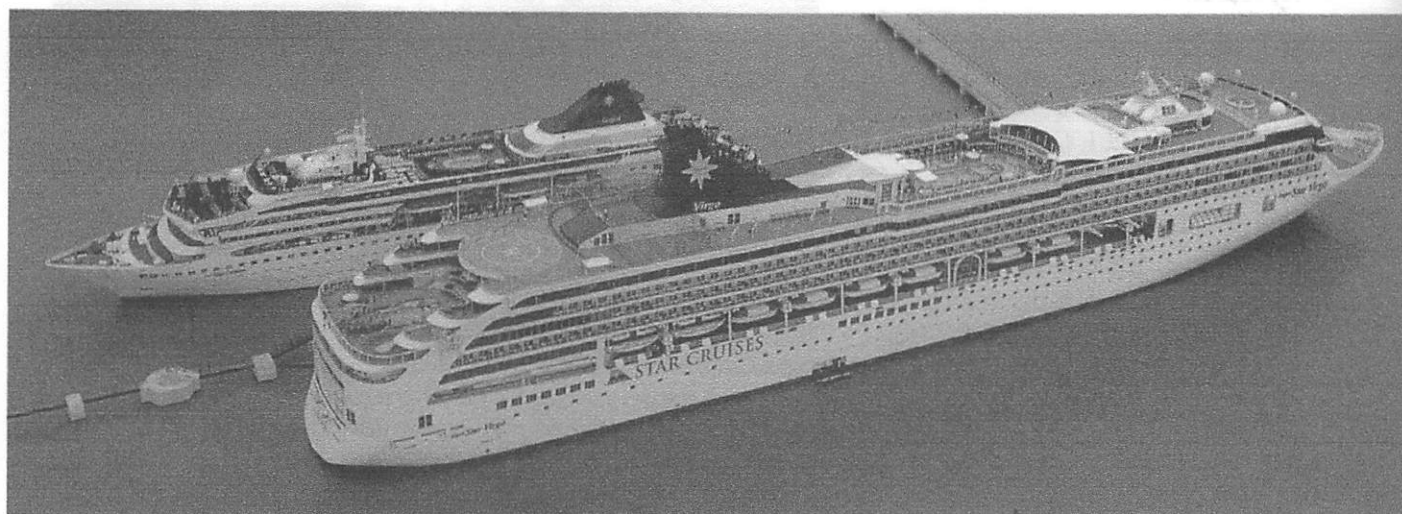


スター・クルーズ



WORLD'S CRUISE OPERATORS②① — STAR CRUISES by Michio Yamada

山田 勉生 (日本海事史学会理事)

スター・クルーズ (Star Cruises PLC) は、マレーシアの華人資本が設立したオペレーターである。

1993年に誕生。北欧の大型クルーズ・フェリー2隻を買収し、シンガポールと香港を母港とするクルーズを始めた。

運航コンセプトは、北米クルーズ業界の覇者カーニバルに範をとり、これを東アジア風にアレンジしたカジュアル・クルーズである。すなわち、通年の定期(定点)クルーズ、1~3泊のショート・クルーズ、中流ファミリー層を主対象としたリーズナブルな乗船料金、この3つを柱として船客数を伸ばしてきた。

90年代後半には、アジアで最初のメガシップ、スーパースター・レオ SuperStar Leo とスーパースター・ヴァーゴ SuperStar Virgo をドイツで建造。2000年にはクルーズ業界の名門NCL (Norwegian Cruise Line) を買

マラッカ海峡のリゾート、ランカウイ島のスター・クルーズ棧橋におけるスーパースター・ヴァーゴ SuperStar Virgo (手前) とスーパースター・ジェミニ SuperStar Gemini。 (STAR CRUISES)

収し、一躍クルーズ大手の一角を占めるに至った。

マレーシアのカジノ王リム・ゴートンが創業

スター・クルーズの創業者は、マレーシアの華人実業家リム・ゴートン (Lim Gohtong) である。中国福建省の出身。19歳のときにマレーシアに移住した。東南アジアでリゾート事業やパームオイル業などを手がけるゲンティン・グループの創始者であり、ゲンティン・ハイランドのカジノのオーナーでもある。

彼は新しいリゾート事業を模索していた。「カジノは1つで十分だし、自分はカジノ王で終わりたいくない。ホテルはたくさんあって競争が激しい。航空業は政府のサポートが必要」ということから、消去法により北米で大成したクルーズ事業に目を付けたという。

ちょうどこの時期、シンガポール政府はクルーズ振興に乗り出していた。1989年には政府観光局にクルーズ部門を設け、東南アジアにクルーズ・マーケットを構築しようと画策していた。92年には国際客船ターミナル「シンガポール・クルーズ・センター」を開業した。

好機来ると93年9月、リム・ゴートンはクルーズ振興に官民が意欲的なシンガポールにスター・クルーズを設立。豪州生まれの華人エディ・リー (Eddy Lee) を社長・CEOに指名して運営を委ねた。リーはシェラトン・グループ・ホテル & リゾート、ゲンティン・ハイランド・リゾートの経営に取り組んできたやり手である。



1992年に開業したシンガポール・クルーズ・センター。(筆者提供)

スター・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
Langkapuri Star Aquarius	1989	40,022	1,530	D	Wärtsilä	元 Athena。93 年購入。01 年売却
Star Pisces	1990	40,053	1,530	D	Wärtsilä	元 Kalypso。Star Aquarius と同型。93 年購入。売却予定
MegaStar Aries	1991	3,264	80	D	Flender Werft	元 Aurora I。94 年購入
MegaStar Taurus	1991	3,264	80	D	Flender Werft	元 Aurora II。MegaStar Aries と同型。94 年購入
SuperStar Gemini	1992	19,093	808	D	U.N.de Levante	元 Crown Jewel。95 年購入
SuperStar Capricorn	1973	28,388	812	D	Wärtsilä	元 Royal Viking Sky。97 年購入。98～01 年現代商船運航。04 年売却
SuperStar Sagittarius	1972	18,455	714	D	Wärtsilä	元 Sun Viking。98 年購入。98～01 年現代商船運航。02 年中国企業運航
SuperStar Leo	1998	75,338	1,974	DE	Meyer Werft	04 年 Norwegian Cruise Line に移籍。Norwegian Spirit と改名
SuperStar Virgo	1999	75,338	1,974	DE	Meyer Werft	SuperStar Leo と同型
SuperStar Aries	1981	37,301	678	D	Bremer Vulkan	元 Europa。98 年購入。SuperStar Europa/Aries と改名。04 年売却
SuperStar Taurus	1980	25,076	950	D	Wärtsilä	元 Sally Albatross。99～01 年チャーター。現 Silja Opera
MegaStar Sagittarius	1991	4,280	100	D	Marina di Carrare	元 Renaissance Five/Sun Viva。2000 年購入。同年売却
MegaStar Capricorn	1991	4,280	100	D	Marina di Carrare	元 Renaissance Six/Sun Viva 2。2000 年購入。同年売却

注) 1. 船客定員は下段ベッドの基準数。2. 推進機関 D:ディーゼル, DE:ディーゼル・エレクトリック

開業は同年12月。第1船ランカプリー・スター・アクエリアス Langkapuri Star Aquariusがシンガポール発着のマラッカ海峡クルーズに登場。翌年5月には第2船スター・パイセス Star Piscesが香港発着の海南島クルーズに就航した。電光石火の開業だった。

創業時の状況については、筆者はすでに10年前「アジアで急成長する注目のスター・クルーズ」(本誌95年9月号)と題して詳述したので、重複を避けた。蛇足だがマレーシアはイスラム国であり、社名と煙突マークの「スター」はイスラムへの信仰を表している。

スーパースター・レオ/ヴァーゴが登場

スター・クルーズの狙いは当たった。シンガポール、香港、マレーシア、タイ、台湾などの華人文化圏を中心に集客に成功した。1994～98年には、スーパースター・シリーズ3隻(スーパースター・ジェミニ/カプリコーン/サジタリアス SuperStar Gemini/Capricorn/Sagittarius)、メガスター・シリーズ2隻(メガスター・エーリス/トラス MegaStar Aries/Taurus)、計5隻の中古船が新たに加わり、クルーズ海域も東南アジアから台湾、沖縄へと広がった。ちなみにスター客船の船名は、アクエリアスが宝瓶宮、ジェミニが双子座というように、黄道十二宮からとられている。

90年代の後半は、スター・フリートが最も増強された時期である。その白眉といえるのは、スター・クルーズ初の新造船スーパースター・レオ/ヴァーゴである。

リー社長が両船のマイヤー・ヴェルフト発注を発表したのは95年12月。船価は計7億ドルと報じられた。

1番船レオは98年9月に竣工し、11月

からシンガポール発着のマラッカ海峡クルーズ(2/3泊)に就航。翌年4月以後はクルーズ先を南シナ海にシフトした。

レオの内装はスウェーデンのティルバーグ(Robert Tillberg)が担当し、中国古来の「風水」術も導入してデザインされた。本格的なカジノ、多彩な「食」エリアの設置など、オーナーの意向が強く反映された設計になっているが、総体的には北米のメガシップと同一コンセプトのカジュアル・クルーズ船である。同船の内装、船内サービスなどの詳細については、拙稿「スーパースター・レオ、南シナ海クルーズ乗船記」(本誌99年9月号)で紹介したので、ここでは省略する。

2番船ヴァーゴは99年9月にシンガポール発着の南シナ海クルーズ(2/3泊)に登場。10月からマラッカ海峡クルーズに転じた。これに伴ってレオは母港を香港に移し、ベトナム・海南島クルーズ(2/3泊)に就航した。ヴァーゴ竣工の時点でスター客船隊は9隻に増加。総バース数はホランド・アメリカ・ラインに次ぐ1万床に達し、世界屈指の大手オペレーターに成長した。



北欧のクルーズ・フェリー、アテナ Athenaを転用したスター・クルーズの第1船ランカプリー・スター・アクエリアス Langkapuri Star Aquarius。(筆者撮影)



2000年3月、神戸基点の韓国クルーズに登場したスーパースター・トラス SuperStar Taurus。集客が伸びず、わずか1年半で撤退した。写真は関門海峡を通航中のシーン。(藤本 洋一)



大型新造船プロジェクトやNCL買収を手がけたコリン・アウ前社長兼CEO（左）と創業者リム・ゴートンから親会社ゲンティンおよびスター・クルーズの会長を受け継いだ息子のリム・コクタイ。(筆者撮影/ THE STAR ONLINE)

揮をとっている。

本社も、専用ターミナルがあるポート・ケラン（マレーシア）に移された。

リム・コクタイ／コリン・アウの新体制へ

レオ建造中の1997年12月、スター・クルーズの社長・CEOはエディ・リーから専務取締役のコリン・アウ (Colin Au) に代わった。アウはイギリスの工科大学で化学を専攻、米ハーバード大学でMBA(経営管理学修士)を取得した経営のエリート・プロである。

これより先、スター・クルーズの会長職もリム・コクタイ (Lim Kokthay) が継承した。ゴートンの次男で、ロンドン大学で土木工学を専攻。76年にゲンティン社に入社し、父親を助けてきた。2003年には、高齢(86歳)のゴートンから親会社ゲンティンの会長も引き継いだ。このときコクタイは52歳。文字どおりゲンティン・グループの総帥になったのである。

9万トン型のスーパースター・リブラ SuperStar Libra級2隻のドイツ発注(98年4月)、韓国・現代商船の金剛山クルーズに対する支援(98年11月)、11万トン型のスーパースター・サジタリアス級2隻のドイツ発注内定(99年8月、のちキャンセル)、スーパースター・トラス SuperStar Taurusとスーパースター・エーリス SuperStar Ariesによる日本上陸(2000年3/10月)、そして世界のクルーズ業界を震撼させたNCL買収(2000年3月)といったプロジェクトは、リム・コクタイ、コリン・アウの新体制が構想し、具体化を進めたものである。

これらのプロジェクトについては、拙稿「世界客船界の展望 1998-1999」(本誌99年7月号)、「同1999-2000」(本誌2000年7月号)の中で詳しく述べた。

リム・ファミリーの信頼が厚かったコリン・アウは2000年11月、体調不良を理由に社長・CEOから退いた。10億ドルを超える巨費を投じ、8億ドルの負債を引き受けたNCL買収劇の心労で体調を崩したのではないか。日本を含む東アジアのクルーズ・マーケットの伸び悩みも、アウの心身を痛めつけたであろう。

その後は、リム・コクタイ自身が社長・CEOとして指

東アジアのスターから北米のスターへ

リム・コクタイの関心は、NCLの買収後、世界最大のクルーズ・マーケットである北米に向かった。

とはいえ、ゲンティン・グループを率いるコクタイは忙しく、今までのようにクルーズ・ビジネスに専念する余裕がない。彼はNCLの社長・CEOに前プリンセス・クルーズ副社長のコリン・ヴェイチ (Colin Veitch) をヘッドハントし、経営を任せた。そのヴェイチがハワイ・クルーズを大々的に始めたことは、本シリーズ③のNCL(03年8月号)の回で述べた。

一方、スター・クルーズはコクタイの片手間仕事になった。客船隊も縮小した。スーパースター・リブラ級2隻は建造中にNCLに移り、ノルウィージャン・スター／ドーン Norwegian Star／Dawnとして完成。スーパースター・レオもNCLに移籍し、ノルウィージャン・スピリット Norwegian Spiritになった。この結果、最盛期には10隻を超えた客船隊は、半分以下に減ってしまった(2005年春には、NCLからノルウィージャン・シー Norwegian Seaがスターに移る予定)。

では、スター・クルーズは衰退したのか。

そうではない。東アジアのスター・クルーズが北米のNCLへ発展したのである。NCLのキャッチフレーズ「フリースタイル・クルージング」は、スターのカジュアル・クルーズをベースにしたコンセプトである。

筆者は数年前、前述の拙稿「南シナ海クルーズ乗船記」の中で、「スター客船が華人による華人のためのクルーズ客船で終わるか、あるいはグローバルな普遍性を持つクルーズ客船に発展するか、ここ数年でその答えが出るにちがいない」と書いた。

数年経った。答えは明らかに後者である。スター／NCLグループは今や、カーニバル・グループ、ロイヤル・カリビアン・グループに次ぐ世界第3位のクルーズ企業集団に成長している。(完)