

コスタ・クルーズ



WORLD'S CRUISE OPERATORS ② — COSTA CRUISES

by Michio Yamada

山田 遯生 (日本海事史学会理事)

フォート・ローダーデイルのターミナルに停泊するコスタ・ロマンチカ
Costa Romantica (手前)とコスタ・ヴィクトリアCosta Victoria。(片倉 猛)

イタリアのコスタ・クルーズ(正式名はコスタ・クロチエーレ)は、ジェノヴァに本社を置く欧州最大のクルーズ・オペレーターである。90年代に社船の大型化に取り組んだ同社は、97年にカーニバル・グループの一社となり、その動きをさらに加速させている。運航する客船は、今夏デビューするメガシップを含めて計9隻。10万トン型の超メガシップもまもなく完成する。

船上のサービスは、陽気で明るいイタリア流が基本。キャッチフレーズは「クルージング・イタリアン・スタイル」である。これによってイタリア人はもとより、外国人船客の取り込みにも成功した。日本の船旅ファンの間でも人気が高い。その背景には、日本人のイタリア好き、地中海好きがあるのだろう。

食用オリーブ油の精製販売からスタート

コスタは長い間ファミリー経営の企業であった。その歴史は140年前に遡る。ジャコモ・コスタ青年が食用オリーブ油の製造販売を始めたのは1860年。日本の年号だと万延元年。桜田門外の変があった年である。ジャコモは岩崎弥太郎と同世代にあたる。

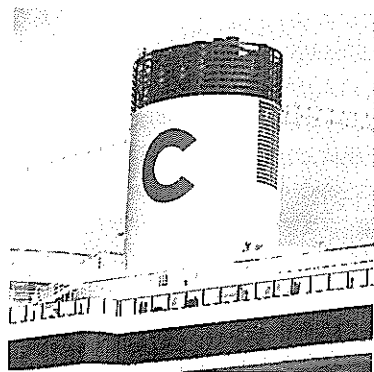
コスタ家の発祥の地は、ジェノヴァの西のリゾート町サンタ・マルゲリータ・リグレ。観光地ポルトフィーノの近くである。家業はオリーブ油の精製販売で、サルデーニャ島から買い入れたオリーブ油をジェノヴァの工場

で精製し、欧州全域で販売していた。「ダンテ」印のオリーブ油として人気が高かったという。

ジャコモ・コスタの死後、息子のエウジェニオ、エンリコ、フェデリコの3兄弟が事業の多角化を図り、中古貨物船を購入してコスタ・ラインを設立した。1924年のことだ。最初は、コスタのオリーブ油をジェノヴァから地中海沿岸の消費地へ運んでいた。今のコスタ・クルーズのロゴ・マークに3本の煙突が付いているのは、海運業を始めた3兄弟を表している。

本格的な客船ビジネスに参入したのは、第2次大戦後のことだ。3隻の中古貨物船を購入して客船に改造し、南米航路を開いた。ジェノヴァからリオデジャネイロ、サントス、ブエノスアイレス方面へ至る航路である。狙

コスタ・アトランティカCosta Atlanticaの煙突。ファンネル・マークはカーニバルと同様「C」の文字をあしらっている。(筆者撮影)



いはイタリア人移民で、これに成功したことが現在の COSTA・クルーズにつながっている。

開業は1947年2月。改造客船のうち2隻(ジョヴァンナC. Giovanna C., ルイーザC. Luisa C.)は、大正時代に鶴見の浅野造船所で誕生した日米船鉄交換船の生き残りだった。本職の客船としては、48年3月に就航したアンナC. Anna C. (11,736総トン、1929年竣工)が最初。同社は現在、48年の方を客船創業の年にしている。COSTAのイニシャルの「C」をあしらった煙突マークと白の船体塗装も、アンナC. から始まった。

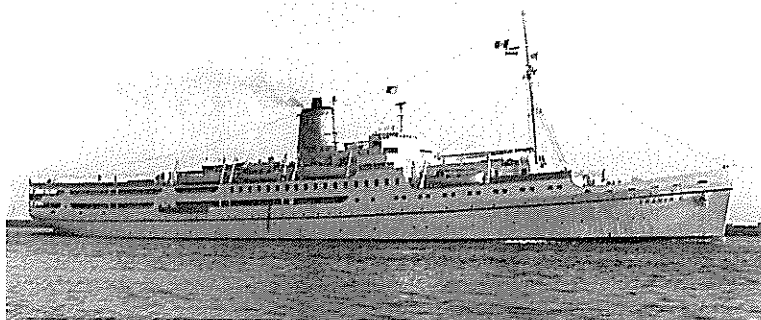
第2次大戦後のこの時代、COSTA・ラインの社長として事業をとり仕切っていたのは、フェデリコC.の息子のアンジェロ・COSTAである。有能な経営者で、イタリア経済界からも高く評価されていた人物だった。

1950年代末にクルーズ・ビジネスを始動

クルーズ・ビジネスを始めたのは1959年である。北大西洋に大型ジェット旅客機が登場し、海と空の旅客数が逆転したのは、その前年の58年。大手の船会社が定期航路からクルーズに転換したのは、60年代になってからだから、COSTAのクルーズ始動はかなり早かった。

最初はフランカC. Franca C. という7,000トン足らずの小型客船が投入された。夏季は地中海、黒海。冬季は北米にシフトし、フォート・ローダーデイル発着のパハマ・クルーズ(3泊/4泊)に就航した。テッド・アリソンとクヌート・クロスターがマイアミ発着のパハマ・クルーズを開業する7年前に、COSTAは現代につながる定期クルーズに着手していたのである。

これには伏線がある。COSTAは53年からフランカC. を使ってイタリア〜カリブ海航路を運営していた。つまりCOSTAは、この海域の運航ノウハウと実績を持っていたのだ。59年にこの定期船がビアンカC. Bianca C. に交替したため、フランカC. がクルーズに転じたわけである。同船が始めたクルーズはその後、大型の後続船に引き継がれた。COSTAのメガシップは現在、冬季になるとカリブ海で稼働しているが、その原点はフランカC. のフロリダ基点の定期クルーズ



COSTA最初のクルーズ船フランカC. Franca C.。元カリブ海航路の定期船で、1914年竣工の超オールドタイマーである。(R. KLEYN)

にある。

COSTAのクルーズ・ビジネスの始動に貢献したフランカC. について触れておこう。

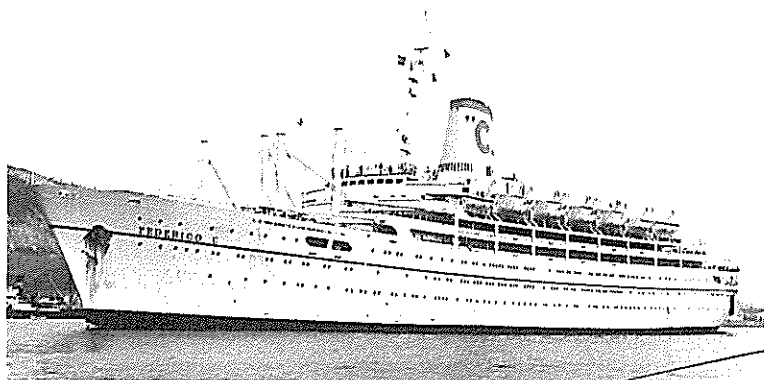
タイタニック事件の2年後に誕生したこの古い船は、最初アメリカの貨物船だった。客船に改造されたのは第2次大戦後で、当時の船名はローマRoma。それをCOSTAが入手してフランカC. と改名し、主機をディーゼルに換装して、カリブ海航路に投入したのである。ちなみにフランカはアンジェロ・COSTAの娘の名である。

フランカC. は、その後ドイツのキリスト教団体の伝道船ドウロスDoulosとなって、現在も七つの海を航海している。船齢はまもなく90年になる。1992年には初来日し、長崎、神戸、鹿児島を訪れた。その後も何度か来日している。

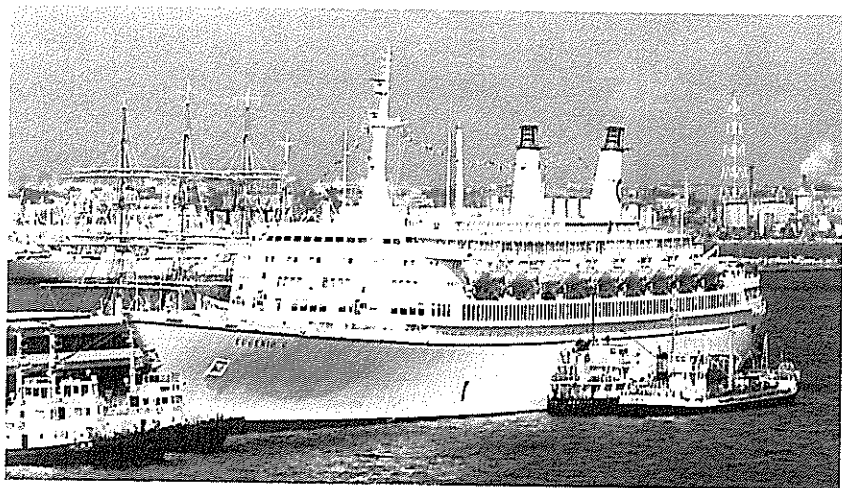
クルーズ専門のCOSTA・クロチエーレへ

1960年代から70年代にかけて、老舗船会社の多くは、定期航路経営からクルーズ経営に適合するように体質を変えていった。COSTAもそうだった。

南米航路用に新造されたフェデリコC. Federico C. と



60〜70年代のクルーズを担った一隻フェデリコC. Federico C.。ファンネルのCのマークにはクォーターションマークが付いていた。(R. KLEYN)



1966年に新造したエウジェニオC. Eugenio C.。定期船からクルーズ船への移行期に登場した。写真は1977年ワールド・クルーズで初来日し、横浜に寄港した時のシーン。(筆者撮影)

エウジェニオC. Eugenio C. も、クルーズに出ることが多くなった。エウジェニオC. は竣工翌年に早くもジェノヴァからアフリカ周クルーズに就航している。77年にはジェノヴァ発着のワールド・クルーズ（東航）を行なって、神戸、横浜にも寄港した。筆者は横浜で同船を見学し、現代感覚に溢れたニーノ・ゾンカーダのインテリア・デザインに感心したものだ。

クルーズ・ビジネスの進展に伴って、コスタはグループの事業を新設のコスタ・アルマトーリに集約した。同時にアメリカにコスタ・ラインを設立し、北米マーケットの拡大作戦にも着手した。67年のことである。

フライ&クルーズによる集客方式もこの時に導入された。カルラC. Carla C. とフラヴィアFlaviaのカリブ海クルーズの母港が、プエルトリコのサン・ファンであったため着想されたのである。カーニバル・クルーズなど新興勢力がフライ&クルーズを導入したのは、この数年後のことだから、コスタの先見性は特筆される。こうしてコスタのクルーズ海域は、地中海、北欧、カリブ海を中心に七つの海に広がった。80年代にはアラスカ・クルーズも手がけている。

86年には、会社組織をコスタ・アルマトーリから現在のコスタ・クロチエーレに改編し、クルーズ・ビジネスに特化することになった。株式も公開された。一連の改革は、カーニバル傘下に入るまで会長をつとめていたニコラ・コスタの決断によってなされた。

「クルージング・イタリアン・スタイル」

コスタ客船のコンセプト「クルージング・イタリアン・スタイル」が導入されたのも、この時期である。元豪州航路客船のコスタ・リヴィエラCosta Riviera をカリブ海に投入する時に、インテリアも船内サービスも、

このコンセプトでいこうと決まった。

イタリア船だから「イタリアン・スタイル」になるのは当然であるが、北米マーケットで販売する時も、イタリア流を前面に出した方が得策とみたのである。改装はジェノヴァのマリオッティ造船所で行なわれ、イタリアのデザイナーが内装を担当した。当地のメディアは同船を「北米マーケットにイタリアのエLEGAN スを伝える使者」と報じた。デビューは1985年12月。

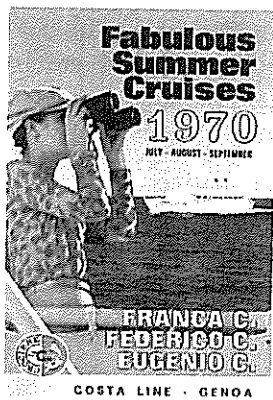
フォート・ローダーデイル発着のカリブ海クルーズである。

コスタがクルーズ客船を新造したのは、90年代に入ってからだ。5万トン型のコスタ・クラシカCosta Classicaがその第1船である。発注は87年夏。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) が就航する半年前だった。クラシカは91年の暮れにフィンカンティエーリ造船所のマルゲラ工場で竣工、翌年初めにカリブ海に登場し、夏季は地中海にシフトした。93年には同型船コスタ・ロマンチカCosta Romantica も同じ造船所で完成した。

クラシカ級の基本デザインとインテリアを担当したのは、ミラノのグレゴッティ社である。基調は冗漫な装飾を排したシンプル感覚。コスタ客船はフランカC.の内装をデザインしたニーノ・ゾンカーダ以来、一貫してこうしたモダンアートのセンスを尊重してきた。グレゴッティ社が手がけたコスタ・ヴィクトリアCosta Victoria

のデザインも、同じ延長線上にある。

これが一変したのは、コスタ・アトランティカCosta Atlantica からである。カーニバルの傘下に入ってから新造されたこの船のインテリアは、カーニバル・グループの専属デザイナーであるジョセフ・ファークスの意向が強く反映されている。デザイン基調はダイナミックで華美。まさに



1970年夏期のクルーズ・ブローシャ。フランカC. フェデリコC. エウジェニオC.の船名が記されている。(筆者提供)

「浮かぶラスベガス」のイタリア版である。イタリアン・スタイルであることは確かだが、モダンアート感覚は稀薄になった。

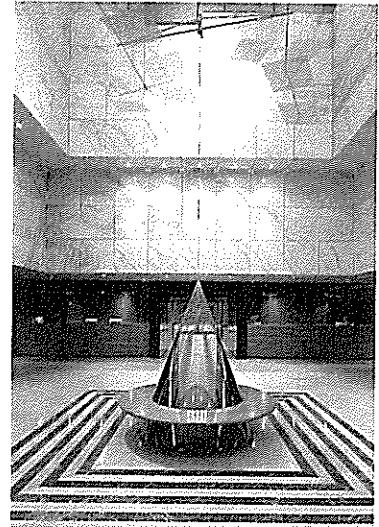
90年代に始まったコスタ客船の大型化

90年代に入って、世界はメガシップ時代になった。コスタも時流に遅れじと社船の大型化に着手した。コンテナ船2隻の客船への大改造、クラシカ級2隻とヴィクトリア級2隻（2番船は若干大きい）の新造が、プロジェクトの全体像である。所要経費は10億ドルを超えた。

クラシカ級の1隻3億ドルの建造費は当時、史上最高船価と報じられた。改装費が3,000万ドル程度だったコスタ・リヴィエラの時代とは様変わり金額であり、地場産業出身のコスタには過大な投資だったといえる。加えて効率の悪い老朽船がまだ数隻残っており、社船のリブレースも遅れていた。コスタの経営は逼迫し、ニコラ・コスタは難しい舵取りを迫られた。これに追い討ちをかけたのが、ヴィクトリア級2隻を発注していたドイツ造船所ブレーマー・フルカン社の倒産である。

ヴィクトリア級を発注した時、コスタはブレーマー・フルカンと特別な条件で契約を結んでいた。それは造船所が船を所有し、コスタがこれをチャーター運航するという条件である。期間は15年間（購入オプション付き）とされた。造船所の倒産で、これが御破算になった。

コスタ・クラシカ級2番船コスタ・ロマンチカ Costa Romanticaのアトリウム。コスタ・クラシカ級の内装はシンプルなモダンアート感覚が特徴である。
(COSTA CROCIERE)



コスタは1番船を入手したが、船体が出来上がっていた2番船は見送らざるをえなかった。コスタ・オリンピア Costa Olympiaとなるはずだった同船はノルウィージャン・クルーズ・ライン（NCL）の手に渡り、ノルウィージャン・スカイ Norwegian Skyとして完成した。コスタの負債は大きく膨らみ、株価は半額まで落ち込んだ。コスタは老朽船を処分し、社員の一部を解雇するなどのリストラ策で対応した。

コスタ・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
Franca C.	1914	6,822	552	D	Newpory News	元Medina。1950年改造。52年購入。77年売却。現Doulos
Federico C.	1958	20,416	840	T	Ansaldo	1983年売却
Bianca C.	1949	18,427	1,252	D	C.N. La Ciotat	元La Marseillaise。1958年購入。61年全損
Enrico C.	1950	13,607	1,198	T	Swan Hunter	元Provence。1965年購入。87年Enrico Costa。94年売却
Eugenio C.	1966	32,753	844	T	Adriatico	1987年Eugenio Costa。96年売却
Carla C	1952	19,975	754	T	Chantiers de France	元Flandre。1968年購入。74年主機Dに換装。92年売却
Fulvia	1949	16,923	646	D	Netherlands Dock	元Oslofjord。1969年NALからチャーター。70年全損
Flavia	1947	15,465	850	T	John Brown	元Media。1969年購入。82年売却
Italia	1967	12,219	500	D	C.N.Felszegi	1974年購入。83年売却。現Sapphire
Columbus C.	1953	21,513	785	D	Kon. Maats. Scheide	元Kungsholm。1980年購入。85年解体
Costa Riviera	1963	28,137	984	T	Adriatico	元Guglielmo Marconi。1983年購入。01年引退/解体
Danae	1955	9,603	570	D	Harland & Wolff	元Port Melbourne。1975年改造。84年購入。92年売却
Daphne	1955	9,436	500	D	Swan Hunter	元Port Sydney。1975年改造。84年購入。97年売却
Costa Marina	1969	25,558	772	D	Wartsila/Mariotti	元Axel Johnson。1988年購入。90年改造
Costa Allegra	1969	28,430	810	D	Wartsila/Mariotti	元Annie Johnson。1990年購入。92年改造（船体延長）
Costa Classica	1991	52,926	1,308	D	Fincantieri	Costa Classicaと同型
Costa Romantica	1993	53,049	1,356	D	Fincantieri	元Finlandia。1995年Paquetより継承。98年売却
Costa Playa	1967	12,704	512	D	Wartsila	最後のコスタ・オリジナルの船
Costa Victoria	1996	75,166	1,928	DE	Bremer Vulkan	スモークレス・ディーゼル搭載
Costa Atlantica	2000	85,700	2,114	DE	Kvaerner Masa-Yards	元Tropicale。2001年CCLから移籍
Costa Tropicale	1981	36,674	1,022	D	Aalborg vaerft	元Homerica。1990年船体延長。02年HALから移籍
Costa Europe	1986	53,872	1,494	D	Meyer Werft	Costa Atlanticaと同型
Costa Mediterranea	2003	85,700	2,112	DE	Kvaerner Masa-Yards	タイプシップはカーニバルの10万トン型
Costa Fortuna	2003	105,000	2,642	DE	Fincantieri	Costa Fortunaと同型
Costa Magica	2004	105,000	2,642	DE	Fincantieri	

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。



1991年にクルーズ船として初めて新造されたコスタ・クラシカCosta Classica。(COSTA CROCIERE)

むろん積極策もとられた。93年にアメリカに新会社を設立し、ファミリー対象のクルーズを始めたのもその一つである。だがこの試みは1年足らずで挫折した。

95年にはキューバ・クルーズを開業した。カストロ政府と良好な関係にあったことから、ハヴァナなど2港に客船埠頭を建設し、両港に寄港するクルーズを始めたのである。コスタ・プラヤCosta Playa という船が使われた。前身はフランスのパケ・グループが運航するオーシャン・パールOcean Pearl。パケの親会社がコスタに資本参加したことからコスタ客船になった。かつて、日本旅行が何度かチャーターし、来日したこともある。

ファミリー経営からカーニバル式経営へ

こうした積極策も、コスタが抱える膨大な負債に対しては焼け石に水だった。最終的には、大資本の傘下に入

るしか選択肢は残されていなかった。

ニコラ・コスタは、70年余り続いたコスタ・ファミリーによる海運経営に終止符を打つことを決断した。そして紆余曲折の末、最大手のカーニバル・グループの傘下に入ることにした。合意文書に署名したのは97年3月。コスタ・ファミリーとフランスの出資会社は、カーニバルとイギリスのエ

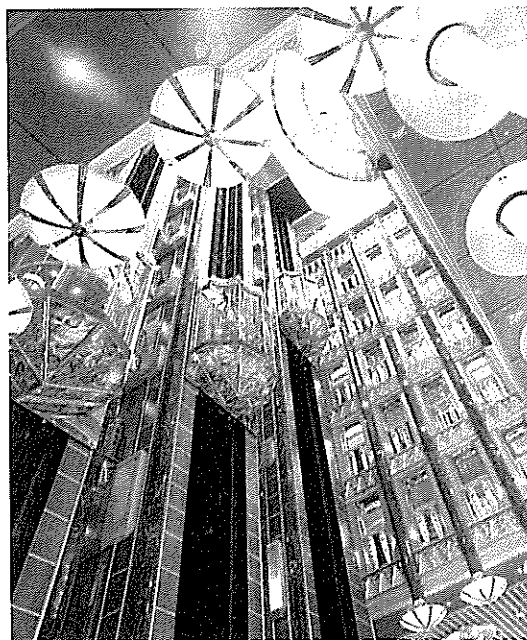
アツアーにコスタ株を売却した。カーニバルはその後、エアツアーが持つ株式も買い取り、コスタを100パーセント出資の子会社に行っている。

世界制覇をもくろむカーニバルとしては、地中海に大勢力を有するコスタを傘下に収めたメリットは大きく、欧州マーケットに強力な足場を持つことになった。カーニバルの総帥ミッキー・アリソンは、コスタのクルーズ・ビジネスを強化するにあたり、業界外から辣腕家を送り込んだ。現在コスタの会長職にあるビエール・ルイジ・フォスキはエレベーターのオーチス・グループからヘッドハントしたイタリア人経営者である。

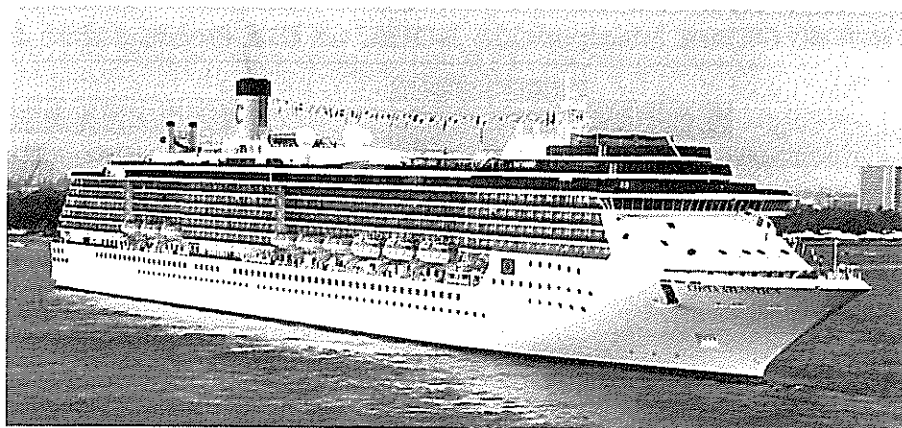
フォスキは積極的な経営を行なっている。彼はコスタ客船隊をさらに拡充し、メガシップ2隻、超メガシップ2隻を発注する一方、ギリシアのアッティカ・エンタープライズ（スーパーファスト・フェリーの親会社）と提

ーコスタ・アトランティカの10層吹抜けのアトリウム。旧コスタ船に比べてカーニバルのデザイナー、ジョセフ・ファークスの意向が反映して華美な内装になっている。(COSTA CROCIERE)

↓ヴェネチアのサンマルコ広場にある老舗カフェの店出「カフェ・フロリアン」。内装も模している。(COSTA CROCIERE)



カーニバル・グループの新世代クルーズ客船の1番船として登場したコスタ・アトランティカ。煙突の形以外はCCLのスピリット級と同型である。(筆者撮影)



携し、西地中海でフェリー、東地中海でクルーズ事業を立ち上げようとしている。実現すればカーニバル・グループとして初めてのフェリー業界参入ということになる。

新世代客船コスタ・アトランティカの内幕

新生コスタがめざす「クルージング・イタリアン・スタイル」とは、どんなものであろうか。新世代客船コスタ・アトランティカを実例にこれを見てみよう。

20世紀の最後の年に誕生したこのメガシップは、カーニバル・グループのスピリット級6隻の1番船である。前回に紹介したCCLのカーニバル・スピリットCarnival Spiritと同型で、上構が非常に高い。旅客甲板は12層。各甲板には「ラ・ストラダ」(道)、「ラ・ドルチェ・ヴィータ」(甘い生活)というように、イタリアの映画監督フェデリコ・フェリーニの作品名が付けられた。公室インテリアには、ヴェネチアン・ガラスの工芸品や絵画、彫刻などがふんだんに使われている。またショッピング・エリアには、フェンディ、ヴェルサーチといったブランド店が軒を連ねている。

定評がある「食」のサービスではアラカルト・レストランとカフェが面白い。「レストラン・マグニフィコ」の調理を担当しているのは、ジェノヴァの高級レストラン「ゼッフィリーノ」。本店はコスタの本社の近くにあり、ローマ法王、ジャン・ギャバン、バヴァロッティなど多くの有名人が訪れている。また「カフェ・フローリアン」は、ヴェネチアのサン・マルコ広場にある老舗カフェの出店で、内装もヴェネチアの本店を模している。フォスキ会長がこのオーナーと懇意であることから、具体化したとのことだ。ちなみにコスタは、欧州では大手のケータリング会社も保有している。

評価の高い有名ブランドを取り込むことにより、さらに多くの集客をめざす。これが新世代客船の「クルージング・イタリアン・スタイル」の方向性のようだ。来たる6月にデビューする同型船コスタ・メディタラニア

Costa Mediterraneaも同じ内装である。

イタリアの国民的クルーズ・オペレーター

イタリアでのコスタの人気は圧倒的である。シェアは実に79パーセント。国民的なクルーズ・オペレーターであるといってもいい。欧州マーケット全体でのシェアは24パーセントで、これも相当な数値である。

船客を地域別にみると、イタリアが35パーセント、その他の欧州が38パーセント、北米・中南米が27パーセント。欧州ではフランス、スペイン、スイスで特に人気が高い。ドイツ人は少ない。同じイタリアのMSCクルーズが、一年を通してドイツ人船客で賑わっているのとは対照的である。かつて南米航路を経営していたことから、南米からの船客が多いのも特徴だ。

欧州中心のクルーズ・オペレーターということが、統計面でも表れている。したがって今後は、コスタ客船隊の中核を担うメガシップが、いかにして保守的な欧州船客を取り込んでいくかが課題になる。

コスタの業績は素晴らしい。2002年度の純利益は約4億ユーロ。カーニバル・グループをリードする優等生になった。総船客定員は2004年には19,000人に達する。

コスタの親会社カーニバル・コーポレーションはこの4月、カーニバルUK社(旧P&Oプリンセス・クルーズ)との経営統合を果たし、新役員による体制を固めた。ブランド名は今までと変わらないが、新生カーニバル・グループを指揮する両社の会長・CEOには旧カーニバルのミッキー・アリソン会長が就任、コスタのフォスキ会長も新役員に加わることが決まり、カーニバルによる支配体制が明確に打ち出された。

フォスキ会長はさらに、旧P&Oプリンセスがドイツで展開してきたアイダ、アローザなどの社長も兼務し、イギリスを除く欧州の全オペレーターを指揮する。欧州を席巻する「クルージング・イタリアン・スタイル」に、グループは大きな期待を寄せているのである。