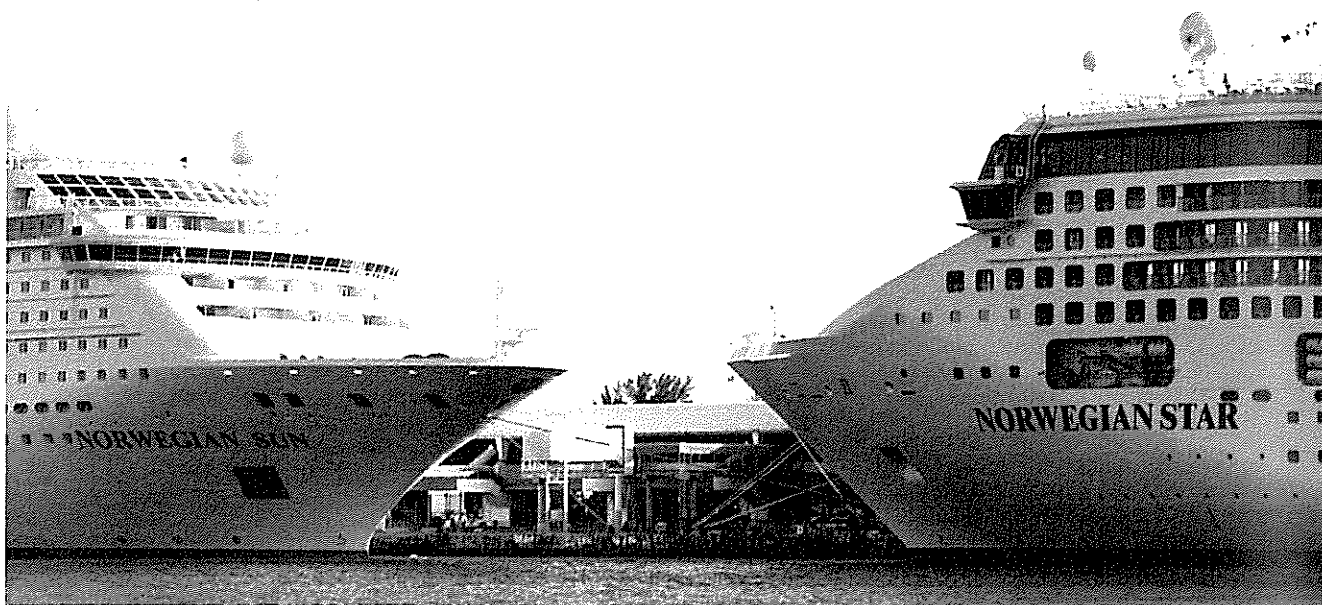


ノルウィージャン・クルーズ・ライン



WORLD'S CRUISE OPERATORS ③ — NORWEGIAN CRUISE LINE

by Michio Yamada

山田 勉生 (日本海事史学会理事)

2001年11月17日、2隻同時命名式のためマイアミに停泊するノルウィージャン・サンNorwegian Sun (左)とノルウィージャン・スターNorwegian Star。(NCL)

マイアミに本社を置くノルウィージャン・クルーズ・ライン (NCL) は、現代クルーズを創始したことで広く知られている。1960年代半ば、カリブ海クルーズを経営するノルウィージャン・カリビアン・ライン (略称は同じNCL) として発足し、現代クルーズの発展に大きく貢献してきた。社名が示すように、90年代まではノルウェー系のクルーズ・オペレーターであったが、現在はアジアの雄スター・クルーズの支配下にある。

キャッチフレーズは気楽な「フリースタイル・クルージング」。9万トン型のメガシップによるハワイ・クルーズは、日本の船旅愛好家の間でも人気が高い。

クロスターとアリソンのNCLとして発足

NCLの創業者は、オスロの海運ファミリーの3代目クヌート・クロスター (Knut Kloster) である。1929年にノルウェーで生まれ、マサチューセッツ工科大学で機械学と建築学を学んだ。彼が工学的な頭脳の持主であったことは、NCLの経営に少なからず影響を与えたと思われる。

世界客船史に残るクロスターとテッド・アリソン (Ted Arison) との出会いは1966年のことだ。クロスターは当時、新造クルーズ・フェリー、サンワード

Sunward の使い道がなくて困っていた。一方のアリソンは、チャーター船を使ってバハマ・クルーズを始めていたが、船主が倒産して返船を余儀なくされ、途方に暮れていた。集客好調の航路はあるが、船がないアリソン。新造船を持っているが、航路がないクロスター。二人の呼吸はぴったり合った。

こうして1966年も押し詰まった12月19日、サンワードはバハマ・クルーズに就航し、アリソンとクロスターのベンチャーが開業した。マイアミを金曜 (3泊) と月曜 (4泊) に出航するショート・クルーズである。乗船料金は、最低59ドルという破格の設定だった。二人の事業はまもなく、ノルウィージャン・カリビアン・ラインのトレードネームで行なわれるようになった。

事業は成功し、68年から71年にかけて16,000トン型の新造船3隻がカリブ海に登場した。第1世代のクルーズ客船



NCLの創始者クヌート・クロスター。

として有名なスターワードStarward, スカイワードSkyward, サウスワードSouthwardである。

順風満帆に思われたが、好事魔多し。カネの問題でつまづいた。NCLに入ってくる予約金の処理方法で二人は対立し、法廷で争った。結局、両者の協力関係は1971年いっぱい解消された。独立を決意したアリソンが、翌年カーニバル・クルーズ・ライン (CCL) を立ち上げたことは、この連載の第1回で述べたとおりである。

現代クルーズと従来型クルーズの相違

NCLが創始した現代クルーズと、戦前からの従来型クルーズとは一体どこが違うのであろうか。

「カジュアル」とか「ワンクラス」といったキーワードが悪い浮かぶが、ひとことでいえば「一般庶民を対象にしたゴージャスな船旅」、これが現代クルーズであろう。富裕層対象から中流層対象へ、ニッチマーケットからマスマーケットへ、ロング・クルーズからショート・クルーズへ、不定期クルーズから定期クルーズへ、こういった相違点はすべて現代クルーズのコンセプトから来ている。むしろ船のつくりもこれによっている。

NCLのスターワード級は、この新コンセプトをもとに建造された世界最初のクルーズ客船である。基本デザインを担当したのは、サンワードを設計したクヌードE. ハンセン社 (デンマーク) のターゲ・ワンドボルグ (Tage Wandborg)。クロスターと親交が厚く、のちに巨船ノルウェーの改装デザインを手がけることになる。

このクラスは、船型が小型であることを除けば、今日のクルーズ客船の設備、機能をすべて備えていた。ロイヤル・カリビアン・クルーズ・ライン (RCCL) のソング・オブ・ノルウェーSong of Norway級などとともに、現代クルーズ客船の原型となった船である。筆者は今から30年前、「世界の新造クルーズ客船」(本誌73年4月号)の中で両級について詳しく紹介している。

現在では常識となった現代クルーズ客船の特長をここで復習する紙幅はないが、客室はすべてワンクラスで、1室2名が基本。全室にトイレ、シャワー (またはバスタブ) が付いている。また同一カテゴリーの客室は、サイズなど内装仕様の標準化が図られた。

従来型のクルーズ客船の多くは元定期船であり、客室のグレード差が大きかった。例えばNCLの開業時代にマイアミ発着のバハマ・クルーズを行っていたバハマ・スターBahama Star (7,114総トン、



スターワードStarward級などをデザインしたターゲ・ワンドボルグ。

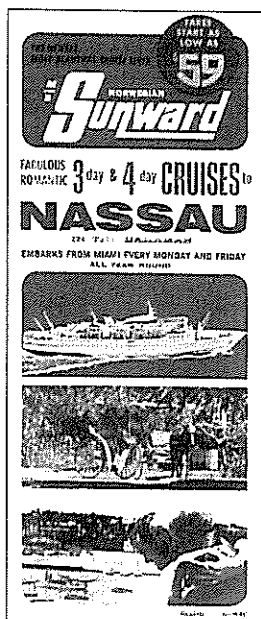
1931年竣工)には、ほとんどの客室にトイレがないうえ、1室6名/8名の内側客室があった。居住性がよいNCL船が、こうした従来型の船を駆逐していったのは当然のことだった。

バハマにプライベート・アイランドを所有

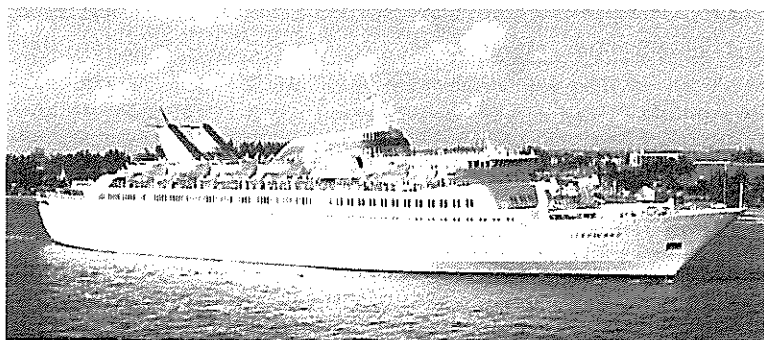
かくしてスターワードは1968年12月、マイアミを毎週土曜に発着するカリブ海クルーズ (ジャマイカ方面) に就航した。こうした通年の定期クルーズが現代クルーズの特長の一つであることは、前述のとおりだ。海の向こうのイギリスでQE2が登場する半年前のことだった。

同型船スカイワードの就航は70年1月。同じく毎週土曜発着のカリブ海クルーズ (セント・トーマス方面) である。準同型船のサウスワードのデビューは71年末。こちらは隔週土曜にマイアミを発着し、南カリブ海まで航海する14泊クルーズだった。これら3本のクルーズに、サンワードのバハマ・クルーズを加えた4本が、創業時代のNCLのクルーズである。

乗船料金を紹介しておこう。スターワードの7泊クルーズ (オンシーズン) の場合、デラックス・スイートが



創業間もない頃のサンワードSunwardの広告。



1968年にデビューした新造クルーズ船の第1船スターワード。(加藤 高章)



マイアミに停泊中のノルウェーNorway。1980年に登場し、クルーズ客船大型化の先駆けとなった。90年に再改装されて最上部にデッキ2層が追加された。なお去る5月25日、本船はマイアミで乗員7名が死亡するボイラー爆発事故を起こし、9月一杯までのクルーズが中止されたが、引退の話はまだない。(筆者撮影)

595ドル、いちばん安い客室が260ドル。客室が均質化されているので、料金差はわずかに2.3倍である。

現代クルーズの原点の一つは、ワンクラスということだ。公室エリアは全員が利用できるし、食事も格差はない。料金差も小さい。こうした性格はすべて、現代クルーズのコンセプトに由来する。船旅が北米でメジャーになったのは、コンセプトが優れていたからだ。

NCLが創始した工夫がもう一つある。プライベート・アイランドを持ったことだ。プライベート・アイランドまたはアウト・アイランドというのは、船会社が所有する船客専用のリゾート島のことだ。今ではクルーズ大手の多くが、これを持っている。NCLのリゾート島はバハマのペリー・アイランドにあり、77年からスターワードなどを寄港させていた。バハマには700を超える小島が散在しており、無人島が多い。

フライ&クルーズを導入したのも70年代である。NCLの母港マイアミは、大都市とはいえ、北米では片田舎だ。マーケットを拡大するには、空路と連携したフライ&クルーズ方式による集客が不可欠であった。

メガシップ時代の先駆け SSノルウェー

メガシップ時代の口火を切ったのもNCLである。同社は1980年代初め、係船中のフランスFranceを買い取ってクルーズ客船ノルウェーNorway（本稿では以後SSノルウェーと表記）に改装、カリブ海に投入して見事にこれを蘇生させた。同船の成功が90年代のメガシップの新造ブームを促し、結果として北米のマスマーケット形成につながったのである。

北大西洋航路から撤退したこの巨船をカリブ海で走らせてみてはどうか。この奇抜なプランを最初に提案したのは、NCLの若い社員だったらしい。技術者肌の夢想家クヌート・クロスターはこれに大いに関心を示し、サ

ウジアラビアの資産家の手に渡っていた同船を、わずか1,800万ドルで購入した。衝動買いに近かった。

ドイツで改装された同船がマイアミ発着の7泊クルーズに張り付いたのは80年6月。セント・トーマスとバハマにあるプライベート・アイランドに寄港した。

それまでの常識では、カリブ海のクルーズ客船は、2万トン、長さ600フィート（183メートル）、幅80フィート（24メートル）ぐらいが手ごろとされていた。これより小さいと、船客定員が減ってペイしないし、これより大きいと、貧弱な港湾設備が入港のネックになる。

ところがワンドボルグは、400人乗りの大型テンドーボート2隻を搭載することで、この問題を解決してしまった。この方法だと沖がかりが苦にならない。新機軸のようなが、本船搭載のボートで上陸する方式は、19世紀末にハバクのクルーズ客船がすでにやっている。

SSノルウェーの成功を見て、各社もメガシップ新造に向け動き出した。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、87年竣工）がフランスの造船所に発注されたのは、85年である。同船も、テンドーボートによる通船方式やプライベート・アイランド寄港を導入した。

87年には、社名がノルウィージャン・カリビアン・ラインから現在のノルウィージャン・クルーズ・ラインになった。サウスワードがカリブ海から北米西海岸にシフトしたのが改名の動機らしい。ロイヤル・カリビアン・インターナショナル（RCL。RCCLから改称）が世界広海域に社船を展開しているにもかかわらず、「カリビアン」の一語を社名に残しているのと対照的である。

アジアの雄スター・クルーズの傘下へ

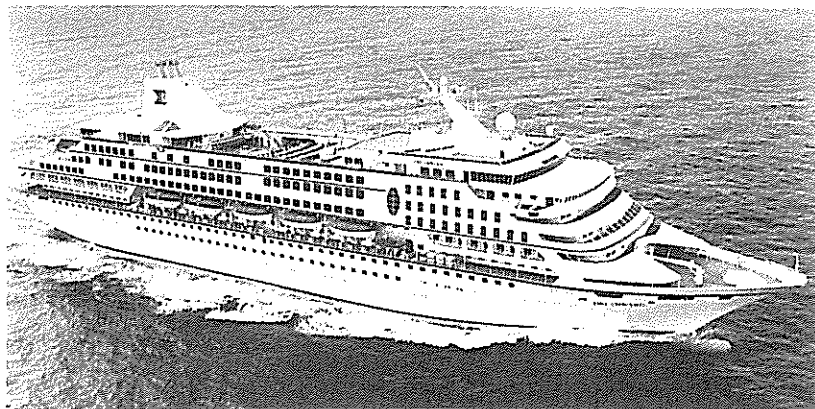
SSノルウェーの成功が、NCLにとって幸いだったかどうかは疑問である。というのは、夢想家クヌート・ク

ロスターはその後、本業そ
ちのけで、25万トン、5,0
00人乗りという夢の超巨船
プラン「プロジェクト・フ
ェニックス」にのめり込ん
でしまったからだ。

90年代のメガシップの新
造ラッシュにも乗り遅れた。
SSノルウェーに執着して改
装をかさね、メガシップの
新造をネグってしまった。
7万トン型のメガシップを
造ったのは、90年代末にな
ってからだ。

メガシップを建造するカネもなかった。NCLの台所
は火の車。中型のドリームワードDreamward級を新造
した90年代前半には、10億ドルという過剰債務を抱え、
いつ倒産してもおかしくない状態になった。

なぜそんなことになったのか。NCLが創始した現代
クルーズの原点を忘れたからではないか、筆者はそう見
ている。先覚者テッド・アリソンの遺風が消えた1984
年、NCLはロイヤル・ヴァイキング・ライン (RVL)
を買収、89年にはロイヤル・クルーズ・ライン (RCL)
を傘下に加えた。どちらも富裕層を対象とするニッチマ
ーケットのオペレーターである。欧州マーケットに軸足
を移す動きでもあった。巨大な北米マーケットで「ファ
ン・シップ」を掲げ、世界一のオペレーターになったア



1992年に新造した中型客船ドリームワードDreamward。98年に大型化が図られ、
現在はノルウィーガン・ドリームNorwegian Dreamと船名を改めている。(NCL)

リソンのCCLとまったく対照的だった。

NCLのピンチを救ったのは、ノルウェーの投資家グ
ループだった。95年にクロスターは退き、持株会社
NCLホールディングスが設立された。社船の巨大化工
事、メガシップの建造など、船隊整備が図られた。

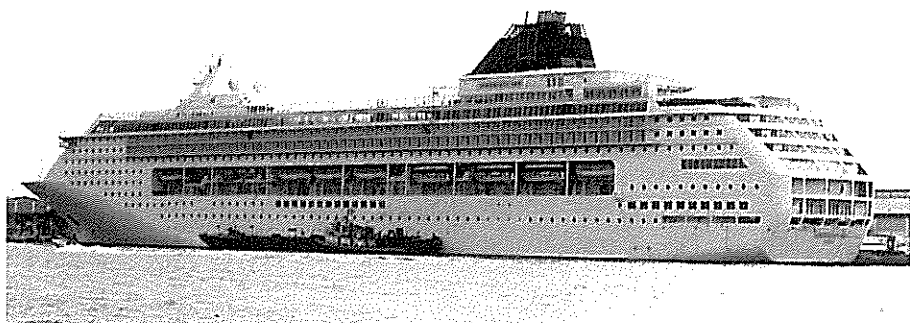
次いで2000年3月、NCLはマレーシアのスター・ク
ルーズの傘下に入った。スターのTOB (株式公開買い
付け) によるNCL買収劇については、拙稿「世界客船
界の展望 1999-2000」(本誌2000年7月号) の中で詳
しく紹介したので、ここでは重複記述を避けたい。

NCLの新会長にはオーレ・ルンド (Ole Lund)、社
長・CEOにはコリン・ヴェイチ (Colin Veitch) が就
任し、経営の指揮にあたっている。ヴェイチは前プリン

NCL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
Sunward	1966	8,666	540	D	A/S Bergens MV	1973年売却
Starward	1968	16,107	736	D	A.G. Weser	1997年売却。現Bolero
Skyward	1969	16,254	728	D	A.G. Weser	Starwardと同型。1995年売却。現Leisure World
Southward	1971	16,607	727	D	Cant. N. del Tirreno	1994年売却。現Seawing
Norway	1961	70,202	1,850	T	Chant. de l'Atlantique	元France。1979年購入。80年改装。90年再改装 (76,049gt)
Sunward II	1971	14,110	832	D	Rotterdam Drydock	元Cunard Adventurer。77年購入。91年売却。現Triton
Westward	1972	28,492	794	D	Wärtsilä	元R. V. Star。81年船体延長。91年取得。94年移籍
Sunward	1973	28,078	740	D	Wärtsilä	元R. V. Sky。82年船体延長。91年取得。92年売却
Seaward	1988	42,276	1,548	D	Wärtsilä	現Norwegian Sea
Dreamward	1992	39,217	1,242	D	Chant. de l'Atlantique	現Norwegian Dream。98年船体延長 (50,760gt)
Windward	1993	39,277	1,246	D	Chant. de l'Atlantique	現Norwegian Wind。98年船体延長 (50,760gt)
Leeward	1980	25,611	950	D	Wärtsilä	元Sally Albatross。95~99年チャーター
Norwegian Crown	1988	34,242	1,052	D	Meyer Werft	元Crown Odyssey。95年取得。99~03年Orient Line
Norwegian Majesty	1992	32,396	1,056	D	Kvaerner Masa-Yards	元Royal Majesty。97年購入。99年船体延長 (40,876gt)
Norwegian Dynasty	1993	19,093	820	D	Union Naval de Levante	元Crown Dynasty。98~99年チャーター
Norwegian Star	1973	28,018	798	D	Wärtsilä	元R. V. Sea。83年船体延長。97年取得。00年移籍
Norwegian Sky	1999	77,104	2,002	DE	Lloyd Werft	04年Pride of Alohaに改名予定
Norwegian Sun	2001	77,104	2,002	DE	Lloyd Werft	Norwegian Skyと同型
Norwegian Star	2001	91,740	2,240	DE	Meyer Werft	SuperStar Libraとして発注
Norwegian Dawn	2002	91,740	2,224	DE	Meyer Werft	Norwegian Starと同型
Pride of America	2004	81,000	2,146	DE	Lloyd Werft	「Project America」1番船 (未成)。02年購入

注) 1. カッコ内は改装後の数値。2. 船客定員は1室2名ベース。3. 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。



新しいコンセプト、フリースタイル・クルージングを最初に導入した7万トン級のノルウィージャン・スカイ Norwegian Sky。(筆者撮影)

セス・クルーズの副社長。スターがヘッドハントした辣腕家である。

「フリースタイル・クルージング」とは

NCLのキャッチフレーズ「フリースタイル・クルージング」とは、どのようなものであろうか。

むろん、スター流のカジュアル・クルーズをベースにしたコンセプトだ。そして、スターの流儀はCCLを基本にしているのだから、CCLのコンセプトにも近い。つまり、NCLの創業時代の客船哲学に戻ったわけだ。

導入したのは、スター傘下に入ってもまもなくのこと。最初に取り入れたのはノルウィージャン・スカイ Norwegian Skyである。その後、他船も新コンセプトに合わせたシステム変更と設備改修を行ない、現在ではSSノルウェーを除く全船がこれを導入している。

「フリースタイル・クルージング」の中身は、服装、食事、船内活動、チップなど数項目にわたっている。例えば服装については、リゾートカジュアルからフォーマルまで何でもOKとなった。

また、メイン・ダイニングの食事方式はオープン・シーティング制を採用、好きな時間帯に、好きなテーブル

で、好きな仲間とディナーを楽しめるようになった。陸上のレストランと変わらないわけだ。プリンセス・クルーズのメガシップが導入した「パーソナル・チョイス・ダイニング」も、これに似た方式である。

船客たちを堅苦しさから解放しようというこのコンセプトは、これまでの船旅常識では理解しにくいものだ。だが、海外のクルーズでは、こうした船内サービスのカジュアル化が主流になりつつある。

「フリースタイル・クルージング」仕様で新造された最初のNCL船は、ホノルル発着のハワイ・クルーズ（7泊）に就航しているノルウィージャン・スター Norwegian Starである。同船はもともと、スター・クルーズのメガシップとして計画された船なので、東南アジア海域向けのデザインがベースになっている。

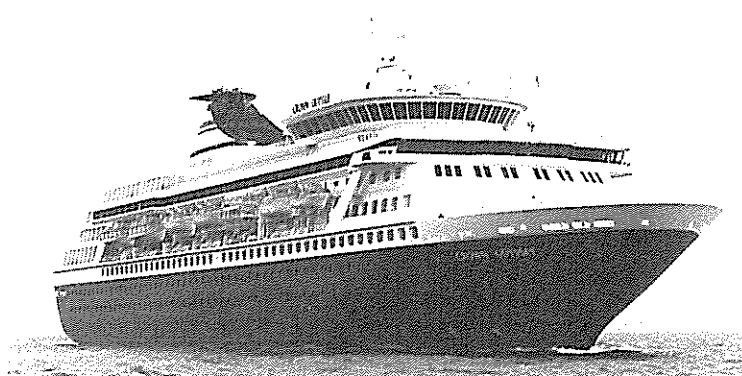
例えば多彩な「食」エリアがそれ。同船には2カ所のメイン・レストランのほかに、8カ所のアラカルト・レストランがあり、7泊クルーズでは回りきれないほどの「食」の品揃えだ。寿司／天麩羅バーもある。調理要員も多い。1,318人という乗組員数は、14万トン型のヴォイジャーVoyager級の1,181人をしのぎ、メガシップの中では断トツの数だ。ちなみにNCLの乗組員構成は、



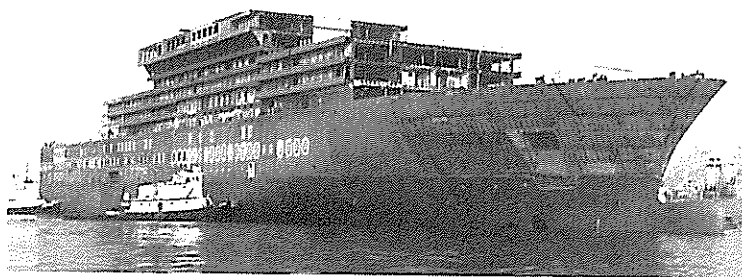
現在のファンネル・マーク。フリースタイル・クルージングの導入に伴って一昨年から順次改められ、船体にもキャッチフレーズを書き込んでいる。(井上 幸司)



現社長コリン・ヴェイチ（左端）とオーナーのK.T. リム（右端）。ノルウィージャン・サンとノルウィージャン・スターの同時命名セレモニーの折のシーンで、中央の二人の女性がそれぞれのゴッドマザーとなった。(NCL)



同じグループのオリエン・ラインから、来たる9月にNCLに移るクラウン・オデッセイCrown Odyssey。船名はノルウィージャン・クラウンNorwegian Crownに改められる。(S PRÉZELIN)



昨年NCLが買った「プロジェクト・アメリカ」1番船の船体。ドイツに曳航されてロイド造船所で継続建造中である。船名はプライド・オブ・アメリカPride of Americaに決まった。(NCL)

士官がスカンジナビア系、クルーは各国人の混乗である。

ハワイ海域のクルーズに期待するNCL

NCLがハワイ・クルーズに参入したのは1998年秋。危機を脱したNCLが、英オリエン・ラインを買収し、豪州にノルウィージャン・カプリコーン・ラインを設立したところである。使用船はパナマ船籍のノルウィージャン・ダイナスティNorwegian Dynasty。外国船による国内輸送を禁じるカボタージュの関係で、寄港地にキリバスのファニング島を加え、国際航海にした。

ノルウィージャン・スターによる現在のハワイ・クルーズは、ライバルの米アメリカン・ハワイ・クルーズ(AHC)が撤退したこともあって、運航は順調のようだ。ただし問題もある。ファニング島がハワイから片道40時間以上を要する遠方にあるため、前後のハワイ諸島の寄港時間が短くなってしまうことだ。できればハワイ諸島だけの国内クルーズにしたいが、それには使用船をアメリカ船籍とするほか、アメリカ建造、アメリカ人配乗の3条件をクリアしなければならない。アメリカにはカボタージュのほか、保護主義的なジョーンズ法がある。

NCLが昨年、アメリカで建造中の「プロジェクト・アメリカ」による未完成メガシップ2隻を買収し、ドイツで工事を続行しているのは、ハワイ諸島内クルーズ投入を見越しているからだ。近報によると、両船は新会社NCLアメリカが運航し、1番船(PA1)はホノルルを発着し3島を回る7泊クルーズに就航、2番船(PA2)は2~3島を回る3/4泊クルーズを行なうという。

PA1(プライド・オブ・アメリカPride of America)のデビューは来年7月4日の予定。この日は独立記念日である。PA2(プライド・オブ・アロハPride of Aloha)の就航は10月からの予定で、当面はノルウィージャン・スカイが充当される。同船はドイツ製だが、外国建造船であってもアメリカ人配乗の自国船であれば、ハワイ経済振興の一環として3隻まで国内クルーズができるとする法的措置がなされた。

一方、NCLによるハワイ・クルーズは、従来のノルウィージャン・スターの7泊クルーズのほか、ノルウィージャン・ウインドNorwegian Windの

10/11泊クルーズが加わる。ともにファニング島に寄港する国際航海である。結局、4隻体制になるわけで、NCLのハワイ・クルーズに対する期待のほどがうかがわれる。

* * *

NCLはこの4月、係船中のアメリカの元北大西洋航路客船ユナイテッド・ステーツUnited States(53,329総トン、52年竣工)とインディペンデンスIndependence(20,220総トン、51年竣工)を購入し、業界を驚かせた。

ビッグニュースだが、冷静に考えると問題は多い。2年前まで現役だったインディペンデンスはともかくとして、1969年に撤退してから稼働していないユナイテッド・ステーツの場合、復活は容易ではないはずだ。続報によると、同船はアメリカで改装され、国内クルーズに就航するという。内装は欧州で施工するようだ。

NCLがユナイテッド・ステーツにこだわるのは、国家的文化財としての同船の名声に期待しているからだろう。同時テロ以後、世界は縮小志向に転じ、グローバル化から地域化の傾向にある。マレーシア人オーナーのK.T. リム(K.T. Lim)とヴェイチ社長は、アメリカ人の愛国心の高まりにNCLの将来を託したのであろうか。