

P&O クルーズ

WORLD'S CRUISE OPERATORS ④ — P&O CRUISES

by Michio Yamada

山田 勉生 (日本海事史学会理事)

2001年3月2日、初の世界一周で来日したオーロラ Aurora。写真は横浜山下埠頭に接岸した姿。(筆者撮影)

P&Oクルーズは、イギリスの名門船会社 P&Oラインの伝統を継承するクルーズ・オペレーターである。

P&Oラインの創業は 1837年。1 世紀半を超える長い歴史の中で培われたイギリス・スタイルのクルーズは、イギリス人のみならず、古き良き時代の船旅を懐かしむ世界中のクルーズ愛好家から高い評価を得てきた。

近年、アメリカに本拠を置くプリンセス・クルーズとともに P&Oプリンセス・グループを形成し、「ビッグ3」の一角を占める大勢力に成長したが、今年4月、グループ本体が最大手のカーニバルと合併し、その支配下に入った。運航船はイギリス用が4隻、豪州用が2隻。イギリス用の4隻はすべて7万総トン級のメガシップで、リッチ層主体のプレミアム・マーケットを対象に稼働している。

敏腕家ぞろいのカーニバル系経営陣の主導のもと、この老舗オペレーターが今後どのような戦略を打ち出すのか。その動向が大いに注目される。

P&O客船の伝統を守った名船キャンベラ

P&Oラインは、現代クルーズのコンセプトを導入した最初の老舗船社である。北米でノルウェー系会社やカーニバルが始動した 1970年代の初め、P&Oは第1世代の新造クルーズ客船スピリット・オブ・ロンドン Spirit of London(17,370総トン、1972年竣工)を投入し、北米西海岸を母港とするクルーズを始めた。これが後にプリンセス・クルーズにつながり、大ブレイクする。

成功の背景には、P&Oが長年培ってきた客船ノウハウ

があった。同社が専用のクルーズ客船を運航したのは20世紀初めのこと。インド航路のローム Rome(5,545総トン、1881年竣工)をワンクラス 160名のクルーズ客船に改装してヴェクティス Vectisと改名し、欧州海域クルーズに投入した。以後、スピリット・オブ・ロンドンの出現まで、P&Oは専用のクルーズ客船を持たなかったが、定期船を適宜クルーズに転用して実績をかさねてきた。この間、運航は P&O客船部が行っていた。

こうした古くからの客船ノウハウを最も濃厚に継承した船は、名船キャンベラ Canberraである。

豪州航路出身のキャンベラがワンクラスのクルーズ客船に改装されたのは 1973年のこと。翌年から大西洋、地中海、バルト海で稼働し、世界一周クルーズも行なった。世界一周クルーズは、後続船によって今も続けられている。P&Oは北米でプリンセス・クルーズの事業を展開する一方、地元のイギリスではキャンベラをサウサンプトンに張り付け、イギリス・スタイルのクルーズを実施した。

キャンベラがイギリスで客船の灯を点し続けなかったら、今日の P&Oクルーズはなかったであろう。同船がイギリスで演じた役割は、日本客船の伝統を守り、それを後続船に伝えた初代“にっぽん丸”と共通するものがある。

「プロジェクト・ジェミニ」による新造船

キャンベラを運航する P&Oクルーズ(UK) が発足したのは、1990年代の初めである。同じころ、シー・ブ



1970年代初めに新造したクルーズ客船スピリット・オブ・ロンドン Spirit of London. NCLが発注していたものを建造中に購入した。(海人社所蔵)

リンセス Sea Princessが加わり、キャンベラの僚船になった。この時期、イギリスのクルーズ人口は年15パーセントのペースでふえつつあり、年間20万人を超えた。

イギリス・マーケットの成長傾向を読んだP&Oは、91年12月、かねてから構想していた大型客船をドイツに発注した。これが「プロジェクト・ジェミニ」による69,000総トン(発注時67,000総トン)のメガシップである。イギリスとしてはQE2以来の大型客船の新造となった。建造を決断したのは、83年からP&Oグループを指揮してきた会長のスターリング卿(Jeffrey Sterling)である。先般、カーニバルとの合併に伴って名誉職に退くまでイギリス海運界をリードしてきた大物だ。

「プロジェクト・ジェミニ」が着想されたのは88年。ちょうどP&Oがシトマー・クルーズをメガシップ3隻込み(未完成)で買収した年だった。この年の初めには史上最初の新造メガシップ、ソブリン・オブ・ザ・シーズ Sovereign of the Seas(70,202総トン)がカリブ海に登場しており、世界のクルーズ業界はメガシップ時代に突入していた。こうした趨勢のもと、「プロジェクト・ジェミニ」の新造船も当然メガシップになった。

新造船はキャンベラの代替船として構想された。この時期、キャンベラは船齢30年に近付いていた。P&Oの依頼を受けて新造船のデザインを進めたのは、プレーマー・フルカン傘下のロイド・ヴェルフトである。ところが現実に発注を獲得したのは、同じドイツのマイヤー・ヴェルフトだった。船価は2億ポンド(3億5,000万ドル)。建造中に20パーセントを分割で支払い、残りの80パーセントはOECDのソフトローン(貸し出し条件の緩やかな借款)を適用するという好条件だった。

新造船は95年4月に完成し、オリアナ Oriana(2代)と名付けら

れた。16世紀のエリザベス1世に因んだ命名であり、一時代を築いた初代オリアナ(41,915総トン、1960年竣工)を踏襲したゆかりの船名でもある。

命名式はサウサンプトンの客船ターミナルで行なわれ、2,500人が参列した。ゴッドマザー(名付け親)をつとめたのはエリザベス女王である。4月6日、お召し列車で到着した女王とエジンバラ公は、スターリング卿夫妻にエスコートされ、王室ファミリー、高官、P&Oクルーズのハリス会長夫妻の待つ壇上の席に着いた。

式典ではまず国歌の演奏があり、次いでベンジャミン・ブリトウンが初代オリアナのために作曲したファンファーレが吹奏された。続いて女王が立ち、新船を「オリアナ」と命名「われわれイギリス人は海事伝統(maritime heritage)への感動を決して失ってはいけない」と述べた。女王がクルーズ客船のゴッドマザーになったのは、QE2以来のことだった。

キャンベラへの郷愁にみちた新オリアナ

新オリアナは一体どんな性格の客船であろうか。

エリザベス女王の言葉に暗示されているように、オリアナはP&Oの伝統とイギリス人のライフ・スタイルに合わせてデザインされた船である。もっといえば、キャンベラへのノスタルジアにみちた船である。

外観にそれが如実に表れている。たとえば煙突だ。一見して二重に見える独特の形状(前方から見るとよく分かる)は、キャンベラの並列2本煙突を連想させる。

ライフボート格納用の開口部の形状となると、これはもうキャンベラのコピーといっている。98年にオリアナが横浜に初寄港した折、筆者は山下公園から同船を遠望した。そして、船体にそって横一線に流れるライフボート・リセスを見たとき、横浜に何度もやってきた懐かし



1973年に定期船からクルーズ客船に改装されたキャンベラ Canberra。わが国を何度も訪れているお馴染みであった。新造船オリアナ Orianaのモデルになっている。(筆者撮影)

いキャンペラを思い出して目頭が熱くなった。

外観全体もキャンペラの印象を尊重し、それを現代風にアレンジしているように思える。ちなみに、基本デザインと内装全体を統括したのはスウェーデンのR・ティルバーグ。公室デザインはイギリスのJ・マックニース、客室と士官船室はノルウェーのP・イランが担当した。

内装もキャンペラを思い出す。たとえば、上部デッキ最前方に展望ラウンジを設け、キャンペラと同様に「クロウズ・ネスト」（橋頭見張台の意）と名付けたのがそれだ。また、プロムナード・デッキ中央部のダンス・ラウンジ「ハーレクインズ」は、キャンペラの「ウィリアム・フォーセット・ルーム」を再現したものだし、Dデッキのラウンジ「カーゾン・ルーム」は、優美な一等ラウンジ「メリディアン・ルーム」を彷彿とさせる。全体的に公室インテリアは落ち着いていて、イギリスのクラブハウスのような雰囲気を持っている。

オリアナの後続船オーロラ Auroraも、デザイン・コンセプトの基本は同じである。両船とも稼働海域は欧州が中心だが、世界一周クルーズなどロング・クルーズが多いので、収納スペースをたっぷりとするなど、旅客設備もそれに応じた造りになっている。24ノットの高速は、世界広海域への就航をにらんだものだ。

プレミアムマーケットを対象とした各船

オーロラが就航した翌年の2001年、イギリスのクルーズ人口は年間78万人に達した。去年はこれをさら



キャンペラをモデルに造られた7万トン級の新造船オリアナ。1995年の竣工で、写真は翌96年世界一周クルーズで初来航し、大阪に寄港した折のシーン。（小林 義秀）



去る5月21日サウサンプトンで挙行されたオセアナ Oceana の命名式シーン。アドニア Adonia との同時命名セレモニーとして行なわれた。2隻はともにプリンセス・クルーズから移籍した同型船。（P&O CRUISES）

に上回り、82万人を超えた。この数字にはイギリス人が好きなりバー・クルーズが含まれていないので、これを加えるとクルーズ人口はほぼ100万人とみていいだろう。

こうしたイギリスのクルーズ人気をささえているのは、エア・ツアーズ、トムソンといった旅行社が主催す

P&O クルーズ／P&O クルーズ・オーストラリア 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
イギリス (P&O Cruises, UK)						
Canberra	1961	44,807	1,399	TE	Harland & Wolff	74年クルーズ客船に改装。97年引退／解体。
Sea Princess	1966	27,670	726	D	John Brown	元 Kungsholm。78年購入。95年 Victoria と改名。02年売却。
Oriana	1995	69,153	1,760	D	Meyer Werft	
Arcadia	1989	63,524	1,461	D	Chant. de l'Atlantique	元 Star Princess。97年移籍。03年 Ocean Village 移籍。
Aurora	2000	76,152	1,868	DE	Meyer Werft	
Oceana	2000	77,499	1,950	DE	Fincantieri	元 Ocean Princess。02年移籍。
Adonia	1998	77,499	2,100	DE	Fincantieri	元 Sea Princess。03年移籍。
オーストラリア (P&O Holidays / P&O Cruises, Australia)						
Fairstar	1957	23,764	976	T	Fairfield	元 Oxfordshire。88年購入。97年引退／解体。
Fair Princess	1956	24,799	906	T	John Brown	88年購入。Princess 運航。97年移籍。00年売却。
Pacific Sky	1984	46,392	1,200	T	C.N.I.M.	元 Fairsky。88年購入。前 Sky Princess。00年移籍。
Pacific Princess	1998	30,277	684	D	Chant. de l'Atlantique	元 R. Three。02年チャーター／購入。

注) 1. 船客定員は lower beds (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, T: 蒸気タービン, TE: ターボ・エレクトリック。3. 数値は主に Berlitz 「Complete Handbook to Cruise」 (Douglas Ward) に拠った。

る地中海(夏季)、カリブ海(冬季)へのフライ&クルーズである。これらの旅行社は、自社またはチャーターによる航空機と船を駆使し、低廉運賃のカジュアル・クルーズを商品化してマス・マーケットを構築してきた。使用船はセコハン客船がほとんど。このような旅行社主導のマーケット形成は、ドイツにおいてもみられる。

一方、P&Oクルーズはこれとは別の戦略を選んだ。すなわち、プレミアム・マーケットを対象としたワンランク上のクルーズの展開である。定期客船の時代、上質の一等サービスを提供してきた船会社としては、賢明な選択であったといえよう。キューナードも同じ戦略をとっている。イギリスでは、プレミアム・マーケットは伝統あるクルーズ・オペレーターが支配し、カジュアル・クルーズは旅行社が担うという体制ができ上がっている。

P&Oクルーズはこうした経営ポリシーにそってオリアナ、オーロラを新造し、系列のプリンセス・クルーズからメガシップを拡充してきた(アーケイディア Arcadia, オセアナ Oceana, アドニア Adonia)。このたびのカーニバルとの合併で、P&Oプリンセス・グループはカーニバルの総帥ミッキー・アリソンの指揮下に入ったが、イギリス・マーケットについては、P&OプリンセスのCEOをつとめてきたピーター・ラトクリフ(Peter Ratcliffe)が統括することになった。当面、P&Oクルーズの経営ポリシーに大きな変更はないと思われる。

発展が期待される P&Oクルーズ・オーストラリア

P&Oクルーズは、サウサンプトンに本社を置く P&Oクルーズ(イギリス)のほかに、もう1社ある。シドニーを本拠とする P&Oクルーズ・オーストラリアである。

オーストラリアのクルーズ人口は現在、年間20万人超。日本よりやや多い程度だが、メガシップも就航しており、オーストラリア経済の好調とあいまって今後の発展が期待される。

ところで、オーストラリアにおいても、イギリス・スタイルのクルーズを守ったキャンベラと同様、オーストラリア人向けのクルーズを長年続けてきた船があった。日本にたびたび来航した元シトマー客船のフェアスター Fairstarである。

イギリス〜オーストラリア航路出身のフェアスターが、シドニーを母港とする通年のクルーズに就航したのは1973年。キャンベラがクルーズ客船になった年である。以来、97年に引退するまで、四半世紀にわたりオーストラリアの船旅ファンに親しまれてきた。引退年もキャンベラと同じである。



↑ P&O ホリデイが運航していた元シトマー・クルーズのフェアスター Fairstar。(白井 章)

→シドニーで発行されているサンデー・テレグラフ紙に掲載されたパシフィック・スカイ Pacific Sky の広告。(佐藤 誠提供)



その間、88年に P&Oのシトマー買収に伴って移籍したが、P&Oは同船のオーストラリアでの実績を尊重し、旧船名のフェアスターのまま運航を続けた。運航は P&Oホリデイが行なった。シトマー客船で P&O移籍後も船名が変わらなかったのは、この船だけである。

現在就航しているパシフィック・スカイ Pacific Skyもシトマー出身である。元の船名はフェアスカイ Fairskyで、スカイ・プリンセス Sky Princessを経て、現船名になった。今では珍しい蒸気タービン機関の客船である。

同船がデビューした2000年秋、P&Oホリデイは社名を今の P&Oクルーズ・オーストラリアに改めた。それから3年間、パシフィック・スカイの成績は好調で、年間5万人を集客している。同船の整った旅客設備と、1人1泊あたり230豪ドルから(今夏の南太平洋クルーズ)という乗りやすい運賃が寄与しているに違いない。

現在はこれにパシフィック・プリンセス Pacific Princessを加え、2隻体制で運航している。同船の前身はルネサンス・クルーズのラグジュアリー客船 R.スリー R. Tree。リッチ層狙いの運航と思われたが、2シーズン目の今秋のクルーズでは、1人1泊あたり260豪ドルからというパーゲン運賃も発表された。

新造船に頼らず、身の丈に合ったセコハン客船を投入し、着実にマーケットを拡大している P&Oクルーズ・オーストラリアの姿勢には、啓発させられるものがある。