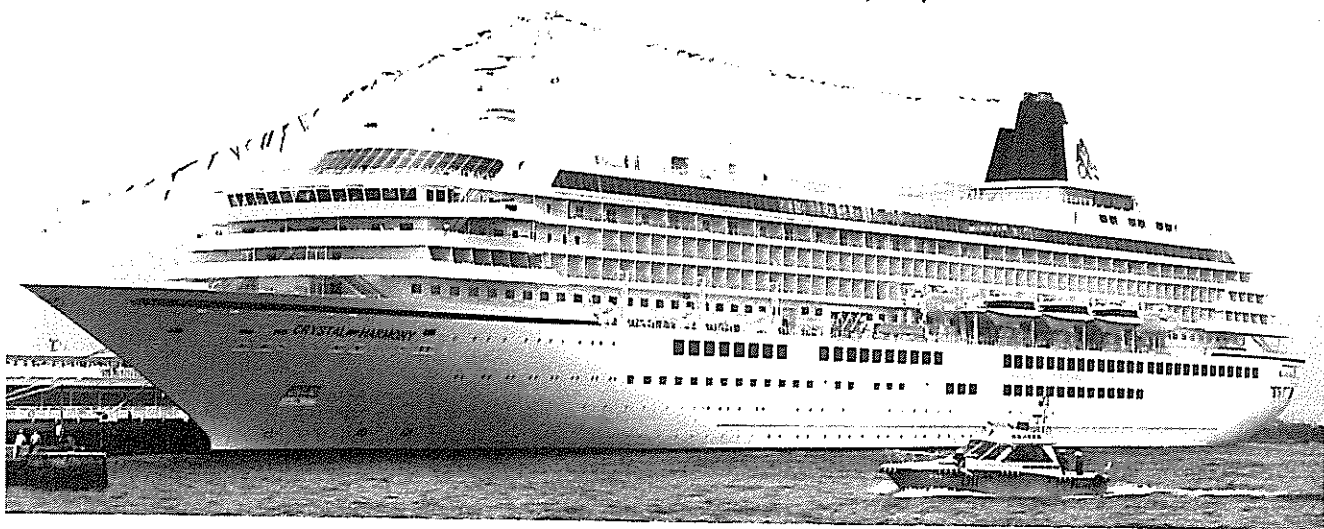


クリスタル・クルーズ



WORLD'S CRUISE OPERATORS ⑤ — CRYSTAL CRUISES

by Michio Yamada

山田 廸生 (日本海事史学会理事)

クリスタル・クルーズの1番船クリスタル・ハーモニー Crystal Harmony。
1990年7月5日、横浜大根橋におけるデビュー・クルーズ出航前の姿。(筆者撮影)

クリスタル・クルーズは、日本郵船の全額出資によるアメリカのクルーズ・オペレーターである。

1988年7月ロサンゼルスに設立され、90年と95年に5万トン級の大型客船を1隻ずつ新造。超一流を求める北米の富裕層を主対象にラグジュアリー・クルーズを展開し、高い評価を得てきた。定評あるベルリッツのクルーズ・ガイドブック(ダグラス・ワード編)でも、クリスタル客船は最高ランクの常連である。

去る7月にはクリスタル・セレンティ Crystal Serenity がデビューし、待望の3隻体制になった。各船とも、必要に応じて日本語版のデイリーやレストラン・メニューを準備し、副船長をはじめ日本人スタッフが相当数乗り組んでいることから、日本人客にも人気が高い。

宮岡公夫社長が客船事業再開のゴーサイン

日本郵船が客船事業の再開を決め、第1船クリスタル・ハーモニー Crystal Harmony を三菱重工長崎造船所に発注したのは1988年6月である。

竣工は2年後の1990年6月。半世紀振りの客船建造であるにもかかわらず、長崎造船所はこの世界最高級の大規模客船を2年間で完成させた。工事に従事した造船マンの苦労は並大抵ではなかったと思う。

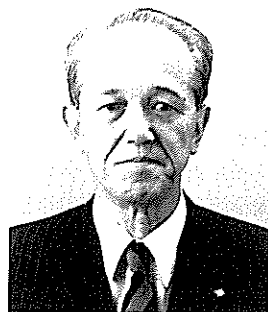
郵船は80年代中頃から客船事業を検討していた。キッカケは、小野晋会長(当時)が回付した英海運週刊誌「フ

エアプレー」の「クルーズ事業がアメリカでマーケットを広げている」という記事であつたらしい。“わが社はどうするか。マーケットはあるだろうか”と関係者に提案し、企画部で検討することになったという。「人間讃歌——宮岡公夫」に収録されているエピソードである。

名船氷川丸がシアトル航路から撤退して四半世紀。その間、世界の客船界は北米を中心に大きく様変わりし、現代クルーズの時代になった。郵船の参入は可能か。可能であるとしたら、どのようなかたちで打って出るのいいか、その戦略が注目された。

客船事業再開のゴーサインを出したのは、今は亡き宮岡公夫社長(当時)である。若い頃から歯切れよく決断した宮岡社長も、この時ばかりはずいぶん悩んだらしい。クルーズに社会的ニーズがあり、将来的に有望であることについては社内の合意を得たが、乗り出し後の数年間は、かなりの赤字累積が予想されたからだ。

宮岡社長は大戦中、海軍少尉として駆逐艦響に乗り組み、大和の沖縄特攻



1988年、客船建造にゴーサインを出した故宮岡公夫日本郵船社長。(日本郵船)

世界の艦船 2003.10



↑タツノオトシゴを描いたファンネル・マーク。(衣笠 省一)
→ハーモニーのリド・デッキにある公室パーム・コート。(筆者撮影)



作戦にも参加した（響が戦列を離脱したため突入しなかったが）。そして、乗艦中に舞鶴で病院船時代の氷川丸に出会ったことが、郵船入社の動機になったという。客船に縁があり、客船に愛着がある宮岡社長だったからこそ、郵船の客船事業再開が具体化したのだと筆者は思う。客船業という途方もない事業は、客船に思い入れが強い経営者が現れないかぎり始動しない。世界の客船史がそのことを物語っている。

北米のラグジュアリー・マーケットに参入

日本郵船は、北米のシニア富裕層を対象とするラグジュアリー・マーケットを狙った。規模としては北米マーケットの2～3パーセントのクルーズ人口で、ワンランク下のプレミアム・セグメントを含めても、せいぜい10パーセント前後のニッチ・マーケットである。

ちょうど新造メガシップのソプリン・オブ・ザ・シーズ Sovereign of the Seas (73,192総トン, 1987年竣工) が登場した頃だ。北米ではメガシップの新造ラッシュが起き、マーケットのマス化が始まっていた。88年に年間320万人（CLIA統計）だったクルーズ人口は、その後増加の一途をたどり、5年後の93年には460万人に達している。郵船はこうしたマスマーケットへの参入を避け、あえてラグジュアリー・クルーズを選択したのだ。

郵船の戦略は当たった。当時、ラグジュアリー・マーケットを対象に移働していた大型クルーズ客船は、QE 2 (67,139総トン, 69年竣工) をはじめとして老朽化が進んでいた。新船といえば、ロイヤル・プリンセス

・Royal Princess (44,348総トン, 84年竣工) とロイヤル・ヴァイキング・サン Royal Viking Sun (37,845総トン, 88年竣工) ぐらい。セコハン船を何年も使い込む欧州と違って、北米では古い船は嫌われる。

北米の船客は、ピカピカの新造船クリスタル・ハーモニーを歓迎した。米紙の人気投票で1位になり、消席率は80パーセントを超えた。リピーター客もふえた。

運航を指揮するクリスタル・クルーズ社長には、アメリカ人経営者が就任した。現在の社長は設立時に副社長だったG. マイケル (Gregg Michel) である。会長は郵船系の幹部が務めている。

「AOCコンセプト」による大型客船

クリスタル・ハーモニーは一体どんな船だろうか。

大きさは48,621総トン。船客定員960人、客室数480室。全室バスタブ付き。客室の96パーセントは海側に配置されている。つまり窓付きということだ。

イギリスのデザイン史書は、同船を「AOCコンセプト」によるラグジュアリー客船として紹介している。「AOC」とは、全室が海側客室のクルーズ客船 (All Outside Cruise liner) のことで、ヴァルチャー造船所のデザイン・チームが提案したコンセプトである。典型例としては前述のロイヤル・プリンセスがある。

インテリア・デザインは、郵船の意向により欧州調でまとめられた。チーフ・デザイナーはスウェーデンのR. ティルバーク (Robert Tillberg)。リド・デッキ前方の展望ラウンジとパーム・コート（鉢植えのヤシを置いたラウンジ）も彼のデザインである。パーム・コートは

クリスタル・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
Crystal Harmony	1990	48,621	960	DE	三菱重工長崎造船所	当時わが国造船史上最大の客船
Crystal Symphony	1995	50,202	960	DE	Kvaerner Masa-Yards	
Crystal Serenity	2003	68,000	1,080	DE	Chant. de l'Atlantique	船客スペース・レシオ63

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

かつて北欧で流行したベランダ風公室で、タイタニックTitanicのプロムナード・デッキにもこれがあった。

公室レイアウトは、ショー・ラウンジ、シアター、メイン・ダイニングなど、ロイヤル・プリンセスによく似ている。コピーといってもいいほどだ。ただしロイヤル・プリンセスにはないものがある。メイン・ダイニングとは別に設けられたアラカルト・レストラン2カ所（日本／イタリア料理）がそれ。グルメ向きのこのスペースは、90年代のメガシップに見られる「食」エリアの多様化を先取りしたものとして注目される。

クリスタル第2船はフィンランドで建造

1993年3月、第2船クリスタル・シンフォニーCrystal Symphonyがフィンランドに発注された。

好業績が追風になった。前年後半からクリスタル・クルーズの収支は黒字に転じていた。発注先はクヴァルネル・マサ造船所。「AOCコンセプト」を創案したヴァルチーラ造船所の後身である。デビューは95年5月で、同年秋には東アジア・クルーズを行ない、初来日した。

チーフ・デザイナーは同じくティルバーク。基本的には第1船と同型だが、その就航経験を生かして、さまざまな改良が加えられた。客室のすべてが海側に置かれたのはその一例である。完全な「AOC」になったわけだ。

第1船で好評の展望ラウンジとパーム・コートは一つに合体し、大きなパーム・コートになった。また、リド・デッキのカジュアル・レストランは広さが2倍に拡大。オープン・デッキでも食事ができるようになった。さらに和風レストランは、和食を含むアジア料理レストランに改められ、「食」の選択肢がふえた。

第2船シンフォニーのこうした特長は、第3船のセレンティに引き継がれている。ちなみにクリスタル客船の乗組員は、士官がスカンジナビア系と日本人、クルーはインターナショナルという構成である。

セレンティの完成で夢の3隻体制が実現

去る7月1日、クリスタル・セレンティの引渡式がサン・ナゼールで開催された。建造所は仏アルストム・グ



去る7月1日、仏アトランティーク造船所で引渡された3番船クリスタル・セレンティ Crystal Serenity。船首にはNYKのマークが入っている。（編集部）

ループのアトランティーク造船所である。

式典でフォンテーヌ仏産業担当相は、「クリスタル・セレンティは、この造船所で誕生したノルマンディNormandieやフランスFranceといった伝説的な名船の仲間入りをすることが約束されている」とあいさつした。命名式は同日サウサンプトンで行なわれ、女優のジュリー・アンドリュースがゴッドマザーを務めた。

7万トン級のメガシップだが、船客定員は1,080人に抑えている。客室（548室）はむろん「AOC」で、85パーセントはベランダ付きだ。1990年代から始まったクルーズ客船の巨大化は、客室居住性のさらなる向上と、多彩な洋上生活を約束するものであり、「メガシップ＝大衆客船」という常識はもはや通用しなくなった。

チーフ・デザイナーは今回もティルバーク。デザイン・コンセプトは基本的に第1・2船を継承している。注目されるのは、スポーツ、フィットネス施設と「食」エリアが一層充実したことだ。いずれもメガシップならではの施設であり、アメリカ人が好む施設でもある。

アジア料理レストランは、各国で「NOBU」を展開している松久信幸がプロデュースした。新たに寿司バーも同レストラン内に登場した。客船のアラカルト・レストランが、陸上の高級レストランと提携する方式は、20世紀初頭に独ハバクが創始したものだが、最近のメガシップではこれが流行になっている。

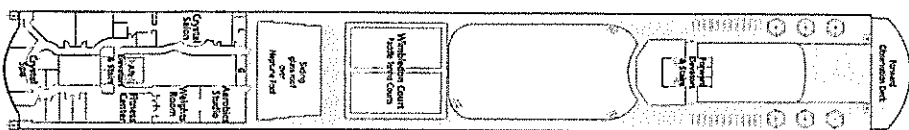
郵船は、第1船ハーモニーの建造に踏み切った時から3隻体制を構想していた。セレンティの完成でこの夢が実現した。クリスタル・クルーズはこれにより、世界全体をカバーする運航編成を行ない、各海域のベスト・シーズンに船旅を提供できるようになった。

クリスタル・クルーズの新造船 「クリスタル・セレンティ」のデッキプラン

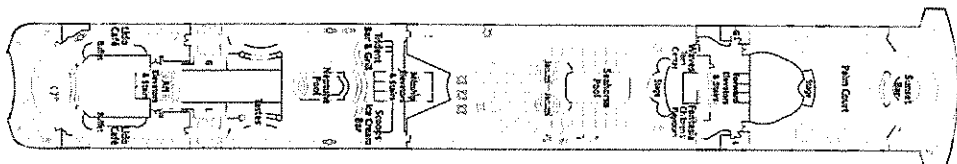
DECK PLANS OF BRAND-NEW CRYSTAL SERENITY

デッキプラン：CRYSTAL CRUISES

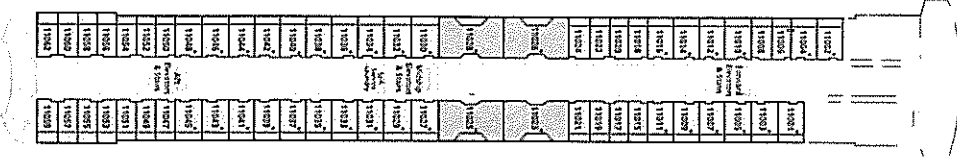
カラー 126~129頁に掲げたように、去る7月1日、クリスタル・クルーズの新造船クリスタル・セレンティが竣工したが、ここにそのデッキプランを紹介しよう。基本的配置はシンフォニーにならっており、大型化した割には船客定員が100名ほどしかふえていないため、公室スペースが拡大している。



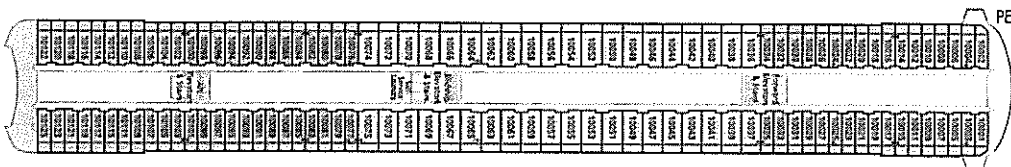
SUN DECK 13



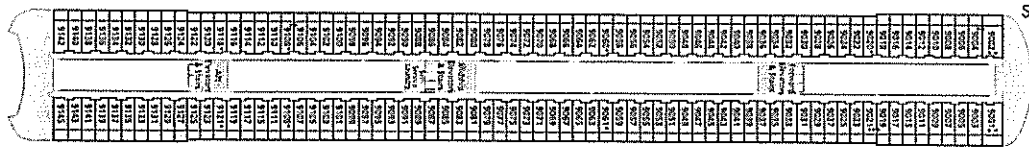
LIDO DECK 12



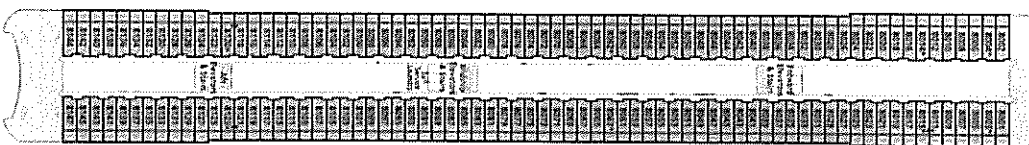
PENTHOUSE DECK 11



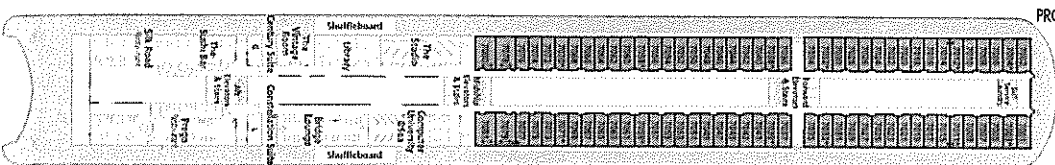
PENTHOUSE DECK 10



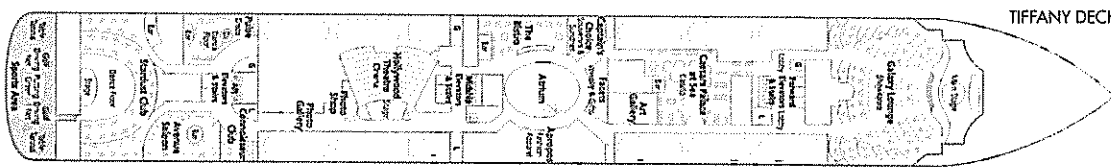
SEABREEZE DECK 9



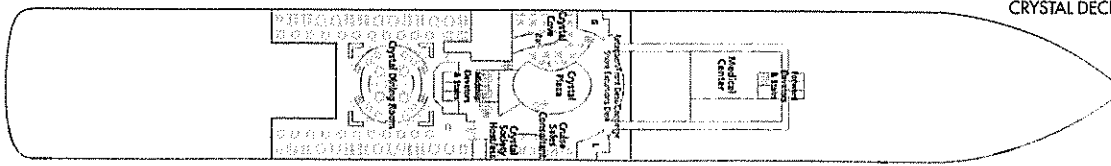
HORIZON DECK 8



PROMENADE DECK 7



TIFFANY DECK 6



CRYSTAL DECK 5