

ラディソン・セブンシーズ・クルーズ



WORLD'S CRUISE OPERATORS ⑥ — RADISSON SEVEN SEAS CRUISES by Michio Yamada

山田 勉生 (日本海事史学会理事)

ラディソン・セブンシーズ・クルーズのセブン・シーズ・マリナー Seven Seas Mariner。昨年デビューした新鋭で、写真は今年初来日した折の姿。(市栄 正樹)

ラディソン・セブンシーズ・クルーズは、米フロリダ州のフォート・ローダーデイルに本社を置く新鋭クルーズ・オペレーターである。

創立は1995年。米カーソン・グループのダイヤモンド・クルーズと、川崎汽船傘下のセブン・シーズ・クルーズ・ラインを母体に発足し、北米の富裕層を対象とするラグジュアリー・マーケットに参入した。

90年代の末には、モナコに本拠を置くV. シップスとのジョイント・ベンチャーを立ち上げ、ハイグレード客船の連続建造を計画。史上初の全室がベランダ付きスイートの客船2隻を登場させるなど、ラグジュアリー・クルーズ業界を積極的にリードしている。

川崎汽船がラグジュアリー・クルーズに進出

川崎汽船が客船事業に参入したのは1989年。“ふじ丸”(23,340総トン)をはじめとする新造船の熱気に包まれ「クルーズ元年」といわれた年である。この年9月、同社は神戸のリース会社メイヨーと共同でセブン・シーズ・クルーズ・ライン(以下SSCLと表記)を設立した。

ソング・オブ・フラワー Song of Flower というメイヨーが所有するノルウェー船籍の客船が使われた。小型ではあるが、ファイブスター格付け(ダグラス・ワード編のガイドブック)のラグジュアリー客船である。ノルウェーの船会社の支援を得て、運航と海外販売に当たる

子会社がシンガポールに設立された。

開業は翌年2月。命名式はシンガポールで行なわれ、冬季は東アジア海域、夏季はアラスカ海域で稼働した。同年10月川崎汽船はSSCLへの出資比率を引き上げるとともに、メイヨーから同船を100億円で買収した。

こうした事情から、ソング・オブ・フラワーは日本の船旅愛好家に馴染みがあるが、前身はRORO船という変わり種である。1986年に独ロイド・ヴェルフトでラグジュアリー客船に改造され、SSCLに移った後は、日本人に小型客船によるラグジュアリー・クルーズを紹介し、日本のクルーズ文化の形成に大きな影響を与えた。

93年以後、アメリカ法人のSSCLが運航することに



ラディソン・セブンシーズ・クルーズのファンネル・マーク。写真はセブン・シーズ・マリナー。(田中 智博)



川崎汽船が運航していたのでわが国に馴染み深いソング・オブ・フラワー Song of Flower。来たる10月で引退し、売却される。(RADISSON SEVEN SEAS CRUISES)



ラディソン・ダイヤモンド Radisson Diamond。SWATH 船型を採用したユニークなクルーズ客船である。(RADISSON SEVEN SEAS CRUISES)

なり、稼働海域も欧米主体に移行。95年にラディソン・セブンシーズ・クルーズ（以下RSSCと表記）の設立に伴ってその運航下に入り活躍してきた（今年10月に引退）。

川崎汽船は翌年、同船を売却して海外子会社を解散し、クルーズ事業から撤退、6年半の客船経営に終止符を打った。RSSCの日本でのGSA（販売総代理店）は現在、クルーズ販売の老舗クルーズバケーション（本社東京、木島榮子社長）が担当しているが、これは95年に川崎汽船から引き継いだものだ。

SWATH 客船のダイヤモンド・クルーズ

一方のダイヤモンド・クルーズは、世界初の大規模SWATH客船ラディソン・ダイヤモンド Radisson Diamond のオペレーターとして欧米日企業の合併によりヘルシンキに設立された。カールソン・グループのラディソン・ホテル・インターナショナルを中心に、同船の建造所も出資、日本からは商船三井などが参画した。

SWATHとは「Small Waterplane Area Twin Hull」の略で、二つの魚雷型の没水船体と上部構造物をストラット（支柱）で結合した双胴船のことだ。日本では半没水型双胴船と称している。揺れが小さく、甲板面積を広くとれるうえ、没水船体に主機を配置するので、振動も少ない。ずっと小型だが、伊豆大島航路の高速船シーガル2（567総トン、89年竣工）も同じタイプだ。

同船の客室が広いのは、SWATH客船ならではの長所だ。全室が20平方メートル以上もある。しかもすべて海側客室で、ベランダまたは居間が付いている。

デビューは1992年。ゴッドマザーは、イギリスの名ソプラノ歌手キリ・テ・カナワである。就航海域は夏季は地中海、冬季はカリブ海。アメリカ法人のダイヤモンド・クルーズが営業を担当し、ラディソンがこれを支援。バルト海のフェリー運航船社シリヤ・ラインの親会社エフジョンが技術指導した。

カールソンがクルーズ・ビジネスに本格参入

1995年1月、ユニークな客船を1隻ずつ運航するこの2社は合併し、RSSCが誕生した。そして、社名どおりカールソン・グループの一社となった。

カールソンは、ホテル／レストラン・チェーン、旅行代理業などを世界に展開するホスピタリティ産業の雄である。創業者はカーチス・カールソン（Curtis L. Carlson）。ミネアポリスで食料雑貨店をやっていた彼は、ギフト券、ポイント券をベースにしたスタンプ・ビジネスを創案し、1938年にカールソンの前身であるゴールド・ボンド・スタンプ（Gold Bond Stamp Co.）を立ち上げた。初めは小さかったが、1950年代にアメリカの大手スーパーが彼のスタンプを採用したのをきっかけに大ブレイクし、今日のカールソンの基礎ができた。

ラディソン・セブンシーズ・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
Song of Flower	1986	8,282	180	D	KMV/Lloyd Werft	元RORO船。86年改造。SSCLから継承。03年秋撤退
Radisson Diamond	1992	20,295	354	D	Finnyards	SWATH客船。Diamond Cruiseから継承
Paul Gauguin	1997	19,170	320	DE	Chant.de l'Atlantique	露未成艦 Akademik Nikolai Pilyugin を改造
Seven Seas Navigator	1999	28,550	490	D	Admiralty/T. Mariotti	
Seven Seas Mariner	2001	48,075	708	DE	Chant.de l'Atlantique	
Seven Seas Voyager	2003	49,000	700	DE	T. Mariotti	元Minerva。03年11月から南極クルーズのみ就航
Explorer II	1996	12,331	198	D	T. Mariotti	

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。3. SSCL: Seven Seas Cruise Line。

その後、社名をカールソン (Carlson Co.) に改め、今に至っている。

ホスピタリティ産業に進出したのは、1960年代になってからだ。1962年にミネアポリスのラディソン・ホテルを買収したのが、その手始めである。

140カ国以上で事業を展開し、19万人を雇用するカールソン・グループを指揮しているのは、カーチスの次女マリリン (Marilyn Carlson Nelson) だ。世界で最も成功した女性経営者の一人といわれる彼女は、北米のクルーズ販売大手クルーズ・ホリデーズとそのフランチャイズ組織を買収、船旅セールスにも関心を寄せている。

マーク・コンロイ社長はどんな人物か

設立以来、社長兼 CEO として RSSC の経営に当たってきたのは、クルーズ業界の大物マーク・コンロイ (Mark Conroy) である。CLIA (Cruise Lines International Association) の会長であることから、日本でもよく知られている人物だ。業界歴は30年以上。カールソンは、このベテランに RSSC の舵取りをまかせた。

アイオワ州ダベンポートの生まれ。今年50歳の働き盛りだ。大学時代にはアメリカンフットボールのミドルガードとして活躍。その体力を生かし、NCL (Norwegian Caribbean Line) のマイアミ・ターミナルで手荷物運搬係になったのが、クルーズにかかわった最初という。

その後、RVL (Royal Viking Line)、コモドア・クルーズ、ルネッサンス・クルーズ、ダイヤモンド・クルーズと渡り歩き、RVLでは販売担当副社長、コモドア以後の3社では社長をつとめた。ダイヤモンド・クルーズの

立て直しと、RSSCの設立にも奔走した。

グルメでワイン好きな彼は、ラグジュアリー路線の信奉者だ。RSSCの運航ポリシーには、コンロイの客船哲学が色濃く反映されている。

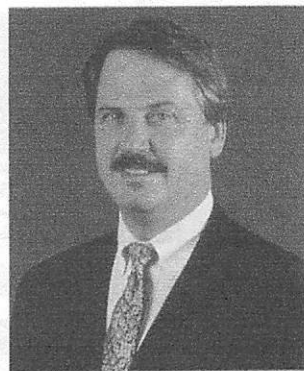
1998年1月に就航したポール・ゴーギャン Paul Gauguin は、彼の哲学にぴったりの船といっている。フランス船主から長期チャーターした同船は、富裕層狙いのニッチ・マーケットを対象としたクルーズ船である。船名が示すようにタヒチ島を母港に、フレンチ・ポリネシアの島々をクルーズする船として設計された。広いサン・デッキと開放的な公室エリアが特長。マリンスポーツを楽しむため、船尾には格納式プラットフォームを装備している。客室はわずか160室。むろん全室が海側にある。

メイン・ダイニング・ルームのほかに、ほぼ同規模のアラカルト・レストランを持っているのも、このサイズの船では珍しい。レストランを監修しているのは、パリの2つ星レストラン「アピシウス」のオーナーシェフ、ジャン・ピエール・ヴィガートである。

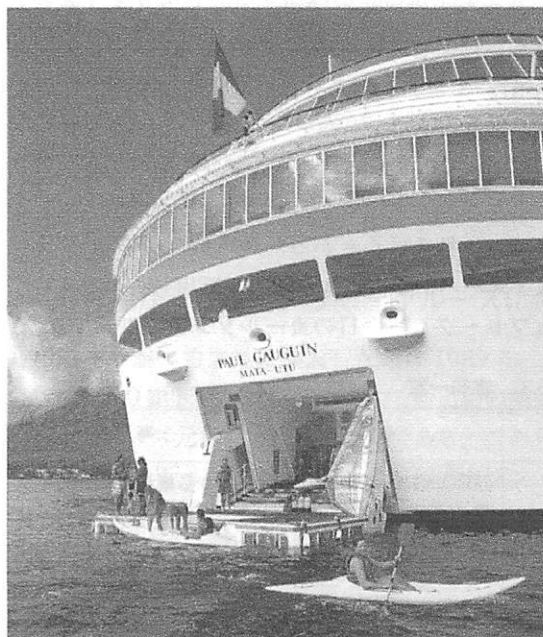
女性船客のためには、パリのエステティック・サロン「カリタ」が入っている。グレース・ケリー、カトリーヌ・ドヌーブといった美女が利用した美容室だ。

V. シップスとのジョイント・ベンチャー

1998年にRSSCは、モナコに本拠を置くV. シップス (V. Ships) とジョイント・ベンチャーを立ち上げた。その内容は、500人乗りのセブン・シーズ・ナヴィゲ



ラディソン・セブンシーズのマーク・コンロイ社長。CLIA 会長も兼わっている。(SEATRADER CRUISE REVIEW)



タヒチ海域に就航するポール・ゴーギャン Paul Gauguin の船尾には、マリンスポーツ用のプラットフォームが設けられている。(RADISSON SEVEN SEAS CRUISES)



今年デビューした最新鋭船セブン・シーズ・ヴォイジャー Seven Seas Voyager のコンパス・ローズ・レストラン。このクラスは船内に4カ所のレストランを備える。(RADISSON SEVEN SEAS CRUISES)

ーター Seven Seas Navigator
をはじめとするラグジュア
リー客船の連続建造と所有、
既存船への技術支援、乗組員
配乗などである。出資比率は
50:50 とされた。

V. シップスは、海運集団
ブラソフ・グループ (Vlasov
Group) を束ねる中核会社で
ある。いうまでもないが、「V」
は「Vlasov」のイニシアルだ。

ブラソフ・グループの創
始者は、ウクライナ出身の

アレクサンドル・ブラソフ (Alexandre Vlasov) であ
る。海運業に手を染めたのは 1920 年代で、38 年には
シトマー・ライン (Sitmar Line) をイタリアに設立
した。「Sitmar」は、イタリア社名「Societa Italiana
Transporti Marittimi S.A.」の略である。大戦後、客船
事業に参入し、豪州への移民輸送でブレイクしたことが、
71 年の米シトマー・クルーズ (Sitmar Cruises) の設
立につながった。

その後、2 代目社主のボリス (Boris Vlasov、アレ
クサンドルの息子) が熊本で客死したのを契機に客船業
界から撤退したが、90 年代に V. シップスを事業拠点に
して復活、シルバーシー・クルーズ (Silversea Cruises)
設立の際に出資参画した。RSSC にとって、実績とノウ
ハウを持つブラソフ・グループとの協力関係は、資金、
運航面で大きなプラスとなっている。

逆に、V. シップスの船が RSSC ブランドを利用する
ケースもある。今年 11 月から南極クルーズ (4 本) に
就航するエクスプローラー II Explorer II (現サガ・パー
ル Saga Pearl。英サガ・ホリデーがチャーター中)
がそれだ。耐氷構造の同船は、旧ソ連の情報収集艦の船
体を使ってラグジュアリー客船に改造したもの。上陸用
ゾディアックも備えており、極地クルーズにぴったりの
船である。

全室がベランダ付きスイートの客船が登場

V. シップスとのジョイント・ベンチャーによる最大
の成果は、何といても全室がベランダ付きスイートの
客船、セブン・シーズ・マリナー Seven Seas Mariner
と同型船セブン・シーズ・ヴォイジャー Seven Seas
Voyager を建造したことだ。客室サイズ (ベランダを
除く) は 29~114 平方メートルもある (第 2 船)。航
洋客船にベランダ付きスイートが登場したのは、タイタ
ニック Titanic の一等エリアに設けられた「パーラー・
スイート」(2 室) が最初である。ということは、すべ



モナコの V. シップスと提携した後デビューしたセブン・シーズ・ナヴィゲーター Seven Seas Navigator。キャビンは全外側スイートで、その約 90 パーセントにベランダが付いている。(日井 章)

ての客室が超高級仕様になるまで、ほぼ 1 世紀を要した
わけだ。

アメリカ人好みの船である。RSSC の船客の 95 パー
セントは彼らだから、これは当然だ。快適な居住空間、
広大で多様なスポーツ・フィットネス施設、大ステージ
を持つシアターなどなど。レストランは 4 カ所もある。
フランス料理レストランは、パリの料理学校「コルドン・
ブルー」がプロデュースした。ちなみに RSSC 客船は、
フリードリンク、ノーチップ制を採用、オール・インク
ルーシブを実行している。

ワールド・クルーズを含む世界広海域に就航でき
るように設計された。デザイナーは、エレガントな
インテリアで有名なノルウェーのピーター・ユラン
(Peter Yran) とビョルン・ストルブラーテン (Bjørn
Storbraaten)。シルバーシー、シーボーン各船など多く
のラグジュアリー客船を手がけてきた。これらの船の外
形、内装が似ているのは、デザイナーが同じだからだ。

推進システムにはディーゼル電気推進を採用し、マー
メイド・ポッドが装着された。船価は 2.1~2.8 億ドル。
第 1 船はフランス、第 2 船はイタリアの建造である。

大きさは 5 万トン近くになった。さまざまなライフス
タイルの船客に対応し、快適で揺れの少ない客船にする
には 2~3 万トン級では足りない。

来年春に SS ヴォイジャーが行なうアジア・太平洋ク
ルーズ (来日予定) では、オークランドに入港中、キリ
テ・カナワが船客のためにリサイタルを開くという。デー
ム (Dame) の称号を持つ彼女がニュージーランド出身
で、白人とマオリ族の混血であることは、オペラ好きなら
誰でも知っている。リサイタルの後、彼女はクライス
トチャーチまで乗船し、船客とともにカクテル・パーティ
とディナーを楽しむとのことだ。

日本のマスメディアは「豪華客船」なる語を乱用する
が、本当のラグジュアリー客船とは、このマリナー、ヴォ
イジャー姉妹のような船をいうのであろう。