

ロイヤル・カリビアン・インターナショナル



WORLD'S CRUISE OPERATORS⑨ — ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL by Michio Yamada

山田 廸生 (日本海事史学会理事)

RCIのヴォイジャー・オブ・ザ・シーズ Voyager of the Seas。1999年にデビューした世界最大の客船シリーズの1番船で、本船を皮切りに同型船が5隻建造された。(筆者撮影)

ロイヤル・カリビアン・インターナショナル (RCI) は、1960年代の末、ノルウェー系の船会社3社の共同出資によるロイヤル・カリビアン・クルーズ・ライン (RCCL) として誕生した。

創業時から新造船をカリブ海に投入。80年代にはソブリン・オブ・ザ・シーズ Sovereign of the Seas を建造し、90年代のメガシップ時代を切り開いた。さらに90年代末には超メガシップ、ヴォイジャー・オブ・ザ・シーズ Voyager of the Seas を新造するなど、常に新感覚のクルーズ客船を世に送り、世界をリードしている。

船隊増強に伴って、運航海域も七つの海に広がった。現在は世界第2位の勢力をキープし、王者カーニバルの最強のライバルとなっている。

創業者エドウィン・ステファンの人物像

RCIの実質的な創業者はエドウィン・ステファン (Edwin Stephan) である。1996年まで社長職にあり、昨年71歳で引退するまで役員をつとめた。

ウィスコンシンンの生まれで、朝鮮戦争に従軍し、帰国後はフロリダのホテルマンとして働いた。

クルーズ業界に入ったのは、60年代に入ってからだ。振り出しはマイアミのヤーマス・スチームシップ。ジェネラル・マネージャーとしてバハマ・クルーズの実務を

重ねた後、コモドア・クルーズに転じ、カリブ海クルーズのノウハウも得た。65年には、88人が死亡したヤーマス・キャッスル Yarmouth Castle (5,002総トン、27年建造) の炎上沈没に遭遇し、老朽客船の恐ろしさを知った。「新造船信仰」とでもいうべきステファンのポリシーは、この大惨事への反省が原点になっている。

ステファンはマイアミを母港とする定期クルーズの発展に確信を持っていた。両社での実務経験から、カリブ海に合った新しいデザインの客船を投入すれば、カリブ海クルーズは北米全体をマーケットとするメジャー産業に成長する、そう見ていた。

地方都市マイアミを発着するクルーズを全国的に展開するには、航空機とのタイアップが不可欠である。フロリダ住民を主体に集客していたヤーマス、コモドア両社とは訳が違ふ。だから彼は、創業時からフライ&クルーズ方式の導入を視野に入れていた。



1960年代末にRCCL (現RCI) を創設したエドウィン・ステファン。
(UNDER CROWN AND ANCHOR)



RCCLの1973年冬のプロシュア。

ステファンは事業の青写真を持っていたが、カネがなかった。出資者もいなかった。やむなく彼は、出資者探しの旅に出た。目的地はノルウェーだった。

ソング・オブ・ノルウェー級3姉妹の建造

ノルウェー系のIMスカウゲン、アンダース・ヴィルヘルムセン、ゴタース・ラーセンの3社が新事業に出資した。スカウゲンとヴィルヘルムセンは同族経営の船会社、G. ラーセンはカナダのガス・電力会社インターナショナル・ユーティリティーズの系列会社である。

1969年1月、RCCLがオスロに誕生し、運航会社がマイアミに設立された。老舗スカウゲンが運航全般にかかわり、ヴィルヘルムセンは会計の目配りをした。G. ラーセンは出資が主体だった。同社はその直前、マイアミのイースタン・スチームシップも買収していた。

RCCLの社名決定には長い議論があった。「ロイヤル」が付いたのは、ハイレベルのサービスを連想させるため、ステファンの意見によるものだった。

新感覚のクルーズ客船3姉妹が、フィンランドのヴァルチーラ造船所（ヘルシンキ工場）に発注された。第1世代のクルーズ客船として有名なソング・オブ・ノルウェー Song of Norway ノルディック・プリンス Nordic Prince、サン・ヴァイキング Sun Viking である。

新造船プロジェクトを指揮したのはRCCLのM. ハレンである。スカウゲンから来た船舶デザイナーで、その後長年にわたってRCCLの「船主デザイン」の作成に携わった。ハレンは新造船の外形をG. グルング、旅客設備をM. ハンメルにゆだねた。そしてヴァルチーラの技術チームと検討を重ね、ソング・オブ・ノルウェー級の基本設計図が仕上がった。



RCCLの第1船ソング・オブ・ノルウェー Song of Norway。斬新なデザインを採用して一躍脚光を浴びた。（加藤 高章）

「ヴァイキング・クラウン・ラウンジ」

外形を担当したグルングの面白さは、素人のアイデアを尊重し、これに技術的な手を加えて新しい造形を創造したことだ。煙突の展望ラウンジ「ヴァイキング・クラウン・ラウンジ」はその典型である。

着想したのはステファンである。1962年のシアトル万博で見た「スペース・ニードル・タワー」の展望レストランがヒントになっていた。グルングはこのアイデアを採用し、「ヴァイキング・クラウン・ラウンジ」として具体化させた。結果は大好評。後続船にも設けられ、RCCL客船のシンボルになった。

煙突には王冠と錨のマークが描かれた。このロゴマークは、オーナーのS. スカウゲンがノートに描いた悪戯書きをもとに、デザイナーが造形化したものだ。

もう一つ、グルングのすごいところは、現代客船は海面レベルの水平方向からだけでなく、上空から見下ろした姿も美しくあるべきだと考えて3隻をデザインしたことだ。客室デッキを積み上げた現代客船は、水平方向からだと異様に見えることがあるが、航空写真だとバラ



RCIのトレードマーク、煙突をぐるりと囲むヴァイキング・クラウン・ラウンジ。その下に錨と王冠をアレンジしたファンネル・マークが取り付けられている。（筆者撮影）



1988年1月にデビューしたソブリン・オブ・ザ・シーズSovereign of the Seas。ノルウェーNorwayを抜いて世界最大の客船となった。写真は試運転時のシーン。(CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE)

スがとれて美しい。審美基準は時代とともに変わる。

今まで見たこともない客船が誕生した。船価は1,350万ドル(1番船)。ノルウェー船籍。士官はノルウェー人で、クルーはヨーロッパ人が主体。サービス部門のクルーは中米・カリブ系が多かった。

かくして70年11月、1番船ソング・オブ・ノルウェーが、マイアミを毎週土曜日に発着するカリブ海クルーズに張り付いた。寄港地はナッソー、サンファン、セント・トーマス。乗船料金は290~565ドル(7泊、オンシーズン)だった。71年にはノルディック・プリンス、72年にはサン・ヴァイキングも完成し、南カリブ海まで南下する14泊クルーズに就航した。

ステファンの見込みどおり、RCCLのクルーズは最初から好調だった。客室稼働率は100パーセントに近かった。積極的に導入したフライ&クルーズのパッケージ商品も、業績アップに大きく貢献した。

世界最大の「海の帝王」がカリブ海に登場

1977年秋から9年間放映された連続TVドラマ「ラブ・ボート」は、現代のカジュアル・クルーズの楽しさを全米に発信した。RCCL創業時に年間50万人ほどだった北米のクルーズ人口は、「ラブ・ボート」放映5年後の82年には150万人に達した。

マーケット拡大を背景に、3姉妹の1,2番船は船体を延長して大型化した。さらに3姉妹を拡大したタイプのソング・オブ・アメリカSong of Americaが建造された。船客定員は2倍の1,400人に増加し、「ヴァイキング・クラウン・ラウンジ」は、煙突をぐるりと囲む形に広がった。

NCLがノルウェーNorway(70,202総トン、61年竣工)をカリブ海に投入したのは80年6月である。すでにメガシップ時代への胎動が始まっていた。

ソング・オブ・アメリカが就航した翌年、RCCLは7万トン型の巨船を計画。プロジェクト・チームを編成し、具体化を進めた。計画を指揮したのはG. ラーセン出身の専務リチャード・フェインである。デザインについてはK. レヴァンダーが率いるヴァルチーラ技術チームに協力を依頼

し、M. ハレンがまとめた。

発注は85年。仏アトランティーク造船所が1億8,350万ドルで落札し、ヴァルチーラには気の毒な結果に終わった。日本の造船所も応札した。同年RCCLは組織改編を行ない、本拠をオスロからマイアミに移した。

竣工は87年末。翌88年1月、ロザリン・カーター前米大統領夫人によってソブリン・オブ・ザ・シーズと命名され、東カリブ海にデビューした。ノルウェーを超える世界最大の「海の帝王」の誕生である。マイアミ発着は毎週土曜。航路はソング・オブ・ノルウェーと同じだが、ナッソーの代わりにラバディに寄港した。ハイチ北岸のRCCLのプライベート・ビーチである。ソブリン級は2隻の同型船が建造された。

5層吹き抜けの壮大なアトリウムが出現

ノルウェーはパナマ運河を通れないが、「海の帝王」はパナマックス型。これがソブリン級の最大の特長である。北米西岸へのシフトも想定していたわけだ。

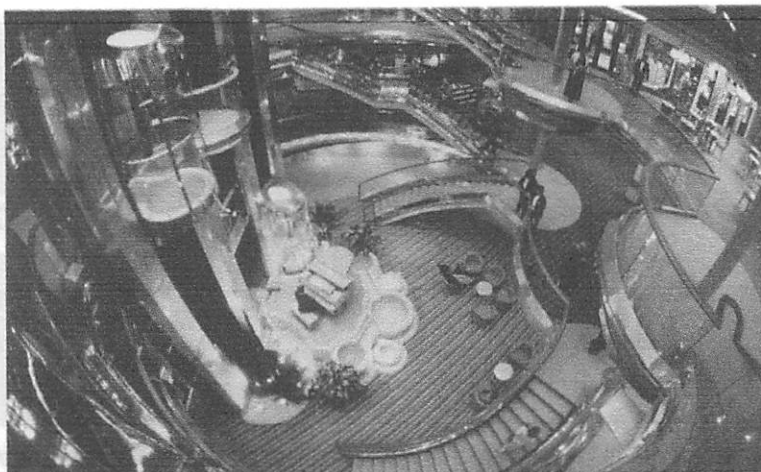
内装面では、5層吹き抜けのアトリウム(エントランスホール)が設けられたこと、メイン・ダイニングルームが2カ所(各650席)になったことなどが注目される。多層構造のアトリウムは、1920年代の北大西洋航路客船に萌芽が見られるが、大がかりなものはこれが初めてで、90年代以後のメガシップにも好んで採用されるようになった。同船の壮大なアトリウムをデザインしたのはノルウェーのN. エイデである。

公室配置はパーティカル型。公室エリアを各甲板の後部に垂直方向に設ける方式だ。クルーズ客船では小型船を除いてあまり例がないが、これはヴァルチーラのアイ

デアである。77年に同造船所で誕生した大型フェリー、フィンジェット Finnjet (25,042 総トン) に採用され、ソング・オブ・アメリカもこれを導入した。

この配置にすると、船客がエレベーターや階段で公室間を移動する回数がふえ、年配者や身障者には苦痛である(本シリーズ第8回参照)。また設計面では、公室と客室の天井高低差の調整という問題も出てくる。

結局、後続のヴィジョン・シリーズ以後の RCCL 客船は、伝統的な水平配置に戻っている。電気推進システムの導入(後述)により、振動・騒音対策の必要性が薄れたことも、大きな理由と思われる。



ソブリン・オブ・ザ・シーズの5層吹抜けのアトリウム。吹抜け構造のアトリウムは今まで珍しくなかったが、このような大掛かりなものは本船が初めてだった。(RCCL)

3 社体制の終焉とプリツカー家の資本参加

「海の帝王」が登場した1988年は多忙な年だった。同年3月、RCCLはアドミラル・クルーズと合併し、持株会社ロイヤル・アドミラル・クルーズが誕生した。

アドミラル・クルーズはG. ラーセンの子会社で、マイアミのイースタン・スチームシップとロサンゼルス・ウエスタン・スチームシップが合体して発足したものだ。その後、サンダンス・クルーズも吸収して勢力を広げた。

サンダンス・クルーズは、プリンセス・クルーズの創業者S. マクドナルドがつくった会社である。

合併により、ショート・クルーズ専用のノルディック・エンプレス Nordic Empress (当時建造中) とヴァイキング・セレナーデ Viking Serenade が加わって、RCCL のレパートリーがふえた。さらにアドミラルのメキシコ／アラスカ・クルーズの航権を入手したことは、その後の RCCL の事業展開に大きなプラスになった。

ところがその年の夏、RCCL の存亡にかかわる大事件

ロイヤル・カリビアン・インターナショナル客船一覧

船名	竣工年	総トン数	船客定員	推進機関	建造所	備考
Song of Norway	1970	18,416	724	D	Wärtsilä, Helsinki	78年船体延長(23,005gt)。96年売却。現 Sundream
Nordic Prince	1971	18,436	714	D	Wärtsilä, Helsinki	80年船体延長(23,200gt)。95年売却。現 Carousel
Sun Viking	1972	18,559	714	D	Wärtsilä, Helsinki	97年 Star Cruises へ売却。現 Pongnae
Song of America	1982	37,584	1,414	D	Wärtsilä, Helsinki	98年 Airtours へ売却。現 Sunbird
Sovereign of the Seas	1987	73,192	2,282	D	Chant. de l'Atlantique	
Viking Serenade	1982	40,132	1,512	D	Dubigeon-Normandie	前 Stardancer。90年移籍。01年移籍。現 Island Escape
Nordic Empress	1990	48,563	1,600	D	Chant. de l'Atlantique	
Monarch of the Seas	1991	73,941	2,354	D	Chant. de l'Atlantique	Sovereign 級 2 番船
Majesty of the Seas	1992	73,941	2,354	D	Chant. de l'Atlantique	Sovereign 級 3 番船
Legend of the Seas	1995	69,130	1,804	DE	Chant. de l'Atlantique	
Splendour of the Seas	1996	69,130	1,804	DE	Chant. de l'Atlantique	Legend of the Seas と同型
Grandeur of the Seas	1996	73,817	1,950	DE	Kvaerner Masa-Yards	
Enchantment of the Seas	1997	74,136	1,950	DE	Kvaerner Masa-Yards	Grandeur of the Seas と同型
Rhapsody of the Seas	1997	78,491	2,000	DE	Chant. de l'Atlantique	
Vision of the Seas	1998	78,491	2,000	DE	Chant. de l'Atlantique	Rhapsody of the Seas と同型
Voyager of the Seas	1999	137,276	3,114	DE	Kvaerner Masa-Yards	Voyager 級 1 番船
Explorer of the Seas	2000	137,308	3,114	DE	Kvaerner Masa-Yards	Voyager 級 2 番船
Radiance of the Seas	2001	90,090	2,100	GE	Meyer Werft	Vantage 級 1 番船
Adventure of the Seas	2001	137,276	3,114	DE	Kvaerner Masa-Yards	Voyager 級 3 番船
Brilliance of the Seas	2002	90,090	2,100	GE	Meyer Werft	Vantage 級 2 番船
Navigator of the Seas	2002	138,300	3,114	DE	Kvaerner Masa-Yards	Voyager 級 4 番船
Serenade of the Seas	2003	90,090	2,100	GE	Meyer Werft	Vantage 級 3 番船
Mariner of the Seas	2003	138,300	3,114	DE	Kvaerner Masa-Yards	Voyager 級 5 番船
Jewel of the Seas	2004	90,090	2,100	GE	Meyer Werft	Vantage 級 4 番船
—	2006	160,000	3,600	—	Kvaerner Masa-Yards	Ultra-Voyager 級 1 番船
—	2007	160,000	3,600	—	Kvaerner Masa-Yards	Ultra-Voyager 級 2 番船 (オプション)

注) 1. 船客定員は下段ベッドの基準数。2. 推進機関 D:ディーゼル, DE:ディーゼル電気推進, GE:COGES(ガスタービン+蒸気タービン電気推進)。



RCCLへの出資社ノルウェーのヴィルヘルムセンのアルネ・ヴィルヘルムセン社長（左）とカーニバルの乗っ取りにあたって新たな出資者となったジェイ・ブリツカー。（UNDER CROWN AND ANCHOR）

が起きた。カーニバルのミッキー・アリソンがRCCLの乗っ取りを仕掛けたのだ。その手口はロイヤル・アドミラルの株式のうち、G. ラーセンの持株を買取しようというもので、客船事業からの撤退を考えていたラーセンがこれに同意。さらにスカウゲンも持株の売却を決めたことから大事件になった。

残るヴィルヘルムセンの当主アルネ・ヴィルヘルムセンは、2社に代わる出資者を必死に探した。そして、シカゴの資産家ブリツカー3兄弟の長男、ジェイ・ブリツカーがこれに応え、ヴィルヘルムセンと折半出資することで決着し、カーニバルの野望を砕いたのである。ハイアット・ホテル・チェーンのオーナーとして知られるブリツカー・ファミリーの出自はウクライナ。ユダヤ系ロシア人移民である。一方のアリソンもユダヤ系だ。

創業以来の3社体制は終わった。RCCLの経営陣は、会長・CEOのリチャード・フェインと社長のエドウィン・ステファンが率いる新体制になった。

ヴィジョン・シリーズ登場で運航海域が拡大

1990年代に入り、フェイン／ステファン体制は、「ヴィジョン・プロジェクト」の具体化に着手した。7万トン型6隻の新造という大プロジェクトである。世界は本格的なメガシップ時代に突入していた。

ヴィジョン・シリーズは3セットの同型船（各2隻）から成り、アトランティック造船所とクヴァルネル・マサ造船所（KMY、ヴァルチーラの後身）に発注された。RCCL客船として初めてディーゼル電気推進を採用。最初のレジェンド・オブ・ザ・シーズ Legend of the Seas級は、航

海速力24ノットのハイスピードを誇った。

フランス製のレジェンド級とラブソディ・オブ・ザ・シーズ Rhapsody of the Seas級は、11,500キロワットの同タイプの主機を搭載しているが、ラブソディ級4基に対しレジェンド級は5基。主機スペースと燃料タンクなどが大きくなったこと

から、レジェンド級では機関室を船体中央部に配置した。このため同級はバランスがとれた美しい姿になった。

高速船にしたのは、世界広海域での稼働を想定していたからだ。レジェンド級は、アラスカ、太平洋、ヨーロッパ海域に就航した同社最初のメガシップである。就航海域の拡大に伴い、RCCLは社名をロイヤル・カリビアン・インターナショナル（RCI）に改めた。

次いで97年夏、RCIはプレミアム・マーケットで評価の高いセレブリティ・クルーズを13億ドルで買収、持株会社としてロイヤル・カリビアン・クルーズ・リミテッド（略称は再びRCCL）を設立した。そして、これまでのセレブリティ・ブランドをキープし、その特性を生かしたクルーズを行なうことにした。

90年代は、クルーズ大手による統合と寡占化が進んだ時代である。その最大手はカーニバルだが、RCCLグループはこれに対抗する最強勢力となった。

史上最大のヴォイジャー・オブ・ザ・シーズ

「イーグル・プロジェクト」による史上最大の巨船が着想されたのは1994年らしい。役員会のゴーサインが出たのは95年11月。1番船ヴォイジャー・オブ・ザ・シーズがKMY（ツルク工場）に発注されたのは97年1月である。船価は5億ドルだった。



ソブリン級に続くメガシップ第2弾。ヴィジョン・シリーズの1番手として登場したレジェンド・オブ・ザ・シーズ Legend of the Seas。電気推進を採用し、ヨーロッパやアラスカでの運航を想定して造られた。（筆者撮影）

プロジェクトを指揮したのは、会長・CEOのリチャード・フェイン。デザインを統括したのはマサヤード・テクノロジーの副社長K. レヴァンダー。インテリア・デザインは10チームで担当した。

船体はオーバー・パナマックス型。4層吹き抜けのホリゾンタル・アトリウム（ロイヤル・プロムナード）アイススケート・リンク、3

層構造のメイン・ダイニングルームといった型破りな公室エリアや、ポッド型推進器3基というユニークな推進方式など、さまざまな新機軸が導入された。まさに新しいクルーズ文化を創出した超メガシップであり、カジュアル・クルーズ船という常套語では表現できない革新性を持つ船である。

1番船ヴォイジャーは99年10月に完成し、翌月からマイアミ発着の西カリブ海クルーズ（7泊）に就航。後続船4隻も2003年11月までにすべて出そろった。

ヴァンテージ級とウルトラ・ヴォイジャー級

新世代のRCI客船は、パナマックス・マックス型のヴァンテージVantage級とオーバー・パナマックス型のウルトラ・ヴォイジャー級の2タイプが中心である。

ヴァンテージ級は、4隻のうち3隻がすでに就航中である。最大の特長は、推進システムにCOGES (Combined Gas Turbine and Steam Turbine integrated Electric Drive System) を採用したことだ。

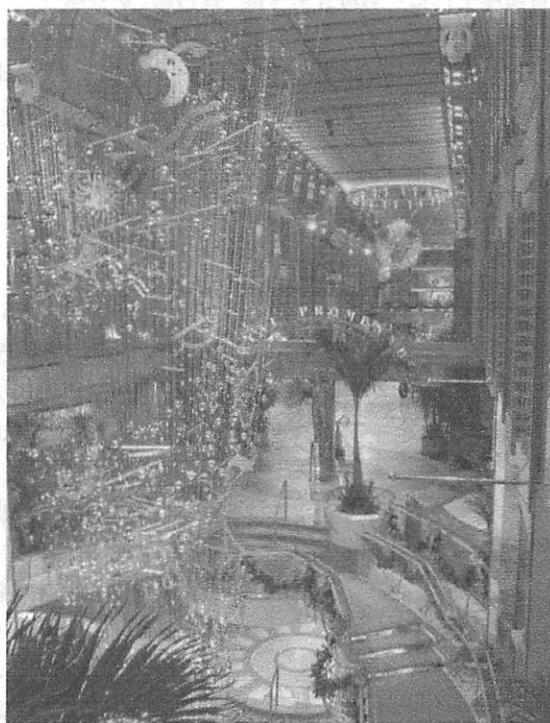
同船のCOGESは、GE製のガスタービン2基とその排気熱を利用した蒸気タービン1基で発電し、ポッド型推進器2基を駆動させるというもので、ディーゼル主機を搭載しない方式である。現在ヴァンテージ級のほか、RCI系セレブリティ・クルーズのミレニアム Millennium 級がこの推進システムを導入している。採用の動機は環境対策だが、これについては拙稿「クルーズ客船のグリーン・レボリューション」(本誌01年9月号)で詳述したので、ここでは省略する。

ウルトラ・ヴォイジャー級は、2003年9月、KMYに発注された(1隻+オプション1隻)。16万総トン、全長339メートル、幅38.6メートル。甲板数18層、船客定員3,600人、乗組員数1,400人。2006年5月に完成の予定で、建造費は7億2,000万ドルと報じられている。

それ以外の詳細はないが、創業者ステファンが着想し



主機にCOGES（組合せ電気推進機関）を採用したヴァンテージ級の1番船レイディアンス・オブ・ザ・シーズRadiance of the Seas。(筆者撮影)



ヴォイジャー級の船内に設けられた広大な空間ロイヤル・プロムナード。写真は1番船のもの。(RCI)

た「ヴァイキング・クラウン・ラウンジ」が、ウルトラ・ヴォイジャー級にも設けられることは間違いない。フェイン現会長はステファンを「現代クルーズ産業の創始者」として称賛している。RCIがあるかぎり「ヴァイキング・クラウン・ラウンジ」は不滅である。

完成後は、2004年1月に登場するカーニバル系キューナード・ラインのクイーン・メリー2 Queen Mary 2 (142,200総トン)を超える史上最大の客船となる。だが、カーニバルも王座を取り戻すため、傘下のプリンセス・クルーズまたはカーニバル・クルーズ向けに17~18万トン型の超メガシップを検討しているという。世界一狙いの大型化競争はいつまで続くのだろうか。

■RCIの日本総代理店はミキ・ツーリスト(電話03-3575-8513、ホームページ<http://www.myu-info.co.jp>)です。