

クルーズを考えた企業家

クルーズのアイデアは、航洋汽船が生まれたころからあった。最初に考えた人物は、英国の北東に浮かぶシエトランド島出身の企業家アンダーソン (Arthur Anderson 1792-1868) である。一八三五年のことだ。蒸気機関だけで大西洋を横断できるシリウス (Sirius (七〇三トン)) とグレート・ウェスターン (Great Western (二三四〇トン)) が現われたのは、その三年後のことだから、たいへんな先見の明である。

アンダーソンは天性の楽道家であった。彼は、自分が発行した地方新聞『シエトランド・ジャーナル』の創刊号のうめぐさとして、汽船によるクルーズの架空広告を出した。夏季にシエトランドを出航し、フェロ―諸島、アイスランドを二週間で周遊する北大西洋クルーズである。夢のクルーズであるから、実現したわけではない (注1)。

アンダーソンは、英国の大海運会社P&O社 (Peninsular & Oriental Steam Navigation Co.) の創立者の一人として知られている。一八二二年、彼はウィルコックス (Brodie McGhie Wilcox 1786-1862) とパートナーシップをむすび、ロンドンにウィルコックス&アンダーソン商會を設立した。これがのちにP&O社に発展する。一八三七年にはP&O社の前身のペニンシュラー汽船会社が英国海軍省と郵便輸送契約を取りかわし、運航補助金を受け、英国とイベリア半島、ジブラルタルを汽船でむすぶ定期航路を開設した。

さらに一八四〇年、ペニンシュラー汽船会社は英国から地中海のアレキサンドリアにいたる定期航路の郵便輸送契約を海軍省とかわした。そして、それまでの会社を解消し、東アジアへの発展をにらんだ新会社P&O社を設立したのである。(注2)

P&O社は、キューナード・ライン (Cunard Steam Ship Co.) とならぶ老舗であるが、日本と縁が深いのはP&O社のほうである。幕末に開国すると真つ先に定期航路 (長崎―上海) を開設。「彼阿汽船」という社名で、明治以来、日本と欧州をむすぶ架け橋として貢献してきた。

サッカレーの地中海周遊

さて、アンダーソンが一八三五年に着想した夢の北

大西洋クルーズは、その後どうなったのであろうか。
この話は夢物語では終わらなかった。九年後の一八四四年、P & O社は、アンダーソンのアイデアからヒントを得たクルーズ商品を考え出した。ただし、クルーズ海域は北大西洋ではなく地中海である。



地中海を周遊したサッカレー

その内容は、英国のアレキサンドリア航路と、それに接続する地中海の支線を利用して周遊しようというもので、ラウンドチケット（周遊券）が発行された。定期客船を利用するので、こんにちのクルーズとは異なるが、レジャー目的で船旅を楽しむという点では、いまのクルーズと性格は同じである。

このチケットをP & O社からタダでもらい、地中海を周遊した英国人作家がいた。サッカレー（William M. Thackeray 1811-63）である。



サッカレーが乗船した外輪汽船レディ・メリー・ウッド

一八四四年の夏、サッカレーはレディ・メリー・ウッド Lady Mary Wood（五五三トン）に乗ってサウサンプトンを出航し、ヴィゴ、リスボン、カディス、ジブラルタルまで航海。ここで別船に乗りかえ、マルタ、イズミル、イスタンブールまで行った。このあとヤッ

ファからアレキサンドリアまでは、また別船に乗った。船はいずれも、初期の木造外輪汽船である。

なにぶん小さな汽船である。英国を出航してまもなくビスケー湾で揺れ、サッカレーをふくむ全員が船酔いで苦しんだりしたが、周遊航海はおおむね楽しいものであった（注②）。

帰国後、サッカレーは旅行記を発表した。この旅行記が広く読まれたことで、汽船を利用するレジャー目的の船旅が富裕階級の間で知られるようになった。

サッカレーは旅行記のなかで、航海中の食事メニューを書きのこしている。これを見ると、そのころの汽船の食事がどのようなものであったかがわかる。

メニュー 一八四四年二月二日

カレー風味スープ

塩魚／エッグソース添え

マトン腰肉ロースト

肩肉煮込み／オニオンソース添え

ビーフ煮込み

鶏ロースト

鶏ピラフ

ハム

マトン／いんげん豆シチュー

カレーライス

キャベツ

フレンチビーンズ

ボイルドポテト

ベークドポテト

すもものタルト

干しぶどうのタルト

ライスプディング

干しぶどうのフリッター

スープ、魚、肉、野菜、デザートの順にならんでいる。肉料理は選んでオーダーしたのだろう。とにかくたいへんな品数だ。

ただし、味については別問題である。そのころの汽船のギャレー（厨房）は野天の上甲板にあり、狭い

え、設備も貧相であつた。上甲板には家畜も飼われていた。

サッカレーによると、**レディ・メリー・ウッド**のcockは腕に入れ墨があり、大汗をかきかき、シチュー鍋と格闘していたという。そのあと、彼の頭髮のかたまりが入ったスープがテーブルに現われたとのことだ。この一件だけで、料理のレベルがわかる。

マーク・トウェインの地中海遊覧

サッカレーの船旅は定期客船を利用したものである。レジャーが目的の航海という点では、こんにちのクルーズに似てはいるが、形態はまったく異なっている。では、本格的なクルーズは、いつごろ、どのようにして生まれたのであろうか。

それを知るのによい史料がある。米国作家**マーク・トウェイン** (Mark Twain 1835-1910) の『地中海遊覧記』(The Innocents Abroad 注4)である。直訳すれば『赤ゲット外遊記』。赤ゲットとは欧州の文化に飢えていた米国人のことだ。ときは一八六七年。パリで万国博覧会があつた年だ。日本では慶応三年。坂本竜馬が京都で暗殺された年である。

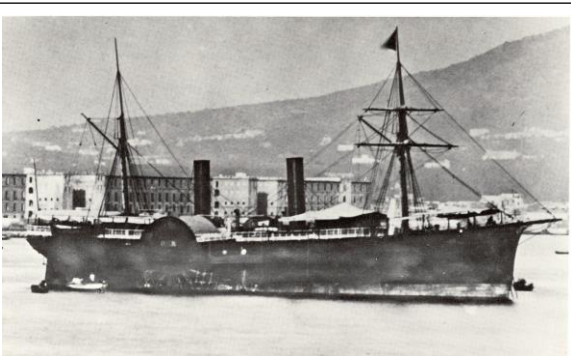
この年、米国人牧師**ビーチャー** (Henry W. Beecher) が主宰するニューヨークのプリマス教会がスポンサーになり、欧州を見物し、中近東のキリスト教聖地をめぐるクルーズが計画された。いわば、観光・巡礼クルーズである。この企画は、全米の新聞で報道された。ニューヨークを六月八日に出航。大西洋を航海し、アゾレス諸島、ジブラルタル、タンジールをへて地中海に入る。次いで、マルセーユ、ジェノバ、ナポリ、アテネ、イスタンブールに寄港。黒海に入つて、セバストポリ、オデッサ、ヤルタ。地中海に戻つて、イズミル、バイロート、アレキサンドリア。そして、再びジブラルタルに寄り、十一月一九日にニューヨークに帰るという一六五日間のクルーズであつた。現代の世界一周クルーズでも一〇〇日前後だから、たいへんな大航海である。

船は、一四二六トンの**クエーカー・シティ** (Quaker City)。一八五四年にフィラデルフィアで建造された木造外輪汽船である。

マーク・トウェインはそのころ三才。サンフランシスコのジャーナリストだった。新聞でこの企画を知

つた彼は、さつそくこれにとびつき、参加を申し込んだ。参加費は一二五〇ドル。一日あたりだと七ドル六〇セント。英貨だとおよそ一日一ポンド半である。

大西洋横断に二〇日ほどかかった創業時(一八七一年)の英ホワイト・スター・ライン (White Star Line) の一等運賃が一八〇一六ポンドほどだったから、一二五〇ドルの参加費は、定期客船の一等運賃の最も安いランクにほぼ見合っている(注5)。



マーク・トウェインが乗船したクエーカー・シティ

ちなみに、現代の標準的な七泊クルーズの乗船料金は、海側の安い客室で一日あたり一人一五〇ドルぐらいである。一ドルの価値も、ずいぶん下がったものだ。

マーク・トウェインの参加費は、サンフランシスコの新聞社『アルタ・カリフォルニア』が出してくれた。旅先から記事を書き送るという契約であつた。つまり、特派員として乗船したわけだ。原稿料は一篇につき二〇ドルだったという。最終的に、彼は五三篇の記事を送つた。そして帰国すると、連載記事を本にした。これが『地中海遊覧記』である。

参加者は六五人。主宰者ビーチャーは乗らなかつたが、観光・巡礼クルーズにふさわしく、聖職者が多数加わつた。

史上初の本格的なクルーズ

マーク・トウェインの『地中海遊覧記』を読んで気がつくのは、**クエーカー・シティ**の航海が、いまのクルーズに驚くほど似ているということだ。トウェイン

は、『地中海遊覧記』の冒頭でこう書いている。

この数カ月間、欧州および聖地巡礼のすばらしい遊覧旅行が、アメリカじゅうのあらゆる新聞で取り上げられ、数え切れないほど多くの家庭で話題にのぼった。遊覧旅行という点では、これは斬新な企画だった。これまでこんなことは考えられたことがなかったからだ。(吉岡栄一、錦織裕之訳『地中海遊覧記』彩流社。以下同じ)

再三いうように、クルーズとはレジャーが目的の航海である。その最も大きな特長は、船をホテルにするということだ。大きなトランクをかかえ、交通機関を乗り継いで観光地を訪れる、そういう旅ではない。旅行者は船に泊まっていれば、観光地のほうがやってくる。クエーカー・シティの地中海クルーズでも、その特長がきわだっている。

陸上の旅行から戻ってくるときにはいつも、われわれの眼はまず最初にあるものを探す。それは船だ。そして、船が錨を下ろして、旗を真つすぐに掲げているのを見ると、帰還した放浪者がわが家を見たときに感じる思いを味わったものだ。(中略)われわれがいつも行く、親しくなじんだ客室があつて、そこでふたたび安心し、くつろいで、落ち着いた気分になったからである。

「船がわが家」という思いは、クルーズを経験した人ならだれでも心あたりがあるはずだ。見物や買物で疲れきって船に帰り、なじんだ自分の客室に戻ったときの「ヤレヤレ」という思いは、むかしもいまも同じだ。トウエインは書いている。「あの満足感と、帰ってきたという実感は、どれほど高い金をはらつても買えないことであろう」と。

まるでユダヤ教会のようだった

半年近いクルーズのあいだ、マーク・トウエインらはクエーカー・シティの船内でどんな生活をおくったのであろうか。

まず、客室である。マーク・トウエインの部屋は上甲板の下の船首寄り、外輪の前方にあつた。窓つきの

海側客室である。

クルーズだからワンクラス。等級はない。いまのクルーズと変わらない。客室は、申し込み順に割り当てられた。

ベッドは二つ。二段ベッドではなかったようだ。洗面台やソファもあった。『地中海遊覧記』に次のように書かれている。

船室にはまだ身体の向きを変えられる余裕があつたが、少なくとも部屋のなかで、猫をふりまわしても平気というわけにはいかなかった。ともかく部屋は船室としては広く、あらゆる点で満足できるものだった。

同室者とは、出航の日に初めて会つた。若い温厚な男であつた。

食事は一旦三回。朝食は八時。昼食は一二時。夕食は六時。場所はダイニングサロンである。座席はこれも申し込み順であつた。

食事の時間はドラで知らせた。祈祷会などの行事のときも同じである。

ドラはいうまでもなく、金属製の円板状の打楽器である。かつては、出帆のときの見送り人への合図に使われていた。食事の合図にも用いられた。日本でもそうだった。

日露戦争ののち、大陸の戦跡をクルーズした満韓巡遊船ろせつた丸(朝日新聞社主催 三八七六トン)の航海記をみると、出航の合図のほかに、食事の案内にもドラが使われている。

満韓巡遊船ろせつた丸は、戦跡めぐりというテーマを持ったクルーズであつた。いわゆるテーマクルーズである。現代のクルーズには、一般的なレジャーだけでなく、探検、天体観測、クラシック音楽、ジャズ、映画、チェス、ワイン、ダイエットなどをテーマにしたクルーズがある。

マーク・トウエインの観光・巡礼クルーズも、いまでいうテーマクルーズである。クルーズの目玉は、ヤルタ寄港中におこなわれたロシア皇帝(アレクサンドル二世)訪問と、バイルートから陸路をたどった聖地パレスチナ巡礼であつた。

内容が内容だけに、上流階級の年配者が多く、平均年齢は五〇代。したがって、船内の雰囲気はなんと

く暗かったようだ。

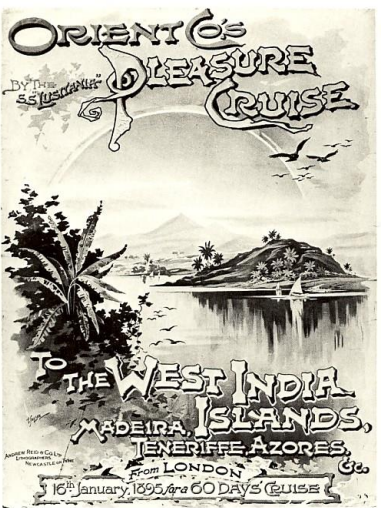
毎晩のお祈りの集まり以外では、話すことも、歌うこともほとんどなかった。われわれの遊覧船はまるでユダヤ教会みたいなものであった。(中略)遊覧の旅にしては活気がなかった。遺体さえあれば、立派な葬式の団体になったことであろう。

エンターテイメントは、デッキゲーム、ダンス、幻灯映写会、トランプ、チェスなど。ダンスは上部のオーブンデッキでおこない、メロディオン(小型の鍵盤楽器)が伴奏をした。バンドは乗っていないかった。

興味深いのは、エンターテイメントの一つとして、船内で模擬裁判が開かれていることだ。模擬裁判は、この時代の米国船でしばしばおこなわれていたらしい。明治の初めに岩倉使節団が乗った米国船でも、船中で模擬裁判が開かれ、伊藤博文や山田顕義が裁判官にふんじたという。

先覚者アルベルト・バリン

北欧を中心に、本格的なクルーズへの胎動がみられるようになったのは、それからかなりたった一八八〇年代である。それまでの観光・巡礼クルーズのようなクルーズとは無関係に発生したものと思われる。



1890年代のオリент・ラインのポスター

クルーズ海域は、夏季はノルウェーのフィヨルドや地中海方面、冬季はカナリア諸島やカリブ海など。英国やノルウェーの船会社だが、定期客船をクルーズ船に転用しておこなったものであり、日数は、一〇日間から二カ月ぐらいいまでいろいろあった。

豪州航路を経営していた英オリエント・ライン

(Orient Line)は、一八八九年の夏、ガロンヌ(Garonne (三九〇ートン))を投入し、ロンドン発着の一カ月間の西地中海クルーズをおこなった(注②)。そのブロンユア(パンフレット)には、娯楽クルーズ(Pleasure Cruise)とある。ガロンヌは英国・豪州航路の定期客船で、この年、クルーズ専用改装されたものだ。

一八九〇年代になると、豪華な大西洋航路客船を転用したクルーズが出現した。リーダーシップをとったのは、ウィルヘルム二世(Wilhelm II 1859-1941)統治下のドイツの船会社ハンブルク・アメリカ・ライン(Hamburg American Line 略称ハバク Hapag)と北ドイツ・ロイド(North German Lloyd)である。

なかでもクルーズの歴史を語るうえで重要なのは、ハバクの客船業務をとりしきったアルベルト・バリン(Albert Ballin 1857-1918)が現れたことだ。ハンブルク生まれのこのユダヤ系ドイツ人は、現代の米国型クルーズを創始したユダヤ系米国人のテッド・アリソン(Ted Arison 1924-1999)とともに、客船史のページを飾る人物である。



ハバクの客船経営を取り仕切ったアルベルト・バリン

バリンがこの仕事に入ったのは一八七四年、一七才のときである。初めはハンブルクの移民会社につとめていたが、一八八六年にハバクに招かれ、船客部の責任者になった。弱冠二九才。有能さを買われての就任である。その辣腕ぶりは入社後もういかなく発揮され、二年後には早くも役員に抜擢、客船経営全体の責任を持つことになった(注③)。

バリンの悩みは、冬季になると北大西洋航路の乗客数が激減することだった。海が荒れるのが原因である。欧州と北米をむすぶこの航路は、世界一混み合う海の幹線ルートであり、はげしい国際競争の舞台でもあった。ドイツの二社は、一九世紀半ばからこの航路に参入していた。

バリンは、一八九一年一月、北大西洋航路客船アウグスタ・ヴィクトリア Augusta Victoria (七六六ト

ン)を一等ワンクラスのクルーズ船に仕立て、地中海・オリエント・クルーズを試験的にやってみた。

クックスハーフェンから発着し、エジプト、パレスチナ、イスタンブール、ギリシア、イタリア、などを五八日間でまわるクルーズで、寄港地では英国の旅行会社トーマス・クック社と提携し、ツアーをおこなった。バリン自身も乗船した(注8)。

結果は大成功で、二四一人の大金持ちが参加した。そして、これを契機にドイツの二社は、定期客船を転用し、年間をととしてクルーズを運航するようになった。クルーズ海域は、冬季は地中海やカリブ海、夏季はノルウェー沿岸やバルト海などである。



ノルウェー沿岸をクルーズ中のアウグスタ・ヴィクトリア

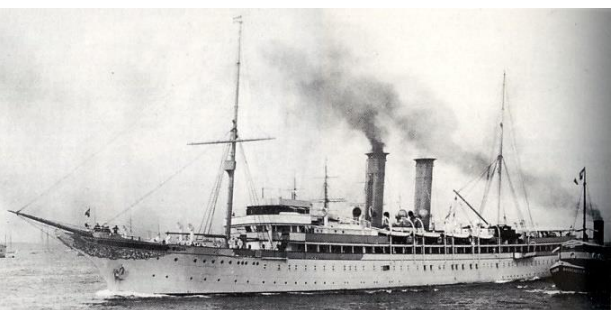
ちなみに、クルーズの発展に功績があったアウグスタ・ヴィクトリアは、のちにロシア海軍に売却された。日露戦争のときバルチック艦隊の仮装巡洋艦として東アジアにやってきたクバン Kaban がそれである。クバンは、日本海海戦には参加しなかった。沖縄付近で本隊から離れ、陽動航海をしたあと、サイゴン(現ホーチミン)に入港。運送船二隻をつれて本国に帰還した。

バリンのクルーズヨット

クルーズの成功に自信を得たバリンは、定期客船をクルーズ船に転用するだけでなく、専用のクルーズ船をドイツで建造した。一九〇一年に就航した史上最初の新造クルーズ船プリンツェシン・ヴィクトリア・ルイーゼ Prinzessin Victoria Luise (四四〇九トン)

がそれである。旅客定員を一等ワンクラス一八〇人におさえた超豪華船で、クルーズヨットあるいは娯楽ヨット (Pleasure Yacht) とよばれた。

バリンの着想は、皇帝ウィルヘルム二世 (Wilhelm II) が愛用したロイヤルヨットのホーエンツォルレルン Hohenzollern がヒントになっていた。ホーエンツォルレルンは一八九三年ドイツの建造。サイズはプリンツェシン・ヴィクトリア・ルイーゼよりひとまわり小さいが、白い船体と二本煙突は同じである。最高二・五ノット(*)の高速船で、戦時には通報艦として使えるように設計されていた(注9)。



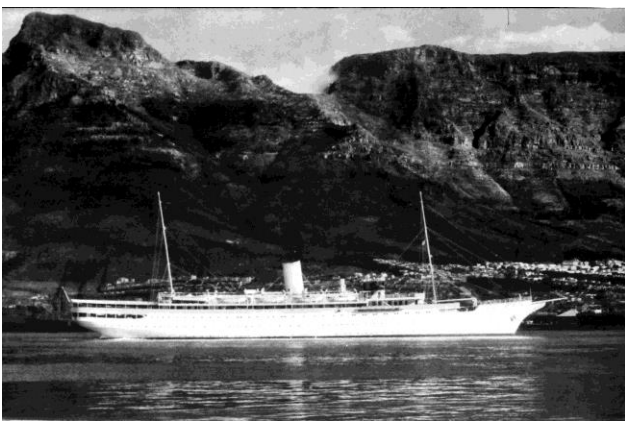
史上初の新造クルーズ船プリンツェシン・ヴィクトリア・ルイーゼ

プリンツェシン・ヴィクトリア・ルイーゼの船内には、スイートルームが二三室もあった。皇帝専用の豪華な客室もあったが、使われる機会はなかったようだ。ちなみに、同船の船名は、皇帝の一人娘であった王女の名からとられている。

バリンのクルーズヨットは、米国、ドイツ、英国の大金持ちをおもな対象としていた。冬季にデビューした同船の初クルーズは、ニューヨーク発航のカリブ海クルーズである。そのあと地中海クルーズをおこない、夏季はハンブルクの外港クックスハーフェンを母港に北欧海域を周遊した。

就航して数年後、同船はカリブ海で海難によりうしなわれた。だが、ハパクはその前年に就航したクルーズヨットの第二船オセアナ Oceana (七八五九トン、改造船)を使い、超豪華クルーズの運航をつづけた。

超豪華コンセプトの小型クルーズ船は、その後も建造された。一九二七年に就航したノルウエーのステラ・ポラリス Stella Polaris (五〇五六トン) もこの流れを継承したクルーズ船である。同船は一九六九年に日本の西武グループの手に渡り、フローディングホテル、スカンジナビアとなり、西伊豆に麗姿を浮かべていた(二〇〇五年廃業)。



超豪華コンセプトの小型クルーズ船ステラ・ポラリス

クルーズヨットは現在もあり、ヨットクルーザーとよばれている。だが、あくまで少数派である。ひとにぎりの大金持ちが対象だから、ニッチマーケットの域を脱することができない。いきおい、その運航は小規模にならざるをえない。むろん、現在、年間二二〇〇万人以上の一般庶民が楽しんでいる米国型クルーズは、これとはちがうタイプのレジャーである。

「はじめに」で述べたように、現代の米国型クルーズは大型船が主体であり、定期客船時代の豪華な一等サービスを原点としている。それは一九世紀から二〇世紀にかけて北大西洋航路で生まれた。現代のクルーズは、この時代の遺伝子を継承しているのである。

そこで、次の第二話からしばらく、北大西洋航路を中心に、豪華客船の誕生と発展のあゆみについて書くことにしよう。

*ノットは船のスピードの単位で、一ノットは一時間に一カイリ(一・八五二キロメートル)進むスピードの1)と。

注

- (1) David Howarth & Stephen Howarth, *The Story of P & O*, George Weidenfeld & Nicolson Ltd., London, 1986, p. 47.
- (2) Boyd Cable, *A Hundred Year History of the P. & O. - 1837-1937*, Ivor Nicholson and Watson Ltd., London, 1937, pp. 30-45.
- (3) 同前 pp. 94-7.
- (4) マーク・トウヘン、吉岡栄一、飯塚英一・錦織裕之訳『地中海遊覧記』(上・下)、彩流社、一九九七年。
- (5) Roy Anderson, *White Star*, T. Stephenson & Sons Ltd., Lancashire, 1964, p. 46.
当時の米ドルと英ポンドの換算(九六ドル＝一六ポンド)については日銀資料によった。
- (6) Philip Dawson, *Cruise Ships - An Evolution in Design*, Conway Maritime Press, London, 2000, p. 14. 以後、ドーンン『クルーズ船・デザインの発展』と記す。
- (7) N. R. P. Bonsor, *North Atlantic Seaway Vol. 1*, Arco Publishing Co., New York, 1975, pp. 55-6.
以後、ボンサー『北大西洋航路』と記す。
- (8) ドーンン『クルーズ船・デザインの発展』二五頁。
- (9) 同前一五・九頁。

船内にはじめて電灯がついた

一九世紀の後半まで、汽船の船内はたいへん暗かった。とくに夜は真つ暗だった。

北大西洋航路でも、照明はランプかロウソクだった。しかも夜がふけると消灯するから、それ以後の時間は、船客は闇のなかをさまよったのである。

ガス灯が試みられたこともあるが、船上ではうまくいかなかった。ホワイト・スター・ラインの定期客船が試しに装備したところ、船の振動でガス管や継ぎ手が破損し、ガス漏れが発生した。試用は中止され、ランプ照明に戻ってしまった。結局のところ、船客たちが夜の闇から逃れるには、電灯の出現まで待たねばならなかったのである。

北大西洋航路で船内にはじめて電気照明を採用した船は、英インマン・ライン (Inman Line) のシティ・オブ・ベルリン (City of Berlin (五四九一トン)) である。就航四年後の一八七九年、一等ダイニングサロンに四灯、ステイアリッジ (移民用大部屋) に二灯、試験的にアーク灯をとりつけてみた (注)。マーク・トウェインの地中海遊覧の二二年後のことである。

第二話 豪華客船の登場



電気照明を採用したシティ・オブ・ベルリン

アーク灯は電球ではない。アーク放電の火花を利用したもので、しくみは電気溶接と同じである。サーチライトや映写機の光源になるくらいだから、明るさは申し分ないが、とり扱いがむずかしいうえ、大量のガスが出るという欠点があった。

こんにち使われている白熱電球をエジソン (Thomas

Edison 1847-1931) が発明したのは、同じ一八七九年、日本の明治一二年である。翌年、エジソンの指導で、米オレゴン鉄道汽船会社の船にこれがつけられた。

北大西洋航路では、一八八一年に就航したキューナードの鋼製汽船**セルヴィア** *Servia* (七三九二トン) に白熱電球が導入された。一等ダイニングサロンに五〇灯、一等ミュージックルーム、スモークングルームなどに一八灯、エンジンルームに二〇灯、スクリュウの軸路に二〇灯、合計九八灯である(注⑤)。



北大西洋航路ではじめて白熱電球を導入した**セルヴィア**

電気照明が船旅にあたえた影響は、はかりしれないものがある。船内が明るくなっただけでなく、夜のエンターテイメントの幅も広がった。船旅のイメージは一変した。この三〇年後に出現した**タイタニック**にみられる華麗な夜の世界は、電気照明が可能にしたものである。そして、よく知られているように、**タイタニック**の明かりは沈没の瞬間まで消えなかった。船客が闇のなかでパニックにならないように、機関士たちは船底に近いエンジンルームで発電機を動かし、船と運命をともししたのである。

ちなみに、日本で初めて電気照明を導入した船は**長門丸** (一八五四トン) とされている(注⑥)。船客にくばったウチワに「電灯は昼の如し」とあるのが根拠のようだ。**長門丸**は、半官半民の共同運輸会社が英国で新造した一〇数隻のうちの一隻である。一〇数隻のほとんどは、英国で電気照明が普及しつつあった一八八四年に完成し、三菱会社のライバルとして国内航路で活躍した。おそらく**長門丸**だけでなく、一〇数隻のす

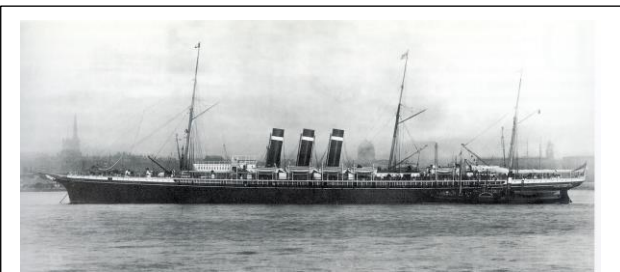
べてに電灯がついていたのではないか。

食料用の冷凍装置が出現した

電化は船旅を快適なものにした。

船客だけでなく、乗組員も船内作業がしやすくなった。なかでも電灯の恩恵を受けたのは、エンジンルームである。ここは船底近くにあるから、スカイライト(天窗)からの光がとどかない。だから真っ暗。電灯が出現するまでは、機関士たちはエンジンの運転状況を見ることができなかった。

一八八〇年代の末に北大西洋航路に登場したインマン・ラインの**シティ・オブ・ニューヨーク** *City of New York* (一万〇四九九トン) と姉妹船の**シティ・オブ・パリ** *City of Paris* では、電灯が船内全体に行き渡り、一〇〇〇灯がかがやいていた。電気は、一等客室の換気用モーターにも用いられた。船の通風装置に電気が使われた最初の実例である(注⑦)。



食料用の冷凍装置を備えた**シティ・オブ・パリ**

シティ・オブ・ニューヨーク 級には、もう一つ画期的な設備があった。食料用のアンモニア式冷凍装置である。アンモニアを冷却媒体とするこの装置の原理は、ミュンヘン工科大学教授の**カール・フォン・リンデ** (Carl von Linde 1842-1934) が開発したもので、陸上ではすでに実用化が進んでいた(注⑧)。

二隻は、二〇ノット近い航海速度を持っていたが、大西洋横断には六日を要した。船客定員は、一、二、三等合せて一七四〇人。乗組員を加えると二〇〇〇人

を超える人たちが洋上生活をおくるわけだから、大量の食料を積む必要があった。

食料のなかには腐りやすいものもあり、鮮度をたもつのは容易ではない。そうかといって、初期の汽船のように牛舎や鶏舎を備えるぐらいでは、とても対応できない。したがって、食料を冷やすか凍らせるかして保存できる冷凍装置は、まさにエポックメイキングな設備だったわけだ。鮮度をたもった食材、そして電灯がともった明るいギャレー、これらによってサービスの質は飛躍的に向上した。これまでの船内食とは格段の差があるおいしい料理を、船客たちは楽しめるようになったのである。

欧州の主要港とニューヨークをむすぶ北大西洋航路には、その時代の最新客船が就航した。一九世紀以来、旧大陸から新大陸への移民で発展したこの航路は、世界一忙しい海上ルートであり、各社は最新鋭の客船を投入したのだ。こうして北大西洋航路に豪華客船の時代がやってきた。

ドイツ皇帝の北大西洋航路客船

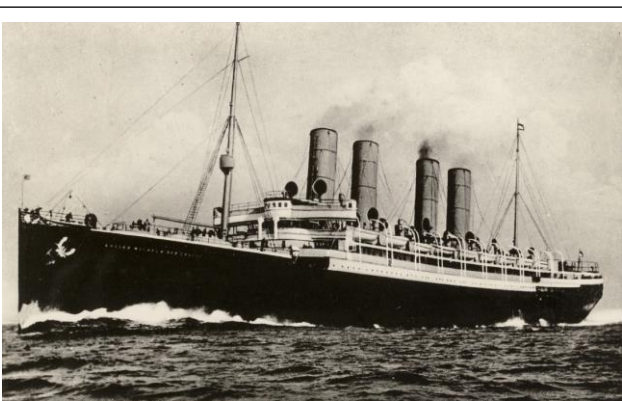
豪華客船時代のさきがけとなったのは、ドイツ船だった。一九世紀末。皇帝ウィルヘルム二世が宰相ビスマルク (O. E. L. F. Bismarck 1815-98) を解任し、重工業の発展を背景に軍備拡張をはじめたところである。皇帝は北ドイツ・ロイドとハパクに補助金を出し、画期的な定期客船を自国で建造することを計画した。

ドイツ人移民最盛期のこの時代、北大西洋航路で最も旅客数が多かったのは北ドイツ・ロイドであり、ハパクがこれにつづいた。ついでホワイト・スター・ライン、インマン・ライン、キュナードの順になっていた。だが、船の大きさ、速力、旅客設備をくらべると、ドイツ船は英国船にまったく歯がたたなかった。英国船をしのぐ船の登場が待望された。

そして、世紀末の一八九七年、カイザー・ウィルヘルム・デア・グローセ Kaiser Wilhelm der Grosse という長い名前の船が建造され、ブレーメン〜サウサンプトン〜ニューヨークに就航した。大きさは一万四三四九トン、航海速力二二ノット。世界最大で最高速の客船の誕生である。

船内では電気が広く使われた。客船の電化はドイツ船によって進められた。電灯の数は一七二二灯。一六

年前のセルヴィアが九八灯であったことを思うと隔世の感がある。暖房、換気などにも給電され、スモークルームのライターまで電熱式になっていたというから徹底していた。食料と郵便物をはこぶエレベーターも装備された(注⑤)。人を乗せるエレベーターはまだなかった。船客用のエレベーターを備えたのは、あとで述べるハパクの大西洋航路客船アメリカ Amerika が最初である(注⑥)。



19 世紀末の世界最大最高速の客船
カイザー・ウィルヘルム・デア・グローセ

カイザー・ウィルヘルム・デア・グローセの船客定員は、一等三三一人、二等三四三人、三等一〇七四人。東欧からの移民が増えていたことから、一〇〇〇人を超える三等客室が設けられていた。

一等客室は一八〇室。居間と寝室からなるスイートルームがいくつか設けられた。むろん、トイレ、バスルームつきである。またメインダイニングルームに隣接して、プライベートダイニングルームが四室あり、VIP 船客に対応できるようになっていた。

ただし、スイートルームを初めて設けた船は、同船ではない。同船の四年前に北大西洋航路に登場したキュナードの快速客船カンパニア (Carnegie) (二万二九五〇トン) が最初である(注⑧)。

無線電信が装備された

カイザー・ウィルヘルム・デア・グローセは、内装もすぐれていたが、その最大の特長はスピードがはや

いことにあった。

主機は三連成汽機二基。北大西洋航路では最初の四本煙突船である。デビューした年の三回目の東航で、ニューヨーク―サウサンプトンを平均速力二二・三五ノットで走り、世界最高速の客船であることを示した。乗船予約が殺到し、北ドイツ・ロイドの営業成績は急上昇した。翌九八年、同社の船でニューヨークへ旅した船客は七万一〇〇〇人。これはニューヨークで下船した北大西洋航路の全客数のほぼ四分の一にあたる。北ドイツ・ロイドの高速船志向は、二〇世紀に入ってからもつづいた。クロンプリンツ・ウィルヘルム Kronprinz Wilhelm (二万四九〇八トン)、カイザー・ヴィルヘルム二世 Kaiser Wilhelm II (二万九三六トン) が建造された。ともに四本煙突で、スピード記録をつくった快速船である。

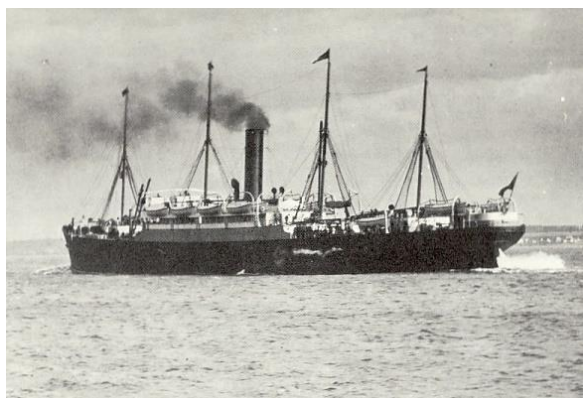
電化もさらに進んだ。クロンプリンツ・ウィルヘルムでは、船内電話が全船にわたって備えられた。さらに無線電信もついて、陸上や他船と連絡がとれるようになった。無線電信は、イタリアのマルコーニ (Guglielmo Marconi 1874-1937) が一八九五年に発明したものである。

四年後の一八九九年、マルコーニはニューヨークから米国客船セント・ポール St. Paul (二万二九六トン) に乗船し、船内に受信機を仮設。ワイト島沖で陸上無線局発のボーア戦争のニュースをキャッチした。ニュースは活字になり、船内新聞『トランスアトランティック・タイムズ』創刊号として一ドルで船内頒布された。船長のアイデアだったそうだが、これが無線通信によるニュースを掲載したデイリー (船内新聞) 第一号である。売り上げは海員基金に積み立てられた。

北大西洋航路客船でマルコーニの商業用の無線電信機を装備したのは、カイザー・ウィルヘルム・デア・グロッセが最初である。就航して二年半後の一九〇〇年二月、ブレーメンを出た同船は、北海を航行中にオランダのボルクーム島と交信。英国海峡では、ワイト島とプールのマルコーニ局との無線連絡に成功した。ホテル内に設けられた無線局までの距離は一〇〇キロほど。当時の性能では、まだ遠距離交信はむずかしかった (注6)。

英国では、ビーバー・ライン (Beaver Line) のカナダ航路客船レーク・シャンプレイン Lake Champlain (七三九二トン) が、その翌年に無線電信を装備した。

四年後、日露戦争の日本海海戦では、信濃丸 (六三八トン) が「敵艦見ゆ」を打電している。このころに



無線電信を装備した最初の英国船レーク・シャンプレイン

なると、ほとんどの北大西洋航路客船が無線電信を持つようになった。

ちなみに、レーク・シャンプレインはその後、紆余曲折の末、太平洋戦争のはじめにシンガポールの軍港内で沈没。船不足に悩む日本海軍がこれを引き揚げ、朝嵐丸 (ちようらんまる) と改名のうえ、オイルタンカーとして復帰させた。そして戦後は、引揚船として活躍した。

ハパクを打ちのめしたコレラ事件

さて、ここで、ハパクのアルベルト・バリンを再登場させたい。彼の略歴については第一話で述べた。

バリンがハパクの役員に昇進し、経営に全責任を持つことになったのは、一八八八年、三二才のときである。その四年後、北大西洋航路を揺るがす大事件がおきた。コレラ事件である。彼が三五才のときだ。

一八九二年九月、ニューヨークに着いた複数のハパク客船のステイアリッジで多数のコレラ患者がみつかり、検疫で何週間も足どめされるという事件が発生した。その年の夏から移民の出航地のハンブルクで、コレラが大流行していたのである。

伝染病の上陸を水ぎわでくいとめるため、さまざまな対策がとられた。受入れ国の米国では、欧州から大量の移民を乗せてやってくる船に対し、特別の検疫規

則を適用して、上陸阻止につとめた。

移民輸送は休止状態となった。ハパクは出航地をハンプルクからサウサンプトンに移し、一・二等船客だけを運んだ。ドイツと東欧からの移民はハンプルクを避け、ブレーメンから出る北ドイツ・ロイドの船に乗った（注10）。

この事件は、ステイアリッジ、つまり移民用三等の劣悪な衛生状態を人びとに知らせる警鐘となった。それと同時に、三等船客の洋上生活を改める大きなきっかけにもなった。

これによりハパクは、経済的な大損失をこうむった。株式は無配になった。北大西洋航路では、ライバルの北ドイツ・ロイドに大きく水をあけられた。バリンの三〇代後半は、ハパクの業績を回復するために費やされたといっても過言ではない。

豪華さと乗り心地で勝負する

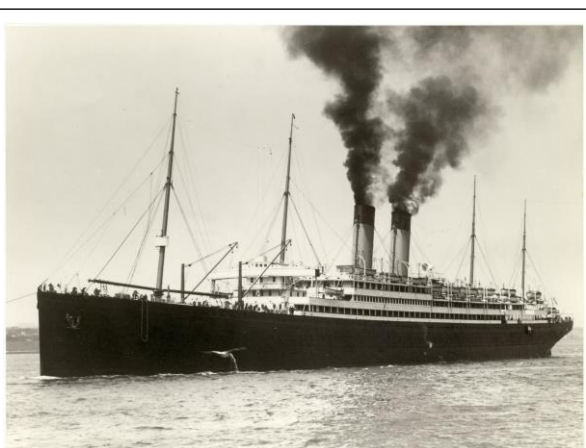
ハパクは、コレラ事件で低下した企業イメージを変える必要があった。そこで着目したのは、英ホワイト・スター・ラインの創業者トーマス・イズメイ（Thomas Ismay 1837-98）が晩年に到達した客船哲学である。それは、船を大きくすることで快適さと採算性を求めているという考えかただ。

不快な揺れや振動は、適度なスピードの大型船を造れば緩和できる。スピードを二の次にし、客室の豪華さと乗り心地で勝負しようというコンセプトは、その後の船旅の方向性を示したものであり、現代の大型クルーズ船にも通じる理念である。

一八九九年に登場したホワイト・スター・ラインのオセアニック Oceanic（二代、一万七二七四トン）は、新しいコンセプトで造られた最初の船である。次いでビッグ4とよばれた大型船四隻シリーズの第一船セルティック Celtic（二代、二万〇九〇四トン）が一九〇一年に就航。高速船志向の北ドイツ・ロイドやキュナードの船に対抗して一大勢力を形成した（注11）。

セルティックは、老イズメイが発注した最後の船となった。この船は大きさが二万トンを超えた史上最初の船であり、四十年前に出現したブルーネル（Samuel Kingdom Brunel 1769-1849）設計の巨船グレート・イースタン Great Eastern（一万八九一五トン）をトン数で初めて超えた船でもある。

スピードは一六・五ノット。燃料炭消費量は一日二六〇トン。キュナードのカンパニア級の半分以下である。こうした経済性に加えてこの船は、三等船客を二三五〇人も乗せることができた。大量に輸送すれば、大きな運賃収入が見込める。



ホワイト・スターのビッグ4の1隻、アドリアティック

イズメイは、実利的な船を造ろうとしたのだった。経済人として当然の着想である。残念ながらイズメイは、セルティックの完成を見ずして世を去ったが、就航後のビッグ4はたいへんよく稼ぎ、彼の判断が正しかったことを証明した。

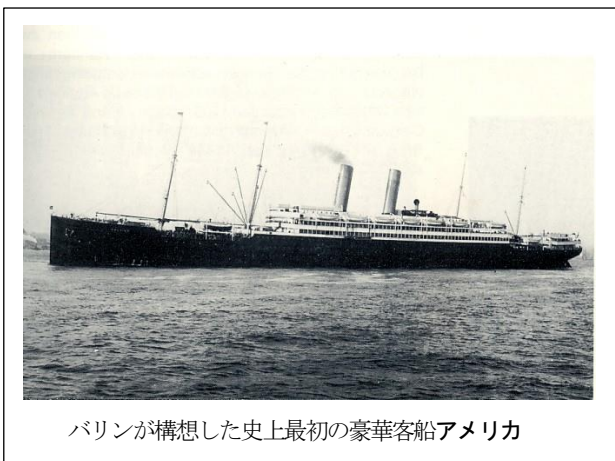
史上最初の豪華客船アメリカ

バリンは、ビッグ4を建造したハーランド&ウォルフ社（Harland & Wolff）に、老イズメイの客船哲学にならった船を発注した。一九〇五年に北大西洋航路に就航したアメリカ America がそれである。日露戦争が終わってポーツマス条約が調印されたところである。

大きさは二万二二五トン。スピードは快適かつ経済的な一八ノット。ビッグ4より大きく、ゴージャスな設備とサービスで勝負する客船にバリンは社運を賭けたのだ。

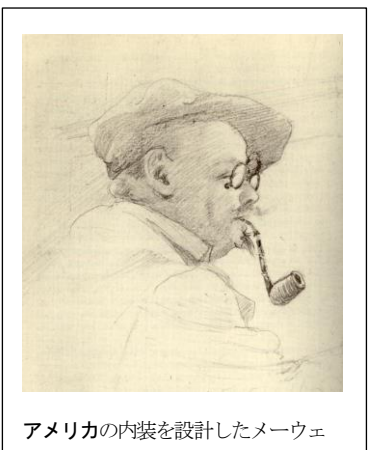
バリンはアメリカを発注するにあたって、一人の人物にインテリアデザインをすべてをまかせた。シャルル・メーウェ（Charles Mewes 1860-1914）である。ユダヤ系フランス人。アルザスの出身。パリのホテル・リッツやロンドンのカールトン・ホテルの内装を手が

けたデザイナーであり、陸上建築のデザインコンセプトを初めて大型客船に導入した人物である（注12）。



バリンが構想した史上最初の豪華客船アメリカ

バリンは、時代の流れをしつかりよんでいた。船の居住性が一定の水準に達したことから、船客の関心は公室のインテリアに向かいつつあった。インテリアデザインのよしあしが、集客に影響するようになっていたのだ。



アメリカの内装を設計したメーウェ

インテリアデザインがたいせつなことは、いまでも同じである。現代のクルーズ船も設計にあたって、特定のデザイナーやデザイン会社と契約し、内装をまかせている。バリンはそれを一〇〇年前にやった。のちにメーウェはハパクの専属デザイナーとなり、有名なバリンの三巨船の内装を担当する。

アメリカは、かつてないほど旅客設備が充実していた。サービスもよかった。現代につながるラグジュアリー客船の元祖といってもいい。船客用のエレベーターを備えたのもこの船が最初である。船客たちが喜んだことはいうまでもない。処女航海のとき、このエレ

ベーターは一八二五回も上下したという。もの珍しさもあって、エレベーター係がかぞえていたのである。

リッツ・カールトン・レストラン

アメリカの処女航海のとき、もう一つ船客を喜ばせたものがある。上部甲板にあるリッツ・カールトン・レストラン。メインダイニングルームとは別に設けられたフランス料理のレストランである。

バリンは、「食」への関心がひととき強い経営者であった。アメリカの発注交渉で英国を訪れることが多かった彼は、たまたまロンドンのカールトン・ホテルの Grill でフランス料理を楽しんだ。

カールトン・ホテルの調理をとりしきっていたのは、二〇世紀最高のシェフといわれているエスコフィエ (Auguste Escoffier 1846-1935) である。カールトン・ホテルのほかに、ロンドンのサヴォイ・ホテル、パリのホテル・リッツを歴任したフランス人で、フランス料理を体系化した人物として知られている。同時に、調理を近代化し、コックの社会的地位の向上にもつづいた名シェフであった。

バリンは考えた。なんとかしてエスコフィエと同じレベルの料理をアメリカの船上で出せないものかと。グルメ志向の一等船客たちは、メインダイニングルームの定番料理ではもの足りないはずであり、別料金を出してでも、特別メニューによるフランス料理を必要としているだろう。冷凍装置の普及によって、船の食事は一九世紀中ごろの状態より改善されてはいたが、陸上の高級ホテルや一流レストランに比べると、かなり差があったのである。

船のレストランのたたずまいについても、バリンは不満だった。窓が多いカールトン・ホテルの Grill のように明るくなかったからだ。当時のメインダイニングルームは、揺れが少なく、ギャレーにも近い下層甲板の中央部に設けられていた。けばけばしいインテリアで飾られてはいたが、窓が少なく暗かった。味にうるさいグルメたちが「食」を楽しむ雰囲気ではなかった。

バリンは、カールトン・ホテルとホテル・リッツの経営者であるセザール・リッツ (Cesar Ritz 1850-1918) に協力を求め、アメリカの船内にリッツ・カールトン・レストランを設けることを思いついた。

ホテル王として有名なスイス人リッツは、高級ホテルチェーンのリッツ・カールトンの創始者である。一八九八〇九九年にホテル・リッツとカールトン・ホテルを開業した彼は、ホテルの名声は料理で決まると考えていた。だからエスコフィエをたいせつにし、この名シェフを生涯手ばなさなかった。

エスコフィエが料理部門を指揮

バリンの申し出をリッツは快諾した。そして、エスコフィエが指揮するカールトン・ホテルのスタッフが、アメリカのリッツ・カールトン・レストランを経営することになった。船上の出店である（注三）。

ウエーターとコックは、リッツとエスコフィエが人選と指導にあたった。ちなみにリッツは、ホテルのベルボーイから大成したたきあげのホテルマンである。レストランの位置は上部甲板の後部。三方向に大きな窓がたくさんあり、二四のテーブルが置かれていた。ギャレーはメインダイニングルームのそれとは別に設けられ、レストランに隣接していた。

ギャレーをデザインしたのは、エスコフィエである。船のばあい、ホテルのようにギャレーやパントリー（配膳室）を広くとるわけにはいかない。それでも彼は、自分の部下たちが働きやすいように効率的な仕事場を考案した。エスコフィエは、この時代のコックとしては、異例ともいえる能力の持ちぬしであった。

食材は、母港のハンブルクと三カ所の寄港地でシェフが吟味して仕入れた。ドーバーでは名物の舌平目をふくむ魚やラム肉、シェルブルでは生鮮品や鳥肉やフルーツ、ニューヨークではビーフやオイスターというように。これらは仕入れるとすぐに冷凍庫で保存された。また後部甲板には専用の温室があり、マッシュルーム、レタス、ストロベリーなどが栽培された。

船上の高級フランス料理店リッツ・カールトン・レストランは大好評だった。メインダイニングルームとちがって料理は有料だが、金額に見合ったおいしさだった。一等船客は特別メニューのなかから、好みの料理を選んで夕食をとることができた（注四）。

あらかじめ料理を注文したり、つごうのいい時間に食事をとることもできた。食事中にジプシーバンドの演奏もあり、船客たちは洋上を旅していることを忘れて、エスコフィエ監修の料理に舌鼓をうった。

処女航海に取材乗船した『ニューヨーク・ヘラルド』紙の記者は、「浮かぶセントレジス」と書いて同船の豪勢さを報じた。前年にニューヨークにオープンした超高級ホテルになぞらえたのだ。現代の大型クルーズ船が、「浮かぶラスベガス」と表現されるのに似ている。ちなみに、セントレジスのオーナーであった大富豪ジョン・アスターは、この七年後にタイタニックの一等船客となり、船と運命をともにしている。

ベークド・アラスカの元祖

リッツ・カールトン・レストランには、豪華なコース料理もあった。エスコフィエが考案したものであろう。たとえばキャプテンズディナーと名づけられた一八ペンスのメニューはこんな内容である。

キャビア、スープ、魚、ラムカツレツ、鳩のロースト、アイスクリームとプチフル（小さな焼菓子）

デザートのア이스クリームは、船名のアメリカにちなんで「グラッセ・アメリカ」と名づけられた。これが出るときは、レストランの電灯は消されて暗くなる。そしてギャレーからいつせいに出来たウエーターの一人が、頭上にこれをかかげ、バンド演奏にあわせてレストランをねり歩く。アイスクリームからは火花が上がり、ディナーは最高に盛り上がる。アイスクリームと火花を組み合わせたこの遊びは、二〇世紀初めのエドワード七世時代に流行した食卓の演出であり、こんにちのベークド・アラスカの元祖といえる（注五）。



現代クルーズ船のベークド・アラスカ

現代のクルーズ船では、アイスクリームをメレンゲでつつんだものにアルコール度数の強い酒をかけ、火をつけて持ってくるのがふつうだ。航海の最後のディナーのときのアトラクションだが、船上でこれをおこ

なつたのは**アメリカ**が最初であろう。

フランス料理にコース方式を導入したのは、エスコフィエの一世代前のシェフ、デュボア (Urban Dubois 1818-1901) といわれている。ロシアの流儀を参考にしたもので、時期は一八八〇年ごろ。これによって温かい料理は温かいうちに、冷たい料理は冷たいうちに食べられるようになり、近代的なフランス料理が誕生した。エスコフィエの自伝によると、ドイツ皇帝のウィルヘルム二世が、**アメリカ**のレストランで晩さんを楽しんだことがあるという (注16)。

一九〇六年六月、キール軍港のヨットレースの帰りにクックスハーフェンの同船を訪れたもの。特別メニューを作成し、ギャレーを指揮したのは、むろんエスコフィエである。晩さん会のあと、皇帝一行はギャレーを見学。船で一泊し、翌朝、朝食をとったのち、ベルリンへ帰ったとのことだ。



クイーン・メリー2の地中海料理レストラン
トッド・イングリッシュ

北大西洋航路の旅客サービスに高級ホテルのノウハウをとり入れたのも、**アメリカ**が最初である。一等船客と高級ホテル客に対するサービスは、共通点が多い。現代のクルーズ船では、船客サービスは船内組織としてのホテル部門が担当しており、洋上におけるホテル式経営は常識となっている。

バリンがハパク客船のラグジュアリー化をはかった時期はちょうど、セザール・リッツが、安全で快適な新世代のホテルを新設していた時期とかさなっている。と同時に、エスコフィエによってフランス料理の近代化がなされた時期でもある。そして、この時代に台頭

してきたブルジョアジーが、こうした豪華な食文化をささえたのである。

アラカルトレストランは、現代の大型クルーズ船にも設けられている。かつての北大西洋航路客船からヒントを得てつくられた旅客設備の一つなのだ。巨船クイーン・メリー2 Queen Mary 2 (略称QM2 一四万八五二八トン) にある地中海料理レストラン、トッド・イングリッシュは、その一例である。

注

- (11) デニス・グリフィス、栗田亨訳『豪華客船スピード競争の物語』成山堂書店、一九九八年、三八頁。以後『豪華客船スピード競争の物語』と記す。
- (12) 同前四六頁。
- (13) 山高五郎『日の丸船隊史話』千歳書房、一九四二年、二二八頁。
- (14) 『豪華客船スピード競争の物語』六四頁。
- (15) 同前。
- (16) 同前八五・六頁。
- (17) 同前一〇五頁。
- (18) Basil W. Bathe, *Seven Centuries of Sea Travel - From the Crusaders to the Cruises*, Tudor Publishing Co., New York, 1973, p. 194.
- (19) セント・ポールとカイザー・ウィルヘルム・デア・グローセの無線電信の情報は
<http://markpadfield.com/marconicalling/museum/html>
- (10) ボンサー『北大西洋航路』第一巻、三五九頁。
- (11) 同前二七〇頁および『豪華客船スピード競争の物語』九五・六頁。
- (12) John Maxtone-Graham, *The North Atlantic Run*, Cassell & Co., London, 1972, pp. 84-90. 以後、マックストーングラハム『北大西洋航路』と記す。
- (13) オーギュスト・エスコフィエ、大木吉甫訳『フランス料理の完成者エスコフィエの自伝』同朋舎出版、一九九二年、一七一・二頁。
- (14) マックストーングラハム『北大西洋航路』八九・九〇頁。
- (15) 同前九〇頁。
- (16) 『フランス料理の完成者エスコフィエの自伝』一七三・一六頁。

北大西洋航路のブルーリボン

ブルーリボンというのは、北大西洋航路を最もはやく走った客船にあたえられる称号である。そのむかし、豪州の羊毛を英国へはこぶウールクリップパーがスピードを競い、その年に最高の記録を出した船は、吹き流しのようなブルーリボンをマストに掲げた。これが起源らしい。

それはさておき、この言葉が客船の世界で使われるようになったのは、列強が北大西洋航路を支配しようとした一九世紀末である。そして、この航路が国威発揚の場と化した二〇世紀前半、スピード競争は頂点に達した。その象徴がヘイルズ杯である。このトロフィ―は英国の国会議員がつくったもので、ブルーリボンの覇者にあたえられた（注二）。

一九世紀末から二〇世紀にかけて、北大西洋航路を支配したのは、カイザー・ヴィルヘルム・デア・グロ―セにはじまるドイツ客船群だった。いずれも五日台、平均速力二二〜二三ノットの記録をつくっている。

これらの高速船は、四隻体制でウイークリーサービスをとおこなった。大量に消費する燃料石炭の積み込みとエンジンの保守時間を考えると、ほぼ一週間走り、ほぼ一週間停泊して折り返すという四隻体制は、ゆとりのある運航方法であった。

北大西洋航路の船会社はいずれも、毎週一便、定曜日の定時刻に欧州の港とニューヨークを発着するウイークリーサービスにこだわった。聖書のむかしから、欧米人の社会生活は、一週間を一サイクルとしておこなわれてきた。だから、定まった曜日に一航海という運航体制は、しごくべんりであるし、集客PRのうえでも効率的であった。

現代のクルーズにおいても、欧米で主流になっているのは、毎週決まった曜日に母港を出帆する七泊の定期クルーズである。船会社にとっても、船客にとっても、効率的なシステムだからである。

申すまでもなく、北大西洋航路は商業航路である。当然、経済性が求められる。

郵便補助金はもらいたいし、大量の移民も乗せたい。そして、もう一つ検討されたこと。それは、四隻体制を三隻体制にできないかということであった。

三隻体制にすれば運航コストが減る。が、そのためには、三隻すべてが、三週間ごとに母港を出航できる

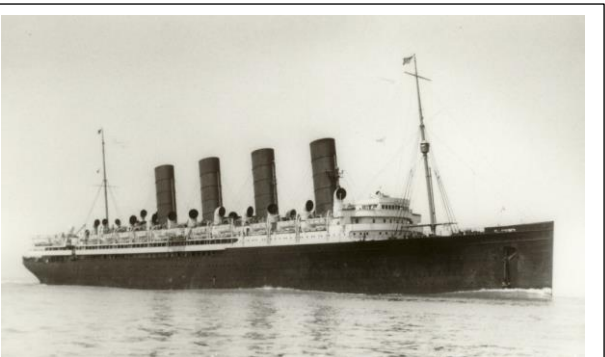
スピード、すなわちブルーリボン記録なみの二二・二三ノットの航海速度を持つことが条件であった。

ルシタニアとモレタニア

二〇世紀の初めに登場したキュナード・ラインのルシタニア Lusitania とモレタニア Mauretania は、三隻体制を視野に入れて建造された史上最初の北大西洋航路客船である（注②）。

大きさは三万一千五〇トン（ルシタニア）、長さ三二メートル、幅二七メートル。蒸気タービンによる強力なエンジン、二六ノットの高速を可能にし、両船にブルーリボンをもたらした。また、北大西洋を四日台で横断したのは、この二隻が最初である。

二隻を比べると、モレタニアのほうが少しはよかった。西航では就航二年後の一九〇九年九月に記録した四日一〇時間五一分、平均速度二六・〇六ノット。東航では同年六月の四日一七時間二分、平均速度二五・八八ノット。これが同船の最高である。この記録は、一九二九年にブレイメン Bremen（五万一千五六トン）が登場するまで二〇年間も破られなかった（注③）。



20年間ブルーリボン記録を保持した快速客船モレタニア

ルシタニア級には、補助金が湯水のようにつき込まれた。英国政府はキュナードに対し、二隻の建造費二六〇万ポンドを融資するほか、運航を支援するため、通常の郵便補助に加え、毎年一五万ポンドを助成することを約束した（注④）。

海軍省の要望によるものだった。それには理由があ

った。J P モルガンによる海運支配への強い懸念である。J P モルガンは、米国の金融資本家 J・P・モルガン (John Pierpont Morgan 1837-1913) が築いた財閥で、銀行、鉄鋼、鉄道、電機などの諸産業を傘下におさめていた。一九〇一年には北大西洋航路に着目。インマン・ラインの親会社を吸収し、インターナショナル・マーカンタイル・マリン社 (I M M Co.) と改名。これを持株会社として、ホワイト・スター・ラインなど英国の大手船会社を買収し、巨大な海運トラストを形成した（注⑤）。

あわてたのは英国海軍省である。このうえキュナード・ラインまで J P モルガンに吸収されると、国家有事の際に英国のシーパワーに重大な支障が生じる。

たまたまキュナード・ラインはこのころ、ドイツ勢力に対抗するためルシタニア級二隻の新造を計画していたが、膨大な建造費がネックとなり、具体化がむずかしい状況にあった。

そこで海軍省は、キュナードと協定し、両船が就航中、同社が英国法人であることを条件に、前述の補助を決めたのである。協定には、北大西洋で二四・五ノットのスピードをキープすること、船体構造、主機などの配置は海軍省の仕様によること、有事の際にはすべてのキュナード客船が海軍省の管理下に入ること、などの条件が付された（注⑥）。

三隻体制のウィークリーサービス

ルシタニア級は、条件をはるかに超えるハイスピードを出した。ねらいの三隻体制が本格化したのは、第一次大戦の直前にアキタニア Aquitania（四万五六七トン）が完成してからだ。アキタニアは、スピードは劣るものの、経済性の面ではすぐれた性能を示した。両船のうちルシタニアは、第一次大戦中にドイツの潜水艦の雷撃を受けて沈没。一〇〇〇人を超える船客と乗組員が死亡した。犠牲者に多くの米国人がふくまれていたことから対ドイツ感情が悪化し、米国が参戦する遠因になったともいわれる。

大戦後、キュナードは英国側の発着港をリバプールからサウサンプトンに移し、三隻体制によるウィークリーサービスを再開した。就航した船はモレタニアとアキタニア、それにドイツからの賠償船ベレンガリア Berengaria（五万二千二六トン）。ベレンガリアの前身

は、後述するバリンの三巨船の一隻インペラートル Emperor である。



スピードは劣るが経済性の面で有利だったアキタニア

ホワイト・スター・ラインの登場

ルシタニア級が登場したころ、英ホワイト・スター・ラインもまた、三隻体制によるウイークリーサービスを計画した。そして、これよりもさらに大きい四万トン級の大型船をハーランド&ウオルフ社に発注した。有名なオリンピック、タイタニック Titanic、ブリタニック Britannic (二代)の三姉妹船である。第二船は最初、ジャイガンティック Gigantic という船名が予定されていた。

三隻体制を想定して建造されたことはルシタニア級と同じだが、コンセプトはまったく異なっていた。すなわち、あくまでも経済性を重視し、ブルーリボン記録には関心を示さなかった。三隻でウイークリーサービスをおこなうには、航海速力が二二・五ノットあれば十分と考えていたのだ。

ホワイト・スター・ラインは、もともと帆船会社であった。一八四五年にリバプールの二人の若い海運人が設立し、北大西洋航路を経営していたが、ゴルドラッシュをきつかけに豪州航路に転じた。赤地に白星の燕尾社旗は帆船時代からのものである。

二〇余年後、ホワイト・スター・ラインの商号と商標は、リバプールの海運企業家トーマス・イズメイ (Thomas Ismay 1837-99) の手に渡った (注7)。

トーマスは、経営に行きづまったホワイト・スターのノレンを一〇〇〇ポンドで買いつけたのである。まだ三〇才の若さだった。このチャレンジ精神にとんだ人物は、あの沈みゆくタイタニックから混乱にまぎれて脱出し、世間に非難された社長ブルース・イズメイ (Joseph Bruce Ismay) の父親である。

トーマスは、メアリーポート (リバプールの北方) の造船屋の家に生まれた。一六才でリバプールに出て海運ビジネスを修業。二〇代で早くも帆船会社のオーナーとして成功した。帆船商売の経験があるという点では、キュナード・ラインの創業者サミュエル・キュナード (Samuel Cunard 1787-1865) とよく似ているが、この大先輩とちがうのは、汽船による北大西洋航路の運航にも、すでに通じていたことだ。



ホワイト・スター・ラインの中興の祖トーマス・イズメイ

帆船商売のかたわら、トーマスはリバプールの汽船会社ナショナル・ライン (National Line) の経営にもたずさわっていた。この会社はインマン・ラインにならって、英国からニューヨークへの移民ビジネスで稼いでいた。イズメイがのちに、豪華ポリシーと大量輸送ポリシーをミックスした新戦略をかかげて北大西洋航路に打って出るのは、それまでの彼のキャリアと無縁ではない。

こうしてイズメイは一八六九年、複数の資産家の支援を得て、リバプールにオセアニック・スチーム・ナビゲーション社 (Oceanic Steam Navigation Co.) を設立した。新会社はホワイト・スター・ラインの名で広告されたので、このほうが一般的になった (注8)。

設立と同時にトーマスは、北大西洋航路に投入する新タイプの汽船四隻をベルファストのハーランド&ウオルフ社に発注した。近代客船の原型といわれているオセアニック Oceanic (三七〇七トン) と、その同型船三隻である。

それまで船尾部に設けられていた一等客室とダイ

ニングサロンを船体中央部に配置したのは、この船が最初である。この結果、スクリュー推進による不快な振動が気にならなくなった。蛇口をひねると真水が出る洗面台も備えられた。



近代客船の原型となったオセアニック

発注先は、イズメイの支援者であるグスタブ・シュワープ (Gustav Schwabe) の意向によるものだった。シュワープの甥のグスタブ・ウォルフ (Gustav Wolff) が、この造船所の共同経営者だったからだ。以後、ホワイト・スター・ラインがキューナード・ラインと合併するまでの六〇余年間、同社のおもな客船は、ハーランド&ウォルフ社で建造された(注9)。

オリンピックとタイタニック

スピードを二の次にし、船の大きさと豪華さで勝負しようというコンセプトは、トーマスが晩年に到達した客船哲学であった。

オリンピック、タイタニック時代のホワイト・スター・ラインの社長は、創業者の息子ブルース・イズメイである。トーマスはビッグ4の第一船セルティックの発注を最後に他界したが、そのあとを継いだブルースは父親の遺訓を忠実に守った。

遺訓のほか、こういう船にせざるをえなかった理由が、もう一つある。それは政府の補助が見込めなかったことだ。

ホワイト・スターはそのころ、米国のJ.P.モルガンの支配下にあつたので、建造や運航に対する英国政府

からの補助が期待できなかった。補助金漬けで誕生したルシタニア級とことなり、民間資金で船を建造し、運賃収入にたよって運航する以上、おおぜいの船客を乗せ、適度なスピードで走る経済船にせざるをえなかったのである(注10)。

第一船オリンピックの大きさは四万五三二四トン、全長二六九メートル、幅二八メートル。長さは、現在の七万トン級の大型クルーズ船とだいたい同じだ。二万トン台のビッグ4を大きくした船だが、煙突の数がちがう。ビッグ4の二本に対し、オリンピックは四本。最初のデザインでは三本だったが、ダミーの第四煙突を加えて四本にした。ドイツ船やルシタニア級の成功で、四本煙突船の人气が高かったからだ。



大きさと内装で勝負した豪華客船オリンピック

建造を指揮したのは、ハーランド&ウォルフ社の造船技師で専務取締役をつとめていたトーマス・アンドリュース (Thomas Andrews) である(注11)。タイタニックの処女航海に乗船し、船と運命をともにした不運な人物である。沈没の一〇分前、彼は救命胴衣を身につけず、一等スモークングルームにぼうぜんと立っていたという(注12)。

オリンピック級の旅客設備は、一等もさることながら、二、三等が格段に向上していた。たとえば、二等メインダイニングルームのギャレーが一等と共通だったことがあげられる。一等にちかい料理が期待できたわけである。二等エリアにエレベーター一基が備わっ

たのも、画期的なことだった。ちなみに一等エリアのエレベーターは三基で、大階段に隣接して設けられていた(注13)。

三等客室はほとんどが二、六人部屋で、大部屋は一區画だけ。つくりは簡素だったが、広くて清潔な客室だった。三等船客専用のダイニングルームも中央部に設けられており、まあまあの食事がたつぷり出た。

第一船オリンピックの船客定員は、一等七三五人、二等六七四人、三等一〇二六八人、計二四三五人(注14)。この数は、現代の七、一〇万トン型クルーズ船の船客定員にほぼひとしい。ただし、現代の船は全室が一等である。



処女航海で冰山と衝突して沈んだタイタニック

タイタニックの「食」エリア

オリンピックが北大西洋航路に就航したのは一九一一年六月。サウサンプトンからシェルブル、クイーンズタウンをへてニューヨークにいたるルートである。ホワイト・スターは一九〇七年から発着港をリバプールからサウサンプトンに移していた(注15)。

第二船タイタニックの処女航海は翌一九一二年四月、そして、サウサンプトン出航四日後の四月一四日夜、ニューファンドランド沖で冰山と衝突して沈み、約一五〇〇人の死者を出した。沈んだ時間は、正確には翌

一五日の午前二時二〇分である。この有名な海難事件については、多くの史書があるので詳述は避けた。そのかわりここでは、史書があまりふれていない興味ある史実をいくつか紹介するとしよう。

まず、タイタニックの「食」エリアについてである。一等のメインダイニングルームは、長さ三五メートル、幅二八メートル、席数は五〇〇席。むろん、それまでの客船のダイニングルームでは最大の広さである。インテリアは、一七世紀の英国ジャコビアン・スタイルを基調にした軽快な様式でまとめられた。

メインダイニングルームとは別に、小さなレストランもあった。ハパクのアメリカで紹介したアラカルトレストランである。場所はボートデッキの二層下のBデッキ(正確には船橋デッキB)。これはオリンピックにもあったが、サイズはタイタニックのほうが広い。



タイタニックのカフェ・パリジャン

オリンピックのBデッキには、両舷に窓つきの長い遊歩甲板が通っていたが、タイタニックは、これをつぶして一等エリアにした。このためタイタニックのアラカルトレストランは、両舷の遊歩甲板までスペースを広げることができたのである。

この結果、舷側よりのテーブルでは、大海原を見ながら食事を楽しめるようになった。また、右舷側には、カフェ・パリジャンというエリアが設けられ、フランス人ウエーターがサービスした。現代の大型クルーズ船は、上層のリドデッキに展望レストランを設けているが、タイタニックのアラカルトレストランは、その元祖である(注16)。

ロンドンの高級レストランが経営

ホワイト・スター・ラインは、このレストランの経営を陸上の高級レストランにまかせた。アメリカのリッツ・カールトン・レストランと同じやりかただ。

経営したのは、イタリア人のルイジ・ガッティ(Gaspare Luigi Gatti)である。若いころ英国に渡ったガッティは、レストランビジネスで成功。ロンドンに二つのレストランを持っていた。第一船オリンピックのアラカルトレストランも、彼が経営していた。

ガッティはタイタニック事件でいのちを落とした。まだ三六才だった。遺体はハリファクスの墓地に埋葬されている。この墓地には、後述のケーブ・リストのサロンスチュワード、ケーブの墓もある。

ガッティだけでなく、アラカルトレストランのイタリア人とフランス人従業員六七人も、ほとんど全員がいのちを落とした。助かったのはわずかに三人。男性事務員一人と女性キャッシャー二人だけである。

生存者の話によると、船が沈む一時間ほどまえ、アラカルトレストランには明かりがこうこうともされていたらしい。そしてテーブルの上には、翌日のための銀食器や陶磁器が美しくそろえてあったそうだ。

ガッティはいえ、取り乱すことなく、一人端然としてポートデッキに立っていたとのことだ。シルクハットをきちんとかぶり、旅行用の手さげカバンと毛布の肩掛けを片方の腕に持っていたという(注二)。

ベランダつきスイートルームが出現

次に、最高級のスイートルームのパーラースイートについてである。パーラースイートは、Bデッキ(ポートデッキの二層下)とCデッキ(Bデッキの下)の両舷に一区画ずつ、計四区画が設けられていた。いずれも、居間、寝室(二室)、トイレ、バスルームのほかに衣装室(二室)もあるという豪華版である。しかも、Bデッキのパーラースイートには、ベランダふうの遊歩甲板もついていた。現在のベランダつきスイートルームの元祖である。

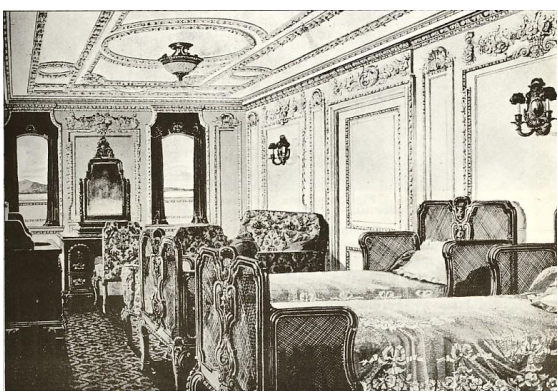
Bデッキのパーラースイートの広さは、次頁の図面(注三)から推測すると、ベランダ部分を除いて九〇平方メートルほどである。

現代のクルーズ船のスイートルームは、ツインベ-

ス(二室二ベース)のものだと、最大で二三〇〜三四〇平方メートル。だが、九〇平方メートルを超えるスイートルームを設けた船は、いまでも少数派だ。ベランダつきのスイートルームは、タイタニックだけにあった。なぜだろう。



パーラースイートの居間

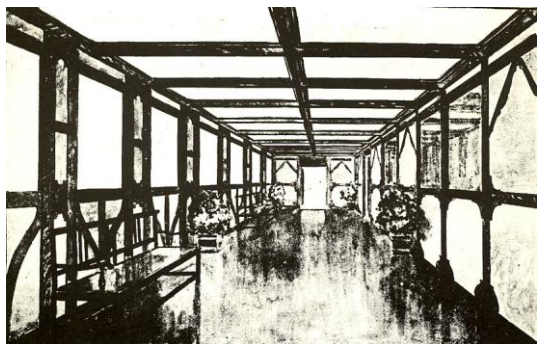


パーラースイートの寝室

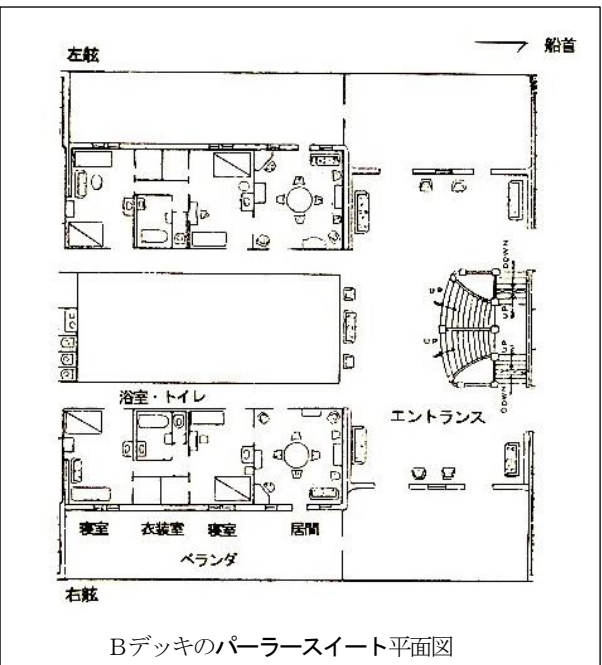
第一船オリンピックのBデッキの両舷には、窓つきの長い遊歩甲板が通っていたが、タイタニックはこれをつぶして一等エリアにした。このことは前に書いた。結果として、タイタニックは一等客室を増設できた。一等定員が三〇〇人も多くなった最大の理由はこれである。そして、Bデッキのパーラースイートについては、この一画だけ遊歩甲板を残し、ベランダつきスイートルームにしたのである。

増設は、ブルース・イズメイの指示によるものだった

た。イズメイはオリンピックの処女航海に乗船し、内装やサービスなどをチェックして後続船の参考にしたのだ。タイタニックの処女航海でイズメイは、Bデッキ左舷のパールスイートを利用した。自分が着想したベランダつきスイートルームの居心地を試したかったのだろう（注19）。



パールスイートのベランダ



Bデッキのパールスイート平面図

パールスイートの富豪たち

ところで、もう一つの右舷のパールスイートには、だれが入ったのだろう。帆船時代からの伝統で、船では右舷のほうが左舷よりも上位とされている。

この最高の客室は、J・P・モルガンが使うはずだったらしい。が、体調が悪かったので、彼は乗船をキ

ャンセルした。ほんとうのところは、フランス人の愛人と休暇をすごすためだったという。なんと幸運だったことだろう。

ケーブ・リストによると、ここに入ったのはフィラデルフィアの資産家トーマス・カルデサ (Thomas D. Cardesa) と母シャーロット、メードの二人であった(ほかに従僕一人が別室を使用)。運賃は計五二ポンド。かれらはシエルブルから乗船した(注20)。カルデサは、医療の世界でいまも広く事業を展開しているカルデサ財団の創設者である。

ケーブ・リストというのは、死亡したサロンスチュワード、ハーバート・ケーブ (Herbert Cave) の遺体から発見された船客リストのことである(注21)。タイタニックの処女航海のときの船客の部屋割は、船が沈んだためにわからないことが多く、生存者の証言やケーブ・リストなどで知るしか方法がないのだ。

タイタニック沈没のとき、カルデサらは右舷の三号ボートに乗り移り、脱出に成功した。沈没一時間二〇分まえの午前一時(二五目)に離船した救命ボートである(注22)。イズメイもその四〇分後、おおぜいの船上の船客をしりめに、右舷の折りたたみ式ボートで離船した。事件後、かれが道義的責任を問われたことはいうまでもない。

では、ベランダがないCデッキのパールスイートには、だれが入ったのだろう。

まず、右舷のスイートルームである。

ケーブ・リストによると、ここを使ったのは米国人富豪イシドア・ストラウス (Isidor Straus) と妻イダである。運賃は、廊下をへだてた内側客室(窓がないインサイドキャビン)のメードと従僕のをふくめ、合計二二ポンドであった(注23)。

ストラウスはニューヨークの百貨店メーシーズのオーナーだった。メーシーズはいまもエンパイアステートビル近くの近くにあり、「世界一大きい百貨店」と豪語している。退船のときにストラウスは、「女性や子どもより先に逃げるわけにはいかない」といって左舷の八号ボートへの移乗をことわり、妻イダも「一緒に死にましよう」といって夫から離れるのを嫌った。結局、八号ボートにはメードだけが乗った。

このエピソードは、タイタニック事件を書いたたいがい史書にのっている。なにしろ、一等船客で死亡した女性はわずかに四人。一等女性船客のほとんどが

助かっているのだから（救助率九七パーセント）、イーダ夫人が目立つのもむりはない。

ちなみに、タイタニック事件の救助者と死亡者についての数字は、出典によつてちがう。もともと正確な人数がわからないからだが、本書では英国政府調査委員会のリポートを参考にした（注24）。

船と運命をともしたホテル王

いっぽう、左舷Cデッキのパーラースイートを使つた船客については、ケープ・リストに記載がない。

しかし、多くの英国史書は、米国の大富豪ジョン・アスター（John Jacob Astor）とその妻マデリンが入つたと述べている。運賃は、メードと従僕の内側客室料金をふくめて二三四ポンドである（注25）。

アスターはニューヨークのビルやホテルのオーナーであつた。タイタニックの全船客のなかでいちばんの金持ちだつたらう。国賓クラスが泊まるウォルドーフ・アストリア・ホテルは、一八九七年に彼が設立したアストリア・ホテルと、彼のいとこのウォルドーフが創業したウォルドーフ・ホテルが合体したものである。タイタニック事件の七年前には、ニューヨークの超高級ホテルセントレジス・ホテルも設立している。

アスターは、一八歳のマデリンと再婚し、エジプトとパリで遊んだあと、ニューヨークに戻るところだつた。退船の際、アスター夫妻は左舷の四号ボートで脱出しようとしたが、乗れたのは妻マデリンとメードだけ。ジョン・アスターは妻に別れを告げ、船とともに沈んだ（注26）。

四号ボートは、沈没二五分まえの午前一時五五分に発進した救命ボートである。一六隻あつた正規の救命ボートで最後に本船を離れたのが、この四号ボートだつた。ちなみに救命ボートの番号は、右舷側が奇数、左舷側が偶数になつていた。

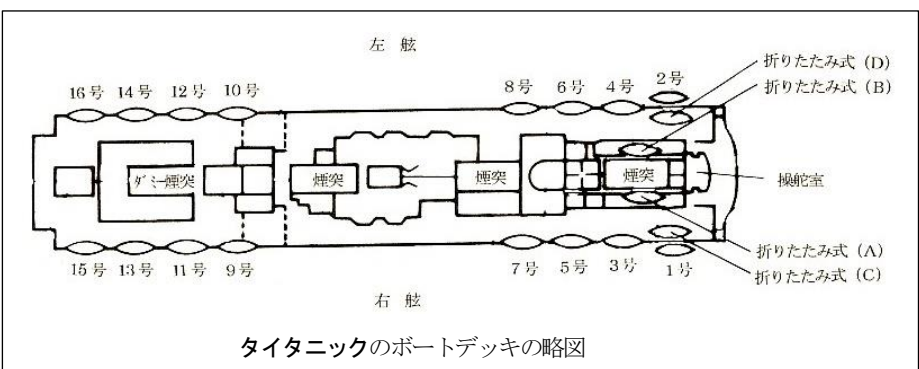
男性にも脱出のチャンスがあつた

タイタニックは救命ボートの数が足りなかつたため、女性と子どもを優先して乗せた。だから男性船客の救助率はきわめて低い。

一等が三三パーセント、二等が八パーセント、三等は一六パーセントである（注27）。このように男性船

客の脱出はきわめてむずかしかつたが、可能性がなかつたわけではない。右舷側ではチャンスがあつた。

左舷のボート発進を指揮していたのは硬骨漢の二等航海士チャールズ・ライトラー（Charles Lightoller）である。彼は、「女性と子どもを優先せよ」という人間的性にとんだ退船方針をきびしく実行した。ジョン・アスターのボート移乗すら拒絶している。



タイタニックのボートデッキの略図

これに対して、右舷のボート発進を指揮していた一等航海士ウィリアム・マードック（William Murdoch）は、男性船客にもわりと寛大だつた（注28）。多少は割りこむスキがあつた。パーラースイートの男性だけを例にとつても、トーマス・カルデサとブルース・イズメイは、右舷の救命ボートで脱出している。

どうかと思うのは、右舷の一号ボートである。救命ボートが足りないというのに、たった二人しか乗せずに発進した。船客五人に乗組員七人。このボートはカッターで、定員は四〇人。ブリッジ（船橋）のすぐ後方に置かれていて、人が海に落ちたときなどに、緊急用として使えるようになっていた。

マードックが一号ボートを降ろしにかかったとき、

近くにはダフ・ゴードン卿 (Sir Cosmo Duff Gordon) とその夫人、メードしかいなかった。マードックはこれに、米国人の男性船客二人と乗組員七人を加えて発進させた。だからゴードン夫人は、自分の旅行用トランクまでボートに持ち込むことができた。ゴードン卿夫人の一等客室は一号ボートのすぐ下だった。こんな幸運な女性船客はほかにはいない。

しかもこのボートは、タイタニックが沈んだあと、海上にただよう遭難者の救助に向かわなかった。ゴードン卿が五ポンドずつ乗組員に礼をするという約束で救助に行かせなかったという説、救助に行くとボートが転覆すると夫人が言い張ったという説など、いろいろあり、のちに大問題になった (注38)。

救助された日本人船客・細野正文

二等船客の鉄道院副参事細野正文も、右舷にいたので助かった。彼はロシアに長期出張したのち、欧州、米国をへて帰国する途中、たまたまこの悲劇の船に乗り合わせたのである。

退船の状況を細野は、博文館の雑誌『冒険世界』(一九一二年七月号)のなかで、次のように述べている。事件直後の談話なので、信用していいのではないかな。

ボートは右舷に八隻、左舷に八隻しかなかった。悉く卸した處で僅に一千人足らずの人しか救はれないのだから、所詮助かるまいと決心を付けて静かに右舷を歩いて居た。(中略)ふと舷側を見ると今や最後のボートが卸るされるところで、中には四五十人の女子供が乗って居たが、スルスルと一ヤードか二ヤード程卸りた。處が何か滑車に故障があつたと見えてピタリと止まった。ふと聞くとともになしに聞くと「何にまだまだ三人位ゆつくり乗れるぢやないか」と船員同志の話し声がした。私は立止まった。

すると、私の傍に居った一人の船員がヒラリとばかりボートに飛下りた。見るとボートは元の儘、舳の處が空いて誰れも居ない。之なら飛込んだも誰れにも危害を与へまいと思つたので、卒然飛下りた。更に運は奇なものである。私がドーンと飛下りると、其儘ボートはスルスルと卸りた。

「右舷を歩いて居た」というから、彼は右舷の最後

の救命ボートに乗り移ったにちがいない。右舷から出た最後のボートは二三号と二五号で、午前一時半ごろあい次いで着水し、本船を離れた。

細野のボートがどちらだったかはわからない。だが、一三号ボートの操船を手伝ったスチュワードは、日本人がボート内にいたと証言している。もしそうなら、このボートには『タイタニックの最後』(The Loss of the SS Titanic)を書いた英国人教師ロレンス・ビーズリー (Lawrence Beesley) も乗り込んでいたはずだ。細野のボートについては一〇号説もあるが、偶数ボートは左舷のもので、右の談話内容と合わない。

細野はほんとうにラッキーだった。なにしろ男性の二等船客一六八人のうち、救出されたのはわずか一四人しかいないのだ (注39)。こうしたことから、細野はのちに誤解された。女性と子ども優先というのに、男のくせに助かった。ひきょうではないか。こういう趣旨で、細野は非難された。

救命ボートの数が生死をわけた

タイタニック事件では、救命ボートの数が生死をわけた。救命ボートが悲劇の主人公だったともいえる。

タイタニックは二〇隻の救命ボートを積んでいた。一四隻は長さ九メートルの標準型ボート、二隻はカッター、四隻は木とキャンバス製の折りたたみ式ボートである。収容力は合計一一七八人 (注32)。

これに対して、処女航海に乗っていた船客と乗組員は二二〇一人 (注32)。ボート定員いっぱい乗せても一〇三人分が足りない。日本人船客の細野正文が「悉く卸した處で僅に一千人足らずの人しか救はれない」といつているのは、正しい現状認識であった。

当初、ハーランド&ウオルフ社が提案したオリジナルデザインでは、正規の救命ボートの数は二倍の三二隻となっていた。その図面が現在のこうっている (注33)。これだと犠牲者は一〇〇人足らずですんだはずだ。ところが、ホワイト・スター・ラインはこれを半分の一六隻に減らしてしまった。なぜそうしたのか。

英国商務省の規則が、一万トン以上の船は一六隻 (タイタニックのばあいは標準型二四隻+カッター二隻) でいい、としていたからだ (注34)。これが最大の理由である。当時の規則は、タイタニックのように三〇〇〇人以上も人を乗せる大型船をまったく考えていなか

った。テクノロジーの発達に法整備が追いつかなかった典型的な実例である。

事件後、原因と責任を追及する調査・査問委員会が英国と米国でそれぞれ開かれた。そして、救命設備が貧弱だったこと、水密隔壁の高さが低かったこと、流水監視が不十分だったこと、などが指摘された。

こうした指摘を教訓に、さまざまな改革がなされた。その最大の成果は、海上における人命安全、すなわち SOLAS (Safety of Life at Sea) についての国際的なとりきめができたことだ。この大悲劇は、船旅の歴史のうえで大きな転機となったのである。

現代に生きる大悲劇の教訓

事故翌年の一九一三年、第一回の SOLAS 会議がロンドンで開催され、欧米一三方国が参加した。そして翌年、会議結果にもとづく一九一四年 SOLAS 条約が調印された。タイタニック条約とよばれている条約である。

内容は、船の構造、救命設備、火災予防設備、無電施設などにわたっていた。欧米中心の議題ということもあって、日本はこれには参加していない。

一九一四年 SOLAS 条約は、英国など五カ国が批准しただけで、国際条約として発効しないまま第一次世界大戦に突入してしまった。そこで一九二九年に再びロンドンで SOLAS 会議がもたれ、海運国一八カ国による改定案が採択のはびとなった。これが一九二九年 SOLAS 条約である(注35)。

このときは日本も会議に参加し、条約に調印した。当然、国際的なとりきめを具体化するため、国内法の整備を進めなくてはならない。こうして一九三三年(昭和八年)に船舶安全法が制定公布された。

大阪商船の南米移民船**あるぜんちな丸**(初代、一万二七五トン)は、この法律のもとで建造された最初の遠洋航路客船である。

SOLAS 条約はその後、何度も改定されている。そして、改定されるたびに、船旅はいつそう安全なものになった。

こんにち、外航クルーズ船に乗ると、乗船してまもなく、ボートドリル(避難訓練)がかならずおこなわれる。船客全員と担当の乗組員が救命胴衣を身に着けて、指定された場所や救命ボートに集まるというもの

で、そのきびしさは航空機の比ではない。この訓練は SOLAS のルールによるものだ。外国のクルーズ船のデイリーには、そのことが明記されている。タイタニックの悲劇の教訓は、現代も生きている。



クイーン・エリザベス2のボートドリル

注

(一) トム・ヒューズ、出光宏訳『大西洋ブルーリボン史話』至誠堂、一九七六年、二六〇頁。以後『大西洋ブルーリボン史話』と記す。

(二) マックス・ストーングラハム『北大西洋航路』四五頁。

(三) 『大西洋ブルーリボン史話』三二四・八頁。

(四) 『豪華客船スピード競争の物語』九九・一〇〇頁。

(五) マックス・ストーングラハム『北大西洋航路』一一頁。

(六) 『大西洋ブルーリボン史話』一九七・八頁。

(七) Roy Anderson, *White Star*, pp. 1-3, 39.

(八) 同前四〇・一一頁。

(九) 同前四二・五頁およびボンサー『北大西洋航路』第二巻、七三二・三頁。

(一〇) 『豪華客船スピード競争の物語』一一三・四頁。

(一一) John P. Eaton & Charles A. Haas, *Titanic - Triumph and Tragedy*, Patrick Stephens, Wellingborough, 1986, p. 31. 以後『タイタニック・勝利と悲劇』と記す。

(一二) Walter Lord, *A Night to Remember*, Penguin Books, Middlesex, 1976, p. 111. 以後『たねえぬ夜』と記す。

- (13) *Olympic and Titanic*—Reprint from *Shipping World and Shipbuilder*, Patrick Stephens, Cambridge, 1976, pp.95, 107. 以後『オリンピックとタイタニック』と記す。
- (14) ボンサー『北大西洋航路』第二巻 七六五頁。
- (15) 同前七四三頁。
- (16) 『オリンピックとタイタニック』一三三頁。
- (17) 『忘れえぬ夜』七六頁、九五・八頁、およびネット情報 www.encyclopedia-titanica.org/
- (18) 『オリンピックとタイタニック』一三三頁。
- (19) 『タイタニック・勝利と悲劇』七二頁。
- (20) ネット情報 www.encyclopedia-titanica.org/ および同前九三頁。
- (21) 同前九三頁。
- (22) アーチボルド・グレーシー大佐、佐藤亮一訳「タイタニック号沈没の真相」旺文社文庫『SOSタイタニック』に収録、一九七四年、四〇二頁。
- (23) 『タイタニック・勝利と悲劇』七五頁。
- (24) British Government, *Loss of the Steamship Titanic*, 7 Cs Press Inc. Conn. U.S.A. 1975. 以後『英国政府調査委員会リポート』と記す。
- (25) 例えば『タイタニック・勝利と悲劇』七五頁。
- (26) 『タイタニック号沈没の真相』三四五・六頁。
- (27) 『英国政府調査委員会リポート』五五・六頁。
- (28) 『忘れえぬ夜』九一頁。
- (29) 前掲「タイタニック号沈没の真相」四一五・四三〇頁。
- (30) 『英国政府調査委員会リポート』五五頁。
- (31) 同前四八頁。
- (32) 同前五六頁。
- (33) 『タイタニック・勝利と悲劇』四〇・一頁。
- (34) 同前三三頁。
- (35) 室原陽一「タイタニック号と海難防止策」旺文社文庫『SOSタイタニック』に収録、一九七四年、五四四・六頁。

五万トンを超えた史上初の客船

タイタニックが北大西洋で沈んだ翌月、ドイツのエルベ川沿いの造船所でハパクの大型客船が進水した。アルベルト・バリンが計画した三隻の巨船、いわゆるバリンの三巨船の第一船インペラートル Imperator (皇帝)である。

大きさは、史上初の五万トンを超える五万二一七トン。全長二七七メートル、幅三〇メートル。このサイズは、現代の七万トンクラスの大型クルーズ船に近い。現代客船は甲板数が多いので、トン数が大きいのである。

スピードは遅かった。最高速力二四ノット。タイタニックと同スピードで、現代の大型クルーズ船と同程度である。だから、ブルーリボン記録には縁がなかった。もともとこの三隻は、史上最初の豪華客船アメリカの超拡大型として構想された船であり、旅客設備の快適さと運航の採算性をデザインコンセプトにしていた。バリン自身、「ブルーリボンには興味がない」といつている。

「船の大きさを二倍にすれば、旅客定員は二倍以上になる。そして、スピードを同じぐらいにおさえれば、燃料消費量は六〇パーセント以下ですむ」

ともいつている。タイタニックのところでも述べたが、北大西洋を六日以内で横断し、三隻体制でウィークリーサービスをおこなうには、二二・五ノットほどで十分とみていたのだ(注七)。

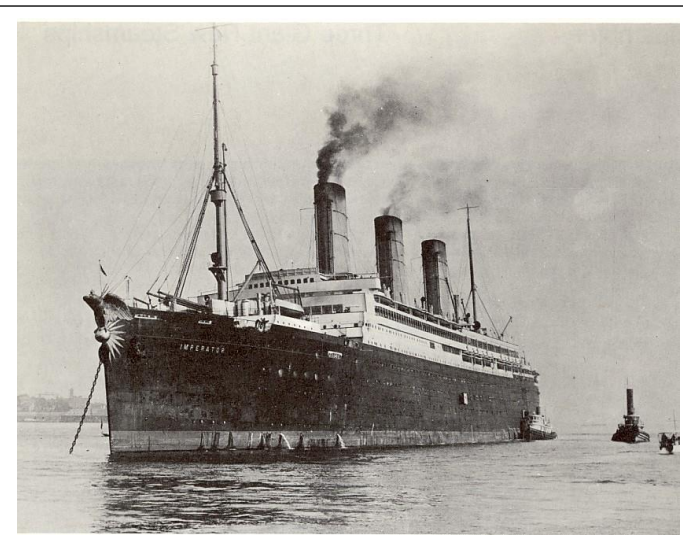
当然、旅客定員は多かった。一等七〇〇人、二等六〇〇人、三等九四〇人、ステイアリッジ一七五〇人(インペラートル)(注七)。約四〇〇〇人を乗せることができた。三等とステイアリッジは移民用。これだけで全体の約七割を占める。三巨船が計画された第一次大戦前は、新大陸への移民がピークに達した時期であり、ハパクは移民の運賃収入に期待したのである。

乗組員は一一〇〇人もいた。だから満船のときには、約五〇〇〇人の人たちが船上で生活したわけだ。まさに洋上の大都会である。

タイタニックの大惨事がまだ記憶になまなましいころだった。バリンは、全員を収容するのに十分な数の救命ボートを用意するように命じた。一九一三年にインペラートルが処女航海についたとき、船上には八三隻もの救命ボートがあり、五五〇〇人を収容できた

(注3)。客船史上、救命ボートをこんなにたくさん搭載した船を筆者は知らない。

バリンの三巨船とは、インペラトールにファーターラント Waterland (祖国) とビスマルク Bismarck (宰相名) を加えた三隻をいう。このうちビスマルクは、ハパク客船として走ることなく終わってしまった。



バリンの三巨船の第1船、インペラトール

三巨船は、客船史家のあいだであまり人気がない。評価もそれほど高くない。スピードが遅く、ブルールボンにも縁がなかったことが、人気のない理由の一つであろう。北大西洋航路の史書を開いても、ルシタニア、モレタニアの次の章は、一足飛びにドイツの高速客船ブレーメン Bremen と姉妹船オイローパ Europa になっているものが多い。

だが、一九三〇年代にはじまる北大西洋航路客船の巨大化のさきがけとなったのは、まぎれもなくバリンの三巨船である。そして、そのデザインコンセプトは、現代の大型クルーズ船に引き継がれている。現代に遺伝子を伝えたという意味で、三巨船の存在はじつに大きかった。

陸上建築のコンセプトを客船に導入

三巨船の内装を手がけたのは、むろんハパク専属のフランス人デザイナー、シャルル・メーウエである。かれの出自については第二話のアメリカのところでの

べた。メーウエは、陸上建築のコンセプトを客船に導入したデザイナーである。巨船の出現でそれが可能になった。彼は、高級ホテルをつくる感覚で巨船を設計した。だから、すべてが大きくて豪華だった。

三巨船のBデッキいっぱいに広がる一等公室エリアは、その典型である。

メーウエはインペラトールの一等公室を設計するにあたり、ロイヤル・オートモービル・クラブのクラブハウスを参考にし、できるだけ同じものをつくらうとした。このクラブハウスは、自動車好きの国王エドワード七世の支援を得てロンドンのボールモールに建てられた。設計者はメーウエと、英国での彼のパートナー、アーサー・デービス (Arthur Davis) である。

二人は、ロンドンにメーウエ&デービス社を設立していた。そして、メーウエが三巨船に取り組んでいたころ、デービスはキューナードの新造船アキタニアのインテリアを手がけていた。仲間同士の天才デザイナーが、完成後はライバルとなる英国とドイツの大型客船の内装を担当したのである。

こうしてつくられたインペラトールのBデッキの公室エリアは、まさに壮観だった。ラウンジ、パームコート、そしてリッツ・カールトン・レストランが、ロンドンのクラブハウスの公室なみのサイズで、長さ一五〇メートルにわたってつづき、天井は上のAデッキまで吹き抜けになっていた(注4)。

パームコートというのは、鉢植えのヤシの木や籐椅子などを置いたベランダ風のラウンジのことで、ウインターガーデンともいう。オリンピック級にもこれがある。もともとはホテルではじまったものらしく、陸上では一九二〇年代に流行した。

だが、インペラトールのような広大な公室エリアは、オリンピック級にはなかった。われわれは現代の大型クルーズ船に乗ると、公室エリアが甲板いっぱいに広がっているのに驚かされるが、インペラトールはそのさきがけである。

そしてBデッキの泣きどころをあげると、煙突への煙路が公室エリアの障害物になっていたことだ。

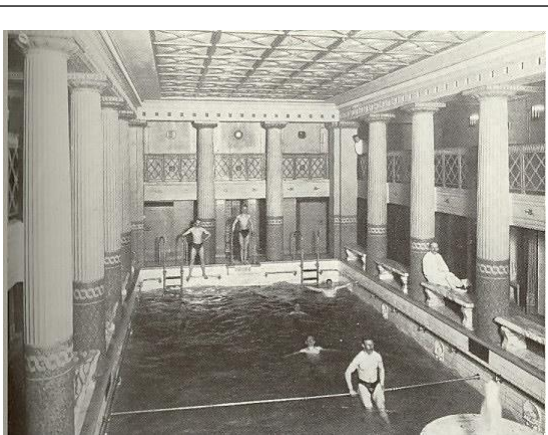
そこでメーウエは、ファーターラントとビスマルクでは、ボイラーから立ち上がる煙路を両舷寄りに左右にわけ、ボートデッキの上で合体させる構造にした。これにより、両船の公室エリアは、甲板のセンタラインに沿ってゆったり展開できる配置になった。この

方法は、のちにフランス巨船ノルマンディーにも採用された(注②)。

ポンペイ風スイミングプール

Bデッキの公室エリアのほかに、もう一つ船客の度肝をぬいたものがある。ポンペイ風スイミングプールである。これもロイヤル・オートモービル・クラブのプールのコピーだった。

プールエリアのつくりは、クラブハウスより小ぶりだったが、それでも高さが三デッキにわたる壮大なもので、一八本のポンペイ風の石柱をはじめとして、大理石がふんだんに使われていた(注③)。プールのサイズは長さ一一・九メートル、幅六・四メートル。水は塩水。プールサイドの大理石ベンチにはスチームのヒーターがついていた。



インペラトールのポンペイ風スイミングプール

プールエリアにはトルコ風蒸し風呂、マッサージ室、美容室、更衣室などもあった。ポンペイ風バスと書いた史書が多いのは、このためであろう。いわゆるローマ風呂で、日本の健康ランドに似ている。

こうした屋内プールやトルコ風蒸し風呂を初めて設けた客船は、一九〇七年に就航したホワイト・スター・ラインのアドリアティック Adriatic (二万四五四一トン)である。この船は、前述のビッグ4とよばれた二万トンシリーズの第四船である。

屋内プールやトルコ風蒸し風呂はオリンピック級にもあり、スイミングバスといった。小さなもので、プールもせまく、インペラトールのポンペイ風スイミン

グプールの壮大さには及ばない。スイミングプールは、時間制により男女が別々に利用した。トルコ風蒸し風呂も同じであったと思われる。

現代のクルーズ船にもむろん、こうした施設がある。スイミングプールは二、三カ所あるのがふつうだ。マゴロドームと称する開閉式ガラス屋根をつけた全天候型スイミングプールを持つ船も多い。水は真水のもの、塩水のもの、兼用のものがある。いうまでもないが、いまは男女共用である。

蒸し風呂については、現代の船ではフィンランド式のサウナが一般的だ。プールとは反対に、男女別のサウナが設けられている。

スイミングプール、サウナ、ジムナジウムといったスポーツ、フィットネス施設は、いまでは常識。現代のクルーズ船では、上方のオープンデッキに設けられており、広さもたっぷりある。大型船では、温泉プールのようなスパをもつ船がふえてきた。

ドイツ皇帝がインペラトールに乗船

Bデッキのリッツ・カールトン・レストランは、七年前のアメリカのものより、さらに規模が大きくなった。ロンドンのカールトン・ホテルが経営するこのアラカルトレストランは、アメリカの拡大型のカイゼリン・アウグステ・ヴィクトリア Kaiserin Auguste Victoria (二万四五八一トン)にも設けられたので、インペラトールが三隻目ということになる。料理部門を監修したのは、むろんエスコフィエである(注④)。そして、アメリカのときと同様、ウィルヘルム二世が完成してまもないインペラトールを訪問し、このレストランで食事をした。一九一三年七月のことだ。

エスコフィエの自伝(注⑤)によると、ドイツ皇帝は午前一〇時、おおぜいの随員や招待客二一〇人とともにクックスハーフェンの同船に乗船したという。前回に着岸中の船に泊りただけであったが、今回は北海のヘルゴランド島へのワンナイトクルーズを楽しんだ。帰港したのは翌朝八時だった。

皇帝がリッツ・カールトン・レストランで食事をしたのは、昼食会、晩さん会、朝食の三度。レストランの中央には一八席のキャプテンズテーブルがあったから、皇帝はここで食事を楽しんだのではないか。

翌日の朝食後、パームコートでくつろいでいた皇帝

は、エスコフィエをよんで労をねぎらった。エスコフィエは、出航の二日前にロンドンのカールトン・ホテルからかけつけ、船に泊まり込んで調理を指揮したのである。このときの昼食会のメニューが、彼の自伝に紹介されている（注6）。



インペラートルのリッツ・カールトン・レストラン

インペラートル船上昼食会のメニュー

オードブル・ロシア風
マスクメロン

冷製コンソメ・マドリード風
ヴルーテスープ・パルマンティエ風

伊勢えび・インペラートル風
ハムのムース・マデイラ酒風味
ほうれんそう添え

仔牛肉・オルロフ風
アスパラガスのバター炒め
鴨のドディーヌ・ゼリー寄せ
若鶏のテリーヌ・エストラゴン風味

フルーツサラダ・日本風
なすグラタン・オリエンタル風

スフレ・グラスセ、フランボワーズ添え
ビスキュイ・キルシュ風味
フランス菓子

くだもの
コーヒー
リキュール

ワイン
ジョルジュ・グーレ・エクストラ・ドライ
ヴーヴ・クリコ・ロゼ
ツェルティンガー・シュロスベルク
シャトー・ジスクール 1907

「船らしくない船」で快適な船旅

オリンピック、タイタニック、それにバリンの三巨船の登場で北大西洋航路客船は一つの頂点に達した。

そして、再三述べているように、そのデザインコンセプトが現代の大型クルーズ船に相通じていることは、注目にあたいる。じつさい、現代クルーズ船の大きな魅力となっている多彩な「食」エリア、スポーツ、フィットネス施設などは、二〇世紀初頭の巨船に初めて出現したものである。そして、そのデザインコンセプトの根底にあるのは、陸上建築のデザインを客船に導入しようというメーウエらの理念であった。

こうしたやりかたには反論もあった。なぜ、陸上施設と同じようなものを船上につくらなければいけないのか。海の伝統文化を継承する「船らしい船」をつくらどうか、といったたぐいの反論である。

メーウエの相棒で、**アキタニア**や**クイーン・メリー Queen Mary**（八万〇七七四トン）の内装を手がけた前述のデービスは、この問題についてこう書いている。

私が船の設計の仕事をはじめたころだが、船会社の重役たちに、「なぜ、あなたがたの会社は、船らしく見える船をつくらうとしないのか」とたずねてみたことがある。そうしたら、こういう答えが返ってきた。「船客たちは海賊じゃない。ホーンパイプで踊ったりはしないんだ。船客の半分は、シーシック（船酔い）になった米国人女性だ。そして、彼女たちの唯一の希望といえば、船に乗っていることを

忘れたいことなのだ(注10)。

船上にすることを忘れ、快適な船旅をおくってもらおう。そういう船会社側の方向性がここにもはつきり示されている。「浮かぶ高級ホテル」とでも形容するべき二〇世紀初めの大型客船は、こうしたコンセプトにより「船らしい船」ではなくなった。結果として、これまでとはちがう新しい船旅が誕生したわけだ。

「浮かぶリゾートホテル」のような現代の大型クルーズ船も、同じコンセプトが原点にある。だから、これまでの常識からすれば、「船らしくない船」といえるだろう。だが、こうした「船らしくない船」によって、新しい船旅が生まれたのである。

大戦で挫折した三巨船構想

ウィルヘルム二世がインペラトールを訪問した一年後の一九一四年八月、第一次世界大戦がはじまった。戦争は四年あまりつづき、ドイツの敗戦で終わった。

戦争にほんろうされた**バリンの三巨船**は、当然ながら、数奇な運命をたどることになる。生まれた時期が悪かったのだ。

インペラトールは開戦後、誕生地のエルベ川に係留戦後はベルサイユ条約にもとづく賠償船として英国へ引き渡され、**キュナードのベレンガリア** Berengaria になった。

新船名は、中世の英国王リチャード一世の王妃名に由来する。リチャード一世 (Richard I) は、第二回の十字軍遠征で武勇をとどろかせて獅子心王とよばれたが、遠征の帰途、ドイツ皇帝の捕虜になり、巨額の身代金をはらって釈放された。その王妃の名をつけたのだから、ドイツ人にとってはさぞや無念なことだったろう。ともあれ、**キュナード**が王室の貴人名を船名にしたのは、これが最初である。それまでは、地名をつけていたのである。

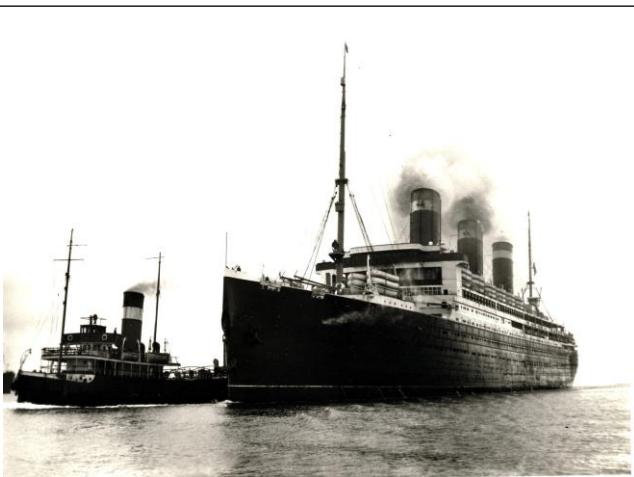
次に**ファーターラント**である。同船は開戦時にニューヨークに停泊中で、そのまま当地にいたが、米国の参戦にともない接収され**リヴァイアサン** Leviathan と改名、兵員輸送に従事した。戦後は米国へ引き渡され、**ユナイテッド・ステーツ・ライン** (United States Line) の北大西洋航路客船になった。

第三船の**ビスマルク**は、大戦が終わったとき、ハン

ブルクの造船所で未完成の状態にあった。戦後は英国へ引き渡されることになり、工事を続行。ホワイト・スター・ラインの北大西洋航路客船**マジエスティック** Majestic としてデビューした(注11)。



インペラトールの後身ベレンガリア



ファーターラントの後身リヴァイアサン

こうして、バリンが描いた構想はもろくもくずれ、**三巨船**は旧敵国のスター客船として活躍することになった。大戦後の北大西洋航路では、この**三巨船**に、**キュナードのアキタニア**、**モレタニア**の五隻が主役の時代が一〇年ほどつづいたのである。

夢破れたバリンは、睡眠薬をあおって自殺した。ド

イツ降伏の直前に皇帝が退位した前日、キール軍港で水兵の反乱が起き、彼らがハンブルクのハパク本社ビルを占拠した日のことだった（注12）。

バリンの三巨船を最後に、商業運航をめざす大型船の時代は終わった。これ以後、第二次世界大戦までの二〇年間は、国家主義による大型船の時代になる。

ホワイト・スターのビッグ4、オリンピック級、キユナードのアクタニア、バリンの三巨船とつづいてきた大型経済船は、このあと七〇年間も現れなかった。バリンの三巨船と同規模で、商業運航を前提とする大型船が登場するのは、現代の米国型クルーズ時代になった一九九〇年代からである。



ビスマルクの後身マジェスティック

注

- (1) 『豪華客船スピード競争の物語』一二二頁。
- (2) インペラートルの旅客定員については史書によって異なるが、ここではマックスストーングラハム『北大西洋航路』九四頁の数字によった。
- (3) 同前 九七頁。
- (4) 同前 一〇一―一六頁。
- (5) 『豪華客船スピード競争の物語』一二五、一六四頁。

(6) マックスストーングラハム『北大西洋航路』一〇一頁。
(7) 辻静雄『エスコフィエー偉大なる料理人の生涯』同朋社出版、一九九五年、一二三―一六頁。

(8) 前掲オーギュスト・エスコフィエ、大木吉甫訳『フランス料理の完成者・エスコフィエの自伝』二三〇―二二頁。

(9) 同前 三四頁。

(10) マックスストーングラハム『北大西洋航路』一二二頁。

(11) 第一次大戦後の三巨船の動向については Arnold Kludas, *Great Passenger Ships of the World vol. 2 1913 - 1923*, Patrick Stephens Ltd. Cambridge 1976. を参照した。

(12) Terry Coleman, *The Liners - A History of the North Atlantic Crossing*, Allen Lane London, 1976. pp. 105-6.

国家主義による超豪華客船

北大西洋航路は、旧大陸から新大陸へ渡る大量の移民によってささえられてきた。二〇世紀の北大西洋航路は、タイタニック事件という大海難で幕を開けたが、同船の三等には多くの移民が乗っていた。

ところが第一次世界大戦後、こうした船客構成に大きな変化が起きた。発端は一九二〇年代の米国の移民制限である。これにより三等の移民客が激減した。

いっぽう、一等、二等の上級客室を利用する船客はふえた。米国の経済発展にともない、ビジネス客などの往来がひんばんになったためだ。二等と三等の中間にツーリストクラスという等級が設けられた（注①）。

一等船客には、欧州を訪れる富裕な米国人が多かった。新大陸で成功した人たちは、カネはうなるほどあるが、ステータス（社会的地位）が死ぬほどほしい。北大西洋航路客船の一等船客になることは、ステータスと富の証明になったのである。

二〇世紀は米国が繁栄した世紀である。この時代、北大西洋航路の一等船客の八割は米国人だったといわれている（注②）。

二〇世紀はまた、戦争の世紀でもあった。この世紀に人類は二つの世界大戦を経験した。戦争は昔からあったが、地球規模で殺しあうことはなかった。

二つの大戦を引きおこす原動力となったのは国家主義である。そして、二〇世紀のもう一つの特徴である科学技術の発達や、戦争をいっそう悲惨なものにした。戦闘員でない人間が、戦争に巻きこまれてたくさん死んだ。第一次世界大戦中にドイツのUボートに雷撃され、一二〇〇人近い死者を出したルシタニアの沈没は、こうした二〇世紀の戦争のすがたを予告していた。

豪華をきわめた北大西洋航路の大型定期客船にも国家主義の影がみられる。ドイツのブレーメン（五万二六五トン）と姉妹船オイローパ（Europa、イタリアのレックス Rex（五万二〇六二トン）とコンテ・ディ・サヴォイア Conte di Savoia（四万八五〇二トン）、フランスのノルマンディー Normandie（七万九二八〇トン）、英国のクイーン・メリー Queen Mary（八万〇七七四トン）といった大型客船があいついで就航し、スピードとインテリアの華麗さをきそった。

いずれも、列強が国家の威信をかけて造った「超」がつく豪華客船である。インテリアは、米国人好みの

派手なものになった。スピードもはやく、ブルーリボン記録の樹立に関心が向けられた。これらの客船群が活躍した一九三〇年代は、国家主義に由来する愛国的熱気がピークに達した時代であった。

むろん、建造と運航には、巨額の助成金が投じられた。大不況の時期でもあり、公的助成は、造船所や関連産業における雇用確保のためでもあった。平成不況下の日本における公共工事と似たようなものだ。



ドイツの北大西洋航路客船ブレーメン



フランスの北大西洋航路客船ノルマンディー

戦後に登場し、公試運転で四二ノットを出したユナイテッド・ステーツ United States (五万三三三二九トン) も、米国の国家プロジェクトによって誕生した客船で、性格的には戦前派に属する。この船の最高速度は、近年まで軍事機密になっていた。

こうした国家主義による超豪華客船は、ホワイト・スターのビッグ4、オリンピック級、アキタニア、バリンの三巨船といった大型経済船とは、コンセプトをまったく異にしている。いわば突然変異で出てきたようなもので、現代の大型クルーズ船につながる特異な客船群であるといえる。



米国の北大西洋航路客船ユナイテッド・ステーツ

ヴィクトリア・ルイーゼの新工夫

第一次大戦後のこうした客船界の変動のなかで、ハバクのアルベルト・バリンらが一九世紀末からはじめたクルーズ事業は、その後どのような展開をみせたのであろうか。

クルーズの芽は着実にそだっていた。超豪華客船が出現したところで、冬季の北大西洋航路利用客の激減だけは、どうしようもなかったからだ。オフシーズンには、ロングクルーズに出るしか方法がなかった。

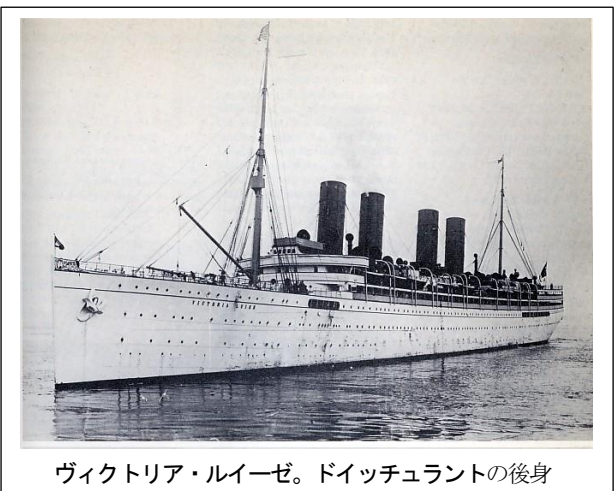
二〇世紀初めには、二万トン近いサイズの専用クルーズ船も出現した。ハバクのヴィクトリア・ルイーゼ Victoria Luise (一万六五〇二トン) がそれ。国家主義による超豪華客船と異なり、性格的に現代のクルーズ船に似た船である。

一八九一年にバリンが、大西洋航路客船のアウグスタ・ヴィクトリアをクルーズ船に転用し成功したことは第一話でふれた。このプランはヴィクトリア・ルイーゼに引き継がれた。ヴィクトリア・ルイーゼの前身は、一九〇〇年にデビューしたドイツチュラント

Deutschland。バリンが北ドイツ・ロイド社の高速船志向に刺激されて建造したスピード重視の大西洋航路客船である。

四連成汽機で四本煙突を持つドイツチュラントは、北大西洋航路で初めて二三ノットを超える高速で横断した。むろんブルーリボン記録である。しかし、この記録はすぐに北ドイツ・ロイド社の高速船群によって破られた。結局、ハパク客船でブルーリボンにかがやいたのは、ドイツチュラントだけで終わった。

ドイツチュラントには欠陥があった。振動がひどかったのである。速力を上げると、船首から船尾まで船全体が振動をおこしたという。船客たちは、大西洋を五日で横断できるかわりに、航海中ずっと振動に耐えなければならなかった。こうした悪評はやがて、船客数に影響をあたえはじめた(注③)。



ヴィクトリア・ルイーゼ。ドイツチュラントの後身

一一年後の一九一一年、バリンはついに同船をあきらめ、小さなエンジンに換装して、クルーズ船に転用することにした。新船名はヴィクトリア・ルイーゼ。五年前に海難でうしなわれたクルーズヨット、プリンツェシン・ヴィクトリア・ルイーゼと同じく、皇帝の王女名からとられた船名である。船客定員は、ワンクルスの四八七人におさえられた。速力は一七・五ノット。乗り心地のよいクルーズ船が誕生した。船体の色も、クルーズ船らしく白塗装になった(注④)。

翌年から第一次大戦の年まで、この船は大西洋横断航海とクルーズの両方に就航した。クルーズ海域は、カリブ海、地中海、スカンジナビア海域で、とくに冬

季のカリブ海クルーズは魅力商品となった。カリブ海はいまでは、世界のクルーズの中心であるが、この海域のクルーズを本格的にはじめたのはヴィクトリア・ルイーゼが最初である。

カリブ海クルーズには、クリアしなければならぬ大きな問題があった。寄港する島々の港湾施設が貧弱なため、船が着岸できないことだ。こうした事情は、改善されたとはいえ、いまもつづいている。

ヴィクトリア・ルイーゼは、これを巧妙な方法で解決した。寄港地の沖合に停泊し、自前のボートを使って観光上陸する方式をとったのだ。新工夫である。

同船はダンフポート(Dunfries)という小汽船を積んでいた。島に着くと、この小汽船が船客を乗せた二、三隻の救命ボートを曳航するわけだ。これだと、どんな小さな島でも訪れることができる(注⑤)。

ここに、大型クルーズ船で小さな港に寄港すると、船客は、救命ボートを兼ねたエンジンつきのテンドーボート(はしけ)で上陸し帰船する。ヴィクトリア・ルイーゼの上陸方式はそのルーツといえる。

世界一周クルーズのはじまり

現代のクルーズは、庶民対象の三〇泊ぐらいのクルーズが主流になっているが、むかしは、何週間も旅するロングクルーズが多かった。むろん富裕層が対象である。第一次世界大戦後、そのロングクルーズに新しい企画が登場した。ワールドクルーズ、すなわち世界一周クルーズである。

一九一四年に開通したパナマ運河が、きっかけになった。運河開通により、世界一周クルーズはむしろいい企画ではなくなった。北大西洋航路の有名客船が、オフシーズンの冬季になると、旅行社にチャーターされて世界周遊に出るようになった。客船会社が自主運航するクルーズも現れた。

ところで、そもそも世界一周クルーズを欧米人が企画するようになったのは一体いつごろからであろうか。英国の史書には、一八八〇年代の初めに、英国の企業家が、元P&O社の地中海航路客船セイロン(Ceylon (二二一〇トン))を改装したクルーズヨットを使って世界一周クルーズをおこなったとある(注⑥)。

そのころ、医療雑誌が船旅の効用を説いたことから、健康目的のクルーズが実現したらしい。クルーズが心

身の健康によいというのは、筆者の体験からもうなずけることだ。当時は、パナマ運河がなかったから、南米の南端ではマゼラン海峡を抜けたのであろう。

二〇世紀の初めに登場したバリンのクルーズヨット、プリンツェシン・ヴィクトリア・ルイーゼは、デビュールクルーズに世界一周クルーズを予定していたという。しかし、これは実現しなかった。セールスポイントになっていた中国寄港が、義和団事件のためキャンセルになったためである。



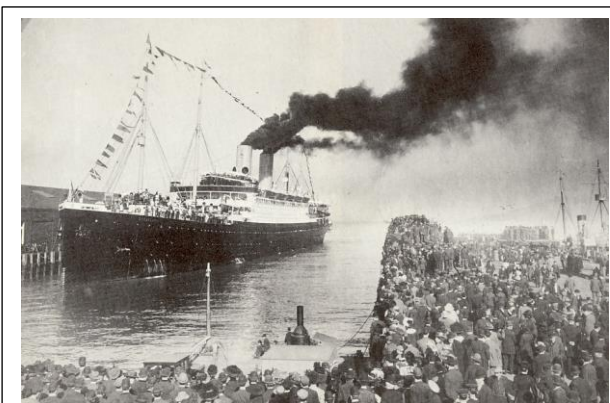
最初の世界一周クルーズをおこなったセイロン

結局、観光目的の世界一周クルーズが実現するのは、もつとあとになった。ハパクの大西洋航路客船**クリーブランド** (Cleveland (一万六九六〇トン) のワールドクルーズが最初である。時期は、一九〇九年の冬から翌年の春にかけてのオフシーズン。タイタニック事件の三年ほど前のことで、日本では明治末年である。このときもまだパナマ運河はなかった。

一九〇九年二月、**クリーブランド**は米国人観光客を乗せてニューヨークを出航。地中海、スエズ運河、インド洋をへて日本にも来航し、翌年二月にサンフランシスコに到着した。いまの世界一周クルーズとちがうのは、ここで折り返し、西回りでニューヨークへ戻ったことだ。船客も新しく入れ替わった。同船は、このような変則的な世界一周クルーズを、第一次大戦勃発まで毎年おこない、世界一周クルーズのパイオニアとなった(注①)。

パナマ、スエズの両運河を通過する文字どおりの世界一周クルーズが出現したのは、ずつとの中の一九二

二年から二三年にかけての冬季である。このシーズンにはいっきよに、四隻もの客船がニューヨークから世界一周の大航海に出た。船が余っていたのだ。



サンフランシスコ折り返しの世界一周クルーズをおこなったドイツ客船**クリーブランド**。サンフランシスコにおける同船

その背景には、新大陸に渡る移民客の激減があった。原因は、米国の移民制限政策にある。米国はその前年の一九二二年の移民法で欧州からの年間移民総数を三五万七〇〇〇人とし、一九二四年の移民法では、これをさらに一五万人にへらしたのだ。

船会社の台所は火の車になった。世界一周クルーズのような新企画にとびつかざるをえない状況になっていたわけだ。一般庶民の観光客をとりこむため、キューナード・ラインが新三等ともいえるベキリーストラスを設けたのも、このころである。

ラコニアの世界一周クルーズ

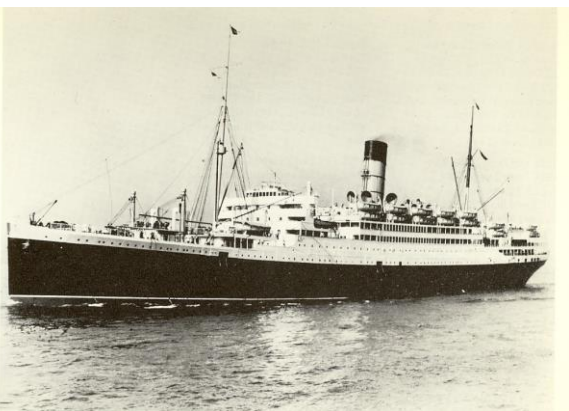
さて、一九二三年から翌年にかけてニューヨークを出航した四隻についてである。

その第一船は、二三年一月にニューヨークを出航したキューナード・ラインの**ラコニア** (Laconia (一万九六八〇トン) である。(注②)

ルートは西回りで、旅行会社アメリカン・エクスプレスのチャーターによる二二〇日間の大航海であった。寄港地は二五港。ハバナ、コロン(パナマ運河)、サンフランシスコ、ヒロ、ホノルル、横浜、神戸、大連、天津、上海、基隆、香港、マニラ、バタビア(現ジャカルタ)、シンガポール、ラングーン(現ヤンゴン)、

カルカタ、コロンボ、ボンベイ(現ムンバイ)、ポートスーダン、スエズ、アレキサンドリア、ナポリ、モンテカルロ、ジブラルタルである。

横浜では日光と鎌倉、神戸では京都と奈良へのツアーが組みこまれていた。かつての外国船の世界一周クルーズは、日本寄港を有力なセールスポイントにしていた。日本を素通りすることが多くなった近年の世界一周クルーズとは大ちがいだ(注9)。



初の世界一周クルーズ(西回り)をおこなったラコニア

ラコニア以外の三隻は、同じキュナードのサマリア Samaria (ラコニアと同型)、ハパクのレゾリュート Resolute (一万九六五三トン)、英カナディアン・パシフィック社 (Canadian Pacific Steamship 略称 CP社) のエンプレス・オブ・フランス Empress of France (二万八四八五トン) である。

いずれも旅行会社のチャーターによるもので、翌二三年一月にニューヨークを出帆している。寄港地も似たようなもの。ただしサマリアだけは、地中海からスエズ運河経由で東アジアに來航。太平洋を横断して、パナマ運河経由でニューヨークに帰る最初の東回り世界一周クルーズをおこなった(注10)。

西回りと東回りではどちらがうのか。

筆者の経験では、西回りだとトクをした気分になる。時間をすこしずつ遅らせるからだ。ところが東回りだと、一日が二三時間の日が出てくるので、なんとなく忙しい。寝不足にもなりがちだ。

ともあれ、キュナード、ハパク、CP社の定期客船を転用した世界一周クルーズは好評であった。アメリ

カン・エクスプレス、トーマス・クックといった大手旅行会社は、毎年、この三社の船をチャーターして世界一周クルーズをおこなうようになった。これらの定期客船は、二〇〇〇人をこえるキャパシティーを持っていたが、世界一周クルーズのときには、旅客定員を四〇〇人ほどにおさえた。三等客室を閉鎖し、一等客室と一部の二等客室だけを使ったのである。クルーズ料金はどのぐらいであったか。

たとえば、ラコニアの最初の世界一周クルーズのばあい、安い客室で一三五〇ドル。一日あたりすると一〇ドルとなっている。一般的には世界一周クルーズの料金はこの時代、最多料金帯で二〇〇〇ドルから四〇〇〇ドルまでの水準だったようだ。一日あたりにすると一五〜三〇ドルである(注11)。

エンプレス・オブ・ブリテンの來日

戦前、最も多く世界一周クルーズをおこなったのは、何という船であろうか。

私の知るかぎり、キュナード・ラインのフランコンニア Franconia (ラコニアと同型) である。一九三八年までに一四回も世界一周クルーズをおこなっている。キュナードは、北大西洋航路だけでなく、世界一周クルーズでも長い伝統を持っているのである。

フランコンニアは日本にもやってきた。横浜みなと博物館が所蔵する横浜港の検疫船原簿によると、一九三〇年、三一年、三六年、三七年と四回寄港している。この原簿は欠落年があるので、じっさいはそれ以上來航しているのではないか。

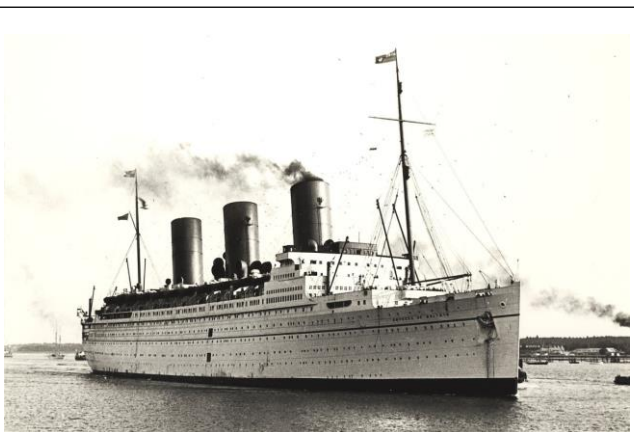
第二次大戦後はどうか。戦後はクイーン・エリザベス2 Queen Elizabeth 2 (略称QE2) が断然多い。

QE2も、日本に何度もやってきた。そして、日本人にカルチャーショックを与えるとともに、日本のクルーズ文化に少なからず影響をあたえた。

ところが、戦前もQE2なみの衝撃を日本人に与えた外国船がある。一九三一年に誕生したCP社のエンプレス・オブ・ブリテン Empress of Britain (四万二三四八トン) である。

この船は、冬季のクルーズを予定して新造された最初の北大西洋航路客船である。毎年、五月から十一月までは北大西洋航路に張りつき、大西洋の往来が減少する冬季には世界一周クルーズに出た。

そのための工夫もした。四つのスクリューを持ち、二四ノットで航海したが、クルーズのときには、外側の二つをはずしてスピードを落として走り、燃料コストの節減をはかった（注12）。このアイデアは、一九八〇年に北大西洋航路客船フランス France（六万六三四八トン）がクルーズ船ノルウェー Norway として復活したときに採用されている。



冬季のクルーズを予定して新造された最初の北大西洋航路客船
エンプレス・オブ・ブリテン

エンプレス・オブ・ブリテンの初来日は一九三二年二月末。前年四月に英国で誕生したばかりで、これが最初の世界一周クルーズであった。

ちょうど上海事変で日中両軍が衝突し、物情騒然としていたころだ。新聞では爆弾三勇士の偉功が大々的に報じられていた。日本寄港中の三月六日には、三井合名理事長の団琢磨が血盟団員に暗殺される事件がおこった。こうした血なまぐさい報道の脇に、「海上都市来る」という見出しで初来航を伝える記事が出ている。

三日午前八時西方の春を乗せて世界最大の観光船カナダ太平洋鉄道のエンプレス・オブ・ブリテン号（四二三〇〇トン）が横浜へ入港した。船体にぶち込んだ数百万のリベットに早春の光りを反射させながら。大栈橋の繋留場所一隻分をぶつこ抜いて長さ二町十間ばかりのどかい図体がながながと寝そべったブリテン号の恰好はどうしたつて汽船でない。まづ丸ビルを黄色に塗つてそれに大煙突を三本おつ立てて海に浮かしたと思へばいい（三月四日付

『東京日日新聞』夕刊

三本煙突、純白塗装のこの船の大きさに驚いた新聞記者の気持ち率が率直に表れていておもしろい。C P社の最大客船であった同船は、戦前の日本を訪れた最大客船でもあった。

日光で一泊するオプショナルツアー

エンプレス・オブ・ブリテンの最初の世界一周クルーズは、東回りであった。

一九三二年二月にニューヨークを出航。フンシャル、ジブラルタル、アルジェ、モンテカルロ、ナポリ、アテネ、ハイファ、ポートサイド、スエズ、ボンベイ、コロンボ、パダン（スマトラ）、バタビア、シンガポール、バンコク、マニラ、香港、上海、秦皇島、別府、神戸、横浜、ホノルル、ヒロ、サンフランシスコ、ロサンゼルス、バルボア（パナマ運河）、クリストバル、ハバナの二九港を訪れ、翌三年四月にニューヨークに帰着した。日数は一二八日間である。

船客は、米国人と英国人を中心に三六〇人。金持ちばかりだった。この船の船客定員は約一二〇〇人であるが、クルーズのときには、三分の一の四〇〇人以下におさえていた。ちなみに、世界一周のクルーズ料金は最低で二〇〇〇ドル。一日あたり一五ドル半である。

日本の寄港地は別府、神戸、横浜の三港。別府に一泊。神戸と横浜には各三泊した（注13）。

別府は沖がかり。関門海峡の連絡船一隻がチャーターされ、テンダーサービスにあたった。神戸では、一等車六両編成の特別列車が港の引込線に入り、京都と奈良への見物客をはこんだ。別府と神戸でのツアーの費用は、クルーズ料金にふくまれていた。

横浜では、日光で一泊するオプショナルツアーが企画された。定員は一〇〇人。費用は一人二五ドル。朝九時すぎに食堂車つきの特別列車で港を出発。午後三時に日光に着き（昼食は食堂車）、ホテルで夕食を楽しみ、一泊した。翌日は日光見物。昼食をホテルでとつたのち、午後三時まえにホテルを出発、特別列車に乗り、午後七時すぎに港にもどるという豪華なツアーである（夕食は船内）。

現代のクルーズ船は、朝入港して夜出航するのがふつうだ。したがって、オプショナルツアーも半日コー

ス、一日コースとあり、日帰りが多い。むかしのよう
に一泊のオプショナルツアーというのは少ない。費用
も、クルーズとは別料金になっている。

同船は、この年から一九三七年まで、毎年春に日本
を訪れた。翌三八年の世界一周クルーズでは、日中戦
争たけなわの日本と中国を避け、C P社の客船として
初めて豪州とニュージーランドに寄港している。とも
あれ、戦前の日本人に強烈な印象を残したという点で、
この船以上の外国客船はない。

エンプレス・オブ・ブリテンのように、冬季のクル
ーズ就航を視野に入れたデザインコンセプトはその後
スウェーデンやノルウェーの北大西洋航路客船に引き
継がれた。英国船では、キューナード社が第二次大戦後
まもなく建造したカロニア Caronia（二代、三万四一
八三トン）が、これを踏襲した。

カロニアはクルーズ船だが、クイーン・エリザベス、
クイーン・メリーの両姉妹がオーバーホールでドック
入りしたとき、その代替船として北大西洋航路に入れ
るように設計されていた。グリーン塗装の同船は、一
九五二年に初来日している。

豪勢だったフランスの世界一周

こうした戦前からのぜいたくな世界一周クルーズは、
フランスが一九七〇年代の初めにおこなった航海が最
後になった。

「ドゴールの遺産」といわれたこの超豪華客船が、ル
アブルから最初の世界一周クルーズに出航したのは
一九七二年早春だった。日数は九一日間で西回り。幅
が約三四メートルあるこの巨船は、パナマ運河が通れ
ないので南米の南端から太平洋に出た（注14）。

乗船者は一一〇〇人。金持ちばかりだった。荷物だ
けを置くために特別客室を確保した船客が五二人もい
た。航海の最大の売り物はなんといってもフランス料
理。一八〇人のコックが腕を振るい、メインディッシ
ュには同じ料理を二度出さなかったという。

香港に寄港したのは二月下旬。あの歴史的なニクソ
ン訪中と同時だった。寄港中、中国ツアーを申し込ん
だ船客の受け入れが話題になったが、中国側に拒絶さ
れている。

フランスは、北大西洋航路から撤退した一九七四年
にも世界一周に出ている。ルアブルを一月初めに

航し、西回りに航海した。このときは八五〇人が乗船。
その四分の一が億万長者だといわれた。香水王のコテ
イ夫人やチューインガムのリグレー一家といった人た
ちである。船客の多くは愛犬同伴だった。スペインの
画家サルバドル・ダリ (Salvador Dalí 1904-1988)
は、豹をつれて乗った。「蛇はこれまでも何回かお乗せ
しましたが、豹は初めて」とは、パーサー（事務長）
のコメントである（注15）。



世界一周クルーズで香港に寄港したフランス

この年、フランス政府は船主フレンチ・ラインへの
補助金打ち切りを発表。膨大な赤字を垂れ流すフラン
スはお払い箱になった。引導を渡したのは当時の財務
相ジスカールデスタン (Valéry Giscard d'Estaing)
である（注16）。この時点で、同船のちにクルーズ
船ノルウェーに変身し、大型クルーズ船時代のパイオ
ニアになるとは、だれが予想しただろうか。

クイーン・エリザベス2の世界一周

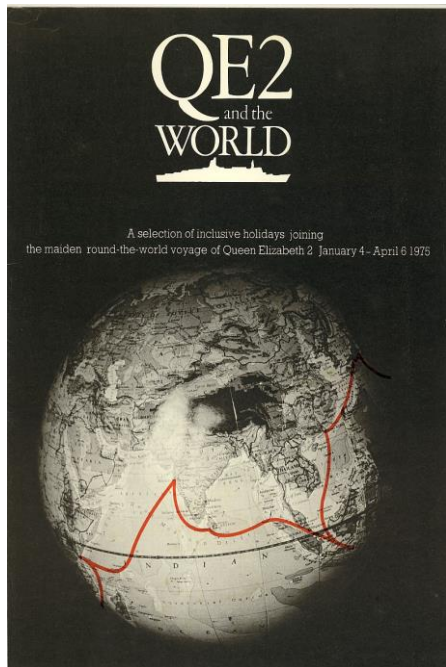
これまで世界一周クルーズを最も多くおこなった船
は、この本でたびたび登場するクイーン・エリザベス
2 (QE2) である。

QE2が最初の世界一周クルーズをおこなったの
は、完成して六年後の一九七五年である。それから四
半世紀以上、毎年春になると世界一周クルーズ、太平
洋一周クルーズといったロングクルーズに出た。その
途中たびたび日本に來航していることは、マスメディ
アをつうじてご承知のとおりである。

一九七五年の最初の世界一周クルーズは、一月にサウサンプトンを出航し、四月上旬に同港に帰着する九二日間の航海で、ルートは東回り。神戸と横浜に寄港。神戸には三月五日、横浜には同七日に入港した。船長は、同船のデビュー時に一等航海士だったモーティマー・ヘア (Mortimer Hehir) である。



QE2のヘア船長と握手する筆者



最初の世界一周クルーズのプロシュア

ッシユ (William Gish) が乗っていた。当時七八才。めったに姿を現さなかったが、一戸青年は客室が隣だったのでたびたび彼女と顔をあわせたという。途中、日付変更線を通過した日は記念ディナーで祝い、船長の署名入りの美しい通過証明書が船客全員に配られた。

船客数は約一四〇〇人。そのうち世界一周したのは約一〇〇〇人で、日本からは京都の不動産業者のY氏夫妻が乗船した。「船賃や準備などで一人一〇〇〇万円ほどかかりました」とY氏は新聞記者に述べている。

だが、じっさいの世界一周料金は邦貨で一五〇万円から一三〇〇万円。高いとはいえ仰天するほどの金額ではなく、英国人と米国人を主体に弁護士、医師、実業家ら多くの市井の金持ちが乗っていた。前年のフランスのクルーズとは、その点が異なっていた。

このQE2の航海を契機に、世界一周クルーズを企画する客船会社は、集客のターゲットを富裕層だけでなく中流層まで広げた。その意味でも七五年のQE2の世界一周は画期的なクルーズであった。

私事で恐縮だが、筆者はこの記念すべきQE2初の世界一周クルーズに横浜からホノルルまで乗船した。横浜からの日本人乗船者は九一人。作家の早乙女貢氏もいて、昼間からフォーマルの装いで船内を闊歩していたが、同乗者のほとんどは私のようなサラリーマンだった。その一人であるグラフィックデザイナーの一戸恒彦青年は、ダンス大会でみごと優勝した。

有名人名では無声映画時代からの名女優リリアン・ギ

筆者がいまでも印象にのこっているのは、客室担当の老ルームスチュワードである。アキタニアにも乗り組んだという背の高い英国人で、制服をきちつと着こなし、わかりやすい英語できめこまかなサービスをしてくれた。この時期のQE2には、往年の大西洋航路客船の伝統を継承するクルーが何人も乗り組んでいた。フォーマルナイトのディナーに出る時のことだ。客室にやってきたくだんの老スチュワードは、私のよそおいをたんねんにチェックし、レストランへ上がるエレベーターまで送ってくれた。英国の小説に出てくるバトラーをほうふつさせるサービスだった。

注

- (一) 『大西洋ブルーリボン史話』二五〇頁。
- (二) 同前二五一頁。
- (三) 同前一八五―一九〇頁。
- (四) ボンサー『北大西洋航路』第一巻四〇六頁。
- (五) マックス・ストーン・グラハム『北大西洋航路』一一六―八頁。
- (六) David Howarth & Stephen Howarth, *The Story of P & Q*, George Weidenfeld & Nicolson Ltd. London, 1986, p. 52.
- (七) 竹野弘之「北米におけるクルーズ産業の発展」第五

回 海事プレス社、雑誌『クルーズ』連載、一九九
九―二〇〇四年。以後、竹野「北米におけるクル
ーズ産業の発展」と記す。

- (8) John Maxtone-Graham, *Liners to the Sun*, Mac
Millan Publishing Co. Cassell & Co. New York 1985,
p. 124. 以後、マックスストーングラハム『陽光への
客船』と記す。

- (9) 竹野「北米におけるクルーズ産業の発展」第五回

- (10) マックスストーングラハム『陽光への客船』一二四
頁。

- (11) ラコニアの料金はJ・マックスストーングラハム『陽
光への客船』一二八頁に紹介されている。また、沼
田雷介氏が所蔵する次シーズン（一九三三年）のフ
ランコニアの世界一周クルーズ（二三日間）のば
あい、最多料金帯は四〇〇〇〜二〇〇〇ドルとなっ
ている。

- (12) 『豪華客船スピード競争の物語』一五六―八頁。

- (13) Canadian pacific, *Empress of Britain World
Cruise 1931-32*.

- (14) 英『フェアプレイ』一九七二年一月二七日号ほか
当時の新聞報道。

- (15) 一九七四年二月一八日付『朝日新聞』など当時の
新聞報道。

- (16) 山田廸生「アデューSSフランス―世界最大の豪
華客船引退顛末記」、『世界の艦船』一九七五年一月
号。

日本で最も知名度が高い外国船

日本で最も知名度が高い外国船は、といえば、それは、本書でもたびたび登場しているキューナード・ラインのクイーン・エリザベス2 (QE2) である。

豪華客船の代名詞となったQE2が初めて日本の港に麗姿を現したのは、前述のように、一九七五年の最初の世界一周クルーズのときである。大きさは六万六八五トン。当時、世界最大の客船だった。

このときの神戸と横浜の出入はいまでも語りぐさになっている。「貴婦人」をひと目みようと、二日間停泊した神戸では二〇万人、四日間滞在した横浜では五二万人が押しよせ、幕末の開港以来の出入となった。

マスメディアの過熱度もすごかった。新聞はQE2の初入港を大々的に報じ、「豪華」「豪華」の大活字が紙面でおどった。

第六話 クイーン・エリザベス2 (QE2)



1975年3月、初の世界一周クルーズで横浜に初入港したQE2

同船はその後、何回も来日した。日本企業にチャーターされ、横浜、東京、大阪を拠点にクルーズをおこない、フローティングホテルになったこともある。船旅文化人による紹介書、ピクトリアルブックもたくさん刊行された。結果として、同船は高級ブランド化した。そして、日本人が最もよく知り、最もよく乗る外国船になった。

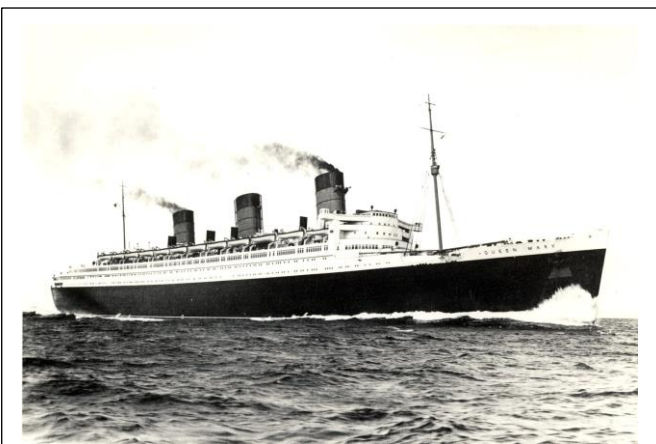
QE2ブランドが日本のクルーズ文化に与えた影響は大きかった。いいすぎかもしれないが、船旅の高

級志向、スノビズム化傾向などがそうであろう。日本では近年、邦船やピースボートの世界一周クルーズが人気だが、これも同船の影響によるものと筆者はみている。

海路と空路の利用客数が逆転

第二次大戦後、英国政府とキュナード・ラインが、新しい北大西洋航路客船について検討をはじめたのは一九五九年である。古くなってきたクイーン・メリーとクイーン・エリザベス Queen Elizabeth (八万三千七三トン) の代替船(当初の構想は二隻)を造ろうというのが発端であった。キュナードの会長がデニス・ベイツ大佐 (Colonel Denis Bates) の時代である。

政府の専門委員会の勧告により、この構想はQ3プロジェクトとして集約された。Q3とは二隻の先代クイーンを継承する船という意味だが、造るのは一隻つまり、クイーン・メリーの代替船を建造し、クイーン・エリザベスとペアを組んで、通年のウイークリーサービスをおこなおうという結論になった(注①)。



キュナード・ラインの北大西洋航路客船クイーン・メリー。
QE2は最初、同船の代替船として計画された

二隻体制でウイークリーサービスを維持するには、平均二八〇二九ノットというハイスピードが要求される。三隻体制のタイタニックの時代には、二二〇三ノットで可能だったが、二隻たそうはいかない。このためQ3は、七万五〇〇トン、航海速度二九・五ノットの大型高速船として計画された。スクリューは

四本。先代クイーン姉妹と同じ四軸推進とされた。



クイーン・エリザベス。QE2は当初、同船とペアを組んで北大西洋航路に就航する計画だった

ところが、ちょうどこのころ、世界の旅客往來の動脈である北大西洋航路で、たいへんなことがおきていた。大型ジェット旅客機の登場により、定期客船の旅客数が航空機の旅客数に追いぬかれたのだ。

海路と空路の利用客数が逆転したのは、一九五八年である。定期客船が年間九四万人だったのに対し、旅客機は一一九万人をかぞえた。交通革命が進行していたのである。

五八年は、米パンナム社が北大西洋路線に大型ジェット機のボーイング七〇七を投入した年である。IA TA (国際航空運送協会) のエコノミークラス新設により、格安の運賃が設けられたのも、この年であった。

翌五九年には、定期客船が八八万人に減ったのに対し、旅客機は一三七万人に激増。大西洋渡航客の六割が空路を利用するようになった(注②)。五九年というのは、Q3プロジェクトが始動した年であり、ホランド・アメリカ・ライン (Holland America Line 略称HAL) の大西洋航路客船ロッテルダム Rotterdam (三万八六四五トン) が登場した年でもある。日本にもたびたびやってきたあの五代目ロッテルダムだ。

航路環境の激変に対応するためHALは、ロッテルダムを北大西洋航路とクルーズの兼用船として建造した。大西洋横断のときには二クラス(二等とツーリスト)の定期客船になり、冬季には、ワンクラスのクルーズ船に早変わりさせたのである(注③)。



北大西洋航路とクルーズの兼用船として建造したHALの
5代目ロッテルダム

空路の利用者はその後もふえつづけ、**ロッテルダム**が世界一周クルーズに出た六一年には、渡航客の七割が空に消えていった。この年は、のちに**QE2**のライバルとなる**フランス**が竣工した年でもある。**フランス**の処女航海は、ルアーブル発着のカナリア諸島クルーズであった。



北大西洋航路の衰退期に登場した**フランス**

このころになると、有名船の**クイーン・メリー**でさえ、客足の落ちる冬季の北大西洋航路には、定員（約二〇〇〇人）の一割にもみえない航海がつづいた。わずか五〇人の船客で出航したこともあるという。僚船**クイーン・エリザベス**では、船内を歩いて五分、一〇分、まったく人影すらない幽霊船のような状態にまで

なった。六三年の春には、**クイーン**姉妹はニューヨークから初のカリブ海クルーズに出た。そして結局、**メリー**は六七年、**エリザベス**はその翌年に引退する。

元ジュエリーデザイナーが基本設計

こうした状況から、**Q3**プロジェクトは白紙にもどされた。白紙を決断したのは、新任会長のブロックルバンク卿（Sir John Brocklebank）である。貨物船舶部門のベテランで、執務中に急死したベイツ会長に代わって会社の指揮をとることになったのである。

新たに**Q4**プロジェクトが登場した。ブロックルバンク卿は、**Q4**を**ロッテルダム**と同様、クルーズにも使える北大西洋航路客船にするよう、技術陣に命じた。この**Q4**がすなわち**QE2**である。

ただし、プロジェクトの初期段階では、北大西洋航路が「主」で、クルーズは「従」であった。定期客船として就航するときには、旅客設備も、一等、キャビン、ツーリストの三クラス制を想定していた。

複数の設計チームが社内に編成された。全体を指揮したのは、キューナードの造船技師ダン・ワラス（Dan Wallace）である。先代**クイーン**姉妹が誕生したスコットランドのジョン・ブラウン造船所の製図技師出身で、二姉妹の建造にたずさわったのち、キューナードに入社した。外形を受け持ったのは、英国人デザイナーのジェームズ・ガードナー（James Gardner）である。**Q3**プロジェクトについての起用であった。

造船屋のワラスと異なり、ガードナーはなんと、元ジュエリーデザイナーである。のちに建築デザインに転じ、博覧会のようなビッグイベントのデザイナーとして名をあげた。航空機の内装も手がけている。**QE2**は美形の大型客船として人気が高いが、それを創造したのが、極小の造形美を求めるジュエリーデザイナー出身とは意外である。いっぽう、内装チームをまとめたのはデニス・レノン（Dennis Lennon）である。ホテルやレストランの内装設計で知られる英国人デザイナーで、かわったところではローマ歌劇場の内装改修を手がけている（注せ）。

このように、客船の基本設計を陸上建築物のデザイナーにゆだねるという方法は、**Q4**にはじまったことではない。むかしからあった。二〇世紀の初め、ハバクのパリンが**アメリカ**や**三巨船**を建造するにあたり、

内装設計をホテルデザイナーのメーウェにまかせた史実を思いおこしてほしい。

とはいえ、**バリンの三巨船**と**Q4**では時代がちがう。技術革新は広範囲にわたっており、造船関連の国際ルールもふえた。そのため設計全体をとりしきるワラスは、ジョン・ブラウン造船所の次席専務（技術担当）に助力をもとめ、ガードナーやレノンを支援する体制をつくった。

かくして一九六四年もおしつまった二月三〇日、キユナード会長のブロックルバンク卿とジョン・ブラウン会長のアバーコンウエー卿（Lord Aberconway）のあいだで**Q4**の発注契約書がとり交わされた。納期は一九六八年五月。船価は約二五四三万ポンドと発表された。キユナードは、契約船価の三割にあたる七八〇万ポンドを内部で調達し、七割にあたる一七六〇万ポンドをいくつかの銀行から借りた。ただし、一七六〇万ポンドについては、のちに政府から低利融資を受けることになった（注⑤）。

新船は進水までは**Q4**とよばれた。

これは余談であるが、竣工の六年後に筆者が乗ったころの**QE2**には、プロジェクト名にちなんだ**Q4ルーム**というナイトクラブがあり、船長主催の少人数のカクテルパーティーは、ここで開かれた。同船が八二年のフォークランド紛争で出撃したあと、この公室は手なおしされ、カジュアルな雰囲気クラブ・リドにかわっている。

パナマ運河を通過できる巨大客船

起工は翌六五年七月。クライド川沿いに立地するジョン・ブラウン造船所東工場の四番船台に最初のキール（竜骨）がすえられた。かつて、先代**クイーン**姉妹を建造したゆかりの船台である。進水は六七年九月。エリザベス女王（Elizabeth II）をゴッドマザー（名づけ親）にむかえて、盛大な式典が開催された。そしてこれ以後、**Q4**は正式に**クイーン・エリザベス2**（略称**QE2**）とよばれるようになった。

英国人デザイナーらが知恵をしぼって設計した**QE2**とはどんな船であろうか。

その最大の特長は、先代**クイーン**姉妹と異なり、パナマ運河を通過できることだ。北大西洋航路だけでなく、クルーズを想定した配慮にはかならない。そのた

め船体のサイズは、長さ二九四メートル、幅三二メートルの**パナマックス**（運河を通過できる最大サイズ）におさえられた。**QE2**が毎年のように世界一周クルーズに出られるのも、**パナマックス**のおかげである。こんにち、世界の大形クルーズ船の過半数はこのサイズになったが、同船はその原型である。



竣工時の**クイーン・エリザベス2**（**QE2**）

竣工時の大きさは六万五八六三トン。航海速度は二八・五ノット。エンジンは**Q3**計画と同じ蒸気タービンである。ただし、**Q3**は四軸推進の計画であったが、**QE2**は二軸推進とし、燃費の節約と機関室スペースの縮小がはかられた。

旅客定員は約二〇〇〇人。旅客設備では、客室の七五パーセントを舷窓がある海側客室としたことと、すべての客室にトイレとバスタブ（またはシャワー）をつけたことが注目された。これも先代**クイーン**姉妹と異なる点である。クルーズ船の居住設備には、ホテルなみの快適性が求められたからだ（注⑥）。

メインダイニングルームを上層甲板に設けたことも特筆される。新造時の**QE2**には、**グリルルーム**、**コロンビアレストラン**、**ブリタニアレストラン**の三つのダイニングルームがあった。これらは上層のアップパーデッキとクォーターデッキに配置されていた。食事を楽しみながら、大きな角窓をおして海景を眺めようというわけだ。

それまでは、客船のメインダイニングルームといえば、下層甲板の中央にあるのがふつうだった。揺れが少ないし、食材料の貯蔵室に近いからだ。QE2のばあいは、ギャレーごと上にある。大型船で揺れの心配がないし、リフトなど食材料の船内運搬手段が整備されたためである。

建造中も設計変更がおこなわれた

QE2は、Q3プロジェクトの挫折のときから、設計が何回も変更された。驚いたことに、設計変更は建造中もおこなわれた。同船は難産で、竣工がかなり遅れたが、理由の一つはこれにある。では、なぜ建造中も設計変更がおこなわれたのか。それは、北大西洋航路、もつといえ定期客船業の衰退が、造船、海運関係者の予想をはるかにこえていたからだ。

加えて、この時期のカリブ海ではすでに、現代の米国型クルーズへの胎動がはじまっていた。一九六〇〜七〇年代は、世界の客船界が定期客船からクルーズ船へ移行した時期である。QE2はその過渡期の船であり、たびたびの仕様変更がそのことを如実に示している。試行錯誤の時期でもあったのだ。

それはさておき、設計変更の直接のきっかけは、キユナードの会長がブロックルバンク卿からスモールピース卿 (Sir Basil Smallpeice) に代わったことにある。ブロックルバンク卿が体調をくずしたためで、交替時期は一九六五年一月。つまり、エリザベス女王をむかえた進水式のときには、スモールピース卿が会長だった (注3)。

スモールピース卿は、チャレンジ精神にみちた経営者だった。そして、クルーズの将来に大きな期待をかけていた。彼はQ4プロジェクトによるデザインコンセプトを否定し、QE2をクルーズ主体の客船にするよう指示した。数年前、新任のブロックルバンク卿がQ3プロジェクトを白紙にもどしたように。

QE2は別コンセプトによる船に変更された。世界の海をクルーズする「浮かぶリゾートホテル」に改められた。クルーズが「主」で、北大西洋航路は「従」の兼用客船になった。一等、キャビン、ツーリストの三クラス制も否定され、基本的には、どの公室もオープンのワンクラスになった。スモールピース卿は、こういっている (注4)。

旅客設備のクラス分けは、古い階級社会のなごりだ。こんなものは時代遅れだ。船客全員が、船内のどこにでも歩いていけるようにするべきだ。

結論として、旅客設備のクラス制は、北大西洋航路に就航するときだけ採用されることになった。ただし、三クラス制ではなく、一等、ツーリストの二クラス制に改められた。この結果、船内の公室エリアを中心に、全面的な修正が加えられた。この方針変更によって生じたキユナードの技術陣と造船所の苦労は、なみたいていではなかった。すでに船体は完成し、旅客設備の機装もかなり進んでいたからだ。



一等ラウンジとして計画されたクイーンズルーム



2層吹き抜け構造の大ラウンジ、ダブルルーム

たとえば、三クラス制を想定したメインラウンジは、どうしたらいいのか。クォーターデッキの一等用のク

イーンズルームは残すとしても、アッパーデッキとクォーターデッキに別々に設けられたキャビンクラス、ツーリストクラスのラウンジは、このままでは使えないだろう。ラウンジだけでなく、全船客がすべての公室を使えるよう、船内レイアウトを手直しする必要があった（注9）。

二つの甲板に別々に設けられていたキャビンクラス、ツーリストクラスのラウンジは、合体して吹き抜け構造とし、二層を階段でむすぶ大ラウンジに改められた。壮大なダブルルームがこれである。この困難な仕事に取り組んだのは、豪州出身のジョン・バネンバーグ（John Bannenberg 1929-2002）だ。のちに大型ヨットの設計で知られるこの有名デザイナーについては、現代クルーズ船も手がけており、後述する（注10）。

デビューの前にエリザベス女王が訪船

かくして一九六九年四月、QEE2は最初の予定より一年ちかく遅れて完成した。船価は、最終的には約二九〇〇万ポンドまでふくれ上がった。ジョン・ブラウン造船所はこのとき、アッパー・クライド・シッピビルダーズ社（略称UCS）と社名が変わっていた。

UCSは、労働党政府の肝いりで、クライド川沿いの老舗造船所が整理統合してできた複合会社である。一九世紀前半から二〇世紀前半にかけて世界をリードした英国造船業はすでに、斜陽劇の最終段階にあった。結局、QEE2は、英国で建造された最後の大型客船となったのである。

誕生の地からサウサンプトンに回航されたQEE2は、カナリア諸島へのミニクルーズに就航。五月二日、ニューヨークへ向け処女航海についた。航海の指揮をとったのは、先代クイーン姉妹の船長をつとめたベテラン船長ウィリアム・ウォリック（William Warwick）。三五年後の二〇〇四年一月にデビューしたクイーン・メリー2（QM2）の初代船長ロナルド・ウォリック（Ronald Warwick）の父親である。

処女航海にあたって、エリザベス女王が夫君エジンバラ公とともに、サウサンプトンで出航を待つQEE2を訪れた。そしてウォリック船長ら上級士官の案内で、操舵室や公室エリアを視察した。

クイーンズルームでは、自分のブロンズ胸像を鑑賞になった。その胸像は、旧ユーゴ出身の彫刻家オスカ

ー・ネモン（Oscar Nemon）の作品である。むろん、女王ご自身がモデルになってネモンの前にすわったわけだ。頭部がなかなか自然のかたちにならず、女王が数回ポーズをかえられ、結局、横向きの顔で仕上げた話などもされた。ネモンは、チャーチルやアイゼンハワーの彫像も制作している。



クイーンズルームに置かれた
エリザベス女王のブロンズ胸像

昼食も船内でとられた。使われたレストランは、クォーターデッキのグリルルームである。メインディッシュは冷製サーモン。これに六二年もののモンラシェ白ワインが供されたと英国の史書にある（注11）。

新造時は、女王が食事をされたグリルルームが船内で最高級のレストランであった。その後、七二年の改装のとき、ボートデッキのナイトクラブを模様替えしてクイーンズグリルが設けられ、これが最高級のレストランになった。上層のスポーツデッキにペントハウススイートが増設されたときのことだ。したがって、七五年に初来日したときのQEE2は、竣工時とは若干変わったすがたになっていた。

二〇年の延命工事をドイツで受ける

QEE2は長いあいだ、世界のトップクラスのクルーズ船として活躍した。そして、そのときどきのマーケット事情や旅客動向に合わせて改装もおこなった。一九八二年にフォークランド紛争が起きて軍隊輸送船として出撃したときには、Q4ルーム後方のプール上にヘリコプター甲板を仮設するなどの手直しがされた。

こんなにたびたび改装された船もめずらしい。だが、そのわりに外形の線がくずれず、あいかわらず美形をたもってきたのは、新造時のすがたを造形したガードナーのデザインがすぐれているからだ。まさに、老いても美しい貴婦人である。

船齢が二〇年に近づいた八六年から八七年にかけてドイツ、ブレーメルハーフェンの造船所ロイドヴェルフト (Lloydwerft) でおこなわれた大改装は、そのなかでも最も規模が大きなものであった。これにより **QE2** は二〇年の延命が約束された (注①)。

キューナードは工事発注にさきだち、二年半かけてフイジビリティスタデイ (可能性調査) をおこなった。調査の前提として、巡航スピードは二八・五ノットとされた。一九八〇年に改装されたノルウェー (前フランス) のように、減速して燃費節減をはかる選択肢はなかった。カリブ海専用のノルウェーと異なり、**QE2** は大西洋横断航海や世界一周クルーズなど、広大な海域のクルーズに就航していたからである。

二八・五ノットは、大西洋航路客船の標準スピードである。このはやさなら五日で大西洋を横断できるし、同じスピードの僚船があれば、二隻体制によるウイークリーサービスも可能である。じつさい、**QE2** はデビューしたころ、フレンチ・ラインのフランスとジョイントスケジュールを組み、ウイークリーサービスをおこなっていた。



ドイツでおこなわれた改装工事

この改装で最も注目されたのは、推進システムを蒸気タービンからディーゼル電気推進 (ディーゼルエレクトリック) にかえたことである。それまでのタービン機関を撤去し、ディーゼル発電機と推進用モーターを搭載した。人間でいえば臓器移植に匹敵する大手術である。この結果、二八・五ノット時の一日あたりの燃料消費量は、五五〇トンから三七〇トンに減った。

ディーゼル直結方式も検討されたが、大出力にともなうノイズとバイブレーションが心配だった。それにまた、空調設備と旅客施設の電力需要増をささえる必要があった。たびたびの改装で、旅客設備が拡充されていたからだ。ぼう大な生活用電気量に対応するには、ディーゼル電気推進がシステムとして最もすぐれてい

たのである。こんにちでは、大型クルーズ船のほとんどはディーゼル電気推進である。大々的に導入がはじまったのは一九九〇年代からで、**QE2** の主機換装はそのきかげとなった。

QE2 の大手術が成功したのは一九八七年。二〇年の延命ということだから、二〇〇七年がその期限になる。その予定どおり、**QE2** は二〇〇八年に引退。アラブ首長国連邦の企業に売却され、ドバイでホテルシッブに変身することになった。ところが、この年の秋のリーマンショックに端を発した世界大不況のあおりを受けて計画は挫折。二〇〇八年一月にドバイに到着した同船のその後の消息は明らかでない。



改装後のQE2。横浜港で撮影

ともあれ、**QE2** は今後の長きにわたって、未ながく記憶されるにちがいない。客船の世界が定期客船からクルーズ船になった過渡期を代表する船として、である。

注

- (1) Neil Potter & Jack Frost, *Queen Elizabeth 2, QE2 - The Authorised Story*, George G. Harrap & Co. London, 1969, pp. 17-19. 以後、ポッター&フロスト『クイーン・エリザベス2 QE2』と記す。および『豪華客船スピード競争の物語』一二七・九頁。
- (2) ポッター&フロスト『クイーン・エリザベス2 Q

- E2』一九頁。
- (3) William H. Miller, *SS Rotterdam of 1959*, Liner Books, Lisbon, 1997, p.11. 以後、同書『SSロッテルダム』と記す。
- (4) ポッター&フロスト『クイーン・エリザベス2 Q E2』八六―九一頁および Ronald Warwick & William Flayhart, *QE2*, W. W. Norton & Co. New York, 1985, pp.49-51. (以後、ウォリック&フレイハート『QE2』と記す)。およびドーンソン『クルーズ船・デザインの発展』七四頁。
- (5) ポッター&フロスト『クイーン・エリザベス2 Q E2』三六―三七頁。
- (6) ポッター&フロスト『クイーン・エリザベス2 Q E2』八九頁およびデニス・グリフィス、栗田亨訳『豪華客船スピード競争の物語』二二九頁。
- (7) ポッター&フロスト『クイーン・エリザベス2 Q E2』二二六―二七頁。
- (8) 同前。
- (9) 山田勉生「QE2とはどういう船か」(『客船クイーンエリザベス2と横浜港の三〇年』横浜マリタイムミュージアム、二〇〇六年九月)二〇―二一頁。
- (10) ポッター&フロスト『クイーン・エリザベス2 Q E2』一四〇―一頁。
- (11) ウォリック&フレイハート『QE2』五九頁。
- (12) QE2の大改装については、Lloyd Werft, *The QE2 Refit - Rebirth of a Queen*, 1987. およびデニス・グリフィス、栗田亨訳『豪華客船スピード競争の物語』二二二―二五頁を参照した。

アリソンとクロスターの出会い

QEE2が英国で建造中のころ、大西洋をへだてた米フロリダ州のマイアミでは、それまでとまったく違うコンセプトのクルーズが生まれていた。現代につながるクルーズ、すなわち万人が楽しめる米国型クルーズの誕生である。

二人の企業家がこの新しいビジネスを構想し、共同でその事業化に取り組んだ。米国人のテッド・アリソン (Ted Arison) と、のちに彼のライバルとなるノルウェー人のクヌート・クロスター (Knut Kloster) である。二人はどんな人物か。

まずテッド・アリソン。巨大産業に成長した現代のクルーズビジネスを創始したことから、「現代クルーズ産業の父」とよばれている人物である。

ユダヤ系。一九二四年にイスラエル建国前のテルアビブに生まれた。父も海運経営者だった。ベイルートのアメリカン大学で勉強していたときに第二次大戦が始まり、英国陸軍のユダヤ人旅団に加わってイタリア、ドイツを転戦、淮尉にまで昇進した。

大戦後、家業の海運業に復帰。一九四八年にイスラエル独立戦争が起きるとまた血が騒ぎ、陸軍中佐として英国と戦った。建国後も家業に奔走していたが、業績不振のため事業を断念。一九五四年に妻子をひきつれて米国に移住し、航空貨物のベンチャーを立ち上げて成功した(注二)。



米国型クルーズ産業の父
テッド・アリソン

いっぽうのクロスターは、オスロの海運ファミリーの三代目。一九二九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もちぬしであったことは、現代クルーズ船のデザインに少なからず影響をあたえた(注三)。

いまでは伝説となったアリソンとクロスターの出会い

いは一九六六年のことだ。

そのころクロスターは、新造クルーズフェリー、サンワード Sunward (八六六トン) の使い道がなくて困っていた。いっぽうアリソンは、チャーター船を使ってバハマ・クルーズをはじめていたが、船主が倒産して返船をよぎなくされ、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。新造船を持つているが、航路がないクロスター。二人の呼吸はぴったり合った。

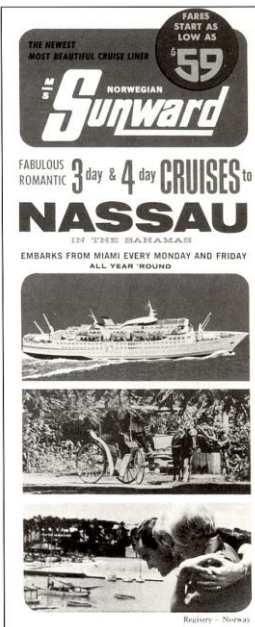


ノルウェーの海運人
クヌート・クロスター

一九六六年一月、アリソンはクロスターに電話をかけ、サンワードをチャーターできないか打診した。クロスターは承知し、サンワードの運航をやり手のアリソンにゆだねた。アリソンのこの電話によって、現代の米国型クルーズの幕が切って落とされた(注3)。

ノルウェー・リネ・カリビアン・ライン

こうして一九六六年も押しつまった二月一九日、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ビジネスがはじまった。マイアミを金曜(三泊)と月曜(四泊)に出航し、バハマに寄港するショートクルーズである。



サンワードのプロシユア

乗船料金は五九ドル(三泊)から。破格の値段だった。一泊あたりわずか二〇ドルである。二人の事業は

まもなく、ノルウェー・リネ・カリビアン・ライン (Norwegian Caribbean Lines 略称NCL) の事業としておこなわれるようになった(注4)。

NCLは運航会社(クルーズオペレーター)である。オーナーではない。こんにちでは、客船会社といえ、こうしたクルーズ船の運航会社をさしている。

事業は成功。六八〇七一年にかけて一万六〇〇〇トン型の新造船三隻がドイツとイタリアで建造され、カリブ海に登場した。第一世代の現代クルーズ船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 の三姉妹である。



NCLの新造クルーズ船3姉妹の第1船、スターワード

客船業は労働集約型の事業である。陸上、海上ともに、多くの労働力を必要とする。だから、マイアミを本拠地とするNCLには、多くの人材が集まった。

彼らを指揮したのは、むろんテッド・アリソンである。後年、彼らのなから、米国型の現代クルーズ産業をリードするすぐれた経営者が何人も生まれた。後述するテッドの息子ミッキー・アリソン (Mickey Arison) もその一人である。ミッキーは創業時のNCL客船で働いていた。陸上勤務の経験もある。

順風満帆に思われたが、好事魔多し。カネの配分問題でつまづいた。NCLに入ってくる予約金の処理方法でアリソンとクロスターは対立し、法廷で争った。結局、二人の協力関係は七一年いっぱいで解消された。独立を決意したアリソンは翌年、カーニバル・クルーズ・ラインを立ち上げる(注5)。

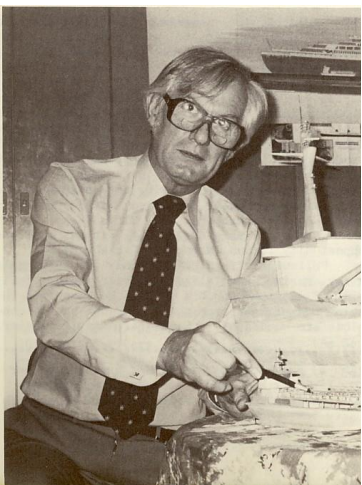
新コンセプトのクルーズ船が登場

NCIがはじめた現代のクルーズと、戦前からの従来型クルーズとは、いったいどこがちがうのか。

ワンクラス。定期クルーズ。いくつかのキーワードが思い浮かぶが、ひとことではいえず、一般庶民を対象とした豪華な船旅、これが現代のクルーズである。

ひとにぎりの富裕層対象から、多数の中流層対象へ。何万人単位のニッチマーケットから、何十万、何百万人単位のマスマーケットへ。世界一周クルーズに代表されるロングクルーズから、三〇七泊のショートクルーズへ。発着曜日と発着港が航海ごとにことなる不定期クルーズから、定曜日に同一母港を発着する定期クルーズへ。

こういったちがいはすべて、現代のクルーズのコンセプトからきている。むしろ、船もこれを前提に造られている。NCIのスターワード級はこの新コンセプトによって建造された世界最初のクルーズ船である。基本デザインを担当したのは、サンワードを設計したデンマークのクヌード・E・ハンセン社 (Knud E. Hansen A/S) のT・ワンドボルク (Tage Wandborg) である。クロススターと親交があつく、のちに巨船ノルウエーの改装デザインを手がける(注⑥)。



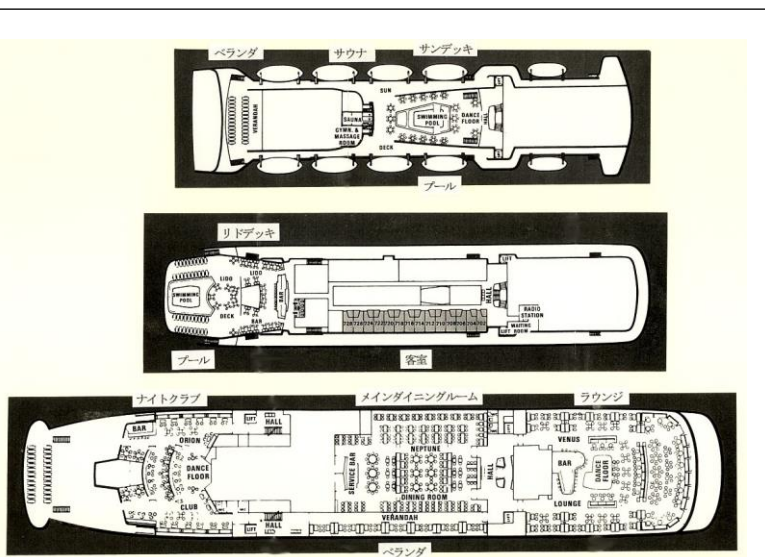
デンマークのデザイナー
ワンドボルク

スターワード級は、船型が小さいことを除けば、こんにちのクルーズ船の設備機能をすべて備えていた。後述するソング・オブ・ノルウェー級などとともに、現代クルーズ船のルーツとなった船である。

いまでは常識となった現代クルーズ船の特長を、以下、紹介するとしてよう。

一〇三等の等級差をなくし、全船一等のワンクラスとしたこと。客室は二人部屋を基本とし、シャワー(またはバスタブ)、トイレ、クロゼットをつけるなど居住

性の向上をはかったこと。この結果、乗船料金のちがいは、陸上のホテルと同様、客室カテゴリーの格差によるものだけになった。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はかられた。



スターワードの広大で多様な公室エリア

客室カテゴリー間の料金差も小さい。従来型のクルーズ船は、等級差がある定期客船を転用したので、客室居住性のグレード差が大きかった。たとえば、NCIの開業時代、同じマイアミ発着のバハマ・クルーズに就航したライバル船バハマ・スター Bahama Star(七一一四トン)には、ほとんどの客室にトイレ、シャワーがないうえ、一室六〜八人の内側客室があった。居住性にすぐれた新デザインのNCI客船が、こうした従来型のライバル船を駆逐していったのは当然のことであった。

サンシャインいっぱいのリドデッキ

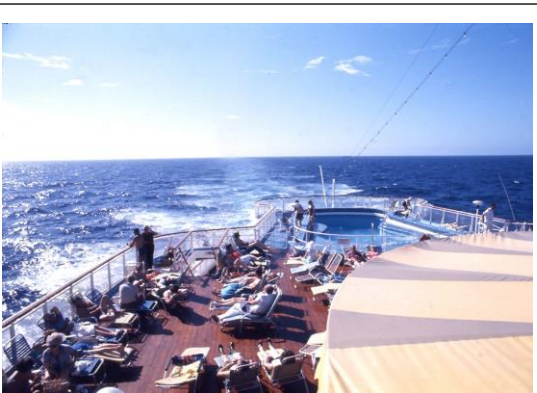
もう一つ大きな特長は、広大で多様な公室エリアを設けたことである。

さまざまなライフスタイルを持つ船客に対応するには、ショー、映画、ゲーム、ダンス、ディスコ、バー、カジノなど、さまざまなエンターテイメントを提供する必要がある。そうしないと客は乗ってくれない。

免税店をふくむショッピングアーケードも必要である。ショッピング好きの女性客に対応しなくてはいけない。むろんスターワード級には、これがあつた。

船体上部のオープンデッキに海浜リゾートふうの広いリドデッキを配置したのも、同じ目的からである。サンシャインがいったいにふりそぐこのエリアには水泳プールはむろんのこと、デッキチェア、サウナ、バーなどがある。最近のクルーズ船には、カジュアルレストランも設けられている。カリブ海あたりでは、船客の多くは、日がな一日をリドデッキですごす。

リド(Lido)はイタリア語で海岸とか島をさしているが、客船のリドエリアやリドデッキは、ベネチアの高級保養地リド島からきている。ちなみに、本格的なリドデッキを設けた最初の船は、一九三〇年代のイタリアの北大西洋航路客船レックスとコンテ・ディ・サボイアである(注2)。



スターワード型の第2船スカイワードのリドデッキ

むかしの北大西洋航路客船は、リドデッキが船尾寄りにあり、スペースがせまかった。中央機関型なので、船体上部のオープンデッキ中央に煙突があり、十分なリドスペースがとれなかったからだ。

せまいのはリドデッキだけではない。煙突下の各デッキの中央部にエンジンケーシング(機関室囲壁)があるので、公室や客室の配置も大きな制約を受けた。これを解消するには、エンジンルームを船尾寄りに置く船尾機関型を採用するしかない。

こうしたことから、スターワード級の基本設計に取り組んだワンドボルクは、クルーズフェリー、サンワードで採用した船尾機関型をこの三隻にも導入した

(スターワードには当初カーデッキがあつた)。この結果、各デッキともゆつたりとした公室と客室配置が可能になり、上部のオープンデッキ中央には、広いリドデッキを設けることができた。

船尾機関型の導入は、米国型クルーズの発展につながる大着想であつた(先行して導入したクルーズ船が二、三隻あつたが)。これ以後、現代クルーズ船のほとんどはこの船型を採用している。船型デザイン分野で、ワンドボルクが果たした役割はじつに大きかった。

全船ワンクラスが基本コンセプト

かくしてスターワードは一九六八年二月、マイアミを毎週土曜に発着する西カリブ海クルーズ(ジャマイカ方面)に就航した。海の向こうの英国でQE2が登場する半年前のことである。

定曜日に同一母港を発着する通年の定期クルーズは、前述のように、米国型現代クルーズのポリシーの一つである。効率的な定期クルーズをおこなうことで、運航費、営業費などのコストダウンがはかられ、結果として、低廉な乗船料金の設定が可能になった。

第二船スカイワードの就航は七〇年一月。同じく毎週土曜発着の東カリブ海クルーズ(セントトーマス方面)であつた。第三船サウスワードのデビューは七一年の末。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一泊クルーズである。これら三つのクルーズに、サンワードのバハマ・クルーズを加えた四つが、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。スターワードの七泊クルーズ(オンシーズン)を例にとると、最高料金のスイート客室が七五〇ドル、最低料金の内側客室が二六〇ドル。なんと安いことか。しかも、客室は均質化され、上下の料金差は三倍にみえない。

航空機のように、ファースト、ビジネス、エコノミーといったクラスわけもない。米国型クルーズのコンセプトの一つは、全船ワンクラスということである。だから、メインダイニングルームの食事にも格差はない。リドデッキも公室も共用。船客はどの公室も自由に利用できるのである。

QE2をデザインしたとき、キューナード会長のスモールピース卿が「船客全員が、船内のどこにでも歩いていけるようにするべきだ」といったことを思いおこ

してほしい。現代の船旅が欧米でメジャーになったのは、コンセプトがすぐれていたからだ。

こうした公室と客室の変革により、現代クルーズ船の船内配置はきわめてシンプルなものになった。むかしのように、船内で迷子になることも少なくなった。等級差がある定期客船では、船内はふくざつに入り組んでおり、まるで迷宮のようであった。

現在、日本の文化人の一部（作家の内田康夫氏ほか）に、「航空機のように、クルーズ船に等級差を導入せよ」といった意見があるのは残念なことだ。

しかし、交通機関である定期客船や航空機のように等級差を設けたら、クルーズを楽しむ人は減少するにちがいない。全船ワンクラスというコンセプトが、現代の米国型クルーズを一般庶民の大レジャーにした要因の一つであることを忘れてはならない。

フライ&クルーズのはじまり

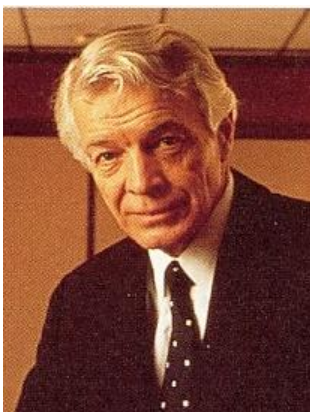
テッド・アリソン、クヌート・クロスターとならぶ重要人物がもう一人いる。

ロイヤル・カリビアン・クルーズ・ライン (Royal Caribbean Cruise Line 略称 RCL) の創業者エドウィン・ステファン (Edwin Stephan) である。一九九六年まで同社の社長をつとめ、二〇〇三年に七二歳で引退するまで役員をしていた。

米ウイスコンシン州の生まれ。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、一九六〇年代に入ってからだ。振り出しはマイアミのヤーマス・スチームシップ社 (Yarmouth Steamship Co.) である。ゼネラルマネージャーとしてバハマ・クルーズの実務をかさねたのち、別会社に転じ、カリブ海クルーズのノウハウを得た。

六五年には、八八人が死亡したヤーマス・カースル Yarmouth Castle (五〇〇一トン、一九二七年建造) の炎上沈没に遭遇し、老朽船の恐ろしさを知った。後年の「新造船信仰」とでもいふべきステファンのポリシ―は、この大惨事への反省が原点になっている (注8)。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。既存二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。そうみていた。

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社とは、わけがちがう。だから彼は、創業時からフライ&クルーズによる船旅パターンを視野に入れていた。



RCCL を創業したステファン

フライ&クルーズとは、航空機とクルーズをセットにしたパッケージ式の旅行商品のことである。船客が最寄りの空港を発着するときから、船に乗り、最寄り空港に帰着するまで、いつさいの面倒をみようというシステムで、エア／シーともいう。これを円滑におこなうには、航空・旅行会社と提携することが不可欠になる。広大な北米大陸でクルーズレジャーを定着させるには、フライ&クルーズをなんとしても導入する必要があった。

いっぽう船客から見れば、搭乗空港にチェックインしたときから船旅がはじまっているようなものだ。ス―ツケースを空港カウンタ―から船の客室まで直送するサービスも導入された。船旅は衣装がふえがちだ。いきおいス―ツケースも大きくなり、数も多くなるから、このシステムはありがたかった。

ロイヤル・カリビアン・クルーズ・ライン

ステファンは事業の青写真を持っていた。しかし、カネがなかった。出資者もいなかった。やむなく彼は、出資者さがしの旅に出た。目的地はノルウェーだった。I・M・スカウゲン (I. M. Skaugen)、アンダース・ヴィルヘルムセン (Anders Wilhelmsen)、ゴタース・ラーセン (Gottas Larsen) の三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ファミリー経営の船会社、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―ティリティーズの系列会社である。いずれもノルウェー系の企業である (注9)。

一九六九年一月、ロイヤル・カリビアン・クルーズ・ラインがマイアミに誕生した。老舗の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を担当。ゴタース・ラーセンは出資主体だった。「ロイヤル・カリビアン」の社名決定には論議があった。「ロイヤル」がついたのは、ハイレベルのサービスを連想するからで、ステファンの意見によるものだ(注10)。

新感覚のクルーズ船がフィンランドのヴァルチーラ造船所 (Wartsila, Helsinki) に発注された。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・バイキング Sun Viking。一万八〇〇〇トン型。NCLのスターワード級とともに、第一世代のクルーズ船として有名な三姉妹だ。



マイアミにおけるソング・オブ・ノルウェー級3姉妹

新造船プロジェクトを指揮したのは、RCCLのマーティン・ハレン (Martin Hallen) である。スカウゲンからきた船舶デザイナーで、以後、長年にわたってRCCL客船の船主デザインの作成にたずさわった。ハレンは、新造船の外形と旅客設備のデザインをそれぞれ、ノルウェーのゲア・グルング (Geir Grung) とデンマークのモーゲンス・ハンメル (Morgens Hammer) にゆだねた。そして、造船所の技術チームとも検討をかさね、基本設計図を仕上げた(注11)。

バイキング・クラウン・ラウンジ

外形を担当したグルングの愉快さは、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。煙突後部の展望ラウンジ、バイキング・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。一九六二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だった。グルングはこのアイデアを採用し、バイキング・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、オーナーのシガード・スカウゲン (Sigurd Skaugen) がノートに描いた悪戯描きをもとに、デザイナーが造形化したものだ(注12)。



ソング・オブ・ノルウェー級の
バイキング・クラウン・ラウンジ

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すがたも美しくあるべきだと考えて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、水平方向からだとは異様に見えることがあるが、航空写真だとバランスがとれて美しい。審美基準は時代とともに変わるのである。いままで見たこともない客船が誕生した。船籍はノルウェー。士官もノルウェー人で、クルーは欧州人が主体。サービス部門のクルーは中米・カリブ系が多かった。

かくして七〇年一月、第一船ソング・オブ・ノルウェーがマイアミを毎週土曜に発着する通年のカリブ海クルーズに張りついた。寄港地はナッソー、サンファン、セントトーマス。乗船料金は二九〇〜五六五ドル(七泊、オンシーズン)であった。七一年にはノルディック・プリンス、七二年にはサン・バイキングも完成し、南カリブ海まで南下する一四泊クルーズに就航した。いずれもマイアミ発着である。

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。客室稼働率は一〇〇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。



ソング・オブ・ノルウェー級のプロシユア

一ドルから出発したカーニバル王国

一九七一年いっぱいまでクヌート・クロスターとの協力関係を解消したデッド・アリソンは、その後どうなったであろうか。アリソンは、年が明けると、古い友人が経営するボストンの旅行会社AITS (American International Travel Service) の支援を得てカーニバル・クルーズ・ライン (Carnival Cruise Lines 略称CCL) を設立した。アリソンが手塩にかけて育てた有能な部下たちが行動をとみにした。

社名の「カーニバル」は、AITSが販売するパツクツアのトレードネームからとられた。船の購入資金もAITSが持った。創業第一船は、一万八〇〇〇トンの中古船マルディ・グラ Mardi Gras (謝肉祭の最終日)。もとCPL社の北大西洋航路客船である。

社旗と煙突マークは、ほとんどCPL社のコピーだった。マルディ・グラを受けとったとき、スタッフは同船をみて「ちよつと変えれば使える」と思ったそうだ。「C」の曲線部分を広げ、色彩を変えたとCCLの意匠になる。社名のイニシアルがどちらも「C」だから違和感はなかった(注13)。

七二年三月十一日、マルディ・グラはマイアミを出航。七泊の東カリブ海クルーズに就いた。土曜に母港を発着する定期クルーズがはじまった。電光石火の開業だった。借金まみれで開業したアリソンとしては、船をすぐに稼働させて現金収入を得る必要があった。

「アリソンはデビュークルーズの船中で、ラウンジやバーのレジから現金を集めてまわり、サンファンで支払う燃料油の補給代金の足しにしていた」。

のちにCCLの社長になるロバート・ディッキンソン (Robert Dickinson) はそう語っている(注14)。



CCLの7万トン級エクスタシーの煙突



CCLの創業第1船マルディ・グラ

業績は不振をきわめた。準備不足で経営戦略なしにはじめたのが悪かった。

二年間で五〇〇万ドルの赤字になった。頼みのAITSは手を引き、マルディ・グラをアリソンに売却した。船価はたったの一ドル。のちにアメリカンドリームの典型例となったカーニバル王国は、この一ドルから出発したのである。七四年のことだった(注15)。

「ファンシシップ」を掲げて大ブレイク

アリソンは新たにマーケティングチームを編成した。

失敗はもう許されなかった。これまでの船旅のイメージを根底から変えるコンセプトが必要だった。

かくして若年層を対象に、船上と寄港地で昼も夜も徹底的に遊んでもらおうというコンセプト、ファンシップ（愉快な船）が着想された。現代につながるカジュアルクルーズの誕生である。こんにちの米欧クルーズでみられる船内イベントやエンターテイメントの原型の多くは、このときに出現している。

さまざまな販売計画が立てられ、多くの旅行会社が必要を支援した。テレビではファンシップのCMが流された。フライ&クルーズも導入され、北米のマスマーケット形成の原動力となった（注16）。

マルディ・グラは大ブレイクした。若者を中心に旅客が急増し、翌七五年の消席率（二客室二人定員で計算）は一〇〇パーセントを超えた。一客室を三〜四人で利用する船客がふえた。業績向上を背景に、第二船カーニバル Carnivale（一万八九五二トン）が就航した。この船も、前身はCPの北大西洋航路客船である。のちにこの船は、日本のNGO団体ピースボートの世界一周クルーズ船、ザ・トップアズ The Topaz となる。ちなみに、ファンシップを掲げたのはCCLが最初ではない。バハマ・クルーズを経営していたヤーマス・スチームシップ社がすでに、これをキャッチフレーズにしていた。RCCLの創業者ステファンがゼネラルマネージャーをしていたあの会社である。

ところが、前述のように六五年、ヤーマス・カースルが炎上沈没して多数が死亡。ファンシップ像は大きく傷ついた。CCLはこれを復活させ、ファンシップに新しいイメージを吹き込んだのである。

CCLの事業はその後、テッドの息子ミッキー・アリソンに引き継がれた。ミッキーは、父親に似て積極性と攻撃性にみちた経営者である。彼は、CCLの事業を拡大するいっぽう、欧州、北米の有力なクルーズ船会社を買収して勢力を拡大、世界のクルーズ業界を席巻するカーニバル王国を築き上げた。これについては、またあとでくわしく述べることとしたい。

注

- (1) Brian J. Cudahy, *The Cruise Ship Phenomenon in North America*, Cornell Maritime Press Maryland,

2001, p. 39. (以後、クダヒー『北米におけるクルーズ船の実態』と記す) および山田迪生「カーニバル・クルーズ・ライン」『世界の艦船』二〇〇三年一月号、海人社。

(2) クダヒー『北米におけるクルーズ船の実態』三八頁。

(3) Peter T. Eisele, *Viking Visionaries, Steamboat B11, Summer 1970*, Steamship Historical Society of America Inc.

(4) クダヒー『北米におけるクルーズ船の実態』

(5) 同前四二頁および「クロスターとアリソンの斗い」(クルーズ産業研究会『豪華客船の旅』港灣都市情報サービス、一九八九年) 六一頁。

(6) ドーソン『クルーズ船・デザインの開発』八四・八頁。なお「Wandborg」のカタカナ表記は英語式によった。

(7) マックス・ストーン・グラハム『北大西洋航路』二五八頁。

(8) J. Maxtone Graham & Bard Kolltweit, *Under Crown and Anchor - Royal Caribbean Cruise Line, The First Twenty Five Years, 1970-1995*, Royal Caribbean Cruise Ltd. 1995, pp. 20-3. 以後『王冠と錨の物語』と記す。

(9) クダヒー『北米におけるクルーズ船の実態』六一・二頁。

(10) 『王冠と錨の物語』四八頁。

(11) ドーソン『クルーズ船・デザインの発展』八八・九〇頁。

(12) 同前。

(13) クダヒー『北米におけるクルーズ船の実態』四四・四五頁。

(14) 同前四六頁。

(15) 同前。

(16) 同前四七頁。

ダイヤモンド・プリンセス誕生

二〇〇四年二月二十六日。雲一つなく晴れわたったこの日、長崎港で超大型クルーズ船の命名式が盛大におこなわれた。一二万五八七五トンの**ダイヤモンド・プリンセス** Diamond Princess。建造したのは三菱重工の長崎造船所。日本で誕生した史上最大の客船である。式典には関係者五五〇人をはじめ市民らが参加した。発注した英P&Oプリンセス・クルーズ社 (Princess Cruises) のCEO (最高経営責任者) ピーター・ラトクリフ (Peter Ratcliffe)、同社を所有するカーニバル・グループの総帥ミッキー・アリソンとマデリン夫人も参列した。筆者も参加する幸運を得た。

三菱重工長崎造船所が同型の超大型クルーズ船二隻を受注したのは、二〇〇〇年二月である。そして、二〇〇二年一〇月、艀装中の第一船**ダイヤモンド・プリンセス**が大火災をおこしたことは、読者諸氏もご存じかと思う。幕末に創業した長崎造船所にとって、それまで例のない大事故であった。

第八話 老舗の復活



長崎で開催された**ダイヤモンド・プリンセス**の命名式。
前列右からアリソン夫妻、ラトクリフCEO

ふだんは外国客船にほとんど関心を示さないマスメディアも、事故を大きく報じた。当然のことながらジャーナリストの姿勢は、造船所の責任をきびしく問うものとなった。そのなかにあつて、作家の吉村昭氏が地元の『長崎新聞』(二〇月一九日付)に寄せた「悲しい事故にめげるな長崎」と題する投書は、造船所に対する作家のあたたかいまなざしを表すものであり、救われる思いがした。

幸い工事は続行と決定。並行して建造中の第二船が**ダイヤモンド・プリンセス**の船名を引き継ぎ、ひとあし先にデビューすることになった。右述の命名式で誕生した巨船は、こちらのほうである。



三菱長崎造船所で誕生した**ダイヤモンド・プリンセス**



横浜に初入港した**サファイア・プリンセス**。向こう側は**飛鳥**

命名式を終えた**ダイヤモンド・プリンセス**は、横浜で燃料油を補給したのち太平洋を横断。プリンセス・クルーズ社の運航により、ロサンゼルス発着のメキシカン・リビエラ・クルーズ（メキシコ西岸クルーズ、七泊）に就いた。デビュークルーズには、四一八人の日本人客が乗船したという。五月からは、シアトル発着のアラスカ・クルーズ（七泊）に転じた。

同じ五月には、後続の**サファイア・プリンセス**

Sapphire Princess（旧**ダイヤモンド・プリンセス**）が完成。横浜大栈橋ふ頭で披露されたのち太平洋を横断した。六月からは第一船とともにシアトル発着のアラスカ・クルーズ（七泊）に就航。日本造船史上最大の客船二隻が、アラスカで麗姿を競った。

ダイヤモンド・プリンセスは二〇一四年、季節運航ながら日本人を主対象とする日本発着クルーズに就航。前年（二〇一三年）から日本発着クルーズをおこなっている**サン・プリンセス Sun Princess**（二代 七万七四四トン）とともにクルーズへの関心を高めた。

ところで、両船を運航する**プリンセス・クルーズ社**という客船会社についてである。海外では広く知られた大手クルーズオペレーターなのだが、日本ではまったく耳慣れない社名ではなかったか。

プリンセス・クルーズ社の創業

プリンセス・クルーズ社は、一九六〇年代に北米ウエストコーストで誕生した。創業者はカナダ生まれのシアトルのビジネスマン、スタンレー・マクドナルド（Stanley MacDonald）である。



プリンセス・クルーズ社の創業第1船

プリンセス・パトリシア

彼は一九六四年の秋、カナディアン・パシフィック鉄道（Canadian Pacific Railway 略称CPR）から六〇〇〇トンのフェリー、**プリンセス・パトリシア Princess Patricia**をチャーターし、六四く五年冬季に、ロサンゼルス発着のメキシカンリビエラ・クルーズを開業。六五く六年の冬季も、これを実施した。ト

リードネームは船名にちなむプリンセス・クルーズ。これが同社の始まりである（注二）。

事業は成功。マクドナルドはこれを通年のクルーズにしようとしたが、冬季しか同船を使えないというネックがあった。夏季になるとバンクーバーを発着するCPRのアラスカ・クルーズに就航していたからだ。

そこで彼は、イタリアから二隻をチャーターし、プリンセス・イタリア Princess Italia（二万二九トン）、プリンセス・カルラ Princess Carla（二万九七五トン）と改名、ロサンゼルス発着の通年のクルーズに投入した。プリンセス・クルーズ社といえば、長い髪をなびかせた女性の横顔のロゴマークが思いうかぶが、これを初めて煙突につけたのは**プリンセス・カルラ**である（注三）。アラスカ、カリブ海（パナマ経由）へのクルーズも両船を使って開設された。



プリンセス・クルーズ社の煙突マーク

後年、プリンセス社の有力なパートナーになるアラスカ・クルーズは、六九年夏季に**プリンセス・イタリア**によってはじめられた（注三）。

私の手元にある七一年のブロシユアによると、サンフランシスコを隔週木曜に発着する一四泊のクルーズで、運賃は五七五〜一四七五ドル。一泊あたり四一〜一〇五ドルだから、かなり安い料金だ。庶民をターゲットにしていたことが、これでわかる。

新興各社がマイアミを拠点にカリブ海クルーズをはじめたちょうどそのころ、北米ウエストコーストでも現代の米国型クルーズが立ち上がっていたのである。

北米ウエストコーストを拠点に事業展開

一九七二年、返船した**プリンセス・カルラ**に代わり、

ノルウェーから**アイランド・プリンセス Island Princess**（一万九九〇トン）がチャーターされた。九九年に韓国に売却されるまで、四半世紀にわたってプリンセス社をささえた名船である。

マクドナルドの事業は順調だった。彼の成功をみて、老舗大手もウエストコーストに進出してきた。イタリア系のシトマー・クルーズ社（Sitar Cruises）と英P&O社である。シトマーは中古船を使ったが、P&Oは新船**スピリット・オブ・ロンドン Spirit of London**（二万七三〇トン）を投入し、ロサンゼルスを母港にプリンセスとはげしい競争をくりひろげた。

大資本のP&O社が相手では、とうてい勝ち目はない。加えてオイルショックがプリンセス社を直撃した。七四年、マクドナルドはP&O社の軍門に下り、プリンセス社とそのスタッフはP&O社の支配下に入った。



横浜に初来航したパシフィック・プリンセス

スピリット・オブ・ロンドンはプリンセス社に移籍し、初代**サン・プリンセス Sun Princess**となった。チャーター中の**アイランド・プリンセス**も買収。同型船の**パシフィック・プリンセス Pacific Princess**も加わり、粒選りの三隻による運航体制が固まった。

P&O社は賢明だった。米国型クルーズに不慣れなこの老舗は、プリンセスブランドを維持する戦略をとった。マクドナルドはCEOとして引きつづきプリンセス社の指揮をとり、本社もロサンゼルスに置かれた。マクドナルド体制は八〇年までつづいた（注四）。

こうして、世界屈指の老舗P&O社は、米国型の現

代クルーズへの同化に成功した。こんにち、カリブ海、地中海などともに世界有数のクルーズ先となったアラスカとメキシカン・リビエラ海域は、P&O系のプリンセス・クルーズ社が開拓した。ノルウェー系の新興オペレーターが、マイアミを拠点とするカリブ海クルーズを開拓したのと対照的である。

TVドラマが北米の船旅文化を育てた

米ABCテレビが毎週土曜日の夜、連続ドラマ『ラブボート』の放映をはじめたのは一九七七年の秋である。舞台はパシフィック・プリンセスの船上。人気ゲストが毎回乗船し、航海中におきるさまざまな事件や人間模様をコメディふうにした六〇分完結のドラマである。どうということのないドタバタ芝居だが、クルーズ船が舞台というものめずらしさもあつて全米で大きな人気をよび、八六年まで九年間にわたつて放映された(注②)。日本でも放映され、八三年五月にはパシフィック・プリンセスが来日した(前頁写真)。

「これはクルーズを超えている。ラブボートだ」(It's more than a cruise, it's the Love Boat.)というフレーズが、船長役を演じたゲヴィン・マクロード(Gavin MacLeod)の写真とともに、プリンセス・クルーズ社のプロシユアに登場するようになった。

巨大メディアの発信力は大きい。『ラブボート』の大ヒットによつて、一般庶民を対象とするカジュアルクルーズの楽しさが全米に発信され、何百万人単位の巨大クルーズマーケットに発展する土壌ができた。

TVドラマがカジュアルな北米の船旅文化を育てたといつても過言ではない。北米だけにとどまらない。

その船旅文化は、欧州、豪州、南米、南ア、東南アジアへと広がり、クルーズ文明というべき普遍性、国際性を持つにいたった。

日本でも近年、世界標準となった米国型クルーズが定着しつつある。RCI(RCCLが改称)のヴィジョン・シリーズの一隻、レジェンド・オブ・ザ・シーズ Legend of the Seas (六万九三〇トン)の日本発着クルーズがきっかけになった。プリンセス・クルーズ社も前述のように、二〇一三年からサン・プリンセス Sun Princess (二代)を使って日本発着クルーズをおこなつており、人気をあつめた。

プリンセス・クルーズ社は、八〇年代から社船の大

型化に着手。運航海域は世界に広がった。その結果、P&Oプリンセス・グループは、カーニバル、ロイヤル・カリビアンに次ぐ世界第三位の大手クルーズ集団に成長した。この三グループをビッグ3といつていた時期がある。ところが、二〇〇三年四月、親会社のP&Oプリンセス・クルーズ社が、ミッキー・アリソンがひきいる最大手のカーニバルと合併してしまった。ちょうどダイヤモンドプリンセスの火災事故のころ、合併話が進んでいたのである。

結局、プリンセス・クルーズ社は、これまでのプリンセスブランドをキープする方向で、世界最大のクルーズ企業の一翼をになうことになった。ダイヤモンド・プリンセスの命名式にミッキー・アリソンが参列していたのには、こういった背景がある。

HALも米国型クルーズへの変身に成功

英P&O社とともに、米国型の現代クルーズへの変身に成功した老舗がもう一社ある。往年の北大西洋航路の雄、ホランド・アメリカ・ライン(HAL)である。しかも、プリンセス・クルーズ社と同様、米国型クルーズに同化しただけでなく、現在も勢力を拡大させているという稀有な老舗である。



横浜港大桟橋に着岸する5代目ロッテルダム。1976年

創業は一八七三年。日本の年号だと明治六年。社名が示すように、オランダの船会社として一世紀にわたつて北大西洋航路を経営した。クルーズへの転換をはかったのは一九七〇年代で、本拠地をシアトルに移し

た八〇年代からは、アラスカ・クルーズを独自のブランドにそだてあげた。

定期航路からクルーズへの転換は、五代目**ロッテルダム**を中心に進められた。第六話でふれたあの名船である。一九六一年の初来航以来、日本に何回も来日したので、おなじみの船でもある。

ロッテルダムは**QE2**と同様、北大西洋航路／クルーズの兼用船として建造された。大西洋横断のときはニクラス（二等、ツーリスト）の定期客船になり、冬季のクルーズのときはワンクラスのクルーズ船に早変わりした。デビューした一九五九年の暮れには、早くもニューヨークから四九日間の南米一周クルーズに就航。六一年一月には、最初の世界一周クルーズ（東回り）に出た（注②）。

北大西洋航路から撤退し、クルーズ専用になったのは六九年である。この年、**HAL**は社船のダイニングスタッフに初めてインドネシア人を採用し、バンドンの職業学校に特別課目を設けてクルーの養成に乗り出した。訓練には、本物の**HAL**の食器が使われた。前年の六八年には、**ロッテルダム**にホテル部門を統括する土官職、ホテル・マネージャーが乗り組んだ。**HAL**は、他社に先駆けてホテルのマネージメントシステムを客船に導入したオペレーターである（注③）。



初代プリンセンドムのリドレストラン

リドダイニング・コンセプトを採用したのも、この年である。これも他社より早かった。従来のメインダイニングルームのほかに、見晴らしのいいリドデッキにカジュアルレストラン（カフェテリア）を配置する方式は、いまでは多くのクルーズ船に導入され、アラカルトレス

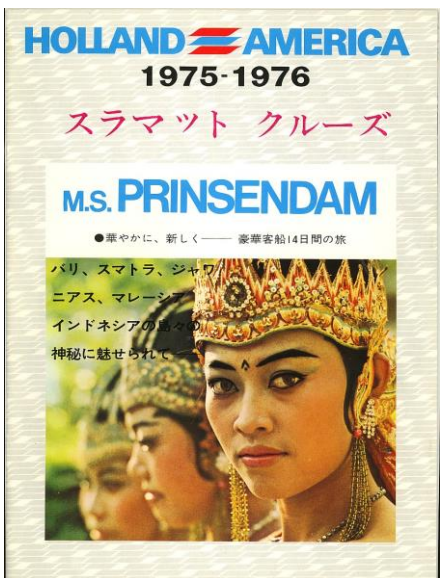
トランとともに多様な「食」エリアの主役になっている。

ケータリングシステムと連動した本格的なリドレストランを設けた船は、**ロッテルダム**が世界最初である。時期はクルーズ専用となった六九年。ツーリストクラスのリドカフェを改装して、カジュアルレストランにしたのだ（注④）。

新造船でこれを設けたのは、私の知る限り、初代の**プリンセンドム** *Prinsendam*（八五六トン）が最初である。創業一三〇年にあたる七三年にデビューしたこのヨットクルーザーは、小型船ながら、メインダイニングのほかにリドレストランを持っていた。

東南アジアの島嶼民族をクルーに採用

プリンセンドムは、シンガポール発着のインドネシア諸島クルーズ用に建造された。北米、欧州、豪州からのフライ&クルーズ客をねらったものだが、日本にも代理店を置いて積極的に販売したので、多くの日本人船客がこのユニークなクルーズを楽しんだ。



初代プリンセンドムのプロシュア

そして楽しむと同時に、船客は、船内サービスを一手に引き受けるインドネシア人クルーの見事な仕事ぶりに目を見張った。オランダ人土官が無愛想なのにくらべ、インドネシア人のダイニングスタッフやキャビンスチュワードはフレンドリーで親切だった。

HALがダイニングスタッフに、かつて植民地支配したインドネシア人を採用したのは、前述のように一九六九年である。翌年には、キャビンスチュワードにインドネシア人を充当。これを契機に、全船の客室業務についても彼らにまかせることにした。八一年には、ジャカルタに**HAL**の訓練学校を設立した。現在、乗

組員の過半数はインドネシア人であり、そのほとんどがこの卒業生である(注6)。

インドネシア人に次いで多いのは、フィリピン人である。七六年に甲板・機関部に採用したのが最初で、その後、調理室、バー、ラウンジなどの仕事にも進出した(注7)。八七年のロッテルダム(五代目)の世界一周クルーズには、スチュワーデス六人が乗り組み、フィリピン人女性乗組員のさきがけとなった。

いまでは、フロントオフィスの接客業務もフィリピン人女性がこなしている。途上国のクルーはこの二カ国の出身者だけだが、彼らの仕事ぶりは船客にも船会社側にも好評だ。HALのクルーズは彼らがささえてきたといっても過言でない。



HALのインドネシア人クルー

HALだけでなく、いまや世界のクルーズ船の多くは、この二カ国のクルーによってささえられている。東南アジアの島嶼民族がサービス業務に向いていることを見出したHALは、先見の明があった。

「脱・オランダ」「脱・北大西洋航路」

乗組員を給料の高いオランダ人から途上国の出身者に変えるには、制度上の問題をクリアしなければならぬ。そのためにHALがとった戦略は、すこぶるドラスチックなものだった。一九七二年、船籍をロッテルダムからカリブ海のウイレムスタット(オランダ領キュラソー)に移してしまったのだ(注8)。

船体塗装も一新した。定期客船時代からのイメージを払拭するため、長年親しんだライトグレーからダー

クブルーに改めた。創業以来の煙突マークも、真ん中に社章をあしらったデザインに変えた。

北大西洋航路からも撤退した。一九七一年秋の二代目ニュー・アムステルダム(Nieuw Amsterdam)三万六九八二トン)の航海が、最後の大西洋横断となった。本社もオランダから出た。一九七一年にロッテルダムからニューヨークに移り、七八年にはニューヨークに八三年にはシアトルに本社を移した(注9)。まるで遷都をくりかえ王朝のようだが、現在はシアトルが本拠地になっている。

七〇年代のHALは、まさに「脱・オランダ」「脱・北大西洋航路」を進めた時期であった。こうした荒療治をしたからこそ今のHALがあるといえよう。

シアトルに本社を移した八三年、HALは社名をホランド・アメリカ・ライン・ウエスツアーズ社(Holland America Line-Westours Inc.)改めた。同市を拠点とする旅行社ウエスツアーズと合併したからだ。そして、ウエスツアーズ社の社長カーク・ランターマン(Kirk Lanterman)が新HALの社長になった(注13)。

すでにHALは、北大西洋航路から撤退した七一年に、ウエスツアーズ社の創業者チャールズ・ウエスト(Charles West)から、同社株式の大半を買収していた。ねらいはアラスカ・クルーズであった。

アラスカ・クルーズに社運を賭ける

第二次大戦のベテランパイロットだったウエストが、フェアバンクスを拠点にアラスカの旅行・観光ビジネスをはじめたのは、戦後まもなくのことだ。これが一九五一年にシアトルに移りウエスツアーズ社になる。

ウエストは、アラスカのホテルチェーンや観光バス事業を進めるいっぽう、陸上ツアーと氷河クルーズをセットにしたパック商品を販売した。さらに三〇〇〇トン級の小型クルーズ船を入手し、これをバンクーバー発着のアラスカ・クルーズに投入した(冬季は南太平洋)。だが、船の運航に四苦八苦したことから嫌気がさし、結局、ウエスツアーズ社をHALに売却してしまった(注14)。

買収は、ホテルチェーンや観光ビジネス込みであった。となると、本社もウエスツアーズ社の本拠地に置いた方が便利である。かくしてHALはシアトルに移

り、アラスカ・クルーズに社運を賭けることになった。
買収後の七五年、**プリンセンダム**が夏季のアラスカに張り付いた。これを皮切りに、他のHAL客船もアラスカに入るようになった。そして、夏季はアラスカ、冬季はカリブ海というパターンが確立した。
HALも、プリンセス社と同様、世界最大のクルーズ企業体であるカーニバルの傘下に入った。八〇年代の末のことである。そして、カーニバルの豊富な資金力を背景に魅力的な大型船をつぎつぎと新造。運航海域も、アラスカとカリブ海だけでなく、欧州、東アジアなど世界に広がった。



アラスカクルーズ中の5代目**ロッテルダム**

- ⑥ 前掲HALのホームページ。
- (10) 同前。
- (11) 同前およびクダヒー『北米におけるクルーズ船の実態』一一九頁。
- (12) 同前 一一九頁。
- (13) クダヒー『北米におけるクルーズ船の実態』一二二頁および前掲HALのホームページ。
- (14) クダヒー『北米におけるクルーズ船の実態』一二二頁

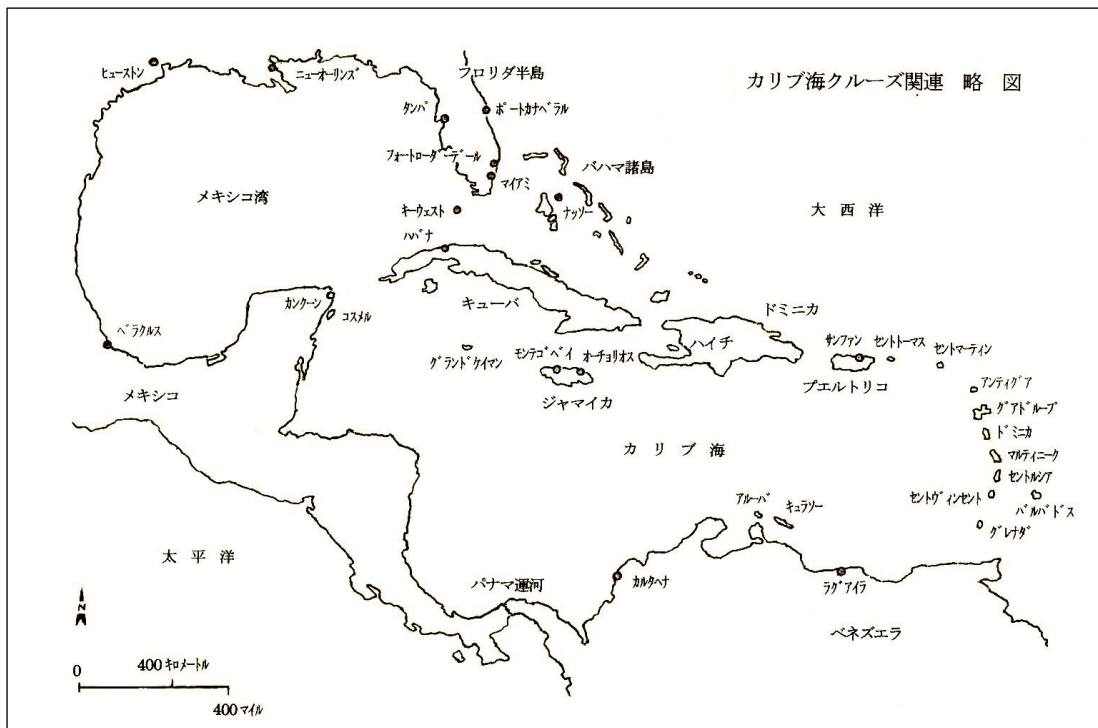
注

- (1) クダヒー『北米におけるクルーズ船の実態』七九、八一頁。
- (2) 同前八一頁。
- (3) 同前。
- (4) 同前八四、五頁。
- (5) 同前八五頁。
- (6) ミラー『SSロッテルダム』四九、五一頁。
- (7) HALのホームページ。
- www.hollandamerica.com/about/history
- (8) ミラー『SSロッテルダム』四〇、一一頁。

第九話 クルーズ船の巨大化

米国型クルーズを育んだカリブ海

世界のクルーズの中心海域は、まぎれもなくカリブ海である。一九六〇年代後半に北米で生まれた米国型クルーズは、カリブ海で育まれ、巨大産業に成長した。カリブ海がなかったら、北米のクルーズビジネスは成立しなかったであろう。



世界のクルーズ人口は、年間で延べ二二〇〇万人を超える。その大半は北米マーケットの船客である。そして、その過半はカリブ海を旅している。北米マーケットは米国、カナダからの船客が中心であるが、今は世界中から船客が集まってくる。

地図をみるとカリブ海は、西インド諸島、中米東岸、南米北岸にかこまれた広大なトロピカル海域である。クルーズの世界では、これに加えて、フロリダの東にあるバハマ海域もふくめるのが一般的である。

大西洋の内海のような海域だから、海はわりあいおだやかだ。ただし、夏から秋にかけてはハリケーンが発生する。これに遭遇すると、大型クルーズ船でも揺れる。筆者もいちど、バハマ沖でこれに出会ったことがあるが、七万トンクラスに乗っていたので、船酔いはしなかった。船酔いの苦しさを思えば、クルーズ船は大きければ大きいほどよい。

ハリケーンがなく、北米が冷え込んでサンシャインを求めたくなる晩秋から翌年春までが、カリブ海クルーズのピークシーズンということになる。オフシーズンになると、カリブ海クルーズ船の多くは、パナマ運河経由でアラスカ海域にシフトする。ただし、近年は船の巨大化が進み、年間をとおしてカリブ海で稼働する船がふえてきた。

カリブ海はなぜ、クルーズ海域として現在の大人気を勝ちえたのであろうか。

さまざまな理由が考えられる。が、なんといっても海と島が美しいこと。年間の平均気温が二六度前後とたいへん暖かいこと。これにつきるのではないか。マリニゾート海域として、これ以上の好条件はない。

大小の島じまの自然は、それぞれが個性的で変化にとんでおり、大航海時代の伝説にもこと欠かない。リズムカルなカリビアン音楽もたつぷりと堪能できる。

これに加えて、寄港する島じまが、遠からず近からず、適当な距離で散らばっていることも、クルーズにはうってつけである。昼間は停泊して観光用の時間にあて、船客たちが寝ている夜間に航海するというスケジュールがむりなく組めるからだ。

要するに、洋上で一週間ほど浮かんでいても飽きないレジャー環境が、海にも島にも、そして船にもととのっていること。これが、カリブ海をして世界のクルーズの中心海域にした最大の理由であるといえる。

巨大化を先導した「ノルウェー」

しかし、カリブ海には難点もある。寄港地の港湾設備が貧弱なことだ。着岸できる場所がかぎられ、水深も浅いから、どうしても沖がかりになってしまう。

船客が少ない小型船だったら、本船搭載のボートを使えるが、大型船のばあい、一〇〇〇人単位の船客をどうやって上陸させるのか。

だから、むかしの常識では、カリブ海のクルーズ船

は、二万トン、長さ六〇〇フィート（一八三メートル）、幅八〇フィート（二四メートル）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った。

この常識をくつがえしたのが、NCLの創業者クロスターと、彼をささえたデンマークの造船技師ワンドボルクである。この二人が現代の米国型クルーズの創始にあたって歴史的な功績をのこしたことは、第七話で紹介した。そして、彼らの着想による巨船ノルウェー（Norway）（七万〇七二トン）のカリブ海投入が、それまでの常識をくつがえしたのである。



母港マイアミに憩う巨船ノルウェー（もと北大西洋航路客船フランス）

NCLは一九八〇年代の初め、ルーアブルに係船中のフランスを買収してクルーズ船に改装。ノルウェーの新船名でカリブ海クルーズに転用し、これを蘇生させた。ノルウェーの成功が、九〇年代の大型クルーズ船の新造ブームをうながし、結果として北米のマスマーケット形成につながった。

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の若い社員であった。技術者肌の夢想家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、わずか一八〇〇万ドルで購入した。衝動買いに近かった（注二）。おもしろいエピソードがある（注三）。

七九年六月にノルウェーを入手したクロスターは、オスロへ帰る途中、コペンハーゲンのクヌード・E・ハンセン社を訪れ、盟友ワンドボルクに会った。そして、購入済みであることを伏せて意見をもとめた。こんなやりとりだったらしい。

「フランスを買ってクルーズ船にしたいが、だいじょうぶだろうか」

「やめたほうがいい」

「じつはもう買ってしまったのだ」

「わかった。心配しないでいい。完ぺきに仕上げてみせる」

運航コスト面への懸念から反対はしたものの、クロスターがすでに買ってしまったとあれば、技術者として、オーナーの夢の実現に向けて全力を尽くす。筆者はワンドボルクの対応に技術者魂をみる。

自走式的大型テnderボートを搭載

出入港のネックとなっている港湾設備の問題。ワンドボルクはこれをどうやってクリアしたのか。



ノルウェー搭載の大型テnderボート

四〇〇人乗りの自走式的大型テnderボート二隻を本船に搭載し、これを寄港地で使うことでこの難問を解決したのである。この方法だと、沖がかりがさほど苦にならない（注四）。この方式は、二〇世紀初めにハバクのヴィクトリア・ルイーゼがやっている。同船が、本船搭載の小汽船でボートを曳航する方式を導入したことは、第五話で紹介した。

こうして巨船フランスは、ワンドボルクの基本デザ

インにより、旅客定員一八五〇人（二室一人ベースで計算。以下同じ）の大型クルーズ船ノルウェーとして蘇生した。改装を手がけたのはドイツの造船所ハバク

ロイド・ヴェルフ（Hapag-Lloyd Werft）である。一九八〇年六月、同船はマイアミ発着のカリブ海クルーズにデビューした。七泊のクルーズで、セントトーマス、バハマのプライベートアイランドに寄港した。

プライベートアイランドとは何か。船会社が所有する船客専用のリゾート島のことである。アウトアイランドともいう。これも、NCLが創始した工夫の一つである（注五）。いまではクルーズ大手の多くが、プライベートアイランドを持っている。NCLのリゾート島はバハマのベリーアイランドにあり、一九七七年からスターワードなどが寄港していた。バハマには七〇〇を超える小島が散在しており、無人島が多い。



セレブリティ・クルーズ社のプライベートアイランド。セントカテリーナ島（ドミニカ）。停泊中の船はミレニアム

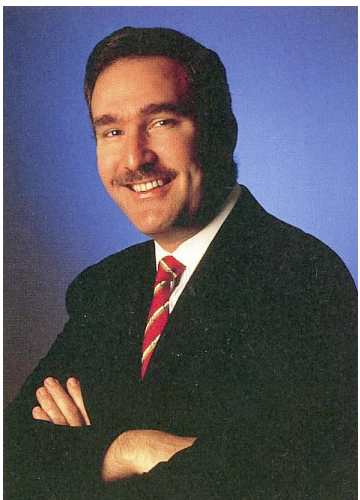
ノルウェーは大成成功だった。これを見て、各社も大型船の新造に向け動き出した。むろん各社も、テnderボートによる通船方式やプライベートアイランドを導入した。NCLが現代のクルーズの発展につくした貢献度は、はかりしれないものがある。だが、ノルウェーの成功が、NCLにとって幸いであつたかどうかは疑問である。というのは、夢想家クロスターはその後、本業そっちのけで、二五万トン、五〇〇〇人乗りという夢の超巨船プラン、プロジェクト・フェニックスにのめり込んでしまったからだ（実現しなかった）。

九〇年代の大型クルーズ船の新造ラッシュにも乗り遅れた。ノルウェーに執着して改装をかさね、大型船の新造をネグってしまったのだ。NCLが七万トンクラスを造ったのは、九〇代末になってからである。そして現在、この名門オペレーターは、マレーシアの華人資本の支配下にある。

「海の帝王」がカリブ海に登場

一九七七年秋から九年間放映された連続TVドラマ『ラブボート』が、現代のカジュアルクルーズの楽しさを全米に発信したことは、前に述べた。この効果もあって、七〇年に年間五〇万人ほどだった北米のクルーズ人口は、『ラブボート』放映五年後の八二年には一五〇万人に達した。

改装クルーズ船のノルウェーが登場した八〇年は、北米のクルーズマーケットがブレイクした時期にあたる。このころになると、大型船の新造プランも検討されるようになった。大型クルーズ船時代への胎動がはじまったのだ。そして、これを先導したのはノルウェー系のRCCLであった。



プロジェクトを指揮したフェイン

ノルウェーが就航した三年後の八三年、RCCLは七万トンの巨船を計画し、プロジェクトチームを編成して具体化を進めた。チームを指揮したのは、ゴタース・ラーセン出身の専務リチャード・フェイン(Richard Fain)である。そして、社長のエドウィン・ステファアンが全体をまとめた。

基本デザインは、カイ・レヴァンダー(Kai Levander)がひきいるヴァルチーラ造船所の技術チームに協力を依頼し、RCCLのマーティン・ハレンがこれをまとめた。創業三姉妹ソング・オブ・ノルウェークラスを建造した造船所の技術チームである(注⑥)。

発注は八五年。仏アトランティック造船所(Chantiers de l'Atlantique)が一億九〇〇〇万ドル(注⑦で落札し、ヴァルチーラ造船所には気の毒な結果に終わった。日本の造船所も応札した。同じ年、RCCLは組織改編をおこない、本拠をオスロからマイアミへ移した。



「海の帝王」号。ソブリン・オブ・ザ・シーズ

竣工は八七年末。翌八八年一月、ロザリン・カーター前米大統領夫人によりソブリン・オブ・ザ・シーズ(Sovereign of the Seas)と命名され、東カリブ海に登場した。七万三九二トン、二二八〇人乗り。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日。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ーに寄港した。RCCLのプライベートアイランドである。ソブリン級は、合わせて三隻が建造された。

五デッキ吹き抜けのアトリウムが出現

ノルウェーはパナマ運河を通過できないが、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。カリブ海だけでなく、北米ウエストコーストへのシフトも想定していたわけだ。

内装面では、五デッキ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を二カ所に設置したことなどが注目される。

多デッキ構造のアトリウムは、一九二〇年代のフランスの大西洋航路客船にその萌芽がみられる。よく知られているのは、イル・ド・フランス Ile de France (四万三二五三トン) のエントランスロビーである。三デッキ構造のこの空間デザインは、ニューヨークのグランドセントラル駅の大ロビーからイメージを得たといわれている。

数デッキ吹き抜けの大きかりなものはソブリン級が初めてで、九〇年代以後の大型クルーズ船にも、好んで採用されるようになった。船客たちは、船に入ったとたん、その壮大さと華麗さに圧倒されるわけだ。いかにも米国人好みの大空間である。海の帝王の壮大なアトリウムをデザインしたのは、ノルウェーのニアル・エイデ (Nal Aude)。名船ロッテルダム (五代目) の公室を担当するなど、大西洋航路客船のインテリアを手がけたベテランデザイナーである (注三)。



ソブリン・オブ・ザ・シーズのアトリウム

ところで、海の帝王が登場した八八年の夏、RCCLの存亡にかかわる大事件が発生した。カーニバルのミッキー・アリソンがRCCLの乗つとりを仕かけたのだ。手口は、RCCLの親会社の株式のうち、ゴタース・ラーセンの持株を買収しようというもの。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。第七話でふれたように、RCCLはノルウェー系三社の共同出資により誕生したクルーズオペレーターである (注四)。

残るヴィルヘルムセンの当主アルネ・ヴィルヘルム

セン (Arne Wilhelmssen) は、二社に代わる出資者を必死に探した。そして、シカゴの資産家プリツカー三兄弟の長男ジェイ・プリツカー (Jay Pritzker) がこれにこたえ、ヴィルヘルムセンと折半出資することで決着。カーニバルの野望をくだいたのである。ハイアット・ホテル・チェーンのオーナーとして知られるプリツカー・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。創業以来の三社体制は終わった。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・ステファンがひきいる新体制になった。

「ティッシュ箱トリオ」が登場

海の帝王の登場をきっかけに、クルーズ船の巨大化がはじまった。一九九〇年代の一〇年間は、五万トンを超える大型クルーズ船が続々と誕生した時代である。船型サイズは、七〜八万トンのパナマックス型が主流になった。一〇万トンを超えるオーバーパナマックス型 (パナマ運河を通過できないサイズ) の巨船も現れた。この結果、クルーズの世界では、七〇〜八〇年代の常識がまったく通用しなくなった。

二つのクルーズ船会社が九〇年代のクルーズ船巨大化をリードした。前述のRCCLのほか、CCL、すなわちカーニバル・クルーズ・ラインである。新コンセプト、ファンシップを掲げて大ブレイクしたCCLが、社船の大型化を進めたのは八〇年代の前半。RCCLが海の帝王を計画した時期と同じである。

手はじめは四万六〇〇〇トン、一四五〇人乗りのホリデイ Holiday と、後続船ジュビリー Jubilee、セレブレーション Celebration のトリオ。外形が箱型なのでティッシュ箱トリオとよばれた。第一船はデンマーク、第二船と第三船はスウェーデンで建造された。

基本デザインは英国のテクニカル・マリン・プランニング社 (略称TMP)、内装はジョセフ・ファークス (Joseph Farcus) が担当した。ファークスはマイアミのデザイナーで、CCLの創業時代から設計にかかわってきた。いまもカーニバル・グループの新造船計画に参画している。彼とCCLの関係は、二〇世紀初めのフランス人デザイナー、シャルル・メーウェとハパクの関係に似ている (注五)。

画期的なデザインだった。八〇年代の大型クルーズ

船のアイデアのほとんどは、このトリオが原点になっている。ギャレーをはさんで船体中央部と後部に置かれた二カ所のメインダイニングルーム。リドデッキの広大なオープンスペースとカジュアルレストラン。船首寄りにある二層構造のシアターなどがそれだ。リドデッキの設備は、スポーツ好きでアウトドア派が多い北米船客にこたえたものである。



ティッシュ箱トリオの1隻、ジュビリー

旅客スペースをできるだけ広くとるため、上部構造は船首尾いっぱいに延ばされた。船尾は、コンテナ船のようなトランサムスターン（角型船尾）になった。客室は七一六室もあり、サイズなど内装仕様は均一化された。客室面積は一七・二平方メートル。これまでの船と比べるとかなり広いうえ、室数が多いのでいきおい客室甲板がふえる。しかも、それが船首尾いっぱいに延びているからティッシュ箱みたいになる。ティッシュ箱は、居住性がよいことの証明でもあった。第一船のホリデイがマイアミ発着のカリブ海クルーズに就航したのは八五年。七万トンの**海の帝王**が発注された年である。RCCCLを意識するCCLは、さらにファンタジー級の連続建造に踏み切った。

七万トンクラスを量産したCCL

ファンタジー Fantasy 級は、一九九〇〜九八年にかけて八隻も造られた。七万トン、二〇五〇人乗り。建造所は、フィンランドのクヴァルネル・マサヤーズ

(Kvaerner Masa Yards 略称KM Y。ヴァルチーラ造船所の後身)である。

七万トンクラスが量産されたわけだから、すごいとしかいいようがない。投じられた資金は二三億ドルを超えた。が、絶好調の米国の好景気と、壮年に達したベビーブーマー世代にささえられてよく稼ぎ、CCL船隊の大黒柱になった。

ファンタジーの基本デザインの検討は、八六年にはじめられた。**海の帝王**が完成した年である。担当したのはティッシュ箱トリオと同じく英TMPとジョセフ・ファークス。プロジェクトを指揮したのは社長のミッキー・アリソンである(注10)。



CCLの7万トンクラスの第1船ファンタジー

七九年にテッドは、社長の椅子を三〇歳の息子ミッキーに譲り、会長職にしりぞいた。ただし、新造船プロジェクトや傘下のケータリング会社の経営などは、父親が指揮をとっていた。が、九〇年には会長も辞し、すべてを息子に託してイスラエルに帰った。そして、九九年に七五歳で世を去った(注11)。

ファンタジー級には、新世代型のディーゼル電気推進システムが導入された。発電機は六基である。船客と船員が三〇〇人以上も乗る大型船では、生活用の電気消費量がぼう大であり、従来型の給電システムで

は、とても対応できない。ディーゼル電気推進システム導入のさきがけが、改装後のQE2であることは第六話でふれた。この新システムはその後、各社の大型クルーズ船に採用されるようになった。

さらにファンタジー級の第七〜八船には、ポッド推進器が装着された。船尾の船外に、推進モーターを格納したスクリュープロペラ付きの回転式ポッドを装着する方式である(注12)。

この方式だと、舵やプロペラシャフトなどが不要になり、操船しやすいうえ、騒音・振動を減らすことができる。省エネにもつながることから、大型クルーズ船の推進・操舵システムとして定着しつつある。



ポッド推進器



史上初の10万トン型クルーズ船カーニバル・デスティニー

七万トンクラスの第一船ファンタジーがバハマへのショートクルーズ(三ノ四泊)にデビューしたのは九

〇年の春。翌年、北米のクルーズ人口は年間四〇〇万人を超えた。各社も争って船を大型化したため、新造ラッシュが発生した。

九六年秋には、超大型船カーニバル・デスティニーCarnival Destiny(一〇万二三五三トン)がカリブ海に登場した。史上初の一〇万トン型クルーズ船である。旅客定員は二六四二人。オーバーパナマックス型なので、通年のカリブ海クルーズに就航した。建造所はフィンカンティエリ社(Fincantieri)のモンファルコーネ工場。トリエステの近郊にある。建造費は四億ドル。ベネチアでおこなわれた命名式では、テッドの妻のリン夫人がゴッドマザー役をつとめた(注13)。

船名どおりCCLの社運をかけたデスティニーは大人気を博し、二隻の同型船が誕生した。また、拡大タイプのカーニバル・コンクエストCarnival Conquest級も二〇〇八年までに六隻建造された。

ボイジャー・オブ・ザ・シーズ

ライバルのRCLも、CCLの巨船群をだまってみていたわけではない。



ヴィジョンシリーズの第1船レジェンド・オブ・ザ・シーズ

一九九〇年代に入り、フェイン／ステファン体制は、ヴィジョンVisionシリーズの具体化に着手した。七万トン型六隻の新造という大プロジェクトである。世界は本格的な大型クルーズ船時代に突入していた。このシリーズは、同型船二隻、三セットから成り、

仏アトランティック造船所とKMY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 級二隻は、航海速力二四ノットというハイスピードを誇った。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、欧州海域に就航した同社最初的大型船である(注14)。就航海域の拡大にともない、RCCLは社名をロイヤル・カリビアン・インターナショナル(Royal Caribbean International 略称RCI)に改めた。

ウィジョンシリーズについて、RCIはイグелプロジェクトに取り組んだ。史上最大の巨船を造ろうという計画だった。役員会のゴーサインが出たのは九年一月。第一船ボイジャー・オブ・ザ・シーズ Voyager of the Seas がKMYに発注されたのは九年一月である。船価は五億ドルだった。



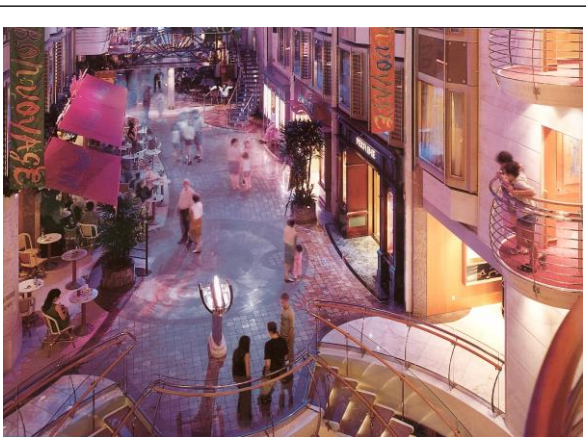
新しいクルーズ文化を創出したボイジャー・オブ・ザ・シーズ

プロジェクトを指揮したのは、会長・CEOのフェイン。基本デザインをまとめたのはカイ・レヴァンダー。内装デザインは一〇チームが分担した。

大きさは一三万七二七六トン。オーバー・パナマックス型である。もちろん、パナマ運河は通過できない。旅客定員は三二一〇人である(注15)。

船体中央を縦に貫通する四層吹き抜けのホリゾンタルアトリウム、アイスクレートリンク、三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、

ポッド推進器三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大型船であり、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もつクルーズ船である。ロイヤル・フロムナードと称するホリゾンタルアトリウムを採用したのは、RCIの上級副社長ハリ・クロヴァーラ(Harri Kulovara)である。技術屋の彼は、かつてバルト海のフェリー会社シリヤ・ライン(Silja Line)にいたときにこの新機軸を着想し、六万トンのクルーズフェリー、シリヤ・セレナーデ Silja Serenade にこれを導入した(注16)。



ボイジャー級のホリゾンタルアトリウム

ボイジャー・オブ・ザ・シーズは九九年一〇月に完成、翌月からマイアミ発着の西カリブ海クルーズに就航。後続船四隻も〇三年一月までに完成した。

二二世紀に入ると、RCIやCCL以外のオペレーターも、一〇万トンを超える巨船を新造するようになった。一九九八年に伊フィンカンティエーリ社で誕生したプリンセス・クルーズ社のグランド・プリンセス Grand Princess (一〇万八〇六トン)は、そのはしりである。この船は、ボイジャー・オブ・ザ・シーズが出現するまでの約一年半、史上最大客船の王座をキープしていた。注目されるのは、同船が地中海でデビューしたことだ。夏季はバルセロナ・イスタンブールの地中海クルーズをおこない、秋からはカリブ海にシフトした。従来はカリブ海だけだった超大型クルーズ船の稼働海域が、ついに地中海に及んだ。

グランド・プリンセスには、同型船が二隻あり、二

〇〇一二年に完成した。第三船スター・プリンセス Star Princess (二代) は処女航海で大阪に寄港し、来日客船の最大記録を更新するとともに、太平洋を横断した最初の超一〇万トン客船になった。



グランド・プリンセス級の第3船スター・プリンセス

このクラスには、準同型の改良タイプが六隻ある。長崎造船所で建造されたダイヤモンド・プリンセス、サファイア・プリンセス姉妹は、そのうちの二隻である。こうした超大型クルーズ船はその後、続々と誕生した。その代表格は、なんといっても、次に述べるクイーン・メリー2である。

巨船クイーン・メリー2 (QM2)

二〇〇四年一月八日、夕闇につつまれたサウサンプトンの客船ターミナルで、巨大客船の命名式が盛大にとりおこなわれた。二〇〇〇人の参列者全員が起立するなか、ピンクのコートを召したエリザベス女王が夫君エジンバラ公とともに着席。英ロイヤル・フィルハーモニー・オーケストラの伴奏に合わせて、参列者全員が英国国歌を斉唱した。

巨船の初代船長ロナルド・ウォリック (Ronald Warwick)、同船を運航するキュナード・ラインの女性社長ペメラ・コノーバー (Pamela Conover)、そしてキュナードなど何社ものクルーズ船会社を所有するカーニバル・グループの総帥ミッキー・アリソンが女王にしたがひ、壇上に立った。静かな足どりでステージ中

央に進んだ女王はおごそかに、巨大客船をクイーン・メリー2 Queen Mary 2 (略称QM2) と命名した。シャンパンボトルが船首にあたって砕けた。

ベートーベンの第九交響曲の合唱でセレモニーは終わった。QM2の後方では、大輪の花火が打ち上げられた。エリザベス女王がキュナード客船のゴッドマザー (名付け親) になったのは、一九六七年九月のQE2の進水式以来、じつに三六年ぶりのことである。ちなみに、QE2の初代船長は、ロナルド・ウォリックの父親ウィリアム・ウォリック (William Warwick) だった。父親と息子が、客船史にのこる有名船二隻の初代船長をとめるのはめずらしいことだ (注17)。



南カリブ海セントルシア島沖のクイーン・メリー2

QM2の建造所は、アトランティック造船所。大きさは一四万八五二八トン。この時点で史上最大の客船であると同時に、最も長く (三四五メートル)、最も幅が広く (水線部で四一メートル)、最も背が高い (水面から煙突頂部まで六二メートル) 客船であった。

むろん、客船が大きければ大きいほどいいというものでもないが、超大型船にはそれなりのメリットがたくさんある。だから巨大化したのである。

命名式の四日後の一月二二日、QM2はサウサンプトンから処女航海についた。同船最初の北大西洋横断で、行く先は米フロリダ州のフォートローダーデール。

カリブ海クルーズのターミナル港である。
同港到着は一月二六日。このあと、南米、カリブ海を巡航。四月から北大西洋横断と欧州クルーズをおこない、一月からカリブ海に移った。



クイーン・メリー2の客室甲板

オアシス・オブ・ザ・シーズ

キュナードは現在、カーニバルの傘下にある。世界クルーズ業界の一方の雄のRCIとしては、好ましい展開ではない。そこでRCIは、QM2を超えるフリーダム Freedom 級をフィンランドのアーケル・ヤーズ (Aker Yards KMYの後身) に発注した。フリーダム・オブ・ザ・シーズ Freedom of the Seas がその第一船で、二〇〇六年六月にマイアミ発着のカリブ海クルーズ(七泊)でデビュー。後続船二隻も建造された。一五万四四〇〇トン。三六三〇人乗りである。

RCIはさらにこの年、これを超える二二万九〇〇〇トン、五四〇〇人乗りの巨船オアシス・オブ・ザ・シーズ Oasis of the Seas をアーケル・ヤーズ(現STXヨーロッパ造船)に発注した。竣工は二〇〇九年。船価は九億ユーロと伝えられている。翌年、第二船アリール・オブ・ザ・シーズ Allure of the Seas も誕生した。フリーダム級もオアシス級も、煙突の基部にはRCIの創業者ステファンが着想した、バイキング・クラウン・ラウンジが設けられていたが、一九一四年就航のクアンタム Quantum 級(二六万八〇〇〇トン)から、残念ながらもなくなった。

米国型クルーズの創始者クロスターがかつて、巨大船プラン、プロジェクト・フェニックスに熱中したこ

とは第九話で述べた。夢想家クロスターが構想した巨大船は、二五万トン、五〇〇〇人乗りであった。当時は、こんな巨大船は夢物語と思われた。だが、RCIのオアシス級の誕生によって、クロスターの夢は現実のものとなったのである。



RCIのフリーダム・オブ・ザ・シーズ。15万4000トン



RCIのオアシス・オブ・ザ・シーズ。22万5000トン

パナマ運河の拡張

最後に巨大クルーズ船と関係があるパナマ運河の拡張について触れておこう。

パナマ運河の拡張は、これまでの二レーンのロック

(開門)とは別に、第三のレーンとして大型のロックを整備するとともに、水路の浚渫などをおこない、一万二〇〇〇TEU(二〇フィート型コンテナに換算した積載量)級の巨大コンテナ船が通航できるようにしようというものである。これにより、通航可能な最大船型は、次のようになる。

全長	二九四・一メートル	↓	三六六メートル
全幅	三二・二メートル	↓	四九メートル
深さ	一二メートル	↓	一五メートル

完工は、当初予定では二〇一四年末〜一五年ころとされていたが、工事の追加コストをめぐって工事主体のパナマ運河庁(APC)と建設会社のコンソーシアム(GUPC)とのあいだで交渉が難航し、工事が遅延。完工は二〇一五年末。翌年一六年初めの予定」と報じられている(二〇一四年八月現在)。

ともあれ、運河の拡張は、巨大クルーズ船の運航に好影響を及ぼすであろう。とくに北米海域では、太平洋側と大西洋・カリブ海側とのあいだの運航海域の変更がやりやすくなる(高い通航料金が必要だが)。将来的には、パナマ運河を経由する巨大クルーズ船の世界一周クルーズも企画されるのではないか。

既存船では、QM2(全長三四五メートル、型幅四一メートル)やボイジャー・オブ・ザ・シーズ(全長三一・一メートル、型幅二八・六メートル)は通航できるし、オアシス・オブ・ザ・シーズ(全長三六・一メートル、型幅四六・九メートル)もぎりぎりで通過できそうだ。従来、大型クルーズ船の船体サイズがパナマ運河通航の限界値。パナマックスに左右されたように、今後建造される超巨大船の船体サイズは、新しい通航限界値に見合った数字になるのではないか。

注

(1) クダヒー『北米におけるクルーズ船の実態』一〇一頁。

(2) ドーソン『クルーズ船・デザインの発展』一四一・一二頁。

(3) マックスストーン・グラハム『陽光への客船』二五六頁。

(4) Douglas Ward, *Complete Guide to Cruising & Cruise*

Ships 2013, Berlitz Publishing London, 2013, pp. 33-4.

(5) ドーソン『クルーズ船・デザインの発展』一七四・五頁。

(6) 『王冠と錨のもと』一二九頁。

(7) ドーソン『クルーズ船・デザインの発展』一七七頁。

(8) クダヒー『北米におけるクルーズ船の実態』六九・七〇頁。

(9) ドーソン『クルーズ船・デザインの発展』二四三頁。

(10) 同前二四二頁。

(11) クダヒー『北米におけるクルーズ船の実態』五八・九頁。

(12) 同前五二・五頁。

(13) 同前五五・八頁。

(14) 同前七三頁。

(15) Kvaerner Masa-Yards, Press Release, October 29, 1999.

(16) 英誌『モーターシップ・ボイジャー・オブ・ザ・シーズ特集』一九九九年二月号(The Motor Ship) December 1999)。

(17) Maxtone Graham, Queen Mary 2, Bulfinch Press, New York, 2004, pp. 181-6.

クルーズ船はなぜ巨大化したのか

メジャー産業になった世界のクルーズ。だが、日本のマスメディアはこれまで、こうした動向を伝えてこなかった。二〇〇二年の秋に長崎で艀装中の**ダイヤモンド・プリンセス**が炎上したとき、なぜこんな大きな客船が海外で走っているのか、日本人には、その背景がわからなかったはずだ。プリンセス・クルーズ社という社名も、耳慣れなかったであろう。

むろん、こうした巨船の船旅を楽しむ船客が一般庶民であることも伝わっていない。ひとにぎりの金持ちのレジャーだと、いまだに思っている人が多い。

それはさておき、現代のクルーズ船はなぜ巨大化したのであろうか。いくつか理由が考えられる。まず、運航コスト。大型クルーズ船の船客定員は二〇〇〇、三〇〇〇人台と、ひじょうに多い。つまり、大ギヤパシティーの巨船を定曜日発着、同一ルートの定期クルーズに張りつけることによって、販売と運航コストの低減をはかり、収益を高めようとしたのだ。

大型化することで採算性を求めているこうというポリシーは、いまにはじまったことではない。ホワイト・スターのイズメイやハパクのバリンの客船哲学がそうであったことは、すでにみてきたとおり。現代の大型クルーズ船は、二〇世紀初めの**タイタニック**や**バリンの三巨船**のコンセプトを継承しているにすぎない。

同時にこのやりかたは、大衆的な乗船料金の実現にもつながった。標準的な七泊クルーズで一〇〇〇ドル台の料金が可能になり、それがさらに需要をよぶという図式が定着した。こう書くと、なにやら薄利多売の量販店商法に似ていなくもない。だが、量販店とちがうのは、船が巨大化してもラグジュアリー性がうしなわれていないことだ。逆に、向上している面すらある。つまり高級店であること。本書の「はじめに」でのべたように「安くて豪華」なのである。

北米が主導する米国型クルーズは、こうしてメジャー産業に成長した。大型船が量産された一九九〇年代、クルーズを運航する大手オペレーターは軒並み、記録的な高収益をのこしている。

「浮かぶリゾートホテル」になった

もう一つの理由は、船自体のリゾート化によるもの

である。これはとくに、カリブ海でいちじるしい。クルーズ人口が年間一〇〇〇万人をこえる大マーケットの北米では、老若男女、さまざまな言語、ライフスタイルの船客がクルーズを楽しんでいる。

たとえば、「食」への思い入れも各人各様だ。腹いっぱい食べたい人、美食家、ダイエッター中の人、闘病中の人。いろいろだ。だから船側は、さまざまな料理メニューを用意しなければならない。「食」エリアもこれまでのメインダイニングルームだけでは不十分。アラカルトレストランやカジュアルレストランも欲しい。食事時間帯や食卓も自由でありたい。

結局、多様な生活スタイルを持つ船客に対応するためには、多様な設備が必要になってくる。そうしないと何千人単位の集客はむずかしい。結果として、クルーズ船は「浮かぶリゾートホテル」になった。



クイーン・メリー2のベランダ付き客室

さまざまな「食」スペースとスポーツ施設、シアター、ライブラリーといった多彩な公室エリアなどが船上に設けられるようになった。QM2にはプラネタリウムまである。こうした施設は広大なスペースを占めるので、いきおい船は大きくなる。クルーズ船の巨大化。それは米欧の船旅文化に由来している。

もう一つ。客室数の増加と客室居住性の向上、これも船型が巨大化した原因である。船客定員が二〇〇〇〜三〇〇〇人というのは、ツインベース（二室二人）の数字だから、一〇〇〇〜一五〇〇室の客室が船上にあることになる。陸上でもこれだけの規模のホテルは、そうざらにはないのではないか。

客室には、トイレ、シャワールーム（またはバスルーム）が必ずある。客室面積も大きい。陸上のホテルなみにしないと、客は乗ってくれない。一九七〇〜八〇年代の客室の面積は、標準サイズで二〇〜一五平方メートルぐらいだったが、最近は二〇平方メートルを超えるものがふえてきた。

客室が多く、各室の面積が広いから、当然、トータルの面積も大きくなる。結果として客室甲板の数もふえる。QM2のばあい、一三〇〇の客室を配置するのに、八層もの甲板が必要になった。これに加え、公室エリアには三層の甲板があてられている。

また、最近では、ベランダ付きの客室が一般的になった。当然、海側客室である。舷窓がない内側客室は、いまでは少なくなった。

AOCコンセプトの客船とは

全客室を海側客室にした大型クルーズ船も、いまではめずらしくない。そのさがけは一九八四年に登場したプリンセス・クルーズ社のロイヤル・プリンセス Royal Princess（初代 四万四三四八トン）である。

ダイアナ妃(Princess Diana)がゴッドマザーになったロイヤル・プリンセスは、ヴァルチーラ造船所が創案したAOCコンセプトによりデザインされた最初の大形船である。AOCとはオール・アウトサイド・キヤビン (All Outside Cabin) の略で、大形船にありがちな内側客室をなくし、全客室をベランダまたは舷窓付きの海側客室としたクルーズ船のことだ（注）。全室がベランダ付きスイートルームという豪華船も現れた。二〇〇一年に就航したセブン・シーズ・マリナー Seven Seas Mariner（四万八〇七五トン）がそれ。

航洋客船にベランダつきスイートルームが登場したのは、タイタニックのパーラスイートが最初であることは、まえに述べた。すべての客室が超高級仕様になるまで、ほぼ一世紀を要したわけである。

たくさん客室を海側に配置するには、客室平面を「ウナギの寝床」状に細長くし、それらを櫛状にならべるしかない。内側客室がないので、幅のせまい客室甲板になる。それを何層も積み上げるのである。異様に背の高い大型クルーズ船はこうして生まれた。

だから、現代クルーズ船の外形はスマートではない。見えがしない。ティッシュ箱といわれるのも、むり

からぬところがある。だが、強調しておきたいのは、クルーズ船は乗って楽しむ船であり、見て楽しむ船ではないということだ。



AOCコンセプトの最初の大型船ロイヤル・プリンセス



全室がベランダつきスイートルームのセブン・シーズ・マリナー

こうした視覚上の異様感覚は、二〇世紀初めの客船大型化の時代にもあった。タイタニックを見たとき、古い汽船や帆船を見慣れた当時の人たちは、異様な印象を受けた。変革期にはつきものの現象である。

世界に広がるクルーズ船巨大化の波

一九九〇年代に北米で発達した大型クルーズ船は、

世界の海に広がった。

欧州海域では九〇年代後半に大型クルーズ船の時代に入った。そのさきがけは、RCIのレジェンド級のスプレnder・オブ・ザ・シーズ Splendour of the Seas (六万九一三〇トン) で、九六年の夏、地中海と北欧海域のクルーズをおこなった。同船はこの年の三月、アトランティック造船所で誕生した高速船である。

二〇〇〇年の夏には、同じアトランティック造船所で完成したミレニアム Millennium (九万〇二八トン) も、欧州海域からスタートした。また一〇万トンクラスでは、プリンセス・クルーズ社のグラッド・プリンセスが九八年の夏、地中海クルーズでデビューしたのが最初である。大手各社もこれにならない、つぎつぎと大型クルーズ船を欧州海域に投入した。



RCIのスプレnder・オブ・ザ・シーズ

クルーズ人口は激増した。米C I A統計 (Cruise Lines International Association) によると、二〇一〇年代に入り、世界の年間クルーズ人口は二〇〇〇万人をこえた。このうち半数以上の約一二〇〇万人はクルーズ大国の米国である。北米・南米では、米国は別格として、ブラジルとカナダのクルーズ人口がそれぞれ一〇〇万人の舞台に近づきつつある。欧州の年間クルーズ人口も六〇〇万人をこえ、世界のクルーズ人口の三〇パーセントを占めている。このうち英国、ドイツ、イタリアは一〇〇万人をこえた。

東アジアでは九八年に大型クルーズ船の時代に入った。マレーシアのスター・クルーズ社 (Star Cruises)

がスーパースター・レオ SuperStar Leo (七万五千三百八トン) をドイツで建造し、同年一月からシンガポール発着のマラッカ海峡クルーズ(二泊三泊)に投入したのが最初。翌年には第二船のスーパースター・ヴァーゴ Super Star Virgo も登場した。



東アジア初の大型クルーズ船スーパースター・レオ

レオ級の内装は、スウェーデンのロバート・ティルバーク (Robert Tillberg) が担当。中国古来の「風水」術も導入してデザインされた。本格的なカジノ、多彩な「食」エリアの設置など華人オーナーの意向がつくく反映された設計になっているが、総体的には北米の大型船と同コンセプトのカジュアル船である(注2)。

スター・クルーズ社の創業は一九九三年。創業者はマレーシアの華人実業家リム・ゴートン (Lim Goh Tong) である。中国福建省の出身。一九歳でマレーシアに移住した。東南アジアでリゾート事業やパームオイル業などを手がけるゲンティン・グループの創始者であり、ゲンティン・ハイランド (クアラルンプール北方) のカジノのオーナーでもあった。現在は、息子のリム・コクタイ (Lim Kok Thay) がグループの指揮をとっている。ロンドン大学で土木工学を専攻。七六年にゲンティン社に入社し、父親を助けてきた。

スター・クルーズ社の運航コンセプトは、北米クルーズ業界の覇者カーニバルに範をとり、これを東アジア風にアレンジしたカジュアルクルーズである。すなわち、通年の定期クルーズ、一泊三泊のショートクルーズ、中流ファミリー層を主対象としたリーズナブル

な乗船料金、この三つを柱とし、シンガポール、香港、マレーシア、タイ、台湾などの華人文化圏を中心に船客数をのばしてきた。

二〇〇〇年には、米国型クルーズを創始したNCLをTOBで買収し、世界のクルーズ業界を驚かせた。一〇億ドルを超える巨費を投じ、八億ドルの負債を引き受けるという大買収劇であった。これにより、スター／NCLグループはいまや、カーニバル・グループ、RCIグループに次ぐ世界第三位のクルーズ企業集団に成長している。ちなみに、アジア・クルーズ協会 (Asia Cruise Association, Singapore) の統計によると、日本をふくむ東アジアのクルーズ人口は、すでに約一五〇万人に達している(二〇一三年)。そのうちの四割は中国(香港をふくむ)である。

注

(1) ドーンソン『クルーズ船—デザインの発展』一五五—一六四頁。

(2) William H. Miller, *SuperStar Leo*, Star Cruises, 1998, pp. 62-4.

日本型チャータークルーズの誕生

日本には七万トン以上の大型クルーズ船はない。五万トンの飛鳥Ⅱが最大である。

なぜそうなったのか。その背景にはマーケット事情がある。国土交通省海事局の統計によると、日本のクルーズ人口は、二〇一〇年代に入って、やっと年間二〇万人をこえた。しかも、その半数は外国船に乗っている人たちで、実質的には一〇万人をこえる程度。これでは大型クルーズ船の出番はない。

なぜ、こんな小さなマーケットになってしまったのか。それを知るには、日本のクルーズの成り立ちからみていく必要がある。日本のクルーズは、団体対象のチャータークルーズで立ち上がった。その発端は、一九六八年の総理府の第一回青年の船である。明治百年記念事業として国が主催したこの国際交流航海には、見本市船さくら丸（一万二六二八トン）が使われた。

第二話 日本のクルーズ



総理府の青年の船に使われた見本市船さくら丸

カリブ海では同じ年、米国型の現代クルーズ船の新造第一船スターワードが、北米のレジャー客を対象に、マイアミ発着の定期クルーズに就航した。いまでは一二〇〇万人をこえる北米の年間クルーズ人口も、このころはまだ五〇万人だった。特定団体が対象のチャータークルーズと、個人客が対象のレジャークルーズ。日米のクルーズ事業は同時期にスタートしたが、戦略はまったく対照的であった。

総理府の青年の船は、当初はさくら丸、のちになつぽん丸（初代 一万〇七六九トン、元二代目あるぜんちな

丸が使われた。につぼん丸の船名は、第五回のOB
たちが名付けたものだ。



初代につぼん丸。元あるぜんちな丸（2代）



商船三井客船の2代目につぼん丸



チャータークルーズで活躍した新さくら丸

れを見習った。青年の船ブームが起こった。日数は二週間前後。海域は東南アジアが中心だった。青年の船に乗った若者がエリートとしてもはやされた時代の船旅である。この間、一九七〇年に商船三井客船会社が誕生した。大阪商船と三井船舶の系統だが、三井は貨物主体だから、日本郵船とともに客船界を二分した大阪商船の子孫ということになる。大阪万博が開かれ、街でミニスカートが流行っていたころだ。

一九七二年の日中国交正常化以後は、東南アジアに加えて、中国が有力な訪問先になった。翌年には兵庫県主催のコーラル・プリンセス Coral Princess（九六九六トン）と三重県主催のぶらじる丸（二代一〇一〇トン）が相次いで天津・上海に寄港し、自由主義陣営から新中国を訪れた最初のクルーズ船になった。



上海に初寄港したコーラル・プリンセス

好調な日本経済を背景に、大企業もチャータークルーズの効用を評価し、営業活動や社員教育にクルーズを利用した。運航を担ったのは、商船三井客船と英スワイヤ・グループ（Swire group）である。

商船三井客船のにつぼん丸（二代 九七七三トン、元ブラジル船）と新さくら丸（二万六四三二トン）、一九七一年日本海域に就航したスワイヤのコーラル・プリンセスの活躍はめざましかった。一九七九年には関西汽船も参入。翌年には長距離フェリーのSHKグループも加わり、日本クルーズ船にノウハウを引き継いだ。チャータークルーズのピークは、八〇年代である。

この時期には、七隻の外航客船が日本発着のクルーズに就航していた。チャータークルーズの合い間にレジ

総理府の事業は話題をよび、自治体や民間団体もこ

ヤークルーズもおこなわれた。家族連れで気楽に乗れるクルーズだった。若者から高齢者まで幅広い世代の船客がいて、活気があふれていた。外国船もひんぱんに来日し、船旅の選択肢は多かった。

「クルーズ元年」

一九八九年に待望の新造クルーズ船が登場した。商船三井客船のふじ丸（二万三三四〇トン）と昭和海運のおせあにつくぐれいす（五二八トン）である。マスメディアは平成元年のこの年を「クルーズ元年」とはやしたてた。



おせあにつくぐれいす。クルーズ元年に誕生した

両船のうち、ふじ丸に注目したい。その後の日本のクルーズの姿を方向づけた船だからだ。二万トン、全長一六七メートル、旅客定員（最大）六〇〇人。基本コンセプトは団体チャーターにも個人レジャーにも対応できるクルーズ船。つまり多目的客船である。

前述のように日本には、長いチャータークルーズの時代があった。これが日本と北米と異なる点である。多目的客船は日本の実態に即した選択だった。商船三井客船が社内に委員会を設け、ふじ丸建造の検討をはじめたのは八〇年代半ば。同社はマーケットを分析し、チャーターにはこの規模が適当と判断したのだ。

船型は小さい。日本海域のきびしい気象・海象条件を考えると辛い選択である。が、これにも事情があった。一つは寄港地の港湾事情。筆者は、同船の生みの親である元商船三井客船社長の故大西彦氏から次のように聞いている。

「チャーターで寄港する東アジアの港湾事情を考える

と、全長は一七〇メートルが限界。うちの新さくら丸は一七六メートルあったので運航に苦労しました」。



日本型クルーズ船の原型となった商船三井客船のふじ丸

旅客定員の六〇〇人も団体チャーターとレジャークルーズの市場規模によるものだ。これ以上だと集客は難しい。むろん、定員が少なくないと、乗船料金は高くなる。大西氏はこうも言った。

「六〇〇人でコスト計算をすると、一泊あたりの料金は六〇七万円になります」。

海の向こうでRCIのソブリン・オブ・ザ・シーズがフランスに発注されたところである。七万三一九二トン、旅客定員二八〇人。日本の造船五社もこれに応札した。造船業界は世界を視野に入れていたが、商船三井客船の市場分析は甘くはなかった。

かくして一九八九年四月、ふじ丸は三越主催の香港・基隆クルーズでデビューした。料金は一〇泊で約六三万円（一泊約六万円）から。大西氏のコスト計算どおりの金額である。かなり高いが、バブルの絶頂期でもあり、完売になった。こうして、富裕シルバークルーズを対象とする日本型クルーズが誕生した。セールスポイントには豪華、非日常、ダンス、グルメであり、カジュアル感覚はとぼしい。船旅というと、イブニング、タキシードを連想するセレブの世界になった。逆にいえば、料金が高いので、豪華客船ブランドで売るしかない。船旅の敷居が高くなった。

市場拡大化をダイナミックに進めた北米。市場の現状を直視した日本。一九八〇年代に構想した基本戦略の相違が、後年のクルーズ人口の大差と、日本独特の

船旅文化を生むことになった。

ちなみに「クルーズ元年」時点の日本のクルーズ人口は年間約一五万人（国土交通省統計）、北米（米国十カナダ）は年間三三〇万人（CLIA統計）である。こうして日本の新造クルーズ船は、二万トン、六〇〇〜七〇〇人乗りを標準タイプとしてスタートした。

飛鳥フラインドの定着

一九九〇年代に入って状況は変わった。深刻な平成不況が自治体や企業を顧客とするチャータークルーズを直撃し、需要が激減したのだ。邦船各社はチャータークルーズからレジャークルーズにシフトし、懸命の生き残りをはかった。



郵船クルーズの飛鳥。日本の船旅文化形成に貢献した

一九九〇年に郵船クルーズ会社が発足。翌九一年に飛鳥（二万八七七トン）が登場した。土地バブルが崩壊した年だ。同じ年、米国では史上最長の好景気が始まった。九〇年代の北米の巨大客船ブームはこの好景気に支えられたが、日本では「失われた二〇年」に入った。しかし、順風も吹いていた。平成不況は企業や自治体などを顧客とするチャータークルーズを直撃したが、個人のレジャークルーズは健在だった。不況下でも富裕層は生活の質を落とさなかった。かくしてバブル崩壊を境に、日本はチャータークルーズからレジャークルーズに移行したのである。

飛鳥の時代になった。レジャークルーズ向きにデザインされていたし、なによりも明治以来の郵船ブラン

ドがものをいった。浅間丸、龍田丸が残した無形遺産は大きかった。往年のオーシャンライナーへのノスタルジアが強い文化人たちも、こぞって飛鳥を応援した。



改装後の3代目につぼん丸



日本クルーズ客船のおりえんとびいなす

相前後して三代目につぼん丸（二万一九〇三トン、商船三井客船、おりえんとびいなす（二万一九〇六トン、日本クルーズ客船、遅れて、ぱしふいっくびいなす（二万六五九四トン、同）が新造された。ふじ丸と同規模、同性格の船であった。

最初は飛鳥も苦戦した。黒字化したのは一九九七年から。前年の九六年の初の世界一周クルーズの成功が転機になった。富裕な熟年カップルが殺到し、キャンセル待ちが出た。飛鳥の世界一周クルーズは、翌年以降もおこなわれた。につぼん丸（三代）、ぱしふいっく

びいなすがこれに続き、NGOのピースボートも、外国船をチャーターして世界一周クルーズを始めた。ピースボートの世界一周クルーズは、一九九四年からシリーズ化。大衆的な料金設定により、毎年一〇〇〇人をこえる世界一周クルーズ客を集めている。ともあれ、飛鳥ブランドの定着で日本型クルーズは完成した。その独特の船旅文化は、海外とはかなり性格を異にしている。この構図は当然変わらないだろう。日本の船旅文化は、日本人の文化・歴史、もっと言えば国民性に根ざしているからだ。



日本クルーズ客船のびいふいっくびいなす



ピースボート、オーシャン・ドリーム (元CCL客船)

画一性が多様性が

日本型クルーズは画一的だ。日本人だけが乗り、同じような一日を過ごす。外国船に乗るときも、修学旅

行に似た団体パックツアーを選ぶ。

いっぽう、外国船にはいろいろな客が乗っている。富裕層から中流層。肌の色も違う。言語もさまざま。欧州海域ではクルーズディレクターが五か国語で客を接待する。年齢層もジュニアからシルバーまで幅がある。RCIの船には年齢別の子供用、デイルーがある。生活スタイルもさまざま。夜型、朝型。アウトドア派、読書派。ドンチャン騒ぎがメシより好きな人がいるかと思えば、昼寝好きもいる。さまざまな生活スタイルを持つ船客に対応するためには、多様な設備が必要になってくる。当然、船は大きくなる。



飛鳥II。元クリスタル・ハーモニー

船の巨大化は、ふじ丸と同時期に誕生したソブリン・オブ・ザ・シーズを皮切りに世界中で起きた。定着したのは一九九〇年代後半から。今では一〇万トン超の巨船が世界のクルーズを主導し、クルーズ人口の過半を吸収している。郵船クルーズが飛鳥に代えて五万トンクラスの飛鳥II（元クリスタル・ハーモニー）を投入したのも、こうした動向と無関係ではあるまい。

この章の冒頭で紹介したが、日本のクルーズ人口は二〇一〇年代に入ってから、やっと年間二〇万人をこえた。「クルーズ元年」の一九八九年（約一五万人）から数万人しかふえていない。就航船は大きい順に飛鳥II、びいふいっくびいなす、につぽん丸（三代）の三隻。平均船齢も二〇年をこえた。常連客だけでなく、船自体も老境に入った。

日本のクルーズマーケット自体に変化の兆しがないわけではない。米欧の大手運航会社が大型クルーズ船

を投入して日本発着のクルーズを企画するようになったことだ。日本の旅行会社が外国の大型クルーズ船をチャーターする企画もふえてきた。

発端は二〇一〇年五月のRCIのレジエンド・オブ・ザ・シーズによる横浜発着クルーズである。万博に沸く上海と韓国（二港）をまわる航海だった。二〇一三年五月にはRCIの巨船ボイジャー・オブ・ザ・シーズが日本発着クルーズを実施。一日一万円台からのクルーズが可能であることが、ようやく日本でも認知されるようになった。

この年（二〇一三年）には、最大手のカーニバルも日本法人を設立して日本のクルーズマーケットに参入。サン・プリンスを投入し、四〇七月にかけて日本発着クルーズを九本実施。カボタージュ規制（自国内の貨客輸送は自国船がおこなうという国際原則）をクリアするため、海外港に寄港したが、すべてのクルーズで日本文化が残る魅力的な港町をめぐった。

さらに二〇一四年は、サン・プリンス、ダイヤモンド・プリンスの二隻体制で、四〇一〇月にかけて約四〇航海を実施。日本のクルーズマーケットはたった二隻の外国の大型船に圧倒された。

ともあれ、飛鳥文化に染まってガラパゴス化した日本のクルーズの世界にも、ようやく世界標準の船旅が根付きつつあるというのが現状である（注）。

注

日本のクルーズについては、筆者による「日本のクルーズ三〇年の歩み」『世界の艦船』二〇〇二年二月号、「『どうなる！二世紀の日本のクルーズ』『世界の艦船』二〇〇二年四月号、「クルーズこの一八年」クルーズ元年から今日まで」『フメール』二〇〇七年一・二月号、「日本のクルーズの歩みと現状・日本型クルーズは如何にして形成されたか」（憧れのクルーズ）横浜みなと博物館企画展図録所収、二〇一一年一〇月）等の論考がある。

寡占化が進むクルーズ産業

人類はこれまで、客船巨大化の時代を二度経験してきた。最初は二〇世紀初頭。モレタニア級、オリンピック級、バリンの三巨船が登場した時代である。そして、巨大化の動機として、経済効率の論理がはたらいっていたことをみてきた。

経済効率のほか、もう一つ見落としてはいけない観点がある。それは、船体の巨大化を可能にしたテクノロジーがあったことだ。すなわち、製鉄技術の発達である。強くて安価な鋼が出現したのは、一九世紀末である。鋼の登場は造船技術を一変させた。大型船が建造できるようになった。

大型船を走らせるには、強力なエンジンが必要になる。それには、出力の大きい蒸気タービンが導入された。この時代に開発された新技術である。ボイラーには、高圧力に耐える鋼が使われた。本書は技術史書ではないので、これ以上の詳述は避ける。が、テクノロジーからの観点が重要なことはいうまでもない。

二度目の客船巨大化の時代、それは現代である。くわしくいうと、それはクルーズ船の巨大化であり、一九九〇年代から本格化したものだ。その技術面のベースになったのは、前述の二〇世紀初頭の大型船と、それを継承した北大西洋航路の巨船群であった。

二〇一〇年代に入り、世界の海で稼働する一〇万トン超の巨大クルーズ船の数は五〇隻をこえた。合計の旅客定員（一室二人ベース）は約一七万人。これらの巨大クルーズ船が標準的な七泊クルーズを一年間（五二週）おこなったとすると、年間の乗船者数は約九〇〇万人になる。巨大クルーズ船だけで、世界全体のクルーズ人口の四割を占めるのである。現代が大型クルーズ船の時代であることが、数字にも表れている。

注目すべき点は、船の巨大化が世界のクルーズ業界のすがたを変えたことだ。クルーズ船会社の統合と系列化がそれである。一隻数億ドル（巨船オアシス・オブ・ザ・シーズの船価は一五億ドルと伝えられる）という巨額の資金を要する大型船新造ラッシュのなかで、資金調達力のないオペレーターは脱落し、大資本に吸収されていった。その結果、クルーズマーケットの寡占化が起きた。船の巨大化にともない、クルーズ産業が覇権型産業に変質したともいえる。

五〇隻を超えた一〇万トン超の巨大クルーズ船のオ

ペレーターをみれば、その実態は明らかだ。隻数の約六割はカーニバル・グループ、約三割はRCIグループの船である。なかでもカーニバル勢力は突出している。長崎製のダイヤモンド、サファイア姉妹も、カーニバル傘下のプリンセス・クルーズ社の船である。現状はまさにカーニバルの一人勝ちといってもいい。パソコンの基本ソフト市場におけるウインドウズの例をあげるまでもなく、現代では規模の大きいことが勝者の条件となりつつある。経済学ではこういう現象を「自然独占」というらしいが、クルーズにおける「カーニバルの一人勝ち」もその好例である。

だが、「自然独占」が進むと、自由競争がなくなり、マーケットは硬直化する。カーニバル・グループが大幅な高収益を記録するいっぽうで、乗船料金はしだいに上昇し、逆に、船内における旅客サービスが低下しているのは、硬直化現象のひとつであろう。

客船界の頂点に立つミッキー・アリソン

カーニバルの支配下にあるクルーズ船会社は、本家のCCLのほか、プリンセス・クルーズ社、P&Oクルーズ社、キュナード・ライン、HAL、コスタ・クルーズ社、アイダ・クルーズ社などがある。これらは大型クルーズ船を運航している。

グループをひきいるのは、ミッキー・アリソンである。米国型クルーズの創始者の一人テッド・アリソンの息子であり、一九七九年にCCLの社長の椅子についた。QM2の命名式の時、エリザベス女王とともに壇上にあつた人物である。世界の客船界に君臨するミッキー・アリソンとはいったいどんな人物か。

一九四九年イスラエルの生まれ。五歳のとき、両親とともに米国に移住した。経営者になつてからは、一日二四時間働けると豪語したミッキーだが、学生時代には父親に反逆する若者だった。長髪をなびかせてベトナム反戦デモにも参加した。父親のクルーズビジネスにはまったく関心がなかった。そんな彼を変えたのは船上勤務だった。創業時のNCI客船で働いているうちに、だんだん仕事がおもしろくなつてきた。

「親父が下船しろといわなかったら、いまも船ではたらいっていたらう」。のちにそう語っている。下船した彼は、NCIのさまざまな陸上業務をこなした。CCLに入社したのは七三年、CCLが苦しかったとき

だ。息子の縁故入社に難色を示す父親テッドを説得したのはテッドの片腕ロバート・ディッキンソンである。「ミッキーは頭がいいし、ビジネスに明るい。CCLは彼の才能を必要としていた」と、ディッキンソンは当時をふりかえっている。功労者のディッキンソンに対して、ミッキーはのちに、CCL社長の椅子と年俸三〇〇万ドルの高給で報いた。



ミッキー・アリソンとマデリン夫人。長崎で開催されたダイヤモンド・プリンセスの命名式で

父親譲りのミッキーの強気な性格は、クルーズ経営に向いていた。彼は社船の大型化を進めるいっぽう、カーニバル勢力の拡大につとめた。八八年にHALを買収。九一年にシーボーン・クルーズ・ライン、九七年にコスタ・クルーズ社を支配。九八年にはキュナードを買収した。二〇〇三年にはP&O/プリンセスを傘下に加えて、カーニバル王国は完成した。ミッキーは世界のクルーズ業界の頂点に立った(注七)。

厳格なシオニストだった父親と異なり、ミッキーは国際人である。「ユダヤ系米国人にみられるイスラエルへの思い入れは自分にはない」、そう語っている。米国と同様に好きなのはフランス。英国人の妻マデリンも、フランス語ができる国際人である。

大型クルーズ船と地球環境問題

米国型クルーズの課題は、クルーズマーケットの寡占化だけであろうか。じつは、それよりもっと深刻な問題がおきている。地球環境問題の発生である。大型クルーズ船の激増により、大気汚染、海洋汚染など自然環境への悪影響が懸念されるようになったのだ。クルーズの存続にかかわる大問題である。

話は急にかわるが、長崎で建造されたダイヤモンド、サファイア姉妹の煙突上部の両側に、ジェット旅客機のエンジンに似た筒状の造型物がついている。



ダイヤモンド・プリンセス煙突上部の筒状の造型物

この造型物は、船のエンジンがガスタービンであることを示している。もっとくわしくいうと、ガスタービンとディーゼルを併用して発電し、推進モーターを駆動する推進システムを採用しているのである。ちなみに、QM2も同じ推進システムである。

ガスタービンは小さいので、煙突の基部に置かれている。船のエンジンは、汽船の出現このかた、船体下部にあるのがふつうであったから、まさに画期的な着想である。この両船だけでなく、近年、ガスタービンを搭載するクルーズ船がふえてきた。

なぜであろうか。理由はいくつかあるが、最大の動機は環境問題への対応である。ご承知のように、都市のおもな大気汚染源である自動車にはすでにきびしい規制がおこなわれてきたが、船の排ガスに対するルールづくりは遅れていた。ようやく一九九七年になり、IMO（国際海事機関）が「船舶からの大気汚染防止に関するMARPOL条約新付属書」を採択し、公害の原因となるNOx（窒素酸化物）とSOx（硫黄酸化物）とくに亜硫酸ガス）への規制が決まった。

国際的な取り組みが遅れているにもかかわらず、クルーズ船の排ガス対策が先行しているのは、環境保護に敏感な海域で、大型クルーズ船から出る排ガスが問題視されているからだ。とくにこれが深刻なのは、太古の大自然をのこすアラスカ海域である。

アラスカ海域に大型クルーズ船が入るようになったのは、プリンセス・クルーズ社がスター・プリンセス Star Princess（初代 六万三千四百トン）を投入した八九年のシーズン（五～九月）からである。以来、ア

ラスカ海域の大型クルーズ船はしだいにふえ、シーズン中、一〇隻以上が張りつくようになった。ダイヤモンド、サファイア姉妹も、デビュー当時はアラスカ・クルーズに就航していた。

アラスカ海域における排ガス問題

二〇〇〇人以上を乗せる大型クルーズ船の就航は、それまで割高であったアラスカ・クルーズの料金を下げ、手つかずの大自然を身近なものにした。一九九〇年代に入ると、アラスカ・クルーズの船客は急増した。反面、問題も出てきた。クルーズ船の排ガスにふくまれている有害成分や、騒音、汚水などによる自然環境への悪影響である。

アラスカ海域は多くの島じまによって外洋から隔てられているので、問題がおこりやすいのである。加えて、狭くて曲りくねったインサイド・パッセージ（カナダ東岸、アラスカ海域の島と大陸にはさまれた航路）を低速で航行するため、通常のディーゼルでは、有害成分を多く排出する傾向がある。



アラスカの州都ジュノーに着岸したクルーズ船

陸上の地形も独特である。たとえばアラスカの州都ジュノーのばあい、高い峰々がせまった凹凸の多い地形であることから、クルーズ船の排煙が上空に滞留し、有害成分の問題だけでなく、夏季の貴重な太陽光線を遮断するという現象が起きている。プリンセス・クルーズ社が二〇〇一年からジュノーに停泊する社船の発電用ディーゼルを停止し、陸上の電力を使うように切

り替えた背景には、こうした深刻な実態があった。

当然のことながら、これまできびしい規制がとられてきた。米EPA（米国環境保護局）、アラスカ州、それに民間の環境保護団体も、排ガスには神経質になっている。ルール違反には罰金が課せられてきた。九九年にはHAL、プリンセス・クルーズ社など六社、十三隻が排煙基準を超えたことでEPAから警告を受け、プリンセス社とNCLは五万五〇〇〇〜一〇万ドルを支払った。

いっぽう、海洋汚染に対する規制は、排ガス規制に先行しておこなわれてきた。その発端は、大型オイルタンカーの海難にともなう油流出事故の続発である。IMOでは、海洋汚染を防止するための「MARPOL七三／七八条約」が採択され、すでに発効。その後も改正がつづき、整備が進んでいる。

地球環境とどう折り合っていくか

ガスタービン、大気汚染問題への解答の一つである。これにより、これまでのディーゼルにくらべ、排ガス中のNOxを八〇パーセントまで、SOxを九八パーセントまで減らすことができるという。ガスタービンを装備した史上初の新造クルーズ船は、セレブリティ・クルーズ社のミレニアムである。二〇〇〇年にアトランティック造船所で誕生した同船は、地球環境を配慮して造られた最初的大型クルーズ船であった。

ミレニアムの外形は、シャープで強いラインを多用したユニークなものだ。これを造形した人物は、バネンバークである。本職は大型ヨットのデザイナーだが、QE2の内装も手がけたことは、第六話で紹介した。彼は二〇〇二年に没したので、大型船ではこれが最後の仕事になった。

ミレニアムのエンジンは、当初計画ではディーゼル電気推進であった。これに代えてガスタービンの採用をRCIグループが発表したのは一九九八年五月。ちょうど大型クルーズ船による環境汚染が問題になりはじめた時期だった。同じころ大手各社も、新世代シリーズに環境対応型の推進システムを導入することを明らかにした。これらには、(1)ガスタービン+蒸気タービン方式、(2)ディーゼル+ガスタービン方式、(3)ディーゼル方式、の三タイプがある。いずれも電気推進である。ミレニアム級は(1)の方式、QM2やダ

イヤモンド、サファイア姉妹は(2)の方式である。

三タイプの推進システムのうち、将来的にどれが主流になるか、その予測はむずかしい。原油市況も影響するであろう(注)。地球温暖化の点では、CO₂(二酸化炭素)を大量に出すガスタービンは問題だ。



ガスタービン主機を装備したミレニアム

二〇世紀は大量生産と大量消費、そして大量廃棄の時代であった。二一世紀も、いまのところ、その傾向は変わっていない。船客と船員が三〇〇〇〜四〇〇〇人以上も乗る大型クルーズ船は、その象徴ともいえる。エコツーリズムのコンセプトを導入しないかぎり、クルーズ船はこれから生き残れないのではないか。



ベネチアのジュデッカ運河を通る大型クルーズ船

大型クルーズ船がたてる波も問題になっている。地中海クルーズの有力な寄港地であり発着港でもあ

るイタリアの海都ベネチアでは、ほとんどのクルーズ船は、海都を一望できる潟内のジュデッカ運河を通じて出入港してきた。ところが、二〇一四年一月以後、九万六〇〇トン以上の客船はこの運河を通れなくなった（新水路ができるまで実施は延期された）。大型クルーズ船がたてる波によって歴史的建造物が傷つくおそれがでてきたからだ。ジュデッカ運河の通航はベネチア出入港のハイライトだったが、歴史的遺産のほうがそれより大切なことはいうまでもない。

今後、大型クルーズ船は地球環境とどう折り合っていくか。マケット事情もさることながら、この問題のほうが、大型クルーズ船によるレジジャーを持続可能にするための重要課題になってきた。

「九・一一」がクルーズ産業を直撃

現代のクルーズがかかえる課題は、地球環境問題とクルーズ産業の寡占化問題だけではない。もっと根源的な問題がある。それは戦争とテロにともなうリスクである。いうまでもないが、旅行というレジジャーは平和を前提としている。だから、クルーズマケットとなっている地域や、船が航海する海域で戦争かテロでも起きれば、クルーズ産業はその存立基盤を失う。

二〇〇一年九月、世界最大のクルーズマケットである北米でそれが起きた。同時テロ、いわゆる「九・一一」である。テロに大型旅客機が使われたことから、北米では一時期、空の旅が敬遠されるようになった。そして、これによって、米国型クルーズ発展の原動力となったフライ&クルーズが大きなダメージを受けた。北米マケットで集客していたクルーズ船会社は船客が激減し、倒産するオペレーターも出た。

フライ&クルーズは見直されることになった。船旅パターンの再検討である。空路が敬遠されるのであれば、船客が乗用車やバスや鉄道で行ける港からクルーズ船を出せばいいわけだ。フライ&クルーズではなく「ドライブ&クルーズ」である。「ホームランド・クルーシング」ともいわれる。

それには、発着港を散在させなければいけない。定番母港のマイアミ、フォートローダーデール、サンフラン、ロサンゼルス、バンクーバーに集中するのはよくない。そこで、ニューヨーク、ノーフォーク、タンパ、ヒューストン、シアトル、サンディエゴなどが新

たな発着港として加えられた。

かつて北大西洋航路のターミナル港として繁栄したニューヨークが、これで息をふきかえた。大きなクルーズ人口を持つ大都会であるにもかかわらず、クルーズ時代のニューヨーク港は客船の出入りが少なく、マンハッタン島の客船ターミナルでは閑古鳥が鳴いていたのである。「九・一一」以後、クルーズ船の出入港がふえ、古くて手狭なマンハッタン島のターミナルだけでは対応できなくなった。カーニバルはブルックリンに新ターミナルを建設。Q_M2も旧ターミナルから新ターミナルに移った。さらにニュージャージーにも新ターミナル、ケープリバティーが誕生。RCIグループの船がここから発着している。

これまでのフライ&クルーズに加え、ドライブ&クルーズが定着したことで、北米のクルーズマケットは「九・一一」のダメージから立ち直ることができた。「九・一一」が起きた二〇〇一年の北米のクルーズ人口は、前年を上まわる七二〇万人に達しており、翌二〇〇二年には七六〇万人を記録している。

日本周辺海域のクルーズでは、日中・日韓関係など、緊張する北東アジア情勢も気になるところだ。最近はとくに、東アジアの大クルーズマケットである中国とのあいだで、尖閣問題をきっかけに交流が途絶えがちである。中国発着の大型クルーズ船が日本寄港を避けるケースが出てきた。

感染症リスクにそなえる大型クルーズ船

戦争とテロのほかに、旅行ビジネスはもうひとつ大きなリスクをかかえている。感染症の流行というリスクである。それを如実に示したのは、二〇〇三年の前半に東アジアを襲った新型肺炎SARSである。このときは、クルーズ産業をふくむ東アジアの旅行業全体が大打撃を受けた。

客船会社でもっとも大きな影響を受けたのは、SARS流行地と営業地域が重なったスター・クルーズ社である。乗船キャンセルが相次ぎ、予約も急減した。マレーシアに本拠を置くこの会社のことは、第九話の「クルーズ船の巨大化」で紹介した。

スター・クルーズ社の二大看板であったスーパースター・レオとスーパースター・ヴァーゴは、シンガポールと香港をそれぞれ母港としていたため、SARS

禍をもろに受けた。同社は両船を豪州へ移し、感染被害がおさまるまで、**レオ**はシドニー、**ヴァーゴ**はフリーマントルを発着するクルーズに張りつけて急場をしのいだ。

SARS 禍が北上して台湾が流行地になると、基隆発着の沖縄クルーズに就航していた**スーパースター・ジェミニ** (SuperStar Gemini) (一万九〇八九トン) は、石垣島と那覇への寄港をとりやめた。日本側が入港目粛を要請し、同社がこれを受け入れたからである。

スター・クルーズ社はたいへんな目にあつたが、世界的にみれば SARS 禍の影響は軽微であつた。クルーズ産業がブレークしていたシンガポール、香港をのぞけば、この時期、東アジアはまだクルーズ後進地域だったからだ。米欧のクルーズ船会社は、数航海のアジア・クルーズをキャンセルし、SARS 流行地からやつてくるフライ&クルーズ船客を警戒するだけでよかったのである。

米欧の大手クルーズ船会社はこの年、SARS 流行地からの予約客の乗船を断わり、運賃の全額を返済するという措置をとった。出航日からさかのぼって一四日以内に流行地を通過した予約客も、乗船を拒否するという厳格さであつた。ことほどさように、大手各社は SARS 感染を警戒したのである。

クルーズ船のばあい、保健衛生の規制がホテルやレストラン以上にきびしい。何千人もの船客と乗組員が起居し、国際航海をしているのだから、当然といえは当然である。

続発するノロウイルス集団感染

最近では、ノロウイルス (Norovirus) の集団感染が問題になっている。これは世界の海域で起きている。

ノロウイルスは、一九六八年に米オハイオ州ノーウオークで集団発生した急性胃腸炎の患者から発見された。患者との接触やウイルスに汚染した食品などを介して経口感染する。これによる集団感染はその後、日本を含む世界各地で発生している。

感染すると、嘔吐、下痢、腹痛などの食中毒症状を呈するが、通常は一〜二日で治癒し、生命にかかわる重篤な例は稀である。ただし感染力が強く、いまのところ有効な抗ウイルス薬は存在しない。十分な手洗いがらいしか、予防法がないのが現状だ。

生活空間が密集したクルーズ船では、感染の機会が多いし、新たな船客が乗るたびにウイルスを持ち込む可能性がある。集団感染の危険性は陸上よりも高いといえよう。むろん、公衆衛生当局はこの問題を傍観していたわけではない。

世界最大のクルーズ人口を持つ米国では、同国を訪れるクルーズ船に対し、船客・船員の三パーセント以上が嘔吐、下痢を起した場合、CDC (Centers for Disease Control and Prevention、疾病対策センター) に報告することを義務付けた。CDC はこれをもとに研究調査を行ない、対策を講じている。アトランタに本拠を置く CDC は、米国厚生省 (The Department of Health and Human Service) の実施機関の一つである。

やがて USPH (The U.S. Public Health Service 米国公衆衛生局) の船舶衛生検査がある。この検査は、厳格であることと、検査結果がすべて公開されることで知られている。ワシントンに本拠を置く USPH は、米国の港に寄港する客船の衛生検査を実施する権限を持っている。検査は無通告で年二回、所定のマニュアルによって行なわれる。その内容は、食材・飲料水の管理、調理作業と設備、病害虫管理など多岐にわたっており、かなりきびしい。一〇〇点満点で八六点に達しないと、勧告にそつた改善を行ない、再検査を受けなければならぬ。二〇〇三年一月に **Q E 2** が八五点で失格し再検査を受けたことは、クルーズ業界ではニュースになった。

CDC のホームページによると、クルーズ船におけるノロウイルス集団感染は一九九四年から報告されている。そして注目されるようになったのは、集団感染発生が年一〇隻をこえた二〇〇二年からだ。

同年七月にアラスカ海域の**ラインダム** Ryndam (三代五万五四五トン) で三八八人、一月にカリブ海の**アムステルダム** Amsterdam (六万〇八七四トン) で五〇〇人以上 (四クルーズの合計) が発症。運航会社の HAL は、両船の後続クルーズを中止し、船内を徹底的に消毒した。消毒対象は、カジノで使うトランプやルーレットのチップにまで及んだ。

集団感染はその後も続発している。発生時期は冬季が中心である。二〇〇三年一〇〜十一月には、サウサンプトン発着の**オーロラ** Aurora (七万六一五二トン 英 P & O クルーズ) の一七泊地中海クルーズで、船客一八〇〇人の約三割にあたる五〇〇人がノロウイルス

に感染。ピレウスで入港を拒否され、ジブラルタルでは隣接するスペインが国境を閉鎖するという騒ぎになった。ふだんは海外クルーズ情報をあまり伝えない日本のメディアもこの事件を報じた。

CDCによると、ノロウイルス集団感染は、その後も年一〇件以上のペースで発生している。最多は二〇〇六年の三二件である。

最近では二〇一四年一月、カリブ海を周遊中のRCIの巨大クルーズ船エクスプローラー・オブ・ザ・シーズ Explorer of the Seas (二万七二〇八トン)でノロウイルスが発生した。乗客・乗組員四二五人のうち六四五人が発症したため。船は予定を二日繰り上げて、発着港のケープリバティに帰港している。

船長が握手をしなくなった

船側の防疫体制はどうなっているのだろうか。

近年は、メインダイニングルームなど「食」エリアの入口にハンドサニタイザー(手の消毒器)を置くとともに、船長が船内放送で「手を洗ってください」と注意する船が多くなった。

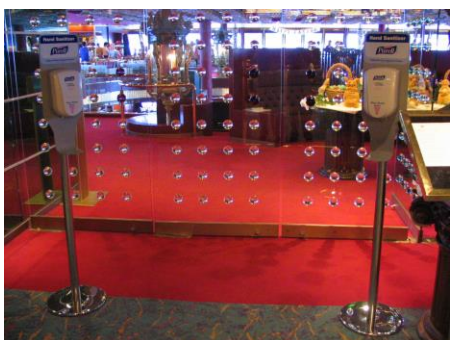


グランドケイマン沖に停泊するHALのヴィーンドム

ノロウイルスが多発した二〇〇六年四月、筆者は妻とHALのヴィーンドム Veendam (五万五四五トン)のカリブ海クルーズに乗船、その一端に触れた。まず驚いたのはハンドサニタイザーの多いことである。レストランなど「食」エリアの入口はむろんのこ

と、図書室、フロントオフィスなど船内の至る所に置かれていた。まるで病院である。乗船口にもあった。

レストランに入る船客が使用を怠ると、クルーが携帯消毒器で液体をかけてくれる。出帆翌日の正午には、船長が船内放送で手洗いの励行を呼びかけた。「みだりに握手をしないように!」ともいっていた。その日夕方、船長主催ウェルカムパーティーを意識しての放送だと気がついた。



レストラン入口両側、ハンドサニタイザー



厨房で手を洗うインドネシア人調理員

案の定、その時間が来ると、パーティー会場入口に立つ船長は、にこやかに船客を迎えるだけで、多くの船客が期待する握手をしなかった。感染症に対する船側の危機意識は、ここまで高まってきている。

当然のことながら、調理・供食などの「食」設備と業務については、USPH検査の関連もあり、かなり厳格である。調理員は専用の透明手袋を着用。手洗いは必須の義務であり、厨房には方法が掲示されていた。

専用の手洗場を使うこと。肘までお湯で二〇秒以上洗うこと。ペーパータオルを使い、蛇口もペーパータオルで閉めること、といった内容である。クルーのほ

とんどは衛生意識の低い途上国出身者だから、注意は厳格すぎるぐらいでちょうどいいのだろう。ちなみにHALのクルーはインドネシア人が多い(注③)。

それでもふえる世界のクルーズ人口

一九六〇年代後半に米国型の現代クルーズが北米で誕生してから半世紀以上がたち、クルーズは一般庶民が楽しめる新レジャーとして大発展してきた。前述のように、世界のクルーズ人口は年間で二一〇〇万人をこえた。だが、「リスクと隣り合わせの発展」という側面を見逃すわけにはいかない。

クルーズ産業の寡占化問題、地球環境問題、戦争とテロ、感染症にともなうリスクと、米国型クルーズがかかえるさまざまな課題について述べてきた。そしてまた、これに向けてのクルーズ船会社の対応策などについてもみてきた。じつさい、「たいへんな時代になった」というのが筆者の実感である。

こうした時代であるにもかかわらず、世界の年間クルーズ人口はふえつづけている。

なぜ、こんなにふえるのだろうか。米国型クルーズの性格からきているにちがいない。

一般庶民を対象とする「万人が楽しめるクルーズ」。それが世界中の人たちを船旅にいざなう動機となっている。筆者はそう考えている。

注

(①) カーニバルによる市場支配については、拙稿「カーニバル・クルーズ・ライン」『世界の艦船』二〇〇三年六月号で詳述。

(②) 地球環境問題については、筆者の「クルーズ客船のグリーン・レポリューション・メガシップは環境問題にどう対応していくか」『世界の艦船』二〇〇一年九月号で詳述。

(③) クルーズ船におけるノロウイルスの集団感染問題については、筆者の「ノロウイルスがクルーズ船を襲う!」『世界の艦船』二〇〇七年二月号で詳述。

おわりに

この書では、クイーン・メリー、ノルマンディー、ブレイメンといった有名客船について、ほとんどふれなかった。客船の全盛時代とされる一九二〇～三〇年代の北大西洋航路客船について詳述していない客船史書は、あまりないのではないか。

むろん、筆者はこの時代の北大西洋航路客船に関心があるし、ノスタルジアもある。海事雑誌等にも、これまでたびたび書いてきた。

だが、よくよく考えてみると、客船の全盛時代は現代なのではないか。それに気がついたとき、客船史の本流なるものがみえてきた。

本書でもふれたように、現代のクルーズ船は、運賃収入をもとに運航されている。国家などの公的助成をあてにしていない。結果として、船は巨大化したのである。

そのルーツが、一九世紀から二〇世紀にかけての北大西洋航路客船の運航哲学と、それを具体化した大型客船にあることは、本書のなかで述べてきた。現代の大型クルーズ船は、その遺伝子を継承しているのである。いいかえれば、客船史の本流にある。

北米では、年収三万ドル台の一般庶民もクルーズを楽しんでいる。大型クルーズ船がそれを可能にした。われわれが温泉に行くような気軽さでクルーズ船に乗っている。欧州、豪州、南米、東南アジアなどでも同様である。

実例として適切でないかもしれないが、アフリカ系船客もいる。かつて定期客船全盛時代の英国客船には、アフリカ系は一等やキャビンクラスに乗るのがはばかられた。だが、いまはちがう。

だから、船上のアフリカ系米国人ファミリーを見ると、筆者は感動する。とくに、子どもをみるのは楽しい。子どもは、豪勢なクルーズ船に乗ったうれしさを、からだ全体で表現する。

「いい時代になったな」。筆者はそう思う。

しかし、日本でこの話をする、「エッ、黒人も乗っているの!」と、不快感を示す人がいる。

日本のクルーズ文化の根底には、スノビズムがあるのではないか。万人がクルーズに参加できる、という実態を嫌う文化があるのではないか。

クルーズ船が、ひとにぎりの富裕層の特権的なレジ

ヤーになつてはいけない。万人が楽しんでほしい。筆者はそう念じて、これを書いた。この書は、それに向けての歴史物語である。研究書ではない。

二〇一五年 月

山田 廸生