

〈連載44〉

ソング・オブ・フラワーの インドネシア・クルーズ



大阪府立大学船舶工学科助教授

池田 良穂

4月に 川崎汽船がオーナーで、同社の子会社セブンシーズ・クルーズ・ラインの運航するクルーズ客船ソング・オブ・フラワーに乗船する機会を得た。これは外航客船協会の主催する「東南アジア客船旅行視察団」に同行させて頂いたために実現したもので、航海はインドネシアのジャカルタからシンガポールまでの3泊4日の航海であった。今月は、その視察旅行で得られた幾つかの印象と、ソング・オブ・フラワーのすばらしいクルーズの様子をご紹介します。

本題に入る 前に、この視察旅行に参加することになった経緯について簡単に述べておきたい。筆者は、楽しむためのクルーズにあっては、揺れる水域でのクルーズはどうしても避けなければならない必要条件であると思っている。海象の厳しい水域でのクルーズは、世界的に見てもほとんど成功していない。楽しむために高いお金を払って、船酔いに苦しみながらの航海をしたのでは、何のためにお金を払ったのかとの疑問が湧くのは極めて自然に思われる。北米でのクルーズの成功例を見れば一目瞭然のように、荒く単調な水域は飛行機で移動し、静かで美しい水域だけを客船で回るとするのが、その成功の重要な要因であ

る。そうしたわけで、筆者は日本近海はクルーズにはあまり向かない水域であるとの意見を持ち、日本のクルーズマーケットの拡大を図るのであれば、静穏で美しい水域まで飛行機で飛びそしてクルーズに乗船する、いわゆるフライ・クルーズの振興が重要であるとの主張を繰返してきた。そうした声も多少受け入れられつつあるのか、昨年設立された外航客船協会では、昨年11月に南太平洋に、そして今年4月に東南アジアに、日本のクルーズ客船のためのクルーズ水域のフィービリティを探るためのミッションを派遣し、いずれにも参加させて頂くことになった。

インドネシアの 水域は、赤道直下の多島海の大変静かな水域で、現在クルーズのメッカであるカリブ海によく似ている。ハリケーンなどの暴風雨がないというから、カリブ海以上にクルーズには向いているかもしれない。島が点在しているから寄港地にも恵まれている。こうしたクルーズにとっての好条件が整っていることから、この水域では比較的早くからクルーズが実施されていた。例えば、ホランド・アメリカ・ラインの8,000総トン型のプリンセンダムなどは、シンガポールを起点としたクルーズを冬季に行ない、夏にはア

ラスカ・クルーズを実施していた。この船が火災で沈没した後も、幾隻かのクルーズ客船がこの水域でのクルーズに従事したもののいずれも長続きしていない。この理由は、この当時のクルーズのメインターゲットは欧州およびアメリカからの客で、この水域までの飛行時間がかなり長過ぎたことがあろう。現代のクルーズは次第に期間も短くなっており、必然的にクルーズの起点港までの距離も制限される。カリブ海クルーズがこれだけアメリカ人の人気を集めているのは、やはりアメリカの各主要都市から例えば起点港マイアミまで4～5時間の飛行時間でいけるということが大きな要因になっている。そういう意味では、東南アジアのクルーズは一般のアメリカ人大衆が気軽に出かけてクルーズを楽しむにはやや遠過ぎた。しかし、日本人のクルーズ市場が成長すれば、この水域は第2のカリブ海にできる可能性は大きい。起点港としての可能性はシンガポールが、一番大きい。現在シンガポールではかなり大きな客船埠頭を建設中で、今年秋にはオープンの手筈である。日本から6～7時間の飛行時間がやや長い感じがしないではないが、現在でもかなりの日本人観光客が出かけている都市であるから日本人の知名度も大きい。もうひとつの起点港の可能性は、視察旅行中にインドネシアの観光局からの推薦があったインドネシアの東部にあるマナドゥを中心とする水域である。現在リゾート地として整備しており、港湾設備、空港設備共に整っているとのことである。こちらは日本から約4～5時間の飛行で行ける。

さて、この東南アジアの水域で昨年からのクルーズを開始したのが、前述のソング・オブ・フラワーである。同船は元RORO貨物船であったのを、1986年に西ドイツの造船所で大改造されてモ

ダンなクルーズ客船に生まれ変わったもので、エクスプローラー・スターシップという名前で、アメリカ水域での探検クルーズに従事して人気を博していた。しかし、1989年に同船を運航していたエクスプロレイション・クルーズ・ラインが経営危機に陥り（乗客が十分集まらなかったのではなく、金融トラブルに巻き込まれたためとのことである）、日本のメイヨーと川崎汽船が同船を購入し、大規模に改装工事を施してソング・オブ・フラワーと改名、現在冬季のインドネシア・クルーズ、夏期にアラスカ・クルーズを実施している。運航は川崎汽船の子会社セブンシーズ・クルーズ・ラインが行なっているが、船籍はノルウェー、運航もノルウェー船員を中心とする構成で行なわれており、サービスから、エンターテイメントまで外国のクルーズ客船そのものである。日本人は通訳兼アテンダントとして数名の女性が乗組っており、日本人の乗客でも十分に楽しめる配慮がなされている。

4月4日の夕方、ジャカルタ港で同船に乗り込んだ。当日港には、同船の他に客船コーラ・プリンセス（元コーラル・プリンセス）が入っていた。タラップを上る前に記念写真をとってくれる。まさにカリブ海クルーズの雰囲気である。乗船してチェックインのためパーサーズオフィスに行くと、その前のロビーですぐにジャンペンのサービスがある。なかなか気の効いたサービスである。船としては8千トン程度の船だから、船内にはそれほど余裕はないはずだが、旅客定員を200名程度に押さえているから、パブリックスペースは意外に広い。またキャビンも、カリブ海の大衆クルーズ客船などに比べると格段に広い。また、キャビンには常にブランデー、ウイスキー、ビールなどのアルコール類、ソフトドリンク

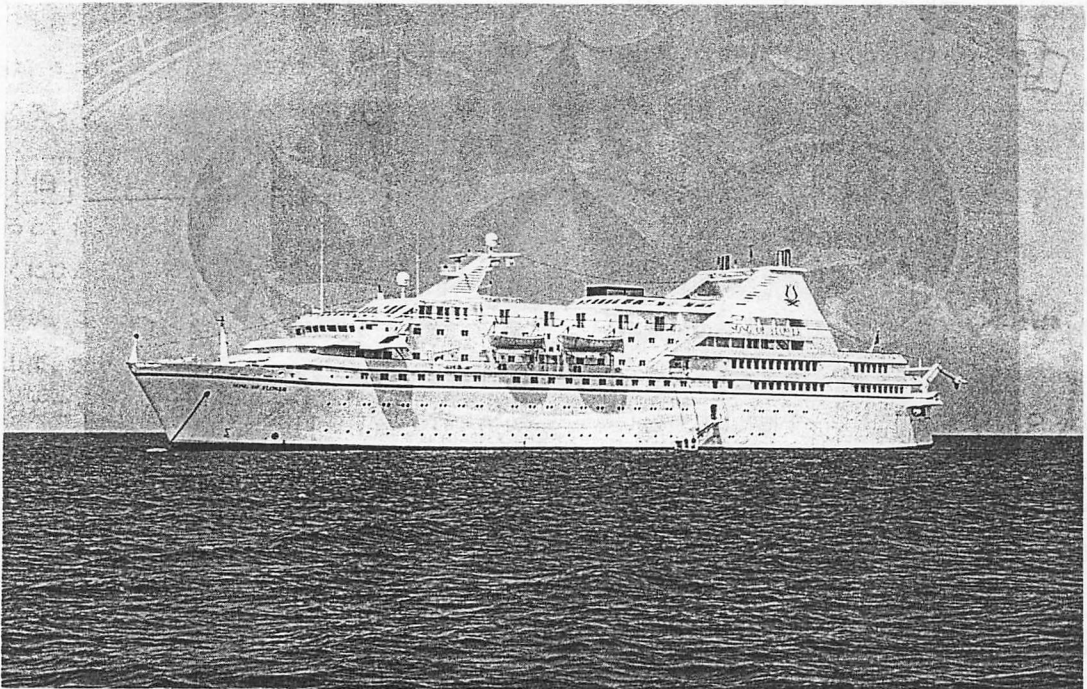
ク、そして果物も用意されている。

夕食はフリーシットイングで、旅客定員が限られていることから7時から9時半までの好きな時間にダイニングルームに行けばよい。こうした体制を整えているのは小型の高級クルーズ客船の大きな特色である。食事も日本人の口によく合うなかなか美味しいものであった。聞くところによるとシェフが日本人の趣向についてかなり勉強しているとのこと。こうした点は他の外国客船にはないホスピタリティである。夜のエンターテイメントもクルーズディレクター夫妻を中心としてなかなか見応えがあった。また、バーなどのサービス要員の教育もよくできており、かつフレンドリーな対応が心地よい。今まで乗船したクルーズ客船の中では最高級のグレードで、世界の最高級クルーズ客船にランクされているロイヤル・バイキ

ング・ラインの船のものと同等か、それを上回るように思った。乗客数が少ないため乗客と乗組員とがすぐ顔見知りになれるのもこうしたクルーズ客船の大きな特色である。

この航海では ジャワ海に浮ぶリゾート島プロウスリブに寄港した。ここは日本航空によって開発されたリゾート地で、ジャカルタから高速モーターボートで2時間ほどの所にある。この他にも沢山の島が点在しており、この水域が本格的なクルーズ地になれば、カリブ海の場合と同様にクルーズ運航会社自身がこうしたリゾート島を開発してクルーズ客に使わせることも不可能ではなさそうである。

さて、この船のクルーズ料金であるが、一日あたり5万円からとなっている。世界的な大衆ク



ソング オブ フラワー