

<連載⑨>

クルーズ客船界のトップマーケットにデビューした 「クリスタル・シンフォニー」初来港



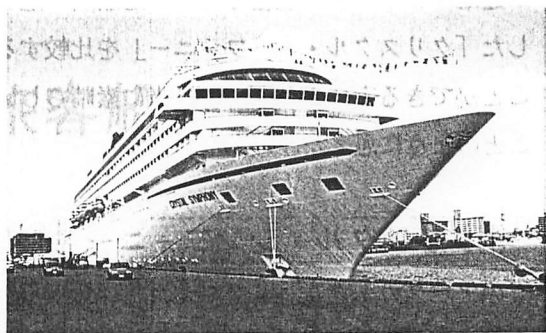
大阪府立大学海洋システム工学科助教授

池田 良穂

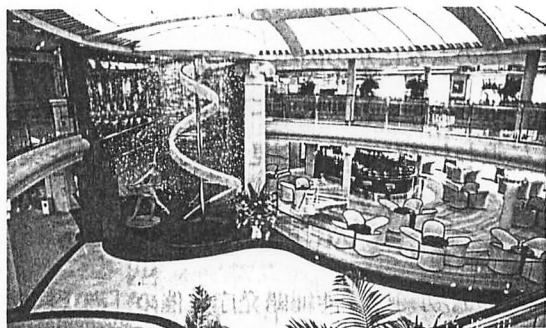
【昨年の】 日本におけるクルーズ客船業界の一番の話題といえば、クリスタル・クルーズの第2船「クリスタル・シンフォニー」が完成して、日本にもその華麗なる雄姿を現わしたことであろう。

クリスタル・クルーズは、周知のとおり、北米のクルーズのトップマーケットをターゲットとして日本海運界の雄である日本郵船がロサンゼルスに設立した子会社で、第1船「クリスタル・ハーモニー」を三菱重工業で建造して、この成長目覚しいクルーズ産業界に打って出たのが5年前のこと。その後、順調に業績を伸ばし、今までトップマーケットを牛耳っていたロイヤル・バイキング・ラインやキュナード・ラインと互角の戦いを行ない、今ではロイヤル・バイキング・ラインは消滅し、キュナードも大赤字で経営不振に陥っているのを尻目に、次第にトップマーケットを押えつつある。この躍進中のクリスタル・クルーズの期待の第2船が

「クリスタル・ハーモニー」で、フィンランドのマーサ造船所で今春完成したばかりの新造船である。この造船所は、元々、1960年代後半から



那覇港に停泊するクリスタル・シンフォニー



船内

カリブ海などに登場した現代的なクルーズ客船や、1970年代からバルト海に登場した大型のクルーズフェリーを数多く建造してきたヴァルチラ造船所が前身で、いわばクルーズ客船・クルーズフェリーメーカーとしてはトップレベルの技術力を誇る会社である。同船の受注にあたっては、クリスタル・クルーズズの第1船を建造し、せひとも第2船もと意気込んでいた三菱重工との激しい受注競争があったが、折からの円高の影響もあって、価格的にも有利であったマーサ造船所に軍配が挙げられた。

日本の造船業にとっては残念な結果であるが、一客船ファンの筆者にとっては、世界でもトップの技術力を誇る三菱重工建造の「クリスタル・ハーモニー」と、現代的なクルーズ客船の建造のノウハウの豊富なマーサ造船所の建造した「クリスタル・シンフォニー」を比較することができるということが、本当に素晴らしいことのように思えた。

「クリスタル・シンフォニー」は、夏のアラスカ・クルーズを終えた後、北太平洋を渡って、9月に日本に姿を現わした。最初の寄港地が筆者の故郷である北海道の室蘭港であったのにもにかの因縁であろうか。その後、横浜、鹿児島、那覇などに寄港しているが、仕事に追われていて同船を見ることも、航海を楽しむこともできずにもんもんとした日々を送っていた。

10月初旬に、沖縄開発庁主催の「港と観光」を考えるシンポジウムにパネラーとして参加す

ることになった時、ちょうど沖縄に滞在している期間に同船が那覇港に入港してくることが分かった。さっそく、沖縄開発庁の港湾開発を担当している部署にお願いして、同船への訪船許可を得ることができた。

10月10日 朝、那覇港に「クリスタル・シンフォニー」の白いスマートな船体が姿を現わし、安謝港の岸壁に静かに着岸した。5万総トンの船体はさすがに大きい。岸壁では歓迎の「エイサー踊り」が華やかに繰り広げられる。

着岸した船からは、乗客が下船を開始し、観光バスやタクシーが次々に出発していく。ほとんどがアメリカ人を中心にした外国の観光客のようだ。下船する乗客が一段落してから、船内に入った。入った所で、大阪の船旅ファンのK氏夫妻とばったりと会った。会社も休んで同船のクルーズに乗りこみ、那覇で下船するとのこと。この航海には、こうした熱狂的な客船ファンが何人か乗船しているようだ。日本のクルーズ産業はまだまだこうした熱狂的な客船愛好者に支えられている面が多く、北米のように一般的なレジャー産業にまでは脱皮していない点は、今後日本のクルーズ産業育成を図る上での重要なポイントになるに違いない。

船内は、5万総トンの船体に1000名弱の乗客しか乗せないという高級指向のクルーズ客船だけに、あらゆる所がゆったりとした造りになっている。インテリアデザインのコーディネイターは、第1船の「クリスタル・ハーモニー」の時と同じくスウェーデンのロバート・テイル

バーク。全体としては、クリスタル・ハーモニーと同じグレードでかつ同じイメージではあるが、単なるコピーにはならないように随所に新基軸が取入れられていると言われる。カリブ海のモダンなクルーズ客船の中のけばけばしさからは程遠い落ち着いた気品のある船内が印象的であった。約1時間にわたって船内を見学して、ぜひこの船にはいつか乗りたいと心から思った。

気になるのはこんな世界の超一級船の船賃がとんでもないほど高いのではないか、という事だが、デラックスキャビンを利用した場合の料金が乗船地までの飛行機代、下船港からの飛行

機代も含んで一日あたり4~5万円程度となっており、国内の高級旅館などの料金と比べたらそう高くはない。このクルーズ料金にはすべての食事を含んでおり、イベントやショーへの参加も無料、船の移動することによる運賃も含んでいるのだから、むしろ内容の割には割安感さえ感じてしまう。もちろん、昔の船のような等級によるサービスの差は全くないのだから、予算に合わせて、できるだけ安いキャビンで船旅を満喫するのが筆者のやり方である。後は、休みがとれるかどうか。これが仕事を持つ身にとって最大の問題点である。

社団法人 日本旅客船協会

東京都千代田区内幸町二丁目一番一号
 (飯野ビル六階)
 ☎100
 電話(03)3501-6766(代)

常務理事	常務理事	理事長	副会長	副会長	副会長	副会長	副会長	副会長	副会長	副会長	会長
中村哲三	中西博	増田卓爾	有村圭喬	村中圭三	新村和雄	古川長四郎	葛井政信	平井謙介	立花欣一	仁田一也	