

〈 連載(133) 〉

世界最大のクルーズ客船 ボイジャー・オブ・ザ・シーズに乗る



大阪府立大学海洋システム工学科

池田 良穂

クルーズの世界で、またまた「世界最大」の記録を塗り替える船が登場した。昨年11月に、フィンランドのマーサ造船所で建造された、14万総トン、旅客定員(最大)3800名の「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」がそれである。運航するのはマイアミに本社を持つノルウェー資本のロイヤル・カリビアン・インターナショナル。元々は、カリブ海クルーズのパイオニアの1社であるロイヤル・カリビアン・クルーズ・ラインズであったが、ギリシア系のセレブリティ・クルーズを傘下に納めた時に社名を現在の名前に変えた。現在では、カーニバル・グループに次ぐカリブ海クルーズの最大手運航会社であり、7万総トン型クルーズ客船9隻を中核として、カリブ海、アラスカ、ヨーロッパにおけるクルーズを大々的に展開している。

この会社は、前述の7万総トン型船の後に続く次世代型クルーズ客船として、「イーグル・クラス」と呼ばれる14万総トン型と「バンテージ・クラス」と呼ばれる8万8千トン型の、

2つのタイプのクルーズ客船の整備に着手し、その第1船が「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」というわけ。「イーグル・クラス」は5隻、「バンテージ・クラス」は4隻の建造が、現在までに決まっているが、世界のクルーズ市場の拡大具合によってはさらなる追加建造も考えられるようだ。

ロイヤル・カリビアンは、筆者が最もお気に入りのクルーズ会社である。同社との出会いは、約15年前に同社の「ソング・オブ・アメリカ」に乗船して、日本で筆者らが持っていた「クルーズ」とは全く違うタイプの「クルーズ」がアメリカでは急速に成長していることを目のあたりにし、まさに目から鱗が落ちる思いがした時から始まった。続いて、同社が7万総トン型の第1船「サブリン・オブ・ザ・シーズ」を就航させて、この巨大船を毎航海満船という状態にして話題を集めた頃、日本の船会社の方々を連れて同社の本社を訪れ、その首脳から北米で花が咲いた新しいクルーズに関して詳しく教えて頂いた。「新しい斬新なクルー

ズ客船が、新しい市場を開拓する」という自信に満ちあふれた言葉が印象的であった。この時は、半年前から「サブリン」をキャンセル待ちしたものの、結局キャビンは取れず、本社でのインタビューの後、他社のクルーズ客船での1週間クルーズに乗った。翌年、再び視察旅行を組み、この時には「サブリン・オブ・ザ・シーズ」に乗船することができた。ファースト・インプレッションとラスト・インプレッションを上手に組み入れた構成、乗客の多様なニーズに合わせた船内のハードとソフト、そしてハイレベルにしてリーズナブルな価格。ただただ驚き、人が集まるのが納得できた。この「サブリン」は旅客定員が約2500名もあり（それまでのクルーズ客船は1000～1500名程度が多かった）、当時はこんなに乗客が集められるのか、船内がごった返すのでは、といった疑問が投げ掛けられたが、すべて杞憂にすぎなかった。

〔乙〕の90年代の7万総トンの時代が続くのが、14万総トン型ということになる。いったいどこが違うのか、マーケットをさらに拡大させる可能性があるのか、ロイヤル・カリビアン戦略は何なのか、筆者の頭の中はそうした疑問が渦巻いていた。これは実際に見てみなくては分からない。そこで、家族ともども「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」に乗ることにした。家族も連れていったのは、船に興味のある筆者だけでなく、家族も一緒に喜ばば、確かに価値のあるレジャーなのだということが確認で

きるためである。

マイアミまでの航空機代が往復約10万円。「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」のクルーズが1週間で約14万円。これに、マイアミでの前後泊のホテル代が総費用である。ホテル代以外は、意外に安く納めることができた。北米に住んでいれば、クルーズ代金の14万円だけだから、アメリカ人にとってクルーズは極めてお買い得なレジャーなわけである。

〔同〕船の最大の特徴は、船首から船尾に至る4層吹き抜けの長いアーケードとアーケード側に窓のあるキャビン配置である。しかし、このようなアーケードはバルト海横断航路に就航するシリヤ・ラインの6万総トン型クルーズフェリーに既に導入されているから、アイデアとしては必ずしも斬新とは言えない。しかし、カリブ海のクルーズ客船としては初めての試みであり、ここで繰り広げられる華やかなパレードや各種のパフォーマンスは、今までのクルーズ客船にはなかったものとして、乗客には大いにうけていた。また、船上のアイススケート・リンク、煙突の背面を利用したロッククライミングなど、今までのクルーズ客船にはない新しい試みがなされている。こんなものを何で船上に作る必要が?という疑問が浮かぶが、3000名越える乗客の多様な要求に応えるための施設をできる限り一杯に盛り込んだのが「ボイジャー」風と言える。一方、必ずしも多くの乗客には利用されず、多量の残飯を出す、豪華なミッドナイト・ブュフェを見なおす

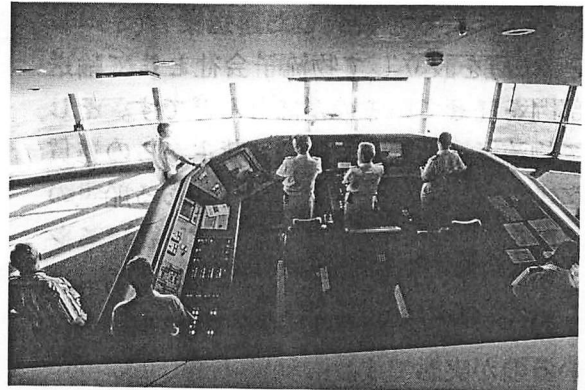
など、従来の同社のクルーズ客船のサービスから変化した点もいくつかあった。常にソフトの見直しが行なわれ、新しいニーズに対応していく積極的な姿勢が見られた。

船長へのインタビューの中で、「この船のどこがこれまでのクルーズ客船と違うと思うか」という筆者の質問に、「すべてが違う。ボイジャーは全く新しい、次のクルーズの時代を切り開く斬新な船なのだ」と答えていた。その自信と意気込みが眩しかった。

筆者のひとつの興味に、大型化によるコスト削減効果がどの程度の大きさまで続くのかという点があった。そこでこの事も船長に聞

いてみた。答えは「コスト削減効果についての具体的な数字は本社でしかわからないが、14万総トン型の本船の就航後に、本社が第4船、5船の新造を決めたことから考えると、この14万トン型は十分に儲かる船だということだと思う。」だった。

同船の技術記事、航海記、船長やホテル・ディレクターへのインタビュー等は、今年7月発行予定の「フェリー・客船情報2000」（船と港編集室発行）で詳しく掲載の予定なので、ご興味のある読者はぜひそちらもご覧いただきたい。



ボイジャー・オブ・ザ・シーズの近代的ブリッジ

ボイジャー・オブ・ザ・シーズのインサイド・アーケード