



〈連載(208)〉

マーケットが爆発的に成長する欧州クルーズ視察旅行
スプレnder・オブ・ザ・シーズの1週間地中海クルーズ
(その1)



大阪府立大学大学院・海洋システム工学分野・教授
池田 良穂

低迷を続けていた欧州のクルーズマーケットが、近年、爆発的に急成長している。スウェーデンの海事雑誌発行社Ship Paxの統計によると、世界のクルーズ人口に占めるヨーロッパの人々の割合は27%。同社の統計によると世界のクルーズ人口は1,688万人とのことだから、欧州のクルーズ人口は現在456万人ということになる。1997年の時点で183万人だったから、10年間で270万人も増加したこととなる。

この急成長の原因をこの目で直接確かめたくて、地中海クルーズへの乗船の機会を狙っていたところ、日本のフェリー会社からの依頼で「地中海クルーズ」への視察の企画をたてることとなり、この9月について待望の地中海クルーズが実現することとなった。

これまでも、地中海でのクルーズには2回乗船したことがある。最初は、20年以上前、ドイツに長期滞在中のことで、ドイツの旅行社がチャーターしたソ連のクルーズ客船でのジェノア発の1週間クルーズに乗り、ナポリ、マルタ島、チュニス、バルセロナを回った。

そして、その後、15年ほど前に、ギリシアのクルーズ客船によるピレウス起点の1週間エーゲ海クルーズを楽しんだ。しかし、いずれも欧州のクルーズマーケットが成長を始めるずっと以前のことであり、カリブ海に誕生した現代クルーズのようなエキサントニングなものではなかった。

最近の欧州クルーズマーケットの急成長は、カリブ型の現代クルーズのコンセプトを取り入れたからこそ実現したことは、非常に重要なポイントである。すなわち、定点・定期のショートクルーズで、ハイレベルなサービスをリーズナブルな価格で提供するというコンセプトを欧州に導入したことが切っ掛けとなっている。

カリブ海で余った2~4万総トン級のクルーズ客船を使って、エアーツアー社がマジョルカ島を基点とした格安クルーズをイギリスマーケット向けに売り出したことから、欧州のクルーズマーケットの構造改革が進み、今の急成長につながった。すなわち、アメリカ市場で確立された現代クルーズの4つのキーポイントである、①ハイレベルなレジャーをリーズナブルプライスで提供、②乗りやすい短期クルーズを設定、

③同じ港から同じ曜日に出発する定点定期クルーズが基本、④飛行機をアクセスに使ったフライ&クルーズの活用、が欧州マーケットに導入されたのである。

さて、今回の1週間クルーズの船は、ロイヤル・カリビアン・インターナショナル(RCI)が運航する7万総トン型の「スプレnder・オブ・ザ・シーズ」であった。RCIは、もともとカリブ海の現代クルーズのパイオニアの1つで、筆者が最も好きな会社である。カリブ海を中心に、世界最大の16万総トン型の「フリーダム・オブ・ザ・シーズ」以下、7万総トン以上のクルーズ客船を計21隻運航している。

最近では、欧州クルーズにも積極的に進出し、5～10月までの夏季シーズンに5隻のメガクルーズ客船を欧州水域で運航している。今回乗船した「スプレnder・オブ・ザ・シーズ」もその1隻で、11年前に建造された7万総トンシリーズの1隻で、最大旅客定員は2,076名、2人使用ベースでの旅客定員は1,800名。

筆者が乗船した時は、9月に入って若干需要が低下した時期にあっていたが、それでも1,850名余りが乗船して、空きキャbinはなかった。また、アメリカのクルーズ会社が欧州水域でのクルーズを始めた当初は、アメリカ人客が大部分であったと言うが、今回のクルーズでは、アメリカ人客が約30%で、残りのほとんどがヨーロッパの人々であった。イギリスが最も多く、イタリア、スペイン、ドイツなどが多いという。日本人客は、我々のグループ6人と、新婚カップルの計8人であった。



スプレnder・オブ・ザ・シーズ



ベニスの町並みと、先行する「MSCオーケストラ」

我々の乗船した「スプレnder・オブ・ザ・シーズ」は、土曜日の夕刻に、ベニスを出港した。全長260mの巨体が、岸壁を離れて、狭い運河の中で回頭をする。運河の中に並ぶ航路表示のための杭と、船首との間隔はわずか40mとのこと。まさに離れ業であるが、船首尾に取り付けられた巨大な複数のサイドスラスターがこれを可能にしている。

ベニスの美しい町並みの一大パノラマを眺めながら、運河の中をくねくねと航海して外海に向う。この日は、MSCクルーズの9万総トンの新鋭クルーズ客船「MSCオーケストラ」も同時刻に出港して、すぐ前を航海している。アメリカのクルーズ客船の進出で急成長するマーケットを狙って、欧

州の新興クルーズ会社も急速に成長しており、MSCクルーズ（本社・ナポリ）もその代表的な船会社の1つだ。

デッキでの出港パーティの後、メインダイニングでの夕食が始まる。我々日本人グループと、イギリスのグラスゴーから来たという母娘の8人のテーブルとなり、サービスするのはメキシコ人の女性だった。テーブルメートになったイギリス人の母娘は、RCIのクルーズ客船が大のお気に入りのようで、これが3回目で、ヘッドウェイターとの再会を喜んでいて。欧州マーケットでのアメリカ型現代クルーズへのリピーターが確実に浸透しつつあることが確認できた。

ダイニングルームのサービスが、カリブ海クルーズに比べると若干ゆっくりとしており、かつセカンドシーティングの食事が始まるのが21時からと遅い。これは、主に南欧州の人々の生活スタイルに合わせたものだという。イタリアでは、レストランのオープンが20時頃で、お客が入りだすのは21時以降が普通だ。

夕食の後は、ショータイム、バーやロビーでのピアノ演奏、ディスコ、カジノなどを楽しむ人々の姿が見られる。食事をし、ナイトライフを楽しみ、そしてゆっくりと睡眠をとる間にも、船は、一路、南下を続けて、次の寄港地に向っている。クルーズが、最も、便利な旅行スタイルと言われる所以である。

翌朝、船はクロアチアのドブロブニクの沖合にアンカーを入れた。隣には、85,000総トンの「コスタ・メディタリニア」が停泊していた。この船を運航するコスタは、イタリアの名門客船会社であったが、今は、アメリカのカーニバル・グループに入って急

速に運航船の大型化・近代化を行い、欧州でのマーケット拡大に大きな寄与をしている。

港までは、地元の通船と、本船のテンドーボートで乗客を送り迎えしている。このドブロブニクは、城壁に囲まれた古い町で「アドリア海の真珠」と呼ばれており、世界遺産にもなっている。古い石造りの建物が並ぶ町並みを楽しむだけでなく、総延長3キロという城壁の上を回遊して内部の町並みや外部の海や山を眺めたりするのも楽しいが、さらに一番美しいのは海上から眺める景色とされている。クルーズでドブロブニクを訪れると、この全てが堪能できる。

夕刻、「スプレnder・オブ・ザ・シーズ」は、夕日に映えるドブロブニクの城壁を眺めながら、さらにアドリア海を南下し始めた。

翌朝には、ギリシアのペロポネソス半島の南端をまわってエーゲ海に入り、さらに一路東進して、トルコへと向った。この日は1日、どこにも寄港しない航海日。プールサイドには、ゆっくりと寛ぐ人々の姿が見られる。こうした時間もクルーズならではの醍醐味だ。これと平行して、船内のいろいろな場所でいろいろなイベントが繰り広げられている。忙しくイベントに参加するもよし、プールサイドで1日ゆっくりするもよし、クルーズではまさに「お気に召すまま」の時間を楽しむことができる。

この日の食事の前に、キャプテン主催のウェルカム・カクテル・パーティが開催された。服装は「フォーマル」の指定。カリブ海に比べると、タキシード着用の比率が高く、20%くらいはいつているよう。これもアメリカと欧州の違いがでていよう興味深かった。（次号につづく）