



〈連載(223)〉

キュナードの2隻の「クイーン」が来日



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

3月に、イギリスの名門客船会社キュナード社の2隻の「女王」が相次いで来日した。キュナードといえば、イギリスとアメリカを結ぶ大西洋横断定期航路に、数々の有名客船を運航していたことで有名で、日本では、「クイーンエリザベス2」がもっとも有名な船となっており、それがクルーズ客船の代名詞にまでなっている。

しかし、この老舗客船会社は、経営難から、現代クルーズ界のガリバー企業であるカーニバル・クルーズの傘下に入っており、厳密に言えばかつてのように「英国の老舗客船会社」とは言えない。しかし、カーニバルは、キュナード・ブランドを温存したまま、かつてキュナードが君臨していたクルーズマーケットのトップマーケットの奪回に向けて、船隊の大拡充策にでた。その結果として生まれたのが、15万総トンの「クイーンメリー2」と、9万総トンの「クイーンビクトリア」である。続いて「クイーンエリザベス」の建造も決まっている。

いずれも7万総トンの「クイーンエリザベス2」をはるかに上回る大型船である。クルーズマーケットのトップマーケットで

あるラグジュアリークラスの船は、定員を限定したせいぜい5万総トンまでの中型船が多かったのに対し、現代クルーズ界の標準型になりつつある10万総トン前後以上のクルーズ客船を複数新造して、一気に巻き返しを図ったカーニバルの戦略は、これまでになかったクルーズ界における新しいビジネスモデルなのかもしれない。

3月5日、長崎でクルーズ誘致のための「クルーズながさき」の設立のプレイベントとして、クルーズ講演会が開催され、筆者は、最近のクルーズ事情と長崎を起点にした定点定期クルーズの可能性についての講演を行った。

翌日、夜明け前から、長崎港口に架かる女神大橋の上で、「クイーンビクトリア」を待った。橋の上には、テレビ局のカメラが並び、写真撮影をする人々の姿も見られた。さすがに、キュナードのネームバリューは大きい。

夜が明けたころ、島影から「クイーンビクトリア」が姿を現した。寒い橋の上で待ちに待った感激の一瞬である。ツートンカラーに塗り分けられた細長い船体が印象的である。三菱の香焼造船所の前で針路を変

えて、筆者らが待つ女神大橋へと向かってくる。斜め前から見る同船は、なかなか威厳があって美しい。橋を通過する頃には、だいぶ明るくなってよい写真を撮ることができた。船尾のプールでは、この寒い季節にもかかわらずプールで泳いでいる人の姿がみえた。



長崎港口の女神大橋の下を通過する「クィーンビクトリア」

この後、松ヶ枝岸壁に着岸した同船の船内見学会に参加することができた。日本の総代理店であるクルーズバケーション主催の旅行会社向けの船内説明会があり、船内見学、そしてダイニングルームで昼食のサービスがあった。カリブ海クルーズの成長期にも、こうした港での旅行会社向けの船内見学やクルーズへの試乗が、マーケット開拓に大きく貢献したと言われている。旅行会社に2000人近いクルーズアドバイザーが誕生した日本においても、第1線でクルーズを販売する戦士たちに、実際のクルーズ船を少しでも実体験してもらうことはクルーズマーケット創生に極めて大事だ。

船内は、なかなか重厚な印象で、老舗キ

ュナードの落ち着いたイメージを残している、特に年配の旅客には居心地のよい内装になっていた。いろいろな所に飾られている船の絵や模型も、船ファンにはたまらない。一方、現代的な内装のカフェテリア式のレストランは、現代風の造りで、カリブ生まれの現代クルーズの気軽な空間になっている。

現代クルーズで、ダイニングルーム周辺だけとはいえ、等級わけをしているのは、このキュナードだけの特徴だが、巨大客船の中なのでそう違和感はない。カーニバルの狙いは、1隻の超大型クルーズ船の中に、ラグジュアリークルーズとプレミアクルーズの2隻のクルーズ客船を同居させるというコンセプトなのかも知れない、と思った。これは、ちょうど、欧州で一度は分化したクルーズフェリーとトレーラーフェリーが、超大型のフェリーの上で融合しつつあるのと似ているのかもしれない。

ボリュームたっぷりの昼食を頂いてから下船した。着岸している松ヶ枝埠頭には、半地下で天井部分を緑地としたユニークな国際クルーズターミナルが建設予定という。グラバー亭も目の前という同埠頭は、やがて、九州の定点定期クルーズのハブとして機能するようになるのかもしれない。

「クィーンビクトリア」を下船してから、空港に向かった。松ヶ枝埠頭の近くの出島まで高速道路が延びたので、大村湾に浮かぶ海上空港である長崎空港まで40分ほど、ずいぶん便利になった。空港とのリンクは、現代クルーズで一般的な「フライ&クルーズ」にとっては必須の条件だ。こうした意味で、長崎はクルーズハブになるポテンシャルが十分にありそうだ。

長崎空港から羽田空港へと飛んだ。翌朝、横浜港に入港する「クィーンメリー2」に会うのが目的だ。「彼女」と会うのは、数年前にサウサンプトンの港で会って以来の久々の再会である。夜遅くに横浜に到着したが、生憎本格的な雨が降り始めていた。

早朝、6時少し前にホテルからタクシーで大黒ふ頭の先端にある海釣り公園へと向かった。15万総トンの「クィーンメリー2」は、背が高すぎてベイブリッジの下を通ることができず、横浜港の大栈橋に着くことができないため、ベイブリッジの外側の大黒ふ頭に着岸することになったのだ。ベイブリッジが建設された頃、7万総トンの「クィーンエリザベス2」より大型客船ができるとは、誰も予想していなかった。

土砂降りの雨の中、「クィーンメリー2」が入港してきた。まだかなり暗かったが、筆者のニコン製のデジタル一眼レフカメラでは、ASA3200まで感度を上げることができるので、鮮明な写真を撮ることができた。従来の銀幕カメラでは考えられないほど、高性能になっている。

「クィーンメリー2」の見学会は、10時から始まった。キュナード自慢のボールルームであるクィーンズルームにおいて、総代理店クルーズパケーションの木島社長の挨拶に続いて、キュナードの国際担当者の説明があった。世界一周クルーズも、かつてキュナード低迷期と違って満船に近い状況となっていること、ただリーマンショック以来の不況の影響で北米でのクルーズの予約が出足が鈍っており、なかなか予約の取りにくかった日本サイドでも予約が取りやすい状況になっており、ぜひ日本の各旅行社でもクルーズ販売に力を入れて欲しい

といった話があった。

続いて船内見学となった。「クィーンビクトリア」と同様に、英国風の重厚な内装が巨大な船体の中に展開されている。時間の関係で昼食はとれなかったが、優雅なものであったに違いない。

ずいぶん前になるが、筆者は「クィーンエリザベス2」に乗って、「これが本当に高級クルーズ？」とがっかりさせられたことがあったが、来日した2隻の女王を見学させてもらって確かにキュナードの伝統が復活しているように思った。両船のパフレットを見ると、5日間～1週間程度の短いクルーズもいくつも実施しており、料金も1日あたり2万円ほどからと極めてリーズナブルな価格帯となっている。現代クルーズのビジネスモデルを構築したカーニバルだからこそ、キュナード風のラグジュリアスクルーズを現代に蘇らしたのかもしれない。

クルーズ界のトップマーケットに再び咲きを果たしたキュナード社が、いったいどんな新しいマーケットを切り開いてくれるのか、大いに興味のあるところである。



雨の横浜港に入港する「クィーンメリー2」