

〈連載(231)〉

世界最大のクルーズ客船 「オアシス・オブ・ザ・シーズ」に乗船 (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

昨年12月にカリブ海に22万総トンのクルーズ客船「オアシス・オブ・ザ・シーズ」が登場し、16万総トン型のフリーダム級船を抜いて世界最大のクルーズ客船の座に着いた。今年の年末には、同じく22万総トンの姉妹船「アリュール・オブ・ザ・シーズ」も登場する。クルーズの世界では、今では10万トンを超す巨大クルーズ客船が目白押しの状況になり、その最先端は20万トンを超すに至った。これは5兆円を越す巨大海事ビジネスに成長したクルーズ産業が、さらに爆発して約2000万人に達したクルーズ人口をさらに爆発的に成長させる起爆剤になるに違いない。

その歴史的な瞬間をぜひともこの目で見ておきたいと思っていたが、カリブ海は飛行機で15時間以上と遠い。「オアシス・オブ・ザ・シーズ」は、このカリブ海での1週間の定点定期クルーズに年間を通して就航するが、このクルーズに乗るためには前後泊を含めて12日間の休みをとらなくてはならない。筆者も管理職としての仕事も増えてなかなか長期の休暇を取りにくい状況になっているので、迷っていた時に、同船

を運航するロイヤル・カリビアン・インターナショナル (RCI) の日本総代理店のミキツリーストの上村副本部長にお会いする機会があり、「それならオアシスの報道陣・旅行代理店向けの3泊の無寄港プレクルーズはどうですか」という嬉しいお誘いがあった。「RCI」の会長以下幹部も乗船して、いろいろなプレゼンもあるとのこと。これならば、前後の土日を入れて5日間の休みで、世界最大のクルーズ客船を体験できる。こうして、世界最大のクルーズ客船への乗船ができることとなった。

「オアシス・オブ・ザ・シーズ」の港は、世界最大のクルーズハブ港であり、RCIの本社もあるマイアミ港ではなく、50kmほど北に位置するフォートローダデールのエバークレース港に移った。単にマイアミ港がクルーズで満杯になったということではなく、クルーズ港としては後発のエバークレース港との誘致合戦の結果ということのようだ。エバークレース港は、工業港だが、クルーズ誘致には力を入れており、11万トンのプリンセス・クルーズの大型クルーズ

客船の定点定期クルーズ、パハマへのデイ・クルーズの基地として機能している。船上で配布された資料によると、「オアシス・オブ・ザ・シーズ」の定点定期クルーズの誘致による地元の経済波及効果は年間約270億円にのぼり、港湾に直接落ちるお金が6億円、フォートローダデル市の税収が9億円とのこと。地元自治体は、RCIの他船についても誘致活動を積極的に進めていて、将来的にはクルーズ産業で約8000人の雇用を生み出し、その収入が360億円に上り、それに伴う税収が32億円になるとの試算も発表している。これをみても世界各地の港湾が、大型クルーズ客船の定点定期クルーズの誘致に必死になる理由がよくわかる。ちなみに、「オアシス・オブ・ザ・シーズ」は、長さ360m、幅64mと巨大だが、排水量（＝船の重さ）は10万トンと軽いためあって喫水は9.1mと意外に浅い。中国および韓国では、すでに、このクラスの受け入れが可能な港の建設を始めているとのこと。日本でも大阪港などでは寸法的には入れる可能性は大きそうだ。

とはいっても、22万トン級のクルーズ客船が、すぐにカリブ海以外の水域に登場することはない。年間を通して1週間の定点定期のショートクルーズに就航して高収益を上げており、世界一周のような長期クルーズに就航する可能性は皆無なためだ。先日、来日したRCIのラマ副社長は、22万トン型の整備が進むと、近い将来、5隻の14万総トンの「ボイジャー・クラス」、3隻の16万総トンの「フリーダム・クラス」が、カリブ海以外の水域に転配されることとなり、近々、14万総トン型が上海起点のショートクルーズに投入されることになってお

り、そのクルーズマーケットの実績しだいでは、続々と大型クルーズ客船が東アジアマーケットに投入される可能性も高いことを示唆していた。

さて、いよいよエバーグレース港から「オアシス・オブ・ザ・シーズ」に乗船したところに話を戻そう。マイアミ空港でバスに乗り、約30分ほどでエバーグレース港に到着する。港は狭いので、同船の船首が岸壁の上にせり出しているように見える。よくこの狭い港で、この巨大船を着岸させるものだと驚かされる。たぶん日本の港ではなかなか認めてもらえないのではなかろうか。これは7500馬力のサイドスラスターを4基船首に備え、船尾には3基のポッド推進器をもっていればこそ、安全な着岸が可能となっているのであろう。船長が自慢する5ノットでの横移動が可能という同船の驚異的な操船性能も、こうした狭い港での厳しい条件が生んだ技術の進歩とも言える。

バスから降りてスーツケースをターミナルで預けて、ほぼ手ぶらの状態で乗船し、11デッキの711室に入る。船尾のポートウォーク、アクアシアターに面した内側のベランダ付の部屋で、16.9m²。隣の部屋と繋げて使える家族用のキャビンだった。ベッドの高さが高いのは、スーツケース等を収容するための配慮であろう。バスルームは洗面台を小さくしたコンパクトな設計となっている。

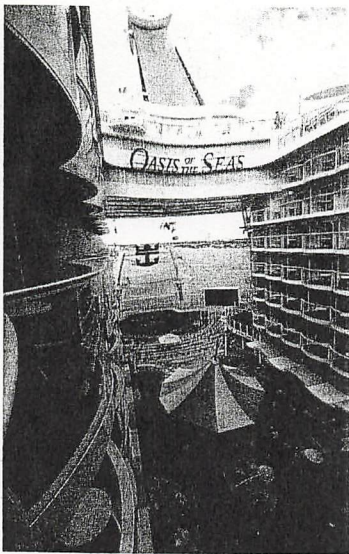
船内では、各種のタイプのキャビンが見学用に開放されていた。最大のロイヤルロフトスイートは、141.6m²に、78.3m²のベランダ付で、寝室は2つという豪華なもの。1週間のクルーズ料金は5000ドル余りとの

こと。

6人が使える家族用のキャビンも用意されて、家族連れ重視の経営方針がとられているようだ。キャビンは全部で2700室。2人使用で5400人の定員で、最大では6296人という定員だ。クルーズ料金は変動性で、予約状況によって毎週のように変わる。インサイドのキャビンだと1週間7万円程度の部屋もあり、キャビンは寝るだけと割り切れば、食事もエンターテイメントも全て込みで、1日1万円以下の料金で憧れのカリブ海クルーズが楽しめる。どのキャビンにも、シャワー、トイレ等が完備されてい

る。こうした格安の料金が提供できるのは、クルーズ客船が大型化し、大定員化した結果であることは周知のとおりである。100ドルの部屋から、5000ドルの部屋まで、様々なグレードの部屋を用意しているのも、常に6000人の定員を満杯にするためには、いろいろな層の顧客を獲得することが求められているからだ。北米の大衆クルーズマーケットでは、年収3万ドル、すなわち300万円程度の層からがクルーズのターゲットとされている。

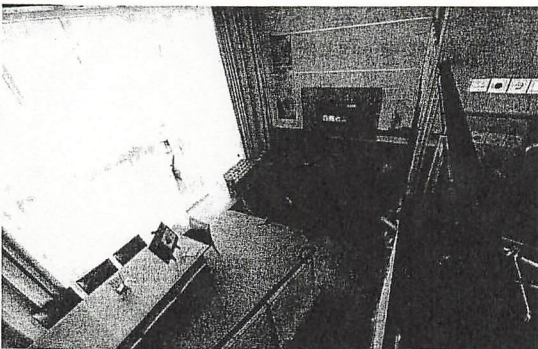
次回には、「オアシス・オブ・ザ・シーズ」の船内生活の様子を紹介する。



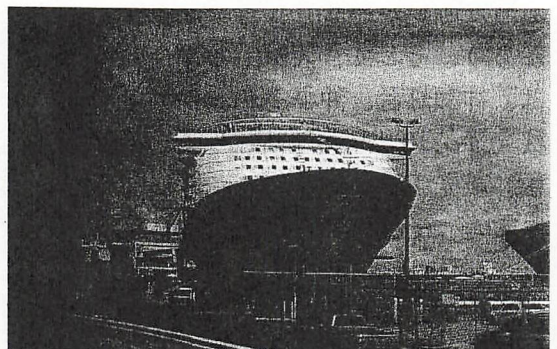
内側に並ぶベランダ付キャビン（リーズナブルな価格でカリブ海クルーズが楽しめる）



エバーグレース港に入港する「オアシス・オブ・ザ・シーズ」



最も広いロフト付penthouse・キャビンの居間



狭い港内に停泊する「オアシス・オブ・ザ・シーズ」