



〈連載(248)〉

新造クルーズ客船
「セレブリティ・シルエット」乗船記



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

セレブリティ・クルーズの新造船「セレブリティ・シルエット」のお披露目クルーズに招かれ、チビタベッキア港から出る2泊の無寄港クルーズに乗船する機会に恵まれた。

セレブリティ・クルーズは、カーニバル・グループと並ぶクルーズ界の雄であるロイヤル・カリビアン・クルーズ・リミテッド(RCCL)グループの会社で、プレミアムマーケットで急速に勢力を伸ばしている。一度は乗船してみたいとは思っていたが、運航するクルーズがやや長期の2週間クルーズが中心で、現役の筆者には休みがとりにくくなかなか乗りにくい状況にあった。

同社は元々はギリシアの移民船運航会社であったチャンドリス・ラインが起源で、古い中古客船を買い集めて客船事業を行っていた会社で、クルーズ事業に転換した後、日本にもたびたびその中古船隊が姿を現した。まだ、筆者が学生だった頃のこと、神戸に入港するXのファンネルマークのチャンドリス・ラインの客船の撮影に通ったことを懐かしく思い出す。

そのチャンドリス・ラインが、北米でのクルーズ事業に進出するために設立したのがセレブリティ・クルーズで、1990年に45,000総トンの新造船「ホライゾン」を、1992年に姉妹船「ゼニス」を建造した。しかし、当時の北米の現代クルーズは既に7万総トン時代に突入しており、5万トン以下のクルーズ客船で事業を成功させるのは至難の業であった。

そして、セレブリティ・クルーズは、躍進するロイヤル・カリビアン・クルーズ・ライン(RCCL)に売却され、チャンドリス一族は客船事業からの完全撤退を余儀なくされた。

ロイヤル・カリビアン・クルーズ・ラインは、ロイヤル・カリビアン・インターナショナル(RCI)と名前を変え、同社とセレブリティは持株会社であるロイヤル・カリビアン・クルーズ・リミテッド(RCCL)の傘下でクルーズを展開することとなった。RCIは、大衆クルーズマーケットで年収3万ドルからの顧客をターゲットに、セレブリティはプレミアムマーケットで年収10万

ドルからの顧客をターゲットにしたマーケティングを展開している。

7月末の週末、乗船するチビタベッキア港の近くのホテルに前日に入り、早朝6時前に起きたが、外はまだ暗かった。7月末なのに気温はかなり低く、ひんやりとした気持ちの良い朝だった。沖合に停泊するタンカーの明かりが見えた。

6時を過ぎると次第に明るくなってきたので、6時半頃に港へと向かった。HALの「ノールダム」、セレブリティの「セレブリティ・シルエット」が既に着岸しており、プリンセスの「グランド・プリンセス」が港内で回頭中で、やがて「ノールダム」に並んで着岸。同船は船尾の最上部にあったウィング型のディスコが撤去されていて、だいぶ印象が変わった。さらにクルーズ客船の頭が見えて、それは「グランド・プリンセス」の姉妹船の「ルビー・プリンセス」であった。同船は港外で回頭し、バックで入港して一番外側に着岸。続いて小型クルーズ客船「シードルームⅡ」が入港して来て、一番奥の岸壁に着いた。この間に、3隻のカーフェリーも入港してフェリー埠頭に着岸したから、まさにビジョポートだ。

ホテルに戻って、3階のテラスもあるレストランで朝食。快晴で素晴らしい週末になりそうで、道では物品販売の屋台が続々と用意されている。

10時にチェックアウトした後、近くのカフェで原稿を書きながら、ホテルのバスを待つ。このバスはホテルからクルーズ船への送迎専用で、総勢16人のうち6人が「ノールダム」、残りが「セレブリティ・シルエット」の乗客だった。プリンセスの2隻は

寄港だけで、乗客の乗り降りはないのかもしれない。

「ノールダム」の乗降客用の大型テントで止まってから、「シルエット」の乗り場へと向かった。こちらでも大型テントの簡易施設で、中にはたくさんのカウンターが並んでいた。カウンター業務を行うのは、すべてイタリア人スタッフとのこと。起点港になると、こうした雇用も生まれることが分かる。

事前にインターネットでの事前乗船手続きをしていたので、すぐにボーディングカードが発行され、乗船となった。招待航海のためか、ポーターはおらず、自分でスーツケースを持って船内に入ると、そこから船室までは案内の船員が運んでくれた。

8階の8197室。ベランダ付きの2人部屋でダブルベッドだ。バスタブはなく、シャワーだけだが、慣れるとこれで十分。

船内の写真撮影から始める。3～5階に公室が配置され、12階がプールと、スパやフィットネスルーム、14階のリドデッキには、後部にビュッフェ・レストラン「オーシャン・ビュー」があり、船首に展望ラウンジ「スカイ・オブザベーション・ラウンジ」がある。また中央がサンデッキとなっており、短いジョギングトラックもある。

15階は船首部と船尾部に分かれていて、船首部は子供用の教室とバスケットコート、後部は本物の芝生を敷いたローン・クラブで、芝生にカバナ(テントの小屋)が並ぶ。ここではバーベキュー料理も楽しめるとのこと。

キャビンは、120平米のペントハウススイートから、18平米の標準タイプまでいる

いろいろあり、最も狭い部屋で16平米。インサイドキャビンも各客室階に配置されている。高級間溢れる本船を、安い値段で楽しむためにはインサイドキャビンを使うこともお奨めだ。1泊当たりの料金は、安い時にはヨーロッパクルーズで160ドルから、冬のカリブ海では100ドルを切る価格帯からある。ちなみにアウトサイドの料金は1泊あたり、ヨーロッパクルーズで250ドルから、カリブで110ドルからだ。

16時からボートドリルがあった。最近では「マスター・ドリル」と呼ばれるようになっている。救命胴衣の船室からの持参はなくなり、またボートデッキでの整列もなくなり、集合する公室が決められるようになっている。船が巨大になって、避難時に船室に戻って救命胴衣を着けることが現実的でなくなり、各ボートにも備え付けるようになったためだ。

18時に出港。デッキではセールアウェイパーティが始まったが、クルーズスタッフと踊っているのは数人のみ。港に残るクルーズ客船は、プリンセスの2隻だけになっていた。港外で、SNVのカーフェリーやグリマルディのクルーズフェリーと反航した。

19時からスペシャルレストラン「タスカン・グリル」での夕食に招待された。セレブリティ・クルーズの副社長のリサ夫妻、インド、シンガポールの総代理店の夫妻とテーブルを囲んだ。

23時からシアターでのブロードウェイショーを觀賞。歌と踊りの50分だった。

翌朝、船はゆっくりとした速度で波のない地中海を回遊している。無寄港クルーズなのでまさに回遊だ。サンデッキのジョギ

ングコースでウォーキング。コースは短く、また走っている人もいなかった。30分で切り上げてオーシャンビュー・カフェで朝食。

9時にプレスルームが開いたので、技術資料をもらいに行くと、シンガポールのRCCL支社の広報担当者のデュアンさんが対応してくれた。

9時半から、スカイ・オブザベーション・ラウンジで、セレブリティ・クルーズのCOEら首脳によるメディア向けの質問フォーラムに参加。

11時からシアターで、旅行者向けのQ&Aがあった。今でも、現代クルーズにあっては、世界中の総代理店、旅行者が、共に育っていく重要なパートナーであることは変わっておらず、このプレクルーズは旅行会社の教育の現場であることがよく分かった。

12時半からは、セレブリティ・クルーズの日本総代理店のミキツアーリストの飯尾さん、シンガポールのRCL事務所の2人とローン・クラブのカバナを利用して歓談。ここは100ドルの有料で、おしぼり、水、果物、チーズなどが提供されるという。

その後、オーシャンビュー・カフェで昼食。インドカレーにはまって、この日もカレー中心となった。

午後には客室がメディアに開放されていたので、ペントハウスなど種々の客室を見てまわる。

14時45分に、「ムラノ」での、シャンペン&ハイティを予約してくれていた。日本人の参加者と、シンガポールからの夫妻と共に優雅に楽しむ。スコーンも出て美味しかった。

19時半からメインダイニングでの夕食。

サービス面、質の面でスペシャルレストランとは大きな差があることが確認できた。クルーズ会社が、有料のスペシャルレストランに力を入れるのは、乗客の満足感と共に、大きな追加収入にもなるからであろう。

11時前にシアターに行くとアクロバットショーが行われていた。

3日目の朝4時に目覚めると、船はすでにチビタベッキアの港に着岸していた。夜が明けてから、元「ソング・オブ・アメリカ」が入港してきた。この日のクルーズ客船は、同船と「セレブリティ・シルエット」の2隻だけで、ちょっとさびしいが、それでも2隻の在港だ。

カーフェリーの出入港も、相次ぎ、キャビンのベランダから撮影。7時から下船が

始まったが、レストランは8時半まで開いており、9時までに下船すればよいことになっていた。

9時前に下船。バスで港のゲートまで送ってもらって、同じホテルにチェックインして、新造船「セレブリティ・シルエット」のクルーズ視察は終了した。



芝生を敷いたローン・クラブのカバナ(テントの小屋)での寛ぎの時間



セレブリティ・シルエット

日本クルーズ&フェリー学会 講演会スケジュール

2011年11月12日(土) 10:00-17:00

大阪南港 ATC ホール コンベンションルーム 2

参加費 日本クルーズ&フェリー学会会員 無料 一般 3000円

参加申込 日本クルーズ&フェリー学会事務局へファックスまたはEメールで。

締め切り：11月7日

1. クルーズ産業論 10:00~12:00
 - ・世界と日本のクルーズ成長予測 大阪府大・田口順等、池田良穂
 - ・欧州のクルーズ急成長の実体とその将来 大阪府大・池田良穂
 - ・総合討論：日本のクルーズマーケット爆発への処方箋
- 昼食休憩<12:00-13:00>
 - 12:00~12:30 日本クルーズ&フェリー学会理事会
 - 12:30~13:00 日本クルーズ&フェリー学会総会
2. 国内フェリー 13:00~15:00
 - ・新造船の紹介 1
新造クルーズフェリー「いしかり」
 - 「いしかり」の投入
太平洋フェリー株式会社 取締役総務部長 岡田 俊樹
 - ①船紹介 DVD 上映 (進水前に作製した 3DCG の PR ビデオ)
 - ②厳しい経営環境 (燃料費高騰、高速道路優遇政策の推移)
 - ③当社の輸送量の推移
 - ④平成3年就航の先代「いしかり」から始まったクルーズフェリー路線の歩みと、新「いしかり」の船内紹介
 - ⑤新船「いしかり」が担う役割 (安全運航と旅客収入のウェイトアップ)
 - ⑥メディアがとらえた不況下での新船就航と、震災後の仙台港初入港
 - 「いしかり」のインテリアデザイン
株式会社 日建スペースデザイン 東京設計室
チーフデザイナー 三沢里彩 (ミサワ・リサ)
 - 太平洋フェリーのクルーズフェリーの進化論
三菱重工下関造船所 船舶海洋業務部長 竹松 修
 - ・新造船の紹介 2
 - 「九州商船の旅客カーフェリー万葉の概要」
内海造船 野嶋宣男
 - ・超高速カーフェリーの特性と使い道
津軽海峡フェリーは「ナッチャン Rera」にサイドランプを取り付け、どの港での荷役も可能にして内航フェリーのリース事業の拡大を目指す!!
3. 国際フェリー 15:30~16:00
 - ・パンスターフェリーの新しい戦略 サンスターフェリー社長 舎野 祝光
4. 離島航路 16:00~16:40
 - ・新造離島航路客船をみる 大阪府大 池田 良穂
 - ・高速客船の性能について 大阪府大 片山 徹
5. 客船の安全性 16:40~17:00
 - ・波浪計測レーダーと危険な横揺分析・回避指針提示システムの開発

日本クルーズ&フェリー学会 〒599-8631 堺市中区学園町 1-1 大阪府立大学海洋システム工学分野気付
Fax.072-254-9914 Eメール: yamanouchi@marine.osakafu-u.ac.jp