



池田 良穂

大阪府立大学
名誉教授(客員教授)

新クルーズ学

▶62◀

1960年代末にアメと呼びられました。船員の力力で発祥して巨大なレジャー産業に成長した現代クルーズは、一般大衆をメインターゲットとしており、クルーズ期間は1週間以内と短く、料金は陸上のレジャーに比べても安くリーズナブルで、船も大きいので酔いの心配もありません。そして船内は等級差のないモノクラスで、料金の差は使用する部屋の大きさの

違いだけです。こうした大衆向けの船には合わない富裕層向けに開発されたのが、4千8千総トンで旅客定員は100-200名の小型のラグジュアリー船で、プティッククルーズ客船

もありました。そのため次第に大型化され、今では5万総トン級船まで現われ、旅客定員も500名くらいにまで増えています。クルーズ料金は1泊あたり10万円前後から

最近になって、このモノクラスから脱皮するク

クルーズが登場していま

す。最初に大型方ジュアルクルーズ客船の一面を上級客区画としたのは、スイス資本のMSCクルーズで、この区画をヨットクラブと名付けまし

た。定員は100名前後であり、同社の運航する14万総トン級以上の大型船に設けて好評を得ました。さて筆者は、同社の17万総トン級の「MSCベリッシマ」の日本発着クルーズで、ヨットクラブ

等級あるクルーズ船の登場

クルーズが登場しています。最初に大型方ジュアルクルーズ客船の一面を上級客区画としたのは、スイス資本のMSCクルーズで、この区画をヨットクラブと名付けました。定員は100名前後であり、同社の運航する14万総トン級以上の大型船に設けて好評を得ました。さて筆者は、同社の17万総トン級の「MSCベリッシマ」の日本発着クルーズで、ヨットクラブ



「MSCベリッシマ」。船前方上の3層が上級区画「ヨットクラブ」客用と一括して購入します。そのため規模の経済効果が発揮できてコスト削減が可能。MSCベリッシマのヨットクラブの料金は、1泊あたり6万円ほどからでしたので、日本の誇る高級クルーズ客船「つぼ丸」や「飛鳥II」とほぼ同じ料金です。現代クルーズが等級差をなくしたのは、かつての定期客船のような等級が差別感をもたせるのでレジャーには相応しくないと判断されたからでした。しかし、やり方によっては1隻の大型クルーズ客船の上に、高級な小型客船を融合させることも可能であることを欧州の新興クルーズ会社が示してくれました。新しいクルーズのビジネスモデルの登場です。

また、横浜港で乗船した時には、ターミナルの受付にバトラーが現われ、旅客定員も500名くらいにまで増えています。区画内には専用のレストラン、展望ラウンジ、サンデッキとプールがあります。区画の入口のドアにはいろいろな個性的な店が並び、スパでマッサージを受けたり、ファーストフード店の食歩きもでき、大きな劇場での観劇も楽しめます。これは小型のプティック客船では味わえない楽しさです。一方、運航会社としてメリットも少なくありません。船長以下、運航に携わる高級士官は共通ですし、食材や各種飲み物のクルーズのビジネスモデルの登場です。