

定期客船からクルーズ客船への変遷と現代クルーズの誕生

大阪府立大学名誉教授・日本クルーズ&フェリー学会事務局長

池田 良穂氏

定期客船の時代

クルーズとは、観光目的で運航される客船による旅行形態を指しており、単に人を移動させるための客船とは一線を画している。

かつて大西洋、太平洋、インド洋等の大洋には定期客船と呼ばれる船がたくさん就航していた。その用途は人を移動させることで、決まった航路をスケジュールに基づいて運航され、英語ではパッセンジャー・ライナーと呼ばれた。飛行機が登場する前においては、大洋をわたる唯一の交通機関であった。

第2次大戦直前には、この定期客船の黄金時代が到来して、大西洋横断航路には航海速力30ノット、総トン数8万トンという高速の大型客船が登場した。中でも大西洋航路に登場したフランスの「ノルマンディ」、イギリスの「クイーン・エリザベス」と「クイーン・メリー」などが有名であった。これらの客船は多くの移民も運んでいたが、その船内の一部は高運賃ではあるがハイレベルのサービスを提供する特別な区画となっていて、富裕階級の乗客が豪華な食事や音楽そして



英キューナード社の「クイーン・メリー」は、1936年に完成して、英サウサンプトンと米ニューヨークの間の大西洋横断定期航路に就航した。総トン数80,774トン、最大速力32ノット、旅客定員2139名。現在、米ロングビーチでホテル兼博物館として使われている。後方に写るのはクルーズ客船「カーニバル・スプレnder」で112,562総トン。

社交を楽しみながら海を渡ることができた。この区画での優雅な船旅を指して「豪華客船の旅」と呼び、こうした施設をもつ定期客船のことを豪華客船と呼ぶことが一般的になった。

日本も関係する太平洋横断航路に就航していた客船としては、カナダのカナディアン・パシフィック社の「エンプレス・オブ・ジャパン」、日本郵船の「浅間丸」姉妹、米ダラー・ラインの「プレジデント・フーバー」などが有名だが、大西洋横断航路に比べると一回り小型の船であった。

航空機の時代

第2次大戦が終わると航空機の時代となった。船で丸一日かかる距離を飛行機では1時間で移動ができるというほどスピードには差があった。しかし終戦直後のしばらくは、大西洋航路用には、戦災で失われた客船の代わりとなる船の新造が行われ、フランスの「フランス」、イタリアの「ミケランジェロ」と「ラファエロ」、アメリカの「ユナイテッド・ステーツ」などが華々しく登場したが、彼女たちが定期客船として活躍した時間はきわめて短かった。

一方、太平洋航路では米アメリカン・プレジデント・ラインの「プレジデント・クリーブランド」と「同ウィルソン」、日本郵船の「氷川丸」、大阪商船の南米移民船「あるぜんちな丸」と「ぶらじる丸」、欧州航路のMMの「ラ・マルセイエーズ」、P&Oの「チューサン」、ナホトカ航路にソ連極東船舶公団の5千総トン級の小型客船、オーストラリア航路の「チトラル」等が就航していた。

しかし前述の通りの絶対的なスピードの差から大洋を渡る人の輸送は航空機に急速にシフトして、客船による定期航路は次々と廃止されていった。1960年代末から1970年代はじめにかけてのことである。仕事を失った客船の多くはクルーズに転用されたが、そこで生き残った船は、後述するように極めて少なかった。



1960年代に大西洋横断客船で賑わうニューヨーク港。

くし型のたくさんの桟橋に、大型の定期客船がたくさん停泊した。

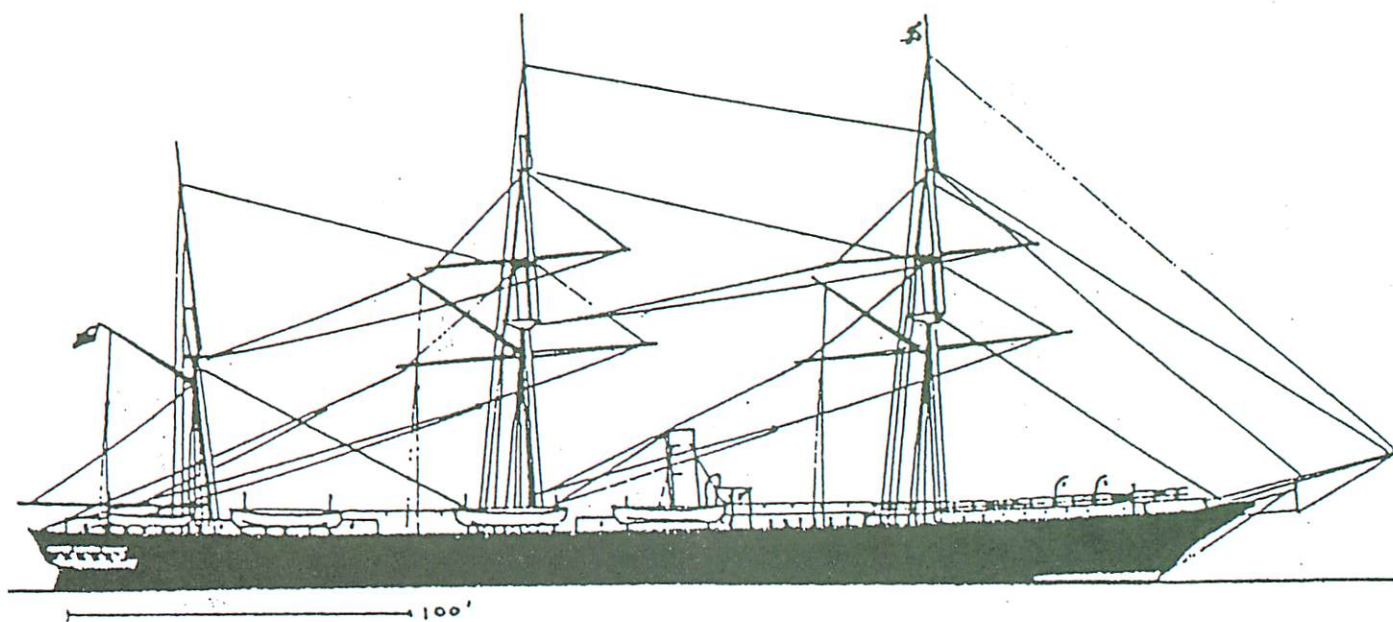
写真には、米客船「ユナイテッド・ステーツ」（中央奥）、イタリア客船「ラファエロ」と「ミケランジェロ」の姿がある。

クルーズの歴史

さて、クルーズの歴史すなわち船での観光旅行の歴史は意外に古い。地球の表面の70%余りは海であり、その海を渡っての観光をするニーズは古くからあったからである。もちろん前述の定期客船も多くの観光客にも使われ、移動のためだけに使われていたわけでもない。また定期客船の旅客需要の閑散期に、クルーズを実施した船も少なくない。したがってクルーズ客船の明確な起源を限定するのは難しい。

例えば、1932年3月には「エンプレス・オブ・ブリテン」がニューヨーク起点の世界一周クルーズの途中で横浜寄港している。また、英名門のキュナード社の3.4万総トンの「カロニア」は主にクルーズに使用する目的で1948年に建造され、1950年の世界一周クルーズの途中で横浜港に寄港して、出港時に関門にある灯台に衝突して倒したというエピソードも残っている。

それでは最初のクルーズ専用船はどの船なのか。欧米の研究者によると、19世紀の終わり頃に、元P&Oの「セイロン」という船がクルーズ専用船として稼働を始めたらしい。1881年には、同船は世界一周クルーズも実施したという記録も残っている。まだ飛行機が発明される前のことである。また、1927年にスウェーデンで建造されたヨットタイプのクルーズ客船「ステラ・ポラリス」は日本でもお馴染みだ。欧州での富裕層相手のクルーズを実施していた同船は、引退後に日本に引き取られて伊豆の海で浮かぶホテル「スカンジナビア」として利用されていた。



世界最初の商用クルーズ客船とみなされている「セイロン」。

英老舗船主P&Oの2110総トンの帆装汽船で、1881年にインター・オーシャン・ヨットイング社に売却され、その年の10月にサウサンプトンから世界一周クルーズに出航して、途中、1882年3月には長崎、神戸、横浜にも寄港した。10ヶ月に及ぶ長期航海だったという。



1927年にスウェーデンで建造されたクルーズ専用客船「ステラ・ポラリス」は、ノルウェー船主およびスウェーデン船主の元で欧州域で活躍し、世界一周クルーズにも就航していた。1969年に、日本のコクドに売却され、傘下の伊豆箱根鉄道の手で伊豆半島の沼津市西浦木負でホテルシップ「スカンジナビア」として使われた。1999年に営業を終了し、2006年に売却されて曳航中に潮岬沖で沈没した。

第2次世界大戦後、大西洋横断定期航路を「クイーン・メリー」と「クイーン・エリザベス」の2隻で再開した英キュナード・ラインが、戦後最初に建造した客船「カロニア」は1948年に完成した。34,183総トン、1等581名、キャビンクラス351名で、船員は600名。航海速力は22ノットで、主にクルーズに使われる仕様で建造されたという。1950年からは世界一周クルーズにも就航して、横浜にも寄港して灯台を破壊したことは前述した。同船を、戦後初のクルーズ仕様の客船として紹介する文献も多い。ただし、同船がクルーズ客船として活躍する場はあまりなかったようで、1974年に解体のために台湾に曳航される途中、荒天のためグアム付近で座礁して沈没している。同社は「カロニア」に続いて、「サクソニア」、「アイベルニア」、「カリンシア」、「シルバニア」の2万総トン級の4隻ほ1950年代に建造しているが、10年を経ずに定期航路から撤退して、いずれもクルーズにも使われたものの成功はせずに1960年代の終わるころには売却されて、2隻はソ連に、2隻はイタリアのシトマー社に売却されてクルーズ客船として使用された。

キュナードの最後の定期ライナーであった「クイーン・エリザベス2」は1969年に竣工したが、建造途中にクルーズ仕様に設計変更されていた。すなわち船内での等級別の区画配置はなくして、レストランおよびキャビンをクラス別とするという対応をとった。同船は夏は大西洋横断クルーズと銘打った定期的なクルーズを行い、冬季には世界一周クルーズやカリブ海クルーズを行った。定期船時代の航海を体験できる大西洋横断クルーズでは、片道を超音速ジェット機コンコルドで飛ぶといった企画も打ち出した。

このようにキュナード・ラインをはじめとして、大西洋、太平洋、インド洋を横断する定期航路に就航していた定期客船の多くはクルーズ事業に乗り出した。多くの船が世界一周クルーズをはじめとする長期間のクルーズを実施した。しかし、いずれも成功はせずに、じり貧状態に陥った。



英名門キュナード・ラインの最後の定期客船として計画された「クイーン・エリザベス2」は、建造途中にクルーズ仕様に変更されてクルーズ客船として1969年に竣工した。65,863総トン、旅客定員2000人。2008年に引退し、ドバイでフローティングホテルとして開業した。

現代クルーズの誕生

前述したとおり定期客船航路が廃止され、多くの海運会社がクルーズ事業を始めたもののうまくはいかない中、客船の時代は終わったとされていた。

その中で新しいクルーズの在り方を探っていた2人の男がいた。いずれもアメリカ南部のフロリダ州のマイアミで小型の客船でのクルーズ事業に携わっていた。それが現在のカーニバルの基礎を築いたテッド・アリソン氏と、ロイヤル・カリビアン・基礎を築いたエドウィン・ステファン氏である。2人は、フロリダ半島の観光地マイアミを起点とする短期のカリブ海クルーズに将来性を感じていた。

しかし、この新しいビジネスを始めるには巨額の資金が必要であったが、アメリカ国内では調達できずに、海運業・船主業が発達していた北欧の船主に頼ることになった。アリソン氏はノルウェーの海運王クロスター族と共にノルウェー・ジャン・カリビアン・ライン(NCL、後にノルウェー・ジャン・クルーズ・ラインNCLとなった)を、ステファン氏はスウェーデンとノルウェーの3船会社の共同出資のもとロイヤル・カリビアン・クルーズ・ライン(RCCL、後にロイヤル・カリビアン・インターナショナルRCIとなる)を立ち上げることができた。いずれもアメリカ生まれの会社にもかかわらず、北欧に因む会社名もしくは船名を使っているのは、こうした理由による。



NCLとCCLの創始者テッド・アリソン



RCCL(RCI)の創始者エドウィン・ステファン

さて、2社の基本方針はよく似ていた。規模の経済効果を活用してクルーズ料金を安くして、高齢の富裕層に偏っていたクルーズマーケットを一般大衆にまで拡大することだった。資金を得た二人は新しいクルーズ客船の建造に着手する。いずれも一気に複数の客船からなる船隊を揃える戦略にでて、NCLは5隻、RCCLは3隻の新造を計画した。客船の数が急減していた時代としては異例ともいえる強気の経営方針である。

NCLをクロスオーナー族と立ち上げたアリソン氏は、経営方針が合わずに、スピンアウトして1972年にはカーニバル・クルーズ・ライン(CCL)を設立する。同社は新造船を建造する資金がなかったので、中古の定期客船を購入してクルーズ客船に改造してカリブ海に投入した。同社の船隊も3隻であった。この中の1隻は神戸の川崎重工で改造工事を受けている。



ノルウェー・カリビアン・ラインは、1.6万総トンの「スターワード」「スカイワード」「サウスワード」の3隻の姉妹船を1968～1971年にドイツのAGヴェーザー造船所およびイタリアの造船所で建造してカリブ海クルーズに投入した。さらに2隻を発注していたが、建造される前に1隻はP&Oに売却されて「サン・プリンセス」となり、最後の1隻は建造されなかった。写真はマイアミ港を出港する「スカイワード」。

こうしてNCL、RCCL(後RCI)、CCLの3社は、いずれも3隻のクルーズ客船を使って、マイアミを発着港とする短期のカリブ海クルーズを大々的に実施した。

この現代クルーズと呼ばれる新しいクルーズにおけるマーケット拡大に最も貢献したのが、皮肉にも定期客船を没落させた元凶でもあった飛行機だった。3社は、いずれも3隻のクルーズ客船を揃えた。これは週末の金、土、日曜日にマイアミを出港させて、1週間で戻ってきて、またクルーズに出るという定点定期クルーズを行うためであった。週末発着とすることで、現役世代にとっては平日5日間の休みをとることによって、夢のカリブ海クルーズを楽しむことができるのである。さらに高速の飛行機を使って全米各地から旅客をマイアミに運び、多くの人に気軽にクルーズの旅を楽しませることを大々的に宣伝した。この飛行機とクルーズの組み合わせはフライ&クルーズと呼ばれて、顧客からみるとレジャー期間を短縮させて現役世代でも気軽に夢のレジャーであるクルーズを楽しむことができるようになり、運航会社からみるとマーケットを大きく拡大することに貢献した。

このような一般大衆をターゲットとしたクルーズの新しいビジネスモデルは「現代クルーズ」と呼ばれており、従来の豪華客船による「伝統的クルーズ」とはわけられている。日本において、この現代クルーズを運営する企業はまだ現れていないが、欧米の現代クルーズを運航する会社の船隊が、次々と日本発着クルーズを始めており、低迷していた日本のクルーズマーケットを急拡大させている。



RCCLは「ソング・オブ・ノルウェー」、「ノルディック・プリンス」、「サン・バイキング」の3隻の1.8万総トン級の姉妹船を1970～1972年にフィンランドのバルチラ造船所で建造してカリブ海クルーズに投入した。煙突の中腹に展望ラウンジをもち、このユニークなラウンジは同社の全船にクラウンラウンジという名前で設けられている。



CCL(カーニバル・クルーズ・ライン)は、3隻の定期客船を購入してクルーズ客船に改造してカリブ海クルーズに1972～77年に投入した。

その第3船は神戸の川崎重工で改造工事が行われた「フェスティバル」だった。



マイアミ港には、週末の3日間、連日たくさんのクルーズ客船が集合して、一斉にカリブ海クルーズに出港するようになった。

写真は、1980年代後半の日曜日の撮影。

大阪港

OSAKA PORT PROMOTION ASSOCIATION

大阪港の魅力を伝える
季刊発行 情報マガジン

No.367

第76巻 第4号

2025年

10月

ISSN 0289-1778



Panstar
photo wakimori

クルーズの時代(2) 定期客船からクルーズ客船への変遷と現代クルーズの誕生	1
港と人、そして帆船 ～連載エッセイ①～	8
日本海運経済学会だより 資源制約の中の物流教育	12
古代の難波でおこなわれた国際貿易(第1回)	13
安治川の開削と大阪の発展(第1回)	18
海運界・造船界の偉人 川村貞次郎の功績(第2回)	22
大阪市上海事務所だより	27
クルーズ客船入港予定(2025年10月～12月)	32
大阪港の主な初入港船(2025年6月～2025年8月)	33