

船を媒介にした人間の
余暇の過ごし方の変遷についての一考察。
浮かぶ宮殿から浮かぶリゾートへ、そして浮かぶ別荘へ。

田 辺 英 蔵

**From Floating Palace to Floating Resort,
and to Floating Second house.**

Eizo Tanabe

The fourth "luxurious passenger ship decade" in world history is now beginning.

The first decade was early this century, just before World War I, and was known as the "belle epoque". Very large ship of 40,000-gross ton class competed under the British or German flag for supremacy over Atlantic routes. The second decade was the period between the two world wars known as the "Roaring Twenties", when 80,000-gross ton class big passenger ships such as the Queen Mary, the Queen Elizabeth and the Normandy contended very hard for "Blue Ribbon". This decade can be said to have been the true golden age of luxurious passenger ships.

After World War II, the luxurious passenger ships decades came to the end due to the advent of jetplanes. In 1980s a new type of 70,000-gross ton class big passenger ships was developed, which involved a different concept from conventional passenger ships and were installed in Caribbean routes. These are big sightseeing passenger ships and we could say that with them the fourth decade of luxurious passenger ships began

Investment on constructing larger sightseeing passenger ships has realized cheaper costs which means that cheaper cruise fares have been able to attract more of the general public. At the same time, investment on smaller ships (5,000 gross ton ~ 10,000 gross ton) has also been made by those who are rich and prefer more luxurious and sophisticated cruises.

The concept of small luxurious sightseeing ships is gradually overlapping the image of personally owned luxurious yachts.

Meanwhile, the chartered yacht industry is now prospering in marine resorts and sightseeing spots all over the world.

The chartered yacht system is convenient for those who can not afford them own personal yacht because it gives them the opportunity to enjoy personal yachting by time charter contract at reasonable prices. In this way the expensive pleasure of yachting among rich people is now becoming the pleasure of the general public. This popularization of small and luxurious sightseeing ships as well as the chartering of luxurious yachts provides the ultimate leisure for mankind.

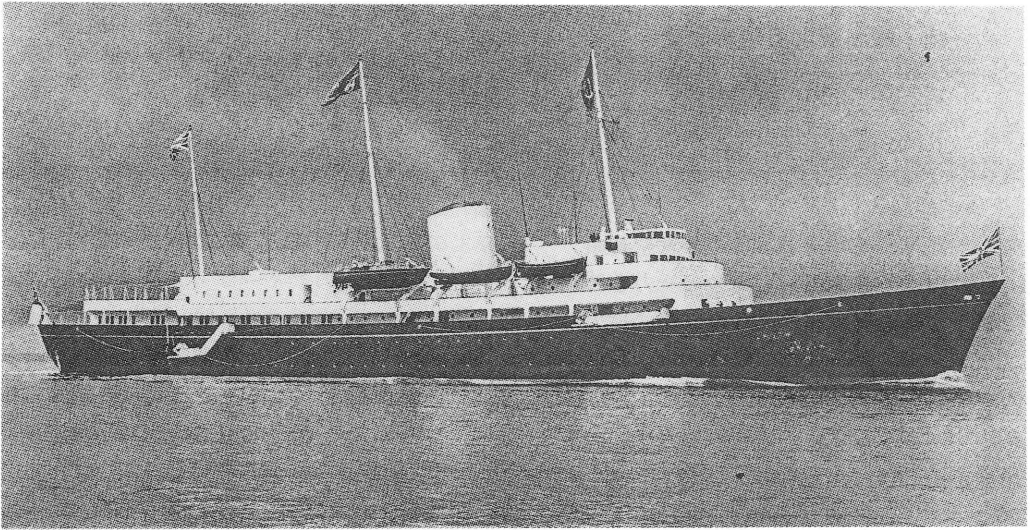
目次

| | |
|-------------------|-------|
| 言葉の定義 | P. 2 |
| 船の分類 | P. 3 |
| 第1章 豪華巨船の歴史 | P. 4 |
| 第1節 4回の巨船時代 | P. 4 |
| 第2節 何故客船は巨大化するか | P. 5 |
| 第3節 豪華客船の客層 | P. 5 |
| 第4節 突然の死 | P. 5 |
| 第2章 新しい巨船時代の開幕 | P. 6 |
| 第1節 新しい客層—急がぬ人々 | P. 6 |
| 第2節 新しい船型—船でなく箱 | P. 6 |
| 第3章 新しい海—新しい航海水域 | P. 7 |
| 第1節 リゾートの条件 | P. 7 |
| 第2節 裏庭 | P. 8 |
| 第3節 新しい酒に新しい皮袋 | P. 8 |
| 第4章 巨大化か小型化か | P. 9 |
| 第1節 何故贅沢な船は小さくなるか | P. 9 |
| 第2節 退屈 | P. 9 |
| 第3節 上流階級 | P. 10 |
| 第4節 海の女神の誕生 | P. 11 |
| 第5節 女神の日々 | P. 12 |
| 第6節 小型化のもう一つの利点 | P. 13 |
| 第7節 帆船への回帰 | P. 13 |
| 第8節 “ヨット” への回帰 | P. 15 |
| 第5章 チャーターヨット産業の普及 | P. 16 |
| 第1節 船を楽しむ3つの方法 | P. 16 |
| 第2節 レンタカーかリムジンか | P. 16 |
| 第3節 チャーターヨットの実際 | P. 18 |
| 結 論 | P. 19 |

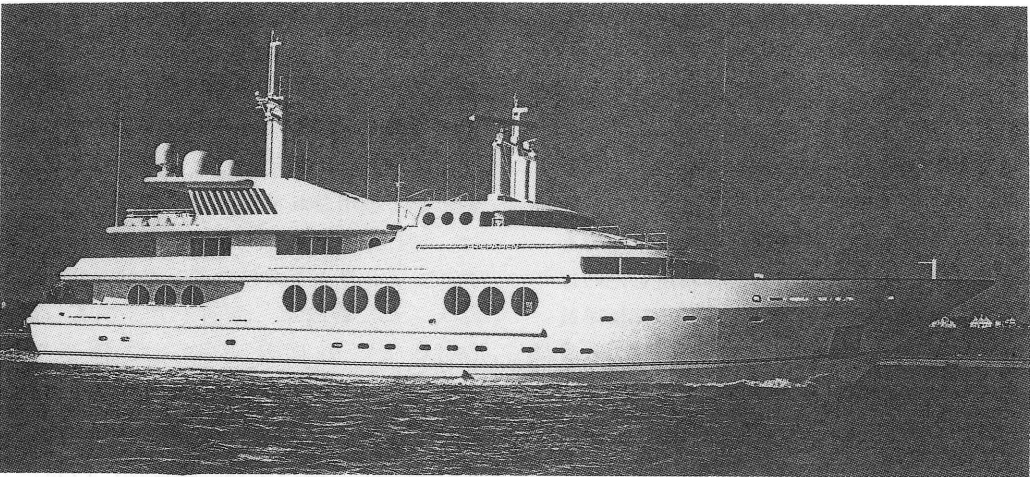
言葉の定義

YACHT, from the Dutch *jacht* (p. p. of *jachten*, to hurry, to hunt), originally 'a vessel of state, usually employed to convey princes, ambassadors or other great personages from one kingdom to another'(Falconer, *Marine Dictionary*, 1771); later any vessel propelled by either sail or power used for pleasure and not plying for hire. The word entered the English language in 1660, the year of the restoration of Charles II and the presentation to him by the States General of Holland of the *Mary* (100 tons, 8 guns) as a private pleasure vessel. There had been similar vessels long before this date, known as 'royal pleasure ships' or *esneccas*, but the word 'yacht' was then unknown in relation to them.(The Oxford Companion to SHIPS AND THE SEA Edited by Peter Kemp, Oxford University Press, London, 傍線引用者)

すなわち、ヨットとは、日本人が一般に考えている小型の帆走艇 *sailing boat* ではなく、「個人で所有する、遊びのための、贅沢な船」のことであって、多くの場合帆走艇ではない。33ページに英王室ヨット BRITANNIA 並びに最新ヨット STEFAREN の写真を掲げる。



英王室ヨット BRITANNIA, 412.3ft, 1954年建造



Motor Yacht Stefaren, 177ft by Jon Bannenberg, 1988

船の分類

一般に艦船は4種類に分類される。

- 1) 軍艦
- 2) 商船
- 3) 漁船
- 4) プレジャーボート

本稿に於ては、上記分類のうち、人を運ぶための商船すなわち客船とプレジャーボートの2種類を扱う。プレジャーボート pleasure boat なる語には、privacy, yacht と同じく適当な訳語がない。日本民族にとって未経験の新しい概念だからである。

第1章 豪華巨船の歴史

第1節 4回の巨船時代。

現在人類は、今世紀に入ってから4回目の巨大客船時代に生きている。

(第1次巨船時代)

第一次世界大戦の初まる前の今世紀初頭、英・独両国はその持てる工業力の総力を結集して豪華客船を建造し、大西洋航路に投入してブルーリボンを競った。第1次巨船時代である。

ブルーリボンとは、大西洋航路を最高速で走った客船に与えられるトロフィーとリボンであって、浩瀚な「Ocean liner」の著者 Robert Wall によっても「ブルーリボンの起源を知る者は居ない」。18世紀の末葉、すでにブルーリボンは大西洋航路の新鋭船の間で争われ、第2次大戦終了後、アメリカ船ユナイテッド・ステーツによって獲得されるまで、その名を「恣」にした。

では何故大西洋航路なのか。

由来新旧両大陸を継ぐ大西洋航路は客船航路の表通りであり、航空路を含めれば今でもそうである。太平洋圏が重視されだしたのは極く最近であって、今でも SST は大西洋航路にしか投入されていない。

第1次大戦前夜から大戦の始まる1914年にかけて、OLYMPIC (1911年, 45,324トン), TITANIC (1912, 46,329トン), AQUITANIA (1914, 45,647トン), BERENGARIA (1913, 52,226トン), BRITANNIC (1914~15, 48,158トン) らの英国船、之に対する IMPERATOR (1913, 52,117トン), VATERLAND (1914, 54,282トン) 等のドイツ船が舳艫相銜んで覇を競った。

(第2次巨船時代)

第1次大戦と第2次大戦の狭間の20年間、世界は東の間の平和と繁栄を謳歌し、大西洋航路の豪華客船はそのシンボルだった。すなわち第2次巨船時代である。1920年代の終り

から30年代の初めにかけて、英、仏、独、伊の欧州列強は続々として5万トン級の最新鋭巨船を就航させ、1930年代の中葉に至り、遂に8万トンを越す巨船 NORMANDIE (1935, 82,799トン), QUEEN MARY (1936, 81,235トン), QUEEN ELIZABETH (1940, 83,673トン) が就航、仏のノルマンディ (29ノット) と英のクイーン・メリー (28½ノット) の間で国家の威信を賭けたブルーリボン争奪戦が展開された。人類は未だにこの3隻を凌駕するトン数とスピードの客船を作っていない。将に第2次巨船時代は、真の意味での豪華客船の黄金時代であった。

(第3次巨船時代)

1945年8月、第2次世界大戦が終了した時全世界は唯一の経済問題を持った。ドル不足である。戦禍を蒙らず、全世界の工業・農業生産を殆んど一手に引き受けた米国は出超となり、他のすべての国々がドル不足に悩んだ。第3次豪華客船時代はドル獲得の手段として幕を開けた。1940年の完成と同時に軍隊輸送船として徴用されていたクイーン・エリザベスは、1947年、初めて「客船」として就航し、クイーン・メリーと共にウイークリーサービスに入った。戦時中、毎回1万5千人(最高16,783人)の兵員を高速で輸送した2隻の女王に深い感銘を受けた米国は、1952年、UNITED STATES (53,329トン, 30ノット。但し最高速は軍機)を建造、同船はブルーリボンの最後の保持者となった。1961年、フランスの国威を賭けた FRANCE (66,348トン, 30ノット) がドゴールのお声がかかりで就航した。1965年、その名も優しい RAF-FAELLO, MICHELANGELO (45,000トン) の姉妹が地中海に浮んだ。そして1969年、最後の豪華定期客船 QUEEN ELIZABETH (65,863トン) が3次に恆る豪華客船時代の竿尾を飾る美しい残照として海に浮んだ。

第2節 何故客船は巨大化するのか。

船の設計には、

- 1) 社会的条件
- 2) 力学的条件
- 3) 風土的条件

の勘案が要求される。

まずはじめに、客船は、他のすべての交通機関と同じく、次の3つの社会的条件を満たさねばならない。

- a) 安全性
- b) 迅速さ
- c) 快適さ

次に客船は船である以上、流体力学の制約を受ける。砕いて云うと、船は、

- イ) 軽い方が早く
- ロ) 長い方が早く
- ハ) 大きい方が揺れず
- ニ) スピードを増すにつれ揺れも増す

3番目に甚案すべき要件は航海水域の地理的、自然的条件である。件の船が地球上の如何なる水域に投入されるかによって、船の設計は決定的な影響をこうむる。

新旧両大陸を継ぐ航路——具体的には英国、サザンプトン、仏、シェルブールとニューヨークを結ぶ航路——のある北大西洋は、特に冬期、名にし負う風浪寒気の大洋である。船が如何に豪華であろうと、客が船酔いに苦しみ続けるのであっては、客はその船を選ばなくなる。今も昔も大西洋航(空)路の競争は厳しい。前記の流体力学の法則を踏まえつつ、北大西洋の厳しい海況の中で、安全・高速・快適の条件を満たす最も簡単な方法は船の大きさを増すことである。欧州の海運会社と設計家は必然的にこの道を選んだ。実は、船の大きさを増すためには、

- a) 充分の市場が期待できること
- b) 充分の資金力があること

の2つの前提が必要であるが、往年の船会社の経営者は楽天的であり and/or 勇気に富んでいたし、彼らは現在でもそのように見え

る。資金力については、海運業は常に国策会社であったから、手厚い国家補助が期待できたし、今でもそうである。

第3節 豪華客船の客層^{マーケット}

巨大豪華客船と云うからには、その客船は、巨大であると共に豪華でなければならない。客船の豪華さの内容を決め、そのつけを支払うのは「客」である。第2次大戦後の余暇^{レジャー}の大衆化以前、長く人類の贅沢且つ優雅な余暇生活の基準を作ってきたのは上流階級^{アンパークラス}であり、第1次、第2次巨船時代の客層はまぎれもなく彼ら(彼女らを含む、以下同じ)であった。上流階級とは次の4種類の間人集団を指す。

王族 (Royal family)

貴族 (aristocrat)

富豪 (millionaire)

有名人 (celebrity)

前3者は古来存在して来たが、最後の「有名人」はマスコミの産物と思われる。彼らはその持てる莫大な財力と時間を人生の遊樂と享樂に注ぎ込み、人類の贅沢で優雅な遊び方のパターンを創造し、維持し、研磨し続けて来た。過去3回の巨船時代に於て、欧州列強の船会社はこの明快な客層^{マーケット}を頭に置いて船を建造した。その結果、往時の客船は陸上のグランド・ホテルをそのままに海上に移した^{フロートイング・パレス}「浮かぶ宮殿」^{フロートイング・シティ}「浮かぶ大都市」、水に浮く^{けんらん}「絢爛たる虚栄の市」であった。

第4節 突然の死。

第3次豪華客船時代は突然終焉した。1957年、58年に相次いでボーイング707、ダグラスDC-8のジェット機が定期航空路に就航した時、豪華定期客船の時代は終わった。最後の、そして米国船として初のブルーリボン保持船ユナイテッド・ステーツの大西洋横断記録は3日10時間40分、最高速度30ノットと伝えられた。実は40ノット近く出るといふ噂もあった。40ノットとは時速74キロである。時

速900キロのジェット機との勝敗は明らかだった。クイン・メリーは1967年、クイン・エリザベスは68年、大西洋航路から引退した。それは、技術革新によって一つの産業が一夜にして消滅したあまりにも劇的な例だった。もし恐竜達が氷河期に襲われ、その巨体を維持する食糧の不足によって絶滅したのであるならば、豪華客船はジェット機という翼竜に「客」という食糧を奪われた巨鯨の群に喩えられるであろう……と人々は信じた。

第2章 新しい巨船時代の開幕

第1節 新しい客層—急がぬ人々

にも拘らず、冒頭に述べた如く、1980年代に至り、人類は第4次巨船時代を迎えた。ジェット機の出現によって抹殺された筈の豪華巨船の群が南の海に浮んでいる。彼女らの特徴は、客船が交通機関であることを止めたことにある。かつての客船は地球上の2地点を結び、人貨を輸送した。人類は貨物の輸送は今でも圧倒的に海上輸送に頼っているが、人間の輸送に関しては「時間」が決定的な判断基準となった。

SSTの座席は一般ジェット機のファーストクラス並み（又はやや狭く）、価格は倍するが、ドゴール・JFK間3時間半という旅の楽しさ、便利さは何者にも変え難い。もしSSTを大型化することによって価格を下げ得れば、より多くの旅行者は「時間」を選ぶであろう。その一方に於て、現代社会は今までと全く別種の客を生んだ。先を急がぬ旅人、観光客である。彼ら彼女らは、むしろ、遅い方がベターだと考えかねぬ旅行者である。何故ならば、彼らは急いで辿り着かねばならぬ目的地を持たない。輓近進水し就航している巨大客船はliner（定期航路客船）という名の代りにcruiser（巡航客船）すなわち観光客船と呼ばれ、A地点→B地点ではなく、A地点→A地点という航路を選ぶ特徴を持つ。彼女らの出航地の代表はマイアミであり、到

着地も同じくマイアミである。マイアミ港の長堤には、全長250メートルに及ぶ巨大観光船が何隻も舳艫^{パウスタン}を接して横着けし、棧橋の上には大型観光バスが蝟集し、航空機の乗降階段を巨大化した如き階段によって棧橋から、そして棧橋へと客を吞吐している。

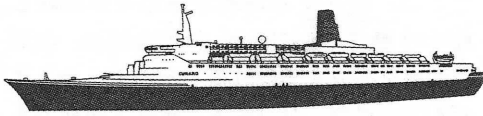
第2節 新しい船型—船でなく箱

輓近の観光客船には、一眼でそれと判る外観上の特徴がある。船全体の背が高く、その高さが殆んど船の全長に及んでいる。すなわち、高く長い箱が浮んでいるが如き印象を与え、船と云わんよりは建物に近い。

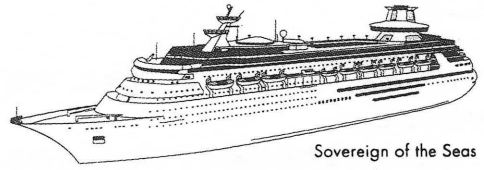
かつての大西洋航路の巨船達は押しなべて優雅流麗な外観を持ち、その美しい姿は海の女王の名に値した。現代の観光船はスタローン又は小錦であって、それはそれで新しい基準に依る美ではあるかも知れぬが、お世辞にも流麗優雅とは云い難い。37ページに、往年の名花、QE2, France (Norwayと改名)と、現在カリブ海に配船されている代表的観光客船Sovereign of the Sea, Star Princessの概念図（資料出所：「Frommer's Cruises '91-'92」 by Marylyn Springer and Donald Schulz, Prentic Hall Press）並びにSovereignの横写真掲げる。

かつての豪華客船が流麗な姿をしていたのは、冬の北太平洋の荒天下を高速で、しかも客に対してやさしく航行せねばならなかったからである。厳しい自然との闘いは往々にして美を生む。その「美」すなわち流麗優雅な姿態は贅沢で趣味の好い客達を魅了するという営業的効果があったから、設計家は荒天の海を安全に快適に高速に、出来れば経済的に航行し、尚且つ優雅な外観を保つという相互に矛盾する要求の妥協点を見出すことに鑊骨の苦心を払い、女神のように優雅な客船を設計した。

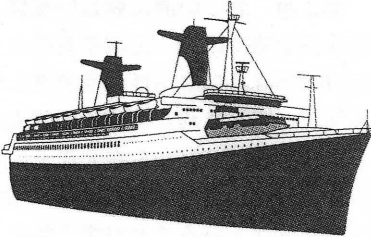
今や殆んどの観光客船の設計者にそのような苦しみは無い。現在の観光客船は荒天下の



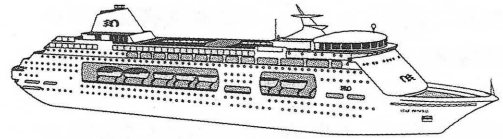
QE 2



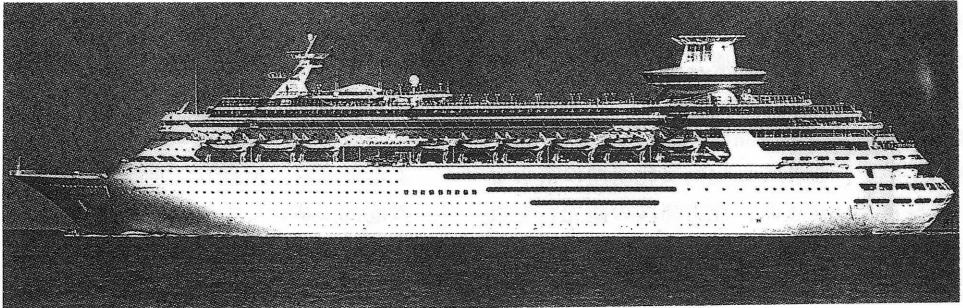
Sovereign of the Seas



Norway



Star Princess



Sovereign of the Sea

大洋を航行する必要が無い。船が交通機関であった往時、客船は客を大陸から大陸へと運ばねばならず、大陸の間には大洋があった。大洋とは限らず、海とは常にうねり、強風、颶風の危険を盈む。にも拘らず、交通機関である客船は万難を排して定期定時航行を維持しなければ、用務を帯び、代替交通手段を持たぬ客の要望に応えられなかった。すなわち競争に勝てなかった。

観光客船の客は用務を持たぬ客である。人生を楽しむという人生最高の目的のみを持つ。換言すれば、「人生を楽しむ」という客の要望に応え得る限り、客船会社は航路を自由に選ぶことが出来る。多くの団体観光客は、「条件」が同じなら、仕向け地に対しては興味を持たない。熱海でも鴨川でもいいのであ

る。では観光客は仕向け地についてどのような「条件」を望むか。

第3章 新しい海—新しい航海水域

第1節 リゾートの条件

由来「リゾートの条件」は次の如くである。

- i) 一年を通じて暑いこと。具体的には、周年裸でいられる陽気であること。
- ii) そのような天候が安定していること。
- iii) 昼は暑くとも夜は涼しいこと。具体的には、冷房無しでタキシードが着られる夜気が望ましい。リゾートにあっては、ホテル、船上といえども、客はテラスに出たがる。
- iv) 白砂の長い浜があり、椰子又は之に類する植物が背後に繁茂していること。
- v) 出来れば夕日が水平線上の島影に沈

むこと。

vi) 政情が安定していること。

vii) 通貨が弱く(従って)労働力、物価が安いこと。

上記のような条件を満たす立地は、赤道を狭んで北回帰線 Tropical cancer, 南回帰線 tropical capricone の間の通稱 Copricone Zone に無数に存在し、当然、赤道無風帯又はその周辺海域に属する。すなわち、北太平洋、北大西洋のような時化の海ではない。

前記「リゾートの条件」に適合しながらカプリコン・ゾーンに属さぬ観光適地に地中海がある。地中海は比較的高緯度に位置し、例えば西地中海の中心的観光地バレアレス群島の緯度は略日本の盛岡に等しいが、南にアフリカを控え、北に山脈が連なる内海という地勢に幸いされて略完全なリゾートの自然条件を持つ上、沿岸諸国の通貨が以北の国に比べて弱く、加えて歴史的文化遺産に富むという好条件に恵まれ、北方諸国の観光客を吸引している。

第2節 ^{バックヤード}裏庭

高緯度に位置する世界の工業先進国は、生物の趨角傾向に従い、夫々の裏庭 ^{バックヤード} 或は楽園 ^{パラダイス} を夫々の南方地域に持つ傾向が認められる。ヨーロッパ人には地中海、北米大陸にはカリブ海がある。世界の第3の経済勢力となった日本もまた、ハワイ、東南アジア、豪州、南太平洋へとそのレジャー圏を拡げつつある。

人類にとってまことに幸運なことに、世界の3大経済圏に対応する3大レジャー圏、地中海、カリブ海、南太平洋は観光客船にとって理想的な海洋気象条件を備えている。この海域はカプリコン・ゾーン and/or 赤道無風帯に属し、一般に多島海であり、地中海に至っては巨大な内海である。海洋のうねりは海洋の大きさに比例して長大となるから、地中海には事実上うねりは無い。多島海である

ことは、散在する島嶼がうねりを減殺し、^{リーワードサイド} 島々の風下側に安全、快適な港湾、泊地、^{アンカレジ} 錨泊地を型成して呉れる。そのような入江は殆んどの場合、リゾート・ホテル適地である。

第3節 新しい酒に新しい皮袋

周年静穏を期待出来る海域を前提とした場合、船舶の設計者は耐航性、凌波性という厳しい条件から解放される。現代の観光客船の外観を一瞥すれば、彼女らが大洋上の長期の航行、時化の海、並びに高速航行を殆んど考えずに設計されていることがすぐ判る。船の横断面 ^{プロフィール} は壁の如くであり、強烈な横風による横流れ、横揺れ、並びに重心の上昇による転覆の危険は如何ばかりかと危惧されるが、平穏な海域を前提とすれば、そのような危惧は無用であり、存在せぬ危惧に対処する設計は無用のコストの上昇を意味する。もし強風による横流れ、横揺れ、重心の上昇による転覆の危険に基いて船の横面積を減ずべく船の高さを低くすれば乗客の収容力を減じ、船室の眺望を減じ、船内遊興空間を狭めねばならない。例えば、^{ソフリンオプザシー} 海の王者に見られる如く、5階層ぶち抜きサロンのエレベーターなどというものをセリング・ポイントにすることを諦めねばならない。航海水域を平穏なレジャー水域に限定された現在の観光客船は、かつての「船」というものが大自然と闘うために具えねばならなかった各種の制約から解放され、娯楽性、収益性を極限まで追求し得る。現代の観光客船は最早「船」ではない。船の外観をした動くホテル、“a gaint floating Hyatt Hotel”である。

もしこのような船でない「船」が耐えられぬ海況が予測された場合は、彼女らは欠航、又は避難する。観光船の客は用務を持たぬから、欠航、退避は所定の賠償によって処理され、客、船会社双方共致命的な損害を受けることは無い。多島海を航行する観光船の客は、緊急用務或は急病等の場合、最寄りの島から

航空機によって脱出する自由を持つ。何らかの理由で欠航・大巾な遅延があった場合は船会社は補償を行うが、そのための船会社の負担は企業の営業を続行し得る許容の範囲内に収まっているものと計算される。

之を要するに、上記諸々の利便を得るために、観光客船会社は太平洋を避け、航海水域を平穏海域に限定する。アラスカ、スカンジナビア、或は南極等の高緯度地域へ航行せねばならぬ時は、その海域が平穏な時期に日程を限定する。

このように注意深く限定された海域が、観光客が切望する観光地、リゾート地すなわち地中海、カリブ海、南太平洋と略完全に一致していることは、繰返すが、船会社と客双方の幸運であり、会社と客双方の幸運の一致を発見し営業化することこそ、商売の大道と思われる。

第4章 巨大化か小型化か。

第1節 何故贅沢な船は小さくなるか。

一般にサービス業に於ける「サービス」の質は、量に逆比例する。客の数が多くなるにつれてサービスの質が低下するのはまことに止むを得ない。ミシュランのガイドブックによって2ツ星以上にランクされるレストランは押しなべて小規模店である。一人のシェフが供し得る食事の量には限界がある。この原則はホテルにも適用されるが故に、上客は小規模で由緒ある（往々にして一致する）ホテルを愛顧する。それでは何故、観光客船は巨大化するのか。筆者は前章に於て、客船が巨大化する社会的、流体力学的、風土的理由を述べた。

客船の巨大化には、も一つ、看過出来ぬ理由がある。レジャーの大衆化である。レジャーの大衆化による船の巨大化には、2つの側面がある。

- 1) 経済的側面——コストダウン
- 2) 人間的側面——退屈の処理

1936年、レオン・ブルムの人民戦線内閣に依って断行された週40時間労働制、有給休暇制度を契機にレジャーは滔々として大衆化し、戦後、民主国家アメリカの繁栄によって定着した。現在フロリダを發する巨大観光客船の客は最早上流階級ではない。激甚な競争下、各船会社は競って低料金化に努め、客層を客船旅行未経験者、中産階級、若年層、独身者、若い家族に定め、おもむくところ、価格は1日1泊3食、運動施設、エンタテイメント付1人2万円を切るまでに下った。フロリダまでの航空運賃^{サービス}を無償にするパックも珍しくない。豪華巨大観光客船の旅は今や庶民大衆の射程内に入っている。船の巨大化は上記の大衆化に起因する。すなわち、船の巨大化は乗客数の巨大化によるコストダウンを目的としている。どんなに大きな船でも船長は一人である。巨大化は市場が充分にあると仮定し得れば明らかにコストダウンにつながる。例えば、かつてのQ F 2では、2000人の客を900人の従業員が世話した。概略従業員1人に対して客2人の割合である。^{ほん}最近の観光客船の雄ソブリン・オブ・ザシーの取容力は2,2282人、従業員数は750人である。上記の比率は客3人に低下する。

第2節 ^{アンニュイ}退屈

^{ほん}最近の観光客船の巨大化のもう一つの側面、文化史的にはより重要な側面は乗客の退屈の処理である。識者の観察によれば、人類は2種類の人物から構成されている。

退屈する人類としない人類の2種類である。

この観点に立って眺めると、人間は3種類に分類し得る。

- i) ^{アップ}上流階級
- ii) ^{インテリ}知的階級
- iii) ^{マス}大衆

この3分類のうち前2者は退屈せず、3番目は常に退屈している。逆に、レジャー（余暇）産業の立場から見れば「常に退屈してい

る人々を大衆と云う」と云う定義が成り立つ。

上流階級は退屈せぬ訳ではないが、彼らは生れた時から退屈に馴れているが故に、退屈と共に生きる術^{ずべ}を心得ている。

インテリは退屈しない。一冊の良書と、美酒と、要すればパイプと、閑静な一隅がこの世にあれば彼は幸福であり得る。

之に反し、大衆は常に退屈し、退屈した大衆は常に不満の種を探し出して不穩の空気を醸成する。この傾向はオルテガに指摘されるまでもなく現代社会の一般的趨勢であって、観光客船といえども例外ではあり得ない。陸岸から隔離された閉鎖空間内の2千人の「大衆」の退屈は往々にして由々しき社会不安ひいては船の悪評を惹起するから、巨大観光客船会社は7日間の航海中如何にして客を退屈させぬかに腐心する。彼らが考え出した「退屈させぬ法」の一端は次の如くである。

No one can ever claim to be bored on a Carnival cruise. In fact, the action begins early, just after sunrise, builds through the day, and continues into the middle of the night. While other ships have movie theaters and discos that operate during limited hours, Carnival's movies run nonstop from morning until past midnight, and the disco music begins beating in midafternoon. At almost any given time there are contests and parties, classes and games, bar and lounge entertainers, and bands galore. On its newer ships Carnival has arcades of nightclubs that feature a wide range of entertainment from folk music to variety shows, disco to teenage dance clubs. Even the smaller Carnival ships tend to have more entertainment options than most cruise lines' largest ships.

Carnival vessels offer every and any activity that a cruise ship could have, including beer-drinking contests, greased-pole pillow fights, bingo, masquerade parties, pool games, water-

balloon tosses, and trivia constests. No one can do it all, but many passengers try.

(「Fodor's 91 Cruises and Ports of Call」 by Daniel and Sally Grotta, Carnival Cruise Lines の項)

船会社の、つれて客の上記の如き狂奔振りを評してある記者は、

「若し客が之らのエンタテイメントや運動施設を満喫しようとするならば、殆んど観光の時間は無い」

と揶揄し、船会社のある重役は、

「客のこのような要求に応えるために、船はいくらでも大きくなる」

と嘆いた。之が観光客船巨大化のもう一つの理由である。いみじくも船会社は彼らの船をお楽しみ船^{ファンシシップ}、謝肉祭ライン^{カーニバル}と稱している。この傾向は識者に、アリタリア航空の有名な広告文を想起させる。

「イタリア旅行は単なる休暇ではありません。毎日続くお祭りです!。現代の観光客船上では、夜を日についてのお祭り騒ぎの日々が続くのである。

第3節 ^{アッパー}上流階級

では、「大衆」を除く第2、第3身分、インテリと上流階級はどうするのか。彼らは見捨てられるのか。

欧州に於ける最近の調査に依れば、上流階級も変化しつつある。権威ある調査機関「Uper」が欧州上流階級200家族の聞きとり調査をした結果によれば、「今や家柄、血統、爵位称号、財産は必ずしも上流の資格要件ではない。金時計をして赤いフェラリーに乗る金持のどら息子というステレオタイプは捨てた方が好い。スポーツカーは俗悪であり、毛皮のコートもオートクチュールも時代遅れ、彼らは宝石は持っているが身につけることは稀である (jewels are owned but seldom worn.)。彼らの多くは、医師、法律家、実業家、地主、芸術家、そして、^{いやはや}egad、若干の

ジャーナリストを含む。フランスの保険会社 SOCAPI は上記の事実を卒直に認め、総支配人 Anne Pugnet は、わが社の思想は十分に chic でなかった。このような有望な市場のため特別な商品を提示する、と語った。」(TIME, September 7, 1992)

すなわち、相当程度の財力と社会的活動力を持ち、相当以上の知性と趣味を持つ人種が現代の上流階級である。彼らはファンシッパの喧騒に耐えられるであろうか。レジャーの大衆化の時代に彼らは見捨てられるべきか。

Anne Pugnet 女史と同じく、船会社の答も否である。すでに論じた如く、上流階級は歴史の初めから、贅沢で優雅な遊びの規範を創造し、維持し、研磨し、社会全体に対して窮極の遊びのパターンを提示して来た。人類の生産力の増強が続く限り、レジャーの大衆化は促進され、レジャーを手に入れた大衆の夢は、より高級な、より優雅な、より知的なレジャーの享受へと移行する。そのモデル、パターン、つまりは大衆のレジャーの行くべ

き先を具体的に示すのは上流階級である。秀れたレジャーのモデルを欠いた社会はレジャーの貧困化、俗悪化、喧騒化に陥る。それはとりもなおさず、人間生活の外側、内面の貧困化である。第3身分もまた、彼らの自覚せざる使命を実現する場を与えられねばならない。

第4節 海の女神の誕生

1984年、二隻の奇妙な豪華客船が生れた(41ページ写真)。何故奇妙かと云えば、この船——海の女神 Sea Goddess I, II——は五千トンに満たない。一世紀に及び、世を挙げて巨大化の一途を辿った豪華船の歴史の上に、その方向と全く背馳する二隻が誕生したのである。

既述の通り、サービスの質と客数とは反比例する。過去に於ける観光客船の巨大化は、流体力学と採算という忌避不能な圧力の結果であった。実は、船の設計家も客も、必ずしもこの傾向を手放しに喜んでいた訳ではない。



Sea Goddess I, II, 344ft, 1984

かつての海の女王QE2は、客室階層を12階に分け、船賃を19等級に分け、等級に従って客室の階層と海側、内側の配置、並びに各等級の客の食事をとする食堂と、時間と着席テーブルとを細く規定した。

考えるまでもなく、このような細分化は船舶設計家並びにサービスを担当する側の人間の悪夢である。船と限らず、ホテル、レストラン、あらゆるサービス施設の設計者——と運営者——の理想は一階層である。

ある時、ある船会社の経営者（女性）が、QE2の一等客用の部分だけを切り離して一隻の——小さな——船にしたら一等客は喜ぶのではないか、というもっともな発想を持ち、実行した。そして、1984年、「海の女神」（Sea Goddess）が就航した。SGの要目とQE2のそれとの比較は次の表の通りである。

QE2・SG比較表

| | 女王 (QE2) | 女神 (シーゴデス) |
|--------------------|-------------|---------------|
| トン数 | 67,139トン | 4,250.5 |
| 全長(フィート) | 963フィート | 344フィート |
| 客数 | 1,800人 | 116人 |
| 料金(1週間) | 約4,000ドル | 約4,600ドル |
| 従業員数 (スタッフ+クルー) | 900人 | 80人 |
| 客数/従業員数 | 2 | 1.45 |

(1988年現在)

SGの誕生は観光客船の2つの将来、大衆化すなわち巨大化と、高級化すなわち小型との2大潮流の誕生を示す画期的な一歩だった。

客船が交通手段であった時代、もちろんSGは生れなかった。全長100メートル強、5,000トン足らずの小型船に、大洋上に於ける高速、安全、快適な航海は不可能である。その不可能は客船が交通機関であることを止めレジャー化することによって可能となった。2隻のSG（Sea Goddess I, II）は夫々地中海、南太平洋ソシエテ諸島に配船されている。既述の通り、地中海にはハリケーン、台風は無い。和辻哲郎博士の「風土」（1935

年）に指摘されている如く、「地中海は船乗りにとって子供の海である」。南太平洋もまた、赤道無風帯に属し、よし超絶的な気象が「発生」することはあっても「肥大化し通過する」のは高緯度地方すなわち日本附近である。

第5節 女神の日々

今、試みに、SG上の客達の生活、飲食、娯楽施設を概観し、之を現代の巨大観光船、ファンシップ、カーニバル船の実状と対比すれば、両者の哲学の差異は歴然である。反復を厭わず再説すれば、近年世界の海を巡航する巨大観光船上に見られる「お楽しみ」の数々は、いささか識者を驚かせるに足る。いわく、複数のナイトクラブ、複数のバー、複数の映画館、巨大なショッピング街、複数のプール、複数のカジノ、ラスベガス式裸ショウ（feathers-and-flesh shows）、ディスコ、パテイング・グリーン、ゴルフ打ち放し練習場、エアロビクスにウエイトリフティング教室……等々々。スケジュールはギッシリと詰まり、既述の通り海航期間中、ある時間につねに複数のアトラクションや行事が用意されている。

之にひきかえ、SGの食堂は1、ピアノバー1、図書室1、売店1、プール1、アスレチック・クラブ1、以上がサービス施設の全部である。日中にはプールサイドにバーが開かれ、朝食と軽いランチは（weather permits）上甲板でとることが出来、航海中に1回、士官達がプールサイドに銃を据え、希望者にスキート射撃をさせる。夜は図書室に小さな賭博台が据えられる。アクティビティと云えるのはこの程度である。一方、「女神」の「王者」に対する優位は、

i) 普通は別料金である酒類が乗船料に含まれる。客達はプールサイドで従業員に命じ、無制限にシャンパンとキャビアのサービスを受け得る。もちろん客達はそうしてい

る。

ii) 普通ダイニングは2シッティング(2回転制)であり、一回目の客はせかさされ、二回目は待たされる。テーブルとその同席者は決められており、航海中変更出来ない。之に反しSGでは20時以降、好む時間に好む同伴者と好む席に坐ることが出来る。

iii) エンタテイメントは殆んど行なわれず、客達は昼の観光を済ませれば(せぬ人も多い。プールサイドで読書をし、甲羅を干している)、ゆっくりと食事をし、航海中二、三回正装し、ピアノバーで踊り、バーカウンター又はロビーで歓談している。それも嫌な人は部屋に籠る。ルームサービスは24時間、フルコースでも受付ける。

iv) エンタテイメントは無いが、たまにあれば地許の極上のショウが来る。又、乗客の中にピュリツァー賞受賞の作曲家などという人物が居たりして、彼又は彼女の演奏を楽しむ宵もある。

之を要するに、SG上では客達はゆったりと時間を楽しみ、極上の酒と食事を楽しみ、歓談と孤独と静寂と陽光と潮風を楽しみ、QE2の1等並みの料金を払って満足し、リピーターも多い。云うまでもなく、この種の船は「退屈する人々」向きではない。パーティーがカクテルグラスを客の前のカウンターに置いて去る時の慣用句、'Enjoy yourself'の術を知らぬ人物にとっては、退屈至極な船と思われる。

第6節 小型化のもう一つの利点

観光客船の小型化には上述以外にもう一つの利点がある。それは小廻りの効くことである。この場合の小廻りとは物理的な意味であって、例えばQE2はペナマ運河は通れるがコリント運河は通れぬのに反し、SGはエーゲ海とアドリア海を継ぐこの歴史的運河を辛うじて——運河の巾75フィート、SGの巾47フィート——通過でき、客はギリシア本

土とプロボネス半島を継ぐ26マイルの地峡を開削した100メートルの絶壁の間の水路を、舷側の左右に14ft約4メートルを残しながら航行するというスリルを味わい得る。ちなみにQE2の船幅は105ft、(約30メートル)である。

第7節 帆船への回帰

地球上には現在、2隻の海の女神を含めて8隻の高級小型観光船が就航している。

Sea Goddess I, II (会社名Cunard Line)
Oceanic Grace (昭和海運)

Wind Song, Wind Spirit, Wind Star (Wind Sail Cruises)

Seabourn Pride, Seabourn Spirit (Seabourn Cruise Line)

の8隻である。44ページに各船の要目を掲げる。

Seabourn Pride級2隻は1万トンと大きいのが、客対船員比はSGと変わらず、小型化による高級化を狙った船であって、お値段の方もSGに勝るとも劣らない。巨大船の要目を参考の為に附記した。

面白いことに、Wind Song型3隻は帆船である。天を摩す60メートルの4本のマストを持ち、帆の昇降・操作はコンピューター化、機械化されていて乗客が居る甲板上に桁や索具が走る危険は無い。帆は客達の眼を楽しませ、もともと海洋嗜好性が高く帆船にノスタルジイを抱く欧米の客を魅了するための演出に過ぎない。帆船型の小型高級観光船は甚だ評判が良く、高名なる業界誌Travel & Leisure誌の前編集長Pamela Fiori女史も、「SGとWind Songの比較は難問だが、とりあえず私なら後者を選ぶ」と誌上で述べている。之らの「帆船」は原則としはて常時機走することによって所定の航路と時間を維持するが、風向風速よろしきを得て展帆すれば客は感動する。天を摩する四本のマストに純白の帆を掲げてモーレア島クック湾沖に姿を現

し、見る間に帆を降ろして碧玉の湾内^{ウインドソング}に進入して来る風の歌の姿は一幅の絵である。帆船であるから当然帆走時には船体は傾斜^{ヒール}する

が、その傾斜は卓上のシャンパングラスが滑りださぬ限度（6°と云われる）にコンピュータによって厳しく管理されていると

小型高級船一覧表

| | 船名 | トン数 | 船長×船幅 (フィート) | 客数 | 船員数 | 客対船員比 | 建造年 | 価格帯 diem, \$ |
|-------------|-----------------------------|---------|------------------|-------|--------------|-------|--------------------------|--|
| 1. 2 | Sea Goddess I, II | 4,250トン | 344×48 | 116 | 80 | 1.5:1 | 1984 | 743~486 |
| 3 | Oceanic Grace | 5,218 | 103×15.4 (m) | 120 | 70強 | 1.7:1 | 1989 | 約5万円 |
| 4 5 6 | Star Wind Spirit song | 5,350 | 440 ft (132m) | 148 | 84~89 | 1.8:1 | 1986 (spirit 1988) | 386~271 |
| 7 8 | Seabourn Pride Spirit | 10,000 | 439×63 | 212 | 140 ~ 141 | 1.5:1 | 1988 (Spirit 1989) | 828 643 |
| | Q E 2 | 67,139 | 963×105 | 1,900 | 1,025 | 1.9:1 | 1969 | 4,174 ~ 1,857 (スイート1室) 1,150~200 |
| | Sovereign of the Sea | 74,000 | 879.5 ×106.2 | 2,282 | 750 | 3:1 | 1988 | 338~126 |
| | Norway (旧 France) | 72,202 | 1035×110 | 1,774 | 850 | 2.1:1 | 1962 | 692~142 |

注) diem: 1人1日3食遊び付の価格を意味する単位。航海は普通1週間が単位。価格は季節、コースにより変動。

例えばS Gの場合、486ドル×7(日)×130(円)×2(人)=884,520円が最低価格。

資料: 「Fodor's 91 cruises and Ports of Call」他。



Windstar, 440ft, 5.350tons.

云う。

第8節 ‘ヨット’ への回帰

小型化し贅沢化する観光客船は、一つの明確な目標を持っている。

豪華ヨットへの限り無い接近である (32ページ、ヨットの定義並びに33, 45, 47ページ写真参照)。

SGが企画された時、経営者は、

「個人の持つ豪華なヨットに招かれた気分を味わえるような船」

にするつもりだと発表した。

思うにヨットは人類の考えだした窮極の贅沢である。

1988年8月号 Power and Motoryacht 誌に掲載された世界豪華ヨット100選の筆頭は、相変わらずサウジアラビアの King Fahd の Abdul Aziz (482 フィート1インチ) であり、アメリカの不動産屋トランプが売り出した Trump Princess (281'9") が6位に在り、100番目はさる船会社主の Shark (141'0") である。最新のヨットをイメージするために MY (モーターヨット) Mercedes (98.4 ft.) を下に示す。

繰返せば、日本人が「ヨット」という言葉に持つイメージに反し、之らの船の殆んどはモーターボートである。帆走型か機走型かの差はオーナーの嗜好の問題だが、帆走船に比べて機走船は、同じ長さの場合、格段に大きな船内容積を享受し得る。40フィートの帆走艇はほどほどの大きさだが、40フィートのモーターボートは豪艇に近い。立体である船の価格は概略船の長さの3乗に比例して高騰するから、同じ内容積を望むなら機走型 (つまりモーターボート型) の方が安い道理であり、同じ豪華さを望むならば帆船は格段に贅沢だと云える。

このような豪華なヨットは ‘動く別荘、動く邸宅、’ であり、史上、王侯・貴族・富豪は競って豪華ヨットを持ち、彼らの社交界を型成したから、欧米人又は欧米文化の影響下にあった人々にとって、豪華ヨットを持つことは窮極の夢であり、豪華ヨットに「招かれる」ことさえも夢であり得た。チャーチル、ジャクリーヌ・ケネディがオナシスのヨット「クリスチーナ」にしげしげと招かれた話題は人の知るところである。豪華小型観光船の



Mercedes, 98.4ft, 1989

オーナー会社，設計者が，彼らの船のイメージをひたすらに個人，所有の豪華ヨットに近づけんと望んだ理由は，少なくとも欧米海洋先進国民にとっては目明の理であった。

47ページの写真は，かつての巨大豪華客船から分れて小型化すなわち高級化を志した最近の観光客船の船型が，ひたすらに個人所有の豪華ヨットに近かずく状況を示す。各艇は上から，Oceanfast3000 (109ft, 33.3m) Tramp Princess (以上2隻個人ヨット)，Sea Goddess, Seabourn Prideである。

第5章 チャーターヨット産業の普及

第1節 船を楽しむ3つの方法

船に乗って航海を楽しむ方法は3つある。

- 1) 船を持つこと
- 2) 船に乗ること
- 3) 船を借りること

「持つこと」について特に説明は要らない。繰返し触れた如く，古来，王侯・貴族・富豪は自分の船を持って人生を楽しみ彼らの財力，権力を誇示した。人々の生活水準が上り，レジャーが大衆化した現在といえども，豪艇を持つことは極く少数者の特権である。一方，30～40フィート未満のヨットを持つことは一般化し，欧米先進工業国の中産階級がヨットを持つか否かは，単に彼らがそれを望むか否かの差に過ぎず，米国に於けるヨットの保有隻数は千万隻の単位で論ぜられている。

2)の「乗ること」とは言葉の綾であって，縷々述べて来た如き観光客船の切符を買って「乗ること」であり，一般に，航路，日程，寄港地，遊び方がお仕着せとなることは止むを得ない。之に反し

3)「借りること」とは文字通り，ヨットを賃借りすることである。チャーターヨットの船長が客を迎えてまず口にするあいさつは「on this boat, time is yours.」である。続いてする質問は，「貴下は如何なる水域，如何なる航路，如何なる目的地，如何なる遊び

方をお望みか。帆走か（帆走船の場合でも）機走か，潜水か，浜での水浴か，買物か，上陸して訪れるレストランは高級フランス料理か，鄙びた郷土料理か，船内での料理についての特別の注文は，酒の好みは，何なりとご意見をうかがいたい。本船は可能な限り貴意に沿う努力をする」云々。

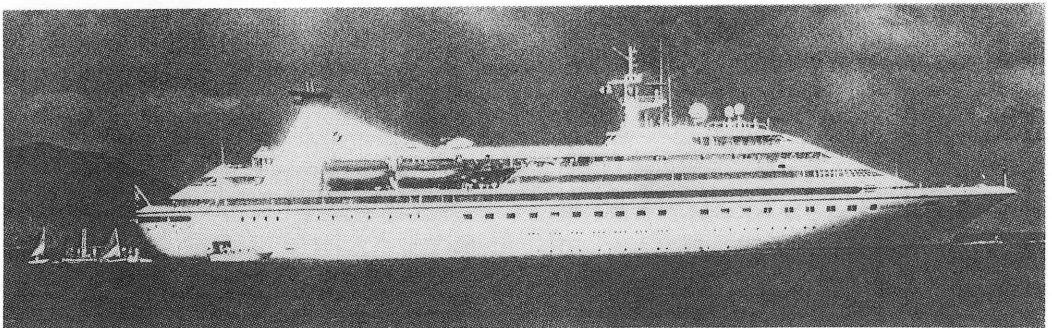
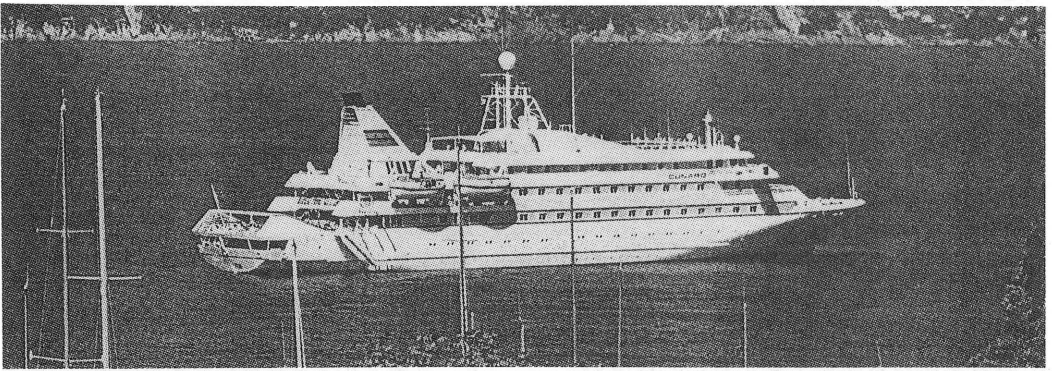
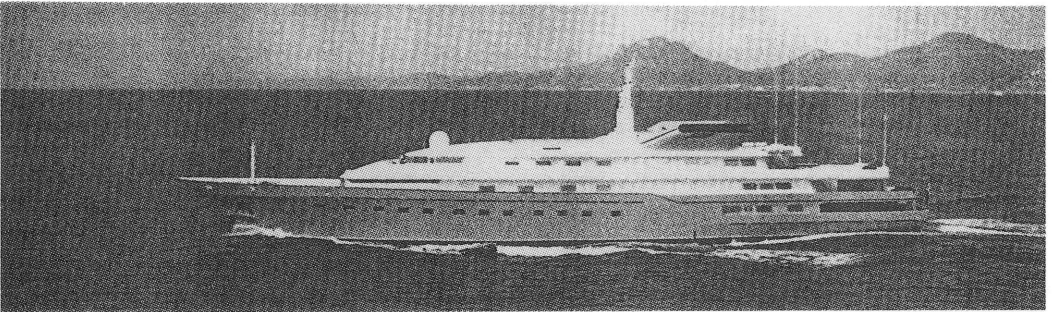
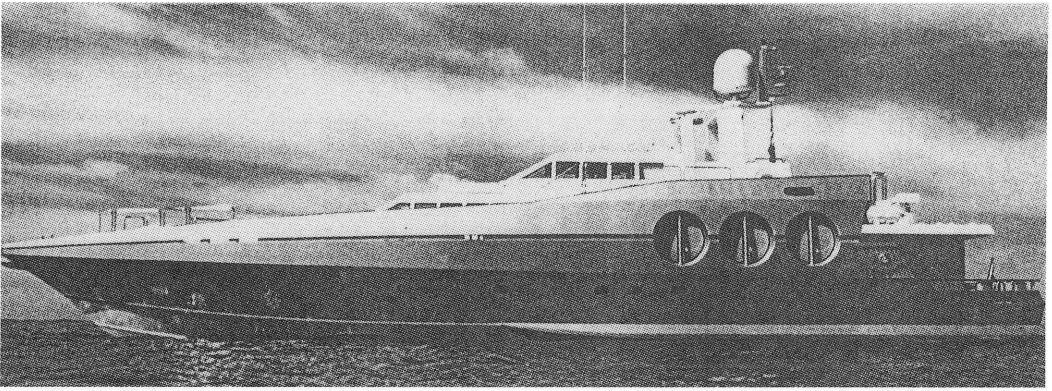
すなわち，(2)「乗ること」がお仕着せであるのに反し，(3)「借りること」は，当然ながら，一時的に(1)「持つこと」となり，遊びのカスタム・メイドが可能になる。

現今，チャーターヨットに対する嗜好と需要は澎湃として高まり，レジャー産業界（海洋レジャー産業界と限定せず）の重要部門として成長している大きな理由は，上記の如き一時的所有の満足，つれて遊びの自主性の満足感にあると思われる。

第2節 レンタカーカリムジンか。

ヨットをチャーターする方法もまた2種類あり，その1つは裸備船であって，つまりはレンタカーである。第2の方法は船長・乗組員付でヨットを借りる方法である。運転手付リムジンと云うべきか。操船技量と経験に自信のある客は，望む海域でヨットを裸で借り自ら操船することによって支出を大巾に削減し，將にヨットの所有と自主的航海の満足感を満喫し得る。欧米海洋レジャー先進国民の間では，自分自身や家族で船を動かし得る客の厚い層があるから，裸備船業は一般に普及している。

当然ながら，裸備船には，予期し得る多くの阻害要因がある。未知の海域での天気予測の困難さ，海図のみを頼りに未知の海を航海し未知の錨泊地又は港に進入して行く不安と危険，上陸地，泊地，レストラン，ショッピング等の適確な情報の入手難，言葉の壁，国が変る毎に繰返えされる税関手続の繁雑さ等々。カリブ海では，すぐ向うの島に上陸するにも国籍が違うために通関を要することが



普通であり、税関の事務所は必ずしも海から明瞭な位置にはない。多くの経験者は、若干又は相当の出費増を覚悟しても、船長・乗組員付ヨットをチャーターするのが貴重なバカンスの時間と費用を有効に使う方法であると指摘している。

チャーターヨットにもまた——小型豪華観光客船と同じく——帆走・機走すなわち、我々日本人が考える「ヨット」型とモーターボート型の2種類があり、再び小型観光船と同じく、帆走艇といえども充分の機走力を備えているから、風がなくとも走れ、望むならば、風上の目的地へ機帆両用で直行し得る（帆走のみの場合、風上へは蛇行を繰り返す必要がある）。「ヨット」型は、天候之を許せば豪快な帆走の醍醐味を満喫出来るが、既述の如く、同サイズのモーターボート型に比べて居住性が劣る。モーターボート型は高速を利用して目的地へ直行し、海浜又は港で遊ぶ時間を十分に確保出来、一般に船内の居住性も好いが、ヨット乗りの観点に立てば、モーターボートの航行はいささか単調で騒々しい。両者の選択は客の嗜好に委せられ、チャーター業者は潤沢な選択の巾を客のために用意している。

第3節 チャーターヨットの実際

普通チャーターヨットの定員は、2、4、6、8、10程度の2の倍数であって、これ以上の客すなわち団体を乗せることは少い。チャーターヨットは個人所有のプライベートヨットをイメージしているからである。2の倍数である理由は、日本を除く諸外国では客は男女一対を原則とし、船内の設備もホテルと同じく、2人部屋にシャワー、トイレ付きを原則としているからである。客数が増せば船が巨大化するから、日本旅館の如く団体の追い込みは考えられない。之に対応し、乗組員の性比も均衡しているのが普通で、女性の乗組員は若く and/or 魅力的である場

合が多い。筆者の見聞の限りでは船長は男性である。客は契約したヨットの待つ港に近いホテルにまず泊り、そのホテルのロビーで船長と落ち合い、船長、クルー達がゴムボートで客の荷物を沖泊りしている船に運ぶ。船が近くの岸壁に接岸している場合もある。乗員の構成は、船長1人、シェフ1人、乗組員1～2人である。シェフ（普通女性）もまたクルーを兼務して操船作業に従事する。チャーターヨットは夫婦で運航運営されていることが多く、彼らが男女のクルーを雇う。女主人がシェフを兼ねている場合も多く、客の側は件の船のシェフは誰であるか、どの程の腕のシェフかに深甚な関心を抱き、エージェント、パンフレット（プロシェ）、口コミを通じて事前の調査を怠らない。一週間毎日3回の食事がどのようなメニューで、どのレベルの味で出されるかはヨット上の「幸福」を致命的に支配することを船・客両者は熟知しているから、自信のあるシェフを持つ船は、プロシェ等でその点を特に強調する。

船長は練達の船乗りであると同時に、主人役として客と応待する。彼は食味、ワインに通じ、上陸地での買物やレストランの選択のコンサルタントであり、時に歴史、文学、芸術について客との会話を楽しめる教養人である必要がある。如何に大衆化されたとはいえ、チャーターヨットの客は概して中産階級以上と期待されるから、客の中に相当な趣味人、知識人がまぎれ込んで来る危険（？）がある。寝食を共にする1週間の間中客をご魔化し続けることは難しい。筆者はかつて《All is best》というチャーターヨットに乗り、キャプテンから「ミルトンを知っているか？」と尋ねられて驚いた経験を持つ。「失樂園のミルトンか？」と答えると彼は安心し、「この船の名前はミルトンの晩年の言葉から取った」と説明した。

上記の概説によっても明らかなおおり、チャーターヨットの船長とクルーの仕事は、

陸上のホテル、レストラン等とは比較にならぬ苛酷な労働であるが、一般に彼らは彼らの仕事を愛し、船上生活を愛し、客との接触を楽しんでいるかに見える。客は離船時に備船料総額の10~15%をチップとして払い、彼らの労働と奉仕に応える。

結論

- ① ライナー 豪華客船からクルーズシップ 豪華観光客船へ
- ② 巨大観光客船から小型高級客船へ
- ③ 豪華個人ヨットの所有からチャーターヨットへ

の一連の推移は、そのままこの一世紀間の人類の海洋レジャーへの欲求と実現の流れを現わしている。すなわち、

① かつて交通機関であった客船は、その使命を航空機に譲り、レジャー一本に目標を絞るようになった。

② レジャーの大衆化に伴い、観光客船は大型化する一方、より贅沢、より高級化を望む市場のために、小型高級客船が誕生した。小型高級客船は、明らかに、永く存在して来た個人所有の豪華ヨットをイメージして発生した。

③ 一方、豪華なヨットを一時的に所有し、かつての上流階級の遊びをそのままに楽しむためにチャーターヨット産業が誕生した。

④ 高級小型観光船は、個人所有のヨットの代替体験の手段である。一方、豪華ヨットのチャーターもまた、個人所有のヨットの代替体験である。どちらを選ぶかは、客の恣意嗜好に委されるが、人類晩近のレジャーの終末点が、共に個人所有の豪華且つ優雅なヨットのイメージに向けられている事実は「ヨットは人類の窮極のレジャーである」とする仮設の傍証たり得ると思われる。