

ゆたか俱楽部 よもやま話

vol. 11

クルーズご意見番“初代クルーズマスター 松浦睦夫”が語る

今回は横浜港大さん橋国際客船ターミナルについてお話ししましょう。

横浜港の開港は幕末の安政6年（1859年）です。明治時代に入る海外との輸出入が活発になり、国として近代国家にふさわしい埠頭を建設する必要が出てきました。明治27年（1894年）に大さん橋の前身になる鉄桟橋が完成。貨物取扱量の増加に伴い拡張工事、関東大震災による崩壊と復旧工事、東京オリンピックに合わせた大改修を重ねてきました。

従来の建物の概念にない斬新で近未来的でした。設計者はイギリスの設計事務所FOAのアレハンドロ・ザエラ・ポロ氏とファッシュド・ムサヴィ氏です。当時、彼らは全く無名の30歳前後の若い建築家でしたが、両名共ハーバード大学出身で、イギリスで教鞭をとっていた建築界のエリートでした。

2000年（平成12年）に新築工事が着工になり、2年後に完成しました。

ちょうどサッカーのワールドカップ開催の年で、横浜の街がさらに賑わうであろうと見込み、ターミナル内の旅行会社のテナント募集に手を挙げ、弊社の横浜営業所をオープンしました。建物は提供されたブースを使うことになつてたのですが、ガラス壁に穴が空いていたのです。ガラス壁に穴が空いていた駅の窓口のようなものでした。さすがにこれは……と思つてましたが、古い駅の窓口のようでした。

当初は設計デザイン上の規制がかなり厳しく、手が出せません。看板一つ出

すのも大変です。横浜市は夏に大さん橋の屋上でビアガーデンをやりたいと天井をひと続きとして繋げた設計は、

許可が下りなかつたと聞いています。営業所をスタートさせてから3年後には許可を得て改装し、10年目には1.5倍のスペースに増築、現在のクルーズサロンが完成しました。外からではその小窓は分かりませんが、中に入ると元のブースの原型が残っています。大さん橋ターミナルはテナント視点で見ると、使い勝手がいいとは言えません。まず床です。すべてがウッドデッキで、硬く重く水に強いブラジル産のイペという天然木材が使われていますが、コインを落とすと木材と木材の間にハマつて取れません。冷暖房完備ですが空間が広すぎて効きにくく、特に冬はかなり冷えます。見た目はいいのですが、中で働く者にとっては使いにくいことが多々あるのです。

話は少々逸れますが、東京港には平成3年（1991年）にオープンした晴海客船ターミナルがありますが、現在あまり使われていません。クルーズ客船の大型化で、レインボーブリッジをくぐれない客船が増えたこともありますが、私は使い勝手も理由の一つだと思っています。例えば、ターミナル入口にある1Fから2Fへのエスカレーターですが、スーツケースを運ぶ時、手で抑えておかないとズリ落ちてしまうのです。お客様の荷物を運搬するとなつたらスタッフはもう大変です。利用者の目線が何よりも大切です。

日本のクルーズ略史

1991年	東京港晴海客船ターミナル開業
2002年	横浜港大さん橋国際ターミナル開業
2019年4月	横浜港大黒ふ頭客船ターミナル開業
11月	横浜港新港ふ頭客船ターミナル開業(予定)
2020年7月	東京国際クルーズターミナル開業(予定)

2001年にはスタークルーズの神戸発着クルーズを機に、神戸港ポートターミナル内に神戸営業所を開設いたしました。

ターミナル内に神戸営業所を開設いたしました。スタークルーズの思惑とは異なり①集客の弱さ、②カジノ利用客の少なさ、③売店・バーなどの売上が思つたようにいかず約2年で神戸発着から撤退してしまいました。神戸営業所をそのまま活かすか、それとも関西市場をどうやって大きくするかなどを考えているうちに、ちょうど良い機会だと想い、思い切って神戸営業所を閉鎖し、関西の中心・大阪駅そばに大阪営業所を開設しようと物件を探しました。当時はちょうどバブルがはじけた状況で「安くするから買わないか」と売り急ぎの物件に出会い、かなり値引きをしてくれたのでそこを購入改装し、大阪営業所としてオープンしました。それが現在でも使用中の大阪駅前第4ビル2階の物件です。お客様にとつてもあたらず行ける便利な所で、急な移転にもかかわらず良いところに営業所を開設したと今も思っています。