

# MSC OPERA 事故から浮かぶ Venezia のオーバーツーリズムについて

個人会員 田中 博

学会事務局から配信いただいている OPERA の事故については、中濱様ご指摘の通り制御不能な状態に陥ったものと推察されます。

当方は過去に Venezia を三度訪問、初回は学生時代鉄道で島にわたり二日間だけの滞在、二回目は 2006 年に教会などの建築を調べるためため一週間ほど滞在しました。三回目は 2013 年の秋に Venezia 発のクルーズ船に乗船のため、団体旅行で空路にて深夜に本土側にある空港に到着、旅行会社がチャーターした水上タクシーでジュデッカ Giudecca 島の運河に面した、今回の事故の場所のほぼ対岸にあるにヒルトンホテルに半日弱だけ滞在し仮眠もとらず暗い早朝から昼前まで、Venezia に入港する船を眺めながらジュデッカ島を散策しました。



左手前がジュデッカ島。 緑矢印は OPERA の航路。赤矢印はクルーズターミナルへの本来のアプローチ航路。短い赤矢印は三角状の地形の先に建っている PUNTA DELLA DOGANA (旧税関) から島の中を通っている大運河 Canal Grande。黄色い線のあたりが、船上、海上から眺めるとヴェネチアらしさが味わえる地域。黄色右側の上あたりがサン・マルコ広場周辺。(google 空撮マップに加工)

## 観光都市 Venezia

Venezia といえば本土側にある Marghera にある FINCANTIERI S.p.a の造船所が知られていますが、Venezia の潟にある島々は世界有数の観光地であり立地的にもクルーズ旅行でも魅力のある島の街です。人口は本土側を含め約 26 万人、潟の中にある島だけなら人口約 5 万人のところに、2017 年度では一日に約 6 万人、年間で 26-30 百万人の観光客が押し寄せるといふ異常なほど混雑している観光地です。島の宿泊施設は 2017 年でベッド数約 3 万ベッドほどとのこと。あまりの混雑ぶりに 2018 年からは主要観光スポットへのアクセスにおいて通行規制が実施されるなど、観光公害から住民生活を守るための諸策が実施され始めています。さらには宿泊税ではない入島税のようなものを導入するという動きもあるようです。

クルーズ関連では年間 500 隻、利用客は入港・出港それぞれが 70 万人弱に達するというので面積が広くない島中心の観光港としては文字通り港も島も混雑でキャパいっぱいということでしょうか。



中央の白いドームの手前が旧税関の建物。ここで左側がジュデッカ運河、右側が大運河に分かれる。左の鐘楼は Chiesa di San Giorgio Maggiore, 右側の鐘楼は Canpanile di San

Marco。外洋からクルーズターミナルにアプローチする場合、従来は超大型船も画像の左側のジュデッカ運河を奥方向に進んだ。今回の事故は奥に進んだところの進行方向に向かって右舷側の岸で発生。



写真の右側がサン・マルコ広場の外側。海側から見るには一番きれいな場所の一つ。下の写真は、上の写真とほぼ同じ位置より撮影したもので Minoan Lines の Pasiphae Palace 29,968Gt, 全長 200.65m。人間の背丈で撮影すると建物の側面しか見えない。クルーズ船のオープンデッキからだると立体的な街並みを見ることが出来る。

撮影はいずれも 2006 年。

## Venezia の島

観光のメインである島に入るには、本土側にある空港からだ自動車か水上バス、鉄道なら島まで乗り入れている旧イタリア国鉄改め Trenitalia か、本土と島を結ぶ低い橋の上を通る道路によることになります。クロアチアとギリシアからのフェリー便も運行されています。

道路と鉄道は島の本土寄り西側の端が終点となっています。クルーズターミナルは鉄道駅からローマ広場、そこから People Mover di Venezia (ヴェネツィア・ピープル・ムーバー) 利用ですぐです。徒歩でターミナルにたどり着くことは橋を渡ったりで現実的ではありません。島の先、奥の方へ進むには徒歩か小型船しか交通手段がありません。島内は幼児用の三輪車などと乳母車以外の車両は使用できません。狭くて入り組んでいる道と、太鼓橋のような勾配がある橋のため徒歩か船の利用になるわけです。乳母車で橋をわたるのは危険でもあり力仕事であり幼児を育てるには、また高齢者にはまったく不向きな街です。生活物資の流通、ゴミの回収も小舟でおこなわれます。

場所によっては秋から春にかけてアクア・アルタ（高い水、高潮）でサン・マルコ広場周辺などが床上浸水することも珍しくありません。温暖化と地盤沈下と風が影響してることですが、ベネチアの島は瀉に木を打ち込んで土台を固め島を作っている街です。

主要産業は観光ですが島によっては特産品もあり本土側から通勤している人も多いようです。映画にもなったトマス・マン作の「ベニスに死す」、シャンソン歌手シャルル・アズナブールの「哀しみのヴェニス」、映画「大運河」とそのバックグラウンドに流れた Modern Jazz Quartet の「No Sun in Venice」、オペラファンならフェニーチェ座、そしてクラシック音楽界に多大な寄付をおこなっていたチェスキーナ・永江 洋子さん（故人）など、長い歴史を通じて富を蓄積してきた街は文化でも熟成の域に達している街です。



車は島の西側の端まで。立体駐車場においてから島の中へ。

クルーズ船上からみた、本土とつながっている橋。(撮影は2013年9月)  
見えにくいですが車用の橋が手前側、鉄道用の橋が写真後ろ側にある。この橋の下のクリアランスは殆ど無い。



食料のデリバリーからホテルのリネン類、建物の建材運搬、ゴミ回収など、原則として、すべての物品が小舟で網の目のような運河で運ばれている。もちろん観光都市でありゴンドラ観光のじゃまにならないような時間帯や使用する運河の約束事があるようだが。大型クルーズ客船と小舟に生活を頼る街の対比、万が一の場合、巨大船がどこまでコントロールできるか？、波の影響など、大型クルーズ船のヴェネチア乗り入れは観光

に依存している町の住民にとっては、単純に歓迎するものではなくなっているのだろう。あたかも”ここは歴史あるヨーロッパの街だ！、アメリカ大衆文化の大型客船乗客はカネは落としてくれるかもしれないが、心からの歓迎はできない”という街全体の雰囲気があり、それが Venezia のよさ、観光資源でもある。(撮影は 2006 年)

#### 大型クルーズ船寄港反対運動と大手クルーズ会社の協力

2012 年 1 月に Costa Concordia の座礁沈没事故がありました。この事故は以前からくすぶっていた大型クルーズ船のヴェネチア寄港反対運動に火をつけたかたちとなりました。ベニスの商人、観光で食べている島ではありますが、巨大船が生活の基盤である交通路に出入りすることでの、万が一の事故、通過時の波による島の岸への影響、他の観光客に比べ滞在時間と島で落とす消費額が少ないクルーズ船客において、ただでさえ混雑している観光地としてはクルーズ船ならびにその船客は必ずしも大切なお客様ではない、という意識が住民のなかに形成されてきていたのでしょうか。”お客様は神様です”という一方的な主従関係は商取引においても人間関係においてもあり得ない言葉です。さらに、観光で食べている住民にとっても、クルーズ関連の仕事に従事している住民にとっても、美しい島の中の Giudecca 運河を通る大型客船、サン・マルコ広場の前を通り過ぎる現代の巨大大型客船はどう考えても、Venezia にふさわしくないという極く常識的な思考が生まれていたのでしょうか。

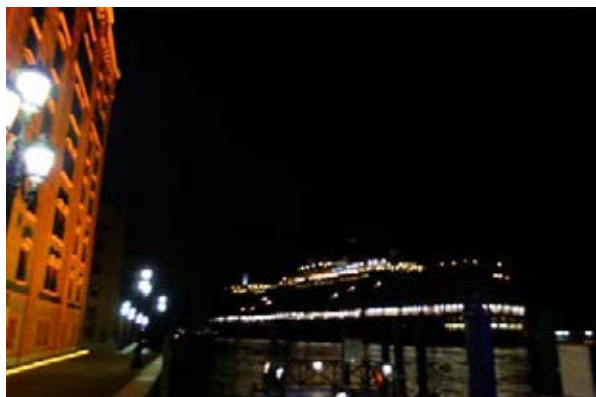
大型クルーズ客船寄港反対運動に対しクルーズ大手は真正面から反論するどころか、Venezia 港への配船を減らし、かつクルーズターミナルへのアプローチの航路も一部変更するなど、大型船反対運動に応えました。いかに利益優先のクルーズ業界であっても、

すでに Venezia が大型クルーズ船の船客に対しても、本来は魅力ある港町ではあるものの、その魅力を体験して喜んでもらうにはすでに限界を超えている、むしろ自分たちが営業する大型客船が観光地の魅力を少し削いでいるというクルーズという観光業者としての判断もあったはずです。

下手に寄港反対運動に反発すると、環境保護団体や文化行政を司る世界的な組織などから総スカンを食うのは明らかであるという経営判断が働いたのも当然だと思われまます。大人の判断で win win の関係を保っていききたいということでしょう。



ジュデッカ運河、西方向の本土側に向けて。この運河の終わる奥の中央少し右側にクルーズターミナルがある。奥の上方にかすかに本土側が見える。この本土の写真中央より少し右側が FINCANTIERI のある Marghera 地区。(2006 年撮影)



ジュデッカ島、Hilton Molino Stucky Venice 前を通過する QE。撮影は 2013 年 9 月 22 日、午前 3 時 10 分。大型客船は急には止まれないが、通過時は遅い速度ではなかった。小舟なら回避するだけの運河の幅はあるのだが。

下の写真は **MSC OPERA** が岸にあたった場所。停泊中の英国 All Leisure Holidays 社傘下の Voyagers Of Discovery の Voyager、15,721 トン。



接岸はポートで船首は写真の通り右側を向いている。

同社は 2017 年に倒産。(2013/09/22)



東からジュデッカ運河に入り、西側のクルーズターミナルに向かう Costa Fascinosa 全長 289m, 全幅 38m、113,216Gt

撮影日時 2013 年 9 月 22 日午前 9 時 55 分



西方向、本土よりにクルーズターミナルがある。中央左には停泊中の MSC Fantasia が見える。(2013/9/22)

OPERA は、本来なら真ん中の写真のように左側よりをキープして減速前進し、運河の出口で右側にあるターミナルに接岸するため旋回するはずが、下の写真の中央右、白い Voyager が停泊のところに岸と平行に近い角度で突入している。



クルーズターミナルに停泊中のクルーズ船。上の写真は左から時計回りに AIDAura、MSC Fantasia、Costa Fascinosa、Queen Elizabeth. なお写真には写っていないがフェリーは写真の右側の隣りにあるフェリー用バースを使用している。(2013/9/22)



QE の逆側には Ruby Princess が停泊中。

当日クルーズターミナルに停泊していたのは 5 隻、ジュデッカ運河停泊の Voyager を加えると Venezia で合計 6 隻である。島内の観光オプションツアーは小型艇を利用して島の中心に渡り、そこからは徒歩となる。乗船前後の街で宿泊する乗客もターミナルへは大半が船の利用となるはずだからいずれにせよ世界で有数の観光都市の凄さというものがある。 、

## Venezia 寄港のクルーズ船の魅力とイメージ広告の功罪

航路などが規制された結果、日本で配布されているクルーズパンフレット類においても、ヴェネチア港の入出港風景の写真を用いてのヴェネチア入出港をクルーズのウリとする販促物は以前よりも減りました。それでも船上からでは得られない光景（アングル）、季節にもよるが明るい時間帯にサンマルコ広場前を通過するかどうか不明、さらに船上からだたとサン・マルコ広場の中側は殆ど見えないしサン・マルコ周辺を通過するのは概ね数十秒以内であるのに、まるで観光絵葉書のような写真を使って集客するのは、かえって顧客、乗客に失望を与えてしまう結果となっているということに旅行業界はいい加減気付くべきです。

ヴェネチアを発着もしくは寄港する場合、天候や日照条件にもよりますが島の街並みの外側の一部や赤茶色のレンガの屋根の建物をクルーズ船上から見れること、発着港の場合、前後にそれなりのヴェネチア観光がなされるはずですし、寄港の場合、実質半日の観光時間で見れるのはサン・マルコ広場周辺の観光スポットですが、概ねそれだけで十分に満足感が得られるはずだ、ということでクルーズでのヴェネチアは十分価値があるという論法も成り立ちます。移動が徒歩と水上バスなどに頼るヴェネチアの街の観光は時間がかかることもあり、寄港観光や前後一泊程度ではヴェネチアののどく一部に触れるだけで終わってしまいます。



クルーズターミナルのビルには "Cruise Venice" Committee の CRUISE are WELCOME to VENICE という乗船客向けの歓迎の横断幕が。当時、すでに大型客船寄港反対運動が表面に出てきていたこともあり、反対運動だけでなく歓迎する立場の人もいるということアピールしていたのだろう。





ジュデッカ島を散策していると ” NO GRANDI NAVI”(大型船<複数型>はいらない)という旗も少なからず掲げられていたが、多分、乗客の目にはとまらなかったはずだ。(2013/09/22)



右の写真の左端のドーム状の屋根がサン・マルコ寺院。著名建築物より高い大型船が景観を壊しているのは事実だ。



クルーズターミナルに停泊中のQE 上層階より見た Costa Fascinosa の出港に見る、街並みと巨大クルーズ船の不調和は誰も否定できない。ルーヴル宮(美術館)とガラスのピラミッドの対比とは別で、美術論争にもならない。船上から街を眺める乗客は楽しいだろうが、客観的に見ると褒められたものではないことは誰もが理解するはずだ。

## 日本人の Venezia 港利用のクルーズ船乗船へのアドバイス

ヴェネチア港発着のクルーズに参加する場合、ターミナルの場所と交通手段、ホテルとの交通手段、高物価などなど、乗・下船前後の疲労度を考えると、絶対的に団体旅行でのクルーズ参加が楽です。一方で島の本格的観光をしたいなら、最低でも四 - 五泊、ジョットのフレスコ画で知られるスクロヴェーニ礼拝堂ほか多くの観光スポットがある本土のヴェネト州のパドヴァ Padva も日帰り観光するとすれば一週間ほど滞在してもまだ観きれないのがヴェネチアです。前・後泊で満足のいく観光をしたほうがクルーズの楽しみも高評価になるわけですが、この場合は殆どの場合、個人手配旅行となり、観光、食事、移動などなど全てに時間的余裕と、個人旅行の割高な費用が必要となってきます。なお、ヴェネチアで普通の観光客として観光する範囲においてはイタリア語は必要ありません。世界中から観光客を受け入れている街ですからサービス業従事者は複数の言語を理解できるのが普通です。マニアックな知識を必要とする場合はイタリア語が理解できれば役にたつことは事実ですが。

## 中長期でオーバーツーリズムを考えることも必要

ネット情報などを見ると、すでに Venezia は観光客で溢れかえり、人が生活するにはふさわしくない街と化しており、本土へ住居を移す人が絶えず、島の人口は減る一方だそうです。

Visit Japan のインバウンド効果により、日本の主要観光地で聞こえてくるのは日本語以外が大半というケースが殆どになっています。バブル崩壊、法人の団体旅行が時代遅れになって息も絶え絶え、廃業する観光業者が多かった地方の観光地や温泉なども、インバウンドで息を吹き返しています。

毎年、京都を訪れていた人なども京都を敬遠するようになってきています。著名観光スポットを経由する系統の京都市バスが観光客で溢れ一般市民がバスに乗れないということはよく報道されます。

私のある友人、彼は就職した商社では先進国の駐在も勤務した後に、京都の錦市場で三代続いた日本料理向け食材店を継いでいたのですが、加工食材の世の中になり、手間ひまかけて準備する職人や主婦も少なくなったことはあるにせよ、市場が観光スポットになってしまい、錦市場に本当のものを求めに来る買い物客が少なくなり、観光客向けの商品を扱う店が増えてきたことにより魅力がない市場となってしまったとのことでした。友人の家ですら錦市場で買えるものが殆どなくなってしまい近隣のデパ地下（京都はスーパー規制がある）で食材ほか生活必需品を確保しているとのことでした。観光客であふれる錦市場ですが、事実上、伝統ある錦は崩壊したに近い状態です。彼は廃業し、店舗は観光客向けの商品を扱う店舗として貸し出されています。伝統ある錦はレゾンデートルたる市場機能を失い、観光客が覗いて歩くストリートと化したわけです。京都ですから今後も観光客

押し寄せるでしょうが、いずれは京都らしい食材、その食材から作られる京料理（観光客向けの有名店だけとは限らない）が消えていくわけです。オーバーツーリズムは観光資源である歴史と文化と街並み、文化資産を蝕むこともあるのですが、それも時代の流れというものです。

観光業は自然風景を除き究極の人的サービス業ですからサービス要員の人材育成、教育が必要なのですが、接客業は労働条件がまだまだ魅力的でない部分も多いこともあり、人材確保と育成以前に頭数の確保が課題である状態が多いようです。特にクルーズ産業は安い人件費を求める傾向が顕著です。

乗客が入れ替わっていくことで、大半の乗客はクルーズの魅力を絶対的に肯定して是としますから今のところサービス要員の弱点は目立っていませんが、大衆レジャーとしての巨大クルーズ船ブームも一息つきそうで、次は安全性の対局的”冒険”をイメージさせる探検クルーズと、業界の従来クラス分け用語ではない本当の意味でのラグジャリーなクルーズを提供する分野が成長すると思われます。何事にもブームがあり、ブームに乗る必要もあるのですが、冷静さを失い方向性を失うと、とんでもないしっぺ返しを受けることもあります。

今回の OPERA の事故の原因は承知しておりませんが、被害が比較的軽度であったことが救いだと思います。もし船首が真正面から歴史的な教会などに突っ込んでいたら、それこそ大型船だけでなくクルーズ船の全面的な出入り禁止運動が起きかねないわけです。フェイルセーフの設計がされているはず？の現代のクルーズ船やその運行が思わぬところで弱点をさらけ出したりするとせっかくのクルーズ自体に疑問符が投げかけられる可能性すらあるわけです。クルーズ船の設備もクルーズでの観光もゆとりが必要なのかもしれません。

写真は少し古いのですが、現在もさほど変わっていないと思われますので参考としていただければ幸いです。文中の数値はできるだけ公的機関が発表している数値を参考にしました。ベニスの表記はイタリア語スペルの Venezia, カナ表記のヴェネチアなどを混在して用いていますが使い分けの深い意味はありません。

- ・大型クルーズ船反対運動と観光地の混雑ぶりについては

<https://www.youtube.com/watch?v=KtxS7XvS4Z0>

- ・ヴェニス港の統計数値は

[https://www.port.venice.it/files/page/portofvenice12-2018\\_0.pdf](https://www.port.venice.it/files/page/portofvenice12-2018_0.pdf) があります。

- ・日本語版 Wikipedia では殆ど触れていない、オーバーツーリズム、クルーズ産業とヴェネチアの関係については英語版 Wikipedia で、わかりやすい解説があります（英語）。

<https://en.wikipedia.org/wiki/Venice>

- ・ヴェネチアの詳しい情報には Wikipedia のイタリア語版があります。

多くの写真が使われているので、現代のヴェネチアがそれなりに理解できます。

<https://it.wikipedia.org/wiki/Venezia>