



〈連載(327)〉

35年ぶりの地中海クルーズ (その3)



大阪経済法科大学・客員教授
池田 良穂

クルーズ3日目の朝、目覚めると、前日夕刻にチビタベッキア港を出港した「MSCメラピリア」は、真っ青な地中海を南下していた。15階のプールデッキにあるレストランのbuffetで、いつものように決まった料理をとり、最後尾のデッキのテーブルで、青い海に残る真っ白な航跡を眺めながら朝食を楽しむと、今日もいいクルーズになりそうと心がうきうきしてくる。



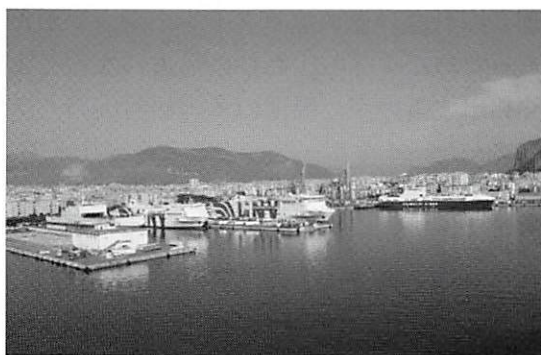
船尾の白い航跡を眺めながらの朝食は最高!!

小さな離島ウスティカ島からシシリー島に向かう高速旅客船が追い抜いて行った。やがて、眼前に大きな岩山ペッレグリーノが見えてきた。シシリー島の中心都市パレルモのシンボリック存在で、山上には洞窟教

会もあるそう。



パレルモ港への入港。背後の山がペッレグリーノ山。



パレルモの港内にはたくさんのフェリーやRoRo貨物船が停泊していた。

パレルモの港は、地中海の多くの港と同様に、海岸線に沿って防波堤を造って外海と遮断した人工港で、そう大きな港ではないが、港内には大小様々なフェリーや

RoRo貨物船が10隻以上ひしめいていた。港内には造船所もあり、夏のシーズンに向けて整備中の船も多かった。

中でも目を引いたのが、「クルーズ・ローマ」の姿。欧州には、日本の長距離フェリーのように沿岸に沿った航路の旅客カーフェリーは少ないが、イタリアとスペインを結ぶ沿岸の長距離航路で活躍するフェリーで、需要の拡大をうけて大型化工事を受けたばかりのようだった。総トン数は54000トンで、28ノットという韋駄天船で、姉妹船3隻と一緒に同航路に就航している。船名に「クルーズ」とついているように、クルーズフェリーとして船旅需要も狙った経営をしており、まだ乗船したことはないのでぜひ乗りたいものだ。

さて筆者は、海外でのクルーズでは寄港地でのオプションツアーに参加することはほとんどなくなった。これは、港での船の写真撮影に忙しいこともあるが、バスツアーのガイドが英語だとなかなか完全には聴き取れないためフラストレーションがたまるためだ。その代わりに最近になってよく利用するのが、現地の多国語対応のバスツアーだ。イヤホンによる音声ガイドで、日本語があることも多く、案内看板やバスの車体に音声ガイドの言語が国旗で表示されている。時々おかしな日本語もあるが、それも愛嬌で、地名や建物の固有名詞まで含めてしっかりと聴きとれるのが嬉しい。パレルモでは、電車型のツアーに乗って旧市街を回り、美味しそうなレストランを見つけたので途中で降りて魚介類の昼食とシシリー島産のワインをゆっくりと時間をかけて堪能し、船までは観光用の馬車で帰った。



電車型の市内観光バスに乗車。



町中に美味しそうなレストランがあったので下車して、昼食を楽しんだ。



魚介類のグリル料理。

夕刻の出港時には、入港してくる船と次々と出会うので本当に忙しかったが、左舷側のベランダ付きのキャビンをとっていたので、部屋に居ながらにして反航する船のシップウォッチングができた。

この日の夜はフォーマルナイトで、船長の挨拶があり、その後ガラディナーがあり、

食後のショーも華やかなものだった。4500人もの乗客が乗る巨大客船なので、この船での船長挨拶は、センタープロムナードに渡されたブリッジ(橋)の上からのものだった。大型船では、メインシアターの舞台上から挨拶する機会が多くなったが、このようなアーケードのブリッジから挨拶するスタイルはRCIの14万トン船ボイジャー・クラスから始まった。

次の寄港地は、シシリー島の南の海上に浮かぶマルタ島だ。距離も近いこともあり、一晩中12ノット程度の低速で航行した。燃料消費も少ないに違いない。

3つ目の寄港地マルタ島は3つの小さな島からなる人口わずか40万人の小さな共和国だが、その名は世界に広く知れ渡り、クルーズ客船の主要寄港地になっている。船はマルタ島のバレッタ港に入ったが、そこはごつごつとした石の壁で覆われていてまるで軍事要塞かのような印象だ。

港内はそう広くはなく、40年前のクルーズでは1万総トンクラスの小型クルーズ客

船での訪問だったが今回は18万総トンの大型船なので、ことさら港が狭く見える。港内で回頭ができるのだろうか、この巨大船が着ける岸壁があるのだろうかとはハラハラしながら港内操船の様子を見守った。港内の広いところでも幅は500m程度だから、船の長さの1.5倍程度だ。「MSCメラビア」は、この狭い港内で一転して、若干後退しながら所定の岸壁に停泊した。

カラフルな倉庫が印象的な港だ。この港では、他のクルーズ客船の寄港もなく(着く岸壁が他にない!!)、カーフェリー等の運航もないので、船ファンの筆者にとってはゆったりとした時間を過ごすことができた。



マルタ島のバレッタ港への入港。



バレッタ港に停泊する「MSCメラビア」。

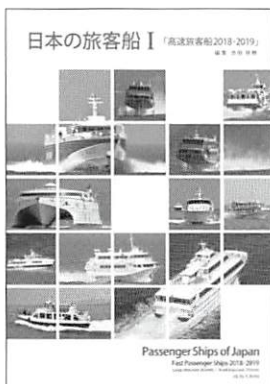
ここでも港のターミナル前から観光バスに、日の丸のステッカーが見えたので、乗車して島を一周するツアーを楽しむことにした。走り出したバスは左側通行だった。これは、マルタは幾度も外敵に侵入されたが、その最後の支配者がイギリスで、今は独立しているが英国連邦の1つとなっているためだ。ヨーロッパでは数少ない左側通行で、日本の道路と同じなのでなんとなく安心ができる。バスの日本語ガイドで、港が軍事要塞のような姿になった経緯も知ることができた。

船は夕刻未だ明るいうちに出港し、次の寄港地であるスペインのバルセロナを目指した。この1週間の地中海クルーズの中で唯一の1日航海日が入り、連日の寄港地観光に疲れた体には有難い。この日ばかりは、朝からサウナにマッサージとぐーたらな1日を過ごした。次の寄港地はバルセロナ港とマルセイユ港。両港とも、クルーズ客船、フェリー、そしてコンテナ船などの船で溢れているはず。それに備えてのしばしの休息がとれた。

《新刊案内》

日本の旅客船 I 「高速旅客船 2018・2019」

編集 池田良穂



本書では、今後継続的な発行を計画している「日本の旅客船」シリーズの第1弾として、2018-2019年に稼働している日本の高速旅客船を写真とデータで網羅的に紹介しています。

高速船の定義はいろいろなので、本書では大型船と小型船に分けて、100m以上の大型船では航海

速力が26ノット以上、100m以下の小型船では航海速力が20ノット以上の船をとりあげることにしました。ただし、航海速力の定義は船会社によって様々なようで、かなりあいまいな分類になっていますことをご了承ください。

本書に取り上げた高速旅客船は268隻に上り、日本各地の様々な航路で住民および観光客の足として活躍しています。（「はじめに」より抜粋）

頒価／4,200円 編集／池田 良穂

発行／日本クルーズ&フェリー学会

郵便振替 00930-8-322203

（日本クルーズ&フェリー学会）

〒543-0024

大阪市天王寺区舟橋町2-2 OUEL研究センター3F

池田研究室内

Email tyi00716@osakafu-u.ac.jp

※ご入り用の方は、郵便振替(上記)に必要な事項をご記入の上、代金4,200円をご送金下さい。