



< 新連載 >

## 豪華カーフェリー考



大阪府立大学船舶工学科講師

池田良穂

カーフェリーのパンフレット、旅行社のパンフレットを見ると、時折「豪華フェリーの旅」という宣伝文句を見掛ける。その度に、日本に「豪華フェリー」と呼ぶに相応しいカーフェリーが幾隻あるのかと首をかしげたくなる。

ヨーロッパ、特に北欧には「豪華フェリー」と呼ぶに相応しい船が幾隻か就航している。その中でも、スウェーデンとフィンランド間を結ぶバルト海横断航路には、3万総トンを超える大型の、しかも内装、サービス共に本格的クルーズ客船とそれほどかわらないグレードを誇る船たちが毎日数便就航している。著者は、その北欧の「豪華フェリー」に何回か乗船する機会に恵まれたので、乗船してみた印象と、日本のフェリーとの相違点を以下に簡単にご紹介してみよう。

### 【フィンランドニア】

ストックホルムとヘルシンキを結ぶバルト海横断航路に就航するシルヤラインの“フィンランドニア”(25,000総トン)に乗船したのは1983年の大晦日であった。当時同船はカーフェリーとしては世界最大の大きさを誇り、その公室設備の豪華さでも有名であった。丁度その頃、ベルリンに留学中だったので、滞欧中にぜひとも同船に乗って

おきたいと思っていた。1983年の11月末になって、ベルリンの旅行社がフィンランドニアの船上で正月を迎えようというバスツアーを企画しているのを知り、さっそく申し込み、念願の“フィンランドニア”乗船が実現した。

\* \* \*

12月31日。午後4時半に乗船。荷物検査もバスポート検査もなし。ターミナルから船までの長い通路には、荷物用のベルトコンベアが備えられており、重い荷物を持っていても苦にならない。船内に入り、スチュワードスの案内でキャビンへ。我々はインサイドの2人部屋(シャワー、トイレ付)に入った。同船は、まさにキャビンをぎっしりと配置したナイトフェリーで、キャビンもそれほど広くない。

荷物を置いて、さっそく船内見学。同船最大の豪華な公室であるレストラン“マキシム”は2層になっており、上が“マキシム・テラス”(487席)でスモークスボード(バイキング料理)用レストラン、下が“マキシム・アラカルト”(460席)で一品料理用レストラン。内装はとともきらびやかな感じ。両レストランの入り口では、正服に身をつんだチーフスチュワードがテーブルの予約を行っており、まるで本格的客船並だ。2

筆者紹介……………「旅客船」誌上でもお馴染みのひと。昭和48年大阪府大船船工学科卒、同53年大学院博士課程修了後、母校に……。日本内航客船資料編纂会を主宰し、「船と港」編集長がもう一つの顔。若手ながら“客船”の権威で知られ、関係図書の出版多し。

シッティング制で、ファースト・シッティングは18時15分より、セカンド・シッティングは20時15分より。価格は、スモーク・ボードが約2000円、アラカルト料理も2000～3000円程度と、内容を考えると決して高くない。アルコール類も、北欧の町のバカ高いのに比べるとずいぶん安い。ワイン1本600円程からだ。両レストランは、セカンド・シッティングが終わるとナイトクラブに早がわりする。マキシムの船首側の一部が2層の吹きぬけ構造になっており、そこにバンドのステージとダンスフロアと両マキシムを結ぶ階段がある。この吹きぬけ部には、2層にわたる大きい窓（外から見ると、ブリッジ下に見える四角い黒い部分）があり、白夜の季節にはすばらしいバルト海の景色を堪能することができる。

このマキシムの他に、セルフサービスのレストラン（132席）が船尾右舷側にある。これは若者向けということで、値段も安い。ヨーロッパのフェリーでは、このように幾つかのレストランを持

ち、それによって客層を自然に分けるようにしている船が多い。ただし、せっかく同船に乗ったのであれば、ぜひマキシムでゆったりと食事をとることをお勧めしたい。マキシムでは夕食時に正装した人が多く、このなかにいる限りクルーズ客船となんら変わらない雰囲気だ。

\* \* \*

船尾には、リクライニングシートの席と、簡易ベット席があり、若者でいっぱいだ。ここらあたりに来るとマキシムとはガラリと雰囲気が違う。北欧の若者は、船内でビールやアルコール類をびん毎らっば飲みし、ビンを割ってもそのままと、極めて品行よろしくない。ストックホルム、ヘルシンキ、コペンハーゲンの街では昼間からアルコールを飲んでさわいでいる若い連中が目立つ。このアルコールの問題を解決するために、北欧各国はアルコール類に高い税金をかけており、町では目が飛び出るほど高い。そして、若い連中は、



“フィンランディア”のような国際航路のフェリーに乗船して免税のアルコール類を求める。これが北欧のフェリーの経営の上で大きなウェイトを占めているというから、船ファンとしては若干複雑な心境にならざるをえない。北欧のフェリーでは、免税品の販売とレストランの収入を合わせると運賃収入を上回る場合が多いというが、乗船してみるとなるほどとうなずける。船内の免税売店はスーパーマーケット式でかなり広いスペースを取っている。ビール以外の強いアルコール類は、その場で渡さず下船前に引き渡すシステムをとっており、これはフィンランド政府の行政指導とのこと。船内で泥酔者を出さぬための処置であろうが、それでも下船時に何人かがロビーや通路で酔っぱらって高いびきで寝ていた。同道のドイツ人たちにいわせると、北に行くほどアルコールに対する自制心がきかない民族が多いとのことだが、真偽の程は定かでない。ともあれ、クルーズ客船では見られないフェリー特有の現象をかいま見ることができた。

さて話を船自体にもどそう。公室としては、上述のレストラン“マキシム”，セルフサービスレストランの他、ディスコティック（85席）、シルヤクラブ（138席）、子ども部屋、会議室（8室）、船側の通路に設けられたロビー、船内プールとサウナ等がある。まさに一泊の航海では使い切れない公室設備だ。反面、キャビンは比較的狭いものが多く、日本の大型カーフェリーの特等のほうがゆったりとした作りになっている。これは、十分に大きい公室を備えれば、定期航路客船に於いてはそれほど大きなキャビンは必要ないという従来の定期客船の設計思想が生きているのであろう。この点は、現代のクルーズ客船の設計思想とはかなり異なる。

## 【日本の長距離カーフェリーとの比較】

さてここで、日本のカーフェリーとの比較に移ろう。日本の長距離カーフェリーは元々、トラック輸送をベースカーゴとして出発しており、それのついでに？お客も積もうということが始まった。この点は、北欧のカーフェリーとは全く性格を異にする。そのせいか、北欧のカーフェリーが船内サービスに非常に力を入れ、ハイグレードなサービスを提供すべくハード自体もそれなりの設備を整えているのに対し、日本の方はいかにも付け焼刃的なものとなっている。このため、北欧のカーフェリーには船旅自体を楽しむ旅客を獲得できているのに対し、日本のカーフェリーは何時までたっても単なる輸送手段の域から脱出できないでいる。船内では、ただ横になって早く船が目的地に付くのを待ち望んでいるお客の姿の方が多いのではないだろうか。例えば、日本のカーフェリーのレストランに対する一般的な評価は、「高くてもずい」である。団体旅客の中には船内レストランを利用せず、弁当の持ち込みに及ぶ場合も多いようである。こうして、フェリーのレストランの稼働率は下がり、それにより質は落ち、それがまた利用客の減少を招いている。全くの悪循環に陥っているわけだ。北欧のカーフェリーの中では、質のよいバイキング料理（スモークボード）が極めて安く食べることができ、旅客はそれを楽しみにして乗船してくる。日本の場合には、やはりトラック中心でいかざるを得ないという気もするが、船の一ファンとしてはいかにも残念だ。なんとか、「あのフェリーに乗れば、すばらしい海が見れ、すばらしい料理がたべることができる」という評判で船席を押さえることも難しいような旅客カーフェリーが日本にも登場しないものだろうか。私のひそかな夢である。