



<連載③1>

日本海のクルーズ フェリー乗船記



大阪府立大学船舶工学科助教授

池田良穂

毎年、 船の好きな人々と日本各地のカーフェリーに乗船する企画を始めて、もう6年ほどなる。この「フェリー乗り比べ」と称される船の旅は、毎年1回か2回実施しており、毎回30~40名の参加者があり、船好きの人々にはかなり期待されるまでになっている。世話役の筆者としては、参加者を十分に満足させるコース作りと船選びに苦勞する。一昨年は太平洋側の航路に登場した太平洋フェリーの豪華カーフェリー「きそ」に乗船したので、今年は日本海側のカーフェリーの王者ともいえる新日本海フェリーの船の旅を楽しむこととした。

昨年5月の連休を利用して舞鶴~小樽間を「ニューあかしあ」、小樽~新潟間を「ニューしらゆり」に乗船する4泊5日の旅とした。この時期は、船席もとりにくいので、早めに新日本海フェリーにお願いして船席を押さえてもらった。船の旅は、なんといっても船の上での食事が楽しみである。幸い、2隻ともなかなかシックなグリルを設けているので、そこで会食をさせていただくこととし、そのアレンジも会社にお願した。この食事の良しあしが船旅の印象をかなり左右するので、予算も多めにして、内容の充実を会社に依頼したところ、快く引き受

けて頂いた。

5月3日 の8時すぎから、舞鶴のフェリーターミナルには続々と船ファンが集まってきた。ちょうど、この時期に商船三井客船のふじ丸の処女航海があったこともあって、いつも参加する人の幾人かの顔が見えないのはちょっと寂しい。出港は夜中の11時半で、乗船は10時すぎから。もうすこし、はやくから乗せて船内で楽しませてくれたらよのだが、船員さんの労働条件からこうなっているのかもしれない。ターミナルの中でお客をただ待たせておくのは、若干もったいない感じがする。早く船内に入ってもらい、お金を落としてもらうことも重要なことのように思える。しかし、バルト海のクルーズ・フェリーなみに、船内の売上が非常に大きくなるためには、平均乗客数をもっとなければならぬのかもしれない。バーやラウンジが開いていないのも残念だった。次の日は一日中船の上だから、この最初の乗船の夜は遅くまで楽しみたいというのが、船旅を楽しむために乗船したもたち（まだまだ日本では少数派にすぎないが）の共通した希望のようにも思われた。

翌日は日本海を北へと北上する。この船では

フォワード・ラウンジと呼ばれる展望ラウンジを始め、公室が比較的充実している。また、デッキのプールと水着で入るサウナなどもある。同社の第1船「すずらん丸」によく乗船した筆者としては、夢のようなグレードアップである。昼からはブリッジの見学もさせていただき、船長さんからもいろいろとお話を伺うことができた。船ファンにとって、海の男の話を聞くのは、最大のよろこびだ。筆者も、本業では船舶の運動性能の研究を専門の一つとしているので、その面での貴重なお話も伺うことができた。しかし、つつい仕事の話になると目の色が変わってしまい、これは日本人の悲しい性かもしれないと一人苦笑してしまった。

夕食は そろってグリルでとらせてもらった。事前に、できるだけクルーズらしいリッチな気分が楽しめる夕食を、と頼んでいたためもあって、テーブルにはたくさんの北海道料理を中心とするディナーが並べられた。味もサービスもなかなか本格的なもので、同じ船のレストランとのギャップに驚く。どうも、今のカーフェリーのレストランのシステムは、省力化をはかりすぎたためか、そこに働く人々の本当の能力が発揮できなくなっているような気がしてならない。グリルでこうしたおいしい食事を楽しむことが、船の旅の大きな楽しみだということを一般の利用者にも知ってもらい、食事面でのレベルアップが図られれば、日本のカーフェリーもクルーズ・フェリーのレベルに一歩近付くこととなる。ともあれ、我々はクルーズ客船並のディナーを、日本海に沈む夕日を眺めながらとることができた。

5月4日 の早朝に小樽に到着。ホテルに荷物を置いて、各自思い思いに小樽や札幌での観光を楽しんだようだ。筆者は家族とともに、室蘭まで足を延ばし、実家の父の病床を見舞った。

5月5日、朝10時半発の新潟航路の「ニューしらゆり」に乗船した。キャビンのことで若干のトラブルがあったが、すぐに解決して全員キャビンに収まった。出港してから午後の2時くらいまでの北海道沿岸の風景はなかなか圧巻であった。「アラスカ・クルーズのようだ」という声が仲間から起こり、ずっとデッキからこの雪を被った山々の美しい景色を楽しんでいた人も多かった。この日のニューしらゆりは、ほぼ満船にちかく、フォワード・サロンも一杯で腰をかけて眺望を楽しめるところがない。これだけの美しい観光資源があるのであれば、もう少し展望ラウンジのスペースが欲しいところだ。天気の良い日などには、もっと沿岸沿いを航行すれば、さらに魅力的な航路となりそうである。

夕食は グリルでフランス料理を楽しんだ。行きのニューあかしあとの打ち合わせも行われており、だぶったメニューはなかった。メイン・ディッシュは、鴨料理が特別に用意されていた。ボーイさんもしっかり勉強しているようで、料理の説明をしながら食事のサービスをしてくれた。味もなかなかよく、昼のアラスカもどきの景色から、リッチな夕食と、まさに本格的クルーズ並の船の旅を楽しめた。ぜひとも、今後フェリーの切符の予約の時点で、こうした本格的なディナーも予約できるような態勢を整えていただきたいものだ。それが、日本の「輸送中心のカーフェリー」を「船旅を楽しむためのク

ルーズ・フェリー」へと脱皮させるための強力な武器となりそうに思う。

今後、日本のカーフェリーは次第に豪華な仕様のものとなり、船旅自体を楽しむ人の層も多くなるものと思われる。そんな期待を抱かせる今回の船旅であった。しかし、ハード・ソフト両面にわたる十分な配慮が、日本における新

しい旅客市場の育成のために必要となろう。カーフェリー業界あげての対策作りが今求められているように思われる。はたして、日本のクルーズ・フェリーはバルト海のクルーズ・フェリーのようなタイプになるのだろうか、はたまた独特のものに成長するのであろうか。この5年ほどでその答えがでてくるように思う。



ニューしらゆりのデッキで移りゆく北海道の素晴らしい景色を楽しむ乗客



ニューあかしの特等キャビン



ニューあかしのインナープロムナート