



＜連載④＞

## バルト海のマンモスフェリー 「シルヤ・セレナーデ」



大阪府立大学船舶工学科助教授

池 田 良 穂

スウェーデンと フィンランドを結ぶバルト海横断航路に、昨年11月について6万総トン型のジャンボクルーズフェリー「シルヤ・セレナーデ」が登場した。船主はシルヤ・ライン。総トン数58,376トン、旅客定員2,614名という大きさは、もちろんカーフェリーとしては世界最大であり、内装のグレードもカリブ海のクルーズ客船と比べても遜色はないほど高い。この船がどれだけ話題を集めたかは、就航前後の同船の航路の乗客数をみると一目瞭然である。

	乗客	乗用車	バス	トラック
10月	61,440人	2,280台	134台	2,620台
11月	70,682人	1,904台	103台	2,546台
12月	88,345人	3,006台	111台	2,040台

同船が同航路に就航したのが、11月17日だから就航直後から乗客の数がかなり増加したことが分かる。12月の乗客の実績を前年の同月と比べると約50%の増加とのこと。この航路には、ライバル会社バイキング・ラインも4万トン型大型クルーズフェリーを就航させているが、こちらはシルヤ・セレナーデに乗客を食われて前年同月比で17%減少してしまっている。新しいコンセプトに基づく、より大きな船が、より多くの乗客の関心を得ることができると、一昨年会ったシルヤ・ライン

の首脳が語っていたが、同船の実績はそれが正しかったことを如実に物語っている。

シルヤ・セレナーデには幾つかの大きな特色がある。その最大のものは5層吹き抜けで高さ15m、長さ140mのプロムナードである。天井は太陽光を取り入れることができるようにガラス張りのスカイライトになっており、このプロムナードにそって各種のレストラン、ブティック、パブ、ディスコ、子供部屋などが軒を連ねている。特に、40～50席の比較的小さいが特色のあるレストランを配置したのがこの船の基本コンセプトになっており、それは「フリーダム・オブ・チョイス」すなわち乗客の選択の自由度を極力広げることこそ時代のクルーズフェリーに不可欠な条件という哲学から産まれたものと言われる。

この長大にユニークなプロムナードを利用して、もうひとつの同船の大きな特色が盛られている。それは、このプロムナードを見降ろす窓付のキャビンが配置されたことである。バルト海のクルーズフェリーは、大量の乗客を乗せることによってリーズナブルなクルーズ料金を達成しているから、必然的にそのキャビンは小さく、従って船内にぎっしりとインサイド・キャビンが並ぶこ

となる。最近の高級クルーズ客船では、全室アウトサイドというコンセプトを売物にしている船が多いが、このコンセプトをバルト海の大衆クルーズフェリーにある程度実現してみせたのが、このインサイド・プロムナードに面したキャビンを作るというユニークなアイディアである。これによって80%のキャビンが窓付となったのである。

**最近の** バルト海クルーズフェリーも、クルーズ客船並みにエンターテイメントにも力を入れ始めている。船の上で楽しませることによってこれだけの乗客を集めているのだからこれも当然のことであろう。同船にも1,000席の大きな劇場形式のラウンジが設けられ、これ以外に200席のラウンジ、150席のディスコ、さらに3つのバーがある。これらの座席総数は約1,500。レストランの総席数は約1,150だから、この2つを合わせると、

ほぼ旅客定員と同じ座席数となる。

この他、他の欧州のクルーズフェリーと同様に、定員600名というかなり大きな会議室も設けている。会議室の使用料は無料で、会社関係を始めとする各種会議客を乗船してもらうための強力な武器となっている。こうした乗客が年金生活者とともに、一般乗客の少ない週日の乗客率を高めている。

**同船の** 姉妹船が今年6月に完成し、同じストックホルム〜ヘルシンキ航路に就航することになっている。この2隻にはできるだけ早い機会に乗船してみたいと思っている。シルヤ・ラインのライバルであるバイキング・ラインも、この大型船に刺激されて、6万総トンのクルーズフェリーの新造を決めた。この2社の熾烈な新造船建造競争が、現在のバルト海クルーズフェリー・ブームを作り出したといっても過言ではない。

