



〈連載(168)〉

20年ぶりのナポリ港訪問



大阪府立大学大学院・海洋システム工学分野・教授

池田 良穂

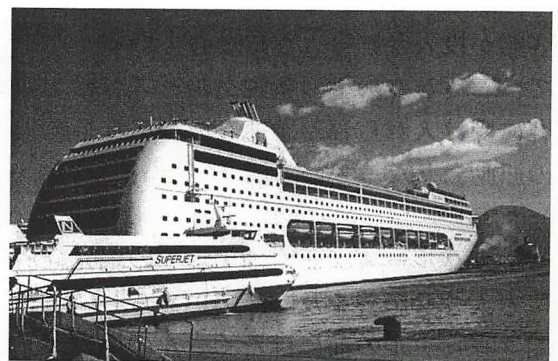
約 20年ぶりにイタリアのナポリ港を訪れた。世界の三大美港にも挙げられる港であり、20年ほど前に西ドイツに留学中に、ソ連のクルーズ客船「アゼルバイジャン」(13,252総トン、75年建造)に乗船してジェノア起点の1週間地中海クルーズの途中に訪れたことがある。その時の率直な印象は、街はごみごみとしていて、そんなに綺麗な町とは思わなかった。しかし、今回訪れてみて、港の周辺市街地はごみごみしてとても綺麗とは言いかねるが、洋上から見ると、ベスビオ火山の雄大な姿を背景に広がるナポリの町の情景は停泊する船ともマッチして確かに美しかった。

今回ナポリを訪れたのは、ナポリ湾に浮かぶ温泉リゾート・アイランドであるイスキア島で開催された高速船の国際会議「FAST03」に参加するためであった。この会議の様子については次回に改めて紹介したい。

さて、イスキア島に行くには、ナポリから高速旅客船もしくは旅客カーフェリーに乗船する必要がある。

日本からの長い飛行の後、ナポリ空港に

到着して、タクシーで港に向った。そしてまず最初に驚いたのは港にクルーズ客船が本当にたくさん停泊していることであった。なんと5隻。しかも5～7万総トン型の大型船がその主流である。船名を挙げると「ヨーロッパ・スター」、「MSCリリカ」、「コスタ・メディタラニア」、「ブリリアンス・オブ・ザ・シーズ」、「モンテレー」。「モンテレー」を除くと、いずれもピカピカの新造船ばかりである。



ナポリ港のクルーズ客船 左が「MSCリリカ」で、右にベスビオ火山を背景に着岸中の「コスタ・メディタラニア」が見える。

1週間のイスキア島滞在中、会議の時間が空くのを見つけては船でナポリに通

た。最後の土曜日を除くと、港には連日3～5隻のクルーズ客船が停泊していた。土曜日にクルーズ客船がないのは、ナポリがクルーズの起点港、すなわちクルーズハブ港になっていないからで、月曜から金曜日の間、ジェノア、ベニス、バルセロナなどを起点とする地中海に就航するクルーズ客船が寄港するようになっている。

それにしても、この10月というオフシーズンになってもクルーズ客船が多いのに接して、欧州でクルーズマーケットが爆発しつつあるという情報を、肌身をもって感じることができた。イギリスのクルーズマーケットに数年前に火が付いてから、イタリア、フランス、スペインにも飛び火して、そのクルーズマーケットが急速に成長している。その成長要因は、北米型の「ハイレベルなサービス」で、しかも「リーズナブルプライス」のクルーズが欧米にも急速に導入されたことであろう。それまで、中古の比較的小型のクルーズ客船が多かったが、最近では5～10万総トンの新鋭クルーズ客船が投入されるようになっている。そして、こうした大型の新鋭クルーズ客船が顧客に受け入れられ、急速なマーケット拡大の原動力となっている。

このクルーズブームはナポリの地元経済にも大きな影響を及ぼしているらしい。客船ターミナルの前にはたくさんの観光バスが並び、乗客はベスビオ火山噴火の火砕流によって一瞬の間に消滅して廃墟となったポンペイや、風光明媚なソレントへのバスツアーに向う。また、客船ターミナルに隣接する内航客船ターミナルから頻繁に出港

しているカプリ島へのツアーもクルーズ客で満船の状態である。

唯一、ナポリで不快だったのは、ぼったくりタクシーであった。空港から港までのタクシーは、メーターが14ユーロなのに26ユーロを要求（1ユーロは約130円）。かなり粘って値切ったが、頑として譲らず25ユーロを取られた。以来、ナポリで利用したタクシーは例外なく、外国人と見ると法外なタクシー料金を請求してくる。さらには遠回りの高速道路を走ってメーターを上げたり、まさにやりたい放題。これでは、個人の観光客はナポリを敬遠しそうだ。筆者もタクシーを利用して市内を出歩くたびに不快なので、ナポリに滞在した日中は、港まで徒歩で行ってカプリ島等への気軽な船旅をもっぱら楽しんだ。船は安くて安心である。

〔次〕に話を高速旅客船も含めたフェリーに変えよう。ナポリ湾には、高速旅客船がたくさん就航している。全部で36隻が就航しており、これらの高速旅客船だけで年間460万人の旅客を運んでいるという。高速旅客船の中心は、水中翼船。それも、若干オールドファッションの水面貫通翼型水中翼船である。最近、その代替が進みつつあり、双胴、単胴の高速旅客船の数が増加しつつあるのがトレンドのようだ。

その中で、筆者がどうしても乗船したい高速旅客船があった。筆者は、同じ航路に高速旅客船と在来型カーフェリーが就航していれば、必ずとっていいほど、在来型カーフェリーに乗船する。それは高速旅客

船の場合には、露天甲板に出ることのできない船が多く、オゾンを一般の潮風に当たっての航海の醍醐味を味わえないし、またデッキの上から反航する船の写真を撮ることもできない。そのため、高速旅客船を敬遠するのだが、高速旅客フェリーの場合にはデッキに出られる船が多い。

ナポリ湾にも、単胴高速旅客カーフェリーが1隻だけ就航している。今後、こうした離島航路における高速旅客船の形態がどのように変化していくかを占う上でも、この高速カーフェリーの運航実態はぜひ見ておきたかった。

この高速旅客カーフェリーは、イタリアのロドリゲス社で開発・建造されたもので、総トン数1925トン、船長は70m、544名の旅客と57台の車を搭載し、速力は29ノット。イタリア国営のティレニア社の子会社カレマル社がナポリとカプリ島の間に運航している。

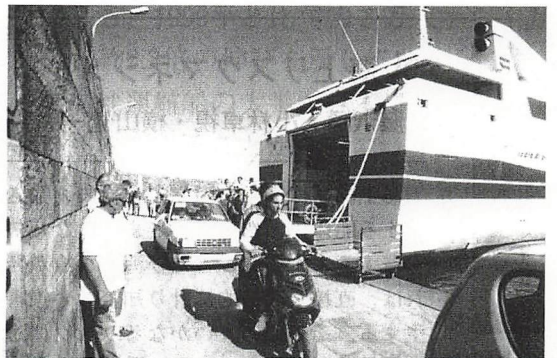
航海時間は約50分。在来型旅客カーフェリーの約半分の航海時間である。運賃は約1300円で、こちらは在来型カーフェリーの約2倍であった。この「イソラ・ディ・プロシダ」にナポリ港からカプリ島まで乗船することができた。船内は2層の旅客甲板があり、キャビン内にはリクライニングシートが並んでいる。キャビンの船尾側にバル（英語読みすると「バー」で、飲物および軽食の売店）があり、船尾の暴露甲板には航海中自由に出ることができた。

カプリ島の港は本当に小さな円形の港で、高速船はほとんど防波堤兼用の岸壁に着岸し、船尾付けで舳先を港の中心に向け

ている。岸壁の幅はわずか数メートル。驚いたことに乗船していた高速カーフェリーも在来型カーフェリーも、この岸壁に着岸する。ランプから降りる車は、ランプを降りきると同時に直角にハンドルを切り、器用に狭い道路へと着地して、人でごった返している狭い岸壁兼通路を通して島へと入っていく。



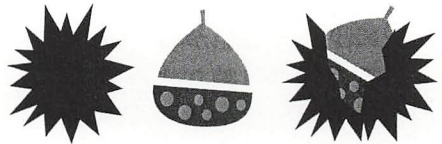
カプリ島の港に並ぶ高速旅客船 左が「イソラ・ディ・プロシダ」



高速旅客カーフェリー「イソラ・ディ・プロシダ」から下船する車

港に下りて、乗船した「イソラ・ディ・プロシダ」を眺めてみると、他の高速旅客船に比べると圧倒的に大きい。小型の水中翼船から、大型の双胴または単胴高速船に変わりつつあるのが現状であるが、さら

に大型の旅客カーフェリーがその主流になるかどうかについてはまだ先が見えない。特に、利用客として観光客が主流であり、必ずしも車の搭載が必要でないこと、大型化によって便数が減るより、小型船が頻繁にサービスする方が旅客のニーズにあっていていることを考えると、このカプリ島に就航する高速旅客カーフェリーが急増することは当面はなさそうである。



新刊紹介

海上リスクマネジメント

藤沢順・小林卓視・横山健一 共著

海上輸送には貨物の損傷や紛失、輸送に使用する船体の損傷など、さまざまなリスクが存在する。また、ひとたび海難事故が発生すれば、直接・間接的に計り知れない損害が発生する。そのため、いかなるリスクにも対処できなければ企業の経営は成り立たない。そのリスクへの対処方法の最たるものが、海上保険である。

本書は、国際物流のリスクマネジメントを行ううえで、必要不可欠な貨物海上保険、船舶保険、P&I 保険の実務を契約から保険約款の解釈、クレーム処理に至るまで簡潔に解説したもの。本書の前身ともいえるべき『海上保険のABC』（藤沢著）同様、写真や図版を多用した、わかりやすい実務書となっている。

3人は著者はいずれも、海上保険業務のエキスパートであり、その豊富な知識と経験に基づく解説は、実務家にとっておおいに参考になる。



A5判・384頁・定価4,830円(5%税込)・発送費390円
発行：〒160-0012 東京都新宿区南元町4-51 成山堂ビル

株式会社 成山堂書店

TEL：03-3357-5861 FAX：03-3357-5867

<http://www.seizando.co.jp>

e-mail publisher@seizando.co.jp