

客船よもやまばなし(195)

世界最大の客船記録が再び更新

フリーダム・オブ・ザ・シーズに乗る

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

世界最大の客船記録が更新され、キューナード・クルーズが運航する 15 万トン型の「クイーン・メリー 2」に代わって、ロイヤル・カリビアン・インターナショナル社の運航する 16 万トン型の「フリーダム・オブ・ザ・シーズ」がその座に着いた。かつて、大西洋横断定期ライナーの全盛期の最大客船の、ほぼ 2 倍の大きさを誇る超巨大船であり、姉妹船 3 隻が順次建造されることが決まっている。

しかし、この 16 万トン型の「フリーダム・オブ・ザ・シーズ」の世界一の座も、3 年後には破られることが既に決まっているから驚きだ。これは、同船を運航するロイヤル・カリビアン・インターナショナル社が 22 万トンのクルーズ客船の発注を決めたから。このように、最近はクルーズ客船の超大型化が急速に進んでいる。

1960 年代後半に、カリブ海で誕生した現代クルーズの歴史の節目節目を見てきた筆者にとって、世界最大のクルーズ客船となる 16 万トン型の第 1 船はぜひとも見ておきたかった。それには、次のような経緯があった。

このシリーズ船の建造計画プロジェクト

は、会社からの情報によると、当初は「ウルトラ・ボイジャー・クラス」と呼ばれ、14 万トン型の「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」を第 1 船とする 5 隻の拡大型とされていた。「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」には乗船しており、その拡大型なので、はたして現代クルーズ史上のエポック・メイキングな船なのかには若干の疑問を持っていたが、船名に使われている「フリーダム」という単語が、どうしても気になった。

アメリカにおいて誕生した現代クルーズが、現在のような大きな産業に急成長した原因としては、ハイレベルのレジャーをリーズナブルな価格で提供したこと、定点定期クルーズを定着させたこと、飛行機と組み合わせたフライクルーズのシステムを作り上げたこと、旅行代理店網の整備をしたこと、クルーズ期間の短縮と廉価化を進めたことなどの要因が挙げられている。

しかし、筆者には、80 年代にクルーズ客船の大型化が始まったころにしきりに言われていた「フリーダム・オブ・チョイス」、すなわち顧客の選択の自由度を増加させることが、これからのクルーズ成長のキーワードとなるはずという話が頭を離れず、今

回の「フリーダム・オブ・ザ・シーズ」の命名は、このキーワードを完成させた象徴的な船なので「フリーダム」としたのではないかと漠然と思っていたのである。もしかすると、現代クルーズの歴史の1つの節目を象徴する船なのかもしれない。そうであれば、ぜひとも見ておきたいという衝動に繋がっていった。

こうした理由があって、ぜひとも早く乗船したいという思いは募り、就航3ヶ月前になって同船のキャビンが押さえられるかを調べてみた。世界最大のクルーズ客船ということで、同船のクルーズは、完成前から超人気状態であったが、日本の代理店であるミキ・ツーリストには、まだキャビンがいくつか確保されていた。

ミキ・ツーリストからは、「本格的なクルーズ就航前に、短い日程ですが、旅行社やマスコミ向けの無料のクルーズ体験乗船があるので、そちらに乗船してはどうですか」という有難いお誘いもあったが、クルーズの本質を見極めるためには、実際に営業航海するクルーズ客船に、1人の乗客として乗ってみなくてはならないと常々考えているので、あえて好条件の体験クルーズはお断りして、就航後第2回目のクルーズを予約した。料金は、一日当たり2万円程度のアウトサイド・キャビンをとることができた。

同船は、マイアミを毎週日曜日夕方に出港して、メキシコのコズメル島、ケイマン島、ジャマイカ、ハイチのプライベートビーチを回って、日曜日の午前中にマイアミに戻る1週間クルーズに年間を通して就航している。

日本からマイアミへの直行便がないので、シカゴ経由で16時間余りをかけてマイアミに木曜日の深夜に到着した。翌金曜日に

は、マイアミ港内にあるロイヤル・カリビアン・ラインの本社を訪問し、セールスの担当者等にインタビューをして、同社のクルーズの現状と将来に関する調査、またIMOで進行している巨大客船の安全性検討に関連する事項の調査などを行った。

日曜日の昼にはいよいよ乗船が始まる。当初予約をしていた船首のキャビンが、ランクアップされて船尾のキャビンに変わっていたので、船首から船尾まで荷物を持って移動することから船内生活が始まったが、この移動が全長336m、幅56mというこの船の巨大さを実感することとなった。船体中央には4層吹き抜けのセンタープロムナードが、船首から船尾まで伸び、その船首端には3層のショーラウンジ、船尾端には3層のダイニングルームがある。

船上で行った船長へのインタビューで、「フリーダム・オブ・ザ・シーズ」の名前の由来を聞いたところ、筆者が想像していたとおり、即座に「フリーダム・オブ・チョイスをこの船上に具現化したから」という回答が帰ってきた。ロッククライミング、スケート、サーフィンプール、バスケットボールコート、ボクシングリング、スパ、ジャグジー、子供プールなどのスポーツ系、3層吹き抜けのゴージャスなダイニングルーム、多彩なメニューのブュッフェレストラン、ピッツェリア、ハンバーガーショップ、大人専用の本格的イタリアレストランとステーキレストランなどの食事系、ブロードウェイスタイルのレビューショー、アイスショー、プロムナードでのパレード、各ラウンジでのギターやピアノの生演奏などのイベント系など、とにかく多彩なメニューを乗客の好みで選んでもらえるようにした。

これによって、3800名の乗客全員の満足度を上げることが「フリーダム・オブ・チョイス」というコンセプトで実現できているとのことであった。



プライベートビーチ沖に浮かぶ「フリーダム・オブ・ザ・シーズ」



4層吹き抜けのセンター・アーケード



最新航海計器の並ぶブリッジ



サーフィン用プール

「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」に比べて振動が少なく、エンジンがかかっているのか、走っているかどうかも分からないほど静かなのにも驚かされた。これは電気推進を使ったポッド推進であることが大きな原因とのことであったが、振動面での技術革新が客船の世界ではかなり進んでいるとの実感をもった。ポッド推進器は、沖合い停泊時に、自動的に船体の方位と位置を制御する、いわゆるダイナミック・ポジショニング機能としても有効で、テンダーボートの乗船口を常に風下で波の少ない状態に保持して、テンダーに乗下船する乗客の安全性を確保するのに役立っているようだ。また、クルーズ中に寄港地までの距離が毎日のように変化し、航海速度が12ノット、18ノット、20ノット、22ノットと大きく変わることに対しても、電気推進のポッド推進器の方が対応しやすいとのことでもあった。これからのクルーズ客船は、ほぼ100%がポッド推進器になるのではないかというのが船長の意見であった。

筆者が乗船した航海では、ちょうど西カリブ海にハリケーンが発生しており、クルーズ航路からはかなり離れていたものの、連日海上は10mを超える風が吹き、ビュー

フォート6程度の日が多かった。しかし、多少の小さな運動は感ぜられることもあったが、ほとんど揺れという揺れはなかった。これこそは、大型化した最大の長所である

う。海象の荒いといわれる日本の近海でも、このくらい大型のクルーズ客船が登場すれば、船酔いに苦しむ乗客も激減しそうだ。



図解雑学「船のしくみ」④

船体の運動

～船体の運動は6つのモードからなる～

波の中で揺れる船の運動について考えてみよう。この運動には、図に示すように6つのモード(自由度)がある。

このうち3つは直線的に往復運動するもので、上下方向の「上下揺れ(ヒービング)」、左右方向の「左右揺れ(スウェイイング)」、前後方向の「前後揺れ(サージング)」。

あとの3つは回転運動で、船体中央を中心にして船首尾が上下に振動する「縦揺れ(ピッチング)」、船体中心線まわりに両船側が上下に振動する「横揺れ(ローリング)」、船首尾が左右に揺れる「船首揺れ(ヨーイング)」である。

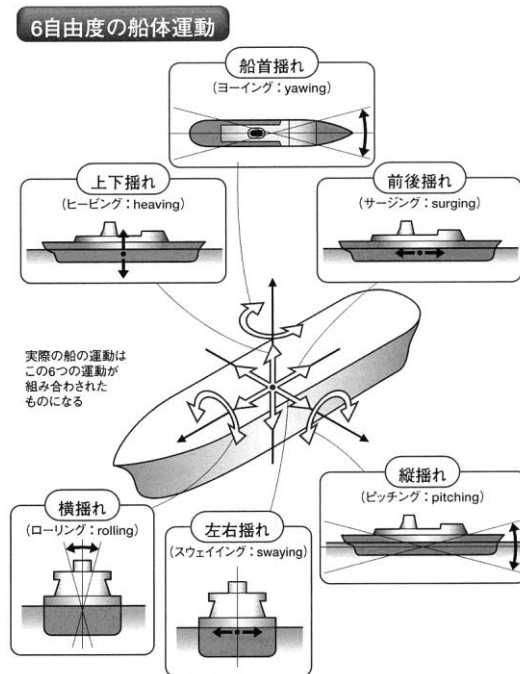
実際の船の運動は、この6つの運動が組み合わされた、たいへん複雑な運動を行うこととなり、これを「6自由度の運動」と呼ぶ。

この波の中での船の6自由度の運動は、波から受ける力(これを外力と言う)によって引き起こされており、うねりのような規則的な波の場合には、船の運動の周期は波の周期と一致する。

船の運動性能は、専門用語では航海に耐えられる性能という意味で船の「耐航性能」

と呼ばれる。しかし、この言葉が定着したのはそう古いことではない。

それまでは、堪航性、凌波性などの言葉が主に用いられていた。堪航性は、現在でも船に関する法律にはよく用いられており、船自体の航海能力だけでなく、艀装などの設備、食料、船員の状態まで含んだ言葉として使われている。一方、凌波性は、船自体の荒天時の運航も含んだ航海性能を表している。



(池田良穂 著・ナツメ社発行/図解雑学「船のしくみ」より)