

〈連載(249)〉

「コスタ・クラシカ」の 博多起点クルーズに乗る



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

コスタ・クルーズとロイヤル・カリビアン・インターナショナル(RCI)のクルーズ客船が、上海等の中国の港を起点とする格安の定点定期クルーズを開始して数年がたち、今年からは、ようやく日本での集客も本格的に開始した。

そこで、コスタ・クルーズの運航する「コスタ・クラシカ」の博多起点の4泊5日済州島・上海クルーズに去る9月に乗船してみたので、ご報告したい。



博多港に停泊する「コスタ・クラシカ」

飛行機で福岡空港に到着し、タクシーで受付会場の国際会議場へ向かった。この日は「飛鳥Ⅱ」の出港とかち合っていて、受付

会場として国際旅客船ターミナルが使えないため、国際会議場の会議室を使つての受付となったようだ。

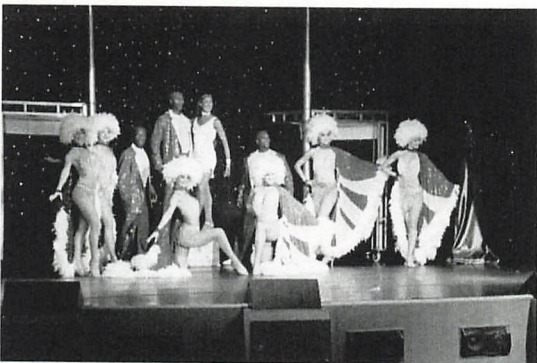
13時半から受付開始だが、イミグレは国際旅客船ターミナルで行われるための時間調整もあって、14時過ぎまで待たされ、3回の同じ説明を聞かされることになった。博多港からの日本人乗客は、約400人とのこと。残りの800人余りは、上海から乗船している中国人乗客であった。同船は、今年、10回余りの日本起点クルーズを販売したが、どの航海でも日本人乗客は300~400人で、中国人乗客の約半分とのこと、クルーズマーケットの大きさの違いが表れている。

受付後、バスで国際旅客船ターミナルに移動して、玄関の自動清算機でターミナル使用料の500円を払い、出国審査を受けてから、再びバスで岸壁に着岸中の「コスタ・クラシカ」に移動して、乗船することとなった。本格的なクルーズターミナルのない博多港ならではの煩雑な動線を実感する。

急傾斜のタラップを上って、5階のエントランスに入る。船上で手荷物のX線検査を受けて、キャビンへと向かう。キャビンのキーにカードが差し込まれた状態になっており、自分で勝手に入室するようになっていた。受付の国際会議場で預けたトランクは既に部屋に届けられ、ベッドの上に船内新聞、コスタカード(船内クレジットカード)などが並べられていた。

この「コスタ・クラシカ」は2001年建造と、コスタ・クルーズがカーニバル・グループに入る前の計画船だけに、かつての定期客船時代の雰囲気を残すクラシックな内装だ。総トン数は5万トン余りだが、最近の10万トン以上のクルーズ客船に乗りなれているせいか、ずいぶんとコンパクトな印象を受ける。

16時30分から劇場で日本人向けの説明会があった。日本人は400人強の乗船の乗船とのこと。約50分近い説明の後、シャンペンが配られ、ホテルマネジャー、船長の挨拶の後、乾杯があった。



夕食後のショー

ファーストシーティングの夕食は17時45分からであった。飲み物、食事ともになかなかもってくるのが遅く、ショーの始まる

直前の19時半近くまでかかってデザートまでようやくたどり着いた。

19時半から劇場で、ショーが始まった。イリュージョンというテーマで、マジックと踊りの混成だった。

2日目。起きて6時過ぎに船尾にあるbuffetレストランをのぞくと、既に中国人乗客がたくさん食事をしていた。ここではコーヒーだけ飲んで、デッキで済州島入港に備える。14階の展望ラウンジからは前方が見渡せて嬉しい。

6時45分頃、タグボートが荒れる海の中を難航しながら接近してきて、パイロットを乗船させると共に、接岸支援に回った。

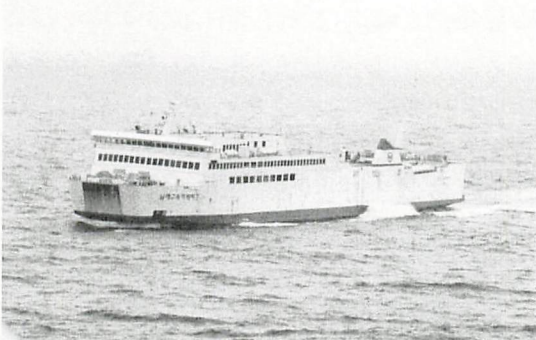
7時に済州(チェジュ)港に入港。防波堤から入ってすぐに回頭し、その近くの岸壁に着いた。隣には、元東日本フェリーのカーフェリー「びるたす」が、ハニル・エクスプレス社の「ハニル・カーフェリー1」と船名を変えて、荷役中であった。この岸壁の外側一帯には新しい防波堤が築かれ、大きな岸壁が造成中で、コンテナターミナルとクルーズターミナルが新設される予定とのこと。港内には、他に2隻のフェリーが停泊しており、1隻は「コジー・アイランド」で、元有村産業の「飛龍3」であることが確認できた。海外の港で、元日本のフェリーに再会する機会が得られることは嬉しい。

上陸しないこととして、9時からスパでのマッサージを予約。75分で99ドルのスポーツマッサージを受けた。イタリア人女性のセラピストだったが、日本の女性客が多いとのこと。

済州港を出港する12時半からは、しばら

く船の写真撮影に忙しくなりそうなので、11半から最後尾のオープンデッキのカフェで早めの食事。ここではビュッフェレストランから料理をとってくるか、オープンデッキでのバーベキュー料理をパンで挟んで食べるかになる。ドラフトビールを飲みながらの昼食を楽しんだ後、再び展望ラウンジに登って、出港への待機。

乗客の帰船が遅れて、13時過ぎの出港となる。タグボートが船尾に1隻ついて、船を曳き出す。出港直前にはフェリーが1隻入港してきたが、かつて神戸と高松を結んでいた四国フェリーの「神戸丸」らしい。さらに港外でスタークルーズと書いた大型フェリーと反航。形からすると元阪九フェリーの船のようだ。



濟州島で出会った元「神戸丸」らしきカーフェリー

濟州島の島影も見えなくなった14時頃から、船は大きく揺れ出した。たぶん、沖縄近くで停滞する台風15号の影響であろう。気分の悪くなった乗客も増えている。5万トン級の客船では、年間を通した東アジアでのクルーズは船酔いの観点からは難しそうだ。

風波は北からだが、台風から直接の南からのうねりは確認できない。デッキでの気

温が低くなってきて、肌寒くなってきた。

15時からコスタの日本人添乗員中西さんと面談して、船長およびホテルマネジャーへのインタビューの時間の設定を依頼。アンケートについてもお願いをした。

17時からコンフェレンスルームでパスポートの返却。中国は、乗客全員にパスポート検査を義務付けているための一時返却とのことだった。

17時45分から夕食では、揺れが大きいせいか、乗客の来ないテーブルも目立っていた。中国の乗客にとっては最後の夕食なので、ウェイターによるオーソレミーヨの歌、踊り、さらにウェイター、シェフ、コックのパレード、ベークトアラスカの行進などが行われる。

夜のショーはアクロバットだったが、揺れのため危険が伴うとのことで中止となった。深夜に、中国の時間に合わせるため時計を1時間戻す。

3日目。4時過ぎに起きると、すでに船は長江に入っていて、窓から造船所やコンテナターミナルなどの明が見えた。

6時には、上海の市街地を流れる黄浦江に入る。その入口付近の長江の上流側に巨大な客船棧橋が造られていた。20万トン級のクルーズ客船まで受け入れられる体制を整え、来年からは14万トンの「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」がここを利用することとなっている。

黄浦江の川岸には、中国海軍基地、内航客船埠頭、コンテナ船埠頭と続く。内航客船埠頭には長江に就航する河川クルーズ客船が1隻停泊していた。

2時間ほど黄浦江を遡ったところにある上海の客船埠頭には、元RCCLの客船「サン・バイキング」が「オリエンタル・ドラゴン」と名前を変えて停泊していた。この船には、昨年12月にシンガポールでカジノ船として活躍していた時に乗船していたので、いつの間にか上海起点のクルーズに転配されていることに驚いた。また、日本と上海を結ぶ国際フェリー「鑑真」の他、練習船、メガヨットなどの姿もあった。この客船埠頭は以前に比べるとかなり伸びており、さらに綺麗に岸壁整備されて、大型客船でも4～5隻は停泊できそうだ。「鑑真」の近く岸壁上にコンテナなどの貨物が全く見えないので、他の場所にコンテナプール場を整備して、埠頭には置かないようにしているらしい。



上海の客船ターミナルに停泊する「コスタ・クラシカ」(左)と「鑑真」



黄浦江を航行する膨大な数の小型船軍団

川上から、小型貨物船が数珠つなぎで降りてくる光景には、中国経済の活況ぶりを見せつけられる思いがした。内航海運が重要な輸送手段になっていることがわかる。「コスタ・クラシカ」は、8時に客船埠頭に着岸。ここで下船する中国人乗客の荷物は、フォークリフトでクルーズ客船ターミナル内につぎつぎと運ばれていた。8時半には、中国人1000人余りの下船が始まる。

日本人のツアー客は9時、個人行動客は9時半にシアターに集合し、順次下船して入管を行う。全員の入管が必要で、船に留まる人も陸上での入国手続きが必要とのことであった。

かつての外国人租界であるバンドまで行って、川沿いの船の写真を撮りながら2時間余り散策してから船に戻った。

昼ごはんは船のレストランでとる。前菜、スープ、パスタの後、メイン料理についてはアジアとイタリアンの中から自由にチョイスができるので、結構お腹には優しい。船に留まっている乗客は少なかったため、暇そうにしている女性コーディネーターに話を聞くことができた。それによると、コスタから1ヶ月間で雇われていて、今月末で契約終了とのこと。日本人客をとったのは6航海ほど前からで、当初は500人規模。毎回10人くらいずつ減っているように思うという。今回は450名ほどの乗船とのこと。

その時の私への質問で面白いものがあった。お客さんから「飛鳥Ⅱに比べると見劣りがする」という指摘にどう答えてよいか分からなかったという。そもそも「飛鳥Ⅱ」に乗船したこともないのでとのこと。「それは「コストパフォーマンス」または「Value

for money]で評価して下さい」と回答してはどうですか。「値段の割には、本船のサービスの質はいいはずですよ。お金にそれほど余裕のない若い人でも気軽に楽しめるのが、本船の基本コンセプトです。なんといっても、1泊当たり1万円という安さですから。飛鳥の5分の1の価格です。」と答えてみてはと要らぬアドバイスをしてしまった。

食後は、14階の展望ラウンジで行き交う船を見ながらワープロで原稿書きをする。午後には5千～1万トン前後の貨物船の出港が続いた。前後にタグボートがエスコートしている。

とにかく船の数が多い。時々、大軍団で川を遡ってくる小型バージ船の数には圧倒される。狭い隙間を縫うように追い越しをかける船もいて、見ていてはらはらするほどだ。

また遊覧船の数にも驚かされる。結構の数の観光客を乗せており、大きな広告看板を掲げているのが面白い。銀行の広告が多いようだ。夜になるとイルミネーションで電飾されるので、遠目からもよく見えて広告効果も高いのであろう。

出航後の19時半からのショーは、男女のマジックとコメディを合わせた内容の出し物と、男性歌手の歌であった。21時頃、まだ兩岸の光が見え、長江をまだ出していないようだ。

21時からオープンの9階のカフェで、有料の焼き立てのピザを試す。2.8ドルの追加料金で、15分ほどで提供され、なかなか美味しいが、結構ボリュームがあるのでお腹にはこたえる。

就寝前に1時間時間を早めて、日本時間に戻す。

4日目。夜中から船は結構揺れ始めていた。奄美大島あたりまで北上している台風15号の影響なのであろう。7時に起床してテレビで航海情報を見ると、船は16.5ノットで航海中。気圧は1008ヘクトパスカル、風向きは4°と表示されている。

昼頃には船速は15ノットにドロップ。意識的減速かは不明。船首でかなりのパンチングがあり、しぶきが最上階の展望ラウンジまで上がっている。

14時の船内テレビの航海情報によれば、パンチングを避けるためか、8～9ノットに減速していた。そのせいかほとんどパンチングはなくなったが、時々「ぐらっ」という揺れがある。

15時頃には13～14ノットに増速していた。北からの波で、斜め船首からの波で、波高は4～5mはありそう。エレベーターの何機かが止まっている。15時半には14～15ノットに増速。少しずつ海象が収まりつつあるようだ。

しかし、ブリッジツアーでの航海士から聞いた情報は違っていた。エンジンは一定回転で運航しており、航海日誌に、一時11ノットとの記載はあるが、他は16ノットの一定値とのこと。意識的減速ではなく、波と風による抵抗増加に伴う速力低下のようだ。

船長・ホテルマネジャーへのヒアリングの後、着替えて船長主催のカクテルパーティに出席した。続いて、ガラディナー。

夜になっても、ドーン、ドーンと激しいパンチングを起こし、船体が時々「ぶるっ」

と、また「わっさわっさ」と震えるのが深夜まで続いた。

この航海を体験して、「風波中での船の船速低下の問題」を新しい研究テーマとして取り上げることを選んだ。

最終日の5日目。朝起きると、船は相変わらず大きく揺れながら、博多港へと向かっている。窓の外では、海面が大きく波立ち、船体にぶつかって砕けている。8時の入港予定より約2時間遅れて、「コスタ・クラシカ」は博多港に入港した。



会員募集中!!

本学会は、客船に関する様々な分野を横断的に結びつけ、学術という視点から客船を分析し、客船産業を学術面から支援することを目的として設立されました。

- ★論文集の発行（年1回）
- ★会報の発行（年4回）
- ★学術講演会（年1回）
- ★シンポジウム、研究会、乗船見学会等

日本クルーズ&フェリー学会論文集第1号

- 環境に配慮したスタンダードクラスのMRTHクルーズ客船の開発 ……塩田 浩平
- 階層分析法に基づくクルーズ客船船社の寄港地選択の要因分析 ……柴崎 隆一、荒牧 健、加藤 澄恵
- アメリカでの現代クルーズの成功要因の分析 ……塩田 浩平
- MRTH旅客フェリーによる小笠原航路の高速化の実現 ……池田 良徳
- 大阪港を起点とする定点定期クルーズ客船による経済波及効果 ……田口 順等、池田 良徳

クルーズビジネス論

船と港編集室発行 定価：3600円(税込)

日本のクルーズ界の第一人者である池田良徳教授が書き下ろした会心の一冊。

世界的な展開が始まり、巨大レジャー産業として急成長する現代クルーズを、その歴史から現状、マーケット構成や経済性、クルーズ客船のハードとソフトなど広範囲に記述しており、たくさんのカラー写真、デッキプラン、船内新聞などの資料も満載。これからクルーズについて学ぶ人だけでなく、クルーズに興味をもつ全ての人の座右の書。



日本クルーズ&フェリー学会

The Academic Society for Cruise & Ferry, Japan

〒599-8531 堺市学園町1-1
大阪府立大学工学部海洋システム工学科
日本クルーズ&フェリー学会事務局
Tel. 072-254-9343. Fax 072-254-9914