

〈連載(284)〉

### 神戸発着の「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」に乗る(その1)



大阪府立大学21世紀科学研究機構  
特認教授 池田 良穂

世界のクルーズ界の2大巨頭といえば、カーニバルとロイヤル・カリビアンของกลุ่มで、それぞれ傘下にクルーズ運航会社を抱え、マーケットシェアはカーニバルが43%、ロイヤル・カリビアンが24%で、この2グループで世界全体のマーケットの67%を占めている。

この2グループの傘下企業が2006年以降、東アジアに進出して活発に活動をしていることは周知のとおりである。カーニバル傘下では、コスタ・クルーズとプリンセス・クルーズが、そしてロイヤル・カリビアンではロイヤル・カリビアン・インターナショナルとセレブリティ・クルーズが、中国または日本起点の定点定期クルーズを行っている。こうした現代クルーズの東アジア展開に伴い、中国のクルーズ人口は0から急増して、110万人を超え、長年20万人程度だった日本のクルーズ人口もようやく増加に転じている。

さて、この5月のゴールデンウィーク前後に、ロイヤル・カリビアンの14万総トンのクルーズ客船「ボイジャー・オブ・ザ・

シーズ」が日本起点のクルーズを企画していた。その中に神戸発着の沖縄・台湾クルーズがあった。パンフレットには、この7日間のクルーズが「109,800円から!!」という文字が躍っていた。さっそく、日本クルーズ&フェリー学会の会員にも声をかけて、このクルーズに乗船することとした。



日本発着クルーズのパンフレット

2015年5月7日、「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」に神戸から乗船した。このクルーズは東京からも乗船でき、5月13日に神戸に帰着した後、さらに横浜まで戻る。日本の関東と関西の2大都市圏で集客するという日本では珍しいクルーズであった。

同船は1999年にフィンランドのクバナーマーサ造船所で建造され、完成当時は、世界最大かつ画期的な船として脚光を浴び、最近、大改装してリニューアルされている。同船については、筆者が、完成直後の同船にカリブ海で乗船し、「フェリー・客船情報2000」(船と港編集室発行)で詳しく紹介しているので、そのコンセプトやカリブ海でのクルーズの様子についてはそちらをご参照いただきたい。

さて、14時半、巨大な同船が神戸港に姿を現した。ポートターミナルは、乗船する人、同船の姿を写真に収める人々で埋め尽くされていた。

16時過ぎからターミナルでの乗船受付が行われた。書類を提出して、パスポートを預け、ルームキーから船内キャッシュカードまでの機能をもつボーディングパスをもらい、いよいよ乗船。日本人乗客が約2000人、外国人が約800人ということで、同船の定員からすると、まだ300人ほどの余裕がある状態ということとなる。



神戸港に姿を現した「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」



着岸後の同船



出迎えの人々

船の幅は39m、長さは311mあるから船内はとにかく広い。キャビンのある9階のエレベータホールに降りたものの、キャビンをみつけるのに一苦労しそうと思ったところに助け舟があった。エレベータ横の電光パネルに自分のキャビン番号を入れると、画面上に最短ルートが表示されるようになっていた。この電光掲示板には、この後もしばしばお世話になった。

最初の夕食は、東京からの乗客が神戸観光に出かけていることから、フリーシッピングであった。神戸で乗船した学会員の方々と共に、船上での最初のディナーを堪能した。

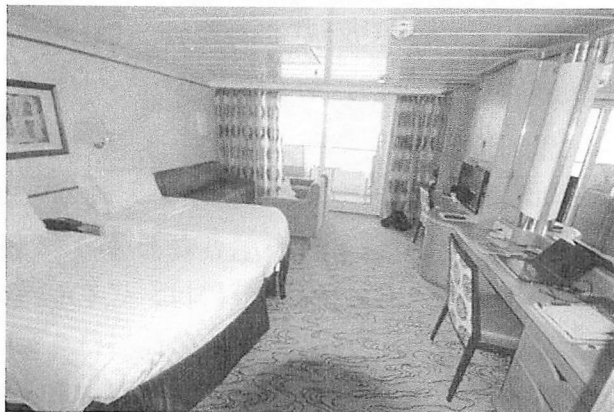
19時半からボートドリルがあり、21時に神戸を出港して、船は沖縄へと針路を向けた。船内の中央を船首から船尾まで貫く、

4層吹き抜けのアーケードではパレードが行われ、船内は大いに華やいでいる。乗客のファースト・インプレッションはなかなかのものだ。

プールサイドに上がると、船内の賑やかさは対照的にひっそりとしていた。お気に入りのスクナー・バーで、会員の方々とグラス片手に歓談し、「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」の船上の夜は更けていった。



夜のプールサイド



筆者のキャビン

翌朝、11階の船尾にあるウィンドジャマーレストランで大海原を眺めながらの朝食を楽しむ。このレストランはbuffet式で、料理の種類も豊富で、いつでも食事ができるので、筆者もお気に入りだが、大きく改装されてとても綺麗になっていた。

この日は1日航海日で、まず10時からブ

リッジでTeige船長とMuresuホテル・マネジャーにお話を伺う。船長はノルウェー出身、ホテル・マネジャーはイタリアの出身とのこと。いろいろと興味深い話が聴けたが、その内容については日本クルーズ&フェリー学会の会誌で詳しくご紹介したい。

続いて、会議室を借りて、学会の視察参加者6名で、「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」が建造されたときに作成されたDVDを鑑賞。いかなるコンセプトで、この巨大船が造られたかを紹介した興味深いビデオだ。



ブリッジでの船長、ホテル・マネジャーへのインタビュー風景



学会の視察団との記念写真

このミーティングの後、参加者で昼食を共にして情報交換。午後は、それぞれに船内イベントに参加したり、船内調査をしたりして過ごした。

キャビンに戻ると、船長からの夕食のキ



ャプテンテーブルへの招待状が届いてびっくり。名誉なことで、ちょっと緊張してしまふ。それであればタキシードを持って来るのだった！！とちょっと後悔。

この日の晩はフォーマルナイトで、キャプテン招待の歓迎レセプションがロイヤル・プロムナードで開かれる。船長との写真撮影の後、ロイヤル・プロムナードの中央にかかる橋の上から船長の歓迎の挨拶があった。

20時からダイニングルームの中央の、大きなシャンデリアの真下の大きな丸テーブルでの夕食が始まった。キャプテンテーブルに招待されたのは10名。楽しい、でもちょっと緊張した食事であった。食後は、プロダクションショーがあり、カジノも賑わっていた。

翌日は沖縄那覇港への寄港日。乗船して2泊3日目で、朝に起きると霧の中の航海だった。しかし那覇港に近づくにつれて、次第に霧は薄くなり、那覇港の防波堤が見え始めた。そして関門を入れて入港する頃には、すっかり晴れわたり、じっとりと暑くなってきた。昼間は29度まで上がるとの予想がでていた。

港外でタグボートに出迎えられ、港内では巡視艇と反航。波之上宮の近くのクルーズターミナルに定刻の10時より20分ほど前に着岸した。

ターミナルの棧橋には観光バス14台が並んでいた。全部で最大700人くらいの座席数なので、2800人余りの乗客の割にはバスの数が少ないようにも思うが、午後のツアーもあるから、半数くらいの乗客はオプションツアーに出かけるのであろうか。

しかし、かなり多くの乗客が自由行動での観光を楽しむようだ。



タグボート



港内で反航した巡視艇



ターミナルに並ぶ観光バス

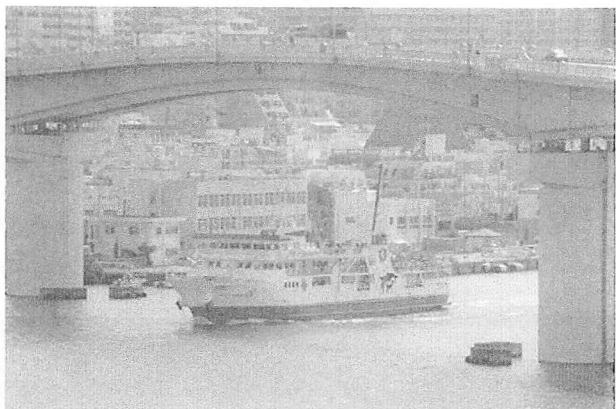
10時前後には、泊港から渡嘉敷、座間味粟国の各港へのフェリーが相次いで、泊大橋の下をくぐって出港していくのがキャビンのベランダからよく見えた。



泊港を出港する「フェリーあぐに」



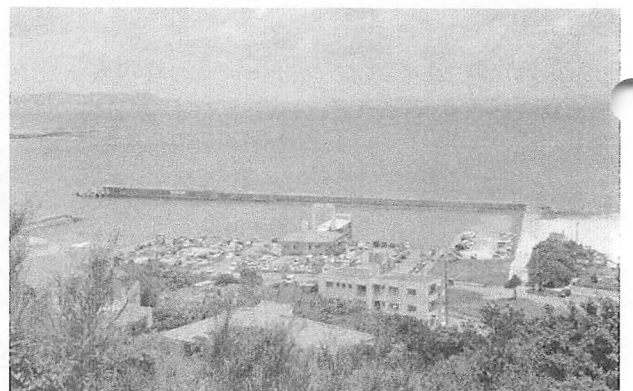
フェリーざまみ



フェリーとかしき

フェリーの運航調査のために知念半島の安座間港へ。25分の航海時間の航路で、アルミ製のフェリー「フェリーくだか」と高速旅客船が就航している。久高島は神の島とも呼ばれ、海蛇イラブが捕られていることでも有名な島だ。

下の写真は安座間港の全景と、入港する「フェリーくだか」。



安座真港の全景



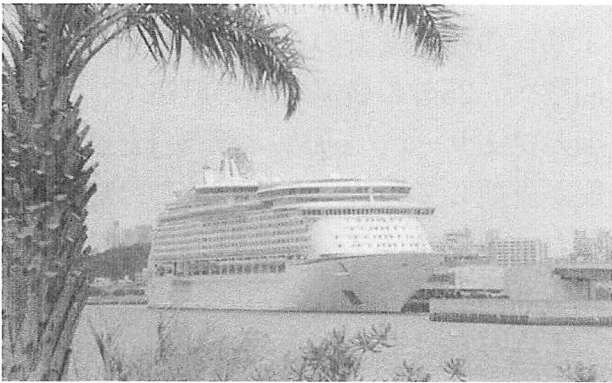
安座真港に入港する「フェリーくだか」

前日に返却されたパスポートと台湾の入国カードを持参のうえで観光に出るようにとの指示がでていた。観光を終えて乗船時に、ターミナルビルの中で出国審査があり、さらに台湾での上陸許可も出されるとのことのようだ。

上陸後、近くのレンタカー会社で予約していた車を借りて、まず、久高島に行くフ

その後、糸満港、那覇港内を車で回った。土曜のせい、港は閑散としており、那覇新港に琉球海運と近海郵船のRORO貨物船が1隻ずつ、南西海運の小型内航コンテナ船が1隻停泊していた。

次の写真は、那覇港に停泊する「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」の姿。

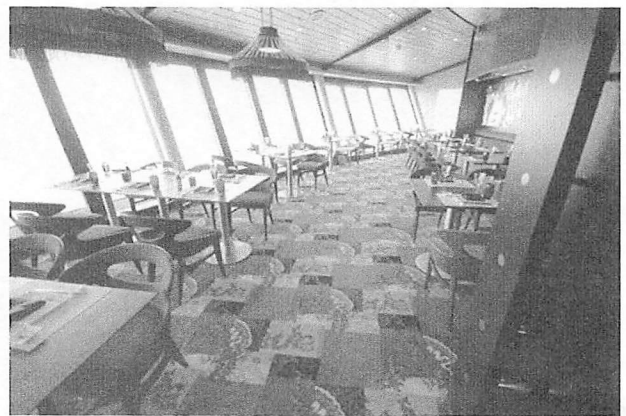


ターミナルビルの2階での出国検査を  
通って、パスポートを船に預けてから乗船。  
18時出港予定だったが、船内に滞在して  
いる乗客の中に出国審査をしていない人が  
数人いるらしく、何度も船内放送があっ  
た。定刻より15分ほど遅れてようやく全  
ての乗客の出国審査が終了し、見送りの  
太鼓演奏に見送られて出港。台湾の基隆  
に向けて航海を始めた。

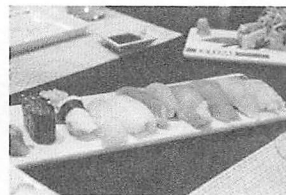
新しいスペシャル・レストランの「い  
ずみ」で、視察の会員と、船上で講演を  
する上田寿美子さんと食事を楽しむ。こ  
のレストランでは他のスペシャル・レスト  
ランとは違ってテーブルチャージはなく  
、注文した各料理について支払うシステ  
ムになっている。和食レストランが売り  
で、アメリカンスタイルの寿司などを楽  
しむことができた。以下は、「いずみ」の  
店内と料理の数々を写真でご紹介しよう。



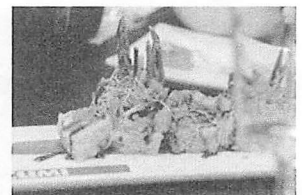
日本食レストラン「いずみ」



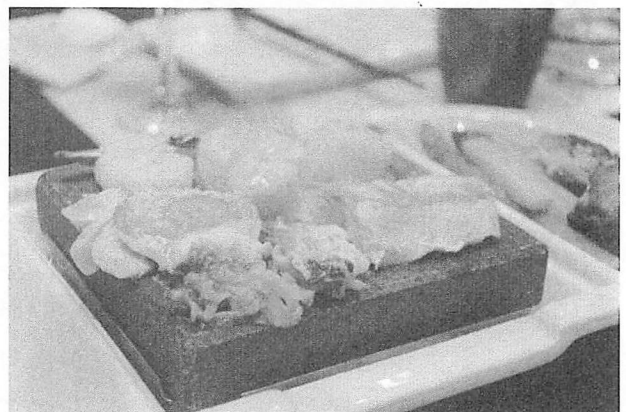
いずみの内部



にぎりずし



アメリカスタイルの寿司



岩石焼き