

MSC ベリッシマ乗船会報告(速報)

2024-1-13 池田良穂

MSC ジャパンと旅行会社ジャパトラのご協力のもとに行われた本学会の「MSC ベリッシマ」の新年乗船会には総勢 13 名のお申し込みがありました。クルーズは 1 月 7 日横浜発で、台湾・基隆、石垣島に寄港して那覇で下船する 6 泊 7 日のショートクルーズでした。この後、同船は那覇発着の台湾・先島(石垣・宮古)クルーズを 3 月末まで連続的に行き、本州各地からの飛行機便を含めたフライ&クルーズ商品が各旅行社から販売されています。北米のクルーズの成功要因の 1 つにフライ&クルーズがあることが指摘されていますが、日本でも大規模なフライ&クルーズが定着してクルーズマーケットの拡大につながるかが注目されます。

詳しいレポートは、3 月発行予定の Cruise & Ferry 第 37 号に掲載する予定ですが、速報として乗船会報告をいたします。

横浜で乗船

さて、横浜での乗船では、情報が多少錯綜して混乱しましたが、13 人の参加者はなんとか無事「MSC ベリッシマ」に乗船できました。乗船直後のレストラン「ポセドニア」での夕食は、19 時半からのレート・シーティングをグループとして固まるとの事前情報でしたが、いくつかのテーブルに分散していることが判明。船にお願いをして大きな丸テーブルも用意していただきました。同船の場合、レストランは席数の関係から 3 部制になるのが一般的ですが、この航海では乗客数が 3200 名余りと少なかったことから 2 回制でした。

レストランのメニューは料理の写真入りのもので、料理名だけでは分かりにくいものも視覚的によくわかるので便利でした。基本的には前菜、パスタ、メイン料理、デザートに別れていて、イタリア船らしく食後のコーヒーはありませんでした。

食後の恒例のショーは、3 回制の食事に合わせて 3 回行われており、これは 3 回目のシーティングがなくなった今回のクルーズでも同じでした。メインショーの行われるロンドンシアターの席数が 950 名程なので、満船になると 3 回でも全員が見ることはできません。そのため、メインショーは予約制で、予約のない人は並んで待って、開演間際になって予約者が現れない場合に空席に入れるというシステムになっていました。

横浜の出港は 22 時で、30 分前に避難訓練が行われました。他の大型クルーズ客船と同様に、部屋での避難訓練のビデオを見て、各自のマスターステーション(アッセンブリーステーション)に行ってルームカードをかざして登録をするというものでした。このいずれかをさぼると、部屋に警告文が配布されて、改めて避難訓令が課されます。緊急避難訓練の英語の呼び方では、かつて慣れ親しんだ「ボートドリル」は通じず、「セーフティドリル」または「イマージェンシードリル」で外国人船員には通じました。



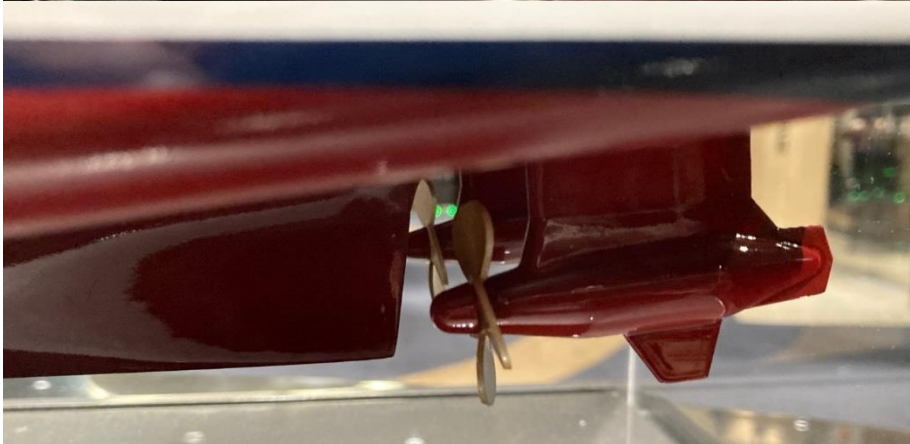
横浜港の大黒ふ頭に停泊する「MSC ベリッシマ」



乗船直後の夕食は3つのテーブルに別れて、それぞれ船談義を楽しみました。

■乗船会参加者名簿(敬称略)

梅田直哉、梅田淳子、赤井伸郎、岡倉諒介、中濱正二、國領泰宏、吉田裕子、櫻山幸夫、鈴木志津子、上村多恵子、浦尾たか子、池田良穂、池田幸子



MSC ペリッマの模型とポッド推進器。



MSC クルーズの最大船「ワールドクラス」の船首(上)はバルバスバウのような膨らみがなく、推進器(下)は在来型のスクロープロペラで、スターンスラスタが装備されていました。ワールドクラスは4隻の建造が決まっているそうです。



ロンドンシアターでのショーは、毎晩3回行われました。時間は35~45分とやや短めでした。



アーケードの天井はプロジェクションマッピングで模様が変わります。

2 日間の航海日

横浜を出港して、最初の寄港地である基隆(キールン)までは 2 日間の航海日です。出港後の海上はかなり荒れていて、上層階のキャビンの窓まで水しぶきが上がって塩が全面を覆うほどでした。船体全体の運動はさほど感じられませんが、船体構造が左右にゆっさゆっさと揺さぶられるような振動が続きましたが、この海上の時化は翌日の朝にはだいぶおさまりました。

筆者は、スパでのサウナを楽しむことにしました。この船のサウナは、結構大きく、5 室のサウナルーム、ジャグジー風呂などが設置されています。水着を着て入る男女兼用の施設です。

航海日に、「ビハインド・ザ・シーン」と呼ばれる有料の船内見学ツアーがあり、前半の劇場、ランドリー、ギャレの見学が、約 1 時間半にわたって行われました。後半のブリッジおよびエンジンコントロールルームの見学は石垣島に寄港中の午後に行われました。ツアー料金は 80 ドル、邦貨で 12000 円ほどでした。以前の別会社の同様のツアーでは、通訳の誤訳が多くて、訂正を入れたらいやがられました。今回のツアー通訳のベトナム人は技術的な用語もよく勉強しているらしく、かなり正確な訳でした。

基隆でのオーバーナイト

4 日目の朝、台湾の基隆港に入港しました。コンテナ埠頭が拡充されて、大小さまざまなコンテナ船が荷役中でました。また、国内フェリーの姿も 2 隻あり、台湾海軍の軍艦の姿、台湾海岸ガードの巡視船の姿を見ることができた。基隆のクルーズ客船ターミナルは、町に近いので観光・買い物には極めて便利。駅も近く、船好きであれば長陽(ヤンミン)海運の運営する海事博物館は見逃せない。

基隆では、赤井教授企画の港湾ツアーの一部に参加させていただき、基隆港におけるクルーズターミナルの整備状況を見せていただいた。岸壁の北側岸壁にある 2 つの上屋をリノベーションして、クルーズの発着・寄港港としての機能を充実させるというお話でした。90 年前に立てたという上屋で、内部の骨組みがリベット打ちでした。

夕方からは、梅田教授ご夫妻と共に、タクシーで九份の町にでかけた。片道 30 分のドライブで、2 時間の観光の間を待ってもらって、その後船まで送ってもらい、1 人当たりのタクシー代が 2500 円となり、船内で販売の九份バスツアーは 15000 円ほどしていたのでかなりのお買い得となりました。



基隆港に並んで停泊する内航フェリー「NEW TIMER」と「MSC ベリッシマ」。

石垣島寄港

6 日目の朝は石垣島の新しいクルーズ客船用岸壁に着岸。埋め立てでできた人工島の先端にあり、船上から八重山諸島の島々に通う小型の高速旅客船や貨客船の航走中の姿や、石垣港に出入港する RORO 貨物船や

コンテナ船等を見られるので、シップウォッチングには最適なロケーションでした。ただ、中心街までは遠くて、旅客や乗組員の足の便はよくないため、片道 200 円のアクセスバスが頻繁に運航されていました。

ここでも筆者は赤井先生企画の港湾ツアーに参加させていただき、与那嶺石垣港湾事務所長の解説を拝聴しながらクルーズ岸壁、新港の埋め立て地、離島航路ターミナルを見学させていただきました。



石垣港の港口近くのクルーズ客船岸壁に着岸したため、船上からは近隣離島への高速船の姿をたくさん見ることができました。



石垣港に停泊する「MSC ベリッシマ」の姿を展望台から眺めました。手前には海上保安庁の基地があり、尖閣諸島を警備するための巡視船が 5 隻停泊していました。

那覇港到着

7 日目の朝、まだ真っ暗い 6 時頃に那覇港に入港。新港に新設されたクルーズ客船岸壁に着岸。以前、那覇港管理組合の港湾計画の策定委員会に委員として参加して、このクルーズ埠頭の建設計画にわずかながら関わっていたので感無量でした。

那覇港での CIQ は極めてスムーズでした。これにも感激。日本人のパスポートには、返却前にスタンプが押されていました。昨年夏のシンガポール発着の「スペクトラム・オブ・ザ・シーズ」のクルーズ時には、神戸港と清水港での下船時の長時間の長蛇の列とは全く違ったものとなっていました。

那覇では、部屋のベランダからシップウォッチングのできるビーチサイドホテルの海側を指定して予約。ベランダからは、停泊する「MSC ベリッシマ」の真後ろからの姿が見えました。この日は那覇でのオーバーナイト。乗客は船に泊って沖縄本島の観光をし、翌日、出港となるようです。夜 20 時頃、沖縄料理を堪能してホテルに戻り、ベランダにでると「MSC ベリッシマ」が出港する姿を見送ることができました。



下船した翌日の 20 時過ぎ、ホテルのベランダから那覇港を出航する「MSC ベリッシマ」を見送りました。

那覇に 2 泊してシップウォッチングを満喫した後、大阪に戻る飛行機から那覇港の泊地区のクルーズ専用ターミナルと新港の新クルーズ岸壁(第クルーズバース)がよく見えました。



泊クルーズターミナルと筆者の定宿となっている那覇ビーチサイドホテル。



那覇新港の新しいクルーズ船岸壁。