

「MSC ベリッシマ」でヨットクラブを初体験

2024-1-21 池田良穂

1960年代に発祥した現代クルーズでは、一般的にモノクラス、すなわち船内の等級差がなく、価格の差は部屋の大きさと設備の違いだけというシステムが続いていました。もちろん、定期客船からクルーズ客船に転用された船の中には、等級差をつけてクルーズ運航をしていた船もありましたが、多くの乗客は船上での差別感を嫌ってそうした船は選ばれませんでした。QE2のように定期客船時代の名残を、レストランの差として残していた船もありますが、これも同じ船なのにラグジュアリーとカジュアルの両方の評価を受けるという混乱が起こるデメリットもありました。こうした混乱を避けるため、現代クルーズの客船づくりにおけるリーダーシップを発揮したフィンランドのバルチラ造船所(現マイヤー・ツルク造船所;バルチラ→マーサヤード→クヴァナー・マーサ→アーカー・フィンヤード→STX ユーロップ→現名と変遷)は、ラグジュアリーのニッチな需要に合わせた小型クルーズ客船を建造して世に問い、ブティッククルーズ客船とも呼ばれるセグメントを作りあげました。そのパイオニアが「シーゴッデス」姉妹です。

その後、クルーズ客船が大型化されて、高級グレードで大きいキャビンが造られるようになり、船の一部区画を高級区画として専用使用ができる船が現われました。

MSC クルーズのヨットクラブが、そのひとつであり、筆者も港で見学はさせてもらったことがあり、またヨットクラブを利用した船友達から体験談も聞いて、ぜひ一度体験してみたいと思っていましたが、その機会はなかなか現れませんでした。



ブティッククルーズ客船のパイオニア「シーゴッデス」は、4333 総トン、全長 104m、旅客定員 112 名、乗組員 95 名。写真はギリシア・ピレウス港で撮影した「シードリームⅡ」になってからの同船の姿。

今次の「MSC ベリッシマ」の台湾・沖縄クルーズで、突然、その機会が訪れました。横浜港の大栈橋に到着して、チェックインをしてもらおうと、パスポートのスキャンをしてもうまくいかない様子で意外に時間がかかりました。その理由をチェックインの係員に聞いても、本人もよく理由が分からないらしく、近くの船員に聞いてもなかなかからちが分からないようでした。そのうち士官らしき女性がやって来て相談を始めたので、こちらの申込みの不備があつての乗船拒否かと一瞬あせりました。しかしまもなく黒服のバトラーがやってきて、その誘導のもとすぐに乗船できるということになりました。バトラーに付き添われてヨットクラブの区画に入り、そこでボーディングカードが渡されて、部屋に案内されました。当初のチケットに書かれたのとは違う部屋でした。

士官らしき女性は、実はヨットクラブのホテル・ディレクターで、「あなたはヨットクラブにランクアップされています」との説明をしてくれたが、その理由は彼女にもよく分からないとのことでした。心当たりは、去る 12 月に東京であったクルーズ・オブ・ザ・イヤー授賞式の時に、MSC ジャパンのオリビレオ・モレリ社長とお会いし、このクルーズに乗

ることをお話したことだけでした。

しかし、困ったことは、ランクアップされて夕食のレストランもヨットクラブのレストランに変更されたことでした。学会の仲間と一緒に乗船しており、一緒のテーブルで夕食を囲むことになっていることを伝えると、担当のバトラーの動きはとて速いものでした。ももとのポシドニアレストランで指定されていたテーブル番号を突き止め、そこに全員が座れる大きなテーブルを用意してくれました。そして初日のセカンドシーティングの夕食が始まる前に部屋にやってくる、レストランまで案内してくれ、レストランの係員に引き継いでくれました。しかし、一般の公室の中をバトラーに付き添われてレストランまで歩くのは、なんとなく気が引けてしまいました。

こうして、筆者の初めてのヨットクラブの体験が始まりました。ヨットクラブは、船首部のブリッジの真上の 14～18 デッキにあります。約 100 名の定員ですから、5000 総トン級のブティッククルーズ客船が、17 万総トンの巨大船の上に乗ったイメージです。「MSC ベリッシマ」と初代ブティッククルーズ客船とも言える「シーゴッデス」級の写真を比べてみましたのでご覧ください。



ほぼ同じ寸法に写真をしてみると、MSC ベリッシマのヨットクラブが「シーゴッデス」級の旅客部分とほぼ同じ大きさなのがわかります。ただ船の幅が 3 倍違いますので、床面積としては「MSC ベリッシマ」の方が 3 倍ほど広いことになります。

ヨットクラブは、基本的にヨットクラブの乗客だけの占有スペースであり、区画を区切るガラスドアは各自のカードキーで開くようになっていて、ヨットクラブの乗客はいつでも自由に一般スペースにも出入りができます。また、ロンドンシアターでの夜のショーは、予約なしに席が使えるようになっていました。

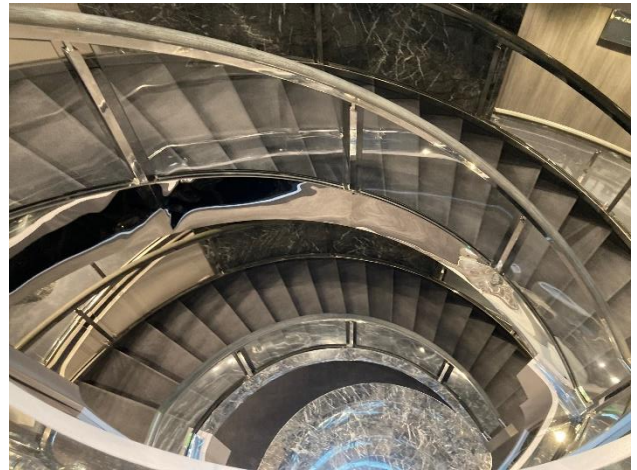
16 デッキには、ヨットクラブのフロントと、船の前方が見渡せる展望ラウンジがあり、専用エレベーターと、キラキラ感のある螺旋階段がヨットクラブ内の 4 層のデッキを結んでいます。イタリアの縁起をかついでか 17 デッキはなく、16 デッキの上の 18 デッキには専用レストラン、そして 19 デッキにはサンデッキ、プール、そしてカフェがあります。とにかく展望の良いのが、シップウォッチングをこよなく愛する筆者にはたまらなくいい公室に映りました。

16 デッキの展望ラウンジおよび 19 デッキのプールサイドのバーでは、いつでも各種の軽食が並べられており、飲み物もアルコールも含めて無料で飲むことができました。まさにラグジュアリー船のサービスです。

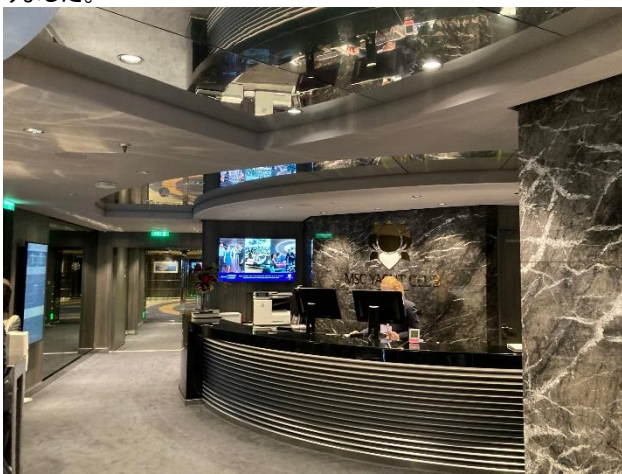
夜の食事は、5 デッキのポシドニアレストランで仲間と一緒に取りましたが、1 回だけヨットクラブでのレストランで食べてみました。サービスも食事の内容も申し分ない、まさにラグジュアリー船のサービスと質でした。



ヨットクラブ区画の入口(14 デッキ)。入口は 14~16 デッキにありました。



ヨットクラブ区画内を上下に結ぶ螺旋階段です。



ヨットクラブ・フロント(16 デッキ)



上がレストラン、下が展望ラウンジです。



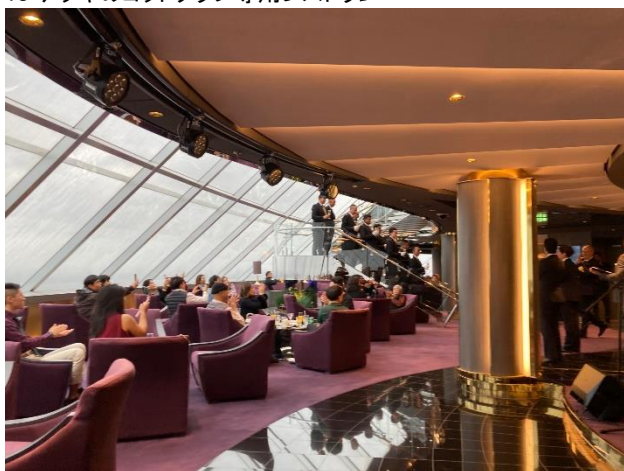
使わせていただいたキャビン。ヨットクラブには、様々なタイプのキャビンがあり、クルーズ料金も様々です。



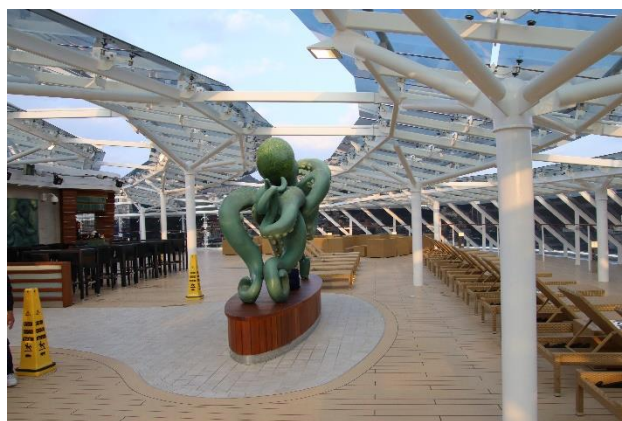
展望ラウンジ。ここが使えるだけでもヨットクラブの価値が、筆者にはありそうです!!行き交う船がすべてよく見えます。



18 デッキのヨットクラブ専用レストラン



ヨットクラブの船長主催ウェルカムパーティーで階段に立つパトラー。



19 デッキのプールデッキ。ビュッフェ式の食事もできます。



朝食



昼・夕食の料理です。

夕食後のコーヒーは出ないイタリア船ですが、ヨットクラブのレストランではアメリカンからイタリア・スペシャルコーヒーまで頼むとだしてくれました。



←バトラーのおかげで、ヨットクラブのレストランだけでなく、ポシドニアレストランのテーブルも使えることになりました。上のカードにはヨットクラブレストラン、下のカードがポシドニアレストランの表示があります。



バンド型のルームキーも使えました。

ヨットクラブの唯一の欠点と言えば、船首部にあるため、海が荒れるとしぶきがベランダまで上がりドアのガラスが汚れてしまうことと、船自体はほとんど揺れませんでした。部屋自体がゆっさゆっさと左右に揺れたことでした。しぶきが 16 デッキのキャビンまで上がるのは、船首の水面上のフレアー形状のせいのように思いました。また、ゆっさゆっさの振動は、船首にあたる波によるパンチングが大きく、その衝撃が起震源となっていることと、ヨットクラブの位置が船体上部にあるために、重心が上がらないように軽構造にしていることが原因のように思いました。また、強風になるとベランダ側のガラス扉を完全に閉めてロックしても、ヒューヒューという風の音になることも改善すべき点のように思いました。筆者を含めて造船技術者がなすべきテーマは、まだいろいろありそうです。

フレアーの影響については、船内に展示されていた各船の模型が参考になりそうに思い、船首の写真を並べてみました。左の写真の「MSC ベリッシマ」の船首は大きなフレアーがありますが、右の写真の 21 万総トン級最新鋭船ワールドクラスでは、垂直船首でフレアーも小さいので、どの程度性能に違いがあるかに興味が募ります。また「MSC ベリッシマ」のようなフレアーのある船首では、高速船に付けられるスプレーレールのようなもので、スプレーを下に落としてしまうことも効果的かもしれません。



次にカジュアルもしくはプレミアムクラスの超大型船の一部にラグジュアリー区画を作ることのメリットについて一般論として考えてみました。最大のメリットは、船長をはじめとする運航部門が共通となり、船員費の大幅な削減が可能、航行に必要な推進エネルギーそして船内消費電力も、大型発電機で一緒に発電ができるので削減ができるはず。すなわち、小さなブティッククルーズ客船を別に運航することに比べると、大幅なコスト削減が可能となります。また、食材や各種消耗品についても、大型船であることのスケールメリットが生かされそうに思います。大型船では各種の特別レストランを複数設けているので、高品質な食材等を一緒に仕入れることも可能だと思います。

小型客船では難しい船内での選択の自由度も広がりますし、シアターやショーラウンジでの大規模ショーも見ることができるのも大型船上にあることのメリットです。もちろん、船の揺れについては大きな差が生じます。このように「大型船上のラグジュアリー区画」ならでのメリットは数多くあります。

問題は、やはり一般クラスとの差別感があまり表に現われないようにすることでしょうか。一般クラスの乗客の反感を感じさせない賢いスキームが必要なように思います。この点、MSC のヨットクラブはよく考えられていると思いました。

最後に、利用者としてのヨットクラブのコストパフォーマンスを考えてみました。今回乗船のクルーズの料金は、クルーズプラネットのパンフレットによると、バルコニーキャビンで 81,200 円、ヨットクラブで 35,7000 円です。一泊当たりの料金にすると、それぞれ 13,533 円、59,500 円となり、ヨットクラブ(デラックススイート)はバルコニーキャビンの約 4 倍の価格となります。この価格を他のクルーズ客船に比べると、バルコニーキャビンの価格はかなり安く、ヨットクラブは邦船の最低価格とほぼ同じくらいです。今回のクルーズは、沖縄発着クルーズに対応するためのポジショニングのための片道クルーズでの価格ですので一般化は難しいものの、展望ラウンジの素晴らしさ、専用レストランの食事の質と高いサービスレベルを考えると、筆者にとっては、ヨットクラブのコストパフォーマンスはなかなかよいのではないかと思います。ただ、一般クラスを使えば「4 回乗船できる」というのも捨てがたいところではありますが。