

オアシス・オブ・ザ・シーズの 1 週間カリブ海クルーズ(その 1)

2024-3-24 事務局長 池田良穂

現代クルーズの発祥の地マイアミ港を最初に訪れたのは、37 年前、ヒューストンで開催された海洋開発関連の国際会議に出席した時のことでした。ヒューストンからマイアミは飛行機で 1 時間半ほどの距離で、ぜひともアメリカで成長しつつあったクルーズのこの目で見てみたいと思っていました。この時にはマイアミ入りして、マイアミ港湾局とロイヤル・カリビアン・クルーズ・ライン(今の RCI)の本社を訪れて、現代クルーズについて詳しい情報を教えてもらい、伝統的タイプのクルーズしか知らなかった筆者にとっては、現代クルーズとの初めての出会いであり、そのコンセプトを知って、まさに目から鱗でした。この時に、当時は新造船として最大級だった 4 万総トンの「ソング・オブ・アメリカ」の 1 週間東カリブクルーズを家族と体験しました。その時に船内で購入したビデオ「ビハインド・ザ・シーンズ」(邦訳すると「舞台裏」)はクルーズ運営の舞台裏をまとめた貴重な内容で、大学での船舶工学の講義の一部にも使ったほどでした。

以来、マイアミ通いが続きました。アメリカでの国際会議の出席に合わせて、そして海運会社や造船所の方を連れての視察旅行も何回か行いました。カリブ海クルーズに乗ったのは、NCL の「シーワード」、カーニバルの「エクスタシー」、プリンセスの「グランド・プリンセス」、RCCL(RCI)の「ソブリン・オブ・ザ・シーズ」、「ノルディック・エンプレス」、「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」、「フリーダム・オブ・ザ・シーズ」、「オアシス・オブ・ザ・シーズ」でした。

ところが、2009 年に「オアシス・オブ・ザ・シーズ」のプレクルーズに乗船して以来、筆者のマイアミ詣ではぱったりと途絶えました。現代クルーズの世界展開が始まって、各地でリーズナブルな価格でクルーズが楽しめるようになったことと、その世界展開が各地の伝統的クルーズにどのような影響を与えたのかに興味移ったためです。

さて新型コロナ禍が収まって、世界的にクルーズが復活する中で、現代クルーズ発祥の地であるマイアミ発着の現代クルーズがどう変わっているのかが見たいのと、23 万総トン級のオアシスクラスを超える 25 万総トン級の「アイコン・オブ・ザ・シーズ」の就航もあって、久々のカリブ海クルーズに乗ることにしました。2 人の孫が大学生と高校生になったので、海外に連れて行くのも動機のひとつでした。

3 月 24 日の朝、マイアミビーチのホテルを出て、マイアミ港のクルーズ客船ターミナルに向かいました。クルーズのチェックインはコロナ禍を経過して、本当に簡単になりました。タクシーを降りたところでスーツケースをポーターに預けるまでは今までと変わりませんが、チェックインのシステムがパスポートのスキャンだけとなりました。ターミナルビルの中では、かつてのような沢山並んだチェックインカウンターはなくなり、事前にオンラインでのチェックインを済ましていると、入口で係員がタブレット端末でパスポートをスキャンするとすぐに乗船となります。CIQ もありません。そのため 6000 人もの乗客を乗せる「オ

アシス」のような大型船でも乗客の滞留はほとんどありませんでした。ただ、筆者の場合には名字の違う孫を連れていて、未成年者である彼らのオンラインチェックインができなかったので、専用窓口で2人のチェックインを別にするには必要でした。ただ、そのカウンターは2つだけの小規模のものでした。

昼前に乗船し、キャビンの準備ができるまでの間は、16階のセルフサービス・レストラン「ウィンドジャマー」で昼食を楽しみました。キャビンキーとクレジットカード機能を兼ねるシーパスカードは、キャビンに用意してあるとのことで、昼食時にアルコール類が頼めるのか心配しましたが、キャビン番号を伝えると問題なく購入ができて、後でカードに登録しておくとのことでした。13時過ぎにはキャビンの用意ができたとのアナウンスがあり、キャビンに向かうと、ドア横のポケットにシーパスカードが用意されており、それを使って部屋に入りました。

今回は2部屋続きの内ドアのあるコネクティングルームを予約しており、左舷側のベランダ付きにしました。ダブルベッド仕様でしたが、ルームスチュワードに頼んでツイン仕様に直してもらいました。

避難訓練も進化していました。スマホにインストールした RCI のアプリ上で、避難訓練のビデオ(乗客の使う言語に応じており、筆者のアプリでは日本語版でした)を見てから確認ボタンを押し、各部屋で決まっている集合場所(アッセンブリー・ステーション)に向かい、係員がタブレットでシーパスカードを確認すると終了です。ライフジャケットは集合場所に用意されているので、各キャビンにはありません。出港予定の30分前までに終えることが義務付けられており、「コスタ・コンコルディア」の海難を受けてやり方が変わったとのことです。

16時の出港予定でしたが、「オアシス」の出港は18時近くとなりました。かつてのマイアミ港の週末は、たくさんのクルーズ客船が一斉に離岸出航していきましたが、狭い水路での航行に危険が伴うとのことで、一定間隔での出航が義務付けられるようになり、小型の水陸警察のボートが指示と先導をしているようでした。毎週の定期的な出入港にもかかわらずパイロットも乗船しているようで、港外でパイロットボートが接岸してパイロットを下船させていました。

当初の予定時間より離岸が遅くなったことと、「オアシス」が最も港口に近いところに出船状態で着岸していたため、次々と出港していく各船の姿を左舷のキャビンのベランダから撮影することができたのはラッキーでした。5番目に出港した「オアシス」の後には RCI の「グランジュア・オブ・ザ・シーズ」が続き、港には2隻のクルーズ客船が残るだけでした。以下に、ベランダから撮影した各船の姿をご紹介します。



カーニバル・セレブレーション



カーニバル・ホライゾン



MSC デイビナ



ノルウェー・エンコア



クルーズ客船の LNG 燃料化が進み、マイアミ港にも LNG バンカリング船が 2 隻登場しています。バージ型でプッシュャーボートが押して移動します。



クルーズ客船の出入港の管理・誘導をしていた水上警察のパトロールボートです。



双胴のパイロットボートがパイロットの送迎をしていました。



コーストガードの監視艇でいました。



マイアミ港の水路は水上飛行機も使っていました。