

「MSC WORLD EUROPA」でのクルーズの印象

会員 福富 廉

コロナ禍が明けて久々にクルーズに行こうと計画した。これまでの選択は主に一番大きくて新しい船ということで、今回もまずは「ICON OF THE SEAS」を考えたが、円安は別として\$ベースで見ても、ラグジュアリー船にも乗れそうなほど高い。しかも選択肢の少ない北米行きの飛行機も円安も重なってかなり高い。調べてみたら、2年先でもあまり価格が変わらないICONクラスとディズニーを除けば、\$ベース（私は回数を稼ぎたいので、バルコニー付き1週間1人当たり1,200~1,800\$くらいの船をベースに考えている）で考えたら、以前と比べてそれ程高くも無いようだったが、次善の選択として、今回は総トン数ベースでRCIの6隻の次の7番目で、MSC社最大最新の「MSC WORLD EUROPA」の地中海クルーズを計画した。本船は、LNG燃料推進を軸に環境技術に優れ、前衛的な設計、次世代のクルーズ体験等々を売りにしている。

今回は、初MSC、初西地中海、初インターポーティングの体験だった。クルーズの中身自体については他でも情報は多いので、ここでは、今までのクルーズ体験と違った気付きの部分（と言っても多くは10数年前の「OASIS OF THE SEAS」（以下、OASIS）との比較になってしまうが）を、個人の感想として、思いついたままに記述してみたい（14階後方・左舷海側バルコニー、2ndシッティングを利用）。

今回はコロナ後の初クルーズで、その後も初々づくして、「MSC BELLISSIMA」（1月の学会イベントのレポートは参考にさせていただいたが）にも乗ってないので、同社の他の船や他社の最新の船々がどうなっているのか、さらに識者の皆さんのご教示いただける機会があれば幸いである。



乗船日の早朝、ジェノヴァ港に入港してきた「MSC WORLD EUROPA」（215,863GT）

（1）ジェノヴァのクルーズ・ターミナル（ミレー栈橋）は、鉄道駅そばのホテルからは、ほんの少し坂道を下るだけなので徒歩で行った。1階下のバゲージドロップの場所だけはグルグル歩かされてわかりにくかったが、チェックインはいたってスムーズ。13時のチェックイン開始時間を数分遅れて到着したら、カウンターにはほとんど乗客はおらず、予約書のバーコードの読み取りとパスポートの照合だけで、クルーズカードはドアの取っ手にぶら下げられていた封筒を破って利用するだけだった。ちなみに、下船時は集合時間と場所が指定された以外は普通の途中下船となんら変わらず、荷物をピ

ックアップするだけで、シェンゲンなので何のチェックも申告もする必要は無かった。荷物の部屋出しも当日の1時までなので楽だった。



ミレー栈橋（ポンテ・デ・ミレー）の入口



ジェノヴァ港に接岸中の「MSC WORLD EUROPA」

(2) 乗船後のボートドリルのようなものは一切無く、クルーズカードに指定されたマスターステーション（6 階のワールド・ギャレリア [長いアーケード空間] の壁に表示シールがあるだけ）に行つて係員がカードのバーコードを読み込むだけで、後は、部屋でセーフティ・ビデオを見るように指示されていた。なお、ライフジャケットは普通の形式の（膨脹式で無い）ものが救命艇の中に備えられていた。

(3) マスターステーションの場所の確認にあたって驚いたのが、船室のドア裏の避難経路図の表示言語。なんと、英語／中国語／日本語が主体で他の言語は下部に小さく詳細に書かれているだけだった。確認したら、船内中同じ表示で、果たして、将来はアジア・マーケットを主にするつもりなのか（ただし、同型 3 番船は「MSC WORLD ASIA」に決定済みだし、現船名からしてそれは無い？）、あるいは、欧米客以外では比較的乗船客数の多い中国人／日本人が欧米言語に不慣れと考えられているのだろうか？と、とても不思議に思った。主な乗客のイタリア人／フランス人／ドイツ人／スペイン人でも英語がわからない人も多いと思うけれど。



船室のドア裏の避難経路図（パブリック・スペースでも同じ）

(4) 言葉と言え、クルーズカードの中には“JP”の表示があり、端末でバーコードを読み取るとそれが表示されるようだった。そのせいもあったのか、ウェイターやショップの店員、ギャングウェイの係員等、バーコードを読み取った人達の十中八九が「こんにちは」とか「ありがとう」とか日本語で返してくれたのはうれしかった。今までの海外クルーズでは、あまり無かったことだ。

(5) 前項で述べたように、マスターステーションはワールド・ギャレリアにあるので、乗客が船内からボートデッキに行くことも無く、そこへの通常の出口もエレベータホールからの 4 箇所しか無かった。もちろん、立ち入ることは可能だったが、OASIS のようにランニング用のトラック（本船にはランニング場所の設定も無かった）でも無く、前後は行き止まりで、本当に単なる航海用スペースだったので、ここに行った人はほとんどいなかったのではないだろうか。ただし、間近に見ると、救命艇群は、それは大きく、本船は従来の船体格納型、OASIS は船体外に吊下げ、と違っている。



ボートデッキと巨大な救命艇群

本船 446 人乗り救命艇 6 隻、158 人乗り救命筏 6 基、交通艇 2 隻（救命艇として約 270 人）、指揮艇 1 隻
 【OASIS 370 人乗り救命艇 9 隻 101 人乗り救命筏（数不明）】（隻数は片舷当たり）

（６）最新の都心のビルにあるかどうか不明だが、まず、本船のエレベーターの形式に驚いた。各エレベーターフロアには数台のタッチパネルがあって、行きたい階をタッチすると乗るべきエレベーターの記号（A～）が表示されて、その前で待つのだ。エレベーターの箱の中には階数ボタンは無く（開け閉めと非常通報ボタンのみ）、下りられる階だけが画面に表示される。たまに待たされることもあるが、概ねスムーズで途中階の乗り降りでイライラさせられることもほとんど無い。たまに満員で乗れず、再度タッチする必要がある時もあったが、1 週間のうち数回程度だった。後で知ったのだが、これは“行先階予約システム「FIBEE」”と言うものだそうだ。

（７）最初はわからなかったが、何度も外から見ているうちに、バルコニーの形式が違っているのがわかった。普通は、サイド部分がアクリル板か鉄板（船首部分）で上部はオープンエアだと思うが、バルコニーの上部もアクリル板で開閉して閉めれば温室のような形式のものだった。船首側 3 隻の救命艇の上の辺りの部屋のものだ。



（８）本船のレストランやバーでは一切紙のメニューもワインリストも置かれてないし、ウェイターも持っても来ない。テーブルの上に QR コードの標識があるだけで、基本はスマホのアプリか船室の TV を見て、“予め予習して来て下さいね”ということのようだった。

もちろん、「MSC BELLISSIMA」にあったような写真付きでは無かったし、初日は準備不足で要領もよくわからずシドロモドロでいたら、ペラペラのコピーを持ってくれたが、確かに乗客のほとんどがスマホを見ながらオーダーしていた。聞くところによれば、世間一般にメニューを見てからオーダーするのに相当な時間がかかっているそうで、それを回避して時間短縮し、紙の節約にもつながる施策のようだ。また、クルーズ船の数も増えて、スキルのあるウェイターも少なくなっているのだろう。無料のレストランでは専門のソムリエもおらず、最近は席固定はディナーの一部だけだし、ウェイターが単なるオーダー・テイカーになっても仕方がないのかな、とも思った。さらに進むと、将来は、スマホでオーダーしてロボットが運んでくるようになってしまうのだろうか。



ここでは、各 2 時間おきの 3 シットイング、周知事項ではあるが無料の水（カリブ海では無料のアイステイーがグラスで何杯でも提供される船もあったが）もコーヒーもお茶も出ないし、80 分経過すると部屋が明るくなって、暗にもう退出時間だと促される始末だ。記念日の個別のセレモニーは所々で行われていたが、その他のイベントらしきものも特には無かった。

ディナーのメニューは、スターターがサラダ／スープ各 1 種類を含む 4 つ、メインはパスタ、リゾット、魚貝、豚 or 鳥、牛 or 羊、ヴェジタリアンの 6 つ、デザートが 7 つ、他に、常時提供されるスープ／パスタとロブスター（28€）と T ボーンステーキ（22€）という構成だった。デザートも最初にオーダーしなければならないので、お腹の具合でデザートを 2 つ頼もうか、なんて言うことはできない。あと、ディナーの時こそ、ウェイターは紙のメモを取っていたが、多くの場合、タブレット端末を使用していた。カードのバーコードもその場で読み込み、客のサインもそこに指で書く方式で、これも含めて、かなりのペーパーレスだと感じられた。従来のような長ったらしいレシートは無く、結果がアプリに加算されるだけだった。

（9）最近の傾向として、ヨットクラブのような差別化とアラカルト・ダイニングの多さがここでも目についた。前者は実際にはほとんど見る事が無いのでわからないが、後者はとても多い。本船の 6、7 階のワールド・ギャラリーの両サイドは、実はほとんどがアラカルト・ダイニングカバーである。色々な趣向があって楽しそうだが、ディナーなら、ここでは 1 人当たり最低でも 60 ユーロ以上のカバーチャージが必要で、ワイン等も加えると、円安もあってちょっとね、という感じで、今回は 1 回も利用しなかった。実際、どのくらい利用されているかは、よくわからなかったけれど、以前は、無料レストラン分に加えた割増料金だと思っていたが、今は其々が独立したテナントなので、街のレストランと同じ、と考えるべきなんだろう。利用した中では、船内でビール醸造し、帆船の雰囲気のあるパブ“マスター・オブ・ザ・シー”は気に入った店の 1 つだった。室内には古い船の写真も多数飾られていた。

（10）本船のジェノヴァからのドレスコードは、カジュアル／60s-70s-80s／ホワイト／エレガント／カジュアル／カジュアル／レッドのサジェスチョン。1 日航海日の前日、バレッタ出港後が“エレガント”、いわゆるフォーマルデーで、デイリー・プログラムでは、短パン／T シャツはお勧めでない、とあったが、一定数、そういう乗客も有り、また、タキシードやフォーマルドレスの人達も同様に一定数いて、男性のネクタイ着用率は 2～3 割程度か、結構、チグハグな印象を受けた。特に代理店からの案内は無く、“60s-70s-80s”はよく意味がわからず、白が基調の“ホワイト”は何となくうわさで聞いていたので用意していたら、これが一番着用率が多くて結構揃っていた。“レッド”は女性中心なのと、中華系の人達は、やはり揃っている印象を受けた。ただ、ウェイターの服は、バルセロナ出港日のメディタレイニアン・デーで緑の前掛けをしていた以外、変わらなかったと思う。

（11）本船のエンタテインメントは時間が 30～40 分と比較的短いものの、言葉がわからなくても楽しめる歌とダンス、マジック、空中ショー、有名歌手のトリビュート等々、多岐にわたっていた。特に、7 階船尾のパノラマ・ラウンジでのショーは至近で見ごたえがあり、飲み物も注文できて楽しかった（メインのワールド・ラウンジは原則飲食禁止のよ



停泊時で外が見える船尾のパノラマ・ラウンジ

うだった)。ショーは1演目がだいたい2日連続で同じ時間に1日2回程度の構成だったが、遅めの開始時間(日中は全く無し)でありながらレストランのシッティングとは連携されていないようで、1度も見られなかったショーがあったのは残念だった。なお、主なショーは全て予約制で、満員もしばしば。1度見たら、クルーズ中は再度予約できないが、開演5分前に空きがあれば入れてもらえる方式だった。

(12) ずいぶん前からディズニー・リゾート辺りはそうらしいが、今やクルーズ船上でもスマホを持ち廻らないと用を為さなくなってきた印象を受けたが、デジタル・リテラシーが高い方だと思っている私にしても、ちょっと侘しい気がした。MSCでは「MSC for Me」というアプリを入れて、オンラインでのインを始めとして、船内の情報、予約に必須であった。もちろん、船室のTVやエレベーターホール等のディスプレイでも同様の作業が可能だが使い勝手が悪い。ただ、人が多いせいなのか仕様なのかわからなかったが、船内WiFiが短時間で切れて、使おうとするたびに再接続する必要があったのは少し不便だった。ちなみに、船室のTVは「MSC for Me」の機能の他は有料のオンデマンド・ムービーがあるだけで、航海情報のようなものは特に提供されていなかった。

(13) 本船のビュッフェは18階と19階の2層あるが、18階の方が広くてメインで、ビバリッジ(コーヒー/お茶/水)のみ24時間であるものの、食事は延べで12時間半の営業。OASISと比べると提供される料理の品数は少ないものの、非常にゆったりしており、船尾内側のワールド・プロムナードに面した半屋外テラス等もあった。なお、6階にはピザやバーガーが提供されて、営業時間も11時から深夜2時まで切れ目のないカフェテリアがあり、こちらの方が利用しやすかった。

(14) 本船の露天甲板のサイドは写真からわかるように曲線で囲まれている。前方はヨットクラブからしか見られないのは別として、背の高いアクリル板が無く海をきれいに見られる場所は、非常に少なく、そうした場所は出入港時には必ず人だかりだった。増してや、両舷を行き来できる場所はさらにさらに少なかった。

(15) 今回、私達は後のイタリアの国内旅行に備えて、ジェノヴァから乗船した。この船は、インターポーティングの扱いなので、他には日本からだとバレッタ(マルタ)から以外のバルセロナ(スペイン)、マルセイユ(フランス)、ナポリ/メッシーナ(イタリア)から予約・乗船できるようだった。なお、日本からのツアーはほとんどバルセロナからの乗船で、他の乗船客の乗下船もバルセロナが一番多かった。新聞等の広告で見る限り、この回も次の回も日本のツアーが催行決定で入っていたはずだったが、日本人に会った記憶は無い。また、現地では、バレッタの乗下船客も少なからず、いたようだった。

今回、私は初のインターポーティングの経験だったが、結論から言うと、次回からはこれは止めようと考えている。国籍はともかくも、既に下船が近づいて船に慣れ切った人、初めての人が交じり合っていて、例えば、乗船日の高揚感や下船時の寂寥感といった感動が少ないせいもある。また、今回のチェックイン時間は13時で、出港が16時。船内探検する余裕も無くて、昼間は下船していたら、船内に慣れるのにクルーズの半分以上を費やしてしまった。さらに、ドレスコードの項でも述べたように一貫性/統一感が少ないせいもある。船のイベントでも、例えばOASISでのロイヤルプロムナードでのキャラクターのパレードとか、フォーマルデーのパーティとか、最終日のレストランでのイベントとか、船一体となるようなイベントが全く無いので、その辺も少しさびしかった。まあ、単なる動くリゾートの街、と言ってしまえば、そのとおりかもしれないが。

(16) 私が LNG 燃料の大型客船に乗るのは3隻目だ。もちろん、乗っている限りは燃料が何かはわからないが、燃料供給方式で其々違う形式を見ることができた。1 隻目は Bergen Line の「STAVANGERFJORD」で、これはデンマークのヒアルハルツ港に LNG タンクを備えた固定の供給施設があった。次は、ご存知の「さんふらわあ くれない」で別府港でのタンクローリーからの供給。そして、今回は、マルセイユでのパンカー船からの供給を、それも間近に見ることができた。



マルセイユの LNG バンカー船「GAS VITALITY」



接舷して、バンカリング中
入港してきたコルシカ行フェリー
「Jean NICOLI」(奥)

(17) 今回のクルーズは、MSC 特約代理店の ICM 社 IMA 事業部から行った。申し込みから、船室の個別指定、シッティング等の要望出し、支払い、チェックインまで全てリアルタイムのオンラインでできるのはありがたかった。しかも、今回、初 MSC にもかかわらず、他社のロイヤリティプログラムの履歴(クルーズ履歴/ランク:今回は RCI で)を申告することで MSC ボーヤージュクラブへの登録がなされ、初回から5%の割引を受けることができた。加えて、船内ではリピーターズパーティへも招待されたので、大変ありがたかった。(なお、他社のように日本語のパンフレット提供や案内等はないが、メールベースでの相談等には対応していただける。)

【参考】「MSC WORLD EUROPA」のデッキ名(13Fが無いのはともかく、17Fが無いのは?)

- 21F バレッタ
- 20F リスボン
- 19F パリ
- 18F アテネ
- 16F ベルン
- 15F ブリュッセル
- 14F プラハ
- 12F コペンハーゲン
- 11F スtockホルム
- 10F ウィーン
- 9F ダブリン
- 8F マドリッド
- 7F ロンドン
- 6F ローマ
- 5F ベルリン



ワールド・プロムナード(8F)
(左) 船尾から前へ
(右) 船尾方向

中央はコブラを模したスベリ台
我々には“ちょっとね”と言う
感じ。竜だったら。



後部プールデッキ(18F) 赤はコブラの頭



前部プールデッキ(18F: 中央から前へ)