

ヴェネツィア～ギリシャ・パトラ

元東日本フェリー「ばるな」（1987年建造2代目）乗船記 近藤貴行

2024年10月に、ヴェネツィアからギリシャのパトラを、元東日本フェリーの、「ばるな」である、ANEK LINE グループのスーパーフェリーズのレフカ・オリに乗船した。

ギリシャには、まだたくさんの日本の中古フェリーが活躍している。

① ばるな（1987年三菱建造）→現船名 LEFKA ORI

乗客定員 日本時代 680名→現在 1488名

また日本時代の要目は、全長 187m、幅 27m、総トン数 16700トンである。

② れいんぼうべる（1995年三菱）→ARIADEN、定員 350名→2045名

以上はイタリア～ギリシャの国際航路

③ きそ（1987年三菱）→NISSOS RODOS、定員 850→2210

④ いしかり（1991年三菱）→ASTERION II、定員 854→720

⑤ はあきゆり（1992年三菱）→当初は LEFKA ORI 現在は KISSAMOS、定員 703→1740

⑥ ニューあかしあ（1988年IHI）→NISSOS SAMOS、定員 800→2202

⑦ ニューとさ（1990年内海）→DIAGORAS、定員 1000→1462

⑧ さんふらわあ つくば（1998年三菱）→EIYROS、定員 342→1874

以上はピレウス発着のエーゲ海航路

全て ANEK (アネック) グループに所属だがけっこう雑多な構成で、今の時期だけかも知れないが日本時代には総トン数が 3 倍ほど差がある、ニューあかしあとニューとさがディリーを組んでいる。

ギリシャでのフェリー乗船計画を立てるにあたって、ざっと調べただけなので、他にもあるだろう。また、ギリシャでは船名が頻繁に変わり、ネットで検索するとレフカ オリは、元はあきゆりになっている。なお、後日エーゲ海航路でも、日本の中古フェリーに乗船予定している。

世界の艦船誌に、ギリシャでデッキを増設された日本の中古フェリーの写真が掲載されることがあるが、ほとんどの船が大きく定員を増やしている。復元力の関係で、デッキの増設は問題ないのかよくわからない。（ただしギリシャのフェリーはワンナイト以上でも、チケットは椅子席より安いデッキという区分がある）また、2012 年にハウステンボスが長崎～上海航路を開設した際、2004 年にギリシャに売船された、1991 年建造のフェリーらべんだあを購入した。尖閣問題で航路は短期間で廃止されたが、就航中にはダイヤの遅延があったのだが、その原因として真偽は不明だが、ギリシャ時代にメンテが悪く所定の速度が出ないというネットニュースを見た記憶がある。

果たしてギリシャのフェリーはどうなのか？定員を倍以上にするため、どんな改裝をしているのか？そんなことを考えながらの乗船となった。

今航は、13 時出港、翌 22 時着の 32 時間の航海（ギリシャはサマータイムに付き時差 1 時間）。また途中ギリシャのイグメニツアに寄港（下船のみ）する。

① 予約・乗船

ANEK の HP からネット予約。ただし船の運航は、グループのスーパーフェリーズ。ANEK グループは、アネックラインズ、スーパーフェリーズ、ブルースターフェリーズ、ヘレニックシーウェイズの 4 社から構成されている。また今年になってから、ANEK グループはアーティカに買収されている。

料金は、アウトサイドキャビンで 435 ユーロ、インサイド 395 ユーロ、相部屋 4 人 206 ユーロ、座席 149 ユーロ、デッキ・ラウンジ 137 ユーロ。

ターミナルはヴェネツィアの町から車で 20km ほど西側の、フシナという場所で、クルーズ客船とは違う所だから、出港時に歴史的な景観を見ることはできない。またヴェネツィアからフシナまで、船も出ている。

ヴェネツィアからフシナの間には、フィンカンティエリ造船所マルゲラ工場があり、2面が道路に面しており建造中の客船がよく見える。広い構内の中には、ブロックが積まれ、作業員も多く見え活気がある。

チェックインは乗船前にスマホから行う。出港 2 時間前に乗船。またすぐ横の岸壁には、バイキングスターが停泊していた。

② 車両甲板

ヴェネツィア・ギリシャとも、車両も歩行客も後部ランプから乗下船。他のヨーロッパで建造されたフェリーと違い、後部ランプが小さく車 1 台ずつしか乗り降りできないから時間がかかる。ただ今回は車両・乗客・歩行客とも少ない。意外にも貨物が多く、ヘッド付きのトラックもたくさん乗っていた。日本時代と異なり、以前の瀬戸内海航路のフェリーのように車両甲板には通風用？の開口が設けられている。前側のランプは、残っているが使われていない。

③ 旅客設備の配置

旅客設備自体は、日本時代 B、C デッキ→現在 8、7 デッキの 2 層なのは同じである。ただし後方にデッキは延長増設されている。キャビン数は、日本時代の 1 等以上の 77 室から、184 室に増加。インサイドとアウトサイドは、半々ぐらい。他にリクライニングシートが 119 席。

キャビン定員は船内図面より 582 名。座席数 119 を加えても、計 701 名。この数字は日本時代の定員 680 名とほぼ変わらない。そして乗客定員は HP では 1488 名となっているから、800 名近くは席なしとなる。実際 あちこちにざこ寝が見

られたが、30時間以上の航海で半数以上席なしとは驚きだ。これで夏のシーズンであれば、足の踏み場もない状態ではなかろうか。日本人の感覚では、シートや寝袋で寝るくらいなら、2等寝台や2等のほうがよっぽどマシに思える。

各デッキは、

日本時代 B デッキ→現在 8 デッキ

- ・前方 日本時代 特等キャビン（アウトサイド）→現在 アウトサイドおよびインサイドキャビン
- ・中央 レストラン→キャビン
- ・後方 ギリシャ時代になってから、後方にハウスを伸ばしキャビンを増設。さらに、屋外にプール、プールバー。

C デッキ→7 デッキ

- ・前方 アウトサイドの1等およびインサイドの2等寝台→キャビン。アウトサイドキャビンは、日本時代と同じ区割のようだ。
- ・中央 案内所、浴室、1等洋室、2等→リクライニングシート席、カフェ、DFS、カフェテリアレストラン
- ・後方 ドライバールーム→後方にハウスを伸ばし、レセプション、アラカルトレストラン、カジノ、ラウンジ

10年以上前の池田事務局長の、ピレウス港の旧日本フェリーという記事には、船尾から増築した上構がはみ出ている、元フェリーはまなすの写真が掲載されているが、ばるなについては復元性の問題か、そこまで増えてないようだ。アネックライングループの船は、HPに総トンのデータはなく、船内にも掲示はなかつた。

④ 乗組員

全てギリシャ人のようだ。女性は少ない。船内に93名の記載があったが、太平洋フェリーの倍ぐらいの人数だから、今航はそれほど乗っていないようだ。下船

前には、船内清掃やベッドメイクを先ほどレストラン等にいた乗組員が行なって いた。

⑤ キャビン

8 デッキ前方の定員 2 名の海側ツインを選択したが、日本時代には B デッキの特 等に位置する。充分な広さで、内装も古さを感じない。トイレ、シャワー付き。 またこの船には、犬舎がないようで、廊下を歩いているとキャビンから犬の鳴き 声が聞こえてくる。

⑥ メンテナンス

1987 年建造の国内フェリーというと、ボロ船をイメージするが、内装はきれい で船内は全く古さを感じさせない。また、デッキに出てもサビは目立たない。メ ンテに関しては、日本船よりよっぽどきちんとしている印象だ。ただしエンジン の振動は、かなり感じる。ギリシャに渡ってから、デッキ後方にもキャビンを設 置しているので、かなり気になるだろう。

⑦ 外部デッキ

最近の国内フェリーは、外部デッキは後部しか出れない船が多いが、この船は前 部まで自由に出れるため、入出港シーンなど楽しめる。ただし、その代わり 8 階 アウトサイドキャビンは、外部デッキからのぞかれる。

⑧ レストラン

アラカルトレストラン（席数 140）およびカフェテリア方式のレストラン（席数 191）があった。カフェテリア方式のレストランのみの利用だが、ボリュームが あり良かった。ただこの船もどこにも営業時間の表示がない。（オープンする と、船内放送は入る）写真の内容で、19 ユーロだった。このレストランでは、 ドライバーラウンジが区画されていた。

⑨ カフェ、ラウンジ

シックな内装の、立派なラウンジ（席数 105）があった。カフェ（席数 248）と 合わせても、他に座る場所は屋外デッキくらいしかないので、シーズンになれ

ば、800名の席なしの乗客であふれるだろう。何しろ乗船しても、450名は座る椅子すらないのだから。

⑩ 免税店

小さく、酒・タバコ・高級ブランドなど免税品もそれほど品揃えはない。

⑪ カジノ

カジノは、一人で遊ぶマシンが20台ほど。あまり利用されていなかった。

⑫ 下船

イグメンツアでは、下船のみで30分のみの寄港だったが、驚くことに岸壁に対して横付けではなく船尾を着岸。固定用ロープは、船尾左右1本ずつのみ。また船尾を完全には着けず、ロープも張らず常時スクリューを回していた。初めて見る着岸方法だ。

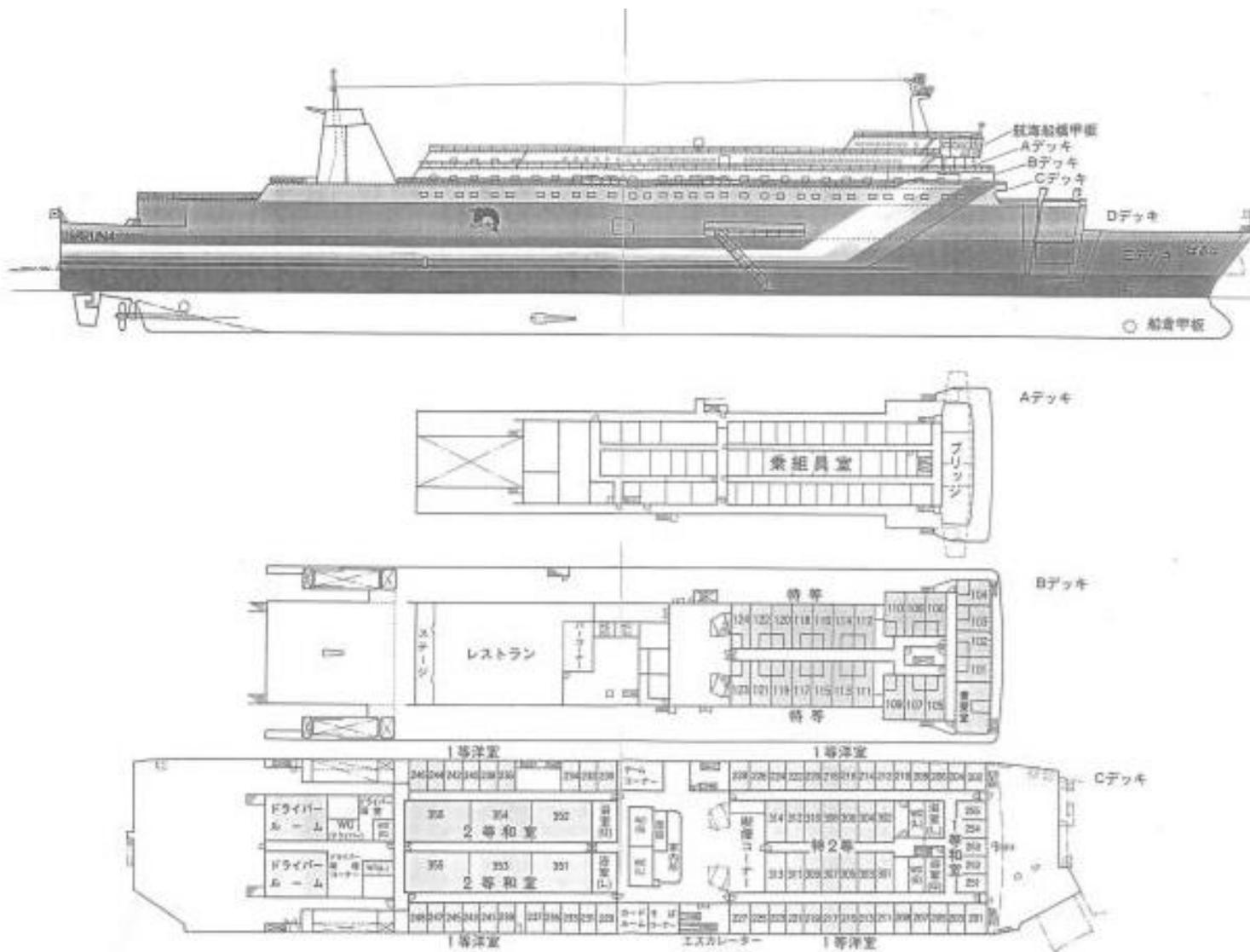
最後に

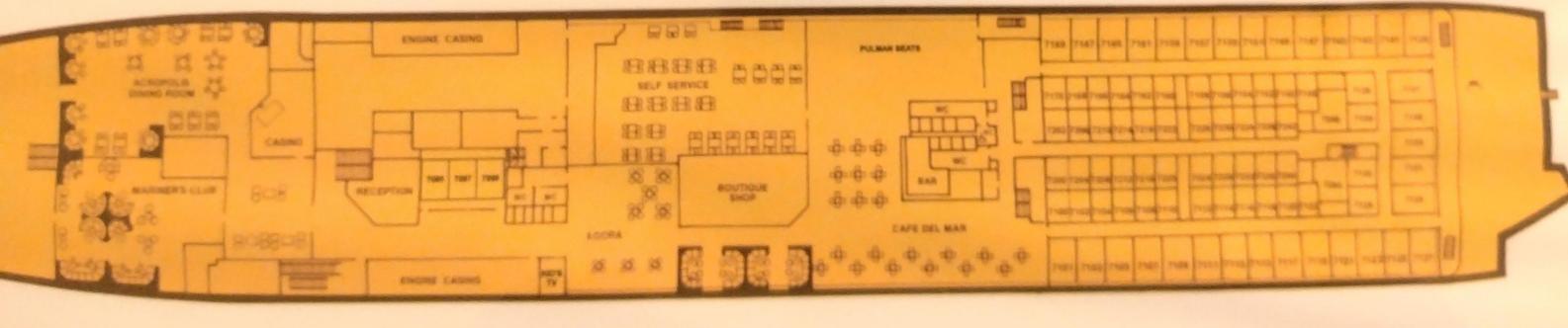
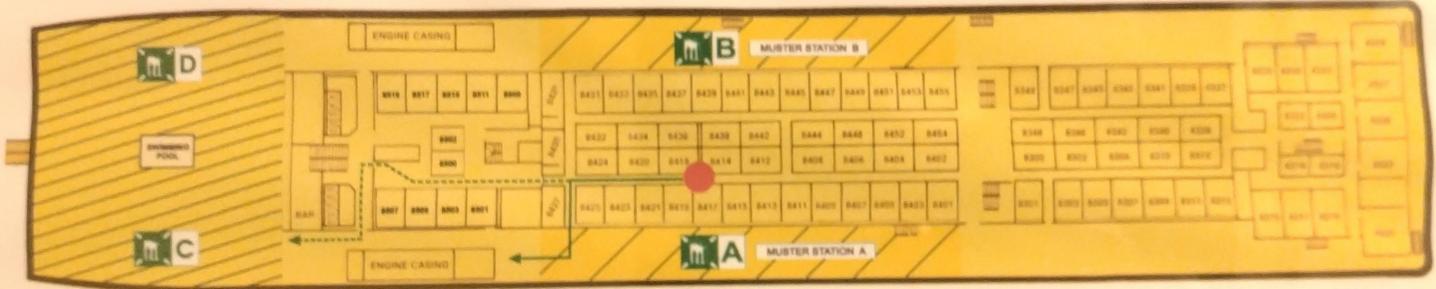
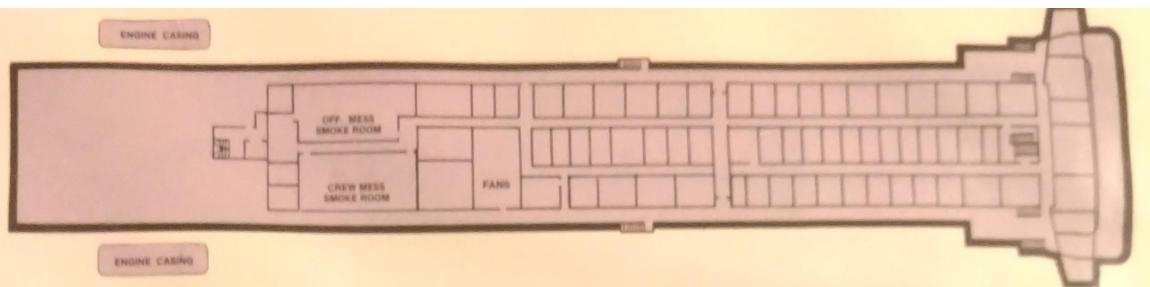
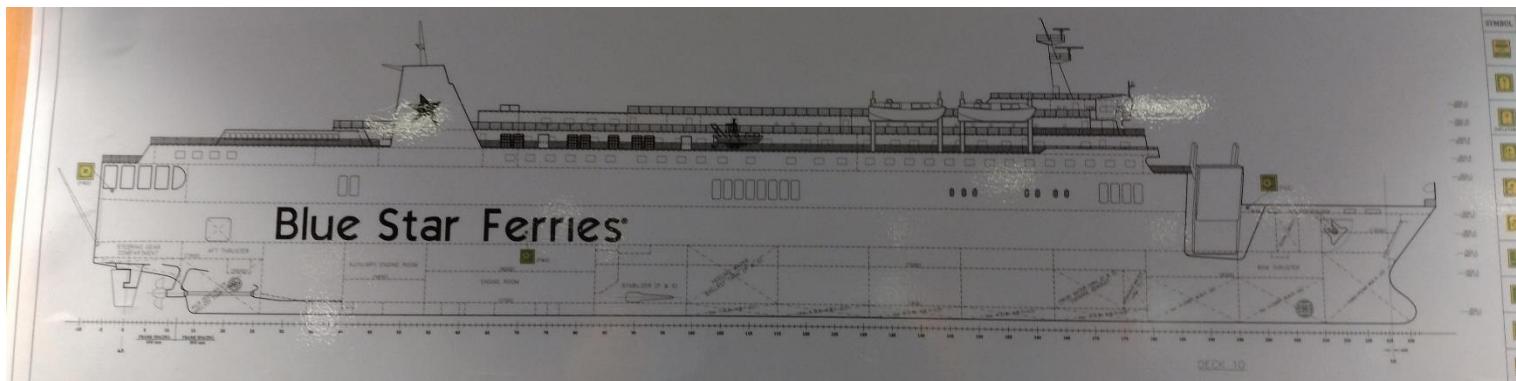
残念ながら、日本で活躍していたことを示す痕跡は、唯一 TOTO の文字以外見たらなかった。しかし、これだけ手入れよく使われていて感心した。船齢37年ということで、いつまで活躍するのかわからないが、もう少しは大丈夫だう。

それと、国内フェリーも、もう少し手入れしてほしいものだ。

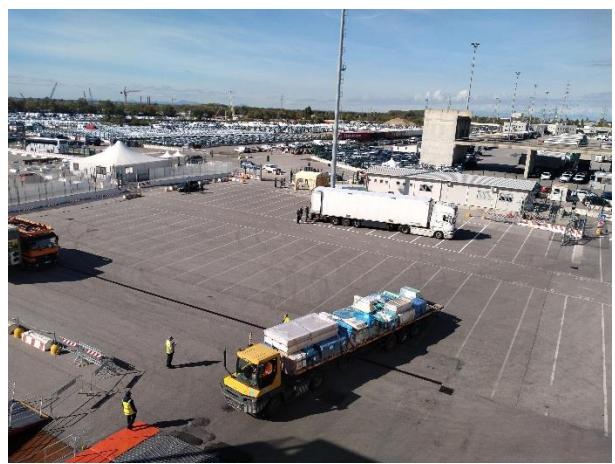
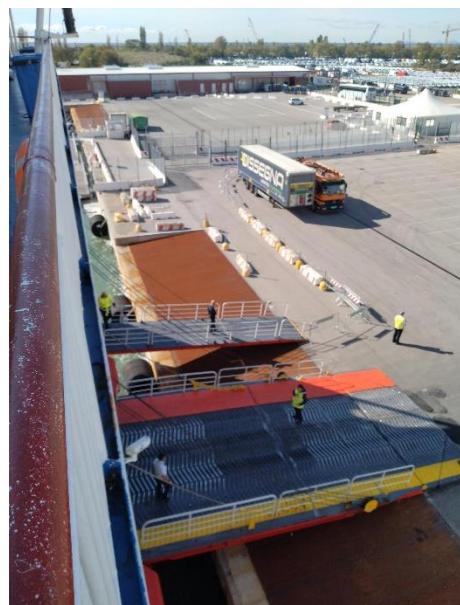
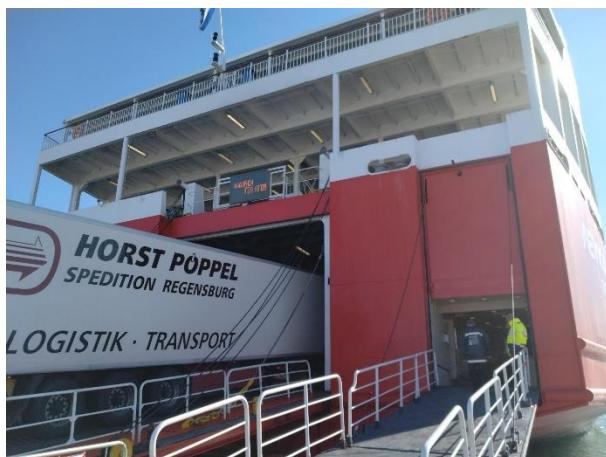
(原稿はスマホで作成のため、写真は数も少なくキャプションもないが、私のfacebookの10月12・13日に多数載せているので、興味のある方はご覧いただきたい。)

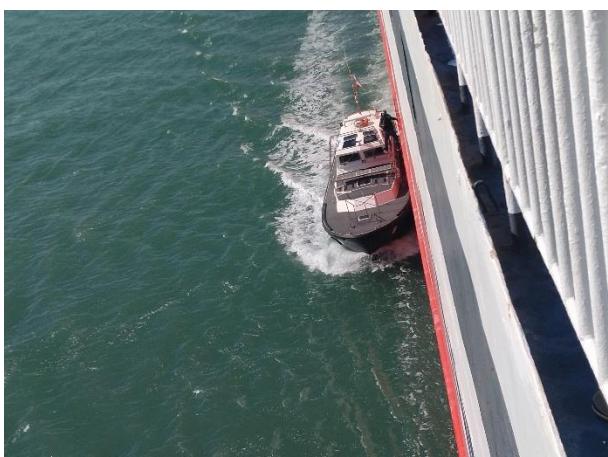
日本時代





The image is a promotional graphic for Attica Group. On the left, a map of the Mediterranean Sea shows the routes of the Attica Group. The map highlights Italy (Venice, Ancona, Bari, Salerno, Naples), Greece (Athens, Piraeus, Corfu, Igoumenitsa, Kavala, Thessaloniki, Patras, Kos, Rhodes, Mykonos, Santorini, Crete), and Turkey (Istanbul, Izmir). The Attica Group logo is at the top left. To the right of the map are four photographs of large, modern ferries sailing on the open sea. The ferries are white with blue and red accents. The top right text reads: "routes and also enjoy a 30% discount on all Greek domestic routes." Below that, a note states: "*port dues, EU-ETS and seasonal charges apply." The bottom right corner features the Attica Group logo again.



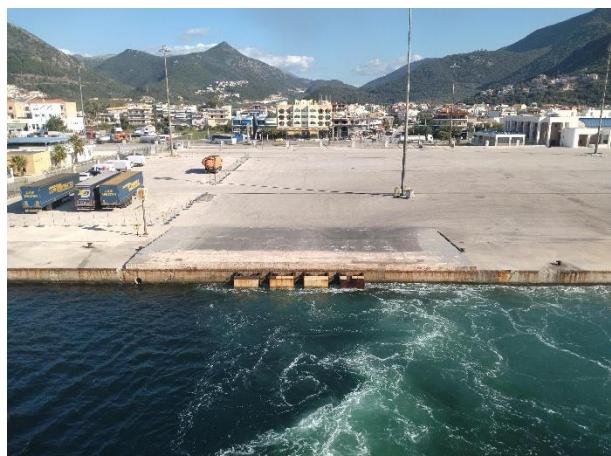
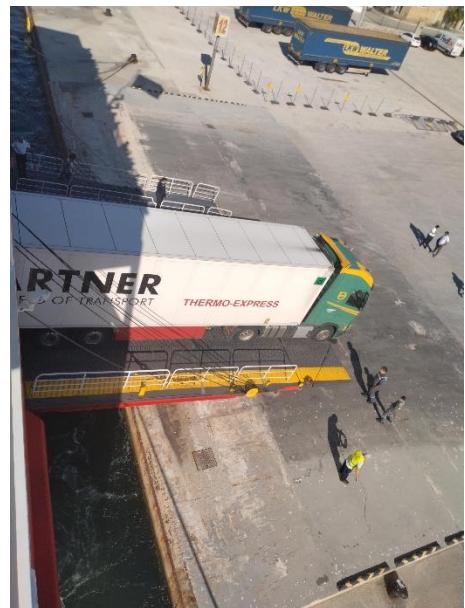
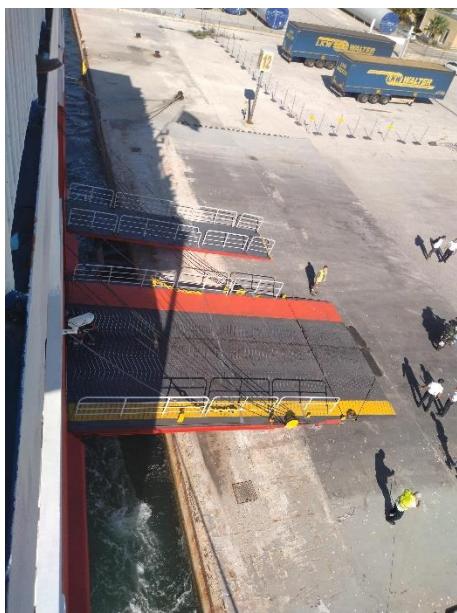


右下の写真は、非常時の避難経路の図面に記載のもの。クルーのうち、夜間は 31 名勤務、63 名はキャビンで休憩の意味と思われる。









イグメンツア着岸状況、右下写真の岸壁に対して後ろ付け