

## MSC ベリッシマ 東京発着日本一周クルーズ(その 2)

2024.11.23 池田良穂

### クルーズ 5 日目は金沢

朝 8 時前に、「MSC ベリッシマ」は金沢港に到着しました。着岸したのは港の入口に近い大浜埠頭で、普段はコマツの重機の積出等に使われているようです。岸壁には大きなコマツの倉庫が立ち、岸壁には重機の部品が並んでいました。

朝のうちは青空が見えていましたが、天気予報の通り、10 時前には雨が降り始めました。11 時過ぎに下船して、ジャパネットの用意した循環バスで金沢市内にでかけました。30 分ほどの乗車で金沢城のいもり堀の南の道路に設けられたジャパネット専用のバス乗下車場で降りて、近江町市場まで歩いて 15 分ほど。市場内のレストランは長蛇の列でしたが、小さなレストラン「近江町食堂」に入ってみると、結構リーズナブルな価格で美味しい昼食を食べることができました。店内には阿部元首相の写真も飾られていたので、由緒あるレストランなのかもしれません。近くをぶらぶらして、前田利家を祭って建立されたという尾山神社も拝観して、再びジャパネットの専用バス乗り場に戻りました。気温は 9 度と寒く、雨も風も激しくなってきたので、早々に観光は切り上げて 15 時過ぎには船に到着しました。



金沢港の大浜ふ頭に停泊する「MSC ベリッシマ」



巡回バスは、市街地に近い新しい金沢港のクルーズターミナルの前を通りました。





金沢で昼食をとった近江町食堂



はたはたとアナゴ料理



尾山神社の新門(上の写真)と本殿



金沢港に入港してきたタンカーと誘導するタグボート



18時に「MSC ベリッシマ」は金沢港を出港して、済州島へと針路をとりました。この日は、カルーセルラウンジでの有料のアクロバットショーを予約していました。かつてはシルクドソレーユというアクロバットショーが行われていましたが、その契約は切れて、今はミュートとスイートという2つの演目を行っています。前回乗船時にミュートは観たので、今回はスイートを観ることにしました。お菓子をテーマにしたストーリーでした。観客は少なく、これでは何時まで続けられるのかちょっと心配です。

ロンドンシアターでは、イタリア人テノール歌手の独唱ショーが3回ありました。世界を巡る音楽とのことで、日本語の歌もありましたが、最後のイタリアオペラの歌がとくに素晴らしかったと思います。船内は、深夜まで、乗客で賑わっていました。はじめての乗客が多いせいか、高齢者が多いにもかかわらず夜中までクルーズを楽しんでいるのが新鮮でした。

金沢出港後、海は荒れているらしく、船は時々大きく揺れました。ほぼ同じ大きさのRCIのスペクトラムクラスに比べて、揺れがやや大きいように思いますが、建造所の違いによるものかもしれません。船型やピルジキールの大きさ等が気になります。



カルーセルラウンジでの有料アクロバットショー。観客はまばらでした。



ロンドンシアターでのイタリア人歌手の独唱。最後はスタンディングオベーションも。

## クルーズ6日目は洋上航海

金沢を出た「MSC ベリッシマ」は、日本海を西に向かって一日航海をしました。朝起きると、出雲の沖合で、スマホの電波も受信ができて、スマホを使ってPCをインターネットにつなぎ、メールのチェックをすることができました。

1日航海日のせいか、いつもは閑散としている特別レストランにも人がたくさん入っていました。日本海航路を通過する北米航路の船舶との出会いを期待しましたが、視界は全く効かず、シブ

ウォッチングの成果はなしでした。いつもは持ってきても読む暇のない本を4冊も読破することができました。

ロンドンシアターでは、18時、19時半、21時から、計3回のロックをテーマにプロダクションショーが行われて満席状態。このシアターは1000人弱しか座席がないので、4000人強の乗客のうちショーを観ることのできるのは3000人弱です。

この夜は、22時を過ぎてもプロムナードや18階の展望ラウンジも賑やかでした。



メインダイニングの1つでの乗組員の挨拶風景。手にもつ紙には「あ・り・が・と・う」の文字が。

## クルーズ7日目に韓国・済州島寄港

予定より1時間以上早く、「MSC ベリッシマ」は、済州島の南部にある韓国海軍の江汀港(ソギボカンジョン)の一面に建設されたクルーズターミナルに着岸しました。港内には大型の軍艦が1隻だけ停泊していました。NAVY との大きな表示が書かれた立派な建物があり、周りには広々とした敷地がありますが、クルーズターミナルとの境には監視塔があつて銃を持った兵士が監視に当たっていました。クルーズ埠頭は、長い防波堤の内側に造られており、20万総トン級船が2隻着岸できるそう。クルーズターミナルまでは長い廊下が繋がっており、動く歩道が整備されていました。ターミナルはコンビニがあるだけで、小さなCIQ施設がありました。



ここでも 9 時半から 14 時まで、港と天地淵瀑布(チョンジョンポッポ)、西帰浦毎日オルレ市場、emart ソギボ店を回る循環バスが運行されていました。1 周すると小一時間の行程です。

10 時半頃に下船しましたが、入国審査はパスポートをスキャンして、裏表紙に小さなシールを張ってくれるだけで、すぐに終わりました。ターミナルの外で循環バスに乗って、30 分ほどで到着したオルレ市場の中を散策した後、近くの豚の焼き肉店で昼食を楽しみ、市場内の商店で韓国のりなどのお土産を買って船に戻りました。

夕刻、「MSC ベリッシマ」は出港して、針路を南にとり最終寄港地の鹿児島を目指しました。



済州島の南海岸にある江汀港(ソギボカンジョン)は、軍港にクルーズ客船用岸壁を併設した港で、港内には韓国艦艇が停泊していました。



防波堤の内側に造成されたクルーズ客船岸壁は 20 万総トン級船が 2 隻着岸できるそう。ターミナルまでは長い回廊が造られて、動く歩道が設置されていました。



西帰浦毎日オルレ市場



昼食をとった焼肉レストランでの豚肉

## クルーズ 8 日目に鹿児島寄港

8 日目は鹿児島への寄港でした。クルーズ船用の岸壁のあるマリンポートは、鹿児島港と谷山港の間に造られた人工島に造られたクルーズ客船専用の港です。何度も来た鹿児島なので、観光地巡りはせずに、温泉に浸かって、鹿児島料理を楽しむことにしました。タクシーで桜島フェリーの乗り場に向かい、「第 18 桜島」で桜島に渡り、港の近くの温泉を楽しみ、帰りは「第二桜島丸」で鹿児島市内に戻り、鹿児島料理店を目指しましたが、着いた時には昼食の時間は既に終わっていました。近くのとんかつ屋に入って、黒豚とんかつ、鳥刺し、酢の物で遅い昼食をとり、タクシーで船に戻りました。

この日のショーは「ペンギンショー」とのことでスキップして、いつもの通り、シャンペンバーで食前酒を飲み、レストランで夕食。たしかに他の乗客が言うように、洋食には飽きが来ていたので、夕食後に、明日の昼食に寿司バー「海渡」を予約してから 18 階の展望バーで一杯飲んでから部屋に戻りました。この日はホワイトナイトで、白い衣装を着た乗客が多く、プロムナードも賑やかでした。



鹿児島のクルーズ客船専用がんへ期マリンポートに停泊した「MSC ベリッシマ」。





「MSC ベリッシマ」から見たクルーズターミナルと、背景に聳える桜島の姿です。



まだ暗い早朝、沖合を奄美・沖縄航路の「クイーンコーラル・クロス」が鹿児島港に向って航行していました。



種子島に向う「プリンセスわかさ」(左)と、錦江湾横断航路に就航する「フェリー第 12 おおすみ」が反航しました。



鹿児島と奄美諸島を結ぶ「フェリーきかい」が鹿児島に向って航行していきました。



フェリー第 8 おおすみ



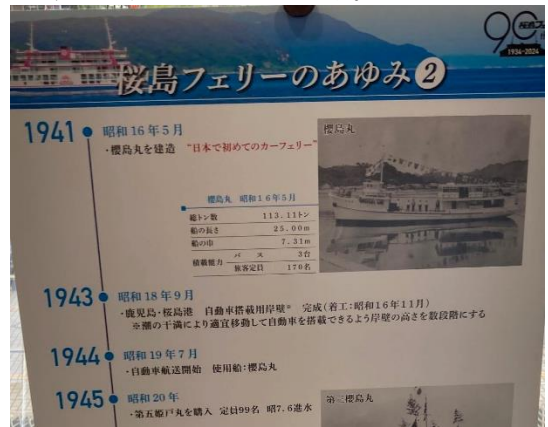
鹿児島市の栈橋と桜島を結ぶフェリー「桜島丸」です。



「第 2 桜島丸」です。



桜島フェリーのターミナルに「桜島フェリーのあゆみ」と題するパネル展示がありました。創設は 1934 年とのことで、90 周年を迎えたとのことでした。



2 枚目のパネルに 1941 年に就航した日本初のカーフェリー「桜島丸」の説明がありました。

## クルーズ 9 日目の洋上航海日

朝、18階の展望ラウンジに上がると、太平洋上を同行するコンテナ船の姿が見え、反航、交差、同行するバルクキャリア等が遠望できました。

12時から和食の「海渡」で寿司のコースを食べました。枝豆、刺身と握りずし、焼鳥、ラーメンというコースでした。しかし、食事が始まってからカウンターの中で白服の士官がカウンター内のスタッフに説教をはじめ、全員、カウンターのお客には背を向けていました。本来、お客の前ではしないはずの説教が延々と続き、きわめて不快に状況でした。この間、この士官は一度もお客の方をみることもなく、説教は1時間近く続きました。筆者らのテーブルのサービスをしてくれたスタッフは、一言、「すみません」と言ってくれましたが、彼女のせいではないと答えました。こんな士官がいるとは!!驚きでした。ビハインド・オブ・ザ・シーンですべきマネージメントをお客の前で延々とやるのですから、相当の不適格者です。

昼食後、18階の展望ラウンジに上がると、午前中までの雲はなくなり、青空が広がっていました。遠くですが、同航・反航船の姿を眺めて過ごしました。

最後の夕食をとったレストランは、賑やかでした。船員と乗客のパレード、誕生祝のテーブルの周りの盛り上がりなどがあり、担当してくれたスチュワードとそのアシスタントに挨拶。かつては、この時に航海中のチップをまとめてあげたものですが、今は、その習慣もなくなりつつあります。

18階の展望ラウンジで、生演奏を聴きながら最後のグラスを傾けました。その後、部屋に戻ってスーツケースを部屋の外に出して就寝しました。



洋上で同行するコンテナ船「OOCL 台北」と並走しました。



特別レストラン「海渡寿司バー」での昼食

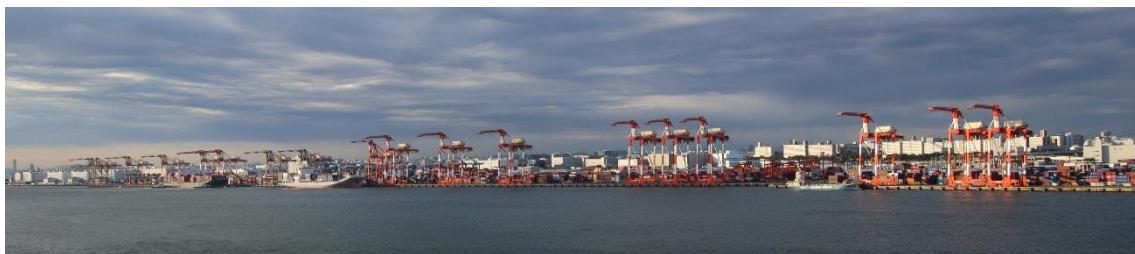


## クルーズ 10 日目 東京港に帰着

予定では 7 時着岸でしたが、6 時半にはすでに船は東京国際クルーズターミナルに着岸していました。対岸には大井コンテナふ頭が見え、7～8 時には、次々にコンテナ船が入港・着岸しました。小型のフィーダーコンテナ船が多かったですが、中には 1000TEU クラスの中型船も入ってきました。

7 時半頃からは、各階ごとに、下船のアナウンスが始まりました。筆者のキャビンの 14 階は 9 時からの下船でしたので、比較的ゆっくりとできました。部屋を空ける時間も 9 時と指定されていました。

こうして 10 日間の日本一周クルーズは終わりました。タクシー乗り場にはたくさんの車が待機しており、10 分も待たずに乗車。羽田空港まで 20 分ほどで着きました。



東京国際クルーズターミナルに着岸した「MSC ベリッシマ」の船上からの東京港大井埠頭のコンテナターミナルです。



MSC ベリッシマに燃料を供給するバンカリング船が 2 隻やってきました。赤い船は、電気推進の新鋭バンカリング船「あさひ」です。

## ジャパネットのチャータークルーズの特徴

テレビ通販を中心とするジャパネットがクルーズチャーターに乗り出して数年になります。今年は、春と秋にチャータークルーズを約 10 航海行っており、日本一周の 10 日間余りのクルーズが中心です。毎日のようにテレビの通販番組で、このクルーズを販売しており、すっかり茶の間でもお馴染みになっています。

これまで MSC クルーズのクルーズには、3 隻に、計 4 回乗船していますが、いずれも MSC クルーズの自主クルーズで、ジャパネットのチャータークルーズは初めての体験です。日本の旅行社のチャータークルーズとしては、数年前に HIS がチャーターした「ダイヤモンド・プリンセス」の花火ク

ルーズに乗船したことがありました。船上は基本的には自主クルーズとあまり変わりませんが、旅行社チャーターの場合には寄港地での対応は木目細かい配慮があり、外国船主にはできない対応と感心した記憶があります。

さて、ジャパネットのクルーズのテレビ広告は、これまでのクルーズの宣伝とは一線を画しています。同社独特の語り口で、一般大衆に分かりやすく商品内容を詳しく説明をして、消費者の購買意欲をくすぐっています。

筆者の場合には、インターネットのジャパネットサイトからクルーズの申し込みをしましたが、すぐに、船上生活や寄港地に関する詳しい情報を掲載した分厚い読みやすい案内書が届きました。また、保険等についても、順次、乗船までに届きました。

前回の自主クルーズに乗船時には、乗船案内が分かりにくくて横浜での乗船であたふたしましたが、今回の東京港での乗船案内はしっかりしたものでした。

ジャパネットのクルーズ料金は、自主クルーズに比べると若干高く、インサイドキャビン使用でも1泊当たりの料金は2.5万円ほどしました。しかし、内容を見ると、船上の10ドル以下の飲物はアルコール類も含めてすべて無料、各寄港地で港から中心市街地・観光地をつなぐ循環バスが運行され、船上でのジャパネット独自の追加イベントの開催など盛りだくさんでした。これらのジャパネットながらの特典が、広告の中でも強調されていました。また、各寄港地でのオプションルツアーの多彩さと料金の安さも注目に値しました。聞くところによるとクルーズ客船の船上で購入するオプションルツアーがかなり高いのは、クルーズ会社のマージンが高いからとのこと。これをジャパネットは直売として、陸上販売のバスツアー並の安い料金設定にしているようでした。その結果か、どの寄港地でも港に並ぶ観光バスの数は50台を超えていました。

7階のラウンジにはジャパネットの独自の図書館を設置して、1000冊の日本語の書籍を持ち込み、クルーズ中に自由に借りて読むことができるようになっていました。外国クルーズ客船の図書室には、ほとんど日本人向けの本は置かれていないことを調査して対応したものなのだと思いますが、痒い所に手が届く対応はさすがです。

船内の様子も、これまで経験した大型クルーズ客船内とは違っていたように思います。4000人を超える年金生活の高齢者、すなわち、「じーじ&ばあーば集団」が乗船しており、その多くが初めてのクルーズを楽しんでいるのです。夫婦連れが多かったのですが、女性の友達どうしらしきグループの姿も多くありました。

乗組員1500人余りの中の日本人スタッフは20名程とのことでしたが、それにジャパネットのスタッフがたくさん乗船しており、その分、言葉の壁も低くなっているようでした。その上、外国人スタッフも日本語をかなり勉強しているようで懸命に日本人乗客に対応をしていました。偶然エレベーターに同乗した、米国人の女性クルーズディレクターは「もっと日本語が話せるようになりたい!!」と言っていました。ジャパネットのクルーズでのロンドンシアターでのショーの司会は、日本人のアシスタントディレクター(マスターオブセレモニー)がすべて務めていましたが、いつかは、自分自身でも日本人乗客向けにもショーを取り仕切ってみたいという情熱なのでしょう。



乗船初日に、船体中央の 18 階にある展望ラウンジ(スカイラウンジ)で寛いでいると、スタンプラリーをする人たちが次々と現れました。ジャパネットの企画したスタンプラリーで、ロンドンシアター、フォトショップ、カルーセルラウンジ、シャンパンバー、TV スタジオ&バー、グランドキャニオンバー、ジム・バイ・テクノジム、スポーツプレックス、ホランズンバーを廻ってスタンプを集め、ゴールのスカイラウンジを目指すものでした。初めてのクルーズで本船に乗船したお客にとっては、船内を知るためのなかなかよい企画です。高齢の夫婦が仲良くスタンプを求めて走り回っているようすは微笑ましいものでした。

夕食時のメインレストランでの料理については、写真入りのメニューがだされて分かりやすかったのですが、牛肉の料理が意外に少ないことが気になりました。メイン料理に牛肉が出たのには 10 日のクルーズ中に 3 回だけでした。これは、ちょっとチャータークルーズで食材を安価に上げたせいかもしれません。また、ひとつひとつの料理の量が少なかったのも一般クルーズは違っていました。高齢者が多く、日本人が小食なのに合わせた対応とも思われますが、最初の日にレストランのウェ이터が、量を少なめにしているが、少ない時には注文数を増量してくださいと説明していました。食材廃棄を減らすという意味では適切な対応と言えそうです。

乗客によっては、注文などを担当以外のウェ이터に大声で頼んでいたりすることがありましたが、これは欧米のレストランでの習慣として、それぞれのテーブルで担当者が決まっていることをしっかりと周知することが必要と思いました。言っても全然聞いてくれない!と怒っている人も見かけました。習慣の違いを説明することも大切です。

これまでクルーズには縁のなかった高齢者夫婦がクルーズの良さを知って、子供と孫も連れた 3 世代でのクルーズを楽しむきっかけとなれば、日本のクルーズマーケットが大きく広がることにつながるようにも思います。そのためには、ジャパネットの日本一周クルーズのような 10 日間のクルーズだけでなく、期間を少し短くして、カリブ海クルーズのように 1 週間クルーズを主要商品とすることも必要かと思いました。MSC クルーズが今年から始めた沖縄発着の 4~5 日の短期クルーズのような商品が増えれば、現役世代を含む 3 世代でも利用しやすくなるに違いありません。

今まで乗船した外国籍のクルーズ客船では、日本のニュース番組がみられませんでした。部屋のテレビで日本テレビのニュース専用番組が見られるようになっていました。さらにジャパネットが、スターチャンネルを用意して、日本語吹き替えもしくは字幕で最新映画やドラマが部屋で見られるようになっていたのは、英語のままではなかなか理解ができないので嬉しいサービスでした。

さて今回のクルーズでは、全般に、船員のサービスは親切でよかったのですが、前述したように、一度だけ、特別レストランの寿司バーで、お客の前で複数のスタッフを並べてしかりつけ、いろいろなチェックを延々と続ける士官がいたのには不快でした。お客には見えない裏でやるべき教育・指導を、食事を楽しんでいる乗客の前で長時間するのはですから管理職失格です。旅客として注意しようと思いましたが、家内から止められました。このクルーズ中で唯一不快になった瞬間でした。乗客の目線からの船員評価法の再構築も必要なのだと実感しました。