

## 「ウエステルダム」 東アジアクルーズに乗船して

個人会員 藤木洋一

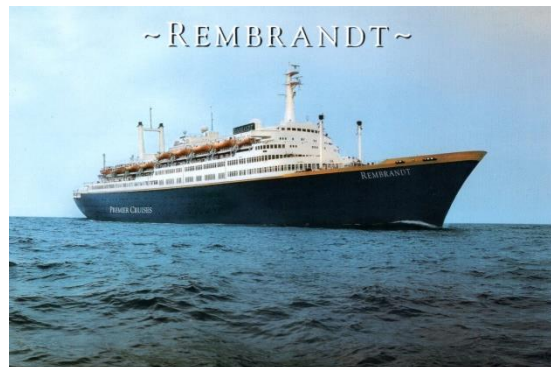
### はじめに

私達喜寿を過ぎた年代でホーランドアメリカライン（以下 HAL 略す）の代表的なクルーズ客船と言えば「ロッテルダム」（38,649 総トン 1959 年建造）ではないかと思う。1961 年 3 月 20 日に横浜初寄港して以来、冬から春にかけては時化が続くロッテルダム～ニューヨーク定期航路を中断してニューヨーク起点の世界一周クルーズに就航し、毎年 3 月には横浜と神戸に寄港した。

船内のインテリア美しさや本船の為に製作された美術工芸品は、高い評価を受け「洋上の美術館」と称されていた。1972 年から神戸に在住した私は毎年春に寄港する本船をカメラに収め、何時しか乗船したい客船の一隻であったが、1992 年 5 月に世界一周クルーズで横浜と神戸に最後の寄港をしたのち 1997 年にプレミア・クルーズに売船され「レンブラント」と改名されカリブ海中心のクルーズに就航後、2013 年からは母港ロッテルダムで係留保存されホテルとなってしまった。



日本最後の寄港で関門海峡を通過する「ロッテルダム」  
1993 年 5 月 5 日の撮影



プレミア・クルーズに売船され「レンブラント」と改名  
絵葉書より転載

2012 年 4 月 5 日から「ザーンザム」（61,396 総トン 2000 年建造）による 10 泊 11 日の神戸発着アジアクルーズから日本発着クルーズが開始され、私にも乗船出来るチャンスが巡ってきた。2018 年秋からは、「ウエステルダム」（82,862 総トン 2004 年）が北米～アジアのトランジットの途次、春と秋に日本発着のクルーズを実施した。2018 年の春に退職して関門海峡を春と秋に通過する本船の船容をカメラに収め乗船の機会を窺っていたが、コロナ禍もあって、2023 年 10 月 28 日～11 月 11 日の東アジアクルーズ（横浜～那覇～石垣～台湾（基隆・高雄）～フィリピン（マニラ・ボラカイ・プエルトプリンセサ）～香港）まで待たなければならなかった。

## 横浜～石垣

この航路を選定したのはフィリピンに海から行くのが初めてで日本から売船されたフェリーに再会できるのを期待したことであった。そして、HAL では嘗ての占領地の関係からインドネシア人クルーが特に多く、インドネシアに駐在時に覚えた片言のインドネシア語を久しぶりに使えることも楽しみの一つであった。それに「ウエステルダム」の、洋上美術館と言われる本船の芸術品や「新大陸におけるオランダの遺産」がテーマの船内アートにも興味をそそられた。

乗船券や手荷物タグなどは、事前に HAL の HP から入手して、横浜の大さん橋国際客船ターミナルに向かった。ターミナル到着後、特設カウンターで手荷物を預け、パスポート、事前に登録したクレジットカードを提示し、パスポートコピーを渡して、顔写真を撮影後クルーズカードが発行され、ボーディング ブリッジ向かった。出国審査は、石垣島出港時におこなうとのことであった。船内に入って真っ先感じたことは、明るすぎない適度な照明と彩光であった。メイン・デッキの三層吹き抜けのアトリウムも落ち着いたデザインでゆったりとした空間に王室国家の船らしくホールにはウイレム アレクサンダー王とマクシマ王妃の写真が掲げられてあった。エレベーターで予約していた 7 階ナビゲーションデッキの内側客室 (18m<sup>2</sup>) に向かった。スーツケースは客室の前に届けられていた。客室にはパソコンが広げられるくらいのテーブルがあり、日本と同様のコンセント(115V)と USB (Type-A) の充電ポートがテーブルに備えてあった。インターネットは「Have is all」というパッケージを USD55 / 日で付けるとインターネットともにアルコールが利用できるが、航海中インターネットを使用するのは Marine Traffic くらいで、ほとんど室外にいるのでドコモの「世界そのままギガ」を 1 時間単位で使用した。

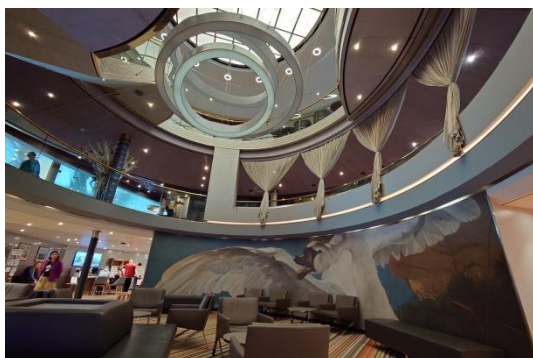
暫くして、キャビンスチュワードでインドネシア人のノピさんが挨拶に来た。彼の話では、本船のキャビンスチュワードの 90%をインドネシア人が占めているとの事であった。久々のインドネシア語でノピさんと会話をし、ベッドをツインにアレンジすることを頼んでシップウォッチング場所の散策に向かった。

シップウォッチング良いのはシートにリラックスして前方が見渡せる 10 階オブザベーション・デッキのラウンジ「クロウズネスト」が良いが残念ながら開放部分がないので写真撮影が出来ず、3 階の船を取り巻く木甲板のプロムナードと 9 階リド・デッキの船首とリドマーケット (ビュッフェ) 後方のデッキ、それに 10 階オブザベーション・デッキ中央部の両舷であった。プロムナード・デッキの船尾はダイニングルームを囲んで回廊となっており、両舷前方が見渡せ、デッキには木製のベンチやデッキチェアが備わっているので、ここが第一の候補となった。ちなみ船に弱い妻は、同じデッキにあるライブラリーが住处となった。14 時、避難訓練が行われた。部屋のディスプレイの表示に従って救命胴衣格納場所のチェックを行ってから 3 階プロムナード・デッキ右舷側ボート 4 の下に集合の後、クルーズカードを提示して終了した。

夕食は、17 時から 3 階のアップー・ダイニングルームなので、洋上の美術館と呼ばれる

所以の美術品の鑑賞に向かった。先ず目に入ったのが階段室に掛けられた歴代「ウエステルダム」とそれに因んだ船の絵画（油彩）で 8 階から 4 階まで 1 隻ずつあり現在の「ウエステルダム」ホーム・ラインから購入した「アトランティック」、1964 年にオランジェ・ラインから購入してロッテルダム～ニューヨーク定期に就航させた貨客船「プリンセス・マグリット」、1946 年建造してロッテルダム～ニューヨーク定期航路に就航させた貨客船「ウエステルダム」（初代）、1913 年に建造され生物病理学者でオランダ初の女性教授の名前を付けた「ウエステルダルク」の 5 隻である。

その他、本船のテーマでもあるアメリカ東岸に入植して名付けた港町ニューアムステルダム（後のマンハッタン）や大陸を発見した帆船「ハーフ・ムーン」の絵画も掛けられている。中央のエレベーターホールや 2 階から 3 階にかけてのプロムナード・デッキにあるバーやレストラン、アート・ギャラリーに彫刻や帆船の模型や調度品が展示されていた。これらの美術工芸品は国立アムステルダム美術館の監修を受けたレプリカで精巧に製作されている。さらに公室やレストランには豊富な生花が活けられており、鮮やかさとみずみずしさが心を和ませる。



メイン・デッキ 「アトリウム」



オブザベーション・デッキ「クロウズネスト」

17 時、横浜港大さん橋客船ターミナルを解纜。ターミナルでは出港のセレモニーが行われているがディナーと重なり、しかもテーブルが中央なので外の様子がさっぱり解らず、遠くの窓に流れる光を見ながら少々落ち着きを欠くディナーであった。後日、Facebook に船友の西口さんがドローンで横浜を出港する「ウエステルダム」を掲載したのを見て頂き良い記念となった。



大桟橋の「ウエステルダム」



横浜を出港する「ウエステルダム」 西口正人氏 撮影



毎度のことではあるがクルーズのディナーは早い時間が多いような気がしている。リクエストを聞かれたことは無く、窓側の席をリクエストしても断られることが多かった。部屋のグレードの関係かもしれないが、私にとってはディナーのメニューよりも港の光景や行き交う船舶の方が重要なので、必然的にレストランよりビュッフェで食事をするが多くなる。この時期関東の日没は早く 17 時過ぎには暗くなる。浦賀水道に入り観音崎の灯光が見えるころにはディナーを終え再び船内散策に向かった。

プロムナード・デッキ中央部にあるショップでは、ブランドの装飾品や時計など区画と乗船記念のシャツや帽子、瀬戸物で出来た本船の模型、酒類やたばこ、日用品などの販売区画に分かれていたが、中でも目を引いたのが昨年（2023 年）4 月に HAL が創業 150 周年を迎えたことを記念して特設コーナーであった。中には時計、食器、衣類などが展示されていたが、私の目を引いたのは HAL の「A Chronicle Of 150 Years」と題する 375 頁の社史で内容は創業当時から現代までの、所有船舶の絵画、図面、写真などが豊富に掲載されていた一冊 54.95 米ドルの定価であったが 50%引きで販売されていた。私は迷うことなく購入した巻末には社史は全 5 巻で出版されており、購入した本は第一巻であった。インターネットでは 5 冊セットで販売していると記載してあった。この本が航海中の退屈しのぎになった。

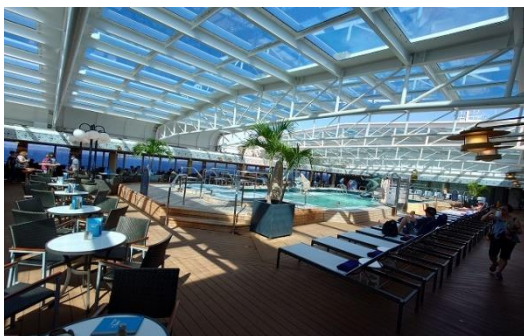
#### \*ダイニング・スパ&フィットネス



2層のプロムナード・デッキを使用した  
メイン・レストラン



リド・デッキのビュッフェ「リドマーケット」



リド・プール



スパ & サロン

**\* 美術品**



秋の友（陶製 スパの入り口）



英国サンド・ストーン像（少女）



メイン・デッキ・エレベーター・ホール



アッパー・ベランダ・デッキ エレベーターホール



帆船模型 船名は確認できなかった

**\* 絵画**



WESTERDUK 1913-1933



WESTERN LAND 1939-1942

← WESTERDAM 1946-1965

↓ ニューアムステルダム 後のマンハッタン





翌 10 月 29 日 7 時、快晴の和歌山県大地沖を西に進んでいる。毎度のことながら外国のクルーズ船は太平洋上では陸地より約 11 哩離れて航海しており、最短距離を結ぶ航路筋ではないため船影見えない。9 時半、左舷に海上自衛隊の掃海母艦「うらが」型の船影を見て北西に変針して紀伊水道に向かった。和歌山県すさみ沖まで来ると反航する船舶が見えて来た。京浜・中京方面に向かう内航船は、紀伊半島沿岸に沿って航海している。右舷側には徳島を 11 時 30 分に出港したオーシャン・東九フェリーの「フェリーりつりん」が反航して来た。友ヶ島水道に近づくにつれて鳴門海峡から東に向かう内航船と阪神から南下してくる内航船の隻数が次第に増えて来る。14 時 30 分に沼島の沖で南海フェリー「フェリーかつらぎ」と反航する。僚船「フェリーあい」は、遙か吉野川河口にあった。15 時 30 分、友ヶ島水道を通過して大阪湾に入る。日御碕を過ぎて大阪港に入港するまでの 4 時間のほとんどをプロムナード・デッキの船尾でシップウォッチングを行った。この日の日没は 17 時 20 分、夕陽を浴びながら大阪港内で回頭して、18 時大阪港天保山客船ターミナルに出船で接岸した。10 月 30 日は、17 年間を過ごした大阪で満足に撮影出来てない船に大阪市営渡船があったので地下鉄と JR 環状線で大正駅まで行きバスで渡船の渡し場を回って全ての渡船を撮影した。16 時 30 分にゲートが閉まりスケジュールよりやや早く 16 時 50 分に、沖縄・那覇港に向けて大阪港天保山を解纜、観光船「サンタマリア」の見送りを受けながら港外に向かった。



シップウォッチングに最適なプロムナード 於日の岬沖



「フェリーりつりん」と反航 於すさみ沖



大阪港天保山客船ターミナルに接岸した「ウエステルダム」、  
「サンタマリア」の見送りを受けて大阪を出港。新大陸を発見したコロンブスの「サンタマリア」とニューヨークを発見した「ウエステルダム」何かの縁を感じた



10月31日6時30分、都井岬の沖で日の出を迎える「ウエステルダム」は、速力18ノット、方位220.3度で奄美諸島の東側から沖縄那覇に針路を取っている。朝食をビュッフェ「リドマーケット」で取る時に中華料理が豊富なことと中国語で会話する乗船者の多いことに気が付いたので食後、ゲストサービスで乗客の内訳を聞いてみたら乗客2,000人の内、200名の日本人と100名の欧州人、2名の中国人で残りが米国人とのアバウトな回答があったので、それにしては中国語を話す人が多いのではないかと問うとゲストサービスではパスポートで判断しているとのことであった。寄港地に台湾・香港があるので彼らはアメリカに移民したアメリカン・チャイニーズであることを悟った。17時34分、悪石島を右舷に見て日没を迎えた。夕食後、プロムナード・デッキ前方のメイン・ステージで行われた日本人ピアニストのコンサートに行き、明日の那覇入港に備えて早めに就寝した。

11月1日6時39分、那覇港外で日の出を迎える。前方には愛媛オーシャンラインが運航する九州～沖縄～台湾航路のコンテナ船“MYRAID”（5,403GT 6,888DWT 586TEU）が先行しており、後方からは琉球海運のRORO船「ちゅらしま」（9,509GT 6,700DWT）と南西海運のRORO船「よね丸」（4,963GT 8,750DWT）が追従する。南西海運の「よね丸」は昨年4月に就航したばかりの新造船だ。南西海運は、かつて沖縄と大阪南港の間を在来船で定期運航していた。若い頃、同社の代理店と荷役を行っていた関係から成長して改善された本船を見ると嬉しくなった。

7時30分、那覇に来ると必ず船舶写真撮影に行く「波之上うみそら公園」を右舷に見て那覇港大型旅客船バース（8号岸壁）に8時丁度、出船で接岸した。沖縄は、過去何度も訪れていることと、クルーズでは時間が取れないことから遠出の観光は止めてシャトルバス（有料）を利用した市内観光に済ませた。昼食に沖縄そばを食べて「波之上うみそら公園」から「ウエステルダム」を撮影して帰船、出港まではプロムナードで泊港を入出港するフェリーや高速旅客船の撮影を楽しんだ。19時、慶良間沖に沈む大きな夕陽に向かって那覇港を出港、石垣に向かった。



那覇港に入港する南西海運「よね丸」と出港する  
マルエーフェリー「フェリー波之上」



琉球海運の「ちゅらしま」と「わかなつ」



11月2日6時、石垣島北端の平久保崎を左舷に見て、島の名だたるビーチに沿って南下、8時に最西端の御神崎過ぎると右舷には西表島、前方に小浜島、竹富島が見えて来た。後方からは尖閣警備から帰港する巡視船「たらま」「よなくに」が追従してくる。9時、石垣新港地区旅客ターミナルに接岸した。



石垣新港地区旅客ターミナルに接岸する  
「ウエステルダム」



石垣を出港する「ウエステルダム」竹富島の沖を通過して  
台湾・基隆に向かう 2023年3月8日の撮影

石垣島に船で入港するのは今回で4回目。最初は1997年7月に「クルーズフェリー飛龍21」、次に2000年7月には「クルーズフェリー飛龍」、2012年7月には「スパースター・アクエリアス」の台湾～沖縄クルーズで今回と逆コースで訪れた。それまでは、離島航路ターミナルに近い客船ターミナルに接岸したが現在は琉球海運や南西海運のRoRo船の専用岸壁になっており、クルーズ船は対岸の人工島の先端に2018年（平成30年）4月から供用を開始した新港地区クルーズ・ターミナルになっている。このターミナルは、簡易な建屋とシャトルバスの駐車場からなっているが国が主導して2025年3月までにCIQも設置して20万トンのクルーズ船に対応するクルーズ・ターミナルに生まれ変わる予定との事である。石垣島では先島諸島の中でまだ訪れたことのなかったNHK朝ドラ「ちゅらさん」のロケ地で有名になった小浜島を訪れた。行は八重山観光フェリーの高速旅客船「にいぬふあぶし」（1991年1月就航）、帰りは2021年12月就航の高速旅客船「やいま」に乗船した。「やいま」の船内では今では珍しかった本船の絵葉書が置かれていた。

日本の最終寄港地の石垣島で出国審査と台湾の入国審査が14時～17時の間「ウエステルダム」の船内（ワールド・ステージ）で同時に行われた。17時30分全ての乗客の審査が終了し石垣を出港した。



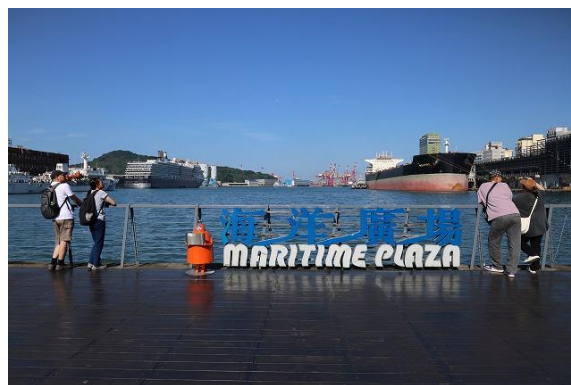
\* 「にいふあぶし」と「やいま」の絵葉書





## 台湾（基隆～高雄）

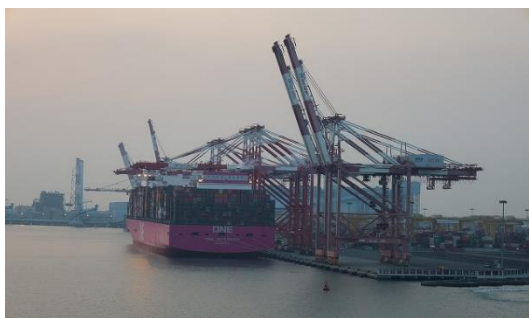
11月3日6時、基隆港に入港。左舷に台船基龍造船所、右舷にコンテナヤードの前面にある直径650m（ウエステルダム 全長285.25m）ある船回し場で約60度旋回し、7時基隆港の奥まったところにある西岸客運大楼に接岸した。基隆では「千と千尋の神隠し」で有名になった金山の町九份へのオプションツアーに出かけたため、シップウォッチングは午後帰船後になったが、16時30分入港の三浦造船(大分)で2023年3月に「臺馬」旧「ニュー九州」（九四フェリーボート）代替船として建造し引き渡された基隆～媽祖航路の「新臺馬」5,400総トンを撮影が出来たことが唯一の収穫となった。ちなみに「臺馬」旧「ニュー九州」はインドに売船され2023年4月8月22日基隆を離れた。「ウエステルダム」は17時、予定より1時間早く基龍港を解纜、高雄港へ向かった。



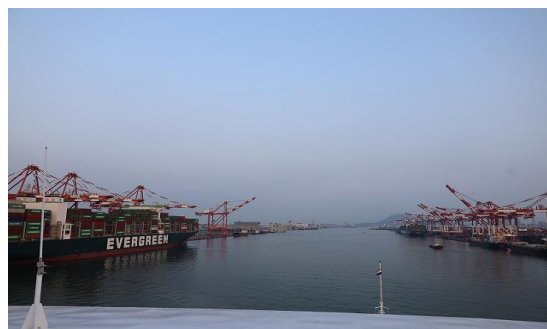
媽祖諸島から入港する「新臺馬」

向かって右が東客運大楼、左が新しく出来た西客運大楼

高雄港は台湾最大の港湾でコンテナ取扱量は2022年の統計で年間949万2千TEU、世界第18位（東京42位）である。それ以外にも飼料用サイロや造船所、海軍基地などがあり港内の遊覧船に乗れば多くの艦船をシップウォッチングできる。港には北西から南東に伸びる旗津半島（長さ18km 幅200m）に囲まれた良港で北西側の第一港口（喫水12.5m）と南東側の第二港口（喫水17m）があり、船舶の喫水によって入出港港口を決めているようだ。「ウエステルダム」は、11月4日6時に第二港口から入港し、第二港湾航路信号所沖の直径600mの船回し場で左に90度変針して、可航幅98mの高雄港ほぼ全域に渡るシフトを開始した。82,000総ト、全長235.24m、幅32.2m、喫水8mのクルーズ船で約1時間の港内遊覧が始まった。



第二港口のB5CYで荷役中の「ONE INTEGRITY」



第二港口より第一港口を見る

第二港口の右舷側には大型コンテナ船のコンテナヤードが続いており、我国では見られないオーシャン・ネットワーク・エクスプレスの運航する世界最大級のフルコンテナ船「ONE INTEGRITY」(235,311 総トン 225,219DW 24,136TEU)が荷役を行っていた。第一港口に向かう両岸にはコンテナヤードが並んでいたがこの日に荷役を行っていたが東側の CY がコンテナ船はヤンミン・ラインの日本～台湾航路の「YM IMPROVEMENT」(16,472 総トン 1,805TEU 2007 年建造)と数隻のコンテナ船、西側の CY はエバー・グリーン台湾～欧州航路の「EVER FOREVER」(127,076GT 12,118 TEU 2020 年建造)であった。CY を過ぎると右舷側からは港内を横切るフェリーが出て来た。船上はバイクの乗船客で一杯だ。通勤時間帯でもあるが台湾の日常の光景を垣間見た。左舷側には CITIC 造船所高雄第八船渠で台湾海巡署(日本の海上保安庁)安平級巡視船(排水量 750 トン 全長 65.4 ム 幅 14.8 ム 速力 40 ノット以上)を 2020 年から 2026 年までに 15 隻建造する計画で、艤装中の巡視船は 10 隻目であった。このクラスは、台湾海峡を巡る中国との関係から対艦ミサイルなど日本の巡視船をはるかに上回る武装を施している。



B3CY で荷役中の「EVER FOREVER」

CITIC 造船所高雄第八船渠で建造中の台湾海巡署の巡視船

造船所の次は、漁港と漁船のメンテナンス用のドックがあり、並行して係留ブイが設置され可航幅はさらに狭くなる。ブイには貨物船が係留され舳取りを行っており、右舷側は一般岸壁で撒積船が荷役を行っているので、両方に手が届きそうに見える。左舷側の漁港の次は海軍基地と海軍工廠で、その前面が北側の直径 400m の船回し場で 7 時に到着して回頭、後進で高雄旅客ターミナルに向かう。日本統治時代(1900 年以降)に建設された高雄港蓬莱商港区には台湾海軍のドック型輸送艦 LPD1401「玉山」とミサイルコルベット 619「塔江」それに内海造船で建造され 9 月から高雄～澎湖島航路に就航した台湾航業の「澎湖」(9,932 総トン 1915 重量トン 旅客定員 600 人)が停泊していた。

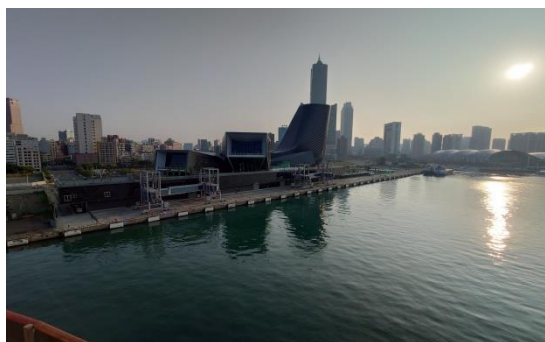


写真(上)ドック型輸送艦 LPD1401「玉山」(下)内海造船建造の澎湖島航路フェリー「澎湖」

7時30分、6月にオープンしたクルーズ・ターミナルに接岸した。斬新なデザインのクルーズ・ターミナルではあるが、まだ準備中の段階で免税品店などの十分な施設は備わってなかった。入港時には関係者以外入場は禁止のようだった。ターミナルの前にはLRTの駅があり高雄市内を巡るに非常に便利に出来ている。わが国の神戸客船ターミナルと同様、あらゆる旅客のアクセスに良好なシステムになっている。8時にCIQがオープンするとアトリウムに詰め掛けていた大勢のアメリカン・チャイニーズが多くの手荷物を下げ縁者の待つ街へ下船して行った。この人たちは、帰船時にも多くの手荷物を下げていたので、帰省にクルーズ船を利用するのも楽な選択肢であることを改めて実感させられた。船内で雑談したアメリカン・チャイニーズはシアトルから乗船している人も多く、台湾や香港に寄港した後、空路でアメリカに帰る人もいた。私達もターミナル前のLRTで日本統治時代の建物が残るハマセンに向かった。最終乗船が16時30分なので市内いても15時には帰る準備をしなくてはならず落ち着けない。このクルーズは、最終乗船が遅い寄港地でも18時30分と少し早いような気がする。後2時間ほど出港を送らせてもらえれば寄港地の思い出も多くなと思う。



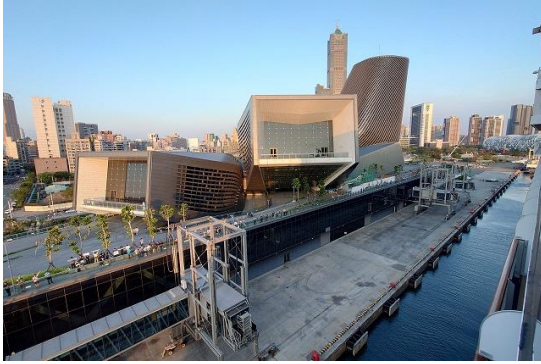
「高雄 85 大楼」をリド・デッキより見る。



高雄港クルーズ・ターミナル

16時50分、高雄クルーズ・ターミナルを解纜。入港時とは異なりターミナルには多くの人が見送りに来ていた。第一港口に向かい途中、400mの船回し場で130度に変針、第二港口に向かう出港時も港巡りを行う。17時10分には旗津半島に陽は沈んだが兩岸のCYはフル・バースで大型コンテナ船の荷役の灯で港内は明るかった。朝とは違って「COSCO SHIPPING DENALI」(154,300 総トン 14,568TEU 2018 年建造)や「YM TRILLION」(118,524 総トン 11,860TEU 2022 年建造)の大型コンテナ船や「CMA CGM CHOPIN」(65,730 総トン 5,782TEU)、「EVER EXCELL」(76,067 総トン 6,332TEU)の中型コンテナ船に交じってフイーダーコンテナ船が荷役行っており港湾作業の熱気が伝わってくる。「ウエステルダム」の両側にはイルミネーションを施した港巡りの遊覧船が反航する。一隻は「長安一號」で元伊勢志摩観光の遊覧船「パイオニア」(1969 年建造)である。東南アジアに売船された内航客船は船齢が50年を超えるものが出てきだしたが、このような老齢船を稼働できる技術力に感心する。17時50分、信号所前の600mの船回し場で90度変針して第二港口から港外にでたのは18時丁度であった。82,000 総トンのクルーズ船で入出港2時間の港巡りを満喫して台湾・高雄港に別れを告げた。





高雄クルーズ・ターミナルを解纜



400m の船回し場で 130 度回頭 第二港口に向かう



高雄港を横断するフェリー



「CMA CGM CHOPIN」 65,730GT 5,782TEU



遊覧船「長安一号」旧「パイオニア」1969 年建造



「YM TRILLION」 118,524GT 11,860TEU 2022 建造



「COSCO SHIPPING DENALI」 154,300GT 14568TEU 2018 建造 600m 船回し場で 90 度回頭、第二港口に向かう

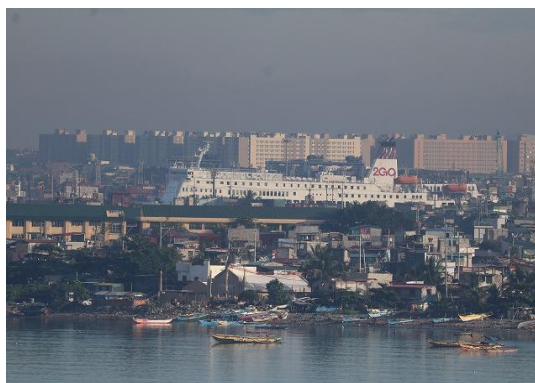


## フィリピン（マニラ〜ボラカイ〜プエルトプリンセサ）

翌 11 月 5 日は、終日航海日でバーシー海峡を南下して行く。船内ではフィリピンの入国審査が始まった。全てのゲストはクルーズカード、パスポートコピー、グループ番号チケット、e-Travel 申請完了の QR コードのスクリーン・ショットを持参してシアターで行われた。それより前の 10 月 31 日の航海中に税関申告書提出と e-Travel の申告が船側行われ QR コードは 11 月 4 日にゲストのスマホにフィリピンから届いた。部屋にはフィリピン下船時の注意事項として治安状態が悪いため安全対策について詳細なレターが入っていた。翌 11 月 6 日 6 時、マニラ湾を南港に向かっていての周囲には、並航するコンテナ船が数隻あり、遠方には、マニラの高層ビルが現れた。7 時 30 分、マニラ・サウス・ハーバー第十五埠頭に接岸した。



マニラ・サウス・ハーバー第 15 埠頭



治安の悪い北港に移転したフェリー・ターミナル



「ST.THERES OF CHILD JESUS」於マニラ港



マニラ入港の歓迎セレモニー

旧「フェリーふくおか」

ここは、14 年前(2009 年)訪れた時は、スーパー・フェリーのターミナルであったが現在では北港に移転している。クルーズ・ターミナルとは言え従来からある倉庫を改造しただけの質素なものであるが、現在マニラ港唯一のクルーズ・ターミナルで市街地には最も近くアクセスは良い。岸壁ではフィリピンの民族衣装を身に着けた踊り子が歓迎の踊りを披露していた。この航海で初めて体験した歓迎セレモニーであった。マニラでの観光は、シャトルバスがターミナルから 30 分ほどのエルミタ地区にあるショッピング・モール（ロビンソンズ・プレイス）まで運航されており灼熱のマニラ市内では快適な移動手段である。



私達は、「ウエステルダム」を撮影するためにターミナル対岸にある水族館「マニラ・オーシャン・パーク」の敷地に向かった。ここには、2009 年当時、イタリア・ラインの南米航路の客船「アウグスツス」(27,090 総トン 1952 年建造) が 1999 年香港を經由して売船されホテル・シップ「プレジデント」と改名されて係船されていた場所で、本船が 2012 年 1 月、インドにスクラップとして売船された後、マニラ・ホテルの駐車場として使用されていた。ガードマンに入場をお願いしたが、受け入れてもらえなかった。マニラ・ホテルのフロントでも断られて諦めかけていたらホテルマンがスマホにホテルの部屋から撮影した画像を転送してくれた。ホテルの HP には戦前の第十五埠頭の写真もあり、「エンプレス オブ ブリテン」「エンプレス オブ ジャパン」らしき貨客船が接岸していた。



2009 年 4 月ホテル・シップ「プレジデント」として係留されていた「アウグスツス」船尾の 2GO フェリーの船首が見える岸壁がマニラ・クルーズ・ターミナル 船首方向に見えるのがマッカーサー将軍の宿舎となったマニラ・ホテル



マニラ・ホテルから見た「ウエステルダム」と第二次大戦前のマニラ南港第十五埠頭 (マニラ・ホテル FB より)

その後、埠頭の近くにある史跡イントラムロス付近を散策したが酷暑と歩道の未整備やタクシー運転手の客引きに閉口して早々に帰船し昼食はビュフェで取った。午後は、プールなどで時間を潰し出港の時を待った。インドネシア人キャビンスチュワードのノビさんによれば乗組員の 20%がフィリピン人なので休暇の乗下船でアジアクルーズではマニラとパラワン島のプエルトプリンセサには寄港するとのことであった。そのためか日中船内



は閑散としていた。17 時には岸壁に楽隊とダンサーが揃い演奏を開始した。プロムナードには家族と別れを惜しむ乗組員が出てきて手を振りスマホで会話をしている。別れは常に悲しいがフィリピン船員と家族にとっては希望の別れであろう。予定より少し早く 17 時 30 分マニラ南港第 15 番埠頭を解纜する。ここでは、フィリピン・クルーと見送りの家族のため出港の汽笛が多く鳴らされた。岸壁の楽団と見送りの家族は岸壁の突端まで移動し演奏は完全に回頭が終わるまで続いた。世界三大夕陽は残念ながら雲に陰り不十分であったが晴れていたため視界は十分であった。

この後「ウエステルダム」はマニラ湾からルバング島とフィリピンの各島を結ぶフェリー基地のあるバタンガス間のウエルデ・アランド・パッセージを通り、11 月 7 日未明に第二次大戦中、日本海軍最後の大規模な海戦となったレイテ沖海戦に向かう連合艦隊が往復したミンドロ島とタブラス島の間にあるタブラス海峡を通過して 7 時 30 分パナイ島カティクランとボラカイ島桟橋の間に投錨した。ここでは、8 時にテンダー・ボートで上陸が開始され、島からの最終が 14 時、出港は 15 時と滞在時間は短い。加えて雨季の終わりで曇り時々雷雨と天候も良くない。私達は、8 時 30 分のテンダー・ボートで桟橋に向かった。

約 10 分で桟橋に着くと島民手作りのレイと民族音楽の歓迎を受けた。桟橋から徒歩 30 分ほどのフィリピンのリゾート島中でも有名なホワイト・ビーチも冴えない色彩をしていた。ホワイト・ビーチ越しに「ウエステルダム」を撮影したかったが位置が悪く、天候の好転も期待できないため早々に帰船して、パナイ島カティクランとルソン島バタンガスを結ぶフェリーの撮影に専念した。



パナイ島とボラカイ島の間に投錨した「ウエステルダム」



テンダー・ボートでボラカイ島に上陸



ボラカイ島桟橋の歓迎セレモニー



ボラカイ島ホワイト・ビーチ

パナイ島カティ克蘭からは、スターライト・フェリーズと 2 GO Travel、それにマリナ・フェリーズが就航している。スターライト・フェリーズは警固屋船渠で 2016 年建造された「STARLITE PELIANCE」(2,705 総トン)と 2020 年に建造された「STARLITE VENUS」(2,487 総トン)、2GO Travel は「ST AUGUSTINE OF HIPPO」(2,487 総トン旧日本の南海フェリー「フェリーくまの」1989 年建造)、マリナ・フェリーズは「REINA DEL CIELO」(492 総トン旧日本の防予汽船「おれんじ くいーん」1989 年建造)が出港までに撮影出来た。



「STARLITE PELIANCE」 2,706GT



「STARLITE VENUS」 2,487GT



「ST AUGUSTINE OF HIPPO」 2,487GT 1989 年建造

旧「フェリーくまの」南海フェリー



「REINA DEL CIELO」 492GT 1989 年建造

「おれんじ くいーん」防予汽船

「ウエステルダム」は 15 時ボラカイ沖を抜錨、パラワン島のプエルトプリンセサへ針路を向けた。パラワン島プエルトプリンセサまではクーヨ水道を横断して約 230 哩の行程。翌 11 月 8 日 6 時、プエルトプリンセサ港外に到着した。

私が「ウエステルダム」の東アジア周遊クルーズの乗船した目的の 1 つにパラワン島に寄港することであった。この地は紀元前 4000 年頃までマレー半島・インドシナ半島にかけてスンダランドと言われる大陸の北端であり、この地のタボン洞窟から発見された古代人の化石は沖縄や九州で発掘された人類化石と類似しており、パラワン島は日本人(倭人)の起源だと言われていたことに興味を持っていたからである。

プエルトプリンセサ港は深い入り江の中にある天然の良港でパラワン島の州都である。港口でダブルアウトリガー・カヌーのパロット・ボートから水先人が乗船し、7 時岸壁に接岸した。ダブルアウトリガー・カヌーのパイロット・ボートは初めてお目にかかった。



このタイプのカヌーは、インドネシア周辺から西はマダガスカル、東はオセアニア、ハワイ諸島、イースター島で見られるがスンダランドが紀元前 12,000 年頃から海面上昇で没する紀元前 4000 年の 8000 年間にモンゴロイドによって伝わったものだとされている。但し、スンダランドが起源の日本人(倭人)はダブルアウトリガー・カヌーが使用されなかったのは日本近海の気象・海象が影響したのかもしれない。



プエルトプリンセサ港埠頭



ダブルアウトリガー・カヌーのパイロット・ボート



プエルトプリンセサ港の歓迎セレモニー



プエルトプリンセサ市 FB より



フェリー「マリア イサベル」旧「白川丸」九州商船



巡視船「メルチョラ・アキノ」

プエルトプリンセサ港の埠頭には、撒積船「VINASHIP DIAMOND」(14,397 総トン、長さ 153 トン 1996 年 神田造船建造)が接岸しており、港内には、フェリー「マリア イサベル」(旧「白川丸」九州商船 1967 建造)と 2022 年日本の ODA により三菱造船下関造船所で建造されたフィリピン沿岸警備隊の巡視船「メルチョラ・アキノ」(2,260 トン)が錨泊していた。岸壁では、折からの雷雨の中歓迎セレモニーが盛大に行われた。ここでもフィリッ



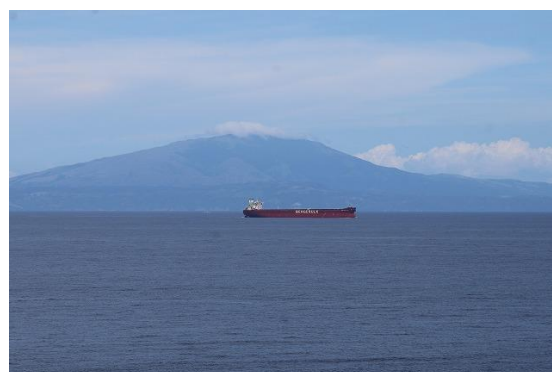
ピン船員の乗下船が行われた。プエルトプリンセサの町はこじんまりとした街で港から延びるリサール通りの白亜のイマキュレート・コンセプション大聖堂がランドマークで周囲に商店や公共施設が並ぶ。ここでは、オプションツアーに参加したが大雨の中で印象に残るものはなかった。

### フィリピン・プエルトプリンセサ～香港

19 時プエルトプリンセサ港を出港。明けて 11 月 9 日 5 時 30 分、クーヨ西水道を 18 度で北上している。マリン・トラフィックを見て頂ければ一目瞭然であるがインドネシアのロンボク海峡、マカッサル海峡、フィリピンのシブトゥ水道、クーヨ西水道、ミンドロ海峡を經由して南シナ海から中国、韓国、日本に向かう船舶が数珠つなぎに連なるオーストラリア西岸と東アジア結ぶ海の大動脈で、この朝も「ウエステルダム」の周囲には鉱石専用船が数隻デッドヒートを展開していた。北行船は全て満船、南行船は空船であった。



鉱石船「GUANG ZHU」51,158GT 51,158DW と



ミンドロ島アルコン山を右舷に見る南下する鉱石船は

「YUE FAN」38,878GT 74,381DW のデッドヒート

「BERGE NANGA PARBAT」94,710GT 180,346DW

13 時、ミンドロ島アルコン山（2,585m）を右舷に見てミンドロ海峡を離脱。それまで、針路 356 度であったが香港に向け、326 度に舵を切ったため東アジアを目指す船舶からは徐々に距離が離れたのでシップウォッチングを切り上げた。遅い昼食を取ってプールでひと泳ぎの後、15 時からのインドネシアン・ティータイムにダイニングルームへ向かう。案内されたテーブルには、アメリカ人の男女 7 名が着席していた。彼等はシアトルから乗船して日本周遊クルーズの後、香港から帰国するという 40 日間のクルーズとのこと、シアトルは HAL の本社があるからクルーズ料金も安いと言っていた。

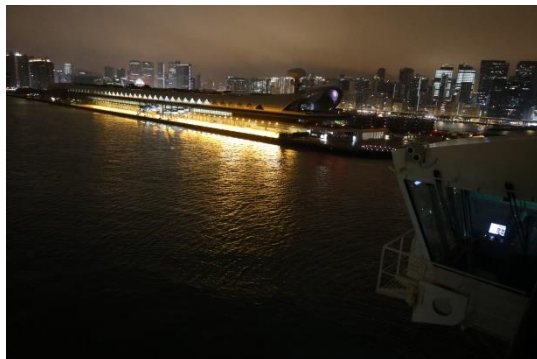


シアトルから香港までの乗船者とインドネシアン・ティータイム

翌 11 月 10 日はシンガポールと東アジアを結ぶ大動脈南シナ海を横断、オイル・ロードだけあって油槽船との行き会い船が多かった。クルーズ最終日、「ウエステルダム」は午前 5 時、香港島の東側から入港した。日の出前であったが香港の街の灯りは煌煌と曇天の空を照らした。6 時、啓徳クルーズ・ターミナルに接岸。8 時 15 分下船の上、ツアー会社による香港半日ツアーの後、帰国の途に就いた。



南シナ海を北行するタンカー「HERCULES I」 154,133GT



香港啓徳クルーズ・ターミナルに出船で接岸

## おわりに

今回のクルーズは、妻と一緒にだったので、旅行代理店販売の添乗員付きツアーを申し込んだ。妻は、船酔いをするので外洋をクルーズする場合は、船底に近い船体中央付近のインサイドを予約することになっている。今回もそのようにオーダーしたが、キャビンプランをチェックしたら 7 階のロッテルダム・デッキの前方で、その上はブリッジになっていた。通常で考えれば、揺れが最も激しい部分で船酔いに最も悪いところなので、旅行代理店に最低部のメイン・デッキに変更できなか尋ねたら満室とのことなので、それでは最も多いベランダ・ステートルームに変更を申し込むと、現在の予約をキャンセルして新たに予約が必要とのことであった。出港日が迫っていることもありキャンセル料も馬鹿にならないので妻の了解のもと 7 階のインサイドでクルーズを行うことにした。航海中は幸い波高 2~3m の風の状態が続き、バーシー海峡、スルー海からクロー西水道では若干時化模様ではあったが揺れを感じることもなく快適な航海を続けることが出来た。

「ウエステルダム」の船内は落ち着いたインテリア、「洋上の美術館」と称される船内に置かれた美術品の数々、花専門のスタッフが対応する花のボリューム、インドネシア人スチュワードの礼儀正しく心のこもった対応など、HAL のリピーターの多さを実感できる船旅であった。レストランの食事に関しては評価できるほどの食通ではないのでここでは割愛させていただきたい。

