

# イタリア国内フェリー ナポリ～パレルモ

## およびナポリ発着短距離航路 乗船記 近藤貴行

---

① 2025 年 12 月に、ナポリからシチリア島最大人口 68 万人のパレルモを、グリマルディラインズのクルーズ オーソニアに乗船。

22 時 30 分出港、翌 7 時着の 8 時間 30 分の航海。

この航路は他に GNV やティレニアが就航している。夜行便のため使い勝手としては、GNV が 1 時間早く出港し 1 時間遅く入港するので良いのだが、料金が GNV が 110€ に対してグリマルディは正規料金 95€ さらにブラックフライデー割引で 80€ とかなり差があった。

2002 年にスーパーファストⅫ（12）として建造されたこの船は、総トン数 30907 トン、全長 199.99m、キャビン 198 室、プルマンシートは少なく 95 席で定員 1821 人。船籍は、イタリアパレルモ。

船内配置としては、パブリックスペースは 7 デッキに集中している。また船内の表示のいたるところにギリシャ語が残っており、スーパーファストの文字の上にテプラでグリマルディの文字を貼った個所も目立つ。

- ・ 予約・乗船

HP からネット予約。

ターミナルで待機していると、20 時 45 分に連絡があり乗船準備が出来たとのことで岸壁に移動、珍しくセキュリティにパスポートチェックを受ける。ターミナルでのチェックインは無く、e チケットを見せて乗船。

今回は乗船客は多く大型トラックもかなり積み込んでいた。徒歩客は 50 人ぐらい。

- ・ 車両甲板

後部ランプから徒歩客とも乗下船。

- ・ キャビン

インサイドキャビンで 4 人部屋、面積は 11m<sup>2</sup> くらいだろうか。バスタオル、フェイスタオル、シャンプーとボディソープは個別包装。入港 1 時間前には、キャビンを空けるよう船内放送があった。なお船内放送はイタリア語と英語。前部のキャビンだったが、エンジンの振動は航海中感じなかった。キャビン部の廊下やパブリックスペースも含めカーペットがまったく敷かれてないため、高級感に欠ける。

- ・ レストラン

今回は乗船時間が短いため、船内での飲食はしなかった。夕食については港から歩いて行けるレストランが多数ある。船内にはアラカルトレストラン、セルフサービスレストラン（カフェテリア方式）があった。またバーもすべてカウンターにはサンドイッチが並ぶなどカフェに近く、メニューもコーヒー、ソフトドリンクから始まりアルコールは後ろである。

乗船時間が遅いので、夕食レストランの利用は大型トラックの運転手が多いようだ。彼らは日本と同じく固まって食事しているので、よくわかる。

#### ・バー、ラウンジ

船内で最も大きな前方のレッドバーは、乗船時にキーボードの演奏をしていたこともあり、ある程度人が集まっているた。ただし飲食をしていた人は少なく、朝までここで過ごす人もいたようだった。クルーズ客船のようにアルコールを片手に談笑している光景は見ない。長椅子は横になれない対策をし、キャンプ禁止の貼り紙も目立つ。朝はセルフサービスレストランではなく、ここでパンやコーヒーをとる人が多かった。

#### ・ショップ

高級品ブランド、服飾、日用品の3店に分かれていたが、お客さんは見なかった。

- ・屋外プール

当然冬だから閉鎖されていたが、あまり大きくはない。ミノアンラインの船にもプールがあったので、ギリシャの新造フェリーには標準かも知れない。プール横にもバーがあり音楽も流していたが、寒いので利用客は見ない。

- ・航海

航海は極めて穏やかで揺れもなかった。

- ・下船

入港は少し遅れて、7 時 35 分。ナポリに続いてパレルモでもパイロットが乗り込んでくる。徒歩客は、後部ランプから下船してかなり距離があるが歩いて港外に出たようだ。

パレルモはかなり大きな港で、フェリー群の隣りには MSC スプレنديダも入港して来た。また明日命名式を迎える、新造船の GNV ヴァーゴも停泊している。

最後に

グリマルディグループの船隊は同社の P R 誌によると、

グリマルディラインが 13 隻

トラスメッド（バレアレス諸島方面）が 4 隻

ミノアンライン（ギリシャ方面）が 3 隻

フィンライン（バルト海）が 9 隻（うち 2 隻は 2023 年中国で建造の 65700 トン）の合計 29 隻となっている。

そして今年 4 月には中国に、

グリマルディラインに 4 隻

ミノアンラインに 2 隻

フィンラインに 3 隻を 2028 年～30 年納期で発注している。

地中海向けは、全長 229m、車両レーン長 3300m というから、

総トン数は 5.5～6 万トンぐらいだろうか。この新造船が竣工してくると、かなり船隊も変わりそうである。

## ② ナポリ～カプリ島（往復）

行きはカレマールの、アデオナ。1980 年建造で全長 70m、総トン数 1386 トンの在来型フェリー。定員は 690 人。14 時 20 分発 15 時 40 着。

同航路は他社も就航しているが、車両を積めるのは 1 社だけのだ。

カプリ島は、古代から皇帝をも魅了した夢の島、冬も温暖な気候に恵まれ今も世界中の憧れの保養地とは、観光ガイドブックの弁だが、行きの船内はガラガラ。せいぜい 30 人ぐらいだろうか。

どちらかと言うと、トラックで乗船している人の方が多いようだ。  
それでもシーズンオフとはいえ、カプリ島のホテルの相場はかなり高い。また島には高級ブランドショップがずらりと並んでいたが、今の時期はすべてクローズの季節営業。観光客はオンとオフの差がとて大きい。

さてこの島の港はとても狭く、よくこんな場所で車の乗下船すると驚く。

帰りは、同じ会社の高速船 *isora di procida*（島の名前）。高速船といっても在来フェリーが 1 時間 20 分に対して、1 時間と航海時間はわずか 20 分しか変わらない。

しかし出港時間が 10 時 20 分とホテルをチェックアウトするとちょうど良い時間だからか、客席は 40% くらい、車両甲板に至っては満杯状態だった。

要目は、総トン数 1900 トン、定員 620、車両 45 台、速力 25 ノット。

船内施設としては行き帰りともカフェがあった。外観と同じく内装もきれいというわけでもなく、海外の古びた観光地と同じく男女ともトイレは便座もない。

航海は行き帰りとも揺れはなかった。どちらの船も着岸寸前に片舷の錨を降ろし、回頭していた。

### ③ ソレント～ナポリ

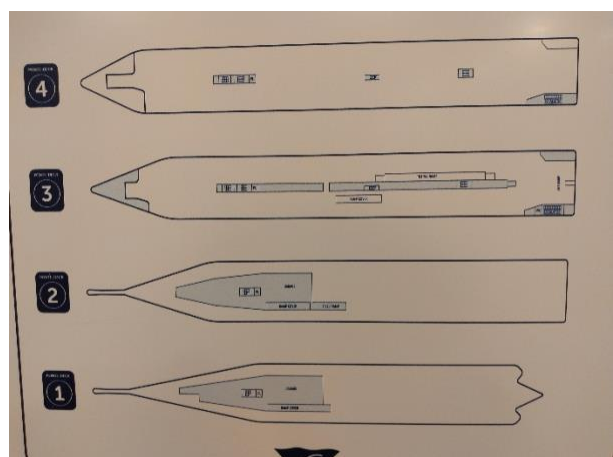
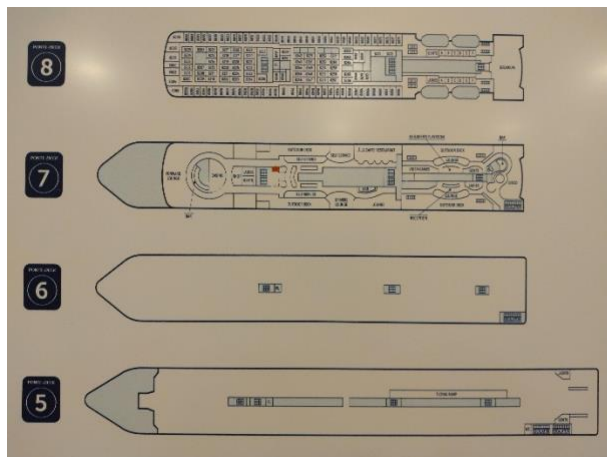
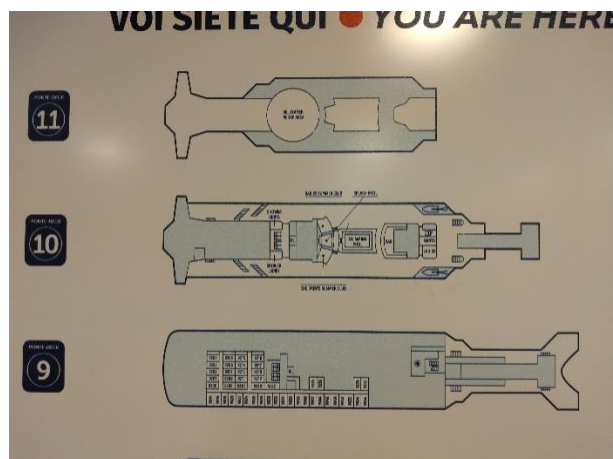
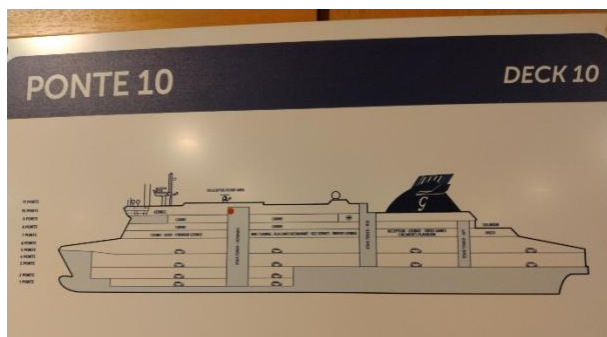
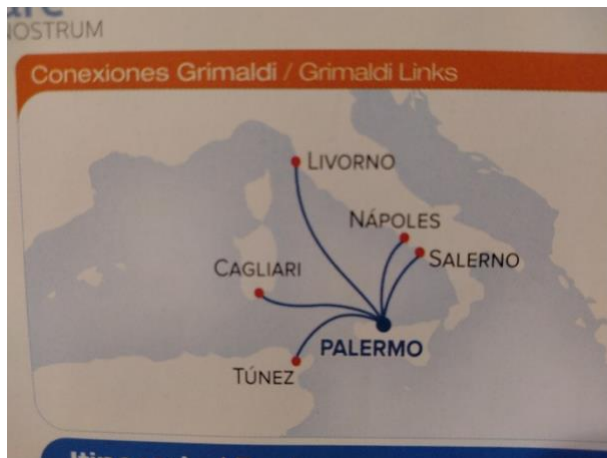
アリラウロという船会社の、citta di forio という高速船に乗船。

1987 年建造で、総トン数 286 トン、全長 36m、定員 238 名、最大速力は 24.7 ノット。車両は積めず、船内には売店もなかった。

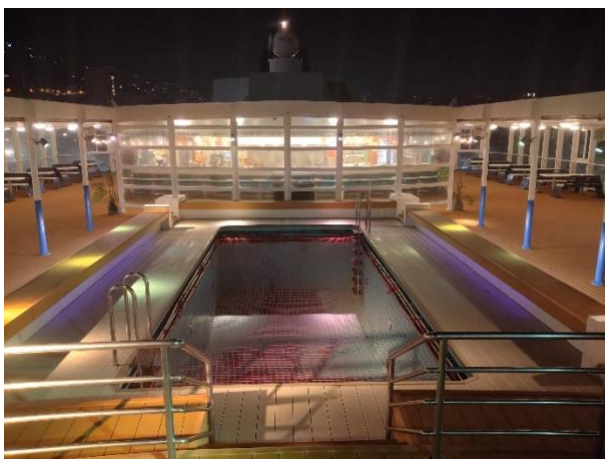
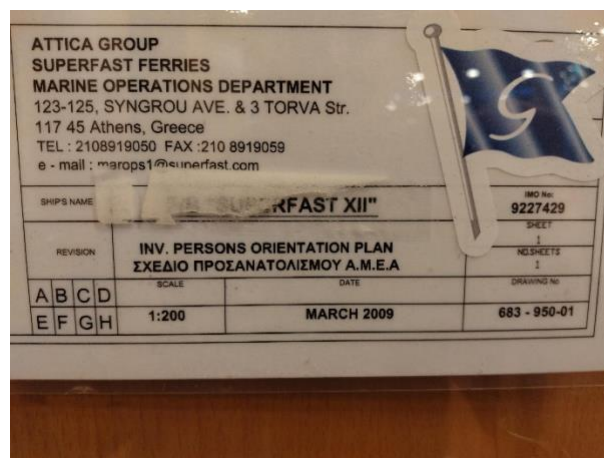
ソレントは、ナポリから海岸沿いに 50～60km 南にいったりリゾート地で予想以上のにぎわいだった。ナポリからソレントは、鉄道では 1 時間 10 分くらいに対して高速船では 45 分なので、港へのアクセスを考えると競争力では微妙だ。

ソレント 10 時発に乗船したが、30 名程度の乗船だったろうか。荷物を抱えた観光客は少ない。

## ① クルーズ オーソニア







右下 10 デッキプールおよびプールバー



以上 6 枚 7 デッキ 上段 2 枚 船首のバー

中段 2 枚セルフサービスレストラン

下段 2 枚アラカルトレストラン

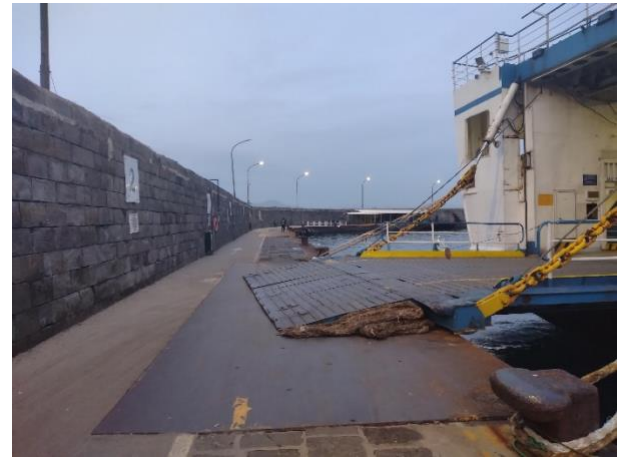
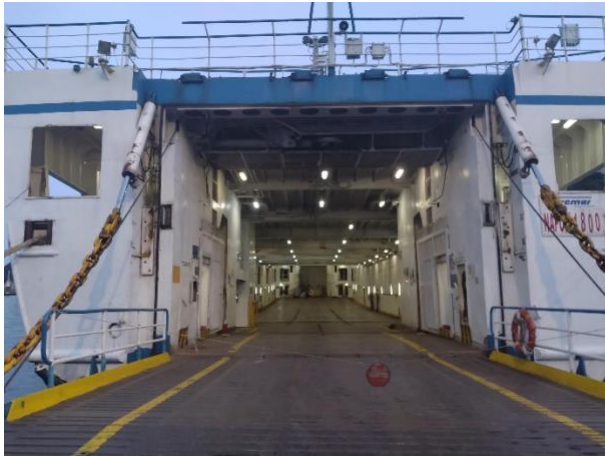




上段左 7 デッキ船尾のバー 上段右 7 デッキ チルドレンコーナ

中段 2 枚 7 デッキショップ

下段 2 枚 8 デッキ



## 以上 6 枚 ②ナポリ～カプリ島 アデオナ

上段左の時刻表は、NAVE が在来フェリー、TMV が高速船  
下段 2 枚はカプリ島にて





上段 2 枚 カプリ島～ナポリ isora di procida

下段 2 枚 ③ソレント～ナポリ citta di forio