

イタリア国内フェリー パレルモ～ジェノバ

新造船 GNV オリオン乗船記

近藤貴行

2025 年 12 月に、シチリア島最大の人口 68 万人のパレルモからジェノバを、今年 4 月に中国の広船国際造船所（GSI）で竣工した GNV オリオンに乗船。

パレルモ発 22 時 30 分出港、翌 18 時 45 分時着の航海。

この航路も曜日によって微妙にダイヤが変わり、航海時間も 一定ではない。

10 月配信の学会ニュース 2025-155 (1024) で報告されているが、 GNV では 2030 年までに 8 隻の新造船を投入するが、この船はその 2 番船となる。GNV は 2011 年に MSC グループに入ったので、その資金力のおかげだろう。現在はオリオンと 3 番船ヴァーゴの 2 隻でディリー運行しているが、 3 隻の新造船はすべてパレルモからジェノバ航路でデビューしているので、 GNV では最重要路線と言える。ただし 1 番船ポラリスは、ヴァーゴと入替えでキャビン増設工事のため中国に回航するようだ。

オリオンは、

全長 218m 全幅 29.6m、総トン数 52912 トン、キャビン 418 室+スイート 15 室、シート席は不明（200 席程度）だが定員は 1785 人、車両レーンは 3080m である。クルーは 85 人。船籍はジェノバである。クルーは GNV の国際航路とは異なり東南アジア系はないが、全てがイタリア人ではないようで船内モニターで他国籍のクルーを紹介していた。船内放送はイタリア語と英語が流れたが、肝心のレストランはほとんど英語は通じない。

① 予約・乗船

HP から、窓側キャビン++夕食+朝食+昼食をネット予約。食事については 3 食で 49€ だったが、船内で同じ料理を個別会計する場合に比べて半額程度のようだ。ただしこれは全食事をまとめて申し込みするため、夕食は乗船時間が遅いので要らないということは出来ない。

チェックインは、この港もターミナルには寄らず直接船に行き、スマホの画面で e チケットを見せる。e チケットには乗船 2 時間前の 20 時 30 分からチェックインと書かれていたのだが、港内で待合所は見当たらない。港内敷地入口にはセキュリティが立っているので、時間になるまで近くの飲食店で時間をつぶすしかない。しかし 17 時には暗くなるため、チェックインまでの時間はとても長かった。ただしフェリー岸壁の前で建築工事

をしていたので、待合所かも知れない。さて乗船は 20 時 40 分に開始、セキュリティにパスポート（身分証明書）を見せる。

今回は乗船客が極めて少なく、せいぜい 300 人程度だろうか。

またトラックドライバーらしき人はよくわからなかつたが、男性 1 人客は多かつたので、ある程度いたかも知れない。

② 車両甲板

徒歩客も含め後部から乗下船。今回はすいていた。

③ キャビン

アウトサイドキャビンで 2 人部屋、面積は実測内寸 $4.6 \times 2.35 = 10.8\text{m}^2$ 。ベッド（マットレス）は、 $2.0 \times 0.8\text{m}$ 。バスタオルがあり、シャンプー兼ボディソープは紙の個別包装。地中海のフェリーではいつも 4 人部屋であったが、2 人部屋は初めてである。部屋の造りは極めて簡素で全室シャワー・トイレ付きではあるが、日本の新造フェリーの 1 等のほうが豪華に思える。□ッカーやハンガーは無く壁にひっかけが 4 個あるだけで、他に小さなデスクと丸椅子のみでテレビなど備品は一切ない。その代わり従来の船よりは、トイレシャワーのスペースがゆったりしている。ただし隣室のトイレのバキューム音が聞こえたり、シャワーのカーテンが両端がきちんと閉まらない、シャワーの排水がいまいちなど細かい点が気になり、バスタオルもいかにも安っぽい。コンセントは 4 人部屋の場合もあるだろうか

ら、4個ある。温度調整は、何°Cといった細かい表示はなく今より高くする低くする調整になる。

キャビンのカテゴリーは日本の場合、スイート、特等、1等、2等寝台など細く分かれているが、欧州の場合はスイートか一般キャビンかしか無い。本船の場合は、一般キャビンはアウトサイドかインサイドか、2人部屋か4人部屋か、のみの選択となる。（他にはwithペット）この船は、2人部屋も多そうだ。

入港1時間半前には、キャビンを空けるよう船内放送があつた。前部のキャビンだったが、エンジンの小刻みな振動は航海中あったが気になるほどではない。また通路は極めて広くゆったりしており、カーペットも敷かれているが、インテリアとしては無機質。なお船内のカーペット敷きは、キャビン階の通路のみ。

プルマンシート席は2室に分かれており今回は1室のみ使用していた。シート自体はそれほど快適ではなく、電源コンセントは部屋の1個所の壁に集中して設けられていたがスマホの充電は盗難が気になるだろう。

④ レストラン

アラカルトレストラン（4人掛け14テーブル）、セルフサービスレストラン（カフェテリア方式）、ステーキ&ピザ（4人掛け20テーブル、2人掛け5テーブル）があった。レストランはす

べてオープンな造りで、アラカルトもステーキ&ピザも、大きなセルフサービスレストランやラウンジの1画を仕切りだけ建てて使用している。セルフサービスレストランからは、前方が見渡せる。

今回も他の GNV フェリー（傭船の元サブリナは別）と同じシステムの、事前の申し込みでセルフサービスレストランを利用。これまで乗船した GNV の国際航路のセルフサービスレストランから変わった点としては、皿が紙から陶器へ、ナイフフォークがプラスチックから金属になっていて見た目が美味しく感じる。ただし料理の種類は従来と変わらず、日本のフェリーに比べるとかなり少ない。また朝食のクロワッサンは、焼きたてで美味しい。

⑤ バー、ラウンジ

船首に大きなオブザベーションラウンジがあり、ブラインドを降ろす夜間以外は前方を見渡すことができ、船内でもっとも人が集まっていた。カフェに近いバーもあるがアルコールを楽しんでいる人は少なく話声もほとんど聞こえず、またステージは無くイベントを行なうことはなさそうだ。船内中央にも小さなカフェに近いバーがあるが、この2箇所のみで古い地中海のフェリーに比べると少ない。

この小さなバーには船の模型が展示してあり、興味深かった。

船の特徴として、スラスターは前に 2 基のみ、車両甲板は側面にも通風？のため開口が目立つ。またスクリューと舵の取り合いが珍しい形に見えた。

最上階の屋外 10 デッキにもバーがあるが、閉まっていた。

⑥ ショップ

高級品から子供向け玩具まで扱うショップが 1 店舗あったが、船ファンが買いたくなるような品はなかった。これまで欧州のフェリーには 20 隻以上乗っているが、船ファンが欲しがる船の写真や模型などは見たことがない。

⑦ 屋外デッキ

7 デッキは救命ボートの設置個所から後ろはプロムナードデッキが続いており航海中も出れる。昼間にはクルーが水洗いをしていた。救命ボートは 120 人乗りが 6 隻で、乗客+クルーは 1870 人だから定員の 38% 分となる。デッキでは、造船所の中国人技術者を見かけた。5 名乗船とのこと。

⑧ チルドレンスペース

オブザベーションラウンジやステーキ&ピザのスペースにごく小さな 1 画に設けられている。ステーキ&ピザの店の目の前ため

ランチタイムは使用禁止だが、夏のディナーなど騒がしくてゆっくり食事は楽しめないだろう。

⑨ 航海

航海は極めて穏やかで揺れもなかった。朝 10 時半には、到着が早まり 17 時半になると船内放送が入る。

⑩ 下船

下船前にはキャビンを空けるため、皆がパブリックスペースに集まるが意外に多く感じる。それだけキャビンで過ごす時間が長いお客様が多いということだ。

最後に

MSC クルーズが建造するフェリーということで、どんな船かと期待していたが、コストダウンが徹底していた。GNV が MSC グループに入る前の船はクルーズフェリーと呼ぶのに相応しいハードを持っていたが、新造船は無駄を一切省いている。従来欧州のフェリーのパブリックスペースは、日本に比べると豪華というイメージがあったが、少なくともこの船には当てはまらない。

現在位置を示すモニターもなく、相変わらずレストランの営業時間の表示も無い（オープンすると船内放送が入る）など、サービス向上も感じられない。

MSC グループに入る前の 2003 年に建造された同規模のラ・シュップ
レマ (49000 トン、キャビン 567 室+シート 940 席 定員 2920 人)
と比べると、

新造船で無くなった施設として（近年撤去されたものを含む）

- ・ディスコ、プール、ジャグジー、シネマ、ライブラリー、ジム、
ビューティーなど

縮小された施設として

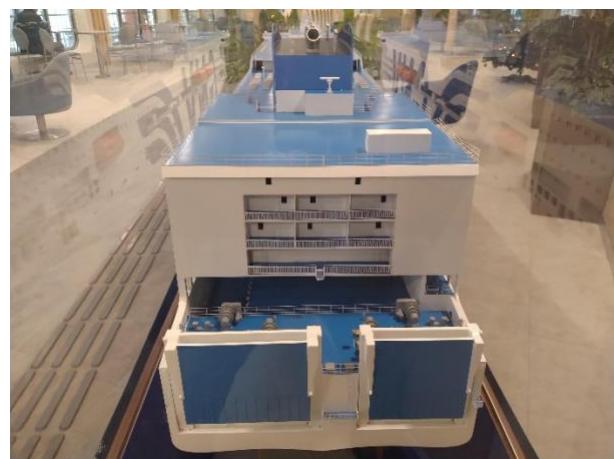
客船並みの内装でステージを備えた大型ラウンジバーは極めて簡素
なオブザベーションラウンジへ、アラカルトレストランは定員 400
人からステーキ&ピザも含めて 146 人へ減少している。

もちろん航路が異なるので単純には比較出来ないが、内装ははるか
に簡素になっている。

また航路としても新造船を投入するため、冬でも需要があると思つ
ていたがそうでも無さそうだ。しかしシートが少ない、1 番船ボ
ラリスはキャビン自体少ないなど、車両重視のフェリーとは言えそ
うだ。そうは言っても、新造船で気持ちがよいしほぼ 1 日の航海だ
から楽しめた。

GNV オリオン

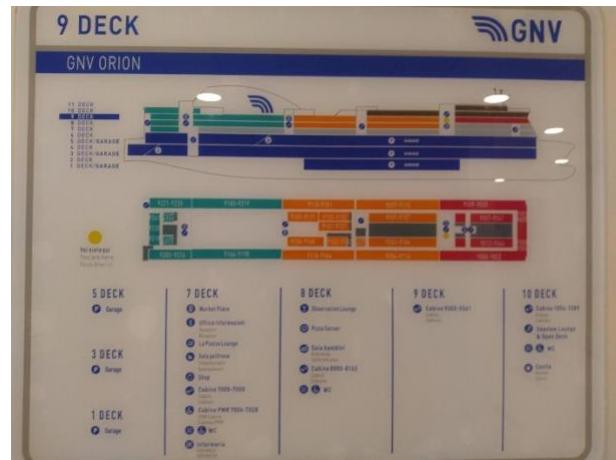


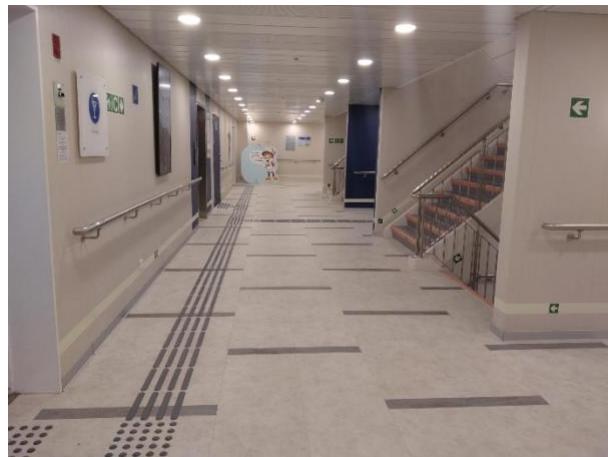


上段左は1番船のポラリス。2番船オリオンは煙突後部にキャビンを増やす設計変更をしている。なお今後ポラリスもキャビン増築工事を行うようだ。



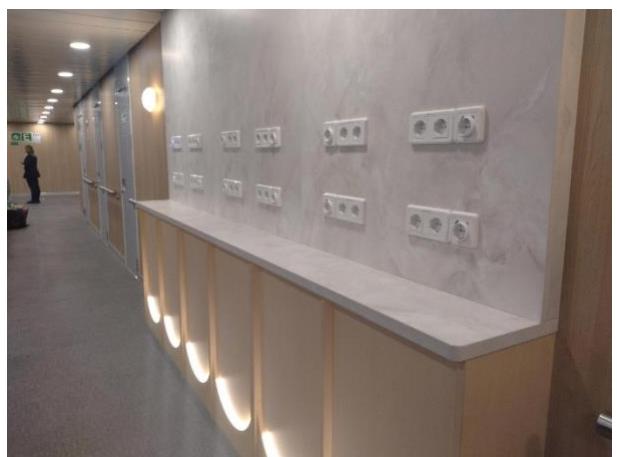
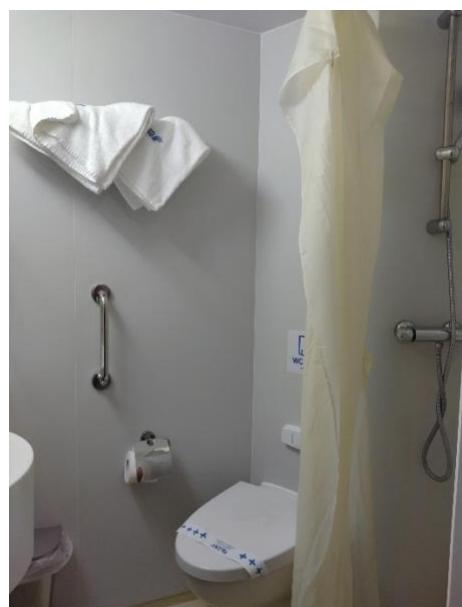
PRINCIPAL PARTICULARS GNV ORION	
LENGTH O.A.	abt.218.0m
LENGTH B.P.	abt.205.87m
BREADTH MLD.	29.60m
DEPTH TO BHD DECK	10.00m
DESIGNED DRAFT(Td)	6.45m
Summer load line draft(Ts)	6.90m
DEADWEIGHT(Td/ Ts)	5680/79941
GROSS TONNAGE	52912
SERVICE SPEED	abt.25.0 knots
TOTAL PERSONS	1870 P(For Short International Voyages)
CREW	abt.85 P
PASSENGER	abt.1785 P
Total Length meters	abt.3080m
CSSC 广船国际有限公司	



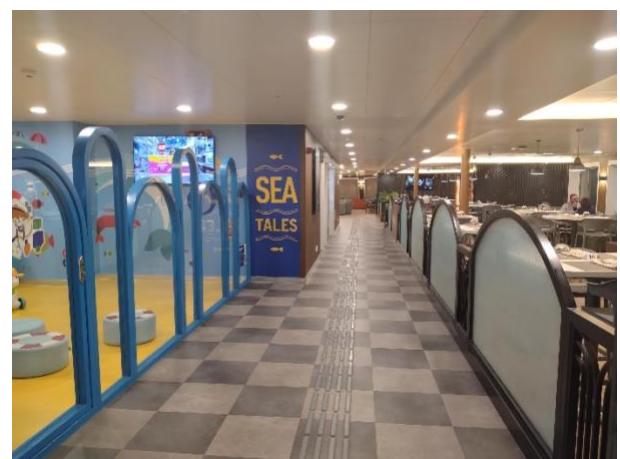
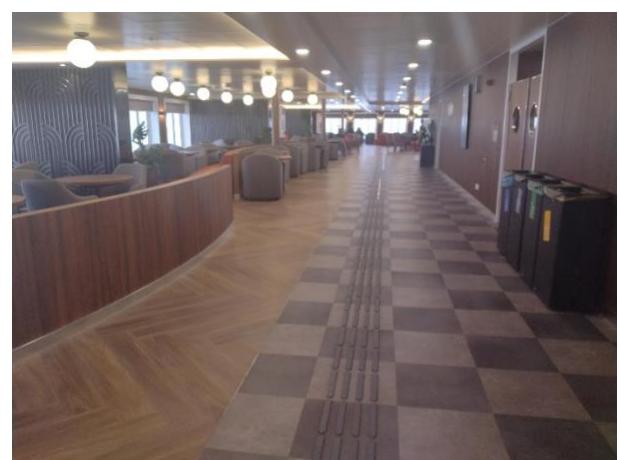


中段 2 枚 10 デッキ

下段 2 枚 エレベーターホール。階段もカーペットではなく、まるで病院のような雰囲気だ。



上段中段 9デッキキャビン。4人部屋も広さは同じ。 下段
7デッキ プルマンシート。コンセントは部屋の1個所に集中



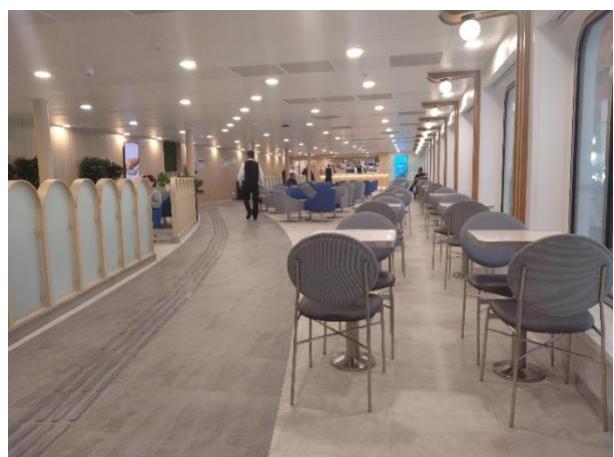
上段 2 枚 中段左 8 デッキ オブザベーションラウンジ

中段右 8 デッキ チルドレンコーナーとステーキ&ピザレストラン

下段 7 デッキ アラカルトレストラン



以上 6 枚 セルフサービスレストランのレーンと、ディナーの料理のすべて。メニューは日本と比べて少ない。



上段 朝食と昼食 昼食は個別会計すると、ハンバーグ 11.9、スパゲッティ 10.9 など 37€かかる。

中段左 セルフサービスレストラン 中段右 7デッキ バー