

イタリア国内フェリー ティレニア海航路

地中海最大の新造船モビーライン乗船記 近藤貴行

2025 年 12 月に、リヴォルノ～サルデーニャ島オリビアを、地中海最大 7 万トンの、2024 年竣工のモビーレガシーおよび 2023 年竣工のモビーファンタジーに往復乗船。GNV の新造船と同じ中国の広船国際造船所（GSI）の建造の LNG 燃料にも対応したフェリーとなる。モビーラインも、グリマルディラインや GNV と同じイタリア船社である。

リヴォルノやオリビアは日本人にはなじみの無い地名だが、グリマルディラインも同社 2 番目の大型フェリー（55000 トンのクルーズヨーロッパとクルーズサルデーニャ）を同じ航路に就航させていることから、重要な航路であることがわかる。リヴォルノはピサの斜塔で知られるピサから 20km ほどの港町である。

行きはリヴォルノ 22 時出港、翌朝 7 時着の 9 時間の航海。船はこの後折り返し 10 時発の昼便で 19 時にリヴォルノに到着。

私はオリビアに 1 泊して、帰りは同型 1 番船のモビーファンタジーの昼便に乗船。

またこの航路は日によって昼便だったり夜便だったり両方あったりと、少し複雑なダイヤ。私は昼便と夜便に、別々の新造船に乗れる日程を選んだ。

全長 237m 全幅 33m、キャビン 441 室、プルマンシート 403 席（コンセント付き）、定員 2370 人、車両レーン 3800m。HP では他に、船首ビストロ（ただしセルフサービスレストラン）が 447 席、スポーツバーが 723 席とある。船籍はナポリである。クルーは全てイタリア人だろう。Wikipedia によればクルーは 130 人だが、行きの船内で聞くと 80 人とのことだった。

乗船前に見た同社の HP を見てみると、貨物より旅客を重視したクルーズフェリーの性格が強いように思えた。

船内配置としては、パブリックスペースは 9 デッキに集中している。1 番船と 2 番船は、特に違いは感じられず内装も色も含めて同じようだ。

この船の特徴としては WiFi が無料であることで、フェリーで無料は初めてである。昼便では、多くの人が利用していただろう。

① 予約・乗船

HP からネット予約、往路は夜便のためインサイドを選択。

リヴォルノではターミナルはあるがチェックインはなく、セキュリティでパスポートを提示して直接ピアに行き、スマホのeチケットを提示。19時45分から乗船開始。

行きは今回は乗船客が少なく、300～500人程度か。

帰りのオルビアでも、セキュリティでパスポートを提示して直接ピアに行く。9時15分から乗船開始。帰りはさらに乗船客が少なく、その時点で駐車場で乗船待ちしていた一般のトラックを含めた車はわずかに7台だった。帰りの乗船客は、50人程度だろうか。

また帰りの便では乗船した時点では、まだ多くのクルーがキャビンの清掃をしていた。なおキャビンを清掃していたクルーは全員男性。

② 車両甲板

徒歩客も含め後部からの乗下船。

③ キャビン、プルマンシート席

キャビンは4人部屋だが、ベッドは1人分のみセットしていた。実測内寸面積は $4.3 \times 2.3 = 9.9\text{m}^2$ くらいだろうか。バスタオル、フェイスタオル、シャンプー兼ボディソープは壁掛け方式。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。前部のキャビンだったが、エンジンの振動は気になるほどでもなかった。

また帰りの便で乗船した際に、清掃途中でキャビンの扉が開いていた部屋が 10 部屋ほどあったが、1 部屋をのぞき全て 1 人分のみのベッドのセットだった。船首のスィートも見したが、広さが違うのみで質感としては一般のキャビンと同じようだ。

プルマンシート席は、全席コンセント付き。

④ レストラン

今回利用のビストロという名のセルフサービスレストラン（カフェテリア方式）、ステーキハウスがあった。

ビストロはセルフと言え、ライブキッチン的なレストランで高級感や出来立てが感じられプレゼンテーションが上手い。スパゲッティは注文をしてから調理していたが、乗客が少なかったからかも知れない。カウンター内だけで 6 人ほどのスタッフが見えた。オーダーはタッチパネルから注文しレシートをカウンターに渡し、料理を受け取る。タッチパネルは GNV やグリマルディでもバーでは採用している。またビストロは船首に位置しているので、昼便であれば前方を見渡せる。営業時間は、昼便では 12 時から 18 時。

今航では乗船客が少ないのでかなり席を制限して営業していた。またこの船でもレストランの営業時間の表示が無いため、いちいち聞く必要がある。

⑤ バー

船内中央部にスポーツバーがあるが、バーとしては他には最上階に屋外のバー（ただし今航では閉鎖）があるのみである。このバーは、船幅いっぱいにあるため最も乗船客が集まるエリアとなるが、ステージなどは無く大きなテレビ画面があるだけである。夜便ではバーカウンター内に4人のスタッフ。これまでのフェリーではバーは小さいものが何か所かに分かれているがスタッフは各1〜2人程度。対してこの船は、施設は集約して商品の数もスタッフも増やしサービスを上げている。ただし昼便では、船客数の関係だろうが閉まっていた。

また名前はバーであるがカフェがメインで、乗船時間が短いため夜便でもアルコールはカウンターの目立たないところにわずかに並んでいるに過ぎない。夜便では、朝食はここでのみ提供していたが、多客期にはレストランを開けているだろう。

⑥ ショップ

ごく小さな店舗が1個所のみで、他船のようなブランド品や服飾はなく、子供向け玩具が目立つ。

⑦ チルドレンルーム

スポーツバーの中にあった。他には欧州フェリーでは見かけないビデオアーケードがあった。

⑧ 屋外デッキ

最上階は閉まっていたバーがあるのみで他には特になく、後方にヘリのスペースがあるため後ろには行けない。他に屋外に出れるのは、9 デッキ後方のプルマンシート席を通って船尾に出れるが、150 人乗りが 6 隻ある救命ボート部分には出れない。

⑨ 航海

行きの航海は極めて穏やかで揺れもなかった。帰りは揺れを感じたが、大型船ゆえこの程度で済んだのかも知れない。LNG 燃料に対応ということだが、煙突からは黒煙が目立つ。パイロットはリヴォルノ、オルビア両方乗船していた。

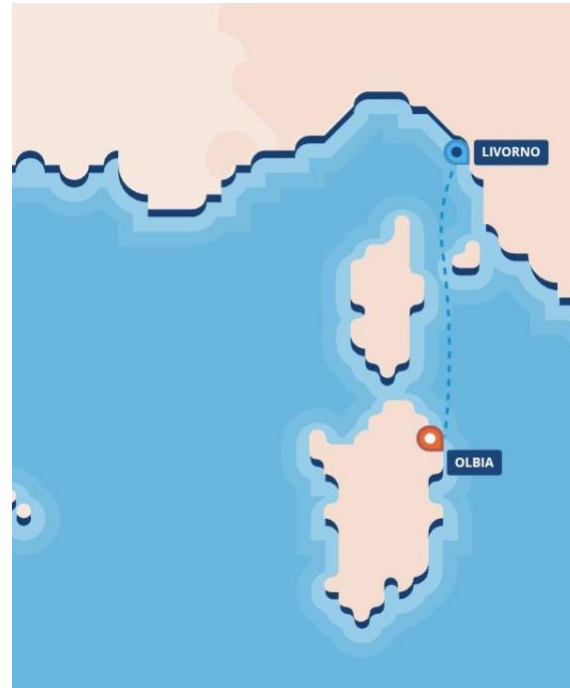
⑩ 下船

サルデーニャ島オルビアでは、珍しく下船にも関わらずパスポートチェックを受けた。

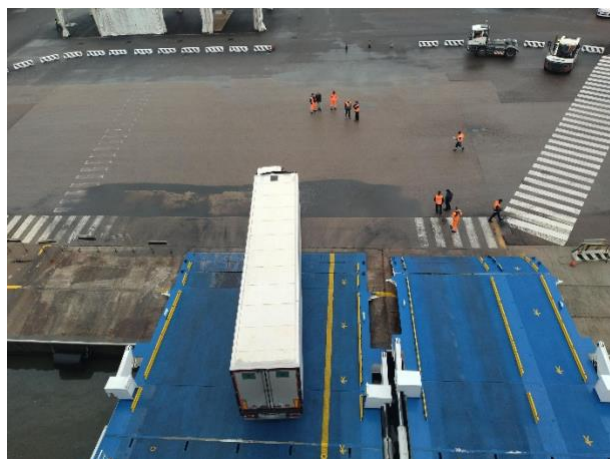
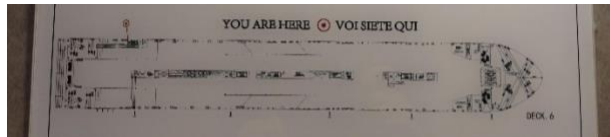
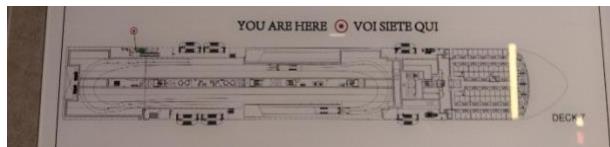
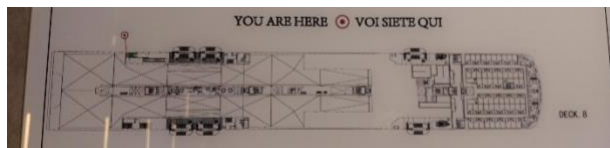
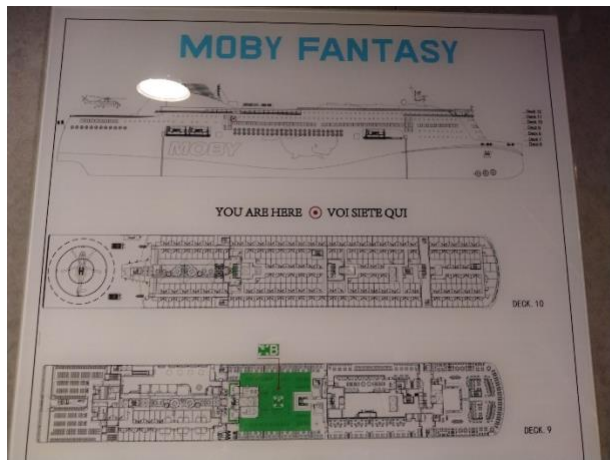
最後に

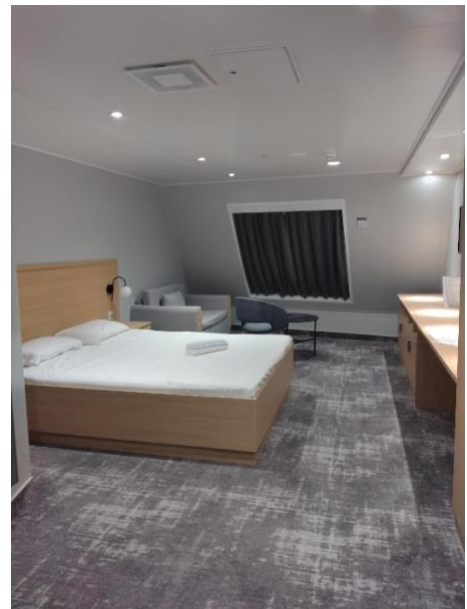
いくら冬とは言え、このガラガラぶりには驚きである。夏であれば満船なのだろうが、日本の北海道航路以上にオンとオフの差が大きいようだ。もっとも 12 月とは言えこのあたりの最高気温は 15℃以上あり、日本よりはるかに暖かい。

同じ造船所で造られた GNV の新造船同様、病院のようなエレベーターホールをはじめ旅客部分には余分なコストはかけず、貨物重視の性格に思えた。



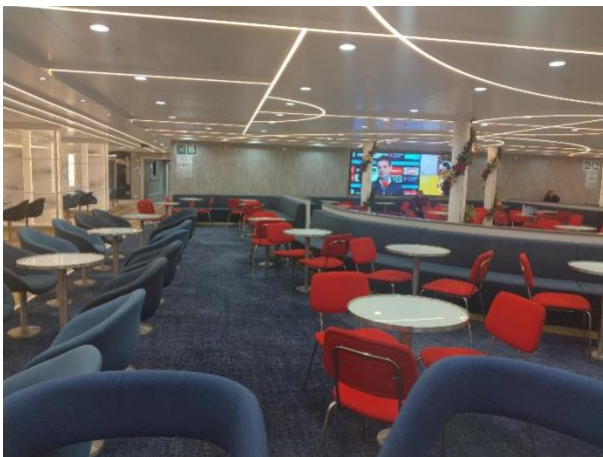
上段左 モビーライン航路図 下段左 グリマルディラインの同じ航路に就航する、クルーズサルデーニャ（55000 トン）





上段 11 デッキ

中段下段 10 デッキ 中段右は船首スイート



上段 9 デッキ船尾プルマンシート席

中段 9 デッキレセプション前とエレベーターホール

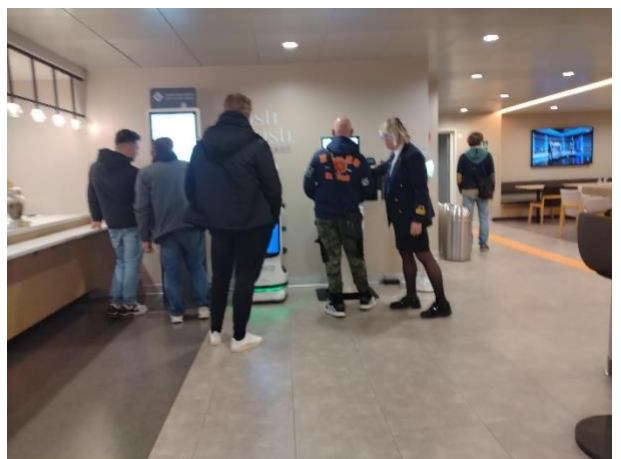
下段 9 デッキ中央 スポーツバー



上段 スポーツバー アルコールが右写真に写っている

中段左 9 デッキ ショップ 中段右 チルドレンコーナー

下段 9 デッキ ステーキハウス プレゼンテーションが上手い



以上 6 枚 9 デッキ セルフサービスレストラン

下段右 タッチパネルでの注文は、操作に慣れない人も多い