

フィリピン国内フェリー 2GO トラベル

元フェリーきょうと 2/元つくし 乗船記

近藤貴行

2026 年 1 月に、フィリピンのマニラ～セブを、元名門大洋フェリーのフェリーきょうと 2 (2002 年三菱重工建造) である 2GO トラベルの、2GO Masikap に乗船した。この船はフィリピンに渡る前に、短期間だが韓国に売られていたためハングル文字があちこち残っている。また日本語も残っている。

今航は、11 時にマニラを出港、セブには翌日 10 時到着の 23 時間の航海となる。この航路は今の時期は週に 4 便あり、

火曜日 元オレンジ 8 マニラ 5 時発セブ 5 時着 24 時間

水曜日 元つくし マニラ 21 時発セブ 19 時着 22 時間

木曜日 元フェリーきょうと 2 マニラ 11 時発セブ 10 時着 23 時間

日曜日 元つくし マニラ 9 時発セブ 7 時着 22 時間

と、かなりバラバラのダイヤになっているが、乗りやすい木曜発の便を選んだ。

① 予約・乗船

乗船 5 日前に HP からネット予約。

スイートを選択したが、乗船料は食事込みで 7200 ペソだが、サーチャージや税金などで支払い総額は 8726 ペソ=クレジットカード払いで約 25000 円となる。相部屋 4 人部屋で食事込みのビジネスクラスが 1 万円ほどで、飛行機と同じぐらいになる。

ターミナルには、8 時 15 分ごろ到着。今日はターミナルから少し離れているからか、船までシャトルバスに乗車。貨物の積込みはすでに終わっていたようで、まったく見ない。日本時代は右舷に乗船口があったが、現在は左舷後部のランプのみ使

っている関係で、ギャングウェイは左舷に設置。船内出入口が車両甲板レベルに新設されているが、車両甲板の最上デッキにはまったく止まっていなかった。

船は車でやってきたパイロットを乗せるとギャングウェイを格納して定刻に出港、船体が岸壁より少し離れてからロープを外す。岸壁には入船で着岸していたが、90度回頭する際は2隻のタグボートで船尾を押していた。

② 旅客設備の配置

デッキ関係で増築された部分はないようだ。

船内の配置は、日本時と同じである。また男女の大浴場は、クリニックとペットルームになっていた。ペットルームと言ってもゲージがあるわけでは無く、持参のゲージを置くだけのスペースだ。他の船では車両甲板に置いていたのだろうが、元ブルーダイヤモンドと元やまとで見たのは、家畜と思われるニワトリだけである。

パブリック施設については、元ブルーダイヤモンドと元やまととまったく同じで、レストラン、ビジネスクラス以上のホライゾンカフェ、カフェ、ショップ2店、ヘアーサロン（この船のみ足のマッサージがあった）、クリニック、カラオケ、レストランに設けられたステージ。カラオケは1曲15円ほどと安いので、1日じゅう止むことがなく朝食の時間でも歌われている。

また、椅子席は見なかった。

③ 乗組員

サービスクルーは身だしなみもきちんとして、よく教育されている。レストランの厨房内では、髪の毛が飛ばないようネットを被るなど衛生面でも気を配っている。

④ キャビン

今回はスイートを選んだが、乗船後フロント前でウェルカムドリンクの後キャ

ビンまで案内された。キャビンの鍵の保証として、国際免許証を預けた。東南アジアでは、観光地で日本語のイヤホンガイドを借りる際、IDカードを預けることがよくある。もちろん日本人はパスポートしか持っていないが、預り証など無く管理はかなり杜撰であり、私は預けたくないため国際免許証を用意している。（ホテルにチェックイン後の観光であれば、ホテルキーでも良い）

今回の部屋はかつてのロイヤルであったが、内装はあまり変わってないようだ。かつてのデラックスは現在はステートルームとなっているが、ロイヤルとステートはほとんど料金は変わらない。有料のミニバーがあるが、冷蔵庫には日本語で「庫内のドリンクはサービス品となっております」の文字がテプラで残っており笑える。

スイートの備品としては、有料のミニバーの他はバスタオルとシャンプー、石けん、綿棒のセット。ウォシュレットも残っている。

⑤ メンテナンス

内装については、きれいに保たれている。シャワールームが別になっているため、トイレも床が濡れていないため快適に使用できる。マニラ港に着岸中は外板を洗っていた。外部デッキも、使用していないドックランの柵のみ朽ちるに任せると感じだが、全体的によく手入れしているようだ。

⑥ 外部デッキ

名門大洋フェリーでは、ワンナイトフェリーだったにも関わらず、屋外デッキは広い。フィリピンでは元日本の大型フェリーは、すべて長距離航路に就航しているから屋外デッキが広い船のほうが好まれるだろう。今回のフィリピンでの日本の中古フェリーの航路は4回乗船予定のうち、今航がもっとも短く航海時間23時間で、残りは30時間を越える。さらに2GOの航路には片道60時間近くのものもある。

夜間は喫煙エリア以外は、立ち入り禁止となる。

⑦ レストラン

ビジネスクラス以上はもと宴会場があったところにある、4人掛けテーブルが14組のホライゾンカフェにて食事が提供される。今回も残念ながら、おかげが冷めていた。またスタッフは3人だが、バッキングが間にあっていない。乗船客のほうもバッキングが終わっていないテーブルでも、気にせずにさっさと座る人も少なくない。陸のマクドナルドでも、食事後トレーをテーブル上にそのままにして帰る人も多い。これはフィリピンに限らず東南アジアに共通していて、マナーが悪いとうより国民性だろう。

一般のレストランは、名門大洋フェリーのカフェテリア方式はかなりメニューが豊富だったから料理を並べるレーンは相当長かったが、フィリピンではかなり余っている。レストランはオープンな造りだから、食事以外で使用している人も多い。

⑧ ラウンジ

レストランの一画にステージが設けられていた。今航は20時から23時のステージだった。女性2人と歌も歌うギターの男性の3人だったが、どの船もレベルが高い。日本のフェリーにも歌手などのエンターテインメントが乗船する便があるが、レベル的にはこちらの会社のほうがはるかに高く感じる。フィリピン人のリクエストも日本人が知っている英語の洋楽である。日本のクルーズ客船もフィリピン人のバンドを載せているが、納得だ。

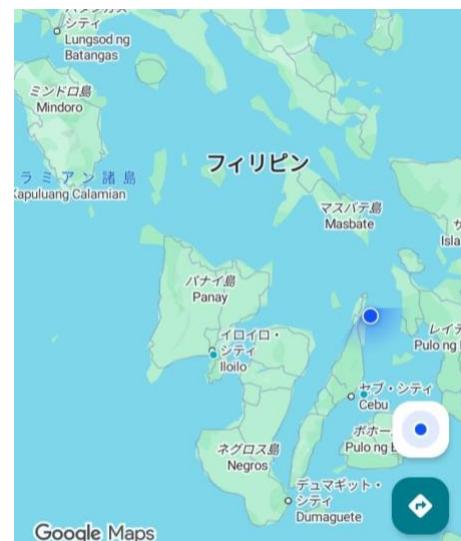
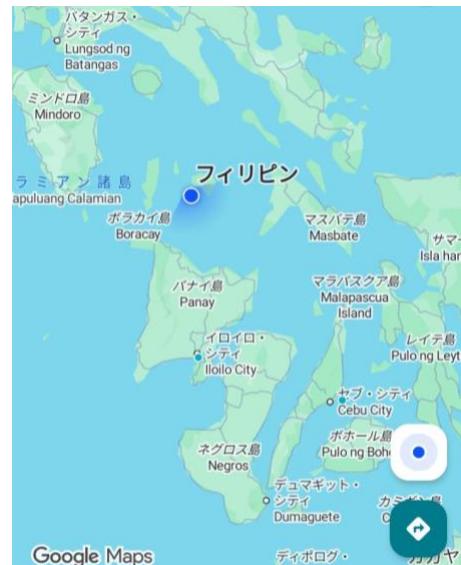
⑨ 元阪九フェリーのやまとと比較して

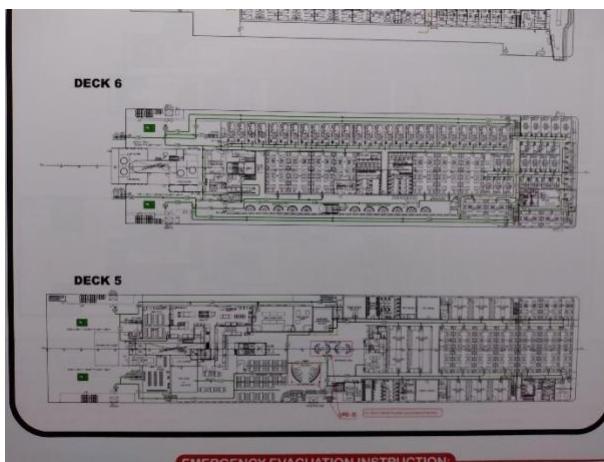
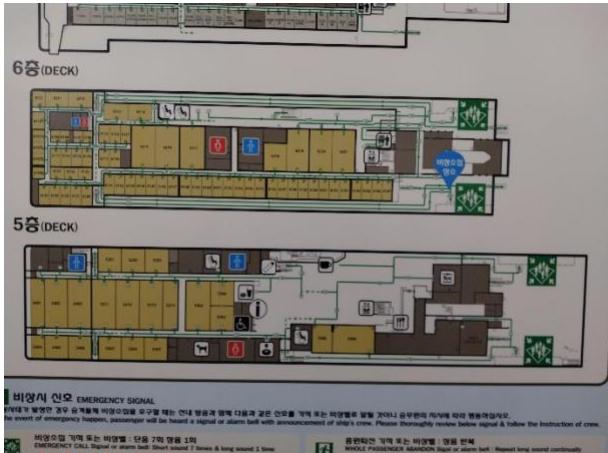
フェリーきょうと2とやまとは、日本ではほぼ同じ航路に就航していたわけだが、一晩寝ているうちに目的地に着く日本とは異なりフィリピンでは20時間以上の航海時間になる。そのため乗船客としては、レストランが開放的な造りで営業時間以外も自由にくつろげるとか、外部デッキが広いフェリーきょうと2が使い勝

手が良さそうである。しかし貨物の積み込みでは、やまとは前後右舷のランプが使えるので荷役は効率的だろう。

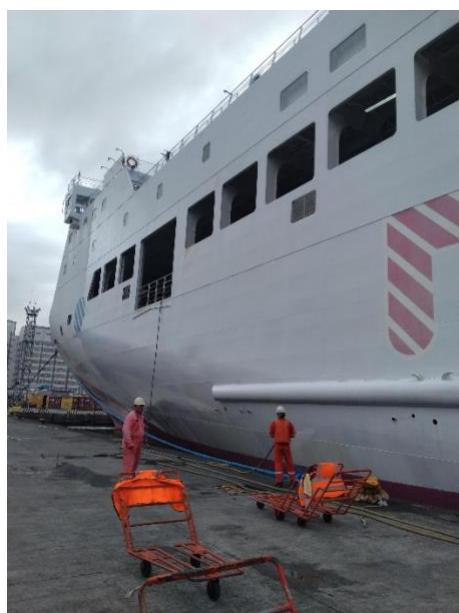
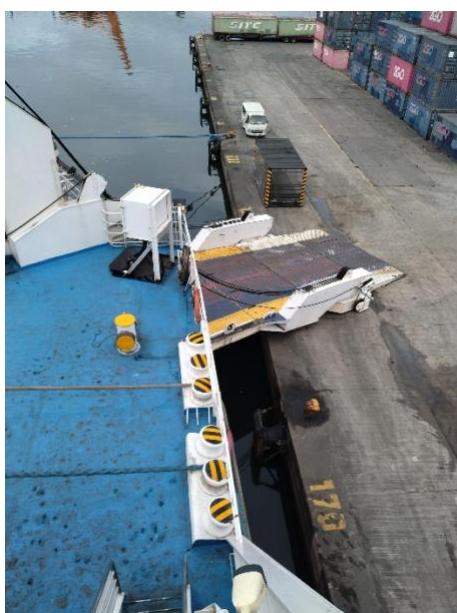
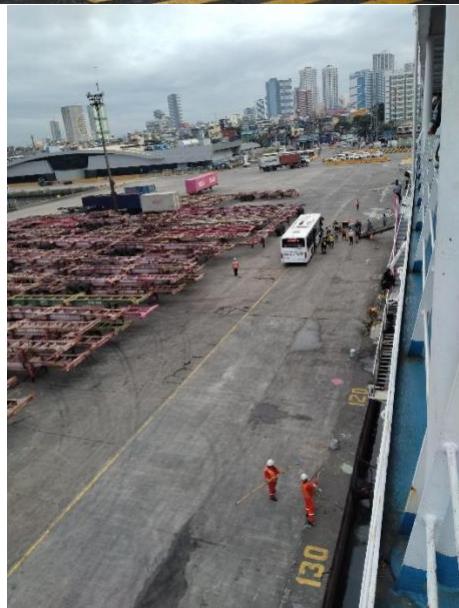
⑩ 航海

エンジンの振動は船内あちこちで伝わってきた。揺れは夜半少し揺れたが、フィリピンに来てから初めての揺れだった。また世界的なリゾート地を結ぶ航路か、歐米の旅行者も見かけた。航路は島々のあいだを、抜けて行く。後述の元つくしを含めた4回の航海でパナイ島の西を走ったのは、バタンガス～イロイロの元ブルーダイヤモンドのみであった。日本時代のワンナイトフェリーと違い、どの航路もフィリピンの島々の昼間の景色を充分楽しめた。

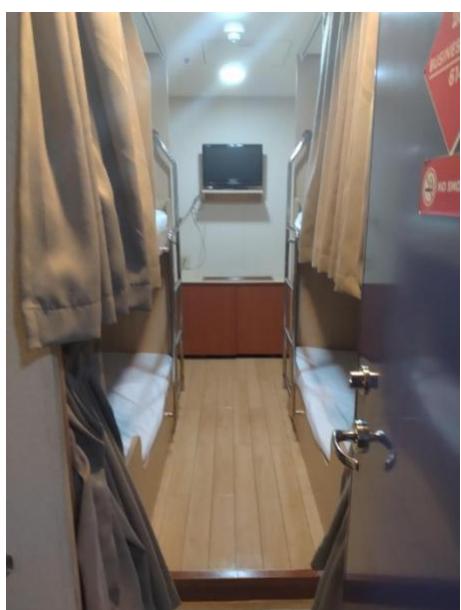
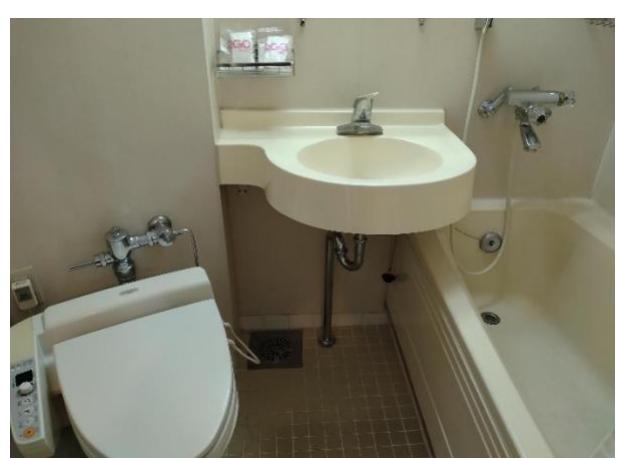




中段 2枚 韓国時代の船内図も船名だけ貼り替えて残っている。大浴場はすでに無くなっている。

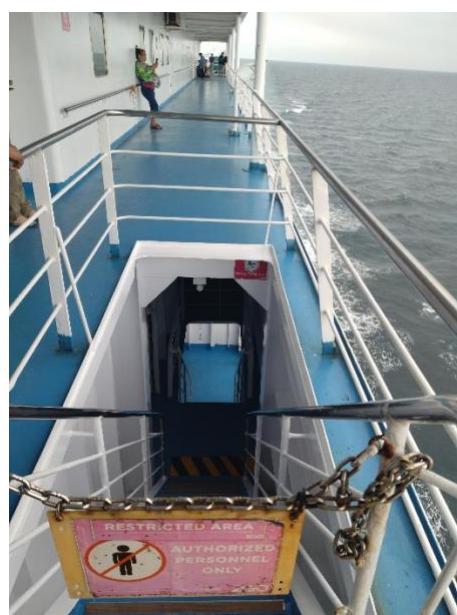






上段・中段 7デッキ スイートルーム

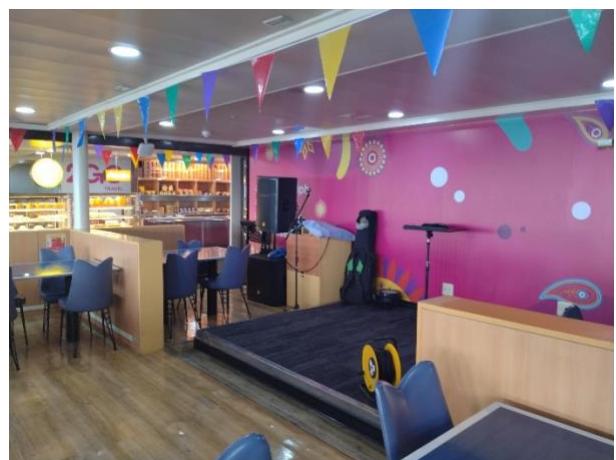
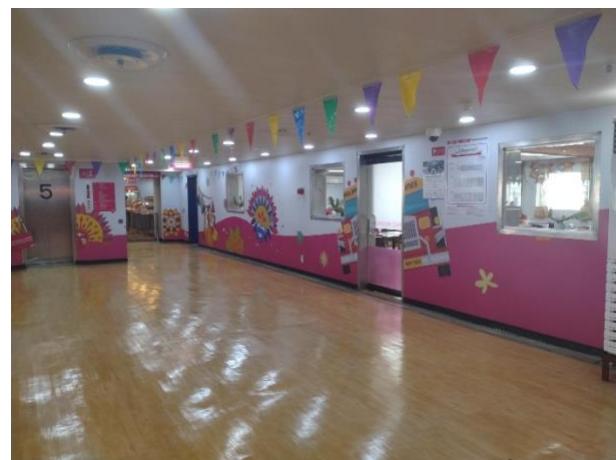
下段左ビジネスクラス、中ツーリスト、右メガバリュー





上段・中段 6デッキ

下段 5デッキ



以上 6 枚 5 デッキ



上段右 ペットルームただし脱衣場大浴場のまま大浴場の脱衣場のまま

下段右 レストランでのステージの様子

マニラ～セブの復路は、元阪九フェリーつくしである 2GO MASAGANA（マサガナ）に乗船した。当初は翌日の、元おれんじ 8 に乗船予定をしていたのだが、台風のため残念ながら欠航。翌日の便が欠航とあって、全等級が満席であった。なお、おれんじ 8 はセブ航路の前航は、マニラからは週に 1 便の、南西の諸島のコロンおよびプエルト プリンセサを走っていた。

元おれんじ 8 は、セブ～マニラ航路では途中寄港地があったため航海時間は 31 時間だったが、元つくしは直行便のため 18 時出港、17 時入港の 23 時間の航海であった。

乗船日は、セブのピア 4 にある 2GO トラベルのチケットオフィスで、翌日の元おれんじ 8 の返金を受けてピア 3 のターミナルビルに向かう。ピア 4 のすぐ近くには大きなショッピングセンターがあり、便利である。セブからはいろいろなフェリーが出ているが、すべてこのターミナルビルで、ターミナルフィー（セブは約 70 円）を支払いチェックインをするようだ。フィリピンでは全ての港で、ターミナルフィーを支払っている。時間になれば、ここから船に向かうシャトルバスが出発する。

イロイロ港でもあったが、セブでも岸壁で乗船前に、セキュリティによる身体検査と荷物の麻薬検査が行われた。麻薬検査は現地の人もあまりないのか、麻薬犬にカメラを向けている人も多い。セキュリティの中には、マシンガンを持った者もある。また船内にも拳銃を携帯する者も含むセキュリティが何人も乗っている。

乗船後は出港まで、最上デッキの外部デッキに出てみる。先日乗船した姉妹船の「元やまと」は、外部デッキ部分にハウスが増築されてずいぶん狭くなっていたのだが、元つくしはオリジナルのままのため外部デッキはかなり広い。

まわりにはいろいろなフェリーが並んでいたが、気になった船があった。船型から日本の中古フェリーに見え、「トランス アジア 21」という名であるが、良く分からぬ。結局学会員の O 氏のご教示により判明したのだが、福岡造船が 2021 年に建造した輸出用新造フェリーであった。当時のネットニュースを検索してみると、確かに福岡造船が 30 年ぶりにフェリーを建造したなどの記事が出てくるが、ま

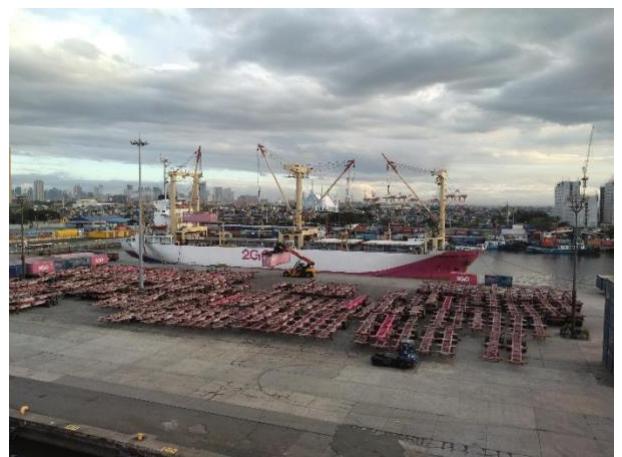
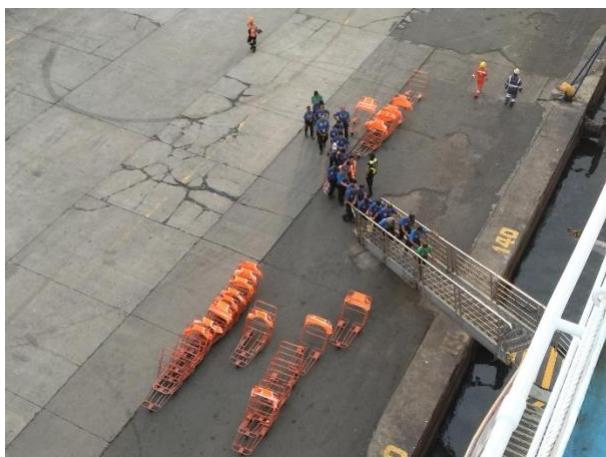
まったく知らなかった。内海造船や神田造船が輸出フェリーを建造した実績は知っていたが、フェリーには無縁の福岡造船が、中古フェリー専門のフィリピンに新造フェリーを輸出したというのは興味深い。

さて船内は元やまとと比べると、ずいぶん日本語が残っている。また元やまとではトイレは便器を取り替たりかなり改修されていたが、元つくしはオリジナルのままである。

2GO トラベルのフェリーは、どの船も若者や子供が多いのでうるさいが、とても活気がありにぎやかであった。食事内容が単調で飽きたとかビジネスクラス以上のレストランが狭く待ち時間が長く片付けが不充分など不満はあるが、4隻乗ってみて充分楽しく過ごせた。



トランス アジア 21



下段左 マニラ港でのポーターは 25 人 右 2GO のコンテナ船 SAN RAFAEL DOS