



## 2018年飛鳥Ⅱ世界一周クルーズ乗船記

写真・文 個人会員 中濱正二

2017年1月末、飛鳥Ⅱが2018年に世界一周することが発表された。スエズ運河とパナマ運河を通り、北半球を一周する世界一周クルーズとして定番なコースだった。「日本船の世界一周は今後実施されないかもしれない」と思っていたので、この発表は私にとって朗報だった。

2月末に料金と詳細な日程が発表された。「安くとも過去のクルーズ並み、場合によっては経費高騰を理由に若干の料金上昇もある」と覚悟していたが、発表された料金は想定より低料金で、申込を決断した。

料金全額の払い込みを終了し乗船準備も進んでいた2017年11月に新たな世界一周クルーズが発表された。JTBがサンプリンセスをチャーターして2019年に世界一周クルーズを実施すると言う。

飛鳥Ⅱとの価格差が大きかったらどうしようかと気をもんだが、私が利用するシングルユースの料金は飛鳥Ⅱとほぼ同額だったので安心した。

🚢 世界一周の始まり 🚢  
(横浜、神戸)

### ◆横浜出港

3/25の横浜は世界一周クルーズの旅立ちにとって絶好の天候だった。休日でもあり、25,000人の盛大な見送りを受けて出港した。699名の乗客の平均年齢は73.2歳。男女比は3:4で女性が多い。

翌日の神戸出港で日本ともしばらくお別れと思いきや、種子島、屋久島、久米島、宮古島と、日本の島々を最後まで見せてくれた。かなり余裕がある旅程になっているようだ。



3/25 横浜出港

## ◆キャプテンズテーブル

クルーズ前半に幸運が舞い込んだ。キャプテンと3回も夕食を共にすることができた。初乗船の乗客のためのパーティーがあり、抽選会で当選するとその日の夕食をシニアオフィサーと同席できる。キャプテンが私の名前が書かれたカードを引き当て、キャプテンズテーブルで夕食ができた。翌日はシングルス・パーティーがあった。なんと、前日に引き続き、キャプテンと同席させて頂くことになった。さらに数日後、ふらりとレストランに現れたキャプテンが偶然私のテーブルにやってきて、3度目の夕食を共にした。嬉しかった半面、これで本クルーズでの運を使い果たしたかなあと思った。

メインダイニングは夕食も含めて自由席である。メインダイニング中央の丸テーブルは予約席として使われ、誕生日会など大人数で夕食をしたい場合に予約できる。スケジュールの調整が付けば夕食にオフィサーを招待することも可能だ。

## 📍 アジア 📍

(シンガポール、プーケット、モルジブ、サララ)

## ◆海賊対策

シンガポールが近づくと夜間デッキへの立ち入りが禁止された。この海域は海賊が頻繁に出没する海域で、その対策が始まった。この海域の海賊は盗みが目的の《こそ泥》で、乗客・乗員に危害を加えたり、人質にとって身代金を要求するようなテロリストではない。船への侵入阻止には力を掛けるが、一旦進入を許した後は、多少の金銭的な被害は目をつぶって早期に退船してもらうスタンスだ。海賊の攻撃に会うことなく、無事マラッカ海峡を通過できた。



4/2 シンガポール寄港

モルジブを前にして乗客全員が参加する海賊対策の訓練が実施された。ここから先の海賊はテロリストである。通常の避難訓練は救命ボート等で退船するための訓練だが、海賊対策の訓練は、テロリストの船内侵入を想定して、船内階下の乗組員居住区に立て籠るための訓練だった。

オマーンのサララに近づくと海賊対策が本格化した。灯火が外へ漏れないように入出りの窓には目隠しがされた。さらにレストランやラウンジの座席やテーブルは窓から離して設置された。銃弾などにより窓ガラスが割れた場合への備えだ。デッキでは消防ホースが直ぐに使えるように準備され、イギリスのセキュリティスペシャリストが巡回している。海面からの高さが低い船尾のデッキにはバリケードも設置された。

サララ出港後、4/13から海上自衛隊の護衛を受けた。護衛艦「せとぎり」を中心に貨物船3隻と船団を組んで航行した。飛鳥IIの対策はさらに強化され、昼夜を問わずオープンデッキや客室ベランダへの立ち入りが禁止された。パブリックスペースの多くは昼間も窓を目隠ししているのが気分的に暗い。

2日目の昼過ぎにジプチから海上自衛隊のP3C哨戒機がやってきて、このタイミングだけデッキがオープンされた。海上自衛隊が広報用の写真撮影をするのが目的だ。

3日間続いた海上自衛隊の護衛は4/15朝終了した。飛鳥IIの前を先導していた「せとぎり」が急旋回して飛鳥IIの後に廻り、速度を上げて飛鳥IIの左舷を一気に追い抜いた。「せとぎり」艦上では、乗組員が整列し帽子を振って挨拶してくれた。



4/15 せとぎりの護衛終了

#### ◆飛鳥IIの水事情

毎朝放送される船長からの航海情報によると、船内生活用の水の確保が厳しいらしい。船内で使用される水は寄港地での給水と海水の淡水化により賄っている。海水の淡水化は主にエンジンの排気ガスの熱を使ってやっているが、海賊対策の船団航行で低速航行したので淡水化能力が落ちたようだ。さらに今後の寄港日程とスエズ運河の航行を考慮すると厳しいらしい。船長が船内放送で節水を呼びかけると水の使用量が明らかに減少すること。日本人は真面目だ。

世界一周クルーズ中に何回か水の確保が厳しい区間があったようだ。淡水化装置の能力を上げるため、エンジン3機で十分な速力が得られるのに4機目を稼働させることもあった。この場合、次港に早く着きすぎるのでわざと遠回りして時間調整した。

淡水化装置の効率を維持するため、煤やダストを除去するスートブローを定期的に行っている。スートブローをすると煙突から煤が飛んでデッキを汚す恐れがあるので、飛鳥IIは針路を変えて風向きを調整し、煤がデッキに落ちない様になっている。船内TVの航跡図がジグザクになっている場合はスートブローをしている可能性が高い。これもまた遠回りだ。飛鳥IIの水はお金が掛かっている。

#### ⚓ スエズ運河 ⚓

##### ◆スエズ運河通航

スエズ運河通航前にクイズ形式の説明会があった。乗客が最も興味ある通行料はスエズ運河 3130万円、パナマ運河 2500万円。料金は変動するが、通常スエズ運河の方が高いらしい。

4/18 昼過ぎスエズ沖に投錨し、翌4/19 早朝に

スエズ運河に入った。飛鳥IIは北航船団の先頭で、後には巨大コンテナ船が続く。海賊対策で予定より一日遅くれたが次港のミコノス入港は予定通りと説明があった。

スエズ運河は2015年8月完成の拡張工事により途中で水路が2つに分かれ、北航船と南航船は別の水路を通れるようになった。これにより運河の途中で行き会い船を待つ必要が無くなった。運河の岸には所々ビットがあり、砂嵐が来るとこのビットにロープに掛けて船を停船させ、砂嵐をやり過ごすとのこと。

スエズ運河架橋の手前から再び水路が一つになり一方通行になった。ちょうど南航船団の最後尾の船が出た後、北航船団先頭の飛鳥IIが一方通行の水路に入った。絶妙のタイミングだった。相手船の動きを見ながら速度を調整してタイミングを図ったものと思う。

スエズ運河架橋は日本の援助で建設されたが、残念ながら架橋を通る車は飛鳥IIからは見えなかった。架橋に平行して運河を横切るフェリーが運航されているが、こちらはトラックや自動車を満載していた。



4/19 スエズ運河通航

#### ⚓ 地中海 ⚓

(ミコノス、バレッタ、チベタベッキア、バレンシア、マラガ、ジブラルタル)

##### ◆ミコノス抜港

日本を出発して以降平穏な航海が続いたが、地中海に入り強風が吹いて気温はぐっと下がってきた。連続揺れ無し記録は26日間で終了した。

4/21朝、船窓から白波が立つ海を見た時、ミコノスの抜港を確信した。船内イベントを増やした改訂版の船内新聞が配布された。歌手や講師の方々は当日朝になって、急遽追加されたトークショーの実施を告げられたらしい。



せめて船上からでもミコノスの街が見えるようにと、飛鳥IIはミコノス島に接近した。さらにミロのヴィーナスで知られるミロス島にも接近した。

#### ◆AIS アプリと地図アプリ

飛鳥IIにはインターネットサービスがあるが、料金が高額かつ通信が遅いので、メールの確認程度にしか使えなかった。寄港地に上陸中はフリーWi-Fiが使えたが、洋上までは電波が届かない。これらの状況は予想できたので、海外で使えるSIMカードを準備して乗船した。ヨーロッパでは陸に近いところを航行するので、洋上においてもSIMカードが使える海域があった。もちろん陸上でもフリーWi-Fiよりも安定してインターネットが使えて便利だった。

4/24朝、シチリア島とイタリア半島を隔てるメッシーナ海峡を通過した。ヨーロッパでは洋上や港で多くのクルーズ客船やフェリーと出会うのが楽しみだ。海峡付近で3隻のクルーズ船と行き会った。スマホのAISアプリのお陰でかなり離れた位置からでも相手船の存在と船名が分かった。

飛鳥IIはアマルフィやカプリ島にも近づいてくれたので、近くから美しい景色を見ることができた。スマホにはインターネットが繋がらなくても使用可能な地図アプリもインストールしていたので、電波が届かない海域でも島々と飛鳥IIの位置関係が良く分かった。

次回世界一周クルーズに乗船する機会があれば、直接AISの電波が受信できる機器を持ち込みたい。インターネットの接続状況に拘わらず周囲の船の航行状況が分かるので、ロングクルーズの船内生活がもっと充実するに違いない。

#### ◆チベタベッキアのクルーズ船

飛鳥IIの寄港地でどんなクルーズ客船に出会えるかを事前に調べて一覧表を作った。チベタベッキアとリスボンでは事前調査通りに多くのクルーズ客船と出会えた。

4/25チベタベッキアには飛鳥IIを含めて6隻のクルーズ船が寄港した。飛鳥IIの前に2隻、後に3隻。最後の船が入港し終わるまでデッキから離れられなかった。

着岸場所については事前に説明を受けていたが、入港直前に2回も岸壁が変更になった。結局、市街地から一番遠い13North岸壁になった。

複数のクルーズ船が寄港する場合はどの港でも、飛鳥IIは《外れ》の岸壁に着岸させられた様な気がする。

チベタベッキアでは港内シャトルバスが運行されたが利用せず、停泊しているクルーズ客船の写真を順番に撮りながらチベタベッキア駅まで歩いた。



4/26 チベタベッキア出港

チベタベッキアはオーバーナイトだった。4/26の出港日にも飛鳥IIを含めて5隻のクルーズ船が寄港した。対岸から全景写真を撮ろうと、クルーズターミナルの対岸のフェリーターミナルまで行ってみたが、フェンスに阻まれ徒労に終わってしまった。スマホの万歩計は2日間で5万歩を超えた。

#### ◆ローマ観光

各寄港地では船主催のツアーが実施された。乗客数が少ないにも拘らず多様なツアーが実施されたが、概して料金が安い。さらにホテル宿泊を組み込んだランドツアーにおいては、私が参加できるレベルの料金ではなかった。そのため、多くの寄港地では公共交通機関を利用して独力で観光した。

チベタベッキアからローマまではイタリア国鉄を利用した。ローマの歴史的建造物は日本語で説明を受けたいので、日本語の現地ツアー2種類をインターネットで申し込んだ。さらにローマでの滞在時間を多く取るため、4/25夜は船に戻らずローマ・テルミン駅前の安宿に宿泊した。

鉄道、現地ツアー、ホテルを合計しても、飛鳥IIのツアーに比べて遥かに安価で観光できた。

#### ◆ジブラルタルのロック

5/1ジブラルタル海峡に面するイギリス領ジブラルタルに入港した。錨泊している船の間を抜け

て、狭い港内を180度回頭する難しい操船だった。

ロープウェイで、ロック（ターリク山）に登った。ロックからの景色は素晴らしく、アフリカ大陸が間近に見えた。あまりに近すぎてその時はアフリカと認識できず、アフリカ大陸の写真を撮り損なってしまった。

ジブラルタル出港後ジブラルタル海峡を越えて大西洋に出た。飛鳥IIがヨーロッパとアフリカの真ん中を進むのをラウンジから見守った。2つの大陸の近さを再度確認した。



5/1 ジブラルタルのロックからの景色

#### ⚓ ビスケイ湾、北海 ⚓

(リスボン、ビルバオ、アムステルダム、ハンブルク、ロサイス、ダブリン)

#### ◆アムステルダムのロック

5/8 早朝3時過ぎ、油圧装置の起動と思われる音で目が覚めた。アムステルダム港と北海との水位差を調整するロックを通った。スエズとパナマの他にここにも運河があった。

アムステルダムは、リバークルーズ船、カナルクルーズ船、港内フェリーが行き交い、飽きる事が無かった。アムステルダムを5/8の深夜に出港予定だったが、「ロックを通過するところを明るい時間に見せてあげたい」との配慮で、5/9朝の出港に変更になった。

ジブラルタルのロック(Rock)は岩山で、こちらのロック(Lock)は閘門である。

#### ◆ハンブルクの開港祭

5/10ハンブルクに入港した。開港祭と重なり、帆船パレードを見物することができた。ロシアの大型帆船3隻の他、多数の小型帆船がパレードに参加した。帆船の他にも、旧型の貨物船、軍艦、現役の観光船が入り混じるパレードだった。あちこちで汽笛の競演もあり、蒸気船は甲高い音を響かせていた。普段は展示船として係留されている1960年代の貨物船が自力でスクリューを回

転させてパレードしていた。



5/10ハンブルク開港祭のパレード

#### ◆イギリス、アイルランドの港

昨今の大型化が進んだクルーズ船の中では飛鳥IIは小型船の部類に入る。しかし、イギリスのロサイスは港の入口に掛かる世界遺産の橋が低く、干潮時を選んでの入港となった。逆にアイルランドのダブリンは水深が浅く、満潮時の入港となった。ダブリンではクィーンビクトリアと出港時刻が重なった。両船が相次いで出港する姿を頭に描いて楽しみだったが、飛鳥IIの出港時刻が変更になった。一人のパイロットが両客船の水先業務を掛け持ちするのがその理由だった。

スペインのバレンシアでは入港時間が30分遅れた。デッキで見ていると、パイロット船が飛鳥IIに来るのが遅かったのが原因と推測された。ヨーロッパはパイロット不足なのか、時間にルーズなのか、こちらの思う通りに進まない。

#### ◆イギリス、アイルランドの2つの孤島

2つの孤島(アルサクレイグ島、スケリッグ・マイケル島)に接近した。オリンピックのカーリング競技で使用されるストーンはアルサクレイグ島で採掘される花崗岩から作成される。スケリッグ・マイケル島の山頂付近には、西暦588年に建てられた世界遺産の修道院跡がある。スケリッグ・マイケル島はスターウォーズ最新作のロケ地としても知られている。

海の名所に接近すると乗客用に日本語で案内放送が掛かるが、クルー用にも英語で放送がある。英語の放送があると、空き時間のクルーがデッキに出てきて記念撮影していた。



5/16 スケリッグ・マイケル島をバックに記念撮影

### ⚓ 大西洋 ⚓

#### ◆揺れる船室

大西洋を6日間掛けて横断した。激しい揺れではないが、揺れる日が長く続いた。私の船室は7デッキの一番前だ。前方の見通しが良く、直ぐにデッキに出られるので便利な部屋だ。しかし飛鳥IIで最も揺れる部屋でもある。早期割引の中でも最も割引率が高い「ワールド特別割引」で申し込んだので、船室の希望はできなかった。この船室はローリングやピッチングよりも、左右に振られるヨーイングを強く感じた。年配者や船に酔いやすい人にとってはこの部屋は苦痛かもしれない。私をこの部屋の住人に選んだのは正解だったと思う。

私の船室の並びにエンターテイナーの部屋があって、世界一周の途中に何度も住人が変わっていた。エンターテイナーやカルチャー教室の講師など業務で乗船する人の数が普段のクルーズより多いみたいだ。通常これらの人はクリスタルハーモニー時代に使用していて現在は販売されていない5デッキ船首よりのキャビンを使うが、入りきらない人が7デッキのキャビンを使っているらしい。

#### ◆タイタニック号の遭難地点

5/20 朝タイタニック号の遭難地点の近くを航行した。この海域の氷山と海氷に関する情報がアメリカのコストガードから毎日出ている。その情報によるとダブリンからハリファックスまでの直行ルートを航行すると氷山限界に掛かる恐れがある。飛鳥IIは一旦南下して氷山を避け、危険海域を脱した後北上するルートを取った。

実は、タイタニック号は飛鳥IIのルートより南に80マイルも離れた地点で事故を起こしてい

る。事故のあった1912年は稀にみる暖冬で、海氷原から剥がれた氷山が南に流されたとのこと。

### ⚓ 北米東岸 ⚓

(ハリファックス、セントジョン、ボストン、ニューヨーク、ボルチモア)

#### ◆大西洋海洋博物館

5/22 カナダのハリファックスに入港した。ハリファックスの大西洋海洋博物館はタイタニック号関連の展示と1917年に発生したハリファックス大爆発の展示で知られている。しかし、タイタニック号関連の展示は想像していたより小規模で、客船関連ではハリファックス出身のサミュエル・キューナードのキューナードラインの客船の展示の方が多かった。

6/26 クルーズ終盤、「タイタニックの真実(なぞ)」と題してタイタニック号沈没事故の真相を語る講演会が飛鳥II船内で開催された。大西洋上ではなく太平洋上だった。もしこの講演会が大西洋上で開催されていたら、飛鳥IIの多くの乗客にとって大西洋海洋博物館の展示内容を理解するのに役立った事と思う。

講演会がこのタイミングでの開催となったのは、飛鳥IIが大西洋を航海していた時、講師のクルーズディレクターが休暇で下船していたのが理由と思われる。飛鳥IIのイベントのうち、個々のクルーズスタッフに依存して開催有無が決まるものが少なくないようだ。

#### ◆クジラとロブスター

カナダからアメリカ沿岸の海域は、セミクジラの保護海域があったり速度制限の海域があったりと、船の都合だけでコースと速度を決められない事情がある。さらに、この辺りはロブスター漁の漁船が多数出ているので、景色が良くても安易に岬に近づけられなかった。

ボストンではインターネットでホエールウォッチングを予約していたが、強風でキャンセルになって残念だった。しかし、船着き場近くのレストランで食べたロブスターがプリプリで美味しかったので、気を持ち直した。

#### ◆日本から送った食材

ボストンの岸壁にはコンテナを積んだトラックが2台並んでいて、日本の食材を飛鳥IIに搬入していた。オフィサーの話によると、世界一周クルーズの航海中のメニューは昨年末頃までには決定



済みで、質と量の両面から食材が入手できるか否かを考慮して、最終的にメニューを決定したとのこと。日本でしか入手できない食材は、通関に掛かる日数に配慮して、飛鳥IIの横浜出港より早く日本から送り出している。

複数のメニューから料理を選択できる場合は、過去の実績を元に注文数を予測して仕込みを行う。メニューによってはお替りの希望が多くて料理が足らなくなり大慌てしたこともあったらしい。

#### ◆乗組員の交代

5/29朝、濃霧のニューヨークに入港した。ニューヨークはオーバーナイトにして滞在時間を充分に取って欲しかったが、その日の夜に出港しなければならなかった。出港時には視界が回復して、夜景が綺麗に見えた。ちょうど満月がビルの間から登ってきた。

ニューヨークでは80人くらいの乗組員が交代した。他の港でも乗組員の交代があったが、ニューヨークが最大だったようだ。ニューヨークは各国への便数が多いし、フィリピン人クルーはビザの関係でニューヨーク下船が都合が良いとのこと。

オフィサー関係では、チーフパーサー、フロントオフィサー、総料理長、クルーズコーディネーターが交代した。キャビン担当のスチュワードスやレストランのウェイターも何人か交代したようで、船内各所でお別れの挨拶をしている光景が見られた。



5/29 ニューヨーク出港

カルチャー教室の講師やエンターテイナーの交代は、ニューヨークに限らず頻繁にあった。お世話になった講師や、素晴らしい演奏をしてくれたエンターテイナーをデッキから見送っていると、入れ替わりに新たな講師やエンターテイナーが乗

船してきた。これらの光景はロングクルーズならではの。

📍カリブ海、パナマ運河、太平洋📍  
(ナッソー、カルタヘナ、パナマ運河、  
プエルトケツァル)

#### ◆急病人の搬送

ナッソーには飛鳥IIを含め4隻の客船が8:00の同時刻に入港が予定されていた。前日朝の船内放送では、飛鳥IIは4隻のトップに入港し、入港時刻は7:00と案内された。ところが昼に再度放送があり、急病人搬送のため入港時刻を早めることになった。

飛鳥IIは6/3 早朝2:00にナッソーに入港した。



6/3 ナッソー入港

クルーズ中に急病人の搬送が4回あった。台湾とイギリスではヘリコプターが飛来して、患者を吊り上げた。ナッソーでは入港を早めて対応した。この後、パナマ運河の太平洋側出口のバルボアでは飛鳥IIに横付けした船に移乗させて搬送した。

#### ◆パナマ運河通航

パナマ運河でも説明会が開催された。説明会出席者のうち7割~8割が通峡経験者という普通ではない乗客達だ。新旧運河の違いについて説明があった。残念ながら飛鳥IIは係船設備が新運河の強度要件に合致していないため、新運河を通行できない。

6/8パナマ運河を通航した。飛鳥IIが大西洋側のガツンロックを出ると入れ違いに、反対方向から日本郵船のコンテナ船がロックに入ってきた。両船のオフィサーは、同期であったり、同じ船に乗務したことがある関係だった。手を振り会い、汽笛を鳴らして互いの安航を祈った。

昼食は恒例の鰻重だった。スルッとパナマ運河を通航できるようにとの願いが込められている。

パナマ運河を通航中、新運河を航行している船は一隻も見かけなかった。



6/8 パナマ運河通航

#### ◆フェゴ火山噴火

6/11 グアテマラのプエルトケツツアルに入港した。6/3 にフェゴ火山が爆発し、死者や行方不明者が出る惨事が発生した直後だった。プエルトケツツアルからフェゴ火山までは60Km くらい離れているが、ツアーで訪問予定のアンティグアからは25Kmの距離だ。情報収集の結果、プエルトケツツアル寄港やアンティグア観光には支障がないことが判明した。しかしアンティグアへの道路が通行止めで、迂回により片道1時間30分の所要時間が2時間10分に延長された。乗車するのが小型のマイクロバスで、途中トイレ休憩できる場所がないことから、ツアーをキャンセルした人がいた。

#### 🚢 太平洋 🚢

(サンディエゴ、ホノルル)

#### ◆博物館船

サンディエゴで空母ミッドウェイ、ハワイで戦艦ミズーリを見学した。ミッドウェイの飛行甲板の大きさとミズーリの木甲板の美しさが印象に残った。退役後あまり年数が経っていない軍艦だが、艦橋内部は艦齢を感じさせる古めかしさだった。

エジンバラではブリタニア（イギリス王室のモーターヨット）、ボストンではコンスティチューション（1797年就航の現役帆走フリゲート艦）を見学した。寄港地でどんな船が見学できるのかを調べるのも楽しかった。



6/23 戦艦ミズーリ

#### ◆船首の乗組員専用エリア

6/17 21:00 サンディエゴを出港した。夜空には月と金星が綺麗に輝いていた。

飛鳥IIの船首デッキには乗組員専用エリアがあって、真ん中には小さなプールがある。出港時には携帯電話を掛ける多くの乗組員がここに集まる。サンディエゴ出港時には、乗組員のスマホの画面が蛍のようにデッキのあちこちで光っていた。

船首デッキには、予備のスクリュープロペラの翼が2枚置かれている。スクリュープロペラは再作成に数カ月単位の日数が掛かるため、万一の損傷に備えて予備のプロペラを用意している。幸いこれを使用する事態には陥ったことはないらしい。但しこのプロペラは直ぐに使えない。何故なら今、船に付いているプロペラは、摩耗して元の大きさより小さくなっている。未使用のプロペラをそのまま取り付けると大きさのアンバランスが生じて航行に支障が生じる。そのため予備のプロペラは削って取り付ける必要がある。

予備のプロペラは目立つところにありオブジェの役割も負っているので、時々表面を磨いているとのこと。

#### ◆デッキディナー

太平洋ではデッキディナーが2回開催された。一通り料理を食べてお腹を満たした頃、プールサイドでポリネシアンショーが始まった。プロのダンサーの激しいダンスを見た後、我がキャプテンが登場した。ダンサーと一緒に腰を揺らすダンスを踊り切った。





### 6/19 ハワイアンデッキディナー

飛鳥IIのキャプテンは色んなイベントに駆り出される。ある時はアラブの王様、またある時はねぶた祭りの跳人。クルーズ最後のスタッフショーでは、フラフープの輪っかを使った縄跳びを何度もさせられてフラフラだった。

出入港時には、我々マニアがウィングで操船するキャプテンの一挙手一投足を追っかけるので油断ならない。早朝でも深夜でも関係なく現れるマニアをみつけると、挨拶の一つもしなければならぬ。キャプテンにとっては面倒くさい乗客である。

### ◆日付変更線通過◆

日付変更線通過により6月28日が消滅した。船が赤道を超える際には赤道祭りを開催して大きなイベント事として扱っているらしい。しかし今回日付変更線を通してもイベントどころか本当に何にもなかった。実際の日付変更線(経度180度)通過は、6/27の夕食を食べている時だった。一人でカウントダウンして祝った。

### ◆新作プロダクションショーのお披露目

世界一周クルーズでは新しいプロダクションショーをお披露目するのが恒例のようだ。本クルーズでもプロダクションショーとイリュージョンショーの新作お披露目があった。「良かった」と言う私の感想に対して、ヘビーリピーターは「いつでも観られるし」と冷やかだ。確かに本クルーズで終演したイリュージョンショーは2015年からの上演というから、ヘビーリピーターは何度も同じプログラムを観た(観なかった)ことになる。

🚢 世界一周の終了 🚢  
(横浜、神戸)

### ◆横浜入港

7/4 日本に帰ってきた。台風7号が東シナ海を北上していたが、風は強くなく、雨にも降られなかった。平日の入港なので出港時のような大騒ぎはなく、静かに迎えてくれた。大さん橋での帰国セレモニーで、「このクルーズは好天に恵まれ穏やかな航海だった」とキャプテンが語っていた。

横浜を出港する頃から天候が悪化してきた。東京湾は28mの風速で、おまけに向かい風だった。デッキには出られないので、船首のラウンジから白波が立つ東京湾を見守った。

### ◆神戸入港

7/5 神戸に入港した。昨夜がこのクルーズ中で最大の揺れだったかもしれない。潮岬通過時点では遅れがあったが、その後遅れを取り戻し定刻に神戸港外に到着した。しかし、航路管制により足止めを食らった。出港船が遅れているとのこと。神戸港外で旋回を繰り返し出港船を待った。やがて出てきたのが日本郵船のコンテナ船だったので文句は言えない。

約40分遅れて第四突堤ポートターミナルに着岸した。雨の中出迎えに来てくれた家族や友人の顔が見えた。



### 7/5 神戸入港

### ★まとめ★

《豪華客船による世界一周》は中学生の頃からの夢だった。私の船好きは幼稚園児の頃から始まったが、世界一周を意識するきっかけはクイーンエリザベス2世号の神戸初入港だった。その時には実現には程遠い夢物語だったが、時代が変わって手の届く存在になった。

これまで乗船したクルーズは最長でも10日間だったので、ロングクルーズに不安があったが、終わってみると何らの問題もなかった。飛鳥IIが日本船だったし、飛鳥IIの乗り心地が良かったか

らだと思う。

飛鳥IIの世界一周クルーズ乗船で夢が叶った。  
これからはちょっと毛色の違う船旅にも挑戦してみようと思う。

(終わり)

