シリーズ「クルーズ船プロフィール」①（全５回）

今回より最近、清水港にも入港する機会が増えた「豪華客船＝クルーズ船」について、ご紹介します。

２０１０年以降、日本でもクルーズ船が多く入港するようになり、横浜港、神戸港だけでなく、清水港にも「飛鳥Ⅱ」「セレブリティミレニアム」なども寄港するようになりました。特に富士山が世界遺産認定されて以降は、駿河湾より富士山を見ながら出入港出来る清水港へのルートは、乗客だけでなくクルーズ船のクルー（船内スタッフ）からも人気があります。

現在、世界を就航中のクルーズ船は約１５０隻あり、いくつかのクルーズ会社が所有しています。大手としては「カーニバルクルーズ」や「ロイヤルカリビアン」などがあり、日本でも人気のある「クイーン・エリザベス」を所有している「キュナードライン」は「カーニバルクルーズ」の傘下にあります。

クルーズ船は、もともとヨーロッパとアメリカ大陸を結ぶ移動手段として発達しました。１９世紀から２０世紀初頭にかけては、アメリカに移民する人々が増えたため、各船会社は客船をより大型化、高速度化が進みました。スピードを重視し、安全面を軽視した運行の結果、「タイタニック号」（ホワイトスターライン）は、不幸な事故に見舞われる結果となってしまいました。

その後、二つの世界戦争の間も、高速化した客船は兵士の輸送手段として活躍し発達しました。

１９６０年代後半ジェット機の発達により安易に安価、高速で移動が出来るようになると、定期旅客船は人々の移動手段としての役割は終わり、徐々に優雅で豪華な時間を楽しむ人々の旅行手段「クルーズ船」として進化していきます。１９６９年に就航した「クイーン・エリザベスⅡ」（約７００００トン）は１９９０年ワールドクルーズ途中に寄港しています。抜群の知名度と人気の豪華客船の入港とあって、当日は9万人もの人が清水港を訪れたそうです。

９０年代になると造船技術の発達とともに、船体が5万トン前後、１０００人ほどが乗船出来る客船が増え、さらに後半には１０万トンを超え、２０００人を超える人々が一度にクルーズを楽しめるようになりました。

クルーズ船はカジュアル、プレミアム、ラグジュアリーと大きく３つのカテゴリーに分かれます。カジュアルクラスの客船は、ファミリーでもクルーズが楽しめるように、食事付で１泊あたり１００ドル程度から乗船可能で、大人と同室の１８歳未満の子供についても無料になるサービスを展開しているものもあります。また最近は世界最大の客船「アリュールオブザシーズ」２２万トン（乗客５０００人）などの大型船がこのグレードに導入されています。

プレミアムクラスは、「セレブリティミレニアム」や、「ダイヤモンドプリンセス」などがこのクラスになります。料金も１泊あたり２００ドル程度からに上昇する分、客室の広さやレストランの料理の質、船内の雰囲気も落ち着いたものになります。またカジュアル、フォーマルなどの夕方からのドレスコードも厳格になりますが、クルーズならではのお洒落を楽しむ絶好の機会でもあります。

今年４月清水港にも入港した「セレブリティミレニアム」

ラグジュアリークラスは、１泊あたり５００ドル程度からと、かなり高価な船旅になります。清水港にも昨年入港した「クリスタルシンフォニー」がこのクラスの船です。船の大きさは、３万トンから５万トンほどの大きさのものも多く、乗客も５００人から１０００人程度の比較的小型の船になります。その分、船室の広さやレストランやバー、パブリックスペースに余裕があり、ゆったりと船の旅が楽しめます。また小型になった分、大型船では入港できなかった港へも寄港できるようになるメリットもあり、人気があります。

※　このシリーズは県内で知る人が少ない「クルーズ船」について取材をしてこられた山口氏の寄稿によるもので、今回は連載１回目です。
山口博史（やまぐちひろふみ）昭和 43 年、静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。２０１２年より昨年までクルーズ番組を撮影。取材では主にアジア・ヨーロッパなどでクルーズ船に同乗

シリーズ「クルーズ船プロフィール」②（全５回）

今年清水港で最も入港回数が多い、日本のクルーズ船「飛鳥Ⅱ」についてご紹介します。

郵船クルーズ所有の「飛鳥Ⅱ」は１９９０年三菱長崎造船所で建造され、全長２４１メートル、５０，１４２トン、旅客定員８７２名。現在３隻ある日本船籍のクルーズ船の中で最大です。船名の「飛鳥Ⅱ」が示すように、１９９１年に就航した初代「飛鳥」（全長１９２．８２メートル、２８，８５６トン）の２代目として、２００６年郵船クルーズ子会社のクリスタルクルーズ所有の「クリスタルハーモニー」を購入し日本向けに改装、「飛鳥Ⅱ」としてデビューしました。主な変更点は、最上階にグランド・スパ（大浴場）を新設、お茶会などで利用できる和室「游仙」の新設、全客室にウォシュレットを搭載するなど、日本人ゲストのニーズに合わせた仕様に変更されました。なお、清水港にも入港する「クリスタルシンフォニー」（全長２３８メートル、５１，０４４トン）は、「飛鳥Ⅱ」の姉妹船になります。

日本船籍のクルーズ船の特徴は「サービスの細かさ」にあると思います。最新の外国船籍のクルーズ船と比較すると、就航から２０年ほど経過している為、船内の設備や客室の広さも、物足りなさを感じるかもしれませんが、和室や大浴場などは、日本船ならではのものです。船内での言葉も、外国船籍では「英語」が標準になる事が多いですが、当然「日本語」ですから、その点では初めて乗船しても安心です。食事に関しても、日本基準になっていますので、料理の味付けや盛り付け、サービスも洋上という環境を感じさせません。

海外では一般的に１クルーズは 1 週間から 10 日間前後に設定されています。最近人気の外国クルーズ船による日本発着のクルーズも短期間の設定は少なく、なかなか長期休暇の取れない日本人にとって妨げになる場合があります。これは、クルーズ中に一度国外に出なくてはいけないという「カボタージュ」（Cabotage）という規制が外国船籍に適応されるため、韓国や中国、台湾、ロシアなどに立ち寄らなければならず、国内のみの短期間クルーズが出来ないのです。「飛鳥Ⅱ」は日本船籍であるので、この制限は適応されないため、１泊２日や２泊３日という短期間のクルーズの設定が出来るというメリットがあります。

白い船体が印象的な国内最大のクルーズ船「飛鳥Ⅱ」のゲストエリアは、デッキ５からデッキ１２までの８層。ワールドクルーズも行われる船内には、オープンプールやショーやライブが楽しめるギャラクシーラウンジ、ライブラリーなどのパブリックスペースも充実しています。最上階のデッキ 12 には先程紹介した「グランド・スパ」があり、クルーズ中の海原を眺めながらの入浴は、大変人気があります。デッキ１１にある「ビスタラウンジ」は、船首方向が広大なガラス窓になっていて、雄大な景色を眺めながらのティータイムや、読書などで、ゆったりした時間を過ごすには最適な空間。オープンデッキ部分もあり、出入港時には、こちらも人気スポットの一つです。

≪日本最大のクルーズ船「飛鳥Ⅱ」≫

船尾部分もデッキ 6 から１２までが階段で行き来出来るデザインになっているので、水平線に沈む夕日と航跡を様々な位置から眺められるのも、この船ならではかもしれません。

日本船でのクルーズは、価格面ではどうしても高価な「ラグジュアリークラス」の値段になってしまいますが、乗船してみる価値はあると思います。

なお、初代「飛鳥」はドイツのクルーズ会社フェニックス・ライゼンに売却され、「アマデア」として現在もクルーズ船として活躍しています。船内には「飛鳥」の船名プレートが残っています。

※　このシリーズは「それぞれのクルーズ船の特徴」について取材をしてこられた山口氏の寄稿によるもので、今回は連載２回目です。

山口博史（やまぐちひろふみ）昭和 43 年、静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。２０１２年より昨年までクルーズ番組を撮影。取材では主にアジア・ヨーロッパなどでクルーズ船に乗船した。

シリーズ「クルーズ船プロフィール」③(全５回)

今回は、外国船籍のクルーズ船として、最近清水港に入港回数が多い「**セレブリティ・ミレニアム**」について、ご紹介します。「**セレブリティ・ミレニアム**」を所有するセレブリティ・クルーズはプレミアムクラスのクルーズ船を地中海、カリブ海、アジアで展開しています。白と紺色を基調にした船体は、直線的なデザインと「X(エックス)」をデザインしたファンネル（煙突）が特徴。この「X」は、セレブリティ・クルーズの創業者ギリシャ人のチャンドリスのギリシャ表記の頭文字「X」に由来しています。現在、「ミレニアム級」（294 メートル、91,000 トン）４隻の他に「ソルスティス級」（３１４メートル、122,000 トン）５隻、ガラパゴス諸島クルーズ専用に「セレブリティ・エクスペディション」（90 メートル、２８２４トン）を展開しています。

クルーズ船を所有する会社にとって、太平洋、大西洋、インド洋間の移動がスムーズになれば、より効率の良い運用が出来ますが、運河や海峡には、通過出来る船舶規格があり、規格外の船は、アフリカや南米を経由するなどの遠回りを余儀なくされます。パナマ運河や、スエズ運河、マラッカ海峡などが有名ですが、この中で、最も通過規格が狭いものが、パナマ共和国にあり太平洋とカリブ海を繋いでいる「パナマ運河」です。パナマックスという通過出来る船体の上限規格は幅が 32.3 メートルとなっています。セレブリティ・クルーズは、クルーズ船の大型化に対応するため、従来所有の７万トン級クルーズ船より大型で、パナマ運河を通過できる９万トン級のクルーズ船を 4 隻導入する方針を決め、その１隻目として「**セレブリティ・ミレニアム**」を２０００年に就航しました。船名は就航した年に由来しています。船幅に対してスリムな船体は、全長２９４メートル、船幅は 32.2 メートルで、パナマ運河を通過出来る最大サイズです。

さらに特徴として、一般的なディーゼルエンジンではなく、ガスタービンエンジンを搭載した点です。ガスタービンエンジンはディーゼルエンジンより小型で高出力、騒音も軽減できるメリットがあり、発電した電力により２基の「ポッド型推進器」で、２４ノットという高速でのクルーズを可能にしています。

クルーズ船のほとんどは、エンジンで直接スクリューを回しているのではなく、エンジンで発電した電力でスクリューのついたモーターを駆動しています。2000 年頃からは、従来の船体に直接スクリューを付けたものから「ポッド型推進器」を搭載する船が増えてきました。「ポッド型推進器」は、３６０度回るケースに入ったモーターにスクリューがついており、船尾部分に船体より釣り下がるように設置されています。推進器自体が舵も兼ねる為、大きさの割に小回りが利き、船体の側面に付いている「サイドスラスター」というスクリューとの併用により、タグボートを利用しなくても、接岸や離岸がよりスムーズに行われるようになりました。

乗客定員 2368 名、乗組員 999 名が乗船する「セレブリティ・ミレニアム」には、2 層吹抜けのメインレストランや、眺望が楽しめるビュッフェレストランなどが有りますが、中でも有名なのは「オリンピックレストラン」です。１９１１年、大西洋航路の大型客船として就航した「オリンピック」号。3 隻作られた同クラス船の 1 隻が不幸な事故で有名になった「タイタニック号」です。幸運にも戦火をくぐり抜け 24 年間活躍したオリンピック号は 1935 年惜しまれつつ解体されました。当時、内装の一部はオークションにかけられ保存されていました。「セレブリティ・ミレニアム」建造の際に、保存されていたレストラン部分の内装を利用して再現したのが「オリンピックレストラン」です。当時の貴重な写真や資料が展示されており、20 世紀前半の豪華客船が再現されています。

次回は、ダイヤモンド・プリンセスのプロフィールとなります。

※　このシリーズは「クルーズ船」について取材をしてこられた山口氏の寄稿によるもので、今回は連載３回目です。

山口博史（やまぐちひろふみ）昭和 43 年、静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。２０１２ 年より昨年までクルーズ番組を撮影。取材では主にアジア・ヨーロッパなどでクルーズ船に乗船した。

シリーズ「クルーズ船プロフィール」④(全５回)

今回は、三菱重工長崎造船所で初の１０万トン超のクルーズ船として建造されたクルーズ船「**ダイヤモンド・プリンセス**」について、ご紹介します。2000 年三菱重工は、プリンセスクルーズより 2 隻の 11 万トンクラスの大型クルーズ船を受注しました。1990 年に竣工した「クリスタル・ハーモニー」（現：飛鳥Ⅱ）以来約 10 年ぶりになる大型客船の受注であり、欧米のクルーズ会社がヨーロッパの造船所以外に客船を発注した初めてのケースでした。1 番船の引き渡しは 2003 年７月、2 番船は 2004 年５月に決まり、長崎造船所で建造は順調に進んで行きました。しかし、2002 年 10 月 1 日午後5:15 頃、艤装中の 1 番船第５デッキ付近より出火した火災は、3 日午前５時４５分に鎮火するまで、丸１日以上燃え続けました。密閉された船内での火災は、大変危険であり、クルーズ船では出港から 24 時間以内の避難訓練が義務付けられています。「コスタ・コンコルディア」座礁事故（2012 年）以来、クルーズの最初の港の出港前に避難訓練をする船が一般的になり、緊急警報を合図に乗客とクルーは全員参加で指定の避難場所に移動します。乗客は「エマージェンシーカード」や名前などで参加が確認される為、不参加者には船から後日の訓練参加が通達されます。

出火時に 1000 人ほどいた工員は全員無事に避難出来ましたが、船体はその約 4 割が火災による損傷を受けました。三菱重工は、被害の大きさに廃船も検討しましたが、機関部が無事だったため、損傷した部分を取り除き、再建する事で船主と交渉しました。当初より 1 番船を「ダイヤモンド・プリンセス」2 番船を「サファイア・プリンセス」として建造していましたが、両船を入れ替えて２番船を「ダイヤモンド・プリンセス」として繰り上げることにより、火災による大幅な納期の遅れを短縮する事で船主と合意に達しました。2 番船の納期は 1 年半後の 2004 年５月予定で進めていた工程を組み直し、さらに火災で損傷した 1 番船の損傷部分の撤去と再建するという、世界でも類を見ない１０万トン超客船 2 隻平行建造に直面する事となりました。建造は困難を極めました。長崎造船所香焼工場は 24 時間 3 交代制、2 日間の正月休み以外無休のフル稼働により、2004 年２月「ダイヤモンド・プリンセス」が、同年５月損傷部分を撤去再建した「サファイア・プリンセス」が無事、引き渡されました。

完成した船体は、総トン数 115,875 トン、全長 290 メートル、全幅 37.5 メートル、水面よりの高さは 54 メートルです。ちなみに横浜港に架かる横浜ベイブリッジは海面より約５５メートルなので、出入港時には乗客達が最上部付近に集まります。船体最上部と橋の最下部との差は 2 メートルほど。頭上すれすれに通過するベイブリッジの構造の巨大さを実感した人々からは大歓声が上がります。

「**ダイヤモンド・プリンセス**」には海洋汚染に敏感なアラスカ沖のクルーズに対応するようにクルーズ中の大気、海洋汚染を出来る限り抑えるシステムが搭載されています。ディーゼルエンジンと前回「セレブリティ・ミレニアム」でご紹介したガスタービンエンジンを併設し、大気汚染物質を軽減しています。また船内で出たゴミも廃棄物処理装置により海洋投棄を一切しないよう環境に配慮されています。船内には、外国籍のクルーズ船としては珍しい日本式の大浴場「泉の湯」を備えています。屋外には露天風呂風の大型の円形ジャクジープールもあり、国籍・年齢を問わず乗客に人気の場所です。

３層吹抜けのアトリウム「グランドプラザ」でウェルカムパーティの際に、高さ 2 メートル以上 10 数段積まれたピラミッド型のシャンパングラスタワーが現れます。クライマックスでは上部から乗客たちが代わる代わるシャンパンを注いで行きます。揺れの少ない船だからこそ出来るイベント、正にメイドインジャパンの船体の優秀性を証明しているのではないでしょうか。

次回は、「**クイーンエリザベス**」のプロフィールとなります。

※　このシリーズは県内で知る人が少ない「クルーズ船」について取材をしてこられた山口氏の寄稿によるもので、今回は連載４回目です。山口博史（やまぐちひろふみ）昭和 43 年、静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。２０１２ 年より昨年までクルーズ番組を撮影。取材では主にアジア・ヨーロッパなどでクルーズ船に乗船した。

シリーズ「クルーズ船プロフィール」⑤(全７回)

今回は、世界で最も有名な豪華客船「クイーンエリザベス」をご紹介します。

「クイーンエリザベス」（全長 294 メートル：９０，９００トン）はイギリスのキュナード社が所有する豪華客船で、２００７年に就航した「クイーンヴィクトリア」（９０，０００トン）の姉妹船として 2010 年に完成しています。「クイーンエリザベス」の名前が付けられた客船としては、初代「クイーンエリザベス」（８３，６７３トン：１９４０年竣工）、２代目「クイーンエリザベス２（ＱＥ２）」（６５，８６３トン：１９６９年竣工）に継ぐ３代目になります。キュナード社 175 年の古き良き伝統を継承する船体は、他の２船と同様に、喫水線の下が赤、上が黒と白、ファンネル（煙突）は赤と黒に塗られ、正統派のクルーズ船としての威厳と格式があります。

前の２隻はイギリスで造られましたが、この船はイタリアで造られました。また、船籍もイギリスから、イギリス領バミューダ諸島になりました。船の船尾に書かれている地名が、その船の母港ですので、「クイーンエリザベス」には「ハミルトン」と書かれています。キュナード社は現在もイギリスです。ではなぜ「ＱＥ２」のように「サウザンプトン」ではないのでしょうか。船も人の国籍と同じように、船籍のある国の法律によって様々な制限や制約を受けます。例えば、大きさによって課税される税額や船員の待遇・規定に関しても、国によって大きく変わります。リベリアやパナマ船籍の船が多いのは、日本やＥＵ、アメリカなどに比べ、船舶に関する税金が安く、船員の環境や待遇に関する規定が緩い為、船舶の維持にかかる負担が軽減されます。このように本社のある場所以外の国や地域に船籍のある船を「便宜置籍船」と言います。「クイーンエリザベス」の場合もイギリス領バミューダになった事により、「ＱＥ２」では出来なかったことが可能になりました。実はイギリス船籍の船では船内で船長立ち合いの結婚式が認められていませんでしたが、この「クイーンエリザベス」では可能になりました。クルーズ中の船内での結婚式は大変人気があるので、「伝統」と「格式」の豪華客船に新しい魅力が増えました。

最近のクルーズ船はモノ（単一）グレード制を採用する会社が多いのですが、オーシャンライナーの伝統を守るキュナード社ではクイーンズグリル、プリンセスグリル、ブリタニカと３クラスに分かれ、１１階から上はグリルクラス専用のフロアやレストラン、デッキなどになっています。またクイーンズグリルクラスの客室にはバスタブ、バルコニーに加え、専用のバトラー（執事）サービスが提供されるなど、豪華客船に相応しい仕様になっています。白い手袋に象徴されるイギリス伝統のホワイトスターサービスは、キュナード社の特徴の一つ。「クイーンエリザベス」船内でも、乗船した時からティータイムなど様々なシーンにおいて、ホワイトスターアカデミーでイギリス伝統の極意を教育されたクルーによる行き届いたサービスを受ける事が出来ます。

「クイーンエリザベス」の船内には、「初代クイーンエリザベス号」をモデルにした寄木細工が飾られた３層吹き抜けのグランドロビー、毎晩生演奏によるダンスパーティが行われ洋上随一と言われる２層吹き抜けのボールルームを有する「クイーンズルーム」。ミュージカルショーやマジックショーなどが行われる「ロイヤル・コート・シアター」には、オペラハウスのようなプライベートボックス席もあります。

QueenElizabeth　総トン数９０，９００トン
全長２９４m、旅客定員２０８１人

格式と伝統を重んじる客船ですが、昼間の時間の服装は特に制限もなく、カジュアルな服装で大丈夫です。プールはもちろん、フィットネスセンターや「初代クイーンエリザベス号」の地球儀がある２層の図書館、ラウンジなどで、思い思いの時間が満喫できます。夕方からはドレスコードの時間になります。「クイーンエリザベス」の船旅を楽しむには、特にフォーマルの場合、男性はタキシード、女性はパーティードレスが相応しいと思います。2014 年からワールドクルーズの途中に日本へ立ち寄るようになり横浜、神戸などへ寄港します。ＱＥ２以来の清水港への入港の機会もそう遠くないのではないでしょうか。ご好評頂きましたので、全５回から全７回に掲載を延長させて頂きます。次回は「コスタ・ビクトリア」をご紹介します。

このシリーズは県内で知る人が少ない「クルーズ船」について取材をしてこられた山口氏の寄稿によるもので、今回は連載５回目です。山口博史（やまぐちひろふみ）昭和 43 年、静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。２０１２年より１４年までクルーズ番組を撮影。取材では主にアジア・ヨーロッパなどでクルーズ船に乗船した。

規格出典：キュナード HP

シリーズ「クルーズ船プロフィール」⑥(全７回)

今回は、イタリアのカジュアルクルーズ船「コスタ・ビクトリア」をご紹介します。

「コスタ・ビクトリア」（全長２５２．９１メートル：７５，１６６トン）は、１９９６年ドイツの造船所で造られました。「コスタ・ビクトリア」クラス 1 番船として建造中に、造船所の倒産に見舞われ、別の造船所で艤装が行われました。2 番船として建造中だった「コスタ・オリンピア」はノルウェージャン・クルーズ・ラインに売却され「ノルウェージャン・スカイ」（１９９９年）として就航。その同クラス船として「ノルウェージャン・サン」（2001 年）が就航しています。「コスタ・ビクトリア」はその後 2004 年、海側客室とスイートルームのバルコニーの増設が行われました。

イタリアのコスタ・クルーズ社のクルーズ船は、白い船体に黄色のファンネル、青い「C」のロゴが特徴。1924 年、貨物船を運用する海運会社として設立され、1948 年 3 月よりイタリアとアルゼンチンを結ぶ最初の客船として「アンナ C」を就航し、以後イタリアと南米各地を結ぶ客船の航路を拡充していきます。1959 年より地中海でのクルーズ船の運用を始め、１９８６年にクルーズ会社になります。現在はカーニバル・コーポレーションの一員として 15 隻のクルーズ船を運用。2012 年よりアジアエリアにクルーズ船を配船し始め、今年中に 4 隻に拡大予定です。また日本支社も設立されます。「コスタ・ビクトリア」も「コスタ・アトランチカ」「コスタ・フォーチュナ」などと共にアジアエリアで運用されています。日本では GW や夏休みを中心に、横浜から韓国方面や博多、金沢から韓国方面へ 1 週間程度ファミリー向けのカジュアルなクルーズを展開しています。

一般的な外国籍のクルーズ船の場合、船内の公用語は英語になっていますので、イタリア語が出来なくても大丈夫です。レセプションやインフォメーションなどを担当するクルーは、複数の言語を話せる人が多く、胸ポケット付近に話せる国のバッチを付けています。日本からチャータークルーズで乗船する場合は、日本語の話せるクルーや添乗員が多く乗船するので、ほとんど問題は無いと思います。

コスタ・クルーズの船は外観はシンプルですが、船内はイタリア船らしく、明るく、洗練されています。特徴的な船首付近の四角いガラス窓の内側は、デッキから 4 層吹抜けのホール「コンコルドプラザ」になっていて、コンサートやダンスパーティなどに使われています。また船尾には 2 層吹き抜けの「フェスティバル劇場」があり、ライブやマジックショーなどが連日行われています。クルーズ船では、メインダイニングの収容人数に限りがあり、多くの船ではディナーは１ｓｔ、２ｎｄの２回に分けられています。シアターでのショーは、２回のディナータイムと、２回目のディナーの後の時間の３回公演される場合が多いです。

ファミリー向けのクルーズ船らしく、無料の子供向けの「スクオク（ＳＱＵＯＫ）クラブ」というプログラムがあります。映画鑑賞やダンスなど様々なイベントが朝、昼、夜の３つの時間帯で組まれていて、専門のクルーにより子供たちがクルーズ中、退屈しないで楽しめるようになっています。フォーマルデイの夕食の際も、子供向けのパーティーが同時進行で行われるので、大人同士の落ち着いた食事やショーなどを鑑賞出来るように配慮されています。またオレンジ色を基調とした温かみのある客室にも、ファミリー向けに 2 つの客室を内側の扉でつないだ「コネクティングルーム」を多く設定しています。３世代家族や２家族でクルーズに参加する場合にはお勧めです。イタリアのカジュアル船でのクルーズは、肩肘張らずに楽しむのが一番です。フォーマルデイでもスーツやドレスで大丈夫です。ディナータイムには恒例のクルーのダンスタイムがあったり、とにかく、陽気なイタリアンテイストを気軽に体感できる船です。

≪全長２５２．９１ｍ　総トン数７５，１６６トン、乗客定員２，３９４名≫

次回は「ぱしふぃっくびーなす」をご紹介します。

このシリーズは県内で知る人が少ない「クルーズ船」について取材をしてこられた山口氏の寄稿によるもので、今回は連載６回目です。

山口博史（やまぐちひろふみ）昭和 43 年、静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。２０１２年より１４年までクルーズ番組を撮影。取材では主にアジア・ヨーロッパなどでクルーズ船に乗船した。

シリーズ「クルーズ船プロフィール」⑦(全７回)

クルーズ船プロフィール最終回は、日本のクルーズ船「ぱしふぃっくびーなす」をご紹介します。

日本クルーズ客船㈱が所有する「ぱしふぃっくびーなす」は１９９８年に就航した３隻ある日本船籍のクルーズ船の中では一番新しい船です。全長１８３．４m、総トン数 26,594 トン、１２層の船体は、飛鳥Ⅱに次ぐ大きさですが、大型化する海外のクルーズ船から見るとコンパクトな船体です。旅客定員６２０名、２３８の客室は、すべて海側に面しているので、大型クルーズ船のように窓のないインサイドの部屋がありません。コンパクトな船体は、クルーズの際に大型船では入港できない港や、埠頭に入港接岸出来るというメリットがあります。また外洋での揺れを軽減する為、船体側面に「フィンスタビライザー」という格納式の横揺れ防止装置が設置されています。通常時は水流抵抗になるので船体に収納されていますが、船体側面の左右から魚のヒレのような小型の翼を出して揺れを軽減します。

「ぱしふぃっくびーなす」は５階にフロントがあり、港の設備や干潮、満潮の差にも寄りますが、この階がエントランスになる場合が多いです。フロントのあるエントランスロビーは３層吹抜けの螺旋階段で囲まれていて開放的な空間になっています。螺旋階段を上がった７階には、メインダイニングやピアノサロン、ダンスフロアのあるメインラウンジなどのパブリックスペースがあります。バルコニーのあるスイートルーム専用のダイニングもこのフロアにあります。８階には２層吹抜けのメインホール、１０階後方には、広々としたスポーツデッキもあり、様々なイベントに使われています。プールやジムなども完備して居り、世界一周クルーズなどの長期クルーズや、貸し切りのチャータークルーズ船としても利用されています。

日本船の特徴としては、９階に茶室と１１階には展望浴室があります。クルーズ船の客室は、限られた船内を効率よく有効利用する為、バスタブは一部上級客室に設けられ、シャワーのみの船室が多くなってしまいます。海外の大型船ではプールエリアなどにある複数のジャクジーをバスタブ代わりに使っている乗客をよく見かけます。水着着用のジャクジーでは、体は温められますが、やはり日本船ならではの大きい湯船の開放感とは格段の違いがあります。また長期のクルーズの際には、どうしても洗濯物も気になります。船によって有料のランドリーサービスのみで、乗客が使用できるランドリーが無かったり、セルフランドリーがあっても有料の場合が多いのですが、無料のセルフランドリーが客室のあるフロアに設けられているのも、嬉しいサービスです。「ふれんどしっぷ」のキャッチフレーズの通り、クルーズ出港時から、船長を始めとするクルーたちの気取らない温かいサービスが多くのリピーターが乗船するポイントになっています。

クルーズの場合、出入港の時間が限られているので、出来るだけ利便性の良い場所に接岸出来れば、乗客が上陸して観光や買い物等に費やす時間が増えます。港の水深が浅かったり、橋の高さ制限がある場合などの理由で、クルーズ船も貨物専用の埠頭に接岸する場合も多いのです。清水港は大型船でも利便性の良い埠頭に接岸出来るので、乗客やクルーからも評判が良いのです。また、クルーズの出港、帰港する港の場合、乗客の見送りやお迎えなどに来る人々やブラスバンド演奏などで盛り上がるのですが、清水港の場合は、街に近い港という事もありますが、これだけ盛大な歓迎をする場所は、あまり記憶にありません。以前横浜港から乗船したクルーズでは、

横浜以外での出入港時のセレモニーが低調で、ほぼ無い港もありました。清水港入港時は、右に富士山、左に三保の松原を見ながらになります。この日は曇りで富士山は微かに見えるのみで、デッキに出ていた乗客も残念な声が出ていましたが、日の出埠頭付近に多くのテントやブラスバンドの音、多くの人たちが出迎えている様子を見つけると、乗客からは写真やビデオを撮ったり、歓声があがったりして、感動的な入港シーンになりました。昨年「クルーズ・オブ・ザ・イヤー2015 特別賞」に清水港が受賞したのも、多くの人達がクルーズ船を温かく出迎える姿勢が評価されたに他ならないと思います。

＜全長 183.4m　総トン数 26,594 トン　旅客定員 620 名＞

このシリーズは県内で知る人が少ない「クルーズ船」について取材をしてこられた山口氏の寄稿によるもので、今回は連載最終回です。山口博史（やまぐちひろふみ）昭和 43 年、静岡市清水区生まれ。フォトグラファー、テレビ撮影技術スタッフ。２０１２年より１４年までクルーズ番組を撮影。取材では主にアジア・ヨーロッパなどでクルーズ船に乗船した。