

外航クルーズ船乗船記

公益社団法人 日本海難防止協会
海洋汚染防止研究部 主任研究員 水成 剛

はじめに

「クルーズ」と聞くと皆さんはどういったことを連想されるでしょうか。私はかつて「豪華客船」という言葉を想像しておりました。日本籍船でいうと、郵船クルーズの「飛鳥Ⅱ」や商船三井客船の「にっぽん丸」、日本クルーズ客船の「ばしふいっくびいなす」といった船、映画で言えば「スピードⅡ」や「タイタニック」のようなイメージが強く印象にあるからかもしれません。



しかし、一昨年、みなと総合研究財団の「クルーズポート・セミナー」に参加する機会があり、世界のクルーズ船はカジュアル・プレミアム・ラグジュアリーのクラス分けがあって、私が想像していたのはラグジュアリーに属するクルーズ船で、カジュアルクラスならもっと気軽に乗船できるものだとことを知りました。

また、過去に当協会業務でクルーズ船関連の事業に携った経験から、旅行好きとしてはチャンスがあれば外航クルーズ船に乗船してみたいとも考えていたところ、『船上4泊、シンガポール発着プーケット行き、バルコニー付き客室、2016年就航船、往復航空券付き』という内容の激安プランをwebで見つけ、これはチャンスだと思い予約を入れ、実際に乗船してきました。私的な旅行ではありましたが、普段は知ることのできない「乗客はどのように乗下船するのか」、「船内の施設や滞在環境はどうか」などといったことを色々と見てきましたので、ご紹介させていただきます。

なお、本稿は今回の体験をもとに執筆しておりますので、クルーズの内容や乗船中のイベントなどについては、あくまで参考としてご覧いただければ幸いです。

クルーズ船の予約

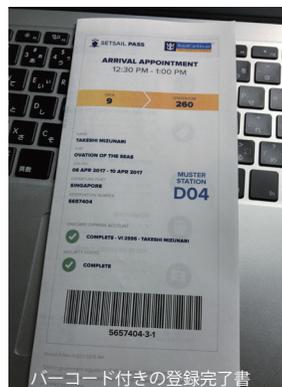
今回乗船したのは、ロイヤル・カリビアン社の「OVATION OF THE SEAS」という船で、2016年4月の就航から1年という新しい船です。通称「クァンタムクラス」と呼ばれる、バハマ船籍、16万8666総トン、全長348m、全幅48.9m、旅客定員は最大で4905人にもなります。見た目のとおり風圧面積が大きな船ですが、アジポッド2機、バウスラスタは4機と、ここまで大きな船に乗ったことのない私の経験では「オバケ」のような船です。



乗組員は約 1500 人で、通常の運航要員だけではなくホテル・マネージメントのような旅客サービス部門が大多数なのだと思いますが、旅客 1 人あたりに必要な人員を減らすことでコスト削減を図るカジュアルクラスに属します。

今回の予約は、前述の web で見つけた旅行代理店へ連絡を入れましたが、本船の場合、①アメリカの本社予約サイトで直接予約する②クルーズ船内で次回の予約を入れる③日本総代理店で予約する④旅行代理店で予約する一などの方法があるようです。

旅行代金入金後のクルーズ出発数週間前に必要な書類が送付されてきますので、その乗船書類に必要事項を記載して乗船時に持参するか、オンラインで必要事項を入力しバーコード付きの登録完了書を印刷して持参する形式でした。書類の中には船内秩序を維持するために、乗船時刻への遅刻や乗員エリアへの立入り、酩酊、ドラッグの持ち込みなどの禁止事項と、これらの行為があった場合は強制的に下船措置を執るなどの記載もありました。一般的な旅行と違い、海上という閉鎖環境であるためだと考えられます。



バーコード付きの登録完了書

ターミナルから乗船まで

クルーズ船の出発地まで飛行機で行き、クルーズを楽しんで飛行機で帰る形態を「フライ&クルーズ」と言うそうです。今回の場合も、羽田空港からチャンギ空港まで飛行機で往復し、シンガポールのマリーナ・ベイ・クルーズセンターとプーケットまで往復のクルーズですので「フライ&クルーズ」に当たります。



マリーナ・ベイ・クルーズセンター

まずは羽田空港を深夜に出発する飛行機でシンガポールへ。ツアーの行程では早朝チャンギ空港に到着後、送迎バスでクルーズセンターに向かう予定でしたが、早く着いても昼頃のチェックインまで何もすることがないので、チャンギ空港で時間を潰してから、Uber（ウーバー：スマートフォン経由でハイヤーを呼ぶシステム）を使って向かうことにし、送迎バスは利用しませんでした。



乗船前に見える巨大な船体

ターミナルへ到着し、カーブサイド（車寄せ）で預け入れ荷物を係員に渡します。荷物に予め送られてきた荷物タグを付けておくことで、自分で重い荷物を持ち込むことなく客室前に届けてもらえます。ただし、荷物が届くのは夕方になるので、乗船後すぐに必要な荷物については手荷物とすることが推奨されています。

ターミナル内で手荷物検査を受けてからチェックインです。今回はオンライン・チェックインを行っていたので、登

録完了書を渡して、写真撮影をして終わりでした。写真は電子的に保管され、乗下船時とレストラン・バーの利用、物品購入時の本人確認のため使用します。その後、船内で使用するカードキー（船内ではSeaPass Cardと呼ばれていました）や必要書類が一式入った封筒が手渡されます。カードキーは客室の鍵としてだけでなく、乗下船、物販、レストラン、イベントの予約など船内のあらゆる場所で使用します。

チェックイン終了後、早朝に入国手続きをしたばかりのシンガポールの出国手続きをとり、案内に従ってボーディングブリッジを歩き乗船します。パスポートは乗船後すぐに船に預けることになるので、乗船中の身分証明はカードキーが頼りとなります。この間、多くの旅客で混雑していたため、ターミナル到着から乗船まで約1時間程度かかりました。

乗船後、バフェレストランでは昼食の提供、各バーではドリンクの販売がされていましたが、客室は掃除のため13時まで使用できないと客室通路の扉に表示されていました。このため乗船客は船内の公共施設でしばらく時間を過ごすことになりますが、今回はレストランの予約や船内の写真撮影などをしながら時間をつぶし、13時を少し回ったところで客室が使用できるようになりました。

部屋はD1 カテゴリーという、スイート・ジュニアスイート未満のバルコニー付きの一般的な客室です。バスタブはありませんが、収納が多く、ベッドがツイン・ダブルどちらにも対応できるようになっていたり、ソファと机の配置が絶妙だったりと非常に機能的な部屋です。割り当てられた部屋が着岸舷側だったので、部屋から食料や乗客の預け入れ荷物がどんどん搭載されていくところがよく見えました。

だんだん乗客が増えて船内は賑やかになってきますが、16時半を過ぎると船内の雰囲気は一変します。クルーズ船はSOLAS条約により全員参加の避難訓練の実施が義務付けられていてこの避難訓練が行われるためです。

客室扉に掲示された避難経路に従い、客室のエリア毎に割り振られた集合場所に行き、カードキーを乗組員の端末にかざし、しばらくその場で待機となります。集合場所は各レストランが割り当てられていますが、早めに到着しないと着席はできず、解散になるまで立ったままで待機することになります。全員が揃うと、付近のテレビやアナウンスで必要事項（緊急信号の周知、救命ボートの場所、救命胴衣は乗組員が配布するので部屋には無



乗船中の身分証明となるカードキー



プールは屋外・屋内にそれぞれある



客室内



貨物などを本船に積み込む様子



救命艇が並ぶデッキ

いなど）が伝達され、解散になります。なお、この避難訓練に参加しないと強制的な下船措置の対象となるようです。

これでようやく船内での時間を満喫できます。本船が出航し、夕食を終えた頃にはターミナルで預け入れた荷物が部屋前に届いていました。

船内の施設

本船の乗客用エリアはデッキ3からデッキ16までで、デッキ3がカジノ、デッキ4・5はレストラン・物販やコンサートホール、デッキ6～13はほとんどが客室です。デッキ14～16がプールやスポーツクラブなどアクティビティの施設になっており、船を一周回るジョギングコース、ジェット水流を使ったサーフィン施設や高速ファンを使ったスカイダイビングシミュレータ、ギネスブックに「クルーズ船の中で一番高いところにある展望デッキ」と紹介されている展望ゴンドラなどもここに設置されており、航海中の空き時間をここで過ごせるほか、子どもたちがのびのび遊べる専用区画もありました。なお、クルーズ全体の乗下船はデッキ5から、寄港地での乗下船はデッキ2になるようです。

後述する「乗組員区画の見学ツアー」に参加して分かったことですが、デッキ0・デッキ1は乗組員の居室、デッキ2は船内を一気に移動できる乗組員用の全通路や厨房が設置されています。ちなみに、船橋はデッキ12に、機関制御室はデッキ2にありました。

レストランは無料（クルーズ料金に含まれる）のものから追加料金が必要なものまで各種あり、バーに至っては船内のあらゆる場所にあります。その中でも、ロボットアームがカクテルを作ってくれるバーは最新鋭船ならではの装備なのか、多くの人がロボットアームの動作を見て楽しんでいました。

ドリンク類は基本的に有料なのですが、各種飲み放題パッケージが用意されており、アルコールも飲み放題だと1日あたり5000円程度の追加料金が必要となります。

客室は、スイート、ジュニアスイート、バルコニー、海側（窓付き）、室内側と別れており、バルコニーが部屋数として一番多いカテゴリーになります。スイートの中には



2層を抜いたような部屋や、隣室と接続できるコネクティングルームが付いている部屋など、陸上のホテルと同じような構造になっています。

部屋の清掃は1日2回入ってくれているようで、2回目は夕食時にターンダウン（ベッドスプレッドをはずして寝やすいようにベッドを整えてくれるサービス）として入ってくれているのだと思います。客室のテレビでは各種衛星放送の他に船内放送も放映されており、朝晩のクルーズ予定の紹介が中心ですが、船の紹介として抵抗軽減のためのマイクロバブル装置や、アジポッド（推進装置）の整備事例、MARPOL条約附属書VIのSOx削減対応などを紹介しているマニアックな番組までありました。

客室を含む船内各所に無線LANが設置されており、船内新聞の電子版をアプリ経由で配信しているほか、有料（1日2000円程度）で人工衛星経由のインターネット接続ができるようになっています。

また、今回乗船した船はカジュアル船でしたので、服装は基本的にスマートカジュアル程度で大丈夫のようでしたが、船内で一番いいレストランに行くとき（懇親会形式で開催される食事会）にはスーツを着用しました。正装（タキシード）までは必要ないようですが、和服を着用されているご婦人もいらっしゃいました。



寄港地

今回のクルーズの寄港地、プーケット島では着舷はせず、沖に錨泊してテンドーボート（搭載している小型船）を利用しての乗下船でした。乗下船可能時刻は予め船内新聞などで周知されるとともに、最終到着地（今回の場合はシンガポール）での税関規則（酒やタバコの免税情報）も一緒に周知されます。

寄港地で下船が可能になると、船内放送で案内があります。下船者が集中する時刻になると大変混雑するため、その時は船内で寄港地ツアーを予約した旅客を優先するようです。寄港地での乗下船時もパスポートは船に預けたままなので、カードキーを提示して乗下船します。

寄港地では、買い物ツアー、観光ツアー、歴史探訪ツアーなどの寄港地ツアーがありますが、異色なものとして「ポケモンGo（位置情報ゲーム）」でポケモンを集めるツアーというのもありました。また、寄港地ツアーへの参加だけ



でなく、上陸してのんびり散歩をしたり、タクシーと交渉して自由に動きまわったりといろいろな過ごし方もできますが、寄港地ツアーに参加しない場合の帰船時刻は自己責任となります。この門限を破ると最悪の場合寄港地に取り残されることになり、次の寄港地まで自力で行かなければなりません。この場合、パスポートは寄港地のスタッフに預けておいてくれるようですが、時計の修正を忘れて時間を間違える例もあるようなので、十分注意が必要です。



帰船門限の記載が各所に

帰船時にはカードキーの提示のほか持ち込み禁止品確認のための荷物検査があり、自室への持ち込み制限があるアルコール類は最終下船時の前日まで船に預けることになります。余談ですが、乗客が上陸している間は乗組員も交代で上陸しているようでした。

船内のアクティビティ

基本的に寄港地での上陸以外は全て船内で過ごすことになりますが、時間をつぶす手段はたくさんあります。まずは食事自体がアクティビティです。ビュッフェスタイルやステーキハウス、和食など13カ所のレストランだけではなく、軽食をとれる場所が8カ所、飲み物を提供するバーやソフトドリンクのディスペンサーは船内のあちこちにあります。客室で食事が食べたい場合でも部屋のテレビから注文すればルームサービスで運んでもらえます。



ドリンクディスペンサー

イベントを行う劇場のような場所が2カ所、それとは別にダンスホール、プールは大人用から子ども用まで種々あり、プールサイドにはデッキチェアが並びます。宝石や時計を取り扱う免税店やオリジナルグッズを販売する売店、ディーラーがカードを配る形態のものやスロットマシンなどがあるカジノ、ゲームセンター、体育館、スパ、子ども用エリアには科学実験教室のようなものまでありました。もちろん、前述のサーフィン、スカイダイビングシミュレーター、展望ゴンドラ、スポーツクラブもあります。ディスコを使った脱出ゲームも用意されておりました（ちなみに、参加者8人で力を合わせて無事脱出できました）。



夜に開催される船内ショー

レストランからショー、アクティビティまでありとあらゆるものを凝縮させて船内に配置している様は、大袈裟かもしれませんが「海上の楽園」です。元々クルーズ業態は、何もない砂漠にカジノとショーで客寄せして発展したラスベガスのようなもの、という言葉思い出しました。ただ、大部分のサービスが無料であることとリソースの問題から

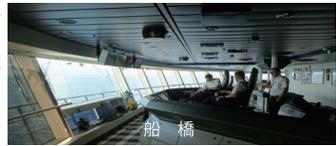


グッズなどの物品販売

かレストランもショーもアクティビティも、予約ですぐ一杯になってしまいます。乗船前にオンライン、あるいは乗船後すぐに予約を入れることをお勧めします。

ちなみに、船内各所でカメラマンが撮影した写真が船内で販売（1枚20ドル程度）されていますが、スマートフォンヘータが取り込みできるようになっており、非常に便利です。

また、本船において特にお勧めしたいものとして、「オール・アクセス・ツアー」があります。他のクルーズツアーにもこのようなツアーがあるのか分かりませんが、乗組員専用エリア、例えば船橋や機関制御室、厨房、食材・飲料の倉庫と積み込みエリア、乗組員食堂、洗濯室（船内には乗客が使える洗濯機はありませんので全て預けることになります）、廃棄物処理施設といった施設を見学し、それぞれの責任者が説明してくれるというツアーです。いかに効率よく運用しているか、いかにサービスを洗練させているか、というのを見せてもらうことができ、大変満足度の高いツアーでした。説明は全て英語でしたが、ついて見て回るだけでも十分面白いと思いますし、英語がわかる方であれば、彼らの説明が非常に洗練されていて（アメリカンジョークも含め、プレゼンテーション能力が高くないと偉くなれないのではないかと思います）、さらに面白いと思います。私の本業である環境関係では、廃棄物担当士官の肩章のマークがリサイクルマークであることを見つけ面白いと思ったり、機関制御室に MARPOL 附属書 VI の SOx 規制に関する EGCS（排ガス洗浄装置）ガイドラインの表が貼ってあったり（バルチラのスクラバーが搭載されているようです）と、色々見つけては楽しんでおりました。



船橋



ウイングコンソール



機関制御室



厨房



食品倉庫



通路の注意書



廃棄物焼却施設



乗組員通路

士官の肩章が

下船

最終日の前日には下船準備の手続きが始まります。まず、パスポートの返却があります。これは、寄港地と最終到着地の出入港手続きのために預けていたもので、寄港地であるタイの出入国スタンプとシンガポールの入国スタンプが押された状態で返却されました。

昼の客室清掃時に、客室に下船方法の説明と荷物用タグが置かれます。荷物用タグは、乗船時に使用したものと別のもので、下船するグループ番号が記載されています。自分の荷物にタグをつけ夜までに廊下へ並べておけば、下船後ターミナルの荷物受け取り場所

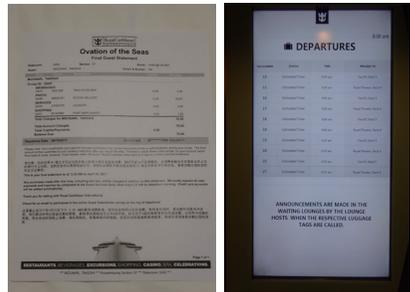
に並べてあるという仕組みです。乗船時と同様、パスポートや1日分の衣類など、必要なものは手荷物として手元に置いておきます。寄港地や船内で購入した船預かりとなっているお酒などがある場合は、それが夜までに到着するようになっています。



返却されたパスポートと下船関係書類

下船日の朝にはカードキーで決済した船内の精算書が届きます。万一間違いがあった場合には下船が始まるまでに申告しなければなりません。

朝食をとり、荷物をまとめて、下船時刻を待ちます。船自体は未明に着岸しているのですが、混雑を避けるため荷物のタグ番号に従って呼び出しの後下船するようになっており、タグ番号毎に待機場所が



キーカード決済の清算書と下船時刻の表示

指定されます。下船開始は8時、私のタグ番号の下船時刻が9:15、最終下船時刻は10時半だったと記憶しています。

船を下船する時にカードキーを通して、ボーディングブリッジから下船、その後ターミナルで入国審査を受けます。乗船時には通らなかった経路に荷物置き場があり、前夜に荷物を預けていた場合にはそちらにタグ番号毎に並べてあります。空港での預け入れ荷物と違い、個々のタグに自動的に乗客の名前や番号が記載される形式ではないので、取り違いに注意が必要です。荷物受け取り後、税関検査（X線検査）を通して、終了です。

ツアーなどで到着地から航空機でさらに移動する場合、空港までバスなどで移動して通常の航空会社のチェックインを受けます。チャンギ空港の場合は事前チェックイン用のカウンターが用意されており、出発時刻3時間前を待たずに荷物を預け入れることが可能でしたので荷物を預け、22時発の帰国便までの間、セントーサ島のユニバーサル・スタジオで時間をつぶし、往路と同じくレッドアイ・フライトと呼ばれる夜行便でしたが、トラブルなどもなく帰国し、フライ&クルーズの旅は終了となりました。

おわりに

旅が終わってからもしばらく余韻に浸れるほど、充実した乗船期間となりました。旅客と直接関わりのある乗組員は特にフレンドリーで、対応もとても良かったです。内部は非常にシステムチックかつ効率的に運用されており、見ていて大変気持ち良かったです。船内でも寄港地でもありとあらゆる娯楽が用意されており、大満足の旅行となりました。おそらく、日本の寄港地で上陸される乗客も船内では同じような経験をされているものと思います。

国内では、官民一体となって各地でクルーズ船誘致に向けた施策が進行中と聞きます。このような満足度の高いクルーズがさらに気軽に楽しめるような施策に期待し、日本におけるクルーズ関連業界の益々の発展をお祈りします。