

豪華客船の旅 2019・23

旅のチカラ研究所

2019年3月、2023年9月

旅のチカラ研究所 植木圭二

豪華客船「ダイヤモンド・プリンセス」に乗り、9日間のクルーズに妻と行ってきた。横浜港発の名古屋、大阪、那覇、台湾を巡る船旅は、豪華かつ快適で私たちの期待を大きく超えて多くの感動をもらった。クルーズ初心者にも知って欲しく、ペンをとった。

そして4年後に再び乗船したので最終章に追記する。



第一章 出航

■再会、そして乗船

横浜の大栈橋に着いたのは昼過ぎ、既に友人の菅原さん夫妻が待っていた。およそ1年ぶりの再会に多少興奮しながら、両手で固い握手をして再会を分かち合う。

夫妻とは3年前の地球一周の船旅で知り合いになり、1年以上前に今回の船旅を誘ったところふたつ返事で行くことになった。さすがに船旅仲間は決断が早い。

乗船手続き待っている間、退屈しのぎに金髪のややぼっちゃり系のキュートな若い女性スタッフに話しかけてみる。彼女は英語だけでなく日本語も流暢に話す。キューバ出身ということで母国語はスペイン語だ。

そんな彼女と話していると既に海外クルーズに足を踏み入れているなど感じる。乗船前ながら何かワクワクしている自分に気が付く。

船内に入ると3フロア吹き抜けの大きなエントランスが待ち構えていて、乗客たちは弦楽器の生演奏で迎えられる。もはや別世界だ。



部屋に荷物を置き、昼食をとるために船室を出る。

14階のプールサイドのテーブル席に座り、近くのカウンタースタイルの店でハンバーガーを注文する。プールサイドにはピザの店やアイスクリームの店もある。

この船の食事は全てクルーズ料金に全て入っているから、代金を払わないでハンバーガーを受け取る。それが最初のうちは凄く違和感があったが、やがて当たり前になってくるから不思議なものだ。

プールサイドには大きなアストロビジョンが設置してある。おっと、アストロビジョンという名前はパナソニックの商品なのでこれは違うかも知れない。ただそう呼んだ方が分かり易い。

私の友人がアストロビジョンを担当していたが、大型客船への設置は塩害で泣かされたという話を今思い出した。



菅原さん夫妻と再び合流して、話はどうしても地球一周したピースボートの3万5000トンの老朽船「オーシャンドリーム」と比べてしまう。ダイヤモンド・プリンセスはその3倍の11万6000トン、スケールも豪華さも比較にならない。

私たち夫婦はそれ以外のクルーズ経験もあるが、20年くらい前のことで記憶が薄い。それでも豪華客船とは、全くの別世界のものという強烈な印象だけ残っている。

少し寒くなってきたので、屋内に入るとそこにも同じようにプールとジャグジーがある。ガラス張りの天井からは薄日が射しており、エアコンが効いて快適な空間が広がっている。

屋内プールと思いきや天井をよく見ると開閉型になっているから気候が良ければ開放するのだろう。なんと素晴らしい。

全天候型のプールサイドのテーブル席に座り、キョロキョロしていると東南アジア系のウェイターがやって来て何か飲みますかと英語で聞いてくる。コーヒーを頼むと大きなマグカップでコーヒーを4つ持って来てくれた。

隣のテーブルでは中国人風の家族がラーメンやフルーツを食べている。別のテーブルではサラダや肉を食べている人もいる。何気なく見ていると彼らは奥の方から料理を持って来ている。

奥のドアの向こうに興味を持った妻が席を立てて視察に行く。

やがて戻って来ると興奮気味に報告してくれる。奥にはビュッフェスタイルのレストランがあり、そこには各種飲み物、サラダ、チーズ、ハム、パン、肉や魚の各種料理、スイカやメロンなどのフルーツ、ケーキ、ジェラート、さらに寿司やラーメンもあるという詳細なレポートだ。

私も覗いて見たが、洋食を中心に100種類くらいの料理がそろっている。しかも取り放題、食べ放題だ。

私たちは体重を気にし始めている。



昼食後に部屋でくつろいでいると電話が鳴る。相手は1年前のピースボートのオセアニアクルーズで知り合った鈴木さんだ。クルーズデビューの奥さんを連れて横浜から乗船してきた。

彼ら夫婦もまた、この豪華客船に大変興奮して驚きの連続らしい。

■横浜出港

出港のドラになる。しばらくすると船がゆっくりと動いているのに気が付く。船は音もなく滑るように少しずつスピードを上げ、やがて結構な速さになっている。

横浜ベイブリッジの真下を通過する直前の船内放送では橋と船の間は2mという。ギリギリの高さなのでゆっくりと航行するのかもしれないと思いきや、スピードも落とさずに通過する。

横浜ベイブリッジは高さが足りないので世界の大型客船が通過できないという問題を最近聞くことが多い。イギリスの豪華客船「クイーン・エリザベス」も日本寄港時に横浜に入港できずに神戸に入港したことがあり、別の大きな船は橋をくぐらずに手前の貨物用の埠頭に着けている。

せっかく巨大な橋を造ったのに設計の甘さが後世まで禍根を残すという悪い例だ。

この船は実に静かで、微速の航行では音も振動もほとんどしない。もちろん通常の数でも十分に静かだ。調べてみたら、その理由はスクリューを直接回しているのは電気モーターで、ディーゼルエンジンは搭載しているがスクリューを駆動していない。ディーゼルエンジンの役目は発電するだけなので振動も少なく静かだ。

日産自動車のノート e-POWER のようにエンジンは発電するだけで、車輪の駆動はモーターで行うからあの車は静かでパワフルな走りをする。

ついでに書くとディーゼルエンジンの他に排気ガスが少ないガスタービンエンジンも備えており、環境規制の厳しいアラスカなども航行できる。

さすが日本製の船、素晴らしさを痛感する。

■最初の晚餐

菅原さん夫妻との再会を祝した最初の晚餐が始まる。今回のクルーズは私が4人分をまとめて申し込んだので船会社の配慮で同じテーブルが指定されている。これからクルーズ中の夕食は常に同じテーブルなので昼間は別々に行動していても夕食時に情報交換が出来る。

料理は前菜、主菜、デザートを各々10種類くらいのメニューから自由に選べる。それでもシェフのお勧めというような組み合わせが用意されていて迷った人はそれを注文すればよい。さらにウエイターが教えてくれたことは前菜も主菜もデザートも何種類でも、いくつ頼んでも構わない。目移りするようならそうすればいいのだが、胃袋と相談しないとイケない。

私が注文した肉料理は実に柔らかい。そしてもちろん美味しい。日本国内のちょっとしたレストラン以上だ。これでは体重を気にせざるを得ないだろう。

ウエイターが何かにつけて話しかけてくる。嫌みは感じない、むしろ親近感を感じるのは彼のキャラクターのせいだろう。

茶目っ気のある菅原さんが、そんなウエイターをからかい始める。ウエイターはちょっと太目、40才代でスキンヘッド、その風貌を売りにして彼もまたウィットにとんだ対応してくれる。

フィリピン出身の彼の名前は長くて覚えられないが、ニックネームを聞くと「ジョジョ」だという。ジョジョは15年間も日本近海のクルーズ船に勤務しており、色々なお客と接しているので船旅も日本人乗客も熟知している。

ジョジョは「クルーズ、エンジョイしてね。ゴージャスな旅に来たのだから、ダイエットなんか気にしちゃダメね。」と笑いながら日本語で言ってくる。私たちの心配を察知しているかのようだ。さらに追うように「ダイエットは帰ってからやればよいよ。」と言われてしまった。

15年間も日本近海のクルーズ船に乗っているのです、どのお客もいつも同じような心配をしているのだろう。



写真の背後にはジョジョが写り込んでいる。

第二章 クルーズはまだ序盤

■名古屋寄港

最初の寄港地は名古屋、船は貨物用の金城埠頭に接岸した。ここは貨物用の埠頭らしくクルーズターミナルもなく、ただっ広いコンクリートと積荷置き場があるだけのものだ。

下船に際してのチェックは乗客のクルーズカードで行う。このカードが乗船証明、部屋のカードキー、船内のキャッシュレスの支払いを兼ねており全員がいつでも持っている。船の出入りはこのクルーズカードで管理される仕組みになっている。

出口でスタッフに聞いたら、今現在は 2000 人ちょっと下船しており、456 人が残っているという。

船を降りたところで鈴木さん夫妻と落ち合う。鈴木さんはオセアニアクルーズで知り合った名古屋の友人に案内をお願いしているという。私もその人を良く知っており、昨晚誘われたが予定も組んでおり丁重にお断りしていた。

鈴木さんは旅行先でも友人関係を大切にし、それを活用するという旅のスタイルでネットワークは相当に広い。当然自分のところに来た時には歓待する相互関係で成り立っている。まさしく「旅は道連れ」というところだ。

私はそういうネットワークを活かそうとしなかった、正直に言うと気が付かなかった。それについては反省している。無人島に上陸するわけではなく、そこには仲間も住んでいる。

彼と会えるならせめて挨拶しようかと私たちもここに居る訳だが、結果的には彼から手土産までいただくことになる。実にありがたい。

「旅は道連れ、世は情け」とは良く言ったものだ。クルーズにはそんな言葉が似合う。

■モノづくりの街へ

名古屋駅近くの「トヨタ産業技術記念館」を訪ねる。ここは友人からのお勧めの場所で、名古屋に行ったら是非行くべきだと聞いていた。

トヨタ自動車の源流は豊田自動織機なのはご存知のとおりで、展示は繊維機械館と自動車館に分かれている。繊維と自動車は全く別なものと思いきや、技術的には繋がっている。

自動車については言うに及ばずだが、織機の技術も実に素晴らしい。私は全く知らなかったが、布を織る際に、縦糸に横糸を通す技術が凄い。横幅 2m くらい距離に横糸を空気圧で飛ばす機械や、空気ではなく水圧で飛ばす機械などが展示してある。実演を伴っての展示で思わず立ち止まって説明を聞く。

説明は何人もの若い女性が担当している。皆良く勉強しており礼儀正しい。いつも旅行記で書くが若者が仕事を任されて一生懸命に働く姿は実に気持ち良い。

「ノリタケの森」に行く。

洋食器を日本で初めて作った老舗ブランドのノリタケという会社のテーマパークだが、食器を中心に実に幅広い技術があることを初めて知る。食器を作るための「錬る」「磨く」「焼く」という技術を応用してハイテク素材や建築材料にも事業展開している。有名なグループ企業ではTOTOや日本碍子などがある。

このテーマパークは名古屋の則武町にある。地名が先か、社名が先か興味深い。

愛知県豊田市はトヨタ自動車から名前をもらったが、茨城県日立市はその逆で日立製作所が当時の日立村から名前をもらった。

ノリタケはどうやら創業の地がここ則武町だったらしい。

久しぶりに名古屋に来たが、この地域全体がモノづくりの街に変貌していることを感じる。

■見送り劇

船に向かう道を30人程の若者たちの集団が歩いている。それを私たちが乗ったシャトルバスが追い越していく。この若者たちは一体何だろう。

出港を待っている船の14階のレストランから埠頭を眺めていると、若者たちの創作ダンスが埠頭のただっ広いコンクリートの上で始まる。統制のとれたエネルギッシュな踊り、名古屋に寄港してもらったことに感謝する大きな声も聞こえてくる。

寄港地で出港時の同様なセレモニーは多く見てきたが、商売のためにしょうがなくやっているのが多い。この若者たちにはやらされ感や義務感が感じられない。純粹に一生懸命踊っているその姿を見ていると、何故か私は目頭が熱くなってきた。昨今の都会の若者たちには感じる事のない気持ちとエネルギーに感激する。

それは地元を誇りに思っ団結する村の青年団のようだ。大都市名古屋に失礼だが、良い意味で古き良き田舎なのかもしれない。実はこういう風土がモノづくりには必要なのだと私は思う。



そしてここではもうひとつの見送り劇があった。

後から聞いた話だが、4名の乗客が乗り遅れたという。6名で行動していて先に2名が帰船し、事情を聞いて出港を多少は待っていたらしいが、そうは待てないので出港した。そして4名が到着した時には船は既に数メートル離岸しており、間に合わなかったという。

その場で言われたのが500万円払えば引き戻すということで、さすがにそこまでは出せないの
で次の寄港地の大阪まで陸路で行ったという。この金額は吹っ掛けているのではなく、船の出港
には港湾使用料やパイロット船の案内料などが多くかかるということだろう。わずか数メートル
が500万円とは便利な船旅の数少ないリスクかも知れない。

■ウォーキングの廊下で見たもの

船旅が始まり、自称アルチュウ（歩き中毒）の私のウォーキングの虫がうごめき始める。

この船は7階部分の外廊下が船の外周をひと回りできる構造なので一周約700mの絶好のウォーキングコースになっている。

廊下は木の床で、幅も広いので木製のリクライニングチェアが至るところに置いてある。海を見ながら船首から船尾までを実に気持ちよくウォーキングが出来る。



ウォーキング中に壁にかかった三菱重工の名前が入った記念プレートを見つける。

ダイヤモンド・プリンセスは三菱重工長崎造船所で2004年に建造された船だ。日本製らしいきめ細かな造りや当時のハイテクが随所に感じられる。

この船を語る上で外せないのは、建造中に大火災を起こしたということだ。私もそんなニュースがあったことは記憶の片隅にはあったが、昨年バルト3国の旅で知り合った長崎在住の人に私が今度ダイヤモンド・プリンセスに乗ると言うのと、その大火災のことを詳しく話してくれた。その人は自宅から燃える様子を見ており、とにかく長い時間燃えていたという。

燃えたのはダイヤモンド・プリンセスだが、しかし今私が乗っているのは燃えた船ではない。

いったいどういうことなのか。

火災は沈下したが、このままではとても納期に間に合わない。そこで2番船として建造していた同型のサファイア・プリンセスの工期を早めて、こちらをダイヤモンド・プリンセスとして納入した。火災を起こした船の方はサファイア・プリンセスとなって後に就航した。

知る人ぞ知る。あの三菱重工のプレートにはそんな逸話が隠されている。



ついでに書くとどの船にも名付け親、命名者がいる。この船は三菱重工の社長夫人が名付け親で、サービスデスクの脇に写真が飾ってある。

この船を所有するプリンセス・クルーズという会社は、多くの船を所有しており、初代「ロイヤル・プリンセス」の名付け親はあの故ダイアナ妃、そして現在の船はキャサリン妃だという。さらに「スター・プリンセス」はオードリー・ヘップバーンが名付け親だ。

そんな話を聞くだけで全く次元の違う世界に入ってきた気持ちになる。

■高級レストラン

次元が違うと言えば、船内には別途席料がかかる高級レストランがある。今宵はその中のイタリアンレストランに菅原さん夫妻と行く。

貧乏旅行が多い私たち夫婦にしては驚きの高級レストランだが、今回の手配をお願いした阪急交通社が招待してくれた。席料はひとり29米ドル(USD)、日本円で3300円ほどだ。

このクルーズはいろいろな旅行会社が企画旅行として販売している。同じものを同じ価格で販売するので旅行会社としてはどこかで差別化する必要があり、その恩恵に与った訳だ。

食事はもちろん豪華で、ここでもメニューにあるもの何をいくつ注文しても構わない。この際だからと食べたいものをみな注文する。全ての料理は洗練されており、どれも大変に美味しい。

イタリア料理にはイタリアワインだと、1本頼む。最初は私がテイastingして、その後はウェイターが女性のグラスから順にワインを注ぐ、さすが教育が出来ている。

飲み始めて、しばらくして私が自分でボトルを持って他の人のグラスに注ぐと、ウェイターが慌てて飛んできた。気が付かなくて申し訳ありませんとさかんに英語で謝っている。ワインの注ぎ足しはウェイターの仕事で、庶民スタイルに慣れ切っている私はただただ「No Problem」を連発するだけである。

「これが豪華客船の食事だね。」と菅原さん夫妻と笑いながら、非日常の世界に酔いしれる。

■エンタテイメント

船室のテレビでは船内の説明、クルーズの紹介、映画や音楽も見ることができる。もちろんオンデマンドで各国語にも対応している。日本近海なのでNHKのBS放送も見ることが出来る。

その中で船の日々のイベントなどを紹介する情報番組が結構役に立つ。司会者とゲストが対談形式で翌日の予定や裏話など色々なことを教えてくれる。

夜、私が船室で映画を見ていると妻が帰ってきて、今観てきたミュージカルはとても良かったと興奮気味に言ってくる。「日本で普通に観たら1万円以上はするよ。」と得した感いっぱい教えてくれる。余程感動したのだろう。

前出の情報番組から得た知識では、ミュージカル出演の歌手たちはプリンセス・クルーズというこの船の運航会社が全世界でオーディションを行い、合格者をロスアンゼルスに集めて6週間の厳しい訓練の末に実践投入されるという。プリンセス・クルーズは世界中に17隻も豪華客船を運航させているので、そのレベルは推して知るべしだろう。自前で歌手を育てているとは驚いてしまう。

今回のメンバーにとっては最初のステージということで、衣装合わせのために専門の縫い手も乗船して初ステージに臨んでいる。衣装をピッタリと合わせるので契約期間中は太ったり痩せたりできないのでプロとしての体重管理が求められる。よって船内のジムで体を鍛える姿を見ることが出来るという。確かにジムを覗いた時に若い金髪女性がトレーニングしていたが、そういうことかと納得する。

後日、妻の強い後押しで私も何度かステージを見に行く。確かに1万円以上しそうな見応えがあるステージをやっている。

その中でも面白かったミュージカルは、舞台中央に古いアメリカ車を置いて、その自動車と1950年代の映像とを巧みに使って古き良きアメリカ合衆国を歌と踊りで表現していた。

ミュージカル以外にも、社交ダンス世界チャンピオンのベラルーシの男女ペアは見事な舞を披露してくれる。さすが世界ナンバーワン、私のような素人でも素晴らしさに感激する。

これらのステージの前後の時間も見逃せない。

開演10分くらい前に2名のスタッフが英語、中国語、日本語で簡単なクイズやゲームをする。勝った人にはお土産もくれる。どのステージも人気があるので早くから席に座り待っている人が多いから嬉しいサービスになる。

ステージが終わると日本人、米国人、中国人の3人の女性クルーズディレクターが登壇し、それぞれの言葉でコントのようにして簡単な説明を加え今夜のイベントや明日のステージの予告をしてくれる。3人は自分たちをチャーリーズエンジェルと称して、決めのポーズもあのテレビ映画のエンジェルたちを真似している。茶目っ気たっぷり、なかなか愛らしい。

収容人数の都合で同じステージを1時間程あけて実施するが、それ以外は同じステージは同じ航海中にはしない。だから日替わり定食のように毎日違うものが楽しめる。

■大阪寄港

大阪は天保山埠頭に接岸する。ここには天保山という標高 4.53m の山がある。国土地理院の地図で山という記載があるものでは 2 番目に低い。最も低いのは標高 3m の日和山(宮城県仙台市)だが、三角点がある山では、天保山が日本一低い。

私たちは 4.53m の天保山への初登頂を果たして、早々に船に戻る。

かつて大阪に住んでいた私たち夫婦にとっては大阪の街よりも停泊中で乗客の少ないダイヤモンド・プリンセスの方が魅力的だ。

船に戻って船内散策のついでに「泉の湯」という大浴場に入浴する。大浴場は裸で入る男女別の内湯と、水着で入る男女混浴の丸い大きな露天風呂があり、両方を楽しむことができる。これらは船尾にあるので航海中ならば航跡を見ながらの入浴になり、想像するだけで楽しい。入湯料は 15USD、ちょっと贅沢なスーパー銭湯ほどだ。

大浴場にはサウナが付いており自称サウナ通の私にとっては嬉しい限りだが、水風呂がないのが惜しい。それでも浴室からもサウナからも海が見える。

本日は寄港日なので入浴客はほとんどおらず、海を見ながら貸し切り状態の入浴は格別だ。



第三章 沖縄へむけて

■終日航海日

沖縄に向けて本日は終日航海日になっている。それもあって様々なイベントが用意されている。社交ダンスの講習会、盆踊り教室、プロが教える写真の撮り方教室、フォーマル写真の撮影会、生演奏で踊り明かすイベントなど多彩だ。

船内新聞に載っていたイベントを数えると 80 くらいある。船内は活気づいている。

そんなことには我関せずと、16 階や 15 階のサン・デッキのサマーベッドで読書を楽しむ人や、船内のバーで海を見ながらずっとウイスキーを飲んでいる人もいる。それぞれ自分の時間を楽しんでいる。

野菜と果物の彫刻を4人のシェフが競い合うというイベントがある。面白そうなので暇つぶしに行ってみると、会場は既に黒山の人だかりになっている。よく見ると鈴木さんが一番前のかぶりつきの席に陣取って写真を撮っている。彼は野菜や果物を生産する「旅する農家」だったことを思い出した。

スイカ、メロン、パイナップル、キュウリやニンジンなどを使ってシェフたちが次々と想像力と創造力を駆使して短時間で作品に仕上げている。花、フクロウ、豚、アヒルなど見事だ。

この船ではほとんどのイベントは日本語、英語、中国語の3カ国語で司会進行される。



■ドレスコードはフォーマル

本日のドレスコードはフォーマルが指定されている。フォーマルといっても夕食のレストランに行くときにそれなりの格好をしていけば良い。それが苦手な人は14階のビュッフェレストランに行けばカジュアルで構わない。

今回、私は黒のビジネススーツを持ってきた。会社に勤めていた時には普通に着ていたものだが、定年退職して気ままな格好ばかりしているのでネクタイにスーツというのはいささか緊張する。

お洒落をして着飾るといえるのは多くの人々にとっては非日常の行為で、その緊張感がかえって心地よく感じる。

見えない部分に気を遣うのがお洒落というものだところかどこかで聞いたことがあり、私はタイピンとカフスに少しだけ気を遣っている。

■船長主催のウェルカムパーティ

今回のクルーズは横浜、名古屋、大阪、那覇を経て台湾に行き、再び横浜、名古屋、大阪と繰り返しており、寄港する各地で次から次へと乗客が入れ替わっているため人によって旅のスタートが違ふ。そのためにクルーズ船では当たり前前のウェルカムパーティがなかった。しかしやらない訳にもいけないので大阪出航の翌日になるが本日開催される。

シャンパンタワーと呼ばれる見事なものが飾ってある。それはシャンパングラスをピラミッド状に幾重にも人の背丈ほどに積み上げたもので、クルーが1時間以上かけて用意したという

そのシャンパンタワーの頂上のグラスから乗客が代わる代わるシャンパンを注いでいくところからウェルカムパーティが始まる。



シャンパンタワーを横目に見ながら、グラスに注いだシャンパンをお盆に乗せてウエイターが会場にいる乗客に配り始める。最初はそのシャンパンにお客が群がっていたが、シャンパンは次から次へと出てくるのでやがてシャンパンに群がるお客が少なくなり、ウエイターが「シャンパンいかがですか？」とお盆を片手に会場の中を回り始める。それでもシャンパンは無尽蔵に開けられて会場はシャンパンで溢れかえっている。

私も 5~6 杯は飲んだだろうか。

振る舞い酒にしても中途半端なことはせずに、とことんサービスするという船長の意志が感じられる。私もその意志に大賛成だ。念のため勘違いしないで欲しいのはシャンパンを飲みたいがために言うのではない。ケチケチ感が見え隠れしてはリゾートにならないということだ。

しばらくして船長が登場して挨拶をする。そしてお決まりの船長との記念撮影が始まる。彼は船長にしては若い、そしてなかなかのイケメンのイタリア人だ。ハリウッドスターと紹介されてもおかしくない。

紳士淑女たち、いや正確に言えば淑女たちが船長との記念撮影に列をなしている。紳士たちは刺身のつまのようなものだ。

パーティが終わり、スタッフたちがシャンパンタワーを片づけている。グラスに残っているシャンパンを全てバケツに捨てている。さすがにもったいない。そこまでリゾートに徹しなくてもと思う。

いや待てよ、ひょっとしたらバケツに捨てているのはシャンパンではなく、炭酸水か何かではないだろうか。乗客たちは開封されたシャンパンボトルを手渡され注いでいたが、シャンパンを開けるシーンは無かったような気がする。片づけることを考えても炭酸水の方が好都合だ。

調べてみようかと思ったが、ここは大人の対応をしておこう。

■英語落語

英語落語という催しがある。そのタイトルに大学落研にいた私の血が騒ぎ、行ってみる。

演者は「ダイアン吉日」というイギリス人女性で、日本在住 29 年というから流暢な日本語を話す。関西弁になっているのは桂枝雀に学んだからだろう。

落語を英語に訳してしゃべるスタイルかと思っていたが、日本人にも外国人にも同時に楽しんでもらえるように英語と日本語を交互に、巧みに話していくバイリンガルならではのスタイルをとっている。

日本人でも落語を初めて聴く人も多く、ましてや外国人は言わずと知れている。だから落語とはどういうものなのかから入り、日本人と欧米人の習慣の違いを面白おかしく取り上げて納得と感心をさせながら笑いをとっている。

話の中では、初対面の外国人に対して日本人は何処から来たのかを聞き、そして年齢を聞くのが典型的なパターンだと紹介する。観客の大多数が納得してどっと笑いがくる。その部分が落ちに繋がるので、これ以上の紹介はやめておこう。

日本の古典芸能を国際的に広めようと 30 カ国以上で公演をしている彼女には頭が下がる。

■那覇入港

那覇入港は 7 時、出港は 15 時ということで前後 1 時間の余裕を考えると使えるのは 8 時から 14 時の 6 時間しかない。

レンタカーを借りて「美ら海水族館」に行こうと思っていたが、渋滞などを考えると往復 4 時間を見ておかないといけない。間に合わないで 500 万円だ。

事前に調べると 8 時から営業しているレンタカー会社は少なく、営業していても港から遠く時間がかかる。空港への送迎はあるが港への送迎はないなど困ってしまう。

こういう時は大手ではなく、地元の小回りが利く会社をあたってみるのが鉄則だ。ネットと電話を駆使して探し出したのが「晴れんちゅレンタカー」という小さな会社で、「ウチは何でもやりますから、任せて下さい。」と嬉しいことを言ってくれる。おかげで全ての悩みが一挙に解決する。港への送迎とその場でのレンタル手続きが出来て、費用もワゴン車で 4500 円と破格だ。

この会社、私には「ハレンチ・レンタカー」としか聞こえなかったが、内容は大満足だ。

■期待と落胆、偶然と感動

レンタカーは 6 人乗りを頼んでおり、菅原さん夫妻と鈴木さん夫妻にも声を掛ける。やはり旅は道連れ、そして費用も抑えられて一石二鳥だ。

美ら海水族館に近づくと、コンビニで入場料が割引になる前売り券を売っている。その情報も事前に調べて知っていたが、どのコンビニも大きな看板を出しているのには驚いてしまう。水族館にどれほど多くの人がやって来るのだろうか。

水族館の駐車場で驚いたのは、停まっている車のナンバーがレンタカーを示す「わ」、「れ」ばかりだ。何百台停まっているのか分からないが、それ以外のナンバーを見つけるのが難しい。観光客はレンタカーで島内を巡り、皆この水族館にやって来るのだろう。

人気の水族館を見物する。私の率直な感想は「まあまあ」だ。悪くはないが、過度な期待が災いしたのだろうか、感激というところまでいかない。

旅には「期待と落胆」が付いて回る。

そんな中でも一番大きい水槽にはお客がたくさん集まっている。世界一大きいアクリル板ということでギネスにも認定されている。



ここは水族館単独ではなく、沖縄のきれいな海と一体になった海洋博公園全体として捉えると良い。美しく広い敷地にはウミガメ館、マナティー館、イルカラグーンなど無料施設が多く、充実している。

船の朝食でたまたま隣に座った人から、美ら海水族館近くのお勧めスポットで古宇利島がiiいよと聞いたので、私たちは古宇利島に向けて車を走らせる。

屋我地島を經由して古宇利島に渡る橋が見えてきたところで、車内では歓声が上がった。そこには絶景が広がっている。

緑の木々の向こうに真白い砂浜、そして青い海、その青い海は岸の近くではエメラルドグリーンに変化している。そこに全長 1900m の古宇利大橋が架かっている。橋は定規で線を引いたように真っ直ぐで、天国に繋がる橋という感じがする。

あまり期待していないのが良かった。成り行きで偶然見たので感動が大きい。恐らくこの景色を事前にテレビや雑誌で見知っていたならば、こうまでの感動は無かったかもしれない。期待し過ぎた美ら海水族館とは対照的だ。

映像や写真による事前情報は時には感動の妨げになる。何故ならばそれらはプロが撮るので実物よりも良く見えることが多い。それがプロの仕事というものだ。

旅には「期待と落胆」、そして「偶然と感動」がついて回る。



第四章 いよいよ台湾へ

■ 出国入国手続き

外国籍のクルーズ船は日本国内だけでクルーズを完結できない。そこにはカボタージュ規制というものがある。国内の2地点間を運航することをカボタージュといい、外国船に対し自国の領域内で運航許可を与えない権利が、国際条約で認められている。

日本は外国船によるカボタージュを禁止しているため、これをすり抜けるために外国船のクルーズでは国内の港だけでなく外国の港への寄港をコースに入れている。

日本船はカボタージュ規制で守られているが、その日本船籍をとるためには乗務員や設備に対して厳しい要求がある。それを守ることが結果として乗客に安心感を与える日本ブランドに繋がる。しかし船会社の負担も大きいという実に複雑な構造になっている。

ヨーロッパではカボタージュ規制が廃止されたため、価格競争の末にクルーズや貨物輸送が安くなった。日本でも同様に規制が廃止されれば、業界は大きく変わるだろう。そうなれば弱小の日本船は大丈夫なのだろうか。

おっと話がそれてしまった。だがこの話は日本のクルーズを語るには避けて通れない。

ダイヤモンド・プリンセスはイギリス船籍なので外国の港にも寄港しないといけない。今回のクルーズでは台湾の基隆に寄港する。

沖縄出港時に日本の出国手続きが行われた。手続きといってもパスポートのコピーを見せるだけというあっさりしたものだ。台湾への入国手続きも同様で、中華民国の入国許可印が押されたパスポートのコピーが昨晚のうちに船室に届けられており、それもさっと見せるだけで入国できた。

■古い街並み、九份

台湾北部の基隆は私たちにとっては2回目の寄港で、前回は基隆の街を散策したので、今回は九份に行く計画だ。九份は宮崎駿の映画「千と千尋の神隠し」のモデルになったという街で、映画のように古い街並みが有名だ。もっともあの映画のモデルと称している場所は日本国内にもいくつもある。群馬県四万温泉の積善館もそのひとつで、私はその湯が好きでたまらない。

九份観光は船会社のオプションツアーもあるが、比較的近く交通手段も多いので自由行動で行く決めていた。メンバーは私たち夫婦と鈴木さん夫妻の4人、タクシーをチャーターすれば4000円くらいで往復できる。路線バスは片道30台湾ドル(TWD)で、日本円で約120円と信じられない料金だ。

私がタクシーか路線バスで迷っていたら、鈴木さんは楽だからタクシーにしたいと言っている。すると奥さんが「路線バスの方が面白そうね。」の一言であっさり決まる。鈴木家の支配構造が良く分かる一幕だった。

バス停に着いたらバスが直ぐにやって来たので、切符を買わずに慌てて飛び乗った。

切符を持っていないことを若い運転手にジェスチャーを交えて伝えると、それではダメだと追い返えそうとしてくる。ここで諦めて降りるとまたいつバスがくるか分からないので、財布を出してお金を払うしぐさをする。運転手は出してみようと言っているように思えて、私は4人分だと指を4本立てて120 TWDを払おうと100 TWD紙幣を出し、そして持っているだけの小銭を手のひらに乗せて運転手に見せる。しかし20 TWDには足りない。

彼は半分呆れながら、しょうがないから乗れというジェスチャーで招き入れてくれる。

「え、いいの？」と私は声を出しながら、後ろの3人を手招きしてバスに迎え入れる。親切心なのか、いい加減なのか、とにかくバスに乗ることが出来た。

こんなところにも「世は情け」があった。

バスはオンボロで若い運転手の運転は荒い。街中の狭い道を結構な速度で飛ばしている。途中で乗客が何人か乗ってきたが、バスのドアを開けたまま発車して走りながら閉めるとか、乗客と料金のやり取りをしている最中でもバス停のすぐ前の信号機の色が変わったら発車させるということもしている。日本では到底味わえないスリル満点の運転だ。

山越えの坂道では「ガガガ、ガー」と大きな音が聞こえる。最初はタイヤがスリップする音かと思いきや、どうやらクラッチ板がすり減ってこすっている音らしいと鈴木さんが教えてくれる。そんなスリル満点のバス旅が50分間続き、やがて九份に到着する。

バス停には「九份老街」と書かれている。

山の斜面にへばり付くようにある小さな街はかつて金鉱の街だった。日本統治時代にはゴールドラッシュで賑わったが金を掘り尽くして、古い街並みだけが残るまさしく老街という場所になっている。しかし老街といっても今は多くの観光客で溢れており寂しさは微塵も感じられない。

鉱山で栄えて掘り尽くし、衰退するがそれを活かし観光の街で復活という事例をどこかで聞いたことがある。昨年行った山形県の銀山温泉だ。同じような匂いが感じられる。



栄枯盛衰の物語のさらにその続編のようなもので「鉱山は枯れても、またいいことがあるよ。」と古い街並みが訴えているようで、定年後のシニア層に安堵感と希望を感じさせてくれる。

食事処や食べ物屋、土産物屋が並び、提灯が連なって下がっている商店街の様子は、まさしく千と千尋の世界だ。有名な観光スポットで写真を撮り、早々にまたバスで帰途に着く。

■基隆散策

基隆は夜市で有名だが、残念ながら出港時間が早いので夜市は見る事が出来ない。街を歩いていると、きらびやかな寺に遭遇する。寺の前の道では爆竹が鳴り賑やかな祭りをしている。

ここは道教の寺だろう。道教は中国の民族信仰で台湾でも広く一般的な宗教になっており、赤と黄のカラフルな装飾が特徴だと何かの本で読んだ。



昼食時間は過ぎたが屋台で何か食べようかという話になる。しかし奥方たちは屋台の匂いやその雑多な料理の製作過程を見て食欲が出ないらしく船で食べるという。確かに料理の味も質も量も船の方が数倍良い。ただ、それでは現地の人々の生活は感じることは出来ない。

男どもは屋台で料理を注文して、台湾ビールで乾杯する。

■船上は歓迎セレモニー

基隆で中国人が 800 人程乗ってきた。おそらく大部分は台湾の人だが、同じくらいの乗客が降りたので全体の人数は変わっていない。ベテランが新入りに変わった訳だが、当然新入りは興奮している。

歓迎セレモニーと呼ぶにはシンプルだが、プールサイドの例のアストロビジョンの前のステージでは船のスタッフ、ダンサーが踊っている。それを真似して新入りの中国系乗客がみな踊っている。500 人くらいはいるだろうか、それも老若男女だから凄い。

基隆の寺の祭りを思い出す。彼らは賑やかなのが大好きなのだ。

第五章 クルーズを楽しむ

■食事も非日常

旅も終盤、これから丸 2 日間は終日航海日なのでゆったりとクルーズを楽しむ。

私が 20 年以上前に乗った豪華客船では 1 日 5 食だったことを覚えている。朝昼晩の 3 食に加えて早朝と夜食の 5 回の食事が提供される。加えて 3 時のティータイムもある。

ダイヤモンド・プリンセスも朝昼晩はメインダイニングでコース料理が食べられる。その他に朝 5 時から夜 11 時まで開いているビュッフェスタイルの大きなレストランが 2 つあるのでそこで自分で好きな時間に好きなだけ食べれば良い。根性さえあれば 5 食以上になる。

コーヒー、紅茶、お湯、氷、水はそこで 24 時間提供されている。だからなのか、この船には自動販売機は置いていない。

ウェイターたちは片言の日本語で冗談を言い、ユーモラスな振る舞いも交えて乗客に楽しんでもらうことを第一義にしている。そういう社員教育をしているのだろう。だからコスト意識は無く、主菜を魚と肉の 2 種類を勧めてくるとか、デザートもたくさん持って来てくれる。

予算を全く気にしない、まさしく非日常の食事だ。こんな経験は滅多にできない。

■いろいろな乗客

朝食で隣に座った男性 2 人組に「お友達同士ですか？」と声を掛ける。「そうです。珍しいでしょう。」という答えが返ってくる。確かに男の 2 人組はクルーズでは珍しい。そのひとりはある町の観光コンシェルジュをやっているというので、私は思わず名刺を渡す。

もっと珍しい男性 2 人組とも食事をした。兄弟にも親子にも友人にも見えない。少し年が離れたこの 2 人はどんな関係なのか、思い切って聞いてみると叔父と甥という。叔父の方はまだ若い
が心臓に心配があり、船内には医者も常駐しているが、甥を緊急対応用に連れてきたという。

4 人連れのマダムたちとも話をした。ひとはクルーズのベテランだが、他は初心者らしい。4
人で同じ部屋に泊まっているというのでスイートルームだろう。スイートやジュニアスイートは
3、4 人目の料金が無料か格安に設定されている。これも狙い目で、さすがベテランだ。

船には色々な人が乗っており、その人たちに気軽に声を掛けられるのが魅力だ。特にレストラ
ンで同じ食卓になった時にその機会は多い。「旅は道連れ」という言葉がピッタリとはまる。

反対にビュッフェレストランではそれは難しい。自由気ままなはずのビュッフェレストランは
実は自分たちだけの世界に入り込み、他からは声を掛けなくて欲しいという雰囲気を生む。

これはクルーズ特有のパラドックスかも知れない。

もうひとつこの船に乗って気が付くことは、杖をついている高齢者、車椅子の人、ベビーカー
の乳幼児など多く乗っていることだ。全てエレベータで船内移動できる豪華客船だからこそで、
部屋の遮音やその他設備が旅行者の多様化にも対応できている。

旅のチカラ研究所の目指す事業のひとつ、介護サポート旅行へのヒントがあるような気がする。

■緊急放送

昼過ぎに緊急船内放送が流れる。急病人が出たので沖縄の海上保安庁に緊急搬送のためにヘリ
コプターでの搬送を船長が要請したという。

船は横浜に向かっていたが那覇に向けてコース変更をした。変更というよりもむしろ U ターン
に近い。

急病人の収容に伴いヘリコプターが接近するので一部の客室には退避命令が出された。万が一
の事故に備えてだろう。そして 14 階、15 階のデッキには立入禁止処置が取られる。

船内放送では大型クルーズ船では良くある対応だとも言っている。確かに珍しくはないのだろ
う、何千人も乗っていればそういう事態が発生する確率が高い。しかしながら私が乗船した 106
日間の地球一周の船旅や 56 日間のオセアニアクルーズでは一度もなかった。とりあえず様子を見
るとというのが一般的なのかも知れないが、この船のポリシーは顧客最優先、迅速な対応なのだろ
う。

そんな騒ぎの中で携帯無線機を持ってテーブルに座っている人がいる。その人と何となく目が
合って話が始まる。彼は無線通信に詳しく、今回のクルーズには業務用通信も聞くことのできる
無線機を持参しており、船と海上保安庁との交信を聞いている。

そしてヘリコプターが船の上空に飛来しようとしている今、私も一緒に通信を聞いている。次々
に入ってくる本物の生々しいやり取りには鳥肌が立ってくる。

収容作業は乗客からは全く見る事が出来ない場所で、実に素早く終えた。

一連の経緯を記録する。

- 12 時 10 分頃 緊急船内放送
- 13 時 00 分頃 14 階、15 階のデッキが立ち入り制限
- 14 時 50 分頃 ヘリコプターが那覇を出発
- 15 時 00 分頃 飛行機が飛来し、旋回
- 15 時 20 分頃 ヘリコプターが接近、ホバリングしてストレッチャーを降ろし船から離脱
- 15 時 40 分頃 ヘリコプターが再び近づきホバリングしてストレッチャーで病人を収容
- 15 時 50 分頃 立ち入り制限解除
- 16 時 10 分頃 ヘリコプターが那覇に到着



船内放送で、無事に完了した報告と御礼、遅れた分のスケジュール変更について案内があった。

船は間もなく取り舵をいっぱい針路を変え、全速力の 22 ノット (約 41km/h) で航行する。それでも横浜への帰港は当初の予定に対して約 3 時間遅れる。

この一連の騒動を事後報告ではなく、包み隠さず適宜正確に乗客に伝える船長の姿勢は評価したい。ますますイケメン船長の好感度が上がる。

■リゾートの象徴

船にはプールやジャグジーがいくつもある。せっかくの設備を使わないのはもったいないと私も水着に着替え、プールに飛び込む。水深は 1.6m~2.1m と深い。船の揺れでプールの水も適度に波打ち、本物の波のようで実に面白い。

プールはリゾートの象徴的な設備だ。だから老若男女に人気があり、特に中国人の家族連れには人気が高い。豪華客船のプールで泳いだ後にバスローブを着てプールサイドでくつろぐという姿には多く人が憧れる。

このプールは夜間照明もあり、夜は夜で幻想的な世界になる。



■カジノ

この船にはカジノがある。とはいっても日本の法律ではカジノは禁止されているので、日本の領海から離れるとカジノがオープンする。船舶は領海内では沿岸国の法律が、領海を出ればその船の船籍の国の法律が適用される。この船の場合はイギリスの法律が適用される。

従って日本船はどこに行ってもカジノは許されず、外国船の特権と言っても良い。

この船にはルーレット、ポーカーなどの卓が 10 卓以上あり、黒いスーツと蝶ネクタイ姿のディーラーが付いている。半数くらいは若い女性ディーラーだ。スロットマシンも多く並んでおり、カジノは結構広いスペースになっている。

日本ではご法度のカジノをここで楽しむ日本人も多い。

そんな日本人に混じって菅原さんを見つける。奥さんの姿が見えないのでひとりでカジノを楽しんでいるらしい。ここはそっと過ぎ去ることにしよう。

後日戦績を聞くと多少のプラスだったという。

■料理の裏側

総料理長自ら料理をするクッキングショーが開かれる。約 600 人収容できる会場は満席だ。例のチャーリーズエンジェルの中国人と日本人の 2 人も、アシスタントと通訳をこなしている。

総料理長のユーモアたっぷりのクッキングショーもさることながら、終わると私たちがいつも夕食を食べているレストランの厨房を見せてくれる厨房ツアーがある。参加者は 600 人近い。

レストランやテーマパークの裏側の現場、いわゆるバックヤードは滅多なことでは見せるものではない。クルーズ船は夢や豪華さが売り物なので通常は考えられない。

衛生面の心配もあるので包み隠さずとはいかないだろうが、600 人に見せることを日常的に実施しているのは驚きだ。

見学は厨房のほんの一部だろうが、清潔で整理されている。もちろん料理は並んではないが、料理人たちが笑顔で手を振って迎えてくれる。衛生面から考えればこれが限界だろう。

厨房を見せる理由はこの船の食事の安全性のアピールだろうが、料理人も厨房もエンタテイメントに仕上げているようにも思える。乗客が食事する時に厨房の様子や料理人の笑顔が目につかび、料理を一層美味しくするだろう。



■アフタヌーンティー

妻がこの船のアフタヌーンティーが素晴らしいと、どこかで聞いてきた。何事も体験ということで午後3時にメインダイニング行ってみると、乗客が続々と集まってくる。

アフタヌーンティーは19世紀のイギリスの公爵夫人が、夕食までお腹が減って我慢できないということから始まったという。

イギリスのしきたりに従って何種類ものサンドイッチやケーキが大きなトレイに乗せられて各テーブルに運ばれてくる。乗客は好きなものをいくつでも選ぶことが出来る。お腹が減って我慢できないという事態は完全に解決される。

そしてカップに注がれるのはもちろん紅茶で、コーヒーではない。

そこには優雅な時間がゆっくりと流れている。



■会場はブラボー

2回目のフォーマルデーの夜のステージは素晴らしかった。「ブラボー」というタイトルどおり、まさしく内容もブラボーだ。

歌と音楽のステージで、ジャンル分けすればコンサートだが、少し踊りもあってミュージカルの要素も取り入れられている。ボーカルを務める数人とバックコーラス20人ほどが入れ代り立ち代わりステージに登場して歌う。もちろん船専属のオーケストラが演奏をしている。

歌も演奏もそして照明、映像、舞台セット、ドライアイス、風など舞台効果がどれも素晴らしくステージ全体のパフォーマンスを相乗効果で盛り上げている。

特に音響が素晴らしいと私は感じた。音響が極めて重要な役割を果たしており歌と演奏の低音が腹の底から響いてくる。視覚・聴覚に加えて身体全体で感じる重低音の振動は臨場感と共に観客を包み込み異次元の世界に連れていってくれる。

最近の映画館ではボディ・ソニックという手法で重低音を直接観客席の椅子を振動させる仕組みを採用しているが、この船ではそれは使っていない。豪華客船の閉ざされたホールで最適な設計がなされていれば、そんなことをしなくても可能だろう。

しかしその低音を生かすも殺すも所詮は歌手や演奏者の力量だ。その分野に造詣のない私でさえも素晴らしいと感じる。

ステージが終わり観客からはブラボーの掛け声とスタンディングオベーションが続く。私たちもしばらく余韻にしたってから会場を後にするが、出てきた人々はみな口々に素晴らしかったと言っている。



第六章 帰航

■大棧橋で見たもの

横浜の大棧橋は大型客船が2台同時に停泊できるような構造になっている。私たちの船が入港しようとするターミナルの対面にもう一隻、日本を代表するクルーズ船「飛鳥Ⅱ」5万トンが停泊している。飛鳥Ⅱは横浜が母港なので停泊していることはよくある光景なのだが、隣に並んで停泊できるとは感無量というか、憧れのスターが町内会のイベントに出てくるようなもので戸惑いが隠せない。

実際に隣に接岸すると船の大きさから飛鳥Ⅱを上から見降ろすことになる。

複雑な気持ちになる。あえて素直な感想を言えば「飛鳥Ⅱとはこんなに小さかったのか」、ということだろう。あまり良い例えではないが、成人になった若者が年老いた親と並んで歩くときに、小さくなったと感じるようなものかもしれない。

ちょっと言い過ぎた。飛鳥Ⅱは私が一度は乗ってみたい船であることには変わらない。

■ラッキーの連続

今回の予約は1年以上も前で、プリンセス・クルーズが日本地域への本格参入のために格安の料金設定でこのクルーズを募集していた。何しろ通常の40%近い値引きになっている。当然私の目にも留まりインターネットで予約しようとする、みるみるうちに予約が埋まっていくので慌てて予約したことを思い出す。

ついでに書くと「海側で視界が遮られるという部屋」が狙い目で、最も安い部屋は「窓のない内側の部屋」だが、実はお得なのは海側の視界が遮られる部屋なのである。もともとお得感がある部屋なのに、一般的にはこの部屋を含めた上級の部屋では早期割引が適用される場合が多く、その場合には最安値になることが多い。

その安さにつられて予約したが、後に旅行会社から電話があった。

「このクルーズは元々格安なので早期割引の設定はなく、当方のミスでパンフレットに早期割引を記載してしまいました。これは間違いで大変申し訳ありません。」という。

それに対して私は「そうですか、でもそのパンフレットを見て私は申し込んだので、早期割引は適用されますよね。」と念を押した。

先方は「ちょっと確認してみます。」と言い、しばらく待たされてから責任者らしい人に代って「当方のミスでもパンフレットに印刷して公にした以上は、早期割引を適用させていただきます。」と言う。阪急交通社の良識である。

さらにラッキーが続く。

実は乗船当日まで私たちの船室が決まらなかった。恐らくは同じグレードの部屋がオーバーブッキングしていたのだろう。一般的に船も飛行機もキャンセルを想定して余分にお客を募集している。どのくらい余分に募集するかは各社のノウハウになっているが、プリンセス・クルーズは日本市場に最近参入したのでノウハウがあまりなかったかもしれない。

幸運にも私たちの部屋はグレードが2つ上がってバルコニー付きの部屋になった。もちろん料金は同じだ。

■次の予約

船上で次回のクルーズを予約すると早期割引の他に船上予約割引が加わりさらに安くなる。

興味をひいたクルーズがあったので船内の予約カウンターで状況を聞くと、私が申し込もうとしていたコースとグレードは既に満室になっている。何と凄いことだろうか。およそ2年先の発表になったばかりのコースで満室とは恐れ入ってしまう。

この勢いでは直ぐに全ていっぱいになるという危機感から慌てて部屋のグレードを変えて予約をする。だいぶ先のことなので、事情が変わればキャンセルすればいい。

そういうことをするからオーバーブッキングが発生するのか。妙に納得する。

■船旅を楽しむコツ

船旅は時間がたくさんあって、いわば成り行きで楽しめる旅である。成り行きとは意図しない行為なのでそこから生じることはみな偶然である。時には偶然が感動を生む。人は素晴らしいものに出会った時に、予期してしないとその感動が倍増する。いわゆるサプライズだ。

今回の旅でも沖縄の古宇利島で絶景を見た時のように、予期しないと感動が大きい。

ただし、いつも感動に出会うわけではなく、成り行き任せなので何にも全く出会えないこともある。

それに対して飛行機や新幹線の旅は時間の制約があるので、事前に旅行先の情報を調べて時間を有効に使う計画された旅になる。だから目的地に行き、所望のものを見たり会ったりは確実にできる。ただ事前情報が多いので感動は少ないかもしれない。

「旅と旅行の違いは何ですか？」と聞かれることがよくある。

基本的には同じ意味だが、ニュアンスとしては「旅」は行き当たりばったりで、「旅行」は計画的だと私は思う。その意味で昔は旅が主流だったが、現代は情報化社会、効率優先で旅行が主流になっている。

船に乗ったら行き当たりばったりの旅を楽しむ。しかし寄港地では時間の制約があり、下調べをした旅行をすることになる。クルーズとは、旅も旅行も楽しむことが出来る。

■6度目の正直

私たち夫婦は過去に5回クルーズ船に乗っている。

1994年に乗った日本船の2万3000トン「おりえんと・びいなす」は名古屋で立ち寄ったあのノリタケの食器を使うなど、気品ある日本船らしいきめ細かなサービスをしていた。

2000年のカリブ海クルーズでは7万4000トン「マジスティ・オブ・ザ・シーズ」は如何にもアメリカ合衆国というスケールでエンタテインメントが充実していた。

そして最近3回乗船したピースボートの3万5000トン「オーシャンドリーム」は、もともと若者に海外を知ってもらうために始まったもので豪華客船とは少し事情が違う。この詳細な様子は旅行記「博多発船旅 2015」、「地球一周の船旅 2106」、「オセアニア船旅 2018」に書いている。

6回目の今回、初めて納得のいくクルーズ船に出会ったような気がする。食事、エンタテインメント、設備、サービス、船長のポリシー、クルーの教育等が私の予想を上回るものであった。

心身ともにリラックスできる解放感、安全で何の心配もいらない安堵感は、旅がもたらす非日常の中でもとても良質のものだ。

■旅の記録

今回の船旅は2019年2月22日（金）～3月2日（土）の9日間、横浜大棧橋から出港し、名古屋、大阪、那覇、基隆、そして横浜に帰港した。

最終日に船長名で航海日誌の抜粋が配布されて、総航海距離は2403海里（4445km）となっている。

以下、日々の行程を記載する。

- ・ 1 日目 横浜大棧橋 13 時乗船、17 時出港
- ・ 2 日目 名古屋金城埠頭 7 時入港、9 時下船、15 時帰船、16 時出港
- ・ 3 日目 大阪天保山埠頭 8 時入港、11 時下船、12 時帰船、18 時出港
- ・ 4 日目 終日クルーズ、ドレスコードはフォーマル
- ・ 5 日目 那覇泊埠頭（那覇クルーズターミナル）7 時入港、8 時下船、14 時帰船、15 時出港
- ・ 6 日目 台湾基隆港 9 時入港、10 時下船、15 時帰船、17 時出港
- ・ 7 日目 終日クルーズ、緊急搬送、ドレスコードはフォーマル
- ・ 8 日目 終日クルーズ
- ・ 9 日目 横浜大棧橋 9 時入港、10 時下船

費用は夫婦 2 人の総額で約 21 万円、寄港地でかかった費用を除くクルーズ費用 1 人約 10 万円は破格だ。バルコニー付きの船室、豪華な食事やエンタテインメントのレベルを考えれば、一般的にはこの 2 倍以上はするだろう。

以下に内訳を記すが、船内費用の中で **Hotel Gratuity** は日本語に訳せばサービス料に相当する。これは想定外で 1 泊あたり 1 人 1500 円引き落とされていた。

- ・ 旅行会社への払い込み 2 人分 157850 円
2 人分の早期割引 2 万円は適用済
- ・ 船内費用合計 397USD、日本円で約 44000 円
Hotel Gratuity として $13.5\text{USD} \times 8 \times 2 = 216\text{USD}$ (約 24000 円)
船内でのアルコール 163USD (約 18000 円)
大浴場入浴料 15USD、コインランドリー 3USD (合わせて約 2000 円)
- ・ 那覇交通費は 6 人で 9172 円、夫婦 2 人では約 3060 円
レンタカー 4500 円、保険 540 円、ガソリン 2292 円、高速道路 920 円 $\times 2$
- ・ 美ら海水族館入場料 (割引購入) $1660 \text{円} \times 2 = 3320 \text{円}$
- ・ 台湾で使った費用 474TWD、日本円で約 1900 円
バス台往復 2 人分 120 TWD、屋台で飲食 96 TWD、土産物 258 TWD。

第七章 クルーズ事情

■クルーズというビジネス

ダイヤモンド・プリンセスを所有するプリンセス・クルーズは現在 17 隻のクルーズ船を保有していると既にも書いたが、今後も次から次へと新船の就航を予定している。実はそんなに持っていることはこの船に乗るまでは私は知らなかった。さすが世界で 3 本の指に入るクルーズ会社だ。

日本のクルーズ船を運航している会社は虎の子の 1 隻を後生大事に使っていることと比較すると全くビジネスのスケールが違う。

超豪華な船を持つことは莫大な資金が必要だが、それを回収する目処があるのだろう。ということは船齢の半分くらいの10~20年で元が取れると踏んでおり、豪華クルーズは世界的規模でさらに広がると考えているのだろう。

このビジネスは裾野が広い。単純にクルーズ乗客の乗船料収入だけでなく、入港すれば2000人以上の乗客が現地にお金を落としていく。それも貧乏旅行者ではなく多くは裕福な人たちだ。

ホテルや旅館にお金は落ちないが、バス、タクシー、土産物店、観光施設への影響は計り知れない。さらに食材や物資の補給も半端な量ではない。

ダイヤモンド・プリンセスだけでも1100人もクルーが働いている。日本では300人を超える会社は大企業に分類されるが、大企業が丸ごと船で移動している訳だ。

■世界のクルーズ船

1912年に有名な「タイタニック」がデビューした。世界最大の豪華客船と大騒ぎしたが、その大きさは4万6000トンだった。そして2019年現在の世界最大の客船は22万8000トンの米国のロイヤル・カリビアン社の「シンフォニー・オブ・ザ・シーズ」で2018年春に就航した。なんとタイタニックの5倍もある。全長362m、全高65mは、20階建てのタワーマンションとほぼ同じ高さで、乗客も5500人乗せる事ができる。

10番目の大きさの船でさえも16万8000トンもあるから世界のクルーズ船は大型化している。

クルーズは船の大きさだけでなく、食事、エンタテインメントやサービスで判断しないと行けないが、世界的に名が通ったクルーズ会社であればほぼ価格で判断できる。最も簡単なランク分けとして1泊分の価格で分けている。このランク分けはホテルの星の数のようなものらしい。

カジュアルクラスは100~350USD。船を大型化することによるスケールメリットで単価を下げている。船内での飲食の有料部分を多くし、カジノのスペースを大きく取り収益源としている。

プレミアムクラスは150~400USD。日本では中程度からやや高級ホテルと同等になる。一般的にはカジュアルとプレミアムは同一の船で用意され、船室のグレードで分けている。

ラグジュアリークラスは400~1000USD。元々クルーズはセレブの旅なので、このクラスが本来の豪華客船と呼ばれるものになる。

ちなみに庶民の私の判断基準では、クルーズ費用は海側の部屋で1泊当たり2万円を切ったら安いとしている。

■クルーズ人口

2017年の世界のクルーズ人口は2580万人、内訳は米国が1194万人、ヨーロッパが694万人、日本は31万人で、日本の比率は全世界の1.2%にすぎない。1990年からの変化では世界全体では5.6倍になったのに日本は1.8倍にしかっていない。

つまり日本人はクルーズにほとんど行かない、普及も進まない。四方を海に囲まれた島国で人口や経済力からしてもこの数字はあまりに低すぎる。

恐らく日本人は食わず嫌いか、クルーズそのものを知らないのだろう。

■日本のクルーズの過去と現在

日本では2万3000トンの「ふじ丸」が就航した1989年がクルーズ元年とも言われ、業界ではクルーズ人口100万人を目指していた時期もあったが、2017年になっても31万人でしかない。

ふじ丸は2013年に引退し、現在稼働している日本船は「飛鳥II」「にっぽん丸」「ぱしふいっくびいなす」の3船で大きな広がりを見せていない。

ところが米国のプリンセス・クルーズは2013年に日本発着クルーズをサン・プリンセスでテスト運航させ、日本の事情を見極めた後にダイヤモンド・プリンセスを投入した。投入にあたり2014年に大改装して寿司、日本酒が楽しめるレストラン、大浴場も作った。ラーメン、そば、うどんも食べられるようにして、約100人の日本語を話せるスタッフも乗船させるなど外国籍クルーズ船とは思えない準備をした。

クルーズ代金も富裕層向けの高額料金ばかりでなく庶民に手の届くものにした。その恩恵に与ったのが、今回私たちが乗ったクルーズだろう。

日本の大手旅行会社JTBはサン・プリンセスをチャーターして2019年春に98日間の世界一周クルーズを出航させる。最低料金は188万円というから、かなり思い切った価格になっている。

この結果によっては、いよいよJTBも参入してくるのだろうか。お客の立場からすれば参入企業が増えれば活性化されて内容の充実と低価格化が進むのでありがたい。

面白い会社も参入してきた。テレビショッピングで有名な「ジャパンネットたかた」だ。

MSCクルーズというヨーロッパの大手クルーズ会社の船をまるごとチャーターしてパッケージツアーとして販売するというもので、いつものようにテレビショッピングでは「今回特別価格で〇〇円、さらに△△と××を付けて◎◎円で提供します。」という威勢のいいふれこみで、船内のアルコール、チップや諸費用も全て込みのオールインクルーシブの価格になっている。酒飲みにはもちろんのこと、クルーズ船ではサーチャージ、チップ、出入国税、ボートチャージ、サービス料等々、別料金が多い。

考えてみればテレビショッピングとクルーズとは客層がほぼ一致する。なかなか目の付け所が面白い。ただ注文するお客はクルーズ初心者も多いだろう、だからオールインクルーシブなのはありがたい。

こうした動きを見ると今の日本は「クルーズ元年の再来」かもしれない。

■日本のクルーズの将来

しかしながらクルーズ元年の再来とは言いつつなかなか日本のクルーズ人口は思うように伸びないのも現実だ。

ただ1989年頃と大きく情勢が変わっているのは、必ずしも日本人乗客数の増加にこだわる必要がなくなってきたことだ。今回のクルーズもそうだったが乗船客の半数近くは実は外国人で、それも中国系の外国人が圧倒的に多い。

これは日本の旅行業界全体の流れであるインバウンド需要に支えられている。インバウンドとは外国からの来日観光客のことで 1989 年では 300 万人以下であったが、ここ数年急増して 2018 年は 3000 万人を超えた。そして 2020 年は 4000 万人ともいわれている。

日本発着便を利用して中国、台湾、韓国から乗船して、日本国内を周遊するクルーズを楽しんでいる。

いやそう見えるだけで、実態は違うだろう。今回も台湾から乗船したお客は、この船が日本発着だと意識していない。彼らは台湾の基隆を出て横浜、名古屋、大阪を観光する船だと思っているのに違いない。日本船籍ではなくイギリス船籍だからそれも当然だろう。

日本から外国へ旅行に出るアウトバウンドは 1700 万人台で、ここ 20 年くらいほとんど増えておらず、数年前にインバウンドに抜かれて、その差は間もなく 2 倍になろうとしている。とにかく大多数の日本人は海外旅行に行かない。クルーズはもっと顕著だ。

だからいずれは中国、台湾、韓国発着の船が日本に寄港した時に少しの日本人が乗船する時代がやって来るかもしれない。

2020 年の東京オリンピックでは、宿不足を補う意味も含め東京湾にクルーズ船を何隻も停泊させる計画がある。関西でも 2025 年に大阪万博があり、大阪では京都・奈良という古都の観光地を控えてクルーズ船の母港化やウォーターフロントの整備を目指している。

ますます日本に入港するクルーズ船は増えていく。日本の「クルーズ元年の再来」は形を変えて到来するのかもしれない。

入港するクルーズ船を見ているだけではつまらない。これを機にクルーズ船に乗ってみてはどうだろうか。そこには豪華な船上生活だけではなく、「旅は道連れ、世は情け」という古き日本人の感覚や「偶然と感動」が待っているだろう。

第八章 2023 年 9 月再乗船

■再度の乗船

私と妻がダイヤモンド・プリンセスに前回乗ったのは 2019 年 2 月で、その後の私たちはいろいろなクルーズ船に乗った。クイーン・エリザベス、MSC スプレンドィダ、飛鳥Ⅱ、日本丸、MSC ベリッシマというように、言わばクルーズの武者修行に出ていたようなものだ。

一方でダイヤモンド・プリンセスは 2020 年初頭にコロナ感染者を出して連日のように報道された。その報道を見ながら私はこの不運の船にもう一度乗りたいと思うようになっていった。

そしてコロナも落ち着いた今年の春、8 日間 72000 円という安いクルーズを見つけたので予約を入れた。そのことを旅友のヨコさん、ヨシさんに話をしたら是非行きたいということになって追加予約を入れた。それで今回の 4 人のクルーズが始まる。

この4人とも7年前のピースボートによる世界一周の船旅の仲間なので、クルーズへの因縁は深い。そしてヨコさんとヨシさんはピースボート以外のクルーズ船に乗るのは初めてということでワクワク感いっぱいの様子だ。

そんなワクワク感の出鼻をくじくことからこのクルーズは始まる。出航の1日前に旅行会社から連絡が入った。台風の影響で出航を1日遅らせるという。帰港は同じ日なので、日程が1日減って7日間になる。そのために寄港地も一つ減って、入れ替えも発生して当初予定と大きく変更になった。

この事態は乗客にとっても大変だが、最も大変なのは船会社や旅行会社で、入港の手配や寄港地でのオプションツアーの変更、何よりも前日での変更なので2000人以上の乗客への告知は最もやっかいだ。

もちろん日数が減るのだから、代金も1日分が戻ってくる。さらにお詫びとして20USDがオンボードクレジットで提供されるという。

■メダリオン

2020年初頭にコロナで連日報道されたこの船は、その対策をどのように行ったのかが気になるところだが、その対策がいかにもアメリカの会社というものだ。それはプリンセス・クルーズではメダリオンと呼んでいるメダルで、全ての乗客や乗組員が身に着けるものなので、これによって船内にいる人間の居場所が全て特定できるようになっている。つまり誰がどの場所にいたとか、誰と誰が何処で何分間接近したとかが全て把握でききる。さらにこのメダルは従来の乗船カードにもなっており、キャビンのルームキーやレストランの会計にも使える。

メダルと一緒にスマートフォンのアプリが提供されて、船内限定のWi-Fiに無料で繋がるのでいろいろなことができる。最も便利な機能は同室の人が船内の何処にいるのかが直ぐに分かることで、この機能によって私は随分と助けられた。というのは妻がこのクルーズの直前に足のケガをしたので別行動になることが多かったからだ。

その他にもクルーズ中のレストランの予約、開催イベントの情報や混み具合、会計の明細も確認できる。いかにもアメリカ的な発想で転んでもただでは起きないというものだろう。

まあ、これだけの機能のものを短期間で開発したらしく、バグ（不具合）も多く、使い勝手もイマイチなので使いこなすには多少の時間を要する。そもそもスマホを持っていない方やスマホの操作が苦手な人たちに敬遠されている。そのためスマホとほぼ同じ機能をもつ大きなパネルが船内各所に設置されており、スマホがなくても不自由しないようになっている。

■乗客たち

この船の乗客定員は2706人で、乗客についてレセプションで訊ねる。今回の乗客総数は2702人というからほぼ満室で、その内訳は、日本人1424人、アメリカ人350人、カナダ人約100人、オーストラリア人も約100人、台湾人72人ということだった。中国（中華人民共和国）は団体旅行解禁前の募集だったので大陸の中国人は乗っていないが、72人の台湾人だけでも騒がしいので圧倒的な存在感を感じる。半分以上は日本人ということなのに日本人はおとなしいからか、多

数派に感じないのは私だけではないだろう。

ダイヤモンド・プリンセスには「泉の湯」という大浴場があって、有料ながら大海原を見ながら湯に浸かることができる。裸で入る男女別の大浴場以外に水着で入る混浴の露天風呂がある。

この混浴露天風呂で何人かの乗客と話をすることができた。クルーズ初心者の中年カップル、母娘で来ている中年女性はクルーズのベテランで、話題はもちろんクルーズのことになる。特に費用についての情報交換が多い。

6月に乗船した人は乗船中に予約すると半額になるという特典で乗ってきた。その他にクルーズ専門旅行会社「ビュート (BUTE)」は安いクルーズがあるとメールで教えてくれるという。私は先日のクルーズで知った「ベストワンクルーズ」を紹介した。

混浴露天風呂以外でもレストランでも費用に関する情報交換は多い。

ヨシさんが14階のデッキで見かけたことがある人と話をしている。近づいてみると7年前の地球一周の船旅で一緒になった本多さん(仮名)だ。彼も数か月前にこの船に乗って、半額キャンペーンで今回のクルーズを予約して36000円で乗って来たという。

彼は地球一周の船旅の時に習ったオカリナにすっかりハマってしまい、オカリナの教室に通い、上達してからはボランティアで老人施設などを慰問しているという。今ではレパートリーが500曲というから凄い。

その彼のミニ演奏会が7階のデッキで行われた。まあストリートミュージシャンという感じで約1時間開催されたが、最初は私たち4人だけの観客だったが、次第に増えて10人くらいになった。そして彼はミニコンサートの終わりくらいに「この歳になって、心から愛せる趣味が見つかったのは本当に幸せです」と話して、聴衆の喝さいをあげた。

■寄港地

今回のクルーズにおいて、国内寄港地は立ち寄り温泉と名物料理と決めており、クルーズ直線で足をケガした妻を船に残して、私とヨコさん、ヨシさんの3人の行動になる。

鹿児島に寄港する。鹿児島では市内に40カ所以上ある天然温泉の銭湯に入ることと、鹿児島ラーメンを食べることにしていた。

船が接岸したマリポート鹿児島から30分程歩いて市電の脇田駅へ到着して、市電に乗り繁華街に行く。驚いたことに市電では非接触表示のあるクレジットカードが使えると書かれている。これは進んでいる。日本ではSUICAやPASMOが先行して広まったので、それを持っていない外国人は切符を買わなくてはならず、各方面から改善の要望が多くある中、この取り組みは実に素晴らしい。

私たちは予定通り、昔ながらの銭湯で入浴し、ラーメン店でビールを飲みながらの昼食になる。

韓国釜山港に寄港する。私が最近聞いたニュースでは釜山市は人口減が止まらないということだったが、4年ぶりに訪れた釜山市は高層ビルが立ち並び、昔よりも大きく近代化しているように見える。この街の人口は332万人で、376万人の横浜市には及ばないものの、275万人の大阪

市よりも多い。やはり韓国第二の都市だけのことはある。

私たちは必要最小限の金額を両替して地下鉄の釜山駅に向かう。この地下鉄もクレジットカードが使えないので、現金か交通カードを買う必要があって、日本のシステムに似ている。外国に出て外国人の目線で日本のシステムを見直すのは重要なことだろう。

地下鉄でチャガルチに行って、お決まりのようにチャガルチ市場で海鮮の昼食を食べる。

先ほどまで生きていたタコの足は元気に動いており、まるでミミズのように動いているモノを食べるのにはいささか勇気が必要だが、口の中で動いているのもまた面白い。肝心の味の方とはというと、シンプルなワサビ醤油で程よい味になっている。

刺身の他にチゲ鍋、サザエのつぼ焼きも食したが、新鮮なためか実に旨い。

長崎港に寄港する。船は「松が枝国際ターミナル」の埠頭に接岸する。このターミナルの目の前には「大浦天主堂」と「グラバー園」の2つの世界遺産が並んでいる。この2つの施設はそれぞれ別の世界遺産に登録されており、世界的見ても珍しい。大浦天主堂は「長崎と天草地方の潜伏キリシタン関連資産」で五島列島の教会などと一緒に登録された。一方でグラバー園は「明治日本の産業革命遺産 製鉄・鉄鋼、造船、石炭産業」として長崎の軍艦島（端島）や伊豆蕪山の反射炉などと一緒に登録された。

そんな世界遺産を目の前にして、私たちは長崎湾を挟んだ対岸の稲佐山中腹のホテルで立ち寄り湯をして新地中華街で長崎ちゃんぽんを食べ、目的を達成させる。

市内に至るところでメダリオンを首からぶら下げた人と会うのも印象的だった。

■エンターテインメント

今回もシアターで毎晩開催されるエンターテインメントは全て足を運んだ。前回乗った時にも行われていたプリンセス・クルーズ専属の劇団が演じるミュージカル「ブラボー」は前回よりもパワーアップしているようだった。

ゲストミュージシャンとしてハーモニカの世界チャンピオンに2度もなったというエイデン・スーンの演奏は見事だった。スローテンポの曲だけでなくアップテンポの曲をハウスバンドとの共演で聴かせてくれた。ハーモニカの音は基本的には管楽器の音だが、トランペットなどに比べて小回りが利くとでもいうのか、アップテンポのメロディラインをこなせる。そのためにドラムスやベースとの相性が良く、これが本当にハーモニカの演奏なのかと驚いてしまう。おそらく利き酒（きき酒）のように目隠しをしてこの演奏を聴いたならばハーモニカだと判断できる人は少ないだろう。

クルーズ最後の夜もプリンセス・クルーズ専属の劇団のミュージカルで「The Secret Silk」で楽しむ。このような英語の題目になっているが、ストーリーの大筋は日本の民話の鶴の恩返しで若干アレンジしている。助けてもらった鶴が娘に姿を変えて織る布が絹つまりシルクで、織っておる姿を見てはいけないということで、秘密の絹織りから英語題になったのだろう。狭い船内のステージなのに大がかり舞台装置や映像、音楽、歌や踊りが見事に組み合わせられている。単に組み合わせではなく濃縮されて迫力もある。観客たちは大いに楽しんでいて、もちろん私も同行の妻も拍手喝采だ。クルーズで本格的ミュージカルを見るのが初めてのヨコさん、ヨシさんもかなりの衝撃を受けているようだった。公演演時間も通常45分で終わるのだが、この公演だけは55

分かかっており、クルーズ最後の夜にふさわしいものになっていた。

■旅の記録

実施は2023年9月9日（土）～9月15日（金）の7日間で、以下に行程を記載する。

当初予定は9月8日から8日間だったが、台風により船が入港できず8日間の行程が7日間に変更になった。さらに入港の順番の組み換えがあり、当初予定は横浜→終日航海→長崎→釜山→鹿児島→終日航海→御前崎→横浜だったが、横浜→終日航海→鹿児島→釜山→長崎→終日航海→横浜になり、御前崎への寄港がなくなった。

- ・1日目 横浜大棧橋 14時乗船、17時出港
- ・2日目 終日クルーズ、ドレスコードはフォーマル
- ・3日目 鹿児島寄港、マリポート鹿児島 8時接岸、9時下船、30分歩いて市電の脇田駅へ、市電に乗り天文館通下車、銭湯「かごつま温泉」入浴、ラーメン店「こころ」昼食市電で脇田駅へ戻りタクシーに乗り13時帰船、17時出港
- ・4日目 韓国釜山寄港、8時入港、9時下船、国際旅客ターミナルで両替後に徒歩で、釜山地下鉄、地下鉄でチャガルチ駅へ、チャガルチ市場で海鮮の昼食、国際市場、釜山タワー下のカフェでビール、地下鉄で港に戻り14時帰船、泉の湯で入浴
- ・5日目 長崎港寄港、8時入港、9時下船、稲佐山のホテル「アマンディ」で立ち寄り湯新地中華街の中華料理屋「老李」で昼食、唐人屋敷跡見学後14時に帰船
- ・6日目 終日クルーズ、
- ・7日目 横浜大棧橋 6時30分入港、9時下船

費用は夫婦2人の総額で約22万円、以下に内訳を記す。

- ・旅行会社への払い込み 164067円
この費用には旅行費用として72000円/人、港湾税など12150円/人が含まれる。
そして8日間のクルーズが1日減となったため9000円/人、寄港地税の一部、さらにお詫びとして20USD/人返金があり、結果として約60000円/人で乗船した。
- ・船内費用は2人の合計260USD（日本円で約38000円）
1人1泊あたりチップ16USD、ビールは8.5USD、大浴場15USDなど
- ・寄港地での費用は私1人分なので約13000円
鹿児島銭湯入浴430円/人、ラーメン850円/人、市電とタクシー代1000円/人
釜山チャガルチ市場での飲食約5000円/人、地下鉄往復約300円/人、土産3000円
長崎中華街での飲食1500円/人、入浴料800円
- ・その他 横浜大棧橋までの往復費用が2人分で約3000円
帰りに大棧橋から横浜駅までタクシー利用（1台2200円）