

スタークリッパー

東南アジアクルーズ乗船記

(セイラーが一度は乗ってみたい帆船)

写真・文 吉田 瑞樹

1. はじめに

2019年1月12日(土)～1月19日(土) タイ・プーケット島発着の大型帆船スタークリッパー東南アジアクルーズに参加したので以下報告したい。帆船に対するささやかな経験や思いを書かせて頂くことから始めたい。真っ白なセイル、優美なシルエットの帆船やヨットには小学生の頃から憧れがあった。「ワカダイショウ」の影響かもしれない。結婚時、妻が知多半島のヨットクラブの所属艇のクルーであることを知った。当時住んでいたのは横浜。ヨットでは“大先輩”の妻と共に、三浦半島津久井浜のディンギークラブに、購入中古艇を持ち込み練習開始。毎週土日は京浜急行で津久井浜に通った。若かったのですぐに操船を覚えた。又、横浜港の旧帆船日本丸の甲板磨きに3日間通った。「帆船日本丸甲板員証 No.975」をもらい、今でも大切に保管している。

地元名古屋に戻り妻の下の「下級」クルーになった。メインセールやジブセール、スピンプールを担いでスピナーカーをはり、漁港入港時は“スパイダーマン”の如く岸壁に飛び移り、“ヤモリ”のように這い上がり、もやいをとった。脚力も握力もあったのだ。今では、5センチの段差でもつまずづく。話を戻す。ヨットの仲間が「帆船海王丸の練習航海に乗船して来た」と言った。「いつか大型帆船に乗船してみたいものだ」という「夢」をもったが、仕事中毒で実現しそうななかった。それから20年以上、2017年11月にマリナー・オブ・ザ・シーズのシンガポール発着クルーズに妻と乗船した。マレーシアのランカウイ島の栈橋に着岸し、栈橋の反対側を眺めていた。ゆるゆるとスターンからすべるように入ってくる船は、スケジュールなどを入手していた大型帆船スタークリッパーだ。大型帆船といってもマリナーから見れば小舟。この時の乗船記はクルーズ学会 WEB 版に、「マリナー・オブ・ザ・シーズ “体感的” 乗船記」として投稿した。

ご興味と時間があり、且つ駄文にも耐えられる方は読んでいただければ幸いです。記事はクルーズ学会アドレス <http://cruise-ferry.main.jp>) に

出ている。因みに、中濱会員の「2018年飛鳥II 世界一周クルーズ乗船記」もここに掲載されてい



2019年1月18日 フォテンダールのスタークリッパー

るので、こちらは読まれた方も多いのでは。マリナー乗船からはほぼ1年、妻は私と違い両親のサポートなどで多忙を極める。旅は夫婦で出かけるが、妻には1週間の旅行も難しい。「スタークリッパーに1人で乗ってもいいか?」と“おそろおそろ”聞いたら、快諾だった。2019年1月12日発の東南アジアクルーズを日本代理店¹に問い合わせると、12月後半だったがキャビンは取れ、あわただしく航空券を購入、プーケット島に出発した。乗客数129名、日本人乗客は6名。クルーズに1人で参加したことはなく、他の日本人参加者が全てカップルだったらどうしたものかと考えた。6名の内、夫婦参加は1組、残り4名は筆者も含めて1人参加。男性3名は、1人の方は数十年乗り続けている現在もヨットオーナー、もう1人は練習帆船でボランティア10年経験者、筆者もヨット経験者。ご夫婦参加の方は、スタークリッパー船りピーター、女性1名もクルーズマニアのようだ。クルーズ5日目にランカウイ島の栈橋に今回はバウから滑り込んだ。栈橋の反対側に着岸していたのはアイダ・ベッラ (AIDA bella²)。まるで2017年11月の再現でデジャブだが、見る位置が180度入れ替わり、スタークリッパーから大型クルーズ船を見あげたのである。

¹ (株)メリディアン・ジャパン 担当: 荻原久美子氏
URL <https://starclippers.jp> info@starclippers.jp

² 総トン数: 69,203トン、全長: 252m、全幅: 32.2、吃水: 7.5m、乗客数: 2,050人、乗員数: 646人 Douglas Ward Berlitz CRUISING & CRUISE SHIP 2016 より筆者転記



2019年1月16日 マレーシア・ランカウイ島栈橋着岸のアイダベッラとスタークリッパー

2. スタークリッパーのデータ³

帆船の種類	: バーケンティン型
船体材質	: 鉄
運行開始年	: 1992年
船籍	: ルクセンブルグ
全長	: 115.5m
全幅	: 15m
吃水	: 5.6m
総トン数	: 2,298トン
マスト本数	: 4本
セイル枚数	: 16枚
セイル面積	: 3,365㎡
マスト高さ	: 63m
クルー人数	: 74人
乗客数	: 170人
キャビン数	: 85
乗客スペース比率	: 13.5
大西洋横断日数	: 14日
平均速度	: 9ノット

乗客スペース比率が13.5。日本船の飛鳥II:52.0、にっぽん丸:55.0、ぱしふいっくびいなす:55.7である。スタークリッパーの乗客当たりのスペースがいかに小さいかが分かると思う。概ね四分の一程度だが、クルーズ金額はほぼこれら3隻のそれに匹敵するレベルである。

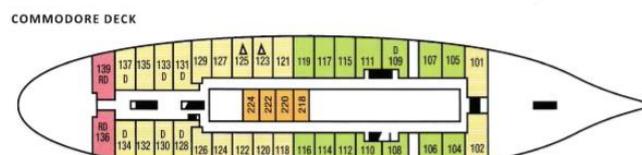
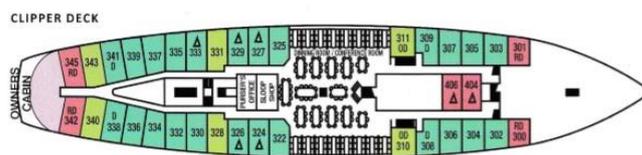
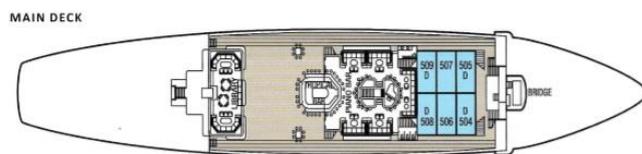
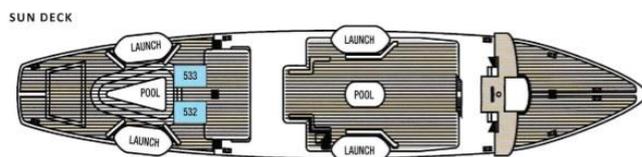
3. チェックインセット

クルーズ代金を支払ったら、写真のような箱に荷物

用タグ2枚とストラップ⁴、クルーズ資料が入って送られてきた。パッケージデザインと共に、開けながらワクワクした。今回クルーズは日本人コーディネータの草野さん⁵が乗船した。「添乗員」との違いは何か?筆者の見解であるので、正確ではないかもしれないが以下のような違いがあるのだろう。

●「添乗員」はある決められたスケジュールを持っていて、その予定通りに全体(乗客)を動かしていき安全を管理する。

●スタークリッパーの「日本人コーディネータ」は、自由に行動する乗客に対して「コンシェルジュ」のように相談にのり、オプションツアー手配の支援をする。船内新聞とディナーメニューの翻訳も。



スタークリッパーデッキプラン スタークリッパー社カタログから筆者転記



スタークリッパーの“チェックインセット”

³ Douglas Ward Berlitz CRUISING & CRUISE SHIPS 2016より筆者転記

⁴ 通常有料品だが、今回日本人コーディネータ乗船記念プレゼント

⁵ 草野七重氏 連絡先 <http://onlyyoutabi.com/profile/>

もちろん上陸時などコーディネータが「たまたま」乗客と行動を共にすることもあるが、安全管理を行うのはコーディネータではなく乗客ひとりひとりである。

4. 超博識の実力派クルーズディレクター



ブリッジ後方で観光案内するピーター氏

欧州のクルーズ船では、船内大劇場で行われるラスベガスタイプのエンターテインメントの司会に口八丁手八丁のクルーズディレクターが登場し、3~4か国語を駆使して説明する。スタークリッパーでは、この種のショーがない。本船上の最大のエンターテインメントは“セーリング”だからだ。クルーズディレクターはドイツ人ピーター・キスナー氏。

毎朝、ブリッジ後方に乗客を集めての観光案内の他、避難訓練、船内アナウンス、日中はゾディアックを操船し、ビーチ行事のサポート、夜はシリーズで“Maritime History”の講話（＝夜話に近い）を開催する。だが、ドイツ語なまりが強く英語は日本人には聞きづらい。

日本人テーブルでは、「単語と単語が続いて一つの



船内新聞に毎日折り込まれたピーター氏の“Maritime History”

長い単語のように聞こえるし、英語がいつの間にかドイツ語になっている」など勝手なコメントも。筆者には英語の40%くらいがドイツ語に聞こえる。

ある晩、「マリタイム歴史の話」の夜話を聞きに行った。参加は米国1、英国2、オーストラリア1で筆者を入れて5人。広範な帆船の歴史、スピード競争、お茶やアヘン（インドや清時代の中国）を運んだ話など英国、欧州、米国、東アジアの歴史が複雑に絡み、途中でギブアップしたが、少人数の為、「脱出」は不可能だった。ホテル・マネージャー、アナタさんの「キッチンの裏話」のセッション後、隣にいた英国人がピーター氏の夜話に参加したのに気付いたので聞いてみた。

「とても深くていい話だ」との答え。帰国後、気が付いたが毎日の船内新聞（英語版）に、“Maritime History”というコラムが差し込んであった。細かい字でA5版4頁たっぷり。A4に引き伸ばして、10ポイント位の字に拡大しても、恐らく7~8頁位になるのではないかな。船内新聞日本語版がとても充実し、このコラムをピーター氏が書いたものと帰国するまで気が付かなかった。さすがの草野さんもこのコラムを毎日翻訳する時間はないだろう。ピーター氏は大変な知識と見識、しかも現場も歩いて書いているようだ。

帰国後、スタークリッパー創業者からのプレゼント本（“The Star Clipper Saga”=写真）をパラパラとめくったら、この本がピーター氏の夜話との共通情報が幾つかあることが分かった。100頁近くある立派な装丁で、大きさは（こんな表現をしても若い人には全く通じないが）LPレコードを分厚くした感じと言ってよい。



スタークリッパー社オーナー、クラフト氏からのプレゼント本

100頁弱だが、英語、独語、仏語の3か国語表記なので実際の量はこの3分の1。スキマ時間を見つ

けて少しずつ読んでみた。クラフト氏がなぜ大型帆船を建造しようと思いついたかなど少年時代の思いや、帆船と蒸気船のスピード競争の歴史、お茶やアヘンを運んだ話などが書いてあり、昔世界史で習ったことも少し思い出した。「マリタイム歴史」夜話の参加者は毎日数人から10人程度で少数だ。トロピカルバーやピアノバーで歌い、踊り、話しする乗客の方が多い、当然と言えば当然か。

5. キャプテンの仕事場、ブリッジ

ブリッジ見学会を1月15日に日本人テーブルで実施。帆船スタークリッパーは、甲板上部は全てマストとセイルが占領する。通常、船舶のブリッジは船首近くの見晴らしの良い高いところにある管制室である。スタークリッパーでは、中央デッキとフォアデッキの間に「ブリッジ」がある。



ブリッジ風景～キャビン後方がキャプテン

マスト4本、ブーム4本のスタークリッパーは、1本目のマスト後方にブリッジがあり、チャートルームにキャノピーがかかっていた。キャプテン或いは航海士は、操舵輪周辺かブリッジの左右に居て、クルーに指示する。セイルが16枚あるのでキャプテンはとても忙しい。

ブリッジ周辺は、キャプテンが「～セイルを張れ」とか「何度に進め」など指示を出すのを間近で見ることが出来る。このスペースの左右幅いっぱいがブリッジである。操船環境はヨットそのもの。帆船は機船に対して航行優先権がある。即ち、小回りが利かない。キャプテン他ブリッジ要員は真剣そのものである。スタークリッパーは実際にかかなりの時間帆走し、燃料費を節約する。

6. CANNON (カノン：加農) 砲

オーナーのプレゼント本に「アヘン・クリッパー」

という小コラムがある。第二次アヘン戦争時の状況についての記述だ。「商品は、小型でスピードが速いクリッパー船で運送され、カノン砲⁶で中国人海賊から船を護った」と。クルーズ最終日の18日、ブリッジに居たら、右舷側に日本人テーブルのI氏が目ざとく黄銅色に輝く「大砲」を見つけた。どこかで確認してきたらしく、「あの大砲、本物だって！」と教えてくれた。たまたま写真を撮ったので、調べたら、これがおもちゃのように可愛いカノン砲だった。



スタークリッパーフォアデッキ右舷側のカノン砲

7. 旅程

実質6日間のクルーズは次の通りである。下記表中の「上陸後の観光」は、筆者が何をしたか/参加したかの記録。有料・無料の区別は、参加するために申込が必要だったもののうち、参加費用が無料か有料かを示す。上陸方法の多くがウェット・ランディングで分かるように行先は多くが青い海と白砂のビーチ。観光用パンフレットで見たような楽園で、名前も聞いたことがない島ばかりだ。

テンドーか地元のパワーボートでビーチの水際近くまで乗り入れる。上陸の際に、くるぶし位で済む場所もあるし、ひざ上位まで浸ることもある。

以下 次号に続く

⁶ 幕末に加農砲と呼ばれた筒が長い大砲