

初めてクルーズ船で旅して

JA3USA 島本正敬

9月2日から16泊のクルーズを体験してきました。カナダのバンクーバーから横浜までの旅で、途中にアリューシャン列島のダッチハーバー、小樽、函館、東京に一日ずつ停泊するというのです。何しろこれまで乗った最大の船が新日本海フェリーの16,810トンの船。今度の船は91,000トンですから、全く大きさが違います。ヨットの経験では船の重量が3倍にもなれば波等からの影響は全く違う世界のものになることを経験してきましたが、この違いは何と5.5倍。やはりいろいろな驚きがありました。



CelebrityクルーズのMillennium, 91,000トン

悪天候の中で

ベーリング海を航行中に悪天候に遭遇しました。船長からのアナウンスによると波高は5m、風速は40ノット(約20m/s)。とんでもない状況のはずなのですが、船は悠々といつも通りに航行しています。9階の僕の部屋は幸いにも船の風下側でしたからベランダから海を見下ろすと、海は荒れてはいるものの波高5mとはとても思えません。この船の1階は岸壁より高い位置なので9階ともなれば海面から30m程の高さから見ているのですから...

一番低いデッキのある4階まで下りて見るとやはり波高5mということに実感しました。

僕は横浜で降りたのですが、この船は続けて清水、神戸と西へ航海したのです。この船が清水にいる時、台風16号が紀伊半島を抜けて東海地方に差し掛かりました。世界のクルーズ船の位置を地図に表示する<http://cruisemap.com>という便利なwebがあるので、それを使ってその船の位置を調べてみると、清水を出港して台風が向かってくる西へと航海しているのです。台風情報では東海沖の波高は6~8mとか。そんな中を航海して予定時刻に神戸へ無事入港したのです。大きな船のなせる技に改めて驚かされました。



強風の中、荒波の上を飛ぶ海鳥

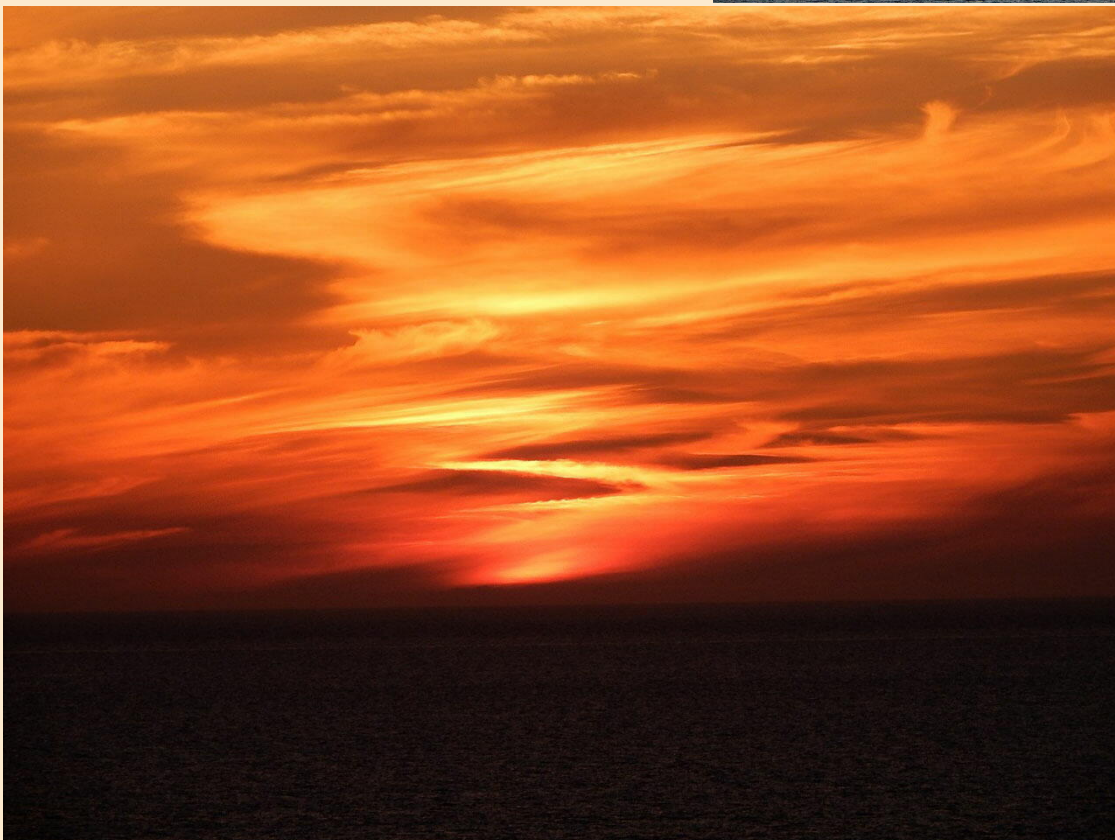
大ホテルが動いている

この船には25カ国からの2100人の乗客、35カ国からの960人のクルーが乗船しています。シングル部屋はありませんから、1000を少し越えるツインの客室があることとなります。10余りのレストランとバー、室内と室外のプール、ジム、400人くらい収容する劇場、イベントホール、カジノ、図書室、等々を備えていますから、まるで動くホテルです。また、廊下や階段に至るまで作りは四つ星以上のホテル並みです。その上、内容や出演者が毎日変わるショーを毎夜劇場で上演し、その上、講演その他のイベントが満載。毎日のイベント情報を掲載したニュースが毎日部屋に配られ、各部屋のテレビでもイベント情報チャンネルで放送されています。一人40万円平均として、この航海だけで8億円。すごい商売があることに初めて気がつきました。

テレビは多チャンネル、それにインターネットも

各船室のテレビはホテルのそれのように多チャンネルです。毎日のイベントの情報チャンネル、船の現在位置を地図に表示しているチャンネル、次の寄港地の情報チャンネル、その他の船内情報チャンネルに加え、CNNやBBC、MSNBCのようなニュースや映画、スポーツチャンネル等、全部で約20チャンネルの放送を見ることができます。船内の番組以外は全て衛星からのCバンド(4GHz付近)の信号を自動追尾で受信していますから、大洋を航行中も世界のどこに停泊中でも、館内制作チャンネル以外は全てリアルタイムなのです。

インターネットは有料ですがWiFiで利用できます。これも衛星を介したサービスで、航空機の機内で最近再び始まったインターネットサービスと同様ですが、利用者数が航空機内とかなり異なりますので、データ量をより拡張したものかもしれません。



上左：
アリューシャンの島の夕日

上右：
樺太の東南端

左：
オホーツク海で見た
不思議な夕日

時差のこと

今回の航路はこれまで何度となく飛んだ航空機の航路と余り変わりません。ですから出発地から到着地間の時差も同じです。10時間前後での飛行だと、どこかで一度に8時間(本当は16時間ですが...)を調整して、時差の調整を一度に行わねばなりません。しかし船の場合はゆっくりですから、2時間のこともありますが、通常は日に1時間の調整が必要かということになります。西への移動ですから、1時間調整すると、1日が25時間になります。その調整は就寝中に行いますので、いつもより1時間遅くまで起きていても睡眠時間はいつも同じことになります。時差ボケを感じることなく太平洋を越えるには船が最適ということになるのですが、もしこれが日本から北アメリカへの移動ならどうでしょう。1時間の調整をして、いつもと同じ時間に就寝すれば、睡眠時間が1時間短くなることになり、それが連日続くと睡眠不足から時差ボケのような症状になるかもしれません。機会があれば東向きの船の旅をしてみたいと思います。

10階まで見えていますが、実は12階建て(一階以下は客用ではありませんので構造は不明)



入港に際してパイロットが乗船して来る

ハムとクルーズ

アメリカの会社のクルーズ船を今回利用したのですが、船籍はマルタです。船内で無線を運用するには、領海内ならその国の法律、公海では船籍の国の法律に従う必要があります。ですから今回の場合はカナダ、米国、マルタ、ロシア、日本の免許が必要になります。ロシアの免許の取得は容易ではありません。ですからロシア領海内では無線をしないようにさえすれば、マルタを除いた国の免許は取得済みで問題はありません。それではとマルタの免許も準備することとしました。幸いにも9H3USAという希望のコールでの免許を得ることができましたので、船室のベランダに取り付け可能な短いチューナ付きのアンテナの準備をし、自宅のベランダでの試験運用も上々の結果となりました。

そこまでは良かったのですが、クルーズ会社に問い合わせると「アマチュア無線機器の船内持ち込みは禁止」とのこと。いろいろとかけあいましたが、最後に得た許可範囲は「停泊中だけは許可」とのこと。それでは退屈しの際にはならないことから、今回のクルーズでのアマチュア無線運用を残念ながら諦めることとなりました。その過程で他のクルーズ会社の例を調べたのですが、明確に許可をしている会社、条件付きで許可をする会社、全く許可をしない会社があることが判りました。ですから、無線をするなら会社選びから始めなければならないというのが、今回学んだ教訓です。

今回のクルーズ会社の禁止理由は「セキュリティの問題」ということですが、どの意味でのセキュリティを言っているのか最後まで判りませんでした。他のクルーズ会社の条件等から見ると、どうやら船舶の通信機器や航行用機器への障害が主な理由のようです。しかし、船舶の通信には短波帯から衛星に既に移行しているはずで、また、金属でできたシールドボックスが組み合わされた構造の上、海面という最高のアースに浮いているのですから、障害発生の可能性は地上より極めて小さいはずで、また、事前に連絡をしている訳ですから、電波障害が仮に起こってもすぐに船内電話で連絡をしてくることも可能です。そんなことから、おそらく短波万能時代にできたルールが現在もそのまま生きているだけなのかもしれません。民間企業の敷地内でのことですから、彼等が禁止と言えば「はいそうですか」と聞くしかありません。そんな訳で9H3USAは幻のコールとなってしまいました。



アリユーシヤンの島の川で見た鮭の大群