

大型帆船スタークリッパー、2つのクルーズにおける乗客交流の考察と小さい船の「効用」をホテルマネージャーのインタビューに見る

写真・文 個人会員 吉田 瑞樹

1. はじめに

スタークリッパーは、16枚のセイルのパーケンティン型大型帆船。双子船のスターフライヤー、この2隻より大型のロイヤルクリッパーと共に、東南アジアやインドネシア、カリブ海、エーゲ海などでクルーズを提供している。2,298トン、乗客定員170人、クルー74人のスタークリッパーはタイ・プーケット島のアンダマン海やインドネシア・バリ島近海をセリングする。今回、プーケット島発着クルーズ及びバリ島発着クルーズに乗船する機会を得たので、その経験をもとにスタークリッパー船内の乗客交流の考察を行いたい。後半は、Small だが Tall ship のスタークリッパーの特徴をホテルマネージャーにインタビューしたので併せてご紹介する。



写真 1 アンダマン海を帆走するスタークリッパー（ゾディアックから筆者撮影）



写真 2 アンダマン海を帆走するスタークリッパー（ゾディアックから筆者撮影）

2. 2つのクルーズの乗客交流をネットワーク分析で考察

帆船スタークリッパーの、①2019年1月12日～19日タイ・プーケット島発着クルーズと、②2019年6月22日～29日インドネシア・バリ島発着クルーズに乗船した。いずれのクルーズも7泊8日、航行域は異なるものの、上陸地観光やプログラムは類似点が多い。①と②で筆者の乗客交流に影響を与える点は以下である。

- ①：日本人乗客6人が乗船し、日本人コーディネータが同行。乗客6名は1組がカップルで、他の4名は筆者を含めソロトラベラー。
- ②：日本人乗客はカップル参加の筆者夫婦のみ。

2回のクルーズの乗客数及び国別内訳は表1の通り。

表 1 国別乗客数

	①タイ・プーケット島 発着クルーズ	②インドネシア・バリ島 発着クルーズ
アルゼンチン	2	0
オーストリア	0	4
オーストラリア	6	10
ベルギー	2	2
カナダ	5	1
スイス	5	5
ドイツ	42	61
スペイン	2	0
フランス	4	12
英国	43	40
アイルランド	6	0
イタリア	0	2
日本	6	2
ニュージーランド	1	4
ロシア	0	1
スウェーデン	2	0
米国	3	8
その他	0	1
乗客人数	129	153

英国とドイツの合算乗船客数が2つのクルーズで、全体の約66%に達している。①と②両方のクルーズで英語圏乗客数とドイツ語圏乗客数を足しこむと、英語圏乗客数がドイツ語圏乗客数を上回るか、拮抗するようである。船内言語は、英語及びドイツ語だが、上級スタッフ、クルー共に英語がより通じやすい。考察の前提として筆者の言語能力は、日本語の他は英語のみであり、①と②の間の期間に著しく英語能力が向上したこともなく、反対に著しい劣化も見られなかった。そのうえで、先ず②インドネシアバリ島発着クルーズ(以下“バリ島発着クルーズ”)における、筆者の乗客交流分析を図1でソシオグラムに示す。ソシオグラム及びソシオグラムの根拠となる行列表データは筆者の航海日誌から拾った。

ソシオグラムと行列表の記号は下記を示す(図1、図2、図3、表1及び表2に適用)

プーケット島発着クルーズでは食事は全日程、日本人乗客のみで行われた。即ち、「日本語圏」を「日本人グループ」、或いは、「日本人テーブル」と読み替えることが出来る。日本人グループはCで示すコーディネーター（乗客数には含まれていない）を加え、ダイニングルームでの食事は、テーブル上に代理店名が掲示され、固定したテーブルに集合した。日本人7名は食事時間を共有する事により、関係性を次第に深め、同時にコミュニケーション量を増やして行った。そして、食事以外の場所（例：本船デッキや上陸地など）においても、顔を合わせれば会話を弾ませることにつながった。大型クルーズ船でメインダイニングでテーブルを共にした経験を持つ方も多いと思うが、図3の日本人テーブルの交流の濃さはスタークリッパー乗船の「効用」と例えることが出来る位のクルーズの醍醐味であろう。

日本人グループの個人の行動はそれぞれ別個である。日本人コーディネーターは、ホテルのコンシェルジェの様な立場であり、添乗員ではない。日本人乗客の行動を一切管理しない。いかに、安全に楽しく過ごすかのアドバイザーであり、クルーズの解説者であり、究極のコンシェルジェである。但し、日本人乗客の行動が偶然一致することはあった。

こうした「効用」が日本人が筆者夫婦2名のみでのバリ島発着クルーズ（図1）でも存在したのか振り返ってみたい。食事のテーブルを共有したのは、ドイツ2組（4人）、オーストリア1組（2人）、豪1人、米1人の8人。筆者夫婦を入れて合計10人が、6人掛けテーブルで毎日少しずつ入れ替わった。食事時間共有により、確実に親密度が増す。この8人とダイニングルーム以外の場所で、会話やコミュニケーションが頻繁に行った。上陸地での軽散策同行や、マストクライミングを「励まし合って」行ったことなどである。

食事（夕食）では、筆者夫婦は、毎夕、ある特定のテーブルの決まった場所に座った。そこへ、⑤F、⑥M、⑦F、⑧M、⑫F、⑬Mそして③Fや⑪Fが参加してきた。つまり、これら赤字で示す方々は、船内“少数派”である日本人が座るテーブルに、“厭わず”座ってくれた乗客たちである。日本人が船内にいる事は、初日や2日目の避難訓練時などでアナウンスがあるので知れ渡る。その数が少数であることもすぐにわかったはずである。

すると何が起こるだろうか？乗客の中で日本に行ったことがある人、日本人とビジネスなどで関わったことがある人、日本や日本人に興味を持っている人などが、「日本から来たのか？」と聞いてくる。その次の質問は概ね、「（言葉が違うが）楽しんでるのか？」である。

ニュアンスとしては、「（ネイティブである自分達と同じように）楽しめているか？」という感覚である。即ち、“少数派”であるが日本人に「声をかけてやろう」という“酔狂な”人たちが確実に存在する。因みに、3つ目の質問は、「クルーズが終わったらどうするのか？」である。この質問の前提は、欧米からの乗客は概ね2週間の休暇なのである。1週間のクルーズの前後で1週間の観光などを組むか、スタークリッパーでバック・トゥ・バック・クルーズ¹にして、2週間の連続クルーズにしている人が多い事に依る。

プーケット島発着クルーズでは、夕食時に毎回盛り上がる「7名の日本人テーブル」があることが船内で知れ渡っていくので、「（少数派を）ケアしてあげよう」という感覚は相対的に低いように感じる。但し、あくまで筆者の個人的印象である。英国、ドイツ以外で7人（6人+1人）は、少数派ではなく“第3勢力”である（表1参照）。又、日本人グループ内での関係性が“濃密”で“楽しすぎる”ので、日本人グループ以外乗客への接触頻度や接触意欲が相対的に低下するのが実態だと思われる。

クルーズ中に毎日書いたメモ（航海日誌）を読み返すと、タイのクルーズでは、ソロ参加の為、“日本人グループが、全員カップル参加者だったらどうしようか？”と心配している。参考までに、避難訓練の出席確認は、1人部屋参加者が、「イエス！」で、カップル参加者が”「イエス、イエス！」である。「イエス！」と答える1人部屋の数が相当数あるのを実感した。1人部屋＝ソロ参加者ではないにしても。バリ島発着クルーズでは、妻以外にはコミュニケーションを図る人が居ないので、自然と他の乗客が投げかける3つの質問にこちらからある程度“食いつく”状態になる。

筆者の経験では、初期段階で接触してくる乗客に、「ネットワーク力の高い人」が含まれていると感じている。例えば、③Fや、⑤Fは、英語圏やドイツ語圏の乗客のコミュニケーションの中心の一つ（Node）であることが明確だった。しかも、この2名は、お互いに接触もしているのである。

⑨Fと⑩Mのカップルも初期段階で接触を受けた方たちである。船内で乗客同士を積極的につないでいる（＝紹介している）事が分かっている。⑪Fの米国人が夕食の筆者のテーブルに参加したのも、既に知合っていた③Fの女性の姿を筆者たちのテーブルに見つけたからである。

3. 乗客交流のネットワークを増やすポイント

食事時間を共有する「効用」は非常に高いと考えられる。又、妻が同行したことで強く感じた事は、女性同

¹一つのクルーズと次のクルーズに連続で乗船する事

士は、男性同士よりも恐らく何倍も気楽に声をかけあう印象だ。妻は英・仏・独・西・伊・露語で挨拶出来る。更に、タイ・タガログ・マレーシア（インドネシア語も近い）・中でも挨拶可能だ。そのため、会話は必ず“笑顔で”始まるが、英語に切り替わると途中で詰まる。そして妻が筆者を会話に引っ張り込む場合もある。初期段階では、男性のソロトラベラーより、女性のソロトラベラーに交流機会が多く訪れそうである。そもそも、③Fや④Fとは、バリ島ターミナルでセキュリティチェックを待つ間に並んだ際に、妻が声をかけられている。筆者の荷物を妻が持っていた事を③Fと④Fが、いぶかったようだった。筆者は、“ギックリ腰”をかかえた状態でクルーズに参加しており、1) 腰を曲げない、2) 重いモノに触らない、3) 代わりに口を動かす（＝妻に手伝ってもらおう）、と宣言して出かけた。そのことを③Fと④Fに説明したことで、初期の接触がうまく行き、関係性が構築できるきっかけとなった。又、③Fが、妻とも会話したことで、筆者より英語に不自由する妻を気にかけてくれたのかもしれないと考えている。

筆者が考える乗客交流のポイントは以下 2 点である。

- 1) 初期段階での接触者は高いネットワーク力を持つ可能性があり、接触を大切にコミュニケーションを深めていく事が重要
- 2) 初期接触者と食事時間を共有（＝食事の「効用」）できれば、親密度が増して楽しいクルーズになる

4. ホテル・マネージャーのアニータ・ローリン氏

（Anita Rollin、ドイツ人）へのインタビュー²

タイ・クルーズ中に、ホテルマネージャーのアニータ・ローリン氏にインタビューする機会があったので、内容を紹介したい。スタークリッパーズ社クルーズの乗客同士の距離が近いことがよく分かると思われる。スタークリッパーの乗客指向性などが明解に説明されていると筆者は感じるが、どうであろうか。



写真 3 ホテルマネージャーのアニータ・ローリン氏

<以下内容：太文字は筆者による>

吉田：「乗員の国籍と人数（今回クルーズ）はどのようなものですか？」

AR：「昨夜、船長から説明があったようにクルーは 15 か国の国籍があり、77 名です。」

吉田：「乗客の国籍状況を教えてください」

AR：「ドイツ、英国、オーストラリア、ニュージーランド、カナダ、日本、オーストリア、フランス、ベルギー、スウェーデン、アルゼンチン、スペイン、イタリア、スイス、米国などです。米国人はあまり多くはありません。今回の乗船者はドイツ人、英国人が多数を占めています。」

吉田：「キャプテンとクルーズディレクターは英語とドイツ語を話しますか？」

AR：「クルーズディレクター（ドイツ人）は英語とドイツ語を話します。キャプテン（ウクライナ人）は英語とウクライナ語を話します。」

吉田：「ウクライナ語はロシア人に通じますね？ロシア人は沢山乗船しますか？プーケットのホテルではたくさんロシアの方を見かけました。」

AR：「通じます。その通りです。でもロシアの方たちの乗船はそれほど多くありません。又、“ロシアの方は、買い物好きですが、買い物は少額で 1 回だけ！”（笑）と言う人もいるようです。時々乗船がありますが、それほど多くはありません。」

吉田：「スタークリッパーの強みを説明していただけますか？」

AR：「スタークリッパーの強みは、**小型船なので小さい島々や場所に行くことが出来る**ことです。こうした場所は大型船が入れない場所です。又、小さいがゆえに、**船内の雰囲気**が**家族的で（大型船より）うんと寛いだ雰囲気**です。乗船後何日かすると、乗客は筆者のキャビンの位置もよく分かり、サービスの人達は乗客にとってスタークリッパーのやり方で何が快適で何が快適でないかを理解するのでお互いにもっと打ち解けていきます。当社がやろうとしているのは乗客をスタークリッパーの家族に招き入れることです。この船は”ブルーシップ”です。現在 5 年連続で”ブルーシップ”表彰（＝環境対応やクリーニングの負荷軽減など）を受けています。営業サイドはこのことに非常に満足ですが、同時に様々な事を変えて来ました。例えばビーチでバーベキューの際に使用するプラスチックのナイフ、フォーク類を金属製に変更し、（プラスチックのナイフ類を）廃棄するのを止めました。そして現在、生

² 2019 年 1 月 14 日 17 時よりスタークリッパー内ピアノバー

で実施。AR：アニータ・ローリン、草野：日本人コーディネータの草野七重氏、その他、日本人乗客の H さんが参加。

分解プラスチック製ストローやカップなどが納入されるのを待っているところです。そうした努力が認められて5年連続で”ブルーシップ”表彰を受けているのです。もう一つの強みは、多くの乗客がこの船に戻ってこられますが、**リピーター率は60パーセントだ**と言うことです。このリピーター率はクルーズ産業では異例な高さです。なので、当社はリピーター率に関して業界のリーダーです。乗客はこの船に”帰って”きて、**自分が知っている顔、例えば、私を見たり或いは、バーテンダーのひとりに会ったりして自分の家に帰ってきたように感じる**のです。こうしたことは、スタークリッパーの強みです。

吉田：「乗員は、船を乗り換えますか?例えば、スタークリッパーからスラフライヤーへなど。」

AR：「おっしゃるとおりです。乗員は常にローテーションしています。(働き場所の)船が固定されることはありません。例えば、今一つの契約があるとし、この契約が終了し休暇を取ります。休暇明けの契約は別の船となるのです。そのため、船を固定することはないのです。全員が船をローテーションしています。ローテーションしなければなりません。」

吉田：「1つの船で何年くらい連続して働きますか?例えば、2年とか3年とか年限がありますか?」

AR：「それはケース・バイ・ケースです。ローテーションシステムです。例えば、現在私は、スタークリッパーで働いていますが、休暇後、次はロイヤルクリッパー勤務になったりします。誰かが休暇になるため、替わりの人が必要になるとすると、別の誰かが替わりにその任務を埋めます。2年間とか3年間をこの船で働くというような固定の仕方ではありません。ローテーションシステムが機能して誰かが休暇をとると、(現在休暇中の)別の誰かがその穴埋めに入っています。」

吉田：「(船を変更する)システムですが、これは乗員がスタッフと話をし、例えば希望など出しているのですか?」

AR：「ビジネススタッフとの話し合いはありません。会社が、誰がどの船で働くか決めます。」

吉田：「乗員は全員が、スタークリッパー、スターフライヤー、ロイヤルクリッパー、全ての船について知っていなければなりませんか?」

AR：「その通りです。」

吉田：「優れたシステムですね」

吉田：「乗員の教育訓練はどのように行われますか?」

AR：「乗員はまず、筆者のポジションの仕事について十

分に知ることが必要です。次に、実地で学びます。乗船して筆者のポジションで上司から日々継続して訓練されます。ポジションにより、学ぶことは気象学だったり、バーテンダーだったりします。そのほか、毎週や毎月行うトレーニングもあります。私も時々参加します。ユーティリティ関連部が我々とトレーニングを共にします。トレーニングの結果、キャビンスチュワードやウェイターなどになります。ユーティリティからトレーニングして欲しいと言われ、キャリアを育てる場合、私とその可能性があるかと判断すれば、この人のトレーニングを始めます。夕食時にダイニングルームでトレーニングを始めます。実地でシステムを習得します。しばらくの間、ディナーテーブルを1つか2つ担当して学んでいきます。

吉田：「三等航海士から二等航海士への訓練なども同じように行われますか?」

AR：「その通りです。全て実地で学んでいきます。航海術に関してはキャプテンに聞いてください。私の担当ではありませんので!(笑)」

吉田：「貴社は、大型帆船ロイヤルクリッパーより大型船の造船計画をお持ちだと聞きました。」

AR：「その通りです。私たちの新造船は既に建造中です。既に5か月になります。船名は“Flying Clipper”になるでしょう。いつデビューするかまだ知らされていません。オーナーは「全て秘密だ」と言っています。誰もが新造船に興味しています。リピーター乗客たちのすべてが首を長くして待ち続けています。現在、本船のデリバリー日付は何時になるのか決まっています。なかなか見栄えが良く、既に海上で試運転しました。ロイヤルクリッパーより大型で、世界一大きい帆船になるでしょう。」

吉田：「新造船で働く事を楽しみにしていますか?」

AR：「もちろんです!仕事のローテーションもありますし、大変ワクワクしていますよ。」

吉田：「スタークリッパーに新しい計画、魅力や新規のクルーズ海域などプランがありますか?」

AR：「当社は2020年に新たなクルーズ先を計画しています。カンボジアやブルネイに行きます。タイのサムイ島も計画されています。現在、新造船のクルーズ先については、まだ分かりません。スタークリッパーは、カンボジアやブルネイに行くことが決まっています。これ以上の計画は分かりません。オーナーは「秘密だ!」と言っています。全てが秘密なのです!(笑)」

吉田：「MSCやノルウェジアンなど大型船に乗ったことがあります。日本人でクルーズ船に乗る人達と言えば、シニア層です。休みが取れてお金を持って

いる人達。一方、この船（スタークリッパー）の客層を見ると、例えば日本人は今回6名乗船しています。ところがこの6名は、セイリング経験があるか、私を含め、船好き、海好きと言う方たちです。スタークリッパーの客層はこうした方たちが多いのでしょうか？」

AR：「おっしゃる通りです。この船の乗客の方たちには“セイラー”がとても多いです。海が好きの方たちで、この船は海が（大型船に比べて）近いですから。例えば、今、大型船に言及されましたが、大型船は“海上の街³”といった雰囲気です。つまり、船上に居るといった感覚が無くなっていないのでしょうか？大海原とつながっている感覚が無くなっているのです。海を感じないのではないのでしょうか。一方、スタークリッパーでは“船上に居る”という感覚があります。海との距離が近いですし。大型船では感じられない点です。この船ではこのように海を感じる事が、何にも勝る“エンターテインメント”だと思っています。」

吉田：「そこなのです。この船は（大型船に比べて）小さいのでスペースも限られています。筆者用のスペースも他の人用のスペースも小さいじゃないですか？“スペースは狭いのに、支払う対価は高い”と言うことになります。こうした条件があるのに、どうして、乗客たちは、この船に決めるのでしょうか？この船を選択する理由は何でしょうか？」

AR：「この船に来られる乗客の方たちは、私共のフィロソフィーに共感されているのです。帆船が好きなのです。リピート乗船される方たちは、この船がお好きですし、この船のスケジュールがお気に入りです。この船に戻ってきて船上の雰囲気を覚えることがお好きなのです。パッケージにスタークリッパーズ社船を選定する理由や背景を少し考えてみましょう。先ず行先ですが、大型船の寄港先のように“**Invasion（侵略）**”のように人が大波のように訪れる場所ではありません。訪問先の多くが静かな貴方だけのビーチです。大型船のようにショアエクスカージョンに出かけるのに、長い行列を作ることありません。大型船では例えば、1,000名の乗客がショアエクスカージョンに出かけたりしますよね。」

吉田：「そうですね。大型船では乗客が3,000名以上いたり、5,000名だったり、更には最近の大型船では6,000名の場合もありますからね。」

AR：「たくさんの理由があって乗客の皆さまはスタークリッパーズ社船を選んでいただいています。最も重要なのは、当社の“フィロソフィーと船内の雰囲気”ではないでしょうか。」

吉田：「ラスベガスタイプのエンターテインメントをやらないという選択は良い考え方だと思います。大型船ではエンターテインメントとか何とか教室等で催し物が満載です。」

AR：「この船ではそうしたものは必要ありません。この船で最も重要なのは、“セイラーと大海原”です」

吉田：「今回のクルーズではこれまで天候は素晴らしいですが、もし毎日雨だったらどのようにクルーズを楽しめますか？」

AR：「もちろん雨が降ってもクルーズを楽しめます！様々なアクティビティがあります。室内にいろいろな道具を持ち込んで楽しめますし、ピアノに合わせて歌ったりも出来ますよ。雨がかからない場所でいろいろなアクティビティが提供できます。バーエリアの上にカバーを張れば、雨でもバーベキューも可能です、ライブラリもありますしね。そして、“本物のセイラー達は”雨が降ってもブリッジに立って、キャプテンの動きに魅入りますよ(笑)。」

草野：「昨年9月にコルシカと南仏クルーズに参加しました。天候は良くありませんでした。西風がひどく吹きました。初期の予定では、コルシカ島の西側をクルーズするはずでしたが、キャプテンは東側へ変更しました。ある場所では、3回も完全に場所を変更しました。それで、最初のクルーズ予定がどうだったか分からなくなりましたよ(笑)。それで（日本人乗客の）皆さまに、スケジュール変更が朝行われる事をお伝えしました。こうした変更は大型船には不可能なことで、本船のような小型船にだけ可能なことです。」

AR：「おっしゃる通りです。本船では、短時間でコース変更が可能です。コースを変更して別の港に入港します。その際に、代理店経由で港湾管理者に連絡し、入港場所の準備が可能か確認します。そのようにして悪天候から避難することもあります。本船でもいつもできるとは限りませんが、大型船では難しい調整です。もっと大きなスペースが必要だからです。」

吉田：「貴社船のどれかが日本に来る予定はありますか？」

AR：「わかりません。私は日本に是非行きたいですが・・・。」

草野：「瀬戸内海がいいですよ。地中海のような海域です。とても小さな島々があります。おススメはアートの島ともう一つの島。とても興味深いところです。私がコースを作れますよ。」

³ インタビュー中の表現は“Town on the water”。「海（船上）

に居るのではなく、街の中に居る」という意味合いに聞こえた

AR : 「荻原さん⁴へ連絡してください。荻原さんがクラフト氏（オーナー）に連絡するでしょう」

草野 : 「広島に近くにすごくいいところがあります。明治・大正・昭和が残った島があるのです、とてもいいところです。ここは正に日本の地中海です。」

AR : 「とても興味ある場所ですね。是非、荻原さんに提案してください。」

草野 : 「そうしたいですね。」

AR : 「クルーズの決定には様々なことを検討せねばなりません。例えば、日本はとても遠いです。ですから、天候が一年中絶対的に良いとか・・・」

草野 : 「それはありません。大西洋横断とかの経験があるでしょう?」

AR : 「そうならば、天候の良い時に実施を考慮することになります。現在、冬季がスタートしています。諸条件を考慮しなければなりません。スタークリッパーは現在アジアにあります。本船は冬季のタイに居ます。夏にはインドネシアに移動します。ですから、この期間に長時間をかけて地中海に向かうことはできません。ですから、この海域にとどまる必要があります。」

草野 : 「沖縄近海などが考慮できるでしょう。沖縄にはたくさん小さな島があります。」

AR : 「クルーズを検討する際には、或いは目的地を設定する場合には、少なくとも 14 か所の訪問できる島が必要です。つまり 14 の異なる目的地です。その理由は、一つのクルーズだけでなく、バック・トゥ・バッククルーズも提案するからです。」

草野・吉田 : 「なるほど」

AR : 「(これら 14 の目的地が) 相互に遠く離れてはだめなのです。島々間の距離やあらゆることを検討して目的地を決めています。」

草野 : 「もし、乗客の皆さんがタイ海域に飽きたら、是非（日本訪問を）検討してみてください。」

AR : 「是非提案してください！」

吉田 : 「標準として一つのクルーズ日数はどのくらいですか?」

AR : 「7 日間です。7 日間が標準クルーズ日数で、バック・トゥ・バッククルーズにすると、14 日間のクルーズも可能です。地中海ではクルーズは 10 日間から 11 日間です。地中海からカリブ海への大西洋横断クルーズは 16 日間です。標準クルーズは 7 日間です。」

吉田 : 「日本ではクルーズ乗客はシニア世代が中心です。時間があってお金にも余裕がある人達です。日本では津波や地震などの大災害発生時の緊急時

に、飛鳥Ⅱ、につぼん丸、ばしふいっくびいなす、のクルーズ船は救難対策船としての役割を期待されていますから、政府の要望は、日本船籍で主な乗員も日本人です。そのため、これらの船のクルーズ船は高コストになりクルーズは高価になります。それで、どのような人達が 1 週間から 10 日間の休暇を取れて、高価なクルーズ代金を支払えるかということになります。」

AR : 「この船には、あらゆる種類の乗客が来られます。「普通に節約すれば、乗船出来る」というリクエストを頂きます。お医者様や大学教授も乗船されますし、あらゆる方たちが乗船してきます。普通に節約すれば、誰もが乗船出来ます。特定のクルーズラインのように、特別にお金を持っている方たちだけが乗船出来る船ではなく、誰でもが普通に乗船できる船です。例えば、船内飲料の価格もとてもリーズナブルです。」

吉田 : 「もし、もう少し短期のクルーズ、例えば 2 日とか 3 日のクルーズを設定したらもっとたくさんの乗客が来ると思いませんか?」

AR : 「そうは思いません。4 日間ならそれはあるかもしれませんが、短期クルーズがより多くの乗客に魅力的だとは思いません。」

吉田 : 「ショートクルーズがアピール材料ではないわけですね?」

AR : 「そうは思いません。7 日間の標準がいいと思います。」

草野 : 「ご存じのように日本人の休暇は短いです。若い人達は 3~4 日の休暇を取ります・・・」

吉田 : 「日本人は休むときは皆一斉に休みます。個々に休暇を取ることが難しいので、政府は(たくさんの) 祝日を設定しています。」

AR : 「なるほど、そうした休日に休みをつなげて長期の休暇にするわけですね。」

草野 : 「5 月の休日はゴールデンウィークと呼ばれています。今年は 10 連休になります。」

吉田 : 「ゴールデンウィーク、8 月の夏のお盆の休暇、年末年始に 5~6 日の連続休暇を取ります。3 つのタイミングがクルーズシーズンになりますが、皆一斉に休暇になります。クルーズも可能ですが、この 3 回に集中します。」

AR : 「そうした休暇事情で、あまり日本人乗客が多くないのでしょうかね」

AR : 「日本人乗客にはリピートされる方がたくさんおられますよ。」

吉田 : 「私も次回は妻と一緒に乗船したいと思っています。」

AR : 「これまでエンジョイできましたか?」

⁴ 荻原久美子氏：スタークリッパーズジャパン

吉田：「大変楽しく過ごしています。」

吉田：「昨日はとてもタフな一日でした。(スリン島の) ジャングル・トレッキングへ行きました。」

AR：「消耗しましたか?」

吉田：「そうです。死にかけました。(Hさんにとっては) 簡単なトレッキングだったようですが、私ともう一人の日本人客はほぼ死にかけました(笑)。それで、戻れなくて、2週間後のクルーズに拾ってもらおうかと思ったほどです。」

AR：「日本人乗船客は、皆さまとても活動的です。」

草野：「さあ、どうでしょう。でも彼らは(これに懲りずに)、ランカウイ島で4時間のジャングル・トレッキングに挑戦するのですよ!」

吉田：「昨日は“2時間”のジャングル・トレッキングで“死にかけた”のですが、次はランカウイ島で“4時間”のジャングル・トレッキングに挑戦します。」

草野：「そんな訳なので、前日の夕食は、“最後の晩さん”だと言っています(笑)」

AR：「彼らが(また死にそうになって)戻ってこなかった場合の事です(笑)」

吉田：「ランカウイ島上陸の前日が“最後の晩さん”です(笑)。」

草野：「ところで、スタークリッパーズ社で何年働いていますか?」

AR：「当社ではもう8年以上になりました。」

草野：「それ以前はどちらで働いておられたのですか?」

AR：「それ以前はリバーシップやセブンシーズクルーズ、ラグジュアリーヨットでも働きました。エジプトやアフリカザンジバルのホテルでも働きました。8年ここで働いて今の生活にとっても満足しています。クルーはとても素晴らしいですし、ここに来ると家族の一員になった気がします。この気持ちは大型船では味わえないものです。」

草野：「スタークリッパーズ社のビジネスはファミリービジネスなので、全ての面でとても柔軟性がありますね。先ほど、セブンシーズとおっしゃいましたが、オーナーのイタリア人がロイヤルカリビアンに売却してしまいました。」

AR：「残念なことでした。」

草野：「ファミリービジネスはいいです。」

AR：「その通りです。」

吉田：「ワークシフトについて教えてください。どの位の期間働いてどのくらい休暇をとりますか?」

AR：「5か月か6か月働いて、その後2か月か3か月休暇をとります。ケース・バイ・ケースで、代行者にもよりますが、概ねこんな感じです。」

吉田：「5~6か月働いて、休暇をとってドイツへ帰るの

ですか?」

AR：「いいえ、現在ベルギーに住んでいます。」

草野：「ご主人がこの船の副船長のドミニク(ベルギー人)さんなのです。」

吉田：「なるほど、ご主人とあなたは別の船で働くこともあるのですか?それとも・・・」

AR：「時には別の船になることもありますが、ほとんどの期間は同じ船で働いています。」

吉田：「会社が(ご夫婦だということを)考慮してくれる?」

AR：「そうです。」

草野：「ホテルマネージャーとキャプテンは何名いますか?」

AR：「キャプテンは現在5名います。ローテーションがありますから。ホテルマネージャーは5名です。で、私は唯一の女性のホテルマネージャーです。」

草野・吉田：「オー、オー」

AR：「社内で、最初で唯一の女性のホテルマネージャーです。」

草野・吉田：「パチ・パチ・パチ・パチ(拍手の音)」

草野：「では、あなたが新造船の最初のホテルマネージャーですか?」

AR：「処女航海時のマネージャーは希望しません(笑)。誰かが初期トラブルを解決した後、乗船したいですね。」

草野：「3か月後とか・・・」

吉田：「すべての初期不良が修正されたあとですか?」

AR：「最初は、“これはダメ、あれは動かない”、とかになりますからね。できるだけやりたくはないですね(笑)。」

吉田：「どのくらいの期間、試運転や初期不良対策の期間を設けていますか?」

AR：「よく分かりませんが、既に最初の試運転はやっています。エンジンだけで動かしました。マストはまだ装備されていません。艀装はこれからです。船内がどんな感じになっているのか、全くわかりませんので、今後どのくらいの時間がかかるのか分かりません。」

吉田：「船内の雰囲気は(スタークリッパーなどと)同じになりますか?」

AR：「そうです。同じ雰囲気になります。デザインは大きくは変わりません。ロイヤルクリッパーもほぼ同じ様なデザインです。ピアノバーやトロピカルバーがありますし、ライブラリもあります。つまり、同じコンセプトで作られていますし、変更する必要もありません。このコンセプトがいいです。」

吉田：「すると、乗客は新造船についても、ここにこれがあり、そこにあれがある、と言う感じになりますか?」

AR : 「スタークリッパーやスターフライヤーに乗船したことが無くても、ロイヤルクリッパーに乗ったことがあれば、ピアノバーやトロピカルバーの位置、ライブラリーの位置も多分想像できるので、探さなくてもいいでしょう。」

吉田 : 「長時間ありがとうございました。」

AR : 「最近、日本の TV 局のインタビューを受けました。」

草野・吉田 : 「それは素晴らしい」

AR : 「キャプテンにインタビューできればしたいですか?」

吉田 : 「もしキャプテンにお時間があれば是非お願いします。」

AR : 「確認して連絡します。」

吉田 : 「ありがとうございました。」

おわり