十数年ぶりのにっぽん丸　　―カルチュア・ショック、にっぽん丸

石田純郎

1977 年にセブンシーズの第 2 代にっぽん丸への改装が、玉野市の三井玉野造船で行われた。つてを頼り、工事中の第 2 代にっぽん丸を訪れ、初めて弓場船長に面会し、船内を見学させて頂いた。それから数回、弓場船長の第 2 代にっぽん丸クルーズに参加した。小笠原諸島にも行った。

ユーゴスラビアで造船され、アマゾン河で使われていた第 2 代にっぽん丸では、商船三井客船は満足できなかったのだろう。1990 年に国産の新船　第 3 代（現）にっぽん丸を就航させた。同じ頃、国内同業他社は飛鳥、おりえんとびいなすを就航させ、また商船三井客船は 1989 年に同型のふじ丸を就航させた。しかし 2 隻体制は日本の需要に合わなかったのだろう、ふじ丸は 2002 年にチャーター専門の傍系に移籍し、2013 年に廃船となった。飛鳥は後継船飛鳥 II に、おりえんとびいなすは後継船ぱしふぃっくびいなすに変わった。ここ 30 年間、日本船によるクルーズ市場は拡大していない。

第 3 代にっぽん丸になってから、クルーズ代金が高騰し、私には乗りにくくなった。その一方で、世界のクルーズ市場は拡大し、5～20 万トン級の客船がどんどんデビューし、1 週間の定期的なクルーズに 10 万円ほどで乗れるようになった。新しいビジネス・モデルができたのである。また起点となる外国港までの往復航空券も 10 万円前後で買えるようになった。旅行日数 10 日間、総旅費 20 万円ちょっとの納得できる値段でクルーズが楽しめ、旅行会社の発売するクルーズ・ツアー価格よりはるかに安くついた。

2011 年から妻と私は外国港発の外国船の 1 週間～2 週間クルーズに乗るようになった。2011 年 7 月はベネチアからノルウエイジャン・ジェード（エーゲ海）、2012 年 2 月はシンガポールからレジェンド・オブ・ザ・シーズ（マラッカ）、12 月はワイキキからプライド・オブ・アメリカ（ハワイ諸島）、2013 年 2 月はドバイからセレナーデ・オブ・ザ・シーズ（アラビア半島）、12 月はロサンゼルスからサファイア・プリンセス（メキシコ）、2014 年 11 月はサボナからコスタ・フォーチュナ（モロッコ）、2015 年 11 月はシドニーからボヤッジ・オブ・ザ・シーズ（タスマニア）、2016 年 11 月はサザンプトンからクイーン・エリザベス（カナリア諸島）、2017 年 5 月はロッテルダムからロッテルダム（フィヨルド）、2018 年 5 月はアムステルダムからブリリアンス・オブ・ザ・シーズ（バルト海、サンクト・ペテルスブルグ）、2019 年 3 月はマイアミからカーニバル・マジック（カリブ海）、2020 年 2 月はロングビーチからカーニバル・パノラマ（メキシコ）、3 月はシドニーからボヤッジ・オブ・ザ・シーズ（南洋諸島に接岸拒否され、ニュージーランド）のクルーズを楽しんだ。10 年間で合計 13 回になる。往復航空券を含めすべて個人手配で、クルーズ船で日本人客は我々夫婦だけということを何度も経験した。毎回、夕食同席者の外国人の話友達ができて、楽しかった。2020 年 2 月と 3 月の 2 回のクルーズは、新型コロナウイルス感染症の流行勃発で、大きな影響を受けたが、幸いにも予定通り帰国できた。この間、日韓国際フェリーには何度

か乗ったが、日本船のクルーズは一度も利用していない。

コロナのため国際クルーズは途絶したが、国内クルーズは復活し始めた。3 月 29 日に神戸からにっぽん丸の油津クルーズ 3 日間に 10 数年ぶりに乗船した。そうしたら、浦島太郎である。外国船では戸惑わなかった私が、日本的しきたりのあるにっぽん丸で、カルチュア・ショックで戸惑うことが多くあった。

巨大クルーズ船に何度も乗ったので、にっぽん丸の小ささ、設備の貧弱さ、外国人サービス要員の仕事内容の悪さ、ショーの魅力のなさには驚いた。

チェックインは問題である。車椅子乗客を優先搭乗させた後、上級客室利用者から搭乗させる。これは「車椅子」という道具だけが意味があるようで、見るからに歩行障害のある乗客すら優先せず、その不自由な歩きを見ても乗務員は「車椅子」を準備するとも言わない。また障碍者も多数ということで優先せず、「障碍者手帳」も無視している。日本社会の規範としては大きく崩れている。

手荷物、携行物のレントゲンによるチェックは一切なく、銃器、爆発物も船内に持ち込み放題である。2021 年に邦題「ノンストップ」（原題「OK!　マダム」）という韓国喜劇映画が公開された。題名が映画の実態を示しておらず、内容を考慮すると、「北朝鮮人民軍テロリスト、韓国ハワイ航空機をハイジャック」となろうか。隣国民は繰り返されたその経験から、ハイジャックのリスクをまだ忘れていない。

コロナ対策として、他の乗客と近づかないこと、ディナー・テーブルも他の船客とは一席空ける。これでは他の乗客と懇談のしようがない。クルーズの楽しみの 9 割は奪われた。

外国船の夕食では、非定型の注文のやり方を学んだ。前菜を 2 種頼む、主菜を二皿、三皿頼む。ロブスターなどの料理の場合、給仕の方から、二皿、三皿要らないかと、持ち込んでくる。ところがにっぽん丸ではこれができない。それどころか、料理のチョイスすらない。これでは給食である。食事の楽しみも失われた。

ドルフィンホールでショーを見せるので、ここが劇場ということになるが、フロアが平らで舞台が見えにくい。コロナ対策で、椅子を固めて並べているので、1 階フロアからは舞台が非常に見えにくい。2 階席からは良く見える。ところが 2 階席は高い部屋客用の席ということで、人を配して普通船室客を排除している。王室や皇室などの高貴な方のために席を押えておくということはありうるが、単に小金持ち船客だけを優先という姿勢には、呆れてものが言えない。船内観劇の椅子は早い者勝ちというのが、世界のルールである。頼む方も頼む方であるが、引き受ける方も引き受ける方である。車椅子を利用しない障碍者差別と合わせ、にっぽん丸船上でのモラル崩壊にはびっくりだ。

1989 年に数社の中型クルーズ船がデビューしたが、その後、市場規模は拡大しない。サウンドオブセト（旧土佐丸、1989～1999、常石造船）、インランドシー（旧阿蘇、1989～1991、瀬戸内海汽船）などのクルーズ船は採算が取れず、早々と退場してしまった。

デジャ　ビュ、既視感がある。その会社は日本航空である。国際線を利用し始めた 1975 年頃には他国社とは異なる特異なサービスを提供していた。エコノミークラスには食事の

チョイスがない（1990 年頃チョイス制導入)、アルコール飲料は有料（1990 年頃無料になる)、格安航空券を販売しない、団体割引切符をばら売りした格安航空券は違法で、格安航空券利用者をゴミ扱いする（2010 年の倒産まで)。ただただ、「定価購入」のビジネス乗客だけを顧客と看做して経営していた。

商船三井客船のにっぽん丸も欧米のクルーズ船とは異質の日本独自のやり方をごり押ししているように見える。日本人だけを対象顧客とし、多国籍客を幅広く受け入れる姿勢に欠ける。小金持ち乗客へのモラルなき優先には驚く。その結果、市場規模は停滞し、拡大しない。日本航空と同じ道をたどらないことを願うのみである。