

JOPA&JATA 共催「クルーズ販売セミナー2018」講演

テーマ：「日本のクルーズマーケット動向」

平成 31 年 3 月 21 日（木）13：00～15：00

「につぼん丸」/船内(神戸港岸壁停泊中)

講師：梅山正智（株式会社 JTB クルーズ部 仕入企画担当課長）

◆講演

【はじめに】

こんにちは。祝日でお休みの方もおられたでしょうか、お越しいただきましてありがとうございます。わたくし、東京にオフィスがある JTB クルーズ部で日ごろは日本船を主に担当しております、クルーズマスターの梅山と申します。本日は、2018 年度の日本のクルーズマーケットの動向と、日本船クルーズについてご案内いたします。



【日本のクルーズ人口推移】

さて、まず最初に、日本のクルーズ人口の推移は、先ほど 30 万人を超えたという話がありました。2017 年度（昨年度）は、日本人のクルーズ人口が 31 万 5300 人ということで、今までずっと 20 万人台を行き来していたなかで、2012 年以降、外国船の日本発着クルーズが盛んに就航するようになり、人数が増えてきました。クルーズの伸びしろが大きいという話もありましたが、「につぼん丸」以外にも、「飛鳥Ⅱ」と「ぱしふいっく びいなす」の 2 隻があります。また、商船三井客船と日本クルーズ客船の共同出資会社の日本チャータークルーズというチャーター専門で「ふじ丸」という船を運航していましたが、今は運航をしていないので現在は 3 船のみです。この日本船 3 船が毎年、ドックやメンテナンス以外はほぼ休みなく動いています。「につぼん丸」のキャパシティは、ツインベースで 398 名。すべてのクルーズが満船とは言いませんが、1 年間ほぼ休みなく稼働しても、供給量としてはあまり増えない、そして日本船は 3 隻しかない、ということで、外国船の日本発着クルーズが伸びしろの大きな要因になっています。もちろん日本船の頑張りもあります。

【諸外国のクルーズ人口推移】

世界に目を向けると、日本のクルーズ人口が 30 万人を超えたというところで頑張っていますが、2017 年の世界のクルーズ人口は、少し桁が違って、約 2600 万人とされています。

そのなかで、一番シェアが大きいのはアメリカ・北米です。昔は50%以上ありましたが、今は少し減って48%ぐらいです。ただ、その中で現在非常に伸びているエリアがアジアです。約2600万人のうちの15%ほどですが、中国が一番伸びています。

日本船の供給は、昔は5隻ほどありましたがだんだん減少し、現在は実動3隻です。この中で、2000年～2001年にスタークルーズのカジュアル船が、神戸発着や、沖縄発着のクルーズを行う形で、3万人、4万人という人数を稼いでいます。そして2012年、2013年に、アメリカの会社であるプリンセス・クルーズが、「サン・プリンセス」と、三菱重工業・長崎造船所で作った約11万6000トンの「ダイヤモンド・プリンセス」を運航しました。この「プリンセス・クルーズ」が、初年度に「サン・プリンセス」という7万トンクラスの船を日本に持ってきて、3ヶ月程日本発着のクルーズを催行しました。外国船が日本発着のクルーズをやるときの条件が一つあり、それは、必ず1度は海外の港に出なければいけないという「カボタージュ」という法律です。

外国船が神戸発着する場合は、博多発着、横浜発着なども同様、必ず1度は外港、海外に出なければいけないので、「サン・プリンセス」を持ってきてプリンセス・クルーズが行いました。その次の年は「サン・プリンセス」と「ダイヤモンド・プリンセス」で。2013年は2隻体制で催行しました。

しかし、これは日本のお客様にはまだ早く、供給量が少し多すぎた。ということで、次の2014年以降、プリンセス・クルーズは「ダイヤモンド・プリンセス」1隻にしました。そのほかに、コスタ・クルーズというイタリアのファンネル（煙突）にCのマークが付いた黄色いファンネルのカジュアル船がきました。この「コスタ・クルーズ」が来たことで日本のクルーズ人口が31万5000人になりました。ちなみにプリンセス・クルーズは真ん中で、プレミアム船と言われています。

日本船社運航クルーズは海外に出るクルーズで、「にっぽん丸」も含め、日本の船会社が海外に行くクルーズは1000人が単位です。そして、外国船による海外に出るクルーズ。そして国内クルーズは、日本船社のクルーズ、日本船社が運航するフェリーによるクルーズ。カボタージュにより、日本国内だけを回るクルーズを外国船はできないので、国内クルーズに外国船は入りません。

外航クルーズ、日本船による海外クルーズは、毎年1万人前後であり変わらず、15年で10.0、16年が10.2などと書いてあります。そして、日本船による国内クルーズは、8万6000人、9万3000人、17年で11万8000人などとなっています。

先ほど3船しかない日本船の供給量はあまり変わらないと話しました。実は数年前まで「30日ルール」がありました。外国の方々が日本の船に乗って仕事をするということは、当然入国・出国があり、海外から入国している。そのビザの関係で、昔は30日に1回は日本の外に出なければいけません。そこで、お客様を乗せる営業運航のクルーズの中で1ヶ月に1回は海外に行くツアーが必要であるなど、それが作れない場合は韓国辺りに空（から）で行って帰ってくるなど、そのような形で一度海外へ出ることをしていました。それ

が今は60日に延長になり、日本のお客様もパスポートを用意していちいち海外に行かないといけないというのはなかなか大変だということで、国内クルーズが増えたといういきさつがあります。

見て欲しいのが、海外クルーズで外国船が運航するクルーズです。15年で12万3000人、次が14万4000人、18万7000人という形で、非常に増えているのが外国船社による日本発着のクルーズになります。人数が増えてきている要因は外国船に負うところが多いことがわかります。

諸外国はどうかというと、中国は約10倍で、2012年ぐらいまで統計にありませんでした。ただ、富裕層が増えたことや、もともと人口が多いことで、分母が大きいです。そして経済的にも伸びたので、2012年ぐらいから20万人と増え始め、今や世界第2位のクルーズ人口を誇るほどになりました。10年前と比べてドイツは3倍、オーストラリアは7倍と増えていますが、ドイツは地中海・エーゲ海といったクルーズのメッカが近くにあり、オーストラリアはニュージーランドやタヒチへ行くような船で伸びています。

RCIはロイヤル・カリビアン・インターナショナルという船社で、世界で一番大きな船を現在4隻持っています。一方、「につぼん丸」の容積は2万3000トンで、一番大きな船は約10倍の22万トンです。また、「につぼん丸」は全長166メートルで、最大の船は360メートルです。そのような船を4隻持っているのがロイヤル・カリビアン・インターナショナル(RCI)です。そのほか、アイダ・クルーズのドイツ、プリンセス・クルーズ、というような形で市場が拡大しています。諸外国に関して言うと、皆さんも含めて、私どもも一生懸命啓蒙していますが、一般のお客様は、まだクルーズを特別な旅行だと思っている方がおられます。

しかし、海外では大変安いので、若い子ども連れや若者同士といった方々が乗船しています。休暇の長さも違うと思いますが、「クルーズというのはそんなに特別なものではない」と、参加者が多くなっているのが動向です。

【世界のクルーズ・エリア】

世界のクルーズエリアでは、アジアの日本。日本近海をぐるぐる回る形が日本船は多いですが、もちろん日本国内だけではなく、海外にも足を運びます。「につぼん丸」、「ぱしふいっく びいなす」の2隻はお休み中ですが、「飛鳥II」という船に関して言いますと、現在は毎年ではないですが世界一周クルーズを行っていて、2020年の世界一周クルーズが先月、2月15日に発売を開始しました。このように、日本船はアジアを中心に近郊、場合によっては世界一周を回ります。

そのほか、「世界3大海域」と言われている一つが地中海エーゲ海です。クルーズ一番人気と言っていいかもしれません。日本船では、世界一周クルーズでしか行けないですが、通常は外国船で、フライ&クルーズという形で、飛行機で往復ヨーロッパに飛んで、地中海エーゲ海をクルーズしていただきます。

もう一つが、アメリカ大陸の方のカリブ海。こちらもフライ&クルーズで、主にマイアミのフォート・ローダーデールという港、もしくはマイアミの港があり、先ほどのRCIという22万トン、360メートルの船が10日間などのクルーズを行っていて、ジャマイカや、キューバなどのカリブの島々、メキシコ、カンクン、コスメルなどを巡るクルーズを行っています。

3大海域のもう一つがアラスカ。アメリカと、一部がカナダで、大きな地図では分かりにくいですが、インサイドパッセージという、細かい入江の中を進んで行く。アラスカも非常に人気のエリアです。

「4大海域」と言えば北欧やバルト海などで、この辺りを入れて「4大海域」と言っています。

このほかオセアニアや、ハワイクルーズ。旅行会社であればハワイというのは通常は飛行機で、4泊6日、3泊5日で回るというイメージが多いかもしれませんが、ホノルルから4島を巡るクルーズなども行われています。

ほかに「極」と呼ばれる場所、南極や、北極圏に行くクルーズもあります。こういった場所が世界の主なクルーズのエリアです。

【外国資本の積極的なアジアへの配船】

アジアに非常に船が増えているという中で、やはり中国が非常に今大きなマーケットです。中国には非常に大型の船を多くの会社が配船していますが、最近に乗船してもなかなかお金を使わなくなっているようで、船がだんだん撤退しているという話も出てきています。昔はいわゆる「豪華客船」といったクルーズ船は、特に日本を中心として行われていました。少し前に中国中心となり、そのついでに日本へ来ていましたが、やはり日本のほうの単価が高いということもあると思います。このようなことで、アジアはプリンセス・クルーズ、黄色い煙突のコスタ・クルーズ、そしてロイヤル・カリビアン・インターナショナル（RCI）などが、積極的にアジアに配船をしてきています。

【主な外国船日本発着供給推移】

日本発着の外国船は、先鞭を付けたスタークルーズという船、そして黄色が煙突の色のコスタ・クルーズ、プリンセス・クルーズがやはり一番力を入れていますし、クラスとしてはプレミアムクラスという真ん中のクラスですが、非常に日本に合ったサービスに特化しています。「ダイヤモンド・プリンセス」が「長崎で生まれた船です」という話もしましたが、同船が来たときに、実は長崎に一度戻って、お客様を乗せる前に大改装して、外国船なのに大浴場を作りました。ただ、有料で90分・15ドル程の予約制です。また、「海（かい）寿司」というお寿司屋さんも作りました。日本発着の「プリンセス・クルーズ」に乗ると、朝はお味噌汁や焼き魚、納豆がいただけます。日中もブッフェにはラーメンや蕎麦が置いてあります。なので、日本発着の供給としてはプリンセス・クルーズが比率と

しては高いです。また、この3船だけでなく、MSCクルーズや、ロイヤル・カリビアン・インターナショナル（RCI）、いわゆる豪華客船と言われる皆さんよくご存じの「クイーン・エリザベス」などの船も来ています。

【世界のクルーズマーケットと客船クラス】

クルーズ船にはクラスが世界にあり、日本風に言うと「松竹梅」です。ラグジュアリークラスがだいたい4%ぐらいで、日本では3隻だけですが、世界には今350隻程あると言われています。ここに入るのが話にも出ている「クイーン・エリザベス」。これは船の名前ですので、会社としてはキュナード・ラインというイギリスの伝統的な船会社です。今は資本が変わりましたが、もともとは日本郵船が所有する外国船です。今は香港の会社に売却されましたが、「飛鳥Ⅱ」とも姉妹船でした。その子会社の郵船クルーズが「飛鳥Ⅱ」を運航しています。それと同じように子会社でクリスタル・クルーズという会社を持っていました。大きな客船で、「飛鳥Ⅱ」に船内がよく似ている同じような船です。これらが全体の4%ぐらいです。

そして、プレミアムクラスという、松竹梅の竹にあたるどころ、こちらがだいたい15～16%と言われています。プリンセス・クルーズがここに入ります。残りの80%はカジュアル船という形です。

【JTB(日本マーケット?)では…】

私はJTBなのでJTBのデータだけですが、日本のマーケットとほぼイコールなのかなと思うと人数としては逆です。日本のお客様はラグジュアリーが6割近いです。プレミアムで25%、カジュアルで18%となっています。「飛鳥Ⅱ」も「につぼん丸」も「ばしふいっくびいなす」も、このカテゴリーではラグジュアリーに入り、日本のお客様は日本船に乗る機会が多いので、ピラミッドが逆になります。

【サービスレベルの判断目安】

先ほどから、ラグジュアリーやプレミアム、カジュアルという話をしていますが、一般的な言葉のイメージで捉えると、豪華客船は、船内が豪華で非常に重厚で、乗船のお客様も「オホホホ」と笑うような方、そういうイメージがあるかもしれません。実はそのような分け方ではありません。サービスレベルで、2つの指標でピラミッドを分けています。

まず「スペースレイシオ」は、先ほど、この船が2万3000トン弱という話をしました、これは船の中に水を入れたらどれぐらい入るかということで「何万トン」にしていますが、そのトン数をお客様の定員で割ります。そうすると1人当たりどれぐらいのスペースがあるかということが出てきます。「ラグジュアリー」「プレミアム」「カジュアル」という形で、総トン数とお客様の定員で割っていくと、ラグジュアリーは計算上1人当たり60トン。この船は「セブン・シーズ・ボイジャー」というラグジュアリー船です。「ダイヤモ

ンド・プリンセス」が43トン。そしてカジュアルでは、「コスタ・フォーチュナ」という船が29トン。概念として、感覚としてわかっていればいいのですが、1人当たりスペースが大きいほうが余裕あります。このトン数が、ラグジュアリーでは約60トンなどで非常にスペースに余裕がある。ラグジュアリーになればなるほど数字が大きくなります。

もう一つ指標は、「サービスレシオ」です。お客様の定員数を乗組員の定員数で割ると、乗組員1人当たりが何人のお客様を受け持つかという数字が出てきます。1対1に近いほうが当然細かいところに目が届く、お客様が400人弱の小さい船ですが、まさにこの「にっぽん丸」です。お客様の数を乗組員の数で割ると、1対1とは言いませんが、1人に対して2人行かない数字ですので、例えば大きな外国の客船、先ほどの22万トンなどの船はお客様が何千人と乗り、乗組員も何千人と乗っていますが、ダイニング時には、1人のウェイター、1人のスタッフがテーブルを2つ3つ掛け持ちで受け持っている、そういったイメージです。しかし、1対1に近いと、ほぼそのテーブルに専属になります。例えばお客様が初日にお食事を召し上がっているときに、何か野菜があって「私、これ、ちょっと苦手なの」というところをウェイターさんに伝えたとしましょう。次の日から、もしそれが出てきても「お嫌いでしたよね、違うものに変えました」というケアをしてもらえる、ということになりますので、このようなサービスのレシオが、ラグジュアリーの「セブン・シーズ・ボイジャー」は1人に対して1.42、「ダイヤモンド・プリンセス」は2.2、カジュアルになると3人4人をケアすることになります。

こちらで、「ラグジュアリー」「プレミアム」「カジュアル」という形の指標にしています。船自体はどの船も最新鋭で、確かに古い・新しいはありますが、非常によくメンテナンスされていますし、キレイです。

皆さんが実際クルーズを販売していただく中で、一つ気を付けなければいけないのは、ではカジュアル船がダメかというところではないので、やはりお客様の特性を見ていただきたいということです。例えば、ご家族連れ、小さなお子様連れでカリブ海へ行きたいというお客様がおられて、船が何種類かあったとします。カジュアル船というのは若めの方々に、けっこうワイワイガヤガヤ楽しく回ります。そういった方を「じゃあこの船はいかがですか」と勧められるのは非常にいいと思いますが、富裕層のご年齢が上のご夫婦でカリブに行きたい方にそのような船をご案内すると、悪いわけではないですが、お子様達が走り回っている、このような船をおすすめすると、お帰りになったときにお客様が「んー、ちょっとイメージが違ったな」とおっしゃるのではないかと思います。逆にそういったお客様が乗船している船にお子様連れでは、少し場違いな感じがしてしまうということが起きるかもしれません。ですから、もちろんお客様がご希望であれば「やめときなさい」とは言えませんが、「そういった特性がありますがよろしいですか？」とアドバイスできるとよろしいのかなと思います。

【日本船の現状】

次は日本船の供給量というところです。日本船では、「飛鳥Ⅱ」船が一番大きく、定員は872名で、次に大きい「ぱしふいっく びいなす」は、ツインベース460名ぐらいで、トリプルで入れるお部屋を利用するケースで、実際は620名ぐらいです。「にっぽん丸」も、トリプルで使える部屋を利用して520名ぐらいで、ツインベースで考えると400弱、398名で、必然的に供給量では「飛鳥Ⅱ」が一番大きいです。ただ、1年間ほとんど休みなく、ほぼ満席に近い状態で動いているので、あまり供給量が変わることはありません。供給数というのは、「飛鳥Ⅱ」であれば800名という人数が何コースあるかという単純な掛け算なので、例えば、「飛鳥Ⅱ」の世界一周であれば、世界一周100日間でも、1人が乗ったら1人で、ワンナイトクルーズに乗っている方も1人は1人です。その同じ1人1人で計算してもイコールではなく、人数×泊数という考え方をします。この供給量というのはそういった部分は加味していませんので、あまり大きく変わらない10万人前後という形になります。

【日本船の特徴】

では、日本船と外国船の違いの復習として、日本船は3船のみで、全船ラグジュアリークラスにランクされています。日本語のサービス、言葉の心配もありません。そして和食だけではなく、もちろん洋食のフルコースもありますが、美味しい和食を召し上がれるというところは日本船ならではのです。特にこの「にっぽん丸」はレベルが違います。他の船がマズイとは言いませんが、個人的な感想も入れますと「にっぽん丸」は非常に食事が美味しいです。船上は直火が使えないのですが、そういう中でもパンを手作りしていて非常に美味しいです。パンだけではなく、ステーキやローストビーフなども、何かちょっと手を加えています。大きな船ではなかなか難しいことですが、寄港地に行ったときにシェフが日中、市場に行ってアジの干物などを仕入れる。これも小型船ならではのです。大きな何千人も乗る船でいきなり行って用意してくれと言っても、それは無理な話で、このような日本船の食事が、日本のお客様に合うということです。カジノは「にっぽん丸」にもありますが、実際日本の船ではお金を賭けてのカジノはできず、計算上儲かっても現金では返ってきません。しかし、外国船の場合は実際にお金を賭けているので停泊中は大概できません。公海上何海里と離れたあとできるようになります。

そして、日本発着は楽であり、100日間などの世界一周クルーズの荷物を港に持ってくるのは大変ですが、この場合は宅配で送ることができます。また、日本船ではチップは要りません。それに対して外国船は世界で350隻のなか、船によりますがほとんどの船には必要です。また、日本食がある船もあります。大浴場は基本的にはなく、カジノはあります。というような違いがあります。チップはほとんど必要ですが、チップが必要だとしても、船上で、お客様がお金を持っていちいち心配なくてよいように、チップも部屋付けにするやり方をしているところがほとんどです。これを日本出発前に支払っていただくのか、船に乗ってお部屋付けになるのかという違いはあります。

【日本の現状】

日本船の現状としては、先ほどラグジュアリークラスに分類されることを話しました。

この「にっぽん丸」は2万3000トン弱という、日本では一番小さな船になります。実は「にっぽん丸」は日本船では唯一、ピュアシングル、シングルルームが6ルームだけあります。他の船はシングルで使うのは「シングルユース」にです。そして、230名なので割り算すると1.7人、かなりマンツーマンに近いです。トン数が56トンとなり、先ほどラグジュアリークラスで60トンというのが出ていました。「飛鳥Ⅱ」は約5万トン、5万142トンで、乗客数が872名、乗組員470名乗っています。こちらは割り算すると1.9人で57トンとなります。「ばしふいっく びいなす」は、日本船では真ん中の大きさで、約2万6000トン、ツインベースで460名ですが、実際にトリプル利用の部屋を3人で使うともう少し多いです。乗組員数で割ると2.9人となりますが、それでも2人に1人は、という数です。55トン、56トンという大きさ、ラグジュアリークラスに入ります。

【クルーズのよくある質問】

そして、お客様に販売いただくときによく聞かれる質問が「船酔いが心配です」ということです。今は停泊していますが、弱い方は停泊していても「なんか揺れている気がする」という方がおられるくらいです。この船酔いというのも、まったく船酔いしないとはさすがに申し上げられませんが、現在は船の大型化や、いろいろな設備によって揺れない工夫がされています。波長、波の頂点と頂点の間隔がだいたい自然界では長くても150メートルぐらいと言われているそうです。「にっぽん丸」は全長が166メートルですので、その波間に船首が落ちたり、船尾が落ちたりという形で、船が長ければ長いほど同調しづらいです。「飛鳥Ⅱ」は241メートルあり、世界最大の船で360メートルあります。波が進んでいるときに前方が落ちかけてもすぐ次の波の頂点に頭が行きますので、船が長いと同調しづらいです。次に横揺れは、見えませんが底のところに翼のようなものが生えていて、コンピューターで動かし、左右の浮力を調整して横揺れを防止しています。だいたい8割、9割がカットできるそうです。これは日本の開発だそうで、世界350隻ほどあるクルーズ船のほとんどにこれが付いています。こういったもので船酔いしづらくなっています。ただ、どうしても揺れる場合はありますので、酔い止めのクスリなどを用意してください。「にっぽん丸」はまだフロントで配布していると思いますが、方向性としては「飛鳥Ⅱ」も「ばしふいっく びいなす」も無料で配布するのをやめました。そもそもお客様の体に入るものなので、むやみやたらに配るのは良くないだろうということで、きちんとドクターの診察を受けないともらえなくなりました。そういった形で、あまり心配する必要はないです。

そして「退屈しないのだろうか」という質問。ワンナイトクルーズでは、夕方出て朝には帰ってくる感じなので、時間はあまりないですが、ある程度時間があるときは船内でいろいろなアクティビティをやっています。本を読むのもよし、朝は体操からデッキを歩い

たり、お風呂に入ったり、いろいろなゲーム大会をやったり、ダンス好きな方はダンスをするなどを1日中していると退屈している暇がないとされています。「にっぽん丸」の場合は「Port&Starboard」という船内新聞が配られます。終日航海日といって、船上にずっといていただく日には、食事や、ティータイムも含めて朝から晩までいろいろあります。これが全部クルーズ料金に入っているのです、こういったものにご参加いただくと退屈などとは無縁とされています。

そのほか、差別、階級について。「タイタニック」や、「クイーン・エリザベス」などの船名は、日本のお客様の「クルーズ船」というと、こういった名前が出てくるかもしれませんが。これは非常に固定概念といいますか、日本人独特の先入観です。何か高級な船で、高いお金を払わないと乗れなくて、乗っても差別があつて、階級があつて、というような印象です。差別ではなくて「差別化」という、ちょっとわかりづらいことが書いてありますが、いい部屋、いい値段を払っていただいた方にはプラスアルファのサービスがあります。「にっぽん丸」のスイートルームにもいくつかタイプがあります。その入口は、普段はその部屋の方でないと入れないようにオートロックされていて、バトラーサービスが付いています。そういったものがあつたりしますが、それは、それだけ高い値段を払っていただいたのでプラスアルファのサービスという感じです。

そして4番目は「高級、高い」。これは、「オールインクルーシブ」とよくいわれますが、いろいろなものがすでに船代に入っていることです。使わなかったからといって戻ってはいませんが、元を取ろうと思って一生懸命、船上でいろんなものに参加いただければ、実は非常にお得感があるものになっています。

そしてよく聞かれるのが服装の話です。ドレスコードというものがあつて、これがクルーズならではのしきたりですが、これは夕食以降の服装です。日中は特にドレスコードはなし、皆さんの自由な恰好で大丈夫です。寝間着や、裸でない限りは大丈夫です。夕方5時ぐらいから部屋に戻って3タイプの服に着替えていただくという形です。これは「にっぽん丸」のものを引用いたしました。「カジュアル」、「スマートカジュアル」、「セミフォーマル」、「フォーマル」のような感じです。

【にっぽん丸】

「にっぽん丸」は、サイズとしては日本船では一番小さな船です。全長166メートル、総トン数2万3000トン弱です。日本船の場合は、大きい小さいはありますが、お客様の部屋は、眺望のいい悪いは別としてすべて海側に面しています。皆さんの会社が例えばチャーターのような形で、スタッフの部屋がちょっと足りないということで、一部内側にある部屋を使う場合がありますが、一般のお客様に内側の部屋を提供することはありません。部屋によってはバルコニーが付いている部屋、眺望がいい部屋、眺望が悪い部屋がありますが、日本船はすべて窓が海側に面しているという形になります。「にっぽん丸」は2010

年に大規模な改装しました。現在は壁面が濃紺ですごく精悍な形ですが、改装する前は真っ白な船だったのです。

「美味なる船」ということで、食事が美味しいので、次回ぜひ船上で「にっぽん丸」の食事を食べていただきたいです。ただ、部屋数が非常に少ないので、「にっぽん丸」の特徴と言っていいのか、予約を取るのがなかなか大変です。特にシングル参加の方が厳しいです。シングルは、同じ部屋タイプでツインとシングルの両方が使える部屋タイプでも、船会社さんがシングルで使える部屋数を制限しています。なので、同じカテゴリーでツインは空いているがシングルは空いてないという場合があります。同じ部屋ですが、シングルで使える部屋は何パーセントと制限されています。このようなことがあるので、早めの予約が必要となります。ステートルームという一番安いタイプの部屋もあり、それで十分過ごしていただける部屋です。

【飛鳥Ⅱ】

「飛鳥Ⅱ」という船は日本で一番大きな船になります。241メートルで、総トン数が5万トンですので、容積にすると「にっぽん丸」の約倍です。全部で436室の部屋があります。バルコニー付きの部屋が非常に多く、全体の6割ぐらいがバルコニー付きの部屋です。「にっぽん丸」は残念ながらバルコニー付きの部屋が本当に限られており、「デラックスベランダ」という部屋タイプ以上のみ付いています。また、「飛鳥Ⅱ」は全室バスタブ付きということです。「にっぽん丸」のステートルームですと、シャワーブースだけの部屋になりますのでバスタブはありませんが、大浴場がありますので足を伸ばして入れます。「飛鳥Ⅱ」が一番安いタイプから全部バスタブが付いた部屋になります。

【ぱしふいっくびいなす】

「ぱしふいっくびいなす」は、船は先ほどの「にっぽん丸」商船三井客船、そして「飛鳥Ⅱ」は郵船クルーズです。商船三井はもちろん三井財閥系で、郵船クルーズは三菱財閥系です。「ぱしふいっくびいなす」は、財閥系ではなく、日本クルーズ客船という会社で、新日本海フェリーなどの会社がグループ会社です。大きさは日本で2番目の大きさで、全長183メートル、230室です。船体としては一番新しく1998年にできています。「にっぽん丸」は1990年で、改装も含めて非常にキレイになっています。こういった船が3つ動いています。

【終わりに】

クルーズの世界は、皆さんの販売というところで、まだまだお客様がワンクリックで買える商品ではないということが我々の存在価値です。皆さんがこういった機会に何か頭の中で「クルーズってこんなものなんだな」というイメージを持って、実際に乗っていただき、やはり乗らないとわからないと思います。ですからクルーズコンサルタントを受ける

ときは必ず体験乗船があり、それで初めて資格が取れるので、ワンナイトでもいいので乗ってみてください。そうするとお客様にお話しするとき、「私が乗ったときはこうでした」と話せます。お客様は、旅行会社の人みんな経験しているし、知っていると思っていらっしゃいます、ですから海外に行ったときに「あそこはああでしょ？」なんて言われて「いや、私、そこは行ったことないのです」って正直に言います。しかし「聞いた話ですけど、こうです」という話をすればお客様は「あ、そういうのね」となります。どちらかと言うと食わず嫌いみたいなのところがあるかもしれませんが、実際やっていただくと、非常に楽しいし、奥が深いものですので、ぜひ今回を機会にさせていただいてクルーズを販売してください。

それでは、ご清聴誠にありがとうございました。

以上