

## 回想記

## 『ゆたか倶楽部物語』

## ②クルーズと人との出会い

まつうら ちゅうお  
松浦 陸夫

## コーラルプリンセスで

昭和46年スワイヤーのコーラルプリンセス(約二万トン)をチャーターして「ゲラムサイパン」十一日間船旅を実施。今までの船とは雲泥の差。まさにカルチャーショックを受けました。

この頃に船旅に関する本は柳原良平著「船の本」、茂川敏夫著「船旅への招待」があるのみです。これらの本は私のバイブルとなり、むさぼるように読み、後年柳原先生、茂川氏に直接お礼を言う機会がありました。

船は、現在の客船の原型です。ツインが主体でシャワー又はバス付、食事は2回制、有料ですがうどん、寿司コーナーあり、カジノ、講堂、プールもありました。本の世界でしか知らない船に初めて乗船、将来日本もこう

いう船の時代がくればいいなあと漠然と思っていました。

これより約18年後に日本も本格的なクルーズ時代に入りました。夏ということもあり、若



スワイヤー／コーラルプリンセス(イメージ)

者が三割位、あとは高齢者、戦前のサイパン(彩帆島)に住んでいた方が多数乗船し、バンザイ岬では慰霊祭をおこないました。航海中に1ドル360円が300円になり、乗船者は誰も理由がわからず船はレートが良いというところで両替に長蛇の列ができました。帰国後わかつたことはニクソンショック、いわゆる固定から変動相場制に移った時に巡りあったことでした。

## 初代「さくら丸」で

勤め先では継続する船旅を考え、初代巡航国際見本市船「さくら丸」(約一万三千トン)の改造を船会社と計画し、昭和四十八年より沖縄海洋博迄の三年間のチャーター契約をしました。

この頃、日本マンパワーに勤務していた、同級生の松崎明氏(現、小笠原専門旅行会社ナショナルランド会長)が営業で来社。その後、船の担当として入社しました。

上等級クラスはそのまま残り、見本市の展示場のスペースに船室(4:6:8人)、二段ベッド洗面台付きをたくさん作り、上等級の食事は着席で二回制、エコノミークラスはセルフサービスの五回

トフォームがなく添乗員がお客様の尻押しです。又、線路で捻挫をしたり足をくじいたりする方が多々出ました。

ソウルまでは臨時列車を使いソウルトップ。昼食は列車内で日本風のお弁当です。ソウル市内観光は景福宮や博物館などですが戒厳令であり深夜は歩けません。週一回うどんなど粉物の日がありました。李方子さまもご存命で養護施設をしており運が良ければ団体と快く一緒に写真に入っていたいたこともありました。ホテルは世宗ホテルバンドーホテルなど五軒に分宿、翌日は世界遺産になった水原観光、まだ民俗村もお土産屋も全くありませんでした。高速道路はアメリカのグレイハウンドのバスが走っており、慶州にはホテルが無く警察のパトカーが先導してくれました。(その後、中国、台湾でもパトカーにたびたび先導していただきました。)

石窟庵は石像にも触れられ入場も無料でした。韓国のランドオペレーター(地上手配代行会社)に私どもの大口団体を依頼しましたが、また国交回復して八年位しかたつていませんでしたからグローバル社を主幹事にランドオペレーター8社全てにうけていただきました。特に日本語ガイドが一社で二十名を揃えられなかったのです。

旅行代金は船中二泊、ホテル二泊、四



石窟庵／写真提供:韓国観光公社

転(食事中は酒・タバコ禁止)、ホールは400名と200名収容があり、イベントや講演会なども出来るようになり、コーラルプリンセスには及びませんが今までの三千トンの船とは全く異なり、販売すること自体嬉しくてたまりませんでした。

第一回のクルーズは数社から引き合いがありましたが、電通から話のあった東芝創業百周年の記念イベントに決まり、「日本一周30日間」を電通がマスメディアに発信。その甲斐あつてチャーターの問合せが急増しました。現在の船会社の営業の方々がしていることを当時していたわけです。この船には柳原良平画伯が講師として乗船、後に私が独立後本社ビルを竣工した平成9年には日本の客船の絵を一階の壁面に描いていただきました。

最初は「新さくら」「ふじ丸」「につぼん丸」「おりえん」とびいなす「飛鳥丸」



描画中の柳原良平画伯(当時)

泊五日で4万9800円、東京からの往復送迎バス代が一万円、当時は航空機旅行とあまり差がなく男女の比率も五対五、当時話題のキーセンパティーも縁がない健全な船旅でした。

今の韓国の経済力は目を見張るものがあります。旅行会社としてとらえた時、人口は日本の半分にもかかわらず、2015年の日本の海外渡航旅行者数は韓国に抜かれてしまいました。海外渡航自由化も日本が1964年に対して韓国は1989年でした。

近年、政治等諸問題などで両国の関係がギクシャクしていますが、隣国同士、仲良くしていきたいと思えます。

## 沖縄海洋博に

昭和50年7月から半年間の沖縄海洋博で「さくら丸」「航空機」「フェリー」を使った旅行は大当たりしました。

しかし5年前の大阪万博とは大違い。大阪万博はバスで来る方が多く、夏休みは1日100万人以上入場したことを思えば、1日2万人程度です。から規模が全然ちがいます。会期中に約7万名の集客がありました。現地のオペレーターは老舗旅行会社沖縄ツーリストに決まりました。那覇の本社は社員も10名程度の会社でしたが、東良恒社長の人柄が良く沖縄に於けるバス・ホテル・レストランやウキスキーなどの免税品などを細かく打ち合わせをし、取

二回目からは新造船「ぼしふいっくびいなす」三回目は「飛鳥丸」を全て快く来ていただき、毎回サントリービールを飲みながら描いてくださいました。(今は新しいビルの地下一階の旅行説明会場にコーティングして飾っておりますので、来社の際はご覧下さい。)

当時、勤め先の会社では旅行会社の顔と船会社の両方を備えた珍しい企業形態でした。「自民党」「ニッポン放送」「マツダ自動車」などをはじめ私の担当は農協の共済連、「コクヨ」「フランスベッド」「生産性本部」「東日本の旅行会社」です。今までと同じく添乗もするし、チャーターしたい会社の方々を船の下見に同行、契約するとチャーター船にも乗船するわけで休日の無い三年間を過ごしました。

## 自主クルーズを販売

一年中チャーターはありませんので空

引がはじまりました。その後、私が札幌へ転勤となり、釧路港からチャーターで「沖縄船の旅」をする時は、沖縄は人気の観光地となり数社の現地ランドオペレーターと取引をしており、この釧路からの船旅も他のランドオペレーターにお願いしていましたが、沖縄ツーリストの宍戸札幌所長(後の常務)が沖縄から社長を呼んで二人に頭を下げられ、沖縄ツーリストに変更したり、後年ゆたか倶楽部で「ふじ丸」をチャーターして沖縄経由福州のクルーズをした時など、今持つて取引が続いています。現在は息子さんと会長になられた東良和氏と親子45年間の永きにわたり親交が続いており、これもクルーズを通して巡り会うことができた人との出会いと思っています。

## 筆者紹介 松浦陸夫

1984年、「ゆたか倶楽部」を創業。これまでの海外渡航回数165回。クルーズ業界の第一線に45年間立ち続け、2003年、日本外航客船協会が選定する初代「クルーズ・マスタ」のひとりに。2015年3月、31年務めた代表取締役を退任。現在は同社オーナー兼取締役。

