

オーシャン富士の旅 2025

旅のチカラ研究所

2025 年 10 月

旅のチカラ研究所 植木圭二

10 月下旬、豪華クルーズ船「三井オーシャン富士」に乗って沖縄本島から石垣島、台湾の花蓮、そして宮古島を巡ってきた。今回は珍しく 1 人旅で、豪華客船を満喫してきた。



■三井オーシャン富士

10 月も下旬になり、そろそろ北国では雪の便りも聞こえてくる頃だが、私は昨晚から沖縄の那覇にきている。そして豪華クルーズ船「三井オーシャン富士」に乗り込もうとしている。

何故今回この船に乗ることになったのか。それは私が会員になっている日本旅行作家協会会員を対象に特別優待があり、その恩恵を受けての乗船が実現した。

一般的にクルーズ船は 2 名 1 室なので 2 人で乗船するのがベストだが、今回はいつも一緒に乗船する妻の都合がつかず私 1 人での乗船になった。そのため費用は 2 人で乗船する場合の 1 人分の 1.5 倍になるが、それでも優待による割引の方が大きい。

私が案内された船室はバルコニースイートで、ベッド 2 台の寝室がある。寝室とバルコニーの間は狭いながらもリビングルームがあり、カーテンで仕切ることができる。リビングルームのテーブルにはウエルカムドリンクのスパークリングワインがアイスペールに入って置かれている。

バスルームには洗面台2台とトイレとバスタブがあり、トイレ便座はウォッシュレット付きで、バスルームの一角にはガラス扉で仕切られたシャワールームもある。それゆえシャワールームで体と髪を洗って、お湯を張ったバスタブに浸かれば、洗い場のある日本の一般的家庭の風呂と同じように使える。

その他にウォークインクローゼットもあり、2人で使うにしても十分な広さが確保されているが、それを1人で使うのだから、贅沢この上ない。



【ベッドルームとリビング】



【リビングとバルコニー】



【ベッド2台】



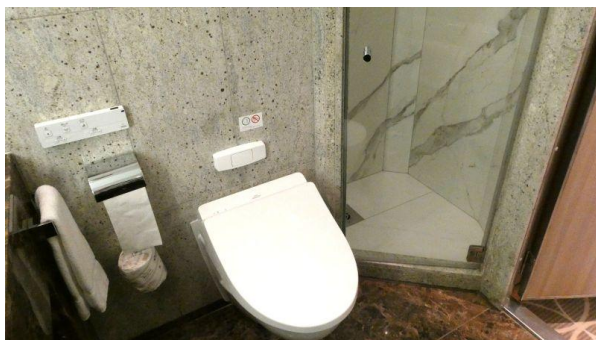
【リビングのデスク側】



【リビングの冷蔵庫と食器戸棚】



【バスルームの洗面台】



【ウォッシュレット付き便器とシャワールーム】



【浴槽】

■ 船内探検

船室に荷物を置き、いつものように船内探検に出かける。

この船の総トン数は約 3 万 2 千トンになる。就航させている商船三井クルーズのもう 1 隻のクルーズ船「につぼん丸」は 2 万 2 千トンなので、それよりも一回り大きい。また日本郵船の 5 万トンクラスの「飛鳥Ⅱ」や「飛鳥Ⅲ」よりも一回り小さい。

残念なのは、外周を一周するデッキ通路がないことで、ウォーキングで船の周りを一周することはできない。

珍しいことにこの船にはアトリウムがない。アトリウムとは船の中央部分にある大きな空間のことで、ロビーのようなものをいうが、これがないのは私にとっては初めてになる。

その他の設備はこのクラスの船にしては当然あるべきもの全てがそろっている。ただし外国船籍（バハマ船籍）なので、前述の 3 隻の日本船のように大浴場が無いのがとても残念だ。

ランドリーもあり、無料なのでコインは必要ない。だからコインランドリーではなく、セルフランドリーと書かれている。ということはセルフでないランドリーサービスもある。

この船は 2009 年にイタリアで建造され、「シーボーン・オデッセイ」として地中海中心に運航していた。そして三井オーシャンクルーズが 2024 年に購入して一部改修して船名を変えて日本デビューして現在に至っている。



【プールとジャグジーとデッキ部分】

■ 石垣島へ

船内探検も終え、15 時に石垣島へ向けて出港する。

ただし天候が悪く、雨と風の影響を受けて船は揺れている。すると部屋の中でミシミシという“きしむ音”が聞こえてくる。なぜ鉄で出来た客船がきしむのか良く分からないが、私なりに想像すると、括り付けの食器戸棚やテレビ台などが木製なので、それらの調度品と船体の接合部分が船揺れによってきしんでいるようだ。

これはさすがに違和感があるが、船揺れさえ無くなれば音がしなくなると祈って今晚のところはそのまま眠りにつく。

翌朝、石垣島に着くと大雨になっている。今回私はオプションツアーを一つも予約していないので、本日は一日中船内に留まることに決めた。

■ゲストサービス

船内に留まったがゆえに時間がある。無料船内 Wi-Fi の設定で聞きたいことがあって、「ゲストサービス」を訪れる。

ゲストサービスとは簡単に言えば船内の“困りごと対応係”で、そこに行けばスタッフが 24 時間対応してくれる。

実はこの船にはフロントがない。そのためにフロントの機能も兼ねているのだが、スタッフが座る椅子と机があって乗客はその前にある椅子に座って相談できる。まるでサロンのようになっており、立って相談するフロントよりも親しみやすい。もちろん複数人の若い女性スタッフが対応してくれる。

ここで今回のクルーズについて彼女から数字を教えてもらった。この船の乗客定員は 458 人で、今回の乗客数は 220 人というから、半分も乗っていない。

そのためレストランが空いている。大型クルーズ船の場合はレストランの定員に制限があるので、夕食については早い組、遅い組の 2 回に分けて提供するのが一般的だが、今回この船は 1 回で提供している。それはそれで乗客にとってはありがたいが、定員の半分にも満たないことが経営的にどうかと少し心配になる。

さらに彼女から別の情報も教えてもらおう。来年 5 月ににつぼん丸が引退するので、三井オーシャンクルーズとしてもう一隻を投入するという。その船が「三井オーシャンさくら」という名称で、サイズはこの三井オーシャン富士と同程度だという。

ついでに私が「この三井オーシャン富士が日本船籍になるという噂を聞いたことがあります、本当ですか？」と訊ねると、彼女は「そのような情報はまだ私のところまで降りてきておりません」と返ってきた。政治家が度々使う肯定も否定もしないということらしい。その意味ではその情報は正しいのだろう。

それにしても社員教育が行き届いていると言ってもいいだろう。いや、こういう質問にはこのように答えろという FQA（よくある質問）があるのかもしれない。

■フォーマル・デー

乗船 2 日目の夜はドレスコードが「フォーマル・デー」になっている。当然のように私はネクタイにスーツ姿でレストランに行く。

驚いたのは、フォーマル・デーなのにネクタイもしないでレストランに来る輩がいる。それも 1 人や 2 人ではない。中にはジャージ姿もいるから信じられない。

以前イギリスの豪華客船「クイーンエリザベス」に乗った時にフォーマル・デーにパンタロンスーツを着てきた婦人がレストラン入口で追い返された。イギリスでは女性のズボンは作業着で、パンタロンスーツも正装ではないとの判断らしい。

格式の高いクイーンエリザベスだから追い返すことができるが、一般的には難しいだろう。それでも多くの乗客が正装をしてきているのだから、守らせる努力は必要だろう。やはり事前の周知を徹底するしかないが、この船はそれもあまりやっていないように思える。

これは船の品格をどれだけ意識しているかだろう。

船には格付け、いわゆるランクがあって、大きく 3 つに分かれている。上からラグジュアリー船、プレミアム船、カジュアル船になる。格付けなので乗船費用はもちろん、乗客数に対するクルーの人数などでも決まる。

この三井オーシャン富士はどのランクなのだろうか。少なくとも正規の乗船費用はラグジュアリー船になっている。

■食事

レストランはメインダイニングが 1 つ、カジュアルなレストランが 1 つ、さらにプールサイドのレストランと予約が必要な高級レストランの 4 つある。

料理の味は、同じ三井オーシャンクルーズの“美食の船”として世界に名高いにつぼん丸の味を継承していると思っていたが、何となく違うような感じがする。その感覚は上手く伝わらないかもしれないが、決して期待外れというものではない。

例えば、につぼん丸で評判の良いローストビーフがこの船でも出てきた。料理としては十分に美味しくて、完成されていると言っていいだろう。しかし、につぼん丸で経験したような感動がない。



【三井オーシャン富士のローストビーフ】 【につぼん丸のローストビーフ 右にワサビと梅肉】

につぼん丸でローストビーフを食べた時の感想を、私は旅行記で以下に書いている。

『ローストビーフなのでソースがかけてあるが、そのソースだけでなく 2 種類のワサビと梅肉エキスが付いている。肉にはワサビをつけて食べると味変で美味しくなることは良く知られているが、梅肉は珍しい。私にとっても梅肉は初めてで、これが肉に実に良く合う。これにはもはや脱帽するしかない』

このワサビや梅肉エキスはにっぽん丸にはあったが、この船にはない。このようなちょっとした心配りが味を変えて感動を与えてくれる。

この船の日本デビューは 2024 年 12 月で、まだ 1 年も経っていない。料理長は外国人なので和食や日本人向けの味の好みはこれからなのだろうか。

■エンターテインメント

エンターテインメントを観に行く。場所は 6 階のオーシャンステージで、この船で最も大きい会場になる。広さと設備はまずまずで、ステージ中央に向かって客席が傾斜しているからステージが見やすい。

残念なのは所どころ柱があって、その後ろでは柱が邪魔になって非常に見難い。これは船の構造なので、今さらどうしようもないのだろう。



【6 階のオーシャンステージ】

今夜は、船長主催のウェルカムパーティがあって、続いてダンサー 5 人と男女 2 人のツインヴォーカルが歌と踊りで楽しませてくれた。そのツインヴォーカル 2 人のハーモニーが非常に素晴らしかったことが印象的だった。

彼ら彼女らは欧米系、それも東ヨーロッパのスラブ人という感じがする。まあ出身国の紹介がなかったから、私の想像に過ぎない。

その後はオーシャンクラブ&バーという場所で、ハウスバンドによる JAZZ ナイトが開かれていたので行ってみた。

こちらのハウスバンドもレベルが高い。特にバンドリーダーでキーボード担当は米国のバークレー音楽大学出身でなかなかの才能の持ち主らしい。

メンバーは世界各国混成で、欧米人もアジア系も中南米系も、さらにウクライナ人もいる。世界各地の音楽が聴けそうだ。

■花蓮

出航して3日目、台湾の東海岸の花蓮に入港する。

この船は外国船籍なので、日本が批准しているカボタージュ条約によって一度は日本国外の港に寄港しないといけない。これが外国船籍の船のウイークポイントで、どうしてもクルーズ日数が多くなってしまう。

私にとって花蓮は2度目で、昨年2月に訪れている。花蓮は有名な「太魯閣渓谷」の入口の街で、私も太魯閣渓谷を訪れた時に花蓮に立ち寄った。しかしその1ヶ月後に大地震があつて、太魯閣渓谷は甚大な被害を受けた。そして最近も地震による土砂崩れが発生して、今回この船の太魯閣渓谷のオプションルツアーは中止になった。

そんなこともあつて、私は上陸したものの花蓮の街をちょっとだけ散歩しただけだ。

まあ、今回の旅の主目的はこの船を楽しむことと、パソコンを持ちこんで仕事をこなすことから旅の目的には合致している。

台湾では10人くらいの乗客が下船して、80人くらい乗船してきた。これで乗客の人数は定員の半分以上になった。私は何故か安心してしまう。

■日本におけるクルーズ

ここでクルーズ人口について数字を紹介すると、コロナ発生前の2017年の全世界のクルーズ人口は2580万人、内訳は米国が1194万人、ヨーロッパが694万人、日本は31万人で、日本の比率は全世界の1.2%にすぎない。

言うまでもなく日本は四方を海に囲まれた島国で、人口や経済力からしてもこの数字はあまりに低すぎる。

さらに時間を遡ると、1989年に日本初のクルーズ船として2万3千トンの「ふじ丸」が就航した。三井オーシャン富士の名前もこのふじ丸からとった。そしてその年が日本のクルーズ元年とも言われ、業界ではクルーズ人口100万人を目指していた。

それから25年経った2014年に米国クルーズ会社のプリンセス・クルーズは、日本の事情を見極めるためにクルーズ船を日本でテスト就航させた後、ダイヤモンドプリンセスを投入した。投入にあたり大改装して寿司、日本酒が楽しめるレストランや大浴場を作り、ラーメン、そば、うどんも食べられるようにした。

さらに2019年にはテレビショッピングで有名な「ジャパンネットたかた」もクルーズビジネスに参入した。ヨーロッパの大手クルーズ会社MSCの船をまるごとチャーターして、船内のアルコール、チップなどを全て込みのオールインクルーシブにした。

考えてみればテレビショッピング愛好者とクルーズの乗客とは客層がほぼ一致する。なかなか目の付け所が面白い。

このように日本のクルーズ船の状況も変化してはいるが、残念ながら未だに日本のクルーズ人口は思うように伸びないのも現実だ。

ただ 1989 年頃と大きく情勢が変わっているのは、必ずしも日本人乗客数の増加にこだわる必要がなくなってきたことだ。それは日本の旅行業界全体の流れでもあるインバウンド需要が影響している。カボタージュ条約によって中国、台湾、韓国などに寄港するので、その船に乗って日本国内周遊クルーズを楽しむというものになる。

今回台湾から乗った乗客たちは、条約の存在はもちろん知らず、この船が台湾を出て日本観光する船だと思っているのかもしれない。

日本の経済的停滞と周辺諸国の経済的成長が、この背景にあるのは間違いない。しかし私が考えるに、そもそも日本人はクルーズを楽しめないのかもしれない。

日本人は長期休暇が取れない。あるいは長期休暇を取ってもそれをクルーズに使わない。よく言われることは、日本人はのんびりと旅を楽しむのではなく、観光スケジュールをびっしり決めて、それらをこなすという旅のスタイルが習慣化している。せっかくの旅行なので目いっぱい観光地を巡ることに力を注いでいる。

それは戦後の日本経済、主に製造業を支えてきた効率優先主義が根底にある。いかに短時間で生産するかと同じで、短期間で効率よく観光地を巡ることを追及した結果だろう。

しかしそろそろこのような旅のスタイルを変えていかないといけないとは思っている。旅を評価する尺度は、どれだけ観光したかではなく、体験や学びそして癒しや感動に変えていく必要があるだろう。

そんなことを願って、私は旅行記を書いている。

■船が揺れる

花蓮を出航して外洋に出たら徐々に船揺れが激しくなってきた。事前に大風が吹くという船内放送があったが、私の予想を完全に超えるレベルになっている。

そういえば、ある乗客がクルーに「この船はフィンスタビライザー付いていますよね？」と訊いていた。クルーは「もちろん付いていますよ」と答えていた。フィンスタビライザーとは船の中央付近の海面下両側に翼状のものを出して揺れを軽減する装置で、日本人技術者が発明したものだ。

残念ながら風が強く波が高いので、フィンスタビライザーの効果はあまり感じない。

初日に経験したミシミシという音に加えて、ゴウゴウという風の音と、ズシンズシンという波が船底を叩く音がして、かなりうるさい。さらにヒュウヒュウと風の音も聞こえてくる。

大きな揺れと小刻みな揺れが同時に襲ってくる。これらがランダムに発生していて、一瞬静かになったと思ったら、また急な揺れとズシンズシンの音になる。

ローリングと呼ばれる強烈な横揺れのために吊り下げられているカーテンも揺れている。船室の中は風も無いのにカーテンが揺れる現象はいささか不気味だ。

もはや立っているのも困難な状況で、椅子に座っていても気持ちが悪くなりそうだ。いや既に気持ちが悪い。このまま椅子に腰掛けていると吐くかも知れないと思って、ベッドに潜りこんでテレビをつけて寝ながら見ることにする。

そんな状況がしばらく続くが、いっこうに収まらない。それどころか徐々に悪化している。その証拠にテレビの BS 放送の電波が弱くなって受信不能になる。日本に近づいているのに電波が弱くなっているのは、この雨風と波のせいだろう。私は何とも言えない恐怖を感じ始める。

そんな時、部屋のチャイムが鳴る。ドアを開けると、私の部屋の掃除担当クルーが「お掃除どうしますか？」と立っている。この揺れでも仕事をするのかと私は正直驚いたが、彼らにとってはたいしたことがない揺れなのだろうか。

私は「この揺れなので、掃除は不要です」と日本語で答えて、さらに「ビールを 1 本、いや 2 本欲しい」と言って缶ビール 2 本を受け取る。

それからしばらくして、船内放送で「揺れがひどくなっていますので、ご希望のお客にはルームサービスがお粥を船室までお持ちします」というアナウンスが流れる。

私は少し躊躇したが、ルームサービスに電話してお粥を注文する。すると 5 分もしないうちにチャイムが鳴り、トレイに載ったお粥、吸い物、漬物が届く。

多少無理して食べ始め、何とか食べきる。

揺れも風雨も全くおさまらないのに、お粥を食べたせいかもしれないが、私の体がこの状況に少しずつ慣れてきた。そして気分も戻ってくる。ビールも飲めようになり、1 本そしてもう 1 本と飲み干す。これで鬼に金棒、虎に翼だ。完全復活とは言えないまでも、恐怖心もなくなり気持ち悪さもない。

お粥とビールが効いたのか、私は船のサービスに救われた。

そして風雨も波も船揺れも翌朝の日の出の頃まで続いた。

■宮古島

出航 4 日目の宮古島入港時刻は、1 時間遅れになった。風の影響で船の速度が上がらず仕方なかったらしい。さらに翌日の寄港予定地の与那国島は寄港しないで宮古島に 2 日間停泊することになったとアナウンスが流れる。

与那国島は大型客船が直接接岸できる港が無いために、沖に停泊してテンダーボート（通船）での上陸になる予定だった。風が全くおさまらないという予報なので、危険なために断念したと言っている。

船は宮古島に接岸する。私は数年前にも宮古島を訪れており、特に観たい場所、行きたい場所もない。それでも雨も止んでいるので今回は上陸することにした。

上陸して花蓮同様に簡単な街歩きを楽しむ。それでも郷土料理くらいは食べようと、街を歩いている地元民らしき人に聞いて、地元の人たちが多く訪れるという宮古そばの店「じんく屋」に入り、宮古そばを注文する。

宮古そばとは、一般に言う沖縄そばと同じで、三枚肉とさつま揚げを載せたシンプルなそばになっている。ちなみに三枚肉ではなく骨付きの肉が載っていれば「ソーキそば」になる。ソーキとは骨付きのあばら肉（スペアリブ）のことをいう。

この店は地元の人たちに人気があるのでもちろん美味しいが、麺の量が非常に多くて、食べ切るのに苦労した。



【宮古そば】

■オートロック

船に戻って船室で少し休んで、仕事をしてから、レストランに行こうとしたところでトラブル発生だ。

クルーズ船の多くは客室のドアはオートロックになっている。従ってカードキーを持たずに、うっかりドアを閉めて外に出てしまうと、戻れない。

実は今回、私はそれをやってしまった。

幸いにも近くを通りかかった制服を着たやや上級職のクルーに話すと、彼は「ちょっと待っていて下さい」と言って、スタッフルームに走って行った。

そして待つこと1～2分、彼が再び走って戻ってきた。彼は「ルールで本人確認が必要なので、スタッフルームで植木様本人だと確認してきました」と少し息を切らしながら言っている。私の顔を覚えていって、写真と照合したようだ。

良くあることらしいが、その対応が素晴らしい。低姿勢で言葉遣いも、往復の走りにも恐れ入ってしまった。

このような対応を体験して、私は初日のレストランで別の乗客から聞いた話を思い出した。

その時の話の内容は、「この船は日本でのお披露目航海の時に、接客が悪くてだいぶ叩かれたらしいですよ。だからスタッフ教育を徹底したようです」とのことだった。

そういえばゲストサービスのスタッフの対応も素晴らしいかったことを思い出した。やはり人間は失敗すると成長する。

■感動のフィナーレ

最終日の前夜、「二胡とチェロとピアノが織りなす懐かしの名曲」というタイトルでスペシャルコンサートが開かれた。その内容は二胡とチェロとピアノの演奏家3人による合奏で、3人はこの船の専属ではなく、今回のクルーズのために呼ばれたらしい。

演奏は、なかなか聴きごたえがあるものだった。そもそもピアノとチェロの組み合わせも比較

的珍しいのに、中国楽器の二胡が加わるのだから異色の組み合わせだ。二胡の持つ楽器としてのポテンシャルの高さがいかんなく発揮され、チェロと二胡の1オクターブ違う音域での協演も面白かった。

アンコール曲は沖縄にちなんだ「サトウキビ畑」で、これが非常に良かった。二胡の奏でる寂しさとチェロの重低音、そしてピアノの優しさが相まって素晴らしい演奏になった。観客の中には涙を流して聞いている人もいたほどだった。

アンコール曲が終わって、会場から外に出る廊下に演奏者が立って御礼の挨拶をしている。

これは昨夜までのショーのお開きと同じだが、本日はその先がある。演奏者たちの向こうに続く廊下の両側に船のクルーたちが大勢並んでいる。それはまるでクルーたちが並んで作った花道とでもいうもので、そこを乗客が通り抜けていく。クルーたちは「ありがとうございました、さようなら・・・」と言い、乗客たちも「ありがとう」、「さようなら」と応えている。握手する人も抱擁する人もいて、大いに盛り上がっている。

実に粋な演出に乗客たちはもちろんクルーたちも感動している。乗客の中には笑顔も泣き顔もあって、思い出深いフィナーレになった。



【コンサートの終わった後の廊下】

一般的なクルーズのサヨナライベントは、最終日のディナーでクルーたちのサヨナラパフォーマンスがあるが、今回はそれがなかった。おとなしいクルーズだと思っていたが、最後にこんなサプライズがあったことに、実は私も相当に感動している。それで船室に戻って直ぐにこの文章を書いている。

■国際通りにて

今回のクルーズの最終帰港地は出航地と同じ那覇で、そこで下船になる。

するとクルーズターミナルの出口のところで、船内で顔なじみになった日本人スタッフと偶然にも出会った。

聞くと、これから国際通りに遊びに行くというので、一緒にランチでも食べようということになる。国際通り沿いのレストランに入り、2階の窓から国際通りの様子を見ながらランチを食べる。

船のスタッフとゆっくり話をする機会はそう多くないので、船内の仕事の話聞く。例えば休日はあるのか聞くと、休日は無いが寄港地では数時間の自由時間があるとか。クルー用の食堂の料理はどうかと聞くと、味は良いがメニューが限られていて飽きている等々。

そんな話をしていると、国際通りが騒がしくなってくる。空手の白い道着を来た一団が集まってきて、歩行者天国になっている車道を埋め尽くすほどになる。

ランチを終えて外に出ると、多くの空手家たちが国際通りで演武をしている。

その歩道をいくら歩いても、車道には空手の一団が溢れている。大会本部のようなところがあるので聞いてみると、「今日は空手の日で、記念演武祭を開いています。世界中から約 3000 人の空手家が集まっています」教えてくれる。

国際色豊かな老若男女の空手家たちが集まっている。確かにここは国際通りだと、改めて感じる。

国際通りは約 1.6 km ある。それは約 1 マイルなので沖縄の戦後復興の象徴として“奇跡の 1 マイル”と呼ばれたという。その奇跡の 1 マイルに全世界から空手家が集まって演武をしている。

ほとんどが団体毎に参加しており、最初は団体毎に演武をしていたが、全体演武が始まる。これが実に壮観だ。気合の入った一糸乱れぬ演武は観ていてもとても気持ちが良い。

そういえば 2021 年の東京オリンピックの空手で沖縄の選手が金メダルに輝いたことを思い出した。実は空手は琉球王朝時代の沖縄を発祥とする武術だという。そんなことも思い出しながら、演武を観て何故か私は感激している。

最後に「平和を祈って正拳 50 回突き」を 3000 人全員で行って終了になる。実に爽快で気持ち良く那覇を後にすることができた。



【国際通りの空手の演武 正拳 50 回突き】

■旅の記録

実施は2025年10月20日（月）～10月26日（日）の6泊7日、その行程を示す。

- ・0日目 午後自宅を出て17時05分羽田空港発のフライトで那覇空港に着き、東横イン旭橋駅前にチェックイン、近くの沖縄そば店で夕食
- ・1日目 朝食後、宿を出てタクシーで那覇クルーズターミナルに行き、三井オーシャン富士に乗船、15時出港
- ・2日目 8時に石垣島の新港クルーズ岸壁に接岸、雨のため下船せず、19時出港、
- ・3日目 7時に台湾の花蓮の Pier No.23 に接岸、10時に上陸して花蓮の街歩き
スーパーマーケットで土産物購入、午前中に帰船、16時に出港
出港後に朝まで大風で大揺れ、夕食はルームサービスでお粥を注文
- ・4日目 1時間遅れて9時に宮古島接岸、10時に上陸し宮古そばの昼食、12時に帰船
- ・5日目 船外に出ずに、船内で過ごす
- ・6日目 11時に那覇クルーズターミナルに接岸、下船して国際通りでランチ
那覇空港より帰宅

クルーズ代金以外の費用は約6万円、クルーズ代金は特別優待で他言無用とのことなのでここでは記載しない。

- ・クルーズ代金 ？円
- ・沖縄までの飛行機代 47000円（羽田ー那覇往復　スカイマーク利用）
- ・前泊の宿泊費 7500円（東横イン旭橋駅前）
- ・船内費用 0円（飲み物代など全てクルーズ代金に含まれる）
- ・その他費用 約5000円（自宅ー羽田までの交通費、那覇や宮古島の昼食代など）