

研究論文

クルーズ船多角的活用におけるホテルシップの課題

—東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会ホテルシップ活用に向けての考察—

The challenges of hotelships for the multiple utilization of cruise ship

—Consideration for utilization of the hotelship in Tokyo 2020 Olympic and Paralympic Games—

糸澤 幸子

Sachiko Itozawa

和歌山大学大学院観光学研究科博士後期課程

キーワード：ホテルシップ、クルーズ船、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会

Key Words：Hotel Ship, Cruise Ship, Tokyo 2020 Olympic and Paralympic Games

Abstract：

For the 2020 Tokyo Olympic and Paralympic Games, the claim has been made for some time that the country will face a shortage of hotels. The Japanese government announced the utilization of hotelships, whereby large cruise ships will serve as hotels, as a potential solution to the anticipated accommodation shortage. Since there has already been confirmation of the times at which visitors will flood in, the utilization of hotelships would offer an effective solution that makes it possible to secure the necessary supply when needed. However, there are a number of challenges in realizing the use of hotelships, including the matters of a business license under the Hotel Business Law, the handling of foreign crews under the Immigration Control and Refugee Recognition Act, and the position of the Customs Act with regard to providing meals. There is also a concern as to whether or not the operation can be conducted with an understanding of customers' needs.

This paper reviews the case of utilizing the hotel ship at the past Olympic Games, confirm the characteristics of the hotel ship, and consider the issues and utilizing the hotel ship that is being introduced at the Tokyo 2020 Olympic Games.

I. はじめに

1. 研究の背景

海上や河川をクルーズしながら美しい寄港地を巡り、船内レジャーや快適な宿泊を提供する、洋上のリゾートホテルと称されるクルーズ船は、その時代背景によって、クルーズ船自体の在り方、及び、利用用途は大きく変化している。戦時下においては、クルーズ船は、徴用船や輸送船として利用され（Branchik 2011）、甚大な災害時には避難船（宇佐美 2014）や支援船（井上 1995、石原 2000、古川 2001）としての役割を果たすなど、ツーリズム以外の分野においても、クルーズ船は多角的分野で活用されている。さらにクルーズ船退役後には、海洋大学や映画ロケ等（Nicholson 2009）でも利用可能なクルーズ船の多角的活用の中で、近年、最も注目されている利用用途のひとつが、ホテルシップ活用である。ホテルシップとは、クルーズ船を一定期間、港に係留させ、宿泊施設として活用することで、いわゆる期間限定のフローティングホテルの役割を担うものである。

2020 年 7 月には、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の開催が予定されている。東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会においては、かねてよりホテル不足が指摘されていた。東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会のホテル不足の試算に取り組んできた、みずほ総合研究所¹⁾は、2017 年初頭の試算において、最大試算数を 33,000 室とし、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催時に、訪日客数が 4,000 万人に達した場合、東京ではホテルが最大 15,000 室不足し、ホテル不足は逼迫すると発表していた。東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催期間中の、訪日外国人の宿泊需要を予測した鳥海（2017）は、競技観戦を目的とした外国人観戦客が、観光などのために連泊することを想定すると、現在の宿泊施設では宿泊需要をまかなうことができない可能性は明らかであると指摘した。これらの試算予測を重く受けた政府は、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会における宿泊施設不足を解消するための有力な対応策として、大型クルーズ船をホテルとして活用するホテル

シップ構想を打ち出した。

2017年6月29日、関係省庁、港湾を管理する自治体、クルーズ船社ら一同を集結して、第1回「クルーズ船のホテルとしての活用に関する分科会」を開催し、ホテルシップ構想の実現化へ向けて活動を開始した。分科会では、ホテルシップ活用の可能性が高い埠頭として、東京港、横浜2港（山下埠頭、本牧埠頭）、川崎港、木更津港を候補港に指定した。翌年、第2回分科会（2018年3月5日実施）を経て、2018年4月6日、ホテルシップを運営する事業者公募を開始し、同月27日には、ホテルシップ1隻目となる船社に、欧州最大船社であるMSCクルーズ社（東京港係留予定）を選定した。続いて2018年6月25日には、ホテルシップ2隻目となるプリンセス・クルーズ社（横浜港係留予定、JTB社チャーター扱い）が決定している。ホテルシップ構想が本格始動したことは、日本へのさらなるクルーズ船誘致につながる格好の機会になると同時に、懸念されていた東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会期間中の宿泊不足の解消が期待される。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会において、逼迫するホテル不足を指摘していた、みずほ総合研究所は、大型クルーズ船によるホテルシップ構想の実現化、新規ホテルオープン計画の増加、さらに民泊利用の増加を受けて、東京2020におけるホテル需要は、従来の予測ほど逼迫しない可能性が高まったとして、2017年末の試算では最大試算数を4,000室と大幅に修正した。これにより、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会におけるクルーズ船のホテルシップ活用は、より重要かつ不可欠な位置を占めることになり、東京2020の成功の鍵を握ることは元より、今後の日本におけるクルーズツーリズムの発展にとって、新たなクルーズ船の活用スタイルを示す、大きな機会を得たことになる。すでに東京、横浜の2港では着々とその準備が進んでいる。

2. 研究の目的と意義

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催期間中の宿泊施設不足が懸念されたことで、これまで省みられることのなかった「ホテルシップ活用」に、その注目が集まっている。東京都、及び、横浜市は、ホテルシップ活用の効果によって、東京2020開催期間中のホテル不足解消に絶大な期待を寄せている。

クルーズ船の多角的活用のひとつであるホテルシップは、クルーズ産業とホテル産業を融合させた施設といえる。UNWTO²⁾は“Asia Pacific Newsletter 2012, Issue 25”において、「クルーズとは交通機関、宿泊施設、アクティビティを提供する娯楽目的のための洋上リゾート」と定義し、厚生省は、「ホテルとは、洋式の構造および設備を有する施設で宿泊料を受けて人を宿泊させる施設」と旅館業法において定義している。実は、この旅館業法を主とする複数の法規制が障害となり、日本では長い間、ホテルシップ活用が根付かなかった要因に

なっていると、藤重（1989）三平（2018）は指摘する。

本稿では、オリンピック・パラリンピック競技大会におけるホテルシップ活用事例を振り返るとともに、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会においてホテルシップ活用を実施するクルーズ船社2社の現況を調査し、先行研究が示したホテルシップ活用の障害となる主な要因とされている法規制の課題に着目し、東京2020に向けて規制緩和が実施されている入管法、旅館業法、関税法の現況を検証する。さらにWaples（2000）Brotherton（2003）本保（2016）福本（2018）が示した法規制以外の課題について考察し、新たに想定される課題を見出し、東京2020におけるホテルシップ活用を成功に導くための取り組みと方向性を考察することを目的とする。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会のホテルシップ活用を決定した東京都、及び、横浜市の共通する意向として、東京2020終了以降も引き続き、MICEや各種スポーツのワールドカップ等のイベントを実施する際の宿泊施設不足の対応策として、ホテルシップ活用に期待していきたいと表明している。このように、将来的にも期待されているホテルシップ活用の第一歩となる東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会を控えた今、ホテルシップ活用の経緯と現状を考察し、先行研究で未だ明らかにされていないホテルシップについて、新たな視点を見出すことには意義があり、今後のホテルシップ活用の推進に向けて、基盤になりうる研究と考える。

II. 先行研究レビュー

1. 本研究の位置付け

我が国において、ホテル産業が成長したのは、1964年の東京オリンピックと、1970年の大阪万国博覧会が大きなトリガーとなっていると徳江（2013）は指摘する。木村（1994）も同様に、ホテル成長の発展をより一層促す契機となるのは、オリンピック等のイベントであると述べている。1964年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会、及び、1970年の大阪万国博覧会という2つの国際的イベントによって、現在でも主要な地位を誇っている多くのホテルが開業するに至っているが、反面、イベント終了後に閉業したホテルも少なくない。オリンピック等の国際的で大規模なイベントにおいては、あらかじめ、開催時期とその前後に、観光客や観戦客が殺到する時期が一定期間と確定しているため、仮にホテル建設をしてしまうと、イベント終了後の宿泊客の減少が憂慮される。それを効果的に解決できるのが、クルーズ船多角的活用のひとつで、近年注目されているホテルシップ活用である。ホテルシップの場合、イベント終了後は移動してしまうため、必要な時期に必要な宿泊施設を確保することができる。福本（2018）は、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会における宿泊能力は、東京、及び、周辺の収容能力ではカバーできないと予測したうえで、ホテル建設には限界があり、オリンピック終了後の利用を考慮すると、大会開催中の宿泊施設として大型クルーズ船を活用

するのが最も合理的と述べている。

このように、国際的で大規模なイベントにおいて効果的に宿泊施設不足を解消できるというメリットが認められているホテルシップであるが、その実現に至っては、法規制に代表される課題が立ち塞がっていると複数の研究者が指摘している。そのため、日本においては、長期にわたり、ホテルシップ活用は見送られてきた。クルーズ船等の船体利用の開発を提案した藤重（1989）は、ホテルシップ活用のための課題を示している。クルーズ船を一定期間、港に係留して実施するホテルシップの場合、法律上では陸上の建築物とみなされるため、各種事業（ホテルシップの場合は旅館業ほか）を実施するためには、その用途に応じて関係省庁機関の営業許可を取る必要性を説いている。三平（2018）は、船舶の宿泊については法律解釈の問題があると指摘しており、福本（2018）は、法規制以外についてのクルーズ船の課題として、港湾対応について論じている。

上記に示した先行研究は、日本においてホテルシップ活用が現実味を帯びる以前、もしくはホテルシップ構想の段階において考察されたものであり、示唆的である。本稿は、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会におけるホテルシップ活用が正式に決定後、その実現が1年後に迫るなか、先行研究で示されたホテルシップ活用の障害となる法規制について、政府の規制緩和により実際にどのような変化を齎したのか現況を検証する点で、先行研究をより現実的に受け継いだ研究である。さらに、法規制以外に考慮されるホテルシップ活用の課題を見出し、その方向性を考察することは新規性があり、希少なホテルシップ研究において、新たな知見を志すものである。

2. 研究の方法

本調査は、先行研究、国土交通省、厚生労働省、法務省、IOC³⁾、JOC⁴⁾、東京都、横浜市、川崎市、クルーズ船社等の資料、書籍、新聞、インターネットメディアを通じた文献調査による分析を踏まえて考証した。クルーズ船多角的活用のひとつであるホテルシップは、クルーズ産業とホテル産業を融合させた施設であることから、ホテルシップの先行研究のほかクルーズ産業とホテル産業、過去のオリンピックに関連する先行研究について分析し、特に注目すべき事例については、対象となる関係機関（法務省）へ電話確認調査を実施した。

Ⅲ. オリンピックにおけるホテルシップ活用事例

国際的かつ大規模なイベントにおいては、イベント開催時に、大会関係者や多数の観客の来訪が見込まれるため、開催期間とその前後にクルーズ船を港に係留させて、宿泊施設として利用するホテルシップ活用が実施されている。国際的なスポーツイベントのひとつであるオリンピック・パラリンピック競技大会においては、クルーズ船がホテルシップとして活用された事例が、

国内外で数多く残っている。

1964年、東京オリンピック・パラリンピック競技大会に合わせて大改修した横浜の大さん橋には、外国クルーズ船5隻が同時着岸し、東京港においても7隻の客船に係留、計12隻もの豪華クルーズ船によるホテルシップ活用が実施された。12隻もの多くのホテルシップ活用が実施された背景には、高度経済成長期であった当時のホテル事情が深く関係している。1964年当時の東京では、外国人客に対応できる洋室を完備した帝国ホテル（1890年開業）級の宿泊施設は僅かで、政府は、東京オリンピック競技大会の開催に合わせてホテルニューオータニ、東京プリンスホテル、ロイヤルホテル（現、リーガロイヤルホテル）等の国際規格の一流ホテルを急ピッチで建設した（徳江、2013）が、東京オリンピック期間中に訪れた1日平均3万人という外国人客の対応に追いつかず、その対応策として洋室を兼ね備えた豪華クルーズ船を利用するホテルシップ活用を導入したのである。その殆どは外国人客が来日する際に利用したクルーズ船をそのまま港に係留し、滞在中のホテルとして活用した。

来年予定されている東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会におけるホテルシップ2隻が、主に日本人客向けの活用であるのに対して、1964年の東京オリンピック大会のホテルシップ12隻は、主に外国人客向けの活用であったことが、両者の大きな違いである。

近年では、2000年シドニー夏季オリンピック・パラリンピック競技大会においても、複数のクルーズ船がホテルシップとして活用されている（Waples 2000、Brotherton 2003）。2010年カナダのバンクーバー冬季オリンピック・パラリンピック競技大会、2012年英国のロンドン夏季オリンピック・パラリンピック競技大会、2014年ロシアのソチ冬季オリンピック・パラリンピック競技大会、2016年ブラジルのリオデジャネイロ夏季オリンピック・パラリンピック競技大会においても、ホテルシップ活用の導入事例がある（表-1）。

オリンピックにおけるホテルシップの宿泊客は、主としてオリンピック観戦に訪れる観戦客をターゲットとしているが、2016年リオデジャネイロ大会では、IOCがノルウェー・ゲッタウェイ（145,655トン）をチャーターして大会組織委員会の宿舎として利用した。IOCは、2012年ロンドン大会においても、ブレイマー（24,000トン）とジェミニ（19,000トン）をIOC関係者専用の宿泊施設として利用している。この活用方法を採用することにより、一般観戦客の宿泊施設への影響を抑えることができるというメリットが得られる。

近年のオリンピック・パラリンピック競技大会におけるホテルシップ活用の最長期間は、2010年冬季にバンクーバー港に係留した、カーニバル・イレイション（カーニバル・クルーズ・ライン社）の38日間である。最短期間は、2016年夏季リオデジャネイロ港に係留したシルバー・クラウド（シルバーシー・クルーズ社）の17日間である。

近年のオリンピックにおいて、最も多くホテルシップ活用を実施したクルーズ船社は、ホーランド・アメリカ・ライン（HAL）社の3隻で、内2隻は、2010年のバンクーバー冬季オリンピックで同時活用されている。米国シアトルに本社を構えるHAL社にとっては、比較的近距离のバンクーバーでの開催ということで、地理的優位性の高いホテルシップ活用となっている。HAL社に次いでホテルシップ活用を多く実施したクルーズ船社は、ノルウェー・クルーズライン（NCL）社の2隻であり、いずれもチャータースタイルで実施している。

表ー1 近年のオリンピック・パラリンピック競技大会における主なホテルシップ活用事例

バンクーバー	ロンドン	ソチ	リオデジャネイロ
開催期間 (2010年2月12日～28日)	開催期間 (2012年7月27日～8月12日)	開催期間 (2014年2月7日～23日)	開催期間 (2016年8月5日～21日)
カーニバル・イレー ション 70,390トン 2,052人 (Carnival Cruise Line社) 1月28日-3月6 日実施	プレーマー 24,000トン 987人 (Fred Olsen Cruise Lines社) 7月12日-8月14 日実施	ノルウェー・ジ ェイド 93,558トン 2,402人 (Norwegian Cruise Line社) 2月2日-25日実 施	ノルウェー・ゲ ッタウェイ 145,655トン 3,969人 (Norwegian Cruise Line社) 8月6日-24日実 施
オーステルダム 82,305トン 1,916人 (Holland America Line社) 1月31日-3月5 日実施	ドイチュラント 22,400トン 552人 (Peter Dellmann Cruises社) 7月24日-8月15 日実施	グランド・ホリ ディ 46,000トン 1,794人 Carnival Corporation&plc 社) 2月4日-25日実 施 現在、Ibero Cruise社所有	
スタテンダム 55,819トン 1,258人 (Holland America Line社) 1月31日-3月8 日実施 現在、P & O Cruise Australia 社所有パシフィ クエデン	ジェミナイ 19,000トン 1,074人 (Star Cruises社) 7月11日-8月16 日実施	ルイス・オリン ピア 37,000トン 1,504人 (Louis Cruises Lines社) 2月2日-25日実 施 トムソン・スピ リット 34,000トン 1,254人 (Holland America Line社) 1月29日-2月26 日実施	シルバー・クラ ウド 16,927トン 296人 (Silversea Cruises 社) 8月9日-25日実 施

(出所) 国土交通省港湾局「港湾2018」/ Cruising & cruise ships 2018

IV. 東京2020ホテルシップの現況

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会においては、東京港と横浜港でホテルシップ活用が決定している。東京港のホテルシップ運用会社は、世界シェア第4位、欧州最大の独立系船社であるMSCクルーズ社が選出され、横浜港においては世界シェア第1位カーニバル・コーポレーション（CC）傘下のプリンセス・クルーズ社が決定している。プリンセス・クルーズ社は、大手旅行会社JTBとタイアップした、チャータースタ

イルで東京2020のホテルシップ活用を行い、MSCクルーズ社は、船社単独で実施される予定である。

世界のクルーズ送客数の約半数を占める一大企業カーニバル・コーポレーション（CC）の送客シェア47.4%のうちプリンセス・クルーズ社のシェアは6.4%で、MSCクルーズ社の7.2%と比較すると、MSCクルーズ社の送客シェアの方が0.8%高くなっている（図-1）。

一方、世界のクルーズ船社の年間収益高シェアでは、世界第1位のカーニバル・コーポレーションの39.4%のうち、プリンセス・クルーズ社は9.1%を占めており、収益高では、プリンセス・クルーズ社は、MSCクルーズ社より2.3%ほど高い。2社間の送客数と収益高の差は、MSCクルーズ社はカジュアル客船を保有し、一般大衆層をターゲットとするマストツーリズム路線である（糸澤、2018）のに対し、プリンセス・クルーズ社は、プレミアム船を保有し、個性化中流層を対象とするプレミアム路線であることが、これらの数字に表れている。MSCクルーズ社は、マス市場向けのクルーズ商品であるため、集客力に長けているが、クルーズ料金が安いいため高収益には繋がらず、プリンセス・クルーズ社は、プレミアム商品を販売し、クルーズ料金は高く、収益に結びついている（Kester、2003）。近年の成長が目覚ましい両船社は、東京2020のホテルシップに相応しい運用会社といえるだろう。

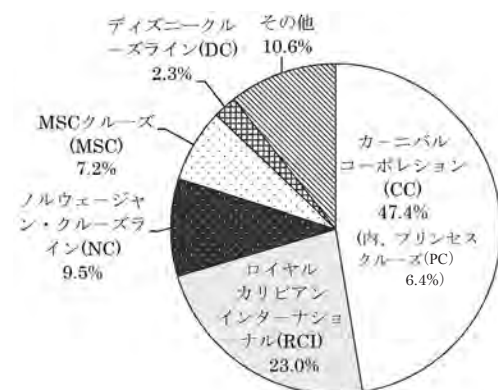


図-1 2018年世界のクルーズ船社別年間送客数シェア
(出所) Cruise Market Watch より作成

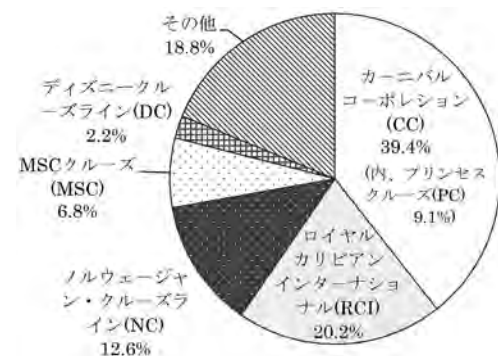


図-2 2018年世界のクルーズ船社別年間収益高シェア
(出所) Cruise Market Watch より作成

1. 東京港、MSC リリカ

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催期間中、東京港 15 号地木材ふ頭（図 -3）に係留してホテルシップ活用を実施するクルーズ船は、MSC クルーズ社による MSC リリカ（65,591 トン）が選定されている。東京都港湾局港湾経営部は、2018 年 4 月 6 日、東京 2020 ホテルシップ活用を運営する事業者を選定するにあたり、以下 7 項目の公募要項を發布した。

- (1) 外航クルーズ船⁵⁾を運航する船会社であること。
- (2) 日本国内の公共ふ頭に外航クルーズ船に係留し、支障なく乗客の乗下船を行った実績を有すること。
- (3) 2019 年及び 2020 年に東京港へ外航クルーズ船を 10 回以上入港させる具体的な配船計画を有すること。2019 年については 2018 年 4 月 5 日までにバース予約済に限る。
- (4) 総トン数 2 万トン以上かつ客室数 180 室以上で、東京ゲートブリッジを安全に通過できる外航クルーズ船をホテルシップとして用意できること。
- (5) 本要項で運営条件として定める上下水設備設置等が可能な資金体力があること。
- (6) ホテルシップの運営体制が定まっていること。
- (7) 本要項に定める運営条件等を遵守できること。

資格要件（3）については、ホテルシップ活用と直接関係のない内容となっている。2019 年及び 2020 年に、東京港へ 10 回以上外航クルーズ船を入港させる具体的な配船計画を資格条件と定めていることから、東京 2020 ホテルシップ活用計画は、同時に長期的な東京港へのクルーズ船誘致計画であることが容易に理解できる。また、資格要件（5）は、ホテルシップ内で宿泊客や乗組員の活動から生じる生活排水の処理について記述したものである。航行中のクルーズ船は、一定の基準を満たした処理水を海に排水できるが、係留中のホテルシップは排水不可能であることから、係留中の排水が一定量を超えると処理水を陸側で処理する必要があり、上下水設備設置の工事が必要となる。大型ホテルシップを活用した国内での前例がないため、クルーズ船社にとっては、工事予算が不透明であるという懸念がある。

東京都港湾局港湾経営部が策定した公募条件を全てクリアし、ホテルシップに選定された船社は、スイスに本拠地をおく欧州最大のクルーズ船社 MSC クルーズ（MSC）社である。1986 年設立の MSC クルーズ社は、新興クルーズ会社ながら欧州市場で急速に成長した世界シェア第 4 位の船社で、大衆化マーケットを中心にクルーズ事業を展開している。大手クルーズ船社の中では、最も遅いタイミングで日本発着クルーズに着手しており、リスク回避型で慎重派の一面を見せる反面、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会のホテルシップにおいては、他の大手クルーズ船社を先んじた形となった。

MSC クルーズ社が、ホテルシップ 1 社目に選定された 2018 年 4 月 27 日は、MSC 社がバルセロナのモデルニスモ⁶⁾を意識して建造したスペイン風客船 MSC スプレンドイダ（137,936 トン）の日本初寄港日であると共に、MSC クルーズジャパン創立 10 周年を祝う記念式典が都内ホテル会場で執り行われていた最中でもあり、式典会場では突如舞い込んだホテルシップ決定の知らせにメディア取材が殺到した。記念式典のため来日していた MSC 社 CEO、Gianni Onorato 氏は、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会のホテルシップは、MSC リリカ（65,591 トン）であると、即時に発表した。MSC リリカは、リリック⁷⁾をイメージしたエレガントな装飾とカジュアルリゾートの雰囲気をあわせ持つスタンダード客船で、イタリアが誇る女優ソフィア・ローレンがゴットマザーであることで知られる。MSC リリカは 992 室の客室を有し、約 2,000 人がホテルシップに宿泊することが可能で、ユニバーサルルーム 4 室が設けられている（表 -2）。

プリンセス・クルーズ社と異なり、船社単独でホテルシップ活用を進めている MSC クルーズ社は、2019 年 3 月末を目処に東京都と基本協定を締結する予定である。MSC リリカは、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会会場を構成するふたつのゾーンの内のひとつ、江東区若洲にある東京港 15 号地木材ふ頭に係留される予定である。未来東京を象徴する東京ベイゾーンの中にあり、選手村にも近いロケーションとなっている。

表-2 MSCリリカのシップデータ表

	
就航年	2003 年 6 月
総トン数	65,591 トン
乗客定員	1,984 名（2 名 1 室使用時）
乗組員数	721 名
キャビン数	992 室（ユニバーサル 4 室含む）
全長 / 幅 / 速力	274.9m/28.8m/20.8 ノット

（出所）MSC クルーズ社ホームページより作成



図-3 東京港 15 号地木材ふ頭
（出所）国土交通省港湾ホームページ

2. 横浜港、サン・プリンセス

東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会開催期間中、横浜港山下ふ頭（図-4）に係留し、ホテルシップ活用を実施するクルーズ船は、プリンセス・クルーズ社のサン・プリンセス（77,441トン）に決定している。横浜市は、2018年6月25日、東京 2020 開催期間中のホテルシップ活用の実施を公式に発表した。期間は2020年7月23日から8月9日の18日間、プリンセス・クルーズ社による単独ではなく、大手旅行会社 JTB によるチャータースタイルで実現する。クルーズ船のチャーターは、20世紀後期の日本において広く親しまれたクルーズスタイルである。アウェイとなる外国クルーズ船社にとっては、日本の大手旅行会社が間に入るチャータースタイルは、計画や運行もスムーズに進み、集客リスクが軽減できるという利点がある。JTB 社は、オリンピック前年に実施する2019年世界一周チャータークルーズ（2019年4月10日から7月18日実施）においてもプリンセス・クルーズ社の同船とタイアップしており、世界一周クルーズとホテルシップという運用タイプこそ異なるが、2年連続でのサン・プリンセスのチャーターが実現する形となった。JTB 法人事業本部事業推進担当部長の鈴木章敬氏は6月25日の記者発表の場で、日本にある1,000室以上のホテルは10施設ほどであり、ホテルシップ活用によって、懸念されるオリンピック期間中の宿泊施設不足の解消に寄与したい、と抱負を語った。

世界最大のクルーズ船社カーニバル・コーポレーション（CC）傘下であるプリンセス・クルーズ社は1966年に設立したエレガントとカジュアルをうまく組み合わせたプレミアム路線の船社である。2013年から日本発着クルーズを実施しており、日本には馴染みの深い船社である。サン・プリンセスは、ユニバーサルルーム19室を含む1,011の客室を有し2,022人の宿泊が可能である（表-3）。JTB 社のホームページによれば、ホテルシップ商品は2泊3日を1パッケージとし、合計9パッケージの販売を予定している。宿泊代金は2名1室利用の場合、2泊3日で1人7万円台（内側船室）から60万円台（スイート）を予定し、宿泊代金にはダイニングルームのスタッフや清掃員のチップ等が含まれ、チップの習慣のない日本人宿泊客にとってストレスのないように配慮されている。外国クルーズ船社に乗船の際、必須となる旅券提示の必要もない。ホテルシップ商品の販売は2019年春を予定している。横浜市によれば、他にも複数のクルーズ船社から問い合わせを受けており、今後ホテルシップが2隻になることも予想される。

表-3 サン・プリンセスのシップデータ表

	
就航年	1995年12月（2016年4月改装）
総トン数	77,441トン
乗客定員	2,022名（2名1室使用時）
乗組員数	900名
キャビン数	1,011室（ユニバーサル19室含む）
全長/幅/速力	261.31m/32.25m/21.4ノット

（出所）プリンセス・クルーズ社ホームページより作成



図-4 横浜港山下ふ頭

（出所）国土交通省港湾ホームページ

V. ホテルシップ活用の課題

1. 法規制に関する課題

先行研究が示したホテルシップ活用の最大障害要因となっている法規制について、ホテルシップ活用に関連する、入管法、旅館業法、関税法の規制緩和の現況を検証した。

（1）出入国管理及び難民認定法（入管法）

出入国管理、及び、難民認定法（入管法）においては、外航クルーズ船の乗員の上陸許可期間が課題となっている。表-4-左の通り、入管法施行規則第15条で許可される乗員の上陸期間は、一港のみ寄港する場合7日間と定められている（山田、2006）。長期にわたり港に係留するホテルシップ活用においては、上陸期間は必然的に7日間以上となるため、上陸許可期間を超過してしまい、実施不可能となる。

法務省入国管理局は、クルーズ船をホテルとして活用するホテルシップへの対応のため、2018年7月4日、出入国管理及び難民認定法施行規則の一部を改正する省令を交付した。入管法施行規則第十五条の改定案（表-4-右）における下線の文言が改正部分である。省令改正によって、一港のみ寄港する場合であっても、乗員は最大15日まで上陸を

許可されることになった。しかしながら、すでにホテルシップが決定している横浜港のサン・プリンセスは18日間という長期日程であるため、改正案の適用外となる。法務省に確認したところ、15日を超える長期間の滞在となる場合にも、必要に応じて再度同様の許可を与えられるように調整中との回答を得た。(2019年1月31日電話確認、法務省出入国在留管理庁)

表－4 入管法施行規則第十五条、比較対照表

【改正前】第十五条（乗員上陸の許可）	【改正案】第十五条（乗員上陸の許可）
法第十六条第一項の規定による乗員上陸の許可の申請は、別記第二十号様式による申請書二通を入国審査官に提出して行わなければならない。	法第十六条第一項の規定による乗員上陸の許可の申請は、別記第二十号様式による申請書二通を入国審査官に提出して行わなければならない。
2（略）	2（略）
3 法第十六条第五項の規定による上陸期間、行動の範囲その他の制限は、次の各号によるものとする。	3 法第十六条第五項の規定による上陸期間、行動の範囲その他の制限は、次の各号によるものとする。
一 上陸期間は、次の区分により、入国審査官が定める。	一 上陸期間は、次の区分により、入国審査官が定める。
イ 一の出入国港の近傍に上陸を許可する場合 七日内	イ 一の出入国港の近傍に上陸を許可する場合（ <u>ロに掲げる場合を除く。</u> ）七日内
ロ 二以上の出入国港の近傍に上陸を許可する場合 十五日以内	ロ <u>一の出入国港の近傍に上陸を許可する場合であって入国審査官が特別の理由があると認めるとき</u> 十五日以内
ハ 乗っている船舶等の寄港した出入国港にある他の船舶等への乗換えのため上陸を許可する場合 七日内	ハ（略、内容は同左）
ニ 他の出入国港にある他の船舶等への乗換えのため上陸を許可する場合 十五日以内	ニ（略、内容は同左）

（出所）法務局ホームページより作成

(2) 旅館業法

クルーズ船は、元来、寄港地を移動しながら貨客の運送を行なうことを主目的としており、宿泊はそれに伴う付随的行為と認められ、本来は旅館業法の適用対象とはならない。しかしながら、ホテルシップ活用時においては、クルーズ船を港に係留させ、宿泊のみを目的として宿泊料を受けて人を宿泊させる営業となるため、係留中の船舶は、旅館業法の適用対象になると、三平（2018）は指摘する。

旅館業法第二条（表-5-左上）においては、ホテル、旅館等を旅館業と定めている（服部、2018）。ホテルシップ活

用のクルーズ船が旅館業法による営業許可を受けるためには、旅館業における衛生等管理要領の総則、施設設備第十四条四項（表-5-左下）が、大きな課題となる。施設設備第十四条四項においては、衛生上の観点から、窓のない客室は設けさせないことを規定しており、クルーズ船内には、窓のない内側客室が設置されているため、営業許可が受けられないことになる。

厚生労働省は、多数の来訪者が見込まれる大規模なイベントが開催されることに伴って宿泊施設の需要が高まることから、ホテルシップ全客室の概ね4割程度以下の窓のない客室については、自治体の判断により旅館業法の営業許可を与えて差し支えないという内容を記した「旅客室を有する船舶を活用した宿泊施設における無窓の客室の取扱いについて（表-5-右）」を、2018年5月16日、各自治体へ通知した。厚生労働省の規制緩和の通知により、窓のない内側客室を備えるMSCリリカやサン・プリンセスにおいても、旅行業法下でのホテルシップ商品の販売が可能となった。

表－5 ホテルシップ関連の旅館業法及び通知文

旅館業法第二条、及び、旅館業における衛生等管理要領の総則、施設設備	旅客室を有する船舶を活用した宿泊施設における無窓の客室の取扱い（3項抜粋）
【旅館業法第二条】 1 この法律で「旅館業」とはホテル営業、旅館営業、簡易宿所営業及び下宿営業をいう。 2 この法律で「ホテル営業」とは、洋式の構造及び設備を主とする施設を設け、宿泊料を受けて、人を宿泊させる営業で、簡易宿所営業及び下宿営業以外のものをいう。 3 この法律で「旅館営業」とは、和式の構造及び設備を主とする施設を設け、宿泊料を受けて、人を宿泊させる営業で、簡易宿所営業及び下宿営業以外のものをいう。	3. 以下の各項目を満たすこと。 (1) 設備関係 1) 全客室のうち、無窓の客室が占める割合は、概ね4割程度以下であること。 2) 窓を代替する以下の設備が無窓の客室に確保されていること。 a 照明設備 宿泊者の安全衛生上、適当な照度を満たすこと。 b 換気設備 外気に面して開放することのできる換気口を設けるなど衛生的な空気環境を十分確保すること。 (2) 運用関係 営業者は宿泊者に対し、無窓の客室である旨を、宿泊契約時に知らせること。
【旅館業における衛生等管理要領の総則、施設設備第十四条四項】 4 客室の前面に空地があるなど衛生上支障がない場合を除き、客室は、地階に設けてはならないこと。また、窓のない客室は、設けないこと。	

（出所）厚生労働省ホームページより作成

(3) 関税法

関税法においては、ホテルシップ活用を実施する外国クルーズ船に積載している食材等を宿泊客に提供する場合には、関税法第二条三項（表 -9- 左）の規定内容に該当するため、関税法第六十七条（表 -6- 右）に規定されるように、食材等についてあらかじめ輸入許可（関税、消費税等）を納付する必要がある。

関税法は、藤重（1989）三平（2018）が指摘した入管法、旅館業法とは異なり、ホテルシップの実施を直接憚る要因ではないが、今後、ホテルシップ運用会社であるクルーズ船社、財務省、各関係機関とのさらなる綿密な調整が必要となる案件である。

表-6 ホテルシップ関連の関税法

関税法第二条三項（定義）	関税法第六十七条（輸出又は輸入の許可）
3 外国貨物が輸入される前に本邦において使用され、又は消費される場合（保税地域においてこの法律により認められたところに従って外国貨物が使用され、又は消費される場合その他政令で定める場合を除く。）には、その使用し、又は消費する者がその使用又は消費の時に当該貨物を輸入するものとみなす。	貨物を輸出し、又は輸入しようとする者は、政令で定めるところにより、当該貨物の品名並びに数量及び価格、輸入貨物（特例申告貨物を除く。）については、課税標準となるべき数量及び価格）その他必要な事項を税関長に申告し、貨物につき必要な検査を経て、その許可を受けなければならない。

（出所）法務局ホームページより作成

2. 法規制以外の課題

(1) リスクマネジメント

Waples（2000）Brotherton（2003）は、オリンピックにおけるリスクマネジメントの重要性を示唆している。2000年にオーストラリアで実施されたシドニー夏季オリンピック・パラリンピック競技大会について取り上げた Waples（2000）は、オリンピック期間中におけるホテルシップを含むクルーズ船の危機管理について分析し、疾病対応、健康管理システムについて調査した。Waples（2000）の研究の背景には、シドニー夏季オリンピック・パラリンピック競技大会と同時期の2000年9月に、シドニーとヌーメア⁸⁾間を航海する大型クルーズ船において、A型インフルエンザとB型インフルエンザが同時発生し、2名の死者が発生した事例が深く関わっている。Brotherton（2003）によれば、当時クルーズ船には1,100人以上の乗客と400人の乗組員が乗船しており、シドニー夏季オリンピック・パラリンピック競技大会期間中には、クルーズ船の停泊、及び、ホテルシップの係留船など計9隻がシドニー湾に集結し、約32,000名がクルーズ船を利用していた。2,000人近い宿泊客が衣食住を共にす

るクルーズ船内では、感染力の高いインフルエンザが蔓延することは容易く、クルーズ船内における疾病対策、テロ対策等のリスクマネジメントは必要不可欠といえよう。

東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催時期は猛暑期であることから、熱中症や食中毒等が懸念される。東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に向けて食の安全に対する取り組みに注目したBANDO（2019）は、食の安全を脅かすリスク対策として策定された「東京2020大会における飲食提供に係る基本戦略⁹⁾」に沿って、法令順守、自主的衛生管理、行政機関との協働、食品防御、飲食提供対象者との協力を推奨している。オリンピックにおける飲食戦略は、2012年ロンドン夏季オリンピック・パラリンピック競技大会で初めて策定され、2016年のリオデジャネイロ夏季オリンピック・パラリンピック競技大会へ引き継がれ、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会に繋がっている。ホテルシップにおいての食事は、船内に数カ所あるレストランで管理提供されるため、オリンピック競技会場で販売される弁当等に比べ食中毒等のリスクは低い、ホテルシップ内においても基本戦略に準じた対応が望まれる。

ホテルシップの係留場所となる埠頭や港湾においては、SOLAS条約に基づいた保安区域への立ち入りの管理方法、及び、安全対策の徹底が求められる（鶴山、2004）。1912年に発生した、英国の船社ホワイト・スター・ライン社が所有していた、当時世界最大の豪華客船タイタニック（46,328トン）の氷山衝突事故を機に、1914年に採択された「海上における人命の安全のための国際条約」（The International Convention for the Safety of Life at Sea）略してSOLAS条約は、2001年の米国同時多発テロ事件を契機として、港湾施設の保安テロ対策を強化するよう大幅改正された。2004年には「国際航海船舶、及び、国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（略称：国際船舶・港湾保安法）」が施行されている。この法律は、国際海事機関（IMO）が、改正SOLAS条約（海上人命安全条約）を受けたもので、国際航海船舶や国際港湾施設に自己警備としての保安措置を義務付けし、主に港湾施設の保安対策を制定している。

(2) アクセスイグレス問題

オリンピックにおいての大型クルーズ船の限界と課題について論じた福本（2018）は、港湾の対応やアクセスイグレス問題を取り上げ、港からオリンピック競技会場の移動に使用するバス、タクシー、レンタカー不足について指摘している。

ホテルシップが係留される港からオリンピック競技会場までの快適なアクセスイグレス環境の確保のために、公共交通機関の整備と、交通機関の利用可能時間の延長等、提供力の幅を充実させると共に、ホテルシップ宿泊者のニーズを捉えた適切な配慮が求められる。

VI. 結果と考察

1. 法規制に関する課題

複数の先行研究が指摘していたホテルシップ実現の大きな課題とされていた法規制は、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会のホテルシップ構想を機に、迅速な規制緩和が進められた結果、ホテルシップの法的な課題は、概ね解消された。課題とされていた入管法、旅館業法、関税法は、いずれも最終調整段階に入っている。

出入国管理及び難民認定法（入管法）においては、外航クルーズ船の乗員の上陸許可期間が課題となっていたが「出入国管理及び難民認定法施行規則」の省令改正によって、一港のみ寄港する場合であっても、乗員は最大 15 日まで上陸を許可されることになった。しかし、東京 2020 では 18 日間という長期日程でホテルシップ活用を予定する横浜港のサン・プリンセスにとっては、今回の省令改正の適用を 3 日間超過してしまうため適用外となってしまうが、法務省は、15 日を超える長期間の滞在となる場合にも、必要に応じて再度同様の許可を与えられるように最終調整中であり、問題ないとしている。

旅館業法においては、係留中のホテルシップは旅館業法の適用対象になるため、営業許可を受けなければならないが、その許可を受けるための条件として、窓のない内側客室が設置されているクルーズ船の客室の特徴が課題となっていた。厚生労働省は、東京 2020 で宿泊施設の需要が高まることから規制緩和に乗り出し、ホテルシップ全客室の概ね 4 割程度以下の窓のない客室については、自治体の判断により旅館業法の営業許可を与えて差し支えないという内容を各自治体へ通知した。これにより、窓のない内側客室を備える MSC リリカやサン・プリンセスにおいても、旅行業法下でのホテルシップ活用が可能となった。

関税法においては、ホテルシップ活用を実施する外国クルーズ船に積載している食材等を宿泊客に提供する場合に、あらかじめ輸入許可（関税、消費税等）を納付する必要がある。関税法は、入管法、旅館業法とは異なり、ホテルシップの実施を直接憚る要因ではないが、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会のホテルシップ活用時期までに、財務省、各関係機関との調整が実施される予定である。

クルーズ後進国である日本では、クルーズ船による旅行スタイルそのものの認知度が低く、クルーズ船の多角的活用であるホテルシップは、長い間、その実施が見送られていた。藤重（1989）がクルーズ船等の船体利用の開発を提案し、その活用のための課題を示唆してから 30 年という長い歳月を経た 2019 年に、ようやくホテルシップに関する法規制の課題が解消されようとしている。東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会における宿泊施設不足が指摘されたことを機に、政府、関係省庁、自治体が一丸となってスピード感を持った法改正や規制緩和に取り組んだ結果、ホテルシップ構想は実現化し、ホテルシップの実施は 1 年後に迫っている。2017 年 6

月に発足したホテルシップに関する初めての分科会から、わずか 1 年半という短期間で、国家戦略特区制度¹⁰⁾による規制緩和に漕ぎつけた政府の対応は高く評価できる。東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会において、オリンピック・レガシーとしての観光の重要性を認識した取り組みの大きな成果といえる。

2. 法規制以外の課題

我が国においては、ホテルシップ実現のための最大障害要因とされた課題が法規制問題であったために、現在に至るまで、法規制に関する課題ばかりが議論され、法規制以外の問題は棚上げされていた。

法規制以外の課題を示唆した先行研究の多くはリスクマネジメント研究に傾注している。ホテルシップにおけるリスクマネジメントでは、Waples（2000）Brotherton（2003）鶴山（2004）が示唆したように、ホテルシップとホテルシップ係留港（港湾）における予期せぬ事態の発生に備えた準備とその対策について研究されている。熱中症、食中毒、伝染病等の疾病対策に加え、事故、テロ、天災地変等に備える保安政策の策定と、それらの事態への対策として、SOLAS 条約、及び「東京 2020 大会における飲食提供に係る基本戦略」の遵守の徹底が指摘されている。「東京 2020 大会における飲食提供に係る基本戦略」は、2012 年ロンドン夏季オリンピックや、2016 年リオデジャネイロ夏季オリンピックで一定の成果を上げた飲食戦略を引き継いでいるので、実践的な効果を期待できるストラテジーといえよう。

ホテルシップ内で、多数の熱中症患者や食中毒患者が発病し、船内の医務室等に対応できない場合の搬送先の確保や、多言語による医療通訳不足についても懸念されるが、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会においては、大会ボランティアの多くを外国人が占めており、その対応幅が期待される。さらに事故や疾病を未然に防ぐための予防対策の強化として、ホテルシップ宿泊客に対して注意喚起を行う事前アナウンスの策定と、徹底したガイドラインの制定が、ホテルシップにおいては重要になるだろう。

福本（2018）が指摘した、ホテルシップ係留港から競技会場までの公共交通機関等を利用した快適なアクセス・イグレス環境の確保については、現在の日本の技術力をもってすれば東京 2020 までに問題なく整備が成されることと思われるが、さらに課題となるのは、インバウンド対応、バリアフリー対応、ホテルシップ運用会社への対応である。

今や、インバウンド客に限ったことではなく、現代社会の必需品となっている WiFi 環境について、ホテルシップ係留港（港湾）とその周辺において WiFi 環境を確保するとともに、多言語表記を適切な場所に明記すること、港湾におけるバリアフリー対応を充実させることは必須である。東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会のホテルシップ、MSC リリカやサン・

プリンセスのユニバーサルルームを利用した宿泊客が、ホテルシップを下船した港湾においてもスムーズに公共交通機関にアクセスできるよう、クライアント視線によるバリアフリー対応可能な港湾整備が求められる。

新聞報道や複数のインターネットメディアでは、オリンピックにおけるホテルシップ活用は、ホテル不足解消の救世主として大々的に報じられている。加えて1964年の東京オリンピック・パラリンピック競技大会においてホテルシップ活用の実績があることが伝えられ、東京はホテルシップの経験値もあるとメリットばかり強調されている。確かに、期間限定で2,000名以上が宿泊可能なホテルシップは、優れた特性を持つファンクションであり、1964年の東京オリンピック競技大会においては、12隻ものクルーズ船が、ホテルシップとして活用されたのも事実である。しかしながら、1964年のホテルシップ活用と、東京2020におけるホテルシップとは、根本的な活用方法、及び、その対象が異なっていることは、Ⅲ章で述べた通りである。そのため、東京2020で実施されるホテルシップについては、初めて実施されるホテルシップとして捉え、初心の心構えをもって望むべきである。ホテルシップ運用会社である、MSCクルーズ社もプリンセス・クルーズ社も、近年開催されたオリンピックにおいて、ホテルシップ活用の経験はない。つまり、受け入れ側の東京都、及び、横浜市だけではなく、ホテルシップ運用会社の2社においても、双方共に経験値がないため、東京2020のホテルシップチーム全体にとって、初めてのオリンピックのホテルシップ活用への挑戦であるといえる。経験値がないということは決してデメリットではなく、想定できるあらゆる事態に対応可能な準備を事前に整えることで、対応するメソッドを養い、準備を万全にすることで東京2020におけるホテルシップ活用を成功へと導くことができる。

東京2020のホテルシップを実施するクルーズ船社、MSCクルーズ社とプリンセス・クルーズ社において、現在、2社間の進行状況には隔たりが見られる。プリンセス・クルーズ社が、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会のホテルシップ滞在プランや予定価格を具体的に発表している一方で、MSCクルーズ社では、2019年3月末現在、予定プランや予定価格は一切発表されていない。船社単独で、東京2020のホテルシップ実施に取り組んでいるMSCクルーズ社であるが、スムーズな運用やリスク軽減のために、今後、日本企業とのチャータースタイル導入という可能性も考えられる。

ホテルシップ運用会社の視線から考察すると、本来のクルーズ業を一時停止して、ホテルシップ活用を実施することは、確かにハイリスクであるが、世界中からオリンピック観戦に訪れる観戦客への宣伝効果や新規顧客の増加が見込めるというメリットも譲受される。

東京2020の受け入れ国である日本は、将来的なホテルシップ活用を見据え、アウェイとなる外国クルーズ船社へのリスク軽減にわずかでも配慮を示すことは、受け入れ側の義務とい

えるのではないだろうか。具体的な対処法としては、限定的な助成制度の確立や、それぞれの自治体が提案するインセンティブ対応なども効果的である。これについては、多角的な論議が必要とされる重要な課題であり、今後、現2船社に続いてホテルシップ活用を実施するクルーズ船社にとっても、共通する課題といえよう。

VII. 結論

本稿では、オリンピック・パラリンピック競技大会におけるホテルシップ活用事例を振り返り、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会にてホテルシップ活用を実施するクルーズ船社2社の現況を調査した。先行研究が示唆していたホテルシップ活用の最大障害要因である法規制の課題について、東京2020に向けた規制緩和の現況を検証、法規制以外の課題、新たに想定される課題について考察し、得られた知見は以下の通りである。

1. 1964年東京オリンピックと東京2020におけるホテルシップ活用の相違点

メディア報道等の一般論では、日本におけるオリンピックのホテルシップ活用は2度目という認識があり、1度目が1964年東京オリンピックで、2度目が東京2020でのホテルシップで、経験値があると慢心しているが、この2回のオリンピックのホテルシップは、根本的な活用方法、及び、その対象も異なり、本質的に相違あることを本稿にて明確にした。

日本のホテル産業史を分析した木村（1994）は、「従来の外国人のためのホテルから、日本人が主客となる時代へ移行をしたのは、高度経済成長期である。」と論じた。

筆者は、ホテルシップについて、「1964年東京オリンピックの外国人のためのホテルシップから、日本人が主客となる時代への移行をしたのは、東京2020である。」と明言する。

2. 法規制に関する課題の終結

先行研究が示唆したホテルシップ実現のための大きな障害要因であった法規制について、東京2020のホテルシップに向けて実施された規制緩和の実施状況について検証し、現況を調査した結果、法規制に関する入管法、旅館業法、関税法の課題は、ほぼ解消したことを確認した。先行研究の示唆した法規制の課題は、ここにきて終止符を打ったと考えてよいだろう。

3. 法規制以外の課題

先行研究が示した、リスクマネジメントと港湾のアクセスイグレス問題の重要性を確認するとともに、インバウンド客、バリアフリー対応、クルーズ船社対応について新たに想定される課題を見出した。この課題は、ホテルシップ宿泊客の目線で想定される課題を設定して適切に取り組むことを念頭に置き、イ

ンバウンド客の目線、バリアフリー客の目線、クルーズ船社の目線と、あらゆる角度から、見落としのないように、東京 2020 におけるホテルシップ活用に備えるため、今後は、以下の様な課題に対して取り組む必要がある。(1) から (3) が先行研究で示された課題、(4) から (6) は、本研究にて見出した課題である。

- (1) リスクマネジメントの徹底とガイドラインの制定
- (2) ホテルシップ係留港（港湾）と周辺のインフラ整備、安全確保
- (3) ホテルシップ係留港～競技会場までのアクセスイグレス環境の確保
- (4) ホテルシップ係留港（港湾）と周辺の WiFi 環境の確保と、適切な多言語表記
- (5) ホテルシップ運営船社（クルーズ船社）へのリスク軽減の配慮
- (6) 想定される全てのパターンの課題設定と対応策の策定

東京 2020 におけるホテルシップを成功に導くためには、受け入れ側となる東京都、及び、横浜市と、ホテルシップ運用会社であるクルーズ船社も、未知の領域であることを意識しながら、想定される全てのパターンに対する課題を設定し、ホテルシップ宿泊者のニーズに合った適切な対応策の策定を失念してはならない。想定される課題は多いが、東京 2020 開催までの残された 1 年間の準備プロセスに期待したい。

4. 東京 2020 のレガシーとしてのホテルシップ

国際的で大規模なイベントや MICE 開催の際などに、一時的に急増する宿泊施設の確保は、世界的にも大きな課題となっている。クルーズ船多角的活用のひとつであるホテルシップは、単に宿泊施設としての役割だけでなく、クルーズ船内には、大シアターや会議室を有していることから、会議、研修、招待旅行など MICE に適している。ホテルシップは、エンターテインメントも楽しめるユニークな施設として、多様な活用に応用できることも、ホテルシップ活用のメリットのひとつといえる。

東京 2020 においてホテルシップ活用が実現されることによって、様々な課題がガイドラインとして整理され、今後、多彩なイベントでホテルシップが容易に活用できるようになることが、東京オリンピック・パラリンピック競技大会のレガシーとして期待される。

Ⅷ. 今後の課題

2019 年 3 月 29 日、川崎市港湾局港湾振興部誘致振興課は、川崎港（図-5）において、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会におけるホテルシップ協議対象者として、アジア最大のクルーズ船社ゲンティン・クルーズ社を選定したことを公式に発表した。ホテルシップとして活用するクルーズ船は

エクスプローラードリーム（75,338トン）で、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会におけるホテルシップ活用の 3 隻目となる（表-7）。すでに東京 2020 でのホテルシップが決定している 2 社と同様、近年におけるオリンピックでのホテルシップ活用の経験はないが、2 社と大きく異なる点は、ゲンティン・クルーズ社の本社は、東アジアに位置する香港にあり、日本とは近距離という地理的優位性がある。これは、ホテルシップを運営する上で、大きなメリットである。

現在、日本のクルーズツーリズムは成長を続けているが、世界のクルーズ産業と比較すると、その規模は極めて小さい。しかしながら、それは言い換えれば、今後の成長の余地は大きいということでもある。東京 2020 におけるホテルシップ活用を成功させることは、今後の日本のクルーズツーリズムの発展に大きく貢献することであり、それはクルーズツーリズム研究にも大きく関わってくる。

東京 2020 のホテルシップ活用が実施される際には、ホテルシップ研究のさらなる躍進に向けて、ホテルシップ係留港である港湾、クルーズ船社、宿泊者のデータを収集し、調査手法、分析視点の精度を高め、より意義ある研究に深めていくことが今後の課題である。

表-7 エクスプローラードリームのシップデータ表

	
就航年	1999 年 8 月（2019 年 4 月改装）
総トン数	75,338 トン
乗客定員	1,856 名（2 名 1 室使用時）
乗組員数	1,225 名
キャビン数	928 室
全長 / 幅 / 速力	268.6m/32.2m/24 ノット

（出所）ゲンティン・クルーズ社ホームページより作成



図-5 川崎港

（出所）川崎港戦略港湾推進協議会ホームページ

【注】

- 1) みずほフィナンシャルグループ系列のシンクタンク
- 2) 国連世界観光機関
- 3) 国際オリンピック委員会
- 4) 日本オリンピック委員会
- 5) 日本と外国の間を行き来するクルーズ
- 6) 19世紀のバルセロナを中心としたカタルーニャ地方の芸術様式
- 7) イタリアの叙情詩や叙情音楽
- 8) ニューカレドニアの首都
- 9) <https://tokyo2020.org/jp/games/food/strategy/data/Basic-Strategy-JP.pdf>
- 10) 第二次安倍政権が進める新しい経済特別区域構想

【参考文献】

- 池田良穂 (2010) 『クルーズビジネス論』 船と港編集室。
- 石原肇 (2006) 「2000年三宅島火山ガス災害一対策の変遷」 地理雑誌『Journal of Geography』 Vol.115, No.2, 172-192 頁。
- 市川紗恵 (2018) 「クルーズ市場のこれからの10年：世界市場と日本（特集 港湾の中長期政策「PORT 2030」）—（港湾中長期政策「PORT 2030」の取組）交通経済研究所『運輸と経済』 Vol.78, No.11, 97-103 頁。
- 糸澤幸子 (2018) 「クルーズ二極化時代における寄港地選定の要件」 日本観光学会『日本観光学会誌』 Vol.59, 28-40 頁。
- 井上欣三 (1995) 「地震災害と船舶の活用—阪神大震災における船舶の活用実態と問題」 日本航海学会誌『NAVIGATION』 Vol.126, 1-11 頁。
- 上田卓爾 (2007) 「Rosetta から「ろせった丸」、「ろせったホテル」へ—観光学的視点から見たある客船の生涯」 名古屋外国語大学『名古屋外国語大学現代国際学部紀要』 Vol.3, 103-125 頁。
- 宇佐美昇三 (2014) 「災害時における船舶の有用性と活用策」 日本海難防止協会『日本海難防止協会情報誌』 Vol.560, 6-13 頁。
- 鶴山久 (2004) 「改正 SOLAS 条約（海上テロ対策）について」 国土交通省海事局『海上労働』 Vol.56, No.3, 66-73 頁。
- 木村吾郎 (1994) 『日本のホテル産業史』 近代文芸社。
- 出入国管理法研究会編 (2008) 『改訂3版 入管法 Q&A』 三協法規出版。
- 徳江順一郎 (2013) 「宿泊産業に関する研究の新視点」 高崎経済大学『高崎経済大学論集』 Vol.55, No.3, 145-157 頁。
- 島海重喜 (2017) 「東京オリンピック開催時の宿泊需要予測」 オペレーションズ・リサーチ学会『オペレーションズ・リサーチ学会誌』 Vol.1, 15-21 頁。
- 日本外航客船協会 (2016) 『クルーズ教本』 日本外航客船協会。
- 日本関税協会 (2018) 『関税六法平成30年度版』 日本関税協会。
- 服部真和 (2018) 『民泊ビジネス運営のための住宅宿泊事業法と旅館業法のしくみと手続き』 三修社。
- 福本和泰 (2018) 「東京オリンピックの課題—需要予測の立場から見た問題点」 電気通信学 第9回横幹連合コンファレンス予稿集 A-2-4
- 藤重秀尚 (1989) 「船体利用による新しいレジャー施設などの開発」 日本造船学会『日本造船学会誌』 Vol.716, No.2, 2-8 頁。
- 古川公毅 (2001) 「三宅島火山活動に伴う泥流等による被害と復旧について」 土木学会『土木学会誌』 Vol.86, No.5, 62-65 頁。
- 本保芳明 (2016) 「過去のオリンピック・パラリンピックの経験を踏まえた2020東京オリンピック・パラリンピックを契機としたインバウンド振興策に関する一考察」 首都大学東京『観光科学研究』 Vol.8, 本保芳明教授退職記念号, 3-11 頁。
- 枡本直文 (2014) 「無形のオリンピック・レガシーとしてのオリンピックの精神文化」 日本体育・スポーツ哲学学会『体育・スポーツ哲学研究』 Vol.36, No.2, 97-107 頁。
- 三平聡史 (2018) 「解禁といわれる理由 クルーズ客船、海上運送法と旅館業法の分水嶺とは」 総合ユニコム『レジャー産業資料』 Vol.51, No.8, 41-43 頁。
- 山田鐸一 (2006) 『よくわかる入管法』 有斐閣社。
- 枡本直文 (2014) 「無形のオリンピック・レガシーとしてのオリンピックの精神文化」 日本体育・スポーツ哲学学会『体育・スポーツ哲学研究』 Vol.36, No.2, 97-107 頁。
- Bando Michiko (2019) “Challenges and action on environmental health for the Tokyo Olympic Games and Paralympic Games in 2020” J. Natl. Inst. Public Health, Vol.68 No.1 pp.17-26.
- Branchik Blaine J. (2011) “Ship Ahoy: A History of Maritime Passenger Industry Marketing” Charmassociation, pp.22-35.
- Brotherton J.M.L. (2003) “A large outbreak of influenza A and B on a cruise ship causing widespread morbidity” ,Epidemiology & Infection Vol.130.2.pp.263-271.
- Dowling K Ross (2006) “Cruise Ship Tourism” First edition : K.M.D Inc.
- Duran Pere (2005) “The impact of the Olympics Games on tourism :Barcelona:the legacy of the Games, 1992-2002” Centro d’ Estudis Olimpics UAB.pp.1-15.
- Kester G C John (2003) “Cruise Tourism” Tourism Economics, Vol.9 No.3 pp.337-350.
- McCutcheon Janette (2008) RMS Queen Mary Transatlantic Masterpiece, Amberley Publishing; REV edition.
- Nicholson Heather Norris (2009) “Floating Hotels: Cruise Holidays and Amateur Film-making in the Inter-war Period,Moving Pictures/Stopping Places: Hotels and Motels on Film” pp.49-72.
- Steven B. Stern (2017) Stern’s Guide to the Cruise Vacation 2018 Edition : Xlibris.
- Yutaka club Cruises (2018) Cruise Ship Date Book 2018・2019 : Kaiji-press.
- Waples Peter (2000) “Health surveillance on cruise ships during the Sydney 2000 Olympic and Paralympic Games” ,New South Wales Public Health Bulletin,Vol.11.8. pp.150-151.
- Ward Douglas (2018) Cruising & cruise ships 2019,Berlitz Travel.
- Wolff Marvin M. (1970) The Conversion of the Queen Mary,Sname.

【参考 URL】すべて2019年3月末の情報参照

- MSC クルーズ社ホームページ
<https://www.msccruises.jp/jp-jp/Discover-MS/Cruise-Ships/MS-Lirica.aspx>
- 川崎港戦略港湾推進協議会ホームページ
<https://www.kawasakipor.or.jp/works/PortSales/access.html>
- 川崎市港湾局港湾振興部誘致振興課 報道発表資料
<http://www.city.kawasaki.jp/templates/press/cmsfiles/contents/0000105/105706/hotelship.pdf>
- Cruise Market Watch
<https://cruisemarketwatch.com/market-share/>
- ゲンティン・クルーズ社ホームページ
<http://www.dreamcruises.jp/dreamcruise-explorer.html>
- 公益財団法人日本オリンピック委員会ホームページ
<https://www.joc.or.jp>
- 厚生労働省ホームページ
https://www.mhlw.go.jp/web/t_doc?dataId=00tc3514&dataType=1&pag

eNo=1

国土交通省港湾ホームページ

<http://www.mlit.go.jp/common/001224319.pdf>

国土交通省ホームページ<SOLAS 条約>

http://www.mlit.go.jp/kaiji/imo/imo0001_.html

JTB ホテルシップ ホームページ

<http://www.jtb.co.jp/hotelship/>

東京都ホームページ報道発表資料

<http://www.metro.tokyo.jp/tosei/hodohappyo/press/2018/05/01/01.html>

プリンセス・クルーズ社ホームページ

<https://www.princesscruises.jp/ships/sun-class/>

法務局ホームページ

http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=356M5000010054_20180706_430M60000010019&openerde=1

みずほ総合研究所リサーチ TODAY

<https://www.mizuho-ri.co.jp/publication/research/pdf/report/report17-0922.pdf>

横浜市ホームページ

<http://www.city.yokohama.lg.jp/kowan/news/houdou/2018houdou/pdf/20180625.pdf> 2

<https://www.mizuho-ri.co.jp/publication/research/pdf/report/report17-0922.pdf>

UNWTO “Asia Pacific Newsletter 2012, Issue 25”

<http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/unwtoapnewsletter25contents.pdf>

受理日 2019 年 6 月 14 日