

コロナ社会と共存するクルーズツーリズムの在り方

—発展・安全・貢献の視点から—

令和3年12月

和歌山大学大学院観光学研究科

糸澤 幸子

Appropriate way for cruise tourism to coexist with a

Covid-19 society:

From the perspectives of growth, safety, and contribution

December 2021

Graduate School of Tourism

Wakayama University

Sachiko Itozawa

## 概要

近年、世界のクルーズ市場は順調な成長を続けていたが、2020年初頭に発生した新型コロナウイルス感染症の世界的流行によって、全てのクルーズ船の運航は停止した。コロナ禍で、運航を再開したクルーズ船では複数の感染が発生し、2021年に実用化したワクチン接種を義務化したクルーズ船においても感染の発生は続き、デルタ株等の変異ウイルスによる感染拡大を受けた国や地域のクルーズ船社では、運航停止もしくは間欠的な運航を強いられている。

本研究は、今まで先行研究が検討することのなかった研究領域、日常的に感染症が存在すると想定される社会(コロナ社会)とクルーズツーリズムとの共存方法を検討する。

コロナ社会においては、いかにして安全にクルーズ船を運航し、クルーズツーリズムを存続させるか、が大きな課題となっている。その2つの課題の解決を目指して、発展の視点、安全の視点、貢献の視点から分析を行い、コロナ社会と共存するためのクルーズツーリズムの在り方を考案することを、本研究の目的とする。

本論文は、全6章から構成しており、3つの問題意識からアプローチした。まず、発展の視点では、コロナ以前、世界のクルーズツーリズムが記録的発展に至った二極化を分析し、コロナ禍で感染リスクが危ぶまれた大型クルーズ船を運航する大衆化船社と、個性化船社の感染状況を、感染リストと二極化散布図を用いて比較分析した。次に安全の視点から、船社マネジメントを調査した。コロナ社会のクルーズにおいては、クルーズ船の安全性が求められている。しかしながら、コロナ社会で運航を再開したクルーズ船においては複数の感染が確認され、安全性が明確に示されていないのが現状である。そこで本研究では、文献資料調査と定量調査の複合調査によって、クルーズ船の安全性に有効なマネジメント要素の特定と感染要因を考察し、対策案と課題を明らかにした。最後に、貢献の視点から、クルーズ船の多角的活用を取り上げた。新型コロナウイルス感染症のパンデミックという有事に際しては、ツーリズムの枠を超えたコロナ社会に貢献するクルーズ船の社会的な活用が望まれる。宿泊療養施設として活用したシンガポール港の事例を調査し、新型コロナウイルス被患者への半構造化インタビュー調査を通して効果と貢献性を検証し、我が国への応用可能性を示唆した。

三方の検証結果を踏まえ、コロナ社会においても、二極化の継承はクルーズツーリズム発展のために重要であり、クルーズ船の安全性を透明化する為には、有効性を認めるマネジメント要素の実施と、世界共通の認証システムの構築が求められる。政府協力という課題を残しつつも、感染拡大時にクルーズ船をツーリズム以外の用途で多角的活用することは、コロナ社会に貢献し、共存するクルーズツーリズムの在り方であると結論づけた。

## Abstract

The global cruise market was growing steadily in the recent past. However, all cruise ships suspended operations due to the pandemic of Covid-19 in early 2020. Some cruise lines resumed sailing following a period of suspension and later confirmed positive cases of the disease on board. It has spread even on ships where Covid-19 vaccinations are compulsory for passengers. In the countries and regions that have suffered from the further spread of infection due to multiple variants of the virus, cruise lines are still forced to suspend operations or operate intermittently. Safe cruise ship operations and the survival of the cruise industry have become two big challenges in a Covid-19 society. To overcome these challenges, this research approaches and examines cruises during the pandemic from the three perspectives of growth, safety, and contribution. The research aims to devise an appropriate way for cruises to coexist with a Covid-19 society through conducting an analysis from the three perspectives mentioned above.

The body of the paper consists of six chapters addressing three issues. A scatter plot was used to show the polarization in the analysis of positive cases confirmed by cruise lines that resumed operations during the pandemic. Next, a survey of cruise line management was conducted from the perspective of safety. In a Covid-19 society, safety is a crucial factor in the operations of cruise ships. However, positive cases have been confirmed on cruise ships that have resumed operations during the pandemic. This means that cruise lines have failed to demonstrate safety. Thus, a survey of cruise line management was conducted, combining literature search and quantitative methods to determine an index of safety, identify effective management elements for safety on cruise ships, consider factors in the transmission of infection, and clarify countermeasures and challenges. Finally, the diverse uses of cruise ships were addressed from the perspective of contribution. The purpose of using cruise ships is changing considerably with the times. In a pandemic seen as an emergency situation, it is desirable for cruise ships to be used to contribute to a Covid-19 society in ways beyond the framework of tourism. Accordingly, a case study was performed on the use of cruise ships for recovery accommodation in Singapore. A survey of patients with Covid-19 infections was also conducted through semi-structured interviews to explore the possibility of applying this approach in Japan.

Based on the results of examination from the three perspectives, it is important to retain the polarization in a Covid-19 society, and it is essential to implement effective management elements to enhance safety and to construct a universal certification system. It was concluded that using cruise ships for different purposes other than tourism during the spread of infection is an appropriate way for cruise tourism to contribute to and coexist with a Covid-19 society, although the cooperation of governments remains as an issue to be addressed.

## 目 次

第1章	序論	8
1. 1.	研究の背景	9
1. 2.	先行研究と問題意識	13
1. 2. 1.	発展の視点の問い	13
1. 2. 2.	安全の視点の問い	15
1. 2. 3.	貢献の視点の問い	16
1. 3.	本研究の目的	18
1. 4.	本研究の位置づけと意義	19
1. 5.	論文の構成と方法	21
第2章	本研究の予備的考察	23
2. 1.	クルーズツーリズムシステム	24
2. 2.	感染症と船	26
2. 3.	コロナ禍における「クルーズ船」を取り巻く環境の変化	28
第3章	発展の視点、クルーズ二極化の研究	31
3. 1.	クルーズ二極化の背景	32
3. 2.	クルーズ二極化の進化	34
3. 3.	大衆化と個性化の特性	35
3. 4.	先行研究と本研究の位置づけ	38
3. 5.	クルーズ二極化散布図による分析	40
3. 5. 1.	世界のクルーズ船社の二極化散布図	40
3. 5. 2.	日本のクルーズ船社の二極化散布図	42
3. 5. 3.	クルーズ船社の感染リストと二極化散布図分析	44
3. 6.	結果と考察	47
第4章	安全の視点、船社マネジメントの研究	49
4. 1.	船社マネジメント研究の背景	50
4. 2.	船社マネジメント研究の目的と構成	52
4. 3.	先行研究が示唆する船社マネジメントと本研究の位置づけ	55
4. 4.	運航再開に向けた船社の取り組みと安全認証の多様化	58

4. 5.	コロナ社会におけるクルーズ運航の窮状	60
4. 6.	国際レベル3 専門機関の推奨マネジメント抽出調査	63
4. 6. 1.	世界保健機関(WHO)のマネジメント	63
4. 6. 2.	米国疾病予防管理センター(CDC)のマネジメント	65
4. 6. 3.	クルーズライン国際協会(CLIA)のマネジメント	66
4. 6. 4.	先行研究および国際3 機関の推奨マネジメント	67
4. 7.	文献資料調査による船社マネジメント調査	69
4. 8.	定量分析による船社マネジメント調査	77
4. 9.	複合調査の結果と考察	79
4. 9. 1.	調査結果	79
4. 9. 2.	感染要因の考察	81
4. 9. 3.	感染要因に対処する対応マネジメント	84
4. 10.	まとめとソーシャルバブル形成の課題	85
第5章	貢献の視点、多角的活用の研究	87
5. 1.	クルーズ船多角的活用の先行研究レビュー	88
5. 2.	多角的活用研究の目的	89
5. 3.	オリンピックのホテルシップ事例	90
5. 4.	東京2020 ホテルシップ構想の背景	93
5. 5.	東京2020 ホテルシップ活用の課題	95
5. 5. 1.	法規制に関する課題	95
5. 5. 2.	法規制以外の課題	100
5. 6.	東京2020ホテルシップ構想の結果とまとめ	102
5. 6. 1.	課題の達成結果	102
5. 6. 2.	ホテルシップ活用の貢献性	104
5. 7.	コロナ社会のクルーズ船多角的活用	105
5. 7. 1.	シンガポール社会の背景	105
5. 7. 2.	シンガポール政府のタスクフォース	107
5. 7. 3.	半構造化インタビュー調査	110
5. 7. 4.	宿泊療養活用の貢献性	112
5. 8.	我が国での応用可能性	113

5. 9.	まとめと課題	115
第6章	結論	116
6. 1.	全体考察とまとめ	117
6. 2.	コロナ社会と共存するクルーズツーリズム	121
6. 3.	本研究のインプリケーションと今後の課題	122
参考文献		125
謝辞		136

# 第 1 章 序論



## 1. 1. 研究の背景

新型コロナウイルス感染症が世界的流行に至る以前、2020年初頭までの世界のクルーズツーリズムは、スピーディーで順調な発展を続けていた。国連世界観光機関(UNWTO)は、Asia Pacific Newsletter (2012 Issue 25)において、クルーズ産業は世界で最も急成長している観光セクターの一つであると提唱し、世界最大のクルーズ組織として知られるクルーズライン国際協会(CLIA)は、クルーズは観光産業の中でもっとも成長が早い分野であると提言(CLIA Source Book 2010 P9)していた。世界的規模でクルーズツーリズムが急成長に至った大きな要因として、かつては富裕層対象の個性化市場一択であったクルーズ市場に一般大衆層をターゲットとした低価格市場が参入し、いわゆるマスツーリズムを機能させたことで、クルーズ二極化を誕生させたことが、クルーズツーリズムの活性化に大いに寄与した。大型クルーズ船に数千人規模の乗客を乗船させることでコストを下げる戦略が成功した米国市場を筆頭に、欧州市場、豪州市場、中国市場に拡大して記録的な成長を促した。1987年に340万人であった世界のクルーズ人口は、延べ32年間で、2019年には8倍強の2,750万人を超えるほどに成長したが、翌2020年はパンデミックの影響で75%減となった(図-1)。

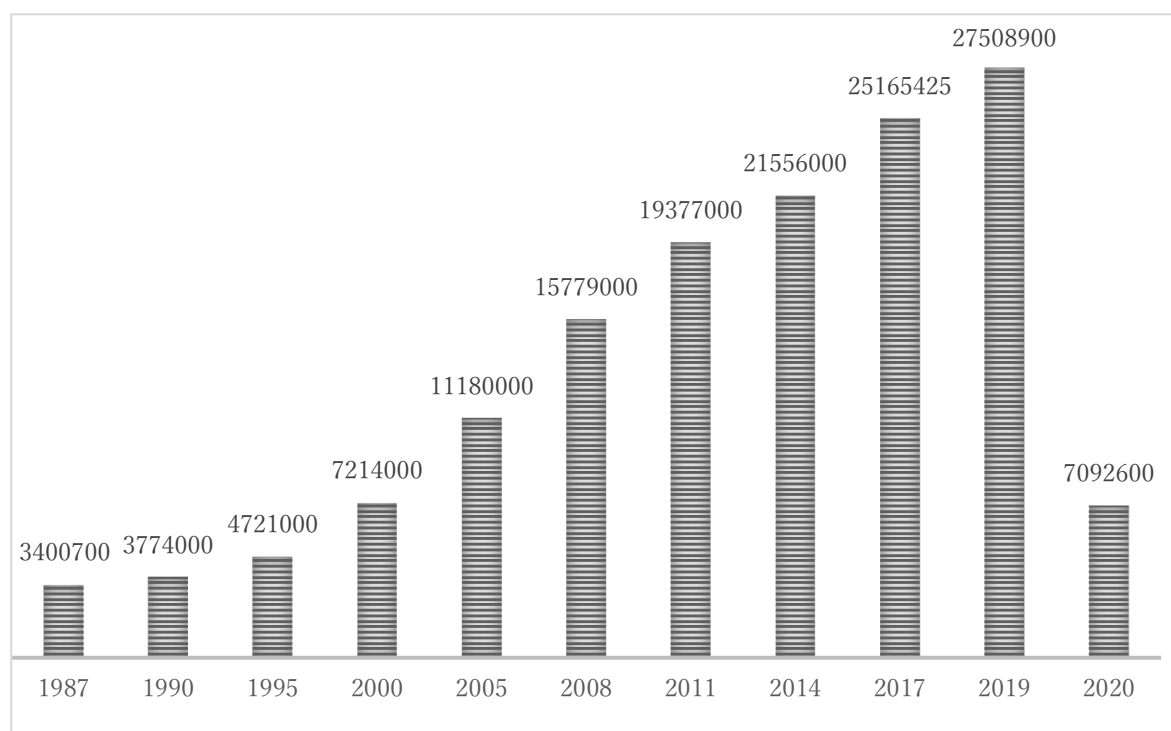


図-1 世界のクルーズ人口 33年間の推移

出所 Cruise Market Watch 2021

我が国のクルーズツーリズムにおいては、1989年(平成元年)のクルーズ元年<sup>1)</sup>以降、長期にわたり、日本船社が主体の富裕層を対象とした個性化市場一択の状況が続いていた。しかし、2013年以降、断続的に外国クルーズ船社が日本市場に参入したことで、日本海域にカジュアルクルーズ市場が誕生し、一般大衆層を対象とした大衆化市場との二極化を形成した。その結果、2009年に0.13%であった日本人のクルーズ市場浸透率<sup>2)</sup>は、2019年には0.28%に上昇し、10年間で2倍以上の浸透効果が得られた(表-1)。2018年の日本港湾へのクルーズ船寄港数は、過去最高の2,930回を記録し、2019年の日本人のクルーズ人口は356,600人と史上最高値に達した。しかし、2020年初頭に、新型コロナウイルス感染症のパンデミックが発生した影響で、同年の寄港回数は87.8%減の352回となり、クルーズ人口は93%減の27,800人と低迷した(図-2、図-3)。

2020年3月11日、世界保健機関(WHO)が新型コロナウイルス感染症のパンデミックを宣言し、3日後の3月14日には、米国疾病予防管理センター(CDC)が米国全土にクルーズ運航停止令No sail order<sup>3)</sup>を発令してクルーズ運航を禁止すると、世界の300隻超<sup>4)</sup>のクルーズ船は一斉に運航を凍結した。

2020年6月16日、3ヶ月の運航凍結期間を経て、コロナ禍における世界初のクルーズ船がノルウェーを出港し、コロナ社会のクルーズ運航が幕を開けた。コロナ社会でクルーズ運航を再開したクルーズ船社では、感染者を出さず順調に運航を続ける船社と、感染者が発生して運航停止になる船社が確認された。

2021年初頭から新型コロナウイルスのワクチン接種が世界的に実用化されると、クルーズ参加条件としてワクチン接種を義務化するクルーズ船社が増加した。しかしながら、ワクチン接種を義務化したクルーズ船社においても、感染が発生する状況が見られている。

---

1) 日本のクルーズ船会社がクルーズへの進出を宣言した年(飯田、2011)

2) クルーズ人口を総人口で割った割合値

3) Director issued a No sail order for cruise ship,

[https://www.cdc.gov/quarantine/pdf/signed-manifest-signed-manifest-order\\_031520.pdf](https://www.cdc.gov/quarantine/pdf/signed-manifest-signed-manifest-order_031520.pdf) (2021.11.1 閲覧)

4) 2021年クルーズ船隻数は323隻。Cruise Market Watch,

<https://cruisemarketwatch.com/growth/> (2021.11.1 閲覧)

表-1 日本人のクルーズ市場浸透率

年	総人口(人)	クルーズ人口(人)	クルーズ市場浸透率(%)
2009	127,509,567	167,000	0.13
2019	126,167,000	356,600	0.28

出所 Worldmeter(人口)、Cruise & Cruise ships

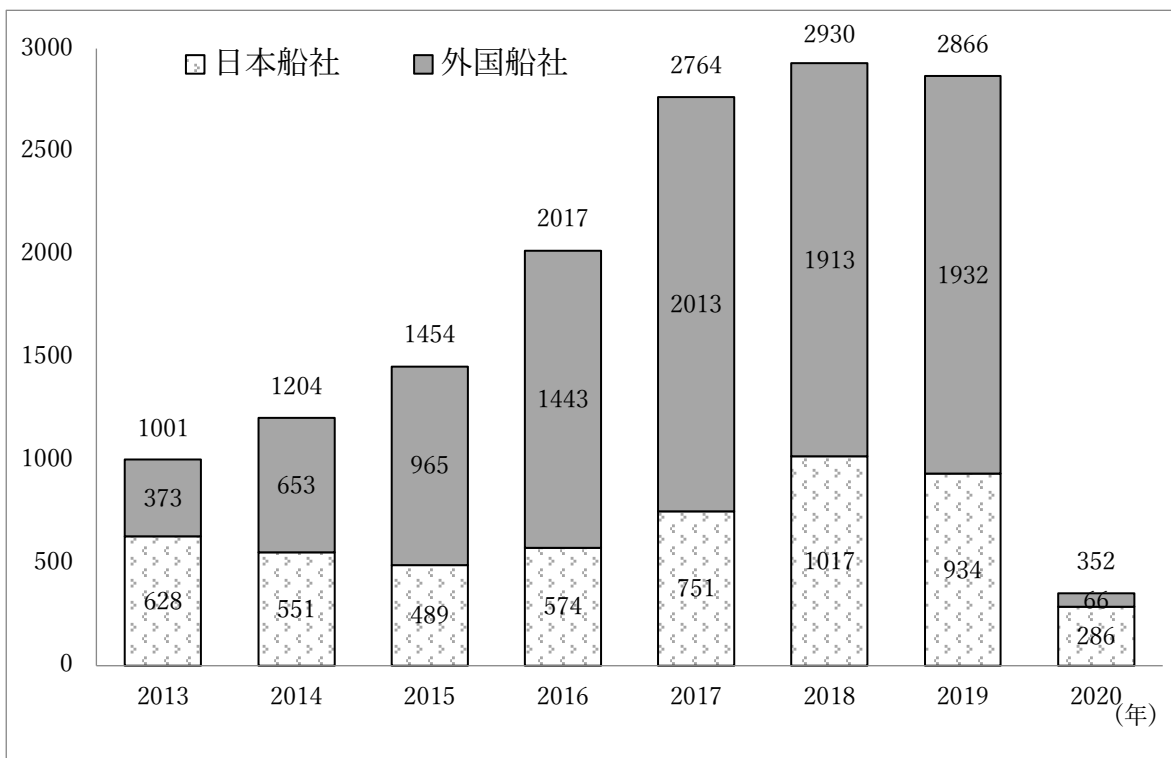


図-2 我が国の港湾へのクルーズ船の寄港回数

出所 国土交通省 2021年9月6日発表資料(<https://www.mlit.go.jp/common/001421243.pdf>)

(2021.11.1閲覧)

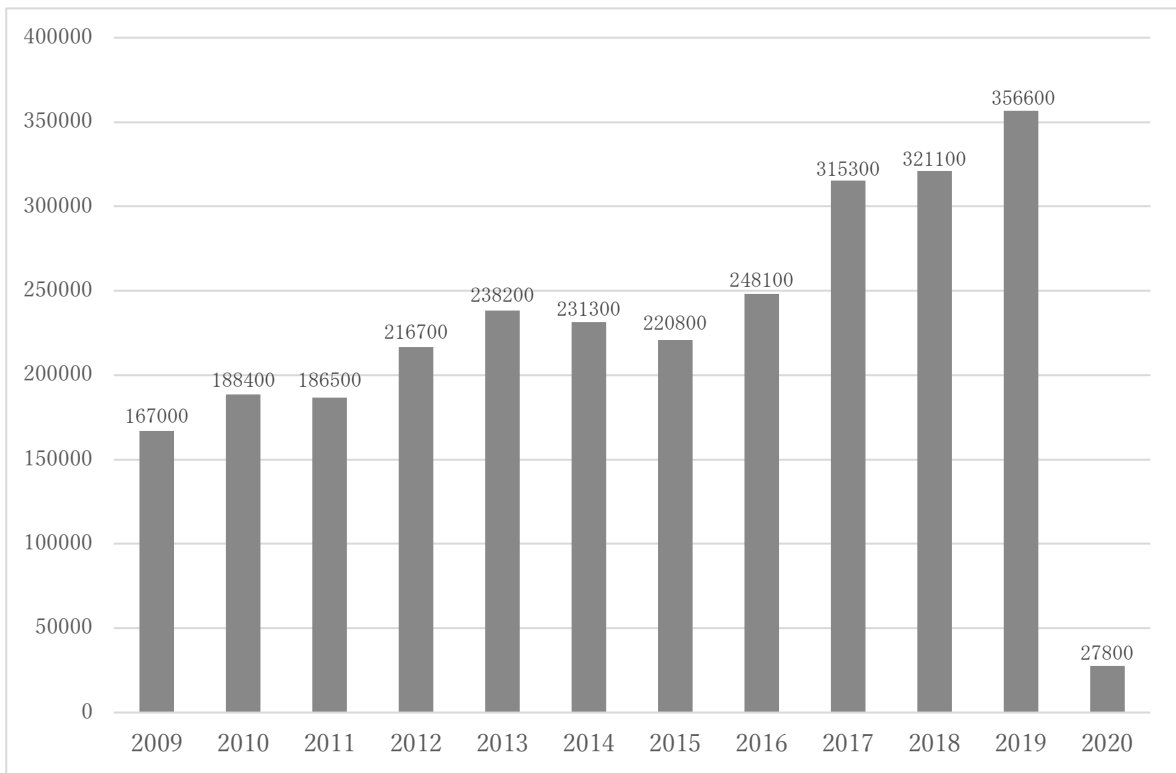


図-3 日本人のクルーズ人口の推移

出所 国土交通省 2021年9月6日発表資料(<https://www.mlit.go.jp/common/001422070.pdf>)

(2021. 11. 1 閲覧)

## 1. 2. 先行研究と問題意識

### 1. 2. 1. 発展の視点の問い

現代のクルーズツーリズムの在り方には、相反する二つの現象が見られる。一般大衆層を対象とした大衆化マスツーリズムのクルーズと、個性派富裕層を対象とした個性化オリジナリティのクルーズが同時進行している(糸澤、2018)。

19世紀から20世紀にかけてのクルーズツーリズムは、富裕層を対象にした旅行商品と認識されていたが、20世紀後半、米国カリブ海で誕生した「フライ&クルーズ」を取り入れた新規クルーズビジネスの成功により、米国のクルーズ人口は急増した。広大な国土を誇る米国にとって、新たなクルーズビジネスは、クルーズツーリズム発展のためのアドバンテージとなった。ほとんどの州が内陸に位置し、海に接していない州が多い米国では、大多数の米国人は、クルーズ船に乗船するため起点港へアクセスする手段が必要であり、国内線航空機は欠かせない存在であった。米国の大手クルーズ船社は、1960年代の航空機普及によって低価格化した航空運賃を利用して、出発地から起点港までの国内線航空券を手配し、その航空運賃をクルーズ料金に組み込んで販売する「フライ&クルーズ」という格安のパッケージツアーの販売を開始した。21世紀現在でこそ、メジャーなクルーズ商品として知られる「フライ&クルーズ」を最初に始めたのは、1966年設立のノルウェー・ジャンカリビアンライン社(現ノルウェー・ジャンクルーズライン社)であった(Hobson, 2002)。

米国では、新造されるクルーズ船が巨大化される度に、クルーズ料金もリーズナブルになるという相互関係が生まれ、米国型の大衆化クルーズは、欧州、豪州、アジアを含む全世界へと波及した。このように、クルーズツーリズムは、富裕層を対象とした個性化市場と、一般大衆層を対象とした大衆化市場との二極化を形成しながら、発展を続けてきた。

新型コロナウイルス感染症の流行初期段階においては、洋上を航行中の大型クルーズ船での感染が続いた。プリンセスクルーズ社、ゲンティンクルーズ社、ノルウェー・ジャンクルーズライン社、ロイヤルカリビアン・インターナショナル社が所有する10万トンを超える大型クルーズ船において、複数の感染発生がクローズアップされたことから、大型クルーズ船における感染リスクが危ぶまれる事態になった。

特に、プリンセスクルーズ社のクルーズ船における複数の感染事例は、親会社カーニバルグループの感染者統計に顕著に表れた。マイアミ・ヘラルド社が発表したクルーズ船社別新型コロナウイルス感染者数(表-2)において、大手 10 社の中で最も多くの感染者を出した船社はカーニバルグループである。

感染症に関する先行研究、Cramer, E. H., Blanton, C. J., Blanton, L. H., Vaughan Jr, G. H., Bopp, C. A., & Forney, D. L., 2006, Miller, J. M. et al., 2000, Friedman, C. R., 2020)によると、多くの人が密集しているクルーズ船内の環境は感染症を拡大させるリスク要因となり、感染症のアウトブレイクの発生原因になると示唆している。米国疾病予防管理センター(CDC)は、*Morbidity and Mortality Weekly Report (MMWR)* (2020)において、クルーズ船内における人口密度の高さを科学的証拠として、クルーズ船内は新型コロナウイルス感染症の感染リスクが高いと警告している。

コロナ社会においては、多くの乗客が乗船する大型クルーズ船を利用する大衆化市場の発展が危惧されている。コロナ社会でのクルーズツーリズム発展のためには

「コロナ社会においても、二極化を継続するべきか。」

この問いが、本研究でアプローチする一つ目の問題意識である。

表-2 クルーズ船社別新型コロナウイルス感染者数(2020年3月)

クルーズ船社名(アルファベット順)	感染者総数	乗客/乗員及び関係者他	死者数
カーニバルグループ	2,409	1,389/1020	80
ディズニークルーズ	262	33/229	4
ゲンティンクルーズ	3	3/0	0
フッティルーテン	102	25/77	1
MSCクルーズ	103	41/62	1
ノルウェージャン	37	8/29	3
ポナンクルーズ	1	1/0	0
シードリームヨットクラブ	1	1/0	0
TU Iクルーズ	22	2/20	1
ロイヤルカリビアン	762	261/501	16
<b>計(単位:人)</b>	<b>3,702</b>	<b>1,764/1,938</b>	<b>106</b>

出所 Miami Herald 社 <https://www.miamiherald.com/news/business/tourism-cruises/article241914096.html>

## 1. 2. 2. 安全の視点の問い

クルーズ業界では、今までもインフルエンザ、ノロウイルス、新型肺炎サーズ等の感染症が流行した際には、一時的、局所的な影響を受けてきた。クルーズ船におけるインフルエンザの感染を分析した Walls, Peter (2000) Brotherton, J. M. L. (2003)、および、ノロウイルスの船内感染を調査した Wang, X (2015) は、船内における感染を抑止するためのマネジメントシステムを提案した。

クルーズ船社においても、感染症が発生する都度、適切なマネジメントシステムを構築して対応にあたり、途切れることなくクルーズ運航を続けてきた。しかし、新型コロナウイルス感染症のパンデミックにおいては、クルーズ船に対する安全性が損なわれたことに加え、世界的な検疫強化によって、世界のクルーズ船社は、かつてない無期限のクルーズ運航停止を余儀なくされた。

前例のない運航停止に追い込まれたクルーズ船社では、感染対策に精通した世界保健機関(WHO)、米国疾病予防管理センター(CDC)、クルーズライン国際協会(CLIA)と連携し、国内においては、日本環境感染症学会(JSIPC)、日本外航客船協会(JOPA)、日本海事協会(NK)、国土交通省等の関係機関と調整を進めながら、衛生安全基準を見直し、安心安全なクルーズを提供するためのガイドラインの整備と衛生プロトコルの策定など、コロナ社会におけるクルーズ船のマネジメントシステム構築に取り組んだ。

2020年6月以降、安心安全なクルーズを提供する準備が整い、行政や認証機関の許可を受けた船社から、順次少しずつ、クルーズ船の運航を再開し、コロナ社会のクルーズツーリズムがスタートした。コロナ社会において、運航を再開したクルーズ船社では、感染対策マネジメントを構築し、衛生プロトコルを厳守して再開に望んだ。しかし運航再開後、複数のクルーズ船社で感染が発生したことから、船社の感染対策マネジメントに不備がある可能性も否めず、クルーズ船の安全性は不透明なものとなっている。

「コロナ社会のクルーズ船は安全なのであろうか。」

この問いが、本研究の二つ目の問題意識である。

### 1. 2. 3. 貢献の視点の問い

コロナ社会において、社会貢献といわれる活動は多岐にわたる。「社会貢献」についての明確な定義はなく、広辞苑は「社会のためになるよう力を尽くすこと」と説いている。一般的には「社会のために役に立つ活動」を社会貢献と称し、その起源は古代ローマ時代の初代皇帝アウグストゥスの側近ガイウス・キルニウス・マウケナスに遡る。古代ローマ時代にマウケナスが文化芸術の保護に尽力したことから、マウケナス Maecenas の名前に由来した「メセナ」というフランス語が現代に引き継がれた(Mountford, 2019)。今日では、「メセナ」は企業が行う社会貢献活動として広く知られている。近年では、企業にCSR(社会的責任)が求められるようになり、企業が社会貢献活用に取り組む姿勢が重要視され、特に、コロナ社会においては、その必要性が求められている。

例えば、株式会社電通は、新型コロナウイルスの感染拡大防止のためには一人ひとりの予防対策、及び、人が集まる場所ではそれぞれの感染対策が求められることから、様々な場所で使えるピクトグラム(絵文字)図-4 を作り、無償提供した。

伊藤忠商事株式会社では、コロナ社会で困る方に、なるべく早く直接届けられる支援に目を向け、コロナ禍による休校、外出制限、校内活動の中止を余儀なくしてしまった子どもたちのため、電子図書「マルチメディア DAISY」をインストールした中古タブレット端



図-4 コロナ対策ピクトグラム

出所 [https://www.dentsu.co.jp/sustainability/covid19\\_social/](https://www.dentsu.co.jp/sustainability/covid19_social/)



末を、東京都内の特別支援学校や、港区内の全小・中学校に寄贈している。

コロナ社会において、企業に求められる社会貢献とは、企業そのものが有する強みや特徴を生かすことで社会のために寄与することが望ましい。広告のプロである電通が作成したコロナ対策ピクトグラムは、その典型例といえよう。

同様に一企業であるクルーズ船社が、コロナ社会で行える社会貢献とは何であろうか。クルーズ船社の本来の事業であるツーリズムにおいて社会貢献の方法が見出せない場合、より多角的な視野、ツーリズム以外の分野による貢献のアプローチが必要となってくる。そこで、本論においてはクルーズ船のツーリズム以外の多角的活用に着目した。

クルーズ船は、時代背景によって、クルーズ船自体の在り方、及び、その活用用途は変遷している。平時においては、国際会議(MICE)での活用や、国際的イベントにおけるホテルシップ活用、クルーズ船として退役後には、海洋大学や映画ロケとしても利用可能なバラエティに飛んだ多角的活用は、クルーズ船の際立った特性である。有事においては、戦時下における軍用船、徴用船や輸送船として活用され、甚大な災害時には避難船や支援船として役割を果たすなど、クルーズ船はツーリズム以外の分野においても多角的に活用された経緯を持っている。

近年のクルーズ船の多角的活用は、平時および有事において活用され、その効果は先行研究(表-3)によって明らかにされていることから、コロナ社会においても、その活用が期待される場所である。

「コロナ社会に貢献するクルーズ船の多角的活用とはなにか。」

この問いが、三つ目の問題意識である。

表-3 クルーズ船の多角的活用に関する先行研究

平時における多角的活用	有事における多角的活用
国際会議 MICE (Fawzy 2008)	軍用船、徴用船、輸送船(Branchik 2011)
映画ロケ(Nicholson 2009)	避難船(宇佐美 2014)
海洋大学(庄司 2015)	支援船(井上 1995、石原 2000、古川 2001、
ホテルシップ(糸澤 2019)	久葉 2012)

### 1.3 本研究の目的

本研究では、新型コロナウイルス感染症が存在する社会を肯定的な認識として捉え、アフターコロナを含むコロナ禍の社会を「コロナ社会」と位置づけ、コロナ社会とクルーズツーリズムの共存について検討する。

Liu, Xiaofei & Chang, Yen Chiang (2020)は、新型コロナウイルス感染症の世界的流行が、世界のクルーズ産業に及ぼした影響は深刻であり、コロナ社会におけるクルーズ運航の厳しさを示唆した。ほかにも、第4章の記述にあるように複数の先行研究が、クルーズ船における感染リスクを指摘している。これらの先行研究による示唆を裏付けるように、コロナ社会で運航を再開したクルーズツーリズムは難航している。

コロナ社会でクルーズ運航を再開した複数の船社のクルーズ船で新型コロナウイルスの感染が確認され、2021年初頭に実用化したワクチン接種を義務化したクルーズ船社においても、感染の発生は続いている。コロナ社会ではクルーズ船の安全性が求められているが、クルーズ船における感染事例は後を立たず、安全性が明確に示されていないのが現状である。

コロナ社会においては、いかにして安全にクルーズ船を運航し、クルーズツーリズムを存続させるか、が大きな課題となっている。本研究では、この二大課題の解決を目指すうえで、安全なクルーズ運航のために「安全」の視点による分析を行い、クルーズツーリズムを存続させるために「発展」と「貢献」の視点から検証し、コロナ社会と共存するクルーズツーリズムの在り方を導き出していく。

本論では、先行研究の示唆による三つの問題意識を踏まえ、発展・安全・貢献の三方の視点から検証し、コロナ社会のクルーズツーリズムにアプローチする。三方の視点の立ち位置および関係性は、本章5節の図-5に示したイメージ図にあるトライアングルに象徴される。トライアングルの頂角に位置づけた安全の視点は、本論文の最も重要なテーマであり、安全が成り立ってこそ、底角に位置した、発展および貢献は機能する。

本研究の目的は、発展の視点、安全の視点、貢献の視点から分析を行い、コロナ社会と共存するクルーズツーリズムの在り方を考案することである。

#### 1. 4. 本研究の位置づけと意義

先行研究の多くは、感染症によるクルーズ船の感染リスクや、感染症を防止するための感染対策を示唆しながらも、日常的に感染症が存在することを想定した社会においてツーリズムが共存する方法や、コロナ社会に貢献性が認められるクルーズ船の多角的活用については検討されてこなかった。それは一会に、今までクルーズ業界が経験してきた、インフルエンザ、ノロウイルス、新型肺炎サーズといった感染症の流行が、一時的かつ局所的であったことに尽きると考えられる。

本研究では、今まで先行研究が検討してこなかった、踏み入れる必要のなかった研究領域である「日常的に感染症が存在することを想定した社会」である「コロナ社会」とクルーズツーリズムが共存する方法を考案するという新規性の伴う研究に取り組んだ。

感染症専門家が、1918年から1920年にかけて4,000万人が命を落とした第一次世界大戦時代に流行したスペイン風邪感染症以来の、恐らく人類にとって最大の感染症クライシスで100年に1度の危機であると指摘した新型コロナウイルス感染症<sup>5)</sup>は、クルーズ船社だけでなく、我々すべてが初めて体験する危機的状況の感染症パンデミックであり、それゆえ、世界中の全てのクルーズ船は、かつてない無期限の運航停止に追い込まれる事態に陥ったのである。

2020年初頭に新型コロナウイルス感染症の感染拡大が始まり、同年3月のパンデミック宣言を経て、2021年11月に至るまでの2年弱のコロナ社会とクルーズツーリズムについて調査した本研究は、観光学研究、クルーズ研究としては、過去に類を見ない事例研究である。

世界保健機関(WHO)のパンデミック宣言から、わずか1年8ヶ月しか経過していないこともあり、観光学研究、クルーズ研究におけるコロナ研究は、まだ初期段階にある新規性のある研究で、コロナ社会のクルーズツーリズム発展に向けて基盤となりうる研究に位置づけされる。パンデミック宣言を受けて1年目の2020年を対象とした、本論第4章の安全の視点によるマネジメント研究では、新型コロナウイルスのワクチンが未開発のコロナ社会で、ワクチン接種という頼るべきマネジメント要素がない中、クルーズ船社が手探りで積極的に感染対策に挑んだ貴重なデータであるとともに、100年に1度の危機といわれるパンデミック最初の年にクルーズ業界が取り組んだ新型コロナウイルスのパンデミックに相対する感染

---

<sup>5)</sup>NHK 関西 <https://www.nhk.or.jp/osaka-blog/fukabori/426269.html> (閲覧2021.11.1)

対策マネジメントを記録して、後世に引き継ぐことは、学術的にも意義があり、今後コロナ社会で安全なクルーズ運航を継続するための安全性の一つの指標ともなり、本研究で得られた研究成果は、実務に有益性のある示唆といえる。

先行研究で示唆されている感染症によるクルーズ船の感染リスクや、感染症を防止するための感染対策マネジメントは、新型コロナウイルス感染症のパンデミック発生前、もしくは、パンデミック発生初期に分析された感染症対策である。そのため、実際に、コロナ社会で出港したクルーズ船を対象とした検証は殆ど行われていない。

本研究は、先行研究では検証されていない、パンデミック初年度と次年度のクルーズ船社を研究対象としていることから、先行研究を具体的に引き継ぎいだ研究であるとともに、先行研究の示唆についての検証を伴う研究である。

本論第5章では、クルーズ業界において、初めての試みとなったクルーズ船の宿泊療養活用を調査した。コロナ禍という有事において、ツーリズムの枠を超えてコロナ社会に貢献する、クルーズ船の新たな多角的活用のスタイルを明らかにすることは、クルーズ研究においては新たな知見を示し、社会的にも意義がある研究と考えられる。

## 1. 5. 論文の構成と方法

本論文は、全6章により構成している。第1章は、研究の背景、先行研究と問題意識、研究の目的、研究の位置づけと意義、論文の構成と方法を述べ、本論文の序論とした。

第2章は、本研究の予備的考察として、Leiper(1979)から応用したクルーズツーリズムシステムの枠組みを考案してクルーズツーリズムの仕組みを示し、感染症と船の関係性を歴史的経緯から振り返り、新型コロナウイルス感染症のパンデミックによって、取り巻く環境が一変した「クルーズ船」について記述した。

第3章では、発展の視点からクルーズの二極化を検証した。新型コロナウイルス感染症のパンデミック以前、日本および世界のクルーズツーリズムは順調な発展を続けていた。観光産業の中で記録的な急成長を遂げたクルーズツーリズムの発展要因は、二極化の形成にある。コロナ禍で感染リスクが危ぶまれた大型クルーズ船を運航する大衆化船社、及び個性化船社の感染状況を調査し、その調査結果を記したクルーズ船感染リストと感染状況二極化散布図を用いて比較分析した。本章は「クルーズ二極化時代における寄港地選定の条件」として『日本観光学会誌第59号』（糸澤、2018）に掲載された論文を基礎に構成したものである。

第4章では、安全の視点から、船社マネジメントシステムを調査した。コロナ社会のクルーズにおいては、クルーズ船の安全性が求められている。しかしながら、コロナ社会で運航を再開したクルーズ船においては複数の感染が確認され、安全性が明確に示されていないのが現状である。そこで本研究では、文献資料調査と定量調査の複合分析によって、安全性に有効なマネジメント要素を見出し、感染が発生した7船社のマネジメント実施評価と感染経緯を分析することで2つの感染要因を特定し、対策案と課題を明らかにした。本章は「コロナ禍におけるクルーズ船社のマネジメントシステム構築と安全性に関する比較研究」として日本観光研究学会誌の『観光研究第33巻第2号』（糸澤、2022）の論文を基礎として構成したものである。

第5章は、貢献の視点からクルーズ船の多角的活用について、事例研究および半構造化インタビュー調査で分析した。時代背景とともに多様な用途で活用されてきたクルーズ船は、平時および有事において利用され、その活用効果は先行研究で明らかにされている。本章では、平時におけるホテルシップ活用の課題解決と貢献性を述べ、新型コロナウイルス感染症のパンデミックという有事に際して、ツーリズムの枠を超えてコロナ社会に貢献

する社会的活用であるクルーズ船の宿泊療養活用を検証した。シンガポール港の事例では、新型コロナウイルス被患者にインタビュー調査を実施し、クルーズ船の宿泊療養活用の効果を検証し、我が国における応用可能性を考察した。本章は「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—」として和歌山大学観光学会誌である『観光学第 21 号』（糸澤、2019）に掲載された論文、および、「コロナ禍におけるクルーズ船多角的活用の可能性—シンガポール港の宿泊療養活用の事例から—」として『日本観光学会誌第 62 号』（糸澤、2021）の 2 つの研究を基礎に執筆したものである。

最終章となる第 6 章では、全体考察をまとめ、結論、本研究のインプリケーションと今後の課題に言及した。

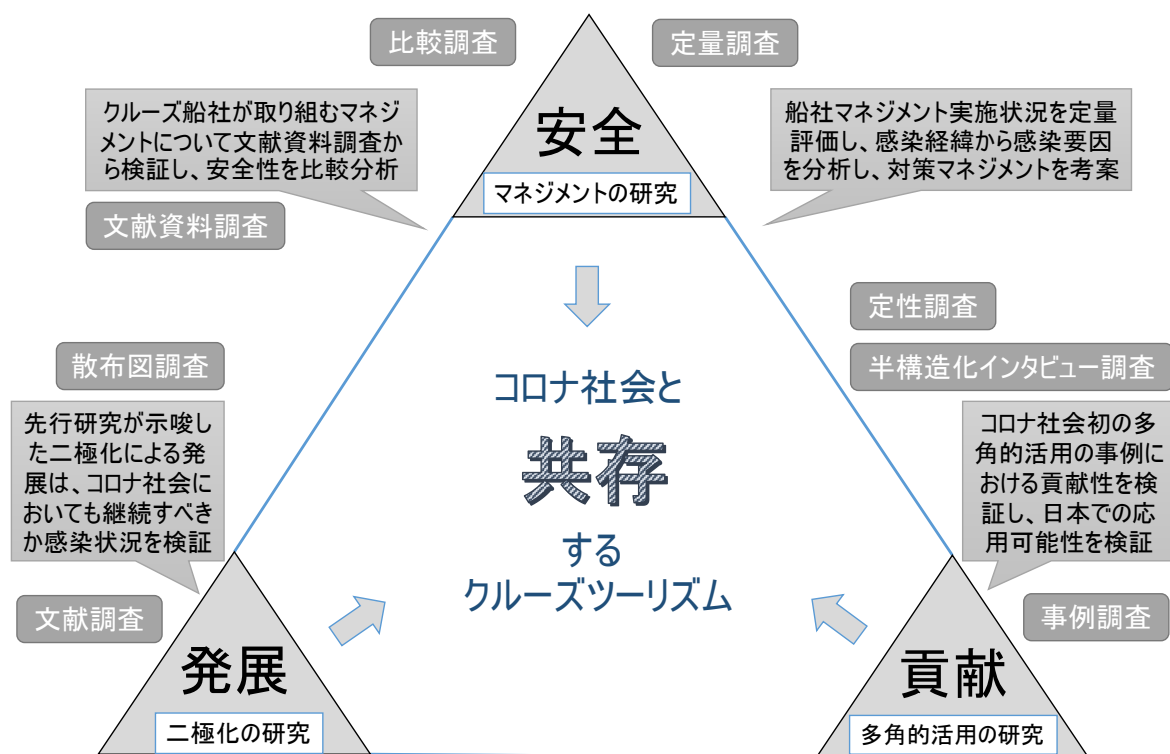


図-5 三つの問題意識と本研究の構成イメージ図

出所 筆者作成

## 第2章 本研究の予備的考察

## 2. 1. クルーズツーリズムシステム

Leiper(1979)は、ツーリズムを取り巻く一連の観光行動の要素を、包括的なシステムとして捉え、ツーリズムの枠組みを提唱した。Leiper が発案したツーリズムシステムでは、TOURIST は生活領域を出発し、往路を経て、目的地領域へ到着、滞在後、帰路につき、生活領域へ戻るといふ、5つの要素から構成され、その枠組みを図式化している(図-6)。

Leiper と同様の視点で、クルーズツーリズムについて考案すると、Leiper が提唱したツーリズムシステムを構成する5つの要素すべてを、クルーズツーリズムが保持していることがわかる。TOURIST が、ひとたびクルーズ船に乗船すれば、出発地から目的地までの往路移動と滞在、目的地領域での活動、生活領域までの復路移動、すべての要素が下船までの範囲に含まれている。

さらに、Leiper が示したツーリズムの枠組みを超える新たな要素として、往復移動中の観光活動がプラスされる。クルーズ船は、出発地から目的地、目的地から下船まで、昼夜問わず移動しながら、複数の観光目的地に寄港し、船上では諸々の娯楽、レジャー活動が可能である。船内には、エンターテインメント、カジノ、多彩なダイニング、野外アリーナ、スパ、エステ、プール、映画館、ロッククライミング、スケートリンク、テニスコート、ゴルフほか、数々のアトラクションが提供される洋上のリゾートであり、各寄港地では魅力的なオプションツアーが用意されている。

TOURIST にとって、日々の移動や、移動時の荷物のパッキング、ホテルのチェックイン・アウト、航空機や鉄道の手配、バスやレンタカーの手続きに煩わされることなく、快適な空間で、船上の娯楽、レジャー、寄港地観光を楽しむことが可能な特殊なツーリズムが、クルーズツーリズムシステムである(図-7)。



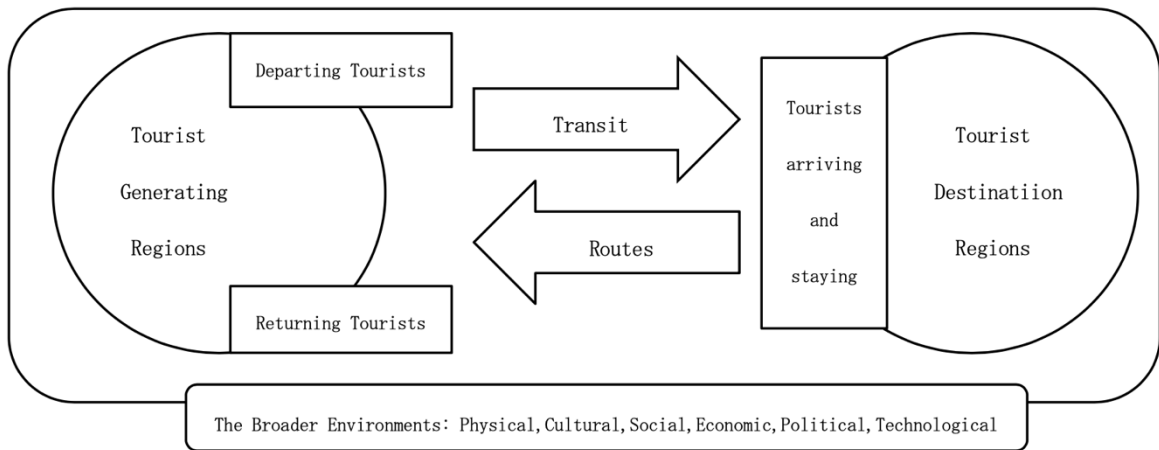


图-6 The Tourism System (出所) Leiper, The Framework of Tourism, 1979, p. 404

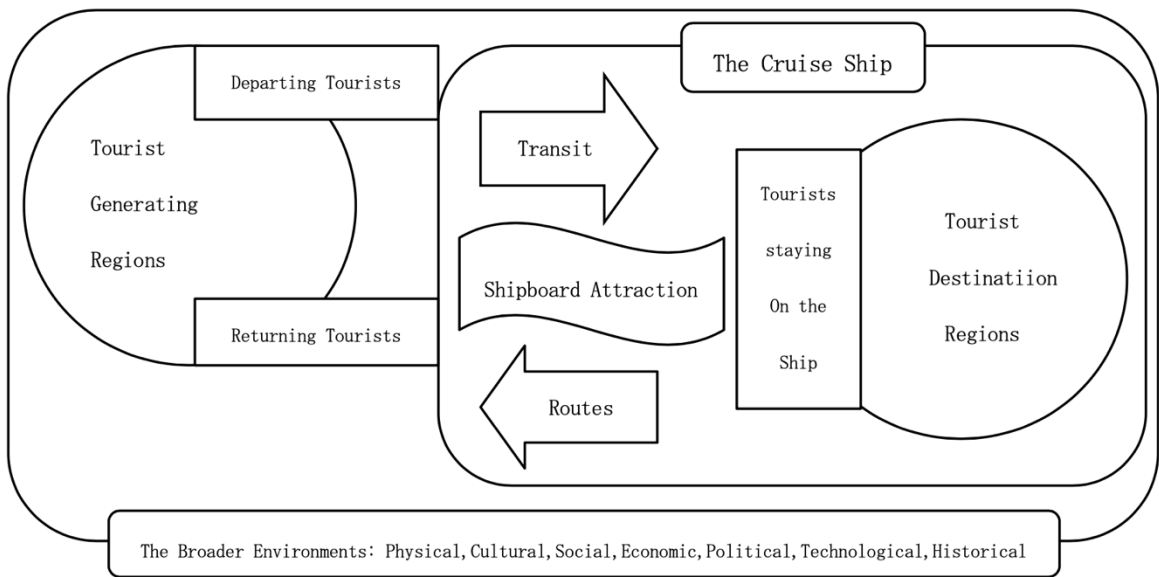


图-7 The Cruise Tourism System (出所) 筆者作成

## 2. 2. 感染症と船

人類は太古の昔から、恐ろしい感染症と闘い続けてきた。世界最古の書物、旧約聖書のレビ記13章には、感染症の症状や隔離について記述されている。

古くは、古代エジプトのミイラから、様々な感染症の痕跡が発見されており、古代エジプト人が感染したと確認されている感染症には、寄生虫、はしか、ハンセン病、マラリアがある。紀元前1200年に天然痘で死亡した世界最古の患者は、古代エジプト第20王朝のファラオ、ラムセス5世である。ラムセス5世のミイラの頭部には天然痘の痘疱があったことが明らかにされている(小長谷、2020)。天然痘の起源は古く、インドでは紀元前2000年の仏典に痘瘡の見られた記載があり、紀元前430年に流行した、アテナイの疫病<sup>6)</sup>は記録に残された症状から天然痘であったと考えられ、古代ローマ帝国を襲った、アントニヌスの疫病<sup>7)</sup>も天然痘とされている(入江、2016)。

感染症の中でも、天然痘、ペスト、梅毒、スペイン風邪は、人類が滅ぶかもしれないほどの世界的大流行を引き起こした。14世紀のヨーロッパでは、ペストのパンデミックが発生し、ヨーロッパ総人口の3分の1の人々が感染して死亡した。ペストは、斑点ができた皮膚が黒くなることから、ヨーロッパでは黒死病と呼ばれ、恐れられた。

このように、人々を死の恐怖に陥れる感染症は、発生当初においては限定的かつ局所的であるが、次第に感染が拡大してパンデミックに至る事例は多く、感染拡大につながる要因のひとつが、約7000年の歴史を持つ人類最古の交通機関である船である。

古代ローマ帝国カリグラ時代に起源をもつクルーズの長い歴史の中で(糸澤、2017)、クルーズ船等の船舶は、常に感染症との戦いを強いられてきた。本来、人や貨物を運ぶことが目的である船は、無意識のうちに、感染症ウイルスを異国に運び、歴史の流れを変えた事例は、歴史上、多く残されている。

1200年頃、十字軍の遠征船によって、天然痘ウイルスがヨーロッパに運ばれ、欧州全土でパンデミックを引き起こした。16世紀には、クリストファー・コロンブス率いるスペイン軍が、サンタマリア号など3隻の船でアメリカ大陸に渡る際、無意識のうちに天然痘ウイルスを新大陸に運んだ(意識的なバイオテロという説もある)。感染力の強い天然痘ウイ

---

<sup>6)</sup> 現在のギリシャ共和国の首都アテネで流行し人口の3分の1が命を落とした感染症

<sup>7)</sup> 古代ローマ帝国に影響を与えた最初のパンデミックでガレンの疫病と呼ばれた

ルスが中南米のメキシコに辿り着き、免疫のなかったインディオの間で感染が拡大し、大打撃を受けて戦力が低下したことで、アステカ文明は滅亡した。

我が国においては、幕末に黒船が到来した5年後の1858年7月に、ペリー艦隊の1隻であるミシシッピー号が、インド経由でコレラウイルスを運んだ。日本では、コロリという病名がつけられ、江戸にまで感染が拡大して、甚大な被害を及ぼした。

このように、航空機発明以前の社会においては、人や貨物の移動手段は主に海路であったため、感染症を引き起こすウイルスは、サンタマリア号やミシシッピー号などのような船で運ばれ、その後のパンデミックにつながった。

以上のような脅威の感染症に対して、感染対策マネジメントも構築されていた。

アドリア海の女王と称された8世紀のベネチア共和国は、地中海貿易で栄えた豊かで美しい独立国家であった。諸外国から運ばれてくる珍しい品々と、多くの外国人が行き交う国際都市は、その富を謳歌する半面、常にさまざまな感染症ウイルスに感染する危険と隣り合わせていた。なかでも、中世ヨーロッパの国々にとって最大の脅威は、黒死病と恐れられたペストであった。

船で到着する外国人から、ペストの感染を恐れたベネツィア共和国は、外国船舶に対して、入港前に、近隣の島や沿岸で40日間の待機を命じた。ベネツィア訛りのイタリア語で、40のことをQuarantenaということから、ベネツィア語に由来したQuarantine「検疫」という言葉が生まれ、現代に受け継がれている(Drews, 2013)。観光地ベネツィアの中で、観光客がほとんど行かないラザレット・ヌオボ島は、1468年に、世界初の検疫施設として使用されていた島である(図-8)。



図-8 世界初の検疫施設 ラザレット・ヌオボ島(ベネツィア、イタリア)

## 2. 3. コロナ禍における「クルーズ船」を取り巻く環境の変化

新型コロナウイルス感染症のパンデミック宣言から1年という期間は、「クルーズ船」を取り巻く環境が目まぐるしく変化した年である。コロナ社会において、一部の船社がクルーズ運航を再開したが、感染者が発生して運航停止になる船社や、感染者を出さず順調に運航していたクルーズ船社においても、変異ウイルス等による感染拡大によって、やむを得ずクルーズ運航が中止となる状況が続いた。そのため、コロナ社会でクルーズ運航が再開してから1年を経た2021年6月時点においても、世界の多くのクルーズ船は、稼働されないまま世界各港に係留され(表-4)、維持費だけが掛かるという厳しい状態に置かれ、今後の見通しが立てにくい状況が続いている。

パンデミックによって打撃を受けた多くのクルーズ船社が、悪化した業績を回復するために業務縮小へ動いたことで、廃船スクラップ処分となるクルーズ船や、売却処分となるクルーズ船が続出した。ロイター通信社によれば、トルコ西部のイズミール市アリアガ地区の港は、世界中から運ばれたスクラップ処分に決まったクルーズ船で隙間なく埋め尽くされている(図-9)。

世界最大のクルーズ企業カーニバルコーポレーションは、カーニバルインスピレーション(70,367トン)とカーニバルイマジネーション(70,367トン)に加え、2019年に大改装して間もないカーニバルファンタジー(70,367トン)までも解体処分とし、非効率のクルーズ船13隻の削減を決定した。世界のクルーズ市場第2位のロイヤルカリビアンインターナショナル社の傘下で、スペインを拠点とした中堅クルーズ船社、プルマントゥールクルーズ社は、パンデミックによる影響で業績が悪化し、2020年6月に経営破綻した。同社所有の2隻のクルーズ船、ソブリン(73,529トン)とモナーク(73,941トン)は、アリアガでスクラップ処分となった。カーニバルコーポレーション傘下のイタリアの船社コスタクルーズ社は、2012年から2017年にかけて毎年日本に寄港していた日本に馴染みの深いコスタビクトリア(75,166トン)を2021年1月に解体し、同じく日本発着クルーズを展開していたコスタネオロマンチカ(53,049トン)は、ギリシャの船社セレスティアルクルーズ社に売却したが、一度もクルーズ船として運航されることがないまま転売され、最終的にスクラップ処分となった。同じくカーニバルコーポレーション傘下のプリンセスクルーズ社においては、サンプリンセス(77,441トン)、シープリンセス(77,499トン)、パシフィックプリンセス(30,277トン)という3隻のクルーズ船の売却を決定した。本来であれば、サンプリンセスは東京2020オリ

ピック・パラリンピック競技大会期間中、横浜港に華々しく係留され、ホテルシップ活用が決定していた注目のプレミアム船であった。それ故、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会期間中には、ホテルシップのクルーズ船として脚光を浴びると予想された客船であったが、新型コロナウイルス感染症のパンデミックの影響で、東京 2020 が 1 年間延期され、その延期期間中に売却処分へと至った。

このような厳しいコロナ禍において、廃船や売却処分を免れたクルーズ船であっても、その多くは世界各港に係留されたままの状態となり、船内リノベーション等の他には、特にその活用状況について公表されることもなく、それぞれの係留港に静かに佇んでいる。

表-4 コロナ禍で運航開始後、1年後の主要船社 30 社の運航状況(2021 年 6 月 15 日時点)

運航中の5社(運航海域)	運航停止中の25社(アルファベット順)	
コスタクルーズ社(地中海) ドリームクルーズ社 (シンガポール沖) MSCクルーズ社(地中海) ロイヤルカリビアンインターナショナル社(シンガポール沖) バイキングクルーズ社(英国)	アザマラクルーズ社 カーニバルクルーズライン社 クリスタルクルーズ社, キュナードライン社 ディズニークルーズ社 ハパグロイドクルーズ社 ホーランドアメリカライン社 フッティルーテン社 日本クルーズ客船社 ノルウェージャンクルーズ社 オーシャニアクルーズ社 ポールゴーギャン社 ポナンクルーズ社	プリンセスクルーズ社 リージェントセブンシーズ社 シーボーンクルーズ社 シークラウドクルーズ社 シードリームヨットクラブ社 せとうちクルーズ社 商船三井客船社 シルバーシークルーズ社 スタークリッパーズ社 TUIクルーズ社 ウインドスタークルーズ社 郵船クルーズ社

出所 クルーズ船社ホームページ

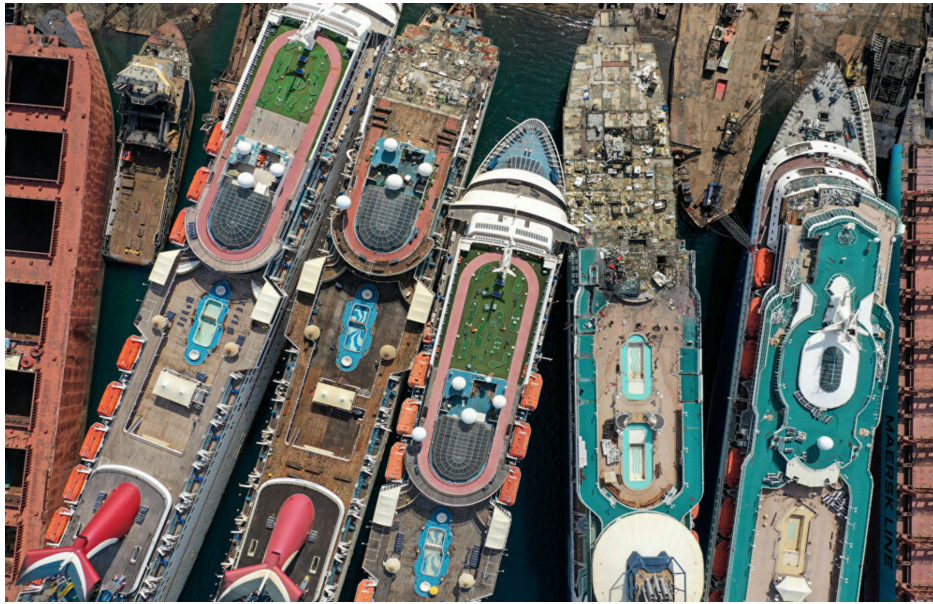


図-9 トルコ、アリアガ港のスクラップ処分のクルーズ船  
出所 ロイター通信社<sup>8)</sup>

---

<sup>8)</sup> <https://jp.reuters.com/video/watch/idOWjpvCDKA9ALGGBCCPN6GNQG99L93NU>  
(2021. 11. 1 閲覧)

### 第3章 発展の視点、クルーズ二極化の研究

### 3. 1. クルーズ二極化の背景

1960年代後半、米国カリブ海で誕生したフライ&クルーズを取り入れた新規クルーズビジネスは大成功を収め、全米のクルーズ人口は急増した。カリブ海では、画期的な大型船が登場するたびにマーケットが拡大するという良い循環が生み出された(池田、2011)。新造されるクルーズ船は次々に巨大化され、クルーズ料金はリーズナブルになり、米国の大衆化クルーズは欧州やアジアを含む全世界へ拡大した。

大衆化市場で低価格競争を繰り広げながら、膨大な顧客を生み出していった北米クルーズ市場は、1980年代後半になると大きな転換期を迎えた。依然としてフライ&クルーズを始めとした格安料金によるマスツーリズム市場の需要は順調に推移していたが、同時に、大衆化のクルーズ料金の3倍~8倍に相当するオリジナリティ溢れる個性化市場が活発化する。すると、これまで停滞気味であった、かつて富裕層を対象としていた個性化市場が息を吹き返し、ラグジュアリークラスを超えるウルトラ・ラグジュアリークラスが次々に誕生した。クルーズ二極化時代の幕開けである。

個性派富裕層やリピーターをターゲットとした個性化オリジナリティのクルーズは、豪華なクルーズ船のファシリティや極上のサービスによって、大衆化マスツーリズムのクルーズでは味わえない満足感を得ることができた。さらに、大型クルーズ船が入港できない海域へのクルーズが可能となり、モンテカルロやアマゾン川流域などへのクルーズは、個性化オリジナリティの魅力のひとつとなった。大衆化市場において、クルーズ船の大型化が想定外のスピードで発展していく中、個性化市場ではクルーズ船の小型化とラグジュアリー化、ハイテクノロジーを尽くした建造が進められた。

北米クルーズ市場が二極化への転換期を迎えると、濫立していた多数のクルーズ船社は、過酷な競争を余儀なくされ、競争に敗れて撤退していく船社や、合併により事業を拡大する船社が現れた。カリブ海クルーズのマスツーリズムの創始者的存在であったカーニバルクルーズライン社は、二極化の転換期に、いち早く合併へと動いた船社である(Kwortnik, 2006)。

カーニバルクルーズライン社は、イタリアの船社コスタクルーズ社の買収を皮切りに、プリンセスクルーズ社、アイダクルーズ社、ホーランドアメリカライン社、P&Oクルーズ社と大衆化路線のクルーズ船社の吸収に成功し、さらに、伝統ある英国の船社キュナードライン社、個性化市場を代表する船社シーボーンクルーズ社も傘下に収めた。その結果、クルーズ二極化時代において、大衆化、個性化、双方のクルーズブランドを所有する世界最大のグル



ープ企業カーニバルコーポレーションを形成し、二極化時代に対応可能な理想的な船社グループを実現した。

2020年初頭には、新型コロナウイルス感染症のパンデミックによって大きな打撃を受けたカーニバルコーポレーションであったが、2021年11月時点においても、世界のクルーズ市場第1位の座を保持している。

かつて富裕層限定のツーリズムスタイルと認識されていたクルーズは、格安の大衆化市場が参入したことで、個性化富裕層を対象とした個性化市場と、一般大衆層を対象とした大衆化市場との二極化を形成したことが、21世紀へ続くクルーズツーリズムの大成長に繋がっている。

### 3. 2. クルーズ二極化の進化

新型コロナウイルス感染症のパンデミックが発生する以前、2020年初頭までのクルーズ市場は円滑な成長を続け、大衆化市場、個性化市場とも、クルーズ二極化は画期的な進化を続けていた。世界的に急成長したクルーズツーリズムの成功要因は、大衆化マスツーリズムによるクルーズの効果が大きいですが、要因はそれだけではない。大衆化とともに同時進行している個性化オリジナリティによるクルーズの存在も大きな影響を与えていた。

大衆化マスツーリズムはクルーズ船の大型化を超えて、さらなる巨大化を追求したメガシップ化へと進化し、個性化オリジナリティにおいてはスーパーラグジュアリーを超えた、ウルトララグジュアリークラスが誕生した。クルーズ二極化時代の相反する二つの大きな波は、その強さを増しながら、欧米からアジア、豪州、日本を含む全世界の海に拡大した。

2016年に就航したロイヤルカリビアンインターナショナル社による世界最大客船ハーモニー・オブ・ザ・シーズ(226,963トン)は、僅か2年後の2018年にはシンフォニー・オブ・ザ・シーズ(228,081トン)に、世界最大客船の座を譲り渡した。近年のクルーズ船の巨大化は目まぐるしく、世界最大客船のタイトルが数年ごとに塗り変わる状況が続いていた。

急ピッチでメガシップが新造される一方で、究極のラグジュアリーを追求した超小型クルーズ船も続々に建造された。Log(2007)は、ヨットのような極上のラグジュアリー体験が可能な小型クルーズ船市場は着実に拡大していると論じ、岩崎(2017)は、近年、大型クルーズ船が建造される傾向にあるが、小型クルーズ船も引き続き建造されていると述べている。

国内においては、2017年10月、せとうちホールディングス傘下の、せとうちクルーズ社による超小型クルーズ船、洋上に浮かぶ高級旅館と称されるガンツウ(3,200トン)が就航、個性派富裕層を対象としたスーパーラグジュアリークラスが誕生した。

小型クルーズ船は、大型クルーズ船の寄港が不可能な海域や寄港地を網羅する重要な役割を果たしている。大型船の寄港が不可能な寄港地においても、小型船であれば接岸あるいは錨泊、時には、通船やゾディアック<sup>9)</sup>を活用した上陸方法が可能であると前嶋(2016)は指摘する。大衆化と同様、個性化の需要は高く、この対症的な二つの波が、同時進行するクルーズの二極化によって、世界のクルーズツーリズムは成長と発展、進化を続けている。

---

<sup>9)</sup> インフレーターボート(ゴムボート)

### 3.3. 大衆化と個性化の特性

大衆化市場と個性化市場の外的特性はクルーズ船のサイズに象徴される。大衆化市場のクルーズ船は大型化、メガ化の傾向にあり、個性化市場のクルーズ船は小型化の傾向にある。大衆化市場は、クルーズ船を大型化することにより、客室数を増やして乗客数を拡大し、運航経費の削減を計っている。一方、個性化市場は、小型船内に広い客室と多様な施設を配置し、ハイクオリティなサービスを演出している。

大衆化市場と個性化市場の内的特性としては、客層の違いがあげられる。大衆化の対象は一般大衆層であり、個性化は富裕層やリピーターが対象となっている。

欧米のクルーズ市場においては、大衆化市場に相当するカテゴリーとして、Casual Class、Standard Class、Mono Classなどがあり、個性化市場については、Luxury Class、Boutique Classなどが該当する。英国のクルーズ評論家 Douglas Wardが監修を務めるクルーズ船文献 Berlitz社のCruising & Cruise Ships 2020においては、大衆化を Standard Class、Casual Class、個性化は Premium Class、Luxury Classとして位置づけ、クルーズ価格やサービスを

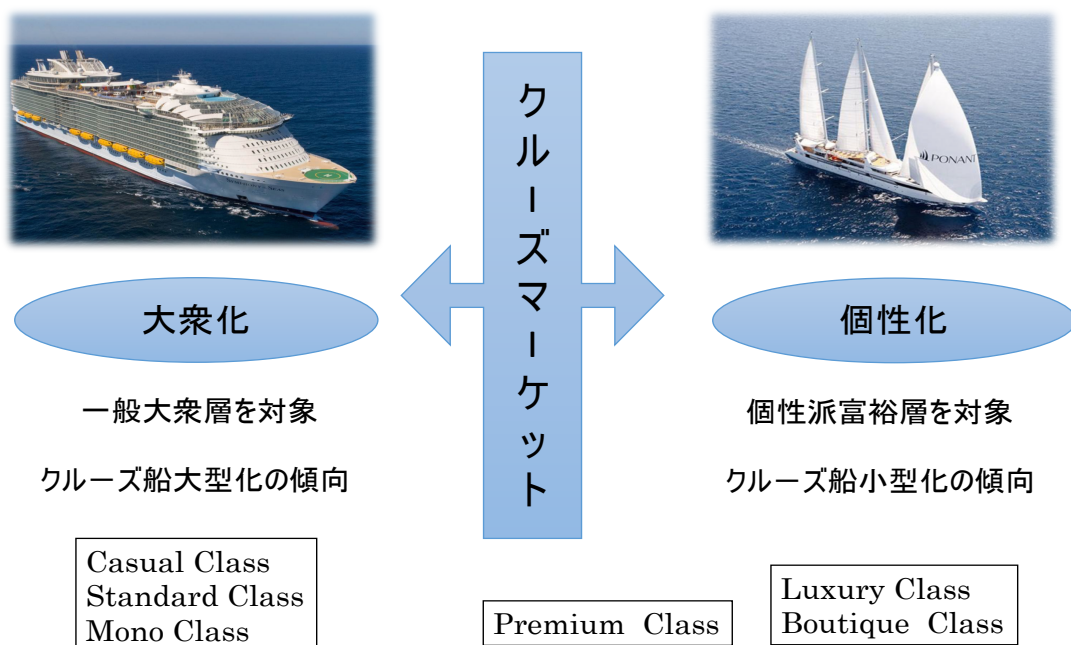


図-10 クルーズの二極化の特性

出所 筆者作成

緻密に調査して、五段階+(プラス)という星の数にて格付けし、最高カテゴリーを“five-star-plus”★★★★★+と評価している。日本国内のクルーズ市場においては、Casual Class、Premium class、Luxury Classと3段階のランク付けが常用されている。

このように、クルーズ船体の大きさや構造、クルーズ価格やサービスを基準としたカテゴリー分けにより、大衆化と個性化の把握が可能であるが、それだけでは十分とは言えない。何故なら、Premium classと格付けされているクルーズ船が、実際には Standard Class並みであった事例も存在するからである。米国のクルーズ船社セレブリティクルーズ社が、ガラパゴスで運航しているセレブリティエクスペディション(2,842トン)は Premium classのカテゴリーであるが、実際に乗船してみると13.40m<sup>2</sup>~という客室面積は、他社のクルーズ船の Standard Classよりも手狭で、全46室の客室のうちバルコニー付客室は 8室のみでありガラパゴスという地域性を考慮に入れても他のStandard Classと大差ない。これは航空機で例えると、宛らプレミアムエコノミーのような位置付けで、搭乗してみたら、実際にはエコノミークラスとは大差なかったというような事例と同様である。

そこで、上記のカテゴリー分けやクルーズ船の大きさや構造に加えて、大衆化市場と個性化市場を見極めるための指標として、スペースレシオとパッセンジャーレシオによる比較が重要となる。スペースレシオとは、乗客定員1人当たりの総トン数のことであり、総トン数を乗客定員で割って算出される数字である。スペースレシオは、そのトン数が大きいほど寛ぎの空間を演出している目安となり、ゆったりしているかどうかの判断基準となる。パッセンジャーレシオとは、乗組員1人当たりの乗客定員数で、乗客定員数を乗組員数で割って算出される数字である。パッセンジャーレシオは、その数値が少ないほど、クオリティの高いサービスが提供される指標となっている。

スペースレシオによる比較は、同じ大きさのクルーズ船であっても、大衆化クルーズ船と個性化クルーズ船を把握することが容易になる。例えば、アイーダヴィータ(42,289トン)とセブンシーズボイジャー(42,363トン)は、ほぼ同じ大きさの船であるが、アイーダヴィータの乗客定員は1,266人でスペースレシオは33.40となり、大衆化のカジュアル船に位置づけられる。一方、セブンシーズボイジャーの乗客定員は700人でスペースレシオは60.51となり、個性化のラグジュアリー船になる。

表-5は、2021年現在、世界最大のクルーズ船として知られるロイヤルカリビアンインターナショナル社のシンフォニー・オブ・ザ・シーズ(228,081トン)と、ゲンティンクルーズ社傘下で、個性化市場の最先端をリードしているクリスタルクルーズ社のクリスタルエン

デバー(19,500トン)について、スペースレシオとパッセンジャーレシオを比較した対象表である。大衆化を代表するメガシップ、シンフォニー・オブ・ザ・シーズにおけるスペース・レシオは41.51トンであるのに対し、世界最高峰のラグジュアリー船、クリスタルエンデバーは97.50トンであり、その差は倍以上に及ぶことから、クリスタルエンデバーの方が明らかに寛ぎの空間を提供していることが把握できる。パッセンジャー・レシオにおいては、シンフォニー・オブ・ザ・シーズの2.52人に対し、クリスタルエンデバーは0.97人であり、クリスタルエンデバーは、ほぼマンツーマンのきめの細かいサービスを受けられるという結果がレシオ値から読み取れる。

表-5 クルーズ船の二極化比較対象表

二極化比較	大衆化	個性化
クルーズ船名	シンフォニー・オブ・ザ・シーズ 	クリスタル エンデバー 
船社名	ロイヤルカリビアン	クリスタルクルーズ
就航年	2018年3月	2020年8月
総トン数	228,081トン	19,500トン
全長・全幅	262m・65m	164.50m・23.40m
乗客定員	5,494人	200人
乗組員数	2,175人	206人
スペースレシオ	41.51トン	97.50トン
乗客レシオ	2.52人	0.97人

出所 クルーズ船社ホームページ

### 3. 4. 先行研究と本研究の位置づけ

2020年2月から3月にかけて、大型クルーズ船における新型コロナウイルス感染症の感染が立て続けに発生した。感染者が発生したクルーズ船は、ワールドドリーム(150,695トン)、ダイヤモンドプリンセス(115,906トン)、ルビープリンセス(113,561トン)、コスタマニフィカ(102,784トン)、カーニバルヴァラー(110,000トン)、ノルウェージャンブリス(168,028トン)、グランドプリンセス(107,517トン)、ノルウェーブレイクアウェイ(145,655トン)、オペーションオブザシーズ(168,666トン)、ボイジャーオブザシーズ(137,276トン)ほか、いずれも10万トンを超える大型クルーズ船における感染が世界各国のメディアで報道され、クルーズアップされたことから、大型クルーズ船における感染リスクが危ぶまれる事態に発展した。

米国疾病対策予防センター(CDC)は、*Morbidity and Mortality Weekly Report (MMWR)* (2020)において、世界中のクルーズ船に、毎年推定3,000万人の乗客が乗船していることに言及し、様々な異なる国や地域から来た多くの乗客が、数日間にわたって密接する状態で過ごしているクルーズ船の環境は、感染症が発生する可能性があり、特に呼吸器疾患の伝染を促進していると指摘し、その科学的証拠としてクルーズ船内における人口密度の高さを挙げ、クルーズ船内は新型コロナウイルス感染症の感染リスクが高いと結論づけている。CDCは、新型コロナウイルス感染症のパンデミックの間、世界中のすべてのクルーズの延期を呼びかけた。

Miller, J. M., Tam, T. W., Maloney, S., Fukuda, K., Cox, N., Hockin, J., & Cetron, M. (2000)、Cramer, E. H., Blanton, C. J., Blanton, L. H., Vaughan Jr, G. H., Bopp, C. A., & Forney, D. L. (2006)、Freeland, A. L., Vaughan Jr, G. H., & Banerjee, S. N. (2016)は、多くの人が密集している船内環境は、感染症を拡大させるリスク要因となり、感染症のアウトブレイクの発生原因になると示唆している。Kak(2005)はクルーズ船で発生する感染症の大部分は、呼吸器感染症および胃腸感染症に関係するものであり、現代の大型クルーズ船の乗客数は5,000人以上の規模であることから、クルーズ船という乗客が密接した状況下においては、人から人への感染や、汚染された食物や水を介して感染症の伝染を促進する点を指摘し、クルーズ船内の環境に発生する感染因子は、船全体に広く分布し、重大な罹病を引き起こす可能性があることを指摘している。

コロナ社会においては、多くの乗客が乗船する大型クルーズ船を利用する大衆化市場の発展が危ぶまれている。

一方で、2020年3月、エジプトのナイル川では、ホーランドアメリカライン社が所有する小型クルーズ船において感染が発生し、乗客乗員170人のうち日本人を含む45人の感染者が確認されている<sup>10)</sup>。

世界保健機関(WHO)はSea travel advice<sup>11)</sup>において、小型クルーズ船による短期間のクルーズでも、大型クルーズ船による長期間のクルーズであっても、クルーズ旅行には病気のリスクを高める可能性があるとし唆している。

コロナ社会においては、大型クルーズ船であることが感染リスク要因となり、発展を妨げる可能性があるのであろうか。

本研究では、先行研究が示唆するクルーズ船の感染について、大衆化、個性化によって格差があるか検証する。

「コロナ社会においても、二極化を継続すべきか。」

本研究の1つ目の問いを見極めるために、コロナ社会でクルーズ運航を再開した船社について、個性化船社と大衆化船社の感染状況を調査し、感染リストとクルーズ二極化散布図を用いて検証する。

---

<sup>10)</sup> 産経biz:ナイル川クルーズ船で45人が新型コロナ感染

<https://www.sankeibiz.jp/macro/news/200309/mcb2003090005009-n1.htm>  
(2021.11.1 閲覧)

<sup>11)</sup> WHO: Sea travel advice, <https://www.who.int/philippines/news/q-a-detail/sea-travel-advice> (2021.11.1 閲覧)

### 3.5. クルーズ二極化散布図による分析

本章では、クルーズ二極化散布図による分析を行う。まず、世界の主要船社について、クルーズ船体の大きさとスペースレシオを分析した二極化の状況を散布図で確認し、次に、日本のクルーズ市場の二極化の状況を把握したうえで、コロナ社会におけるクルーズ船社の感染事例を調査し、感染リストと二極化散布図による分析を実施する。

#### 3.5.1. 世界のクルーズ船社の二極化散布図

図-11 は、クルーズ二極化時代における世界の主要船社の二極化の状況を表した散布図である。現在のクルーズ市場は大きく二分化され、大衆化市場のクルーズ船社と、個性化市場のクルーズ船社が存在している。

左右X軸は、クルーズ船社が所有するクルーズ船の平均トン数を表し、右方向に行くほどより大型のクルーズ船となり、左方向は小型のクルーズ船となる。上下Y軸は、クルーズ船社別のスペースレシオの平均値を示し、上方向に数値が高くなるほど、寛ぎの広さ、贅沢な空間を示している。Y軸をパッセンジャーレシオではなく、スペースレシオとした理由は、乗組員の職種を考慮せず、顧客サービスに関知しない機関士等も含め、一律に数値化される乗客レシオに比べると、スペースレシオの方がより信頼性が高いと分析したHobson(1993)の考察を採用した。

図-11では、個性化市場のクルーズ船社は、左上部の小型船側に多く点在し、大衆化市場のクルーズ船社は、右下部の大型船側に集中している。世界最大のクルーズ船社カーニバルコーポレーションの筆頭船社であるカーニバルクルーズライン社のスペースレシオは低いが、同じくカーニバルコーポレーション傘下のシーボーンクルーズ社のスペースレシオ値は非常に高い。同様に、大衆化路線のノルウェージャンクルーズライン社も、個性化路線のリージェントセブンシーズ社を保有し、二極化対応を実現している。





図-11 世界の主要クルーズ船社の二極化散布図(糸澤、2018に加筆)

### 3. 5. 2. 日本のクルーズ船社の二極化散布図

図-12の二極化散布図を用いて、日本のクルーズ市場の二極化の状況を確認する。日本船籍のクルーズ船社は囲み枠で示しているが、日本船社4社は、すべて左上の個性化市場に位置している。外国クルーズ船社が日本に参入する以前の日本市場は、富裕層を対象とした個性化市場一択であったことが、散布図から明確に読み取ることができる。

第2のクルーズ元年と呼ばれた2013年以降、外国クルーズ船社が、断続的に日本市場に参入するようになり、日本海域で定期配船を実施する外国クルーズ船社が増加した。ドット柄背景の囲み枠で示した外国船社が、日本海域で定期配船を実施した外国クルーズ船社である。ドット柄の囲み枠の外国船社は、すべて大型船側の大衆化市場に位置している。

二極化散布図による分析から、日本もまた、二極化を形成して、クルーズツーリズムを成長させてきたことが伺える。

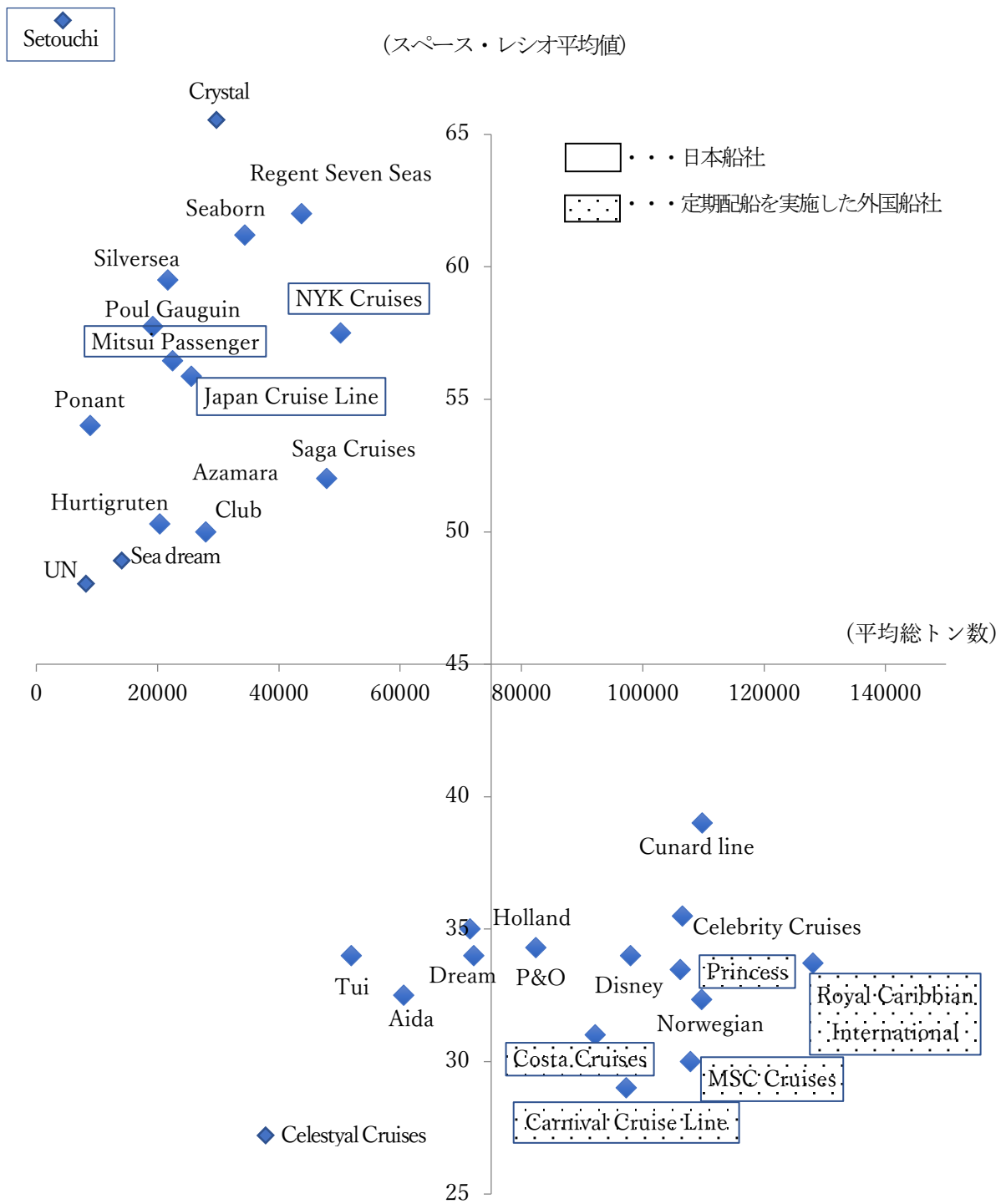


図-12 日本市場に注目した主要クルーズ船社の二極化散布図(糸澤、2018に加筆)

### 3. 5. 3. クルーズ船社の感染リストと二極化散布図分析

コロナ社会において、世界初のクルーズ運航が再開した2020年6月から2021年9月までの1年3ヶ月間に運航を再開したクルーズ船社の二極化別の感染リストを表-6に纏めた。2020年度の感染状況は、大衆化クルーズ船社3社、個性化クルーズ船社5社で、個性化クルーズ船社の方が多かったが、2021年においては、大衆化クルーズ船社6社、個性化クルーズ船社4社となり、1年3ヶ月間の総合結果に、双方の格差は見られなかった。

表-6のデータ内容を視覚的に判別しやすくするため、感染状況二極化散布図(図-13)に反映した。感染が発生したクルーズ船社は、囲み枠で表した。左上の個性化船社、右下の大衆化船社とも、15社中9社で感染が発生している状況が伺える。感染散布図からは、個性化クルーズ船社、大衆化クルーズ船社とも、同程度の割合で感染が発生している状況が確認できた。

コロナ社会で、クルーズ運航を再開したクルーズ船社の感染状況を検証した結果、大衆化市場、および、個性化市場、いずれかの市場に偏るデータは確認できなかった。

表-6 コロナ社会におけるクルーズ船社の感染事例リスト(2020.6~2021.9)

大衆化クルーズ船社		個性化クルーズ船社	
発生年月	船社名 クルーズ船名(トン数)	発生年月	船社名 クルーズ船名(トン数)
2020.7	<u>アイーダクルーズ社</u> アイーダマレ(71,304トン)	2020.7	<u>フッティルーテン社</u> ロアールアムンセン (20,889トン)
2020.9	<u>TUIクルーズ社</u> マインシフ6(98,800トン)	2020.7	<u>ポールゴーギャン社</u> ポールゴーギャン (19,170トン)
2020.12	<u>ロイヤルカリビアンインターナ ショナル社</u> クァンタムオブザシーズ (168,666トン)	2020.8	<u>UNクルーズアドベンチャー社</u> ワイルドネスアドベンチャー (639トン)
2021.6	<u>セレブリティクルーズ社</u> セレブリティミレニアム (90,963トン)	2020.10	<u>ポナンクルーズ社</u> ジャックカルティエ (9,900トン)
2021.7	<u>MSCクルーズ社</u> MSCシーサイド(153,516トン)	2020.11	<u>シードリームヨットクラブ社</u> シードリームI (4,333トン)
2021.7	<u>キュナード社</u> クイーンエリザベス (90,901トン)	2021.5	<u>郵船クルーズ社</u> 飛鳥II(50,142トン)
2021.7	<u>ドリームクルーズ社</u> ワールドドリーム (150,695トン)	2021.8	<u>せとうちクルーズ社</u> ガンツウ(3,013トン)
2021.8	<u>カーニバルクルーズライン社</u> カーニバルビスタ (133,500トン)	2021.9	<u>クリスタルクルーズ社</u> クリスタルシンフォニー (51,044トン)
2021.9	<u>ホーランドアメリカライン社</u> ニューアムステルダム (86,273トン)	2021.9	<u>シーボーンクルーズ社</u> シーボーンオベーション (41,865トン)

出所 米国疾病管理予防センター(CDC)、メディア記事より筆者作成

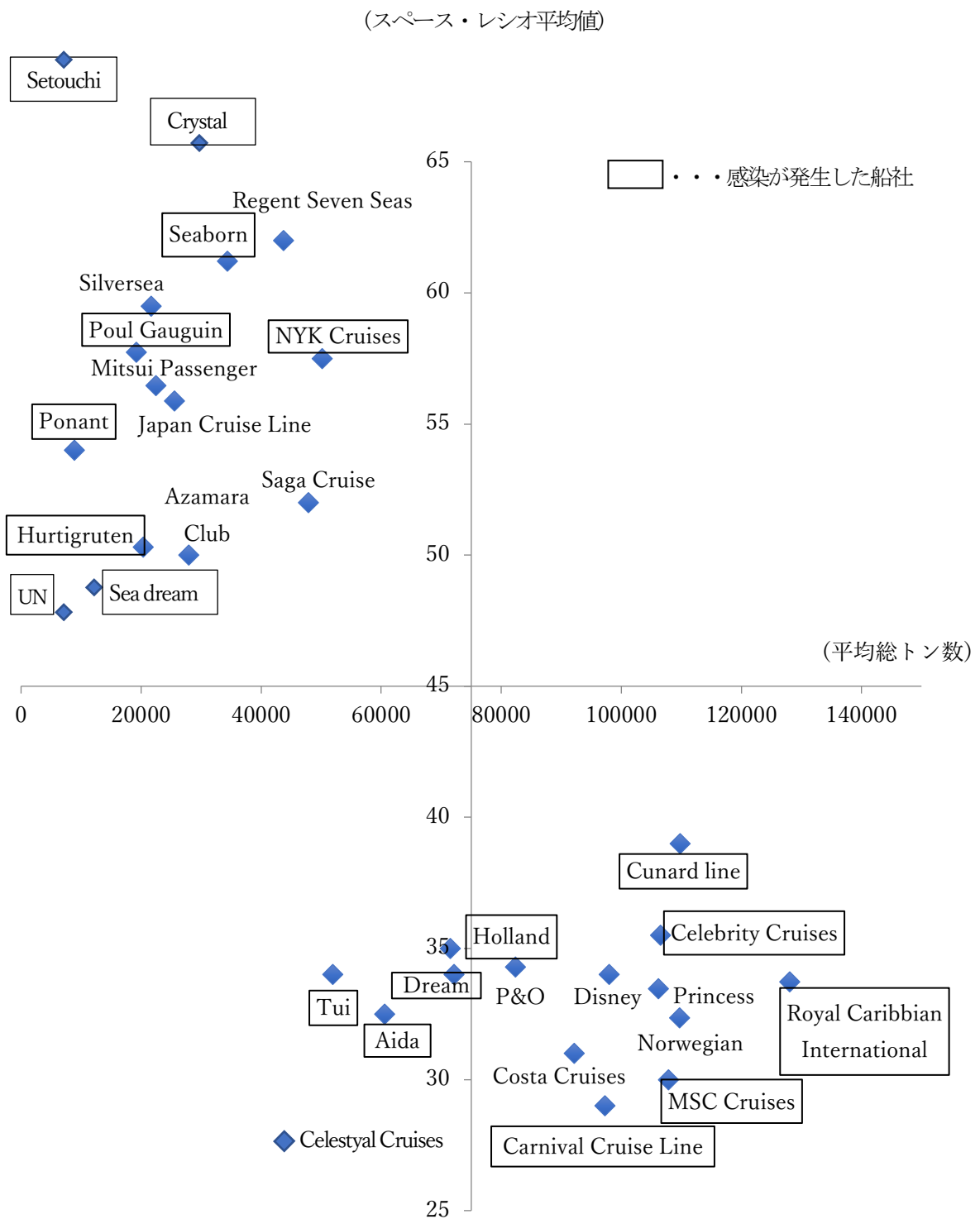


図-13 コロナ社会に運航再開したクルーズ船社の新型コロナウイルス感染二極化散布図  
出所 筆者作成

### 3. 6. 結果と考察

本章では、クルーズ二極化の背景と進化、大衆化と個性化それぞれの特性を整理し、クルーズ船での感染リスクを示唆した先行研究を踏まえ、パンデミック初年度・次年度のクルーズ船社の感染事例を調査し、主要船社の二極化散布図の分析を行なった。

世界のクルーズ産業は、個性派富裕層を対象とした個性化市場と、一般大衆層を対象とした大衆化市場の二極化を形成しながら、クルーズツーリズムの順調な発展を継続してきた。クルーズ船社の二極化の状況は、図-11の世界の主要クルーズ船社の二極化散布図において、確認できた。また、世界的なクルーズの二極化現象は、日本においても同様であり、図-12の日本市場に注目した二極化散布図において、日本の二極化の現況も把握できた。

新型コロナウイルス感染症のパンデミックによって、複数の大型クルーズ船での感染者・死者数がクローズアップ(表-2)されたことで、大衆化市場の発展が危ぶまれる事態に発展した。

次章第4節においても、CDCを筆頭に複数の先行研究が、多くの人が密集している船内環境は感染症を拡大させるリスク要因となり、感染症のアウトブレイクの発生原因になるという指摘を記述しているが、その一方で、WHOは、小型クルーズ船でも、大型クルーズ船によるクルーズであっても、クルーズ旅行には病気のリスクを高める可能性があるとし示唆していた。

コロナ社会で、2020年6月から2021年9月までの間にクルーズ運航を再開したクルーズ船社について、新型コロナウイルスの感染事例を調査して感染リスト(表-6)に示し、さらに、二極化散布図(図-13)を検証した結果、大衆化市場、および、個性化市場、いずれかの市場に偏るデータは確認できなかった。個性化クルーズ船社および大衆化クルーズ船社とも、同程度で感染が発生している状況が判明した。

本章の二極化散布図を用いた分析結果においては、WHOが指摘したように、小型クルーズ船でも、大型クルーズ船によるクルーズであっても、クルーズ旅行には病気のリスクを高める可能性があるという示唆に準ずる検証結果を得た。本研究では、コロナ禍1・2年目の初期段階という限定したデータではあるが、初期データによる分析においては二極化間における感染の格差は確認できなかったことから、コロナ社会においても、クルーズツーリズム発展のためには、クルーズの二極化は継承するべきであると考察できる。

しかしながら、二極化間で感染リスクの格差がないということは、新型コロナウイルスの感染が発生しているクルーズ船社と、感染が発生していないクルーズ船社との、差や要因は何であろうか。その要因を明らかにする為に、次章第4章では、クルーズ船の安全性を左右する船社マネジメントについて調査、分析し、感染要因の特定を試みる。



## 第4章 安全の視点、船社マネジメントの研究

#### 4. 1. 船社マネジメント研究の背景

新型コロナウイルス感染症の世界的流行は、世界のクルーズ産業に深刻な影響を与えた。2020年2月初頭、プリンセスクルーズ社が運航するクルーズ船で新型コロナウイルスの感染者が発生し、横浜港に入港したダイヤモンドプリンセス(115,906トン)は14日間の隔離検疫措置を取ったが、乗客乗員3,711人のうち712人が感染する事態となった<sup>12)</sup>。翌3月に、オーストラリアのシドニー港に入港したプリンセスクルーズ社のルビープリンセス(113,561トン)は、乗客2,700人のうち100人以上が咳など風邪の症状を訴えていたにも関わらず、ニューサウスウェールズ州当局は乗客の下船を許可し、国内線、国際線の旅客機や、電車、バス等の公共交通機関での帰宅を認めた。その後900人以上が新型コロナウイルス陽性と判定され、下船した乗客から62人に二次感染し、当時のオーストラリア最大の感染源となった<sup>13)</sup>。

横浜港とシドニー港で「隔離」と「下船」という真逆の対処方法がとられる中、米国では、同じくプリンセスクルーズ社が運航するグランドプリンセス(107,517トン)の船内感染報告を受けたカリフォルニア州当局は、クルーズ船を数日間沿岸に待機させて対処方法を検討した。米国カリフォルニア州当局は、横浜港のダイヤモンドプリンセスが長期間の洋上隔離で批判を浴びた経緯を熟慮し、船内で感染が広がるのを防ぐため、オークランド港の入港と2,400人の乗客の下船を認め、陸上での隔離措置を行った<sup>14)</sup>。横浜港、シドニー港、オークランド港における感染事例は、クルーズ船のマネジメントシステムに疑問を投げかけ、クルーズ船社と湾岸国および寄港国の連携を見直す基因となった。

クルーズ業界では、今までもコレラ、黄熱病、インフルエンザ、エボラ出血熱、エイズ(後天性免疫不全症候群)、サーズ(重症急性呼吸器症候群)、高病原性鳥インフルエンザウイル

---

<sup>12)</sup> 国立感染症研究所:ダイヤモンドプリンセス号環境検査に関する報告,

<https://www.niid.go.jp/niid/ja/diseases/ka/corona-virus/2019-ncov/2484-idsc/9849-covid19-19-2.html> (2021.11.1閲覧)

<sup>13)</sup> BBC news: Coronavirus 'Serious mistakes' made over Ruby Princess outbreak,

<https://www.bbc.com/news/world-australia-53776285> (2021.11.1閲覧)

<sup>14)</sup> 日本経済新聞:米客船「グランド・プリンセス」10日にも全員下船へ,

<https://www.nikkei.com/article/DGXMZ056596860Q0A310C2000000> (2021.11.1閲覧)

ス、ノロウイルス、新型肺炎サース等の感染症が流行した際には一時的な影響を受けてきたが、その都度、適切なマネジメントシステムを構築して対応にあたり、途切れることなくクルーズ運航を続けてきた。しかし、2019年末に中国湖北省で発生した新型コロナウイルス感染症のパンデミックにおいては、それまでの感染症の常識を覆す感染力の強い未知のウイルスによって、世界のクルーズ産業は成す術もなく運航停止に追い込まれた。世界的規模で急増する感染者数や医療体制危機の深刻化に対処するため、多くの国や地域では、ロックダウンや緊急事態宣言が発令され、出入国の制限措置が強化された。

観光関連産業の中で、特に致命的な打撃を受けたのはクルーズ産業であった。パンデミック以降、宿泊客が激減したホテル・旅館業や観光施設、大幅な減便を強いられたエアライン、列車、バス、タクシー等の輸送業など、影響を受けた観光関連産業の中で、クルーズ産業だけが、激減でも減便でもなく、完全なる凍結状態となった。

厚生労働省が、新型コロナウイルス感染防止のために提唱した標語である「三密」(密閉、密集、密接)は、クルーズ船の特徴と合致していたこともあり、クルーズ船における複数の感染発生によってクルーズ船に対する安全性が損なわれたことに加え、世界的な検疫強化も手伝って、世界のクルーズ産業に対する懸念と警戒心はますます増長することとなった。

#### 4. 2. 船社マネジメント研究の目的と構成

2020年6月16日、3ヶ月の運航凍結期間を経て、コロナ禍における世界初のクルーズ船がノルウェーを出港し、コロナ社会のクルーズツーリズムが幕を開けた。しかし、クルーズ運航を再開した複数のクルーズ船社で感染が発生し、感染者を出さず順調にクルーズ運航を続けていた船社においても、デルタ株等の変異ウイルスによる感染拡大によって、運航停止もしくは間欠的な運航を強いられている。コロナ禍でクルーズ運航を再開した複数のクルーズ船社において、新型コロナウイルスの感染が発生していることから、クルーズ船社のマネジメントシステムの構築が不十分であることが推測された。

「コロナ社会のクルーズ船は安全なのであろうか。」

本研究の二つ目の問題意識である、この問いに対する回答について一つの指標を示すため、コロナ社会においてクルーズ運航を再開したクルーズ船社の感染対策マネジメントについて、文献資料調査および定量調査で分析し、クルーズ船の安全性について検証する(図-14)。

調査期間は、パンデミック1年目の2020年6月16日から同年12月末までを対象とした。この期間はコロナ社会の最初のクルーズ運航再開から、新型コロナウイルスのワクチン接種が実用化される直前までの時期に当たる。パンデミック1年目を対象とした本調査の佳処として、クルーズ船社が取り組む感染防止対策の早期対応能力の比較、及び、ワクチン接種実用化以前のデータによる分析は、ワクチン接種に頼らないクルーズ船社独自のマネジメント要素の抽出が期待できる。

本調査は、コロナ社会においてクルーズ運航を再開したクルーズ船社13社を対象とする。調査対象となる13社は、2020年12月末時点において、感染者を出さずに運航を継続している6社、および、クルーズ再開後に新型コロナウイルスの感染が発生し、運航を停止した7社(1社はカナリア諸島<sup>15)</sup>を運航)とする。クルーズ運航再開後まもなく感染拡大の影響で運航を停止したコスタクルーズ社は調査対象外とした。

本章では、まず、新型コロナウイルス感染症のパンデミックの影響で運航が凍結したクルーズ船社が、クルーズ運航再開に向けて取り組んだ感染対策と、複数の専門機関による安全認証の取得状況を把握する。コロナ社会においてクルーズ運航を再開した船社の窮状を踏まえ、先行研究が示唆するマネジメント要素と、国際レベルの3専門機関が提言する推奨マネ

---

<sup>15)</sup> アフリカ大陸の北西沿岸に近い大西洋上にある7つの島からなるスペイン領の群島

ジメント要素を抽出した。国際レベルの3 専門機関とは、新型コロナウイルス感染対策のオフィシャル講習を実施している世界保健機関(WHO)、2020年3月14日、米国全土にクルーズ運航停止令 No sail order を発令し、クルーズ船の運航を禁じた米国疾病予防管理センター(CDC)、そして世界最大のクルーズ組織であるクルーズライン国際協会(CLIA)である。日本船社が保有する4隻のクルーズ船が、自船の認証<sup>16)</sup>を取得している日本海事協会については、同協会がマネジメントシステムガイドラインの策定にあたり上記3 専門機関の提言を引用<sup>17)</sup>していることから、本研究では日本海事協会は調査対象外とした。

次に、文献資料、新聞資料等を精査し、13 船社の概要、独自のマネジメント要素について、船社ごとに調査結果をまとめた。

国際レベル3 専門機関から抽出したマネジメント要素と、先行研究が示唆したマネジメント要素20項目に対する、13 船社のマネジメント実施状況を集計し、合計評価数を数値化する定量調査で評価し、コロナ社会におけるクルーズ船の安全性に関する一つの指標とした。

本章の後半部分では、クルーズ運航再開後に、感染者を出さずに順調にクルーズ運航を続けている6 船社と、感染者が確認された7 船社のマネジメント実施状況を比較分析し、感染が確認された7 船社の感染経緯から想定される感染要因を見出し、クルーズ船の安全性を高めるための有効なマネジメント要素を特定し、対応策と課題を考案した。

本研究の目的は、新型コロナウイルス感染症のパンデミック1年目の2020年に、クルーズ運航再開に漕ぎ着けたクルーズ船社の感染対策マネジメントを調査し、コロナ禍のクルーズ船の安全性について一つの指標を明らかにすることである。さらに、クルーズ船の安全性を高めることで形成されるソーシャルバブル(健康な乗客乗員および衛生管理されたクルーズ船全体が、安全というバブル(泡)に包まれた状態)を実現するための課題を明らかにする。

---

<sup>16)</sup> 日本海事協会(2020): クルーズ船における COVID-19 のためのバイオセーフティマネジメントシステムガイドライン, 一般財団法人 日本海事協会, pp. 1-24.

<sup>17)</sup> 日本海事協会が策定した「クルーズ船における COVID-19 のためのバイオセーフティマネジメントシステムガイドライン」p. 4に、WHO CDC CLIA 他を引用規格および参考文献として明記。

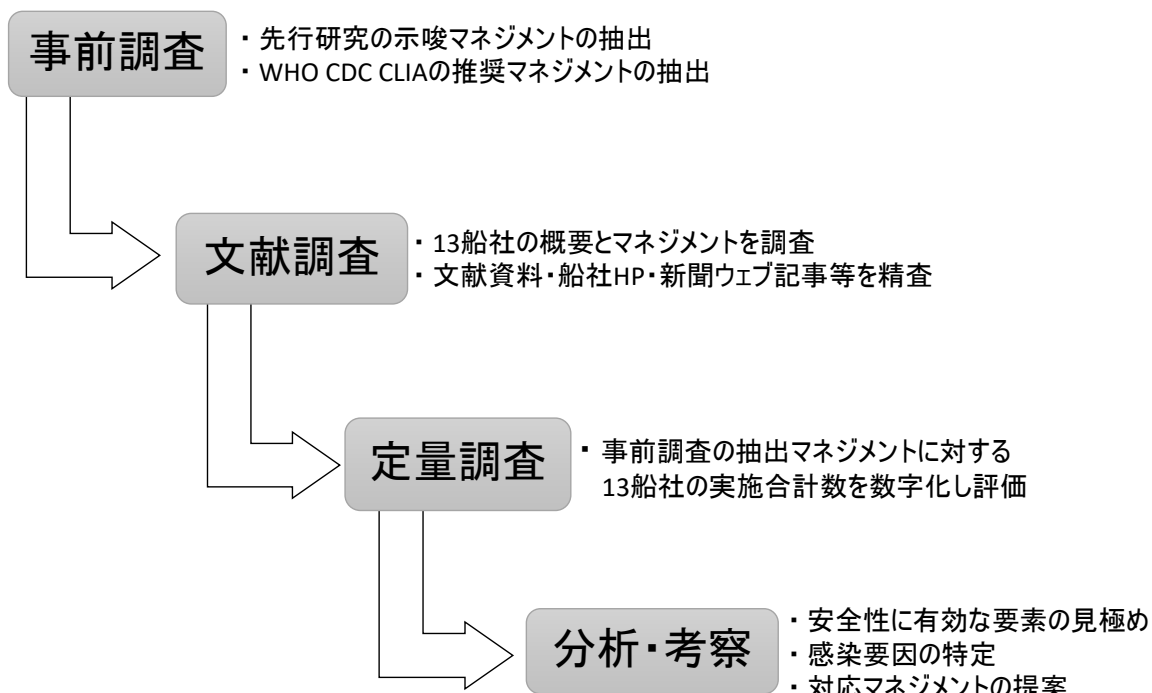


図-14 船社マネジメント研究の複合調査の構成イメージ図

出所 筆者作成

#### 4. 3. 先行研究が示唆する船社マネジメントと本研究の位置づけ

濱田(2010)によれば、欧米諸国では、海外渡航者の健康問題を扱う医療分野としてトラベルメディスン(渡航医学)が古くから確立している。トラベルクリニックと呼ばれる医療機関が各地に設置されており、海外渡航者への予防対策や診療が提供されている。こうした海外渡航者の健康問題の中で感染症は主要な課題であり、トラベルメディスンの中枢は感染症関係者が占めている。トラベルメディスンを専門とする学会組織、一般社団法人日本渡航医学会と、公益社団法人日本産業衛生学会の共同文書「職域のための新型コロナウイルス感染症対策ガイド<sup>18)</sup>」によれば、新型コロナウイルス感染症は、正式には SARS-CoV-2 と表記され、その感染経路は飛沫感染と接触感染が考えられており、マスク着用や手洗いなどの基本的な感染予防対策が有効とされている。

第3章第4節において、複数の先行研究がクルーズ船における感染リスクを示唆しているが、特に2000年以降、クルーズ船における感染症の関連研究は増加傾向にある。クルーズ船における感染症研究増加のトリガーとなったのは、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と同時期の2000年9月に、シドニーとヌーメア<sup>19)</sup>間を航行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によるものである。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。千人単位の乗客が衣食住を共にするクルーズ船では、感染力の高いインフルエンザが蔓延することは容易いと推測される。Kak(2005)は、乗客が密接した状況下にあるクルーズ船内では、人から人への感染や、汚染された食物や水を介して感染症の伝染を促進し、船内の環境に発生する感染因子は、船全体に広く分布し、重大な罹病を引き起こす可能性を指摘し、さらに、一般的にクルーズ船の乗客の年齢層は45歳以上であることから、慢性的な医学的問題を抱

---

<sup>18)</sup> 職域のための新型コロナウイルス感染症対策ガイド

<https://plaza.umin.ac.jp/jstah/pdf/corona03.pdf> (2021.11.1閲覧)

<sup>19)</sup> フランス領ニューカレドニアの首都

えていることが多く、安全なクルーズ船を体験するには、感染因子の発生や感染の可能性を最小限に抑えることが重要であると指摘している。

Moriarty, L. F., Plucinski, M. M., Marston, B. J., Kurbatova, E. V., Knust, B., Murray, E. L., & Friedman, C. R. (2020)は、ラグジュアリークラス等の特定のクルーズ船においては、乗客の年齢が65歳以上である可能性があり、新型コロナウイルス感染の深刻なリスクが高くなることを危惧している。このように、複数の既存研究が、コロナ社会におけるクルーズ運航の難しさを示唆している。

感染症対策に関する先行研究は、医療系の研究を中心として複数存在しているが、クルーズ船における感染症対策に関する先行研究は、2021年の時点では限定的である。2020年の新型コロナウイルス感染症のパンデミックがトリガーとなって、今後は増加傾向に転じるものと推定され、本研究もその中の一つとなり、新たな知見となることを希求する。

Freeland et al. (2016)は、前述の濱田(2010)と同様、クルーズ船での感染症の発生を防ぐためには、手指の衛生状態が非常に重要であり、石鹸と水の手洗いによって手からウイルスを機械的に除去することが可能であると述べている。アルコールベースの手指消毒剤を単独で使用した場合の効果は限られるが、石鹸と水による手洗いを組み合わせることで、高い効果が期待できると示唆している。国立感染症研究所(NIID)によるダイヤモンドプリンセス号環境検査報告<sup>20)</sup>においても、日常的な手指衛生が極めて重要であることが再確認されている。

Morawska et al. (2020)は、新型コロナウイルスの感染経路の相対的な寄与については不確実性が残されているとした上で、船内での感染リスクを制限するための方法として、効果的な換気、空気の再循環の回避、過密の回避を推奨している。クルーズ船における換気システムの重要性と、その他の効果的な対策(分離と隔離、社会的距離、手指衛生)によって感染の可能性を減らすことができると示唆している。一方、Cramer et al. (2005)は、1990年～2000年の調査結果から、クルーズ船の環境衛生検査のパフォーマンスが良好であったとしても、感染症がウイルスに起因するものである限り、人から人への一般的なリスク要因を完全

---

<sup>20)</sup> ダイヤモンドプリンセス号環境検査に関する報告

<https://www.niid.go.jp/niid/ja/diseases/ka/corona-virus/2019-ncov/2484-idsc/9849-covid19-19-2.html> (2021. 11. 1 閲覧)



に予測して防止することができないことを指摘し、Kak(2015)は外国客からの感染症の拡散や、クルーズ中に感染して潜伏期間を経て下船後に発症する危険性を論じている。その対策として、Widdowson et al. (2004)は、出港前検査の徹底、積極的な消毒と手洗い、感染者が出た場合の隔離施設の確保などを提案している。

先行研究におけるクルーズ船の感染症対策のマネジメントは、三密解消のための社会的距離の確保、乗客の手指衛生、船内換気の確保、隔離施設の設置、出港前検査(PCR)の徹底などを示唆している。以上の先行研究は、新型コロナウイルス感染症のパンデミック発生前およびパンデミック発生初期に分析された感染症対策である。実際に、コロナ社会で出港したクルーズ船を対象とした検証は未だ行われていない。

本研究は、先行研究では検証されていないコロナ社会パンデミック1年目のクルーズ船を対象調査としていることから、先行研究をより具体的に引き継いだ事例研究である。

#### 4. 4. 運航再開に向けた船社の取り組みと安全認証の多様化

本来、医師が乗船し、医療設備を備えるクルーズ船は、安心感の伴うツーリズムであった。しかし、コロナ社会におけるクルーズ船の運航に感染リスクが伴うことは、先行研究の見解によっても明らかである。CDC による感染リスクの分析を筆頭に、複数の既存研究が、クルーズ船の環境は感染症に対して脆弱であることを示唆している。

新型コロナウイルス感染という危険性を伴うコロナ社会において、クルーズ船の運航を再開するためには、クルーズ運航中のマネジメントに加えて、乗船前の PCR 検査キット配送の手配や、下船後に追跡可能な情報収集システムの確保など、クルーズ運航前後のマネジメントの構築も重要となる。

2020 年 3 月以降、前例のない運航停止に追い込まれたクルーズ船社では、コロナ社会でのクルーズ運航の再開を目指して、船社ごとに独自の衛生プロトコルを策定し、感染対策マネジメントの構築に励み、保有するクルーズ船の安全性を証明するために、専門団体機関の認証を取得した。それらの認証は、言わばコロナ禍におけるクルーズ再開のためのライセンスのような役割を果たし、各船社では取得した認証を自社ホームページに謳っている。

日本船社が保有する 4 隻のクルーズ船、飛鳥 II (50, 142 トン)、につぼん丸 (22, 472 トン)、ぱしふいっくびいなす (26, 594 トン)、ガンツウ (3, 013 トン) は、一般財団法人日本海事協会 (Class NK) と一般社団法人日本外航客船協会 (JOPA) の連携規格「バイオセーフティマネジメントシステム」認証<sup>16)</sup>を取得している。

アジア海域で最初に、コロナ社会においてクルーズ運航を再開したドリームクルーズ社のエクスプローラードリーム (75, 338 トン)、及び、モナコに本社を構えるラグジュアリー船社シルバーシークルーズ社のシルバースピリット (39, 519 トン) は、ノルウェードイツ船級協会による船舶感染予防の認証 CIP-M<sup>21)</sup>を取得している。

---

<sup>21)</sup> ノルウェードイツ船級協会 (DNV GL) : Certification in Infection Prevention-Maritime (CIP-M) programme <https://www.dnvg1.jp/services/certification-services-in-infection-prevention-and-control-176861> (2021. 11. 1 閲覧)

欧州最大のクルーズ船社MSC クルーズ社、および、イタリアに本社を構えるコスタクルーズ社では、イタリア船級協会(RINA)が開発したバイオリスク防止システムの認証<sup>22)</sup>を取得し、高級ヨットスタイルで知られるフランスの船社ポナンクルーズ社はフランス船級協会が感染症対策の安全管理などを取り纏めた「RESTART YOUR BUSINESS WITH BV」認証<sup>23)</sup>を取得している。

これらの認証はクルーズ船社を対象としたものではなく、クルーズ船を対象に一定の審査を受けて取得するものである。したがって複数のクルーズ船を保有する船社では、クルーズ船ごとに異なる機関の認証を取得することが可能であり、MSC クルーズ社はイタリア船級協会と日本海事協会の認証どちらも取得している。

世界のクルーズ船社では、様々な国や機関の認証を取得する動きが加速している。クルーズ船社では独自の感染対策マネジメントを構築し、保有するクルーズ船ごとに異なる専門機関による認証を取得するなど、安全認証の多様化も見られる。

コロナ社会のクルーズ船社にとって、認証取得は安全評価のひとつとして対外的にアピールできる手段であるが、クルーズ船社ごとの異なる独自のマネジメントシステムに加えて、異なる専門機関による認証を取得している状況は、クルーズ客など第三者の視点から見ると、その評価や基準が分かりにくく、安全基準についての曖昧さから、クルーズ船への不安に繋がるものと推測される。

---

<sup>22)</sup> RINA Biosafety Trust Certification:

<https://www.rina.org/en/biosafety-trust-certification> (2021. 11. 1 閲覧)

<sup>23)</sup> Bureau veritas: <https://group.bureauveritas.com/markets-services/restart-your-business-bv> (2021. 11. 1 閲覧)

#### 4. 5. コロナ社会におけるクルーズ運航の窮状

2020年6月以降、安心安全なクルーズを提供する準備が整い、行政や認証機関の許可を受けた船社から、順次少しずつ、コロナ社会でのクルーズ船の運航が再開された。

欧州海域では2020年6月にフッティルーテン社がノルウェークルーズを再開し、翌7月にはポナクルーズ社がフランス国内クルーズを再開したが、その後、新型コロナウイルスの感染者が確認され、両社ともクルーズ運航を停止した<sup>24)25)</sup>。

アジア海域では、7月にドリームクルーズ社が台湾離島クルーズで再開し、日本海域では、せとうちクルーズ社が運航を再開した。8月にはアラスカ海域でUNクルーズアドベンチャー社がアラスカクルーズを再開したが、新型コロナウイルスの感染が確認され、停止した<sup>26)</sup>。

カリブ海域では11月に、シードリームヨットクラブ社がカリブ海での第1船を出航したが、新型コロナウイルスの感染が発生し、運航を停止している<sup>27)</sup>。

クルーズ運航を再開したクルーズ船社においては新型コロナウイルスの感染者を出さず順調にクルーズ運航を継続している船社もあれば、感染者が発生しているクルーズ船社も見られた。

---

<sup>24)</sup> The maritime executive: Independent Report Released into Hurtigruten's Handling of COVID-19 (2021. 11. 1 閲覧)

<https://www.maritime-executive.com/article/independent-report-released-into-hurtigruten-s-handling-of-covid-19> (2021. 11. 1 閲覧)

<sup>25)</sup> The Maritime Executive: 13 Test Positive for COVID-19 Aboard Luxury Cruise Ship, <https://www.maritime-executive.com/article/13-test-positive-for-covid-19-aboard-luxury-cruise-ship> (2021. 11. 1 閲覧)

<sup>26)</sup> Travelweekly: Un Cruise's first sailing cut short after Covid case is reported, <https://www.travelweekly.com/Cruise-Travel/UnCruise-reports-covid-case> (2021. 11. 1 閲覧)

<sup>27)</sup> CNN: Covid-19 outbreak strikes first cruise to resume sailing in the Caribbean, <https://edition.cnn.com/travel/article/caribbean-cruise-seadream-1-covid/index.html> (2021. 11. 1 閲覧)

2020年10月31日、CDCは全米に発令していた運航停止令を解除<sup>28)</sup>し、クルーズ船の運航を認めた。

2020年12月末時点における主要船社30社のクルーズ運航の状況(表-7)によると、30船社中、クルーズを運航している船社は計7社で全体の23.3%である。稼働している7社は、内航クルーズを実施する日本船社4社と、ドリームクルーズ社、MSCクルーズ社、TUIクルーズ社の3社で、台湾離島、地中海、カナリア諸島を運航している。コスタクルーズ社は、9月に再開後まもなく感染拡大で運航を停止した。

2020年12月末時点で、運航停止および再開未定としている船社は、30社のうち23社で全体の76.7%を占めている。クルーズ運航再開後、新型コロナウイルスの感染が発生した船社は、2020年末には計7社に上り、7社の内の1社TUIクルーズ社は、感染者が発生したエーゲ海クルーズの運航を停止し、カナリア諸島でクルーズを運航している。

---

<sup>28)</sup> CDC: Cruise Ship No Sail Order Extended Through October 31, 2020

<https://www.cdc.gov/media/releases/2020/s0930-no-sail-order.html>

(2021.11.1 閲覧)

表-7 主要船社30社の運航状況(2020年12月末、再開順)

クルーズ船社名	運航状況
フッティルーテン	6月に再開、7月に感染発生、停止
シードリームヨットクラブ	6月に再開、11月に感染発生、停止
せとうちクルーズ	7月に再開、国内を運航
ポナンクルーズ	7月に再開、10月に感染発生、停止
ポールゴーギャン	7月に再開、7月に感染発生、停止
TUI クルーズ	7月に再開、9月感染発生、一部運航
ドリームクルーズ	7月に再開、台湾離島を運航
UN クルーズアドベンチャー	8月に再開、8月に感染発生、停止
MSC クルーズ	8月に再開、地中海を運航
商船三井客船	10月に再開、国内を運航
郵船クルーズ	11月に再開、国内を運航
ロイヤルカリビアン	12月に再開、12月感染発生、停止
日本クルーズ客船	12月に再開、国内を運航
コスタクルーズ	(再開未定)21年1月末まで停止
バイキングクルーズ	(再開未定)21年1月末まで停止
シーボーンクルーズ	(再開未定)21年1月末まで停止
ディズニークルーズ	(再開未定)21年2月末まで停止
ノルウェージャン	(再開未定)21年3月末まで停止
オーシャンアクルーズ	(再開未定)21年3月末まで停止
カーニバルクルーズ	(再開未定)21年3月末まで停止
ウインドスタークルーズ	(再開未定)21年3月末まで停止
アイダクルーズ	(再開未定)21年3月末まで停止
クリスタルクルーズ	(再開未定)21年3月末まで停止
セレブリティクルーズ	(再開未定)21年4月末まで停止
シルバーシークルーズ	(再開未定)21年4月末まで停止
シークラウドクルーズ	(再開未定)21年4月末まで停止
プリンセスクルーズ	(再開未定)21年4月末まで停止
ホーランドアメリカ	(再開未定)21年4月末まで停止
アザマラクルーズ	(再開未定)21年4月末まで停止
キューナードライン	(再開未定)21年5月末まで停止

出所 クルーズ船社ホームページ

#### 4. 6. 国際レベル3 専門機関の推奨マネジメント抽出調査

本節では、国際レベル3 専門機関 WHO、CDC、CLIA が推奨するマネジメント要素を調査した。前3 節で先行研究が示唆した感染対策マネジメント 5 要素(三密解消のための社会的距離の確保、乗客の手指衛生、船内換気の確保、隔離施設の設置、出港前の検査の徹底)と併せて、本章6 節で実施する船社マネジメント調査で実施状況を評価する際に、検討項目とするマネジメント要素を確定するための事前調査である。

##### 4. 6. 1. 世界保健機関(WHO)のマネジメント

WHO は、クルーズ船の乗客および乗員に対し、新型コロナウイルス感染症の発生状況に関連する WHO 国際交通情報<sup>24)</sup>に注視するよう呼びかけている。また、国際的に懸念される新型コロナウイルス感染症の公衆衛生上の緊急事態が収束するまで、全ての乗客および乗員を対象に、追跡可能となる情報 Public Health Passenger/Crew Locator Form (PLF) の提出を推奨している。PLF は、下船後少なくとも 1 ヶ月間はクルーズ船内に保管する。乗客乗員の PLF の情報は、下船後または航海終了後に新型コロナウイルス感染症と確認された症例が検出された場合に、コンタクトトレーシング<sup>(4)</sup>を容易にするために役立ち、保健当局の要求に応じて提供する。

WHO が World Health Organization(2005)および WHO Headquarters (2020)において、推奨しているクルーズ船のマネジメント要素は次の通りである。

- (1) 乗員の新型コロナウイルス研修
- (2) 乗員の 14 日間以上の検疫
- (3) 乗客乗員の新型コロナウイルス PCR 検査
- (4) 乗客乗員の乗下船時のスクリーニング
- (5) 検温、問診、消毒
- (6) PLF の作成と管理
- (7) 乗客乗員の健康観察
- (8) 乗客の定員数、国籍、居住地域等の制限
- (9) 毎日複数回の船内清掃と殺菌消毒

- (10) 客室外でのマスク着用義務
- (11) 社会的距離の確保
- (12) 携帯アプリ等、非接触による予約や船内会計
- (13) 十分な量の個人用保護具 Personal protective equipment (PPE) と酸素、追加リソースの確保
- (14) 船内の空気管理と換気
- (15) 新型コロナウイルス精通医師の常駐
- (16) 感染発生時の隔離施設の設置
- (17) 陸上対応と入院のための医療手配
- (18) 寄港国、州、地方の公衆衛生当局との連携



#### 4. 6. 2. 米国疾病予防管理センター(CDC)のマネジメント

CDC の新型コロナウイルス感染防止ガイドライン<sup>27)</sup>では、クルーズ船社はクルーズ船内での新型コロナウイルスの蔓延を防止、軽減、対応するため、適切で実用的かつ堅牢なマネジメントを策定、実施、運用する必要があると提言している。そのための暫定ガイダンスでは、新型コロナウイルスの感染防止対策と、クルーズ船を安全に運航するための方法として、次のマネジメント要素が示されている。

- (1) 乗員の新型コロナウイルス講習
- (2) 乗客乗員のスクリーニング検査
- (3) 乗客乗員の新型コロナウイルス PCR 検査
- (4) 客室以外でのフェイスマスク着用義務
- (5) 社会的距離の確保
- (6) 握手を禁じ、非接触挨拶の推奨
- (7) セルフビュッフェ廃止とルームサービスの推奨
- (8) ダイニングルーム、劇場等の座席数の制限
- (9) 精通した医療スタッフ、遠隔医療または遠隔医療プロバイダーを含む場合もある
- (10) 感染発生時の隔離施設の設置
- (11) 十分な個人用保護具 (PPE) と酸素の確保、リソースの補充
- (12) 感染発生時の迅速な対応
- (13) 陸上対応と入院のための医療手配
- (14) 寄港国、州、地方の公衆衛生当局との連携
- (15) 手指消毒剤 (エタノール 60%超またはイソプロパノール 70%を含む) を複数場所に設置
- (16) 手指消毒や社会的距離の奨励ポスターの設置

#### 4. 6. 3. クルーズライン国際協会(CLIA)のマネジメント

CLIAは、CLIA: Recommendations from the healthy sail panel(2020)において、公衆衛生、感染症、バイオセキュリティ、疫学、ホスピタリティ、海事の専門家によって、クルーズシステムの側面を綿密に調査し、クルーズ船の運航を安全にするための効果的で科学的なマネジメントを提言している。CLIAが推奨するクルーズ船のマネジメント要素は、以下の通りである。

- (1) 乗客乗員のスクリーニング
- (2) 乗客乗員の新型コロナウイルス PCR 検査
- (3) 乗客乗員数の制限
- (4) フェイスマスク着用義務
- (5) 社会的距離の確保とコントロール
- (6) セルフビュッフェの禁止
- (7) 個人用保護具 (PPE) の確保と補充
- (8) 船内の空気管理と換気
- (9) 手指衛生、消毒
- (10) 新型コロナ専門医療施設と検査機器
- (11) 感染発生時の隔離施設の設置
- (12) 寄港地観光の衛生管理
- (13) 感染症発生時の対応
- (14) 陸上対応と入院のための医療手配
- (15) 寄港地観光は船社規定のプロトコルで実施
- (16) プロトコル違反者への再乗船拒否と罰則

#### 4. 6. 4. 国際3機関および先行研究の推奨マネジメント

国際3専門機関のWHO CDC CLIA、及び、本章3節で先行研究が示唆したマネジメント要素において、類似性を伴うマネジメントについては、まとめて20項目を選定した。

「乗客乗員健康観察」は「検温/問診/消毒」に含め、「乗客乗員数の制限」「食堂、劇場等の座席数の制限」などは「社会的距離の確保とコントロール」に纏めた。「寄港地観光は船社プロトコルで実施」は「違反者への罰則」に含め、「陸上対応と入院のための医療手配」「寄港地の公衆衛生当局との連携」等は「感染症発生時の迅速な対応」に纏めた。

クルーズ船に限らず一般的な感染防止対策と考えられる「非接触挨拶」と「感染対策ポスターの設置」については省略した。

先行研究が示唆したマネジメント5要素「社会的距離の確保」「乗客の手指衛生」「船内換気の確保」「隔離施設の設置」「出港前の検査(PCR)の徹底」は、表-8の最右列に明記した。

20項目の推奨マネジメントは、本章8節で実施する船社マネジメント実施調査の事前調査であることから、マネジメント実施調査の評価項目となる推奨マネジメントについて、評価項目の重みを記載した。推奨する専門機関の数を、重み付けの基準とした(表-8)。

表-8 国際3 専門機関および先行研究の推奨マネジメント項目と評価項目の重み

評価項目 推奨マネジメント	評価項目の重み	WHO	CDC	CLIA	先行研究
乗員の検疫と新型コロナウイルス研修	×2	■	■		
手指衛生、消毒剤の設置	×3		■		
乗客乗員の新型コロナウイルスPCR検査	×4	■			
乗客乗員のスクリーニング検査	×3	■			
乗客乗員の検温、問診、消毒	×1	■			
寄港地衛生と管理	×1			■	
セルピュッフエの禁止	×2		■		
客室以外でのフェイスマスク着用義務	×3	■			
社会的距離の確保とコントロール	×4	■			
PLFの作成と管理	×1	■			
乗客の居住地等の制限	×1	■			
コロナ検査機器と専門医療施設	×1			■	
クルーズ船内清掃と消毒	×1	■			
感染発生時の迅速な対応	×2		■		
個人用保護具PPEと酸素の確保と補充	×3	■			
新型コロナウイルス精通医師	×2	■			
クルーズ船内の空気管理と換気	×3	■		■	
感染発生時の隔離施設の設置	×4	■			
非接触アプリの多角的活用	×1	■			
プロトコル違反者への罰則	×1			■	

出所 筆者作成

#### 4. 7. 文献資料調査による船社マネジメント調査

次節8節で実施する船社マネジメント実施調査(定量調査)の前に、先行研究および3国際専門機関が推奨したマネジメント要素20項目の検証だけでは把握しきれないクルーズ船社の概要や、船社独自のマネジメント要素について、コロナ社会でクルーズ運航を再開した13船社を対象に、文献資料、船社ホームページ、新聞ウェブ記事等を精査して分析した。

調査の結果、評価すべき特化したマネジメント要素が認められるクルーズ船社には、次節のマネジメント実施調査にて、特化ポイントとして付加することとした。本節の文献資料調査と、次節の定量調査を組み合わせた複合調査によって、クルーズ船の安全性に有効性の高いマネジメント要素の特定を試みることにする。

コロナ社会1年目にクルーズ運航を再開した13船社について、クルーズ再開時期が早い船社順に調査結果の概要を箇条書きとした。コロナ社会において世界最速でクルーズ運航を開始したフッティルーテン社を筆頭に、以下に記述する。

##### (1) フッティルーテン社<sup>29)</sup>

2020年6月16日にクルーズ運航を再開した世界最北の海域で定期航路を運航するノルウェーの船社である。4隻体制でのクルーズ運航の再開にあたり、全ての乗員はWHO公認の新型コロナウイルス講習を受講した。同社はノルウェー公衆保健所のガイドラインに従って、新型コロナウイルス感染症対策を実施し、独自の衛生プロトコルを策定している。ノルウェー公衆保健所はマスクを推奨しておらず、フッティルーテン社は、マスク着用に関しては自己判断となる注意書きを自社ホームページに掲載している<sup>29)</sup>。

クルーズ運航を再開して1ヶ月後の7月下旬、ロアールアムンセン(20,889トン)で新型コロナウイルスの集団感染が発生し、70人が感染した<sup>30)</sup>。その後、同社CEOが新型コロナウイルス感染対策の不備を認めて陳謝し、クルーズ運航を停止した。

---

<sup>29)</sup> フッティルーテン社: 新型コロナウイルスについて、

<https://www.hurtigruten.jp/news/whats-new/post6475/> (2020.12.31閲覧)

<sup>30)</sup> The maritime executive: Independent Report Released into Hurtigruten's Handling of COVID-19, <https://www.maritime-executive.com/article/independent-report-released-into-hurtigruten-s-handling-of-covid-19> (2021.11.1閲覧)

## (2) シードリームヨットクラブ社<sup>31)</sup>

2020年6月20日にノルウェーでクルーズ運航を再開した、米国マイアミに本社を置くヨットスタイルのラグジュアリー船社である。2020年サマーシーズンのノルウェーで、感染者を出さずに順調なクルーズ運航を数ヶ月間にわたり継続していた同社は、2020年10月末にCDCが全米クルーズ運航停止令の解除に踏み切ると、翌週11月7日に、カリブ海第1船を出航し、8日間クルーズを実施した。

シードリーム1(4,333トン)は、乗客定員112人のところ、乗客数を53人に抑え、定員を47%に縮小して、東カリブ海のバルバドス港を出航したが、航海5日目に感染者が発生し、バルバドス港に戻って隔離された<sup>32)</sup>。同社は全てのクルーズ運航を停止した。

## (3) せとうちクルーズ社<sup>33)</sup>

2020年7月5日にクルーズ運航を再開した瀬戸内海ショートクルーズを専門とするクルーズ船社である。洋上に浮かぶ高級旅館と称されるガンツウは、日本海事協会の認証を取得して、クルーズ運航を再開した。全ての乗客は、乗船20日前にジェネシスヘルスケア株式会社から送付される新型コロナウイルスPCR検査キットで検体検査を受ける。

船内では乗客1組がタラップを移動するごとに、手すりを消毒するなど丁寧なマネジメントを実施<sup>34)</sup>している点について特化ポイントとした。飲食時、入浴時を除き、パブリックエリアでのマスク着用を必須とし、マスクはアメニティの一つとして提供している。

---

<sup>31)</sup> Sea Dream yacht club: Sea Dream During Covid-19, <https://seadream.com>

(2020.12.31 閲覧)

<sup>32)</sup> CNN: Covid-19 outbreak strikes first cruise to resume sailing in the Caribbean, <https://edition.cnn.com/travel/article/caribbean-cruise-seadream-1-covid/index.html> (2021.11.1 閲覧)

<sup>33)</sup> せとうちクルーズ社: 新型コロナウイルス感染症予防に関する取り組みについて, [https://guntu.jp/wordpress/wp-content/uploads/2020/08/SC\\_guntu\\_新型コロナウイルス感染症予防に関する取り組みについて.pdf](https://guntu.jp/wordpress/wp-content/uploads/2020/08/SC_guntu_新型コロナウイルス感染症予防に関する取り組みについて.pdf), (2020.12.31 閲覧)

<sup>34)</sup> 読売新聞: 瀬戸内クルーズが万全の再開 感染防止策を徹底、乗客1組移動するごとに手すり消毒, <https://www.yomiuri.co.jp/economy/20200812-OYT1T50331/> (2021.11.1 閲覧)

上陸用ボートの定員を減らして社会的距離を確保し、全客室はテラス付きのため、換気性が保たれている。

#### (4) ポナンクルーズ社<sup>35)</sup>

2020年7月11日にクルーズ運航を再開したスマートカジュアルで寛ぐバカンススタイルを提供するマルセイユに本社を構えるフランスの船社である。

フランス船級協会の認証を取得し、マルセイユ大学医療センターの医療チームと連携して、徹底したプロトコルを策定している。

クルーズ運航を再開して以降、感染者を出さずに3,500人以上の乗客を運び、60回以上のクルーズを成功させるという実績を築いていた。しかし、10月下旬にジャックカルティエ(9,900トン)で実施した地中海クルーズで、新型コロナウイルスの感染者が発生し、運航を停止した<sup>36)</sup>。

#### (5) ポールゴーギャンクルーズ社<sup>37)</sup>

2020年7月11日、フレンチポリネシアでクルーズ運航を再開した南太平洋のタヒチを通年運航するラグジュアリー船社である。

親会社のポナンクルーズ社と共同で、衛生プロトコル COVID-SAFE<sup>38)</sup>を策定した。

---

<sup>35)</sup> Ponant Cruises: Healthy & Safety Protocol, <https://en.ponant.com/our-commitment-to-health> (2020.12.31 閲覧)

<sup>36)</sup> The Maritime Executive: 13 Test Positive for COVID-19 Aboard Luxury Cruise Ship, <https://www.maritime-executive.com/article/13-test-positive-for-covid-19-aboard-luxury-cruise-ship> (2021.11.1 閲覧)

<sup>37)</sup> Paul Gauguin cruises: Travel advisory & health protocols, <https://www.pgcruises.com/paul-gauguin-cruises-resumes-voyages-july-2020-and-announces-covid-safe-protocol> (2020.12.31 閲覧)

<sup>38)</sup> Ponant Cruises: Healthy & Safety Protocol, <https://en.ponant.com/our-commitment-to-health> (2020.12.31 閲覧)

7月29日にタヒチのパペーテ港を出航したポールゴーギャン(19,170トン)で、新型コロナウイルスの感染者が発生し、運航を停止した<sup>39)</sup>。その後、内航クルーズのみ再開したが、感染拡大に伴い、全面的に運航を停止した。

#### (6) TUI クルーズ社<sup>40)</sup>

2020年7月24日に大型船として世界で初めてクルーズ運航を再開した、クルーズマーケットシェア世界第2位のロイヤルカリビアンインターナショナル社とドイツの大手旅行会社TUIAG社が折半出資したドイツの新興クルーズ船社である。

同社は、念入りに管理した衛生プロトコルを策定し、寄港することで生じる感染リスクを回避するため、無寄港の北海クルーズを実施した。

マインシフ2(111,554トン)には、感染者が発生した場合に備えて、分離したコロナ専門メディカルセンターや隔離施設を設置し、迅速なPCR検査を受けることができる高感度で最先端の電子機器を搭載している。バルコニー付客室とスイート客室のみを使用することで、効果的な換気状態が保たれるよう配慮し、感染リスクが高いとされる高齢者の乗客には別域ダイニングを用意した。

2020年9月からマインシフ6(98,800トン)でエーゲ海クルーズを開始したが、3回目のクルーズで新型コロナウイルスの感染者が発生し、ピレウス港に隔離され<sup>41)</sup>、運航を停止した。以降は、マインシフ2でカナリア諸島を運航している。

---

<sup>39)</sup> The maritime executive: One Suspected COVID-19 Case on Cruise Ship Paul Gauguin  
<https://www.maritime-executive.com/article/one-suspected-covid-19-case-on-cruise-ship-paul-gauguin> (2021.11.1 閲覧)

<sup>40)</sup> TUI cruises: #HOLIDAY2020 How we prepare for safe travel during covid-19,  
[https://www.tuigroup.com/damfiles/default/tuigroup-15/de/medien/Images-  
Pressemitteilung/2020/2020-05-13-h1/infographic-en.png-  
9fe9b7f5efd94c5a4784d8e03b324b74.png](https://www.tuigroup.com/damfiles/default/tuigroup-15/de/medien/Images-Pressemitteilung/2020/2020-05-13-h1/infographic-en.png-9fe9b7f5efd94c5a4784d8e03b324b74.png) (2020.12.31 閲覧)

<sup>41)</sup> Reuters: TUI cruise ship crew negative for COVID-19 after docked at Greek port,  
<https://jp.reuters.com/article/health-coronavirus-greece-cruiseship-idINL8N2GQ26E>  
(2021.11.1 閲覧)



#### (7) ドリームクルーズ社<sup>42)</sup>

2020年7月26日に、台湾離島のアイランドホッピングクルーズで運航を再開したアジア最大のクルーズ船社ゲンティンクルーズ社傘下にあるプレミアム路線の船社である。

同社はノルウェードイツ船級協会から、世界で初めて船舶感染予防の認証 CIP-M<sup>21)</sup> を取得した。エクスプローラードリーム(75,338 トン)を利用した3泊4日の台湾離島クルーズでは、寄港地において完全消毒されたバスを使用し、WHO のガイダンスに基づいた少人数によるオプションツアーを実施している。11月には、ワールドドリーム(150,695 トン)をシンガポールに投入し、無寄港クルーズの運航を開始した。

WHO が推奨する乗員14日以上 の検疫期間を超える21日間の検疫と厳格な検査を実施していることについて、特化ポイントの対象とした。

#### (8) UN クルーズアドベンチャー社<sup>43)</sup>

2020年8月1日、コロナ社会においてアラスカ海域初となるクルーズ運航を再開したシアトルに本社を構えるエクスペディションクルーズ<sup>44)</sup> 専門の米国の船社である。

独自に策定した衛生プロトコルに基づき、出航1週間前に新型コロナウイルス PCR 検査を実施し、全乗客の陰性を確認後、ワイルドネスアドベンチャー(639 トン)は乗客37人乗員30人と共にアラスカのジュノー港を出航した。しかし、ジュノー空港で実施した2回目のPCR検査で男性客1名の陽性が確認され、出航したクルーズ船に通知された。報告を受けたワイルドネスアドベンチャーはジュノー港に戻って隔離され、無症状の乗客は、その後数回に及ぶ検査において陰性判定が続いたが、濃厚接触者と共にジュノーの指定ホテルで14日間隔

---

<sup>42)</sup> Dream Cruises: Travel Advisory Updates, <https://www.dreamcruiseline.com/travel-advisory-updates>, (2020.12.31 閲覧)

<sup>43)</sup> Un Cruise Adventures: COVID-19 Travel Updates, <https://www.uncruise.com/about-us/media/travel-alerts> (2020.12.31 閲覧)

<sup>44)</sup> 主に遠隔地を目的とした冒険・探検目的のクルーズ

離された<sup>45)</sup>。同社CEOは、男性客の偽陽性<sup>46)</sup>の可能性を説いたが、全てのクルーズ運航は停止された。

#### (9) MSC クルーズ社<sup>47)</sup>

2020年8月16日、地中海で運航を再開したスイスに本社を構えるクルーズマーケットシェア世界第4位のクルーズ船社である。

自社最新のクルーズ船MSC グランディオーサ(181,541トン)でジェノバ港を出港した8日間の地中海クルーズは、対象乗客をイタリア居住者限定に制限した。全乗客に配布されるリストバンドは、非接触で、客室ドアの鍵の開閉や、食事メニューの選択、施設予約や会計ができ、感染防止に役立っている点を、特化ポイントとした。

寄港地では、同社が策定した船上と同等の高い基準の衛生プロトコルで管理したオプションツアーに参加しない限り、乗客は港の外に出ることができず、ツアー参加者はツアー中にグループから離れることができないことを厳格に規定している。乗客および乗員が、衛生プロトコルに違反した場合、乗船拒否や厳しい罰則が課せられる。

8月18日に寄港したナポリでは、オプションツアーに参加した家族5名がツアー中に無断でグループから離れるケースが発生したが、船社側は乗客5名の再乗船を拒否し、ペナルティを課すなど厳格に対処した<sup>48)</sup>。

---

<sup>45)</sup> KTOO Public Media: Un cruise COVID-19 case was not a false positive, but Alaska's cruise season is still over, <https://www.ktoo.org/2020/08/14/uncruise-covid-19-case-was-not-a-false-positive-but-alaskas-cruise-season-is-still-over/> (2021.11.1 閲覧)

<sup>46)</sup> 新型コロナウイルス PCR 検査において、本当は陰性であるのに陽性と出てしまう被験者。

<sup>47)</sup> MSC Cruises: Health & Safety Measures, <https://www.msccruises.com/en-gl/MS-Health-And-Safety-Measures.aspx> (2020.12.31 閲覧)

<sup>48)</sup> Travel and leisure: MSC Refuses to Let a Family Re-board Cruise After They Separated From Shore Excursion Group <https://www.travelandleisure.com/cruises/msc-cruises-family-breaks-excursion-social-bubble-covid-restrictions> (2021.11.1 閲覧)

#### (10) 商船三井客船社<sup>49)</sup>

2020年10月25日、JR四国によるチャータークルーズで運航を再開した、にっぽん丸を保有するプレミアムクラスの日本船社である。

同社は、愛媛県の新居浜港を出港して佐世保港に寄港する2泊3日クルーズを実施した。当初、このクルーズは、五島列島に寄港する計画であったが、離島で万一感染者が出た場合の医療体制の問題もあり、佐世保港に決定した。受入港の状況を精査し十分な協議をして航路を決定する手順について、特化ポイントとした。

運航再開にあたり、複数の環境衛生管理者を養成し、寄港地の歓迎イベントは密を防ぐ為、簡略化して行った。

#### (11) 郵船クルーズ社<sup>50)</sup>

2020年11月2日、クルーズ運航を再開した日本最大のクルーズ船、飛鳥IIを保有するラグジュアリークラスの日本船社である。

同社は、日本外航客船協会(JOPA)のガイドラインをもとに、独自の感染症対策プランを策定している。(3)項のせとうちクルーズ社同様、乗船前にジェネシスヘルスケア株式会社から送付される新型コロナウイルスPCR検査キットで、全乗客は検体検査を受ける。

302日ぶりに運航を再開した飛鳥IIは、11月2日に横浜港を出港し、清水港に向かった。船内に設置された新型コロナウイルス検査室では、わずか1時間で判定結果を出す最新のスマートアンプ法<sup>51)</sup>を取り入れている点について、特化ポイントとした。飛鳥IIオリジナルマスクケースをアメニティの一つとして提供している。

---

<sup>49)</sup> 商船三井客船社:新型コロナウイルス感染症への取り組み,  
<https://www.nipponmaru.jp/infection/> (2020.12.31閲覧)

<sup>50)</sup> 郵船クルーズ社:飛鳥II新型コロナウイルス感染症対策について,  
[https://www.asukacruise.co.jp/coronavirus\\_information/](https://www.asukacruise.co.jp/coronavirus_information/) (2020.12.31閲覧)

<sup>51)</sup> 神奈川県衛生研究所と理化学研究所が開発した新型コロナウイルスの迅速検出法で、飛鳥IIで取り入れている。文部科学省:参考資料3-1,  
[https://www.mext.go.jp/content/20200316-mxt\\_sanchi01-000007648\\_08.pdf](https://www.mext.go.jp/content/20200316-mxt_sanchi01-000007648_08.pdf)  
(2021.11.1閲覧)

## (12) ロイヤルカリビアンインターナショナル社<sup>52)</sup>

2020年12月1日にシンガポールでクルーズ運航を再開した、世界のクルーズ市場第2位のシェアを誇り、世界最大客船のタイトルホルダーを保持する船社である。

同社傘下(6)項のTUIクルーズ社と同様の手法を取り入れ、無寄港の3泊4日ノンストップクルーズをクァンタムオブザシーズ(168,666トン)で実施した。

独自に策定した衛生プロトコルには、50%の定員制限、オンライン限定チェックイン、全手荷物の消毒、新型コロナウイルス陰性証明書の提出等の対策が取られた。

乗客1,680人が乗船した2回目のクルーズでは、3日目に83歳のシンガポール人男性客の新型コロナウイルス陽性が確認され<sup>53)</sup>、クァンタムオブザシーズは運航を中止し、シンガポール港に引き返した。83歳の男性客は、その後3回のウイルス検査において、いずれも陰性であったことから、偽陽性の可能性が指摘された。

## (13) 日本クルーズ客船社<sup>54)</sup>

2020年12月5日に大阪港を出港し、クルーズ運航を再開した、ぱしふいっくびいなす(26,594トン)を保有するプレミアムクラスの日本船社である。次のクルーズの出航までに一晚以上停泊して、船内の消毒清掃を徹底している。乗客数を通常の約半数に制限し、丸窓のステートルームJとHの一部の販売は行わない。

全てのクルーズで、新型コロナウイルスPCR検査が必須で検査料金はクルーズ料金に含まれる。寄港地では、日本旅行業協会(JATA)等が策定した新型コロナウイルス対応ガイドラインに沿ったオプションツアーを実施している。

---

<sup>52)</sup> ロイヤルカリビアン社: Royal promise,

<https://www.royalcaribbean.jp/campaign/royalpromise> (2020.12.31 閲覧)

<sup>53)</sup> BBC News: A Royal Caribbean ship has returned to Singapore on day three of a four-day "cruise to nowhere" after a passenger tested positive for Covid-19,

<https://www.bbc.com/news/world-asia-55241282> (2021.11.1 閲覧)

<sup>54)</sup> 日本クルーズ客船社: ぱしふいっくびいなす対策,

<https://www.venus-cruise.co.jp/info/infection.php> (2020.12.31 閲覧)

#### 4. 8. 定量分析による船社マネジメント調査

本節では、3 国際専門機関の推奨マネジメントおよび先行研究の示唆マネジメント 20 項目に対し、コロナ社会でクルーズ運航を再開した 13 船社が実施するマネジメントと照合して評価した。

クルーズ船社のマネジメントを抽出する方法は、2020 年 12 月末の時点でクルーズ船社がホームページやメディアに公開しているプロトコルに該当要素の記載がある場合には「実施あり」と判定し、明確な説明や記載がない場合には「実施なし」と判定した。

クルーズ船社が公表せず実施している可能性も考えられるが、2001 年の米国同時多発テロ、及び、2003 年の新型肺炎サーズ感染症の流行による社会不安を受けて 2005 年に改定された「旅行業法令・約款(H17.4)」では、旅行の種類を問わず、旅行者への安全・衛生説明義務が強化されており、コロナ禍において、安全・衛生に関する情報説明の重要度は高く、コロナ社会において安全性を危惧しながらクルーズ旅行を検討する参加希望者および参加者に対して、クルーズ船社が取り組む新型コロナウイルス感染症対策をわかりやすく明確に示し、衛生プロトコルを公表することは、航海日程や旅行約款を記載することと同様に重要事項であることから、本調査においては明確な記載がない場合には「実施なし」と判定した。

判定結果は表-9 のマトリックス表に示し、コロナ社会でクルーズ再開時期が早い船社順に 3 専門機関および先行研究が推奨する 20 要素のマネジメントの実施状況と照合し、実施している場合には、評価項目の重み付けポイントを記し、クルーズ船社別に総合評価合計数を算出した。また、表-9 の調査結果を視覚的にわかりやすくするため、感染が発生したクルーズ船社と、順調に運航するクルーズ船社、それぞれのマネジメントの総合評価合計数をグラフ化して図-15 に示した。

クルーズ船社別に、先行研究および 3 専門機関のマネジメント要素の総合評価合計数を数値化することによって、各クルーズ船社の安全性評価に対する一つの目安とした。

表-9 WHO/CDC/CLIA/先行研究マネジメントの13船社実施評価マトリックス表(2020年末)

評価項目 (WHO/CDC/CLIA/ 先行研究の推奨マ ネジメント要素) * 感染が発生した船社	乗員 の検疫と研 修	消 毒 剤 の 設 置	コ ロ ナ P C R 検 査	ス ク リ ー ニ ン グ 検 査	検 温 ・ 問 診 ・ 消 毒	寄 港 地 衛 生 と 管 理	ビ ュ ッ フ エ の 禁 止	マ ス ク 着 用 義 務	社 会 的 距 離 の 確 保	P L F 作 成 管 理	乗 客 の 居 住 地 制 限	新 型 コ ロ ナ 検 査 病 棟	船 内 清 掃 と 消 毒	感 染 発 生 時 の 対 応	P P E 確 保 補 充	新 型 コ ロ ナ 精 通 医 師	船 内 換 気 の 確 保	隔 離 施 設 の 確 保	非 接 触 ア プ リ 活 用	違 反 者 へ の 罰 則	特 化 ポ イ ン ト	総 合 評 価 合 計
重み付け(表-8)	2	3	4	3	1	1	2	3	4	1	1	1	1	2	3	2	3	4	1	1	1	
* フッティルーテン	2	3	4		1	1	2		4	1			1			2	3					24
* シードリームヨット	2	3	4		1	1			4	1			1	2		2	3					24
せとうちクルーズ	2	3	4		1	1	2	3	4	1	1		1	2			3				1	29
* ポナンクルーズ	2	3	4		1	1	2	3	4	1		1	1	2	3	2	3	4				37
* ポールゴーギャン	2	3	4	3	1	1	2	3	4	1		1	1	2	3	2	3	4				40
* TUI クルーズ	2	3	4		1		2	3	4	1		1	1	2	3	2	3	4				36
ドリームクルーズ	2	3		3	1	1	2	3	4	1	1	1	1	2	3	2	3	4	1		1	39
* UN クルーズ	2	3	4		1	1	2	3	4	1			1	2	3		3	4				34
MSC クルーズ	2	3	4	3	1	1	2	3	4	1	1	1	1	2	3	2	3	4	1	1	1	44
商船三井客船	2	3	4		1	1	2	3	4	1	1	1	1	2		2	3	4			1	36
郵船クルーズ	2	3	4		1	1	2	3	4	1	1	1	1	2		2	3	4	1		1	37
* ロイヤルカリビアン	2	3	4	3	1		2	3	4	1		1	1	2	3	2	3	4	1			40
日本クルーズ客船	2	3	4		1	1	2	3	4	1	1		1	2		2	3					30

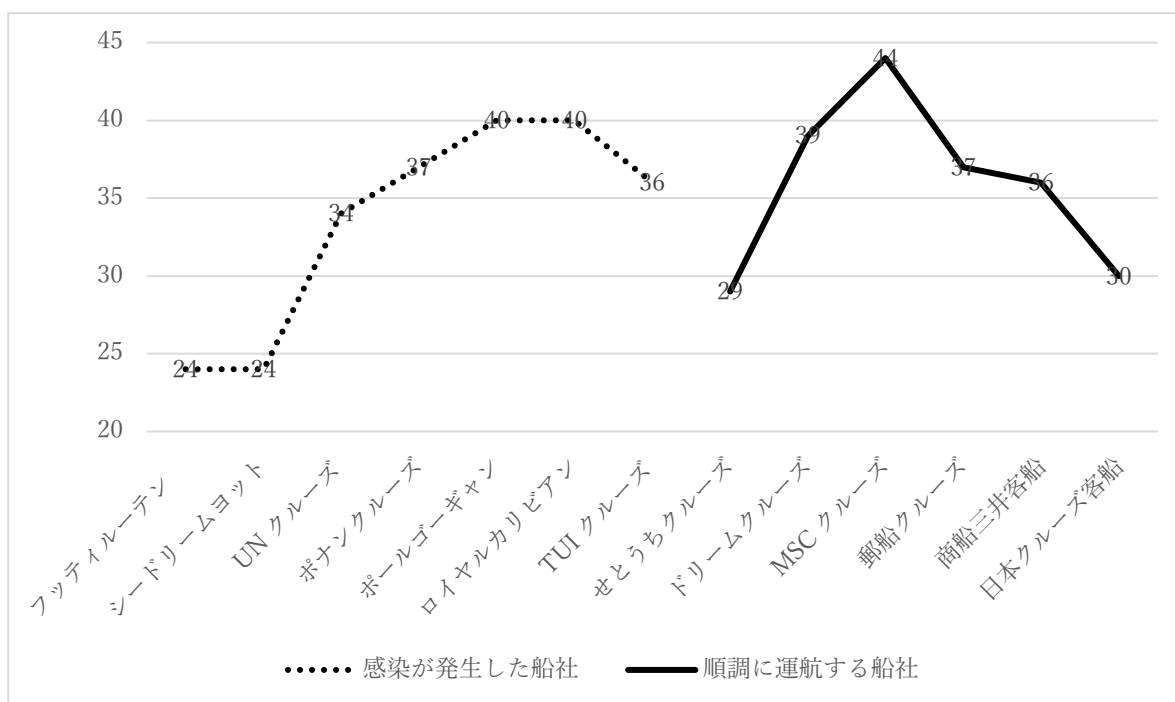


図-15 感染が発生した船社と順調に運航する船社のマネジメント総合評価の比較グラフ

## 4. 9. 複合調査の結果と考察

### 4. 9. 1. 調査結果

コロナ禍においてクルーズ運航を再開した 13 船社を対象に実施した、WHO/CDC/CLIA/先行研究の推奨マネジメント実施評価のマトリックス表(表-9)、および、感染が発生した船社と順調に運航する船社のマネジメント総合評価の比較グラフ(図-15)の結果によると、最高実施数 44 ポイント、最低実施数 24 ポイントで、クルーズ船社によって 20 ポイントの開きが見られた。クルーズ船社ごとに独自の衛生プロトコルを策定しているとはいえ、基本的に多くの船社が WHO や CDC の提言をコアとしたガイドラインを打ち出している中で、この数字の開きは意表を突いた結果であった。

比較グラフ(図-15)によると、クルーズ運航再開後、感染者を出さず順調に運航を続けている 6 社の総合評価は 29~44 ポイントであるのに対し、感染が発生して運航が停止となった 7 社(1 社はカナリア諸島を運航)については 24~40 ポイントとなっている。

概括的に見ると、先行研究および国際レベル 3 専門機関が推奨するマネジメント要素の総合評価が比較的高いクルーズ船社は感染者を出さずに順調にクルーズを運航する傾向にあり、総合評価が比較的低いクルーズ船社においては感染者が発生している傾向にある。この評価は、コロナ社会におけるクルーズ船の安全性について、一つの目安となるだろう。

しかし、総合評価 29 ポイントの、せとうちクルーズ社や、30 ポイントの日本クルーズ客船社が感染者を出さず順調にクルーズ運航を続けているのに対し、総合評価 40 ポイントのポールゴーギャン社やロイヤルカリビアンインターナショナル社において感染者が発生している状況は、前述の目安に反するものである。この要因には、マネジメント要素の「乗客の居住地制限」が関係している。

WHO は安全なクルーズのためのマネジメントとして、乗客の国籍や居住地域を制限することを推奨している。せとうちクルーズ社や日本クルーズ客船社は、コロナ禍ということで対象乗客は日本居住者のみであるのに対し、ポールゴーギャン社やロイヤルカリビアンインターナショナル社は、多国籍の乗客を対象としているため感染リスクが高いと考えられる。

表-9 において「乗客の居住地制限」を実施しているクルーズ船社は計 6 社で、その 6 社すべてにおいては感染者を出さず順調にクルーズ運航を続けていることから「乗客の居住地制限」はコロナ禍のクルーズ船の安全性に深く関わるマネジメント要素といえる。

特化ポイントを得た5船社は、推奨マネジメントをより優れた方法で実施していた。せとうちクルーズ社は乗客ごとの徹底消毒、ドリームクルーズ社は、WHOが推奨する乗員14日以上の検疫期間を超える21日間の長期乗員検疫の実施、MSCクルーズ社は多目的の非接触グッズの活用、商船三井客船社は寄港地の決定プロセス、郵船クルーズ社はスマートアンプ法の導入など、マネジメント要素にプラスアルファを加えて強化することで、より安全性の高いマネジメントを確立していた。

次に、本論第3章で検討した二極化による感染対策マネジメント実施状況について検証した。大衆化船社と、個性化船社に分けて、マネジメント総合評価を比較したところ、大衆化船社のTUIクルーズ、ドリームクルーズ、MSCクルーズ、ロイヤルカリビアンインターナショナル社の総合評価は36~44ポイントで、計4社中2社が感染し、感染率は50%であった。一方、個性化船社のフットゥルーテン社、シードリームヨットクラブ社、せとうちクルーズ社、ポナンクルーズ社、ポールゴーギャン社、UNクルーズアドベンチャー社、商船三井客船社、郵船クルーズ社、日本クルーズ客船社のマネジメント実施数は24~40ポイントで、計9社中5社で感染が発生し、感染率は55%となっていた。

本論第3章の結果に準じ、感染率についての二極化の差は5%という低い差であったが、マネジメント総合評価については、大衆化市場のクルーズ船社は個性化市場のクルーズ船社よりも、高い傾向が見られた。大衆化クルーズ船社の4社中3社以上が実施しているマネジメント要素の中で、個性化クルーズ船社の多くが実施していないマネジメント要素は、スクリーニング検査、Covid-19検査病棟、PPEの確保と補充、隔離施設の確保、非接触アプリ活用の5項目が挙げられた。このうち、スクリーニング検査、PPEの確保と補充、非接触アプリ活用の3要素は、クルーズ船社の努力により導入可能なマネジメント要素であるが、Covid-19検査病棟および隔離施設の確保については、スペースが限られる小型クルーズ船にとって、パンデミック初期に適用するには、厳しい課題であったと推測される。しかしパンデミック2年目の2021年以降は、その状況も改善され、多くの小型クルーズ船において、検査病棟や隔離施設が確保されている。



#### 4. 9. 2. 感染要因の考察

コロナ社会で、クルーズ運航再開後、感染者が発生した7船社における感染発生の経緯には類似点が見られた。感染事例があった全7社は、事前に、全乗客を対象に新型コロナウイルスPCR検査を実施(表-9)し、全ての乗客の陰性を確認していた。ところが、クルーズ出港後に、新型コロナウイルスの陽性者が確認されている。

この要因として二つの可能性が考えられるが、想定される二つの可能性は、クルーズ船内の清掃消毒が適切に行われ、船内の物質的な感染因子の発生が抑えられていることが前提となる。

一つ目の要因は、寄港地における感染の可能性で、フッティルーテン社、シードリームヨットクラブ社、ポナンクルーズ社、ポールゴーギャン社の4社が該当する。寄港する前に感染が確認されたTUIクルーズ社とUNクルーズアドベンチャー社、及び、無寄港のロイヤルカリビアンインターナショナル社については、寄港地での感染の可能性はない。

二つ目の可能性は、新型コロナウイルスPCR検査偽陰性の乗客乗員の乗船による感染の可能性である。これは、7社すべての船社に可能性がある。さらに、新型コロナウイルスPCR検査の精度について疑問を投げかける事例が、TUIクルーズ社とUNクルーズアドベンチャー社、ロイヤルカリビアンインターナショナル社の3社で発生している。3社は、イラクリオン港、ジュノー空港、シンガポール港でのPCR検査で、乗客乗員の陽性が一度は確認されたものの、その後の複数回に及ぶ検査においては陰性判定であった。東京大学保険センターによれば、PCR検査は、検体採取や検体保存の条件などで、偽陽性や偽陰性が起こる可能性があり、PCR検査の感度は高く70%程度と考えられているため、検査結果の判断は慎重に行う必要があると指摘している<sup>55)</sup>。

乗客の陰性判定を、より確実性の高いものとするには、多くのクルーズ船社が実施している乗船前の新型コロナウイルスPCR検査だけでは不十分である可能性が高い。そこで、WHO CDC CLIAの3専門機関が結束して推奨しているマネジメント要素「スクリーニング検査」について表-9を確認すると、検査を実施している船社は13社中、4社と非常に少ない。スクリーニング検査とは、病気の可能性を探る検査のことで、新型コロナウイルス感染症におい

---

<sup>55)</sup> 東京大学保険センター：検査, <http://www.hc.u-tokyo.ac.jp/covid-19/tests/>  
(2021.11.1閲覧)

ては、エコー検査、レントゲン検査、抗原検査などがある。乗客乗員の乗船時の体調や問診結果に応じて、検査が必要とされる乗客乗員にスクリーニング検査を実施することにより、「事前のPCR検査」で陰性と判定された乗客乗員においても、陽性の可能性を見極める一つの手段となり得る。前述のクルーズ船の安全性に深く関わる要素である「乗客の居住地制限」と「スクリーニング検査」両方のマネジメントを実施している船社は、実施数1位のMSCクルーズ社と2位のドリームクルーズ社の2社のみで、両社とも感染者を出さず順調なクルーズ運航を続けていた。

以上の考察を踏まえ、感染対策に効果のある重要なマネジメントとして「事前のPCR検査」「スクリーニング検査」「乗客の居住地制限」の三つの要素が特定されたが、この三つのマネジメント全てを実施していた船社は、13社中わずか1社であった。

公衆衛生学においては、最も基本的なこととして感染成立の3つの要件を定めている。この3つの要件が揃わなければ、感染が成立することはない。感染成立の3つの要件とは① 感染源(患者) ② 感受性のある宿主(体内で病原体が増殖できる状態) ③ 感染経路である。和田、太田、川島、阪口、相澤(2010)によれば、感染対策を行う上で、この3つのうちの1つでも完全に対策ができれば感染は起こらないと示唆している。

クルーズ船の感染対策に重要なマネジメントとして特定した3つの要素について、感染成立の3つの要件を照合すると、「事前のPCR検査」は① 感染源を断ち切ることに作用し、「スクリーニング検査」は② 感受性のある宿主を特定するために役立ち、「乗客の居住地制限」は、③ 感染経路を狭める効果があることから、公衆衛生学の観点においても、クルーズ船の安全性に効果のある感染対策マネジメントであることが見知できる。

最後に、先行研究および国際レベル3 専門機関の推奨マネジメント以外の要因について検討する。内容は、クルーズ期間、クルーズ船のカテゴリー、クルーズ運航再開から感染発生までの期間について検討した。

まず、クルーズ期間においては、3日間の短期クルーズを実施したロイヤルカリビアンインターナショナル社でも、8日間クルーズを実施したシードリームヨットクラブ社でも感染者が発生した。

クルーズ船のカテゴリーでは、ラグジュアリークラス(ポールゴーギャン)の小型クルーズ船でも、カジュアルクラス(クァンタム・オブ・ザ・シーズ)の大型クルーズ船でも、感染者

が発生した。この状況は、WHO の指摘に準ずる結果となった本論第 3 章の考察について、本章においても重ねて同様の結果が導き出された。

クルーズ運航再開から感染発生までの期間においては、UN クルーズアドベンチャー社が運航再開後、初回のクルーズで感染者が発生したのに対し、シードリームヨットクラブ社では、運航再開から 5 ヶ月後に感染者が発生していた。感染者を出さずに順調な運航を継続していたクルーズ船社においても感染が発生していることから、2020 年 12 月末時点で、順調に運航している 6 船社においても、今後、感染が発生する可能性は十分あるといえよう。

#### 4. 9. 3. 感染要因に対処する対応マネジメント

前2項の考察を踏まえて、7船社の感染要因に対処する対応マネジメントを、表-10に提案した。7社すべてに可能性がある感染要因である「新型コロナウイルス PCR検査の偽陰性乗客乗員の乗船による感染」に対処する対応マネジメント要素として、乗客の居住地制限、事前のPCR検査、スクリーニング検査の併用実施が効果的であり、事前のPCR検査については、1回だけの船社は複数回に追加し、出港前にはスマートアンプ法等を採用した検査を行って1時間後の判定結果を待った上で乗船する方法や、クルーズ期間中の定期的なPCR検査も有効的である。

2021年初頭から、世界的に実用化した新型コロナウイルスのワクチン接種を、全ての乗客乗員に義務化することで、Kak(2005)が示唆した感染因子の発生や感染の可能性を最小限に抑える効果が期待できる。

フッティルーテン社、シードリームヨットクラブ社、ポナンクルーズ社、ポールゴーギャン社社の4社に可能性のある感染要因である「寄港地における感染」に対処するには、無寄港クルーズの実施、適切な寄港地選定と、寄港地衛生管理の徹底、そして、違反者への罰則を躊躇わず徹底することが、寄港地における感染防止対策に有効なマネジメントと提案した。

表-10 感染が発生した7船社の感染要因分析と対応マネジメント

感染が発生した船社	感染要因	【寄港地】 対応マネジメント	【偽陰性】 対応マネジメント
フッティルーテン	寄港地 偽陰性の乗客乗員	<ul style="list-style-type: none"> <li>・無寄港クルーズの実施</li> <li>・適切な寄港地の選定</li> <li>・寄港地衛生管理の徹底</li> <li>・衛生プロトコル管理のオプションツアー実施</li> <li>・プロトコル違反者への罰則の徹底</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗客国籍/居住地を制限</li> <li>・スクリーニング検査</li> <li>・新型コロナウイルスPCR検査の複数回の実施</li> <li>・出航前検査の導入(スマートアンプ法等の即時検査の採用)</li> <li>・ワクチン接種の義務化</li> </ul>
シードリームヨットクラブ			
ポナンクルーズ			
ポールゴーギャンクルーズ			
TUIクルーズ			
UNクルーズアドベンチャー			
ロイヤルカリビアン			

出所 複合調査より筆者分析

#### 4. 10. まとめとソーシャルバブル形成の課題

本章では、コロナ社会でクルーズ運航を再開したクルーズ船社の背景と窮状を振り返り、パンデミック初年度のクルーズ運航に取り組んだ 13 船社のマネジメントを、文献資料調査と定量調査の複合調査で分析した。

先行研究が示唆したマネジメント、及び、国際レベル 3 専門機関が推奨したマネジメント 20 項目に対して、クルーズ船社 13 社のマネジメント実施状況を評価し、実施数がより多いほど感染者を出さず順調なクルーズ運航をしている傾向を確認し、コロナ社会のクルーズ船の安全性について一つの指標を見出した。コロナ禍で運航再開後に新型コロナウイルスの感染が発生した 7 船社の感染経緯とマネジメント実施状況から二つの感染要因を考察し、対応マネジメントを表-10 に提案した。

本章においては、クルーズ船の安全性に有効性を認めるマネジメントとして、「乗客の居住地制限」「事前の PCR 検査」「スクリーニング検査」の 3 要素の併用実施が極めて重要な要素であることを明らかにした。しかし、それら 3 要素全てを実施していた船社は、僅か 1 社であった。このように、クルーズ船社によって安全性には格差があり、本章では一般的なクルーズ船の安全性を示すまでには至らなかった。

本論文の 2 つ目の問題意識である、「コロナ社会のクルーズ船は、安全なのであろうか。」に対する回答は、パンデミック初年度の調査結果から「クルーズ船の安全性は、クルーズ船社によって格差がある。」というものとなった。

コロナ社会において、一般的なクルーズ船の安全性を示すためには、安全性に有効なマネジメント要素の共有と、全てのクルーズ船社が同レベルのマネジメントを実施できるように、世界共通の安全認証システムを構築し、統一したマネジメントの厳守を義務付ける方法が望ましい。具体的な取り組みとして、現在、専門機関ごとに実施している安全認証システムを融合共有化し、認証機関別の感染状況を比較・照合・精査し、世界共通の安全認証システムを構築する。構築した認証システムは、世界最大のクルーズ組織 CLIA がリーダーシップをとって、各クルーズ船社に統一する。各専門機関が共有を容認すれば、実現可能性は高いと考えられる。船社ごとに独自のマネジメントを策定している状況では、船社ごとのマネジメントに格差が生まれ、クルーズ船の安全性は船社ごとに異なり、クルーズ船全体の安全性には繋がらない。世界共通の認証システムを制度化することにより、乗客や第三者の視点でも分かりやすい透明性のあるクルーズ船の安全性を示すことが、今後の課題といえよう。

コロナ社会における安全なクルーズ船とは、厳格で適切なマネジメントシステムに守られた、ソーシャルバブル化したクルーズ船を実現することである。言い換えると、殺菌消毒した安全なクルーズ船に、健康な乗員が乗務し、健康な乗客が乗船して、安全に管理された食事やイベントを楽しむ空間は、外部から隔離された洋上のクルーズ船だからこそ形成できる「安全」というソーシャルバブルである。

2020年3月14日、世界が未知のウイルスの発生に怯えていた頃、オーストラリア海域を航行していたMSCクルーズ社のマニフィカ(95,128トン)は、タスマニア島のホバート港が認めたと上陸許可を辞退した<sup>56)</sup>。当時、ホバートでは新型コロナウイルス感染症のクラスターが発生していたからである。感染者のいない安全なクルーズ船を離れて上陸することで、船内ソーシャルバブルを壊してしまう危険性を回避するため、敢えて上陸を拒否し、シドニー港とメルボルン港で希望下船者を降ろした後は、誰一人クルーズ船から降りることはなく、欧州まで安全な航海を続けたマニフィカは、コロナ社会においてソーシャルバブルを形成した最初のクルーズ船であった。

コロナ社会のクルーズ船において感染を防ぐ為には、安全性に有効なマネジメント要素を見極めるプロセスが極めて重要である。流動的なコロナ社会において、マネジメントの有効性は常に変化し、変異を続けている新型コロナウイルスの特性に応じた、柔軟な対応が求められる。クルーズ船社は、その都度見極めたマネジメントを確実に実施し、クルーズ船への感染因子の侵入を完全に遮断することで、ソーシャルバブルの形成につながると考えられる。

---

<sup>56)</sup> ホバート上陸を辞退後、下船希望の乗客はシドニー港、メルボルン港で下船して帰国の途についたが、殆どの乗客がクルーズ船に残った。BBC: Coronavirus journey: The 'last cruise ship on Earth' finally comes home, <https://www.bbc.com/news/world-52350262> (2021. 11. 1 閲覧)

## 第5章 貢献の視点、多角的活用の研究

## 5. 1. クルーズ船多角的活用の先行研究レビュー

海上や河川を航行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、洋上リゾート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。

大正から昭和初期にかけて繁栄した豪華客船時代に、ロンドン航路を運航していた照国丸(11,931 トン)は、ノースコンチネンタルクルーズという本格的なクルーズを北欧で展開していた<sup>57)</sup>。同時期には、サンフランシスコ航路の天洋丸(13,402 トン)や浅間丸(16,947 トン)シアトル航路の氷川丸(11,622 トン)など複数の貨客船が世界の海域で活躍していたが、第二次世界大戦が勃発すると軍用船として戦地へ送られた。戦時下におけるクルーズ船は、徴用船や輸送船(Branchik, 2011)として活用され、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)として役割を果たすなど、クルーズ船はツーリズム以外の分野においても多角的に活用された経緯を持つ。

2011年3月に福島沖で発生した東日本大震災では、家屋を失い被災生活を送る被災者を支援するため、震災から1ヶ月後の2011年4月に、商船三井客船社のふじ丸(23,340 トン)が支援船として、岩手県の大船渡港、釜石港、宮古港の3港に着岸した。一人でも多くの被災者が利用できるように、デイユーススタイルで被災者を受け入れ、客室利用、食事提供、大浴場の入浴、映画鑑賞、カラオケ等の支援活動を行った。クルーズ船での、ひとときを過ごした被災者は、大船渡港 1,786 名、釜石港 593 名、宮古港 2,072 名、合計 4,451 名に上った(久葉、2012)。

クルーズ船の多角的活用は、戦時下や災害時などの有事だけでなく、平時においても様々な用途で多様に活用されている。宿泊施設、レストラン、レジャー施設、エンターテインメントを備えたクルーズ船は、平時のクルーズツーリズム活用を軸としながら、必要な時期に目的用途に合わせた活用が行われている。

国際的なコンファレンスの開催時には MICE 活用(Fawzy, 2008)、オリンピック等の国際的イベント期間中にはホテルシップとして活用し、クルーズ船として退役後には、海洋大学(庄司、2015)や映画ロケ(Nicholson, 2009)としても利用可能なバラエティに飛んだ多角的活用は、クルーズ船の際立った特性である。

---

<sup>57)</sup> 日本郵船歴史博物館 H.P. 船の歴史 vol. 3: [https://museum.nyk.com/ship\\_history.html](https://museum.nyk.com/ship_history.html)



## 5. 2. 多角的活用研究の目的

クルーズ船は、その規模や特徴、利便性から、時代や社会背景に応じて多角的に活用されてきた。平時においても、有事においても、社会に貢献してきたクルーズ船の多角的活用を、我が国で実施するためには、いくつかの課題が立ちほだかっている。それらの課題としては、多角的活用を可能にするための制度の構築、法規制問題、コスト問題などが挙げられる。

本研究では、平時のホテルシップ活用、および、有事の宿泊療養活用における、それぞれの課題と貢献の効果を検証する。

平時においては、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会の宿泊施設不足解消を目的としたホテルシップ構想の取り組みについて、課題の解決に至った事例を検証し、有事においては、コロナ社会で初めて実施されたクルーズ船の宿泊療養活用について、シンガポール港の事例を調査する。平時のホテルシップ活用は、日本政府主導の取り組みであり、有事の宿泊療養活用は、シンガポール政府主導のタスクフォースである。

本章では、オリンピックのホテルシップ活用事例を整理し、東京 2020 ホテルシップ構想、および、コロナ社会の宿泊療養施設のクルーズ船活用事例を調査する。実際に、シンガポールで宿泊療養を体験した乗客に半構造化インタビュー調査を行い、宿泊療養の効果を検証し、シンガポール港の事例をロールモデルとして、日本における応用可能性を検討した。

本論文の三つ目の問題意識であり、一企業としてのクルーズ船社がコロナ社会に貢献する活用法を検討する。

「コロナ社会に貢献するクルーズ船の多角的活用とはなにか。」  
を明らかにすることが、本章の目的である。

### 5. 3. オリンピックの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。

古くは、1964年、東京夏季オリンピック・パラリンピック競技大会期間中に、外国クルーズ船12隻によるホテルシップ活用が実施され、当時の東京が抱えていた外国人用の洋室宿泊施設不足問題の解消に貢献した。

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-11)。

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年のリオデジャネイロ大会では、国際オリンピック委員会(IOC)がノルウェージャンゲッタウェイ(145,655トン)をチャーターし、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)とジェミナイ(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、カーニバルイレーション(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た。米国シアトルに本社を構えるホーランドアメリカライン社にとっては、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。ホーランドアメリカライン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、ノルウェーファンククルーズライン社の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-11 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	ブレーマー 24,000トン 987人 (Fred Olsen Cruise Lines社) 7月12日-8月14日実 施	ノルウェージャン・ ジェイド 93,558トン 2,402人 (Norwegian Cruise Line社) 2月2日-25日実施	ノルウェージャ ン・ゲッタウエイ 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	ドイッチェラント 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 現在は、P&O Cruise Australia社所有パ シフィックエデン	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

#### 5. 4. 東京 2020 ホテルシップ構想の背景

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いた、みずほ総合研究所<sup>58)</sup>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日本政府は、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。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。

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ので、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有効な手段が、ホテルシップ活用である。ホテルシップの場合、イベント終了後は本来のクルーズツーリズム活用に戻るため、必要な時期に必要な宿泊施設を確保することができる。

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

---

<sup>58)</sup> みずほフィナンシャルグループ系列のシンクタンク

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へ係留し、滞在中のホテルとして活用した。

半世紀以上前の1964年に開催された東京オリンピック・パラリンピック競技大会において、ホテルシップ活用を実施していた我が国は、世界でもいち早くホテルシップ活用の実績を残した国のひとつであった。しかし、その後は長期にわたり、ホテルシップ活用は見送られてきた。その要因は、日本においてホテルシップ活用を実現するためには、法規制に代表する課題が立ち塞がっていたためである。

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である。国連世界観光機関(UNWTO)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。

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た。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、その用途に応じた関係省庁機関の営業許可を取る必要があると指摘した。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示唆しており、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、港湾対応について述べた。

2017年6月29日、3年後に開催を控えた東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会開催期間中の宿泊施設不足が懸念されたことで、日本政府は、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、外国船社の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、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」を発足し、ホテルシップ構想の実現化へ向けて活動を開始した。半世紀以上の時を経て、我が国でのホテルシップ活用が再び始動した。

## 5. 5. 東京2020ホテルシップ活用の課題

本節では、東京 2020 ホテルシップ活用を可能にするために、日本政府が主導して課題の解決に向けた取り組みを検証し、ホテルシップ活用の効果と貢献性について検討する。2019年 6 月時点で、ホテルシップ活用が決定していたクルーズ船は、MSC クルーズ社のリリカ(65,591 トン)、プリンセスクルーズ社のサンプリンセス(77,441 トン)、ゲンティンクルーズ社のエクスプローラードリーム(75,338 トン)の外国船3隻である。

### 5. 5. 1. 法規制に関する課題

我が国で、ホテルシップ活用を実現する為には、法規制に関する課題がある。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直接関連する、入管法、旅館業法、関税法の規制緩和について検証した。

#### (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-12-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-12-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。

表-12 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)
<p>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。</p>	<p>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。</p>
<p>2(略)</p>	<p>2(略)</p>
<p>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。</p>	<p>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。</p>
<p>一 上陸期間は、次の区分により、入国審査官が定める。</p>	<p>一 上陸期間は、次の区分により、入国審査官が定める。</p>
<p>イ 一の出入国港の近傍に上陸を許可する場合 七日以内</p>	<p>イ 一の出入国港の近傍に上陸を許可する場合(ロに掲げる場合を除く。)七日以内</p>
<p>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</p>	<p>ロ <u>一の出入国港の近傍に上陸を許可する場合であつて入国審査官が特別の</u></p>
<p>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 七日以内</p>	<p><u>理由があると認めるとき 十五日以内</u></p>
<p>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</p>	<p>ハ(略、内容は同左)</p>
<p>十五日以内</p>	<p>ニ(略、内容は同左)</p>

出所 法務局ホームページ



## (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)は示唆している。

旅館業法第二条(表-13-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-13-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-13-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-13 ホテルシッフ関連の旅館業法及び通知文

<p>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</p>	<p>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)</p>
<p><b>【旅館業法第二条】</b>                  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。</p>	<p>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。</p>
<p><b>【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】</b>                  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。</p>	<p>(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。</p>

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-14-左)の規定内容に該当するため、関税法第六十七条(表-14-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-14 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

## 5. 5. 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た。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、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であると指摘した。

夏季オリンピック・パラリンピック競技大会の開催時期は、多くの場合、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」に沿って、法令順守、自主的衛生管理、行政機関との協働、食品防衛、飲食提供対象者との協力を推奨した。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が、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年に発生した英国籍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)の冰山衝突事故を機に、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。

## 5. 6. 東京2020ホテルシップ構想の結果とまとめ

### 5. 6. 1. 課題の達成結果

先行研究が示唆していたホテルシップ活用の最大の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し、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た結果、入管法、旅館業法、関税法の課題は、概ね解消したことを確認した。先行研究が示唆した法規制の課題は、終止符を打ったと考えられる。

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。

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クルーズ船においても、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、各関係機関との最終調整を図るとした。

法規制以外の課題として、ホテルシップとホテルシップ係留港である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のリスクマネジメントが、Waples 2000, Brotherton 2003, 鷗山 2004によって指摘された。熱中症、食中毒、感染症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」の遵守の徹底が重要となる。

「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戦略といえる。

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、船内の医務室等で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の手配、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重要である。

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加え、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ホテルシップ活用を実施するクルーズ船で、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の可能な港湾整備が求められる。

最後に、コスト問題に言及する。ホテルシップ運用会社であるクルーズ船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、場合によってはハイリスクである。しかしながら、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。ホテルシップ活用国は、ホテルシップ運用会社との綿密な協議を重ねて、両者が納得できるコスト配分を計画することが、ホテルシップ活用を成功に導く鍵であるといえよう。

## 5. 6. 2. ホテルシップ活用の貢献性

長期に渡り、クルーズツーリズムは富裕層を対象とした個性化市場一択であった我が国においては、クルーズ船による旅行スタイル自体の認知度が低く、クルーズ船を活用するホテルシップについては、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ことは、多角的活用研究の観点における大きな進展であり、学術的にも大きな成果といえよう。

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、ホテルシップ活用は実現可能となった。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<sup>59)</sup>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。

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。クルーズ船の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、MICE、研修、招待旅行などにも適している。クルーズ船は、エンターテイ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ホテルシップ構想によって、ホテルシップ活用の課題の解決に至ったことは、今後、オリンピックに限らず、開催が予定される大規模イベントの際には、ホテルシップ活用という選択肢が選べるようになり、宿泊施設不足解消に大いに貢献することはもとより、宿泊施設に限られる地方都市での貢献性は高いと考えられる。

新型コロナウイルス感染症のパンデミックの影響で、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会は1年間延期され、1年後の2021年7月に開催された東京2020は、感染拡大により無観客開催となったことで、ホテルシップ活用の実現には至らなかったが、東京2020のホテルシップ活用の課題解決と実現に向け、観光の重要性を認識した、大きな取り組みの成果は、今後のホテルシップ活用の未来につながるものといえる。

---

<sup>59)</sup> 第二次安倍政権が進める新しい経済特別区域構想



## 5. 7. コロナ社会のクルーズ船多角的活用

本節では、有事におけるクルーズ船の多角的活用について、シンガポール港の事例を調査し、コロナ社会への多角的活用の効果と貢献性について検討した。

WHOによるパンデミック宣言から僅か1ヶ月後の2020年4月に、シンガポール港で実施されたスタークルーズ社の2隻のクルーズ船による多角的活用を検証した。

クルーズ業界初の試みとなったクルーズ船の宿泊療養施設の活用効果を分析するため、実際にクルーズ船での宿泊療養を体験した乗客10名に半構造化インタビュー調査を実施し、宿泊療養の満足度を検証した。

### 5. 7. 1. シンガポール社会の背景

マレーシアの南に位置する島嶼国として知られるシンガポール共和国は、1980年代から2010年頃まで自国民だけでは賄えない労働者不足に対処するため、幅広い技能を有する外国人労働者を積極的に受け入れてきた(岩崎、2019)。その結果、雇用者全体の4割近くを永住権非保持者である外国人が占め、外国人労働者に大きく依存した経済構造を形成しながら経済発展を続けた。

2010年頃から、それまでの外国人労働者の積極的な受け入れを若干後退させたことで、シンガポールの外国人労働者数は年々僅かな減少傾向にある。シンガポールが金融や物流をはじめ、様々な分野におけるアジアのハブとしての地位を確立し、世界トップクラスの経済的豊かさを実現できたのは、一つには低技能から高技能まで幅広い層の外国人労働者を受け入れ、活用してきたためである(岩崎、2021)。

シンガポール統計局<sup>60)</sup>の発表によれば、シンガポールの2020年の総人口は5,685,800人である。このうち3,523,200人が国籍保持者で、521,000人を永住権保持者が占めている。残りの1,641,600人が総人口の約3割に該当する外国人労働者で、この外国人労働者の9割が、労働許可証(work permit)という就労ビザを持つ、未熟練労働者である。新井(2020)によれば、シンガポールにおける新型コロナウイルス感染者の99%以上が、インド、バングラデ

---

<sup>60)</sup> シンガポール統計局： <https://www.singstat.gov.sg/find-data/search-by-theme/population/population-and-population-structure/latest-data> (2021. 11. 1 閲覧)

シュ等周辺のアジア諸国からの未熟練労働者であり、朝はトラックの荷台に奴隷のように積み重ねて建設現場などに運ばれ、夜は2段ベッドがひしめく不衛生なドミトリー(図-16)で生活する劣悪な環境がコロナの温床となったと分析している。

ドミトリーの三密(密閉・密集・密接)な居住状況が感染症に対して脆弱であり、多数の外国人労働者が感染していく中、シンガポール政府は人材省と保健省を中心に全力でドミトリーにおける感染拡大防止策に取り組むことになった(石井、2021)。ドミトリーにおける感染拡大に加えて、国土面積の狭さと高い人口密度、そして、移民労働者(Migrant worker)への依存度等から、シンガポール政府の最優先課題となった経緯が窺える。

シンガポール政府は、新型コロナウイルス感染症に感染した外国人労働者が身体的危機を脱して陰性判定を受け、その後の回復期に、再び三密環境にあるドミトリーに戻ることによって発生するウイルスの拡散を懸念し、その緊急対策としてタスクフォースを立ち上げた。

国土面積が狭いシンガポールでは、新たに清潔な環境の外国人ドミトリーを建設するまでの一時的な期間、外国人労働者を収容する宿泊療養施設の確保が大きな課題であった。そのような中、外国人労働者のための宿泊療養施設として浮上したのが、洋上に浮かぶクルーズ船を一時的な療養施設として活用する政府主導のクルーズ船の多角的活用である。シンガポール政府は26年間シンガポール港を母港としてクルーズ運航を続けてきた馴染みの深いスタークルーズ社を選定し、宿泊療養施設活用を要請した。



図-16 外国人労働者のドミトリーの様子 出所 Asia One 社

<https://www.asiaone.com/singapore/construction-site-quarters-home-500-foreign-workers>

## 5. 7. 2. シンガポール政府のタスクフォース

2020年4月17日、シンガポール政府はスタークルーズ社が保有する2隻のクルーズ船を、新型コロナウイルスから回復した外国人労働者の一時的な宿泊療養施設として活用する緊急対策案の検討を始めた。これは外国人労働者のドミトリーで蔓延した感染を防止し、既存ドミトリーでの外国人労働者数を減らすことで社会的距離を確保し、効果的な感染対策を講じる緊急タスクフォースであると新華社通信は報じた<sup>61)</sup>。

シンガポール政府の要請を受けて香港から到着したスーパースタージェミナイとスーパースターアクエリアスの2隻のクルーズ船は、同国政府が求める最高基準の厳格な感染予防プロトコル審査を受けた。審査は、船の設備、特に船の換気システムに重点が置かれた。2隻のクルーズ船の設計は、船外の新鮮な空気を100%のフィルターを通して客室や共有エリアに送り込むことが可能で、空気の再循環はなく、船全体に常時、新鮮な空気が断続的に流れていることから、換気システムの合格基準をクリアした。

次に、国家環境庁のガイドライン<sup>62)</sup>に基づく衛生安全プロトコルの審査が行われ、社会的距離の確保、最小限に抑えた動線手順の確認、船内の清掃と消毒、食事の提供方法について、全項目が合格基準に達した。厳格な審査の結果、4月下旬にスーパースタージェミナイが審査に合格した。その数日後、スーパースターアクエリアスも審査をパスし、2隻のクルーズ船は3,000人の外国人労働者の収容が可能となった。

さらに、シンガポール政府は、2隻のクルーズ船を係留するマリーナベイクルーズセンター(MBCC)にコロナ専門医療センターと隔離ゾーンを僅か3日間で設置した。宿泊療養の活用期間は2020年7月末を目安とし、必要に応じて延長可能とした。

スタークルーズ社の親会社ゲンティンクルーズ社によれば、同社はパンデミック発生当初から乗客乗員の安全と健康を守るため、厳しい基準の予防策に取り組み、グループ企業ドリ

---

<sup>61)</sup> 新華社通社記事(2020年5月24日付)：

[http://www.xinhuanet.com/english/2020-05/24/c\\_139082738.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2020-05/24/c_139082738.htm) (2021.11.1閲覧)

<sup>62)</sup> 国家環境庁のガイドライン：

<https://www.nea.gov.sg/our-services/public-cleanliness/environmental-cleaning-guidelines> (2021.11.1閲覧)

ームクルーズ社 Goh 社長は、業界初となるクルーズ船の宿泊療養活用を実現するため、迅速に多くの課題を成し遂げたと語った<sup>63)</sup>。

乗客となる外国人労働者(以降、乗客と記述)には船内での様々な規定が定められた。1メートル以上の社会的距離、マスク着用義務、毎日の検温ほか、船内では一方向の移動のみ通行できるように通路や階が仕切られた。

多くの時間を客室で過ごす乗客のため、タミル語<sup>64)</sup>と英語のチャンネルの室内テレビが用意され、Wi-Fi アクセスと SIM カードが提供された。清潔な環境の療養維持のため、ランドリーサービスやハウスキーピングサービス(消毒含む)が提供され、毎日時間差でレクリエーションタイムが設けられデッキで45分間、潮風を楽しむことが認められた。

タスクフォース基準に適応したカフェテリアに改装された船内レストランでは、インド料理、ベジタリアン料理、オリエンタル料理の3種類から選択可能で、同室で療養する乗客同士のみ一緒にテーブルに着くことが許可された。体調不良の乗客は係留する MBCC 内のコロナ専用医療センターで即座に治療が受けられ、容態に応じて隔離ゾーンに収容される。乗船前のウェルカムビデオでは、生活規則、食事時間、レクリエーションルール、客室内にある機器の使用方法等が上映された。

2020年4月29日、最初の外国人労働者がスーパースタージェミナイに乗船した。シンガポール観光局(STB)は、全ての乗客に宿泊療養必需品を提供し、2隻のクルーズ船には研修を受けた200名の乗員が業務に着いた。

---

<sup>63)</sup> スタークルーズ社:

<https://media.starcruises.com/Content/media/webpages/press-release/en/press-release-20200501-gcl-extends-support-to-singapore.html> (2021. 11. 1 閲覧)

<sup>64)</sup> 南インドのタミル・ナドゥ州の言語でスリランカ、シンガポールの公用語



クルーズ船名	スーパースタージェミニイ(後方)	スーパースターアクエリアス(前方)
就航・船籍	1992年・バハマ	1993年・バハマ
総トン数	50,764トン	51,039トン
全長・全幅	230m・29m	229.84m・28.5m
客室・階数	766室・13階建	756室・13階建
乗客定員	1,532人	1,511人

図-17 宿泊療養施設として活用された2隻のクルーズ船

出所 スタークルーズ社ホームページ、画像:STB

### 5. 7. 3. 半構造化インタビュー調査

スタークルーズ社の2隻のクルーズ船に乗船し、実際に宿泊療養を体験した乗客にインタビュー調査を実施した。本調査の被験者はSNSを通して抽出した。抽出方法はクルーズ船での療養生活をSNSにアップしていた乗客にコンタクトを取り、本研究の意図に賛同いただいた乗客10名を調査対象者とした。

インタビュー方法はオンライン通話(Skype, Messenger, Line)等を利用し、半構造化インタビュー形式で実施した。調査対象者の希望により、被験者の国籍、性別、年齢層のみ表記し、氏名についてはイニシャル表記(被験者の希望で姓か名のいずれか)に留めた。本調査に協力いただいた乗客は製造業、建設業、家事労働に従事する単純労働者である。

インタビュー調査の手順は、被験者が乗船したクルーズ船名(G…スーパースタージェミニイ、A…スーパースターアクエリアス)を質問後、療養中に感じた安全性(Safety)、清潔感(Cleaness)、食事内容(Meal)、総合評価(General)の4項目について、それぞれ5段階評価で回答を得た。5段階の評価基準は、5…Excellent、4…Good、3…Fair、4…Poor、5…Very poorとした。その後、宿泊療養施設活用についてフリーコメントを聴取し、回答結果を表-15に記述した。インタビュー調査の質問内容は以下の通りである。

質問1 乗船しているクルーズ船名を教えてください。

質問2 療養生活の安全性について、5段階(5…Excellent、4…Good、3…Fair、4…Poor、5…Very poor)で評価してください。

質問3 療養生活の清潔度について、5段階(同上)で評価してください。

質問4 療養生活の食事内容について、5段階(同上)で評価してください。

質問5 全体総合について、5段階(同上)で評価してください。

質問6 ご自由にコメントをお願いします。

インタビュー調査終了後、フリーコメントを受けて、追加調査を実施した。中国出身の被験者 F は、提供される水のボトル数が少ないことを強い口調でコメントしていたため、シンガポール観光局(STB)を通じ、確認調査を行った。その結果、2隻のクルーズ船の客室内にある洗面施設の水が飲用可能であることから、1日3本のペットボトル配給は適切との認識である回答を受け、後日、被験者 F に伝えた。

表-15 インタビュー調査回答結果（調査日：2020年5月20日～26日）

イニシャル/性別/年齢層 /国籍	乗 船	安 全	清 潔	食 事	全 体	フリーコメント
M/M/40代/イ	G	5	5	5	5	医療センターが併設されて安心
S/F/50代/バ	A	5	5	5	5	快適。感染の不安から逃れられた
F/M/30代/中	A	5	5	3	4	水の提供1日3ボトルは少なすぎる
F/M/20代/バ	G	5	5	4	5	夕食6時は早すぎて朝食まで長い
A/F/20代/ミ	G	5	5	4	5	部屋や食堂は清潔で気持ちいい
O/M/40代/ネ	A	5	5	4	5	外(デッキ)での時間が短すぎる
B/F/20代/イ	G	5	5	5	5	必要な時、医師に診てもらえ安心
L/M/40代/ミ	G	5	5	3	4	快適。下船後に仕事があるか不安
I/M/30代/イ	A	5	5	5	5	WifiでSNSが楽しめて良かった
M/M/50代/バ	A	5	5	4	5	部屋は快適だが退屈。仕事が心配
平均値		5	5	4.2	4.8	

国籍略称:イ(インド)バ(バングラデシュ)ミ(ミャンマー)ネ(ネパール)中(中国)

#### 5. 7. 4. 宿泊療養活用の貢献性

クルーズ船の多角的活用のメリットは、一時的に必要とされる期間だけ活用できる点であり、これは平時においても有事においても同様の効果を得ることができる。例えばオリンピック等の国際イベント期間に宿泊需要が急増した際、不足する宿泊施設として利用するホテルシップ活用は極めて効果的である。オリンピック期間中はホテルシップとして活用し、大会終了後には、本来のクルーズ運航に戻る効率性の高い活用法である。

シンガポール港で実施したクルーズ船の宿泊療養活用では、新しいドミトリーを建築するまでの一時的な期間、外国人労働者の療養先として活用するスタイルもまた、効率性が高い活用といえよう。

一方で、準備面に着目すると、平時のホテルシップ活用では、長期係留に関わる設備工事、法的対応、コスト配分等の他に、船内設備については殆ど準備の必要がない反面、有事の宿泊療養活用においては、前述のように、衛生プロトコルに関わる準備や政府および関係機関とのコスト分担など、やり遂げなければならない課題は多い。スタークルーズ社が短期間で、これらの課題をやり遂げた背景には、シンガポール政府のタスクフォースという強力なバックアップがあったからである。

宿泊療養を体験した乗客10名に実施したインタビュー調査では、全体満足度の平均値は、5段階評価中4.8ポイントと高評価であり、安全性と清潔感については、ほぼ全員が満足していた。食事の評価は3～5ポイントで評価に開きがあったが、平均値4.2ポイントは比較的良い評価と言えるだろう。これらの評価について、2隻のクルーズ船による格差は見られなかった。全ての被験者に共通する要素は、コロナ専門医療センターが併設している安堵感と、全体的な満足度が高いことであるが、下船後の仕事の有無を心配する声が多く聞かれた。

2020年5月中旬、最初に乗船した乗客200名が下船し、新しいドミトリーに移った。シンガポール政府のタスクフォースの目的が、既存のドミトリーで生活する労働者数を減らすことで社会的距離を確保する効果的な感染対策であったことを顧み、さらにスタークルーズ社の取組みと乗客のインタビュー調査結果から、シンガポール港におけるクルーズ船の宿泊療養活用は、即効性のある効果が得られ、隔離対策として有益な貢献となったと考えられる。



## 5. 8. 我が国での応用可能性

我が国では、2021年4月以降、新型コロナウイルス第4波の影響により、複数の都道府県で医療体制が逼迫し、宿泊療養施設に入所できず自宅待機となる軽症者が激増した。なかでも、人口10万人あたりの新規感染者数が、全国最悪であると度々報道された沖縄県においては、同年5月30日の自宅療養者数は1,000人を超え、1,088人と発表された<sup>65)</sup>。

各自治体ではビジネスホテル等を借り上げ、軽症者のための宿泊療養施設として活用しており、感染規模が小さい時期には順調に機能している。しかし感染拡大で医療が逼迫すると、ホテルに派遣する医療従事者の不足や、受入れホテルの不足、しいてはホテルの規模により対応患者数が限られる等の要因により、軽症者の増加に対して、機能的に対処することが困難な状況が見受けられる。

このような新型コロナウイルス軽症者を受入れる療養施設の不足を補う有力な手段として、シンガポール政府が実施したクルーズ船の宿泊療養活用を、我が国で応用導入する可能性について検討する。

新型コロナウイルス第4波が猛威を振るい、自宅療養者が急増した2021年5月と6月の2ヶ月間、日本船3隻のクルーズ船は運航を停止していた。郵船クルーズ社の飛鳥II (50,142トン)、商船三井客船社のにっぽん丸(22,472トン)、日本クルーズ客船社のぱしふいっくびいなす(26,594トン)の客室数は、それぞれ436室、203室、238室で、合計877室が空室のまま稼働されず、各港に係留されていた。数字上では、5月30日に沖縄県が公表した自宅療養者数1,088人の80%を日本船3隻で受入れることが可能であり、同居家族の軽症者を同室にした場合には、その倍以上の1,800人程度の受入れが可能となる。

東京都の宿泊療養施設の運営体制<sup>66)</sup>によれば、東京都職員、医師または看護師、ホテルスタッフが連携して24時間体制で運営し、入所者の体調が悪化した際には医師または看護師が問診を行い、必要な場合に病院へ搬送する等を規定している。

---

<sup>65)</sup> 沖縄タイムス 2021年5月31日付記事:

<https://www.okinawatimes.co.jp/articles/-/762348> (2021.11.1 閲覧)

<sup>66)</sup> 東京都における宿泊療養施設の運営について:

[https://www.fukushihoken.metro.tokyo.lg.jp/iryu/kansen/corona\\_portal/shien/syukuhaku.files/hotelQA.pdf](https://www.fukushihoken.metro.tokyo.lg.jp/iryu/kansen/corona_portal/shien/syukuhaku.files/hotelQA.pdf) (2021.11.1 閲覧)

クルーズ船には、もともと医務室があり常時医師が乗船していることから、医療従事者の派遣は必要なく、パンデミック以降は全ての乗員は厳格な衛生管理研修を受け、多くのクルーズ船ではコロナ病棟を設置し、緊急医療機器など陸上のホテルにはない装備があることから、24時間体制の運営は可能と考えられる。感染拡大期には、一度に多くの軽症者を収容できるクルーズ船の宿泊療養活用は、医療従事者の限定効果と、自宅療養者の減少に貢献する効果が期待される。乗客の体調が悪化した時の為に、クルーズ船を係留する自治体と連携し、搬送システムと受入れ病院を予め確立することで、宿泊療養活用は現実的で有力な選択肢といえよう。

クルーズ船を宿泊療養施設として活用することで示唆される優位性は以下の通りである。

- ① 収容可能な人数が多い(特に、外国クルーズ船)。
- ② 医師および衛生管理研修を受けた乗員が勤務している。
- ③ 多くのクルーズ船がコロナ病棟および隔離施設を設置している。
- ④ 不足している医療従事者数を限定できる。
- ⑤ PCR 検査機や精密治療器具など医療機器を装備している。
- ⑥ 療養者の不適切な無断外出を防ぐことができる。

最後⑥については、大阪府、神奈川県、埼玉県ほか全国各地で宿泊療養者の無断外出が問題となり、暴力事件<sup>67)</sup>に発展した事例に起因する。陸上のホテルと違い、クルーズ船の出入口は限られていることから、療養者の不適切な無断外出を防ぐ効果もある。

---

<sup>67)</sup> 産経新聞 2021 年 10 月 23 日付記事:

<https://www.sankei.com/article/20201023-DK7VPVIGRJKRVLVJ5HWWHQPG74/>

(2021. 11. 1 閲覧)

## 5. 9. まとめと課題

クルーズ船の多角的活用に着目した本研究では、平時のホテルシップ活用と、有事の宿泊療養活用の課題と貢献性について検証した。先行研究が示した多角的活用の特性を整理し、ホテルシップ活用の課題解決に向け、スピーディに課題解決に取り組んだ日本政府の取り組みと、ホテルシップの貢献性を確認した。コロナ社会のシンガポールで、クルーズ船の宿泊療養活用に至った経緯を振り返り、シンガポール政府主導による多角的活用は、外国人労働者の安全で清潔な宿泊療養と、既存ドミトリーの社会的距離の確保という、タスクフォースが目的とした感染対策が効果的であったことと、社会的貢献性を明らかにした。

シンガポールでのクルーズ船活用は、同様に国土面積が限られる我が国においても検討すべき重要な課題である。特に、感染拡大に直面した第4波のような時期に、無稼働の「クルーズ船」を有効活用することは、自宅療養の軽症者の不安を救うことに繋がる、社会的に意義のある活用スタイルといえる。しかし、シンガポールで活用されたクルーズ船が、低価格のカジュアル船であるのに対し、日本船は、高価格のプレミアム、ラグジュアリー船であることから、コストの格差が問題となる。

本論文の三つ目の問題意識である、「コロナ社会に貢献するクルーズ船の多角的活用とはなにか。」に対する回答は、シンガポール港で活用された、クルーズ船の宿泊療養活用が、有力な活用法であるが、我が国に導入するには、宿泊療養活用を可能にする制度の構築、法的整備、コスト問題などの課題が残されている。これらの課題の克服には、政府主体による取り組みが必須である。法的整備、及び、コスト問題解消の鍵となる外国船の活用については、東京2020のホテルシップ活用を目指した日本政府が、短期間で規制緩和を実現し、外国船による活用を決定した基本ベースが整っていることから、残る課題は、制度の構築である。

クルーズ船の宿泊療養活用は、船社の意志や力で実現できるものではない。国家プロジェクトとして政府主導のもと、医療体制が逼迫し自宅療養者が急増する地域を割り出してピンポイントでクルーズ船を派遣するシステムを構築することが望ましい。シンガポール政府が、タスクフォースを発表してから数週間で成し遂げた活用は日本でも決して不可能ではない。

クルーズ船は、平時のツーリズム利用が最適な活用法である。しかしながら、依然として変異を続ける新型コロナウイルス感染症のみならず、将来的に想定される未知のウイルスによる感染症や、未来のパンデミックに備える一手段として、クルーズ船の多角的活用は、平時および有事社会に貢献する大きな可能性といえよう。

## 第 6 章 結論

## 6. 1. 結論

### 6. 1. 全体考察とまとめ

新型コロナウイルス感染症のパンデミックが発生する以前のクルーズ業界は、クルーズ船の大型化・メガ化に傾注し、6,000人以上の乗客が乗船可能なメガシップを開発する一方で、究極のラグジュアリーを追求した小型豪華クルーズ船を次々に建造するなど、二極化の進化を続けていた。クルーズ業界が目指していたのは、大衆化市場と個性化市場、両市場の集客性の向上、コストダウンによる格安価格での一般大衆客の獲得、および、ウルトララグジュアリーの魅力でリピーター客や富裕層客を惹きつける戦略であったが、コロナ社会の到来によって、今までの戦略は塗り替えられ、クルーズツーリズムは大きな転換期を向かえている。

パンデミック以前、乗客がクルーズ船に望んだ、豪華なファシリティ、シルクドソレイユショー等の世界トップクラスのレジャークオリティ、華やかな客室、キッズ無料のファミリーに優しい割引価格、シンプルで利便性のあるコンパクトなエコノミー客室などの基準は、コロナ社会においては、以前ほど重視されなくなってきた。コロナ社会におけるクルーズツーリズムは、第一に安全性であり、感染対策、危機管理力に優れた、徹底した衛生プロトコルに基づいた安心安全を備えたクルーズ船であること、そして、そのことを適切にわかりやすくクルーズ客に伝えることが、最も重要になっている。

本研究の目的は、コロナ社会において、いかにして安全にクルーズ船を運航し、クルーズツーリズムを存続させるか、という課題の解決を目指して、発展の視点、安全の視点、貢献の視点から分析を行い、コロナ社会と共存するためのクルーズツーリズムの在り方を考案することであった。

このような課題設定に対して、第一の問題意識であり、第一の懸念事項は、大衆化市場の大型クルーズ船による感染リスクであった。一般大衆層を対象とした大衆化市場と、富裕層を対象とした個性化市場との二極化形成により、順調な発展を続けていたクルーズツーリズムにとって、コロナ社会で大衆化市場の感染リスクが危ぶまれることになれば、二極化による発展が閉ざされることになる。

本論第3章では、コロナ社会においても二極化の発展が続けられるのか、を見極めるため、感染リスト表と感染状況二極化分布図を用いて分析した。2020年6月から2021年9月までにクルーズ運航を再開したクルーズ船社の新型コロナウイルス感染二極化散布図(図-13)を用いた分析結果においては、大衆化および個性化、いずれかの市場に偏るデータは確認できず、同程度の割合で感染が発生している状況が確認できた。この結果は、WHOが指摘した、小型クルーズ船でも、大型クルーズ船によるクルーズであっても、クルーズ旅行には病気のリスクを高める可能性があるという示唆に準ずる検証結果を得た。二極化間において、感染の格差は確認できなかったことから、クルーズツーリズム発展のためには、コロナ社会においても二極化は継承されるべきであると考察した。

しかしながら、二極化間で感染リスクの格差がないということは、コロナ社会において、感染が発生しているクルーズ船社と、感染が発生していないクルーズ船社との、違いや要因については解明できていないままであった。従って、その要因を特定し明らかにするため、本論第4章では、クルーズ船の安全性を左右する船社マネジメントについて、安全の視点から分析を行った。

本論第4章では、パンデミック1年目の2020年にクルーズ運航を再開した13船社のマネジメントについて、事前調査、文献資料調査、定量調査を組み合わせた複合調査で分析した。事前調査では、先行研究が示唆するマネジメント要素と、WHO、CDC、CLIAが推奨するマネジメント要素から20項目を取りまとめ、文献資料調査では、13船社それぞれの概要と感染対策の取り組みを調査し、定量調査では、事前調査で抽出した20項目の推奨マネジメントに対する実施状況をデジタル化して評価することで、20項目の中から最も有効的なマネジメント要素を特定した。20項目の中で、クルーズ船の安全性を高める効果的な三つのマネジメント要素は「乗客の居住地等の制限」「事前のPCR検査」「スクリーニング検査」であった。三つのマネジメントを併用することで、クルーズ船への感染因子の侵入を遮断する可能性を高め、安全性に効果があるマネジメント要素であることを確認した。

さらに、感染が発生した7船社の感染経緯とマネジメント実施状況を分析し、二つの感染要因を特定した。特定した二つの感染要因は、「寄港地における感染」と「新型コロナウイルスPCR検査の偽陰性乗客乗員の乗船による感染」である。「寄港地における感染」は、4社に可能性があり、「新型コロナウイルスPCR検査の偽陰性乗客乗員の乗船による感染」は、7社全てに可能性があった。

二つの感染要因に対して、それぞれの感染対策マネジメントを表-10 に提案した。「寄港地における感染」に対処するには、無寄港クルーズの実施、適切な寄港地選定と、寄港地衛生管理の徹底、そして、違反者への罰則を躊躇わず徹底することが、寄港地における感染防止対策に有効なマネジメントと提案した。

「新型コロナウイルス PCR 検査の偽陰性乗客乗員の乗船による感染」に対処する対応マネジメントとしては、乗客の居住地等の制限、事前の PCR 検査、スクリーニングの実施が効果的であり、事前の PCR 検査については、現行の 1 回から複数回に追加し、出港前にはスマートアンプ法等を採用した検査を行い、1 時間後の判定結果を待った上で乗船する方法や、クルーズ中の PCR 検査も有効的とした。併せて、新型コロナウイルスのワクチン接種を、全ての乗客乗員に義務化することで、KAK(2015) が示唆した感染因子の発生や感染の可能性を最小限に抑える効果が期待できる。

安全性を高める効果が認められるマネジメントを確実に実施することで、クルーズ船への感染因子の侵入を完全に遮断し、ソーシャルバブルを形成にすることによって、コロナ社会において、クルーズ運航を継続することが可能となる。但し、コロナ社会において、クルーズ船を運航するためには、感染が収まっている感染収束期でなければならない。

2020 年 3 月に WHO が新型コロナウイルス感染症のパンデミックを宣言してから 1 年 8 ヶ月が経過しようとしているが、その間に起こった社会状況を注視すると、コロナ社会の流れは、感染が収まっている感染収束期と、感染が拡大している感染拡大期の大きく二つの波に分かれている。

感染収束期には、クルーズ船社は、適切なマネジメントを実施し、安全性を確保した上で、クルーズ運航が可能であるが、感染拡大期においては、クルーズ運航は全て停止される。運航停止となったクルーズ船は、それぞれの港に係留され、維持費だけがかかるという厳しい状況におかれる。そのような感染拡大期の無稼働のクルーズ船を有効活用し、コロナ社会に貢献する方法を検討するため、本論第 5 章では、シンガポール港におけるクルーズ船の宿泊療養の活用事例を調査した。

シンガポール港で実施されたクルーズ船の宿泊療養を体験した外国人労働者に半構造化インタビュー調査を実施した結果、宿泊療養についての全体的満足度は高く、シンガポール政府のタスクフォースの目的である、既存ドミトリーでの労働者数を減らし、社会的距離を確保するという感染対策の効果が得られ、さらに、スタークルーズ社の適切でスピーディー

な取り組みから、シンガポール港におけるクルーズ船の宿泊療養活用は、即効性のある宿泊療養対策としてコロナ社会に貢献した活用であった。

最後に、シンガポール政府が実施したクルーズ船の宿泊療養活用を、我が国で応用導入する可能性について検討した。

各自治体ではビジネスホテル等を借り上げ、軽症者のための宿泊療養施設として活用し、感染規模が小さい時期には順調に機能している。しかし感染拡大で医療が逼迫すると、ホテルに派遣する医療従事者の不足や、受入れホテルの不足、しいてはホテルの規模により対応患者数が限られる等の要因により、軽症者の増加に対して機能的に対処することが困難な状況が見受けられた。

クルーズ船を宿泊療養施設として活用することの優位性は、収容可能な人数が多く、医師および衛生管理研修を受けた乗員が乗務し、多くのクルーズ船がコロナ病棟や隔離施設を設置し、PCR検査機や精密治療器具など医療機器を装備していることが挙げられる。また、不足する医療従事者数を限定できる点や、療養者の不適切な無断外出を防止できる等が示唆された。

感染拡大期に、「無稼働のクルーズ船」を有効活用することは、自宅療養の軽症者の不安を救うことに繋がり、社会的に意義のある活用スタイルといえるが、シンガポール港で活用されたクルーズ船が低価格のカジュアル船であるのに対し、日本船籍のクルーズ船は高価格のラグジュアリー船やプレミアム船であることから、コストの格差が課題となった。加えて宿泊療養活用を実現するための制度の構築や法的整備も重要となる。

2017年に発足した東京2020ホテルシップ構想での日本政府による積極的な取り組みでは、外国クルーズ船を利用したホテルシップ活用が決定した経緯もあることから、宿泊療養活用においても、政府協力のもと、規制緩和、および、低価格でキャパシティーの大きい外国クルーズ船の宿泊療養活用が実現できれば、法的整備とコスト問題の解消につながる。クルーズ船の宿泊療養活用の実現のために残された実質的な課題は、システムの構築である。

三方の検証結果を踏まえ、コロナ社会においても二極化の継承はクルーズツーリズム発展のために重要であり、クルーズ船の安全性を透明化する為には、有効性を認めるマネジメントの実施と、世界共通の認証システムの構築が求められる。政府協力という課題を残しつつも、感染拡大時にクルーズ船をツーリズム以外の用途で活用することは、コロナ社会に貢献し、共存するクルーズツーリズムの在り方といえよう。



## 6. 2. コロナ社会と共存するクルーズツーリズムの在り方

本論文の結論として、コロナ社会と共存するクルーズツーリズムの在り方を、図式化して図-18に示した。

コロナ社会は、感染が収まっている感染収束期と、感染が拡大している感染拡大期に分かれている。感染収束期には、安全性を高める有効なマネジメントを確実に実施してクルーズ船への感染因子の侵入を遮断し、ソーシャルバブルを形成したクルーズ船を運航する。個性化市場、大衆化市場とも発展を目指し、国際会議や大規模イベントの際にはMICE活用、ホテルシップ活用を行う。現在、専門機関ごとに認証しているクルーズ船の安全認証は、有効性の高いマネジメントを定期的に見極めながら、世界共通の安全認証システムを構築する。

コロナ社会のクルーズツーリズムは、コロナ以前のように、1年間の365日をツーリズム利用することは困難であることから、ツーリズム利用ができない感染拡大期には、無稼働のクルーズ船を宿泊療養施設として有効活用し、コロナ社会に貢献する。

以上が、コロナ社会と共存するクルーズツーリズムの在り方である。

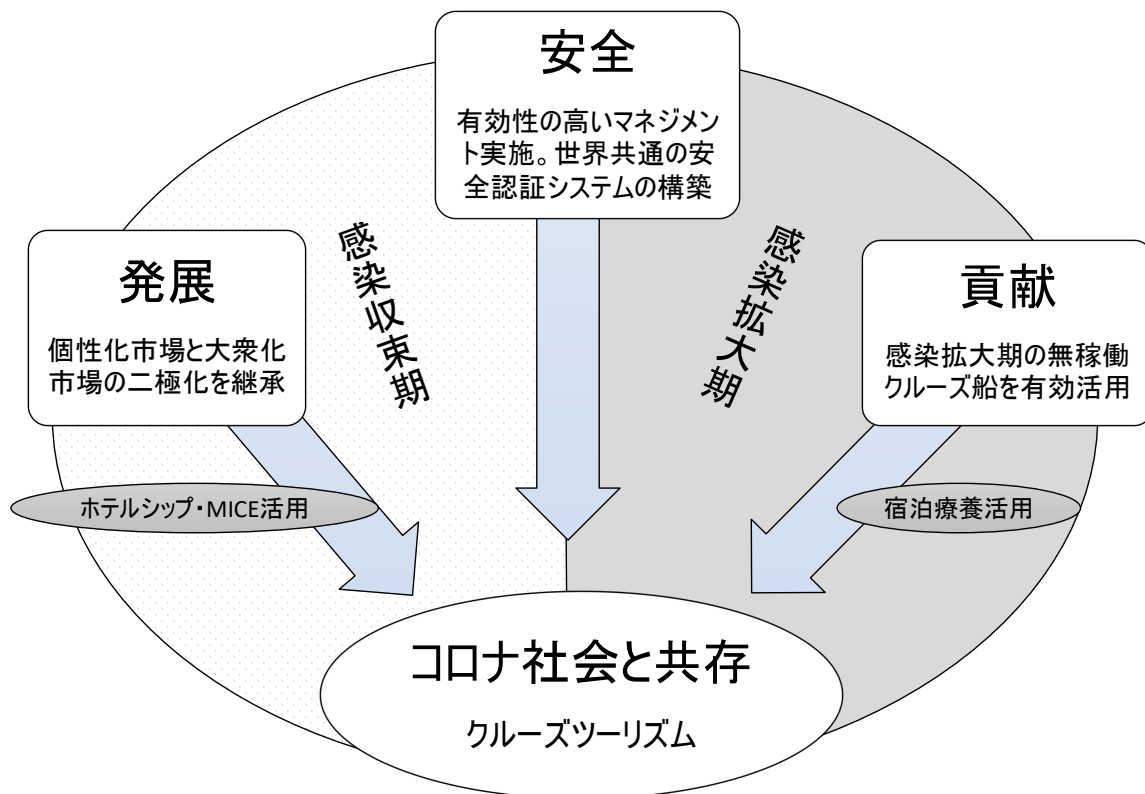


図-18 コロナ社会と共存するクルーズツーリズムの在り方

出所 筆者作成

### 6. 3. 本研究のインプリケーションと今後の課題

本研究では、コロナ社会で難航するクルーズツーリズムについて、クルーズ業界が抱える「いかにして安全にクルーズ船を運航し、いかにしてクルーズツーリズムを存続させるか」という二大課題の解決を目指し、発展・安全・貢献の視点からの研究を踏まえて、コロナ社会と共存するクルーズツーリズムの在り方を導き出した。

本研究の理論的インプリケーションは、第一に、これまで感染症とツーリズムは互いに両立することのない視野として捉えられ、先行研究が示唆してきた感染抑止のための対策は、感染症が収束することを前提としたうえで議論されてきたが、本研究においては、日常的に感染症が存在することを想定した社会(コロナ社会)において、感染症とツーリズムが共存するという新たな視点を示したことにある。新型コロナウイルス感染症のパンデミック以前の社会では、感染症は一時的、局所的な現象であったことから、感染症とツーリズムを不両立と捉えた先行研究の視点は当然のことであり、共存という概念はなかったのである。

第二の理論的インプリケーションは、これまで洋上でツーリズムのために建造されてきたクルーズ船が、時代背景や社会の状況に応じて、多角的活用というツーリズムの枠を超えた側面の存在は先行研究によって明らかにされていたが、本研究においては、コロナ社会でなければ生じることのなかった宿泊療養施設という新たな活用モデルを提示したことにある。それは、有事における社会貢献としての活用効果も有している。

本研究の実践的インプリケーションは、コロナ社会でクルーズ船の安全な運航を目指しているクルーズ船社に向けて、クルーズ船への感染因子の侵入を遮断する可能性が高く安全性に有効な三つのマネジメントを示したことにある。また、パンデミック初年度のクルーズ船の感染状況データと推奨マネジメントの実施評価数による考察から、2つの感染要因と対応マネジメントを提案し、推奨マネジメントの実施数が高い船社ほど感染者を出さず順調に運航する傾向を確認し、クルーズ船の安全性に、ひとつの指標を見出した。

第二の実践的インプリケーションは、新型コロナウイルスの感染拡大期に、本来のツーリズム活用を停止し、世界各港に係留されて経費だけがかかる悪状況におかれたクルーズ船に向けて、新たなる多角的活用のスタイルを明示したことにある。世界規模の感染拡大により、運航停止を余儀なくされた世界の300隻以上のクルーズ船のなかで、コロナ社会に貢献するクルーズ船の多角的活用を実施したクルーズ船は、わずか2隻であり、単一事例ではあるが

有益な貢献であったことが示された。クルーズ船はツーリズム利用だけでなく、災害時には、避難船や支援船、感染拡大期には宿泊療養施設として活用する可能性を有していることを、問題提起することができたのではないだろうか。同時に、ツーリズムとしてのクルーズ船に対する視点を変えるという発見、および、多角的活用の新たな方向性についても、本論では示唆している。

しかしながら、本研究には残された課題がある。まず、第3章のクルーズ二極化の調査においては発展の継承を見極めるため、パンデミック初年度と次年度(2020.6.～2021.9.)に、クルーズ運航を再開したクルーズ船社の感染発生事例を表-6にまとめ、そのデータを二極化散布図(図-13)に示して分析したが、調査対象期間にはデルタ株等の変異ウイルスによる世界規模の感染拡大があり、多くのクルーズ船社は運航停止もしくは間欠的な運航を余儀なくされたことから、サンプル数が限られた事例調査に留まった。今後、クルーズ船の運航を再開するクルーズ船社のデータ研究を通じて、本調査で導き出された結果の一般性を確認する必要がある。

第4章の船社マネジメント調査においては、パンデミック1年目2020年のクルーズ船社を調査し、ワクチン未開発のコロナ社会において、13船社が取り組んだ船社マネジメントのデータから、安全性に有効なマネジメントを特定し、感染要因と新たな対応マネジメントを考案した。コロナ社会は、プラス面もマイナス面も含めて、流動的である。パンデミック1年目に未開発であったワクチン接種が2年目には実用化し、2年目の前期に感染拡大を引き起こしたデルタ株による変異ウイルスが収まると、2年後期には、オミクロン株による変異ウイルスが猛威を奮っている。変異ウイルスの特性や、ワクチンへの有効性も日々異なっている。したがって、クルーズ船社の感染対策も、流動的なコロナ社会の状況に応じて、その都度、安全性に有効なマネジメントも変化していく。つまり、本研究で考察したパンデミック1年目の分析の有効性には限界があると考えられる。常に、データの更新を続けていくことは、コロナ社会が続く限り、永久的に続く課題といえる。

第5章のシンガポール港におけるクルーズ船の宿泊療養活用の事例研究においては、クルーズ業界の最初の事例であることから、新規性を認める研究である反面、単一事例研究が持つ限界がある。将来的な事例研究を通して、本研究の結論をより具現化し説得性を持たせていくことは今後の課題である。宿泊療養活用を実施したクルーズ船に乗船した外国人労働者の半構造化インタビュー調査のサンプル数においては、シンガポール社会において弱い立場にある外国人労働者は、些細なミスで職を失う危険性が伴うという理由から、調査結果の公

表に同意いただけない外国人労働者が複数存在したため、被験者は 10 名に留まった。より多くの被験者に調査を実施した場合、満足度について異なる見解が示された可能性がある。

以上のような課題が残されたものの、感染症とツーリズムが共存するという新たな視点を示し、コロナ社会のクルーズ船の安全性に有効な三つのマネジメントと感染要因の特定、実務に有益性のある対応マネジメントの示唆、感染拡大期には係留港に佇むことしかできなかったクルーズ船の新たな活用スタイルを明示した本研究が、クルーズツーリズム研究に寄与する一資料になれば幸いである。

最後に、コロナ社会のクルーズツーリズムについて、利用者側(クルーズ客側)の視点を述べて、本論文を締め括りたい。コロナ社会において、利用者がクルーズ船社に求めるものは、第一に安全性であり、クルーズ船の安全性について明確に、わかりやすい説明を利用者に公表することで、利用者は安心してクルーズ旅行の内容や航海日程を検討することができる。コロナ社会においてもクルーズへの関心や需要は高いが、コロナ社会ならではの利用者側の事情も生じている。クルーズ商品の特性として、早期に申込みとクルーズ代金が大幅に割引されるという制度が強く根付いていることから、利用者にとっては、低価格の割引価格で参加したいが、早めに申し込むことで、旅行時期と感染拡大期が重なり不催行になるというリスクがある。また、利用者自身の予期せぬ感染によって、クルーズに参加できない可能性も生じる。これはクルーズに限らず、コロナ社会においては常時想定される可能性ともいえるが、その場合、キャンセル料という不安要素が付きまとう。このような利用者視点の課題に対し、コロナ社会のクルーズ船社では、クルーズ 30 日前までのキャンセル料は無料とするなどの対策を講じている。クルーズ出発前の利用者が、感染が疑われる発熱の症状および陽性判定を受けた場合には、出発直前でもキャンセル料を免除する対応に加えて、いかなる理由においてもキャンセル料が免除になるキャンセルサポートという旅行保険を導入している。さらに一部のクルーズ船社では、感染症対策補償制度を設け、出発前に陽性判定を受けた場合のキャンセル料の免除に加えて、クルーズ中に陽性判定や濃厚接触者となった場合には、搬送費、治療費あわせて、1 人 50 万円を上限に「クルーズ旅行中断お見舞金」を支給する制度を設けて、コロナ社会の利用者への不安解消に努めている。

コロナ社会においては、利用者の不安は膨らむものである。クルーズ船社が、その不安を適切に取り除いていくことによって、コロナ社会におけるクルーズツーリズムの在り方は、さらなる共存の調和を創出していくことに期待し、本論を終えることとする。

## 参考文献

- Ahola, A. (2012). *Creating a consumer-driven business model for the cruise line industry : Case Royal Caribbean Cruise Lines Ltd.*, Lap Lambert Academic Publishing.
- 有馬卓男(2002)「状況変化の中でのクルーズ業界の経営課題」『日本海運経済学会編』  
Vol. 36, pp. 125-136.
- Auerbach, E. (2007). *La corte e la città. Saggi sulla storia della cultura francese*, Carocci
- Bando, M. (2019). Challenges and action on environmental health for the Tokyo Olympic Games and Paralympic Games in 2020, *Japan National Institute Public Health*, Vol. 68 No. 1 pp. 17-26.
- Barron, P. (2006). Issues determining the development of cruise itineraries: A focus on the luxury market, *School of Tourism in Marine Environments*, Vol. 3 No. 2, pp. 89-99.
- Branchik Blaine J. (2011). Ship Ahoy : A History of Maritime Passenger Industry Marketing, *Charmassociation*, pp. 22-35.
- Brendon, P. (1991). *Thomas Cook : 150 Years of Popular Tourism*, Martin Secker & Warburg Ltd.
- Brida, J. G. & Zapata, S. (2010). Cruise tourism: economic, socio-cultural and environmental impacts, *Leisure and Tourism Marketing*, Vol. 1 No. 3, pp. 205-226.
- Brotherton J. M. L. (2003). A large outbreak of influenza A and B on a cruise ship causing widespread morbidity, *Epidemiology & Infection*, Vol. 130. No. 2. pp. 263-271.
- Casson, L. (1994). *Travel in the Ancient World*, The Johns Hopkins University Press.
- Chang, Y-T. (2008). Port selection factors by shipping lines: Different perspectives between trunk liners and feeder service providers, *Marine Policy*, Vol. 32. pp. 877-885.

- Cramer, E. H. , Blanton, C. J. , Blanton, L. H. , Vaughan Jr, G. H. , Bopp, C. A. , & Forney, D. L. (2006). Epidemiology of gastroenteritis on cruise ships, 2001–2004, *American Journal of Preventive Medicine*, Vol. 30 No. 3, pp. 252–257.
- Cussler, C. E. (1998). *Treasure*, Pocket Books.
- Dickinson, R. H. & Vladimir, A. N. (2008). *Selling the Sea An Inside Look at the Cruise Industry 2nd Edition*, John Wiley & Sons, Inc.
- Dowling, R. K. (2006). *Cruise Ship Tourism First edition*, K. M. D Inc.
- Drews, K. (2013). A Brief History of Quarantine. *The Virginia Tech Undergraduate Historical Review*, Vol. 2 pp. 59–70.  
doi:<http://doi.org/10.21061/vtuhr.v2i0.16>
- 藤井秀登(2001)「クルーズ産業の特徴とその影響」『明治大学社会科学研究所紀要』 Vol. 42 No. 2, pp. 263–284.
- 藤生慎(2006)「我が国におけるクルーズ観光の実態分析」『土木計画学研究・講演集』 Vol. 38, pp. 1–4.
- 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, pp. 2–8.
- 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
- Freeland, A. L. , Vaughan Jr, G. H. , & Banerjee, S. N. (2016). Acute Gastroent Gastroenteritis on Cruise Ships – United States, 2008–2014. *MMWR. Morbidity and mortality weekly report*, Vol. 65 No. 1, pp. 1–5, doi:10.15585/mmwr.mm6501a1
- 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, pp. 62–65.
- Gibson, P. (2008). Cruising in the 21st Century: Who Works While Others Play? *International Journal of Hospitality Management*, Vol. 27, Issue 1, pp. 42–52.
- 濱田篤郎(2010)「海外渡航に関連した感染症」『日本臨床微生物学雑誌』 Vol. 20 No. 3, pp. 163–168.
- 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

- Hobson, J. S. P. (1993). Analysis of the US cruise line industry, *Tourism Management*, Vol. 14 No. 6, pp. 453-462.
- Hoogkamer, L. P. (2013). Assessing and managing cruise ship tourism in historic port cities: Case study Charleston, South Carolina, doi:org/10.7916/D8PV6SJT
- 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、pp. 3-11.
- Hung K. & Petrick J. F. (2011). Why do you cruise? Exploring the motivations for taking cruise holidays, and the construction of a cruising motivation scale, *Tourism Management* Vol. 32 No. 2, pp. 386-393.
- 飯田芳也(2011)「わが国におけるクルーズ発展の可能性—旅行会社の中核ビジネスとなり得るか—」『城西国際大学紀要』 Vol. 19, pp. 1-28.
- 池田良穂(2010)『クルーズビジネス論』 船と港編集室
- 池田良穂(2011)「アメリカでの現代クルーズの成功要因の分析」日本フェリー&クルーズ学会論文集 Vol. 1, pp. 15-18.
- 池田良穂(2012)「クルーズ客船、フェリーを取り巻く環境」『日本マリンエンジニアリング学会誌』 Vol. 47 No. 2, pp. 58-63.
- 入江宏(2016)「医学における種痘の功罪」帝京短期大学『帝京短期大学紀要』 Vol. 19, pp. 125-132.
- 石井由香(2021)「シンガポール—移民労働者への新型コロナウイルス感染拡大と市民社会—」『アジア経済研究所 IDE スクエア—コラム新型コロナと移民』 pp. 1-6.
- 石原肇(2006)「2000年三宅島火山ガス災害—対策の変遷—」地学雑誌『Journal of Geography』 Vol. 115 No. 2, pp. 172-192.
- 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, pp. 97-103.
- 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, pp. 1-11.
- 岩崎薫里(2019)「シンガポールの外国人労働者受け入れ策—徹底した政策の効果と問題—」『JRI レビュー』 Vol. 10 No. 71, pp. 125-138.

- 岩崎薫里(2021)「選別色強まるシンガポールの外国人労働者受入策」『JRI アジアマンズリー』 Vol. 21 No. 241, pp. 1-11.
- 岩崎幹平(2017)「世界のクルーズ船に関する動向分析」『運輸政策研究』 Vol. 19 No. 4, pp. 32-36.
- Jimenez, C. R. (2018). An examination of the territorial imbalance of the cruising activity in the main Mediterranean port destinations: Effects on sustainable transport, *Journal of Transport Geography*, Vol. 68, pp. 94-101.
- KAK, V. (2015). Infections on Cruise Ships, *Microbiology Spectrum*, Vol. 3 No. 4, pp. 1-7. doi: 10.1128/microbiolspec.IOL5-0007-2015
- 神崎宣武(2005)『文明としてのツーリズム』人文書館
- Kester, G. C. J. (2003). Cruise Tourism, *Tourism Economics*, Vol. 9 No. 3, pp. 337-350.
- 木村吾郎(1994)『日本のホテル産業史』近代文芸社
- 国土交通省海事局(2015)『海事レポート』日本海事広報協会.
- 小長谷正明(2020)『世界史を変えたパンデミック』幻冬舎
- 久葉誠司(2012)「“ふじ丸”被災地での支援船活動を振り返って」『日本マリンエンジニアリング学会誌』 Vol. 47 No. 2, pp. 21-25.
- Kwortnik, R. Jr(2006). Carnival Cruise Lines: Burnishing the Brand, *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, Vol. 47 No. 3, pp. 286-300.
- Leiper, N. (1979). The framework of Tourism, *Annals of Tourism research*, pp. 390-407.
- Lester, J-A & Weeden, C. (2004). Stakeholders, the natural environment and the future of Caribbean cruise tourism, *International Journal of Tourism Research* Vol. 6, pp. 39-50.
- Liu, X. & Chang, Y-C. (2020). An emergency responding mechanism for cruise epidemic prevention-taking COVID-19 as an example, *Marine Policy*, Vol. 119, pp. 1-10.
- Log, M. (2007). Building boom, *Marine Log*, pp. 14-19.
- McCalla, R. J. (2003). An investigation into site and situation : cruise ship ports, *Tijdschrift Voor Economische en Sociale Geografie*, Vol. 89 No. 1, pp. 44-55.
- McCutcheon, J. (2008). *RMS Queen Mary Transatlantic Masterpiece*, Amberley Publishing; REV edition.



- 前嶋了二(2016)「エクスペディション型客船を活用した離島観光振興モデル」『日本クルーズ&フェリー学会論文集』 Vol. 6, pp. 9-16.
- Marsh, J. & Staple, S. (1995). Cruise Tourism in the Canadian Arctic and its Implications, *Polar tourism : tourism in the Arctic and Antarctic regions*, pp. 63-72.
- 栞本直文(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, pp. 97-107.
- 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, pp. 41-43.
- Moriarty, L. F. , Plucinski, M. M. , Marston, B. J. , Kurbatova, E. V. , Knust, B. , Murray, E. L. , & Friedman, C. R. (2020). Public Health Responses to COVID-19 Outbreaks on Cruise Ships – Worldwide, February-March 2020. *Morbidity and mortality weekly report*, Vol. 69 No. 12, pp. 347-352. doi:10.15585/mmwr.mm6912e3
- Mountford, Peter (2019). *Maecenas*, Routledge London.
- Miller, J. M. , Tam, T. W. , Maloney, S. , Fukuda, K. , Cox, N. , Hockin, J. , & Cetron, M. (2000). Cruise ships: high-risk passengers and the global spread of new influenza viruses, *Clinical Infection Diseases*, Vol. 31 No. 2, pp. 433-438.
- Morawska, L. , Tang, J. W. , Bahnfleth, W. , Bluysen, P. M. , Boerstra, A. , Buonanno, G. , & Yao, M. (2020). How can airborne transmission of COVID-19 indoors be minimised? *Environment International*, Vol. 142, pp. 1-7.  
doi:https://doi.org/10.1016/j.envint.2020.105832
- Nicholson, H. N. (2009). Floating Hotels: Cruise Holidays and Amateur Film-making in the Inter-war Period, *Moving Pictures/Stopping Places: Hotels and Motels on Film* Lexington books, pp. 49-71.
- 日本外航客船協会(2016)『クルーズ教本』日本外航客船協会
- 日本海事協会(2020)『クルーズ船における COVID-19 のためのバイオセーフティマネジメントシステムガイドライン』 pp. 1-24.
- 日本関税協会(2018)『関税六法平成 30 年度版』日本関税協会。
- 日本聖書刊行会(1970)『旧約聖書』レビ記 13 章, pp. 174-178.
- 野間恒(2008)『豪華客船の文化史』NTT出版株式会社

- 緒方直史(2020)「人類の感染症との戦い」 *The Japanese Journal of Rehabilitation Medicine*, Vol. 57 No. 4, p. 282.
- Orberg, H. H. (2011). *Lingua Latina Per Se Illustrata*, Focus Pub R Pullins & Co.
- Pere, D. (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.
- Roy, J. (2009). Global service supply chains : An empirical study of current practices and challenges of a cruise line corporation, *Tourism Management*, Vol. 30, pp. 128-139.
- 佐々木正人(2005)『改正旅行業法・約款の解説』中央書院
- Schreiber, H. (1973). *Weltgeschichte der Seefahrt*, Arena-Verlag, Würzburg.
- Schreiber, H (1985). *Auf Romerstrassen durch Europa*, List.
- 柴崎隆一(2011)「クルーズ客船観光の特性と寄港地の魅力度評価の試み」『運輸政策研究』 Vol. 14 No. 2, pp. 2-13.
- 白井義男(2010)「クルーズ・シップ・ツーリズム I」『地域政策研究』高崎経済大学地域政策学会 Vol. 12 No. 4, pp. 59-751.
- 庄司邦昭(2015)「海事遺産としての帆船初代日本丸の特徴について」『日本船舶海洋工学会講演会論文』 Vol. 20, pp. 97-100.
- Smith, M. (2010). *Key Concepts in Tourist Studies*, SAGE.
- 園田英弘(2003)『世界一周の誕生 グローバリズムの起源観光の20世紀』文藝春秋
- Stern, B. S. (2019). *Stern’s Guide to the Cruise Vacation 2020/21 Edition*, Xlibris.
- 杉浦健之(2010)『航海の世界史』白水社
- 出入国管理法令研究会編(2008)『改訂3版 入管法Q&A』三協法規出版
- 高林康一(1998)『世界の海事史』財団法人日本海事広報協会.
- 竹野弘之(2008)『タイタニックから飛鳥IIへ:客船からクルーズ船への歴史』交通研究協会
- 多田治(2004)『沖縄イメージの誕生』東洋経済新報社
- 田中武雄(1996)「躍進する北米及びアジアのクルーズ市場」『武蔵野女子大学紀要』 Vol. 31 No. 2, pp. 45-54.
- 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, pp. 145-157.

- 鳥海重喜(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, pp. 15-21.
- 上田卓爾(2007)「Rosetta から「ろせった丸」、「ろせったホテル」へ — 観光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, pp. 103-125.
- 魚谷和弘(2006)「北米クルーズの現状と課題」長崎国際大学『長崎国際大学論叢』 Vol. 6, pp. 81-93
- 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『海と安全』 Vol. 48 No. 560, pp. 6-13.
- 鵜山久(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, pp. 66-73.
- Urry, J. (1990). *The Tourist Gaze: Leisure and Travel in Contemporary Societies*, Sage Pubns.
- 和田耕治、太田寛、川島正敏、阪口洋子、相澤好治(2010)「新型インフルエンザ対策から学ぶ包括的な感染症対策」国立医療保険科学院『保健医療科学』 Vol. 59 No. 2, pp. 94-99.
- Wang, X(2015). An outbreak of multiple norovirus strains on a cruise ship in China, 2014, *Journal of Applied Microbiology*, Vol. 120, pp. 226-233.
- Waples, P. (2000). Health surveillance on cruise ships during the Sydney 2000 Olympic and Paralympic Games, *New South Wales Public Health Bulletin*, Vol. 11 No. 8, pp. 150-151.
- Ward, D(2019). *Cruising & cruise ships 2020*, Berlitz Travel.
- Wedderburn, C. A. (2013). Cruise Industry: Size Matters, *Business Administration*, Vol. 25, pp. 1-20.
- WHO Headquarters (2020). Operational considerations for managing COVID-19 cases/ outbreak on board ships, WHO, pp. 1-8.
- Widdowson, M. A., Cramer, E. H., Hadley, L., Bresee, J. S., Beard, R. S., Sandra N. Bulens, S. N., & Monroe, S. S. (2004). Outbreaks of Acute Gastroenteritis on Cruise Ships and on Land: Identification of a Predominant Circulating Strain of

- Norovirus-United States, 2002. *The Journal of Infectious Diseases*, Vol. 190 No. 1, 27-36. doi:<https://doi.org/10.1086/420888>
- Wolff, M. M. (1970). *The Conversion of the Queen Mary*, Sname.
- Wood, R. E. (2000). Caribbean cruise tourism: globalization at sea, *Annals of Tourism Research*, Vol. 27 No. 2, pp. 345-370.
- World Health Organization (2005). Handbook for management of public health events on board ships, *International Health Regulations*, pp. 1-84.
- 山田 瞭一 (2006) 『よくわかる入管法』 有斐閣社
- Yutakaclub Cruises (2016). *Cruise Ship Collection 2016・2017*, Kaiji-press.

## 参考ウェブサイト

- 新井聖子: 「コロナ禍で垣間見えるシンガポールの外国人搾取」『世界経済評論 IMPACT 2021』  
No. 1775、<http://www.world-economic-review.jp/impact/article1775.html>  
2021. 11. 1 閲覧
- BBC News: Coronavirus 'Serious mistakes' made over Ruby Princess outbreak,  
<https://www.bbc.com/news/world-australia-53776285>, 2021. 11. 1 閲覧
- CDC: Cruise Ship No Sail Order Extended Through October 31, 2020,  
<https://www.cdc.gov/media/releases/2020/s0930-no-sail-order.html>  
2021. 11. 1 閲覧
- CDC: Director issued a No sail order for cruise ship,  
[https://www.cdc.gov/quarantine/pdf/signed-manifest-order\\_031520.pdf](https://www.cdc.gov/quarantine/pdf/signed-manifest-order_031520.pdf),  
2021. 11. 1 閲覧
- CDC: Interim Guidance for Ships on Managing Suspected or Confirmed Cases of  
Coronavirus Disease 2019,  
<https://www.cdc.gov/quarantine/maritime/recommendations-for-ships.html>,  
2021. 11. 1 閲覧
- CDC: Public Health Responses to COVID-19 Outbreaks on Cruise Ships-Worldwide, MMWR  
February-March 2020, <https://www.cdc.gov/mmwr/volumes/69/wr/mm6912e3.htm>  
2021. 11. 1 閲覧
- CDC: Public Health Responses to COVID-19 Outbreaks on Cruise Ships-Worldwide, MMWR  
February-March 2020  
<https://www.cdc.gov/mmwr/volumes/69/wr/mm6912e3.htm>, 2021. 11. 1 閲覧
- CLIA: Recommendations from the healthy sail panel,  
<https://cruising.org/-/media/Files/Healthy-Sail-PanelFull-Recommendations92120FINAL-UPDATED> 2021. 11. 1 閲覧
- CNN: Covid-19 outbreak strikes first cruise to resume sailing in the Caribbean,  
<https://edition.cnn.com/travel/article/caribbean-cruise-seadream-1-covid/index.html>, 2021. 11. 1 閲覧

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](http://elaws.e-gov.go.jp/search/elawsSearch/elaws_search/lsg0500/detail?lawId=356M5000010054_20180706_430M60000010019&openerde=1), 2020. 12. 31 閲覧

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>  
2020. 12. 31 閲覧

厚生科学審議会・分科会:ワクチンの有効性・安全性と副反応の捉え方について:

<https://www.mhlw.go.jp/content/10601000/000680224.pdf>, 2021. 11. 1 閲覧

厚生労働省ホームページ:

[https://www.mhlw.go.jp/web/t\\_doc?dataId=00tc3514&dataType=1&pageNo=1](https://www.mhlw.go.jp/web/t_doc?dataId=00tc3514&dataType=1&pageNo=1)  
2021. 11. 1 閲覧

国土交通省港湾ホームページ: <http://www.mlit.go.jp/common/001224319.pdf>,  
2021. 11. 1 閲覧

国土交通省ホームページ<SOLAS 条約> : [http://www.mlit.go.jp/kaiji/imo/imo0001\\_.html](http://www.mlit.go.jp/kaiji/imo/imo0001_.html)  
2021. 11. 1 閲覧

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>, 2021. 11. 1 閲覧

NBC News Today: <https://www.today.com/news/passenger-dies-covid-19-amid-outbreak-carnival-cruise-ship-t228939> 2021. 11. 1 閲覧

ノルウェードイツ船級協会 (DNV GL): Certification in Infection Prevention-Maritime (CIP-M) programme,  
<https://www.dnvgl.jp/services/certification-services-in-infection-prevention-and-control-176861> 2021. 11. 1 閲覧

UNWTO: Asia Pacific Newsletter 2012, Issue 25,

<http://cf.cdn.unwto.org/sites/all/files/pdf/unwtoapnewsletter25contents.pdf>  
2020. 12. 31 閲覧

WHO: Updated WHO recommendations for international traffic in relation to COVID-19 outbreak,

<https://www.who.int/news-room/articles-detail/updated-who-recommendations-for-international-traffic-in-relation-to-covid-19-outbreak> 2021. 11. 1 閲覧

## 主論文

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, pp. 28-40.

糸澤幸子(2019)「クルーズ船多角的活用におけるホテルシップの課題ー東京 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ー」 和歌山大学観光学会 『観光学』 Vol. 21, pp. 1-13.

糸澤幸子(2021)「コロナ禍におけるクルーズ船多角的活用の可能性ーシンガポール港の宿泊療養活用の事例からー」 日本観光学会 『日本観光学会誌』 Vol. 62, pp. 26-33.

糸澤幸子(2022)「コロナ禍におけるクルーズ船社のマネジメントシステム構築と安全性に関する比較研究」 日本観光研究学会 『観光研究』 Vol. 33 No. 2, pp. 1-15.

## 関連論文

糸澤幸子(2017)「観光考古学によるクルーズ起源の解明ークルーズツーリズム発祥の原点ー」 日本国際観光学会 『日本観光学会論文集』 Vol. 24, pp. 121-128.

## 謝辞

本博士論文は、筆者が和歌山大学大学院 観光学研究科博士後期課程に在籍中の研究成果を纏めたものである。同研究科および経済学部教授であられる辻本勝久先生には指導教員として、筆者が充実した環境で研究に取り組めるよう自主性に配慮した適切なサポートを賜りご助言、ご指導をいただきました。心より、感謝申し上げます。

博士後期課程1年目前期の「観光学研究方法論演習」においては、観光学研究科の全ての先生方より、博士課程学生としての心構えから、多分野にわたる観光学研究のアプローチをご指導いただき、教務課や事務室の職員の方々には、研究生活をサポートいただきました。この場をかりて、感謝の意を表します。

本論第5章のインタビュー調査に協力いただいた被験者の方々、および、クルーズ船社や関係機関の皆様にも厚く御礼申し上げます。

最後に、博士後期課程での研究に理解を示し、見守ってくれた家族に感謝の意を記します。母 房子、長女 杏南、二女 茉莉音 に感謝すると共に、博士号取得に向けて後押してくれた夫 PIETRO、そして、亡き父 六郎 に深謝の意を述べ、謝辞とさせていただきます。

糸澤 幸子