

J-49

東京オリンピックに向けたラグジュアリー・ヨット誘致の可能性に関する調査研究 Study on possibility of Yacht invitation towards Tokyo Olympic

○川原康之介¹, 山本和清², 近藤健雄³, 宮崎歩⁴

Konosuke Kawahara, Kazukiyo Yamamoto, Takeo Kondou, Wataru Miyazaki

There are over 6000 luxury yachts in the world. A general meeting of the International Olympic Committee, which decides the host city of the summer Olympics in 2020, will be held and the Olympic Games will be held in Tokyo. It is expected that many luxury yachts will arrive in 2020. Since the system for accepting luxury yachts for the Tokyo Olympic Games in 2020 is inadequate, this time aim is to study the possibilities of ports that can moor Luxury Yacht. As a method, we will conduct a questionnaire to Yokohama Bayside Marina, Yonahara Marina, Ishigaki Harbor Management Bureau who are already calling luxury yacht and Port Administration Authority in the neighborhood of Tokyo. And as a result of the questionnaire, each port authority is based on logistics, it is difficult at the present stage, but it turned out that possibility of Luxury yacht port call will be visible by legal development, language problem, infrastructure improvement.

1. 研究背景

世界には約 6000 隻以上のラグジュアリー・ヨットが存在しているといわれている。今回の研究では 80ft (約 24m) 以上、水深 2m 以上あるプレジャーボートをラグジュアリー・ヨットの定義とする。またラグジュアリー・ヨットは近年海外で普及し始めたため製造会社や大きさによってはラグジュアリー・ヨット、ギガヨット、スーパーヨットとも呼ばれるなど、呼称は様々



Figure 1. Luxury Yacht

である。本研究ではラグジュアリー・ヨットと呼ぶ。我が国ではプレジャーボートを操縦するために海技免許が必要であり、さらに船の長さが 24m 未満と規制があるためそれを越すラグジュアリー・ヨットを個人で所有するのに表が膨大になる。また、ラグジュアリー・ヨットのような船を係留する場所も少ない。

一方で 2020 年夏季五輪の東京でオリンピックが開催されることが決定した。これにより 2020 年には海外から多数の観光客が訪れる事が予想される。その観光客の中にはラグジュアリー・ヨットで来航することも予想される。しかし入国する際は入国審査、税関審査、検疫が必要となってくる。(以下 I は入国審査、Q は検

疫、C は税関の略称でまとめて CIQ と呼ぶ)。これらの手続きはまとめて行える施設が個別に配置されているため、これらは船舶代理店が行うことが多い。

オリンピックに向け様々な施設が整備され始めている中で、外国から来航するラグジュアリー・ヨットを受け入れる体制は不十分であるといえる。

2. 研究目的

我が国ではラグジュアリー・ヨット普及の低さから海外から来航する船を寄港できる場所は少ない。そこで、東京湾を対象に、これまでラグジュアリー・ヨットが寄港しているか否かの現状を把握し、2020 東京オリンピックに向けて東京湾にそれらを誘致するための条件を明らかにすることを目的の第 1 義とする。

また、ラグジュアリーヨットの定義も明らかでないので、定義について明確にすることを目的の第 2 義とする。

3. 研究方法

3-1. 調査対象

東京にラグジュアリー・ヨットを誘致していくことが目的であるため 1 都 4 県 (東京・千葉・神奈川・茨城・静岡) の港湾管理者を対象として各港湾の現状を把握する。

Table 1. Field survey overview

Survey area	Tokyo, Kawasaki, Yokohama, Chiba, Ibaraki, Shizuoka each port authority	Ishigaki port authority Yonabaruru marina Yokohama bayside marina
Research methods	Hearing research Questionnaire survey	Questionnaire survey
Recovery results	3/6(50%)	1/3(33%)
Effective date	9/10-9/27	9/16-9/28

1 : 日本理工・学部・海建 3 : 日大理工・教員・海建 2 : 日大名誉教授・海建 4 : 日大工・教員・建築

同時にラグジュアリー・ヨットの寄港を行っている港湾やマリーナの現状を把握するため、横浜ベイサイドマリーナと海外からスーパーヨットを誘致している沖縄の与那原マリーナ、石垣港も対象とする。

3-2. 研究方法

1 都 4 県の港湾にアンケート調査とヒアリング調査を行いラグジュアリー・ヨット寄港の現状を把握する。次にラグジュアリー・ヨットの寄港を行っている港湾及びマリーナにアンケートを行い比較する。

また文献調査から海外の現状も把握し比較する。調査概要を Table1.に示す。

4. 結果及び考察

ウェブサイトの調査を行った結果、世界のラグジュアリー・ヨットの大きさを把握することができた。

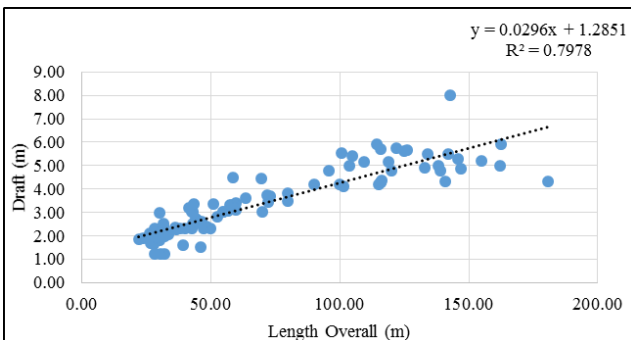


Figure 2. Relation LO-Draft

Fig. 2 は世界のラグジュアリーヨット 100 隻の全長と喫水の深さの関係を示した図である。世界最大のラグジュアリー・ヨットは全長 180m, 最大幅 20.80m, 喫水が 4.30m の船名「AZZAM」である。ラグジュアリー・ヨット寄港の際配慮しなければならないのが喫水であり、船は波によって上下するため、喫水の約 2 倍の深水が必要だと言われている。Fig. 2 からわかるように、30m 級のラグジュアリーヨットの喫水は約 2m, よって二倍の 4m の深水が必要。100m 級の場合は喫水 4m, 求められる水深は 8m, 150m 級の場合は喫水 5.5m, 水深 11m 必要であると考えられる。

1 都 4 県 (3 市) の港湾管理者にヒアリング調査した結果ラグジュアリー・ヨットを受け入れている港湾は一か所もなかった。また回収した東京都、千葉県、川崎市、3 件のアンケート調査の結果受け入れた実績もなかった。3 件とも理由は物流を基本としているため客船を受け入れる体制が整っていないためである。

東京近辺の港湾 3 件、沖縄のマリーナ 1 件がともにラグジュアリー・ヨットが経済効果を生むと回答しているにもかかわらず、積極的な誘致は行いたくないと回

答している。アンケート結果からバースウィンドウ・船主・荷主・利用者・周辺企業との調整が必要となってくるためラグジュアリー・ヨットに対する寄港の難しさがうかがえる。実際、年に 5 隻寄港実績のあるマリーナでは言語・ラグジュアリー・ヨットの大きさ・係留料金など様々なことが問題となったと回答している。

文献調査により横浜大榎橋では、CIQ の体制が整っており一括で対応している。一方、CIQ が未整備の港湾での寄港は難しいと予想していたが、沖縄のマリーナでは上陸した船員が個別に申請していることが分かった。

5. まとめ

今回の調査の結果、各港湾では使用目的が物流を基本としているため、現段階でラグジュアリーヨットを誘致することは難しいが、以下 3 つを解決していくことでラグジュアリー・ヨット寄港の可能性が見えてくること分かった。

①港湾には、カボタージュ制度による国外からのラグジュアリー・ヨットの入国を厳重に行っていることや法整備が不十分であるため、これらを整備していく必要がある。②海外からのラグジュアリー・ヨットの寄港の際、コミュニケーションを図っていく上で言語問題が発生する必要があるため、二か国語以上の言語を話せる人材が港湾及びマリーナには必要となってくる。③インフラの整備・燃料給油施設・給油船・電気供給ポストがラグジュアリー・ヨット寄港にも必要となるため、これらインフラ整備を早急に進める事が大事だと考える。

沖縄での寄港実績から学びながら、それらを東京近辺でも実施していくことで、ラグジュアリー・ヨットの寄港を実現に近づけていくべきである。

また、今後は海外から来航しているボートオーナーに対しアンケート調査を行い、マリーナが考えるラグジュアリー・ヨットのために必要な整備とボートオーナーの考えを比較していく。

【参考文献】

- [1]James Craig Road: "Sydney Harbour super yacht guidelines", Roads and maritime Survcives, 2016 年 10 月
- [2]国土交通省:「小型船舶操縦免許の制度」
URL:www.mlit.go.jp/maritime/maritime_mn10_000006.html
- [3] 石田信博:「カボタージュ規制緩和の効果について」, 同志社商学, 第 63 巻, 第 6 号, 59p-64p, 2012 年 3 月
- [4]Super Yachts.com :“Worlds Largest Yachts Top100”URL: www.superyachts.com/largest-yachts/worlds-largest-yachts-live.htm, 2011
- [5]日本内航海運組合連合会:「世界のカボタージュ制度」