

JIRON KOHON IV

カリブ海に追いつけ！

「国際クルーズ拠点」整備 船出は順風満帆か

経済ジャーナリスト／
日本クルーズ記者会会員
松本 努

アジア市場2・7倍に急増

北東アジア海域をカリブ海のようなクルーズ市場に成長させようと、国土交通省は「国際クルーズ拠点」の整備に乗り出した。

横浜港など6港が、国内外の客船会社と連携して、大型客船が寄港しやすい埠頭や旅客ターミナルビルなどを整備する。

国交省によると、世界のクルーズ



「カーニバル」が拠点整備に参画する横浜港の新港埠頭9号岸壁（観覧車の奥）

人口は2005年の1370万人から2015年には2320万人と、10年間で約1・7倍に増加。カリブ海や地中海では、欧米人の普遍的なレジャースタイルとして定着していると言う。アジアでは、欧米系の大手客船会社が、2008年に1泊当たり1万円を切るカジナルクラスの客船を中国市場へ投入。これが呼び水となつて、2005年に76万人だったクルーズ人口が、2015年には208万人と、約2・7倍に急増した。

アジアのクルーズ市場の急成長と、投入される客船の大型化に伴い、客船で我が国を訪れる訪日クルーズ旅客数も、2013年17万3000人、2014年41万6000人、2015年111万6000人と激増。「クルーズ100万人時代」を5年前倒しで実現した。

この勢いを駆つて、国交省は2020年の訪日クルーズ旅客数の目標を5

00万人と、5倍に増やし、「北東アジア海域を世界的なクルーズ市場に成長させ、客船の寄港を生かした地域の創生を図る」という新たな構想を掲げた。

国際クルーズ拠点の整備は、この構想を実現するための中心的な施策で、民間による投資と公共による受け入れ環境の整備を組み合わせた、新たなプロジェクトスキーム。先頃開会した通常国会で改正港湾法が成立し、法的な裏づけも整った。

国交省は昨年10～12月、地方自治体と客船会社を対象に「国際クルーズ拠点形成計画書」を募集。横浜を始め、清水（静岡県）、佐世保（長崎県）、八代（熊本県）、本部（沖縄県）、平良（同）の6港が応募し、総て拠点港に選ばれた。

横浜港では、横浜市が新港埠頭9号岸壁を再整備し、旅客ターミナルビルを建設。米国のカーニバル・コ

ボレーション&PLCが屋根つき通路を整備し、2019年から11万トン級的大型客船「ダイヤモンド・プリンセス」の母港とする。

現在、横浜港を母港としている日本船籍の客船「飛鳥II」（5万トン級）は、大さん橋を継続して使用。運航する郵船クルーズは、大さん橋の旅客ターミナルビルに待合ラウンジを整備し、クルーズポートとしての機

2019年から横浜港を母港とする予定のダイヤモンド・プリンセス





スタークルーズの「日本発着クルーズ復活」会見には「よしもと」のお笑い芸人も駆けつけた

能をさらに強化する。

清水港では、静岡県がJR清水駅周辺の市街地に近い日の出地区の埠頭を再整備し、香港の船会社ゲンティン香港が「世界最大級のクルーズ船」に対応した旅客ターミナルビルを建設して優先使用する。供用開始は2020年の予定。

佐世保港では、佐世保市が既存岸壁を延伸すると共に、新たな岸壁を整備。カーニバル・コーポレーションが新たな岸壁に、地元物産品の販売所を併設した旅客ターミナルビルを建設し、2020年から優先使用する。

八代港では、熊本県が外港地区に22万トン級の超大型客船に対応した

岸壁を整備し、米国のロイヤル・カリビアン・クルーズが商業施設などを併設した旅客ターミナルビルを建設して優先使用する。供用開始は2020年の予定。

本部港では、沖縄県が20万トン級客船に対応した岸壁を整備。ゲンティン香港が、待合ラウンジや観光案内所などを備えた旅客ターミナルビルを建設し、中国・台湾クルーズの発着拠点として2020年から優先使用する。

平良港では、宮古島市が14万トン級客船に対応した岸壁を整備し、カーニバル・コーポレーションが旅客ターミナルビルを建設して2020年から優先使用する。将来構想では、近くの下地島飛行場との連携も視野に入れている。

日本の客船会社に奮起望む

今回選定された6港の計画で特筆されるのは、民間パートナーが実質的に総て外国の客船会社で占められたことだ。カーニバル・コーポレーションは世界やアジアのクルーズ市場で半分のシェアを持つことから、参画は必定と見られていた。同社は傘下にコスタ・クルーズ、プリンセス・クル

ーズ、キユナードラインなど、多彩なブランドを有する。プリンセス・クルーズは、来年春から横浜港などにダイヤモンド・プリンセスを年間配船することも明らかにしている。

ゲンティン香港は、スタークルーズのブランドで客船を運航。今年7月から「よしもと」のお笑い芸人とタイアップし、横浜と大阪の両港を拠点として、17年ぶりに日本発着クルーズを復活させた。ゲンティン香港が国際クルーズ拠点整備に参画する清水港や本部港は、アジアからのクルーズ旅客を期待する。

ロイヤル・カリビアン・クルーズは2010年、横浜港を拠点に外国の客船会社として初の日本発着クルーズを行なったバイオニア。乗客定員5400人のオアシス・オブ・ザ・シーズ（22万トン級）や、同4200人のクアンタム・オブ・ザ・シーズ（16万トン級）などを有し、ファミリー層に強い。

一方、日本の客船会社として唯一、拠点整備に参画した郵船クルーズは、以前から横浜市と連携している。大さく目新しさやインパクトがない。大さく橋の旅客ターミナルビルに待合ラウンジを整備するだけでなく、船齢

横浜港のベイブリッジをくぐれず貨物用の大黒埠頭に接岸したクアンタム・オブ・ザ・シーズ



が30年に近付いた飛鳥IIに替わる新造船の投入なども検討すべきではなかろうか。

国交省は、民間の投資対象となった旅客ターミナルビルなどの優先使用期間を概ね15〜20年間とし、客船寄港回数増加目標の達成度や経済効果などを検証した上で、今後、国際クルーズ拠点の追加選定も考えたい。

「にっぽん丸」（2万トン級）を運航する商船三井客船や、「ばしふつくびいなす」（同）を運航する日本クルーズ客船も、長期的視点に立つて日本のクルーズ市場のあり方を検討し、拠点整備に積極的に参画することが望まれている。