

2. 類似事例調査

(1) 官民連携国際クルーズ拠点形成事業

1) 官民連携国際クルーズ拠点形成事業について

観光産業は日本の成長戦略の柱であり、経済成長著しい東アジアや東南アジアの観光需要を取り込むことは日本経済を牽引し、地方創生の切り札となることが期待されている。このため、国土交通省では、「明日の日本を支える観光ビジョン」において「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」の目標を掲げている。

こうした取り組みの成果もあり、近年、日本を訪れる外航クルーズ船が急増しているが、受け入れ拠点となる港湾施設は不足し、クルーズ船を貨物ヤードで受け入れている事例もあり、安全確保や受け入れの円滑な運営に支障をきたしている。

このため、訪日外国人観光客のさらなる受け入れ拡大を目的として、平成29年に港湾法が改正され、「国際旅客船拠点形成港湾における官民連携国際旅客船受入促進協定制度」が創設され、クルーズ船の寄港拠点となる港湾環境の整備を推進することができるようになった。

同制度では、クルーズ船社が自ら旅客施設を整備することで、一定期間岸壁の優先的な予約権を認めるものであり、優先利用が認められた日数以外は、他社も利用することができる。

現時点で、横浜港、清水港、佐世保港、八代港、本部港、平良港、鹿児島港、下関港、那覇港の9港湾が選定され、このうち3港が沖縄県内に位置している。



官民連携による国際クルーズ拠点形成する港湾

出典：国土交通省資料(一部改変)

クルーズ船寄港回数

港湾名	2018	順位	前年比	2017	順位
博多港	279	1	85.6%	326	1
那覇港	243	2	108.5%	224	3
長崎港	220	3	82.4%	267	2
横浜港	168	4	94.4%	178	4
平良港	143	5	110.0%	130	6
神戸港	136	6	117.2%	116	7
ベラビスタマリーナ	122	7	435.7%	28	22
佐世保港	108	8	128.6%	84	9
石垣港	107	9	81.1%	132	5
鹿児島港	100	10	92.6%	108	8
中略					
下関港	37	18	64.9%	57	12
中略					
清水港	32	22	84.2%	38	18
八代港	30	23	45.5%	66	10
中略					
中城湾港	28	25	186.7%	15	32
中略					
本部港	2	83	40.0%	5	56
久米島港	1	101	-	0	-
与那国島	1	101	-	0	-
南大東港	1	101	100.0%	1	102
西表島	1	101	50.0%	2	86
計	2930			2764	

第1章 基礎調査

2) 制度の概要

国が指定した港湾において、港湾管理者とクルーズ船社が協定を締結し、船社が旅客施設を整備することで、港湾管理者が船社に岸壁の優先的な使用を認める制度である。

港湾管理者は、クルーズ船の受け入れ目標やターミナルビル等の施設整備計画、官民の役割分担をまとめた拠点形成計画を策定し、船社が当該計画に基づいて、旅客施設を整備することで、長期の岸

壁優先使用权を得ることになる。また、自社が使用しない日は、他社も利用することとなっている。

長期的な岸壁使用の優先利用権は、物件ごとに異なっているが、目安として、15～20年(投資対象施設と同一)とされ、この間は他社よりも1～1年半前に先行予約する権利を有しており、期間後は他社と同条件で利用することとなる。

契約期間や優先利用の日数等は港湾ごとに異なっており、詳細を次項に示す。

【岸壁の優先的な使用のイメージ】

・投資した船社(A社)による予約(使用の1年～1年半前まで)

月	火	水	木	金	土	日
	A社		A社		A社	



・その後、A社以外の船社も予約可能(使用の1年～1年3か月前以降)

月	火	水	木	金	土	日
B社	A社	C社	A社		A社	

出典:国土交通省資料

3) 各港湾計画書(目論見)の概要

拠点を形成する港湾は、平成29年から平成31年にかけて、3期にわたる公募の結果、以下の9か所が選定された。

契約船社は「カーニバル・コーポレーション&PLC」、「郵船クルーズ」、「ゲンティン香港」、「MSCクルーズ」、「ロイヤル・カリビアン・クルーズ」、「MSCクルーズ」となっており、契約期間は15～最長40年まで設定されている。

各拠点の事業概要は下表のとおりである。

官民連携による国際クルーズ拠点

港湾名 (港湾管理者)	船社名	寄港目標 (開始/目標)	運用開始年 /事業期間	船社投資施設
横浜港 (横浜市)	カーニバル・コーポレーション &PLC、郵船クルーズ	150回 /200回	2019年 /15年間	サイネージ、待合所、 屋根付き通路
清水港 (静岡県)	ゲンティン香港	53回 /105回	2020年 /15年間	旅客施設(CIQ)改修、 一部増築
佐世保港 (佐世保市)	カーニバル・コーポレーション &PLC	200回 /300回	2020年	旅客施設(CIQ) 5,000㎡
八代港 (熊本県)	MSCクルーズ	80回 /150回	2020年	旅客施設(CIQ) 4,000㎡等(協議中)
本部港 (沖縄県)	ゲンティン香港	88回 /104回	2020年	旅客施設(CIQ) 2,400㎡
平良港 (宮古島市)	カーニバル・コーポレーション &PLC	250回 /310回	2020年	旅客施設(CIQ)
鹿児島港 (鹿児島市)	ロイヤル・カリビアン・クルーズ	50回 /130回	2022年/20(最大 40)年間	旅客施設(CIQ)
下関港 (下関市)	MSCクルーズ	120回 /180回	2023年 /30年間	旅客施設(CIQ)
那覇港 (那覇港管理組合)	MSCクルーズ、 ロイヤル・カリビアン・クルーズ	108回 /205回	2022年 /30年間	旅客施設(CIQ、待合 所、商業施設)

4) 横浜港における官民連携による国際クルーズ拠点事業の概要

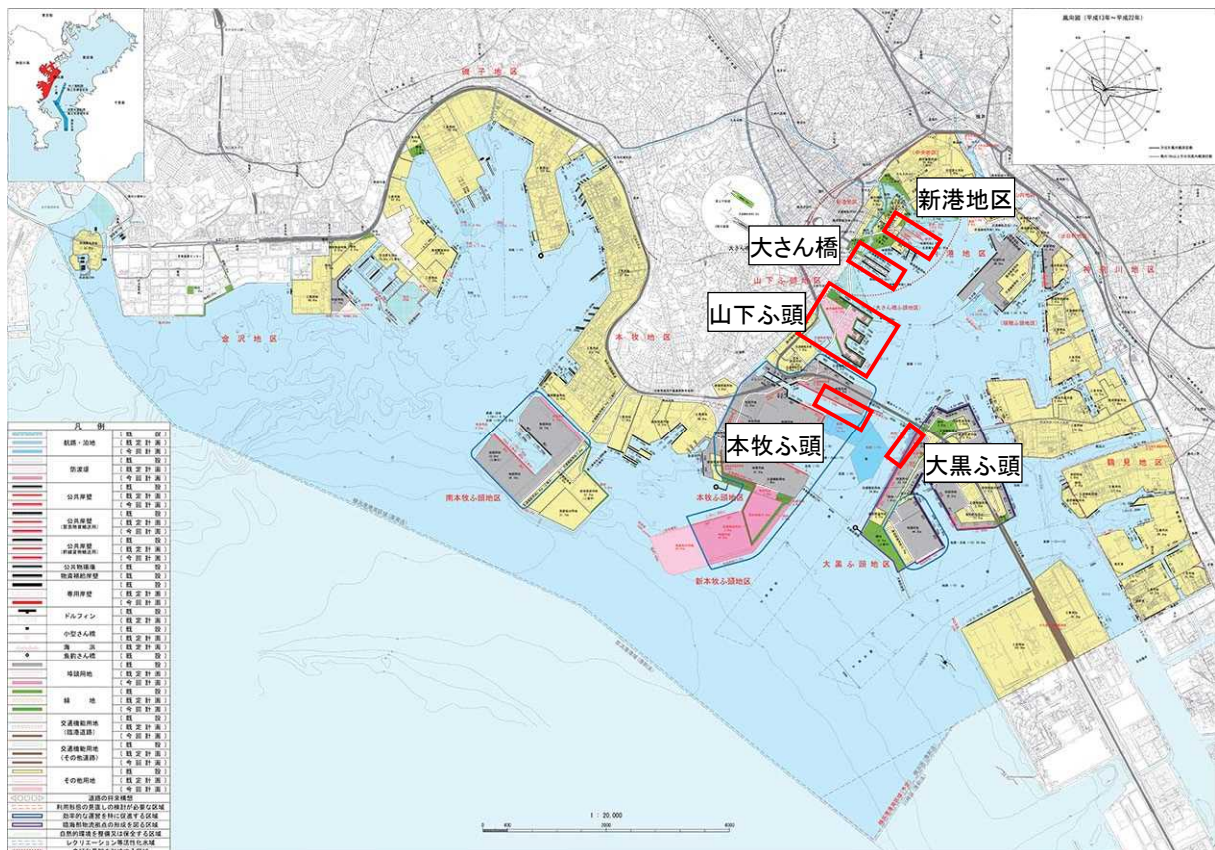
① 事業の概要

横浜港は東京湾の北西に位置し、世界最大級の経済規模を誇る首都圏を背後に控え、国内を代表する商業港として発展している。また、京浜工業地帯の拠点となる工業港としての側面も持ち合わせており、日本経済にとって重要な港湾の一つとなっている。

また、クルーズポートとしての歴史も古く、1859(安政6)年の開港時から客船が寄港し、これまで世界中から多くのクルーズ船が訪れている。

しかし、近年、世界のクルーズ人口が急増し、特にアジア圏のクルーズ船の大型化によって、横浜ベイブリッジを通過できない超大型客船も寄港するようになったことや寄港数の増加によって入港日の変更や沖待ち、貨物バースへの配船などもあり、現在の港湾施設では増大するクルーズ需要に対応しきれなくなってきた。

このため、日本を代表するクルーズポートとして、クルーズ船の安定的な受け入れを実現するために機能強化を図る必要があり、これまでクルーズ船を受け入れてきた「大さん橋国際客船ターミナル」の機能強化、「新港ふ頭」の新たな客船ターミナル整備、ベイブリッジを通過できない超大型客船受入れに活用してきた「大黒ふ頭」の暫定活用、「山下ふ頭」「本牧ふ頭」の整備・活用など、港内各施設の特性を生かし、多種多様なクルーズ船ニーズに対応できる総合的な国際クルーズ拠点の形成を目指している。



官民連携国際クルーズ拠点位置図

※出典：横浜港港湾計画図(加筆)

第1章 基礎調査

②選定のポイント

官民連携による国際クルーズ拠点事業は、港湾法の改正により、国が指定した港湾において、民間による受け入れ施設の整備が可能とするものであり、選定にあたっては、学識経験者等で構成される「官民連携によるクルーズ拠点形成検討委員会」において評価されている。この際に、横浜港が評価されたポイントは下記のとおりである。

【選定委員会による評価のポイント】

- ◇既存ストックや既往計画を活用し、発着港としての国際クルーズ拠点を強化するという現実的な計画である。
- ◇横浜港を拠点とし、東日本を含む日本全国へのクルーズ展開の拠点となっている。
- ◇クルーズ船社と既往計画の事業者は、クルーズターミナル整備に係る全体的な構想やその実現に向けた将来の投資を踏まえ、密接に連携し、調整を図る必要がある。

③施設内容

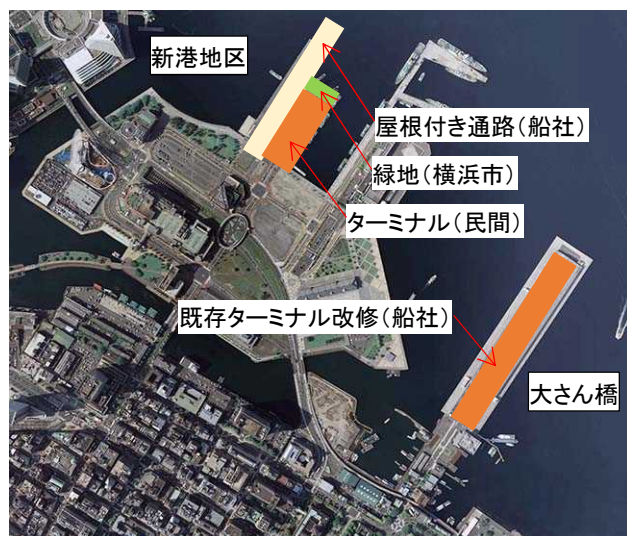
横浜港は、現在クルーズ船受け入れの主体を担ってきた「大さん橋」、新たにクルーズ船を受け入れる「新港ふ頭」、ベイブリッジを通過できない超大型船を受け入れてきた「大黒ふ頭」、新たな大型船の受け入れ拠点となる「本牧ふ頭」、さらに「山下ふ頭」など、複数の施設を活用し、4隻以上のクルーズ船が同時寄港できる総合的な国際クルーズ拠点の形成を目指している。

この中で、官民連携国際クルーズ拠点形成事業を活用し事業を推進するのは「新港ふ頭」及び「大さん橋」であり、これらの施設について、以下に内容を詳述する。



クルーズ船受け入れ施設

※出典：横浜港国際旅客船拠点形成計画(横浜市)



整備概要

※「国土地理院の空中写真」に加筆

新港ふ頭事業主体

施設名	主体
岸壁改良	横浜市
緑地	横浜市
客船ターミナル	民間
屋根付き通路	船社(カーニバル社)

大さん橋事業主体

施設名	主体
ターミナル(既存)	横浜市
待合ラウンジ	船社(郵船クルーズ)
周辺道路拡幅	横浜市

〔新港地区〕

主に外国客船が利用する岸壁として、11.6 万トン級対応の岸壁に改良し、ダイヤモンド・プリンセスなどの日本における母港化を図るとともに、旅客ターミナルと一体的に商業施設やホテル等の複合施設を整備し、市民、観光客が集う新たなクルーズ拠点の形成を目指している。

これらの施設整備は、岸壁等の整備を横浜市が担い、クルーズ船社は屋根付き通路の整備を担う。さらに旅客ターミナル及び複合施設は、地元企業及びディベロッパー、ホテル事業者等8社が構成する「新港ふ頭客船ターミナル(株)」が事業主体となっている。

船社の整備する屋根付き歩道の所有権は船社が有するが、管理はターミナル運営事業者が指定管理者となって維持管理を行い、施設の借主は、船社へ一定の借用料を支払う取り決めとなっている。なお、事業期間は15年間である。

計画地の背後地には、横浜を代表する商業施設が集積したウォーターフロント“横浜みなとみらい21”地区が立地し、ターミナルの周囲には、赤レンガ倉庫やワールドポーターズなどの商業施設、よこはまコスモワールドなどのアトラクションが集積し、これらとの連携を図ることで新たな賑わいの創出が期待されている。

事業推進体制としては、横浜市港湾局、一般社団法人横浜港振興協会、横浜川崎国際港湾株式会社の三者で構成する「横浜港客船誘致戦略会議」を設け、客船誘致・受入に関する課題の解決を図りながら取り組みを進める体制となっている。

施設概要

■9号岸壁(横浜市)

延長:201m、エプロン幅 14m、所定水深 10.0m

■屋根付き通路(カーニバル社)

延長:20m(移動式)

■ターミナル(新港ふ頭客船ターミナル(株))

敷地面積:17,400 m²、階数:地上5階、延床面積:28,600 m²、施設内容:CIQ(1階)、商業施設(1階 1,500 m²、2階 3,500 m²、ホテル(1~5階))



新港ふ頭旅客ターミナル

※出典:野村不動産 HD プレスリリース資料

第1章 基礎調査

〔大さん橋〕

大さん橋は、既に国際旅客船ターミナルが供用され、これまで横浜港のメインターミナルとして活用されてきた。

このため、今後も寄港数の7割を占める日本客船を中心に受け入れる計画である。

本事業においては、既存の国際客船ターミナルに情報提供施設及びラグジュアリークラス向け待合ラウンジを整備することで、郵船クルーズが15年間の優先利用権を取得し、「飛鳥Ⅱ」の母港としての活用を図る。

整備内容としては、待合ラウンジの他、「デジタルサイネージ」、地元中央卸売市場の協力によって地元産品を提供する「大さん橋マルシェ」、地元小売業による臨時免税店等を検討している。

施設全体の所有権は横浜市が有するが、港湾情報提供施設の所有権は船社が有する。



フロアマップ(既存)



大さん橋全景

※出典:大さん橋指定管理者 HP(上記すべて)



待合ラウンジのイメージ

※出典:横浜港国際旅客船拠点形成計画(横浜市)

5) 清水港における官民連携による国際クルーズ拠点事業の概要

① 事業の概要

清水港は駿河湾に面し、背後に富士山を望み、周囲を三保の松原に囲まれた美しい港であり、長崎港、神戸港と並んで日本三大美港のひとつに位置付けられる歴史ある港である。

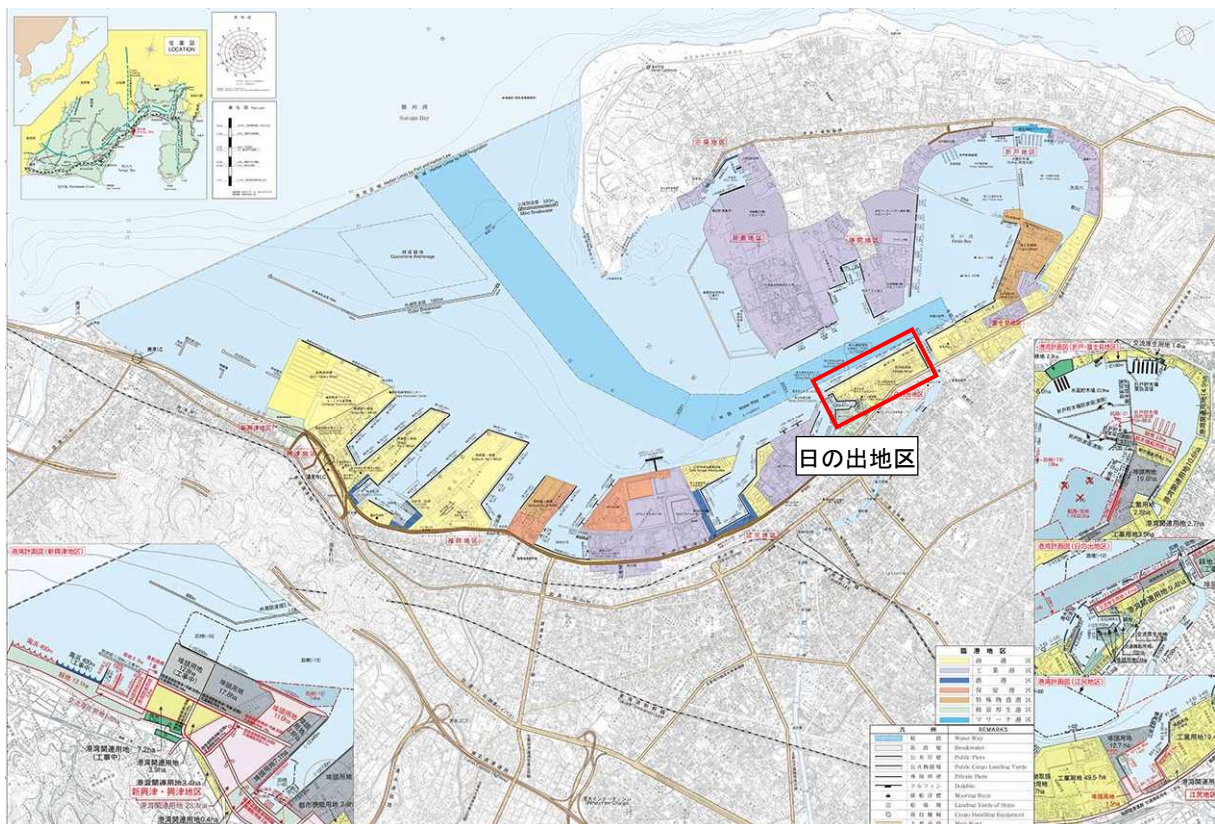
港湾管理者は静岡県であり、港湾法における「国際拠点港湾」、国際海上コンテナターミナルを有する「中核国際港湾」に指定される日本有数の国際貿易港である。

1990年に、こうした国際物流の要衝である清水港に世界を代表するクルーズ船クイーンエリザベス2が寄港したことで地元の機運が高まり、全国に先駆けて客船誘致を行う組織として「清水港客船誘致委員会」が設立され、「白い船(客船)を清水港に！」をスローガンに、クルーズ船誘致・歓迎に取り組んできた。

清水港客船誘致委員会は、さまざまなクルーズ船誘致活動を展開し、将来ビジョンとして「連携するゲンティン香港が運営するクルーズラインの母港化」及び「北東アジアクルーズの東日本における拠点化」として、ファーストポート化や発着港化を目指している。

しかし、現在クルーズ船を受け入れている日の出頭は、地元フェリー船や貨物船との共用であり、クルーズ船寄港の際にフェリー発着場所の移動や貨物船の接岸調整、SOLAS フェンスの移動等に多大な労力が必要であり、CIQ機能を有する旅客施設の整備は喫緊の課題であった。

このため、旅客施設の確保を目的として、ゲンティン香港とともに「官民連携による国際クルーズ拠点事業」を推進している。



官民連携国際クルーズ拠点位置図

※出典：清水港港湾計画図(加)

第1章 基礎調査

②選定のポイント

「官民連携によるクルーズ拠点形成検討委員会」における清水港選定の際の評価は、下記のとおりである。

【選定委員会による評価のポイント】

- ◇ 清水駅周辺の市街地に近く、ウォーターフロント地区再開発方針と方向性が一致した計画である。
- ◇ 既存倉庫を活用した旅客施設の整備や、管理運営に係る地元企業との連携など、地元との調整が図られている。
- ◇ ウォーターフロント地区の再開発を活かす等により、観光客の地元への定着や地域経済への貢献について留意する必要がある。

③施設内容

近年、清水港へ寄港するクルーズ船が、急激に増加しているが2016年の係船改良工事により、4号、5号岸壁に22万トン級のクルーズ船の着岸が可能となり、今後、大型旅客船の寄港がさらに増加していくと考えられる。

旅客ターミナルは、6号上屋を活用し、官民連携事業によって、CIQ機能を整備する計画である。

また、5号上屋は撤去済みであり、県事業によって緑地として再整備し、倉庫となっている6号上屋については、そのレンガ造りの外観を活用した商業施設に改良する計画となっている。

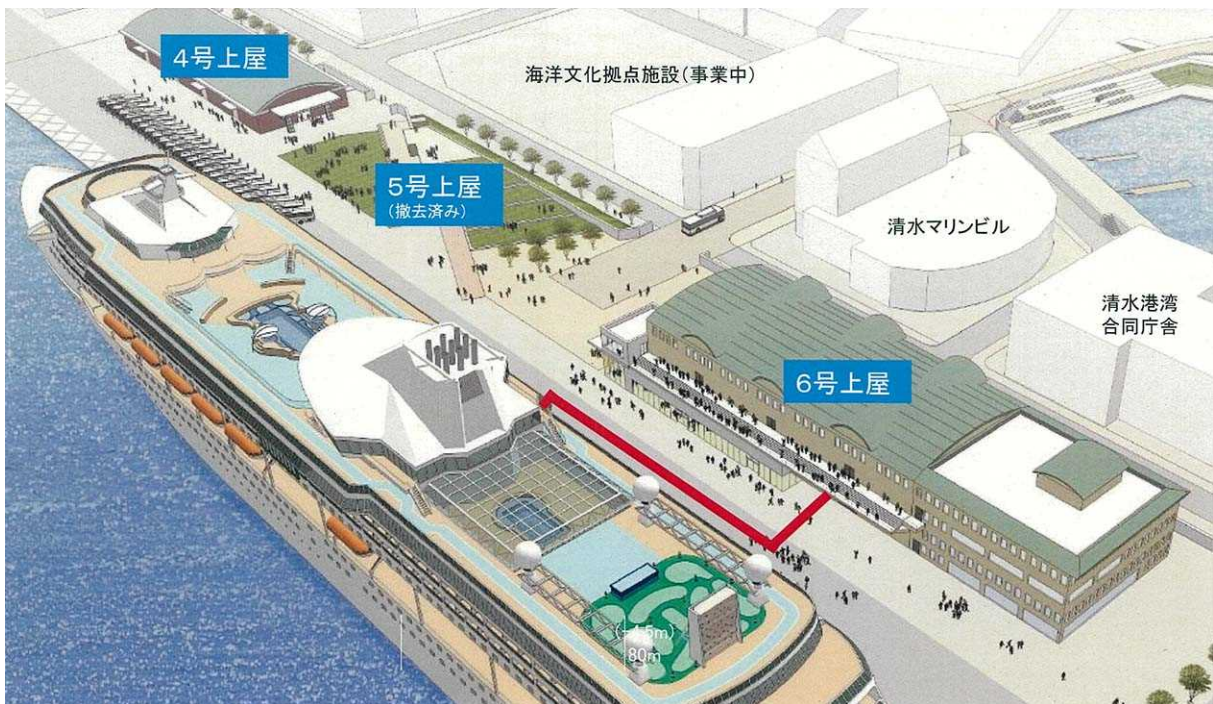
さらに静岡市が後背地に水族館等を併設した海洋文化拠点施設を整備する計画であり、ウォーターフロントの再開発を目指している。

整備対象施設

施設名	主体
旅客施設 (改修・一部増築)	民間
緑地(5号上屋撤去)	県
商業施設(4号上屋)	県
屋根付通路	県

関連施設

海洋文化拠点施設	市
----------	---



整備イメージ

※資料提供: 静岡県



埠頭より富士山を望むことができる



クルーズ船用岸壁



6号上屋の外観



1階の倉庫を CIQ に改良



6号上屋内にある日の出マリンギャラリー



5号上屋が撤去され、緑地を整備



4号上屋は商業施設としてリニューアル



岸壁の周囲を囲む SOLAS 条約対応のフェンス

第1章 基礎調査

④地域の取り組み

〔清水港客船誘致委員会〕

1990年2月にクイーンエリザベス2が清水港に初寄港し、多くの見学客が訪れ、大いに賑わった。これを契機として、同年4月に「清水港客船誘致委員会」が設立され、「白い船(客船)を清水港に！」をスローガンとして、クルーズ船誘致にとり組んできた。

清水港客船誘致委員会は、名誉会長を静岡市長に、事務局を静岡市に置き、清水港に関連する国の機関や地元企業、団体、商工会等から構成されている。

活動の内容としては、主に、クルーズ船誘致活動や受け入れ事業、歓迎事業、地域振興への取り組み等である。

活動資金は9割を静岡市が、残りを会員による負担金から得ており、2019年で約7,000万円を集めている。これらは、大半がタグボートの使用料や SOLAS 条約のフェンス移動費に充てられており、以下に詳述する歓迎事業や受入事業には支出されていない。

【清水港客船誘致委員会組織概要】

名誉会長 静岡市長

顧問 海上保安庁、税関、港湾事務所、静岡県、商工会議所、静岡市議会等

委員 港湾関係企業・団体、地元企業・団体、商工会議所、静岡県、静岡市

事務局 静岡市

【活動資金】

2017(H29): 74,000 千円(寄港 42 回)

2018(H30): 62,710 千円(寄港 32 回)

2019(R1): 71,510 千円(寄港予定 48 回)

【活動内容】

クルーズ船誘致活動

クルーズ船受入事業(歓迎、地域振興)

〔誘致活動〕

清水港客船誘致委員会は、定期的に船社等に対して、誘致活動を実施している。クルーズ船の寄港には、さまざまな関係者が存在し、寄港地選定に影響のある関係者も複数存在するが、最終的な決定権を有するのは船社であり、船社に対する営業活動に最も力を注いでいる。

清水港に寄港するクルーズ船は、欧米系の船籍が多く、米国籍の船社の本社は大半がマイアミに置かれているため、スケジュールをシートレード前に確定することから、その直前に渡米して営業活動を行っている。当初はシートレードに参加し、プレゼンテーションを行っていたが、清水港の場合、知名度の高い港と比べて、割り当て時間が短く、5分程度しか割り当ててもらえないため、現在は、各船社に直接訪問して営業活動を行っている。各船社に訪問する際は、最低でも1時間程度はプレゼンテーションの時間を確保してもらうことができるため、より詳細な情報を伝えることができる。

また、国内に支社を置く船社に対しては、直接東京に出向いて営業活動を行っている。

船社以外で寄港地決定に影響力があるのは、海技教育機構、販売総代理店、船舶総代理店、チャーター、ランドオペレーターであり、彼らに対しても営業活動を行っている。

船社が寄港地を選定する際のポイントは、その寄港地に行くことによって、そのツアー商品がどの程度売れるのか(マーキーバリュー)や港の安全性、市民の友好性、港湾使用料・燃料代を含めた費用対効果である。特に安全性に関しては、船の運航上安全が確保されない港は、船長が難色を示すことがあり、大きな影響力を持っている。

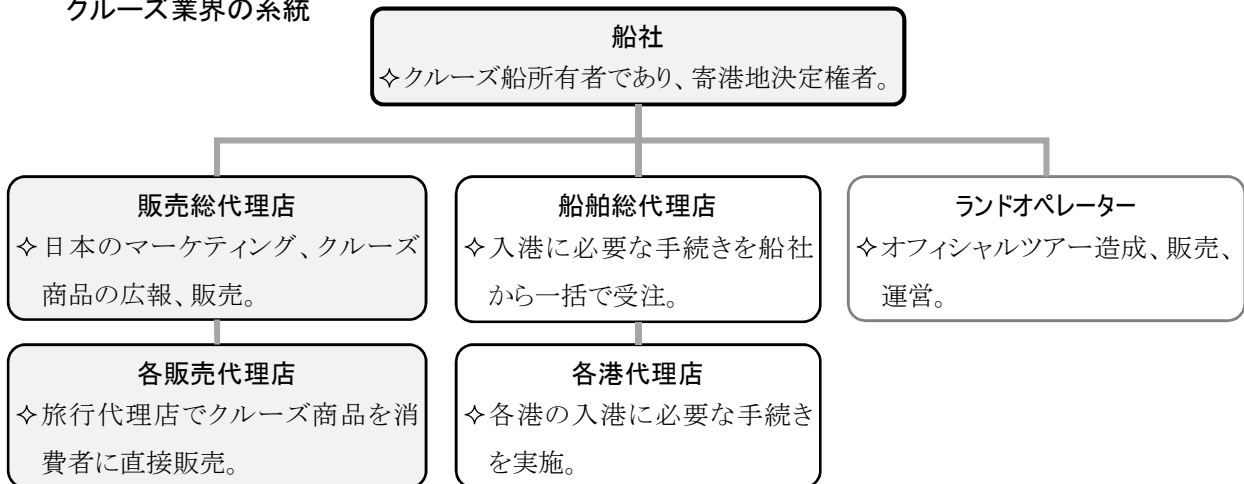
【寄港地決定のポイント】

- ① 寄港地が旅行商品の魅力(マーキーバリュー)となるのか。
- ② 港の安全性、清潔さ、市民の友好度、観光地のクオリティ
- ③ 費用対効果(燃料代、港湾使用料、タグボード代、パイロット代、ツアーの売り上げ、エクスカーションツアーの売り上げを総合的に配慮)

【営業先】

- 国内・国外船会社
- 海技教育機構
- 販売総代理店・船舶総代理店
- チャーター
- ランドオペレーター

クルーズ業界の系統



また、クルーズ船の収益構造の中で、エクスカーションツアー(寄港地観光)も重要な収入源であり、欧米の船社からは乗客の6割以上の参加がない場合、寄港地としての魅力に乏しいと言われている。

欧米系の乗客が旅に求めているのは「日本」でなく、より「地元」のものや、コトであるという点に留意が必要であり、清水港だけで味わえる“特別な体験”を求めている。

乗客がエクスカーションツアーに求めているものは「本物」の地元を体験したい、「有意義」に何かを学びたいという要望である。

大量生産ではない、自分だけに用意された「特別感」を求めており、特に地元との交流は重要な要素である。

【乗船客が求めているもの】

キーワード「Local(地元の)」

■ 「Local」 + 「Authentic(本物)」

観光客向けにつくられたものではない真の体験

■ 「Local」 + 「Meaningful(有意義)」

何かを学ぶことができる

■ 「Local」 + 「Exclusive(特別感)」

特別感のある自分だけのためのもの

☆ 「Local(地域住民)」との「Personal(個人的な)」交流

第1章 基礎調査

〔歓迎事業〕

クルーズ船を誘致するうえで、市民の友好性は重要なポイントであり、清水港客船誘致委員会では、各種歓迎事業を実施している。

主な歓迎事業は下表のとおりであり、特に芸妓ショーの人气が高く、こうした歓迎事業は乗船客の印象を左右しており、船社が実施するアンケート調査において、清水港の評価は年々高まっている。

歓迎事業

歓迎放水	初入港線のみを実施し、タグボートから放水を実施する。
歓迎演奏・演舞	入港に合わせて演奏・演舞を実施。特に子供たちの踊りは人气が高い。
歓迎式典	船長などに対し、花束や記念品を贈呈。ご当地キャラクターも参加。
船内芸妓ステージショー	出航1時間半前を目安に船内でステージを開催。
お見送り演奏・演舞	出航に合わせて、岸壁で演奏・演舞を実施する。
シャボン玉でお見送り	見送り者にシャボン玉を配布し、参加者でシャボン玉を作る。
花火打ち上げ	出港(夜間)に合わせて、花火を打ち上げる。昼間は色付きの煙花火。

また、地元ボランティアの協力で、“お茶会体験”や“着付け体験”をしているが、設置・運営はすべてボランティアであり、協会は対価を支払っていない。

しかし、例えば着付けコーナーで小物を販売するなどして、多少の収益を上げることもある。

また、物産ブースについても、売上額はそれほど大きなものではない。

各種サービス

お茶会体験コーナー	ターミナル内で無料のお茶会体験コーナーを開設。
着付け体験コーナー	ターミナル内で無料の着物着付け体験コーナーを開設。
富士山写真展	ターミナル内に富士山が見えない時でも楽しめるようにパネルを設置。
物産ブース(マルシェ)	岸壁上で、お茶や日本らしい土産を販売するマルシェを開設。

クルーズ船に限った対応ではないが、外国人観光客を迎え入れるために英語の周辺マップや街中のサイン等の多言語化が必要であり、市の担当部局と協力しながら対応している。

外国人観光客対応

通訳ボランティア	案内所にて通訳ボランティアを配置。
英語周辺マップ	清水港周辺の見どころを英語で説明したマップを配布。
多言語サイン	埠頭内及び周辺のサインについて、多言語化の推進。
無料 Wi-Fi	街中の無料 Wi-Fi スポットの設置範囲を拡大。

〔地域振興に寄与する取り組み〕

清水港に訪れる乗客の大半は、“富士山”を目的としており、受け入れ地である清水を含む静岡市を素通りしてしまうというジレンマがあり、地元の商店街はメリットを感じられない状況にある。

一方、船社側からは、乗船客の6割にエクスカージョンツアーを利用してほしいという意向があり、この6割の乗客を奪うことはできないが、それ以外でできる取り組みとして以下の取り組みを実施している。

■ランドオペレーターに対する観光地情報の提供

エクスカージョンツアーを販売するランドオペレーターに対し、静岡市が新たに整備した施設等があれば、その情報を提供し、ツアーに組み込んでもらえるよう依頼している。

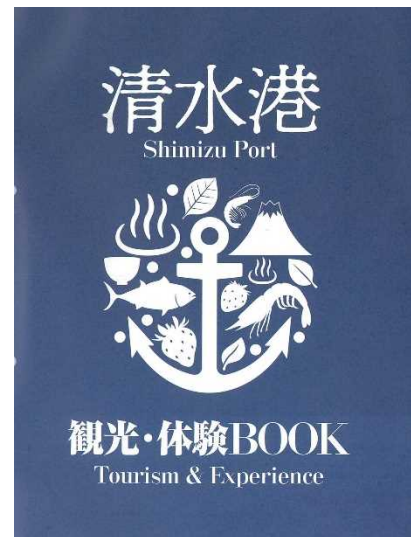
例えば日本平で新たに整備した施設は、富士山を正面に望むことができるため、遠くまで行かなくとも富士山を楽しむことができるとPRし、オフィシャルツアーに組み込んでいる。

■体験プログラム

エクスカージョンツアー利用者に販売することができないため、個人客として岸壁に降りてきた乗船客に対して、案内所で体験プログラムを紹介している。

定期的にクルーズ船が寄港するようになると、民間事業者の中には、クルーズ客にビジネスを展開したいという要望を持つ事業者が現れるため、こうした事業者の提案を主体に着地型体験プログラムを提供している。

内容としては、文化体験や、市街地体験等であり、これらを紹介する冊子も作成している。



■食材提供

地元の民間事業者から最も多く寄せられる要望として、クルーズ船に対する食材提供があるが、清水港は発着港ではないため、購入する船社は少ない。

唯一成功した事例は抹茶アイスであり、2つの船社に対して、2トンの抹茶を販売している。

〔ふじのくにクルーズ船誘致連絡協議会〕

静岡県内には15の港湾があるが、清水港以外はほとんどクルーズ船が訪れていない。しかし、田子の浦、下田、熱海等には、クルーズ船誘致に関する組織が設立され、活動を展開しており、静岡県としてもこうした各地の活動に協力するため、「ふじのくにクルーズ船誘致連絡協議会」を設立し、クルーズ船誘致に協力している。

クルーズ船誘致のノウハウは、清水港が多く蓄積していることから、清水港のメンバーが加わることで、そのノウハウを提供している。

第1章 基礎調査

6) 佐世保港における官民連携による国際クルーズ拠点事業の概要

① 事業の概要

佐世保港は長崎県北地域の佐世保市に位置する重要港湾で、周囲に西海国立公園九十九島をはじめとする豊かな自然が残され、また、国内を代表するテーマパークであるハウステンボス等が立地するなど豊富な観光資源を有している。

佐世保港では、2014年(H26)より、クルーズ船の受け入れを開始しているが、東アジアに近接した立地と魅力ある観光地としての評価が高く、外国船社の寄港需要が高まり、今後も増え続けていくものと想定されている。

佐世保市はこれまで、本土最西端となる立地をデメリットと捉えがちであったが、今後は、中国、韓国など東アジア諸国に近接していることを逆にメリットと捉え、「第6次佐世保市総合計画」の中で、“東アジアの活力を取り込む成長戦略プロジェクト”として、国際観光の活性化と観光都市機能強化等の施策を重点的に推進していくことが位置付けられている。

一方、これまでクルーズ船を受け入れてきた佐世保港三浦岸壁は、海上自衛隊の専用岸壁に隣接していることなどから、クルーズバースとして使用できる空間が限定されているなど、いくつかの問題点があった。このため、佐世保港を東アジアから訪れる国際クルーズ船の寄港拠点にしたいという意向を持っていた船社から、年間100万人を受け入れることのできる港湾施設の整備が要請され、三浦地区で受け入れられない需要に対応するため、新たに浦頭地区の整備が事業化され、両地区の整備を推進している。



官民連携国際クルーズ拠点位置図

※出典：佐世保港港湾計画図(加筆)

②選定のポイント

「官民連携によるクルーズ拠点形成検討委員会」における佐世保港選定の際の評価は、下記のとおりである。

【選定委員会による評価のポイント】

- ◇アジアのゲートウェイとして、多くのクルーズ船を受け入れる計画である。
- ◇限られた開発空間を有効活用するため、既存の三浦地区の他、浦頭地区を活用することとしている。
- ◇新たにクルーズ拠点となる浦頭地区については、クルーズ船の寄港が地域経済の活性化や地域の観光振興につながるよう留意すべきである。

③施設内容

〔三浦地区〕

これまで、クルーズ船を受け入れてきた三浦地区は海上自衛隊の専用岸壁に隣接していることなど、クルーズバスとして利用できる空間が限られ、船舶の安全航行の観点から、受け入れを7.7万トン級以下に制限してきた。このため、近年大型化するクルーズ船の寄港ニーズに対応できないなどの問題点があった。

しかし、佐世保市が海上自衛隊専用岸壁前面に新たな岸壁を整備し、海上自衛隊と共同利用することで合意に至ったため16万トン級の大型クルーズ船にも対応する岸壁の整備が決定した。

また、CIQを含む5,000㎡の旅客施設、大型バス50台を駐車できる駐車場、屋根付通路が既に整備されており、今後とも同施設を利用し、クルーズ船を受け入れることを検討している。

三浦地区事業主体

施設名	主体
岸壁改良	佐世保市
駐車場(既存)	佐世保市
屋根付き通路(既存)	佐世保市
旅客施設(既存)	佐世保市



三浦地区配置計画図

※出典:佐世保港国際旅客船拠点形成計画(佐世保市)

第1章 基礎調査

〔浦頭地区〕

これまで、クルーズ船を受け入れてきた三浦地区は、海上自衛隊や物流等と競合し、急増する寄港ニーズに対応しきれていなかった。

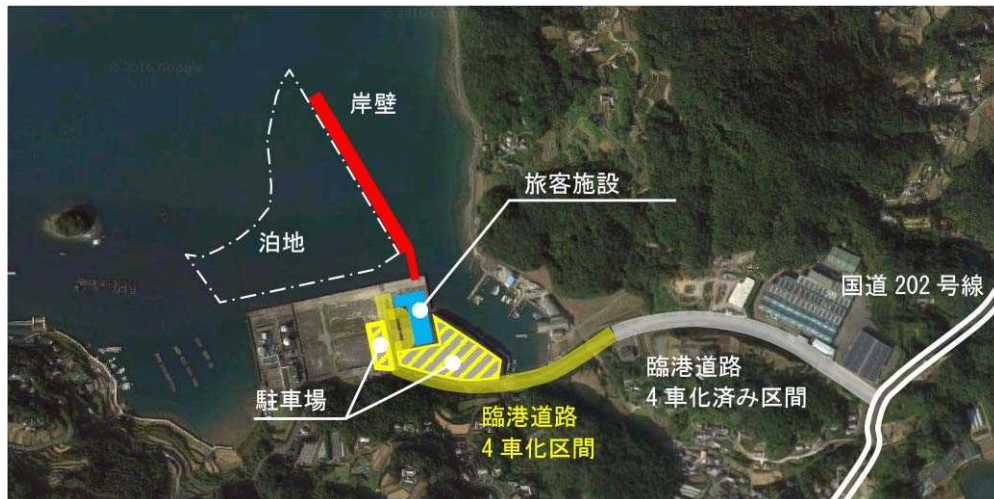
さらに、世界最大のクルーズ船社であるカーニバル社は、佐世保港を東アジア発着の国際クルーズ船の寄港拠点にしたいという意向があり、年間 100 万人のクルーズ客の受け入れを求めてきたが制限の多い三浦地区では困難であり、こうしたニーズに対応するため、新たに既存利用に影響しない位置に国際クルーズ船の寄港拠点を浦頭地区に整備することが決定した。

国土交通省が、14 万トン級に対応する岸壁・泊地を整備し、佐世保市が、大型バス 125 台分の駐車場(20,000 m²)、屋根付き通路、港湾道路を整備、船社が旅客施設を整備する計画となっている。

なお、船社の整備する旅客施設には、地元特産品の販売等も含めた地域活性化施設を整備する条件が付されている。

浦頭地区事業主体

施設名	主体
岸壁改良	国
駐車場	佐世保市
屋根付き通路	佐世保市
旅客施設	船社(カーニバル社)



三浦地区配置計画図

※出典: 佐世保港国際旅客船拠点形成計画(佐世保市)