

7) 八代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

八代港の位置する八代市は、熊本県中南部の八代海北部沿岸に位置する八代平野に位置し、宇土半島・雁回山北側の熊本平野と一体となり、広大な平野部を形成している。

この中で八代港は、球磨川が八代海と接する河口港として古い歴史を持ち、背後地の九州山地から産出される林産資源や平野部で生産された米や畳の生産に欠かせないイグサなどの農産物を球磨川で運搬する際に利用され、地域の経済発展に寄与してきた。

こうした八代港へのクルーズ船寄港は2012年に始まり、2017年には66回、2018年には30回の寄港があった。

一方、熊本県は、2016年に発生した熊本地震の復旧・復興に向けて、「熊本復旧・復興4カ年戦略」が策定され、この中で、「空港・港の機能向上によるアジアに開くゲートウェイ化」の施策の一つとして、“年間70隻以上のクルーズ船寄港”及び“世界最大級のクルーズ船寄港”を実現するため、概ね4年間で港湾機能の向上に取り組むことが位置づけられている。

八代港におけるクルーズ船は、2019年時点で貨客兼用の運用であるが、2020年には、クルーズ船専用岸壁が外港地区に供用される予定であり、その際は寄港数がさらに増加すると想定している。



官民連携国際クルーズ拠点位置図

※出典：八代港港湾振興協会HP(一部加工)

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」における八代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】

◇これまで物流中心の八代港において、インバウンド需要の増加に合わせて観光機能を付加する計画になっている。

◇物流利用から人流利用への土地利用の転換を図っていく上で、計画地区内の関係者との調整に留意すべきである。

◇クルーズ船の寄港がもたらす経済効果を地元で取り込むことに留意すべきである。

③施設内容

八代港外港地区は、9つのバースが整備され、穀物、石炭、木材チップ、セメント、原木等が主に取り扱われる貨物埠頭である。現在は、16万トン級までのクルーズ船を受け入れており、2020年4月に向け、22万トン級に対応したクルーズ専用岸壁及び当該事業を活用して旅客ターミナルを整備する計画となっている。

八代港クルーズ拠点コンセプト図



官民連携国際クルーズ拠点整備イメージ

※出典:八代港港湾振興協会HP

④地域の取り組み

八代港では、地元商工会議所メンバーが主体となって、クルーズ船に地元食材を供給するための専門商社を起業し、複数のクルーズ船に食材の供給を開始している。

クルーズ船の発注は、緊急で大量の食材の発注があり、同商社は八代港以外の佐世保港や舞鶴港での販売実績もある。

食材は、主に九州産品を扱い、食品卸、商社など地域の30事業者から調達する体制を整えている。

8) 本部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(本調査対象地)

① 事業の概要

本調査の計画対象地である本部港は、沖縄本島北部本部町に位置し、1975年(S43)沖縄国際海洋博覧会に際し、大型旅客船バースとして整備された地方港湾である。

現在は、伊江島行きフェリーや那覇-鹿児島航路の寄港地となっているほか、外国からの石炭船や国内の砂・砂利運搬船も利用する物流港として、県民生活を支える重要な社会資本となっている。

これまで本部港において、クルーズ船の利用は年に1～2回あったが、クルーズ船に対応した港湾施設が未整備な状況にあり、利用頻度は高くなかった。

しかし、港の入り口が広く大型クルーズ船が入港しやすい点や、また、豊かな自然環境、美しい海浜景観などが多く、那覇港とは異なったアクティビティを提供することが可能であり、

沖縄県における「東洋のカリブ構想」の実現や、北部地域の振興にも寄与することが期待でき、当該事業を活用したクルーズ船受け入れ機能の強化に取り組んでいる。



本部港及び計画対象地 ※沖縄県地図情報システムより作成

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」における本部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】

- ◇ 沖縄本島北部地域の主要な出入口であり、豊富な観光資源の魅力を活かした計画である。
- ◇ 供用開始に向けて CIQ 機能の確保が必要である。

第1章 基礎調査

③施設内容

〔取り組み方針〕

本部港の位置する沖縄本島北部地域は、沖縄美ら海水族館や古宇利島、やんばる国立公園など、豊富な自然を楽しむことができ、那覇港とは異なった魅力を創出できるため、沖縄全体のクルーズ船寄港地としての多様性や魅力を高めることができる。

クルーズ船に対応した施設内容としては、沖縄県が事業主体となって20万トン級に対応した岸壁やバス駐車スペース等を整備し、船社が旅客ターミナルを整備する計画となっている。

旅客ターミナルは、延床面積2,400㎡で、CIQホールや待合所、商業施設、観光案内所の整備が検討されている。

また、地域からはクルーズ船が寄港していない時でも地域活性化に寄与するため、商業施設の整備等が要望されているが、詳細については船社及び地域、沖縄県の協議によって決定される。

本部港は、沖縄県内の物流を支える重要な役割を担っているほか、伊江島に渡るためのフェリーの発着もある。さらにイベント時には周囲で渋滞が発生していることから、クルーズ船が本格運用された際の混雑が懸念されている。

このため、クルーズ客の貸切バスやタクシー等が過度に集中することがないように、港周辺にバス・タクシーの待機所を確保することも課題の一つである。

本部港のクルーズ船対応主要施設

施設名	規模	事業主体
岸壁	対象20万トン級	沖縄県
旅客施設	2,400㎡	クルーズ船社
バス駐車スペース	4,500㎡(検討中)	沖縄県



官民連携国際クルーズ拠点整備イメージ

※出典：本部港国際旅客船拠点形成計画(沖縄県)

9) 平良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

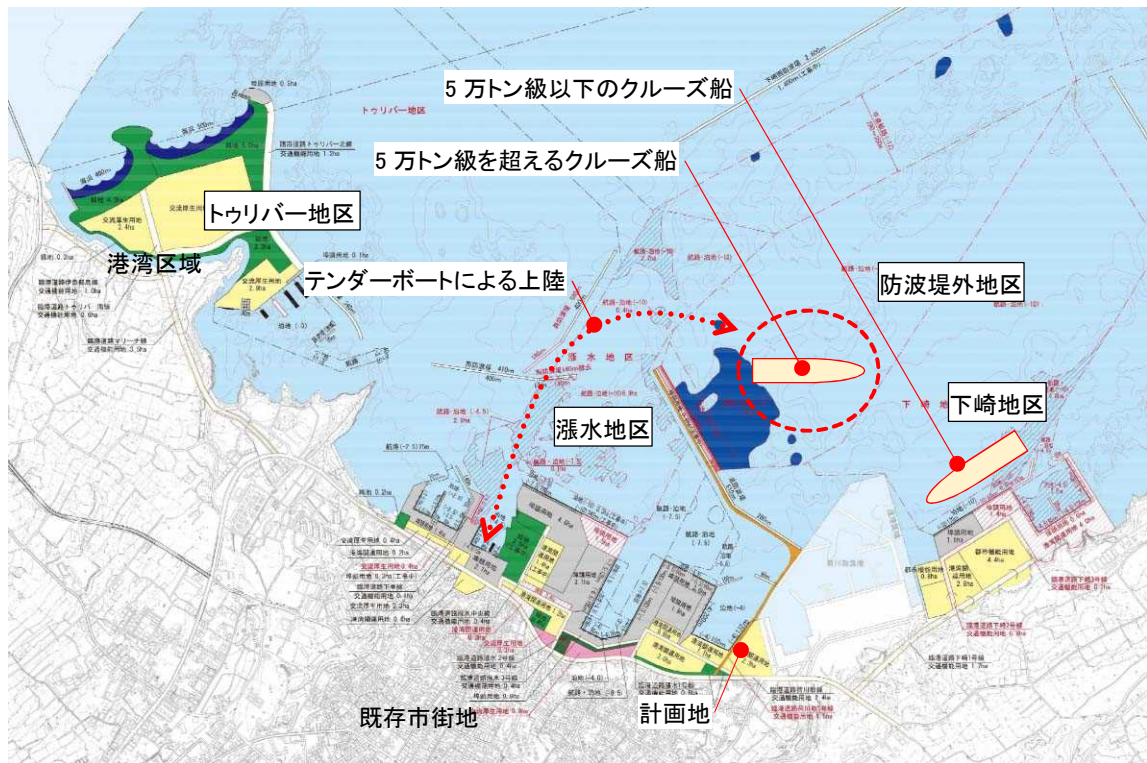
① 事業の概要

平良港の起源は 14 世紀頃から漲水港として中山との航路が開設されたことに始まっている。その後、大正期には突堤や荷揚場の整備が始まり、昭和初期には大阪商船の大阪－基隆航路が寄港し、農産物や砂糖の移出を行って宮古島の経済発展に寄与してきた。

その後、1972 年(S47)の沖縄本土復帰に伴い、平良市(当時)を港湾管理者とする重要港湾に指定され、物流や本土・本島航路等に利用されてきた。また、1993(H5)年からは、トゥリバー地区においてコースタルリゾート計画が推進され、観光振興にも寄与している。

近年は、急増するクルーズ船需要に対応し、既存施設でクルーズ船を受け入れており、5万トン級以下のクルーズ船は下崎ふ頭に、それを超えるものは沖泊によるテンドーボートで漲水地区に上陸している。

今後は、漲水地区に 11 万トン級、及び防波堤外地区に 22 万トン級が接岸する岸壁及び当該事業による旅客ターミナル整備が計画されている。



現在の平良港のクルーズ船受け入れ状況及び計画対象地

※出典：平良港港湾計画図(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」における平良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】

- ◇リゾート地としての魅力を活かして国際クルーズ拠点を形成する計画となっている。
- ◇係留施設と旅客施設との交通手段の確保等に留意する必要がある。

第1章 基礎調査

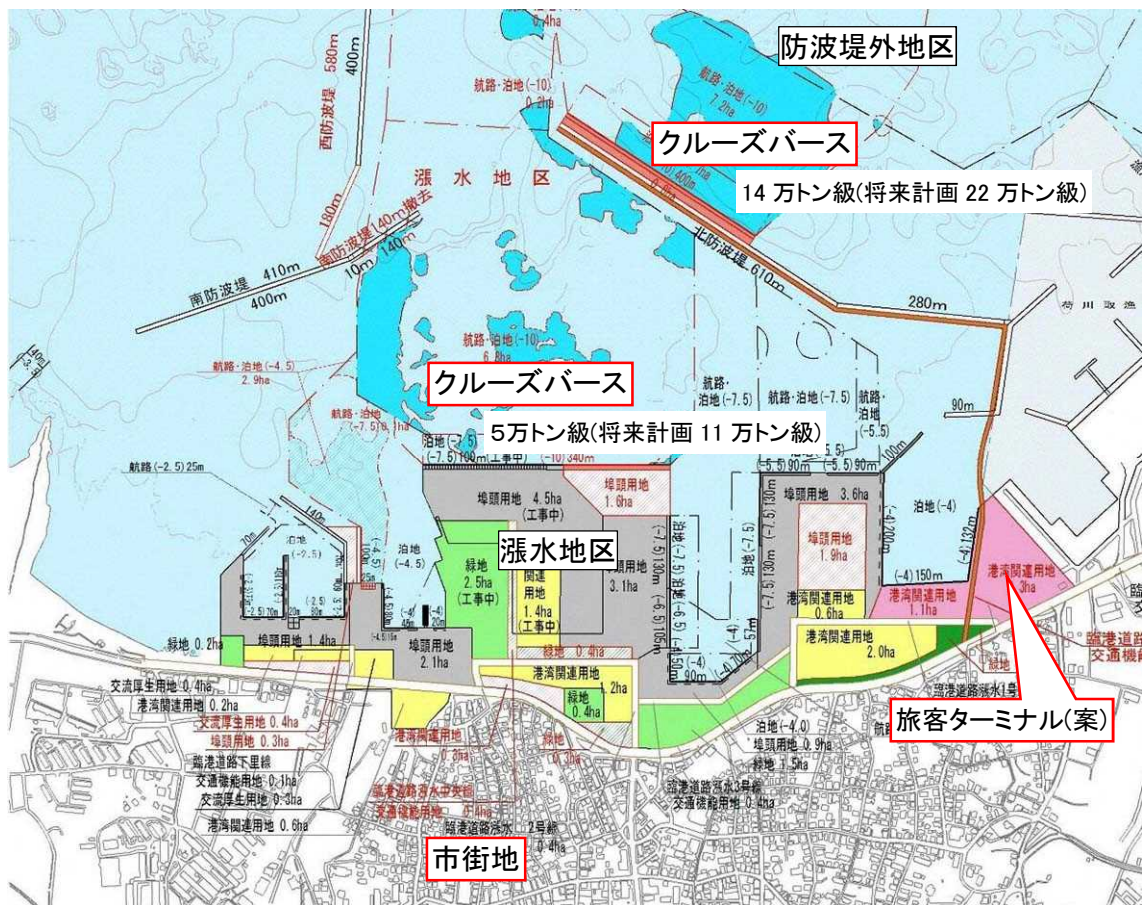
③施設内容

〔岸壁・旅客ターミナル〕

前述のように現在、クルーズ船は5万トン級以下が下崎ふ頭に、それを超えるものが沖泊し、テングーボートで漲水地区に上陸している。

現在、漲水地区の改良工事を実施しており、暫定供用中は5万トン級が、完成時は11万トン級まで接岸することができる。また、防波堤外地区は、既存の防波堤を改良し、14万トン級が接岸できる岸壁を整備する予定であり、将来計画として22万トン級に対応する計画となっている。

旅客ターミナルは、当該事業を活用し船社が整備する計画であるが、位置や施設内容について船社と協議中であり、今後詳細が決定する予定である。



平良港周辺まちづくりのイメージ

出典：平良港港湾計画資料(加筆)

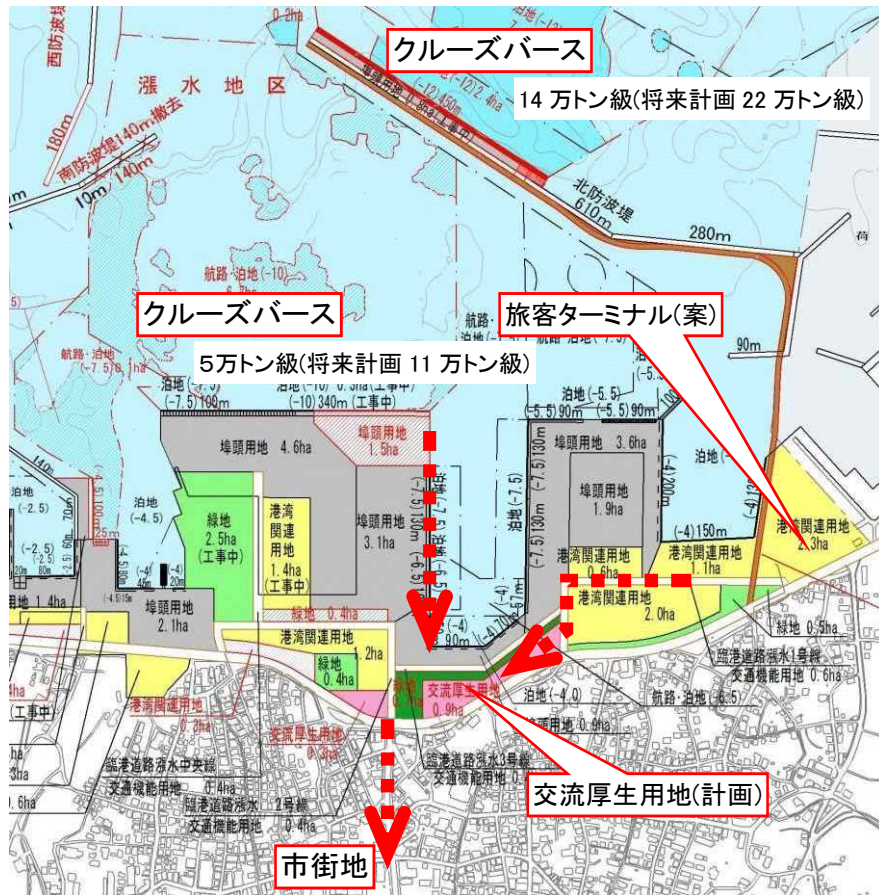
〔交流厚生施設〕

宮古島市でクルーズ船を受け入れる際に、もっとも大きな課題となっていることは二次交通の確保である。現状で不足することがあり、近年、大型化傾向にあるクルーズ船や将来的に漲水地区で2隻同時寄港した際には、二次交通のさらなる不足が懸念される。

このため平良港では、二次交通を利用しなくとも移動できる位置に交流厚生用地を確保し、民間事業者による商業施設の整備を検討しており、そのための港湾計画の変更を行っている。

交流厚生用地は、2つのバースから市街地に向かう動線上に配置され、クルーズ船と市街地の連続性を高めることを意図して配置されている。

これらのイメージ図を次ページに示す。



厚生交流用地(計画)のイメージ



平良港周辺まちづくりのイメージ

出典: 平良港港湾計画資料(加筆)

第1章 基礎調査

10) 鹿児島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

鹿児島港は活火山である桜島を囲む錦江湾(鹿児島湾)の中央に位置し、鹿児島市の南北 20km の範囲に亘って、7つの港区から成り立っている。

これら7つの港区は、地域経済を支える物流の拠点としての重要な役割を担っているほか、種子島、屋久島、奄美大島などの離島や大隅半島との定期船のターミナルが立地し、さらに漁業・レクリエーション活動の場としても活用されている。

この中でクルーズ船を受け入れているのは、中央港区マリポートかごしまと、本港区北ふ頭の2バースであり、そのほとんどを前者で受け入れている。

本港区は、離島航路の発着点として永らく賑わっていたが、狭隘かつ老朽化していたことから、県民・観光客が楽しみ憩うことのできるウォーターフロントの創出を目指して、1993年(H5)に新たな位置に整備された施設がマリポートかごしまである。

鹿児島港には2015年以降クルーズ船の寄港が増加し、2018年には100回/年の寄港があった。しかし、その受け入れは最大11万トン級にとどまり、近年大型化するクルーズ船の受け入れに支障をきたしていたこと、CIQに対応するターミナル機能がなく、船内での検査に時間を要していたことから、2018年に当該事業を活用し、CIQ機能を備えた「かごしまクルーズターミナル」及び16万トン級に対応した1号岸壁を整備し、さらに22万トン級に対応する2号岸壁の整備を進めている。



鹿児島港位置図

出典: 鹿児島港国際旅客拠点形成計画



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」における鹿児島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】

- ◇東アジアの巨大なクルーズ市場に近いなどの優位性を活かした拠点形成を図るとともに、県内の世界遺産や離島などをめぐるクルーズの拠点となることなども目指す意欲的な計画である。
- ◇連携する船社が九州において複数港を拠点化することによる寄港地での長時間滞在の実現や、太平洋側と日本海側の双方へのアクセスのよさを活かした日本各地への寄港促進など、他港との相乗効果が生まれるように留意すべきである。
- ◇市内へのアクセス・背後の観光地においてボトルネックが生じないように、また、個人観光客の増加に対応できるように、交通インフラや観光施策と連携する必要がある。

③施設内容

鹿児島港において、クルーズ船を受け入れている中央港区マリポートかごしまは旅客専用として、本港北ふ頭は旅客船及び貨物を兼用する公共ふ頭として位置づけられている。

この中でクルーズ船を受け入れてきたのは、ほとんどが中央港区マリポートかごしまであったが、受け入れ可能なクルーズ船は最大 11 万トン級であり、また、CIQ 機能が未整備な状況にあったため、大型化するクルーズ船に対応する岸壁と CIQ 機能を有する旅客ターミナルの整備は、喫緊の課題であった。

このため、鹿児島県では 2018 年に1号岸壁を 16 万トン級対応に改良すると共に当該事業を活用し、CIQ 機能を備えた「かごしまクルーズターミナル」を整備した。

将来的には 22 万トン級に対応した2号岸壁を整備するとともに2号岸壁にもクルーズターミナルを整備することで、2隻同時寄港を実現する計画となっている。

クルーズターミナルについては、CIQ 機関による出入国審査等のスペースや事務室のほか、乗船客や乗務員が休憩できる空間を設け、さらに、情報提供サービスや県民との交流、地元特産品の物販スペースなどを有する複合的な施設を整備するとともにクルーズ客が雨・風を防げ、円滑にターミナルに移動できる屋根付き通路等の整備についても船社が整備する計画となっている。

施設配置及び整備イメージは次ページ図のとおりである。

鹿児島港のクルーズ船対応主要施設

施設名	規模	事業主体
■マリポートかごしま		
1号岸壁【整備済】	16 万トン級	-
旅客施設【整備済】	2,300 m ²	クルーズ船社
駐車場【整備済】	-	-
2号岸壁【計画】	22 万トン級	国
旅客施設【計画】	4,000 m ²	クルーズ船社
駐車場【計画】	12,000 m ²	鹿児島県
■北ふ頭		
岸壁【整備済】	6万トン級	-
駐車場・道路【整備済】	-	-

第1章 基礎調査



各施設の整備位置



クルーズ船2隻同時接岸(イメージ図)

施設整備イメージ

出典: 鹿児島港国際旅客拠点形成計画

11) 下関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(本調査対象地)

①事業の概要

関門海峡に面し、本州最西端にある下関港は、海上交通・陸上交通の要衝として、古くから発展してきた港であり、現在は日本国内を含め、中国、韓国への輸出入体制も構築された国際拠点港湾として東アジア貿易の窓口となっている。また、韓国、中国を中心に複数の国際フェリーが運航し、日本最大のフェリー基地にもなっている。

このような下関港であるが、供用中の本港地区、東港地区の入港は潮流の影響により、5万トン級以下に制限され、また、新港地区の岸壁は貨物船の利用により、寄港可能日が制限されるなど、増大するクルーズ船需要に対応できず 2017 年は 57 回、2018 年は 37 回の寄港にとどまっていた。

このため、新港地区に新たにクルーズ専用岸壁を整備し、当該事業を活用し、旅客ターミナルを整備するものが本事業である。

下関港にクルーズ船に対応した港湾施設を整備することで、中国、韓国などの東アジアの各都市から近接する地理的優位性と周囲に多数存在する歴史的観光資源を活用し、多くのクルーズ船需要を取り込むことが期待されている。

当該港湾においては、“東アジアのクルーズの拠点化”、“日本起点のクルーズ寄港地”、“フライ&クルーズ”の拠点化を目指して、事業が推進されている。



下関港・計画地位置図

出典：国土交通省資料

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」における下関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】

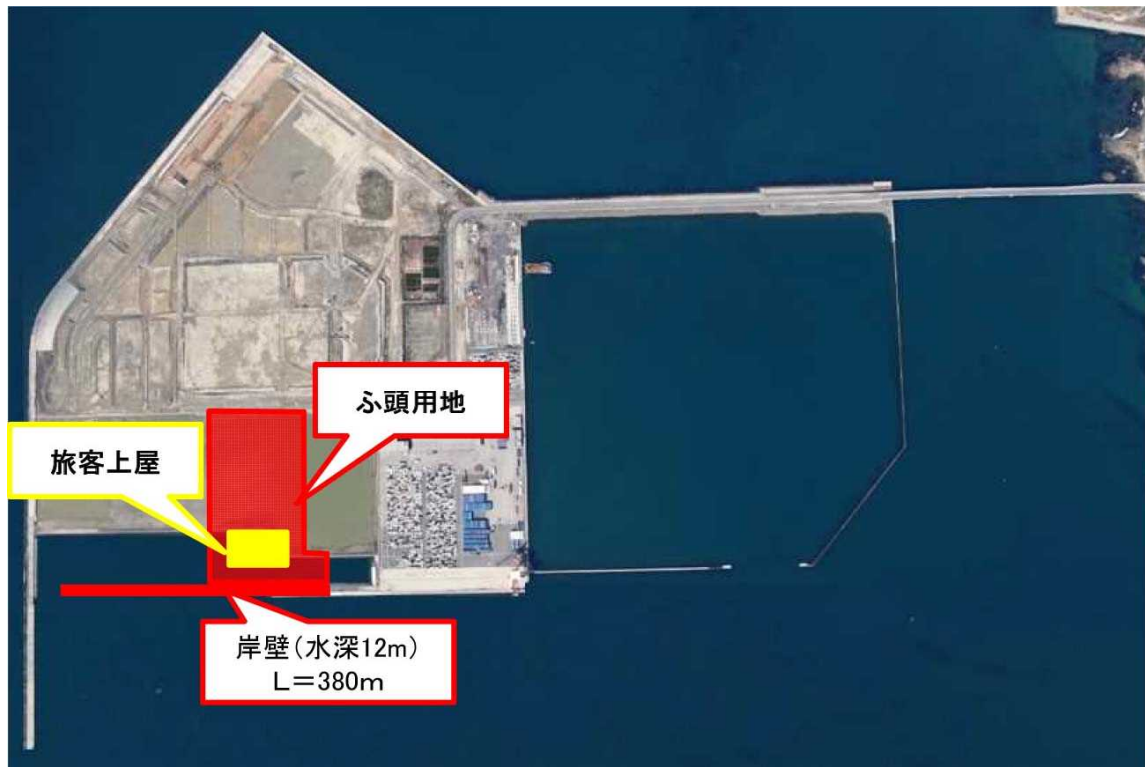
- ◇ 中国を起点とするクルーズと日本を起点とするクルーズの双方から魅力的な港湾であると認識されており、今後の寄港数増加が見込まれるが、目標寄港回数達成に向けては、下関市と連携して船社が協力し、寄港地としての魅力を高める取り組みを継続・強化することが必要である。
- ◇ 地元食材や関門海峡を活用した実現性が高い寄港地ツアーが企画されており、地域の発展に資する計画であることを確認した。
- ◇ 下関市だけではなく、北九州市などの周辺地域への経済効果波及が見込まれることを確認した。
- ◇ 隣接する北九州市も含めた広域的な推進体制が構築されるため、関係者が密接に連携し、調整を図る必要がある。

③施設内容

近年、大型化するクルーズ船の受け入れ環境を確保するため、下関港新港地区にクルーズ船が寄港できる岸壁を国が整備するほか、下関市はふ頭用地を整備し、クルーズ船社は当該事業を活用して、CIQ 機能を有する旅客ターミナルを整備する。

下関港のクルーズ船対応主要施設

施設名	規模	事業主体
岸壁	20万トン級	国
旅客施設	-	船社
ふ頭用地	-	下関市



下関港整備イメージ図

出典：国土交通省資料

12) 那覇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

那覇港は、15 世紀頃から琉球王府の貿易の拠点として、中国をはじめとする東アジア諸国、東南アジア諸国と盛んな交易を行っていた。

本格的な港湾として整備されたのは、明治期に入ってからのものであり、その後複数回の拡張工事を経て、1972 年(S45)、本土復帰を契機に重要港湾に指定され、沖縄県で消費される物資や沖縄で生産された農水産物等を扱う物流拠点として、地域経済を支える役割を担ってきた。

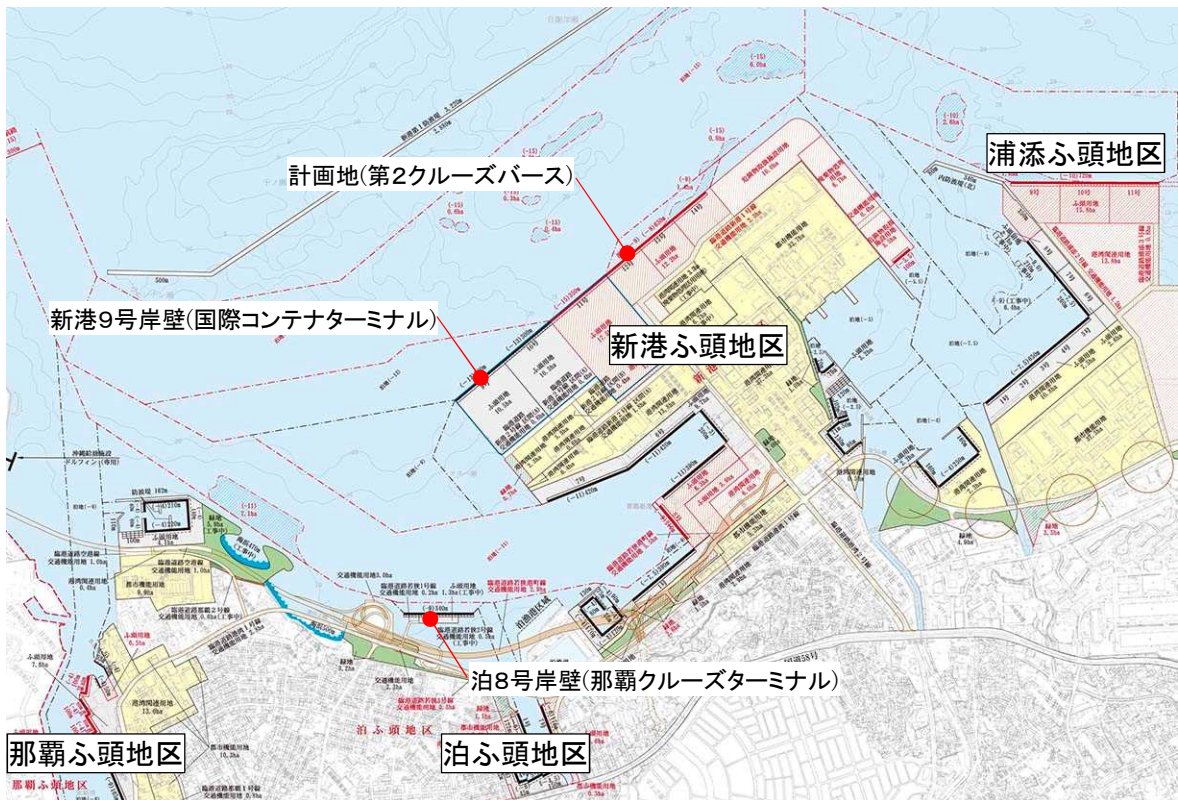
また、那覇港は沖縄県の海の玄関口として、沖縄と本土、外国、県内離島を結ぶ約 40 にも及ぶ航路が就航しており、人流の拠点としても重要な役割を担っている。

さらに近年では、みなとまちづくりや人工ビーチを備えたコースタルリゾート等が計画され、観光・リゾートの役割も担っている。

一方、近年の世界的なクルーズ需要の高まりから、2008 年以降は年間 50 回程度のクルーズ船寄港があったが、専用岸壁がないため、旅客ターミナルのない貨物用岸壁を利用せざるを得ない状況にあり、クルーズ船受け入れに支障を来していたため、2014 年(H26)にクルーズ専用岸壁及び旅客ターミナルを泊ふ頭に整備した。(泊8号岸壁)

しかし、泊8号岸壁に着岸できるクルーズ船は、最大が 16 万トン級であり、これを超える大型船や 2隻同時寄港の際には貨物兼用岸壁である9号岸壁を利用しなければならないなど、急増するクルーズ需要に対応できなくなっていた。

このため現在、新たに新港ふ頭に 22 万トン級に対応可能なクルーズ専用岸壁を整備するとともに、旅客ターミナルの整備を進めている。



那覇港位置図

出典：那覇港港湾計画図

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」における那覇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】

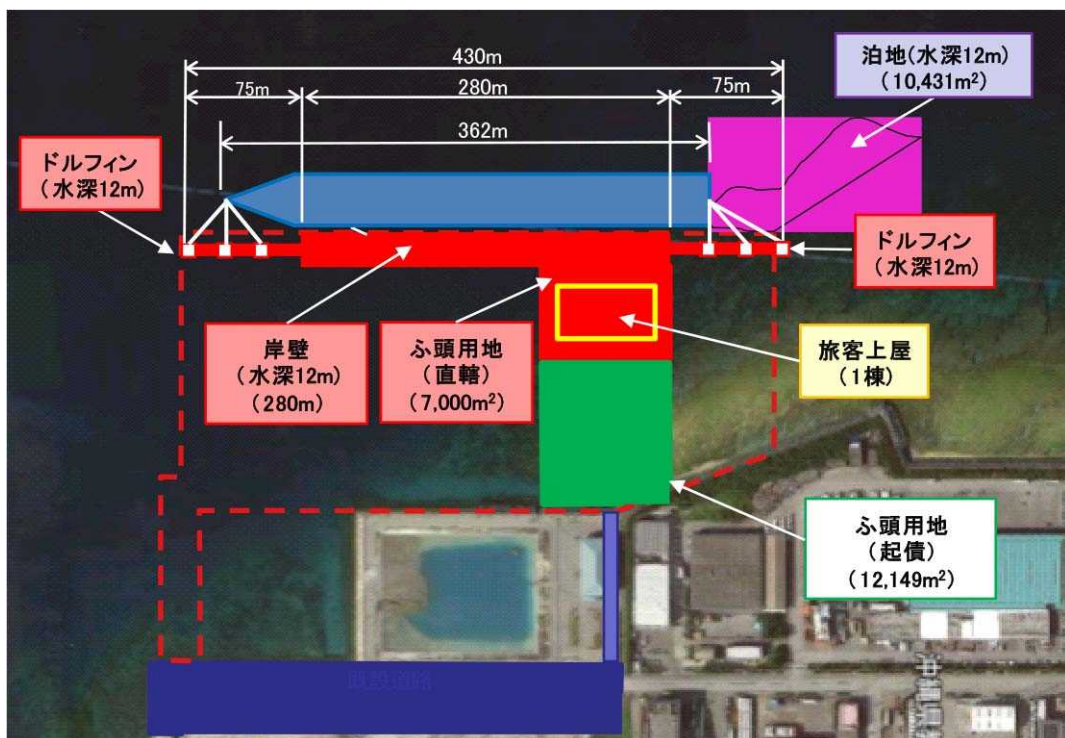
- ◇フライ&クルーズへの取り組みや南西諸島周遊クルーズの提供など、今後の寄港回数増加が見込まれることを確認した。
- ◇沖縄県が策定した「東洋のカリブ構想」の実現に向けて、県内港湾の中核的な役割を果たし、質の高い世界水準の国際観光リゾート地の実現を目指すなど、地域の発展に資する計画であることを確認した。
- ◇発着港としての機能を付加することで、更なる経済効果の拡大が見込まれることを確認した。
- ◇既存の協議会を活用するとともに、広域化を進めるなど、沖縄県全体としての推進体制が構築されることを確認した。

③施設内容

那覇港第2クルーズバースの整備は、国が22万トン級に対応した岸壁を整備し、クルーズ船社が旅客ターミナルを整備する計画となっている。

今後、国、那覇港管理組合、船社等が協議し、施設内容を検討することになっており、現時点での詳細は非公開となっている。

国土交通省資料における公開された施設整備イメージは下図のとおりである。



那覇港整備イメージ図

出典: 国土交通省資料

(2)官民連携国際クルーズ拠点形成事業以外の類似事例

1)石垣港

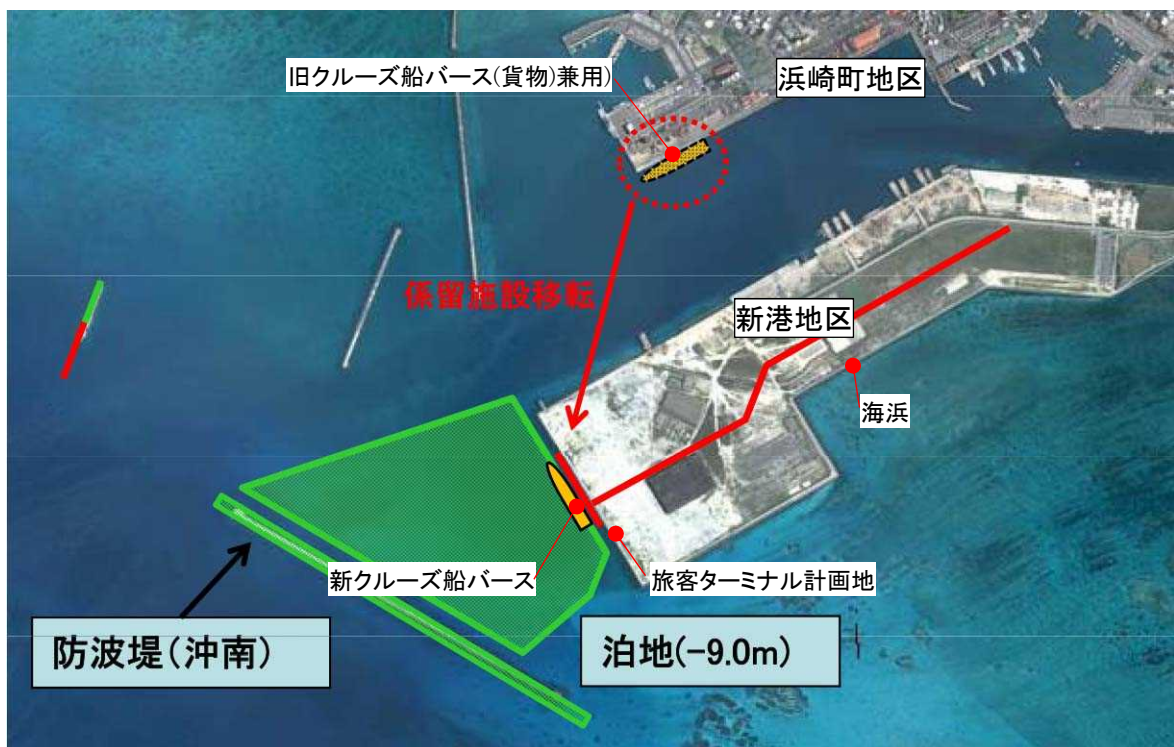
①事業の概要

沖縄県石垣市に位置する石垣港は、日本最南端・最西端の重要港湾であり、八重山地域で消費される物資の物流拠点となっているほか、離島航路の発着港として、周辺離島の生活になくてはならない存在となっている。

一方、クルーズ船については、台湾や中国南部の都市から近い距離にあり、これまで多くのクルーズ船が寄港していた。

以前は浜崎地区を活用していたが、近年の物流の増加もあり、物流関係者から危険が指摘され、大型化するクルーズ船にも対応できなくなってきたため、新たに新港地区に20万トン級に対応したクルーズバースを整備することになった。

また、CIQ 機能を含む旅客ターミナルについては、官民連携国際クルーズ拠点形成事業を活用せず、市が独自にサウンディング調査を実施し、官民連携で整備することを検討している。



石垣港位置図

出典:石垣港新港地区旅客ターミナル整備事業再評価資料(沖縄総合事務局)より改変

②周辺整備

石垣市におけるクルーズ船の受け入れは、二次交通の確保が課題となっており、今後もクルーズ船の大型化が想定されることから、貸切バスやタクシーを使用せず利用できる観光メニューの開発が喫緊の課題となっており、徒歩で移動できる位置に商業施設を整備することや新港地区内の人工海浜の活用、さらに周辺離島の利用が検討されている。

施設整備のイメージ図は次ページのとおりである。



石垣港周辺まちづくりのイメージ

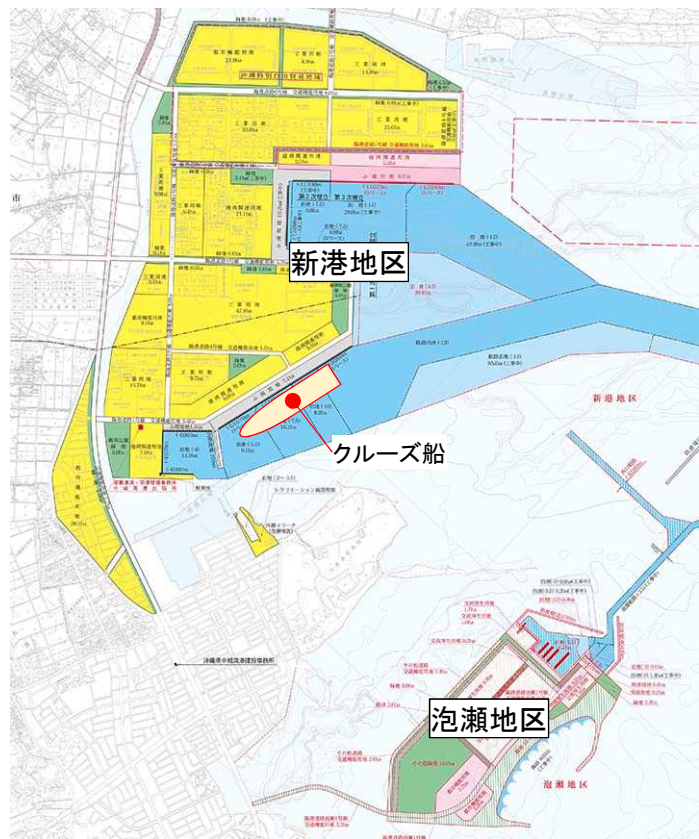
出典: 石垣港新港地区旅客ターミナル整備事業再評価資料(沖縄総合事務局)

2) 中城湾港

中城湾港は沖縄本島中南部の東海岸に位置し、勝連半島から知念半島に囲まれた天然の良港として、古くから沖縄の物資輸送の中継点及び周辺離島の連絡港として利用されてきた港湾であり、1974(S43)年の重要港湾に指定され、それ以降物流・産業の拠点として、地域振興に寄与してきた。

クルーズ需要の高い沖縄において、中城湾港へ寄港するクルーズ船も多いが、物流港であるため、利用条件があり、週1回の寄港が上限とされている。また、物流に影響を与えないため、旅客ターミナルの整備ができない状況となっている。

クルーズ船の着岸位置は右図のとおりである。



中城湾港位置図

出典: 港湾計画図(加筆)