

クルーズ船受入環境の整備について ～クルーズ振興を通じた地方創生に向けて～

佐藤友紀¹・山下高明²

¹港湾空港部 港湾計画課（〒460-8517 名古屋市中区丸の内2-1-36）

²港湾空港部 港湾計画課（〒460-8517 名古屋市中区丸の内2-1-36）

近年、我が国へのクルーズ船の寄港回数は増加しており、また、船舶の大型化も進んでいる。これに伴い、今まで寄港実績の無い港にもクルーズ船が入港している。

そのため、貨物を扱う岸壁での受入れとなる為、クルーズ船の受入環境が整っておらず、様々な問題が発生している。

本報告では、地方活性化に資するクルーズ船の入港を促進するため、クルーズ船受入の円滑化を目的とした実証実験について報告するものである。

キーワード：クルーズ船，地域創生，実証実験

1. はじめに

(1) クルーズ100万人時代

近年、世界のクルーズ人口は増加しており、我が国においてもクルーズ船による外国人入国者数が増加している。2015年には、対前年比約2.7倍の約112万人となり、「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」において、目標としていた、クルーズ船で入国する外国人入国者数は、5年前倒しとなる2015年に100万人を実現した(図-1)。また、クルーズ船の寄港回数については、2015年には外国船社が運航するクルーズ船の寄港回数が、対前年比1.5倍の965回、日本船社も含めると1,456回となり、いずれも過去最高となった。(図-2)

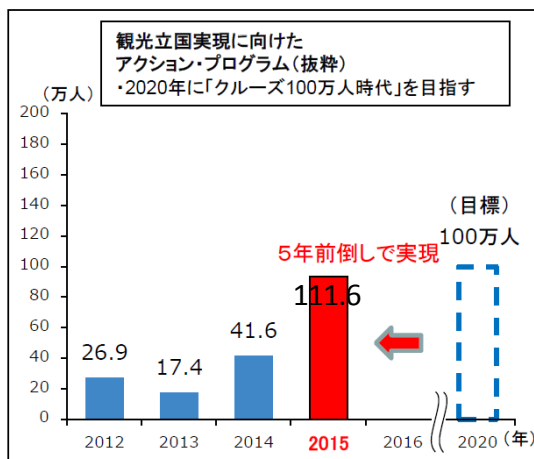


図-1 クルーズ船による外国人入国者数(概数)

クルーズ船は、多くの観光客が乗船していることから、船の大きさ等による違いもあるが、訪れた地域への経済波及効果が1隻あたり約6,400万円との算出結果も出ている(産業連関分析による平成26年度推計値(清水港))。

(2) クルーズ船の大型化

一方、外国船社のクルーズ船は大型化が進んでおり、総トン数10万トンのクルーズ船(乗客定員2,000～3,000人程度)を超える大型クルーズ船の寄港回数が、2013年の27回に対して、2014年は約6倍の154回に増加している。(図-3) これらの大型クルーズ船は、本来、旅客ターミナルが整備されているクルーズ船用の岸壁で受け入れることが望ましいが、整備が間に合っていないことや岸壁までの経路を横断する橋を通過できないことなどにより、

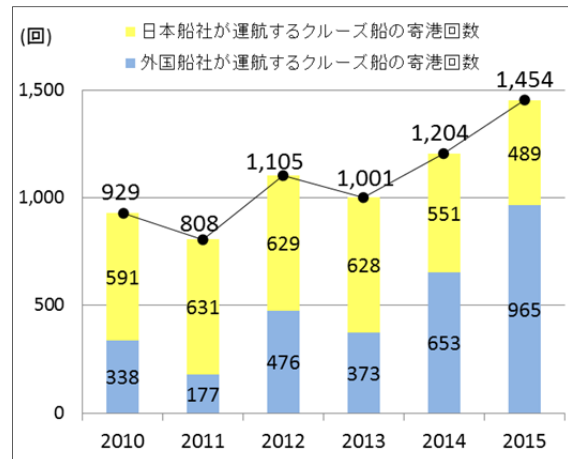


図-2 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数

貨物を取り扱う岸壁でクルーズ船を受け入れている港が多い状況である。

今回、清水港日の出ふ頭において、貨物を取り扱う岸壁でのクルーズ船の受入環境の円滑化を目的として実施した実証実験について報告する。

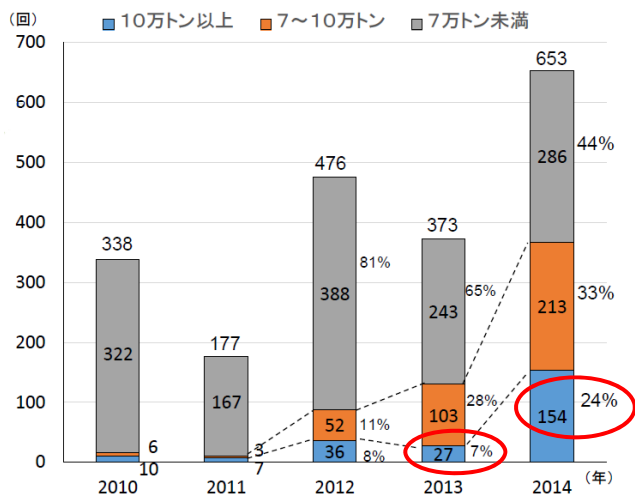


図-3 寄港するクルーズ船の船型(外国船社)

2. 清水港日の出ふ頭について

清水港は、静岡県のほぼ中央に位置しており、中部管内に3港ある国際拠点港湾の1つとして、静岡市をはじめ、県西部地域の県内市町村の産業を支える基盤として、地域の発展に大きな役割を果たしている県下最大の国際貿易港である。また、神戸港・長崎港と並び日本三大美港の一つに挙げられており、景観に関しても日本有数の港湾である。

クルーズ船の受け入れについては、同港日の出地区の4号岸壁(延長240m, 水深12m)及び5号岸壁(延長240m, 水深12m)で行っており(図-5)、普段の岸壁利用としては、内航の貨客船(フェリー)又は木製品、パルプなどのばら積み貨物を取り扱っている。

日の出ふ頭の南側は、貨物を扱う上屋が建ち並び、荷役のための作業車両の出入りがある。また、北側は、イベント広場や複合商業施設が立地し、清水港の交流拠点として多くの人々で賑わっている。公共交通機関としては、路線バスが近接していることや複合商業施設から最寄りの鉄道駅まで無料送迎バスがある。クルーズ船の受け入れにあたっては、清水港利用促進協会、静岡商工会議所、静岡県などで構成する「清水港客船誘致委員会(事務局：静岡市)」が担っている。



図-4 清水港

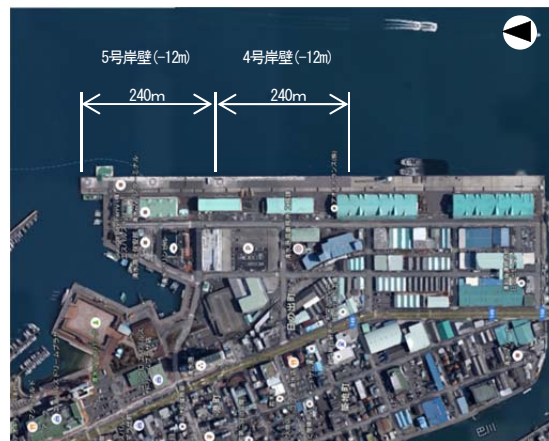


図-5 日の出ふ頭

3. クルーズ船寄港時の実証実験について

(1) 実証の対象

実証の対象とするクルーズ船は、日の出ふ頭で受け入れる過去最大船である「サファイア・プリンセス」(図-6)とする。同船は、総トン数が約11万5千トン、乗客定員は、約2,700名、全長は、290m、プリンセス・クルーズ社所有のクルーズ船である。なお、日本船社最大のクルーズ船である「飛鳥Ⅱ」は、総トン数が約5万トン、乗客定員は、約870名、全長は、241m(郵船クルーズ社所有)であり、世界のクルーズ船の中では中型に分類される。



図-6 サファイア・プリンセス概要

サファイア・プリンセスの清水港への寄港日時は、平成27年10月2日(金)午前8時入港、午後4時出港である。クルーズコースは、上海(中国)を出発し、函館、横浜、

清水, 神戸, 済州島(韓国), 上海(中国)の11日間の旅(図-7)であり, 乗客の大多数は中国人と見込まれていた。



図-7 クルーズコース

クルーズ船が寄港した後に乗客が参加するエクスカージョン(バスツアー)は, 「箱根」「富士山本宮浅間大社・富士宮イオン」「静岡松坂屋・三保松原」の3コース, エクスカージョンのためのバスは, 乗客数の規模から70~80台が見込まれていた。

(2) 受入時の課題の把握

クルーズ船を物流ターミナルで受け入れる場合, 隣接した岸壁での荷役作業時間や範囲などの調整, 荷役のための作業車両などの物流導線とクルーズ船の乗客等の人流導線が輻輳しないよう注意が必要であること(図-8), また, 乗客を適切に誘導するために必要な情報提供方法や, 外国人に対する看板等の多言語表記などが必要であることが想定された。



図-8 物流ターミナルにおけるクルーズ船受入事例
(物流と人流が輻輳している様子)

以上を踏まえて, 現地調査及び清水港客船誘致委員会に対してヒアリング調査を行い, 清水港日の出ふ頭におけるクルーズ船受入時の課題を把握した。

(3) 受入時の課題

日の出ふ頭においては, 岸壁背後に上屋が立地していることや大型クルーズ船を岸壁に係留する際の綱取りの影響で制限範囲が増加し, 受入時に使用できるスペースが限られている。

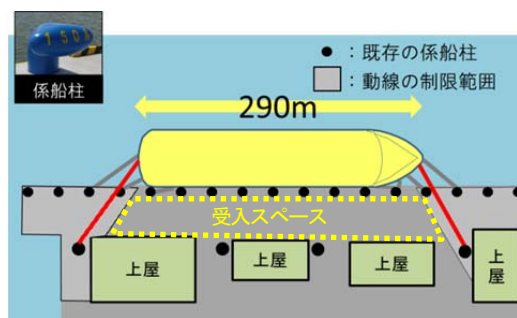


図-9 クルーズ船の受入スペース

バスツアーの台数が増えることが予想されており, 岸壁の限られた受入スペースへの乗り入れによる人流との輻輳が懸念されていた。(図-9)

日の出ふ頭の南側においては, 荷役が行われており, クルーズ船の寄港により, 物流への影響が懸念されていた。

(4) 実証計画の立案

前項で把握した課題について, 対応を検討し, 実証計画を立案した。

a) 導線の分離

人流導線と車両導線の分離を行うため, クルーズ船と上屋の間に仮設物や誘導員を設置することで関係者間の了解を得た。

b) ふ頭利用者ととの事前調整

清水港客船誘致委員会は, クルーズ船寄港日は全ての荷役作業の中止を希望したが, 物流業者からは作業の希望があったため, エクスカージョン用の観光バスが全車出発した後から最初の観光バスが戻るまでの間のみ, 荷役作業を行うことで了解を得た。

c) 多言語標記の方法について

実証の対象船は中国発着のクルーズ船であり, 乗客に中国人が多数存在することが想定されたため, 中国語のボランティアと観光案内所の設置を計画した。

(5) 現地実証について

a) ふ頭利用者ととの調整

クルーズ船が着岸し, 全てのツアーバスが発車するまでは, ふ頭内は乗船客や一般の見学客が多く, 仮設物を設置していても侵入するおそれがあったため, 物流業者と調整し, ツアーバスが出発後から戻ってくるまでの間のみ作業として, 調整を行った。

その結果, 荷役作業が安全に実施できた。

b) 導線の確保

仮設物を設置し、物流業者が作業を行う空間と乗船客がツアーバスを乗降する空間とを分けた結果、お互いの安全を確保することが可能となった。(図-10、11)



図-10 仮設物設置状



図-11 仮設物設置状況

c) 多言語標記の方法について

中国語のボランティアと観光案内所を設置したことで、円滑な情報提供が可能となった。(図-12)



図-12 観光案内所にて観光ボランティア案内状況

4. おわりに

我が国におけるクルーズ船の寄港地では、清水港のように物流ターミナルに寄港させることが多くなっており、旅客の利用を想定していないため、貨物と乗客等の導線分離の調整や、乗客に対する情報提供が十分に行われず、クルーズ船を円滑に受け入れることが、必ずしもできない状況にある。これらの課題を解決し、クルーズ船寄港時の受入環境を向上させていくことが重要である。