

東アジアのクルーズ拠点港 目指す

2019年は横浜港が東アジアの「発着クルーズの拠点港」として、大きく飛躍する年になりそうだ。12万トンを超す超大型クルーズ船に対応できる客船ターミナルや、レストラン、ショップ、ホテルを併設した客船ターミナルなどが相次いで完成。既存のふ頭と合わせ、5つのふ頭で同時に7隻のクルーズ船が着岸できる体制が整う。

クルーズライン国際協会によると、アジアのクルーズ人口は17年に対前年比20.6%増の約405万2,000人と過去最高を記録した。そのうち59%に当たる約240万人が中国本土で、2位以下は台湾(9.2%)、シンガポール(6.6%)、日本(6.5%)、香港(5.7%)の順。港湾別の発着クルーズ回数では、横浜港がアジアで6位につけた。

急成長するアジアのクルーズ人口を取り込むため、国は横浜港などを「国際旅客船拠点形成港湾」に指定し、大型クルーズ船が接岸できる岸壁の整備などを推進。それに併せて、横浜市も新たな客船ふ頭の建設や超大型クルーズ船に対応できる客船ターミナルの整備などに取り組んできた。

第一弾として、「自動車専用船」用の大黒ふ頭に客船ターミナルが完成し、4月から供用開始される。CIQ(税関・出入国審査・検疫)棟と待合棟からなり、延べ床面積は約4,500平方メートル。横浜ベイブリッジを通過できない超大型クルーズ船は同ふ頭を暫定的に使っていたが、客船ふ頭としての機能が整い、横浜港のイメージアップにもつながりそうだ。

また、1914(大正3)年に日本初の近代的ふ頭としてハンマーヘッドクレーンが設置された新港ふ頭は、地元企業との公民連携事業で再開発され、今年秋に新たな客船ターミナルに生まれ変わる。5階建て、延べ床面積約3万290平方メートルの客船ターミナルビルにはCIQ施設のほか、レストラン、ショップ、ホテル(約200室)が入る予定。

この2つの客船ふ頭が完成すると、客船専用の大さん橋ふ頭、コンテナターミナルだが客船用にも暫定使用できる本牧ふ頭、再開発が構想されている山下ふ頭を合わせた5つのふ頭で、同時に7隻のクルーズ船の受け入れが可



客船ターミナルビルの建設が進む新港ふ頭。
右端がハンマーヘッドクレーン

能になる。新港、大さん橋、山下の3ふ頭はベイブリッジより陸側のインナーハーバー(内港地区)にあり、アクセスの良さが強み。

山下ふ頭では、2020年東京五輪の宿泊施設不足を緩和するため「ホテルシップ」も計画されている。すでにJTBが同年7月23日～8月9日、米国のクルーズ船「サン・プリンセス」(7万7,441トン、客室数1,011室)をチャーターすることが決定。横浜市は19年度中にインフラ整備を行い、別の客船の誘致も検討している。

日本の船会社が相次いで豪華なクルーズ船を建造し、「客船元年」と呼ばれたのは平成元年(1989年)。日本発着クルーズの定着が期待されたが、バブル経済が崩壊して冬の時代に入った。「失われた20年」に風穴を開けたのは外国の船会社。2010年ごろから日本市場に大型船を相次ぎ投入して低価格化・大衆化を進め、クルーズ人口のすそ野拡大に寄与した。

一方、中国のクルーズ人口の急増に伴い、日本の港湾別のクルーズ船寄港回数も激変。15年に博多港が1位、長崎港が2位に躍進し、横浜港が前年までのトップの座を明け渡して3位に後退したことが記憶に新しい。博多、長崎両港の地政学的な優位性は変わらないが、横浜港は「発着クルーズの拠点港」を目指すことにより、日本一奪還を狙っている。