

神奈川

「クルーズポート日本一」奪還を目指し、横浜市が客船岸壁の整備に乗り出した。市中心部にある新港ふ頭の9号客船バースを再整備し、大さん橋国際客船ターミナルと一体運用。横浜ベイブリッジをくぐれない超大型客船が暫定的に接岸する大黒ふ頭では、市内が一望できる自動車専用船用の岸壁を客船向けに改修する。ともに供用開始予定は2018年度中で、東京オリンピックを前に急増が予想される外国のクルーズ船の受け入れを狙う。

外国のクルーズ船会社は数年前から、停滞する欧州市場に見切りをつけ、成長著しい中国などアジア市場への傾斜を強めている。国土交通省のまとめでは、2015年に日本の港にクルーズ船(日本船籍船を含む)が寄港した回数は1,454回で、前年より250回増えて過去最高となった。訪日クルーズ旅客数は、前年比2.7倍の111万6,000人を記録。政府は今年3月に決定した観光ビジョンで「北東アジア海域をカリブ海のような世界的なクルーズ市場にする」という方針を掲げ、20年には500万人を目指している。

外国船籍船のアジアシフトに伴い、日本のクルーズポートの勢力図も様変わりした。15年の港別寄港回数では、博多が259回で1位、長崎が131回で2位となり、前年まで12年間日本一だった横浜は125回で3位に後退。九州・沖縄以外でベストテン入りしたのは横浜、神戸(97回、5位)、名古屋(34回、9位)、広島(32回、10位)にとどまり、東京は23回で11位に甘んじた。横浜ベイブリッジ(桁下55メートル)やレインボーブリッジ(52メートル)をくぐれない十数万トンの超大型客船が就航したことも無視できない。

危機感を抱いた横浜市は、老朽化した新港ふ頭の9号客船バースの再整備を計画。既存の岸壁を撤去し、公募する事業者と公民連携により新たな客船ターミナルを建設することにした。9号バースは観光名所の横浜赤レンガ倉庫に近く、徒歩圏にある国内最大級の大さん橋と一体運用も可能。また、暫定使用している大黒ふ頭の貨物用岸壁に替えて、同ふ頭の自動車専用船用の岸壁を客船向けに改修する。自動車専用船用の岸壁からはみなとみらい21



新港ふ頭(手前陸地)から海に突き出した栈橋。左から9号客船バース、横浜海上防災基地。
右は大さん橋国際客船ターミナル

客船寄港1位奪還へ 岸壁整備

地区の超高層ビル群など横浜らしい景色が見えるので、ターミナルが完成すれば旅客に喜ばれそうだ。

一方、東京都はレインボーブリッジをくぐれず、晴海客船ふ頭に接岸できない超大型客船を大井水産物ふ頭で受け入れているが、新たな客船ふ頭を20年までに臨海副都心の青海地区に整備する。ターミナルビルは鉄骨4階建て、計画面積1万5,000平方メートルで、世界最大級の客船(22万トン級)にも対応できるようにするという。都が14年1月に策定した「東京クルーズビジョン」では、寄港数の目標は20年113回、28年280回。臨海副都心には観光名所も多いので、横浜港の強力なライバルになることが予想され、誘致合戦が過熱しそうだ。

また、15年に115回で4位となった那覇港を抱える沖縄県では、政府の主導で県北部の本部港(本部町)に大型客船が接岸できる岸壁を整備する計画が動き出した。テーマパークのUSJの同町への進出計画が破たんしたのは記憶に新しく、今回の計画も紆余曲折がありそうだが、クルーズ船の誘致合戦が地方へ飛び火する前兆として興味深い。横浜港の日本一奪還作戦にも、少なからず影響を与えそうだ。