

クルーズ専用港 官民で

官民が連携してクルーズ船専用港の整備に乗り出す。国と自治体が専用埠頭をつくり、クルーズ船会社が旅客ターミナルを建設する。日本郵船と横浜市の横浜港で整備を計画。海外大手も地方港に投資する。政府は施設整備したクルーズ船会社に港湾の優先使用を認める。クルーズ船は寄港地への経済効果が大きく、官民連携で訪日客の受け入れ体制を整える。

郵船×横浜市 海外勢×地方

訪日客向け 玄関に



訪日客の受け入れには税関や出入国の手続きができる旅客ターミナルも必要で、1カ所当たり約10億円かかると思われる。船会社に建設負担を求める代わりにターミナルを優先使用できる優遇措置を設けて投資を促す。

国土交通省は官民から整備計画を募っており、郵船は横浜市と組んで応募した。2002年に整備された「大さん橋国際客船ターミナル」を改修する。郵船は横浜港を母港にしてクルーズ船「飛鳥II」を運航している。20年ごろに後継船の投入を検討しており、安定した事業を継続するために投資を決めた。

横浜市は観光名所の赤レンガ倉庫に近い新港ふ頭や大黒ふ頭でも、クルーズ船専用港の整備を計画しており、既存設備と合わせて受け入れ能力を高める。



このほかにも熊本県八代港で米クルーズ船大手の「ロイヤル・カリビアン・クルーズ」、長崎県佐世保港で米大手の「カーニバル」が、それぞれ地元自治体と共同で整備計画を提出した。沖縄県でも複数の港が外国クルーズ船会社と組んで名乗りを上げた。

政府は通常国会に旅客ターミナルなどの施設整備をした民間企業に港湾の優先使用を認める港湾法改正案を提出する。改正案では国交相が官民が一体で整備する「国際旅客船拠点形成港湾」を指定する見込みだ。

国交省によると16年の訪日クルーズ旅客数は199万人で前年比8割増加した。日本観光の人気

を受けて外国のクルーズ船会社が寄港を増やして4万円と高く、政府は20年に500万人に増やす目標を掲げる。