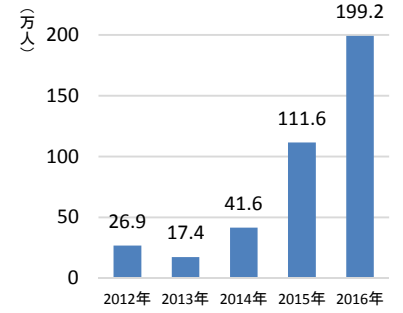


背景・必要性

① 訪日クルーズ旅客数の拡大に向けた課題

- 東アジアにおけるクルーズ市場が急速に拡大する中、外航クルーズ船社は、これまで以上に我が国の港湾に寄港させたい意向を示している。
- 需要の急増に伴い、使用する係留施設の事前確保が困難となり、外航クルーズ船の我が国への安定的な寄港が維持できず、「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」とした政府目標を達成できないおそれ。
- 自ら寄港地に投資をして受入環境の向上を図るクルーズ船社の意向に応え、官民が連携しクルーズ船受入拠点の形成を図る仕組みが必要。

＜訪日クルーズ旅客数の推移＞

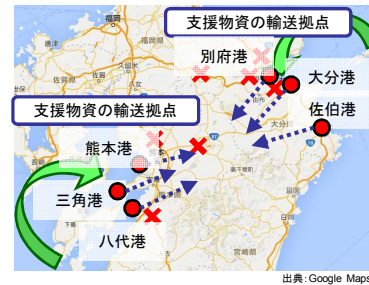


・政府目標（日本再興戦略2016）
 訪日クルーズ旅客2020年500万人

② 熊本地震を踏まえた課題

- 熊本地震の発生後、通常の貨物船に加え、自衛隊・海上保安庁等の支援船舶が集中したことにより、港湾が過度に混雑し、港湾利用者との円滑な調整等に支障。
- 切迫性が指摘される南海トラフ地震等の大規模災害に備え、非常災害時における港湾利用者との調整等を円滑に実施するための仕組みが必要。

＜熊本地震の際の対応＞



法律の概要

① 外航クルーズ船の受入拠点の形成の推進

・クルーズ旅客の受入環境整備に関する事項を「港湾法の基本方針」等に位置づけ

受入拠点の形成を図る港湾を国が指定

官民の連携により外航クルーズ船の受入拠点の形成を図る港湾を国土交通大臣が指定

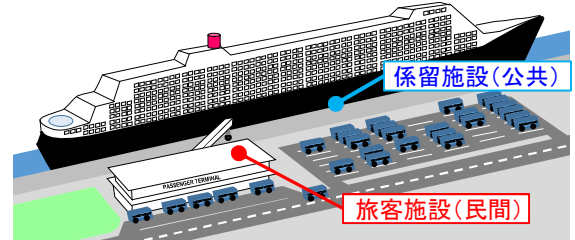
港湾管理者が受入拠点の形成のための計画を作成

官民の連携により外航クルーズ船の受入拠点を形成するための計画を港湾管理者が作成。同計画に基づく工事の許可等の特例

港湾管理者が民間事業者と協定を締結

港湾管理者と施設所有者である民間事業者が、係留施設の優先的な使用、旅客施設の一般公衆への供用等に関する協定を締結

＜官民の連携による拠点形成のイメージ＞



＜係留施設の優先的な使用のイメージ＞

係留施設を優先的に使用するA社による予約例

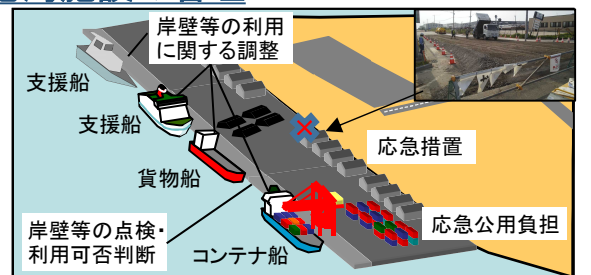
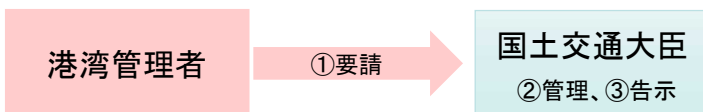
月	火	水	木	金	土	日
	A社		A社		A社	

↓ A社の予約完了後、その他の社が予約

月	火	水	木	金	土	日
B社	A社	C社	A社		A社	

② 非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理

・非常災害時において、港湾管理者からの要請があり、地域の実情等を勘案して必要があると認めるときは、国が港湾利用者との調整等の管理業務を実施。



【目標・効果】

クルーズ船受入の更なる拡充による我が国の観光の国際競争力の強化、地域の活力の向上

(KPI) 訪日クルーズ旅客数	27万人(2012年)	⇒ 199万人(2016年速報)	⇒ 500万人(2020年)
訪日外国人旅行者数	836万人(2012年)	⇒ 2404万人(2016年速報)	⇒ 4000万人(2020年)
訪日外国人旅行消費額	1.1兆円(2012年)	⇒ 3.7兆円(2016年速報)	⇒ 8兆円(2020年)

「官民連携による国際クルーズ拠点」を形成する港湾

船社名 \ 港湾名 (港湾管理者)	横浜港 (横浜市)	清水港 (静岡県)	佐世保港 (佐世保市)	八代港 (熊本県)	本部港 (沖縄県)	平良港 (宮古島市)
カーニバル・ コーポレーション&plc	○		○			○
ロイヤル・カリビアン・クルーズ				○		
ゲンティン香港		○			○	
郵船クルーズ	○					



- ※ カーニバル・コーポレーション&plc: 世界やアジアで半分のシェアを持つクルーズ会社グループ。傘下に、コスタ・クルーズ社、プリンセス・クルーズ社などクルーズ・ブランドを有している。
- ※ ロイヤル・カリビアン・クルーズ: オアシス・オブ・ザ・シーズなど世界最大のクルーズ船を有するクルーズ会社。
- ※ ゲンティン香港: 傘下に、スタークルーズなどのクルーズ・ブランドを有し、我が国に寄港する台湾発着クルーズのシェアは8割強を占めるクルーズ会社。
- ※ 郵船クルーズ: 飛鳥IIを所有する邦船社。

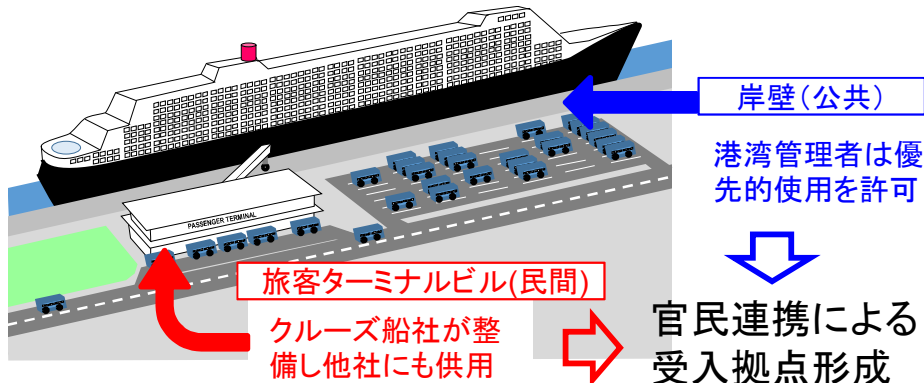
訪日クルーズ拠点港湾の形成に向けた港湾法の改正

■国際クルーズ拠点として国が指定した港湾において、民間による受入施設整備を促す協定制度等を創設

<現状>

- ① 急増するクルーズ船の受入施設が不足、貨物ヤードでの旅客受入も発生
- ② クルーズツアーは1年以上前からの販売も多いが、岸壁の優先予約の仕組みがなく、ツアー造成に支障
- ③ 岸壁を長期優先使用できるなら、自ら旅客ターミナルビル等を整備する意欲を持つ船社が出現

【官民の連携による拠点形成のイメージ】



【岸壁の優先使用のイメージ】

・A社(協定船社)による予約(1年半程度前)

月	火	水	木	金	土	日
	A社		A社		A社	

・A社の予約完了後、その他の社が予約

月	火	水	木	金	土	日
B社	A社	C社	A社		A社	

【新たな制度の概要】

国が指定した港湾において、港灣管理者とクルーズ船社との間で、以下の内容の協定を締結できる制度等を創設。

- ・港灣管理者はクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める
- ・船社は旅客施設を整備し、他社の使用も認める

受入拠点の形成を図る港湾を国が指定

- ・岸壁の整備状況、クルーズ船社との連携の度合い、クルーズ旅客の見込み数等を総合的に勘案して、国が指定

港灣管理者がクルーズ拠点の形成計画を作成

- ・将来の外航クルーズ旅客の受け入れ目標、ターミナルビル等の施設の整備概要、官民の役割分担等を内容とする受入拠点形成計画を港灣管理者が作成
→計画に基づく工事の許可等の特例を措置

港灣管理者が民間事業者と協定を締結

- ・港灣管理者はクルーズ船社に長期の岸壁優先使用を認める
- ・クルーズ船社等は形成計画に沿って旅客施設を整備するとともに、自社の使用しない日には他社の使用を許容する
→クルーズ船社等の地位を引き継いだ承継者にも協定の効力が及ぶ規定を創設
→クルーズ船社等が所有する旅客施設の利用料金が著しく不適切な場合等における港灣管理者による変更命令を規定

【政府目標】

訪日クルーズ旅客2020年500万人に向けたクルーズ船受入れの更なる拡充(日本再興戦略2016)

非常災害時における国による港湾の管理

■ 非常災害時に、港湾管理者からの要請に基づいて国が港湾施設の利用調整等の管理業務を実施できる制度を創設

<背景・必要性>

○ 熊本地震の発生後、支援物資等の輸送拠点となる八代港等において、通常の貨物船に加え自衛隊、海保等の支援船舶が集中したことにより港湾が過度に混雑し、港湾利用者との円滑な調整等に支障。

○ 被災した熊本県からの要請を受け、港湾の利用調整やその前提となる施設の利用可否判断等について、国が実務上の支援を実施。

○ 被災自治体からも、新たな仕組みの構築が提案されている。→ 【熊本県知事からの提案】
「大規模災害時に海上からの輸送等の支援を円滑に進めるため、港湾管理者の要請により、国が港湾の利用調整等の管理業務を実施できる仕組みの構築を提案します。」

中央防災会議 [熊本地震を踏まえた応急対策・生活支援検討WG]第5回 (H28. 11. 14)

発災

港湾管理者からの要請

港湾管理業務の全部または一部の国による実施

- ・期間を定めて実施
- ・国が港湾管理を行うことを告示

【全国からの支援物資の輸送拠点となった港湾】



【支援船等の利用が集中する様子(八代港)】



利用調整等が円滑かつ迅速に行われなかった場合

- ・円滑な被災地支援に支障が発生
- ・震災直後の背後圏の経済・産業活動の損失・支障が拡大。