

# 横浜港国際旅客船拠点形成計画

2017年12月 横浜市

## 【目次】

1	国際旅客船拠点形成に関する基本的な方針・・・・・・・・・・・・・・・・	2
	(1) 目的	
	(2) 横浜港の概要	
	(3) 横浜港のクルーズ船の寄港状況	
	(4) 横浜港港湾計画における旅客船埠頭の位置づけ	
	(5) クルーズ船受入れに係る主要港湾施設の整備状況	
	(6) 国際旅客船の寄港の拠点の形成に係る取組方針	
2	国際旅客船拠点形成計画の目標・・・・・・・・・・・・・・・・	8
	(1) 横浜港の客船受入れへの考え方	
	(2) 拠点形成にあたっての基本的な考え方	
	(3) 整備計画	
	(4) 客船寄港回数目標値	
3	国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業その他の事業及びその整備主体に関する事項・・・・・・・・	10
4	国際旅客船拠点形成計画の実施に関し当該国際旅客船管理者が必要と認める事項・・・・・・・・	13
5	その他・・・・・・・・・・・・・・・・	13

# 1 国際旅客船拠点形成に関する基本的な方針

## (1) 目的

本計画は、横浜港が、本年7月に国際旅客船拠点形成港湾に指定されたことを受けて、クルーズ船の安定的な寄港により、本市の地域経済の活性化を実現するための具体的な取組について定め、横浜港の拠点港としての効率的な運用の推進を図ることを目的とする。

## (2) 横浜港の概要

### ア 位置

横浜港は、東京湾の北西側(北緯 35 度 19～29 分、東経 139 度 37～45 分)に位置し、風向、風力、潮流、水深等最適な条件に恵まれた天然の良港である。

港湾法に基づく横浜港の港湾区域は、横浜市鶴見区安善町と川崎市川崎区大川町との境界運河(境運河)河口中央地点、同地点から 151 度 30 分 5,960m の地点、同地点から 219 度 4,920m の地点、同地点から 203 度 50 分 7,230m の地点、同地点から 226 度 30 分 1,450m の地点と横須賀市夏島町地先最北端を順次結んだ線及び陸岸により 囲まれた海面で、管理が重複する一部の河川と運河の水面を含んだ区域。ただし、漁港法により指定された柴漁港及び金沢漁港の区域を除く。

### イ 面積

港湾区域面積 7,284.7ha

臨港地区面積 2,863.3ha

(2017年4月現在)

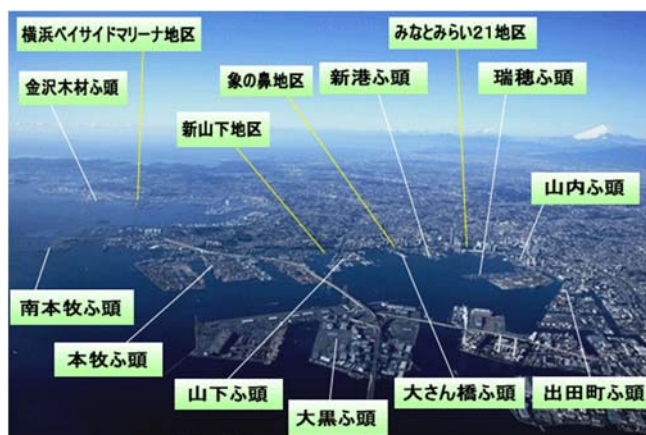
商港区： 1,010.6ha

工業港区： 1,697.0ha

マリーナ港区： 4.2ha

修景厚生港区： 89.5ha

分区指定なし： 62.0ha



<横浜港の現況>

ウ 港湾管理者：横浜市

エ 代表者名：横浜市長 林 文子

### オ 歴史

横浜港は、1859年(安政6年)6月2日に国際貿易港として開港し、巨大な消費地である東京と、さらにその先に広がる広大な背後圏を持つ我が国を代表する商業港として発展する一方、京浜工業地帯などの臨海部の工業地帯を拠点とする工業港としても重要な役割を果たしてきており、これら2つの性格も併せ持った総合港湾として成長してきた。

またクルーズポートとしても、1859年の開港後まもなく客船が寄港し、客船とともに成長してきた。



新港ふ頭四号岸壁を出港するサンフランシスコ航路龍田丸と見送る人々（1930年代）

(3) 横浜港のクルーズ船の寄港状況

ア 横浜港客船寄港数推移

(単位：回)

年	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
外国客船	13	10	21	19	9	26	33	48	37	40
日本客船	110	110	105	103	110	116	119	97	90	87
合計	123	120	126	122	119	142	152	145	127	127

イ 船舶乗降人員

(単位：人)

	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
外国航路(乗込)	18,148	15,637	13,637	24,490	11,799	31,639	43,487	78,419	76,397	83,649
外国航路(上陸)	16,472	15,352	13,193	25,281	11,741	28,879	45,442	74,585	70,890	82,329
内国航路(乗込)	34,769	47,025	40,394	33,640	32,205	43,808	46,513	43,284	47,206	55,231
内国航路(上陸)	41,005	52,354	47,330	41,093	35,430	46,004	48,957	45,574	45,711	51,316
合計(乗込)	52,917	62,662	54,031	58,130	44,004	75,447	90,000	121,703	123,603	138,880
合計(上陸)	57,477	67,706	60,523	66,374	47,171	74,883	94,399	120,159	116,601	133,645

※内国航路には客船以外に、離島への定期航路等を含む。

(4) 横浜港港湾計画における旅客船埠頭の位置づけ

ア 旅客船埠頭の現況

地区名	施設名	バース数	状況
内港	小型さん橋	1	既定計画
(中央地区)	SK9	1	既定計画
内港	A,B	1	既設
(大さん橋埠頭)	C,D	1	既設

イ 旅客船埠頭の必要性と計画内容

(ア) 必要性と背景

世界のクルーズ人口は急増し、特にアジアではその傾向が強い。横浜港へ寄港するクル

ーズ船は大型化が進み、寄港数も増加している。行楽シーズンには、クルーズ船の寄港が集中する傾向にあり、現在の施設では十分に受け入れることができず、寄港日の変更や沖待ちによる時間変更などで対応している。また、調整がとれずに貨物船バースへ配船するケースも発生している。さらに横浜ベイブリッジを通過できない超大型客船への対応も必要となっている。

(イ) 計画の方向性

日本を代表するクルーズポートとして、船舶の大型化や寄港数の増加に対応し、クルーズ船の受入機能を強化する。

超大型客船については、優先的に着岸できる岸壁を横浜ベイブリッジの外側に配置する。

(ウ) 計画内容

超大型客船を優先的に受け入れる岸壁として、本牧ふ頭A 5～8号岸壁を多目的岸壁として位置づけている。

(5) クルーズ船受入れに係る主要港湾施設の整備状況

ア 大さん橋国際客船ターミナル

2002年にリニューアルオープン以降、数多くのクルーズ船を受け入れている。

岸壁は4バースを有し、各々の標準船型は3万総トン級となっている。

イ 新港地区客船ターミナル（仮称）

2019年春頃供用開始を目指して、整備を進めている。

11万6千総トン級の客船にも対応できるよう、計画水深を9.5mに変更（対象船舶：ダイヤモンド・プリンセス）

ウ 本牧ふ頭

超大型客船の寄港に対応した多目的岸壁として、22万総トン級の客船を受入対象とし、計画している。ただし、当面の暫定的な対応として、大黒ふ頭で受入れることとし、大黒ふ頭の自動車専用船岸壁の改良に合わせて、CIQ施設を整備する。

(6) 国際旅客船の寄港の拠点の形成に係る取組方針

ア 当該港湾において国際旅客船の寄港の拠点を形成する上でのクルーズ船受入れの現状及び課題

現在横浜港は、大さん橋国際客船ターミナルをメインターミナルとして、近年、年間120～150回を超える客船の受入れを行っている。

しかしながら、近年外国客船の寄港増に伴い、特にクルーズシーズンにはバースの予約が重複するため、大さん橋1か所だけでは、クルーズ船社が希望する受入ができない状況となっている。

また、横浜ベイブリッジを通過できない超大型客船については、自動車専用船岸壁で受入れを行っているが、前港や次港が外国である時、いわゆる横浜がファーストポートやラストポートになる場合は、現地で臨時の CIQ 施設を設けることが難しいことから、CIQ 手続を大さん橋や別の施設を確保し対応してきた。

しかし、CIQ からふ頭へのシャトルバスによる移動を要し、通常の CIQ やチェックイン手続に加え、さらに移動による 30 分程度の時間を要するなど、乗船客の利便性の向上が大きな課題となっている。

## イ 国際旅客船の寄港の拠点の形成に係る取組方針

### (ア) 大さん橋国際客船ターミナル

#### a クルーズ船社が投資する施設の整備・管理運営方針

##### (a) 施設の機能及び利用に係る考え方、施設規模

乗船客のうち、スイートルームの利用者などを対象に、出港時間や乗船案内などの情報を提供するとともに、本船出港までの待合ラウンジとして快適空間を整備。規模は概ね 60 席分を想定。

##### (b) クルーズ船社からの投資内訳

情報案内板の設置、既存スペースの拡張工事、床カーペット張り、調度品の設置、トイレ・給湯設備の改修

##### (c) 整備期間、供用開始年、管理運営期間

クルーズ船社の実施計画が整い次第、整備を実施し、整備完了後供用を開始。運用開始から 15 年後までを管理運営期間とする。

##### (d) 施設の所有形態、管理運営主体及び管理運営方針

###### <施設の所有形態>

横浜市所有の旅客施設内に整備する「旅客施設兼港湾情報提供施設」のうち、港湾情報提供施設をクルーズ船社が所有。

###### <管理運営主体>

整備場所の大さん橋国際客船ターミナルを現在管理する指定管理者を候補とする。

###### <管理運営方針>

候補とする指定管理者が日常管理運営し、連携するクルーズ船社が利用しない日において他船社の申請により有料で貸出を行う。

#### b 係留施設の利用に係る考え方

連携するクルーズ船社は、他のクルーズ船社に先立って係留施設の利用を予約することができる。この場合、原則、利用する日のうち、4月1日から9月30日までを前年の3月31日までの間に、10月1日から翌年3月31日までを前年の9月30日まで、それぞれ係留施設の利用予定を確定する。

係留施設を利用する4月1日から9月30日までのうち、連携するクルーズ船社が予約を確定した日以外の日の前年の4月1日以降の係留施設の利用の予約並びに10月1日から翌年3月31日までのうち、連携するクルーズ船社が予約を確定した日以外の

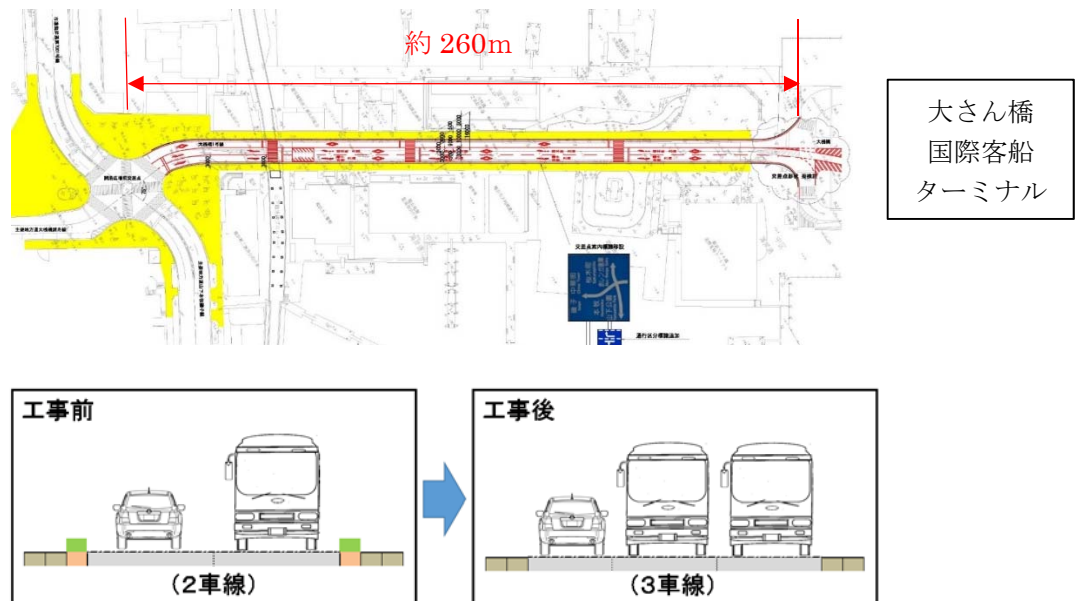
日の前年の10月1日以降の係留施設の利用の予約については、連携するクルーズ船社とその他のクルーズ船社を平等に取り扱う。

優先的な利用は年間60日を限度として認める。優先的な利用の存続期間は、最大15年間とする。

c 周辺交通対策

客船寄港時における交通混雑解消に向け、大さん橋1号線の車線を拡幅し、2車線から3車線とする。

<イメージ図>



(i) 新港地区客船ターミナル (仮称)

a クルーズ船社が投資する施設の整備・管理運営方針

(a) 施設の機能及び利用に係る考え方、施設規模

ターミナルと乗下船口を結ぶ移動式旅客乗降用施設（屋根付き通路）により、風雨や日差しなどから乗下船客を守り、安全・快適な乗下船空間を創出する。延長は20m程度（客船乗下船口からターミナル施設までの一部）を想定。

(b) クルーズ船社からの投資内訳

移動式旅客乗降用施設（屋根付き通路）の設置

(c) 整備期間、供用開始年、管理運営期間

ターミナルの供用開始（2019年春頃予定）に合わせて整備を完了する。

運用開始から15年後までを管理運営期間とする。

(d) 施設の所有形態、管理運営主体及び管理運営方針

<施設の所有形態>

クルーズ船社が所有。

<管理運営主体>

クルーズ船社が所有する施設の借主若しくは借主から管理委託を受ける事業者又は新港地区客船ターミナル（仮称）の指定管理者を予定している。

<管理運営方針>

クルーズ船社が所有する施設の借主若しくは借主から管理委託を受ける事業者又は新港地区客船ターミナル（仮称）の指定管理者が日常管理運営し、軽度な維持補修を行う。当該借主は、施設所有者となる連携するクルーズ船社に一定の借用料を支払う。

b 係留施設の利用に係る考え方

連携するクルーズ船社は、他のクルーズ船社に先立って係留施設の利用を予約することができる。この場合、原則、利用する日の前々年の12月31日までに係留施設の利用予定を確定する。

係留施設を利用する日の前年の1月1日以降の、連携するクルーズ船社が予約を確定した日以外の日々の係留施設の利用の予約については、連携するクルーズ船社とその他のクルーズ船社を平等に取り扱う。

優先的な利用は年間80日を限度として認める。優先的な利用の存続期間は、最大15年間とする。

c 周辺交通対策

(a) 6-2街区

港湾緑地を一時利用し車両待機場として利用。2面道路に接道していることから、う回路として使用し混雑解消を図る。

(b) 7街区

港湾緑地を一時利用し、寄港時のバス待機場として利用。ショットガン方式で交通広場へ誘導し、円滑な交通を確保する。

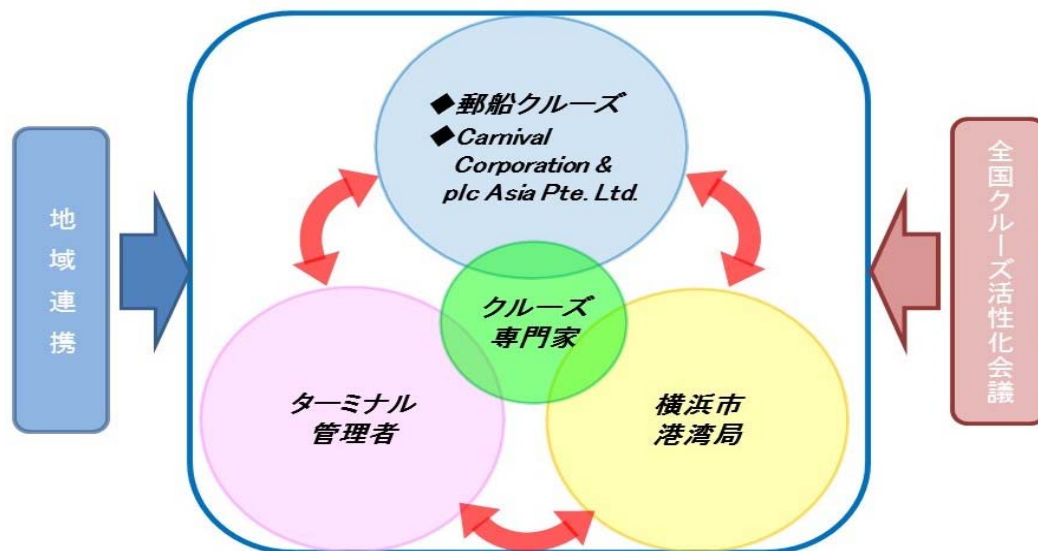
ウ 国際旅客船の寄港の拠点の形成に関する実施体制

「お断りゼロ」に向け、施設整備による受入機能強化に加え、地域や全国クルーズ活性化会議との連携を図りつつ、クルーズ専門人材を中心にその知見やノウハウを最大限に活用し、クルーズ船社、ターミナル管理者及び横浜市港湾局が協力して拠点港形成を推進する。

また、2017年度より、横浜市港湾局・(一社)横浜港振興協会・横浜川崎国際港湾㈱の三者で構成する「横浜港客船誘致戦略会議」を設け、客船誘致・受入に関する諸課題解決を図りながら、取組を進める体制を整えた。



<イメージ図>



## 2 国際旅客船拠点形成計画の目標

### (1) 横浜港の客船受入れへの考え方

- ア ラグジュアリーな小型客船からカジュアルな超大型客船まで、あらゆるタイプのクルーズ船の受入れとニーズに対応。
- イ 横浜港を母港とする日本客船「飛鳥Ⅱ」に加え、Carnival Corporation & plc のプリンセスブランドの「ダイヤモンド・プリンセス」のなどの外国客船の日本における母港化。
- ウ 4隻以上の大型客船の受入れが可能なワールドクラスのクルーズポート。
- エ 特に東日本、東北、北海道方面へのクルーズ展開の拠点として、オールジャパンでのクルーズ振興を牽引。
- オ ターミナルに、円滑な手続が出来るCIQ施設を完備し、乗船客へ快適空間を提供。
- カ クルーズ専門人材による積極的な誘致活動ときめ細かいケア、客船が利用しやすいクルーズポートを実現。
- キ 案内サイン・タブレット端末やロボットによる次世代多言語サービスの充実。

### (2) 拠点形成にあたっての基本的な考え方

横浜港メインターミナルである既存の「大さん橋国際客船ターミナル」、「新港ふ頭」の新たな客船ターミナル、超大型客船の受入のための「大黒ふ頭」の自動車専用船岸壁の活用（将来的には大さん橋・新港・山下・本牧の4拠点）により、これらのバースの特性を生かし、多種多様なクルーズ船の受入れとニーズに対応できる総合国際クルーズ拠点の形成を目指す。

#### ア 大さん橋国際客船ターミナル

寄港数の7割を占める日本客船の発着を中心に、引き続き横浜港のメインターミナルとして位置付け、横浜都心臨海部の賑わい創出拠点としての発展を目指す。

#### イ 新港地区客船ターミナル（仮称）

外国客船の利用を中心とし、ダイヤモンド・プリンセスなどの日本における母港化を図るとともに、CIQなどの基本施設とサービス・商業施設等を備えるターミナルを整備し、乗船客の利便性向上を図る。

また、みなとみらい21地区の優れた立地や景観を生かし、新たな賑わいの拠点を形成する。

ウ 大黒ふ頭（暫定）

自動車専用船岸壁を活用し、超大型客船（マスト高 55m超）を受け入れる。

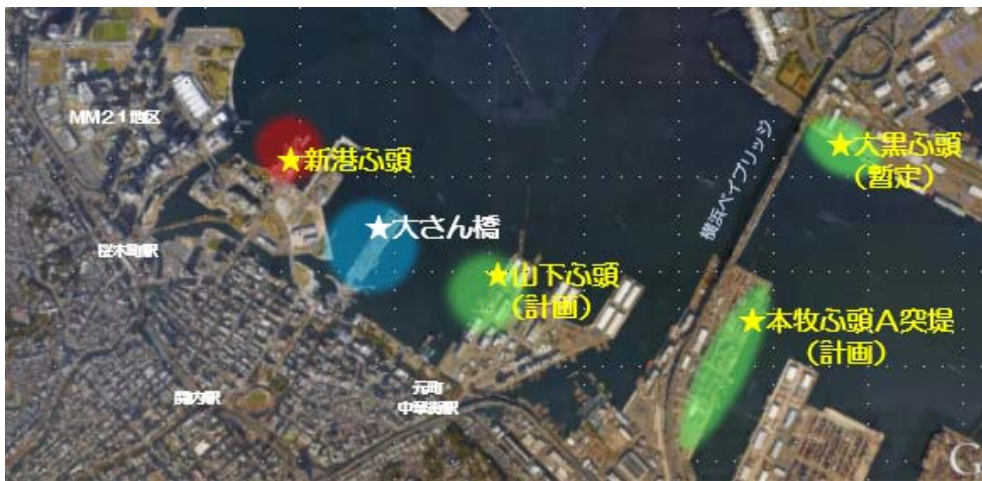
世界最大級のクルーズ船の複数同時着岸にも対応することとし、乗船客の利便性を高めるため CIQ 施設を整備する。

エ 山下ふ頭

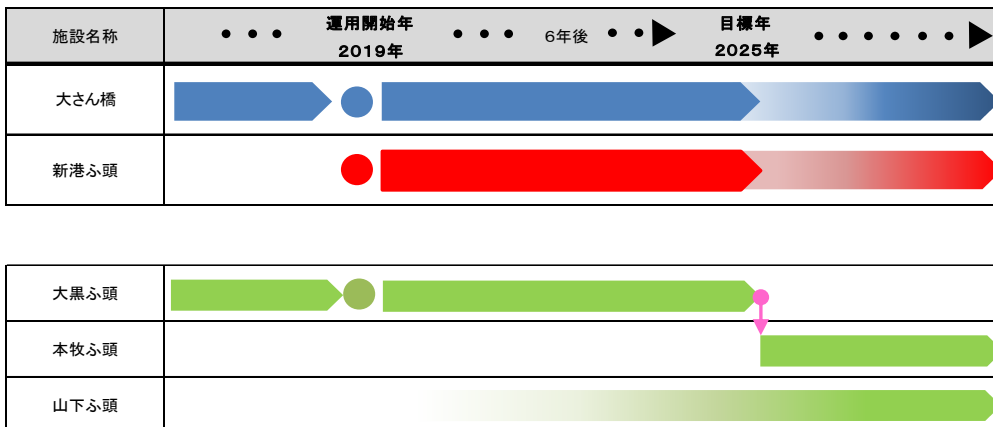
山下ふ頭再開発における一体的な整備を進め、ホテルシップなど新たな客船受入需要へ柔軟に対応する。

(3) 整備計画

ア 各バースの平面図



イ 整備スケジュール

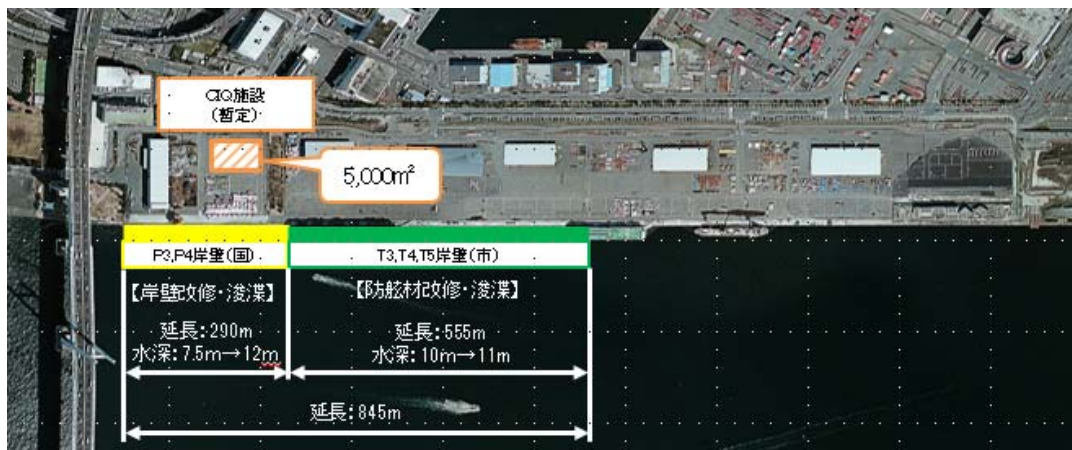


※目標年：2025年（横浜港港湾計画の目標年）

大黒ふ頭は2019年に受入バースを変更（T1, T2→P4, T3～T5）

P3は2021年4月から供用の予定

#### ウ 大黒ふ頭自動車専用船岸壁及びCIQ施設



#### (4) 客船寄港回数 of 目標値

2019年：200回（大さん橋：130回、新港ふ頭：50回、大黒ふ頭20回）

2025年：230回（大さん橋：130回、新港ふ頭：80回、大黒ふ頭20回）

### 3 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業その他の事業及びその整備主体に関する事項

#### (1) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業について

##### ア 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の内容

##### (ア) 国際旅客船取扱埠頭の機能の高度化に資する施設の整備等

##### a 大さん橋国際客船ターミナル

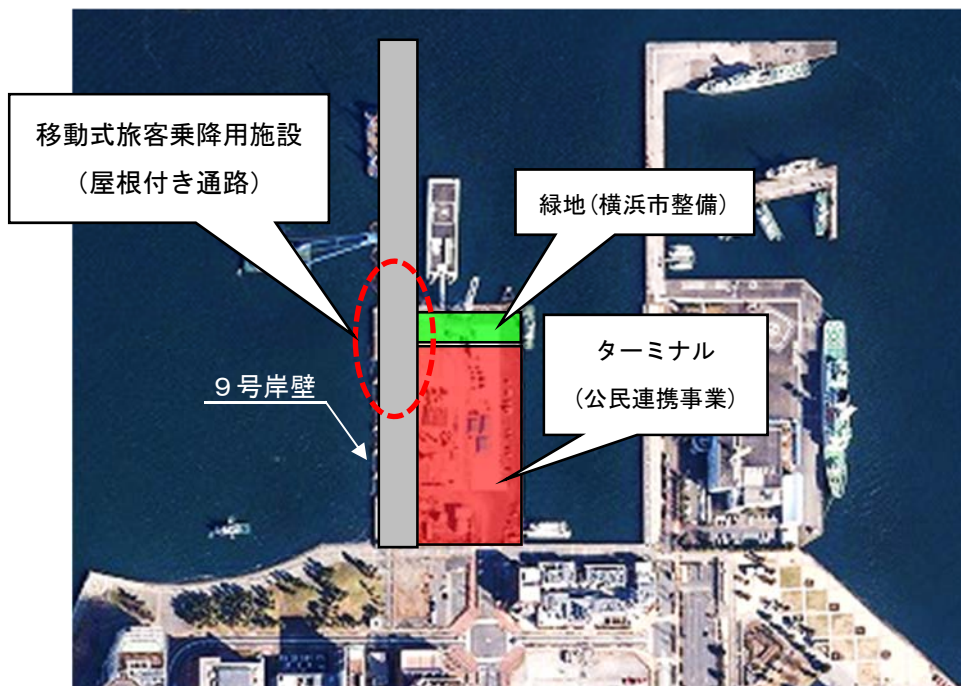
整備主体：郵船クルーズ株式会社

整備内容：待合ラウンジに係る情報案内板の設置、既存スペースの拡張工事、床カーペット張り、調度品の設置、トイレ・給湯設備の改修

→出港時間や乗船案内などの情報や本船出港までの待合ラウンジとして、乗船客に快適空間を提供。

整備時期：2018年度中（予定）

b 新港地区客船ターミナル（仮称）



(a) 整備主体が横浜市の事業

整備内容：大型クルーズ船（11万トン級）が寄港可能となる公共岸壁の改良、移動式旅客乗降用施設（屋根付き通路）約155mを整備

整備時期：2019年春頃供用（予定）

(b) 整備主体が民間事業者の事業

整備内容：公民連携事業において、新港ふ頭客船ターミナル株式会社が客船ターミナル施設を整備

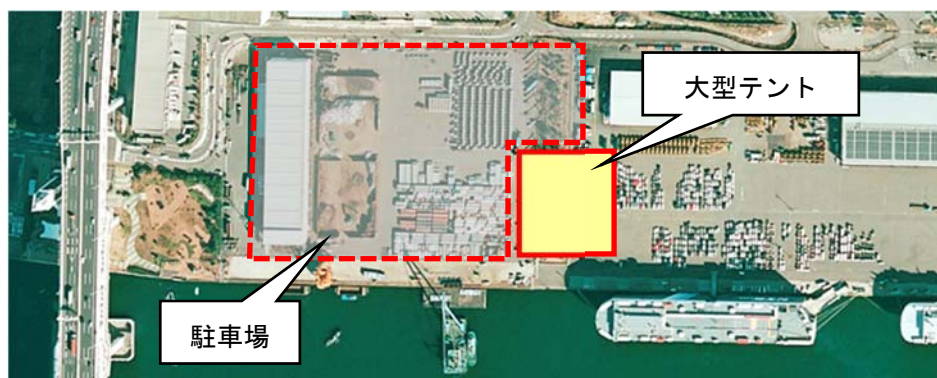
整備時期：2019年春頃供用（予定）

(c) 整備主体がCarnival Corporation & plc Asia Pte. Ltd.の事業

整備内容：移動式旅客乗降用施設（屋根付き通路）約20mを整備

整備時期：2019年春頃供用（予定）

c 大黒ふ頭地区



整備主体：横浜市

整備内容：大型テント（約5,000 m<sup>2</sup>）、駐車場

整備時期：2019年4月供用（予定）

(イ) 港湾法第50条の18第1項又は第3項の規定に基づく官民連携国際旅客船受入促進協定の締結

a 大さん橋国際客船ターミナル

(a) 協定対象施設

大さん橋国際客船ターミナル 待合ラウンジ

(b) 協定締結主体

郵船クルーズ株式会社

(c) 係留施設の優先的な利用

郵船クルーズ株式会社は、他のクルーズ船社に先立って係留施設の利用を予約することができる。この場合、原則、利用する日のうち、4月1日から9月30日までを前年の3月31日までの間に、10月1日から翌年3月31日までを前年の9月30日までに、それぞれ係留施設の利用予定を確定する。

係留施設を利用する4月1日から9月30日までのうち、郵船クルーズ株式会社が予約を確定した日以外の日の前年の4月1日以降の係留施設の利用の予約並びに10月1日から翌年3月31日までのうち、郵船クルーズ株式会社が予約を確定した日以外の日の前年の10月1日以降の係留施設の利用の予約については、郵船クルーズ株式会社とその他のクルーズ船社を平等に取り扱う。

優先的な利用は年間60日を限度として認める。優先的な利用の存続期間は、最大15年間とする。

b 新港地区客船ターミナル（仮称）

(a) 協定対象施設

移動式旅客乗降用施設（屋根付き通路）

(b) 協定締結主体

Carnival Corporation & plc Asia Pte. Ltd.

(c) 係留施設の優先的な利用

Carnival Corporation & plc Asia Pte. Ltd. は、他のクルーズ船社に先立って係留施設の利用を予約することができる。この場合、原則、利用する日の前々年の12月31日までに係留施設の利用予定を確定する。

係留施設を利用する日の前年の1月1日以降の、Carnival Corporation & plc Asia Pte. Ltd. が予約を確定した日以外の日の係留施設の利用の予約については、Carnival Corporation & plc Asia Pte. Ltd. とその他のクルーズ船社を平等に取り扱う。

優先的な利用は年間80日を限度として認める。優先的な利用の存続期間は、最大15年間とする。

(ウ) (ア) (イ) 以外のソフト系施策

横浜市や(一社)横浜港振興協会、市内事業者やNPO法人等と連携し、「おもてなし」強化の取組を進めていく。

#### イ 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の実施体制

横浜市により、移動式旅客乗降用施設（屋根付き通路）等の整備を推進。

#### ウ 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の効果

横浜港における産業活動は、港に直接関係をもたない産業なども含め幅広く雇用が創出され、雇用創出効果は約48万人と推計される。

また、客船寄港に伴う経済効果としては、クルーズプランごとに、

- ・5万トンクラスの客船がワールドクルーズを実施した場合=約2.46億円
  - ・5万トンクラスの客船が国内クルーズを実施した場合=約6.2百万円
  - ・11万トンクラスの客船がアジアクルーズを実施した場合=約1.2億円
- などと試算され、市内経済活性化に大きく貢献するものと考えられる。

#### 4 国際旅客船拠点形成計画の実施に関し当該国際旅客船管理者が必要と認める事項

大さん橋国際客船ターミナルでは、

- ・クルーズ船が寄港する際には観光マップを配布するとともに、2017年度にデジタルサイネージを複数設置し、映像により県内観光スポットを紹介
- ・地元の中央卸売市場などの協力を得て、地元産品の販売や食を提供する「大さん橋マルシェ」を実施
- ・地元小売業などによる臨時免税店の出店などを実施。

#### 5 その他

##### ■大さん橋国際客船ターミナル内「待合ラウンジ」イメージ図



■新港地区客船ターミナルイメージ図



※現在計画中のため、今後変更になる可能性があります。

【施設断面図】

