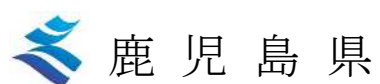


鹿児島港国際旅客船拠点形成計画

令和4年（2022年）3月 一部変更



作成，変更等の履歴一覧

版数	日付	変更・追加など	主な理由等
初 版	2019 年 1 月	—	新規
第 2 版	2022 年 3 月	① 旅客ターミナルの整備期間や運用開始年の変更 ② 旅客ターミナルの規模 (設計見直しによる) ③ その他 ・社名変更 (RCL社→RCG社) ・クルーズ船寄港状況 (時点修正) ・優先予約の期間 ・付帯施設 (駐車場) の整備期間及び規模	新型コロナウイルス感染症の影響による旅客施設 (RCG) の整備計画の見直し

目 次

1 国際旅客船拠点形成に関する基本的な方針

1-1 目的

1-2 鹿児島港の概要

1-3 鹿児島港におけるクルーズ船の寄港状況

1-4 鹿児島港の港湾計画における位置付け

1-5 クルーズ船受入に係る主要港湾施設（係留施設、旅客施設等）の整備状況

1-6 クルーズ船の寄港の拠点の形成に係る取組方針

（1）クルーズ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

（2）連携するクルーズ船社の概要

（3）クルーズ船の寄港の拠点の形成に係る取組方針

（4）クルーズ船の寄港の拠点の形成に関する実施体制

2 国際旅客船拠点形成計画の目標

2-1 鹿児島港が目標とする国際クルーズ拠点の姿

2-2 国際クルーズ拠点の運用開始年及び目標年

2-3 運用開始年及び目標年における寄港回数等の目標値

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実施主体に関する事項

3-1 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業について

（1）国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の内容

（2）国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の実施体制

（3）国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の効果

（4）法第50条の16第3項に掲げる許可等に関する事項

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港湾管理者が必要と認める事項

1 国際旅客船拠点形成に関する基本的な方針

1-1 目的

本計画は、鹿児島港が国際旅客船拠点形成港湾に指定されたことを受け、クルーズ船を長期的かつ安定的に受け入れることにより、本県の観光振興及び地域活性化を図るための取組を定める。

また、世界に誇る国際クルーズ拠点として効率的な運用の推進を図り、鹿児島港が国内トップレベルのクルーズ船受入環境を整えた拠点港として発展することを目的とする。

1-2 鹿児島港の概要

鹿児島県は、日本本土の最南端に位置し、太平洋と東シナ海に囲まれ、世界自然遺産である屋久島や、奄美大島を含む奄美群島をはじめとする多くの離島を有する南北約 600 km にわたる広大な県土を有している。また、美しい豊かな自然環境や良好な景観、良質で豊かな温泉、個性ある歴史・文化、伝統工芸など多様で特色ある優れた観光資源や、恵み豊かなおいしい食の魅力にあふれ、多彩で優れた素材に恵まれている。



鹿児島港は、人口約 60 万人の県都鹿児島市を背後に擁し、広大な静穏水域に活火山「桜島」を浮かべた錦江湾（鹿児島湾）のほぼ中央部の薩摩半島側にあり、東洋のナポリとも称せられる我が国有数の景観に恵まれた重要港湾である。

南北約 20 キロメートルの港湾区域は、7つの港区に分かれており、それぞれの港区ごとに機能分担が図られ、県内物流の拠点として、また、湾内航路や離島航路等の発着場として、県内外の人流・物流の中心的役割を担っている。また、国の重要文化財に指定されている旧港施設が残されているなど、自然景観や歴史・文化に恵まれた憩いの場として親しまれている。

その歴史は古く、今から約 680 年前の興国 2 年（1341 年）頃、島津家が居城にしたときに始まる。その後城下町として発展しながら徐々に防波堤等が築造され埋立を拡大、江戸時代中期には、琉球貿易が盛んになるにつれ入港船も多くなり、次々と岸壁や防波堤等が建設され、港としての形態が整えられてきた。幕末になると、島津斉彬公らにより国防兵備のために岸岐（岸壁）や波止（防波堤）が改造された。これらの施設は、その後の埋立や改修工事等で姿を消していったが、最古の新波止や一丁台場などの一部は、鹿児島港の代表的遺構として、港湾技術史上の高い価値を認められ、平成 19 年に国の重要文化財に指定された。

写真-2

〔国の重要文化財〕

「鹿児島旧港施設3所」

新波止, 一丁台場, 遮断防波堤





「鹿兒島城下絵図の解説」(維新ふるさと館作成)をもとに加筆

図-2 江戸時代末期(1843年)の鹿兒島港

明治時代に入り、沖縄、台湾及び阪神航路との海運が発達し、貨客の集散も著しく増加するとともに、船舶も大型化したため、大改修(明治の大改修)が行われ、明治40年10月に重要港湾の指定を受けた。大正8年には旧関税法による開港指定を受け、大正11年4月に国の指定港湾となるに及んで、内務省下関土木事務所の直轄工事として防波堤、岸壁、物揚場の大改修(大正・昭和の大改修)が行われ、鹿兒島港は近代港湾としての面目を一新した。



写真-3 明治の初め頃(1870年頃)の鹿兒島港

戦後は、戦災や昭和26年のルース台風被害の復興等が進められ、昭和28年に奄美群島が日本に復帰すると、離島及び沖縄航路の乗降客・貨物取扱量が年々増加した。そのため、昭和34年から本港区に隣接して新港区の建設が始まり、その後、鴨池港区、旧木材港区へと展開していった。

昭和40年代に入ると、工業振興等を目的に鹿兒島臨海工業地帯の造成が進められ、工業用地からの発生貨物と背後地域の船舶輸送需要に対応するため、谷山一区・二区の整備が進められた。

本港区は、離島航路の発着点として永らく賑わっていたが、港湾施設が狭隘かつ老朽化していたこと等から、昭和57年に港湾計画を改訂し、再開発と離島航路の集約を位置付けた。そして、港湾機能の高度化と県民や観光客が楽しみ、憩えるウォーターフロントの創出をめざして、昭和61年に再開発事業に着手し、平成5年に完成した。

中央港区においては、国際交流拠点の形成等を目的として、平成5年に港湾計画の改訂で「マリポートかごしま」を位置付け、平成11年に1期工事に着手。大型観光船ふ頭と県民や観光客が憩い海と触れあえる緑地空間として整備を進め、平成19年に1期1工区が、平成28年に1期2工区が完成したところである。



写真-4 マリンポートかごしま全面供用 H28.7.18

1-3 鹿児島港におけるクルーズ船の寄港状況

鹿児島港におけるクルーズ船の受入れは、「マリポートかごしま」と「北ふ頭」の2バース体制で行っており、そのほとんどをマリポートかごしまで受け入れている。

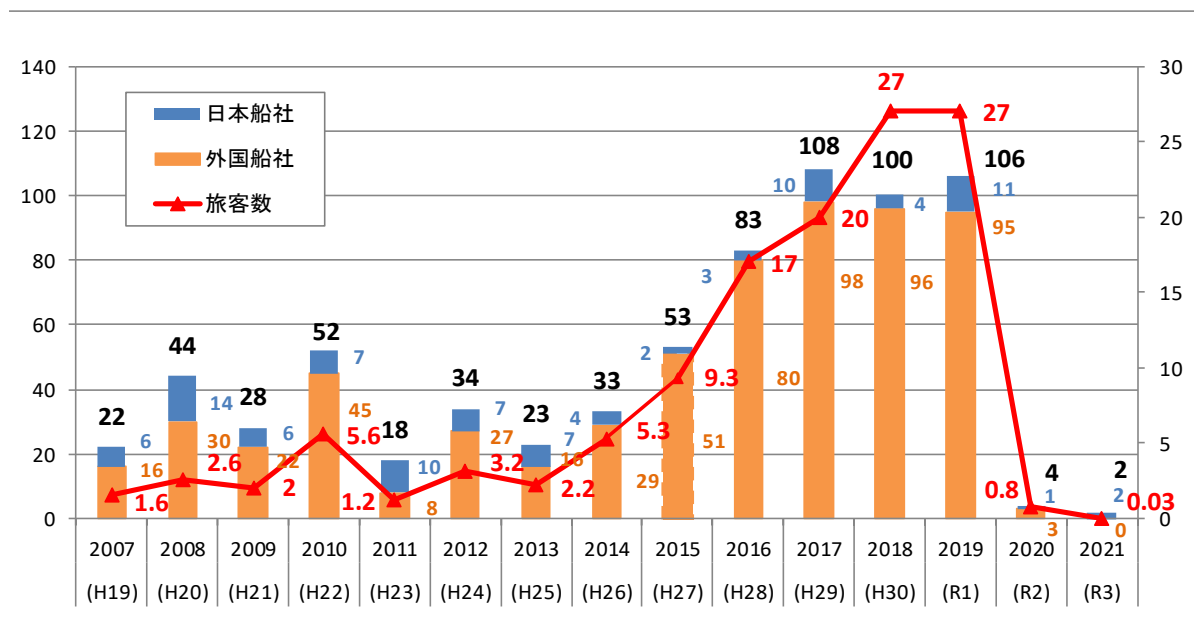


写真-5 マリポートかごしま, 北ふ頭位置

寄港回数は、2015年（平成27年）の53回から急激に増加し、2016年は83回、2017年は過去最高の108回（全国8位）寄港している。

また、2017年、クルーズ船の大型化に対応するため、岸壁の改良（係船柱・防舷材）を行い、2018年（平成30年）3月に16万総トン級クルーズ船が初寄港した。その後も16万総トン級クルーズ船が次々と寄港しており、2019年は3年連続で100回を超える106回（全国8位）の寄港、旅客数は大幅増の27万人となっている。

しかし、2020年以降は新型コロナウイルス感染症の影響を受け、2020年は4回、2021年は2回となっている。



1-4 鹿児島港の港湾計画における位置付け

鹿児島港において、中央港区マリンポートかごしまの水深 12m 岸壁 410m（22 万総トン級クルーズ船まで受入可能）については、旅客船用として位置付けている。

また、マリンポートかごしまの水深 9 m 岸壁 340m（空気式防舷材の活用により 16 万トン級クルーズ船まで受入可能）と本港区北ふ頭の水深 9 m 岸壁 360m（船長 240m 程度の 6 万トン級クルーズ船まで受入可能）については、旅客船及び貨物を取り扱う公共埠頭として位置付けている。

〔中央港区〕 マリンポートかごしま

〔本港区〕 北ふ頭



図-4 鹿児島港港湾計画〔中央港区〕



図-5 鹿児島港港湾計画〔本港区〕

1-5 クルーズ船受入に係る主要港湾施設（係留施設、旅客施設等）の整備状況

現在、鹿児島港におけるクルーズ船受入に係る主要な港湾施設の整備状況については、以下のとおりである。

表-1 鹿児島港のクルーズ船受入施設整備状況

施設	マリンポートかごしま 〔16万総トン級〕	北ふ頭 〔6万総トン級〕
係留施設	岸壁(-9.0m) L=340m 【整備済】	岸壁(-9.0m) L=360m 【整備済】
水域施設	泊地 【整備済】	泊地 【整備済】
旅客施設	かごしまクルーズターミナル A=2,300 m ² 【整備済】 屋根付き通路 【2017~】 【CIQ 施設含む】	—
付帯施設	駐車場・道路 【整備済】	駐車場・道路 【整備済】



写真-6 マリンポートかごしま



写真-7 北ふ頭

1-6 クルーズ船の寄港の拠点の形成に係る取組方針

(1) クルーズ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

鹿児島港におけるクルーズ船の受入については、2015年（平成27年）から急激に増加し、2017年（平成29年）は108回と過去最高の寄港となり、多くのクルーズ船観光客が訪れている。

一方、鹿児島港において受入可能なクルーズ船は、マリポートかごしまにおける11万総トン級クルーズ船までにとどまり、近年、大型化するクルーズ船の受入れに対応できない状況にあった。またC I Q機能を備えたターミナルがなく船内での検査は時間を要することから、C I Q機能を有したターミナル設置の強い要望があった。

このため、クルーズ船の大型化に対応した岸壁の改良を行い、2017年7月には14万総トン級クルーズ船が、2018年（平成30年）3月には16万総トン級のクルーズ船が初寄港した。さらに、C I Q機能を有したクルーズターミナル「かごしまクルーズターミナル」を2018年4月に供用開始し、入国等の手続きの迅速化が図られたことで、観光地等に長く滞在することが可能となったところである。

また、中心市街地に近い本港区北ふ頭においてもクルーズ船の受入環境整備を行い、2018年4月から受入を開始したところである。

しかしながら、マリポートかごしまにはクルーズ専用岸壁が一つしかないこと、北ふ頭は貨客併用でありフェリーとの調整が必要であることなどから、寄港の予約が重複し、予約を断らざるを得ないケースが発生している。また、クルーズ船の更なる大型化が進んでいる。

このことから、官民連携によるクルーズ拠点を形成するため、マリポートかごしまにおいて、クルーズ船の寄港の増加、更なる大型化に対応した新たなクルーズ専用岸壁の整備を進めることが急務となっている。

(2) 連携するクルーズ船社の概要

鹿児島県は、世界的なクルーズ運営会社で構成されるロイヤル・カリビアン・グループ（以下「RCG社」と連携して、鹿児島港において国際クルーズ拠点の形成に取り組む。RCG社は、世界第2位のクルーズ客船グループで、傘下のクルーズブランドと約60隻のクルーズ船を保有している。

同社は、世界最大の22万総トン級クルーズ船「オアシス・オブ・ザ・シーズ」や新造船「ワンダー・オブ・ザ・シーズ」など5隻を保有している。（2021年12月現在）



ロイヤル・カリビアン・グループ
Royal Caribbean Group

RCG社は、2010年（平成22年）から寄港、レジェンド・オブ・ザ・シーズを皮切りに、セレブリティ・ミレニアムやスカイシー・ゴールデン・エラなどが寄港し、2016年は過去最大となる年28回もの寄港を数えた。大型化対応の岸壁改良が完了した2018年3月以降、16万総トン級クルーズ船「クアンタム・オブ・ザ・シーズ」が数多く寄港している。

(3) クルーズ船の寄港の拠点の形成に係る取組方針

1) 整備する施設の管理・運営 （詳細は、3.3-1.（1）. 2）参照）

- ・国及び県が整備する施設については、県が管理運営する。
- ・RCG社が整備する施設については、RCG社が管理運営する。

2) 係留施設の優先的な利用 (詳細は、3.3-1.(1).2) 参照)

- ・ RCG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。
- ・ 優先的な利用は、年間150日を限度として認める。
- ・ 優先的な利用の存続期間は、最大40年間とする。

3) 国際旅客船取扱埠頭を中心に地域の開発や賑わいの創出を行っていく考え方

マリポートかごしまは、大型観光船ふ頭とあわせ、県民や観光客が憩い、海と触れあえる緑地空間、災害が発生した場合の対応空間として整備したところであり、2019年度は来園者が過去最高となるなど多くの方々に親しまれている。開園以降、各種イベントを開催しており、イベント以外にも幅広く県民に利用されている。クルーズ船寄港時以外の活用も含め、更なる有効活用策について、今後、関係者と意見交換を行い、多くの県民や観光客が訪れる場所となるよう努めていく。

一方、北ふ頭を含む本港区エリアについては、中心市街地にも近く、桜島が見える一番のスポットである。このため、観光客が歩いて回遊することが見込まれる。

今後とも北ふ頭とマリポートかごしまを活用しながら、鹿児島県の魅力を十分に発揮できるよう努める。

4) 周辺交通対策の考え方

鹿児島港のうち、数多くのクルーズ船が寄港するマリポートかごしまの周辺においては、沿岸部に臨港道路、内陸に国道225号及び産業道路(県道)が南北に走り、幹線道路として整備されている。このうち、マリポートかごしまの入口となる臨港道路については、港湾物流の円滑化及び臨港部の交通渋滞緩和を図ることを目的に整備を進めており、内陸側の幹線道路も同様に整備が進められてきた。

また、クルーズ船観光客がマリポートかごしまからバス等に乗り、周辺道路を利用して鹿児島市内の観光地や霧島、指宿方面の観光地にアクセスすることから、周辺道路においても、交差点改良など交通渋滞対策を進めてきた。

今回、国際クルーズ拠点の形成することにより増加が予想されるバス等による交通量の増加については、2017年度に新規事業採択された臨港道路鴨池中央港区線の整備により対応可能であるが、それまでの間の対応策を検討するため、渋滞要因等の現状を把握するための調査を進めるとともに、船舶による観光客の移動の実現に向けて、関係機関と連携しながら取り組んでいく。

また、観光地や市街地の渋滞対策について、関係者と連携を図りながら対応策を検討していく。

(4) クルーズ船の寄港の拠点の形成に関する実施体制

既存の鹿児島海外観光客受入協議会及び鹿児島港利用促進協議会を活用したRCG社との連携を図ることで、国際クルーズ拠点化の取り組みを推進する。

また、国などの関係機関の協力体制も確立する。

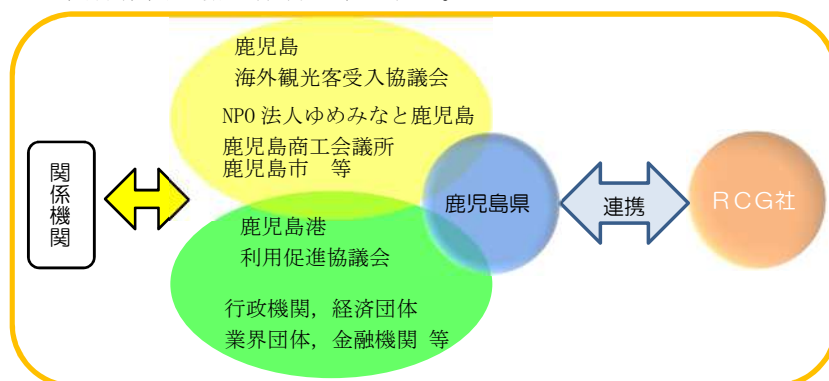


図-6 実施体制図

2 国際旅客船拠点形成計画の目標

2-1 鹿児島港が目標とする国際クルーズ拠点の姿

鹿児島と世界をつなぐクルーズ拠点『Kagoshima Port』

急増するアジアのクルーズ需要に対応して、クルーズ船を長期的かつ安定的に日本に受け入れる体制を整えるために、”世界を魅了する観光地「Kagoshima」”から、世界に誇る国際クルーズ拠点の形成を図る国内トップレベルのクルーズ船の受入環境を備えた拠点港“鹿児島と世界をつなぐクルーズ拠点『Kagoshima Port』”として発展する。

1) 鹿児島の優位性を活用した東アジアクルーズの拠点化

鹿児島港は、下記の優位性に優れていることから、これらを最大限生かした東アジア発着や世界周遊クルーズ等の受入を推進し、拠点化を図る。

a 地理的優位性

- ① 巨大な東アジアマーケットの中心である上海に近く、北は天津、南は台湾・香港からのクルーズも寄港しやすい。
- ② 鹿児島県は、屋久島や種子島、奄美大島を含む奄美群島をはじめとする自然豊かな多くの離島を有していることから、離島を巡る小型探索船（エクスペディションシップ）が寄港しやすい。
- ③ 太平洋及び東シナ海にアクセスでき、世界を周遊する欧米船のクルーズや日本周遊クルーズが寄港しやすい。

上記の優位性を持つことから、クルーズの寄港地としてポテンシャル（魅力や強み）が高い。

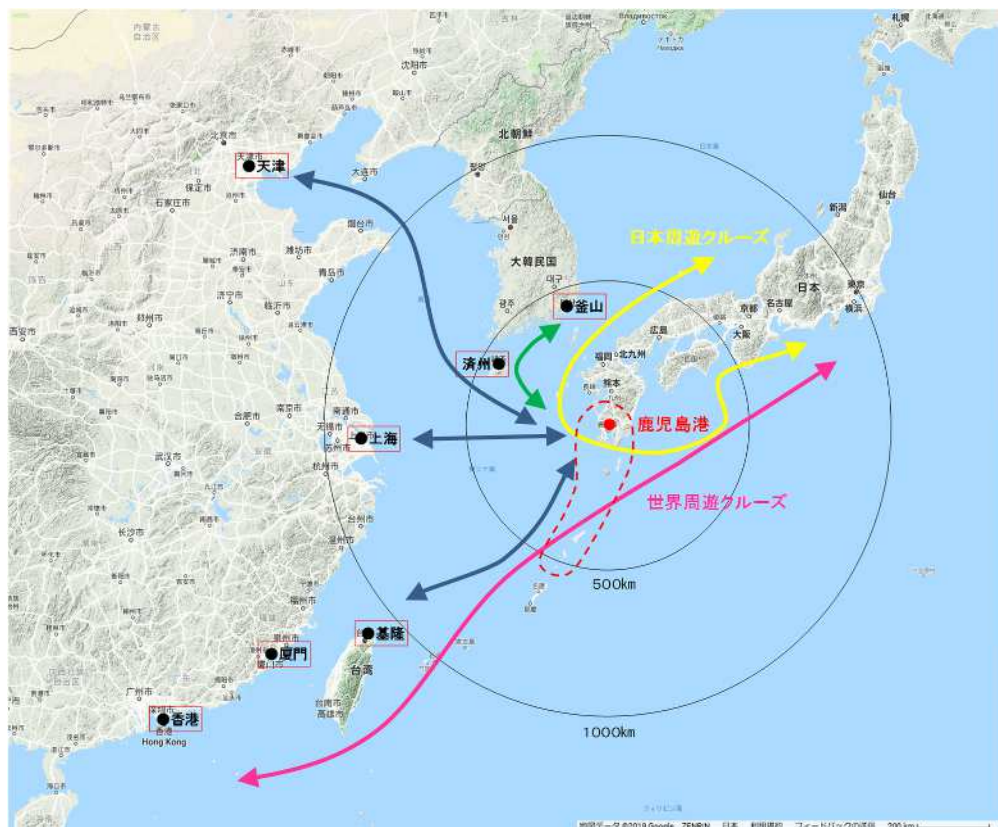


図-7 鹿児島港の地理的優位性

b 魅力ある豊富な観光資源の優位性

鹿児島県には、南北 600 km に及ぶ広大な県土の中に、紺碧の錦江湾に雄大に浮かぶ活火山「桜島」など美しい自然環境が織りなす四季折々の景観、特色ある島々、変化に富んだ長い海岸線、奥深い歴史を感じさせる名所、源泉数全国第2位を誇る良質で豊かな温泉など、魅力ある観光資源が豊富にある。

また、日本で初めて世界自然遺産に登録された「屋久島」、世界文化遺産に登録された「明治日本の産業革命遺産」など世界的に価値を認められた観光資源も豊富である。さらに、2021年7月には、アマミノクロウサギなど希少野生動植物が生息・生育する「奄美大島・徳之島」が世界自然遺産に登録され、鹿児島県は3つの世界遺産を有することとなった。



鹿児島港の周辺においても様々な観光資源を有しており、クルーズ船観光客が訪れることができる観光地が多くある。

特に、約 360 年前に旧薩摩藩主島津家の別邸として築かれた庭園「仙巖園」や創建が 6 世紀と古い歴史を誇る神社「霧島神宮」、国の名勝に指定されている「知覧武家屋敷庭園」、九州最大級の水族館「いおワールドかごしま水族館」をはじめ、南九州最大の繁華街「天文館」やウォーターフロントパーク、九州新幹線の発着駅がある鹿児島中央駅周辺は、人気のスポットとして賑わっている。



島津家の庭園「仙巖園」



南九州最大の繁華街「天文館」



6世紀創建の歴史を誇る「霧島神宮」



国の名勝「知覧武家屋敷」



かごしま水族館「いおワールド」



国指定伝統的工芸品

「薩摩焼」

「薩摩切子」

地元特産品としては、国指定伝統的工芸品として、400年以上の歴史を有する「薩摩焼」や、独特の泥染め技法と緋(かすり)模様が特徴である染めと織りの美しい織物「本場大島紬」などがある。また、薩摩28代藩主島津斉彬によって創成された繊細にして神秘的なガラス工芸の逸品「薩摩切子」や「薩摩錫器」など鹿児島にしかない一品が多くある。

また、2017年、全国のブランド牛を集めて開催される5年に一度の和牛品評会で、「鹿児島黒牛」が悲願の総合優勝を獲得し、「全国和牛チャンピオン」に輝いた。長い歳月をかけ、改良に改良を重ねて生れた、きめ細かな美しい霜降りならではのまるやかなコクとうま味が特長である。

ほかにも、飼養頭数全国第1位の「かごしま黒豚」、世界的にメジャーとなった鹿児島の「茶」も全国第1位の生産量を誇る。また、「焼酎王国」といわれる鹿児島には、113の蔵元、2,000を超える本格焼酎の銘柄があり、こよなく愛されている一品である。



c 利便性の優位性

鹿児島港は、鹿児島市の中央に位置することから、中心市街地に近く、南九州最大の繁華街「天文館」や九州新幹線の発着駅である鹿児島中央駅エリアへのアクセスが容易である。

また、世界有数の活火山「桜島」には、フェリーが往来し、片道15分で24時間運航していることから、気軽に渡ることができ、ダイナミックな景観や溶岩に直に触れることができる。さらに、県北部の霧島地区や北薩地区、南部の南薩地区（指宿・知覧方面）などの観光地へのアクセスも、高速交通網が整備され、鉄道、新幹線などが運航していることから、計画的に目的地を周遊できる環境にあり、利便性に優れている。

クルーズ船が数多く寄港するマリポートかごしまについては、紺碧の錦江湾に浮かぶ広大な緑地空間にクルーズ船専用バースを備えており、貨物兼用バースとは異なり、利用調整や時間に制限されることなく使用することができる。

このことから、鹿児島港はクルーズ船の乗船客や乗組員からも、環境がよく利便性の高い港として好評を得ている。

2) 離島の自然等を活かした世界遺産クルーズ

鹿児島県は、多くの離島を有し全国1位の離島面積を誇る。国内初の世界自然遺産に登録された「屋久島」に加え、2021年に世界自然遺産に登録された「奄美大島・徳之島」といった世界でもここにしかない自然環境がある。また、2015年に世界文化遺産に登録された「明治日本の産業革命遺産」があり、3つの世界遺産を有する、世界に誇る世界遺産地域でもある。

また、離島には独自の伝統・文化が存在し、豊かな食文化など多くの魅力にあふれている。

このように3つの世界遺産と多くの魅力を有する離島を生かした他にはない世界遺産クルーズの推進を図ることができる。特に、世界周遊クルーズや日本周遊クルーズについては、中小型船が主流であり、小型探検船（エクスペディションシップ）での離島廻りは人気を集めていることから、多くの離島を有する鹿児島県でのクルーズに適している。



図-8 かごしま世界遺産クルーズ

3) フライ（レール）&クルーズ

鹿児島港は、鹿児島空港や鹿児島中央駅とのアクセスに優れている。

鹿児島空港は、国内外の定期路線数が多く、各都市とのアクセスに優れることから、既に空路との連携によるフライ&クルーズが実施されている。




また、鹿児島中央駅は九州新幹線の発着駅となっていることから、鉄道との連携によるレール&クルーズも実施されている。鹿児島港は、その地の利を生かし、国内クルーズ市場だけでなく欧米からの集客も推進することで、更なる拡大を目指し拠点化を図ることができる。

2-2 国際クルーズ拠点の運用開始年及び目標年

マリンポートかごしま1号岸壁及び北ふ頭1号岸壁については整備済であることから、鹿児島港における国際クルーズ拠点の運用開始年は、マリンポートかごしまの新たな旅客ターミナルが完成する2024年に設定する。

また、目標年については、運用開始後から10年後の2034年に設定する。

表-2 運用開始年と目標年

施設名称		2018 — 2021	2022年	2024年	2034年
マリンポート かごしま	1号岸壁	整備済 	一部運用開始	運用開始年	目標年
	2号岸壁	整備中※			
北ふ頭	1号岸壁	整備済 			

※2022年から一部運用開始(新たな岸壁は2022年3月末に完成)

2-3 運用開始年及び目標年における寄港回数等の目標値

近年、RCG社は、巨大なクルーズマーケットである東アジア諸国に多くのクルーズ船を配船し、中国・台湾を発着して日本に寄港する3泊4日や4泊5日行程のクルーズ商品を数多く商品化しているところであり、2014年～2018年の過去5年間で傘下のロイヤル・カリビアン・インターナショナルやセレブリティ・クルーズにおいて、日本に約1,100回寄港している。

また、RCG社は、中国や台湾を中心に強い日本志向を有しており、今後、5泊6日に拡大したクルーズの商品化や配船を強化することで、中国におけるクルーズマーケットを上海から全土に広げることとしている。

こうした中、RCG社は、中国・台湾に近く、多くの魅力的な離島を持つ鹿児島県において、鹿児島港を九州・日本全国へ展開できる拠点と位置付けており、同港が東アジアから日本に寄港するクルーズ船のゲートウェイ機能を担えるよう、安定して港湾施設を利用したいと考えている。

なお、同社は、鹿児島県と隣接する熊本県とも連携し、八代港において国際クルーズ拠点港湾を形成するほか、これまでの九州・沖縄へのショートクルーズに加え、他の地域も含めたロングクルーズを増やしていく予定であるなど、今後、他港においても一定の寄港を計画している。

このような状況を踏まえ、鹿児島港における今後の寄港回数については、運用開始年として定めた2024年の寄港回数を230回、10年後の2034年における目標寄港回数を310回に設定する。

表-3 運用開始年及び目標年における寄港回数と旅客数

運用開始年 2024年			目標年 2034年		
RCG社	他船社	合計	RCG社	他船社	合計
50	180	230	130	180	310
60万人			90万人		

表-4 寄港が想定されるクルーズ船

船社	船名	総トン数	全長	喫水	乗客定員
ロイヤル・カリビアン・グループ					
ロイヤル・カリビアン・インターナショナル	ワンダー・オブ・ザ・シーズ	236,857	362	9.2	5,734
	オアシス・オブ・ザ・シーズ	225,282	360	9.3	5,484
	スペクトラム・オブ・ザ・シーズ	169,379	347	8.8	4,246
	クアンタム・オブ・ザ・シーズ	168,666	348	8.8	4,180
	オペーション・オブ・ザ・シーズ	168,666	348	8.8	4,180
	ボイジャー・オブ・ザ・シーズ	138,194	311	9.1	3,114
	マリナー・オブ・ザ・シーズ	138,279	311	8.6	3,114
セレブリティ・クルーズ	セレブリティ・ミレニアム	91,011	294	8.3	2,218
シルバー・シー・クルーズ	シルバー・シャドウ	28,258	186	6.1	382
	シルバー・ウィスパー	28,258	186	6.1	382
	シルバー・ミュージズ	40,791	213	6.7	596
カーニバル・コーポレーション&PLC					
コスタ・クルーズ	コスタ・ベネチア	135,225	323	8.6	4,232
	コスタ・ピクトリア	75,166	253	8.0	1,928
	コスタ・アトランチカ	85,619	293	8.0	2,114
	コスタ・セレーナ	114,147	290	8.3	2,930
	コスタ・フォーチュナ	102,669	272	8.2	2,702
	コスタ・ネオロマンチカ	56,769	221	7.6	1,578
プリンセス・クルーズ	マジェスティック・プリンセス	144,216	330	8.6	3,560
	サファイア・プリンセス	115,875	290	8.5	2,678
	ダイヤモンド・プリンセス	115,906	290	8.5	2,706
サン・プリンセス	サン・プリンセス	77,441	261	8.1	2,010
	ウエステルダム	82,862	285	8.0	1,964
	アムステルダム	62,735	238	8.1	1,380
ホーランド・アメリカ・ライン	フォーレンダム	61,214	238	8.1	1,432
	ノールダム	82,897	285	8.0	1,924
	キューナード・ライン	クイーン・エリザベス	90,901	294	7.9
P&Oクルーズ	アルカディア	84,342	285	8.0	2,094
シーボーン・クルーズ	シーボーン・ソジャー	32,477	198	6.7	450
アザマラ・クルーズ※	アザマラ・ウエスト	30,277	181	6.0	702
	アザマラ・ジャーニー	30,277	181	6.0	690
	アザマラ・バシュート	30,277	181	6.0	702

※ RCG社は、2021年に、米の会社売却した。

出典：クルーズ客船データブック(2020・2021)

船社	船名	総トン数	全長	喫水	乗客定員
ノルウェー・ジャン・クルーズ・ライン・ホールディングス					
ノルウェー・ジャン・クルーズ・ライン	ノルウェー・ジャン・ジョイ	167,725	333	8.7	3,804
	ノルウェー・ジャン・ジュエル	93,502	294	8.6	2,376
リーゼント・セブンシーズ・クルーズ	セブンシーズ・マリナー	48,075	216	7.0	700
	セブンシーズ・ボイジャー	42,363	207	7.1	700
	セブンシーズ・エクスプローラー	55,254	224	7.2	750
オーシャニア・クルーズ	ノーティカ	30,277	181	6.0	684
	インシグニア	30,277	181	6.0	684
ゲンティン香港					
クリスタル・クルーズ	クリスタル・セレニティ	68,870	250	7.6	1,070
	クリスタル・シンフォニー	51,044	238	8.0	848
	クリスタル・エンターバー	19,500	164	6.0	200
スター・クルーズ	スーパースター・アクエリアス	51,309	230	7.0	1,511
	スーパースター・ジェミニ	50,764	230	7.0	1,530
ドリーム・クルーズ	エクスプローラー・ドリーム	75,338	268	7.9	1,856
	MSCクルーズ	MSCグランディオーサ	181,541	331	8.8
MSCビルトゥオーザ		181,541	331	8.8	4,842
MSCベリッシマ		171,598	316	8.8	4,488
MSCスプレッティダ		137,936	333	8.7	3,274
MSCリリカ		65,591	275	6.8	1,984
ボナン	ル・ソレアル	10,992	142	4.7	264
	ロストラル	10,944	142	4.8	264
	ル・ラベルーズ	9,976	131	4.7	184
ハバグロイド・クルーズ	オイローバ2	42,830	226	6.5	500
	オイローバ	28,890	199	6.3	400
	ハンセアティック	8,378	123	4.9	175
フレアメン	6,752	112	4.8	155	
バイキング・オーシャン・クルーズ	バイキング・オリオン	47,842	228	6.6	930
フェニックス・ライゼン	アルタニア	44,656	231	7.8	1,188
	アマデア	29,008	193	6.6	600
ダイヤモンド・クルーズ	グローリー・シー	24,782	180	7.4	836
ピースボートクルーズ	オーシャン・ドリーム	35,265	205	7.1	1,422
スカイシー・クルーズ	スカイシー・ゴールデン・エラ	72,458	246	7.8	1,814
郵船クルーズ	飛鳥II	50,444	241	7.8	872
日本クルーズ客船	ばしふいっくびいなす	26,594	183	6.5	460
商船三井客船	にっぽん丸	22,472	167	6.6	400
ウインドスター・クルーズ	スター・レジェンド	9,961	134	5.5	212



写真-8 マリナーポートかごしま

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実施主体に関する事項

3-1 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業について

(1) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の内容

1) 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

港湾法第50条の16第2項第3号に基づく国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業により整備する施設を以下に示す。

表一5 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業において整備する施設

施設	マリンポートかごしま		北ふ頭
	1号岸壁	2号岸壁	1号岸壁
係留施設	岸壁【整備済】 対象船舶 〔16万総トン級〕対応	岸壁 対象船舶〔22万総トン級〕対応 【整備時期 2018～2021年度】 《実施主体：国》	岸壁【整備済】 対象船舶 〔6万総トン級〕
水域施設	泊地【整備済】 対象船舶 〔16万総トン級〕対応	泊地 対象船舶〔22万総トン級〕対応 【整備時期 2018～2021年度】 《実施主体：国》	泊地【整備済】 対象船舶 〔6万総トン級〕
旅客施設	かごしまクルーズターミナル A=2,300㎡【整備済】 屋根付き通路【2017～】 《実施主体：県》	クルーズターミナル A=約5,000㎡ 屋根付き通路 【整備時期 2018～2023年度】 《実施主体：RCG社》	—
付帯施設	駐車場【整備済】 道路【整備済】	駐車場 A=約24,000㎡ 【整備時期 2018～2023年度】 《実施主体：県》	駐車場・道路 【整備済】

※上記、2号岸壁の旅客施設及び付帯施設の整備内容は、RCG社と協議の上、決定していく。

マリンポートかごしま1号岸壁は、2017年に、日本に寄港しているクルーズ船の大型化に対応するため岸壁の改良を行い、2018年（平成30年）3月から16万総トン級クルーズ船の寄港が可能となった。

また、CIQ機能及び物販・交流スペースを備えた旅客ターミナル（かごしまクルーズターミナル）を整備し、2018年4月に供用開始したところである。

さらに、クルーズ船の寄港数の増加や更なる大型化に対応するため、今後、RCG社所有の22万総トン級クルーズ船に対応した新たな岸壁及び水域施設の整備を進める。

このうち、係留施設や水域施設は、港湾法第52条に基づき、国の直轄事業として整備を行い、駐車場や照明施設など国際クルーズ拠点を形成するために必要な付帯施設の整備については、鹿児島県が実施する。



図-9 各施設の整備位置



図-10 クルーズ船2隻同時接岸(イメージ図)

2) 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

① 協定対象施設

RCG社は、2024年の供用に向けて、保有する22万総トン級クルーズ船の乗客に対応した旅客ターミナル及び屋根付き通路の整備に投資を行う。

旅客ターミナルは、CIQ機関による出入国審査等や、乗船客や乗務員が休憩や情報提供サービスを受けられる機能を有し、県民との交流や地元特産品の物販スペースなど、サービス機能を有する複合的な施設とする。

規模については、22万総トン級クルーズ船の乗客のC I Q審査が短時間で円滑に行える規模が必要であることから、約5,000㎡のターミナルとする。

併せて、クルーズ船からターミナルまでの雨・風よけ対策やスムーズな誘導を行うことができる屋根付き通路の整備も行い、クルーズ船観光客が不便を感じる事のない施設とする。

表-6 協定対象施設の概要

施設		目的・内容	施設規模
旅客ターミナル	CIQスペース	・CIQ(入管・税関・検疫)による審査スペース ・CIQ機関事務室等	約5,000㎡
	待合スペース	・休憩・情報提供サービススペース ・県民交流や地元特産品等物販のスペース ・管理事務所や倉庫等 など	
屋根付き通路		・クルーズ船とターミナルを連絡する通路	

②協定の締結主体

鹿児島県及びRCG社

③整備期間、供用開始年及び管理運営期間

RCG社による管理運営期間は、係留施設の優先的な利用と同じ最大40年間とする。

〔整備期間〕 2018年～2024年 〔供用開始〕 2024年

〔管理運営期間〕 2024年～最大40年間

④施設の所有形態、管理運営主体及び管理運営方針

〔所有形態〕 土地は鹿児島県が使用を認め、施設はRCG社が所有し、管理運営する。

〔管理運営方針〕 旅客ターミナル及び屋根付き通路の利用については、公共岸壁に整備した施設という考えに基づき、RCG社が運航するクルーズ船以外の他のクルーズ船社の乗客の利用も受け入れる。

⑤係留施設の優先的な利用

- ・RCG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。
- ・優先的な利用は、年間150日を限度として認める。
- ・優先的な利用の存続期間は、最大40年間とする。
- ・寄港を予約する年(暦年)の2年前の1月1日から6月30日までをRCG社が優先的に新たな岸壁を予約可能な期間とする。
- ・RCG社の優先予約期間終了後の7月1日から他のクルーズ船社からの予約受付開始を開始する。なお、RCG社が7月1日以降に追加で岸壁予約を希望する場合、RCG社及び他クルーズ船社を平等に取り扱うこととする。

表-7 優先予約の概念

	R-2年		R-1年		予約年R	
	1月	7月	1月	7月	1月	7月
マリンポート かごしま 2号岸壁	RCG社 予約可能		他船社予約		優先予約日数150日	

(2) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の実施体制

施設整備の実施主体は、表－5のとおり。

(3) 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の効果

国際クルーズ拠点の形成に伴う経済効果としては、クルーズ旅客の観光消費額により、年間約180億円の直接効果が見込まれる。このほか、クルーズ船入港に伴う費用や、物資調達費用、クルーズ船見物客の周辺施設での消費、さらには、クルーズ旅客の増加に伴い、関連する産業で多くの雇用が生まれる雇用創出効果やクルーズ旅客や乗組員による交流や魅力発信による観光客の増加などの波及効果が見込まれる。

○目標年（2034年）における経済効果

- ・2034年の旅客数：90万人
- ・観光消費額：20,000円／人
- ・直接効果 90万人×20,000円／人＝180億円

※観光消費額

「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」（国土交通省）により20,000円／人と設定。経済波及効果算出のための費目別支出については、「訪日外国人消費動向調査」（観光庁）における「訪日外国人1人1泊当たり費用別旅行支出（観光・レジャー目的のみ）」の「全国籍・地域」から宿泊費用を除き1日当りの飲食費、娯楽等サービス費の内訳を設定。」

○一次・二次波及効果

- ・入港（岸壁使用、水先案内人、タグボート、給水船舶など）に伴う費用
- ・寄港地での物資調達料（食材、日用品など）
- ・クルーズ船見物客の周辺施設での消費（飲食・買い物など）
- ・関連産業（併設される商業施設、大型バス、地元代理店業務を担う港湾運送業者などの）への雇用創出効果。
- ・クルーズ旅客と地域住民の交流による地域の活性化
- ・クルーズ旅客やクルーによる地域の魅力発信・PR効果による観光客の増加

(4) 法第50条の16第3項に掲げる許可等に関する事項

1) 法第2条第6項による認定を要する施設に関する事項

なし

2) 法第37条第1項の許可を要する行為に関する事項

なし

3) 法第38条の2第1項又は第4項の規定による届出を要する行為に関する事項

RCG社が臨港地区内に旅客ターミナル施設を建設する場合の港湾管理者への届出があったものとみなす。

4) 法第55条の7第1項の国の貸付けに係る国際旅客船港湾管理者の貸付けを受けて行う同条第2項に規定する特定用途港湾施設の建設又は改良に関する事項

なし

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港湾管理者が必要と認める事項

かごしまの「おもてなし」

鹿児島港では、クルーズ船観光客・乗務員がかごしま「Kagoshima」の魅力を感じ、楽しく素敵な旅の財産・思い出となってほしいとの思いから、かごしまの「おもてなし」を行っている。

「おもてなし」では、小・中学生によるブラスバンド演奏や地元和太鼓の演奏などのアトラクションや、特産品の振る舞い、着物試着などを行うほか、初寄港時には、伝統工芸品や地元特産品など記念品の贈呈や港章の贈呈などを行う歓迎セレモニーも実施している。

また、観光案内所を開設し、観光案内や路面電車・バス・フェリーの一日乗車券の販売や切手の販売、両替サービス、物産販売所の出店なども実施している。

さらに、県民による鹿児島らしい「おもてなし」の心を伝え、クルーズ船観光客・乗務員に鹿児島のファンになってもらうことを目的として「おもてなし隊」を結成しており、現在、県民2,400名を超える会員が、入港歓迎や出港見送り、行事サポートなどの活動を行っている。

このような「おもてなし」の取組がクルーズ船観光客や乗組員に好評であることから、更に充実させ取り組んでいくことで、更なるクルーズ船寄港数の増加に繋がるものと考えられる。また、クルーズ船の寄港増加により、鹿児島港の賑わいや海外交流、経済効果も含めた地域の発展に繋がり、国際クルーズ拠点として発展していくことが期待される。



図-11 かごしまの「おもてなし」