

# World Watching 161

ワールド・ウォッチング



山田 孝嗣

公益財団法人  
名古屋みなと振興財団  
理事長

## ふたつのターミナルで進める上海港のクルーズ産業の振興



はじめに

2012年の総取扱貨物量は7億3,600万トンを記録し、コンテナ取扱個数約3,260万TEUと世界一を誇る上海港。本年2月、上海港を含む中国の港湾と名古屋港との今後の交流の方向性について、中国港湾協会や上海国際港務（集団）有限公司（SIPG）等と協議するために上海を訪問した際、ふたつのクルーズターミナルを視察する機会を得た。コンテナ物流面では注目を浴びる上海港であるが、本稿では、物流面ではなく、クルーズ産業の振興を図る上海港の取り組みの一端を紹介する。

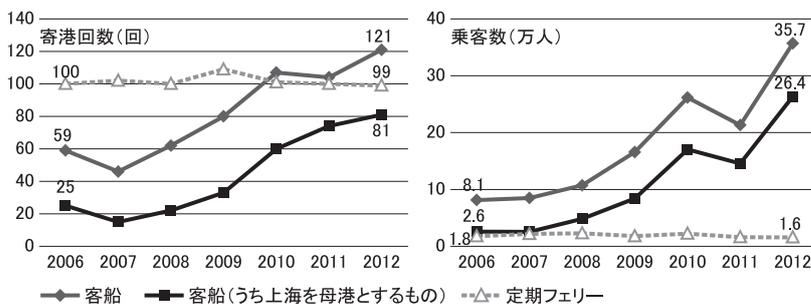


図1 上海港のクルーズ客船寄港回数と乗客数の推移

しており、それぞれ3.2倍、10.2倍となっている。現在、前述のコスタ・クルーズ社と、米国のロイヤル・カリビアン・インターナショナル社の2大大手が上海に拠点を置き、上海を母港に夏季は華北、日本、韓国、ロシアに至る航路を、冬季は華南や東南アジアに至る航路を開設している。



上海のクルーズ需要

アジア・太平洋地区のクルーズ市場は、中国を中心に急成長している。2011年実績で約240万人であるが、一説によると、2020年には欧州と同規模の500万人に達すると予測されている。

我が国においても、近年、中国発着のアジア域内クルーズ船の寄港が増加しているが、上海港では、2006年にイタリアのコスタ・クルーズ社が上海を起点とするクルーズ航路を開設して以来、クルーズ船の寄港回数や客数が大幅に増加している。SIPG資料によると、2006年から2012年までの間に客船の寄港回数は2.1倍に、乗客数は4.4倍に増加している。特に、上海を母港とするものが増加



ふたつのクルーズターミナル

上海市では、上海港国際クルーズターミナルと呉淞国際クルーズターミナルの2つの客船ターミナルが供用されている。黄浦江にかかる楊浦大橋のクリアランスの関係で、7万総トン未満の客船は前者を、7万総トン以上の客船は後者を利用するといった棲み分けがなされており、前述の2大大手も、投入船型に応じて両ターミナルを使い分けている。

### (1) 上海港国際クルーズターミナル

上海の中心地、内灘地区から数百m離れたところに位置し、黄浦江に面する同ターミナルは、2010年8月に正式オープン。岸壁延長1,200m（うちクルーズ船専用882m）、岸壁前面泊地水深-9mか

ら-13mの直線岸壁を有し、フェリーを含む4隻の客船が同時に接岸することが可能となっている(写真1)。前述の大手客船会社2社が、本ターミナルを母港としている他、大阪港との間の国際フェリーのターミナルにもなっている。

岸壁背後は、オフィスビルや公園等と一体となった商業地区となっており、SIPG本部ビルも隣接している。旅客ターミナルは、背後の公園の地下に3層構造で設けられている。最下層は駐車場、その上の層は到着ロビーで、バゲージクレームと税関機能があり、最上層が車寄せと出入国管理機能を有する出発ロビーとなっている。出発ロビーから、エレベーターを上がると、可動式ボーディングブリッジにつながっている。ターミナルの運営は、SIPGの子会社である上海港国際客運中心開発有限公司によって行われている他、ターミナル内の免税店も同社が直営で行っている。待合室の最大収容人数は3,000人で、年間100万人の乗客を扱う能力を有しているそうだが、オフシーズン(10月~3月)にはフロアをイベント等に貸し出す等、効率的な運営を図っているとのことであった。

写真2は、背後の公園から黄浦江上流方向を撮影したものだが、右手にある楕円形の建築物は、ガラスとスチールでできた、通称「一滴水(One drop water)」と呼ばれる水滴をイメージした建築物で、旅客ターミナルの上部に建設されており、ユニークな景観を醸し出している。当初は、展望に優れた乗客の待合いロビー等としての利用が考えられたようだが、現在はイベント会場等として利用されているとのことである。

## (2) 呉淞国際クルーズターミナル

2011年10月に新しくオープンしたこのターミナルは長江に面している。上海港国際クルーズターミナルと異なり、市街地からは少し離れており、周辺は工場地帯とそのベッドタウンといった様相であった。長江の河岸から伸びる延長約500mの栈橋の先端に、半円ドーム型のターミナルビルが設置されている。

このターミナルは、通称「東方の瞳(Oriental Eye)」と呼ばれており、左右対称で、向かって右側が出発ゲート、左側が到着ゲートと、動線が分離されている。チェックインカウンターは64、イミグレーションカウンターは出国16、入国16の計32あり、大型客船が2隻同時に入港しても対応可能とのことである。岸壁はターミナルを中心に左右に延びており、総延長は1,500m、岸壁前面水深は-11.5mである。ターミナルの2階部分から左右にウィングが延びており、ボーディングブリッジをどの位置に接続することも可能な構造となっている。



写真1 上海港国際クルーズターミナル



写真2 公園と“一滴水(One drop water)”



写真3 呉淞国際クルーズターミナル  
“東方の瞳(Oriental Eye)”

ターミナルの管理運営は、上海市宝山区政府と上海長江輪船会社が50%ずつ出資して設立した呉淞国際郵輪港発展有限公司によって行われている。ターミナルは客船が入出港する時のみオープンしているとのことであった。



## おわりに

両客船ターミナルの視察と併せて、上海を母港とする船社も訪問したが、尖閣列島の問題に端を発した日中間の関係悪化により、日本への寄港ルートへの需要が見込めないことから、ルート変更せざるを得ないとの説明を受けた。名古屋港においても、入港のキャンセルが発生したが、船社にとっても、ルートの変更等による経営上の影響は大きいとのことである。両国の関係が改善し、上海を母港とするクルーズ船の日本への寄港が活性化し、名古屋港への寄港が一刻も早く再開されることを強く期待する次第である。