

World Watching 186

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

北部ヨーロッパにおける 代表的クルーズ港 コペンハーゲン港の 取り組み



はじめに

本年5月、国際港湾協会ハンブルグ総会に出席した折、渡り鳥ライン（ハンブルグとコペンハーゲンを結ぶ鉄道（一部区間フェリー））を利用し、コペンハーゲン港を訪問した。

同港は、北海からバルト海につながるエレスン海峡（Oresund Sound）の西側に位置し、対岸のスウェーデン、マルモ港とは約26kmの距離にある。両港は、約15年前までは、2つの国の個別の港湾として管理・運営が行われていたが、2000年にコペンハーゲンとマルモを結ぶ鉄道・道路併用海峡横断道が開通したことを機に、新たに誕生したコペンハーゲン・マルモ港（株）（Copenhagen Malmo Port AB：以下CMP）によって国境を越えた1つの港湾としての運営が行われている。

その中で、コペンハーゲン港は首都コペンハーゲンを含むシェランド（Zealand）地域への輸入物資を取扱う機能を果たす他、クルーズ港として機能し、利用者や利用船社の評判も高い。CLIA（Cruise Lines International Association）ヨーロッパの報告書によれば、2014年の乗降客数は、北部ヨーロッパにおいて、サウザンプトン港に次いで2位の地位（以下、ハンブルグ港、サンクトペテルブルグ港、リスボン港が続く）を占めるとともに、起終点旅客数と寄港旅客数のバランスが取れた港である。本稿では同港のクルーズ港としての評判の高さにつながっていると考えられる要因の一端を、現地での印象も含め報告したい。



活発なクルーズ需要

コペンハーゲン・マルモ港のクルーズ乗降客数、入港船舶総トン数の推移を図1に示す。昨年は、乗降客数が77.2万人、入港船舶総トン数が2090万総トンであった（このうち、マルモ港の値はそれぞれ、3.4万人、60万総トン）。

順調な伸びを示していた乗降客数、総トン数であるが、昨年はその前年に比べて若干減少している。この理由の1つに、バルト海域での船舶からの排出規制強化の影響による船社のルート変更もあげられている。それでも、約40のクルーズ船社の70隻を超えるクルーズ船がコペンハーゲン港を利用し、総入港隻数は310隻を超えている。

この内の4割強がコペンハーゲンを起終点港とするものであり、同港は、人気のある寄港地だけではなく、バルト海やさらには、ノルウェイ西海岸や英国、グリーンランド、アイスランド等へのクルーズの拠点港にもなっている。CMPによれば、クルーズ船によって得られる収入は年間約14億デンマーク・クローネ（円換算で約250億円）にも

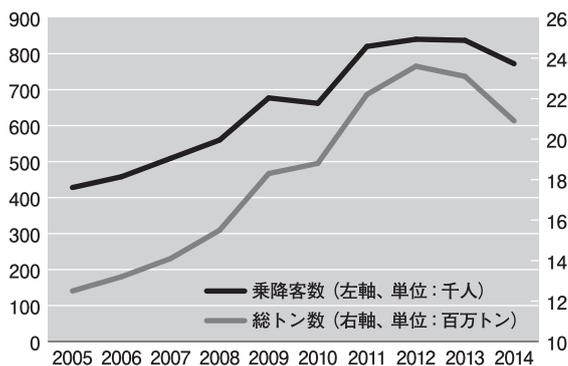


図1 クルーズ乗降客数及び入港船舶総トン数の推移

達し、さらに、4,000人以上の季節労働需要（クルーズシーズンは冬場を除く4月～10月中旬）を生み出すと推計されている。



コペンハーゲン港の評判の高さとその要因

バルト海への入口に位置するといった地理的特性やコペンハーゲン市の観光的魅力の他に、空港や都市と港の近さ、移動の容易性も利用者の評価につながっていると言える。図2に4つのターミナルと市中心部との位置関係を示す。

各ターミナルとビジネス、観光の中心エリアとの距離は2～7kmであり、市の南部に位置するコペンハーゲン空港までの距離も11から15.5kmと近接している。さらに、空港や、ビジネス・観光の主要スポットはS-togと呼ばれる近郊鉄道や地下鉄でネットワークされている他、各ターミナルへは市内からの公共バスサービスもある。共通チケットによって、これらの乗換えも容易であり、タクシー、徒歩移動も含め、同港をクルーズの起終点とする利用者あるいは同港に寄港する利用者双方にとって利便性の高い環境が整っている。

次に施設面を見ると、量的には4か所のターミナル10のバースを有し、ノアドロ・トルボ (Nordre Toldbod) 及びラングリニア (Langelinie) ターミナルは都心にも近く、寄港クルーズ船を中心に、また、都心から少し離れた自由港 (Freeport) 地区内の2つのターミナルでは、同港を起終点とするクルーズ船を中心に受け入れるといった機能分担が図られている。さらに、昨年5月に北港地区 (Nordhavn) に新しい近代的な客船ターミナルがオープンし、今後は同ターミナルで全体の60%の

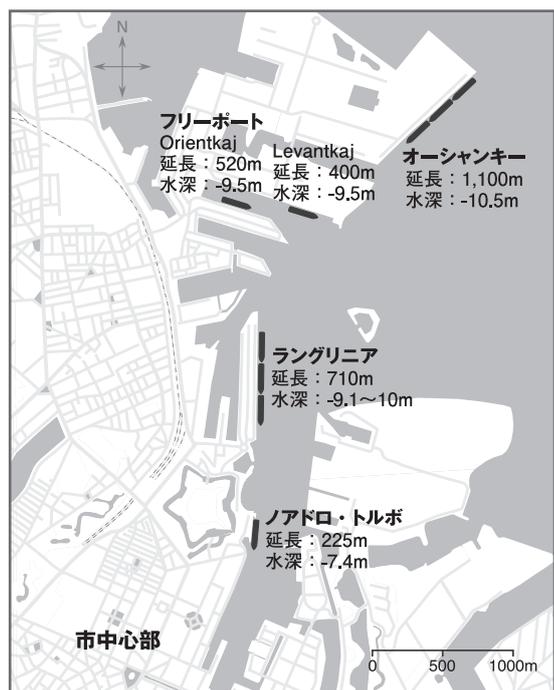


図2 客船ターミナルの位置図



写真1 客船3隻が同時接岸するオーシャンキーターミナル (CMP資料より)

乗降客を取り扱うことが期待されている。新たにオープンしたオーシャンキー (Ocean Quay) ターミナルは、延長1,100m、幅70mの面積を有し、前面水深は-10.5mである。

同ターミナルには、3つの旅客取扱施設が整備されており、3隻の大型客船の同時接岸が可能である。各施設は3,300m²の敷地面積を有し、南側に1,500m²の荷物取扱スペース、北側に1,500m²の旅客用スペース、その間に300m²の機械室、スタッフルーム、トイレ等の共用施設用のスペースが配置されている他、各施設の左右には、28台のバスと50台のタクシーが収容可能なスペースが確保されている。また、3隻同時接岸しても対応可能な上水供給能力や汚水処理能力を備えている (写真1参照)。

最後にオペレーション面での取り組みを少し紹介する。デンマークではコペンハーゲンを中心に同国のクルーズ産業を発展させるため、1992年に関係者からなるネットワークが形成され、旅客サービスの向上への取り組みが進められている。このネットワークには着地型旅行 (Destination Management)、船舶運航、陸上交通、観光アトラクション、ホテル等関係企業が70社ほど参加している。また、戦略的なパートナーとして、CMPやコペンハーゲン空港、スカンジナビア航空も参加している。コペンハーゲン港における新たな取り組みとしては、船社、空港、エアラインが協力して、下船して飛行機に乗る乗客に対し、船内での事前チェックインシステムを試行的に導入しているそうである (事前チェックインした乗客は、荷物を持たずに空港のセキュリティーゾーンまで直行でき、時間まで、市内観光等を楽しむことができる)。

起終点港だからのサービスと言えるが、今後は対象となる船舶やエアラインを増やしていくようである。



おわりに

我が国港湾においても、地域の活性化等に寄与するクルーズ船の受入環境の整備、改善に対する取り組みが行われている。コペンハーゲンと比べクルーズを取り巻く環境には大きな違いがあるが、ハード面だけでなく、旅客サービスの向上に向けた関係事業者の連携した取り組みの重要性を再認識した次第である。