

基本方針の変更案に係るご意見の概要と対応

1. 港湾分科会委員のご意見の概要と対応 1
2. 関係行政機関の意見の概要と対応 2
3. 港湾管理者の意見の概要と対応 2
4. パブリックコメントにおけるご意見の概要と対応 . . . 3～8

1. 港湾分科会委員のご意見の概要と対応

(前回港湾分科会及び事前説明における意見の概要)

	ご意見・ご質問の概要	対応
1	クルーズ拠点の形成が地域の活性化に繋がることを記載してはどうか。	「I 4⑤ クルーズ船の受入れの促進」において、地方創生に貢献することを記載しました。
2	今回の法改正により規定された制度が、クルーズ船の長期安定的な寄港に繋がり、港湾管理者や地域にとってのメリットであることを記載してはどうか。	「VI 官民の連携による港湾の効果的な利用」に「長期安定的な寄港を確保する国際クルーズ船の受入拠点の形成に取り組む」と記載しました。
3	「VI 官民の連携による港湾の効果的な利用」として今後バルクを記載することは考えているのか。	当該項目はクルーズに関する項目であり、バルク貨物の記載は想定しておりません。
4	「VI 官民の連携による港湾の効果的な利用」において「関係者との連携体制の構築に配慮」とあるが、配慮にとどまらず、実質的に進むよう取り組まれないか。	当該箇所は、国際旅客船拠点形成計画が適合すべき要件を示し、これに配慮すべきことを記載しておりますが、これらの要件については、実質的に進むよう取り組んで参ります。
5	クルーズ対応について、港湾において限定的に取り組むだけでなく、関係機関等と連携し、施策を総合的に進めるべき。	ご意見を踏まえ、引き続き施策の遂行に取り組んで参ります。
6	「観光立国」と「地方創生」がベースと理解するが、あまり関連づけて無理な施策にならないよう注意していく必要がある。	
7	各港湾でのバス輸送の実態を把握するなどし、関係機関とも連携して進めるべき。	
8	施策を迅速に進めることが何より大切であり、制度改正によりクルーズ施策が予定通り進んだのか、施策実施のスピードはどうか、訪日客の増加に寄与したのか、等についてレビューしつつ進めて欲しい。	

2. 関係行政機関の意見の概要と対応

(事前協議における意見の概要)

	意見の概要	対応
0	意見なし	

3. 港湾管理者の意見の概要と対応

(事前意見照会における意見の概要)

	意見の概要	対応
1	改正港湾法では、当該港湾管理者が官民連携国際旅客船受入促進協定を締結する相手を「施設所有者等」としていることから、「Ⅵ 官民の連携による港湾の効果的な利用」における「旅客施設等を整備するクルーズ船社」を「港湾管理者以外の者が整備する旅客施設等の施設所有者等」と修文すべき。	頂いたご質問の趣旨を踏まえ、「整備するクルーズ船社等」と修正しました。
2	「本県経済の活性化」や「港のにぎわい創出」のため、国内外クルーズ客船の寄港の継続・拡大による来県者数の拡大を図っているが、港湾用地の利用率が高い岸壁においては、物流とクルーズ船寄港の共存が喫緊の課題となっている。この度追加された受入環境の整備、ポートセールス活動、地域の魅力発信等、クルーズ船社の意向やニーズを取り入れることは、長期安定的な寄港の確保に重要なことであり、新たな基本方針を踏まえ、さらなるクルーズ船の寄港誘致を促進して参りたい。	ハード・ソフト一体となった施策の展開や、関係者との連携等により、引き続きクルーズ船の受入れに取り組んで参ります。
3	今回基本方針に「Ⅰ 4 ⑤ クルーズ船の受入れの促進」を追加することは、今後も受入環境の強化を図っていく上で効果的と考える。その内容を踏まえ、さらなる寄港回数の増加・定着化を図っていききたい。	
4	道路交通網が今後も発達し、移動時間も大きく短縮されることが想定され、今後のクルーズ船誘致にあたっては、隣県とも連携し県をまたいだ広域的な観光ルートの造成も必要であると考えている。そのためには、クルーズ船受入拠点港をブロック毎に配置し、効率的・効果的にクルーズ船を受け入れてはどうか。	ご指摘のとおり、クルーズ船の寄港促進のためには、広域的な観点での連携も必要であると考えており、こうした港湾間の連携の必要性について、「Ⅴ 1 ① 経済的な観点からの連携」に記載しているところです。

4. パブリックコメントにおけるご意見の概要と対応

- | | |
|-----------|------------------------------------|
| 1. 募集期間 | 平成29年6月13日（火）～6月19日（月） |
| 2. 周知方法 | 電子政府の総合窓口（e-GOV）ホームページ、国土交通省ホームページ |
| 3. 意見提出方法 | 電子メール、FAX及び郵送 |
| 4. 意見数 | 24件 |
| 5. 意見提出者 | 23名 |
| 6. 今後の対応 | 告示にあわせて電子政府の総合窓口（e-GOV）ホームページで公表 |

	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
1	クルーズ船に関して、港湾協力団体やみなとオアシスの位置付けの記載があるとより良いと考える。また、「I4③観光や海洋レクリエーションを核とした交流空間の形成」の市町村やNPO等市民団体による地域の特色あるみなとまちづくりにおいても、港湾協力団体やみなとオアシスの記載があるとより良いと考える。	クルーズ船の受入れに当たっては、港湾協力団体や市町村、NPO等の市民団体等との連携が重要であると考えており、「I4⑤クルーズ船の受入れの促進」における「関係者が連携して寄港地としての魅力の向上に向けて取り組む」等の記載をしております。
2	クルーズ需要増加に対応するため、観光情報の一元的な発信、関係者の連携の重要性が記載されている点は民間事業者から見ても、とても共感できる。地域間の連携を強化し、地域ならではの観光商品を開発、発信していく動きに対して、国の施策として後押しがあることに期待したい。	ご意見の通り、クルーズ船の受入れに当たっては、民間事業者をはじめとする関係者の連携が重要であると考えており、国としても必要な施策に取り組んで参ります。
3	「官民連携の旅客施設等の一般公衆への供用」は本基本方針の最優先課題と考え推進されることを望む。「みなと」が一般生活から切り離され別世界のものとなっている現状を鑑みるに、クルーズ港の旅客施設等が一般公衆にとって優先的・開放的な空間となることで、国民生活の親水性を増し「海事立国日本」の認識が一層高まることを望んでいる。	ご意見の通り、一般公衆へ供用される旅客施設等が、みなとの賑わい創出等に寄与し、親水性の向上に繋がるものと考えております。

	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
4	クルーズ船の受入環境の整備について、旅客施設や十分な面積の駐車場等を例示し、具体的に記載されていることを評価したい。賑わい拠点の機能を一層高めるために臨港道路の移設や駐車場の確保が必須であることから、これらの港湾計画への位置づけと整備予算を確保することに対する国からの支援にも期待する。	ご意見の通り、クルーズ船の受入れに当たっては、寄港需要に応じて、必要な施設整備をするなど受入環境を整備することが重要であると考えております。
5	地方創生のためには、地方の港湾において、国際クルーズ船の受入れを促進するとともに、取扱貨物の増加促進との共存を図る必要があり、そのための港湾機能の一層の充実が必要である。	ご意見の通り、クルーズ船の受入れに当たっては、各港湾における状況に応じた受入環境の整備が重要であると考えております。
6	日本におけるクルーズ人口の増加に伴い、今後、海外の観光客の一時的な寄港だけでなく、日本人を含めたクルーズ観光客の起点となる「乗船港」になりつつある地方の港湾もある。そのような港湾においては、クルーズ船乗下船客の増加に向けて、必要な港湾機能整備とともに、港湾と一体となった背後圏との鉄道、道路網などの交通機能との連携についても、充実が必要であると考えている。	
7	「特色ある産業等を活用し、関係者が連携して寄港地としての魅力の向上」というくだりに、バスのみならず列車等の既存インフラを利活用して二次交通の充実に努める、という文を追加して頂きたい。	二次交通の充実については、例示としての記載はしていませんが、「クルーズ船の受入環境の整備」や「寄港地としての魅力の向上」のため重要な事項であると考えております。
8	クルーズ船受入れに当たっては、各地でバスの活用を図っているが、観光需要の掘り起こしには二次交通の充実が不可欠であり、その強化については特に明記し、取り組みを推進させて頂きたい。	
9	従来の貨物輸送目的であったシー・アンド・レール施策をクルーズ船振興に繋げるため、用途拡大し、二次交通の充実を図るよう「クルーズ船の受入れの促進」に取り込んでいただきたい。	

	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
10	クルーズ客船の誘致には、係留施設の整備だけではなく、港湾管理者としてもソフト面の充実に努力する必要があるが、他の行政機関（観光関係機関）や民間企業（旅行会社など）とも連携して地域が一体となってソフト面の充実に取り組むことが肝要であると思われる。このため、「ポートセールス活動、港湾や港湾周辺の観光情報の一元的な発信などの取組などにより、ハード・ソフト一体となった施策を展開する。」の変更（追加）に賛成である。	ご意見の通り、クルーズ船の誘致には、ソフト面の充実も重要であると考えており、ハード・ソフト一体となった取組を推進して参ります。
11	欧米の海洋観光先進地域では、市場の1/3～1/4を小型船（セーリングヨットとモーターヨット）によるクルージングが占めている。かつては一部の愛好者向けの市場であったが、一般旅行者を対象とした海洋観光クルージング産業へと変化している。日本においても、今後、小型船によるクルージングの市場拡大が見込まれることから、大型観光クルーズ船のみを対象とするのではなく、このような小型船等によるクルーズ市場を視野に捉える必要がある。	今回の変更は、例えば訪日クルーズ客船といったクルーズ船の受入拠点の形成に関連する内容を対象としております。頂いたご意見につきましては、今後施策を検討する際の参考とさせていただきます。
12	海外の市場のクルーズ船における小型観光クルーズ船市場の拡大に伴い、日本においても、産業船とプレジャーボートの間の法的空白領域における、観光産業用小型船（セーリングヨット及びモーターヨット）の港湾と航路における法的位置付けと受入態勢の整備が必要であるため、「海洋観光の産業としての育成と、海洋観光に資する小型船p区に対する法的対応」の項目を追加すべきである。	
13	「Ⅰ 今後の港湾の進むべき方向」の項目に、クルーズ船の受け入れの促進について追加されたことについては、クルーズ船寄港による地域創生に取り組もうとしている地域にとって有り難いが、「Ⅵ 官民の連携による港湾の効果的な利用」の事項については、国際旅客船拠点形成港湾の取組についてとなっているため、大きな方向性としては地方のクルーズ船受け入れの取組についても配慮いただきたい。	様々な需要に対応した環境整備を行うことが重要であると考えており、「各港湾の寄港需要に応じたクルーズ船の受入環境を整備」と記載しております。

	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
14	<p>これまで物流など経済産業活動が開発保全航路の開発、保全及び管理の主な方向であったが、近年のクルーズ市場の増大やクルーズ船の大型化の状況を踏まえると、国際観光の振興に配慮することを追記されたことは大変良いことである。</p>	<p>ご意見の通り、クルーズ船の大型化が航路の規格に影響する可能性もあることから、開発保全航路が国際観光の振興に果たす役割について配慮すべきことを記載しました。</p>
15	<p>各港湾の寄港需要に応じたクルーズ船の受入環境の整備は、更なるクルーズ船寄港を目指す上で重要な要素である。クルーズ船専用の岸壁の整備、駐車場や旅客施設など背後地の開発が立体的に行われることは、観光情報の提供だけではなくハード面も一体となったポートセールスを促進させることに繋がる。</p>	<p>ご意見の通り、クルーズ船の更なる寄港増のためには、受入環境の整備が必要不可欠であり、引き続き、ハード・ソフト一体となった取組を進めて参ります。</p>
16	<p>「I5 クルーズ船の受入れの促進」の「クルーズ船の寄港回数が多い港湾では、」については、現状、寄港回数が多い港湾は整備の対象にならないと読めてしまうこと、回数が多いとはどの程度なのか明確でないこと、クルーズ船社の需要や寄港回数の増加が今後見込まれる港湾についても整備の対象として含まれ得るものと考えていること等の理由より、地域事情を鑑みて、「クルーズ船の寄港回数が多い若しくは増加が見込まれる港湾では、」との修正を検討頂きたい。</p>	<p>ご意見の箇所は、特にクルーズ船の寄港回数が多い港湾について例示しておりますが、その前段で「各港湾の寄港需要に応じたクルーズ船の受入環境を整備する」と記載しております。引き続き、地域事情を踏まえた施策を実施して参ります。</p>
17	<p>外航クルーズ船の受け入れを行う上で、「VI 官民の連携による港湾の効果的な利用」の項目の挿入は、今日のクルーズ船の寄港の状況や課題等を踏まえて見直しをされたものであり、誠に時宜を得たものである。</p>	<p>官民の関係者が連携し、クルーズ船の受入れの促進に取り組んで参ります。</p>

	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
18	<p>船の大型化や入港数の増加などによりクルーズ船の受入体制の強化が重要であり、例えば、クルーズ船の入出港時において、C I Qにおいて十分な人員を確保し速やかな対応が可能な体制作りやX線装置や金属探知機等の検査装置の充実を図る必要がある。また、C I Qや船舶代理店等が情報共有を図るなど連携して受入環境を整えていくことが必要である。</p>	<p>ご意見の通り、C I Qの体制確保や船舶代理店等との情報共有などの連携は重要な課題であると考えており、引き続き、関係者と連携しながら、クルーズ船の受入環境整備に取り組んで参ります。</p>
19	<p>クルーズ船社が寄港地を決定する要因には様々なものがあるが、スムーズな入出国手続きが船客満足の向上のためには不可欠である。最近ではインバウンド対策として空港にたくさんの人や機材が投入されているが、海の港にもこれらの人と設備の充実を望む。また、着岸後の検査だけでなく、前乗りなどによって入港時には既に検査が終わっているというような柔軟な対応をC I Qに求む。</p>	
20	<p>大型クルーズ客船を日本で受け入れていくためには、C I Qのソフト面の拡充が必須であると感じている。実際に、客船の早朝入港時や、天候等による緊急入港の際に、十分な人数の検査員を確保できず、下船が遅れることや、入港ができないことがあると聞く。今後、クルーズ客船の寄港による地域創生を図るのでしたら、乗船客が素早く、ストレスなく下船し、寄港地観光を楽しむことができるよう、C I Qのソフト面を拡充することが重要であると考えます。</p>	
21	<p>輸送船ではなくクルーズ船利用の拡大など、無益にも程があると考えるのであるが、この様なもので、内容も定かでない「地方創生」を標榜するなど、政府は何を考えているのか分からない（有益な事をするという面を見た場合）。見通しを語って欲しいものであるが、無駄の極みであると思われ、全く賛成出来ない。観光に頼るなど、単なる標榜題である。本変更案のクルーズ船利用の拡大措置を主張する内容には絶対反対の立場である。</p>	<p>クルーズ船による訪日外国人旅行者の更なる増加を通じてインバウンド観光の経済効果を取り込むことにより、地方創生に貢献するものと考えております。</p>

	ご意見の概要	ご意見に対する考え方
22	<p>「I5 クルーズ船の受入れの促進」の中で「十分な面積の駐車場を確保する」については、近年急速に増加している超大型客船から下船し、団体旅行へ出かける乗船客を想定していると思われるが、今後、観光客の旅行スタイルが団体から個人旅行へと変化し、バス需要が減少した際に、広大な駐車場の活用方法や日本人乗船客のパーク&クルーズ利用の促進なども見据えた整備が必要である。</p>	<p>ご意見の通り、クルーズ旅客の需要を的確に捉え、これに応じた受入れ環境の整備を進めて参ります。</p>
23	<p>国内のクルーズマーケットを拡大する上では、日本人によるクルーズへの関心や体験を促進することも重要と考えている。特に日本人は長期休暇を取ることが難しい社会環境にあり、有給休暇を完全消化する社会人は他国と比べて低いと聞く。こうした、社会環境の改善が国内観光及びクルーズ乗船者の増加に挙するものとする。また、一過性とも思われる市場を重視した施設整備は、負の遺産とならないよう十分な検討が必要である。</p>	<p>ご意見の通り、国内のクルーズ需要の拡大も重要な観点であり、国内外のクルーズ船社の寄港ニーズに応じて、受入れ環境の改善を図るとともに、港周辺の観光情報の一元的な発信などを通じて、クルーズ需要の拡大を図って参ります。</p>
24	<p>クルーズ船が寄港する際に、地域の特色を活かしたおもてなしを行っているが、貨物岸壁で受け入れているため、景観が良いとは言えず、町の海の玄関口としては残念に感じる。</p> <p>クルーズ船の受入れの促進として、地域の観光資源や特色を活かした魅力を発信できるような受入環境整備が必要である。</p> <p>クルーズ船の受入れに対し、国として方針を出されることは、おもてなしをする私たちにとっても、非常に心強く思う。</p>	<p>ご意見の通り、クルーズ船を受け入れる際は、地域の特色を活かした魅力の発信や、景観なども重要な観点であり、受入環境の整備に当たっては、そのような観点にも配慮しながら取組を進めて参ります。</p>