

港湾における賑わい空間形成等 に向けた取組（報告）

令和元年5月15日
国土交通省 港湾局

【港と文化ワークショップについて】

- インバウンドの拡大に向けて、外国人が魅力的に思うコンテンツの充実が必要。
- 日本に滞在・在住する観光分野における外国人有識者やクルーズ船社、外国人向けガイド会社、留学生を交えたワークショップ等で、外国人の目線で外国人のための観光資源を発掘し磨く。
- 2018年2月～3月の期間にワークショップ5回と現地取材1回実施。

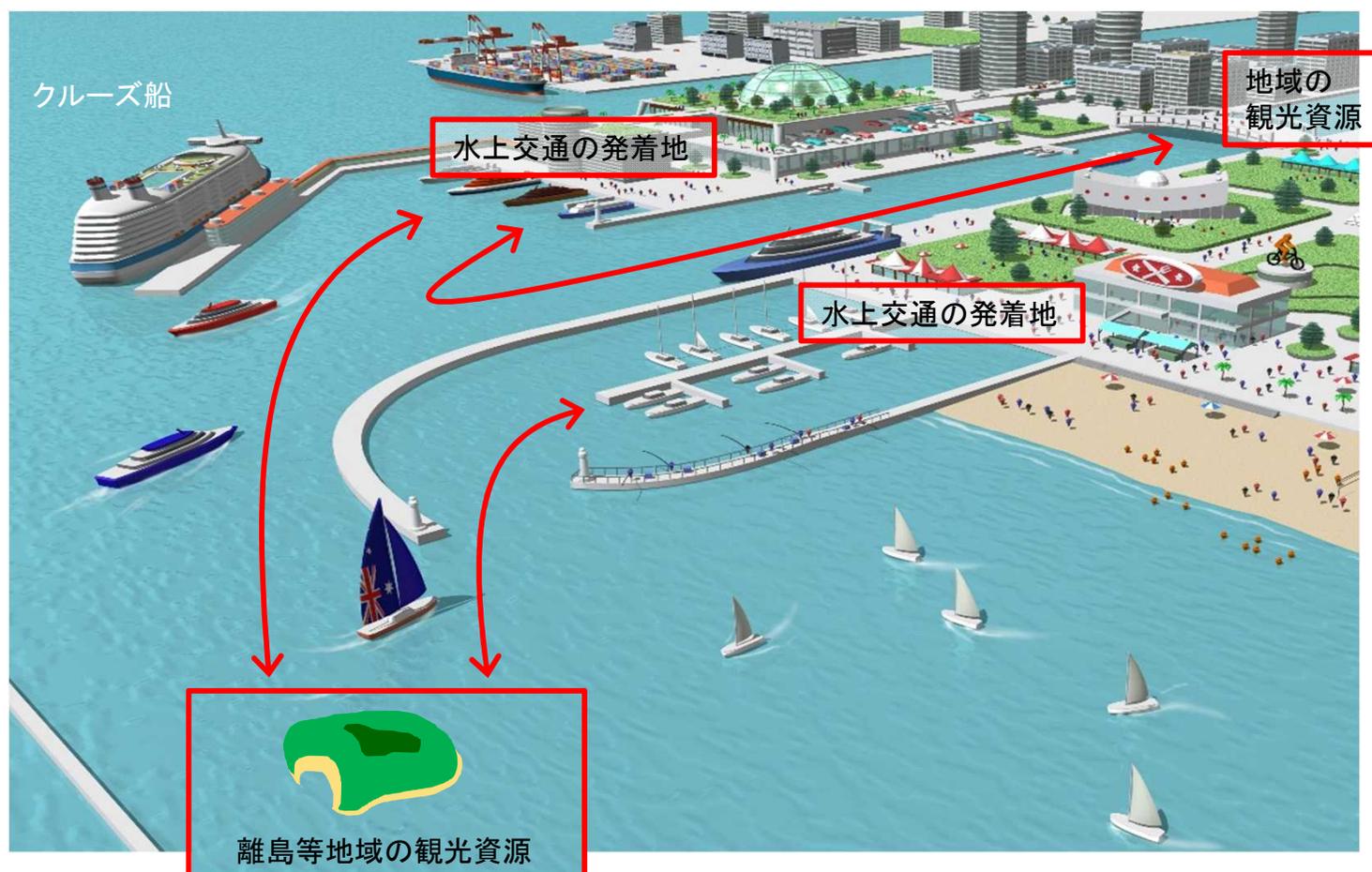
外国人有識者の主なご意見

- 「本物」の観光資源の整備の必要性について
 - ・ ローカルの地域ならではの「本物」で「特別感」のある体験が求められる。
 - ・ 歴史や文化はストーリーが重要。修繕して当時をイメージさせるのが良い。
 - ・ 日本のビーチは知名度は低いですが、すばらしい観光資源。ただし規制が多い。
 - ・ 日本は釣り大国。釣りを売り出さない手は無い。
 - ・ 寄港地移動はバスよりボート(水上交通)が魅力的。
 - ・ 増加している個人クルーザー、ヨットが来やすくなる環境整備が必要。
- 「本物」の観光資源を求める外国人の趣向について
 - ・ 観光客はそれぞれ趣向が異なり、カテゴリー分けした分析が必要。
 - ・ 旅客ニーズと観光資源をどう結びつけるのかが重要。
 - ・ 観光資源そのものにお金が入らないという構造は改善すべき。
- 観光資源に対する整備の必要性について
 - ・ 観光資源に対する整備(寛ぎスペース等)が必要。
 - ・ 観光客向けにポートデザイン(港湾空間計画)ができると良い。
 - ・ テトラポットや廃屋などは景観を損ねている。
- 観光を行う際の障害について
 - ・ 大型客船寄港時などの混雑回避のために観光客の管理を行う必要がある。
 - ・ 外国人向けの的確な情報発信ができていない。
 - ・ 外国語での予約サイトやツアーガイドといったものが少ない。

クルーズ旅客等の満足度向上・消費拡大促進事業

クルーズ船の寄港地観光は、外資系免税店や無料観光地などの限られた観光ルートが多く、地域への経済効果が限定的であるとともに、上質な寄港地観光を求める観光客の満足度低下に繋がっている。また、限られた時間で一度に多くの旅客が集中し、観光施設や交通の混雑にも影響。

このため、水上交通や地域の観光資源を活用した新たなツアー造成や観光資源のインバウンド対応を行うことにより、寄港地観光の多様化等による、クルーズ旅客等訪日外国人旅行者の満足度向上・消費拡大を促進する。



【事業内容】

- ICT等を活用した多言語化情報発信や観光資源の魅力増進に要する経費
 (デジタルサイネージ、QRコード付案内板、多言語案内標識、多言語パンフレット、通訳機器・音響システム、VR等観光コンテンツ、観光資源の事前予約システム、キャッシュレス対応、Wi-Fi環境の整備 その他目的を達成するための効果が認められるもの)
- クルーズ旅客等訪日外国人旅行者の快適性や利便性、安全性を確保するための地域の観光資源等の受入環境整備に要する経費
 (プロムナードの整備、洋式トイレの整備、照明の整備、手すり・フェンスの整備等安全対策 その他目的を達成するための効果が認められるもの)

【事業概要】

- 補助率：1／3
- 対象事業者：港湾管理者、地方公共団体、民間事業者（DMOを含む）、
 又は上記により構成されるコンソーシアム

効果

- ・地域の観光資源の活用による地元消費の拡大
- ・多様な観光資源による上質な寄港地観光の提供やきめ細やかなインバウンド対応により、クルーズ旅客等の満足度を向上
- ・水上交通等を活用した多様な観光ルートにより、交通の混雑も緩和

スーパーヨットの概要

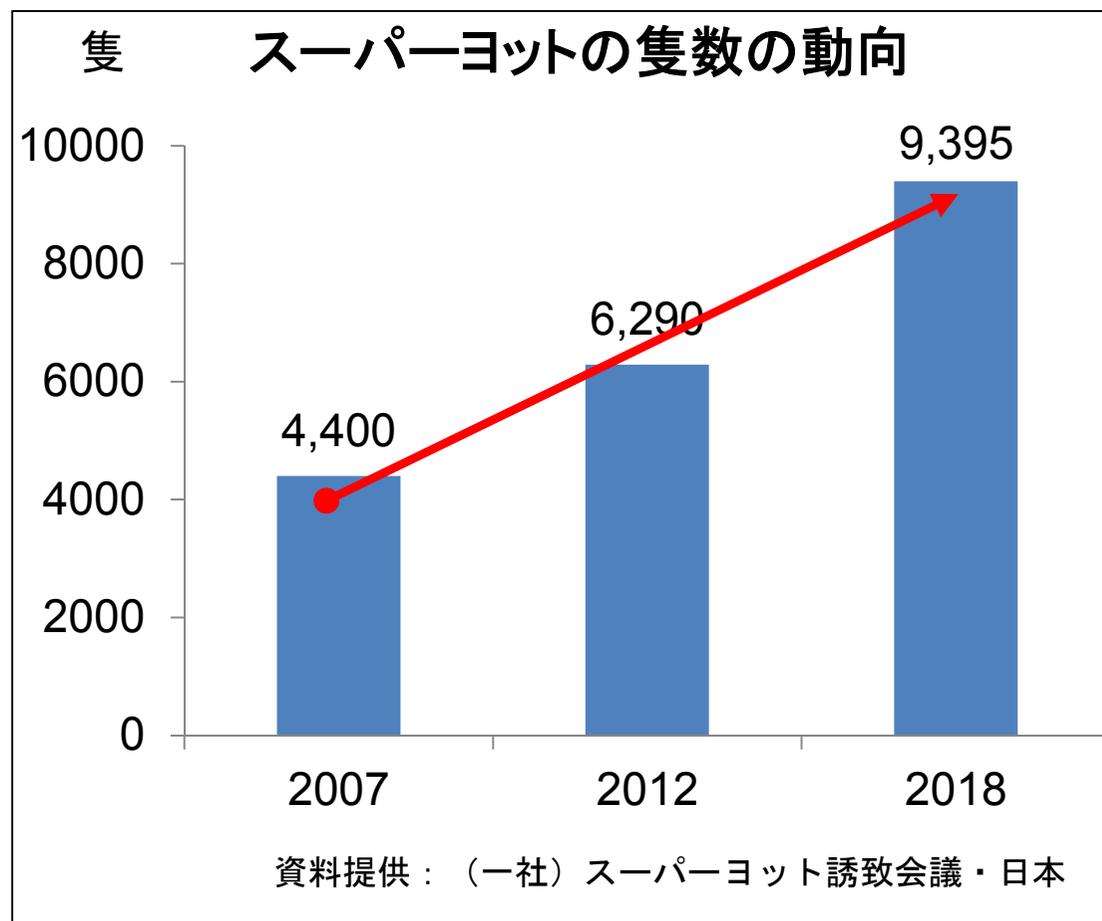
- 一般的に外国人富裕層などが個人所有する全長80フィート以上(24m以上)の大型クルーザーが「スーパーヨット」あるいは「メガヨット」と呼ばれている。
- 2018年におけるスーパーヨットの隻数は世界で9,395隻。2007年(4,400隻)と比較して、11年間で2.14倍の伸び。訪問先はカリブ海、地中海が人気。



全長: 119m 5,959 G.T. 写真提供: 舵社



全長: 49.5m 497 G.T.



スーパーヨット寄港により期待される経済効果

●日本への来訪実績

- ・2018年は10隻が確認されており、2019年は15～20隻が見込まれている。
- ・滞在期間は長期になる。

●経済効果の具体例

- ・寄港地での食事や観光、土産物等の購入
- ・船内で料理する食材の調達
- ・船・船用品のメンテナンスや給油等
- ・離島、地方における経済の活性化

スーパーヨットによる国内消費の事例

来訪年	全長	滞在期間	国内支出実績
2013	113.14m	17日	¥27,500,000
2014	26.26m	10日	¥5,700,000
	40.22m	10日	¥15,230,000
2015	44.94m	10日	¥17,525,000
	54.45m	3日	¥3,428,360
	91.50m	30日	¥45,000,000
2016	27.00m	10日	¥2,500,000
	54.00m	3日	¥12,000,000
	54.00m	22日	¥25,000,000

スーパーヨットの受入拡大に関する関係省庁連絡調整会議

- 平成31年3月に関係省庁等の連携によるスーパーヨットの受入環境整備の推進のための連絡調整会議を設置。各種課題解決の方向性を検討

【構成員】

内閣官房、法務省出入国在留管理庁、財務省関税局、厚生労働省医薬・生活衛生局、農林水産省消費・安全局、国土交通省海事局、国土交通省港湾局、観光庁、海上保安庁（各省庁課長級）

利用者等から提起されている課題

○入出港の手続き等に関して

- ・基本的には商船と同様の手続きが必要で煩雑
- ・入港する港毎に手続きが必要となるため、労力と時間を要する
- ・電子申請は可能だが、補足資料は紙・FAXで行う場合がある
- ・通報、手続きに時間の制約がある(24時間前まで等)
- ・購入物を積み込む際に全て申請が必要
- ・空路出国の場合は、港と空港で所持品のチェックが必要となる場合がある。

○カボタージュ規制に関して

- ・ゲスト、乗組員の日本国内での乗船が規制の対象

○受入施設の確保に関して

- ・スーパーヨットを係留できる岸壁・マリーナが限られている
- ・物流使用が目的の岸壁は長期係留不可
- ・公共岸壁周辺環境によっては船の汚れが懸念される
- ・浮棧橋でない場合、潮位による高低差が生じると乗下船が難しい場合がある

○広報・マーケティングに関して

- ・港と観光地の一体的情報がスーパーヨット側に知られていない
- ・駅や街からのアクセスが周知されていない

課題解決へ向けた取組

○手続きの簡素化

- ・手続きの簡素化、迅速化、電子化、ワンストップ化の検討

○受入施設の確保

- ・スーパーヨットの係留に適した受入施設の確保
- ・長期係留のための運用

○広報、マーケティング

- ・スーパーヨット側(オーナー、船長)へのプロモーション、コンシェルジュ対応

- 地方創生を目的とした観光資源として、既存の防波堤等の利活用を進める。
- 釣り文化の促進をする港湾「モデル港」として、地域と連携して地方創生に寄与している港、防波堤の試験開放を実施している港、国内外から多くの観光客を集客し地域の活性化に取り組んでいる港など13港を『釣り文化振興促進モデル港』として指定。

【釣り文化振興促進モデル港に指定された13港】

国内外から多くの観光客を集客し地域の活性化に取り組む



地域と連携して地方創生に寄与



防波堤の開放に向けた試験開放



【新みなまちづくり研究会】

○みなとまちづくりの新しいコンセプトの整理、○理念・計画体制・制度等に係る提言、○計画・空間形成手法、仕組みづくり等に係るガイドライン作成を目的として平成30年1月立ち上げ。

＜新みなとまちづくり研究会 メンバー＞

篠原 修 東京大学・政策研究大学院大学

名誉教授(座長)

横内 憲久 日本大学名誉教授

福井 恒明 法政大学教授

岡田 智秀 日本大学教授

羽生 冬佳 立教大学教授

吉村 晶子 名城大学教授

中村 晋一郎 名古屋大学准教授

上島 顕司 国総研沿岸域システム研究室長

※都市、建築、河川、景観、デザイン、まちづくりを専門

国土交通省港湾局

計画課、産業港湾課、技術・企画課、海洋・環境課、海岸・防災課

国土技術政策総合研究所

(一財)みなと総合研究財団、(公社)日本港湾協会、(一社)ウォーターフロント協会

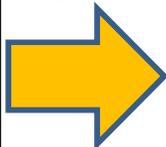
我が国臨海部における従来の空間形成に係る整備・動向

◆従来の空間形成

S58歴史的港湾環境整備事業



ソフト主体で空間形成は等閑視傾向



◆みなとオアシス(H16~)



S63港湾再開発



近年の動向



◆倉庫のリノベーション



H2港湾景観形成モデル事業



萌芽事例

◆水面の活用



一方、他分野、海外では



◆他分野の事例



河川における水辺空間のオープン化

◆海外事例



にぎわい(オープンカフェ、船)



にぎわい(マリーナ、プロムナード)

【課題】

- ・上物整備、公共施設の整備がメイン
- ・都市的機能の導入がテーマ

- ・民間・NPOに依存
- ・孤立、限定的整備

- ・我が国では、みなとまちの水辺の活用が不十分

みなとまちづくり
における課題

上物整備、公共施設の
整備がメイン

都市的機能の導入が
テーマ

民間・NPOに依存

孤立、限定的整備

みなとまちの水辺の活
用が不十分

今後の方向性

民間による水辺空間の
有効利活用

港の再生による
地域全体の価値向上

ある程度の公的な計画
によるコントロール

港全体と背後との
ネットワーク化

みなとまちの水辺空間
の有効利活用

国からの支援の
あり方(案)

・みなと空間におけるにぎ
わい創出のための責任と権
限を持った担い手の確保や
計画制度の創設

・民間進出を促すための行
政財産の有効活用に係る
規制緩和(例えば貸付等)

・にぎわい創出の仕組み作
りに係る助言、情報提供
・ガイドラインの作成
・有識者の派遣・参画
・財政支援