

平成 19 年度都市再生プロジェクト事業推進費

国際旅客船等の利用者増大に対応した
広域的な港湾施設の計画・整備方策検討
調査報告書

平成 20 年 3 月

国 土 交 通 省 港 湾 局

要 約 編

平成 19 年度都市再生プロジェクト事業推進費

国際旅客船等の利用者増大に対応した
広域的な港湾施設の計画・整備方策検討
調査報告書
(要約編)

平成 20 年 3 月

国 土 交 通 省 港 湾 局

目 次

1	調査概要	
1.1	調査目的	1
1.2	調査フロー	2
1.3	調査対象	3
1.4	国際旅客船等の定義	3
2	調査結果の概要	
2.1	近畿地方における国際旅客船等の利用拡大に向けた検討	4
2.2	九州地方における国際旅客船等の利用拡大に向けた検討	20
2.3	沖縄地方における国際旅客船等の利用拡大に向けた検討	44
2.4	国際旅客船等の利用拡大に向けた総合的検討	54

1 調査概要

1.1 調査目的

近年、外航定期客船、フェリー等を利用した訪日外国人数は増加傾向にあり、特にアジア諸国等の入国者の増加は予想を上回るスピードで急増している。また、上海・釜山・基隆・香港等を発着するアジアクルーズのクルーズ船の寄港も増加し、海外との玄関口としての港湾の役割は益々、重要になってきている。このような状況下、外航定期貨客船、クルーズ船等国际旅客船の利用者拡大への対応が遅れると、交流需要そのものを減退させてしまう恐れがあることから、国際旅客船利用者の利便性、快適性の向上を図る必要がある。

そこで、本調査は、国際旅客船の利用者拡大及び既存ストックを活用した港湾施設の高度化を図るため、各地域及び港湾の現状における課題の抽出をしたうえで、今後の国際旅客船等の利用者の拡大に向けたハード、ソフトの施策の検討・提案するものである。

なお、本調査は、近畿地方、九州地方、沖縄地方の3地域を対象として実施したが、各地域の調査の背景等は次のとおりである。

◆近畿地方

近畿地方の大阪港、神戸港に外航定期フェリーが就航し、韓国、中国からの旅客数は増加傾向にあり、また、同港はクルーズ船の発着、寄港地としての利用も多い。そこで、大阪湾を中心とした近畿への国際旅客船の利用者の拡大及び国際観光交流ネットワーク形成に向けたハード、ソフトの施策を検討し、提案した。

◆九州地方

九州地方の博多港、下関港には韓国、中国との定期客船、フェリーの航路が開設されており、近畿地方と同じく同地域からの旅客数は増加傾向にある。また、北九州港の門司港地区には平成20年から韓国(釜山)との間で定期フェリーが就航する予定となっており、更に、長崎港、鹿児島港等へ東アジアクルーズの外国船の寄港も増えており、今後、九州地方におけるアジア地域との交流需要は盛んになると予想される。そこで、九州地域の観光振興を促進するためにも、国際旅客船等の利用者拡大に対応した港湾施設の高度化を図り、九州での広域的な港湾施設の整備方針等の検討し、提案を行った

◆沖縄地方

沖縄地方の那覇港、平良港、石垣港においては台湾との間で定期フェリー及び定期クルーズ船が運航している。特に定期クルーズ船は、沖縄における外国人観光客の訪日手段としての役割は大きい。しかし、平良港、石垣港においては、風浪等の影響や自然環境保全等、離島であるための課題が多く、その問題解決が求められている。そこで、平良港及び石垣港の離島港湾としての課題解決等のための施策を検討し、提案を行った。

1.2 調査フロー

本調査のフローは以下のとおりである。

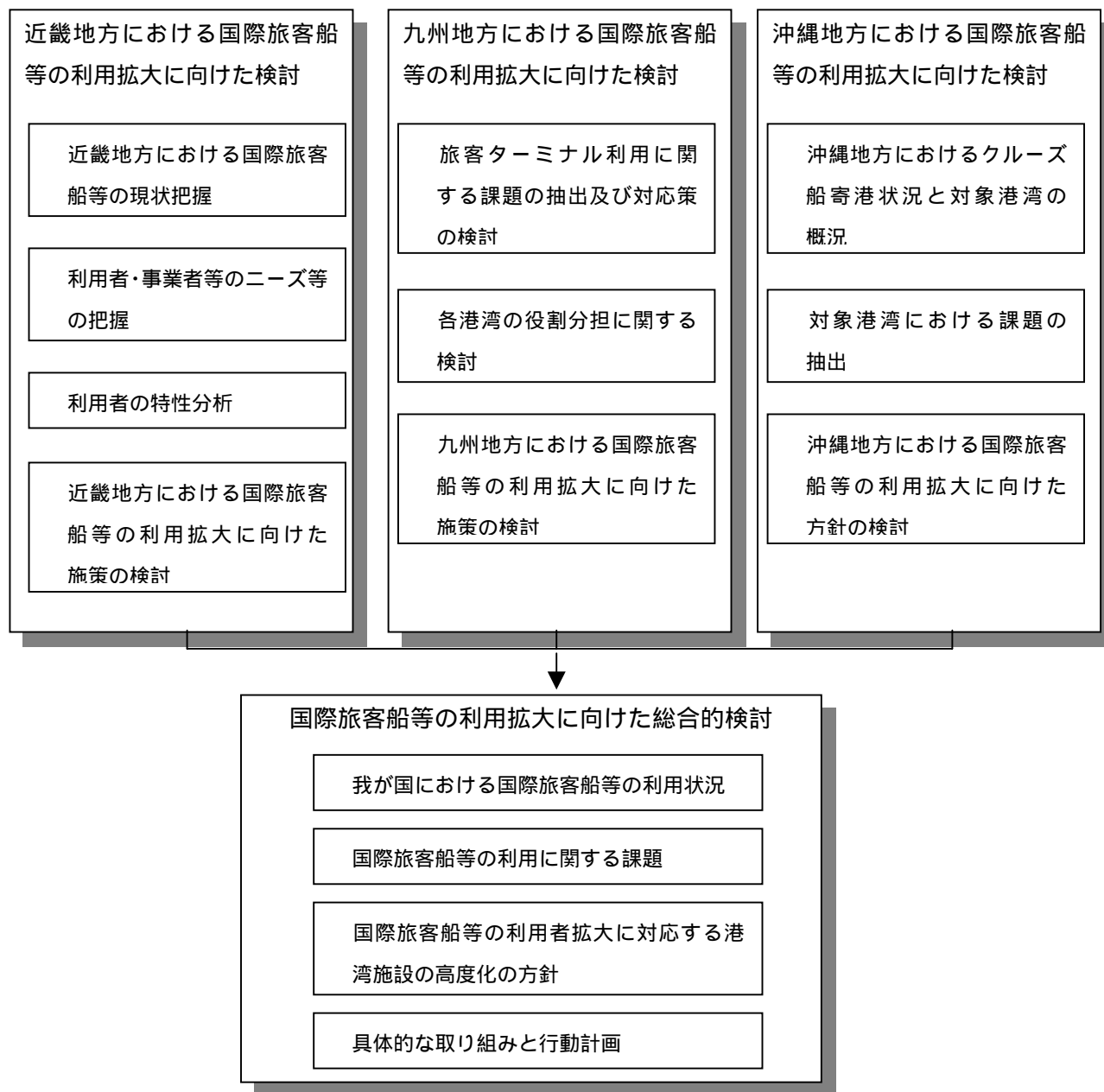


図 1-2 調査フロー

1.3 調査対象

調査の対象は、韓国、中国への外航定期客船、フェリー等が就航し、更にアジアクルーズのクルーズ船の寄港も増加している近畿地方、九州地方の港湾と、台湾との外航定期クルーズ船が運航している沖縄地方とする。

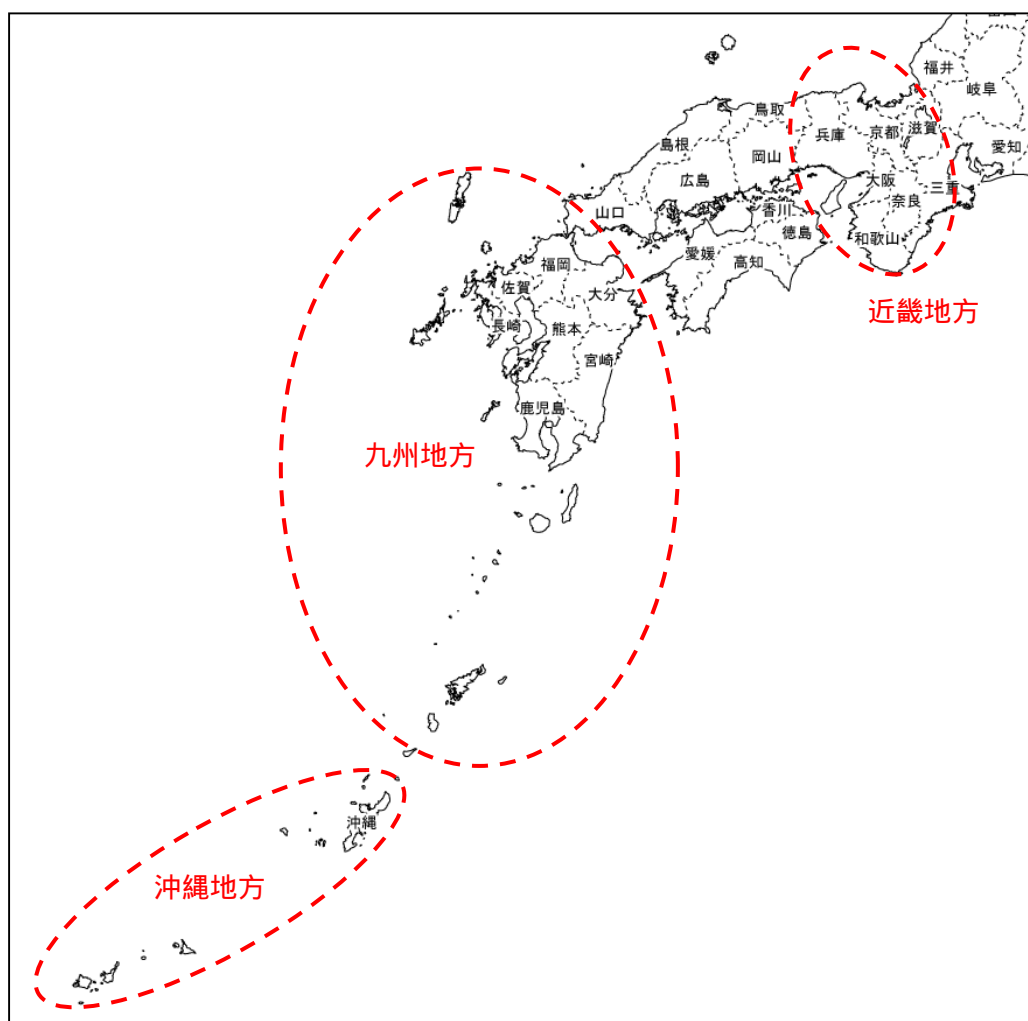


図 1-2 調査対象

1.4 国際旅客船の定義

本調査における国際旅客船とは、各地域の観光振興の一翼を担う旅客船、フェリーの外航定期貨客船とクルーズ客船とする。



写真 1-1 外航定期貨客船の例（左：ビートル 右：ゆうとぴあ）

写真 1-2 クルーズ客船の例
（飛鳥）

2 調査結果の概要

2.1 近畿地方における国際旅客船等の利用拡大に向けた検討

1) 近畿地方における定期貨客船等の現状把握

(1) 大阪湾内に就航している定期貨客船の実態把握

大阪湾内で国際フェリーによる定期航路が開設されているのは、大阪港（韓国航路、中国航路）、神戸港（中国航路）であり、大阪港において韓国から、神戸港において中国からの旅客数が増加傾向にある。

表 2-1-1 大阪湾内に就航している外航定期貨客船の概要

航路 運航者名	就航船舶概要 旅客特性、主要貨物と集荷範囲								運航頻度																								
大阪～釜山 パンスターライン(株)	<table><tr><th>船名</th><th>船籍</th><th>総トン数 (G/T)</th><th>航海速力 (ノット)</th><th>全長 (m)</th><th>幅 (m)</th><th>旅客 定員</th><th>コンテナ 積載量</th></tr><tr><td>PANSTAR DREAM</td><td>韓国</td><td>21,535</td><td>25.16</td><td>160</td><td>25.0</td><td>681</td><td>220TEU</td></tr><tr><td>PANSTAR SUNNY</td><td>パナマ</td><td>26,847</td><td>25.60</td><td>186</td><td>25.5</td><td>683</td><td>270TEU</td></tr></table>								船名	船籍	総トン数 (G/T)	航海速力 (ノット)	全長 (m)	幅 (m)	旅客 定員	コンテナ 積載量	PANSTAR DREAM	韓国	21,535	25.16	160	25.0	681	220TEU	PANSTAR SUNNY	パナマ	26,847	25.60	186	25.5	683	270TEU	週7便
	船名	船籍	総トン数 (G/T)	航海速力 (ノット)	全長 (m)	幅 (m)	旅客 定員	コンテナ 積載量																									
	PANSTAR DREAM	韓国	21,535	25.16	160	25.0	681	220TEU																									
PANSTAR SUNNY	パナマ	26,847	25.60	186	25.5	683	270TEU																										
乗船客数は約19万人(平成19年)で、韓国からの修学旅行生、10～20人規模の団体旅行客、個人輸出入を目的とした行商人が多い 平成18年の輸送量は約4万TEUで、液晶部品、半導体・液晶の検査機器、中古車などの輸出、活魚、電子部品・機器、衣類などの輸入に利用されている 岐阜県、三重県、静岡県などの企業も利用しており、集荷範囲は比較的広域である																																	
大阪～上海 上海フェリー(株)	<table><tr><th>船名</th><th>船籍</th><th>総トン数 (G/T)</th><th>航海速力 (ノット)</th><th>全長 (m)</th><th>幅 (m)</th><th>旅客 定員</th><th>コンテナ 積載量</th></tr><tr><td>蘇州号</td><td>中国</td><td>14,410</td><td>21.0</td><td>155</td><td></td><td>272</td><td>200TEU</td></tr></table>								船名	船籍	総トン数 (G/T)	航海速力 (ノット)	全長 (m)	幅 (m)	旅客 定員	コンテナ 積載量	蘇州号	中国	14,410	21.0	155		272	200TEU	週1便								
	船名	船籍	総トン数 (G/T)	航海速力 (ノット)	全長 (m)	幅 (m)	旅客 定員	コンテナ 積載量																									
	蘇州号	中国	14,410	21.0	155		272	200TEU																									
乗船客数は約8千人(平成18年)で、中国からの研修生、小規模の団体旅行客が多い 輸出(H18で5千TEU)は繊維関係(70～75%)、電子部品、自動車部品、金属製品、建設用車輛等 輸入(H18で9千TEU)はアパレル品、電子部品、冷蔵食品など 名古屋周辺、岐阜県、福井県などアパレル系企業が多く利用している																																	
神戸・大阪～上海 中日国際輪渡有限公司	<table><tr><th>船名</th><th>船籍</th><th>総トン数 (G/T)</th><th>航海速力 (ノット)</th><th>全長 (m)</th><th>幅 (m)</th><th>旅客 定員</th><th>コンテナ 積載量</th></tr><tr><td>新鑑真</td><td>中国</td><td>14,543</td><td>21.0</td><td>157</td><td>23.0</td><td>345</td><td>250TEU</td></tr></table>								船名	船籍	総トン数 (G/T)	航海速力 (ノット)	全長 (m)	幅 (m)	旅客 定員	コンテナ 積載量	新鑑真	中国	14,543	21.0	157	23.0	345	250TEU	週1便								
	船名	船籍	総トン数 (G/T)	航海速力 (ノット)	全長 (m)	幅 (m)	旅客 定員	コンテナ 積載量																									
	新鑑真	中国	14,543	21.0	157	23.0	345	250TEU																									
乗船客数は約12千人(平成18年)で、中国からの研修生が多い 輸入(H18で12千TEU)はほとんどがアパレル品である 輸出はほとんどないが、片荷状態で採算が取れるようになっており、経営は安定 名古屋周辺、岐阜県、福井県などアパレル系企業が多く利用している																																	
神戸～天津 チャイナエクスプレスライン(株)	<table><tr><th>船名</th><th>船籍</th><th>総トン数 (G/T)</th><th>航海速力 (ノット)</th><th>全長 (m)</th><th>幅 (m)</th><th>旅客 定員</th><th>コンテナ 積載量</th></tr><tr><td>燕京</td><td>中国</td><td>9,960</td><td>20.1</td><td>135</td><td>20.6</td><td>442</td><td>161TEU</td></tr></table>								船名	船籍	総トン数 (G/T)	航海速力 (ノット)	全長 (m)	幅 (m)	旅客 定員	コンテナ 積載量	燕京	中国	9,960	20.1	135	20.6	442	161TEU	週1便								
	船名	船籍	総トン数 (G/T)	航海速力 (ノット)	全長 (m)	幅 (m)	旅客 定員	コンテナ 積載量																									
	燕京	中国	9,960	20.1	135	20.6	442	161TEU																									
乗船客数は約2万人(平成18年)で、中国からの研修生が多い 輸入(H18で8千TEU)はほとんどがアパレル品、輸出はほとんどなく片荷状態 最近では、自動車部品の取扱いが増加傾向にある 集荷範囲は広く、大阪以東が50%、そのうちアパレル系企業が多い中京地区が30%を占める																																	

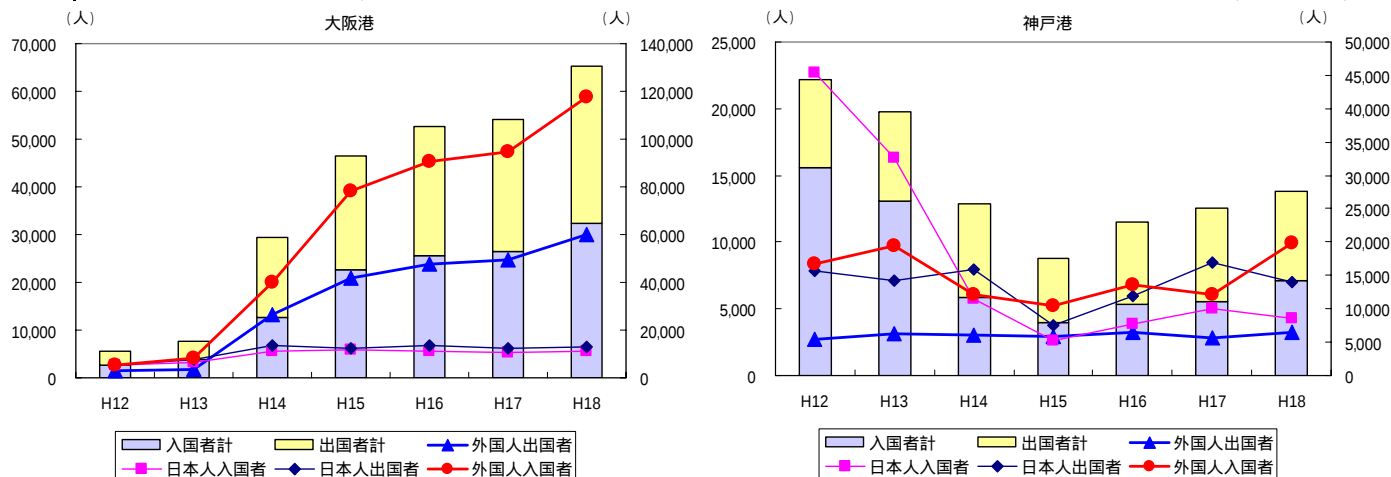


図 2-1-2 大阪港、神戸港からの出入国者数の推移

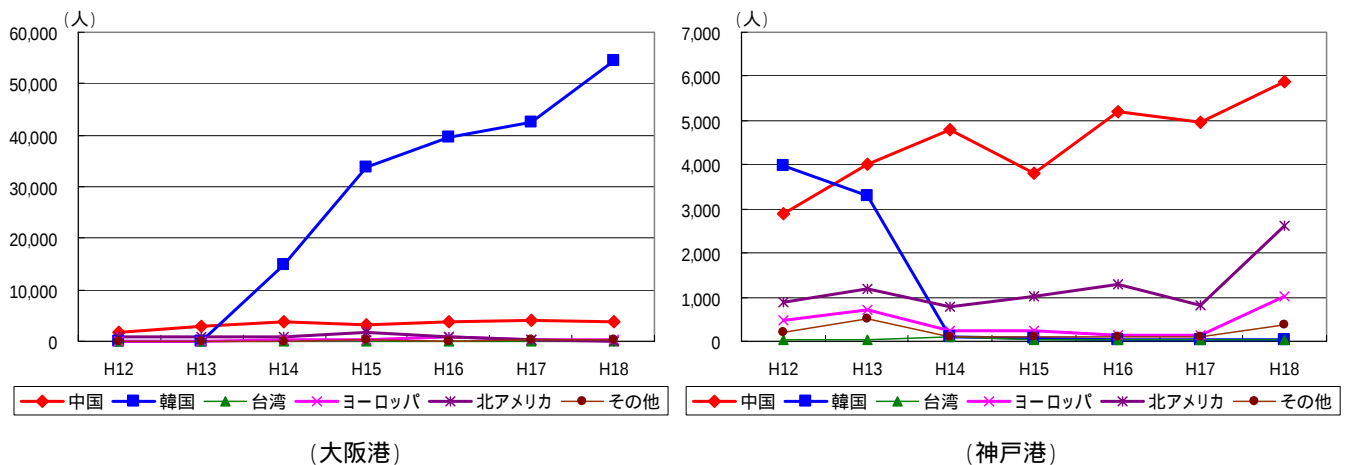


図 2-1-3 大阪港、神戸港の国籍別入国者数の推移

(2)大阪湾に寄港したクルーズ船の実態把握

大阪湾（近畿圏）内港湾への客船寄港数は、SARS 騒動が終息した平成 16 年以降増加傾向にある。

神戸港への寄港はしているが、大阪港への寄港は外国籍、日本籍客船とも減少傾向にある。また、邦船社は、新規顧客の開拓や新たなクルーズ商品として地方港湾への寄港を増加させており、世界遺産の熊野への玄関口である新宮港については、邦船クルーズの寄港地としてその地位を確立しつつある。

表 2-1-2 近畿圏内港湾への客船の寄港実績

■客船の寄港実績

	H16 (2004)	H17 (2005)	H18 (2006)	H19 (2007)
神戸港	67	85	86	100
大阪港	40	28	25	21
姫路港	4	5	7	2
舞鶴港	3			2
和歌山下津港	2		2	1
日高港	1			1
新宮港	3	6	12	6
合計	120	124	132	133

資料：各港の港湾管理者へのヒアリング及び提供資料に基づく数値

舞鶴港振興協会HP、飾磨海運(株)HP（姫路港）

注) 外航・内航旅客定期航路は含まない。

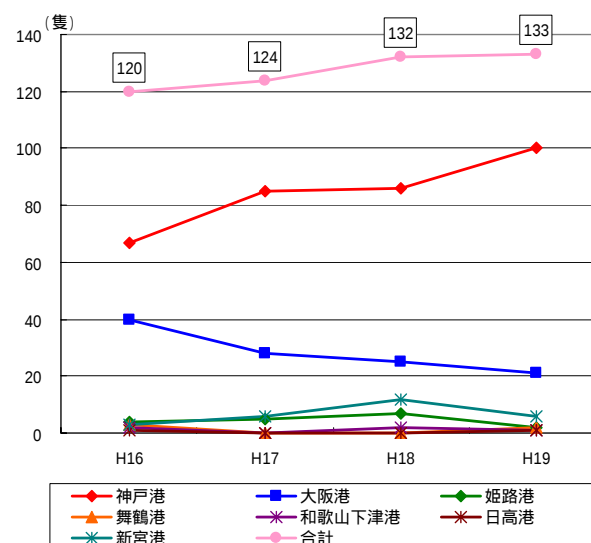


図 2-1-4 近畿圏内港湾への客船寄港実績

2)利用者・事業者等のニーズ等の把握

(1)利用者アンケート調査の実施

計画した利用者アンケート調査が実施できなかったため、別途沖縄総合事務局にて実施された「平成 19 年度沖縄におけるクルーズ船受入態勢の強化に向けた検討調査」にて実施されたアンケート調査結果を整理した。

アンケートは、沖縄へ初寄港のロイヤル・カリビアン・インターナショナル社のラブソディー・オブ・ザ・シーズの旅客に対して実施されており、中国系の旅客 209 名、中国系以外の旅客 315 名の計 524 名が回答している。

調 査 日：2008 年 2 月 23 日（土） 3 月 14 日（金）

アンケート配布数：2 月 23 日 1,200 枚

3 月 14 日 600 枚（雨で配布数が少なかった）

回収数：2 月 23 日 354 枚、3 月 14 日 170 枚 合計 524 枚

回収率：2 月 23 日 回収数 / 配布数 = 30% 回収数 / 旅客数 = 22%

3 月 14 日 回収数 / 配布数 = 28% 回収数 / 旅客数 = 11%



船名：ラブソディー・オブ・ザ・シーズ

船型：78,491G/T 定員：2,435人

船社：ロイヤル・カリビアン・インターナショナル

日付	寄港地	入港	出港
02/21(木) 03/12(水)	香港		17:00
02/22(金) 03/13(木)	終日クルージング		
02/23(土) 03/14(金)	那覇	12:00	19:00
02/24(日) 03/15(土)	基隆	11:30	20:00
02/25(月) 03/16(日)	高雄	9:30	15:00
02/26(火) 03/17(月)	香港	10:00	

図 2-2-5 ラブソディー・オブ・ザ・シーズの沖縄寄港の概要

表 2-1-3 アンケートの国籍別回答者数

アンケートにおける国籍別回答者数

	2月23日(土)		3月14日(金)		計	
香港	116	33%	57	34%	173	33%
その他中国	30	8%	6	4%	36	7%
中国系小計	146	41%	63	37%	209	40%
英国	100	28%	59	35%	159	30%
オーストラリア	14	4%	8	5%	22	4%
アメリカ	16	5%	4	2%	20	4%
韓国	18	5%	-	0%	18	3%
その他	60	17%	36	21%	96	18%
中国系以外	208	59%	107	63%	315	60%
	354		170		524	

【乗客の属性】

- 年齢は、「50 歳代」が約 31%で最も多い。次いで、40 歳未満、60 歳以上となっている。
- 女性がやや多く、同行者との関係は夫婦が約半数を占める。
- 夫婦での乗船が多く 2 名が半数以上を占めるが、3 名以上の家族や友人などのグループも同程度を存在する。

年齢(N=508)

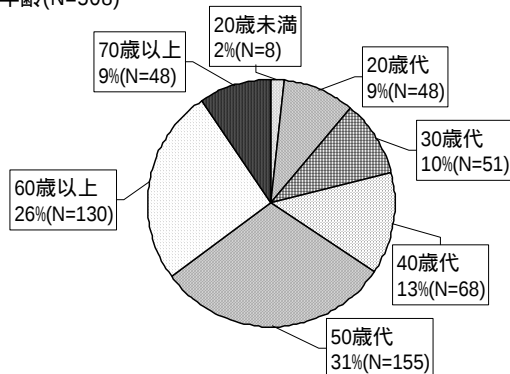


図 2-1-6 回答者年齢

性別(N=508)

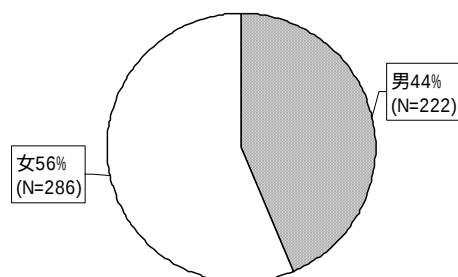


図 2-1-7 回答者性別

関係(N=507)

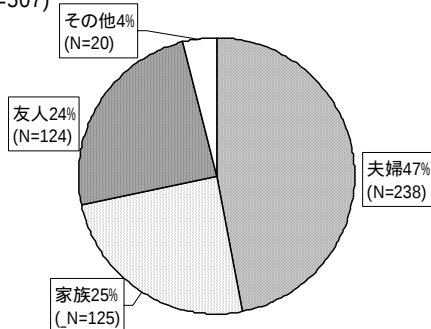


図 2-1-8 同行者との関係

同行人数(N=513)

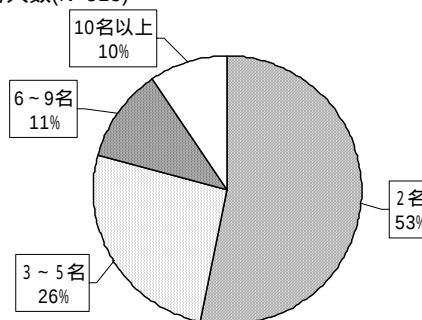


図 2-1-9 同行者の人数

【クルーズ経験】

旅客のクルーズ経験は「ある」が約 8 割。

「ある」と回答した人の経験回数の平均は 7.6 回 / 人で、1 ～ 6 回が大半を占める。

クルーズ経験(N=518)

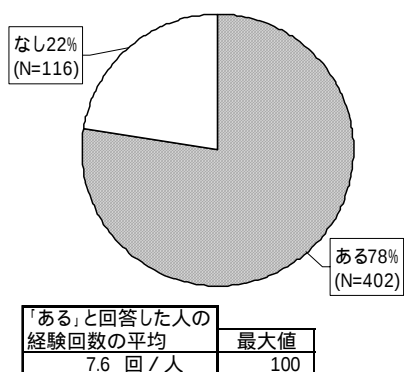


図 2-1-10 クルーズ経験の有無

クルーズ経験回数(N=345)

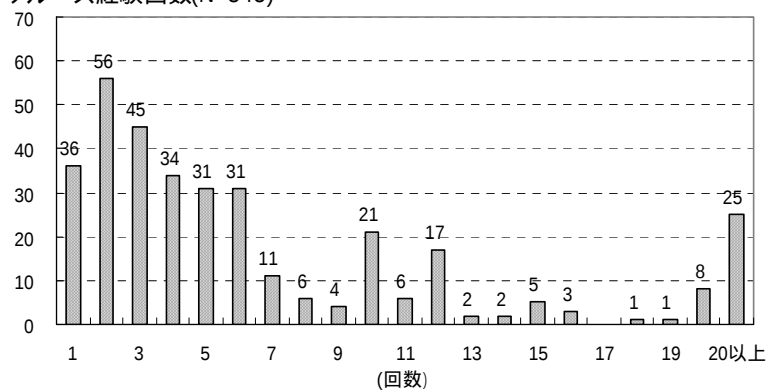


図 2-1-11 クルーズ経験の回数

【観光情報】

観光情報「不足」の回答は、乗船前 60%、船内 52%、観光時 45%と徐々に減少している。
全体として情報不足となっており、事前の情報提供が望まれる。

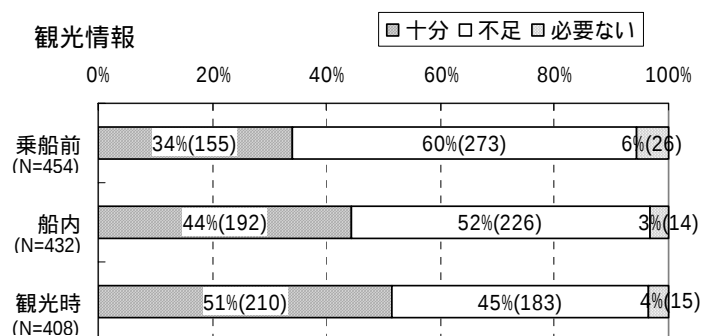


図 2-1-12 観光情報

【沖縄での上陸観光の内容】

沖縄での上陸観光は、バスツアーとフリーがほぼ半数ずつである。

クルーズ経験や来日の経験、同行者の関係によって異なるものと考えられるが、クルーズ初心者や初来日の旅客はバスツアーに参加しているものと推測される。

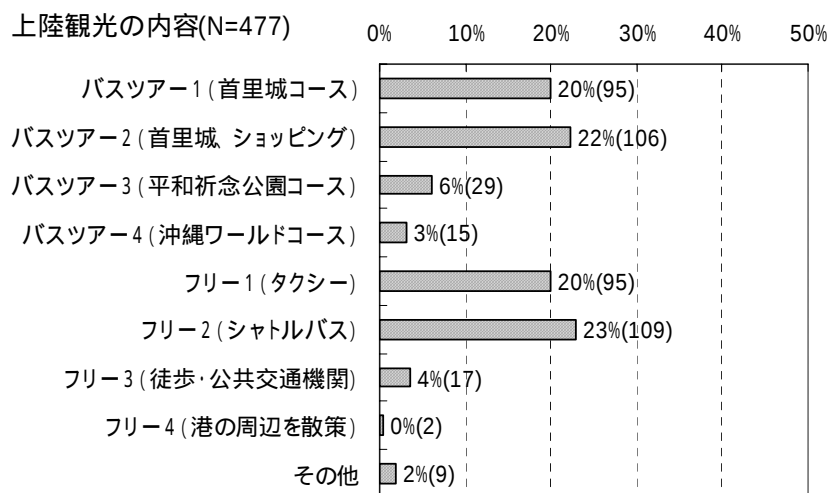


図 2-1-13 沖縄での上陸観光の内容

(2)船社ヒアリング調査の実施

主要な船社等に対して、港湾利用に際しての利点・欠点や今後の戦略や港湾施設に対する要望等を把握するためのヒアリング調査を実施した。また、船社ヒアリング調査を補完するため、クルーズ船社総代理店、クルーズ商品を扱う旅行代理店に対して、併せてアンケート調査も実施した。

ヒアリング等において把握された港湾施設に対する要望等は、以下のとおりである。

表 2-1-4 港湾施設に対する要望等(1)

対象施設	要望内容
大阪港 天保山ハーバービレッジ 旅客ターミナル	・客船ターミナルとして不備がある（老朽化していて華やかさに欠ける、CIQ ブースが仮設、乗客の荷物置き場は岸壁上で屋根がない等）。 ・両替も機と手提げ金庫という有様で、クルーズ船乗客の感覚とずれている。 ・ボーディングブリッジが使いづらい（使用料が高い、オペレーションがスムーズでない、車いすで通れない）。 ・ターミナルへの動線が悪く、吹きさらしで冷暖房もない。 ・ハンディキャップへの配慮がされていない。 ・悪天候時の代替バースがない。 ・高齢者が多数乗船しているが、近隣の病院の英語対応等が不十分である。 ・新大阪駅、大阪駅からは数回の乗換えが必要となる。 ・最寄り駅と直結しておらず、中途半端に近い距離でタクシーも使いづらい。
大阪港 国際フェリーターミナル	・検査場が狭い（パンスターのような大型国際フェリーが毎日入ることを想定していない）。 ・利用者数に対してトイレ、駐車場等のスペースが不足。 ・ボーディングブリッジが1基しかない。 ・交通アクセスが悪い。 ・レストラン等の利便施設がなく、不便である。 ・コスモスクエア駅周辺の渋滞が増加している（入管来庁者の駐車場待ちやフェリーターミナルのゲート待ちコンテナシャーシなどによる渋滞）。周辺人口の増加が見込まれるため、今のうちに交通緩和策を講じてほしい。 ・入港は午前8時であるが、乗客は入管業務が開始となる10時頃まで船内で待機している。 ・フェリーヤードが不足している。 ・入国審査の厳格化で従来の1.5倍の1～1.5時間かかるようになった。
神戸港 中突堤旅客ターミナル	・アクセスがやや不便である。 ・荷物の上下架のエレベーターが狭い。 ・専用タクシー乗降エリアが暗くて狭い。 ・バゲージの積み卸しスペース不足している。 ・ホテルと一体化しているため休日は混雑する。
神戸港 ポートターミナル	・エレベーターが整備されいない所があり、荷物を抱えて移動する研修生を見かねて荷物運びを手伝ったことが何度となくある。 ・周辺に飲食店もなく、定期船が着岸していない時は、施設が暗いイメージがあり、華やかさにかける。 ・埠頭用地が狭く、横持ちして貨物処理を行う必要があるため、入港を30分早めている。

表 2-1-5 港湾施設に対する要望等(2)

対象施設	要望内容
新宮港	・長周期波のうねりが入り接岸できない時がある。
日高港	・外航船を着けたいがS O L A S 対応の問題がある（フェンスがない）。 ・入港を検討したことはあるが、背後の観光地への移動が不便等の理由で実現はしなかった。
姫路港	・旅客船ターミナル周囲がS O L A S 未対応のため、旅客船ターミナルに接岸できず、南側の貨物バースに着岸せざるを得ない。 ・世界遺産の姫路城の知名度が高いが、神戸港と近接しており、寄港地となるためにはプラスアルファの魅力が必要である。
舞鶴港	・引揚船のイメージが強く、戦争や軍港のイメージを感じさせるようなネーミングなどの工夫が必要である。 ・地域情報が不足している。 ・京都市内との陸上アクセスが良くない。

表 2-1-6 旅客の特性

船舶区分	旅客特性・集客範囲
クルーズ船	・顧客層に広がりが出てきており、地域的な結びつきのあるエリア（金沢と神戸、長野と東京など）では遠方からの集客も可能となってきた。 ・また、特色のある旅行商品については、全国各地からの集客も可能である。
外航定期貨客船（韓国航路）	・韓国人の修学旅行生、団体旅行での利用が多く、日本人乗客は少ない。 ・団体旅行客はウォン高を背景とした大阪市内での買い物ツアーが多く、周遊性は低い。
外国定期貨客船（中国航路）	・中国人研修生の利用が主で、日本人はわずかである。 ・上海航路については中国人団体旅行客が増加している。ほとんど買い物ツアーで、大阪市外への周遊性は低い。

表 2-1-7 今後の戦略等

船舶区分	今後の戦略等
クルーズ船	・顧客層の広がりに対応した初心者からリピーターまでの幅広いニーズに対応する商品開発 ・特色のある商品開発（旅客限定のイベント、季節感を重視した期間限定商品、寄港地など） ・寄港地の文化や伝統に触れられるツアーも人気があるが受入側の協力が不可欠（地元の熱意、創意工夫がこらされた入出港時のイベント）
外航定期貨客船（韓国航路）	・関東方面の留学生の帰省に利用してもらえるような商品を企画している（夜行バスで関西入りしてフェリーへ。関西滞在観光も可能な商品を企画、立上げ段階にある） ・また貨物についてもJ R との連携で関東圏貨物を集荷することを目論んでいる。
外国定期貨客船（中国航路）	・片荷の貨物輸送で採算がとれるようになってきていること、輸送容量を増やすための新造船を投入しようにも建造費が高騰しており、採算ベースに乗らないことから、積極的な動きはない。 ・上海からの団体旅行客の増加には期待している。

(3)管理者ヒアリング調査の実施

把握したニーズを整理した後に、港湾管理者に対して、今後の施設整備計画や利用拡大等に対する施策等についてヒアリングを行った。

肯定的評価に関しては黒字で、否定的評価、改善点については赤字で表記した。

表 2-1-8 港湾管理者の現状認識、今後の整備計画など

対象港湾	現状認識、今後の整備改修計画など
大阪港 (大阪市港湾局 経営管理部振興担当)	(天保山客船ターミナル) ・クルーズ客船に関しては、天保山客船ターミナルのすぐ近くに海遊館やUSJが立地し、外国人に人気のある京都や奈良に最も近い港であることから、特に外国客船に人気がある。 ・また、関西国際空港に近くフライ&クルーズに便利でもある。 ・岸壁に観光バスが横付けできるなど使い勝手のよい面もある。 ・旅客上屋の老朽化や雨対策が不十分であるなど、客船を受け入れるターミナルとしては、問題があると考えている。実際、邦船社のクルーズは神戸港発着が増加してきている。当面は荒天が予想される場合はテントを設営するなど、出来る限りの対応をしていきたい。 (大阪港国際フェリーターミナル) ・1996年にコスモスクエア地区に国際フェリーターミナルを移転。移転当初は、日中航路しか就航しておらず、国際フェリーがここまで拡大することは想定していなかった。 ・現在はキャパシティを超え利用者に迷惑をかけている。 ・ターミナルや駐車場のスペース不足、トイレ不足、旅客動線の途中に階段があるなどの不具合は認識している。 ・建て替えや増築などの抜本的な対応は、すぐに実施できないが、エスカレーターの設置、トイレの増設などは平成20年度に実施。
神戸港 (神戸市みなと総局 みなと振興部振興課)	・入港回数に応じた港湾料金の減免などを実施しているのに加え、受入時の協力も惜しまず行っており、船社からは一定の評価をいただいていると思う。 ・一定レベルのハードは整備済(新港第一突堤は再整備中)だと思うが、リニューアル及びソフト面での差別化を図ってきたい。
舞鶴港 (京都府商工労働観光部 貿易・商業課) (舞鶴市産業振興室)	・既存岸壁の利用調整を行い、旅客船を接岸させている。寄港隻数も少なく、現段階では、岸壁や旅客ターミナル等、新たな施設の整備計画はない。 ・港湾料金の減免などのインセンティブについても現段階では考えていない。 ・船舶の混雑や入港待ち時間のリスクが少ない港であり、京都縦貫道の整備が進めば、京都市内へのアクセスも改善されることから、舞鶴港利用が促進されるものと期待している。 ・セミナー、船社へのポートセールス等において舞鶴港及び日本海クルーズの魅力を継続してアピールしてきており、平成20年8月には飛鳥による舞鶴港発着の海外(神戸～横浜～室蘭～ウラジオストク～舞鶴)・国内(舞鶴～別府～瀬戸内海クルージング～神戸)クルーズが実施されることとなった。
和歌山下津港、日高港、新宮港 (和歌山県県土整備部 港湾空港局港湾空港振興課)	・既存岸壁の利用調整を行い、旅客船を接岸させている。寄港隻数も少なく、新たな施設の整備計画はない。 ・港湾料金の減免等のインセンティブも、現段階ではない。

3)利用者の特性分析

(1)定期貨客船利用者の特性分析

a)韓国航路

- 韓国人修学旅行生（400～500人規模）、団体旅行客（10～20人程度）、行商人が多い。
- 修学旅行生の場合、ターミナルからバスで京都、奈良方面に向かうこととなる。
- 団体客はウォン高を背景とした買い物ツアーが多く、梅田、難波等の大阪市内を周遊することが多く、周辺他府県を含む周遊とはなりにくいのが現状である。

b)中国航路

- 従来は中国人研修生が大半であったが、最近は上海からの団体旅行客が増加傾向にある。
- 団体旅行客は韓国人旅行客と同様、買い物ツアー中心で、大阪市を中心とした範囲内の周遊となる。

(2)クルーズ船利用者の特性分析

- SARS 騒動で急減した乗客数は、外国船社運航船の利用者増によって回復傾向にある。
- 顧客層に広がりが出てきており、特色のある旅行商品や、地域的な結びつきがある範囲内（金沢と神戸、長野と東京など）では、遠方からの集客も十分可能となってきた。
- 外航クルーズに関しては、クルーズ経験のある利用者（リピーター）が多くなってきており、適切な観光情報提供、単独での行動・観光に対応可能なサービス提供が求められてきている。

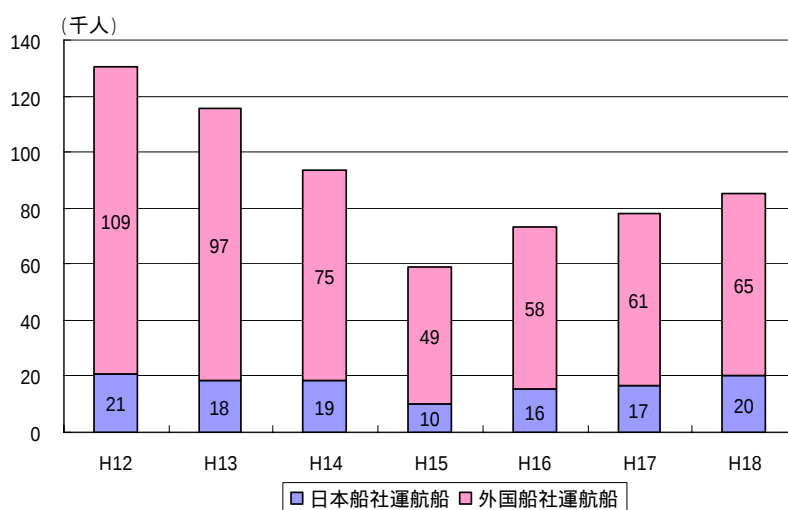


図 2-1-14 クルーズ乗客数の推移

（資料：我が国クルーズ等の動向について（国土交通省海事局外航課）

4)近畿地方における国際旅客船等の利用拡大に向けた施策の検討

(1)旅客船利用者の拡大に向けた施策の検討

以上までの検討結果に基づき、現状の課題及びニーズを抽出し、今後の大阪湾における旅客船の利用者の拡大に向けたハード、ソフトの施策を検討・提案した。

a)現状における課題

外航定期貨客船(国際フェリー)船社、クルーズ船社、港湾管理者等へのヒアリングによって把握された各港湾の課題は以下のとおりである。

表 2-1-9 各港湾における課題

調査対象	課 題
国際フェリー船社 港湾管理者	○大阪港 ・国際フェリーターミナルは予想以上の旅客数増加に対処出来ていない(手狭なC I Qスペース、ボーディングブリッジ、トイレ、駐車スペースの不足など)。 ・交通アクセスが悪いのに加え、利便施設もない状況にある。 ・フェリーヤードが狭く、荷捌きに支障を来している。 ・入国審査の長時間化、審査開始時間の制限から、乗客が船内待機を強いられている状況にある。 ・韓国人旅行客に加え、今後は中国人旅行客の増加も見込まれるため、海外との玄関口として市街地との連携を強化し、人流拠点として機能することが求められている。 ○神戸港 ・ターミナルからポートライナーへの移動等、ターミナル内だけでなく市内への移動の際の利便性、快適性が求められている。 ・岸壁とターミナルまでの幅が狭く、荷役が制限されることもある。 ・大阪港に比べ貨物の横持ち距離が長く、貨物収入が経営を支えている船社としては、改善を強く望んでいる。
クルーズ船社 旅行代理店	○大阪港 ・ターミナルへのアクセスが中途半端で、やや利便性に欠ける。 ・客船ターミナルとして不備がある(C I Qブースが仮設、乗客のバゲージ置き場は岸壁上で屋根がない、ボーディングブリッジのオペレーションがスムーズでない、ボーディングブリッジを車椅子で通りにくいなどバリアフリー対応が不十分等)。 ・ターミナルへの動線が悪く、かつ、吹きさらしでハンディキャップへの配慮が欠けている。 ・高齢者が多数乗船しているが、近隣の病院における英語対応等が不十分である。 ○神戸港 ・中突堤旅客ターミナルへのアクセスがやや不便である。 ・中突堤旅客ターミナルはバゲージ(乗客手荷物)の船内積み卸し時の仮置きスペースが不足している。
クルーズ船社 旅行代理店	○新宮港 ・世界遺産である熊野への玄関口であるのに加え、季節折々の自然景観等も楽しめる魅力のある地域、クルーズ適地(空路・陸路でのアクセスがしにくく、関東発で夜クルージングして翌朝寄港可能な位置にある)であるが、集客力がまだ無い。 ・長周期波のうねりが入るため、着岸できないことがある。 ○日高港 ・外航船を着けたいがS O L A S対応の問題がある。 ・背後へのアクセスが悪く、観光地への移動が不便である。 ○姫路港 ・外航クルーズ船の寄港があるが、旅客船バースがS O L A S未対応のため貨物船バースに接岸せざるを得ない。 ・神戸港に近接しており、継続して寄港地となるためには、姫路域に加えプラスアルファの魅力が必要である。 ○舞鶴港 ・京都市内とを結ぶ陸上アクセスが良くない。 ・地域情報が不足している。

(2) 寄港地選定理由・港湾に対するニーズの整理

施策の検討にあたっては、ヒアリング等によって把握された外航定期貨客船船社、クルーズ船社の寄港地選定理由、及び港湾に対するニーズについて、外内航クルーズ、国際フェリーに大別して整理した。

a) 外内航クルーズ

- 国内クルーズの寄港地として重要視される条件は、知名度のある観光地や祭りがあること、離島クルーズに代表されるように、空路・陸路でのアクセスが難しくクルーズ船でないと訪れにくい地域であることである。
- 外国客船のスタンダードなプラン（北海道の港に寄港後、関西に寄って京都・奈良を観光する）の場合、京都・奈良へのアクセスに優れた大阪港への寄港が相対的に多くなっている。
- 発着港としての必要条件是、集客エリアにあって、港と空港、駅等の交通アクセスがよいことである。
- 日本籍クルーズ船は、アクセスが良い神戸港寄港を増加させている。

b) 国際フェリー

- 国際フェリー航路開設にあたって重要となる条件は、相手側港湾との交流（姉妹港提携、人的・技術的交流）があること、貨物輸送によって収益を確保するために輸送能力の 50% 程度のホットデリバリーサービスが必要な貨物が集荷できることである。
- 海上運賃は、フェリーよりもコンテナ船の方が安価である（船社へのヒアリングによるとフェリー運賃は、コンテナ船の 10 倍程度）が、フェリーは 2 港間の高速シャトル輸送により貨物の持込みが出港直前まで可能であるため、活魚などの生鮮品等、輸送時間重視の貨物については強いニーズがある。
- 定時到着率と欠航率に関しては、フェリーでは欠航はほぼ皆無で、旅客輸送を行っていることから定時性も保たれており、コンテナ船に対して優位となっている。
- 国際フェリー船社は、急ぐ貨物、時間価値の高い貨物を取り込むことを狙っており、韓国航路においては液晶・半導体検査機器などの急送かつ防振車両で運ぶ貨物、活魚などの生鮮貨物が、中国航路においては消費者ニーズの変動が激しいアパレル貨物や、鮮度が求められる生鮮貨物の取扱いが多くなっている。
- 大阪港、神戸港は、以前からフェリー輸送に適した距離に位置する中国、韓国の港湾との交流を行っており、こうした交流の積み重ねが、国際フェリー航路の開設につながっている。
- 大阪港においてのみ韓国航路が開設されているのは、釜山港と姉妹港提携を契機に平成 5 年まで韓国航路が就航しており、新規開設となる神戸港よりハードルが低かったことが理由として考えられる。また、デイリー化に関しては、需要拡大もあるが、他の船社・航路の参入を防止する船社の戦略も一因となっていると思われる。

表 2-1-10 港湾別選択要因

外内航クルーズ	寄港地条件	発着港条件	国際フェリー	港湾別選択要因					新宮港	
				大阪港	神戸港	和歌山下津港	舞鶴港	姫路港		
	知名度の高い観光地の存在			○ (USJ、神戸、京都、奈良)	○ (神戸、姫路城)	○ (熊野、南紀白浜、高野山)	○ (京都、天の橋立)	○ (姫路城、神戸)	○ (熊野)	
	知名度の高い観光地へのアクセス			○	京都・奈良への アクセスは大阪に劣る	上記観光地へは時間要	京都への 陸路アクセスに難	姫路城以外は時間要	○ 熊野には近い	
	ナイトツアーなどの都市観光の充実度			○	○				x	
	主要空港との近接性			○ (関空、神戸、伊丹)	○ (神戸、関空、伊丹)	○ (関空)	x	x	x	
	クルーズ船社への ポートセールス			○	○	○	○	PS推進協議会HPは 物流中心の内容	○	
	地元有力者、市長等の トップセールス			○ (QE 等)	-	-	-	-	-	
	地元の熱意			-	-	-	-	○ (飾磨海運等)	-	
	誘致に熱心な関係者の存在					x	x	○ (飾磨海運HP)	x	
	港湾管理者HPなどでの 情報の常時提供			○	○	寄港決定時のプレス発表	ポートニュースでの報告	○ (飾磨海運HP)	寄港決定時のプレス発表	
	国際旅客ターミナルの有無			○ x	○	x	x	○	x	
	旅客ターミナルへのアクセス			天保山：数回の乗換要 国際F：最寄駅から距離有	○ 概ね良好	-	-	x バスでの移動	-	
	関西圏の主たる顧客居住地 からのアクセス			西宮、芦屋からの アクセスは神戸に劣る	○	x	x	x	x	
	入港回数に応じた料金の減免			x	○ (市民クルーズ受入が条件)	x	x	x	x	
	下地となる港湾の国際交流 (姉妹港提携など)			○	○	○	(舞鶴市)	x	x	
	韓国・中国への外資コンテナ 航路数(便/週)			51	48	1	1	1	0	
	(資料)数字でみる港湾2007 広域集荷の可能性				○	x	x	x	x	
	コンテナ航路数より判断			○	x	x			x	
	周辺企業のHDS利用貨物の 存在			(堺市：液晶)	x	x	(福井：アパレル品)	x	x	
	直営後企業貨物(ベースカーゴ) の存在			-	-	○ (油井管)	-	-	-	

(3) 旅客船利用者の拡大に向けた施策の検討

前述したように近年、国際フェリーの旅客数が拡大し、特にアジア諸国からの入国者の増加は、予想を上回っている。また、航空貨物より安いコストで、コンテナ船よりも早く優れた定時性を提供する国際フェリーによる貨物輸送も堅調に推移している。

近畿圏内港湾への外内航クルーズ船の寄港も堅調である。近年、外航クルーズ船はますます大型化しており、2014年の第2パナマ運河開通後は、これら大型客船がアジアクルーズを実施する可能性もある。京都・奈良を背後に擁し、入港の障害となる橋梁がない大阪湾内の港湾は、これらクルーズ船に対する日本の海の玄関口となる可能性を有している。

この様な状況を勘案し、外航定期貨客船、クルーズ船等国際旅客船の利用拡大への対応及び広域ネットワーク形成に向けた基本コンセプトを「**日本の魅力ある海の玄関口を目指して - 海からの国際交流の振興 -**」とした。

表 2-1-10 重点施策と施策の方向性

重点施策	方 向 性
快適で安全な旅客船受入施設の改善、整備	安全で快適な受付、待合い、入港手続き、移動を確保するための旅客ターミナルの拡充整備と改善（改修） クルーズ船客、船社の利便性・快適性の向上 施設整備の円滑化と効率的な施設の管理運営
訪日外国人の受入態勢の整備	入出国手続きの迅速化のための検査官の増員要請 人流拠点形成となるための交通結節機能の強化 外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導 港を基点とする観光モデルコースと地元発信型ツアーの開発、旅客への提案 旅客ターミナル周辺における旅客と市民が集う賑わい空間の創出
広域ネットワークの形成（港湾間の連携）	外国船の寄港誘致を推進する国内各寄港地の共同体制づくりと誘致活動の推進 関西からクルーズ船で1日圏の港湾と連携した周遊型のクルーズプランの検討と船社への提案
シームレスな物流体系の構築推進	既存施設の機能再編等によるフェリーヤード面積を確保した旅客ターミナルの創出 海外港湾との国際交流の推進

(4) 旅客ターミナル等港湾施設の整備方針

注) ハード整備は赤、ソフト対応は青で示す

快適で安全な旅客船受入施設の改善、整備

旅客ターミナル等における安全で快適な待合い、入出国手続き、移動動線の確保			
○ 旅客ターミナルの改修、整備 ・ 旅客待合い、C I Q等のスペース拡大 (旅客待合い、C I Q機能等を完備したターミナル整備) ・ 利用者数に対応したバス、タクシー駐車場の確保 ・ ターミナルから岸壁までの快適な旅客動線の確保 ・ ターミナルから最寄り駅までの快適な旅客動線の確保	実施主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	
		その他	
	実施時期	短期	
		長期	○
クルーズ船客、船社の利便性・快適性の向上			
○ クルーズ旅客、船社の利便性の向上 ・ ターミナルでの受付スペースの確保と旅客、貨物がスムーズに移動できる動線の確保 ・ バゲージスペース拡充等、船社のオペレーションに配慮したスペース・機能の確保 ○ クルーズ旅客の快適性の向上 ・ 空港ターミナルのような洗練されたサービスの提供、施設レイアウト	実施主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	
		その他	
	実施時期	短期	○
		長期	
施設整備の円滑化と効率的な施設の管理運営			
○ 効率的なターミナルの管理運営 ・ 利便性の向上と管理運営に係る収支等のバランスを考慮した効率的な管理運営手法の検討	実施主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	
		その他	
	実施時期	短期	○
		長期	
訪日外国人の受入態勢の整備			
入出国手続きの迅速化のための検査官の増員要請			
○ 官民一体となった体制づくり ・ 入出国手続きの迅速化のための検査官の増員を、観光部局と港湾管理者、国機関等が連携した官民一体となった体制を確立し、要請を行う	実施主体	国	○
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	
	実施時期	短期	○
		長期	
人流拠点形成となるための交通結節機能の強化			
○ 交通結節の強化 ・ 市内、または最寄り駅までのシャトル運行を交通局等に要請 ○ 旅客ニーズに対応した駐車場の整備 ・ 団体、個人旅行等旅客のニーズに対応したバス、タクシー駐車場の整備 ○ バリアフリーへの対応 ・ バリアフリーに対応した旅客動線や駐車場等の整備	実施主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	
	実施時期	短期	○
		長期	

○高齢者への対応 ・ 周辺病院等での英語（母国語）対応の拡充 ○クルーズ船寄港促進のための埠頭や関連施設の整備改善 ・ クルーズ船の寄港時にはバス、タクシーの乗車までの待合いや観光案内所等の仮設施設の設置 ・ 発着地で旅客待合が確保できない場合、港湾周辺の駅や周辺のホテル等で旅客を受付、バス等により岸壁まで移動			
外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導			
○外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導 ・ 市街地、商店街、量販店等における外国語（韓国語、中国語）の案内表記の充実について道路部局、商工会等関係機関へ要請 ・ 旅客ターミナル及び周辺地域における外国語の案内表記の充実について道路部局、商工会等関係機関へ要請 ・ ターミナル周辺の商店街、量販店からの商品情報を発信する場をターミナル内に設置	実施 主体	国	
		港湾管理者	
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	○
	実施 時期	短期	○
		長期	
港を基点とする観光モデルコースと地元発信型ツアーの開発、旅客への提案			
○港を基点とする観光モデルコースと地元発信型ツアーの開発 ・ 港湾を基点とする観光モデルコースの検討を観光部局、旅行会社等へ要請 ・ 観光客のニーズ（買い物、温泉、体験、ゴルフ等）に併せた観光案内を充実させ、これに併せたツアーを紹介できる観光案内所の機能強化を観光部局、旅行会社等へ要請 ○地元発信型のツアーの旅客への提案 ・ 地元発信型ツアー等の船社への提案、旅客に対する情報発信	実施 主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	
	実施 時期	短期	○
		長期	
旅客ターミナル周辺における旅客と市民が集う賑わい空間の創出			
○賑わいの創出 ・ 旅客が利用するターミナル周辺における旅客と市民の交流等、市民や旅客が集い賑わいのある“みなとづくり”の検討 ・ みなとづくりの立案、実施、管理等を担う地元のNPO等の人材育成を推進する。 ○寄港地のイメージアップ ・ 歓迎行事は、各寄港地の伝統文化等個性のあるアトラクションを企画、実施 ・ 地元の特産物や産業等を紹介する地元の情報を発信するイベントの企画、実施 ・ 出港時の見送りに市民等見学者が参加できるような SOLAS(ソーラス)規制の弾力的運用（例えば、規制の境界をクルーズ船に近い位置とすることや、旅客の乗船後、出港時までの規制を解除する等して市民が船に近づけるようにする等）の検討と関係機関への要請 ・ クルーズ観光の重要性、経済効果をアピールする場として、クルーズ船寄港時に周辺住民向けの関連イベント、市民クルーズの実施等の周知、啓蒙活動の実施	実施 主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	○
	実施 時期	短期	
		長期	○

広域ネットワークの形成(港湾間の連携)

外国船の寄港誘致を推進する国内各寄港地の共同体づくりと誘致活動の推進			
○各寄港地が連携した外国船社の寄港を誘致の推進 - 各寄港地が共同での外国船社訪問する体制づくりと具体的な訪問の実施 - 各寄港地の管理者、クルーズ受入組織、観光団体等の官民が集まる定期的な情報交換会の実施 等 ○インセンティブ - 寄港促進のためのインセンティブとして入港料の免除、タグボート使用料の補助等の継続実施	実施 主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
	実施 時期	その他	
		短期	○
		長期	
国内各地域の複数の港湾が連携した周遊型のクルーズプランの検討			
○国内の各地域が連携し、地域の複数の寄港地を周遊するクルーズプランの提案 - 各地域らしさ、寄港地らしさを演出する周遊型のクルーズプランの検討と船社への提案 ○九州、沖縄等との連携 - 船で1日圏（飛行機で1時間圏）に位置する九州、2日圏（飛行機で2時間圏）に位置する沖縄は、アジアと関西を結ぶ地理的位置にあることから、九州、沖縄の港湾と連携したクルーズプランの検討と船社への提案 ○関東との連携 - 船で1日圏（飛行機で1時間圏）に位置する関東とは、熊野を背後に控える新宮港、日高港等へのツアー発着港として適していることから、関東の港湾と連携したクルーズプランの検討と船社への提案	実施 主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
	実施 時期	その他	
		短期	○
		長期	

シームレスな物流体系の構築推進

既存施設の機能再編等によるフェリーヤード面積を確保した旅客ターミナルの創出			
○ 既存施設の改良等による貨客船対応ターミナルの創出 ・ コンテナターミナル等の改良等による十分な面積のフェリーヤードを確保した国際フェリーターミナルの創出	実施 主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	
	実施 時期	その他	
		短期	
	長期	○	
海外港湾との国際交流の推進			
○ アジア諸国主要港湾との交流促進 ・ 貿易等で関係が深いアジア諸国主要港湾・港湾所在地との交流の推進（姉妹都市・姉妹港提携、技術提携など）	実施 主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	
	実施 時期	その他	
		短期	
	長期	○	

2.2 九州地方における国際旅客船等の利用拡大に向けた検討

1) 旅客ターミナル利用に関する課題の抽出及び対応策の検討

(1) 九州管内港湾における旅客ターミナルの現状の整理

a) 対象港湾における国際旅客船利用の概要

◆ 外航定期客船

「博多港」「下関港」「北九州港」における外航定期貨客船利用の概要は以下のとおりである。

表 2-2-1 外航定期客船の現状

港湾	航 路	船 名	トン数 (G/T)	定員 (人)	種 別	船 社
博多港 中央ふ頭 博多港国際ターミナル (外 航 旅 客 実 績 (H18) 75 万人)	博多 - 釜山	ビートル	300	200	旅客船 (ジェットフォイル)	ＪＲ九州高速船(株)
		ビートル 2 世				
		ビートル 3 世				
		ビートル 5 世				
		コビー	300	220		未来高速(株)(韓国)
		コビーⅢ				
		コビーⅤ				
		ニューかめりあ	19,961	522		フェリー
下関港 細江ふ頭 下関港国際ターミナル (外 航 旅 客 実 績 (H17) 17 万人)	下関 - 釜山	はまゆう	16,187	438	フェリー	関釜フェリー(株)
		星希	16,665	562		
	下関 - 青島	ゆうとぴあ	26,906	350		オリエントフェリー(株)
	下関 - 上海 (蘇州太倉)	ゆうとぴあ 2	26,933	475		上海下関フェリー(株)
北九州港 門司・西海岸ふ頭	外航定期貨客船航路は無いが、平成 20 年 6 月から釜山 - 門司港地区に定期フェリー (1 往復 / 日) が就航する予定。					



◆クルーズ客船

「博多港」「下関港」「北九州港」のクルーズ客船の寄港実績は以下のとおりである。

邦船（日本船籍）の利用は、博多港が九州における発着港であることから寄港数が多く、北九州港、下関港は１～４回／年の寄港となっている（邦船の利用回数にはチャータークルーズは含んでいない）。また、各港とも外国のクルーズ船の利用は少ない。

表 2-2-2 港湾別寄港回数(邦船) (単位：回)

港名	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	平均
博多港	22	21	15	18	19	11	20	14	20	17.8
北九州港	13	9	3	3	3	3	12	1	1	5.3
下関港	4	3	6	2	2	3	7	5	4	4.0

資料：(社)日本外航客船協会

表 2-2-3 港湾別寄港回数(外国船) (単位：回)

港名	2003	2004	2005	2006	平均
博多		1			0.3
北九州	1	2			0.8
下関港	1	1			0.5

資料：(社)日本外航客船協会

◆港湾別の出入国数

博多港、下関港における日本人の出国、外国人の訪日数の推移は以下のとおりである。

両港とも外国人の訪日数は増加傾向にあり、その要因としては、韓国において 2002 年に日韓ワールドカップ開催に伴う日本への短期査証免除(ノービザ)の実施(2005 年には恒久化)、2004 年に週休二日制の導入、近年のウォン高等による韓国入旅国者の増加である。また、日本人の出国数は、韓流ブームの 2004 年頃は増加したが、その後は減少もしくは横ばいの傾向にある。

表 2-2-4 博多港、下関港の日本人の出国、外国人の訪日数の推移 (単位：人)

		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
博多港	出国日本人	136,277	148,515	148,590	136,757	187,736	161,708	136,833
	訪日外国人	60,884	77,191	96,361	114,499	142,542	177,996	239,376
	博多港計	197,161	225,706	244,951	251,256	330,278	339,704	376,209
下関港	出国日本人	24,138	20,884	21,745	15,264	18,195	16,106	17,264
	訪日外国人	58,610	62,031	62,493	64,563	64,229	71,094	86,978
	下関港計	82,748	82,915	84,238	79,827	82,424	87,200	104,242

資料：(独)国際観光振興機構(JNTO)

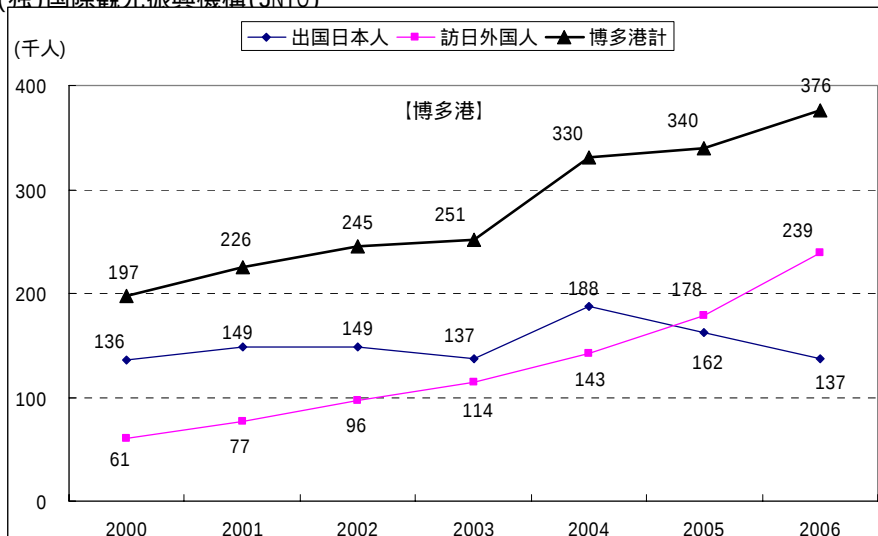


図 2-2-2(1) 博多港の日本人の出国、外国人の訪日数の推移

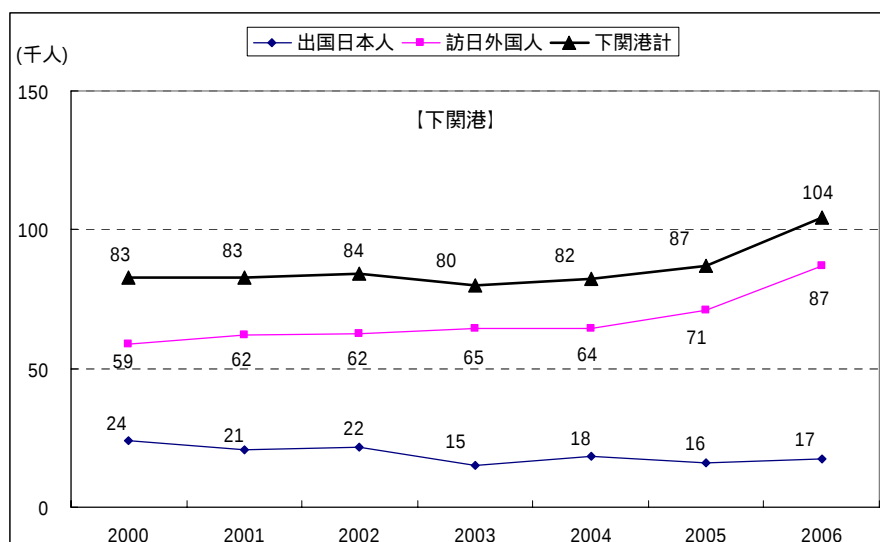


図 2-2-2(2) 下関港の日本人の出国、外国人の訪日数の推移

b) 港湾別の利用状況

◆ 博多港

博多港中央ふ頭・博多国際ターミナルの概要

国際旅客船が利用する博多港中央ふ頭と博多国際ターミナルは、釜山航路の旅客船（ジェットfoil）、フェリーが就航しており、旅客者数は 2006 年で約 75 万人、日本の港湾のなかでは外航旅客数が最も多い。



図 2-2-3 博多港中央ふ頭の写真と平面図

外航定期客船の概要

博多港中央ふ頭を発着している博多 - 釜山航路に就航している旅客船(ジェットfoil)、フェリーの概要は以下のとおりである。

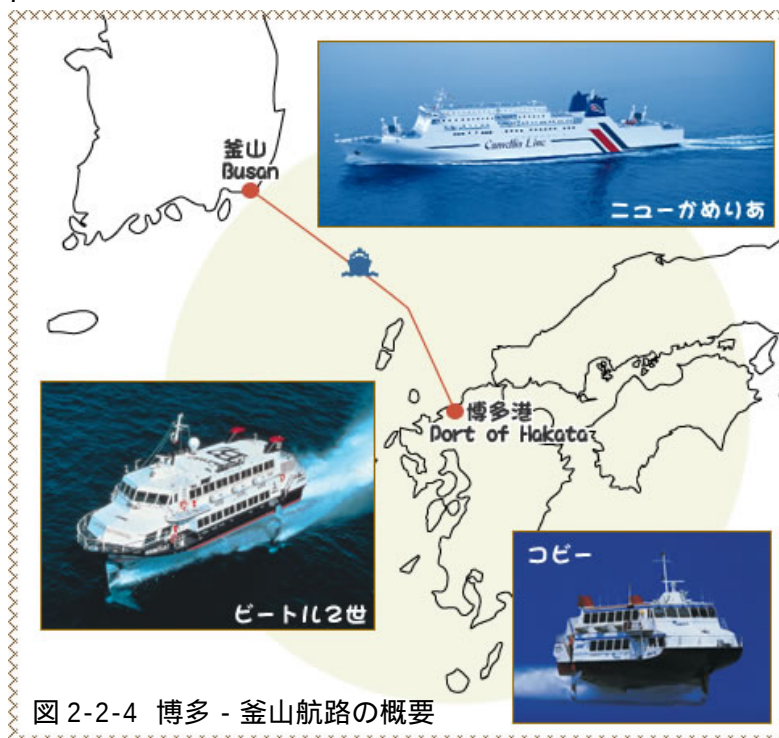
ビートルは1991年にJR九州高速船(株)により博多 - 釜山間で開設され、1993年の韓国「大田万博」で日本人に対するノービザ化が実施されたこと等により旅客数が増え、1998年には2隻体制、2001年には3隻体制となった。2002年の日韓ワールドカップ開催の年に、韓国の未来高速(株)がコピーを2隻体制で運航を開始し、2003年にビートル5世、2004年にコピーが就航、現在はJR九州、未来高速が共同で7隻体制、毎日3～5往復の運航である。

博多 - 釜山フェリーを運行するカメラライン(株)は、1900年に「かめりあ」により運航を開始、2004年より現在の「ニューかめりあ」が1日往復で運航している。

表 2-2-5 博多港中央ふ頭を発着する外航定期客船の概要

博多港の外航定期旅客船の概要									
航路 種別 船社 船名	博多 - 釜山					博多 - 釜山			
	客船(ジェットフォイル)					フェリー			
	JR九州高速船(株)、未来高速(株)					カメラアライン(株)			
	ビートル、ビートル2世、ビートル3世 ビートル5世(300G/T 定員200名)(JR) コピー、コピー、コピー (300G/T 定員220名)(未来高速)					ニューかめりあ(19,961/T 定員522人)			
運行時間	2時間55分					約6時間			
ダイヤ	福岡		釜山	船		福岡		釜山	
	8:45		11:40	ビートル		12:30		18:00	
	9:30		12:25	ビートル		釜山		福岡	
	10:15		13:10	ビートル		20:00		7:30	
	14:00		16:55	コピー					
	14:30		17:25	コピー					
	釜山		福岡	船					
	8:45		11:40	コピー					
	10:00		12:25	コピー					
	13:00		15:55	ビートル					
	14:00		16:55	ビートル					
	14:30		17:25	ビートル					

資料：船社HP



◆下関港

下関港細江ふ頭・下関国際ターミナルの概要

国際旅客船が利用する下関港細江ふ頭、下関国際ターミナルは、下関 - 釜山航路、下関 - 青島、下関 - 上海（蘇州）のフェリーが就航している。

旅客者数は 2005 年で約 18 万人となっている。



図 2-2-5 細江ふ頭の平面図と写真

外航定期客船の概要

下関港細江ふ頭を発着している下関 - 釜山・青島・上海航路に就航しているフェリーの概要は以下のとおりである。

下関 - 釜山フェリーは、1970 年に関釜フェリー(株)が「フェリー関釜」で開設、1983 年の韓国の釜関フェリー(株)の運航する「フェリー釜関」の就航により、2 船で毎日 1 往復の運航を開始した。現在、1998 年に就航の「はまゆう」、2002 年に就航の「星希（ソンヒ）」が運航している。

下関 - 青島フェリーは、1988 年にオリエントフェリー(株)が開設、2002 年には現在の「ゆうとぴあ」が就航し、2005 年から週 3 便で運航している。

下関 - 蘇州(太倉)フェリーは、2005 年に上海下関フェリー(株)が「ゆうとぴあ 2」で開設し、2006 年より蘇州(太倉)へ週 1 便で運航している。

表 2-2-6 下関港細江ふ頭を発着する外航定期フェリーの概要

下関港の外航定期旅客船の概要										
航路	下関 - 釜山					下関 - 青島				
種別	フェリー					フェリー				
船社	関釜フェリー(株)					オリエントフェリー(株)				
船舶	はまゆう(16,187G/T 定員438人) 星希(16,665G/T 定員562名)					ゆうとぴあ(26,906G/T 定員350人)				
運行時間	約 8 時間					約28時間				
ダイヤ	下関		釜山			下関		青島	青島	下関
	19:00		8:30			水曜日		木曜日	月曜日	水曜日
	釜山		下関			土曜日		日曜日	木曜日	日曜日
	20:00		8:00			12:00		8:30	20:00	8:30
航路	下関 - 上海(蘇州太倉)					資料：船社 H P				
種別	フェリー									
船社	上海下関フェリー									
船舶	ゆうとぴあ 2 (26,933G/T 定員475人)									
運行時間	約29時間									
ダイヤ	下関		太倉	青島		太倉				
	月曜日		火曜日	水曜日		木曜日				
	13:00		17:00	3:00		9:00				



はまゆう

図 2-2-6(1) 下関—釜山フェリーの航路図と就航船舶



ゆうとぴあ

図 2-2-6(2) 下関—青島フェリーの航路図と就航船舶



ゆうとぴあ 2

図 2-2-6(3) 下関—上海(蘇州)フェリーの航路図と就航船舶

◆北九州港

北九州港門司・西海岸ふ頭の概要

現在の北九州港には、外航定期貨客船は就航していないが、2008年に釜山との間に定期フェリーが就航する予定である。

クルーズ客船、定期フェリー（予定）が利用する門司港地区西海岸ふ頭の概要は以下のとおりである。



図 2-2-7 門司地区西海岸ふ頭の平面図と写真

また、2008年6月から韓国の「シー・アンド・クルーズ」が、門司港地区と韓国・釜山港を結ぶフェリー定期便（1往復/日）を開設する予定である。

船社は、北部九州と韓国を結ぶフェリー需要（旅客、貨物）はまだ増えると予測しており、北九州港門司港地区の利用を北九州市に要請し、就航こととなった。

就航予定の釜山 - 門司港地区の定期フェリーの概要は次のとおりである。

1. 運航計画

(1)航 路：門司港（西海岸） - 釜山港

(2)運航日程：1日1往復（週6便） 航行時間 約6～7時間

釜山 23:00 → 門司 08:30 門司 12:00 → 釜山 19:00（予定）

(3)使用船舶：フェリー（KC BRIDGE）

諸 元：総トン数 = 16,340 トン 長さ = 165m 幅 = 21.5m

深さ = 6.5m 速力 = 23 ノット

積載量：乗客 = 600 名 コンテナ = 110TEU

(4)利用見込み

初年度：旅客 146 千人 / 年（250 人 / 便）コンテナ 17,520TEU / 年（30TEU / 便）

2. 運営会社の設立（平成 19 年 9 月 7 日設立）

(1)会社名：(株)C & C R U I S E 本 店：韓国釜山市

(2)目 的：旅客貨物運送、国際海運運送事業

門司港での貨物取扱いには山九(株)、旅客取扱いは関門汽船(株)が行う

3. ターミナル管理会社の設立（平成 19 年 11 月 6 日設立）

(1)会社名：西日本国際ターミナル株式会社 本 店：北九州市門司区西海岸 1 - 4 - 10

4. 運航開始予定 平成 20 年 6 月 予定

c)九州におけるクルーズ船の利用状況

九州におけるクルーズ船の寄港数は増加傾向にあり、特に外航クルーズ船の寄港は 2006 年に 80 隻を超え、今後も増加すると予想される。

港別では九州の発着拠点である博多港が 35.3 回 / 年、日本でも有数の寄港地である長崎港が 33.7 回 / 年、宮之浦港（屋久島）が 45.2 回 / 年となっている。また、近年は鹿児島港への寄港数が増えている。

表 2-2-7 九州におけるクルーズ船の寄港数 (単位:回)

都道府県	港名		2001	2002	2003	2004	2005	2006	平均
山口県	下関	内航	3	1	2	6	3	3	3.0
		外航	0	0	1	3	2	1	1.2
		計	3	1	3	9	5	4	4.2
福岡県	北九州	内航	2	4	3	3	2	1	2.5
		外航	3	1	0	8	0	0	2.0
		計	5	5	3	11	2	1	4.5
	博多	内航	21	13	11	13	8	13	13.2
		外航	111	7	1	5	2	7	22.2
		計	132	20	12	18	10	20	35.3
佐賀県	唐津	内航	3	1	2	0	0	2	1.3
		外航	0	0	0	1	3	0	0.7
		計	3	1	2	1	3	2	2.0
長崎県	長崎	内航	7	2	1	1	3	11	4.2
		外航	24	18	37	16	30	52	29.5
		計	31	20	38	17	33	63	33.7
熊本県	八代	内航	0	1	1	2	2	2	1.3
		外航	0	1	1	1	2	0	0.8
		計	0	2	2	3	4	2	2.2
大分県	大分	内航	6	5	4	2	2	6	4.2
		外航	2	0	0	2	2	0	1.0
		計	8	5	4	4	4	6	5.2
	別府	内航	2	1	0	4	2	4	2.2
		外航	16	1	0	0	0	7	4.0
		計	18	2	0	4	2	11	6.2
宮崎県	宮崎	内航	1	0	1	0	0	1	0.5
		外航	0	1	0	0	0	0	0.2
		計	1	1	1	0	0	1	0.7
鹿児島県	鹿児島	内航	4	5	3	6	30	34	13.7
		外航	32	3	28	5	2	8	13.0
		計	36	8	31	11	32	42	26.7
	宮之浦	内航	38	44	48	50	54	35	44.8
		外航	0	0	0	2	0	0	0.3
		計	38	44	48	52	54	35	45.2
	名瀬	内航	2	2	3	5	6	6	4.0
		外航	0	0	0	1	0	0	0.2
		計	2	2	3	6	6	6	4.2
	九州計	内航	122	118	133	111	130	134	124.7
		外航	197	43	69	52	50	83	82.3
		計	319	161	202	163	180	217	207.0

資料:国土交通省港湾局

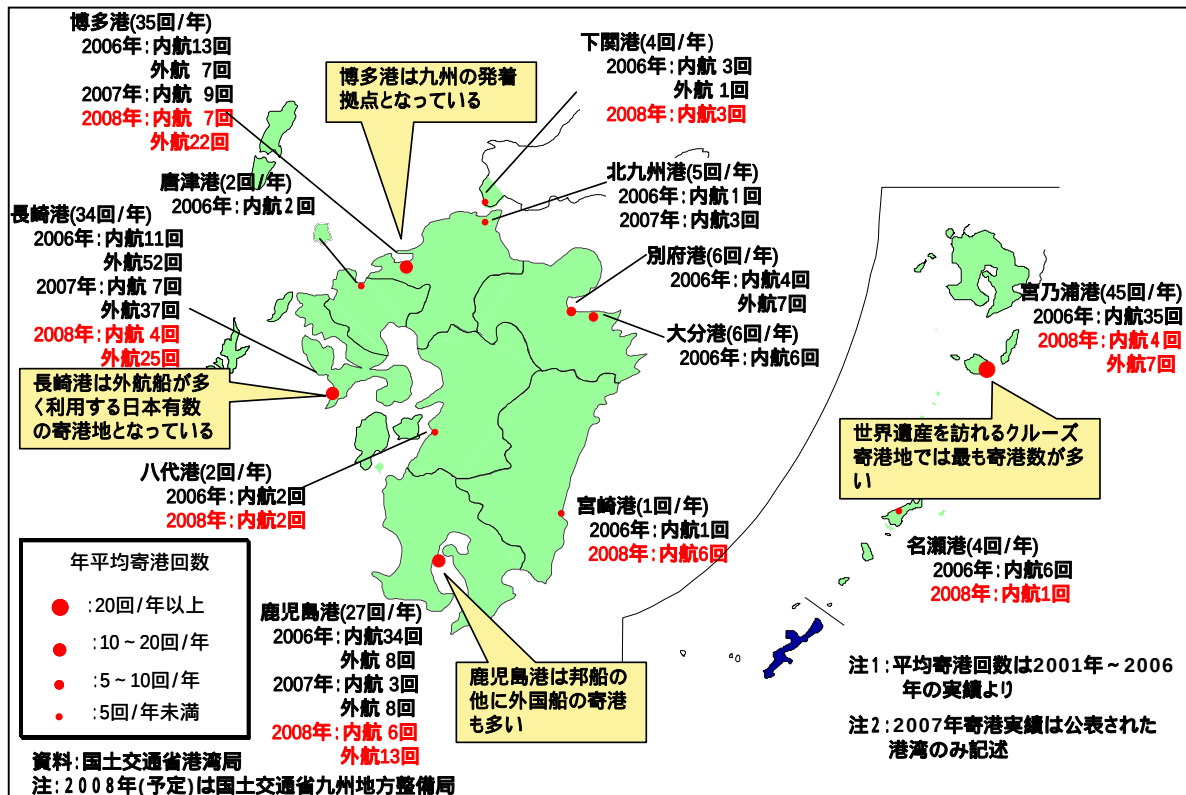


図 2-2-8 九州におけるクルーズ船の寄港状況

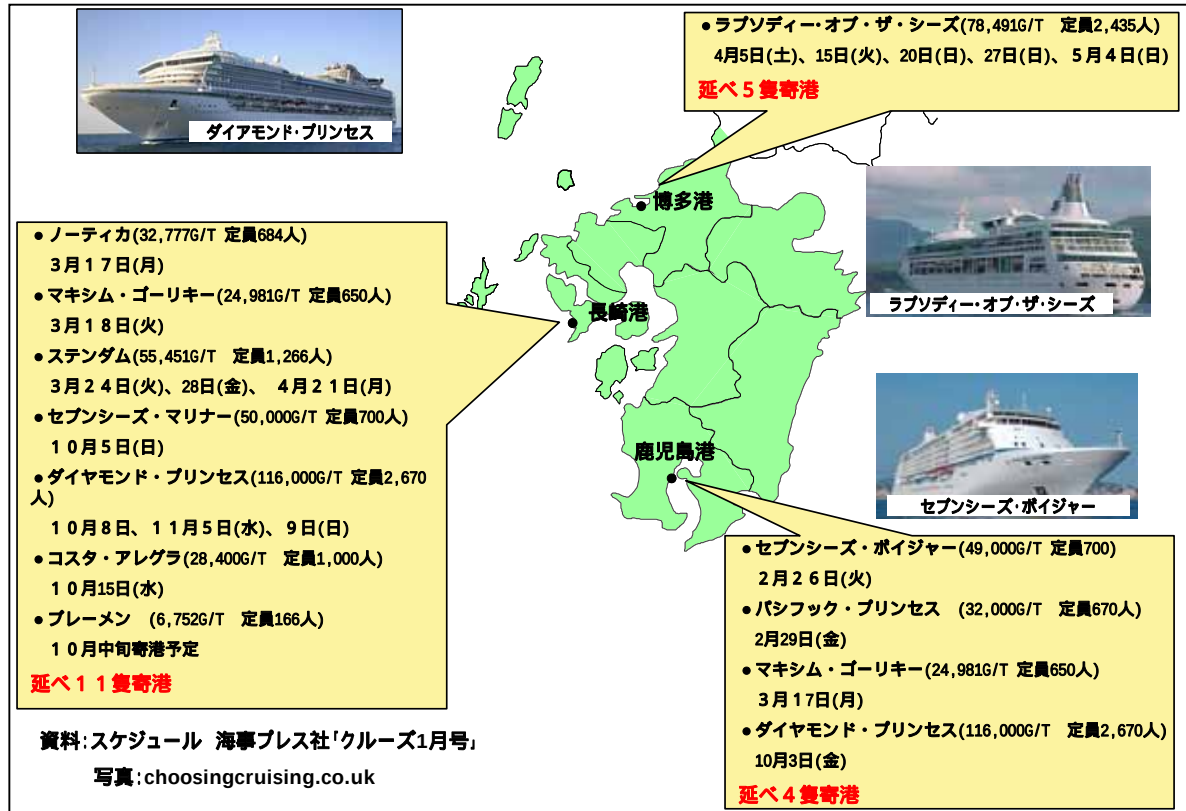


図 2-2-9 九州における 2008 年の外航クルーズ船の寄港予定

d)外国人観光客の状況等

九州に来日した外国人観光客の実態について、既往調査から抜粋して整理した。

福岡 - 釜山ビートル・コピー利用客アンケート

ビートル・コピーの旅客を対象に実施されたアンケート結果の概要を以下に示す。なお、訪日外国人（韓国人旅客）の結果を抜粋した。

実施主体・時期等

アンケート調査の実施主体、時期等は以下のとおりである。

- 調査実施主体：(財)福岡アジア都市研究所
- 調査協力：ＪＲ九州高速船(株)、未来高速(株)
- 調査対象：ビートル・コピーの旅客（今回抜粋は韓国人旅客）
- 調査期間：2007年9月25日(水)・29日(土)
10月13日(土)・21日(日)
- サンプル数：474 サンプル

属性等

韓国人旅客の年齢層は40歳代が約3割と最も多いが、各年代とも20%前後である。また、同行人数も6人以上と団体客が多い。

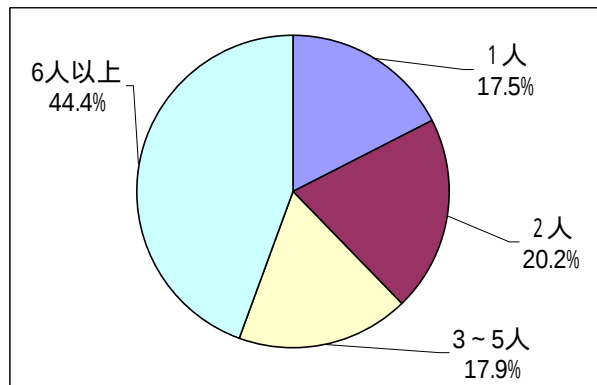
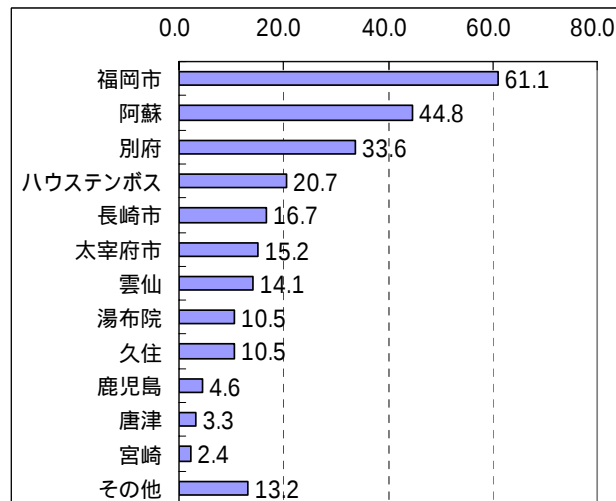


図 2-2-10 同行人数

訪問地

旅行の訪問地（複数回答）では、福岡市が約6割であるが、人気のある温泉地の阿蘇、別府とテーマパークのハウステンボスが多い。港から各観光地との円滑な連絡が必要と言える。



2-2-11 訪問地

港から観光地までの交通手段

移動手段では「団体の観光バス」が約6割と最も多く、港湾においては利用台数にあわせた駐車場の確保が重要である。また、路線バス、タクシーを利用するフリーの旅客への対応も求められている。

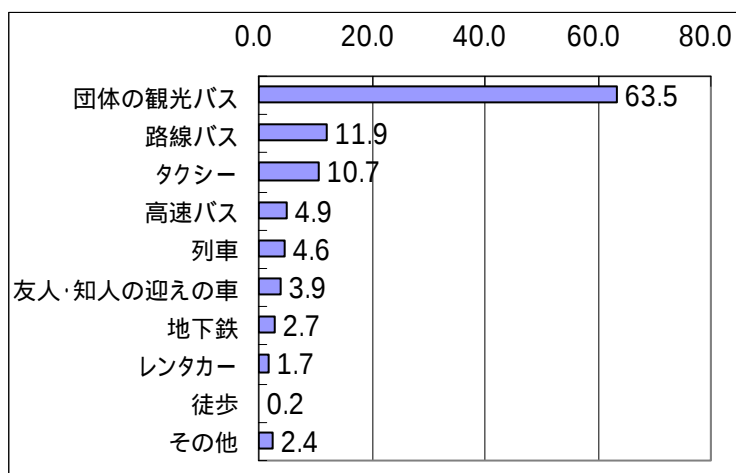


図 2-2-12 港から観光地までの交通手段

旅行目的

旅行目的では、買い物や飲食が多く、これらに対する情報提供が求められている。

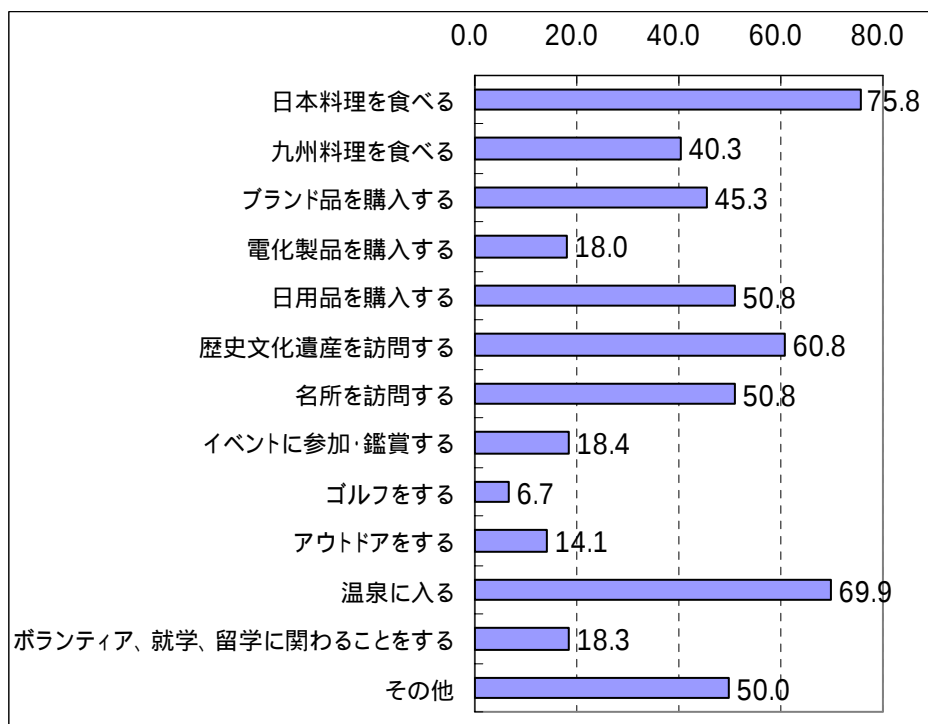


図 2-2-13 今回の旅行目的

(2)旅客ターミナル利用に関する課題の抽出

外航定期客船船社、クルーズ船社、港湾管理者、観光関連団体のヒアリングに基づく各港湾の課題は以下のとおり整理した。

表 2-2-8 旅客ターミナル利用に関する課題(1)

港湾	対象	課 題
博多港	外航定期船社 港湾管理者	・国際ターミナルは予想以上の旅客数の増加に対処できていない（手狭なCIQスペース、人道橋の改修、浮き桟橋の整備等の要請）。 ・クルーズ利用時はターミナルからの動線が長くなる。 ・全国6位の訪日外国人が利用する海外との玄関口として市街地や九州各地との連携を強化し、人流拠点としての整備が求められている（交通広場の整備等）。
	クルーズ船社	・九州における発着港として位置づけている。 ・韓国・中国への外航クルーズでは一泊で行ける地理的優位性がある。 ・利用岸壁とターミナルから岸壁まで距離があり、旅客の移動にバス、荷物の移動にトラックを使うため利用しづらい。 ・外航の場合、ターミナルでのCIQ手続きは定期船旅客と混在する。そのためCIQ等で定期船との利用時間を避ける等の工夫している。 ・ターミナルが手狭で定期船旅客と混在するため受付等での待合も外や会議室を利用せざるを得ない。
	観光関係	・博多港は福岡空港とともに九州・福岡市の海外との玄関口である。 ・外航クルーズ船の寄港も増えるので玄関口として今後も重要な役割を担う。 ・博多港のターミナルは当初想定したキャパシティーを超えているので、利便性の向上のために施設の改善が必要となっている。 ・外航クルーズ船の入港と定期貨客船と重なった場合、CIQスペースが益々混雑することが予想される。 ・博多港から九州各地を結ぶ高速バスや博多駅や天神とのシャトルバスの運行等交通結節強化が求められる。
下関港	外航定期船社 港湾管理者	・中国航路の旅客はターミナルからバスで移動。旅客の乗降（現在は階段）の利便性の向上が求められている。 ・団体客の観光バスの駐車スペースが無い（路上利用）。 ・岸壁とターミナルまでの幅が狭く、荷役が制限されることもある。 ・クルーズ船は関門海峡の航行の制限を受ける。
	クルーズ船社	・下関港周辺に史跡、市場、観光施設等があり、寄港地としての要素は高い。 ・関門海峡の通航に強制水先が必要なこと等から寄港が増えない。 ・下関港では潮流の影響で、朝入港、夜出港のクルージングスケジュールを実行できない場合が多く、利用しづらい。 ・花火クルージングの場合も接岸はするが、上陸観光しない邦船もある。
	観光関係	・下関市の外国との玄関口として港は重要と位置づけている。 ・外国人観光客の誘致活動においても下関港に韓国、青島、蘇州とのフェリーが就航していることを強調している。 ・ターミナルにバスの待機するスペースがない。 ・日中フェリーでターミナルから旅客の移動がバスなので、利便性が悪いとの声がある。 ・下関港周辺で買い物による経済効果の促進を図りたい。 ・外国語の案内板や量販店での韓国語、中国語表記が進んでいない。

表 2-2-9 旅客ターミナル利用に関する課題(2)

港湾	対象	課 題
北九州港	外航定期船社 港湾管理者	・2008 年に日韓フェリーの就航が予定されている。そのためのターミナル等のハード整備、増加する外国人への対応（観光）が求められている。 ・クルーズ船は関門海峡の航行の制限を受ける。
	クルーズ船社	・門司港地区は周辺に史跡、市場、観光施設等があり、寄港地としての要素は高い。 ・関門海峡の通航に強制水先が必要なこと等から寄港が増えない。
	観光関係	・釜山フェリーの就航により、門司港地区が海外との新たな玄関口となる。 ・外国人（韓国人）観光客の増加に期待している。 ・門司港駅周辺までの案内版の設置等が早急な課題である。 ・両替のサービスは課題となると考えている。 ・観光案内所のスペースをターミナル内に設置する方向で港湾サイドと協議している。 ・釜山フェリーの旅客は下関側（唐戸等）へも連携して誘導したいと考えている。



写真 2-2-1 博多港国際ターミナルの利用状況



写真 2-2-2 下関港国際ターミナルの利用状況 写真 2-2-7 北九州港門司港地区のターミナル(計画)

(3)旅客ターミナル利用に関する需要予測

◆需要予測の前提条件

旅客ターミナル利用者の需要予測にあたっては、以下の前提条件に基づき検討した。

- ・ 博多港（韓国航路）については、今後のウォン高や九州高速鉄道、K T X の全線開通等を考慮して、船社予測値等に基づき 2007 年には約 9%、2008 年には約 5%、2009 年には約 3%、2010～2011 年は約 2%の前年比の伸びで増加すると想定した。
- ・ 下関港の韓国航路についても、過去の実績も 5% / 年で増加していること、博多港の旅客数とほぼ同じ傾向であること（相関係数 $r=0.89$ ）等から、博多港と同様（2007 年には約 9%、2008 年には約 5%、2009 年には約 3%、2010～2011 年は約 2%）で増加すると想定した。
- ・ 下関港の中国航路については、2008 年の北京オリンピックや 2010 年の上海万博の開催による利用増も考えられるが、過去の推移も横ばいで推移し、船社等による今後の予想も横ばいであることから、直近の 2006 年値程度で推移するとした。
- ・ 北九州港は、新規に開設する日韓フェリーの目標値である 14 万 6 千人 / 年で推移するとした。

◆需要予測野算定

前述の前提条件に基づき算出した旅客ターミナル利用者は、2011 年において博多港で 917 千人、下関港で 255 千人、北九州港で 146 千人、合計で 1,318 千人とした。現状の 2006 年からは、361 千人（約 38%）が増加するとした。

航路別では、韓国航路が 1,309 千人（2006 年より 361 千人の増加）、中国航路が 9 千人（2006 年と同等）であり、旅客ターミナル利用者の 99%超が韓国航路を利用するものとする。

表 2-2-10 旅客ターミナルの需要予測

（単位：千人）

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
博多港（韓国航路）	459	506	657	677	748	815	856	881	899	917
	年伸び率					9%	5%	3%	2%	2%
下関港（韓国航路）	162	154	156	166	200	218	229	236	241	246
	年伸び率					9%	5%	3%	2%	2%
下関港（中国航路）	7	4	8	7	9	9	9	9	9	9
						2006年の実績程度				
北九州港							146	146	146	146
						船社の計画値				
総計	628	664	821	850	957	1,042	1,240	1,272	1,295	1,318

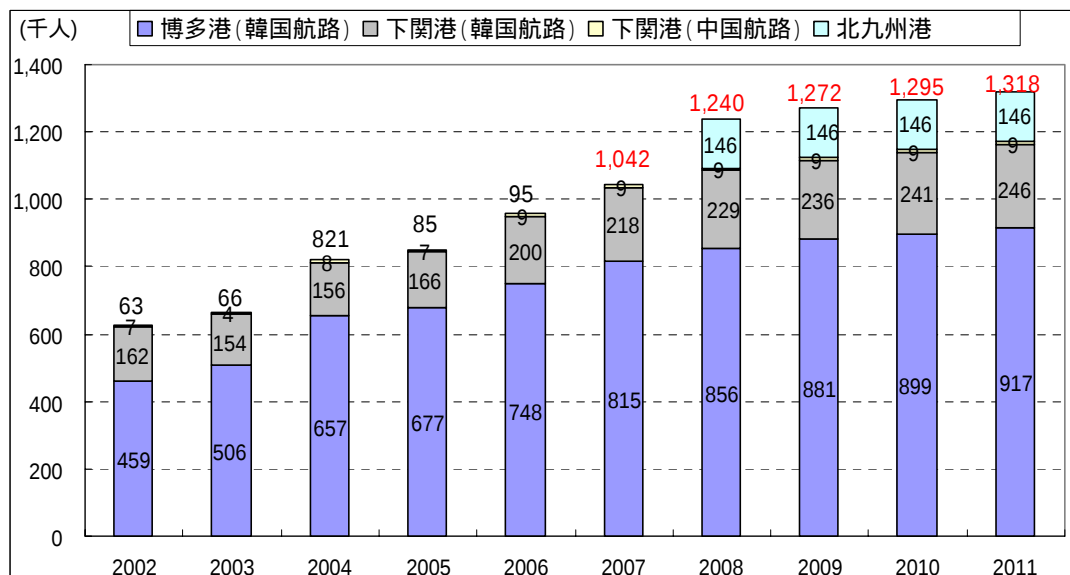


図 2-2-14 旅客ターミナルの需要予測

(4)旅客ターミナル利用に関する対応策の検討

前述の抽出した旅客ターミナル利用に関する課題に基づく、今後の旅客ターミナル利用に関する対応策は以下のとおりとする。

表 2-2-11 課題に基づく旅客ターミナル利用に関する対応策

課 題	旅客ターミナル利用に関する対応策
博多港では、待合い、C I Qスペース等が予想以上増加した定期船旅客やクルーズ旅客に対処できていないため、施設等の改善が必要となっている。また、クルーズ船が利用する岸壁とターミナルまでの距離があるため、円滑な動線の確保も求められている。 下関港は、ターミナルにバスの待機するスペースがない。また、中国航路はターミナルから船までの利便性の向上が求められている。	・ 旅客船利用者の利便性の向上 ・ 人流拠点形成の交通結節機能の強化 ・ CIQ 手続きの利便性の向上
博多港では、海外との玄関口として、ターミナルと九州各地及び市街地との結節を強化し、人流拠点としての整備が求められている。	
今後、九州へ東アジアクルーズの外国船の寄港が増加すると予想され、これに対処するための CIQ 手続きの迅速化等が求められる。	
邦船の寄港地として人気のある屋久島（宮之浦港）は、クルーズ船に対応した岸壁延長が不足している。	
外国人観光客の市内への観光客の誘導が課題となっている。また、消費の誘導による経済効果の促進とそれを支援する外国語案内表記の強化が求められている。	・ 背後地域への外国人観光客の誘導 ・ 港からの観光モデルコースの検討 ・ 市民や旅客が集う港の賑わいの創出
市民等からは、港に賑わいがあれば訪れたいとの意見がある。	
九州における東アジアクルーズの外国船の寄港は増加傾向にある。	・ 九州が連携したクルーズ船誘致 ・ 九州が連携した寄港ルート の提案

2)各港湾の役割分担に関する検討

(1)現状の対象港湾の役割整理

ヒアリング調査結果等を踏まえた、韓国（釜山）、中国（青島、上海）との定期旅客船が就航（予定）並びにクルーズ船の寄港する、博多港、下関港、北九州港の役割は次のとおりである。

◆博多港

現状等

- ・ 釜山航路の旅客船（ジェットfoil）フェリーが就航し、旅客者数は 2006 年で約 75 万人、日本の港湾のなかでは外航旅客数が最も多い。
- ・ 今後も韓国人利用客は増加が想定される。
- ・ クルーズ船の利用では約 40 回/年の寄港がある九州の発着拠点である。また、韓国・中国への外航クルーズでは一泊で行ける地理的優位性もある。

役割

福岡空港とともに福岡市だけではなく九州における海外との玄関口

◆下関港

現状等

- ・ 韓国、青島、蘇州とのフェリーが就航し、外国人利用者も増加傾向にある。
- ・ 下関市の外国との玄関口として港は重要と位置づけられている。
- ・ 下関港周辺に史跡、市場、観光施設等があり、寄港地としての要素は高いが、関門海峡の通航に強制水先が必要なことから寄港が増えていない。

役割

下関市における海外との玄関口

◆北九州港（門司港地区）

現状等

- ・ 釜山フェリーの就航による韓国人観光客の増加が期待されている。
- ・ 門司港地区周辺に史跡、市場、観光施設等があり、寄港地としての要素は高いが、関門海峡の通航に強制水先が必要なことから寄港が増えていない。

役割

北九州市の新たな海外との海の玄関口

(2)役割分担のあり方の検討

各港湾の役割分担と課題並びに課題解決のための方向性は次のとおりである。

表 2-2-11 外航定期貨客船利用における各港湾の役割分担と課題並びに課題解決のための方向性

	博多港	下関港	北九州港
役割	福岡空港とともに福岡市だけではなく九州における海外との玄関口 (今後も韓国人利用客は増加が想定される)	下関市における海外との玄関口 (韓国、青島、蘇州とのフェリーが就航し、外国人利用者も増加傾向)	北九州市の新たな海外との海の玄関口 (釜山フェリーの就航による韓国人観光客の増加に期待)
課題	ターミナルは予想以上の旅客増加に対処できていないので、利便性の向上のために施設の改善が必要である。 海外との玄関口としてターミナルと九州各地及び市街地との結節を強化し、人流拠点としての整備が求められている。	ターミナルに団体客が利用するバスの待機するスペースがない。 中国航路はターミナルから船までの利便性の向上が求められている。 下関港を利用する外国人観光客の多くは九州方面に向かうため、下関市内への観光客の誘導が課題となっている。 下関港周辺で消費の誘導に経済効果の促進とそれを支援する外国語案内表記の強化が求められている。	新たに就航する釜山フェリーの外国人旅客へ対応するハード(ターミナル、駐車場等)ソフト(観光案内、外国語の案内表示)の整備が求められている。 下関側(唐戸等)との連携策の検討が必要である。
解決のための方向性	定期船旅客の利便性の向上 ・ 旅客ターミナル等における快適で安全な待合い、入出国手続き、移動動線の確保 ・ 人流拠点形成となるための交通結節機能の強化 ・ 周辺地域への積極的な旅客の誘導		

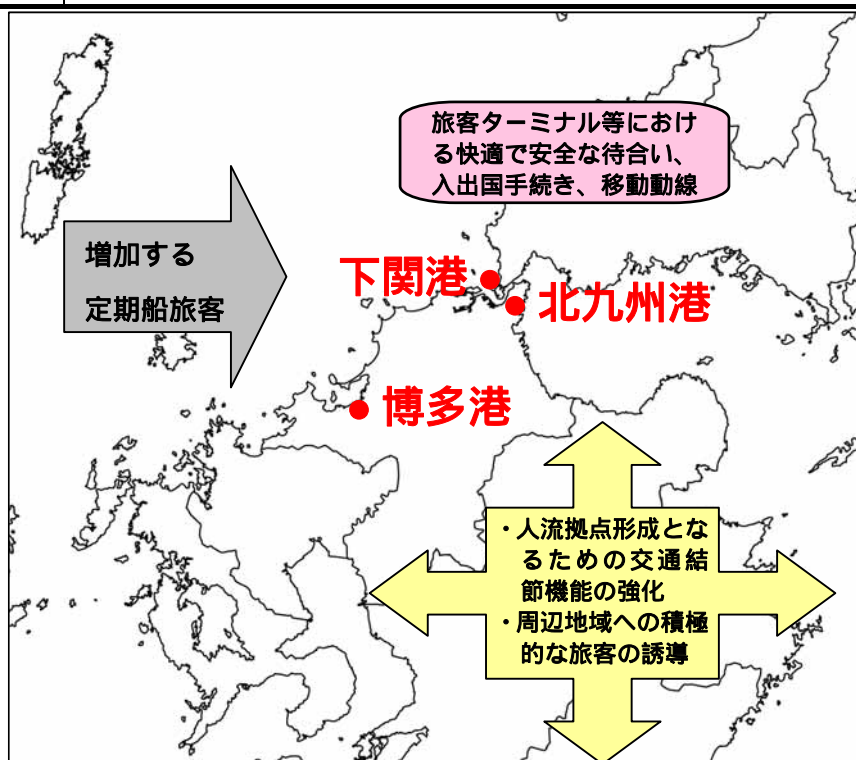


図 2-2-15 役割分担を踏まえた課題の解決のための方向(定期船旅客の利便性の向上)

表 2-2-12 クルーズ船利用における各港湾の役割分担と課題並びに課題解決のための方向性

	博多港	下関港	北九州港
役割	九州におけるクルーズ船の発着港 (邦船の東アジアへの発着、外国船の東アジアクルーズの寄港)	寄港地	寄港地
課題	ターミナルと岸壁までの距離があり、旅客、貨物の移動の利便性向上が求められている。 ターミナルでの受付、C I Q手続き等における定期貨客船利用者と混在する。	海峡花火大会へは邦船は寄港するが、それ以外は潮流の影響や関門海峡の航行条件等により陸上観光時間に制限を受けるため、寄港が増えていない。	近年、邦船のチャータークルーズが年 2～3 回寄港、外航クルーズの利用はない。 関門海峡の通航に強制水先が必要なことや、ターミナルがなく CIQ 等対応に時間がかかりすぎることが、寄港が増えない要因となっている。
	上海・釜山・基隆・香港等を発着するアジアクルーズのクルーズ船の九州への寄港も増加していることから、クルーズ船の受け入れ態勢を整備するとともに、クルーズ船の寄港促進を図るための九州全体としての取り組みを実施することが重要である。		
解決のための方向性	◆クルーズ船受け入れ態勢の整備と寄港促進 ・ 入出国手続きの迅速化、交通アクセスの充実等クルーズ旅客の利便性向上 ・ 歓迎行事や出港時見送り等の実施による寄港地のイメージアップ ・ 九州の寄港地が連携した積極的なポートセールスの実施 ・ 九州の各港で連携したテーマを持った寄港ルートや地元発信型のツアーの提案		

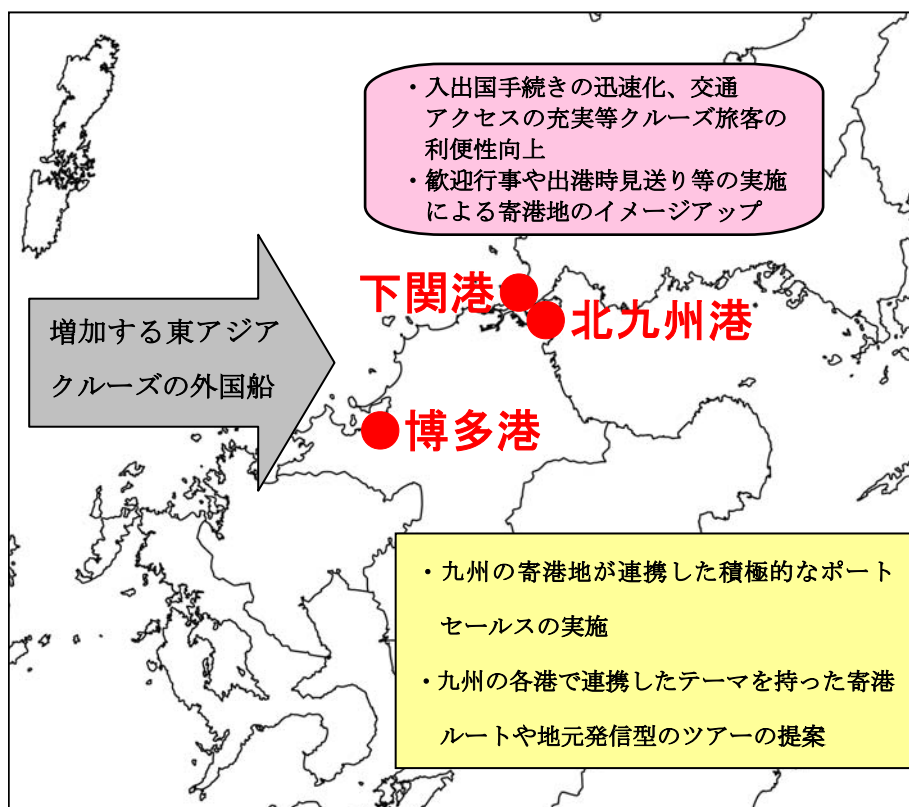


図 2-2-16 役割分担を踏まえた課題の解決のための方向(クルーズ船受け入れ態勢の整備と寄港促進)

3)九州地方における国際旅客船等の利用拡大に向けた施策の検討

(1)旅客ターミナル等の施設整備方針の検討

前述したように近年の韓国人の入国者増加等により北部九州に発着する旅客船の利用者数が予想を上回るスピードで急増している。また、上海・釜山・基隆・香港等を発着するアジアクルーズのクルーズ船の九州への寄港の増加、韓国からの九州各地へのクルーズフェリーの寄港計画等、海外との玄関口としての港湾の役割は益々、重要になってきている。このような状況下、外航定期貨客船やクルーズ船が寄港する各港湾においては、旅客利用の利便性の向上、さらに観光客の背後地への誘導等の対応が求められている。

今後は、賑わいのある快適な海外への玄関口を目指すため、定期船旅客の利便性の向上並びにクルーズ船の受け入れ態勢を整備するとともに、クルーズ船の寄港促進を図るための九州全体としての取り組みを実施することが重要である。そのための基本コンセプトを「賑わいのある快適な海外への玄関口を目指して - 海からの九州観光の振興 - 」とし、この実現による国際旅客船等の利用拡大が、2011 年の九州新幹線の開通をはじめ東九州自動車道等インフラの整備と相まって、九州全域における幅広い観光振興及び地域活性化へ寄与することを目指す。

また、賑わいのある快適な海外への玄関口を目指すにあたり、以下の2つの目標を掲げ、それぞれの具体的な取り組みを推進する。

【目標1】『定期船旅客の利便性の向上』

【目標2】『クルーズ船の受け入れ態勢の整備と寄港促進』

重点施策	具体的な取り組み	目標1	目標2
快適で安全な旅客船受け入れ施設等の改善、整備	旅客船受け入れ施設等の整備、改善 人流拠点形成となるための交通結節機能の強化	○ ○	○ ○
C I Q 手続きの利便性向上	入出国手続きの迅速化のための検査官の増員要請 快適な入出国手続きのための弾力的な体制要請	○ ○	○ ○
訪日外国人の受け入れ態勢の整備	外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導 市民や旅客が集う賑わいのある“みなとまちづくり”の推進	○ ○	○ ○
九州の港湾の連携と九州独自の観光振興モデルの開発	港を起点とする観光モデルコースの検討 九州の寄港地が連携した積極的なポートセールスの実施 九州の各港で連携したテーマを持った寄港ルートや地元発信型のツアーの提案	○	○ ○

(2)具体的な取り組みと行動計画

具体的な方策については定期旅客船が就航している博多港、北九州港（予定）、下関港を中心に、九州全体の港湾を対象とした港湾施設整備等の取り組みと行動計画を示す。

なお、短期は概ね2・3年、中長期は5～10年での実施を目指す。

a)快適で安全な旅客船受け入れ施設等の整備、改善

旅客船受け入れ施設等の整備、改善

具体的な取り組み			
○旅客ターミナルの整備、改修 ・ 旅客待合い、C I Q等のスペースの拡大 (旅客の待合い、C I Qスペース等を備えたターミナルの整備) ・ 利用者数に対応したバス、タクシー駐車場の確保 ・ ターミナルから岸壁までの快適な旅客動線の確保 ・ ターミナルでの受付スペースの確保と旅客、貨物がスムーズに移動できる動線の確保	実施 主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	
		地元観光団体	
		その他	
	実施 時期	短期	○
		中長期	
○旅客ふ頭の整備 ・ 外航貨客船の利便性向上に向けた再開発（再配置）の検討 ・ クルーズ船に対応した旅客ふ頭、ターミナル等の整備 ・ 九州観光の核となる港（屋久島 - 宮之浦港 等）において大型クルーズ船が寄港できる岸壁等の整備 ○関連施設の整備 ・ バス、タクシー乗車までの待合所や観光案内所等の設置	実施 主体	国	○
		港湾管理者	○
		地元自治体	
		地元観光団体	
		その他	
	実施 時期	短期	
		中長期	○
○効率的なターミナルの管理運営 ・ 利便性の向上と管理運営に係る収支等のバランスを考慮した効率的な管理運営手法の検討 ・ 旅客ターミナルについては、民間のノウハウを活かした管理運営、委託等を検討 ○港湾施設整備の事業円滑化システムの検討 ・ ターミナル整備において空港と同程度の公的支援の要請	実施 主体	国	○
		港湾管理者	○
		地元自治体	
		地元観光団体	
		その他	
	実施 時期	短期	○
		中長期	

人流拠点形成となるための交通結節機能の強化

具体的な取り組み			
○交通結節の強化 ・九州各地を結ぶ高速バス（福岡空港発等）の旅客ターミナル乗り入れをバス会社等へ要請 ・ターミナル駅と市街地を連絡するシャトルバス（低運賃）の運行をバス会社、観光施設等関係機関等へ要請 ・旅客ターミナルまでの地下鉄の延伸の可能性について、福岡市交通局等関係機関との協議 ○旅客ニーズに対応した駐車場の整備 ・団体、個人旅行等旅客のニーズに対応したバス、タクシー駐車場の整備 ○バリアフリーへの対応 ・バリアフリーに対応した旅客動線や駐車場等の整備	実施主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	
	実施時期	短期	○
		中長期	

b) C I Q 手続きの利便性向上に向けて

迅速で快適な入国審査等の C I Q 手続きの利便性向上を目指すための具体的な取り組みは以下のとおりとする

入出国手続き迅速化のための検査官の増員要請

具体的な取り組み			
○迅速な C I Q 体制の確保 ・入出国手続きの迅速化のための検査官の増員について、観光団体、港湾管理者、国機関等の連携により官民一体となった体制を確立し、要請を実施	実施主体	国	○
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	
	実施時期	短期	○
		中長期	

快適な入出国手続きのための弾力的な体制要請

具体的な取り組み			
○弾力的な C I Q 体制の確保 ・今後増加が予想される外国船の寄港に対応して、沖臨船検査の実施を入国管理局等へ要請 ・ターミナルで旅客待合等が確保できない場合、周辺の駅や周辺のホテルにて入出国手続き等を実施し、バス等により岸壁まで移動といった運用ができるよう要請	実施主体	国	○
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	
	実施時期	短期	○
		中長期	

c)訪日外国人の受け入れ態勢の整備

港から背後の市街地や周辺の観光地へ訪日外国人の積極的な誘導を図る。

外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導

具体的な取り組み			
- 外国人観光客への案内強化 - 市街地、商店街、量販店等における外国語（韓国語、中国語）案内表記の充実について道路部局、商工会等関係機関へ要請 - 旅客ターミナル及び周辺地域における外国語の案内表記の充実について道路部局、商工会等関係機関へ要請 - ターミナル周辺の商店街、量販店からの商品情報を発信する場をターミナル内に設置 - クルーズ旅客の利便性向上 - ターミナル駅と市街地を連絡するシャトルバス（低運賃）の運行をバス会社、観光施設等関係機関等へ要請〔前出〕 - クルーズ寄港地の魅力づくりの一環として、旅客のニーズに合わせた連絡機能（ツアーバス、無料連絡バス等）の強化 - 関門地域の連携 - 門司港駅周辺と唐戸等周辺へ互いに定期船旅客を積極的に誘導するための方策を観光関連部局（関門海峡観光推進協議会等）との協議 - 関門の連絡船を利用した下関港、門司港地区それぞれを基点とする観光モデルコースの設定を、観光部局、旅行会社へ要請 - 関門海峡の航行条件等のなかで寄港促進の阻害となる要件の緩和を関係機関との協議	実施主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	
	実施時期	短期	○
		中長期	

市民や旅客が集う賑わいのある“みなとまちづくり”の推進

具体的な取り組み			
- 賑わいの創出 - 旅客が利用するターミナル周辺における旅客と市民の交流等、賑わいのある“みなとまちづくり”の検討 “みなとまちづくり”における「みなとオアシス制度」の積極的な活用 “みなとまちづくり”の立案、実施、管理等を担う地元のNPO等の人材育成の推進 - 寄港地のイメージアップ - 歓迎行事は、各寄港地の伝統文化等個性のあるアトラクションを企画、実施 - 地元の特産物や産業等を紹介する地元の情報を発信するイベントの企画、実施 - 出港時の見送りでの市民等見学客の参加や水際線での日常的な賑わいづくりができるように、SOLAS(ソーラス)規制の弾力的運用（例えば、規制の境界をクルーズ船に近い位置とすることや、旅客の乗船後、出港時までの規制を解除する等して市民が船に近づけるようにすることや、係留利用されていない岸壁背後での賑わいを創出するイベントの開催等）の検討と関係機関への要請 - クルーズ観光の重要性、経済効果をアピールする場として、クルーズ船寄港時に周辺住民向けの関連イベント、市民クルーズの実施等の周知、啓蒙活動	実施主体	国	○
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	○
	実施時期	短期	
		中長期	○

d)九州の港湾の連携と九州独自の観光振興モデルの開発

九州におけるクルーズ船の寄港を促進のため、九州における各寄港地の連携と北部九州を核とした九州独自観光振興モデルの開発を進める。

港を起点とする観光モデルコースの検討

具体的な取り組み			
○観光モデルコースの検討 ・港を基点とする観光モデルコースの設定を、観光部局、旅行会社へ要請 ・門司港駅周辺と唐戸等周辺へ互いに定期船旅客を積極的に誘導するための方策を観光関連部局（関門海峡観光推進協議会等）との協議〔前出〕	実施主体	国	○
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	
	実施時期	短期	
		中長期	○

九州の寄港地が連携した積極的なポートセールスの実施

具体的な取り組み			
○九州の各寄港地が連携した外国船社の寄港誘致の推進 ・各寄港地が共同での外国船社訪問する体制づくりと具体的な訪問の実施 ・各寄港地の管理者、クルーズ受入組織、観光団体等の官民が集まる定期的な情報交換会の実施 等 ○インセンティブ（誘発要因） ・寄港促進のためのインセンティブとして入港料の免除、タグボート使用料の補助等の検討	実施主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	
	実施時期	短期	
		中長期	○

九州の各港で連携したテーマを持った寄港ルートや地元発信型のツアーの提案

具体的な取り組み			
○九州の複数の寄港地を周遊するクルーズプランの提案 ・九州らしさを演出する周遊型のクルーズプランの検討と船社への提案 ○九州と関西、瀬戸内海との連携 ・北部九州、特に下関港と北九州港は瀬戸内海沿岸とともにアジアと関西を結ぶ地理的位置にあることから、関西や瀬戸内海沿岸の港湾（大阪港、神戸港、広島港等）と連携したクルーズプランの検討と船社への提案 ○地元発信型のツアーの提案 ・各港で連携したテーマを持った地元発信型ツアー等の船社へ提案（九州各地におけるアジアの交流に関する史跡巡りや世界遺産の登録を目指している九州の近代化産業遺産群巡り、トヨタの工場見学等の高度な社会見学等）	実施主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	
	実施時期	短期	
		中長期	○

e)国際旅客船等の利用増大に対応した港湾施設の整備・維持管理方策の提言

今後の国際旅客船等の利用者増大に対応した港湾施設の整備・維持管理方策を以下のとおり提案する。

◆官民の連携

旅客ターミナル整備においては空港同程度の公的支援を要請する。

旅客ターミナルの管理運営については、現状の第3セクター等ではなく、各種規制の少ない民間への委託を検討する。

テナントの運営や募集等、イベントの実施等に関しては民間のノウハウの活用を図る。

◆地元による賑わい空間の創出

賑わい空間“みなとづくり”は、「みなとオアシス制度」等を活用した国等の支援と住民を主体とする計画の立案、実施、管理を推進する。

主体となる地元(民間団体、NPO等)の育成を支援する

2.3 沖縄地方における国際旅客船等の利用拡大に向けた検討

1) 沖縄地方におけるクルーズ船寄港状況と対象港湾の概況

(1) 沖縄地方におけるクルーズ船寄港状況

沖縄県へのクルーズ船の寄港回数は、1997 年のスター・クルーズ社による定期クルーズが運航開始後では、1999 年の 162 回/年が最多で、その後は減少したものの概ね 90 回前後で推移している。

また、クルーズ客数は、1999 年には定期・不定期の合計で約 11 万人の旅客を記録し、2000 年以降は増減を繰り返しながら約 3～7 万人/年で推移している。

寄港回数、クルーズ客数ともに定期クルーズが全体の約 8 割強を占めている。

なお、2008 年においては、以下に示すようなクルーズ船の寄港が予定されている。

表 2-3-1(1) 沖縄県に寄港予定のクルーズ船の概要(1)

月 日		船 名	寄港地	総トン数 (G/T)	定員 (人)	仕出港	仕向港
1	2008/ 2/ 2	ドイチェランド	那覇	22,400	548	シンガポール	上海
2	2008/ 2/10	ラブソディー・オブ・ザ・シー	那覇	78,491	2,435	香港	基隆
3	2008/ 2/23						
5	2008/ 3/14						
6	2008/ 4/ 8	スーパースター・リブラ	那覇	42,300	1,480	基隆	基隆
7	2008/ 4/15						
8	2008/ 4/21						
9	2008/ 4/25						
10	2008/ 4/29						
11	2008/ 4/15						
12	2008/ 5/ 5						
13	2008/ 5/13						
14	2008/ 5/20						
15	2008/ 5/27						
16	2008/ 6/ 2						
17	2008/ 6/10						
18	2008/ 6/16						
19	2008/ 6/24						
20	2008/ 6/30						
21	2008/ 7/ 4						
22	2008/ 7/ 8						

表 2-3-1(2) 沖縄県に寄港予定のクルーズ船の概要(2)

月 日		船 名	寄港地	総トン数 (G/T)	定員 (人)	仕出港	仕向港
23	2008/ 7/14	スーパースター・リブラ	那覇	42,300	1,480	基隆	基隆
24	2008/ 7/18						
25	2008/ 7/22						
26	2008/ 7/29						
27	2008/ 8/ 1						
28	2008/ 8/ 5						
29	2008/ 8/12						
30	2008/ 8/15						
31	2008/ 8/19						
32	2008/ 8/25						
33	2008/ 8/29						
34	2008/ 9/ 2						
35	2008/ 9/ 8						
36	2008/ 9/16						
37	2008/ 9/23						
38	2008/ 9/30						
39	2008/10/ 6						
40	2008/10/14						
41	2008/10/17						
42	2008/ 9/23						
43	2008/10/21						
44	2008/10/28	飛鳥 II	那覇	50,142	720	鹿児島	八代
45	2008/10/28						
46	2008/ 8/14	ふじ丸	那覇	23,235	600	横浜	神戸
47	2008/10/29	ブレーメン	那覇	6,752	166		
48	2008/ 2/26	シルバー・シャドー	那覇	28,258	382	上海	基隆
49	2008/ 3/22	スタテンダム	那覇	55,451	1,266	サイパン	長崎
50	2008/ 4/ 4	ノーティカ	那覇	30,277	684	神戸	基隆
51	2008/ 6/25	コスタ・アレグラ	那覇	28,400	1,000	基隆	神戸
52	2008/10/22						
53	2008/10/12	ダイヤモンド・プリンセス	那覇	116,000	2,670	基隆(上海)	上海(基隆)
54	2008/11/ 1						
55	2008/11/13						

資料: 那覇港管理組合企画建設部企画室、船社 HP

表 2-3-2 クルーズ船の寄港回数及び旅客数の推移

単位:回、人

	寄港回数					旅客数		
	定期船 レジャー	不定期船			合計	定期船	不定期船	合計
		レジャー	チャーター	小計				
1996	0	1	8	9	9	0	5,011	5,011
1997	117	0	9	9	126	56,537	4,957	61,494
1998	56	2	11	13	69	27,047	6,891	33,938
1999	149	4	9	13	162	106,885	5,887	112,772
2000	112	5	9	14	126	60,853	6,149	67,002
2001	64	16	5	21	85	32,749	6,949	39,698
2002	72	15	5	20	92	40,056	9,715	49,771
2003	47	21	4	25	72	22,047	6,260	28,307
2004	71	11	2	13	84	39,889	4,187	44,076
2005	74	11	4	15	89	42,062	7,242	49,304
2006	0	16	5	21	21	0	18,149	18,149
2007	45	10	5	15	60	78,858	-	78,858

注意:2007 年の不定期旅客数は未発表(以下図も同様)

資料:沖縄総合事務局開発建設部港湾計画課調べ

資料:定期は沖縄県クルーズ促進協議会、2000 年までの不定期は(社)日本外航客船協会。2001～2005 年は沖縄県クルーズ促進連絡協議会資料。2006、2007 年は沖縄総合事務局港湾計画課調べで速報値

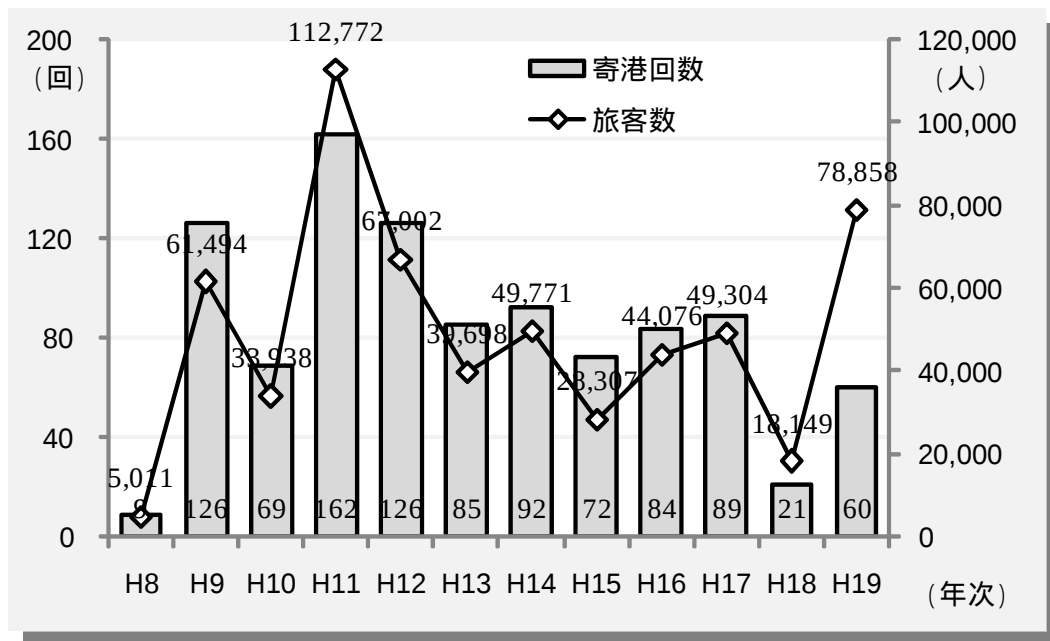


図 2-3-1 クルーズ船の寄港回数と旅客数の推移

(2) 沖縄の寄港地の評価

平成 18 年度策定の「沖縄におけるクルーズ観光活性化方策検討調査」の船社、旅行社等のヒアリング調査によれば、クルーズ船の寄港地としての沖縄の評価としては、観光ポテンシャルに関しては高いが、台風・季節風の影響により寄港できない点が低いとされている。

寄港地として高い評価

- a. 南西諸島クルーズは人気のある恒例クルーズ
 - ・ 邦船社は今後も実施する予定であり、船社は年間スケジュールにも組み込まれている（一般的な国内クルーズの平均の乗船率は約 60% に対し、南西諸島クルーズは 65～70% となっている）。
- b. 離島の観光ポテンシャルは高い
 - ・ 石垣では離島観光のツアーを複数準備するために、石垣港で 1 泊している。
 - ・ 近年、座間味には県内でも有数の透明度を持つ海域とホエールウォッチングが楽しめるため沖泊で寄港しており、今後の寄港地として期待されている。
- c. 地理的条件による中国 - 台湾の中継点の適地
 - ・ プリンセス社はアジアクルーズで 2006～2008 年に寄港し、2007 年にはコスタ・クルーズ社、2008 年にはロイヤル・カリビアン・インタナショナル社の寄港が予定されている。
- d. 那覇港旅客船埠頭の完成によるクルーズ拠点の形成
 - ・ 邦船社の企画担当者から、那覇港の旅客船埠頭の供用後には、那覇港を基点としたフライ & クルーズを検討したいとのコメントがあった。

寄港地として低い評価

- a. 台風・季節風などによる厳しい海象条件
 - ・ 過去に海象が悪く寄港できなかった事例がある。近年では、2004 年 3 月にぱしふいっくびいなすが座間味を抜港、同年 11 月にダイヤモンド・プリンセスが那覇を抜港、2006 年 12 月には飛鳥は風が強く石垣港を抜港した。
- b. クルーズ日程が長くなる
 - ・ 横浜、神戸が基点であれば 10 日程度のクルーズ日程になり料金も高くなる。南西諸島クルーズの場合、神戸から那覇まで 2 日間の洋上になり、一般的なミドルクルーズより洋上の期間が 1 日程度多くなる。
- c. 観光地としての課題
 - ・ 沖縄は安価な飛行機によるツアーとの競合があり、また飛行機ツアーで訪れたことがある旅客が多いので、新たな観光地や施設、土産等が求められている。
 - ・ 日本人客は特に土産物についても本物志向なので、一般的でないものが求められる。

資料：平成 18 年度 沖縄県におけるクルーズ観光活性化方策検討調査報告書

(3)対象港湾の概況

a)平良港

◆外航定期貨客船の利用状況

現在、平良港には外航、内航合計で 17 の船舶が定期航路を開設しているが、運輸要覧によれば、外国航路におけるフェリー(外航定期貨客船)として以下の船舶が登録されている。

表 2-3-3 平良港に就航している外航定期貨客船の概要

航路名	船種	船名	GT	全長	吃水	就航年	船社
名古屋・大阪・那覇・平良・石垣・台湾	フェリー	CF 飛龍	10,351	167.0	6.0	H7.6	有村産業
	フェリー	CF 飛龍 21	9,225	167.0	5.9	H8.3	

表 2-3-4 定期貨客船の寄港頻度及び使用岸壁

航路名	船種	船名	寄港頻度	使用岸壁
名古屋・大阪・那覇・平良・石垣・台湾	フェリー	CF 飛龍	2/週(火・木)	第 2 ふ頭 岸壁(-9m)
	フェリー	CF 飛龍 21	1/週(土)	第 2 ふ頭 岸壁(-9m)

資料:運輸要覧、船社 HP 等より(上表とも)

◆クルーズ船の寄港実績

平良港へは、一時期を除き毎年 20 隻前後のクルーズ船が寄港しており、宮古島市における観光振興に寄与している状況がうかがえる。

なお、平成 18 年は船舶会社の都合によりクルーズ船の就航が運休されたが、平成 20 年 5 月からは運行再開が決定している。

表 2-3-5 クルーズ船寄港実績の推移

単位:回、人

	寄港回数			旅客数		
	定期	不定期	計	定期	不定期	計
H09 年	0	0	0	0	0	0
H10 年	0	1	1	0	-	0
H11 年	15	0	15	7,775	0	7,775
H12 年	4	0	4	3,897	0	3,897
H13 年	0	0	0	0	0	0
H14 年	0	0	0	0	0	0
H15 年	8	1	9	4,946	224	5,170
H16 年	21	1	22	12,559	197	12,756
H17 年	22	1	23	12,951	415	13,366
H18 年	0	0	0	0	0	0
H19 年	0	2	2	0	899	899

資料:沖縄総合事務局開発建設部港湾計画課調べ

b)石垣港

◆外航定期貨客船の利用状況

石垣港における外航定期貨客船は、前述の平良港も経由する CF 飛龍、CF 飛龍 21 である。

◆クルーズ船の寄港実績

石垣港へは、一時期を除き毎年 20～50 隻のクルーズ船が寄港しており、石垣市における観光振興に寄与している状況がうかがえる。

表 2-2-9 クルーズ船寄港実績の推移

単位:回、人

	寄港回数			旅客数		
	定期	不定期	計	定期	不定期	計
H09 年	54	2	56	26,514	371	26,885
H10 年	5	3	8	1,644	955	2,599
H11 年	50	5	55	37,341	1,496	38,837
H12 年	45	4	49	24,773	962	25,735
H13 年	18	3	21	11,456	669	12,125
H14 年	36	4	40	18,295	1,711	20,006
H15 年	1	4	5	304	1,562	1,866
H16 年	24	3	27	12,749	850	13,599
H17 年	27	4	31	14,965	1,280	16,245
H18 年	0	3	3	0	1,925	1,925
H19 年	24	4	28	27,867	2,110	29,977

資料:沖縄総合事務局開発建設部港湾計画課調べ

表 2-2-10 平成 19 年入港実績

単位:人

回数	寄港日	乗客数	仕出港	仕向港	回数	寄港日	乗客数	仕出港	仕向港
1	1/1	480	基隆港	平良港	18	9/20	入港キャンセル		
2	3/14	350	座間味港	平良港	19	9/27	765	基隆港	基隆港
3	3/28	500	那覇港	基隆港	20	10/1	1,542	基隆港	那覇港
4	7/2	981	基隆港	基隆港	21	10/4	入港キャンセル		
5	7/9	1,673	基隆港	那覇港	22	10/11	771	与那国	基隆港
6	7/16	1,324	基隆港	基隆港	23	10/15	1,452	基隆港	那覇港
7	7/23	1,637	基隆港	那覇港	24	10/18	604	基隆港	基隆港
8	7/26	1,142	基隆港	与那国	25	10/25	592	基隆港	基隆港
9	7/30	1,279	基隆港	基隆港	26	10/29	1,247	基隆港	那覇港
10	8/6	1,610	基隆港	那覇港	27	11/1	1,356	基隆港	厦門港
11	8/13	入港キャンセル			28	11/4	1,341	厦門港	基隆港
12	8/20	1,654	基隆港	那覇港	29	11/6	586	基隆港	基隆港
13	8/30	1,367	基隆港	基隆港	30	11/8	882	基隆港	基隆港
14	9/3	1,520	基隆港	那覇港	31	11/14	1,026	基隆港	那覇港
15	9/6	752	基隆港	基隆港	32	11/22	入港キャンセル		
16	9/13	764	基隆港	基隆港	33	12/2	780	花蓮港	名瀬港
17	9/17	入港キャンセル			合計		29,977		

資料:沖縄総合事務局開発建設部港湾課調べ

2)対象港湾における課題の抽出

(1)平良港の課題

a)平良港の課題

平良港では、平成 14 年 1 月～平成 19 年 12 月の冬季（11 月～4 月）において、気象・海象の影響による「沖待ち」「抜港」が合計 10 回発生している。さらには、各種気象データの関係からすれば、11 月から 4 月の半年間では 9.0%（少なくとも 5.8%）の確率で、「沖待ち」「抜港」が起こりうる可能性のある状況が発生しているものと想定される。

また、船舶が岸壁や護岸に接触する事故が、平成 9 年度以降、16 件発生している。

平良港は、港湾の向きや、地形的に港湾周辺部で風を遮るような高台や建物がないことから、冬季の季節風の影響を船舶が被る状態にある。那覇港、石垣港（夏季においては注意が必要）では冬季においても比較的安全に入出港が行える状態に比べ、ハンデがある状態である。

b)問題解決のための方向性

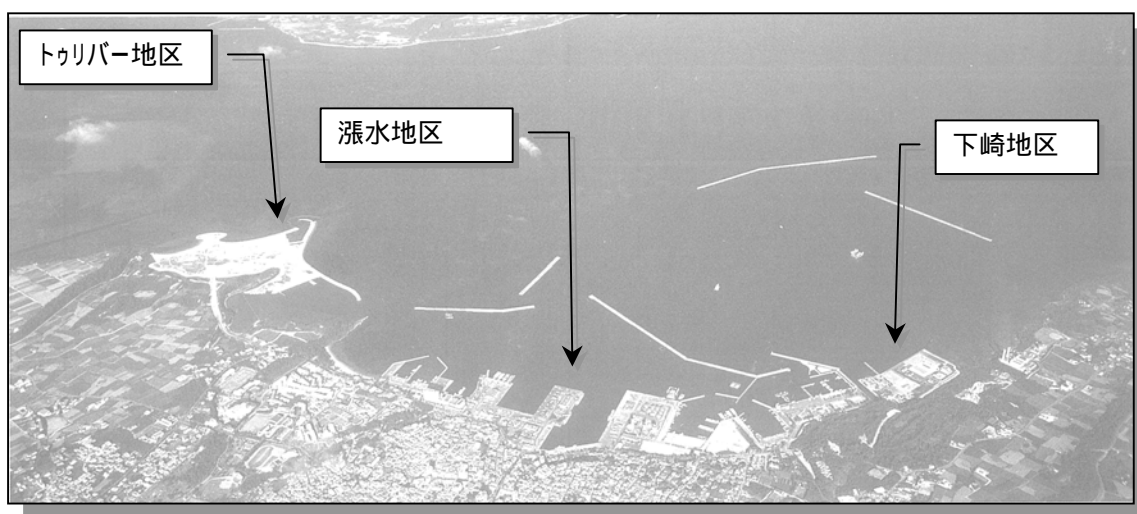
港湾整備に関連した指摘事項

- a.冬季の季節風に対して、現況バースは冬季変節風の横風の影響を受けやすく、今後の整備にあたっては、風向と施設との関係に留意する必要がある。
- b.今後、バース間、バースと防波堤との間隔が広がるのであれば、船社は船舶の大型化の検討が可能になる。
- c.安全に寄港する上では、長い航路、防波堤で狭くなっている一部の狭い航路、浅い場所等の改善が必要である。



課題解決のための方向性

- a.埠頭の法線方向の改善検討
- b.狭小な港湾水域の改善
- c.航路の安全性を向上させる整備の検討



平良港の航空写真

(2)石垣港の課題

a)石垣港の課題

八重山圏域における重要な観光資源ともなっている石西礁湖は、観光利用だけではなく漁業や釣りなどの生活の場として、多様な利用がなされているが、様々な要因からサンゴ礁の枯渇等、環境負荷が懸念されている。

また、現在国際旅客船等が入港する浜崎町の旅客船ターミナル及び周辺において魅力の消失や、石垣島における新たな観光拠点ともなりうる新港地区を観光利用の視点から捉えた場合への懸念事項等が示された。

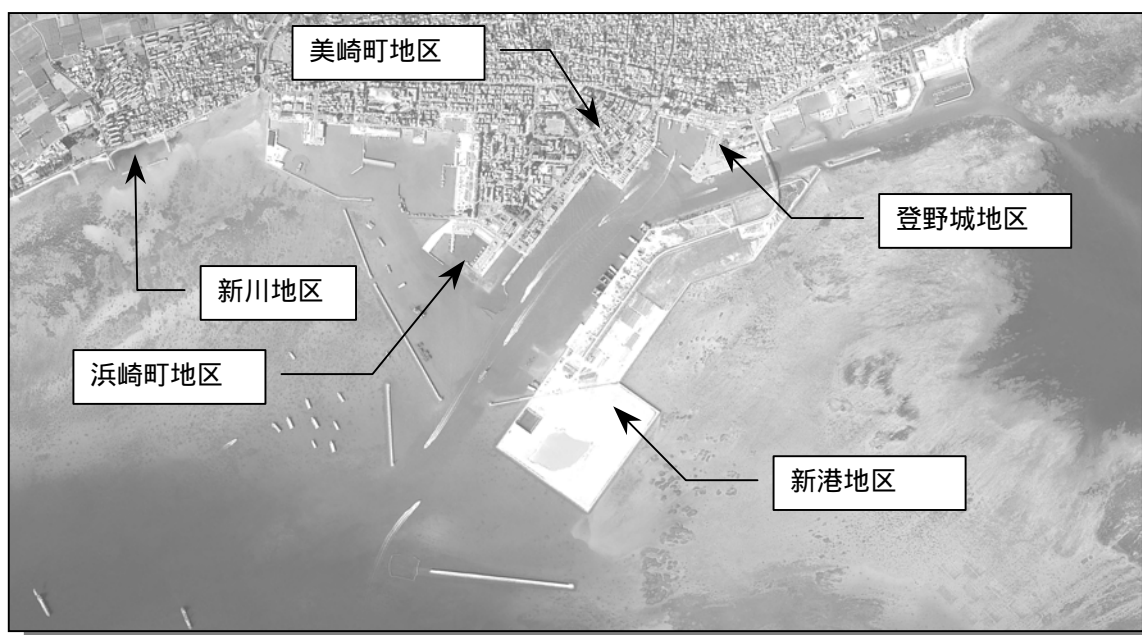
b)問題解決のための方向性

港湾整備に関連した指摘事項	
石西礁湖を観光利用する上での指摘事項	・石西礁湖内の輻輳化している船舶航行状況の改善が求められる ・観光立市の顔として、魅力的な港湾整備が求められる
新港地区・危険物取扱施設用地への進出を希望する事業者の指摘事項	・新港地区への唯一アクセスの安定化が望まれる ・景観を配慮した配置計画の見直しが望まれる ・供用開始に向けた具体的なスケジュール提示が望まれる
新港地区・交流拠点用地への進出を希望する事業者の指摘事項	・リゾートホテルの立地に際しては、公共ビーチの整備が望まれる ・イベント開催が可能なリゾート的雰囲気のある緑地整備が望まれる ・交流拠点用地の景観形成に向けた配慮が望まれる(エネルギー関連施設用地の分離、隔離策の検討)



課題解決のための方向性

- 観光資源となるサンゴ礁の保全に向けた検討
- 観光立市にふさわしい魅力的な港湾の形成
- 災害時等における新港地区へのアクセス手段の確保
- 新港地区における土地利用への配慮



石垣港の航空写真

3) 沖縄地方における国際旅客船等の利用拡大に向けた方針の検討

(1) 平良港湾における港湾施設高度化の方針

港湾水域の拡大検討	- 漲水地区は、机上では回頭円が確保されている状況にはあるが、今後ますます大型化すると想定される国際旅客船によるクルーズ観光の推進するためには、十分な回頭円を確保できるよう港湾水域の拡大に向けた対応が求められる。
航路の安全性を向上させる整備の検討	- 航路に関しては長さ、幅の狭さ、待避場所水域の深さが足りないとの指摘もなされていることから、今後はこのような状況を十分に検証した上での対策を講じる必要がある。
宮古特有の資源を活かしたクルーズ観光の振興	- 宮古地域には、特有な伝統工芸や歴史・文化資源が分布しており、クルーズ船の限られた停泊時間において、これらを全て鑑賞・体験するには、クルーズ客の要望を事前に把握するなど、効率的に宮古地域特有の伝統工芸・芸能等に触れるような対策を講ずる必要があると考える。 - 例えば、宮古島マリンターミナルにおける外国語表記の案内板の設置、リーフレット等の配布、隣接する“まていだ市民劇場”における芸能披露、工芸展示・即売会の開催等を検討することを考えられる。



図 2-3-2 平良港漲水地区客船ふ頭イメージ図

(2)石垣港における港湾施設高度化の方針

観光資源となるサンゴ礁の保全に向けて	- 自然環境保全に関心の高い利用者の理解が得られるような取り組みを石西礁湖において、継続的に実施して必要がある。八重山観光における貴重な自然資源、地域住民の生活の場として、永続的に利活用していくためのルール作りを行う必要があると考える。
観光立市にふさわしい魅力的な港湾の形成	- 今後は、これらの課題を解決して観光立市にふさわしい魅力的な港湾の形成に努める必要があると考える。
新港地区へのアクセス手段の確保	- 台風時においてもサザンゲートブリッジを閉鎖せずに、安全に通行できるよう耐震補強等行うなどして、災害時におけるアクセス手段を確保する必要がある。
新港地区における土地利用への配慮	- 現港湾計画では大型国際旅客船ターミナル、交流拠点用地のある新港地区に、危険物取扱施設用地が計画されている。光を観る、すなわち豊かな景観、自然環境を見る、触れる観光を振興する上では、可能な限り危険物取扱施設などは、観光客の目に触れない形で整備することが望ましい。 - 危険物取扱施設用地を供用開始するにあたっては、エネルギー供給施設（大型タンク）が、観光客の目に触れないような対策、観光客の目に触れても違和感のない対策等を講じることにより、安全性の確保、さらには観光地として魅力的な景観を創出する必要があると考える。



図 2-3-2 新港地区整備イメージ図

2.4 国際旅客船等の利用拡大に向けた総合的検討

九州、近畿、沖縄の3地方におけるそれぞれの国際旅客船等の利用者拡大に向けた検討を踏まえ、国際旅客船利用者の利便性、快適性の向上につながる「国際旅客船等の利用者拡大に対応する港湾施設の高度化の方針」を次のとおりとした。

1) 我が国における国際旅客船等の利用状況

(1) 日本人の出国、外国人の訪日数の推移

港湾から出国する日本人は2006年約19万人で、2004年をピークに減少傾向にある。逆に港湾からの訪日する外国人は年々増加傾向にあり、2006年に50万人を超えた。

港湾別では、博多港が最も多く、2008年で出国日本人、訪日外国人の合計が約38万人である。次いで下関港の約10万人、大阪港の約6万人の順となっている。

表 2-4-1 日本人の出国、外国人の訪日数の推移

		(単位：人)								
		東京	横浜	大阪	神戸	下関	博多	那覇	その他	合計
2000	出国日本人	6,266	1,204	2,552	7,805	24,138	136,277	137	19,274	197,653
	訪日外国人	519	422	2,716	8,418	58,610	60,884	11,327	57,352	200,248
	小計	6,785	1,626	5,268	16,223	82,748	197,161	11,464	76,626	397,901
2001	出国日本人	4,308	1,518	3,909	7,134	20,884	148,515	582	31,831	218,681
	訪日外国人	212	2,229	4,188	9,771	62,031	77,191	22,329	45,367	223,318
	小計	4,520	3,747	8,097	16,905	82,915	225,706	22,911	77,198	441,999
2002	出国日本人	2,842	2,409	6,761	7,947	21,745	148,590	594	22,892	213,780
	訪日外国人	1,738	448	19,872	6,093	62,493	96,361	27,285	62,046	276,336
	小計	4,580	2,857	26,633	14,040	84,238	244,951	27,879	84,938	490,116
2003	出国日本人	988	2,198	6,253	3,801	15,264	136,757	1,586	18,206	185,053
	訪日外国人	812	3,022	39,198	5,233	64,563	114,499	4,159	67,307	298,793
	小計	1,800	5,220	45,451	9,034	79,827	251,256	5,745	85,513	483,846
2004	出国日本人	2,499	3,570	6,901	5,915	18,195	187,736	185	28,510	253,511
	訪日外国人	215	1,857	45,338	6,797	64,229	142,542	2,256	94,209	357,443
	小計	2,714	5,427	52,239	12,712	82,424	330,278	2,441	122,719	610,954
2005	出国日本人	939	5,098	6,183	8,441	16,106	161,708	716	16,967	216,158
	訪日外国人	427	1,027	47,256	6,035	71,094	177,996	5,079	118,791	427,705
	小計	1,366	6,125	53,439	14,476	87,200	339,704	5,795	135,758	643,863
2006	出国日本人	560	5,225	5,724	6,976	17,264	136,833	1,467	13,230	187,279
	訪日外国人	548	850	58,960	9,982	86,978	239,376	10,289	94,430	501,413
	小計	1,108	6,075	64,684	16,958	104,242	376,209	11,756	107,660	688,692

資料：法務省入国管理局

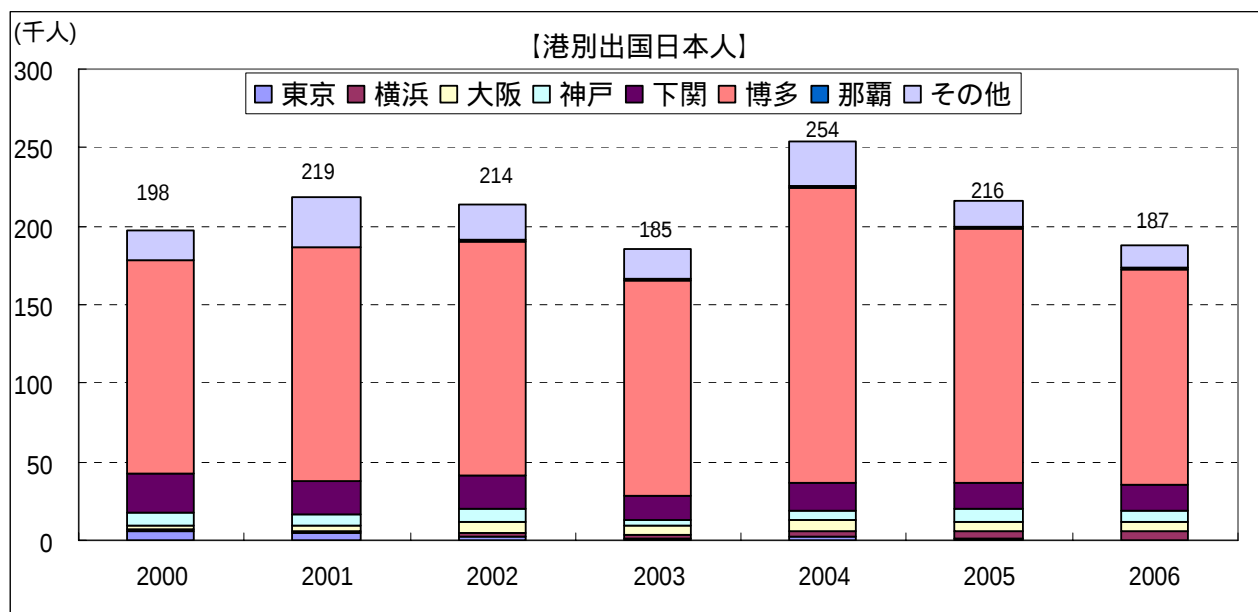


図 2-4-1 日本人の出国数の推移

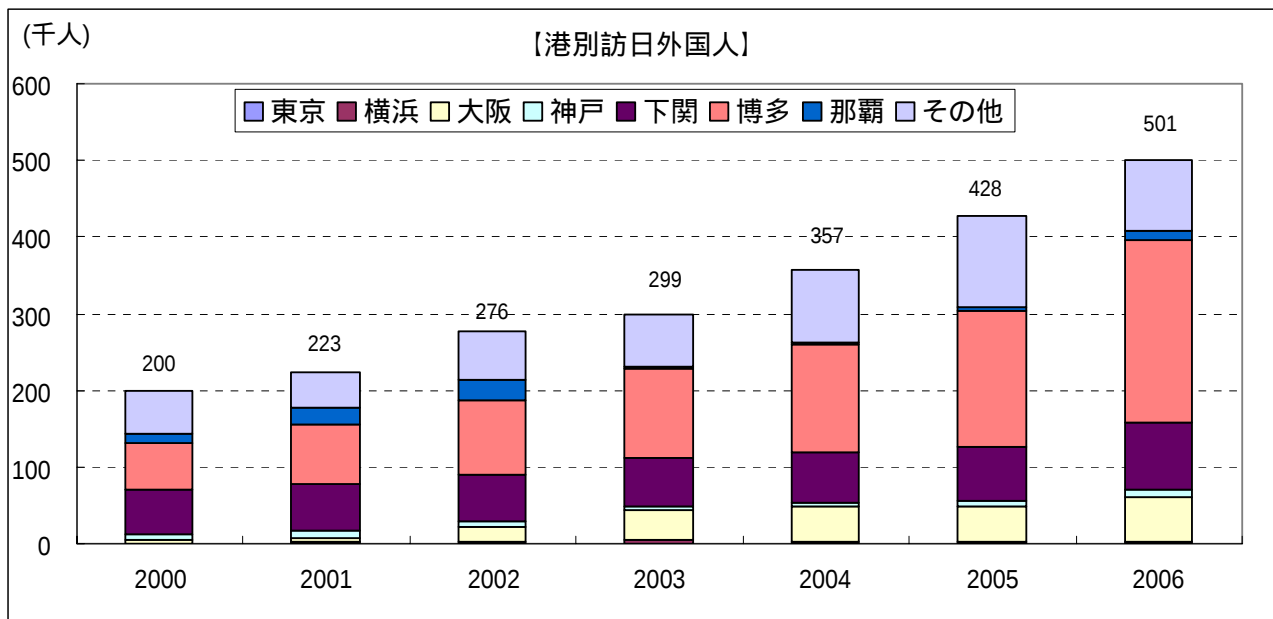


図 2-4-1 外国人の訪日数の推移



写真 2-4-1 博多港国際ターミナルの利用状況

(2)クルーズ船の地域別・港別の寄港状況

内航クルーズ船の寄港数は、邦船の母港である東京港、横浜港を有する関東がもっと多く、次いで、大阪港、神戸港のある近畿となっている。次に国内有数の寄港地である屋久島(宮之浦港)、長崎港の九州、次いで名古屋港のある中部、函館・小樽・釧路のある北海道の順となっている。

表 2-4-3 内航クルーズのエリア別寄港地

(単位：回)

エリア	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	年平均
北海道	42	38	37	39	33	40	53	39	54	41.7
東北	64	46	45	41	46	29	41	24	26	40.2
関東	265	222	203	183	155	167	183	175	166	191.0
中部	107	114	95	70	72	62	93	89	71	85.9
近畿	105	123	128	129	108	101	145	117	107	118.1
中国	32	23	26	25	31	31	40	32	37	30.8
四国	26	34	41	21	40	38	24	22	20	29.6
九州	86	93	79	79	82	76	126	93	102	90.7
沖縄	17	20	23	20	15	17	11	10	8	15.7
計	744	713	677	607	582	561	716	601	591	643.6

資料：(社)日本外航客船協会

個別の港では、前述のとおり母港・発着港である横浜港、東京港、神戸港、名古屋港、大阪港が約 20～90 回と寄港回数は多い。九州の発着港である博多港は 17.8 回となっている。

寄港地としては、宮乃浦港(屋久島)、長崎港、清水港が 10 回以上となっている。

表 2-4-4 内航クルーズの寄港頻度の高い港湾

(単位：回)

都道府県	港名	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	平均
北海道	函館	9	8	11	7	6	7	10	8	11	8.6
	小樽	9	3	4	4	4	5	7	4	9	5.4
	釧路	7	6	7	8	6	4	4	7	11	6.7
青森県	青森	11	8	6	8	11	7	4	5	6	7.3
秋田県	秋田船川	10	5	3	7	6	7	10	5	5	6.4
宮城県	仙台塩釜	17	17	12	3	6	4	10	5	6	8.9
東京都	東京	183	146	125	117	76	70	25	19	21	86.9
	二見(父島)	7	4	7	7	4	4	7	4	5	5.4
神奈川県	横浜	57	55	56	50	65	83	133	141	131	85.7
新潟県	新潟	10	10	8	5	8	5	8	5	4	7.0
富山県	伏木富山	6	3	7	4	6	3	3	3	6	4.6
石川県	金沢	7	6	6	4	4	2	11	3	3	5.1
福井県	敦賀	3	5	1	5	4	4	7	8	4	4.6
静岡県	清水	15	14	12	11	12	6	14	4	8	10.7
愛知県	名古屋	54	67	43	30	28	30	36	51	32	41.2
三重県	鳥羽	7	4	5	6	6	3	5	2	3	4.6
大阪府	大阪	23	26	23	45	23	20	50	22	18	27.8
兵庫県	神戸	61	78	81	64	61	64	66	79	67	69.0
広島県	広島	9	10	8	11	13	12	6	8	10	9.7
香川県	高松	10	8	9	6	15	15	9	3	2	8.6
高知県	高知	5	4	7	1	6	7	3	4	6	4.8
福岡県	北九州	13	9	3	3	3	3	12	1	1	5.3
	博多	22	21	15	18	19	11	20	14	20	17.8
長崎県	長崎	6	6	5	9	6	4	8	8	14	7.3
大分県	大分	7	10	4	6	4	3	8	5	6	5.9
鹿児島県	鹿児島	3	2	4	2	5	3	8	6	11	4.9
	宮之浦	5	10	16	20	21	26	28	27	16	18.8
沖縄県	那覇	13	13	16	13	9	8	6	5	3	9.6

資料：(社)日本外航客船協会

注：年平均5回以上の寄港実績のみを抽出

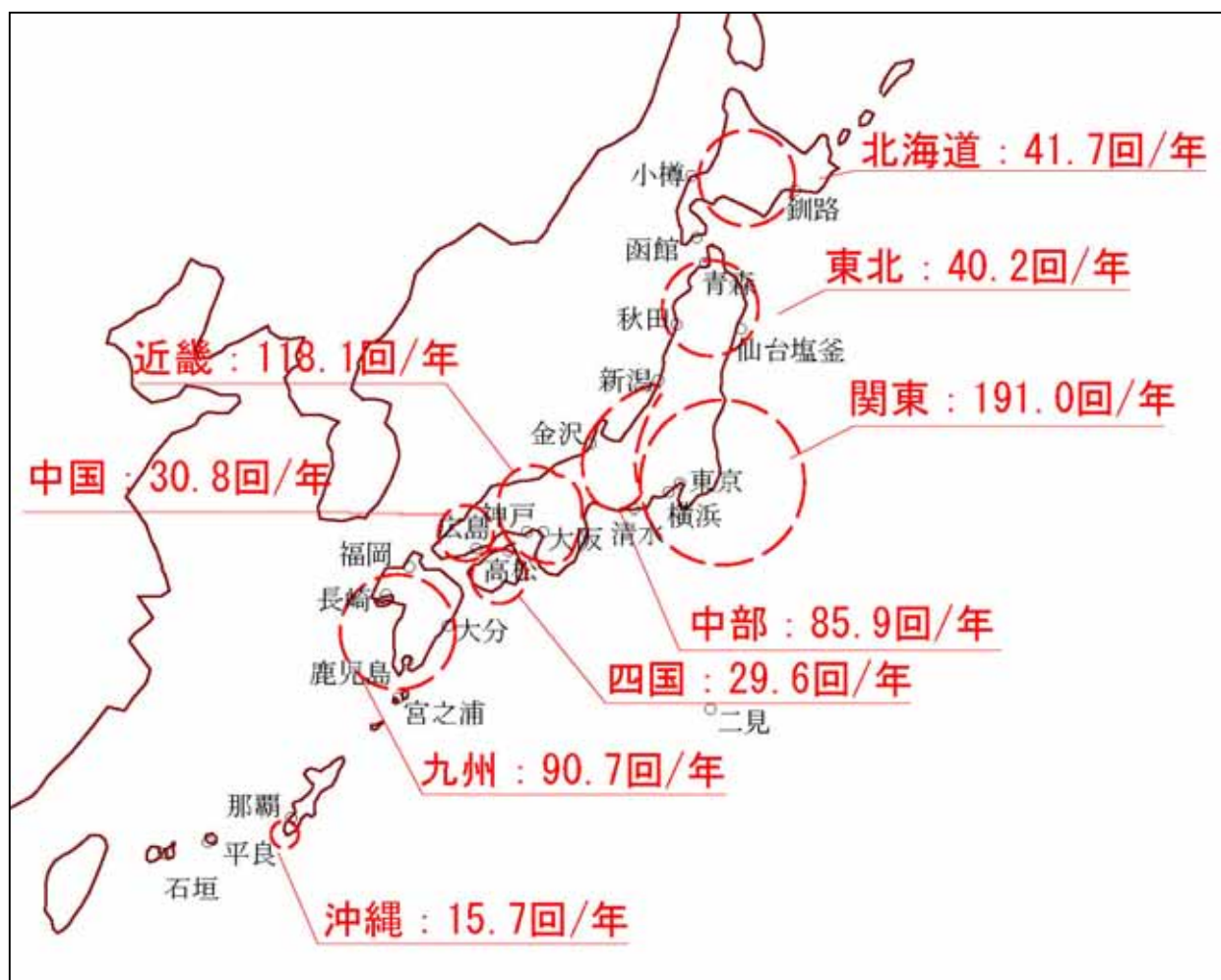


図 2-4-3 内航クルーズ船エリア別年間平均寄港数

また、外航クルーズ船の寄港地では、長崎港(11.8 回/年)のある九州が最も多く、次いで大阪港(6.5 回/年)、神戸港(5.8 回/年)のある近畿、広島港(7.3 回/年)の中国の順となっている。

表 2-4-5 エリア別外国船籍クルーズ船の寄港回数

(単位: 回)

エリア	2003	2004	2005	2006	平均
北海道	4	6	11	9	7.5
東北	2	3	7	3	3.8
関東	8	9	7	8	8.0
中部	4	9	2	6	5.3
近畿	12	13	9	15	12.3
中国	8	11	13	10	10.5
四国	3	2	5	3	3.3
九州	13	22	18	18	17.8
沖縄	5	4	5	10	6.0
計	59	79	77	82	74.3

資料: (社)日本外航客船協会

表 2-4-6 港別外国船籍クルーズ船の寄港回数

(単位:回)

都道府県	港名	2003	2004	2005	2006	平均
北海道	函館	2	4	7	3	4.0
	小樽	1	2	2	4	2.3
	釧路	1		2	2	1.3
青森県	青森	2	2	4	1	2.3
秋田県	秋田船川		1	1	1	0.8
宮城県	仙台塩釜			2	1	0.8
東京都	東京	2	5	2	5	3.5
神奈川県	横浜	6	4	5	3	4.5
新潟県	新潟	2	2		2	1.5
石川県	金沢		4	1	2	1.8
静岡県	清水	1	2	1	1	1.3
愛知県	名古屋	1	1		1	0.8
大阪府	大阪	7	7	7	5	6.5
兵庫県	神戸	5	6	2	10	5.8
広島県	広島	5	9	7	8	7.3
島根県	境港	3	2	6	2	3.3
香川県	高松	3	2	5	3	3.3
福岡県	北九州	1	3			1.0
	博多		1			0.3
長崎県	長崎	6	11	17	13	11.8
大分県	大分	1			1	0.5
鹿児島県	鹿児島	5	5	1	4	3.8
	宮之浦		2			0.5
沖縄県	那覇	4	4	4	8	5.0
	石垣	1		1	2	1.0
寄港隻数		59	79	77	82	74.3

資料:(社)日本外航客船協会

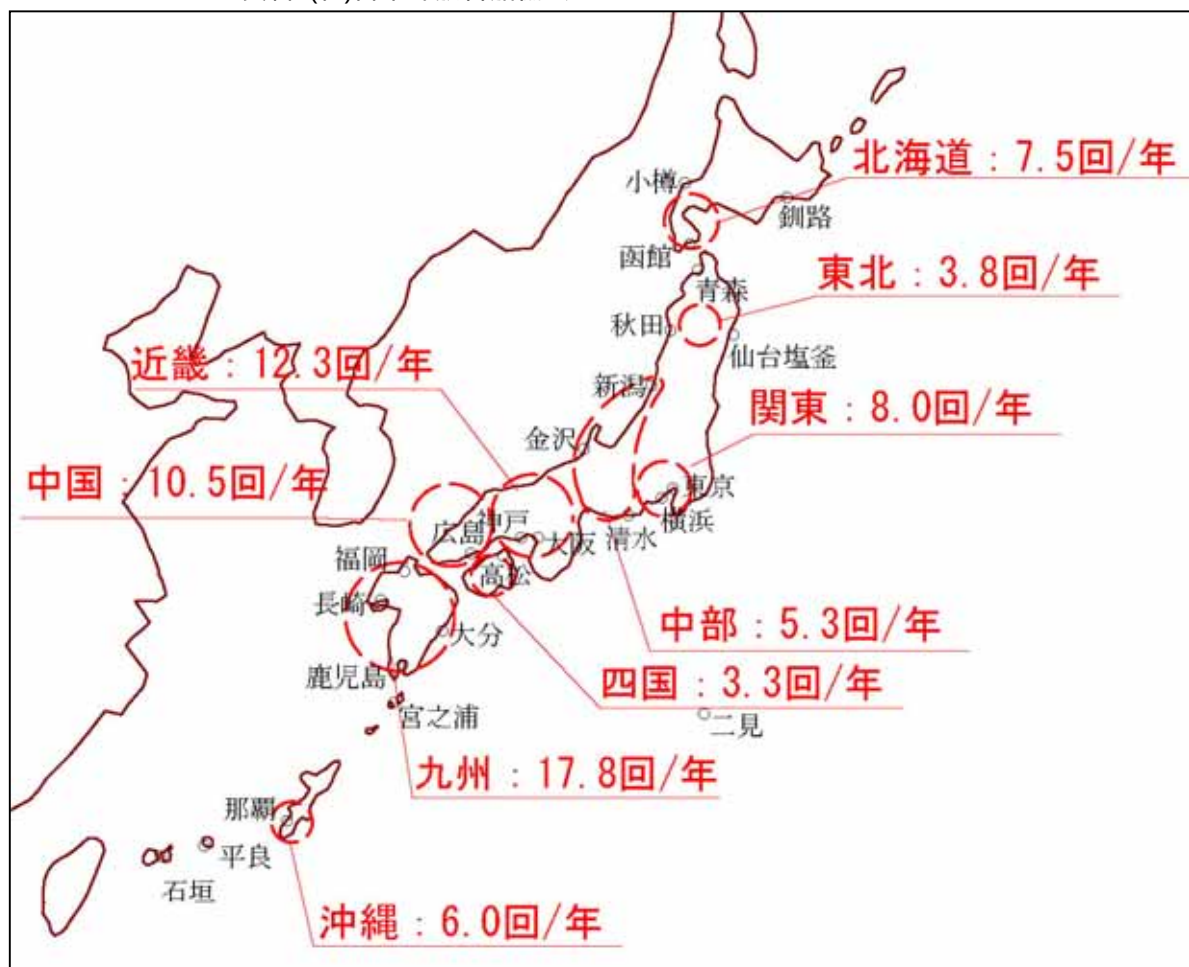


図 2-4-4 外航クルーズ船エリア別年間平均寄港数

(3)旅客ターミナルの概要

外航定期貨客船の就航している大阪港、神戸港、博多港、下関港、北九州港の航路及び旅客ターミナル等の概要は以下のとおりである。

表2-4-7 大阪港、神戸港における旅客ターミナル利用の概要

	大阪港				神戸港				
外航 定期 貨客	航路	大阪 - 釜山				神戸 - 天津			
	種別	フェリー				フェリー			
	船社	パンスターライン(株)				チャイナエクスプレスライン(株)			
	船舶	PANSTAR DREAM(21,535G/T 定員681人)				燕京(9,960G/T 定員442人)			
	運行時間	約18時間				約50時間			
	ダイヤ	大阪		釜山		神戸		天津	
		16:00		10:00		金曜日		日曜日	
				大阪				月曜日	
		16:00		10:00		12:00		14:00	
								11:00	14:00
	航路	大阪・神戸 - 上海							
	種別	フェリー							
	船社	日中国際フェリー(株)							
	船舶	新鑑真(14,543G/T 定員345人)							
	運行時間	約40時間							
	ダイヤ	大阪・神戸		上海		大阪・神戸			
		火曜日		木曜日		土曜日		月曜日	
		12:00		午前中		13:00		9:30	
		大阪 - 上海							
	航路	大阪 - 上海							
	種別	フェリー							
	船社	上海フェリー(株)							
	船舶	蘇州号(14,410G/T 定員272人)							
	運行時間	約40時間							
	ダイヤ	大阪		上海		大阪			
		金曜日		日曜日		火曜日		木曜日	
		12:00		10:00		11:00		9:00	
		大阪港国際フェリーターミナル							神戸ポートターミナル
	係留施設	岸壁 (-10m)450m				岸壁 (-10～12m)589、649m			
	旅客数	日本人	11.8 千人		日本人	11.3 千人			
	(2006年)	外国人	118.8 千人		外国人	16.4 千人			
		計	130.7 千人		計	27.7 千人			
	寄港実績	2004年	40 隻		2002年	67 隻			
	(外内航計)	2005年	28 隻		2003年	85 隻			
		2006年	24 隻		2004年	86 隻			
		2007年	13 隻		2005年	100 隻			
		平均	26 隻		平均	85 隻			
	クルーズ								

表2-4-8(1) 博多港、下関港、北九州港における旅客ターミナル利用の概要(1)

外航 定期 貨客	博多港			下関港			北九州港		
	航路 種別 船社 船舶	博多 - 釜山 客船(ジェットフォイル) JR九州高速船株、未来高速株 ビートル、ビートル2世、ビートル3世 ビートル5世(300G/T 定員200名)(JR) コビー、コビー、コビー (300G/T 定員220名)(未来高速) 2時間55分	釜山	釜山	下関 - 釜山 フェリー 関釜フェリー(株) はまゆう(16,187G/T 定員438人) 星希(16,665G/T 定員562名)	釜山	門司 - 釜山(2008年6月運行開始予定) フェリー (株)C & C R U I S E KC BRIDGE(16,340/T 定員600人)	門司	釜山
	運行時間 ダイヤ	福岡	8:45	11:40	約 8 時間	下関	約16～7時間	門司	釜山
			9:30	12:25	19:00	釜山			
			10:15	13:10	釜山	下関			
			14:00	16:55	20:00	8:00			
			14:30	17:25					
			釜山	福岡					
			8:45	11:40					
			10:00	12:25					
			13:00	15:55					
			14:00	16:55					
			14:30	17:25					
	航路 種別 船社 船舶 運行時間 ダイヤ	博多 - 釜山 フェリー カメリアライン(株) ニューかめりあ(19,961/T 定員522人) 約 6 時間	福岡	釜山	下関 - 青島 フェリー オリエントフェリー(株) ゆうとびあ(26,906G/T 定員350人) 約 28 時間	青島	下関	青島	釜山
	航路 種別 船社 船舶 運行時間 ダイヤ	下関 - 上海(蘇州太倉) フェリー 上海下関フェリー ゆうとびあ 2 (26,933G/T 定員475人) 約 29 時間	下関	上海	太倉	火曜日	17:00	太倉	木曜日

表2-4-8(2) 博多港、下関港、北九州港における旅客ターミナル利用の概要(2)

外航 定期 貨客	博多港			下関港			北九州港	
	ターミナル 係留施設	中央ふ頭博多国際ターミナル 中央ふ頭4～6号岸壁 (-10m)556m		細江ふ頭下関国際ターミナル 細江ふ頭18号岸壁 (-7.5m)260m 19～21号岸壁 (-10m)370m		門司港西海岸ふ頭 門司港西海岸ふ頭 (-11m)420m	門司港西海岸ふ頭(ターミナルは整備予定)	
クルーズ	旅客数 (2006年)	ジェットフォイル 日本人 241.5 千人 韓国人 284.8 千人 その他 14.3 千人 計 540.6 千人 フェリー 日本人 29.4 千人 韓国人 175.7 千人 その他 1.8 千人 計 206.9 千人 合計 日本人 270.9 千人 韓国人 460.5 千人 その他 16.1 千人 計 747.5 千人	日本人 30.0 千人 韓国人 169.0 千人 その他 1.0 千人 計 200.0 千人 日中フェリー 日本人 3.0 千人 その他 6.0 千人 計 9.0 千人 合計 日本人 33.0 千人 韓国人 169.0 千人 その他 7.0 千人 計 209.0 千人	実績なし	2002年 1 隻 2003年 3 隻 2004年 9 隻 2005年 5 隻 2006年 4 隻 平均 4 隻	2002年 5 隻 2003年 3 隻 2004年 11 隻 2005年 2 隻 2006年 1 隻 平均 4 隻		
クルーズ	寄港実績 (外内航計)	20 隻 12 隻 18 隻 10 隻 20 隻 平均 16 隻	2002年 20 隻 2003年 12 隻 2004年 18 隻 2005年 10 隻 2006年 20 隻 平均 16 隻	2002年 1 隻 2003年 3 隻 2004年 9 隻 2005年 5 隻 2006年 4 隻 平均 4 隻	2002年 5 隻 2003年 3 隻 2004年 11 隻 2005年 2 隻 2006年 1 隻 平均 4 隻			

2)国際旅客船等の利用に関する課題

外航定期客船船社、クルーズ船社、港湾管理者、観光関連団体のヒアリングに基づく各港湾の課題と解決のための方向性は次のとおりである。

表 2-4-9 課題解決のための方向性

課 題	課題解決のための方向性
・ ターミナルは予想以上の旅客増加に対処できていないので、利便性の向上のために施設の整備、改善が必要である。	・ 快適で安全な旅客船受け入れ施設の整備、改善
・ 旅客からはCIQ手続きの迅速化の要望は多い。 ・ 今後、九州へ東アジアクルーズの外国船の寄港が増加すると予想され、これに対処するためにもCIQ手続きの迅速化等が求められる。	・ 入出国手続きの迅速化のための検査官の増員要請等
・ 外との玄関口としてターミナルと背後地域との結節を強化し、人流拠点としての整備が求められている。	・ 人流拠点形成となるための交通結節機能の強化
・ 外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導が課題となっている。 ・ 消費の誘導による経済効果の促進とそれを支援する外語案内表記の強化が求められている。	・ 外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導
・ 市民等からは、港に賑わいがあれば訪れたいとの意見がある。	・ 市民や旅客が集う賑わいのある“みなとまちづくり”の推進
・ 上海・釜山・基隆・香港等を発着するアジアクルーズ、太平洋クルーズ等の外国船の寄港も増加していることから、クルーズ船の受け入れ態勢を整備するとともに、クルーズ船の寄港促進を図るための各寄港地が連携した取り組みを実施することが重要である。	・ 外国船の寄港誘致を推進する国内各寄港地の共同体制づくりと誘致活動の推進

3)国際旅客船等の利用者拡大に対応する港湾施設の高度化の方針

(1)基本コンセプト

アジア諸国からの旅客が増加する状況のもと、外航定期貨客船、クルーズ船等国際旅客船の利用者拡大への対応及び広域ネットワーク形成に向けた基本コンセプトを「魅力ある海外との玄関口を目指して - 海からの観光振興 - 」とした。

この基本コンセプトに基づく施策の実現は、国際旅客船利用者の利便性、快適性の向上につながり、これにより海からの観光振興及び地域活性化への寄与が期待できる。

魅力ある海外との玄関口を目指して - 海からの観光の振興 -

a)重点施策

魅力ある海外との玄関口を目指すために実施する重点施策を次のとおりとする。

快適で安全な旅客船受け入れ施設の整備、改善

今後とも増加が予測される海からの訪日外国人が、快適で安全に入出国できる利便性の高い旅客ターミナル等受け入れ施設の整備や改善（改修）を進める。

訪日外国人の受け入れ態勢の整備

定期船旅客、クルーズ船旅客からの要望の高い、迅速な入国審査等のC I Q手続のための検査官の増員要請等を官民一体となって関係機関へ要請する。

また、定期旅客船、クルーズ船が寄港する各港湾では、背後の市街地や周辺の観光地への旅客の誘導は“海からの観光振興”における重要な視点（魅力）であることから、港と市街地等の交通結節機能の強化と、港を基点とする旅客ニーズに対応した観光モデルコースの開発を進める。

更に、港の顔となる旅客ターミナル周辺において、旅客や市民が集う賑わいのある“みなとまち”づくりを進める。

広域ネットワークの形成（港湾間の連携）

クルーズ船の寄港促進のためには、国内の各寄港地が連携（共同）した誘致活動が必要である。また、国内各地域の複数の港湾を寄港する周遊型のクルーズプランを提案する。

(2)方向性

魅力ある海外との玄関口を目指すにあたり、前述の重点施策に対応したそれぞれの具体的な取り組みを推進する。

重点施策	具体的な取り組み
快適で安全な旅客船受け入れ施設の整備、改善	旅客船受け入れ施設等の整備、改修
訪日外国人の受け入れ態勢の整備	入出国手続きの迅速化のための検査官の増員要請と快適な入出国手続きのための弾力的な体制要請 人流拠点形成となるための交通結節機能の強化 外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導 港を基点とする旅客ニーズに対応した観光モデルコースと地元発信型ツアーの開発 市民や旅客が集う賑わいのある“みなとまちづくり”の推進
広域ネットワークの形成（港湾間の連携）	外国船の寄港誘致を推進する国内各寄港地の共同体づくりと誘致活動の推進 国内各地域の複数の港湾が連携した周遊型のクルーズプランの検討と船社への提案

(3)具体的な取り組みと行動計画

具体的な取り組みと行動計画を示す。なお、短期は概ね２・３年、中長期は５～１０年での実施を目指す。

a)快適で安全な旅客船受け入れ施設の整備、改善

◆旅客船受け入れ施設の等の整備、改善

具体的な取り組み			
○旅客ターミナルの整備、改修 ・ 旅客待合い、ＣＩＱ等のスペースの拡大 (旅客の待合い、ＣＩＱスペース等を備えたターミナルの整備) ・ 利用者数に対応したバス、タクシー駐車場の確保 ・ ターミナルから岸壁までの快適な旅客動線の確保 ・ ターミナルと最寄り駅、空港等のまでの快適な動線の確保	実施 主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	
		地元観光団体	
		その他	
	実施 時期	短期	○
		中長期	
○旅客ふ頭の整備 ・ クルーズ船に対応した旅客ふ頭、ターミナル等の整備 ○関連施設の整備 ・ バス、タクシー乗車までの待合所や観光案内所等の設置	実施 主体	国	○
		港湾管理者	○
		地元自治体	
		地元観光団体	
		その他	
	実施 時期	短期	
		中長期	○
○効率的なターミナルの管理運営 ・ 利便性の向上と管理運営に係る収支等のバランスを考慮した効率的な管理運営手法の検討 ・ 旅客ターミナルについては、民間のノウハウを活かした管理運営、委託等を検討 ○港湾施設整備の事業円滑化システムの検討 ・ ターミナル整備において空港と同程度の公的支援の要請	実施 主体	国	○
		港湾管理者	○
		地元自治体	
		地元観光団体	
		その他	
	実施 時期	短期	○
		中長期	

b)訪日外国人の受け入れ態勢の整備

- ◆入出国手続きの迅速化のための検査官の増員要請と快適な入出国手続きのための弾力的な体制要請

具体的な取り組み			
○迅速なCIQ体制の確保 ・入出国手続きの迅速化のための検査官の増員について、観光団体、港湾管理者、国機関等の連携により官民一体となった体制を確立し、要請を実施 ○弾力的なCIQ体制の確保 ・今後増加が予想される外国船の寄港に対応して、沖臨船検査の実施を入国管理局等へ要請 ・ターミナルで旅客待合等が確保できない場合、周辺の駅や周辺のホテルにて入出国手続き等を実施し、バス等により岸壁まで移動といった運用ができるよう要請	実施主体	国	○
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
	実施時期	その他	
		短期	○
		中長期	

- ◆人流拠点形成となるための交通結節機能の強化

具体的な取り組み			
○交通結節の強化 ・周辺都市や観光地等を結ぶ高速バスの旅客ターミナル乗り入れをバス会社等へ要請 ・ターミナル駅と市街地を連絡するシャトルバス（低運賃）の運行をバス会社、観光施設等関係機関等へ要請 ○旅客ニーズに対応した駐車場の整備 ・団体、個人旅行等旅客のニーズに対応したバス、タクシー駐車場の整備 ○バリアフリーへの対応 ・バリアフリーに対応した旅客動線や駐車場等の整備	実施主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
	実施時期	その他	
		短期	○
		中長期	

- ◆外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導

具体的な取り組み			
○外国人観光客への案内強化 ・市街地、商店街、量販店等における外国語（韓国語、中国語）案内表記の充実について道路部局、商工会等関係機関へ要請 ・旅客ターミナル及び周辺地域における外国語の案内表記の充実について道路部局、商工会等関係機関へ要請 ・ターミナル周辺の商店街、量販店からの商品情報を発信する場をターミナル内に設置 ○クルーズ旅客の利便性向上 ・ターミナル駅と市街地を連絡するシャトルバス（低運賃）の運行をバス会社、観光施設等関係機関等へ要請〔前出〕 ・クルーズ寄港地の魅力づくりの一環として、旅客のニーズに合わせた連絡機能（ツアーバス、無料連絡バス等）の強化	実施主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
	実施時期	その他	
		短期	○
		中長期	

◆ 港を基点とする旅客ニーズに対応した観光モデルコースと地元発信型ツアーの開発

具体的な取り組み			
○ 観光モデルコースの検討 ・ 港を基点とする観光モデルコースの設定を、観光部局、旅行会社へ要請 ○ 地元発信型のツアーの提案 ・ 各港で連携したテーマを持った地元発信型ツアー等の船社へ提案	実施 主体	国	○
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	
	実施 時期	短期	
		中長期	○

◆ 市民や旅客が集う賑わいのある“みなとまちづくり”の推進

具体的な取り組み			
○ 賑わいの創出 ・ 旅客が利用するターミナル周辺における旅客と市民の交流等、賑わいのある“みなとまちづくり”の検討 ・ “みなとまちづくり”における「みなとオアシス制度」の積極的な活用 ・ “みなとまちづくり”の立案、実施、管理等を担う地元のNPO等の人材育成の推進 ○ 寄港地のイメージアップ ・ 歓迎行事は、各寄港地の伝統文化等個性のあるアトラクションを企画、実施 ・ 地元の特産物や産業等を紹介する地元の情報を発信するイベントの企画、実施 ・ 出港時の見送りでの市民等見学客の参加や水際線での日常的な賑わいづくりができるように、SOLAS(ソーラス)規制の弾力的運用（例えば、規制の境界をクルーズ船に近い位置とすることや、旅客の乗船後、出港時までの規制を解除する等して市民が船に近づけるようにすることや、係留利用されていない岸壁背後での賑わいを創出するイベントの開催等）の検討と関係機関への要請 ・ クルーズ観光の重要性、経済効果をアピールする場として、クルーズ船寄港時に周辺住民向けの関連イベント、市民クルーズの実施等の周知、啓蒙活動	実施 主体	国	○
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	○
	実施 時期	短期	
		中長期	○

c)広域ネットワークの形成（港湾間の連携）

◆外国船の寄港誘致を推進する国内各寄港地の共同体制づくりと誘致活動の推進

具体的な取り組み			
○各寄港地が連携した外国船社の寄港誘致の推進 ・各寄港地が共同での外国船社訪問する体制づくりと具体的な訪問の実施 ・各寄港地の管理者、クルーズ受入組織、観光団体等の官民が集まる定期的な情報交換会の実施 等 ○インセンティブ（誘発要因） ・寄港促進のためのインセンティブとして入港料の免除、タグボート使用料の補助等の検討	実施主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	
	実施時期	短期	
		中長期	○

◆国内各地域の複数の港湾が連携した周遊型のクルーズプランの検討

具体的な取り組み			
○国内の各地域が連携し、地域の複数の寄港地を周遊するクルーズプランの提案 ・各地域らしさ、寄港地らしさ演出する周遊型のクルーズプランの検討と船社への提案 ○日本の各地との連携 ・北部九州、特に下関港と北九州港は瀬戸内海沿岸とともにアジアと関西を結ぶ地理的位置にあることから、関西や瀬戸内海沿岸の港湾（大阪港、神戸港、広島港等）と連携したクルーズプランの検討と船社への提案 ・船で1日圏（飛行機で1時間圏）に位置する九州、2日圏（飛行機で2時間圏）に位置する沖縄は、アジアと関西を結ぶ地理的位置にあることから、九州、沖縄の港湾と連携したクルーズプランの検討と船社への提案 ・船で1日圏（飛行機で1時間圏）に位置する関東とは、熊野を背後に控える新宮港、日高港等へのツアー発着港として適していることから、関東の港湾と連携したクルーズプランの検討と船社への提案	実施主体	国	
		港湾管理者	○
		地元自治体	○
		地元観光団体	○
		その他	
	実施時期	短期	
		中長期	○

表 2-4-11 各地方の現状と課題 重点施策と具体的な取り組み

		九 州	近 畿	沖 縄
定期貨客船、クルーズ船の利用状況		- 近年、九州に発着する旅客船の利用者数が予想を上回るスピードで急増 - 上海・釜山・基隆・香港等を発着するアジアクルーズのクルーズ船の九州への寄港が増加	- 定期貨客船の増便に伴う韓国人旅行者急増、H19 は中国人旅行者も増加 - 大阪、神戸以外の域内港湾へのクルーズ船寄港が増加する傾向	- 那覇 - 平良港 - 石垣港 - 台湾の定期フェリーが就航 - 台湾 - 石垣間に外航定期クルーズ船が運航
課題、問題点		- 外航定期貨客船やクルーズ船が寄港する各港湾においては、旅客利用の利便性の向上 - 観光客の背後地への誘導等の対応	- 旅客利用の利便性、快適性の向上 - ターミナル施設の陳腐化、老朽化	- 冬期風浪等による抜港がある（平良港） - 魅力的な港湾の形成（石垣港） - 石垣港新港地区へのアクセス手段の確保
重点施策と具体的な取り組み	● 快適で安全な旅客船受け入れ施設の整備、改善	旅客船受け入れ施設等の整備、改善 人流拠点形成となるための交通結節機能の強化	安全で快適な受付、待合し、入港手続き、移動を確保するための旅客ターミナルの充実整備と改善(改修) クルーズ船客、船社の利便性・快適性の向上 施設整備の円滑化と効率的な施設の管理運営	航路の安全性を向上させる泊地、航路の整備の検討
	● 訪日外国人の受け入れ態勢の整備	入出国手続きの迅速化のための検査官の増員要請と快適な入出国手続きのための弾力的な体制要請 人流拠点形成となるための交通結節機能の強化	入流拠点形成となるための交通結節機能の強化	市街地への交通アクセス手段の確保（石垣港新港地区）
		外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導 港を起点とする観光モデルコースの検討 九州の各港で連携したテーマを持った寄港ルートや地元発信型のツアーの提案	外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導 港を基点とする観光モデルコースと地元発信型ツアーの開発、旅客への提案	
		市民や旅客が集う賑わいのある“みなとまちづくり”の推進	旅客ターミナル周辺における旅客と市民が集う賑わい空間の創出	
● 広域ネットワークの形成（港湾間の連携）		外国船の寄港誘致を推進する国内各寄港地の共同体制づくりと誘致活動の推進 国内各地域の複数の港湾が連携した周遊型のクルーズプランの検討と船社への提案		