

3 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

3.1 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

(1)対象港湾における国際旅客船利用の概要

a)外航定期客船

調査の対象港湾である「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 3-1-1 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)	J R九州高速船株
		ビートル2世				
		ビートル3世				
		ビートル5世				
		コピー	300	220		未来高速株(韓国)
		コピーIII				
		コピーV				
	ニューかめりあ	19,961	522	フェリー	カメリアライン株	
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		オリエンツフェリー株
	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。					



b)クルーズ客船

調査の対象港湾である「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 3-1-2 港湾別寄港回数(邦船)

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

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



飛鳥



ぱしふいっくびいなす



にっぽん丸



ふじ丸

写真 3-1-1 日本のクルーズ船

c) 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人旅行者の増加である。

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 3-1-3 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)

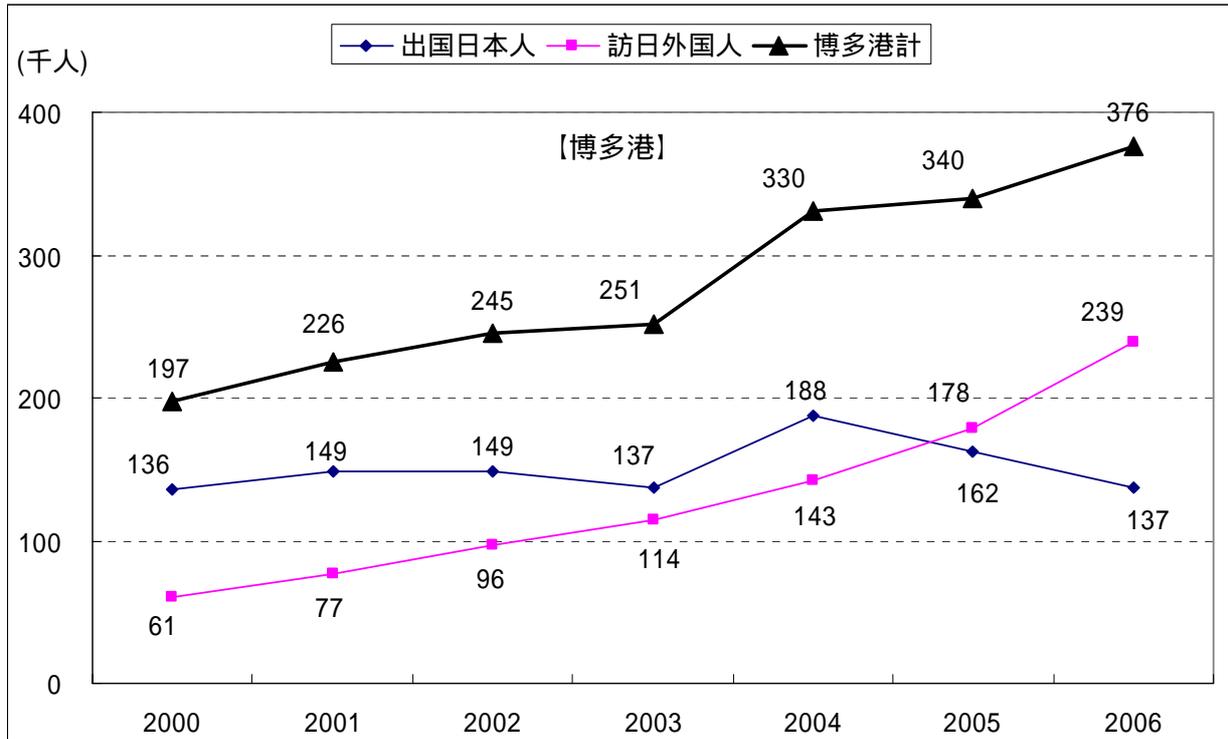


図 3-1-2(1) 博多港の日本人の出国、外国人の訪日数の推移

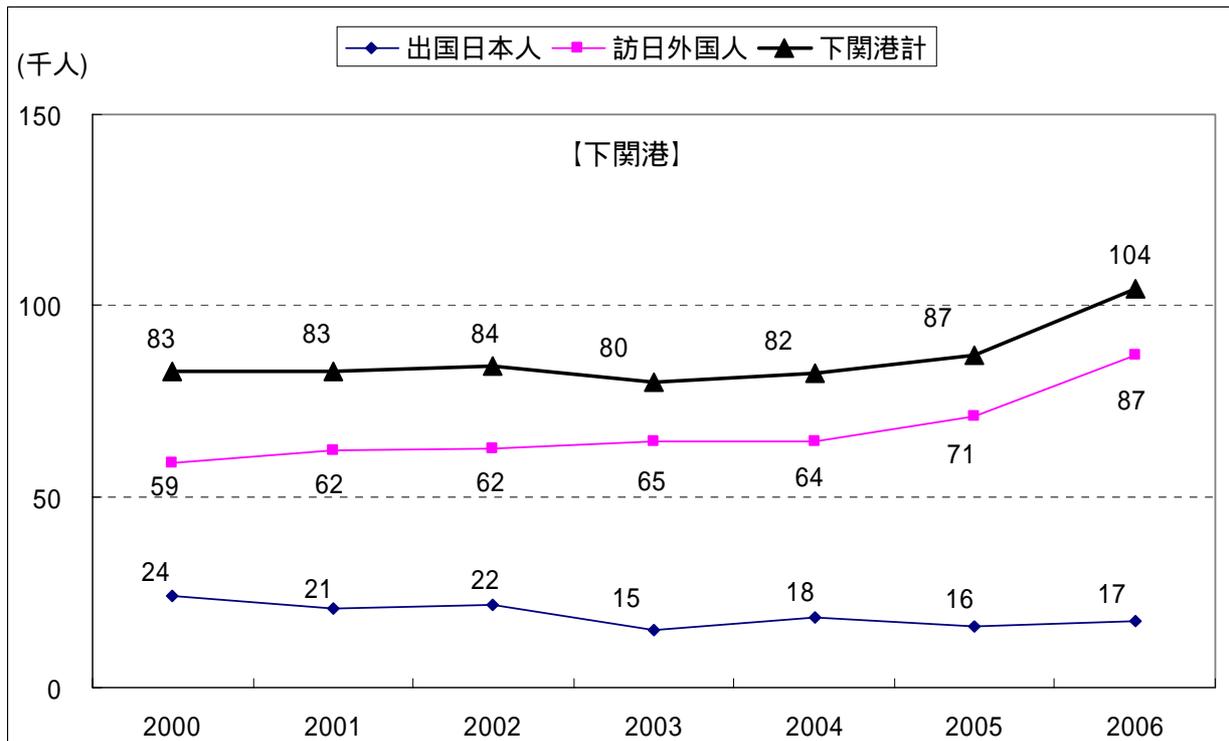


図 3-1-2(2) 下関港の日本人の出国、外国人の訪日数の推移

前述のとおり、訪日外国人の増加要因である韓国人の割合は、博多港、下関港において約95%を占め、中国との外航定期航路のある下関港では中国人が約3%を占める。

表 3-1-4 博多港、下関港における訪日外国人の国籍(H17)

国籍	博多港		下関港	
	実数(人)	(%)	実数(人)	比率(%)
韓国	170,234	95.6%	68,006	95.7%
中国	844	0.5%	2,422	3.4%
その他アジア	595	0.3%	74	0.1%
ヨーロッパ	2,374	1.3%	279	0.4%
北米	3,331	1.9%	272	0.4%
その他	618	0.3%	41	0.1%
計	177,996		71,094	

資料：(独)国際観光振興機構(JNTO)

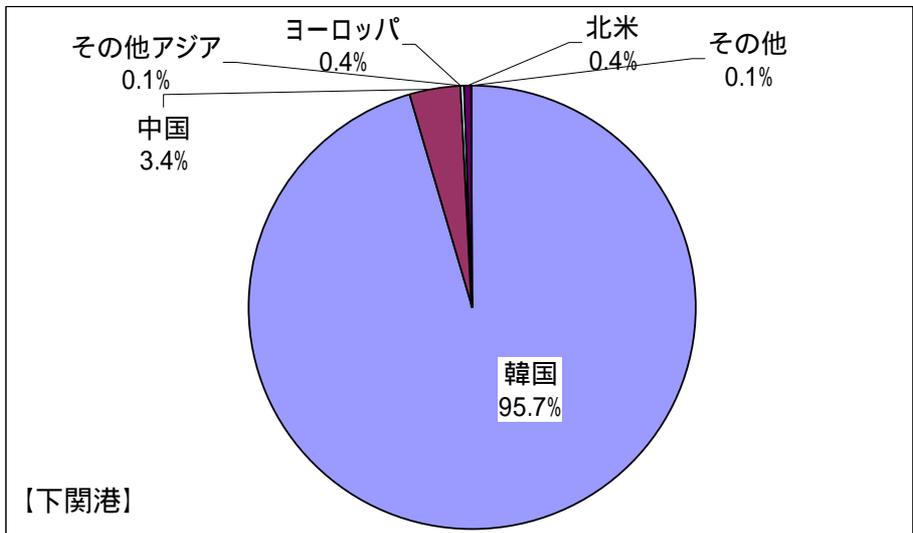
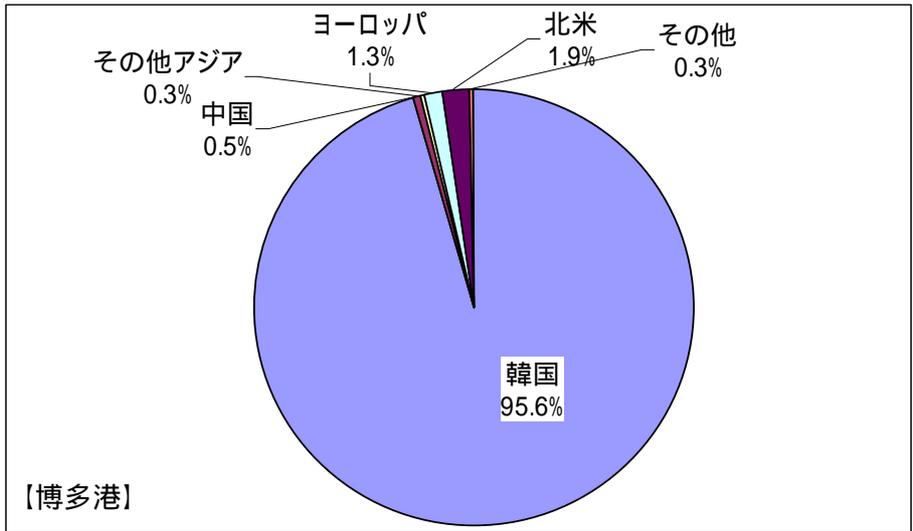


図 3-1-3 博多港、下関港における訪日外国人の国籍(H17)

(2) 港湾別の利用状況

a) 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（ジェットフォイル）、フェリーが就航しており、旅客者数は2006年において約75万人で、日本の港湾のなかでは最も外航旅客数が多い。



図 3-1-4 博多港中央ふ頭の写真と平面図



写真 3-1-2 左: 国際ターミナル 右: 旅客船とクルーズ客船

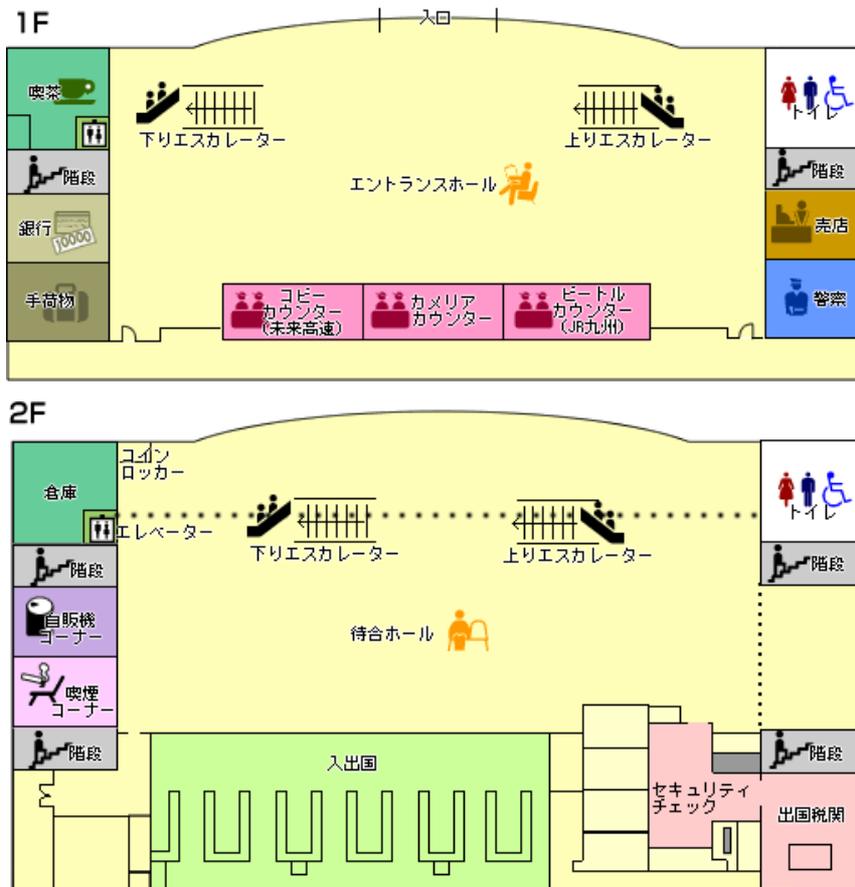


図 3-1-5 博多国際ターミナルの平面図



【1階の受付カウンター】

写真 3-1-3(1) 博多国際ターミナルの利用状況



【2階の到着口と出発口】



【銀行】



【観光案内所】



【ターミナル正面玄関】



【バス駐車場】

写真 3-1-3(2) 博多国際ターミナルの利用状況

◆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 3-1-5 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	博多 - 釜山	博多 - 釜山			
種別	客船(ジェットfoil)	フェリー			
船社	JR九州高速船(株)、未来高速(株)	カメラライン(株)			
船名	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

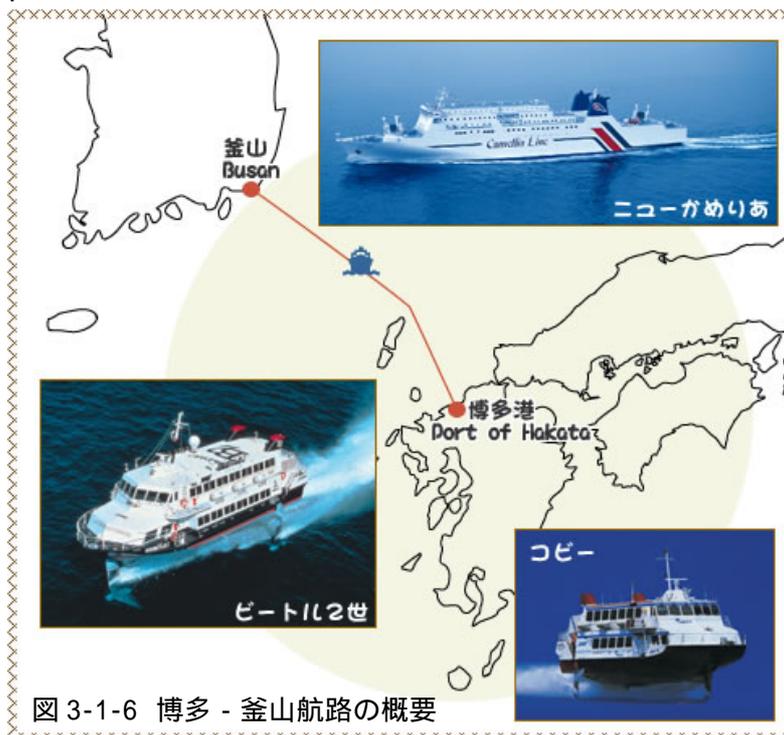


図 3-1-6 博多 - 釜山航路の概要

◆旅客の概要

釜山航路の旅客は年々増加傾向にあり、2006年には約75万人に達した。

前述のとおり、1998年、2001年、2003年の運航隻数の増加、2004年韓国の週休二日制導入等の時期に旅客数は大幅に伸びている。なお、国籍別には、韓国人が全体の50～60%を占る。

また、日本人の出国数は2004年から減少傾向にある。

表 3-1-6 博多 - 釜山航路の旅客数推移

(単位：人)

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
乗降人数計	201,808	202,017	272,259	401,118	463,000	489,683	506,739	600,041	677,385	751,688
韓国人									339,000	461,000
日本人									324,000	275,000
その他									14,000	16,000

資料：港湾管理者

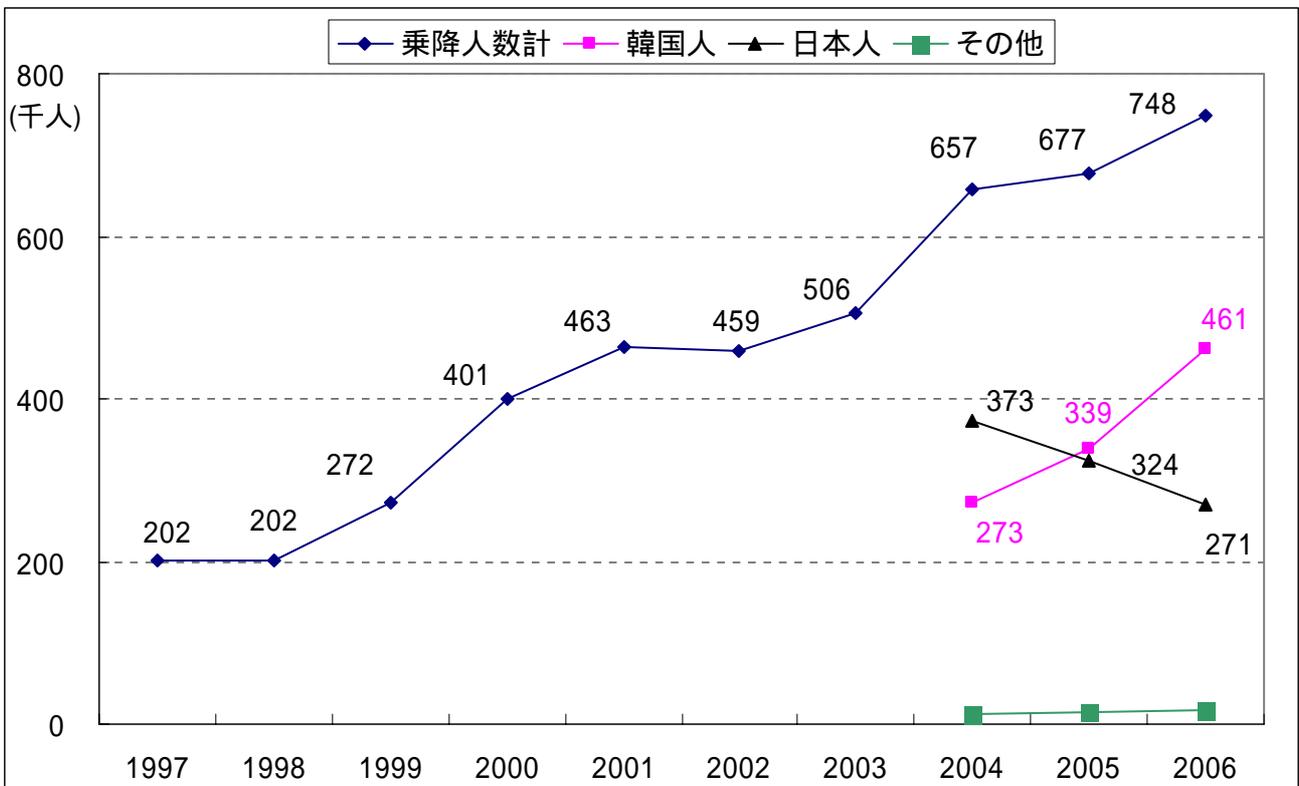


図 3-1-7 博多 - 釜山航路の旅客数推移

b)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 3-1-8 細江ふ頭の平面図と写真



写真 3-1-4 下関国際ターミナル

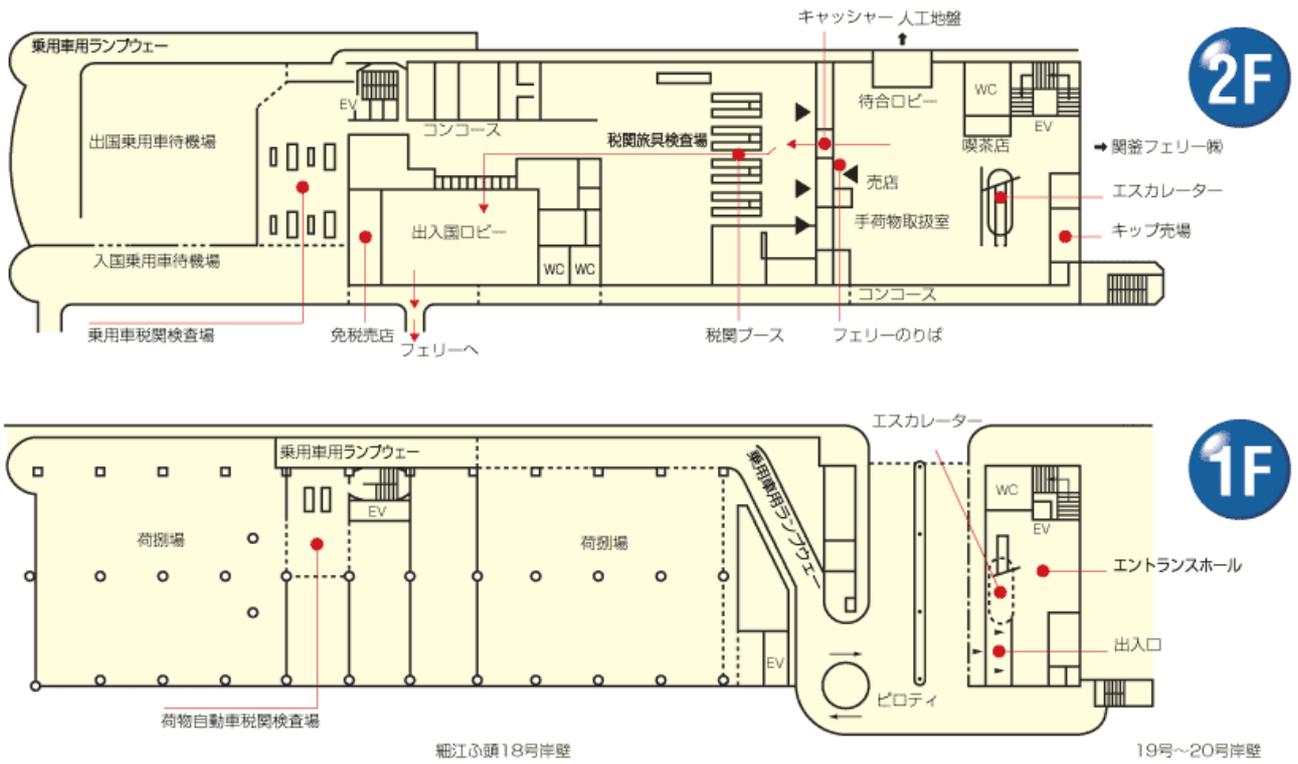


図 3-1-9 下関国際ターミナルの平面図



【 2階の待合スペース】

写真 3-1-5(1) 下関国際ターミナルの利用状況



【出発、到着口】



【観光案内】



【受付窓口】



【中国航路の乗船状況】

写真 3-1-5(2) 下関国際ターミナルの利用状況

◆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 3-1-7 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
	19:00	8:30		水曜日	木曜日
	釜山	下関		土曜日	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)				
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

資料：船社HP



はまゆう

図 3-1-10(1) 下関 釜山フェリーの航路図と就航船舶



ゆうとぴあ

図 3-1-10(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 3-1-10(3) 下関 上海(蘇州)フェリーの航路図と就航船舶

◆旅客の概要

下関港の釜山航路の旅客は年々増加傾向にあり、2006年には約21万人に達した。

増加の要因は、博多港と同様に、韓国における短期査証免除(ノービザ)の実施、週休二日制の導入、近年のウォン高等による。国籍別内訳は、韓国人84%、日本14%、その他2%となっている。

また、青島・上海航路の旅客は、航行時間が長いこともあり、旅客は横ばい傾向にあり、2006年には約9千人である。国籍別内訳は、中国人他外国人が66%、日本35%となっている。

表 3-1-8 下関 - 釜山・青島・上海航路の旅客数推移

(単位：人)

		2002	2003	2004	2005	2006
乗降人数計		169,566	158,140	163,952	173,707	209,177
釜山航路	釜山航路計	162,239	153,750	155,743	166,473	200,454
	韓国人	122,551	126,037	123,797	137,437	169,357
	日本人	37,602	26,516	30,640	27,733	29,617
	その他	2,086	1,197	1,306	1,303	1,480
青島・上海航路	中国航路計	7,327	4,390	8,209	7,234	8,723
	日本人	4,399	1,596	4,042	2,922	2,990
	中国人他	2,928	2,794	4,167	4,312	5,733

資料：港湾管理者

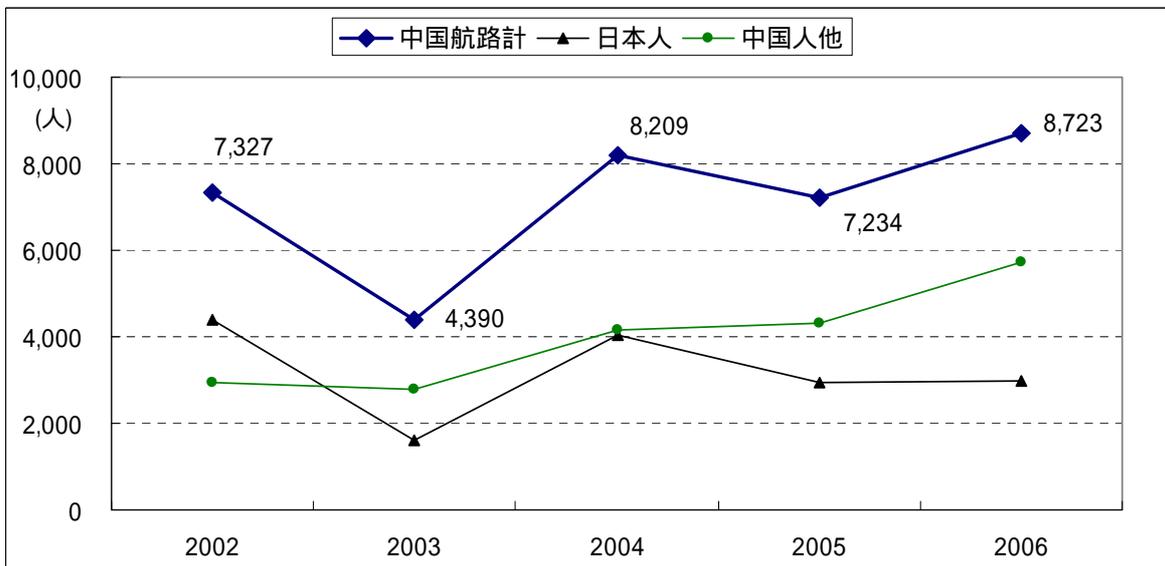
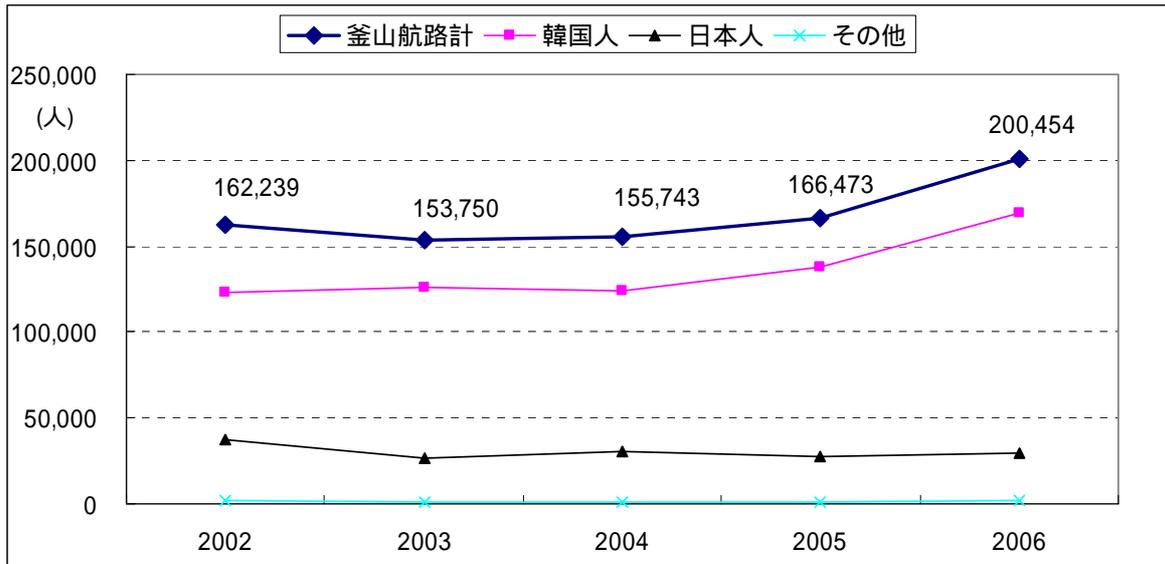


図 3-1-11 下関 - 釜山・青島・上海航路の旅客数推移

c)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状況は以下のとおりである。



図 3-1-12 門司地区西海岸ふ頭の平面図と写真

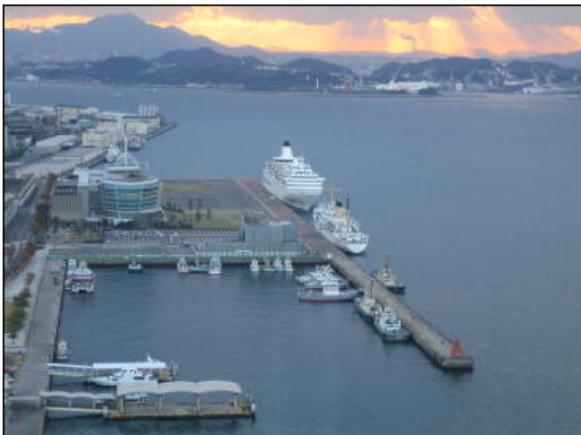


写真 3-1-6(1) 門司地区西海岸ふ頭のクルーズ船利用状況



【門司港地区の海峡ドラマシップと西海岸ふ頭】



【ぱしふいっくびいなすの寄港時】

写真 3-1-6(2) 門司地区西海岸ふ頭のクルーズ船利用状況

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、就航することとなった。

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

(2)代表者：代表取締役社長 金 潤徳(キム ユンドク)

(3)本店：韓国釜山市

(4)目的：旅客貨物運送、国際海運運送事業

(5)資本金：1億ウォン(約13百万円)(授權資本：100億ウォン)

門司港での貨物取扱いは山九株、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

(2)代表者：代表取締役社長 李 勲(リ フン)

(3)本店：北九州市門司区西海岸1-4-10

(4)目的：旅客ターミナルの建設、運営、管理

(5)資本金：5百万円(授權資本：50百万円)

4. 運航開始予定 平成20年6月 予定

(3)九州におけるクルーズ船の状況

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 3-1-9 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

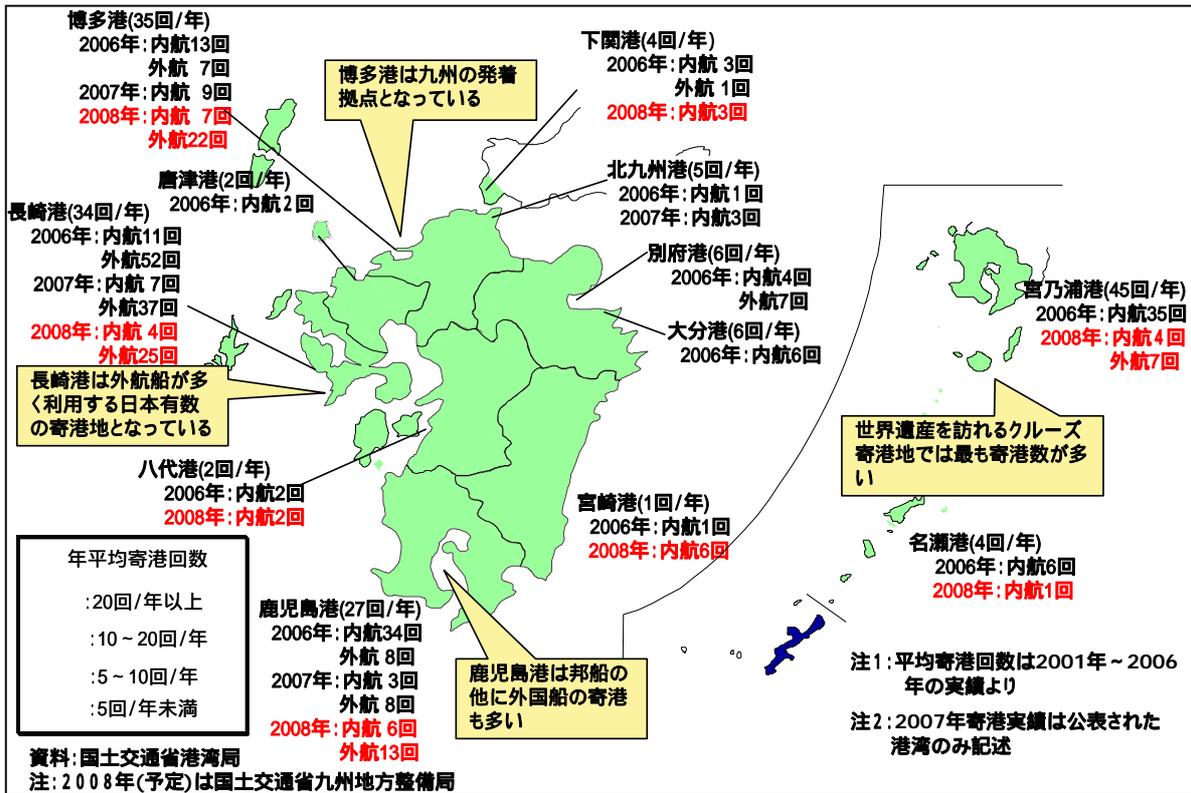


図 3-1-13 九州におけるクルーズ船の寄港状況

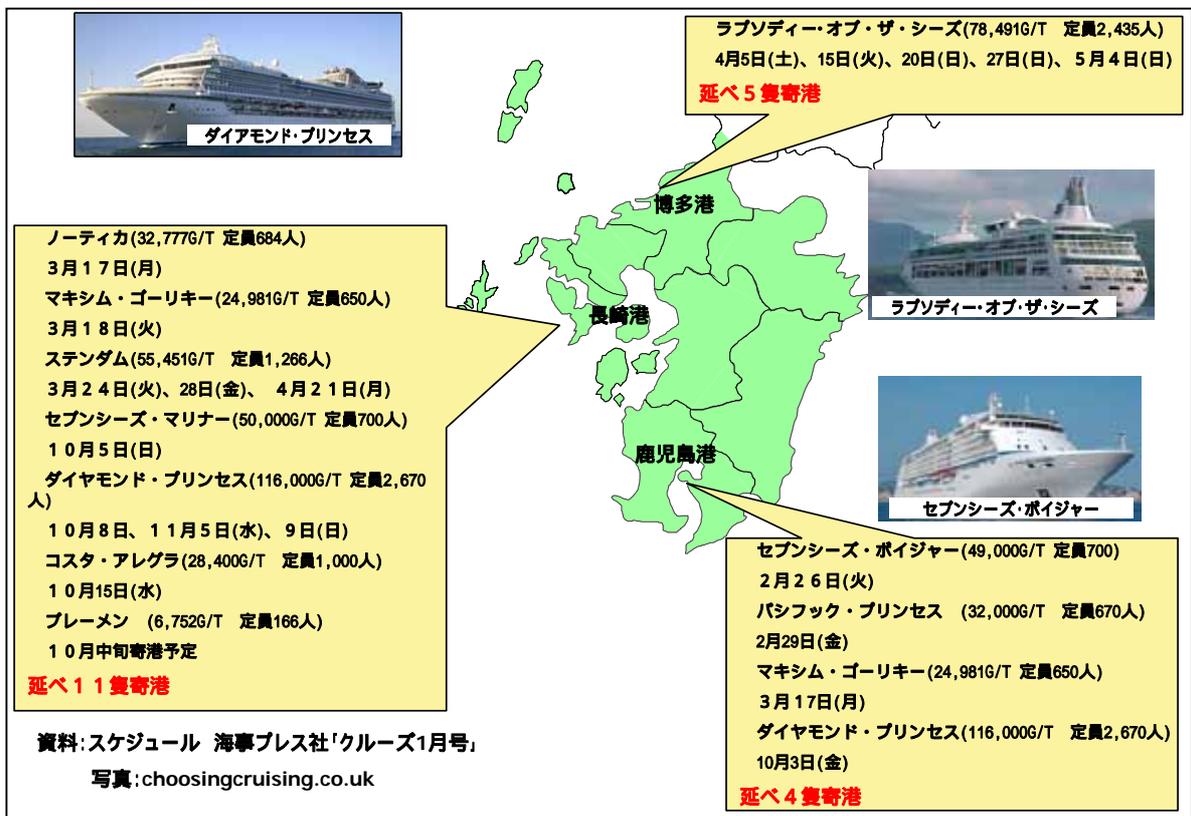


図 3-1-14 九州における2008年の外航クルーズ船の寄港予定

(4)外国人観光客の状況等

a)外国人観光客の特徴

JNTO訪日外客実態調査(2006-2007 (独立行政法人国際観光振興機構(JNTO))から抜粋した、訪日した韓国人、中国人の特徴は以下のとおりである。
韓国人

韓国人の来日の特徴は以下のとおりである。

観光客の動向 韓国 - 半数が初訪日 九州への訪問率が高い

図表 【ブロック別訪問率の推移】(韓国・観光客)

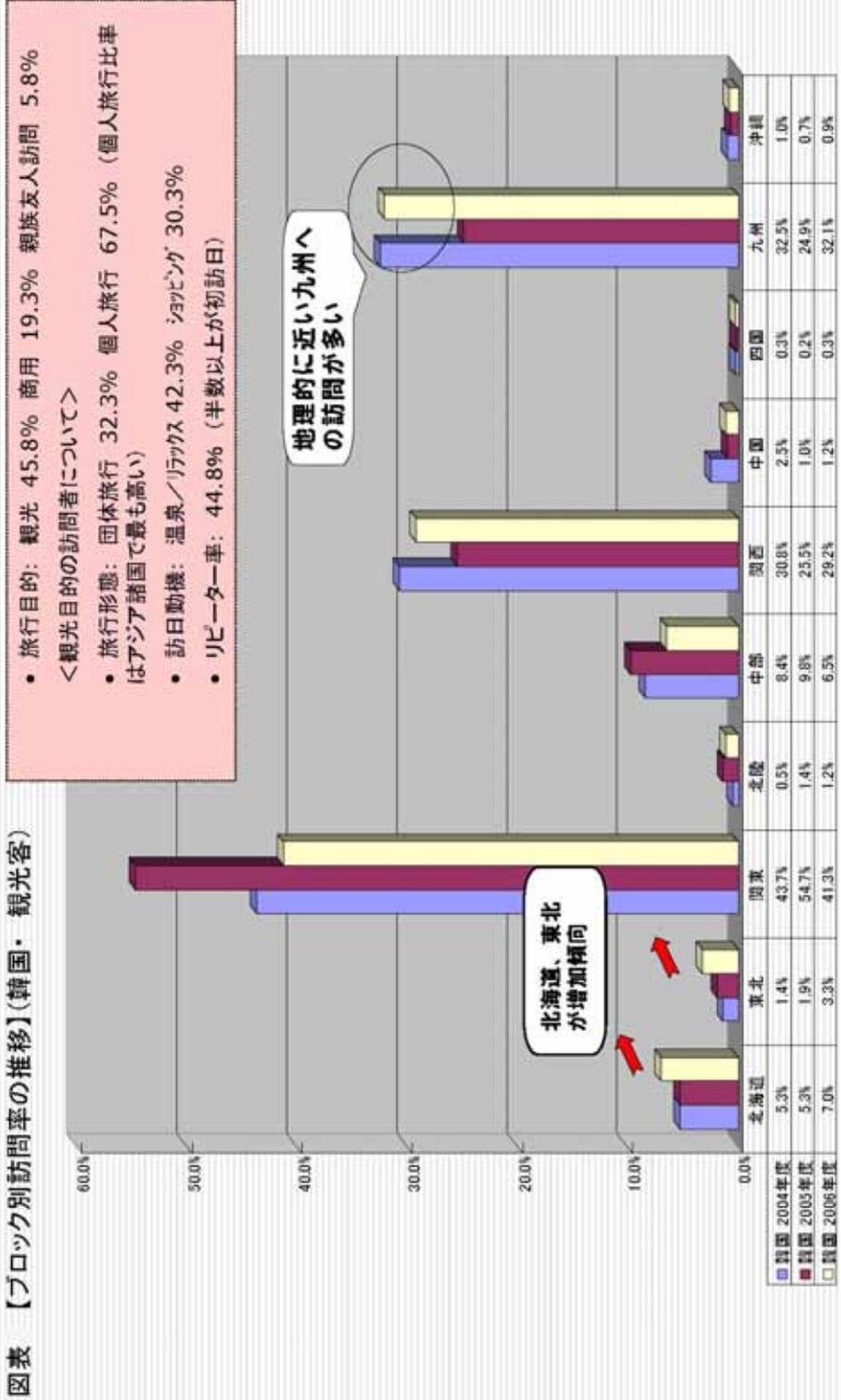


図 3-1-15 韓国人の動向

中国人
 韓国人の来日の特徴は以下のとおりである

観光客の動向 中国 - 初訪日が8割 関東から関西に至る「ゴールデンルート」に訪問が集中

図表 【ブロック別訪問率の推移】(中国・観光客)

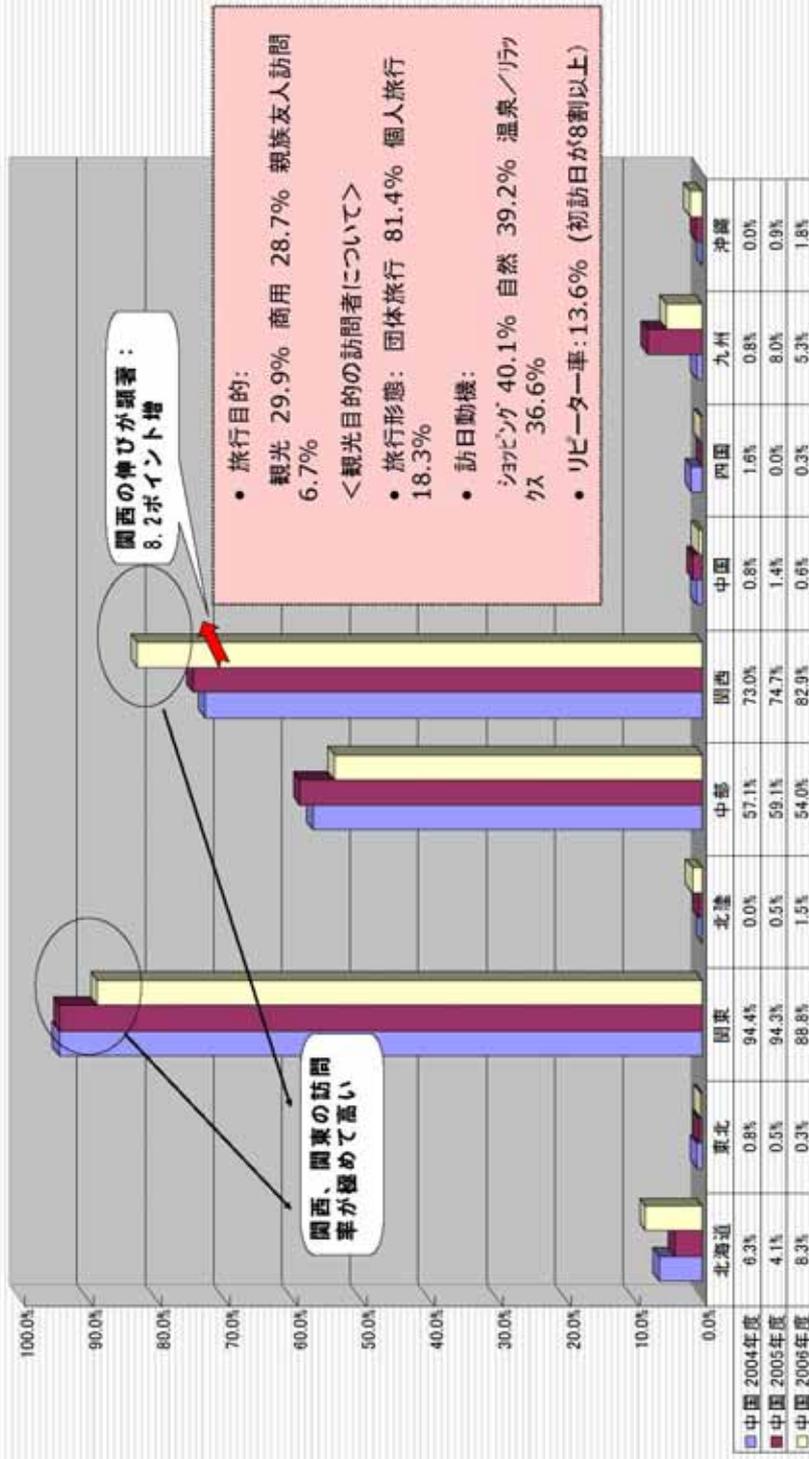


図 3-1-16 中国人の動向

b)九州における外国人観光客の実態

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。

◆福岡市観光客動態調査（2005年3月 福岡市）

属性

外国人観光客の属性は以下のとおりで、韓国人が約7割、年齢増は20～30才代で約5割を占める。

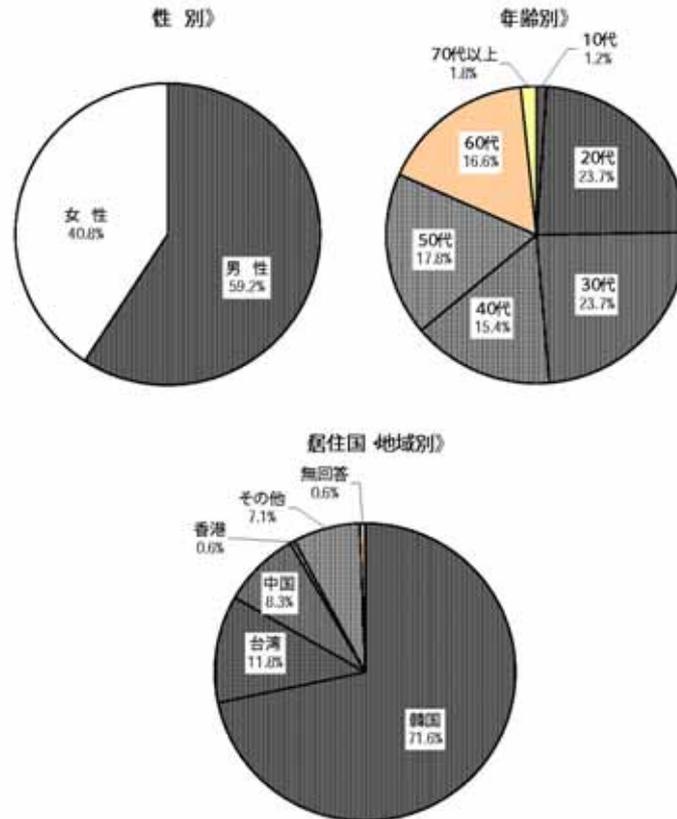


図 3-1-17 属性

旅行人数

旅行人数は2人が多いが、博多港(国際航路)を利用する外国人は10人以上の団体が約3割を占める。

表 3-1-10 旅行人数

	標本数	1人	2人	3人	4人	5人	6人	7人	8人	9人	10人以上	無回答
休日	2,335	51.8	99.2	26.0	20.1	6.6	3.9	3.3	1.4	1.2	11.3	8.7
	100.0	22.2	42.5	11.1	8.6	2.8	1.7	1.4	0.6	0.5	4.8	3.7
JR博多駅	323	23.8	41.8	11.5	6.8	1.2	1.2	3.1	0.9	1.5	4.6	3.4
西鉄福岡駅	351	45.6	36.8	8.0	4.8	1.4	1.1	-	0.3	-	0.9	1.1
地下鉄天神駅	415	33.0	45.8	8.9	5.1	1.0	1.9	-	0.2	-	0.7	3.4
福岡空港国際線	107	12.1	25.2	9.3	12.1	4.7	4.7	0.9	-	1.9	20.6	8.4
福岡空港国内線	255	10.2	43.9	10.2	7.1	3.5	1.2	3.5	0.4	1.2	7.5	11.4
博多港国際航路	109	10.1	27.5	7.3	1.8	4.6	3.7	7.3	4.6	-	30.3	2.8
博多港国内航路	67	23.9	28.4	10.4	6.0	3.0	1.5	3.0	-	1.5	22.4	-
自家用車	630	8.3	49.7	16.0	16.0	4.9	1.3	0.3	0.5	0.2	0.5	2.4
高速バス	78	33.3	47.4	7.7	3.8	1.3	2.6	1.3	-	-	-	2.6
平日	1,928	51.0	84.0	20.9	13.4	4.8	2.8	2.1	0.8	2	5.2	7.6
	100.0	26.5	43.6	10.8	7.0	2.5	1.5	1.1	0.4	0.1	2.7	3.9
JR博多駅	298	28.5	48.7	9.1	4.0	2.7	1.3	1.3	-	-	2.3	2.0
西鉄福岡駅	240	55.8	31.7	4.2	5.0	2.1	0.4	-	-	-	-	0.8
地下鉄天神駅	290	47.2	36.9	7.9	2.1	1.0	1.4	0.3	-	-	0.3	2.8
福岡空港国際線	108	23.1	18.5	10.2	7.4	3.7	3.7	-	-	-	15.7	17.6
福岡空港国内線	151	12.6	45.0	9.9	10.6	2.0	2.6	2.0	2.0	0.7	7.9	4.6
博多港国際航路	111	9.0	32.4	13.5	9.9	4.5	4.5	4.5	2.7	-	8.1	10.8
博多港国内航路	57	36.8	29.8	8.8	3.5	-	-	1.8	-	-	3.5	15.8
自家用車	635	11.0	54.8	15.6	10.4	3.1	0.9	1.1	0.3	0.2	0.6	1.9
高速バス	38	23.7	60.5	10.5	2.6	-	-	-	-	-	-	2.6

移動手段

福岡市内の移動手段は地下鉄が最も多く、次いでタクシー、貸切バスの順である。

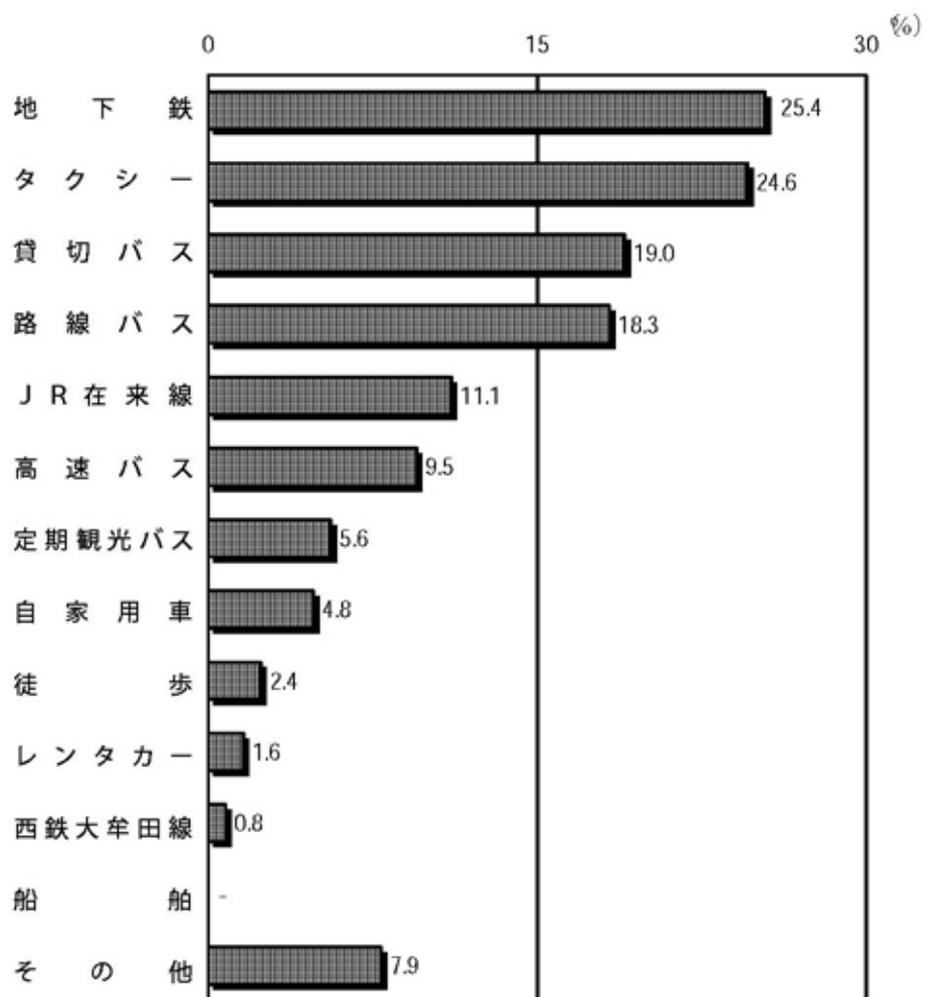


図 3-1-18 移動手段

◆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

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。

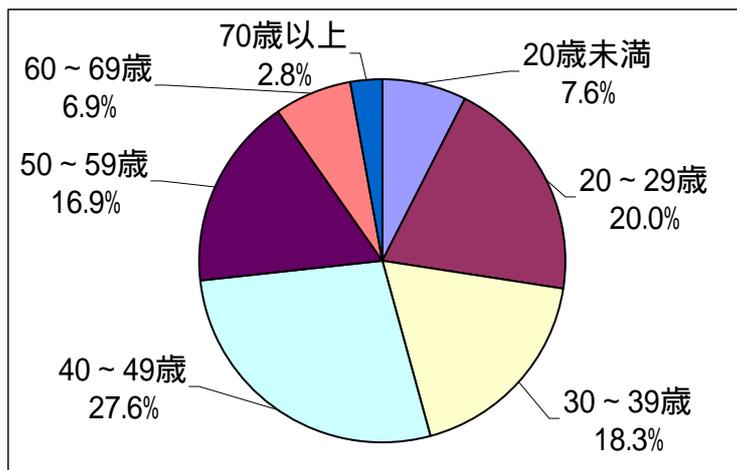


図 3-1-19 年齢

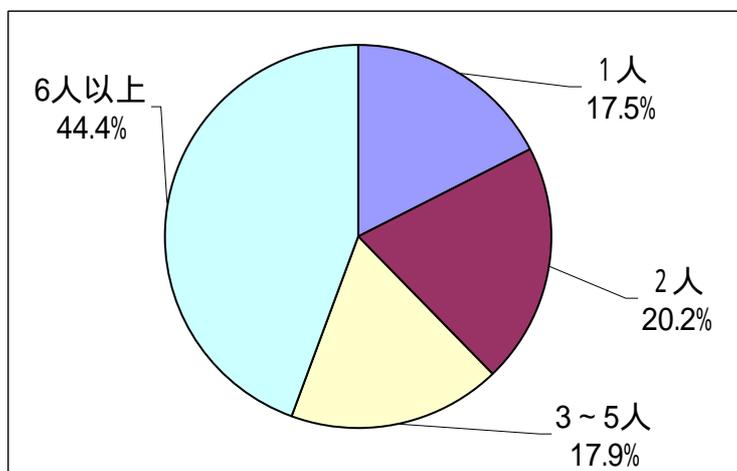


図 3-1-20 同行人数

語学力

7割以上の旅客が日本語は「ほとんどわからない」と回答しており、外国語による観光情報、買い物情報の提供が求められている。

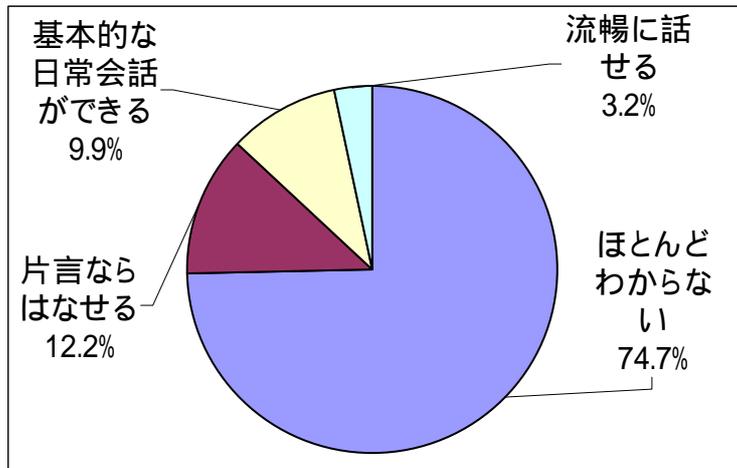


図 3-1-21 語学力

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。

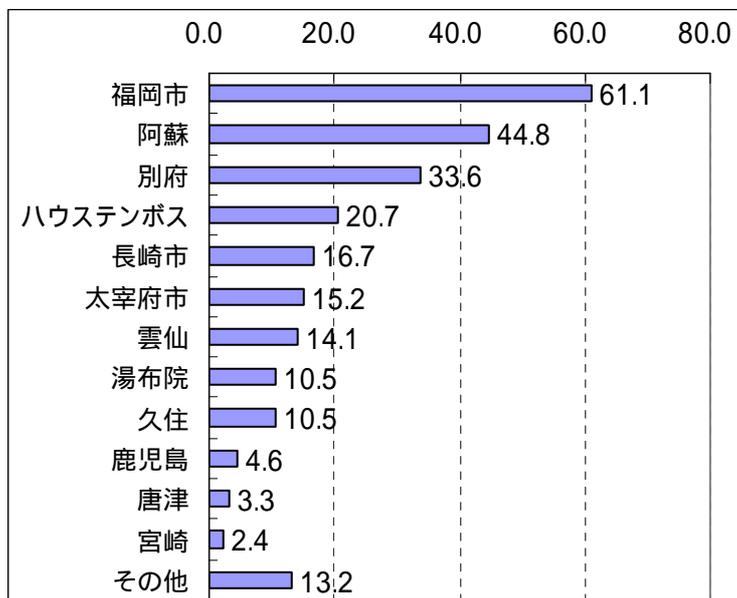


図 3-1-22 訪問地

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。

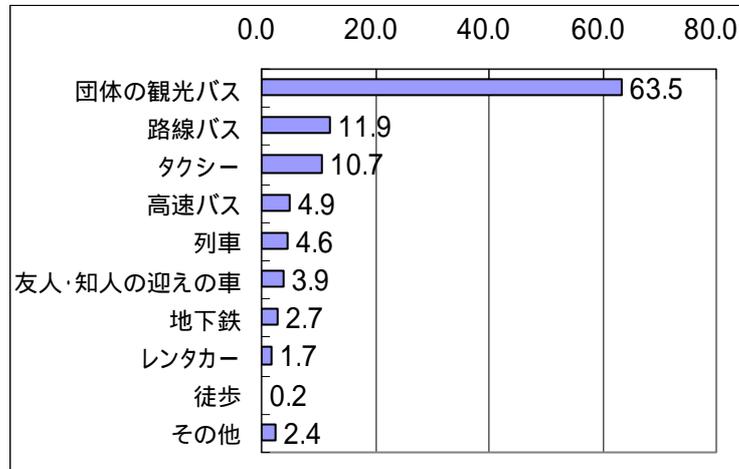


図 3-1-23 港から観光地までの交通手段

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。

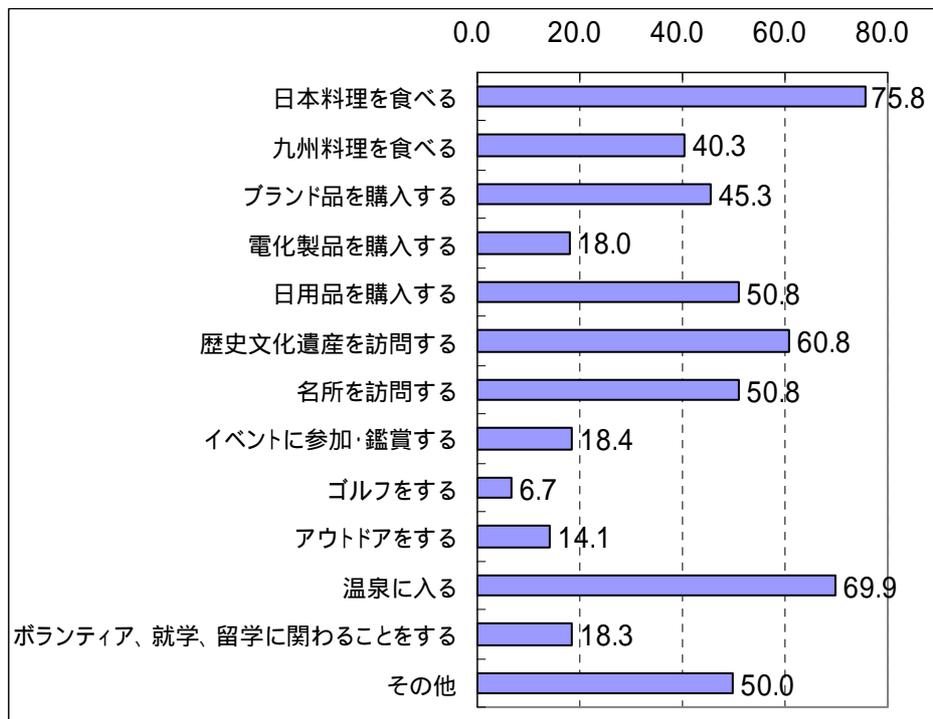


図 3-1-24 今回の旅行目的

2)旅客ターミナル利用に関する課題の抽出

(1)ヒアリング調査の実施

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るための課題、特に旅客ターミナル利用における各港湾の課題については、ヒアリング調査によって把握することとした。

表 3-1-11 ヒアリング調査対象及びヒアリング項目

	対 象	対応部署等	実施日
船社	J R九州高速船(株)	常務取締役 小野田氏	2007年12月12日
	関釜フェリー(株)	海務部長 福江氏	2007年12月12日
	日本クルーズ客船(株)	海務部次長 石野氏	2008年1月29日
	郵船クルーズ(株)	運航部長 田中氏	2008年1月28日
	商船三井客船(株)	営業部次長 小出氏	2008年2月13日
項目	<ul style="list-style-type: none"> ・外航定期貨客船社 <ul style="list-style-type: none"> * 外航貨客船の運航に関する現状・課題・今後の見通し * 旅客ターミナルの利用に関する課題・要望 * 賑わい空間としてのターミナルの可能性 ・クルーズ船社 <ul style="list-style-type: none"> * 発着港。寄港地としての各港湾の評価・課題・今後の利用見通し等 * 各港湾のハード・ソフトに対する要望 * 寄港地選択・決定する条件など * 今後のクルーズ需要の見通し <p style="text-align: right;">等</p>		
	対 象	対応部署等	実施日
港湾 管理者	福岡市港湾局	計画部計画係長 江口氏	2007年12月12日
	下関市港湾局	企画振興課長補佐 石田氏	2007年12月7日
	北九州市港湾空港局	整備部計画課主査 稲垣氏	2007年12月7日
項目	<ul style="list-style-type: none"> * 外航貨客船の運航に関する現状・課題 * 旅客ターミナルの利用に関する課題 * 海外との玄関口(ゲートウェイ)としての評価 <p style="text-align: right;">等</p>		
	対 象	対応部署等	実施日
観光 関係者	(財)福岡観光コンベンション ビューロー	誘致宣伝課長 堀川氏	2007年12月12日
	(社)北九州市観光協会、	総務観光部観光課長 中村氏	2007年12月7日
	下関市総合政策部国際課	総合政策部国際課 横山氏	2007年12月7日
	九州観光推進機構	海外誘致推進部長 秀島氏	2007年12月7日
項目	<ul style="list-style-type: none"> * 港、旅客ターミナルの観光面からの位置づけと課題等 * 今後の北部九州における訪日外国人、出国日本人の見通し等 * 港に対する期待・要請 <p style="text-align: right;">等</p>		

ヒアリング結果の概要は以下のとおりである。

表 3-1-12 ヒアリング調査結果の概要(船社(1))

対 象	概 要
J R九州高速船株	<ul style="list-style-type: none"> ・ 2006 年の短期査証免除(ノービザ)の恒久化やウォン高、経済成長の影響で韓国人旅客は増加傾向にある。韓国では近年 1,300 万人が出国しており、日本も短時間で行ける外国として人気が高い。 ・ 長崎のハウステンボス、阿蘇・別府の温泉、ゴルフ、ブランド品の買い物が観光の主流。対馬では釣り客も多い。 ・ 日本人は韓流ブームの 2004 年頃は増加したが、その後は減少、横ばい傾向にある。 ・ 今後、旅客の輸送実績は韓国人の伸びが想定でき、2006 年約 56 万人から 2011 年に約 70 万人まで伸びると予測。2011 年には九州新幹線、韓国高速鉄道(KTX)の全線開通の影響も大きいと考えている。 ・ 今後の旅客の増加には、現体制 (JR4 隻、未来高速 3 隻) で対応可能と考えている。(1 隻 10 万人を目途、70 万人までは対応可能) ・ 旅客ターミナルは 20～30 万人の利用を想定した建物で、現状のフェリー客を併せた 80 万人に迫る旅客への対応は手狭になっている。 ・ ターミナル等の整備に対する財政支援の拡充を求める。
関釜フェリー株	<ul style="list-style-type: none"> ・ 韓国人旅客は、2005 年の愛知万博に伴う短期査証免除(ノービザ)、2006 年からの恒久化や 2006 年頃からのウォン高の影響で 2007 年(1～11 月)には 20 万人を超えた。 ・ この増加傾向は今後も続くと予測している。 ・ 日本人の韓国向けの出国数は 2004～05 年の韓流ブームで増加するかに思われたが、あまり伸びずに横ばい傾向にある。 ・ 中国人は研修生等の利用が多いが、日中フェリーは航海時間 30 時間と長いので一般観光客の利用者は少なく、日本人の出国も同様の理由で少なく、推移は横ばい傾向である。 ・ 貨物は 50～60 万トン前後で推移している。2003 年以降、半導体部品、精密機械等の輸出量が増え、2006 年で輸入 20 万トン、輸出 35 万トン。特に精密機械等は低振動シャーシが韓国国内も走れることも輸出量が伸びた要因となっている。 ・ 団体旅客用のバス駐車場のスペースが無く、現在は路上駐車に対応している。 ・ 小口荷物の場合、受付・受取が 2 階、船への積込・搬出が 1 階であるので、利用者に不便をきたしている。 ・ ターミナル背後に電化店、量販店があり、出港待ち時間に多くの旅客が利用しており、旅客の利便性は高い。

表 3-1-13 ヒアリング調査結果の概要(船社(2))

対 象	概 要
日本クルーズ客船(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・博多港国際ターミナルは、旅客の受付の際、定期船旅客と混在する。また岸壁まではバスでの移動となる。しかし、九州の発着港であり、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。そのためC I Q等で定期船との利用時間を避ける等して利用している。 ・寄港地は知名度のある観光地、祭りがあること、クルーズ船でないと行けない地域や場所であること等 ・リピート率は4～5割なので、初めの旅客へ旅行商品として売るためには寄港地の知名度が必要。 ・下関港、門司港は周辺に史跡、市場、観光施設等があり、寄港地としての要素は高い。しかし潮流により寄港時間の制限があり、利用はしづらい。 ・今後のクルーズ需要の見通しは、全体として旅客は平均60歳以上である。休日のショートクルーズやワンナイトでは平均40歳ぐらいまで年齢は下がる場合もある ・一般の人が岸壁に近づけて、クルーズ船を見たり、見送りをすることもクルーズ旅行を開拓することとなる
郵船クルーズ(株)	<ul style="list-style-type: none"> ・旅客の上下船のオペレーションが円滑にできることが重要。そのため港と空港、駅等との結節が良い(近い、便利)や旅客の多い都市圏の港が発着港となる ・旅客の受付、荷物の集配が重要なのでターミナルは必要 ・博多港は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。また外航の場合、ターミナルでのC I Q手続きは定期船旅客と混在する。そのため自主クルーズでの発着利用はなく、ほとんどがチャータークルーズのみで発着利用となっている。 ・下関港と門司港は潮流の影響で、朝入港、夜出港のスケジュールを実行できない場合が多い。花火クルージングの場合も接岸はするが上陸観光はしない。 ・今後のクルーズ需要の見通しは、平均としては60歳以上で、急には変わらない。土日のワンナイトは若い世代の利用もあるが、大幅な需要増とはならない。 ・しかし、飛鳥IIの定員が300人増えても消席率はほぼ変わらないので、その分は需要増と言える。 ・現在の邦船4隻では大きな需要増は無い

表 3-1-14 ヒアリング調査結果の概要(船社(3))

対 象	概 要
商船三井客船株	<ul style="list-style-type: none"> ・ 集客エリアとして時間距離が 1～1.5 時間の範囲に顧客が多いことと、鉄道駅、空港からの港までのアクセス（バスでも可）、上下船等で旅客の利便性の良い港である。 ・ ターミナル機能が充実しているにこしたことはないが、クルーズ船は定期運航ではないため、専用の施設整備を船社からは要求できない。提案としては、港近隣のターミナル駅周辺において受付機能を設置し、受付を済ませた乗客をシャトルバスにて、クルーズ船に横付けして乗船させることがスムーズで良いと考える。 ・ 博多港国際ターミナルは、博多駅等からのバス路線が充実しており、アクセスは良いと考えている。但し、旅客の受付の際、ターミナル内の 2F を利用すると定期船旅客と混在し、3F を利用するとエレベーター等での移動が大変である。また岸壁まではバスでの移動となり、乗客が何度も乗り換えや移動が必要となることが不便であり、船社としてはオペレーションが行いにくい。 ・ 博多港は九州全域から人が集まってくる地域にあり、乗船に至までのアクセスが改善されれば非常にポテンシャルが高い。博多駅に受付機能などのポイントができれば、20 分でクルーズ船を直結できることとなり、集客力は向上すると思う。通常、クルーズ方面は東航よりも西航の方が多く、岡山から西側の地域を博多港で取り込むことが可能と考える。 ・ 門司港は、レトロ地区が整備されてきれいになったが、テーマパーク的で本物感が無くなったようであり、乗客の反応も小さくなっている。 ・ 下関港は市場の魅力を如何に商品として提案できるかが重要であると考えている。市場で実際に海産物を見て買い、その場で食事できるのが良い。ただ、地元側の対応も重要であり、乗客へのサービスが悪いと問題となるため、地域全体が受け入れる雰囲気作りが必要である。 ・ 鹿児島プラチナクルーズでは、仙巖園（磯庭園）での野点や喫茶、能舞台などの催しを開催してもらった。このような特別、限定などの商品企画が求められている。 ・ 長崎港では三菱重工の造船工場見学を提案したこともある。顧客は知的好奇心が非常に高く、高度な社会見学も商品となり得る。 ・ クルーズ需要は、全体として乗客の年齢層は高く、若年齢化してきても 60 歳程度である。しかし、今後はクルーズ初心者からヘビーリピーターまでの幅広い多様なニーズに対応する新しい商品が必要となってきている。

表 3-1-15 ヒアリング調査結果の概要(港湾管理者(1))

対 象	概 要
福岡市港湾局	<ul style="list-style-type: none"> ・今後の定期貨客は、旅客、貨物とも増加する見通し。 ・クルーズ船の利用については、新潟・北海道航路フェリーが休止したため、クルーズ船の利用制限は無くなった。2008年にRCI社、コスタ社のクルーズ船も寄港することから、今後はクルーズ船の誘致や対応や“もてなし”にも力を入れたい(誘致担当は振興課) ・利用者数は主要空港(空港含み7位)と同様であることから、施設整備等に関する予算措置は主要空港並の国の支援を要請している。 ・ターミナルから市全体に観光の波及効果を期待しており、そのためには市街地との連携を図る必要がある。 ・広域拠点とするために福岡空港から発着している高速バス(佐賀、長崎、熊本等)をターミナル経由で運航できないか西鉄バス等と調整している。 ・福岡市は観光地としては未成熟であるので、旅客は他の地域へ観光に向かうが、ターミナル整備は福岡市である。広域的な視点からの予算措置を望む。 ・国際ターミナルはゲートウェイであり、博多ふ頭と併せて人流拠点、広域拠点と考えている。
下関市港湾局	<ul style="list-style-type: none"> ・韓国人旅客は2005年のノービザ、ウォン高の影響で増加傾向にあり、今後も韓国人の旅客は伸びる可能性がある。 ・韓国人の観光指向は温泉、ゴルフ、雪であり、九州では阿蘇、別府、ハウステンボス、山口では萩への観光が多い。 ・日本人の韓国向けの出国数は横ばい傾向。 ・日韓フェリーはスピーディーな輸送システムが特徴で、下関、韓国とも朝入港し、国内各地へ配送、韓国と関東・関西方面を2～3日で結ぶ。輸出は精密機器・自動車が主流。 ・クルーズ船の利用は、あるかぼーと岸壁が主流となる。 ・関門海峡の潮流の影響で接岸時間に制限があるので、クルーズ船の利用は少ない。但し、海峡花火大会で寄港は定番化している。 ・日中フェリーの旅客は2階から1階へ移動し、港内をバスで移動するため、旅客乗降のためのエレベーターの設置要請はある。 ・団体旅客用のバス駐車場のスペースが無い。 ・ターミナル背後に電化店、量販店があり、出港待ち時間に多くの旅客が利用しており、旅客の利便性は高い。

表 3-1-16 ヒアリング調査結果の概要(港湾管理者(2))

対 象	概 要
北九州市港湾空港局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 韓国の「シー・アンド・クルーズ」が 2007 年 6 月から、門司港と韓国・釜山港を結ぶフェリー定期便(1 往復/日)を開設する。フェリーは 16,340 トンで定員 600 人。 ・ 船社は、北部九州と韓国を結ぶフェリー需要はまだ増えると予測しており、利用できる北九州港(門司港)に対し要請があった。 ・ 門司・西海岸ふ頭を利用するため、待合い、C I Q などの行う旅客ターミナル、ソーラス対応設備等の整備を行う ・ 背後の門司港レトロ地区との連携を進めたい。 ・ クルーズ船は門司港地区の西海岸ふ頭で受け入れている ・ 関門海峡の航行条件(強制水先の必要等)でクルーズ船の寄港は増えていない。また、外航船に関してはターミナルがないため C I Q の対応に時間がかかりすぎることから近年の実績はない ・ クルーズについては北九州の地域特性を活かした方策を打ち出す必要がある。例えば、風光明媚な瀬戸内海への航行に有利な位置(関西と間には内航フェリーが就航)にあることや、空港や駅との良好な結節条件によるフライアンドクルーズ、レールアンドクルーズの可能性もある。

表 3-1-17 ヒアリング調査結果の概要(観光関係者(1))

対 象	概 要
(財)福岡観光コンベンションビューロー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 福岡観光プロモーション協議会で、釜山・台北の国際観光展の出展、観光訪問団の派遣、海外エージェントの招聘等を行っている。コンベンションや企業のインセンティブツアーの誘致にも力を入れている。 ・ 英語、中国語、台湾語、韓国語のパンフレットを作成 ・ 2006 年で外国人宿泊者は約 46 万人、これを 2015 年には 60 万人にするのが福岡市の目標値。今後はもっと宿泊観光客数を増やしたいと考えている。 ・ 2008 年は外航クルーズ船が延べ 21 隻寄港の予定となっており、今後も期待をもっている。 ・ 福岡空港と博多港は、福岡市の海外との玄関口として重要な位置づけであり、今後、クルーズ船の寄港も増える傾向にあるので、玄関口として期待している ・ 旅客ターミナルの当初想定した利用者数を超え、出入国審査、待合いとも手狭になっている。バス、タクシーの待機スペースが小さい。 ・ 外航クルーズ船の入港が定期船と重なった場合、C I Q スペースが益々混雑することが予想される

表 3-1-18 ヒアリング調査結果の概要(観光関係者(2))

対 象	概 要
<p>下関市総合政策部 国際課</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 9月の韓国での国際観光展には毎年参加して、その際に関釜フェリーを中心とした訪問団を結成し、韓国のエージェントなどへの誘致活動を実施。青島へも5～6月に誘致活動を行っている。 ・ 東アジア経済交流推進機構の観光部門で、韓国と日本で協同のパンフレットを作って、中国に対して宣伝活動をする予定。 ・ 韓国、中国の旅客は増加する要因はある。 ・ 中国フェリーは時間がかかるが、安価な旅行として団体(役所のOB、書道の団体等)が増えている。また同様の地元の関連団体との交流会を実施している。 ・ 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 ・ 誘致活動でも下関港に韓国、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 ・ 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。 ・ バス駐車場が無い。 ・ 下関港周辺で買い物による経済効果の促進を図りたい。 ・ 案内板や量販店での韓国語、中国語表記が進んでいない。
<p>北九州市観光協会</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 北九州市国際観光推進協議会が組織し、誘致宣伝活動を行っている。活動は、台湾、韓国、香港、中国などで開催される国際観光博覧会への会員派遣・広報活動や、逆にこれら諸国からの使節団やマスコミの招聘を行っている。 ・ 現在の北九州市の観光は通過型となっている。 ・ 平成18年で約12万人の外国人観光客が北九州市を訪れている。 ・ 門司での釜山フェリーにより韓国人の増加が予想されるが、未知数である。門司での釜山フェリーの寄港に併せて、観光案内等の協力する方向にある。門司港駅周辺までの案内版の設置等が早急の課題である。 ・ 両替も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と港湾サイドと協議している。 ・ 北九州空港には週3便の上海便が就航しているが、毎日入港する釜山フェリーの就航は新たな動きとして期待している。 ・ 下関市とは関門海峡観光推進協議会により観光地域を連携しているというので、釜山フェリーの旅客についても下関側(唐戸等)と連携して誘導したいと考えている。

表 3-1-19 ヒアリング調査結果の概要(観光関係者(3))

対 象	概 要
九州観光推進機構	<ul style="list-style-type: none"> ・九州観光推進機構では、九州をPRする観光展や商談会への参加し、外国のマスメディアへ九州の魅力のPRしている。また、外国の観光関係者の招聘も行っている。 ・港湾は空港と同様に九州の外国との玄関口のひとつである。 ・利用者も空港と同等なので、それに見合う交通結節等の対応が必要 ・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CIQスペースを含めた施設の改善が必要 ・港から九州各地を結ぶ高速バスや駅や天神とのシャトルバスの運行など、結節を考慮すべき。シャトルバスは無料でなくてもよい。

(2)旅客ターミナル利用における各港湾の課題

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は以下のとおり整理した。

a)博多港

博多港の国際ターミナルは、20万人の利用を想定して作られたが、現状は約80万人が利用しており、予想以上の旅客数の増加に対処できておらず、待合いやCIQスペースが手狭になっている。また、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り、今後は市街地や九州各地との連携、交通結節を強化し、人流拠点としての整備が求められる。

クルーズ船の利用においては、九州における発着港として位置づけられており、特に韓国・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。現状では、利用岸壁とターミナルまで距離があり、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。更に、前述の多くの外航定期旅客の利用により、ターミナルでのCIQ手続きは混在する。

表 3-1-20 旅客ターミナル利用に関する課題(博多港)

港湾	対象	課題
博多港	外航定期船社 港湾管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。



写真 3-1-8 博多港国際ターミナルの利用状況

b)下関港

下関港は、下関市の外国との玄関口として位置づけられ、外国人観光客の誘致活動においても韓国、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。しかし、現在の国際ターミナルには団体旅客のバスが待機するスペースがなく、また、日中フェリーではターミナルから旅客の移動がバスなので、旅客の利便性の向上が求められている。また、下関港周辺には量販店等があり、買い物による経済効果の促進を図りたいとの要望もあり、そのためには、外国語の案内板や量販店での韓国語、中国語表記が必要である。

クルーズ船の利用については、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ていない。また、潮流の影響で、朝入港、夜出港の一般的なスケジュールを実行できない場合が多く、更に、花火クルージングの場合、接岸はするが上陸観光しない邦船もある。

表 3-1-21 旅客ターミナル利用に関する課題(下関港)

港湾	対象	課題
下関港	外航定期船社 港湾管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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。



写真 3-1-9 下関港国際ターミナルの利用状況

c)北九州港（門司港地区）

北九州港の門司港地区には、2008年に日韓フェリーの就航が予定されており、そのためのターミナル等のハード整備が必要となる。また、同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ため、外国人（韓国人）観光客の増加が予想され、観光案内や門司港駅周辺までの案内版の設置等、両替のサービスが課題となる。また旅客を下関側（唐戸等）へも連携して誘導したいとの考えもある。

クルーズ船の寄港については、門司港地区に周辺に史跡、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等から寄港が増えていない。

表 3-1-22 旅客ターミナル利用に関する課題(北九州港)

港湾	対象	課題
北九州港	外航定期船社 港湾管理者	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 3-1-10 北九州港門司港地区の利用状況とターミナル(計画)

3)旅客ターミナル利用に関する需要予測

(1)現状等

既往統計及び船社、港湾管理者、観光関係者等に対するヒアリング結果に基づく、旅客ターミナル利用者の現状等は次のとおりである。

a)博多港

- ・ 2002～2006年の韓国航路の旅客数の年平均伸び率は約13%となっている。
- ・ 増加の要因は、2002年の日本への短期査証免除（ノービザ）、2004年の韓国における週休二日制の導入、近年のウォン高等が挙げられる。
- ・ 船社、港湾管理者、観光関係者等では、今後も旅客数は増加するものと予想している。
- ・ 船社Aでは具体的に前年比の伸び率を2007年で約9%、2008年で約5%、2009年で約3%、2010～2011年で約2%と予想している。

表 3-1-23 博多港（韓国航路）の旅客数の推移

(単位：人)

博多港	2002	2003	2004	2005	2006
韓国航路	458,800	506,200	657,100	676,500	747,500
伸び率		10%	30%	3%	10%
資料：港湾管理者	4年間の年平均伸び率				13%

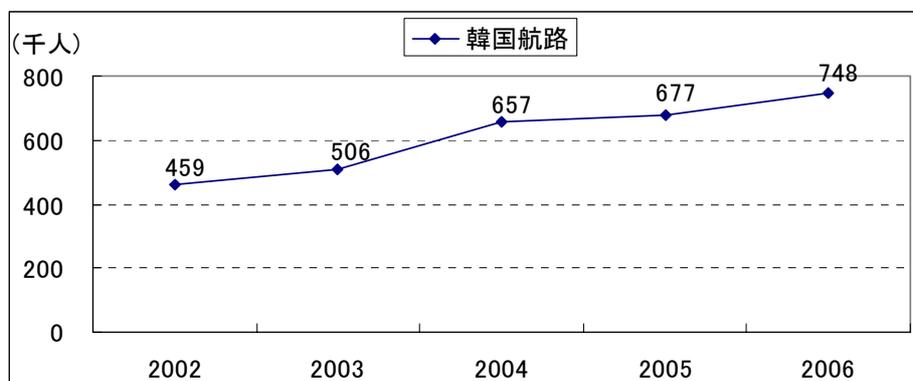


図 3-1-26 博多港（韓国航路）の旅客数の推移

b)下関港

◇韓国航路

- ・ 2002～2006年の韓国航路の旅客数の年平均伸び率は約5%となっている。
- ・ 増加の要因は、博多港と同様で近年のウォン高等が挙げられる。
- ・ 船社、港湾管理者、観光関係者等では、今後も旅客数は増加するものと予想している。

表 3-1-24 (1) 下関港（韓国航路）の旅客数の推移

(単位：人)

下関港	2002	2003	2004	2005	2006
韓国航路	162,239	153,750	155,743	166,473	200,454
伸び率		-5%	1%	7%	20%
資料：港湾管理者	4年間の年平均伸び率				5%

◇中国航路

- ・ 2002～2006年の旅客数は約7～9千人で変動的に推移している。
- ・ 中国航路は航行時間が長いことにより、旅行者の一般的な移動手段とは成り得ず、旅客は中国人の利用が中心で横ばい傾向にある。
- ・ 船社、港湾管理者、観光関係者等では、今後も横ばい程度と予想している。

表 3-1-24 (2) 下関港（中国航路）の旅客数の推移

(単位：人)

下関港	2002	2003	2004	2005	2006
中国航路	7,327	4,390	8,209	7,234	8,723
伸び率		-40%	87%	-12%	21%
資料：港湾管理者	4年間の年平均伸び率				4%

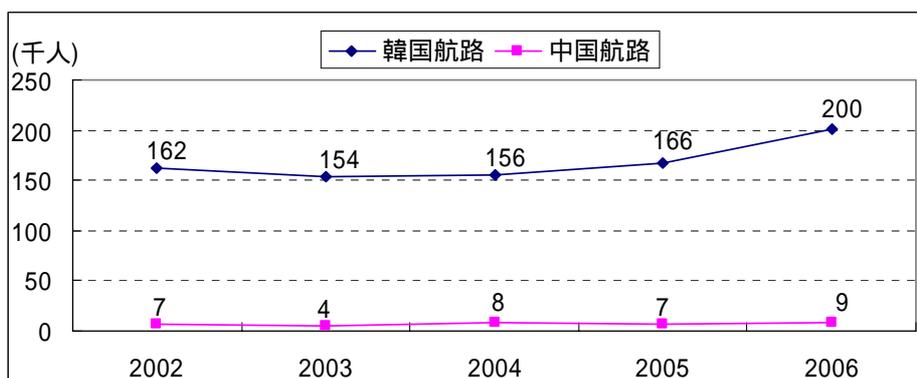


図 3-1-27 下関港（韓国航路、中国航路）の旅客数の推移

c)北九州港（門司港地区）

- ・ 北九州港門司港地区には、2008年6月から韓国・釜山港との間に定期フェリー（1往復/日）が開設する予定である。
- ・ 運行する船社では、下関港及び博多港の既存航路があるものの、北部九州と韓国を結ぶフェリー需要（旅客、貨物）はまだ増加するものと予測している。
- ・ 船社では、旅客数を146千人/年程度を見込んでいる。

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）
- (5)運航開始予定 平成20年6月 予定

(2)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、KTX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。

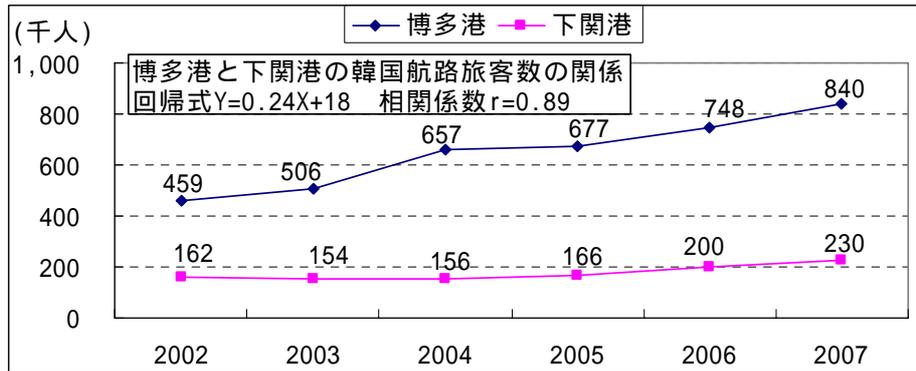


図 3-1-28 韓国航路の博多港と下関港の旅客数の推移と関係

(3)需要予測の算定

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 3-1-25 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

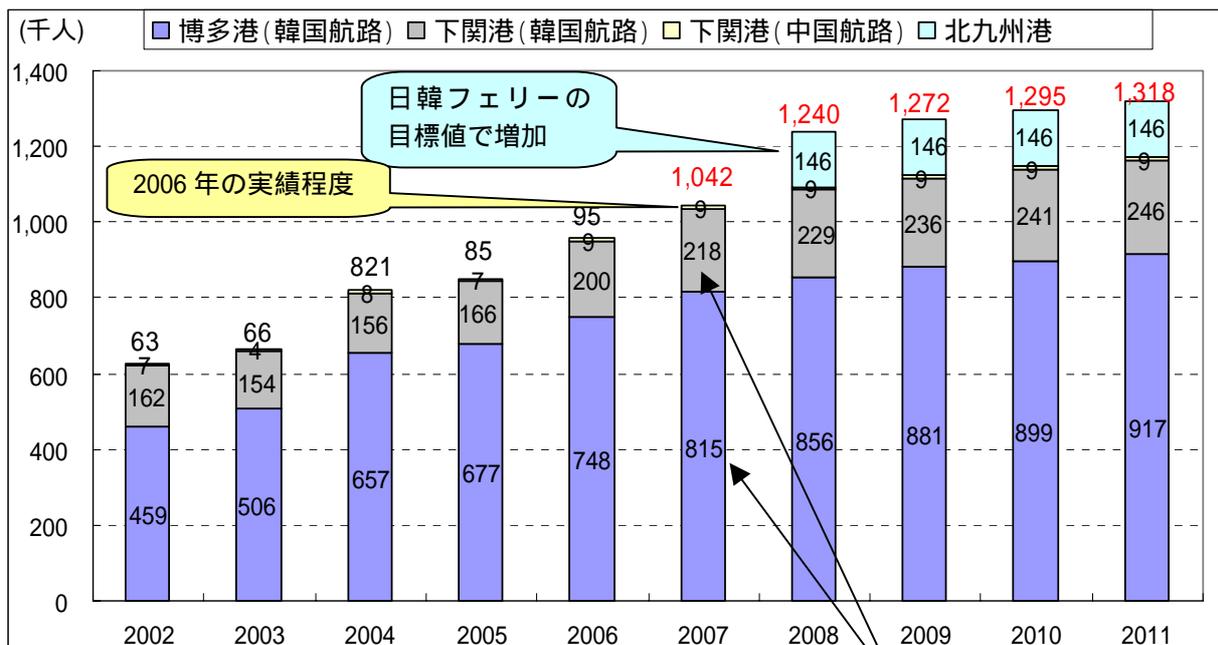


図 3-1-29 旅客ターミナルの需要予測

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

< 参考 >

博多港、下関港の韓国航路旅客数と経済指標である韓国の1人当たりのGDP（国内総生産）の関係は以下のとおりである。

- ・ 2002～2007年の韓国航路旅客数と韓国の1人当たりGDPの関係
 相関式 $Y=0.05X+112$ (Xは韓国の1人当たりGDP、Yは韓国航路旅客数)
 相関係数 $r=0.97$

ここで、2013年における1人当たりのGDPの見通しは3万ドル/人（韓国財政経済部2006年2月発表）であることから、上記の相関式により2008～2013年までの韓国航路旅客数の予測は以下のとおりとなる。

これにより、1人当たりのGDPからの予測値は1,350千人(2011年)となり、前述の博多港、下関港、北九州港における個別の需要予測結果のうち韓国航路も1,309千人であり、ほぼ同程度の結果となった。

表 3-1-26 韓国航路（博多港、下関港）の旅客数と韓国1人当たりのGDPの推移と予測値

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
韓国の1人当たりのGDP(ドル)	11,584	12,806	14,271	16,454	18,164	21,000	-	-	-	-	-	30,000
韓国航路(博多港、下関港)の旅客数(千人)	628	664	821	850	957	1,070	1,140	1,210	1,280	1,350	1,420	1,491

出典：韓国1人当たりのGDPの推移(2002～2007年)は「世界の統計(総務省統計局)」

韓国1人当たりのGDPの2013年値は韓国財政経済部2006年2月発表。

韓国航路(博多港、下関港)の旅客数は港湾管理者(2007年は速報値)

注：2013年の旅客数は上記の相関式 $Y=0.05X+112$ により算出

2008～2012年の旅客数は2007年と2013年値の内相

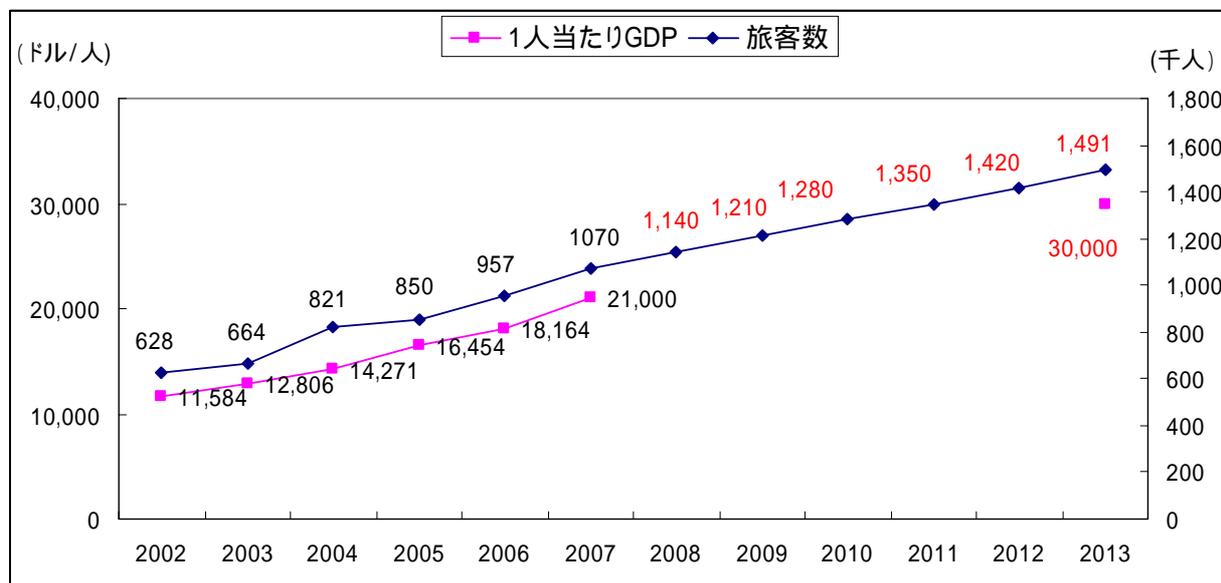


図 3-1-30 韓国航路（博多港、下関港）の旅客数と韓国1人当たりのGDPの推移と予測値

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き、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。

a)旅客船利用者の利便性の向上等

◆現状と課題等

- ・ 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。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、中国航路で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。
- ・ 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。
- ・ 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。

◆対応策

- 旅客ターミナル等において、今後とも増加が予測される旅客船利用者の利便性の向上を図る。
- 旅客ターミナル等が人流の拠点となるよう、背後地域、観光地等とが円滑に連絡できるよう交通結節機能の強化を図る。
- 定期船旅客、クルーズ船旅客からの要望の高いCIQ手続きの利便性の向上を図る。

b)外国人観光客の受け入れ態勢の整備

◆現状と課題等

- ・ 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。
- ・ 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。

◆対応策

- 定期旅客船、クルーズ船が寄港する各港湾で、背後の市街地や周辺の観光地への訪日外国客の積極的な誘導を図る。
- 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を検討する。
- 市民や旅客が集う港の賑わいの創出し、港の魅力を高める。

c)九州の港湾の連携

◆現状と課題等

- ・ 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。
- ・ そのため、九州におけるクルーズ船の寄港を促進させる方策を検討する必要がある。

◆対応策

- 九州の各寄港地が連携したクルーズ船の誘致活動を行う。
- 九州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。

表 3-1-27 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
<p>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。</p> <p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ C I Q 手続きの利便性の向上
<p>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。</p>	
<p>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 C I Q 手続きの迅速化等が求められる。</p>	
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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
<p>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。</p>	
<p>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。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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

3.2 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。

a)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

b)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等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

c)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等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



図 3-2-1 現状の対象港湾の役割

2)役割分担のあり方の検討

(1)定期船旅客の利便性の向上

今後、増加が予想される韓国（釜山）、中国（青島、上海）航路が就航する各港湾における役割を踏まえた課題の解決のための方向性は以下のとおりである。

a)博多港

◆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

◆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。

b)下関港

◆役割：下関市における海外との玄関口

◆課題

- ・ 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。

c)北九州港

◆役割：北九州市の新たな海外との海の玄関口

◆課題

- ・ 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。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。

上記を踏まえた課題の解決のための方向は次のとおりである。

- 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

表 3-2-1 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		

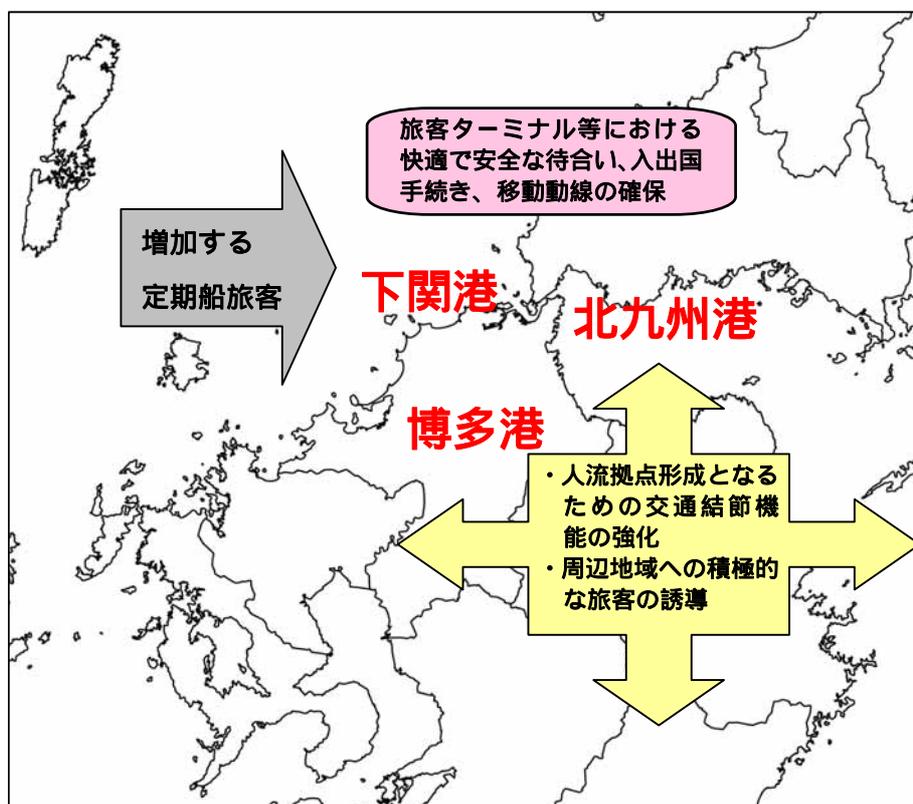


図 3-2-2 役割分担を踏まえた課題の解決のための方向(定期船旅客の利便性の向上)

(2)クルーズ船受け入れ態勢の整備と寄港促進

近年、上海・釜山・基隆・香港等を発着するアジアクルーズの外国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、クルーズ船の寄港地としての各港湾の役割は益々、重要になってきている。そこで、各港湾における役割を踏まえた課題の解決のための方向性は以下のとおりである。

a)博多港

◆役割：九州におけるクルーズ船の発着港

◆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の混在する。
- ・ 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。

b)下関港、北九州港

◆役割：寄港地

◆課題

- ・ 下関港は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。
- ・ 北九州港は、近年、邦船のチャータークルーズが年2~3回寄港するのみで、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で、寄港が増えない要因となっている。

上記を踏まえた課題の解決のための方向は次のとおりである。

- 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

表 3-2-2 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。
解決のための方向性	<p>◆クルーズ船受け入れ態勢の整備と寄港促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 		

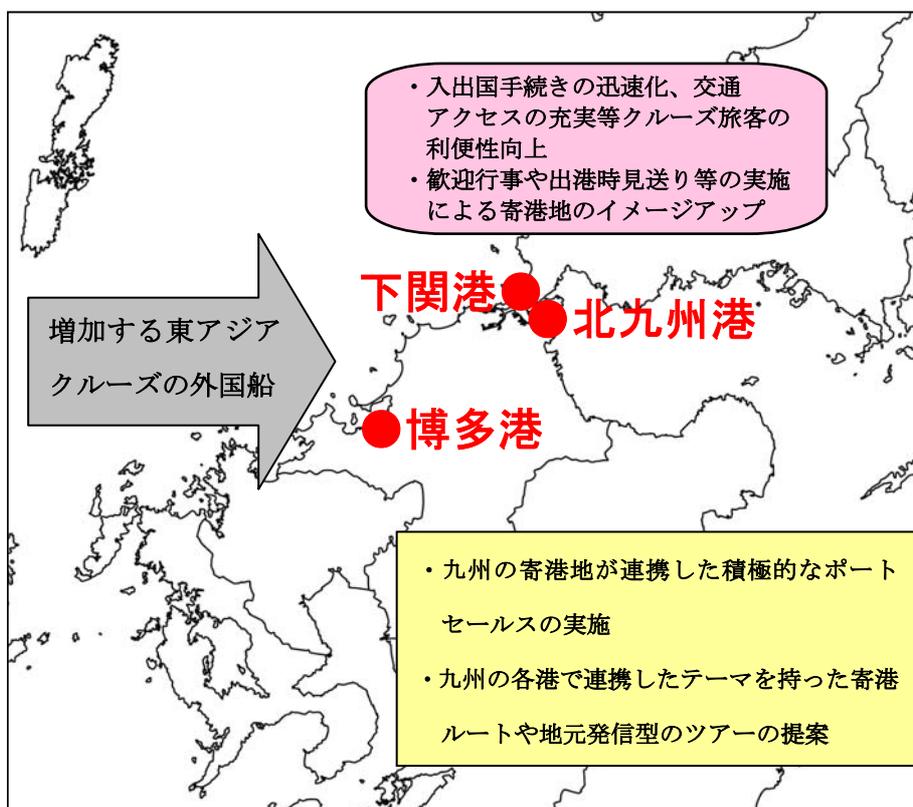


図 3-2-3 役割分担を踏まえた課題の解決のための方向(クルーズ船受け入れ態勢の整備と寄港促進)

3.3 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

(1) 基本コンセプト

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。

<<重点施策>>

賑わいのある快適な海外への玄関口を目指すため、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。

◆ C I Q 手続きの利便性向上

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。

◆ 訪日外国人の受け入れ態勢の整備

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訪日外国人の誘導は“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、港における旅客ニーズに対応したツアーや買い物等の情報提供、発信を積極的に推進する。

また、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、港の魅力を高める。

◆ 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させるためには、九州における各寄港地が連携した誘致活動が必要である。また、九州の複数の港湾を寄港する周遊型のクルーズプラン、各港が連携したテーマを持ったクルーズプランの提案とこれを促進させるための入港料等の減免によるインセンティブの実施も併せて検討する。

また、“海からの観光振興”の手段として、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が重要である。また、クルーズにおいても、地元発信型のツアーは旅客の評価も高い。そこで、北部九州を核とした九州独自の観光振興モデルの開発を進める。

(2)目 標

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。

(1)快適で安全な旅客船受け入れ施設等の整備、改善

a)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	
	実施時期	その他	
		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	
	実施時期	その他	
		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	
	実施時期	その他	
		短期	
		中長期	

b) 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			
<p>交通結節の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>旅客ニーズに対応した駐車場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	

(2) 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

a) 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			
<p>迅速な CIQ 体制の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	
	実施時期	その他	
		短期	
		中長期	

b) 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			
<p>弾力的な CIQ 体制の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	

(3)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。

a)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障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		

b)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		

(4)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。

a)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			

b)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			

c)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			

(5)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。

a)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。

b)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