

## 5 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。

### 5.1 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 5-1-1 日本人の出国、外国人の訪日数の推移

		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

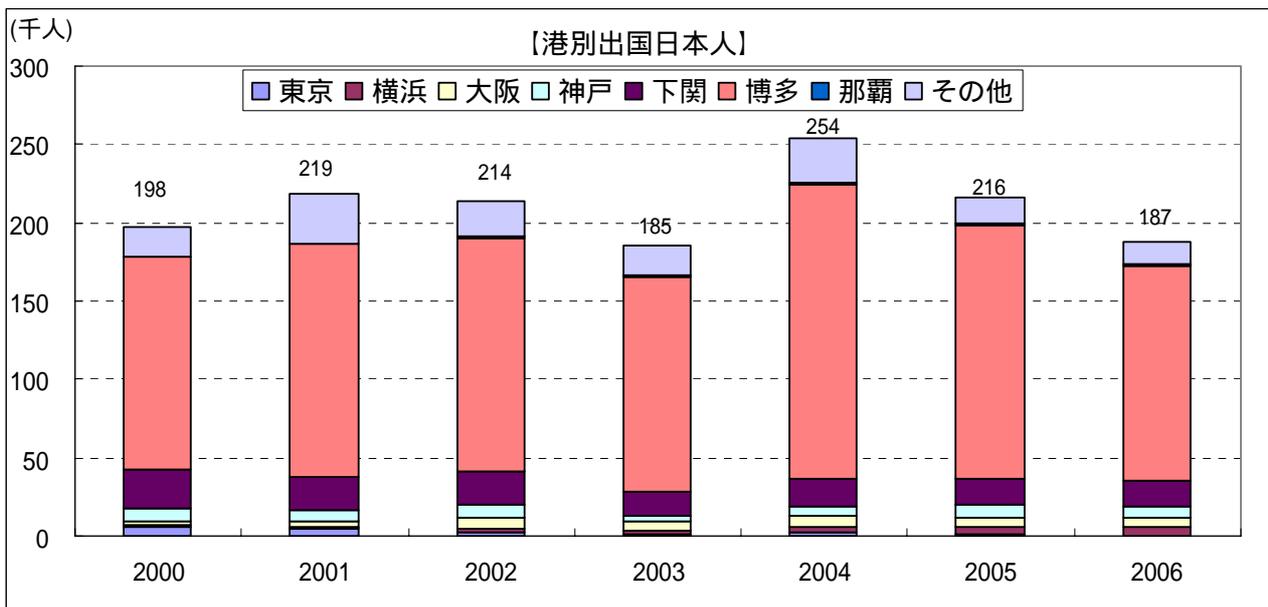


図 5-1-1 日本人の出国数の推移

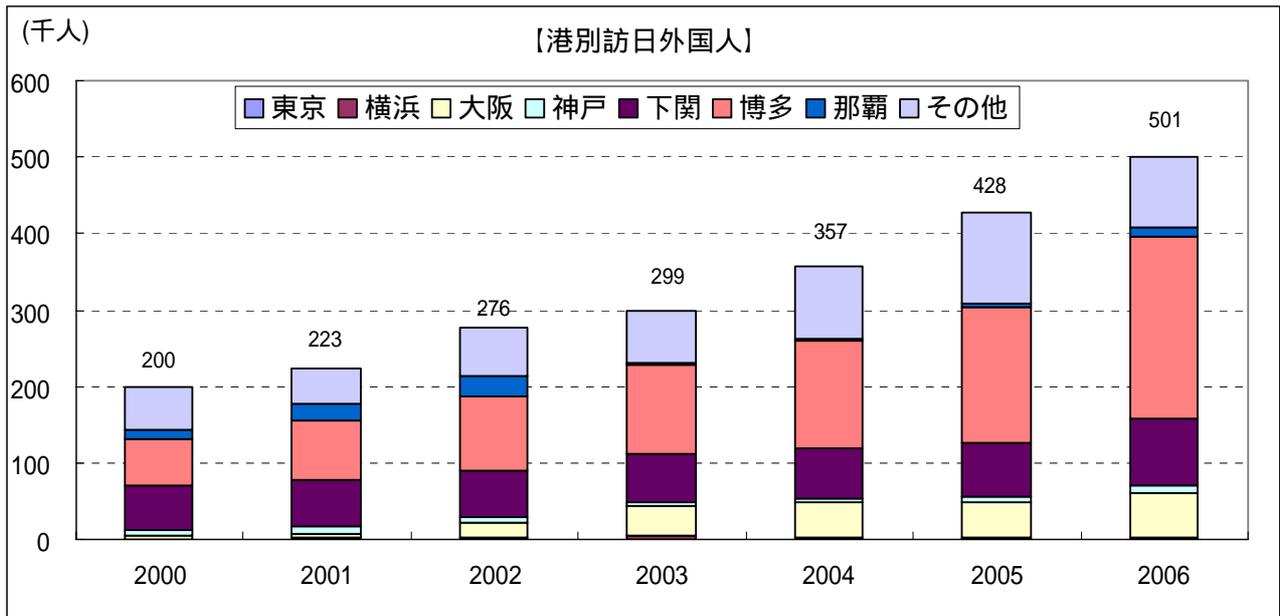


図 5-1-2 外国人の訪日数の推移



写真 5-1-1 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 5-1-3 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 5-1-4 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

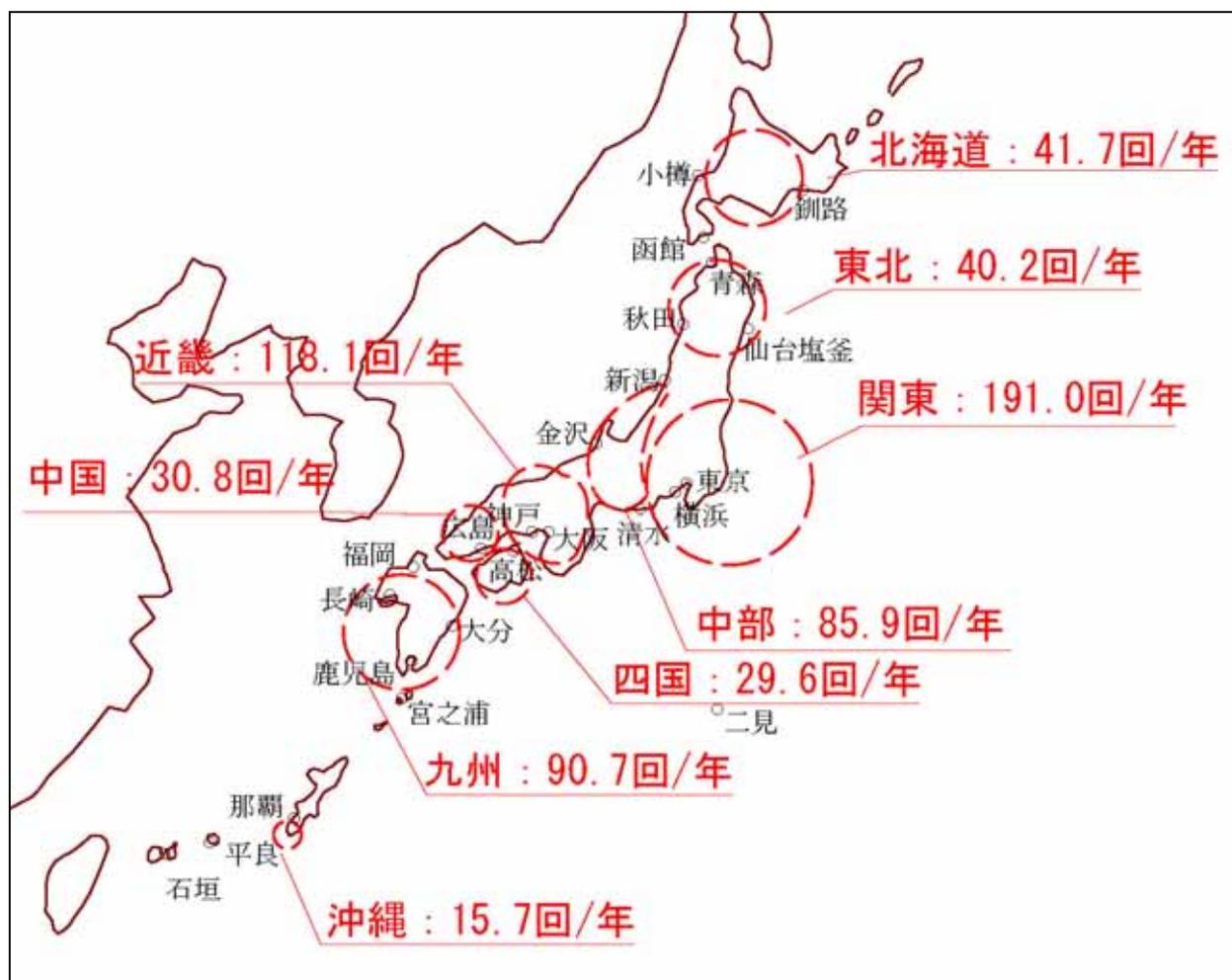


図 5-1-3 内航クルーズ船エリア別年間平均寄港数

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 5-1-5 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 5-1-6 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

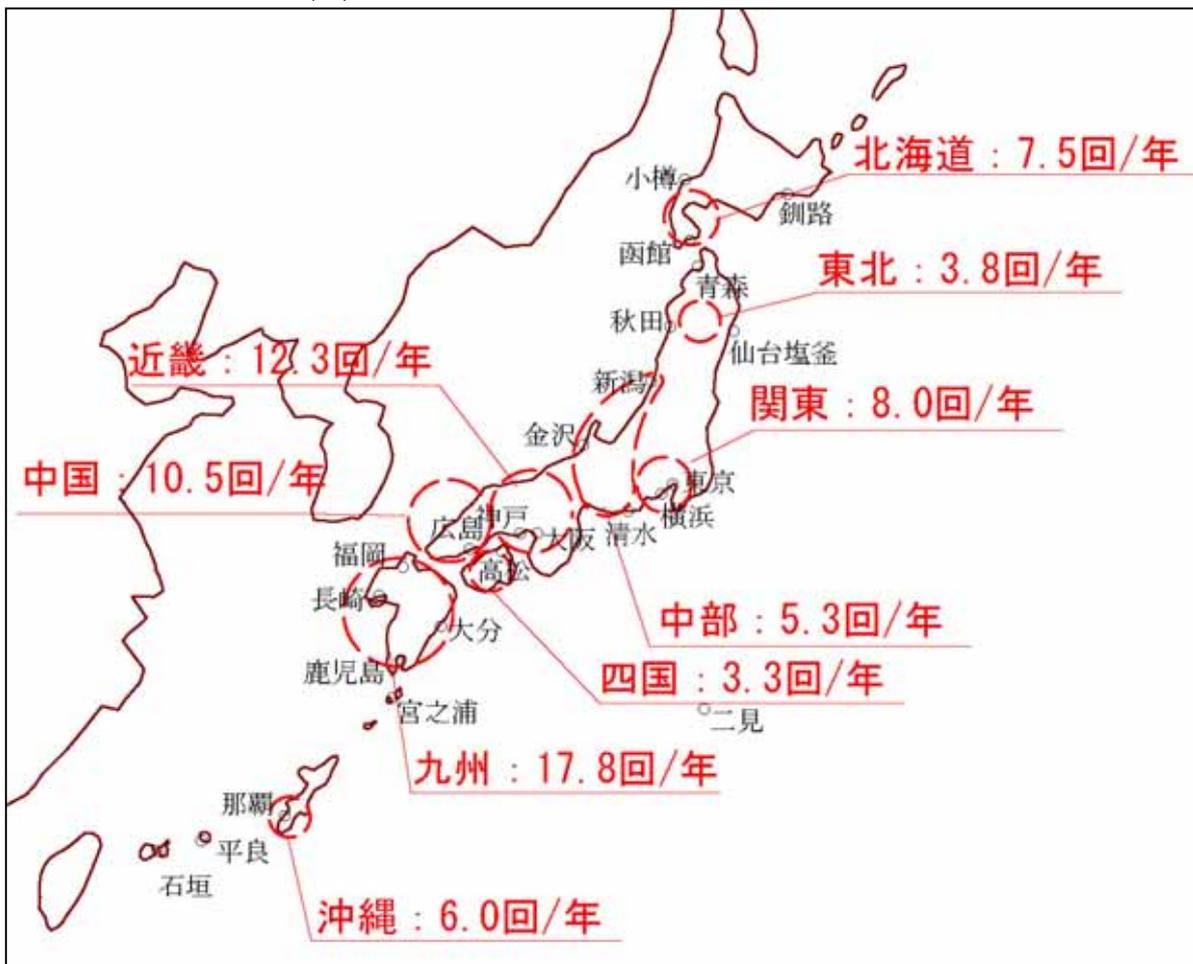


図 5-1-4 外航クルーズ船エリア別年間平均寄港数

### (3)外国人観光客誘致の国施策

#### ◆ビジット・ジャパン・キャンペーン実施の経緯

国土交通省では、「経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002」(平成 14 年 6 月 25 日閣議決定)に基づき、外国人旅行者の訪日を促進する「グローバル観光戦略」を関係府省と協力して策定し、平成 14 年 12 月 24 日の閣僚懇談会において、国土交通大臣がその旨を発表した(図 3-1-14 参照)。

本戦略は、日本人の海外旅行者が約 1,600 万人であるのに対して、我が国を訪れる外国人旅行者は、その 3 分の 1 以下である約 500 万人に過ぎないことから、その格差をできる限り早期に是正しようとするものである。

そのため、本戦略の中の一つに挙げられている、「外国人旅行者訪日促進戦略」の一環としてビジット・ジャパン・キャンペーンの実施が決定された。それに伴い、政府においては関係府省及び自治体、民間企業等が官民一体となって推進する母体「グローバル観光戦略を推進する会」を 2003 年 3 月 26 日に開催し、ビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部が立ち上げられました。これを受けて 2003 年 4 月 1 日に実施本部事務局が開設され、「2010 年までに 1,000 万人の訪日外国人誘致」を実現するための活動が開始された。なお、ビジット・ジャパン・キャンペーンの背景及び効果を図 3-1-15 に、ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施体制を図 3-1-16 にそれぞれ整理する。

#### ◆ビジット・ジャパン・キャンペーンにおけるクルーズ促進の取り組み

ビジット・ジャパン・キャンペーン米国部会では、米国発のクルーズ船の誘致事業を事業の一つとして取り上げることを決定し、より効果的な事業のあり方を検討するため、クルーズに関する高度な知見を有する官民の方々をメンバーとするプロジェクトチームを設置した。プロジェクトチームで企画された事業案は米国部会の承認を得て VJC(ビジット・ジャパン・キャンペーン)事業として実施に移される。

具体的な活動内容は、以下のとおりである。

##### ・ 地方クルーズ振興協議会の設置

国内の寄港地となる地方部の港湾を中心としてクルーズ誘致に向けた地方クルーズ振興協議会を設置。クルーズ船事業の地方における振興を目的として、これまでに北海道、関西、中国、九州及び沖縄の 5 地区において、地方クルーズ振興協議会が設置され活動している。

##### ・ クルーズアドバイザー制度の創出

利用者からのクルーズ観光に関する相談や問い合わせに的確に対応し、自信を持ってクルーズ観光商品を販売することを目的とした、旅行会社職員の資格制度を創出する。2006 年 10 月で 833 人である。

##### ・ VJCクルーズ誘致事業の実施

ビジット・ジャパン・キャンペーン米国部会では、米国発のクルーズ船の誘致事業を事業の一つとして取り上げることを決定し、より効果的な事業のあり方を検討するため、クルーズに関する高度な知見を有する官民関係者をメンバーとするプロジェクトチームを設置した。プロジェクトチームで企画された事業案は、米国部会の承認を得て VJC 事業として実施に移されている。

例えば、「クルーズ受入れ可能な港湾の設備及びその背後に広がる観光資源等を紹介する「ジャパン・マニュアル」を作成する「クルーズを専門としているジャーナリストを招聘し、クルーズ寄港地としての日本の魅力を理解してもらう」「毎年 3 月にマイアミで開催されるクルーズコンベンションに日本ブースを設け、全米各地から集まるバイヤーに対し、訪日クルーズの誘致を図る。」である。



出典：ビジット・ジャパン・  
キャンペーン実施本部

写真 5-1-2 クルーズコンベンションの日本ブース

- ・ クルーズイヤー2006 の実施

JATA（日本旅行業協会）クルーズ旅行推進部会は、近年消費者から大きな注目を浴びているクルーズ市場の需要喚起アクションプランとして「クルーズイヤー2006」を設定、2006年1月の「ジャパングルーズシンポジウム&クルーズイヤーキックオフパーティ」を皮切りに、約1年半の期間に渡って、各種イベントやキャンペーン等を実施している。日本のクルーズ市場を現在の約16万人（2004年実績）から、2010年には50万人超を目標に、各旅行会社・港湾局・マスメディア等を通じて、各種イベントやキャンペーンを行っている。

- ・ クルーズイヤー2007 の実施

クルーズ旅行需要促進活動として着実な成果を挙げている「クルーズイヤー活動」は、2007年度においても、クルーズ市場50万人達成の布石構築のため、邦船各社、外航GSA、旅行会社、港湾等の協力体制を基盤としながら、「クルーズイヤー実行プロジェクトチーム」として、積極的な活動を継続している。

具体的には、「専用WEBサイト強化（参加型コンテンツ・早期予約促進アピール等）」「朝日新聞広告特集（5回）」「クルーズフォトコンテスト（通年イベントとして実施）」「シニア向け体験キャンペーン（富裕層の興味喚起）」「旅行博クルーズブース出展・雑誌、テレビ等の更なる露出活動」「業界向けセミナーの積極的な開催」等を実施した。

# グローバル観光戦略

(平成 14 年 12 月 24 日策定)

経済財政運営と構造改革に関する基本方針 2002(平成 14 年 6 月 25 日閣議決定)に基づき策定

## 外国人旅行者の訪日を促進するために官民で取り組む戦略

< 目標 > 訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数との格差をできるだけ早期に是正することを目標とする。当面、訪日外国人旅行者数の目標を2007年に年間800万人(平成12年の観光政策審議会答申)とし、今後の需要動向等を勘案し、適宜見直しを行う。

### 戦略 1 : 外国人旅行者訪日促進戦略

- ビジット・ジャパン・キャンペーン
- ニーズに応じた旅行商品の開発、販売
- 査証取得の負担の軽減、発給対象地域の検討等

### 戦略 2 : 外国人旅行者受け入れ戦略

- 他国に遜色ない国際空港・港湾、アクセスの向上
- 複数国で使える多機能 IC カード
- 外国人にも魅力ある「観光交流空間づくり」
- 出入国手続きの円滑化等

### 戦略 3 : 観光産業高度化戦略

- 旅行業：外国人旅行者向けツアーの企画・開発
- エンターテインメント施設の充実
- 企業間連携の強化（「日本ツーリズム産業団体連合会」等の強化）等

### 戦略 4 : 推進戦略

- 政府においては関係府省が一丸となって推進
- 国及び自治体、民間企業等が官民一体となつて推進する母体「戦略推進委員会」を設置（平成 15 年初）等

○は国土交通省で実施すること、●は各省に協力をお願いすること。

出典：国土交通省総合政策局観光部企画課

図 5-1-5 グローバル観光戦略の概要

# ビジット・ジャパン・キャンペーンの背景及び効果

477万人(世界第35位)  
34億ドル



1,622万人(世界第10位)  
328億ドル

国際収支は約3.6兆円の赤字

訪日外国人旅行者数と日本人海外旅行者数との格差をできるだけ早期に是正する必要がある

当面、平成19(2007)年を目標に  
訪日外国人旅行者数を  
800万人にすることが目標

## 各国の政府観光機関の状況

韓国観光公社 119億円  
香港政府観光局 91億円  
オーストラリア政府観光局 100億円  
英国政府観光庁 101億円  
カナダ観光局 134億円  
国際観光振興会 34億円

## 「ビジット・ジャパン・キャンペーン」の本格的な展開

[国・地方・民間共同による国を挙げての戦略的キャンペーン]

### 訪日外国人旅行者の増加→我が国に大きな経済効果

訪日外国人旅行者数  
800万人の経済効果

6兆7,000億円

約2兆7千億円の新たな経済波及効果

38万6,000人

約15万6千人の新たな雇用創出効果

平成13年の経済効果  
<訪日外国人旅行者数 477万人>

生産誘発効果  
4兆円

23万人

雇用創出効果

出典：ビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部

図5-1-6 ビジット・ジャパン・キャンペーンの背景及び効果

# ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施体制

訪日ツーリズムの飛躍的拡大のため、政府、地方公共団体、民間が三位一体となって取り組む国を挙げての戦略的なキャンペーン

## 実施体制

(官民一体となった実施本部の設置)

○実施本部：戦略策定、実行指揮

本部長：国土交通大臣

構成：

- ・ 日本ツーリズム産業団体連合会  
会長ほか業界代表
- ・ 地方公共団体代表
- ・ 広告業、マスコミ代表
- ・ 経済界代表
- ・ 関係省庁
- ・ 各国駐日大使館

○海外での体制

- ・ JNTO、在外公館、民間の  
海外事務所等が一体となって  
キャンペーンを実施

## 具体的事業

(国、地方、民間の共同事業)



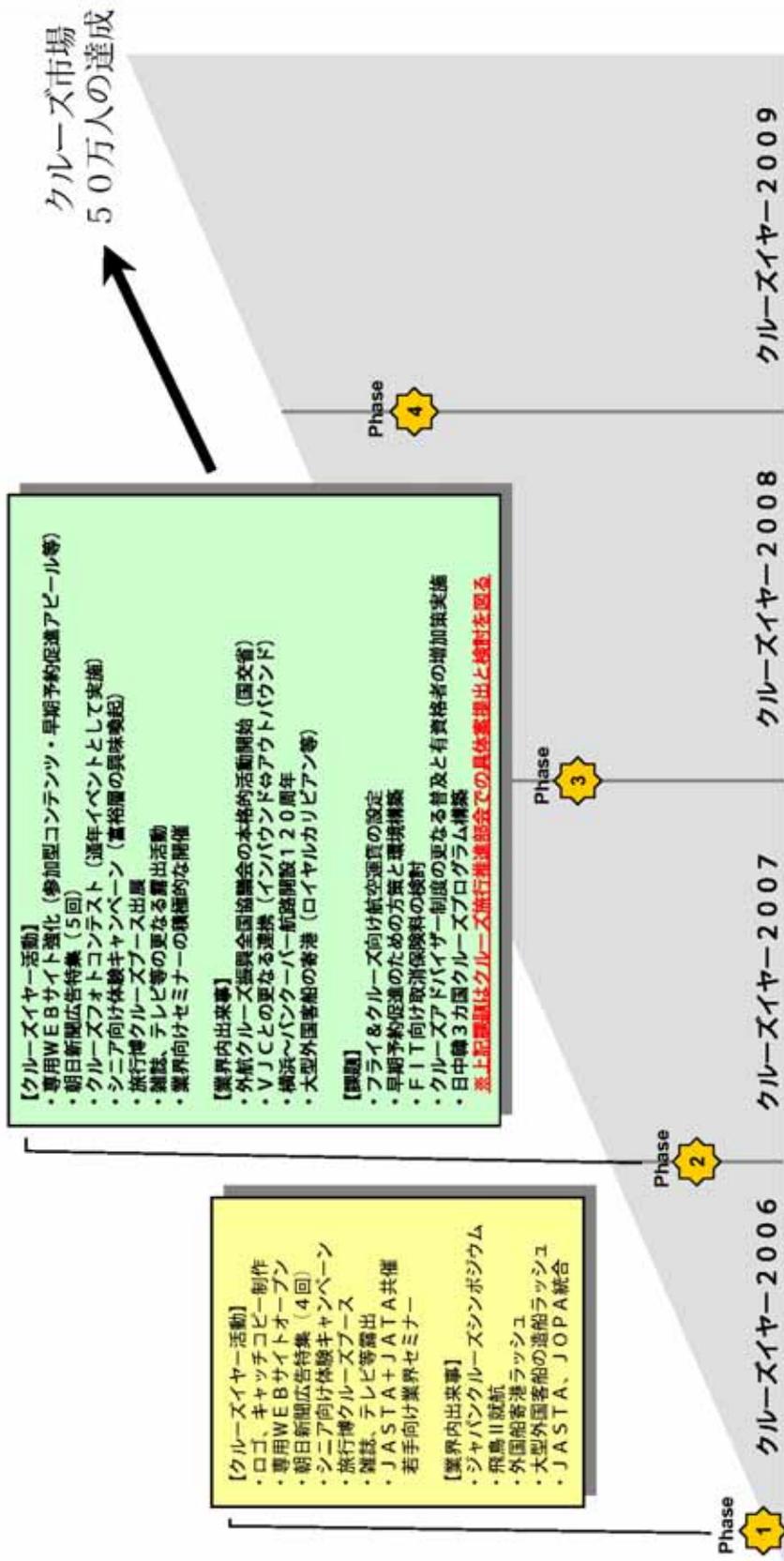
図5-1-7 ビジット・ジャパン・キャンペーンの実施体制

出典：ビジット・ジャパン・キャンペーン実施本部

## クルーズイヤー活動の現状と今後の方向感

クルーズ旅行需要促進活動として着実な成果を挙げている「クルーズイヤー活動」

2007年度においても、クルーズ市場50万人達成の布石構築のため、邦船各社・外航GSA・旅行社・港湾等の協働体制を基盤としながら、「クルーズイヤー実行プロジェクトチーム」として、積極的な活動を継続して行きます。



【JATA 2007 クルーズイヤー実行プロジェクトチーム】

2

資料：JATA海外旅行委員会 クルーズ旅行推進部会

【JATA 2007クルーズイヤー実行プロジェクトチーム】

図 5-1-8 クルーズイヤー活動の概要

(4)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5-1-7 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)	チャイナエキスポスライン(株)
	船舶	PANSTAR DREAM(21,535G/T 定員681人) PANSTAR SUNNY(26,847G/T 定員683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 16:00 10:00 釜山 大阪 16:00 10:00	神戸 天津 金曜日 14:00 12:00 11:00 水曜日 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		
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		
ターミナル	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 (2006年)	日本人 11.8 千人 外国人 118.8 千人 計 130.7 千人	日本人 11.3 千人 外国人 16.4 千人 計 27.7 千人	
寄港実績 (外内航計)	2004年 40 隻 2005年 28 隻 2006年 24 隻 2007年 13 隻 平均 26 隻	2002年 67 隻 2003年 85 隻 2004年 86 隻 2005年 100 隻 平均 85 隻	

表5-1-8(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)

	博多港	下関港	北九州港
航路	博多 - 釜山	下関 - 釜山	門司 - 釜山(2008年6月運行開始予定)
種別	客船(ジェットフォイル)	フェリー	フェリー
船社	JR九州高速船株、未来高速株	関釜フェリー(株)	(株)C & C R U I S E
船舶	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)	はまゆづ(16,187G/T 定員438人) 星希(16,665G/T 定員562名)	KC BRIDGE(16,340/T 定員600人)
運行時間	2時間55分	約8時間	約16~7時間
ダイヤ	福岡 釜山 8:45 11:40 ビートル 9:30 12:25 ビートル 10:15 13:10 ビートル 14:00 16:55 コビー 14:30 17:25 コビー 釜山 福岡 8:45 11:40 コビー 10:00 12:25 コビー 13:00 15:55 ビートル 14:00 16:55 ビートル 14:30 17:25 ビートル	下関 釜山 19:00 8:30 釜山 下関 20:00 8:00	門司 釜山 12:00 19:00 釜山 門司 23:00 8:30
航路	博多 - 釜山	下関 - 青島	
種別	フェリー	フェリー	
船社	カメリアライン(株)	オリエントフェリー(株)	
船舶	ニューかめりあ(19,961/T 定員522人)	ゆうとびあ(26,906G/T 定員350人)	
運行時間	約6時間	約28時間	
ダイヤ	福岡 釜山 12:30 18:00 釜山 福岡 20:00 7:30	下関 青島 水曜日 木曜日 土曜日 日曜日 12:00 8:30 青島 下関 月曜日 水曜日 木曜日 日曜日 20:00 8:30	青島 木曜日 日曜日 8:30 下関 水曜日 日曜日 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		ゆうとびあ2(26,933G/T 定員475人)	
運行時間		約29時間	
ダイヤ		下関 月曜日 13:00 青島 水曜日 3:00	太倉 火曜日 17:00 太倉 木曜日 9:00

表5-1-8(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1・2号岸壁 (-11m)420m	実績なし		
旅客数 (2006年)	ジェットfoil 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	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		
クルーズ	寄港実績 (外内航計)	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			

## 5.2 国際旅客船等の利用に関する課題

### 1) 国際旅客船等の利用に関する各港湾の課題

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である。

表 5-2-1(1) 旅客ターミナル利用に関する課題(大阪港、神戸港)

対象	課題
国際フェリー船社 港湾管理者	<p>大阪港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）。</li> <li>・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。</li> <li>・フェリーヤードが狭く、荷捌きに支障を来している。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>神戸港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
クルーズ船社 旅行代理店	<p>大阪港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿圏内における発着港のひとつとして位置づけている。</li> <li>・ターミナルへのアクセスが中途半端で、やや利便性にかける。</li> <li>・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）。</li> <li>・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パーへの配慮が欠けている。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>神戸港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿圏内における発着港として一定の評価を受けている。</li> <li>・中突堤旅客ターミナルへのアクセスがやや不便である。</li> <li>・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。</li> </ul>

表 5-2-1(2) 旅客ターミナル利用に関する課題(新宮港、日高港、姫路港、舞鶴港)

対象	課 題
クルーズ船社 旅行代理店	<p>新宮港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・長周期波のうねりが入るため、着岸できないことがある。</li> </ul> <p>日高港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外航船を着けたいがS O L A S対応の問題がある。</li> <li>・背後へのアクセスが悪く、観光地への移動が不便である。</li> </ul> <p>姫路港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>舞鶴港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・京都市内とを結ぶ陸上アクセスが良くない。</li> <li>・地域情報が不足している。</li> </ul>

表 5-2-1(3) 旅客ターミナル利用に関する課題(博多港、下関港、北九州港)(1)

対象	課 題
外航定期客船船社 港湾管理者	<p>博多港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）。</li> <li>・クルーズ利用時はターミナルからの動線が長くなる。</li> <li>・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）。</li> </ul> <p>下関港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・団体客の観光バスの駐車スペースが無い（路上利用）。</li> <li>・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。</li> <li>・クルーズ船は関門海峡の航行の制限を受ける。</li> </ul> <p>北九州港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・クルーズ船は関門海峡の航行の制限を受ける。</li> </ul>

表 5-2-1(4) 旅客ターミナル利用に関する課題(博多港、下関港、北九州港)(2)

対象	課 題
クルーズ船社	<p>博多港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・九州における発着港として位置づけている。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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C I Q等で定期船との利用時 間を避ける等の工夫している。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>下関港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>北九州港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>
観光関係	<p>博多港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・外航クルーズ船の入港と定期貨客船と重なった場合、C I Qスペースが益々混雑することが予想される。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>下関港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・ターミナルにバスの待機するスペースがない</li> <li>・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。</li> <li>・下関港周辺で買い物による経済効果の促進を図りたい。</li> <li>・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。</li> </ul> <p>北九州港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・外国人（韓国人）観光客の増加に期待している。</li> <li>・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。</li> <li>・両替のサービスは課題となると考えている。</li> <li>・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。</li> <li>・釜山フェリーの旅客は下関側（唐戸等）と連携して誘導したいと考えている。</li> </ul>

表 5-2-1(5) 旅客ターミナル利用に関する課題(平良港、石垣港)

対象	課 題
港湾関係者等	<p>平良港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北風が卓越する冬季においては、抜港、沖待ちが発生している。このため、船舶が安全に離接岸できるよう、埠頭の法線方向の改善に向けた検討が重要である。</li> <li>・ クルーズ船は船舶で風の影響を受けやすい構造になっている。現況の港湾水域では十分な回頭円を確保することは困難な状況にあることから、大型旅客船等が安全に接岸できるよう、風向き、港湾水域に配慮した対策を講じる必要がある。</li> </ul> <p>石垣港</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在、整備が進められている新港地区へのアクセス道路はサザンゲートブリッジのみで、台風時等は通行規制が行われている。</li> </ul>

2)課題解決のための方向性

前述の課題解決のための方向性をは次のとおりである。

表 5-2-2 課題解決のための方向性

課 題	課題解決のための方向性
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>快適で安全な旅客船受け入れ施設の整備、改善</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>旅客からは CIQ 手続きの迅速化の要望は多い。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>入出国手続きの迅速化のための検査官の増員要請等</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>人流拠点形成となるための交通結節機能の強化</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>

## 5.3 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 -

### (2)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。

(3)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

#### 5.4 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。

##### (1) 快適で安全な旅客船受け入れ施設の整備、改善

###### a) 旅客船受け入れ施設の等の整備、改善

具体的な取り組み			
<b>旅客ターミナルの整備、改修</b> ・ 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 ・ ターミナルと最寄り駅、空港等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			
<b>旅客ふ頭の整備</b> ・ 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			
<b>効率的なターミナルの管理運営</b> ・ 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			

(2)訪日外国人の受け入れ態勢の整備

a)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			
<p>迅速なCIQ体制の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>弾力的なCIQ体制の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	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"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>旅客ニーズに対応した駐車場の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>バリアフリーへの対応</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリーに対応した旅客動線や駐車場等の整備</li> </ul>	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		

c)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			
<p>外国人観光客への案内強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>クルーズ旅客の利便性向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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〕</li> <li>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</li> </ul>	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		

d) 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		

e) 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	
	実施時期	短期	
中長期			

(3)広域ネットワークの形成（港湾間の連携）

a)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			
<p>各寄港地が連携した外国船社の寄港誘致の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> </ul> <p>インセンティブ（誘発要因）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul>	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)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			
<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> </ul> <p>日本の各地との連携</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	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 5-4-1 各地域の現状と課題、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	<ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> <li>観光客の背後地への誘導等の対応</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>定期貨客船の増便に伴う韓国人旅行者急増、H19は中国人旅行者客も増加</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>那覇 - 平良港 - 石垣港 - 台湾の定期フェリーが就航</li> <li>台湾 - 石垣間に外航定期クルーズ船が運航</li> </ul>
課題、問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>快適で安全な旅客船受け入れ施設の整備、改善</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅客利用の利便性、快適性の向上</li> <li>ターミナル施設の陳腐化、老朽化</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>冬期風浪等による抜港がある(平良港)</li> <li>魅力的な港湾の形成(石垣港)</li> <li>石垣港新港地区へのアクセス手段の確保</li> </ul>
重点施策と具体的な取り組み	<p>訪日外国人の受け入れ態勢の整備</p>	<p>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充実整備と改善(改修)</p> <p>クルーズ船客、船社の利便性・快適性の向上</p> <p>施設整備の円滑化と効率的な施設の管理運営</p>	<p>航路の安全性を向上させる泊地、航路の整備の検討</p>
	<p>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</p> <p>人流拠点形成となるための交通結節機能の強化</p> <p>外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導</p> <p>港を起点とする観光モデルコースの検討</p> <p>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</p> <p>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</p>	<p>人流拠点形成となるための交通結節機能の強化</p> <p>外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導</p> <p>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</p>	<p>市街地への交通アクセス手段の確保(石垣港新港地区)</p>
	<p>広域ネットワークの形成(港湾間の連携)</p>	<p>外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導</p> <p>港を起点とする観光モデルコースの検討</p> <p>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</p> <p>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</p> <p>外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導</p> <p>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</p>	<p>外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導</p> <p>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</p> <p>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</p>