

# 下関港 国際クルーズ拠点整備事業

---

国土交通省 港湾局

## 【事業の目的】

国際クルーズ拠点の形成に伴う東アジアを周遊するクルーズ船の寄港増加に対応するため、下関港新港地区において、港湾施設の整備を行う。

## 【事業の概要】

整備内容 : 岸壁（水深12m）、ふ頭用地、旅客上屋

事業期間 : 平成31年度～平成34年度

総事業費 : 97億円（うち、港湾整備事業費 : 60億円）



## 《整備スケジュール》

港名	地区名	区分	施設名	H31	H32	H33	H34
下関港	新港地区	直轄	岸壁(水深12m)	[Redacted]			
		起債	ふ頭用地	[Redacted]			
		民間	旅客上屋			[Redacted]	

## 《位置図》



# 下関港の概要（クルーズ関連）

- ・下関港の背後には、歴史的な観光地や「ふく」などの日本食、関門海峡など、多数の観光資源に恵まれている。
- ・また、中国地方の最西端に位置し、クルーズ市場の成長著しい中国など東アジアに近接し、地理的優位性も高く、寄港隻数は近年増加している。

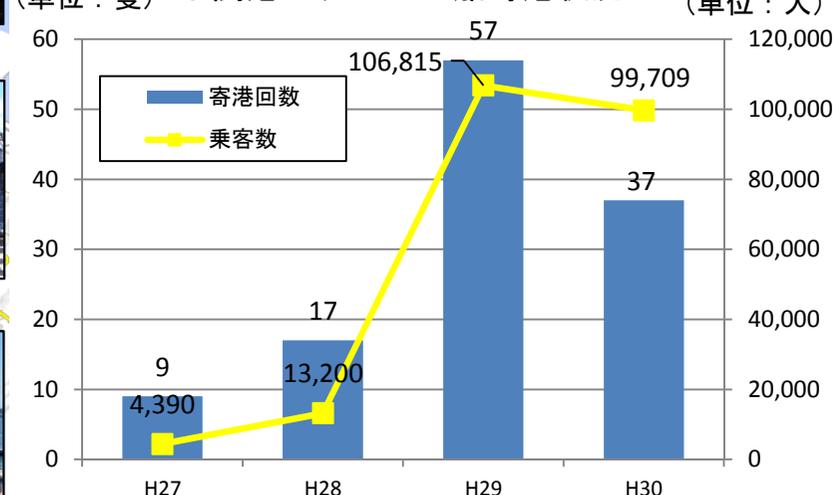
## 下関港のクルーズ船寄港状況

### 【天津発着航路の例】

コスタ・フォーチュナ 下関寄港  
総トン数:102,669GT 全長:272.2m 喫水:8.2m



## (単位：隻) 下関港のクルーズ船寄港状況



出典：港湾管理者からの情報をもとに作成 (H30.12時点) 2

応募者	下関市、MSCクルーズ社	
国際クルーズ拠点形成の目標	（目標とする国際クルーズ拠点の姿） ・下関の優位性を活用した東アジアクルーズの拠点化 ・日本起点のクルーズの寄港地 ・フライ&クルーズ	
寄港回数等の目標	運用開始年（2023年）：120回	目標年（2035年）：180回

## 下関港 新港地区

### 係留施設の利用に関する考え方

・MSC社は旅客施設の整備・所有をすることにより、クルーズ船専用岸壁について、優先的な利用を認める。

優先的な利用予約できる日数：毎年最大100日

優先的な利用予約の存続期間：30年間

優先的な利用予約の実施時期：

係留施設を利用する日の前々年の1月1日から同年6月30日までの間に、係留施設の利用予約を行い、確定させる。

・係留施設を利用する日の前々年の7月1日以降の利用予約については、MSC社と他のクルーズ船社を平等に取り扱う。

### ■新港地区

○MSCクルーズ社が、東アジアの大型クルーズ船の受入拠点としての利用を予定。

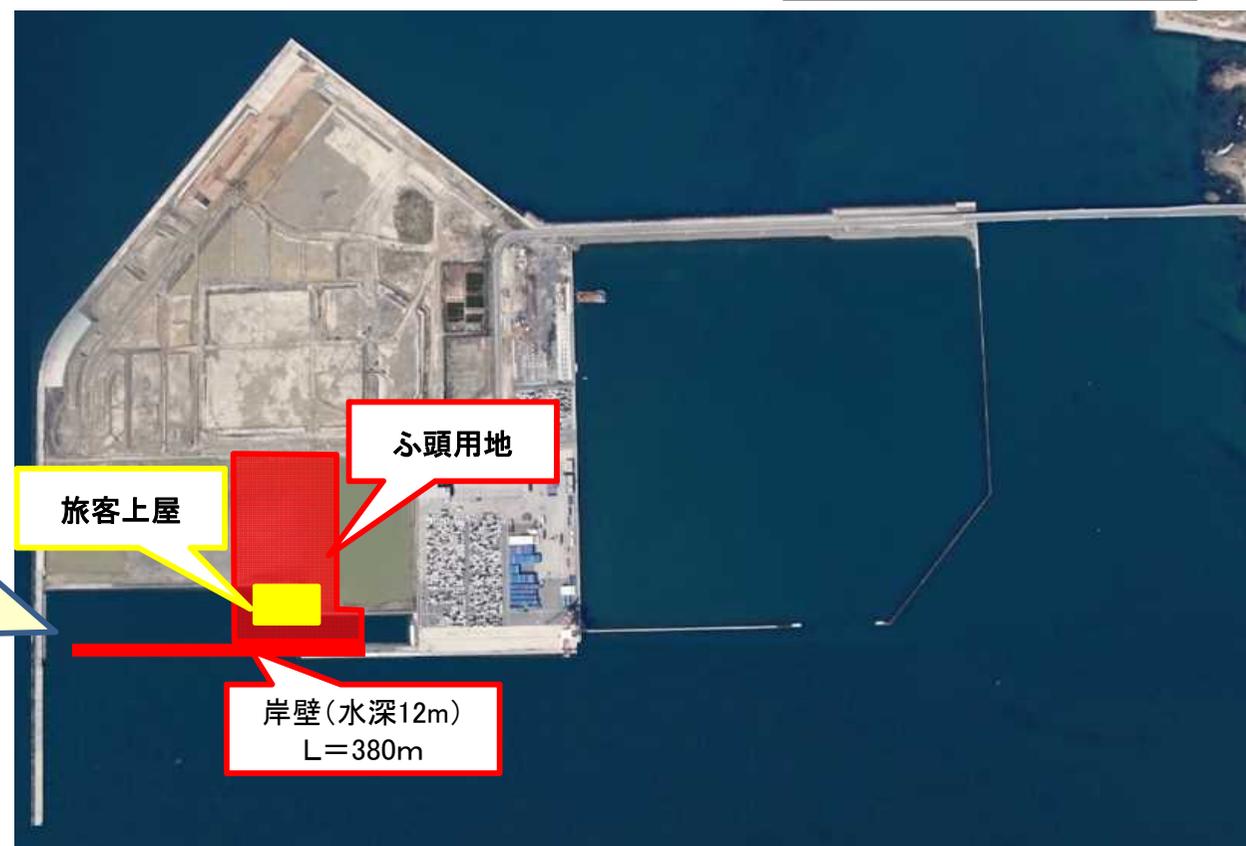
◆岸壁（計画）＜国＞

20万トン級対応（計画）

◆旅客ターミナル（計画）＜MSC社＞

CIQを含む旅客ターミナルを整備予定。

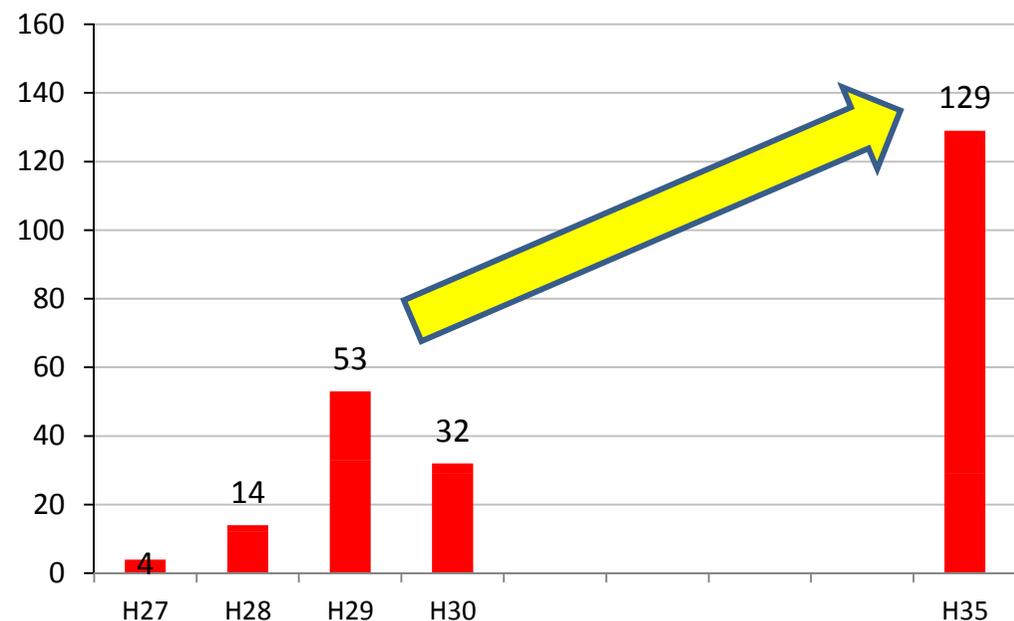
◆ふ頭用地＜下関市＞



# 事業の必要性・緊急性

- ・世界のクルーズ需要は近年急速に増加中である。特にアジアのクルーズ人口の増加が著しく、将来的にも更なる増加が見込まれる。そのような状況下、下関港は国際クルーズ拠点として、平成35年に年間129回、最大20万トン級のクルーズ船の寄港を目標としている。
- ・供用中の東港地区及び本港地区の岸壁には大型船の寄港ができない。また、新港地区の水深12m岸壁では、貨物船が週4.5日利用しており、クルーズ船寄港可能日が制限され、増加する大型クルーズ船寄港に対応できない状況にある。

(単位:隻) 下関港における外航クルーズ船寄港需要



(寄港回数について)

H30実績:新港地区23回、東港・本港地区9回

H35推計:新港地区120回、東港地区9回

※東港・本港地区の受け入れは5万トン未満

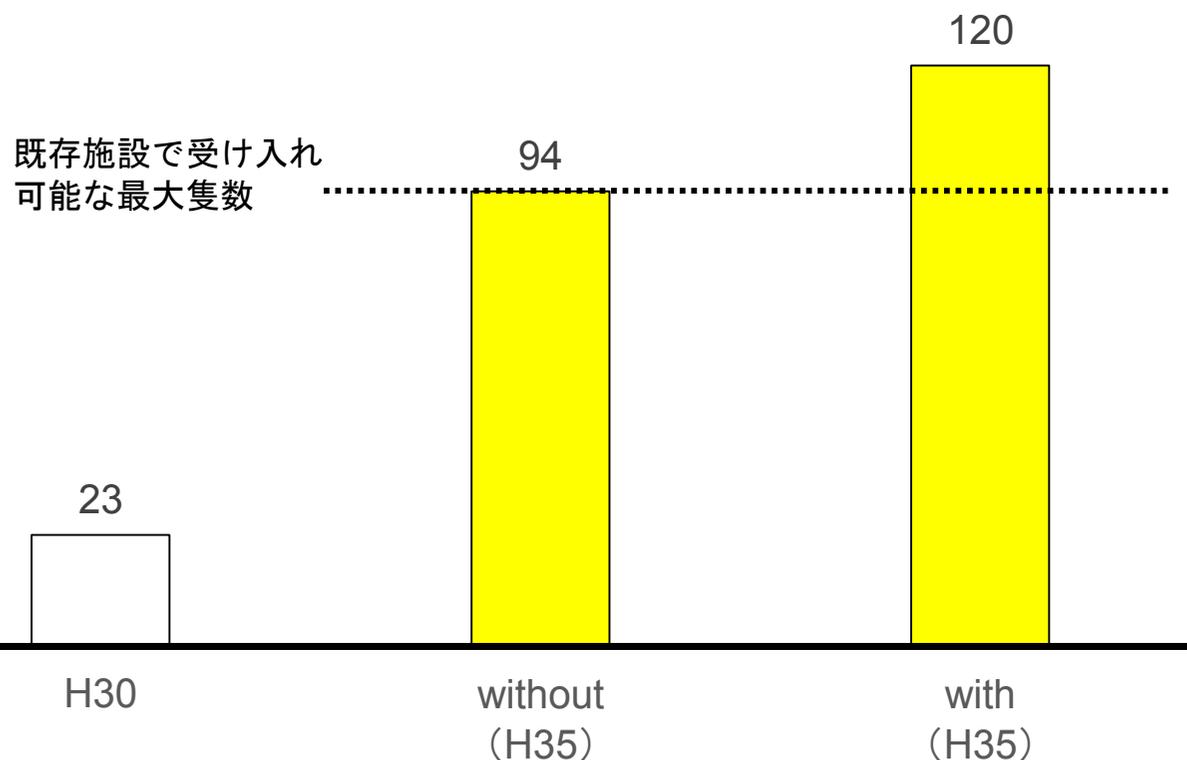
※新港地区の受け入れは5万トン以上

クルーズ船受入岸壁の配置状況



- ・事業を実施する場合（with時）の年間寄港隻数は、官民連携国際クルーズ拠点形成計画書をもとに設定。
- ・事業を実施しない場合（without時）の年間寄港隻数は、既存施設で受け入れが可能な最大隻数を設定。
- ・上記を基に、事業実施による寄港隻数の純増及び大型クルーズ船への対応が可能となることに伴う外国人一時上陸者の増分を算出し、外国人一時上陸者の増加に伴う外航クルーズ船の入港による国際観光純収入の増加を便益として計上する。

＜年間寄港隻数＞



Withoutの場合、クルーズ船は新港地区の既存岸壁を利用するが、それら岸壁は貨物船の利用が年間232日（コンテナ・RORO船 4日/週、PCC船 0.5日/週）見込まれる。クルーズ船が着岸出来る日は年間133日であるが、稼働率を考慮すると年間94日に限られる。

※東港地区は除く

Withの場合、新たに新港地区に岸壁を整備することで追加で年間255回のクルーズ船寄港が可能となり、下関港におけるクルーズ船の年間受入可能回数は合計349回となる。

※東港地区は除く

（新たに整備する岸壁を物理的に使用できる日数は年間365日だが、クルーズの寄港は前後の寄港地のスケジュール等を考慮した上で決定されるもの。クルーズ船寄港に対するお断り回数が非常に多い港においても年間の利用は約7割となっていることから、新港地区の新規岸壁についても稼働率を7割と設定。）

寄港隻数純増及び大型クルーズ船への対応が可能になることに伴う訪日外国人一時上陸者の増分：

84,525人／年 × 20,000円／人

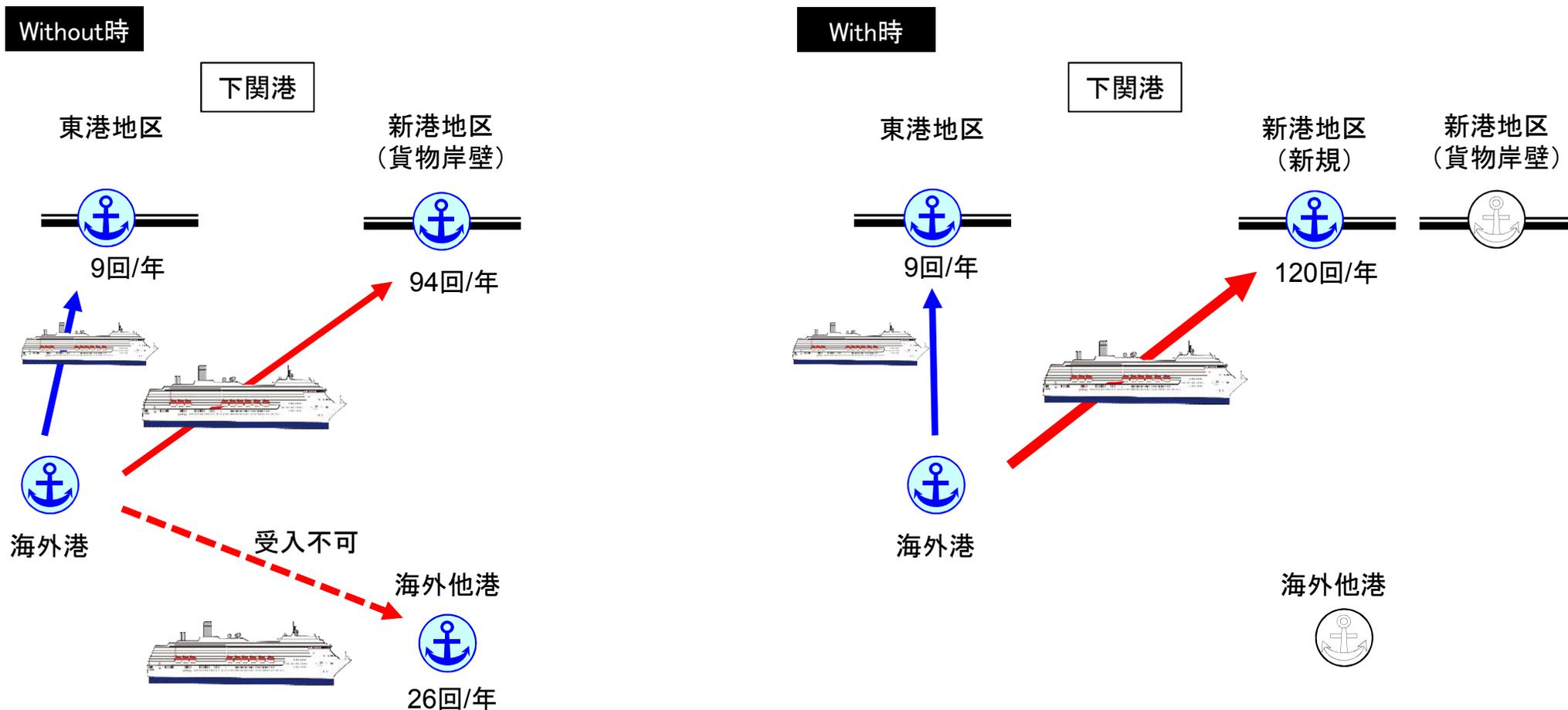
※外航クルーズ船の入港による国際観光純収入の増加便益(円／年) = 外国人一時上陸者数の増分 × 1人あたり観光消費額(20,000円)

(「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」による)

# 本事業における便益

外航クルーズ船の入港による国際観光純収入の増加便益 310億円

新たなクルーズ需要への対応が可能となることにより、国際観光純収入が増加する。



# 費用便益分析の結果（現在価値化後）

	項目	評価期間内 便益・費用
便益	外航クルーズ船の入港による国際観光純収入の増加便益	310億円
	残存価値	2億円
	小計	312億円
費用	事業費・再投資費	87億円
	維持管理費	10億円
	小計	97億円

注1) 便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

注2) 費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

費用便益比(B/C)	3.2
純現在価値(B-C)	216億円
経済的内部収益率(EIRR)	14.8%

## 【①雇用の創出、地域活力の向上、国際交流の促進】

クルーズ船の寄港隻数増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加により、地域の観光関連産業の収益が増大し、新たな雇用が創出され、地域活力の向上が見込まれる。また、外国人との交流機会が増加することで、国際交流の促進ひいては我が国に対する国際的な好感度の向上にも繋がることが期待される。

## 【②港を通じた地域の振興】

クルーズ船の寄港隻数の増加やそれに伴う外国人一時上陸者の増加を契機として、地域住民等による、港の景観向上や地域づくりの取組みなどが促進され、港を通じた地域の振興が期待される。

## 【③訪日クルーズ旅行の魅力の向上】

下関港近傍の豊富な観光地等を巡るクルーズ観光の拠点となるターミナルが形成されることで、下関港と国内他港とを周遊するクルーズツアーの実現が可能となるなど、利用者にとっての選択肢が増加し、我が国のクルーズ旅行全体の魅力向上が見込まれる。

## 【④観光地としての魅力の向上】

クルーズ船の一時上陸者や見学者が増加することで、観光地としての地域の魅力や知名度の向上が見込まれる。

## 【⑤旅客の安全確保】

貨物船ターミナルにおけるクルーズ船受け入れ時に発生していた貨物の一時的な移動や旅客の安全対策に係る費用が解消される。