

第2回アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会

議事次第

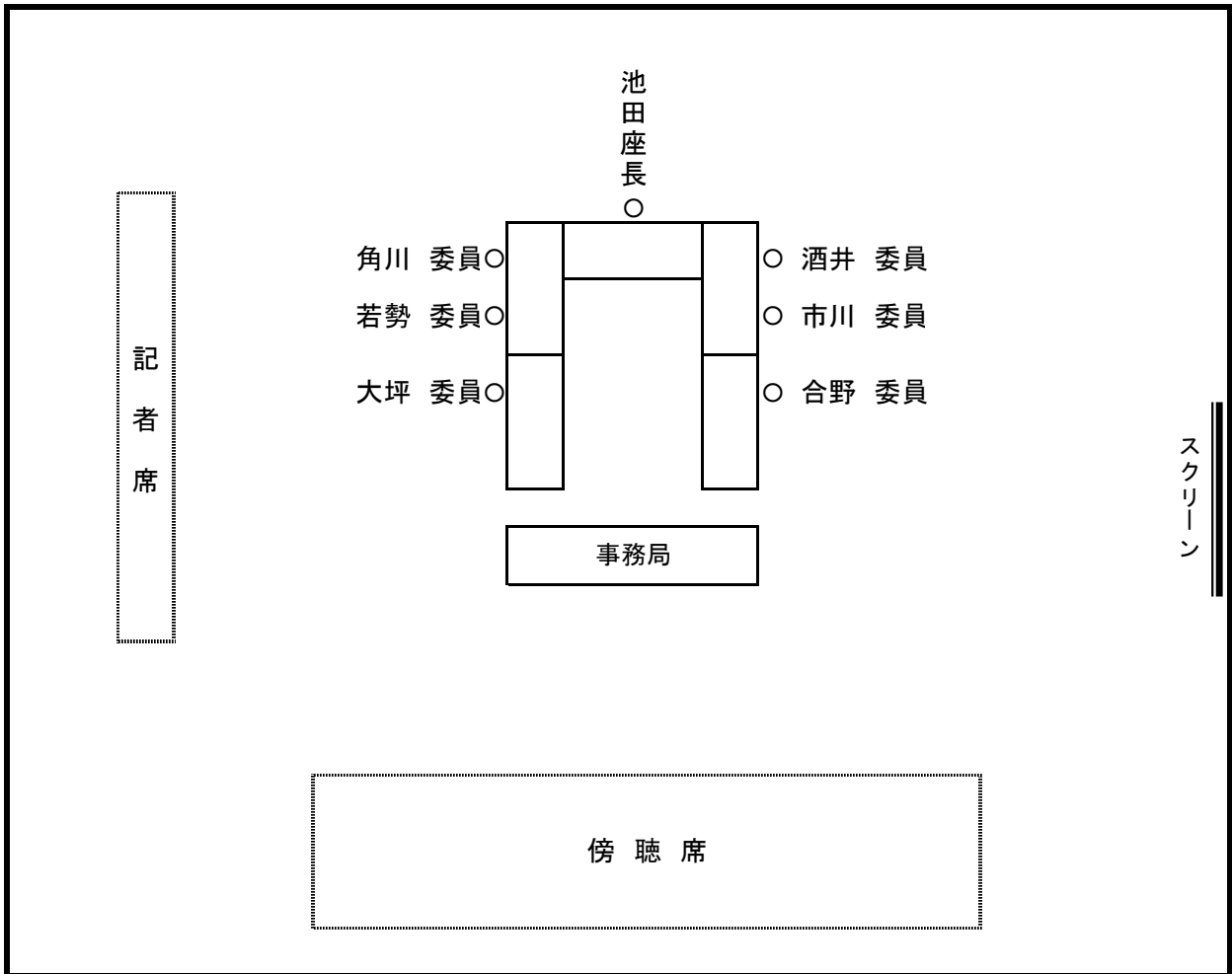
日時：平成24年12月3日 15:00～

於：博多港国際ターミナルホールA

1. 開会
2. 博多港の将来のあり方について
3. その他
4. 閉会

第2回 アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会 配席図

平成24年12月3日 15時～17時 博多港国際ターミナル3階ホールA



第1回アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会の主な意見

博多港が目指す方向性について

- ・クルーズの寄港地または起点として博多港をどうしていくかを考えていく必要がある。
- ・博多港を日本のクルーズハブと位置づけ、アウトバウンドについても検討すること。
- ・アウトバウンドに目を向けた取組みが大事であり、それがインバウンドの活性化にもつながる。

クルーズ需要について

- ・今後も、アジア・クルーズは、アジアへの進出、市場開拓により需要を伸ばしていく。
- ・クルーズ需要の高まりは水物ではないことを各種バックデータ等から整理し、ビジネスモデルとして確実なものにするために必要な対応を考える必要がある。
- ・世界的な船社の動向や客船投入の情報等をまとめるとよい。

当面の対応について

- ・（観光バス待機場の分散について）岸壁からバス待機場までの動線が長い。
- ・（待合施設の不足について）雨天時の対応が課題であり、クルーズ客が雨に濡れない方策を早急に講じる必要がある。他港では、プレハブや蛇腹通路で対応している事例もある。
- ・箱もの対応ではないソフトの改善策もあるはずである。

中長期的な対応について

- ・地元・九州の方々が間近で入港するクルーズ客船を見ることができるとよい。
- ・港の景観について、物流や漁業と調和を図りながらイメージアップしていくべきである。

その他

- ・市内観光を推進していく上で市街地内のバス駐車スペースの不足が課題である。
- ・寄港地の決定要因は旅客の満足度であり、地域の魅力づくりが大事である。
- ・長崎や鹿児島と比較し、全国から飛行機や新幹線のアクセスが良い事が博多港の強みである。
- ・アジアへのショートクルーズは、東京や大阪と比較して地理的に博多港が優位である。

「アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会」 第2回



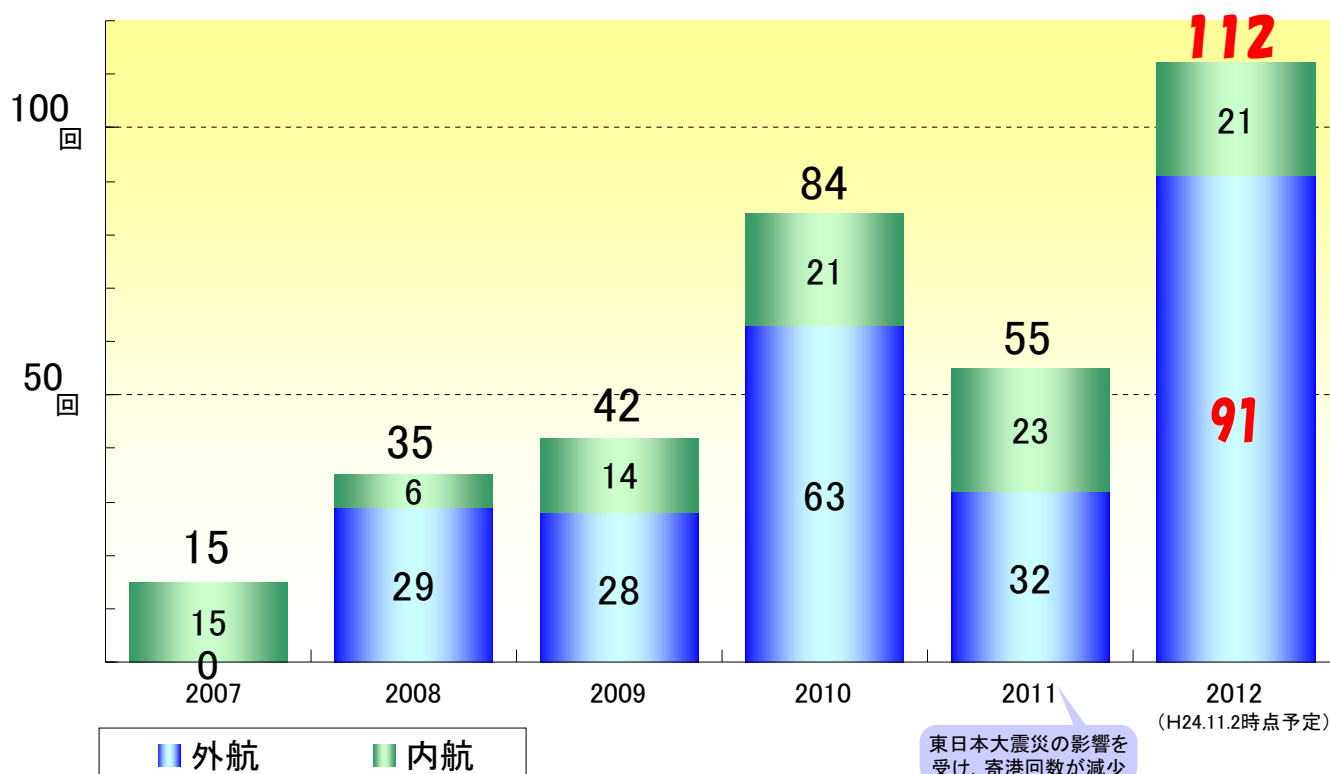
福岡市港湾局
平成24年12月3日

博多港のクルーズ寄港状況



増加するクルーズ客船寄港回数

平成24年 **112**回(うち外航クルーズ**91**回)



平成25年の大型クルーズ客船同時寄港に対応するため
箱崎ふ頭等における係留施設の機能強化(係船柱, 防舷材)



2

「全国クルーズ活性化会議」設置 ～ 福岡市長が会長に就任しました ～

会 員 全国79の自治体や港湾管理者で構成
※オブザーバーとして、国土交通省海事局、港湾局、観光庁が参加

活動内容

- ・クルーズの振興, 誘致等に関する情報共有
- ・制度改正, 財政支援等について, 国等への提言, 要望の実施
- ・オールジャパンでのポートセールス, 魅力発信

第1回総会: 平成24年11月7日開催(毎年度1回開催予定)



川村国交相政務官に要望書を手渡す高島市長

3

基本的な機能等について

アウトバウンドへの対応

- ・既存施設・スペースを最大限活用
- ・CIQ審査場, 手荷物取扱スペース等を備えた待合施設の整備

インバウンドの 利便性・快適性向上

- ・分散している観光バス待機場の集約

アジアのクルーズ拠点港 を目指して

- ・新たなバース, ターミナル機能等を備えた拠点港づくり

港・都市の魅力づくり

- ・港の景観づくり
- ・クルーズ船を近くで眺められる場所(いこいの場)づくり
- ・都市部でのバス乗降スペースが必要
- ・通訳やガイドのサポート体制の強化
- ・交通利便性を活かした集客
- ・他港と連携した日本の魅力の発信

クルーズビジョンの柱

港湾機能の強化策の検討

旅客ターミナルを核とした周辺施設との連携方策の検討

民間活力を導入したにぎわいづくりの検討

※このうち、今回の懇談会では、重要なポイントについて
議論をいただくもの

博多港クルーズビジョン(骨子案)

■ アジア・クルーズ市場の動向

アジアのクルーズ人口は世界シェア5%に過ぎず、**クルーズ市場拡大は確実**
 世界主要船会社は**アジアに相次いで参入**

クルーズ人口: 世界 2,000万人以上
 アジア 110万人

○アジアに進出する主な船社

ロイヤル・カリビアン・インターナショナル社 コスタ・クルーズ社 プリンセス・クルーズ社 スタークルーズ社

※この他 中国, 台湾等のアジア企業も新規参入



釜山港

国際旅客ターミナル (2014年予定)

<国際フェリー兼用>

約9万㎡ CIQ:(調査中)

岸壁360m 水深12m

※別途, 岸壁360m(水深11m)を備えたターミナルあり

※釜山港湾公社, 韓国政府が新法人を設立し整備



上海港

ウーソンコウ 吳淞口国際クルーズターミナル(2011年)

<クルーズ専用>

24,400㎡ CIQ:32ブース

岸壁1,500m 水深9~13m
 (現在775m)

※別途, 岸壁1,200m(水深9~13m)を備えたターミナルあり

※上海市宝山区政府と上海長江配船会社の合併会社による整備・運営



シンガポール港

マリーナベイクルーズセンター (2012年)

<クルーズ専用>

28,000㎡ CIQ:40ブース

岸壁720m 水深11.5m

※別途, 岸壁580m(水深12m)を備えたターミナルあり

※シンガポール政府による整備, SATS社(シンガポール空港等のハンドリング)とバルセロナクルーズターミナル運営会社による運営



横浜港

大さん橋国際客船ターミナル

22,000㎡ CIQ:10ブース

岸壁800m 水深11~12m

神戸港

ポートターミナル <国際フェリー兼用>

18,500㎡ CIQ:8ブース

岸壁647m 水深10~12m

中突堤旅客ターミナル

14,000㎡ CIQ:6ブース

岸壁260m 水深 9m

長崎港

松ヶ枝国際ターミナル (2010年)

4,000㎡ CIQ:20ブース

岸壁360m 水深 12m

那覇港

泊ふ頭旅客ターミナル (2014年予定)

4,468㎡ CIQ:16ブース

岸壁340m 水深 10m

博多港のクルーズ寄港状況

○ **日本一**の外航クルーズ客船寄港

寄港回数 **91回** (予定) **約12万人**が来福見込み

○ **アジア最大級**のクルーズ客船の寄港

ボイジャー・オブ・ザ・シーズ(137,276総トン, 全長311m)

博多港の現状

クルーズターミナル:なし

※博多港国際ターミナルでのアウトバウンド対応は500人が上限

岸壁 270m 水深 10m

機能が大幅に不足



スピード感のある港湾機能の充実・強化が不可欠

■ 将来イメージの作成に向けて

コンセプト

アジアとの新たな交流を支える、我が国のアジア・クルーズの拠点港

アジア・クルーズが急速に成長し、上海港やシンガポール港等の主要港では大規模なクルーズ拠点整備が進められています。
アジア・クルーズ市場が拡大する中、博多港は、地理的優位性等の高いポテンシャルを最大限に活かして、我が国のアジア・クルーズの拠点港を目指します。

海を活かし、都市と連携したおもてなしのゲートウェイ

中央ふ頭・博多ふ頭における受入体制を強化するとともに、クルーズ客や市民が集い楽しめる、にぎわいの拠点づくりを進めていきます。
また、都心部との連携を図りながら、クルーズ客が満足できるような福岡の魅力を活かしたサービスの向上を図っていきます。

目標

外航クルーズ客船寄港回数

91回 → 250回 (120万人)

(2012年見込み) (2022年) ※乗降客数

・クルーズ人口比

アジア : 0.03%

欧州 : 約1%

※クルーズ人口比=クルーズ人口/背後圏人口

・海外主要港の利用者数

マイアミ港 : 約400万人(現状)

釜山港 : 約280万人(目標)

・中国のビザ発給要件の緩和(2010年7月~)

年収25万元以上 ⇒ 6万元以上

将来計画について

港湾機能の充実・強化

アジアとの交流を支える社会インフラをスピード感を持って整備し、我が国とアジアの新たな交流の時代を構築していく

<短期>

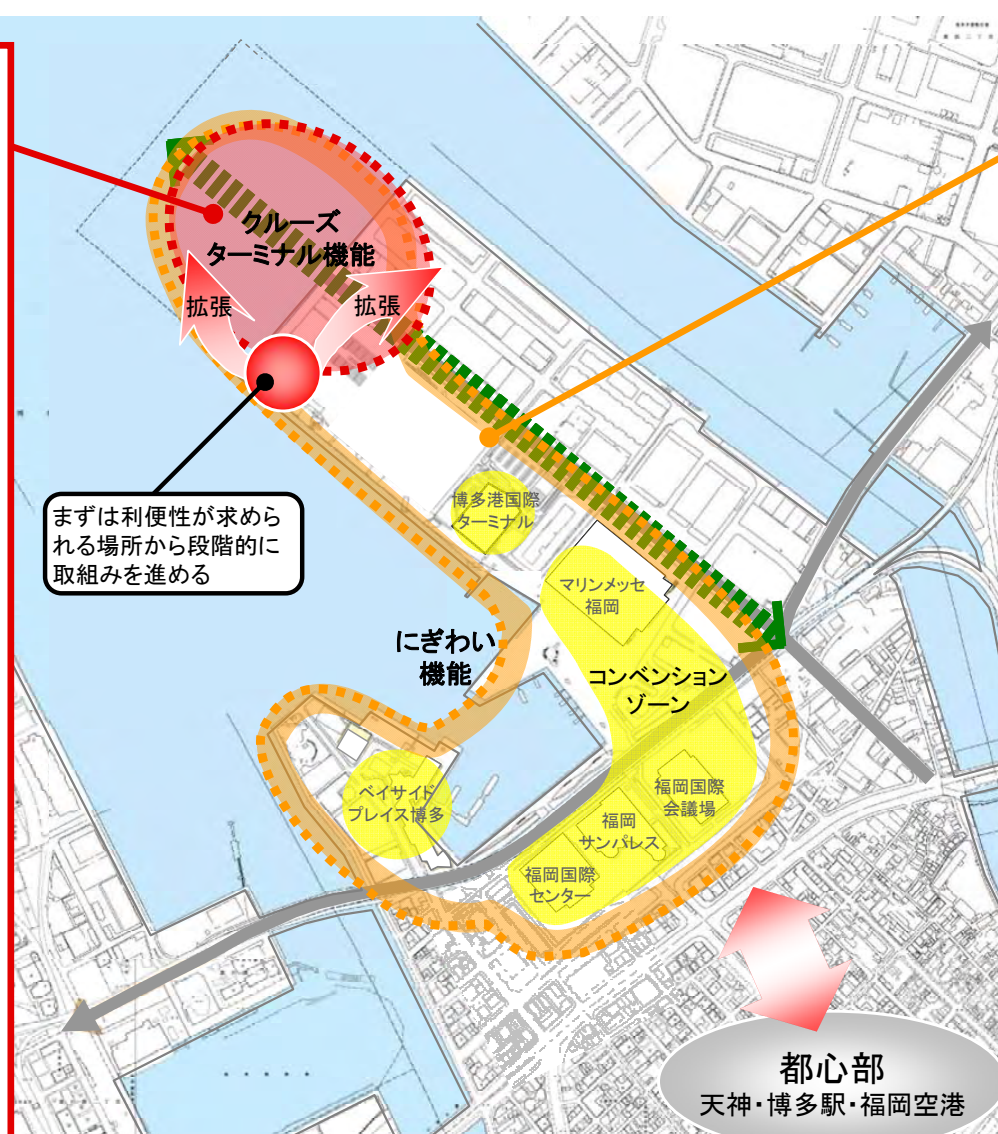
急拡大するクルーズ需要に対応するため、シンプルかつコストを最小限に抑え、スピード感を持った機能整備に取り組む

- ・大型クルーズ客船に対応した係留機能の強化
- ・観光バス待機場等の交通結節機能の強化
- ・当面のアウトバウンド需要に対応したCIQ審査・手荷物取扱・待合スペース等の基本的な機能を備えたクルーズターミナルの整備等
- ・CIQ手続きのさらなる迅速化(船上、陸上)

<将来計画>

さらなる機能の向上を図り、アジア・クルーズの拠点港を目指す

- ・世界のクルーズ主要港と同等に、大型クルーズ客船が複数同時寄港できるような港湾機能の整備が必要
- ・アジア・クルーズを定着させるためには、アウトバウンドへの対応が不可欠であり、CIQ審査場等の基本的な機能に加え、観光案内所や物販、飲食等のサービス機能を備えたクルーズターミナル整備の検討が必要



港のにぎわいづくり

○ おもてなしの景観づくり
<短期>

市街地へのアクセスとなる道路等への緑化の充実を図り、クルーズ客に豊かな緑を印象づける
また、歓迎バナーや路面マーキング、アートコンテナ等おもてなしの取り組みを進めている

博多港の第一印象を与える場所として、ふ頭内に効果的に緑を配置することにより、海からの視線を誘導するような親水性の高い緑豊かな空間を形成する

○ 海を活かした にぎわいづくり
<短期>

海辺空間を活かしながら、ベイサイドプレイス博多の集客機能をさらに高め、市民に親しまれるにぎわいづくりを進めている

ベイサイドプレイス博多以外でも物販や飲食等のサービス機能を海辺空間に創出する等の取り組みを進め、エリア内のにぎわいや回遊性の向上を図り、来訪者が歩いて楽しめる快適な動線づくりを進める

都心部
天神・博多駅・福岡空港

将来計画について

都市との連携

○ もっと福岡を知ってもらう

- ・クルーズ客が太宰府等への観光や都心でのショッピングだけでなく、長年培ってきた交流の歴史、質の高い食文化等の観光資源を高めるとともに、福岡の魅力を効果的に発信し、イメージアップを図っていく



博多祇園山笠



「博多町家」ふるさと館



博多座



屋台



オープントップバス



シーサイドもち

○ もっと利便性を高めていく

- ・交通アクセスの強化
- ・都心部における観光バス乗降場の確保
- ・デジタルサイネージ等による情報発信
- ・中国語や韓国語等の通訳ガイドの強化・育成



市役所を観光バス待機場として
利用している(天神)



デジタルサイネージ
(博多港国際ターミナル)



福岡市無料公衆無線LAN
(FUKUOKA CITY Wi-Fi)

地域間連携

○ 博多港を起点とした地域連携(全国クルーズ活性化会議)

- ・オールジャパンの取組みとして、情報プラットフォームの共通化や共同プロモーション等により日本の魅力を発信する
- ・制度改正、財政支援等に係る要望活動を行う

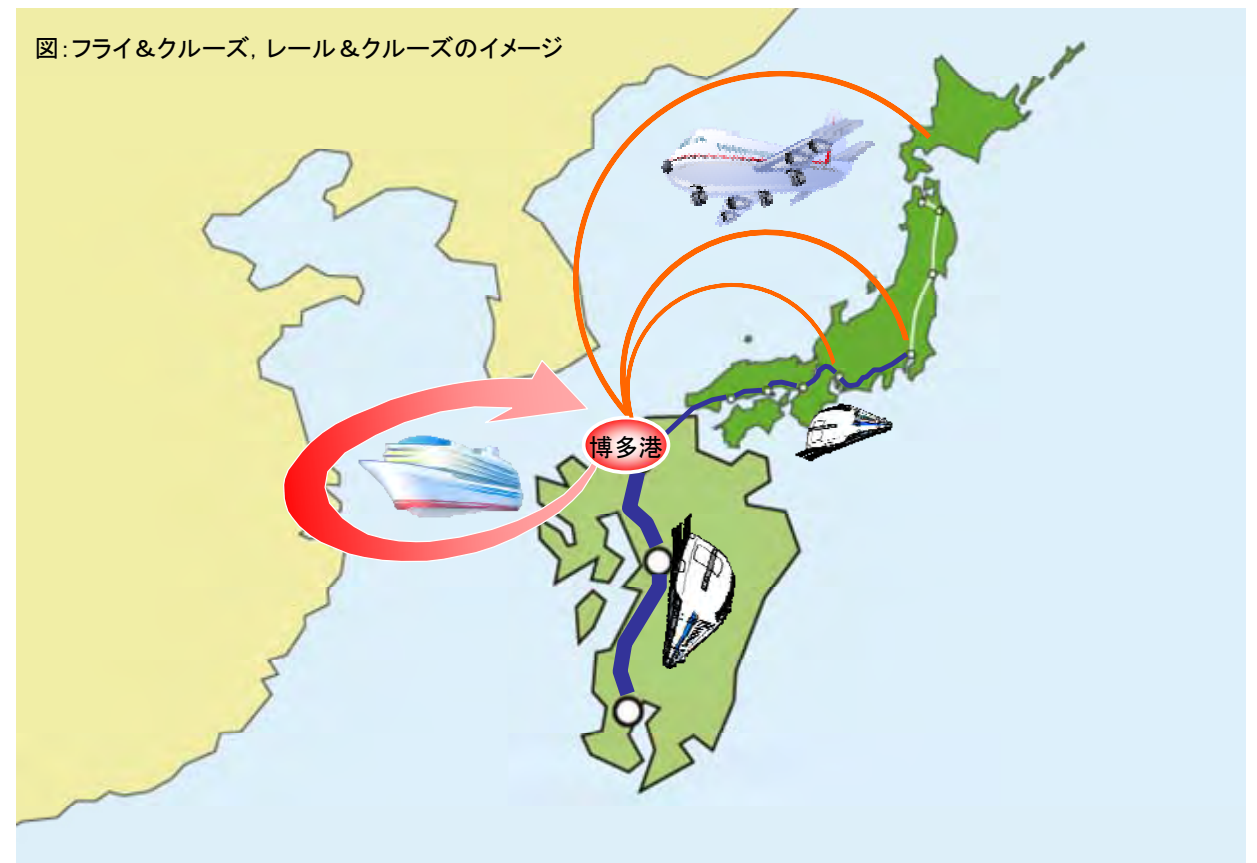


川村国交相政務官に要望書を手渡す高島市長
(全国クルーズ活性化会議第1回総会)

○ 民間事業者との連携

- ・旅行業、航空業等との連携のもと、フライ&クルーズ等、新たな観光商品の開発、提供を行う

図:フライ&クルーズ、レール&クルーズのイメージ



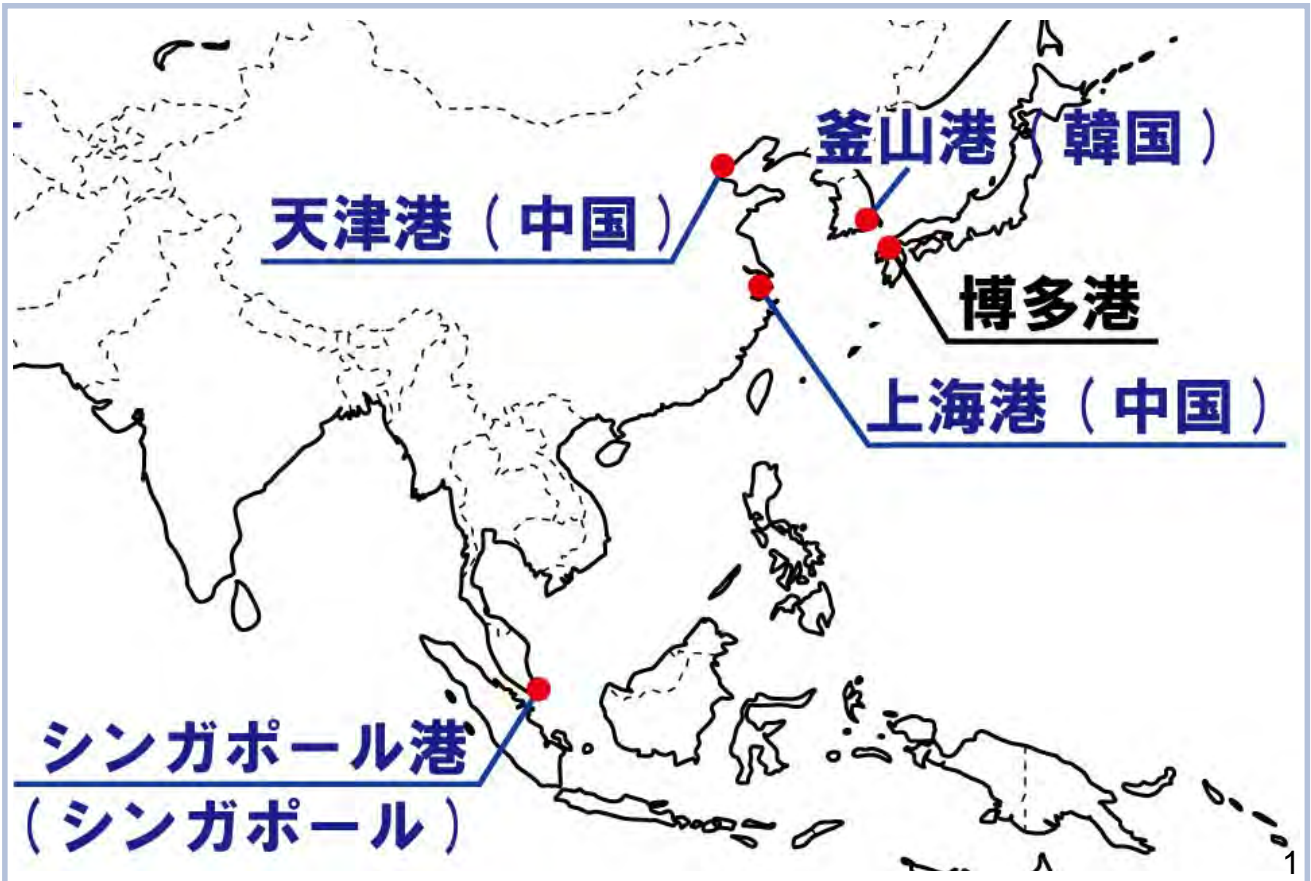
「アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会」
第2回
【参考資料】



福岡市港湾局
平成24年12月3日

先進事例港湾の紹介

アジア



アジア・クルーズのホームポート



上海吴淞口
国際クルーズターミナル
(出典:東方網)



北外滩客船ターミナル
(出典:上海市観光局)



コスタ・クルーズの6泊コース
福岡～上海～済州島～釜山～福岡

		上海吴淞口国際クルーズターミナル (2011)	北外滩客船ターミナル (2008)
岸壁	規模	水深9～13m×1,500m (現在775m)、T字型棧橋 20万トン級客船と10万トン級客船が同時寄航可能	水深9～13m×1,200m 7万トン級以下の客船が3隻同時寄航可能
	寄港数	60回 (2012)	67回 (2012)
旅客ターミナル	規模内容	24,400㎡	—
	利用客数	2ターミナル合計で約10万人 (2007) から約34万人 (2010) と急増	
背後都市	人口	2,300万人超 (2011)	
	市街地までの距離	宝山区吴淞口に立地、上海中心部から路線バス約1時間	市街地に近接して立地

広々としている地下1階待合ホール



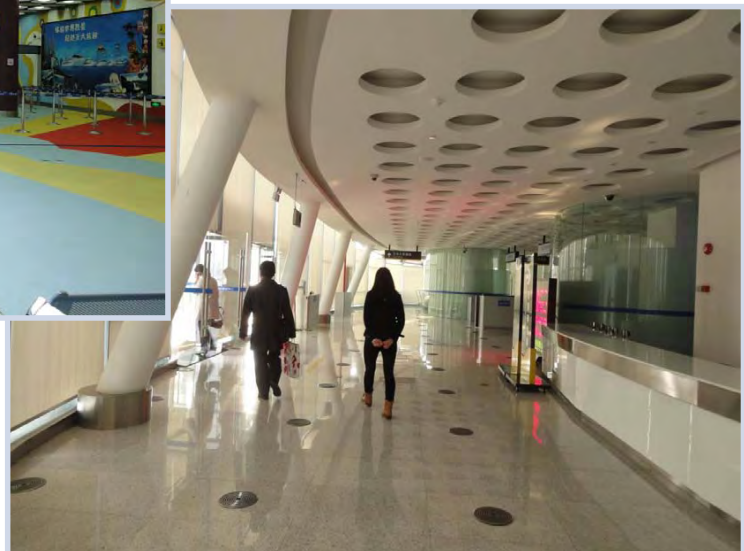
待ち合いホールと同じ階にCIQ
エリアを設置 (写真は検疫)

税関



税関～入管エリアの間に手荷物預かり所 4

入管エリア



2階テラスからボーディングブリッジへ 5

港と都市開発の一体整備

現在のターミナル全景 (出典:人民網)



天津国際クルーズターミナル (2011)

岸壁	規模	水深11.5m×1,600m (現在625m) 大型クルーズ客船2隻 (最終5隻) が同時寄航可能
	寄港数	2012年で68航路の寄港を見込
旅客ターミナル	規模内容	約6万㎡
	利用客数	2012年で13万人の旅客を見込
背後都市	人口	都市圏人口は720万人
	市街地までの距離	新規の埋め立て地の先端部にあり、市街地まで、約60km



ロイヤル・カリビアン・インターナショナルの7泊コース

再開発を契機とした新たなターミナルの整備

ターミナル完成イメージ図



[現在のターミナル]
規模が小さい (約2,200㎡)
市街地から遠い (車で移動が必要)
寄港数：135回 (2012)



釜山港国際旅客ターミナル (2014)

岸壁	規模	水深12m×360m 大型クルーズ客船1隻が寄港可能。その他、2万トン級旅客船5隻、500トン級旅客船8隻が同時寄航可能
	寄港数	未供用
旅客ターミナル	規模内容	約90,000㎡、入出国ロビー、CIQ、免税店、多目的コンファレンスホールなど
	利用客数	年間278万人規模を想定
背後都市	人口	約400万人
	市街地までの距離	釜山駅に接した一帯の釜山北港の再開発区域内にあり、市街地に近接



コスタ・クルーズの5泊コース

2つの港により様々なクラスのクルーズサービスを提供

マリーナバイクルーズセンター
プレミアムクラス以上の高級・長距離クルーズを
就航



シンガポールクルーズセンター
カジュアルクラス中心



ロイヤル・カリビアン・
インターナショナルの
4泊コース

		マリーナバイクルーズセンター (2012)	シンガポールクルーズセンター (1991)
岸壁	規模	水深11.5m×360m×2バース 大型クルーズ客船2隻が同時寄航可能	水深12m×310m、12m×270m 大型クルーズ客船2隻が同時寄航可能
	寄港数	—	404回 (2011)
旅客ターミナル	規模内容	28,000㎡、最大同時6,800人対応可能	12,800㎡
	利用客数	2012年10月正式オープン	約100万人 (2010)
背後都市	人口	シンガポール約474万人	シンガポール約474万人
	市街地までの距離	市街地から約5km、2014年にLRT南北線の新駅オープン	市街地からはなれているが、大規模ショッピングモールに隣接

最大同時6,800人の乗降客対応が可能なターミナル施設



出典：Singapore Press Holdings Ltd. Co.

80のチェックインカウンター、
40の入出国審査カウンターを設置し、
最大同時6,800人の乗降客対応が可能
世界最大級のオアシス・オブ・ザ・シーズ
が接岸可能



出典：シンガポール観光局 (STB)

新ターミナルが建設されるマリーナサウス地区周辺では、カジノを含む**総合リゾート施設の建設**が急ピッチで進められている。



バルセロナ港[スペイン] 先進事例港湾の紹介
欧州

地中海周遊クルーズの拠点港
防波堤の内側を活用したクルーズターミナル



出典：バルセロナ観光局ホームページ

バルセロナ港		
岸壁	規模	大型クルーズ客船7隻が同時寄航可能
	寄港数	—
旅客ターミナル	規模内容	防波堤内側の4バースの旅客ターミナル規模は6,500㎡～10,000㎡
	利用客数	—
背後都市	人口	約160万人
	市街地までの距離	市街地に隣接した港湾、ターミナルが長く伸びているため、シャトルバスでのアクセスをサービス

メインの4バースは防波堤内側に造成
(ターミナル面積は6,500㎡～10,000㎡)



画像 ©2012 Cnes/Spot Image, DigitalGlobe, GeoEye



MSCクルーズの西地中海7泊コース

地中海周遊クルーズの拠点港

巨大テント型ターミナル施設の設置



チベタベッキア港		
岸壁	規模	大型クルーズ客船4隻が同時寄航可能
	寄港数	—
旅客ターミナル	規模内容	4ヶ所、各規模不明
	利用客数	—
背後都市	人口	チベタベッキア約5万人、ローマ都市圏では約270万人
	市街地までの距離	市街地に隣接した港湾であるが、ローマまでは約80km



MSCクルーズの西地中海7泊コース

チェックイン用の**巨大テント型**の施設が設置されている

大型商業施設があるターミナル



ナポリ港		
岸壁	規模	水深8.7~10.67m×1,100m クルーズ客船7隻が同時寄航可能
	寄港数	—
旅客ターミナル	規模内容	—
	利用客数	—
背後都市	人口	約100万人
	市街地までの距離	ナポリの市街地に隣接した港湾



出典：terminal napoli ホームページ



ショッピングモール

長距離クルーズ船のターミナル施設を改装した
大規模な旅客ターミナル施設が立地
2011年3月にショッピングモールがオープン



充実した多様な交通機関によりアクセス向上



ベニス港		
岸壁	規模	大型ターミナル客船4隻が同時寄航可能
	寄港数	—
旅客ターミナル	規模内容	4ヶ所、各規模不明
	利用客数	—
背後都市	人口	ベニス約27万人
	市街地までの距離	市街地に隣接した港湾 客船運航期間の月・土・日曜日ローマ広場からシャトルバス



MSCクルーズの東地中海7泊コース

船社毎にターミナルを使用



コペンハーゲン港		
岸壁	規模	2地区に各2バース
	寄港数	368回 (2011)
旅客ターミナル	規模内容	—
	利用客数	約82万人 (2010)
背後都市	人口	50万人超
	市街地までの距離	市街地に近く立地



ロイヤル・カリビアン・インターナショナルのノルウェーショートクルーズ5泊コース



マイアミ港[アメリカ] 先進事例港湾の紹介
北米

カリブ海クルーズのホームポート



マイアミ港		
岸壁	規模	大型クルーズ客船7隻が同時寄航可能
	寄港数	—
旅客ターミナル	規模内容	—
	利用客数	400万人超
背後都市	人口	約41万人 (2007)
	市街地までの距離	ダウンタウンまで約4km



ロイヤル・カリビアン・インターナショナルのバハマショートクルーズ4泊コース

画像 ©2012 Cnes/Spot Image, DigitalGlobe, GeoEye

フライ&クルーズの代表港



エバークレース港 (フォート・ローダーデール)		
岸壁	規模	旅客専用4バース (週末は貨物併用6バースを加えて10バース)
	寄港数	—
旅客ターミナル	規模内容	—
	利用客数	367万人 (2010)
背後都市	人口	ハリウッド、フォート・ローダーデール、ダニア3市他にまたがり、約34万人。500万人を超える南フロリダ大都市圏の一角を構成
	市街地までの距離	フォート・ローダーデール国際空港から車で約10分 市街地からは約20分



ロイヤル・カリビアン・インターナショナルの7泊コース
西カリブ海、東カリブ海

フライ&クルーズの代表港

航空会社HPでもクルーズ商品を販売



約5km (博多港-福岡空港間 約5km)

第3回 アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会

配布資料

- ・ 主 な 意 見
- ・ 議 事 次 第
- ・ 配 席 図
- ・ 博多港クルーズビジョン（概要案）
- ・ 参 考 資 料

第3回アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会の主な意見

- ・ クルーズ市場として、日本にはポテンシャルがある。「ターゲットとなる65歳以上の人口が約23%いること」、「個人の資産・貯蓄が、アジア他国よりも平均しており、貧富の差がないこと」、「生活や文化が欧米化していること」がその理由である。
- ・ （現在、日本への寄港を中止している）中国発着クルーズの寄港動向ばかりに注目するのではなく、博多港を発着港にする絶好の機会であると捉えるべき。ホームポートとしての機能を整え、日本のマーケットの開拓や、海外からのフライ&クルーズのマーケットを開拓していくべき。
- ・ 2013年にサン・プリンセスが就航するが、博多港には1回寄港するだけで、残念ながら発着港としては選ばれていないという理由を分析しておく必要がある。
- ・ なぜ、博多港が選ばれなかったのかという理由は、博多港では出入国時の処理が本当にできるのか確信が得られなかったから。博多港は出入国が日本一スムーズにできるということ、他港と比較して出入国がいかにスムーズにできるのかということをはっきりと示して欲しい。
- ・ インバウンドは政治情勢等による影響が大きいため、アウトバンドに軸足を置いて施設を整えるべきということを、もう少し前面に出したほうが良い。
- ・ ロイヤル・カリビアン・クルーズ社は22万トン級のクルーズ客船に対応できる港を欲しがっており、アジア主要港では、22万トン級に対応した岸壁等の整備を進めている。日本には22万トン級に対応できる港がないので、博多港がその役割を担って欲しい。
- ・ ポートセールスの体制を整えるということをビジョンに記載するべき。今後、しっかりとした体制を整えて欲しい。
- ・ 船社のニーズを把握した上で、戦略を立てないといけない。海外の船社を直接訪問し、関係者との人間関係を構築することもクルーズを定着させるためには必要。
- ・ オールジャパンで取組むという姿勢は良いが、博多港はどのような戦略でクルーズを誘致するのが大事。博多港は、韓国との間に定期航路があり、様々な案内表示板につ

いては、日本の中では整っていると思う。それらを含めて、博多港の戦略として、どのようにクルーズ客船の集客を進めていくかについて、もう少し記載すると良い。

- ・ 民間投資の呼び込みについて、諸外国では、（施設整備に対して）船社から援助（出資）を受けることもある。
- ・ 博多港はポテンシャルがあるので、ターミナル整備に出資する船社もいるかもしれない。
- ・ ボリュームビジネスを展開している船社は、東アジアのショートクルーズでは博多港を利用するだろう。まずは、博多港のメリットは何かということをしっかり分析した上で、ポートセールスや施設整備を進めることが大切である。
- ・ 「民間投資を呼び込むための検討」については、「検討」という表現を「具体的に協議を進める」のような前向きな表現にしたほうが良い。
- ・ 経済、観光の側面から、福岡での滞在時間の拡大策として、もう1泊するような戦略を考える必要がある。福岡に泊まってもらう事を考えると、博多港が発着港になることが重要である。市の戦略としては、アウトバウンド対応を前面に出すべき。
- ・ 「快適な旅をするための交通機能強化・情報発信」とあるが、案内機能を強化するという事も記載して欲しい。
- ・ 外国人への対応、案内サイン等については、今以上に充実させて欲しい。
- ・ 昨年、博多港からコスタ・ビクトリアに乗船した際、福岡に1泊したが、どこで観光すれば良いのかよく分からない。福岡の旅の楽しみ方など、乗船前後の例示としてPRすると良いのではないか。
- ・ 出入国の件については、港が大きくなるほど重要になる。出入国をスムーズにすることが大切。また、交通アクセス、バゲージのハンドリング、多言語のサービスなど充実して欲しい。
- ・ 博多港にはまだ足りないことが多い。例えば、アウトバウンド対応では、下船後に宅配便の受付場所がよく分からないなど、細かいことを含めて、乗客目線に立って、その辺りを改善してもらいたい。

- ・ 博多港は日本のクルーズ拠点港となるものと思ってきた。他港と比較すると多くのアドバンテージを持っているので、このポテンシャルを発揮して、施設整備に加えポートセールスに力を注ぐ事により、博多港は成長するのではないかと考えている。
- ・ 民間投資の呼び込みについて、民間企業は、大きな絵を描いてもすぐに飛びついてくるというわけではなく、着実にクルーズが増えていくところにビジネスチャンスを見出すので、戦略的かつ地道に対応していくことが必要。
- ・ （クルーズ客が購入する）商品の生産地を考えると、経済効果は日本全国に広がっているはずである。このことから、博多港をクルーズの拠点港にしていくことは、日本全体にとって意味があることだと思う。
- ・ 下船したクルーズ客をなるべく早く観光地や都心部へ向わせて欲しい。戻った際もスムーズに船に乗れるというところに力をいれて欲しい。
- ・ 入港時の景観についても配慮し、市民が親しむことも含めた施設の再配置などを考えて欲しい。
- ・ （ターミナルには、）CIQ や待合スペースはもちろん、アウトバウンドの荷物のハンドリングに大規模なスペースが必要になるので、その部分を落とさないようにビジョンに記載してもらいたい。チベタベッキア港にあるような簡易型でも良いので、早く受入環境を整えるという視点が大切である。そうする事により、発着港として、博多港から日本人を送り出そうという話にもなるだろう。

第3回アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会

議事次第

日時：平成25年2月15日 15:00～

於：博多港国際ターミナルホールA

1. 開会

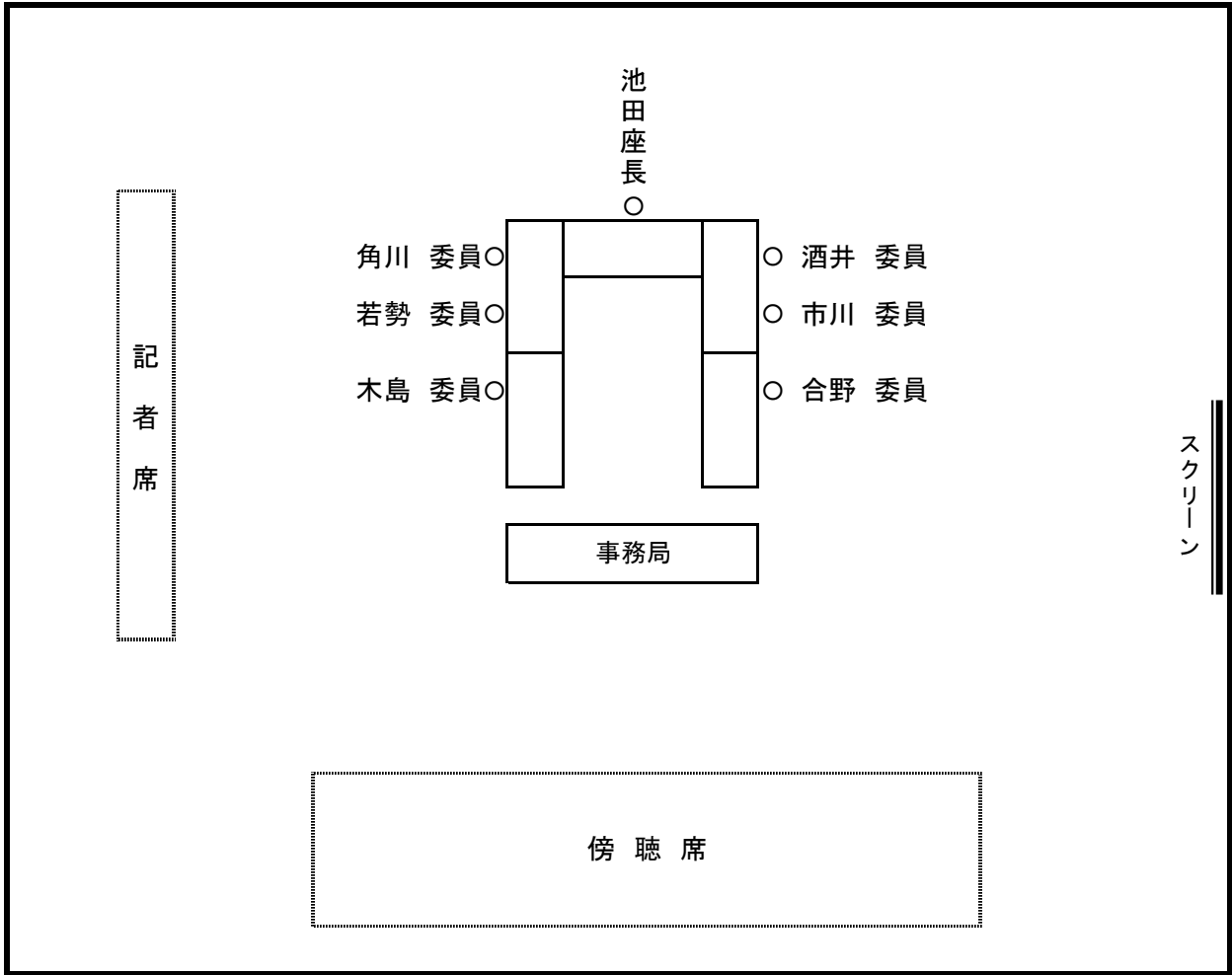
2. 博多港クルーズビジョン（概要案）について

3. その他

4. 閉会

第3回 アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会 配席図

平成25年2月15日 15時～16時30分 博多港国際ターミナル3階ホールA



博多港クルーズビジョン(概要案)



平成25年2月
福岡市港湾局

アジア・クルーズ拠点港「博多港」を目指して

アジアの経済発展に伴う、中間所得者層の拡大等により、アジア地域におけるクルーズ需要は爆発的に拡大する様相を呈しており、平成24年、博多港では10万トンを超える大型クルーズ客船が寄港し、外航クルーズ寄港回数は91回を数え日本一となっています。

「博多港クルーズビジョン」は、クルーズを通じた、アジアとの新たな交流のステージを進め、クルーズが、福岡市における「世界No. 1のおもてなし都市」づくりのメインエンジンとなるよう、中長期的な観点に立って、アジア・クルーズ拠点港「博多港」を目指す上で必要な施策等をまとめたものです。

○福岡市基本構想

【都市像】

「住みたい、行きたい、働きたい。アジアの交流拠点都市・福岡」

- ・海に育まれた歴史と文化の魅力が人をひきつける都市
- ・活力と存在感に満ちたアジアの拠点都市



○福岡 観光・集客戦略2013（策定中）

「世界No. 1のおもてなし都市・福岡」の実現



○博多港クルーズビジョン



クルーズ客船3隻同時寄港（平成24年8月27日）

アジア・クルーズの現状と将来

アジア・クルーズは、上海、香港、シンガポール等のアジアの主要港を起点に、風光明媚な観光地を巡る商品等を提供するクルーズを展開し、**今やアジアは、カリブ海、地中海に次ぐ大きなクルーズ市場へと成長**しています。



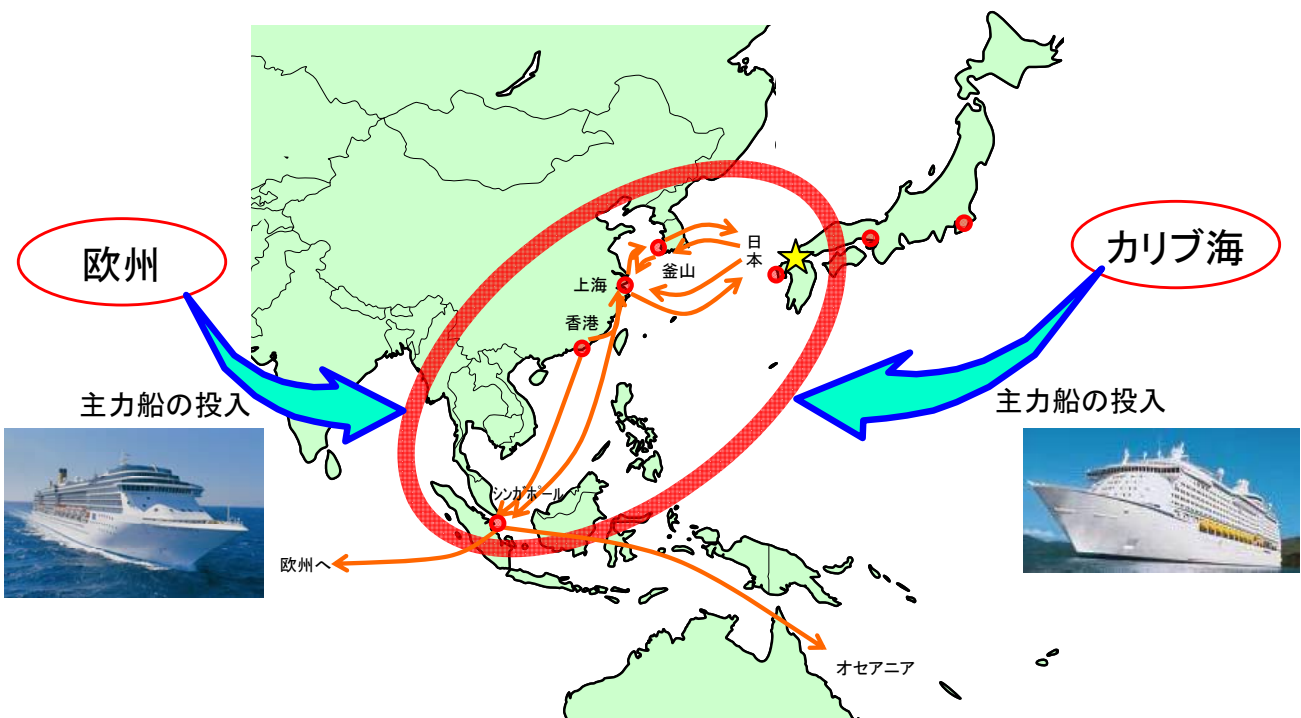
済州島(韓国)



ハロン湾(ベトナム)

クルーズは、1週間程度の行程で各地を巡るショートクルーズが主流であり、クルーズ需要が高まっている上海、釜山等に近い**博多港は、日本にアジア・クルーズが寄港するのに非常に有利な条件**を持っています。

このため、博多港には、世界有数の船会社であるロイヤル・カリビアン・インターナショナル社やコスタ・クルーズ社が保有する主力船が寄港し、上海、釜山、済州島、博多港等を巡るツアーが提供されています。



<アジアへのクルーズ客船の投入状況>

- 2006年 コスタ・アレグラ (29千トン)
- 2008年 ラプソディ・オブ・ザ・シーズ (78千トン)
- 2009年 レジェンド・オブ・ザ・シーズ (69千トン) , コスタ・クラシカ (53千トン)
- 2012年 ボイジャー・オブ・ザ・シーズ (137千トン) , コスタ・ビクトリア (75千トン)
- 2013年 マリナー・オブ・ザ・シーズ (138千トン) , コスタ・アトランチカ (86千トン)

気軽に安価な旅 ～ カジュアル・クルーズ ～

日本ではこれまで「飛鳥Ⅱ」等に代表される、富裕層や退職後の高齢者など、特定のターゲットに対し、1泊当たり4～5万円以上の商品（ラグジュアリークルーズ）を販売していましたが、アジア・クルーズにおいては、近年、船舶の大型化によるスケールメリットを活かした**1泊1万円以下のカジュアルクルーズ**が主流となっており、豪華な船内設備に比べて安価な価格帯で、従来より気軽な船旅ができるようになりました。



カジュアルクルーズに投入されている大型クルーズ客船の内部（客室、シアター等の設備）

九州地域は、1週間程度のアジア・クルーズを楽しむ上で、適当な距離にあり、博多港、長崎港、鹿児島港等、九州全体では、年間200回に近い寄港がっており、その中で**博多港は、ショッピングや観光に最適な寄港地として人気を博しています。**

買い物等を通じた大きな経済効果

博多港に降り立ったクルーズ客の一日の行動をたどると、オプションツアーに参加し、太宰府を始め福岡タワーなどの観光地を訪れた後に、キャナルシティ博多や天神地区で電化製品や化粧品などの買い物を行うパターンが大半であり、クルーズ客が訪れる時間帯は、大変にぎわっています。

買い物等のサポートを行うため、福岡市においては、中国語等を話せる「ウェルカムサポーター」を配置し、各商業施設においても銀聯カードの導入等により、決済面でのサービス向上にも取り組んでいます。

クルーズ寄港に伴う、**店舗の売上増や関連雇用の拡大等による経済効果**は大きく、多くの期待が寄せられています。

<経済効果の試算>

平成22年の福岡アジア都市研究所が実施した調査によると、

中国発着クルーズ客の平均消費額は 44,000円

ボイジャー・オブ・ザ・シーズ 1寄港あたりの消費額は、約1億3,500万円

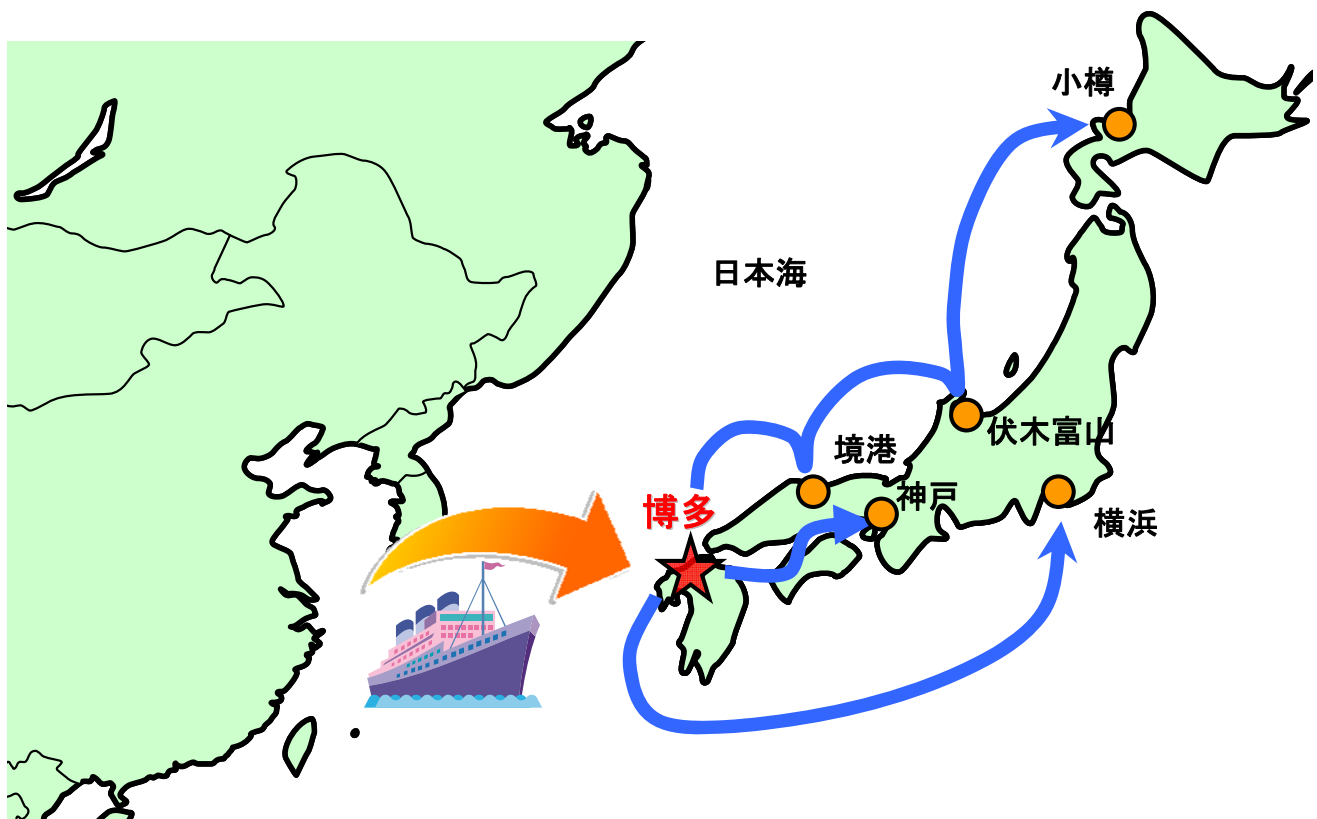
※総乗客定員3,840人×80%で推計

日本におけるクルーズ市場開拓の動き

世界の船会社は、観光地でのイベントとタイアップした商品の企画や、1泊2万円程度の中間的な価格帯でのクルージングなど、日本のクルーズ市場の開拓に積極的に取り組んでおり、船旅を楽しみながら日本やアジアの各都市を巡っていく、新しいサービスが展開されています。

日本の各地域・港においても、地域経済に大きく貢献するクルーズの誘致に積極的であり、あわせて大型クルーズ客船の寄港に対応した港湾機能の充実強化に取り組んでおり、将来的にはアジア・クルーズの発着港としてホームポート化していくものと考えられます。

近い将来、1週間程度のショートクルーズから、より長い期間の船旅を楽しむ、ミドル～ロングクルーズへと展開が予想される中、博多港は、アジアと日本の各地域を結ぶ絶好のポジションを活かして、日本におけるクルーズ振興に貢献できるよう「アジア・クルーズ拠点港」を目指します。



<日本発着クルーズ：プリンセス・クルーズ社の事例>

2013年4～7月 サン・プリンセス (2,250人) 9回 (横浜, 神戸発着)

コース例) 横浜-広島-長崎-釜山-博多-横浜

神戸-広島-釜山-境港-舞鶴-金沢-青森-室蘭-横浜

2014年4～10月 ダイヤモンド・プリンセス (3,286人) 20回 (横浜発着)

コース例) 横浜-青森-富山-舞鶴-釜山-博多-長崎-横浜

横浜-釧路-知床半島-コルサコフ-小樽-函館-青森-横浜

4～9月 サン・プリンセス (2,250人) 22回 (小樽, 神戸発着)

コース例) 小樽-函館-室蘭-釧路-知床半島-網走-コルサコフ-小樽

神戸-名瀬 (奄美大島) -沖縄-石垣島-花蓮-神戸

アジア・クルーズ拠点港「博多港」の目指すべき姿

博多港は、悠久の時代からアジアと日本を結ぶ交流拠点としての役割を担ってきました。

そして今、アジア・クルーズを通じた、アジアとの新たな交流が訪れる中、博多港はこれまで歴史的に果たしてきた役割を再認識し、「おもてなし都市・福岡」と、ひいては観光立国の実現に貢献できるアジア・クルーズの拠点港を目指していきます。

その姿は、カリブ海や地中海の主要なクルーズ港や、上海、シンガポール等の先行するアジアのクルーズ港を模倣するのではなく、歴史や祭り、食文化といった、**福岡のアイデンティティを象徴**するもので、**都市と一体となって、おもてなしに満ちた受入環境を備えていく**ことを目指していく必要があります。

博多港をアジア・クルーズの拠点港としていくため、次の方針に基づき取り組んでいきます。

市民に親しまれるアジアの交流ゲートウェイづくりを進めます

博多港の国際交流拠点である中央ふ頭地区は、福岡・日本を訪れるアジアからのクルーズ客にとって、**ファーストインプレッションを決定づける重要な場所**であるとともに、市民にとっては都心に近い貴重なウォーターフロントです。

このため、クルーズの受入環境を整えるとともに、近接するコンベンションゾーンや、ベイサイドプレイス博多等と一体となった、市民に親しまれる新たな交流の場づくりを進めます。

都心部と連携しておもてなしの都市づくりを進めます

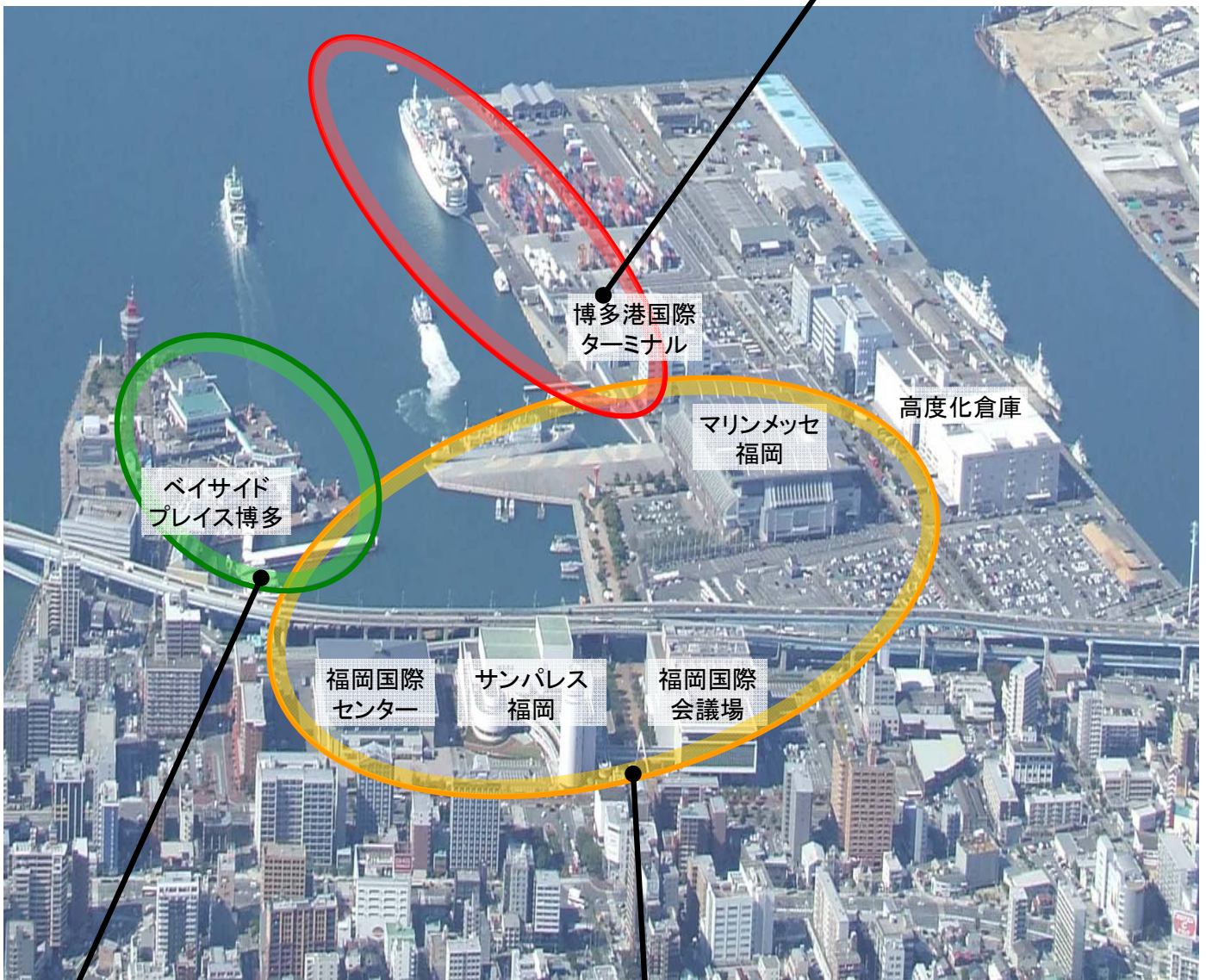
アジアからの訪問者が、市内をスムーズに移動し、福岡のまちを楽しんでいただけるよう、クルーズ客船が寄港する中央ふ頭地区と、ショッピング等で賑わう天神や博多駅の**都心部との連携をさらに深め**、福岡の多様な**食文化**を楽しんだり、**大陸との歴史**に思いを馳せていただけるよう、おもてなしの都市づくりを進めます。

日本のクルーズ振興に貢献する港を目指します

アジア・クルーズが日本の各地域へとさらに拡がりをみせる中、博多港は、アジアとの**地理的優位性をいかに発揮**し、日本各地からアジア・クルーズを利用する船旅の出発港として、また、日本海や瀬戸内海方面への中継基地としての役割を担うことが可能です。さらに日本の各港と連携しながら**オールジャパンでクルーズ誘致**に取り組むなど、日本のクルーズ振興に貢献する港を目指します。

日本一の国際乗降客数を誇る「博多港国際ターミナル」

- ・国際乗降客数（平成24年）
約85万人 20年連続日本一
- ・外航クルーズ客船寄港回数（平成24年）
91回 日本一



国内旅客ターミナル
(壱岐・対馬・五島, 市営渡船等)

- ・旅客者数 約109万人(平成23年)

ベイサイドプレイス博多

- ・利用者数 約200万人(平成24年)

全国有数の国際コンベンションの拠点

- ・年間入場者数 約290万人(平成23年)
- ・国際コンベンション開催件数
(福岡市内全域での開催件数)
221件(平成23年) 全国第2位

市民に親しまれる アジアの交流ゲートウェイづくりを進めます

将来需要の見通し

海外から日本を訪れる旅行者数は、国際的な社会経済情勢の変化等から増減し、近年では、東日本大震災の発生や、日中間の厳しい国際情勢等から、博多港の国際乗降客数も影響を受けています。しかしながら、10年、20年のスパンで見ると、着実に増加しており、アジアとの交流は、今後とも持続的に拡大することが見込まれます。

特に、アジア・クルーズは、未だ黎明期にあり、大きく成長する市場として期待されており、アジアにおける中間所得者層から、将来は、欧州のクルーズ市場に匹敵する500万人規模になるとの見通しもあります。

博多港では、将来目標として、**平成34年における外航クルーズ寄港回数を250回、乗降客数を120万人と設定**し、積極的な集客活動や港湾機能の充実・強化に取り組みます。

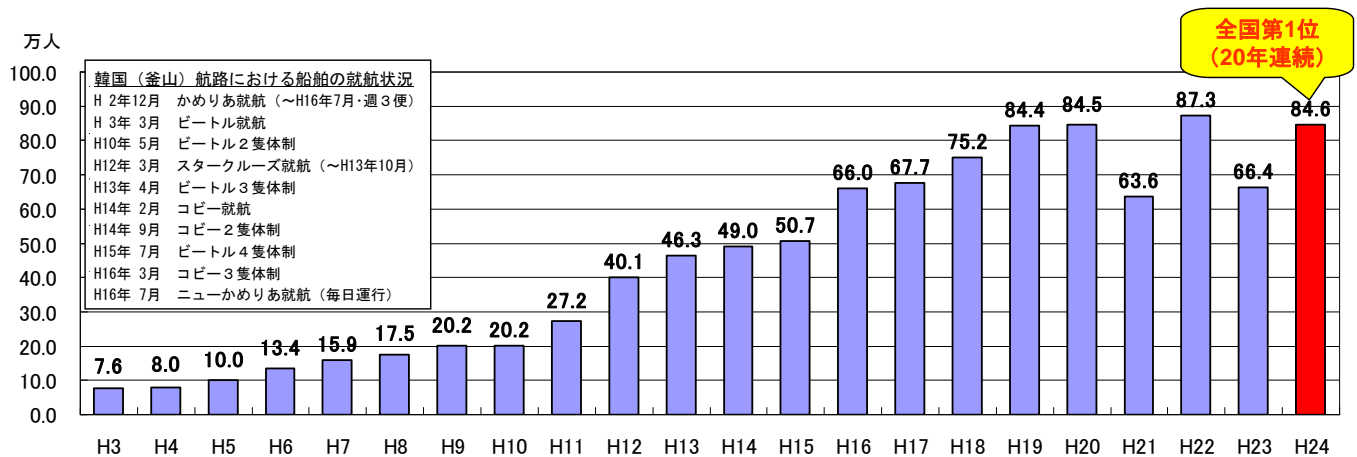


図: 博多港国際乗降客数推移(福岡市港湾局「博多港統計年報」より)

博多港におけるクルーズ寄港の現状と課題

平成24年は、世界有数の船会社がこぞって博多港に寄港しました。138,000トン、総乗客定員数3,840名を誇るアジア最大級の大型クルーズ客船「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」の寄港は、博多港にとって、まさしく「クルーズ元年」と呼べるほどのインパクトがありました。

多くの関係者の方々のご協力をいただき、大型クルーズ客船が安全に着岸できる環境を整え、大勢のクルーズ客が、できるだけスムーズに移動できるよう、船内での入管手続きを行うとともに、既存の物流空間をバス待機場場に転換するなど、当面の受入(インバウンド)の体制を整えることができました。

しかしながら、博多発(アウトバウンド)を中心に、未だ多くの課題があり、より利便性、快適性を発揮するための取組みが不可欠です。

博多港は、アジア・クルーズの拠点港を目指して、中期的なクルーズ市場の動向を見据えながら、チャンスを見逃さないよう、クルーズ客船の受入に必要な施策をタイムリーに、かつ着実に進めます。

<クルーズ旅客へのアンケート> (平成22年福岡アジア都市研究所調査)

- ・ 入国手続きの迅速さ 大変満足・やや満足 : 82%
- ・ 観光案内所の情報提供・対応 大変満足・やや満足 : 82%
- ・ 総合的な福岡の滞在の評価 大変満足・やや満足 : 89.6%

まず着手すべきこと ～アウトバウンドへの対応～

博多港は、平成24年、約5,000人の方がクルーズ客船でアジアに出発しています。アジア・クルーズを定着させ、さらに進展させるためには、アウトバウンドの拡大が必要です。

しかしながら、出国に必要なチェックインや待合スペース等は、韓国・釜山の国際定期旅客のターミナルである「博多港国際ターミナル」を臨時的に利用しているため、一度に対応できるキャパシティは約400人が上限であり、また、乗船場所には、風雨や夏の日差しをさえぎる屋根のある待機スペースが無いため、旅立ちの場所として快適性の確保が必要です。

このため、**新たにCIQ機能や待合スペースを備えた専用のクルーズターミナルが必要です。**

クルーズターミナルは、待合いや手荷物受渡し等のスペースを確保するシンプルな構造のものであり、**テントやプレハブ等により、比較的、短期間に整備が可能であることから、クルーズ需要に対応し、スピーディーな整備が可能**です。



テントのクルーズターミナル
(イタリア チビタベッキア港)

<クルーズ懇談会での意見>

- ・海外では、かまぼこ型テントを設置している港もある。なるべく早く、利用者が雨に濡れないように対応したほうが良い。
- ・クルーズ客船が着岸する岸壁の目の前にターミナルを設置する案を検討してほしい。
- ・チビタベッキア港は12万トン級のクルーズ客船にもテント型ターミナルで対応できていた。
- ・ターミナルの整備については、リース方式で建設するなど考えられる。

中期的な取組み ～大型クルーズ客船2隻同時着岸の実現～

博多港では、クルーズ客船の同時寄港に対応するため、物流を取り扱う箱崎ふ頭を活用しています。

箱崎ふ頭への寄港は、船内で入国審査が可能な2,000人以上の定員を有する大型クルーズ客船以外は、中央ふ頭へとバスで移動し、CIQ施設での審査を受ける必要があります。利便性が大きく損なわれています。

このため、**CIQ機能を備えた中央ふ頭において、大型クルーズ客船が2隻同時着岸できる環境**が必要です。

また、中央ふ頭については、人流と物流が混在していることから、**中央ふ頭内での再配置や、博多港全体での物流再編を進める**ことで、クルーズ客船の受入環境の向上に取り組む必要もあります。



民間の投資を呼び込み 拠点性を高める

シンガポールや香港、釜山等のアジアの主要港においては、複数の船舶が同時着岸できる岸壁延長を備えた、本格的なクルーズターミナルの整備が進んでおり、また、併せて、クルーズ客のより高度な利便性、快適性を発揮できるよう宿泊機能や商業機能、エンターテインメント機能が複合した拠点づくりに取り組んでいます。

博多港においても、アジア・クルーズの港としての拠点性を高めるため、本格的なクルーズターミナルの整備や、ターミナルと一体となったにぎわいづくりを進める必要があります。

このため、**民間のノウハウを活かした効率的なターミナルの運営やサービスの向上、民間投資を呼び込むための検討**を進めていく必要があります。

アジアの主要港



上海港(2011年完成)



Image courtesy of Marina Bay Cruise Centre

シンガポール港(2012年完成)



出典：香港特别行政区政府 建築局

香港港(2013年完成予定)



出典：釜山港湾公社報道資料

釜山港(2014年完成予定)



ボストン(クインシーマーケット)



シドニー(ダーリングハーバー)

<クルーズ懇談会での意見>

- ・ナポリ港のように、船で入港した際、これが博多港だというインパクトのあるターミナルにして欲しい
- ・香港のクルーズターミナルは民間会社が運営しているが、船社も出資し、ターミナルの管理、運営にも関わっている
- ・景観や環境に配慮したスマートシティや、ユニバーサルデザインなどをコンセプトにしてもよい
- ・狭い場所に無理やりターミナルを造っても港としての魅力は出てこないのでは、検討が必要

ウォーターフロントのにぎわいづくり ～土地利用の転換～

クルーズが寄港する中央ふ頭及び隣接する博多ふ頭は、国際・国内旅客ターミナル機能とあわせて、商業施設であるベイサイドプレイス博多やマリンメッセ福岡等のコンベンション施設が集積し、年間約500万人を超える人が集い、行き交う、都心に近い貴重なウォーターフロントです。

中央ふ頭～博多ふ頭は、水辺で憩い、風景を楽しむことができる、延長約1kmの水際線を有する、国内有数のヒューマンスケールの水辺空間を形成しています。

ウォーターフロントのさらなるにぎわいづくりを進めるため、水際の空間を活用した、多様なイベントの開催や飲食、物販機能等の導入等の実現に向けて、国土交通省が推進する「**みなとオアシス**」の活用や、**土地利用の転換に必要な規制緩和**に取り組みます。



ベイサイドプレイス博多



マリンメッセ福岡



博多港国際ターミナル

<みなとオアシスの概要> 九州地方整備局「九州みなとオアシス」ホームページより

「みなとオアシス」とは、海浜・旅客ターミナル・広場などみなとの施設やスペースを活用して住民参加型の継続的な地域振興に係わる取り組みが行われる、地域交流拠点施設及び地区(港湾区域, 臨港地区, 港湾区域・臨港地区と一体的に利用される地区)のことで、みなと・海岸を活用して地域内列の人が交流することができる“にぎわい交流拠点”をつくり出すものです。港・海辺をにぎわいの核として、さらに地域の活性化にも寄与しうる拠点及び空間として、積極的な活用を位置付ける制度です。

平成15年11月20日に、中国地方整備局, 四国地方整備局が制度化したもので、各整備局長が登録し、各種の公的な支援を行うものとなっています。



市民と共働したおもてなしの演出

平成23年から24年にかけて、障がい者の方々がデザインした、アジアからの訪問者を歓迎するアートコンテナやバナー、中央・博多ふ頭地区の案内版となる路面マーキングを製作しました。

このような市民との共働による取組みは、親しまれる博多港づくりを進める上で非常に大切なことであると考えており、今後とも、**より多くの方々とともに、博多港や都心部ウォーターフロントの魅力づくり**に取り組みます。

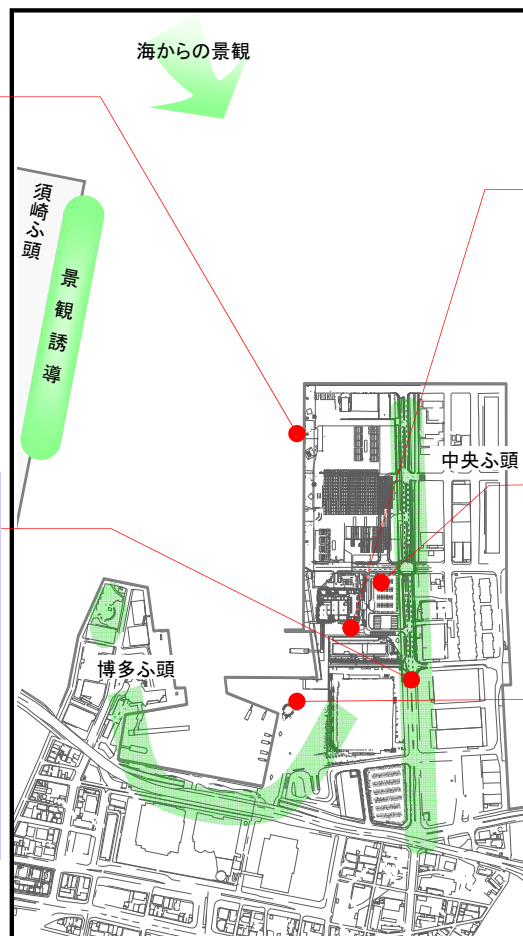
また、クルーズターミナルの有効活用の観点から、クルーズのオフシーズンの期間を利用して、例えば音楽練習場等広く市民利用についても検討します。



アートコンテナ(H24.8.2作品紹介)



歓迎バナー



路面マーキング



博多港国際ターミナル駐車場



博多港引揚記念碑

<クルーズ懇談会等での意見>

- ・ 港の景観について、物流や漁業と調和を図りながらイメージアップしていくべき
- ・ 市民や来訪者が、クルーズ客船を間近に見られる環境があるとよい
- ・ 市民や旅行者が港を歩いて周れる環境が大事。中央ふ頭を中心にまちづくりをすると良い
- ・ 港というのは殺風景になりがちなので、景観を核にして、市民も親しめるような港づくりをすると良い

都心部と連携しておもてなしの都市づくりを進めます

福岡の食文化や歴史を知ってもらう

アジアの方々に福岡の魅力をもっとよく知っていただくためには、福岡が誇れる食文化や、大陸との交流の歴史に触れる機会が必要です。

このため、福岡の祭りの時期に合わせたクルーズの寄港や、福岡の特色ある食事を楽しむための商品を企画するとともに、大勢のクルーズ客が一度に食事を楽しめることができる拠点づくりなどについても検討が必要です。



屋台



もつ鍋



博多ラーメン



博多祇園山笠



「博多町家」ふるさと館



オープントップバス

快適な旅を提供するための 交通機能強化・情報発信

アジアの方々に快適でスムーズな福岡の旅を楽しんでもらうためには、中央ふ頭地区や都心部における交通機能の強化が重要です。

交通機能の強化については、これまでも、カラーリングによるバスの識別や、天神・博多駅からのノンストップの直行バスの運行などを行ってきましたが、さらに、水上バスやレンタサイクルの活用、プレミアムタクシーの導入など、**都心部とウォーターフロントを結ぶ多様なアクセスの確保について検討**が必要です。

また、博多港国際ターミナルにおいて、釜山港と連携しデジタルサイネージ（電子広告看板）を設置、Wi-Fi環境を整備し、多くの方々に利用されていますが、今後、増加が見込まれる個人旅行者の利便性の向上を図るため、天神や博多駅等をはじめ広く市内において、インターネットにより観光情報、交通情報等を取得できる**Wi-Fi環境の拡大**が必要です。



市役所を観光バス乗降場として利用している(天神)



デジタルサイネージ
(博多港国際ターミナル)



WEBでの情報提供
「よかなび」

日本のクルーズ振興に貢献する港を目指します

広域的な集客によるアウトバウンドの振興

平成24年の博多港発のクルーズチケットは完売と、大変な人気となっており、このうち、約半数の人が九州以外の広域から博多港に訪れています。

博多港は、背後に近接して博多駅や福岡空港があるため、交通利便性が非常に高く、広域から多くの方々が集まりやすい立地条件が整っています。

今後とも、福岡の交通利便性を最大限活用しながら、**博多港発のクルーズを拡充するため、Rail&CruiseやFly&Cruiseといった商品の開発や、全国各地での積極的なプロモーション等**に取り組み、広域的な集客によるアウトバウンドの振興に取り組みます。



Rail&Cruise, Fly&Cruiseのイメージ

オールジャパンでの取組みの推進

アジア・クルーズが、日本全体の各地域をターゲットに、多様な商品開発を進める中、日本の各港では、クルーズの誘致活動に力を入れています。

博多港は、こうした全国的な動きと連携しながら、クルーズ振興による地域の活性化や観光立国の実現を図るため、「**全国クルーズ活性化会議**」を通じて、地域の魅力をアピールするための情報発信や、積極的なプロモーション活動等を行い、**オールジャパンでの取組みを推進**します。

<全国クルーズ活性化会議の概要>（平成24年11月設立）

- ・〔目的〕外航クルーズ船の寄港促進等に関し、共通の視点・課題を有する港湾管理者等が集い、全国レベルでクルーズ振興、誘致等を図り、港を通じた地域振興・経済の活性化等に資する
- ・クルーズ寄港実績がある、あるいは寄港予定のある79の港の港湾管理者等で構成
- ・活動内容
 - クルーズ振興、誘致等、クルーズの活性化方策に関し、情報や問題点を共有
 - クルーズ活性化に資する、制度の改正・創設、財政支援等の要望、提言を行う
 - 様々な機会を捉え、オールジャパンでのポートセールス・魅力発信を実施



川村国交相政務官(当時)に要望書を手渡す高島市長

◆懇談会の主な意見に対する「博多港クルーズビジョン(概要案)」での対応

主な意見	「博多港クルーズビジョン(概要案)」での対応
おもてなしの都市づくり	
<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ客からの博多港の評判について、福岡ではショッピングのウェイトが非常に高い。また、船内ではずっと同じような食事なので、上陸した際は日本食を食べたいという意向が強い。 ・今は買物が主目的なので博多港に寄港しているが、観光に重心が傾いた際にも博多港が選ばれるかが重要であり、その時までにとどれだけ整備ができるのかということがポイントになる。 ・市内観光を推進していく上で市街地内のバス駐車スペースの不足が課題である。 ・(クルーズ船寄港の)通年化は確実だと思う。クルーズ客船の大型化により地中海でも完全に通年化した。通年で寄港しても「福岡は楽しい」とアピールできれば、来てくれる可能性は十分にある。 ・寄港地の決定要因は旅客の満足度であり、地域の魅力づくりが大事である。 ・(クルーズ客を飽きさせない取組みの一例として)コスタ・クルーズ社が八代の花火大会に合わせて入港したことがあり、船社も中国の旅行会社も非常に満足して帰った。福岡市も様々なイベントをしているので、それをいかに発信するかが重要である。 	<p>P. 12 「福岡の食文化や歴史を知ってもらう」 「快適な旅を提供するための交通機能強化・情報発信」</p>
クルーズ振興	
<ul style="list-style-type: none"> ・長崎や鹿児島と比較し、全国から飛行機や新幹線のアクセスが良い事が博多港の強みである。 ・アジアへのショートクルーズは、東京や大阪と比較して地理的に博多港が優位である。 ・オランダから飛行機の直行便も就航予定であり、フライ&クルーズとして九州、日本を楽しみながら中国に行くといった利用も可能であり、最小限のターミナルは必要である。 ・オランダから福岡まで飛行機で来て、博多港からクルーズに乗ってもらうというイメージづくりが重要である。もっとワールドワイドにしていく必要がある。 ・中国発でシンガポールへ向かう場合、中国だけでは2,000人しか集客できないが、残りの1,000人を福岡で集客できれば、まさにインターポーティングで、船社のメリットも大きい。 	<p>P. 13 「広域的な集客によるアウトバウンドの振興」</p>
都市や地域間との連携	
<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズを定着させるには、クルーズ客を飽きさせないことが重要である。都市との連携や地域間の連携に加え、インバウンドでは近隣エリアとの連携が大切である。 	<p>P. 12 「福岡の食文化や歴史を知ってもらう」 「快適な旅を提供するための交通機能強化・情報発信」 P. 13 「広域的な集客によるアウトバウンドの振興」 「オールジャパンでの取組みの推進」</p>

◆懇談会の主な意見に対する「博多港クルーズビジョン(概要案)」での対応

主な意見	「博多港クルーズビジョン(概要案)」での対応
アジア・クルーズの動向	
<ul style="list-style-type: none"> ・今後も、アジア・クルーズは、アジアへの進出、市場開拓により需要を伸ばしていく。 	<p>P. 2 「アジア・クルーズの現状と将来」</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・世界的な船社の動向や客船投入の情報等をまとめるとよい。 	<p>P. 4 「日本におけるクルーズ市場開拓の動き」</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・船が大型化していることに加え、地中海やマイアミに就航していた船がどんどんアジアに投入されており、船社がどれだけアジア市場に力を入れているかがわかる。 	
経済効果	
<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズビジョンのコンセプトを市民にどうアピールするかが大きな課題である。経済効果等、市民に対してどういう効果があるのか、もっとわかりやすく説明できれば良いのではないか。 	<p>P. 3 「買物等を通じた大きな経済効果」</p>
博多港が目指す方向性	
<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズの寄港地または起点として博多港をどうしていくかを考えていく必要がある。 	<p>P. 5 「アジア・クルーズ拠点港「博多港」の目指すべき姿」</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・中国・韓国の真似をする必要はなく、博多らしい開発をするべきだと思う。形だとナポリ港等が良いのではないか。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・博多港を日本のクルーズハブと位置づけ、アウトバウンドについても検討すること。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・尖閣問題で来年のクルーズ寄港が厳しい状況の中、寄港地をシンガポール港にするような話もある。シンガポール港は新しいターミナルを建設しており、新しい目的地としてクルーズ客の目が向いたという事も考えられる。一番重要なことは、船社のみではなくクルーズ客に選ばれる港になることである。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・このような議論の場では、観光客にとっての視点が多くなると思うが、市民にとって生活環境等が良くなるという視点も重要である。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズビジョン(骨子案)を見ると、短期は充実しているが将来計画はまだ少ないので、もっと検討して欲しい。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・中央ふ頭には、どのような投資が必要か、乗客、市民にも満足できるようなものとはどのようなものなのかを検討するのが良い。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・クルーズによって必要な機能が異なるので、ただ広いターミナルを造るのではなく、機能を選別し、どのような機能をどの順番で整えていくかが重要である。 	<p>P. 7 「博多港におけるクルーズ寄港の現状と課題」</p>
<ul style="list-style-type: none"> ・アウトバウンドに目を向けた取組みが大事であり、それがインバウンドの活性化にもつながる。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・中央ふ頭で3隻程度同時に着岸できるようなビジョンを立てても良いのではないか。 	
<ul style="list-style-type: none"> ・即やらなければならないこととして、港湾機能の充実強化のために中央ふ頭の延伸が重要だと思う。ビジョンを持ちながら、現実的に対応していくことを地元として要望する。 	

◆懇談会の主な意見に対する「博多港クルーズビジョン(概要案)」での対応

主な意見	「博多港クルーズビジョン(概要案)」での対応
将来目標	
<ul style="list-style-type: none"> ・中国人富裕層の年間伸び率と中国発着クルーズの回数に相関性が高いことや、韓国発着クルーズを考慮すると、2022年に250回という目標は妥当である。 ・船社は、欧州が不況であるため、戦略としてアジア進出を早めたいと考えており、中国需要を取り込むため、博多港を日本の大きな拠点港の一つとして捉えている。250回が多いか少ないかという議論よりも、2022年を待たずに目標を実現していくように対応して欲しい。 ・(クルーズ人口については)アジア・太平洋で500万人という予測や、10年後に中国と日本で300万人程度になるという予測がある。これらから、何隻が博多港に寄港するかある程度予測でき、250回を少し上回るのではないかと思う。 ・年間250回という目標については、少なすぎるという意見もあった。 ・クルーズ需要の高まりは水物ではないことを各種バックデータ等から整理し、ビジネスモデルとして確実なものにするために必要な対応を考える必要がある。 	<p>P. 7 「将来需要の見通し」</p>
当面の対応	
<ul style="list-style-type: none"> ・上海港や天津港のターミナルを取材したが、下船後CIQ審査場にバスで移動したことはない。博多港は最初からクルーズ専用で造られた港ではないが、クルーズ客船が着岸する岸壁の目前にターミナルを建設するような思い切ったプランを検討して欲しい。 ・(観光バス待機場の分散について)岸壁からバス待機場までの動線が長い。 ・現在、東アジア・クルーズは5～10月にツアーをしているが、これを通年化したいという話がある。博多港の場合は、冬の寒い時期にターミナルで対応できないと厳しい。 ・(待合施設の不足について)雨天時の対応が課題であり、クルーズ客が雨に濡れない方策を早急に講じる必要がある。他港では、プレハブや蛇腹通路で対応している事例もある。 ・イタリアのチベタベッキア港では、12万トンの船でも巨大なテント型ターミナルで十分対応できていた。実物は平面に大きなテントを置いてあるだけで、中には移動式カウンターと荷物検査の機械、荷物をチェックインするようなスペースしかない。 ・ターミナルの整備については色々な方法がある。リース方式で、リース料を船社に負担させるといった方法もある。 ・箱もの対応ではないソフトの改善策もあるはずである。 	<p>P. 8 「まず着手すべきこと ～アウトバウンドへの対応～」</p>

◆懇談会の主な意見に対する「博多港クルーズビジョン(概要案)」での対応

主な意見	「博多港クルーズビジョン(概要案)」での対応
クルーズターミナル	
<p>・ナポリ港では10万トン級のクルーズ客船が5隻並び、歴史あるターミナルが正面に見えるなどロケーション的に素晴らしい。博多港も同じ様に、船で入港した際には、これが博多港だというインパクトのあるターミナルにして欲しい。</p> <p>・香港のクルーズターミナルは民間会社が運営しているが、船社も出資してターミナルの管理、運営にも関わっている。</p> <p>・コストの問題は大変だと思うが、アイデアはもっと入れて欲しい。例えば、アムステルダム港ではターミナル屋上に風車があり、景観的にも配慮され発電もしていた。博多港をスマートシティのようなモデルケースとして運用していく事もできると思う。また、ユニバーサルデザインを強調していく等も考えられる。狭い場所に無理やり整備したのでは港としての魅力は出てこないの、その辺りも是非検討して欲しい。</p>	<p>P. 9 「民間の投資を呼び込み拠点性を高める」</p>
CIQ手続きの迅速化	
<p>・韓国のCIQはパスポート審査のみで、岸壁からそのままバスに乗って観光へ行くことができた。濟州島も釜山もそうだった。</p> <p>・日本のCIQシステムは、海外に比べると厳しいという評価がある。もう少し簡素化したほうが良いのではないかと思う。博多港がリーダーシップをとって国に働きかけてはどうか。</p>	<p>P. 8 「まず着手べきこと ～アウトバウンドへの対応～」 「中期的な取組み ～大型クルーズ客船2隻同時着岸の実現～」</p> <p>P. 13 「オールジャパンでの取組みの推進」</p>
みなとのにぎわいづくり	
<p>・港を歩いて周ることが重要だと思うが、博多港の周りは歩くところがないので、中央ふ頭を中心にまちづくりをするのも良い。例えば、ディスカウントの家電ショップ等があればまちとしても活性化する。まち全体を活性化していくような発想で考えて欲しい。</p> <p>・港というのは殺風景になりがちなので、景観に配慮して市民も親しめるような港づくりをして欲しい。</p> <p>・地元・九州の方々が間近で入港するクルーズ客船を見ることができるとよい。</p> <p>・港の景観について、物流や漁業と調和を図りながらイメージアップしていくべきである。</p>	<p>P. 10 「ウォーターフロントのにぎわいづくり」</p> <p>P. 11 「市民と共働したおもてなしの演出」</p>