

日本海側拠点港の形成に向けた計画書（概要）

拠点港として強化を図るべき機能： 背後観光地のクルーズ拠点

～「環日本海クルーズ」の飛躍を目指して！～

— 平成23年8月 —



環日本海
クルーズ

● 小樽港

● 伏木富山港

● 京都舞鶴港

応募港湾

- 小樽港（港湾管理者：小樽市）
- 伏木富山港（港湾管理者：富山県）
- 京都舞鶴港（港湾管理者：京都府）

連携港湾

- 秋田港・船川港・能代港
（港湾管理者：秋田県）



【小樽港】



【伏木富山港】



【京都舞鶴港】

- 目 次 -

1	港の概要と背後観光地		9	既存施設の有効活用	11
	(1)小樽港	1			
	(2)伏木富山港	2	10	新規制度等の提案	12
	(3)京都舞鶴港	3			
2	計画の主旨	4	11	日本海側拠点港の形成に向けた 計画の効果	13
3	対岸諸国及び外国クルーズ客船の動向	5	12	その他提案事項	14
4	計画の目的	6	13	目指す姿	15
5	小樽港・伏木富山港・京都舞鶴港が 連携して取り組む目的	7			
6	計画の目標	8			
7	計画の内容	9			
8	他の対象港湾との連携	10			



《特徴》

- 1)北海道日本海側と本州とを結ぶ唯一の長距離フェリー航路と、他国を経由しない道内唯一の中国定期コンテナ航路
- 2)ロシアとの貿易輸出額は道内港湾の約7割のシェアを占め、また、サハリン(ホルムスク港)からの客船が寄港
- 3)古くから製粉工場と配合飼料工場が立地しており、北海道の食品工業や畜産を支える穀物輸入基地
- 4)国内外のクルーズ客船寄港回数は2008年から道内1位の「北海道観光の海の玄関」

※2011年はロシア客船を除くクルーズ客船の寄港は過去最高の17回(予定)

《優位性》

- 5)新千歳空港とは約1時間の近距離にあり、市内及び日帰り圏内には豊富な観光資源
- 6)高速道路(札樽自動車道)が臨港地区に直結しているほか、JR駅が近接しており、人や物の結節点として高い利便性



背後にある主要観光地



1. 港の概要と背後観光地(2)



《特徴》

- 1)国際コンテナ航路は、5年前の1.7倍の5航路42便。特にロシア航路は月2便運航・ラストポート化も実現。
また、外航商船入港隻数は、本州日本海側で第1位、輸出額も第1位(輸入額第2位)。
- 2)能登半島に被覆され、冬期波浪の影響も受けにくい天然の良港。過去30年間の震災回数が全国最小で、かつ今後30年以内の地震発生確率も極めて低い。台風の影響も極めて受けにくい港。
- 3)1993年から2009年まで、ウラジオストクとの間で貨客船「ルーシー号」が定期的に運航し、日本とロシア極東を結ぶ直行便として、日本海交易の発展に大きく貢献。ロシア貿易額は、川崎港に次いで全国第2位。
- 4)クルーズ船の寄港実績は、過去10年間で最高年7回。背後には立山・黒部アルペンルート、世界遺産の五箇山合掌造り集落、兼六園(金沢)、飛騨高山等の優れた観光地。

《優位性》

- 5)対岸諸国との地理的優位性。三大都市圏のいずれともほぼ等距離。物流拠点として高い利便性。
- 6)北陸自動車道、東海北陸自動車道、能越自動車道が整備され、平成26(2014)年末には、北陸新幹線が開通予定で、背後観光地へも高い利便性。



背後にある主要観光地



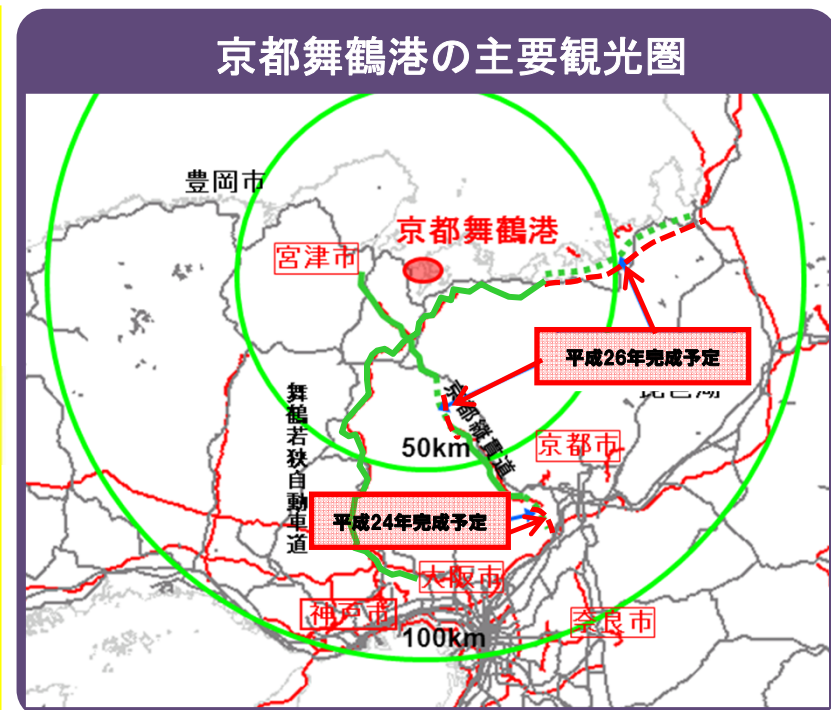


《特徴》

- 1) 関西と北海道を直結する長距離フェリー航路と、他国を経由しない中国定期コンテナ航路
- 2) ナホトカへ定期航路1~2便/月運航、北洋材原木輸入は昭和50年代まで100万t/年を超えたが、近年減っている
- 3) 極めて静穏な海域で、防災面のポテンシャルが高く、海上自衛隊総監部や海上保安本部の双方が立地する
- 4) 平成23年のクルーズ客船の寄港予定は3回であり、フェリーによるクルーズも人気

《優位性》

- 5) 世界遺産古都京都や奈良の文化財をはじめ、日本三景の天橋立、山陰海岸ジオパーク等、豊富な観光資源
- 6) 大阪や神戸などに90分でアクセス可能な関西圏日本海側ゲートウェイ



2. 計画の主旨

対岸諸国の経済発展に伴い増加が見込まれるクルーズ需要
[外国船の寄港回数の増加と船型の大型化]

しかしながら～

多様な観光資源を生かしきれていない日本海側地域
[観光情報の発信不足]
[受入施設の能力不足]

このため～

代表的観光地を背後圏に持つ
小樽港・伏木富山港・京都舞鶴港が連携
[快適で魅力ある寄港地づくりと背後観光地の情報発信]
[各港の実態に応じた機能整備]
[モデルルート等の提案と誘致活動の展開]

この結果～

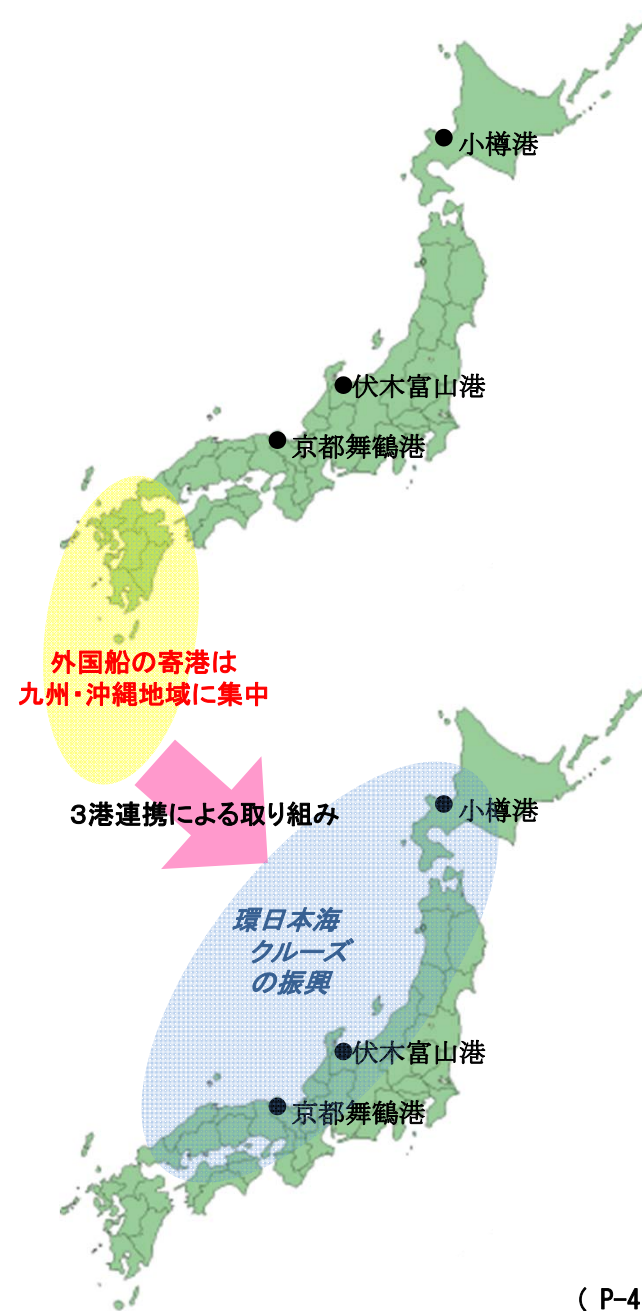
日本海側港湾の知名度向上と環日本海クルーズのブランド化

これにより～

日本海側港湾全体への寄港機会の増加

更に～

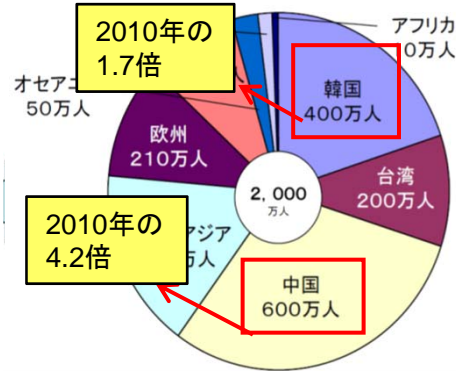
日本海側地域の経済成長と観光立国の推進



3. 対岸諸国及び外国クルーズ客船の動向

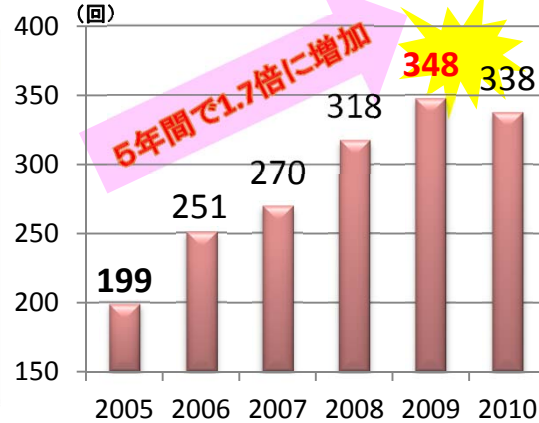
(1) 対岸諸国の訪日外国人数と外国クルーズ客船寄港動向

2020年の訪日外国人旅行者数
2,000万人のイメージ

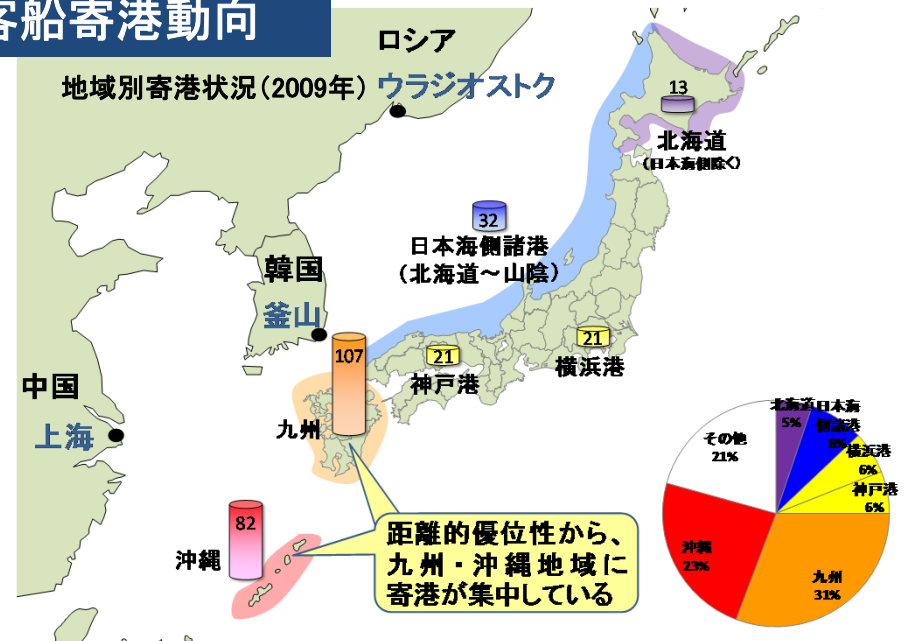


「訪日外国人の現状と見通し」
(2009.3 国土交通省)

外国クルーズ客船の寄港回数



5年間で1.7倍に増加



距離的優位性から、九州・沖縄地域に寄港が集中している

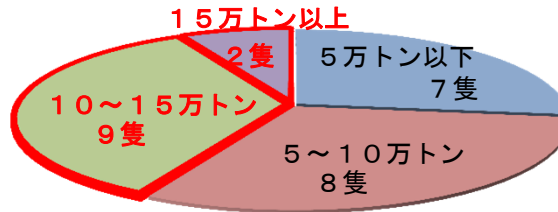
(2) クルーズ客船の大型化

- ・世界のクルーズ客船を乗客定員の規模により分類すると、大型クルーズ客船の数が最も多い。
- ・近年、新造されているクルーズ客船も大型化の傾向にある。

乗客定員による分類と対応する隻数

分類	乗客定員	隻数
大型 (large resort ship)	1,600名以上	126隻
中型 (mid-size ship)	600～1,600名	65隻
小型 (small ship)	200～600名	29隻
ブティック型 (boutique ship)	50～200名	51隻

2010～2012新造予定のクルーズ客船



来夏日本配船のボイジャー・オブ・ザ・シーズ
(総トン数137,276トン、L=310m、W=48m、喫水D=8.8m)

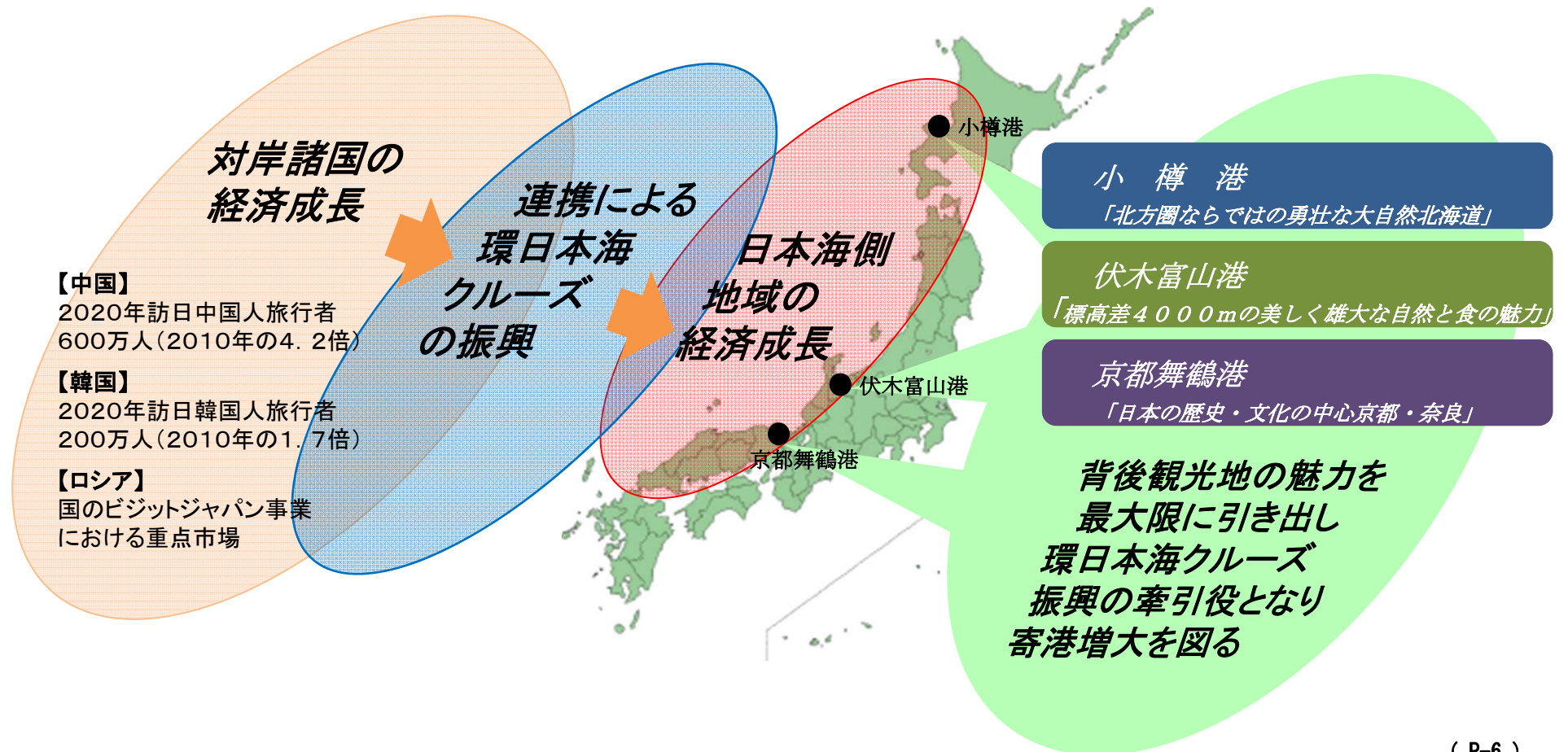
- ・2012年からロイヤル・カリビアン・インターナショナルが約14万トンのボイジャー・オブ・ザ・シーズをアジアに配船することを発表。

- ・小樽港では、2009年に14万トン級、2011年には15万トン級のクルーズ客船の寄港打診を受けたが、岸壁延長の不足等により受け入れを断念している。

4. 計画の目的

○小樽港・伏木富山港・京都舞鶴港が連携して環日本海クルーズの振興を推進することにより日本海側地域の経済成長と観光立国を目指す我が国の施策に貢献する。

- ◆対岸諸国は、今後も経済成長が見込まれ、訪日外国人旅行者は増加する。
- ◆近年、外国クルーズ客船の日本への寄港回数が増加しているものの、九州・沖縄地域に集中しており、日本を代表する観光地を背後に有する日本海側港湾の潜在能力が生かされていない。
- ◆小樽港・伏木富山港・京都舞鶴港が背後地域にある観光資源のポテンシャルの高さを最大限に活用し、連携して対岸諸国発のクルーズ客船の誘致など環日本海クルーズの振興を図る。



5. 小樽港・伏木富山港・京都舞鶴港が連携して取り組む目的

○それぞれ特色のある背後観光地を有する3港の連携は、対岸諸国発観光クルーズの大きな誘引力になるほか、緯度の違いを生かして日本観光の大きな魅力である「四季の姿」の移り変わりを一つのクルーズで提供することができる。

小樽港 「北方圏ならではの勇壮な大自然北海道」

・小樽港の背後には、北方圏ならではの勇壮な大自然が広がり、小樽市、札幌市等多くの観光都市もあって日本有数の観光圏を形成している。

伏木富山港 「標高差4000mの美しく雄大な自然と食の魅力」

・伏木富山港の背後には、立山黒部アルペンルートや五箇山等、世界に誇る観光地が多くあり、近年、対岸諸国からの観光客が急増している。

京都舞鶴港 「日本の歴史・文化の中心京都・奈良」

・京都舞鶴港の背後には、世界遺産の集積する京都市等多くの観光地があり、訪日外国人の訪問先としては、東京に次いで多くなっている。

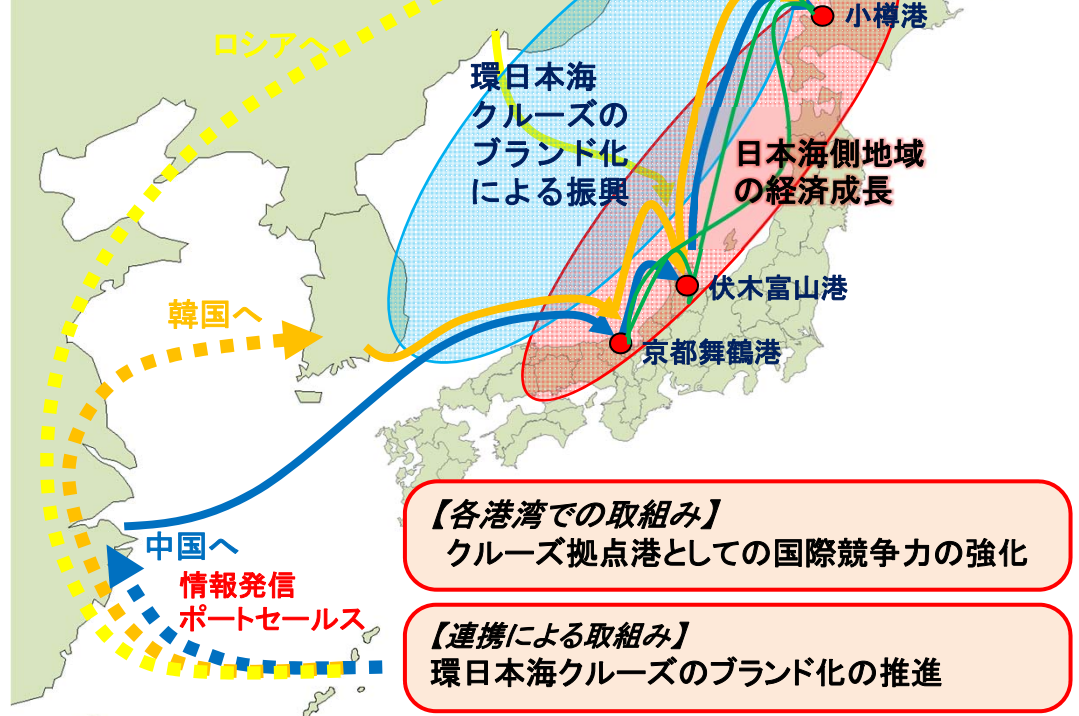


3港が連携することで、魅力ある寄港ルートが実現するとともに、小樽港の国際空港へのアクセスの良さを生かして、環日本海クルーズにフライ&クルーズのメニューを提供し、乗客の多様なニーズに対応が可能。

6. 計画の目標

3港連携による目指す姿と目標

アジアへ発信する環日本海クルーズの推進



【各港湾での取組み】
クルーズ拠点港としての国際競争力の強化

【連携による取組み】
環日本海クルーズのブランド化の推進

現 状

2025年目標

港名	船種	現 状	2025年目標
小樽港	外国船	7回	19回 (+15回)
	日本船	12回	15回
伏木富山港	外国船	-回	19回 (+13回)
	日本船	6回	9回
京都舞鶴港	外国船	-回	14回 (+12回)
	日本船	2回	5回

「環日本海クルーズ」の内訳(計画分)

本計画の目標値は、環日本海クルーズのブランド化と3港連携による誘致活動の効果・実現性について、国内外のクルーズ関係事業者へアンケート調査及びヒアリングを行ない、2025年までに実現可能なクルーズを、寄港ルート別に推計した。



【アンケート調査における環日本海クルーズへの意見】

- ・寄港地としてのバランスが良い。
- ・今後、この手のクルーズは増える。
- ・有名観光地を擁する3港が共同セールスを実施する効果は大きい。
- ・中国における富裕層の増大に伴い、クルーズも長期化する傾向にある。
- ・買い物クルーズには飽和感があり、日本海側を巡るクルーズの可能性は十分ある。

港別の内訳	寄港回数	備 考
小樽港	15回	外国船 12回 日本船 3回
伏木富山港	13回	外国船 10回 日本船 3回
京都舞鶴港	12回	外国船 9回 日本船 3回

発着地別の内訳	寄港回数	備 考
中国(上海)発着 環日本海クルーズ	7回	3港寄港 :7回
韓国(釜山)発着 環日本海クルーズ	2回	3港寄港 :1回 小樽・伏木富山 :1回
ロシア(ウラジオ、サハリン) 発着 環日本海クルーズ	3回	3港寄港 :1回 小樽のみ :2回
環日本海内航 クルーズ(日本船)	3回	3港寄港 :3回

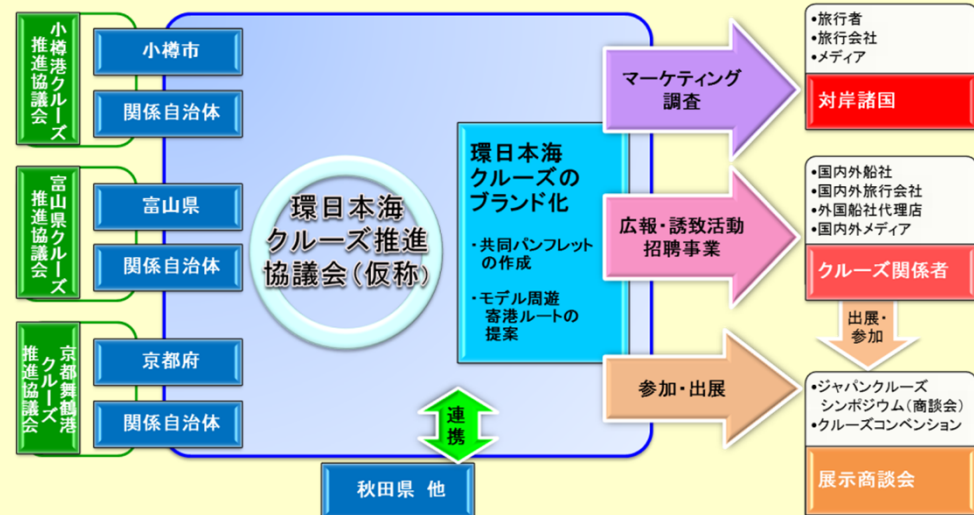
7. 計画の内容

(1) 各港におけるクルーズ拠点港としての国際競争力の強化

- 1) 快適で魅力ある寄港地づくり
 - ・寄港地のホスピタリティーの向上
 - ・観光メニューの創出
 - ・乗客・乗員との交流事業の企画
- 2) 背後観光地に関する情報発信
 - ・背後観光地と連携した対岸諸国への情報発信、積極的なトップセールスの推進
- 3) 安全な寄港に向けての施設整備
 - ・最大15万トン級のクルーズ客船が接岸可能な岸壁整備
- 4) CIQ機能やイベント用の旅客ターミナル機能の整備
 - ・CIQ手続きの円滑化
 - ・乗客や乗員のためのインターネット環境の整備等サービスの充実
 - ・地元住民との交流事業やイベントが開催可能な多機能な客船ターミナルの整備

(2) 3港連携によるクルーズ客船誘致の取組み

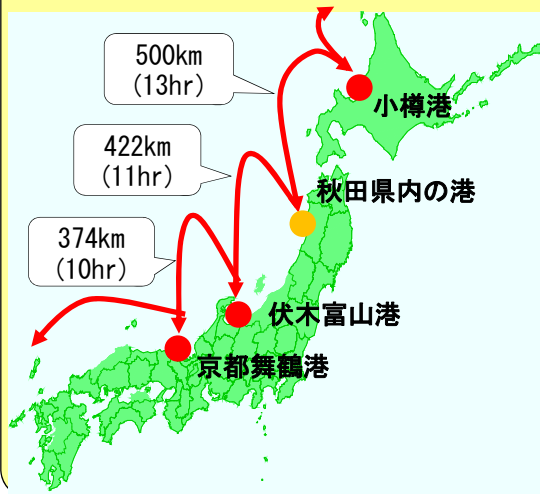
- 1) 環日本海クルーズ推進協議会の設立
- 2) 環日本海クルーズのブランド化の推進
 - ・共同パンフレットの作成
 - ・モデル周遊寄港ルート の提案
- 3) 3港連携でのクルーズ客船誘致活動の推進
 - ・マーケティング共同調査の実施
 - ・国内外船社・旅行会社への広報・誘致・招聘活動の共同実施
 - ・海外商談会、コンベンション、シンポジウムへの共同参加



8. 他の対象港湾との連携

○3港連携による環日本海クルーズの更なる魅力の向上、また、多様な寄港ルートの提供のため地理的に必要になる東北の寄港地として秋田県内の港湾(秋田港、船川港、能代港)を連携港湾とした。

連名、連携港湾間の距離と航行時間一覧 (上段:港湾間距離、下段:航行時間)



	小樽港	秋田県内港湾	伏木富山港	京都舞鶴港
小樽港		500Km 13hr	900Km 24hr	1110km 30hr
秋田県内港湾	500Km 13hr		422km 11hr	646Km 17hr
伏木富山港	900Km 24hr	422km 11hr		374Km 10hr
京都舞鶴港	1110km 30hr	646Km 17hr	374Km 10hr	

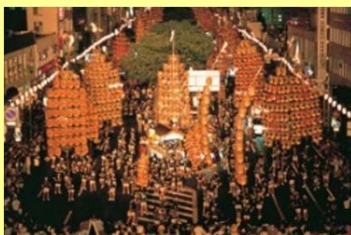
秋田県内各港湾の公共大型岸壁

港湾名	水深(m)	岸壁数	延長(m)
秋田港	-13.0	2	530
船川港	-10.0	1	185
能代港	-13.0	1	260

大型クルーズ客船への対応も可能な港湾施設を備えている。



世界遺産白神山地



竿灯まつり



大曲全国花火競技大会



世界遺産 平泉

9. 既存施設の有効活用

小樽港



1)クルーズ客船岸壁の整備概要

◆第3号ふ頭で唯一-10m水深をもつ16番岸壁(延長194m)を有効活用し、大型クルーズ客船(最大15万GT級)の接岸が可能な客船岸壁の整備

2)旅客ターミナル機能の整備概要

◆クルーズ客船歓迎行事やCIQに対応しインターネット環境などを備えた屋内施設をクルーズ客船岸壁背後の既存上屋(面積3,600㎡)内に整備

3)その他の関連事業

◆ふ頭内の老朽化した上屋の屋根・外壁の美化(2010年完成)やエプロン舗装の打ち替え(2012年完成)整備中
◆ふ頭基部に多様なイベント開催を可能とする多目的広場(2011年完成)やふ頭と幹線道路である道道小樽港線、道道小樽港稲穂線、臨港道路小樽港縦貫線を結ぶ臨港道路(2012年完成)の整備中

伏木富山港



1)クルーズ客船岸壁の整備概要

(伏木地区)

◆既存の-14m(暫定-12m)岸壁、-10m岸壁を有効活用し、大型クルーズ客船(最大15万GT級)の接岸が可能な岸壁整備

(新湊地区)

◆既存の旅客船専用バース(d=-7.5m、L=220m)を活用し、クルーズ客船(最大5万GT級)の接岸が可能な岸壁整備

京都舞鶴港



1)クルーズ客船岸壁の整備概要

◆クルーズ客船15万t級大型クルーズ客船にも対応可能なように舞鶴国際ふ頭第1号岸壁320m(-14.0m)を50m追加整備、係船柱追加や、防舷材強度を高めるなど改良整備

2)旅客ターミナル機能の整備概要

◆寄港実績のある飛鳥Ⅱ等の大型クルーズ客船については、第2ふ頭3号4号岸壁を併せて利用するため、旅客の歓迎送迎イベント等が実施できるよう、既設旅客ターミナル機能を充実させる上屋整備

2)旅客ターミナル機能の整備概要

富山地区: ◆既存港湾関連用地を活用し、岸壁と公共交通機関をつなぐ園路や多言語案内板を整備

◆利用されていない2号上屋を撤去し、地元との交流やイベント開催の場として活用(他事業)

伏木地区: ◆市が建設する施設を旅客ターミナルとして活用

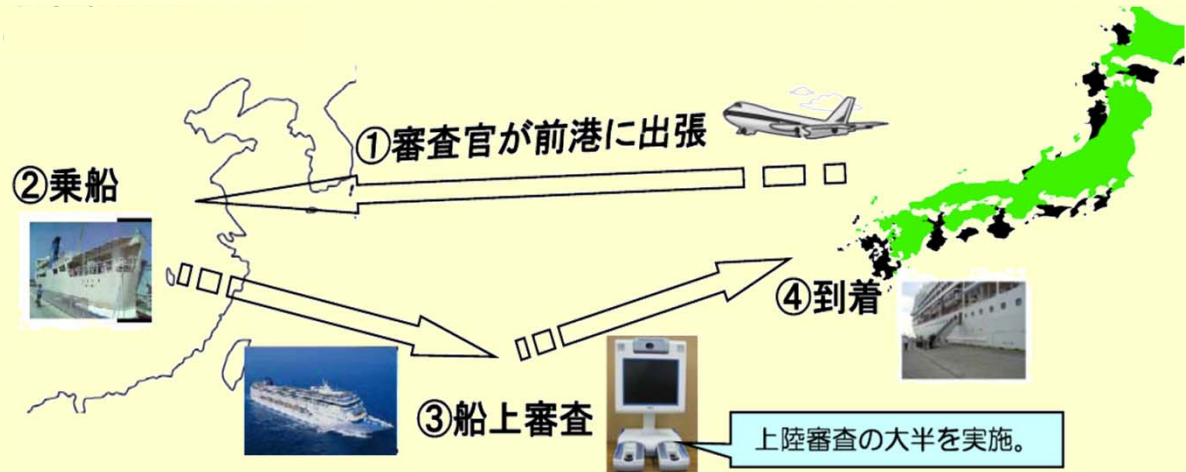
新湊地区: ◆既設民間施設にCIQスペースや観光案内所、多言語案内板等を設置

10. 新規制度等の提案

(1) CIQ体制の充実

乗船客に対しゆとりのある観光を楽しんでもらうための施策→

- ・船上入国審査の基準の緩和
(現行:乗船客・乗務員が概ね2000人以上)
- ・入国管理局職員の弾力的な配置の要望



(2) 旅客ターミナル整備に関する補助制度の条件緩和

- ・港湾機能高度化施設整備事業の補助採択要件の緩和 (現行:乗降人員が概ね10万人以上)
- ・旅客船ターミナル整備に関する新規補助制度の創設

11. 日本海側拠点港の形成に向けた計画の効果

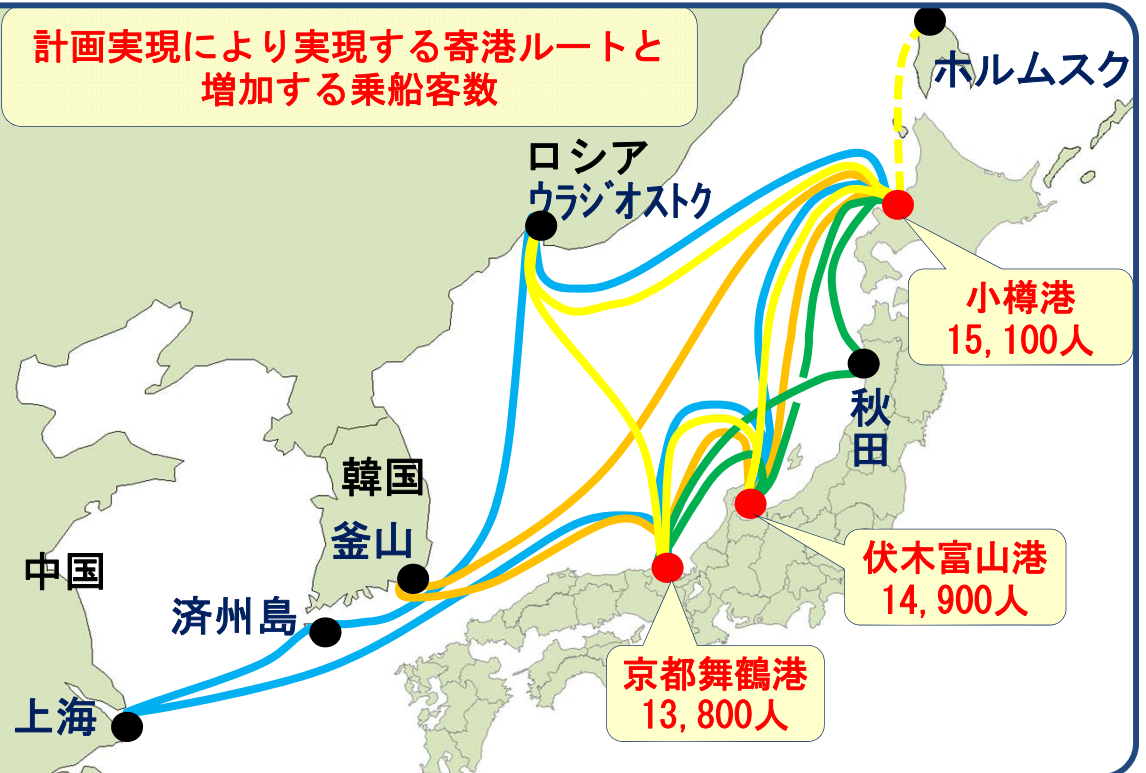
(1) 人流の促進効果

環日本海クルーズの実現により、クルーズ客船の寄港がもたらす新たな人流の促進効果は、**1年当たりの延乗船客数で約44,000人(実人数で約15,000人)**。

各港の増加寄港回数		増加する乗船客数
3港合計	40回	43,800人
小樽港	15回※	15,100人
伏木富山港	13回	14,900人
京都舞鶴港	12回	13,800人

※小樽港の増加分にサハリン発着分(2便)を含む

計画実現により実現する寄港ルートと増加する乗船客数



(2) 日本海側港湾の背後圏域の成長に資する等の経済効果

環日本海クルーズの実現により、クルーズ客船の寄港が3港の背後圏域の成長に資する等の新たな経済効果は、1年当たり約10億円。

港名	合計	直接効果	1次波及効果	2次波及効果
3港合計	9.7億円	5.9億円	2.1億円	1.7億円
小樽港	3.7億円	2.2億円	0.9億円	0.6億円
伏木富山港	3.2億円	2.1億円	0.5億円	0.6億円
京都舞鶴港	2.8億円	1.6億円	0.7億円	0.5億円

年間 約10億円

12. その他提案事項

(1) 民間視点による効率的・効果的な施設運営 [小樽港]

乗降客の利便性向上等のために既存上屋を改良して設ける客船ターミナルの運営について、経営の効率化とサービスの向上を図るため、イベントのノウハウ等を持つ民間活力を導入し施設の有効活用を図る。

(2) 伏木富山港の景観を活用した「映画撮影地」の誘致 [伏木富山港]

2012年の新湊大橋の完成により、立山連峰を背景にクルーズ客船と帆船海王丸、新湊大橋が並び立つ雄大な景観が生み出される。

この景観を売りに「映画の撮影地」を誘致し、そのPR効果によりクルーズ客船の寄港を図る。



県のフィルムコミッション
「富山県ロケーションオフィス」
2011.7月 設立

<主な業務>

- ・ロケ地候補地の公募、情報発信
- ・ロケの支援
- ・市町村FCとの連携

(3) 関西経済圏唯一の日本海側ゲートウェイとして「京都北部の港」から「京都の港」へ、イメージ改革 [京都舞鶴港]

1) 京都舞鶴港のイメージアップ

日・中・韓・露等の人・もの・情報が交流する関西経済圏唯一の日本海側ゲートウェイとして、世界に広く認識されるよう、キャッチコピーやロゴマークの制作等、京都舞鶴港のイメージアップの取組を進める。

2) 「京都」ブランドの活用

宮津港との連携強化により、世界的に知名度が高い「京都」のブランドを活かし、国際クルーズや国際フェリーによる訪日旅行者の誘致を図る。

3) ポートセールス

京都府内企業や京都府民の京都舞鶴港利用を促進するため、「京都の港」をアピールしたポートセールスに取り組む。



13. 目指す姿

○これらの取り組みを着実に推進することにより、中国・韓国・ロシア発の外国船や日本船による環日本海クルーズの振興を実現する。

