



CASE3

■ 公共主体実施 (PSC)

事業年度		(単位:千円)																														(単位:千円)						
開業年度		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	合計	現在価値換算		
開業年度		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	清算年度	合計	現在価値換算
◇キャッシュフロー表																																						
収入	計	2,800,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	5,530,000	4,205,361
	国庫補助金	0																																			0	0
	都道府県交付金	0																																			0	0
	地方債	2,800,000																																		2,800,000	2,692,308	
	利用料収入		91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	91,000	2,730,000	1,513,053	
支出	計	2,940,000	230,020	230,020	230,020	230,019	230,020	230,019	230,020	230,020	230,020	230,019	230,020	230,019	230,020	230,019	524,020	230,020	230,019	230,019	230,020	230,020	230,020	230,020	230,020	230,020	230,020	230,020	230,020	230,020	230,020	230,020	230,020	230,020	230,020	230,020	10,134,592	6,898,420
	施設(改修)整備費用	2,800,000																																			2,800,000	2,692,308
	大規模修繕費用																280,000																			280,000	149,494	
	維持管理費用	0	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	100,000	3,000,000	1,662,696	
	消費税等支払額	140,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	19,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	5,000	304,000	225,225		
	地方債償還(元本)	0	69,020	70,400	71,808	73,244	74,709	76,203	77,727	79,282	80,868	82,485	84,135	85,817	87,534	89,284	91,070	92,892	94,749	96,644	98,577	100,549	102,560	104,611	106,703	108,837	111,014	113,234	115,499	117,809	120,165	122,568	125,000	2,799,997	1,465,087			
	地方債利息	0	56,000	54,620	53,212	51,775	50,311	48,816	47,292	45,738	44,152	42,535	40,885	39,202	37,486	35,735	33,950	32,128	30,270	28,375	26,443	24,471	22,460	20,409	18,317	16,183	14,006	11,786	9,521	7,211	4,855	2,451	950,595	613,610				
公共負担額 一般会計	計(名目値)	140,000	139,020	139,020	139,020	139,019	139,020	139,019	139,020	139,020	139,020	139,019	139,020	139,019	139,020	139,019	433,020	139,020	139,019	139,019	139,020	139,020	139,020	139,020	139,020	139,020	139,020	139,020	139,020	139,020	139,020	139,020	139,020	139,020	4,604,592	2,603,059		
	計(現在価値)	134,615	128,532	123,588	118,835	114,263	109,870	105,643	101,580	97,674	93,917	90,305	86,831	83,491	80,281	77,192	231,193	71,369	68,624	65,984	63,447	61,007	58,660	56,404	54,235	52,149	50,143	48,214	46,360	44,577	42,862	41,214	2,603,059	2,603,059				
正味現在価値	(NPV)																																			2,603,059		
割引率																																				4.00%		

■ 起債償還①

元利均等払	元本	元利均等払分利息	残金	各年支払額
0	0	0	2,800,000	0
0	69,020	56,000	2,730,980	125,020
0	70,400	54,620	2,660,580	125,020
0	71,808	53,212	2,588,772	125,020
0	73,244	51,775	2,515,528	125,019
0	74,709	50,311	2,440,819	125,020
0	76,203	48,816	2,364,616	125,019
0	77,727	47,292	2,286,889	125,019
0	79,282	45,738	2,207,607	125,020
0	80,868	44,152	2,126,739	125,020
0	82,485	42,535	2,044,254	125,020
0	84,135	40,885	1,960,119	125,019
0	85,817	39,202	1,874,302	125,020
0	87,534	37,486	1,786,768	125,019
0	89,284	35,735	1,697,484	125,020
0	91,070	33,950	1,606,414	125,020
0	92,892	32,128	1,513,522	125,020
0	94,749	30,270	1,418,773	125,019
0	96,644	28,375	1,322,129	125,020
0	98,577	26,443	1,223,552	125,019
0	100,549	24,471	1,123,003	125,020
0	102,560	22,460	1,020,443	125,020
0	104,611	20,409	915,832	125,020
0	106,703	18,317	809,129	125,020
0	108,837	16,183	700,292	125,020
0	111,014	14,006	589,278	125,020
0	113,234	11,786	476,044	125,020
0	115,499	9,521	360,545	125,020
0	117,809	7,211	242,736	125,020
0	120,165	4,855	122,571	125,020
0	122,568	2,451	3	125,019
0	125,000	0	0	125,020
0	127,568	0	0	125,020
0	130,165	0	0	125,020
0	132,799	0	0	125,020
0	135,468	0	0	125,020
0	138,173	0	0	125,020
0	140,915	0	0	125,020
0	143,696	0	0	125,020
0	146,517	0	0	125,020
0	149,378	0	0	125,020
0	152,279	0	0	125,020
0	155,220	0	0	125,020
0	158,201	0	0	125,020
0	161,222	0	0	125,020
0	164,283	0	0	125,020
0	167,384	0	0	125,020
0	170,525	0	0	125,020
0	173,706	0	0	125,020
0	176,927	0	0	125,020
0	180,188	0	0	125,020
0	183,489	0	0	125,020
0	186,830	0	0	125,020
0	190,211	0	0	125,020
0	193,632	0	0	125,020
0	197,093	0	0	125,020
0	200,594	0	0	125,020
0	204,135	0	0	125,020
0	207,716	0	0	125,020
0	211,337	0	0	125,020
0	214,998	0	0	125,020
0	218,700	0	0	125,020
0	222,442	0	0	125,020
0	226,224	0	0	125,020
0	230,046	0	0	125,020
0	233,908	0	0	125,020
0	237,810	0	0	125,020
0	241,752	0	0	125,020
0	245,734	0	0	125,020
0	249,756	0	0	125,020
0	253,818	0	0	125,020
0	257,920	0	0	125,020
0	262,062	0	0	125,020
0	266,244	0	0	125,020
0	270,466	0	0	125,020
0	274,728	0	0	125,020
0	279,030	0	0	125,020
0	283,372	0	0	125,020
0	287,754	0	0	125,020
0	292,176	0	0	125,020
0	296,638	0	0	125,020
0	301,140	0	0	125,020
0	305,682	0	0	125,020
0	310,264	0	0	125,020
0	314,886	0	0	125,020
0	319,548	0	0	125,020
0	324,250	0	0	125,020
0	328,992	0	0	125,020
0	333,774	0	0	125,020
0	338,596	0	0	125,020
0	343,458	0	0	125,020
0	348,360	0	0	125,020
0	353,302	0	0	125,020
0	358,284	0	0	125,020
0	363,306	0	0	125,020
0	368,368	0	0	125,020
0	373,470	0	0	125,020
0	378,612	0	0	125,020
0	383,794	0	0	125,020
0	389,016	0	0	125,020
0	394,278	0	0	125,020
0	399,580	0	0	125,020
0	404,922	0	0	125,020
0	410,304	0	0	125,020
0	415,726	0	0	125,020
0	421,188	0	0	125,020
0	426,690	0	0	125,020
0	432,232	0	0	125,020
0	437,814	0	0	125,020
0	443,436	0	0	125,020
0	449,098	0	0	125,020
0	454,800	0	0	125,020
0	460,542	0		



#### (4) まとめと今後の課題

試算の結果、いずれのケースについても、クルーズターミナル単体にPPP導入した場合、VFMについては一定程度得られるものの、今回の試算では必ずしも十分な効果があるとは言えない面もあり、今後精査が必要である。また、今回の対象施設については、十分な収入が見込めないため独立採算型の導入は難しく、公的負担が必要となることが想定される。

このように、現下の厳しい本市の財政状況を踏まえると、クルーズターミナルの設置・運営へのPPP/PFIの導入については、解決すべき課題があり、今後、精査が必要である。

また、ターミナルの安定的な運営や港湾管理者の財政負担軽減の観点から、財政支援策等の検討も必要である。

年間約1億～3億円に及ぶと見込まれる公共負担額の軽減策としては、

- ① イニシャルコストの削減（建物面積，仕様の簡素化）
- ② 施設利用料の設定や適用範囲の拡大（インバウンド客からの料金徴収）
- ③ 収益事業である定期航路を取扱う博多港国際ターミナルとの機能の一体化
- ④ 集客施設の併設によるテナント料等収入の維持管理費用への充当

などが考えられ、民間、船社等の意向を確認しながら検討を進めていく必要がある。

いずれの場合においても、周辺施設の機能や特性を考慮し、官民のリスクおよび役割を分担することが必要である。

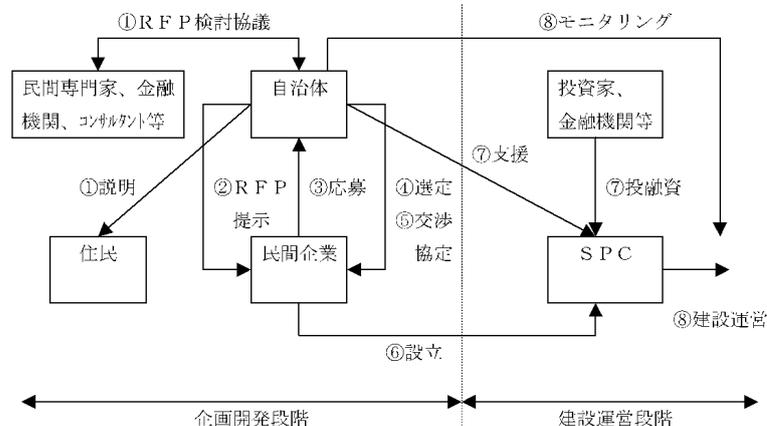
なお、ターミナル整備・運営へのPPP導入については、プランニングからの官民連携が可能となる手法として、RFP（Request For Proporsal）方式等を検討することも考えられる。

#### ◆参考

##### RFP（Request For Proporsal）方式

米国の「RFP方式（Request for Proposal）」は、都市再生等におけるPPPの一手法であり、プロジェクトの企画開発段階から民間の参加・提案を求め、事業内容を定めた募集要項を作成し、事業者を公募するものである。これは、構想段階から最終的に事業の責任を負う民間事業者、投資家、金融機関等の視点を反映させ、公民の役割分担を明確化し、良質なプロジェクトの形成を目指すものである。RFP方式は、下記のような段階に区分され、いくつかのプロセスに分けて進められる。

##### ○RFP方式のイメージ



## 6. 民間活力を導入したにぎわいづくりの検討

博多港がアジア・クルーズの拠点港を目指す上では、周辺施設と一体となったウォーターフロントの開発を進め“にぎわい”を創出していくこと、また背後の都市・周辺港等との連携により広域的な集客を進めることが重要となってくる。また施策の推進にあたっては、福岡地域戦略推進協議会等との情報共有・意見交換も行いながら進めていく必要がある。

### 6-1 土地利用計画案の検討

#### (1) 土地利用の現状

中央ふ頭地区は、アジア・クルーズの急速な発展によるクルーズ客の急増、周辺における集客力の高い施設の立地など、“にぎわい”のポテンシャルが非常に高い地区であるが、以下のような課題も存在している。

- 中央ふ頭では、クルーズ客は国際ターミナルから離れたコンテナヤード前で上陸するなど、需要に応じた土地利用となっていない。
- 中央ふ頭地区～博多ふ頭地区には、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などの集客力の高い施設が集積しているものの、十分な連携が図られていない。
- 公共の施設が水際線に集積することで民間施設が進出するだけの余地が少ない。
- 各施設へのアクセス動線が水際線から離れた位置にあるため、海辺を感じられる雰囲気少なく、海辺の近くにあるというポテンシャルを活かしきれていない。

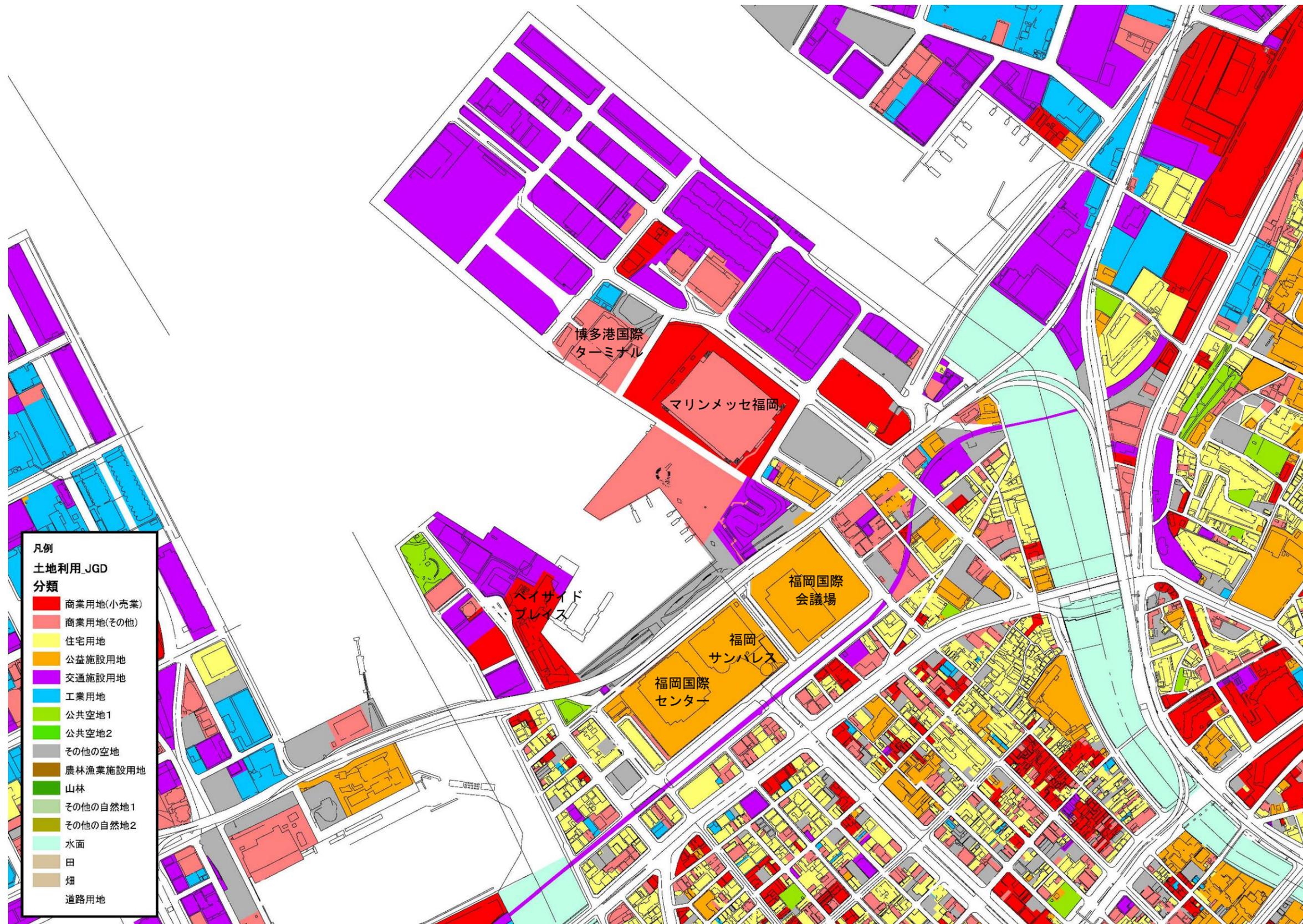
中央ふ頭およびその周辺地区では、“にぎわい”創出のために、これらの課題を解決する土地利用が求められるところである。



図6-1-1 中央ふ頭及び周辺地区の課題

以下に、中央ふ頭およびその周辺地区における、土地利用の現況、土地所有状況等についての基礎資料を示す。

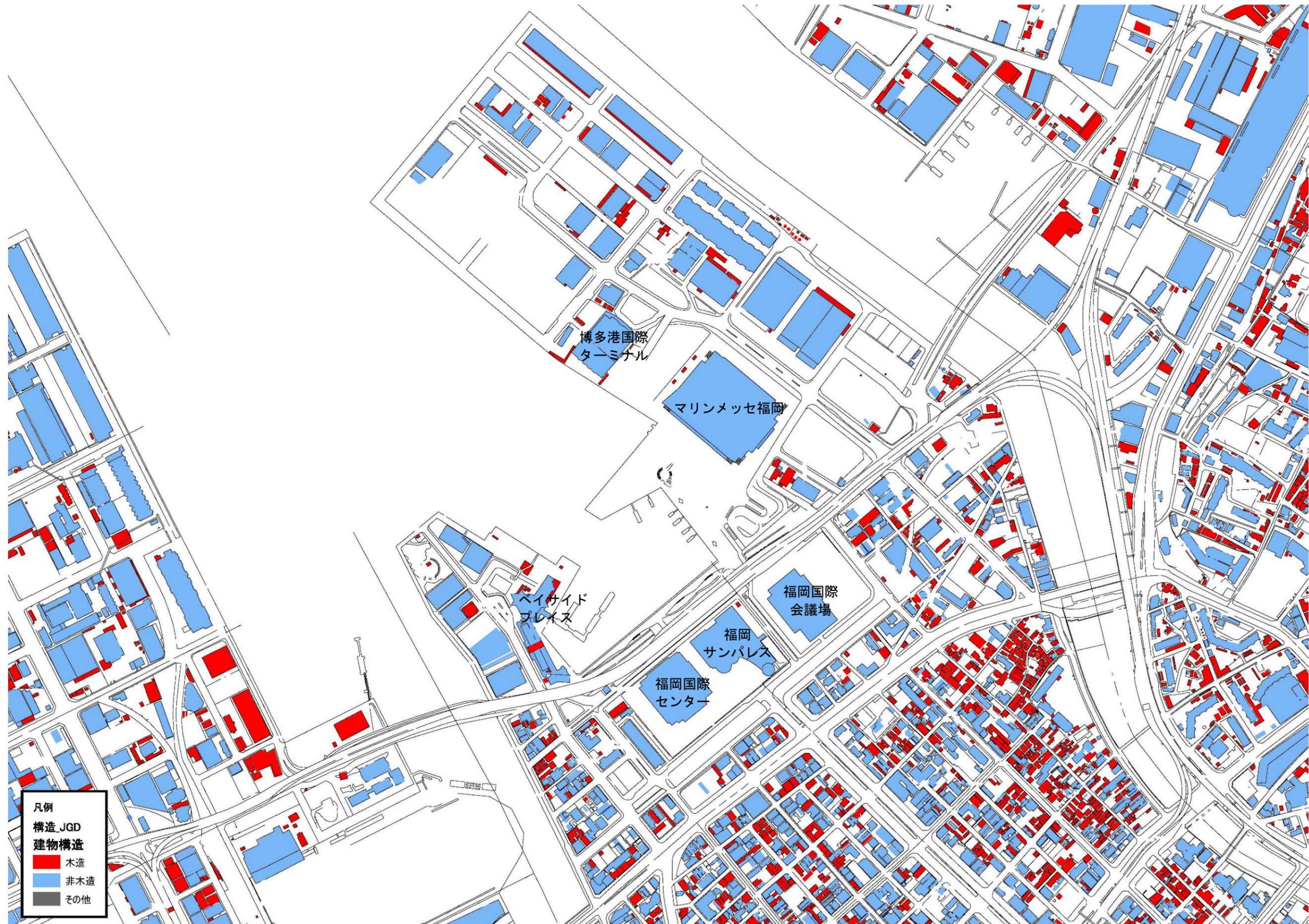
■土地利用現況（H20）



■建物用途別現況（H20）



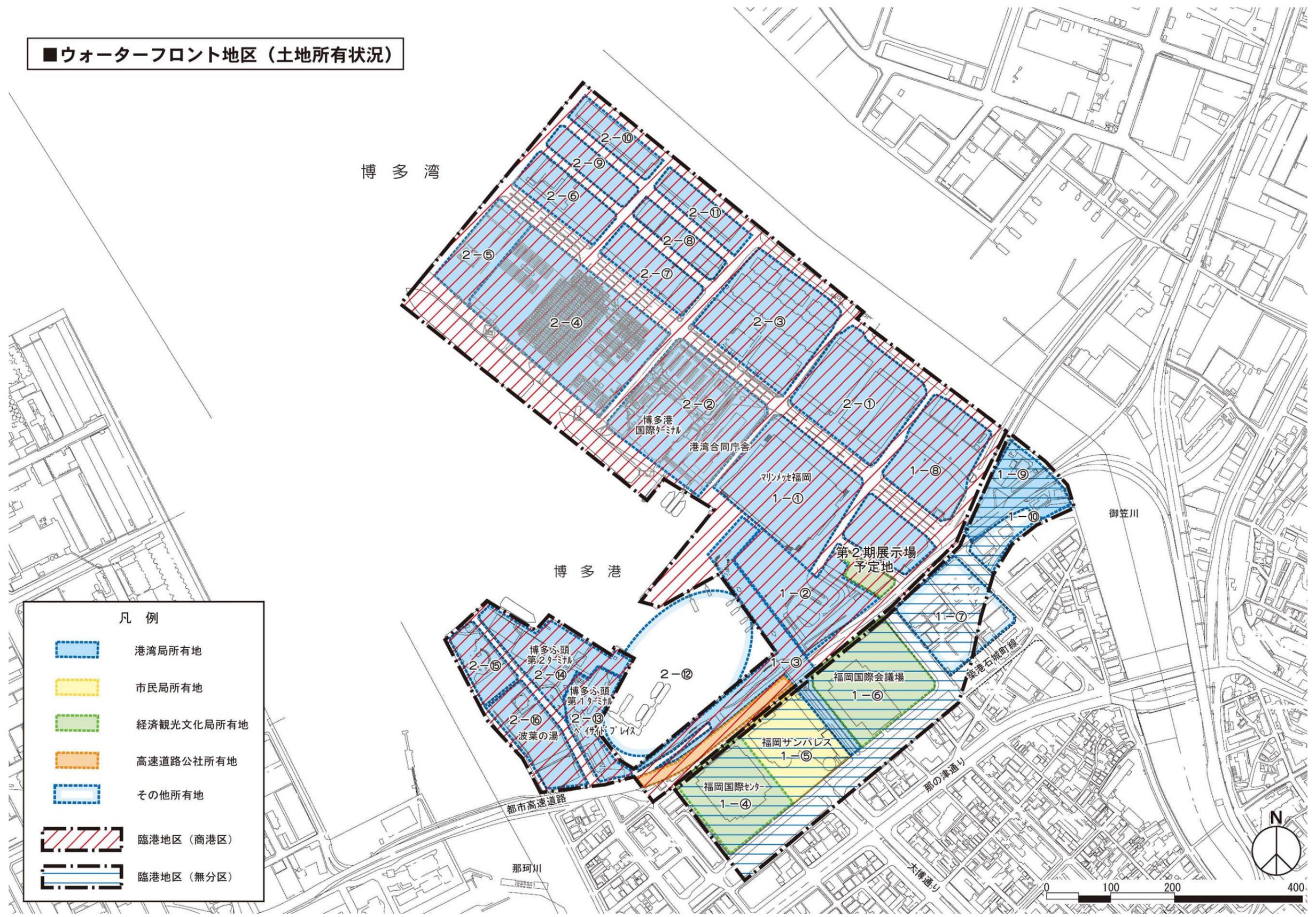
■建物構造別現況（H20）



■建物階数別現況（H20）



■ウォーターフロント地区（土地所有状況）



## (2) 民間活力を導入したにぎわいづくりの契機と制約条件

中央ふ頭地区における土地所有の大半は市有地となっており、建物の多くは物流関係の施設が中心であることから、物流再編を契機として、にぎわいづくりを行う事業者側に優位な条件を示すことが可能であり、そのことによって民間資金の導入を促していくべきである。

その一方で、物流の港としての歴史を持つ中央ふ頭地区は、分区条例による土地利用の規制（商港区等）があり、商店や飲食店をはじめ、今後の民間活力を導入したにぎわいづくりを進めるうえで必要となる施設に係る用途には制約がかかっている。



図6-1-2 分区条例等の指定状況

## (3) “にぎわい”創出に寄与する土地利用の改編

中央ふ頭地区において”にぎわい”づくりを進めるためには、混在する物流と人流の明確化を図り、今後のクルーズ需要に見合った土地利用の改編を進める必要がある。

また集客力の高い周辺施設が近接するポテンシャルを活かし、施設利用者が気軽に周辺施設を周遊できるようなプロムナード等の環境整備や、海辺で憩い、風景を楽しむために障害となる規制の緩和などを図ることも重要となってくる。

その他、障がい者の方々によるデザインの採用や、国土交通省が推進する「みなとオアシス」を活用しながら市民のステージでのイベント催行など市民と共同した取組みを進めることや、親水空間の中にあるクルーズ発着場所としての景観づくりも行うなど、ウォーターフロントを活用した、にぎわいづくりを進めることも重要となってくる。



図6-1-3 中央ふ頭及び周辺地区の課題

## < “にぎわい” づくりの例 >

- 伝統文化や個性のあるアトラクションなどの歓迎行事を企画，実施。まち全体でのおもてなし空間の形成
- 地元の特産物や産業等を紹介する地元情報を発信するイベントの企画，実施
- 寄港クルーズ客船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
- 地域の盛り上げ役となる人材の育成
- ターミナル施設等公共施設の緑化
- 景観づくりのアイテムの導入



クルーズ船の歓迎演出



歓迎バナー



穀物サイロに描かれた歓迎サイン



中国語表記による地区案内サイン



路面マーキング



アートコンテナ



都市高速に設置された  
ウェルカムサイン



通訳ボランティア

### <トピック>「九州みなとオアシス」～国土交通省九州地方整備局～

「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ある。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ある。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る。



## 6-2 周辺施設と連携したにぎわいづくりの検討

### (1) 検討内容

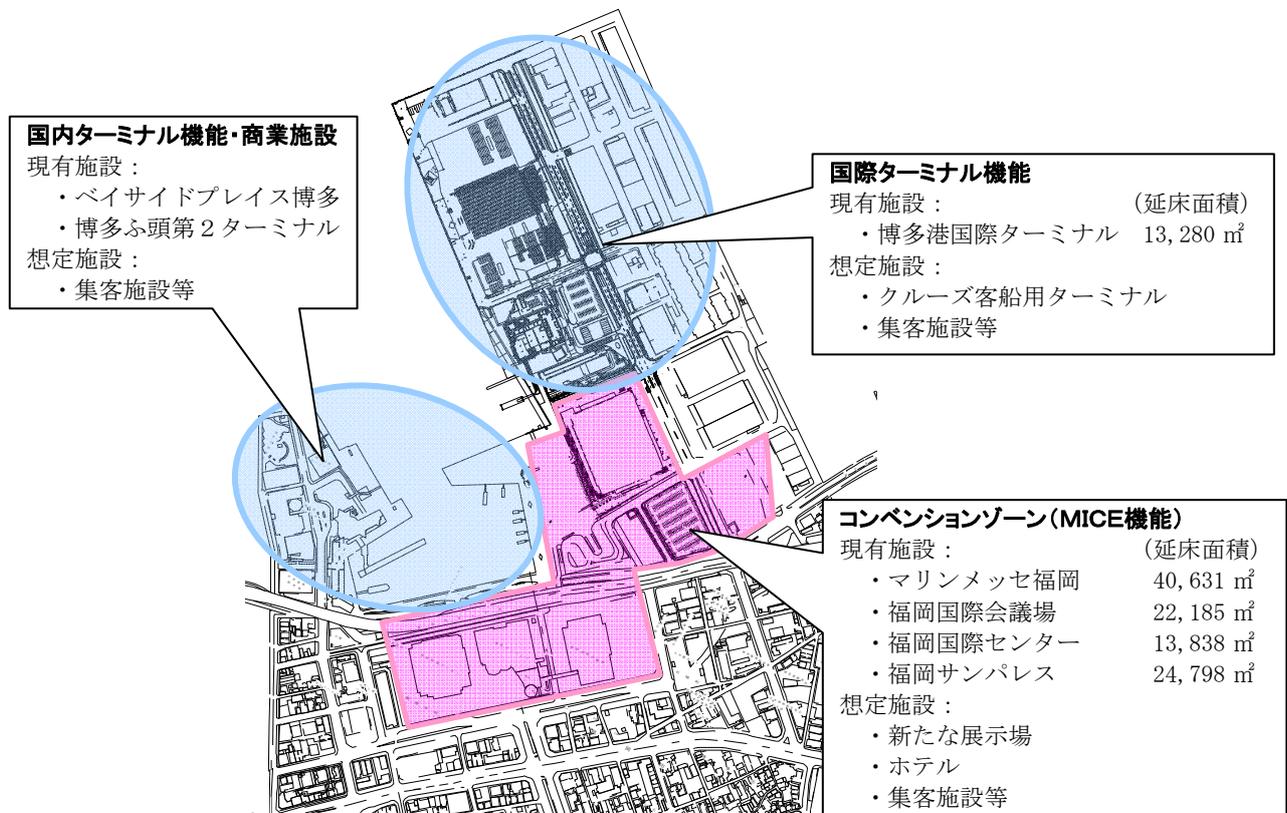
中央ふ頭～博多ふ頭のウォーターフロント地区におけるにぎわいづくりについては、今後のクルーズ需要の拡大に対応したターミナル機能の強化や、国際交流の高まりに対応したコンベンション機能（MICE機能）の強化にあたっては、各施設が互いに連携・役割分担することが必要であり、地区全体の視点から必要となる機能について整理する。

### (2) 必要となる機能

中央ふ頭及び博多ふ頭においては、平成元年の博多港港湾計画改訂により、国際旅客船に対応する岸壁（1バース）や、展示場、会議場、ホテル等が立地できる交流拠点用地（14.2ha）等が計画され、これまでに、博多港国際ターミナル等のターミナル機能や、マリンメッセ福岡、福岡国際会議場等のコンベンション機能が整備され、多くの利用者を得ているところである。

さらに、近年のクルーズやMICEへのニーズの高まりから、これらの機能のより一層の強化が求められているところである。

現在、福岡地域戦略推進協議会（FDC）等においても必要となる機能について検討が進められているところであり、今後、これらの意見を踏まえながら、さらなる検討・整理を進めていくこととなるが、現時点で想定される主要な施設としては、クルーズ客船を受入のためのターミナルや、新たな展示場、ホテル、集客施設等が挙げられる。



以下に、旅客ターミナルを含めたエリア内のにぎわいを創出している、国内外のウォーターフロントの事例を示す。

【にぎわい創出に関わる他港の事例】

■事例1：大棧橋国際旅客ターミナルとみなとみらい21（横浜港）



ターミナル機能	<p>[大棧橋国際旅客ターミナル]</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>◇国際旅客ターミナル（RCI， コスタ， プリンセス， 飛鳥II， ふじ丸， ぱしふいっくびーなす， にっぽん丸， 他）</li> <li>◇横浜港内観光船（ロマンチッククルーズ， ロイヤルウイング）</li> <li>◇伊豆諸島（東海汽船「さるびあ丸」）</li> </ul>	
ターミナルから都心へのアクセス	<p>[鉄道]：地下鉄みなとみらい線（日本大通り→みなとみらい， 横浜など）</p> <p>[徒歩]：日本大通り駅まで約500m， みなとみらい駅まで約2km</p> <p>[都市高速]：首都高速神奈川1号横羽線みなとみらいIC</p>	
賑わい拠点機能	商業施設	[みなとみらい・新港周辺] ランドマークプラザ(33690 m <sup>2</sup> )， 横浜赤レンガ倉庫(2900 m <sup>2</sup> )， 横浜ワールドポーターズ(38549 m <sup>2</sup> )， クイーンズスクエア横浜(50119 m <sup>2</sup> )， 横浜ジャックモール， など
	ホテル	ヨコハマグランドインターコンチネンタルホテル， 横浜ロイヤルパークホテル， パンパシフィック横浜ベイホテル東急， など
	コンベンション	パシフィコ横浜（メインホール1200席， 他）， はまぎんホールヴィアマーレ（517席）， 大さん橋ホール（1200席）横浜参賀ホールマリネリア（594席）， 新都市ホール(994席)
	文化機能	横浜美術館， 横浜みなと博物館， あんぱんまん子供ミュージアム
	広場	臨港パーク， 新港パーク， 美術の広場公園， 横浜公園， 山下公園
その他	横浜スタジアム， マリノスタウン， 横浜ランドマークタワー， よこはまコスモワールド	

■事例2：マリーナベイクルーズセンターとマリーナベイサンズ（シンガポール）



○：賑わい施設の集積エリア



ターミナル機能		[マリーナベイクルーズセンターシンガポール] ◇クルーズルート（シンガポール国内、豪州、ブルネイ、香港、マレーシア、タイ、他） ◇寄港船社（RCI、アズマクラブ、セレブリティ、コスタ、クリスタル、キューナード、ホーランドアメリカ、シーボーン、シルバークエスト、他）
ターミナルから都心へのアクセス		[鉄道]：MRT南北線マリーナサウスピア駅（2014 供用予定で工事中） 現在の最寄り駅はマリーナベイ駅→ベイフロント駅（環状線支線） ※ベイフロント駅はマリーナベイサンズの地下駅 [都市高速]：East Coast Parkway17A 出口から 1.5km
賑わい拠点機能	商業施設	[マリーナベイサンズ内] ショッピングセンター(74000 m <sup>2</sup> )、クリスタルパビリオン（ナイトクラブ等 5914 m <sup>2</sup> )
	ホテル	マリーナサンズベイホテル（3棟計 265700 m <sup>2</sup> 、2500 室）
	コンベンション	展示会場、宴会場、会議室（計 121000 m <sup>2</sup> ）
	文化機能	エンターテインメント劇場（21980 m <sup>2</sup> 、4000 席）、アートサイエンスミュージアム（15000 m <sup>2</sup> ）
	広場	ガーデンズ・バイ・ザ・ベイ（ベイサウス 54ha オープン：フラワードーム、クラウドフォレスト、OCBC スカイウェイ）
その他		カジノ（15000 m <sup>2</sup> ） イベントプラザ（5000 m <sup>2</sup> ）、展望デッキ（9910 m <sup>2</sup> ）等

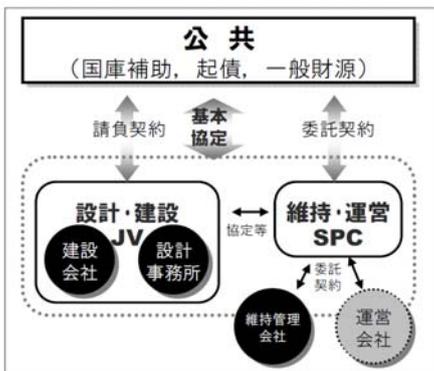


(3) ターミナル周辺施設の民間活力導入の可能性

ターミナル周辺施設については、これまでも様々なスキームによる整備や運営がなされており、民間活力の導入に係る経緯も様々であることから、今後の施設整備や運営において想定されるスキームとしては、以下の方式が挙げられる。

①公設民営（DBO方式）

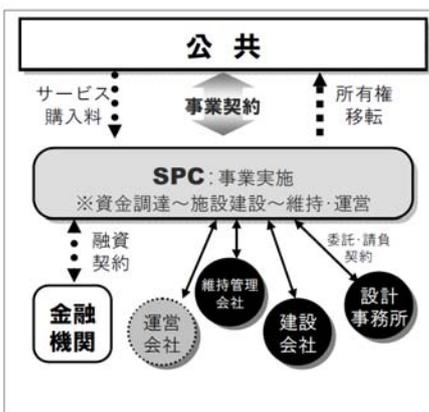
（広義では指定管理者制度も含む）



整備主体：福岡市  
 土地所有：福岡市  
 建物所有：福岡市

現有施設 (中央・博多ふ頭)	主な長所	課題点
<p><b>※全て指定管理者制度</b></p> <p>博多港国際ターミナル                      マリンメッセ福岡                      福岡国際会議場                      福岡国際センター                      福岡サンパレス</p>	<p>新規施設の整備から管理運営に至るまでの効率化を図ることが出来る。</p> <p>民間のノウハウにより施設の機能向上によるにぎわいづくりも期待できる</p>	<p>公共にとって公共事業と同様の資金調達が必要であり、施設整備の展開が図りにくい</p>

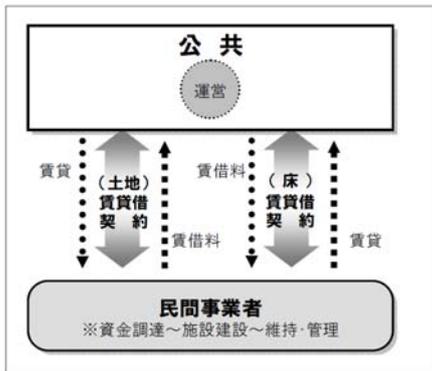
②民設民営（PFI方式）



整備主体：PFI受託者  
 土地所有：福岡市  
 建物所有：福岡市（BTO型の場合）、  
 特定目的会社（BOT型の場合）等

現有施設 (中央・博多ふ頭)	主な長所	課題点
<p>(該当なし)</p>	<p>民間による資金調達により機動力のある施設整備や運営の効率化を図ることにより、施設整備によるにぎわいづくりが期待できる。</p>	<p>運営の効果の検証が必要</p>

③民設公営（定期借地・床賃借方式）



整備主体：民間事業者

土地所有：福岡市（民間事業者に貸し付け）

建物所有：民間事業者

現有施設（中央・博多ふ頭）	主な長所	課題点
<p><b>※第3セクターからの移行</b>                      ベイサイドプレイス博多                      （第1ターミナル部分）</p>	<p>ターミナルなどの公共性の高い建物に民間資金と維持管理のノウハウを導入できる。</p>	<p>にぎわいづくりを図る上での利点が少ない                      運営の効果の検証が必要</p>

④民間事業（提案型公募）

整備主体：民間事業者

土地所有や利用の形態：提案および協議により定める。

建物所有：民間事業者

福岡市がガイドライン等を策定した提案型公募を実施して、民間事業による施設の整備、運営を行うもの。

現有施設（中央・博多ふ頭）	主な長所	課題点
<p>（該当なし）</p>	<p>民間からの自由提案により大胆かつ効果的な施策が期待できる</p>	<p>実現性や効果が不透明であり、提案の見極めが重要</p>

(4) まとめ

想定したいずれの方式においても、効果や実現可能性の見極めなどが課題となる。また、各方式の特徴には長短があり、適合性も異なるため、今後、民間等の意向を踏まえながら、立地する施設の持つ機能や時期等が具体化した際に、民間活力導入可能性についてのさらなる検討を進めていく必要がある。なお、提案型公募については、臨港地区内における土地利用についての規制緩和などが求められる可能性があり、あらかじめ、規制緩和を条件とする等の対応策について検討を進めておく必要があることを留意するべきである。

今後の新たな施設の整備にあたっては、各々の条件に則した形でPPPを含む整備スキームを採用していくべきであり、結果として、各施設の整備スキームや運営形態が異なる形となるが、地区全体のにぎわいづくりを促進するため、地区の魅力や回遊性を高める各施設間の機能連携を進めていく必要がある。

## 6-3 官民連携による集客戦略の検討

### (1) 都市との連携

クルーズ振興のためには、現在のクルーズ客の満足度を高め、リピーターとして再来福してもらうことやクルーズ客からの宣伝による新規クルーズ客の誘発が重要となる。このためには、背後都市と一体となったおもてなしの港づくりが重要となってくる。

### ○福岡の食文化、歴史に関する情報発信

クルーズ客が福岡に求めるものは、電化製品などの購買だけではなく、もつ鍋やラーメン等が有名である福岡の食や、大陸との交流に培われた歴史や文化、ファッションなど日本の先進性に触れる機会である。これらのクルーズ客の関心に応じていくための拠点づくりを進めていくことや、祭をはじめとした各種イベントとのパッケージ化、福岡の良いところを知ってもらう観光ルート企画など、クルーズ客を満足させる各種取組みを積極的に進めていく必要がある。



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

### ○快適でスムーズな旅の支援

アジア・クルーズの拡大と多様化により、今後の相互交流を推進していくためには、クルーズ客船から航空や鉄道へのアクセス強化、都心部のバス待機場の整備、水上バスやレンタサイクル等の活用、その他個人旅行のニーズに応じた各種サービスを提供していく必要がある。また、快適な旅を提供するため、WiFi やデジタルサイネージを活用してもらい、クルーズ客の情報ニーズに対応した的確なサービスを提供するとともに、福岡のいろいろな観光情報を知ってもらう仕組みをつくっていく必要がある。



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)



WEBでの情報提供「よかなび」

## (2) 地域間連携

クルーズ振興においては、広域的な集客戦略も重要になってくる。このためには官民が連携しながら地域間連携を進め、博多港がアジアと日本の交流を支援する拠点となることが重要である。

### ○広域的な集客によるアウトバウンドの振興

我が国へのクルーズが増えていく中、新しい交流としてクルーズ客船を定着させていくためには、アウトバウンドクルーズによる相互交流を図ることが不可欠である。

H24年の博多港発のクルーズチケットは完売し、このうち約半数が九州域外からの乗客が占めている。博多港は、陸海空の広域交通拠点が集積するという利便性から、我が国のアウトバウンドクルーズにおける大きな役割を担っている。

今後、潜在的な需要をさらに掘り起こし、広域的な集客を行うための様々なプロモーションを進めるとともに、アジアとの地理的優位性と交通利便性を活かして、船社や旅行業等と連携したプロモーションを実施し、広域的な集客によるアウトバウンドクルーズの振興を図る必要がある。



<トピック> コスタクラシカで行く アジア・クルーズ 濟州島・上海クルーズ5日間

(株式会社エイチ・アイ・エス 九州・中国営業本部)

イタリアのクルーズ船社が運航する「コスタクラシカ」(53,000総トン)による博多港発着のカジュアルクルーズを対象に、フライ&クルーズを販売。7航海で、全国から1,000人以上を集客した。添乗員同行、船内に専用デスクを設置する等、きめ細かい商品造りを評価。手頃な日程と料金設定がマーケットを刺激するとともに、博多港の活性化にも寄与した。

### ○オールジャパンでの取り組みの推進

アジア・クルーズが寄港する日本の各港では、今後の地域振興・経済活性化のバネとするため、クルーズに大きな期待が寄せられているところであり、様々な誘致活動、プロモーション活動が行われているところである。

博多港は、アジア・クルーズの恩恵をただ享受するだけでなく、九州や日本海側の各港をはじめとした全国各地の港と連携したオールジャパンとしての取り組みを進め、クルーズを通じて、それぞれの地域が持つ自然や歴史、文化等の観光資源を、日本の良さとして見てもらう、知ってもらうことで、アジアからの来訪者を取り込み、地域の活性化ひいては我が国の観光立国の実現を自在していく必要がある。

<トピック> 全国クルーズ活性化会議(平成24年11月設立)

・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て、情報や問題点を共有する

○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