

7. アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会

クルーズ拠点としてふさわしい博多港（中央ふ頭）の将来のあり方について、「アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会」を設置し、総合的かつ専門的な見地から意見を3回の懇談会にわたり、各委員より頂いた。

以下の日時に懇談会概要および、委員一覧、各資料を示す。

■懇談会委員（敬称略）

池田 良穂	大阪府立大学 工学部長
木島 榮子	株式会社クルーズバケーション 代表取締役
津江 耕治	博多港イベント会 幹事(グリーンシップング株式会社船舶部長)
大坪 聡	株式会社JTB九州 国際旅行営業部長
若勢 敏美	株式会社海事プレス社 相談役
角川 敏行	博多港振興協会 会長
酒井 浩二	国土交通省 九州地方整備局 博多港湾・空港整備事務所長
市川 政文	国土交通省 九州運輸局 企画観光部 計画調整官
合野 弘一	福岡市 経済観光文化局 理事

■懇談会概要

○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

日時：平成24年7月4日（水）13：30～15：00

場所：博多港国際ターミナル3階ホールA

○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

日時：平成24年12月3日（月）15：00～17：00

場所：博多港国際ターミナル3階ホールA

○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

日時：平成25年2月15日（木）15：00～16：30

場所：博多港国際ターミナル3階ホールA

以下に各懇談会の主な意見および配布資料を示す

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

主な意見

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環境があるとよい。
- ・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。

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

配布資料

- ・議 事 次 第
- ・配 席 図
- ・設 置 要 綱
- ・委 員 一 覧
- ・参 考 資 料

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

議事次第

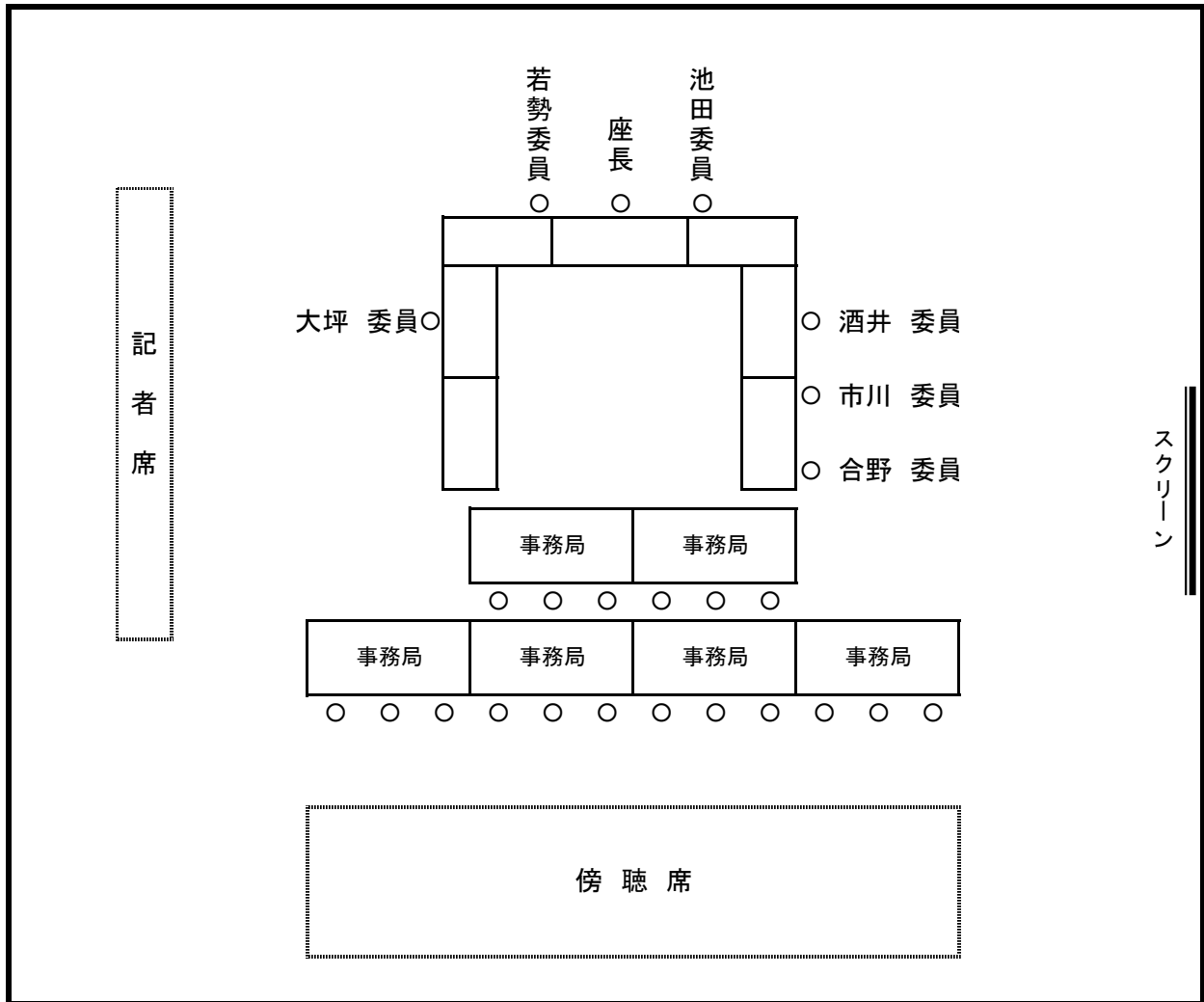
日時：平成24年7月4日 13:30～

於：博多港国際ターミナルホールA

1. 開会
2. 委員紹介、座長選出
3. 博多港（中央ふ頭）における現状と課題について
4. アジア・クルーズの今後の動向について
5. その他
6. 閉会

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 配席図

平成24年7月4日13:30~15:00 博多港国際ターミナル3階ホールA



アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会設置要綱

(趣旨)

第1条 この設置要綱は、「先導的官民連携支援事業」による調査の一環として、「アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会」(以下「懇談会」という。)を設置することから、その組織、運営その他必要な事項を定めるものである。

(目的)

第2条 懇談会は、アジア・クルーズが急増する中、クルーズ拠点としてふさわしい博多港(中央ふ頭)の将来の在り方等について、総合的かつ専門的な見地から提案することを目的とする。

(組織)

第3条 懇談会は、座長及び委員で構成する。

2 委員は、次に掲げる者の内から、事務局が選出・依頼する。

- (1) 有識者
- (2) 港湾関係者
- (3) 関係行政機関の職員

3 座長は、委員の中から事務局が推薦し、他の委員の承認により決定する。

(座長)

第4条 座長は、会務を総理し、会議の議長となり、懇談会を代表する。

(懇談会)

第5条 懇談会は、座長が招集する。

(事務局)

第6条 懇談会の事務局を福岡市港湾局計画部事業推進課に置く。

- 2 事務局は、懇談会で議論すべき事項に関する資料の作成及び検討を行う。
- 3 事務局は、懇談会の招集に関する事務を行う。

(情報公開)

第7条 懇談会は、原則として公開とする。ただし、特定の法人又は個人の情報であって、公にすることにより、当該法人又は当該個人の権利、競争上の地位その他正当な利益を害するおそれがある情報(以下「非公開情報」という。)に触れる等、会議を非公開とすべきであると座長が認めたときは、懇談会を非公開とすることができる。

2 議事録については、前項で規定する非公開情報を除きその概要を公開する。

(雑則)

第8条 この要綱に定めるもののほか、懇談会の運営に関し必要な事項は、座長が懇談会の意見に基づいて定める。

附 則

この要綱は、平成24年7月4日から施行する。

「アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会」委員一覧

池田 良穂	大阪府立大学	工学部長
木島 榮子	株式会社クルーズバケーション	代表取締役
津江 耕治	博多港エーゼント会	幹事(グリーン SHIPPING株式会社船舶部長)
大坪 聡	株式会社JTB九州	国際旅行営業部長
若勢 敏美	株式会社海事プレス社	相談役
角川 敏行	博多港振興協会	会長
酒井 浩二	国土交通省九州地方整備局	博多港湾・空港整備事務所長
市川 政文	国土交通省九州運輸局	企画観光部計画調整官
合野 弘一	福岡市経済観光文化局	理事

※順不同、敬称略

「アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会」



平成24年6月30日 博多ポートタワーより撮影

福岡市港湾局 平成24年7月4日

「アジア・クルーズ時代における博多港のあり方懇談会」 参考資料

目 次

◆ 博多港の概要 ～博多港の特色～	1
◆ 博多港（中央ふ頭）の概要	2
◆ クルーズ客船の寄港状況	3
◆ アジア・クルーズの拠点としての課題	4
◆ 世界のクルーズ動向	7
◆ アジア各港のクルーズ関連整備状況	9
◆ 新聞記事	10

博多港の概要 ～博多港の特色～



- ・遣唐使の時代から大陸との交流の窓口の役割
- ・昭和30年代から高度経済成長と合わせ港湾機能の強化
- ・福岡をはじめ九州の市民生活や経済活動を支える拠点港湾としての役割

国際海上コンテナ
貨物取扱量
約85万TEU (H23速報値)
(F17ドック、香椎パークポート、中央ふ頭)

外貨コンテナ貨物取扱量
全国6位 (H22)

順位	港湾名	取扱個数 (千TEU)
1	東京	3,816
2	横浜	2,989
3	名古屋	2,395
4	神戸	2,018
5	大阪	1,980
6	博多	719
7	北九州	406

国際旅客者数
全国1位
約66万人 (H23速報値)
(中央ふ頭等)

空港を含めた港別出入国者数でも
全国7位 (H22)

順位	空港・港名	出入国者数 (万人)
1	成田空港	2,913
2	関西空港	1,035
3	中部空港	440
4	羽田空港	388
5	福岡空港	241
6	新千歳空港	95
7	博多港	87
8	那覇空港	39

外航クルーズ寄港数
全国1位
63回 (H22)
(中央ふ頭・箱崎ふ頭)



博多港（中央ふ頭）の概要



博多港で最初に近代港湾として整備されたふ頭
(昭和10年代～)



再開発事業の開始 (平成2年～)

事業の目的

物流の再編・高度化を図り、コンベンションやターミナル機能などの新たな機能の導入により、人・物・情報が交流し、都心に近いウォーターフロントを生かした福岡市の海の玄関口の形成を図る。

事業内容

- 博多港国際ターミナルの整備
- コンベンションゾーンの形成
 - ・マリンメッセ福岡、福岡国際会議場
- 港湾関連施設の集約化・高度化



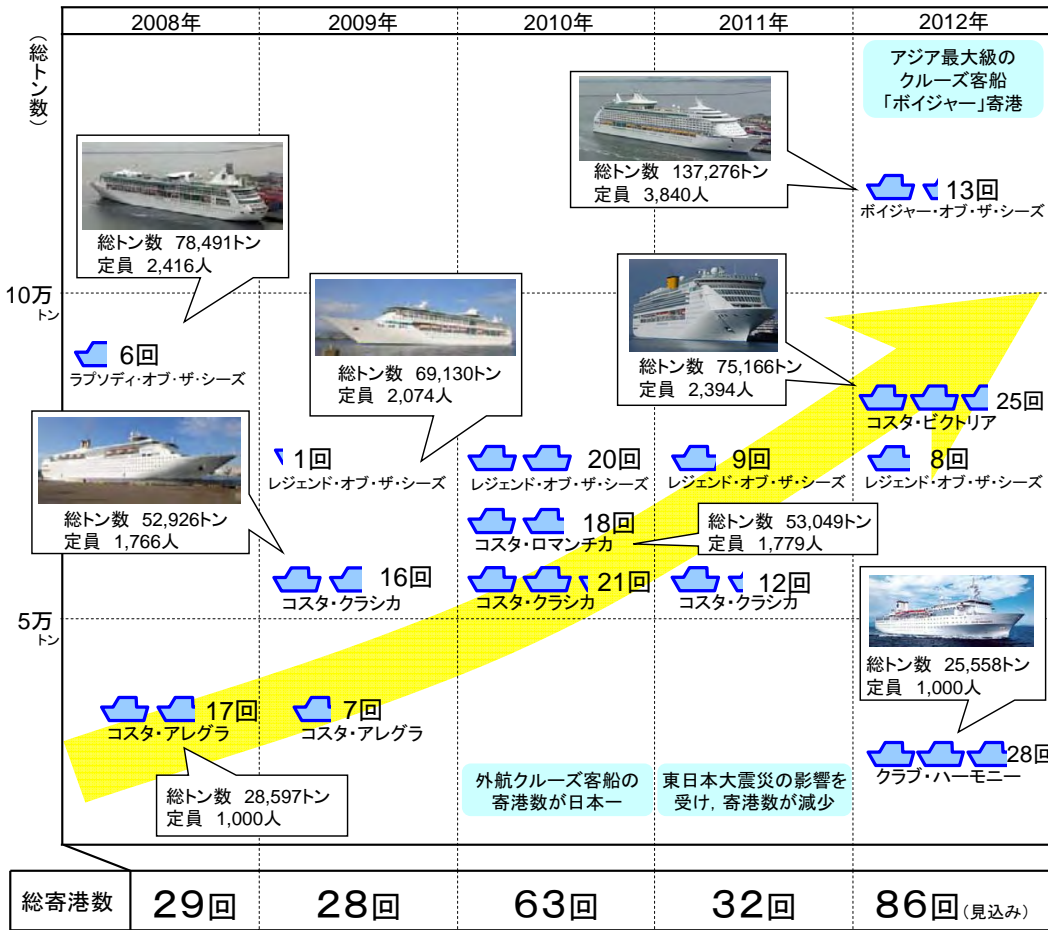
九州と世界との人・物・情報の国際交流拠点

- 19年連続日本一の国際乗降客を扱う人流の拠点
※平成22年の国際乗降客数 約66万人
- コンベンションゾーン来場者は年間約290万人
※福岡市における国際コンベンション開催件数
2年連続全国第2位 (平成22年 216件)
- 高度化倉庫の整備 (3棟)

クルーズ客船の寄港状況



◆博多港におけるクルーズ客船の大型化と寄港数の推移

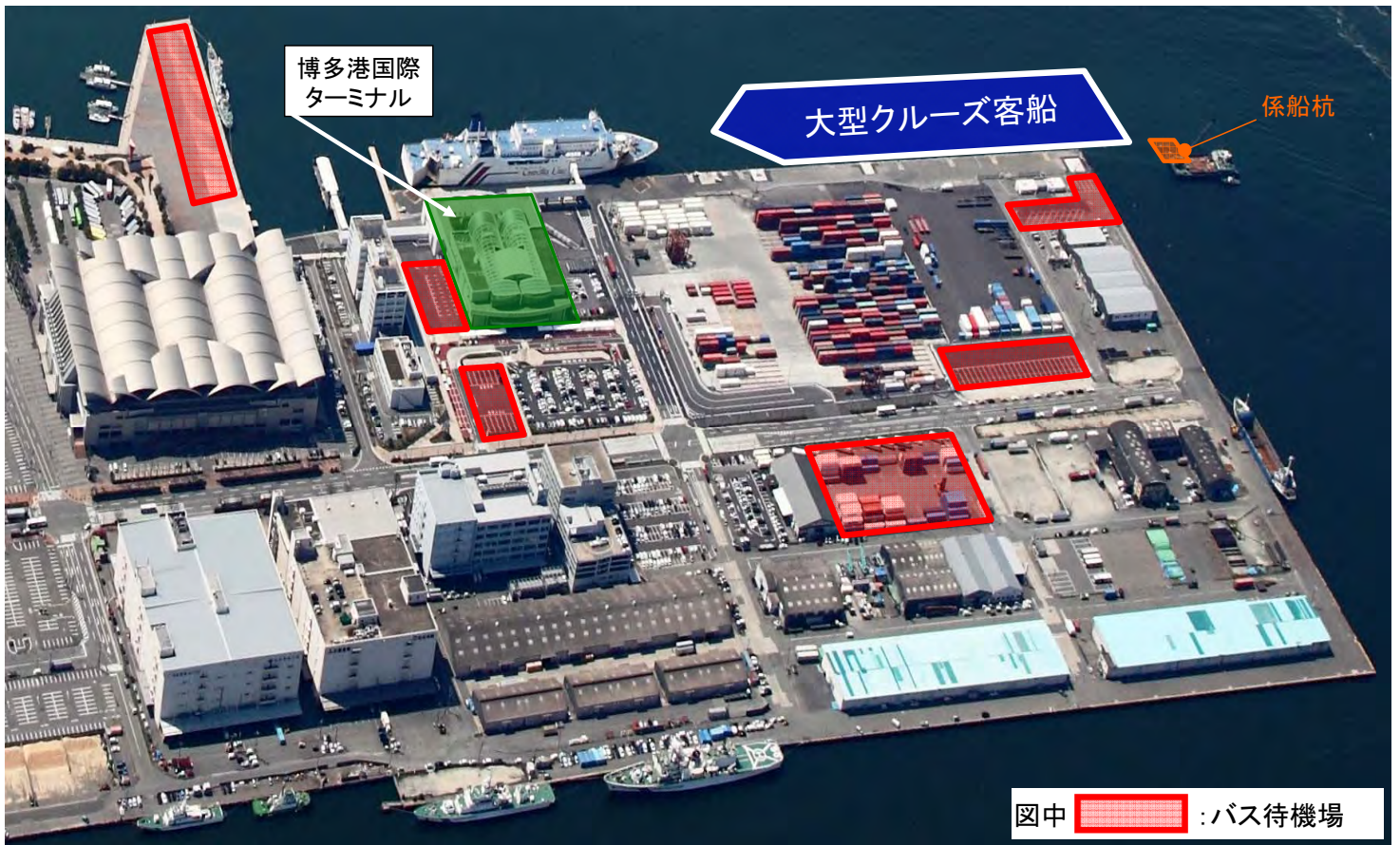


さらなる大型化?

◆フリーダム・オブ・ザ・シーズ
 総トン数: 154,407トン
 乗客定員: 4,375人

◆コスタ・アトランチカ
 総トン数: 85,619トン
 乗客定員: 2,680人

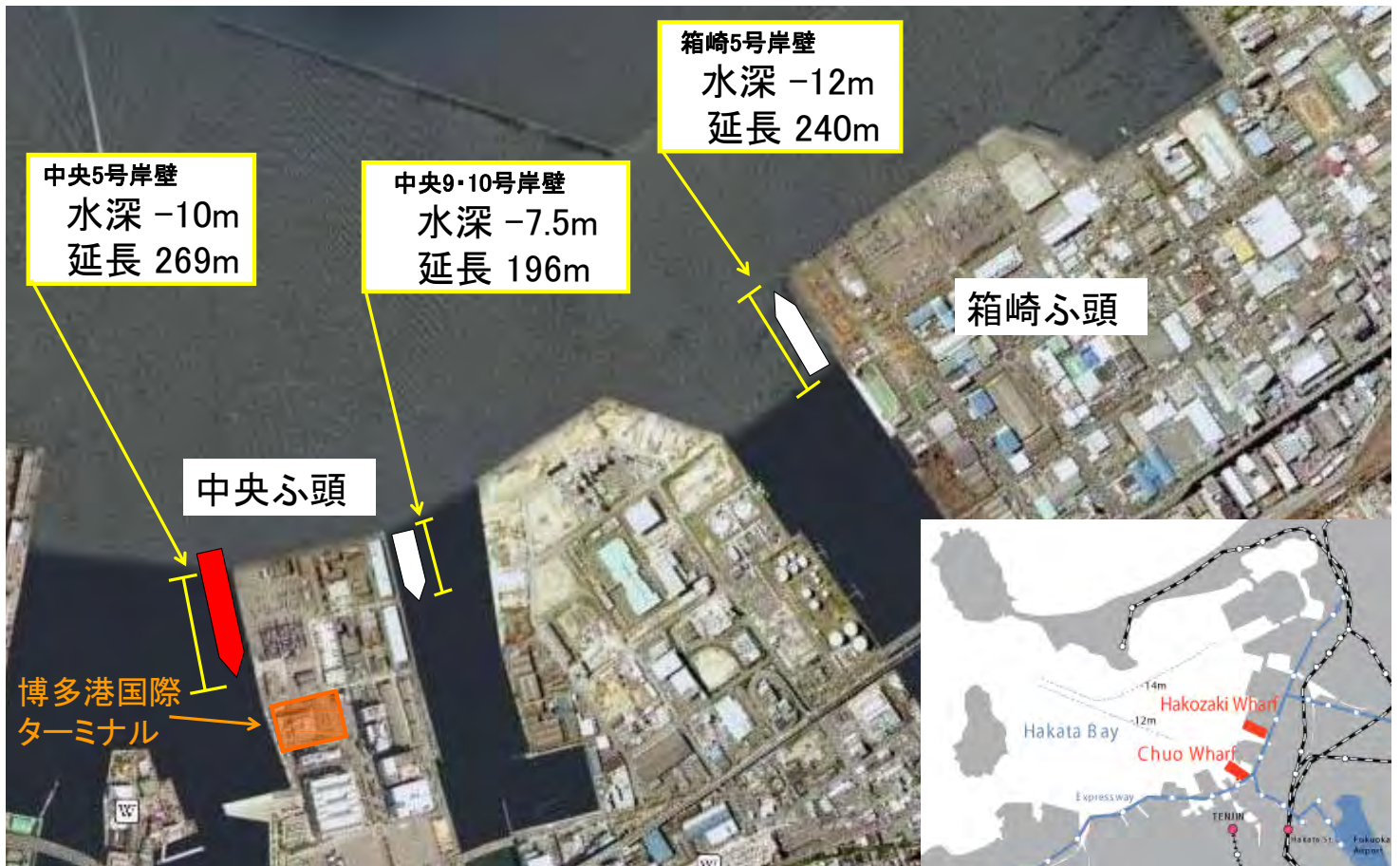
アジア・クルーズの拠点としての課題



観光バスの待機場が分散

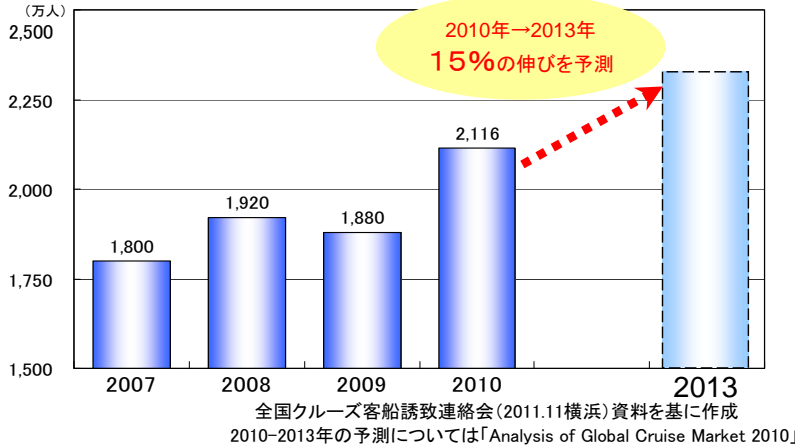


大型クルーズ客船に対応した待合い施設が不足

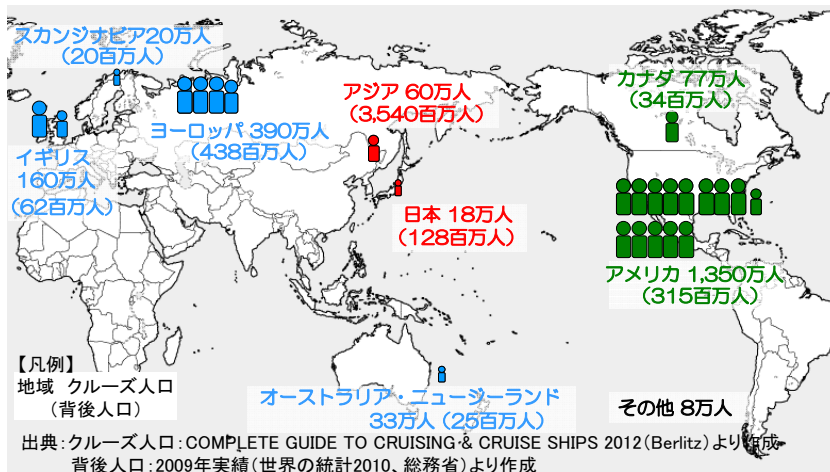


大型クルーズ客船が着岸できるバースが不足

◆世界のクルーズ人口の推移(概数)



◆2010年のクルーズ人口内訳と背後人口



◆地域別の動向

北米

- ・クルーズ人口 約1,430万人
(人口の4%程度)
- ・大型船化(22万トン級客船続々投入)

欧州

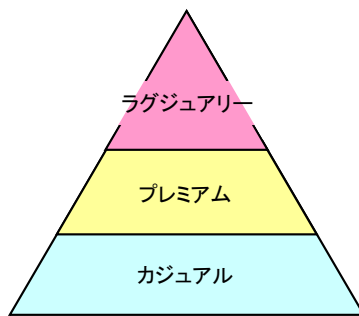
- ・クルーズ人口 約570万人
(人口の1%程度)
- ・北米に次ぐ大市場に成長

アジア・オセアニア

- ・クルーズ人口 約110万人
(人口の0.03%程度)
- 2020年に500万人と予測されている
(人口の0.1%強)

全国クルーズ客船誘致連絡会(2011.11横浜) 資料を基に作成

◆クルーズ客船のカテゴリー



ラグジュアリー・クルーズ

世界一周等の豪華クルーズ

1泊あたり 400~2,000 ドル

- ・飛鳥II、クイーン・メリー2、シルバーシャドー等

プレミアム・クルーズ

ラグジュアリーとカジュアルの中間

1泊あたり 150~600 ドル

- ・ぱしふいっくびいなす、にっぽん丸、ふじ丸、サンプリンセス等

カジュアル・クルーズ

大型船を投入した数日間のショートクルーズが中心

1泊あたり50~300ドル

- ・多彩な施設やサービスを導入し、クルーズ市場の裾野を広げている
- ・欧米にクルーズを定着させたカテゴリー
- ・コスタ・ビクトリア、ボイジャー・オブ・ザ・シーズ、カーニバル・マジック等多数

◆ボイジャー・オブ・ザ・シーズ船内写真



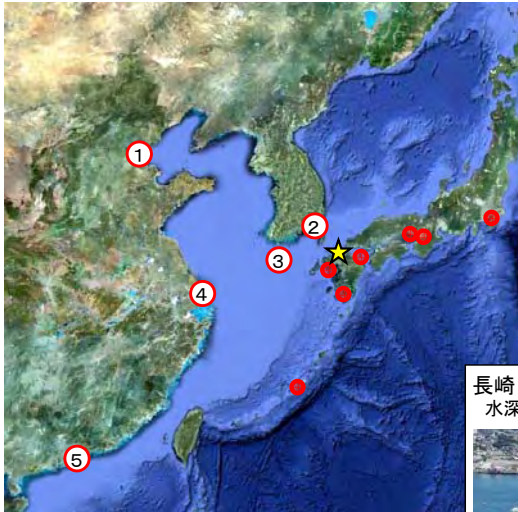
② 釜山
1バース(-11.5m 延長360m) [2007年]
★整備中(8万トン級対応バース) [2013年]

① 天津
2バース [2010年]
★整備中(全面供用時6バース 延長2,000m)

横浜(大さん橋)
水深-11~12m 延長 800m

大阪(天保山地区)
水深-10m 延長 370m

③ 濟州島
1バース(-11m 延長195m)
★整備中 1バース(-12m 延長360m) [2011年]



神戸
(ポートターミナル) 写真右
水深-10~12m 延長647m
(中突堤旅客ターミナル) 写真下
水深-9m 延長260m

④ 上海
3バース(-9~13m 延長850m) [2008年]
★整備中(22万トン級対応バース) [2011年]

長崎(松が枝地区) ※高さ制限65m
水深 -12m 延長 360m

別府(別府第3埠頭)
水深 -12m 延長 275m

⑥ シンガポール ※地図範囲外
3バース(-9.4~12.4m 延長720m) ※高さ制限52m
★整備中 2バース(-11.5m 延長720m) [2011年]

鹿児島(マリンポート)
水深 -9m 延長 340m

沖縄(泊地区)
水深 -10m 延長 340m

⑤ 香港
2バース(-10m 延長701m)
★整備中 2バース(-12m 延長850m) [2013年]



各港湾管理者等のHP,文献等を基に作成
国内については、外航クルーズ船が寄港する水深9m以上のバースを備える主な港を掲載

新聞記事

◆平成24年6月21日 毎日新聞(夕刊)

◆平成24年6月21日 朝日新聞(夕刊)

博多港に初入港したアジア最大級のクルーズ船「ホイジャー・オブ・ザ・シーズ」
—福岡市博多区で21日午前7時46分、本社ヘリから山下恭二撮影



博多港に過去最大クルーズ船

米国の船会社「ロイヤル・カリビアン・インターナショナル」が所有するアジア最大級のクルーズ船「ホイジャー・オブ・ザ・シーズ」(約13万7000ト)が21日朝、福岡市博多区の博多港に初入港した。博多港に入港するクルーズ船としては過去最大。

市によると、中国人観光客ら約3500人が乗船。19日に中国・上海を出発し、福岡や長崎、韓国・済州島を巡って24日に上海に戻る予定。全長が311㍍あり、船尾部分の数十㍍が博多港の岸壁からはみ出す形で停泊した。関係者らが和太鼓演奏などで歓迎し、小川洋知事は「皆さんに福岡県での観光を楽しんでいただくことを期待している」とあいさつした。

【尾垣和幸】



アジア最大 ようこそ博多へ

アジア最大のクルーズ船ホイジャー・オブ・ザ・シーズが21日朝、中国・上海から、福岡市の博多港に入港した。船が着岸した中央ふ頭では出迎いの和太鼓演奏が行われ、ツアースタッフや下船した乗客らでにぎわった。ホイジャー・オブ・ザ・シーズは全長約311㍍、約13万7千トで、乗客

定員は3840人。21日夜に博多港を出港し、長崎、韓国・済州島を経由して上海に戻る。福岡入国管理局は今回、全国で初めて、入国審査の簡略化を実施。審査時の顔写真の撮影や照合を省き、通常5時間ほどかかる審査時間を半減させたという。福岡市は寄港による大きな経済効果を期待しており、受け入れにあたって約2億5千万円かけてふ頭を整備した。(福岡電通撮影)

◆平成24年6月21日 読売新聞(夕刊)

◆平成24年6月21日 西日本新聞(夕刊)



博多港史上最大 クルーズ船入港
3500人が観光へ

日本初寄港となる大型クルーズ船「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」(13万7千760トン)が21日朝、福岡市の博多港に到着した。全長311メートル、高さ63メートルの15階建て、定員3840人。中港漁協によると、これまで同港に入った客船で最も大きいという。

同船は、米国のロイヤル・カリビアン・インタナショナル社が5月からアジアで連航開始。13回寄港予定。

博多港は、2008年から中国発着の外国クルーズ船受け入れを始めた。今年には計46回の寄港が予定されている。ボイジャーは10月までに計13回寄港予定。



博多港へ最大級クルーズ船

アジア航路で最大級のクルーズ船「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」(13万7千760トン、全長311メートル、定員3840人)が21日、日本の港としては初めて、福岡市の博多港に寄港した。写真、東洋平撮影。中国人観光客ら乗客約3000人、同市や福岡県太宰府市などの観光に繰り出した。

米国の船会社が運航しており、博多港にこれまで寄港した最大のクルーズ船に比ベトン数で1.8倍、定員で1.6倍の規模。19日に中国・上海を出発し、長崎港を経由して24日に上海に戻る。博多港には、10月まで計13回の寄港を予定している。

博多港では、福岡市の高島宗一郎市長らが出迎えた。市港漁協によると、同港には今年、中国発着のクルーズ船が計46回寄港する予定で、過去最大となる約16万人の入込めが見込まれている。

◆平成24年6月30日 西日本新聞(夕刊)

◆平成24年7月1日 西日本新聞(朝刊)



中国人観光客ら過去最多 天神散策、太宰府も



福岡市の博多港に30日朝、大型クルーズ船「ボイジャー・オブ・ザ・シーズ」(13万7千760トン)と「コスタ・トリトリア」(7万1660トン)が同時寄港した。両船の乗客計3000人の大半は中国人。ガイドら50台に分乗し、大宰府天満宮(福岡県太宰府市)への観光や天神地区でのショッピングを楽しんだ。

アジア最大級旅客船「ボイジャー」も30日午後には出港。博多港、天神地区、太宰府天満宮が観光客で賑わった。天神地区では、観光客が土産を買い、太宰府天満宮では、参拝客が参拝した。天神地区では、観光客が土産を買い、太宰府天満宮では、参拝客が参拝した。

客船2隻 5800人福岡に

来た経路は、天神地区では、観光客が土産を買い、太宰府天満宮では、参拝客が参拝した。天神地区では、観光客が土産を買い、太宰府天満宮では、参拝客が参拝した。

客船2隻 中国人観光客ら過去最多 5800人にぎわう都心



中国からの大型クルーズ船2隻が博多港福岡市に初めて同時寄港し、30日、都市部の商業施設や観光地は降り立った計5800人の観光客でにぎわいを見せた。乗客は中国人大半で、繁華街の家電店では炊飯ジャーが売れ、化粧品を買い求める姿も見られた。

天神地区では、観光客が土産を買い、太宰府天満宮では、参拝客が参拝した。天神地区では、観光客が土産を買い、太宰府天満宮では、参拝客が参拝した。

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

主な意見

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の主な意見

- ・ 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。
- ・ 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に使われた港ではないが、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。
- ・ 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。済州島も釜山もそうだった。
- ・ 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、その時までには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。
- ・ 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。
- ・ 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。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。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。

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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建設、運営にも関わっている。
- ・ （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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ （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。
- ・ 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。
- ・ 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なので、その辺りも是非検討して欲しい。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。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。そして、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。また、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。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。

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

配布資料

- ・議 事 次 第
- ・配 席 図
- ・(別紙) 第1回懇談会の主な意見
- ・資 料 ー 1
- ・資 料 ー 2
- ・参 考 資 料