

日本海側拠点港の形成に向けた計画書
(プレゼンテーション資料)

平成23年7月

関 門 港

北九州市・下関市

関門地域の成長戦略

- 関門両市（北九州市・下関市）は、古くから密接な関係を持ちながら一体的な都市圏・経済圏を形成。市民間の交流はもとより、経済界や学界においても連携の取組みが進展中。
- 行政間では、昭和62年から続く関門トップ会談をベースに取組みを進め、関門景観条例の制定といった全国初の連携を実現。
平成19年には、市民交流や経済活動などの5分野における連携をさらに加速させることを宣言。（関門連携共同宣言）
- 関門地域は、成長著しい東アジアの中心にあり、我が国のアジアに向けたゲートウェイとして最適なポジション。アジアの活力を取込み成長を遂げるため、関門両港（北九州港・下関港）が一体となった取組みが不可欠。

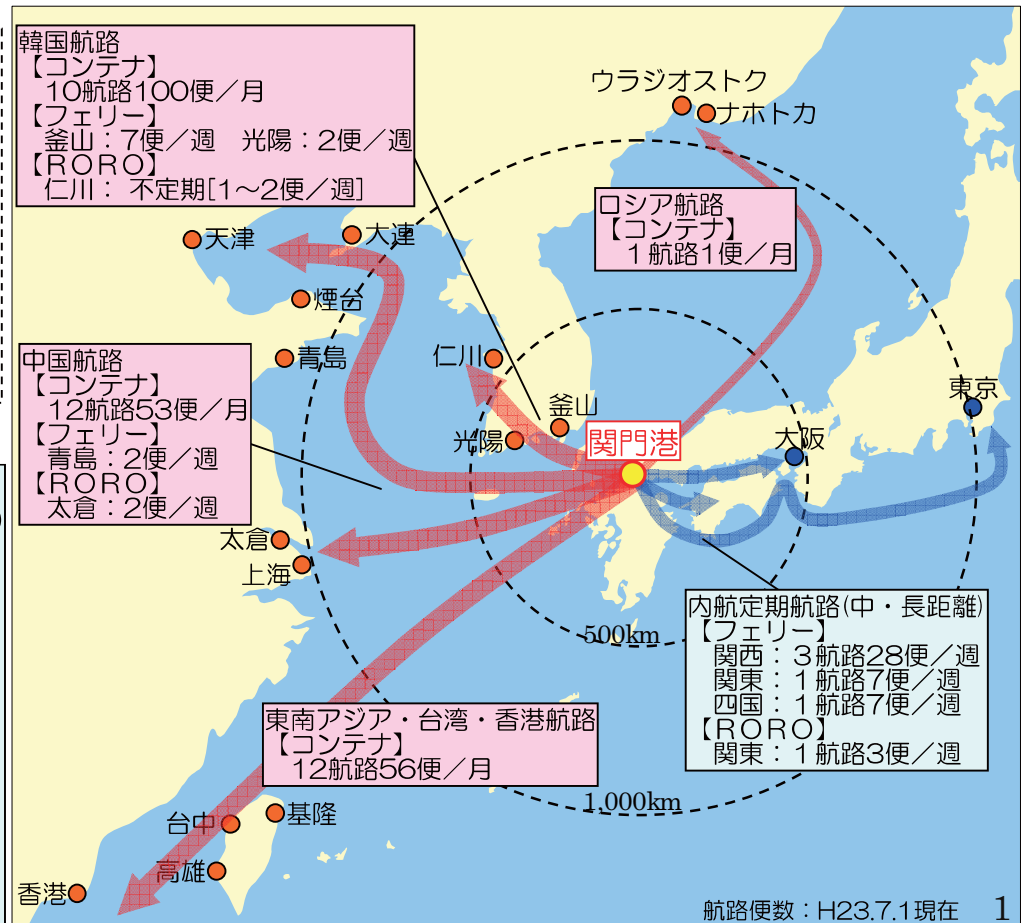
関門両港の連携の素地

都市・経済圏のつながり	行政のつながり
【市民生活】 ・毎日1万人近い市民が行き来（通勤・通学） 【経済界】 ・関門連携委員会 ・九州経済連合会+中国経済連合会 【学界】 ・北九州・下関高等教育機関会議 ・23大学が参加 ・大学コンソーシアム関門 ・6大学が参加（単位互換制度等）	・関門トップ会談（S62～） ・関門地域行政連絡会議（H2～） ・関門海峡観光推進協議会（H9～） ・関門景観条例（H13） ・景観について県域を超えた自治体が同一条文・名称の条例を制定した全国初の事例 ・市立施設の相互利用（H15～） ・関門海峡フェリーの運航支援（H17～） ・関門連携共同宣言（H19）

- 関門港について**
- ・昭和26年に「**関門港**」として特定重要港湾※に指定。（港湾法）
 - ・港則法上も「**関門港**」として特定港に指定。
- ※現行：国際拠点港湾

取扱貨物量	105,297千トン	（日本海側最大）
外資コンテナ貨物量	48.8万TEU	（日本海側2位）
国際定期旅客数	31.4万人	（日本海側2位）
アジア向けコンテナ航路数 （便数：のべ寄港数）	35航路210便/月	（日本海側最大）
国際フェリー・国際RORO船航路	5航路14便/週	（日本海側最大）
国内定期航路数 （中・長距離）	6航路45便/週	（日本海側最大）

貨物量・旅客数：平成22年実績、航路数：H23.7.1現在



航路便数：H23.7.1現在 1

関門地域独自の取り組み（環黄海ACTION）

- 東アジア経済交流推進機構の会員都市（日中韓10都市）の協力関係を基盤として、貿易と投資を中心とするビジネス環境を改善。
- 日中韓3ヶ国を代表する10都市がビジネス上最も魅力的な地域になることを目指す。

取り組みの経緯

[1991年]

- ・関門両市（北九州市・下関市）が、それぞれの姉妹・友好都市（大連・青島・仁川・釜山）と「東アジア都市会議」をスタート。

[2004年11月]

- ・東アジア都市会議を改編し、行政に加えて、商工会議所を主体とする経済界が参加する「東アジア経済交流推進機構」を創設。
- ・加盟都市は6都市から10都市に拡大。（機構事務局：関門両市）

[2010年3月]

- ・「環黄海ACTION」始動

[2010年11月]

- ・環黄海ACTION実施に関する覚書締結

スケジュール

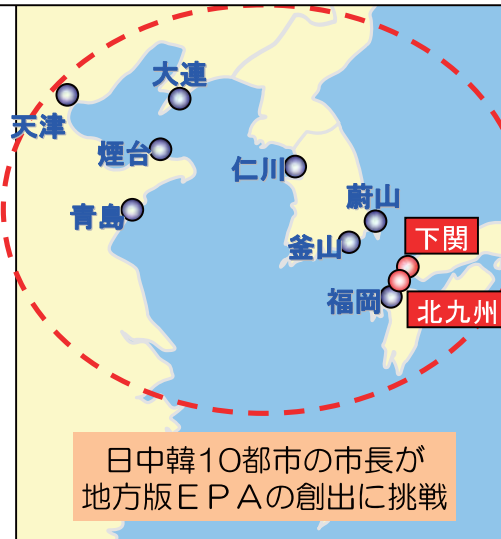
第1段階：各都市の商工会議所（日本・韓国）・国際商会（中国）を通じて、各地域の企業が相手2カ国との貿易・投資の問題点・要望点を調査

第2段階：各都市が問題点・要望点に対する独自の行動計画を策定

第3段階：総会（2010年・青島総会）において、各都市の市長が環黄海ACTION実施に関する覚書にサイン（実効性を担保）して2年間で実行（輸出入ビジネスの円滑化に向けた「ワンストップセンター」等の設置・ネットワーク化）

第4段階：国において改善すべきものについては、各国中央省庁との情報交換及び要望

◇各都市の商工会議所が、国際ビジネス上の問題点・要望点に関する調査を実施



企業から挙げた国際ビジネスの問題点・要望点

地方で取り組める事項

各会員都市が2年間のアクションプラン（行動計画）を立てて、実行



平成22年11月 第4回総会（青島）

国の専管事項

各国における先導的モデルケースとして特区認定などに向けた取り組みを進める。あるいは、各市独自の代替措置を導入する。

済

済

関門地域独自の取り組み（環境産業の育成）

○総合特区制度を活用した成長戦略

国際競争力のある環境関連産業を育成し、地域経済を発展させ、我が国を牽引する。

【柱Ⅰ】

実証実験を通じて新しい技術・システムを適用させ、国内外へのビジネス展開を目指す

<主なプロジェクト>

- ・北九州スマートコミュニティ創造事業
- ・ウォータープラザ北九州（最先端の造水技術の実証拠点）
- ・太陽電池(PV)エネルギーシステムの広域リサイクル手法の開発
- ・ゼロ・カーボン先進街区形成
- ・先導的低炭素化技術研究拠点形成

【柱Ⅱ】

環境配慮型部材・製品を製造する省エネ・低炭素型の工場で造る

<主なプロジェクト>

- ・グリーンエネルギーポートひびき
- ・北九州資源リサイクル拠点の形成

【柱Ⅲ】

環境に関する技術・ノウハウをパッケージで海外展開する

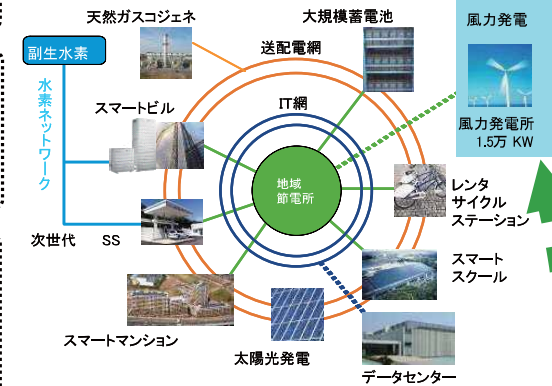
<主なプロジェクト>

- ・アジア低炭素化センター
- ・北九州スマートコミュニティ創造事業（再掲）
- ・海外水ビジネス

北九州スマートコミュニティ創造事業
地域マネジメントのイメージ

地域節電所

地域エネルギーマネジメントの基盤



グリーンエネルギーポートひびき

充実した港湾インフラ・広大な産業用地といった、風力発電産業が必要としているポテンシャルを持った響灘地区において、風力発電産業を集積し、実証研究から製造、メンテナンスまで一貫して行える環境で国際競争力の強化を進め、風力発電産業アジア総合拠点を目指す。

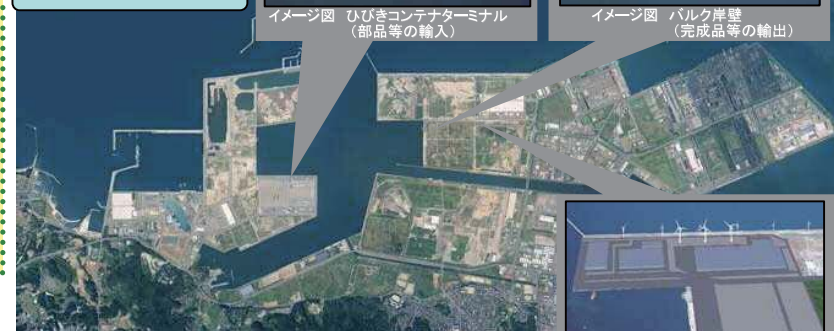
洋上風力発電に向けた
実証実験を実施中
NEDOからの受託事業
(電源開発株)



イメージ図 ひびきコンテナターミナル
(部品等の輸入)



イメージ図 バルク岸壁
(完成品等の輸出)



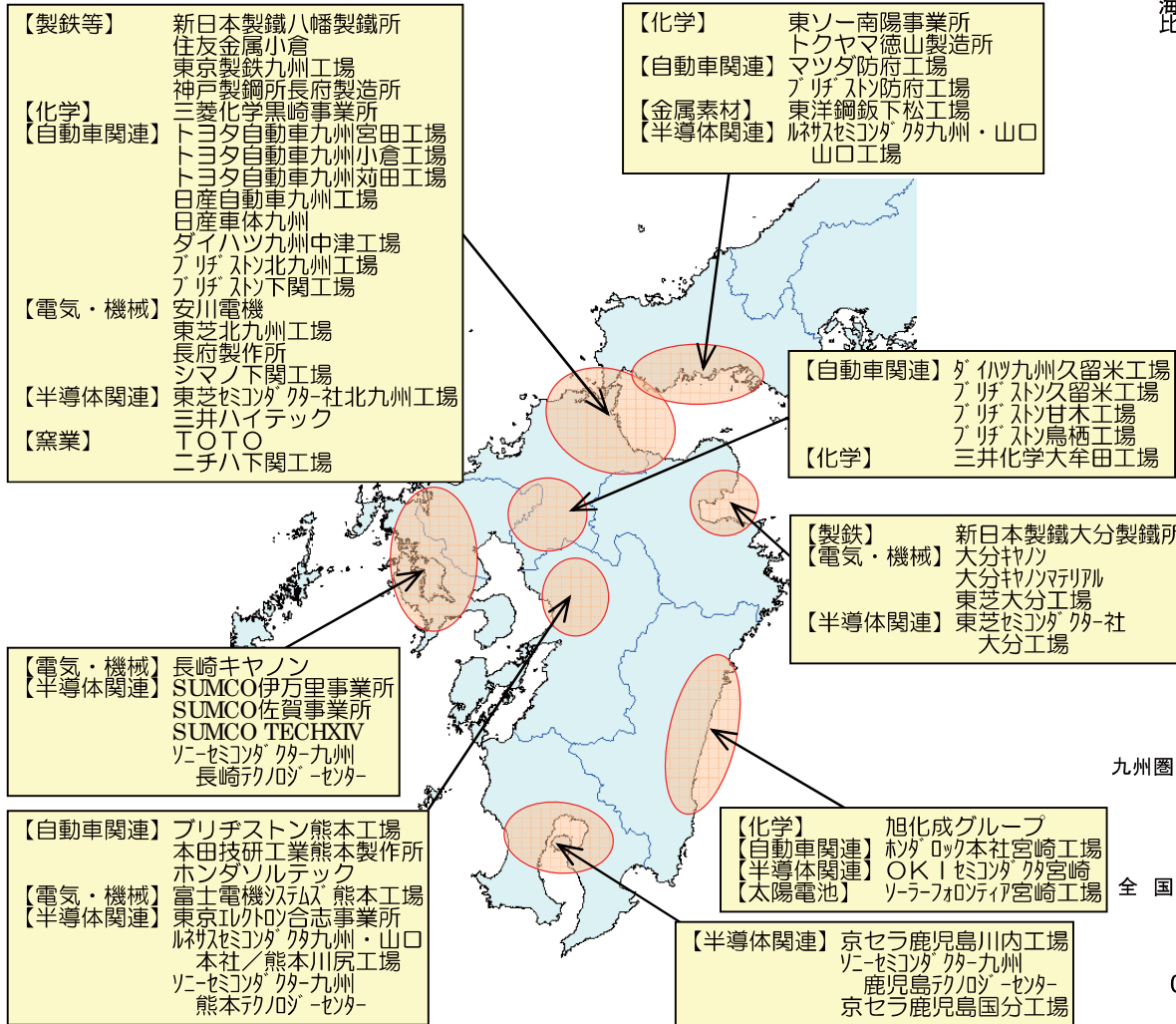
イメージ図 風車マーカースーン

関門港の背後(九州・山口地域)に広がる多種多様な産業

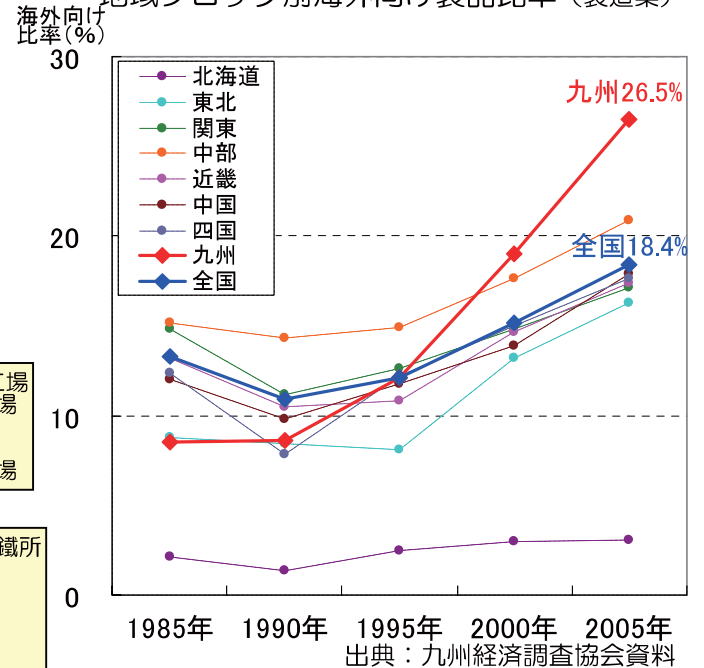
○九州・山口地域には、従来からの製鉄や化学を代表とする素材産業を核として、自動車や半導体、精密機械産業なども大きな産業として成長。

○製造業の海外向け製品比率が全国で最も高く、「成長著しいアジアへの近さ」からアジアの巨大マーケットを主なターゲットとしており、「アジアの活力を取り込む」という政策的な視点において、重要な役割を果たす。

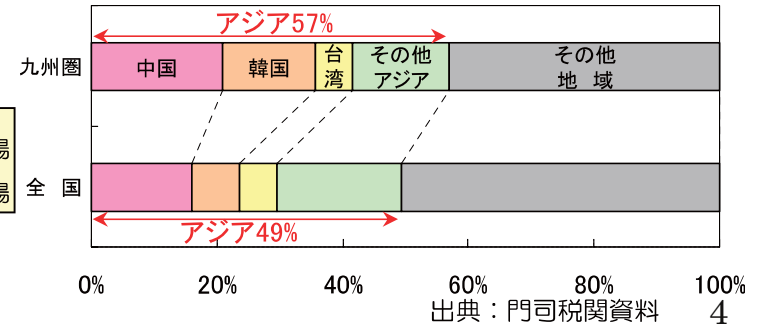
九州・山口地域に広がる主要工場



地域ブロック別海外向け製品比率（製造業）

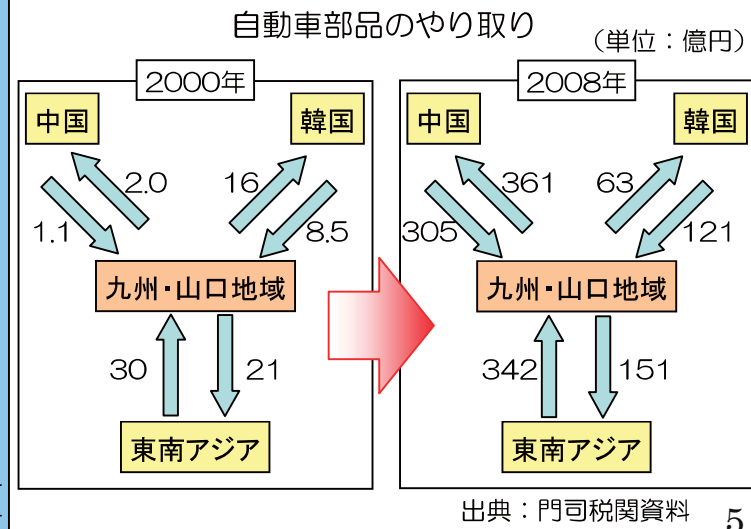
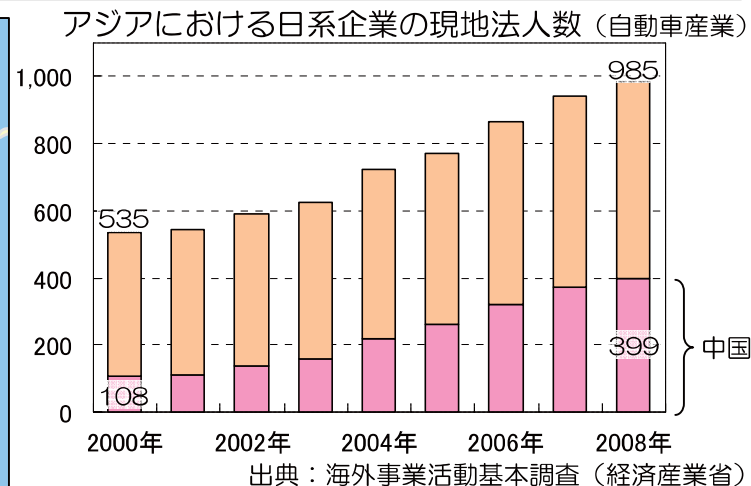
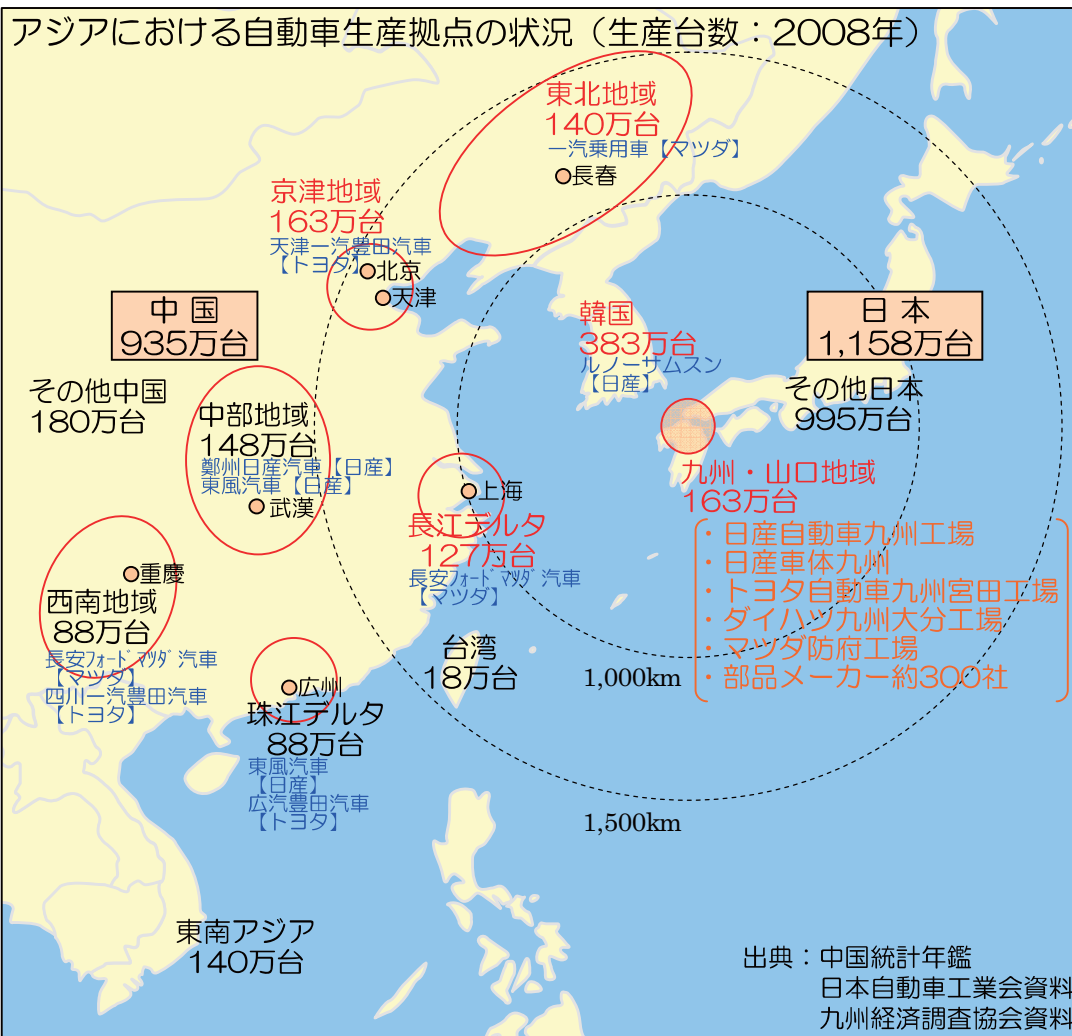


九州圏と全国の輸出相手国地域（2008年）



九州・山口地域の産業と対岸諸国とのつながり（自動車産業の事例）

- 九州・山口地域が、自動車生産拠点として成長を遂げる中、中国や韓国をはじめとする対岸諸国においても、巨大な自動車生産拠点群の形成が進展。
- 対岸諸国では、日系企業（完成車・部品メーカー）の立地が進み、九州・山口地域との部品のやり取りが活発化。
- 国内の自動車産業の成長を支えるには、アジア物流の強化が不可欠。



九州・山口地域の産業と対岸諸国とのつながり（その他の産業の事例）

【製鉄業】

- 関門地域の製鉄所は、高度な「ものづくり技術」に支えられ、高付加価値製品を生産。
- アジアの巨大市場をにらみ、海外向け生産が中心。
- 鋼材の輸出において、一部コンテナ化が進展中。（関門港の鋼材輸出のうち約10%※がコンテナ）
※北九州市港湾統計2009年

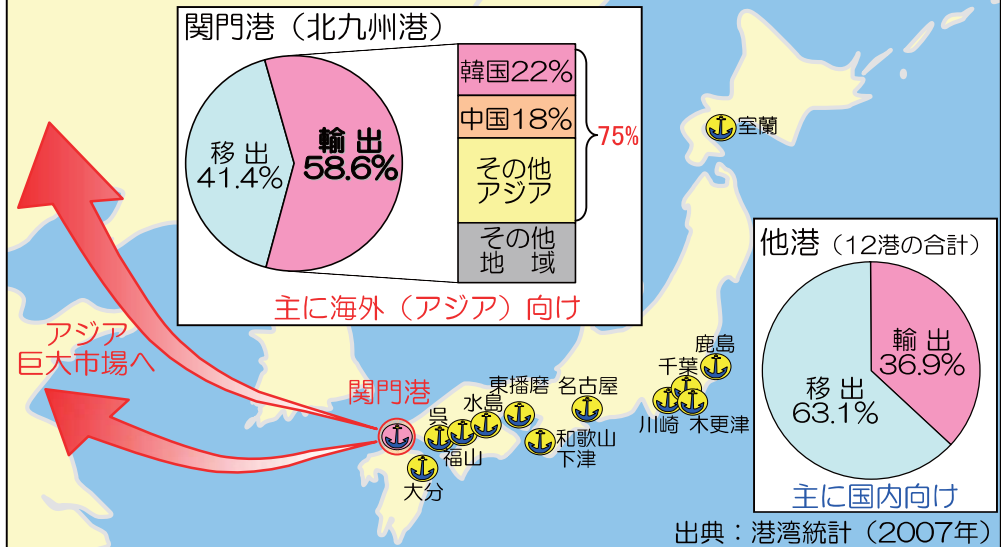
<主な生産製品>

- ・自動車用特殊鋼
- ・新幹線用高級レール
- ・電磁鋼板
(ハイブリッド車モーター等に使用)
- ・容器用鋼板 等



鋼材（鋼板ロール）のコンテナ化

高炉メーカー（鉄鋼一貫製鉄所）を有する港湾における製品（鋼材）の輸出・移出割合（2007年）

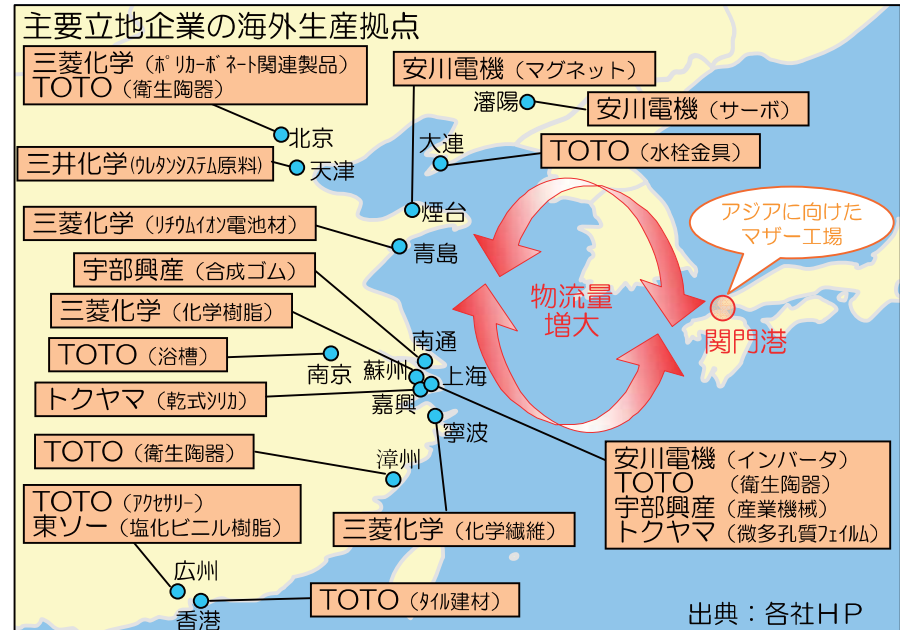


【その他の主要産業】

- 関門港直背後の主要立地企業は、対岸諸国に生産拠点を展開中。
- 国内生産拠点との半製品（部品）のやり取りの更なる拡大が予想される。

<主要企業の動向>

- ・安川電機 【中国・アジア地域の売上高】
 (2009年度実績) 約500億円[全体の24%]
 うち中国約300億円
 (2012年度計画) 約1,200億円[全体の31%]
 うち中国約700億円
 出典：安川電機 ANNUAL REPORT 2011
- ・TOTO 【中国事業の売上高】
 (2009年実績) 242億円
 (2017年目標) 420億円
 出典：TOTOプレス資料 (H23.4.27)
- ・三菱ケミカルホールディングス 【アジア+新興国の売上高】
 (2010年度実績) 約7,000億円[全体の23%]
 (2015年計画) 約1.5兆円[全体の30%]
 出典：三菱ケミカルホールディングス新中期経営計画説明会資料(H22.12.8)



臨海部への産業集積が進む関門港（響灘地区）

次世代エネルギーパーク

全国第1号の承認
(平成19年、経産省)

ひびき国際物流センター
(大和ハウス工業の賃貸倉庫)



鶴丸海運
(物流倉庫)H25.6完成

ひびきポートラント
R1倉庫

太陽光発電



エコマテリアル
(ペットボトルリサイクル)



ミクニテック
(タイヤリサイクル)

ひびきコンテナターミナル



風力発電



ブリヂストン
(大型建設車両用タイヤ)



日本ロバロ
(大型ベアリング)



サンロックオーヨド
(鋼線、ファスナー)



三喜工業
(防錆等金属加工)

OCC
(海底ケーブル)

フジコー
(光触媒)H24春稼働

アマタ
(資源リサイクル)

久保田鉄工所
(自動車用プレス部品)

ITER機構
(超伝導コイル用導体)

大阪精工
(自動車部品用鋼線)
H23.5稼働

ひびきCT
(-10m)2B
(-15m)2B

上組ひびき
物流センター

日本通運

福岡金属工業
(金属リサイクル)

エコタウン
実証研究エリア

エコタウン
全国第1号の承認
(平成9年、通産省)

親和スチール
(金属リサイクル)

アジア特殊製鋼/寿工業
(電炉による鑄造・製鋼)

西部ガス
(LNG受入基地)H26.11稼働

いその
(自動車用樹脂部品)

東邦チタニウム
(スポンジチタン)

響灘地区のポテンシャル

- 全体面積（埋立地）：約1,850ha
 - うち立地可能な産業用地は、竣功済み埋立地：約520ha
 - 未竣功埋立地：約300ha
- 港湾施設に近接し、海上輸送に便利
 - ひびきCT供用開始（平成17年4月）以降
 - 約50社、約150haの企業立地 ⇒ 約2,500億円の民間投資

凡例

	平成19年度以前
	平成20年度
	平成21年度
	平成22年度
	平成23年度

国内外の多様な輸送モードが結節する関門港



- ・ 関門航路に面しており、中国・韓国と国内主要港の間に位置
 - ・ 国内外を結ぶコンテナ・フェリーなどの海上輸送モードの充実

コンテナ航路: 210便/月	国際フェリー: 11便/週	国際RORO: 3~4便/週
内航フェリー: 42便/週	内航RORO: 3便/週	
 - ・ 九州の玄関口に位置し鉄道、高速道路などの陸上輸送網の充実
- ・ **多様な輸送モードによる集貨**
 - ・ **アジア向け航路の拡大**

「ダイレクト・アジア」の拡大

～アジアへダイレクトにつなぐ国際コンテナ拠点港の深化～

アジアとの近接性、関門海峡に面する特性、既存ストック（港湾施設）や既存サービスを活かして、**対岸諸国に向けたアジア・ダイレクト航路を拡大**

- ・ 寄港先の多様化（豊富な行き先）
- ・ シャトル化（輸送時間の更なる短縮）

⇒ 我が国のアジアに向けたゲートウェイとしての役割を果たす

※輸出型コンテナ港湾である関門港は、輸入型コンテナ港湾が多い日本海・瀬戸内海ルートのアジア航路において重要

【実績】

2010年 近アジア向け貨物量：25.0万TEU

【計画目標】

2015年 近アジア向け貨物量：35.8万TEU

2025年 近アジア向け貨物量：50.3万TEU

※近アジア向け貨物量～中国・韓国・極東ロシア向け貨物量（海外港積替貨物は除く）



アジア向け産業拠点の形成

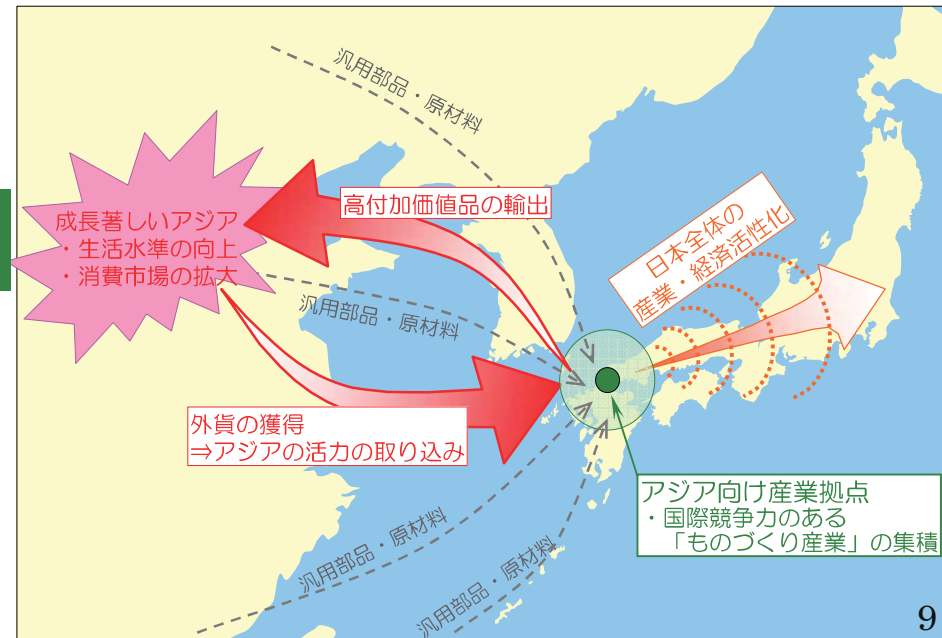
～コンテナ港湾を核としたアジアの活力を取り込む産業拠点の育成～

アジアとの近接性、コンテナ港湾直背後の広大な産業空間を活かして、

アジア向け産業の集積を促進

- ・ 国際競争力のある「ものづくり産業」の集積促進
- ・ 「ものづくり産業」を物流面で支える環境づくり

⇒ これらの産業が、アジアの活力を取り込み、成長することで、日本全体の産業・経済の活性化に貢献



国際海上コンテナ 主要施策①：アジア航路の拡大

追加寄港しやすい環境づくり

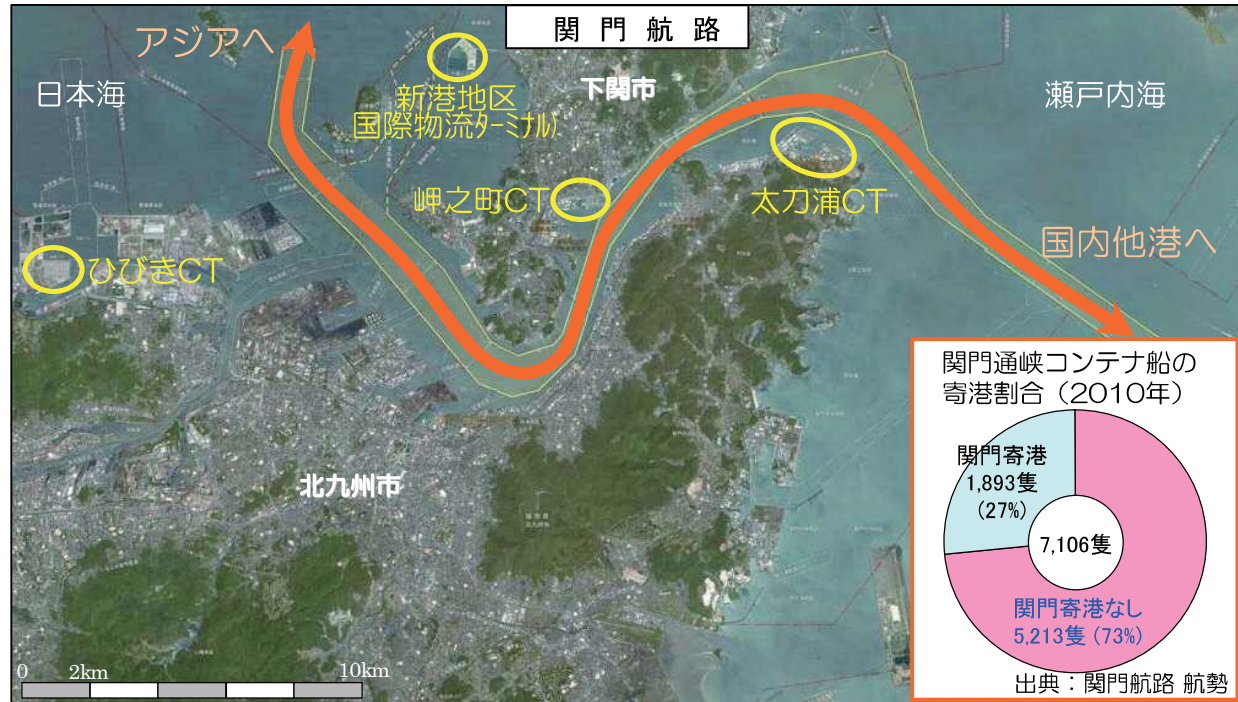
<現在の状況>

- 関門港の面する関門海峡では、年間約7,100隻のコンテナ船が通峡。
- このうち、関門港に寄港するのは、約3割弱であり、約5,200隻は関門寄港なし。
- アジア・ダイレクト航路の拡大には、港費低減等による、追加寄港しやすい環境づくりが必要。



<今後の取組み>

- 追加寄港しやすい港費の設定
⇒船型基準ではなく、荷役量に応じた新料金体系の導入
- 時間外料金（夜間等）を低減する仕組みの検討
（現行のインセンティブの拡充）
- 関門水先区に係る航海実歴条件緩和
操船シミュレーター受講場所の拡充
- 既存ターミナルの機能強化
（蔵置能力等の強化）



関門連携による両港相互寄港便の拡大

<現在の状況>

- アジア・ダイレクト航路のうち、3航路について関門港の複数ターミナルへの相互寄港が実現。
- 相互寄港は、荷主にとって選択肢が広がり、ターミナルまでの輸送費を最小化できる。
- アジア・ダイレクト航路の利便性を高めるには、相互寄港便の拡大が必要。



<今後の取組み>

- 入港料の一元化
- ターミナル相互利用へのインセンティブの拡充
- 手続きのワンストップ化（相互融通）
- 共同ポートセールス実施（国際連携ツールの活用）
 - ・東アジア経済交流推進機構
 - ・姉妹港、友好港、ロジスティクスパートナー港協定 10

国際海上コンテナ 主要施策②：産業集積の促進

臨海部における成長産業の集積促進

- 関門港は、
 - ・ 臨海部の広大な産業用地
 - ・ 充実した港湾施設
 - ・ 低炭素エネルギー供給基盤
 を有することから、これらを活かして**コンテナ貨物の創出（創貨）**につながる産業の立地を促進。
- この取り組みは、
 - ・ **低炭素型ものづくりの実現**
 - ・ **産業の活性化、国際競争力強化**
 にも寄与。



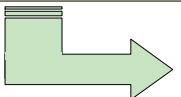
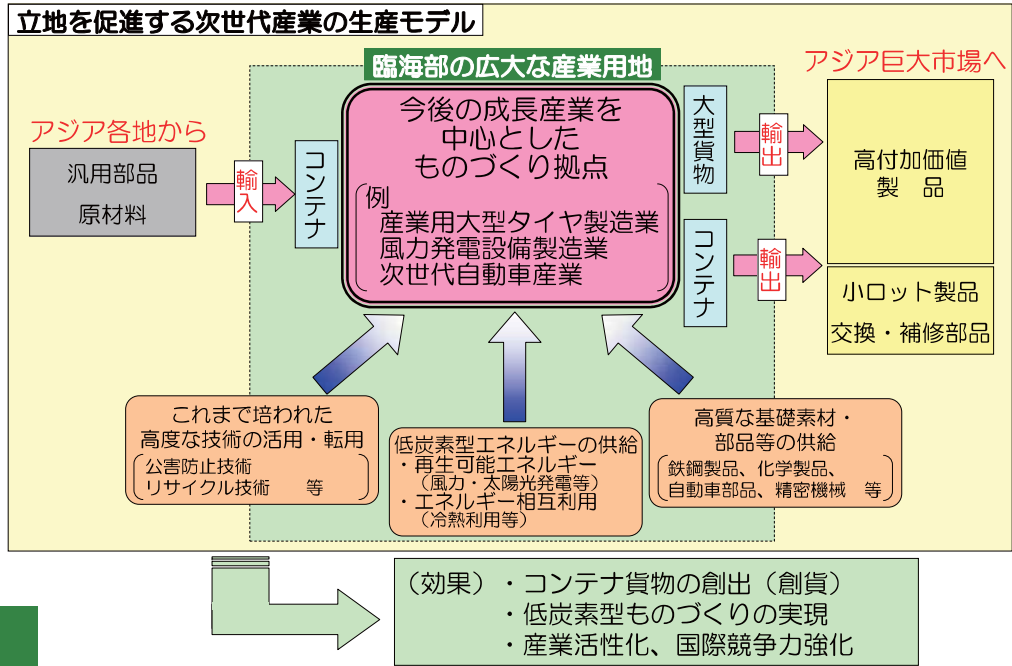
- < 今後の取り組み >
- 産業用地の魅力向上に資するインフラ整備
 - 既存インセンティブ制度の拡大（企業立地、設備投資への助成拡大）
 - 税制優遇制度の創設（法人税等の減免措置）
 - 冷熱エネルギー等を活用した企業誘致

産業を支える臨海部物流拠点の拡大・深化

- 臨海部の産業を支えるためには、コンテナ港湾を核として、
 - ・ 物流エリアにおける物流企業の立地促進
 - ・ 物流エリア、産業エリアにおける円滑な陸上輸送の確保が必要。



- < 今後の取り組み >
- 臨海部物流拠点の機能強化
 - ・ 産業支援型倉庫の立地促進
 - ・ AEO事業者の集積促進
 に向けた助成拡大
 - 特殊車両にも配慮した交通環境の整備



(効果) ・ コンテナ貨物の創出（創貨）
 ・ 低炭素型ものづくりの実現
 ・ 産業活性化、国際競争力強化



「シームレス・アジア」の実現
～あたかも陸続きであるかのようなアジア物流の構築～

- ①フェリー・RORO船の特性を活かし、
企業ニーズに対応した付加価値の高い輸送サービスの提供
- ・多頻度 (2都市間のシャトル輸送)
 - ・定時性 (安定した就航率)
 - ・高速性 (急ぐ貨物への対応)
 - ・特殊輸送 (コンテナ規格外の貨物等の輸送)
- ②既存の充実した内航フェリー等を活かし、
近アジアに向けたシームレス物流を構築
- ⇒**関門地域のみならず日本全体のアジア物流の最適化に貢献**



【実績 (2011年)】

5航路 週14～15便 (内訳) [フェリー：3航路 週11便<韓国・中国>
RORO：1航路 週2便<中国>
不定期RORO：1航路 週1～2便<韓国>]

【計画目標】

○2015年 対岸諸国との間の定期航路

6航路 週18便 (内訳) [フェリー：4航路 週15便<韓国・中国>
RORO：2航路 週3便<韓国・中国>]

※2011年比 フェリー：既存(韓国)航路増便、新規韓国航路、RORO：定期化

○2025年 対岸諸国との間の定期航路

7航路 週25便 (内訳) [フェリー：5航路 週20便<韓国・中国>
RORO：2航路 週5便<韓国・中国>]

※2015年比 フェリー：ROROのフェリー化、韓国航路増便
RORO：新規中国航路、韓国航路増便

精密機器輸出の国内有数拠点“関門港”



接続



国際フェリー・国際RORO船 主要施策①：シー&シー輸送の拡大

関門連携の取り組み促進

<現在の状況>

- 関門港は、我が国最大の国際フェリーターミナルと、西日本最大の国内フェリーターミナルを有する。
- デイリー**で運行される内航フェリーと、国際フェリーを組合わせた国際複合一貫輸送により、**多頻度かつ定時性のある輸送を実現**し、荷主のニーズに応える輸送体系を拡大。



<今後の取組み>

- 両港によるターミナル間の横持ち費用助成の検討
両港を利用するシー&シー輸送の貨物について、ターミナル間の陸上輸送に対する運行補助を検討する。
- 共同ポートセールスの実施
両港のアジア航路拡大を目指し、両港合わせた規模を前面に出したポートセールスに取り組む。

日中韓3国間シャーシ相互乗り入れの促進

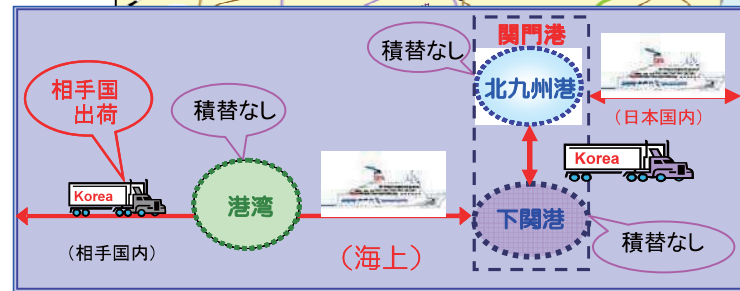
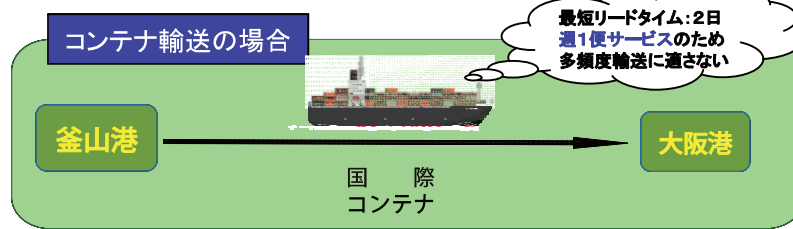
<現在の状況>

- 国際複合一貫輸送のメリットを十分に活かすためには、国境を跨いだシャーシの自由な行き来が望まれる。
- 現状では、許可が得られれば日本のシャーシが韓国内を走行することは可能となっているが、外国製シャーシの日本国内の走行は認められていない。



<今後の取組み>

- 積替え作業を不要とし、輸送コストの低減・リードタイムの短縮を図るため、「ダブルナンバー制」等の導入によるシャーシ相互乗り入れを実現。
- シャーシ相互乗り入れに関する社会実験の検討
安全基準を確保・担保するために必要な手続き・措置を短縮し、エリア・ターミナル・ルートを限って先行的に実施し、効果を実証する。



<現在の状況>

○九州・山口地域に立地する「ものづくり産業」は、アジアの巨大市場をにらみ、海外向け生産を強化。
⇒アジア物流の強化に向け、様々な貨物に対応した付加価値の高い輸送サービスが求められている。

(想定される貨物)

- ・コンテナ規格外の長尺貨物
- ・高付加価値貨物
- ・JIT対応など定時性を要する貨物
- ・生鮮品などの至急貨物

○関門港を拠点とした国際RORO船事業者は、特殊車両による超精密機器等の画期的な海外向け一貫輸送システムを確立している。

※精密機器輸出22年実績：24,603トン（全国第2位、シェア16.5%）

同社は、関門港の有する

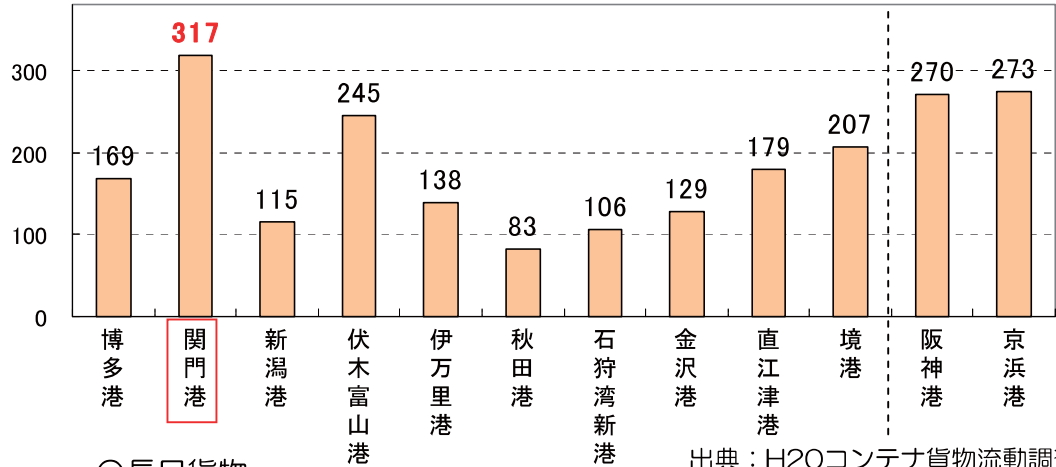
- ①東アジアに近い地理的優位性や、
- ②豊富な内航フェリー・RORO網が活用できることに着目し、関門港を拠点として事業を拡大中。



<今後の取組み>

- 国際フェリー・RORO船社に対する運航補助
⇒寄港インセンティブ（H23年度～）の拡充を検討
- フェリー・RORO船が寄港しやすい港費の設定
⇒船型基準ではなく、荷役量に応じた新料金体系の導入検討
- ターミナル間の円滑な接続確保
⇒高速道路料金の補助等の拡大による陸上輸送コストの削減
⇒関門海峡の通峡回避
- モーダルシフト推進補助制度の拡大

[千円] 高付加価値コンテナの取扱い（トン当り単価）



出典：H20コンテナ貨物流動調査

○長尺貨物



○高付加価値貨物



○至急貨物



○定時性を要する貨物



災害に強い港づくり

- 関門港は、**日本海側・瀬戸内海側の両面にターミナルがある**。そのため、太平洋側のみならず日本海側で災害が発生しても、代替機能を確保しやすい。
- この優位性を最大限活かすため、**関門両港が一体**となって災害に強い港づくりを進める。



<今後の取組み>

- 港湾施設の耐震化の推進
- 関門連携による相互代替機能の確保に向けた検討

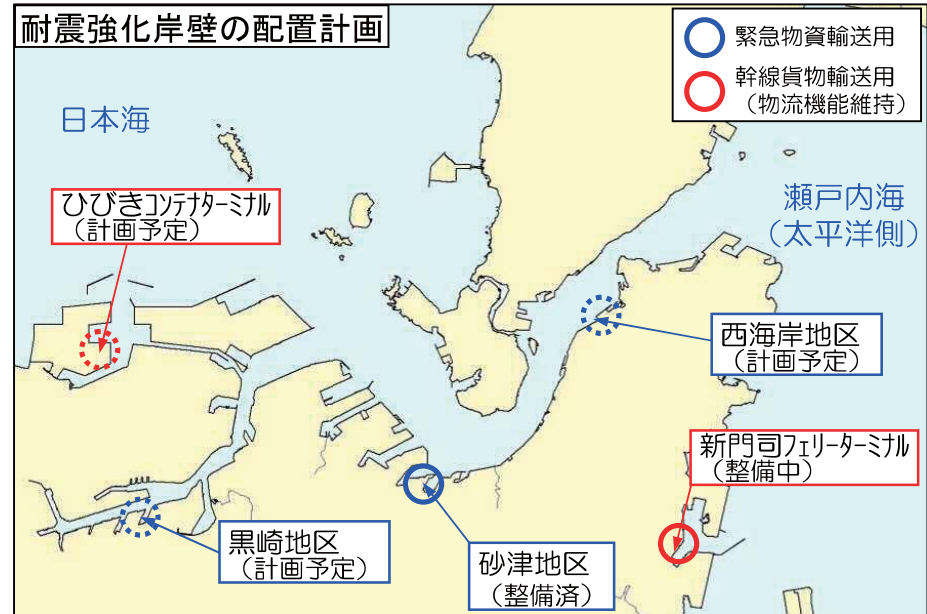
広域的な代替機能の確保

- 関門港は、全国的に見て、**大規模地震の被災リスクが比較的低い**。
(震度6弱以上の地震の30年発生確率：3%未満)
- 太平洋側で大規模震災が発生した場合、
 - ・ **瀬戸内海沿岸、東九州・四国地域の港湾の代替機能**を担う。
 - ・ 充実した内航航路網を活用し、**関西・四国・関東方面への緊急物資輸送拠点**として、被災地支援に貢献する。

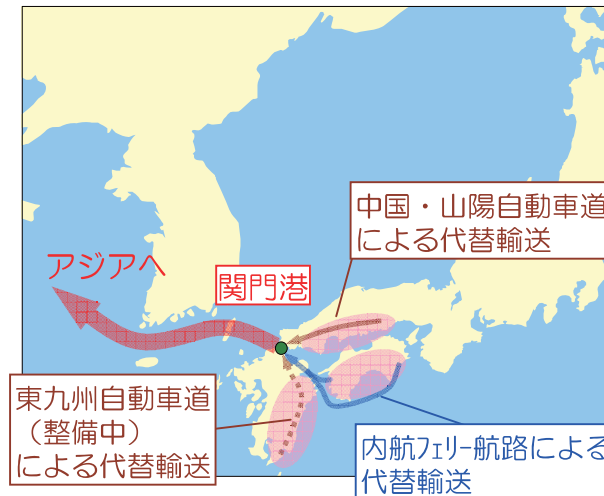


<今後の取組み>

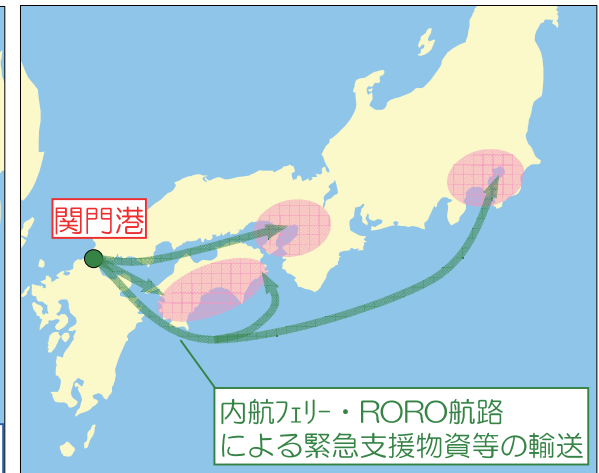
- 東九州自動車道の整備促進
- フェリー船社との災害時協定の締結に向けた検討
- 北九州海上防災基地（仮称）の検討（西海岸地区）



アジア方面物流の維持



被災地支援（支援物資輸送拠点）



関門港における国際旅客輸送の現状と取組の視点

【対岸諸国の訪日旅客の動向】

- 韓国や中国をはじめとする東アジア地域からの旅行者は増加傾向。（リーマンショックから1年で回復）
- 船舶を利用する韓国からの渡航者のうち約3割が関門港を利用。

【関門港における国際旅客輸送の状況】

- 関門港は、戦前戦後を通じ、対岸諸国との間で継続して旅客輸送を行ってきた歴史を持つ。
- 安価な輸送手段で、安定した就航率（97%）を誇る。
- 日本人の利用は横ばい傾向にある一方、外国人の利用が増加。その96%を韓国人が占める。

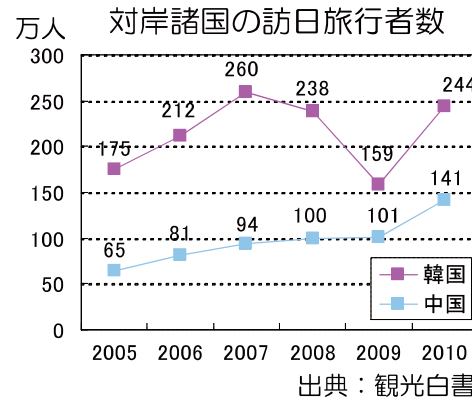
【関門港を利用する韓国人旅行者の動向】

- 団体ツアー客が大半を占め、別府・阿蘇・長崎など、広域の観光地を訪問。

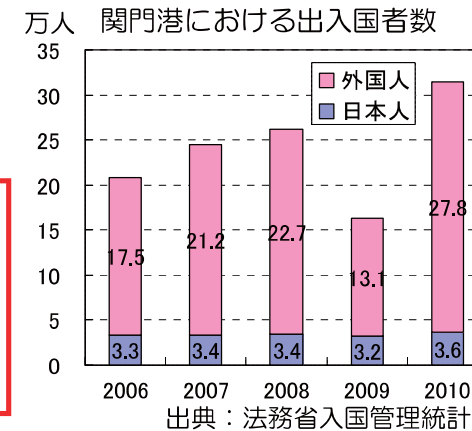


【国際旅客増へ向けた取組の視点】

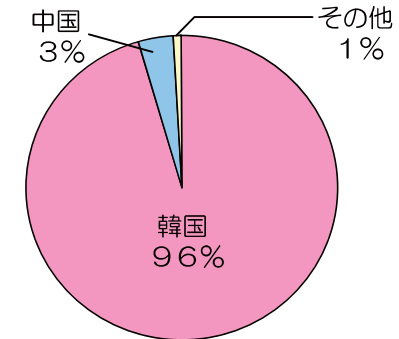
- 安価な輸送手段としての国際フェリーを重視。（高速船との差別化）
- 団体客に加え、韓国人個人旅行者を取り込む。
- 日本や韓国国内で整備が進む公共交通網や、観光地・イベントなどを活用。



関門港の国際旅客フェリーの運航状況



関門港における出入国外国人の国籍 (2010年)



韓国の鉄道網と大規模イベント



関門港を利用する韓国人旅行者の動向

旅程	日本滞在期間	参加割合
下関港⇒阿蘇(泊)⇒別府(泊)⇒下関港	2泊3日	約7割
下関港⇒阿蘇(泊)⇒別府(泊)⇒福岡(泊)⇒博多港	3泊4日	
下関港⇒長崎(泊)⇒阿蘇(泊)⇒博多港	2泊3日	約2割
下関港⇒別府(泊)⇒下関港	1泊2日	
下関港⇒宮崎・青島(3泊)⇒博多港	3泊4日	約1割
下関港⇒鹿児島・指宿(3泊)⇒博多港	3泊4日	

「ボーダレス・アジア」の実現

～もっと気軽に・身軽に・身近に 東アジア地域へ向けた玄関口として～

1) 既存サービス（国際フェリー航路網）や既存ストック（ターミナル等の港湾施設）を活かして、東アジア地域とのアクセス性を向上

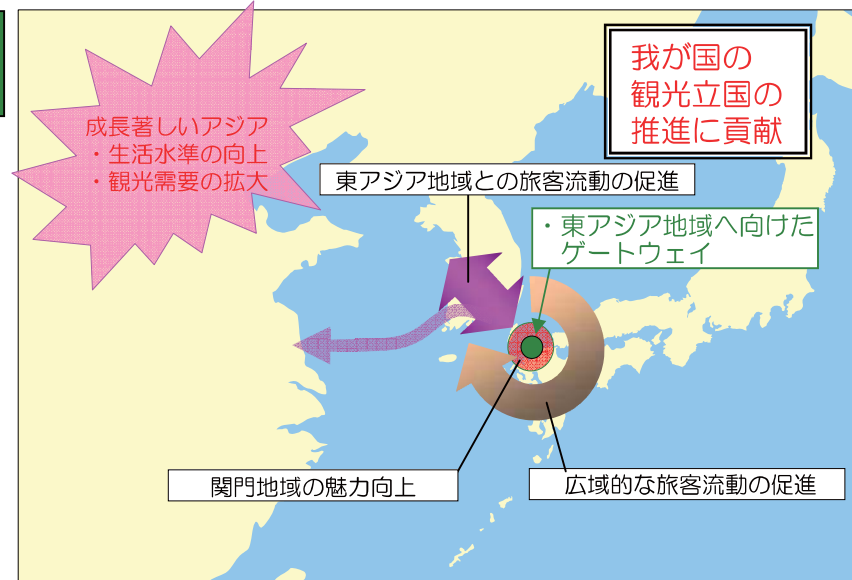
- ①対岸諸国をつなぐ国際フェリー航路の拡大
 - ・新規航路の開設
 - ・航路便数の増便
- ②スムーズな出入国を実現するターミナル機能の向上
 - ・ターミナル施設の利便性向上
 - ・C I Qのさらなる体制強化

⇒東アジア地域に向けたゲートウェイとしての役割を強化することで、東アジア地域と九州・山口地域の旅客流動の促進に貢献

2) 背後圏の充実した交通網（高速道路網、鉄道網）や多彩な観光資源を活かして、広域的な国際旅客流動を促進

- ③関門港を活用する魅力的な観光商品の開発
 - ・個人旅行者を対象とした観光商品の開発
 - ・広域交通網を活用したさらなる広域観光の推進
- ④国際旅客輸送の玄関口としての関門港の魅力向上
 - ・関門連携による「みなとまちづくり」の推進

⇒東アジア地域の経済成長を観光面で取り込むことで、関門地域や背後圏の経済活性化のみならず、我が国における観光立国の推進に貢献



【実績】

〈関門港〉 国際定期旅客 3航路・週11便 〈韓国、中国〉
 〈出入国者〉 314,146人

資料：出入国管理統計



【計画目標】

○2015年 対岸諸国との間の定期航路
 〈関門港〉 国際定期旅客 4航路・週15便 〈韓国、中国〉

○2025年 対岸諸国との間の定期航路
 〈関門港〉 国際定期旅客 5航路・週20便 〈韓国、中国〉

国際定期旅客

主要施策①：国際フェリー航路の拡大

既存航路や既存施設の活用による航路拡大

【既存の貨物輸送航路】



蘇州(太倉)航路 上海下関フェリー

【既存のターミナル施設】



西日本国際ターミナル(北九州港)

【今後の取組み】

- 既存の貨物輸送航路を活用した旅客輸送の実施
- 既存航路の増便による旅客輸送量の拡大
- 既存施設を活用した新規航路の誘致
- 貨物輸送と旅客輸送をセットにしたポートセールスの実施 など



国際定期旅客

主要施策②：ターミナル機能の向上

旅行者にとって利便性の高い環境づくり

【旅客ターミナル】



審査場まで階段を利用



入港時のツアーバスの待機状況

【CIQ】



出入国審査場(5ブース)



出港時の混雑状況

【今後の取組み】

- ターミナル内の施設整備
- 駐車場の整備 など

【今後の取組み】

- 人員の増員、出入国審査ブースの増設
- 入国審査、税関検査時間の繰り上げ
- 出国審査、税関検査時間の繰り下げ

個人旅行客を呼び込む広域的な観光商品の開発

【韓国の高速鉄道】



【九州新幹線・東九州自動車道】



【今後の取組み】

- 関門連携等による観光商品の開発と誘致活動の実施
 - ・ インターネットやアンケートによるマーケティング調査の実施
 - ・ 国内外の旅行エージェントに対する新たな商品開発の働きかけ。
 - ・ 外国人観光客の増加へ向けたプロモートの国内外での実施。（「東アジア経済交流推進機構」が推進するキャンペーンとの連携など）

■ 観光商品のイメージ



○ 背後広域交通網の整備

- ・ 東九州自動車道及び小郡萩道路等の整備促進。

関門港から始まる九州・山口地域の国際観光

関門連携による「みなとまちづくり」の推進

【「みなとまちづくり」の方向性】

旅行者が寄港・滞在したくなる「みなとまちづくり」



【今後の取組み】

- 下関港ウォーターフロント開発事業の推進（下関市）
- 門司港レトロの推進（北九州市）
- 中心市街地活性化基本計画の推進（下関市）
 - ・下関港国際ターミナルを基点とした回遊施策 など
- 関門連携による観光ルート of 充実
- 外国人旅行客の受入れ体制の整備

○関門連携による観光ルートの充実



下関港ウォーターフロント開発



下関駅にぎわいプロジェクト



関門港のみなとまちづくり



関門のふぐ



門司港レトロ



○外国人旅行客の受入れ体制の整備

- ・観光案内版やパンフレットの多言語化
- ・各種サインのピクト化
- ・関門周遊キップの開発
- ・通訳ガイドの育成や組織化
(ホテルや商業施設等への配置)