

1 調 査 事 件

長崎港活性化対策について

2 調 査 概 要

(1) 北九州市（人口 902,768人）

ア カーボンニュートラル施策について

北九州市は、「北九州港港湾脱炭素化推進計画」を定め、官民連携して、北九州港における「カーボンニュートラルポート（CNP）」の形成を推進している。これは、港湾における温室効果ガスの排出量を実質ゼロにし、脱炭素社会の実現、港湾の国際競争力強化、雇用創出、及び地域経済活性化に寄与することを目的とする。

当該計画は、令和3年から日本製鉄㈱、日本コークス工業㈱、九州電力㈱などの民間企業と検討を開始した。官民で当該計画を推進するため、北九州港港湾脱炭素化推進協議会を組織しており、65の企業・団体が加盟している。北九州市は、従前から環境未来都市としての取組を進めてきたことや、公害問題なども経験していることから、こうした取組に対する理解の土壌があり、官民連携が進んでいるとみられる。

当該計画では、北九州港におけるCO₂排出量を2050年に実質ゼロにすることを目指している（2013年1,581万トン/年）。温室効果ガスの排出量削減並びに吸収作用の保全及び強化に関する事業として、北九州市が管理する公共ターミナル部分では、港湾荷役機械や旅客ターミナル等の100%再生エネルギー電力化や、水素燃料の活用に向けて取り組んでいる。また、港湾・臨海部の脱炭素化に貢献する事業として、現在、響灘における洋上風力発電設備を整備しており、令和7年9月に25基全ての敷設が完了する見込みである。本プロジェクトにより、市内の約17万世帯分にあたる最大出力約22万kwの電力供給が可能になる。計画の中間目標として、2030年838万トン/年（2013年比47%減）を目指しており、現時点の削減量は5万トン/年である。目標達成率は高くないが、今後日本製鉄㈱による電炉プロセスへの転換が実現すれば中間目標を達成できる見込みである。

北九州港におけるCO₂排出量の9割以上が公共ターミナル外の民間企業の活動による排出であり、目標達成は民間の取組が重要となる。参加企業にも、企業の競争力強化の一環ととらえ積極的に取り組む企業と、そうではない企業があり、後者の巻き込みに課題がある。これに対し、北九州市では、国の補助メニューの紹介や、金融機関とも相談して独自の融資制度を検討するなどしている。中でもトランジション・ファイナンス（企業の生

産プロセスにおける脱炭素化技術・エネルギーへの移行に必要な資金の供給）に注目している。

イ 北九州港における人流・にぎわい創出施策について

北九州港湾計画においては、若松地区、八幡東地区、砂津地区、門司港レトロ地区、新門司沖地区を人流・賑わいゾーンに指定して取組を進めている。

中でも、今回調査した門司港レトロ地区は、これまで、第１期計画（昭和63年～平成6年）で総事業費295億円（公費）を投じて歴史的建造物の保存活用、海峡めぐり事業、西海岸地区再開発事業などを柱に整備を進め、平成6年に訪問客数25万人を達成した。その後、第２期計画（平成9年～19年）では、総事業費268億円を投じて、観光物産館、レトロ展望室、夜間景観などの公共施設を整備している。また、第２期計画には民間投資を促進し、門司港ホテル、海峡プラザ、出光美術館などの整備が進められ、平成19年に訪問客数220万人を達成した。第２期計画以降は、総事業費45億円を投じて、観光列車運行、旧大連航路上屋保存・活用などの取組が進められてきた。

また、門司港レトロ地区の一体的な雰囲気づくりについては、景観重点整備地区に指定しデザインに一定の規制をかけるほか、強制力はないものの、市が設置する景観アドバイザーに新規建造物のデザインを諮り、意見をもらうなどの施策を行っており、統一した雰囲気づくりを実現している。

こうした官民一体となった取組が進んでいる一方で、日帰り客が８割と門司港レトロ地区での滞在時間が短いという課題がある。観光客が当該地区中心部の観光のみになりやすいため、中心部と関門海峡ミュージアム周辺エリアとの回遊性を高め、滞在時間を延ばそうと、民間によるホテル・商業施設の複合施設建設や、さらなる民間開発の検討が進んでいる。

また、クルーズ船受け入れについても、新市長の３つのビジョンの一つ「彩りのある時をつくる」の中に位置づけ、門司とひびきコンテナターミナル、小倉の３か所で積極的に受け入れを進めている。

しかしながら、旅行において最も消費額が大きい「宿泊」と「メインの食事」はクルーズ船が担うため、クルーズ船客の市内観光消費として狙えるのは「買い物」と「体験」になるが、額としては小さい。さらに、近隣の福岡市などでは、上陸後に団体で免税店と無料の観光施設を回るだけのクルーズ船客が多く、まちへの経済効果が小さいことや、団体で利用する大型バスによる渋滞等が問題となっている。北九州市では、市内における観光

消費を拡大するため、指定管理者等が企画する市内での体験型ツアーの提案を行っている。小倉城見学、茶道体験、小倉織体験等の日本の伝統文化を体験するものや、商店街のまちあるき、TOTOミュージアムの見学などが好評である。しかし、クルーズ船事業者が求める安価な価格設定や1回の受入人数等の条件は厳しく、クルーズ船事業者を介した提供は難易度が高い。そのため、クルーズ船事業者へのセールスとは別に、対象をクルーズ船客に限定せず、施設のサービスとして一般に公開し、一般客と同様に予約を受けて実施するツアーも行っている。

そのほかのにぎわい創出施策として、海版道の駅と呼ばれる「みなとオアシス」について、そもそも知名度の低いみなとオアシスの知名度を高めるため、門司港レトロ地区ではイベント開催に力を入れており、開港記念イベントや関門港レトロイルミネーションなどを実施している。

(2) 静岡市（人口 670,129人）

ア 清水港におけるクルーズ船受け入れ施策について

静岡市の清水港はもともと物流拠点として発展した商業港であったが、平成25年の富士山世界遺産登録を契機に、平成25年の7隻から令和6年には85隻と、クルーズ船の受入数が大幅に増加している。清水港は静岡県の管理港であるが、もともと合併前の清水市が清水港を中心として発展した歴史があるため、清水市時代から市でも清水港関連施策を所管する部署があり、その流れの中で合併し静岡市となった現在も海洋政策部が設置されている。以前から港湾整備は県、ソフト施策は市とすみ分けつつ協力して清水港の振興に取り組んできた。

客船誘致にあたっては、平成2年に清水港客船誘致委員会を設立し、誘致活動、歓迎事業に取り組んでいる。本委員会は民間の呼びかけで発足し、会長も民間から就任しており、そこへ県市も加わって官民連携の場となっている。委員会の収入は主に県市の負担金であり、令和7年度の予算額はおよそ1億7,000万円である。清水港には受入ターミナルがないため、主な支出はクルーズ船受入に係る施設の借り上げ料等となっているが、そのほか誘致活動費1,000万円などがあり、2年に一度、アメリカでポートセールスを行っている。

また、近年、急速に入港隻数が増加する中、令和6年度に庁内横断的に政策立案実施を行うため、静岡市クルーズ政策プロジェクトチームを組織し、取組を進めている。静岡市では、現市長の就任をきっかけに、横断的なチーム組織を17チーム設置し、それぞれ市の重要課題に取り組む体制を構築し

ており、清水港におけるクルーズ船受入れも重要課題の一つとして設定されたものである。このチームは、民間の専門家を政策監としてリーダーに据え、その下に、観光部局、商工部局、まちづくり部局の関係課で組織されている。チーム設置の効果として、受入れを担当する清水みなと振興課では、これまで部局の違う観光関連の情報が十分把握できていなかった点に対し、情報共有がしやすくなったと感じているとのことである。

静岡県の調査では、クルーズ船一隻当たりの経済効果は約 2,000 万円となっている。これは諸経費等も含まれるので、クルーズ船客が市内で消費した額とは異なり、実際はもっと少ないとみられる。従来はクルーズ船事業者や旅行会社が用意した大型バスに乗って団体で観光するスタイルが主と見られていたが、近年はそのような客は3割から5割に留まり、FIT（Foreign Independent Tour）と呼ばれる、個人行動する旅行客が増えている。彼らの動向を調査するため、静岡市では旅行客向けに毎月スタンプラリーを実施し、個人客の行動範囲等を把握する施策を計画している。また、商店街のツアーを実施し、参加客の平均購入額が1万2,300円にのぼる成果が出ている（その他のクルーズ船客の平均消費額約4,500円）。さらに、クルーズ船が寄港するときには、客船誘致委員会でシャトルバスを運行し、港と駅をつないでいるため、駅前の商店街に旅行客がアクセスしやすくなり、商店街の活性化につながっている。加えて、令和7年度は新たに公式ツアー手配会社と市内事業者との商談会を実施し、市内のコンテンツをツアー化できるよう支援していく。

そのほかの課題としては、タクシーや駐車場の不足がある。これに対し、市が支援して地域のタクシー事業者が令和7年3月に日本版ライドシェアの申請を行っている。静岡市はクルーズ船寄港の経済効果を最大化するため、消費額と満足度を一層高めていくこととしている。