

1 調 査 事 件

長崎港活性化対策について

2 調 査 概 要

(1) 神戸市（人口 1,488,975人）

ア カーボンニュートラルの推進について

神戸市は、2025年3月に「神戸港脱炭素化推進計画」を策定し、カーボンニュートラルポート（CNP）の実現に向けて積極的に取り組んでいる。

まず、水素社会の実現に向けた取組として、複数の先進的な実証事業を展開している。神戸港で取り組んでいる技術研究組合CO₂フリー水素サプライチェーン推進機構（略称：HySTRA）が展開するプロジェクトでは、豪州のラトロブバレーで褐炭をガス化したものを液化水素として運搬し、神戸港にその液化水素を荷揚・貯蔵している。また、ポートアイランドでは、川崎重工業と連携し、世界初の水素100%のガスタービン発電による熱電供給を市街地で達成し、災害に強い街づくりにも貢献している。

次に、港湾地域での脱炭素化の具体的な取組として、次の施策を実施している。第1の施策としては、水素燃料による荷役機械の実証ということで、ポートアイランド（第2期）地区において、タイヤ式門型クレーンでの水素充填実験を行っている。次に第2の施策として、陸上電源（陸電）の導入に取り組んでおり、新港第1突堤では練習船向けに、また、新港東ふ頭では内航コンテナ船向けに陸上電源の供給を行い、直接的な効果としては、CO₂、NO_x、SO_xの排出削減や騒音、振動、排気ガスの削減が図られている。また、間接的な効果としては、周辺環境改善による再開発の促進や乗組員の就業環境の改善がみられている。次に第3の施策としてのブルーカーボンの取組であるが、緩傾斜石積護岸を水深3～5メートルの太陽が届く浅場を形成し、海洋生態系を活用した炭素吸収に注力している。

また、国際連携においても神戸市は積極的な姿勢を示しており、環境に配慮した船舶に対する入港料の減免制度を設け、グリーンアウォード・プログラムの認証船舶やESIプログラムによるESI値が30以上の船舶に対して15%の入港料減免を実施している。さらに、日米間の国際協力も進めており、2022年5月の日米首脳会談共同宣言では、カーボンニュートラル・ポートワークショップを開催し、連携をさらに強化するこ

とで一致し、ロサンゼルス港並びに横浜港及び神戸港をパイロットケースとして特定している。また、ロングビーチ港との港湾の脱炭素化に向けた連携協定を2022年10月に締結し、両港は、水素の利活用等、脱炭素化を共通目標として、港湾のハード整備やオペレーションの高度化等に関して相互協力や情報共有を行うこととしている。

これらの取組は、単なる環境対策にとどまらず、ウォーターフロントの再開発や都市の競争力強化にも寄与する戦略的なアプローチとして注目されており、神戸市は、港湾における脱炭素化を通じて、持続可能な都市づくりと国際的な環境貢献を目指して取り組んでいる。

(2) 新潟市（人口 761,389人）

ア 新潟港におけるクルーズ船の受入態勢の強化について

新潟市にある新潟港は、大きく西港と東港に分かれており、それぞれ特徴がある。西港は市内中心街に近く、周辺事業者との調整は不要であるが、5万トン以下のクルーズ船しか着岸できない。東港は大型船の着岸が可能で、最大17万トンのクルーズ船を受け入れた実績はあるが、市内中心街まで車で50分を要し、また貨物港でもあるため、客船寄港時には物流関係事業者との調整が必要となる。

次に、クルーズ客船の受入状況と対応については、クルーズ船の寄港数は昨年22回の受入実績があり、欧米系は「フライ&クルーズ」型で、横浜・神戸などの発着クルーズが多く、中国・韓国からは、上海・済州島などから直接寄港している。また、歓迎行事（ふるまい酒・キッチンカー・物販等）や太鼓演奏等での見送りや観光ボランティア（市民・学生）による案内活動を実施している。さらに、オフィシャルツアーに参加しない乗客向けに、市が有料シャトルバス（往復3,000円／人）を運行しており、ボランティアが同乗し、案内を行っている。

国・県・民間企業と連携した取組においては、県と市の共同でセールス活動を行っており、ランドオペレーターや海外船社を訪問したり、シートレードへ参加している。また、東港寄港時には、県・市に加え、港湾立地の自治体も協力して受入れを行っている。なお、このクルーズ船受入れの経済効果としては、県の調査によると乗船客一人当たり約1万円の経済効果があるとされている。

今後の課題としては、西港へのラグジュアリー船誘致、受入環境整備、外国人受入れに係る環境整備やシャトルバス運行体制の確立などが必要となっている。

イ 港湾エリアの活性化対策について

新潟市にある新潟港は、歴史的に重要な港町として発展してきており、近世には北前船（商船）の寄港地として栄え、明治元年に開港している。大正期に近代的な埠頭工事が完了し、都市基盤が整備されている。特に万代島を中心とした西地区は、港湾の交流・にぎわいの中心として注目され、平成4年に国際交流拠点として整備が決定後、平成15年には朱鷺メッセが開業し、新たな都市空間が創出されている。

また、新潟市では、万代島地区におけるさらなる交流拡大、拠点性向上を目指すものとして「万代島にぎわい空間創造事業」に取り組んでおり、2つの主要プロジェクトを展開している。

第1期では、新潟魚市跡地に、市民市場「ピアB a n d a i」を平成22年に開設し、民設民営（万代にぎわい創造株式会社）でにぎわい空間を創造している。また、令和2年に事業継続し、令和3年にリニューアルオープンしている。

第2期では、旧水産物荷捌施設を活用して、「万代島多目的広場」の整備を行い、平成30年に屋内・屋外広場がオープンし、「大かま」の愛称で市民に親しまれている。その後、指定管理者制度の導入により、効率的な運営と新たなにぎわい創出を目指している。令和6年時点では累計約67万人が利用しているが、平日や冬期の利用促進が今後の課題となっている。

今後、万代島地区のさらなるにぎわい創出と活性化のため、平成31年3月に、「万代島地区将来ビジョン」を策定し、課題となっている「アクセス機能強化」「情報発信と人の誘導」などの取組を進めることとしている。

(3) 福岡市（人口 1,667,401人）

ア 博多港における物流ネットワークについて

福岡市に位置する博多港は、九州の国際海上コンテナ取扱量において53.7%（2023年）のシェアを持ち、九州で第1位の港湾となっており、年間コンテナ取扱量は88万TEUに達し、全国で6位の規模を誇っている。

また、博多港は、地理的優位性が最大の強みで、アジア諸国との距離が非常に近く、大阪より近い釜山、東京と等距離の上海へのアクセスが容易であり、国際コンテナ定期航路は中国、韓国、東南アジアなど41航路で、月間206便に及び、特に東アジア・東南アジア航路が充実し、多様な国際物流ネットワークを構築している。

主なコンテナ取扱い品目は、輸移出では完成自動車、ゴム製品、再利用資材、自動車部品、産業機械などが上位を占めており、輸移入では、家具装備品、衣類、履物、電気機械、製造食品などが上位を占めている。

さらに、半径５キロメートル圏内に陸・海・空の輸送モードが集中している点も大きな利点となっており、ＪＲ貨物ターミナル、コンテナターミナル、九州自動車道、福岡ＩＣ、都市高速道路、福岡空港が近接し、複合的な物流が可能となっている。

そのほか、コンテナターミナルの機能強化も進んでおり、2021年３月には自動車専用道路のアイランドシティ線が開通し、2025年２月には直結バンプールが供用開始され、物流効率が飛躍的に向上している。また、独自のＩＴシステムの導入により、さらなる物流の最適化を実現している。これらの強みにより、博多港は九州の物流拠点として、国際競争力の高い港湾として発展を続けている状況である。

イ クルーズ船受入態勢の強化について

福岡市の博多港は、クルーズ船受入において日本有数の拠点として発展してきており、新型コロナ化渦前の2013年から2019年にかけては、最高で年間の寄港回数が328回で、乗降客数は約170万人に達し、急速な成長を遂げていた。その後、新型コロナウイルスの影響により、2020年から2022年まで寄港は大幅に減少したが、2022年11月に国内クルーズ、2023年３月に外航クルーズの受入を再開している。

クルーズ船受入機能の強化として、2015年に中央ふ頭クルーズセンターを供用開始し、施設は約2,800平方メートル、入国審査は最大20ブース可能で、ＣＩＱ（税関・出入国・検疫）対応に優れている。同時に、歩行者シェルター、交通広場、岸壁、利便施設も順次整備されており、この中で、交通広場は約１万3,200平方メートルで、観光バス48台、路線バス３バース、タクシープール７バースを備え、乗客の円滑な移動を支援している。

また、個人旅行客（ＦＩＴ）への対応にも注力しており、タクシー会社と連携し、乗客の目的地案内や迅速な乗車支援を行っている。バス台数や乗船車数を元に個人行動と予測される乗客数をタクシー協会に前日までに情報提供するとともに、現地では、タクシー待ちの間に乗客の行き先を聞き取り、メモを作成し、乗車時にこのメモを運転手へ引き継ぎ、できるだけ早く出発させるなどの対応を取っている。

直近の実績においては、2025年７月にＭＳＣベリッシマ寄港時に乗客

約5,400名に対し、観光バス89台、タクシー434台を手配し、同じく7月にスペクトラム寄港時には、乗客約5,200名に対し、観光バス59台、シャトルバス1台、タクシー643台を手配している。

このように博多港は、クルーズ船受入のインフラと運営体制を継続的に改善し、国際的な海洋観光の拠点として発展し続けている。