

第5回  
クルーズ旅客に対する水上交通を活用した  
下関港の魅力向上検討会

令和2年2月21日

下関市港湾局  
九州地方整備局下関港湾事務所

# 1. 実証実験の概要

## 実証実験の概要について

### ①運航日時

	運航日	対象クルーズ船	入港	出港	クルーズコース
1回目	R1.09.29(日)	コスタ・セレーナ	8:00	15:00	天津⇒佐世保⇒ <u>下関</u> ⇒天津
2回目	R1.10.05(土)	コスタ・セレーナ	8:00	14:00	天津⇒博多⇒ <u>下関</u> ⇒天津
3回目	R1.10.25(金)	コスタ・ベネチア	8:00	18:00	上海⇒ <u>下関</u> ⇒博多⇒上海

### ②参加人数

	運航日	対象クルーズ船	乗船客	乗組員	対象者	参加人数
1回目	R1.09.29(日)	コスタ・セレーナ	3,703人	967人	乗組員	32人
2回目	R1.10.05(土)	コスタ・セレーナ	3,749人	972人	個人客	4人
3回目	R1.10.25(金)	コスタ・ベネチア	4,500人	1,239人	個人客	23人
					ツアー客	78人

※10/25については、九州内に多数の大型クルーズ船が同時寄港したこと、また観光シーズンの最盛期であったこともあり、クルーズ客全員分の大型バスの確保が困難な状況であったため、水上交通において多数の乗客を確保できた。

# 実証実験の概要について

## クルーズ船寄港岸壁～小型客船乗降場所



## 運航1回目について

運航コース【9月29日「コスタ・セレーナ(入港8:00-出港15:00)」】  
長州出島(10:00発)⇒唐戸(10:50着-12:10発)⇒長州出島(13:00着)

行程	計画	実績
長州出島棧橋発	10:10	10:10
唐戸棧橋着	10:50	10:50
唐戸観光	80分	85分
唐戸棧橋発	12:10	12:15
長州出島棧橋着	12:50	12:55



# 運航1回目について

## 関門海峡 船上MAP



1 長州出島  
クルーズ本船の停泊地、水上交通の出発地。



2 六連島  
日本では定番のお土産・贈答品のひとつである「雲丹の瓶詰め」の発祥の地。



3 彦島大橋  
コンクリート橋で日本第2位の長さ。水面からの高さ42m、橋脚間235m。



4 南風泊市場  
全国で唯一ふぐを専門に取り扱う卸売市場。



5 工場群  
北九州工業地帯の工場群。日本新三大夜景の一つに選ばれている。



6 金ノ弦岬灯台  
日本で多くの灯台を設計し「灯台の父」と言われたスコットランド人リチャード・ヘンリー・ブラントンの設計。



- クルーズ着岸場所
- 小型船乗降場所

- 水上からの景観の分類
- 小型船乗降場所
  - 自然・地形
  - 街並み
  - 市場・工場
  - 歴史建造物・博物館
  - 構造物



18 関門橋  
本州と九州を結ぶ橋。橋長1,068m、橋脚間712m、高さ53m。



17 唐戸  
水上交通の到着地。関門海峡の風景を存分に味わえるウォーターフロント地区。



16 下関街並み  
「海峡ゆめタワー」(高さ153m)や、下関と釜山を結ぶフェリーターミナルがある。



15 門司港レトロ  
近代には石炭の積み出しや貿易の中継地としての役割を果たした。



14 関門海峡ミュージアム  
コンセプトは「関門海峡をまるごと楽しむ体験型博物館」。2019年9月21日にリニューアルオープン。



13 瀬河  
古くから大小の造船工場がある。日本遺産の指定を受けているドックがある(三菱重工業瀬河造船所)。



12 瀬流島  
日本で最も有名な島のひとつ。日本で最も有名な剣豪「佐々木小次郎」と「宮本武蔵」が決闘した伝説の島。



10 11 赤レンガの建造物群  
10は旧サッポロビール九州工場の施設。11はアサヒグループの主要製鋼工場(写真)。



9 門司駅周辺街並み  
赤煉瓦プレイスのほか、関門海峡を眺望できる露天風呂「楽の湯もじ」がある。



8 小倉駅周辺街並み  
小倉城、巨通市場等の観光スポットがある。九州産品が購入できるアミュプラザ小倉は小倉駅と連続している。

# 運航1回目について

## 下関モニターツアーの集合場所・時間

### 【ツアー行程】

	【ふ頭（長州出島）】 バス乗降場		【小型船乗降場】		【唐戸】 唐戸乗り場
行き	9:55 集合 10:00 発	→ 《バス》	10:10 発	→ 《船》	10:50 着
帰り	13:00 着	← 《バス》	12:50 着	← 《船》	12:05 集合 12:10 発

### ふ頭（長州出島）



### 唐戸

発着場所：①唐戸乗り場→



# 運航2回目について

運航コース【10月5日「コスタ・セレーナ(入港8:00-出港14:00)」】

長州出島(9:00発)⇒小倉(9:30着-10:30発)⇒唐戸(11:00着-12:00発)⇒長州出島(12:40着)

行程	計画	実績
長州出島棧橋発	9:10	9:00
小倉棧橋着	9:40	9:30
小倉観光	50分	60分
小倉棧橋発	10:30	10:30
唐戸棧橋着	11:00	10:45
唐戸観光	60分	80分
唐戸棧橋発	12:00	12:05
長州出島棧橋着	12:40	12:50



# 運航2回目について

## 関門海峡 船上MAP



1 長州出島  
クルーズ本船の停泊地。水上交通の出発地。



2 六連島  
日本では定番のお土産・贈答品のひとつである「雲丹の瓶詰め」の発祥の地。



3 彦島大橋  
コンクリート橋で日本第2位の長さ。水面からの高さ42m、橋脚間235m。



4 南風泊市場  
全国で唯一ふぐを専門に取り扱う卸売市場。



5 工場群  
北九州工業地帯の工場群。日本信三夜景の一つに選ばれている。



7 金ノ弦岬灯台  
日本で多くの灯台を設計し「灯台の父」と言われたスコットランド人リチャード・ヘンリー・ブラントンの設計。



18 関門橋  
本州と九州を結ぶ橋。橋長1,068m、橋脚間712m、高さ53m。



17 唐戸  
水上交通の到着地。関門海峡の風景を存分に味わえるウォーターフロント地区。



16 下関街並み  
「海峡ゆめタワー」(高さ153m)や、下関と釜山を結ぶフェリーターミナルがある。



15 門司港レトロ  
近代には石炭の積み出しや貿易の中継地としての役割を果たした。



14 関門海峡ミュージアム  
コンセプトは「関門海峡をまるごと楽しむ体験型博物館」。2019年9月21日にリニューアルオープン。



13 運河  
古くから大小の造船工場がある。日本遺産の指定を受けているトックがある(三菱重工業下関造船所)。



12 蔵流島  
日本で最も有名な島の一つ。日本で最も有名な剣豪「佐々木小次郎」と「宮本武蔵」が決闘した伝説の島。



9 門司駅周辺街並み  
赤煉瓦プレースのほか、関門海峡を眺望できる露天風呂「薬の湯もじ」がある。



8 小倉  
小倉城、目黒市場等の観光スポットがある。九州産品が購入できるアミュプラザ小倉は小倉駅と連結している。



10 11 赤レンガの建造物群  
10は旧サッポロビール九州工場の施設。11はアサヒグループの主要耐震工場(写真)。

# 運航2回目について

## 立寄り先 (小倉・唐戸) における集合場所と時間



小倉

集合場所 : ①小倉乗り場  
集合時間 : 10 : 25



①小倉乗り場



唐戸

集合場所 : ①唐戸乗り場  
集合時間 : 11 : 55



①唐戸乗り場



②小倉ターミナル



⑤リバーウォーク北九州



②唐戸ターミナル



⑤海響館



③あるある City



⑥小倉城



③唐戸市場



⑥はい! からっと横丁



④小倉駅  
(アミュプラザ小倉)



⑦巨過市場



④カモンワーフ



⑦海峽ゆめタワー

# 運航3回目について

## 運航コース【10月25日「コスタ・ベネチア(入港8:00-出港18:00)」】

長州出島(9:00発)⇒唐戸(10:00着-12:00発)⇒門司港(12:05着-14:00発)⇒小倉(14:30着-16:00発)  
⇒長州出島(16:30着)

行程	計画	実績
長州出島棧橋発	9:10	9:50
閘門通過	9:30	10:10
唐戸棧橋着	10:10	10:50
唐戸観光	110分	70分
唐戸棧橋発	12:00	12:00
門司港棧橋着	12:05	12:05
門司港観光	115分	90分
門司港棧橋発	14:00	13:35
小倉棧橋着	14:30	14:00
小倉観光(免税店)	90分	90分
小倉棧橋発	16:00	15:30
長州出島棧橋着	16:30	16:15

※計画と実績の乖離  
個人客とツアー客の  
下船時間が異なり、  
出発が遅延した。

※計画と実績の乖離  
波風が大きかったた  
め、船速を落とす等  
の安全運航を行った。



# 運航3回目について

## 関門海峡 船上MAP



1 長州出島  
クルーズ本船の停泊地。水上交通の出発地。



2 六連島  
日本では定番のお土産・贈答品のひとつである「雲丹の瓶詰め」の発祥の地。



3 南風泊市場  
全国で唯一ぶぐを専門に取り扱う卸売市場。



4 彦島大橋  
コンクリート橋で日本第2位の長さ。水面からの高さ42m、橋脚間235m。



5 下関漁港開門  
世界最小のバナム運河式開門（ギネス登録）長さ約50m 幅約7m 潮位差最大1.5m



6 運河  
古くから大小の造船工場がある。日本遺産の指定を受けているドックがある（三菱重工工業下関造船所）。

- クルーズ着岸場所
- 小型船乗降場所

- 水上からの景観の分類
- 小型船乗降場所
  - 自然・地形
  - 街並み
  - 市場・工場
  - 歴史建造物・博物館
  - 構造物



17 小倉  
水上交通3か所目の到着地。小倉城、旦過市場等の観光スポットがある。



18 19 工場群  
北九州工業地帯の工場群。日本信三夜景の一つに選ばれている。



16 金ノ弦岬灯台  
日本で多くの灯台を設計し「灯台の父」と言われたスコットランド人リチャード・ヘンリー・プラントンの設計。



15 門司駅周辺街並み  
赤煉瓦プレイスのほか、関門海峡を眺望できる露天風呂「楽の湯もじ」がある。



13 14 赤レンガの建造物群  
13はアサヒビールグループの主要焼酎製造工場（写真）14は旧サッポロビール九州工場の施設。耐震工場。



12 関門海峡ミュージアム  
コンセプトは「関門海峡をまるごと楽しむ体験型博物館」。2019年9月21日にリニューアルオープン。



11 門司港  
水上交通2か所目の到着地。近代には石炭の積み出しや貿易の中継地としての役割を果たした。



8 下関街並み  
「海峡ゆめタワー」（高さ153m）や、下関と釜山を結ぶフェリーターミナルがある。



10 関門橋  
本州と九州を結ぶ橋。橋長1,069m、橋脚間712m、高さ53m。



7 厳流島  
日本で最も有名な島の一つ、日本で最も有名な剣豪「佐々木小次郎」と「宮本武蔵」が決闘した伝説の島。



9 唐戸  
水上交通1か所目の到着地。関門海峡の風景を十分に味わえるウォーターフロント地区。



# 運航3回目について

## 立寄り先 ( 唐戸・門司・小倉 ) における集合場所と時間

 **唐戸**  
 集合場所：①唐戸乗り場  
 集合時間：11：55



 **門司**  
 集合場所：①門司港乗り場  
 集合時間：13：55



 **小倉**  
 集合場所：①小倉乗り場  
 集合時間：15：55



## 2. 実証実験結果及び 実証実験参加者アンケートについて

## 実証実験参加者アンケートについて【回答者数、集計項目】

○実証実験に参加した138名のうち、子供を除く乗船者全員にアンケートを配布し、115名から回答を得た。

### ■回答者数

寄港日	参加者	乗船実績	アンケート回答者数	備考	
1回目 2019.9.29(日)	乗組員	32人	24人		
2回目 2019.10.5(土)	FIT客	4人(5人)	3人(4人)	( )書はガイド含む	
3回目 2019.10.25(金)	FIT客	23人	23人		
	ツアー客	食事付	35人	27人	
		食事無	43人	37人	

### ■集計項目

参考資料のみに掲載

項目	1回目 2019.9.29(日)	2回目 2019.10.5(土)	3回目 2019.10.25(金)
ツアー参加の動機【選択】	水上交通を組み込んだツアーへの参加の動機		
運航区間毎の ・乗船時間 ・船からの眺め の評価【選択】	・長州出島→唐戸 ・長州出島←唐戸	・長州出島→小倉 ・小倉→唐戸 ・唐戸→長州出島	・長州出島→(彦島閘門経由)→唐戸 ・唐戸→門司港 ・門司港→小倉 ・小倉→長州出島
ツアー全体行程における水上交通に係る個別内容の評価【選択】	・(全体を通して)乗船時間の長さ ・船上の説明(ガイド)	・(総合的にみて)船からの眺め ・水上交通の満足度	・船の乗り心地 ・配布資料
上陸場所での消費動向【選択】	—	小倉・唐戸で消費した品目と支出総額	唐戸・門司港・小倉で消費した品目と支出総額
ツアー全体の評価と支払意思額【選択】	—	・ツアー全体の満足度 ・ツアー料金として支払ってもよいと思える金額	—
利用を促すため工夫すべき事項【選択】 その理由【記述】	・乗船時間/船からの眺め/ ・乗り心地/説明/配布資料/その他	—	—
クルーズ客船の下船場所から小型船乗り場までの評価【選択・記述】	・下船場所からバスによる小型船乗り場までの移動時間 ・バス降車から乗船までの問題の有無		
実験に参加した感想、あるいは要望【記述】	(自由回答)		
回答者の属性【記述, 選択】	下関港への寄港回数/国籍/性別/年齢	クルーズ旅行回数/国籍/性別/ツアーへの参加形態/年齢	

# 実証実験参加者アンケート結果 【ツアー参加の動機】

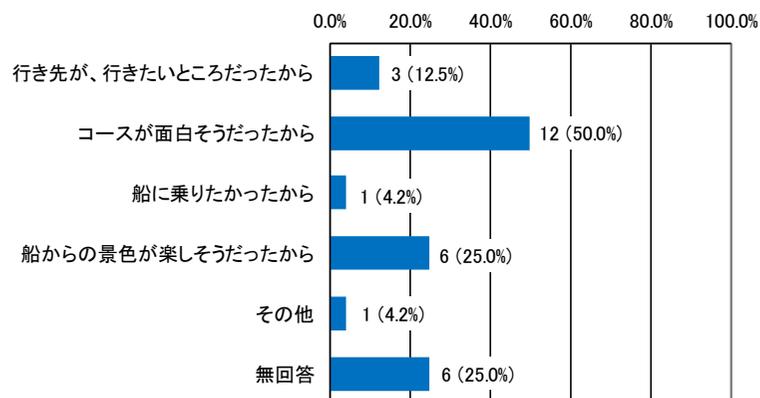
○ツアー参加の動機について、FITやツアー客は「船からの景色が楽しそうだったから」が最も多く、次いで「コースが面白そうだったから」が続く。

○一方、乗組員は、「コースが面白そうだったから」が半数に上り最も多い。

## ■ ツアー参加の動機

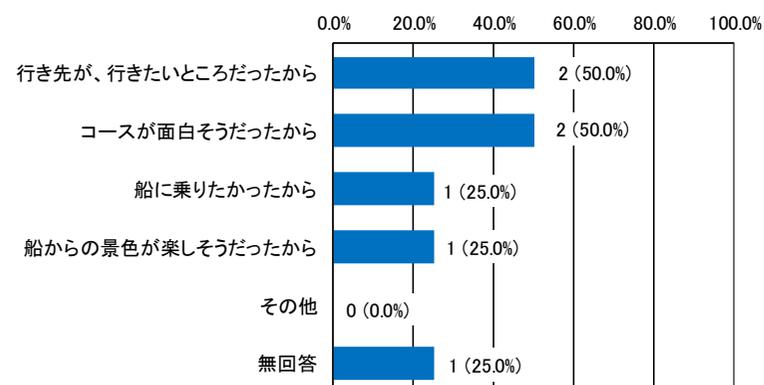
### 乗組員(9月29日(日))

N=24(複数回答)



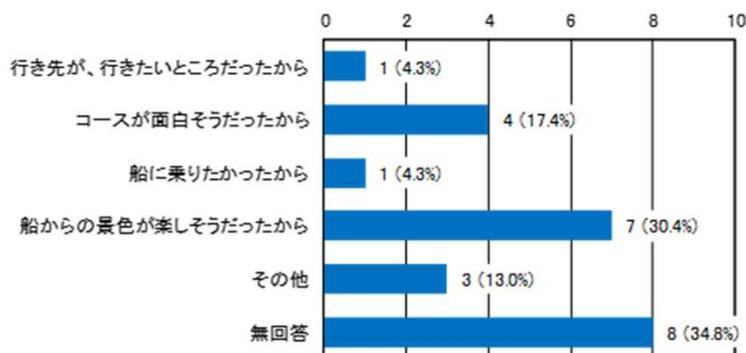
### FIT(10月5日(土))

N=4(複数回答)



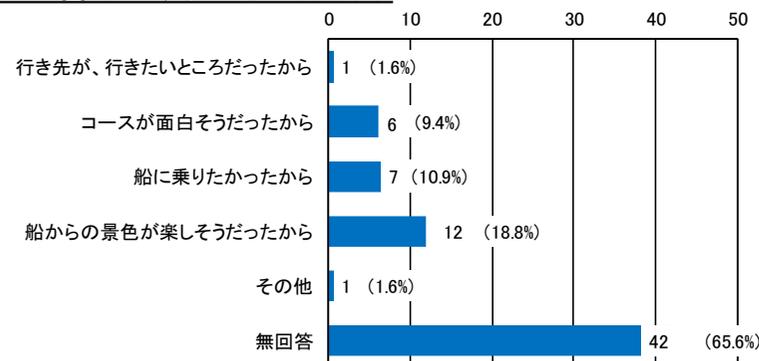
### FIT(10月25日(金))

N=23(複数回答)



### ツアー客(10月25日(金))

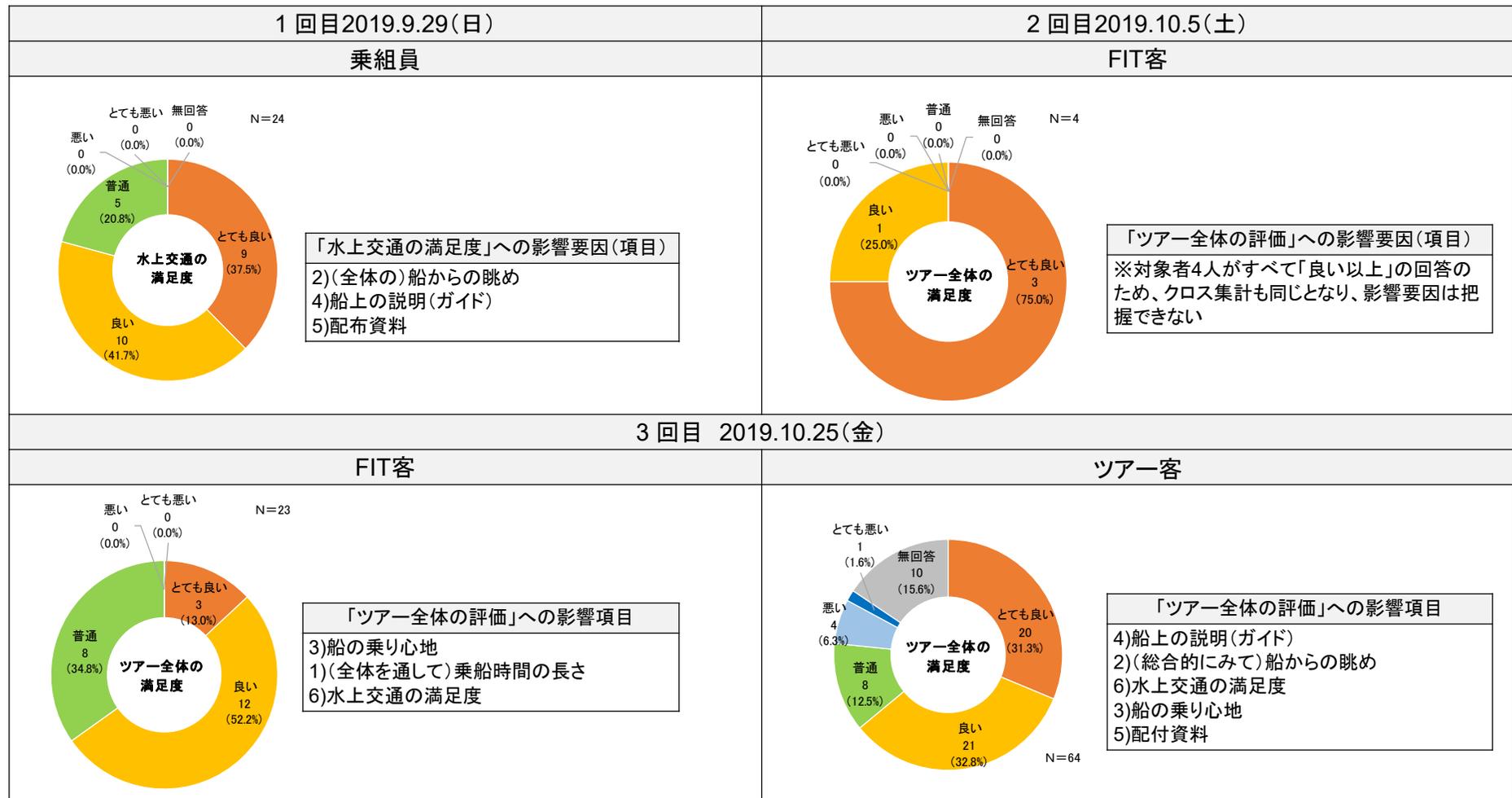
N=64(複数回答)



# 実証実験参加者アンケート結果【ツアー満足度】

- ツアー全体の満足度については、「とても良い」「良い」が64%~100%であり、満足度は高い結果となった。
- ツアー全体の評価への影響事項として、「船からの眺め」、「船の乗り心地」、「船上の説明」、「乗船時間の長さ」の評価が全体の評価へ影響する項目としてあげられる。

## ■ツアー全体の満足度



## 実証実験参加者アンケート結果 【乗船時間の長さ及び船上からの眺め】

○「乗船時間」については、全体的に満足する結果となった。また、下関漁港閘門を通る区間は、9割が「とても短い」「短い」「ちょうど良い」と回答しており、乗船時間の長さを感じさせない魅力的なものであると評価されたものと考えられる。  
 ○「船上からの眺め」については、FIT客及びツアー客においては、約半数が満足する結果となった。また、10月25日については、閘門コース区間が最も高い評価となっている。

### ■各運航区間の「乗船時間の長さ」の高評価結果 ※高評価とは「とても短い、短い、ちょうど良い」の合計(割合%)

運航区間	運航時間 (実績)	9/29 乗組員	10/5 FIT客	10/25	
				FIT客	ツアー客
(1)長州出島→唐戸	40分	75.0			
(2)唐戸→長州出島	40分	66.6			
(3)長州出島→小倉	30分		100.0		
(4)小倉→唐戸	15分		100.0		
(5)唐戸→長州出島	40分		100.0		
(6)長州出島→(下関漁港閘門経由)→唐戸	60分			95.6	87.5
(7)唐戸→門司港	5分			87.0	84.4
(8)門司港→小倉	25分			82.6	81.3
(9)小倉→長州出島	45分			78.2	82.8

### ■各運航区間の「船上からの眺め」の高評価結果 ※高評価とは「とても良い、良い」の合計(割合%)

運航区間	運航時間 (実績)	天候	9/29 乗組員	10/5 FIT客	10/25	
					FIT客	ツアー客
(1)長州出島→唐戸	40分	晴れ	41.7			
(2)唐戸→長州出島	40分	曇り	33.3			
(3)長州出島→小倉	30分	晴れ		100.0		
(4)小倉→唐戸	15分	晴れ		100.0		
(5)唐戸→長州出島	40分	晴れ		100.0		
(6)長州出島→(下関漁港閘門経由)→唐戸	60分	晴れ時々曇り			56.5	48.4
(7)唐戸→門司港	5分	曇り(小雨もあり)			52.2	45.3
(8)門司港→小倉	25分	曇り(小雨もあり)			39.1	45.3
(9)小倉→長州出島	45分	曇り			47.6	42.2

## 実証実験参加者アンケート結果【乗船時間と上陸時間】

- ツアー全体の行程時間に占める乗船時間については、概ね高評価を受けた。
- 上陸時間については、バスツアーの場合と同等以上の時間を設定したが、「短い」と感じる方がいた。
- 乗船時間と上陸観光時間のバランスを考慮した行程がツアー満足度の更なる向上に繋がると考えられる。

### ■ツアー全体行程における実乗船時間と、アンケートによる乗船時間の長さの評価

	ツアー全体行程	乗船時間	乗船時間の割合	乗船時間の高評価(%)	
				FIT客	ツアー客
1回目 2019.9.29(日)	2時間40分 (160分)	1時間20分 (80分)	50.0%	70.8	
2回目 2019.10.5(土)	3時間50分 (230分)	1時間25分 (85分)	37.0%	50.0	
3回目 2019.10.25(金)	7時間25分 (385分)	2時間15分 (135分)	35.1%	82.6	84.4

※「高評価」とは、ちょうど良い、短いの合計

- ・1回目は、ツアー全体の半分程度が乗船時間であったが、約70%の評価であった。
- ・2回目は乗船者が4名と少ないため、評価から除外。
- ・3回目は、ツアー全体の約1/3の乗船時間であったが、80%以上の高い評価となった。

### ■ツアー全体行程時間と上陸時間及びそれに関連する自由回答

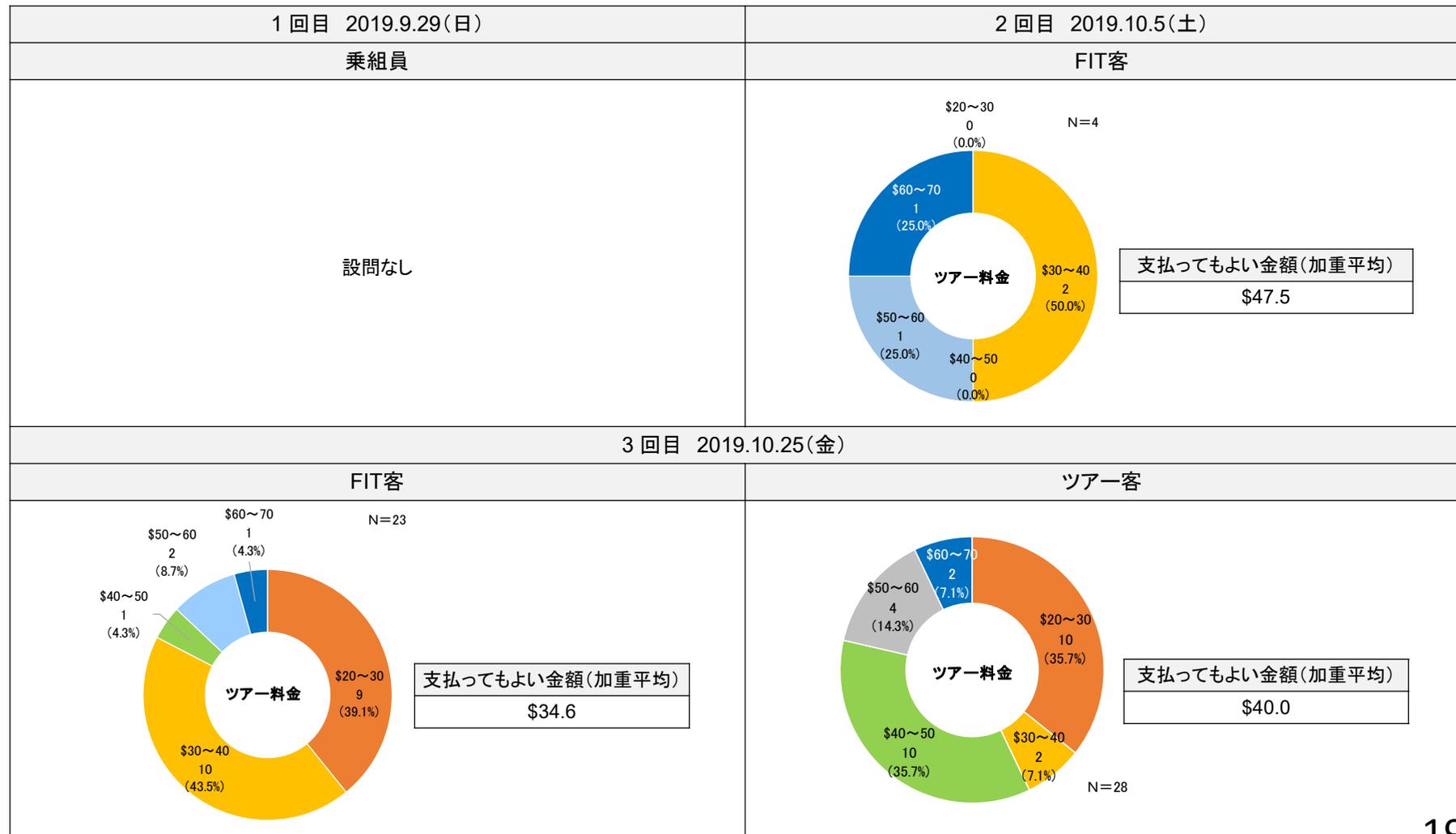
※運航日当日のバスツアーの観光時間の平均値

	ツアー全体行程	乗船時間	上陸場所	上陸時間	上陸時の時間等に関する回答	※(参考) バスツアーの 観光時間
1回目 2019.9.29 (日)	2時間40分 (160分)	1時間20分 (80分)	唐戸	1時間25分 (85分)	・水族館にいけなほど時間が短かった	—
2回目 2019.10.5 (土)	3時間50分 (230分)	1時間25分 (85分)	小倉	1時間 (60分)	・小倉で少し滞在したが、もう少しあちこちと町中を歩きまわりたいかった、	60分
			唐戸	1時間20分 (80分)	・唐戸でももっと長い時間を過ごすことができればよかった。また、他の娯楽活動もしたかった ・唐戸のための時間はあまりに短いです、より多くの時間が旅行するために必要です ・水上交通の時間は、何か良い行動があるといいですね ・唐戸市場の時間が短いので、買い物もうまくできませんでした	55分
3回目 2019.10.25 (金)	7時間25分 (385分)	2時間15分 (135分)	唐戸	1時間10分 (70分)	(個別上陸場所のコメントなし) ・ショッピング体験がない ・景勝地は十分に豊かではありません、 <u>上陸時間を再考が必要</u> ・景色は悪くなかったが、観る時間は非常に短かった ・日程は悪くないが、 <u>時間が比較的短い</u> ・ <u>時間が短い</u>	97分
			門司港	1時間30分 (90分)		63分
			小倉	1時間30分 (90分)		60分

# 実証実験参加者アンケート結果【支払い意思額】

- ツアー料金として支払ってもよいと思える金額は、\$35~50程度の評価であった。
- 客層による大きな違いは見られなかった。

## ■ツアー料金として支払ってもよいと思える金額(加重平均)



## 実証実験実施者としての検証①

- 水上交通を組み込んだツアーの集客にあたっては、船社及び旅行会社等が集客する旅客を対象に一定数を確保する必要があり、クルーズ商品発売前の早い段階で、ツアー造成社に対し情報発信や積極的な広報を行う必要がある。
- 安全性・快適性への対応については、通常の船舶運航基準に加え、乗客の快適性や満足度を考慮した運航とすることや、代替手段の確保、揺れの低減等の検討を行う必要がある。

### ■実施主体者としての検証①

大項目	中項目	事実関係	対応策
集客	水上交通利用客の確保  (水上交通を組み込んだ寄港地観光の造成)	<p>(旅行会社ツアー客) 中国発着のクルーズ船は、旅行会社等が販売する寄港地観光を含むクルーズ商品を購入したツアー客が多い。これらクルーズ商品はクルーズ開始前の早い段階より販売されていることなどから、寄港前の段階での水上交通の組み込みには、旅行会社等の協力は得難い状況であった。ただし、10/25については、バスの確保難から実施日数日前に急遽水上交通の利用をランドオペレーターから打診され78名を受入れた。(船社FIT)</p> <p>このため、実証実験に際しては、対象クルーズ船を運航する船社に協力を求め、船社の集めた旅客に対して、特別に水上交通を組み込んだ寄港地観光を企画し、参加者を募ってもらった。</p> <p>しかし、船社が集めた旅客は、9/29で乗船客3,703人中 0人、10/5で乗船客3,749人中 19名、10/25で乗船客4,500人中 31名と僅かで、その中からの参加者募集となった。</p>	<p>水上交通実現化に向けては、船社の集めた旅客に加え、乗船客の大半を占める旅行会社等のツアー客を集客対象に設定し、利用客の確保を図る必要がある。</p> <p>そのためには、水上交通を組み込んだ寄港地観光を造成して頂く必要があるため、クルーズ商品の販売が開始される前に、寄港地観光の造成に参考となる水上交通に係る情報の発信、また、寄港地観光の造成に携わる国内のランドオペレーター等に対して積極的な広報を検討する。</p>
降雨時の対策 ・ 利用客の安全確保	降雨時の対応  安全で快適な小型船の運航	<p>10/25、旅客がクルーズ船から下船する前に、強い雨が降った。また、運航時に小雨が降ることもあった。</p> <p>10月25日実証実験に於いて、門司港から小倉への運航時、多少風が強く波も少しあったため、北九州側では無く、彦島側を運航し、安全に配慮した。また、小倉から長州出島においては、竹の子島から長州出島の区間においては、波が高く、かなり揺れがあり、乗船客の中には気分を悪くした乗船客もいた。</p>	<p>荒天時の運航については、運航は可能だが、風景が見られないこと(乗船客の満足度も低下)もあるため、船舶運航基準と併せ、当日の予報と運航時間の状況等を勘案し、船長と運航の是非について協議する必要がある。</p> <p>場合によっては、唐戸へ引き返すことや別の交通手段を検討しておく必要がある。</p> <p>揺れを低減する船舶の利用を検討する(ローリングに対応したジャイロ搭載船など)。</p>

## 実証実験実施者としての検証②

- 定時性を確保した運航のためには、個人客とツアー客が混在しないツアー募集を行うことが必要である。
- 下関漁港閘門は、通航時間が規定されていることから、乗客の下船に時間を要した場合等に、運航コースの変更を柔軟に実施できるよう検討する必要がある。
- 船内ガイドについては、効果的に実施するために、ガイドの説明の一助となる自動説明機能の他、乗客自らスマートフォン等で操作可能なQRコードでの紹介を検討する余地がある。

### ■ 実施主体者としての検証②

大項目	中項目	事実関係	対応策
募集	募集時	10/25においては、個人客と団体ツアー客が混在して運航することとなり、小型船への乗船時間に大きな差ができ、当初の計画より遅れて出港した。 個人客はツアー客より早くクルーズ船から下船することができ、一方、ツアー客の下船時間は遅くなるのが一般的。	<u>個人客とツアー客を混在しないようにツアー募集することで定時性を確保した運航を行う。</u>
下関漁港閘門の通航	下関観光の目玉である下関漁港閘門の通航の確保	下関漁港閘門には通航時間が設定されており、10/25は当初閘門の通航を9:30～に予定していたが、 <u>旅客の下船に時間を要したため、通航不可となった。しかし、結果的に次の10:10～に通航でき、旅客からは好評を得た。</u> 閘門は予約制ではなく、早いもの順であるため、関係者へ事前に周知し、当日の利用への配慮を求めた。 閘門施設管理者、漁協関係者、閘門利用者へ事前説明し閘門通過日時の事前周知のパンフレットの配布を行った。	水上交通実現化に向けては、 <u>当日の出発時間にに応じて柔軟に対応できるように予めツアー行程を検討しておく。</u> (例えば、往路で通航不可の場合には復路で通航するなど。) 今後も利用の際には、関係者への事前周知や協力要請を行う。
船内ガイド	効果的なガイド	<u>初めての試みであったため、職員がガイドの横について観光スポットのタイミングを指示していた。</u>	観光スポットへ近づいたら自動で説明する機能を船舶に搭載する。 <u>多言語サービスのQRコードを周知し、活用してもらう。</u>

# 小型船運航事業者へのヒアリング及び水上交通ツアー実現のための要件について

- 水上交通ツアー実現のための採算ラインは、定期航路の場合、片道2000円/人、乗船率70%（「座席数90席の場合、63名」）が要件とされており、さらなる運賃低減のためには運航日数を月15回以上かつ乗船率70%以上を満たす必要との意見があった。
- 運行形態としては不定期航路事業のチャーター運航から始めるのが良い、また、運航時間と催行人数により採算ラインを割らなければ運航可能との意見があった。
- さらに、ハード面としては、乗客が安全に乗降するための、常設棧橋の整備、屋根等が必要との意見があった。
- ソフト面としては、水上交通への集客を可能とするための認知度向上への取組等が必要との意見があった。

## ■船舶運航事業者へのヒアリング結果及び水上交通ツアー実現のための要件

### (1) 定期航路事業の検討

#### ① 今回の実証実験で徴収した場合の運賃等

- ・片道**2,000円/人**  
（長州出島から次に上陸、そして長州出島に戻る場合、4,000円/人）
- ・上記は、座席数90席（「がんりう」程度）の70%が運航の判断基準

#### ② 上記の運賃をさらに下げることができる場合の運航の要件等

- ・運航日数が（月あたり）**15回以上**
- ・（運航期間中の平均の）**乗船率70%**

### (2) 船舶運航事業者の運航形態（実施体制）について

- ・クルーズ船は不定期運航であること、また、現時点では運航日数が見通せないことから、旅客不定期航路事業のチャーター運航で始めるのがよい。
- ・不定期航路事業の場合、運航時間と催行人数により採算ラインを割る場合は実施不可。

### (3) 安全かつ円滑な移動を確保するための要件

#### （ハード面）

- ・下船場所に近接した小型船乗り場の確保と、**浮き棧橋及び渡橋の常設**
- ・上記の設備には、バリアフリー化、**屋根等の雨対策**

#### （ソフト面）

- ・水上交通の**認知度の向上**と、認知度が高まるまでの運航、使用料等のインセンティブ

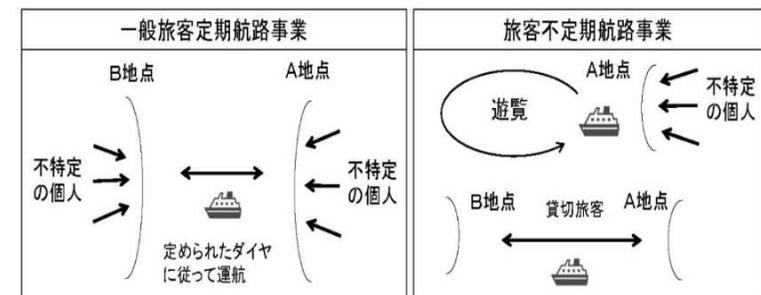
### ※旅客航路事業について

	一般旅客定期航路事業 （許可制（海上運送法第3条））	旅客不定期航路事業 （許可制（海上運送法第21条））
航路・ダイヤ	定められた航路を定められたダイヤ通りに運航（乗合運送） ⇒旅客の多寡にかかわらず運航する（第14条）	定められた航路を一定のダイヤによらずに運航（起終点を同じとする乗合または貸切運送） ⇒事業者の都合で運休できるため、乗船客が少ない場合などは運航されない可能性がある
運賃・料金	届出（指定区間*1は上限認可）	届出
船舶運航計画*2	届出（変更する場合はあらかじめ届出）	策定の必要なし
安全管理規程*3	届出	届出

\*1 指定区間：船舶以外には交通機関がない区間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である区間であって、当該区間に係る離島その他の地域の住民が日常生活又は社会生活を営むために必要な船舶による輸送が確保されるべき区間

\*2 運航ダイヤ等を定めたもの

\*3 輸送の安全を確保するための社内体制、運航中止の判断基準、事故等の場合の対応等を定めたもの



### 3. ツアー造成者へのアンケートについて

## ツアー造成にかかる関係者アンケートについて

○水上交通を組み込んだショアエクスカージョンの定着に向けた事業化の検討を検討するため、既に、クルーズ旅客のショアエクスカージョン造成に豊富な知識と実績のある関係者、企業9社から、意見を聴取した。

### ■意見聴取の対象者

- ・ランドオペレーター(4社)
- ・クルーズ船社(1社)
- ・クルーズ船チャーター会社(3社)

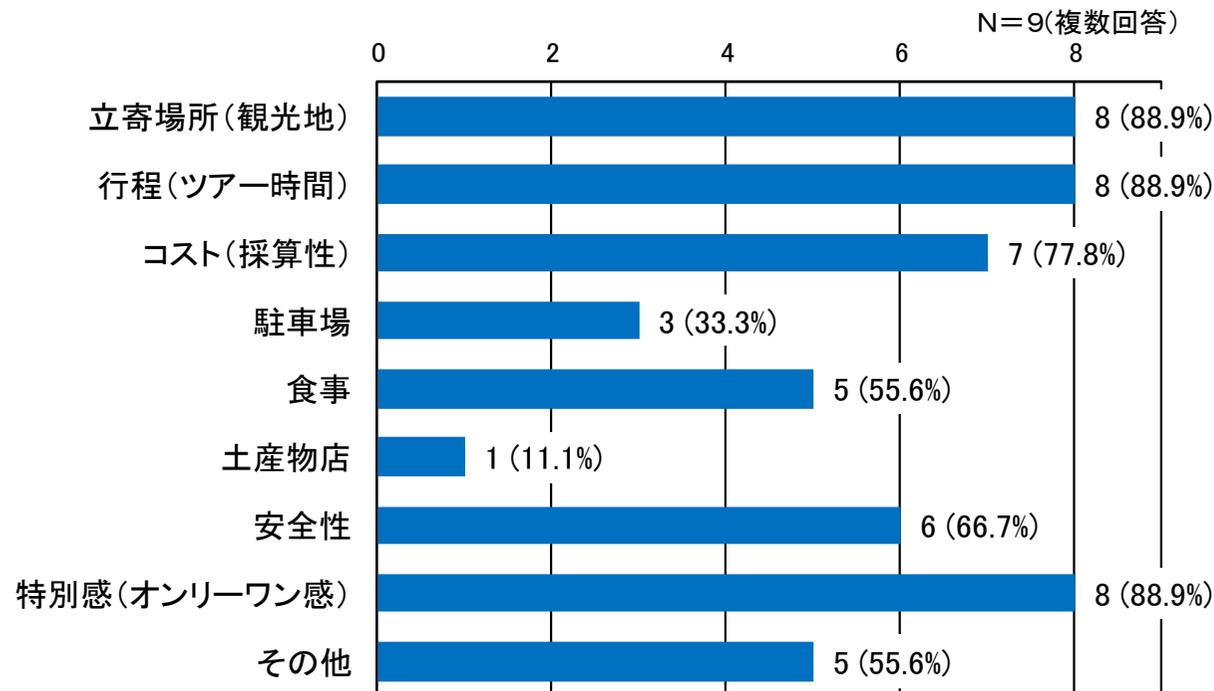
### ■アンケート設問項目

項目	内容
ショアエクスカージョンの造成について	・造成の際に重視する点【選択】 ・ショアエクスカージョン1人当たりの平均的な価格【選択】 ・上記の価格に占めるバス代等の交通費用【選択】
水上交通を組み込んだショアエクスカージョンの造成について	・造成の際に重視する点と具体的な内容【選択、自由回答】 ・造成にあたって考慮すべき事項、課題等【自由回答】 ・その他のご意見【自由回答】
今後の関門地区のショアエクスカージョン造成において	今後の関門地区のショアエクスカージョン造成において行政を含む地元を求めるもの等【自由回答】

## ツアー造成にかかる関係者アンケート結果【ツアー造成の際に重視する点】

○通常、クルーズ船のショアエクスカージョンを造成する際に重視する項目として、9社中8社が、「行程(ツアー時間)」、「立寄場所(観光地)」、「特別感(オンリーワン感)」を挙げている。  
○続いて、「コスト(採算性)」(7社)、「安全性」(6社)となっている。

### ■ツアー造成の際に重視する点



#### 「その他」の回答

- ・項目すべてで、バランス
- ・ツアーの受入キャパシティ
- ・新たな素材、ルートの開発
- ・階段、洋式トイレ

## ツアー造成にかかる関係者アンケート結果【価格及び価格に占める交通費用】

○通常のクルーズ船に係るカジュアルクラスのショアエクサクションにおける一人あたりのツアー価格は、「3千円～5千円」から「9千円～」までで、会社により分散している。平均すると約6,400円程度となる。

○これらのツアー価格に占めるバス代等の交通費用は、「20%～30%」から「60%～」までに分散している。平均すると、約40%となり、ツアー価格を考慮すると、一人あたり2,400円となる。

### ■ショアエクサクション1人当たりの平均的な価格

1人当たりの平均価格 6,400円/人(加重平均)

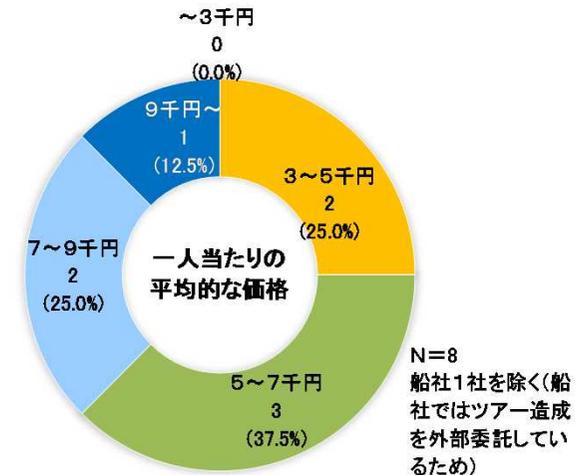


図 通常のショアエクサクションの1人あたりの平均的な価格

### ■上記の価格に占めるバス代等の交通費用

交通費用の割合 約40%(加重平均)

各社の交通費の平均 約2,400円

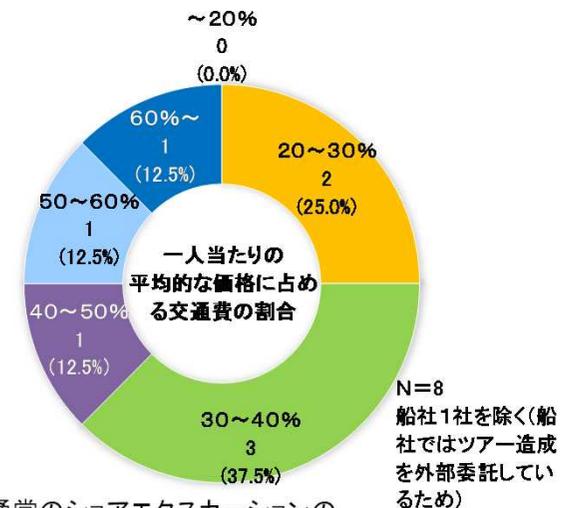


図 通常のショアエクサクションの1人あたりの平均的な価格に占める交通費用の割合

## ツアー造成にかかる関係者アンケート結果【水上交通を組み込んだツアーについて】

○水上交通をツアーに組み入れる場合に重視する具体的な内容としては、バス等の他の交通手段と比較した場合の比較優位、水上交通でしか体験できない特別な価値があるかどうか等が重要であると挙げられている。  
○また、船の情報や料金、スピード、快適性、安全性、船内案内の有無、乗下船設備等、検討するために必要な情報が不足していることから、情報提供が必要との意見も多く出された。

### ■水上交通を組み込んだショアエクサカーションの造成の際に重視する点

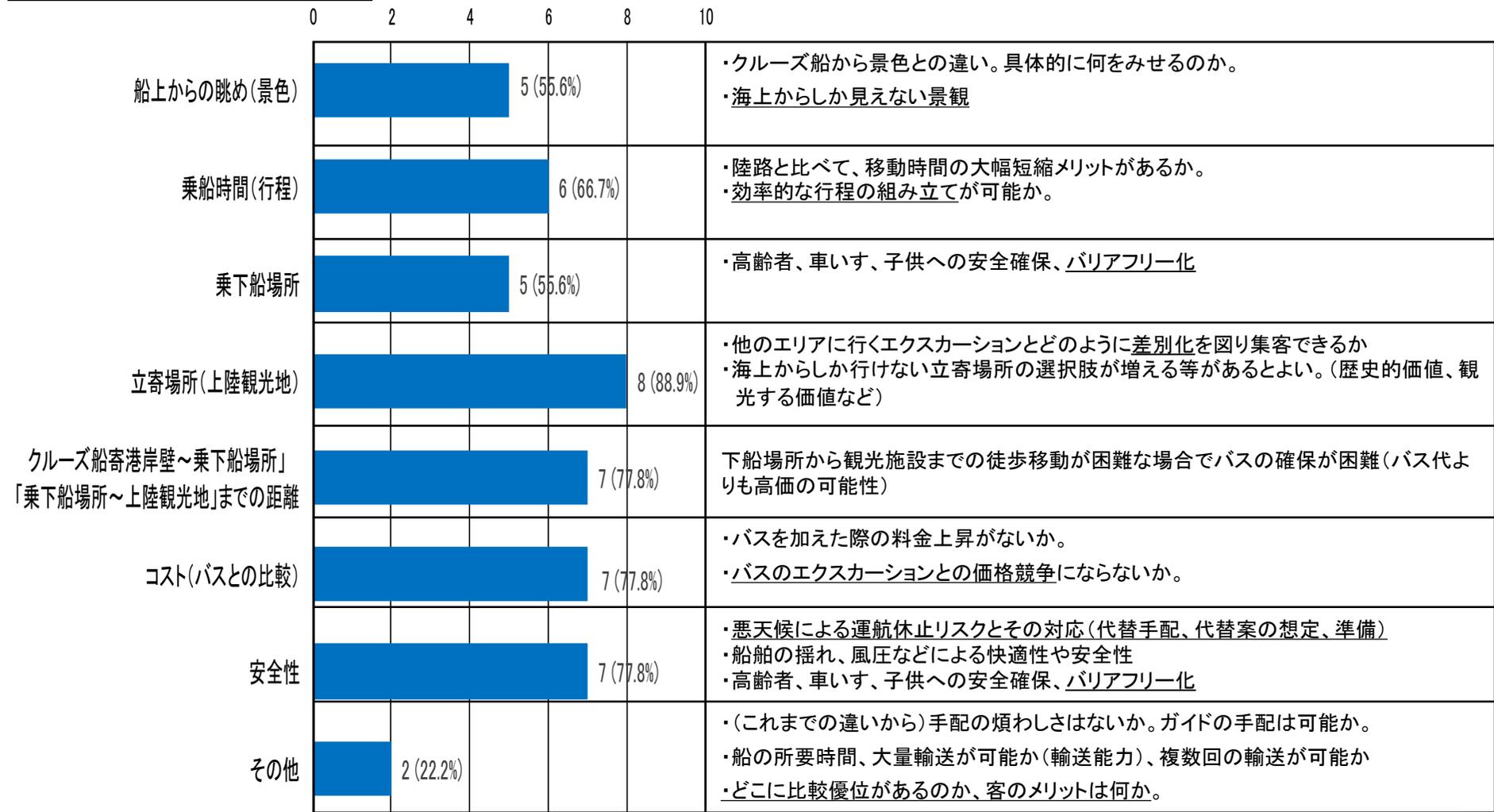


図 造成の際に重視する点の評価と具体的な意見

## ツアー造成にかかる関係者アンケート結果【水上交通ツアーへの期待】

- 水上交通を組み入れたショアエクサカーションへの期待として、海と陸の双方を体験でき、本州から九州をまたぐ広域を周遊することが可能であり、新たな観光の魅力につながるのではないかとの意見が出された。
- また、水上交通に対する情報や視覚的な素材が必要であり、商品造成を検討する上でも、視察・体験させてほしいとの意見も出された。

### ■水上交通を組み入れた新しいツアーに期待するコメント

○本州から九州をまたぐ広域周遊が可能で、新たな魅力があるのではないか。

- ・水上交通により周遊範囲が広がり、新しいツアー造成、商品数の充実、新しい観光素材の発掘が可能になる(本州と九州をまたぐ商品)。
- ・下関市・北九州市そのものの観光魅力度、地理的優位性、新たな広域周遊ルート商品の確立など、非常に興味のあるアイデアである。
- ・広域周遊という観点からは、海と陸からのショアエクサカーション素材は他港と比べてもポテンシャルが大きい。
- ・他港との差別化、下関港でしか体験できないものという認識がクルーズ船に認知されれば、下関港そのものの魅力度が高まり新たなクルーズ船社の寄港につながる。

○水上交通に対する情報や視覚的な素材が必要

- ・新しいものを販売するには、写真や動画等の視覚的な素材があると販売する側もお客様も判断しやすい。

○水上交通を、視察・体験したい。

- ・今回の水上交通については、是非一度視察してみたい。
- ・ファミトリップをしてみてもどうか。

## 結果の整理(まとめ)

- 運航コースについては、閘門を通るルートが最も高い結果となった。なお、ツアー造成者からは、水上交通ツアーに求める運航コースとして、水上交通からしか見ることのできない景観や立寄場所があると良いとの意見が出された。
- 上陸時間・乗船時間については、実証実験により、乗船時間と上陸観光時間のバランスを考慮した行程がツアー満足度の更なる向上に繋がること示された。
- 船上での工夫については、ガイド説明、案内パンフレットの充実が満足度向上の要因であることが示された。
- 料金、時間、輸送能力等について、ツアー造成者からは、バス等陸路と比べた比較優位性を求める意見が出された。
- 荒天時の対応については、ツアー造成者より、船舶が欠航した時の代替手段の確保が必要との意見が出された。
- 水上交通を実現させるためには、水上交通に係る情報提供やツアー造成者向けの視察等の必要性が示された。

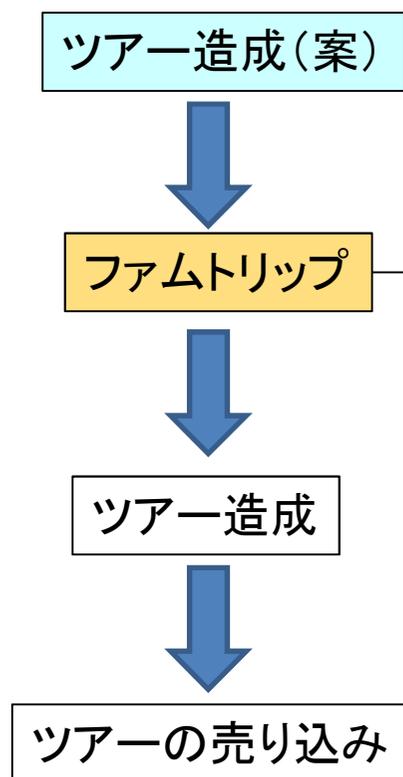
### ■アンケート結果まとめ

項目	実証実験参加者	船舶運航管理者	ツアー造成者
運航コース	・下関漁港閘門を通るルートが最も高い評価。	—	・水上交通でしか見えない景観や立寄場所があると良い。
上陸時間・乗船時間	・乗船時間に配慮しつつ十分な上陸時間の確保が、ツアー満足度の向上に繋がる。	—	・移動時間のメリットがあると良い。 ・効率的な行程の組み立てが可能か。
船上での工夫	・眺め、ガイド、パンフレットが満足度向上の要因。	—	—
料金	・ツアー料金支払い意思是、平均3,500～5,000円。	・採算ラインは、片道2,000円/人、かつ、乗船率70% ・さらなる運賃低減のためには、運航日数月15回以上かつ乗船率70%。	・ツアー全体料金平均6,400円(うち、交通費等2,400円) ・バスとの価格競争にならないか。
荒天時の対応	—	—	・荒天時の代替機能の確保 ・船舶の快適性、安全性
その他	・ツアー全体の満足度は高い結果。 ・「船からの眺め」「乗り心地」「船上説明」「乗船時間」等が評価へ影響。	・不定期航路事業(チャーター運航)から始めた方がよい。 ・安全対策として、棧橋の常設、屋根が設置されれば良い。 ・水上交通の認知度向上が必要。	・陸路に比べた比較優位。 ・バリアフリー ・水上交通に対する情報や視覚的な素材が必要。 ・水上交通を視察・体験したい。

## 4. 今後の進め方について

## 今後の進め方について

- 水上交通を実現させるためには、ツアーを造成する方に対して魅力を感じてもらう必要がある。
- そのためには、「水上交通でしか体験できない特別感」や「メリット」が感じられるツアーとすることが重要となる。
- 今年度実施した実証実験や事業者へのアンケート結果等を踏まえ、来年度は実務的にツアー造成者に向けたアプローチを検討し、水上交通の実現に向けた取組を進める。



### ○最も力を入れて検討すべき事項

- ・ 水上交通でしか体験できない「特別感」のあるツアーとするための企画

### ○ツアー造成時に配慮すべき事項

- (1) 運航コース
  - ・ 実験において高評価であった「長州出島→(下関漁港閘門経由)→唐戸」や、水上交通からしか眺めることの出来ない「唐戸～閘門橋(橋梁下部を見上げる)～和布刈神社～門司港レトロ」などを検討する。
- (2) 上陸時間・乗船時間
  - ・ 乗船時間に配慮しつつ十分な上陸時間(1.5h以上)の確保や、乗船時の魅力向上、飽きさせない工夫を検討。
- (3) 船上での工夫
  - ・ 船上での眺め、ガイド、パンフレットの充実
- (4) 料金
  - ・ 低廉化への努力、コストパフォーマンス
- (5) 荒天時の対応
  - ・ 水上交通が利用できない場合の対応

### ○その他

- ・ 商品の目玉となりうる観光素材の見せ方の工夫や、地域の達人(ローカル・エキスパート)との連携

### ○ツアー造成者に向けた乗船会の実施

- (1) 水上交通のメリット及びツアー造成時に考慮すべき事項について、情報提供  
(例) 水上交通でしか体験できないこと、上陸時間・乗船時間、料金、荒天時の対応、船の輸送能力等

- (2) 水上交通の魅力を感じてもらうためのファムトリップを実施