

下関港国際旅客船拠点形成計画

2021 年 4 月

下関市

目 次

はじめに

1. 国際旅客船拠点の形成に関する基本的な方針
 - 1－1 目的
 - 1－2 概要
 - 1－3 クルーズ客船の寄港状況
 - 1－4 下関港の港湾計画等における位置付け
 - 1－5 クルーズ客船受け入れに係る主要港湾施設の整備状況
 - 1－6 国際旅客船拠点の形成に係る取組方針
 - 1－6－1 クルーズ客船の寄港の拠点を形成する上でのクルーズ客船受入れの現状及び課題
 - 1－6－2 連携するクルーズ船社の概要
 - 1－6－3 クルーズ客船の寄港の拠点を形成に係る取組方針
 - 1－6－4 クルーズ客船の寄港の拠点を形成に関する実施体制
2. 国際旅客船拠点形成計画の目標
 - 2－1 目指すべき国際クルーズ拠点の姿
 - 2－2 国際クルーズ拠点の運用開始年及び目標年
 - 2－3 運営開始年および目標年における寄港回数等の目標値
3. 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業及びその他の事業及びその実施主体に関する事項
 - 3－1 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業について
 - 3－1－1 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の内容
 - 3－1－2 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の実施体制
 - 3－1－3 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の効果
 - 3－1－4 港湾法第 50 条の 16 第 3 項に掲げる許可等に関する事項
4. 国際旅客船拠点形成計画の実施に関し当該国際旅客港湾管理者が必要と認める事項
 - 4－1 下関市内の観光について
 - 4－2 下関を中心とした広域観光圏域の形成
 - 4－3 地域活性化への取り組み



▲ 左奥：新港地区 中心部周辺：本港・東港地区 右奥：関門橋

はじめに

本計画は、国際旅客船拠点形成港湾指定当時(平成31年4月)の情勢に応じて作成したものであるが、関係者と連携して、クルーズを安心して楽しめる環境づくりの取り組みを進めていることから、目下の情勢においても実行可能なものとして計画している。

下関港における新型コロナウイルス感染症への対応として、具体的にはクルーズ船の受入に向けて、寄港地としての魅力を高めるための受入環境整備や感染防止対策のほか、都道府県等の衛生主管部局を含む地域の関係機関で構成される下関インバウンド対策協議会での国内クルーズの受入に関する合意や下関港におけるクルーズ客船寄港時の新型コロナウイルス感染予防対策マニュアルの策定、下関港水際・防災対策連絡会議を活用した情報共有体制の整備、クルーズのイメージを改善し地域住民に受け入れられるための市民セミナーの開催、関係機関との対応訓練などの準備を進めているところである。

なお、今後、新型コロナウイルスの感染拡大その他の情勢変化により必要が生じた場合には、計画を変更することとしている。

1. 国際旅客船拠点形成に関する基本的な方針

1-1 目的

本計画は、下関港における国際旅客船の受け入れを促進することで、山口県及び北部九州の観光振興、地域経済の活性化を図るため、国際旅客船拠点形成計画の目標、国際旅客船取扱埠頭における受入施設を整備する者による係留施設の優先的な利用の考え方等、国際旅客船拠点の形成に関する基本的な事項及び国際旅客船取扱埠頭の機能の高度化を図る事業等を定めるものである。本計画により、下関港の国際旅客船拠点としての効率的な利用促進を図る。

1-2 概要

本州の最西端に位置する下関市は中国自動車道の起終点であり、関門海峡を挟んで九州と相対していることから、古くから日本の政治経済の交流点として、また大陸とも近いことから外来文化流入の門戸として栄えた。明治22年に市制がしかれた際、山口県内では唯一「赤間関市」が誕生し、同35年に下関市へと改称した。

その後、平成17年に周辺の旧豊浦郡4町との新設合併により市域を拡大し、山口県で初の中核市への移行を果たした。市域は東西約30km、南北約50kmで、約715km²の面積を有している。人口は約26万3千人（2019年1月時点）であり、山口県内で最も多い。

下関市が港湾管理者である「国際拠点港湾・下関港」は、1864年の開港以来1世紀以上もの間、国際貿易港として発展してきた。高速自動車道・主要国道・鉄道など港の運営に必要な交通網が集中している下関港は、国内はもとより大陸への海上輸送の要衝でもあり、現在は韓国・釜山との間に1航路・週7便の国際定期フェリーを有する。また、中国・蘇州との間に1航路・週2便の国際定期RORO航路を、韓国・釜山との間には、1航路・週2便のコンテナ航路及び1航路・週4便の国際定期RORO航路を有している。

響灘・周防灘・瀬戸内海と三方を海に開かれた下関は、古くは江戸時代から北前船や地廻り航路の中継基地として「西の浪華」と呼ばれるほどに繁栄し、明治8年には上海航路の寄港地、同16年に特別輸出港、さらに対韓貿易港に指定されるなど、海上交通、国際貿易、漁業基地としての機能を有していった。

なかでも釜山との間に就航する国際定期フェリーは、明治38年に開設された関釜連絡航路を起源としており、2018年には約18万人の国際旅客を扱うなど、両地域の人流に大きく貢献している。

また、物流についても、日本初の年中無休通関、年中無休の植物検疫、週6日の動物検疫・食品検査といった体制がしかれ、地理的優位性と合わせたスピーディな輸送を提供している。



図1. 関釜連絡船（昭和10年代）の様子
（出典：しものせきなつかしの写真集 下関市史）



図2. 下関港国際ターミナル（現在）の航空写真

1－3 クルーズ客船の寄港状況

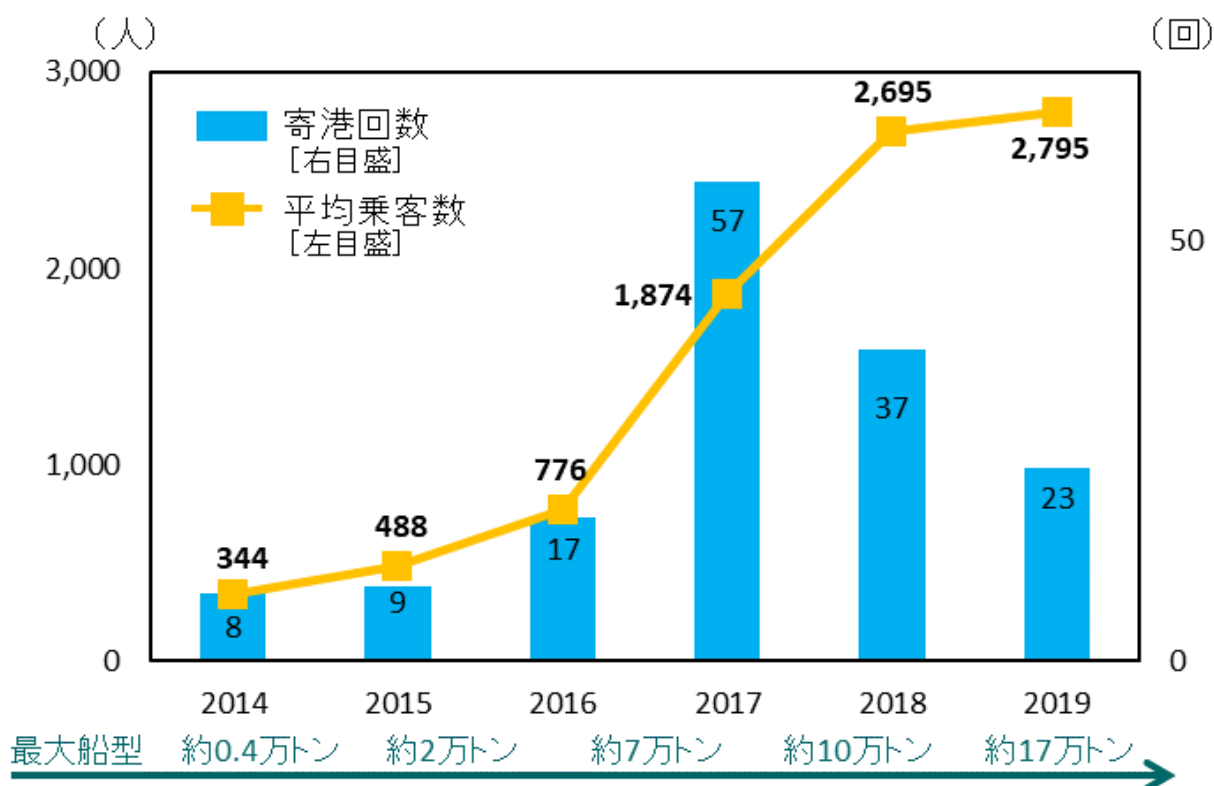
下関港では、5万総トン未満のクルーズ客船は客船専用岸壁を有する「東港地区（あるかぽーと）」、5万総トンを超えるクルーズ客船は「新港地区（長州出島）」において受け入れている。

下関港では、毎年8月に開催される関門海峡花火大会に合わせた日本船籍クルーズ客船の寄港は定着しているが、外国船籍のクルーズ客船が寄港することは年間数隻程度であった。そこで、東アジアにおけるクルーズ需要の高まりを受け、2014年3月より中国発着クルーズ客船に対する誘致活動に着手し、翌年8月に初寄港が実現した。

その後も、青島クルーズセミナーや国土交通省が実施する招聘事業等を通じて、欧米系船社への誘致活動を展開した結果、2017年には過去最多の寄港回数を記録し、クルーズ客船による旅客数は約10万5千人に上り、平均乗客数も寄港1回当たり約1,900人となった。

更に、近年のクルーズ客船の大型化に対応するため、平成30年3月に新港地区岸壁を延長し、同年4月より22万トン級までのクルーズ客船が接岸可能となり、平均乗客数は約2,700人まで上昇した。

表1 下関港におけるクルーズ客船の最大船型推移、寄港回数及び平均乗客数



※2020年は、新型コロナウイルス感染症の流行・拡大に伴い、寄港がなかった。

1－4 下関港の港湾計画等における位置付け

下関港では、豊富な観光資源を活用した観光の拠点として国際旅客船の寄港を図ることを目的に、下関港港湾計画（平成31年3月改訂）において、新港地区に旅客船埠頭計画を位置付けている。

地区名	係留施設			
	対象船型	水深	バース数	延長
新 港	220,000G/T	-12m	1	410m※

1－5 クルーズ客船受け入れに係る主要港湾施設の整備状況

下関港のクルーズ客船受け入れに係る主要港湾施設は表2のとおり。各施設の位置は図3参照。

表2 下関港の主要港湾施設の整備状況

地区名	施設名		規模	備考
東 港	整備済み	あるかぼーと岸壁	(-12m) 300m 5万総トン級 (飛鳥Ⅱ級)	
		泊地	(-12m)	
		埠頭用地等	1.1ha	大型バス約30台
		臨港交通施設	片側1車線	
新 港	整備済み	岸壁①	(-12m) 410m 22万総トン級	2023年供用時 貨物専用328m クルーズ専用82m (岸壁②の内数)
		泊地	(-12m)	
		埠頭用地	7.2ha	
		臨港交通施設	片側1～2車線	
	岸壁②（整備予定）		(-12m) 22万総トン級	2023年供用時 クルーズ専用380m (410m※の内数)
	埠頭用地（整備予定）		3.9ha：クルーズエリア (3.38ha：物流エリア)	大型バス約170台 合計7.28ha
	旅客施設（整備予定）		約2,500㎡	



図3 下関港の主要港湾施設位置図



▲ 東港地区（あるかぼと）



▲ 新港地区（長州出島）

1－6 国際旅客船拠点の形成に係る取組方針

1－6－1 クルーズ客船の寄港の拠点を形成する上でのクルーズ客船受入れの現状及び課題

下関港は、本州最西端の国際拠点港湾として、日本初の国際フェリー航路である日韓間において、年間20万人を超える外国人観光客が下関港をゲートウェイとして日本に入国している。

九州・下関では、東アジアに近接している地理的な優位性から近年多くのクルーズ客船の寄港が増え続けている。増加の要因として、アジアのクルーズ市場の大半を占める中国マーケットにおいて、九州・下関は、特色ある地方の観光資源の豊富さに加え、主要な発着地である上海・天津港から人気の4泊5日の行程内にあり、中国人の休暇スタイル等とも相まっていること等が挙げられる。また、下関港は、本州で最も東アジアに近い地理的な優位性に加え、充実した港湾施設・交通体系やC I Q検査体制、関門海峡の景観・豊富な食文化、九州地方・中国地方へのアクセス性等の優位性を備えている。

一方、大型クルーズ客船が寄港可能な長州出島では、定期貨物船やP C C船寄港など国際物流機能の強化を進めており、同一岸壁を共用していることから、クルーズ客船の寄港要請に対して充分に対応ができていない状況にある。物流・人流ともに市内経済に与える影響が大きく、双方を協調させながら大型クルーズ客船を受け入れていく体制の構築が求められている。

このように下関港においては、都市型寄港地にはない中規模都市で、かつ観光都市ならではのきめ細やかな受入態勢や、本州・九州両方面へのゲートウェイとしての機能も担えることができる新たなクルーズ拠点港としての役割が求められている。

1－6－2 連携するクルーズ船社の概要

1988年MSCクルーズ社を設立し、2003年初の建造船MSCリリカを就航し、クルーズ会社で初となる「6つの金真珠」賞を受賞し、環境に関する取り組みも高く評価されている。その後、2008年、日本法人である、MSCクルーズジャパンが設立された。

ヨーロッパ及びカリブ海におけるマーケットリーダーとして、2017年には年間乗客数200万人、売り上げ約22億ユーロを達成し、世界70ヵ国でクルーズ販売を展開しており、業界で4位の規模を有し、特にヨーロッパ市場で高い集客力を持ち、2016年から東アジアでの展開をスタートしている。

下関港には2016年から寄港を開始し、2017年はMSCクルーズ社のみで20回寄港し、その後、官民連携による国際旅客船拠点形成計画に下関市と連携して取り組んでいる。

今年の新造船MSCベリッシマの就航に続き、今後も更なる展開が期待されているクルーズ船社であり、現在18隻のクルーズ客船を保有し、今後10年間に136億

ユーロの投資により16隻の新船を建造することとなっており、中国発着を中核に、2020年代には東アジアでより積極的な事業展開を図ることが予定されている。

1-6-3 クルーズ客船の寄港の拠点の形成に係る取組方針

(1) 国際旅客船拠点に向けた整備及び管理運営に係る官民の役割分担

下関港を管理する下関市は、MSCクルーズ社とともに官民連携による国際旅客船受入促進に取り組む。

新港地区では、国土交通省が係留施設の整備を行い、MSCクルーズ社が受入促進施設の整備を行う。港湾管理者である下関市は、埠頭用地の整備や大型バス駐車場の整備を行う。また、受入促進施設はMSCクルーズ社が管理運営を行い、その他の係留施設や水域施設等の港湾施設は、港湾管理者が管理運営を行う。

寄港に際して、市民等にもクルーズ客船に親しみを持ってもらえるように、受入促進施設を含んだクルーズターミナルエリアを計画する。なお、旅客ターミナルについては、MSCクルーズ社以外の船会社が有するクルーズ船が寄港する際も利用できるものとする。

(2) 係留施設の優先的な利用に係る考え方

- MSCクルーズ社との間で締結される官民連携国際旅客船受入促進協定に定める開始条件を充足した場合、最大、年間100日を限度として認める。優先的な利用の存続期間は、最大30年間とする。
- MSCクルーズ社は、他クルーズ船社に優先して、予約受付開始前まで予約することができる（利用する日が属する暦年の2年前となる年の1月1日から同年6月30日まで）。
- 他船社は、利用年の2年前の7月1日から予約可能。
- 利用年の2年前の7月1日以降に行う、利用の予約については、MSCクルーズ社及び他クルーズ船社は平等に扱われる。

年	(N-2)年												(N-1)年												N年													
月	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12		
	優先予約受付期間						全ての船社からの 予約受付期間																															

(3) 周辺交通対策の考え方

長州出島は、4車線道路により、中心市街地や点在する観光スポットと接続しているうえ、約15分で高速道路にもアクセスでき、周辺都市へも円滑な移動が可能であるなど、十分な容量の道路アクセスが確保されている。そのため、これまで、大型クルーズ客船の寄港時に、ツアーバスの渋滞が問題となった実績はない。

加えて、水上交通アクセス等新たな二次交通チャネルの検討も行い、周辺地域に迷惑を与えることがないよう配慮していく。

1-6-4 クルーズ客船の寄港の拠点の形成に関する実施体制

下関市港湾局振興課クルーズ振興室を中心に、関係部局が一体となったオール下関市とMSCクルーズ社が連携し、クルーズ客船の寄港を契機とした官民双方の活性化に取り組む。また、関門地域としても広域的な連携体制を構築し、さらなる相乗効果の発現を図っていく。

-下関市インバウンド対策協議会

下関市商工会議所会頭を座長、下関商工会議所を事務局として、市役所関係部局、商業関係者、交通事業者、観光関連団体他官民の関係者が一体となって、クルーズ客船の受入対応を検討、具体化するための枠組み。

-関門港クルーズ振興協議会

関門連携の一環として、下関市、北九州市、(一社)下関観光コンベンション協会、(一社)北九州港湾振興協会、下関飲食組合により組織され、関門港に寄港するクルーズ客船の旅客に対して観光情報の発信を行なう等、関門地域が一体となりクルーズ客船の寄港促進を図るための枠組み。

2. 国際旅客船拠点形成計画の目標

2-1 目指すべき国際クルーズ拠点の姿



このスローガンの下、上陸旅客一人ひとりに「ここでしか出会えないもの」をお約束する『寄港地としての拠点化』を目指す。

「ここでしか出会えないもの」候補

景観 - 関門海峡、角島、元乃隅神社、長府城下町、等

食 - ふぐを始めとした新鮮な魚介類(唐戸市場)、瓦そば、巖流焼、等

歴史 - 日本史の契機となった三大戦場、功山寺決起、等

文化 - 赤間神宮、毛利邸、ふぐ専門市場、上臈参拝、等

日本起点クルーズ客船を含め、東アジアクルーズ市場における、何度でも訪れたいオンリーワンのクルーズ寄港地として、広く認識されることにより、拠点化を実現する。

2-2 国際クルーズ拠点の運用開始年及び目標年

運用開始：2023 年

目標年： 2035 年(連携期間は 30 年間(2053 年まで))

2－3 運用開始年および目標年における寄港回数等の目標値

2023 年の寄港回数目標：120 回

2035 年の寄港回数目標：180 回

3. 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業及びその他の事業及びその実施主体に関する事項

3－1 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業について

3－1－1 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の内容

国際旅客船拠点形成計画において整備又は利活用する施設は表 3 のとおりである。

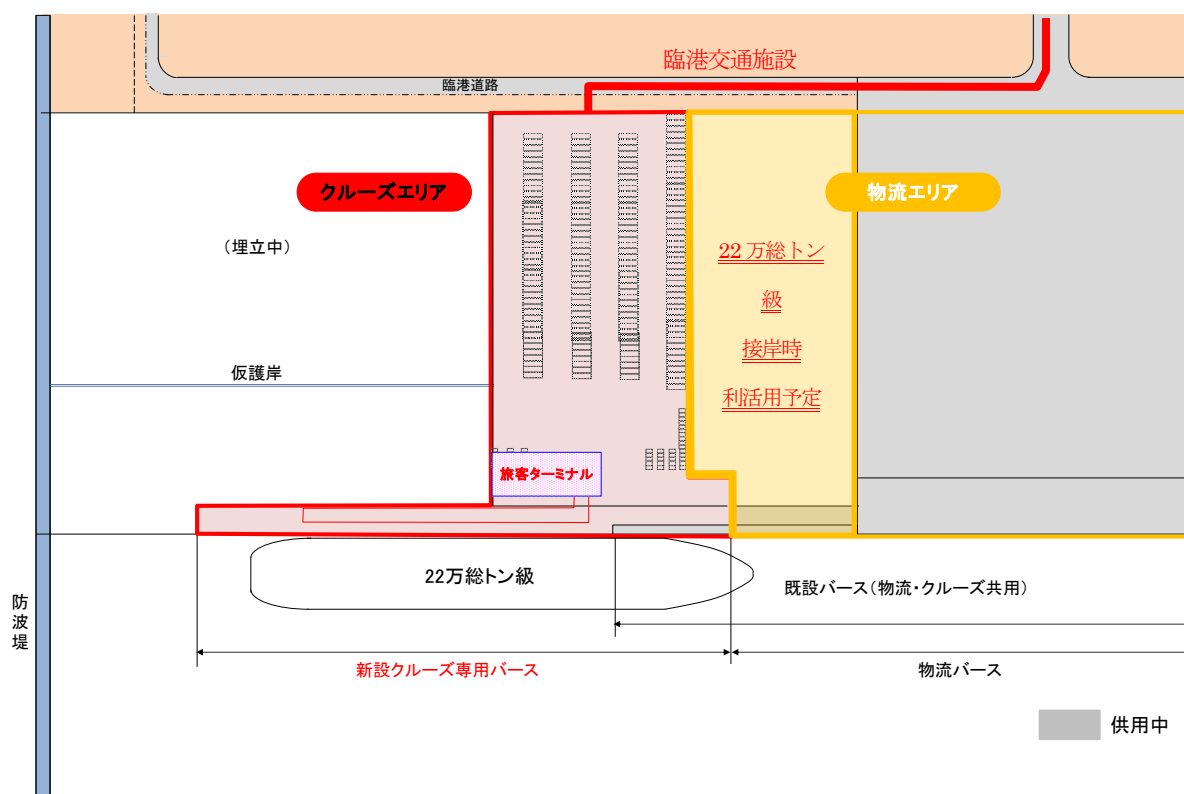
各施設の位置は図 4 参照。

表 3 国際旅客船拠点形成計画において整備又は利活用する施設

地区名	番号	施設名	規模	整備時期	整備主体
新港地区	1	岸壁	(-12m) 22 万総トン級	2019~2022 年度	国
	2	埠頭用地 (クルーズエリア)	3.9 ha 大型バス約 170 駐車可	2019~2021 年度	下関市
	3	埠頭用地 (物流エリア)	3.38 ha 22 万総トン級接岸時 利活用予定	2019~2021 年度	下関市
	4	受入促進施設	2,500 m ²	2021~2022 年度	MSC クルーズ
	5	屋根付通路		2022 年度	下関市
	6	泊地	(-12m)	整備済	
	7	臨港交通施設	片側 1 車線	整備済	

法第 50 条の 18 第 1 項又は第 3 項の規定に基づき、港湾管理者である下関市と MSC クルーズ社は、前者が係留施設の優先的な利用を認めること、後者は民間国際旅客船受入促進施設の建設を行うこと等を基本内容とした官民連携国際旅客受入促進協定を締結する。

図4 国際旅客船拠点形成計画において整備又は利活用する施設位置図



▲ 新港地区（長州出島）

3-1-2 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の実施体制

施設名	実施機関	備考
岸壁 埠頭用地	国・下関市	整備
(ターミナル設置スペース、バス駐車スペース等)	下関市（詳細今後検討）	管理・運営
受入促進施設 (ターミナルビル)	MSCクルーズ社	整備・所有者
	MSCクルーズ社、又は MSCクルーズ社の設立するSPC (詳細今後検討)	管理・運営

3-1-3 国際旅客船取扱埠頭機能高度化事業の効果

下関港の国際旅客船拠点化に伴い、クルーズ旅客が増加することにより、市内関連産業の活性化が図られ、以下に示す経済波及効果が期待される。

目標年（2035 年）におけるクルーズ旅客数

約 54 万人（≒3 千人/回×180 回）

乗船客 1 人当たりの消費額

約 2 万円/人（2016 年下関市調査実績）

目標年（2035 年）におけるクルーズ客船寄港に伴う経済効果

寄港時の下関における乗船客の消費額：108 億円

うち、下関に限定した波及効果

- ・ 総合効果（合計）70 億円

- 直接効果46 億円

- （消費のうち市内各産業部門に誘発される生産額）

- 第一次間接波及効果15 億円

- （直接効果に伴う原材料等の購入によって誘発される生産額）

- 第二次間接波及効果10 億円

- （直接効果と第 1 次間接波及効果を通じて発生した雇用者所得のうち、新たな消費として支出されるものによって誘発される生産額）

- ・ 雇用の増加726 人

併せて、クルーズ旅客やクルーと地域住民の交流機会の増加による国際的なコミュニケーション能力を持った人材育成の促進、旅客やクルーによる SNS 等を通じた下関地域の魅力発信強化、それによる新たな観光客の副次的増加等も期待される。

加えて、下関市が交通の要衝にあることから、経済効果は、下関市内のみならず、隣接する北九州市をはじめとする福岡県や、山口県内各地へも波及する。

また、建設段階では、相当数の地元の労働者の雇用が必要となるうえ、地元の材料、設備、食料品、ホテル、交通などを利用することで、地元経済への効果が期待される。このように、地方の雇用と経済に関して、このプロジェクトにより、十分に有益な影響が発生する。

また、クルーズ旅客と地域住民の交流による地域の活性や、クルーズ旅客やクルーによる地域の魅力発信・PR 効果による観光客の増加も期待される。

3-1-4 港湾法第50条の16第3項に掲げる許可等に関する事項

(1) 法第2条第6項による認定を要する施設に関する事項

あり（新規クルーズエリアの施設）

地区名	施設名	所在地	構造	数量
新港地区	岸壁	山口県下関市 長州出島地先	重力式	L=468m W=20m
新港地区	駐車場 荷さばき地	山口県下関市 長州出島地先	アスファルト 舗装	S=7.03ha
新港地区	旅客施設	山口県下関市 長州出島地先	鋼構造	S=0.25ha

(2) 法第37条第1項の許可を要する行為に関する事項

なし

(3) 法第38条の2第1項又は第4項の規定による届出を要する行為に関する事項

MSCクルーズが臨港地区内に旅客施設（ターミナルビル）を建設する場合、
港湾管理者への届出があったものとみなす。

(4) 法第55条の7第1項の国の貸付けに係る国際旅客船港湾管理者の貸付けを受

けて行う同条第2項に規定する特定用途港湾施設の建設又は改良に関する事項
なし

4. 国際旅客船拠点形成計画の実施に関し当該国際旅客港湾管理者が必要と認める事項

4-1 下関市内の観光について

下関は「歴史」「景観」「食」「温泉」など多彩な観光資源を有する観光都市である。

歴史上では、我が国の転換期に幾度となく登場。源平壇之浦の合戦、宮本武蔵と佐々木小次郎による巖流島の決闘、明治維新の胎動となった長府功山寺での高杉晋作の決起、史蹟春帆楼での日清講和条約の締結等、現在でも多くの史跡等が存在し、近代建築物群は日本遺産にも指定されている。

自然豊かな下関は景観にも恵まれ、雄大な関門海峡はもちろん、近年ではコバルトブルーの海と白い砂が美しい角島が、絶景としてメディアやソーシャル・ネットワーキング・サービス等で取り上げられ、国内外で人気を集めている。

食の魅力も多彩。日本一の取扱高を誇る全国的に有名な「ふく（河豚）」をはじめ、同じく日本一の水揚げ高の「あんこう」、近代捕鯨発祥の地らしく「くじら」、和瓦で茶そばを焼いて食する「瓦そば」など、食を目的とした観光客も非常に多い。



▲角島大橋



▲河豚（ふく）

多数の温泉も市内に存在。山口県を代表する温泉の一つで、長州藩の御殿湯であった「川棚温泉」をはじめ、「一の俣温泉」「菊川温泉」「西ノ市温泉」「下関つくの温泉」など多彩な湯を楽しむことができる。

近年では、JR豪華寝台列車「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」や新観光列車「〇〇のはなし」が下関を起点に運行を開始し、大変な人気を博している。

市内観光の中核である関門海峡を望むウォーターフロントエリアでは、海鮮屋台街で世界的な人気と知名度を誇る唐戸市場、世界最大の旅行口コミサイト「TripAdvisor®」でアジア第5位に選ばれた水族館「海響館」等の観光施設に加え、現在、ウォーターフロント開発を進めており、その第一歩となる「星野リゾート」によるホテルが2023年開業に向けて動き始めている。下関は今後、多彩な観光資源を活用し、市域並びにMSCクルーズ双方の発展に繋がる様々な施策に取り組んでいく。



▲ 唐戸市場・海鮮屋台街「活きいき馬関街」



▲ ウォーターフロントエリア開発イメージ

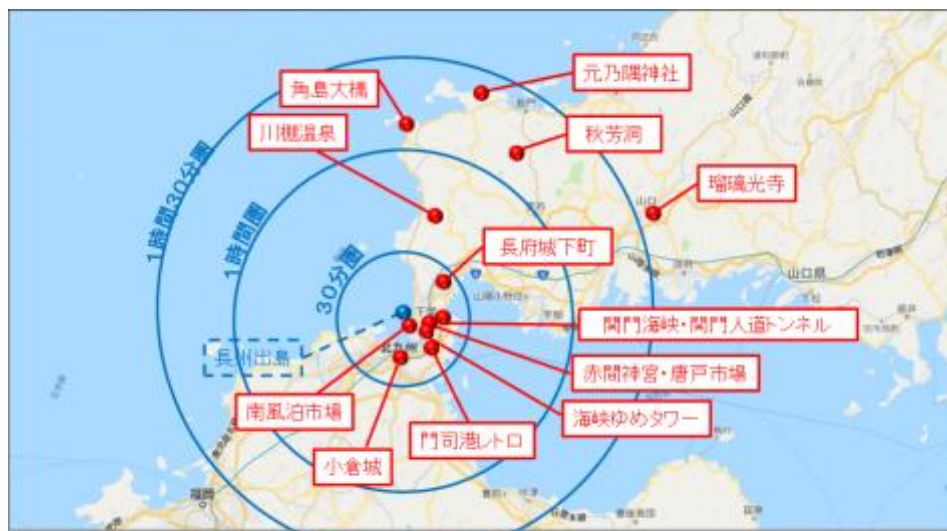
4-2 下関を中心とした広域観光圏域の形成

下関市の周辺自治体（北九州市、長門市、美祢市等）には多彩な観光素材があり、既に自治体同士で密な観光連携を図っている。

北九州市とは関門海峡を共通財産として、1997年（平成9年）から関門地区として共同で観光振興を行っている。特に両市を代表する唐戸地区と門司港レトロ地区は関門海

峡を挟んで対峙しており、両岸を行き交う渡船、関門トンネル人道等が、関門海峡を取り巻く歴史、両岸にある様々な観光スポット、各々特徴ある食などの魅力を結び付け、一つの観光テーマパークを形成している。

また、CNN「日本で最も美しい場所 31 選」に選ばれた「元乃隅神社」がある長門市、カルスト台地「秋吉台」、鍾乳洞「秋芳洞」で有名な美祢市の2市とも1957年（昭和32年）から観光連携を図っている。下関市は2市と連携し、新観光列車「〇〇のはなし」の運行、スタンプラリー等を実施し、各々違う観光の魅力を結んで広域観光周遊ルートを形成している。



▲下関市を中心とした観光圏域図

下関港の国際旅客船拠点化に伴いクルーズ旅客が増加することで、周辺自治体との構築している観光連携を、下関港をゲートウェイとした更なる広域観光圏域に構築・発展させることができ、圏域にある観光素材、地元食材等を利活用した質の高い寄港地観光ツアーの造成が可能となる。

4－3 地域活性化への取り組み

本計画の実施を通じ、下関市とMSCクルーズの双方の発展の実現に向け、以下の事項について取り組む。下記は一例であり、組み合わせ次第で提供可能なコースは無数に存在。

a. MSCクルーズ社だけの寄港地ツアーの提供

下関市は、MSCクルーズ社の乗船者だけのための寄港地ツアーを開発し魅力的な価格で提供できるよう努める。これにより、低廉悪質な免税店ツアーを払拭し、顧客満足度を高め、リピーターの拡大を実現する。

[寄港地ツアーの企画案]

『ふぐふぐ体験コース』

赤間神宮や唐戸市場、海峡ゆめタワー（展望塔）、関門人道トンネルといった市内中心部の観光スポットに立ち寄りつつ、世界唯一のふぐ専門市場のある南風泊でふぐ刺しの調理体験と実食。

『ワールドクラス絶景堪能コース』

関門海峡はもちろん、元乃隅神社や角島、長府城下町、功山寺等、この地域でしか目にすることができない絶景を、余すところなく散策。一環として、下関市は、長州出島の水上交通アクセスの実現可能性を検討する。

『唯一無二の関門海峡満喫コース』

最小幅 600m、最大潮流 10kn の海峡に、数百隻の多様な船が毎日通る全世界で例を見ない関門海峡。対岸にある趣き深い門司港レトロ地区や小倉城を含め、関門海峡兩岸の自然、歴史、文化をゆったり散策。歩いてよし、自転車でもよし。地下トンネルもあれば、連絡船の利用も可能。

b. 個人旅行者のおもてなしの深化

今後の主流となることが期待される個人旅行者に対し、主要観光スポットや交通機関において、多様な決済手段や言語に対応できるよう、下関市は市内関係事業者の取組を促進する。

c. 下関地産の食材を活用したクルーズ客船内での料理の提供

下関には、ふぐをはじめ、あんこう、のどぐろ、うに、いか、垢田トマト、安岡ネギ、地酒、魚醤等、魅力ある新鮮な食材が豊富に存在する。それらの供給可能量、供給可能時期を踏まえながら、MSCクルーズは船内で提供する料理の開発を進め、段階的に提供を始める。

d. 大型クルーズ客船への親密度の向上

旅客ターミナルに展望デッキを設置し、子供連れの家族の憩いの場として、また、絵画や写真撮影のフィールドとして提供できるように整備する。

e. その他

下関港において、MSCクルーズが食材や消耗品の補給を行うときは、下関市が推薦する市内事業者を積極的に活用していく。