

# 航 路 改 善 計 画

平成30年3月1日

航路名 小倉航路 事業者名 北九州市

## 北九州市営渡船小倉航路のあり方会議の概要

「北九州市営渡船小倉航路のあり方会議（以下、「あり方会議」という）は、地元利用者代表、学識経験者、関係機関、国・県・市で構成し、平成29年7月19日を第1回とし計3回開催した。開催概要並びに構成メンバーは以下のとおりである。

図表 北九州市営渡船小倉航路のあり方会議 開催概要

	日時・場所	協議内容
第1回	日時：平成29年7月19日（水） 14：30～16：30 場所：AIMビル3階315会議室	(1) あり方会議の開催目的と進め方について (2) 小倉航路の現状について (3) あり方会議での論点について (4) アンケート調査について
第2回	日時：平成29年10月18日（水） 14：30～16：30 場所：北九州国際会議場 2階 21会議室	(1) 小倉航路の航路診断について (2) アンケート調査結果について (3) 小倉航路の経営診断について
第3回	日時：平成30年1月17日（水） 14：30～16：30 場所：AIMビル3階315会議室	(1) 航路改善計画（案）について

図表 北九州市営渡船小倉航路のあり方会議 構成員（50音順 敬称略）

	氏名	所属等
1	池田 伸広	国土交通省九州運輸局福岡運輸支局次長
2	岩佐 孝徳	福岡県企画・地域振興部交通政策課長
3	岩本 恵子	馬島住民代表
4	薄墨 徳光	国土交通省九州運輸局海事振興部離島航路活性化調整官
5	齊藤 久美	(株)SAKU 代表取締役
6	島田 重信	馬島自治会長
7	田中 規雄	北九州市産業経済局総務政策部長
8	田中 ひろみ	北九州市立大学地域戦略研究所 特任准教授
9	西田 知世	(公財)北九州観光コンベンション協会 観光戦略担当課長
10	西田 義治	北九州市漁業協同組合馬島地区代表理事
11	濱崎 勉	藍島自治会長
12	【会長】福島 規子	九州国際大学 教授
13	村上 理恵	北九州市立藍島小学校 教諭
14	百々 美香	マーケティングプランナー
15	吉村 晃子	藍島住民代表
16	両羽 達夫	ひびき灘漁業協同組合藍島地区代表理事

※あり方会議は、離島航路の確保・維持・改善を図り、合わせて地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議することを目的とした地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱(平成23年3月30日国総計第97号、国鉄財第368号、国鉄業102号、国自旅第240号、国海内第149号、国空環第103号)第2条第1項第1号に規定する協議会と同様の性格を有するものである。

# 第1章 現況調査

## (1)小倉航路の概況

### ①概況

小倉航路は、藍島・馬島の島民にとって、通院や買い物などをする交通手段として、また、生活物資の輸送手段として必要不可欠な生活航路であり、島民の民生安定に必要な不可欠な航路である。

しかしながら、近年の過疎化・高齢化の進展により、利用者の減少などにより厳しい経営状況となっている。

### ②運航形態

営業距離は、小倉、馬島、藍島を繋ぐ、17.3kmとなっており、小倉～馬島間を20分、小倉～藍島間を35分で結んでいる。

運航回数は、小倉～藍島・馬島間を1日3便運航しており、始発・終着は藍島となっている。また、運航ダイヤは、月曜日から金曜日、土曜日、日曜日・祝日の3つのパターンとなっている。

運賃は、大人で小倉～馬島間で280円、小倉～藍島間で400円となっている。



(運航ダイヤ) ※通常期

	のぼり			くだり		
	藍島発	馬島着 馬島発	小倉着	小倉発	馬島着 馬島発	藍島着
月曜日から 金曜日	7時00分	7時10分 7時13分	7時45分	10時30分	10時50分 10時52分	11時05分
	13時30分	13時40分 13時43分	14時05分	14時30分	14時50分 14時52分	15時05分
	15時30分	15時40分 15時43分	16時05分	17時30分	17時50分 17時52分	18時05分
土曜日	7時00分	7時10分 7時13分	7時45分	10時30分	10時50分 10時52分	11時05分
	13時00分	13時10分 13時13分	13時35分	14時00分	14時20分 14時22分	14時35分
	16時30分	16時40分 16時43分	17時05分	17時30分	17時50分 17時52分	18時05分
日曜日 ・祝日	7時00分	7時10分 7時13分	7時35分	9時00分	9時20分 9時22分	9時35分
	14時30分	14時40分 14時43分	15時05分	15時30分	15時50分 15時52分	16時05分
	16時30分	16時40分 16時43分	17時05分	17時30分	17時50分 17時52分	18時05分

(運賃)

区間	大人	小児	年長者・障害者
小倉～藍島	400円	200円	200円
小倉～馬島	280円	140円	140円
馬島～藍島	120円	60円	60円

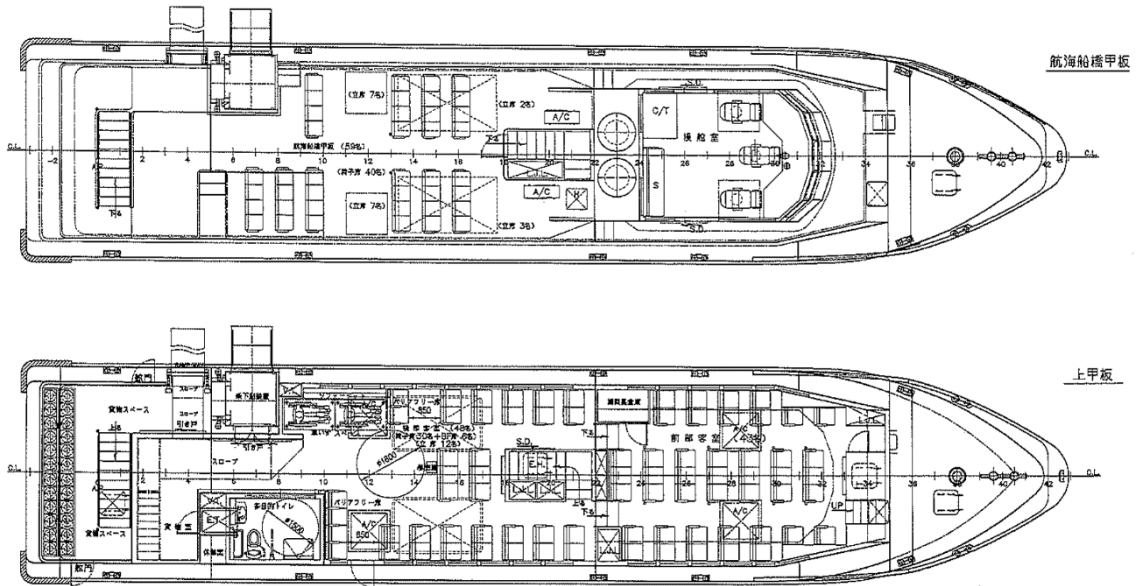
### ③使用船舶

使用船舶である「こくら丸」は95GT、定員150名の純客船で、平成29年5月に就航した。

(主要諸元)



総トン数	95GT
長さ×幅×深さ	27.8m×5.6m×2.5m
旅客定員	150人
主機関	720Kw×2
速力(航海速力)	18.0KT
旅客定員(船員)	150名(5名)



## (2)藍島・馬島の現状

### ①地勢

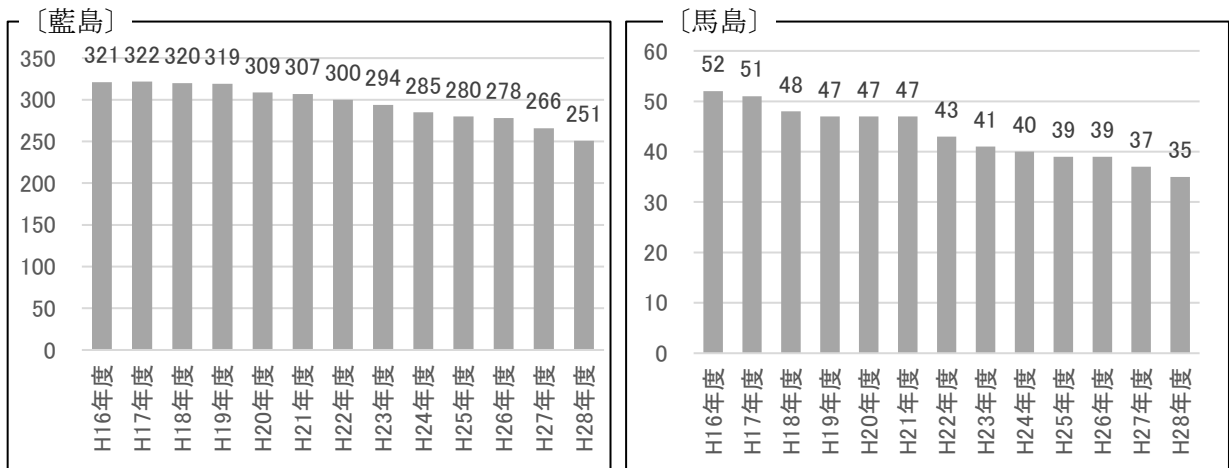
藍島は、北九州市の北4.2kmの響灘に位置し、南北に細長く起伏の小さい平坦な島で、海岸は沈降性で岩礁帯が連続しており、周囲は良好な漁場となっている。一方、馬島は、北九州市の北2.6kmの響灘に位置し、標高20mほどの丘陵が連なる台地の島で、海岸は岩礁や入り江が多く、北側には浸食が見られる。

## ②人口・世帯数

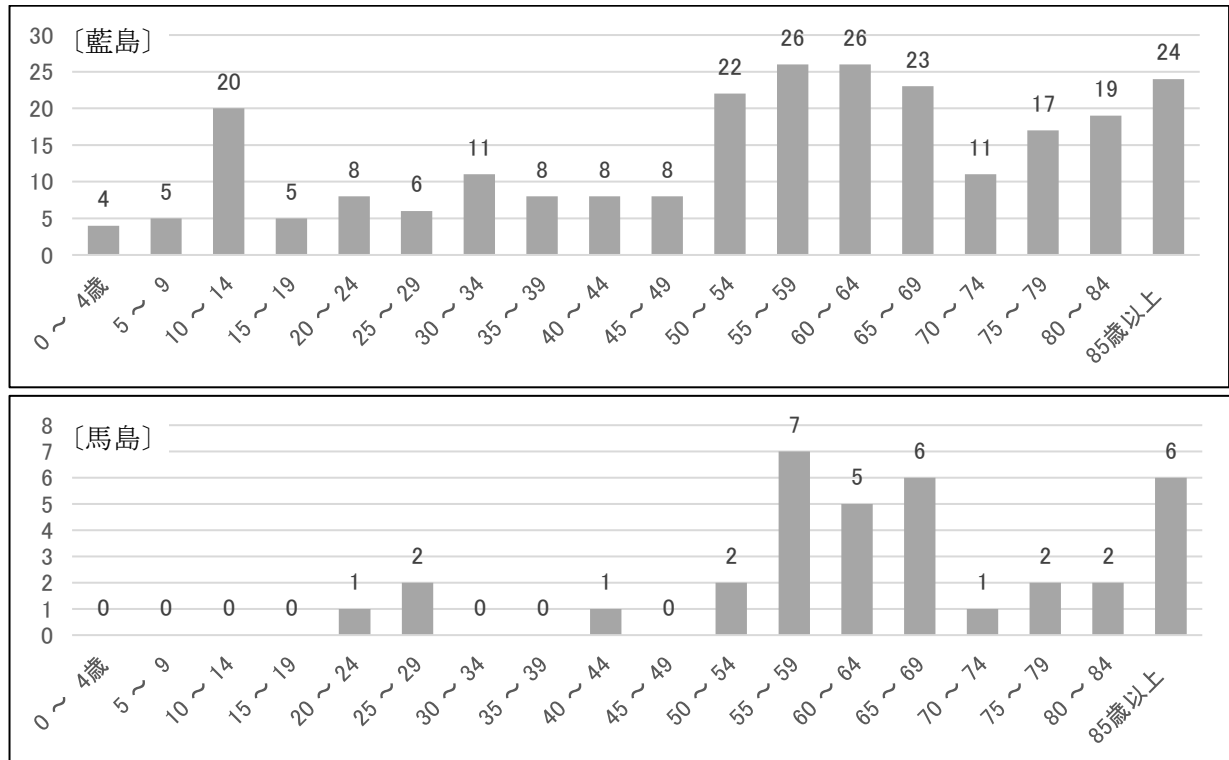
藍島の人口は平成 28 年 9 月末現在 251 人、世帯数は 116 世帯、平均世帯人員は 2.2 人/世帯となっている。人口は平成 18 年以降減少傾向にあり、毎年 10 人前後減少している。少子高齢化が進行しており平成 28 年 9 月末現在、高齢化率は 37%となっている。年齢別人口をみると 50～64 歳の人口が多いことから、現在のままでは今後 10～15 年で急激に高齢化率が上昇する可能性がある。

馬島の人口は平成 28 年 9 月末現在 35 人、世帯数は 14 世帯、平均世帯人員は 2.5 人/世帯となっている。人口は平成 22 年以降減少傾向にある。少子高齢化は藍島よりも進行しており平成 28 年 9 月末現在、高齢化率は 49%と半数が高齢者である。年齢別人口をみると 50～64 歳の人口が多いことから、現在のままでは今後 10～15 年で島の大部分が高齢者となる可能性がある。

藍島・馬島の人口推移（単位：人）



年齢別人口（単位：人）



資料）住民基本台帳（9 月末現在）

## 第2章 航路診断

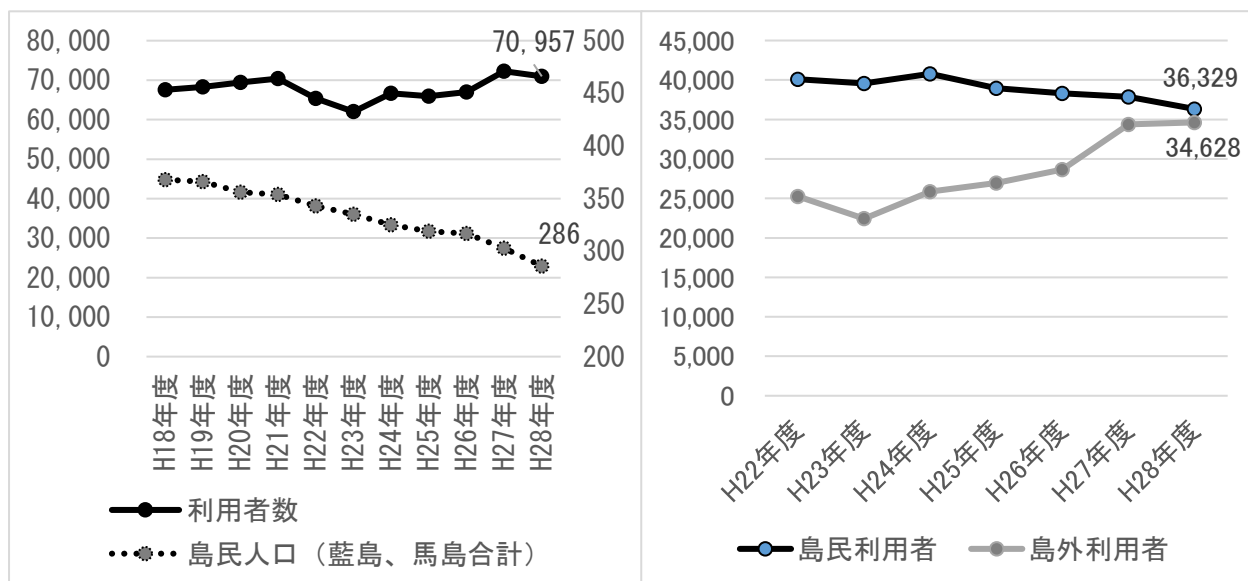
### (1) 利用者数の動向

本航路の利用者数は、島内人口の減少が続く中で、島外利用者の増加により7万人前後を維持している。平成26年度から平成28年度の増加は公共事業（小学校改築）が影響していると考えられる。

小倉港での往復乗船券購入者を「島外利用者」と仮定した場合、平成28年度では島民51%、島外利用者49%となる。島民は人口減少の影響により減少傾向にあるが、島外利用者は平成23年度以降増加しており、年々島外利用者の割合が高まっている。

年間利用者数（単位：人）

島民・島外別利用者数（推計）（単位：人）



### (2) 航路診断

航路診断では、小倉航路が安全で快適な運航が行われているか、また、利用状況が適切かどうかの評価を、①安定性、②快適性、③利便性、④需要妥当性の4つの指標で客観的に分析する。

#### ①安定性

ア) 就航率

- ・ 就航率は95%以上の高い水準にあり、平成15年度から平成28年度の単純平均は97%である。

イ) ドック時などの代替船舶の確保

- ・ ドック時や船舶の突発的な故障時等には、適切な船舶を確保することとしている。

#### ②快適性

- ・ 今回実施したアンケート調査では、待合所の評価が全体的に低く、藍島・馬島の両待合所や小倉待合所の衛生面の改善等を求める意見が多い。

- ・ 一方、船内環境については、新船就航直後ということもあり全体として満足度は高いが、個別の意見としてはエンジン・スラスター音に関する意見、座席の座り心地や清掃面の充実を求める意見もみられた。
- ・ また、船員マナーについても全体的には満足度が高いが、個別意見として挨拶等の更なる徹底を求める意見がみられた。

### ③利便性

#### ア) 乗り継ぎについて

- ・ 小倉港棧橋は在来線、新幹線、モノレール、路線バスの総合ターミナルである小倉駅から約 650m徒歩 8 分程度と隣接しており、二次交通への乗り継ぎ利便性は極めて高い。
- ・ アンケート調査でも島民満足度は高く、自由意見でも乗り継ぎ改善に関する意見は見られない。

#### イ) ダイヤについて

- ・ 現在、平日、土曜、日曜と別れているダイヤの統一に対する意見が多い。
- ・ 具体的なダイヤについては、小倉発の 1 便、3 便に対する見直し要望が多い。また、午前中に 1 便増やして欲しいとの要望も多い。

### ④需要妥当性

- ・ 平成 28 年度の平均乗船率は 22%である。
- ・ 便別での平均乗船者数・乗船率は、小倉行きで 31~36 人、乗船率 20~24%である。
- ・ 藍島行きでは 1 便が 49 人、乗船率 33%と集中する傾向が強く、2 便及び 3 便では 21~25 人、乗船率 10%台と少ない。

平成 28 年度 年間平均乗船数・乗船率

	1便	2便	3便
小倉行（藍島乗船時）	31人(20%)	36人(24%)	32人(21%)
藍島行（小倉乗船時）	49人(33%)	21人(14%)	25人(16%)
全体	32人(22%)		

(乗船率は定員 150 人で算定)

## 第3章 経営診断

### (1) 航路損益計算書の分析

#### ① 収入の状況

収入は近年の利用者の増加から4期連続で増加しており、平成28年度は5年前に比べ18%増の20,877千円となっている。運航収入が収入全体の95%程度を占めており、本業以外での稼ぐ力は少ないといえる。

#### ② 費用の状況

総費用は平成24年度から4期連続で減少している。これは船員費や修繕費などの運航費用は横ばいにあるが、燃料費や備船料、岸壁使用料の減少から全体として費用削減が進んだ結果である。

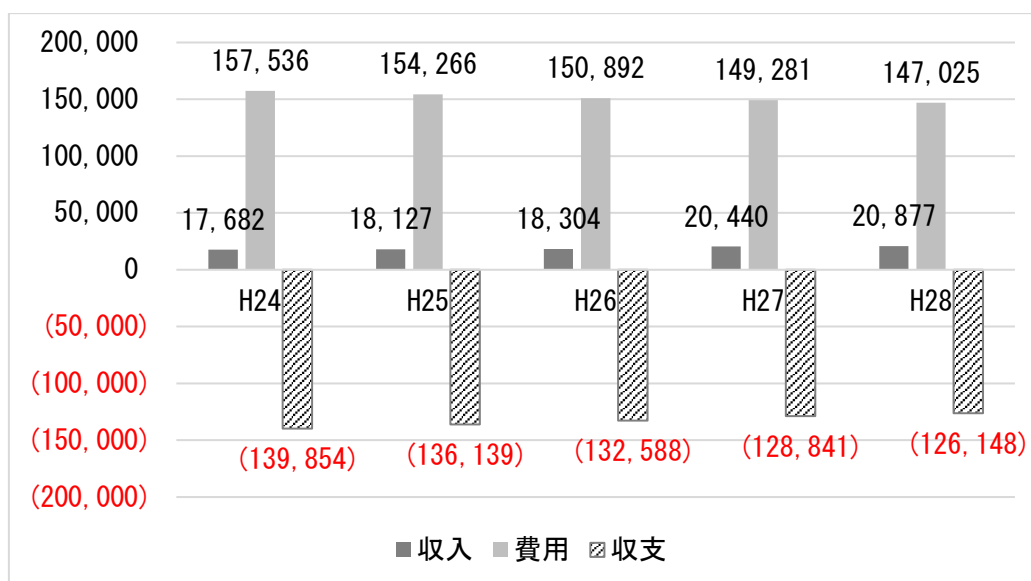
なお、平成29年度からは新船建造により減価償却費が増加するほか、燃料が重油から単価が高い軽油に変更することにより燃料費の増加が予想される。一方、費用全体の20%前後を占める船舶修繕費は、新船導入により一定期間は減少することが予想される。

#### ③ 航路損益の状況と将来見通し

航路損益は、平成28年度で▲126,148千円であるが、収入増加と費用削減より全体的に改善傾向にある。収支率は平成28年度で14%と改善傾向にあるが、類似航路に比べ大幅に低い。これは運賃水準の低さが要因の一つといえる。

将来の見通しについては、人口減少などを背景に利用者数は減少に転じ、収入が減少する可能性がある。こうした中、新船の減価償却や燃料費増加（軽油変更による）等が生じる反面、その他の固定費の大幅な削減は難しいことから、利用者数次第では、今後収支は悪化する可能性がある。

収支状況（単位：千円）



経営指標分析（単位：千円）

			H24	H25	H26	H27	H28
収益(運航収益+営業収益)	(うち旅客収入率)	①	17,682	18,127	18,304	20,440	20,877
			86.9%	88.0%	87.8%	89.1%	89.3%
費用	運航費用	②	102,957	102,472	98,456	107,028	99,818
	営業費用	③	54,579	51,794	52,436	42,253	47,207
	費用計	④(②+③)	157,536	154,266	150,892	149,281	147,025
差引当期営業利益(損失)		⑤	-139,854	-136,139	-132,588	-128,841	-126,148
当期純利益(損失)		⑥	-139,854	-136,139	-132,588	-128,841	-126,148
損益CF(当期純利益+償却費)		⑦	-137,336	-133,621	-130,070	-126,323	-123,630

			H24	H25	H26	H27	H27
収益性	収支率	①/④	11%	12%	12%	14%	14%
	原価率(運航費用)	②/①	582%	565%	538%	524%	478%
	売上高総利益率	(①-②)/①	-482%	-465%	-438%	-424%	-378%
	営業费率(営業費用)	③/①	309%	286%	286%	207%	226%
成長性	売上高前年比増減率		100%	103%	101%	112%	102%

## (2)収支シミュレーション(趨勢の場合)

本項では趨勢の場合の収支シミュレーションを次の前提条件を基に行った。

シミュレーションの結果、今後、利用者の減少による収入減少と新船の減価償却を含む費用増加により収支は平成42年度で▲1.7億円程度まで悪化する可能性がある。

	実績	推計			
	H28	H32	H37	H42	H47
藍島・馬島人口(人)	286	280	250	220	190
輸送人員(人)	70,957	65,454	57,516	50,162	43,311
島外合計	34,628	30,754	26,516	22,862	19,711
島内合計	36,329	34,700	31,000	27,300	23,600

### 《収支シミュレーション》

収入(千円)	20,877	18,305	16,153	14,186	12,377
費用(千円)	147,025	183,236	184,284	185,358	162,363
収支(千円)	-126,148	-164,931	-168,131	-171,172	-149,986
備考		新船償却期間 (H30~H43年度の14年間)			



## 第4章 島民・島外利用者アンケート調査結果

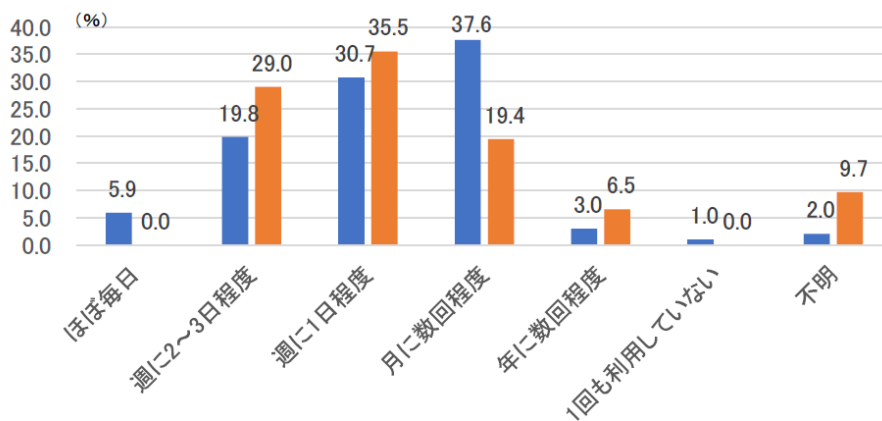
本航路の利用実態や利用者視点からみた満足度や改善ニーズなどを把握するため、次のとおり2種類のアンケート調査を実施した。

	島民アンケート調査	島外利用者アンケート調査
調査日	平成29年8月	平成29年 8月9日(水)・19日(土)・20日(日)
調査対象	藍島、馬島の全世帯(15歳以上) ※各世帯3通配布	小倉航路の島外利用者
調査方法	配布:郵便による全戸配布 回収:調査員による個別訪問回収 (2日間訪問回収) ※未回収については回収箱にて回収	調査員による配布・回収
回収数	<藍島>101票 (回収率 45.5%) <馬島> 31票 (回収率 88.6%) ※回収率は平成28年9月末現在の人口 (藍島222人、馬島35人)より算定	102票
質問項目	問1～問3 属性 問4 小倉航路の利用頻度 問5 主に利用する便 問6 利用目的 問7 小倉到着後の主な移動手段 問8 小倉航路以外での 小倉への移動頻度 問9 小倉航路の満足度 問10 島内活性化に対する考え方 (自由意見)	問1 属性 問2 目的地の島 問3 来訪のきっかけとなった情報 問4 主な目的 問5 小倉航路の利用頻度 問6 利用する便 問7 小倉航路の満足度 問8 島に必要なもの

### <島民>

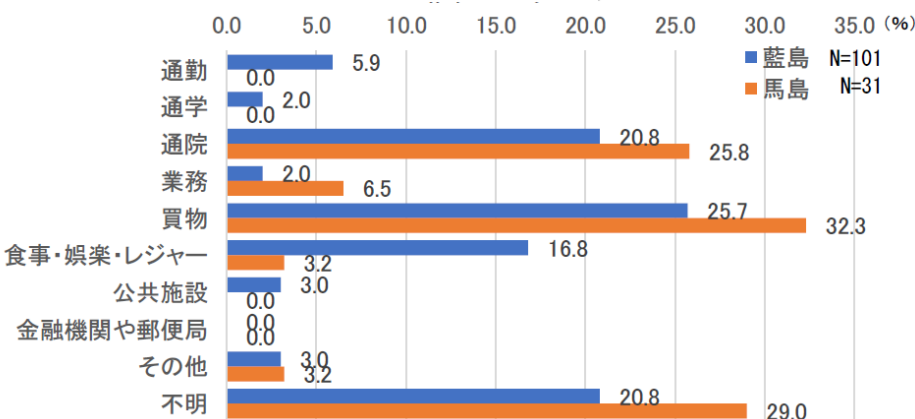
#### 利用頻度

小倉航路の利用頻度は、藍島では「月数回程度」、馬島では「週1日程度」が最も多い。年代別でみると、高年代ほど利用頻度が低くなる傾向がみられる。



#### 利用目的

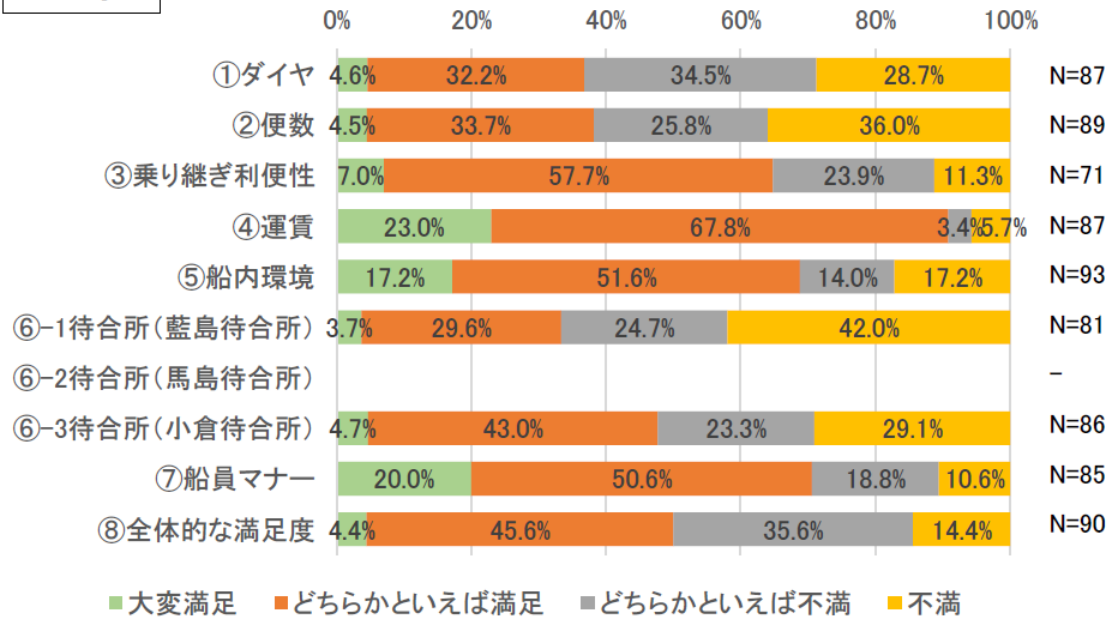
利用目的は、藍島、馬島とも「買い物」、「通院」が多く、藍島では「食事・娯楽・レジャー」も多い。年代別でみると70代以上は「通院」が5割以上と特に多い。



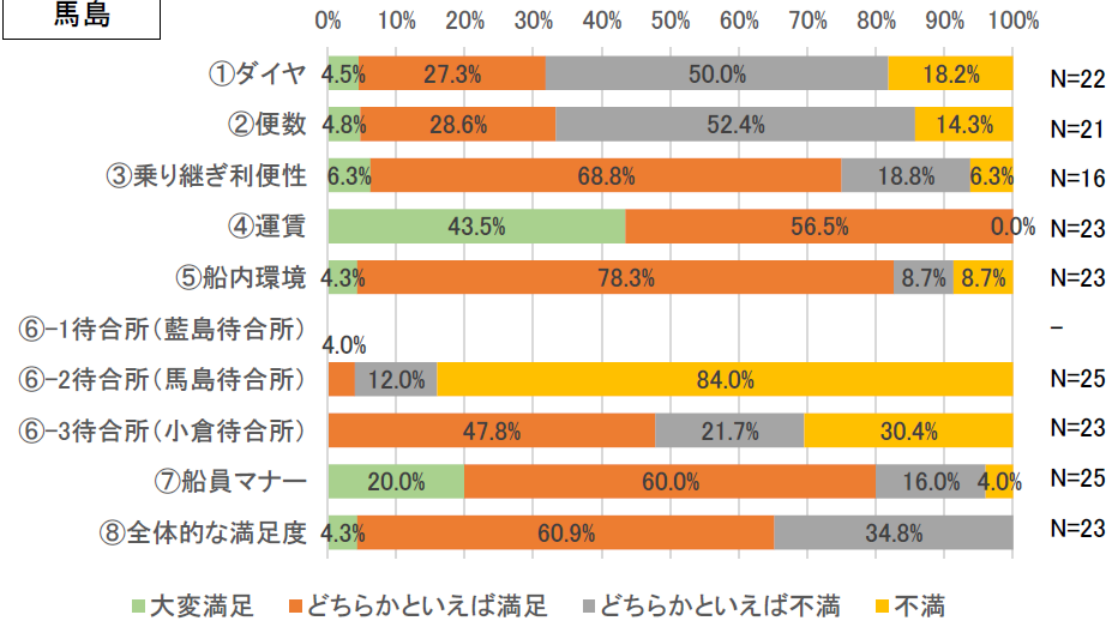
利用満足度

小倉航路の各分野の満足度を尋ねたところ、藍島、馬島とも「④運賃」に対する評価が最も高く、その他では「③乗り継ぎ利便性」、「⑤船内環境」、「⑦船員マナー」などの評価が高い。一方、不満度が高い項目は「⑥-2 馬島待合所」、「⑥-1 藍島待合所」、「①ダイヤ」、「②便数」などであった。

藍島



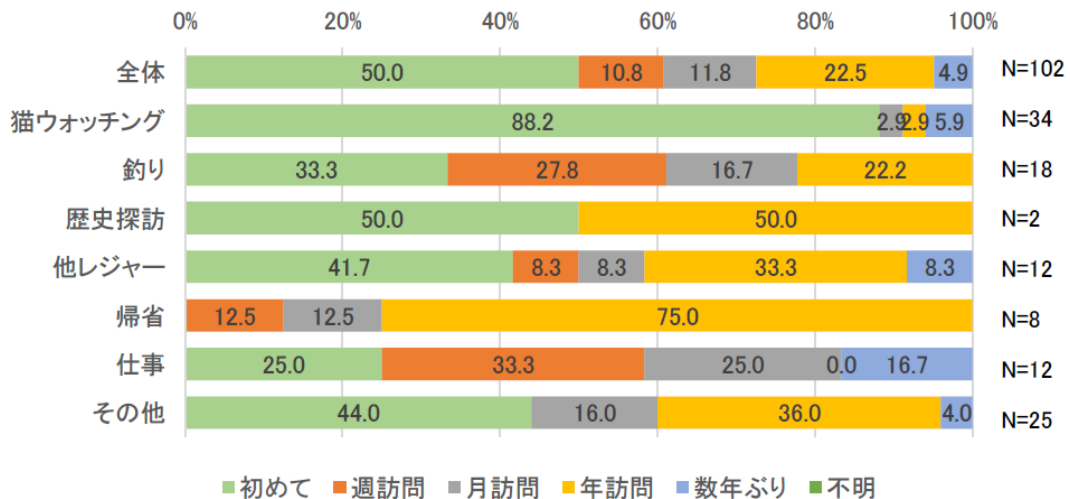
馬島



< 島外利用者 >

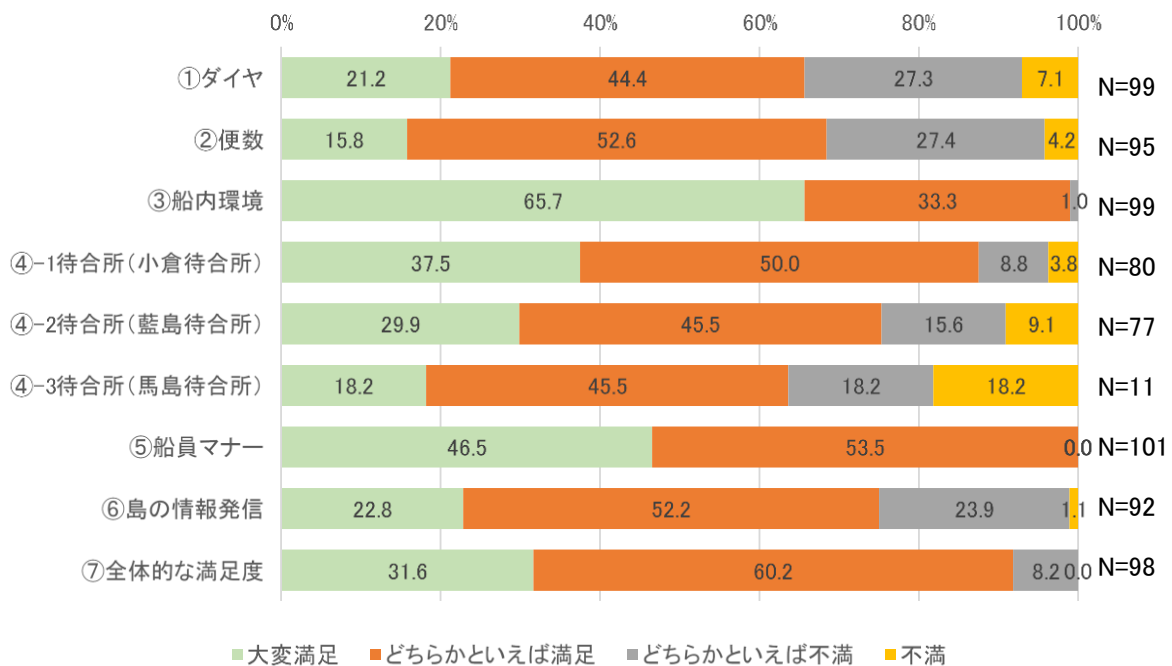
利用頻度

目的別でみると「猫ウォッチング」の9割は“初めて”の方となっている。一方、釣りはリピーターが多い傾向がみられる。



利用満足度

小倉航路の満足度を分野別で尋ねたところ、「⑦全体的な満足度」は“大変満足”、“どちらかといえば満足”を合計すると 91.8%と高い満足度であることがわかる。指数で見ると、「③船内環境」の満足度が最も高く、次いで「⑤船員マナー」、「④-1 小倉待合所」の順となっている。



## 第5章 重点課題の設定

本航路を島民の日常生活を支える生活航路として、また、観光やレジャー、ビジネスでの利用など島の活性化を支え続ける航路として持続可能なものとしていくためには、中長期的視点に立ち、経常経費削減に向けた業務改善や利用者増加策の展開、運賃改定などに総合的に取り組む必要がある。また、利用者にとって便利で快適な航路となるよう、平日・土日祝の統一ダイヤの導入や各便の時間調整などのダイヤ改善や、待合所の環境整備、従業員の接客マナー改善などに取り組む必要がある。以上を踏まえ、重点課題を次のとおり設定する。

### 《重点課題》

- ①経費削減に向けた取り組み
- ②島民の利用増加と島外交流人口拡大に向けた取り組み
- ③運賃改定による収支改善
- ④利用者利便性向上に向けた取り組み
- ⑤利用満足度の向上に向けた総合的な取り組み
- ⑥国・県・市など関係者の支援と連携体制の構築

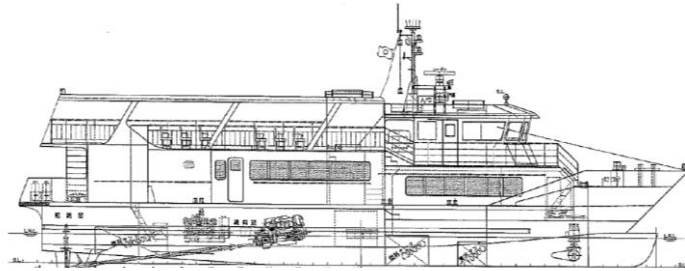
## 第6章 航路改善計画

### (1) 航路改善方策の基本的な考え方

本航路は、島民の日常生活を支える生活航路としての役割を担うことを基本に、観光やレジャー、ビジネスでの利用など、島の活性化を支え続ける航路として維持・活性化を図る。

#### 《小倉航路がめざす姿》

- ◎島民の日常生活を支える生活航路としての小倉航路
- ◎観光やレジャー、ビジネスでの利用など島の活性化を支え続ける小倉航路



《航路経営の基本的な考え方》

国・県・市・地域が一体となって支える持続可能な航路経営

#### 《航路改善に向けた具体的な取り組み》

- ①経費削減に向けた取り組み
- ②島民の利用増加と島外交流人口拡大に向けた取り組み
- ③運賃改定による収支改善
- ④利用者利便性向上に向けた取り組み
- ⑤利用満足度の向上に向けた総合的な取り組み
- ⑥国・県・市など関係者の支援と連携体制の構築

島民・市・関係機関が一体となった島の活性化への取り組み

◎市全体の観光戦略の中での藍島・馬島の交流人口拡大方策の実施

◎島の活性化を支える持続可能な島づくり

## (2)航路改善のための具体的取り組み

### ①経費削減に向けた取り組み

本航路は、近年の島外利用者の増加による増収と経常経費の削減効果により収支は改善傾向にあるものの、毎年1.3億円超の赤字が続いている。また、経営診断で明らかになったとおり、今後は人口減少による減収に加え、新船導入による減価償却費などの経費増加により、収支は現在に比べ悪化することが予想される。

こうした状況を踏まえ、今後はこれまで以上の経営意識を持ち経常経費削減に向けた業務改善に努めるものとする。

#### 《具体的な取り組み》

- ・ 経済運航や停泊時のアイドリングストップによる燃料使用量抑制
- ・ 修繕業務などの見直し及び職員対応等による経費削減
- ・ その他実施可能な経費削減の取り組み

### ②島民の利用増加と島外交流人口拡大に向けた取り組み

平成28年度の平均乗船率は22%と低く、この乗船率の低さが赤字経営の要因の一つであると考えられる。乗船率が低い要因は様々であるが、例えば、島民の利用頻度は県内類似航路と比べても低い。また、増加傾向にある島外利用者についても特に土日が多い“猫ウォッチング客”の9割が初来訪であり、リピーターになり得ていない。

今後は、乗船率向上による収入増加を図るため、島民の利用率向上とともに、島外利用者のリピーター化及び新規開拓に向けた取り組みを強化する。

#### 《具体的な取り組み》

- ・ 利用者増加のための券種の導入検討
- ・ リピーター客増加や新規顧客開拓を目的とした島外利用者向け商品開発
- ・ 観光利用者増加のための他交通機関・宿泊施設等との連携商品等の開発
- ・ 情報発信の強化
- ・ その他利用拡大・収入拡大方策の検討

### **③運賃改定による収支改善**

本航路の運賃水準（キロ当たり運賃）は近隣他航路の4割程度の水準と低い。本航路の運賃は物価上昇が進む中、約20年改定していないことに加え、新船導入後も見直しを行っておらず、これが収支を悪化させる一つの要因となっている。今後の人口減など更に厳しい経営環境を踏まえると、運賃改定による収支改善は不可欠と考える。なお、島民については、生活航路であることから島民割引制度の拡充等により島民負担の軽減を図る必要がある。

《具体的な取り組み》

- ・ 運賃改定
- ・ 島民や年長者に対する割引制度の検討

### **④利用者利便性向上に向けた取り組み**

本航路は、1日3便（通常時）の限られたダイヤで構成されており、これまでも島民要望等を踏まえ適宜見直しを行っているが、今回実施したアンケート調査では、島民の6割はダイヤについて何らかの問題意識を持っていることが明らかとなった。

今後は、アンケート調査で要望が多かった平日・土日祝日の統一ダイヤの導入のほか、現状の運航体制の中で、費用が増加しない条件で利用者の声を聞きながら、実施可能なダイヤ調整を検討する。また、現在は多客期の対応として夏季ダイヤ（7月20日から8月10日）が設定されているが、今後は需要動向や費用対効果を見極めながら、夏季以外の多客期の対応を検討する。

《具体的な取り組み》

- ・ 平日土日祝日の統一ダイヤの導入検討
- ・ 利用者ニーズに配慮した利便性の高いダイヤの見直し
- ・ 多客期対応の強化

### **⑤利用満足度の向上に向けた総合的な取り組み**

島民・島外利用者双方の利用率を高めるためには、本航路が快適に利用できる環境づくりを進めることは基本といえる。こうした中、本航路には平成29年5月から新船が導入され、船内環境は大幅に向上した。アンケート調査でも島民・島外利用者とも船内環境に対する満足度は高い。一方で待合所については、島側だけでなく小倉待合所も含めて、清掃の徹底や利用マナーの改善を求める意見が多く見られた。

今後は要望が多い待合所の清掃・管理体制の強化をはじめ、外国人観光客向けのトイレ利用マナーの発信など、待合所の環境整備等の充実を図る。また、ホスピタリティのある航路運営をめざし、船員の接客マナーを向上する。さらに、現在では未対応の障害者運賃の導入など、誰もが利用しやすい環境づくりを進める。

《具体的な取り組み》

- ・ 待合所の環境整備等（清掃・管理体制強化、利用マナー情報発信など）
- ・ 関係職員の接客マナーの改善
- ・ 障害者運賃の適正化
- ・ 利便性向上のための船内の軽微な改善

## **⑥国・県・市など関係者の支援と連携体制の構築**

本航路は、藍島・馬島住民の生活安定と向上及び産業振興・観光振興にとって必要不可欠な航路であり、将来にわたり航路の維持・継続が必要である。

しかしながら、年々利用者が減少するなか、将来的にも航路収入だけでは航路を維持することは困難な状況であることから、国及び県からの財政的な支援を受けるため、国庫補助対象航路への認定申請に向けて準備を進める。

また、関係機関との連携を図り、これまで以上に航路の活性化に取り組んで行くものとする。

《具体的な取り組み》

- ・ 国庫補助対象航路への認定に向けた取り組み
- ・ 国・県・市・地域・関係機関の連携体制強化  
（継続的な連絡調整体制の構築）

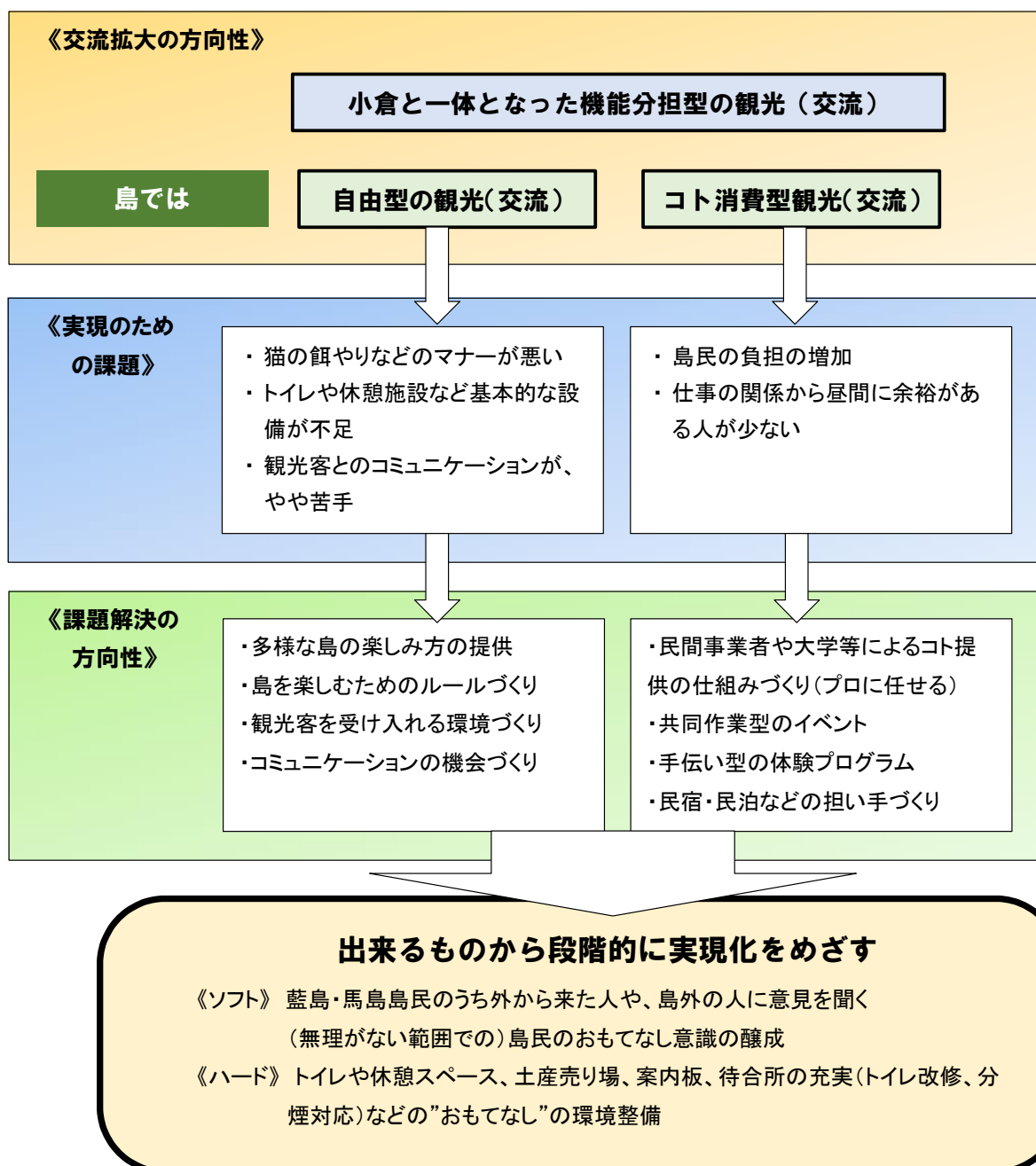


### (3) 島民・市・関係機関が一体となった島の活性化への取り組み

島外利用者の増加を図るためには、前述したような航路の利便性や満足度を高めるための取り組みを行うことも重要であるが、来訪したくなるような“島本来の魅力”を高め、その魅力を発信し、島民全体で来訪者を受け入れ、経済が循環するような総合的な取り組みを、市全体の観光戦略として進めていくことが重要である。

今後は、観光関連機関や民間事業者等と連携し、あり方会議での意見を踏まえた観光戦略を策定し、ハード・ソフト両面の取り組みを一体的に推進する。

#### (島外利用者増加に向けた方向性) ※第1回あり方会議意見より



## ①市全体の観光戦略の中での藍島・馬島の交流人口拡大方策の実施

- ・ 市全体の観光戦略と一体となった島の観光戦略の策定  
(ブランドコンセプト、ターゲット、プロモーション、商品づくりの検討)

### 《具体的な取り組み》

- ・ 資源掘り起こし・市場ニーズの把握
- ・ コンテンツ形成 (フリープラン、着地型商品、体験イベント等)
- ・ プロモーション・情報発信 (WEB・SNS・マップ・メディア活用・地元小学校連携)
- ・ 受入基盤・体制づくり (飲食店・宿泊等の受入施設、公共施設活用 (トイレ等)、誘導サイン、受入体制等)

## ②島の活性化を支える持続可能な島づくり

### 《具体的な取り組み》

- ・ 物産振興 (ブランディング、新商品開発、販路拡大等)
- ・ 洋上風力発電事業と連携した活性化事業の実施
- ・ その他