



国内旅客船事業の新たな事業モデルの構築

報告書

平成 30 年 3 月

瀬戸内カジュアル・クルーズ事業化推進実行委員会

はじめに	1
(1) 本業務の目的	2
(2) 本業務の内容	3
(3) 定義	4
1章 瀬戸内クルーズの現状と課題整理	7
1-1. クルーズを取り巻く概況	7
(1) 世界のクルーズ人口	9
(2) 日本のクルーズ人口の推移	12
(3) クルーズ船により入国した外国人旅行者数	15
(4) 日本におけるクルーズの位置づけ	15
1-2. 瀬戸内クルーズの現況	18
(1) 瀬戸内地域におけるクルーズの運行状況	18
(2) 観光資源・観光施設	28
(3) 観光受入体制等	36
(4) 関係法令	45
1-3. クルーズ商品に対する市場ニーズの概況	52
(1) 宿泊型クルーズに関するアンケート調査	52
(2) 瀬戸内海宿泊型クルーズに対するニーズ調査	58
(3) 瀬戸内海における陸上宿泊型クルーズ・モニターツアー調査	65
(4) 総括	69
1-4. 現況課題の整理	70
2章 観光を目的とした船旅ビジネスの事業構造の分析	73
2-1. 事業者ヒアリングによる事業構造・課題の把握	73
(1) 宿泊型クルーズ（中型船）	75
(2) 宿泊型クルーズ（小型船・ラグジュアリー）	77
(3) 宿泊型クルーズ（ヨットクルーズ）	78
(4) デイクルーズ（一日クルーズ）	79
(5) デイクルーズ（レストラン船1）	81
(6) デイクルーズ（レストラン船2）	83
(7) その他	85
2-2. 事業構造のシミュレーション分析	87
(1) 宿泊型クルーズ船（大型船）	87
(2) デイクルーズ船（レストラン船）	98
(3) 遊覧船	102
2-3. クルーズ船事業シミュレーションからの課題と可能性	109

3章 新たな船旅ビジネスの可能性検討	117
3-1. 対象とする事業モデルの範囲と「カジュアル」の位置づけ	117
(1) クルーズ船事業が抱える課題認識	117
(2) 検討対象とするモデルエリア	119
(3) 対象とする「クルーズ事業」の範囲	119
(4) 「カジュアル」の位置づけ	122
3-2. 事業モデルの立案とブラッシュアップ	130
4章 瀬戸内らしさを活かしたカジュアル・クルーズ構想	139
4-1. カジュアル・クルーズの需要予測	139
(1) 新たなカジュアル・クルーズ事業化のための需要予測	139
(2) わが国の大型カジュアル・クルーズ需要	140
(3) 瀬戸内地域が目指すべきデイクルーズ需要	144
4-2. 瀬戸内におけるカジュアル・クルーズ振興策	154
(1) 運航タイプ毎の課題	155
(2) その他	159
(3) 経営モデルの可能性	164
5章 今後の検討体制と政策提言	176
5-1. 事業化へ向けたリーディングモデルと検討体制	176
(1) 宿泊型クルーズ客船のカジュアル化	177
(2) 瀬戸内海におけるカジュアル・クルーズ推進体制	177
(3) デイクルーズの振興策	181
5-2. 産・学・地域連携による人材育成	188
5-3. 地域ブランド化へ向けた地域目標の設定	191
5-4. 全国展開に向けた政策提言	192
(1) 政府の取組みが望まれる事項	192
(2) 官民が連携して取り組むべき事項	193
<別紙：参考資料>	194
参考資料1 国内カジュアル・クルーズ事業化検討委員会開催概要	194
参考資料2 瀬戸内地域の観光資源	199
参考資料3 島の宝 100 景に採択された瀬戸内海島嶼部の資源	210
参考資料4 瀬戸内地域の観光施設	221
参考資料5 瀬戸内カジュアル・クルーズのコンテンツ充実案	226
参考資料6 ベトナム・ハロン湾視察・ヒアリング調査概要	228

はじめに

四方を海に囲まれた海洋国家日本において、子どもや若者をはじめ、幅広く海や船の楽しさを知り、海に親しみを持ってもらう必要がある。

このため、海を身近に感じ、海に触れる機会の増加に繋がるイベントの実施や、情報発信など様々なアクションを起こす「C to Sea プロジェクト」が「海と日本プロジェクト」の一環として、国土交通省の旗振りで推進されているところである。

本調査は、同プロジェクトの一環として、誰もが気軽に楽しむことのできるカジュアル・クルーズの推進を目的とし、実施するものである。

図1 C to Sea プロジェクトについて



出典:国土交通省海事局資料

(1) 本業務の目的

瀬戸内海は、かつて「世界の宝石」、「世界で一番美しい」と謳われたとおり、他の地域には見られない魅力に溢れ、多くの訪日観光客を呼び込むポテンシャルを有している。しかしながら、本土と島を結ぶ生活航路はあるものの、島と島を結ぶ航路に乏しく、結果として、旅行対象としての訴求力の低下を招き、本来有するポテンシャルや集客力を活かしきれない状況にある。

本事業は、瀬戸内海で一般観光客や沿岸市民が気軽に楽しむことが出来る「カジュアル・クルーズ」に焦点を当て、その事業化可能性について検討するとともに、災害緊急時の救援機能や、子どもたちが海に親しむ場づくりなどとの複合機能化をも検討し、今後の事業立ち上げに結び付けることを目的とし実施するものである。

これまで、観光・旅行・レジャーを対象とした船旅の必要性や課題について、多くの調査検討や実験ツアーが取組まれてきた。しかし、民間ビジネスとして立ち上げ、持続するには様々な障壁が存在し、事業化への動きがままならなかったのが現状である。

本業務では、従来の調査検討、取組みから得られた知見と自立事業化への様々な課題を踏まえながら、新たな事業モデルや制約条件の見直し等、これまで踏み込めなかった視点で具体化への道筋を検討する。

その検討に当たっては、

- ・ 我が国における船旅市場の現状（日本籍船高級クルーズ、外国籍大型カジュアル船寄港・発着の増加、旅行会社によるチャーターの増加、手軽な企画商品の成功等）
- ・ 我が国の休暇制度を始めとするライフスタイル（休暇が短い等）
- ・ 船舶の新たな保有形態の出現(所有、運航、販売の分離)
- ・ 地域に合わせたクルーズ形態（乗合い、シェアリング、オンデマンド等）

を踏まえ、成立し得る複数のビジネスモデルを模索することとする。

(2) 本業務の内容

本事業では「国内カジュアル・クルーズ事業化検討委員会」を立ち上げ、瀬戸内の主要航路運航事業者、主要造船事業者、旅行会社、金融機関、DMO、国、学識経験者等の参画により検討した（巻末：参考資料1）。なお、検討委員会は事業実施期間内4回開催し、その検討内容の要旨は下記のとおりである。

1) 瀬戸内クルーズに対する取組み成果と課題の抽出

- ・ 観光クルーズの運行実態や利用船舶の現状、その運営形態・収益性、過去のモニターツアー等の成果から、瀬戸内におけるクルーズの可能性と課題を抽出する

2) 観光を目的とした船旅ビジネスの事業構造の分析

- ・ 観光クルーズにおける船舶とその運航や、企画・集客・プロモーションに係るコスト、運航に係る規制・制約条件を踏まえ、ビジネスの事業構造と特性を分析する

3) 新たな船旅ビジネスの可能性検討

- ・ 魅力的な船旅サービスのためのコンセプト磨きとマーケット開拓手法や、投資リスクを緩和する事業モデル、プロモーション方策を検討するとともに、陸上での事業連携や、海洋教育等社会的機能、閑散期での活用手法等の事項についての検討を行う

4) 瀬戸内らしさを活かしたカジュアル・クルーズ構想の事業シミュレーション

- ・ 船内滞在型、島巡り、レストランクルーズ、オンデマンドクルーズ等クルーズにおけるマーケット想定、使用船舶の規模に応じた事業採算性等シミュレーションを行いつつ、研修、テーマイベント、海洋教育、災害対応船等の利用可能性について検討を行う

5) 事業化に向けた課題の整理

- ・ 規制緩和により活性化される潜在需要と供給の可能性及びその実現化に向けた課題について検討を行う

6) 全国展開へ向けた可能性

- ・ 上記の検討を踏まえ、瀬戸内海だけでなく、全国展開へ向けた可能性を検討し、政策提言として取りまとめる

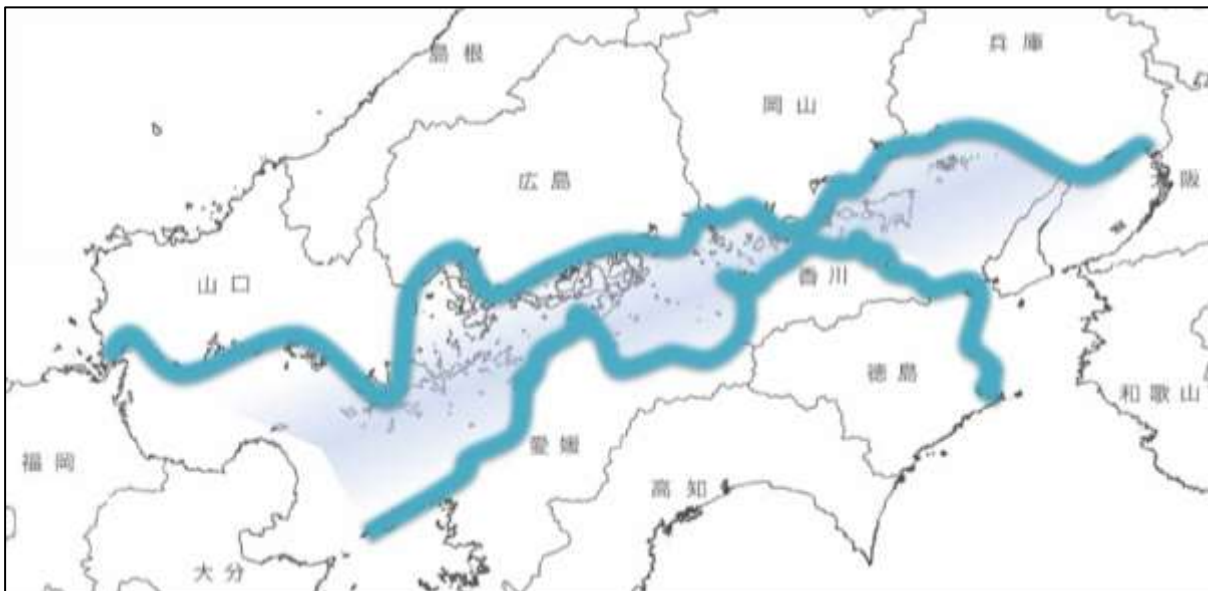
(3) 定義

1) 瀬戸内の定義

本事業において対象とするエリアは、下関海峡、紀伊水道、豊後水道により区切られる「瀬戸内海」のうち、兵庫県、岡山県、広島県、山口県、香川県、徳島県、愛媛県の7県が囲むエリアを指す。

なお、これら7県は瀬戸内全体の観光ブランド化を推進する「せとうちDMO」を構成する県である。

図2 瀬戸内海のエリア



出典：国土地理院 地理院地図より作成

2) カジュアルの定義

・「C to Sea プロジェクト」を背景としたカジュアル・クルーズの位置づけ

国土交通省によれば、「C to Sea プロジェクト」には、以下の思いが込められている。

図3 C to Sea プロジェクトの理念

○「広く一般に」	: 消費者 (Consumer)、国民 (Citizen)、子ども達 (Children)
○「日々の生活に浸透」	: 文化 (Culture)、文明 (Civilization)
○「輪を広げる」	: つながる (Connect)、協力する (Cooperate)、創り出す (Create)
○「海を身近に」	(toSea)

出典: 国土交通省海事局報道発表資料より抜粋

この趣旨をふまえ、広く国民が海に親しめる場としての「カジュアル・クルーズ」には以下の要件が求められると考えられる。

「誰でも」

- ・ 現状までの国内クルーズは高齢層、高所得者層に需要が高いが、より広い層、特にファミリー層や中間所得層の需要を喚起する必要がある。

「いつでも」

- ・ ファミリー層や中間所得層が参加できるクルーズであっても、「場所・エリア」や「設定時期・時間」などが限られる不定期では、参加機会が損なわれることとなる。様々な海域の港から定期性が高いクルーズが実施されていることで利用者は予定が立てやすく、カジュアル・クルーズの潜在需要を顕在化することに結び付く。

「近くに」

- ・ わが国の港湾、特に物流・臨海工業などのターミナルとして発展してきた港湾は、都市の市街地や陸路の交通ターミナルと離れた位置関係のところが多く、現代人にとって物理的にも心理的にも「港」との距離感があるため、これを縮めることが必要である。このため、港湾施設や都市交通といった地域的な連携が求められる。

「短く」

- ・ クルーズ船での乗船時間が長いことは海の魅力を十分堪能できる可能性がある一方で、「船酔い」という海に対するマイナス意識が働くこととなり、料金的にも手軽さを失いかねない。利用者の多様な選択肢として拘束時間が短いクルーズも用意することが気軽に利用できるポイントとなる。

「手ごろな価格で」

- ・ クルーズ船の航路や距離、宿泊の有無や船舶の設備・サービスにより、クルーズの料金に幅が生まれるが、手頃な価格で他のカジュアル旅行と同程度の価格水準にすることが求められる。

「海を楽しめる」

- ・ カジュアル・クルーズは、移動目的だけの交通機関ではなく、大海原や海風、島々の暮らしや風景など、陸上では味わえない魅力を味わえ、かつ船酔いしにくい旅のスタイルであることが不可欠である。

1章 瀬戸内クルーズの現状と課題整理

1-1. クルーズを取り巻く概況

クルーズとは、客船を使った観光旅行を意味し、船上に宿泊機能を有する本格的クルーズ客船から、港町でのハーバークルーズや景勝地を巡る遊覧船まで様々なものがある。また、定期航路のフェリーでも、船旅の需要を開拓して単なる移動目的ではなく観光目的に特化したクルーズフェリーなども出現している。

本格的な宿泊型クルーズは、1960年代にカリブ海で生まれた、期間が短く、料金も比較的安い現代クルーズビジネスによって、一般大衆が気軽に楽しめるクルーズとなった。さらにはそのビジネスモデルは世界中に広がり、年間2,500万人余りの人々がクルーズを楽しみ、13兆円産業となっている。一方、日本における本格的クルーズは、日本のクルーズ元年と呼ばれる1989年以降、9隻の日本籍のクルーズ客船が投入されたものの、その多くはラグジュアリークラスの富裕層を対象とした船で、現在は、「飛鳥Ⅱ」、「にっぽん丸」、「ぱしふいっくびいなす」の3隻にまで減少している。日本のクルーズ人口は約25年間にわたり20万人前後の数字を維持していたが、2013年にプリンセスクルーズ、2016年にはコスタクルーズが、外国籍船による日本発着の現代クルーズを始めたことから、2016年度には日本のクルーズ人口は約25万人に増加した。このように、日本における本格的クルーズについては成長の兆しが見えるものの、一般大衆が気軽に乗ることのできる日本籍のカジュアル・クルーズはまだない。

一方、東アジアの本格的クルーズについては、2006年から北米のクルーズ会社が上海および天津発着の短期クルーズを開始し、中国は10年間で212万人のクルーズ人口を擁するまでに急成長した。この中国発着の現代クルーズは、使用船が非中国籍であることからカボタージュ規制のために韓国または日本の港に寄港する必要があるなかで、中国と韓国との政治問題から、韓国寄港が見合わされている状況のため、特に日本の九州の港に中国人観光客を乗せたクルーズ客船が大量に押し寄せている。さらにここ数年は厦門、香港、南沙、台湾発着のクルーズも急増しており、沖縄の那覇、石垣、平良（宮古島）への寄港数が急増している。この観光需要を取り込むため、日本政府は、クルーズによる訪日客を2020年までに500万人とする目標をたてている。

宿泊施設を有する中・長距離フェリーでも、観光需要を取り込むクルーズフェリー化を目指すものが増え、客室の個室化、食事の充実、展望浴場、各種イベントを行う事例も多くなっている。欧米のクルーズフェリーと同じく、夜行便の特性を利用して、到着地で昼間の観光をして、同じフェリーで出発港に戻る、船中2泊の船旅を積極的に販売している会社もある。また、大都市圏でのホテル不足や料金の高騰を受けて、宿泊施設をもつフェリーを使って移動をするインバウンド客も増えてい

る。こうしたインバウンド客を取り込むために、長距離フェリー各社は長距離フェリー協会を中心として、訪日外国人観光客を対象とした Japan Ferry Pass 21 の販売を開始している。このパスは、21,000 円で 21 日間に 6 回乗船できるというものであり、基本は 2 等寝台だが、上等級へのランクアップも可能となっている。

一方、本格的クルーズの場合には、寄港地に朝に入港して夕方に出港するパターンが一般的で、宿泊はもちろん食事の多くも船内で提供されているため、寄港地への経済効果は乗客 1 人当たり 15,000 円程度 (Cruise Lines International Association : CLIA 報告書) となっており、観光客の寄港地での経済効果をさらに上げるためには、陸上で泊り、食事をしてもらうことが効果的である。船で移動し、陸上で宿泊をする陸上宿泊型クルーズは、クルーズを国民に身近なものにすることに加え、地方創生の観点からも効果的であると考えられる。

瀬戸内海においても、国土交通省四国運輸局や中国運輸局が、こうしたアイランドホッピング型のクルーズを試験的にモニタークルーズとして実施し、その事業性の検証を行っている。また、民間旅行社が奄美群島を巡るアイランドホッピング型のツアーを企画して、多くの観光客を集めている事例もある。こうした陸上宿泊型クルーズには、専用船またはチャーター船による運航だけでなく、定期船の活用による方法もあり、この場合には離島航路の活性化も期待できる。

さらに手軽なクルーズとしては遊覧船があり、主要港湾でのハーバークルーズや、名勝地での観光船として、日本国内では現在、150 カ所で 472 隻の遊覧船が就航している。ただし、遊覧船の利用者については、調査によると、乗船回数が増えるほど乗船意欲が低下するという結果がでている。すなわち、これはリピート率が低いことを示しており、ビジネスモデルのイノベーションが求められている。最近、注目を集めている遊覧船として、オホーツクの流氷、自然豊かな知床半島、川崎の工場夜景、横須賀の軍港めぐり、伊根の舟屋、鳴門の渦潮、長崎の軍艦島 (以上、森本剣太郎論文)、「天空の城ラピュタ」(1986 年 スタジオジブリ) をイメージするといわれる和歌山の友が島を巡るものなどが挙げられる。また乗船時間は 1~2 時間程度の短いものだけでなく、日中にクルーズしながら、観光地への寄港をするワンデイクルーズの試みもいくつかある。

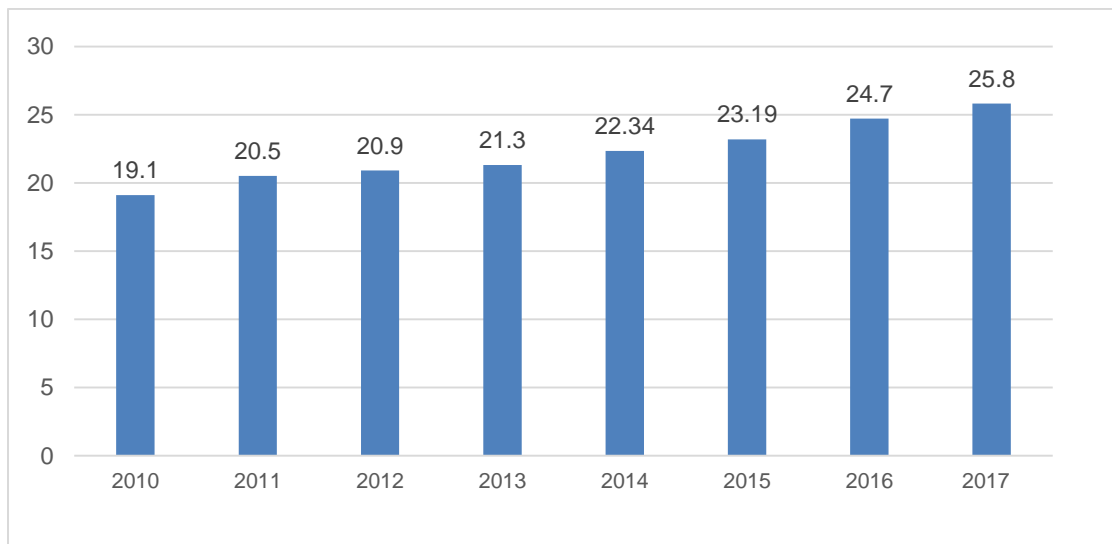
遊覧船にレストラン機能を付加したレストラン船については、日本国内では 2017 年 10 月現在、41 カ所で 195 隻の遊覧船 (東京湾屋形船 112 隻、36 カ所 63 隻の食事のできる遊覧船を含む) が就航している。大型船で高級フランス料理を出す船から、数十人の定員で天ぷらなどをだす屋形船など様々なタイプがあり、東京港、横浜港、神戸港などの複数隻の大型船のほか、琵琶湖、広島、博多、那覇、平良等でも就航している。

*森本剣太郎 遊覧船の事業活動、運航状況、利用者意識の現状分析および地域資源の可能性、国土技術政策総合研究所資料、No.641、2011.6

(1) 世界のクルーズ人口

世界のクルーズ人口は年々増加傾向にあり、2016年時点で約2,470万人、2017年には2,580万人に達すると予測されている。特にアジア地域におけるクルーズ人口の増加が顕著であり、CLIAによると、アジアでは2005年には約75万人であったクルーズ人口が、2015年には約208万人となり10年間で約2.7倍の増加をみせている。2014年以降の主要10カ国におけるクルーズ人口の推移をみても中国での伸び率が大きいことが分かる。アジア諸国の経済成長や近年の旅行者数の増加傾向に鑑みれば、今後もアジア諸国におけるクルーズ需要は増加していくと考えられる。

図1-1-1 世界のクルーズ人口の推移（単位：100万人）



出典：CLIA 資料より作成。2017年数値は推定数

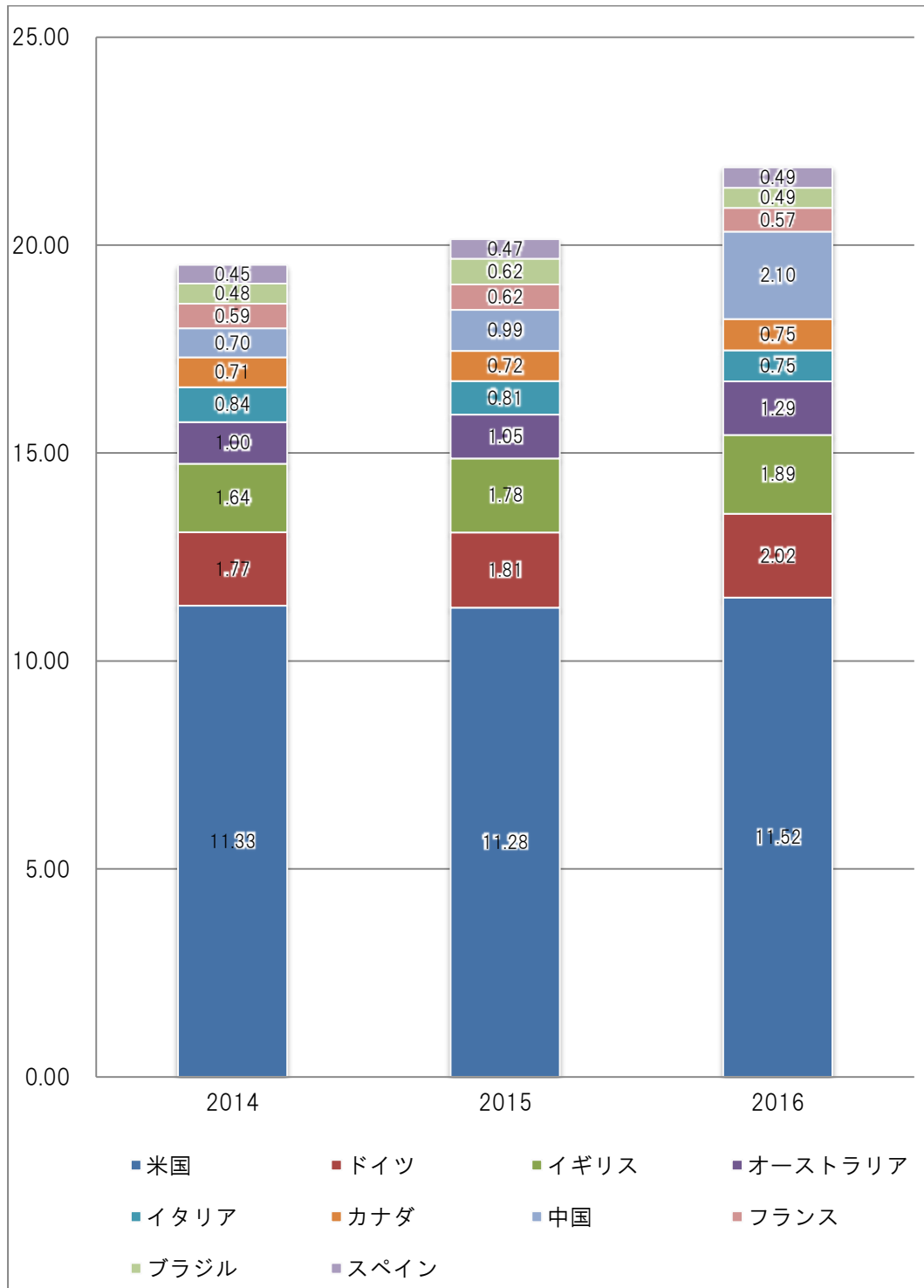
表 1-1-1 世界の主要国及び日本のクルーズ人口（2014～2016）

（単位：100 万人）

国名	2014	2015		2016	
	実績	実績	前年比	実績	前年比
米国	11.33	11.28	-0.4%	11.52	2.1%
ドイツ	1.77	1.81	2.2%	2.02	11.6%
イギリス	1.64	1.78	8.3%	1.89	6.2%
オーストラリア	1.00	1.05	5.0%	1.29	22.9%
イタリア	0.84	0.81	-3.9%	0.75	-7.3%
カナダ	0.71	0.72	1.4%	0.75	3.6%
中国	0.70	0.99	41.5%	2.10	113.0%
フランス	0.59	0.62	3.7%	0.57	-7.3%
ブラジル	0.48	0.62	28.0%	0.49	-20.7%
スペイン	0.45	0.47	2.6%	0.49	5.2%
日本	0.23	0.22	-4.5%	0.25	12.4%

出典：CLIA 資料より作成

図 1-1-2 主要国のクルーズ人口の推移（単位：100 万人）

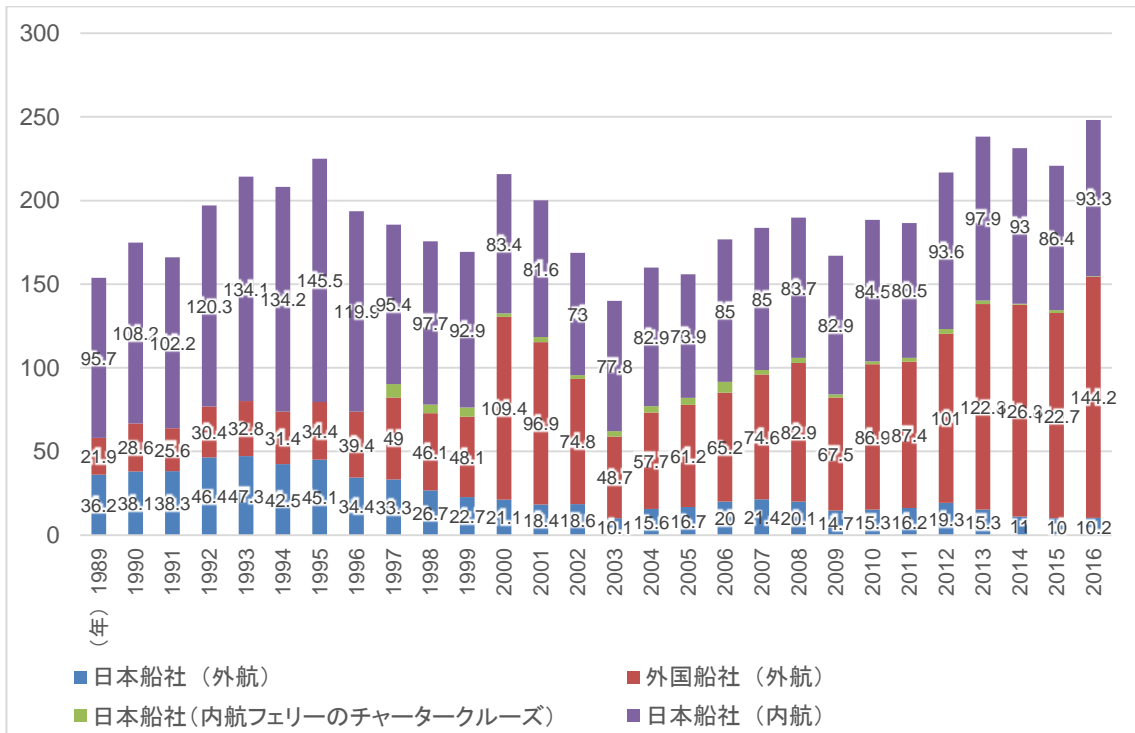


出典：CLIA 資料より作成。

(2) 日本のクルーズ人口の推移

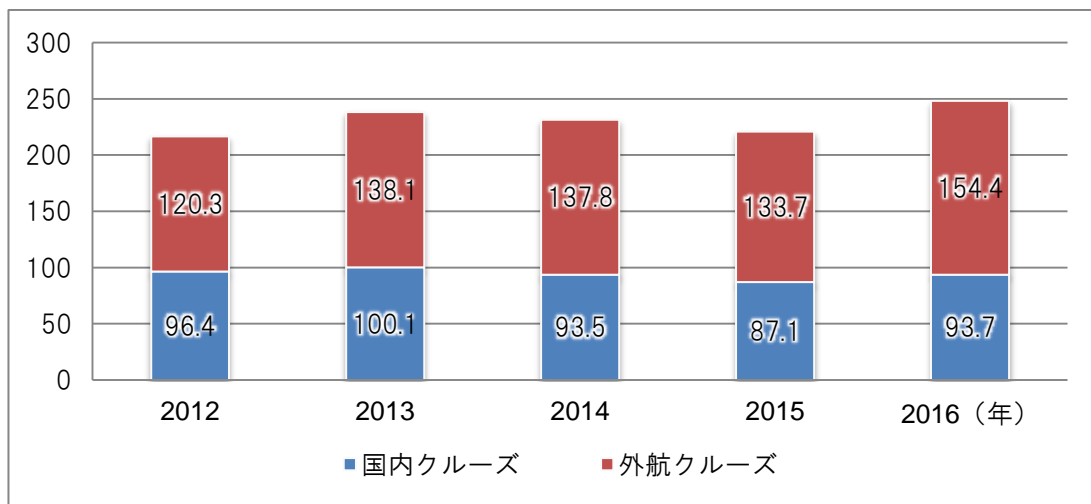
日本におけるクルーズ人口は変動しつつも概ね増加傾向にあり、2016年には過去最高値である247.7千人を記録した。しかしながら、この増加は日本発着の外航クルーズ船乗客数によるところが大きく、2016年時点でのシェア率は外航クルーズが6割超、内航クルーズが4割弱となっている。

図1-1-3 日本人のクルーズ乗船実績（単位：千人）



出典：国土交通省「2016年の我が国のクルーズ等の動向」より作成

図1-1-4 日本人の外航クルーズ及び内航クルーズの乗客数（単位：千人）

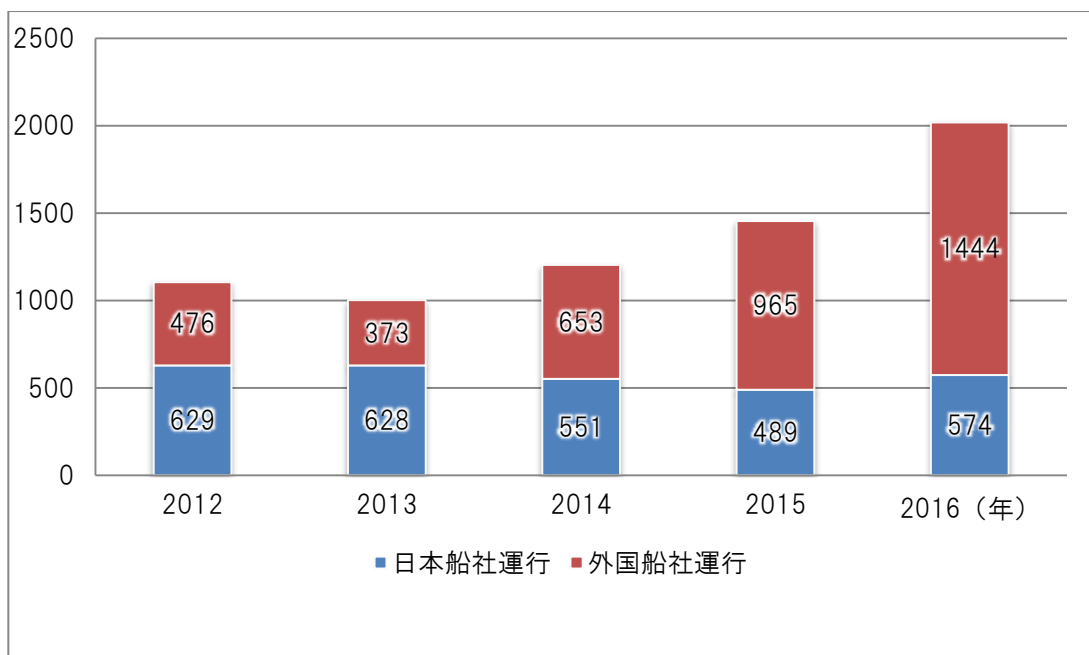


出典：国土交通省「2016年の我が国のクルーズ等の動向」より作成

外航クルーズは外国船社によるものが大半であり、外国船社の寄港回数が2012年から2016年にかけて476回から1,444回に増加している一方で、同期間での日本船社による寄港回数は629回から574回とほぼ横ばいで推移している。

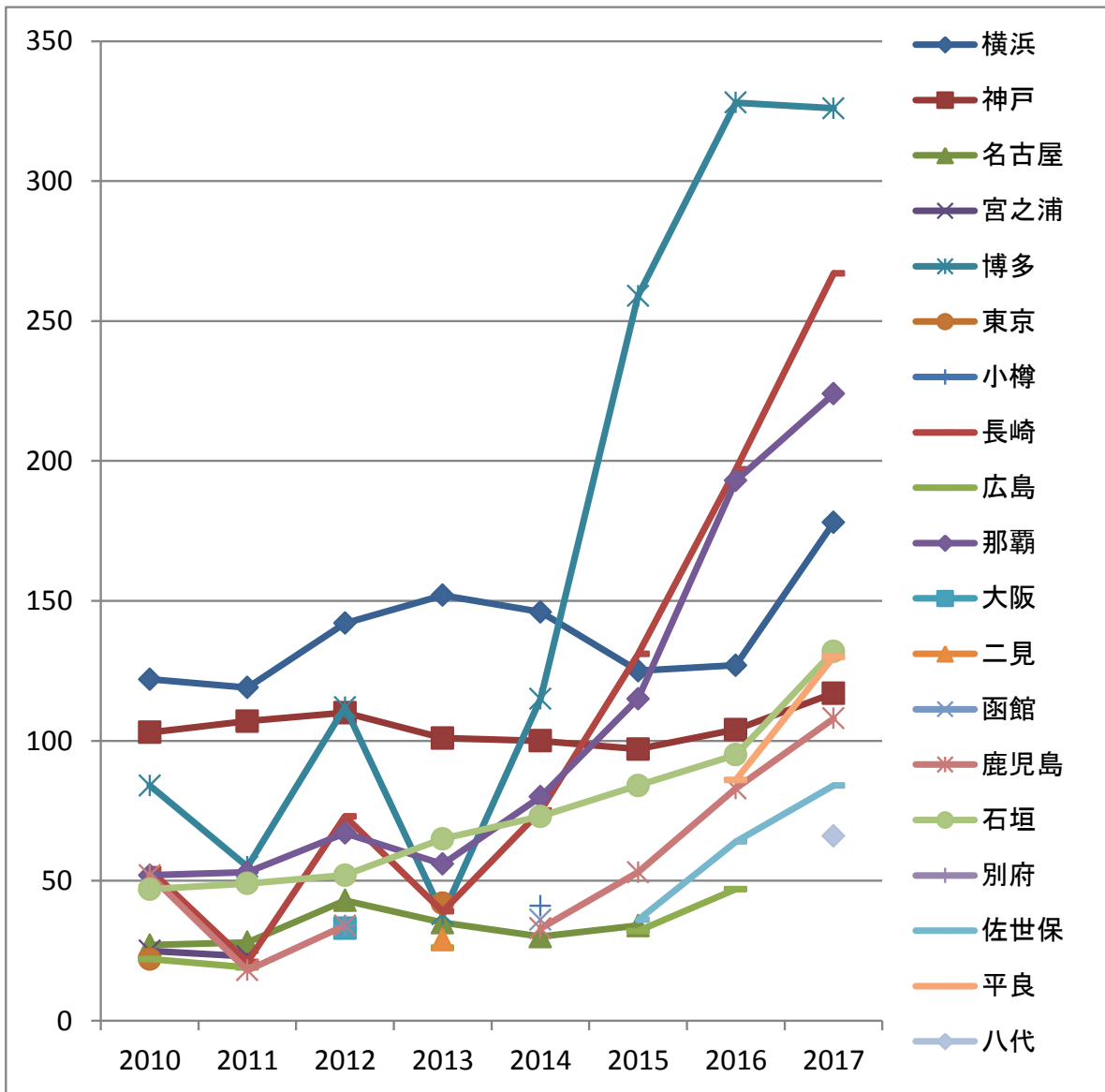
特に近年では、冒頭で記述したように、中国発着のクルーズ船や廈門、香港、南砂、台湾発着のクルーズ船が九州や沖縄の那覇、石垣、平良（宮古島）に数多く寄港している状況である。

図 1-1-5 日本の港湾へのクルーズ船の寄港回数（単位：回）



出典：国土交通省「2016年の我が国のクルーズ等の動向」より作成

図 1-1-6 外国船社および日本船社が運航するクルーズ船の寄港回数（単位：回）



出典：国土交通省「2017年の訪日クルーズ旅客数とクルーズ船の寄港数（速報値）」をもとに作成

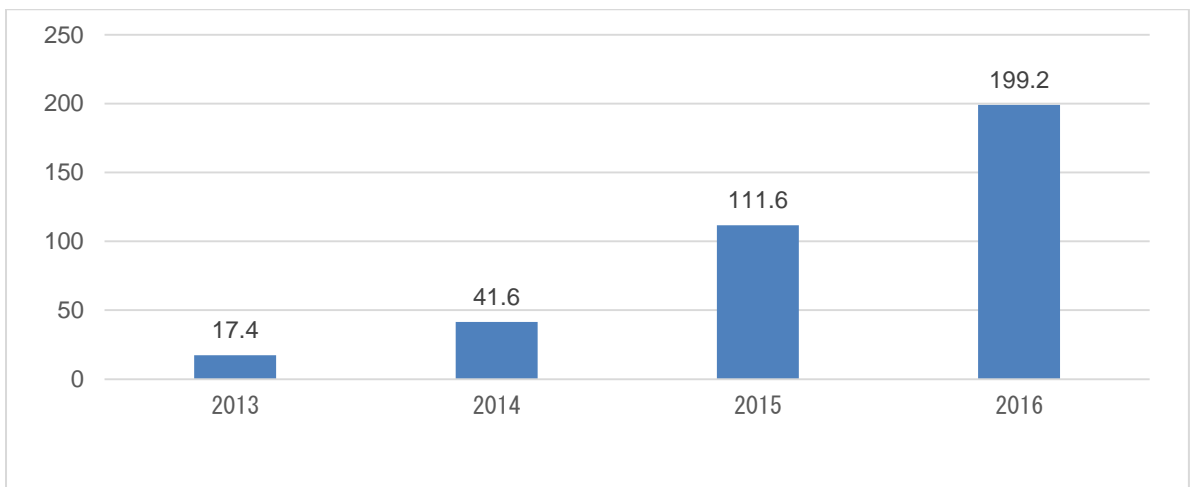
※注）2017年の値は、港湾管理者からの聞き取りによる速報値であり、今後、変動する可能性がある。

(3) クルーズ船により入国した外国人旅行者数

訪日外国人のクルーズ乗客数をみると、2016年には199.2万人となり、3年前の2013年に比べ、11.4倍もの伸びを示している。

世界の旅行市場において日本への注目度が高まっているなかで、今後の外国船社の誘致の可能性が高いと考えられる。

図 1-1-7 クルーズ船により入国した外国人旅行者数（単位：万人）



出典：国土交通省「2016年の我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数及び訪日クルーズ旅客数について」より作成

(4) 日本におけるクルーズの位置づけ

レジャー全体における船の旅（クルージング）の位置づけは未だ小さく、15歳以上79歳以下の日本人男女を対象に余暇活動への参加・消費実態を調査した結果によれば、2016年の「クルージング」への参加率は全体の1.3%であり、フットサル（1.5%）、フィールドアスレチック（1.3%）と並ぶ。2013年以降の推移をみると2014年に一度上昇するものの、クルージングへの参加率は1~2%台で推移し、その平均値は2.38%となっている。日本の人口から利用者数を算出すると、約300万人がなんらかの船旅を楽しんでいることになる。このうち、本格的宿泊型クルーズへの参加者は前節で示したように約25万人である。

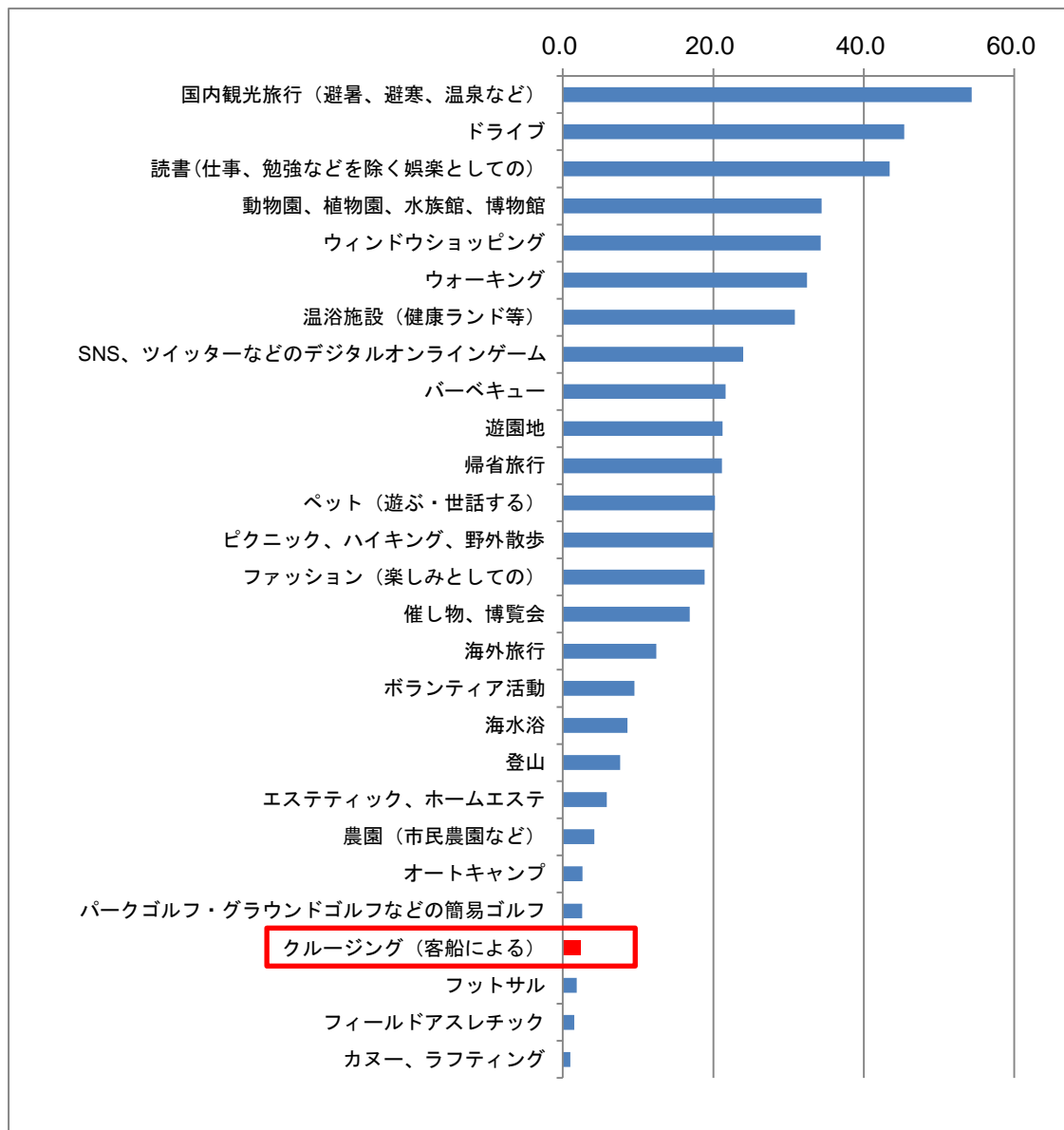
表 1-1-2 日本人の余暇活動への参加実態（観光・行楽部門、その他部門）（単位：%）

余暇活動	2012	2013	2014	2015	2016	Ave
国内観光旅行（避暑、避寒、温泉など）	55.6	55.1	53.4	54.5	53	54.3
ドライブ	51	46.2	48.2	43	38.5	45.4
読書（仕事、勉強などを除く娯楽としての）	—	43.8	49.4	42	38.5	43.4
動物園、植物園、水族館、博物館	35.8	34.5	36.5	34.3	30.9	34.4
ウィンドウショッピング（見て歩きなど娯楽としての）	—	34.9	44.6	29.1	28.4	34.3
ウォーキング	33.2	30.7	35.9	32.6	29.9	32.5
温浴施設（健康ランド、ケアハウス、スーパー銭湯等）	32.4	30.2	35.8	28.6	27.2	30.8
SNS、ツイッターなどのデジタルオンラインゲーム	24.6	22	27.4	23.1	22.7	24.0
バーベキュー	23.3	20.8	23.7	20.9	19.5	21.6
遊園地	21.7	20.7	23	20.9	19.9	21.2
帰省旅行	23.3	22.2	21.7	19.5	19	21.1
ペット（遊ぶ・世話する）	21.3	19.8	22.1	19.3	18.6	20.2
ピクニック、ハイキング、野外散歩	21.1	20.1	24.1	17.9	16.7	20.0
ファッション（楽しみとしての）	19.9	18.3	22.1	18	15.9	18.8
催し物、博覧会	19.6	15.9	19.6	15.4	13.7	16.8
海外旅行	14.2	12.8	12.5	11.6	10.9	12.4
ボランティア活動	10.1	8.6	11.4	9.1	8.4	9.5
海水浴	9.7	9	9.5	7.5	7.3	8.6
登山	8.4	7.6	8.3	7.2	6.5	7.6
エステティック、ホームエステ	6.5	5.7	7	5.3	4.6	5.8
農園（市民農園など）	4.6	4.3	4.5	4	3.5	4.2
オートキャンプ	3.2	2.8	2.1	2.5	2.4	2.6
パークゴルフ・グラウンドゴルフなどの簡易ゴルフ	3.2	2.3	3.7	2.1	1.6	2.6
クルージング（客船による）	2.2	1.9	4.1	2.4	1.3	2.4
※全船旅のパーセント 平均 2.38						
フットサル	2	2	2.1	1.5	1.5	1.8
フィールドアスレチック	1.4	1.3	2	1.5	1.3	1.5
カヌー、ラフティング	1.1	0.7	1.4	0.9	0.8	1.0

出典：公益財団法人日本生産性本部「レジャー白書」より作成

* 全国 15～79 歳男女、約 3,000 サンプルを対象にインターネット調査。参加率は対象の余暇活動を 1 年間に 1 回以上行った人（回答者）の割合。

図 1-1-8 余暇活動への参加・消費の実態（単位：％）



出典：公益財団法人日本生産性本部「レジャー白書」より作成

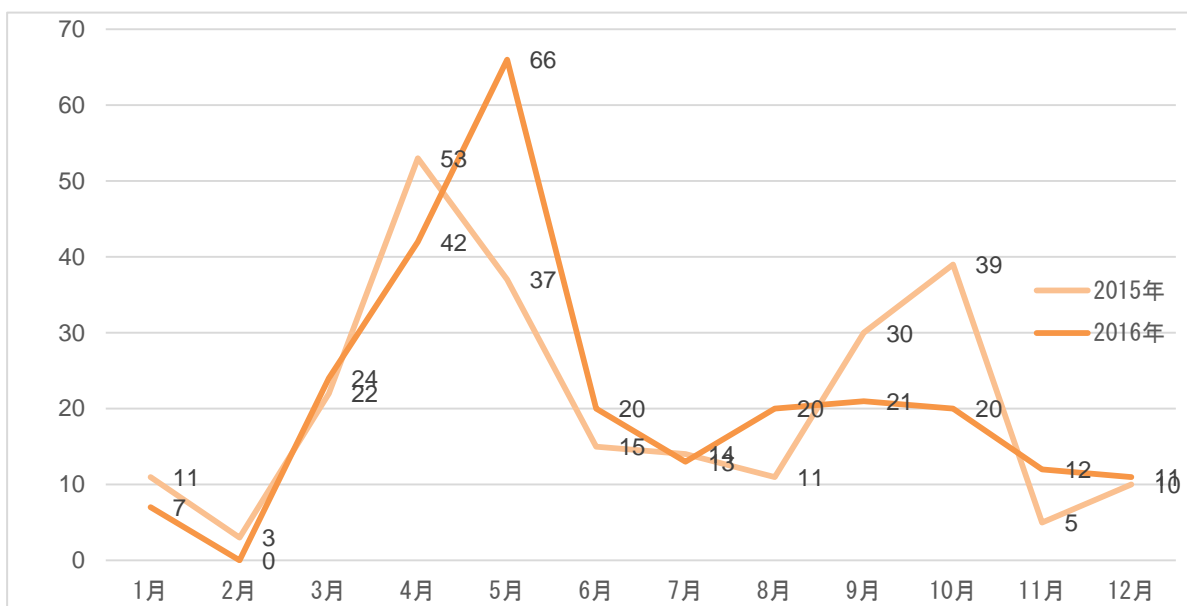
1-2. 瀬戸内クルーズの現況

(1) 瀬戸内地域におけるクルーズの運行状況

1) 宿泊型クルーズ客船の運航状況

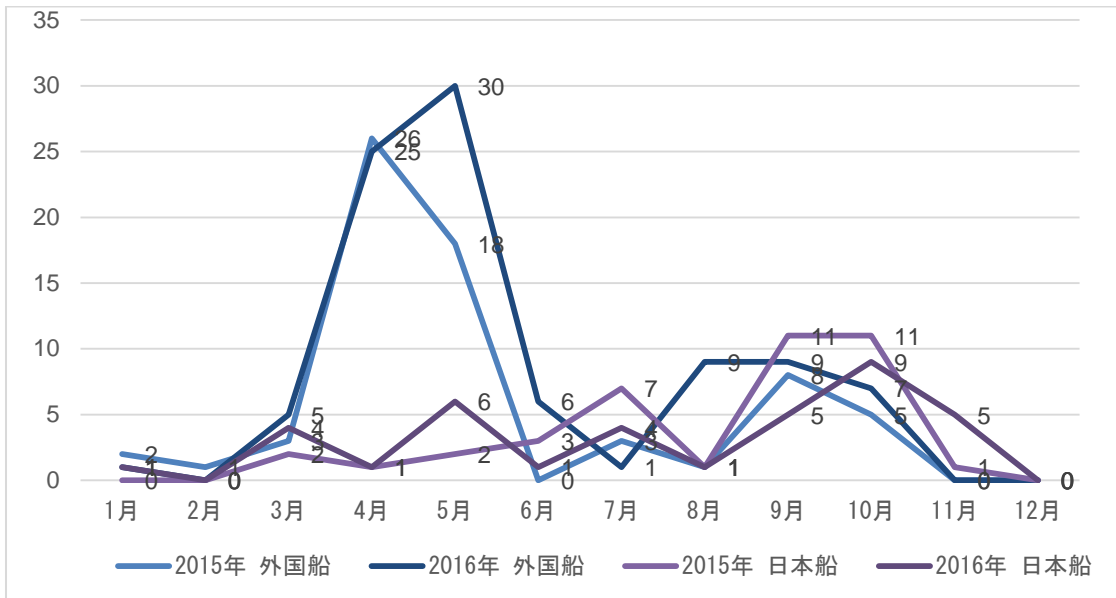
クルーズ船の寄港回数については、地域における誘致活動や各船社の年間予定により決定するため、年による変動も大きいですが、中国・四国地方、及び神戸港におけるクルーズ船の寄港状況をみると、年間では春（4月、5月）と秋（9月、10月）に寄港回数が増える傾向にある。特に、中国地方の春期の寄港数の多さが顕著である。

図 1-2-1 中国・四国、神戸港におけるクルーズ船寄港回数（単位：回）



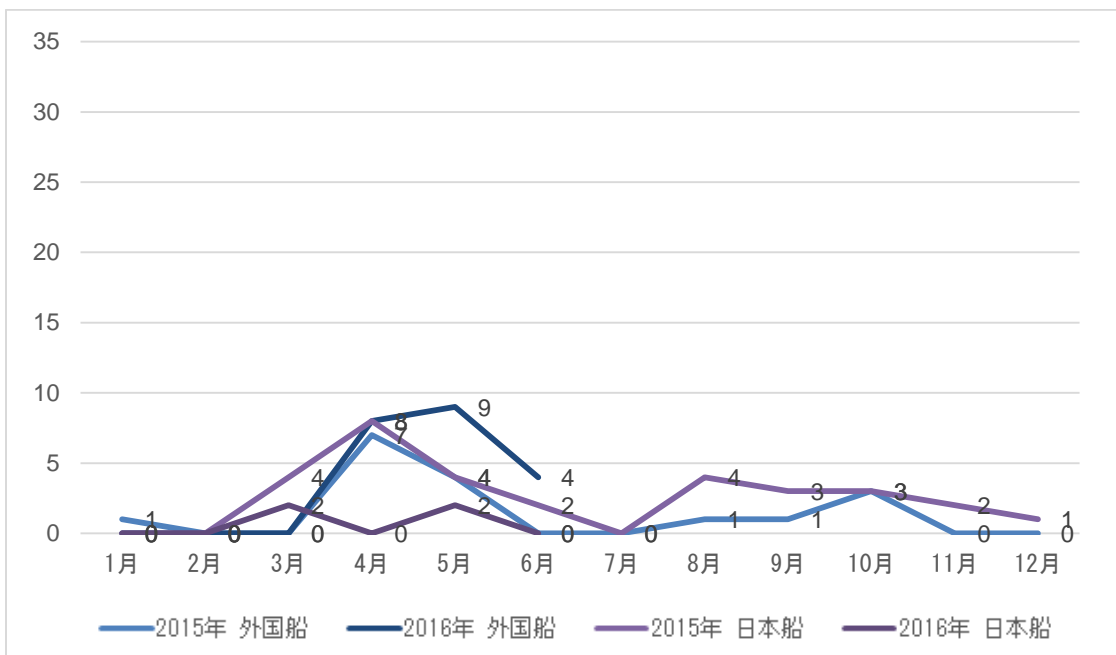
出典：神戸市みなと総局みなと振興部振興課「客船入港実績一覧」、および中国地方整備局「中国クルーズレポート」、四国地方整備局「クルーズレポート」より作成。

図 1-2-2 中国地方のクルーズ寄港回数（単位：回）



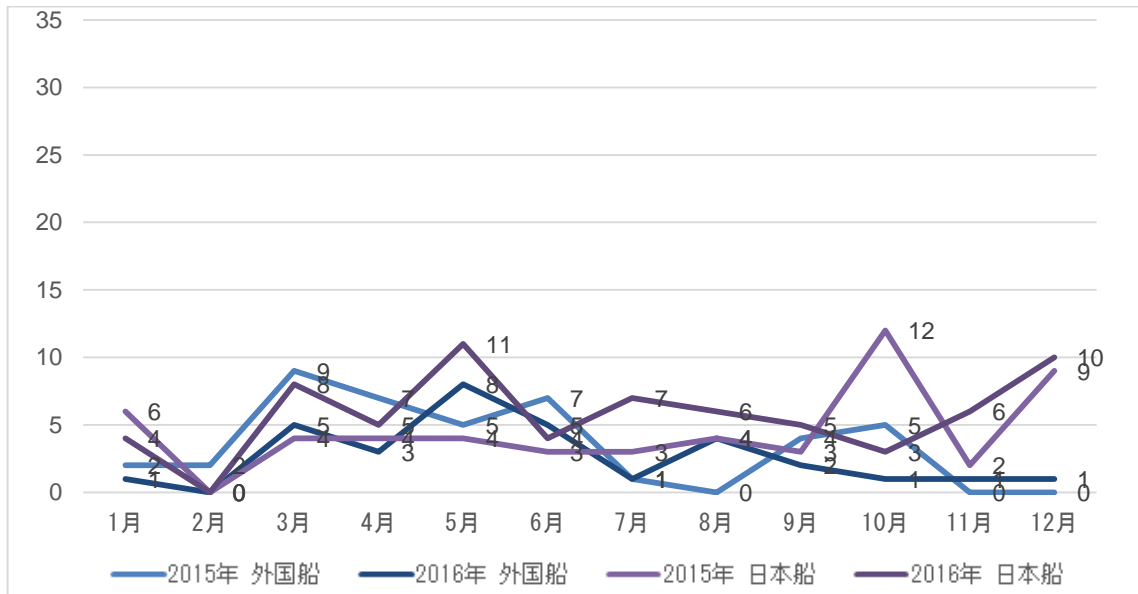
出典：中国地方整備局「中国クルーズレポート」より作成

図 1-2-3 四国地方のクルーズ船寄港回数



出典：四国地方整備局「四国クルーズレポート」より作成

図 1-2-4 神戸港のクルーズ船寄港回数（単位：回）



出典：神戸市みなと総局みなと振興部振興課「客船入港実績一覧」より作成。

表 1-2-1 中国地方、四国地方、神戸港におけるクルーズ船寄港回数（単位：回）

		地域	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	合計	
2015年	外国船	中国	2	1	3	26	18	0	3	1	8	5	0	0	67	
		四国	1	0	0	7	4	0	0	1	1	3	0	0	17	
		神戸	2	2	9	7	5	7	1	0	4	5	0	0	42	
		小計		5	3	12	40	27	7	4	2	13	13	0	0	126
	日本船	中国	0	0	2	1	2	3	7	1	11	11	1	0	39	
		四国	0	0	4	8	4	2	0	4	3	3	2	1	31	
		神戸	6	0	4	4	4	3	3	4	3	12	2	9	54	
		小計		6	0	10	13	10	8	10	9	17	26	5	10	124
	計		11	3	22	53	37	15	14	11	30	39	5	10	250	
2016年	外国船	中国	1	0	5	25	30	6	1	9	9	7	0	0	93	
		四国	0	0	0	8	11	5	5	5	2	3	2	5	36	
		神戸	1	0	5	3	8	5	1	4	2	1	1	1	32	
		小計		2	0	10	36	49	16	7	18	13	11	3	6	161
	日本船	中国	1	0	4	1	6	1	4	1	5	9	5	0	37	
		四国	0	0	2	0	3	0	—	5	4	2	9	6	20	
		神戸	4	0	8	5	11	4	7	6	5	3	6	10	69	
		小計		5	0	14	6	20	5	11	12	14	14	20	16	126
	計		7	0	24	42	69	21	18	30	27	25	23	22	287	
2017年	外国船	中国	0	1	11	31	43	15	8	5	12	5	0	1	132	
		四国	1	0	6	10	14	5	5	5	2	3	2	5	58	
		神戸	1	1	9	8	5	5	3	4	2	2	3	2	45	
		小計		2	2	26	49	62	25	16	14	16	10	5	8	235
	日本船	中国	2	0	4	0	4	2	3	4	4	26	38	25	112	
		四国	1	0	6	2	3	0	0	5	4	2	9	6	38	
		神戸	4	1	11	6	6	6	5	3	4	11	3	13	73	
		小計		7	1	21	8	13	8	8	12	12	39	50	44	223
	計		9	3	47	57	75	33	24	26	28	49	55	52	458	

出典：「クルーズレポート(中国地方整備局、四国地方整備局)」「客船入港実績一覧(神戸市)」より作成。

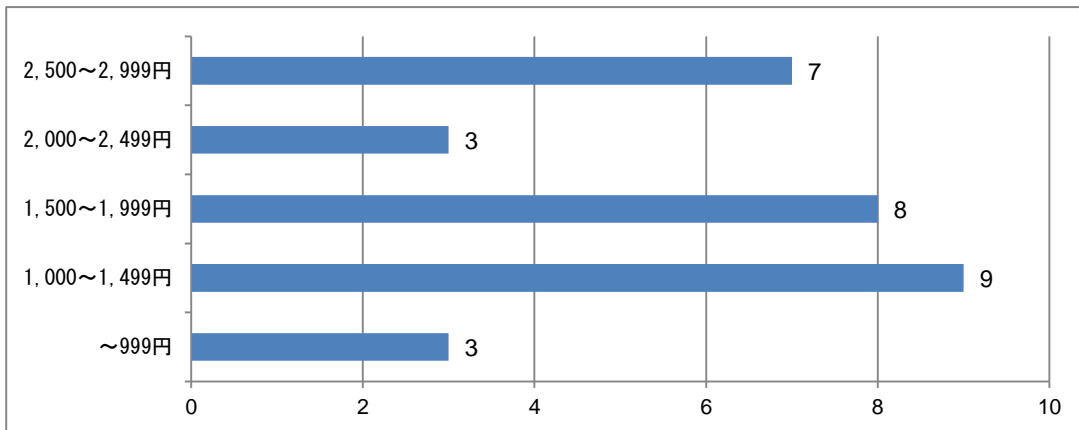
2) 瀬戸内地域における遊覧船及びレストラン船の運航状況

瀬戸内地域における、遊覧船及びレストラン船の商品の現状について整理を行った。遊覧船を運航している事業社は全 19 社・全 30 航路であり、うち、レストラン船は 3 社・3 航路の運航を行っている。

遊覧船の運航時間は 1 時間未満のものが大層であり、価格帯は 1,000 円台のものが最も多い。特に瀬戸大橋周遊や鳴門海峡周遊、神戸港周遊、宮島周遊や往復に関する商品が多くなっている。

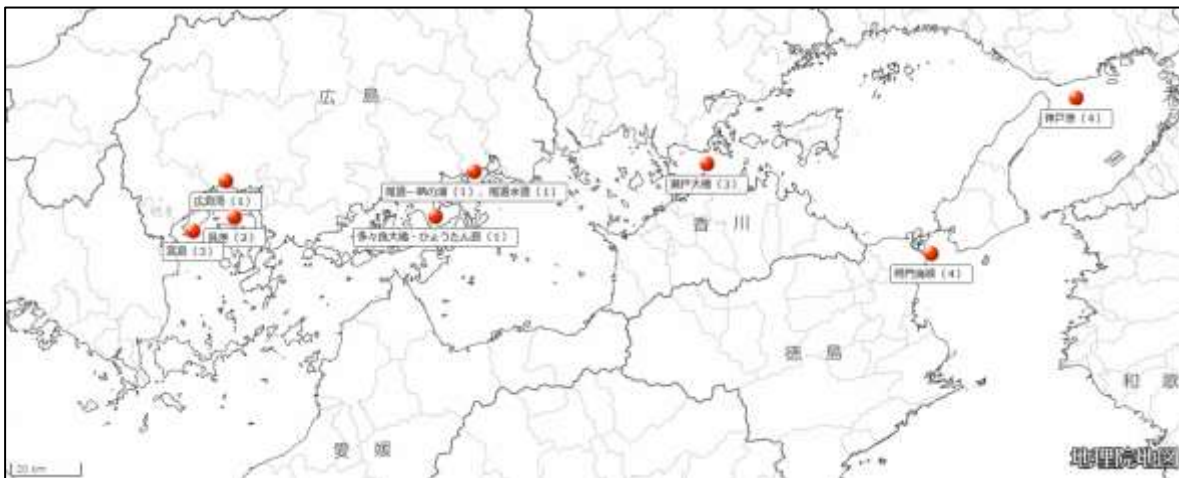
レストラン船については、1 時間半～2 時間半程度で、価格帯は食事代込で 6,000 円～15,000 円程度である。

図 1-2-5 瀬戸内地域における価格帯別の遊覧船の運航数（単位：件）



出典：「フェリー・旅客船ガイド 2017 年秋季号(日刊海事通信)」より作成

図 1-2-6 瀬戸内海遊覧船運行マップ



出典：国土地理院 地理院地図より作成

表 1-2-2 瀬戸内地域における遊覧船の商品

No.	事業主体	地区	港(のりば)	運航航路	所要時間(分)	価格(大人)(円)	運航頻度(回/日)	船舶規模(t)	船舶規模(定員)	内容	備考	船の数
1	神戸ベイクルーズ(株)	兵庫県神戸市	神戸	神戸港周遊	45	1,100	13	170 ~414	345 ~500	・カフェテリア風の1階客室やラウンジ風の2階客室。おしゃれなウッドデッキで神戸港を満喫。雰囲気のある休憩スペースで一味違う神戸の海を過ごせます。 ・関西最大級の豪華遊覧船。中央に2階席へとつづく階段があり遊覧船とは思えない豪華な造りになっています。ゆったり広々とした船内で神戸港を満喫できます。		2隻
2	早駒運輸(株)	兵庫県神戸市	神戸	神戸港周遊	45	1,200	5 臨時:3	152	300	古くから港町として栄えてきた神戸港をご案内する、遊覧船「ファンタジー」。船体に幻想的な空間を表現した水玉をあしらひ、昼と夜とで違った表情をみせる神戸港を、六甲の山並みを、海上から一望できます。		1隻
3	(株)神戸屋形観光汽船	兵庫県神戸市	神戸	神戸港周遊	120	1,500	3	19	54	神戸港かもめりあより出港し、港町・神戸の風景を堪能しつつ兵庫運河へ。 波の立たない運河がコースのメインだから、落ち着いて食事が楽しめる。夜は夜景も楽しみの一つです。		1隻
4	(有)鷺羽山笑う遊覧船はつひ丸	岡山県・倉敷市	倉敷市大浜	倉敷市大浜 ~瀬戸大橋 ~大浜	50	1,550	お客様の希望の時刻	19	95		要予約	2隻
5	(株)アクアネットサービス	広島県・広島市	元安橋棧橋		25	1,200	8	13	50	長崎のハウステンボスからやってきたパールン号で、ひろしまの街を遊覧しています。リバークルーズのコースは桜春は並木で桜、夏は新緑、秋は紅葉、冬は情緒ある景色が楽しめ、街中でありながら自然を満喫できます。船内では観光ガイドも行っています。		
6		広島県・広島市	マリーナホップ発、宮島発		25	1,500 ~2,500	3 ・7	19 ・136	66 ・180			
7		広島県・広島市	元安橋棧橋		40	2,000	1	13	50		金・土のみ	
8		広島県・広島市	マリーナホップ棧橋		90	2,500	1	136	180	中四国最大のショッピングモールのマリーナホップから、大型の海賊船「海王」に乗船し、宮島へのサンセット&ナイトクルーズが楽しめます。定員180人の船内は、英語の観光ガイドも対応しており、ソフトドリンクなどの販売もあります。2階のデッキは360°のパノラマが広がり、日が暮れていく瀬戸内海の多島美や牡蠣いかだなどの眺めを堪能できます。弁当などの持ち込みがOKで家族連れにも人気があります。	土曜日のみ。 10名以上の予約で運航。	

No.	事業主体	地区	港(のりば)	運航航路	所要時間(分)	価格(大人)(円)	運航頻度(回/日)	船舶規模(t)	船舶規模(定員)	内容	備考	船の数
9	瀬戸内シーライン(株)	広島県・広島市	呉中央棧橋	呉港～小用港～呉港	45	500	9	353	250	呉の街並み、造船所群や海上自衛隊の艦船をたっぷり楽しめます。		
10	(株)アクアネット広島	広島県・廿日市市	宮島3号棧橋			500	8	17	86	遊覧とガイド付き。しかも大鳥居に大接近するから、最高の思い出になります。		
11		広島県・廿日市市	大野棧橋			1,000	7	17	86	遊覧とガイド付き。しかも大鳥居に大接近するから、最高の思い出になります。		
12	(有)宮島遊覧観光	広島県・廿日市市	宮島第三棧橋		30	1,500		19	70	宮島一周遊覧や、厳島神社と大鳥居のライトアップクルージング。		2隻
13	(株)帝釈狭遊覧船	広島県・石高原町	紅葉橋	紅葉橋～神竜湖一周～紅葉橋	40	1,200	12	7.3	120	春の新緑、夏の納涼、秋の紅葉と季節によって変わる渓谷が楽しめます。またハイパワーエンジンを搭載したアメリカ製オープンボートでは、屋根がないため視界も体感も開放感があり、春から秋にかけての季節は最高の乗り心地です(オープンボート貸切(定員10名)、貸切5000円2名乗船券付き、1名追加ごとに1200円加算)。	運行期間3月中旬～12月上旬。	4隻
14	しまなみビスタクルーズ(株)	広島県・尾道市	サンセットビーチ垂水港	垂水港～ひょうたん島・多々羅大橋～垂水港	30	1,000	3	19	78	海賊船をイメージしたユニークな遊覧船でアドベンチャークルーズをお楽しみください。飲食物を持ち込んで船上パーティーを楽しみながらチャータークルージングも楽しめます。		2隻
15	(株)瀬戸内クルージング	広島県・尾道市	尾道港	尾道港～尾道港	40	1,200～2,500	4	19	90	期間限定の尾道水道クルーズ。日本遺産に認定された港町・尾道の歴史や街並みをのんびりクルージングします。しまなみ海道新尾道大橋をくぐったり、尾道造船の巨大な新造船を間近で見られるのはクルージングならではの。	運行期間4月1日～5月7日の土・日・祝日、7月15日～10月29日の土・日・祝日	
16		広島県・尾道市	尾道駅前棧橋	尾道～千光寺下棧橋～鞆の浦	60	2,200	2	19	80		運行期間3月～11月の土・日祝日、要問合せ。	
17		広島県・尾道市	鞆の浦県営棧橋	鞆の浦～千光寺下棧橋～尾道	60	2,200	2	19	80		運行期間3月～11月の土・日祝日、要問合せ。	

No.	事業主体	地区	港(のりば)	運航航路	所要時間(分)	価格(大人)(円)	運航頻度(回/日)	船舶規模(t)	船舶規模(定員)	内容	備考	船の数
18	青海島観光汽船(株)	山口県・長門市			80	2,200		19	76	青海島をぐるっと一周回ります。奇勝中の奇勝「大門、小門」、雄大な「島見門」などがございます。	時期により運行回数変動有。	
19		山口県・長門市			60	1,600		19	76	多少波がある時、お客様の船酔いを考慮するためのコースです。北海岸にあります観音洞で引き返します。「夫婦洞」は大変景色が綺麗です。	時期により運行回数変動有。	
20		山口県・長門市			60	1,300		19	76	西よりの風が強いときのコースです。波の状況にもよりますが、青海島の名所とも呼ばれております「仏岩」を経由して、「ミニ青海島」とも呼ばれております大島を遊覧します。	時期により運行回数変動有。	
21		山口県・長門市			50	1,200		19	76	波があり外海へ出ることができないときのコースです。①青海島の表玄関「花津浦」よりUターンし「紫津浦」を遊覧します。②青海島の中でもひとときわ鮮やかな景観をもつ「赤瀬」をご覧いただいて引き返します。	時期により運行回数変動有。	
21	あさひ丸	香川県・坂出市	坂出港			1,200 ~1,540	不定期 便・随時	19	75		要予約	
23	徳島県海陽町	徳島県・海陽町	海洋自然博物館前	海洋自然博物館前	30 ~40	1,620 ~1,800	8	17	50	海中展望船で熱帯魚やサンゴを座ったまま鑑賞。		
24	(株)うずしお汽船	徳島県・鳴門市	亀浦漁港	亀浦漁港～亀浦漁港	20	1,550	17	19	86	渦潮の幕時間帯はホームの「うずしおワクワク度」を参考に。		
25	鳴門観光汽船(株)	徳島県・鳴門市	鳴門観光港	鳴門観光港～鳴門観光港	25	2,400	15	19	70	水面下1mの展望室から海中のうずの様子が間近で見られる水中展望室のある高速小型船。	完全予約制	
26		徳島県・鳴門市	鳴門観光港	鳴門観光港～鳴門観光港	30	1,800	12	197	395	大迫力の渦潮に接近していき、渦潮の上までみなさまを安全に案内。ゆったりと観潮可能。船の上の一等船室からは、より素晴らしい眺望が見られる。		
27	大歩危峡観光遊船(有)	徳島県・三好市	レストラン大歩危峡まんなか	レストラン大歩危峡まんなか～レストラン大歩危峡まんなか	30	1,080	不定期 運航		38	国指定天然記念物「岩礫片岩(がんれきへんがん)」も身近に見物できる。		

No.	事業主体	地区	港(のりば)	運航航路	所要時間(分)	価格(大人)(円)	運航頻度(回/日)	船舶規模(t)	船舶規模(定員)	内容	備考	船の数
28	(有)フォーライズ	愛媛県・愛南町	船越	船越～宇和海海中公園(5号地)～船越	40	2,200	不定期運航	16	50	海上からの景色、海中展望船ならではのサンゴと魚たちに出会えます。足摺宇和海国立公園、ダイバーにも有名な綺麗な海。運がよければイワシの大群、レア物はウミガメが見えるかも。	半潜水型船	
29		愛媛県・愛南町	船越	船越～宇和海海中公園(5号地)～船越	40	2,200	不定期運航	19	70	海上からの景色、海中展望船ならではのサンゴと魚たちに出会えます。足摺宇和海国立公園、ダイバーにも有名な綺麗な海。運がよければイワシの大群、レア物はウミガメが見えるかも。	高速可変喫水型水中展望船(世界初)	
30	田中輸送(有)	愛媛県・八幡浜市	八幡浜	八幡浜～大島～八幡浜	60	800	2	40	85			2隻

出典：『フェリー・旅客船ガイド 2017年秋季号』（日刊海事通信）を元に作成

表 1-2-3 瀬戸内地域におけるレストラン船の商品

No.	事業主体	地区	港(のりば)	運航航路	所要時間(分)	価格(大人)(円)	運航頻度(回/日)	船舶規模(t)	船舶規模(定員)	内容	備考	船の数
1	(株)神戸クルーザー	兵庫県・神戸市	神戸ハーバーランドモザイク前	明石大橋を眺めるコース ほか	90 ~120 *4コース	2,200 ~2,900 *食事代別途	4	2,138	604	青く広がる海を悠々と駆け抜けるコンチェルトのクルージングプラン。ここでは時間がゆっくりと波の音に重なり合って流れる。七色に彩られる明石海峡大橋のイルミネーションや海からの風景は、日々魅力的にその姿をかえる。 安心な航海、食事、景色、演奏やイベント、そして心をこめたサービス・・・これら全ての調和が「コンチェルト(協奏曲)」の意味に込められている。		1隻
2	ルミナスクルーズ(株)	兵庫県・神戸市	神戸メリケンパーク	●明石海峡クルーズ メリケンパーク ~神戸空港 沖~播磨灘 ~神戸空港 沖~メリケンパーク ほか	80 ~120 *3コース	2,160 ~3,240 *食事代別途	3	4,778	1,000	海から眺める景観はとて新鮮で、心地よい刺激を与えてくれる。上質な時空間の中でシェフ自慢の地中海風フランス料理をメインに、世界各地から取り寄せた旬の食材を使ったお料理と「ルミナス神戸2」のハウスワイン。 デイトタイムは視界ひろがる海原、明石海峡大橋。 イブニングタイムは神戸の1000万ドルの夜景、明石海峡大橋のライトアップを楽しみながら、素敵なグルメを堪能できる。		2隻
3	瀬戸内海汽船(株)	広島県・広島市	広島港ほか	宮島クルーズコースほか	60 ~150 *4コース	6,000 ~15,000 *食事代込	2	602	400	銀河クルーズは楽しさ満載。海の迎賓館で最高のおもてなしを堪能できる。 多島美あふれる瀬戸内海の風景、世界遺産厳島神社 見所たくさんクルーズコースが乗客を虜にしている。 クルーズの魅力1:歴史を楽しむ クルーズの魅力2:瀬戸内“海”を楽しむ クルーズの魅力3:料理を楽しむ クルーズの魅力4:スタッフと楽しむ		1隻

出典：『フェリー・旅客船ガイド 2017年秋季号』（日刊海事通信）及び各旅客船事業者HPを元に作成

(2) 観光資源・観光施設

本項では、瀬戸内地域におけるクルーズの振興のために重要となる観光資源・観光施設について整理を行う。

瀬戸内海は日本で最も大きな内海であり、穏やかな海とそこに浮かぶ島々により美しい景観が形成され、また歴史に培われた人文資源が多彩に存在している。瀬戸内地域の自然環境を背景にして形成された産業や生活文化のなかには“瀬戸内らしさ”を色濃く残した資源も豊富に存在している。こうした資源は、外国人を含めた近年の旅行者の志向に強く訴求する可能性を持っている。

1) 観光資源台帳による瀬戸内地域の資源

観光資源とは、人々の観光活動のために利用可能なものであり、観光活動がもたらす感動の源泉となり得るもの、人々を誘引する源泉となり得るもののうち、観光活動の対象として認識されているものとして定義され((財)日本交通公社)、有形・無形の様々な資源が該当する。

国内の観光資源について横断的且つ客観的に評価したデータは数少なく、(財)日本交通公社が保持している『観光資源台帳』が最も体系的であるといえる。『観光資源台帳』では観光資源を大きく“自然資源”と“人文資源”に分類、さらに表 1-2-4 に示すように類型化している。またそれらの資源について、別表の評価基準によって評価、ランク付けを行っている。

『観光資源台帳』に記載されている瀬戸内地域の観光資源のうち全国的誘致力を持つ特 A 級、A 級資源を表 1-2-6 に示す。

表 1-2-4 観光資源の分類

自然資源	人文資源
<ul style="list-style-type: none"> ・ 山岳 ・ 高原・湿原・原野 ・ 湖沼 ・ 河川・溪谷 ・ 滝 ・ 海岸・岬 ・ 岩石・洞窟 ・ 動物 ・ 植物 ・ 自然現象 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 史跡 ・ 神社・寺院・教会 ・ 城跡・城郭・宮殿 ・ 集落・街 ・ 郷土景観 ・ 庭園・公園 ・ 建造物 ・ 年中行事 ・ 動植物園・水族館 ・ 博物館・美術館 ・ テーマ公園・テーマ施設 ・ 温泉 ・ 食 ・ 芸能・興行・イベント

表 1-2-5 観光資源ランクの定義

特 A 級資源	わが国を代表する資源であり、世界に誇示しうるもの。日本人の誇り、日本のアイデンティティを強く示すもの。人生のうちで一度は訪れたいもの。
A 級資源	特 A 級に準じ、わが国を代表する資源であり、日本人の誇り、日本のアイデンティティを示すもの。人生のうちで一度は訪れたいもの。
特別地域観光資源	その都道府県や市町村を代表する資源であり、その土地のアイデンティティを示すもの。その土地を訪れた際にはぜひ立ち寄りしたいもの。また、その土地に住んでいる方であれば一度は訪れたいもの

表 1-2-6 瀬戸内海沿岸の特 A 級、A 級資源

都道府県	自然・人文	種別名称	資源名称	資源ランク
広島・岡山・香川	自然	海岸・岬	瀬戸内海の多島景観	特 A
兵庫	人文	城跡・城郭・宮殿	姫路城	特 A
広島	人文	神社・寺院・教会	嚴島神社	特 A
広島	人文	博物館・美術館	広島平和記念公園	特 A
徳島	人文	年中行事(祭り・伝統行事)	阿波踊	特 A
兵庫	自然	動物	豊岡のコウノトリ	A
兵庫	自然	自然現象	竹田城の雲海	A
兵庫・徳島	自然	自然現象	鳴門の渦潮	A
兵庫	人文	集落・街	神戸北野異人館群	A
兵庫	人文	建造物	明石海峡大橋	A
兵庫	人文	温泉	城崎温泉の街並みと外湯巡り	A
兵庫	人文	温泉	有馬温泉の歴史的泉源群と温泉街(温泉寺、湯泉神社)、入初式	A
兵庫	人文	温泉	湯村温泉の荒湯	A
兵庫	人文	芸能・興行・イベント	宝塚大劇場で上演される歌劇	A
兵庫	人文	芸能・興行・イベント	全国高等学校野球選手権大会(夏の甲子園)	A
岡山	人文	神社・寺院・教会	吉備津神社	A
岡山	人文	集落・街	倉敷川畔の街並み	A
岡山	人文	庭園・公園	後樂園	A
岡山	人文	建造物	閑谷学校跡	A
岡山	人文	年中行事(祭り・伝統行事)	会陽(裸祭り)	A
岡山	人文	博物館・美術館	大原美術館	A
岡山・香川	人文	建造物	瀬戸大橋	A
広島	自然	河川・峡谷	三段峡	A
広島	人文	年中行事(祭り・伝統行事)	壬生の花田植	A
広島	人文	食	広島のカキ料理	A

都道府県	自然・人文	種別名称	資源名称	資源ランク
広島・愛媛	人文	建造物	しまなみ海道諸橋	A
山口	自然	岩石・洞窟	秋芳洞・秋吉台	A
山口	人文	建造物	錦帯橋	A
山口	人文	食	下関のふぐ料理	A
香川	人文	神社・寺院・教会	金刀比羅宮	A
香川	人文	庭園・公園	栗林公園	A
香川	人文	博物館・美術館	ベネッセアートサイト	A
香川	人文	食	香川の讃岐うどん	A
香川	人文	芸能・興行・イベント	旧金毘羅大芝居（金丸座）で上演される歌舞伎	A
徳島	人文	博物館・美術館	大塚国際美術館	A
愛媛	自然	自然現象	肱川あらし（肱川の朝霧、雲海）	A
愛媛	人文	城跡・城郭・宮殿	松山城	A
愛媛	人文	温泉	道後温泉の道後温泉本館	A

特 A 級、A 級資源についてその特徴を巻末：参考資料 2 に整理した。

2) 瀬戸内海の島嶼資源

1) の観光資源台帳では、瀬戸内海そのものが特A級資源と位置付けられている。「多島景観」の言葉が示すとおり、瀬戸内の島々の連なりは独特の景観を魅せるほか、歴史に培われた様々な独自の文化を有する島もある。

2008 年度において、国土交通省都市・地域整備局離島振興課が実施主体となり、「島の宝 100 景」の選定を行っている。その名の示すとおり、日本国内の島で、海とかかわる島々ならではの自然や歴史、暮らしなどを反映する景観を 100 か所選定したものであるが、瀬戸内海に属する島は、7 県に亘り全体の 1 / 4 に相当する 24 件が選定されている。


表 1-2-7 「島の宝 100 景」の一覧

	都道府県	島名	資源
1	北海道	礼文島	日本最北端の昆布漁
2		利尻島	北の島で舞う利尻麒麟獅子
3		焼尻島	おんこ(イチイ)原生林と羊とアザラシ
4	宮城県	田代島	島の守り神「猫神社」
5		宮戸島	小正月の鳥追い行事「えんずのわり」
6	山形県	飛島	とびしま天保そば・ごども収穫感謝祭
7	東京都	新島	コーガ石(抗火石・こうかせき)の建造物
8		神津島	漁村伝承文化「建切漁業(巾着漁)」
9		三宅島	正月の伝統行事「船祝い」
10		八丈島	黄八丈
11		父島	おがさわら丸「出港の時」
12	新潟県	佐渡島	トキと人が共存する島の環境づくり
13		佐渡島	外海府・大野亀のトビシマカンゾウの大群落
14		佐渡島	佐渡の伝統芸能と行事
15	石川県	舳倉島	海女によるケルン(山だめ)の島
16		能登島	イルカを温かくむかえる島の人々のやさしさ
17	静岡県	初島	受け継がれる知恵と自然の恵み「エビ網」
18	愛知県	佐久島	三河湾の黒真珠
19		日間賀島	ほうろく祭り
20		篠島	伊勢神宮に奉納される「御幣鯛(おんべだい)」
21	三重県	答志島	八幡神社の神祭
22		菅島	しろんご祭り
23	兵庫県	沼島	ダンジリ海に突入-沼島八幡神社春祭
24		家島	家島天神祭
25	島根県	島後	隠岐・島後の舟小屋
26		島後	隠岐の牛突き
27		西ノ島	絶景と放牧の調和「牧畑」
28		知夫里島	輪転式牧畑の名残を残す赤ハゲ山
29	岡山県	大多府島	大多府漁港元禄防波堤
30		前島	アマモの森
31		犬島	産業遺産を活用したアートの島
32		白石島	白石踊
33		真鍋島	走り神輿
34	広島県	大崎上島	大崎上島権伝馬競漕
35	山口県	周防大島・屋代島	久賀引山太鼓
36		祝島	石垣の棚田
37		牛島	藤田・西崎の波止
38		裕島	貴船祭

1章 瀬戸内クルーズの現状と課題整理

	都道府県	島名	資源
39		蓋井島	「山ノ神」神事
40		見島	鬼ヨーズ(凧)
41	徳島県	大毛島・島田島	鳴門の渡船
42	香川県	小豆島	農村歌舞伎と千枚田
43		小豆島	醤油蔵が続く醤の郷(ひしおのさと)
44		豊島	大師ゆかりの水「唐櫃の清水」
45		女木島	オオテ(石垣)
46		本島	中世の城下町の面影を残す「笠島のまち並」
47		伊吹島	イリコの加工
48	愛媛県	岩城島	アマモ実る海
49		新居大島	秋祭り「夜宮」
50		小島	しまなみ海道に残る芸予要塞
51		興居島	船踊り
52		中島	ミカンの天国
53		九島	子ども牛鬼
54	高知県	沖の島・鶴来島	石垣・石段とともにある暮らし
55	福岡県	宗像大島	みあれ祭
56		沖ノ島	神の宿る島「沖ノ島」
57	佐賀県	高島	波にのり、夢もち帰る宝当復路(ほうとうふる)
58		加唐島	百済武寧王生誕の伝承
59		松島	暮らしを支える海土の人たち
60	長崎県	対馬島	ツシマハチミツ・蜂洞(巣箱)
61		対馬島	海照らし「ヒツバタゴ」と鰐浦地区
62		的山大島	大根坂の棚田
63		小値賀島	島のお母さんとの別れ
64		宇久島	島から育て高級和牛
65		中通島	アゴ(とびうお)干し
66		若松島	キリシタン湾洞
67		頭ヶ島	頭ヶ島天主堂
68		椛島	大漁祈願。椛島神社例祭「宝来丸の曳船」
69		福江島	念仏踊り「チャンココ」
70		黄島	黄島港「石積みの堤防」
71		江島	江島手作り醤油
72		池島	採炭技術
73		端島/軍艦島	昭和の栄華を物語る「軍艦島」
74	熊本県	横浦島	籠船
75		通詞島	イルカが泳ぐ通詞島
76	大分県	姫島	踊り継ぐ盆踊り
77	宮崎県	島野浦島	活気あふれる瞬間！島野浦神社秋季大祭
78	鹿児島県	上甕島	玉石の石垣が残る「たましいの島」
79		種子島	昔ながらの黒糖づくり
80		種子島	種子島に伝わる郷土芸能
81		屋久島	住民の憩いの場「海辺の温泉」
82		竹島	竹の子に集う
83		硫黄島	八朔太鼓踊り
84		平島	平家ゆかりの島の伝統文化
85		悪石島	砂風呂
86		奄美大島	小湊フワガネク遺跡群とソテツ群落
87	鹿児島県	加計呂麻島	諸鈍シバヤ(芝居)
88		与路島	涼をよぶサンゴの石垣
89		徳之島	亀津浜踊り
90	沖縄県	南大東島	海辺の海水プール
91		北大東島	空飛ぶ「漁船」
92		野甫島	小さな島の小さな商店
93		平安座島	サングワチャー(旧暦の3月節句)

	都道府県	島名	資源
94		奥武島	トビーチャ(飛びイカ)を干す風景
95		渡嘉敷島	魚が泳ぐ町並み
96		オーハ島	老漁師とサバニ
97		下地島	民間ジェットパイロット訓練空港「下地島空港」
98		竹富島	和の中の気「種子取祭」
99		西表島	島に息づく染と織
100		波照間島	さとうきび畑

 …瀬戸内海内の島

出典：国土交通省ホームページより作成

さらには、これら 25 件の詳細な情報を巻末：参考資料 3 に示す。また 1) 及び 2) で示した観光資源以外の観光施設についても、その特徴を巻末：参考資料 4 に記載する。

3) 瀬戸内地域らしい資源を活かした体験・アクティビティ

近年の観光において、需要が高まっている地域の生活や文化に関する体験や自然環境を活かしたアクティビティについて、瀬戸内におけるものを抽出する。

アクティビティは、インターネットサイト上のプラットフォームにて扱われていることが多いため、国内で最も登録件数の多い「asoview」を情報源とした。

穏やかな海の自然環境を活かしたアクティビティや、伝統文化体験が数多く存在している。瀬戸内海沿岸や島嶼部でのコンテンツも豊富に存在し、今後のカジュアル・クルーズ観光における連携活用可能性が十分にあると考えられる。

表 1-2-8 瀬戸内地域の体験・アクティビティ

エリア	ガイドツアー	その他(食)	自然アクティビティ	食文化体験	伝統文化体験	農業漁業体験	合計
兵庫県>香住・浜坂・湯村			1				1
兵庫県>城崎・竹野・豊岡			4	3	3		10
兵庫県>神戸・有馬・明石		1	6	1	7		15
兵庫県>神鍋・鉢伏・養父・和田山			7				7
兵庫県>淡路島		1	2	1	2		6
兵庫県>尼崎・宝塚・三田・篠山			3		8	1	12
兵庫県>姫路・赤穂・播磨			4		5		9
兵庫県小計		2	27	5	25	1	60
岡山県>岡山・玉野・牛窓			4		10		14
岡山県>高梁・新見・吉備高原					1		1
岡山県>倉敷・総社・井笠			3		7		10
岡山県>津山・美作三湯・蒜山	1		2	1	2	3	9
岡山県小計	1		9	1	20	3	34
広島県>広島・宮島	1		8		6		15
広島県>三原・竹原・東広島・呉			1		1		2
広島県>庄原・三次・芸北			3		1		4
広島県>福山・尾道			4		3		7
広島県小計	1		16		11		28
山口県>下関・宇部			4		1	1	6
山口県>岩国・柳井・周南			5	1			6
山口県>山口・秋芳			2		1		3
山口県>萩・長門			3				3
山口県小計			14	1	2	1	18
徳島県>阿南・日和佐・穴喰			8				8
徳島県>大歩危・祖谷・剣山	2		9	2			13
徳島県>徳島・鳴門			1	1	4		6
徳島県小計	2		18	3	4		27
香川県>琴平・丸亀・坂出			1	2	3		6
香川県>高松・東讃			3	1	3		7
香川県>小豆島			1				1
香川県小計			5	3	6		14
愛媛県>今治・しまなみ海道			2				2
愛媛県>松山・道後			3		6		9
愛媛県>新居浜・東予			2				2
愛媛県>南予・宇和島		1	4			1	6
山口県小計		1	11		6	1	19
総計	4	3	100	13	74	6	200

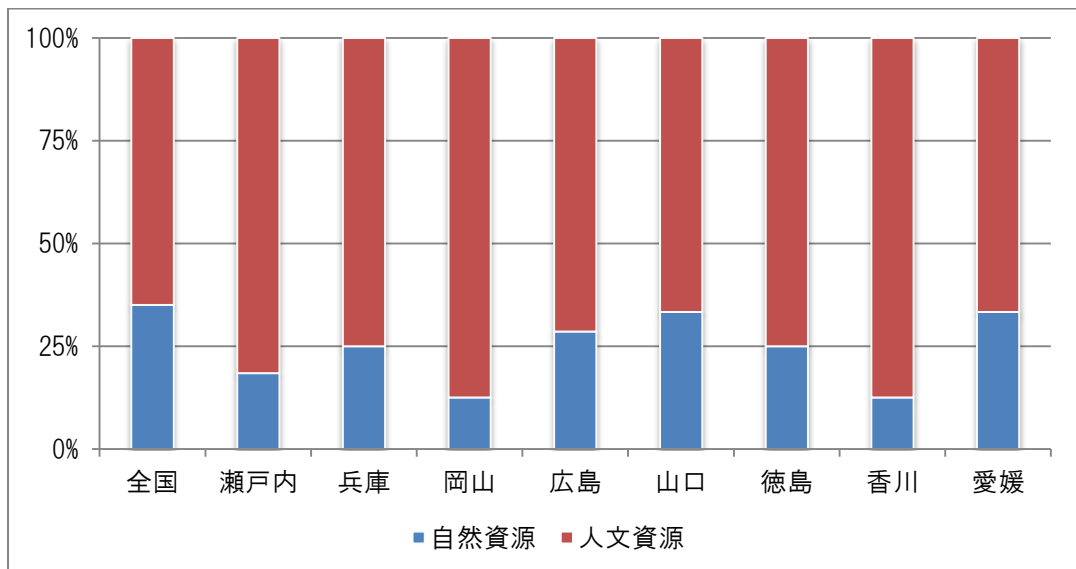
出典:asoview!ホームページより作成(2018年1月時点)

4) 瀬戸内地域らしい観光資源

前述の1)～3)によると、瀬戸内地域における、国を代表し、日本のアイデンティティを示す特A級・A級資源について、瀬戸内海という広域の海域が1つの特A級資源としてまとめられており、他の人文資源のフィールドとして重ね合わせた魅力となることが瀬戸内海の特徴といえる。

古くは万葉集の時代から、その独自の景観や海上交通の要所として発展してきた歴史的な背景があるこの地域には、人文資源が豊富にあり、さらに、兵庫県、岡山県、香川県といった瀬戸内東部エリアに限ると、より人文資源が占める割合が増加している。

図 1-2-7 観光資源における自然資源／人文資源の割合



出典：(公財)日本交通公社「観光資源台帳」より作成

(3) 観光受入体制等

1) 宿泊施設

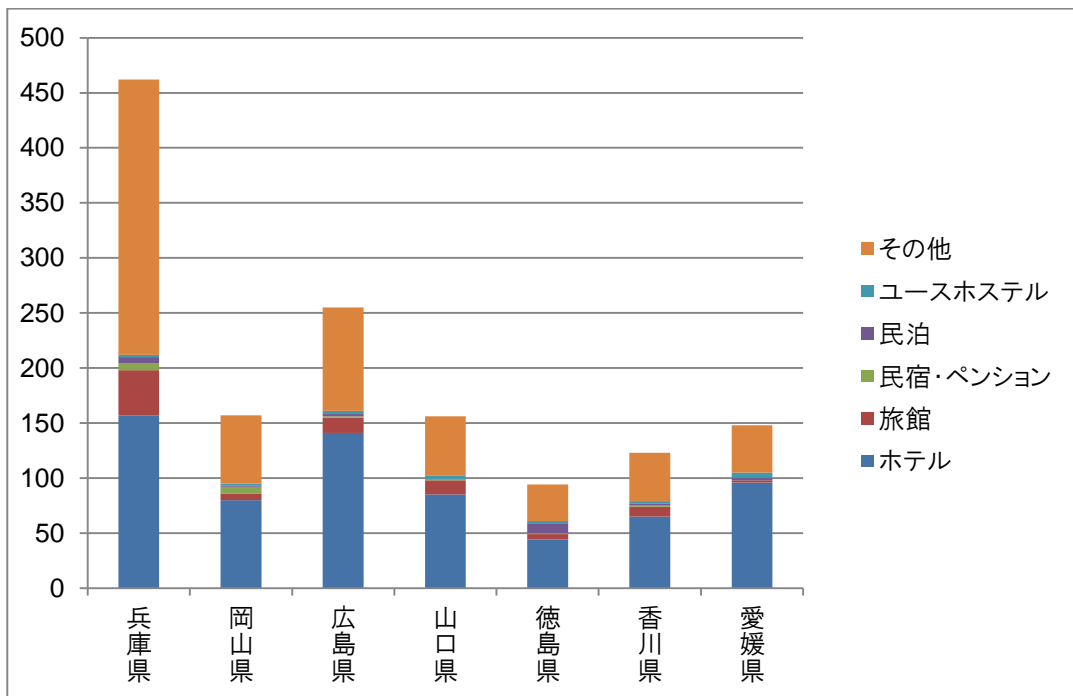
瀬戸内地域外からカジュアル・クルーズを楽しんでもらうためには、特に沿岸部や島嶼部における宿泊施設との連動が重要となる。

そこで、瀬戸内地域の宿泊施設の現状について整理を行う。

① 宿泊施設の県別立地状況

観光予報プラットフォーム（事務局：公益社団法人日本観光振興協会）に掲載されている宿泊施設を、瀬戸内の県別に以下に整理した。瀬戸内7県のうち、兵庫県が462軒と群を抜いており、広島県が255軒と、それに次いで多い状況となっている。

図 1-2-8 瀬戸内7県別宿泊施設数（単位：軒）



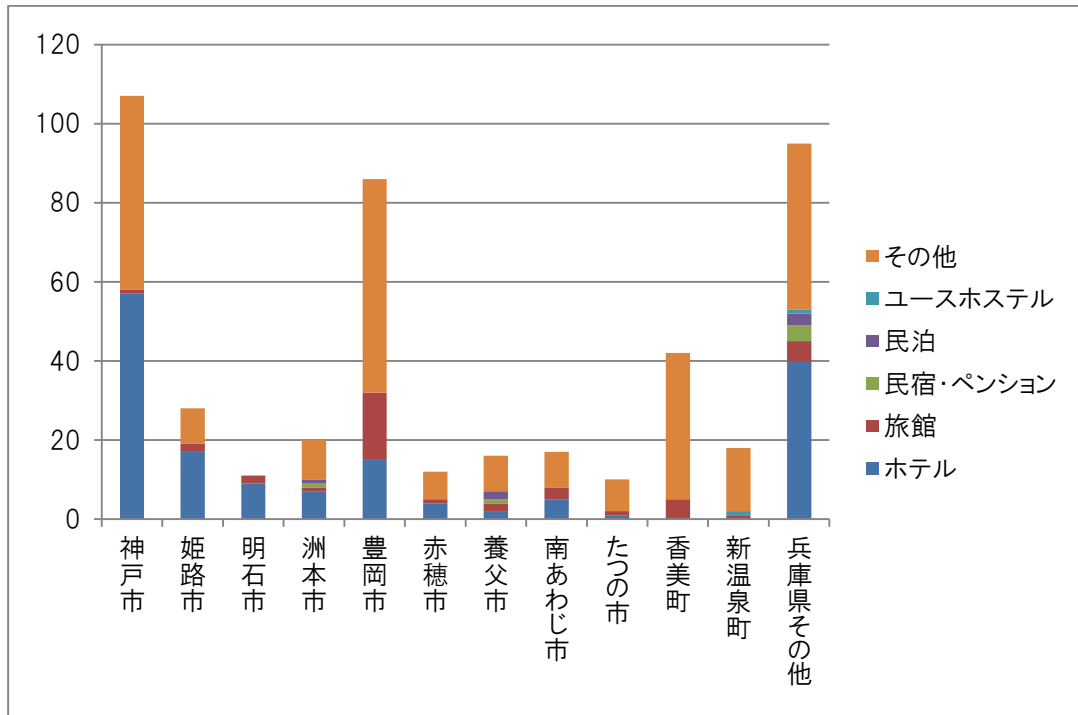
出典：観光予報プラットフォーム推進協議会「観光予報プラットフォーム」より作成

また、これを各県毎に市町村別に示したグラフを次に示す。

兵庫県

兵庫県では神戸市が最も宿泊施設が多く立地しているが、それについて多い市町村は、但馬地域の豊岡市、香美町が多くなっている。ホテルが多い神戸市に対し、豊岡市、香美町は、城崎温泉や山陰海岸ジオパークを有する観光地であり、相対的に旅館の占める割合が多い。

図 1-2-9 兵庫県市町村別宿泊施設数（単位：軒）

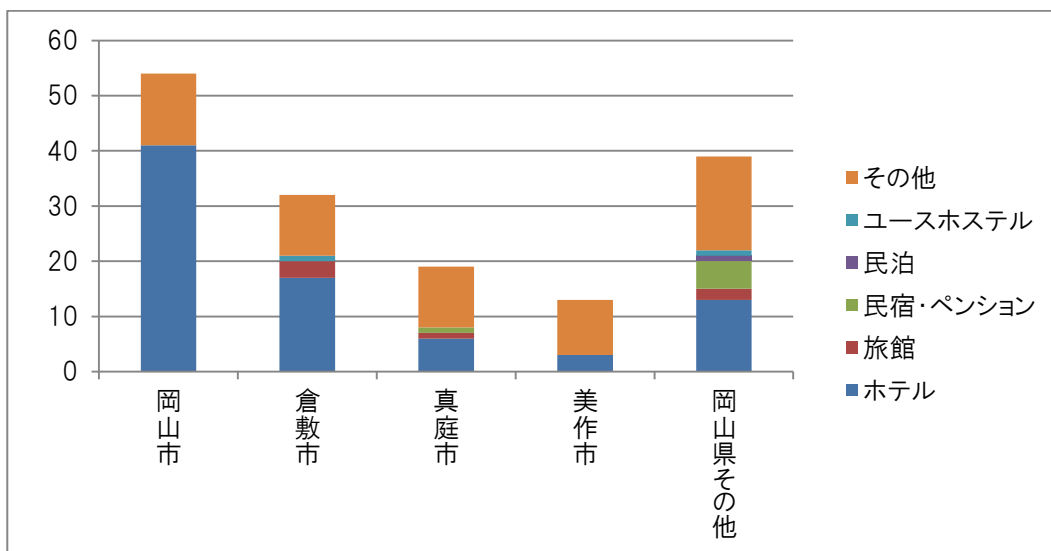


出典：観光予報プラットフォーム推進協議会「観光予報プラットフォーム」より作成

岡山県

岡山県では、県内の人口比に比例し、岡山市、倉敷市の宿泊施設数が多い。3位、4位の真庭市、美作市はいずれも鳥取県に接した内陸の市であるが、複数の温泉地を有していることから、宿泊施設数が多いものと思われる。

図 1-2-10 岡山県市町村別宿泊施設数（単位：軒）

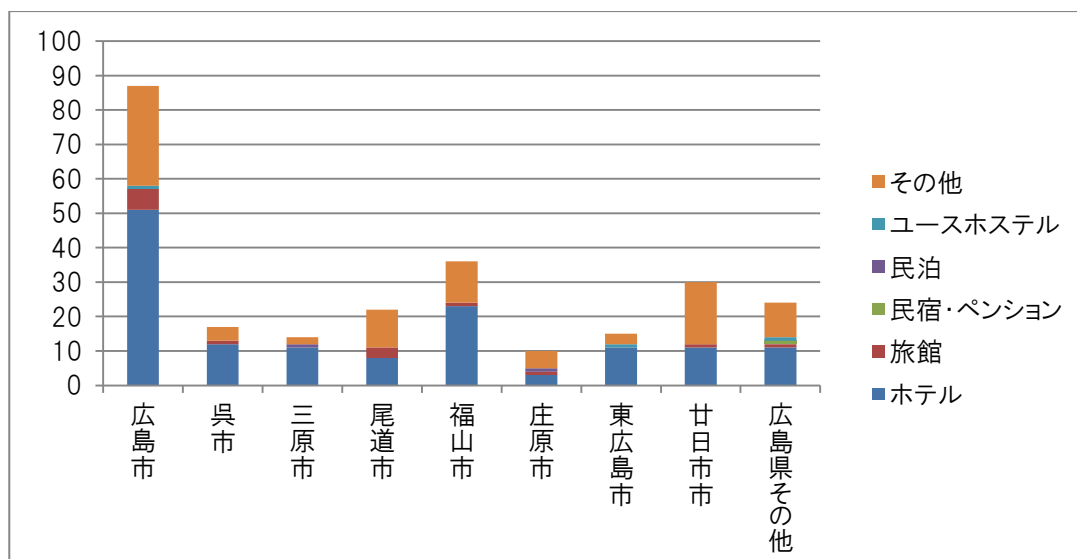


出典：観光予報プラットフォーム推進協議会「観光予報プラットフォーム」より作成

広島県

広島県で最も宿泊施設数が多い市町村は、広島市、次いで福山市という結果となっている。日本三景「安芸の宮島（厳島）」を有する廿日市市がそれらに次いで多い第三位という結果となっている。

図 1-2-11 広島県市町村別宿泊施設数（単位：軒）

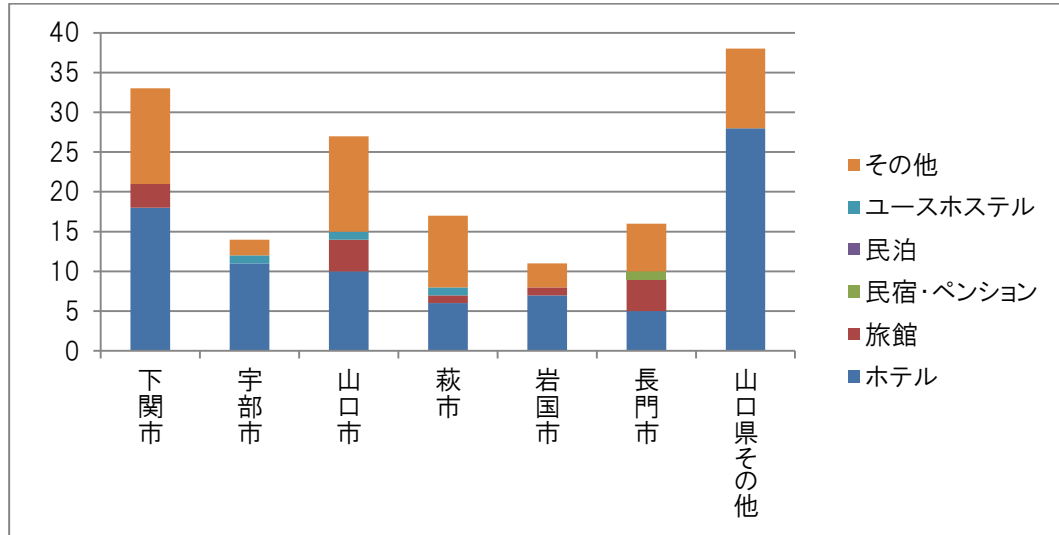


出典：観光予報プラットフォーム推進協議会「観光予報プラットフォーム」より作成

山口県

山口県では、下関市、山口市、萩市の順となっているが、もっとも多い下関市でも宿泊施設数33軒と、集積が少ない。

図 1-2-12 山口県市町村別宿泊施設数（単位：軒）

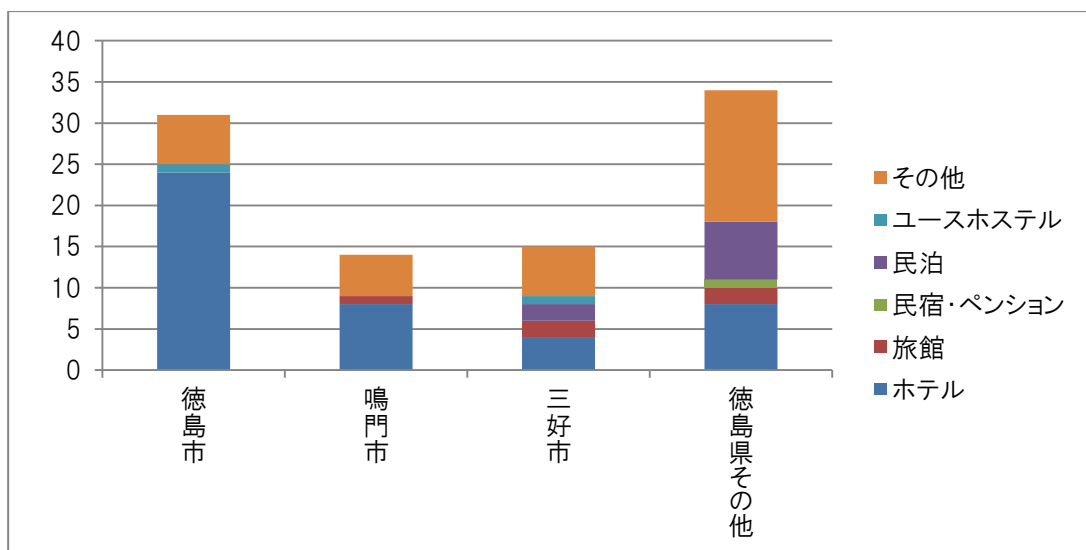


出典：観光予報プラットフォーム推進協議会「観光予報プラットフォーム」より作成

徳島県

徳島県は、県全体でみても瀬戸内7県のなかでもっとも少ない94軒の宿泊施設がある。県庁所在地である徳島市に約3割が集積し、祖谷溪や大歩危で知られる三好市、渦潮で知られ、神戸淡路鳴門自動車道の四国側玄関口となる鳴門市がそれに次ぐ結果となっている。また「徳島県その他」に含まれている阿波市には、5件の民泊の立地が見られる。

図 1-2-13 徳島県市町村別宿泊施設数（単位：軒）

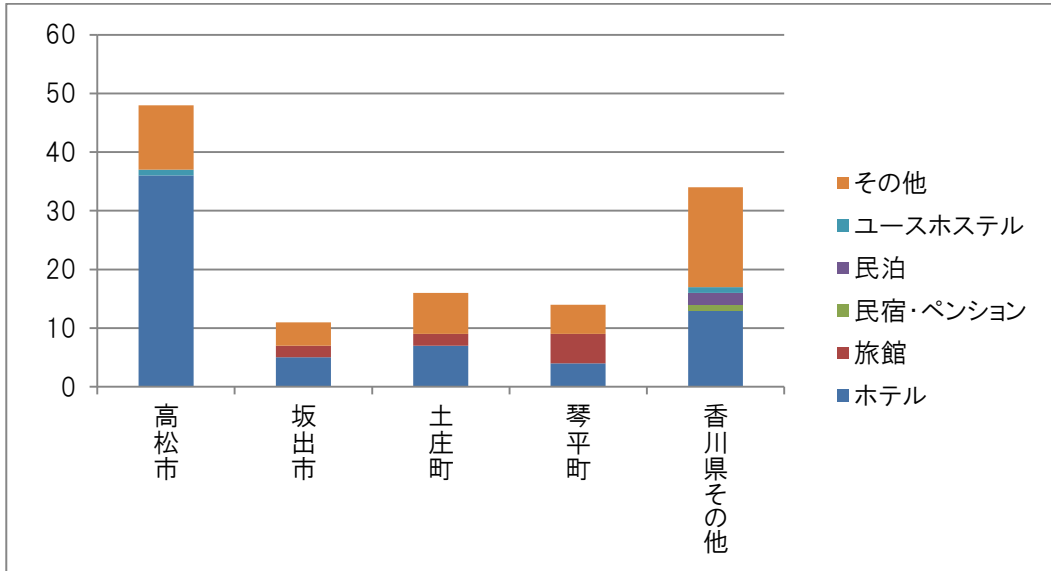


出典：観光予報プラットフォーム推進協議会「観光予報プラットフォーム」より作成

香川県

徳島県に次いで宿泊施設が少ない県が香川県である。香川県では、ホテルを中心に高松市に集まる傾向にあるが、小豆島・豊島を有する土庄町、「こんぴら参り」として名の知れる金刀比羅宮を有する琴平町がそれに続く結果となっている。

図 1-2-14 香川縣市町村別宿泊施設数（単位：軒）

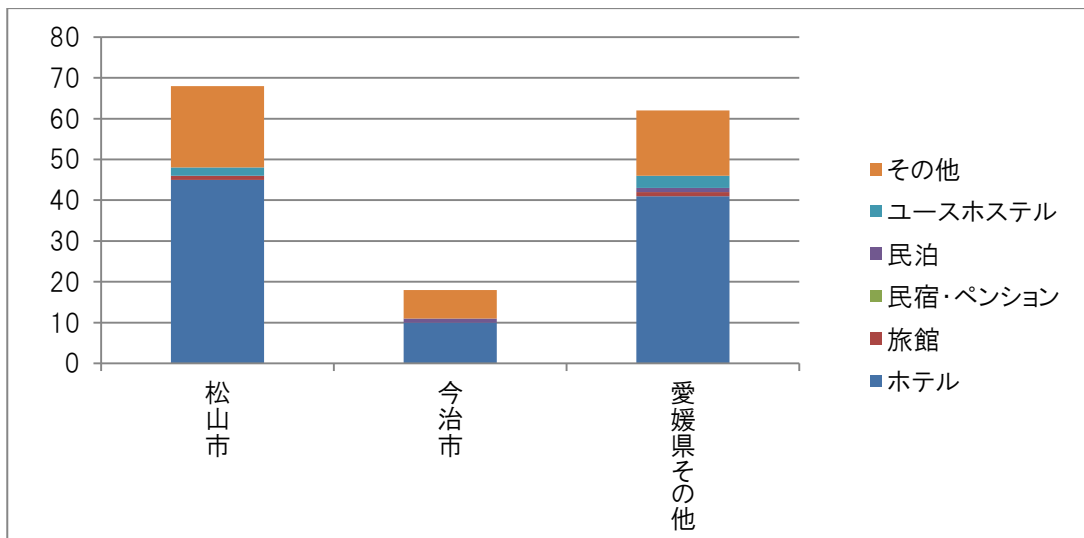


出典：観光予報プラットフォーム推進協議会「観光予報プラットフォーム」より作成

愛媛県

愛媛県は香川県を超える宿泊施設を有しているが、その半数弱は道後温泉で知られる松山市に集積しており、しまなみ海道の玄関口である今治市がそれに次ぐ結果となっている。

図 1-2-15 愛媛縣市町村別宿泊施設数（単位：軒）



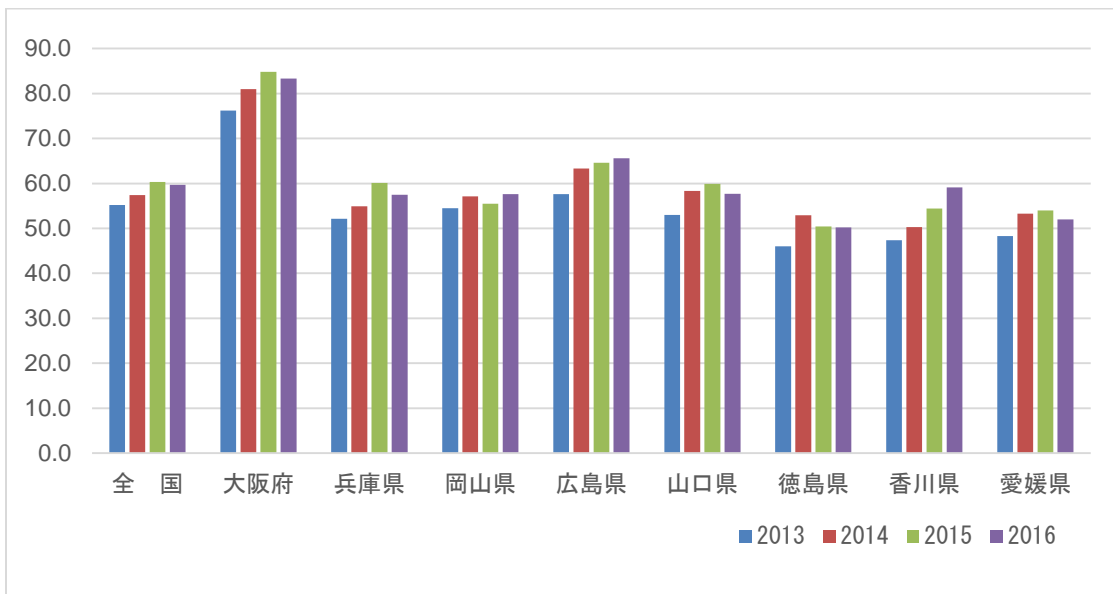
出典：観光予報プラットフォーム推進協議会「観光予報プラットフォーム」より作成

②瀬戸内地域の客室稼働率

瀬戸内地域各県の年平均客室稼働率によれば、広島県において全国平均を上回るものの、その他の県については全国平均と同等又は下回る状況である。近年の訪日外国人旅行者数の増加の影響もあり、近隣の大阪府等では客室稼働率が伸びているが、その影響は大きくないといえる。

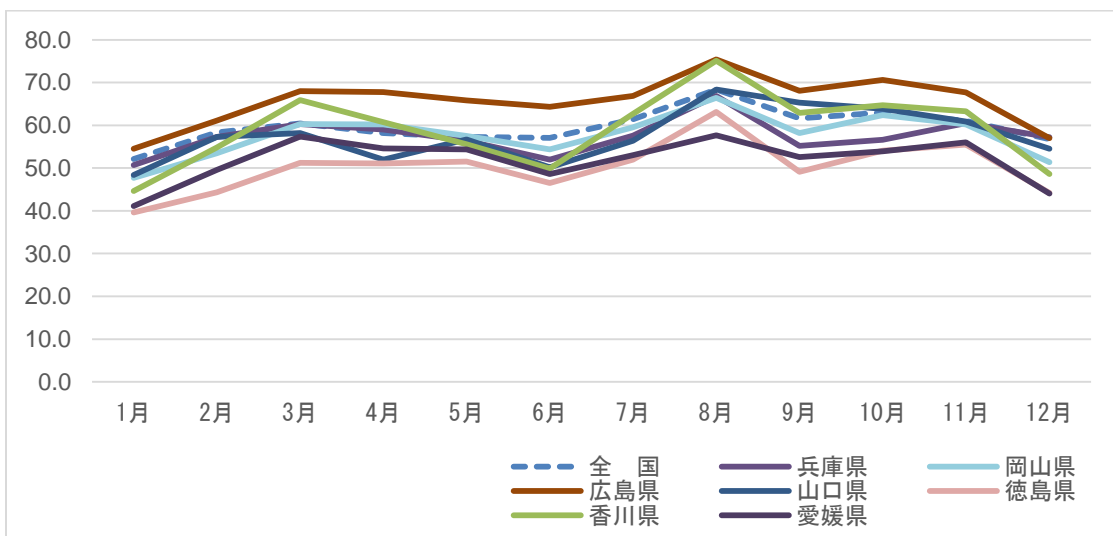
月別での客室稼働率の変化をみると、一般的な傾向とほぼ同様の傾向を示し、観光繁忙期とされる8月にピークが確認される。

図 1-2-16 瀬戸内地域の年平均客室稼働率の推移（単位：％）



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

図 1-2-17 瀬戸内地域の月別客室稼働率（単位：％）



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」

③ホテルチェーンの立地状況

ホテル業界唯一の専門誌の発刊、全国のホテル業界の動向について独自調査を実施する（株）オータパブリケーションズによる「ホテルデータブック 2016」により、瀬戸内地域に立地する、全国に2件以上のホテルをもつホテルチェーングループのホテルを以下に整理した。

次に、同社による全国ベストホテル300ADRランキングを参考に、瀬戸内地域に該当するホテルの平均客室単価をみると、最も高い価格で41,000円、次いで22,212円、その他は2万円以下となっている。

表1-2-9 全国ホテルランキング300ランクインホテルと客室数、ADR*、客室稼働率（単位：部屋、円、%）

ホテル名	地域名	客室数	ADR	客室稼働率
ホテルラ・スイート神戸ハーバーランド	兵庫県神戸市	70	41,000	89.0
エクシブ鳴門サンクチュアリ・ヴィラドゥーエ	徳島県鳴門市	22	22,212	68.4
エクシブ有馬離宮	兵庫県神戸市	175	19,910	92.1
ホテルアナガ	兵庫県南あわじ市	38	17,415	29.3
ウェスティンホテル淡路	兵庫県淡路市	201	15,462	71.0
神戸メリケンパークオリエンタルホテル	兵庫県神戸市	319	15,355	80.6
ルネッサンスリゾートナルト	徳島県鳴門市	208	15,296	66.2
ホテルオークラ神戸	兵庫県神戸市	475	14,068	78.1
エクシブ鳴門	徳島県鳴門市	135	13,140	53.6
ホテルグランヴィア岡山	岡山県岡山市	328	11,470	87.5
リーガロイヤルホテル広島	広島県広島市	488	11,049	76.1
エクシブ淡路島	兵庫県洲本市	109	10,995	41.1
ホテルグランヴィア広島	広島県広島市	403	10,829	90.2
ホテル竹園芦屋	兵庫県芦屋市	51	10,738	83.7
神戸ポートピアホテル	兵庫県神戸市	744	10,677	78.2
宝塚ホテル	兵庫県宝塚市	129	10,200	88.7
ホテルトラスティ神戸旧居留地	兵庫県神戸市	141	9,254	95.8
ホテル「ホップイン」アミング	兵庫県尼崎市	190	9,250	85.5
オリエンタルホテル広島	広島県広島市	227	8,517	78.1
ホテルサンルートソプラ神戸	兵庫県神戸市	218	8,445	94.5
ホテル日航姫路	兵庫県姫路市	257	8,152	80.4
岡山ビューホテル	岡山県岡山市	97	7,500	70.0
広島東急REIホテル	広島県広島市	239	7,316	76.3
ホテルサンルート広島	広島県広島市	283	7,131	86.0
松山東急REIホテル	愛媛県松山市	245	6,899	85.2
サンメンバーズ神戸	兵庫県神戸市	53	5,768	73.6

*ADR (Average Daily Rate) とは、客室販売額を販売した客室数で割ったもので、客室の平均販売価格のこと。インターネットによる宿泊販売はますます増え続け、同じ客室でも日々料金が違うなど客室販売価格は流動化していることから、収益性を図るうえで必要な指数となっている。（JTB 総合研究所観光用語集より）

2) 港湾の整備状況

瀬戸内地域の港湾のうち、3,000 t 以上の船舶が係船可能な施設がある港は 24 港、3,000 t までの船舶が係船可能な施設がある港は 10 港、700 t までは 19 港、20 t ~50 t の高速艇が係船可能な施設がある港は 52 港である。

表 1-2-10 瀬戸内地域の港湾

サイズ	港湾
3,000 t 以上	兵庫：神戸、姫路 岡山：宇野、水島、岡山 広島：尾道糸崎（尾道・三原） 山口：下関、徳山下松、岩国、三田尻中関、宇部 徳島：徳島小松島 香川：高松、坂出、詫間、土庄東 愛媛：今治、宮浦、新居浜、松山 （大坂）（別府、大分、中津）
3,000 t まで	広島：大竹 香川：三本松、多度津、池田、坂手、内海、土庄 愛媛：東予、長浜、 （和歌山下津）
700 t まで	広島：広島、御手洗、瀬戸田 山口：柳井 徳島：亀浦 香川：津田、与島、丸亀、仁尾、宮浦、大部、青木、江の浦、本島、家浦 愛媛：西中、伊予、長江 （泉佐野）
20 t ~50 t	兵庫：相生、岩屋、淡路交流の翼、洲本、福良 岡山：牛窓、寒河、鴻島、犬島、渋川、石島、東備、豊浦、小飛島、大浦、前浦 広島：土生、重井、生口、須波、佐木、瀬戸田、鮎崎、木江、大西、呉、川尻、薄刈、巖島、福山 山口：井保田 香川：宮浦、直島（本村）、手島、里浦、高見、佐柳、粟島、観音寺、女木 愛媛：三机、上浦、北浦、岡村、堀江、生名、立石、弓削、小漕 （加太、湯浅広、由良）

表 1-2-11 瀬戸内地域の港湾分布

	兵庫県	岡山県	広島県	山口県	徳島県	香川県	愛媛県	ほか※	計
3,000 t 以上	2	3	1	5	1	4	4	4	24
3,000 t まで			1			6	2	1	10
700 t まで			3	1	1	10	3	1	19
20 t ~50 t	5	11	14	1		9	9	3	52
計	7	14	19	7	2	29	18	9	105

※大阪府、和歌山県、大分県内の港湾

出典：各港湾管理所より作成

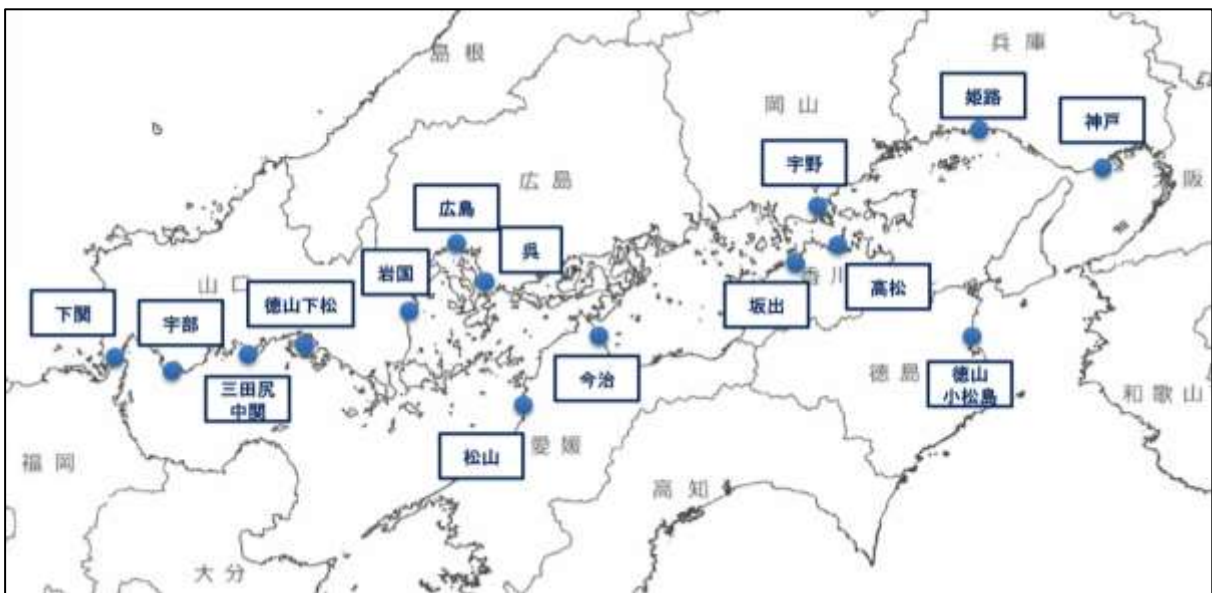
全国8カ所で就航している20隻のレストラン船(食事ができる遊覧船を除く)の総トン数の中央値が「610.5 t」であることを勘案すると、一般的なレストラン船が係留可能な港湾は、瀬戸内に53港ある。

さらに、3,000 t以上の船舶が係留可能な港湾のうち15港について、過去5年間で23,000総トン以上のクルーズ客船の寄港実績がある。

表 1-2-12 宿泊型クルーズ客船の寄港について、過去5年での寄港実績における最大サイズ(総トン数)の船舶

3,000 t 以上	兵庫	神戸	(MARINER OF THE SEAS、138,279 総トン)
		姫路	(ぱしふいっくびいなす、26,594 総トン)
	岡山	宇野	(ぱしふいっくびいなす、26,594 総トン)
	広島	広島	(飛鳥Ⅱ、50,142 総トン)
		呉	(飛鳥Ⅱ、50,142 総トン)
	山口	下関	(飛鳥Ⅱ、50,142 総トン)
		徳山下松	(ふじ丸、23,235 総トン)
		岩国	(飛鳥Ⅱ、50,142 総トン)
		三田尻中関	(ふじ丸、23,235 総トン)
		宇部	(飛鳥Ⅱ、50,142 総トン)
	徳島	徳島小松島	(DIAMOND PRINCESS、115,875 総トン)
	香川	高松	(飛鳥Ⅱ、50,142 総トン)
		坂出	(飛鳥Ⅱ、50,142 総トン)
	愛媛	今治	(ぱしふいっくびいなす、26,594 総トン)
		松山	(飛鳥Ⅱ、50,142 総トン)

図 1-2-18 瀬戸内地域の大型クルーズ客船寄港実績を有する港湾

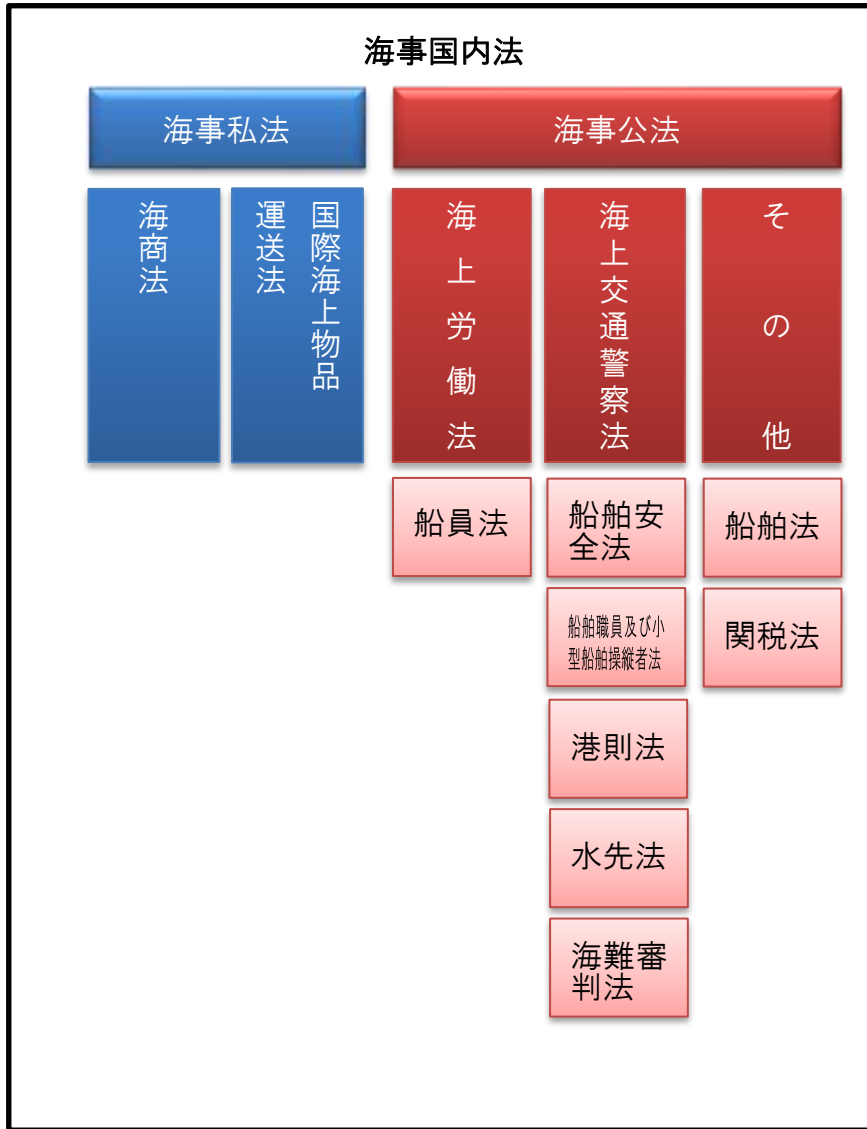


出典: 国土地理院 地理院地図より作成

(4) 関係法令

海事に関する諸法規は、主に海上企業の取引活動に関する海事私法と船舶の航行の安全等について定める海事公法に大別される。ここでは特にクルーズの運航に関係が深い公法について整理を行う。

図 1-2-19 海事法体系



出典：「概説 海事法規(改訂版)」より作成

1) 船員法・船舶職員及び小型船舶操縦者法

船員法とは、労働者としての船員保護や、船員としての人的側面から船舶の安全航行を確保することを目的としている。

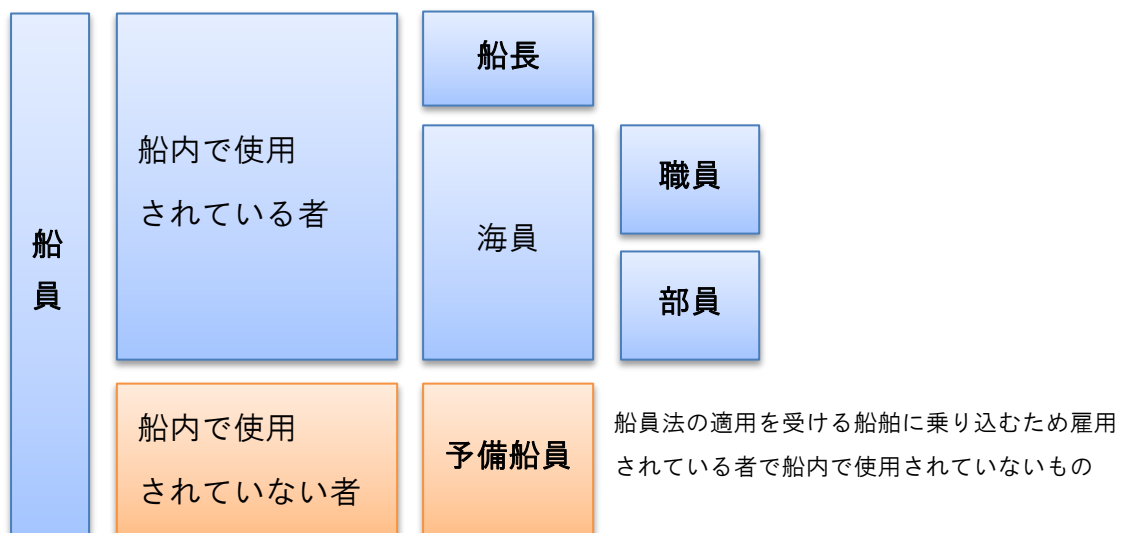
また船舶職員及び小型船舶操縦者法とは、船舶職員としての資格等を定めることにより、船舶航行の安全を図ることを目的としている。

船員法で定める船員とは、大別して下図のとおりである。

なお、船舶職員及び小型船舶操縦者法による承認船員制度に基づき、外航日本船舶には、承認を受けた外国人船員の配乗が可能であるが、内航船の船員は原則日本人である。

一方で、外国船舶には旗国の法律が適用される。

図 1-2-20 船員の分類



出典：『基本海事法規(海文堂)』より作成

2) 船舶安全法

船舶安全法とは、船舶の耐航性と人命の安全の保持に必要な設備の基準を定めるもの。

同法により、船舶所有者は、その船舶を航行させる場合、船舶の安全性を確保するために、定期的に検査を受けることが義務付けられており、総トン数 20 トン以上の船舶は国土交通省、総トン数 20 トン未満の船舶（一般的なプレジャーボート）の検査は日本小型船舶検査機構（JCI）が担当している。

表 1-2-13 船舶安全法で義務付けられている検査

定期検査	①船舶を日本船舶として、初めて航行の用に供するとき、又は②船舶検査証書の有効期間が満了した時に受ける検査
中間検査	定期検査と定期検査の間に受ける簡易な検査 ①第1種中間検査 ②中間検査 ③第3種中間検査
臨時検査	船体、所要施設等の改造や修理などを行ったときに受ける検査
臨時航行検査	船舶検査証書を受有していない船舶を臨時に航行の用に供するときに行う検査
特別検査	定期検査、中間検査、臨時検査及び臨時航行検査のほか、一定の範囲の船舶について施設基準に適合しないおそれがあると国土交通大臣が認めたとときに行う検査
製造検査	長さ 30 メートル以上の船舶を製造する際に行う検査 ただし、長さ 30 メートル未満の船舶も検査を受けることができる
予備検査	船舶の所要施設に係る物件の製造、改造・修理・整備について、あらかじめ受けることができる検査

出典：『基本海事法規（海文堂）』より作成

3) 港則法

港則法とは、港内における船舶交通の安全や、港内の整頓を図ることを目的とするものである。輻輳した港内交通に対処するため、海上衝突予防法の特別法として、入出港、停泊、航路等について規定している。

港則法が適用される港（以下「適用港」という。）は、全国に 501 港あり、そのうち喫水の深い船舶や外国船舶が常時出入りしている 86 港を特定港に指定している。

表 1-2-14 瀬戸内地域の特定港・適用港

特定港	兵庫：東播磨、姫路 岡山：宇野、水島 広島：福山、尾道糸崎、呉、広島 山口：徳山下松、岩国、三田尻中関、宇部、柳井 徳島：徳島小松島 香川：高松、坂出、詫間、土庄東 愛媛：今治、新居浜、松山、三島川之江 （阪南、泉州、阪神、和歌山下津）
適用港 （特定港を除く）	兵庫：明石、八木、相生、赤穂、津居山、柴山、香住、 浜坂、岩屋、津名、洲本、由良、湊、津志、郡家、 富島 岡山：日生、片上、鶴海、牛窓、西大寺、小串、岡山、 日比、琴浦、味野、下津井、笠岡 広島：忠海、竹原、安芸津、大竹、土生、重井、佐木、 瀬戸田、鮎崎、木ノ江、御手洗、大西、蒲刈、厳島 山口：久賀、安下庄、小松、室津、上関、平生、室積、 秋穂、山口、丸尾、小野田、厚狭、小串、特牛、 角島、粟野、仙崎、萩、須佐、江崎、関門 徳島：撫養、今切、富岡、橘 香川：豊浜、観音寺、仁尾、多度津、丸亀、香西、志度、 津田、三本松、引田、坂手、内海、池田、直島 愛媛：三机、長浜、郡中、北条、菊間、吉海、壬生川、 西条、寒川、岡村、宮浦、伯方

出典：各港湾管理所より作成

4) 船舶法

船舶法とは、日本船舶の国籍要件やその法的効果、登記・登録などについて定めるもの。

同法3条において、外国船舶によるカボタージュを原則禁止している。これは国家主権、安全保障の観点から、自国の存立基盤である産業物資・生活物資や旅客の自国内輸送については、自国の主権・管轄権の及ぶ日本船舶によることが基本という考えに基づくものであり、国際的な慣行として確立している制度である。

5) 海上運送法

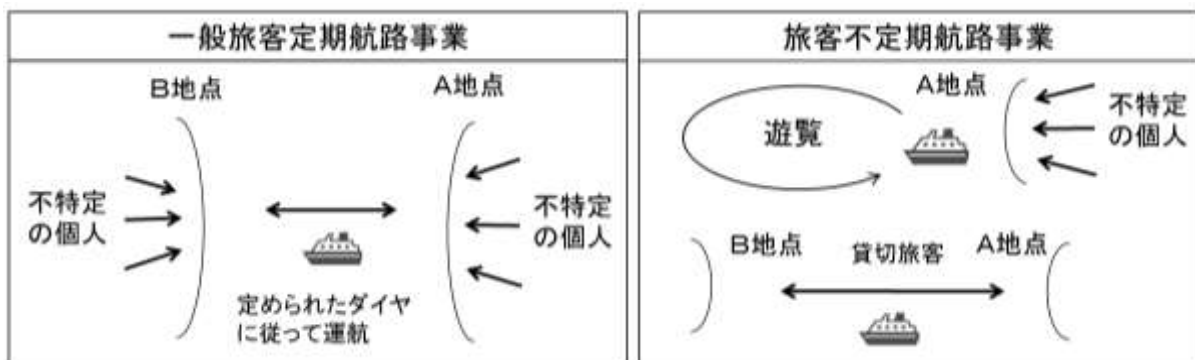
海上運送法とは、海上運送事業の運営を適正・合理的なものとするにより、事業の健全な発展を図ることを目的とするもの。

同法において、旅客航路事業については、「定期航路事業」、「不定期航路事業」に分類される。

なお、いずれの事業も法に基づく許可制であるが、年間3日間以内に限り、届出により運航が可能となる。

表 1-2-15 海上運送法・旅客船事業手続き

	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

出典: 国土交通省資料より抜粋

6) 海上交通安全法

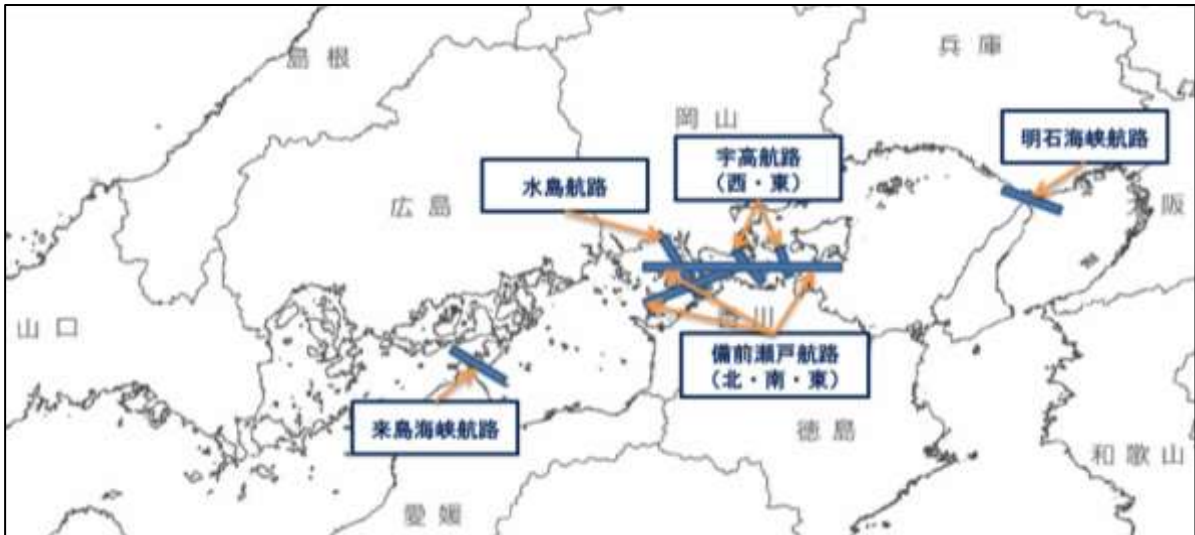
海上交通安全法は、船舶交通が輻輳する海域における船舶交通について、特別の交通方法を定めることにより、船舶交通の安全を図ることを目的とするもの。

長さ50メートル以上の船舶は、航路を航行すべきことを義務付けられている。

同法により航路の定められた区間においては、船舶は、12ノットを超える速力で航行してはならず、船舶は、他の船舶を追い越してはならない。

同法第23条に基づき、「巨大船（長さ200メートル以上の船）」については、備讃瀬戸航路、水島航路等における夜間の航行が禁じられている。

図1-2-21 瀬戸内地域の航路図



出典：国土地理院 地理院地図より作成

7) 水先法

水先法とは、水先区において船舶に乗り込み当該船舶を導く水先人の資格等を定めることにより、船舶交通の安全を図るもの。以下に瀬戸内地域の水先区域等を示す。

表1-2-16 瀬戸内地域の水先区域・強制水先区域

水先区域	阪神、内海、関門、小松島 (大阪湾、和歌山下津)
強制水先区域	大阪湾区、備前瀬戸区、来島区、関門区

出典：水先制度の概要(国土交通省)より作成

8) 漁業法

漁業法は、漁業権や漁業の許可について定めることにより、漁場の総合的な利用による漁業の発展を目的とするもの。都道府県知事（若しくは農林水産大臣）からの免許により、一定の水域において、排他的に一定の漁業を営む権利であり、共同漁業権、区画漁業権、定置漁業権の3種類がある。

共同漁業権	採貝採藻など、漁場を地元漁民が共同で利用して漁業を営む権利
区画漁業権	魚類養殖など、一定の区画において養殖業を営む権利
定置漁業権	大型定置等を営む権利 なお、小型定置は共同漁業権に位置付けられる

表 1-2-17 海面における漁業権の設定状況

	共同漁業権	区画漁業権	定置漁業権	合 計
兵庫県	246	150	5	401
岡山県	201	147	0	348
広島県	456	416	0	872
山口県	201	89	6	201
徳島県	164	127	2	293
香川県	243	251	4	498
愛媛県	396	423	2	821
合 計	1,907	1,603	19	3,529

出典：海面における漁業権の優先順位に関する実態調査の結果(H27.5月 水産庁)及び各県 HP より作成

1-3. クルーズ商品に対する市場ニーズの概況

国内旅行の中でクルーズに対する利用者の実態・意向などを把握する。また主要旅行会社が販売する国内クルーズ商品の価格帯や販売動向について把握する。

(1) 宿泊型クルーズに関するアンケート調査

株式会社JTBが公表している『「クルーズ旅行」に関するアンケート調査』の最新の結果によると、

- 「クルーズ旅行」に参加したことがある方は16%との結果に
- 「クルーズ旅行」の魅力はゆったりとした時間が過ごせ、船内のイベントやアクティビティが楽しいこと
- 「クルーズ旅行」=高額・長期間というイメージ
- しかしながら、実際には手頃な価格で短期間で行っている方が多数

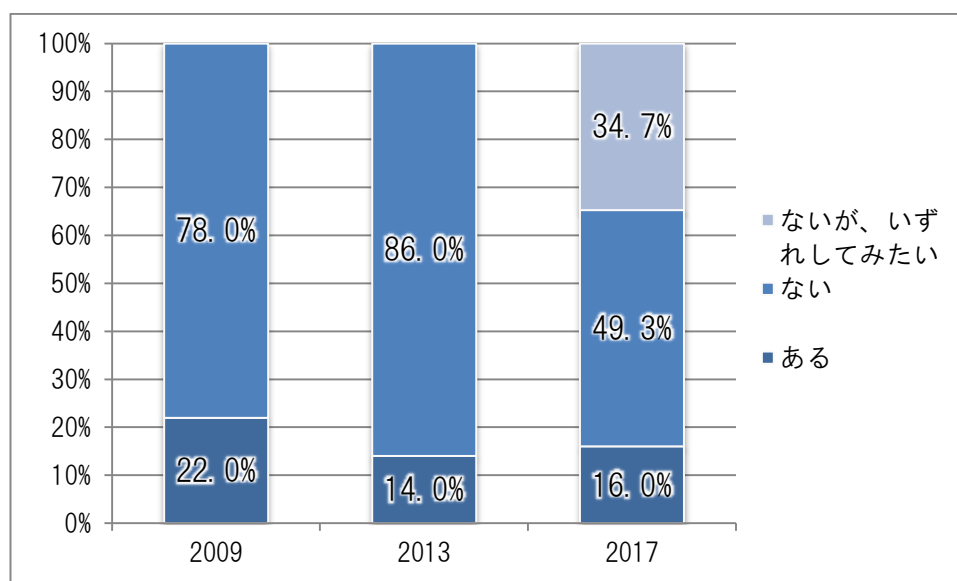
出典:『「クルーズ旅行」に関するアンケート調査』(2017.11.15JTB 広報室)

との結果であった。

過去三回(2009、2013、2017実施)の詳細な結果は以下のとおり。

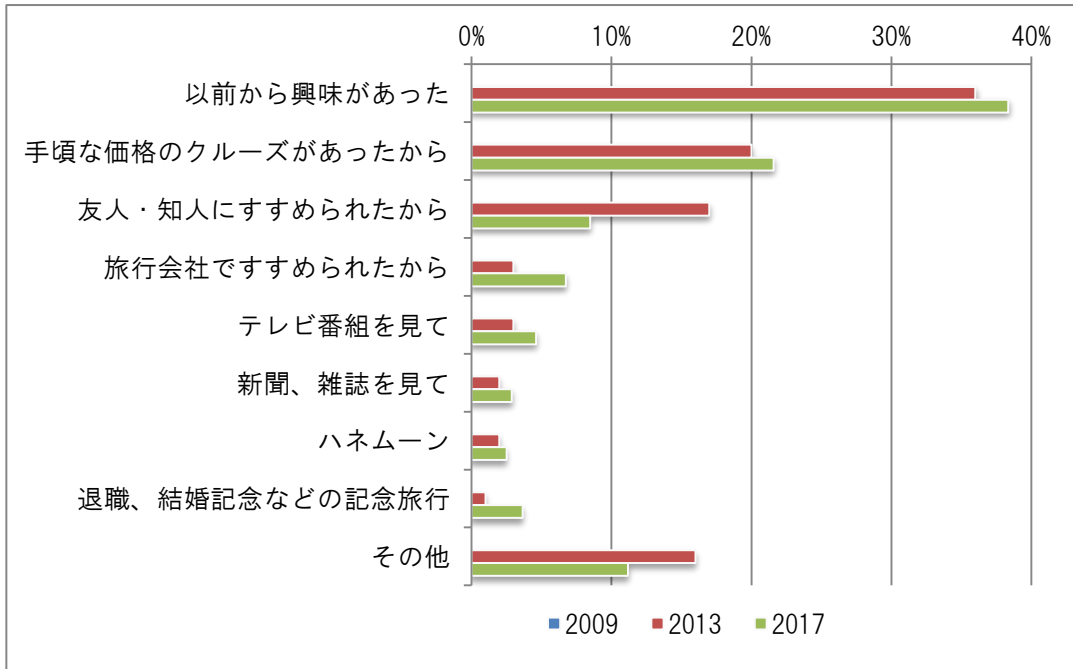
1) 「クルーズ旅行」への参加経験

「クルーズ旅行」に参加したことがある方は16%。



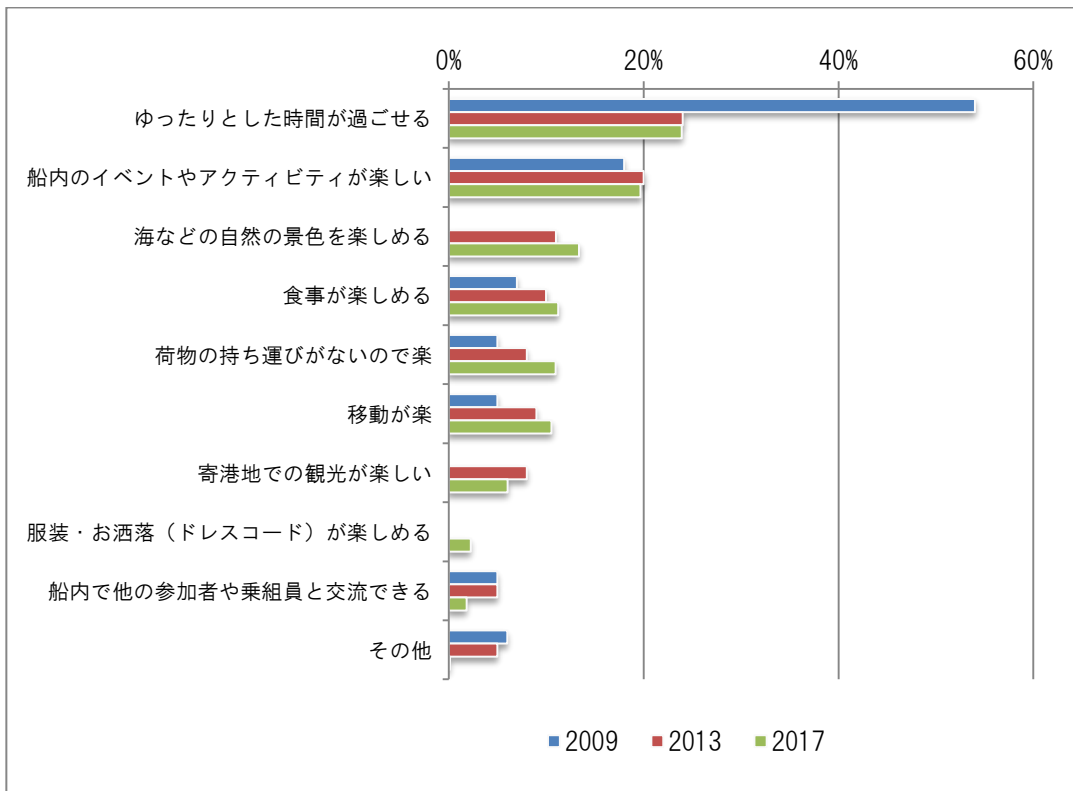
2) 「クルーズ旅行」への参加動機 ※2009を除く

「以前から興味があった」方が最多。



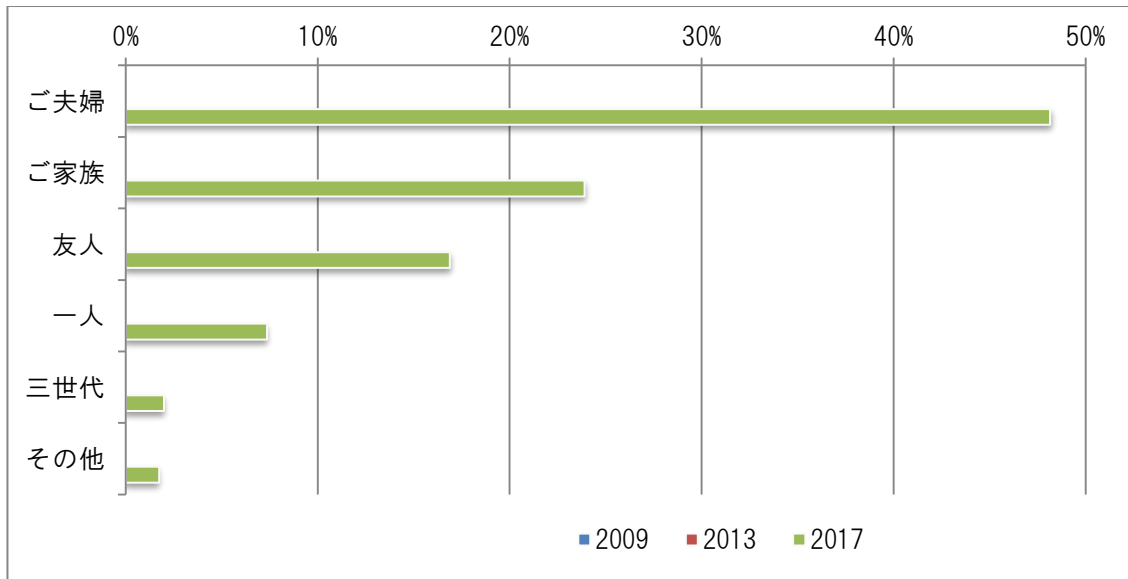
3) 「クルーズ旅行」に参加するメリット

「ゆったりとした時間が過ごせる」方が最多。



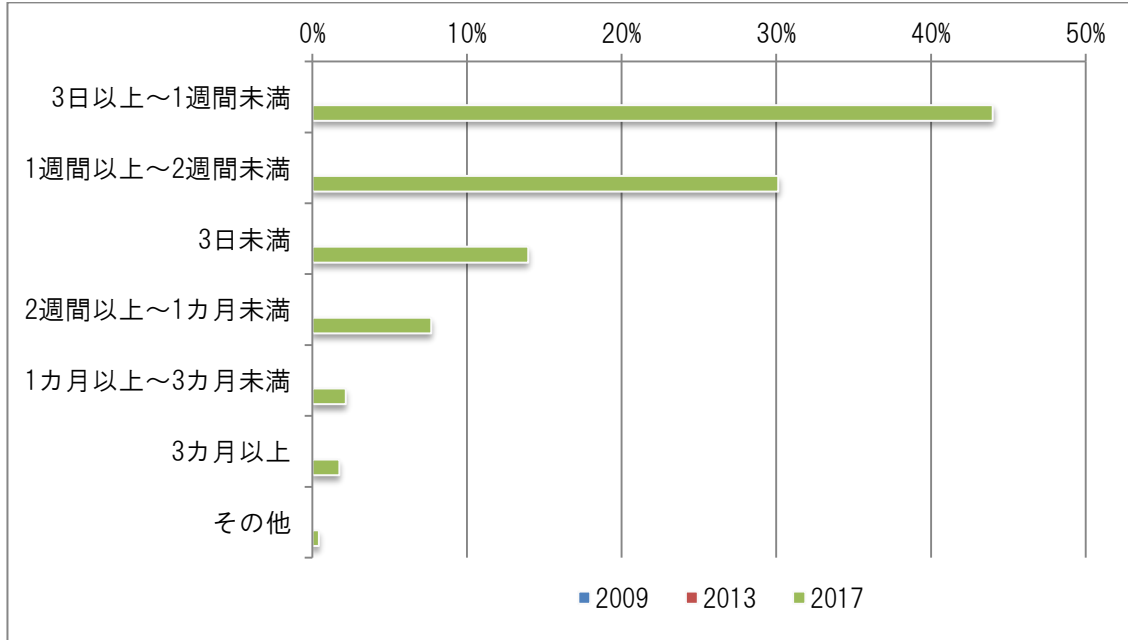
4) 「クルーズ旅行」への参加形態（未経験者は希望する形態）※2017のみ

「ご夫婦」での参加が最多。



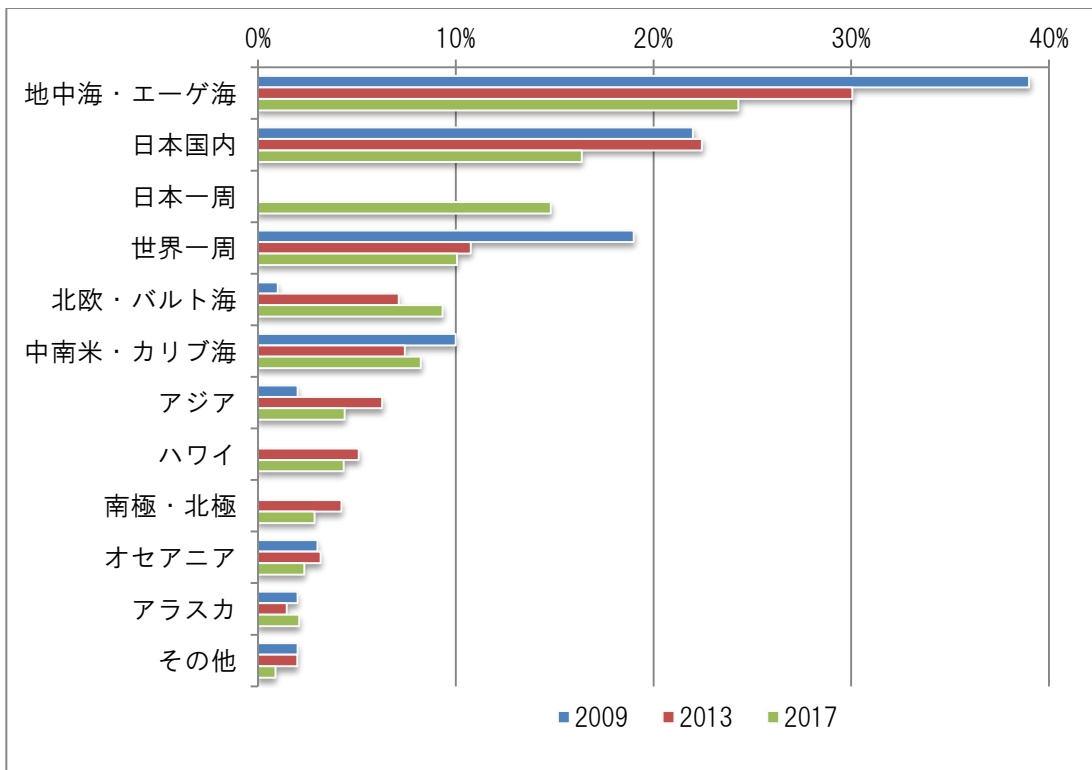
5) 「クルーズ旅行」への参加期間（未経験者は希望する期間）※2017のみ

「3日以上1週間未満」のクルーズ旅行が最多。



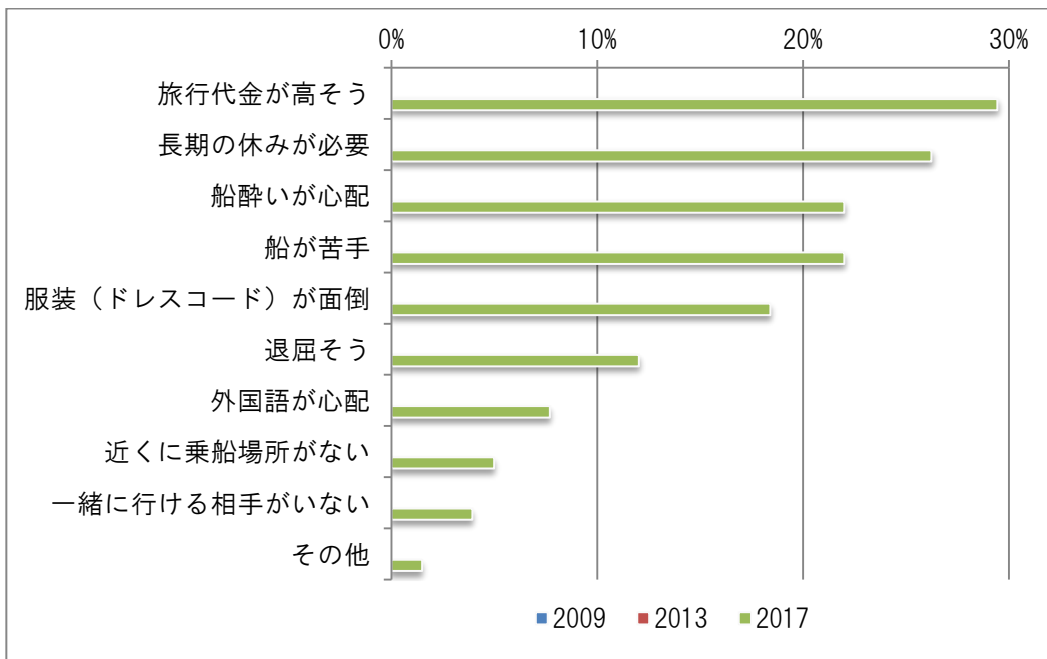
6) 「クルーズ旅行」の方面（未経験者は希望する方面）

「地中海・エーゲ海」が最多であるが、「日本国内」との回答も多い。



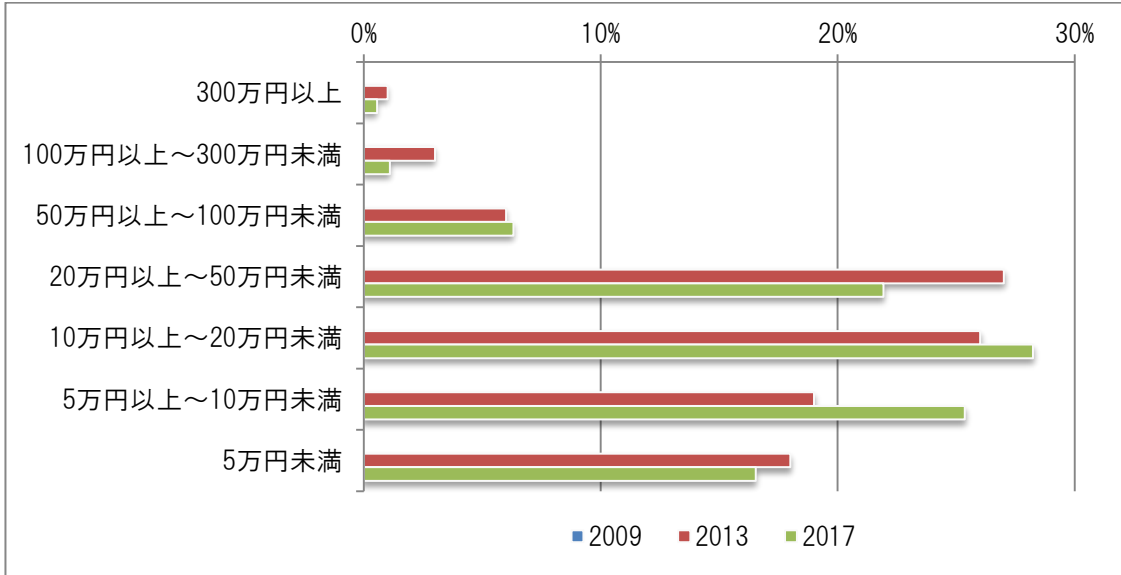
7) 「クルーズ旅行」に参加しない理由 ※2017のみ

「旅行代金が高そう」「長期の休みが必要」と思っている方が多い。



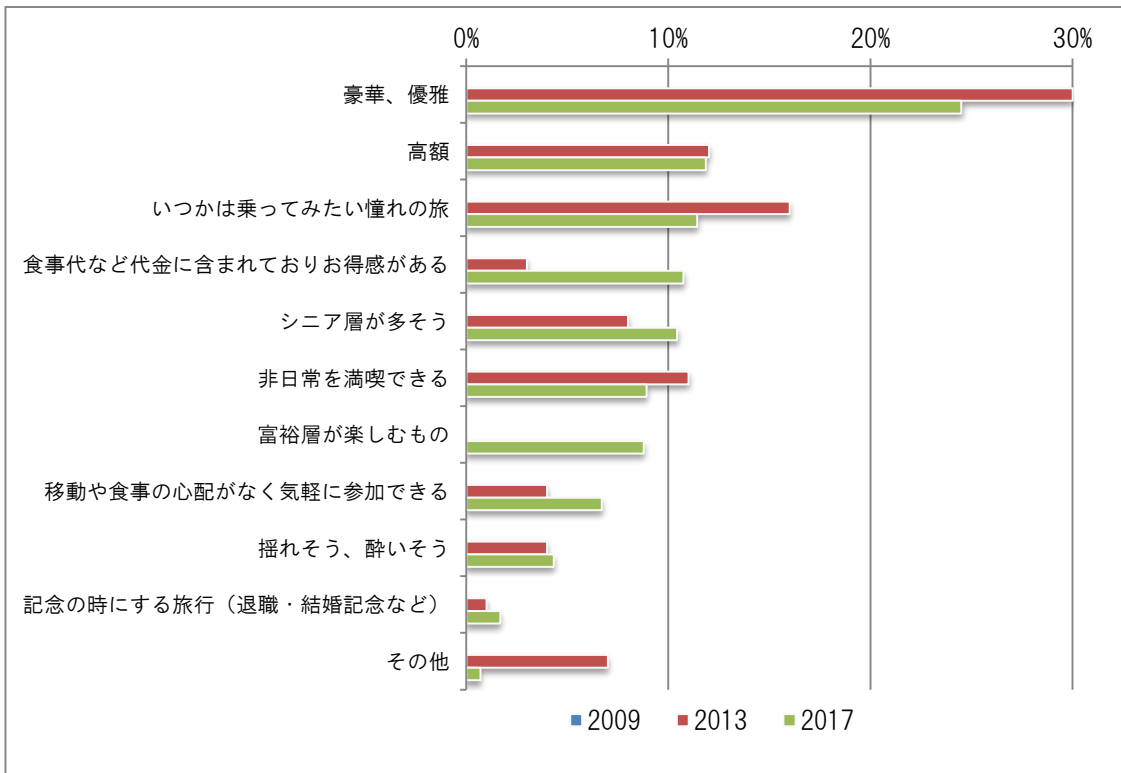
8) 「クルーズ旅行」に参加する場合の価格帯

クルーズ旅行に参加したことがない方は、10万円以上～20万円未満の旅行代金であれば参加したいとの回答が最多。



9) 「クルーズ旅行」に対するイメージ

「豪華、優雅」との回答が最多。

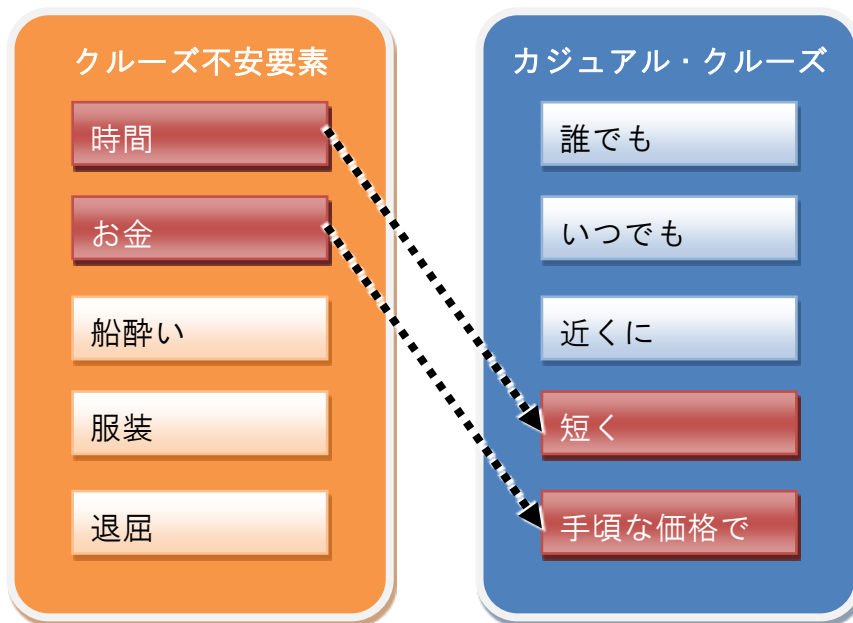


10) 「クルーズ旅行」に対する主な意見 [自由記述]

「こんな旅行なら参加したい」
<ul style="list-style-type: none"> ・ カジュアルな服装が OK で船内での催し物が多彩 ・ 多くの方々とふれあえる雰囲気がある ・ 寄港地でのツアーがたくさんある ・ あまり気の張らないゆったりとした船旅である ・ お手頃な価格・日数で行ける ・ 船内でも、寄港地でも楽しめる、非日常の優雅な旅行である

クルーズ旅行に対する消費者の意識については、「時間・お金・船酔い・服装・退屈」といった不安要素が大半を占める。

本調査により事業化を検討している「カジュアル・クルーズ（誰でも、いつでも、近くに、短く、手ごろな価格で、海を楽しめる）」を具体化する上では、特に「お金」「時間」の壁を解決することが課題といえる。



(2) 瀬戸内海宿泊型クルーズに対するニーズ調査

JTB総合研究所による宿泊型クルーズ旅行のニーズ調査の結果は次のとおりである。なお、当該調査は大型クルーズに対する経験、志向を聞くものである。

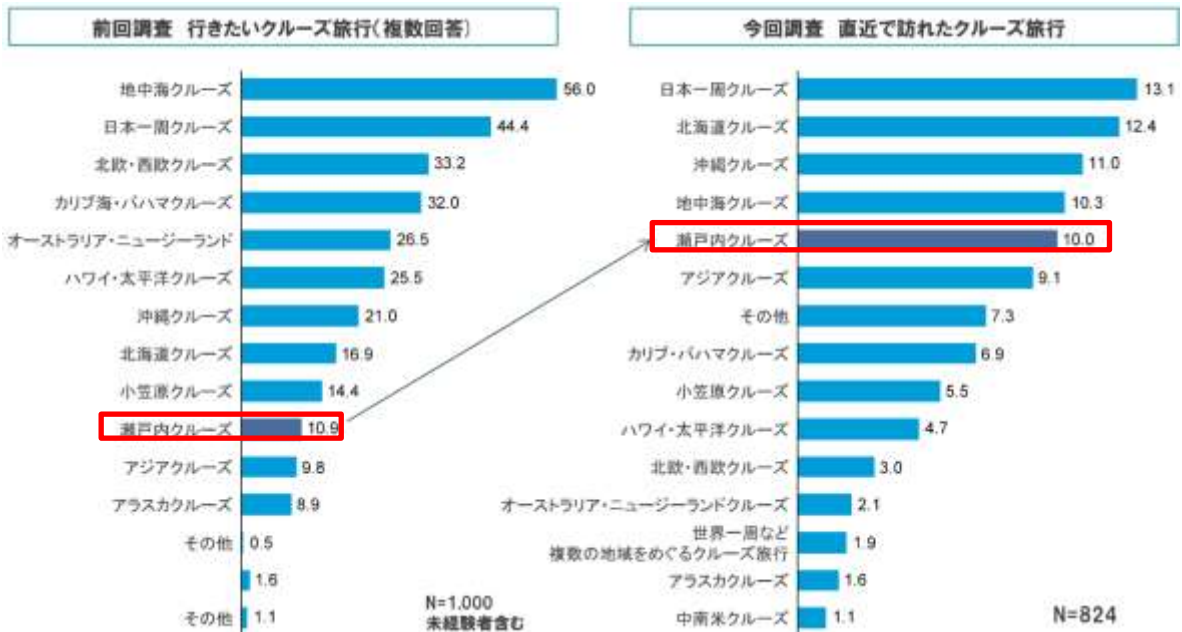
調査の概要

	前回調査	今回調査
調査方法	インターネットリサーチ	
調査時期	2016年12月中旬	2017年1月中旬
調査対象	20歳以上の男女 ✓1,000 サンプル	過去5年以内に3泊以上のクルーズ旅行の経験がある人 ✓824 サンプル
調査項目	クルーズへの興味、クルーズに対する心配事、クルーズ経験（日本客船・外国客船）（日本発・着/外国発・着）	直近のクルーズ旅行に関して重視したこと、きっかけ・決定要因、情報源、検討・決定時期 クルーズ旅行の魅力、外国客船への利用意向と阻害要因、ロングクルーズへの興味 神戸港のイメージ、利用有無 瀬戸内海への航行経験とイメージ、瀬戸内海クルーズへの意向

1) クルーズ旅行で行きたいエリア/直近で利用したエリア

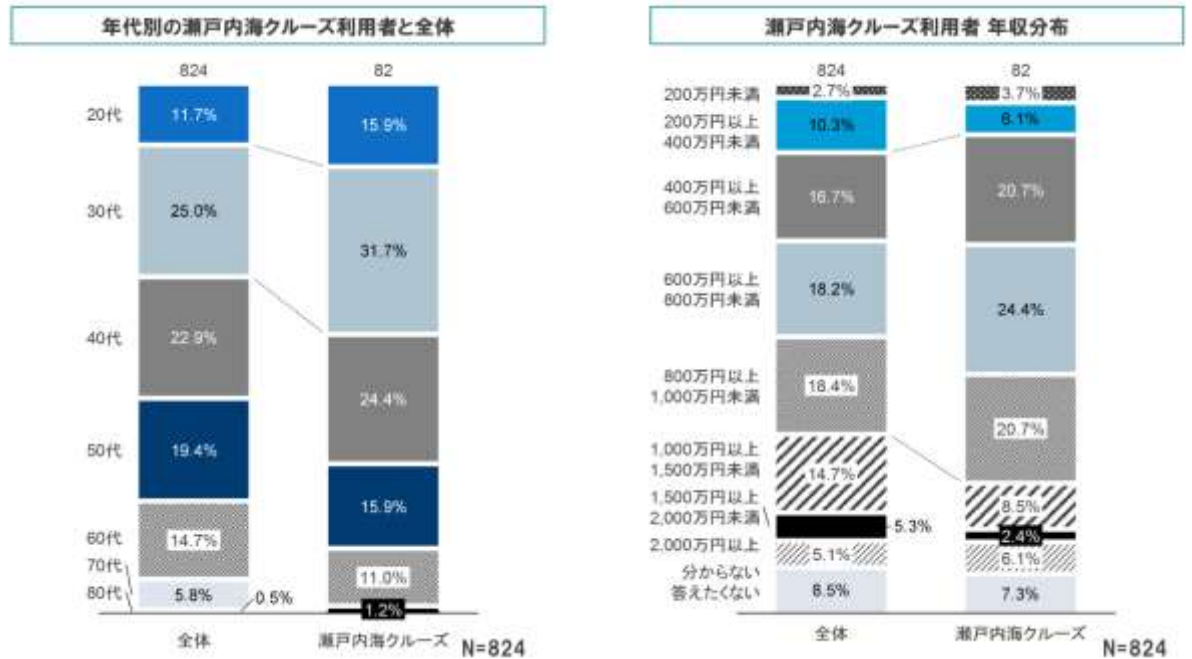
日本一周クルーズを除くと、海外クルーズへの意向が上位を占める一方、利用は国内クルーズが上位となる。

瀬戸内クルーズも全体の10%が利用している。



2) 瀬戸内クルーズ利用者

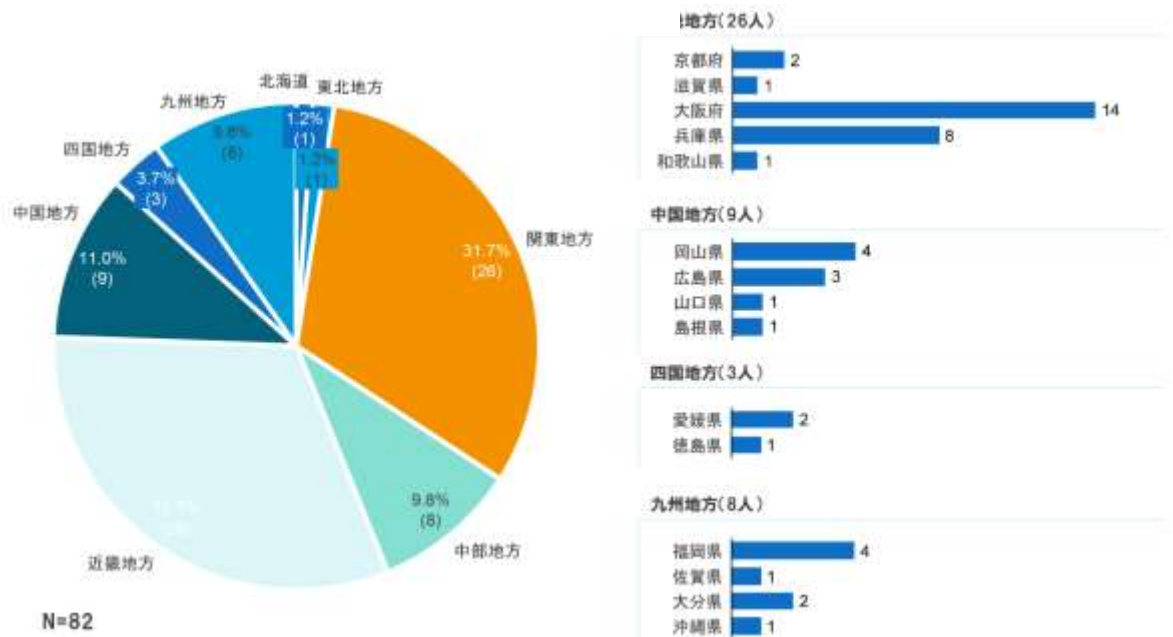
瀬戸内海クルーズの利用者は 20～30 代の若年層、年収だと 400～1,000 万円の割合が高い。



3) 瀬戸内クルーズ利用者居住地

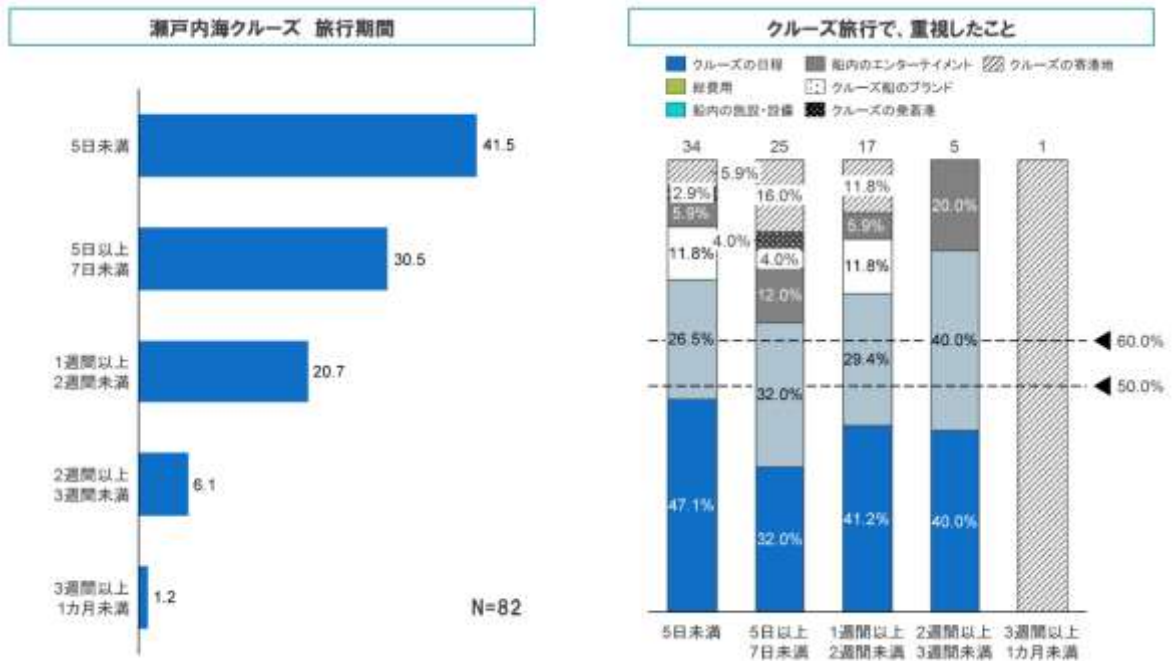
瀬戸内海クルーズ利用者のうち、関東地方と近畿地方の居住者が半数を占める。

瀬戸内近隣の地域（中国地方・四国地方）からの利用は少ない。



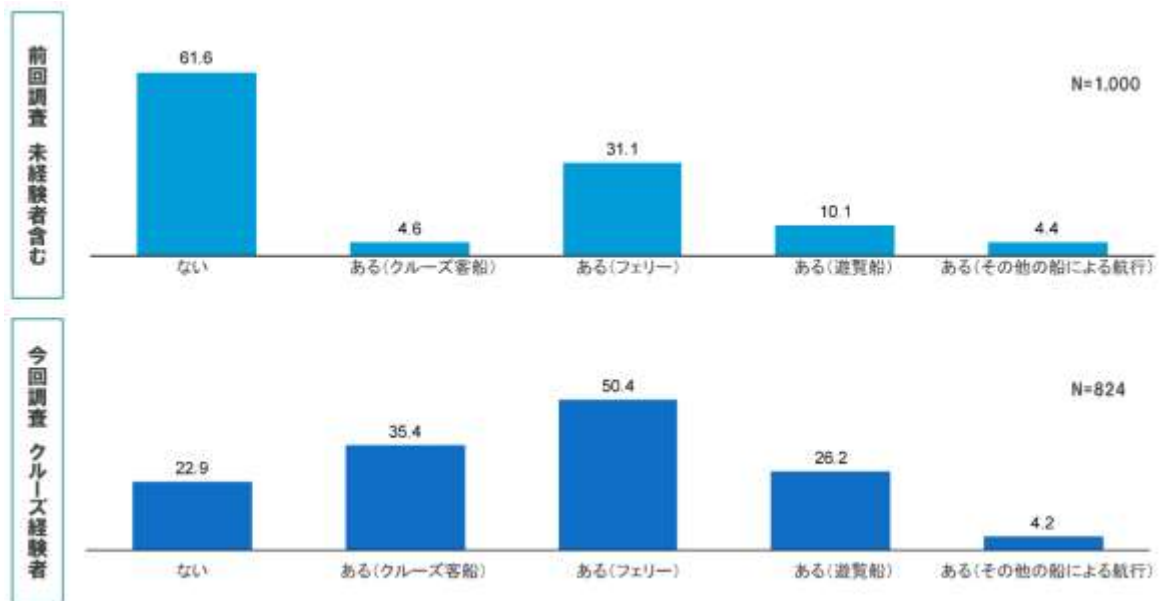
4) 瀬戸内海クルーズの旅行期間と重視項目

瀬戸内海クルーズは短い期間の旅行者が多い。重視したことは日程、価格の順に高く、その2つで6割以上を占める。



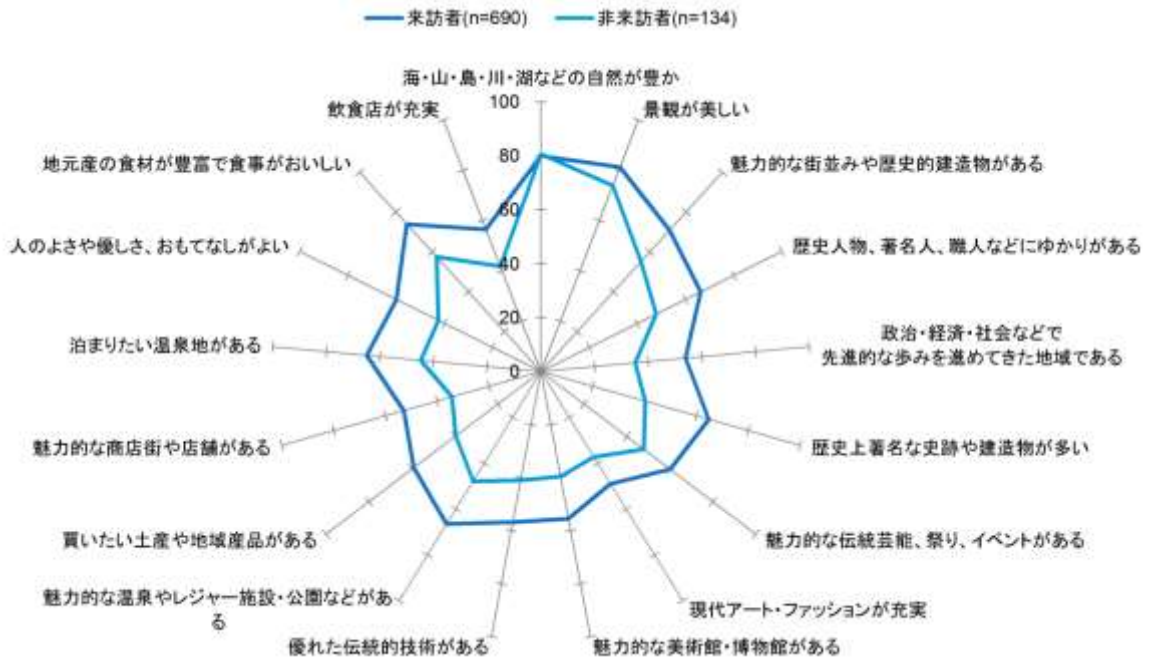
5) 瀬戸内海の航行経験

クルーズ旅行経験者を対象とした今回調査では何らかの方法で8割近くが瀬戸内の航行経験があるという結果に。



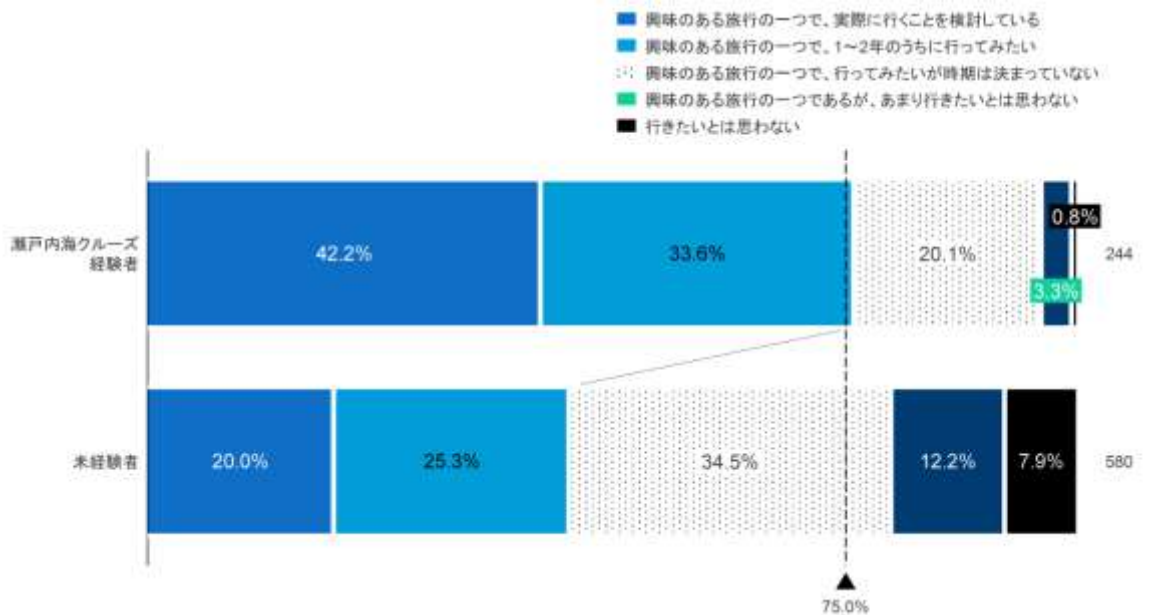
6) 瀬戸内来訪者と非来訪者のイメージの違い

歴史的建造物や観光施設、飲食店において、来訪者と非来訪者のイメージで大きな差がある。



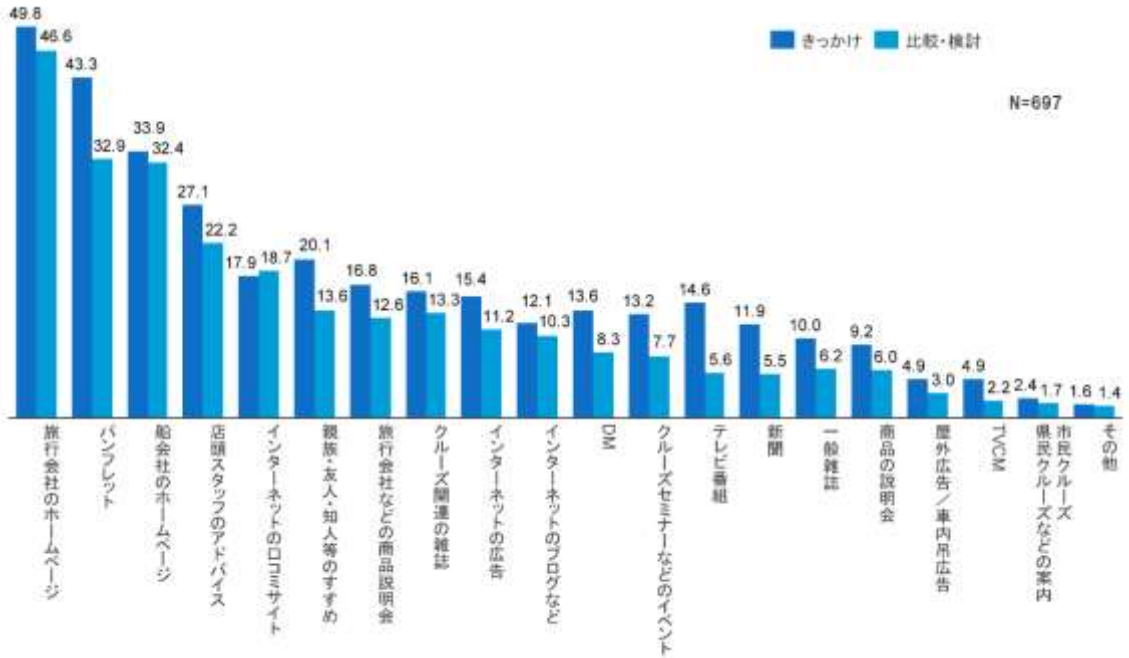
7) 瀬戸内クルーズの来訪意向

リピーターの来訪意向が高い。1～2年以内の来訪希望が75%を超える。



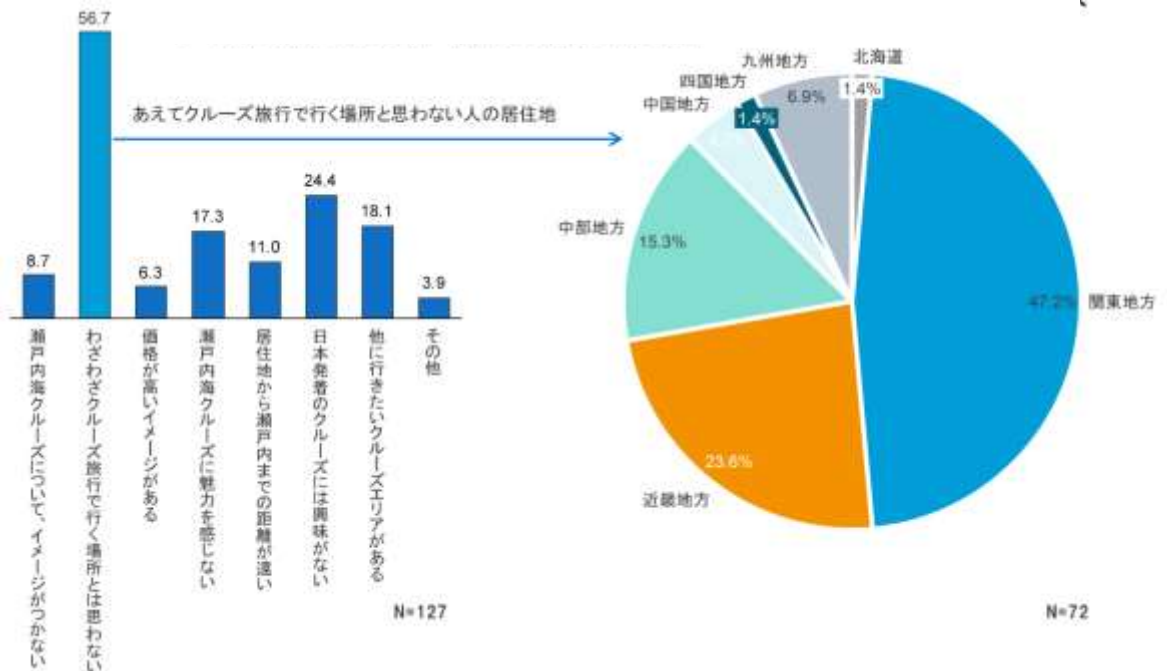
8) 直近のクルーズの情報源

瀬戸内海クルーズに興味を持つ人の情報源としては、ホームページ、パンフレット、店頭スタッフのアドバイスが強い。



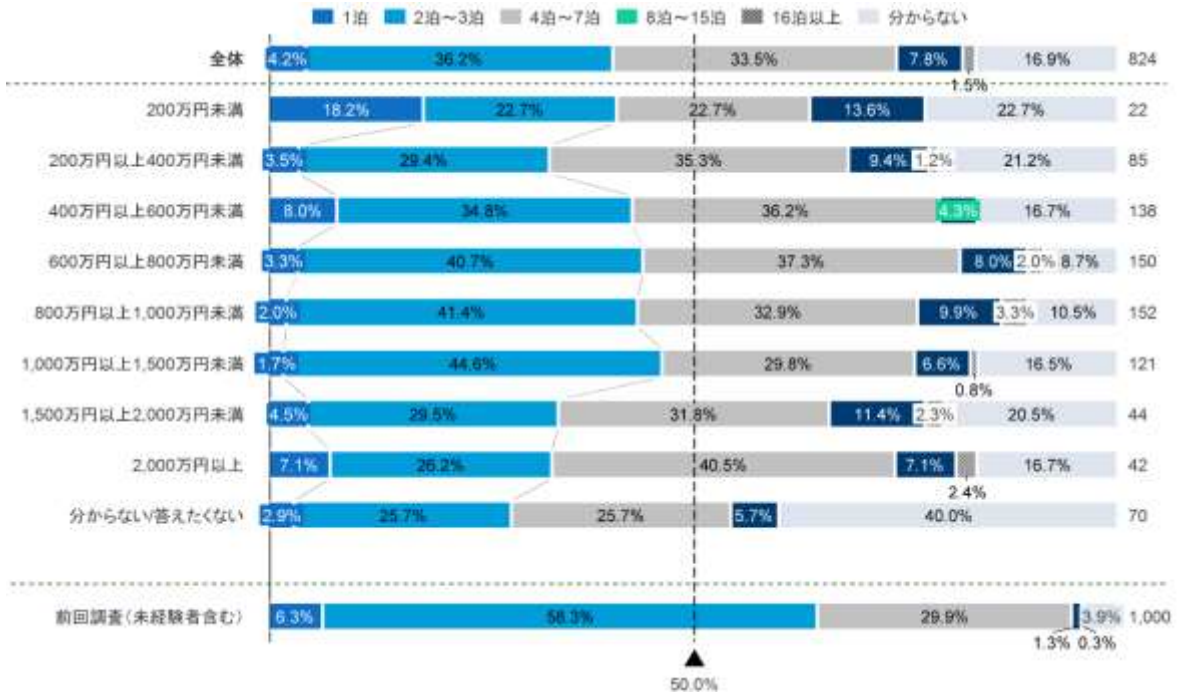
9) 瀬戸内海クルーズの阻害要因

瀬戸内海クルーズに行きたくない人の理由は「行く場所と思えない」。その理由を挙げたい人の半数が、瀬戸内から遠い北海道や関東の居住者。



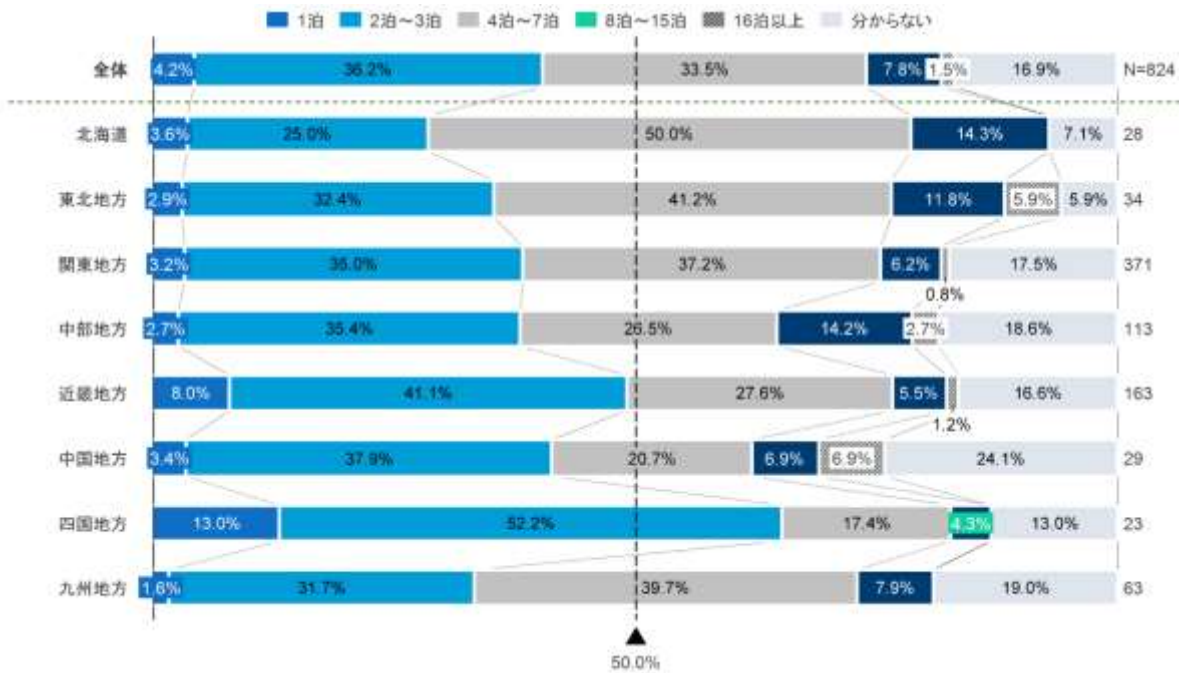
10) 世帯年収別の瀬戸内海クルーズの希望宿泊数

瀬戸内海クルーズの宿泊数で、最も希望が多いのは2泊～3泊であるが、世帯年収1,500万円以上は、4泊以上の希望割合が高くなる。



11) 居住地別の瀬戸内海クルーズの希望宿泊数

北海道や東北など遠方であるほど4泊以上の希望宿泊数は長くなる。



瀬戸内海宿泊型クルーズの体験者にとっては、1～2年以内の来訪希望が75%超と満足度の高い結果となっている一方で、瀬戸内から遠方の地域（北海道や関東など）の居住者にとって瀬戸内はあえてクルーズ旅行で行く場所とは思わないとの意見が多い。

これは実際に瀬戸内を知って（経験して）もらえれば満足してもらえる魅力のある地域であるにもかかわらず、その魅力が全国に伝わり切れていないことが推察される。

(3) 瀬戸内海における陸上宿泊型クルーズ・モニターツアー調査

瀬戸内海ではこれまでに、国土交通省四国運輸局・中国運輸局等による陸上宿泊型クルーズ商品のモニターツアーが催行され、クルーズの事業化の検証が行われている。これまで催行されたモニターツアーの結果を以下に示す。

1) クルーズ船等を活用した観光振興推進検討調査業務(2011年3月国土交通省四国運輸局)

実施内容

- ・実施日：2011年3月11日(金)～13日(日)
- ・参加者：64名(大人63名、子ども1名)
- ・実施内容：クルージングシップ「銀河」で巡る瀬戸内海クルーズ直島現代アートと小豆島、交易で栄えた港町「仁尾」「御手洗」のまち歩きとしまなみ、とびしま遊覧
瀬戸内の陸上(島)に泊まり、陸上(島)で食事し、陸上(島)観光で各地の文化に触れ、地域に経済効果を生むクルーズビジネスモデル

アンケート結果

(参加者属性)

- ・年代は「60代」が最も多く、「50代以上」で71.7%を占める。
- ・性別は「女性」「男性」がほぼ同数。
- ・同伴者は、「夫婦」が70.0%で最も多い。
- ・参加人数は「2人」が71.7%で最も多い。

アンケート結果(総括)

○課題・可能性

- ・瀬戸内海の島を巡るクルーズへの関心は高い。
- ・瀬戸内海クルーズの魅力伝え認知度向上を図る必要がある。
- ・瀬戸内海クルーズならではの魅力的なコース設定
- ・参加しやすい商品設定
- ・寄港地での滞在時間の延長による地域への経済波及効果の向上
- ・広域マーケットの開拓
- ・参加しやすい価格帯での瀬戸内海クルーズ商品化

今後の展望（総括）

○課題・可能性

- ・ コース設定段階で不可欠な港情報の取得
- ・ 係船施設の利用における定期船との共存
- ・ 港における旅客船利用施設の充実、安全対策
- ・ 港と観光施設を結ぶ二次交通の充実化
- ・ 地域におけるクルーズ受入れの対応力強化

考察

モニターツアー参加者の満足度は高く、瀬戸内海が観光地としての魅力が高いエリアであることが窺える。

しかしながら、モニターツアー価格（29,800 円～）と商品化による販売価格（9 万円代）との乖離や、中国・四国エリア外からの集客の課題がある。

当該事業の調査結果を踏まえ、カジュアル・クルーズの事業化に当たっては、販売価格や集客エリアといった課題を解決させるための実施体制等が望まれるところである。

図 1-3-1 モニターツアールート図



出典：クルーズ船等を活用した観光振興推進検討調査業務報告書(国土交通省四国運輸局)

2) 瀬戸内海船旅観光の再興瀬戸内海広域クルーズ観光の振興調査業務(2012年3月国土交通省中国運輸局)

実施内容

- ・実施日：2012年3月24日(土)～25日(日) ※計2本催行
- ・参加者：86名
- ・実施内容：陸上移動に加え、海から目線で瀬戸内海を再発見する島嶼部・沿岸部を船で結んだ船旅観光
海上移動には高速船を使用し、鉄道、バスなど陸上交通と組み合わせたツアー

アンケート結果

(参加者属性)

- ・年代は「60代以上」で70%を占める。
- ・約58%が家族・親戚、約20%が友人・知人との参加。
- ・参加人数は「2人」が約57%で最も多い。

アンケート結果(総括)

○課題・可能性

- ・参加者の満足度が高い一方で情報発信が課題
- ・瀬戸内海クルーズの魅力を伝え認知度向上を図る必要がある。
- ・瀬戸内海クルーズならではの魅力的なコース設定
- ・参加しやすい商品設定・価格帯での瀬戸内海クルーズ商品化

今後の展望(総括)

○課題・可能性

- ・瀬戸内海のテーマ性、ストーリー性
- ・広域に移動するクルーズ旅行(小型船による船旅)商品の可能性
- ・ターゲットと情報発信・集客
- ・受入れ地の状況
- ・地域交通・宿泊・観光関係者との連携
- ・ガイド育成

考察

モニターツアー参加者の満足度は高く、瀬戸内海が観光地としての魅力が高いエリアであることが窺える。

しかしながら、モニターツアー価格（19,800 円～）と商品化による販売価格（3 万円程度）との乖離や参加者属性がアクティブシニア層に集中していることが課題である。

また、高速船を利用したことで、景色を楽しめなかったとの意見もあり、クルーズ旅行として多様な船旅の魅力を堪能してもらう設備が必要である。

図 1-3-2 モニターツアールート図

◇高速船の運航航路（広島港から高松港：瀬戸内海汽船㈱作成）



【お薦めカメラスポット】

- ①海上自衛隊員基地 ②音戸の瀬戸 ③安芸灘大橋 ④「平清盛」海上ロケ地
- ⑤大三島橋 ⑥多々羅大橋 ⑦因島大橋 ⑧鞆の浦 ⑨瀬戸大橋

◇高速船の運航航路（高松港から広島港：瀬戸内海汽船㈱作成）



【お薦めカメラスポット】

- ①海上自衛隊員基地 ②音戸の瀬戸 ③安芸灘大橋 ④「平清盛」海上ロケ地
- ⑤大三島橋 ⑥多々羅大橋 ⑦因島大橋 ⑧鞆の浦 ⑨瀬戸大橋

出典：瀬戸内海船旅観光の再興 瀬戸内海広域クルーズ観光の振興調査業務報告書(国土交通省中国運輸局)

(4) 総括

(瀬戸内クルーズの魅力)

- ・ アンケートやモニターツアーの結果から、瀬戸内でのクルーズを体験した方の満足度は高く、魅力ある船旅を提供する潜在的な力を持った地域であるといえる

(瀬戸内クルーズの認知度)

- ・ 瀬戸内地域における船旅の認知度は高くはないため、新たに商品化するにあたっては、情報発信のあり方が問われるところである

(クルーズ全般への理解度)

- ・ 未体験者にとってクルーズ旅行に船酔いや高額なイメージが根付いており、クルーズ旅行に対する正しい理解が進まないことが課題である

(クルーズ商品価格のギャップ)

- ・ 旅客船の産業構造に端を発する問題でもあるが、商品化に係るコストと消費者が支払う価格とのギャップがあるため、ビジネスとして成り立ちにくいのが現状である

1-4. 現況課題の整理

瀬戸内地域で新たな船旅事業を実現するにあたって、「瀬戸内カジュアル・クルーズ事業化検討委員会」による検討結果を踏まえ、表 1-4-1 のとおり課題を整理した。

なお、国土交通省海事局による「わが国における船旅市場活性化のための調査」（2017年8月）の結果もあわせて整理している。

表 1-4-1 瀬戸内クルーズの課題

<p>わが国における船旅市場活性化のための調査</p> <p>（国内クルーズ事業化に対する課題）</p>	<p>①採算性の課題</p> <p>国内クルーズ事業について、旅客事業者や金融機関など関連事業者の参入への潜在需要は認められるものの、具体の事業化に至るには、船舶保有・運航やプロモーションに係るコストなど、トータルでの事業採算性が不透明である。</p> <p>②コンテンツ、プロモーションの課題</p> <p>国内クルーズ事業の利用者を増加させるための魅力的なコンテンツ（テーマ設定、陸側も含めたルート設定等）や効果的なプロモーション市場（旅行商品、効果的な広報等）が未成熟である。</p> <p>③法規制や運用上の課題</p> <p>国内クルーズ事業の実施にあたり、法規制や海域利用関係者との調整などの運用上の課題がハードルとなるとの声も聞かれる。</p>
<p>瀬戸内カジュアル・クルーズ事業化検討委員会による検討結果</p> <p>（上記調査結果の分類より構成）</p>	<p>①採算性の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 販売価格は重要であるが、チープではなくリーズナブルであることが求められる ・ 中古船の売買がシステムチックになっていない ・ 運航事業者にリスクが集中している <p>旅行会社による定量買い取りや防災利用のための行政負担などリスク分散の検討が求められる</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ リースという選択肢があれば初期投資の負担増が緩和され、弾力的な運用が可能となる <p>②コンテンツ、プロモーションの課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 船酔いに対する不安が大きくクルーズを正しく伝えるための情報発信が求められる <p>瀬戸内は静かな海で地域住民が船酔いに対する恐れを持っていないのでモデルとしてはふさわしい</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 商品化に当たって、週末需要に比べ少ない平日の稼働をいかに利

	<p>活用していくかが課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ旅行以外をみても域外からの需要が少ないのが瀬戸内地域の傾向で、地元の消費により賄われている ・ネット販売が堅調に推移しており、今後も伸びが期待できる一方で、結局手数料がかかるためそこに掛かるコストをどう捉えるか <p>③法規制や運用上の課題</p> <ul style="list-style-type: none"> ・10年前、同じ市場規模であった海外のクルーズマーケットに大きく水をあけられてしまっている現状を鑑みると、採算性やコンテンツ・プロモーションの課題に加え、規制緩和等の議論も必要 ・若者の海離れが進んでおり、海事産業における人材確保が困難になる恐れがある。クルーズ人材については観光産業や大学などとの連携による人材確保と育成が課題である（次頁参考資料参照） ・備讃瀬戸航路、水島航路において200m以上の船舶の夜間航行が禁じられていることにより大型船の入港が抑制されている ・年間3日以内であれば、定期航路以外の航路を航行できるものの、新たな航路に挑戦するにも期間の少なさがネックになることもある
--	--

上表における「法規制や運用上の課題」に関しては、旅客船事業の運用を弾力化する「船旅活性化モデル地区」が指定されており、瀬戸内地域からは、「高松～大島」航路の実証実験が行われた。

現状、3日間以内に限り認められている不定期の同一航路について、「瀬戸内国際芸術祭」の実施時期に合わせて13日間実施された。

同様の運用が限定的なモデルとして実施されるのではなく、制度化されることによって、一大行事である瀬戸内国際芸術祭に会場する域外の住民に対して瀬戸内の船旅を広く周知する機会にもつながることが期待される。

また地方が共通して抱える人材の確保と育成の問題は、船舶運航事業者にとっても同様であり、海運業界だけでなく観光業界や地方大学など地域横断的な連携のものの取組みが求められる。

【参考資料】2015、2016年度に実施された「海洋観光大学」瀬戸内キャンパス

● タイトル	海洋観光大学瀬戸内キャンパス 教育旅行研究大会 子供と海、いのちを育む瀬戸内の旅
● 概要	海洋観光大学が展開する海に親しむ機会のひとつとして、観光や地域振興、地域課題の解決に関心のある学生等による、教育旅行をテーマにした研究大会です。 大会は、説明会(事前講座)、プラン作成、および研究大会で構成されています。 瀬戸内をフィールドにした「教育旅行」をテーマに旅のプランを全国公募し、書類選考と一次審査を経て上位9チーム+1チーム(海外枠、本年はハワイ大学参加)を瀬戸内に招請、各チームが瀬戸内を研究、企画したプランの発表(プレゼンテーション)を行って頂き、産学官の有識者からなる最終審査員により、新規性・理解度・実現可能性・効果等の視点で総合評価を行います。最優秀賞と優秀賞を受賞したプランは JTB にて商品化を検討します。
● 主催	海洋観光大学 瀬戸内キャンパス実行委員会、日本財団
● 後援	国土交通省、農林水産省、観光庁、一般社団法人せとうち観光推進機構、大分県、一般社団法人日本旅行業協会、公益社団法人日本観光振興協会、日本観光研究学会、日本国際観光学会
● 特別協力	朝日新聞社
● 本選	2016年9月16日(金) 10時00分～16時50分
● 本選会場	県立広島大学 広島キャンパス 大講義室 住所:広島市南区宇品東1-7-71
● 参加者	一次審査通過9チーム+海外招聘1チーム
● 聴講者	一般募集及び一次審査エントリーチーム
● 座席	一部関係者席以外は自由席
● 表彰	□最優秀賞[1点]:トロフィー及び副賞(JTB旅行券10万円) □優秀賞[2点]:トロフィー及び副賞(JTB旅行券5万円) □審査員特別賞[2点]:トロフィー及び副賞(JTB旅行券3万円) □本選出場者の表彰:入賞※副賞は「瀬戸内産品」
● 審査員	審査員長 久保田 穰 公益社団法人日本観光振興協会 副理事長 審査員 木嶋 淳 中国運輸局 観光部 観光部長 大小田 博之 一般社団法人日本旅行業協会 中四国支部 支部長 村橋 克則 一般社団法人せとうち観光推進機構 COO 桑原 真琴 デジタルハリウッド大学大学院 デジタルコンテンツ研究科 特認教授 ジョイ・ジャーマン・ウォルシュ 安田女子大学 現代ビジネス学部国際観光学科 講師
● 事務局	海洋観光大学瀬戸内キャンパス実行委員会事務局 (JTB中国四国瀬戸内プロジェクト事務局内) 電話082-249-7161

2章 観光を目的とした船旅ビジネスの事業構造の分析

2-1. 事業者ヒアリングによる事業構造・課題の把握

1) 趣旨

「2016年の我が国のクルーズ等の動向（国土交通省）」によると、船内に1泊以上した日本人クルーズ人口は、前年より2.7万人増え、過去最多の24.8万人（12.4%増）であった。増加を後押しした要因として、外航クルーズ人口の増加があげられる。乗船地や下船地もしくは寄港地のいずれかに海外が含まれる外航クルーズの乗客数は、前年より2.1万人増加した15.4万人（5.5%増）であった。さらに、この外航クルーズ人口に関して、日本船社分と外国船社分とに分けた内訳でみると、日本船社分が1.0万人（2.0%増）に留まったのに対し、外国船社分が14.4万人（16.6%増）と、外国船社の増加率が高く、外国船社による日本発着の外航クルーズ増が背景にある。

一方、日本船社によって運航され、乗船地や下船地、寄港地のすべてが日本である国内クルーズ人口は、前年より0.7万人増の9.4万人（7.6%増）に留まっている。

この調査結果から、クルーズ事業に対する外国船社の積極的な事業展開に比べ、日本船社における取組み強化が期待される。

国内の事業者について、今後、クルーズ事業に対する積極的な取組みを引き出すための課題を明確にする。

2) 対象

観光を目的としたクルーズ事業者及びクルーズ商品販売事業者。ビジネスモデルは下記のとおり。

3) 手法

クルーズ事業者及びクルーズ商品販売事業者に対してヒアリング調査を実施し、現状の把握を行い、課題の抽出を行う。

◆調査方法

面接法

◆調査実施期間

2017年11月1日（水）～12月25日（月）

◆ヒアリング先

- ①クルーズ事業者 6 サンプル
- ②クルーズ商品販売事業者 1 サンプル

表 2-1-1 ヒアリング対象一覧

	実施日	ヒアリング先
(1)	2017年12月22日	クルーズ事業者 〔宿泊型クルーズ船（中型船）〕
(2)	2017年11月29日	クルーズ事業者 〔宿泊型クルーズ船（小型船・ラグジュアリー）〕
(3)	2017年12月22日	クルーズ事業者 〔宿泊型クルーズ船（ヨットクルーズ）〕
(4)	2017年11月29日	クルーズ事業者 〔デイクルーズ船（1日クルーズ）〕
(5)	2017年11月29日	クルーズ事業者 〔デイクルーズ船（レストラン船1）〕
(6)	2017年12月26日	クルーズ事業者 〔デイクルーズ船（レストラン船2）〕
(7)	2017年12月5日	クルーズ商品販売事業者

※(1)～(6)はすべて日本籍船

(1) 宿泊型クルーズ（中型船）

1) 船舶の概要

- 全 長：150～200m
- 総トン数：20,000～25,000 トン
- 旅客定員：500～600 人規模
- 商品価格：4～20 万円／人・泊（食事代込）

2) 事業構造

【イニシャルコスト】

- 減価償却費について
 - ・ 減価償却費については、法定期限があるわけではないが、一般貨物船「15年」をベースとしているため、海外船社と比較し船価が高めとなっている
 - ・ 外国船社は耐用年数を 35 年程度にしているため、船価に対する減価償却費が 20%前後である
- 中古船の購入について
 - ・ 現在、外国船社が保有する中古船（約 75,000 総トン／旅客定員 2,500～3,000 名）が約 60 億円で売りに出されている。これを新造すると約 300 億円程度は必要である。中古船の購入・改装により初期投資を一定程度抑制することはできる
 - ・ ただし、こうした外国籍船を日本籍船化する際には、NK(日本海事協会)に加え、国内法対応として JG(日本国船級)の船級を取得しなければならず、コストがかかる

【オペレーションコスト・プロモーションコスト】

- 人件費について
 - ・ 外国船社はサービス要員、運航部門スタッフともにに低廉な人件費の船員を活用し、人件費を抑制している
 - ・ 海外の場合、サービス要員はチップ収入があることで意欲を維持しているが、日本を含めたアジアは、一律にサービス料を含めて料金設定するため、商品価格が割高となる
 - ・ 外国船社の場合、船員の混乗比率を操作することで一定程度削減できるが、日本籍船では日本人しか乗せられないことになっている。

- **食材費・一般管理費について**

- ・ 食材費に関して、日本船では試算で設定している日単価 3,300 円／人・日より高い。一方、海外のカジュアル船では 11 ドルとのこと
- ・ 複数の船舶を所有する外国船社と、一つの船舶しか所有していない日本船社とでは、スケールメリットがまったく異なる
- ・ 複数の船舶を有する事業者は事務所費等の一般管理費を抑制できる

3) 当該事業における既存課題・展望

- **日本国船級取得の緩和**

- ・ 国際海事機関規則に合格している船については、そのまま日本船籍へ転籍できるなどの船級取得の手続きが緩和されると、外国籍中古船の購入へも選択肢が広がる

- **人件費の抑制**

- ・ 現在所有する船のサービスクルーの外国人比率を高めるのは、組合からの反発が予想され困難

- **一般管理費の抑制**

- ・ 一社が複数隻を運航することにより、陸上要員の人件費等の固定費の圧縮が可能となる

- **資金調達**

- ・ 日本船社は自前での巨額の投資は難しい。また金融界にクルーズに対する理解度が浸透しているとはいえ巨額の融資は困難
- ・ 外部とのコラボレーションなどによる資金調達ができれば、可能性が広がる

- **顧客層の拡大**

- ・ 顧客層はシニア層が中心であり、かつコアなリピーターが繰り返し利用している現状。そのため航路や料理を都度アレンジせねばならない。定期化できれば、航路や料理を固定、あるいはローテーションできるので、コストの抑制が可能となる
- ・ 外国籍船のように、若い世代の利用者が増えることにより、酒類など船内売上の増加が期待される

- **カジュアル・クルーズ市場の可能性について**

- ・ ひとり単価 10,000 円／泊程度のカジュアル・クルーズ化を実現するには、1,000 人規模の旅客が必要と思われる

(2) 宿泊型クルーズ（小型船・ラグジュアリー）

1) 船舶の概要

- 全 長：100m弱
- 総トン数：3,000～4,000 トン
- 旅客定員：50 人未満
- 商品価格：70～100 万円／人・泊（食事代込）

2) 事業構造の把握

【イニシャルコスト】

- ・ 建造費は非公表

【オペレーションコスト・プロモーションコスト】

- 人件費について
 - ・ 船員は基本的に日本人で、運航スタッフ15人、従業員45～50人の計60人態勢で行っている
 - ・ 陸上の人件費単価の1.5倍かかるため、人件費の比重が大きい。
 - ・ 運航人材の確保が難しい
- その他オペレーションコストについて
 - ・ 本船は途中で港に着かないため、陸上でのサービスが受けられない。そのためリネン等を外部委託することが出来ず、全て自前でやっている

3) 当該事業における既存課題・展望

- 新たなクルーズ事業の可能性
 - ・ 新たなクルーズ事業の開拓に関心がある
 - ・ 既存の定期航路に観光的要素を組み入れたものも対象になるのでないか。ある程度の規模の船が、瀬戸内の主要港を循環すれば、観光需要だけでなく、住民需要も見込めるだろう
 - ・ 「ドクターシップ」とか「リハビリシップ」などの医療のテーマと掛け合わせることに可能性を感じる
- 港湾立地の課題
 - ・ 多くの港湾が中心市街地から離れているため、海上タクシーなど日常の用に供するものは使い勝手が悪い

(3) 宿泊型クルーズ（ヨットクルーズ）

1) 船舶の概要

- 全 長：10～20m
- 総トン数：10t
- 旅客定員：10人前後
- 商品価格：20～30万円／人（食事代込）

2) 事業構造の把握

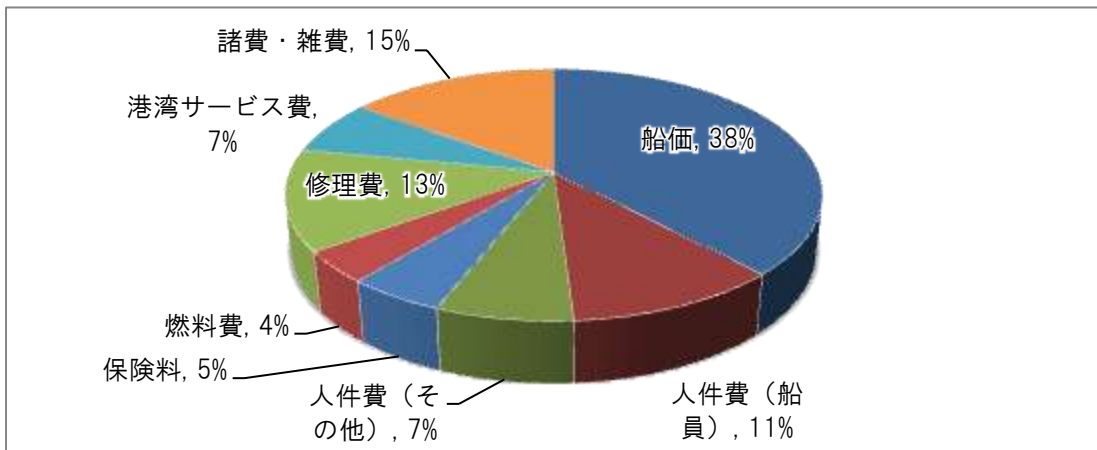
【イニシャルコスト】

- ・ 新造船で7,000万円（輸送費込）
- ・ 法定償却期間は7年

【オペレーションコスト・プロモーションコスト】

- 人件費について
 - ・ 船員は2名で、船長1名は3,000千円／年弱、ホステス1名は2,000千円／年弱。いずれも常勤ではなくスポットで入れることで、人件費を抑えている
 - ・ 陸上要員（受付）は新卒のバイリンガル1名を採用し、4,000千円／年程度を計上
- 食材費について
 - ・ ひとりあたり原価1,500円／人・日と設定している
- 港湾費について
 - ・ 船舶の係船にマリーナを確保しており、そのコストとして2,000千円弱／年を計上している

図 2-1-1 宿泊型クルーズ（ヨットクルーズ）のコスト構造例



※注：食材費は年間総コストが不明のため含めない

3) 当該事業における既存課題・展望

- 煩雑な手続き
 - ・ 申請や保険などの手続きに非常にてこずった。現況の届け出はクルーズ事業を想定していないと感じる
- 比較的成熟したヨット中古市場
 - ・ ヨットに関しては、他種の船舶と比較し、中古市場が育っており、中古船が手に入り易い
- インバウンドを契機
 - ・ 地域行政と連携した観光活性化のとりくみのひとつとして行っている側面があるが、近年のインバウンド需要の増加を背景とし、外国人観光客をまちなかで見ることが非常に増えた。
 - ・ マーケットが見えてくれば、ヨット以外のクルーズ船を所有したいと未来予想図を描いているところだ

(4) デイクルーズ（一日クルーズ）

1) 船舶の概要

- 全 長：20～25m
- 総トン数：50～60 トン
- 旅客定員：100 人弱
- 商品価格：8,000～12,000 円（昼食代込）

2) 事業構造の把握

【イニシャルコスト】

- ・ 情報なし

【オペレーションコスト・プロモーションコスト】

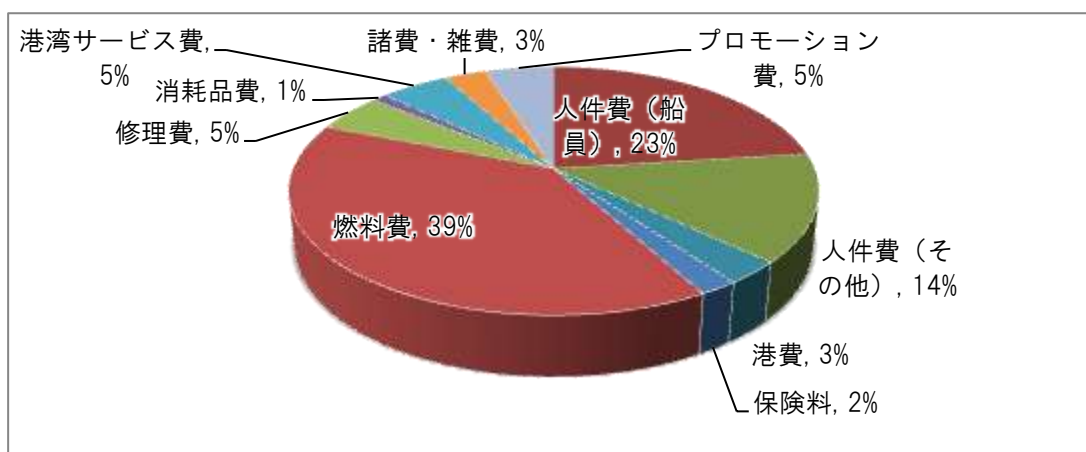
● 人件費について

- ・ 船員としての運行スタッフ2名に加え、マリンガイドの人件費で、オペレーションコスト全体の約35%を占めている

● 燃料費について

- ・ 燃料費の占める比率がもっとも高く、全体の約40%を占めている。人件費と燃料費で3/4のコストを占める

図 2-1-2 デイクルーズ（1日クルーズ）のコスト構造例



3) 当該事業における既存課題・展望

● 商品価値について

- ・ 船上・船内の楽しさと、地域の魅力素材を包括したものがクルーズの魅力と捉えているが、本船は高速船の域を出ず、船上での楽しみができる設備に乏しいことが課題
- ・ 船に乗っていて「飽きさせない」工夫として、運航ガイドやそのトークで対応している現状であるが、「船そのものの魅力」が必要と感じる

● 入港回数の規制

- ・ 年間4回以上同じ港に入港すると「定期船」としての申請が必要となる
- ・ 定期船申請には申請費用9万円かかり、最少催行人数を下回った場合でも航行しなければならない制約がある

- 需要量への対応について

- ・ 本船は、定期航路認定を受け空いた時に運航する「予備船」との位置づけである。需要量が多くとも増便すれば「専用船」としての位置づけが求められ、人員の確保等が難しくなるため、増便が困難な状況
- ・ 他社の事例として、30tクラスの定期航路の船でナイトクルーズが行われていたが、運航人員が足りず中止となったと聞く。人員の確保と教育、そして勤務体系・規則など検証すべき

(5) デイクルーズ（レストラン船1）

1) 船舶の概要

- 全 長：50～60m
- 総トン数：500～600トン
- 旅客定員：約500人弱
- 商品価格：7,000～11,000円（ランチクルーズ）
9,000～15,000円（ディナークルーズ）

2) 事業構造の把握

【イニシャルコスト】

- ・ 減価償却を終えているため、船費としての計上はない

【オペレーションコスト・プロモーションコスト】

- 全体のコスト構造

- ・ 人件費計が43%、食材の仕入れが27%と、この2点だけで約70%を占めている。そのほか、燃料で5%、修理費5%、消耗品6%、備船料3%、広告費5%といった状況

- 船員費について

- ・ 船員は9～10人を雇用し、1回の運航で5～6人が乗船する
- ・ 人件費を圧縮するため、高齢の船員を多く雇用しており、約7割が60歳以上。そのためコスト的には問題ないと捉えているが、むしろ人材確保に課題がある
- ・ 船員費について、機械化の潮流に伴い見直すことができる部分もあるかもしれない

● サービス人件費について

- ・ ホールスタッフは4人を常時雇用し、他は派遣で賄っている。キッチンスタッフは5～6人を常時雇用、パート2名を確保している
- ・ 陸上要員は予約・運航管理で4名確保している

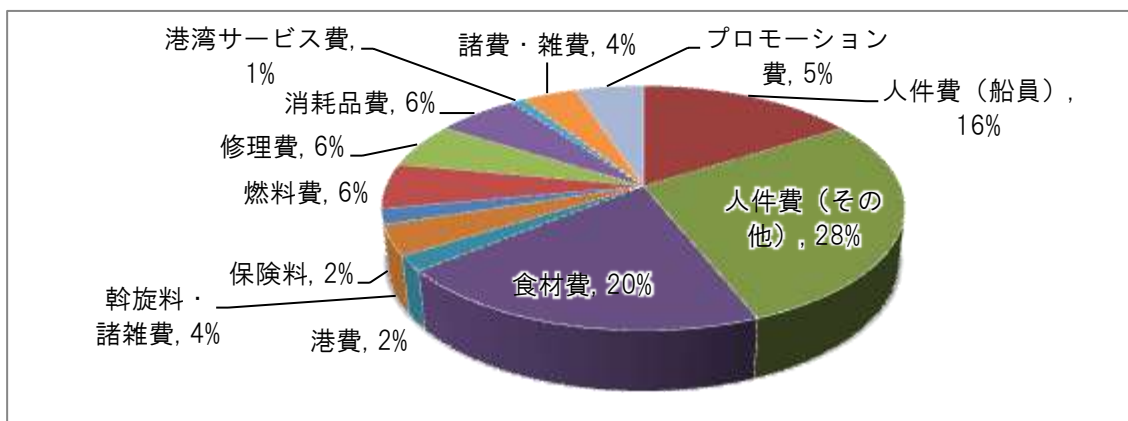
● 食材費について

- ・ すでにほとんどを陸上でのセントラルキッチンでの調理としており、船上での調理は最小限にとどめている。食事が本船のセールスバリューのひとつでもあるため、これ以上のコストダウンは難しい
- ・ 外部のレストランの有名シェフとのコラボレーションなどに取組むなど、差別化に力を入れている

● その他コストについて

- ・ 運航に際して、漁業権者との調整が発生し、コストとなる場合がある
- ・ プロモーションコストとなる広告費は全体の約5%である

図 2-1-3 デイクルーズ（レストラン船1）のコスト構造例



3) 当該事業における既存課題・展望

● 集客と顧客層について

- ・ 週5日・一日2便運航を原則としており、年間運航日数は200～220日程度。入込客数は26,000～28,000人
- ・ かつて30%程度だった観光客比率が、近年では60～70%に上昇してきた
- ・ デイナークルーズはアニバーサリー（結婚記念日など）や各種懇親会、接待での利用で、ほとんど地元客であるのに対し、ランチクルーズは比較的全国から広く集客している
- ・ 年齢層は幅広く、固定客を一定程度獲得している

- インバウンドについて
 - ・ 観光客のうち90%は日本人観光客である。港が市街地から距離があるからか、外国人客の利用はさほど多くない
 - ・ 年2回近隣の港に来る大型豪華客船に外国人観光客を仕入れてもらっているが、手数料が20%~30%掛かる。アンケートでは高評価を頂いている
 - ・ 外国人対応の語学などの受け入れ態勢は不十分
- 新たなレストラン・クルーズの取組み
 - ・ モーニングブッフェクルーズをホテルと協業し始めた。運航は当社、食事・サービス人材はホテル側という役割分担
 - ・ 同ホテルとは「挙式ののち海上移動し、ホテルで披露宴」というプランにもトライした
- カジュアル・クルーズ市場の醸成
 - ・ 家族・子ども達向けの船旅体験をやったところ、大勢の方に利用いただいた。まず少しでも体験できるという入口が大切。定期航路のアレンジも、それがクルーズと言えるかはさておき、観光客利用向上には寄与できるだろう
 - ・ 市場を育てる、市場の目をクルーズに向けることが重要である。そうした努力をこれまで一社単独で行ってきたが、限界を感じている
- カジュアル化推進における課題解消
 - ・ 船舶の所有と運営の分離や、多業種によるコラボレーションなどの事業モデルの研究なくしては、カジュアル・クルーズの推進は難しいのではないかと感じている
 - ・ 各社横並びでは動きだしにくく、どこかが旗振り役となり、各社が相乗りする形が現実的だ

(6) デイクルーズ（レストラン船2）

1) 船舶の概要

- 全 長：①約70m / ②約80m
- 総トン数：①約1,000トン / ②約2,500トン
- 旅客定員：①400~500人 / ②550~650人
- 商品価格：6,000~12,000円（ランチクルーズ）
10,000~20,000円（ディナークルーズ）

2) 事業構造の把握

【イニシャルコスト】

- ・ 情報なし

【オペレーションコスト・プロモーションコスト】

● 船員費について

- ・ 人件費が一番かかっている。17名前後の船員を雇用し、1回の航行あたり7人が乗船している

● サービス人件費について

- ・ レストラン要員としては、10名乗船を基本に、派遣会社から、多いときで30人の人員を確保している

● 食材費について

- ・ 食材費に25～30%かけている
- ・ 料理に関しては、船上調理を基本としている。ケータリングではやらない経営方針であるし、また料理に関しては手を掛けているので、おそらくセントラルキッチンにしてもさほどのコストダウンにはならないのではないかと考えている
- ・ 牛の一頭買い、産地からの直接買い付けなどでコストダウンを図っている。
- ・ すしバーや有名シェフとのコラボ企画など、料理にかなりのコストをかけて他社との差別化を図っている

3) 既存課題の把握・整理

● 集客について

- ・ 年間旅客数は約30万人。ランチクルーズ、ディナークルーズなどの主力商品のほか、ビア・バー企画や平日の割安商品などの格安商品を増やしているため、客単価はやや下がっている
- ・ エージェントからのお客が圧倒的に多く、約7割を占める
- ・ 基本的に首都圏、関東圏のお客が多い

● 平日と休日の波動

- ・ 平日でも、ランチクルーズには一定の集客が見込めるものの、サンセットクルーズがかなり少ない。そのため方針を転換し、修学旅行客の誘客も進めている

- **インバウンド受入環境**
 - ・ インバウンド客は全体の 10%以下。サービス要員の外国語対応が遅れているため、エージェントから打診があっても受入が難しい状況
 - ・ サービス要員の派遣企業からは、外国語対応可能な人材はホテルなど稼ぎのいいところに派遣されてしまうため確保が難しい
- **2点間クルーズの可能性**
 - ・ 不定期船の入港回数規制、また 1,000 トン超の船が停泊できるバース（岸壁）が少なく、また乗降設備の関係で利用できる棧橋が少ない
 - ・ 2点間クルーズによりそれぞれの港でお客さんを集めて運航できればメリットが大きいですが、そうした事情でできていない

(7) その他

1) ヒアリング対象の概要

- ・ クルーズ商品を数多く取り扱う国内旅行代理店

2) 事業構造の把握

【オペレーションコスト・プロモーションコスト】

- **値決めについて**
 - ・ 販売代金・手数料ともに船会社が値決めしている
- **販売手数料について**
 - ・ 手数料は販売数に応じて変動する仕組み。手数料（一般的な旅行商品同様概ね約 10%、もちろん販売数・販売額により異なる）についても、ほとんどがシステム費に当てられており、クルーズでもうけがあるかという利幅は少ない
 - ・ チャータークルーズについては、チャーター料を支払って、あとは旅行会社が値決めをできるように思われがちだが、通常販売価格からあまり外れた値段にしないようにと船会社から要請があるため、若干ディスカウントする程度に留まる
- **海外チャーターのコスト構造例…乗客 2,000 名規模・全船チャーター・日本発海外クルーズ旅行の場合**
 - ・ 乗船率（販売率）80%強で採算ベースとなる
 - ・ 傭船料：船会社に対するチャーター料（ただし一定の乗客を満たさないと追加傭船料が発生）。全体コストの 85%を占め、追加傭船料が発生す

ると95%になり赤字となる。

船会社としては傭船料収入だけでなく、乗船客のチップや飲料、買い物等の付帯収入も大きな収入源であるため、乗客が少なくなれば、傭船料アップによる補填を求める。

● **その他の経費**

- ・ 広告宣伝費が2%程度で、他にはイベント費用、パンフレット製作費、通信費、説明会経費、添乗員経費、総係費、現地経費などが見込まれるが、いずれも全体コストの1%以下である。

2-2. 事業構造のシミュレーション分析

ここではカジュアル・クルーズの事業化へ向けて、いくつかのクルーズ船モデルを想定した事業採算性の検討を行った。そのモデルとしては以下のモデルである。

- ①宿泊型クルーズ船（大型船） ： 5万総トン級
- ②デイクルーズ船（レストラン船） ： 600 総トン級
- ③遊覧船 ： 600 総トン級、50 総トン級、
19 総トン級

（1）宿泊型クルーズ船（大型船）

下記のとおり、大型船の宿泊型クルーズ船を想定した採算計算を実施した。

【前提条件】

- ・ 日本籍船外航クルーズ船の使用を想定。
- ・ 対象船は 5 万総トン級のクルーズ客船として、海外のカジュアル船と同様に旅客定員を 1,000～2,000 人とし、船員は日本人船員とし、その数は旅客定員の 1/3 とした。
- ・ 船価は、最近の建造船の相場から 300 億円とした。
- ・ 減価償却のための耐用年数は、日本船では一般的な 15 年と、海外のクルーズ客船での 30 年とした。
- ・ 消席率は、海外のクルーズ会社の損益分岐点と言われる 80%と、ラグジュアリー船の平均的な値である 66%とした。
- ・ クルーズは瀬戸内海を 1 週間で周遊することを仮定して、1 日平均 8 時間の航海時間とした。
- ・ 運航コストは、年間固定費と、変動的な運航費に分けて計算し、それを 1 日当たりのコストに換算し、旅客定員で割って 1 日当たりの損益分岐運賃を算出した。この損益分岐料金に 10%の販売手数料と、10%の利益を上乗せして、実際の 1 日当たりのクルーズ料金を算出した。
- ・ また、運航コストの中で大きな割合を占める船員費について、現存する日本籍外航クルーズ客船と同様に外国人サービス要員を雇用した場合の計算も行った。この場合には、乗組員の中の 100 名は日本人船員とし、残りを外国人船員と仮定して計算した。日本人船員の平均年収は 800 万

円なのに対して、外国人船員は実績値を参考に 200 万円とした。

- ・ さらに、食材費については 3,300 円その他、海外の大手クルーズのように食材の大量仕入れにすることにより、およそ半額の日額 1,500 円に減額した場合のコスト計算も行った。なお、この値はカーニバルクルーズグループでの実績値である 11 ドルを参考にしている。またこの場合、船員の食材費は日額 1,500 円から日額 1,000 円に減らした。
- ・ また、エンターテイメント費を年間 2 億円としてコストに含めた計算も行った。
- ・ それぞれの採算計算の設定条件を表 2-2-1、2-2-2、2-2-3 に示す。

表 2-2-1 採算計算の設定条件

	耐用年数	消席率	詳細条件
A	15 年	66%	日本人船員
B	15 年	80%	日本人船員
C	30 年	66%	日本人船員
D	30 年	80%	日本人船員
E	30 年	80%	日本人船員 100 名 + 外国人船員
F	30 年	80%	E の条件 & 食材費を半額
G	30 年	80%	E の条件にエンターテイメント費を追加

[結果と考察]

- ・ 食材費は乗客 1 人あたり 3,300 円/日を仮定しているが、現存日本船ではこれよりも高く、カーニバルでは 11 ドル、邦貨で 1,200 円と半額以下となる。陸上レストラン等とのコラボによる食材費の低減は可能と考えられる。
- ・ エンターテイメント費を加えると一人当たりの料金が、1,000 人定員で 900 円程度、2,000 人定員で 400 円程度アップする（消席率 80%）。
- ・ 初期投資額は、船価だけで 300 億円と大きく、それが減価償却費と金利としてコストを押し上げている。リースもしくはチャーターとして、その費用を減価償却費と金利の合計額相当とすると初期投資の壁を乗り越えられる。
- ・ なお、今回の採算計算では、船上売り上げについては計上されていない。外国籍クルーズ客船ではチケット収入の 20%以上の船上売り上げがある。

船上売り上げとしては、アルコール飲料、特別レストラン料金、免税品販売、オプションツアー、カジノ等がある。

- ・ 図 2-2-5 に示すコスト構成から、高価格となる原因は非常に大きな船員費にあり、安価な外国人船員の雇用が必要と考えられる。日本人船員の平均年収が 800 万円なのに対して、外国人船員は約 200 万円である。キャビン清掃、レストランでの給仕、バーテンダー等のサービス要員については外国人船員の導入が不可避であるといえる。
- ・ 図 2-2-6 に示す外国人船員導入の場合の採算計算で、旅客定員が 1,600 名以上で平均運賃が 2 万円を切り、1 万円台となり、大型の外国籍クルーズのカジュアル船と同レベルの料金が実現できる。
- ・ 図 2-2-7 に示す、船員に外国人船員を導入のうえ、食材費を旅客分を 1,500 円、船員分を 1,000 円に低減した場合の採算計算では、旅客定員が 2,000 名以上で平均運賃が 16,000 円を切り、最低運賃 12,000 円程度が実現可能となる。
- ・ 結果として、図 2-2-1 及び図 2-2-2～2-2-5 のとおり、欧米クルーズ会社と同様に減価償却を 30 年、損益分岐点での消席率を 80%とすると、日本船員によるクルーズでも旅客定員を 1,400 名以上にすれば平均運賃を 2 万円台にできる。最低価格を従来船と同様に平均運賃の 0.75 とすれば、1,400 名定員で 23,000 円程度、1,800 名定員で 20,000 円程度にできる。
- ・ ただし、この価格は欧米のカジュアル・クルーズに比べるとほぼ 2 倍の水準にある。

表 2-2-2 クルーズ客船採算計算の基本データ

基本要目

船価	300 億円	
旅客定員	1,000~2,000 人	
船員数	333~666 人	
消席率	66% or 80%	
耐用年数	15 年 or 30 年	
航海時間	8 時間	1 日あたり
馬力	24,000kW	
航海日数	350 日	50 週
総トン数	50,000 トン	
速力	17 kt	
燃料単価	18 円	円/時間/馬力

表 2-2-3 クルーズ客船採算計算の内訳(日本人船員の場合)

採算計算の内訳

年間固定費	船費	船員費	$800 \text{ 万円} \times \text{船員数}$
		減価償却費	$\text{船価} \times 90\% / \text{耐用年数}$
		固定資産税	$\text{船価} \times 0.7\%$
		修繕費	$\text{船価} \times 1\%$
		保険料	$\text{船価} \times 1\%$
		その他	400 万円
	一般管理費(陸上)	2 億円	
	金利	$\text{船費} \times 2\%$	
1 日あたりの運航費	燃料費	$18 \text{ 円} \times \text{馬力} \times 8 \text{ 時間}$	
	港費	100 万円 / 7 日	
	その他	50 万円 / 日	
食材費	食材費(旅客)	$\text{旅客定員} \times \text{消席率} \times 3,300 \text{ 円}$	
	食材費(船員)	$\text{船員数} \times 1,500 \text{ 円}$	
手数料等		別途計上	
販売手数料		10%	
利益		10%	

図 2-2-1 クルーズ運賃計算結果

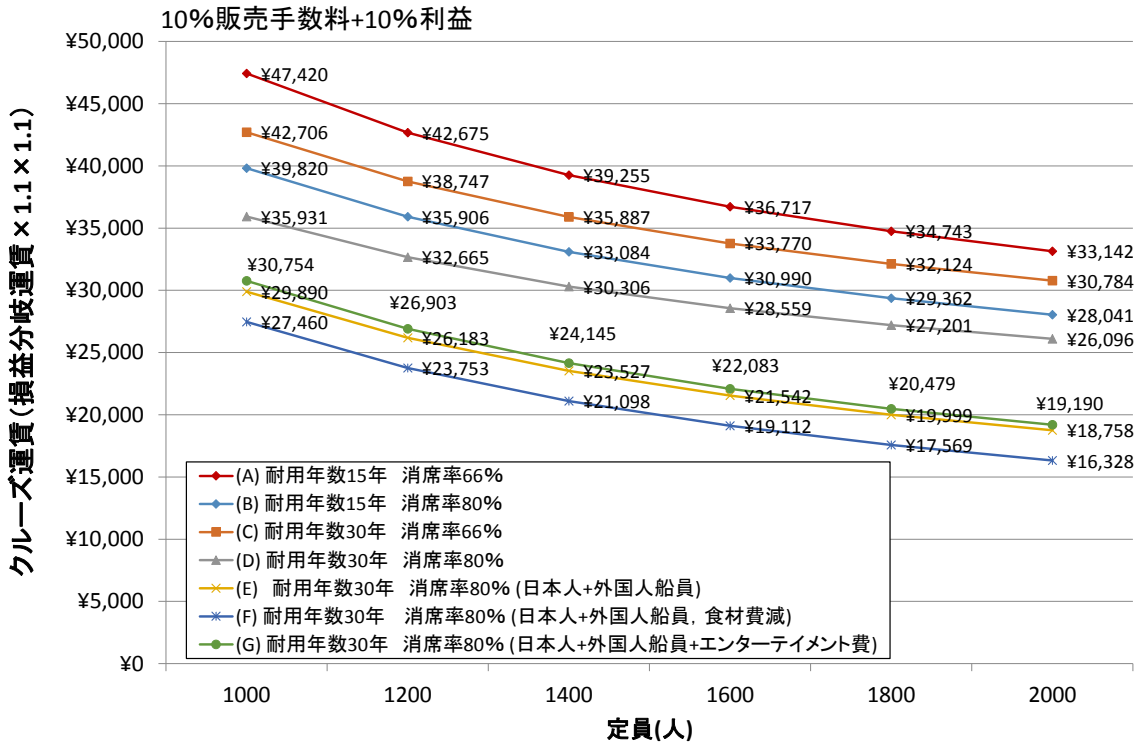


図 2-2-2(A) 耐用年数 15 年・消席率 66%の時のコスト構成比とクルーズ料金

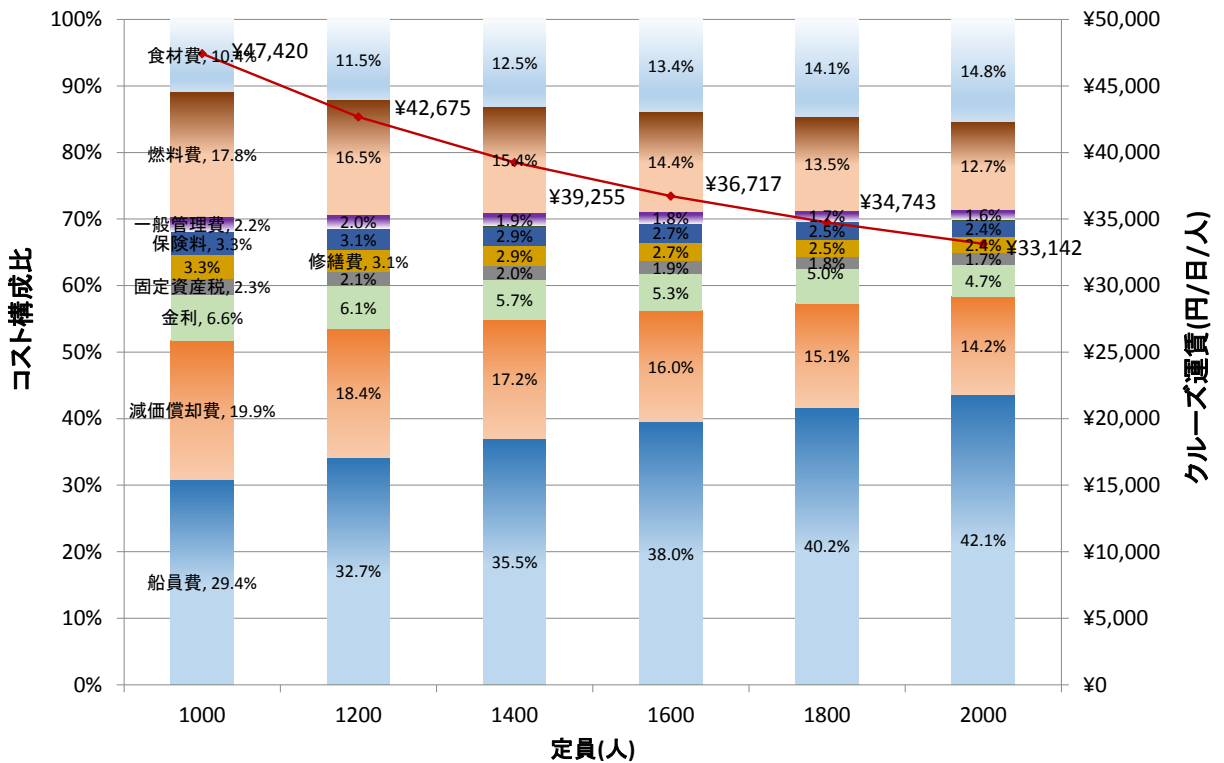


図 2-2-3(B) 耐用年数 15 年・消席率 80%の時のコスト構成比とクルーズ料金

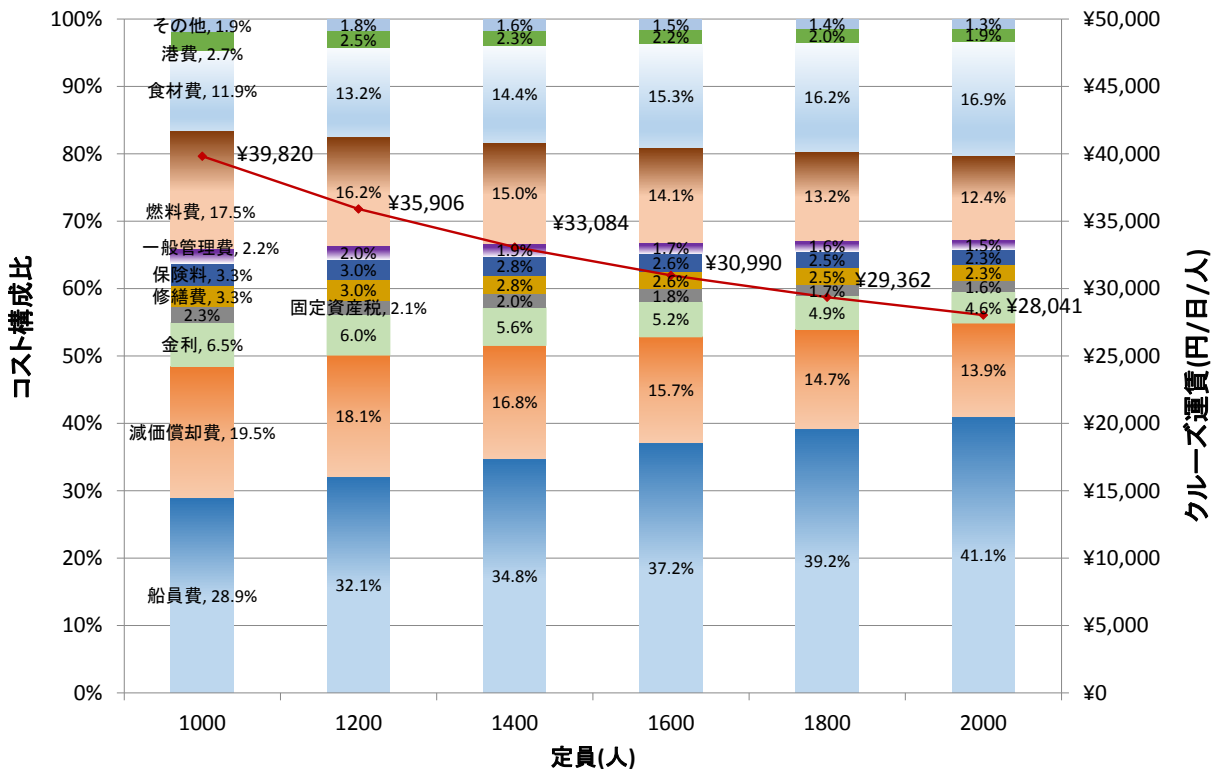


図 2-2-4(C) 耐用年数 30 年・消席率 66%の時のコスト構成比とクルーズ料金

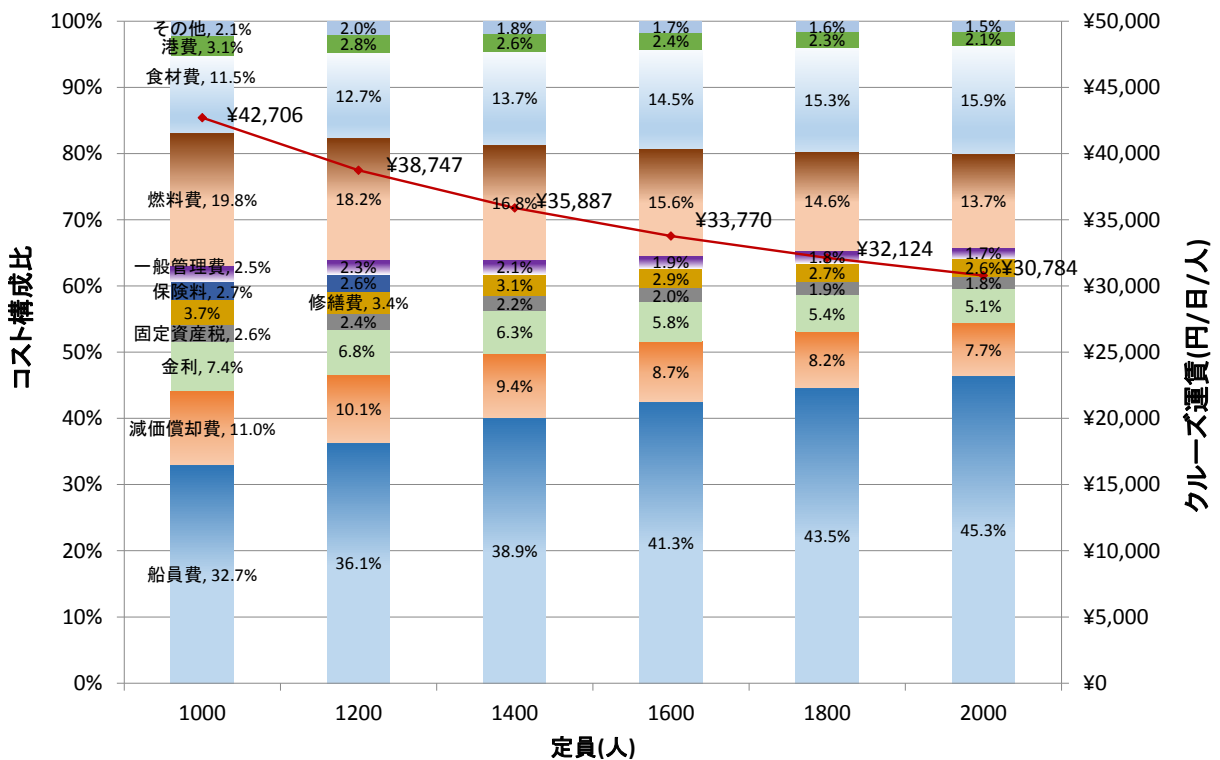
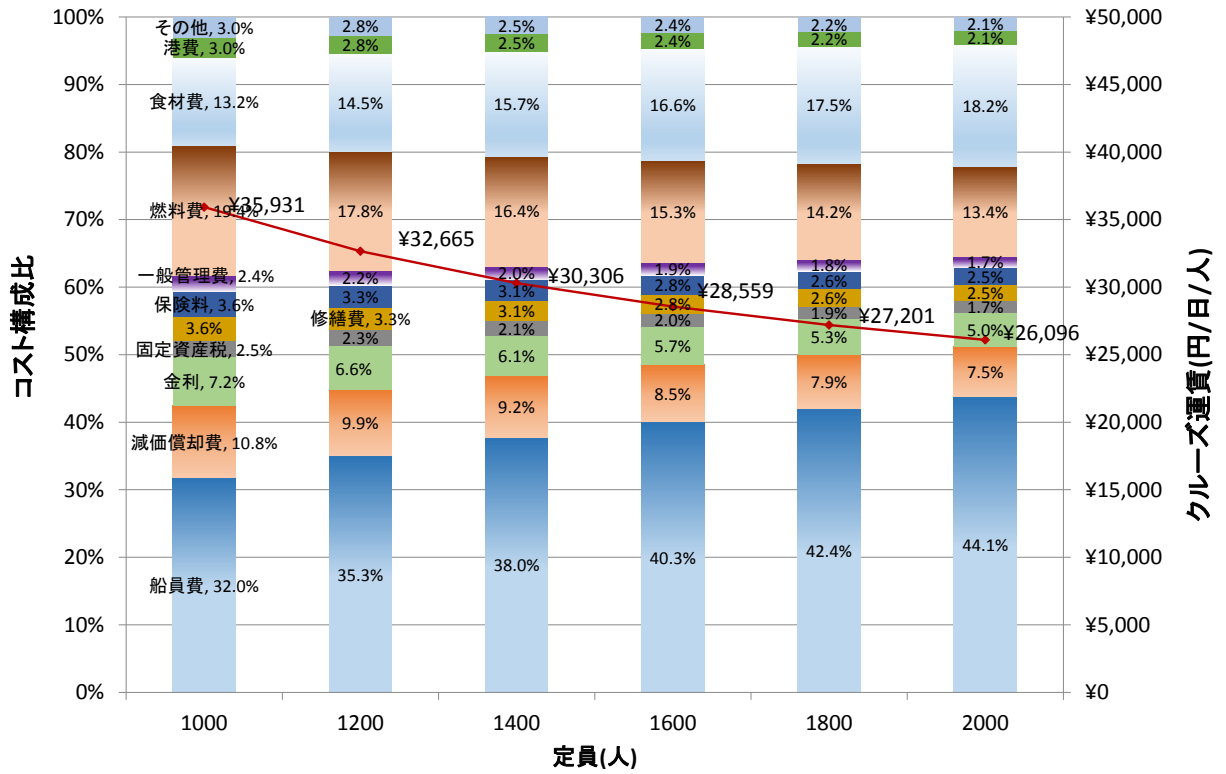


図 2-2-5(D) 耐用年数 30 年・消席率 80%の時のコスト構成比とクルーズ料金



【船員に外国人従業員を採用したケースの想定】

表 2-2-4(E) クルーズ客船採算計算の内訳(外国人船員採用の場合)

採算計算の内訳

年間固定費	船費	船員費	800万円×日本人船員数+200万×外国人船員数
		減価償却費	船価×90%/耐用年数
		固定資産税	船価×0.7%
		修繕費	船価×1%
		保険料	船価×1%
		その他	400万円
	一般管理費(陸上)	2億円	
	金利	船価×2%	
1日あたりの運航費	燃料費	18円×馬力×8時間	
	港費	100万円/7日	
	その他	50万円/日	
食材費	食材費(旅客)	旅客定員×消席率×3,300円	
	食材費(船員)	船員数×1,500円	
手数料等		別途計上	
販売手数料		10%	
利益		10%	

図 2-2-6(E) 耐用年数 30 年・消席率 80%の時のコスト構成比とクルーズ料金
(外国人船員採用の場合)

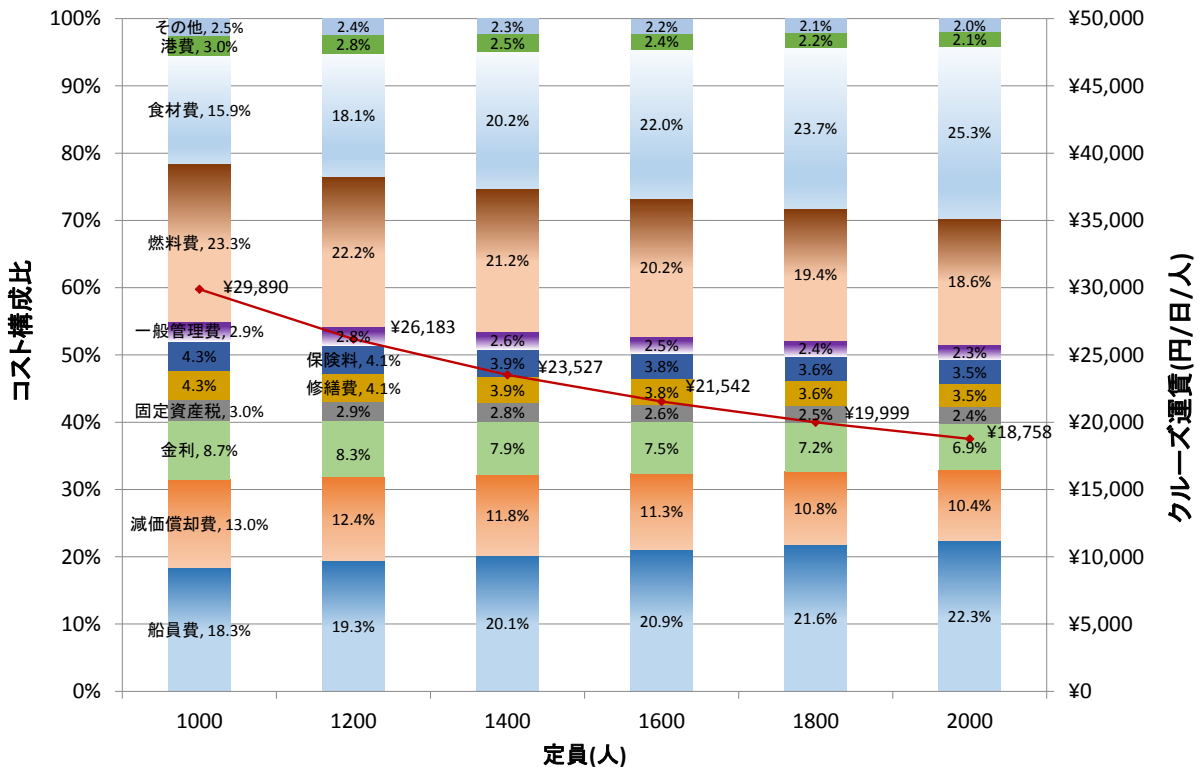


表 2-2-5(F) クルーズ客船採算計算の内訳(外国人船員採用かつ食材費減の場合)

採算計算の内訳

年間固定費	船費	船員費	800万円×日本人船員数+200万×外国人船員数
		減価償却費	船価×90%/耐用年数
		固定資産税	船価×0.7%
		修繕費	船価×1%
		保険料	船価×1%
		その他	400万円
		一般管理費(陸上)	2億円
	金利	船価×2%	
1日あたりの運航費	燃料費	18円×馬力×8時間	
	港費	100万円/7日	
	その他	50万円/日	
食材費	食材費(旅客)	旅客定員×消席率×1,500円	
	食材費(船員)	船員数×1,000円	
手数料等		別途計上	
販売手数料		10%	
利益		10%	

図 2-2-7(F) 耐用年数 30 年・消席率 80%の時のコスト構成比とクルーズ料金
(外国人船員採用, 食材費減の場合)

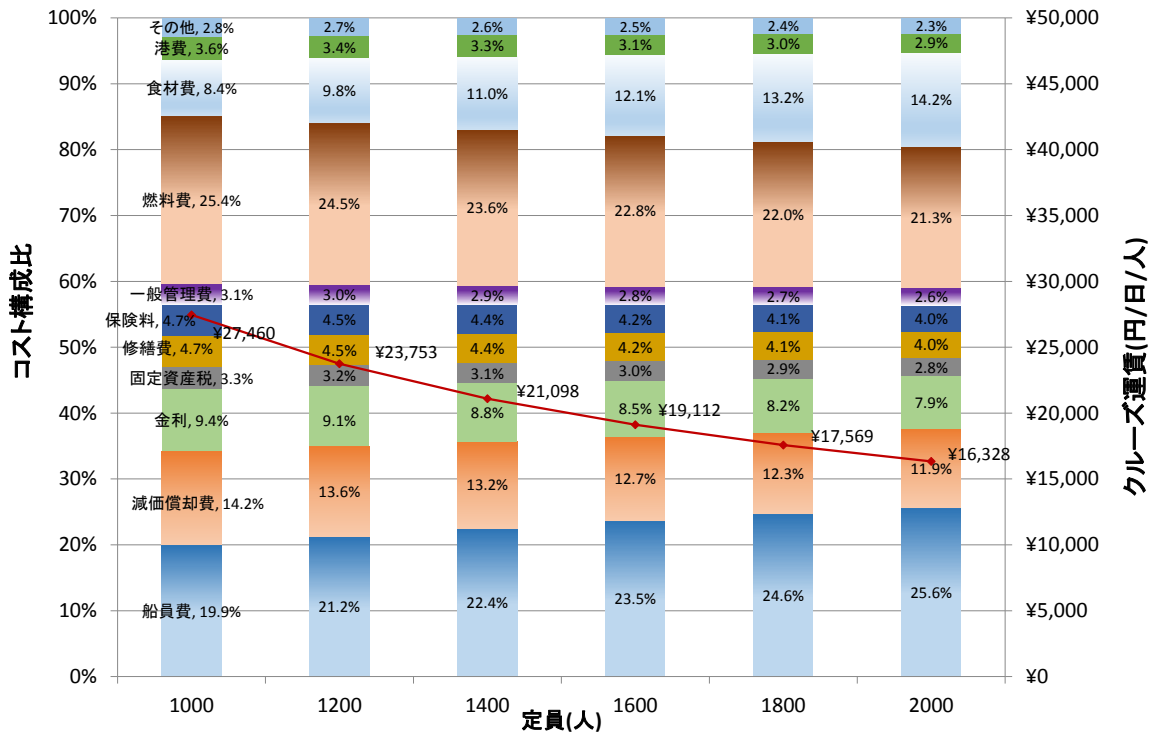
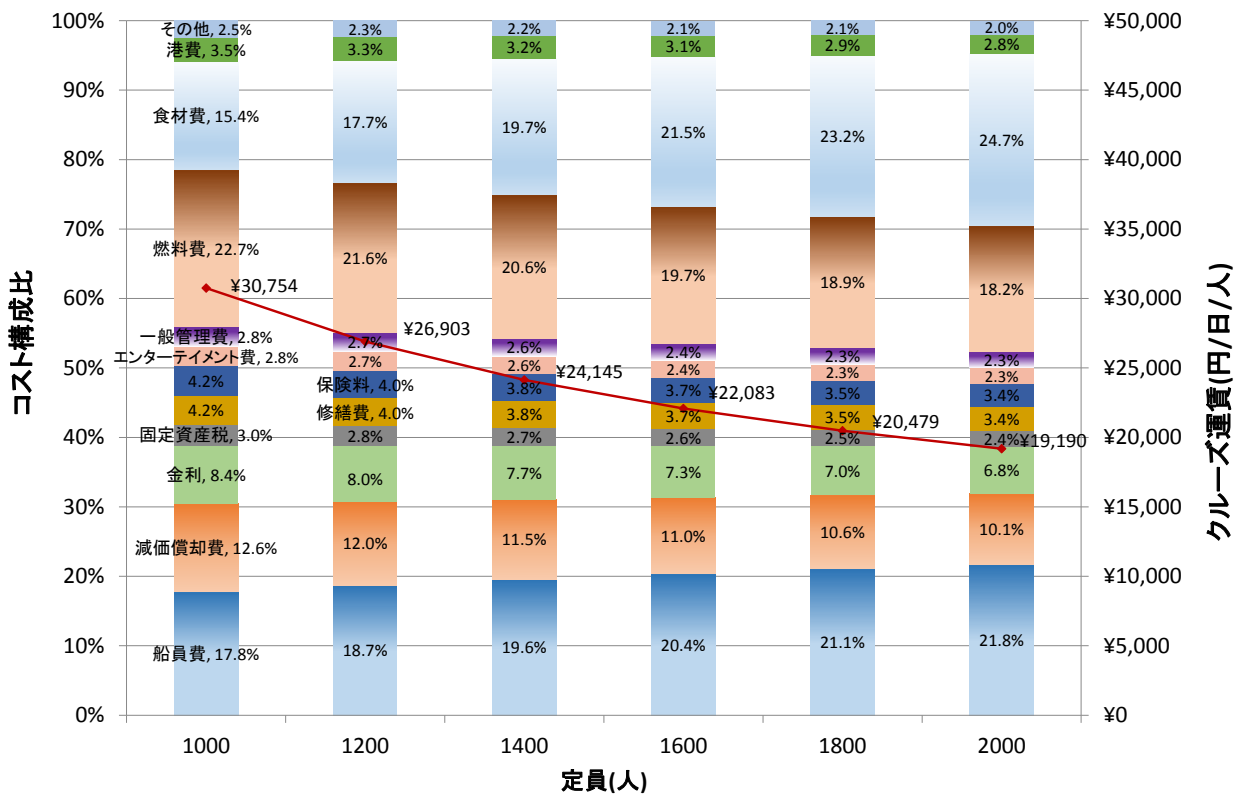


表 2-2-6(G) クルーズ客船採算計算の内訳
(外国人船員採用かつエンターテイメント費追加の場合)

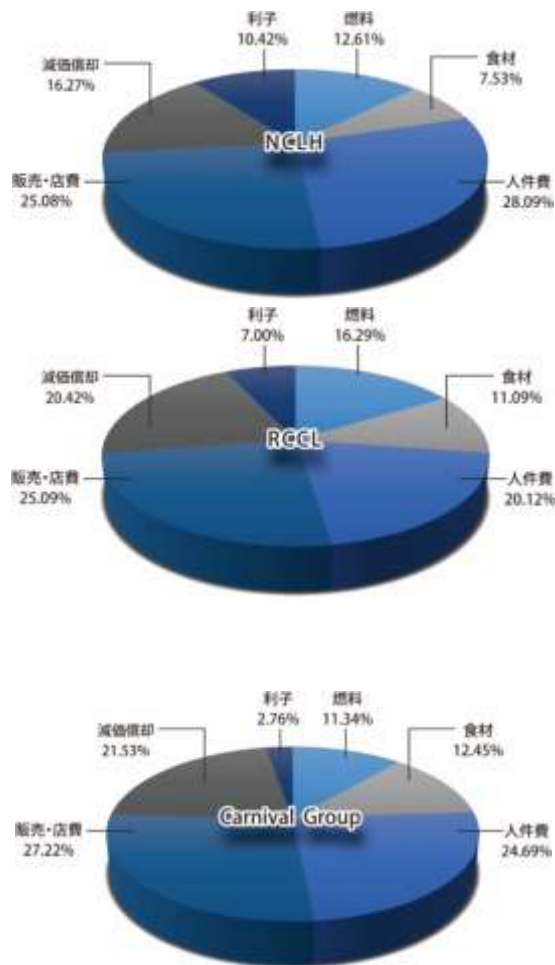
採算計算の内訳

年間固定費	船費	船員費	800万円×日本人船員数+200万×外国人船員数
		減価償却費	船価×90%/耐用年数
		固定資産税	船価×0.7%
		修繕費	船価×1%
		保険料	船価×1%
		その他	400万円
	一般管理費(陸上)	2億円	
	金利	船価×2%	
1日あたりの運航費	燃料費	18円×馬力×8時間	
	港費	100万円/7日	
	その他	50万円/日	
食材費	食材費(旅客)	旅客定員×消費率×1,500円	
	食材費(船員)	船員数×1,000円	
手数料等		別途計上	
販売手数料		10%	
利益		10%	

図 2-2-8(G) 耐用年数 30 年・消費率 80%の時のコスト構成比とクルーズ料金
(外国人船員採用かつエンターテイメント費追加の場合)



[参考資料] 海外大手クルーズ会社のコスト内訳



(2) デイクルーズ船（レストラン船）

下記のとおり、600 総トンクラスのレストラン船を想定して、採算計算を実施した。

[前提条件]

- ・ 船価は5億円とし、耐用年数は15年および30年の2通りの計算を行った。運航日数は年間250日とし、1日あたり2もしくは3便の2時間程度のクルーズを実施すると仮定した。
- ・ 食材費は1人あたり平均2,000円とし、船内調理およびサービス要員は10名とした。
- ・ 前提条件を、表2-2-7、2-2-8に示す。

[結果と考察]

- ・ 図2-2-9の結果から、損益分岐運賃は年間乗客数の増加と共に減少する。また、船舶の耐用年数の違いはそれほど大きな影響をもたない。
- ・ 年間乗船客数が2万人だと、損益分岐運賃が15,000円程度となり、カジュアルな価格帯6,000円～12,000円と比べかなり厳しい。
- ・ 年間乗客数が4万人では、損益分岐運賃が9,000円台となり、実現可能性が向上する。
- ・ 今回の計算では、年間稼働日数を250日としているため、年間350日のフル稼働にすれば、さらに損益分岐運賃は低減する。
- ・ 図2-2-10および2-2-11の運航コストの構成から、年間乗船客数が少ない時には人件費が30%近くを占めるのに対し、8万人を超えると食材費が30%を超える。
- ・ 初期投資の影響は、減価償却費と金利を足しても12%～6%程度で、それほど大きくはない。

表 2-2-7 デイクルーズ船採算計算の基本データ

基本要目

船価	5億円	
旅客定員	500人	
船員数	15人	運航5人 その他10人
年間乗船客数	2万~12万人	
耐用年数	15年 or 30年	
航海時間	8時間	1日あたり
馬力	2,000kW	
航海日数	250日	
総トン数	600トン	
速力	15kt	
燃料費	64,000円/日	

表 2-2-8 デイクルーズ船採算計算の内訳

採算計算の内訳

年間固定費	船費	船員費	800万円×船員数
		減価償却費	船価×90%/耐用年数
		固定資産税	船価×0.7%
		修繕費	船価×1%
		保険料	船価×1% (新造のため実績よりは低めに設定)
		その他	
1日あたりの運航費	一般管理費	消耗品費、広告費、水道光熱費、雑費	
	金利	船価×2%	
	燃料費	実績値	
食材費	港費	実績値	
	その他	幹旋費、諸雑費	
食材費	食材費(旅客)	2,000円/日/人	
手数料等			
販売手数料		10%	
利益		10%	

図 2-2-9 損益分岐運賃の結果

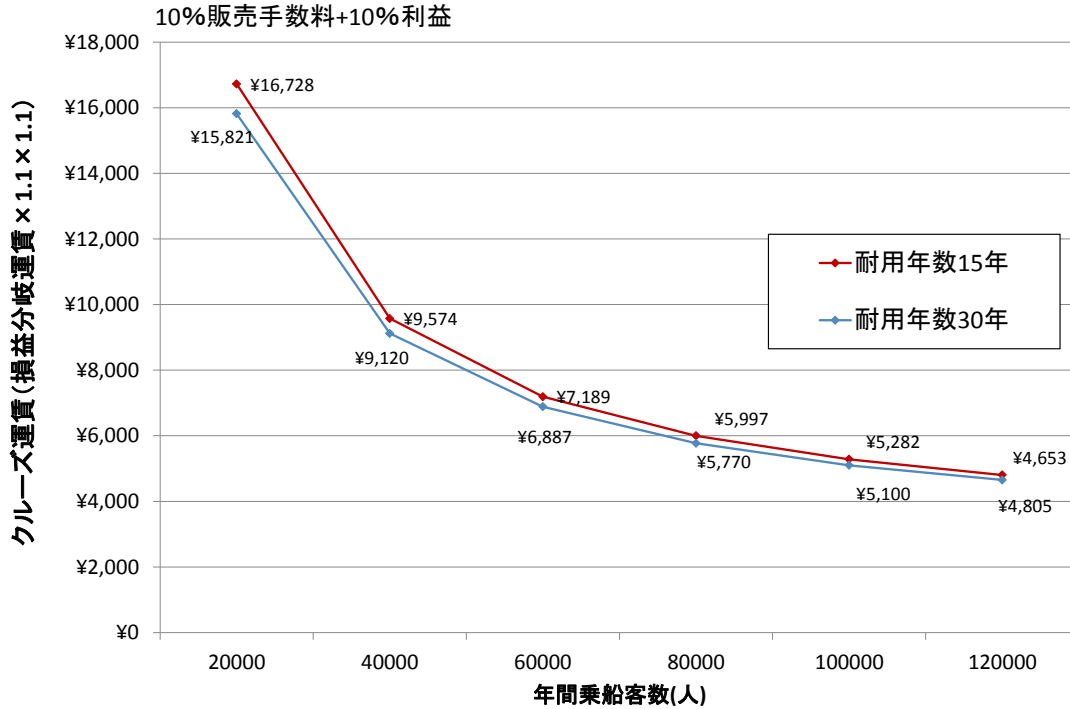


図 2-2-10 損益分岐運賃および運航コスト構成 (耐用年数 15 年)

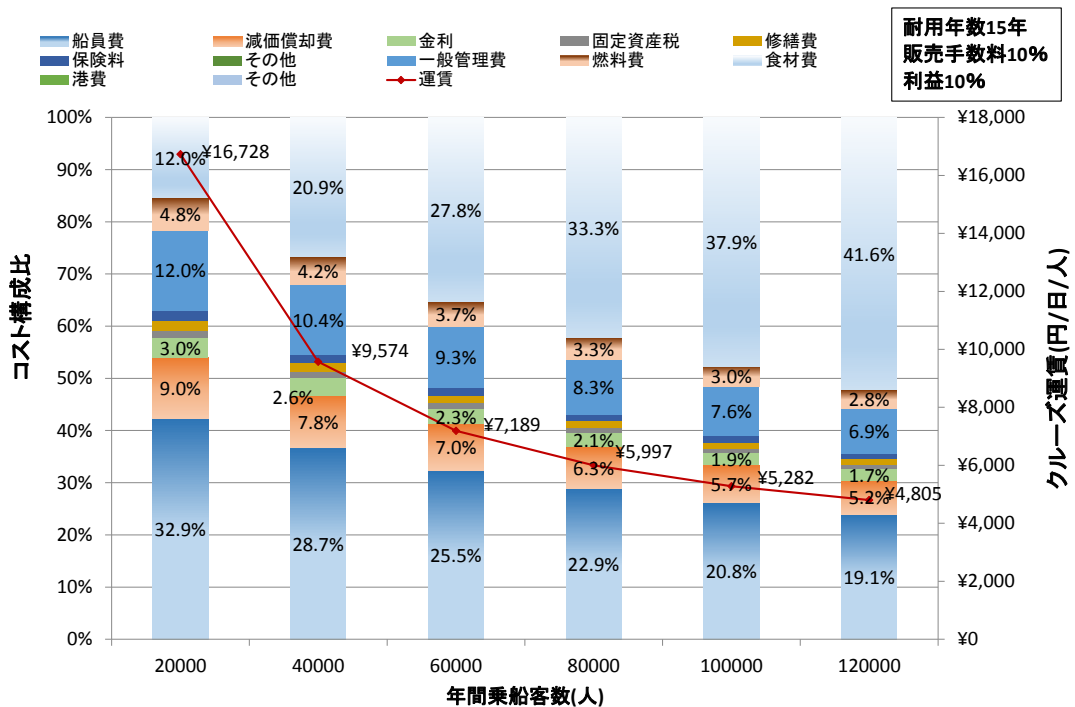
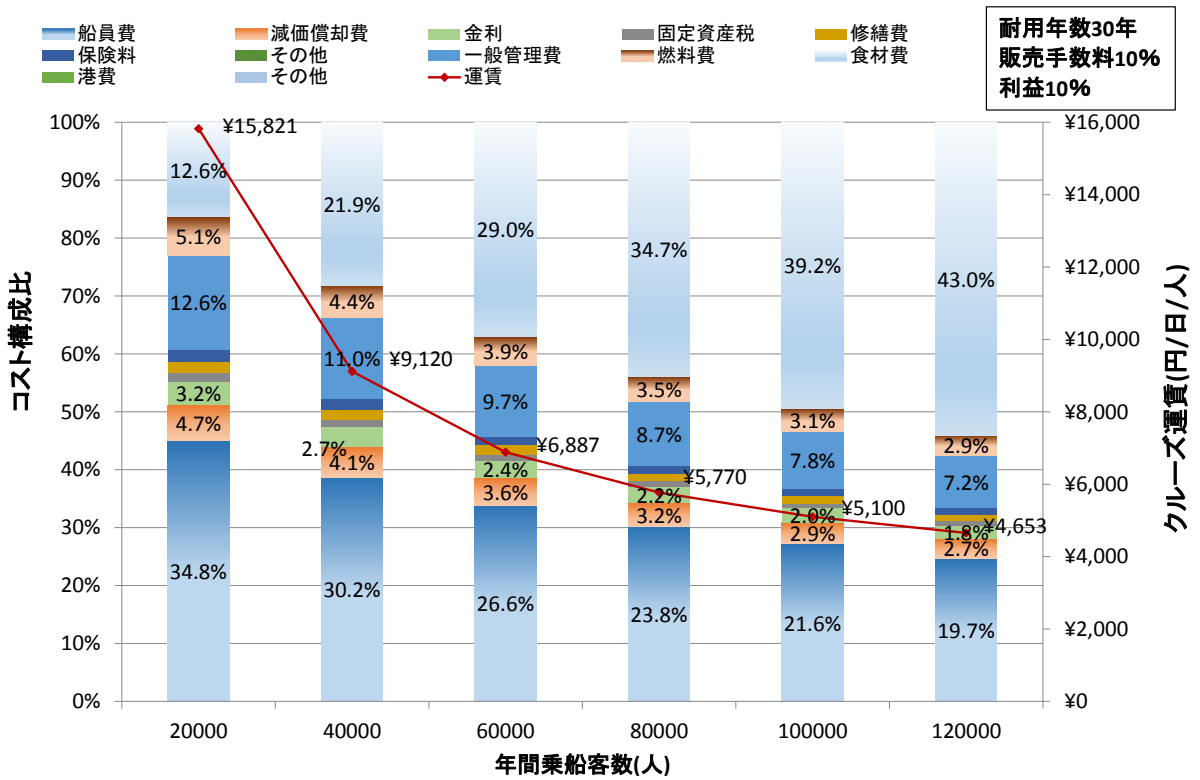


図 2-2-11 損益分岐運賃および運航コスト構成（耐用年数 30 年）



(3) 遊覧船

下記のとおり、600 総トン型、50 総トン型、19 総トン型の遊覧船を想定して採算計算を行った。

〔前提条件〕

- ・ 遊覧船の規模は、600 総トン型(600 人定員)、50 総トン型(200 人)、19 総トン型(110 人)の 3 種類とし、船価はそれぞれ 5 億円、2 億円、1 億円とした。
- ・ また運航船員は、それぞれ 3 人、2 人、2 人とし、19 総トン型船では賃金を 600 万円と、大型船の 700 万円より若干安く設定した。
- ・ 遊覧船の場合には、1 年間を通して運航される場合には、コストの全てが固定費となり、損益分岐運賃は年間利用者数に逆比例する。
- ・ 損益分岐運賃は、10%の販売手数料と 10%の利益を乗せた結果として示している。
- ・ 前提条件を表 2-2-9~2-2-14 に示す。

〔分析結果〕

①損益分岐運賃

- ・ 遊覧船（600 総トン型）の場合には、1,000 円以下の損益分岐運賃にするためには、約 15 万人の利用者が必要となる。すなわち 1 日当たり 600 人となる。
- ・ 遊覧船（50 総トン型）では、約 8 万人の利用者が必要となり、1 日当たり 320 人となる。
- ・ 遊覧船（19 総トン型）では、約 5.5 万人の利用者が必要となり、1 日当たり 220 人となる。

②初期投資がコストに占める割合

- ・ 遊覧船（600 総トン型）では、減価償却費と利子の合計が 28%となり、使用船舶を小型化すると次第に減少し、19 総トン型では 15%程度まで減少する。

1) 遊覧船(600総トン型)の採算計算

表 2-2-9 遊覧船(600総トン型)の基本データ

基本要目

船価	5億円	
旅客定員	600人	
船員数	3人	運航3人
年間乗船客数	5万~30万人	
耐用年数	15年	
航海時間	4時間	1時間×4便
馬力	2,000kW	
航海日数	250日	
総トン数	600トン	
速力	15 kt	
燃料費	10円	円/kW/h

表 2-2-10 遊覧船(600総トン型)の採算計算の内訳

採算計算の内訳

年間固定費	船費	船員費	700万円×船員数
		減価償却費	船価×90%/耐用年数
		固定資産税	船価×0.7%
		修繕費	船価×0.25% (実績値)
		保険料	船価×1%
		その他	
	一般管理費	消耗品費、広告費、水道光熱費、事務諸費、陸上事務員 実績値参考：1,400万円	
	金利	船価×2%	
1日あたりの 運航費	燃料費	単価 10円/kW/h	
	港費	実績値	
	その他	幹旋費、諸雑費	
手数料等			

図 2-2-12 遊覧船（600 総トン型）の採算分岐運賃および消席率

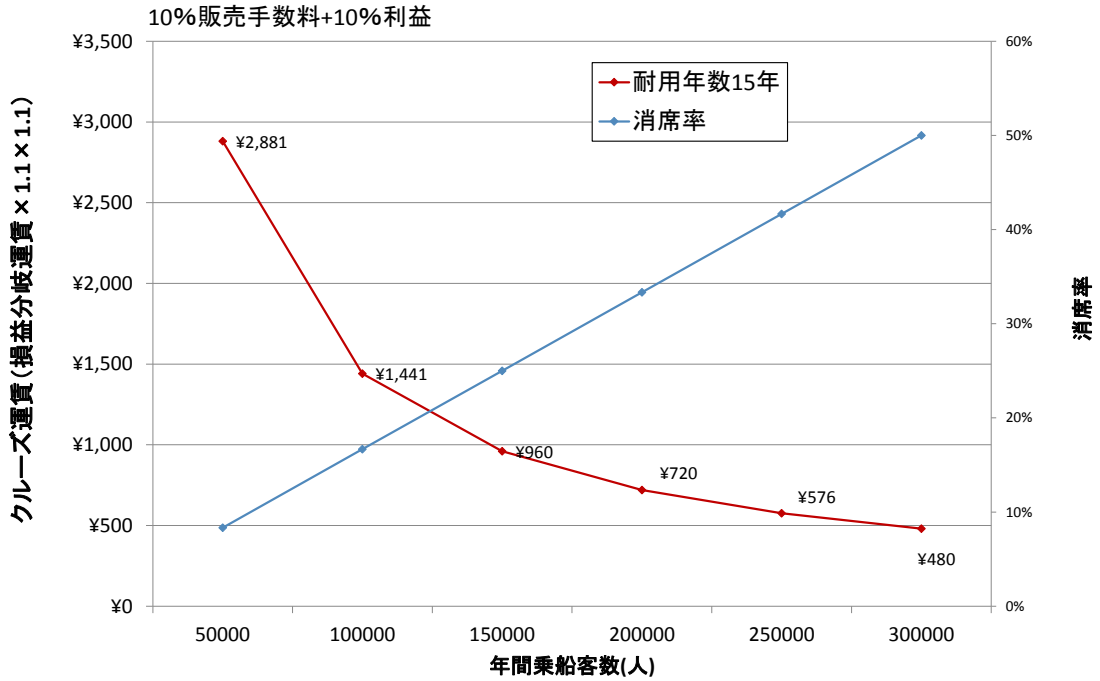
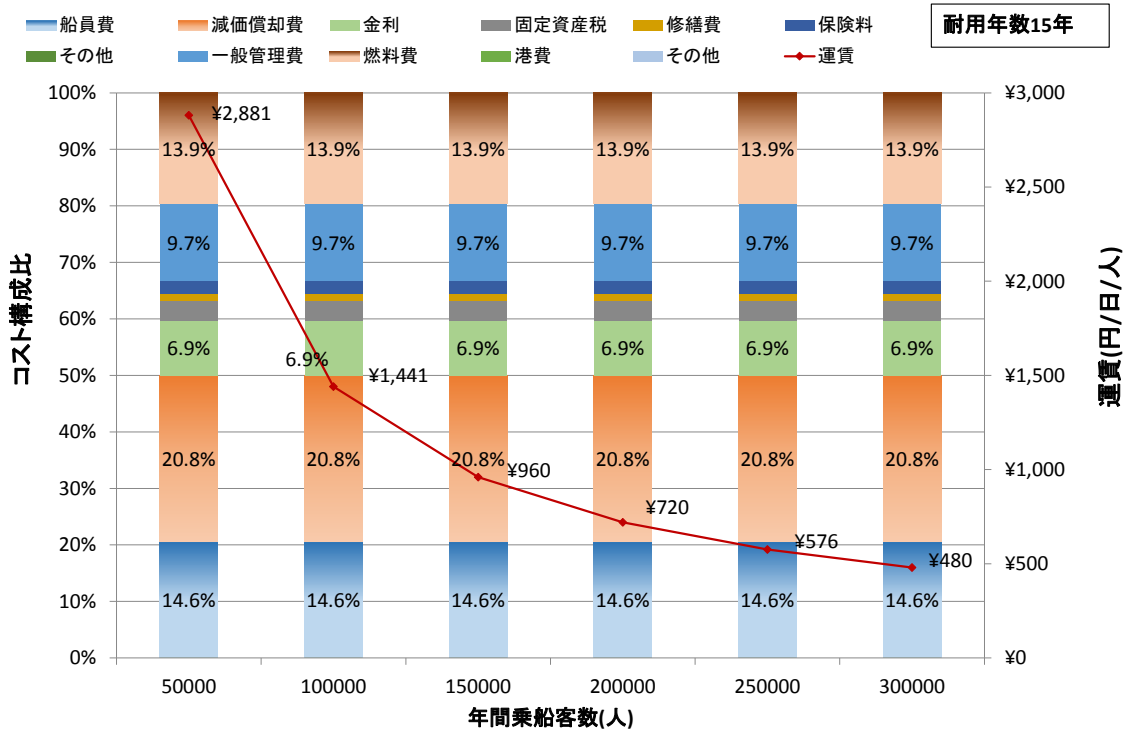


図 2-2-13 遊覧船（600 総トン型）採算計算結果及びコスト内訳



2) 遊覧船 (50 総トン型) の採算計算

表 2-2-11 遊覧船 (50 総トン型) の基本データ

基本要目

船価	2 億円	
旅客定員	200 人	
船員数	2 人	運航 2 人
年間乗船客数	5 万~15 万人	
耐用年数	15 年	
航海時間	4 時間	1 時間×4 便
馬力	530kW	
航海日数	250 日	
総トン数	50 トン	
速力	11 kt	
燃料費	10 円	円/kW/h

表 2-2-12 遊覧船 (50 総トン型) の採算計算の内訳

採算計算の内訳

年間固定費	船費	船員費	700 万円×船員数
		減価償却費	船価×90%/耐用年数
		固定資産税	船価×0.7%
		修繕費	船価×0.25% (実績値)
		保険料	船価×1%
		その他	
	一般管理費	消耗品費、広告費、水道光熱費、事務諸費、陸上事務員 実績値参考：1,400 万円	
	金利	船価×2%	
1日あたりの 運航費	燃料費	単価 10 円/kW/h	
	港費	実績値参考：1,400 万円	
	その他	幹旋費、諸雑費	
手数料等			
販売手数料		10%	
利益		10%	

図 2-2-14 遊覧船（50 総トン型）の採算分岐運賃および消席率

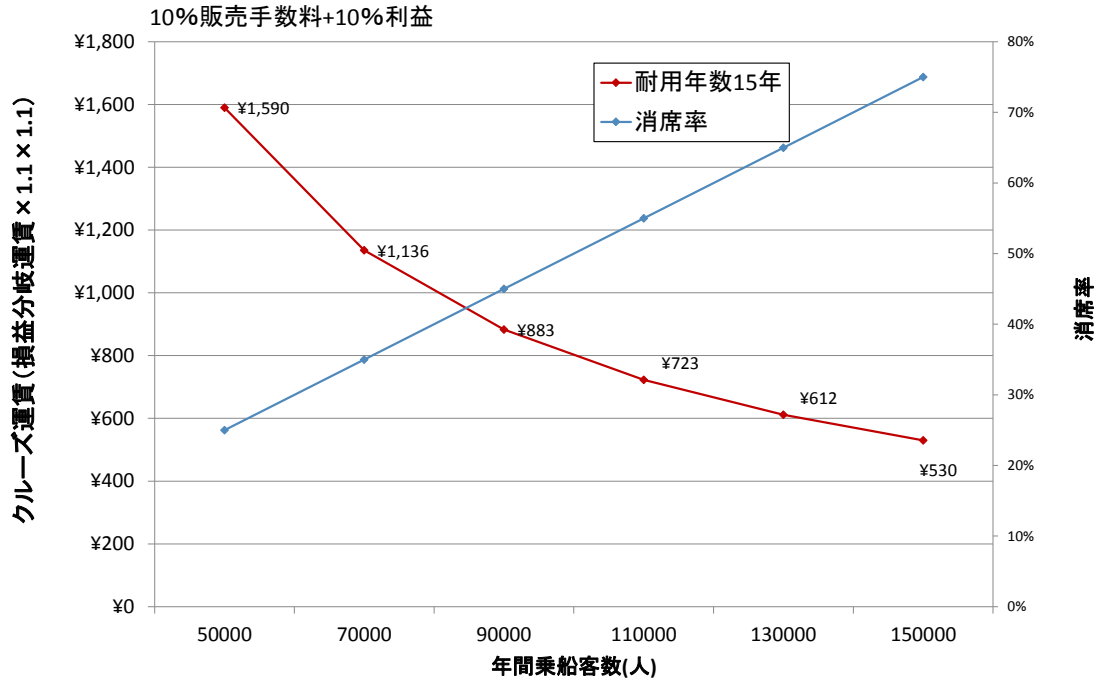
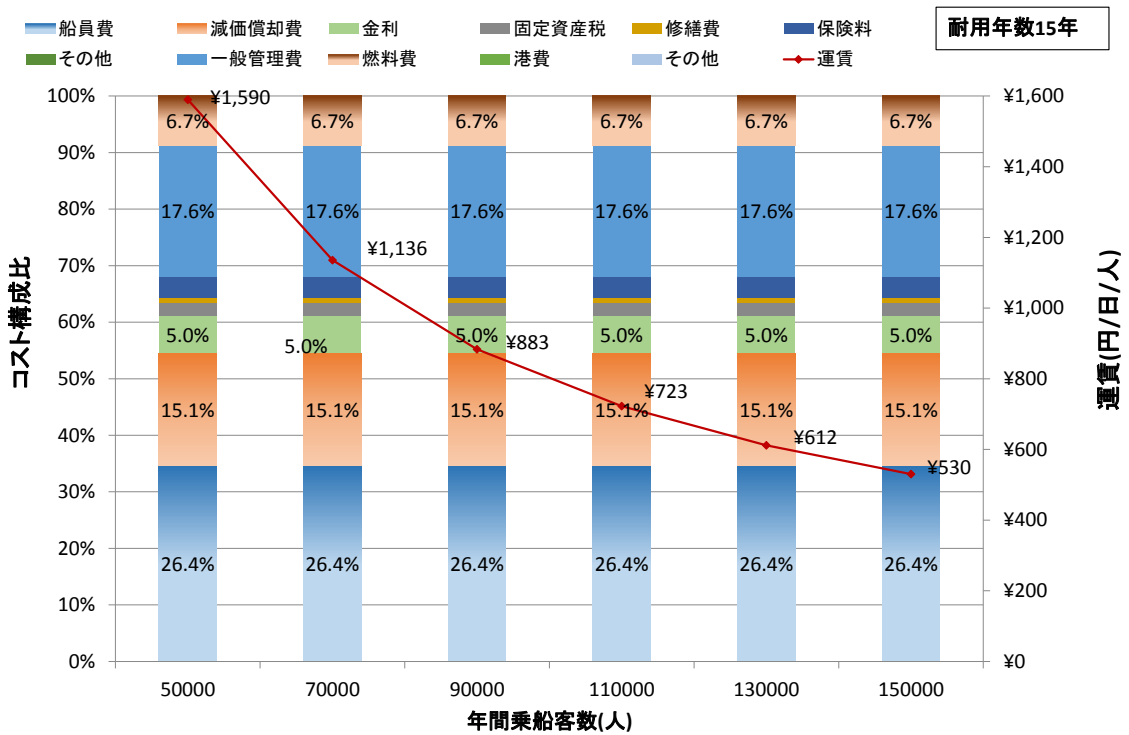


図 2-2-15 遊覧船（50 総トン型）採算計算結果及びコスト内訳



3) 遊覧船（19総トン型）の採算計算

表 2-2-13 遊覧船（19総トン型）の基本データ

基本要目

船価	1億円	
旅客定員	110人	
船員数	2人	運航2人
年間乗船客数	4万～14万人	
耐用年数	15年	
航海時間	7時間	1時間×4便
馬力	67kW	
航海日数	250日	
総トン数	19トン	
速力	10 kt	
燃料費	10円	円/kW/h

表 2-2-14 遊覧船（19総トン型）の採算計算の内訳

採算計算の内訳

年間固定費	船費	船員費	600万円×船員数
		減価償却費	船価×90%/耐用年数
		固定資産税	船価×0.7%
		修繕費	船価×0.25%（実績値）
		保険料	船価×1%
		その他	
	一般管理費	消耗品費、広告費、水道光熱費、事務諸費、陸上事務員 実績値参考：1,400万円	
	金利	船価×2%	
1日あたりの 運航費	燃料費	単価 10円/kW/h	
	港費	実績値参考	
	その他	幹旋費、諸雑費	
手数料等			
販売手数料		10%	
利益		10%	

図 2-2-16 遊覧船（19 総トン型）の採算分岐運賃および消席率

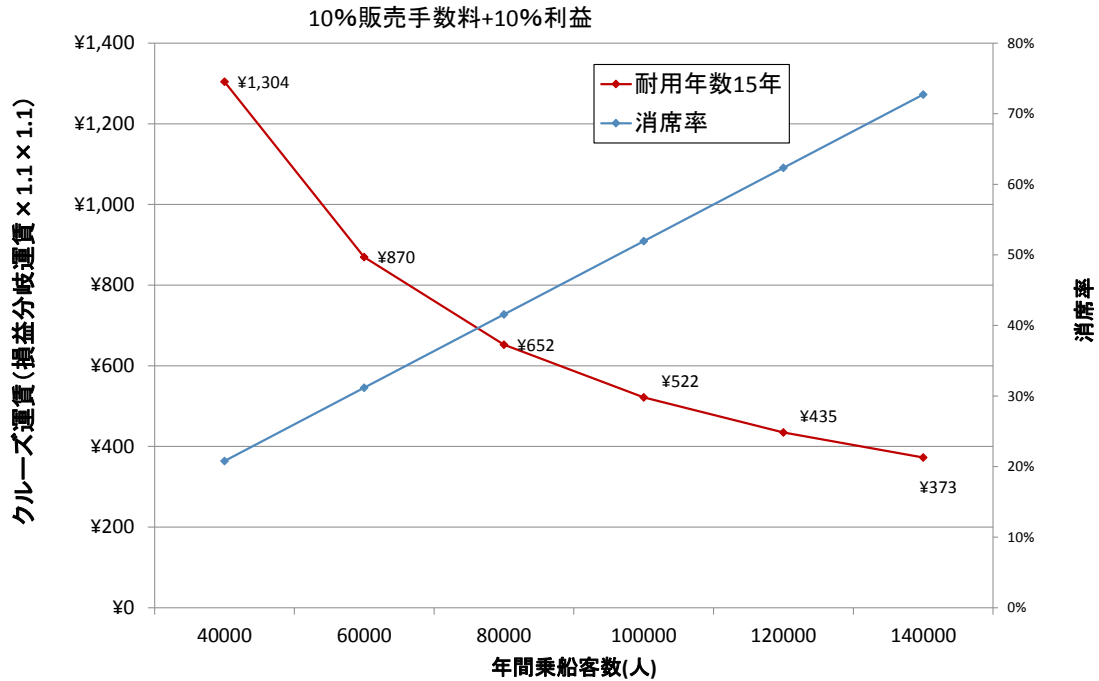
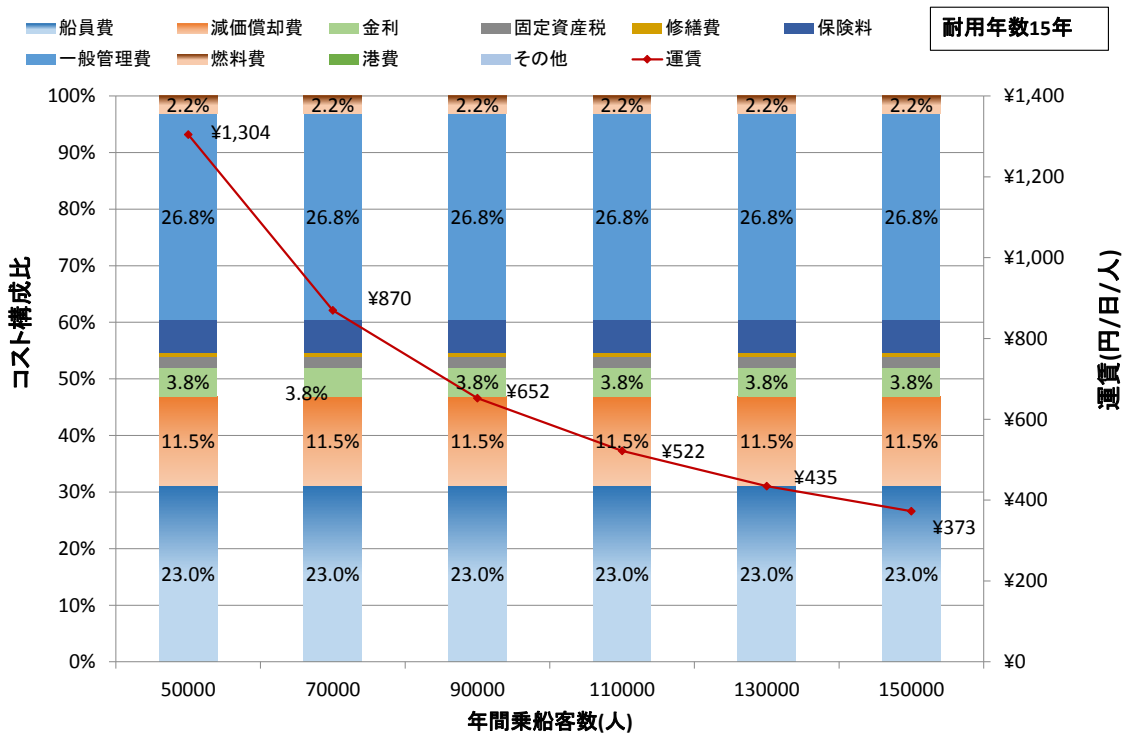


図 2-2-17 遊覧船（19 総トン型）採算計算結果及びコスト内訳



2-3. クルーズ船事業シミュレーションからの課題と可能性

2-2. の事業シミュレーションによる採算性の検討から、わが国のカジュアル・クルーズ事業化に対して、以下の課題と可能性が指摘できる。

- ・ 5万t級以上の大型外航クルーズ船を、日本船籍として事業化を図るうえで、コスト面最大の課題は建造費と運営上の人件費であり、運航の安全性確保と乗客に対するサービスの維持を図りつつ人件費負担の低減を図る必要がある
- ・ コスト低減の可能性は食材費である。複数クルーズ船を保有する外国船籍は大量かつ安定仕入れによる仕入れ単価の低減が可能であるが、複数の日本船籍のクルーズ船の保有は現行想定が難しいため、陸上側のレストラン等への委託やコラボレーションにより一定の食材費低減を図ることは可能である
- ・ 500総トン級のレストラン船のカジュアル化（1万円以下）については、4万人程度の年間乗船人員が必要であり、稼働日数・運航回数の上昇や定期航路に加え、チャーターや海洋教育なども視野に入れたマーケットの開拓が必要である
- ・ 年間安定した稼働と乗船客数が見込める場合には、料理レストラン部分の外部委託が食材費負担の低減に結びつくと思われる

【参考資料—採算計算結果】

表 2-2-15 日本籍カジュアル・クルーズ客船(5万総トン)の採算性シミュレーション結果

① ((A) 耐用年数 15年消席率 66%)

耐用年数	15年	備考	消席率	66%		定員											
				円/年	円/日	1000		1200		1400		1600		1800		2000	
				円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比		
船員費	800万×船員数		66%	¥2,664,000,000	¥7,611,428.57	¥11,532	29.4%	¥11,544	32.7%	¥11,528	35.5%	¥11,537	38.0%	¥11,544	40.2%	¥11,532	42.1%
減価償却費	船価×90%/耐用年数			¥1,800,000,000	¥5,142,857.14	¥7,792	19.9%	¥6,494	18.4%	¥5,566	17.2%	¥4,870	16.0%	¥4,329	15.1%	¥3,896	14.2%
固定資産税	船価×0.7%			¥210,000,000	¥600,000.00	¥909	2.3%	¥758	2.1%	¥649	2.0%	¥568	1.9%	¥505	1.8%	¥455	1.7%
修繕費	船価×1%			¥300,000,000	¥857,142.86	¥1,299	3.3%	¥1,082	3.1%	¥928	2.9%	¥812	2.7%	¥722	2.5%	¥649	2.4%
保険料	船価×1%			¥300,000,000	¥857,142.86	¥1,299	3.3%	¥1,082	3.1%	¥928	2.9%	¥812	2.7%	¥722	2.5%	¥649	2.4%
その他				¥4,000,000	¥11,428.57	¥17	0.0%	¥14	0.0%	¥12	0.0%	¥11	0.0%	¥10	0.0%	¥9	0.0%
一般管理費	陸上			¥200,000,000	¥571,428.57	¥866	2.2%	¥722	2.0%	¥618	1.9%	¥541	1.8%	¥481	1.7%	¥433	1.6%
金利	船価×2%			¥600,000,000	¥1,714,285.71	¥2,597	6.6%	¥2,165	6.1%	¥1,855	5.7%	¥1,623	5.3%	¥1,443	5.0%	¥1,299	4.7%
燃料費	円/時間/馬力 8H/日			¥4,608,000	¥4,608,000	¥6,982	17.8%	¥5,818	16.5%	¥4,987	15.4%	¥4,364	14.4%	¥3,879	13.5%	¥3,491	12.7%
港費	100万円/日×週5日			¥250,000,000	¥714,286	¥1,082	2.8%	¥902	2.6%	¥773	2.4%	¥676	2.2%	¥601	2.1%	¥541	2.0%
その他				¥500,000	¥500,000	¥758	1.9%	¥631	1.8%	¥541	1.7%	¥473	1.6%	¥421	1.5%	¥379	1.4%
食材費	旅客3300円/日、船員1500円/日					¥4,057	10.4%	¥4,058	11.5%	¥4,056	12.5%	¥4,057	13.4%	¥4,058	14.1%	¥4,057	14.8%
費用合計						¥39,190		¥35,269		¥32,442		¥30,344		¥28,713		¥27,390	
販売手数料	費用×10%					¥3,919		¥3,527		¥3,244		¥3,034		¥2,871		¥2,739	
利益	10%					¥4,311		¥3,880		¥3,569		¥3,338		¥3,158		¥3,013	
クルーズ運賃						¥47,420		¥42,675		¥39,255		¥36,717		¥34,743		¥33,142	

② ((B)耐用年数 15年消席率 80%)

耐用年数	15年	備考	消席率	80%		定員											
				円/年	円/日	1000		1200		1400		1600		1800		2000	
				円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比		
船員費	800万×船員数		80%			¥9,514	28.9%	¥9,524	32.1%	¥9,510	34.8%	¥9,518	37.2%	¥9,524	39.2%	¥9,514	41.1%
減価償却費	船価×90%/耐用年数			¥1,800,000,000	¥5,142,857.14	¥6,429	19.5%	¥5,357	18.1%	¥4,592	16.8%	¥4,018	15.7%	¥3,571	14.7%	¥3,214	13.9%
固定資産税	船価×0.7%			¥210,000,000	¥600,000.00	¥750	2.3%	¥625	2.1%	¥536	2.0%	¥469	1.8%	¥417	1.7%	¥375	1.6%
修繕費	船価×1%			¥300,000,000	¥857,142.86	¥1,071	3.3%	¥893	3.0%	¥765	2.8%	¥670	2.6%	¥595	2.5%	¥536	2.3%
保険料	船価×1%			¥300,000,000	¥857,142.86	¥1,071	3.3%	¥893	3.0%	¥765	2.8%	¥670	2.6%	¥595	2.5%	¥536	2.3%
その他				¥4,000,000	¥11,428.57	¥14	0.0%	¥12	0.0%	¥10	0.0%	¥9	0.0%	¥8	0.0%	¥7	0.0%
一般管理費	陸上			¥200,000,000	¥571,428.57	¥714	2.2%	¥595	2.0%	¥510	1.9%	¥446	1.7%	¥397	1.6%	¥357	1.5%
金利	船価×2%			¥600,000,000	¥1,714,285.71	¥2,143	6.5%	¥1,786	6.0%	¥1,531	5.6%	¥1,339	5.2%	¥1,190	4.9%	¥1,071	4.6%
燃料費	円/時間/馬力 8H/日			¥4,608,000	¥4,608,000	¥5,760	17.5%	¥4,800	16.2%	¥4,114	15.0%	¥3,600	14.1%	¥3,200	13.2%	¥2,880	12.4%
港費	100万円/日×週5日			¥250,000,000	¥714,286	¥893	2.7%	¥744	2.5%	¥638	2.3%	¥558	2.2%	¥496	2.0%	¥446	1.9%
その他				¥500,000	¥500,000	¥625	1.9%	¥521	1.8%	¥446	1.6%	¥391	1.5%	¥347	1.4%	¥313	1.3%
食材費	旅客3300円/日、船員1500円/日					¥3,924	11.9%	¥3,925	13.2%	¥3,924	14.4%	¥3,925	15.3%	¥3,925	16.2%	¥3,924	16.9%
費用合計						¥32,909		¥29,674		¥27,342		¥25,612		¥24,266		¥23,174	
販売手数料	費用×10%					¥3,291		¥2,967		¥2,734		¥2,561		¥2,427		¥2,317	
利益	10%					¥3,620		¥3,264		¥3,008		¥2,817		¥2,669		¥2,549	
クルーズ運賃						¥39,820		¥35,906		¥33,084		¥30,990		¥29,362		¥28,041	

③ ((C) 耐用年数 30 年消席率 66%)

耐用年数	30年	消席率	66%	定員											
				1000		1200		1400		1600		1800		2000	
				備考	円/年	円/日	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人
船員費	800万×船員数	¥2,664,000,000	¥7,611,428.57	¥11,532	32.7%	¥11,544	36.1%	¥11,528	38.9%	¥11,537	41.3%	¥11,544	43.5%	¥11,532	45.3%
減価償却費	船価×90%/耐用年数	¥900,000,000	¥2,571,428.57	¥3,896	11.0%	¥3,247	10.1%	¥2,783	9.4%	¥2,435	8.7%	¥2,165	8.2%	¥1,948	7.7%
固定資産税	船価×0.7%	¥210,000,000	¥600,000.00	¥909	2.6%	¥758	2.4%	¥649	2.2%	¥568	2.0%	¥505	1.9%	¥455	1.8%
修繕費	船価×1%	¥300,000,000	¥857,142.86	¥1,299	3.7%	¥1,082	3.4%	¥928	3.1%	¥812	2.9%	¥722	2.7%	¥649	2.6%
保険料	船価×1%	¥300,000,000	¥857,142.86	¥1,299	3.7%	¥1,082	3.4%	¥928	3.1%	¥812	2.9%	¥722	2.7%	¥649	2.6%
その他		¥4,000,000	¥11,428.57	¥17	0.0%	¥14	0.0%	¥12	0.0%	¥11	0.0%	¥10	0.0%	¥9	0.0%
一般管理費	陸上	¥200,000,000	¥571,428.57	¥866	2.5%	¥722	2.3%	¥618	2.1%	¥541	1.9%	¥481	1.8%	¥433	1.7%
金利	船価×2%	¥600,000,000	¥1,714,285.71	¥2,597	7.4%	¥2,165	6.8%	¥1,855	6.3%	¥1,623	5.8%	¥1,443	5.4%	¥1,299	5.1%
燃料費	円/時間/馬力 8H/日		¥4,608,000	¥6,982	19.8%	¥5,818	18.2%	¥4,987	16.8%	¥4,364	15.6%	¥3,879	14.6%	¥3,491	13.7%
港費	100万円/日×週5日		¥714,286	¥1,082	3.1%	¥902	2.8%	¥773	2.6%	¥676	2.4%	¥601	2.3%	¥541	2.1%
その他			¥500,000	¥758	2.1%	¥631	2.0%	¥541	1.8%	¥473	1.7%	¥421	1.6%	¥379	1.5%
食材費	旅客3300円/日, 船員1500円/日			¥4,057	11.5%	¥4,058	12.7%	¥4,056	13.7%	¥4,057	14.5%	¥4,058	15.3%	¥4,057	15.9%
費用合計				¥35,294		¥32,022		¥29,659		¥27,909		¥26,549		¥25,442	
販売手数料	費用×10%			¥3,529		¥3,202		¥2,966		¥2,791		¥2,655		¥2,544	
利益	10%			¥3,882		¥3,522		¥3,262		¥3,070		¥2,920		¥2,799	
クルーズ運賃				¥42,706		¥38,747		¥35,887		¥33,770		¥32,124		¥30,784	

④ ((D) 耐用年数 30 年消席率 80%)

耐用年数	30年	消席率	80%	定員											
				1000		1200		1400		1600		1800		2000	
				備考	円/年	円/日	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人
船員費	800万×船員数	¥2,664,000,000	¥7,611,428.57	¥9,514	32.0%	¥9,524	35.3%	¥9,510	38.0%	¥9,518	40.3%	¥9,524	42.4%	¥9,514	44.1%
減価償却費	船価×90%/耐用年数	¥900,000,000	¥2,571,428.57	¥3,214	10.8%	¥2,679	9.9%	¥2,296	9.2%	¥2,009	8.5%	¥1,786	7.9%	¥1,607	7.5%
固定資産税	船価×0.7%	¥210,000,000	¥600,000.00	¥750	2.5%	¥625	2.3%	¥536	2.1%	¥469	2.0%	¥417	1.9%	¥375	1.7%
修繕費	船価×1%	¥300,000,000	¥857,142.86	¥1,071	3.6%	¥893	3.3%	¥765	3.1%	¥670	2.8%	¥595	2.6%	¥536	2.5%
保険料	船価×1%	¥300,000,000	¥857,142.86	¥1,071	3.6%	¥893	3.3%	¥765	3.1%	¥670	2.8%	¥595	2.6%	¥536	2.5%
その他		¥4,000,000	¥11,428.57	¥14	0.0%	¥12	0.0%	¥10	0.0%	¥9	0.0%	¥8	0.0%	¥7	0.0%
一般管理費	陸上	¥200,000,000	¥571,428.57	¥714	2.4%	¥595	2.2%	¥510	2.0%	¥446	1.9%	¥397	1.8%	¥357	1.7%
金利	船価×2%	¥600,000,000	¥1,714,285.71	¥2,143	7.2%	¥1,786	6.6%	¥1,531	6.1%	¥1,339	5.7%	¥1,190	5.3%	¥1,071	5.0%
燃料費	円/時間/馬力 8H/日		¥4,608,000	¥5,760	19.4%	¥4,800	17.8%	¥4,114	16.4%	¥3,600	15.3%	¥3,200	14.2%	¥2,880	13.4%
港費	100万円/日×週5日		¥714,286	¥893	3.0%	¥744	2.8%	¥638	2.5%	¥558	2.4%	¥496	2.2%	¥446	2.1%
その他			¥500,000	¥625	2.1%	¥521	1.9%	¥446	1.8%	¥391	1.7%	¥347	1.5%	¥313	1.4%
食材費	旅客3300円/日, 船員1500円/日			¥3,924	13.2%	¥3,925	14.5%	¥3,924	15.7%	¥3,925	16.6%	¥3,925	17.5%	¥3,924	18.2%
費用合計				¥29,695		¥26,996		¥25,046		¥23,603		¥22,480		¥21,567	
販売手数料	費用×10%			¥2,970		¥2,700		¥2,505		¥2,360		¥2,248		¥2,157	
利益	10%			¥3,266		¥2,970		¥2,755		¥2,596		¥2,473		¥2,372	
クルーズ運賃				¥35,931		¥32,665		¥30,306		¥28,559		¥27,201		¥26,096	

⑤ ((E) 耐用年数 30 年消席率 80%, 外国人船員導入)

耐用年数	30年	消席率	80%	定員											
				1000		1200		1400		1600		1800		2000	
	備考	円/年	円/日	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比
船員費	800万×日本人船員+200万×外国人船員			¥4,521	18.3%	¥4,167	19.3%	¥3,908	20.1%	¥3,719	20.9%	¥3,571	21.6%	¥3,450	22.3%
減価償却費	船価×90%/耐用年数	¥900,000,000	¥2,571,429	¥3,214	13.0%	¥2,679	12.4%	¥2,296	11.8%	¥2,009	11.3%	¥1,786	10.8%	¥1,607	10.4%
固定資産税	船価×0.7%	¥210,000,000	¥600,000	¥750	3.0%	¥625	2.9%	¥536	2.8%	¥469	2.6%	¥417	2.5%	¥375	2.4%
修繕費	船価×1%	¥300,000,000	¥857,143	¥1,071	4.3%	¥893	4.1%	¥765	3.9%	¥670	3.8%	¥595	3.6%	¥536	3.5%
保険料	船価×1%	¥300,000,000	¥857,143	¥1,071	4.3%	¥893	4.1%	¥765	3.9%	¥670	3.8%	¥595	3.6%	¥536	3.5%
その他		¥4,000,000	¥11,429	¥14	0.1%	¥12	0.1%	¥10	0.1%	¥9	0.1%	¥8	0.0%	¥7	0.0%
一般管理費	陸上	¥200,000,000	¥571,429	¥714	2.9%	¥595	2.8%	¥510	2.6%	¥446	2.5%	¥397	2.4%	¥357	2.3%
金利	船価×2%	¥600,000,000	¥1,714,286	¥2,143	8.7%	¥1,786	8.3%	¥1,531	7.9%	¥1,339	7.5%	¥1,190	7.2%	¥1,071	6.9%
燃料費	円/時間/馬力 8H/日		¥4,608,000	¥5,760	23.3%	¥4,800	22.2%	¥4,114	21.2%	¥3,600	20.2%	¥3,200	19.4%	¥2,880	18.6%
港費	100万円/日×週5日		¥714,286	¥893	3.6%	¥744	3.4%	¥638	3.3%	¥558	3.1%	¥496	3.0%	¥446	2.9%
その他			¥500,000	¥625	2.5%	¥521	2.4%	¥446	2.3%	¥391	2.2%	¥347	2.1%	¥313	2.0%
食材費	旅客3300円/日, 船員1500円/日			¥3,924	15.9%	¥3,925	18.1%	¥3,924	20.2%	¥3,925	22.0%	¥3,925	23.7%	¥3,924	25.3%
費用合計				¥24,702		¥21,639		¥19,444		¥17,804		¥16,528		¥15,503	
販売手数料	費用×10%			¥2,470		¥2,164		¥1,944		¥1,780		¥1,653		¥1,550	
利益	10%			¥2,717		¥2,380		¥2,139		¥1,958		¥1,818		¥1,705	
クルーズ運賃				¥29,890		¥26,183		¥23,527		¥21,542		¥19,999		¥18,758	

⑥ ((F) 耐用年数 30 年消席率 80%, 外国人船員導入, 食材費減)

耐用年数	30年	消席率	80%	定員											
				1000		1200		1400		1600		1800		2000	
	備考	円/年	円/日	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比
船員費	800万×船員数			¥4,521	19.9%	¥4,167	21.2%	¥3,908	22.4%	¥3,719	23.5%	¥3,571	24.6%	¥3,450	25.6%
減価償却費	船価×90%/耐用年数	¥900,000,000	¥2,571,428.57	¥3,214	14.2%	¥2,679	13.6%	¥2,296	13.2%	¥2,009	12.7%	¥1,786	12.3%	¥1,607	11.9%
固定資産税	船価×0.7%	¥210,000,000	¥600,000.00	¥750	3.3%	¥625	3.2%	¥536	3.1%	¥469	3.0%	¥417	2.9%	¥375	2.8%
修繕費	船価×1%	¥300,000,000	¥857,142.86	¥1,071	4.7%	¥893	4.5%	¥765	4.4%	¥670	4.2%	¥595	4.1%	¥536	4.0%
保険料	船価×1%	¥300,000,000	¥857,142.86	¥1,071	4.7%	¥893	4.5%	¥765	4.4%	¥670	4.2%	¥595	4.1%	¥536	4.0%
その他		¥4,000,000	¥11,428.57	¥14	0.1%	¥12	0.1%	¥10	0.1%	¥9	0.1%	¥8	0.1%	¥7	0.1%
一般管理費	陸上	¥200,000,000	¥571,428.57	¥714	3.1%	¥595	3.0%	¥510	2.9%	¥446	2.8%	¥397	2.7%	¥357	2.6%
金利	船価×2%	¥600,000,000	¥1,714,285.71	¥2,143	9.4%	¥1,786	9.1%	¥1,531	8.8%	¥1,339	8.5%	¥1,190	8.2%	¥1,071	7.9%
燃料費	円/時間/馬力 8H/日		¥4,608,000	¥5,760	25.4%	¥4,800	24.5%	¥4,114	23.6%	¥3,600	22.8%	¥3,200	22.0%	¥2,880	21.3%
港費	100万円/日×週5日		¥714,286	¥893	3.9%	¥744	3.8%	¥638	3.7%	¥558	3.5%	¥496	3.4%	¥446	3.3%
その他			¥500,000	¥625	2.8%	¥521	2.7%	¥446	2.6%	¥391	2.5%	¥347	2.4%	¥313	2.3%
食材費	旅客1500円/日, 船員1000円/日			¥1,916	8.4%	¥1,917	9.8%	¥1,916	11.0%	¥1,916	12.1%	¥1,917	13.2%	¥1,916	14.2%
費用合計				¥22,694		¥19,630		¥17,436		¥15,795		¥14,519		¥13,494	
販売手数料	費用×10%			¥2,269		¥1,963		¥1,744		¥1,580		¥1,452		¥1,349	
利益	10%			¥2,496		¥2,159		¥1,918		¥1,737		¥1,597		¥1,484	
クルーズ運賃				¥27,460		¥23,753		¥21,098		¥19,112		¥17,569		¥16,328	

⑦ ((G)耐用年数 30 年消席率 80%, 外国人船員導入, 食材費減)

		¥3,980,000,000				¥4,114,000,000											
		定員															
耐用年数	30年	消席率 80%		1000		1200		1400		1600		1800		2000			
	備考	円/年	円/日	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比		
船員費	800万×日本人船員+200万×外国人船員			¥4,521	17.8%	¥4,167	18.7%	¥3,908	19.6%	¥3,719	20.4%	¥3,571	21.1%	¥3,450	21.8%		
減価償却費	船価×90%/耐用年数	¥900,000,000	¥2,571,429	¥3,214	12.6%	¥2,679	12.0%	¥2,296	11.5%	¥2,009	11.0%	¥1,786	10.6%	¥1,607	10.1%		
固定資産税	船価×0.7%	¥210,000,000	¥600,000	¥750	3.0%	¥625	2.8%	¥536	2.7%	¥469	2.6%	¥417	2.5%	¥375	2.4%		
修繕費	船価×1%	¥300,000,000	¥857,143	¥1,071	4.2%	¥893	4.0%	¥765	3.8%	¥670	3.7%	¥595	3.5%	¥536	3.4%		
保険料	船価×1%	¥300,000,000	¥857,143	¥1,071	4.2%	¥893	4.0%	¥765	3.8%	¥670	3.7%	¥595	3.5%	¥536	3.4%		
その他		¥4,000,000	¥11,429	¥14	0.1%	¥12	0.1%	¥10	0.1%	¥9	0.0%	¥8	0.0%	¥7	0.0%		
エンターテイメント費		¥200,000,000	¥571,428.57	¥714	2.8%	¥595	2.7%	¥510	2.6%	¥446	2.4%	¥397	2.3%	¥357	2.3%		
一般管理費	陸上	¥200,000,000	¥571,429	¥714	2.8%	¥595	2.7%	¥510	2.6%	¥446	2.4%	¥397	2.3%	¥357	2.3%		
金利	船価×2%	¥600,000,000	¥1,714,286	¥2,143	8.4%	¥1,786	8.0%	¥1,531	7.7%	¥1,339	7.3%	¥1,190	7.0%	¥1,071	6.8%		
燃料費	円/時間/馬力 8H/日		¥4,608,000	¥5,760	22.7%	¥4,800	21.6%	¥4,114	20.6%	¥3,600	19.7%	¥3,200	18.9%	¥2,880	18.2%		
港費	100万円/日×週5日		¥714,286	¥893	3.5%	¥744	3.3%	¥638	3.2%	¥558	3.1%	¥496	2.9%	¥446	2.8%		
その他			¥500,000	¥625	2.5%	¥521	2.3%	¥446	2.2%	¥391	2.1%	¥347	2.1%	¥313	2.0%		
食材費	旅客3300円/日, 船員1500円/日			¥3,924	15.4%	¥3,925	17.7%	¥3,924	19.7%	¥3,925	21.5%	¥3,925	23.2%	¥3,924	24.7%		
費用合計				¥25,417		¥22,234		¥19,954		¥18,250		¥16,925		¥15,860			
販売手数料	費用×10%			¥2,542		¥2,223		¥1,995		¥1,825		¥1,692		¥1,586			

表 2-2-16 レストラン船の採算性シミュレーション結果

耐用年数	15年	年間乗船客数													
		備考		20000		40000		60000		80000		100000		120000	
		円/年	円/日	円/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比
船員費	船員(運航)×800万+船員数(その他×700万)	¥110,000,000		¥5,500	32.9%	¥2,750	28.7%	¥1,833	25.5%	¥1,375	22.9%	¥1,100	20.8%	¥917	19.1%
減価償却費	船価×90%/耐用年数	¥30,000,000		¥1,500	9.0%	¥750	7.8%	¥500	7.0%	¥375	6.3%	¥300	5.7%	¥250	5.2%
固定資産税	船価×0.7%	¥3,500,000		¥175	1.0%	¥88	0.9%	¥58	0.8%	¥44	0.7%	¥35	0.7%	¥29	0.6%
修繕費	船価×1%	¥5,000,000		¥250	1.5%	¥125	1.3%	¥83	1.2%	¥63	1.0%	¥50	0.9%	¥42	0.9%
保険料	船価×1%	¥5,000,000		¥250	1.5%	¥125	1.3%	¥83	1.2%	¥63	1.0%	¥50	0.9%	¥42	0.9%
金利	船費×2%	¥10,000,000		¥500	3.0%	¥250	2.6%	¥167	2.2%	¥125	2.1%	¥100	1.9%	¥83	1.7%
一般管理費	消耗品、広告費、水道光熱費、雑費	¥40,000,000		¥2,000	12.0%	¥1,000	10.4%	¥667	9.3%	¥500	8.3%	¥400	7.6%	¥333	6.9%
その他		¥0		¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%
燃料費	実績値 250日	¥16,000,000		¥800	4.8%	¥400	4.2%	¥267	3.7%	¥200	3.3%	¥160	3.0%	¥133	2.8%
港費	600万	6,000,000		¥300	1.8%	¥150	1.6%	¥100	1.4%	¥75	1.3%	¥60	1.1%	¥50	1.0%
その他	船修費、雑費	11,000,000	¥44,000	¥550	3.3%	¥275	2.9%	¥183	2.6%	¥138	2.3%	¥110	2.1%	¥92	1.9%
食材費	旅客2000円/食			¥2,000	12.0%	¥2,000	20.9%	¥2,000	27.8%	¥2,000	33.3%	¥2,000	37.9%	¥2,000	41.6%
販売手数料	費用×10%			¥1,383	8.3%	¥791	8.3%	¥594	8.3%	¥495	8.3%	¥437	8.3%	¥397	8.3%
利益	10%			¥1,521	9.1%	¥870	9.1%	¥654	9.1%	¥545	9.1%	¥480	9.1%	¥437	9.1%
運営				¥16,728		¥9,574		¥7,189		¥5,997		¥5,282		¥4,805	

耐用年数	15年	年間乗船客数													
		備考		20000		40000		60000		80000		100000		120000	
		円/年	円/日	円/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比
船員費	船員(運航)×800万+船員数(その他×700万)	¥110,000,000		¥5,500	34.8%	¥2,750	30.2%	¥1,833	26.6%	¥1,375	23.6%	¥1,100	21.6%	¥917	19.7%
減価償却費	船価×90%/耐用年数	¥15,000,000		¥750	4.7%	¥375	4.1%	¥250	3.6%	¥188	3.2%	¥150	2.9%	¥125	2.7%
固定資産税	船価×0.7%	¥3,500,000		¥175	1.1%	¥88	1.0%	¥58	0.8%	¥44	0.8%	¥35	0.7%	¥29	0.6%
修繕費	船価×1%	¥5,000,000		¥250	1.6%	¥125	1.4%	¥83	1.2%	¥63	1.1%	¥50	1.0%	¥42	0.9%
保険料	船価×1%	¥5,000,000		¥250	1.6%	¥125	1.4%	¥83	1.2%	¥63	1.1%	¥50	1.0%	¥42	0.9%
金利	船費×2%	¥10,000,000		¥500	3.2%	¥250	2.7%	¥167	2.4%	¥125	2.2%	¥100	2.0%	¥83	1.8%
一般管理費	消耗品、広告費、水道光熱費、雑費	¥40,000,000		¥2,000	12.6%	¥1,000	11.0%	¥667	9.7%	¥500	8.7%	¥400	7.8%	¥333	7.2%
その他		¥0		¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%
燃料費	実績値 250日	¥16,000,000		¥800	5.1%	¥400	4.4%	¥267	3.9%	¥200	3.5%	¥160	3.1%	¥133	2.9%
港費	600万	6,000,000		¥300	1.9%	¥150	1.6%	¥100	1.5%	¥75	1.3%	¥60	1.2%	¥50	1.1%
その他	船修費、雑費	11,000,000	¥44,000	¥550	3.5%	¥275	3.0%	¥183	2.7%	¥138	2.4%	¥110	2.2%	¥92	2.0%
食材費	旅客2000円/食			¥2,000	12.6%	¥2,000	21.9%	¥2,000	29.0%	¥2,000	34.7%	¥2,000	39.2%	¥2,000	43.0%
販売手数料	費用×10%			¥1,308	8.3%	¥754	8.3%	¥569	8.3%	¥477	8.3%	¥422	8.3%	¥385	8.3%
利益	10%			¥1,438	9.1%	¥829	9.1%	¥626	9.1%	¥525	9.1%	¥464	9.1%	¥423	9.1%
運営				¥15,821		¥9,120		¥6,887		¥5,770		¥5,100		¥4,653	

表 2-2-17 遊覧船の採算性シミュレーション結果

1) 600 総トンクラス

耐用年数 15年		年間乗船客数/消費率													
		50000	8.3%	100000	16.7%	150000	25.0%	200000	33.3%	250000	41.7%	300000	50.0%		
	備考	円/年	円/日	円/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比		
船員費	船員数(運転)×700万	¥21,000,000	¥84,000	¥420	14.6%	¥210	14.6%	¥140	14.6%	¥105	14.6%	¥84	14.6%	¥70	14.6%
減価償却費	船価×90%/耐用年数	¥30,000,000	¥120,000	¥600	20.8%	¥300	20.8%	¥200	20.8%	¥150	20.8%	¥120	20.8%	¥100	20.8%
固定資産税	船価×0.7%	¥3,500,000	¥14,000	¥70	2.4%	¥35	2.4%	¥23	2.4%	¥18	2.4%	¥14	2.4%	¥12	2.4%
修繕費	船価×0.25%	¥1,250,000	¥5,000	¥25	0.9%	¥13	0.9%	¥8	0.9%	¥6	0.9%	¥5	0.9%	¥4	0.9%
保険料	船価×1%	¥2,300,000	¥9,200	¥46	1.6%	¥23	1.6%	¥15	1.6%	¥12	1.6%	¥9	1.6%	¥8	1.6%
金利	船価×2%	¥10,000,000	¥40,000	¥200	6.9%	¥100	6.9%	¥67	6.9%	¥50	6.9%	¥40	6.9%	¥33	6.9%
一般管理費	消耗品、広告費、雑費	¥14,000,000	¥56,000	¥280	9.7%	¥140	9.7%	¥93	9.7%	¥70	9.7%	¥56	9.7%	¥47	9.7%
その他		¥0	¥0	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%
燃料費	250日	¥20,000,000	¥80,000	¥400	13.9%	¥200	13.9%	¥133	13.9%	¥100	13.9%	¥80	13.9%	¥67	13.9%
港費		6000000	¥24,000	¥120	4.2%	¥60	4.2%	¥40	4.2%	¥30	4.2%	¥24	4.2%	¥20	4.2%
その他	諸雑費	11000000	¥44,000	¥220	7.6%	¥110	7.6%	¥73	7.6%	¥55	7.6%	¥44	7.6%	¥37	7.6%
販売手数料	費用×10%			¥238	8.3%	¥119	8.3%	¥79	8.3%	¥60	8.3%	¥48	8.3%	¥40	8.3%
利益	10%			¥262	9.1%	¥131	9.1%	¥87	9.1%	¥65	9.1%	¥52	9.1%	¥44	9.1%
運賃				¥2,881		¥1,441		¥960		¥720		¥576		¥480	

2) 50 総トンクラス

耐用年数 15年		年間乗船客数/消費率													
		50000	25.0%	70000	35.0%	90000	45.0%	110000	55.0%	130000	65.0%	150000	75.0%		
	備考	円/年	円/日	円/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比		
船員費	船員数(運転)×700万	¥21,000,000	¥84,000	¥420	26.4%	¥300	26.4%	¥233	26.4%	¥191	26.4%	¥162	26.4%	¥140	26.4%
減価償却費	船価×90%/耐用年数	¥12,000,000	¥48,000	¥240	15.1%	¥120	15.1%	¥80	15.1%	¥60	15.1%	¥48	15.1%	¥40	15.1%
固定資産税	船価×0.7%	¥1,400,000	¥5,600	¥28	1.8%	¥14	1.8%	¥9	1.8%	¥7	1.8%	¥5	1.8%	¥4	1.8%
修繕費	船価×0.25%	¥500,000	¥2,000	¥10	0.6%	¥5	0.6%	¥3	0.6%	¥2	0.6%	¥1	0.6%	¥1	0.6%
保険料	船価×1%	¥2,300,000	¥9,200	¥46	2.9%	¥23	2.9%	¥15	2.9%	¥12	2.9%	¥9	2.9%	¥8	2.9%
金利	船価×2%	¥4,000,000	¥16,000	¥80	5.0%	¥40	5.0%	¥27	5.0%	¥20	5.0%	¥16	5.0%	¥13	5.0%
一般管理費	消耗品、広告費、雑費	¥14,000,000	¥56,000	¥280	17.6%	¥140	17.6%	¥93	17.6%	¥70	17.6%	¥56	17.6%	¥47	17.6%
その他		¥0	¥0	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%	¥0	0.0%
燃料費	実積値 250日	¥5,300,000	¥21,200	¥106	6.7%	¥53	6.7%	¥35	6.7%	¥27	6.7%	¥21	6.7%	¥18	6.7%
港費	220万	¥2,200,000	¥8,800	¥44	2.8%	¥22	2.8%	¥15	2.8%	¥11	2.8%	¥9	2.8%	¥7	2.8%
その他	諸雑費	¥3,000,000	¥12,000	¥60	3.8%	¥30	3.8%	¥20	3.8%	¥15	3.8%	¥12	3.8%	¥10	3.8%
販売手数料	費用×10%			¥131	8.3%	¥66	8.3%	¥44	8.3%	¥33	8.3%	¥27	8.3%	¥22	8.3%
利益	10%			¥145	9.1%	¥73	9.1%	¥48	9.1%	¥36	9.1%	¥29	9.1%	¥24	9.1%
運賃				¥1,590		¥795		¥530		¥398		¥318		¥260	

3) 19 総トンクラス

耐用年数	15年	年間乗船客数/消費率													
				40000	20.8%	60000	31.2%	80000	41.6%	100000	51.9%	120000	62.3%	140000	72.7%
	備考	円/年	円/日	円/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比	円/日/人	構成比
船員費	船員数(運航)×600万	¥12,000,000	¥48,000	¥300	23.0%	¥200	23.0%	¥150	23.0%	¥120	23.0%	¥100	23.0%	¥86	23.0%
減価償却費	船価×90%/耐用年数	¥6,000,000	¥24,000	¥150	11.5%	¥100	11.5%	¥75	11.5%	¥60	11.5%	¥50	11.5%	¥43	11.5%
固定資産税	船価×0.7%	¥700,000	¥2,800	¥18	1.3%	¥12	1.3%	¥9	1.3%	¥7	1.3%	¥6	1.3%	¥5	1.3%
修繕費	船価×0.25%	¥250,000	¥1,000	¥6	0.5%	¥4	0.5%	¥3	0.5%	¥3	0.5%	¥2	0.5%	¥2	0.5%
保険料	船価×1%	¥2,300,000	¥9,200	¥58	4.4%	¥38	4.4%	¥29	4.4%	¥23	4.4%	¥19	4.4%	¥16	4.4%
金利	船価×2%	¥2,000,000	¥8,000	¥50	3.8%	¥33	3.8%	¥25	3.8%	¥20	3.8%	¥17	3.8%	¥14	3.8%
一般管理費	消耗品、広告費、雑費、事務諸費、陸上事務員	¥14,000,000	¥56,000	¥350	26.8%	¥233	26.8%	¥175	26.8%	¥140	26.8%	¥117	26.8%	¥100	26.8%
燃料費	250日	¥1,172,500	¥4,690	¥29	2.2%	¥20	2.2%	¥15	2.2%	¥12	2.2%	¥10	2.2%	¥8	2.2%
港費	250日	¥1,700,000	¥6,800	¥43	3.3%	¥28	3.3%	¥21	3.3%	¥17	3.3%	¥14	3.3%	¥12	3.3%
その他	諸雑費	¥3,000,000	¥12,000	¥75	5.7%	¥50	5.7%	¥38	5.7%	¥30	5.7%	¥25	5.7%	¥21	5.7%
販売手数料	費用×10%			¥108	8.3%	¥72	8.3%	¥54	8.3%	¥43	8.3%	¥36	8.3%	¥31	8.3%
利益	10%			¥119	9.1%	¥79	9.1%	¥59	9.1%	¥47	9.1%	¥40	9.1%	¥34	9.1%
運営				¥1,304		¥870		¥652		¥522		¥435		¥373	

3章 新たな船旅ビジネスの可能性検討

ここでは、ここまでの瀬戸内をモデルとしたクルーズの実態と事業構造の分析などをふまえ、カジュアル・クルーズをタイプに整理し、それぞれの事業化課題と可能性について整理した。

3-1. 対象とする事業モデルの範囲と「カジュアル」の位置づけ

(1) クルーズ船事業が抱える課題認識

近年、我が国への外国人観光客の増加と、外国籍の大型クルーズ船による寄港の増加により、クルーズ船による観光旅行が注目されているが、日本船籍で国内航路での日本人を対象としたクルーズ船は限定され、かつ料金的にも一般客が手軽に利用できる商品となっていないのが現状である。海を楽しむクルーズ旅行は、大型船に加え、デイクルーズや港内遊覧船も含め、誰もが手軽に利用できる価格やバリエーションのカジュアル・クルーズ市場の活性化が期待される。

その実現にあたり、クルーズ船の事業的な面から以下のような課題が指摘されている。

① コスト・採算性の課題

国内クルーズ事業について、旅客事業者や金融機関など関連事業者の参入への潜在需要は認められるものの、具体の事業化に至るには、船舶保有・運航やプロモーションに係るコストなど、トータルでの事業的採算性が不透明であるため事業投資に踏み出せない。

② 需要喚起のコンテンツ、プロモーションの課題

国内クルーズ事業の利用者を増加させるための魅力的なコンテンツ（テーマ設定、陸側も含めたルート設定等）や効果的なプロモーション市場（旅行商品、効果的な広報等）が未成熟である。

③ 規制や運用上の課題

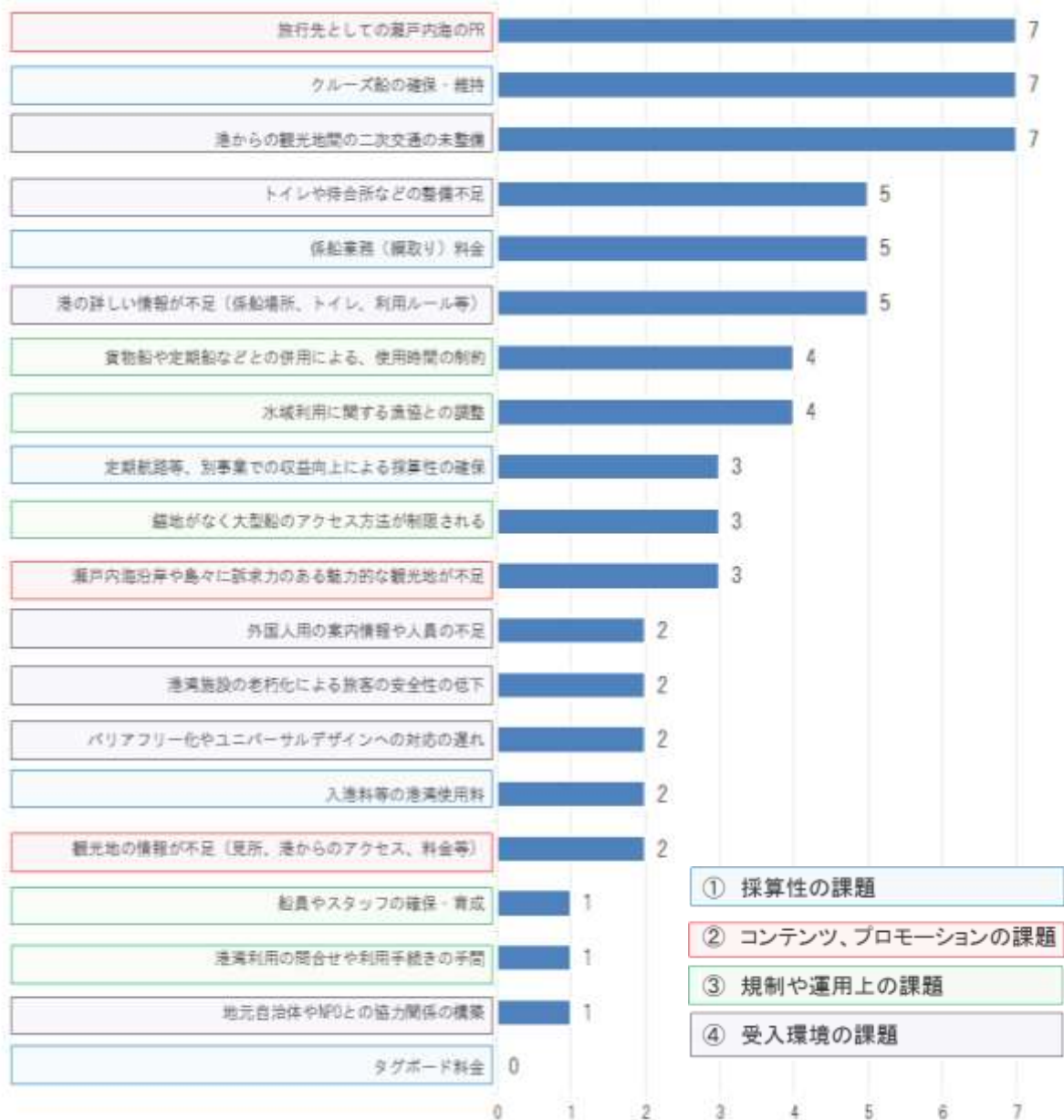
国内クルーズ事業の実施にあたり、規制や海域利用関係者との調整などの運用上の課題がハードルとなるとの声も聞かれる。

本調査は、これらの事業課題に対応した新しいクルーズビジネスモデルを検討する。

参考〔船舶事業者へのアンケート結果より〕

設問：瀬戸内海で魅力的なクルーズを企画・実施するために障害となっている、あるいは課題と感ずるもの

この調査は瀬戸内海で定期・不定期航路を運航する事業者に行ったものである。地域の実態は中小規模の船舶で瀬戸内海の島を巡るアイランドホッピング型の事業が主であるため、それらのクルーズを想定した事業課題と思われる。



出典：平成22年度「クルーズ船等を活用した観光振興推進検討調査」(国土交通省四国運輸局)

(2) 検討対象とするモデルエリア

国内において一般が手軽に利用できるカジュアル・クルーズを、事業的に成立させるための具体的な検討を行うには、一定のエリアを想定する必要がある。まずそのエリアでの事業成立を見極め、そこで得られた事業モデルやノウハウを全国へ展開することが現実的と考える。

ここではモデルエリアとして「瀬戸内海エリア」を対象とし、そのエリアをイメージした検証を行うこととした。さらに瀬戸内海全体としても広範囲のため、「瀬戸内海東部」を具体的に想定する。そのエリアとした主たる理由は以下のとおりである。

- ① 関西圏マーケットや関西国際空港などの存在で事業成立が見えやすい。
- ② 既存の島々の観光や地域づくりに対する取組みが活発で、個性的なクルーズが創出可能である。
- ③ 観光庁「訪日外国人受入環境整備緊急対策事業」として、四国運輸局が小豆島、豊島、直島を巡る和製クルーズの実証実験を実施。事業化に向けた課題及び対策について、本事業における検討との連携可能性がある。

(3) 対象とする「クルーズ事業」の範囲

事業者が運航する船舶は、その規模や目的、航路、定期不定期等多様である。本調査で検討の対象とする船舶は図 3-1-1 に示す範囲とする。

① 船舶タイプ

ここでは一般利用者の利用を想定した「旅客船」を対象とする。

② 航路

本調査では日本国内の港と港を結ぶ国内航路（内航航路）を対象とし、外航航路を含むものは対象としない。また同じ港を発着する遊覧船も対象の範囲とする。

③ 船籍

日本の事業者が出資、運航する日本籍船舶を対象とする。ただし、将来的な事業可能性としては、国内事業者だけでなく、海外の出資者も募る共同出資という経営モデルは想定範囲と捉える。

④ 定期／不定期

地域の生活交通・業務交通に資する定期航路は基本的に対象外とし、船社が企画・主催し募集・運航できる不定期航路を中心とするが、公共交通機関としての定期航路であっても、観光客利用へ拡大し航路、船内施設・サービスなどを充実させることは対象範囲とする。

⑤ 船体タイプ

観光客利用を想定したクルーズ船を基本対象とするが、旅客フェリー船、遊覧船、あるいは水上タクシー等の小規模な船舶も対象範囲とする。

⑥ グレード

1章で定義しているとおり、本調査で対象とするのは一般が気軽に利用できる「カジュアル・クルーズ」であり、大型豪華クルーズ船等に代表される「ラグジュアリー」や「プレミアム」という高額なクルーズは除外する。

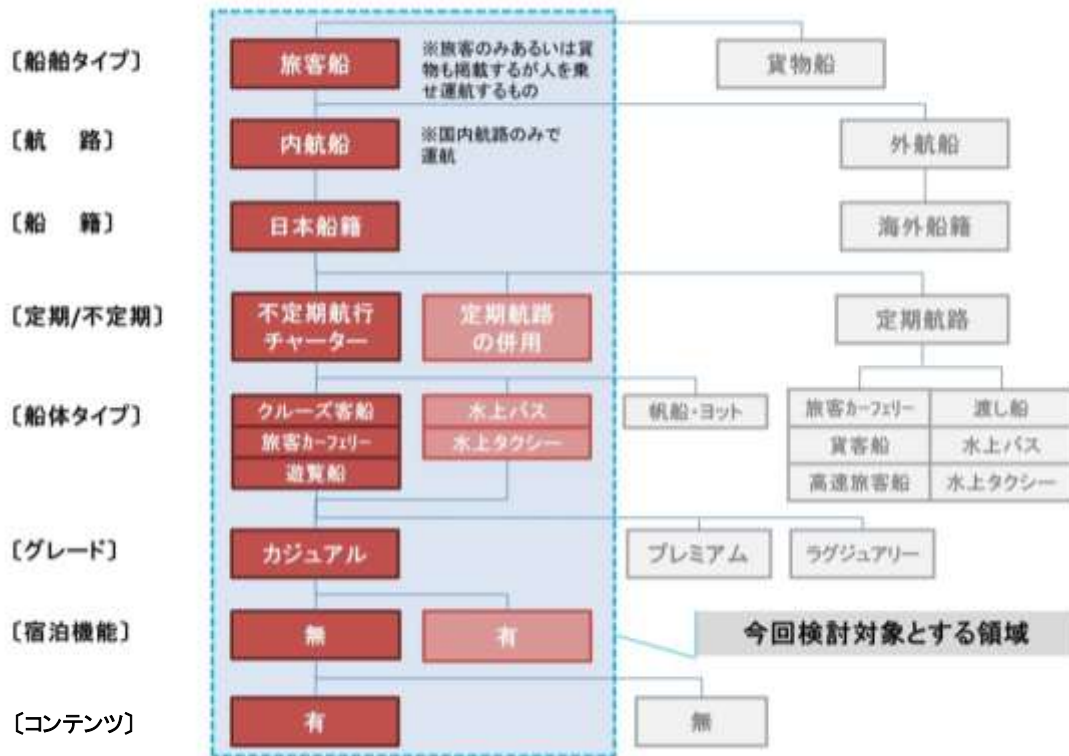
⑦ 宿泊機能

宿泊機能の有無については、航路や船舶の規模、船内のサービス等によるが、宿泊機能を含めてもカジュアルなクルーズ船であれば、宿泊機能の存在は検討範囲に含むものとする。

⑧ コンテンツ

気軽に利用できるのがカジュアル・クルーズの目指すところであるが、海上を移動するだけでなく、飲食サービス含めて「魅力的な船旅」を演出するイベントやサービスがあってこそ需要が触発される。どのようなコンテンツを誰が事業採算の範囲で魅力付けできるかが一つの課題といえる。

図 3-1-1 対象とするクルーズ船事業の範囲



(4) 「カジュアル」の位置づけ

1) 既存のカジュアル旅行商品からみた「手ごろな価格帯」の検討

カジュアル・クルーズが広く普及するためには、ファミリーや中間所得層にも手がとどく手頃な価格が大きな条件である。ここで手頃な旅行商品として広く普及しているバスツアーについて、一泊二日及び日帰り行程のバスツアーの価格帯を調査した。

一泊二日のバスツアーは宿泊地と宿泊施設のグレードにより価格に幅が出るが、最も多い価格帯は 25,000～30,000 円であった。日帰りバスツアーに比べ旅行時間・行程も伸び、その間の観光費用や食事回数も増えることからこの価格帯となると考えられる。

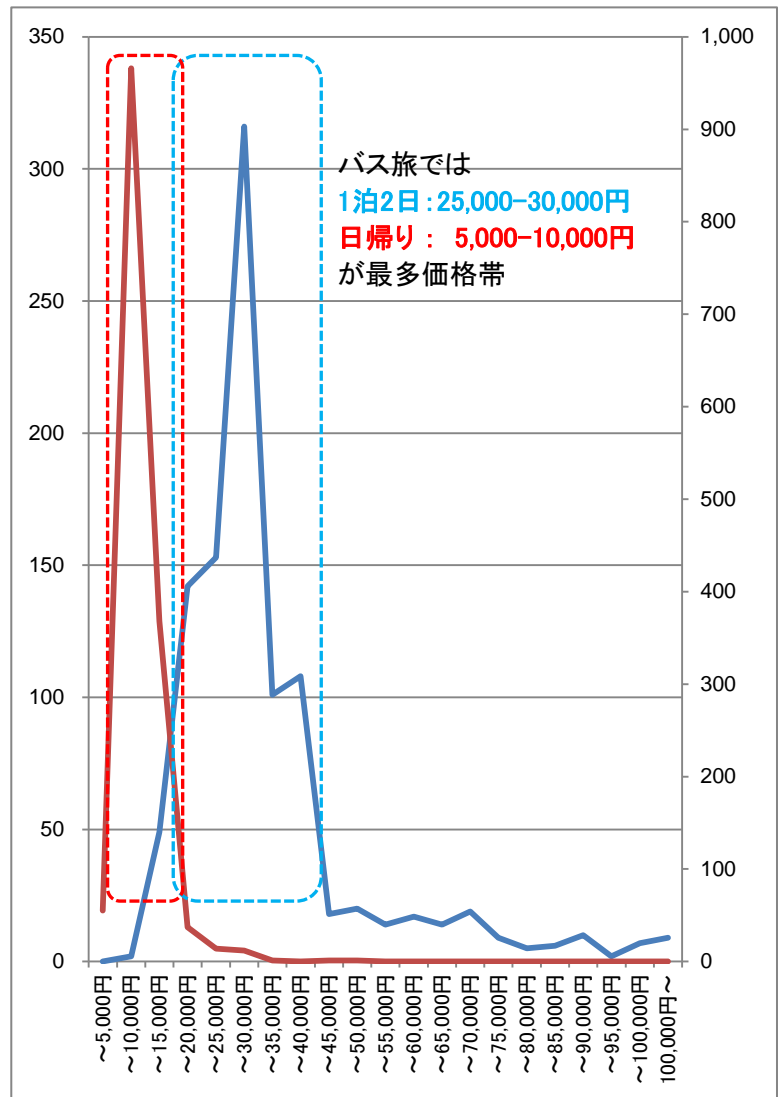
対して日帰り行程のバスツアーは 5,000～10,000 円の価格帯に多くが集中している。一泊二日の旅行よりも手軽に利用してもらえる価格として同価格帯を相場とする傾向が見えてくる。

カジュアル・クルーズの価格が一概にバスツアーの価格帯にならうことが正しいとは言い切れないが、広く普及させるひとつの目安として一泊二日；25,000 円～30,000 円、日帰りデイクルーズ；5,000 円～10,000 円という価格帯が想定できる。

一方、既存のクルーズ旅行の料金では、外国船籍の大型クルーズ船による宿泊型のクルーズ旅行が世界的に隆盛であるが、一泊当たりの料金では約 10,000 円からのもので 50,000 円以上のもので多様であり、近年増加している我が国へのアジアからの大型クルーズ船によるインバウンド旅行は、前者のカジュアルな価格帯のツアーが多い。対して日本船籍の大型クルーズ船によるクルーズは後者の一泊当たり 40,000 円以上のラグジュアリークラスのものがほとんどである。

表 3-1-1 バスを使う国内ツアー（1泊2日/日帰り）の価格帯

価格帯	1泊2日	日帰り
～5,000円	0件	55件
5,000～10,000円	2件	966件
10,000～15,000円	49件	368件
15,000～20,000円	142件	37件
20,000～25,000円	153件	14件
25,000～30,000円	316件	12件
30,000～35,000円	101件	1件
35,000～40,000円	108件	0件
40,000～45,000円	18件	1件
45,000～50,000円	20件	1件
50,000～55,000円	14件	0件
55,000～60,000円	17件	0件
60,000～65,000円	14件	0件
65,000～70,000円	19件	0件
70,000～75,000円	9件	0件
75,000～80,000円	5件	0件
80,000～85,000円	6件	0件
85,000～90,000円	10件	0件
90,000～95,000円	2件	0件
95,000～100,000円	7件	0件
100,000円～	9件	0件



出典：travel.jp ホームページより作成(12/4 現在)

カジュアル・クルーズにおいて

宿泊型クルーズ：15,000～40,000円の価格帯、特に25,000～30,000円

デイクルーズ：5,000～20,000円の価格帯、特に10,000円未満

が目標とすべき価格帯と考えられる。

既存の宿泊型クルーズにおける「カジュアル」とは

「宿泊型カジュアル船」の一例

- ・ 船旅でよくあるドレスコードのフォーマルな堅苦しさがなく、楽しくにぎやかに過ごせる。
- ・ レストランやバー・プールの数が多く、ショーなどのイベントやアクティビティの施設などが充実している。
- ・ 家族連れでも気軽に参加できる。
- ・ 大型かつ安価である

客船ランク別 比較表

	カジュアル船	プレミアム船	ラグジュアリー船
クルーズ代金 最安値の相場 (1泊あたり)	約1万円～	約3万円～	約5万円～
			日本籍大型クルーズ船
	外国籍大型クルーズ船		

出典:るるぶクルーズのすべて(JTB パブリッシング)より作成

- ✓ 一般的な「カジュアル・クルーズ」は、「フォーマル」に対する概念として用いられ、大型船でかつ安価な金額のものが多い。

2) カジュアル化へ向けたクルーズ船のタイプ

クルーズ船のタイプをビジネスモデルの視点から分類したものが、図 3-1-2 である。

① 船内宿泊型のクルーズ船

船の規模、乗船人員により差があるが、近年、日本へのインバウンド観光で増加しているクルーズ船は、一泊あたり 10,000 円程度の大型船によるカジュアル・クルーズであり、ほぼ外国船籍によるものである。日本船籍の宿泊型クルーズ船も就航しているが、ほとんど一泊あたり 40,000 円以上のラグジュアリーやプレミアムの富裕層をターゲットとしている。

② デイクルーズ船（無宿泊）

都市湾内を周遊しながら飲食を提供するレストラン船や、瀬戸内海のような島々を巡るクルーズ船が主であり、価格は手ごろなものから高級感、高級料理を売りとしたラグジュアリーなクルーズまで様々である。

③ クルーズフェリー

宿泊を伴う広域な夜間移動を兼ねた旅客カーフェリーについては、「宿泊も含めた広域移動」という効率性・経済性を追求したものが多いため、価格的にはカジュアルであるが、観光客向けの船内機能は簡便な仕様のものが多い。他方、近年では観光客の利用を意識したクルーズフェリーの就航も見られる。

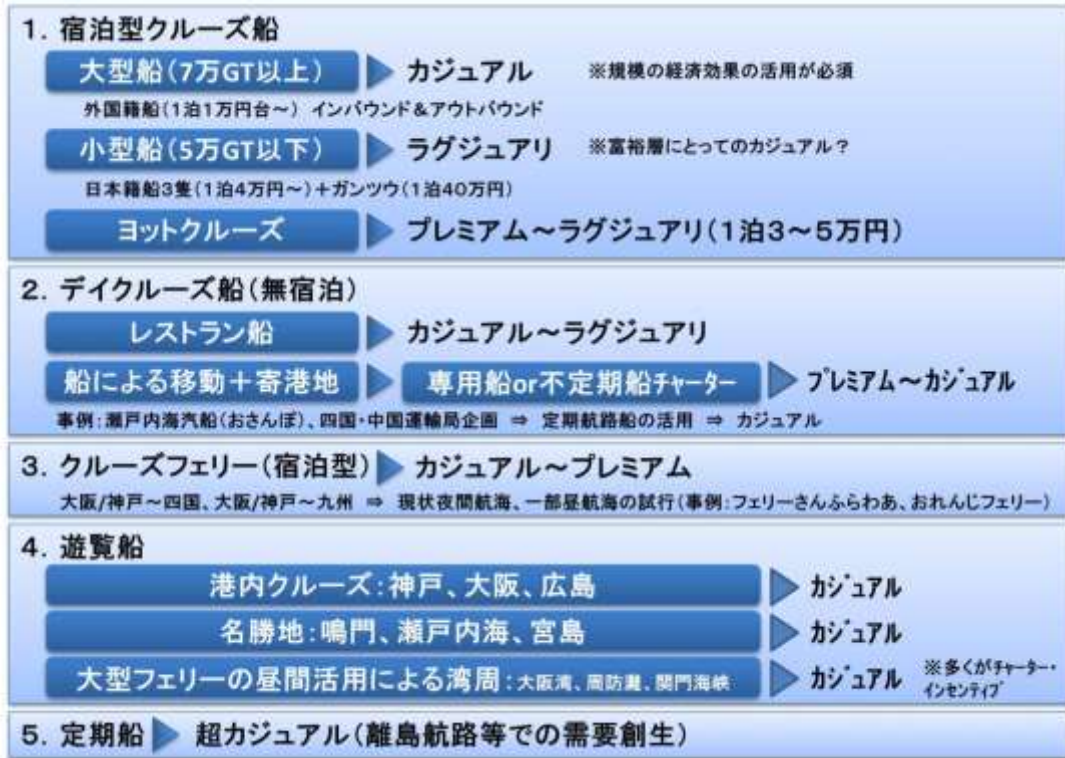
④ 遊覧船

港内を短時間遊覧する遊覧船は小規模な船舶であり、都市観光のひとつのオプションとして短時間の遊覧に絞っているものが多く、価格的には手ごろなものが多い。

⑤ 定期船

定期航路を観光目的で利用し、陸上側の観光も含めて変化のある周遊観光ルートを追うモデルもある。これは生活交通のための定期船であるため、観光客に向けた船内の機能や、サービス面に弱点があるが、リーズナブルな価格での船の利用が可能である。これは、移動を兼ねたクルーズによる寄港地観光という点において②デイクルーズ船と類似しており、定期航路があるルートでのみ可能なモデルといえる。

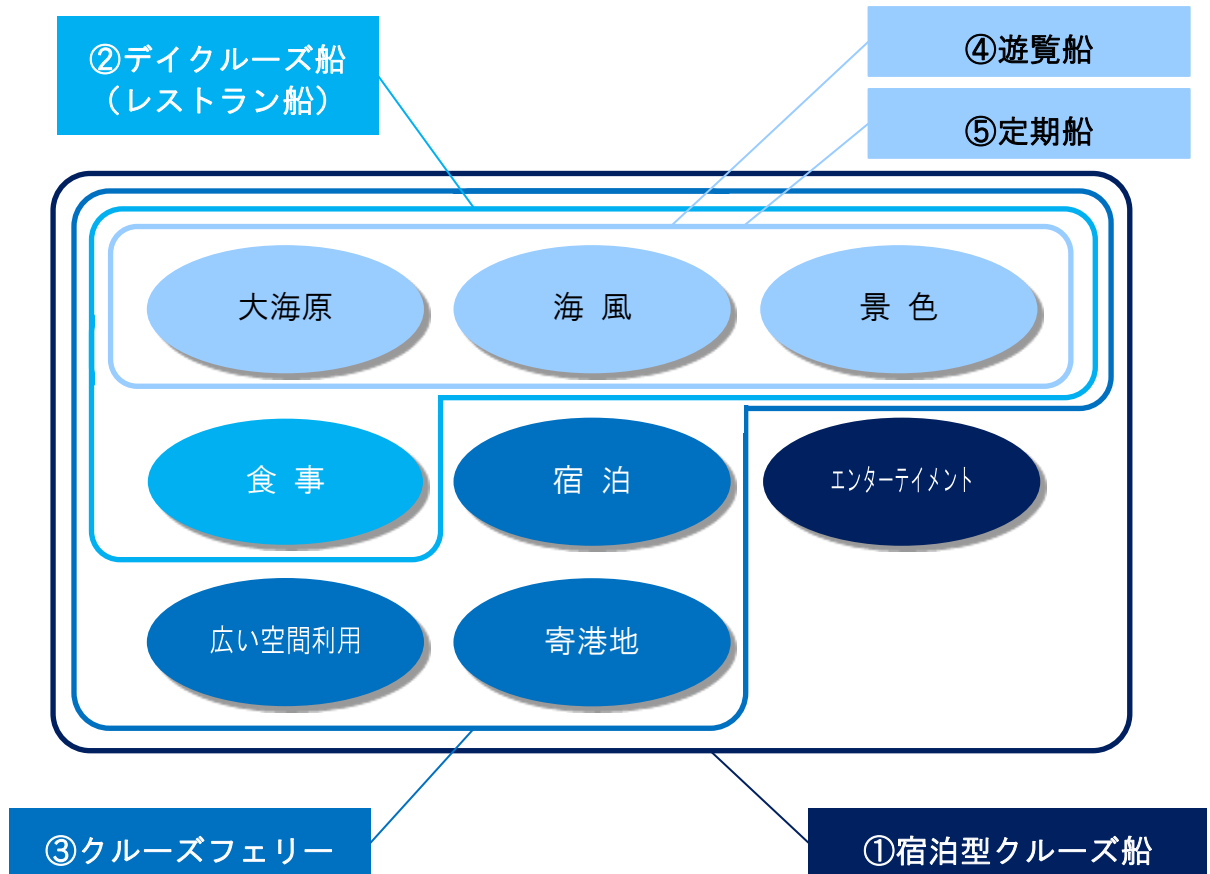
図 3-1-2 クルーズのビジネスモデルの分類（ハード）



これらのクルーズ船のタイプがカジュアル・クルーズとして浸透するためには、手頃な価格だけでなく船旅の魅力価値を発揮し利用者に訴求しなければ潜在的需要は発掘されない。船旅の魅力としては海の自然から感じられる「大海原」「海風」「景色」等があげられ、船の内部における魅力・機能として「食事」「宿泊」「エンターテインメント」「船の空間」が想定できる。さらに寄港地の観光資源も魅力を構成する要素である。

①~⑤のクルーズ船のタイプとこれらの魅力との対応を示したのが図 3-1-3 である。大型のクルーズ船は、その船舶規模を活かし、これらの船旅の魅力すべてを満喫させられることを売りとしている。クルーズフェリーは船の規模から、大型クルーズ船と同様な機能を備えるといえるが、「エンターテインメント」などのサービス機能が弱く、「宿泊」「食事」なども機能として備えているレベルのものが多い。

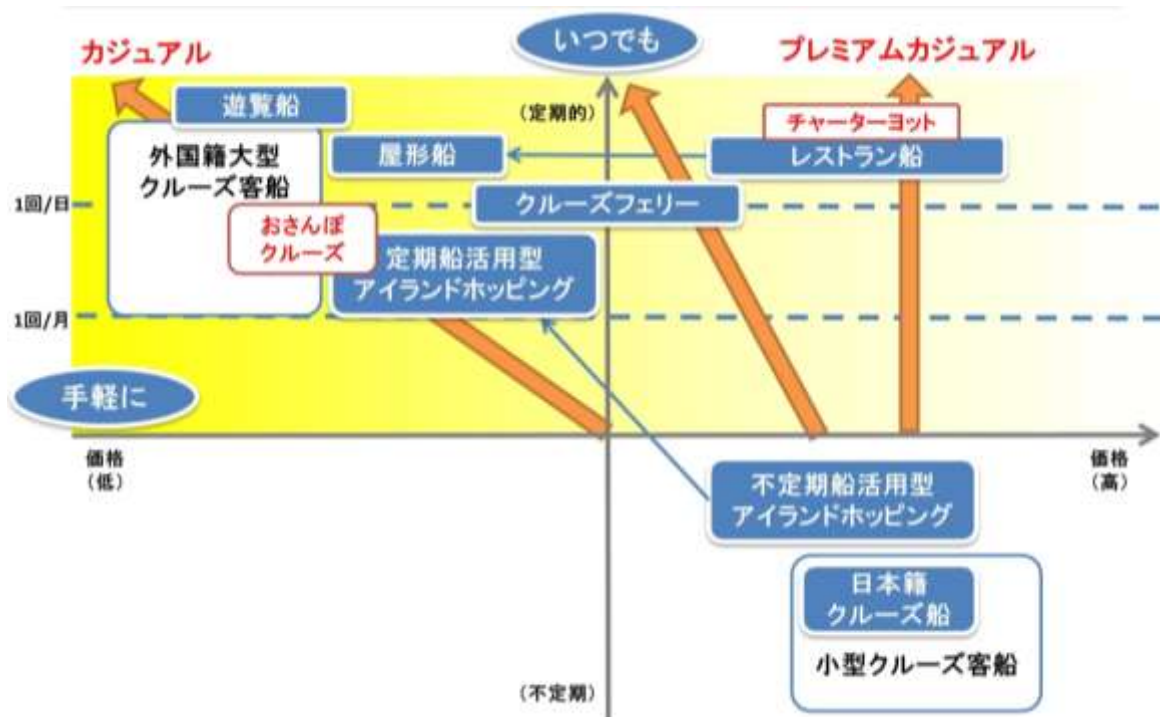
図 3-1-3 クルーズ船がカバーする船旅の魅力



以上のカジュアル・クルーズの概念や実態を踏まえると、「手頃さ」と「定期性」の視点で、現状の様々なクルーズ船のタイプは図 3-1-4 のようにポジショニングできる。現状で最もコストパフォーマンスが高いカジュアル・クルーズといえるのは、外国船籍の大型船クルーズ、または、遊覧船や屋形船のような小型船による港内遊覧のクルーズである。外国船籍による大型船クルーズは、一船社が 2~3,000 人/隻以上の規模のクルーズ船を複数隻保有し、そのスケールメリットから様々なコスト低減を図ることで 100 US\$ /一泊程度の料金を実現している。一方、日本船籍の大型船クルーズは、一隻のみの保有・運航であり、人件費その他のコスト負担と国内の限られた需要もあり、不定期かつ高価格のクルーズとならざるを得ないのが実態である。

ただし、低価格だけがカジュアル化の条件ではなく、船上での飲食やサービス・体験などの魅力価値を高めることができれば、一定以上の価格であっても、身近な存在となることが可能と考えられる。

図 3-1-4 カジュアルに向けたクルーズ船タイプのポジショニング



3) カジュアル化に当たっての課題

以上のカジュアル・クルーズを顕在化・活性化する上で支障となる課題には、市場側（利用者側）と供給側（事業者側）の問題とに分けられる。

市場からの最大の課題は、「価格が高い」という認識と並行して、「船酔いに対する心配で船が苦手」という意識の問題がある。

これに対しては船の大型化または瀬戸内海のような平水区域での運航が対策として考えられる。

また、クルーズ船が発着する港湾区域の多くは、その開発・発展の経緯から都市市街地や中心交通ターミナルから離れるケースが多く、港湾へのアクセス性について物理的、心理的バリアが存在することも指摘できる。これについては、その乗船場所と都市交通機関との連携などで、港湾へのアクセス性について工夫する必要がある。

また、国民の海に対する親近感を高めることも課題で、それはクルーズ船のような観光面だけでなく、海洋教育や体験などの社会面でのプロモーションや体験の場づくりが望まれる。

一方の事業者側から見た最大の課題は、クルーズ船を調達し運航する上でのコストである。まず船舶の建造調達費用として、数億～数百億単位の初期投資が必要とされるため、新船開発に慎重にならざるをえない現状がある。

また、運航上の船員の人件費や港湾の入港・係留経費などが課題となっている。さらにはこれら固定費となるコストと並行し、オペレーションコストについても、乗船客に対する食材費などを安定した低廉な仕入れを行うことが課題となっている。

これらに加え、安全航行に係る規制や地元との調整に要する労力がクルーズの事業化の上で、課題となっているとの声もある。

こうしたカジュアル・クルーズ事業化の課題を、これまで個々の運航事業者が工夫し乗り越えてきたが、行政+民間あるいは民間+民間という事業体制も視野に入れて、これらの課題解決に向けた方策を検討することが本調査の最大の課題と言える。

表 3-1-2 クルーズ船のカジュアル化に当たっての課題

	課 題		考えられる対策の一例
市場側	船酔いを嫌う人が敬遠		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 平水区域での運航 ✓ 船舶の大型化
	港湾へのアクセス性 <ul style="list-style-type: none"> ・ 市街地から港までの距離 ・ 港からの交通手段 ・ 心理的なバリア 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 定期船乗り場の活用 ✓ 地域交通との連携
	ニーズの拡大		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 利用の多様化（クルーズ事業+海洋教育+災害対応） ✓ プロモーション、イメージング
事業者側	船のコスト高	船の資本費 （数億～数百億円）	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 公設民営化 ✓ チャーター、リースの活用
		人件費 （船員費）	<ul style="list-style-type: none"> ✓ サービス要員の陸上化 ✓ 定員のフレキシブル化
		港費 （入港料・係船業務）	
	運航コスト		<ul style="list-style-type: none"> ✓ 食材・加工等の陸上との協業（仕入れ・加工）
	規制問題 <ul style="list-style-type: none"> ・ 海域利用関係者との調整 ・ 航路の指定 ・ 水先人の乗船義務 ・ 航行速度規制（12 ノット制限） ・ 巨大船の夜間航行の禁止 ・ 海峡での追越制限 		

3-2. 事業モデルの立案とブラッシュアップ

事業モデル検討による推進

ここではカジュアル・クルーズの実態、定義を踏まえて、具体的な5つの事業モデルに対し、8つの仮説事業モデルを策定した。

各事業モデルの具体的なスペック、イメージについては表 3-2-1 に整理した。

1. 宿泊型クルーズ船

【事業モデル-1】本格的カジュアル・クルーズ（船上宿泊型）

【事業モデル-2】本格的高級クルーズ（船上宿泊型）

【事業モデル-3】ヨット・ボートクルーズ

【事業モデル-4】専用船またはチャーター船利用での
アイランドホッピング型ツアー

2. デイクルーズ船（無宿泊）

【事業モデル-5】デイクルーズ（1日クルーズ）

3. クルーズフェリー（宿泊型）

【事業モデル-6】クルーズフェリー（宿泊型）

4. 遊覧船

【事業モデル-7】デイクルーズ（短時間周遊レストラン船）

5. 定期船

【事業モデル-8】島(沿岸)めぐりクルーズ(陸上宿泊型); 定期航路船利用

表 3-2-1 各事業モデルの具体的なスペック、イメージ

1. 宿泊型クルーズ船

事業モデル-1. 本格的カジュアル・クルーズ（船上宿泊型）			
現状分析	【地 域】	世界	約 400 隻稼働、7 万総トン以上が主で最大 23 万総トン 約 13 兆円産業、年間 2,400 万人が利用
		日本	ダイヤモンドプリンセス(11 万総トン)とコスタ・ネオロマンティカ(5.7 万総トン)が定点定期クルーズに就航 他に 10 隻余りの外国籍船が年数回の日本発着クルーズを実施
		瀬戸内海	大阪、神戸、広島、別府港に寄港
	【価 格】	1 泊当たり 1 万円台から（移動、宿泊、食事、エンターテイメント等含む）	
	【旅行期間】	5～10 日	
	【船舶規模】	7 万総トン以上 旅客定員 2,000 人以上	
事業構造分析	寡占化が進み、CCL、RCCL、NCL で全世界の 80%以上 売上に対する純利益が 10～17%と好調 毎年 10 隻程度の新造船 10 万総トン級が平均現在、発注残が 90 隻 船価は、500～1,300 億円/隻⇒高額な資本費、高い減価償却費 船員費は、安価な人件費の国から調達+サービス要員は乗客からのチップを充当 燃料費は、船員費とほぼ同等レベル 食材費は、燃料費や船員人件費のほぼ半分 運賃の 1/3 程度を占める船上売上		
需要のターゲット	年収 300 万円以上の一般大衆 現役世代から高齢者まで 最近は、3 世代もターゲット		
経営主体のシェア	大型船に巨額の初期投資が必要で、しかも大規模な船隊が必要 日本で実現するためには、船主、運航会社、資材供給、販売等のシェアが必要 邦船 3 社による合併事業、旅行会社主体の合併事業なども検討か		
瀬戸内海での普及状況			
全国展開の可能性	すでに全国展開済み		
課題抽出	日本籍の大型カジュアル船が皆無 既存のクルーズ客船の寄港誘致が最も効果的 大型船が着岸できる岸壁整備が必要 沖止めでも寄港したくなる観光地の発掘(宮島には実績)が必要		

【カジュアル・クルーズに求める要素】

① 誰でも	② いつでも	③ 近くで	④ 短く	⑤ 手ごろに
◎	◎	◎	◎	◎

事業モデル-2. 本格的な高級クルーズ（船上宿泊型）			
現状分析	【地域】	世界	全世界で35隻がワールドワイドに稼働 50,000 総トン以下の小型船が多く、1~20,000 総トン級が主
		日本	「飛鳥Ⅱ」「にっぽん丸」「ぱしふいっくびいなす」 「ガンツウ」の4隻が稼働約600億円産業年間 乗船客は約10万人
		瀬戸内海	「飛鳥Ⅱ」「にっぽん丸」「ぱしふいっくびいなす」 は瀬戸内海各港の発着クルーズを実施するほか、 寄港多数 ※「ガンツウ」は尾道起点の短期定点定期クルー ズを実施
	【価格】	4~20万円/泊以上	
	【旅行期間】	1~100日	
	【船舶規模】	3,000~50,000 総トン 旅客定員は30~800人	
事業構造分析	大手船会社または造船会社の系列として経営⇒経営的には安定 各社共にそれぞれ1隻のみの運航⇒規模の経済効果はない 3隻の外航船ではフィリピンクルーズをサービス要員に リピーターに頼るマーケット構造		
需要のターゲット	おおよそ年収1000万円以上 ただし、1~3泊の短期クルーズではやや下がる ※「ガンツウ」は富裕層がターゲット		
経営主体のシェア	新規、または船舶代替では船主、運航会社のシェアは可能性がある		
瀬戸内海での普及状況			
全国展開の可能性	すでに全国展開済み		
課題抽出	既存のクルーズ客船の寄港誘致が最も効果的 沖止めでも寄港したくなる観光地の発掘(宮島には実績) 富裕層向けで、不定期運航が主で、気軽には乗れない 小型の小定員船では1人当たりのコストは高くなる 消席率が50~60%程度と低い(カジュアル・クルーズ客船は100~110%の消席 率) 富裕層のレジャーという固定観念 ※「ガンツウ」は短期、定点定期なのでいつでも乗船できるが、超富裕層向 け		

【カジュアル・クルーズに求める要素】 ※ただし、ガンツウは、②~④=○

① 誰でも	② いつでも	③ 近くで	④ 短く	⑤ 手ごろに
△	×	△	△	×

事業モデル-3. ヨット・ボートクルーズ			
現状分析	【地域】	世界	地中海、カリブ海等で広く実施
		日本	瀬戸内ヨットチャーター: 3~5万円/泊、1~5泊 ヤマハがマリーナでのボート・ヨットのチャーター事業 10~20万円/7時間(10~60人乗り)
		瀬戸内海	瀬戸内ヨットチャーター
	【船舶規模】	数トン~十数トン	
事業構造分析	船員付チャーター レンタルボート		
需要のターゲット	地元個人・団体客、観光客		
経営主体のシェア	船主、レンタル会社の分離		
瀬戸内海での普及状況	過去に瀬戸内海汽船が事業を行うも撤退 瀬戸内ヨットチャーターが宇野で事業開始		
全国展開の可能性	各マリーナで事業展開ができれば、C to Seaに大きな貢献		
課題抽出	ヨット・ボートによる海洋レジャー自体が日本では普及していない 富裕層のレジャーとの固定観念が定着 個人所有はハードルが高い → レンタル、チャーターで広げる		

【カジュアル・クルーズに求める要素】

① 誰でも	② いつでも	③ 近くで	④ 短く	⑤ 手ごろに
△	○	◎	○	△

事業モデル-4. 島(沿岸)めぐりクルーズ(陸上宿泊型)			
: 専用船またはチャーター船利用でのアイランドホッピング型ツアー			
現状分析	【地 域】	世界	不明
		日本	四国運輸局、中国運輸局のモニターツアー
		瀬戸内海	四国運輸局、中国運輸局のモニターツアー
	【価 格】	約 10,000~20,000 円/泊(ただしモニター価格)	
	【旅行期間】	2~3 日	
	【船舶規模】	52 総トン(高速船)~602 総トン(レストラン船)	
事業構造分析			
需要のターゲット	地元個人客・団体客 観光客 外国人客		
経営主体のシェア	移動、宿泊、食事の分離: 旅行会社または船会社がパックツアーとして組み立て		
瀬戸内海での普及状況	まだ試行状態		
全国展開の可能性	可能性大		
課題抽出	魅力あるコースの造成⇒各地の観光協会、DMO、船会社 貧弱な販売網⇒大手旅行会社による全国販売		

【カジュアル・クルーズに求める要素】

① 誰でも	② いつでも	③ 近くで	④ 短く	⑤ 手ごろに
◎	△	◎	◎	△

2. デイクルーズ船（無宿泊）

事業モデル-5. デイクルーズ（1日クルーズ）			
現状分析	【地 域】	世界	世界各地で運航 例：ドイツ：ライン川 トルコ：ボスポラス海峡 ベトナム：ハロン湾 シンガポール：マラッカ海峡
		日本	瀬戸内海「おさんぽクルーズ」（瀬戸内海汽船） レストラン船「銀河」の1日クルーズ（瀬戸内海汽船） いくつかの試行（淡路ジェノバライン、四国運輸局）
		瀬戸内海	瀬戸内海「おさんぽクルーズ」（瀬戸内海汽船）のみ いくつかの試行（淡路ジェノバライン、四国運輸局）
	【価 格】	8,000～15,000 円	
	【旅行期間】	6～8 時間程度	
	【船舶規模】	おさんぽクルーズ：52 総トン(90 名)高速旅客船 四国運輸局：138 総トンカーフェリー（観光バス積載）	
事業構造分析	主に予備船を使った企画に限定される 年に数回だけの運航が多い		
需要のターゲット	地域個人・団体、観光客、訪日観光客		
経営主体のシェア	船主、船会社、陸上レストラン・土産物屋、旅行会社		
瀬戸内海での普及状況	試行段階		
全国展開の可能性	外海を除く平水域(湾内、湖、河川)への展開が可能		
課題抽出	各地で魅力ある周遊コースの造成ができていない 地方港の場合にはマーケットが小さい → 広域からの集客・観光客の取り込みが必要		

【カジュアル・クルーズに求める要素】

① 誰でも	② いつでも	③ 近くで	④ 短く	⑤ 手ごろに
◎	△	○	◎	○

3. クルーズフェリー（宿泊型）

事業モデル-6. クルーズフェリー			
現状分析	【地域】	世界	欧州では一大産業として定着 5~7万総トンの大型フェリーが就航
		日本	全国14航路に大型カーフェリーが就航 トラック輸送が中心だが、一部航路はクルーズフェリー化
		瀬戸内海	大阪/神戸~九州・四国5航路に大型カーフェリーが就航 新造船が相次ぎ、旅客施設・サービスが充実
	【価格】	8,000~20,000円/泊	
	【旅行期間】	1泊2日	
	【船舶規模】	10,000~20,000総トン	
事業構造分析	トラック輸送で80%程度の収入 瀬戸内海航路は旅客輸送も多く50%程度 モーダルシフト(CO2排出はトラックの1/5)、トラックドライバー不足で追い風 15~20年で代替最近、新造船が続々と登場 大地震等の災害時に活躍(国土交通省との覚書)		
需要のターゲット	一般大衆 団体客 インバウンド外国人		
経営主体のシェア	ほぼ一体 一部、鉄道建設・運輸施設整備支援機構の共有建造制度を活用		
瀬戸内海での普及状況	すでに普及		
全国展開の可能性	すでに普及		
課題抽出	旅客数の拡大のためのマーケット開拓が必要 夜行便が多く昼の瀬戸内海は楽しめない 個室を利用すると割高 乗用車積載の場合、人数が多いと高速道路より割高		

【カジュアル・クルーズに求める要素】

① 誰でも	② いつでも	③ 近くで	④ 短く	⑤ 手ごろに
◎	◎	◎	◎	○

4. 遊覧船

事業モデル-7. デイクルーズ（短時間周遊レストラン船）			
現状分析	【地 域】	世界	世界中で広く行われている
		日本	東京、横浜、神戸、大阪、広島、博多、那覇、宮古島
		瀬戸内海	神戸、大阪、広島
	【価 格】	5,000～20,000 円	
	【旅行期間】	2～3 時間	
【船舶規模】	100～2,000 総トン		
事業構造分析			
需要のターゲット	地元個人客・団体客、観光客 欧米ではホテルからの送迎付きで観光客需要の取り込み、		
経営主体のシェア	船主、運航者、販売の分離 陸上レストランチェーン		
瀬戸内海での普及状況	高松、岡山、尾道、松山等での可能性		
全国展開の可能性	主要大都市では既に展開 中規模都市での可能性の検討が必要		
課題抽出	地方港では人口が少なく需要が小さい⇒ 広域からの集客・観光客の取り込みが必要		

【カジュアル・クルーズに求める要素】

① 誰でも	② いつでも	③ 近くで	④ 短く	⑤ 手ごろに
◎	◎	◎	◎	△

5. 定期船

事業モデル-8. 島(沿岸)めぐりクルーズ(陸上宿泊型); 定期航路船利用			
現状分析	【地域】	世界	定期カーフェリー航路等で多数実施
		日本	長距離カーフェリー航路で多数(宿泊パックとして販売) 離島では愛知県の日間賀島・篠島(宿泊パックとして販売) トラピクスの奄美諸島めぐり(フライ&クルーズ型パケットツアーとして販売)
		瀬戸内海	不明
	【価格】	長距離フェリー:	7,000~10,000 円/泊(船2泊・陸1泊)
		日間賀島:	8,000~10,000 円/泊
		トラピクス:	40,000 円/泊 (ただし大阪からの飛行機込与論・奄美大島)
	【旅行期間】	1~4 日	
【船舶規模】	数 10 トン~10,000 トン		
事業構造分析	移動、宿泊、食事の分離: 旅行会社または船会社がパケットツアーとして組み立て		
需要のターゲット	一般個人客		
経営主体のシェア	移動、宿泊、食事、販売の分離		
瀬戸内海での普及状況			
全国展開の可能性			
課題抽出	定期航路の港周辺でのインフラ、観光資源の開発 パック旅行商品の造成 販売網の整備		

【カジュアル・クルーズに求める要素】

① 誰でも	② いつでも	③ 近くで	④ 短く	⑤ 手ごろに
◎	◎	◎	◎	○

4章 瀬戸内らしさを活かしたカジュアル・クルーズ構想

4-1. カジュアル・クルーズの需要予測

(1) 新たなカジュアル・クルーズ事業化のための需要予測

瀬戸内でのクルーズ需要を喚起し、革新的な取組みにより継続的に需要を喚起する好循環を創出することが求められる。

このため、業界各社単独での取組みのみならず、官民、また業界の垣根を越えた国民の連携など、各主体一丸となった取組みが必要である。官民一体で海や船への関心を高める取組みを行うことで、潜在需要を刺激し、マーケットを開拓する努力が求められる。併せて、運航事業者各社による事業性向上の取組みはもちろんのこと、規制緩和やクルーズ事業の構造改革を行うことでその事業性は向上し、よりリーズナブルかつ魅力的な船旅商品が生まれ、船旅需要は一層高まると思われる。

そこで、ここでは前章における事業シミュレーション結果を踏まえ、瀬戸内海で新たにクルーズ商品を開発するにあたっての需要予測を実施した。

需要予測にあたっては、下記モデル別に検討を行うこととした。

- ① 日本籍大型カジュアル・クルーズ客船
- ② デイクルーズ船（レストラン船）
- ③ デイクルーズ船（遊覧船）

まず、日本籍船では実現していない大型カジュアル・クルーズ客船については、新規で事業化するために、2章における採算計算シミュレーションにより外国籍船のカジュアル・クルーズの料金に近づけるためのコスト削減方策を求めると共に、日本における事業化が可能な潜在需要について予測した。また、デイクルーズ船については、瀬戸内海の他の地域で新たに事業化するうえでの、都市別の潜在需要を予測した。

(2) わが国の大型カジュアル・クルーズ需要

ここでは、目標とすべき将来のクルーズ市場規模を算出し、カジュアル・クルーズに対する潜在需要（可能性）を推計する。

◆推計手法

需要予測は、市場における商品の販売量を予測する上で欠かせないものであり、商品企画に欠かせないものである。一般にある製品の普及の過程は、立ち上がり期、成長期、飽和期に分けることができ、このような普及の過程は図 4-1-1 に示すような代表的な成長曲線であるロジスティック曲線で表されることがよく知られている。

$$y(t) = \frac{K}{1+be^{-ct}} + a \quad (1)$$

ここで、 K は限界値、 c は普及速度、 a は初期普及率を表す。

図 4-1-1 ロジスティック曲線

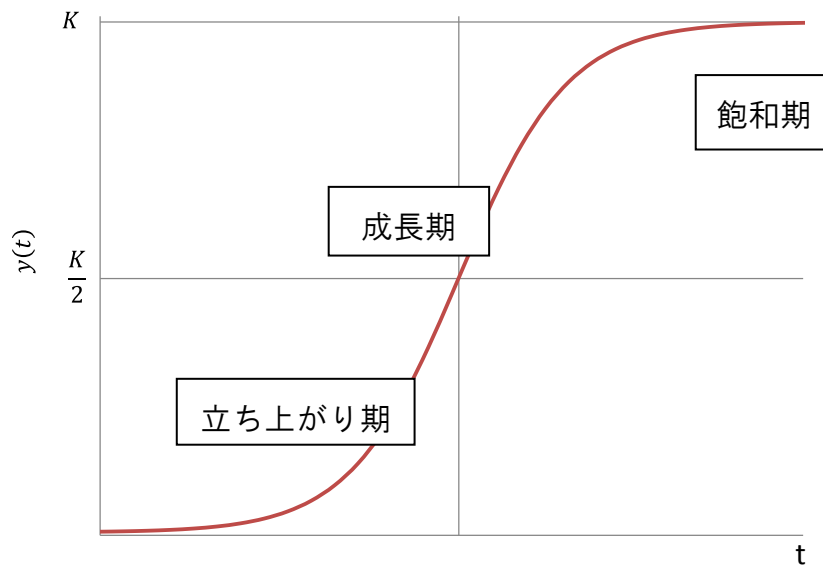


図 4-1-2 は、各国のクルーズ人口を浸透率で表したものである。それぞれ、立ち上がり期、成長期、飽和期が見られ、その成長の早さや限界値は地域によって異なることがわかる。日本のクルーズ人口は 0.2%付近での低迷が続いており、これは日本船社が運航する長期でかつ高価格なクルーズの需要が中心となっているためと考えられる。

図 4-1-3 には、日本のクルーズ人口統計のうちの外国船社の運航する外国籍クルーズ客船のクルーズ人口の実績値を示す。なお、ここには日本人が海外まで飛行機で飛んでクルーズ客船に乗船した値も含んでいる。

2000 年のピークはスタークルーズの日本発着クルーズを開始したためである。そして 2010 年からは東アジアで北米型のカジュアル・クルーズが展開されて、不定期ではあるが外国籍カジュアル船の日本発着クルーズが始まり、また中国発着クルーズでも日本人乗客の集客を始めたため、急激なクルーズ人口の増加がみられる。この図から日本の外国籍船のカジュアル・クルーズ人口は、日本においても増加傾向であることがわかる。

2013 年からはプリンセスクルーズの日本発着定点定期クルーズが始まり、2016 年からはコスタクルーズも日本発着の定点定期クルーズをはじめ、両社ともに 2018 年からは通年の日本発着クルーズを始める。

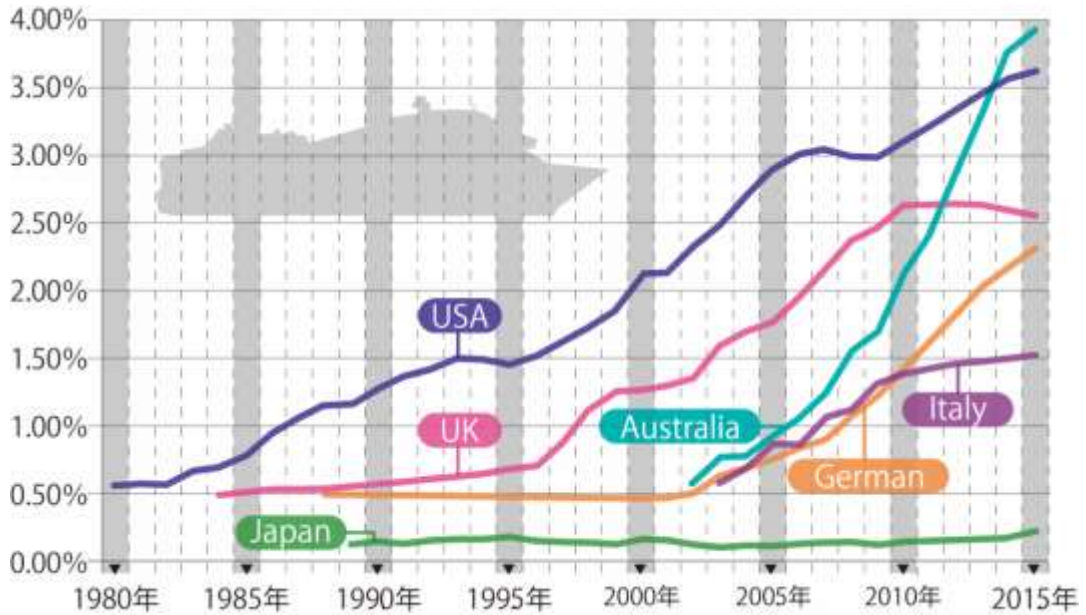
このように日本マーケットにもカジュアル・クルーズの進出が急速に進む兆しが見えており、図 4-1-2 の欧州各国また豪州と同様に、カジュアル・クルーズの進出によるクルーズマーケットの成長が期待されている。

そこで、図 4-1-2 に示したドイツの成長曲線をベースに日本の成長曲線を作成し、カジュアル・クルーズの需要予測を行うこととした。ドイツでは、長きにわたって高級クルーズ客船とロシア客船をチャーターした旅行会社のクルーズが行われていたが、30 年近くクルーズ人口は 30 万人程度と一定のままであった。また、ドイツ人は観光好きであるが、英語が不得手であるため、クルーズ客船の中はドイツ語の単言語とするなどの対策をしてきており、日本のクルーズマーケットとよく似た特性がある。これらのマーケットの共通性から、ドイツでのクルーズ人口の実績値からロジスティック曲線を決め、その変化率が図 4-1-3 に示す日本の外国籍クルーズ客船のクルーズ人口の成長の変化率と近いように、日本のロジスティック曲線を同定した。

その結果を図 4-1-4 に示す。この図からクルーズの普及率が人口の約 1%、すなわちクルーズ人口が約 120 万人に達するのは、10 年後の 2027 年頃になると推定される。

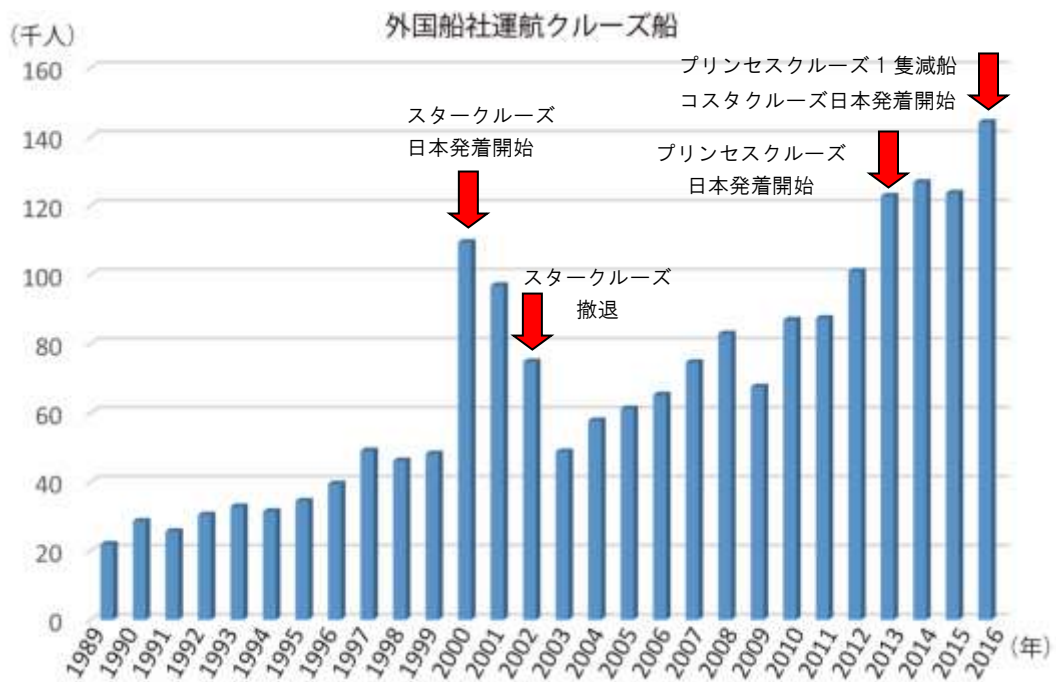
表 4-1-1 には、各年度のクルーズ人口の予測数を示す。2017 年度の日本のクルーズ人口はまだ公表されていないが、予測では 3 万人増加の 17 万人となり、2026 年にはほぼ 100 万人となる。

図 4-1-2 世界のクルーズ人口（浸透率）



出典：池田良穂著：基礎から学ぶクルーズビジネス、海文堂書店

図 4-1-3 日本人の外国籍クルーズ客船への年間乗船者数



出典：池田良穂著：基礎から学ぶクルーズビジネス、海文堂書店

図 4-1-4 日本人のクルーズ人口の予測(浸透率)

クルーズ人口/人口

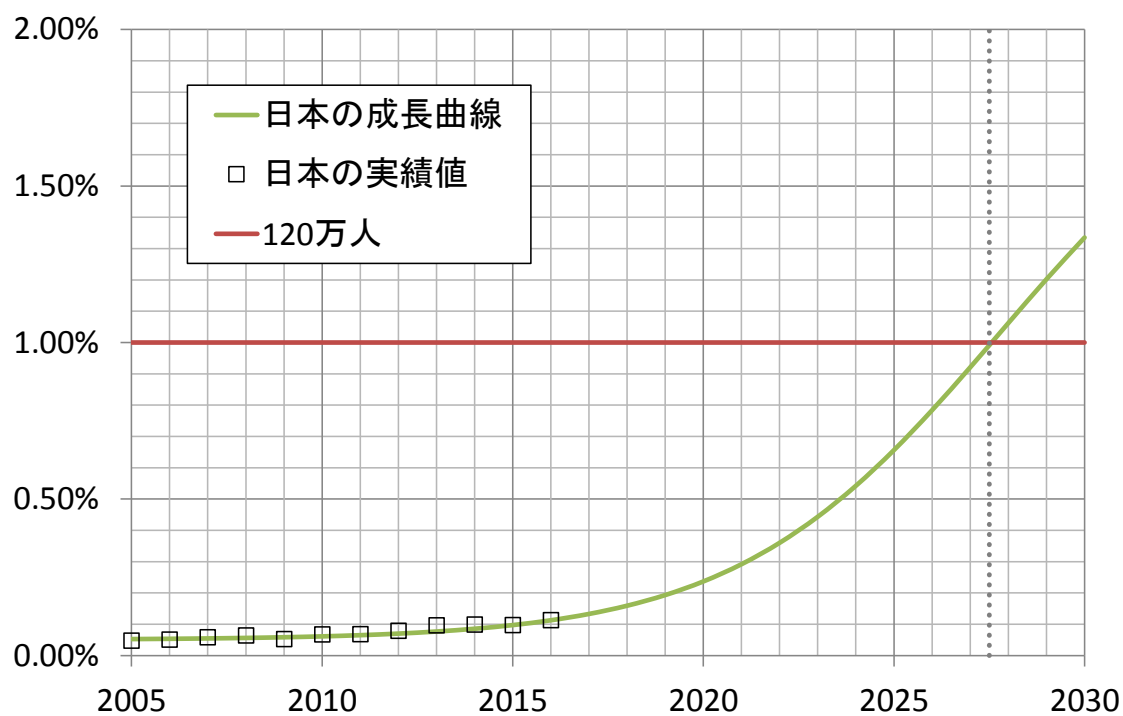


表 4-1-1 日本人の外国籍カジュアル・クルーズの乗船者数の予測結果

	予測人口(万人)
2017年	17
2018年	20
2019年	24
2020年	30
2021年	37
2022年	45
2023年	56
2024年	68
2025年	83
2026年	99
2027年	116
2028年	134
2029年	151
2030年	168

(3) 瀬戸内地域が目指すべきデイクルーズ需要

ここでは、瀬戸内の各都市におけるデイクルーズの浸透率を神戸市同等まで高めることを目指すものとし、広島市の市場規模をモデルとして需要を推計する。

◆推計手法

- ・ 神戸市における年間利用者数を原単位として使用する
- ・ 「住民利用者」、「観光客利用者」の割合を5：5、3：7と設定し、住民、観光客それぞれに対する市場への浸透率を算出する

1) デイクルーズ（レストラン船）

図4-1-5に神戸港起点のレストラン船および遊覧船の輸送実績を、図4-1-6に神戸市の人口と観光客数を示す。遊覧船、レストラン船は年によって増減が見られ、ともに飽和期に入っていると考えられる。これを限界値としてレストラン船のロジスティクス曲線を同定した。ただし、立ち上がり期の実績値がないため、限界値以外の定数は遊覧船の浸透率のロジスティクス曲線の値を用いている。神戸市の輸送実績の観光客と居住者の比率を (a)5：5 とした場合と、(b)7：3 とした場合の2ケースに分けそれぞれを神戸市の観光客数と居住者人口で割って浸透率を求めた。

神戸市の観光客と居住者比率を 5：5 とした場合(a)、図4-1-7より

観光客浸透率は0.46%、居住者浸透率は10.31%

神戸市の観光客と居住者比率を 7：3 とした場合(b)、図4-1-8より

観光客浸透率は0.64%、居住者浸透率は6.21%

広島市のレストラン船の浸透率は、実績値（観光客と居住者比率は 3：7）であり、それぞれを広島市の観光客数と居住者人口で割って求めた。（表4-1-2）

観光客浸透率は0.06%、居住者浸透率は1.6%

居住者浸透率で4倍～6倍、観光客浸透率7～10倍の差があり、神戸にレストラン船がよく浸透していることが分かる。

次に、神戸市の浸透率を用いて、広島市の需要予測を行い、広島市の実績値と比較した結果を図4-1-11・12に示す。図4-1-11が神戸市の観光客と居住者比率を5：5とした場合、図4-1-12が同じく7：3とした場合である。

広島市の観光客と居住者比率を 5：5 とした場合(a)、図4-1-11より

予測需要は約19万1千人

広島市の観光客と居住者比率を 7：3 とした場合(b)、図4-1-12より

予測需要は約 16 万 8 千人

となった。

広島市にこれだけの潜在需要があることを示唆している。

表 4-1-2 「デイクルーズ（レストラン船）」の需要想定 単位：千人

	神戸市		広島市需要予測	
	5 : 5	3 : 7	5 : 5	3 : 7
居住者観光客利用比率	5 : 5	3 : 7	5 : 5	3 : 7
レストラン船需要	319	319	190.4	167.8
居住者利用者数	158	95	123.0	74.0
観光客利用者数	161	224	67.4	93.8
市内人口	1,536	1,536	1,196	1,196
住民利用率	10.3%	6.2%	10.3%	6.2%
観光客入込み数合計	35,000	35,000	14,653	14,653
観光客利用率	0.46%	0.64%	0.46%	0.64%

- ・ 広島市でのレストラン船の浸透率を神戸と同等にまで高めると、167.8 千人～190.4 千人に達する。
- ・ 2-2. (2) の事業構造シミュレーションにおいて、算出した結果（4 万人以上の集客数で損益分岐運賃が 9,000 円台）からみて採算上十分な年間乗船客数であるといえる。
- ・ なお、参考として高松市・玉野市を香川県・岡山県で算出すると、香川県（高松市）は、143.5 千人～159.9 千人に達し、岡山県（玉野市）は、212.2 千人～264.4 千人に達する。

図 4-1-5 神戸港起点のレストラン船および遊覧船の輸送実績

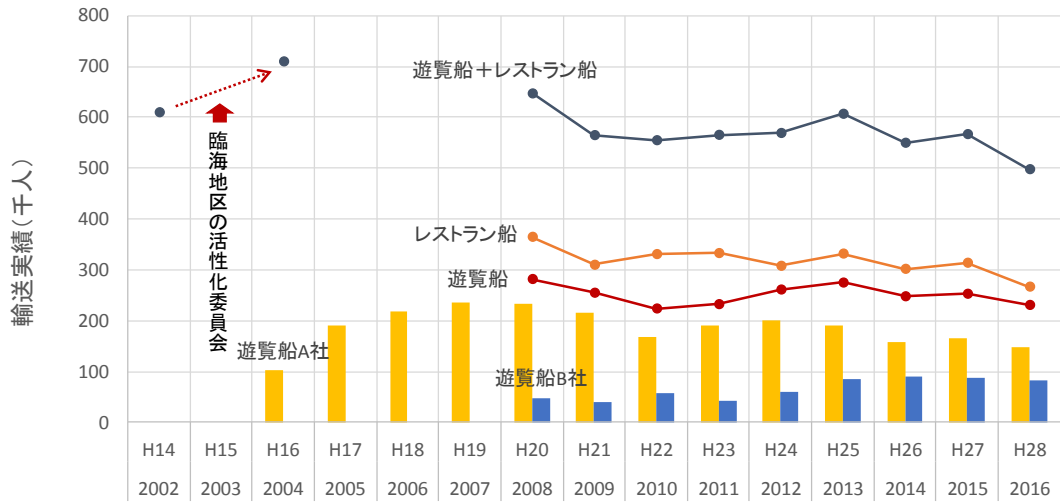


図 4-1-6 神戸市の観光客数と神戸市の人口

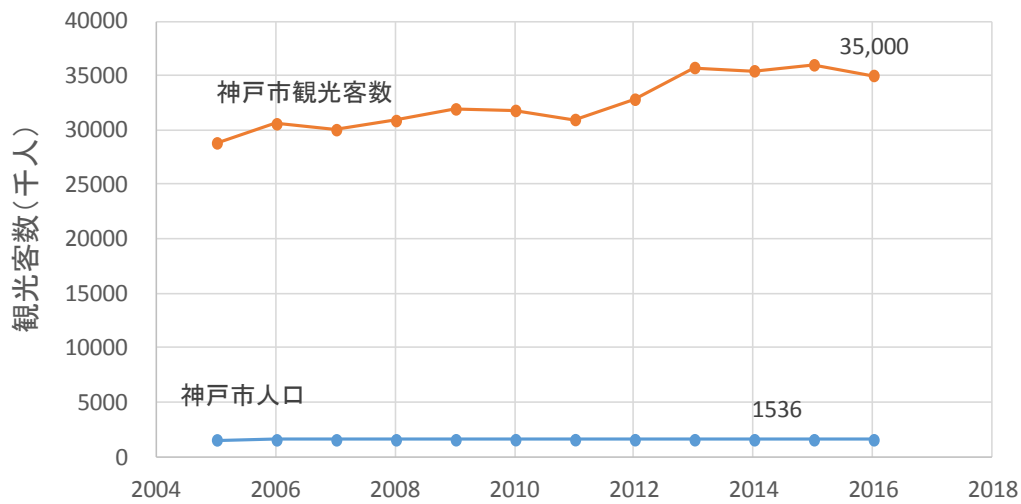


図 4-1-7 レストラン船の観光客浸透率のロジスティクス曲線 (a)

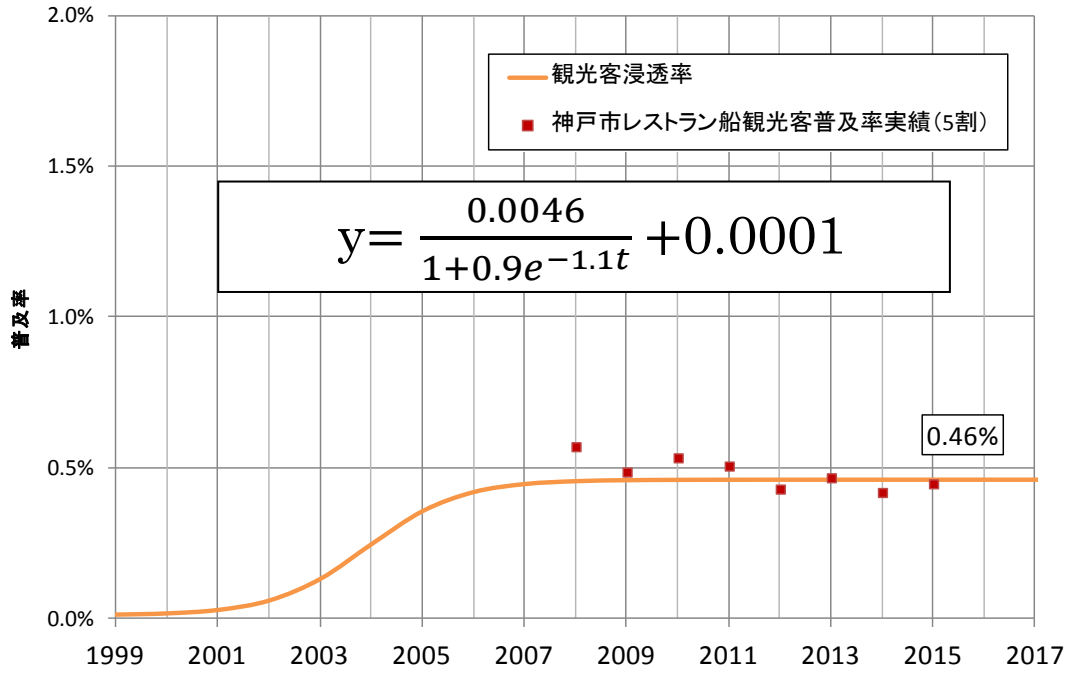


図 4-1-8 レストラン船の居住者浸透率のロジスティクス曲線 (a)

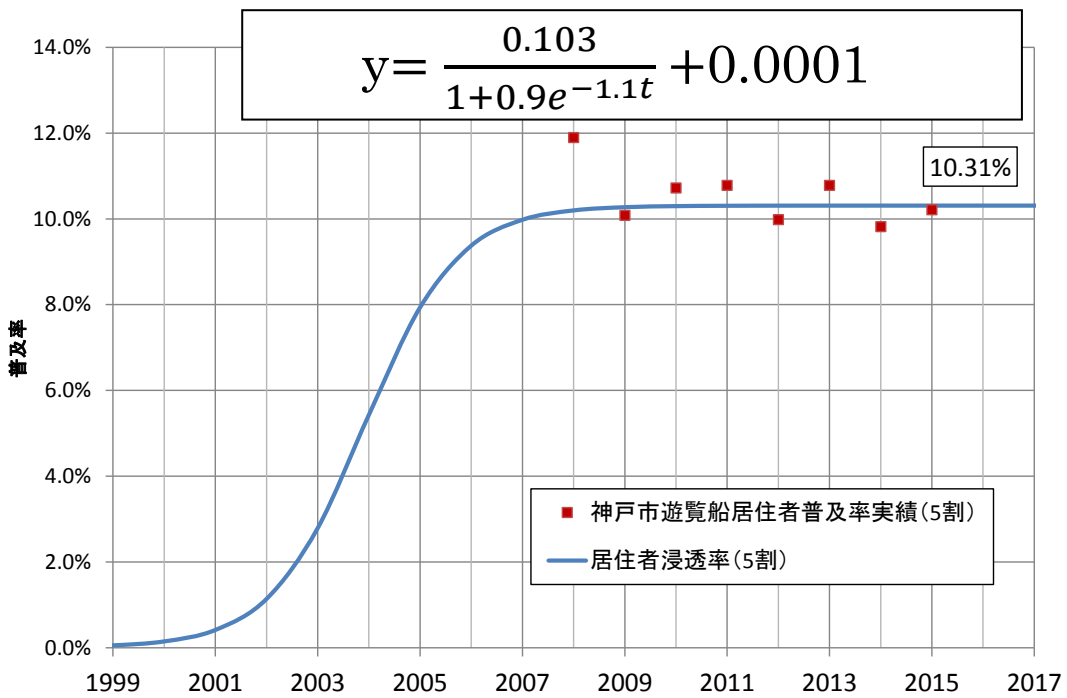


図 4-1-9 レストラン船の観光客浸透率のロジスティクス曲線 (b)

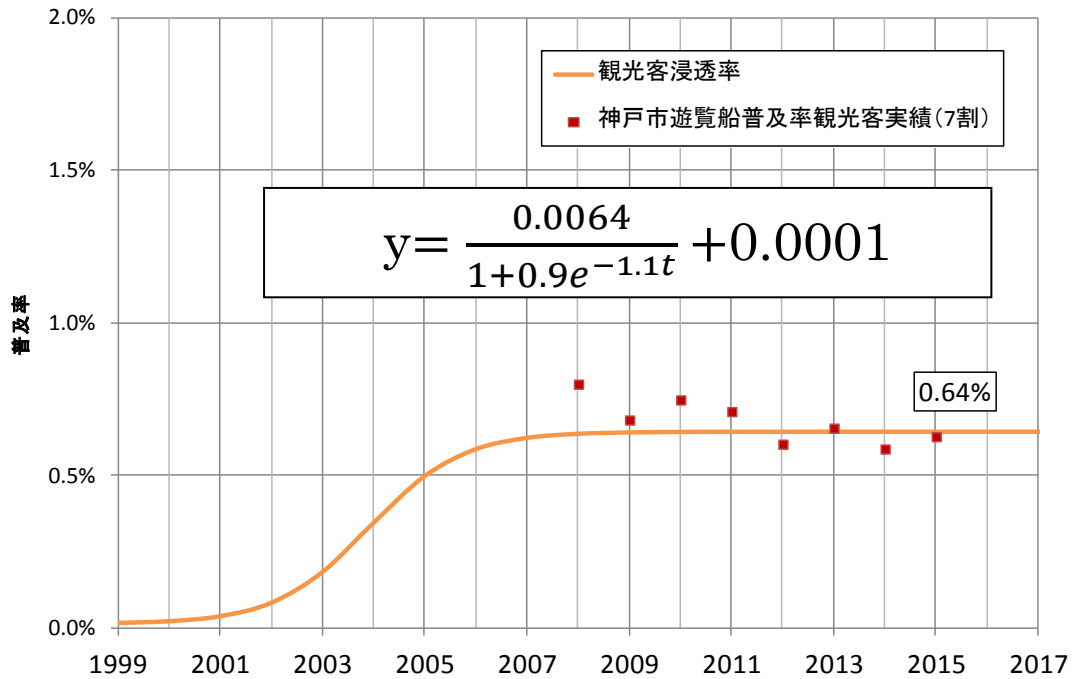


図 4-1-10 レストラン船の居住者浸透率のロジスティクス曲線 (b)

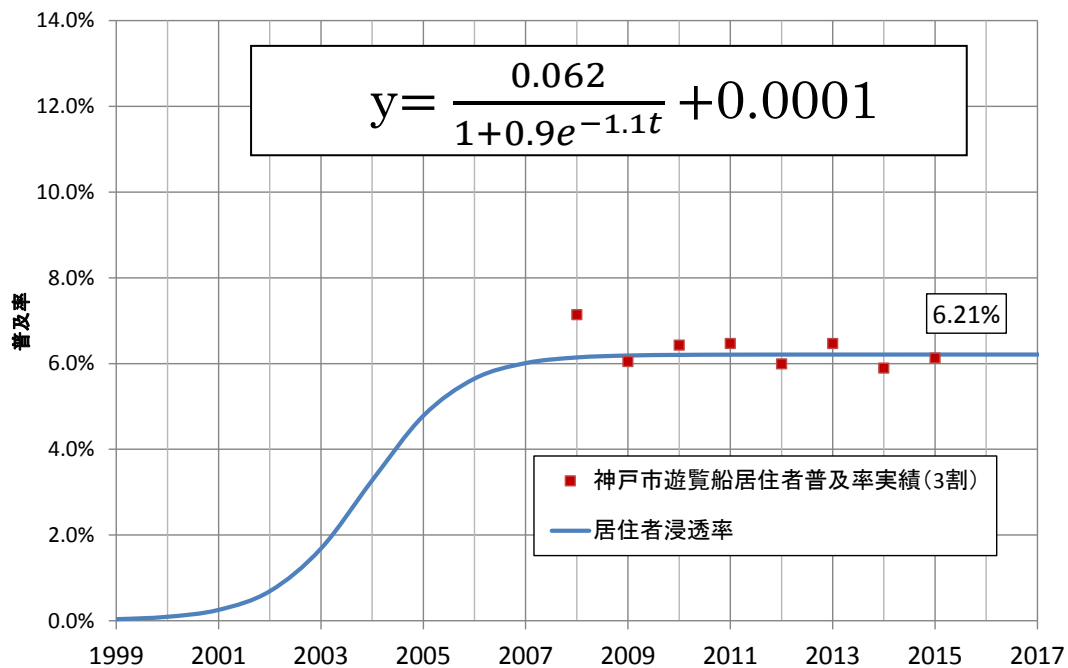


図 4-1-11 神戸市浸透率を用いた広島市需要予測 (a)観光客 5 割

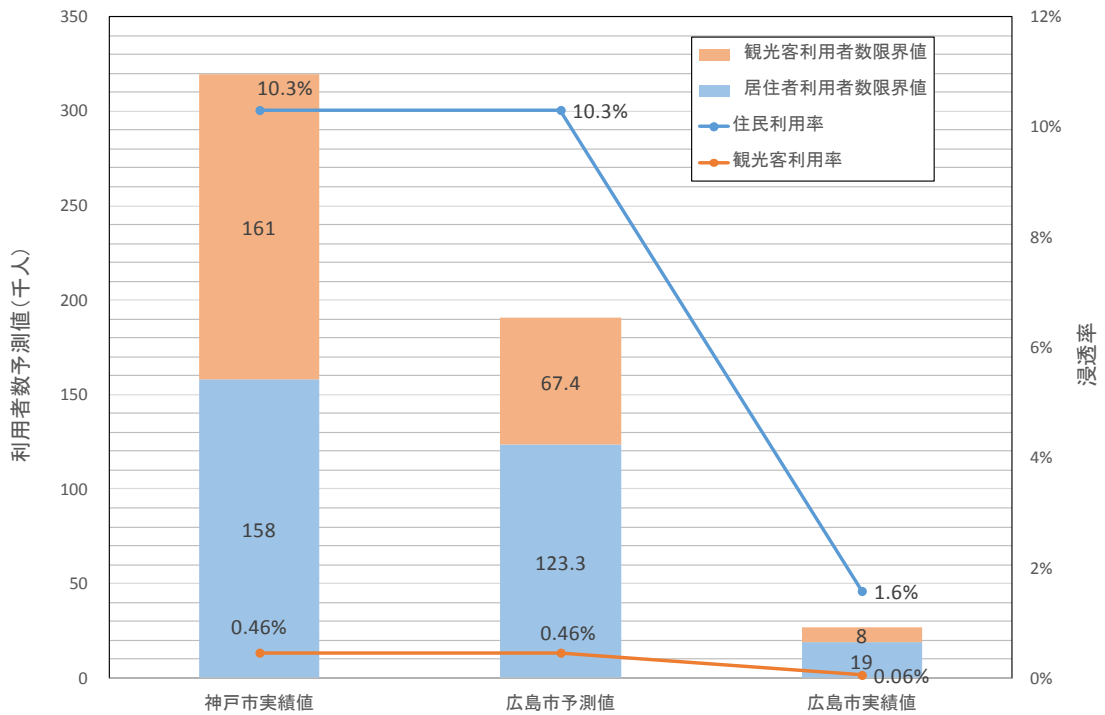
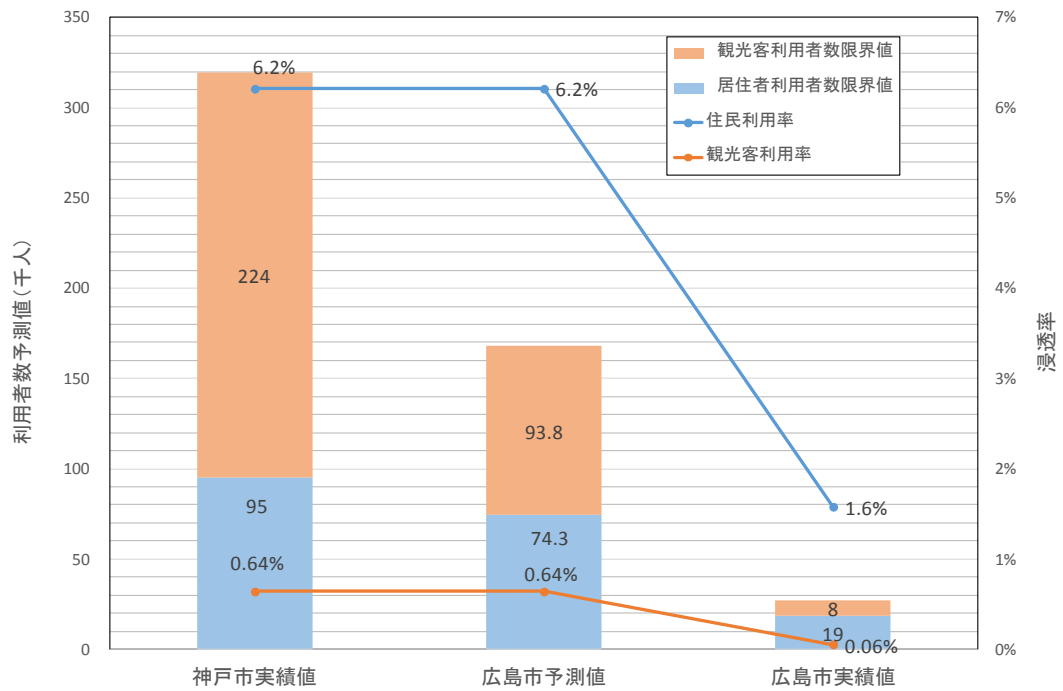


図 4-1-12 神戸市浸透率を用いた広島市需要予測 (b)観光客 7 割



2) デイクルーズ（遊覧船）

図 4-1-13 に神戸港起点のレストラン船および遊覧船の輸送実績を、図 4-1-14 に神戸市の人口と観光客数を示す。遊覧船、レストラン船は年によって増減が見られ、ともに飽和期に入っていると考えられる。この値を限界値として、遊覧船の浸透率のロジスティックス曲線を同定した。ただし、立ち上がり期の実績値は黄色の棒グラフで示した 2001 年に遊覧船事業を開始した A 社の輸送実績をもとにしている。輸送実績の観光客と居住者の比率を 5 : 5 とした場合(a)と 7 : 3 とした場合の 2 ケースに分けそれぞれを観光客数と居住者人口で割って浸透率を求めた。

観光客と居住者比率を 5 : 5 とした場合(a)、図 4-1-15・16 より

観光客浸透率は 0.39%、居住者浸透率は 7.81%

観光客と居住者比率を 7 : 3 とした場合(b)、図 4-1-17・18 より、

観光客浸透率は 0.54%、居住者浸透率は 4.71%

となる。

また限界値に達するのは、図 4-1-15~4-1-18 より、2000 年を開始年とすると、2004 年付近を変曲点として 2008 年頃となる。約 8 年程度で飽和期に到達する結果となった。

次に、神戸市の浸透率を用いて、広島市の需要予測を行った。

広島市の観光客と居住者比率を 5 : 5 とした場合、

予測需要は約 15 万 1 千人

広島市の観光客と居住者比率を 7 : 3 とした場合(b)、図 4-1-12 より

予測需要は約 13 万 4 千人

となった。広島市での遊覧船の浸透率を神戸と同等まで高めると、134 千人～151.5 千人に達する。

表 4-1-3 「デイクルーズ（遊覧船）」単位：千人

	神戸市		広島市需要予測	
	5 : 5	3 : 7	5 : 5	3 : 7
居住者観光客利用比率	5 : 5	3 : 7	5 : 5	3 : 7
遊覧船需要	258	258	151.5	134.0
居住者利用者数	120	71	93.8	55.6
観光客利用者数	138	187	57.7	78.4
市内人口	1,536	1,536	1,196	1,196
住民利用率	7.8%	4.7%	7.8%	4.7%
観光客入込み数合計	35,000	35,000	14,653	14,653
観光客利用率	0.39%	0.54%	0.39%	0.54%

- ・ 2-2. (3) の事業構造シミュレーションにおいて、算出した結果からみて、19 総トン型での年間乗船客数 120 千人時の損益分岐計算は 435 円、140 千人時が 373 円であり、十分な採算性があるといえる。
- ・ なお、参考として高松市・玉野市を香川県・岡山県で算出すると、香川県（高松市）は、114.9 千人～127.5 千人に達し、岡山県（玉野市）は、182.2 千人～218.7 千人に達する。

図 4-1-13 神戸港起点のレストラン船および遊覧船の輸送実績

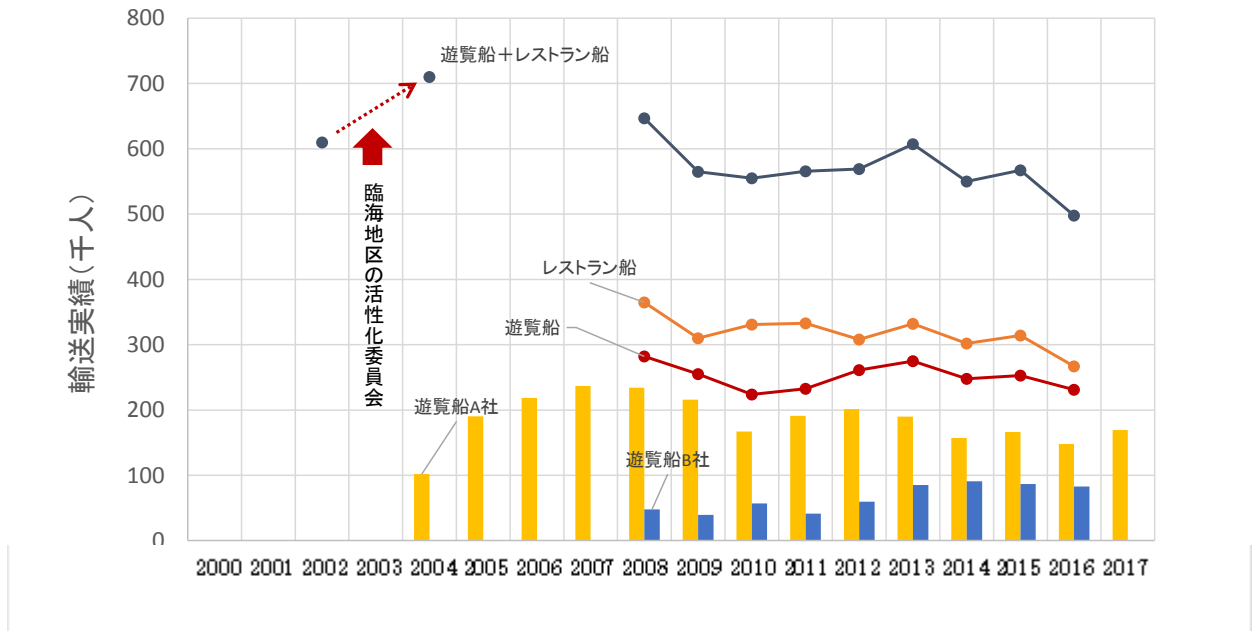


図 4-1-14 神戸市の観光客数と神戸市の人口

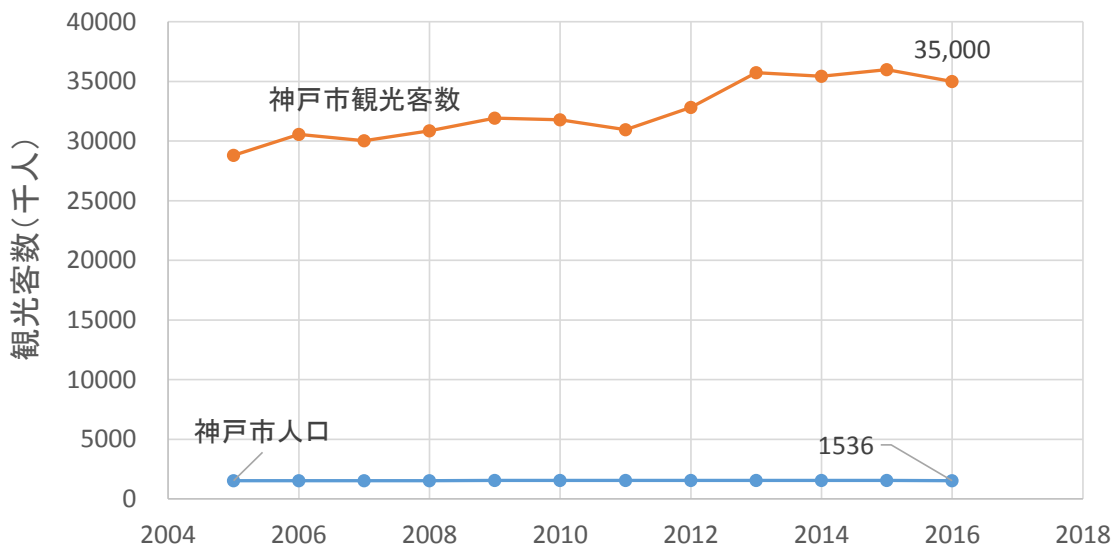


図 4-1-15 遊覧船の観光客浸透率のロジスティクス曲線(a)

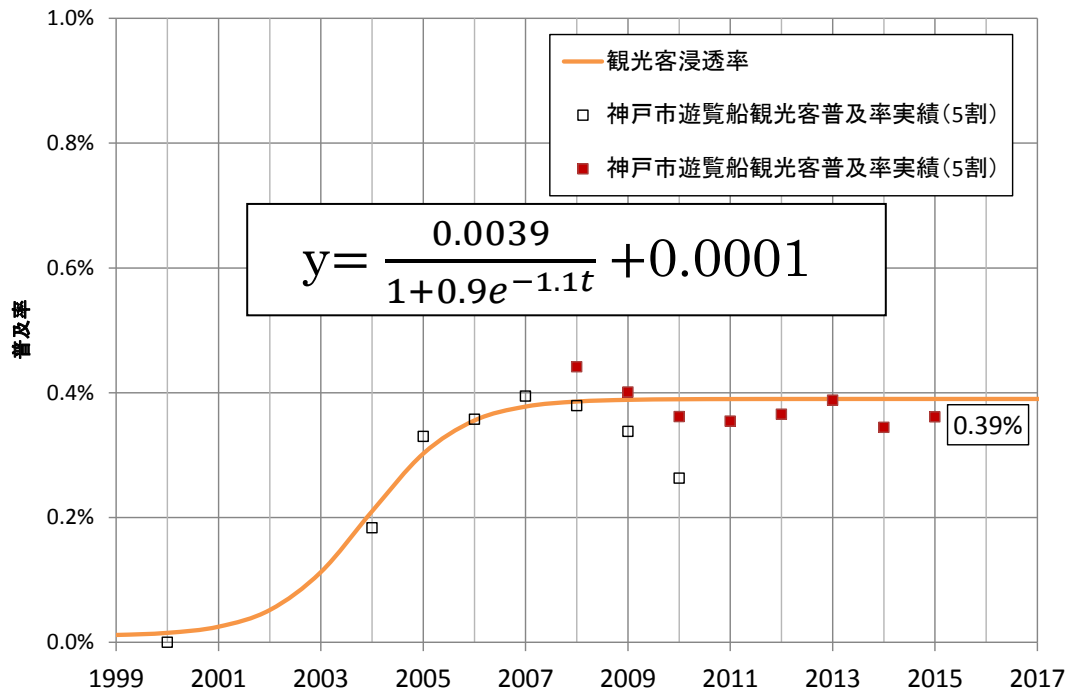


図 4-1-16 遊覧船の居住者浸透率のロジスティクス曲線(a)

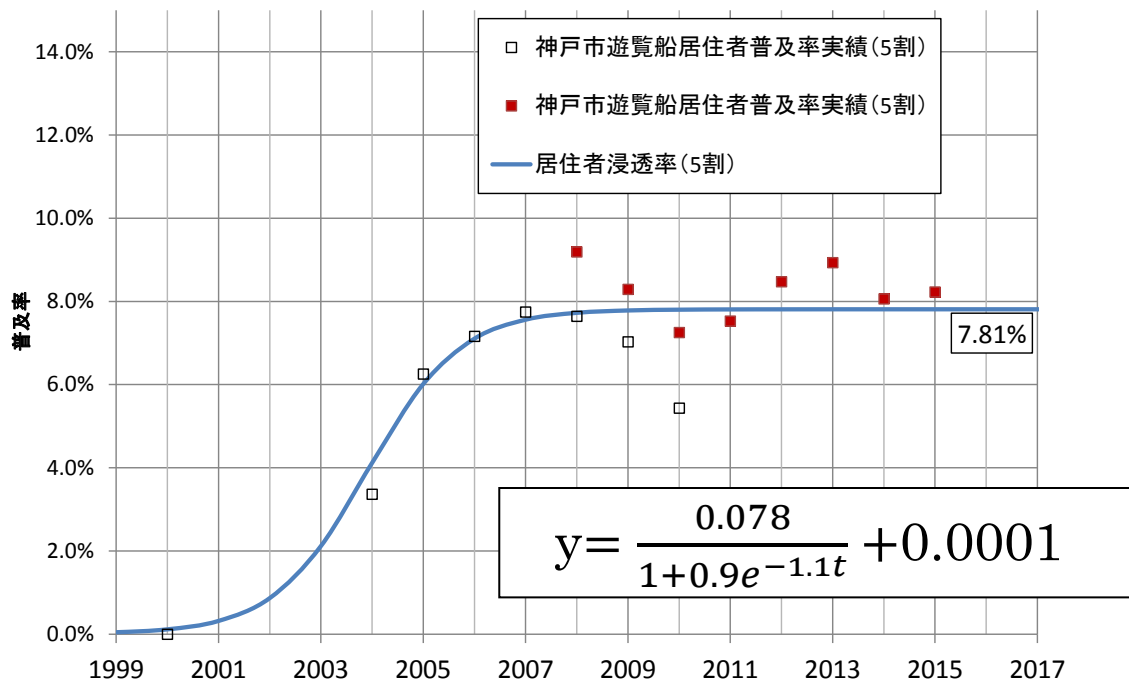


図 4-1-17 遊覧船の観光客浸透率のロジスティクス曲線(b)

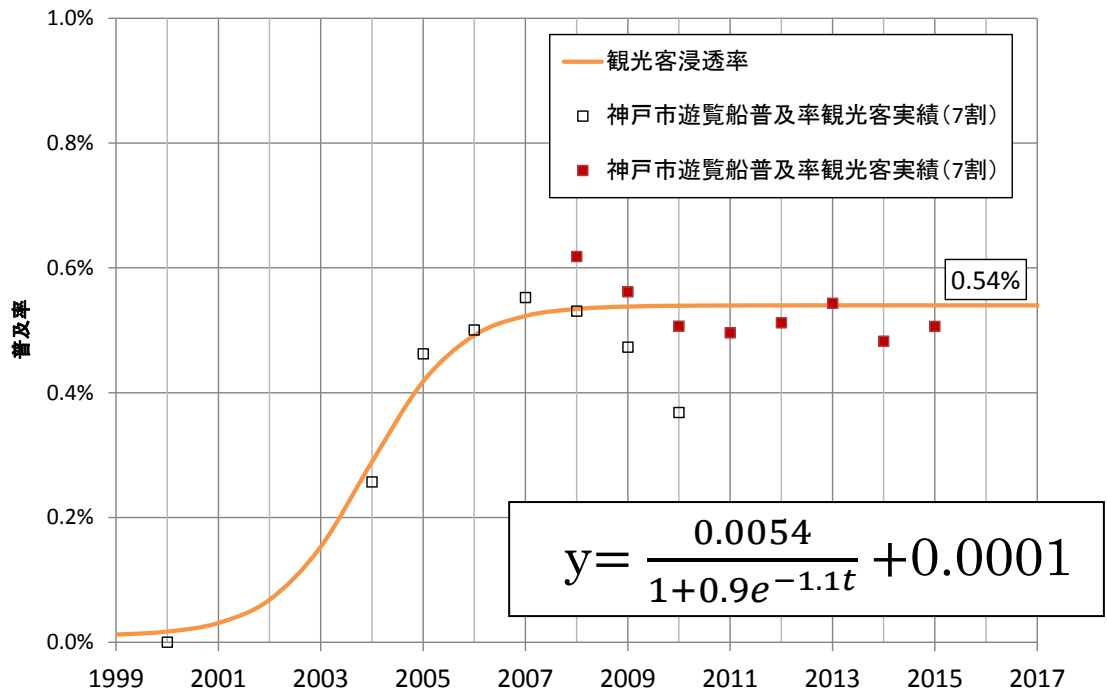
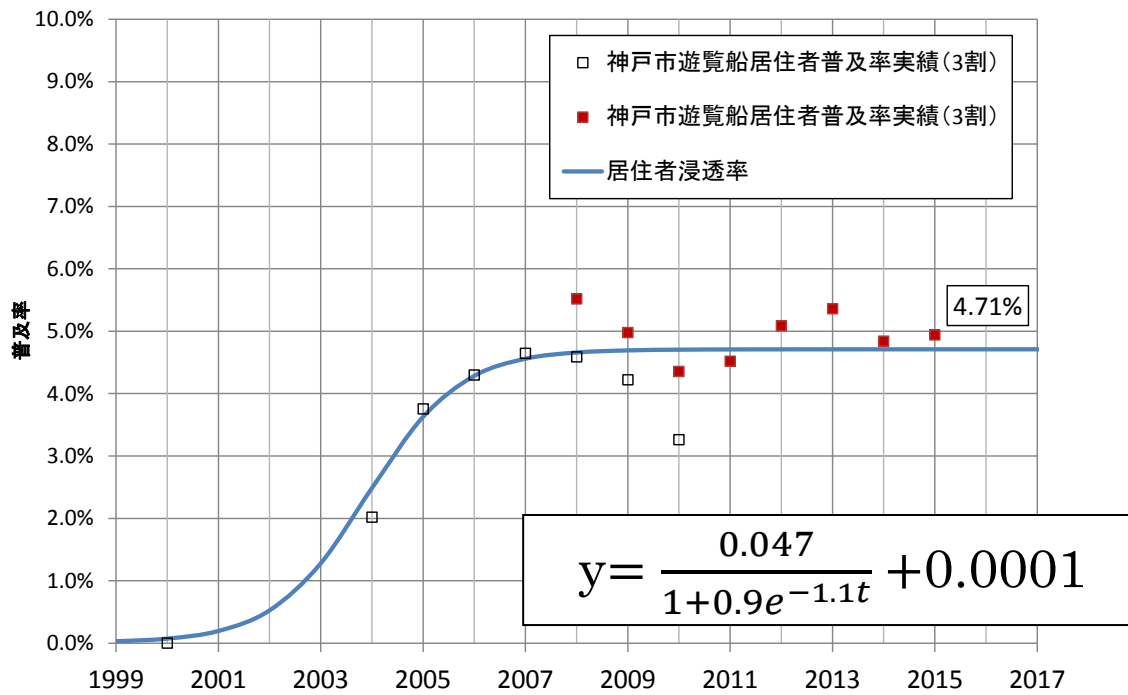


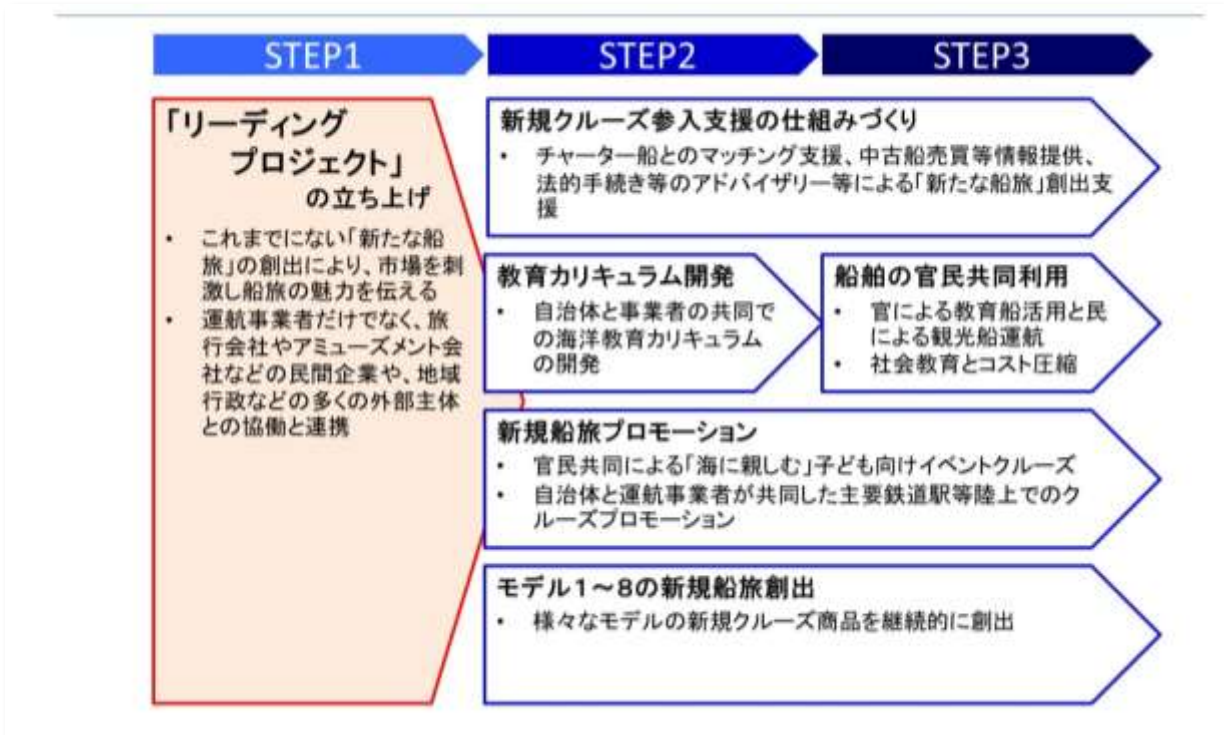
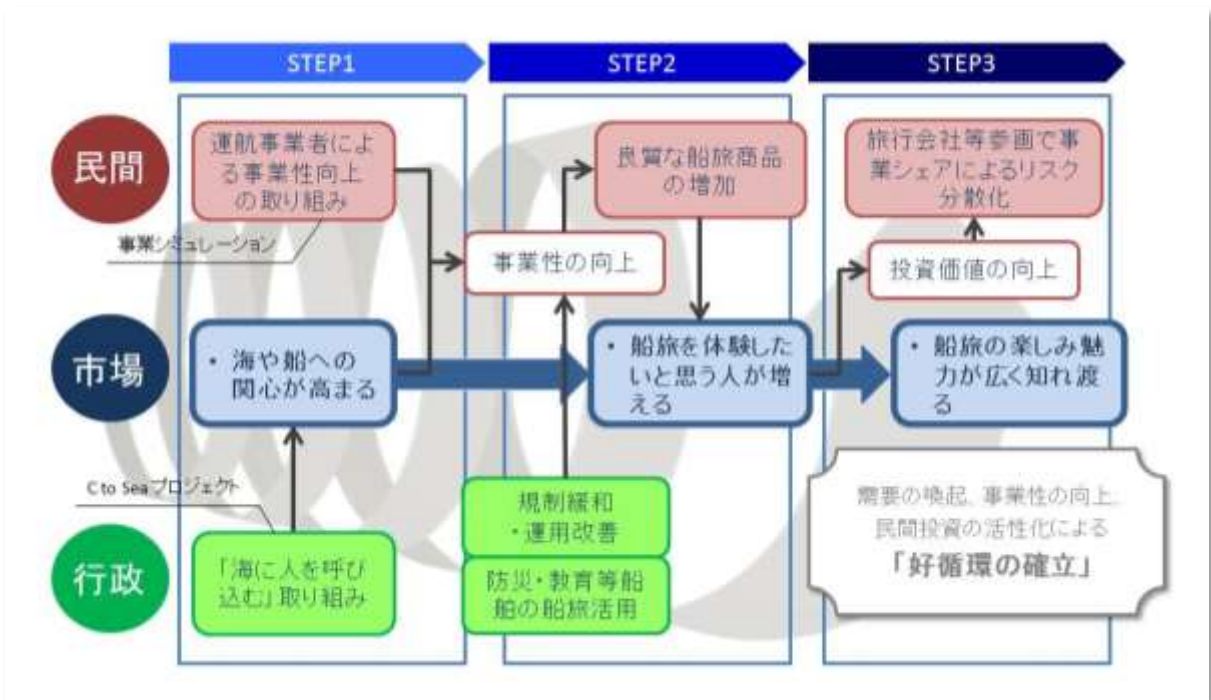
図 4-1-18 遊覧船の居住者浸透率のロジスティクス曲線(b)



4-2. 瀬戸内におけるカジュアル・クルーズ振興策

瀬戸内海にカジュアル・クルーズの事業化を実現するためには、図4-2-1のステップアップシナリオのとおり、官民がそれぞれの役割を担いながら連携して進める必要がある。

図4-2-1 瀬戸内クルーズ・ステップアップシナリオ



(1) 運航タイプ毎の課題

1) 日本籍大型カジュアル・クルーズ客船

課題と対応策

4-1.(2)で示した需要量に対し、供給については、現在、日本発着クルーズに就航する外国籍クルーズ客船は、11万総トンが1隻、6万総トンが1隻で、年間総供給量は約18万人となっている。現体制のままでは、前項にて推計した需要量に対して、5年目で27万人、10年目で98万人の供給不足となる。

したがって日本籍のカジュアル・クルーズ船の実現が必要であり、目標としては、16%のシェアを日本船が占めることを想定すると、5年目に1隻、10年までにさらに2隻の船舶が必要となる。その際に、船舶を新造するとすれば、その建造費約300億円が、日本籍カジュアル・クルーズ客船実現の課題となる。

なお、この場合、外航客船を内航で活用する方法が想定される。

それを解決する手段として、

- ・ 国内の船会社・旅行会社・船主による合併事業
- ・ リースまたはチャーターをする主体を創生し、運航事業体にハードを提供
- ・ ファンドによる建造(船会社・旅行会社・船主・利用者(クラウドファンディング))
- ・ 独立行政法人鉄道運輸施設整備支援機構による共有船の実現
- ・ 海外の大手クルーズ運航会社との合併(中国、欧州で実現。北米の中古船の活用) 等が考えられる。

効果

新規の日本籍の大型カジュアル・クルーズ船事業が実現することで、下表に掲げられるような効果が期待される。

直接効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 年間クルーズ乗船者(消席率 80%)x 平均クルーズ運賃(2万円/日と仮定)とすると、約90億円/1隻、10年後の3隻体制で270億円の経済効果を見込むことができる ・ 日本で建造すると、日本の造船所に約300億/隻×3隻=約900億円の経済効果が期待される
社会的効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ カジュアル船では、家族連れが多いことから、青少年に船旅を経験させることができる ・ クルーズ客船のターミナルには市民が集まるので、国民の海離れを防止できる

2) デイクルーズ（レストラン船）

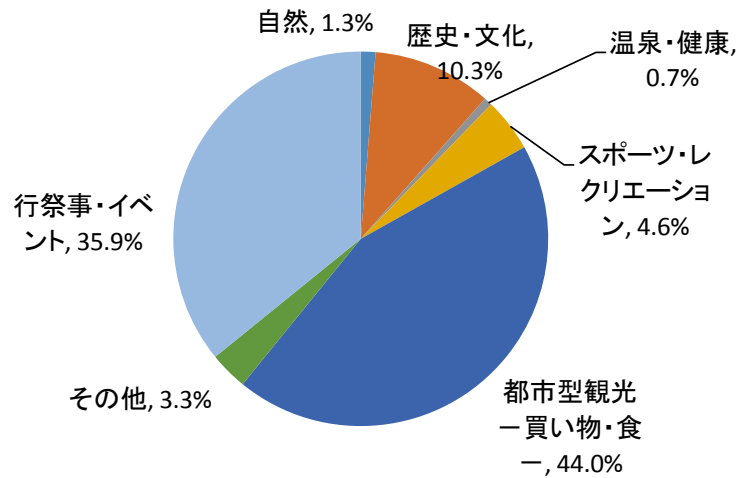
課題と対応策

2隻のレストラン船が運航されている神戸で浸透率が大きい理由としては、神戸は近隣に大都市の大阪があること、観光目的の中心が港町観光（44%が都市観光目的）であること、繁華街と港が近いことなどが挙げられる。広島の場合は、都市観光目的は12%、歴史・文化目的が55%となっており、宮島への観光客は多いが、広島海の玄関である宇品港が市街地から遠いことが、浸透率が低い原因となっている可能性が高いと推察される。

なお、各県のオフィシャル観光サイトでは、神戸では海、船のイメージが前面にでていますが、広島では少ない。

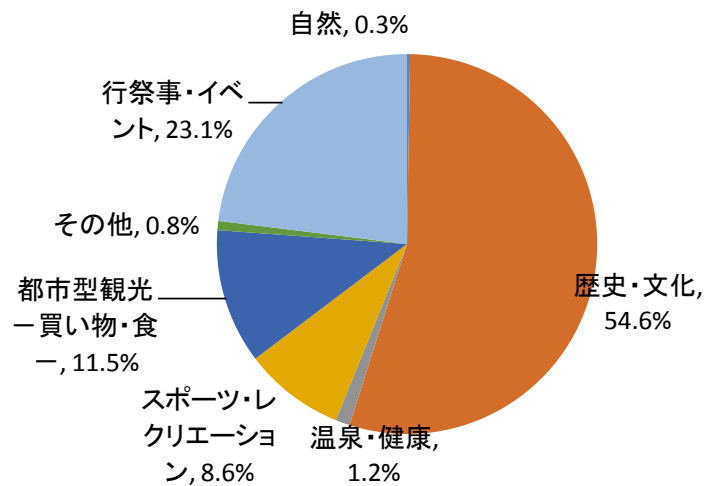
神戸市は、主要都市である大阪と隣接しており大きな観光需要が見込まれるため観光客比率はかなり高いと考えられる。また、図4-2-2、図4-2-3に示した神戸市と広島市の観光客の入込目的から、ショッピングや食等の都市型観光を目的とした入込が44%と非常に多く、これが高い浸透率の一要因といえるであろう。

図 4-2-2 観光客の入込目的（神戸市）



出典：平成 27 年度兵庫県観光客動態調査

図 4-2-3 観光客の入込目的（広島市）



出典：平成 27 年度広島県観光客数の動向

事業可能性と課題

広島市の浸透率を、神戸と同等にまで高めることができれば、利用者数は年間約 16 万人となり、事業性が画期的に改善すると考えられる。また同様に高松市の場合では、年間約 12 万人となり、採算分岐計算結果と照らし、十分な可能性があるといえる。

高松での事業を神戸のレベルに近づけるためにはレストラン船としての魅力が必要である。加えて瀬戸大橋、屋島、壇ノ浦の源平合戦跡地、金毘羅宮の洋上参拝などのストーリー性のある周遊、また香川、広島への観光入込客の動線に港をのせて、海へと導くことで、レストラン船としての魅力が向上すると考えられる。

事業化の最大の課題は、船舶の調達または新造の場合 1～5 億円の船舶の建造費となる。

3) デイクルーズ（遊覧船）

瀬戸内における遊覧船の運航状況は、表 1-2-2 のとおりであるが、神戸での事業展開のほか、広島においてもすでに多数運航されている。

そこで、神戸・広島のほか、高松の浸透率を神戸に近づけるためには、遊覧船としての魅力が必要となる。屋島、壇ノ浦の源平合戦跡地、金毘羅宮の洋上参拝(パワースポット)などや、香川県への観光入込客の動線に高松港をのせて、海へと導く。同様に、姫路港、岡山または宇野港、尾道港、今治港、松山港等での展開も考えられる。

事業化の最大の課題は、船舶の調達または新造の場合の1～1.5億円の建造費となる。

4) クルーズフェリー

瀬戸内海には、関西～九州航路に4航路に毎日7便の宿泊型定期フェリー、関西～四国航路に2航路に毎日2便の宿泊型定期フェリーが就航している。

- ・ 大阪～新門司 名門大洋フェリー 1日2便
- ・ 大阪～別府 フェリーさんふらわあ 1日1便
- ・ 神戸～新門司 阪九フェリー 1日1便
- ・ 神戸～大分 フェリーさんふらわあ 1日1便
- ・ 泉大津～新門司 阪九フェリー 1日1便
- ・ 大坂～東予 四国開発フェリー 1日1便
- ・ 神戸～新居浜 四国開発フェリー 1日1便

九州航路は、すべて夜行便で、昼間は港で停泊している。これは昼便にはトラック需要が少ないためである。(2016年度実績：旅客125万人、乗用車29万台、トラック50万台)

瀬戸内海の各航路は、いずれも旅客需要が多く(約40～50%)、クルーズフェリー化を目指しており、客室の個室化、ペット同伴、乗用車同乗、食事の充実、各種イベントの開催、展望風呂などへの取組みがみられる。

インバウンド客には、移動と宿泊ができることから一定のニーズが存在する。各社ともに、国際フェリーパス(ジャパンレールパスのフェリー版)の発行など、インバウンド集客に向けた動きもみられる。

また、日曜便のトラック需要減少時に、(株)フェリーさんふらわあは、4隻の運航船の内の1隻を使って昼便運航を「感動クルーズ」と称し、年4回実施している。ほかにもバルト海型の船中2泊、陸上の昼間観光の弾丸ツアーも実施されている。

課題と対応策

- ・ 青少年需要の拡大策
- ・ 海、船への関心が薄らいでいる子どもを船旅に誘導するには、学校単位の修学旅行または家族旅行が効果的と考えられ、「修学旅行はフェリーで」「フェリーによる家族旅行」によるキャンペーンなどがある
- ・ 修学旅行の趣旨に合う船上企画：船長講話、船内の仕事、船の運航の科学、AIS 講座
- ・ 家族連れの子どもが喜ぶ企画：キッズランド、各種教室
- ・ 需要の季節的変動および週内変動の均一化が必要
- ・ 運賃以外の船上売上の増加策が必要
- ・ マーケットは関西と九州北部に限定

(2) その他

1) 外国籍クルーズ客船

世界で 2,400 万人が利用し、13 兆円産業となっているいわゆる現代クルーズの東アジアでのさらなる展開を見越して、これらの外国籍クルーズ客船の瀬戸内海への誘致により、瀬戸内海域におけるクルーズマーケットを育成する。

その際、ターゲットは、外国籍高級クルーズ客船、外国籍カジュアル・クルーズ客船に分類されると考えられる。

外国籍船誘致策①：外国籍高級クルーズ客船

クィーンエリザベスのような大型船舶と、1～3 万トン程度のブティック・クルーズがあるが、いずれも隻数は少ないので、日本に来る頻度は少ない。

ただし、キューナード・ライン社は、世界一周クルーズの途中寄港時に、日本発着クルーズを実施するなど、日本マーケットに注目している。また、元日本郵船系のクリスタル・クルーズも新造船を建造しており、将来的には日本に寄港する可能性は大きい。

小型ブティック・クルーズは、世界で 35 隻しかいないため、日本に寄港する頻度は低い。フランスのポナン社は、すでに日本で大阪～舞鶴間のクルーズを約 1 ヶ月にわたって実施しており、瀬戸内海の港への寄港の可能性も大きく、今後の新造船もあるので積極的誘致が効果的。ただし、いずれも年数回の寄港が限界と想定される。

外国籍船誘致策②：外国籍カジュアル・クルーズ客船

日本周辺の外国籍カジュアル・クルーズは、中国発着のクルーズと、日本発着のクルーズに分かれるが、中国発着クルーズの乗船客は年間 200 万人を超えたが、日本は 10 万人規模に留まっている。

今後、中国発着クルーズのクルーズ人口は 300～500 万人になると予測されており、これまでは 4～6 日の短期クルーズが多かったが、今後は 1 週間から 10 日のマーケットも拡大するとみられている。

その際、いかに瀬戸内海にクルーズ客船を導くかが重要となる。中国人クルーズ客にとっての瀬戸内海の魅力は、

- ・ 静穏な海（船酔いの心配がない）
- ・ 多島海の美しい景色
- ・ 美味しい食材

一方、運航上の問題点は、

- ・ 高い内海パイロット
- ・ 巨大船ルール、濃霧時の停船ルール
- ・ 航路内の漁船操業

一方、日本人乗客をターゲットするカジュアル・クルーズでは、プリンセスクルーズのダイヤモンドプリンセス（11 万総トン）と、コスタクルーズのコスタ・ネオロマンティカ（6 万総トン）が、通年の日本発着クルーズを行っており、年数回は瀬戸内海にも就航している。この寄港回数を増加させることも肝要となる。

＜外国籍クルーズ客船誘致の効果＞

こうした宿泊型の本格的クルーズ客船の誘致による効果は以下のとおり。

直接効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 発着港、寄港港への船、乗客、乗組員の消費に伴う経済波及効果。乗客の消費額は、1人当たり1.5万円程度（CLIA調べ）といわれる。1,000人乗りで1,500万円、4,000人乗りで6,000万円と予測される。
社会的効果	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市民が客船を見るために港に足を運ぶようになり、海、船、港に親しむようになる。 ・ 日本発着のクルーズの増加で、国民が海および船に親しむようになる。 ・ カジュアル・クルーズ客船では、家族連れでの乗船客も多く、青少年が海および船に触れ合う機会が増える。

2) デイクルーズ（島めぐり）

島めぐりの需要開拓に際しては、観光資源磨きもさることながら、これまでにない新たな島旅を創出することができる。

2017年度には、激増する訪日外国人旅行者をターゲットとした、新たな島巡りクルーズ事業を検証するため、国土交通省四国運輸局による「瀬戸内海エリアの訪日外国人旅行者向け海上周遊ルート充実に向けた実証調査事業」が行われている。

現状で高松港を起点として各島には定期船があるものの、島と島を結ぶ周遊航路が存在しないことから、新たなクルーズ商品を開発するため、チャーター船によるモニターツアーを催行した。

参加者アンケートの結果では、商品化に際して「10,000円未満」であれば参加すると回答したボリューム層が最も多く、ツアー催行に要する費用（設定金額：23,000円）との乖離がみられる。

一方で、特にアジア圏からの参加者からのツアー内容に対する評価は高く、事業者収益体制を整備し、事業者のリスクを分散することができればインバウンドの満足度の高いクルーズ商品となり得ることが推察できる。

そこで、事業者にとってのリスクを減少させるクルーズ企画のあり方として、5章にて取り上げる事業体制の整備が望まれるところである。

(参考) モニターツアーアンケート結果



出典：瀬戸内海エリアの訪日外国人旅行者向け海上周遊ルートの実証調査(四国運輸局)

図 4-2-4 運航ルートマップ



出典：瀬戸内海エリアの訪日外国人旅行者向け海上周遊ルートの充実にに向けた実証調査(四国運輸局)

また、個々の海運事業者だけでなく、多方面からの企画、アイデアを募り、商品化に活かす地域連携体制が望まれる。具体的には5章で述べるが、産官学が連携し、若者や他分野からのアイデアや企画を募る体制づくり等が想定される。

(3) 経営モデルの可能性

日本籍大型カジュアル・クルーズ客船、レストラン船、遊覧船において、タイプによって規模は異なるが、いずれも事業化の最大の課題は、船舶の建造費となる。そこで本項においては、事業課題においても示唆されている、船舶所有と経営・運営の分離、ファンドによる船舶建造、また鉄道・運輸機構による共有船舶建造制度の活用について検証を行う。

1) 所有と経営・運営の分離モデル

ホテル・旅館業界における分離モデル

ホテル・旅館業界の近年の経営形態は、建物の所有・経営・運営の分化が非常に進んでおり、ホテル・旅館業界での仕組みをもとに船舶所有と経営・運営の分離モデルを検証するものとする。

ホテル・旅館業界における経営形態は下表のように分類される。

表 4-2-1 ホテル・旅館の経営形態

経営形態	内容	資本	経営	運営	ブランド
所有直営型	ホテル事業者が土地・建物・を所有し、ホテル開発・運営を行う経営形態。	オペレーター（ホテル会社）			
所有と経営・運営の分離モデル					
①リース型	ホテル事業者が土地・建物の所有者からホテルを長期間借り上げ運営する経営形態	オーナー	オペレーター（ホテル会社）		
②MC型	土地・建物を所有しホテル経営をするオーナーが、「運営」の部分だけを外部業者に委託するマネジメント・コントラクト型経営形態	オーナー		オペレーター（ホテル会社）	
③FC型	オーナー自らホテル経営に携わるが、フランチャイズ先であるホテルチェーンから「ブランド」や運営ノウハウを提供された上で運営を行う経営形態	オーナー			オペレーター（ホテル会社）

出典:(株)JTB 総合研究所 作成

ホテル・旅館の契約形態の違いにより、サービス主体と、そのサービスにより得る対価、オペレーター及びオーナーそれぞれがもつリスクとその対価（リターン）が異なる。それは下表のとおり整理することができる。

表 4-2-2 ホテル・旅館の経営形態におけるサービス対価

経営形態	オペレーターが提供するサービス内容	オペレーターへのサービス対価	リスク&リターン	
			オペレーター	オーナー
①リース型	・ホテル経営+賃料	・建物賃貸	リスク： ・ビジネスリスク（売上・利益等） リターン： ・収益のアップサイド享受	リスク： ・テナント撤退リスク リターン： ・安定収入
②MC型	・ブランド付与 ・営業・予約システム・PMS（：予約から客室管理、請求までを処理する宿泊施設の基幹システム）供与 ・GM以下幹部社員派遣	・基本フィー+インセンティブフィー 例） ・総売上の2% ・GOP（：営業粗利益）の10%（±2%）程度	リスク： ・FFE（家具、什器、厨房機器等、ホテル運営に必要な資産）に関する投資 リターン： ・ブランド品質の維持のし易さ ・フィービジネス ・最小限のリスクでブランド拡大	リスク： ・ホテルの収益力が無い場合のリスクが大 リターン： ・幹部派遣社員により運営が容易
③FC型	・ブランド付与（看板貸し） ・予約システム供与	・基本フィー+インセンティブフィー 例） ・宿泊売上の3% ・料飲売上の2% ・その他売上の1% ＊交渉により歩合は様々である	リスク： ・幹部派遣がなく品質維持が難しい場合がある リターン： ・チェーン展開が容易	リスク： ・自社でのホテルオペレーションノウハウが必要となる リターン： ・安価なコストで有名国内外ブランドホテルの運営が可能となり、ノウハウを習得できる

出典：(株)JTБ 総合研究所 作成

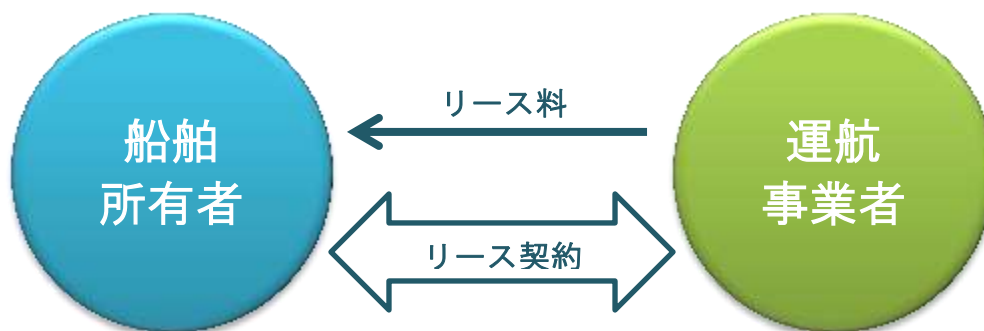
瀬戸内クルーズにおける分離モデルの展開

現状の瀬戸内クルーズは、運航会社自ら、あるいはそのグループ会社が船舶を所有し、その経営と運営、またブランド構築まで一手に引き受けて自社にて行っており、ホテル・旅館業界でいう「所有直営型」で取組まれてきたといえる。

所有と経営・運営の分離モデルを実現するため、ホテル・旅館の経営形態を基本とし、①リース型、②MC型、③FC型の三種のモデルについて、下記検討を行った。

基本形① リース型

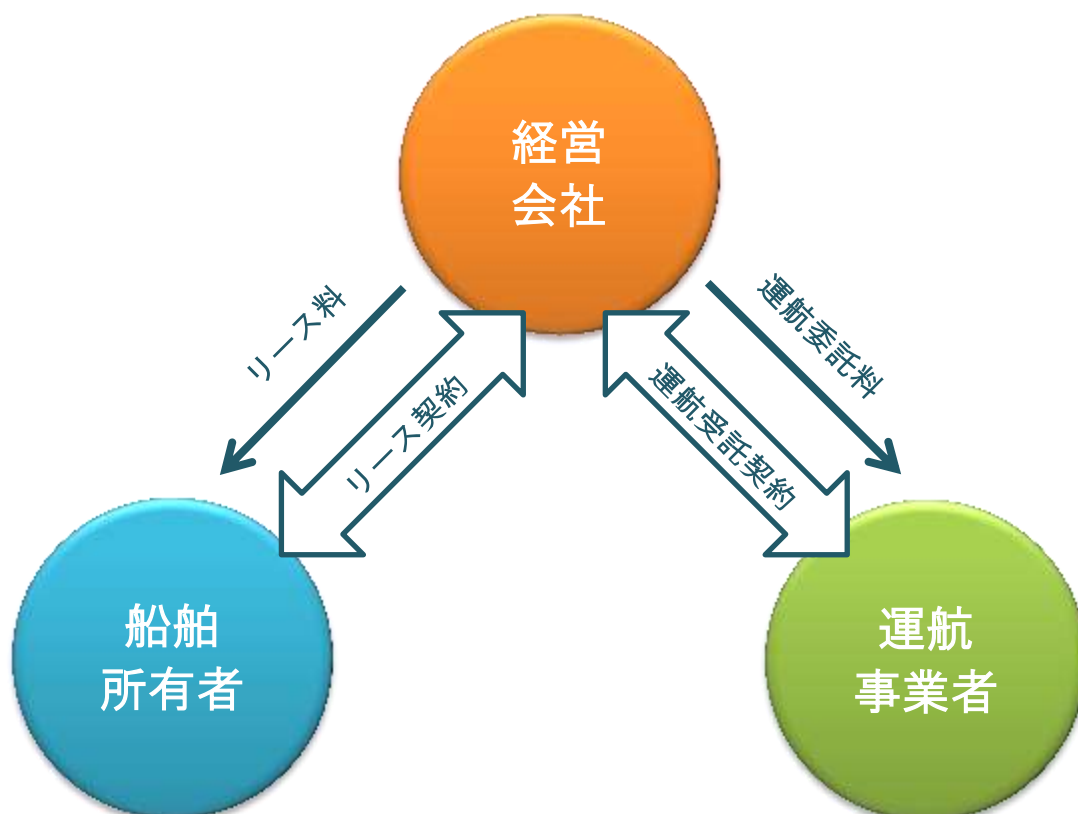
主 体	内 容	リスク	リターン
船舶所有者	船舶所有主体は複数の船舶を所有し、各地域でクルーズを運営する運航事業体を募り、船舶の長期リースを行う。	運航事業者の撤退（遊休船舶の保有リスク）	リース料の安定収入
運航事業者	運航事業者は船舶を所有せず、船舶所有主体からクルーズ船を長期間借り上げ、運航する。	売上・利益等ビジネスリスク	クルーズ収益



基本形② MC（マネジメント・コントラクト）型

このモデルでは、さらに所有・経営・運営の明確に分離するモデルとして、「船舶所有者」は、船舶の建造・所有機能のみを果たし、「経営会社」に経営機能を持たせ、船舶の賃借契約を結び、さらに経営会社が船舶のオペレーションを「運航事業者」に委託するケースについて検討する

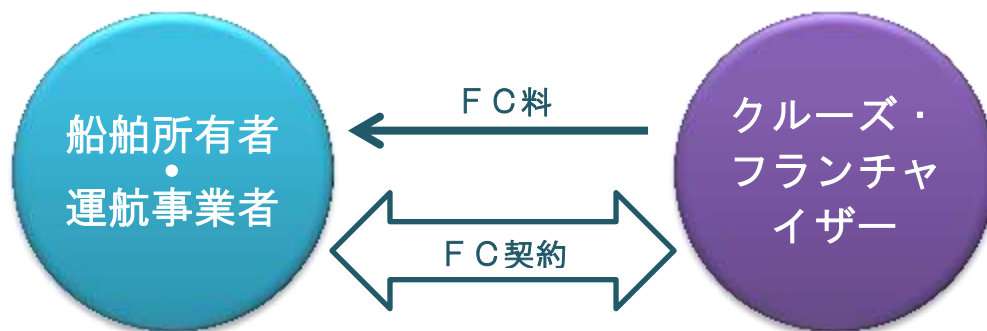
主 体	内 容	リスク	リターン
船舶所有者	船舶を経営会社にリースし、定期的にリース料を収受するのみで、ローリスク・ローリターン。		リース料の安定収入
経営会社	経営機能をもち船舶所有者にリース料を、オペレーション会社に運営委託料を支払わなければいけないうえ、クルーズ事業の経営に関し全責任を負う	すべての経営リスクを負う	事業収益をほぼ独占できる
運航事業者	運航事業者は船舶を所有せず、船舶所有者からクルーズ事業のオペレーションのみを受託し、経営リスクを負わない。	オペレーションリスクのみ	運営委託料にもとづき船舶のオペレーションを行うのみで極めて低リスク



基本形③ FC（フランチャイズ）型

船舶所有主体自らがクルーズ事業に携わるが、フランチャイザーから「ブランド」や「運営ノウハウ」を提供された上で運営を行う経営形態。このモデルでは原則的にはオペレーション・ノウハウはフランチャイザーが持っており、自らもつ看板（ブランド）を元に、船舶所有者に対し運航を希望する事業者を募り、チェーン展開を図る。

主体	内容	リスク	リターン
船舶所有者・運航事業者	船舶所有主体が自らクルーズ船の運航し、フランチャイザーからノウハウやシステムの供給を受ける	オペレーション・ノウハウが不足した際のリスク	知名度のあるブランドのものクルーズ事業を行うことができる
クルーズ・フランチャイザー	自社のもつクルーズブランドや、ノウハウ、システムを提供し、共通ブランドでの横展開を図る	品質維持リスク	チェーン展開が容易となる



上記は、最後のフランチャイズ型を除き、いずれも所有・運営・経営を分離したモデルとなっており、これにより各種リスクを分散化している。

瀬戸内カジュアル・クルーズの場合、複数の船舶を保有し、リースまたはチャーターをする主体を創生するとともに、船の貸し出しだけでなく、各種の許認可業務のサポート、運航航路開発、広告宣伝、運航マニュアル等、事業運営のノウハウを提供する仕組みを整えることが望ましいだろう。

また、需要創出の過程のなかで、クルーズ事業への参入や第二次創業を容易にするため、立ち上げ時等の資金援助の仕組みも必要となると考えられる。

2) ファンドによる建造

今後増大を目指す船旅需要を満たすためには、瀬戸内海の既存船のみでは不足することが明らかであり、またクルーズの魅力向上のためには船上の楽しみを提供しやすい船もまた求められている。

しかしながら数億～数百億といった投資は事業者にとって大きなバリアとなる。そこでここではファンドによる新造船建造のスキームを考えるにあたり、関連する各スキームを整理することで、今後瀬戸内に求められるファンドについての検討材料とする。

①REVICによる地域活性化ファンドの事例

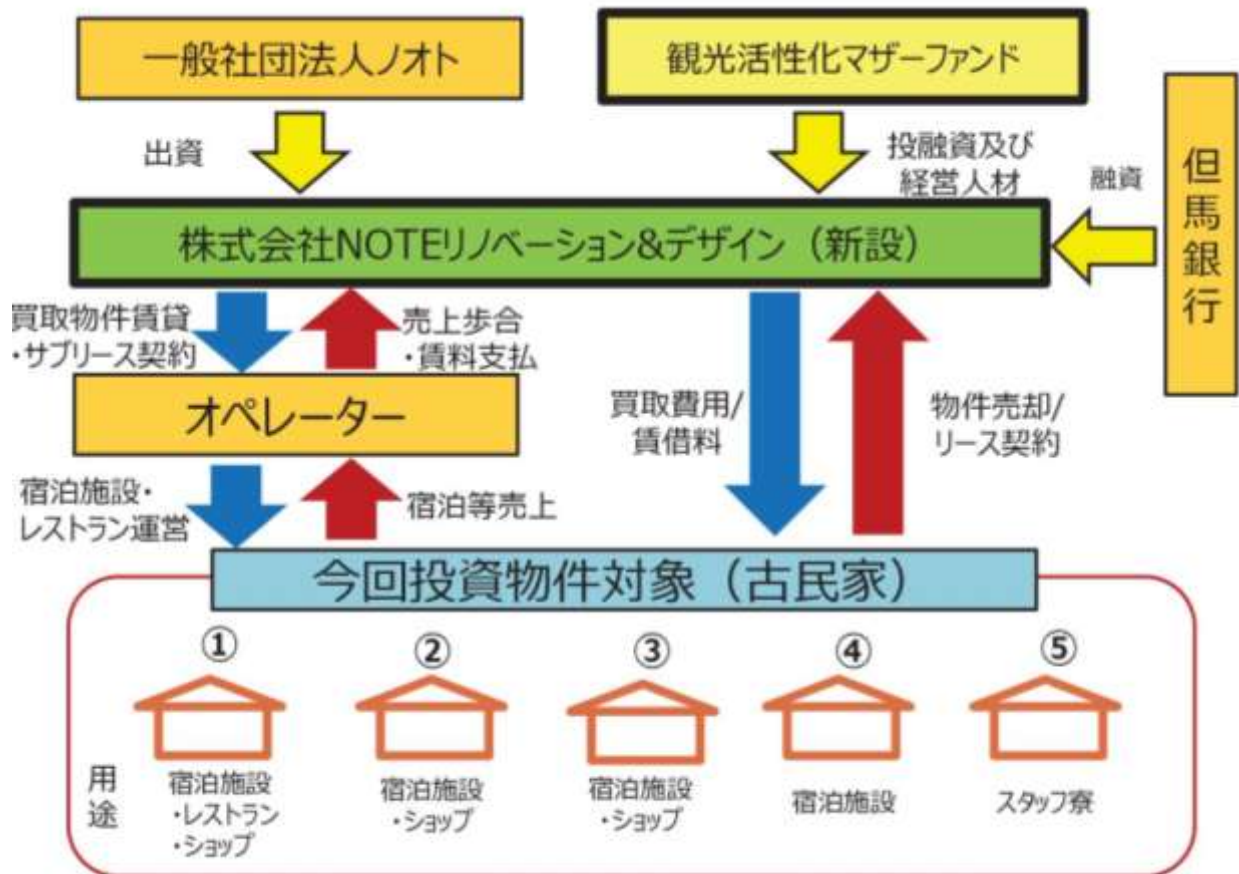
REVIC（株式会社地域経済活性化支援機構）とは(株)企業再生支援機構の改組により立ち上がった機関であり、地域経済の活性化に向けた取組みを支援することを目的とした官民ファンドである。

同機構は、地域経済再生のファンドとして大きく次の2つを有している：

<p>活性化ファンド業務：</p>	<p>機構が地域金融機関等と共同または合併でファンド運営会社を設立し、他のLP出資と併せ地域活性化ファンドを設立し対象事業者に投資するモデル</p>
<p>ファンド出資業務： （特定組合出資）</p>	<p>地域活性化ファンドや事業再生ファンドに対し、LPとしてREVICが出資を行うことで、地域金融機関等の事業者に対する支援能力の向上も期待できます。</p>

事例① 古民家を観光資源とする新たなビジネスモデルの構築に向けた
リノベーション事業への支援

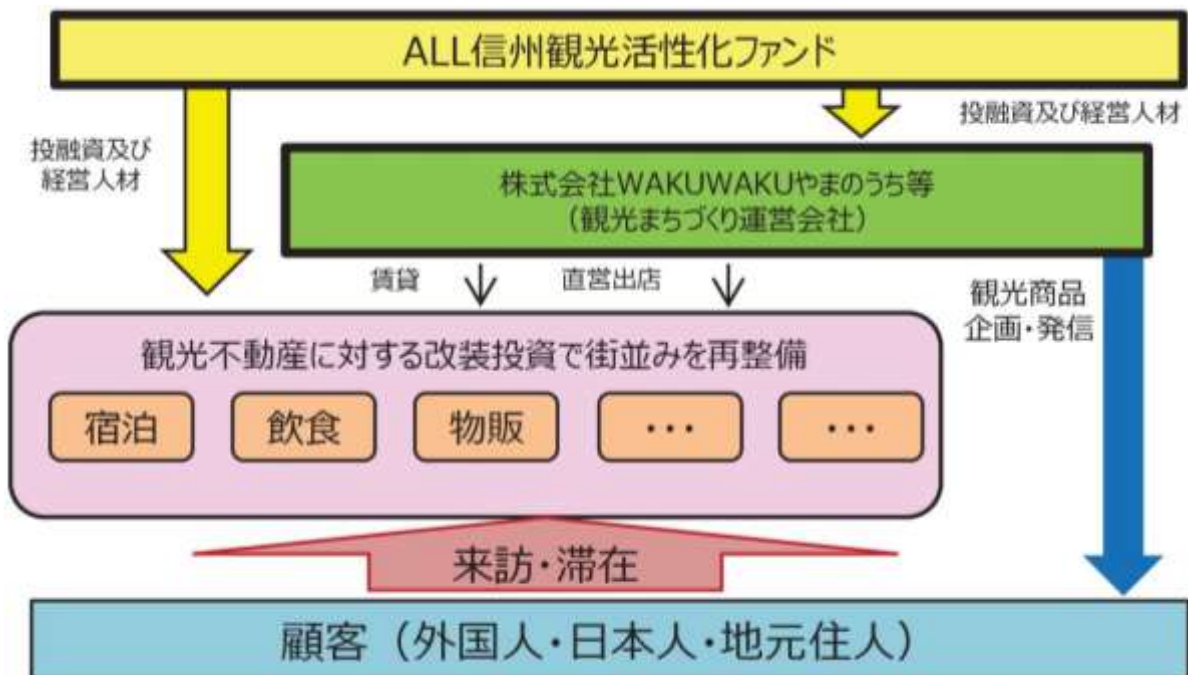
ファンド	名称	観光活性化マザーファンド投資事業有限責任組合
	GP	RD観光ソリューションズ（日本政策投資銀行とリサ・パートナーズが共同で設立）、REVICキャピタル
	LP	日本政策投資銀行、リサ・パートナーズ、REVIC
支援対象事業者概要	名称	株式会社NOTEリノベーション&デザイン
	本社所在地	兵庫県篠山市
	事業内容	古民家再生事業等 ※設立母体である一般社団法人ノオトは、過去、設立3年余りで約50棟の古民家を再生



出典:REVIC HPより抜粋

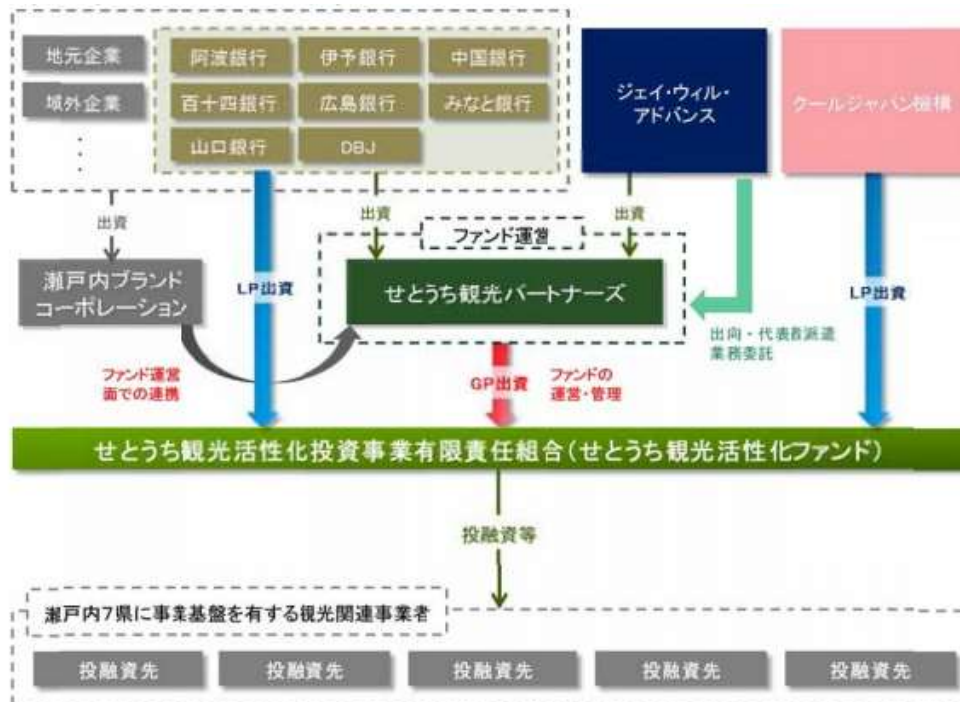
事例② 既存の地域観光資源の集客効果を地元にも取り込むための面的な開発を行う
まちづくり会社（DMO）等への支援

ファンド	名称	ALL信州観光活性化投資事業有限責任組合
	GP	八十二キャピタル、REVICキャピタル
	LP	八十二銀行、長野銀行、長野県信用農業協同組合連合会、長野県信用組合、長野信用金庫、松本信用金庫、諏訪信用金庫、飯田信用金庫、上田信用金庫、アルプス中央信用金庫、REVIC
支援対象事業者概要	名称	株式会社WAKUWAKUやまのうち
	本社所在地	長野県下高井郡山ノ内町
	事業内容	地域資源を活用した観光イベント事業、飲食事業、宿泊事業、公益事業 空き店舗の整備による街並み整備事業



出典:REVIC HPより抜粋

②せとうち観光活性化ファンドの事例



出典: 日本政策投資銀行 報道発表資料

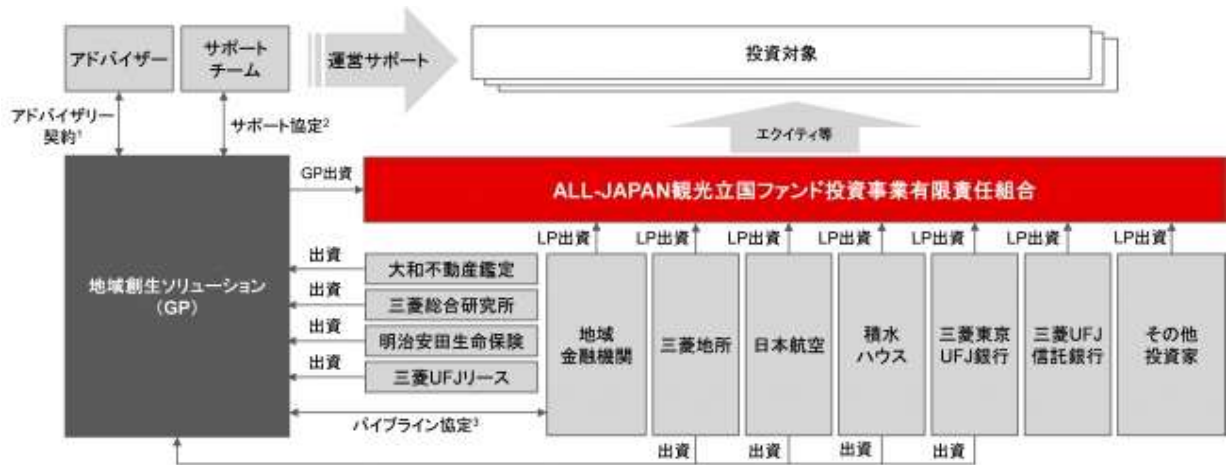


出典: せとうちDMO HP

③新たな観光特化型ファンド

2018.2.28 付で、新たな観光支援特化ファンド「ALL-JAPAN 観光立国ファンド（仮称）」の創設が発表された。立ち上げは4月を予定しておりすでにファンド運営会社「地域創生ソリューション株式会社」が設立されている。

- ・ 三菱UFJ銀行、明治安田生命保険のほか地銀約30行が出資。不動産関連業界も数社参画。ホテル運営や人材派遣会社20社強が助言者として支援契約
- ・ 規模は250億円（国内最大）で、数十億の大型案件にも対応。投資先として想定される場所は民泊等宿泊施設や観光関連のベンチャー企業



注1 アドバイザー契約・・・投資判断に関する助言・コンサルティング等

注2 サポート協定・・・・・・投資案件のバリューアップに対してサポートを行う協定

注3 パイプライン協定・・・地域金融機関からの投資案件紹介に関する協定

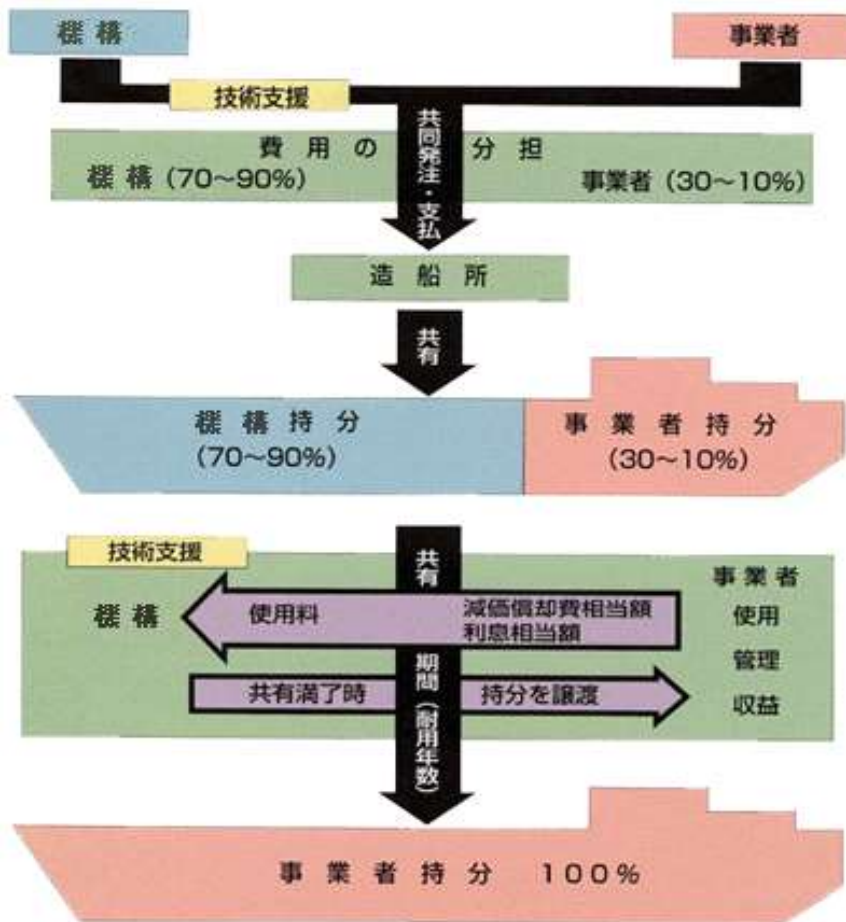
出典：三菱東京UFJ銀行ニュースリリース資料より抜粋

3) 既存スキームによる共有船導入

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構が、政策要件を満たす船舶についての共有船スキームを有しており、機構と船舶を共有することでイニシャルコストを圧縮し、ランニングに転嫁することが可能となっている。

瀬戸内カジュアル・クルーズ実現において、今後の検討の余地があると考えられるため、そのスキームと共有船建造にあたっての条件、またメリットについて下記に示す。

①共有建造スキーム



出典：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 HP

②共有制度利用のメリット

●原則として担保が不要

- ・ 船舶の建造資金を金融機関から借り入れた場合は、担保を用意する必要があるが、共有方式の場合は機構が共有船の持分を直接所有するため、原則として担保は不要となる
- ・ したがって自己資金の調達に必要な担保を用意すれば船舶の建造が可能

●長期の返済

- ・ 使用料の支払期間はおおむね共有船の耐用年数となっている
- ・ 船舶の種類に応じて7年から15年の長期の返済が可能のため、無理のない返済計画が可能

●技術支援

- ・ 共有船は機構の自己所有船として建造するため、機構から多様な技術支援を受けることが可能

●税金の優遇

- ・ 所有権保存登記時には、共有船の機構持分に係る登録免許税（機構持分価額×0.4%）が免除される

出典：独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構 HP を元に編集

5章 今後の検討体制と政策提言

4章までの検討結果等を踏まえ、瀬戸内での実現可能性が高い事業に対し、今後の具体化に向けたプランと取組み体制の検討を行う。さらには、カジュアル・クルーズ事業の活性化を図るには、瀬戸内海という海に対する世間一般の認知と関心を高めることが不可欠であり、それには船舶関係事業者だけでなく、官民および市民も含めた取組みが望まれる。ここでは全国の地域、船会社への波及も期待し、それらを政策提言として取りまとめる。

5-1. 事業化へ向けたリーディングモデルと検討体制

前章で示したように、本調査で可能性を検討してきたカジュアル・クルーズには、数100億円単位の投資を必要とする大型船によりスケールメリットを発揮するものから、湾内のレストラン船や遊覧船などのデイクルーズに至る様々な態様があり、事業化の課題も一律ではない。日本船籍の大型クルーズ船が促進されることが日本のクルーズ利用者増に大きく貢献できることとなるが、投資規模が大きいため、民間事業として採算の目途をたてるには、クルーズに対する潜在需要を刺激し、クルーズ旅行と海に対する関心を高めることが必要である。また瀬戸内海地域ではその大小数多くの島嶼景観が魅力である一方で、海上交通安全法により、長さ200m以上の船は備讃瀬戸航路における夜間航行が禁止されるという、いわゆる「200m夜間規制」が、瀬戸内海での大型船カジュアル・クルーズ事業展開への課題という声もある。

また大型クルーズ船によるスケールメリットを生かしコスト削減を図るには、本調査においては船上の職員やサービスに係るコストの軽減による効果も検証してきた。

これら大型クルーズ船による国内航行が活発化するには幾つかのハードルがあり一朝一夕に解消できるものではない。しかしながら国民のクルーズに対する経験、関心を高めつつ、規制や労働条件などの制約条件の緩和の可能性検討などについて、着実かつ継続した取組みとする必要がある。

一方でこれらクルーズ需要の成熟や各種制約条件の緩和を待つばかりでなく、並行してこれまでの実績、経験を活かして具体的な魅力あるカジュアル・クルーズの実態を国民に示す取組みも必要である。本事業での検討経緯を踏まえ、次年度のリーディングプロジェクトとして、瀬戸内全体のカジュアル・クルーズ推進体制の確立と、瀬戸内の2エリアにおけるデイクルーズ運航検討体制の設置を提案する。

(1) 宿泊型クルーズ客船のカジュアル化

宿泊型クルーズ客船のうち、現在、就航する日本籍クルーズ客船4隻は、いずれも主に富裕層を対象としており、料金は1泊あたり4~40万円と高価である。これらの船に一般市民が手軽に乗船可能とするためには、クルーズ期間を短くして費用を抑制することが最も効果的である。したがって、現在の日本籍クルーズ客船については、市民クルーズを始めとして短期クルーズを造成することにより多くの人々に乗船してもらえる体制を作ることが肝要となる。運航各社共に短期クルーズの造成には力を入れているが、国や地方公共団体としても、国際交流を行う「青年の船」等の教育の場として日本籍船の活用や、市民クルーズ等の企画による地元クルーズマーケットの育成等が可能であり、こうした高級クルーズ客船においてもカジュアル化を達成できる。

一方、宿泊型クルーズ客船では、1泊あたり1万円台からのクルーズ料金の船がカジュアル船と呼ばれており、グローバルスタンダードともなっている。こうしたカジュアル船が中国発着のクルーズを行っており、日本の港湾にも多く寄港するようになっている。また、日本の港を発着するカジュアル船も出現し、日本のクルーズ人口も増加の兆しをみせている。本調査で行った予測では、こうしたカジュアル船でクルーズを楽しむ人の数は、10年後には120万人に達すると予測されるが、海事立国である日本としては、日本籍のカジュアル・クルーズ客船の振興も図る必要がある。この事業には、5万総トン級の比較的小さなカジュアル船でも、建造に300億円近くが必要となり、現在の海運業者のみによる事業化は難しい。ステークホルダーが結集し、オールジャパンでの日本籍クルーズ客船実現のための体制づくりが求められている。

(2) 瀬戸内海におけるカジュアル・クルーズ推進体制

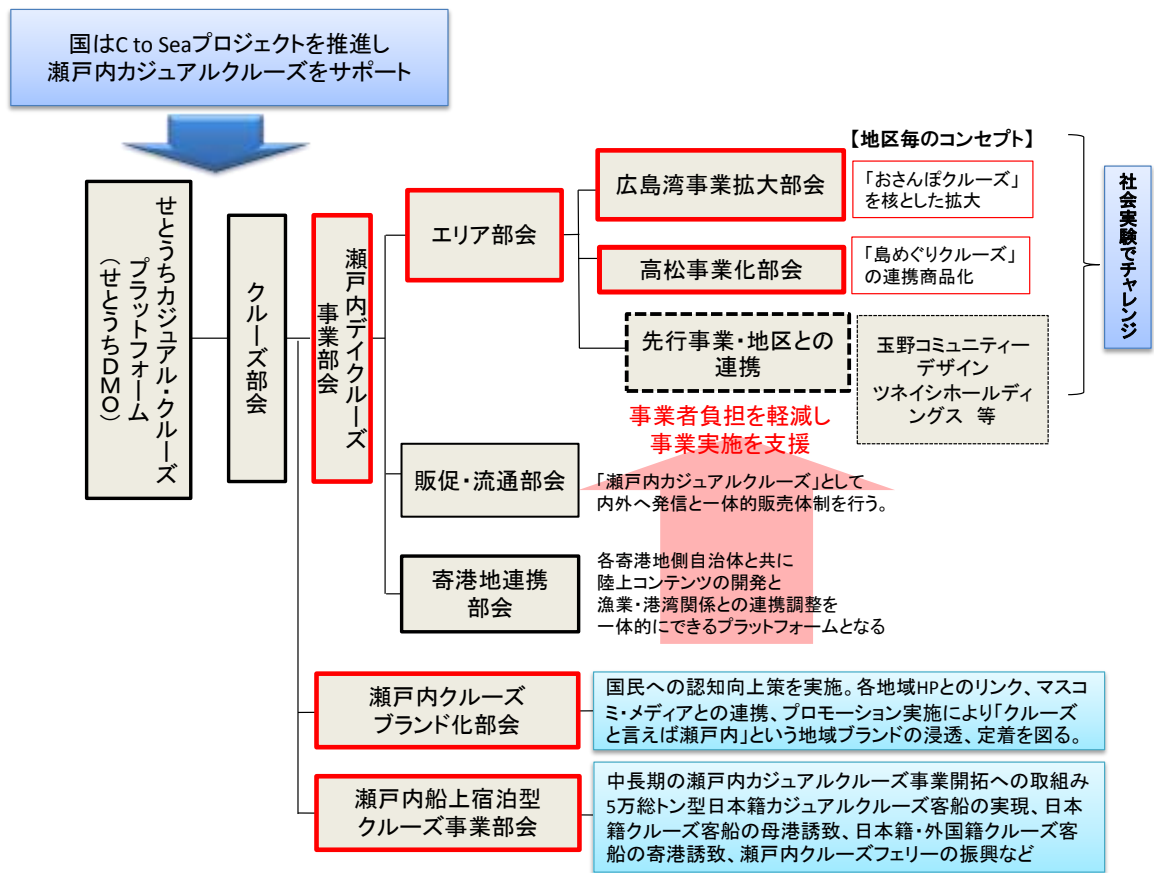
海環境に恵まれた瀬戸内海ではあるが、手ごろなデイクルーズは、神戸、大阪、広島といった都会と、風光明媚な一部の水域に限られており、意外に遊覧船やレストラン船は普及していない。

瀬戸内において手軽なデイクルーズの商品化は、これまで広島湾を中心に行われてきたが、これを拡充しつつ、他地域においても、手軽かつ地域の特性を活かしたデイクルーズへの取組みが期待される。同時にそれらを個々の地区や事業者単位の取組みに終わらせず、瀬戸内全体としての海とクルーズのアピールをする必要がある。このため、ここでは瀬戸内のカジュアル・クルーズをひとつの瀬戸内ブランドとして結束、発信、定着させるプラットフォームの体制設立を提案する。

「瀬戸内カジュアル・クルーズの推進体制の設立」

- ・ 「C to Sea プロジェクト」の先進地域として国も含めた官民連携の下で、「カジュアル・クルーズ」を内外に浸透させるため、瀬戸内海がその魁となり、「瀬戸内デイクルーズ事業部会」の設置を提案する。その受け皿としては瀬戸内のプラットフォームとして設立された「せとうちDMO」の中に設置されることが望ましい
- ・ 「瀬戸内デイクルーズ事業部会」の下に「エリア部会」、「販促部会」、「寄港地連携部会」を設置し、それぞれの地区に適した事業者で構成し、具体的事業化を推進する
- ・ 「エリア部会」は広島湾部会、高松港部会で構成し、既に事業化実績がある玉野市宇野港や、尾道「ガンツウ」などとも先行事業とも連携を図る
- ・ 先導的部会として広島湾に「広島湾事業拡大部会」を設置し、実績のある「おさんぼクルーズ」を中心としたデイクルーズ事業の拡充を図る
- ・ 「販促部会」は各エリア事業化部会横断的に、一体的な流通・販促を推進する
- ・ 「寄港地連携部会」は瀬戸内の港湾と島側の体験・滞在コンテンツのネットワーク化と、港湾・漁業関係者との連携、調整の仲介の場として活動する
- ・ 「瀬戸内デイクルーズ事業部会」と共に「瀬戸内クルーズブランド化部会」を設置し、地域の観光協会 HP とのリンク、マスコミ・メディアへの発信、プロモーションの実施などにより、「クルーズといえば瀬戸内」と言われるよう、カジュアル・クルーズのブランド化へ向けた取組みを行う。
- ・ さらにデイクルーズだけでなく、中長期を見据えた宿泊型、大型船クルーズ等の事業開拓や誘致に取組む「瀬戸内船上宿泊型クルーズ事業部会」の発足が期待される

図 5-1-1 瀬戸内カジュアル・クルーズの推進体制



瀬戸内カジュアル・クルーズを全国に認知させ、地域ブランド化させるため、「C to Sea プロジェクト」の下、瀬戸内エリアで官民一体となった継続した取組みが必要である。そのブランド定着のため、以下の2つの取組みが必要である。

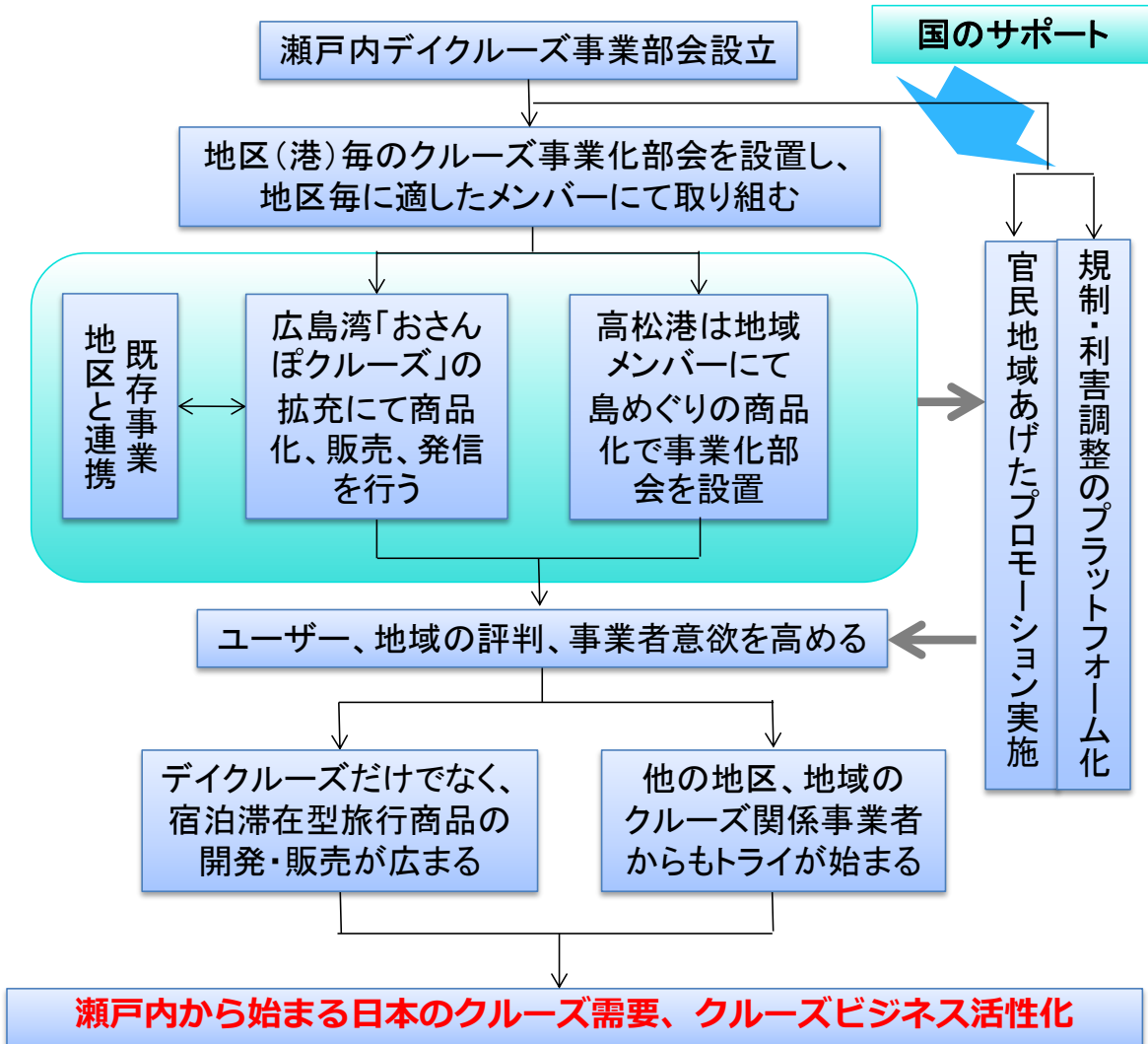
ひとつは、魅力があり気軽に参加できるカジュアル・クルーズの姿と実績を積み上げる取組みであり、ここでは瀬戸内の2地区での事業化を提言している。これは広島、高松の2地区の実績を踏まえて他の瀬戸内の地区や事業者、ひいては全国の他のエリアで同様のカジュアル・クルーズ事業に対する取組みに繋げることが狙いである。そのうち、これまで実績がある広島湾が、さらなる商品充実に特に着手しやすい地区といえる。

もうひとつは、瀬戸内カジュアル・クルーズの発信と認知向上へ向けたプロモーションを、地域横断的に実行する取組みである。また各種規制の緩和や地域での調整役として、カジュアル・クルーズへの推進に取組むプラットフォームの存在が重要である。

図 5-1-2 瀬戸内カジュアル・クルーズのブランド化へのシナリオ

瀬戸内カジュアルクルーズのブランド化へのシナリオ

CtoSeaプロジェクトのうち、カジュアルクルーズを実践的に先導する地域として瀬戸内を位置づけ、誰もが手軽に様々なテーマ、港から楽しめる瀬戸内ブランドに官民あげて仕立て上げる



(3) デイクルーズの振興策

1) 広島湾事業拡大部会の設置

広島・呉・尾道を拠点とし「おさんぽクルーズ」を基軸とした
広島湾デイクルーズの充実化とレストラン・クルーズの発展

【事業の狙い】

- ・ これまで(株)瀬戸内海汽船を中心に進められてきた「おさんぽクルーズ」を基盤に、季節、テーマ、エンタメ、サービスなどで深化させ、バリエーションを広げることで通年就航を図り、「広島へ行けば、常に面白いクルーズが手軽に楽しめる」という認知拡大をはかる
- ・ 呉、尾道などの発着クルーズも瀬戸内海汽船以外の船舶事業者も巻き込み事業化することで、瀬戸内の大きな地域ブランド化を目指す
- ・ 第一歩は「おさんぽクルーズ」の拡充・浸透に取り組むが、各旅行会社と連携し、島泊、港泊を組み込んだ陸上宿泊型の企画商品の造成にも発展させる

【取組み内容】

- ・ 実績のある「おさんぽクルーズ」を季節・島・資源・コース・サービスに応じ、さらに様々なクルーズのテーマを掘り下げ、拡充する。(別表体験等と連携)
- ・ 現在取組まれている・花見・世界遺産・歴史・景観(サンセットなど)などを内容拡充(エンターテイメント性、体験付与、ガイド、記念など)する
- ・ 「個性・エッジの効いたテーマクルーズ」(参照:参考資料5)の開発を検討する
- ・ 「広島おさんぽクルーズ」のブランドをさらに浸透させるため、官民挙げたプロモーションと地域・漁業関係者との連携体制を確立する

【実施エリア】

- ・ 現在取組まれている広島湾、呉、尾道を拠点に拡充する。
- ・ その他、宇野、岡山、高松などの港と事業者によって、エリアの個性を活かしたテーマと連携・協業体制により実施・運航を図る。

【検討・実施体制】

- ・ 実績・経験のある瀬戸内海汽船「銀河」「はやしお」をフラッグシップとし、さらに他社の船舶の活用を図る。
- ・ 様々な企画・イベント・テーマをプロデュースする企画チームを発足させ、

陸上側、鉄道会社、島側の観光関係者と連携し、テーマ性のあるクルーズ
開発と旅行商品への組み込みを図る

★「おさんぽクルーズ」は、瀬戸内海汽船が中心で取組んできた商品のため、
地域の新たなブランド・ネーミングについても検討する

【検討事業者 候補】

注）これはあくまで候補であり、各社の参加確約を経たものではない

<船舶運航事業者>

- 瀬戸内海汽船（「はやしお」「銀河」を主体として運航）
- 常石ホールディングスなど他の船舶運航事業者

<船上コンテンツ事業者>

- 広島市内宿泊施設
- その他、幹事会と相談し輪を広げる

<企画・旅行商品化・販売>

- 主要鉄道事業者
- JTBなど旅行会社

<プロモーション・チャネル>

- 県・市の観光協会 HP
- ネット系企業
- 旅行情報誌
- 旅行会社 HP

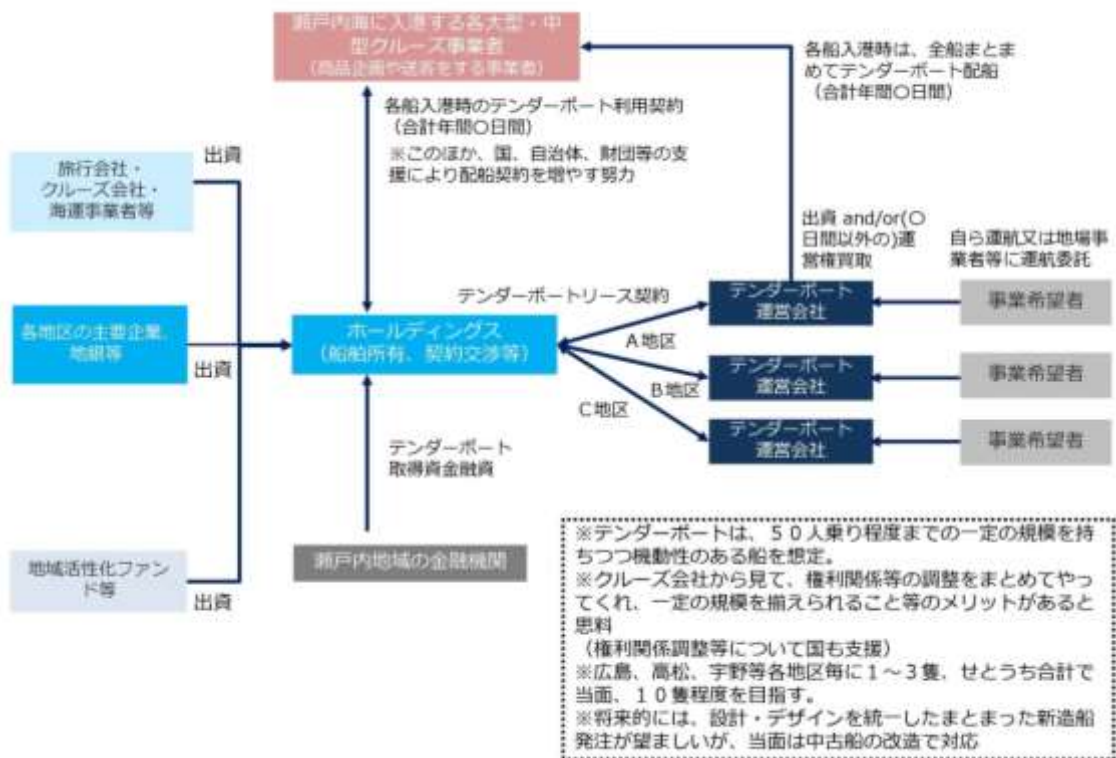
<オブザーバー>

- 中国運輸局

【参考】

瀬戸内海には 200m以上の大型船の夜間航行規制等の課題があること、また大型・中型クルーズ船が寄港できる港湾に限りがあるため、下記のとおり、大型・中型クルーズ船事業者とテンドーボート運営会社等とのコンソーシアムを形成し、広島湾事業拡大部会等のエリア内で瀬戸内に新たなクルーズビジネスを構築することも考えられる。

瀬戸内における新たなクルーズビジネス構築（案）



2) 高松事業化部会

高松港を拠点とした「島めぐりクルーズ」の実施 (デイクルーズ、陸上宿泊型)

【事業の狙い】

- ・ 高松港はその優れた港湾都市としての集積と、瀬戸内の島々に恵まれていながら、観光クルーズ船運航の実態が乏しいエリアであった
- ・ その潜在的資源を活かしながら、高松ならではのカジュアル・クルーズの事業化を図るには、島々と内陸資源とを繋いだ「島めぐりクルーズ」という独自の旅行ルート、旅行商品化の具体化から道筋をつけるのが現実的である
- ・ 高松港の市街地との近接性の強みを活かし、高松（あるいは島）宿泊＋島めぐりクルーズの商品化を目指す

【事業の内容】

- ・ 瀬戸内らしい大小の島々を巡る、滞在する、島の食・歴史文化・ひとに触れあうなど「島ならではの旅」をテーマとした旅の提案
- ・ 「島の食・宿」と連携した「瀬戸内らしさ」を活かしたクルーズ。
- ・ 島の食だけでなくデリバリーやオープンキッチン、バーベキュー、パーティ等の体験型の食を提供
- ・ 使用船舶は既存船舶、フェリーのチャーターから模索するが、既存の定期航路、フェリー等とも連携し社会実験を通じて、旅行商品化を模索する

【実施エリア】

- ・ 高松港を拠点とし、男木島、女木島や壇ノ浦合戦史跡などを周遊し、島の文化、アート、生活、風景、食などでと島を堪能する島めぐりクルーズとする

【検討・実施体制】

- ・ 当初は社会実験等からスタート。船舶は、当面、既存クルーズ船、フェリーをチャーターあるいは既存定期航路等と連携した商品化により需要発掘、事業化の目途をつける
- ・ 「食」については高松市内のレストランとコラボレーションも検討
- ・ 高松市内宿泊施設と連携した宿泊クルーズプランや体験宿泊商品などの開発を行う
- ・ 鉄道駅と港との近接性を活かし、「レール&クルーズ」の商品化も探る

【検討事業者 候補】

注) これはあくまで候補であり、各社の参加確約を経たものではない

<船舶運航事業者>

- 「銀河」「前島丸」「せとうちヨットチャーター-A BALI 4.0CATAMARAN」など既存クルーズ船をチャーターで活用し商品化をめざす
- 併せて既存定期航路事業者、フェリー事業者とも連携し、「島めぐり」への活用を図る

<企画連携会社>

- 高松市内の宿泊施設及び飲食サービス事業者
- 鉄道事業者
- 高松港発着の定期・不定期航路事業者

<企画・旅行商品化・販売>

- 穴吹トラベルをはじめとする地元旅行会社
- JTBなどの販売ネットワークを持つ旅行会社

<プロモーション・販売チャネル>

- 県・市・観光協会 HP
- ネット系企業
- 旅行情報誌
- 旅行会社 HP
- 高松市観光協会、各ホテル HP

<オブザーバー>

- 四国運輸局

3) 既存クルーズ事業、地区との連携による推進

以上の広島や高松における事業化への取組みだけでなく、既に瀬戸内のクルーズ事業に取組む事業者や地区との連携も並行して取組むこととする。具体的には、玉野市では「たまの版生涯活躍のまち（CCRsea）」として健康なまちづくりの推進に取組んでいる。

- ・ 2017年、その推進母体として一般社団法人玉野コミュニティ・デザインが宇野港土地(株)と(株)JTBによって設立され、海洋療法も含めたヘルストourリズムの開発に取組みだした
- ・ この事業・取組みの拡大延長として、高松港や岡山港との事業連携を模索していく
- ・ また、尾道を拠点とする「ガンツウ」((株)せとうちクルーズ)などとも、瀬戸内のカジュアル・クルーズの幅広いバリエーションの一環として連携を図る
- ・ さらに、岡山港を拠点とし小豆島とのフェリーに実績を持つ両備グループとも、定期航路、不定期チャーターなども含めて、連携、協業を図っていく

これらの既存船舶事業者やクルーズ先行事業者との新たなクルーズ船やルートの開発を検討すると共に、瀬戸内の多彩なカジュアル・クルーズのバリエーションを発信していくことで、瀬戸内カジュアル・クルーズの地域ブランド化を図ることが求められる。

表 5-1-1 テーマとして連携が期待される既存体験プログラム

Rakuoli (ラクオリ)	自然アクティビティ	SUP・スタンドアップパドル	愛媛県>今治・しまなみ海道
上島町観光協会	自然アクティビティ	カヌー・カヤック	愛媛県>今治・しまなみ海道
股旅工房	伝統文化体験	ガラス細工・ガラス工房	愛媛県>松山・道後
タラ工房	伝統文化体験	ガラス細工・ガラス工房	愛媛県>松山・道後
グッドリバー 面河ベース	自然アクティビティ	キャニオニング・シャワークライミング	愛媛県>松山・道後
JMB四国パラグライダースクール	自然アクティビティ	パラグライダー	愛媛県>松山・道後
海の家 山田商店	自然アクティビティ	フライボード・水圧で空を飛ぶ、ホバーボード・空飛ぶ	愛媛県>松山・道後
力舎本店	伝統文化体験	人力車	愛媛県>松山・道後
砥部焼陶芸館	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	愛媛県>松山・道後
農村工芸体験館	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	愛媛県>松山・道後
sunday陶磁工房	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	愛媛県>松山・道後
DIVER SHOT (ダイバーショット)	自然アクティビティ	ダイビング・スキューバダイビング	愛媛県>新居浜・東予
石鏡登山ロープウェイ	自然アクティビティ	ナイトツアー、スノーシュー・スノートレッキング	愛媛県>新居浜・東予
PAYA wake&surf	自然アクティビティ	ウェイクボード、ウィンドサーフィン、SUP・スタンドアップ	岡山県>岡山・玉野・牛窓
日生マリナー	自然アクティビティ	カヌー・カヤック	岡山県>岡山・玉野・牛窓
牛窓ウォータートレイル	自然アクティビティ	カヌー・カヤック	岡山県>岡山・玉野・牛窓
Glass studio MIGAKI (グラススタジオミガキ)	伝統文化体験	ガラス細工・ガラス工房	岡山県>岡山・玉野・牛窓
エポックダイバーサービス	自然アクティビティ	ダイビング・スキューバダイビング	岡山県>岡山・玉野・牛窓
招き猫美術館	伝統文化体験	伝統文化体験	岡山県>岡山・玉野・牛窓
備前焼 番山窯	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	岡山県>岡山・玉野・牛窓
ギャラリー 若宮	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	岡山県>岡山・玉野・牛窓
備前焼作家 森大雅 工房内 備前焼教室	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	岡山県>岡山・玉野・牛窓
寒風陶芸会館	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	岡山県>岡山・玉野・牛窓
ギャラリー しょうざん	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	岡山県>岡山・玉野・牛窓
嶋工房	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	岡山県>岡山・玉野・牛窓
備前焼 五郎辺衛窯	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	岡山県>岡山・玉野・牛窓
東児の花窯工房	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	岡山県>岡山・玉野・牛窓
バグース倉敷	自然アクティビティ	SUP・スタンドアップパドル	岡山県>倉敷・総社・井笠
SLASH	自然アクティビティ	ウェイクボード、ウェイクサーフィン、スノーボード・スノー	岡山県>倉敷・総社・井笠
ザ ホテル リマニ&スパ	自然アクティビティ	エコツア- 自然体験、SUP・スタンドアップパドル、ヨ	岡山県>倉敷・総社・井笠
Glass Ten Studio (グラステンスタジオ)	伝統文化体験	ガラス細工・ガラス工房	岡山県>倉敷・総社・井笠
ぐらすたTOMO	伝統文化体験	ガラス細工・ガラス工房	岡山県>倉敷・総社・井笠
人力車のえびす屋 倉敷店	伝統文化体験	人力車	岡山県>倉敷・総社・井笠
バサラ着物レンタル倉敷店	伝統文化体験	着物・浴衣レンタル	岡山県>倉敷・総社・井笠
びにやた	伝統文化体験	伝統文化体験、機織り体験、機織り教室	岡山県>倉敷・総社・井笠
くらし 器 てぬくい Gocha	伝統文化体験	伝統文化体験	岡山県>倉敷・総社・井笠
酒津焼窯元	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	岡山県>倉敷・総社・井笠
LAZYBONEZ	自然アクティビティ	SUP・スタンドアップパドル	広島県>広島・宮島
SUP 宮島	自然アクティビティ	SUP・スタンドアップパドル	広島県>広島・宮島
BOON広島店	自然アクティビティ	SUP・スタンドアップパドル、スノーボード・スノーボード	広島県>広島・宮島
TEAM NARU (チームナル)	自然アクティビティ	ウィンドサーフィン、SUP・スタンドアップパドル	広島県>広島・宮島
CIRCLE WINS (サークル ウィンズ)	自然アクティビティ	ウェイクボード、ウェイクサーフィン	広島県>広島・宮島
sokoiko!	ガイドツアー	ガイドツアー	広島県>広島・宮島
HARTアドベンチャーセンター	自然アクティビティ	カヌー・カヤック	広島県>広島・宮島
PRO SHOP M.K (プロショップエムケー)	自然アクティビティ	サーフィンスクール、スノーボード・スノーボードスクール	広島県>広島・宮島
SEA LOOP (シーループ)	自然アクティビティ	ダイビング・スキューバダイビング	広島県>広島・宮島
SAORI (さをり) 広島	伝統文化体験	機織り体験・機織り教室	広島県>広島・宮島
人力車のえびす屋 宮島店	伝統文化体験	人力車	広島県>広島・宮島
みやじま 紅葉の賀	伝統文化体験	着物・浴衣レンタル	広島県>広島・宮島
ネットマーケットジャパンコーポレーション	伝統文化体験	伝統文化体験、ガイドツアー、スタンプ作り、着物	広島県>広島・宮島
Potter華苗陶工房&GALLERY	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	広島県>広島・宮島
陶工房ふくしげ	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	広島県>広島・宮島
BOON江田島店	自然アクティビティ	SUP・スタンドアップパドル、ウェイクボード	広島県>三原・竹原・東広島・呉
竹葉	伝統文化体験	着物・浴衣レンタル、伝統文化体験	広島県>三原・竹原・東広島・呉
らびど Kayak School	自然アクティビティ	カヌー・カヤック	広島県>庄原・三次・芸北
帝釈峡遊覧船	自然アクティビティ	クルーズ・クルージング、カヌー・カヤック	広島県>庄原・三次・芸北
恐羅漢ジップラインアドベンチャー	自然アクティビティ	ジップライン	広島県>庄原・三次・芸北
風炎窯アクティブアーツ陶芸倶楽部	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	広島県>庄原・三次・芸北
NOAH'S ARK (ノアズアーク)	自然アクティビティ	ウェイクボード、ウェイクサーフィン	広島県>福山・尾道
村上水軍商会	自然アクティビティ	カヌー・カヤック	広島県>福山・尾道
coba_luto glass labo	伝統文化体験	ガラス細工・ガラス工房	広島県>福山・尾道
エイイイ Diving Shop	自然アクティビティ	シュノーケリング、ダイビング・スキューバダイビング、ダイ	広島県>福山・尾道
ライブシーン	自然アクティビティ	ダイビング・スキューバダイビング	広島県>福山・尾道
宮島手づくり工房	伝統文化体験	伝統文化体験、コスプレ体験	広島県>福山・尾道
sora studio&gallery	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	広島県>福山・尾道
にしきや	食文化体験	お菓子作り体験	香川県>琴平・丸亀・坂出
創作工房とい	伝統文化体験	ガラス細工・ガラス工房	香川県>琴平・丸亀・坂出
Glass Art Milky Way (グラスアートミルクウェイ)	伝統文化体験	ガラス細工・ガラス工房	香川県>琴平・丸亀・坂出
Ayagawa Resort	自然アクティビティ	フライボード・水圧で空を飛ぶ	香川県>琴平・丸亀・坂出
讃岐うどんゆう玄 麹工房	食文化体験	手作りうどん	香川県>琴平・丸亀・坂出
一穂窯	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	香川県>琴平・丸亀・坂出
BAHATI (バハティ)	自然アクティビティ	ウェイクボード、ウェイクサーフィン	香川県>高松・東讃
Flipside Kayak (フリップサイド)	自然アクティビティ	カヌー・カヤック	香川県>高松・東讃
クアトラソさぬき津田 (マリンスポーツ)	自然アクティビティ	カヌー・カヤック、SUP・スタンドアップパドル	香川県>高松・東讃
讃岐漆芸美術館	伝統文化体験	伝統文化体験	香川県>高松・東讃
陶々堂	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	香川県>高松・東讃
讃窯 (さんがま)	伝統文化体験	陶芸体験・陶芸教室	香川県>高松・東讃
国民宿舎 クアパーク津田	食文化体験	料理体験・料理教室、BBQ・バーベキュー	香川県>高松・東讃
小豆島ツアーズ	自然アクティビティ	トレッキング・ハイキング、クルーズ・クルージング、カヌ	香川県>小豆島

5-2. 産・学・地域連携による人材育成

ここまでカジュアル・クルーズの事業性の課題解決を検討してきたが、その運営、オペレーションの現場からは「優良な人材の確保と育成」の課題が指摘されている。この課題は船舶関係業界に限らず地方全般における課題であり、地域の各分野横断の取組みとして連携することが求められる。

カジュアル・クルーズを含む国内観光分野でも人材の確保育成は重要な課題とされ、日本版 DMO という新たな地域体制を通じ、地域の人材育成に対する施策や支援に取り組まれている。また、人材を輩出する地方大学の分野も、地域らしい講座や地域に根差した取組みが求められており、産学の連携が注目されているところである。これらを踏まえれば、瀬戸内の地方大学×観光関係者×船会社×地域が連携し、瀬戸内に根付いた人材育成の仕組みを確立することが望まれる。

地域の各分野横断の取組みとしては、次のようなものが考えられる。

まず、複数の地方大学によるバーチャル大学を設置し、大学からは理論・スキル講義の提供、観光分野やクルーズ分野からは現場からの実態や体験の場を提供することで、理論と現場の両輪で学べる場とするものである。またその基盤を中央の大学や地域のDMOが支えることで地域に根付いたバーチャル大学となる。

バーチャル大学には多くの学生が参加することが望ましく、その意味で同講座が正式な大学のカリキュラムとなることが好ましいが、現場と地域に根付いた地方大学らしい講座として、教育分野の先進事例としてまず位置付けられることが望まれる。

さらに、瀬戸内海らしさを実体験するとともに、海洋と観光を学ぶバーチャル大学の講義を船上において開催することも一考されるべきである。船上における講義の実施（クルーズ大学）は、カジュアル・クルーズ事業の閑散期の集客（営業）を補完する形で行うことにより、カジュアル・クルーズ発展にも寄与できる。

以上より、例えば船上クルーズにて講義を行う事業として次のような取組みが考えられる。

【せとうち船上観光大学のコンセプト案】

《機能と位置づけ》

せとうち船上観光大学は瀬戸内地域の複数の地方大学と連携し、「観光マネジメントの大学間共有」と「海洋観光現場における実証・演習」とを共有の講座として両立させるものであり、各大学の観光系講座を活かしながら、瀬戸内の特徴である海の上のクルーズ船あるいは港において、地域横断的な人材育成の場と仕組みとするものである。

《多方面からみた意義と効果》

①観光学、観光産業を目指す学生にとって：

- ・ 「現場を知った海洋・観光経営学」を習得できる
- ・ 「地元で自分のスキルを活かして働ける職場」が選択できる

②観光産業、船舶事業者にとって：

- ・ 既存の従業員のモチベーションやスキルアップが図られる
- ・ 地域の大学の学生の新鮮な意見や感性を吸収でき、人材発掘の場として活かせる
- ・ 教育船、野外体験の機能が付加されクルーズ船事業成立の可能性が広がる

③瀬戸内地域の大学にとって：

- ・ 講座を洋上・船上で合同開催することで、他の地方大学との差別化が図られる
- ・ 学生の地元での就職先のパイプづくりともなる

④海洋教育・社会学習の現場にとって：

- ・ 市民大学としても開放することで海に対する意識、認知向上が期待できる

⑤瀬戸内ブランドの振興にとって：

- ・ 地域に根差した他分野のネットワーク体制が強化される
- ・ 「クルーズの先進地域」という全国に向けた地域ブランドへの発展も期待できる

図 5-2-1 セとうち船上観光大学のイメージ



5-3. 地域ブランド化へ向けた地域目標の設定

「5-1. 事業化へ向けたリーディングモデルと検討体制」で提言した「瀬戸内カジュアル・クルーズの地域ブランド化」へ向けて取り組むべき主体は、せとうちDMOだけではない。瀬戸内の地域自治体、企業団体そして一般市民を含めて、海（瀬戸内海）に対する関心や親しみ、誇りを高めてこそ地域ブランド化は達成される。

日本財団の「海と日本に関する意識調査」（2017年7月）によれば、「海との絆意識ランキング」を都道府県別に見ると、瀬戸内7県の結果は、山口県（204.5ポイント/4位）、香川県（194.5ポイント/12位）、広島県（187.5ポイント/21位）、兵庫県（185.0ポイント/26位）、愛媛県（182.5ポイント/29位）、徳島県（175.5ポイント/34位）、岡山県（166.5ポイント/40位）と、山口県が4位であることを除くと、47都道府県のベスト10ランク外である。

瀬戸内海はわが国最初の国立公園に指定され（1934年）、世界にも誇れる島嶼景観を持つ海であるため、あらためて地域の各分野や立場を超えて「瀬戸内海との絆を深める」活動を推進すべきである。

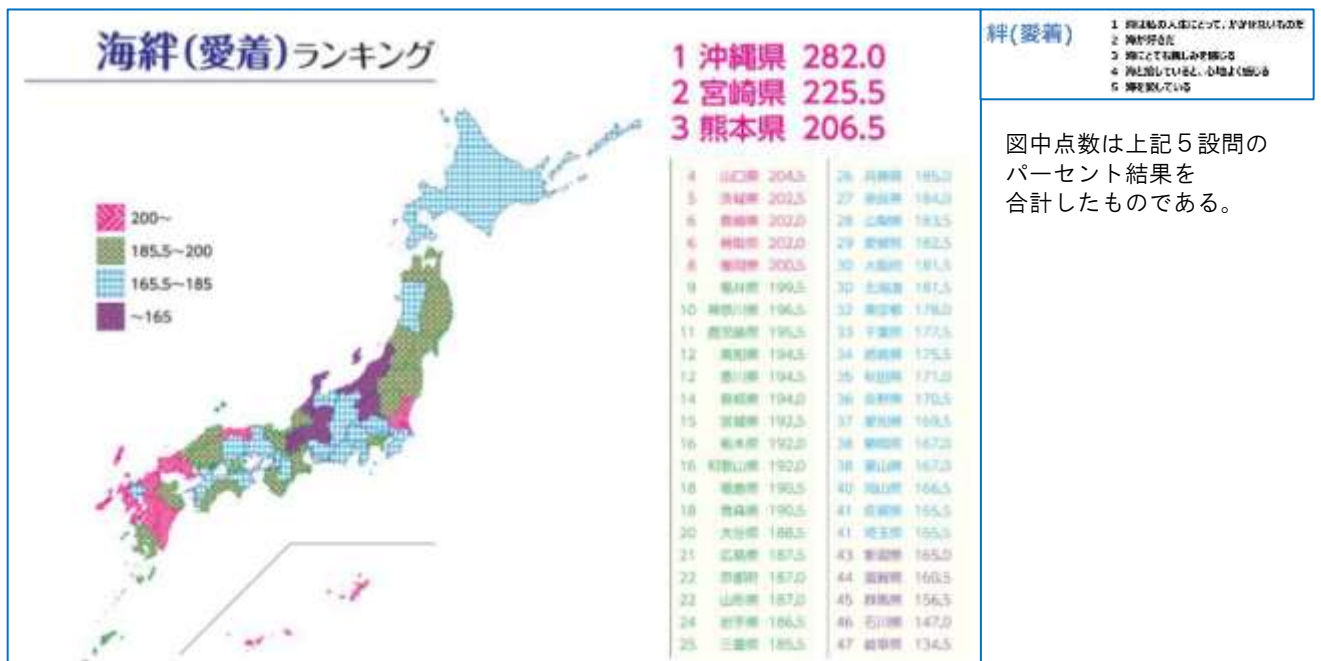
ここでは、この調査結果を踏まえ、地域の共通目標を設定することを提唱する。

例えば

『瀬戸内海7県の海との絆意識ランキング全国ベスト10（200ポイント）を目指す』

などが考えられる。

図5-3-1 海との絆意識のランキング(海と日本に関する意識調査2017/日本財団より)



5-4. 全国展開に向けた政策提言

わが国のクルーズ人口については、前章で記述したとおり、2028年までにクルーズの普及率を人口の約1%まで高めることができれば、120万人に達する可能性がある。それを実現するため民間の取組みと共に、国の立場からも支援、サポートが望まれるところであり、以下の取組みを提言したい。

(1) 政府の取組みが望まれる事項

政府は「日本再興戦略」(2013年6月閣議決定)において、「観光資源等のポテンシャルを活かし、世界の多くの人々を地域に呼び込む社会」を掲げ、さらに、「明日の日本を支える観光ビジョン」(2016年3月閣議決定)において、「訪日クルーズ旅客を2020年に500万人」という新たな目標を示している。

一方で、1章で記載のとおり、外国船社の寄港回数が増加している一方で、日本船社の寄港回数が横ばいの現状を鑑みて、カジュアル・クルーズ振興に向け、以下の取組みが期待される。

1) 旅客船運航に係る運営コスト軽減策の検討

「2-2. 事業構造の特性分析」で検証したように、クルーズ船事業を持続させるうえでの大きな課題は、投資負担や人件費等の経費負担が大きな要素である。食材やサービス部分の外部委託などの柔軟な人材・サービス登用の仕組みづくりの検討が望まれる。

2) 共有船建造における支援対象、条件の緩和に対する支援

4章で示したように、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の共有建造船舶制度があるが、支援制度をより活用し、事業者の投資意欲を活発化させるため、条件の見直しなどの検討が望まれる。例えば対象船舶の拡大や共有期間の延長などがあげられる。

3) 子どもや若者をはじめとした国民にとって魅力的な情報発信、プロモーションの実施

「C to Sea プロジェクト」が発足し、様々な国民に対する海とクルーズに対する情報発信が始められているが、国内のクルーズに対する魅力の発信を、特に若い世代への発信が望まれる。

4) 海洋体験、海洋学習のカリキュラム導入を受けた対応

子ども達の海洋体験や海洋学習について、2017年度改定の文部科学省所管の学習指導要領により、日本の海洋と島国に関する表記が大きく拡充されている現状を鑑みれば、具体的な体験の場として船の活用位置づけを高めることが望まれる。

(2) 官民が連携して取り組むべき事項

民間企業同士でのコンソーシアムに留まらず、わが国の海事行政を所管する国土交通省海事局をはじめ官民を挙げて以下の項目に取り組んでいくことが強く望まれる。

1) 官民連携組織の設立とサポート

前述のとおり、瀬戸内地域では、せとうちDMO・クルーズ部会が母体となり、カジュアル・クルーズ振興に関する体制強化を図り、自治体や船会社をはじめとする関係機関との連携を強化する必要がある。

その際、民間事業者に併せ、関係する県、市町村、団体など公的団体も参加する形で構成される「クルーズ事業化協議会」の体制を確立し、国もオブザーバーの立場から参加し、「C to Sea プロジェクト」のコンセプトや、法・制度の側面から助言などのサポートを行うことなどが考えられる。さらにプロモーションの分野でも、官民一体のポータルサイトでカジュアル・クルーズの紹介を図るなどの役割が期待される。

また、クルーズの事業成立にはクルーズを含んだ魅力的な旅行商品の開発も重要であり、国をあげて取組まれている広域観光周遊ルート形成促進事業等、関係省庁の関連施策と連携しクルーズ旅行を商品化するための取組も望まれる。

2) 海域利用関係者との調整

わが国の海域利用者や関係者には多様な主体が存在するが、これらの主体にも「クルーズ事業化協議会」への参画を募り、瀬戸内の地域社会全体の振興・発展のための調整の場として機能することが望まれる。

<別紙：参考資料>

参考資料1 国内カジュアル・クルーズ事業化検討委員会開催概要

国土交通省海事局が推進する「C to Sea プロジェクト」における「カジュアル・クルーズ事業の創出推進」の趣旨に則り、従来の旅客船事業の構造分析等の調査、他業種による事業及び使用船舶のシェア利用の検討、事業シミュレーションなどを行うために、全4回の検討委員会を開催した。

回数	内容
第1回 (11月9日)	<ul style="list-style-type: none"> ・C to Sea プロジェクトについて ・クルーズ事業における取組みとその実態 ・クルーズ事業の課題について ・カジュアル・クルーズ仮説のブラッシュアップ
第2回 (12月11日)	<ul style="list-style-type: none"> ・「カジュアル」の概念定義と位置付けの検討 ・カジュアル・クルーズモデル修正仮説の検討
第3回 (1月16日)	<ul style="list-style-type: none"> ・カジュアル・クルーズ実現に向けたステップアップシナリオ ・事業シミュレーションの結果 ・クルーズ需要量の想定・事業可能性の考察 ・クルーズ商品の付加価値増進アイデア
第4回 (3月2日)	<ul style="list-style-type: none"> ・需要想定について ・経営モデルについて ・政策提言について ・次年度の進め方について



第1回検討委員会(第一セントラルビル)



第2回検討委員会(第一セントラルビル)



第3回検討委員会(岡山国際交流センター)



第4回検討委員会(岡山コンベンションセンター)

(1) 第1回検討委員会の実施概要

2017年11月9日（木）に第1回検討委員会を下記の内容で開催した。

日 時	2017年11月9日（木） 13:00～15:00
場 所	第一セントラルビル 1号館 A会議室
出席者	大阪府立大学 特認教授 両備ホールディングス シニアリーダー せとうちクルーズ ゼネラルマネージャー 穴吹トラベル 代表取締役 宇野港土地 常務取締役 瀬戸内海汽船 航路事業部課長（代理出席） 瀬戸内ブランドコーポレーション 社長室長 オブザーバー：国土交通省海事局 企画室長
結 果	<ul style="list-style-type: none"> ・ C to Sea プロジェクトについて 若者の海離れが進んでおり、このままでは将来的に海事産業における人材確保が困難になるとの懸念より、国土交通省海事局が新たに立ち上げたプロジェクト。同プロジェクトの趣旨について、出席者から理解を得、当該検討委員会において、プロジェクトの一翼を担う「カジュアル・クルーズ」の推進のために検討を進めていくことを確認した。 ・ クルーズ事業における取組みとその実態 2017年10～11月には、国土交通省四国運輸局がインバウンド需要の拡大も視野に、瀬戸内海の島々という観光資源を活かした新たな魅力あるショート&カジュアル・クルーズ事業の創出に向けた実証実験を実施しており、各旅客船事業者の取組みに当該実証実験の結果も合わせて新たな事業化を検討するための素材とすることを確認した。 ・ クルーズ事業の課題について 事務局が整理した4つの課題（採算性の課題（事業者側の視点）、コンテンツ・プロモーションの課題（利用者側の視点）、規制や運用上の課題、受入環境の課題）について、出席委員に意見を求めたところ、課題と感じている内容に大きな隔たりはなかった。 ・ カジュアル・クルーズ仮説のブラッシュアップ 事務局が整理したカジュアル・クルーズ仮説事業モデル案について、出席委員に意見を求めたところ、宿泊型クルーズ、デイクルーズというように階層化してモデルを分類してはどうかとの意見があり、次回検討委員会において修正したモデル案を提示することとなった。

(2) 第2回検討委員会の実施概要

2017年12月11日（月）に第2回検討委員会を下記の内容で開催した。

日 時	2017年12月11日（月） 13:00～15:20
場 所	第一セントラルビル 2号館 小会議室
出席者	大阪府立大学 特認教授 日本政策投資銀行 常務執行役員 両備ホールディングス シニアリーダー せとうちクルーズ ゼネラルマネージャー ツネイシホールディングス 課長 穴吹トラベル 代表取締役社長 瀬戸内海汽船 航路事業部長 瀬戸内ブランドコーポレーション 社長室長 オブザーバー：国土交通省 中国運輸局 海事振興部 旅客課長
結 果	<p>・「カジュアル」の概念定義と位置付けの検討</p> <p>前回検討委員会での議論を踏まえ、消費者から見た「カジュアル・クルーズ」に求める要件等により「カジュアル」の概念を定義づけ、船のカジュアル化を阻害する要因を市場側と供給側から分類した。</p> <p>出席委員からは、資本費の高さがバリアとなるのであれば、新たに事業化するために需要側の観点からマーケティングの議論を深めるべきとの意見が寄せられた。</p> <p>・カジュアル・クルーズモデル修正仮説の検討</p> <p>事務局が整理したモデル修正仮説※について、出席委員に意見を求めたところ、デイクルーズの実現可能性が高いと認識されていたものの、平日の稼働をいかに上げるかという大きな課題が残されていたため、次回委員会においてデイクルーズ等のシミュレーション結果を提示し、より具体的な議論を行うこととした。</p> <p>※ ここでの議論を踏まえた結果は、「表 3-2-1 各事業モデルの具体的なスペック、イメージ」のとおり</p>

(3) 第3回検討委員会の実施概要

2018年1月16日（火）に第3回検討委員会を下記の内容で開催した。

日 時	2018年1月16日（火） 13:00～15:25
場 所	岡山国際交流センター 3階 研修室
出席者	大阪府立大学 特認教授 日本政策投資銀行 常務執行役員 両備ホールディングス シニアエキスパート ツネイシホールディングス 課長 穴吹トラベル 2名（代理出席） 宇野港土地 管理部長（代理出席） 瀬戸内海汽船 航路事業部長 瀬戸内ブランドコーポレーション 社長室長 オブザーバー：国土交通省 中国運輸局 海事振興部 旅客課長
結 果	<p>・ カジュアル・クルーズ実現に向けたステップアップシナリオ</p> <p>事務局が整理したステップアップシナリオ※について、出席委員より教育プログラム開発の必要性を説かれた。現状、教育現場においても林間学校と臨海学校の催行数には大きな隔たりがあり、危機意識を持っている。</p> <p style="text-align: center;">※ 図 4-1-1 瀬戸内クルーズ・ステップアップシナリオのとおり</p> <p>・ 事業シミュレーションの結果</p> <p>事業シミュレーション※により提示した損益分岐点について、出席委員より、現状でクルーズ船がない地域においては新たに事業化するのは採算性が難しく感じられるとの意見があったため、次項により事業可能性を探ることとした。</p> <p style="text-align: center;">※ 2-2. 事業構造のシミュレーション分析のとおり</p> <p>・ クルーズ需要量の想定・事業可能性の考察</p> <p>事務局が整理したクルーズ需要量より、特にレストラン船に関して、事業シミュレーションの結果※、1万円/人にて利益10%を達成するには年間乗客数4万人、つまり一日当たり150人集客する必要があることから、この数値は単独の事業者が新規事業として背負うには大きな課題であり、宿泊施設や交通事業者等との連携により潜在ニーズを呼び起こすための仕組みづくりが必要である。</p> <p style="text-align: center;">※ 2-2.(2) デイクルーズ船（レストラン船）のとおり</p> <p>・ クルーズ商品の付加価値増進アイデア</p> <p>前項で提起された課題について、解決するための付加価値増進アイデア※であるが、事業シェアについてはいかにリスクも分散してそれぞれが負担できるかが重要である。そのほか、地域の資源（人材・食材など）を活用するために事業者間を組織化していくことが必要との意見があった。</p> <p style="text-align: center;">※ ここでの議論を踏まえた結果は、「参考資料5 瀬戸内カジュアル・クルーズのさらなるテーマ・コンテンツ充実案」のとおり</p>

(4) 第4回検討委員会の実施概要

2018年3月2日（金）に第4回検討委員会を下記の内容で開催した。

日 時	2018年3月2日（金） 13:00～15:00
場 所	岡山コンベンションセンター 4階 404会議室
出席者	大阪府立大学 特認教授 せとうちクルーズ ゼネラルマネージャー ツネイシホールディングス 課長 穴吹トラベル 代表取締役社長 宇野港土地 常務取締役 瀬戸内海汽船 航路事業部課長（代理出席） 瀬戸内ブランドコーポレーション 社長室長 オブザーバー：国土交通省 中国運輸局 海事振興部 旅客課長
結 果	<p>・ 需要想定について</p> <p>クルーズ市場のトップライン※を設定し、そこを目指すということ。趣旨としては、このまま日本の外航クルーズ市場が成長したとしても外資にとられてしまうため、日本籍のカジュアル・クルーズが必要ということ。また、レストラン船・遊覧船についても、なぜ瀬戸内で神戸市におけるクルーズと他の地域で浸透率に違いがあるのかという原因を究明しプロモーションをしていかなければならない。</p> <p style="text-align: right;">※ 4-1. カジュアル・クルーズの需要予測のとおり</p> <p>・ 経営モデルについて</p> <p>新たな事業化において、船舶の建造費が大きな壁となっていることから、それをいかに低減させるかの施策※を整理した。なお、供用船の建造にあつては、現行制度上 15 年で償却する必要があるため、その期間が短いのではないかと意見もあった。</p> <p style="text-align: right;">※ 4-2.(3)経営モデルの可能性のとおり</p> <p>・ 政策提言について・次年度の進め方について</p> <p>民間事業者が個々に苦勞してもできないことを国の C to Sea プロジェクトがサポートする。そのためにどのような施策が必要で、現状で足りていないものが何かということを踏まえて政策として提言※すべき。</p> <p>推進体制についても、既存の取組みは新しく事業化するべきものとは切り分けて考えるべき。</p> <p style="text-align: right;">※ ここでの議論を踏まえた結果は、5章。今後の検討体制と政策提言、5-4. 全国展開に向けた政策提言のとおり</p>

参考資料2 瀬戸内地域の観光資源

(1) 特A級資源 (5件)

<瀬戸内海の多島景観／特A級>

(記述・写真出典：瀬戸内・海的路ネットワーク推進協議会)

瀬戸内海には、場所により石積みの防波堤や雁木、歴史的な港湾施設やそれを中心とした歴史的環境が残っており、港の中、町の中に、豊かな歴史が脈々と息づいている。さらに、港と町が一体となった歴史的港町も、各地に残っており、中でも、倉敷、竹原、豊町、柳井、笠島の町並みは、文化庁の重要伝統的建造物群保存地区に指定されており、今では観光地として多くの人々が訪れたり、また、日常生活の中での地域住民の憩いの場となっている。



<姫路城／特A級> (記述・写真出典：姫路城サイト)

1993年12月、奈良の法隆寺とともに、日本で初の世界文化遺産となった国宝姫路城は、シラサギが羽を広げたような優美な姿から「白鷺城」の愛称で親しまれる。白漆喰総塗籠造りの鮮やかな白の城壁や5層7階の大天守と、東、西、乾の小天守が渡櫓で連結された連立式天守が特徴。現在の大天守は、慶長14(1609)年に建築されたもので、400年以上が経過した現在でも、その美しい姿を残している。



<厳島神社／特A級>（記述・写真出典：ひろしま観光ナビ）

12世紀、平清盛によって造営された。前面の青々とした海、背後に広がる緑の弥山原始林を借景とし、神社建築の魅力を際立たせる朱の厳島神社は松島、天橋立と並ぶ「日本三景」の一つとして有名。



御本社の祓殿正面にある高舞台は、大阪の四天王寺・住吉大社の石舞台とともに「日本三大舞台」といわれており、多くの人々を引き付けている。1996年には世界遺産に登録された。

<広島平和記念資料館／特A級>（記述・写真出典：ひろしま観光ナビ）

原子爆弾による被害の実相を世界中の人々に伝え、ヒロシマの心である核兵器廃絶と世界恒久平和の実現に寄与することを目的に、1955年に開館した。



平和記念資料館は、被爆者の遺品や被爆の惨状を示す写真や資料を収集・展示するとともに、広島の被爆前後の歩みや核時代の状況などについて紹介している。

また、被爆者による被爆体験講話会などを実施するほか、平和学習のための資料の貸出しも行っている。

<阿波踊／特A級>（記述・写真出典：阿波ナビ）

阿波おどりは徳島県内のみならず、全国で数多く開催されているが、日本最大規模を誇るのが徳島市の「阿波おどり」。



本番期間は8月12日から15日までの4日間だが、まず本番前日の11日から、「選抜阿波おどり大会前夜祭」が、そして本番期間中は、昼は「選抜阿波おどり大会」、夜は演舞場での「阿波おどり」と、昼も夜も阿波おどりを楽しむことができる。

(2) A級資源 (33 件)

<豊岡のコウノトリ/A級> (記述・写真出典：ひょうごツーリズムガイド)

国の特別天然記念物であり、兵庫の県鳥でもあるコウノトリの日本最後の生息地で、野生に復帰させる試みと、保護や増殖に取り組んでいる。2005年9月より放鳥を開始。兵庫県立コウノトリの郷公園内には観察施設もあり、間近でコウノトリを観察することができる。



<竹田城の雲海/A級> (記述・写真出典：ひょうごツーリズムガイド)

国史跡であり、全国屈指の規模を誇る石垣遺構。秋から冬にかけて発生する雲海の中に浮かぶ様子は、まさに「天空の城」。この幻想的な風景を一目見ようと、全国からの観光客が急増している。



<神戸北野異人館群/A級> (記述・写真出典：神戸公式観光サイト)

長い鎖国政策をとっていた江戸時代の末期、日米修好通商条約(1858年)により1868年に神戸が開港された。

開港後いち早く文明開化の洗礼を受けて国際貿易都市として発展した神戸は、北野地区に外国人居留地が設けられ、衣食住から娯楽や文化などあらゆる面で欧米の生活様式が持ち込まれた。北野には、英国館や仏蘭西館など多くの異人館があり、異国情緒豊かな町並みを散策できる。



<明石海峡大橋/A級> (記述・写真出典：神戸公式観光サイト)

大阪湾と瀬戸内海を繋ぐ明石海峡は、海峡の幅が約4km、海峡を流れる潮流の速さは最大で毎秒4.5m(約9ノット)に達する。明石海峡は古くからの好漁場であるとともに、国際航路に指定されており、1日に1,400隻以上の船舶が航行する、海上交通の要衝となっている。



<城崎温泉の町並みと外湯巡り／A級>

(記述・写真出典：ひょうごツーリズムガイド)

円山川の支流、大谿川沿いに広がる温泉街。1,400年もの歴史を誇り、「鴻の湯」「まんだら湯」など7カ所ある外湯（共同浴場）巡りも魅力のひとつ。文人たちにも愛された温泉地で、志賀直哉の「城の崎にて」の舞台として日本中にその名を知られるようになった。2008年夏にオープンした木屋町小路は、城崎温泉街に「和のにぎわい」を創出し、癒し・食・土産などの魅力ある店舗が軒を連ねています。



<有馬温泉の歴史的泉源群と温泉街（温泉寺、温泉神社）、入初式／A級>

(記述・写真出典：ひょうごツーリズムガイド)

六甲山の北麓に位置する、日本三古湯、日本三名泉の一つに挙げられる有馬温泉。豊臣秀吉が愛したことでも知られており、現在でも昔ながらの情緒あふれる温泉街が広がっている。2カ所の共同浴場と5カ所の泉源めぐり、日帰り入浴のできる宿も多く、温泉めぐりが満喫できる。



<湯村温泉の荒湯／A級> (記述・写真出典：ひょうごツーリズムガイド)

約1150年前に、慈覚大師によって開湯された温泉。温泉街の中心地には荒湯があり、開湯以来変わらず1分間に98度の熱湯が470リットル湧き出ており、温泉卵や野菜を茹でるのにも使われている。温泉街の川沿いにある全長21mの足湯もオススメ。



<宝塚大劇場で上演される歌劇／A級>

(記述・写真出典：ひょうごツーリズムガイド)

女性だけで織りなす華やかな舞台で毎回、観客を魅了しつづける宝塚歌劇の専用劇場。最新技術を駆使した舞台装置や音響・照明設備によりドラマティックな空間を演出、新時代の劇場の歴史を刻みつつづけている。



<全国高等学校野球選手権大会（夏の甲子園）／A級>

（記述・写真出典：ひょうごツーリズムガイド）

春・夏の風物詩、高校野球のメッカとしてだけでなく、阪神タイガースのホームグラウンドとしても全国的に有名。



<吉備津神社／A級>（記述・写真出典：岡山市高松観光協会）

崇神天皇の御代、四道将軍の一人として吉備の国の温羅を平定し、国民繁栄の礎を築かれた吉備津彦命ほか8柱を御祭神とする社。仁徳帝の御代に創建されたと伝えられ、現在の本殿、拝殿は室町時代応永32年（1425年）の再建で「吉備津造り」と称される国内唯一の形式で国宝に指定されている。また背後の丘陵は「まかね吹く吉備の中山」と古今集に詠われた山で吉備津彦の命のご陵をはじめ数々の史蹟が残されている。



<倉敷川畔の街並み／A級>（記述・写真出典：岡山観光コンベンション協会）

現在の倉敷市の市街地中心部で往時をしのばせるのが、倉敷川畔の「美観地区」や鶴形山南麓から東西にのびる「本町・東町」といった美しい町並み。JR倉敷駅から南へ徒歩約10分にあるこのエリアは、倉敷観光の中心となっている。



<後楽園／A級>（記述・写真出典：おokayama旅ネット）

日本三名園の一つで、ミシュラン・グリーンガイド・ジャポンで三ツ星に認定されている。

約300年前に岡山藩2代藩主池田綱政（いけだつなまさ）が藩主のやすらぎの場として作らせた庭園。延養亭や能舞台を中心に園内各所に置かれた亭舎や祠には、歴代藩主の思いが込められている。広い芝生地や、池、築山、亭舎が園路や水路で結ばれ、歩きながら移り変わる景色を眺めることができるよう工夫された庭園である。



<閑谷学校跡／A級>（記述・写真出典：備前観光協会）

庶民の教育を目的に寛文 10 年岡山藩主池田光政が津田永忠に命じて創立された閑谷学校は、平成 27 年 4 月 24 日、「近世日本の教育遺産群—学ぶ心・礼節の本源—」として日本遺産に認定された。国宝の講堂をはじめ、聖廟や閑谷神社などほとんどの建造物が国の重要文化財に指定されている。



また四季折々に色づく木々や花々が訪れる人を楽しませてくれる。特に紅葉の季節に赤と黄に色づく楷の大木は圧巻。

<会陽（裸祭り）／A級>（記述・写真出典：おかやま旅ネット）

日本の三大奇祭といわれるはだか祭り。

永正年間（1504 年～1521 年）のこと、お寺で配られる護符が「ぼっけえ利益があるんじゃそうな」と評判になり、人々が殺到したために、やむなくこれを投げ与えたことに始まるとされている。



午後 8 時ごろから、境内に裸になった人々が集まりはじめ、そうして夜 10 時になると、すべての明かりが消され御福窓から「宝木」と呼ばれる護符が投げ入れられる。クライマックスの宝木の争奪戦を制して、うまく手に入れた者は福男と呼ばれ、その年の幸福が約束される。

<大原美術館／A級>（記述・写真出典：倉敷観光 WEB）

1930 年、倉敷の実業家大原孫三郎が設立したもので、西洋美術、近代美術を展示する私立美術館としては日本初。ギリシャ神殿風の本館の中には世界画壇の巨匠作品が多数展示されており、ツタにおおわれた石垣、門を入るとロダンの彫刻「洗礼者ヨハネ」「カレーの市民」の像が迎えてくれる。隣接して、分館、工芸・東洋館があり、倉敷アイビースクエア内に児島虎次郎記念館がある。



<三段峡／A級>（記述・写真出典：ひろしま観光ナビ）

三段峡入口から聖湖までの、全長約 16 キロメートルにおよぶ大峡谷。黒淵、猿飛、二段滝、三段滝、三ツ滝の五大景観は見ごたえ十分である。

特に春の新緑と秋の紅葉の時期の美しさはまさに山水画。大自然がつくりだす芸術品といえる。時間、天候、季節により別の景色が見られ、峡谷美だけでなく多種多様な植物群と遊歩道から古木、巨木を見ることのできる日本唯一の峡谷である。



<壬生の花田植／A級>（記述・写真出典：ひろしま観光ナビ）

北広島町の壬生地区で行われる花田植は、毎年 6 月第一日曜日に開催されている。1976 年に国指定重要無形民俗文化財に、2011 年にはユネスコの無形文化遺産にも登録され、年々観光客を増やしている。広島県の北部には今でも花田植を行っている地域があるが、最も規模が大きいのがこの壬生の花田植である。



<広島のカキ料理／A級>（記述・写真出典：ひろしま観光ナビ）

出荷量全国 1 位の「広島かき」。広島で外せないグルメ「かき」。広島では旬である冬だけでなく、一年中味わえる。



<しまなみ海道諸橋／A級>（記述・写真出典：ひろしま観光ナビ）

美しい島々とそれらを繋ぐ橋が織り成す海の道「瀬戸内しまなみ海道」。広島県尾道市と愛媛県今治市を結ぶ全長約 60km の道では瀬戸内海に浮かぶ島々の風景を存分に楽しむことができる。「サイクリングロード」は日本で初めて海峡を横断できる自転車道として有名。



<秋芳洞・秋吉台／特A級>（記述・写真出典：おいでませ山口へ）

500～600m級の山脈に囲まれて盆地状の台地を形成している秋吉台は、台地面の標高180～420m、主として古生代の石灰岩からなり、台地の地下には雨水によって侵食された鍾乳洞が多数散在している。

日本屈指の大鍾乳洞である秋吉洞は、洞口の高さ24m、横巾8mに達し、洞内の最も広いところが200m、天井の高いところが40m、最も高いところは80mに達している。



<錦帯橋／A級>（記述・写真出典：おいでませ山口へ）

延宝元年（1673）第三代岩国藩主吉川広嘉により創建されたもので、現在の橋は四代目にあたる。

錦川の清流に架かる五連のアーチを描いた木橋で、長さ193.3m幅5m。木と木の組合せによって支えられ、巻金とかすがいが使われている。



<下関のふぐ料理／A級>（記述・写真出典：おいでませ山口へ）

萩のブランド魚である真ふぐは、身があめ色で深い旨味があり、とらふぐにも匹敵する味といわれている。天然とらふぐと比べると値段が半以下でお手頃でもある。



<瀬戸大橋／A級>（記述・写真出典：うどん県旅ネット）

瀬戸内海の自然に荘厳な橋の姿が美しく架かっている本州四国連絡橋児島・坂出ルート。その袂には、橋を間近に眺める瀬戸大橋記念公園があり、瀬戸大橋建設にまつわる資料展示館や、隣接して橋と瀬戸内海を360度見渡せる「瀬戸大橋タワー」がある。



<金刀比羅宮／A級>（記述・写真出典：うどん県旅ネット）

古くから「さぬきのこんぴらさん」として親しまれている海の神様。参道の長い石段は有名で、本宮まで785段、奥社までの合計は1,368段にも及ぶ。参道から奥社までの石段沿いには大門、五人百姓、国の重要文化財「書院」。広い境内には重要文化財「旭社」など由緒ある建造物が点在する。



参道の両脇には土産物やうどんの店などが並び、周辺には、旧金毘羅大芝居（金丸座）や高灯籠など見どころも数多くある。

<栗林公園／A級>（記述・写真出典：うどん県旅ネット）

歴代藩主が百年の歳月をかけて完成させた大名庭園。国の特別名勝に指定されている庭園の中で最大の広さをもつ栗林公園は、松の緑濃い紫雲山を背景に、6つの池と13の築山を巧みに配し、江戸時代初期の回遊式大名庭園として、すぐれた地割り、石組みを有し、木石の雅趣に富んでいる讃岐民芸館のほか、美しい景色を眺めながら抹茶や煎茶がいただける掬月亭などもある。



2012年7月に運航を始めた和船「千秋丸」に乗り、船頭の解説を聞きながら、ゆったりと水面から眺める庭園は、また格別。

<ベネッセアートサイト／A級>（記述・写真出典：うどん県旅ネット）

「ベネッセアートサイト直島」は瀬戸内海の直島、豊島、犬島を舞台に株式会社ベネッセホールディングス、公益社団法人 福武財団が展開しているアート活動の総称。



島には、「地中美術館」、「ベネッセハウス」、「李禹煥美術館」、「ANDO MUSEUM」、「直島銭湯『I♥湯』」などが立地している。

<香川の讃岐うどん／A級>（記述・写真出典：うどん県旅ネット）

古くからうどん県の農家では、麦刈りから田植えまでの忙しい日々が一段落する「半夏生（はんげしょう）」の日に、田植えや麦刈りで忙しかった繁忙期の労をねぎらう意味でうどんを食べる風習があった。そのため「半夏生」にあたる7月2日を「うどんの日」と定め、県内では献麺式やうどん接待（無料サービス）が行われている。



<旧金毘羅大芝居（金丸座）で上演される歌舞伎／A級>

（記述・写真出典：うどん県旅ネット）

天保6年（1835）に建てられた現存する日本最古の芝居小屋。年3回の「市立ち」の度に仮設小屋で歌舞伎興業などを行っていたが、江戸時代中頃から金毘羅信仰が全国的に高まり、門前町の形態が整うにつれ常小屋が必要となった。設置は多数の庶民にも求められ、富籤（現在の宝くじのようなもの）の開札場を兼ねた常小屋として建てられた。



<大塚国際美術館／A級>（記述・写真出典：阿波ナビ）

古代壁画から現代絵画まで、世界25カ国190余の美術館が所蔵する1,000点を超える世界の名画が、特殊技術によって陶板で原寸大に再現されている。

約4kmに及ぶ鑑賞ルートには、古代遺跡や礼拝堂を現地の空間そのままに再現した環境展示や、レオナルド・ダ・ヴィンチやモネ、ゴッホ、ピカソなどの名画を美術史の変遷に沿って展示した系統展示、時代を超えて古今の画家達の描いた代表的な作品を展示したテーマ展示もあり、日本に居ながらにして世界の美術館が体験できる。



<鳴門の渦潮／A級>（記述・写真出典：阿波ナビ）

鳴門市孫崎と淡路島との間の鳴門海峡では、潮の干満によって渦潮が発生する。春と秋の大潮時に最大となり、潮流時速20km、最大直径20mにも及ぶものがある。百雷のごとくすさまじい轟音を立てて渦潮が交錯しながら流れていくさまは壮観。満潮と干潮は1日2回ずつあり、鳴門海峡ではこの満潮時と干潮時に渦潮が発生します。満潮時と干潮時の前後約1時間半が渦潮の見ごろといわれている。



「鳴門海峡」は、イタリア半島とシシリー島間の「メッシーナ海峡」、北アメリカ西岸とバンクーバー島東岸との間「セイモア海峡」と並んで“世界三大潮流”と呼ばれている。

<肱川あらし（肱川の朝霧、雲海）／A級>（記述・写真出典：いよ観ネット）

秋頃から冬の朝方にかけて、一定の気温気圧の変化が重なったことにより発生する、世界的にも珍しい「肱川あらし」と呼ばれる現象が起こる。肱川あらしは上流の大洲盆地から海に向かって霧を伴う冷気の強風が肱川沿いを下り、冷気と水温の温度差がさらに蒸気霧を発生させながら一気に海へ流れ出す現象で、霧が町をのみ込み蒸気霧が海へと扇状に広がる様子は、自然が創り出す壮大な光景となっている。



<松山城／A級>（記述・写真出典：いよ観ネット）

天守は全国で12カ所しか残っていない江戸時代以前から現存する12天守のひとつであり、城内の21棟の建物が国の重要文化財に指定されている。天守は小天守および隅櫓と結ばれた連立式の構造であり、防備に優れた建造物群は日本の代表的な城郭建築である。司馬遼太郎著『坂の上の雲』の序文で文学都市松山の象徴として描かれるなど、松山市のシンボルとして親しまれている。松山の城下町を見守ってきた城は、これからも松山市の発展を見守り続ける。



<道後温泉の道後温泉本館／A級>（記述・写真出典：いよ観ネット）

古くは古事記や万葉集にも登場し日本最古といわれる温泉で、趣のある城郭式・木造三層楼の本館は、建物全体が国の重要文化財。「坊っちゃん」を始め、小説や映画などの幾多の名作に松山の顔として登場している。すべすべした肌触りの名湯を堪能した後は、文化の薫り漂う道後の街並を浴衣に着替えて散策すれば、温泉情緒がよりいっそう盛り上がる。



参考資料3 島の宝 100 景に採択された瀬戸内海島嶼部の資源

兵庫県南あわじ市 沼島「ダンジリ海に突入-沼島八幡神社春祭」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

毎年5月3、4日に行われる『沼島八幡神社春祭』は、沼島水軍を彷彿させる勇壮な祭りです。激しいリズムの攻め太鼓が戦国時代の合戦さながらに繰り広げられ、祭りが最高潮に達するときには、ダンジリが次々と海へ飛び込み、海上安全と豊漁を祈り、その勇気を競い合います。昔はダンジリやミコシは通る道がなく、ほとんど海の中での走行だったため、旧暦5月3、4日の大潮の時に行われていました。祭は島民の心のふるさと、この祭を通して伝統やしきたりが子ども達に受け継がれてきました。



兵庫県姫路市 家島「家島天神祭」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

千年以上の歴史を持ち、菅原道真公のゆかりと伝えられる家島神社の例祭「家島天神祭」は、毎年7月24、25日に行われます。祭では、宮・真浦地区がそれぞれ2隻の船を組み合わせて舞台を組み、絢爛豪華な欄間や幟で飾ったダンジリ船で獅子を舞い、海の安全と五穀豊穰を祈って家島神社へ船渡御と獅子舞を奉納。なかでも「真浦の獅子舞」は二百年近い歴史の中で一度も途絶えることなく引き継がれ、島の人々の誇りになっています。島外からの見物者等も多く訪れ、地域の歴史的行事としての継承のみならず、観光資源としても活かされています。



岡山県備前市 大多府島「大多府漁港元禄防波堤」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

大多府島は、元禄 11 年(1698 年)に岡山藩によって港が置かれ、諸藩の参勤交代の寄港地として賑わいました。大多府漁港に残る元禄防波堤は、現存する数少ない明治以前の港湾施設で、300 年以上経過した今もなお現役で活躍し、島の人々の生活に根付いた役割を果たしています。防波堤は、岡山藩の土木技術者・津田永忠の指揮のもと、石工河内屋治兵衛によるものと推定され、二段に石を組んだ直立式石積の構造に、優美な三次元曲面（かまぼこ型）を有し、合端（石と石の接合部の表側に近い部分）は密着して藩校として建造された閑谷学校の石塀と同様、頑丈で美しい外観を呈しています。



岡山県瀬戸内市 前島「アマモの森」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

瀬戸内海の牛窓にある前島。遠浅の入り江にほんの少し自生していたアマモは、年を追うごとに繁殖し立派な海の森になりました。アマモは透明度の高い所でなければ育たず、「稚魚のゆりかご」とも言われます。産卵時期には、小さなイカが殻から飛び出し海中を泳ぎ始め、干潮時には干潟のあちこちにツメタガイの卵（スナジャワン）が目立ちます。夏は神秘的な光を出すウミボタルなど、子どもも大人も自然の営みに時を忘れて夢中になります。海の生物の宝庫「干潟の浜」は、感動の場、環境教育の場としても貴重な自然です。



岡山県岡山市東区 犬島「産業遺産を活用したアートの島」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

岡山市東部沖合に浮かぶ犬島は、古くは、「犬島みかげ」といわれる良質な花崗岩の採石所として知られ、明治・大正期には銅の精錬業で隆盛を極めました。2008年、その精錬所跡地に美術館「犬島アートプロジェクト精錬所」が開館。自然エネルギーを利用した建築や現代アート、地元の大学との協働による水浄化システムをはじめ、地域との協業を図りながら「産業遺産・建築・現代アート・環境」による新たな地域創造を目指しています。瀬戸内海の多島美に浮かぶ精錬所遺構の独特な風景、そこに位置する美術館は、地域振興に取り組む住民の姿と共に、犬島の新たな景観を造りだしています。



岡山県笠岡市 白石島「白石踊」(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

白石島の砂浜で、毎年8月13日から16日にかけて夜を徹して踊られる「白石踊」は、源平水島合戦で戦死した人々の霊を慰めるために始まったといわれる盆踊りです。一つの音頭と大太鼓で男踊・女踊など十数種類の異なる踊りが一つの輪になって、勇壮活発かつ豪華絢爛に踊られるのが特徴です。踊りは、島の暮らしと密接に繋がり、長い年月、島の人々が大切に伝承してきたもので、子どもから高齢者まで多くの島の人々が参加する交流の場ともなっています。近年では、観光ツアーなども行われ、都市の人々が島の文化に触れ、非日常の時を共有できる場として好評を博しています。



岡山県笠岡市 真鍋島「走り神輿」(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

真鍋島の伝統行事である「走り神輿」は、元禄9年(1696年)に八幡神社新築記念の行事として始められたと言われています。三体の神輿が島の狭い路地を勇壮に駆け抜けるのが特徴で、担ぎ手8人が重さ約100kgの神輿を担いで走る姿は迫力満点です。もともとは八幡宮の秋祭りに合わせて旧暦8月に行われる全島あげての行事でしたが、島の若年人口の減少による担ぎ手不足から、現在は、帰省時期に合わせて5月の連休中に行われています。平成10年には「八幡祭り保存会」が発足、毎年24名の担ぎ手の確保に取り組みながら、島の文化継承に努めています。



広島県大崎上島町 大崎上島「大崎上島権伝馬競漕」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

大崎上島は、かつて小早川水軍の将・忠海賀儀城主浦宗勝率いる「備中船手衆の中の大崎衆」の島でした。島内2地区の神社で行われる祭礼の最大の見せ場が、海上で行われる勇壮な伝統行事「権伝馬競漕」。昔から集落毎に1隻の権伝馬船を持ち、地区の名譽を賭けて腕を競いました。18人が船に乗り、独特のかけ声と太鼓で調子を合わせて漕ぎ、波しぶきを上げて力漕する様子は、往時の水軍の姿を彷彿させます。島の男達にとって権伝馬漕での優勝は誇り。各チームは何週間も準備をして熱戦に臨みます。船大工がいなくなったことや漕ぎ手の確保などの課題がありますが、歴史と伝統のある権伝馬競漕の継承を中心とした島おこしの取り組みが進められています。



山口県周防大島町 屋代島「久賀引山太鼓」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

屋代島の久賀引山太鼓は、平安時代中期に、村の鎮守の神様として久賀の八田山に迎えられた八田八幡宮に奉納したのが始まりで、現在のようなリズム太鼓となったのは江戸時代中期と推定されています。当時より、秋の収穫と豊漁を祝って、各集落が山車を製作し9月中旬の秋祭りに太鼓を先頭に町内を練り歩き、太鼓を競い合う、勢いのある祭りでした。昭和35年頃に一時絶えましたが、



昭和 50 年に久賀町商工会青年部の有志が山車と引山太鼓を復活。その後、久賀引山太鼓保存会が結成され、地域の活力であるお祭りや伝統ある太鼓を後世へ残すため、子どもたちにも指導し、地域イベントなどにも出演しています。



山口県上関町 祝島「石垣の棚田」(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

祝島は、海岸線のほとんどが急斜面ですが、斜面は丘陵の高くまで切り開かれ、石垣を積んで耕された棚田があります。ゆたかな暮らしを子どもたちに残すため何世代にも渡って人々が築いてきた石垣の段々畑は島の至る所にあり、高さが 8m(一つは一部 15m)もある巨大な石垣が 3 段も並んだ棚田は、他所では見られないスケールです。石の間から蔦や木が伸びると、石を押し分けて形を崩してしまいます。高齢化が進み、棚田の保全・継承が困難になる中で、島の人々が協力して蔦などを刈り取る作業を行い、石垣が守られています。



山口県光市 牛島「藤田・西崎の波止」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

牛島の藤田・西崎の波止は、漁業の急速な発展により隆盛を極めた明治から昭和初期にかけて、当時の土堀の所有者や利用者が私費を投じて築いた石組みの防波堤です。施工にあたっては「牛島協同波止組合」が結成され、石工の他に組合員の家族も総出で工事にあたったと伝えられ、昭和の初期までは組合により運営されていました。現在でも、定期船の乗降場や漁船の係留、釣り場などに利用され、島民や観光客に親しまれています。牛島の漁業の隆盛や歴史を物語るとともに、施工に私費を投じた当時の漁師たちの心意気までも伝える波止は、近代以降の歴史を見つめてきた生き証人ともいえます。



山口県周南市 杵島「貴船祭」(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

杵島で毎年夏（7月下旬から8月上旬の日曜日）に行われる勇壮華麗な「貴船祭」は、約330年前に創始された海上安全と豊漁を祈願する伝統行事であり、日本有数の「海の祭」として知られています。島の先端から貴船神社まで約500mの海上を「神輿」を浮かべ2時間の行程で往復します。ブルーの海に金銀の神輿、白装束の海の男達、岸辺からの観客の声援はさながら「古代の錦絵」を見る様です。この祭を中心に前後3日間は、九州や関西からも多くの観光客が訪れ、島の人口は日頃の何十倍かにふくれ上がります。勇壮な祭りの景観が今もお島の人々により受け継がれています。



徳島県鳴門町／瀬戸町 大毛島・島田島「鳴門の渡船」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

大毛島・島田島と四国本土を隔てる小鳴門海峡には、島の人々の交通手段として渡船が3航路（鳴門町土佐泊浦―撫養町岡崎、鳴門町高島―撫養町黒崎、瀬戸町小島田―瀬戸町堂浦）運行されています。近年2島と本土を結ぶ橋が3本（小鳴門橋、小鳴門大橋、小鳴門新橋）完成して、車で海峡を渡ることができるようになりましたが、橋の通行は歩行者や自転車にとって難しい上に、大きく迂回しなければならないため、学生や高齢者などの大切な移動手段として渡船が利用されています。海峡を行き交う「鳴門の渡船」は、これからも島の人々の生活の足として欠かせないものです。



香川県小豆島町/土庄町 小豆島「農村歌舞伎と千枚田」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

小豆島では、江戸時代に上方歌舞伎が伝わると、多くの集落で五穀豊穡を祈願するお祭りとして農村歌舞伎が始まりました。当時は島内に 30 以上もあった歌舞伎舞台も、今では中山（小豆島町）と肥土山（土庄町）を残すのみ。中山では、山の斜面に作られた千枚田（棚田）の中心に祀られた中山春日神社の舞台で毎年 10 月に、肥土山では蛙子池の完成を祝って肥土山離宮八幡神社の境内で芝居をしたのが始まりとされる舞台で毎年 5 月に歌舞伎が上演されます。どちらも今日まで一度も途切れることなく集落の人々により伝承されてきました。山や田畑に囲まれた茅葺き屋根の舞台で演じられる農村歌舞伎では、演者と観客、周辺の農村環境が一体となって魅力ある景観が作り出され、豊かな農村文化が継承されていきます。



香川県小豆島町 小豆島「醤油蔵が続く醬の郷（ひしおのさと）」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

小豆島の醤油醸造は、海上交通により大豆などの原料入手が容易だったことや良質な塩が島内で生産できたことなどから約 400 年前に始まり、明治時代の最盛期には 400 軒もの醤油蔵が軒を連ねていたといわれます。現在、島内の醸造業者は約 20 を残すのみですが、タンクを用いてコンピュータで管理を行うなど、醸造技術を駆使した醤油を製造する一方、今も昔ながらの杉桶を使い、長期にわたってゆっくりと発酵・熟成させる製法でつくられています。島には往時の繁栄を髣髴させる醬の郷の美しい町並みが残り、醤油蔵には伝統を守りながら醤油を造り続ける人々がいて、素材をおいしく盛り立てる醤油造りの景観が引き継がれています。



香川県土庄町 豊島「大師ゆかりの水『唐櫃の清水』」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

豊島の中央にそびえる檀山（だんやま、標高 340 m）の麓の唐櫃岡（からとおか）地区に、清らかな水が豊富に湧き出る清水があります。「霊泉越水」とも呼ばれ、弘法大師が喉の渇きを覚えて自ら地面を掘られたところ、水がこんこんと湧き出たと伝えられています。花崗岩で築かれたひな壇上の水場は、飲料、洗濯用などに使われ、井戸端会議の場所でもありましたが、昭和 30 年代以降の簡易水道の通水、拡張とともにその風景も見られなくなりました。しかし四季を通じて湧き出る清水は、水道水源やかんがい用水として地域の人々の生活に活かされ、守られています。



香川県高松市 女木島「オオテ（石垣）」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

女木島は、穏やかな気候の瀬戸内海でも冬場は風が強く、季節風が吹き荒れると、島の南に位置する標高 216mの宝峰から吹き下ろす強い西風（オトシ）が、海水を巻き上げて白馬疾走のごとく民家に吹き付けます。その風から民家を守る砦がオオテ（石垣）です。港周辺に築かれた防風防潮用のオオテは、独特の島景観を描き出し、自然に対峙する先人の知恵と土木技術を知ることができます。海岸の各家々の財産と暖かい生活を守ってくれる強く逞しいオオテには、自然とともに暮らす島の人々の姿が反映されています。



香川県丸亀市 本島「中世の城下町の面影を残す『笠島のまち並』」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

本島の北東にある笠島地区は、古くから海運・回船業で全国に知られた塩飽水軍の本拠地として栄えた港町です。大勢いた船大工たちが江戸中期以降はその技術を活かして家をつくる大工として活躍。海と丘陵に囲まれた笠島集落には、塩飽大工のつくった家が100軒余り、そのうち江戸時代の建物が13棟、明治時代のものが20棟ほど残っています。集落内には、迷路のような狭い道が網の目のように走り、千本格子の出窓を配した家々や、しっくい塗りの白壁が連なり、落ち着いたたたずまいの中に中世の城下町の面影が残り、自然環境の豊かさとあいまって塩飽大工の技術力の高さを随所で感じさせる景観です。



香川県観音寺市 伊吹島「イリコの加工」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

漁業が盛んな伊吹島では、特に夏場のカタクチイワシ漁が基幹産業となっており、新鮮なカタクチイワシを加工したイリコを全国に出荷しています。イリコはさぬきうどんのだしに欠かせないものですが、特に伊吹島近海で獲れたカタクチイワシを島で加工したものは上質とされています。そのおいしさのわけは、沖で獲ったイワシを高速の運搬船で島まで運び、新鮮なうちにゆでることにあり、それを乾燥させたものが「伊吹のイリコ」になります。主にイリコを生業とする網元は島の南岸を中心に17軒。古くから島の経済を支えてきたイリコ漁と加工の景観が引き継がれています。



愛媛県上島町 岩城島「アマモ実る海」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

岩城島の周辺には、日本全国で減少しているアマモ場が広い面積で残っています。アマモ場は、「海の魚のゆりかご」と呼ばれ、魚の稚魚の棲みかやエサ場となります。岩城・生名周辺では、夏のアコウや冬のタイなど主要な魚が近年減少傾向にあり、それらの魚が再び戻ってくるように、海の環境保護活動の一環として2年前から漁師が中心となり、アマモ場の保全活動を始めました。ほとんど60歳以上のベテランの漁師たちが、「子や孫のために魚のいる海を守っていく」という未来を見据えた活動に取組み、その甲斐あって素晴らしい自然と景観が戻ってきています。



愛媛県新居浜市 新居大島「秋祭り『夜宮』」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

新居大島の秋祭りは10月第2土曜日と翌日に行われ、土曜日の夜は「夜宮」(よみや)と呼ばれるだんじりが雪洞(ぼんぼり)と提灯(ちょうちん)を灯し、伊勢音頭の声も高らかに古い家並を練り歩きます。家々の軒には御神燈が吊るされ、その間を巡行するだんじりは大変風情があります。唐破風の屋根に三層の高欄付のだんじりは、刺繍や染の幕と彫刻で飾られ非常に美しく、3町で3台あるだんじりは藩政時代のしきたり通り順番を守って運行します。ゆらゆらゆれる雪洞と提灯は、夜の祭りを一層神秘的なものに演出しています。



愛媛県今治市 小島「しまなみ海道に残る芸予要塞」

(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

瀬戸内海のほぼ中央部にある小島は、明治30年代に芸予要塞が置かれた島として知られ、島内にはロシア艦船の侵攻を防ぐための砲台跡や弾薬倉庫跡、発電所跡などが残されています。最近では、身近な歴史散策や子どもたちの学習・自然体験の場として重要な拠点となっています。キャンプ施設や遊歩道を利用した様々なコースも開発され、観光ボランティアガイドが案内するツアーの利用者も増えています。島の自然と歴史を物語る遺構、さらにガイドとして活躍する人々などにより、島の新しい景観が生まれています。



愛媛県松山市 興居島「船踊り」(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

興居島の船踊りは、昔、伊予水軍が盛んだったころ、島に凱旋した戦士を島民たちが歓迎するのに応えて、船上で戦士たちが戦いの様子を身振りで伝えたのが起源とされています。船越の和気比売神社(船越地区)の秋祭りに催され、漁船にしつらえた船舞台の上で、歌舞伎からとり入れた「忠臣蔵」「曾我兄弟」などが演じられます。共演者すべて黙劇で行なわれるのが特徴で、船舞台を引く櫂伝馬は種々の漕法をみせて勇壮です。踊りには老若男女が出演するほか、舞台作りや船操作の作業などに島の多くの人々が関わりながら引き継がれています。



愛媛県松山市 中島「ミカンの天国」(記述・写真出典：国土交通省ホームページ)

瀬戸内海の安芸灘と伊予灘との間に位置する中島は、傾斜地を活かしたみかん栽培など農業が盛んな島です。四方を海に囲まれ、急斜面にできたミカン畑は、陽の光を十分にあびることができる上、海からの太陽の反射の恵みもあります。さらに、海からの贈り物である潮風がますますミカンをおいしくするのは、特に、瀬戸内海にある忽那諸島は、そのような環境にめぐまれています。



参考資料4 瀬戸内地域の観光施設

<道の駅 神戸フルーツ・フラワーパーク 大沢 FARM CIRCUS／兵庫県神戸市>

(記述・写真出典：神戸公式観光サイト)

北神戸の豊かな自然の中で中世ヨーロッパのルネッサンス様式の美しい建物や庭園を中心に数多くの施設が点在する「花と果実のテーマパーク」。四季折々の花が咲き、夏から秋にかけてフルーツ狩りも楽しむことができる。園内には遊園地やバーベキュー場、源泉かけ流し(加温)天然温泉、ホテルなどがある。



<神戸どうぶつ王国／兵庫県神戸市> (記述・写真出典：神戸公式観光サイト)

花と動物と人とのふれあい共生パーク。熱帯性のスイレンや、ベゴニアなどのハンギングフラワーが咲き、珍しい鳥たちやカピバラ、アルパカなどの動物たちとふれあいも楽しめる。園内は全天候型で、バリアフリーに配慮したフラットな地形で、障がい者対応トイレ(だれでもトイレ)も完備している。



<姫路市立動物園／兵庫県姫路市>

(記述・写真出典：ひめのみち)

世界文化遺産「姫路城」を望み、緑が豊かでのんびりとくつろげる動物園で、内堀を散策しながら、たくさんの動物を見学できる。

園内には、モルモット、アヒル、ヤギといった動物とのふれあいを楽しんでいただく「ふれあい広場」や乳牛やニワトリのように最近身近に見られなくなった動物を展示している「ミニ牧場」もある。



<太陽公園／兵庫県姫路市> (記述・写真出典：ひめのみち)

峰相山のふもとに広がる公園で、世界各国の遺産を体感できる魔訶不思議テーマパーク。

【石のエリア】万里の長城やピラミッドなど世界の石の建造物を再現。1000体の素焼きの兵馬俑を当時と同じ工法で復元した「秦始皇帝兵馬俑坑」は圧巻。

【城のエリア】中世ヨーロッパの古城を再現。



<池田動物園／岡山県岡山市> (記述・写真出典：岡山観光コンベンション協会)

キリンやペンギン、ヒグマなど、110種類以上の動物が勢ぞろいするアットホームな動物園。

動物との距離ががとても近く、ホワイトライオンやレッサーパンダ、カピバラなど人気動物にあふ事が出来る。季節のイベントでは、夜の動物園やクリスマスアニマルパレードなども行われ、年中楽しむことの出来る施設。



<岡山国際スケートリンク／岡山県岡山市>

(記述・写真出典：岡山観光コンベンション協会)

中四国初の通年型公式スケートリンク(60m×30m)として新たに生まれ変わった岡山国際スケートリンクは、年間を通じて大会・練習・合宿等を行う事が出来る。

また、西日本初の通年型カーリング専用シート(1シート)も兼ね備えている。



<ブラジリアンパーク 鷲羽山ハイランド／岡山県倉敷市>

(記述・写真出典：倉敷観光 WEB)

瀬戸内海の絶景を見下ろすことができる遊園地。

絶叫アトラクションやメリーゴーランドなど大人からキッズまで楽しめる。

ブラジルサンバ&ビンゴは毎日開催。夏はスライダープール、冬はアイススケートが無料。インラインスケートにYフリッカーはオールシーズン可能。



<岡山農業公園ドイツの森クローネンベルク／岡山県赤磐市>

(記述・写真出典：おかやま旅ネット)

ドイツ風の農村をイメージしたテーマパーク。

約50haの丘陵に、ワイナリーやドイツの田園地帯の街並み、農産加工場、レストラン等を中心に、ブドウの果樹園、野菜畑もある。

また、洋風庭園や芝すべり、パターゴルフ場、自転車広場、ふれあい動物園など家族でくつろぐレクリエーション施設も充実している。



<おもちゃ王国／岡山県玉野市>（記述・写真出典：おかやま旅ネット）

「おもちゃ」のテーマパーク。

トミカ・プラレールランド、木のおもちゃ館、リカちゃんハウスやダイヤモンドワールドなど、大好きなおもちゃで自由に遊べる全18種類のおもちゃパビリオンは室内なので、雨の日も遊べる。

また、大観覧車や園内を走るロードトレインなど、小さなお子様もご利用できるのりものは全19種類あり、ご家族で1日中楽しめる。



<「いつか来た道」／広島県福山市>（記述・写真出典：ひろしま観光ナビ）

20機種以上のアトラクションを有する遊園地をはじめ、1950年代の街並みを再現した「いつか来た道」や「神勝寺温泉 昭和の湯」がある。

夏季にはレジャープール、冬季は「ウィンターイルミネーション」なども行われる総合レジャー施設。



<地底王国美川ムーバレー／広島県岩国市>（記述・写真出典：ひろしま観光ナビ）

タングステン鉱山の跡地を利用した地底探検テーマパーク。カンテラの明かりに導かれ闇の世界へ足を踏み込むと、そこにはもう古代インカや伝説のムー大陸の世界が広がる。

地底観光のほか、砂金取りコーナー、バーベキューハウス、センターハウスなどの施設がある。



<福山市立動物園／広島県福山市>（記述・写真出典：ひろしま観光ナビ）

市街地の北西15キロメートルにある動物園には、現在、キリン・ペンギンなどの動物がおり、家族連れで賑わっている。

「動物わくわくエサやり体験」（土曜日・日曜日・祝日開催）など、イベントももりだくさんの、緑とやすらぎのある動物園。



<秋吉台サファリランド／山口県美祿市>（記述・写真出典：おいでませ山口へ）

動物達を野生に近い状態で見ることができる動物園。大迫力の猛獣を間近で見れる数少ないスポットである。車から降りずに園内を見学できるので、雨が降っても、暑くても大丈夫。

車からでも園内を見学ことができ、エサやりバスでの見学は、草食エリアやライオンエリアでのエサやり体験もできる。



<ときわ動物園／山口県宇部市>（記述・写真出典：おいでませ山口へ）

野生動物の生息環境を再現することで、動物本来の行動を発揮させる「生息環境展示」が特徴。動物たちの自由でのびのびとした行動を目の前で見ることができ、そのかわいらしい姿や自然の中で野生と同じように生活する姿は、家族で楽しめる。



<周南市徳山動物園／山口県周南市>（記述・写真出典：おいでませ山口へ）

街中にある動物園として交通アクセスも良く、頭を抱える仕草で人気のマレーグマの「ツヨシ」やスリランカ象の2頭「ナマリー」と「ミリンダ」にも会える。動物たちをできるだけ間近に観察できるように工夫され、小さな子どもたちにでも無理なく動物を観てまわることができるように展示されている。



また、動物園一帯は、旧徳山藩主毛利氏の屋敷があった場所で、園内には毛利氏ゆかりの史跡があり、桜の名所としても有名。

<愛媛県立とべ動物園／愛媛県伊予郡砥部町>（記述・写真出典：いよ観ネット）

動物園の人気者・シロクマピースやアシカ、エゾヒグマなどを飼育しているベアストリート。ピースを始めとするホッキョクグマは、吊られた丸太で器用に遊んだり、エサを頬張ったりと愛らしい一面を見せてくれる。



<日本ドルフィンセンター／香川県さぬき市>

（記述・写真出典：うどん県旅ネット）

ドルフィンセンターでは、自然の中で楽しむことができる（レクリエーションステージ）、ドルフィンセラピーとして支援を行う（セラピーステージ）、イルカを取り巻く環境を通して、環境教育への啓もうを行う（エデュケーションステージ）を提案している。



イルカとのふれあいを通して、子どもからお年寄りまで、ご家族、グループ単位で自然の中で楽しむことができる。

<ニューレオマワールド／香川県丸亀市>（記述・写真出典：うどん県旅ネット）

西日本最大級のレジャーランド。子どもから大人まで楽しめる 30 種以上の乗り物やアトラクション、オリジナルキャラクターが登場するファンタスティックパレードも大人気。園内には専属劇団員が演じる劇場や全 240 室の大型温泉ホテルもある。



<白鳥動物園／香川県東かがわ市>（記述・写真出典：うどん県旅ネット）

広大なスペースに、小動物が放し飼いにされているふれあい動物園。たくさんの動物と触れ合えることはもちろん、トラやヒョウなどの肉食獣も赤ちゃんの時は触れ合うことができる。

また、色々な動物のショータイムは、迫力満点のパフォーマンスを楽しめる。



<銚子溪・お猿の国／香川県小豆郡土庄町>（記述・写真出典：うどん県旅ネット）

餌付けされた約 500 匹の野猿（県指定天然記念物）の群れが遊ぶ自然動物園。園内には、世界の猿とクジャクがいて、モンキーショーは毎日 2 回上演。



参考資料5 瀬戸内カジュアル・クルーズのコンテンツ充実案

① ストーリーにこだわったクルーズ

- ・ 瀬戸内「インスタ映え」から「ストーリージェニック」クルーズ
…インスタ映えの写真スポットに加え、瀬戸内の歴史、いわれ、人物などのストーリーを、ガイドと共に海から巡る旅
- ・ 瀬戸内の水軍たち（村上水軍・塩飽水軍）の航跡・足跡を探るヒストリークルーズ
- ・ 都を追われた平家と、源義経の合戦の島「屋島」を訪ねるクルーズ
- ・ 因島水軍城をはじめ、村上水軍の足跡を、物語、時代背景と共に探るクルーズ
- ・ どの藩にも属さなかった塩飽諸島に残される史跡・物語
- ・ 島の逸品・スポット巡り探検クルーズ
- ・ 島のアート、風景、生きもの、生活道具などの「島らしさ」を発見する旅
- ・ うどん以外の香川の逸品・スポット発見（男木島のたこ飯、小豆島の天使の道 等）

② テーマクルーズ

- ・ ヘルス（ダイエット）クルーズ
…ヨガクルーズ、座禅クルーズ、タラソテラピークルーズ
- ・ 海の遊びクルーズ
- ・ 瀬戸内インスタ映え写真コンクールクルーズ
- ・ エコクルーズ
…瀬戸内の環境学習。瀬戸の潮流で地球規模の自然を体験
- ・ 自分も瀬戸内アーティスト・クルーズ
…直島、男木島、女木島などでアートを鑑賞すると共に、自分の足跡も記念に残す

③ エンタメクルーズ

- ・ ご当地アイドルやキャラクターと島めぐり
…瀬戸内7県（兵庫・岡山・広島・山口・徳島・香川・愛媛）を拠点に活動するアイドルグループや地域キャラクターとのコラボレーションを企画
…クルーズ船を船上劇場として活用。ご当地アイドルの活動拠点として船上ライブを実施

- ・ ダンシングクルーズ
…2012年に中学校でダンスが必修化されており、海に親しみをあまり感じていない若年層を取り込むためにも、カジュアルにパーティ感覚で楽しめるコンテンツになりうる
- ・ 大声カラオケクルーズ
…陸上で音楽を楽しむには個室など密閉された空間に限定される。そこで、音量を気にすることなく船上で楽しめるコンテンツになりうる

④ 「食」をテーマとしたクルーズ

- ・ うどん名店食べ比べクルーズ
…香川県内名店のうどんを、店舗ごとの食べ比べ、あるいはさまざまうどんバリエーションを食べ比べできる「洋上のうどん巡り」
- ・ 島の食発見クルーズ～瀬戸内地産地消～
…女木島瀬戸前寿司、うのののり弁、小豆島ひしお井など、瀬戸内の食材を活かした「ご当地メニュー」を食べ比べる洋上食い倒れツアー
…ある程度マーケットでの認知が広がれば、洋上での「グルメグランプリ」等の展開の可能性もある。

⑤ 島（沿岸）めぐりクルーズ

- ・ アイランドホッピング型ストーリークルーズ
…仮説モデル4で提示したようなテーマや、食・体験とを組み合わせ、魅力ある島々を巡り変化を楽しむアイランド・ホッピングツアー
- ・ お試し島暮らしクルーズ
…島の民宿・民泊に同居人のように泊まる。農業、漁業の仕事も協力体験
- ・ サイクル&クルーズ
…各島の二次交通のキャパシティが観光船の旅客人数に影響を及ぼしている現状を鑑み、島での二次交通となりうる自転車を活用。船旅と各島でのレンタサイクルと組み合わせる、あるいは、船にシェアサイクルを積み込んで旅行者に提供することで、瀬戸内の島めぐりのユーザビリティを高める商品
…船旅だけでなく、美術館めぐりなど、島でのアクティビティとのシームレス化を図るため、各島々の主体とともにコンソーシアムを形成し、一元的に進めていくことが望ましい。

参考資料6 ベトナム・ハロン湾視察・ヒアリング調査概要

1994年、ユネスコの世界遺産に登録され、世界各国の旅行者の注目を集め、近年、カジュアル・クルーズをはじめとする観光開発が著しいハロン湾の実態を調査するため、国営旅行社、旅客船事業者に対してヒアリングを実施した。

日 時	2018年3月4日（日）～6日（火）
視察先	①バーヤ・クルーズ（ハロン湾最大手の旅客船事業者） ※併せて同社のモーニング・クルーズを視察 ②パラダイス・クルーズ（バーヤ・クルーズに次ぐ旅客船事業者） ※併せて同社のアフタヌーン・クルーズを視察 ③国営ハノイ・ツーリスト総公社（ベトナムの国営旅行会社）



視察先①バーヤ・クルーズ



視察先②パラダイス・クルーズ



視察先③ハノイ・ツーリスト

（1）バーヤ・クルーズ

2018年3月5日（月）～6日（火）にハロン湾最大手の旅客船事業者：バーヤ・クルーズにヒアリングを行った。

日 時	①2018年3月5日（月） 9：00～10：00 ②2018年3月6日（火） 16：00～18：00
場 所	①バーヤ・クルーズ・ハロン湾クルーズセンター ②バーヤ・クルーズ・ハノイ事務所
相手方	①Bhaya Cruise：Mr.Thao（オペレーションマネージャー） ②Bhaya Cruise：Ms.Thu（Director of Revenue） ：Ms.Tuyen（Sales Manager）
出席者	せとうちブランドコーポレーション 社長室長 日本政策投資銀行 常務取締役 広島銀行 アシスタントマネージャー JTB 総合研究所 主任研究員

結 果

①2018年3月5日

【事業概要について】

- ・バーヤ社は2007年から船の事業を始めているが、当時は1隻しかなかったが船が2018年は18隻に増えている。うち、17隻は宿泊ができ、客室は179室ある。ほか1隻は周遊用の船である。
- ・なお、バーヤ社全体の管理はドイツ人が行っている。
- ・現在の取組みとして、一つ目はスタッフのスキル向上、英語や日本語の訓練、サービスの品質の向上、二つ目はサービスメニューを増やすこと、三つ目は船のメンテナンス、四つ目は旅行の商談会でバーヤ社の紹介を行っている。



左図)モーニング・クルーズで乗船した船舶

宿泊機能がないタイプで今回の視察のようにチャーターでデイクルーズするように利用されている。

【船舶について】

- ・船は会社が保有しており、ベトナム人がオーナーであるが、フィリピンの管理会社を採用して、管理してもらっている。
- ・ハロン湾の規定があり、最初の船はすべて白かった。
- ・船の組み立てはベトナム国内で行っており、木の船はベトナム中部で、鉄の大きな船はハイフォンで注文している。船内機器の多くは日本から輸入している。
- ・船舶サイズにより異なるが、建造費は1～2億円
- ・1室しかない船もあって、ハネムーン、もしくは結婚記念日等に使われている。
- ・古い船は建造してから10年経つが、客が少ない時期に陸揚げし、毎年内装を変えている。この時期にスタッフも有給休暇を取る。
- ・修復は船ごとに違うが、最大サイズの船舶は45日間かかる。一般的な船舶は15～30日かかる。

【船員について】

- ・一般的な船舶サイズの船員は7名ほどが乗船しているが、最大サイズの船舶には42名の船員がいる（フィリピンの管理会社のため、フィリピン人が2名働いている）。全体では、オフィスも含め346名が働いていて、そのうち278名は船員である。
- ・船員の制服は多くがベトナムのアオザイだ。

【乗船客について】

- ・11月から3月までの需要が多い。
- ・11月から3月の消席率は75%以上であるが、4～10月は45～50%まで下がってしまう。
- ・客室の売り上げは全体の70%で残り30%はイベントの売り上げである（船内でガラリナ、誕生パーティ、結婚式、結婚記念日等等イベ

	<p>ントを行っている)。</p> <ul style="list-style-type: none">・外国人観光客に対して1年間値段は変えないが、ベトナム人に対しては季節ごとに変動していて9月が一番安くなる。・夏は多くがアジアからの客で、ベトナム人も多い。冬～春の時期は多くが外国人観光客で、オーストラリア、日本、アメリカが多く、フランス、韓国、イスラエル等からも来る。・バーヤ社は多くがオーストラリアやヨーロッパの客で、アジアは日本が一番多く、10年前の開業時からほとんど変わっていない。 <p>【手配】</p> <ul style="list-style-type: none">・直接インターネットで予約する客や旅行エージェンシーを通して予約する客がいるが、後者の方が多い。・三つのルートで誘客している。ベトナムのエージェンシーを通すものは60%、直接バーヤ社に予約するものは25%、海外のエージェンシーを通しての予約は15%。・各エージェンシーと契約し、例えば2019年中にどのくらいの部屋を使うかすべて契約する。 <p>【行政との関わり】</p> <ul style="list-style-type: none">・省とハロン湾の管理行政が、毎年ハノイからハロン湾までのルートを決めている。毎年変わるため、バーヤ社でも自分のルート、客をピックアップするツアーを考える必要がある。 <p>②2018年3月6日</p> <p>【事業概要】</p> <ul style="list-style-type: none">・11年間事業をしていて、日本市場の開発は5年になる。日本には駐在事務所も設立している。・バーヤ社の商品4つのうち3つは日本の観光客に提供していて、70%がヨーロッパとアメリカからで30%がアジアと日本である。日本はトップ5の魅力的な市場と捉えている。・平均70%で稼働しており、単価は180～500ドルだ。・バーヤ社はハロン湾のトップ3の会社として、環境を保全し、政府のイベントに参加している(環境保全活動とは、ハロン湾のゴミを拾い、壁にペインティングする活動)。・今後は、2泊3日で島に行くことができるクルーズを発展させたい。そのための船も増やしていきたいと考えている。・スタッフのスキルを上げ、メニューを豊富にしていく必要がある。船舶のメンテナンスも安全性確保のために重要である。海外のセミナーやカンファレンスに参加している。 <p>【ハロン湾について】</p> <ul style="list-style-type: none">・ハロン湾と南ハロン湾にルートを造成しているが、ルートを集中させ過ぎると環境問題を引き起こすことになる。・ハロン湾は静かな海で波や風が少ない。客が過ごしやすい。瀬戸内も自然条件をよく検討する必要がある。・ハロン湾の船は1,000隻あるが、日帰りの船と宿泊用の船がある。日帰りは個人所有が多い。個人事業者は300以上ある。世界遺産のハロ
--	--

	<p>ン湾以外も含まれる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日帰りは制限が多い。4～8 時間でサービスも少なくなる。政府が規制緩和すれば開発できるが、18 時前に港に戻る必要がある。出発は早くても7時である。 ・トゥアンチャウ島は民間企業が開発した島。ハロン湾にクルーズの活動は以前からあったが、活動はそれぞれであったが、客のニーズに応じて2017年にトゥアンチャウにまとめられた。客に対して良いサービスを提供するために関係機関が協力している。他のインフラは政府、省が計画しており、観光のサポートだけではなく現地の発展も考えている。 <p>【船舶について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・クルーズ船の設計はベトナムの昔の船の形から発展させた。瀬戸内でも昔の文化等何かに基づいて設計するべきだ。 ・宿泊型は40%だ。ライバルは20社ほどいる。バーヤ社が一番大きく17隻179室、2位のパラダイス社は7隻130室を持っている。残りは平均4～7隻60～70室を持っている。 <p>【船員について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハロン湾管理委員会が規制しており、15～20室で20～27人の船員が必要となる。最大サイズの船舶の場合は25室で船員は40人程になる。商品によって船員数は変わる。日帰りは船員も少なく10人程になるが、大きなクルーズには多くの船員が必要となる。 ・地上スタッフは船員の4分の1ほどであるが、家族経営の会社はポジションを兼任し、船員の5分の1ほどになっている。 ・クリーニングは別の会社に注文するが、家族経営は全て行うため経費を削減できる。 ・ハスキーピングの部署を持ち、シーズン間が短い場合は別の会社にアウトソーシングする。レストランはアウトソーシングしていない。 <p>【クルーズ商品について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ベトナムの文化を紹介するため、船内でベトナム料理の作り方を教えている。 ・季節によって客のニーズ、商品内容が変わる。 ・観光だけではなくイベントも開催している。団体の目的によって様々な商品を作っている。 ・かつては洞窟でパーティを開催していたが、周辺環境に悪影響があるため中止し、その代わりに水上村の見学等を行っている。 ・ハロン湾には以前からサービスがあり、商品だけを考えている。 ・メコンデルタに来る客が多く、そこからハロン湾に来てくれる方もいる。そういったところと繋いではどうか。 <p>【乗船客について】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・最近の観光客は大きなクルーズに興味がなく、少人数で過ごしたい客が増えているため、少人数用の船舶を用意している。 <p>【競合他社*について】</p> <p style="text-align: right;">※(2) パラダイス・クルーズ</p> <ul style="list-style-type: none"> ・2008年より以前にも小規模のクルーズは行われていたが家族経営が多かった。2008年以降、よりサービスを向上するためにバーヤ社や
--	--

	<p>パラダイス社が入ってきたのも市場のニーズがあったためである。今は旅行会社が送客するようになり、サービスの品質管理も厳しくなってきた。</p> <ul style="list-style-type: none">・パラダイス社は設備に投資しているが、バーヤ社は設備以上にハロン湾の自然やベトナムの文化を紹介するイベントを作っている。バーヤ社の付加価値はそこである。・パラダイス社は世界遺産の範囲内に集中しているが、バーヤ社はその周囲にも行くコースを作っていて、乗船客に現地の人との交流のチャンスを与えようとしている。・パラダイス社の船舶はホテルのようだが、バーヤ社はラグジュアリーではなくくつろいでもらえるカジュアルさをコンセプトにしている。
--	---

(2) パラダイス・クルーズ

2018年3月5日（月）～6日（火）に上記（1）に次ぐ大手旅客船事業者：パラダイス・クルーズにヒアリングを行った。

（1）バーヤ社の項に記載にあるとおり、バーヤ社がカジュアルさをコンセプトにしているのに対して、パラダイス社はラグジュアリーさをコンセプトに、クルーズ事業のほか、ホテルやレストランにも事業展開しているのが特徴である。

日 時	①2018年3月5日（月） 10：00～11：00 ②2018年3月6日（火） 13：30～15：30
場 所	①パラダイス・クルーズ・パラダイス・スイート・ホテル ②パラダイス・クルーズ・ハノイタワー事務所
相手方	①Paradise Cruise：Mr.Edga（ゼネラルマネージャー） ②Paradise Cruise：Mrs.Nguyen Hai Duong（セールス&マーケティングディレクター）
出席者	せとうちブランドコーポレーション 社長室長 日本政策投資銀行 常務取締役 広島銀行 アシスタントマネージャー JTB 総合研究所 主任研究員
結 果	<p>①2018年3月5日</p> <ul style="list-style-type: none"> ・全7隻（130室）タイプ別の4種類船舶についての視察 ・ホテルのようなラグジュアリーな内装が特徴 <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;">  <p>ランチクルーズで乗船した船舶</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>レストランスペース</p> </div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 10px;"> <div style="text-align: center;">  <p>キャビンスペース(寝室)</p> </div> <div style="text-align: center;">  <p>キャビンスペース(個室)</p> </div> </div>

②2018年3月6日

【事業概要】

- ・パラダイス社はクルーズとホテルとレストランを経営している。
- ・売上は多くがクルーズからで、7隻の船を所有し、すべて5つ星のクルーズである。オーナーは海を渡る道があるトゥアンチャウ島を所有。
- ・所有しているトゥアンチャウ島にホテルがあるため、ハロン湾に行けなくてもホテルで滞在することが可能。ほか、小さな船も持っているため客のニーズにすぐに対応できる体制。
- ・パラダイス社は「ラグジュアリー」をコンセプトにしている。言葉が通じるようにするため外国人のマネージャーを呼んできており、クルーズ毎のマネージャーは全て外国人である。スタッフにも外国人がいて、ベトナム人スタッフには観光専門の学校と連携し言葉の勉強をさせている。これからはフランス人、ブラジル人の採用を考えている。
- ・ドイツ、イタリア、日本、イギリス等積極的に観光イベントに出ている。各国にセールスの代表者がいる（日本には、サンヨーインターナショナルを通じて旅行会社等にPRしている）。
- ・日本市場はこの1年ほど開発している（数社に場所を貸して日本からクルーズが来れば場所を提供したいとのこと）。
- ・ベトナムの北部、ハノイとハロン湾は季節によって観光客の市場が変わってくる。日本人の観光客はベトナムの冬に来ることが多い。その他の季節には別の市場がある。季節ごとにプロモーションを行っている。
- ・旅行会社とは良い関係を維持している。eコマースは15%ほどで比率は少ない。ただウェブサイトのランキングに影響するため維持している。

【船舶について】

- ・パラダイス PEAK は2隻あり、きれいな部屋がある。パラダイスエレガンスは2隻でそれぞれ31室があり、すべてにバルコニーが付いている。パラダイスラグジュアリーとパラダイスプレステージは4隻あり、それぞれ15室ある。
- ・宿泊型クルーズのほか、日帰りのクルーズがあり、全部で130室ある。
- ・2008年に2隻で会社を設立し毎年1隻ずつ増えてきた。ホテルは2015年に二つ始め、2016年に二つ増えた。レストランは2015年トゥアンチャウ島で始めた。2016年にハノイの市場を開発しホームレストランというブランドを展開した。その後ホイアン、サイゴンにも出店している。
- ・ラグジュアリーというクルーズは最初からあった。他の企業はクルーズのメンテナンスは半年から1年間で更新するが、オーナーは専門的知識があり毎日メンテナンスをしている。
- ・ラグジュアリーの五つ星と普通の五つ星は違う。ラグジュアリーもいくつかのレベルに分けている。数100ドルの差がある。
- ・今後もラグジュアリーで差別化していく。

【船員について】

- ・船員は若い人が多い。宿泊クルーズは12時に出発し次の日の10時に港に戻る。1時間ほど休んで次のクルーズに行く。長時間できついため給料も高くする必要がある。ただ人件費の割合はわからない。
- ・地上の仕事より給料が高く、保証もついている。船員は家族全員の保証、帰りの飛行機代、二人目までの子どもの学費も会社が負担する。
- ・人事部は他の五つ星のホテルを体験しに行き、良いサービスをする人を見つけて、ヘッドハンティングする。

【ハロン湾について】

- ・ハロン湾管理委員会は行政が主導していて、企業が従わなければすぐに許可を取り消されてしまう。それも世界遺産のためきちんと管理する必要があるためであり、定期的にユネスコが来て確認している。ハロン湾全体にメンテナンスが必要となれば、すぐに閉めて別のルートに変更する必要がある。以前は洞窟内でパーティをしていたが、世界遺産登録後は悪影響があるということで中止になった(環境維持のため宿泊客から62万ドン払ってもらい委員会に納めている)。
- ・以前はハロン湾に行くためにいくつかのアクセスがあり、バイチャイ、トゥアンチャウ、ホンガイからも行くことができたが、2017年1月1日以降、ハロン湾の世界遺産のエリアの入り口はトゥアンチャウのみとなった。
- ・ハロン湾の管理委員会が観光ルートを決めていて、決められた港から出発することになっている。
- ・ハロン湾が曇っていれば委員会から連絡があり、停泊することができなくなる。
- ・パラダイス社の開業当時はクルーズ船が少なかった。なお、パラダイス社は当時からラグジュアリーしか考えておらず、毎年のように客を増やし、それに合わせて船舶も増やしてきた。
- ・オーラコーポレーションというパラダイス社の親会社が港湾を整備した。沖のクルーズは外に泊まり小さいボートで乗り込んでいたが、それでは不便だということで、親会社がクルーズの専門知識を持っていたこともあり、港の設計を担当した(オーラコーポレーションは不動産とトゥアンチャウ島でサービスを提供している)。
- ・10年前に比べて、ハロン湾は成長している。特に2017年1月1日から、すべてトゥアンチャウに船が集まるようになってから、ハロン湾の顔はきれいになっている。ベトナム政府は更に観光客を増やしたいと考えている。
- ・海沿いにヒルトン等の大きなホテルができていて、少なくとも10年先のことを見据えての建設だろう。
- ・今はハロン湾クルーズ以外にもメコンデルタからの船もたくさん入ってきている。
- ・ハロン湾が世界遺産になり、全世界の耳に入るようになった。
- ・ハロン湾は波や風が穏やかで、船が安定し、お客様も寝ることができるが、カットバー島は海に近く波が高いため宿泊者が少ない。

	<p>【周辺インフラについて】</p> <ul style="list-style-type: none">・ バンドンに空港が再整備される。その空港からハロン湾までの時間は、ハイフォンカットバからと同じため、ハイフォンカットバからの船は考えていない。空港からハロン湾までヘリコプターのサービスを提供している。VIP 向けにシープレーンも提供している。・ 数ヶ月でハイフォンからハロン湾までの高速道路ができる。今は 3 時間ちょっとかかるが、2 時間で行くことができる。・ 今年はハロンの観光年のため力を入れている。船の数も増え、アジアの観光カンファレンスもあるため、ベトナム政府が様々な準備をし、海外の観光客がベトナムに来られるように取組んでいる。
--	--

(3) 国営ハノイ・ツーリスト総公社

2018年3月6日（火）に国営旅行会社でハロン湾を含むハロン市を管轄する国営ハノイ・ツーリスト総公社にヒアリングを行った。

日 時	2018年3月6日（火） 10：00～11：30
場 所	国営ハノイ・ツーリスト総公社
相手方	Hanoi Tourist：Hoa（日本室長）
出席者	せとうちブランドコーポレーション 社長室長 日本政策投資銀行 常務取締役 広島銀行 アシスタントマネージャー JTB 総合研究所 主任研究員
結 果	<p>【事業概要】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ハノイ・ツーリストはベトナムの5つの国営企業の一つ。 ・社長はベトナム観光協会の会長をしていて、JNTO からサポートを受けており、開催するイベントで国内トップ5の会社になっている。 ・ホテルとアパート、旅行の事業をしており、インターコンチネンタル等の有名なホテルを持っている。 ・ベトナム観光局のメンバーで、観光局はハノイに事務所がある。ハノイ・ツーリストはハノイ委員会に属しており、関係も近い。 ・ベトナム観光協会から新しい市場を開発するように求められており、かつてはタイやシンガポール、マレーシアが多かったが、今は日本、韓国、ヨーロッパ、アメリカ、オーストラリアの市場開発に力を入れている。特に日本はベトナム人と文化が近く、買い物に興味を持っているベトナム人が多く、旅費も手ごろである。 ・ハノイ・ツーリストは観光局での人材育成にも取り組んでいて、大学の観光学部でも教えている。 <p>【ベトナム人のアウトバウンド】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ベトナムは、毎年アウトバウンドが増えている現状。出生率も減少し子どもが2～3人で貯金ができるため旅行に使っているようだ。この先は人気の目的地だけではなく新しいデスティネーションが求められてくるだろう。 ・ベトナム人の収入が上がっており、昔は珍しかった日本や韓国への旅行が、今は当たり前になっている（さらい、ヨーロッパにも行っている）。国内のサービスも向上し値段も下がっていて、ハノイ・ツーリストにとって日本と韓国はよく開発している重要な市場である。 ・5月に広島に行くツアーを設定している。広島はベトナム人にとって有名である。乗船できる船があれば一緒に組んでサービスを提供したい。 ・目的地は東京が多く、京都、大阪が続く。主な目的はショッピング。最近訪日旅行に慣れてきたため、新しい目的地を探していて、北海道のツアーを企画中。 ・ベトナム人は日本と言えば東京、京都、大阪次いで北海道だ。皆に

	<p>知られている。北海道の桜は東京より遅いため、東京が終わった後に北海道に見に行く。他の花の種類も多い。ベトナム人は花が好きだ。6日間で2日は東京に滞在し、それ以外は他の場所に行くツアーを組んでいる。</p> <ul style="list-style-type: none">・北海道では以前小さいクルーズを使ったが今回のツアーでは使わない。・ベトナム人の観光客はアクティビティが好き。大勢の客を連れて来たいのであれば、お手頃な1日のクルーズで十分だろう。日本に行くツアーは6日間が多い。クルーズを入れれば7日間に延長できるのではないか。クルーズはツアーの中の1日もしくは半日にすれば大勢の客を呼び込めるだろう。港に泊まるような高級クルーズは値段が高く、そういった過ごし方は求められていない。・小規模のクルーズが2~3回あれば良く、ツアー客は午前だけクルーズし、昼食を食べ、午後からは海水浴、カヤックをして、夜はご飯を食べてホテルに戻るコース。短い時間のクルーズを扱えばツアーとの相性が良い。・ツアーのコンテンツは客ではなくツアーの会社が自動的に入れている。ハノイ・ツーリストとしてはフランスで投資するプロジェクトもあったため、日本へのプロジェクトも考えられないことはない。プロジェクトに魅力があれば協力できる可能性がある。アイデアがあれば3月末に社長が戻ってくるため、その際に詳細な情報をもらいたい。・ベトナム人の多くはクルーズが好きだ。ただ海は多いがクルーズをしている場所が少ない。 <p>【ベトナムへのインバウンド】</p> <ul style="list-style-type: none">・ハロン湾は外国人が来れば必ず行きたがる。かつてはヨーロッパ人が多かったが、今はアジア系、日本、韓国特に中国人が多い。ただ中国人は滞在が短く、日本や韓国はもう少し長い。・ベトナムのインバウンドは、国内客と中国客、アジアからの客は一つのグループで、アクティビティが好き。ヨーロッパの客は静かに過ごしたい客が多い。日本でクルーズをすれば同じようにセットすべきだろう。・ベトナム人のリピートの比率は30%程度だ。・個人客は60%、団体客は40%だ。・客の目的によって変わるが、だいたい1年でリピートする。・フィックスしたツアーは現地の情報を探す時間がない客と高齢者が多い。若い人はホテルとチケットだけを予約する。ツアーの内容は自分たちで指定して、ツアー会社が現地の通訳や情報を提供する。・ネットが発展しているため、検索すれば何でも出てくる。若い人は英語も喋り、読むことができるため、自分で予約し現地の情報を探ることができる。 <p>【クルーズ商品について】</p> <ul style="list-style-type: none">・瀬戸内クルーズは旅行会社と組んで客を連れて来るだろうが、瀬戸内の地域に泊まっている観光客にもクルーズツアーを紹介して呼び込むべきだ。
--	---

	<ul style="list-style-type: none">・瀬戸内とハロン湾は似ている、波が高くなく、海水のため気に入るのではないか。・景色がきれいでも、景色だけでは飽きてしまう。島ごとにテーマを付けて、それぞれの島に何があるのかを踏まえて様々な商品を作るべき。例えば着物の踊りがあればおもしろい。・クルーズは特別なコンテンツだ。飛行機やバスで移動しても、周りは人ばかりで疲れる。クルーズは気持ちが良い、ベトナムも日本もクルーズ事業が展開できれば発展していく可能性がある。
--	---

国内旅客船事業の新たな事業モデルの構築

2018（平成30）年3月

公益財団法人 日本財団

〒107-8404

東京都港区赤坂1丁目2番2号日本財団ビル

TEL：03-6229-5111（代）

<助成金申請団体>瀬戸内カジュアル・クルーズ事業化推進実行委員会

〒730-0011

広島県広島市中区基町10番3号

TEL：082-836-3205