

# 海洋観光の振興に関する検討会（第1回）

## 議事要旨

### 【開催概要】

日時：平成26年1月27日（月）10:00～12:00

場所：中央合同庁舎3号館 11階 特別会議室

### 【議事概要】

#### 1. 開会

#### 2. 総合政策局次長挨拶

- 日本はEEZ、海岸線の長さで世界6位。海洋とのつながりが深い海洋国家。
- 政府は一元的に海洋政策に取り組む。海洋基本計画を昨年4月に改定した。その中で、海洋観光の振興が重要項目となっている。
- 昨年初めて訪日外国人数が1000万人を超えた。今後もさらに取組を進める。
- インバウンド、アウトバウンド共に、海洋観光では重視している。
- 国交省省内一丸となって取り組む意向である。本検討会では、意義・施策体系について整理する。それをもって、分野横断的な施策を進めることが必要だと認識している。

#### 3. 座長挨拶

- 施策の体系をしっかりと作りこんでいく必要がある。
- インバウンドは上り調子だが、国内観光は需要低下という課題がある中、“国の光を観る”観光をツールとして光をどこに当てて海洋観光を盛り上げていくか検討したい。

#### 4. 当検討会の設置について

- （資料1に基づき事務局より説明）
- （資料2に基づき事務局より説明）

#### 5. 海洋観光の現状等について

- （資料3に基づき事務局より説明）
- 資料P2グラフの、ほとんど船に乗っていないという人の数は衝撃的だ。
- JTBアンケートで50%が船に乗りたくないというデータを見たことがあったが、これは船酔いを敬遠するためであった。船酔いをしない水域、即ち瀬戸内、東京湾等で若者に乗ってもらうための努力も必要ではないか。
- 海は夏だけのものという意識が強いのではないか？（と日本人は思っているのではないか）。海外でのビーチパークという発想がない。海浜公園がビーチパークに近いが、砂浜にシャワー、更衣室等の整備ができていくわけではなく、海岸とは一体化されて

いない印象がある。お台場の海浜公園は小さいが一体化しており、こうした場所がもっとできていけばいいと思う。

- 2007年以降に海に触れる人が減ったというデータがあるが、ランニングや登山がはやり始めてきた時期と一致している。ランニングブームや山ガールなどもこの頃からであるが、雑誌などメディアへの露出も多く、ブームを創っていく仕掛けが多く見られたように思う。
- 余暇を一日も無駄にしたくないのが日本人。短時間で安く効率よく回りたいというニーズが強い。最近少し余暇をゆっくり過ごすようになってきており、クルーズが着目され始めたが、なお、高齢の方がメインである。
- 若い人が旅行しなくなっている。かつては海や山の遊びの共通項があったが、ゲーム等室内のレジャーで育った若い人をどう誘い出すかが課題である。
- 休暇促進を呼び掛けているがメニューがない。
- 海洋観光は昔ながらの慣習が残っているのか、変わっていない。地域のサービスも昔から変わっていない。旅行会社の若い人にクルーズを体験してもらい取り組みを試みたが、最初の年は協力してくれるところがなかった。今年、駿河湾でようやくできた。もっと、観光への興味持ってほしい。誘客をもっと活発にやってほしい。
- 港湾施設、船着き場はあっても、送迎のバス（30台程度）を止める場所がないといった問題もある。船が着いた時に見える景観をきれいに改善できないか。駐車場の確保、ターミナルサービスの整備を希望している。地域を指定する等して改善に向けた取り組みをしてほしい。
- クルーズ・マスターとして仕事をしてきた。クルーズ業界としては、経済に左右されない業界というのが売り文句であった。客層の年代が上であり、コンスタントに使ってくれる人が多かったため、影響を受けにくい。しかし、体質が変わっていない。平成元年がクルーズ元年と言われているが、海外から見て、日本のクルーズ市場はスリーピングジャイアントと言われている。ポテンシャルはありながら顕在化していない。どのように展開できるか、この会議を通じて、ともに考えていきたい。
- 最近では自治体との仕事している。世界遺産など資源があるはずなのに人が来ないのをどうしたらいいのか。クロアチアのドブロブニクという観光地は地形の面白さを世の中に打って出ているが、こうした告知方法が重要ではないか。
- 資料 p8 の青森港の事例は良いと思う。観光スポットでなく、観光地域として非日常にどう導いていくかという工夫をこれまで何もしていない、という反省がある。観光業界、自治体等、皆で取り組むべきである。縦割りだけでは進まない。
- 観光の光という字の成り立ちは火の下に人と書く。島の景観、海の景観などの自然の恵みのもとに人々が楽しく暮らしている様が地域の“光”といえる。外部の人にとっての非日常、異日常をみせることこそが観光である。
- 海外の人の魅力の感じ方も多様である。瀬戸内海にせっかく来ていただいた際に、霧が出ていて申し訳ない、と地元の人と思うが、海外の人は幻想的な景色に感動する。客と売り手で認識にギャップがある。
- 海、島は教育の場として良い。体験学習、修学旅行、釣り船体験などを地元の漁師な

どの家で体験すると帰るときは感動して泣く子もいる。TPP 対策もそうした観点から地域の取組みにお金を入れれば地元の漁業にとっては副収入となる。イギリスのグリーンツーリズムも農民に対する取組だった。ブルーツーリズムも同じ趣旨で展開し得る。

- 船の乗り心地は重要であり、乗り心地を高める技術開発も必要だ。ジェットフォイルは就航から 20 年以上経つがこれを超える船がない。
- クルーズに関し、外国船の寄港誘致も重要だが、国内産業として育てるべきだ。カジノができないなど競争条件が違うため、国内産業育成という意味では、現在ブレーキとアクセルが同時に踏まれているような状態である。
- 国内のクルーズ振興という点では先の意見と同意見である。
- 外国船の誘致以外にも、海に親しめる設備や自然の地形を生かした景観整備の取り組み等が必要である。船長時代、ずっと海上にいと、コンクリートだけではない寄港地の陸地の緑を見て安心した。
- 旅行の一次交通として船を活用する人は 1.5%しかいない。そもそも海の観光が身近ではないようだ。課題を 3 つ挙げる。
- 1 つ目は、如何に身近に船を使ってもらうか。2 つ目は何を売りにするのか。かつては旅行自身が目的だったが、今は手段でしかない。行った先で何をするのが重要。横須賀の猿島という無人島でバーベキューをするツアーは大行列の人気であった。目的を上手に作る必要があるといえる。目的から、船を選択してもらう必要がある。3 つ目は船がどれだけ地域活性化に寄与できるのか。船を誘致してもなかなか宿泊してもらえない。宿泊を伴わないと観光客の消費額は小さくなってしまう。土産等の地域商品の魅力を上げ、港周辺で収益が上がる仕組み作りも大切だろう。
- 島にとっての観光は基幹産業であり重要性高い。
- 小規模クルーズする際の資源は豊富であり、また国内外からの需要のポテンシャルも高いが、商品開発、情報発信の点でまだ課題があると思われる。双方の質を上げていくことが重要であると考えている。
- 臨海学校も減少し、子供の時に海に接する機会が少ない。学校教育の場で海への関心高めるべきである。海洋国家、国境離島問題などと聞いても、子供たちは海に親しんでいないとピンとこないのではないか。
- 島ではハイキング、登山など様々なアクティビティができる。韓国人が対馬で登山を行う例もある。クルーズだけを売るのではなく、島での他の活動とも結び付けてクルーズを提供すればよいのではないか。
- 海洋観光の対象は幅広い。どのような層にどのようにアプローチするのか。若者、中高年等、それぞれの層に対して、どのような商品開発をし、どう魅力を訴求するか、組み立てを考えるのが良いのではないか。例えば、若者には、第一段階でいかに海と接してもらうか、中高年には、どのような高付加価値な商品を開発するか、考えることが必要である。
- 海が非日常となってしまうているが、観光分野ではそれを逆手にとれる。非日常空間

をみせる。この観光の力を活用する。海での活動が内陸の消費に結びつくと、陸地からの応援団も出てくるのではないか。

## 6. 海洋観光の意義と施策体系（案）について

○（資料4に基づき事務局より説明）

- クルーズ船は大規模災害時に災害地の救援、物資の輸送を担うことができる。その点を加えてほしい。ハイチでハリケーン災害があったときも、3,000人乗れるクルーズ船が救援に向かった。
- 海上交通の位置づけは重要である。津波により船舶を失ったフェリー会社に対し、気仙沼市からの要請を受けた江田島市が、市所有のフェリー（予備船）を無償で貸出した事例もある。
- 災害時の輸送やテストクルーズ等には、定期船がドックで点検を受ける際の代替船として用意する予備船があることが前提となるが、事業環境が厳しく予備船を保有するゆとりがなくなってきている。昨年、交通政策基本法が成立したが、交通政策基本計画の中において、ぜひ海上交通の維持を位置づけてほしい。高速道路通行料、橋梁通行料の値下げがあれば、さらに海上交通は減ってしまうだろう。
- 定期航路を守り、育てることが海洋観光の振興にもつながる。
- 発電における海洋利用の視点も入れてはどうか。瀬戸内海でも潮流の速い場所はあるし、干満の差が4mあるところもある。
- 日本では海洋観光（マリンリゾート）のシーズンは夏の2か月だけであるので、沖縄以外ではビジネスにはならない。
- 日本の若者は、海に親しみが少なく、一方でハワイ等の海外には行く。海外で海を楽しむ傾向がある。
- 日本のクルーズマーケットはクルーズ元年当初より17万人程度でずっと変わっていない。一方でイギリスでは15万人から150万と10倍に成長した。日本は上位5%のラグジュアリーだけで勝負している。定点クルーズは九州など一部でできているが、少なく、日程も決められており、その日に都合がつかなければ旅行できない等、旅行商品になっていない。
- 船体も中型船で20年程度経っているのに対して、海外は豪華な見栄えのする新しい船体を導入している。
- カジノの社会実験を、クルーズ船（外国籍船）を利用してやってみたらいいのではないか。
- 供給側から考えるのではなく、マーケット側から考えることが必要である。港の観光、海洋観光に向くところ、向かない所がある。全県を対象にするのではなく、重点的に絞って振興を図るべきである。港からの交通の利便性、内陸の観光資源の有無等を考えつつ、施策を立てるべきである。
- 海洋観光の教育効果は大きい。島には、本土で失われた文化、自然が残っている。国

民への教育の観点を海洋観光の意義として入れてほしい。

- 最近も漁船と海自輸送船の衝突事故があったが、日本の近海は交通量が多い。国内で、外航船の誘致が成功したものの、漁業者から抗議があり調整に苦慮している事例もある。大型船が入港する際に、漁の休漁や漁場の変更で対応していたが、頻繁に来ると、漁ができなくなる。
- もともと海を生活の場としている人々との共生の観点も必要である。
- 日本人の海離れが進んでいる。ショートクルーズ、具体的には湾内クルーズにもっと焦点を当てたらいいのでは。ニューヨークのハドソン川クルーズ、サンフランシスコ、シドニーなど世界の各都市では旅の魅力的なアトラクションの一つである。また、海上から風景を見るイタリアのアマルフィ海岸クルーズも地元客、旅行者双方に人気がある。地元客の取り込みも重要である。
- 電車・バスと船との連携が取れていない。情報の一元化ができていない。
- 船に乗るのは魅力的だが、短い休日全てをこれに費やす行程では受け入れられにくい。その意味で周辺の大規模観光地との連携も必要である。
- クラブメッド(MED)ならぬ“クラブ SETO”というコンセプトはどうか。4-10月は海、冬はミカン、因島では島で蚊取り線香を作る体験もできる。年中対応できる商品開発を支援する施策を希望する。
- 教育は大事だ。小中学校の教科書から、海、海運の記述が減っている。教科書を書いている人に海が入るように計らいをお願いしたい。
- 船の技術開発は重要だ。離島航路では天候による欠航も相次ぐ。悪天に対応できる海運、造船の開発を盛り込むべきだ。また、フェリーが行っていない離島で車の荷役ができる船の開発なども望まれる。
- 水産と海運とのコンフリクトの話があったが、協働して魅力ある産業を作り上げることが重要だ。
- 臨海学校が減っているのではないか。昔はそこら中に海があった。今は子供にとって遠い存在になっている。モルディブ・ハイチに行っても、日本人旅行者の中にはプールにしか入らない子供もいる。
- マリンレジャー、ヨットを楽しむのは中高年だ。海外ではウインドサーフィンをする中高年も多いが、日本ではそれほど多くない。
- 旅行代理店の商品としても、クルーズ商品は“別物”として、一般の旅行とは別のところにパンフレットも置かれていたが、この見せ方を変えようとしている。目的地ごとのクルーズパンフを作っている。
- 2004年アテネ五輪ではホテル代わりにクルーズ船を停泊させて利用した。福岡でオリンピック誘致活動していた際に、同様なことができないか問い合わせを受けたことがあった。

- 観光庁と着地型商品の開発に取り組んだが難航した。課題は人材育成（担い手）だった。
- クルーズを観光資源として使うのか、アクセスとして利用するのか、それぞれの持ち味をどう生かすか、地元の資源とどう連動させるか、そうしたことを考えられる人材が必要である。
- 外航クルーズ船は一部の地域を除いては寄港しても船で宿泊するケースがほとんどであり、陸地の宿泊に結びつけるのは無理がある。寄港地において、クルーズ客にどのようにお金を使ってもらうか、地域ごとに検討が必要。
- 各省庁の取組と大きな意味で連携すべきだ。農村漁村における民泊を推進している農水省、人材育成に取り組む観光庁等が挙げられる。
  
- 施策の枠組み自体には異論を唱える意見はなかった一方、加えてほしい観点・キーワードは多く出た。
- 課題に関しては、海上交通を守る視点、二次交通として他の機関との連携、船の技術開発、ショートクルーズの見直し、発電への活用、地域産業との共生、教育などの観点を加えていただきたい。
- 進め方についても、マーケット側の視点を踏まえ、これを施策につなげていく整理が必要との意見が出た。地域についての選択と集中、通年での取組、社会実験、人材育成、オリンピックでの活用などの視点を意識した進め方が挙げられる。
- その他もあったと思うが事務局において整理をお願いしたい

<以上>