

4 観光立国の推進

第1節 海事局における観光立国の推進に向けた取組

観光は、アジアをはじめとする世界の需要を取り込むことにより、日本の力強い経済を取り戻すための柱であり、現在、政府は一丸となって、2020年に向け訪日外国人旅行者数2,000万人を目指すとともに、その先には3,000万人が訪れるような、世界に誇る魅力あふれる国作りを目指すべく、種々の施策に取り組んでいる。

海事分野においても、“成長分野”である観光需要を取り込むことは、海事産業の持続的発展のために、必要不可欠であるが、従来、訪日外国人という視点に立脚した取組は十分だったとは言いがたい。今後、人口減少の一層の進展により、従来型の需要の急減が予想される中、急増する訪日外国人の需要を取り込むための取組を積極的に行っていくことは、海事産業の持続可能な発展のために、必須である。

その際、海事分野においては、本年6月に策定された「観光立国実現に向けたアクション・プログラム2015」においても記載されているとおり、観光立国の推進のために、島国日本の豊富な海洋観光資源の魅力を活かした船旅の活性化を行う必要がある。具体的には、手軽に船旅を楽しめるような商品・サービスの提供等に取り組む必要がある。あわせて、訪日手段となっている外航クルーズや外航旅客定期航路の活性化も必要である。

第2節 国内旅客船の船旅の振興

国内旅客航路は、四面を海に囲まれた日本にとって生活の足となり、物流の一翼を担うとともに、船で過ごす時間そのものや船上からの景観などが潜在的な観光資源ともなる、多面的な機能を持つ交通モードである。

国内旅客航路を活用した海洋観光は、地域の活性化はもとよりインバウンドの振興にも大きく寄与することが期待されているが、その資源が有効に活用されているとは言い難い状況にあり、旅客船を活用した旅行商品にはまだまだ大きな需要の発掘の可能性を秘めている。

このような中でも国内旅客船の船旅の振興に向け、国、自治体、事業者や旅行業者が連携、協力しながら様々な取組を実施している。

事業者の具体的な取組例の1つとして、2014年9月に(有)野島海運が定期航路船のドック回航時を利用して日中の瀬戸内海を周遊するクルーズを実施する等、今までにないユニークな取組を行う事業者も出てきている。本クルーズは定員40名で募集したところ、往復とも定員に達し、ツアー客からは、瀬戸内海の景観や普段行くことのない島への上陸等印象に残るツアーだったと好評で2015年も実施する予定とのことである。

<ドック回航を利用したクルーズ：(有)野島海運>

ドック回航を利用した瀬戸内お散歩クルーズ

○ 定期航路船のドック回航を利用し、日中の瀬戸内海を周遊



外国人の利用者増が期待される船旅の例としては、欧州からの取材で取り上げられたこともある東京都観光汽船㈱の宇宙船をイメージした「ホタルナ」、「ヒミコ」に乗船して東京の風景を満喫できるものや、ミシュラングリーンガイドの2009年版にも掲載された座間味島のある慶良間諸島の美しい自然を堪能できるものなどがある。慶良間諸島全域は2014年に27年ぶりに新たな国立公園に指定されたこともあり、慶良間諸島の自然を体験することを目的とした島への訪問客の更なる増加が予想される。

今後、海から楽しめるそれぞれの地域の“強み”を活かし、外国人のニーズを捉えた船旅の商品開発を行い、それを地域の魅力の1つとして自治体による海外プロモーションやビジットジャパン事業で発信していくことで、更なる外国人の利用者増が期待されている。

2015年は、国民の祝日「海の日」が制定されてから20回目という節目の年である。国内ではIM0（国際海事機関）の「世界海の日パラレルイベント」の実施をはじめとして、様々な海に関するイベントが全国各地で企画されており、こうした動きが船旅の振興として定着していくことが期待される。

国土交通省においても、瀬戸内海をはじめとする航路に運航する既存のフェリー等もひとつの観光資源ととらえ、地域の観光資源と組み合わせることで、船旅の魅力の向上に一層取り組んでいくこととしている。



<外国人の利用増が期待される船旅の例>

宇宙船をイメージした船から見る東京の風景 (東京都観光汽船㈱: 水上バス)

- ホタルナ・ヒミコは欧州からの取材で取り上げられている



慶良間諸島の魅力発信 (座間味村: 泊～座間味航路)

- ミシュラングリーンガイド掲載、国立公園指定により、外国人の利用が増加

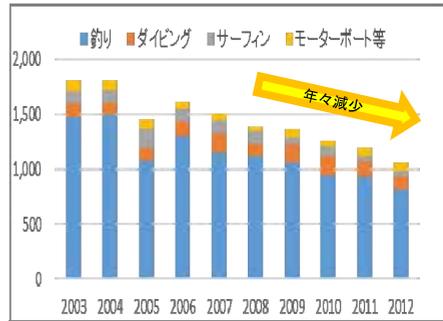


第3節 今後のマリレジャー振興に向けた取組

(1) マリレジャーの現状

マリレジャー人口は、減少傾向が続いているが、(公財)海事センターの「海に関する国民意識調査2014」によれば、10代では7割、20代では6割の方がマリレジャーに関心があるという調査結果が出ており、潜在的なニーズは高い。一方、マリレジャーは「費用がかかる」「きっかけがない」という声も多いため、マリレジャー振興には、①マリレジャーを楽しむきっかけ作り、②気軽に楽しめる環境整備、③魅力の情報発信の3つが必要である。

図表4-1 マリレジャー人口の推移



出典：レジャー白書2013

(2) マリレジャー振興に向けた具体的な取組

国土交通省では、マリレジャー振興のため、以下の取組を実施している。

① UMI協議会と連携した取組

マリレジャーの普及及び健全な発展を目指し、海事局ではマリ関連16団体からなるUMI協議会を2008年に立ち上げた。UMI協議会と連携し、プレジャーボートの無料体験乗船会や水辺の安全教室の開催、情報発信等、海を身近に感じる取組を実施してきている。

2015年7月には、子供等の若年層にマリレジャーの楽しさや学習を総合的に体験してもらう新たなイベント「マリンチャレンジ2015」を開催した。

※ UMIちゃんねる (<http://www.uminikou.com/>)

UMI協議会の取組



無料体験乗船会の実施



ホームページ(※)による広報

マリンチャレンジ2015実施内容

- 開催時期： 2015年7月頃(東京都内で開催)
 実施内容： ・体験乗船(キッズボート、カヌー、ディンギー、スタンドアップパドルボート)
 ・缶バッジ作成、組紐教室、膨張式救命胴衣の体験
 ・マリレジャーの安全やマナーに関する講座等



キッズボート



カヌー



ディンギー



スタンドアップパドルボート



水辺の安全教室

② 海の駅の推進

プレジャーボートの利用者が誰でも気軽に使用できる拠点づくりを推進するため、誰でも利用できる係留施設の利用が可能なマリナ、漁港、港を「海の駅」として登録し、周知・利用促進に向けた広報活動等に取り組んでいる。

海の駅の取組

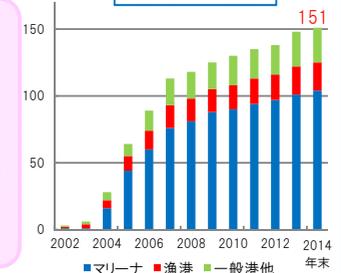


Web(※)や冊子による海の駅の広報



海の駅共同クルージング

「海の駅」登録推移



※ 海の駅HP (<http://www.umi-eki.jp/>)

③ 新たなマリレジャービジネスの創出(ヨットチャーター事業)

欧米等諸外国においては、従来よりプレジャーボート等を使ったクルージング等マリレジャーが盛んである。これに加え、近年では、東南アジア等においてもヨットチャーター事業等、恵まれた環境を活用したマリレジャービジネスが増加しており、欧米諸国からの観光客に人気を得ている。このようなマリレジャービジネスは、アジア諸国の富裕層もターゲットに取り込み、一層の拡大が見込まれる。

ヨットチャーターとは、例えば、40ft(約12m)クラスのヨットをチャーターし、1週間から2週間程度の時間をかけて船内で食事や宿泊をしながら、観光地を巡る船旅である。レンタルボートとは異なり、自らがヨットを操船するのではなく、ヨットを操船する船長や食事を提供するクルー等が同船し、小型船舶操縦士免許も不要なため、日本でヨットを操船することができない外国からの観光客も自らのプランで船旅を満喫することが可能である。また、大型クルーズ船では立ち入れないような喫水の浅い入江や水路等も航行できるため、従来のクルーズ船では訪れることができない、地域の文化や自然に触れ合うことが大きな魅力になっている。

日本もヨットチャーター事業に適した様々な観光資源を有することから、民間企業において、瀬戸内海周辺の観光資源の発掘や洗い出し等、ヨットチャーター事業の実現に向けた取組が行われている。国土交通省としても、ヨットチャーターの利用を契機とした、マリレジャーを楽しむ新たな国民層や外国人観光客を取り込み、地域活性化に繋がるよう、ヨットチャーターの魅力等の情報発信を行っていくこととしている。



ボートよりもエンジン音が少なく、ホテル代わりとして活用できる

第4節 クルーズの振興

現在、日本船社が運航する日本籍クルーズ船は、郵船クルーズの「飛鳥Ⅱ」、商船三井客船の「にっぽん丸」、日本クルーズ客船の「ばしふいっくびいなす」の3隻となっているが、国土交通省では、これらの日本船社によるクルーズの活性化を支援するとともに、日本におけるクルーズ市場の拡大に向け、外国船社が運航するクルーズ船の日本発着クルーズや日本への寄港を促進するため、官民の連携による取組を進めている。



飛鳥Ⅱ



にっぽん丸



ばしふいっくびいなす

写真提供：(一社)日本外航客船協会

クルーズの振興を図るためには、良質のクルーズ商品・サービスを提供し、より多くの方々にクルーズを利用していただくことが重要である。(一社)日本外航客船協会では、2008年度に「クルーズ・オブ・ザ・イヤー」を創設し、我が国のクルーズ市場の拡大に貢献したクルーズ旅行商品の表彰を通じてクルーズの振興を図っており、国土交通省としてもこの取組を支援している。

2014年は、プリンセス・クルーズの日本発着クルーズがグランプリに選ばれた。同社の積極的なメディア展開がクルーズの認知度を高め、我が国のクルーズ市場の活性化に寄与したとの理由によるものであり、今後もこのような取組を、表彰を通じて積極的に取り上げることが、クルーズの普及につながるものと考えられる。

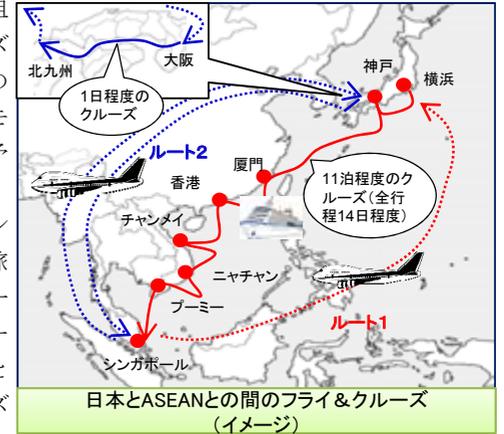


クルーズ・オブ・ザ・イヤー2014
写真提供：(一社)日本外航客船協会

また、近年の経済発展に伴い、アジアにおけるクルーズへの関心が高まっており、2014年11月には、ミャンマーで開催された日ASEAN交通大臣会合において、「日ASEANクルーズ振興戦略」が承認されたところである。同戦略は、2015年から2019年までの5年間に日本とASEANが協力し、両地域のクルーズの振興を図るものであり、「6つの施策の柱」(①振興施策の立案、②旅程表(モデルルート)の開発、③インフラの整備、④クルーズ観光の品質の向上、⑤関係データの整備、⑥市場の活性化(共同プロモーション等))に沿って取り組んでいくこととしている。



日ASEAN交通大臣会合で共同議長を務める青木政務官



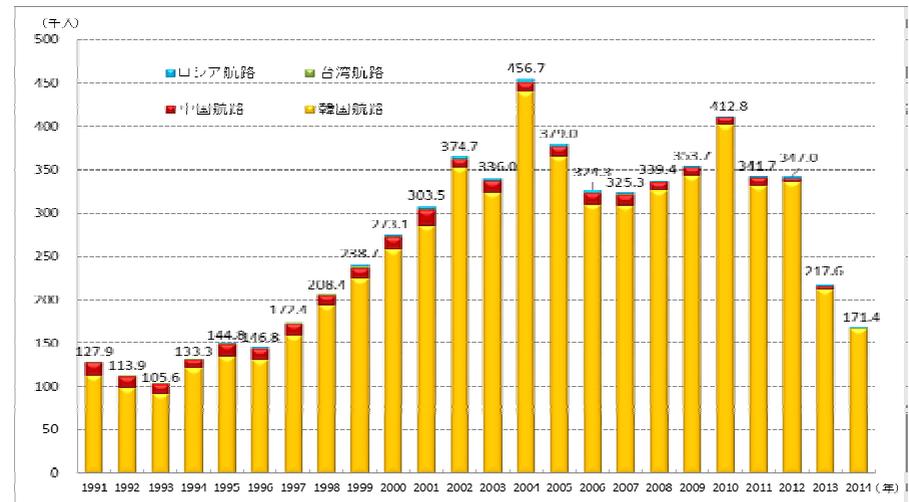
国土交通省では、同戦略に基づく取組として、2015年度に、航空券とクルーズを組み合わせたフライ&クルーズ商品の普及を目指し、日本とASEANとの間のモデルルートの策定のための調査を行う予定である。

また、モデルルートをテーマとしたシンポジウムを開催し、クルーズ会社や旅行会社等に対して情報発信・プロモーションを行うことにより、クルーズルートとしての魅力をアピールし、日本とASEANとの間をつなぐフライ&クルーズの商品化を促進することとしている。

第5節 外航旅客定期航路の活性化

日本発着の外航旅客定期航路として、現在、韓国、中国、ロシアとの間に定期航路が開設されている。これらの定期航路の2014年の乗客数は、83.4万人(前年比20.5%減)で、このうち、日本人が17.1万人(同21.2%減)、外国人が66.3万人(同20.3%減)となっている。

図表4-2 外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移



※海事局調べ

図表4-3 九州地域における日韓定期航路の航路図



外航旅客定期航路の乗客数のうち、日韓定期航路の乗客数が80.6万人と、その大部分を占めている。同航路には、現在、8社5航路12隻が就航しており、多い時で週100便が運航されている。

同航路の利用者の約8割が韓国人であるが、2014年4月に韓国で発生した旅客船事故等の影響により、同年の韓国人乗客数は62.5万人（出入国合計）と、前年の79.1万人から約17万人の減少（前年比21.0%減）となった。しかしながら、2014年9月以降の韓国人乗客数は前年同月比で増加しており、最近の同航路の利用者数は回復傾向にあるといえる。

近年、韓国からの訪日客は増加しており、日本政府観光局（JNTO）によると、2014年の韓国からの訪日客は過去最高の約275万人を記録した。このうち、日韓定期航路を利用した訪日客は約30万人と全体の約1割を占め、日韓間における有力な移動手段となっており、日韓定期航路の活性化を図ることで、より一層の日韓間の交流、インバウンドの拡大に貢献できるものと考えられる。

このような状況の中で、2014年4月の韓国における旅客船事故以降の日韓定期航路の急激な利用者の減少を受け、当該航路の利用者の回復に向けた日韓の協力による取組として、九州運輸局が中心となり、地元自治体や旅客船事業者等の日韓の関係者を

メンバーとした「日韓定期旅客航路活性化協議会」を設置し、同年10月15日に第1回協議会を開催したところである。同協議会では、メンバー各社の連携により、日韓定期航路を活用した新たな旅行商品の造成に取り組むことや、新たな観光資源の発掘を通じた日韓双方の観光交流拡大策について継続的に取り組むこととされた。同年11月には、日韓航路利用者に対して、利用実態把握のためのアンケートが実施されたところであり、今後はアンケート結果を分析し、利用促進策について検討を進めることとしている。

また、第1回協議会では、旅客船事業者から新釜山港国際旅客ターミナルの施設に対する改善要望が提出されたところであり、これを受け、2014年11月3日に韓国ソウルで開催された「第3回日韓海運協議」において、国土交通省より、韓国側に対して同ターミナル施設の改善要請をしたところ、韓国側より前向きな回答を得たところであり、今後の韓国側の対応が注目される。

図表4-4 外航旅客定期航路の現況

(2015年4月現在)

航路名	運航者名	国籍	船名	船籍	船型	運航頻度				
下関～釜山	開釜フェリー㈱	日本	はまゆう	日本	フェリー	毎日1往復				
	釜開フェリー㈱	韓国	星希	韓国	フェリー					
博多～釜山	カメラライン㈱	日本	ニューかめりあ	日本	フェリー	毎日2～3往復(共同運航)				
			ビートル	日本	ジェットfoil					
			ビートル2世	日本	ジェットfoil					
	未来高速船	韓国	ビートル3世	日本	ジェットfoil					
			コビー	韓国	ジェットfoil					
			コビーⅢ	韓国	ジェットfoil					
コビーⅤ	韓国	ジェットfoil								
大阪～釜山	パンスターライン㈱	韓国	PANSTAR DREAM	韓国	フェリー	週3往復				
釜大亜高速海運	韓国	オーシャンフラワー	韓国	高速船	週6往復					
						JR九州高速船㈱	日本	ビートル	日本	ジェットfoil
								ビートル2世	日本	ジェットfoil
								ビートル3世	日本	ジェットfoil
						未来高速船	韓国	コビー	韓国	ジェットfoil
								コビーⅢ	韓国	ジェットfoil
コビーⅤ	韓国	ジェットfoil								
神戸・大阪～上海	中日国際輸送有限公司	中国	新釜真	中国	フェリー	週1往復				
大阪～上海	上海フェリー㈱	日本	蘇州号	中国	フェリー	週1往復				
下関～青島	オリエントフェリー㈱	日本	ゆうとびあ	パナマ	フェリー	週2往復				
下関～蘇州(大倉)	上海下関フェリー㈱	日本	ゆうとびあ4	パナマ	フェリー	週2往復(※21.10より旅客輸送休止)				
境港～東海～ウラジオストク	DBSクルーズフェリー㈱	韓国	イースタンドリーム	パナマ	フェリー	境港～東海:週1往復 境港～ウラジオ:週1往復				
稚内～コルサコフ	ハートランドフェリー㈱	日本	アインズ宗谷	日本	フェリー	年間28航路(6月～9月)				

(注)1. 海事局調べ

2. 運休中の航路は割愛した。