



旅客船活性化事例集

～ベストプラクティス～



平成18年4月

ベストプラクティス一覧

分類	事例番号	事業者名	事例名称	担当運輸局
1. 大型フェリーの活性化	1	伊勢湾フェリー(株)	鳥羽駅～カーフェリー～中部国際空港間こりみジバス路線の新設	中部運輸局
	2	(株)エスパルスドリームフェリー	「清水～土肥航路」の新設	中部運輸局
	3	太平洋フェリー(株)	新造船ニュー「きそ」投入の成功	中部運輸局
	4	新日本海フェリー(株)	一般旅客定期航路事業の避難港の設定・航路の一本化及び高速新造船(SES)の導入	近畿運輸局
	5	関西汽船(株) (株)ダイヤモンドフェリー	一般旅客定期航路事業の営業体制の一体化	近畿運輸局 九州運輸局
	6	両備運輸(株)	バリアフリー対応の最新鋭旅客フェリーでクルーズ感覚を!	中国運輸局
	7-1	四国開発フェリー(株)	リーズナブルで高いサービスで架橋との競争に対応する豪華フェリー	四国運輸局
	7-2	四国開発フェリー(株)	定期便を利用した大阪発の瀬戸内ファンナイトクルーズ	四国運輸局
	8	(株)宿毛フェリー	宿毛・佐伯航路の再生	四国運輸局
	9	熊本フェリー(株)	スタイリッシュな超高速カーフェリーによる航路活性化	九州運輸局
10	リベラ(株)(東日本フェリー)	小学生とフェリーとの交流が映画化され、航路の維持のために奮闘する日本海縦断航路	九州運輸局	
2. 離島航路、生活航路の再生	11	東日本海フェリー(株)	①稚内～利尻・礼文航路、②江差・瀬棚～奥尻航路	北海道運輸局
	12	シライイン(株)	離島航路事業の再編(青森市)	東北運輸局
	13	シーバル女川(株)	離島航路事業の再編(女川町)	東北運輸局
	14	佐渡汽船(株)	佐渡観光復興(活性化)のための社会実験	北陸越前運輸局
	15	東海汽船(株)	高速船ジェットフォイルによる東京～館山～下田間のモニター運航(房総～伊豆半島を結ぶ海上ルート開設のための検討会)	関東運輸局
	16	隠岐汽船(株)	隠岐島～七瀬・境・加賀航路	中国運輸局
	17	瀬戸内海汽船(株)	せとうちおさんぽクルーズ	中国運輸局
	18	中島汽船(株)	離島航路(国庫補助航路)の民間化	四国運輸局
	19	三島村	新しい施設誘致による集客	九州運輸局

分類	事例番号	事業者名	事例名称	担当運輸局
	20	やまさ海運(株)	長崎～軍艦島～野母崎航路の開設	九州運輸局
	21	安田産業汽船(株) 熊本県苓北町	茂木(長崎)～富岡(天草)間の海上旅客定期航路の再生	九州運輸局
	22	東京都観光汽船(株)	はとバスのコースへの組入れ①	関東運輸局
	23	東京都観光汽船(株)	未来型水上バス「ヒミコ」の就航	関東運輸局
	24	(株)ナゴヤマリナーコーポレーション	堀川運河の活性化における舟運事業	中部運輸局
	25	NPO法人 神社みなとまち再生グループ	NPOによる伊勢神宮参りの和船の通航再現	中部運輸局
	26	一本松海運(株)	「落語家と行くなにわ探検クルーズ」	近畿運輸局
	27	(株)伏見夢工房	まちづくり会社(株)伏見夢工房が京都市伏見の宇治川支流と瀬川で地域活性化策の一環として通航	近畿運輸局
	28	レークウエスト観光(株)	瀬田川遊覧航路の通航事業	近畿運輸局
	29	(株)アクアネット広島	世界遺産航路	中国運輸局
	30	財団法人 松江市観光開発公社	堀川遊覧	中国運輸局
	31	中間法人 萩八景遊覧船	萩八景遊覧船	中国運輸局
	32	四万十川観光開発(株)	観光遊覧船の新規航路の開設	四国運輸局
4. 観光船の活性化	33	阿寒観光汽船(株)	阿寒湖内航路	北海道運輸局
	34	東京都観光汽船(株)	フジテレビの夏のイベントに合わせた「ゴーイングメリー号」の通航	関東運輸局
	35	東京都観光汽船(株)	愛犬と一緒に乗船できる「ハッピードッククルーズ」の通航	関東運輸局
	36	(株)ロイヤルウィング	エンターテイメント・レストラン船「ロイヤルウィング」の通航	関東運輸局
	37	(株)オーミマリン	一般旅客定期航路事業の予約通航	近畿運輸局
	38	中突堤を中心とする臨海地区の活性化推進委員会	観光船への集客	神戸運輸監理部
	39	させぼパール・シー(株)	西海パールシーリゾート・九十九島観光遊覧航路	九州運輸局
	40	宮古観光フェリー(株) (資)はやて海運	「八重干瀬(やびじ)上陸観光ツアー」	沖縄総合事務局

	41	座間味村ホエールウォッチング事業者(約20者)	座間味島を起終点とするホエールウォッチング	沖縄総合事務局
	42	(資)福山海運	島を舞台としたテレビドラマのロケ地のイメージ効果を活用した利用客増加	沖縄総合事務局

1. 大型フェリーの活性化

事例1 カーフェリー経由のリムジンバス(鳥羽駅~中部国際空港)の新設

担当運輸局:中部運輸局

事業主体名

伊勢湾フェリー(株) 鳥羽~常滑航路

背景

- ・平成17年2月の中部国際空港の開港にあわせ、従来の「鳥羽~師崎航路」を、知多半島側の終点を中部国際空港に近い「空港前島」に移設し、中部空港アクセスルートとして位置づけた。
- ・その際、空港利用者特有の大きな手荷物を抱えて乗り換える煩雑さを解消する必要に迫られていた。



内容(新規性・工夫した点)

- ・地元のバス会社である三重交通と連携し、平成17年2月17日より、「鳥羽駅~カーフェリー~中部国際空港ターミナル」間にリムジンバスを運行。
- ・空港利用客が、バスに荷物を載せたままフェリーと一緒に移動し、ターミナルビルまでバスで直通できるようにしたものの。



効果

- ・空港利用客からは乗換のいらぬリムジンバスの利便性が高く評価されている。
- ・バスがフェリーを介して直行する同様の取り組みが、スオーナダフェリー(株)の竹田津~徳山航路を介して直通する大分~広島高速バスでも行われている。

成功要因

- ・車と一体で移動できるフェリーの強みを最大限に生かした新たなサービスの提供により、フェリーの港へのアクセスの悪さと、荷物を持った乗り換えの不便さを一気に克服したこと。

今後の課題

- ・リムジンバスの存在、利便性がまだ浸透しておらず、需要に結びつけていく取り組みが必要となっている。

事例2 清水港への新寄港による航路再生

担当運輸局：中部運輸局

事業主体名

(株) エスパルスドリームフェリー 清水～土肥航路

背景

昭和46年より運航していた「田子の浦～土肥航路」は、平成10年3月に、2隻から新造カーフェリー1隻に合理化し、所要時間を1時間20分→55分に短縮する等利便の向上を図ったが、それでも採算は厳しかった。



内容(新規性・工夫した点)

- ・西伊豆地区の地元利用者は、利便性が高い清水港への航路を求める声が多かったことから、平成14年より田子の浦港から清水港へ発着港を変更した。

効果

- ・旅客数の大幅な増大
平成13年度の旅客数・・・182,861人
平成14年度の旅客数・・・268,558人
(平成13年度に比べ46.9%増)
平成15年度の旅客数・・・270,165人
- ・平成17年度より、新たにフェリーを建造し、2隻体制のダイヤで運航開始。



成功要因

- ・公共交通機関である定期航路で、長年運航してきた港を変更するのは本来ならばかなり難しい。
- ・しかしながら、交通事情の変化等を的確に判断し、地元利用者のニーズをくみ上げ、集客力のある清水港へ発着地を移したこと。

今後の課題

- ・西伊豆を車で訪れる観光客に、渋滞回避が可能な、地球温暖化対策にも資するルートであることに認知向上を更に図ることが必要である。

1. 大型フェリーの活性化

事例3 新造船「きそ」の投入による「カジュアルクルーズ」の開拓

担当運輸局：中部運輸局

事業主体名

太平洋フェリー（株） 名古屋～仙台～苫小牧航路

背景

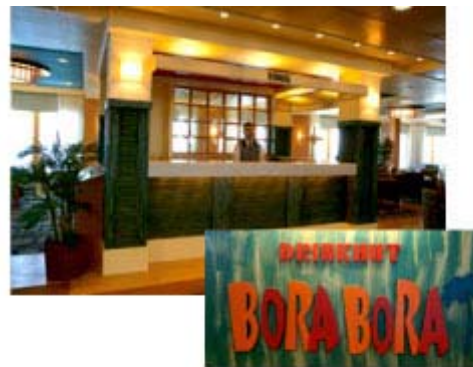
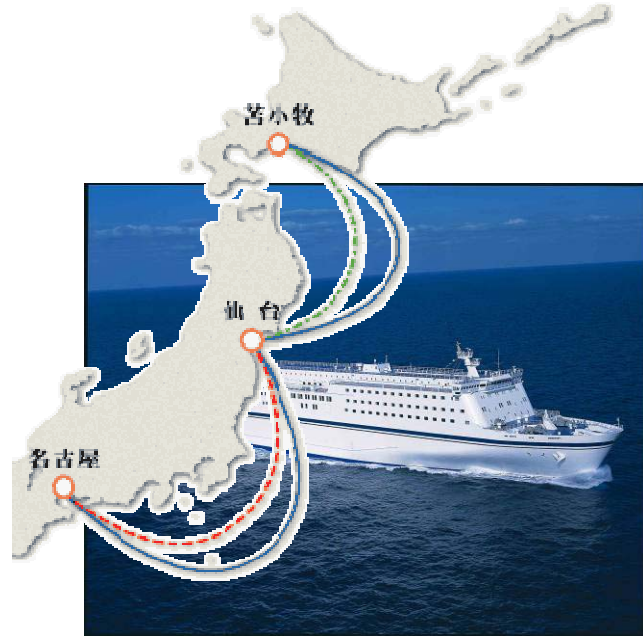
- ・ 同社は「きそ」、「きたかみ」及び「いしかり」の大型フェリー3隻で名古屋～仙台～苫小牧航路を定期運航し、トラック輸送へ重心が移る中で、旅客を重視したサービス提供で「カジュアルクルーズ」という新分野を切り開いてきている。
- ・ 新船「きそ」は、中部国際空港の開港（平成17年2月17日）、愛知万博の開幕（平成17年3月25日）より一足早く、平成17年1月9日から就航した。

内容(新規性・工夫した点)

- ・ 乗り心地を良くするため防振対策、横揺れ防止のフィンスタビライザーの強化、南太平洋風にまとめられた船内のリゾート感あふれる雰囲気、2等寝台でもプライベート感を重視し、互い違いに設定された寝台などのハード面への配慮。
- ・ 定評のある食事の内容、毎日実施される船内のショー、船内での記念日を迎えた乗客へのプレゼントなど「もてなしの心」と、船旅を楽しむための工夫が随所になされている。
- ・ また、多目的シャワー室などの最新のバリアフリー化への対応。

効果及び成功要因

- ・ 総数では、対前年度比約10%の旅客数のアップ。
- ・ 「きそ」の進水式（平成16年7月22日）以降、豪華クルーズ客船と遜色ない乗り心地、船内のイメージを積極的に広報（東北、北海道でのプレス、TVCM活動を行うとともに、就航前、船内にて愛知万博誘致PRと連携して内覧会及び一般公開を実施（名古屋港、東京晴海埠頭、仙台港及び苫小牧港で約7,000人の集客））



1. 大型フェリーの活性化

- ・ また、同社ホームページ上の乗船予約から「きそ」への乗船希望者が多数あり、システムの増強を行った結果、インターネット予約は対前年比約160%となった。

今後の課題

新造船効果及び愛知万博効果により、東北・北海道からの中京圏への利用客の増加がみられたが、今後は豪華な船内、卓越したサービス内容等を積極的にアピールし、フェリーを利用した「普段着のクルーズ」のトップランナーとしての役割が期待される。

事例4 環境にもやさしい国内最高速の超大型フェリーの導入

担当運輸局:近畿運輸局

事業主体名

新日本海フェリー（株） 近畿（舞鶴・敦賀）～北海道（小樽・苫小牧）等

背景

同社は、近畿（舞鶴・敦賀）～北海道（小樽・苫小牧）に大型フェリー運航する国内最大規模のフェリー事業者であるが、①平成14年9月から、高速フェリー2隻を「敦賀～苫小牧」間に投入したことから、小樽から苫小牧に利用者がシフトしたこと、②在来フェリーでは片道30時間を要し、宅配貨物等の需要に対応できなくなったことから、小樽発着便も高速化する必要に迫られていた。

内容(新規性・工夫した点)

- ・「舞鶴～小樽」間について、在来フェリー3隻に代えて、省エネ効果の高い電気推進装置を国内大型カーフェリーで初めて採用した高速フェリー2隻を投入し、平成16年7月1日より運航を開始した。



効果及び成功要因

- ・新船効果及び所要時間が片道20時間と2/3となったインパクトから、旅客の利用も順調に伸びている。
- ・省エネ効果の高い電気推進装置を採用したことで、所要時間短縮が可能となり、1日1往復のサービスを維持しながら、燃料費高騰への対応を図ることが可能となった。
- ・運航する8隻の内4隻が高速フェリーとなったことで、北海道内から3日で配送できる区域が広がり、宅配貨物の需要に対応が可能となり、安定した集荷に貢献。

今後の課題

- ・利用者にとって、高速化はシャーシ等の輸送機材の回転率をも向上させる効果を生むことにより、運賃負担力アップに繋がる好循環を生んでいるが、他の航路への波及には、狭水道での高速運航などの課題の解決が必要である。

事例5 長距離フェリーの共同運航による営業体制一体化

担当運輸局:近畿運輸局、九州運輸局

事業主体名

関西汽船(株)、(株)ダイヤモンドフェリー 阪神～四国～中九州航路

背景

阪神～四国間を運航していた「愛媛阪神フェリー」が平成12年7月に航路廃止に至ったことから、阪神～四国～中九州間を運航している両社が、利用者の利便性を確保する必要にせまられ、共同運航を開始した。

内容(新規性・工夫した点)

平成17年4月1日から、阪神～四国～中九州航路の統合営業組織(共同営業センター;「フェリーさんふらわあ」)を設立して、両社が運航する7隻8便の営業活動、予約引き受け、乗船券発売、広告宣伝等の業務を「フェリーさんふらわあ」で行い、両社の営業部門や支店を再編・統合し、営業窓口、予約窓口の一本化・共通化を通じて顧客の利便性の向上、効率化を図っている。

効果及び成功要因

同一港における別々の営業所等の再編・統合、営業スタッフの効率的な配置等大幅なコスト削減効果がある。

また、7隻8便の一体的な営業が可能となることから、顧客サービスの向上が図れ、新たな需要の開拓が可能。

今後の課題

営業体制の一体化による長距離フェリー航路の効果的な需要の拡大が課題である。



事例6 斬新なデザイン・足湯も設置したフェリーでの瀬戸内海クルーズ

担当運輸局：中国運輸局

事業主体名

両備運輸（株） 岡山～土庄（小豆島）

背景

本航路は、小豆島への観光客輸送ルートであるが、小豆島観光の伸び悩みで、利用客は年々減少していた。また、使用船舶の老朽化も著しかったことから、同社は誘客のてこ入れのために、斬新なデザインで、船旅の魅力を伝えられる船として、平成17年5月29日、「おりんぴあどりーむ」（967トン）を就航させた。

内容(新規性・工夫した点)

- ・ JR九州の新幹線「つばめ」、特急「ソニック」などの斬新なデザインを手がけ、同社のデザイン顧問でもある国内トップデザイナーの水戸岡鋭治氏的设计による、穏やかな瀬戸の水面に映える、白を基調とした流麗な船体
- ・ 「環境との調和」をコンセプトとし、木をそのまま生かした座席などリサイクル可能なものとし、エンジンの余熱を使った足湯や魚に触れられるプールなども設置された。



効果及び成功要因

- ・ 本船の乗船を目的に来訪する客も多く、また船内でのビアパーティーやジャズコンサート等のイベントの効果等も相まって、利用客が5%程度増加した。
- ・ 利用者からは、「とても豪華で綺麗!」「トイレもお洒落でびっくり」等、好評を得ている。



今後の課題

利用者からは好評を得ているが、さらなる利用客の増加に繋げるためには、小豆島の地域振興も含めた地元観光施設や地元産業等との連携が必要である。



1. 大型フェリーの活性化

事例7-1 リーズナブルで高いサービスで架橋との競争に対応する豪華フェリー

担当運輸局：四国運輸局

事業主体名

四国開発フェリー（株）（四国オレンジフェリー）
大阪南港～新居浜・東予港（愛媛県）

背景

他の長中距離フェリー同様、貨物収入が中心であることから旅客対策に過大な投資はできず、また、高速バス、JR等の競争のため運賃も安く押さえつつ、高い水準のサービスが求められる航路である。

内容(新規性・工夫した点)

<アクセスの改善>

- ・ 大阪南港から関西国際空港行きの連絡バスを、会社のリスクで運行しており、松山から午前中の関西国際空港発の便に乗り継げる便として需要を捉えている。
- ・ 東予港から松山、今治へ会社のリスクで連絡バスを運行している。松山市の中心から東予港まで高速バスで50分というアクセスは実は便利。
- ・ 大阪南港では、早朝5:50に到着するが、8:00までは在船できて、多くの旅客は在船して、食事、入浴等をして降りていく。

<リーズナブルでもきめ細かいサービス>

- ・ 入口のエスカレータを上がり、船内に入ると吹き抜けのロビーが広がる船旅への期待感が高まる演出。
- ・ 女性にも安心して乗ってもらえるために巡視を徹底しており、また、フェリーでは珍しい「パウダールーム」を設置。
- ・ 随所に地元出身の平山郁夫画伯の瀬戸内の絵画を展示し、廊下の天井はドーム型で間接照明にすることで高く感じられる工夫。
- ・ オーシャンビューの大浴場にはサウナも設置し、隣の人のシャワーを気にせず利用できる仕切り付きの洗い場など細かい配慮。

<食へのこだわり>

- ・ 朝食バイキングは、ご飯は新潟産こしひかり、こだわり味噌使用のみそ汁、瀬戸内の釜揚げちりめん、紀州直送完熟の梅干し、愛媛特産じゃこ天（かまぼこ）、今治のしらす、高知のドレッシング、石鎚山の水で入れたコーヒーなど地産地消でこだわり抜いた内容。
- ・ また、入手が困難な銘酒もとりそろえて船旅の楽しみに花を添えている。

効果及び成功要因

派手なサービスではないが、細かな「心地よさ」を付加することで、シニア層だけではなく、



1. 大型フェリーの活性化

若い女性までも顧客として取りこんでいる。

1. 大型フェリーの活性化

事例7-2 定期便を利用した大阪発の瀬戸内ワンナイトクルーズの実施

担当運輸局：四国運輸局

事業主体名

四国開発フェリー（株）（四国オレンジフェリー）
大阪南港～新居浜・東予港～大阪南港



背景

毎日発着する定期航路のダイヤと既存の船舶及び設備を利用していることから、気軽で廉価に、多島美の瀬戸内海の魅力、大型フェリーの魅力、クルーズ感覚の優雅な雰囲気での食事といった豪華クルーズの入門編として、また、夜行便に比べ利用率の低い、昼発の便の活性化に繋がることも期待されている。

内容(新規性・工夫した点)

中長距離フェリーの定期航路を利用した1泊程度のクルーズは今までに存在せず、毎日出発する定期航路ならではの特色を生かして、リーズナブルで気軽にクルーズを楽しむことができるよう配慮している。

大阪南港 12:30発 ウェルカムランチ

13:40～14:00 大型フェリーのブリッジ見学

14:15～ 明石海峡大橋の魅力と行き交う海上交通を実感

18:00～ 瀬戸大橋に沈む夕日と島々を満喫

17:30～19:00 海上ディナーを賞味

22:40 東予港（愛媛）で折り返し

大阪南港 翌朝5:50着

8時まで休息可、朝食バイキング、入浴でくつろぎ

費用 大人 11,000 円、小人 7,000 円（運賃及び3食事込み）

利用クラス 2等寝台を使用（通常片道運賃 5,700 円）



● 明石大橋



● 瀬戸大橋

事例8 宿毛・佐伯航路の再生

担当運輸局：四国運輸局

事業主体名

(株) 宿毛フェリー 宿毛（高知）～佐伯（大分）

背景

昭和46年9月から宿毛観光汽船(株)がフェリー2隻で6往復する航路を経営していたが、長引く不況による利用者減少や高知県須崎市から愛媛県八幡浜を結ぶ国道の整備等から利便性の優れた八幡浜起点の航路への利用者移転が止まらず、16年1月をもって航路の運航がストップした。

内容(新規性・工夫した点)

このような状況にあって、高知県及び宿毛市など多数の自治体を中心となって、各議会はもとより、地元商工会などとも航路存続に向け度重なる協議を行い、その受け皿となる新会社「(株)宿毛フェリー」への支援スキームを構築し、1年近くの運航の空白は生じたものの新会社は同年12月15日、宿毛(愛媛)～佐伯(大分)間にフェリー1隻をもって航路再開を果たした。

また、乗組員及び陸上社員全員が日赤及び消防署の救命講習を受け、認定証、修了証を受けている。さらに船内と陸上事務所にAEDを設置している。



成功要因

1. 地元の幅広い支援体制が構築できたこと

- ・高知県サイドにあっては、財政事情の悪化や合併協議等を進めている中にもかかわらず、県及び宿毛市ほか6市町村が協調して支援体制を構築するなど、航路の重要性を認識し、地元を与える悪影響を最小限にとどめるべく、具体的支援として4億円限度の支援枠を決定した。
- ・また、大分県及び佐伯市サイドでも、航路再開に向けての対策協議会議が立ち上がるなどの取り組みがなされた。

2. 航路実態に合わせて運営していること

現在のところ、当初の2隻体制にこだわることなく、航路の状況を見極めて1隻3便/日で運航しており、使用船を大幅改修繕を施すなどして可能な限り長く使用するとしている。

3. 新経営陣の決断

定期航路が1年余り途絶えた後に再開したことは極めて異例であり、地元自治体からの支援があったにせよ、新経営陣の航路経営については相当な決断があったものと思われる。また、航路経営に不慣れな部分については、関係事業者である山口～大分間で運航している旅客船事業者の経営ノウハウを活用して補っている。

1. 大型フェリーの活性化

事例9 スタイリッシュな超高速カーフェリーによる船旅の活性化

担当運輸局:九州運輸局

事業主体名

熊本フェリー（株） 熊本港～島原港（長崎県）

背景

熊本～島原間の海上定期航路としては、平成5年3月に九州商船（株）（平成14年からは九商フェリー（株）が経営を譲受）が、カーフェリーによる10航海／日の運航を開始したのが最初であるが、平成10年4月からは、本航路の経営を目的として設立された熊本フェリー（株）が、高速カーフェリー「オーシャンアロー」により、6航海／日の運航を開始したことにより、ダブルトラック化が実現し、現在に至っているものである。



船名	オーシャンアロー
船質	鋼
進水年月	平成9年11月
船舶所有者	熊本フェリー（株） 鉄道建設・運輸施設整備支援機構
総トン数	1,687トン
旅客定員	430人
航送能力	乗用車51台
主機の種類	ディーゼル
連続最大出力	3925kw×2
航海速度	30.0ノット



内容(新規性・工夫した点)

熊本フェリー（株）は、同船を投入するにあたり、既存事業者との差別化を図ることにより、輸送需要の奪い合いではなく、潜在需要の喚起による航路全体の活性化を実現するため、

- ① 所要時間を在来船の半分（1時間→30分）とし、
- ② 高速化を運賃に転嫁せず、リーズナブルな運賃に設定
- ③ 船舶の設計を自動車デザイナーに依頼し、欧州風のゴージャスな外観を実現
- ④ オープンカフェ、リゾートのラウンジ風アレンジされた座席スペースの設置
- ⑤ 高速船でありながら直接潮風に触れられ、カモメの餌付け等の船旅ならではの楽し



1. 大型フェリーの活性化

さを味わえるオープンデッキの確保

等の数々の「こだわり」により、観光客、乗用車客を中心とする新たな利用者を獲得し、現在に至っている。

効果及び成功要因

「オーシャンアロー」の就航により、熊本～島原間には、カーフェリー3隻による16航海／日の運航が行なわれることとなり、九州商船（株）の単独運航時と比べて利用者の利便性が格段に向上するとともに、運賃の低廉化などについても改善されることとなったものである。

「オーシャンアロー」は、九州商船（株）との差別化を図ったことが奏功し、旅客・車輛ともにある程度の棲み分けがなされ、相乗効果により、輸送実績は好調に推移しており、航路の活性化が図られているものである。

今後の課題

「オーシャンアロー」は、精密かつ繊細な高出力エンジンを搭載することから、さらなるメンテナンスのスキルアップ等により、高速フェリーへの信頼性の向上に努めていくことが必要である。

事例10 小学生とフェリーとの交流が映画化され、航路の維持のために奮闘する日本海縦断航路

担当運輸局：九州運輸局

事業主体名

リベラ（株）（東日本フェリー）
博多港（福岡県）～直江津港（新潟県）～室蘭港（北海道）

背景

日本海を望む出雲市立塩津小の窓から毎週水、金、日曜日の午前10時～10時30分頃、島根半島沖を航行するフェリーが見える。

この縁で、同校の児童とフェリーの乗組員との手紙のやりとりする交流が始まった。



内容(新規性・工夫した点)

船内には手紙や船を題材にした作品などを展示している「塩津小学校コーナー」も設けられており、同校の児童は昨年の夏までに3回乗船を果たし、船内で出雲地方の伝統芸能である「子ども神楽」を披露したりと、乗組員たちとの直接の交流を重ねてきている。

この交流は、平成14年に映画「白い船」として映画化されて大きな反響を得て、同フェリー会社は、ロケにも全面的に協力し、映画のクライマックスの、児童を乗せたフェリーと、児童を漁船で迎えに出た父兄の船団との迫力ある洋上の出会いのシーンの演出に大いに貢献している。

しかし、九越フェリー(株)は親会社の東日本フェリー(株)等と共に、平成15年7月、会社更生法の申請に至り、不採算であった同航路の廃止が俎上にのぼった。しかし、児童が関係機関に存続要望を出すなどの働き掛けも行った結果、平成17年4月、新しいスポンサーとなったりベラ(株)のもとで、航路の存続が図られることとなった。

効果及び成功要因

子供との交流を通じて、子供に海や大型フェリーへの憧れを与え続けた乗組員の地道な取り組みと、映画化を通じて、地域との絆を強固にしたことで、航路存続への声が盛り上がることもなったものである。

今後の課題

航路の安定的な存続には、ひとえに需要の喚起に努めることが重要であり、採算の向上を図っていく必要がある。

事例11 利尻・礼文・奥尻島の離島航路の安定的な輸送

担当運輸局:北海道運輸局

事業主体名

東日本海フェリー（株）①稚内～利尻・礼文航路②江差・瀬棚～奥尻航路

背景

同社の①の航路は、日本最北端の離島、サハリンの島影、利尻山の眺望、礼文島の夕日等、②はサムーンの壁画等。集客力のある離島への観光客輸送を担っている。

内容(新規性・工夫した点)

気象・海象が厳しい地域であるが、船舶の大型化で欠航率が非常に低く、就航率が安定しているため、集客面での信頼性が高い。また、同型船によりどの船に乗っても同等のサービスを提供している。

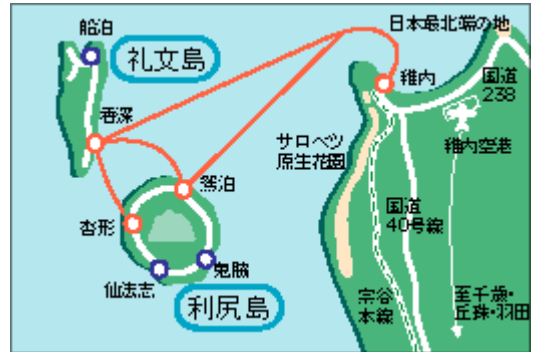
- ・ 稚内～利尻・礼文航路は、同型船4隻（3, 500トン型、旅客定員：632人）
- ・ 江差・瀬棚～奥尻航路は、同型船2隻（2, 300トン型、旅客定員：534人）

効果及び成功要因

離島での受入れ体制の充実と連携して、ほぼ2年ごとにリプレースをして船内の設備を充実していることが集客上プラスとなっていると考えられる。

今後の課題

利用客の多い最盛期（夏場）における増便等の検討



2. 離島航路、生活航路の再生

事例12 下北半島の生活航路事業の支援スキームの構築

担当運輸局:東北運輸局

事業主体名

シィライン(株) 青森～脇野沢～佐井航路

背景

下北汽船(株)は、離島航路事業(青森～脇野沢～佐井)とフェリー事業(蟹田～脇野沢)を営んできており、約1億6千万円(内約3200万円が離島の累積債務)の負債を抱えていた。離島航路事業は国と青森県、フェリー事業は青森県が主体となって補助をして運航をしている。

離島航路使用船舶「ほくと」が老朽化(昭和62年4月建造、90トン)したため、青森県、関係市町村で代替建造を検討したが、現在よりも支援額が大幅に増加することから、現在の支援スキームの抜本的な見直しが迫られている状況であった。

内容(新規性・工夫した点)

そこで、新会社を設立し、下北汽船(株)から離島航路部門を切り離し、新たに関係市町村が主体となって補助を行い、代替建造を行いつつ航路維持していくことが決定された。

- ・譲渡・譲受に当たって新会社は、使用船舶「ほくと」を無償、希望職員を全員受け入れと累積債務を引き継ぐ。
- ・平成17年9月30日で新会社シィライン(株)を設立。新会社には、関係市町村から役員の派遣と出資がされることとなった。
- ・平成17年11月30日下北汽船(株)とシィライン(株)の譲渡・譲受認可申請を認可し、シィライン(株)は平成18年1月1日から運航開始

効果及び成功要因

下北汽船(株)の離島部門とフェリー部門を分離し、離島航路部門に対する関係市町村の関与がより大きくしたことで安定的に航路を維持できるスキームが構築された。

また、資本金については新たな出資者を募っており、バス会社等も名のりを上げており、離島航路の発着にあわせたバス路線の開設や、無償の送迎も検討されており、利用客の増加に効果が期待できる。

今後の課題

使用船舶「ほくと」は、老朽化が著しく、平成19年度予定の新造船が建造されるまで気象、海象のコンディションを勘案した安全運航と欠航率やサービスの低下への懸念の解決に取り組んでいく必要がある。

2. 離島航路、生活航路の再生

事例13 離島航路の統合による合理化

担当運輸局:東北運輸局

事業主体名

シーパル女川（株）

背景

女川町には、丸中金華山汽船(株)と江島汽船(有)の離島航路事業者2社があったが、平成15年10月に丸中金華山汽船(株)において深刻な資金繰りの悪化が表面化し、航路の存続が危惧される状況に陥った。

同社は、航路の存続は難しいと表明したため、宮城県、女川町、東北運輸局、離島航路事業者2社による航路存続について検討を行った。その結果、丸中金華山汽船(株)は16年9月30日をもって離島航路事業を廃止し、同年10月から江島汽船(有)が航路を引き継いで運航することになった。

内容(新規性・工夫した点)

- ・女川町は、資本金3000万円(町1650万円、出島・江島各625万円出資)の第三セクターの新会社を設立し、17年10月1日から離島航路事業を引き継ぐ。

効果

丸中金華山汽船(株)と江島汽船(有)2社2隻体制から1社1隻体制になり、欠損額が大幅に減少し、安定的に航路が維持される基盤が整った。

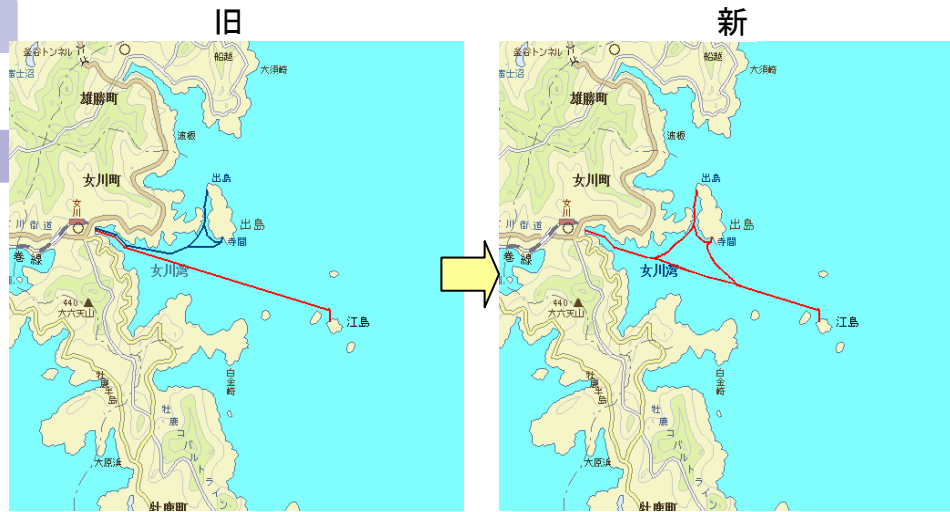
成功要因

離島航路の統合によるサービスの低下等が懸念される中、女川町が、両島の間を積極的に調整に動いたことにより、出島、江島の両島民の共同出資によるシーパル女川(株)が設立されたことがあげられる。

今後の課題

今後も、島民の高齢化と島の観光振興が難しい状況にあり、乗客は減少の一途であることから、第三セクターによる運航であってもスリムな経営を継続することが必要である。

また、複数の島を経由する航路においては、各島の住民の料金やサービスのあり方に対する考え方に差が大きいことから、町の調整が引き続き求められる。



2. 離島航路、生活航路の再生

事例14 佐渡観光復興のための運賃低減の社会実験

担当運輸局:北陸信越運輸局

事業主体名

佐渡汽船(株)

協力者・関係者

新潟県・佐渡市・佐渡観光協会

背景

佐渡観光の入り込みは、平成3年度の121万人をピークに、平成16年には、新潟県中越地震の自然災害及び風評被害等の影響により約65万人と半分まで減少した。

こうした中、佐渡島の観光復興のため、平成16年12月、地元経済界が中心となり、「新潟県観光復興会議」を発足させ、17年2月及び3月に新潟県観光復興会議佐渡部会を開催し、復興のあり方について議論を行っていた。

内容(新規性・工夫した点)

低迷する佐渡観光の立て直しを図るため、平成17年4月に佐渡汽船(株)の航路運賃の引き下げ等を内容とした社会実験(第一回)を実施し、17年秋(9~10月第二回)には本格的な社会実験を実施するなどして、値下げによる観光客増や島内経済の浮揚などの効果を検討・検証すべく実施を行った。

第一回の実証実験では、社会実験の効果がわかるよう夏場に比べて観光客が少ない4月を対象期間に選定し、佐渡航路の運賃割引等に係る社会実験及び佐渡観光の現状や問題点の把握、または第二回社会実験を踏まえて佐渡航路利用者を対象としたアンケートの実施を行った。

さらに、一層の誘客の増加を図るため、関係機関の長等の参集の下、総合的な観光復興及び公共交通の活性化の方策について意見交換を行うとともに、「公共交通活性化総合プログラム」等を活用するなどして、地元の意向を踏まえながら、秋の実証実験を佐渡汽船と佐渡島内の交通の共通割引キップ、佐渡島内施設の利用割引サービスの提供も実施した。



○社会実験の概要(4月第1回先行実験)

- 本土発 ジェットfoil運賃 50%割引(期間:4/15~28)
片道5,960円(往復10,730円)⇒往復6,000円
目標 社会実験期間中 9,000人増(対H16同時期比)
- カーフェリー2等往復運賃 25%割引(期間:4/1~28)
新潟航路・直江津航路 通常4,120円⇒3,090円
- 万代島駐車場利用料金割引(期間:4/15~28)

2. 離島航路、生活航路の再生

24時間当たり2,100円 ⇒ 800円 (対象: 24時間以上駐車)

○社会実験の概要 (9~10月第2回本格実験)

●本土発 ジェットfoil往復運賃 27%割引 (期間: 9/1~10/31)
通常往復10,730円 ⇒ 往復7,800円

●本土発乗用車航走往復運賃割引: 対象 乗用車のみ (期間: 9/10~23)
新潟航路・直江津航路

<車両の長さ>

3m未満 通常往復 16,950円⇒往復 5,980円

3m以上4m未満 22,610円⇒往復 7,980円

4m以上5m未満 28,260円⇒往復 9,980円

5m以上6m未満 34,870円⇒往復11,980円

●万代島駐車場利用料金割引 (期間: 9/1~10/31)

24時間当たり2,100円 ⇒ 800円 (対象: 24時間以上駐車)

効果及び成功要因

実証実験期間中の利用実績

●第一回社会実験

ジェットfoilの利用客は、昨年同期(4/15~28)と比較して6,815人増(44%増)となった。

●第二回社会実験

ジェットfoil利用客は、昨年同期(9/1~10/31)に比べ15,238人(16.3%)増加した。

なお、震災前期間(9/1~10/23)で比較すると、8,067人(9.3%)増加し、県内客は24.3%、県外客3.4%の増加となった。

ジェットfoilについては、増加要因として、三連休が昨年に比べ一回多かったことに加え、台風等による欠航が少なかったこと、また、震災以前の期間との比較をみると、「愛・地球博」の影響などの減少要因があったにもかかわらず利用者が1割近く増加しており、運賃割引により一定の効果があったものと考えられる。

乗用車航送については、三連休が昨年に比べ一回多かったこともあるが、県内、県外客とも大幅に増加しており、運賃割引の効果があったものと考えられる。

今後の課題

アンケート結果及び運賃割引の効果を総合的に検証し、一層の誘客の増加を図るため、今まで以上に佐渡島のPRを行うとともに各種イベント等とも連携をする必要がある。

2. 離島航路、生活航路の再生

事例15 超高速船による東京～房総～伊豆半島を結ぶ海上ルート開設に向けた社会実験

担当運輸局: 関東運輸局

事業主体名

東海汽船（株）

背景

- ・ 新規の海上ルート開設による旅客需要の創出及び拡大
- ・ 房総・伊豆半島の道路渋滞の緩和及び環境負荷の低減
- ・ 新たな観光ルート開設による需要の拡大とそれによる活性化

内容(新規性・工夫した点)

- ・ 首都圏からの旅行者需要に対応するため、東京と館山・下田を結ぶトライアングル航路とし、旅行業者及び旅行関係ジャーナリスト等を対象にモニター運航を実施。



効果

モニター運航を契機としたその後の動きとして、

- ①南伊豆地区・首都圏海上高速航路推進協議会の設立
→ 17年2月、東京～下田～大島間をJFで結ぶチャーター運航を実施。
- ②海上ルートを使用した旅行商品の企画・催行
→ 旅行業者のクラブツーリズムが東京発で館山～下田間に超高速船を組み込んだ1泊2日のパッケージツアーを企画し、17年2月20日催行。
- ③東海汽船（株）による超高速船の運航
 - ・ 東京～館山～大島航路—17年3月14～31日、毎日1往復。18年2月10日～3月14日（水除く）大島～館山間を1日1往復及び3月15日～3月31日毎日1往復。
 - ・ 大島～下田航路—17年4月～5月の土・日（4/29～5/8除く）、9月の土・日・祝日を1往復。18年2月10日～3月14日（水除く）、9月の土・日・祝日を1往復。

成功要因

- ・ 海上ルート開設のため、地元の館山市・下田市が熱心に取り組んだ。
- ・ 首都圏の東京と館山・下田を結ぶトライアングル航路とした。
- ・ 旅行業者のパッケージツアーを組み込んだ。

今後の課題

- ・ ハード面→館山港周辺の施設整備のあり方及び下田港周辺の施設利用のあり方等
- ・ ソフト面→受入体制等の再確認、観光地の魅力向上及び誘致方策の再検討等
- ・ 地元需要の創出→地域内の潜在需要の喚起及び地域間交流の促進

2. 離島航路、生活航路の再生

事例16 地元による船舶保有による隠岐島航路の高速化

担当運輸局：中国運輸局

事業主体名

隠岐汽船（株）隠岐島～七類・境・加賀航路

背景

同航路においては近年の観光客の増加に伴い、高速性と快適性の飛躍的な向上を図るため、平成5年4月に高速船「レインボー」、平成10年7月に高速船「レインボー2」を投入することとなった。

しかし、新船建造には多額の資金を要し（1隻：約20億円）、事業者単独での負担は困難なことから、関係自治体等とともに新たな船舶保有形態等について検討することとなった。



内容(新規性・工夫した点)

島根県、隠岐島内7か町村、隠岐汽船（株）等の出資により設立されている（株）隠岐振興が、島根県、隠岐島内7か町村等から補助を受けて建造し、船舶を所有し、隠岐汽船（株）に貸与することになった。



効果

各自治体は過疎債の交付税措置を受けて補助しており、事業者は、修繕、検査等の費用を負担するものの、購入に伴う多額の資金を必要とせず、低額な資金で運航できるため、相互に大幅な経費削減となっている。

成功要因

地元自治体にとっては、島民の利便と観光客流入等の交流人口の拡大を図ることができ、事業者にとっては、高速性と快適性の飛躍的な向上により利用者に好評であり、乗客数の増加につながっている。

今後の課題

本航路については、高速船の利用者数は増加傾向にあるが、隠岐島においては、島民人口の減少、また、新たな観光資源の開発もないことから、利用客の減少が懸念されている。

このため、関係自治体は船舶を建造するだけでなく、観光振興や地域活性化の観点から、観光関係者等と連携し、交流人口の増加を図ることが必要である。

2. 離島航路、生活航路の再生

事例17 せとうちおさんぽクルーズ

担当運輸局：中国運輸局

事業主体名

瀬戸内海汽船（株）

背景

瀬戸内海沿岸・島嶼部地域は歴史と自然に溢れる魅力ある離島が点在しているが、航路は、本土と離島間のいわば「縦のルート」が中心であり、横軸に離島を結ぶ「横のルート」に乏しく、離島同士のネットワーク化が図られていなかった。

内容(新規性・工夫した点)

せとうちおさんぽクルーズ(広島県)

2003. 9. 19~11. 22 毎週金・土2日間
気ままな瀬戸内島々の旅

ゆらり、ぶらり、島めぐり

パスポート
料金

乗り降り自由!

大人5000円・子供2500円



船名	下瀬川島	上瀬川島	大崎下島	大崎上島	大三島	大久野島	生口島	因島	三原	尾道	福山			
西ルート [ゆらり号]	8:30	9:00	9:30	10:05	10:30	10:45	11:00	10:55	10:35	10:20	10:05	9:45	9:20	8:45
東ルート [ぶらり号]	12:05	11:50	11:25	11:10	11:15	11:35	11:50	12:55	13:10	13:35	13:40	13:25	13:05	12:50
定期航路	14:35	14:50	15:15	16:30	16:30	16:50	17:05	17:05	17:05	17:05	17:05	17:05	17:05	17:05



- これがパスポートだ!
- ◎施設利用割引やプレゼントいろいろ
 - ◎すてきな賞品があたるスタンプラリー
 - ◎各種イベントもりだくさん

広島県の補助事業で実施/今年で2回目
運航は瀬戸内海汽船株/事業主体は島めぐり航路
実行委員会・14市町観光協会・17団体

広島県の瀬戸内ツーリズムゾーン形成事業「島めぐり航路」として、広島県の東西から乗り降り自由な高速船を運航し、点在する魅力ある離島を結ぶルート開発を行うことで、離島のネットワーク化、観光客の周遊・滞在型観光の促進を図るため、平成14年度の秋の行楽シーズンの週末から「せとうちおさんぽクルーズ」の運航を開始した。

コースは、宮島及び鞆を出発地とする東西2航路によって、出発地を含む7港と瀬戸

2. 離島航路、生活航路の再生

内の7つの島々を乗り降り自由な2隻の高速船で結んでおり、発売乗船券は、同一週の2日間有効のパスポート（フリー乗降特殊乗船券）のみの設定である。

効 果

利用者は増加傾向にあり、広島県の補助事業としての「せとうちおさんぽクルーズ」は、平成16年度をもって終了したが、平成17年度については、JRのキャンペーン事業と連携して運航を行っている。

平成14年度の旅客数・・・2, 827人

平成15年度の旅客数・・・1, 916人

平成16年度の旅客数・・・3, 499人

成 功 要 因

本航路は全国的に名の知れた瀬戸内海の島々という観光資源のネットワーク化を図るものであり、県内外及び大都市からの旅行客に評価され、主催旅行を企画する旅行会社との連携も図られたことがあげられる。

今 後 の 課 題

個人・グループによる窓口でのパスポート購入者は少なく、旅行会社による主催旅行での利用が中心（全体86%）で、各旅行会社の商品企画が集客に大きく影響している。このため、更に利用客の増加を図るためには、新たな観光資源の発掘による運航コース等の変更、他モードとの連携が必要であり、また、観光振興や地域活性化の観点からの関係自治体、観光関係者の更なる協力も必要である。

2. 離島航路、生活航路の再生

事例18 市町村合併を契機にした離島航路の民間化

担当運輸局：四国運輸局

事業主体名

中島汽船（株）（旧運航事業者 愛媛県中島町） 三津浜（松山）～中島航路

背景

国庫補助航路である「三津浜～中島航路」を運営していた中島町は、市町村合併の協議の中で、合併の相手方である松山市から、同航路の経営改善等を求められていた。

内容(新規性・工夫した点)

同町は民営化を行うこととし、譲渡先企業の公募を行い、松山市の石崎汽船（株）を譲渡先企業として選定した。石崎汽船（株）は、新たに中島汽船（株）を設立（出資者：石崎汽船（株）、地元17自治会）して、受け皿とした。

民営化を行うには、同航路の抜本的な経営改善が不可欠である。このため中島町は、船員の勤務体制の見直し等による船員の削減及び経営改善対策を行った上で、平成16年10月から、新会社で同航路を運営することとなった。



効果

- ①船員の勤務体制の見直しによる船員の削減
- ②航路損益の改善

平成14年度	△	15,207千円
平成15年度		10,217千円
平成16年度		66,492千円

成功要因

民営化に先立ち実施した船員削減等の経営改善策
地元住民の民営化への理解

今後の課題

老朽船の代替建造（17年度フェリー1隻 代替建造予定）



2. 離島航路、生活航路の再生

事例19 離島の強みを生かした施設の誘致による航路活性化

担当運輸局:九州運輸局

事業主体名

三島村

背景

児童生徒等が離島における実体験を通じて、豊かな心とたくましさを養うことにより、青少年の健やかな育成を図ることを目的として鹿児島市が計画していた野外研修施設を三島村硫黄島に誘致し「冒険ランドいおうじま」として16年7月27日にオープンした。

内容(新規性・工夫した点)

三島村は竹島、硫黄島、黒島あわせて人口377人、主産業は畜産業の典型的な小離島であり、交通は航路のみで旅客・貨物ともに需要増の見込めない典型的な国庫補助航路であったが、本施設の誘致により施設利用者が長期的、かつ、安定した新たな輸送需要となり航路収支の改善に貢献していく見込みとなった(中心的な利用対象だけでも鹿児島市立の中学校38校・生徒数18,000人、小学校80校・生徒数34,600人、鹿児島市内のスポーツ少年団300団体6,900人が見込める)。

航路としては施設の利用効果を向上させるため鹿児島市から要請があった利用に係るものについては運航ダイヤを調整して協力することになっている(1泊2日便を2泊3日便に変更)。

効果

16年度利用者数 1,017人

17年利用見込み 1,205人(17.1.25現在申し込み分)

成功要因

鹿児島市立という公共の教育・研修施設の誘致に成功したことにより安定的な利用の確保が将来にわたって図られ、確実な輸送需要となったこと。

今後の課題

- ①主な利用者である鹿児島市立小・中学校に関し、引率(鹿児島県財政の逼迫による)教職員の旅費の確保が難しくなっていること
- ②施設利用者に対する島内での体験メニューの充実(ジャンベスクールによるジャンベの体験、魚釣り、遠行、漁業体験船の活用等)に続く新たなメニューの開発
- ③施設利用者に対する地元の支援体制の充実(食事の炊き出しや活動の支援、消費野菜の栽培等)



2. 離島航路、生活航路の再生

事例20 長崎～軍艦島～野母崎航路の開設

担当運輸局:九州運輸局

事業主体名

やまさ海運（株）

背景

平成15年度公共交通活性化総合プログラムの「ぶらりながさき小旅行」の中で長崎・野母崎観光周遊ルート of 海上ルートとして構築。

内容(新規性・工夫した点)

観光旅行のスタイルが、近年団体型から家族旅行等の個人型へ変化してきており、個人型観光客が公共交通を利用して観光を満喫できるような公共交通体系（観光周遊ルート）の実現を目指した。

効果

平成16年実績（7月1日から10月30日までの土、日曜日に2便運航）

1,485.5人

※平成17年は3月1日から10月30日までの土、日曜日に2便運航するため、旅客輸送実績は増加するものと思われる。

成功要因

国、自治体、観光関係者及び海・陸の公共交通関係者による委員会を開催し、この共同体制の中で観光周遊ルートを中心とした野母崎地区の観光開発を実施していくとの共通の認識のもとに行った。

今後の課題

方面別で、長崎→野母崎が1便あたり27.4人に対し、野母崎→長崎が1便あたり3.1人と極端に少なかった。

今後は、野母崎港発着場所までバス路線の延長を行い、陸上ルートと一体となった双方向とも公共交通機関を利用できる、真の観光周遊ルートを構築していかなければならない。



軍艦島



マルベージャ2 定員370人

2. 離島航路、生活航路の再生

事例21 茂木(長崎)～富岡(天草)間の海上旅客定期航路の再生

担当運輸局:九州運輸局

事業主体名

安田産業汽船(株)、熊本県苓北町

背景

安田産業汽船(株)(本社:長崎市)は、長崎県・長崎市(茂木)と熊本県・苓北町(富岡)との間を海上を隔てて結ぶ海上定期航路を、昭和62年12月からカーフェリー及び高速旅客船により、7航海/日(カーフェリー運航便:3航海/日、高速旅客船運航便:4航海/日)の運航を行っていたが、輸送需要の低迷や累積赤字の増加により経営改善策も限界にきていることから、平成16年8月に地元自治体に対して航路を廃止したい旨の表明を行った。

当面の経営合理化措置として、平成16年12月から老朽化したカーフェリーを減船するとともに、20トン未満の小型旅客船1隻による4航海/日の運航体制に縮小し、現在に至っている。

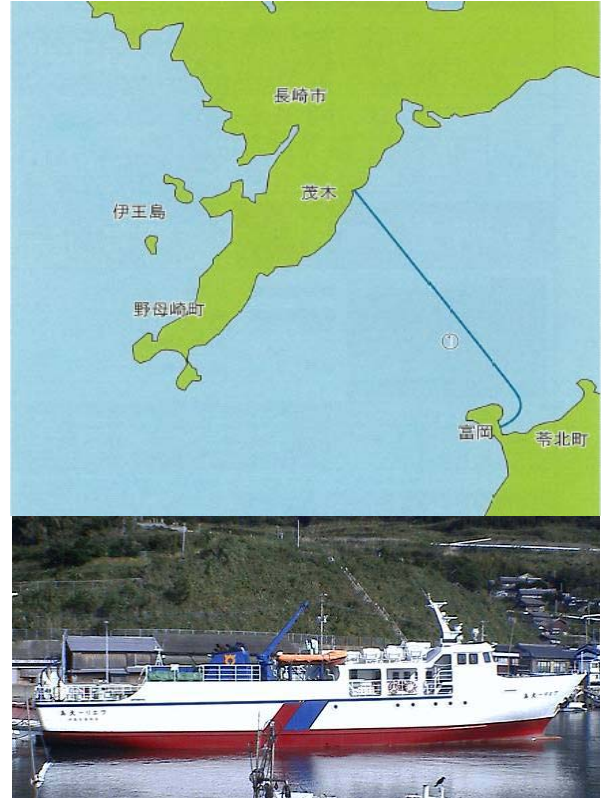
内容(新規性・工夫した点)

平成16年11月には、関係する地元自治体(苓北町、本渡市、天草市、熊本県、長崎市、長崎県)が「航路存続検討委員会」を組織し、苓北町を中心にカーフェリーの調達計画を中心とした茂木～富岡航路の維持方策(調達方法や財源問題)について検討を行うこととなった。

同委員会では、「赤字補填より、長期的展望で希望の持てる航路存続を目指すため、フェリーを地方自治体(苓北町)で調達したうえで、意欲のある航路事業者に運航を委託する」とし、苓北町を中心に中古フェリーの購入を含めてカーフェリーを調達すべく検討を行なう一方、当面の措置として安田産業汽船(株)に対し引き続き高速旅客船による運航継続を要請、平成17年度の運航経費について、地元自治体(苓北町、長崎市)があわせて約2,000万円の補助を行なうことを決定した。

同委員会は、茂木～富岡間に就航させるカーフェリーについて、輸送供給能力・航海性能、購入価格などを総合的に勘案した結果、離島航路に就航する長崎県平戸市運営のカーフェリー(代替建造に伴う旧船)を購入することを決定し、平成17年12月、苓北町が約3,600万円で購入契約を締結し、平成18年4月からの就航を目指している。

運航会社については、安田産業汽船(株)を含めて意欲のある民間会社を公募し、平成18年1月末までに決定する予定である。



2. 離島航路、生活航路の再生

効 果

茂木～富岡間の海上定期航路は、昭和32年5月に長崎天草フェリー（株）が開設し、その後、昭和62年12月から安田産業汽船（株）が航路を引き継ぐ形で運航を行なっているものであるが、開設当初からこれまで、当該航路は、両地区の交通、医療、観光などさまざまな側面において、利用者利便に供しており、最近では、特に観光資源が豊富な天草地区への入り込みなど観光面に大きな役割を果たしている。

当該航路のカーフェリー運航便の廃止や、減船・減便など経営の縮小は、そうした利用者利便を大きく低下させるものであり、とりわけ今後とも伸びが期待される観光政策面において水を差すことになると懸念されることから、今般のカーフェリー運航便の復活は、両地区において地域住民の生活安定、観光政策の振興において、大きな効果があるものと期待されるものである。

成 功 要 因

茂木～富岡間の海上定期航路のカーフェリー運航便の復活については、安田産業汽船（株）からの廃止表明があった後、直ちに関係する地元自治体（苓北町、本渡市、天草市、熊本県、長崎市、長崎県）が「航路存続検討委員会」を組織し、カーフェリーの調達計画を中心とした茂木～富岡航路の維持方策（調達方法や財源問題）について検討を行うなど機動性に富んだ対応がなされるとともに、購入費用など財源調達の方法として、「まちづくり交付金事業」（国土交通省補助制度）をいち早く活用する（同事業でのカーフェリーの購入は全国初）など、航路開設のネックとされる初期投資を抑制するなど、早期かつ現実的に創意工夫を行なったことによるものである。

今 後 の 課 題

安田産業汽船（株）が撤退表明を行なった理由として、輸送需要の低迷や累積赤字の増加により経営改善策も限界にきていることを挙げていることから、地元自治体、運航事業者が一体となり官民挙げて観光利用を中心とした潜在需要の喚起に努めるとともに、航路全体の活性化、振興を図っていくことにより、コスト負担が大きいカーフェリーの運航を軌道に乗せることが必要である。

事例22 東京の「水上バス」と「はとバス」の連携

担当運輸局：関東運輸局

事業主体名

東京都観光汽船（株） 「隅田川12橋めぐり」航路・「日の出～お台場」航路

背景

観光バスと連携することで水陸を結び付け、外国人旅行客にも国際観光都市東京の多様な魅力を満喫するために、観光コースを多様化するとともに、乗船客の減少傾向に歯止めをかける必要があった。

内容(新規性・工夫した点)

「はとバス」の「浅草観光コース」などに、同社の「隅田川12橋めぐり」などを組み込み。また、17年度、「東京シーサイドアフタヌーンコース」に英語コースに加えて中国語コースを併設し、増加傾向にある中国人観光客への対応も図った。

<新たなコース設定>

- A 東京アフタヌーン（世界貿易センター～隅田川12橋めぐり～浅草観音・仲見世～皇居前～浜松町）
- B 東京シーサイドアフタヌーン（日の出～お台場～パナソニックセンター～浜松町）
- C ダイナミック東京（東京タワー～八芳園～椿山荘～皇居前～隅田川12橋めぐり～浅草観音・仲見世～浜松町）

効果

全体的な減少傾向には歯止めがかかっている。

平成14年度	97,055人
平成15年度	117,579人
平成16年度	101,990人

成功要因

- ①全コースバスに揺られる設定の中に水上バスを組み込むことにより、コースに変化をもたらし、水辺の景観、ゆったりした空間・時間が設定できたこと。
- ②また、港区・日の出乗船場の駐車場をバスに提供することにより、浅草の駐車場難が解消できたこと（浅草で乗船後バスが日の出に先回りして待機できる）。
- ③サービス業としての意識改革を図るとともに、新たに自動音声システム（英語・中国語・韓国語）の採用により、外国人観光客の利便性がアップするよう努めたこと。

今後の課題

常に話題性を喚起し、新しい需要の掘り起こしに努め、「はとバス」の企画部門と連携し、顧客の増大に努めることが必要。



事例23 未来型水上バス「ヒミコ」の就航

担当運輸局: 関東運輸局

事業主体名

東京都観光汽船（株）

背景

単なる船舶輸送業から脱皮し、「非日常空間の感動と喜び」を提供する企業の象徴として、デザインを漫画家・松本零士氏に依頼し、従来の水上バスのイメージの一新を図った。

内容(新規性・工夫した点)

従来の平べったい「ゲタ舟」のイメージを覆すため、斬新なデザイン、色彩（シルバーメタリック）、景観確保を優先した三次元立体窓、発光ダイオード採用した室内照明の高度化、跳ね上げ式の扉、「銀河鉄道999」のキャラクターを起用した船内放送・ガイド、バリアフリー化を行った、未来型水上バス「ヒミコ」号を就航させた。



効果

企業イメージ、集客力のアップはもとより、地元地区の長年の要望だった「浅草～お台場」直行便の導入等が図れた。

成功要因

「未来型の水上市バス」と謳うには、多くの人の感動と乗ってみたいとの欲求を掘り起こせるインパクトが必要とされたが、松本零士氏のデザインが確保できたこと、さらに、同氏の実弟が造船界の奉斗であったという偶然にも恵まれ、技術的な難点も無事クリアされた。さらに、会社の総力を挙げて、船体、船内に創意工夫を折り込んだことがあげられる。

今後の課題

1隻だけでなく2隻3隻の未来型水上バスが都心を行き交う様は、同氏のみならず多くの人々が期待する情景であり、航路の活性化により、会社の体力強化に努め、いつの日か実現が望まれる。



事例24 名古屋城築城に使われた堀川運河の活用による舟運事業

担当運輸局：中部運輸局

事業主体名

(株) ナゴヤマリナーコーポレーション

背景

- 堀川の舟運事業に係る整備については、白鳥地区、納屋橋地区において護岸整備や船着き場の設置を行ってきた。
- 平成17年3月開催の「新世紀・名古屋城博」「愛・地球博」等大きなイベントがあり、外部からの観光客が見込まれた。
- 名古屋城築城を目的に掘られた堀川をもっと市民に活用してもらい、中心市街地活性化の起爆剤にできないかとの機運が高まっていた。

内容(新規性・工夫した点)

- 中部運輸局・中部地方整備局・名古屋市等が中心となって、堀川舟運活性化に係る『舟運会議』を開催し、当初名古屋市が2010年までにと計画をしていた市内を流れる堀川の船舶発着場及び発着場周辺の護岸等を前倒して整備した。
- (株)ナゴヤマリナーコーポレーションが既に開設していた「納屋橋・名古屋港航路」を平成17年3月に名古屋城付近の朝日橋まで延長した。
- 干満の差による航路事情の不安定さを解消し、不定期航路事業による運航とした。

効果

- 朝日橋周辺の護岸整備と朝日橋の船着き場が完成したことにより、名古屋城から堀川を経て名古屋港に至る舟運のルートが完成した。
- 市内にあるホテル客は堀川舟運を利用することにより、市内の交通渋滞に巻き込まれることなく、白鳥地区や名古屋港まで行くことが出来るようになった。

成功要因

- 堀川の護岸を前倒して整備し、接岸岸壁の整備に欠かせない関係機関の調整は『舟運会議』の場で調整するなど、関係者が舟運実現のために一致して問題解決を図ることがあげられる。

今後の課題

- 堀川運河周辺の市街地を一体的に整備し、水辺に向かった街づくりを行うとともに、舟運ルートと観光をタイアップさせた街づくりを行うことにより、堀川舟運事業の活性化を図ることが必要。



事例25 NPOによる「伊勢神宮参り」の和船の運航再現

担当運輸局：中部運輸局

事業主体名

NPO法人 神社みなとまち再生グループ

背景

伊勢の歴史、文化を生かした魅力ある観光振興とまちづくりの機運が盛り上がっており、当時の「伊勢神宮参り」を彷彿させる取り組みの機運が地域のNPO団体等を中心に盛り上がっていた。

内容(新規性・工夫した点)

- ・当時の「伊勢神宮参り」の再現に不可欠な、小型木造船『みずき』の建造にあたっては、「匠の技」伝承事業により、(社)東海小型船舶工業会が(財)日本船舶振興会や伊勢市などの協力を得ながら、建造工程などを記録しつつ、伊勢において建造した。
- ・運航にあたっては、三重県の地域再生計画として認定を受けた上で、土・日の1日1便とし、需要に応じ臨時便の増発をするなど弾力的に行うことで事業化した。
- ・また、中部国際空港と伊勢市勢田川を流れる「海の駅 神社」間に就航する海上タクシーと連携し、中部国際空港からの集客も図った。



効果及び成功要因

- ・木船による和船の建造・運航は、全国的に見ても珍しく、新聞やテレビなど各メディアに取り上げられた。
- ・伊勢の観光振興と魅力あるまちづくりの推進のため、行政とNPOが連携して取り組んだことにより可能となったものである。

今後の課題

- ・知名度が不足しているための、更なるPR活動が必要である。

3. 河川舟運の活用によるまちおこし

事例26 「落語家と行く なにわ探検クルーズ」

担当運輸局:近畿運輸局

事業主体名

一本松海運（株）

協力者・関係者

おおさか街あそびキャンペーン推進協議会（大阪観光コンベンション協会、JR西日本）

背景

大阪は「水の都」といわれており、市内には淀川をはじめ多くの川が流れている。特に、市の中心部を「口の字」に囲むように（その南端は大阪を代表する繁華街ミナミ（道頓堀）、北側にはビジネス街と公園からなる中之島）川が流れていることに特徴がある。

平成4年から、一本松海運（株）は、この「口の字」に囲む川において周遊航路を開始したが、知名度も低く、その実績は年間約2千人～3千人程度に留まっていた。

さらに、平成13年3月のユニバーサル・スタジオ・ジャパン（以下USJ）開園に合わせ、USJを結ぶ航路を開設し、新船「キングリバー」号が建造された。

ミナミとUSJを結ぶ航路の開設は、地元（ミナミ）まちおこし会社と提携した事業であり、マスコミ等からも注目されたが、利用者はほとんどなく、半年後には休止に追い込まれていた。



内容(新規性・工夫した点)

このような状況の中で、平成15年3月、USJ航路撤退により遊休状態にあった「キングリバー」号を活用し、かつ落語家を乗船させることにより、川の上の高速道路で昼でも暗渠状態にある航路景観上の制約を克服できる企画が推進されることになった。

- ・大阪の「口の字河川」を周遊し、川沿いの名所（大阪ドーム、中央公会堂、道頓堀周辺）では使用船舶の屋根をオープンにして、乗客に景観等を楽しんでもらう。
- ・若手落語家を案内人として乗船させ、運航する川や橋や大阪の名所を歴史にふれな

3. 河川舟運の活用によるまちおこし

がら案内をさせる。

- ・案内以外にも落語家のアドリブトーク・小咄やその他の芸（三味線、南京玉すだれ等）を行い、乗客を楽しませる

この企画は、大阪観光コンベンション協会とJR西日本が構成員となり、近畿運輸局・大阪府・大阪市・関西経済連合会・大阪商工会議所が後援する「おおさか街あそびキャンペーン推進協議会」によるキャンペーンの一環としても行われることにもなった。

効 果

2年前ほとんど0

→平成15年：約1万6千人

平成16年：約1万8千人

平成17年：約2万1千人

成 功 要 因

若手落語家を案内人として乗船させることによる大阪らしい雰囲気をつ加し、落語家の話術により、標準90分のコースを乗客を退屈させない仕組みが可能になった。

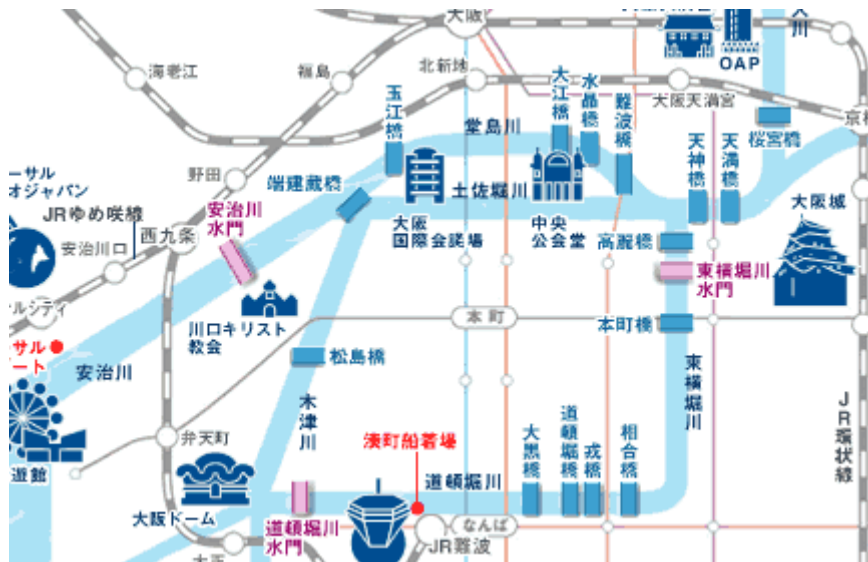
また、昼でも暗い暗渠状態を通過する際にも、落語家がトークや芸をすることにより、乗客の関心をそちらに引くことができ、観光航路として成立するようになった。

さらに、JR西日本の宣伝販売力により、集客を促進することが可能となった（JR西日本各駅でのパンフレット配布、列車内での案内放送、みどりの窓口での発券等）。

なお、船会社単独事業としてではなく、「水の都大阪再生」の枠組みで取り組んだことによる、関係官署等の協力を得ることもできたことも大きい（例えば、船着場の利用の弾力化や水門の運用時間延長など）。

今 後 の 課 題

- ・船の定員が40人と少ないため、より一層の集客を行うことには限界があり、特殊な構造の船舶であるため、建造費用が高くつくので船舶を増やすことは難しい面がある。
- ・「落語家と行く」が売りであるので、日本語を解することができない外国人観光客への対応策が課題となっていたが、国際会議後の貸切運航で「英語による落語」を試み、好評であった。乗合運航での外国人観光客への対応は引き続き検討を要する。



事例27 まちづくり会社による京都・伏見の観光航路の開設

担当運輸局:近畿運輸局

事業主体名

(株) 伏見夢工房

背景

京都市伏見界隈は、今でこそ、NHK大河ドラマ「新撰組」が放送されたことで、観光客が増加し、今まであまり知られていなかった名所旧跡も脚光を浴びているが、それ以前から、伏見を縦横に流れ、琵琶湖疎水を利用した流れのゆるやかな濠川を生かし、まちづくりと観光振興を両立させた地域の人による取り組みが模索されていた。

内容(新規性・工夫した点)

- ・ 平成6年に古くから伏見界隈で使用されていた船を再現し、船頭さんは地元のお父さん方で、20歳以上の方に伏見の地酒おみやげサービスを行うなど、地域密着のサービスの提供。
- ・ 十石舟：月桂冠大倉記念館裏乗船場から三栖閘門乗船場の間を、5隻で18便/日
- ・ 三十石舟：当初不定期航路として、寺田屋浜乗船場から三栖閘門乗船場の手前までの間の40分遊覧で、5便/日程度 平成17年度からは、一般旅客定期航路として、寺田屋浜乗船場から三栖閘門乗船場の間を6便/日運航
- ・ 運航している宇治川派流と濠川の川沿いの清掃を、地元ボランティアの協力を得て定期的に行っており、航路の景観には十分配慮している。

効果

十石舟

平成15年度 22,745人

平成16年度 27,195人

三十石船

平成16年度 4,779人

成功要因

京都市伏見界隈の観光PRを行うにあたっては、この十石舟、三十石船も盛り込んだ形で行った。

また、伏見の名所旧跡との距離が比較的近いので、少ない移動距離でこの乗船を楽しむことができ、お年寄りからも好評であったことも一因である。



事例28 瀬田川遊覧航路の新規運航

担当運輸局:近畿運輸局

事業主体名

レークウエスト観光(株)

背景

平成15年に国の古都指定を受け、景観を生かした観光コースを検討していた大津市は、瀬田川流域を拠点に活動する、瀬田・石山・南郷の観光協会等と連携して、3つの地区を巡る観光遊覧コースを検討していた。

内容(新規性・工夫した点)

- ・ 運航はレークウエスト観光(株)が行い、運航のPR活動は観光協会等との連携により、JR西日本の駅などにもポスターやチラシを配布した。
- ・ 平成16年度は9月～11月の間の土日祝日を中心に運航を行ったが、平成17年度からは期間を延長し、4月～11月の間の土日祝日を中心に運航を行っている。

効果及び成功要因

瀬田川沿いのすばらしい景観を生かした、瀬田川流域地区全体の活性化という共通の目標のもと、平成16年度実績は2,833人と当初目標の2000人は上回ることができた。

今後の課題

- ・ 瀬田川を遊覧する魅力だけではなく、瀬田川流域に点在する寺社仏閣・旧所名所等を結ぶ交通手段としての利用など付加価値の高い運航。
- ・ 瀬田川水系一帯としてのPR、JR西日本等とのさらなる連携。



事例29 原爆ドームと宮島の世界遺産を直結する新航路

担当運輸局：中国運輸局

事業主体名

(株) アクアネット広島

背景

広島市は、平成2年から「水の都」構想を策定し、川を利用したまちづくりに取り組んでおり、太田川を利用して世界遺産の原爆ドームと宮島を直結する航路等の検討が行われてきた。



内容(新規性・工夫した点)

平成15年9月14日、太田川遊覧航路を運航している株式会社アクアネット広島が老朽化した使用船舶を代替し、新造船を投入することとなった。

これにあわせて不定期航路(貸切運航)により、原爆ドームそばの元安橋東詰棧橋から宮島棧橋までの18.6kmを川沿いの町並みや広島湾に浮かぶ島々を眺めながら宮島に至る所要時間約50分の航路を開設した。

さらに、貸切団体旅客から乗合旅客も輸送するため、平成17年11月11日から、新造船を投入することにより、一般旅客定期航路事業も運航開始(1日5往復)している。

効果及び成功要因

従来は乗換が必要であった観光客の多い世界遺産の宮島と原爆ドームを直結し、乗換なしで短時間で移動できるという利便性が高く評価されている。

また、「水の都」構想による検討事項に基づき運航されていることから、経済団体、観光団体等の支援・協力等が大きく寄与している。

今後の課題

干満の影響を受け、橋下の通過の制限を受ける河川部も運航することから定時ダイヤの確保が課題である。

また、開設時は宮島の紅葉時期であったことから、利用者数は好調であったが、通年の利用者数の確保ができるかどうか今後の課題である。

世界遺産を結ぶルートへの価値は高く、他モードと組み合わせれば飽きのこない周遊観光も可能であることから、地域の大きな財産として、航路のより一層の活用方法を利用者、関係自治体、観光関係者等とともに検討することが必要である。

事例30 城下町・松江の堀川遊覧の活況

担当運輸局: 中国運輸局

事業主体名

財団法人 松江市観光開発公社

背景

松江城の内堀、外堀は昔の佇まいを残し、また、生活にも欠かせない貴重なものであったが、戦後生活様式の変遷から水質が悪化し、これに対処するため、松江市は宍道湖水を通年導入することとした。その結果、見違えるほどの美しい堀川が形成され、新しい佇まい、古い佇まいなど見所も非常に多いことから観光関係事業者等から堀川遊覧の運航を実施すべきとの声が上がっていた。



内容(新規性・工夫した点)

平成9年7月20日、松江城の堀を約1時間かけて周遊する遊覧船の運航を開始した。松江城や武家屋敷、塩見縄手の老松などを舟にゆられながら悠然と眺めることができ、ガイドの船頭の素朴でユーモア溢れるガイド、16もの橋をくぐり、中には屋根が下降し腰をかかめないとくぐれない橋などが、変化のある舟あそびのおもしろさを一層かきたてており、乗船時間を飽きさせない。

効果

年間30万人もの安定した利用者を維持しており、今や松江観光の主力として地域経済の活性化に大きく貢献している。

平成11年度の乗船客数・・・324,632人
平成12年度の乗船客数・・・307,404人
平成13年度の乗船客数・・・349,659人
平成14年度の乗船客数・・・338,675人
平成15年度の乗船客数・・・338,106人
平成16年度の乗船客数・・・319,324人

成功要因

城の周囲にある堀川や水路を利用し、美しい城下町を船から眺める斬新的なアイデアが利用客に好評となっている。また、寒い日にはこたつも設置するなど、話題性にも事欠かない、松江の風情を味わえる代表的スポットとなっている。



3. 河川舟運の活用によるまちおこし

事例31 萩八景遊覧船によるまちおこし

担当運輸局：中国運輸局

事業主体名

有限責任中間法人 萩八景遊覧船（萩市と（社）萩市観光協会共同出資）

背景

平成15年度、国土交通省の「観光交流空間モデル事業」に選定され、その一環として水の都「萩」の川面から眺める新たな観光スポットの創設が計画された。

折しも、毛利輝元が安芸国（現在の広島県）から萩の地に移封され400年目の節目の年を迎えることから、萩市は、各種イベントや記念行事の開催を計画し、平成16年7月17日から萩八景遊覧船の運航を開始した。

内容（新規性・工夫した点）

約40分の遊覧コースは、萩城跡そばの指月小橋乗降場から市内の伝統的建造物群保存地区を眺めながら、萩市を流れる橋本川や指月川をゆったりと進み、陸上からの萩観光では決して目にすることができない川や海からの景観を楽しめるものとなっている。

効果

萩市は山口県でも有数の観光地であり、本遊覧船の運航により地域経済にも大きく貢献することが期待されている。運航開始当初から相当数の利用客があり、また、新聞やテレビなど九州方面からの各メディアに取り上げられるなど、地域観光の点からも新たな観光資源としての役割を果しつつある。

平成16年度の旅客数・・・9,375人

成功要因

新しく認められた法人設立の方式である、NPO法人等と比べ設立が比較的容易などの利点を持つ中間法人制度を活用して、萩市と（社）萩市観光協会の共同出資により運営主体を設立している。

また、「観光交流空間モデル事業」の一環として計画された事項と位置づけられて、運航が開始されたことから、国、観光団体等の支援・協力体制が十分である。

今後の課題

遊覧コースは行き帰り単一のコースであり、今後、複数コースの設定等、魅力の向上、利用客の増加策が必要と考えられる。



3. 河川舟運の活用によるまちおこし

事例32 清流・四万十川の伝統的な帆掛け船の再現

担当運輸局：四国運輸局

事業主体名

四万十川観光開発（株）

背景

同社は、昭和49年より清流で知られる高知県・四万十川で、不定期の観光遊覧船を運航していたが、利用者ニーズの多様化に対応し、新たな需要の掘り起こしが課題となっていた。

内容(新規性・工夫した点)

平成15年より、従前の航路より上流で風光明媚で自然環境に恵まれた流域に航路を開設し、その際、従前の屋形船に替え、昭和30年まで四万十川流域の人々の生活にかかれていた舟母船（帆掛け船）を再現した。

また、既存航路及び新規航路においても、船上で四万十川の伝統漁法の見学及び川魚料理の提供など創意工夫を行って、多様化・高度化する利用者ニーズに応えている。

効果及び成功要因

- ①伝統的な舟母船を復元した運航
- ②自然環境がより恵まれた河川上流への新たな航路設定
- ③利用者ニーズに対応した



運航形態及び船上での付加価値の提供

- ・ 定期便運航の設定
- ・ 貸切運航等の遊覧時間の調整
- ・ 船上からの伝統漁法の見学、川魚料理の提供などにより、集客に成功している。

今後の課題

- ①四万十川流域までの交通アクセス、発着場及び駐車場等の整備
- ②観光事業者及び旅行代理店と連携したツアー企画商品の開拓
- ③情報発信及び高知県西南部観光施設等との連携



事例33 早朝便などの運航による阿寒湖内航路の再活性化

担当運輸局：北海道運輸局

事業主体名

阿寒観光汽船（株）

背景

従来の旅行者は、川湯温泉、十勝川温泉等の近隣で前泊したツアー客が、午前10時30分頃に阿寒湖に到着し、遊覧船に乗船した上で、昼食をとるというパターンが多く、阿寒湖の航路は、ランチタイム時に乗船のピークを迎え、400名の定員の船舶では不足し、増発していたこともあったほどの盛況ぶりであった。

しかしながら、近年、阿寒湖に遅い時間に入り、朝早く出発していくパターンに変化したために、乗船客は大きく減少していた。



平成6年度	平成11年度	平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度
448,146	330,352	258,195	259,589	230,004	205,274

内容(新規性・工夫した点)

同航路は、始発7時30分発で、1時間25分(18kmコース)の設定であったが、ツアー客のニーズの変化に対応し、

- ・平成10年4月より、始発を1時間30分早め、早朝6時発は1時間(10kmコース)に短縮、
- ・また、終発は17時30分(ないし日没に合わせ)とし、始発と同様に1時間(10kmコース)に短縮し、夕食直前にホテルに到着できるようにした。



効果及び成功要因

- ・航路全般の減少傾向は続いているが、始発・終発のダイヤの変更とコースの短縮により、本コースの利用客が大幅に増え、今や主力のコースとなっている。
- ・一般的には、早朝、夕方の便は敬遠されがちと思われるものの、ツアー客のパターンが、夕入り・朝早出に変わってきたため、①夕・朝食前の時間帯の運航に変更したこと、②25分短縮し、1時間コースの設定にして、短い時間で乗りたいという、利用客のニーズを掘り起こしたことが上げられる。

4. 観光船の活性化

事例34 フジテレビの夏のイベントに合わせた「ゴーイングメリー号」の運航

担当運輸局：関東運輸局

事業主体名

東京都観光汽船（株）

協力者・関係者

フジテレビ

背景

フジテレビ開局45周年記念として、「お台場冒険王」と題したイベントを、フジテレビ本社屋、お台場周辺地区及び東京港お台場海域を中心として、平成15年7月19日（土）～8月31日（日）の44日間開催した。

このイベントは大好評だったことから、翌年、翌々年も開催された。

内容(新規性・工夫した点)

このイベントの一環として、同局のアニメ「ワンピース」に登場する海賊船「ゴーイングメリー号」を、旅客船事業者である東京都観光汽船（株）が運航した。

元々は東京都観光汽船（株）のハーバークルーズで運航していた遊覧船「遊」を、このイベントの期間中、外観を一新する改造を行い、船名も「Going Merry」に変更した。

効果

乗船するのに数時間待たなければならないほど、人気を集めた。

<ゴーイングメリー号輸送実績>

平成15年	173,349人	44日間
平成16年	204,174人	51日間
平成17年	187,333人	47日間

平成16年は、「ゴーイングメリー号おっかけ号」として追走船も運航し、15,801人が乗船した。

成功要因

人気アニメに登場する海賊船が東京港に出現したこと、フジテレビによる広範な広告を行ったこと、また、イベント終了後は、元の遊覧船「遊」に戻すため、この期間しか乗船できないといった企画が好評を博した。



事例35 愛犬と一緒に乗船できる「ハッピードッククルーズ」の運航

担当運輸局：関東運輸局

事業主体名

東京都観光汽船（株）

背景

東京都観光汽船（株）は、フジテレビの協力のもと、平成15年～17年の夏季の間「ゴーイングメリー号」を運航して好評を博したが、この企画も17年で終了することからイベント船「遊」を活用すべく、新たな企画として愛犬と飼い主と一緒に乗船できる「ハッピードッククルーズ」を運航することとした。

内容(新規性・工夫した点)

お台場発着のクルーズ船「遊」を、愛犬も一緒に乗船できるように改装し「お台場で愛犬と一緒にクルーズしよう！」というコンセプトで「ハッピードッククルーズ」が生まれた。

船内は、一般旅客用の「犬の立入禁止区域」以外の船内では、リードを付けた状態で行動でき、甲板上に設けられたプラスチックフェンス内では、リードを外し、犬が自由に遊べるスペースも設けた。

また、犬専用のトイレを設置するとともに、安全確保・トラブル防止のため、各フロアにスタッフを配置している。

船内イベントとして、ドックトレーナーによるカウンセリング、記念撮影会等も催している。



甲板上的エアバルーン

効果

輸送実績は平成17年3月15日～5月15日の間で旅客3,336人、犬787頭、10月1日～12月28日の間で旅客4,543人、犬571頭であった。

従前からの遊覧客以外に新たな客層を呼び込んだものと思われる。

今後の課題

お台場地区までの犬同伴の移動手段が乗用車以外では難しいという現状もあり、思うように集客されていない。ただ、お台場地区ではこの「ハッピードッククルーズ」の他に、大江戸温泉内に犬のための温泉「綱吉の湯」、ホテル日航東京に犬と一緒に過ごせる「DOG CAFE」等があり、これらの施設と連携して集客を図る必要がある。

事例36 エンターテイメント・レストラン船「ロイヤルウィング」の運航

担当運輸局：関東運輸局

事業主体名

(株)ロイヤルウィング

背景

「ロイヤルウィング」(2878.62トン、旅客定員630人)は、横浜港においてレストラン船として就航していたが、平成12年10月に設立された吉本興業(株)のグループ会社である「(株)ロイヤルウィング」がその運航を引き継ぎ、単に料理を提供するレストラン船ではなく、ショーやバンドの生演奏等も行う「エンターテイメント・レストラン船」として平成13年年3月から就航している。



内容(新規性・工夫した点)

「ロイヤルウィング」をエンターテイメント・レストラン船とすべく、船内に吹き抜け空間とステージを設ける等の大規模な改装を行った。

船内では、ジャズやクラシックの生演奏、サービスに携わる乗組員全員がお客様の目の前でテーブルマジックやバルーンアートを披露、レストランでは本格的な中国広東料理を提供している。

また、イベントクルーズとして、船内探検クルーズ、バラエティクルーズ、ハロウィンパーティ、JAZZクルーズ、お楽しみゲーム大会等々を企画・運航している。

効果

最近4年間の輸送実績でみると、他のレストラン船に比べ、堅実な伸びがみられる。

成功要因

エンターテイメント＝おもてなしの心を大切にお客様の喜び、お客様が楽しんでいただくことをスタッフが目的とし、癒しの時間・空間を提供できていることが要因と思われる。

今後の展開

ロイヤルウィングは、1960年に当時の造船技術を結集して造った画期的な客船であり、ソフト面の充実とともに、2007年の定期検査で船底の改装をし、後世に日本の造船技術の高さを世界に広めるべく展開をしている。

4. 観光船の活性化

事例37 一般旅客定期航路事業の予約運航

担当運輸局:近畿運輸局

事業主体名

(株) オーミマリン 琵琶湖北部地域の観光遊覧航路

背景

同航路は、当地域の竹生島には、神秘とロマンがたっぷりの神を斎く島として、西国三十三ヶ所観音霊場の第三十番札所となっている寺院があるが、年々利用者が減少しており、参拝客のニーズに対応した運航が求められていた。

内容(新規性・工夫した点)

- ・竹生島航路(彦根~竹生島間)において、竹生島での約1時間の停泊時間を利用し、竹生島~マキノ(同社系列プリンスホテル前)間及び竹生島~海津大崎間で予約運航を行い、マキノ及び海津大崎の利用拡大策を行った。
- ・この予約運航とは、事前に乗船予約を受け、竹生島、マキノ、海津大崎で1人でも利用客があれば、ダイヤに従い運航する。
- ・彦根~竹生島間の運行回数を3往復から6往復に倍増し、発時間を毎時30分と固定した。

効果

平成15年度 52,938人
平成16年度 74,115人
※21,177人増で、そのうち予約運航者数は20,383人。

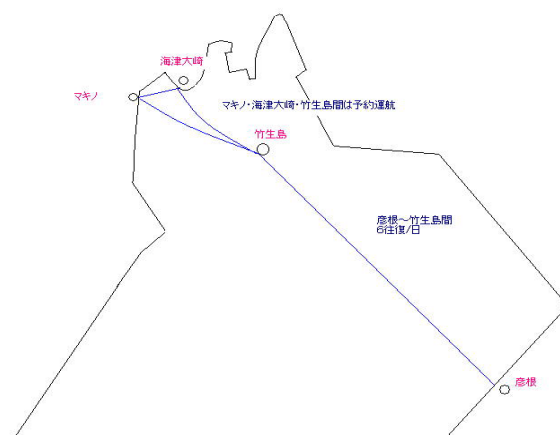
成功要因

竹生島での1時間の停泊時間を利用し、竹生島~マキノ(マキノプリンスホテル前)間及び竹生島~海津大崎間へ航路延長を行い、また、運航回数も3往復から6往復に倍増したことで、利用者ニーズに対応した運航ダイヤを組んだことが、成功の大きな要因である。

また、マキノプリンスホテルがもつ高イメージや宣伝効果と、予約運航としたホテルにおける予約体制が十分機能したことも利用者の呼び込みに貢献している。

今後の課題

当航路や鉄道などを取り入れた企画周遊フリーきっぷの検討や北琵琶湖地域、湖西地域の各種イベントにタイアップした記念割引乗船券の検討を行い利用客の更なる呼び込みを図る必要がある。



事例38 地元商店街等と連携した港の観光船への集客

担当運輸局：神戸運輸監理部

事業主体名

中突堤を中心とする臨海地区の活性化推進委員会

背景

「神戸港」は、神戸有数の観光スポットであり、258万人の観光入込客のうち神戸港観光船の乗船客は62万人（平成14年度）となっている。

一方、神戸市が平成14年11月に実施した「神戸のイメージ調査」において、「神戸のイメージ」として「港」が30.2%と最も高くなっているものの、「神戸で行ってみたい所」に挙げられた15ヶ所のうちでは8位にとどまっている。

内容(新規性・工夫した点)

従来、個別にPRしていた神戸港観光船事業者が共同して、「神戸港観光船共同パンフレット」の作成、JR及び地下鉄の駅頭での観光キャラバン、ホテル・旅館・観光案内所や交通事業者等を対象にした試乗会等を実施した。

また、神戸市街地を訪れる観光客の回遊性を生み出すため、業種、地域を超えて連携することを試み、「ニーハオ！元町ハーバースタンプラリー」等の神戸市街地と神戸港を巡るイベントと連携し、

参加者の観光船乗船割引、スタンプ設置場所・賞品の提供等を行い、また、元町商店街と協力し、JR元町駅出口2ヶ所に港へ誘う案内マップも設置した。

さらに、観光船の魅力アップのため、観光船従業員を対象に、観光船のアナウンスを充実させるための研修会、ホスピタリティ接遇研修会を開催した。

効果及び成功要因

神戸港観光船の輸送は、平成14年度62万人 → 16年度71万人と増加。
成功の要因としては、

- ・ライバル同士で連携がなかった神戸港観光船事業者が共同して活動できたこと。
- ・神戸港にあるホテル、商業施設、集客施設、観光船等だけでなく、元町商店街、南京町、旧居留地、旅行会社、JR、神戸市等にも、「中突堤を中心とする臨海地区の活性化推進委員会」の構成メンバーになっていただき、地域、業種を超えて連携できたことがあげられる。



事例39 西海パールシーリゾート・九十九島観光遊覧航路の再生

担当運輸局:九州運輸局

事業主体名

させぼパール・シー(株)

背景

平戸地区とハウステンボスの中間にあり、西海国立公園、九十九島地区の観光拠点として、観光遊覧航路と周辺施設を整備したが、開業から暫くは不振が続いた。

内容(新規性・工夫した点)

- ① 棧橋周辺を「西海パールシーリゾート」として、水族館、船の展示館、ドームシアター、レストラン等の観光施設を充実し、また、年間を通して多彩な企画（九十九島の夕映えを見るサンセットクルーズ、九十九島かきを食べるカキ祭り、九十九島ファミリー夏祭りなど）を実施し、一般客の集客、団体客の誘致を強化した。
- ② バリアフリー化及び船内施設を充実した新船「パールクイーン」の投入
 - ・ 映像案内装置の設置
 - ・ ドリンクコーナー、ショップ、展望台等の設置
- ③ 既存船「海王」を海賊船に改装しての冒険クルーズの実施
- ④ 女性船長の起用とPR
- ⑤ 周辺施設も利用できる、メンバーズカードの発行
- ⑥ シーカヤック・ヨットセーリング体験メニューの充実



効果

三セク事業であるが、平成14年7月新船投入以降、乗船客が増加し、黒字経営を続けている。

4. 観光船の活性化

事例40 八重干瀬(やびじ)上陸観光ツアーの企画

担当運輸局:沖縄総合事務局

事業主体名

宮古観光フェリー(株)、(資)はやて海運

背景

旧暦3月3日の浜下り(サニツ)の時期には、宮古・池間島の北方に巨大珊瑚礁「八重干瀬」が出現。幻の大陸上陸ツアーとして地元の海運業者と旅行社が企画した。

内容(新規性・工夫した点)

宮古観光フェリー(株)、(資)はやて海運による不定期船により、干潮時約2時間だけ浮かび上がる「幻の大陸」へ上陸し、色鮮やかなサンゴをはじめ、貝やヒトデなどの生物を観察しながら大自然のはぐくむ神秘的な大陸の散策を満喫出来る。

効果

平成17年3月9日から3月11日までの3日間 1日当たり約900人が上陸

成功要因

年に1回だけ出現する「幻の大陸」ということで、PR効果は抜群。

今後の課題

昨年から生態系への影響を懸念し、生物採取を禁止するガイドラインが策定されたが、自然環境を破壊することなく維持できるよう見守ることが必要。



4. 観光船の活性化

事例41 座間味島を起終点とするホエールウォッチング

担当運輸局: 沖縄総合事務局

事業主体名

座間味村ホエールウォッチング事業者（約20事業者）

背景

慶良間諸島近海では、毎年1月～3月の期間にかけて、座頭クジラが繁殖のためやってくる。座頭クジラが、海上での尾びれを突き上げたり、潮を吹いたりといった行動が座間味島の地域振興に繋がる可能性を見だし、事業化に踏み出した。

内容(新規性・工夫した点)

事業を行うのは船舶を所有する地元のダイビング業者や民宿経営者等で、座間味村が1月～3月にかけて一時的に設置するホエールウォッチング協会がホエールウォッチング目的客を集客し、各事業者へ振り分けを行って円滑なホエールウォッチングを可能としている。

これを、インターネットや広告等で座間味島の名物としてPRし、村は当該ホエールウォッチング事業と連携を図って、島へのフェリー・高速船の利用の促進を図った。

効果

平成13年頃から年々利用者も増大し、平成16年度は利用者が1,495人、平成17年度は1,465人となっている。

成功要因

個別の事業者だけではできないPR活動をホエールウォッチング協会を主体に協力に行うことができたことがあげられる。

今後の課題

- ①クジラという生き物相手の事業であるため、日やタイミングによっては見ることができないこともあり、安定的な事業化への取り組みが必要。
- ②沖縄本島近海においてもホエールウォッチングができることから、競争関係になっており、利用者数は漸減状況にあり、リピータ客の確保等の取り組みが必要。



事例42 島を舞台としたテレビドラマのロケ地を活用した集客

担当運輸局：沖縄総合事務局

事業主体名

(資) 福山海運

背景

沖縄本島から566.4km、石垣島から127.4km離れた位置にある与那国島は、旅客輸送に関しては航空機が主体で、離島航路を運航する(資)福山海運は生活物資輸送が主で旅客輸送は少数に留まっていた。



内容(新規性・工夫した点)

与那国島が平成15年に放送されたテレビドラマ「ドクターコトー」のロケ地になったことから、ロケ地のイメージや、日本最西端に位置し、台湾に近いという地理的優位性を活用した宣伝や、マスメディアの活用に取り組んだ。

効果及び成功要因

一義的には放送媒体による効果が大であるが、エージェントを通じた広告や、町、船社をあげた広報活動が功を奏し、片道4時間も係る航路であるにもかかわらず、夏場、学生を主としたフリーの観光客の増加が見られる。

今後の課題

- ①継続したPR活動
- ②最西端の遠くの島に「船」で行きたいというニーズの掘り起こしの工夫
- ③船舶の快適性の確保

