

平成 20 年度国土形成事業調整費

瀬戸内海沿岸地域の広域的な
連携による地域の活性化方策検討調査
報告書
(要約編)

平成 2 1 年 3 月

国土交通省中国地方整備局

目 次

1. 調査概要	1- 1
1-1 調査目的	1- 1
1-2 調査期間	1- 1
1-3 調査内容	1- 1
1-4 調査・検討の手順	1- 2
1-5 調査検討範囲	1- 3
1-5-1 本調査の対象エリア	1- 3
1-5-2 本調査の対象とするクルーズのタイプ	1- 3
2. 瀬戸内海の魅力と瀬戸内海クルーズを行う上での課題の整理	2- 1
2-1 既往調査資料の分析	2- 1
2-1-1 既往調査資料の整理	2- 1
2-1-2 既往調査資料から抽出される瀬戸内海の魅力	2- 2
2-1-3 既往調査資料から抽出される瀬戸内海クルーズを行う上での課題	2- 3
2-1-4 既往調査資料からわかる振興方策事例	2- 6
2-2 瀬戸内海クルーズの現状分析	2- 7
2-2-1 瀬戸内海クルーズの発着地として期待される港湾の現状分析	2- 7
2-2-2 瀬戸内海クルーズの発着地に関する課題の整理	2-11
2-2-3 受入体制に関する先行事例	2-13
2-2-4 瀬戸内海クルーズの寄港地として期待される港湾・島嶼の現状分析	2-14
2-2-5 瀬戸内海クルーズの寄港地に関する課題の整理	2-21
2-3 主要狭水道における海上交通量	2-22
2-3-1 瀬戸内海の航路における管制船舶の運航状況	2-22
2-3-2 明石海峡航路における通行船舶の状況	2-22
2-3-3 備讃瀬戸東・北・南航路、宇高東・西航路、水島航路、来島海峡航路に おける通行船舶の状況	2-23
2-3-4 関門海峡航路における通行船舶状況	2-23
2-3-5 海上交通量に係る課題	2-23
2-4 海上交通関連法規	2-24
2-4-1 海上交通三法ほか関連法規	2-24
2-4-2 海上交通関連法規に係る課題	2-24
3. 瀬戸内海クルーズを行う上での連携方策の検討	3- 1
3-1 課題の整理(単一地域で解決できるものと 広域連携によって効果的になるもの)	3- 1
3-2 連携方策の考え方～連携方策の枠組み：4つの観点による課題の分類	3- 2
3-3 連携方策の検討	3- 3

3-3-1 域内型クルーズの商品化	3- 3
3-3-2 施設、交通体系等の整備	3- 3
3-3-3 人的ネットワークの強化	3- 4
3-3-4 広域型クルーズ客船の誘致	3- 4
4. 検討会等の実施	4- 1
4-1 検討会	4- 1
4-1-1 瀬戸内海沿岸地域の交流拠点の広域的な連携に関する検討会	4- 1
4-1-2 検討内容	4- 2
4-2 検討会	4- 3
4-2-1 第1回委員会の開催概要	4- 3
4-2-2 第1回委員会の検討内容	4- 4
4-3 検討会	4- 6
4-3-1 第2回委員会の開催概要	4- 6
4-3-2 第2回委員会の検討内容	4- 7
5. 社会実験等の実施	5- 1
5-1 社会実験等の概要	5- 1
5-1-1 小型旅客船を用いたモニタークルーズ	5- 1
5-1-2 クルーザーを用いたクルーズ	5- 1
5-2 各種アンケート等の概要	5- 2
5-3 アンケート調査等のまとめ	5- 3
6. 瀬戸内海沿岸地域の広域的な連携によるクルーズ振興方策の提案	6- 1
6-1 瀬戸内海クルーズを行う上での連携方策とアクションプラン	6- 1
6-2 瀬戸内海におけるテーマ別クルーズによる地域間の連携	6- 6
6-3 瀬戸内海沿岸地域の広域的な連携によるクルーズ振興の 実現に向けたアクションプランの実行のために	6-12
6-3-1 アクションプラン実行のための前提条件作り	6-12
6-3-2 短期的に想定すべき具体的なターゲットとアウトプット	6-13

1. 調査概要

1-1 調査目的

本業務では、瀬戸内海の魅力や瀬戸内海クルーズを行う上での課題を整理し、瀬戸内海沿岸地域の広域的な連携によるクルーズ振興方策の検討を行うものである。

1-2 調査期間

平成20年12月24日～平成21年 3月27日

1-3 調査内容

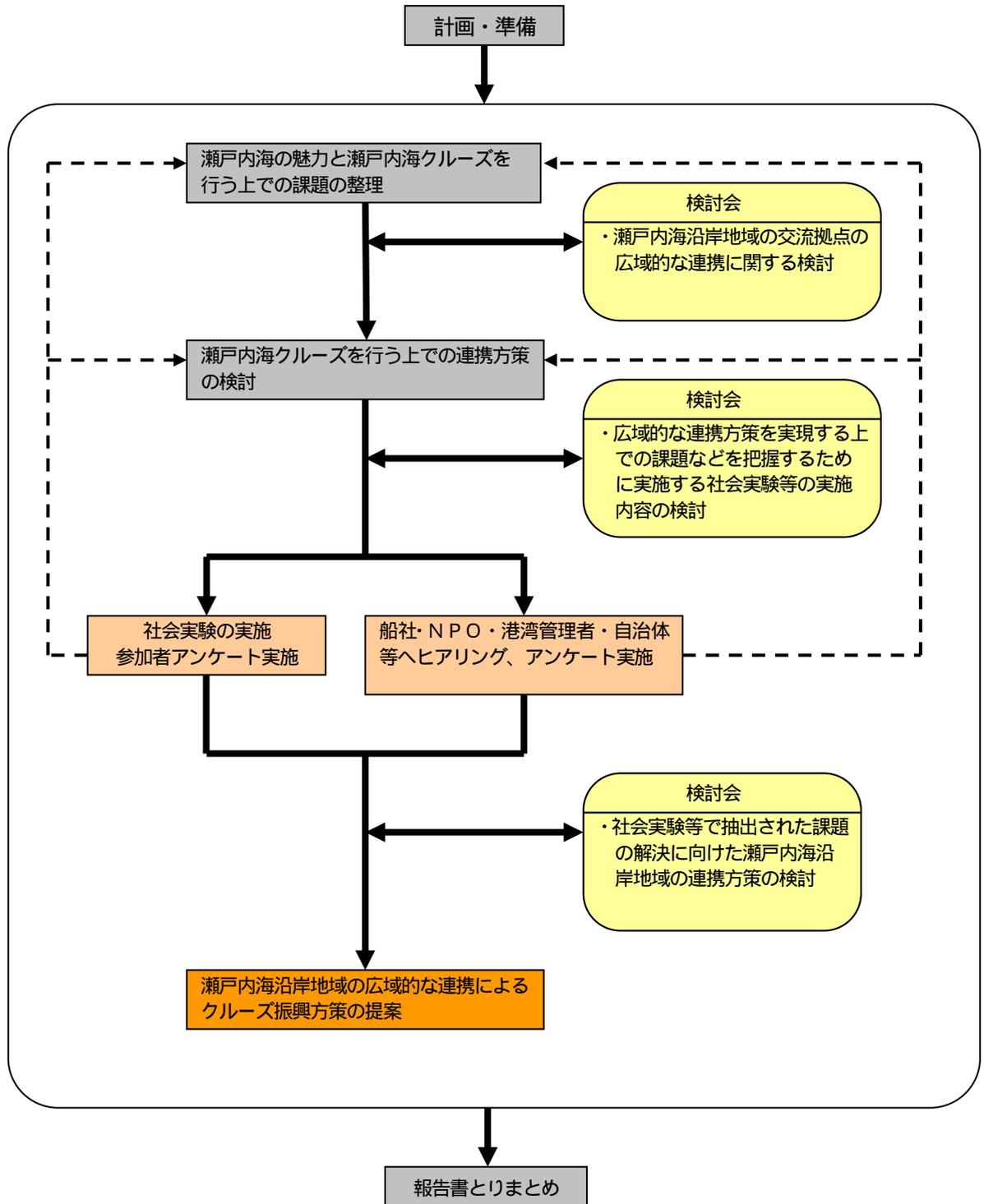
本業務の内容及び数量は表1.1のとおりである。

表 1.1 業務内容及び数量

業務名称	業務内容	単位	数量	摘要
瀬戸内海沿岸地域の広域的な連携によるクルーズ振興方策検討業務		式	1	
計画・準備		式	1	
	計画・準備	式	1	
	事前協議	式	1	
調査・検討		式	1	
	瀬戸内海の魅力と瀬戸内海クルーズを行う上での課題の整理	式	1	
	瀬戸内海クルーズを行う上での連携方策の検討	式	1	
	検討会の実施	式	1	
	社会実験等の実施	式	1	
	瀬戸内海沿岸地域の広域的な連携によるクルーズ振興方策の提案	式	1	
業務完成図書		式	1	
	業務完成図書作成	式	1	
報告		式	1	
	中間報告	式	1	
	最終報告	式	1	

1-4 調査・検討の手順

本業務の調査・検討の手順は下図の通りとする。



1-5 調査検討範囲

1-5-1 本調査の対象エリア

本調査の対象エリアは、「瀬戸内海環境保全特別措置法（瀬戸内海法）」及び「同施行令」で定義される瀬戸内海とし、表 1-5-1 に示す 12 の海域とする。

表 1-5-1 瀬戸内海の海域区分

紀伊水道、大阪湾、播磨灘、備讃瀬戸、備後灘、燧灘、安芸灘、広島湾、伊予灘、周防灘、響灘、豊後水道

1-5-2 本調査の対象とするクルーズのタイプ

瀬戸内海で航行するクルーズは以下の表 1-5-2 のように纏められる。

表 1-5-2 クルーズの分類

タイプ		概要
広域型	外航クルーズ	海外からの利用者が中心となる客船
	内航クルーズ	国内の瀬戸内海以外の港から航行してくる大型客船（20,000 トン以上）
	通過クルーズ	国内の瀬戸内海の港から航行して瀬戸内海を通過する客船
域内型	寄港クルーズ	瀬戸内海の港から出港し、瀬戸内海をクルーズ（寄港）する客船（ ） （大型客船クルーズのオプションツアーの場合も想定）
	無寄港クルーズ	瀬戸内海の港から出港し、瀬戸内海をクルーズ（無寄港）する客船 （ ）

大型客船から小型客船（海上タクシーなど）の客船に加え、個人またはマリーナ所有のクルーザーも含む

本調査では、広域型クルーズ（外航、内航）、域内型クルーズ（個人クルーズまで含む）を対象に幅広く検討を行うこととするが、広域型（通過クルーズ）については、瀬戸内海を通過するだけであり、本調査の目標（クルーズ振興による観光客の瀬戸内海沿岸地域への誘致、地域活性）とは直接関連しないため、本調査の対象外とする。

なお、こうしたクルーズの組み合わせ等によって、本調査が対象とするクルーズは以下の3つのようなパターンに整理することができる。

2. 瀬戸内海の魅力と瀬戸内海クルーズを行う上での課題の整理

2-1 既往調査資料の分析

過去に、瀬戸内海あるいはクルーズに関する調査・研究が様々に実施されている。これら既往の調査・研究成果を整理・分析して、瀬戸内海の魅力、瀬戸内海クルーズを行う上での課題、振興方策事例を抽出し、各項目別に表示する。また、既往調査資料から得られた魅力と課題等の結果を本調査成果に反映する。

2-1-1 既往調査資料の整理

主な既往調査資料を一覧表にまとめ、表 2-1-1 に示す。

表 2-1-1 既往調査資料一覧

No.	資料名	作成者	発行年度
1	瀬戸内・海の路	瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会	平成7年度
2	瀬戸内海歴史文化回廊-きらめく多島海へ-	瀬戸内海歴史文化回廊研究会	平成9年度
3	21世紀初頭における中国地方の公共交通サービスと観光振興のあり方について(答申)	中国地方交通審議会	平成16年度
4	瀬戸内海周遊観光促進方策検討調査	四国地方整備局	平成17年度
5	環境負荷に配慮した瀬戸内海スローツーリズム創出調査	中国運輸局・広島県	平成17年度
6	旅客船活性化事例集～ベストプラクティス～	国土交通省海事局	平成18年度
7	景観と賑わいを活用した瀬戸内活性化検討業務	中国地方整備局	平成18年度
8	沖縄におけるクルーズ観光活性化方策検討調査	沖縄総合事務局	平成18年度
9	クルーズの振興と市民参加による港の賑わい創出に関する基礎的研究	(財)港湾空間高度化環境研究センター	平成18年度
10	広島湾域 まるごと感動体験	広島湾ベイエリア・海生都市圏研究協議会	平成19年度
11	瀬戸内海～南紀海域におけるクルーズ利用者に対するアンケート調査結果	近畿運輸局海事振興部・神戸運輸監理部・中国運輸局海事振興部・四国運輸局海事振興部	平成19年度
12	北海道ブロック「クルーズ振興及びマリンレジャー振興について」のアンケート結果	北海道運輸局	平成19年度
13	沖縄におけるクルーズ船受け入れ態勢の強化に向けた検討調査	沖縄総合事務局	平成19年度
14	国際旅客船等の利用者増大に対応した広域的な港湾施設の計画・整備方策検討調査	国土交通省港湾局	平成19年度
15	船から見る 風景100選	(社)日本旅客船協会	平成20年度
16	首都圏観光企業に関するヒアリング結果	瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会	平成20年度
17	魅力検討委員会活動報告(ミクルズ)	同上	平成20年度

2-1-2 既往調査資料から抽出される瀬戸内海の魅力

既往調査資料を分析して、瀬戸内海の魅力を抽出し、表 2-1-2 にまとめる。

表 2-1-2 既往調査資料から抽出される瀬戸内海の魅力

調査項目		既往調査資料から得られる知見	文献 No .
瀬戸内海の観光資源	景観	山から海を眺める景観（鷲羽山，王子が岳，灰ヶ峰，野呂山，小豆島，新居浜など）が他の地域より優れている。	5 15
		船上からの景観（フェリーなど展望デッキのある船）が他の地域より優れている。	
	島嶼	瀬戸内海クルーズでもっとも好評なのは「海から見た島々や橋の景色」であるが、「島への上陸体験」の要望も多い。 昼飯を島で手作り（バーベキュー）するようなアクティブなクルーズの要望もある。	17
	歴史・文化	船内ガイドで「瀬戸内海の歴史・文化」が最も好評である。	17
クルーズの現状	クルーズ経験者のニーズ(アンケート結果)	船内で楽しみなものは船旅そのものである。 クルーズ船による船旅として、金額は5万円以内、期間は1週間以内、目的地は九州、という意見が多数派である。 離島への船旅のニーズは高い。	12

2-1-3 既往調査資料から抽出される瀬戸内海クルーズを行う上での課題

既往調査資料を分析して、瀬戸内海クルーズを行う上での課題を抽出し、表 2-1-3(1)～(3)にまとめる。

表 2-1-3(1) 既往調査資料から抽出される瀬戸内海クルーズを行う上での課題

調査項目		既往調査資料から得られる知見	文献	
域外観光客誘致	外国人観光客	ポートセールス 外国船社の代理店や具体的にチャータークルーズを企画している旅行会社へのセールスを実施する必要がある。/ 企画担当者としては、地元ならではの情報を求めており、実際に現地で体験でき、細かな質問や要望事項に対応しながら、現場で打ち合わせして企画内容を詰めていくような状況が望ましい。	8,13	
		クルーズ誘致活動を担当者だけで行うのではなく、NPOや市民へも協力を呼びかけるなど、地元一体となった活動が重要である。	16	
	国内観光客	ポートセールス、PR クルーズ誘致活動を担当者だけで行うのではなく、NPOや市民へも協力を呼びかけるなど、地元一体となった活動が重要である。	16	
		寄港地(地元)からの魅力ある観光地の情報提供が有効である。/ 前寄港地で次の寄港地の担当者が乗り込んで、観光地、文化、伝統工芸・芸能、飲食の情報を説明する観光案内が必要である。	8,13	
	寄港地の地域活性化	テーマ性のある瀬戸内海クルーズの提案	「文化の路(万葉)」、「戦の路(源平合戦、水軍)」、「信仰の路(神社仏閣及び金刀比羅)」等をテーマとして選ぶ必要がある。	1
			瀬戸内海を「歴史の海」(岡山県～広島県沿岸)、「風光の海」(広島湾西部など)、「水軍の海」(しまなみ海道周辺)、「伝説の海」(瀬戸大橋周辺)の4地域について、地域の魅力を高め、新たな交流の場を形成する必要がある。	2
		オプションルツアー クルーズによる異文化とのふれあいを感じる寄港地の伝統文化や伝統工芸品等を、クルーズ客にとって、短い上陸時間の中で地域の文化に触れる手段として提案することが望ましい。	9	
		新しいツアーメニューの開発 地域密着型オプションルツアーの設定/ ミニクルーズの設定(オプションルツアーの一環)/ 関東圏への販売なら、フライ&クルーズを奨める(瀬戸内海クルーズは長期間ではなく短期間でのクルーズとなる)等、開発の必要がある。	16	
		クルーザーのための利便情報とクルージングコース実態把握情報 食事、休憩する場所、係留場所、給油所、景勝地、見所、停泊地(港)等の情報把握の必要がある。 よかった/ よく利用するクルージングコース等の実態把握が必要である。	11	

表 2-1-3(2) 既往調査資料から抽出される瀬戸内海クルーズを行う上での課題

調査項目		既往調査資料から得られる知見	文献	
港湾の受入施設	アクセス	内陸部	展望地までのアクセスの整備や公共交通情報の提供が十分になされていない。	5
		発着地・寄港地	徒歩圏が理想ではあるが、埠頭と市街地へのアクセス性の充実・向上が必要である。	8,13
			港から観光資源及び市内、食事場所等のアクセス手段が確保されていることが必要条件である。	9
			外との玄関口としてターミナルと背後地域との結節を強化し、人流拠点としての整備が求められている。	14
	受入施設	港湾施設	接岸施設（浮き桟橋）は、ユニバーサルデザイン化を図り、人にやさしい施設へ改善していくことが望ましい。	4
			貨客の混在は安全上問題があり、また貨物船との調整で入港時間等の制限がない客船専用埠頭の利用が最も望ましい。	13
			ターミナルは、利便性の向上のために施設の整備、改善が必要である。消費の誘導による経済効果の促進とそれを支援する外国語案内表記の強化が求められている。 旅客からはCIQ 手続きの迅速化の要望は多い。 外国人観光客の周辺地域への積極的な誘導が課題となっている。	14
			貨客の混在は安全上問題があり、また貨物船との調整で入港時間等の制限がない客船専用埠頭の利用が最も望ましい。	8
			基本的には、国内クルーズ航路の選択では、このようなクルーズ対応の港湾施設が準備されている港が寄港地として選択される。	9
			周辺施設	利用者の快適性、利便性を向上させるために待合所の充実を図ることが望ましい。 休憩所・トイレの設置箇所数の拡充、確保を図ることが望ましい。 船舶利用者向けの専用駐車場の整備や拡充を進めていくことが望ましい。 基本施設（駐車場、トイレ、喫煙場所など）の充実を図る必要がある。 /安全歩行が可能で、バリアフリー化が望ましい。

表 2-1-3(3) 既往調査資料から抽出される瀬戸内海クルーズを行う上での課題

調査項目			既往調査資料から得られる知見	文献
港湾の受入体制	受入体制	みなとの賑わいの創出	ターミナルや港町のもつ独特な賑わいは、寄港地として魅力を向上するために必要である。	9
			市民等からは、港に賑わいがあれば訪れたいとの意見がある。	14
		歓迎イベント	歓迎イベントについては、地域の特色のある芸能や食事提供がある所は評判が良い。 寄港地のホスピタリティとして、地元の熱意が感じられる歓迎を旅客にすべきである。	8,13
			実際の土地に根付いた食文化を味わえる楽しみが求められる。 地元住民と旅行者との交流や歓迎といった寄港地における受け入れ体制は、クルーズ船の寄港を定着させる重要なポイントである。	9
			地域住民との触れ合いを重視した歓迎セレモニーの設定や歓迎イベントの住民への周知が必要である。	16
	観光ボランティアガイド	ガイドの質の向上、運営体制の構築、情報提供の充実等が必要である。	5	
	入港料等の減免	船社は、タグ料金、入港料や係船岸・ターミナル使用料等の減免を要望する。	8,13	
	C I Q・通訳・両替	旅客からはCIQ 手続きの迅速化の要望は多い。	14	
	情報発信と連携	情報発信	寄港地（地元）からの魅力ある観光地の情報提供が必要である。 前寄港地で次の寄港地の担当者が乗り込んで、観光地、文化、伝統工芸・芸能、飲食の情報を説明する観光案内が望ましい。	8,13
		寄港地間の連携	単一地域的	地方公共団体が実施している観光キャンペーン等との連携が必要である。 ボランティアガイドやNPO法人など他の団体との連携が必要である。
広域的			クルーズ船の寄港促進を図るための各寄港地が連携した取り組みを実施することが重要である。 みなとオアシスどうしの連携が必要である。 みなとオアシスと船舶運航会社との連携が必要である。	7,14
クルーズ実 施上の規 則・留意	港湾内規制 各種規制等	オペレーション上の難点を解決することにより、外国船社の旅客誘致を促進させる必要がある。（水先人の派遣等の対策検討の必要）	16	
	クルーザーの ための情報提 供	クルーザー利用者が実際の経験に基づく注意すべき水域、危険等の実態 情報把握の必要がある。	11	

2-1-4 既往調査資料からわかる振興方策事例

既往調査資料を分析して、振興方策事例を抽出し、表 2-1-4(1)にまとめる。

表 2-1-4(1) 既往調査資料から抽出される振興方策事例

調査項目		既往調査資料から得られる知見	文献
新しいクルーズ	フェリー航路の活性化事例	フェリー航路の下記4活性化事例が紹介されている。 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事例 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事例 日帰りで瀬戸内海を巡るクルーズ事例 地元商店街等と連携した港の観光船への集客事例	6
	瀬戸内海クルーズの提案	瀬戸内海のクルーズとして、「文化の路(万葉)」、「戦の路(源平合戦、水軍)」、「信仰の路(神社仏閣及び金刀比羅)」の事例が提案されている。	1
		瀬戸内海を「歴史の海」(岡山県～広島県沿岸)、「風光の海」(広島湾西部など)、「水軍の海」(しまなみ海道周辺)、「伝説の海」(瀬戸大橋周辺)の4地域にゾーニングし、地域の魅力を高め、新たな交流の場を形成する提案をしている。	2
	新たな観光コースの形成	訪日観光において広島を核とした中国地方周遊型観光コース及び西瀬戸内海トライアングル(広島・別府・松山)の周遊観光コースを提案している。 モーターボート・ヨットの周遊観光の拠点となる「海の駅」のネットワーク化を提案している。	3
	体験型観光の提案	ジャムづくり体験,阿波踊り体験,オーダーメイドジーンズ,山岳霊場エコツアーなどの体験メニューが提案されている。	5
		「海の暮らし・漁業体験」、「山里の暮らし・農林業体験」、「味覚体験」、「自然環境・アウトドアスポーツ体験」、「歴史文化体験」、「世界遺産宮島体験」、「広島班別自主研修」、「平和学習・世界遺産原爆ドーム」、「伝統工芸体験」等の体験型観光が提案されている。	10
	オプションツアー	地元ならではの体験型の観光地の事例が示されている。	8,13
		クルーズによる異文化とのふれあいを感じる寄港地の伝統文化や伝統工芸品は、クルーズ客にとって、短い上陸時間の中で地域の文化に触れる格好の体験事例である。	9
新しいツアーメニューの開発	新しいツアーメニューとして、「地域密着型オプションツアー」、「ミニクルーズ(オプションツアーの一環)」、「関東圏への販売としての、フライ&クルーズ(瀬戸内海クルーズは長期間ではなく短期間でのクルーズ)」等が設定されている。	16	

2-2 瀬戸内海クルーズの現状分析

瀬戸内海クルーズを行う上での課題に関する 空港・市街地・観光地からクルーズ船が係留する施設までの交通手段、所用時間、クルーズ船の受入施設及び受入体制、について調査するために、調査対象とする港湾を選定し、発着地あるいは寄港地として期待される港湾（地域）別に、分析の視点を定めて調査し、港湾（地域）の現状分析を行う。

2-2-1 瀬戸内海クルーズの発着地として期待される港湾の現状分析

(1) 調査対象とする港湾の選定

以下の5つの視点から22港湾を抽出した。

- ・大型客船内航クルーズの寄港地
- ・瀬戸内海での域内定期観光船の発着地
- ・国際定期航路の発着地
- ・大型客船外航クルーズの寄港地
- ・外国人観光客が多いエリアに位置する港湾：
 - （ 外国人観光客の訪問率：日本を訪問した外国人のうち「当該地を訪問した」と回答した外国人の割合）

表 2-2-1 瀬戸内海クルーズの発着地サンプル

No.	発着港 サンプル	大型客船 (内航)寄 港地 ¹⁾	域内定期 観光船発 着地 ²⁾	国際定期 航路 発着地	大型客船 (外航)寄 港地	外国人観光客多 数
1	和歌山下津港					
2	大阪港					
3	神戸港					
4	姫路港					
5	宇野港					
6	水島港					
7	福山港					
8	尾道糸崎港					
9	呉港					
10	広島港					
11	大竹港					
12	岩国港					
13	徳山下松港					
14	下関港					
15	徳島小松島港					
16	高松港					
17	今治港					
18	松山港					
19	宇和島港					
20	北九州港					
21	別府港					
22	大分港					

備考) 1. 「大型客船（内航）寄港地」について、 : 大型客船（内航）の寄港実績（H18～H20）がある港湾、 : 大型客船（内航）の発着・寄港が予定されている港湾を示す。
 2. 「域内定期観光船発着地」とは、定期観光船の発着地を示す。
 3. 「大型客船（外航）寄港地」について、 : 大型客船（外航）の寄港実績（H18～H20）がある港湾を示す。

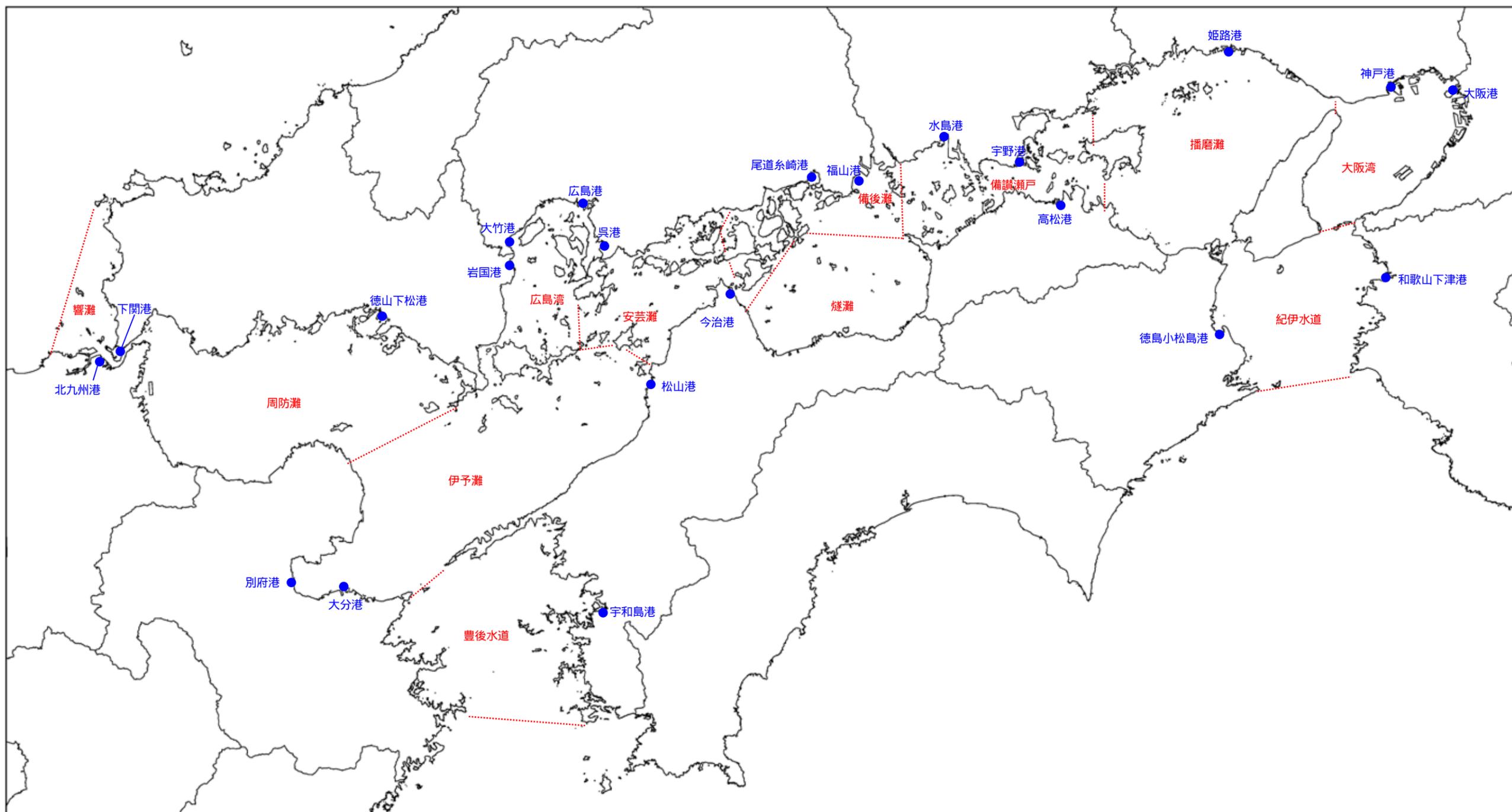


図 2-2-1 発着地の検討対象とした港湾

(2) 現状分析の視点

1) 瀬戸内海クルーズの対象者の状況

各港湾における「域外観光客の瀬戸内海への誘致に係るポテンシャル」として、外国人観光客、国内観光客に区分し、以下の情報を整理した。

(外国人観光客)

- ・国際定期航路の就航状況
- ・大型客船（外航）の寄港実績（及び外航クルーズの実施予定）
- ・外国人出入国者数
- ・外国人観光客の訪問率（背後市町村またはエリア）

(国内観光客)

- ・国内長距離定期航路の就航状況
- ・大型客船（内航）の寄港実績（及び内航クルーズの実施予定）
- ・日本人観光客数（背後市町村またはエリアにおける府県外観光客数）

2) 瀬戸内海での定期観光船の現状

- ・各港湾のクルーズ実績のうち、主に発着港としての実績を整理した。
- ・また参考として、瀬戸内海クルーズ実施の可能性として、各港湾の不定期航路事業の船舶隻数（一部、定期航路事業の予備船を含む）についても整理した。

3) 港湾の受入体制・施設

各港湾における「瀬戸内海地域以外からの観光客の集客・誘致」や「瀬戸内海クルーズの実施」に当たっての障害を把握するため、以下の情報を整理した。

(アクセス) ホームページ等で検索

- ・背後の市街地から港湾までのアクセス

(受入施設) 港湾管理者へのアンケート結果から整理

- ・大型客船バース（水深-7.5m 以深） (注)「数字で見る港湾 2008」及び国土交通省資料
- ・駐車場 をもとに整理
- ・交流拠点施設
- ・案内表示・バリアフリー

(受入体制) 港湾管理者へのアンケート結果から整理

- ・歓迎イベント
- ・入港料等の減免措置
- ・C I Q（外国人観光客の誘致として）
- ・通訳・両替（外国人観光客の誘致として）

(3) 瀬戸内海クルーズに関する基本的情報の整理

1) 外国人観光客の状況

ア) 国際定期航路の就航状況

- ・ 大阪港（上海（2航路）、釜山）、神戸港（上海、天津）、下関港（青島、蘇州（太倉）、釜山）がある。

イ) 大型客船（外航）の寄港実績

- ・ 平成 18～20 年における大型客船（外航）の寄港実績は、神戸港で最も多く、次いで、広島港、宇野港、大阪港となっている。

ウ) 外国人出入国者数

- ・ 外国人出入国者数（平成 19 年）は、下関港、大阪港、神戸港など国際定期航路が就航している港湾で多く、地域別に見ると、アジア在住者が 8 割以上を占めている。

エ) 外国人観光客の訪問率

- ・ 外国人観光客の訪問率（平成 18 年度）は、大阪港（大阪市）で最も高く、次いで、神戸港（神戸）、広島港（広島市）、別府港（別府）で高い。（外国人観光客の訪問率：日本を訪問した外国人のうち「当該地を訪問した」と回答した外国人の割合）

2) 国内観光客の状況

ア) 国内定期航路（長距離）の就航状況

- ・ 対象港湾については、大阪港、神戸港、徳島小松島港、高松港、今治港、松山港、北九州港、別府港、大分港に就航している。
（長距離航路：航行距離片道 300km 以上のものを対象とした）

イ) 大型客船（内航）の寄港実績

- ・ 平成 18～20 年における大型客船（内航）の寄港実績は、神戸港で最も多く、次いで、大阪港、広島港、高松港、宇野港となっている。

3) 国内観光客数

- ・ 各港湾の背後市町村（またはエリア）における国内観光客数は、大阪港（大阪市）で最も多く、次いで、神戸港（神戸地域）、北九州港（北九州市）、広島港（広島市）、別府港（別府市）、宇野港（岡山市及び玉野・渋川エリア）で多い。

2-2-2 瀬戸内海クルーズの発着地に関する課題の整理

表 2-2-2(1) 瀬戸内海クルーズの発着地に関する課題の整理

課 題	港湾ごとの具体的課題	該当港湾
<p>1) 外国人観光客の瀬戸内海クルーズへの誘致</p> <p>外国人観光客を瀬戸内海クルーズに誘致する手法としては以下の3点が考えられる。</p> <p>外航クルーズ客船の寄港地から小型船等への乗換によるオプションクルーズの実施</p> <p>国際定期航路の寄港地からクルーズの実施</p> <p>外国人に人気の高い観光地から港への誘導、クルーズの実施</p> <p>今回サンプルとして抽出した港湾からは以下の点が課題としてあげられる。</p>		
魅力あるクルーズメニューの発掘・充実	淡路島（洲本港など）や和歌山下津港などの観光資源を活用したメニュー	大阪港、神戸港
	家島諸島、小豆島などの観光資源を活用したメニュー	姫路港
	対岸の北九州港とも連携し、近傍の六連島（既存の定期航路あり）などの観光資源を活用したメニュー	下関港
	アクセスの向上	市街地からのアクセスの向上が望まれる。
通訳・両替等	通訳・両替等の受入体制のさらなる充実が望ましい。	姫路港、下関港
<p>2) 国内観光客の瀬戸内海クルーズへの誘致</p> <p>国内観光客を瀬戸内海クルーズに誘致する手法としては以下の3点が考えられる。</p> <p>内航クルーズ寄港地からのオプションクルーズの実施</p> <p>日本人に人気の高い観光地から、港、瀬戸内海クルーズへの誘致</p> <p>瀬戸内海クルーズは各地域で様々なクルーズメニューを提供</p> <p>今回サンプルとして抽出した港湾からは以下の点が課題としてあげられる。</p>		
港湾周辺への国内観光客の誘致	港湾周辺への国内観光客のさらなる誘致が望まれる。	福山港、呉港、大竹港、今治港、徳島小松島港、宇和島港
魅力あるクルーズメニューの発掘・充実	淡路島（洲本港など）や湯浅広港などの観光資源を活用したメニュー	和歌山下津港
	淡路島（洲本港など）や和歌山下津港などの観光資源を活用したメニュー	大阪港
	家島諸島、小豆島などの観光資源を活用したメニュー	姫路港
	小豆島、直島、高松港などの観光資源を活用したメニュー	宇野港、水島港
	尾道糸崎港や真鍋島などの観光資源を活用したメニュー	福山港
	福山港（鞆の浦）、生口島、大三島などの観光資源を活用したメニュー	尾道糸崎港
	阿多田島（既存の定期航路あり）をはじめ広島湾内の島嶼などの観光資源を活用したメニュー	大竹港
	柱島・黒島・端島（既存の定期航路あり）をはじめ広島湾内の島嶼などの観光資源をメニュー	岩国港
	大津島（既存の定期航路あり）をはじめ周辺の島嶼などの観光資源をメニュー	徳山下松港
	対岸の北九州港とも連携し、近傍の六連島（既存の定期航路あり）などの観光資源を活用したメニュー	下関港
	鳴門海峡（うずしお観潮）をはじめとする観光資源を活用したメニューの発掘・充実	徳島小松島港
小豆島、宇野港などの観光資源を活用したメニューの発掘・充実	高松港	

表 2-2-2(2) 瀬戸内海クルーズの発着地に関する課題の整理

課 題	港湾ごとの具体的課題	該当港湾
魅力あるクルーズメニューの発掘・充実	大島・弓削島・大三島・因島などの観光資源を活用したメニューの発掘・充実	今治港
	忽那諸島・周防大島などの観光資源を活用したメニューの発掘・充実	松山港
	九島（既存の定期航路あり）などの観光資源を活用したメニュー	宇和島港
	対岸の下関港とも連携し、近傍の馬島・六連島などの観光資源を活用したメニュー	北九州港
	近傍の港湾・島嶼などの観光資源を活用したメニュー	別府港、大分港
アクセスの向上	市街地からのアクセスの向上が望まれる。	姫路港、福山港、大竹港、徳島小松島港、松山港、北九州港、大分港
受入施設の整備	交流拠点施設など、受入施設の整備が望まれる。	福山港
	駐車場、交流拠点施設など、受入施設の整備が望まれる。	尾道糸崎港、大竹港
	広域型クルーズと域内型クルーズを連絡する交流拠点施設など、受入施設の整備が望まれる。	呉港、広島港
	複数の寄港希望に対応するため、大型客船に対応したバースの増設が望まれる。	下関港

2-2-3 受入体制に関する先行事例

表 2-2-3 受入体制に関する先行事例

区分	実施内容	該当港湾
歓迎イベント	花束贈呈、入港プレート交換、物産品販売、地元芸能の披露、夜間入港時のキャンドル点灯、出港時の市民による見送り（風船・紙テープ）	宇野港
	地元市等による実績あり（式典、音楽隊歓迎等）	福山港、尾道系崎港、呉港、 広島港、大竹港
	地元の各種芸能団体（ボランティア含む）による歓迎イベント、市による観光案内ブースの設置	下関港
	初寄港船舶の船長に高松市長からの楯の贈呈、花束の贈呈や物産展、郷土芸能の披露など（いずれも現在は実施していない）	高松港
	市による歓迎式の実施	今治港
	水軍太鼓の演奏、ノベルティー（タオル）やパンフレットの配布、マドンナ大使による船長への花束贈呈	松山港
	牛鬼を担ぐ・これかた太鼓、物産販売（特産の真珠）など	宇和島港
	北九州市消防音楽隊・カラーガード隊による演奏・演技、県指定無形民俗文化財「小倉祇園太鼓」、入港歓迎花火の打上の披露など	北九州港
入港料等の減免措置	初入港時に岸壁使用料を減免	神戸港
	50%減免措置	宇野港
CIQ等	税関、出入国管理、植物・動物検疫を常設	神戸港
	出入国管理、植物検疫を常設	姫路港
	福山港、広島港は内容不明	福山港
	福山港、広島港は内容不明	広島港
通訳・両替等	無料ガイドあり	神戸港
	両替は広島港振興協会による実績あり、通訳は広島市観光ボランティアによる実績あり	広島港

2-2-4 瀬戸内海クルーズの寄港地として期待される港湾・島嶼の現状分析

(1) 調査対象とする港湾の選定

瀬戸内海沿岸の市町村ごとに代表的な港湾を1港ずつ抽出した。また、島嶼部においては島全体が1つの観光資源であると考えられることから、港湾を特定するのではなく島として抽出した。以上の視点から83港湾22島嶼を選定した。なお、定期航路が存在する漁港も寄港地サンプルの候補としたが、市町村を代表するものはなかったため、以下の表2-2-4(1)～(4)からはその項目を省略した。

表2-2-4(1) 瀬戸内海クルーズの寄港地サンプル

府県	沿岸市町村	寄港地サンプル	港湾	島嶼部	(備考)
和歌山県	和歌山市	和歌山下津港			
	海南市				
	有田市				寄港地として該当港湾なし
	湯浅町	湯浅広港			
	広川町				寄港地として該当港湾なし
	由良町	由良港			
	日高町				寄港地として該当港湾なし
大阪府	大阪市	大阪港			
	堺市	堺泉北港			
	高石市				
	泉大津市				
	忠岡町	阪南港			
	岸和田市				
	貝塚市				
	泉佐野市	泉佐野港			
	田尻町	泉州港			
	泉南市				
	阪南市	尾崎港			
	岬町	淡輪港			
兵庫県	尼崎市	尼崎西宮芦屋港			
	西宮市				
	芦屋市				
	神戸市	神戸港			
	明石市	明石港			
	播磨町	東播磨港			
	加古川市				
	高砂市				
	姫路市	姫路港			
		家島諸島 (家島港、網手港)			
	たつの市				寄港地として該当港湾なし
	相生市	相生港			
	赤穂市	赤穂港			
	淡路市	淡路交流の翼港			
	洲本市	洲本港			
南あわじ市	福良港				

表 2-2-4(2) 瀬戸内海クルーズの寄港地サンプル

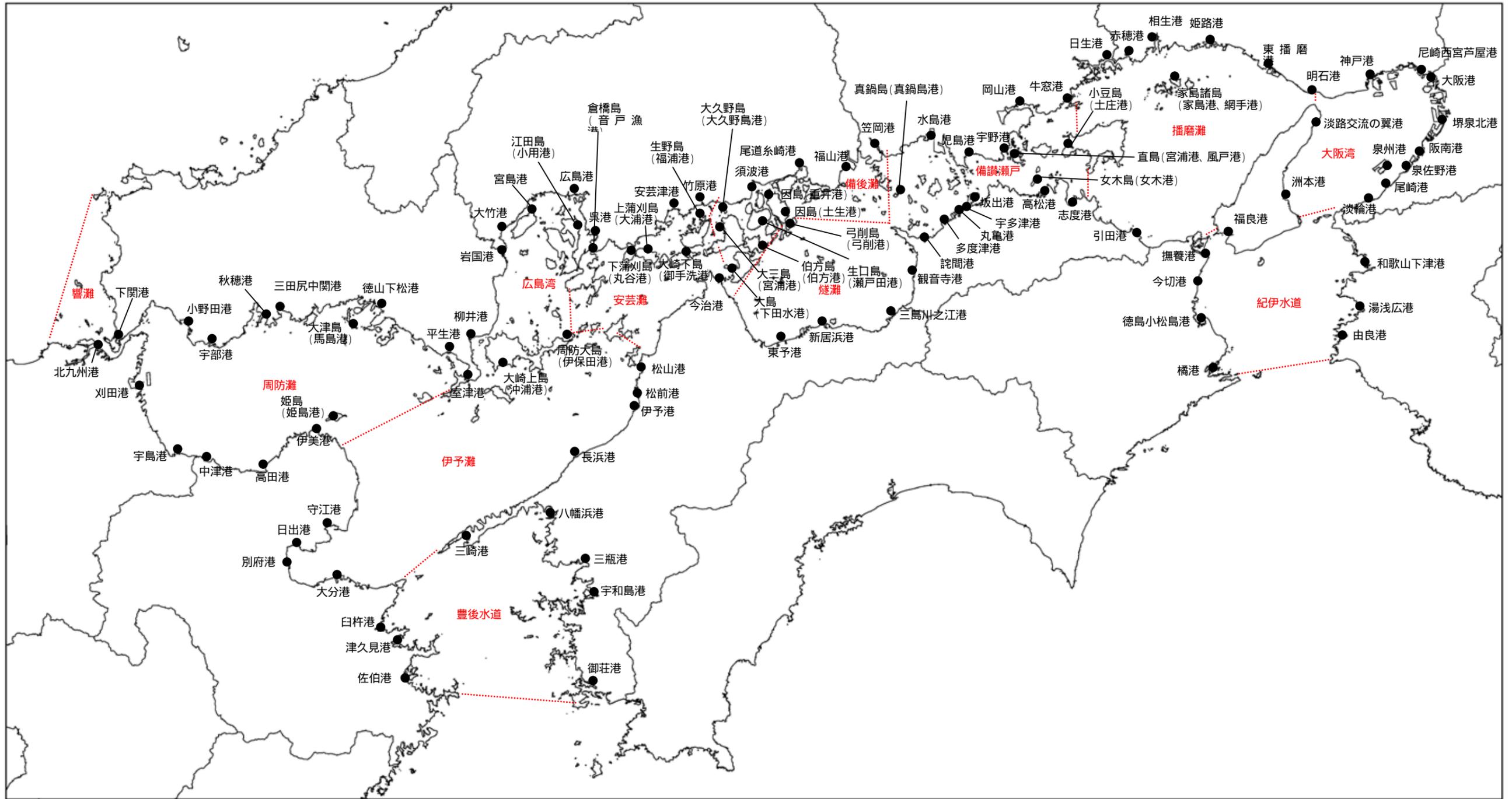
府県	沿岸市町村	寄港地サンプル	港湾	島嶼部	(備考)
岡山県	備前市	日生港			
	瀬戸内市	牛窓港			
	岡山市	岡山港			
	玉野市	宇野港			
	倉敷市	児島港			
	浅口市				寄港地として該当港湾なし
	笠岡市	笠岡港 真鍋島 (真鍋島港)			
広島県	福山市	福山港			
	尾道市	尾道系崎港			
		因島 (重井港、土生港)			
		生口島 (瀬戸田港)			
	三原市	須波港			
	竹原市	竹原港			
		大久野島 (大久野島港)			
	東広島市	安芸津港			
	呉市	呉港			
		大崎下島 (御手洗港)			
		上蒲刈島 (大浦港)			
		下蒲刈島 (丸谷港)			
		倉橋島 (音戸漁港)			
	坂町				寄港地として該当港湾なし
	広島市	広島港			
	廿日市市	宮島港			
	大竹市	大竹港			
大崎上島町	大崎上島 (沖浦港)				
	生野島 (福浦港)				
江田島市	江田島 (小用港)				

表 2-2-4(3) 瀬戸内海クルーズの寄港地サンプル

府県	沿岸市町村	寄港地サンプル	港湾	島嶼部	(備考)
山口県	岩国市	岩国港			
	柳井市	柳井港			
	上関町	室津港			
	平生町	平生港			
	田布施町				寄港地として該当港湾なし
	光市	徳山下松港			
	下松市				
	周南市	大津島 (馬島港)			
	防府市	三田尻中関港			
	山口市	秋穂港			
	宇部市	宇部港			
	山陽小野田市	小野田港			
	下関市	下関港			
	周防大島町	周防大島 (伊保田港)			
	徳島県	鳴門市	撫養港		
松茂町		今切港			
徳島市		徳島小松島港			
小松島市					
阿南市		橘港			
香川県	東かがわ市	引田港			
	さぬき市	志度港			
	高松市	高松港			
		女木島 (女木港)			
	坂出市	坂出港			
	宇多津町	宇多津港			
	丸亀市	丸亀港			
	多度津町	多度津港			
	三豊市	詫間港			
	観音寺	観音寺港			
	小豆島町	小豆島 (土庄港)			
	土庄町				
直島町	直島 (宮浦港、風戸港)				

表 2-2-4(4) 瀬戸内海クルーズの寄港地サンプル

府県	沿岸市町村	寄港地サンプル	港湾	島嶼部	(備考)
愛媛県	四国中央市	三島川之江港			
	新居浜市	新居浜港			
	西条市	東予港			
	今治市	今治港			
		伯方島 (伯方港)			
		大島 (下田水港)			
		大三島 (宮浦港)			
	松山市	松山港			
	松前町	松前港			
	伊予市	伊予港			
	大洲市	長浜港			
	八幡浜市	八幡浜港			
	伊方町	三崎港			
	西予市	三瓶港			
宇和島市	宇和島港				
愛南町	御荘港				
上島町	弓削島 (弓削港)				
福岡県	北九州市	北九州港			
	苅田町	苅田港			
	行橋市				寄港地として該当港湾なし
	築上町				寄港地として該当港湾なし
	豊前市	宇島港			
	吉富町				寄港地として該当港湾なし
大分県	中津市	中津港			
	宇佐市				寄港地として該当港湾なし
	豊後高田市	高田港			
	国東市	伊美港			
	杵築市	守江港			
	日出町	日出港			
	別府市	別府港			
	大分市	大分港			
	臼杵市	臼杵港			
	津久見市	津久見港			
	佐伯市	佐伯港			
	姫島村	姫島 (姫島港)			



注) 赤線: 海域区分線 (赤字: 海域名)、●: 寄港地

図 2-2-2 寄港地の検討対象とした港湾・島嶼

(2) 現状分析の視点

1) 寄港地の魅力

各港湾・島嶼の魅力として、背後の観光エリア（または、市町村・島全体）における観光資源を以下の区分で整理した。

（自然観光資源）

- ・観光名所（景勝地、自然公園、野生動物観光、その他）

（歴史・文化観光）

- ・文化遺産（世界遺産）
- ・博物館・美術館（博物館、美術館、資料館・郷土館、科学館、その他）
- ・建造物（寺院、建造物、その他）
- ・観光名所（史跡、伝統芸能・神事、祭事、その他）
- ・歴史的テーマに関する観光資源

（レジャー観光資源）

- ・テーマパーク（テーマパーク、遊園地、動・植物園、水族館、レジャー施設、温泉地、その他）
- ・ショッピング（ショッピングモール、観光物産店、その他）
- ・体験型イベント（体験型イベント、乗物、その他）
- ・夜景スポット

（食文化）

- ・伝統食など

（マリーナ・ヨットハーバー等）

- ・個人所有のプレジャーボートでのクルーズの受入に関連する情報として、同一市町村・島内に位置するマリーナ・ボートパークの有無についても整理した。

2) 瀬戸内海での域内定期クルーズの現状

各港湾・島嶼のクルーズ実績のうち、主に寄港地としての実績を整理した。

3) 国内定期航路

各港湾・島嶼のクルーズのポテンシャルとして、国内定期航路（長距離を除く）の現状の情報を整理した。

4) 港湾の受入体制・施設

各港湾・島嶼の「域内型クルーズの実施」に当たっての障害を把握するため、以下の情報を整理した。

(受入体制・施設) 関連自治体、観光協会へのアンケート調査に回答頂いたものを
記載

- ・岸壁・係留施設 (大型船以外のチャータークルーズ船、個人やマリナーが所有する
プレジャーボートが日常的に寄港可能な施設)
- ・給油・給水施設 (プレジャーボートの寄港として)
- ・交流拠点施設
- ・食事・宿泊施設

(アクセス) ホームページ等で検索

- ・観光地へのアクセス状況

2-2-5 瀬戸内海クルーズの寄港地に関する課題の整理

表 2-2-5 瀬戸内海クルーズの寄港地に関する課題の整理

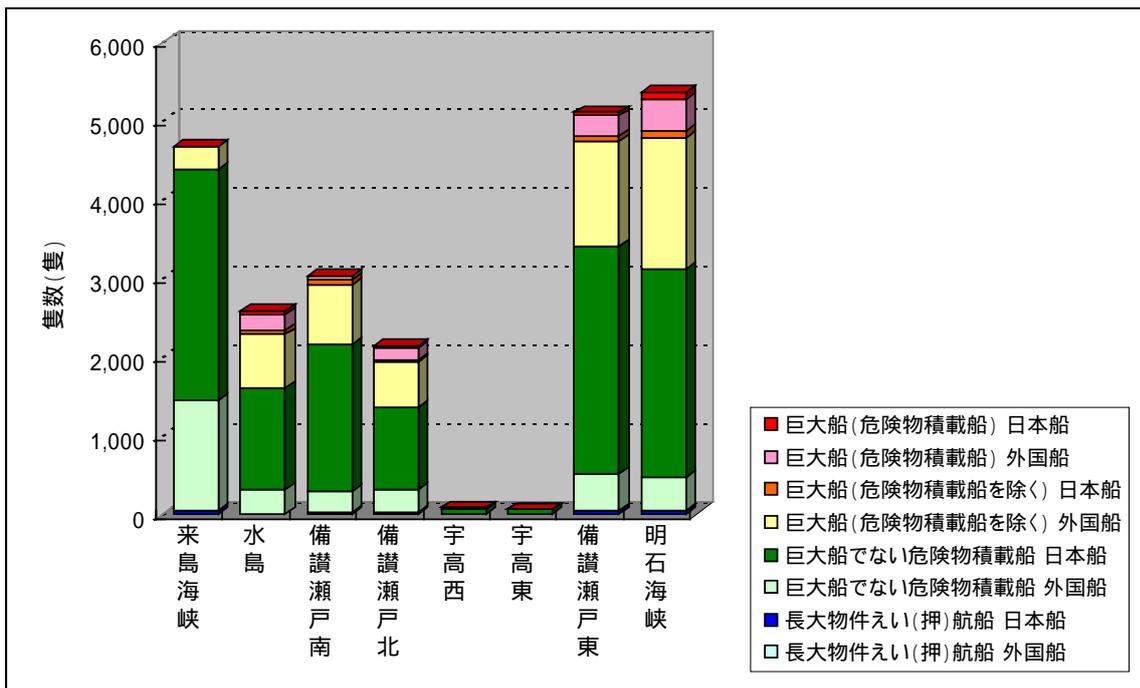
課 題	港湾ごとの具体的課題	対象港湾
1) 域内型クルーズの振興による寄港地の地域活性 域内型クルーズの振興の手法としては以下の3点が考えられる。 魅力あるクルーズメニューの発掘・充実 背後の観光資源や定期航路を活用したクルーズコースの発掘 個人所有のプレジャーボートを含む多様な船舶によるクルーズの提案 今回サンプルとして抽出した港湾からは以下の点が課題としてあげられる。		
魅力あるクルーズメニューの発掘・充実	神戸港、大阪港などからの域内型クルーズの寄港地として、魅力あるクルーズメニューの発掘・充実を図ることが望まれる。	小豆島
	呉港、今治港などからの域内型クルーズの寄港地として、竹原の町並みなどを活用した魅力あるクルーズメニューの発掘・充実が望まれる。	竹原港
	豊富な観光資源を活用した魅力あるクルーズメニューの発掘・充実が望まれる。	高松港
	和歌山下津港、泉州港、大阪港、神戸港、明石港、児島港、生口島、広島港・宮島港、下関港、志度港、三島川之江港、長浜港、御荘港、別府港、福良港	
新たな観光資源の発掘	姫路港などからの域内型クルーズの寄港地として、新たな観光資源の発掘が望まれる。	日生港
	別府港、北九州港等からの域内型クルーズの寄港地としては、新たな観光資源の発掘が望まれる。	姫島
	湯浅広港、明石港、東播磨港、牛窓港、宇野港、笠岡港、大久野島、安芸津港、呉港、倉橋島、大竹港、柳井港、室津港、徳山下松港、宇部港、小野田港、橋港、引田港、女木島、丸亀港、多度津港、観音寺港、直島、伯方島、東予港、伊予港、八幡浜港、臼杵港、津久見港、佐伯港由良港、阪南港、泉佐野港、尾崎港、淡輪港、東播磨港、真鍋島、須波港、大崎下島、上蒲刈島、下蒲刈島、大崎上島、生野島、岩国港、平生港、大津島、三田尻中関港、今切港、宇多津港、松前港、三崎港、三瓶港、弓削港、苅田港、宇島港、中津港、高田港、伊美港、守江港、日出港、	
背後の観光資源を活用した宿泊型クルーズコースの発掘	神戸港、大阪港などからの域内型クルーズの寄港地として、背後の豊富な観光資源を活用した宿泊型クルーズコースの発掘の可能性も有している。	小豆島
	今治港、大三島、宇和島港、別府港	
現行の定期航路を活用したクルーズコースの発掘	高松港などと連携した魅力あるクルーズメニューの発掘・充実が望まれる。	宇野港
	別府港、北九州港等からの域内型クルーズの寄港地として、既存の定期航路を活用したクルーズコースの発掘が望まれる。	姫島
	家島諸島、因島、生口島、大崎上島、女木島、直島、伯方島、大島	
市街地（観光地）へのアクセスの改善	観光エリアへのアクセス改善が望まれる。	坂出港、姫島
	堺泉北港、姫路港、家島諸島、福山港、秋穂港、撫養港、徳島小松島港、詫間港、新居浜港、大三島、松山港、宇和島港、北九州港、大分港	
市街地へのアクセスが良い事例	徳山下松港（JR及びJR新幹線徳山駅から徒歩すぐ） 域内型クルーズの寄港地だけでなく、発着港としてのポテンシャルを有すると考えられる。 寄港地サンプルとして取り上げていないが、三原港についても同様（JR及びJR新幹線三原駅から徒歩すぐ）である。	
岸壁・係船施設の整備	クルーズ船の係留施設の整備が望まれる。	日生港
	プレジャーボートの係留施設の整備が望まれる。	宇野港、竹原港
	岸壁・係留施設の整備が望まれる。	生口島
受入施設（給油・給水等施設、交流拠点施設、宿泊・食事施設）などの整備	食事施設、物販施設等についても整備が望まれる。	宇野港
	見学・買物の施設、宿泊施設の整備が望まれる。	江田島
	外航クルーズの発着港でもあるため、外国語（英語、中国語、ハングル語）表記の案内板の整備が望まれる。	高松港
	給油施設、宿泊施設の整備が望まれる。	坂出港

2-3 主要狭水道における海上交通量

2-3-1 瀬戸内海の航路における管制船舶の運航状況

瀬戸内海では、海上交通安全法（表 2-4-1 参照）に基づく航路として、明石海峡航路、備讃瀬戸東航路、宇高東航路、宇高西航路、備讃瀬戸北航路、備讃瀬戸南航路、水島航路、来島海峡航路がある。

海上交通安全法に基づく航路における管制船舶（航路通報が義務づけられている巨大船、危険物積載船等）の運航状況（平成 19 年）をみると、明石海峡航路が 5,361 隻と最も多く、次いで備讃瀬戸東航路、来島海峡航路の順で多くなっている。



出典)「海上保安統計年報(自 平成 19 年 1 月 1 日 至 平成 19 年 12 月 31 日 第 58 巻)」
(海上保安庁)

図 2-3-1 航路管制船舶運航状況 (平成 19 年)

2-3-2 明石海峡航路における通航船舶の状況

明石海峡における過去 5 年間の通航隻数の推移をみると、東航船、西航船とも漸減傾向にある。一方、航路通報船舶の過去 5 年間の通航隻数の推移については、概ね横ばい又は漸増傾向にある。明石海峡航路内の月別の混雑状況をみると、月による混雑状況の変化はほとんどみられない。また、時間帯別の混雑状況をみると、東航航路、西航航路ともに、4~7 時及び 13~15 時に際立った混雑時間帯がみられる。

【明石海峡における衝突事故の例】平成 20 年 3 月 5 日午後 2 時 55 分ごろ、明石海峡大橋から東約 2・5 キロの神戸市沖の海上で、貨物船「ゴールドリーダー」や、タンカー「オーシャンフェニックス」など 3 隻が衝突、ゴールドリーダーが沈没した。

2-3-3 備讃瀬戸東・北・南航路、宇高東・西航路、水島航路、

来島海峡航路における通航船舶の状況

備讃瀬戸東・北・南航路、宇高東・西航路、水島航路及び来島海峡航路における過去5年間の通航隻数の推移をみると、各航路とも通航隻数は漸減傾向にある。

2-3-4 関門海峡航路における通航船舶の状況

関門海峡航路における過去5年間の通航隻数の推移をみると、平成15年から18年にかけては増加傾向にあり、平成19年は前年とほぼ同程度となっている。

2-3-5 海上交通量に係る課題

既往調査資料(No. 11)から、図2-3-8に示すように、注意すべき水域及び危険水域がアンケート調査結果として抽出されている。アンケート調査結果から、海上交通量による輻輳海域として、西宮・芦屋沖、備讃瀬戸、瀬戸大橋の下：北航路・南航路、高松港沖、釣島水道（本船航路）が指摘されている。

本調査における社会実験（クルーザー）によるアンケート調査結果からは以下の指摘があった。

（5-3 アンケート調査等のまとめ 参照）

プレジャーボートは、大型船との接近により、瀬戸内海のピーク交通量の時点には危険が生じる場合もある。

小型であるため、天候によっては揺れが気になる。

旅行代理店ヒアリング調査結果から、以下の指摘があった。

（5-3 アンケート調査等のまとめ 参照）

大型客船外航クルーズ船は、瀬戸内海に航行規制箇所があることや水先人付け規制箇所があること等から、瀬戸内海航行コースを避ける場合がある。

旅行代理店業界としても、瀬戸内海のすばらしい多島美観光を楽しめる瀬戸内海航行をお勧めできない状況である。

2-4 海上交通関連法規

2-4-1 海上交通三法ほか関連法規

我が国における船舶交通の安全を確保するための法律としては、基本的な海上交通ルールを定める「海上衝突予防法」が制定されているほか、船舶交通が輻輳する東京湾、伊勢湾及び瀬戸内海の三海域については「海上交通安全法」が、入出航船舶が多い港内については「港則法」が、それぞれ海上衝突予防法の特別法として制定され、これらに基づく各種の規制に加えて所要の安全指導が行われている。

また、船舶交通の安全の確保及び船舶の運航能率の増進を目的とした「水先法」、船舶の安全な航行等に必要な船体、機関及び諸設備等について最低限の技術基準を定めた「船舶安全法」が制定されている。

海上運送事業の運営に関する法律としては、「海上運送法」が定められている。同法では、航路設定の有無、運航の定期・不定期、「人の運送の有無」によって事業が区分されている。また、人の運送を行うには、旅客定員が12名を超えるか否かでも事業内容や申請方法（許可申請、事前届出など）が異なる。

2-4-2 海上交通関連法規に係る課題

本調査における地元船社へのアンケート調査結果では、「海上交通の輻輳（航路規制を含む）問題」及び「入港料・水先料の問題」を、クルーズ事業上の障害と認識しているのは41回答数中、2社ずつと少なかった。このことから海上交通関連法規は地元船社にとってクルーズ事業を行う上での課題として認識されていないことが分かる。

港内泊地においては、回頭2L規制がなされている。

海上交通安全法第23条に基づき、備讃瀬戸東、宇高東、宇高西、備讃瀬戸北、備讃瀬戸南及び水島の各航路においては、巨大船の夜間航行を禁止しており、このことが瀬戸内海のクルーズ振興の妨げとなっていることが既存資料 No.16 の旅行代理店ヒアリング意見で確認された。

3. 瀬戸内海クルーズを行う上での連携方策の検討

3-1 課題の整理（単一地域で解決できるものと

広域連携によって効果的になるもの）

前章までに抽出した課題は、以下の表3-1のように整理することができる。これらは単一地域で解決可能な課題もあるが、複数の関係者が連携することで、より大きな効果が期待できる。そこで、表3-1にはそれぞれの課題解決に、どちらが重点的に取り組むべきかを とを用いて記載した。（ が重点的に課題解決に取り組むべき主体）

表3-1 瀬戸内海クルーズを行う上での課題の整理

課 題	単一	広域
（発着地に関する課題の整理）		
港湾周辺への観光客の誘致		
魅力あるクルーズメニューの開発・充実		
港へのアクセスの改善		
受入施設の整備		
受入体制の充実		
（寄港地に関する課題の整理）		
魅力あるクルーズメニューの開発・充実		
市街地（観光エリア）へのアクセスの改善		
新たな観光資源の発掘		
現状の定期航路等を活用したクルーズコースの開発		
背後の観光資源を活用した宿泊型クルーズコースの不足		
岸壁・係留施設等の整備		
給油・給水等施設、交流拠点施設、宿泊・食事施設などの整備		
（上記以外の課題）		
クルーズに関する情報発信・PRの不足		
クルーズ船の誘致（ポートセールス等）		
諸規制の緩和（C I Q、入港料・水先料、航路規制等）		

3-2 連携方策の考え方～連携方策の枠組み：4つの観点による課題の分類

前節で整理した課題の解決のために、関係主体の広域連携はクルーズ振興において必要不可欠である。

そこで本章では、瀬戸内海クルーズを行う上での課題を解決するために国、港湾管理者、広域組織などの関係者が連携して取り組むべき連携方策について検討する。

クルーズ振興による地域の活性化は、クルーズを実施する自治体が主体となるが、実施にあたっては、ルート設定、クルーズ船誘致にあたり関係する自治体間の連携が求められる。また、必要な係留施設や旅客ターミナルなどの施設整備に向けた港湾管理者との連携、クルーズ船受入に際して、歓迎イベントの開催やガイドの育成など地元住民団体等の連携、関係する民間事業者との連携が必要である。

一方、国、府県においては、これら瀬戸内海クルーズの事業化に向けて関係者を取りまとめ、必要な基盤整備と事業のバックアップをしていくことが求められ、関係省庁との連携や自治体のみならず瀬戸内海沿岸地域の広域連携組織との連携が必要である。

また、瀬戸内海沿岸地域の広域連携組織は、クルーズルートの提案や社会実験クルーズの実施、瀬戸内海の魅力発信など、その広域的基盤を活かした取り組みが求められる。

これらの役割を念頭に連携方策を検討することとする。

クルーズ振興のための連携方策としては、上記の課題を連携の視点から、下記の4つの観点で分類し、具体的取り組み内容を検討していくこととする。

クルーズ振興のための課題を以下のように分類する。

以降では、この分類に基づき連携方策と具体的な取り組み内容を検討する。A、B、Cは域内型クルーズに関して、Dは広域型クルーズにのみ関する内容とする。

A．域内型クルーズの商品化

新たな観光資源の発掘

魅力あるクルーズメニューの開発・充実

現状の定期航路等を活用したクルーズコースの不足

背後の観光資源を活用した宿泊型クルーズコースの不足

クルーズに関する情報発信・PRの不足

B．施設、交通体系等の整備

港湾周辺への観光客の誘致

受入施設の整備

港湾施設の整備

市街地（観光エリア）へのアクセスの改善

岸壁・係留施設等の整備

給油・給水等施設、交流拠点施設、宿泊・食事施設などの整備

C . 人的ネットワークの強化

受入施設の整備

受入体制の充実

体制の問題（ボランティアガイド、おもてなし）

D . 広域型のクルーズ客船の誘致

岸壁・係留施設等の整備

体制の問題（ポートセールス）

諸規制・システムの問題（CIQ 等の受入体制、入港料・水先料等、航路規制 等）

3-3 連携方策の検討

上記で課題を分類した4つの観点に基づき、連携方策のアクションプランを検討する。

3-3-1 域内型クルーズの商品化

クルーズ振興のために、まずは、魅力的なクルーズコースを商品化していくことが必要である。これは、単独のクルーズ商品としてだけでなく、広域型クルーズのオプションツアーとしての活用も可能である。

クルーズコースの商品化にあたっては、新たな観光資源を発掘し、クルーズメニューを開発した上で、商品化しそのPRという段階がある。

そのため、各段階における連携方策を整理する。



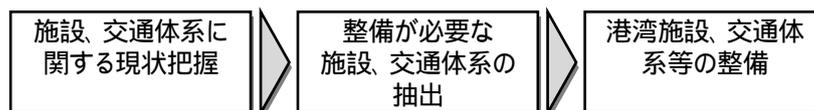
3-3-2 施設、交通体系等の整備

実際にクルーズを誘致するためには、船舶が入港する施設の整備、港湾周辺の関連施設、交通体系の整備が必要である。

施設、交通体系等の整備にあたっては、現状を把握し、施設の必要性を検証し、その上で整備するという段階がある。

対象とするのは、係留施設やターミナル等の港湾施設や周辺施設、交通体系とする。

以下では、それぞれの対象ごとにこの段階を踏まえた連携方策を整理する。



3-3-3 人的ネットワークの強化

クルーズで寄港した地域の魅力的な観光を提供するために、地元の住民による観光案内やおもてなしを行う人のネットワークの強化が必要である。

人的ネットワークの強化にあたっては、人材を発掘し、質の高いおもてなしやガイド等の実践のための教育体制を整え、これらの人材をネットワーク化していくという段階がある。

対象とするのは、ボランティアガイド、体験型観光のホスト役の個人・団体とする。

以下では、対象ごとにこの段階を踏まえた連携方策を整理する。



3-3-4 広域型クルーズ客船の誘致

広域型クルーズ客船を誘致するためには、域内型クルーズとは異なった体制やシステムの改善などの整備が必要である。広域型クルーズ客船は、世界の港との競争であることから、受け入れにとって不利となる規制を緩和するとともに、受け入れの体制を整えることが必要である。

また、広域型クルーズ客船は、魅力のある資源の存在があれば、十分な施設がなくとも寄港するため、最も重要な点は、魅力的な資源を発掘し、魅力的なオプションツアーを構築し、これらの情報を提供することである。このため、(1)域内型クルーズの商品化の中で検討される内容も活用することが必要である。

以上を踏まえ、瀬戸内海クルーズを行う上での連携方策の方針をまとめたものを表 3-3-1 に示す。

表 3-3-1 瀬戸内クルーズを行う上での連携方策

		連携方策		
(1) 域内型クルーズの商品化	新たな観光資源の開発	共通テーマの資源の発掘	観光資源の瀬戸内ブランドの構築	
		クルーズメニュー及びコースの開発	テーマ性のあるクルーズメニューの開発	定期航路を活用したクルーズコースの開発
	宿泊型のクルーズメニューの開発		クルーザーを活用したメニューの開発	
	クルーズ商品の造成		モデルコースの設定	モニターツアーの実施とニーズの把握
			情報発信・PR	地域住民向けの情報発信の強化
	観光者向けの情報発信の強化	リピーター向けの情報発信の強化		
	リピーター向けの情報発信の強化			
	(2) 施設・交通体系等の整備	係留施設やターミナル等の港湾施設、港湾関連施設の整備	クルーザー等の船舶の寄港・係留可能な港湾施設の整備	係留施設や客船ターミナルなどの港湾施設のバリアフリー化
			案内所、案内看板、緑地、賑わい施設等の周辺施設の整備	
市街地へのアクセスの改善		港湾から内陸の拠点までの交通アクセスの利便性の向上		
(3) 人的ネットワークの強化	人的ネットワークの強化	ボランティアガイドの発掘、育成、組織化	体験型観光のホスト役の個人、団体の発掘、育成、組織化	
(4) 広域型クルーズ客船の誘致	広域型クルーズ客船の寄港要望に対応した港湾施設の整備	広域型クルーズ客船の寄港・係留可能な港湾施設の整備	係留施設や旅客ターミナルなどの港湾施設のバリアフリー化	
		体制の構築	ポートセールスの体制構築	歓送迎時のイベントに参加する地域団体の組織化
	諸規制の緩和とシステムの構築		C I Q の受入体制の構築、通訳・両替等の体制	入港料、水先料等の減免
		入港料、水先料等の減免		
		航路規制の緩和		

以上の方策をそれぞれの関係者がどのように連携して取り組むべきかを第 6 章においてアクションプランとして取り纏める。

4. 検討会の実施

4-1 検討会

瀬戸内海沿岸地域の交流拠点の広域的な連携に関して、「みなとオアシスの広域的な連携とクルーズ船受入体制について」と題して、中国みなとオアシス協議会のメンバー及び学識経験者等とフリーディスカッション形式で検討会を行う。

4-1-1 瀬戸内海沿岸地域の交流拠点の広域的な連携に関する検討会

日 時：平成 21 年 2 月 7 日（土） 13:30～17:30

会 場：みなとオアシス宇野(産業振興ビル) 3F 会議室

テ ー マ：「みなとオアシスとクルーズ振興について」
～みなとオアシスの広域連携とクルーズ船受入体制について～

学識経験者等：(株)地域活性プランニング

代表取締役社長 藤崎 真一

比治山大学 現代文化学部 地域文化政策学科

准教授 山田 知子

参 加 者：みなとオアシス瀬戸田
鳥取・賀露みなとオアシス
潮風公園みなとオアシスゆう
みなとオアシス宇野
みなとオアシスただのうみ
みなとオアシス蒲刈
風待ち西郷・みなとオアシス
みなとオアシスたけはら
みなとオアシス尾道
防府市土木都市建設部
(社)三原観光協会
みはらまちづくり兔っ兎

4-1-2 検討内容

(みなとオアシス宇野)

- ・鳥取や島根の観光地へ、船社側がチャーターしたバスで下船後すぐに移動する
場合が多く、歓迎式典や物産展等をやる時間がない。岡山や倉敷が目的地の場
合、盛大に入港歓迎式ができる。
- ・釜山や屋久島が目的の外洋クルーズの出発港や寄港地の場合が多く、岡山や倉
敷を目的地としたクルーズが少ない。ポートセールスを積極的にやっていき
たい。

(みなとオアシス瀬戸田)

- ・小学生による鼓笛隊による歓迎式典や観光ガイドは喜ばれる。
- ・瀬戸田という地域を拠点にして、大三島や御手洗まで足を伸ばした方もいた。
複数の島々や地域が協力し合って誘致活動をするのも有効ではないか。

(社)三原観光協会)

- ・三原だけでなく、みなとオアシス尾道や瀬戸田と連携して、観光コースの掘り
起こしをしたい。

(風待ち西郷みなとオアシス)

- ・北前船の風待ち港や汐待ち港といった歴史的な背景を含めた交流をつかってい
けば、より具体的な連携になる。
- ・各みなとオアシスの港を巡るようなクルーズをできないか。
- ・クルーズ船に事前に乗り込んで吉岐の歴史講座を開催し西郷港に寄港するとい
う試みを行った。(船社の要望)

(比治山大学 山田准教授)

- ・自分たちだけでみなとオアシスを盛り上げようとしても、地域の方がそのこと
を知らなければ、協力態勢が弱いことになるので、各地域の行政や観光協会
の方に呼びかけて認知度を広めていくという努力が必要である。

4-2 検討会

広域的な連携方策を実現する上での課題などを把握するために実施する社会実験等の実施内容の検討を行う。

検討委員会の名称は、「平成20年度 瀬戸内海沿岸地域の広域的な連携によるクルーズ振興方策検討委員会」(以下、委員会という)とし、以下に示す委員で構成する。

委員名簿

	所 属	役 職	氏 名
委員長	武蔵工業大学 工学部都市工学科	特任教授	高松 亨
学識者	比治山大学 現代文化学部地域文化政策学科	准教授	山田 知子
民間事業者	瀬戸内海汽船(株)	代表取締役社長	仁田 一郎
	(株)ベルポートジャパン	代表取締役社長	村田 優
	(株)海事プレス社	代表取締役社長	若勢 敏美
自治体	尾道市	港湾計画担当参事	相原 満
	呉市	産業部長	中崎 雄二
港湾管理者	広島県	空港港湾部長	丸山 隆英
オガザバー	国土交通省中国運輸局	企画観光部長	元野 一生
	国土交通省港湾局振興課	民間連携推進室長	水谷 誠
	国土交通省中国地方整備局	港湾空港部長	東山 茂

4-2-1 第1回委員会の開催概要

日 時：平成21年2月6日(金)15:00～17:30

会 場：中国地方整備局 港湾空港部会議室

出席者：当委員会各委員 (参加者名簿参照)

【議事次第】

1. 開会
2. 発注者挨拶
3. 委員紹介
4. 議事
 - (1) 検討概要
 - (2) 瀬戸内海の魅力と瀬戸内海クルーズを行う上での課題
 - (3) 瀬戸内海クルーズを行う上での連携方策の検討
 - (4) 社会実験等におけるアンケート調査内容
5. その他、連絡事項等
 - (1) 今後のクルーズ実験について
 - (2) その他
6. 閉会

4-2-2 第1回委員会の検討内容

第1回委員会が出た意見に対して、以下のように対応して検討結果に反映した。

表 4-2-1(1) 第1回委員会意見への対応

委員会での意見	対 応
クルーズの定義と今回の調査対象 クルーズと一言で言っても、船の大きさ、外国船・国内船の違い、広域・域内の違いなど様々あるので、今回調査対象のクルーズを明確にすること	広域型クルーズ（外航、内航）、域内型クルーズ（個人クルーザーまで含む）を幅広く含む。
既往検討結果を参照 同様な検討を過去にやってきているので、ゼロからスタートするのではなく、過去の検討結果を良く咀嚼して活用すること	既往文献を調査し、各テーマに反映する。
瀬戸内海の魅力を再整理 瀬戸内海の魅力は内陸部の観光資源のみでなく、島嶼部の自然や生活にもっとふれること	内陸部観光資源だけでなく、島嶼部の自然生活等も含める。
海運会社の採算性 運航事業者の採算性が周りから見ているほど甘くないということを十分見極めて、対処法を考えること	クルーズの採算性、予備船の確保等を地元船社にアンケートで調査する。
港から遠いアクセス問題 寄港地型の港であれば、客船で来たお客様はそこからバスか車で出て行くので、大きな問題ではないが、発着港であれば、むしろ近いパーキングである。	発着港での主なアクセス問題は駐車場確保問題として対応する。
クルーズ船への諸規制 外航船に対する諸規制等を調査して、表現に気を付けること	外航船への諸規制等の緩和などを調査するとともに、港湾管理者等にヒアリングで調査する。
情報発信と連携 クルーズの情報発信を一元化するなど情報発信の問題に留意することと港湾関係者だけに限らず、もっと幅広くに連携を考えること	クルーズ情報の一元化。地元自治体・地元船社等との連携をアンケートで調査する。

表 4-2-1(2) 第1回委員会意見への対応

委員会での意見	対 応
【魅力と課題の再整理】	
目指すべきクルーズのあり方の視点	
1) 域外観光客の瀬戸内海への誘致	
外国人観光客の瀬戸内海への誘致	既往文献や下関市・フェリー会社等ヒアリング調査・地元自治体へのアンケート調査した結果を反映する。
国内観光客の瀬戸内海への誘致	既往文献やクルーズ実験でアンケート調査・地元自治体へのアンケート調査した結果を反映する。
2) 域内クルーズの振興による寄港地の地域活性	
瀬戸内海の観光資源を活用した域内クルーズの実施	既往文献や地元自治体・観光協会、地元船社、社会実験乗船者に対するアンケート調査結果を反映する。
小型クルーザーでのクルーズの実施	小型船クルーズの社会実験実施結果を参照する。
目指すべきクルーズのあり方を踏まえた情報整理	
1) 瀬戸内海の魅力の再整理	
	主な観光エリアの自然、歴史・文化、レジャー観光資源に加え、島嶼での自然生活も追加する。
2) クルーズ対象者	
域外からの観光客	外国人観光客の出入国者数、観光入込み状況、広域型クルーズの実施状況、定期航路の状況等を調査する。
域内クルーズ利用者	現状でのクルーズ実施状況を調査する。
3) 受入施設及び受入体制	
港湾等の施設・体制	岸壁・係留施設、給油・給水施設、交流拠点施設、駐車場、歓迎イベント、案内板、バリアフリー化、CIQ等受入体制、通関・両替等の体制について、港湾管理者・自治体等へのアンケートで調査する。
港湾周辺の施設・体制	各港湾の宿泊・食事施設、市街地へのアクセス状況、ガイド等について、港湾管理者・自治体等へのアンケートで調査する。
4) クルーズ実施にあたっての規制・障害	
港湾内での規制	入港に伴う費用（入港料・水先料）、CIQ等の手続き等を文献調査及び港湾管理者・地元船社等へのアンケートで調査する。
航路上の規制	海上交通法規による規制、航路認定等を文献調査及び地元船社等へのアンケートにより調査する。
その他の障害	海運会社の採算性、予備船の現状等を文献調査及び地元船社等へのアンケートにより調査する。

4-3 検討会

社会実験等で抽出された瀬戸内海クルーズを行う上での課題の解決に向けて瀬戸内海沿岸地域の連携方策を検討した。

4-3-1 第2回委員会の開催概要

日 時：平成21年3月18日（水）15:00～17:30

会 場：中国地方整備局 港湾空港部会議室

出席者：当委員会各委員（参加者名簿参照）

【議事次第】

- 1．開会
- 2．発注者挨拶
- 3．委員紹介（略）
- 4．議事
 - （1）第1回委員会での意見と対応
 - （2）瀬戸内海の魅力と瀬戸内海クルーズを行う上での課題の整理
 - 1）既存資料から抽出される課題
 - 2）現状分析から得られる課題
 - （3）社会実験等におけるアンケート分析結果
 - 1）アンケート結果から得られる課題
 - （4）瀬戸内海クルーズを行う上での連携方策の検討
 - （5）瀬戸内海沿岸地域の広域的な連携によるクルーズ振興方策の提案
- 5．その他、報告事項等
- 6．閉会

4-3-2 第2回委員会の検討内容

第2回委員会の議事要約を以下にまとめる。

【議事要約】

1. クルーズの料金設定（収益性）について
 - ・競合する他の日帰りツアーの料金はどの程度か。
= > 日帰りバスツアーとの比較を行う。
2. 各自治体のクルーズ船誘致への取組み・関心
 - ・自治体としてはクルーズに相当な期待はある
3. 瀬戸内海の認知度
 - ・関東方面には瀬戸内海の島といっても殆ど知られていない。積極的なアピールが必要である。
4. 港のアクセスについて
 - ・本資料は実績主義で発着地を選定しているが、新幹線の駅と近い徳山、三原等は、潜在的には良い場所であるとの整理も必要ではないか。例えば、三原港では、JRとタイアップしたクルーズ商品を企画中である。（飛行機なら竹原港）
= > 新幹線の駅と近い港について整理を行う。
5. クルーズの受入体制
 - ・今回のクルーズによる社会実験で、寄港した8箇所中6箇所は二度と寄港したくないというほど、クルーズの受入施設・体制が整っていない。
6. 広域連携組織のあり方
 - ・瀬戸内海全体がテーマパークとして機能するように連携すること、既存組織へ働きかけるなどして、連携を進める取り組みをして欲しい。
= > 具体的な連携内容を検討する。
7. 国や自治体の役割について
 - ・情報収集、情報発信は民間が個々にやるのではなく、国など公共の立場組織が主導的に行い、民間に提供すべきである。

以上の結果を踏まえて、以下の3点について、追加検討を行った。

今回の料金設定は、他の交通機関の日帰りツアー料金と比較して競争力があるか、検証すること。

= > 日帰りバスツアーの料金は概ね 8,000～10,000 円の範囲に設定されており、本モニタークルーズの料金 7,900 円は十分競争力のある価格と考える。

本資料は実績主義で港湾をサンプリングしているが、新幹線の駅と近い徳山下松港や三原港などは、潜在的には良い場所であるとの整理も必要ではないか。

= > 「2-2-5 瀬戸内海クルーズの寄港地に関する課題の整理」において、「市街地へのアクセスが良い事例」として、三原港、徳山下松港を整理し、発着港としてのポテンシャルを有すると評価した。

瀬戸内海全体がテーマパークとして機能するように、既存組織へ働きかけるなどして、連携を進める取り組みをしてほしい。

= > 「6-3 瀬戸内海地域の広域的な連携によるクルーズ振興の実現に向けたアクションプランの実行のために」において、短期的に想定すべきアウトプットを「クルーズ振興に向けた具体的なアウトプット」として示す。

5. 社会実験等の実施

瀬戸内海クルーズを行う上での課題やそれを解決するための連携方策を実現する上での課題などを具体的に把握するために、社会実験等を実施し、クルーズ船利用者、民間事業者、地元自治体等にアンケート及びヒアリング調査を実施する。

5-1 社会実験等の概要

5-1-1 小型旅客船を用いたモニタークルーズ

名 称：モニタークルーズ「安芸灘とびしま&しまなみ海道
七橋めぐり・多島美クルーズ」
目 的：乗船者へのアンケートによる瀬戸内海クルーズに関する意識調査
日 時：平成21年3月7日(土) 8:20~18:10
天 候：晴れ
出港帰港：宮島口港・広島港・呉港
寄 港 地：瀬戸田港(生口島) 御手洗港(大崎下島)
企 画：瀬戸内海クルーズ(株)
使用船舶：高速船「はやしお」(52総トン)
参 加 者：73人

【アンケート実施結果】

配布数	回収数	回収率(%)
69	64	92.7

5-1-2 クルーザーを用いたクルーズ

名 称：瀬戸内海沿岸・小型船クルーズ
目 的：自治体等観光担当者への意識調査
日 時：(1回目)平成21年3月3日(火)9:00~3月4日(水)17:30
(2回目)平成21年3月5日(木)9:00~3月6日(金)17:30
天 候：(1回目)3月3日 雨一部雪、3月4日 雨のち晴
(2回目)3月5日 晴のち雨、3月6日 雨のち晴
参 加 者：(1回目)8人 (2回目)7人

【アンケート実施結果】

配布数	回収数	回収率(%)
7	7	100.0

5-2 各種アンケート等の概要

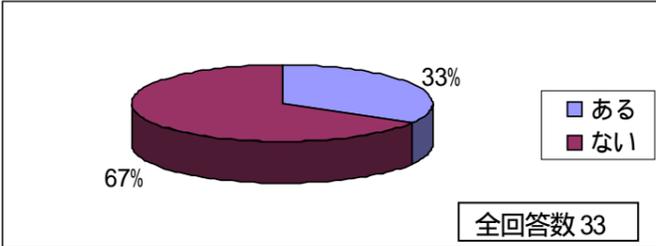
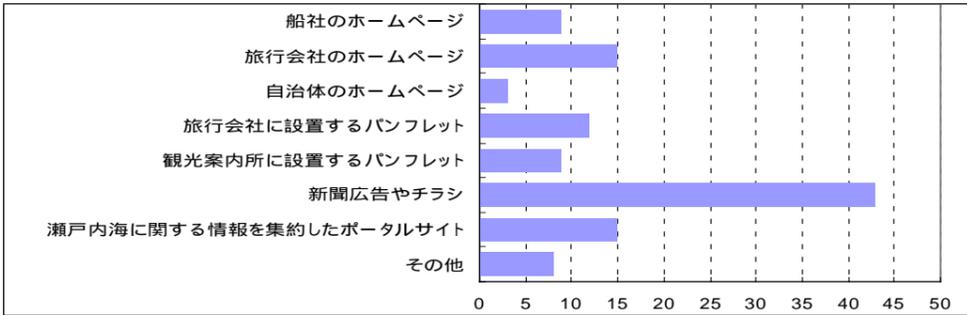
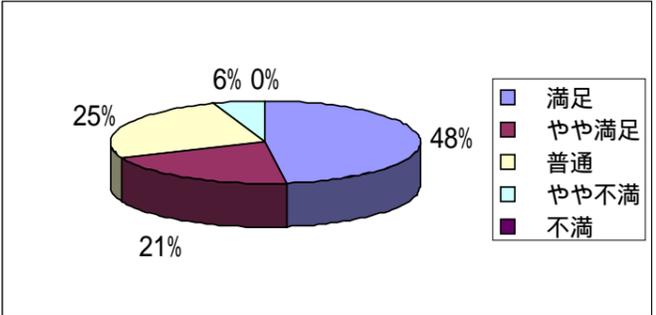
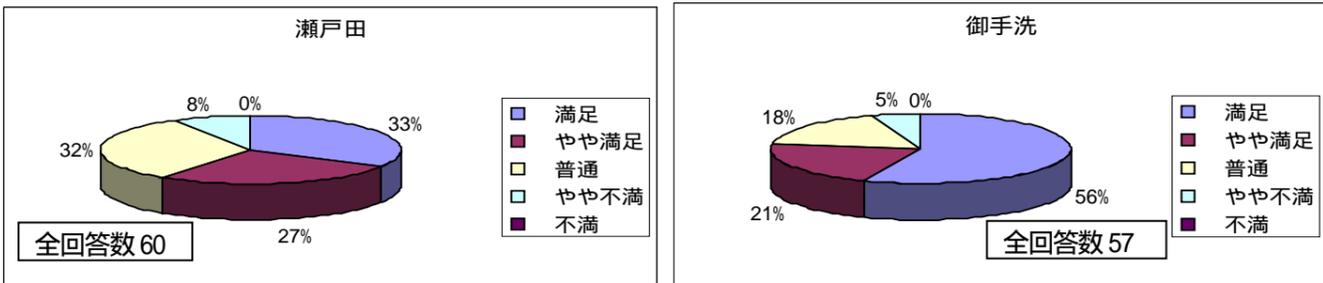
前出の社会実験参加者対象のアンケート調査のほかに、以下のアンケート・ヒアリング調査を実施した。

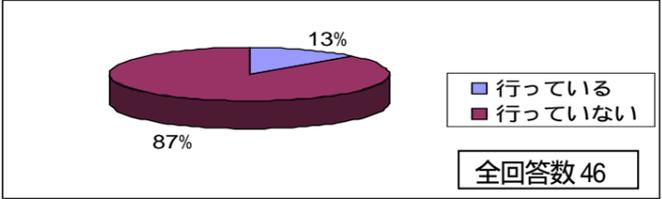
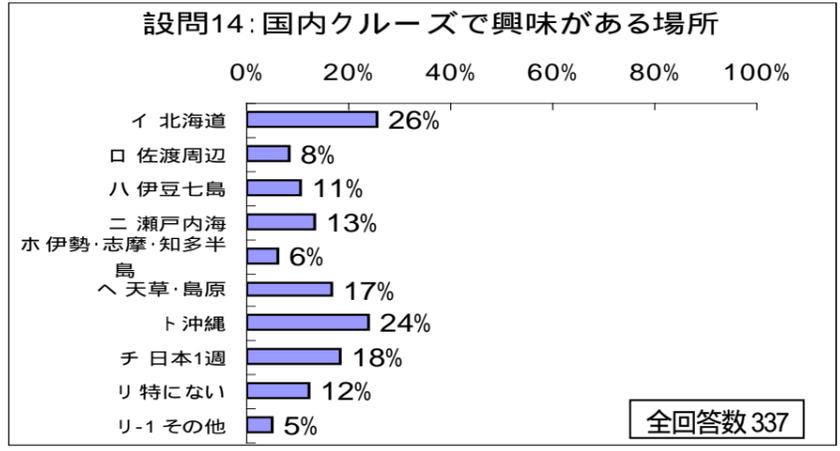
調査名称	調査対象	実施期間	配布数	回収数	回収率 (%)
自治体・観光協会アンケート	岡山・広島・山口・福岡・大分・愛媛・香川の7県	自平成21年2月23日 至平成21年3月12日	87	44	50.6
地元船社アンケート	岡山・広島・山口・福岡・大分・愛媛・香川の7県	自平成21年2月23日 至平成21年3月12日	57	30	52.6
外航クルーズアンケート	フライアンドクルーズ	自平成21年2月15日 至平成21年3月2日	800	337	42.1
港湾管理者ヒアリング	岡山県・愛媛県	平成21年2月19日	2者	2者	100.0
下関港関連ヒアリング	下関市・海運業者	平成21年3月4日	3者	3者	100.0
旅行代理店ヒアリング	大型客船外航クルーズ旅行代理店	平成21年3月5日	1者	1者	100.0

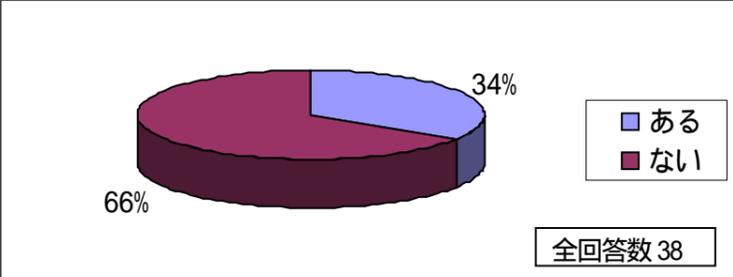
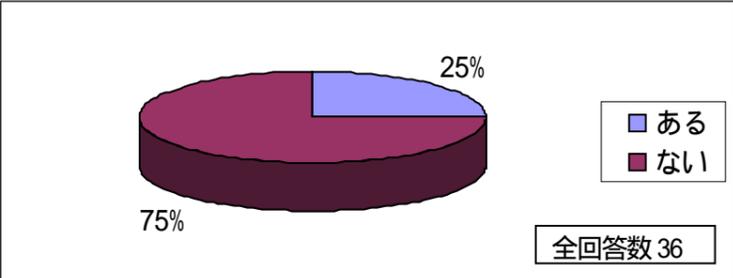
5-3 アンケート調査等のまとめ

第1回委員会での意見に基づき、アンケート調査で質問すべき調査項目を決定した。
以下、この調査項目別に、アンケート結果を分類し、アンケート結果から得られた具体的な課題を抽出する。

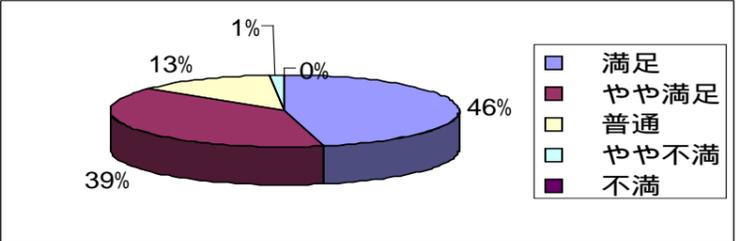
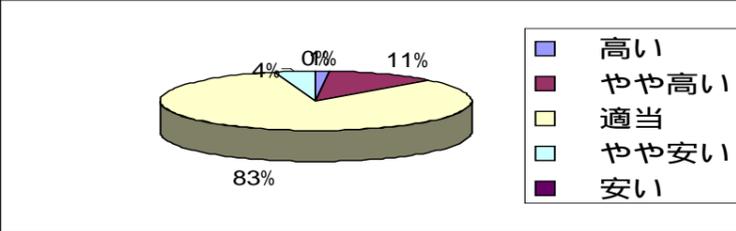
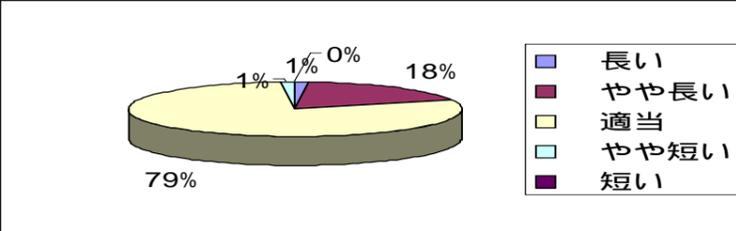
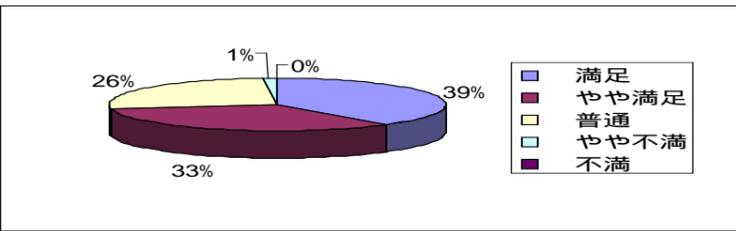
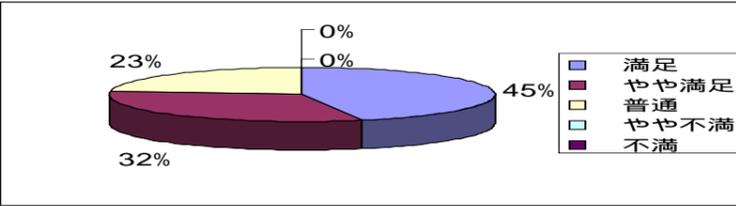
調査項目	アンケート種類	アンケート集計結果	アンケート結果からの具体的な課題	課題対象船																																		
				大型客船	中小型客船	クルーズ																																
海運会社の事業採算性	地元船社アンケート	<p>クルーズ事業の障害となっている事項としては、1)採算性、2)発着港の駐車場、3)船員の確保、4)船舶の確保、発着港の係留施設、5)クルーズに関するPR、入港料・水先料の輻輳の順番であった。</p> <table border="1"> <caption>全回答数 64</caption> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>回数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>採算性</td><td>16</td></tr> <tr><td>船舶の確保</td><td>7</td></tr> <tr><td>船員の確保</td><td>8</td></tr> <tr><td>クルーズに関するPR</td><td>4</td></tr> <tr><td>地元の協力</td><td>3</td></tr> <tr><td>入港料・水先料</td><td>4</td></tr> <tr><td>航路認定</td><td>1</td></tr> <tr><td>発着港の係留施設</td><td>7</td></tr> <tr><td>発着港の駐車場</td><td>9</td></tr> <tr><td>発着港までのアクセス</td><td>3</td></tr> <tr><td>海上交通の輻輳(航路規制を含む)</td><td>2</td></tr> <tr><td>その他</td><td>0</td></tr> </tbody> </table> <p>定期航路の予備船等現在使用していない船舶を持っていると答えたのは、9社39%であった。</p> <table border="1"> <caption>全回答数 25</caption> <thead> <tr> <th>回答</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>ある</td><td>39%</td></tr> <tr><td>なし</td><td>61%</td></tr> </tbody> </table>	項目	回数	採算性	16	船舶の確保	7	船員の確保	8	クルーズに関するPR	4	地元の協力	3	入港料・水先料	4	航路認定	1	発着港の係留施設	7	発着港の駐車場	9	発着港までのアクセス	3	海上交通の輻輳(航路規制を含む)	2	その他	0	回答	割合	ある	39%	なし	61%	<p>船社にとって事業採算性がクルーズ事業経営の最重要課題である。</p> <p>船社は厳しい経営環境から予備船保有が困難になってきている。</p>			
項目	回数																																					
採算性	16																																					
船舶の確保	7																																					
船員の確保	8																																					
クルーズに関するPR	4																																					
地元の協力	3																																					
入港料・水先料	4																																					
航路認定	1																																					
発着港の係留施設	7																																					
発着港の駐車場	9																																					
発着港までのアクセス	3																																					
海上交通の輻輳(航路規制を含む)	2																																					
その他	0																																					
回答	割合																																					
ある	39%																																					
なし	61%																																					
情報発信と連携	地元船社アンケート	<p>クルーズ商品の情報発信としては、自社ホームページ(10社)、その他(9社)、新聞紙上(4社)、旅行代理店のホームページ、旅行雑誌(3社)の順であった。注)その他は、TV・ラジオ、口コミ、団体組織との連携、特定の客限定など。</p> <p>クルーズの情報一元化するサイト等の利用については、「利用したい」(15%)と「場合によっては利用したい」(80%)とを加えると95%となった。</p> <p>集客のために取り組んでいることはないが84%と多かった。</p> <table border="1"> <caption>全回答数 20</caption> <thead> <tr> <th>回答</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>利用したい</td><td>15%</td></tr> <tr><td>場合によっては利用したい</td><td>80%</td></tr> <tr><td>利用したくない</td><td>5%</td></tr> </tbody> </table> <table border="1"> <caption>全回答数 19</caption> <thead> <tr> <th>回答</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>ある</td><td>16%</td></tr> <tr><td>ない</td><td>84%</td></tr> </tbody> </table> <p>取り組んでいる具体的な内容については、ホームページ、チラシ、広報誌等への掲載や初めてきた人が困らないようにガイドブックや平和学習資料等で案内し、リピーターを逃がさないようにしているなどがあった。</p> <p>寄港地における観光関係者との協力については、「飲食店、物販店との連携によるお土産や食事の提供」が5社、「タクシーやバス等との交通機関との連携」が4社、「町歩きなどの観光ガイドを利用したツアーに実施」が2社であった。</p>	回答	割合	利用したい	15%	場合によっては利用したい	80%	利用したくない	5%	回答	割合	ある	16%	ない	84%	<p>クルーズの情報一元化を共同開設すべきである。</p> <p>一時的な集客増大よりリピーターを逃さないようにしている。</p> <p>寄港地での船社と観光関係者の連携は、交通機関連携、食事・お土産提供、観光ガイドである。</p>																					
回答	割合																																					
利用したい	15%																																					
場合によっては利用したい	80%																																					
利用したくない	5%																																					
回答	割合																																					
ある	16%																																					
ない	84%																																					

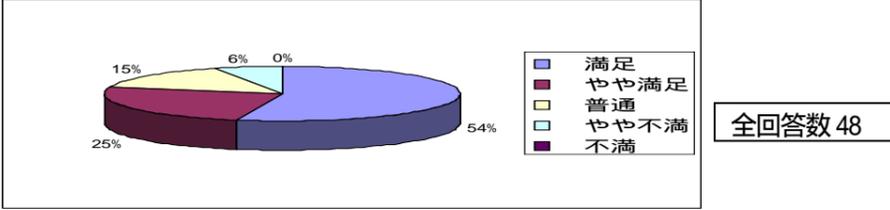
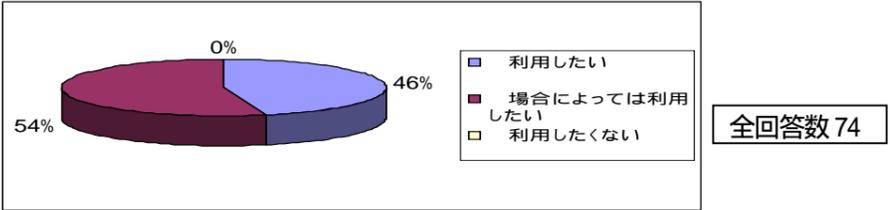
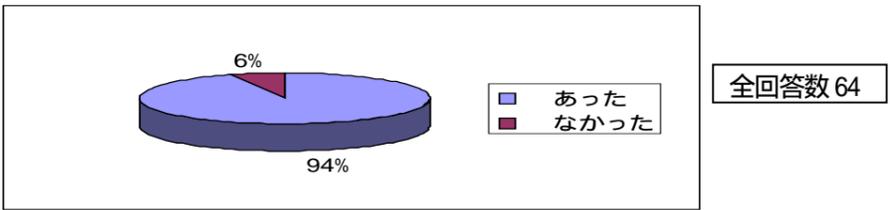
調査項目	アンケート種類	アンケート集計結果	アンケート結果からの具体的課題	課題対象船		
				大型客船	中小型客船	クルーズ
情報発信と連携	地元自治体アンケート	<p>歓迎イベント等に地元の団体に協力頂いたことがあるかに答えたのは、33%と少ない。</p>  <p>協力団体の協力を頂く際の課題として、平日困難である、入港時間帯によって依頼できない、ボランティアガイドへの謝金が規模により払えない、平日入港時は日程調整に無理や学校の協力は無理等があった。</p>	<p>歓迎行事等に協力してもらえる地元団体が少ない。</p> <p>平日入港など入港条件によっては協力できない事情がある。</p>			
	社会実験乗船者アンケート	<p>クルーズの情報入手としての方法について、1)新聞広告やチラシ、2)瀬戸内海に関する情報集約ポータルサイト・旅行会社のホームページ、3)旅行会社に設置するパンフレット、4)船社のホームページ・観光案内所に設置するパンフレットの順であった。</p>  <p>船上ガイドについては、48%の人が満足と回答した。</p>  <p>寄港地のガイドについて、瀬戸田で33%、御手洗で56%の人が満足と回答した。</p> 	<p>クルーズの情報入手が従来の紙情報が一番多い。</p> <p>船上ガイドの良し悪しがクルーズの評価に影響する。</p> <p>寄港地ガイドの良し悪しがクルーズの評価に影響する。</p>			

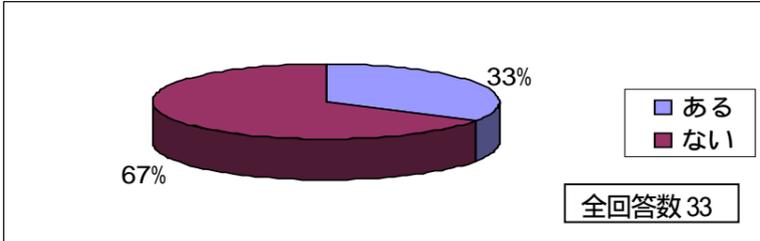
調査項目	アンケート種類	アンケート集計結果	アンケート結果からの具体的課題	課題対象船		
				大型客船	中小型客船	クルーズ
外国人観光客の瀬戸内海への誘致	地元自治体アンケート	外国人観光客誘致のための大型クルーズ船の寄港に対するPR、ポートセールスを行っているのは、13%と少ない。 	大型客船誘致のためのポートセールスを行っているところが少ない。			
	下関港関係ヒアリング	韓国航路はH20年11万人、9割は韓国人、中国航路はH20年1.3万人7~8割は中国人であり、観光の目的は温泉とゴルフで別府温泉等九州へ行ってしまふ。瀬戸内海沿岸域への観光の認知度は低い。 大型船の寄港ポートセールスは、個別に船社訪問セールスをしている。受入は、歓迎イベントや観光案内ブースの設置をしている。クルーズ船の大型化で関門航路の深さや施設の老朽化による安全性の問題が生じる。 大型船以外のボートだとチャータークルーズ船が日常的に寄港できる施設はあるが、プレジャーボートについてはない。総トン3,000T以上は、パイロット乗船が必要。潮待ちをすることがある。	下関に来る韓国人・中国人は温泉とゴルフ目的で九州に行ってしまふ。瀬戸内海沿岸の観光の認知度は低い。大型船のポートセールスは個別に船社訪問している。クルーズ船の大型化で、関門航路の深さや施設の老朽化による問題が生じる。プレジャーボートが日常的に寄港できる施設はない。総トン3000t以上の船舶はパイロット乗船が必要。潮待ちの必要がある、			
	岡山県ヒアリング	「宇野港航路誘致推進協議会」を設置し、協議会として邦船3社、大連市(中国)へ精力的にポートセールスを行っている。過去には、シートレード・クルーズ SHIPPING・コンベンション(米国)へ展示したことがある。	船社へのポートセールスや展示会へ参加が客船誘致に有効である。			
国内観光客の瀬戸内海への誘致	社会実験乗船者アンケート(再掲)	クルーズの情報入手方法について、1)新聞広告やチラシ(43人)、2)瀬戸内海に関する情報集約ポータルサイト(15人)・旅行会社のホームページ(15人)、3)旅行会社に設置するパンフレット(12人)、4)船社のホームページ(9人)・観光案内所に設置するパンフレット(9人)の順であった。	クルーズの情報入手が従来の紙情報が一番多い。			
	外国船クルーズアンケート	外国船クルーズ乗船者に、国内クルーズで興味がある場所をきいたところ、1)北海道(26%)、2)沖縄(24%)、3)日本1周(18%)、4)天草・島原(17%)、5)瀬戸内海(13%)、6)特にない(12%)、7)伊豆七島(11%)、8)佐渡周辺(8%)の順になっている。 	国内クルーズで興味ある場所という一般的なイメージで捉えられている場所としては瀬戸内海は5番目と必ずしも高くない。			

調査項目	アンケート種類	アンケート集計結果	アンケート結果からの具体的課題	課題対象船		
				大型客船	中小型客船	クルーザー
瀬戸内海観光資源を活用した域内クルーズの実施 (小型クルーザーでのクルーズの実施)	地元自治体アンケート	<p>小型チャータークルーズ船が、日常的に寄港できる施設があるかについては、あると答えたのは34%であった。</p>  <p>小型チャータークルーズ船の寄港の際に不足している施設等については、交流拠点施設(ターミナル)、食事施設、お土産販売施設がない、外国語(英語・中国語・ハングル)表記の案内板が少ない、駐車場・案内表示がない、観光客が長時間滞在してもらえる施設がない等の回答があった。 個人所有のプレジャーボートが日常的に寄港できる浮き桟橋等が整っている港があるについては、25%があるとの回答であった。</p>  <p>個人所有のプレジャーボート等の寄港の際に不足している施設については、浮き桟橋が不足している、外国語(英語・中国語・ハングル)表記の案内板が少ない、給油施設、宿泊施設が不足している、近くに宿泊施設がない等の回答があった。</p>	<p>小型チャータークルーズ船が寄港できる施設が不足している。</p> <p>寄港できる自治体においても、交流拠点施設等が不足している。</p> <p>個人所有のプレジャーボートが着ける浮き桟橋なども少なく、着けるような自治体においても宿泊施設などが不足している。</p>			

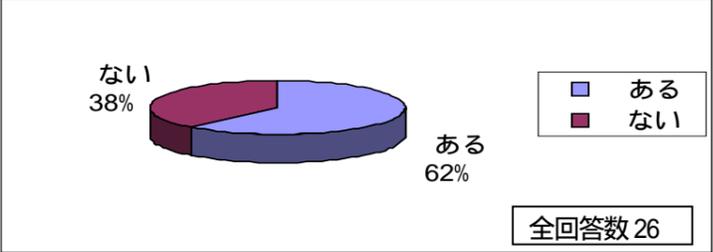
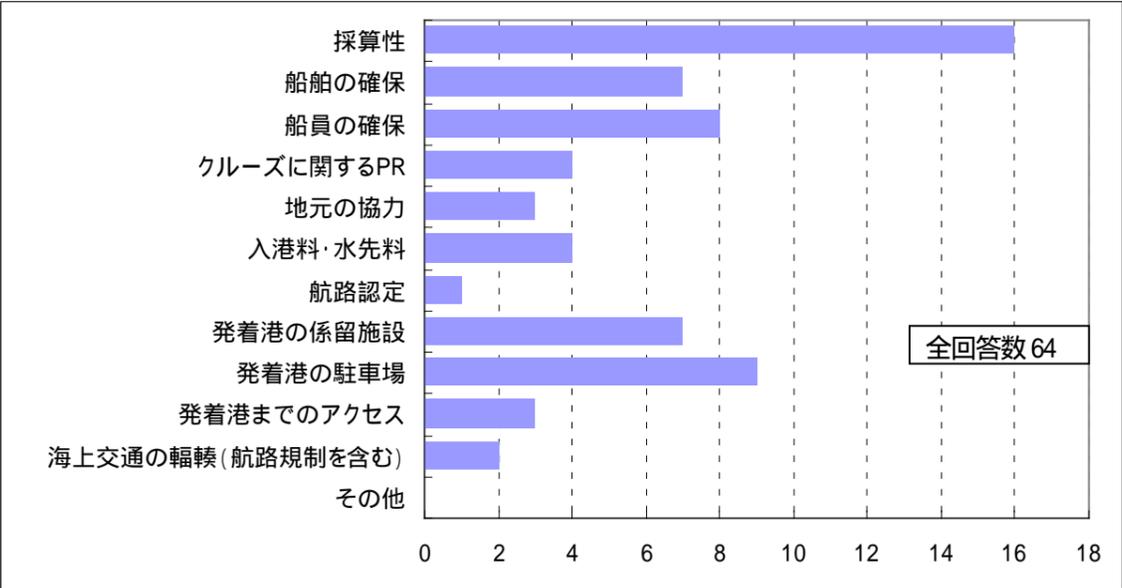
調査項目	アンケート種類	アンケート集計結果	アンケート結果からの具体的課題	課題対象船		
				大型客船	中小型客船	クルーズ
瀬戸内海観光資源を活用した域内クルーズの実施	社会実験乗船者アンケート	<p>発着地にあればよいものとしては、1)トイレ、2)駐車場・駐輪場・観光地等の地域情報の窓口案内・ガイド、3)物販・飲食施設、4)観光ボランティアによる案内、5)周辺の場所を案内する標識等、6)最寄り駅やバス停などへの送迎バス、7)手荷物預かりの順であった。</p> <p>発着地にあればよいもの</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ トイレ ■ 観光等の地域情報の窓口案内・ガイド ■ 駐車所・駐輪所 ■ 物販・飲食施設 ■ 観光ボランティアによる案内 ■ 周辺の場所を案内する標識など ■ 最寄の駅やバス停などへの送迎バス ■ 手荷物預かり ■ レンタサイクル ■ タクシー・バス等の待機場 ■ 展望施設 ■ レンタカー ■ 緑地・公園・広場 ■ 特になし ■ その他 <p>全回答数 131</p> <p>寄港地にあればよいものとしては、1)トイレ、2)物販・飲食施設、観光等の地域情報の窓口案内、3)観光ボランティアによる案内、4)周辺の場所を案内する標識等、5)レンタサイクル、6)駐車場・駐輪場、7)手荷物預かりの順であった。</p> <p>寄港地にあればよいもの</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ トイレ ■ 観光等の地域情報の窓口案内・ガイド ■ 物販・飲食施設 ■ 観光ボランティアによる案内 ■ 周辺の場所を案内する標識など ■ レンタサイクル ■ 駐車所・駐輪所 ■ 手荷物預かり ■ 展望施設 ■ 緑地・公園・広場 ■ レンタカー ■ 最寄の駅やバス停などへの送迎バス ■ タクシー・バス等の待機場 ■ 特になし ■ その他 <p>全回答数 173</p>	<p>発着港にあればよいものとしては、トイレ、駐車・駐輪場、観光地等地域情報の窓口案内・ガイド、物販・飲食施設が上位となっている。</p> <p>寄港地にあればよいものとしては、トイレ、物販・飲食施設、観光等の地域情報窓口案内・ガイド、観光ボランティアによる観光案内が上位となっている。</p>			

調査項目	アンケート種類	アンケート集計結果	アンケート結果からの具体的課題			
			大型客船	中小型客船	クルーザー	
瀬戸内海観光資源を活用した域内クルーズの実施	社会実験乗船者アンケート	<p>モニターツアーの総合的感想は、1)満足(46%)、2)やや満足(39%)、3)普通(13%)、4)やや不満(1%)であった。</p>  <p>全回答数 69</p> <p>乗船料金は、1)適当(83%)、2)やや高い(11%)、3)やや安い(4%)、4)高い(1%)であった。</p>  <p>全回答数 70</p> <p>乗船時間は、1)適当(79%)、2)やや長い(18%)、3)長い(1%)・やや短い(1%)、4)短い(0%)であった。</p>  <p>全回答数 72</p> <p>乗船コースは、1)満足(39%)、2)やや満足(33%)、3)普通(26%)、4)やや不満(1%)であった。</p>  <p>全回答数 72</p> <p>寄港地(瀬戸田)の観光について、1)満足(45%)、2)やや満足(32%)、3)普通(23%)であった。</p>  <p>全回答数 69</p>	総合的な感想としてかなり満足度が高く、料金も適当度が高く、時間(最長乗船時間:2hrs)も適当度が高く、コースの満足度も高い結果となった。これは、天候が良好で(晴天、波穏やか、寒くもなく)、参加者が時間などにゆとりのある高齢者が多いという好条件で成り立っていると考えられる。			

調査項目	アンケート種類	アンケート集計結果	アンケート結果からの具体的課題	課題対象船		
				大型客船	中小型客船	クルーザー
瀬戸内海観光資源を活用した域内クルーズの実施	社会実験乗船者アンケート	<p>寄港地（御手洗）の観光について、1）満足（54%）、2）やや満足（25%）、3）普通（15%）、4）やや不満（6%）であった。</p>  <p>全回答数 48</p> <p>今後もこのようなクルーズをしたいかについて、1）場合によっては（54%）、2）利用したい（46%）であった。</p>  <p>全回答数 74</p> <p>今回の他人に見てもらいたい場所、魅力的な場所があったかに「あった」という答えは、94%であった。</p>  <p>全回答数 64</p>	<p>御手洗に飲食・お土産施設がないという意見があった。</p> <p>総合的感想など比較的高い評価に比し、リピート指向が強くない。</p>			
	小型船クルーズアンケート	<p>陸上交通機関のように乗り継ぎを意識せず、軽便に移動できるメリットがある。</p> <p>入港手続きが各港で異なる。利用可能な港湾施設が自治体等に確認しなければ分からない。</p> <p>プレジャーボートの大型船との接近により、瀬戸内海のピーク交通量の時点には危険が生じる場合もある。</p> <p>係留時間やガイドの手配によって時間の制約を受ける。</p> <p>港から観光地までのアクセス交通手段（公共、タクシーなど）を別途手配する必要がある。</p> <p>小型であるため、天候によっては揺れが気になる。</p> <p>クルーザーの受け入れ態勢にかなりの障害が見られたので、関係機関との調整を望む。</p>	<p>入港手続きが不統一で、接岸可能棧橋等がわかりにくい。</p> <p>プレジャーボートはピーク交通時の危険性や風波時の揺れがある。</p>			

調査項目	アンケート種類	アンケート集計結果	アンケート結果からの具体的課題	課題対象船													
				大型客船	中小型客船	クルーズ											
受入体制・施設	地元自治体アンケート	<p>歓迎イベントとして、花束贈呈、入港プレート交換、特産品販売、地元芸能の披露、夜間入港時のキャンドル点灯、出港時に市民による見送り、パンフレットの設置、初入港時市長による船長等へ楯の贈呈、歓迎式典の開催、保育園児による歓迎演奏、上陸者への特産品・絵はがきのプレゼント、英語ボランティアガイドさんの協力、地元産品のふるまい、地元小学生の演奏などを行っている。オプションツアーとして、余り多くないが、問い合わせ等へのPR、クルーズ会社による実施、真珠養殖所・加工・販売所への案内、市内有名神社への案内、ボランティアガイドによる散策やウォーキングの実施、貸し切りバスによる近接観光地への案内（ツアー会社）などがある。</p> <p>地元の団体に協力頂いたことがあると答えたのは、33%と少ない。</p>  <p>地元団体等と協力して新たに実施しようとしているものは、宇野港おもてなし隊による歓迎イベント、「坂の上の雲」のまち松山ウォーキング実施など2、3のイベントがあった。</p> <p>協力団体の協力頂く際の課題として、平日困難である、入港時間帯によって依頼できない、ボランティアガイドへの謝金が規模により払えない、平日入港時は日程調整に無理や学校の協力は無理があった。</p>	<p>歓迎イベント等での地元団体との連携が進んでいない。</p> <p>平日入港など入港条件によっては協力できない事情がある。</p>														
	地元船社アンケート	<p>港までのアクセスについて、公共交通の利用実現要望があった区間は以下の通りである。</p> <table border="1" data-bbox="709 1125 2104 1625"> <thead> <tr> <th></th> <th>要望</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>三原駅 ~ 三原港</td> <td></td> </tr> <tr> <td>玖波駅・大竹駅 ~ 小方</td> <td>現在、最寄り駅から港までの公共交通機関が皆無で、バスの運行が望まれる。</td> </tr> <tr> <td>JR 小倉・門司 南海・泉大津</td> <td>新門司、泉大津港までは最寄りの駅から公共交通がない。乗用車以外の利用者に対するの利便性がないので延長運転、臨時運転を希望します。</td> </tr> <tr> <td>JR 阿賀駅</td> <td>公共交通機関（呉市営バス）が不便、フェリーターミナルへ立ち入らない、バス停より約1000mあり。</td> </tr> <tr> <td>鹿島 大山祇神社 神峰山（展望台）</td> <td>倉橋本浦（くらはし海の駅） 宮浦 おおさきかみじま海の駅（沖浦）</td> </tr> </tbody> </table>		要望	三原駅 ~ 三原港		玖波駅・大竹駅 ~ 小方	現在、最寄り駅から港までの公共交通機関が皆無で、バスの運行が望まれる。	JR 小倉・門司 南海・泉大津	新門司、泉大津港までは最寄りの駅から公共交通がない。乗用車以外の利用者に対するの利便性がないので延長運転、臨時運転を希望します。	JR 阿賀駅	公共交通機関（呉市営バス）が不便、フェリーターミナルへ立ち入らない、バス停より約1000mあり。	鹿島 大山祇神社 神峰山（展望台）	倉橋本浦（くらはし海の駅） 宮浦 おおさきかみじま海の駅（沖浦）	<p>港から最寄り駅までの公共交通機関がないところがある。</p>		
	要望																
三原駅 ~ 三原港																	
玖波駅・大竹駅 ~ 小方	現在、最寄り駅から港までの公共交通機関が皆無で、バスの運行が望まれる。																
JR 小倉・門司 南海・泉大津	新門司、泉大津港までは最寄りの駅から公共交通がない。乗用車以外の利用者に対するの利便性がないので延長運転、臨時運転を希望します。																
JR 阿賀駅	公共交通機関（呉市営バス）が不便、フェリーターミナルへ立ち入らない、バス停より約1000mあり。																
鹿島 大山祇神社 神峰山（展望台）	倉橋本浦（くらはし海の駅） 宮浦 おおさきかみじま海の駅（沖浦）																

調査項目	アンケート種類	アンケート集計結果	アンケート結果からの具体的課題	課題対象船																																		
				大型客船	中小型客船	クルーザー																																
受入体制・施設	地元船社アンケート	<p>発着地にあればよいものとしては、1) 駐車場・駐輪場、2) 観光地等の地域情報の窓口案内・ガイド、3) トイレ、タクシー・バスなどの待機場、最寄り駅やバス停などへの送迎バスの順番であった</p> <table border="1"> <caption>発着地に関するアンケート集計結果 (回答数 56)</caption> <thead> <tr> <th>施設</th> <th>回数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>観光地等の地域情報の窓口案内・ガイド</td><td>11</td></tr> <tr><td>駐車場・駐輪場</td><td>10</td></tr> <tr><td>トイレ</td><td>5</td></tr> <tr><td>緑地・公園・広場</td><td>2</td></tr> <tr><td>物販・飲食施設</td><td>4</td></tr> <tr><td>タクシー・バスなどの待機場</td><td>5</td></tr> <tr><td>展望施設</td><td>2</td></tr> <tr><td>観光ボランティアによる案内</td><td>1</td></tr> <tr><td>レンタサイクル</td><td>3</td></tr> <tr><td>レンタカー</td><td>1</td></tr> <tr><td>手荷物預かり(コインロッカー等)</td><td>4</td></tr> <tr><td>最寄の駅やバス停などへの送迎バス</td><td>5</td></tr> <tr><td>周辺の場所を案内する標識(マップ)等</td><td>3</td></tr> <tr><td>特になし</td><td>3</td></tr> <tr><td>その他</td><td>1</td></tr> </tbody> </table>	施設	回数	観光地等の地域情報の窓口案内・ガイド	11	駐車場・駐輪場	10	トイレ	5	緑地・公園・広場	2	物販・飲食施設	4	タクシー・バスなどの待機場	5	展望施設	2	観光ボランティアによる案内	1	レンタサイクル	3	レンタカー	1	手荷物預かり(コインロッカー等)	4	最寄の駅やバス停などへの送迎バス	5	周辺の場所を案内する標識(マップ)等	3	特になし	3	その他	1	<p>発着地にあればよいものとして、駐車場・駐輪場、地域情報の窓口案内・ガイド、タクシー・バスの待機場、送迎バスなどである。</p>			
		施設	回数																																			
観光地等の地域情報の窓口案内・ガイド	11																																					
駐車場・駐輪場	10																																					
トイレ	5																																					
緑地・公園・広場	2																																					
物販・飲食施設	4																																					
タクシー・バスなどの待機場	5																																					
展望施設	2																																					
観光ボランティアによる案内	1																																					
レンタサイクル	3																																					
レンタカー	1																																					
手荷物預かり(コインロッカー等)	4																																					
最寄の駅やバス停などへの送迎バス	5																																					
周辺の場所を案内する標識(マップ)等	3																																					
特になし	3																																					
その他	1																																					
		<p>寄港地にあればよいものとしては、1) 物販・飲食施設、2) 駐車場・駐輪場、観光ボランティアによる案内、周辺の場所を案内する標識等、3) 観光地等の地域情報の窓口案内・ガイド、トイレの順番であった。</p> <table border="1"> <caption>寄港地に関するアンケート集計結果 (回答数 53)</caption> <thead> <tr> <th>施設</th> <th>回数</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>観光地等の地域情報の窓口案内・ガイド</td><td>4</td></tr> <tr><td>駐車場・駐輪場</td><td>5</td></tr> <tr><td>トイレ</td><td>4</td></tr> <tr><td>緑地・公園・広場</td><td>3</td></tr> <tr><td>物販・飲食施設</td><td>6</td></tr> <tr><td>タクシー・バスなどの待機場</td><td>3</td></tr> <tr><td>展望施設</td><td>2</td></tr> <tr><td>観光ボランティアによる案内</td><td>5</td></tr> <tr><td>レンタサイクル</td><td>3</td></tr> <tr><td>レンタカー</td><td>3</td></tr> <tr><td>手荷物預かり(コインロッカー等)</td><td>3</td></tr> <tr><td>最寄の駅やバス停などへの送迎バス</td><td>1</td></tr> <tr><td>周辺の場所を案内する標識(マップ)等</td><td>5</td></tr> <tr><td>特になし</td><td>3</td></tr> <tr><td>その他</td><td>3</td></tr> </tbody> </table>	施設	回数	観光地等の地域情報の窓口案内・ガイド	4	駐車場・駐輪場	5	トイレ	4	緑地・公園・広場	3	物販・飲食施設	6	タクシー・バスなどの待機場	3	展望施設	2	観光ボランティアによる案内	5	レンタサイクル	3	レンタカー	3	手荷物預かり(コインロッカー等)	3	最寄の駅やバス停などへの送迎バス	1	周辺の場所を案内する標識(マップ)等	5	特になし	3	その他	3	<p>寄港地に求められるのは物販・飲食施設、観光ボランティアによる案内などである。</p>			
施設	回数																																					
観光地等の地域情報の窓口案内・ガイド	4																																					
駐車場・駐輪場	5																																					
トイレ	4																																					
緑地・公園・広場	3																																					
物販・飲食施設	6																																					
タクシー・バスなどの待機場	3																																					
展望施設	2																																					
観光ボランティアによる案内	5																																					
レンタサイクル	3																																					
レンタカー	3																																					
手荷物預かり(コインロッカー等)	3																																					
最寄の駅やバス停などへの送迎バス	1																																					
周辺の場所を案内する標識(マップ)等	5																																					
特になし	3																																					
その他	3																																					

調査項目	アンケート種類	アンケート集計結果	アンケート結果からの具体的課題	課題対象船		
				大型客船	中小型客船	クルーズ船
クルーズ実施にあたっての規制・障害	岡山県ヒアリング	港湾施設の使用料については、減額措置の特例を設けるなど、港湾管理者としても客船の誘致に取り組んでいる。情報は、宇野港の地元玉野市が精力的にクルーズ振興に取り組んでおり、玉野市のHPには、クルーズ客船の寄港などに関する情報が充実・満載している。	港湾施設使用料の減免等が客船誘致の効果がある。			
	地元船社アンケート	<p>漂着ゴミが船舶の運航に支障をきたしたことがあるが16社(62%)であった。</p> <p>具体的な支障の内容は、サイドスラスターの羽根の曲がりの原因、海水ストレーナーにつまる 海水圧力の低下 温度上昇 掃除となる、漂流漁網がスクリューに巻き付いたことがある、流木によりプロペラを損傷させた等があった。</p>  <p>クルーズ事業上の障害となると答えたのは、入港料・水先料が4社、海上交通の輻輳(航路規制を含む)が2社である。</p> 	<p>漂着ゴミは、環境を汚すだけでなく、航行船舶にも障害を与えている。</p> <p>海上交通の輻輳や入港料・水先料問題が経営に影響を与える障害と考えている船社は少ない。</p>			
	旅行代理店ヒアリング	大型客船外航クルーズ船は、瀬戸内海に航行規制箇所があることや水先人付け規制箇所があること等から、瀬戸内海航行コースを避ける場合がある。 旅行代理店業界としても、瀬戸内海のすばらしい多島美観光を楽しめる瀬戸内海航行をお勧めできない状況である。	航行規制や水先人乗船等が大型客船外航クルーズの障害になっている。			

6. 瀬戸内海沿岸地域の広域的な連携によるクルーズ振興方策の提案

6-1 瀬戸内海クルーズを行う上での連携方策とアクションプラン

瀬戸内海クルーズの振興に向けて、連携するテーマや対象とするクルーズの種類によって様々な連携が可能であると考えられることから、第3章で検討した連携方策を対象港湾（地域）、取組主体、取組期間のそれぞれに区分し具体的なアクションプランとして提案することとする。

なお、個人所有のクルーザーによるクルーズ振興は、引き続き事業定着に向けた基盤の整備、商品化に向けた課題の整理をおこなって行くことが望まれる。

また、特に短期で取り組むアクションプランとして、国、自治体の連携とともに瀬戸内海沿岸地域の連携組織とも連携し、瀬戸内海が有する観光資源の発掘・整理、テーマによるクルーズルートの提案及び社会実験クルーズ実施、クルーズ船の寄港情報など一元的な情報提供など、平成22年度に取り組まれる瀬戸内国際芸術祭なども踏まえ早急に取り組んでいくことが必要である。

【対象港湾（地域）】

瀬戸内海の港湾は、大阪、神戸、広島等の特定重要港湾から、離島の地方港湾まで様々である。連携方策によって対象とする港湾の規模や特徴が異なるため、取り組み内容ごとに対象港湾を整理する。

- 広域型クルーズの発着・寄港地
- 域内型クルーズの発着地
- 域内型クルーズの寄港地
- その他港湾

【取組主体】

瀬戸内海のクルーズ振興のための具体的な取り組み内容を、実際に実施する主体として以下が考えられる。

- 国（国土交通省、農林水産省、文部科学省、経済産業省、環境省等）
- 港湾管理者（県及び一部自治体）
- 自治体（港湾部局、観光部局、地域振興部局、農林水産部局、交通部局、教育部局、環境部局等）
- 瀬戸内海沿岸地域の広域連携組織
（瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会、中国地域クルーズ振興協議会等）
- 民間事業者（船舶運航事業者、陸上交通事業者、観光施設事業者、マリーナ施設、宿泊施設等）
- 地元市民・市民団体・市民ボランティア

【取組期間】

瀬戸内海のクルーズ振興のための具体的な取り組み内容について、短期（1～3年）、長期（4～5年）の別に取り組み期間を提案する。

表 6-1-1(1) 瀬戸内海クルーズを行う上での連携方策とアクションプラン

連携方策	取り組み内容（アクションプラン）	対象港湾 広域型クルーズの発着・寄港地 域内型クルーズの発着地 域内型クルーズの寄港地 その他港湾	取り組み主体						実施時期		
			A.国	B.港湾管理者	C.自治体	D.瀬戸内海沿岸地域の広域連携組織	E.民間事業者	F.地元市民	短期	長期	
1) 新たな観光資源の開発	共通テーマの資源の発掘	テーマ性（風景、歴史、風土等）に基づいた観光資源の発掘のための調査の実施 自然系：多島海景観、瀬戸、白砂青松、奇岩等 文化系：棚田・段々畑、伝統漁業、水軍・水城、城・城址、軍事施設群、土木遺産・産業遺産、石（石切り場、構造物）、小説・映画・絵画の舞台、花卉畑、万葉集ゆかりの地、エコ体験等 人文系：旧跡・史跡、社寺・仏閣（金比羅、住吉、恵比須等）、町並み（港町、宿場町、商家町等）、源平合戦、朝鮮通信使、北前船、博物館・郷土館・民俗資料館、美術館・アート、祭事、橋梁、船等）		潜在的な資源の発掘のための悉皆調査等の実施専門家等による地域資源の評価の実施	地域の観光関係者、教育委員会等へのアンケートの実施等連携して実施	地域の観光関係者、教育委員会等へのアンケートの実施等連携して実施 地元市民への生涯学習等の機会提供、支援	資源発掘のテーマの設定及び各地域において発掘された資源の整理とデータベース化 クルーズメニューの開発やガイドマップ、HPへの掲載等へ活用		地域の口コミ情報等、地域情報を活用した資源探し等の活動		
	観光資源の瀬戸内ブランドの構築	地域色豊かな食や特産品などを「瀬戸内ブランド」として認証・育成するシステムの導入				瀬戸内海の観光資源、観光対象、食や特産品等瀬戸内ブランドの対象洗い出しと登録の推進	瀬戸内海の観光資源、観光対象、食や特産品に対して「瀬戸内ブランド」を認証する基準等の仕組みづくりの検討 瀬戸内ブランドの情報発信	地元特産品や工芸品、食、等の瀬戸内ブランドへの登録 瀬戸内ブランドの品質維持			
(1) 域内型クルーズの商品化	2) クルーズメニュー及びコースの開発	テーマ性のあるクルーズメニューの開発	上記で発掘した観光資源をテーマ別につなぎ、特定のテーマに沿った観光資源を結ぶこだわりのクルーズメニューの提供	コースの開発、メニューの検討に必要な関係者との調整 係船など施設使用手続の簡素化、統一の検討	クルーズ船が係留可能な港湾施設等の把握・整理	港湾から近い宿泊施設の分布状況把握・整理 クルーズとして活用可能な定期航路の抽出 観光ボランティアガイド情報などの把握・整理 レンタサイクルや他の交通機関への乗り継ぎ情報等の把握・整理 体験メニューなど把握・整理	テーマ別に整理した資源を繋ぎ、クルーズコースの検討 宿泊施設事業者や船舶運航事業者等民間事業者との調整により、既存の定期航路、宿泊施設、クルーザーを活用したメニューの検討 新たなクルーズメニューの開発を協議するための民間事業者と行政関係者による協議会を組織、運営	(観光事業者)クルーズメニューの開発協力 (船舶運航事業者)定期航路で特に陸上から行けない島を巡る航路でのクルーズメニューの開発協力 (宿泊施設事業者)宿泊施設と連携したクルーズメニューの開発協力 (マリナー事業者)マリナーが保有するクルーザー等を活用したクルーズメニューの開発協力	地域の口コミ情報等、地域情報を活用したクルーズメニュー、クルーズコース提案の協力 体験型観光の受入・協力		
		定期航路を活用したクルーズコースの開発	既存航路と寄港地周辺の観光資源、食事等の上陸オプションのマッチングの整理による商品化の可能性のある航路の洗い出し 上記航路におけるクルーズメニューの提供								
		宿泊型のクルーズメニューの開発	港に近い観光地の宿泊施設の洗い出し 寄港地での宿泊をセットにした宿泊型のクルーズメニューの提供								
		クルーザーを活用したメニューの開発	クルーザー等の係留できる港湾施設のある港湾の洗い出し クルーザー等での遊覧等の多様なクルーズメニューの提供								
3) クルーズ商品の造成	モデルコースの設定	上記航路から新たなモデルコースの開発	社会実験クルーズ実施に必要な関係機関との調整や実施における支援の検討	実験クルーズの支援	社会実験クルーズの実施 HP等での情報発信など広報の実施	EPLの提案 社会実験クルーズの実施 HP等での情報発信など広報の実施	(観光事業者) (船舶運航事業者)社会実験への協力 参加者の募集協力				
	モニターツアーの実施とニーズの把握	上記モデルコースに基づきモニターツアーを開催、アンケート等の実施による利用者のニーズの把握									

表 6-1-1(2) 瀬戸内海クルーズを行う上での連携方策とアクションプラン

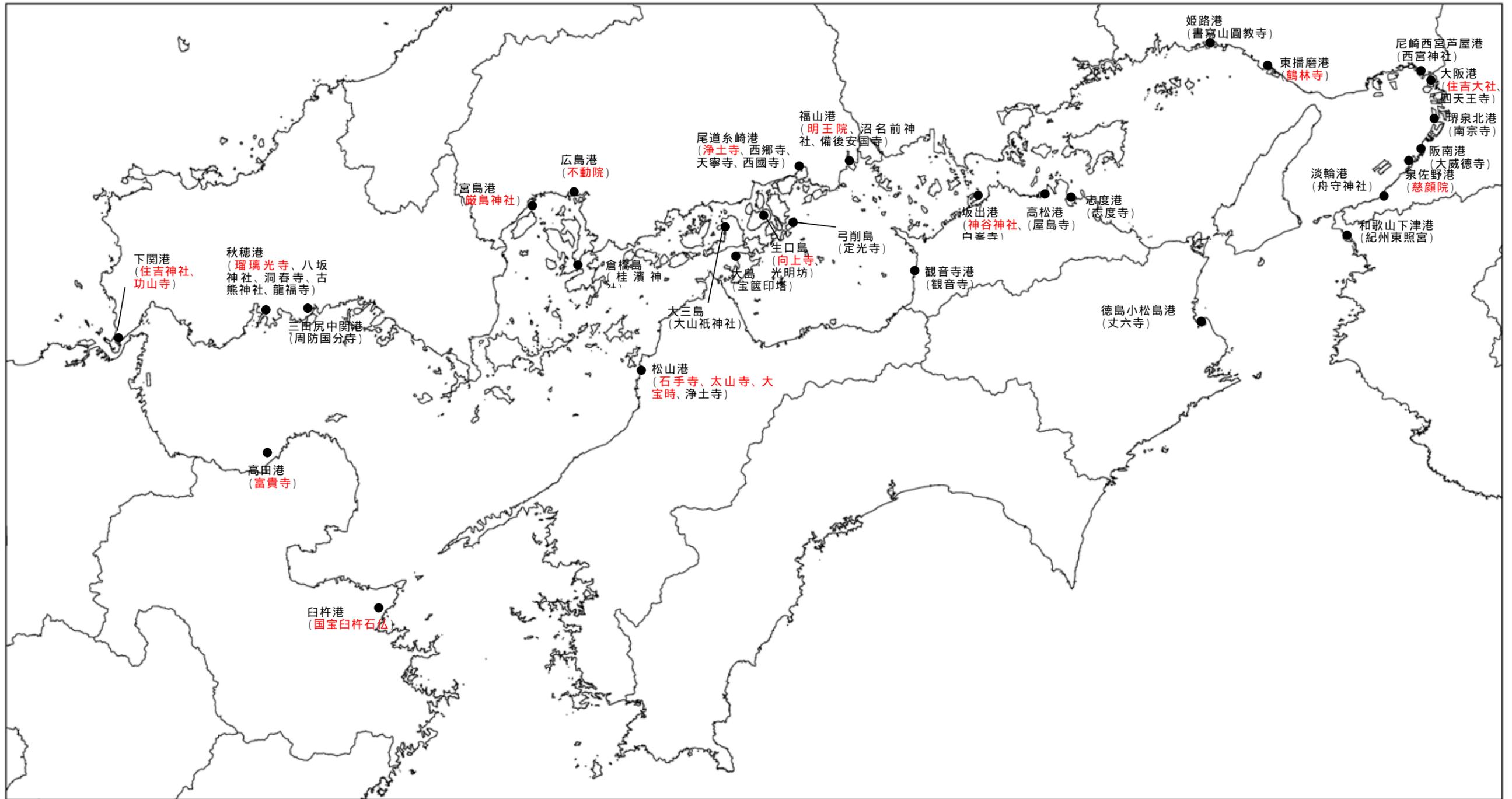
連携方策	取り組み内容(アクションプラン)	対象港湾	取り組み主体						実施時期	
		広域型クルーズの発着・寄港地 域内型クルーズの発着地 域内型クルーズの寄港地 その他港湾	A.国	B.港湾管理者	C.自治体	D.瀬戸内海沿岸地域の広域連携組織	E.民間事業者	F.地元市民	短期	長期
(1) 域内型クルーズの商品化(続き)	4) 情報発信・PR 地域住民向けの情報発信の強化	クルーズ情報等を一元的に発信できるホームページ等の開設 観光資源など魅力の発信			クルーズ情報の提供	クルーズ情報の提供 観光資源の提供	クルーズ情報の一元化に向けた情報整理と発信 観光資源等のとりまとめ発信	(船舶運航事業者) 情報提供		
		クルーズ船社や旅行代理店と協力して割安な価格でのクルーズを提供する市民クルーズ、県民クルーズ、船内見学会、展示会、フォトコンテスト、講演会等の事業の実施 「港まつり」や「花火大会」等のイベント時のクルーズ船の運航				イベント(みなと祭り、花火大会、花見等)に合わせた市民クルーズ、県民クルーズの企画、実施	HP等での情報発信など広報等の協力	(観光事業者) (船舶運航事業者) 港湾管理者と連携し、イベントに合わせたクルーズメニューの開発、実施		
	観光者向けの情報発信の強化	クルーズ情報等を一元的に発信できるホームページ等の開設 観光情報や宿泊情報などの発信			クルーズ情報の提供	クルーズ情報の提供 観光情報や宿泊情報等の提供	クルーズ情報の一元化に向けた情報整理と発信 観光情報、宿泊情報等のとりまとめ発信	(船舶運航事業者) 情報提供		
	宿泊施設やターミナルにおけるクルーズのPRや情報の提供及び周辺観光情報の提供、乗船場の案内等の充実				ターミナルにおける積極的なクルーズの情報提供	ターミナルにおけるクルーズの情報提供		(宿泊施設事業者) 宿泊施設等における積極的なクルーズの情報提供		
		「港まつり」や「花火大会」等のイベント時のクルーズ船の運航				イベント(みなと祭り、花火大会、花見等)に合わせた市民クルーズ、県民クルーズの企画、実施	HP等での情報発信など広報等の協力	(観光事業者) (船舶運航事業者) 自治体と連携し、イベントに合わせたクルーズメニューの開発、実施		
リピーター向けの情報発信の強化	クルーズ情報等を一元的に発信できるホームページ等の開設 観光資源など魅力の発信			クルーズ情報の提供	クルーズ情報の提供 観光資源の提供	クルーズ情報の一元化に向けた情報整理と発信 観光資源等のとりまとめ発信	(船舶運航事業者) 情報提供			

表 6-1-1(3) 瀬戸内海クルーズを行う上での連携方策とアクションプラン

連携方策	取り組み内容(アクションプラン)	対象港湾 広域型クルーズの発着・寄港地 域内型クルーズの発着地 域内型クルーズの寄港地 その他港湾	取り組み主体						実施時期			
			A.国	B.港湾管理者	C.自治体	D.瀬戸内海沿岸地域の広域連携組織	E.民間事業者	F.地元市民	短期	長期		
(2) 施設・交通体系等の整備	5) 係留施設やターミナル等の港湾施設、港湾関連施設の整備	クルーザー等の船舶の寄港・係留可能な港湾施設の整備	既存のクルーザー等の船舶の寄港・係留可能な港湾施設の調査の実施 必要な場所への港湾施設の整備		整備費の補助	利用可能な施設の柔軟な対応による利活用 調査の実施及び必要な場所への施設整備		利用可能な施設等の一元的情報発信				
		係留施設や客船ターミナルなどの港湾施設のバリアフリー化	立地条件、利用者数によるバリアフリー化の必要な港湾施設の調査 必要な場所へのバリアフリー化		整備費の補助	調査の実施及び必要な場所への施設整備			交通バリアフリーの推進			
		案内所、案内看板、緑地、賑わい施設等の周辺施設の整備	各港周辺施設の現状把握と必要な施設の整備		整備費の補助	調査の実施及び必要な場所への施設整備	-	-				
(3) 人的ネットワークの強化	6) 市街地へのアクセスの改善	港湾から内陸の拠点までの交通アクセスの利便性の向上	港湾と空港、駅を直結する二次交通の整備(公共交通、シャトルバス) レンタカー、レンタサイクルの整備 案内や標識等の整備		関係機関との調整 交通基盤整備の補助	港湾からの二次交通の状況についての調査の実施 必要な交通基盤の整備 案内板などの施設整備	港湾周辺でのレンタサイクル等の整備に向けた検討 海上と陸上共通の1日フリーパス等の実施の検討	周辺施設の一元的な情報発信	(陸上交通事業者)自治体との連携によるバス、電車等の路線の延伸やルートの変更の検討 フリーパス等の検討協力			
		7) 人的ネットワークの強化	ボランティアガイドの発掘、育成、組織化 体験型観光のホスト役の個人、団体の発掘及び育成システムの導入 瀬戸内海全体での人材のネットワーク形成				地域のガイド等の人材の発掘 地元市民への地域のガイドや体験型観光についての生涯学習等の機会提供、支援	各地域におけるボランティアガイドに対する登録制度の検討 広域ボランティアガイドなどの育成 クルーズコースごとのガイド等の人的ネットワークの形成の検討	地域のガイド等の人材の発掘 地域の生涯学習等を活用したガイドの人材育成・組織化			
(4) 広域型クルーズ客船の誘致	8) 広域型クルーズ客船の寄港要望に対応した港湾施設の整備	広域型クルーズ客船の寄港・係留可能な港湾施設の整備	広域型クルーズ客船の寄港要望のある港湾における港湾施設の調査の実施 必要な場所への港湾施設の整備		整備費の補助	調査の実施及び必要な場所への施設整備						
		係留施設や旅客ターミナルなどの港湾施設のバリアフリー化	立地条件、利用者数によるバリアフリー化の必要な港湾施設の調査 必要な場所へのバリアフリー化		整備費の補助	調査の実施及び必要な場所への施設整備						

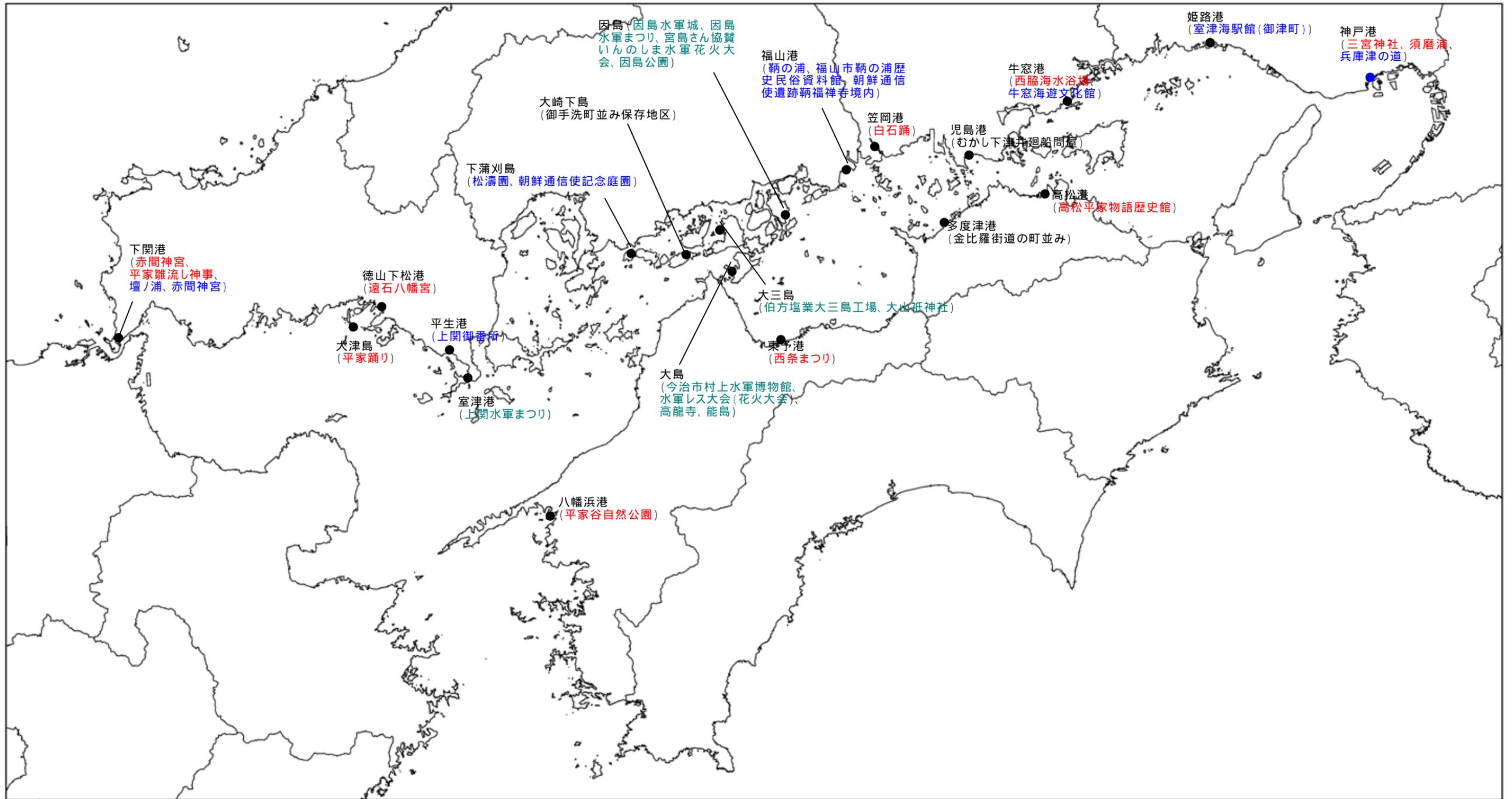
表 6-1-1(4) 瀬戸内海クルーズを行う上での連携方策とアクションプラン

連携方策		取り組み内容（アクションプラン）	対象港湾	取り組み主体						実施時期			
			広域型クルーズの発着・寄港地 域内型クルーズの発着地 域内型クルーズの寄港地 その他港湾	A.国	B.港湾管理者	C.自治体	D.瀬戸内海沿岸地域の広域連携組織	E.民間事業者	F.地元市民	短期	長期		
(4) 広域型クルーズ客船の誘致（続き）	9) 体制の構築	ポートセールスの体制構築	瀬戸内海クルーズとしてのポートセールス体制の構築 邦船社、外国船社の商談会、クルーズコンベンション等への参加 邦船社、外国船社の日本代理店への訪問		VJCをはじめ観光振興の推進にあたり関係機関の調整	自治体と連携した体制を構築（事例：宇野港 p2-46）	港湾管理者と連携した体制を構築（事例：宇野港 p2-46）	瀬戸内全体のポートセールス体制を構築や自治体間情報共有が出来る体制の構築 瀬戸内海クルーズとしてのポートセールスの実施					
		歓送迎時のイベントに参加する地域団体の組織化	寄港港湾と地元市町村、周辺市町村等の連携によるクルーズ船寄港地での歓送迎イベントやおもてなしなど地域と一体となった受入体制の構築		複数の自治体等の連携に必要な関係機関との調整	自治体との連携や施設使用（目的外使用）に係る協力	地元市民と連携及び人材を活用した多様な歓送迎時のイベントのメニューの検討	連携体制構築のためのネットワーク形成	歓送迎時のイベントに参加が可能な人材の発掘、組織化				
	10) 諸規制の緩和とシステムの構築	C I Q の受入体制の構築、通訳・両替等の体制	C I Q の受入体制の構築、通訳・両替等の体制				C I Q、通訳、両替等の体制の構築	港湾管理者との連携					
		入港料、水先料等の減免	入港料、水先料、C I Q 等の費用低減のための港湾管理者、市町村の連携				入港料、水先料、C I Q の費用低減の検討	港湾管理者との連携					
		航路規制の緩和	航行ルールの規制緩和とクルーズ船の柔軟な運航形態の創出		航行ルールの見直しや航路の輻輳等の現状把握の調査の実施 規制緩和等の検討	国との連携	規制緩和に向けた要望活動などの実施	規制緩和に向けた要望活動などの実施	規制緩和に向けた要望活動などの実施				



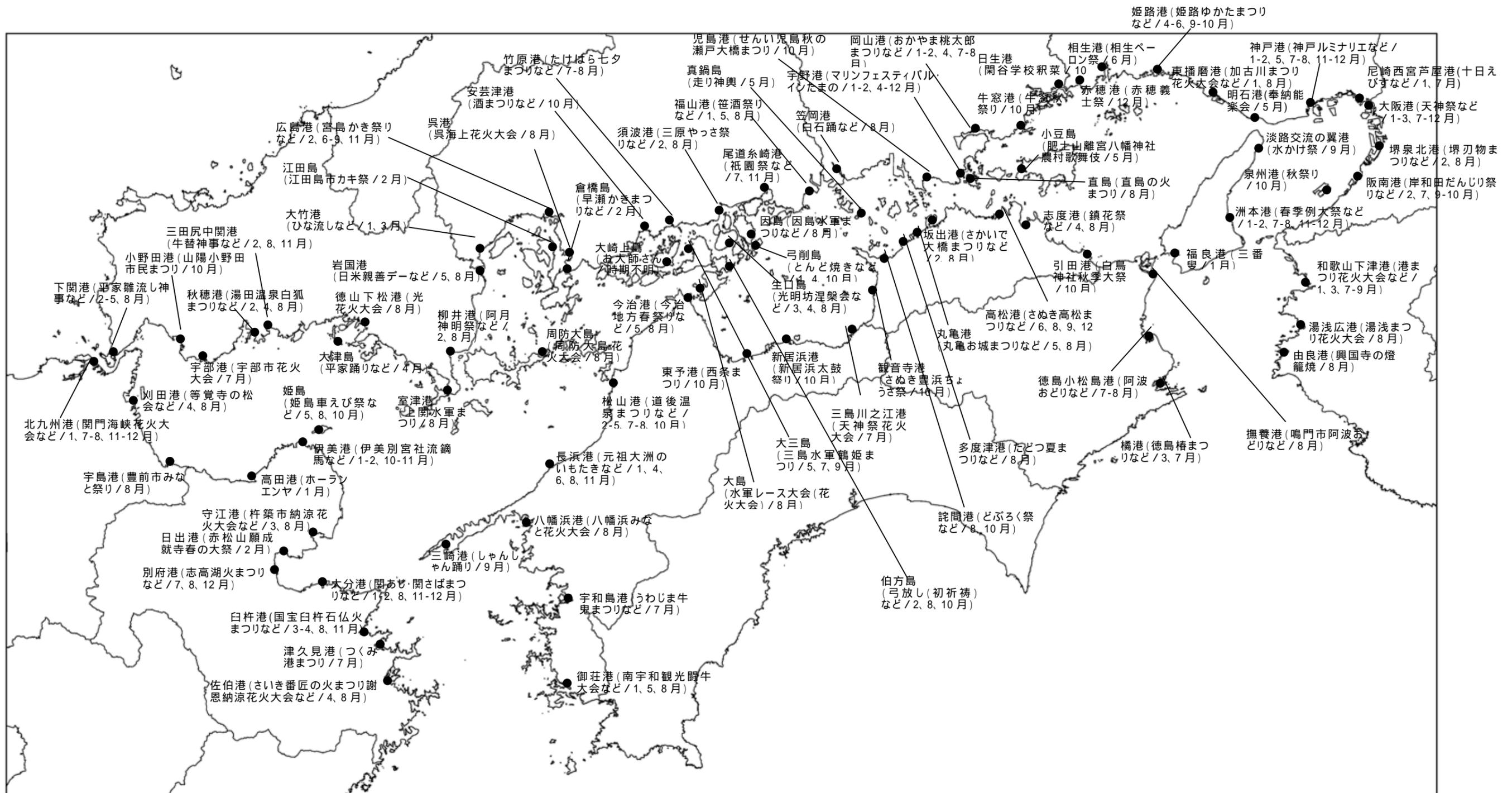
注) 赤字：国宝、黒字：重要文化財

図 6-2-2 歴史に関する連携テーマ (寺院：寺院：国宝、重要文化財)



注) 赤字：源平合戦、緑字：村上水軍、青字：朝鮮通信使、黒字：北前船

図 6-2-3 歴史に関する連携テーマ (歴史的テーマ：源平合戦、村上水軍、朝鮮通信使、北前船)



注) 黒字：神事・祭事

図 6-2-4 文化に関する連携テーマ (**神事・祭事**)

6-3 瀬戸内海地域の広域的な連携によるクルーズ振興の 実現に向けたアクションプランの実行のために

6-3-1 アクションプラン実行のための前提条件作り

委員会の議論にもあったように、アクションプランを実行するためには、その実行を担保できる条件づくりが不可欠である。特に、瀬戸内海の魅力を瀬戸内海全体として大都市圏を中心とする多くの住民に積極的にアピールすることが瀬戸内海クルーズの振興には必須である。この認識のもとに、まず、近畿・中国・四国・九州の各地方整備局港湾空港部は、先導的にプランを実現すべく以下の早急な対応に取り掛かる必要がある。

(1) アクションプランを主体的に担う連携組織の活動始動

前述のアクションプランでは、瀬戸内海が有する観光資源の発掘・整理、テーマによるクルーズルートの提案及び社会実験クルーズ実施、一元的なクルーズ船の寄港情報などの発信について、瀬戸内海沿岸地域の広域連携組織を活用して取組むこととしている。しかし、この組織がこれらの多くの取組みを実現していくためには、様々な立場の関係者の協力が必要であることはもちろん、連携組織自体にも現状以上の人材パワー、資金力等が不可欠となる。

当該連携組織は、目指すべきゴールイメージを明確にした上で、会員の意思統一を図りつつ、まず活動を始動することであり、次に、動き始めた活動を一層加速させていくべく、連携組織化のソフト面に優れる人材投入や資金面等の支援においても国が強力なサポートをしていく必要がある。

(2) クルーズ振興の前提となる瀬戸内海の魅力を一元的に整理・発信する主体の確立

クルーズ振興を実現するためには、船社の悩みである採算性の問題を解決する必要がある。クルーズを振興しつつ、採算性の問題を解決するためには、瀬戸内海自体に多くの人を呼び込むことが必要であり、そのためには、多くの人に瀬戸内海の知られざる魅力を整理した上で、わかりやすく伝える必要がある。クルーズを実際に担う船社にとっても、旅行商品を企画提供する旅行会社にとっても、民間独自での商品開発を行うには、瀬戸内海は広すぎる等の開発力の限界があると考えられる。

この役割は、アクションプランの中に示したとおり、瀬戸内海沿岸地域の広域連携組織こそが担うべきである。そのためには、瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会などの連携組織でクルーズ振興に関わる瀬戸内海の魅力の整理と情報発信・情報提供を一元的に行えるような取組が必要である。

6-3-2 短期的に想定すべき具体的なターゲットとアウトプット

アクションプラン実行のための前提条件づくりと併せて実施すべき内容について、具体的に以下にとりまとめる。瀬戸内海沿岸地域の広域連携組織は、これらの内容を瀬戸内海全体で整理した上で、一元的に情報発信するとともに、各地域特性を活かした一島一品のブランド産物となるような商品開発を行い、併せて、地域商品・地域特性と共通のテーマ性があり調和のとれたクルーズを実践することが不可欠である。

(1) 短期的に想定すべき具体的なターゲット

瀬戸内海の魅力を知ってもらい、瀬戸内海自体に多くの人を呼び込み、瀬戸内海でクルーズを体験してもらうため、瀬戸内海の魅力を十分に知らない首都圏・中京圏等の大都市圏の住民を短期的に取り組みべきターゲットとして絞り込む。特に、熟年層に向けた情報発信が必要である。一方、近畿・中国・四国・九州の住民等への情報発信を行うことで、瀬戸内海クルーズへの好奇心を喚起する必要がある。

表 6-3-1 瀬戸内海の魅力等を情報発信する具体的対象（ターゲット）

ターゲット		居住地		
		近畿・中国・四国・九州の住民	首都圏・中京圏等の大都市圏の住民	海外滞在者
属性	熟年層	・市町村や府県の公報やホームページ、雑誌等によるクルーズ情報の提供	・旅行会社、住民にまず、瀬戸内海全体の魅力情報をホームページ、雑誌等で提供し、クルーズ興味を喚起	・クルーズシップコンベンションや各海外船社等への情報提供
	若者	・ホームページ、雑誌等によるクルーズ情報の提供	・旅行会社、住民にまず、瀬戸内海全体の魅力情報をホームページ、雑誌等で提供し、クルーズ興味を喚起	
	修学旅行等を実施している学校	-	・学校、旅行会社への情報提供	-

(2) 短期的に想定すべき具体的なアウトプット

瀬戸内海沿岸地域の広域連携組織が取り組むべき内容としてはアクションプランに示しているが、広域連携組織のような大組織を1つの方向に導くためには、より具体的なアウトプットのイメージを明確にしておく必要がある。このため、短期的に想定すべき内容を、以下に再整理して示す。

表 6-3-2 クルーズ振興に向けた具体的なアウトプット

	具体的アウトプット	備 考
情報収集・整理	・観光資源（自然、歴史・文化等）	府県、市町村の垣根のない瀬戸内海全域での整理
	・連携可能な統一テーマ等知的好奇心を満足させる情報・観光資源等	なるほどと感心する口コミ情報、歴史情報等
情報発信内容	・クルーズコース別の魅力情報	クルーズコース別の一群の情報等
	・発着地での情報提供	駅や空港におけるクルーズ情報及び瀬戸内海の観光情報の提供
	・島嶼情報（島別情報）	一島一品産物情報等
	・多島美（灘・瀬戸・海峡・潮流情報）	瀬戸内海特有の小地区毎の情報等
	・地域独自情報（見所、食べ所、歩き所等）	グルメ・味覚、町並み、産品、歴史、文化・芸術、産業・環境、景観等の分野別情報等
	・個人クルーザー寄港可能港の情報と周辺魅力情報	個人クルーザー向け寄港情報、寄港のための手続き情報等
情報発信手法	・クルーズ情報の一元的発信	瀬戸内海の魅力とクルーズに関する最新情報等を一元的に提供するシステムの検討
	・旅行会社、クルーズ会社への情報提供	旅行会社や船社等への情報発信等を行う場の創出
商品化への働きかけ	・雑誌社への瀬戸内海特集の働きかけ	瀬戸内海全域、分野別、着地別、灘・瀬戸・海峡・湾等の地域別等に雑誌の特集を働きかける
	・旅行会社への瀬戸内海キャンペーン等の働きかけ	魅力的な商品になりそうなコースなどの組み合わせを紹介し、商品化やキャンペーン実施等を働きかける。
	・商品開発に関する会議等の検討	旅行会社や船社等への情報発信、商品化の企画検討等を行う場の創出
クルーズの実施	・社会実験クルーズの実施	魅力的な商品になりそうなコースなどを組み合わせ社会実験クルーズの実施
	・参加型イベントクルーズの検討	瀬戸内海の島巡りスタンプラリー等テーマを設けた参加型イベントの検討
港湾施設の整備	・係留施設や客船ターミナルなどの港湾施設のバリアフリー化	従来型の画一的整備ではなく、利用者や管理者のニーズに合致した柔軟な施設整備への取組み
	・案内所、案内看板、緑地、賑わい施設等の周辺施設の整備	市民が集い、港が賑わうことを目的とした広義的な港湾整備への取組み