

# 1 インバウンド政策の現状と海事局における取組

## (1) インバウンドをめぐる昨年の状況、今後の状況

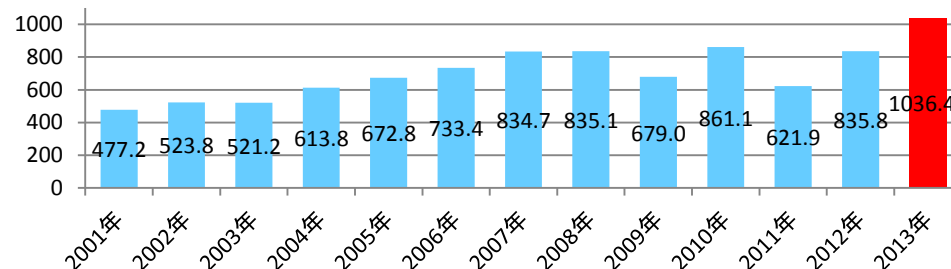
インバウンド、すなわち海外から我が国を訪れる外国人が増加することは、彼らによる消費がもたらす経済的な波及効果により、少子高齢化に伴う内需の停滞・縮小に直面する日本経済にとって、新たな経済成長の起爆剤となる可能性がある。とりわけ、少子高齢化の進行が地方において先行して起きている現状を鑑みれば、各地方における観光資源の磨き上げを通じ、インバウンドの恩恵を全国あまねく浸透させることができれば、社会・経済両面で非常に大きなインパクトとなりうる。また、日本に滞在し、等身大のリアルな日本人の日常の暮らしや歴史・文化に親しむことで、日本に対する好感度を高め、日本のいわば「応援団」を世界に広めていく潜在力をも有している。こうした観点から、我が国におけるインバウンド振興の重要性は、かつてないほど高まっているといっても過言ではない。

2013年は、我が国を訪れる外国人観光客が史上初めて1000万人を突破するなど、さらなる観光立国の推進に向けての一里塚とも言うべき年となった。同年6月、政府において「観光立国推進に向けたアクション・プログラム」が策定されたことを一つの契機として、政府が音頭を取りながら関係省庁・自治体や民間事業者におけるさまざまな取組が効果を上げた。また、訪日に必要となるビザ要件がASEAN諸国を中心として緩和されたことや、数年前に比べて為替レートが円安の側に安定して推移したことなど、さまざまな要因が1000万人の達成に寄与している。

しかしながら、インバウンド1000万人という数字は、世界最大の観光大国であるフランス(8000万人)から劣後するのはもちろん、多くの旅行者が空路でやってくるという点で我が国と類似した条件にあるタイ・韓国等のアジア諸国の後塵を拝している。我が国が豊富な観光資源や多様な自然環境に恵まれていることを考えれば、1000万人は通過点に過ぎず、より高い目標を目指していく必要がある。

2014年1月、インバウンド1000万人達成を受けた観光立国推進閣僚会議の席では、安倍総理大臣より「2020年に訪日観光客2000万人の高みを目指す」旨の指示があった。また、これを受けて6月にはアクション・プログラムが早くも改定されるなど、政府のさらなる努力が求められている状況であり、海事局においても、インバウンドのさらなる誘致について、本来業務のひとつとして、一層力を入れていく必要がある。

図表 I - 8 - 1 年間訪日観光客数の推移



出典: JNTO(日本政府観光局)

## (2) 我が国のインバウンドにおける海事分野の現在位置と課題

島国であり、かつ近隣に所在する国の数が比較的少ない我が国の地理的特性から、我が国を訪れる外国人のおよそ94%が空路を利用して訪日する。海路は残りの6%にすぎない計算になる。しかしながら、博多・下関・対馬と釜山のあいだを運航している日韓航路を中心に、50万人前後の人数が定期旅客船を利用して我が国を訪問しており、この数字は成田・羽田・関空の主要国際空港に次ぐ位置にある中部国際空港を利用して入国する人数に匹敵している。

また、外航クルーズ船の我が国への寄港が増加するに伴い、クルーズ客の訪日も増加しつつある。我が国においては、「ガラパゴス化」という言葉を具現化するようなクルーズ産業の停滞が長年にわたって続き、この間海事行政も機動的な対応を取ることなく、手ごろな価格の多様な商品がクルーズ人口の増加をもたらしている世界のトレンドから取り残されてきた。しかしながら、外国クルーズ船社が上海などを発着する大型客船の日本への寄港を増やしつつあることで、状況は変化しつつある。我が国のような「リタイアした金持ちの道楽」という特殊なイメージのクルーズではなく、経済成長に伴い厚みを増している東アジア諸国の中間層が、気軽にクルーズ船で訪日する時代が到来しているのである。こうしたことから、航空ネットワークの強化に加えて、海からの来日についても充実させていくことは、我が国のインバウンドを振興していくうえで無視できない重要性があるといえる。

加えて、我が国を訪れた外国人観光客が日本で楽しみたいこととして、船旅の魅力やマリンレジャーなどは、残念ながらあまり認識されていない現実がある。日本政策投資銀行が行った調査(※)によれば、アジア8地域の訪日外国人旅行者が、「行ってみたい日本の観光地のイメージ」として選んだ対象として、「温泉」「富士山」

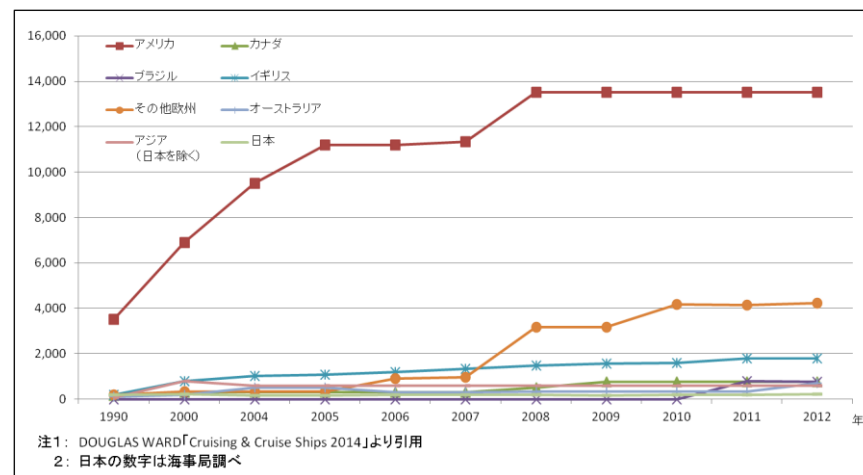
## 2

### クルーズの振興

#### ①我が国を取り巻く世界各国のクルーズ状況

2012年の世界のクルーズ人口は、1990年の約4.9倍（約2,260万人）に増加したが、我が国におけるクルーズ人口は約22万人と、世界全体の約1%を占めるに過ぎない。特に、クルーズ先進国である米国と比較すると極めて少ない数値にとどまっており、近年もほぼ横ばいの状況が続いている。

図表 I-8-2 世界のクルーズ人口の推移



#### ②日本人のクルーズの利用者状況

2013年の我が国のクルーズ人口※は23.8万人（前年比9.9%増）となり、1989年に調査を始めて以来、最高となった。日本船社が運航する外航クルーズ船の利用者は「ふじ丸」が運航を停止したことに伴い、1.5万人（同20.7%減）にとどまったが、外国船社による日本発着の外航クルーズが本格的に始まったことから、外国船社が運航するクルーズ船の利用者は12.3万人（同14.8%増）と過去最高を記録し、合計でも13.8万人（前年比14.8%増）と過去最高になった。

日本人のクルーズ利用者のエリア別のシェアを見ると、アジアが41%、北欧・バルト海が22%、地中海が17%の順となっている。

「桜」「新幹線」「雪景色」「城」といったキーワードが上位を占めたのに対して、「海(海岸)」は15位であり、「海(リゾート)」はさらに下、「スーパーマーケット」よりも劣る19位に低迷している。東京・大阪等の大都市と、それを結ぶいわゆる「ゴールデンルート」上に存在する箱根・京都といった定番観光地が容易に思い浮かぶ一方で、船や海での楽しみはほとんど意識されていない現状が伺える。

※日本政策投資銀行「アジア8地域・訪日外国人旅行者の意向調査(平成25年版)」

[http://www.dbj.jp/pdf/investigate/etc/pdf/book1312\\_01.pdf](http://www.dbj.jp/pdf/investigate/etc/pdf/book1312_01.pdf)

我が国における海洋観光の希薄な存在感を分厚くしていくことは、観光立国としてのレベルアップを実現する上で避けて通れない課題であると言えよう。そのためには、訪日客の4割以上が滞在する東京において、街歩きの魅力的な手段として船旅が認識されたり、船に乗ることそのものが東京観光の重要なコンテンツになるなど、大都市における船旅の観光資源化が重要である。あるいは、訪日観光客の中でも、リピーターは定番ルートや大都市に飽き足らず、北海道・立山黒部・瀬戸内など、新たな観光地を訪れる傾向がある。あるいは「ニセコでスキーを楽しむ」といったように、明確な目的意識を持った滞在型観光も増えつつある。全国に存在する既存航路や遊覧船についても、こうしたニーズをうまく汲み取った観光商品を開発し、海外に発信していく必要があるといえよう。

#### (3)海事局の取り組みの方向性

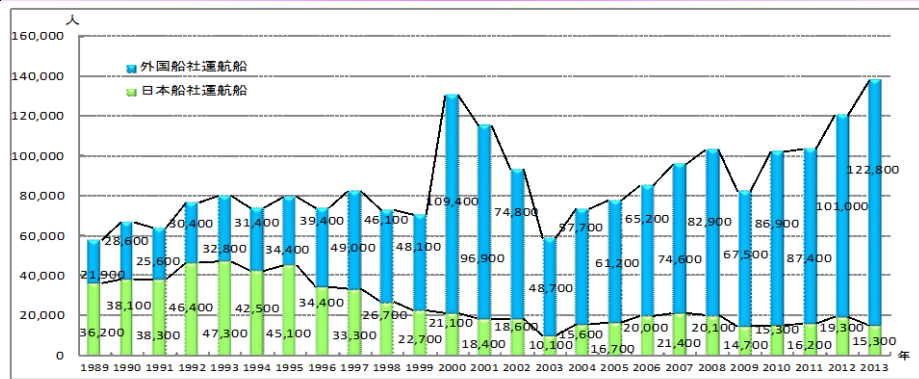
上で述べたように、インバウンドの振興に向けて海事局で取り組むべきフロントティアは多岐にわたるが、大きな柱として①我が国を訪れるクルーズの振興②日韓定期旅客航路の活性化③大都市における舟運の活性化④既存の航路の活性化⑤富裕層を対象とした新たなマリンレジャーの展開、について重点的な取組を進めていきたいと考えている(それぞれの具体的な内容については、次項以降を参照)。

また、インバウンドの振興に加えて、依然として観光産業に大きなウェイトを占めている、日本人による国内観光の振興も重要である。この点では、我が国における国民の海離れが以前から指摘されており、船旅への客足が遠のき、あるいはマリンレジャー人口が一部の限られた年齢層にとどまっているなど、海洋観光へのネガティブな影響が懸念されるところである。また、より巨視的な視点からいえば、こうした海離れは長期的には海事産業を支える人材資源の枯渇をもたらすものに他ならない。海事局では、「海洋観光・海を身近に懇談会」(仮称)を今秋を目途に設け、海、船、旅、食、地域文化、青少年等の分野を視野に入れて幅広い議論を行うこととしている。

また、日本におけるクルーズ利用者の大半は熟年層が多く、若年層の利用者が少ないのが現状である。これは、クルーズに対するイメージとして、「費用が高い」「退屈」「船酔い」などの間違った認識や、長期の休暇が取りにくいことなどを挙げることができる。今後は、これらの誤解を払拭するため、クルーズに対する正しい情報や魅力を広く一般国民に周知するとともに、熟年層だけでなく若年層やファミリー層が気軽に利用することができるクルーズの普及によるリピーターの増加により、クルーズ利用者が増加することを期待する。

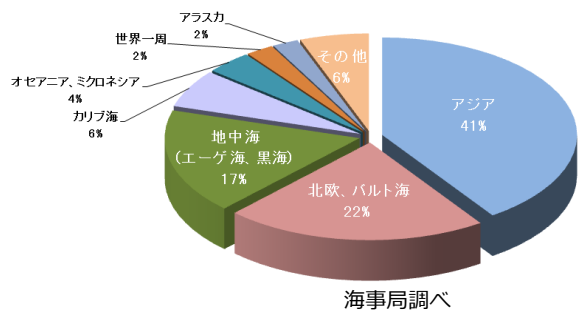
※ クルーズ人口：外航クルーズと内航クルーズを合わせた日本人乗客数。船内1泊以上を対象とし、日帰りクルーズを除く。内航クルーズの乗客数は、日本籍外航クルーズ船による内航クルーズの乗客数に、1997年より内航フェリーによるクルーズの乗客数を含めている。

図表 I - 8 - 3 外航クルーズ船乗客数(日本人)推移



海事局調べ

図表 I - 8 - 4 外航クルーズエリア別乗客数(日本人)シェア (2013年)



海事局調べ

### ③外国船社による大型クルーズ船時代の到来

2013年から外国船社が所有する大型外航クルーズ船による日本発着クルーズが本格的に始まった。更に、2014年からは米国のプリンセス・クルーズが2隻体制でクルーズを行っており、日本の各地で大型クルーズ船を見ることが出来る。

この背景として、世界のクルーズ市場は年率7.2%で拡大しており、クルーズ船社間の競争が激化している。特に、クルーズ発祥の地であり、世界でもっともクルーズ船が多く配船されているカリブ海においては、巨大クルーズ船を投入してコストダウンを図っており、カリブ海からドロップアウトした大型クルーズ船の新たな配船先を模索している。一方、アジア諸国の経済発展により、所得が増加し、アジアにおけるクルーズ利用者が増えていることから、アジアへの配船が増加している。



ダイヤモンド・プリンセス



新たに設置された展望風呂

写真提供：プリンセス・クルーズ

### ④日本国内における外航クルーズ振興に向けての取り組み

2013年6月11日に開催された観光立国推進関係会議において「観光立国実現に向けたアクション・プログラム」が取りまとめられ、「訪日外国人1000万人を達成し、2000万人の高みを目指す」とされている。

このような背景から、国土交通省では、2013年より本格化した外国船社が運航するクルーズ船の誘致促進や日本船社が運航する外航クルーズ船のPRなどを通じて訪日外国人の増加を図ることを目的として、地方自治体等との共催により、2013年12月に沖縄県那覇市で「クルーズシンポジウム in 沖縄」を、福岡県福岡市で「日韓クルーズ・定期旅客船活性化フォーラム」を開催した。

「クルーズシンポジウム in 沖縄」では「クルーズを活用した近隣地域との観光交流の拡大に向けて」をテーマにプレゼンテーションが行われた。また、シンポジウムと併せて、国内外の7つのクルーズ船社・代理店を迎え、港湾管理者・地方自治体との商談会を開催した。

シンポジウム終了後のアンケート調査では、シンポジウム参加者の88%が「満足した」との回答であり、「国内外のクルーズ事情を把握できた」「船社が寄港地に何を求めているのかわかった」「東アジアのクルーズ事情が把握できた」など、多数の意見が寄せられた。

商談会についても、その参加者の66%が「満足した」との回答であり、「客船誘致の足掛かりとなった」「船社との関係が強化できた」といった意見が寄せられ、沖縄におけるクルーズ振興に大きく貢献した。



「日韓クルーズ・定期旅客船活性化フォーラム」



2014年7月には、京都府北部地域で開催される「海フェスタ京都」の関連イベントとして、舞鶴市において「外航クルーズシンポジウム」が開催される予定である。本シンポジウムでは、アメリカのクルーズ会社が運航するクルーズ客船「ダイヤモンド・プリンセス」が舞鶴港に寄港し、同船の船長や「ぱしふいっくびいなす」の船長、旅行会社、地方自治体をパネリストとして招き、今後のクルーズ振興策についてパネルディスカッションを行うこととなっている。

地方においては、北海道、関西、中国、九州及び沖縄の5地区で「地方クルーズ振興協議会」が設置され、それぞれの地域において外航クルーズ船社、港湾関係者、旅行会社及び関係官庁等が官民一体となって、外航クルーズ客船の誘致及びクルーズ振興を通じた観光客の誘致方策等について検討を行っている。国土交通省では、上記5地域以外の地域での地方クルーズ振興協議会の設立を支援するとともに、これまで各分野で推進してきた外航客船誘致や観光振興等の取り組みをさらに進めるため、引き続き関係者と協力・連携して、クルーズ振興を図ることとしている。

### ⑤海外と連携した外航クルーズ振興に向けての取り組み

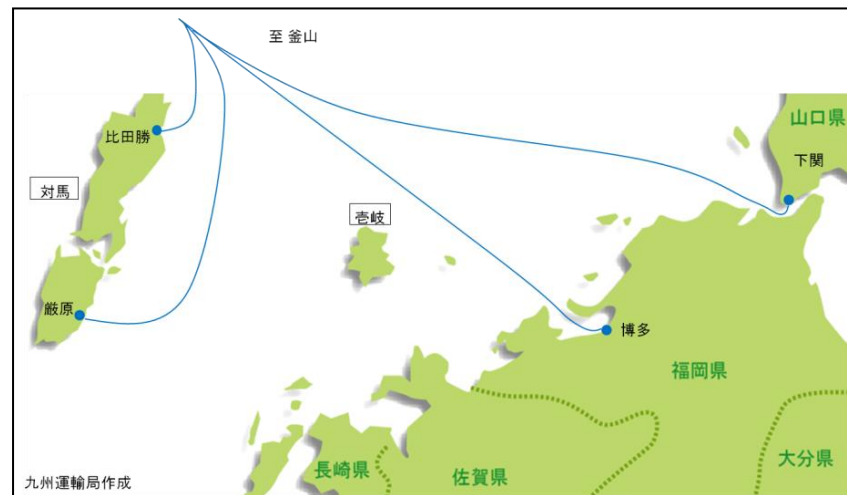
日本とASEANが共同でクルーズ振興を行うための戦略案を議論するため、2014年2月にマレーシア・クアラルンプールで「日ASEANクルーズ振興戦略専門家会合」を開催した。クルーズ産業の現状について、国土交通省よりクルーズ振興政策や我が国の内航クルーズの魅力等を紹介し、商船三井客船より日本船社から見たASEANの魅力、改善点などを説明した。ASEAN側からは、クルーズに関するASEAN側の取りまとめ窓口であるシンガポールより、ASEANがクルーズ振興を行う意義について説明があった。その後、参加国よりクルーズ船誘致に関する現状及び政策について説明が行われ、東アジアにおけるクルーズ船寄港促進に向けた議論を行った。また、本会合において「日ASEANクルーズ振興戦略（以下「振興戦略」）」を策定した。「振興戦略」は、2014年11月にミャンマーで開催予定の「日ASEAN交通大臣会合」において、日本とASEAN諸国との間で合意される予定であり、合意後は、本戦略に基づき、日本とASEAN諸国が協力して、ASEANと日本を結ぶモデルルートの開発やASEANのクルーズ旅行会社の人材育成等を支援することとしている。

## 3 外航旅客定期航路の活性化

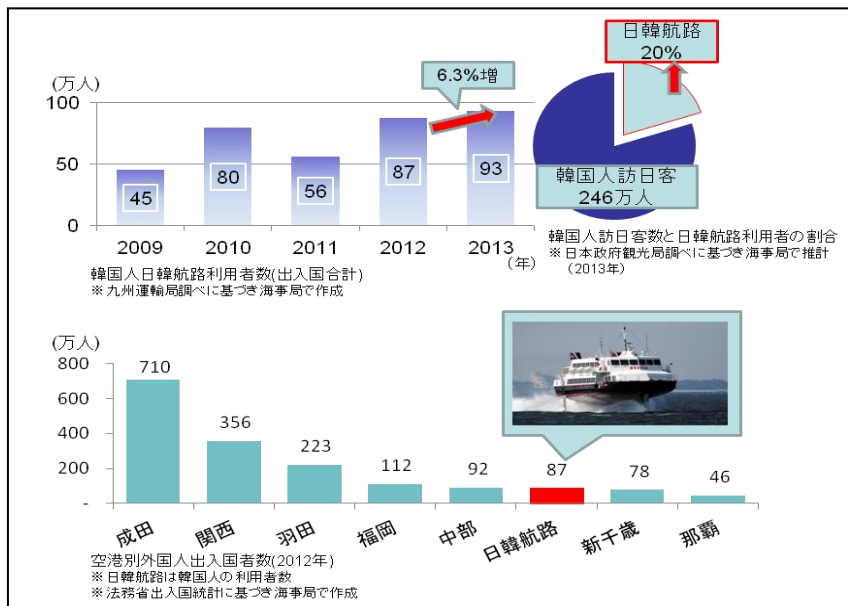
日本発着の外航旅客定期航路として、現在、韓国、中国、ロシアとの間に定期航路が開設されている。これらの定期航路を利用した日本人乗客数は、直近5年間を見ると、2010年に40万人を突破して以来、35万人前後の利用者数で推移していた。しかしながら、日本発着の外航旅客定期航路の利用者数の大部分を占める日韓定期航路において、円安などによる海外旅行の自粛、格安航空機(LCC)との価格競争の激化や日韓関係の冷え込みなどにより、同航路の利用者数が激減したことから、2013年には、全体として18.5万人と前年に比べ約45%減と大幅に減少した。

日韓定期航路については、現在、8社5航路12隻が就航しており、多い時で週100便が運航されている。2013年における同航路の利用者数は、日本人利用者数については、前述のとおり大幅に減少したが、韓国人利用者数については、円安・ウォン高で日本への旅行に割安感が出たこともあり、93万人（出入国合計）と前年に比べ6.3%増加した。これは、中部国際空港の外国人出入国者数である92万人（2012年）に匹敵するものである。また、韓国からの訪日客は2013年には全体で約246万人であるが、そのうち同航路の利用者は約50万人と全体の約20%を占めるなど、日韓間における有力な移動手段となっている。

図表 I - 8 - 5 日韓定期航路の路線図



図表 I - 8 - 6 我が国のインバウンドに占める日韓定期航路の韓国人利用者数

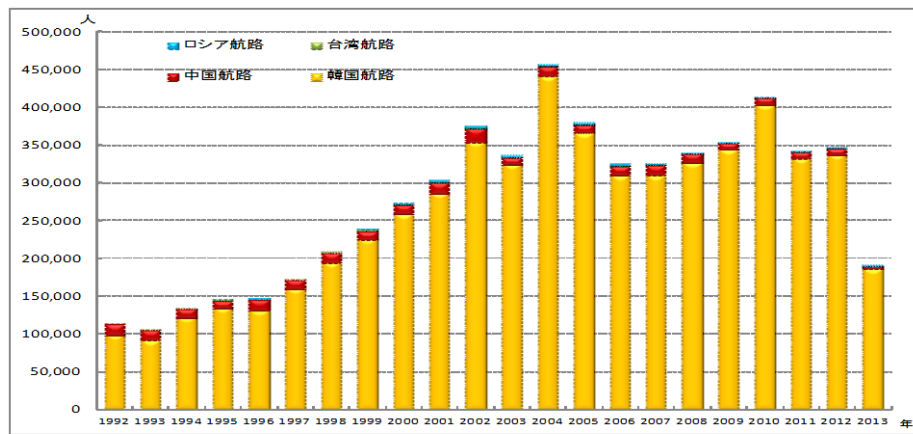


九州地方には、韓国からの訪日客に人気の高い観光資源（ゴルフ、登山、温泉など）が数多く点在しており、多くの旅行者が日韓定期航路を利用して九州地方を訪問している。九州地方の観光資源を積極的にPRするとともに、日韓定期航路の魅力を向上させることにより、より多くの訪日客を日本に招くことができ、ひいては九州経済の振興に貢献することができる。

このように、外航旅客定期航路は、日本と近隣諸国との間をつなぐ移動手段としてだけでなく、海外からの訪日客を呼び込み、地域振興を図るためのインフラとしての可能性を秘めており、その振興には、国、地方自治体、民間の協力による総合的な取り組みが必要である。このような観点から、2013年12月に福岡県福岡市において、国土交通省は韓国海洋水産部、観光庁、福岡市等との共催により「日韓クルーズ・定期旅客船活性化フォーラム」を開催した。同フォーラムでは、「日韓両国の旅客定期航路事業の振興策」について、日韓両国の政府、地方自治体、外航旅客定期航路事業者、旅行会社が講演を行った。その中で、ヨーロッパにおける定期航路事業（フェリー）の売り上げのうち、レストランや船内売店の売り上げがその半分を占めている会社の事例の紹介や放射能に対する正しい情報発信の有効性、九州観光の魅力的なPRの必要性など、日韓定期航路を振興するためのアイデアについて提言を受けた。

今後も、外航旅客定期航路事業者だけではなく、近隣諸国と連携し、国、地方自治体、旅行会社、関係団体などの関係者による取り組みを通じて、外航旅客定期航路の活性化とこれに伴う地域振興に努めていく。

図表 I - 8 - 7 外航旅客定期航路の日本人乗客数の推移



図表 I - 8 - 8 外航旅客定期航路の現況

(2014年4月現在)

航路名	運航者名	国籍	船名	船籍	船型	運航頻度
下関～釜山	関釜フェリー㈱	日本	はまゆゆう	日本	フェリー	毎日1往復
	釜関フェリー㈱	韓国	星希	韓国	フェリー	毎日1往復
博多～釜山	JR九州高速船㈱	日本	ニューかめりあ	日本	フェリー	毎日1往復
			ビートル	日本	ジェットfoil	毎日2～3往復
			ビートル2世	日本	ジェットfoil	
	未来高速船	韓国	コビー	韓国	ジェットfoil	毎日2～3往復
			コビーⅢ	韓国	ジェットfoil	
			コビーV	韓国	ジェットfoil	
大阪～釜山	パンスターライン㈱	韓国	PANSTAR DREAM	韓国	フェリー	週3往復
	韓大重高速海運	韓国	オーシャンフラワー	韓国	高速船	週6往復
			ビートル	日本	ジェットfoil	週2～3往復
	JR九州高速船㈱	日本	ビートル2世	日本	ジェットfoil	
			ビートル3世	日本	ジェットfoil	
			未来高速船	韓国	コビー	
コビーⅢ					韓国	ジェットfoil
神戸・大阪～上海	中日国際輸送有限公司	中国	新望真	中国	フェリー	週1往復
			蘇州号	中国	フェリー	週1往復
大阪～上海	上海フェリー㈱	日本	ゆづとびあ	パナマ	フェリー	週2往復
下関～青島	オリエントフェリー㈱	日本	ゆづとびあ	パナマ	フェリー	週2往復
下関～蘇州(大倉)	上海下関フェリー㈱	日本	ゆづとびあ4	パナマ	フェリー	週2往復(日11:10より旅客輸送休止)
境港～東海～クワンタス	DBSクルーズフェリー㈱	韓国	イースタン・ドリーム	パナマ	フェリー	境港～東海:週1往復 境港～ウラジオ:週1往復
稚内～コルサコフ	ハートランドフェリー㈱	日本	アインズ宗谷	日本	フェリー	年間28航路(6月～9月)

(注) 1. 海事局調べ  
2. 運休中の航路は割愛した。

## 4 既存内航航路のポテンシャルの引き出し

フェリー等が就航する既存の内航航路及びその周辺地域は、近年の島旅ブーム等に代表される観光資源としての可能性を有しており、フェリー等への乗船体験そのものも普段船に余り乗船しない方々にとって、観光資源として活用できる可能性を有している。

なかでも瀬戸内海は、古くから交通の要衝としての歴史に加えて、文化・芸術・自然豊かな多島美の空間を有し、明治以降多くの外国人にもその魅力を評価されている。シルクロードの命名者であるドイツの地理学者フェルディナント・フォン・リヒトホーフは「広い区域にわたる優美な景色で、これ以上のものは世界の何処にもないであろう」との言葉を残したことからも、瀬戸内海の国際・国内競争力のある観光地としてのポテンシャルの高さを伺い知ることができる。

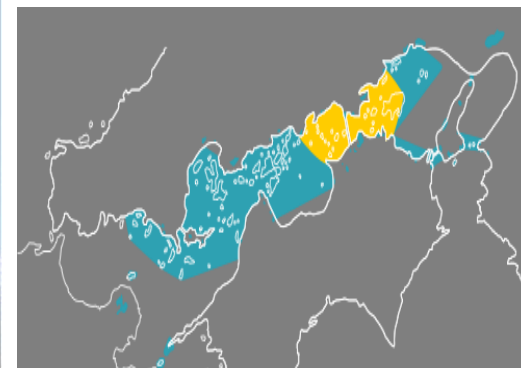
2014年は瀬戸内海が日本で初めての国立公園に指定されてから80周年という節目の年である。紀淡、鳴門、関門、豊予の4海峡に区切られた面積の広い海域が公園区域として指定されており、陸域・海域を含めると日本一広大な国立公園となっている。80周年を記念して、本年3月から瀬戸内海沿岸の地域ではウォーキングやコンサート、港の周辺クルーズや島巡りツアーなど様々なイベントが行われ、風景、食、文化や歴史など瀬戸内海の新たな魅力を全国に発信することとしている。

また、同時期に広島県・愛媛県の島嶼部及び臨海部において、島々の魅力をPRする瀬戸内しま博覧会「瀬戸内しまのわ2014」が開催されており、春・夏・秋の3シーズン毎にお花見クルーズやしまなみサイクリング等、瀬戸内の魅力を体感していただける様々なイベントが行われており、普段船に余り乗船しない方々にとっても、興味をひく内容となっている。

海事局では、瀬戸内海をはじめとする航路を就航する既存のフェリー等を活用して、観光資源の掘り起こし等を進めることにより、国内航路の利用環境の改善や船旅の魅力の向上に取り組むとともに、大都市における舟運の活性化に向けた関係者による意見交換、相互連携の場として、2014年2月に「水のまち東京における舟運活性化に関する関係者連絡会」を設置し、水上交通分野での円滑な移動の確保やオリパラを契機として今後増加が見込まれる訪日外国人観光客等への対応等について検討していくこととしている（詳細は海事局最前線「2020年東京オリンピック・パラリンピック開催に向けて」を参照）。



瀬戸内海国立公園指定80周年記念事業  
(パンフレット表紙)



瀬戸内海国立公園の区域  
黄色：当初指定区域（1934年時）  
青色：現行指定区域（2014年3月現在）



瀬戸内しま博覧会 瀬戸内しまのわ2014  
(ガイドブック表紙)

## 「フェリーさんふらわぁごーど」 (神戸ー大分)に乗りました



2014年6月3日から4日までの2日間、旅行事業者の企画・販売担当者を対象としたファミトリップ（体験航海）を実施しました。

本事業は（一社）日本旅行業協会と（一社）日本旅客船協会が中心となって船旅を織り込んだ新たな旅行商品の企画造成を促すことを目的として実施しているものであり、今回で7回目の実施となります。「ロマン漂う神戸と湯布院をつなぐ船旅」のテーマのもと旅行事業者、旅客船、フェリー事業者等を含めて30名を超える方々が参加しました。

1日目は新神戸駅に集合し、神戸市内の観光施設を訪問した後、神戸港にてレストラン船等各種のクルーズ船に乗船し、神戸港クルーズを体験しました。私は水陸両用観光船の「スブラッシュ神戸」に乗船し、街中を車として、港へは船舶として乗船したまま着水することのできる、まさに神戸を陸と海の双方から味わえる贅沢な体験をすることができました。



水陸両用観光船  
「スブラッシュ神戸」

神戸からは甥フェリーさんふらわぁの運航する「フェリーさんふらわぁごーど」に乗船し、一路大分を目指しました。出航後は船内での賑やかな食事、展望風呂等を楽しみ、約11時間の船旅でしたが、ライトアップされた明石海峡大橋を始めとする瀬戸内海の美しい風景も堪能でき、日頃の喧噪を忘れ、非日常の時間を過ごすことが出来ました。移動と宿泊機能を兼ね備えたフェリーは、船と海双方を楽しむ上で最高のものであると新たに発見できました。

2日目は朝からあいにくの雨模様でしたが、大分、熊本の豊かな観光資源と地域の方々からの暖かいおもてなしに触れ、改めて、瀬戸内海航路がつなぐ観光の可能性の高さを確認することができました。

海事局としては、今後もファミトリップを継続して開催することにより、旅行業界との連携を更に強化して、船旅の魅力のPR等、国内旅客船の活用に向けた取組を進めていくこととしております。旅行事業者においても、船旅への関心と理解を深めてもらい、旅客船を取り入れた旅行商品の開発等に活用していただければと思います。

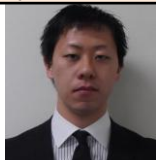
私が担当しています



フェリーさんふらわぁ  
ごーど



船内の様子（客室）



内航課旅客航路活性化推進室  
寺師 雄大

## 5

### 新たなマリンレジャービジネスの振興

欧米等諸外国においては、従来よりプレジャーボートやヨットを使ったクルージング等マリンレジャーが盛んである。人口一人当たりのボート保有隻数は、日本に比べてカナダは48倍、米国は20倍、オーストラリアは14倍、イギリスやイタリアは4倍となっており、子どもの頃からマリンレジャーに親しみやすい環境が整っている。

近年では、東南アジア等においても恵まれた環境を活用したマリンレジャービジネスが増加しており、欧米諸国からの観光客に人気を得て重要な観光資源になっている。このようなマリンレジャービジネスは、ますます増加する途上国の中間層/富裕層もターゲットに取り込み、今後一層の拡大が見込まれる。

一方、我が国は四方を海に囲まれ、湖・河川等も含めたマリンレジャーを楽しむための水域を豊富に有しているものの、訪日観光客の嗜好に合ったマリンレジャービジネスが存在せず、また、マリーナ等においては訪日観光客を受け入れる体制が整っていないため、マリンレジャーを目的とした訪日観光客はほとんどみられない。

例えば、諸外国では、ボート・ヨットを使った旅行・マリンレジャーとして、船長・サービスクルーをセットでチャーターするクルー付チャーターが人気である。船上で食事や宿泊ができ、いつでもシュノーケル等のマリンレジャーを楽しむことができる。また、利用客の嗜好に合わせて自由に遊覧、上陸（観光）等が可能であり、1～2週間長期滞在する旅行客も少なくない。日本ではこのようなマリンレジャービジネスはまだ少数であるが、日本を囲む豊かな海洋自然環境を活かし、インバウンド振興とともに地域活性化を加速させるツールとして期待される。



#### 人口1人あたりのボート保有隻数

日本	カナダ	ニュージーランド	米国	豪州	英国	イタリア
1/390	1/8	1/9	1/19	1/27	1/91	1/98
(日本との比較)	48.7倍	43.3倍	20.5倍	14.4倍	4.2倍	3.9倍

出典: "Recreational Boating Industry Statistics 2012"  
(International Council of Marine Industry Association)



# カーネルさん 外国人が仰山いて

# のご利益?? はる道頓堀クルーズ



ド派手なネオンサインが輝く、極彩色の大阪・道頓堀の街。この街を東西に貫いているのが、町の名前の由来となった道頓堀川です。幅はわずか20mばかりですが、ミナミの賑わいを水面に映したこの川を、乗客を満載した黄色い遊覧船が遊弋しています。一本松海運(株)が運航する「とんぼりリバークルーズ」です。

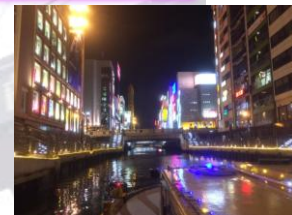
一昔前、道頓堀といえば、遊覧船と同じ黄色で知られる某プロ野球チームの熱狂的ファンが飛び込む場所として全国に知られており、ファンの忠誠心が試されているかのように、濁り淀んだ水が湛えられていたものでした。それが今では、川と街を遠ざけていた冷たいコンクリートの護岸は姿を消し、温かみのあるウッドデッキが両岸に華を添えています。飛び込みを推奨する、というわけではないでしょうが、地元の努力により水質も年々改善し、大阪の四万十川と呼ばれる日がいつか来るかもしれません。

今、そんな道頓堀には、野球ファンの代わりに外国人観光客が津波のように押し寄せています。昨年、我が国を訪れる外国人観光客が初めて1000万人を突破しましたが、大阪にも多くの観光客が押し寄せ、独特の雰囲気とショッピング・グルメを楽しもうと、道頓堀一帯は大阪屈指の一大目的地になっています。そんな道頓堀のど真ん中、買い物でにぎわうドンキホーテの目の前から出航する「とんぼりリバークルーズ」は、関西の私鉄や地下鉄をカバーした「大阪周遊パス」(英語版はOsaka Amazing Pass)を提示すれば無料で乗船できるということもあって、たくさんの外国人がつかの間の船旅を楽しむ格好の機会を提供しているのです。



「とんぼりリバークルーズ」は、所要時間20分ほど、30分ごとに出航。ショッピングや食事の合間の時間にも気軽に飛び乗れますから、大都会のど真ん中にぴったりの、いわばお手軽クルーズ。価格も700円とお手頃です。お手頃とはいえ、地元の若者がガイドとして乗り込み、グリコの看板や道頓堀をまたぐ戒橋の秘密(橋の欄干に注目!!)を面白おかしく説明してくれるなど、楽しみはぎっしり。外国人観光客にとっても、異国情緒たっぷり、光り輝く色とりどりのネオンを、船に揺られながら眺めるのは、旅先での大切な思い出の1ページとなるに違いありません。

また、我が国を訪れる観光客が不満に感じる点の一つとして、ナイトライフ、夜の楽しみ方の選択肢が少ないという点がしばしば挙げられます。その点でも、大阪の夜景を水上から楽しめるこのクルーズは、格好のアトラクションであると言えます。こうした魅力を反映して、「とんぼりリバークルーズ」の乗客に占める外国人観光客の割合は、半分近くにまで達する勢いです。さらに、日本人観光客が少ない平日などは、外国人客が8割を占める便も少なくないといえます。まさに、インバウンド誘致の先進事例であり、我が国が目指している観光立国の将来の姿を先取りしているというほかありません。



日本人が海外旅行に行ったときのことを考えると、ニューヨーク・自由の女神のあるリバティ島へのフェリーや、超高層ビル発祥の地・シカゴでのリバーポートからの建築ツアー、あるいはバンコクのチャオプラヤ川から眺める風景など、旅先の思い出は、船がガイド役になることも多いのではないのでしょうか。この点、「とんぼりリバークルーズ」を運航している一本松海運(株)では、落語家がガイドとして船に乗り込み、水都・大阪の歴史や現在の在り様を楽しく語る「なにわ探検クルーズ」など、他にもユニークな観光商品を展開しています。大阪らしさを詰め込んだこうしたクルーズこそ、まさに大阪観光の目玉としてのポテンシャルがあり、日本人・外国人ともに目が離せない観光資源として成長を続けていくに違いありません。

海事局では、インバウンド2000万人、そして3000万人という新しい時代の到来を見据えて、訪日観光客の日本での楽しみ方の幅を広げ、我が国を魅力あふれた観光立国へと進化させるために、こうした意欲的な取組を行っている海運事業者を応援していきたいと思えます。

私が担当しています  
総務課企画室 西内章人

