

「海事観光への新たな挑戦」

国土交通省海事局長

水嶋 智 氏



【略歴】

1986 年東京大学法学部卒業、同年運輸省入省。2003 年外務省経済協力開発機構日本政府代表部参事官。2013 年国土交通省観光庁総務課長。2014 年国土交通省大臣官房総務課長。2016 年国土交通省鉄道局次長。2017 年国土交通省観光庁次長。2018 年より現職。

皆様、こんにちは。只今ご紹介頂きました国土交通省で海事局長を仰せつかっております水嶋です。ご紹介頂きましたように前職は観光庁の次長をやっておりました。その前は鉄道局というところで長崎新幹線等を担当させて頂きました。その前の中学校時代は長崎の方に修学旅行にやってまいりました。京都の出身でございまして、京都のカトリックの学校だったものですから二十六聖人殉教地とかそういったところを訪ねる、あるいは黒島の教会を訪ねる。そういうことで長崎にお世話になったということでございます。

観光立国の意義



成長戦略の柱

急速な成長を遂げるアジアをはじめとする世界の国際観光需要を取り込むことによって、日本の力強い経済を取り戻す。

地域の発展の鍵

人口減少・少子高齢化が進展する中、国内外からの交流人口の拡大や旅行消費によって地域の活力を維持し、社会を発展させる。

国際社会での日本のパワー

諸外国との双方向の交流を通して、国際相互理解を深め、我が国に対する信頼と共感を強化する。日本のソフトパワーの向上によって、国際社会での日本の地位を確固たるものとするために、極めて重要。

自らの文化・地域への誇り

観光で国を開き、外国人の人々に日本文化や日本人の本質に触れて貰うことを通じて、日本人自らが、その価値を再認識し、自らの文化や地域を誇りに思う。

さて、今日は海事観光への新たな挑戦というお題を頂いております。

海事と観光を一体どう結びつけていくんだろうということがございますけれども、観光、「国の光を観る

は、もって王に賓たるをよろし」と言われております。これは中国の古典の四書五経の中に「易経」という

⁵ のがございますけれど、その易経の中

の言葉だと言われております。その国の文物を見たり見せたりすることが、その国を治めていく為政者にとって大変重要なことだというのが言葉のそもそもの意味だというふうに言われておりますが、この言葉が日本で使われるようになったのが、幕末の頃だと言われております。その当時、世界最新鋭の乗り物というのは鉄製の船でございました。日本では作る技術がありませんでしたが、オランダから船が寄贈され、その船に付けられた名前が「観光丸」ということでございまして、その頃から観光という言葉が日本人の口に上るようになったんじゃないかと言われております。

鎖国時代が終わりを告げて世界に開かれた国づくりをやっていこうという当時の日本の先輩達の思いがどうやらこの船の名前に付けられていたんじゃないかなということがございます。今日的にはどういう意味があるんだろう。色んな意味があるんだろうと思います。国際観光、ちょうど先日もアンケートが発表されておりましたが、最近中国の方の日

本に対する好感度がぐっと上がった。これは中国から日本を訪ねてくる方の数が増えて、実際に日本人と接したということが大きな影響を持っているんじゃないかというふうに言われておりますけれど、それ以外にも日本が少子化の局面の中で地域を活性化していく上で観光というのは非常に大事じゃないかということでございます。日本の人口は今1億2千7百万人位と言われておりますけれど、人口問題研究所の予測では、あと34年位で1億人を切るんじゃないかと。34年後です。随分遠い先と思っておられるかもしれませんが、皆さん34年前のことって結構覚えていませんか？私と同年配の方は、覚えていらっしゃると思います。当時プロ野球では、掛布がホームラン王でしたね。最も勝率が高かったピッチャーは江川です。歌謡曲の世界でいくと、全盛期だったのがチェッカーズ、中森明菜、皆さん、ちょっとぐらい覚えていますよね？というぐらいですから案外覚えているんです。30年位って実はあっという間に来てしまう。

今から30年ちょっと経つと、この国の人口は1億人を切ると言われています。1億人を切るということはどういうことか。この国からあの天下の大東京が2つ分消えてなくなるんです。これから30年の間に。あの天下の大東京が2つ分消えてなくなるんですけれど、恐らくあの大東京はビクともしない。何故か。社会的な人口流入がどんどん続いているからです。地方はものすごい勢いで人間が減ってきます。じゃあそのときどうやって地域経済を活性化していくんだ。昔は公共事業という形で中央政府が集めた富を地方に還元していました。そういう形で地域に経済活動を起こしていく。そういう所得再配分の機能を公共事業が担っていた。この夏から秋にかけても色んな災害がありました。災害に強い国土を作っていかなければいけない。そういう成長のためのインフラ、防災のためのインフラ、もちろん大事ですが、もう1つ地域経済を循環させていくという公共事業の意味があったわけです。

公共事業の予算はどうか。実はピークの頃は補正予算を入れると公共事業の国家の予算額というのは15兆円位ありました。これは誰が総理のときか。小渕総理の頃ですね。今は公共事業はいくらぐらいか。6兆円なんです。15兆円だった公共事業予算が今6兆円なんです。公共事業を昔みたいに増やして地域経済を活性化することができないんですかと

いうことを言われるんですが、それは現実的には相当難しいです。何故か。公共事業の額だけでもピークの頃より 9 兆円落ちていますよね。じゃあ 9 兆円の公共事業予算を増やそうと思ったら 9 兆円の税収を上げなきゃいけない。消費税を 1 % 上げたらどれくらい税収が増えるか。2 兆数千億ですね。だから公共事業を昔の水準に戻そうと思うと、そのためにだけに消費税を 4 % 上げなきゃいけないです。それが今の日本の世論との関係ですといかに厳しいかというのは皆さんお分かり頂けると思います。

8 % から今 10 % に上げようとしそうですけれど、これも 2 回延期しました。今度こそ 3 度目の正直でやるぞと安倍総理が仰っていますけど、その 2 % 上げるときに子供の教育の無償化とかそういうふうな施策を充実させるから 8 % を 10 % という規定路線を何とか認めて下さいと、政府としてはそういうことをお願いしないといけない位、消費税を上げることにについては国民の皆さんの抵抗感というのが強いんですね。

国の予算はどんなふうになっているか。12 月に政府原案が決まって新聞に記事が載ります。12 月の 20 何日。ものすごく難しい政府予算の解説があります。なかなか分かりませんよね。我々行政のプロが見ていても政府の予算というのは分かりにくい。一言でいうとこんなふうになっています。一般会計、大体 100 兆円ですけれど、出て行く方を見てみましょう。これは出て行く方です。100 兆円の円形が主に 4 つに分けて考えられます。1 つは社会保障。これで 3 分の 1。33 兆円位社会保障で消えていきます。年金、医療、介護。これから高齢化どんどんどんどん進んでいきますからここの部分の予算は増える一方です。もう 1 つの固まり。地方交付税。これは 16 兆円ぐらい。これは何か。国が税金として集めたお金を地方に自由に使って下さいといって配るお金。地方交付税交付金というのがあります。それが 16 兆円ぐらい。これは国を素通りして自動的に地方公共団体にお配りするので、半分は社会保障と地方にお配りするお金で消えます。残り半分のうちにさらに半分は国債の償還。これは何かというと、かつて国が借金で借りたお金。これを返済していく借金の返済でまた 4 分の 1 がなくなる。

結局 100 兆円の予算のうち政策的に使えるのって残りの 4 分の 1、25 兆円だけです。この 25 兆円の中で学校の関係の文教科学振興、これが 5 兆円、防衛予算が 5 兆円、これで

10兆円消えて無くなります。だから25兆円のうち防衛予算5兆円、文教予算5兆円、それで10兆円なくなっている。残りの15兆円の中で公共事業が6兆円。これを15兆円に戻すなんてことはありえないわけですね。社会保障の予算はほんとくと高齢者の方は増えていきますから、自然増で年間数千億増えていく。そういう中でじゃあどうやって地域経済を活性化していくんだ、というのが観光立国の発想なわけです。

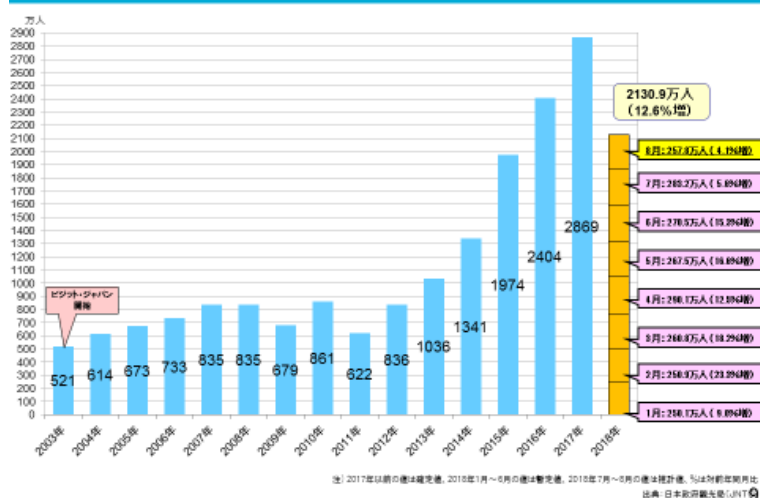
昔のように公共事業、中央で集めたお金を地方に公共事業という形で所得を再配分して地域の経済を動かしていくんじゃなくて、人口が集積しているところから比較的人口が薄いところに人々に移動して頂いて、そこで経済活動をやって頂く。それが観光立国の本質であります。ましてや日本は周辺のアジア諸国が大変な勢いで経済成長していますから、外国から日本に来て頂く。これをインバウンドと言っておりますけれど、インバウンドの観光を日本の地方の経済成長の力につなげていく。人口が減少していく、定住人口が減少していくんだったら、交流人口を増やすことで日本の地域を活性化していこうというのがこの観光立国の基本的な考え方です。「そんなにうまいこといくんかいな」と思われますけれど、第一次世界大戦が終わりました1920年代は世界恐慌の時代が起きました。このとき先進国はどういう経済政策でこの不況を乗り切るかということで、色んな取組みがございました。アメリカがやったのはニューディール政策ですね。大型の公共事業、フーバーダムを造った。そういう形で地域経済を活性化しようとした。一方でヨーロッパ。例えばフランスはその時代にわざわざ「バカンス法」というのを作っています。1930年代。これはもちろん労働政策としての色彩が強いわけですけど、当時のフランス国政府のメッセージは「フランス人よ、旅をしろ」と。そのかわり外国に行かないで、フランスの隅々に旅をしてね、ということを情報発信したわけですね。

私は仕事の関係で3年間パリに駐在しておりましたけれど、フランスは今でも7月14日の革命記念日が終わると、パリの町中が本当にガランとして、パリの人達は一斉にお店を閉めて、勤めを休んで地方の方に行くと言われています。その結果、地方にパリから来た人達が非常にたくさん旅をしている。フランスの小さな村々は都会からの人達を受け入れるようなきれいな村づくりを進めてきているというような例も実際にあるわけでござい

ます。

訪日外国人旅行者数の推移

国土交通省



日本も観光立国をやろうとしたのが 2003 年位からでした。このときにビジットジャパン、「日本に来てください」ということを政府として大々的に始めました。当時外国から日本に来ていた人は年間 500 万人でした。当時の総理は小泉総理でした。小泉総

理はキャッチフレーズを作るのが大変お上手で色々なことを倍にするとか、半分にしようと。例えば「交通事故で亡くなる人の数を半分にしよう」というふうに仰いました。交通事故で亡くなる方、多い方は 2 万人位超えていましたね。小泉さんが総理の頃は大体 1 万人位でした。これも「半分の 5 千人にするんだ」と仰って、これも 5 千人を切りました。外国から日本に来る方の数を 500 万人を倍の 1 千万人だという目標を掲げました。1 千万人に向けて順調に進んでいったんですが、2009 年ガクッと落ち込みました。何があったか、お分かりですよ。2008 年の後半、リーマンショックがありました。それで世界経済が一気に冷え込みました。ただ 2010 年には早くも復調しています。ただ 2011 年にもう 1 回谷がありました。何があったか、東日本大震災ですよ。この 2 回の谷を超えて、2013 年に 10 年かかって 1 千万人という目標を突破しました。ところが、この次に倍の 2 千万人を突破するのに 3 年です。今、2018 年でございますけれど、前年度 2869 万人、これまでのところ対前年比で更に 12.6% の勢いで増えています。9 月はこれだけ災害がございましたので、日本に来るインバウンドはちょっと苦しいかなと思いますけれど、トータルで見ればこのインバウンドが伸びているというトレンドに変わりはないということでございます。

これがどういうふうに経済的な効果を生んでいるのかということですが、これは日本を訪ねてこられる外国人の方の消費額のデータです。外国から日本に来られた方が日本で宿

訪日外国人旅行消費額の推移



- 2017年の訪日外国人旅行消費額は、前年比17.8%増の4兆4,162億円となり、過去最高となった。
- 1人当たり旅行支出は前年比1.3%減の15万3,921円となった。



代を払う、食べ物を食べる、お土産を買う、それは日本の製造業に置き換えて考えると、日本の商品を外国人に売っているということです。から、ある種貿易の輸出額と同じだというふうに考えられると思いますけれども、外国人に対して外国人が日本で消費して頂いている金額が2017年に4.4兆円になっています。4.4

兆円というのはどういう意味があるんだろうということを次に見たいと思うんですが、1人当たり大体15万円から多いときで大体17、8万円、使っておられます。外国人は日本で4.4兆円使っている。これは他の製造業に置き換えると、輸出に相当する。じゃあ他の輸出産業というのはどれぐらいの規模があるのということをちょっと見てみると、今日は海ですから造船のお話もさせて頂く必要があるんですが、船舶の輸出は1.3兆円です。鉄鋼、「鉄は国家なり」鉄の輸出、3.2兆円です。1970年代、80年代、世界を席卷した日本のエレクトロニクス、電子部品の輸出額、4兆円です。観光は今それを上回っています。上位は第二位がケミカル、化学薬品、8兆円。第一位が押しも押されぬ自動車、これが11兆円です。ただ自動車は完成品を販売するだけでなく、現地生産をどんどん進めていますからこれだけで比較するのはフェアじゃないということかもしれませんが、実は今政府が掲げている目標は2020年にインバウンドの数を4千万人にすること。去年は2869万人だと申し上げました。今年是对前年比12%の勢いで伸びていますから、このまま順調に年末まで辿り着けば3千万人を超えます。2020年に4千万人になったとして、そのときに政府は一人当たり外国人の方に20万円使って頂くことを考えている。先ほど見て頂きましたように、多いときは17、8万円使って頂いていました。一人20万円使って頂けるようになれば、×4千万人で外国人の方が観光で日本で消費して頂く金額が8兆円になります。それはどういう意味かというと、化学薬品と並んで自動車産業に次ぐ輸出産業に観光

産業をしていこうじゃないかというのが今の政府の基本的な戦略であります。それを明日の日本を支える観光ビジョンという形で、これは一観光庁とか一国土交通省だけではなくて、オールジャパンの目標として2020年に4千万人、消費額今申し上げたような×20万円で8兆円。さらに2030年には6千万人、消費額は15兆円という目標を掲げて政策に取り組んでいるということでございます。

「観光ビジョン実現プログラム2018」の概要



これまでの経緯

- 平成28年3月30日、明日の日本を支える観光ビジョン構想会議（議長：内閣総理大臣）において、「明日の日本を支える観光ビジョン」を決定。
2020年訪日外国人旅行者数4,000万人、旅行消費額8兆円等の新たな目標を設定。
- 「観光ビジョン実現プログラム」は、新たな観光ビジョン等を踏まえ、政府の今後1年を
目途とした行動計画として、毎年、観光立国推進閣僚会議（主宰：内閣総理大臣）において決定。

概要

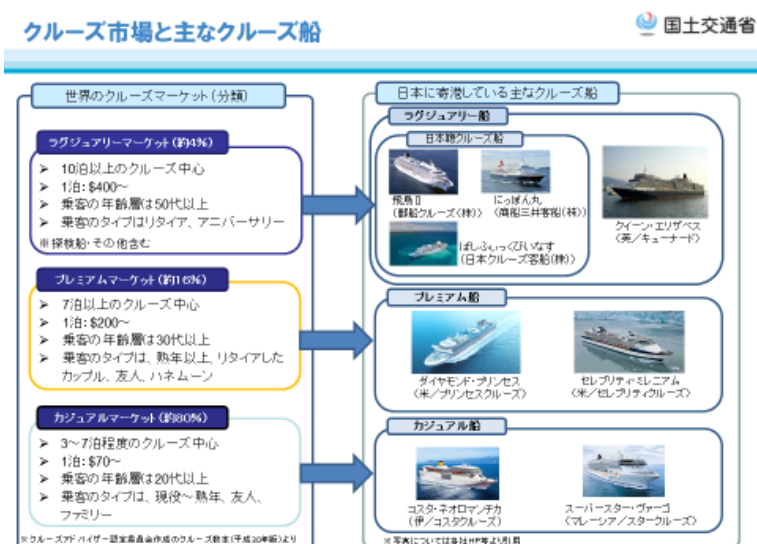
- 平成29年9月から平成30年6月にかけて、観光戦略実行推進タスクフォース（内閣官房長官、
国土交通大臣、関係閣僚等出席）を計8回開催。タスクフォースにおける有識者の意見等を踏ま
え、
政府の今後1年を目標とした取組を「観光ビジョン実現プログラム2018」として策定。
- 第9回観光立国推進閣僚会議（平成30年6月12日持ち回り開催）において決定。

そういう大きな目標をさらに具体的
な年次計画に落とし込んでいま
す。観光ビジョン実現プログラム
2018 という政府全体の目標を今年
の6月に政府全体で取り決めに致し
ました。私はまだ海事局に来る前、
観光庁の時代にこれをやっておった
わけでございますけれど、その中で
13 海事関係の話もしっかりと位置づけ

られております。ただまだまだ海事分野と観光が一緒になってやれることがたくさんある
んじゃないかというのが本日のテーマでございます。

この2018の観光ビジョンの中で海事関係がどういうことが盛り込まれているかという
のがこの一枚紙でございます。中身はこれからもう少し詳しく見てまいりますけれども、
エッセンスとしては、1つはクルーズ船の受け入れ。今日も長崎にはクルーズ船が停まっ
ていますけれども、クルーズ船の受け入れ。あるいは日本の旅客船を海外のお客様にちゃ
んと利用して頂く。日本の船に乗って頂くときに、バリアフリー、ストレスフリーでご利用
頂けるような環境整備を進めていく。あるいは安倍総理は地方創生回廊ということと言
って頂いております。インバウンドの活力を地方の隅々にまで届けるためには外国から来
た人達を地方の隅々に行ってもらふ必要がある。そのためにそういう取組みが海の分野で
できるだろうか。海の分野の魅力発信もちゃんとやっていかないといけない、色んな課題
があるわけですが、もう少し具体的にそれぞれ見ていこうというふうに思います。

まずクルーズでございますけれど、これは私よりお詳しい方が一杯いらっしゃるかもしれませんが、元々カリブ海周辺で4万トンから5万トン位のクルーズ船が発達をしてまいりました。1990年位からどんどん大型の船の建造が始まりました。96年にははいよいよ10万トン級が登場。2003年には15万トン級、2009年には何と22万トン級という形で船がどんどん大型化をしてきました。世界のクルーズ人口も急速に増えて、今2600万人を超える世界のクルーズ人口がいらっしゃるというふうに言われています。日本発着クルーズについてはどうだろうか。これは平成元年の頃に日本の船会社さんもクルーズ船の建造を開始されました。全盛期には日本も9隻位クルーズ船があったと言われていすけれど、現在クルーズ船は3隻でございます。日本人のクルーズ人口は31、2万人と言われていすけれど、今非常に注目を集めているのは外国の船会社に乗って日本を訪ねてくる外国人のクルーズ客の方が非常に目立っているということで、今日本に来られているクルーズ客のお客様が年間253万人位いらっしゃるというふうに言われております。先ほどインバウンド全体で2869万人というふうに申し上げましたけれど、既にその1割位はクルーズで外国から来られるお客さんになっているということでございます。ちなみにこのクルーズの目標を500万人というふうに政府としては言っているということでございます。



これも釈迦に説法ですけど、クルーズと一言で申し上げても色々なクラスがございます。上等なところ、ラグジュアリーマーケット、1泊4万円から5万円位。日本の船会社が持っている3隻でも、飛鳥でもにっぽん丸とか、はしふいっくびいすはこのクラスですね。一泊4、

5万円して、お金に比較的余裕のあるシニアの方とかリタイアされた方とか、そういった方が多いんじゃないかとされておりす。真ん中のプレミアムのマーケット、これは一泊2、3万位でこれは色々なお客様が乗っていらっしゃる。船でいうとこれは長崎で造っ

たダイヤモンド・プリンセスとかのクラスの船がこの辺だと言われております。更に船の大型化が進むと、一人当たりのコストを下げられます。なので一人当たりの単価を大いに下げられるということで、今一人単価 70 ドル位、飲んで食べて寝て移動して、1 日 7、8 千円の料金で乗れるクルーズがボリューム的には非常に大きくなってきています。これは 3 泊から 7 泊程度のクルーズの商品がどんどん売り出されて、長さもこれぐらいでございますので、現役の方々も乗っている。こういう大きな船がどんどん日本に来るようになってきたという変化がみられるようになったということでございます。

フェリーもあるいは日本の旅客船も地味ですが色んな取り組みを続けて頂いています。WiFi が使えるようにする、トイレも洋式化していく、あるいは案内標識を多言語化していく、ボーディングブリッジなんかもバリアフリー化を進めていく、あとフェリーも昔はこういう雑魚寝だったですよ。ところが今はフェリーもどんどんこういう個室化が進んでいます。というふうな形で日本人の足だった国内の移動手段としての船についても外国人対応、あるいは旅行者対応がどんどん進んでいるということでございます。フェリーにおける例をちょっと見てみたいと思うんですけど、これは大阪と志布志の間を走っている「さんふらわあきりしま」新船ですけど、どんどんこういう個室が増えている。これは瀬戸内海を走っているオレンジフェリーで、これは大阪から今治の間を夜間に走るフェリーでこれは新造船ですけど、ちょっと分かりにくいかもしれませんが、ビジネスホテルみたいな個室になっているんですが、これに何が映っているか分かりますか。これは自転車です。自転車を立てられるように、船で揺れても自転車がコケないように、スタンドが 2 つ付いていて、その上に自転車をボンと置いて、フェリーの自分の船室に自転車を持ち込めるような、そういうふうなフェリーのサービスをこのオレンジフェリーさんはしていっています。これは何が起きているかというと、大阪を夜出るんですね。そうすると自転車に乗りたい OL さん、若い女性やサラリーマンの方、金曜日に仕事終わりました、家に帰って服着替えます。愛車の自転車に乗って大阪南港に行きます。夜の 10 時にこのフェリーが出ます。そのときに自転車で旅する人は自転車を分解するのが大変なんです。これは分解しなくていいんです。みんな南港まで自転車に乗っていくんです。そのま

まスタンドにポンと置いてそのまま寝て朝になったら起きて、そのままこの自転車で今治に着きますから、しまなみ海道を土曜日一日中思い切り走って、土曜日の夜にもう一回今治の港に戻ってきて、フェリーで日曜日の朝には大阪に戻れる。そういう人がフェリーに乗るようになっている。そんな工夫をフェリー会社の方もやっていらっしゃるんですね。物流中心だったフェリーが、実はそういう使われ方を今するようになってきたということでもあります。

これは瀬戸内海の話ばかりで恐縮ですが、色んなクルーズ事業の取組みをやっていらっしゃいます。例えば JR 西日本さんは、瀬戸内海汽船さんと組んで JR 西日本が旅行商品として瀬戸内クルーズを打ち出したり、あとはお聞きになった方はいらっしゃるかもしれませんが、今これ「guntu(ガンツウ)」という超高級な豪華客船が出来ました。鉄道は皆さん九州はお馴染みですよ。JR 九州さんが水戸岡先生のデザインで「ななつ星」を始めとする非常に高級な列車がクルーズトレインという位ですから、クルーズそのものでやっちゃおうということで1泊40万円から100万位のスイート専用のそういう船が出来た。あるいはこういう小型バスでそのままフェリーに乗って瀬戸内海の島を回るようなそういうクルーズもトライアルでやってみたりというふうな事例が出てきています。

また「海の駅」というのがあります。皆さんは鉄道の駅は鉄道で乗ってきた人が降りるところですね。大ヒットしている同じような何とかなの駅で「道の駅」というのがある。これは自動車に乗って道路で来た人がちょっとひと休みする、そこで色んな直販所がある、色んな施設がある。それが鉄道じゃなくて道の駅だと。じゃあ船で陸地に訪ねてくる人、特にヨットとかクルーザーで海の方から陸にアプローチされる、マリーナとかそういうところにも道の駅みたいな機能を持たせようということで、今「海の駅」というのがあります。後で出てきますけれど、長崎県にも5つあります。そういうところで色んな体験をして頂く、遊んで頂く、味わって頂く、休んで頂く。ヨットで海側から色んなところを訪ねて頂く人にそういうふうな楽しみを持ってもらうということで、海の駅を活用した観光振興ということも進めておるところでございます。この海の駅というのは全国で167カ所、全国にあるということでございます。

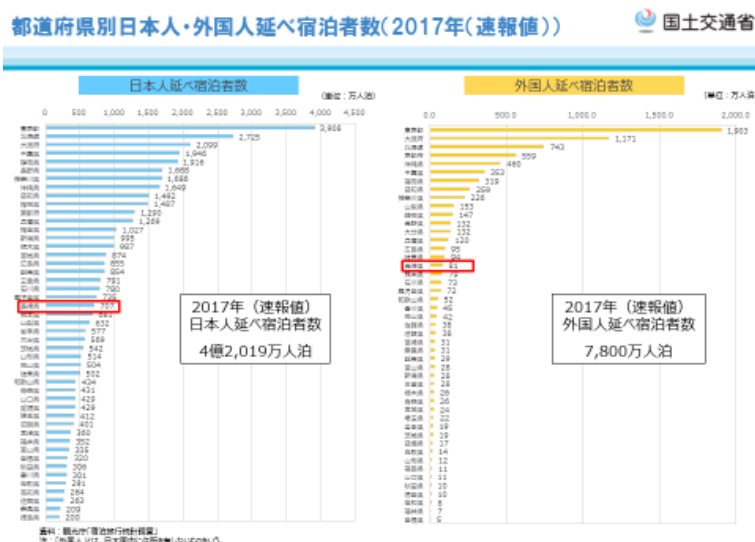
もうちょっと九州と長崎の観光の現状を具体的に見ていこうと思います。これは冒頭年間 2869 万人の方が来られているという話をしましたが、どこの国の方が来ているんだろう。これは全国ですね。全国で見ると一位は中国です。大体 4 分の 1 の方は中国です。僅差で第二位が韓国です。中国と韓国が併せて 2869 万人のうち約半分は中国、韓国の方です。第三位は台湾ですね。16%位は台湾の方。香港の方が 8 %位いらっしゃいます。何が言いたいかというと、東アジアではほぼ 4 分の 3 です。あと東南アジアが 10%位いらっしゃるというのが全国です。あとはヨーロッパでございますとか、アメリカでございますとか、そういったところから来ていらっしゃる。

一方で九州だけを抜き出してみると比率が随分違います。九州だけ抜き出してみると、一番多いのが韓国です。韓国の人が大体 45%位を占めています。2 番目に多いのが中国の方で 37%、この韓国と中国の方を足し合わせて 82%位九州に来ていらっしゃる方々のうち韓国の方と中国の方が占めている。第三位は台湾とか、香港ということになっています。もう少しさらに詳しく細かく見てみましょう。全国の 47 都道府県でそれぞれの都道府県にどこの国の方が来ていらっしゃるかというのを色分けで示したものです。これを見て頂くと、黄色のところは台湾で水色のところは中国です。何が分かるかということ、東北や北陸というところは台湾の方がすごく多くなっています。これは何故か。

日本は地政学的に見ればアジアの北限ですね。これだけ良質の雪が見られる地域、日本の北日本。これだけ良質の雪が見られるところっていうのはアジア中探しても日本しかないんです。台湾の人はほんとくと死ぬまで雪を一生に一回も見たことがない。そういう人達が雪を求めて雪を観光資源として北日本の方に、あるいは北陸の温泉も台湾の方は大好きです。そういった方々が来られているという傾向が見えます。静岡辺りは中国の方の比率が非常に多いですね。何か。中国の方は富士山大好きなんです。富士山を見に来られる方が多い。中国の方のゴールデンルートと言って、東京から富士山、箱根、そして京都に抜けるのが多いと言われています。

一方で西日本を見てみましょう。西日本を見てみると紫色、これは韓国ですけど、西日本になると韓国が圧倒的に多いですね。特に九州は韓国が圧倒的に多いです。韓国の方

は非常に近いので国内旅行に来るようになり一回の旅行当たりの泊数も比較的短い旅行、ただリピーターとして何度も何度も九州に韓国の方は来ているという傾向が読み取れます。長崎を見てみると、韓国が一番上であとは台湾の方が案外多い。中国の方、アメリカの方がそれに続きます。見て頂くと例えば広島はちょっとパターンが独特です。ちょっと図が見えにくくなっていますが、広島がどの国の方が一番多いかというと、一番はヨーロッパ、2番はアメリカ、3番はオーストラリアということで欧米の方が多いという形になっておるんですけど、これは何故か分かりますよね。長崎も同じような条件を持っておりますけれど、原爆ドームですね。被爆地としての広島を見に来られる。あるいは軍の関係者も米軍基地があるところはアメリカ人の割合が高くなるというふうな傾向も見取れますけれど、長崎はそのような構成になっています。

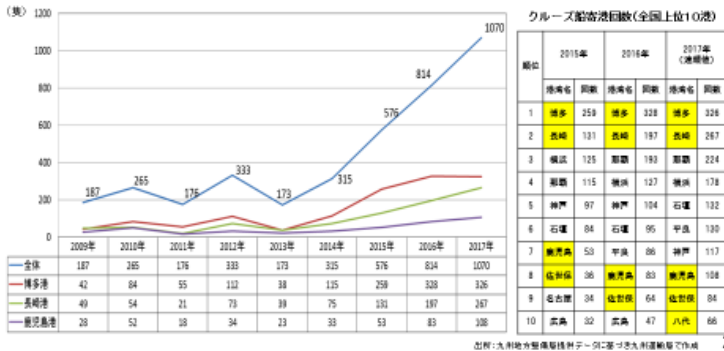


26

国の役人の良くないところはよくこうやって都道府県別ランキングと出しておいて実際に皆さんを刺激するというあまり意地悪なことをよくやるんですが、日本人の方が各県にどこに旅行しているかということと外国人の方が各県のどこに泊まっているかというのを表にしたものです。これを見て頂くと、日本人が一番泊まりに行っているのは東京なんですね。なんですけれど、これをザーッと見て頂いて長崎は実は22番目位だと思います。外国人の方がどこに泊まっているかで見ると、長崎は実は健闘していて、全国で17位ぐらい。ということで外国人の方は比較的長崎を選んで下さっているというのが統計的に選んでとれます。

九州(下関を含む)へのクルーズ船の寄港状況

1. 2017年の九州(下関港を含む)への寄港回数は、1070回(2016年は814回)と過去最高記録、3年連続で過去最高を更新した。欧米船社も中国発着クルーズへの配船を増やすなど、中国の旺盛なクルーズ需要が過去最高の更新に大きく貢献した。
2. 2017年の港湾別の寄港回数は、博多港が326回で3年連続第1位、長崎港が267回で3年連続第2位となるほか、鹿児島港、佐世保港、八代港が全国上位10港に入っている。



もうちょっと長崎、九州、海事関係について掘り下げていきたいというふうに思います。まずクルーズでございしますが、クルーズは見て頂きますと、博多がすごい勢いで船が来ていますけど、長崎は第二位ですね。博多港、326回で3年連続第一位ですけれど、長崎港は267回で3年連続第二位ということで、クルーズ

の寄港回数が非常に多い港町になっています。これは267隻ですけれど、267隻のうちほとんどが実は外国船社のクルーズ船でございします。267隻のうち去年の統計ですけれど262回は外国の船社さんのクルーズ船。日本のクルーズ船は267分の5です。見て頂くと、最近は八代辺りも非常に健闘していらっしゃるしまして、八代66隻、鹿児島108隻、という形で九州、アジアに非常に近いという地理的な条件もあって、九州へのクルーズ船の寄港というのが飛躍的に伸びているという形になっています。

長崎にどんな船が来ているんだろうということでございしますけども、長崎に去年一年間寄港したクルーズ船を統計で見ってみました。飛鳥はご案内の通り日本の船でございしますけれど、去年2回寄港した。このクラスが5万トン位ですね。ぱしふいっくびいなす、これも日本の船ですけれど、これはもっと小さいです。2.6万トン位ですね。皆さんが長崎の町で一番よく見ていらっしゃる船がこれです。カンタムオブザシーズ。これは非常に大きな船です。横のほうにデータを乗っけていますけれど、いわゆる17万トン級で32回去年長崎に寄港しています。同じくノルウェージャンクルーズのノルウェー جانジョイというのは17万トン級ですが、これも去年22回、長崎に来ています。長崎で造ったダイヤモンド・プリンセス、これは11万トン級ですけれど、去年6回長崎に入っているという形で長崎の港に色んなクルーズ船が入ってきてくれています。

今日長崎にクルーズ船が停まっているのをご覧になった方はいらっしゃるかもしれませ

んけれど、これはスタークルーズ社のスーパースターバーゴという船が長崎の港に入っています。まだご覧になっていらっしゃる方、特に他の町から来られた方は是非ちょっと港の方で見て頂ければまだ見れると思いますけど、その船で7万5千トンです。あの船が7万5千トンだというふうに見て頂ければ、もっと大きい船があるんだなということも実感して頂けると思いますが、あの船で大体2千人位の定員が乗っていらっしゃるということでもあります。



長崎は、非常に素晴らしくこの常盤・出島地区に7万トン級までのクルーズ船が入れます。これは長崎の皆さんにとっては当たり前かもしれませんが、こんな町中の一等地にクルーズ船が入れる町って日本中なかなかないんです。ご案内の通り、日本の港湾は産業港湾として発達した経緯がありますから、港が非

常に町の賑わいから遠いところにあるのが一般的です。この町の賑わいからこんなに近いところにクルーズ船が入れる港っていうのは、日本中探してもそうはありません。ただ一方で船がどんどん大型化していますので、女神大橋ですね、桁下が65m。一番大きな22万トン級になりますとマストまでの高さが65メートルなので、この女神大橋にかすっちゃうかもしれないということで、一番大きな世界最大級の船は女神大橋の下に入って来れないので、ここに小ヶ倉柳地区ということで、今年度改良工事が完成して、22万トン級のオアシス・オブ・ザ・シーズという船ですけど、そういった船も受け入れられるようにということで、体制を整えて頂いているということでもあります。

長崎はこのクルーズ埠頭だけでなく、当然町全体も変わりますよね。これも釈迦に説法で、私が申し上げるまでもないんですけど、当然今度新幹線がやってまいります。新幹線がやってくることに伴って駅前がガラリと変わります。駅が変わります。県庁舎も

県警本部も既に移転しておられますよね。私も長崎新幹線の問題をやっていたときに、中村知事に会いに何度も県庁の方にお伺いさせていただきましたけど、県庁もとうとう場所が変わりました。長崎新幹線、色んな報道がされておりますけど、今回、武雄と長崎の間、これをいわゆるフル規格の新幹線で建設を進めているところなんです。フル規格の新幹線というのは、九州新幹線、東海道新幹線、山陽新幹線と全部一緒に線路の幅が標準軌です。そういうサイズの新幹線も長崎新幹線の場合の問題は武生と鳥栖の間、ここを元々の計画ではいわゆるフリーゲージトレインというのを走らせようとした。秋田新幹線や山形新幹線と一緒になんだ。これはまた難しいんですよ、微妙に違うんですね。フリーゲージトレインというのはゲージがフリーということで、何が言いたいのかというと、鉄道の列車側の車輪の幅が広くなったり狭くなったりするんです。なので日本の鉄道は新幹線じゃないところは狭軌といって線路の幅が狭いんですね。新幹線は標準軌といって線路の幅が広いんです。普通だと狭軌の在来線と標準軌の新幹線のレールの上は違う車両じゃないと走れない。フリーゲージトレインというのは、車両は一緒だけれど、鉄道の車両についている車輪の幅を機械側で自動でこうやって広げたり縮めたりすることで新幹線の線路の上も在来線の線路の上も走れるような夢の列車を開発しようということでやってまいりました。

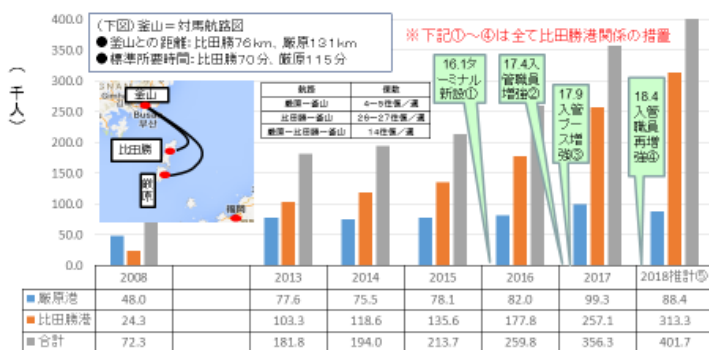
そうすると鳥栖と武生の間が在来線でもその上も走って福岡と長崎、あるいは長崎から福岡からさらに山陽新幹線に乗ってもっと東の方まで行けるんじゃないかということで開発を進めてきたんですが、大変申し訳ございません。これがなかなかうまくいきませんでした。なのでとりあえず今は在来線で武雄温泉で乗り換えて頂きます。だから長崎の方は新幹線が完成したときは武雄までは新幹線で行けるけれど、武雄でホームトゥホームで向かい側に待っている在来線に乗り換えて頂いて博多方面に行って頂く。逆に博多方面から来る方は武生で在来線に乗っていたのをホームの反対側に待っている新幹線に乗り換えて長崎まで来て頂くということをちょっとすみませんけれど我慢して頂いてご利用頂く必要がある。これは昔、八代で鹿児島新幹線がそういう方式だったんですね。八代から鹿児島の間までフル規格の東海道新幹線なんかと同じような新幹線をまず作って、八代と博多の間は在来線という時代がございましたけど、それと同じことを長崎新幹線をご利用する

ときにはやって頂く必要があるということでございますけれども、駅前の整備は非常に進めて頂いております。これは私以上に当事者として取り組んでいらっしゃる方が既に一杯いらっしゃると思いますけれど、長崎の駅を降りて、駅前に色んな施設ができています。海辺も見ることができる。こういうターミナル駅というのも全国でも非常に珍しいんじゃないかなというふうに思います。

長崎における外航定期航路(日韓定期航路)の状況

国土交通省

対馬-釜山航路は韓国からの旅客の急増により混雑。
そのため、比田勝港においてターミナルの新設、入管機能の増強により対応。



先程クルーズの話ばかりでしたが、もう1つ長崎県ということであれば、実は外航の定期航路も相当外国のお客さんを運んで来て頂いています。これは言わずと知れた対馬でございますけれども、比田勝と厳原でございますが、これを見て下さい。何と両方併せて年間40万人位外国の方がこの定期航路で来て頂いてい

ます。当然韓国ですよ。釜山からこれだけ近いので、釜山から年間40万人位、過去10年で5倍、それぐらいの伸びで、船で韓国から対馬に来て下さる方が増えています。ただ問題は滞在時間が短いんですね。どちらかとすればそういう受け入れについてどうしたらいいんだろうと、短期間にこれだけ増えましたから、地元では色々な戸惑いがありました。船回りに関していうと、ターミナルを大きくしていますし、あと法務省にお願いして入国管理の職員数を大幅に増やして受け入れ体制を進めているところですが、地域としてはこれをどうやって受け入れていくのかというのはまだまだ関係者の皆さんに知恵を絞って頂く必要がある。増加は6年連続というふうに書いてありますけれど、色んな免税店なんかはございますが、どうやってこの大量の韓国の方を受け入れていくのかということが地域では話し合われているということでございます。

あとこれはちょっと他の地域の例ですけど、さっきクルーズで日本の港は町の賑わいから遠いところに港があるということを申し上げました。クルーズを一杯受け入れるとき

の問題点でちょっと地方でクルーズ疲れみたいなことを言われている面があります。というのも、一度に2千人、3千人の方が着いて、それが大量に何十台のバスに乗っていきなり免税店に行っちゃう。免税店でババッと買い物をして船に戻る。せっかく自分達歓迎の受け入れ行事をやっているのに自分達の地域にお金が落ちないじゃないか。折角外国の人が来てくれているのに、自分達の町を見てくれないじゃないか。自分達市民とのふれあいがいいじゃないかみたいな悩みがあります。どうやってクルーズのお客さんを地域で受け入れていくかというのが非常に悩ましいのですが、これはさっき八代が結構頑張っていると申し上げたんですけど、八代の港は典型的な産業港湾で、町の賑わいから一番遠いところにクルーズの船が入る埠頭があるんですね。逆にクルーズの埠頭は海側から近いんですが、町側からすると非常に遠いと。そうするとクルーズ船が入っているかどうかで八代の方はピンとこない。八代の町の賑わいは熊本県の賑わいにつながらないということで、八代に入ったクルーズ船のお客さんをこういうボートに乗り換えて頂いて天草に渡してもらえないか。天草は松島と八代と昔は航路があったんですが今はないんですね。クルーズ船の人に八代で乗り換えて天草を楽しんでもらうようなこういう話を今年試験的に始め出しています。松島に行かれた方はいらっしゃるかもしれませんが、リゾラリゾートというカリフォルニアみたいなおしゃれなカフェとかレストランが実は天草の上天草市に出来ているんですね。一回行ってください、すごいおしゃれなところですから。というようにあって、クルーズの賑わいを地域の中にどう取り入れていくか、そのときに海と海をつなぐ、航路と航路でつないでいく、そういう発想があってもいいんじゃないかということでありました。これはよその地域の例で申し訳ないですが、これも天草の方ですが、シークルーズさんというやり手の若い経営者さんがいらっしゃるんですけど、水戸岡さんがデザインした船に乗って、スイーツを食べるクルーズを2時間位天草辺りを運航するというをやっているみたいです。

さっき申し上げた海の駅、これは長崎に7つありますね。ハウステンボス、おおむらわん、ながさき海の駅、ながさき・でじま海の駅、つしま海の駅、いき湯がっぱ海の駅、ごとう・うくじま海の駅、ということで、ヨットだとか、クルーザーとかで立ち寄られた方

に楽しんで頂けるような環境整備をやっていく。もちろん陸側から行って頂いても結構ですけど、こういう海の駅で人々に楽しんで頂く、休んで頂くということも取組みとしてはあるということでございます。

海事産業関連施設の活用の可能性～明治日本の産業革命遺産～ 国土交通省



39

今日、午前中三菱造船の皆さんにお世話になりまして私も見せて頂いたんですが、もう1つ海と観光で産業観光的な発想もあります。これは世界遺産、今までは自然遺産と文化遺産しかなかったんですが、3つ目のジャンルで産業遺産というのが出来たということでございます、海事産業関連の

世界遺産が長崎にはこれだけあるわけでございます。景勝地を占めている占勝閣、元々所長さんの社宅として造られた、実際にゲストハウスで天皇陛下も3回来ていらっしゃる。あるいは現役最古のジャイアント・カンチ・レバークレーンとか、あと日本最古の現役ドック、第三船渠ドックとかあるいは造船所の資料館、今日見せて頂きましたが、ここは一般の方も入れます。これは三菱さんの宣伝じゃなくて、本当に日本の近代化の歩み、日本が明治になってからどうやって一流の国になろうとしてきたかというその日本の産業化、近代化の歴史そのものがここに行ったら分かると思うので、長崎の人だけじゃなくて、是非全国の人に見て頂きたいというふうに思うんですが、こういう産業観光的なこと、これは名古屋なんかも実にすごく熱心にやっていらっしゃるんです。産業、例えば関西、京都が観光に力を入れるのが分かる。中部地方、名古屋は製造業を第二次産業でやってきた。観光はピンとこない。ところが名古屋もトヨタさんがものすごく立派な博物館を造られたり、ノリタケさんで色んな体験が出来たり、自分達が産業で地域づくりをしてきた。その産業を見てもらうということで産業観光ということで中部の経済界の方も頑張ってやっていらっしゃいます。長崎も色んな歴史的な遺産があれば文化的な遺産もあれば自然もあれ

ば多島美、島がいっぱいあって美しい海もあります。だけど産業で見てもらうものだって長崎にはいっぱいあるんです。

あともう1つ、時間もなくなってきましたけれど、モーターボートレース、競艇の発祥地は実は長崎です。この大村でモーターボートは発祥致しました。今ここは頑張られて売上げは15年前の3倍になっています。9月23日にはナイターのレースを始めました。私は点灯式に来ていますがこれは私ですけど、3週間前に大村に点灯式に来てさせて頂いたんですけれど、ナイターでやっていますからサラリーマンの方が終わったらインターネットでナイターのボートレース買えますので、お小遣いが許す範囲で奥さんに許してもらえらる範囲で是非皆さんボートレースも楽しんで頂ければということでございます。

海事観光戦略実行推進本部の設置について



「明日の日本を支える観光ビジョン」を踏まえ、海事分野における観光振興についての取組を加速化させ、戦略的に情報発信を行う必要。

⇒ 海事局に「**海事観光戦略実行推進本部**」を設置（平成30年9月28日）

- 観光庁等とも連携しつつ、海事観光の取組について、対応策のあり方を総合的に検討・推進。
- 「海に行く」「船に乗る」等をテーマとした「C to Seaプロジェクト」を官民一体で推進しており、今後、「C to Seaプロジェクト」とも一体的に海事観光を推進。

《海事観光戦略実行推進本部の狙い》

- ① 海事観光分野で観光立国という政府目標に貢献
- ② 観光振興を海事分野の成長のエンジンに
- ③ 「C to Seaプロジェクト」を観光面からのアプローチで更に活性化



第1回海事観光戦略実行推進本部

41

ということで、海事と観光は一見関係がないように見えるんですけれど、海の世界はほおっておくと、ビジネスとウビジネスで一般国民の方にその価値とか分かってもらいにくいですね。イギリスは海洋国家、日本もそれどころじゃない海洋国家ですけれど、ほんとくと海は物流中心になったり、産業中心になったりし

て、一般国民の人に海に親しんでもらえるようなチャンスはなかなかない。B to Bに終わってしまうのはまずいということで私もバッチを付けていますが、今国交省はC to Sea、Cというのはカルチャーだったり、チルドレンだったり、コンシューマーであったり、シチズンであったり、要は一般の人に海をもっと知ってもらおうということをやっているんですけど、それとやはり観光というのはもっと親和性があるんじゃないか。観光立国、冒頭申し上げたように、日本政府としては是非やっていかなくちゃいけない。それに対して海事分野ももっともっと貢献できるんじゃないか。あるいはこれだけインバウンドが来て、一大消費活動が行われているんだから、それをもっと海事分野の成長エンジンとし

て取り組んでいくような工夫というのはまだまだあるんじゃないか。C to Sea が国民の人達の色んな理解を得て、海事分野にもっともっこの国共通のリソースを投入していくためにも一般国民の人に海に対する共感を広めていく必要があるんじゃないか。そのためにも海事と観光という2つの分野を一緒にして考えていく必要があるんじゃないかということでした。お時間がまいりました。ご清聴どうもありがとうございました。

平成30年10月16日
海事立国フォーラム in 長崎

「海事観光」への新たな挑戦

国土交通省 海事局長
水嶋 智



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

1. 我が国の観光政策の方向性



Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

目次



1. 我が国の観光政策の方向性
2. 海事観光の振興に向けた施策
3. 九州・長崎の観光の現状
4. 長崎・九州における海事観光の取組

2

観光とは？



観光

観国之光、利用資于王

国の光を観るは、もって王に資たるによろし。くくにのひかりをみるは、もっておごにひんたるによろし。
『萬葉』より「光」は文物、政治、暮らし向き、風俗などのこと、「観」はただ漠然と見るのではなく「よくみる」、「しめす」の意味もある。つまり観る、観せるの意味をもつ。※

国の光を観る、観せる

我が国で「観光」が使われ始めたのは、江戸時代末期。広く大衆が認知したのは、オランダ国王から徳川幕府に贈られた蒸気船に付けた「**観光丸**」。その意図は、**進んでいる海外の実情を観るとともに、我が国の意気を観せる**ことにある。

※ 出典：現代観光用語辞典（財）日本交通公社）

4

観光立国の意義

成長戦略の柱

急速な成長を遂げるアジアをはじめとする世界の国際観光需要を取り込むことによって、日本の力強い経済を取り戻す。

地域の発展の鍵

人口減少・少子高齢化が進展する中、国内外からの交流人口の拡大や旅行消費によって地域の活力を維持し、社会を発展させる。

国際社会での日本のパワー

諸外国との双方方向の交流を通して、国際相互理解を深め、我が国に対する信頼と共感を強化する。日本のソフトパワーの向上によって、国際社会での日本の地位を確固たるものとするために、極めて重要。

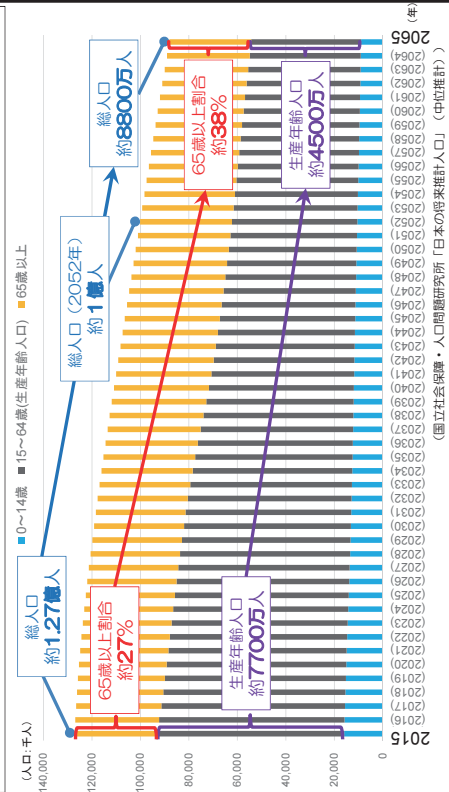
自らの文化・地域への誇り

観光で国を開き、外国の人々に日本文化や日本人の本質に触れて貰うことを通じて、日本人自らも、その価値を再認識し、自らの文化や地域を誇りに思う。

5

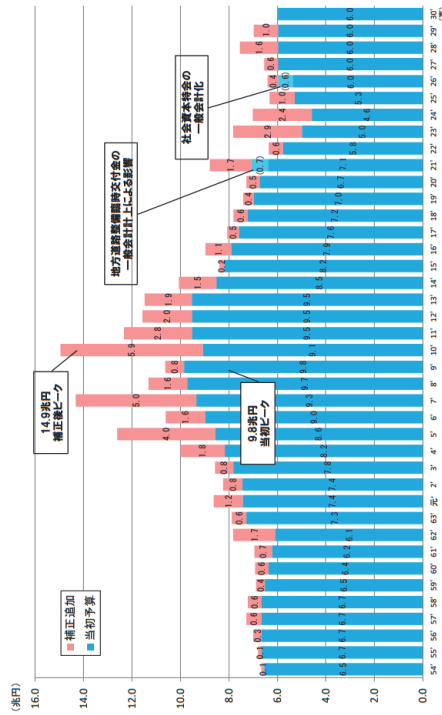
人口減少・少子高齢化の推移・予測

- 今後、人口減少が進み、2052年には1億人程度となる見通し。
- 少子高齢化が急速に進捗しており、2065年には総人口の約38%が65歳以上になる見通し。
- それにより、生産年齢人口は現在の6割近くまで減少。



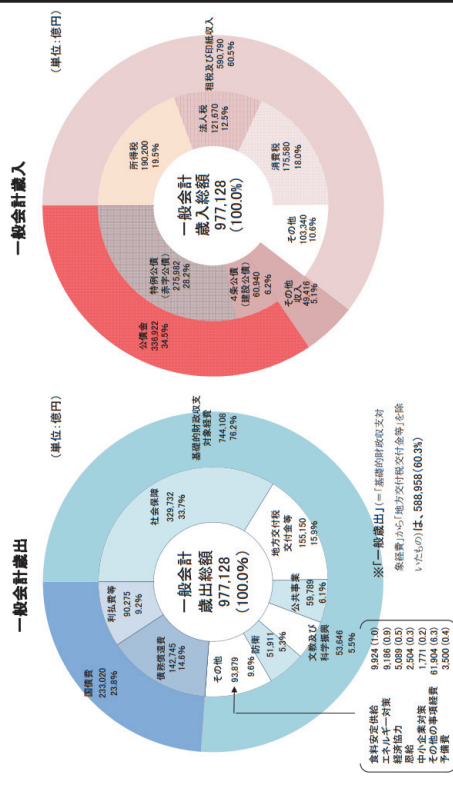
6

公共事業関係費(政府全体)の推移



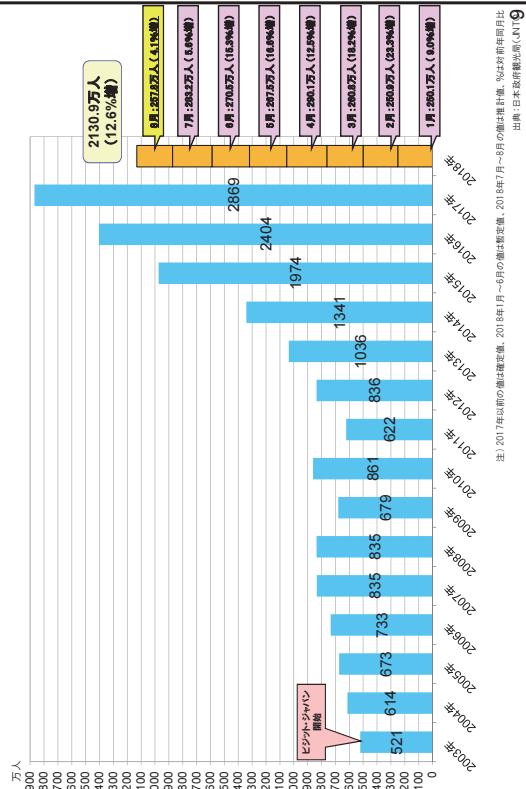
7

平成30年度一般会計予算



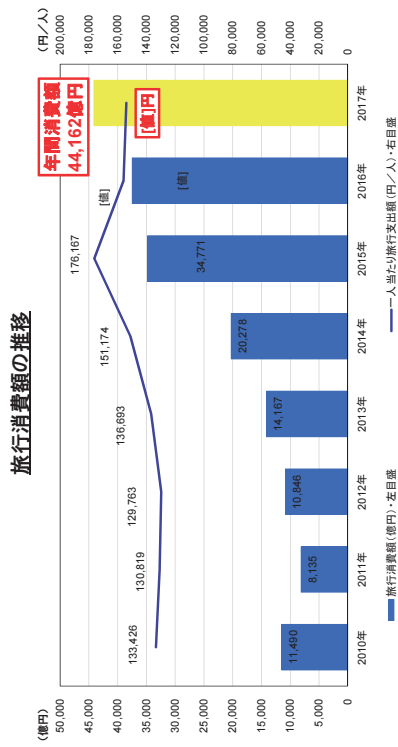
8

訪日外国人旅行者数の推移



訪日外国人旅行消費額の推移

- 2017年の訪日外国人旅行消費額は、前年比17.8%増の4兆4,162億円となり、過去最高となった。
- 1人当たり旅行支出は前年比1.3%減の15万3,921円となった。



訪日外国人旅行消費額の製品別輸出額との比較(2017年)

- 2017年の訪日外国人旅行消費額は4兆4,162億円で、電子部品の輸出額を超える水準となっている。



明日の日本を支える観光ビジョン 新たな目標値

2012年から2017年の変化

戦略的なビザ緩和、免税制度の拡充、出入国管理体制の充実、航空ネットワーク拡大などの施策を実施。

- ・ 訪日外国人旅行者数は、約3.5倍増の2869万人に
- ・ 訪日外国人旅行消費額は、約4倍増の4.4兆円に

新たな目標への挑戦!

訪日外国人旅行者数	2020年: 4,000万人 (2015年の約2倍)※	2030年: 6,000万人 (2015年の約3倍)※
訪日外国人旅行消費額	2020年: 8兆円 (2015年の約2倍)※	2030年: 15兆円 (2015年の約3倍)※
地方部での外国人延べ宿泊者数	2020年: 7,000万人泊 (2015年の約2倍)※	2030年: 1億3,000万人泊 (2015年の約3倍)※
外国人リピーター数	2020年: 2,400万人 (2015年の約2倍)※	2030年: 3,600万人 (2015年の約3倍)※
日本人国内旅行消費額	2020年: 21兆円 (最近5年間の平均から約5%増)※	2030年: 22兆円 (最近5年間の平均から約10%増)※

※ (1)内は観光ビジョン策定時である2015年時点との比較

国土交通省

「観光ビジョン実現プログラム2018」の概要

これまでの経緯

○平成28年3月30日、明日の日本を支える観光ビジョン構想会議（議長：内閣総理大臣）において、「明日の日本を支える観光ビジョン」を決定。

2020年訪日外国人旅行者数4,000万人、旅行消費額8兆円等の新たな目標を設定。

○「観光ビジョン実現プログラム」は、新たな観光ビジョン等を踏まえ、政府の今後1年を自途とした行動計画として、毎年、観光立国推進閣僚会議（主宰：内閣総理大臣）において決定。

概要

○平成29年9月から平成30年6月にかけて、観光戦略実行推進タスクフォース（内閣官房長官、国土交通大臣、関係閣僚等出席）を計8回開催。タスクフォースにおける有識者の意見を踏まえ、政府の今後1年を自途とした取組を「観光ビジョン実現プログラム2018」として決定。

○第9回観光立国推進閣僚会議（平成30年6月12日持ち回り開催）において決定。

国土交通省

2. 海事観光の振興に向けた施策

国土交通省

国土交通省

「観光ビジョン実現プログラム2018」をはじめとした海事観光の推進状況

＜クルーズ船乗客のさらなる拡充＞

＜地方創生回廊＞の発展

＜地方創生回廊＞の発展

＜地方創生回廊＞の発展

＜クルーズ船乗客のさらなる拡充＞

＜地方創生回廊＞の発展

＜地方創生回廊＞の発展

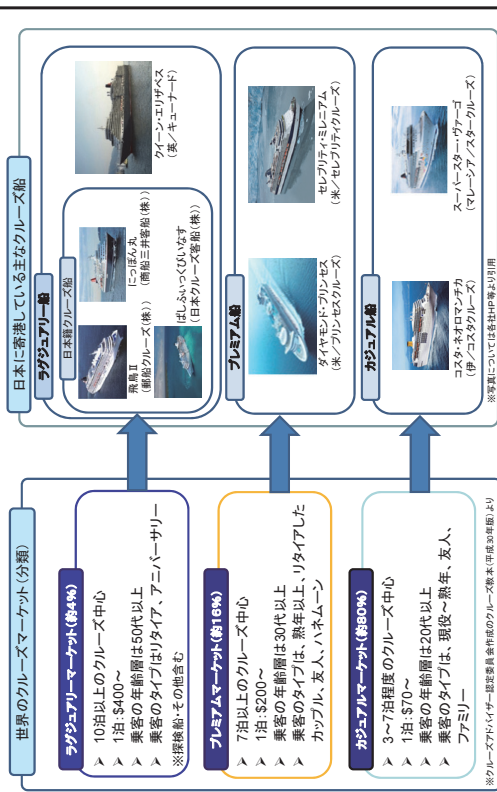
＜地方創生回廊＞の発展

国土交通省

外航クルーズの歴史

1970年	1980年	1990年	2000年	2013年	2017年	2020年
現代クルーズの登場	カリブ海周遊クルーズ急成長4～5万トン級	7万トン級のクルーズ客船の建造が加速	1996年10万トン級の登場	2003年15万トン級の登場	2009年～22万トン級の登場	2010年～25万トン級の登場
世界のクルーズの動向	各社が新造船建造（1982）・CCL（1980）・RCI（1988）	各社が新造船建造（1982）・CCL（1980）・RCI（1988）	各社が新造船建造（1982）・CCL（1980）・RCI（1988）	各社が新造船建造（1982）・CCL（1980）・RCI（1988）	各社が新造船建造（1982）・CCL（1980）・RCI（1988）	各社が新造船建造（1982）・CCL（1980）・RCI（1988）
世界のクルーズ人口	463万人	1,030万人	2,280万人	2,675万人	2,675万人	2,675万人
日本クルーズ人口				174万人	252.9万人	500万人
日本人のクルーズ人口	17.5万人	21.6万人	23.8万人	31.5万人	31.5万人	31.5万人
日本発着クルーズの動向	1989年クルーズ元年	1989年クルーズ元年	1989年クルーズ元年	1989年クルーズ元年	1989年クルーズ元年	1989年クルーズ元年

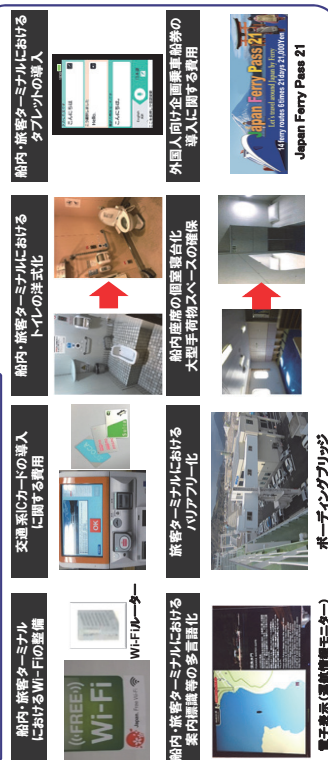
クルーズ市場と主なクルーズ船



国内旅客船、フェリーにおけるインバウンド需要の喚起

- 2016年度より、訪日外国人旅行者がストレスフリーで快適に旅行できる旅客航路の環境整備を支援するため、無料公衆無線LAN環境(Wi-Fi)の整備、ホームページ及び電子表示等の多言語化、交通系ICカードの導入等に係る費用の支援を開始(ex.2018年9月時点で延べ18隻の船舶及び7つの旅客船ターミナルでWi-Fi整備を支援)。

ストレスフリーで快適な船旅環境の整備

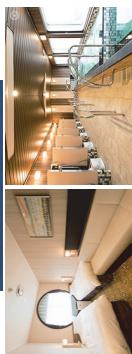


フェリーにおける観光需要の取り込み

- 国内フェリー各社は、近年、新造船を続々と投入。一般に馴染みの薄かったフェリーによる船旅。客室の個室化や設備の充実を図り、手頃な価格帯で、移動中の快適な空間と時間を提供し、旅行者へ新たな船旅の魅力を伝える（カジュアルクルーズ）。フェリーを活用したユニークな取り組みとして、サイクリストの受入環境を整備した旅客船・クルーズ船の登場。

カジュアルクルーズ

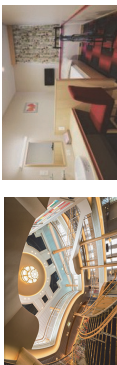
- ・フェリー「さんふらわあきりしま」
 - ・2018年9月就航
 - ・航路：大阪～志布志
- 客室の8割以上を個室化



自転車旅でも豪華クルーズ

- ・しまなみ海道に関西圏からアクセスできる航路の特性を活かし、サイクリスト向けのサービスを
実施
- ・車体を分解せずに乗船から下船まで移動可能
(空気入れ、自転車用のスタンド等を貸出)

※オレンジフェリー新造船「おれんじえひめ」のコンセプト



新しいコンセプトの内航クルーズ

- 官民一体で新しいコンセプトクルーズ事業創出に向けた実証実験を実施、商品化を促進。
- 鉄道と共同で周遊ルートの構築を試行するなど様々な船旅の企画商品化が進む。
- 本格的な国内豪華クルーズ船も登場。

新たな魅力あるクルーズ事業の創出

「島巡りクルーズ事業の実証実験」

現状の瀬戸内海航路は、都市部と島間の縦の生活航路が中心。瀬戸内国際芸術祭を通じ、外国人旅行者も増加するなか、観光ニーズの高い島間の横の交通手段確

保が課題
→ 海陸交通であるフェリーの特性により、瀬戸内海の島々という観光資源を活かした、新たな魅力あるクルーズ事業の創出を検討



「せとうち島たびクルーズ」

- ・瀬戸内エリアでの広域周遊ルート構築と地域の魅力を発信を目指して、瀬戸内海に点在する観光地間を結ぶクルーズの期間限定商品として実施
(J R西日本と瀬戸内海汽船の共同企画)



20~30人乗りの小型バスを搭載、
道路をシームレスにつなぐ。

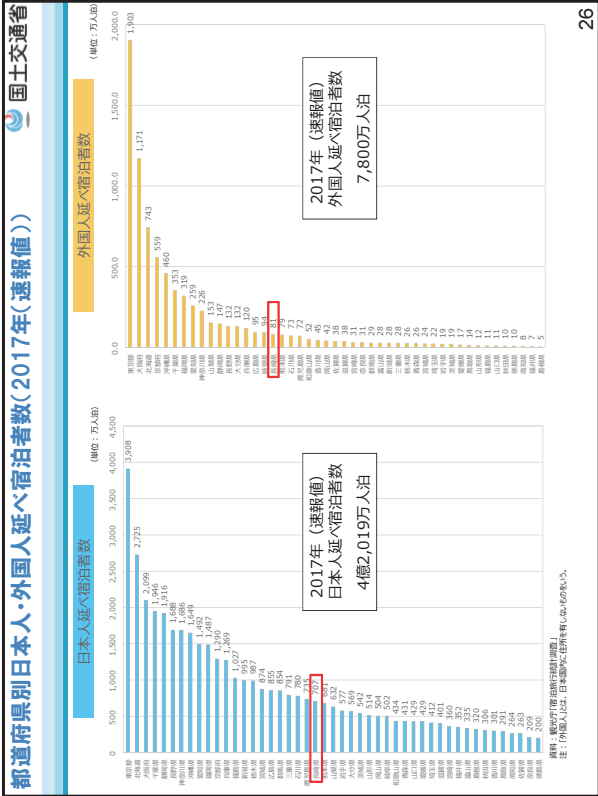
国内豪華クルーズ

- (株)せとうちクルーズ・小型豪華客船「gunt0(ガンツウ)」
 2016年10月就航
 コンセプト「せとうちの海に浮かぶ、ちいさな宿」
 1泊1室40万～100万円のスイート専用

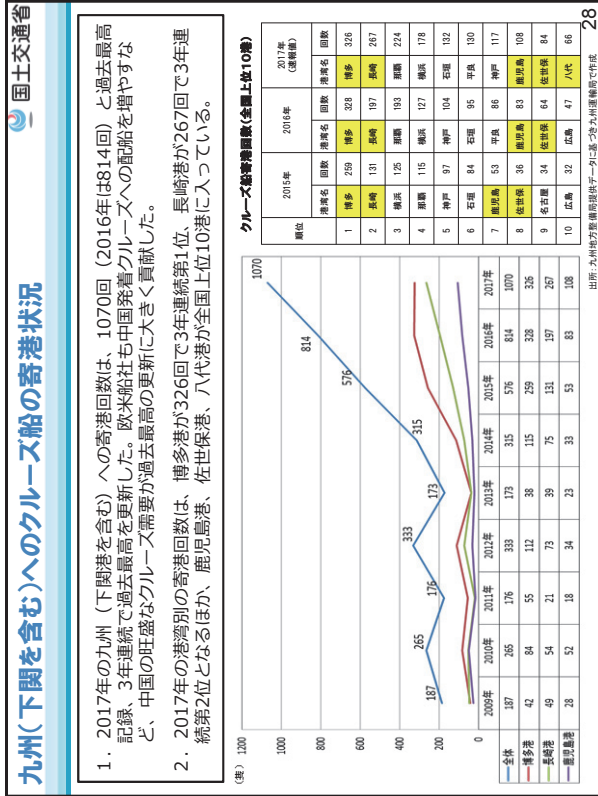




25



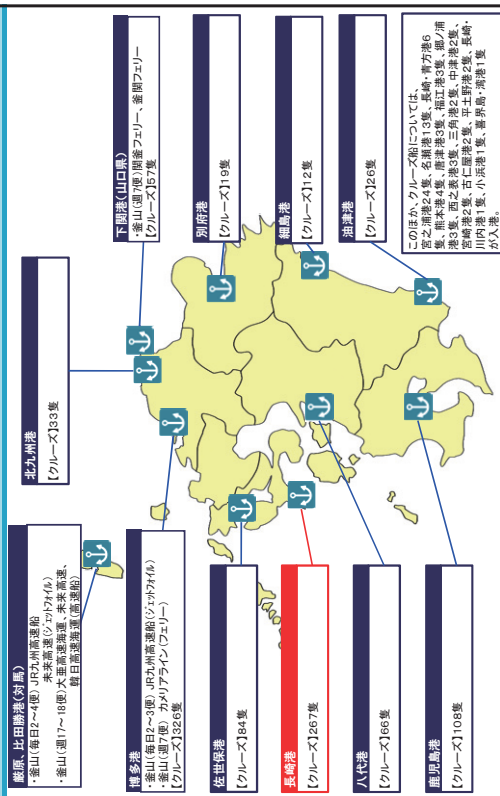
26



28

4. 長崎・九州における海事観光の取組

九州の国際旅客船航路・クルーズ船寄港状況(2017年速報)



29

2017年に長崎港に客港したクルーズ船



【長崎港に寄港したクルーズ船(例)】



郵船クルーズ(株)
Quantum of the Seas



日本クルーズ客船(株)
NORWEGIAN JOY



Diamond Princess



Costa NeoRomantica



2017年7月現在	株主数	発行済み株式数	発行済み株式の割合
カーン・グループ・ホールディングス(株)傘下			
プリンセス・クルーズ(株)		108,865	1
ダイヤモンドプリンセス(株)		115,908	1
サファリールプリンセス(株)		115,973	14
プリンセス・オブ・ザ・シー(株)		116,735	14
ホナード・ダイヤモンド(株)		148,210	2
ゴールデン・プリンセス(株)		612,244	7
ホナード・アメリカ・ライン(株)		62,755	1
シネポーツ・クルーズ(株)		32,477	1
シネポーツ・クルーズ(株)		32,477	1
シネポーツ・クルーズ(株)		75,166	3
シネポーツ・クルーズ(株)		85,619	2
シネポーツ・クルーズ(株)		141,201	2
シネポーツ・クルーズ(株)		141,201	2
シネポーツ・クルーズ(株)		56,769	2
シネポーツ・クルーズ(株)		84,342	1
シネポーツ・クルーズ(株)		138,779	12
シネポーツ・クルーズ(株)		108,686	12
シネポーツ・クルーズ(株)		108,686	12
シネポーツ・クルーズ(株)		90,963	12
シネポーツ・クルーズ(株)		42,363	2
シネポーツ・クルーズ(株)		30,257	2
シネポーツ・クルーズ(株)		17,725	22
シネポーツ・クルーズ(株)		51,044	3
シネポーツ・クルーズ(株)		4,208	3
シネポーツ・クルーズ(株)		10,944	4
シネポーツ・クルーズ(株)		29,890	1
シネポーツ・クルーズ(株)		43,189	1
シネポーツ・クルーズ(株)		77,465	9
シネポーツ・クルーズ(株)		26,394	3
シネポーツ・クルーズ(株)		24,782	3
シネポーツ・クルーズ(株)		24,782	3

※長崎県土木部港湾課資料より

30

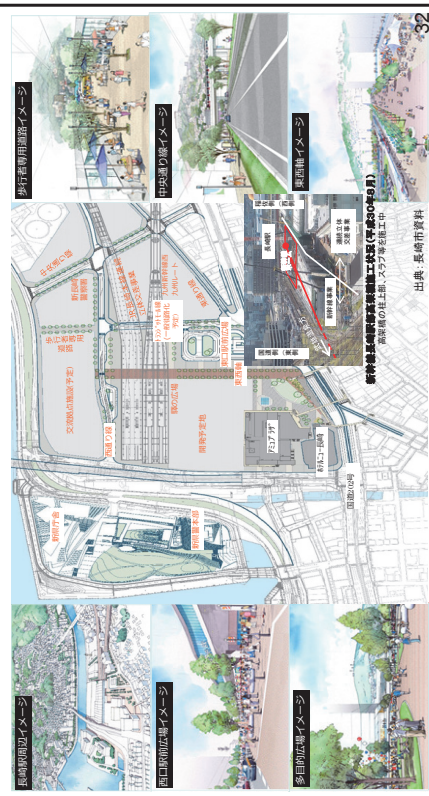
長崎港における大型クルーズ船の受入れについて



31

長崎新幹線開通に向けた長崎駅及び駅周辺整備について

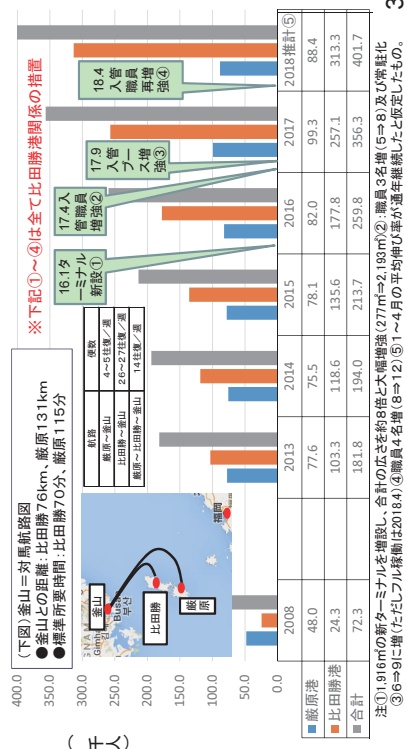
- 2020年の九州新幹線西九州ルートの開通に向け、長崎駅周辺では、整備新幹線整備事業、運送立体交差事業、土地区画整理事業を、鉄道、運輸機構、長崎県、長崎市等が実施中。
- 各事業主体が連携の上、事業を円滑に進めることで、国際観光都市長崎の玄関口にふさわしいまちづくりを推進。



32

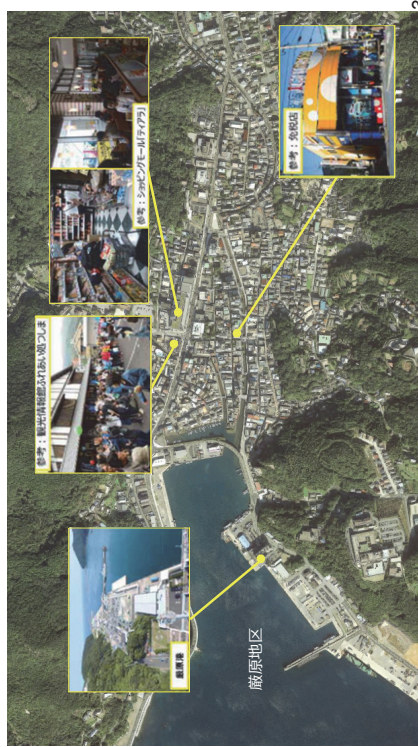
長崎における外航定期航路(日韓定期航路)の状況

対馬—釜山航路は韓国からの旅客の急増により混雑。
そのため、比田勝港においてターミナルの新設、入管機能の増強により対応。



対馬市の状況

対馬市を2017年に訪れた韓国観光客が、過去最多の35万6,316人(前年比37.1%増)に上り、統計を取り始めた1999年以降、初めて30万人を突破。増加は6年連続となっている。



観光資源と連携した実証運行(八代～松島)

～イルカウォッチング等との連携～

船旅活性化モデルを活用した旅客船事業の運用弾力化により、(株)シークルーズは、急増するクルーズ船寄港日に合わせて実証運航を実施。

平成29年より八代港に寄港する外航クルーズ船が急増。クルーズ船客を観光資源豊かな天草方面へ呼び込むにあたり、バスの利用よりも海上輸送の方が移動時間の短縮につながる（八代～松島間：バス90分→船30分）ため、利便性が高まる。

周遊観光ツアー商品（イルカウォッチングやシーカヤック等を含む体験型ツアー）の造成やプロモーションを実施し、将来的な定期航路化を目指す。（平成30年8月20日～平成30年11月21日）



船そのものを楽しむクルーズの例(スイーツクルーズ)

天草五橋、天草松島の素晴らしい景観、世界遺産「三角西港」を眺めながら、天草を中心とした熊本県の素晴らしい食材を活用した食事及びスイーツ堪能クルーズ。(株)シークルーズにおいて企画実施。使用する船舶「エルミラ」は水戸岡鋭治氏が監修。



海の駅(九州・長崎)

全国で167ヶ所、九州で25ヶ所、長崎県内で7ヶ所が「海の駅」として認定されており、マリンレジャー及び地域間交流の拠点として利用されています。

＜イベント例＞
おおむらわん海の駅：「海ゼミ」の開催（ポートフィッシング、操船体験等）等

1. ハウスアズマ海の駅

2. おおむらわん海の駅

3. ながさき海の駅

4. いかさき海の駅

5. つしま海の駅

6. いさかき海の駅

7. こども海の駅

あまくさ海の駅(天草)を起点とするプレジャーボートのモデルルート～マリンチック街道～

「あまくさ海の駅」はエリア屈指の設備を誇るマリナーで、海水浴場も隣接しており、マリンスポーツを楽しむには最適な施設です。海でイルカウォッチングをするのもよし、陸で歴史に彩られた史跡を巡るのもよし、非日常を味わうことができる魅力にあふれています。

国土交通省では、2017年度にプレジャーボートによるクルーズ観光のモデルルートとして、全国に5つの「マリンチック街道」を選定しました。

あまくさ海の駅 出発

イルカウォッチング

海鳥の低着でランチ

海事産業関連施設の活用可能性～明治日本の産業革命遺産～

※事前予約により見学可能

1904 (明治37) 年竣工

1898 (明治31) 年竣工

占勝閣

長崎造船所史料館(旧木型場)

1909 (明治42) 年竣工

1905 (明治38) 年竣工

ジャイアント・カンチレバークレーン

第三船渠(ドック)

1869 (明治元) 年竣工

小菅修船場跡

モーターボート競走の発祥地「ポートレース大村」

モーターボート競走の発祥地

○大村市(施行者)
○長崎空港から車で15分
○モーターボート競走を日本で初めて開催(昭和27年4月)

ポートレース大村の売上額と大村市財政への寄与

※売上額：15年前の3倍

年次	売上額(百万円)	大村市財政への寄与(百万円)
2000	172.13	17.21
2005	208.00	20.80
2010	391.64	39.16
2015	498.02	49.80
2017	518.77	51.88

市財政への納入金累計：約6,000億円

○効果的な事業運営(コンバクト施設)
○ファミリー層の来場促進(地域開放型施設)

ナイトレース(全国7輪目)平成30年9月23日スタート！

新祥地ナイター点灯式典

ポートレース大村の売上額と大村市財政への寄与

新祥地ナイター点灯式典

新祥地ナイター点灯式典

「明日の日本を支える観光ビジョン」を踏まえ、海事分野における観光振興についての取組を加速化させ、戦略的に情報発信を行う必要。

⇒ 海事局に「**海事観光戦略実行推進本部**」を設置（平成30年9月28日）

○ 観光庁等とも連携しつつ、海事観光の取組について、対応策のあり方を総合的に検討・推進。

○ 「海に行く」「船に乗る」等をテーマとした「C to Seaプロジェクト」を官民一体で推進しており、今後、「C to Seaプロジェクト」とも一体的に海事観光を推進。

《海事観光戦略実行推進本部の狙い》

- ① 海事観光分野で観光立国という政府目標に貢献
- ② 観光振興を海事分野の成長のエンジンに
- ③ 「C to Seaプロジェクト」を観光面からのアプローチで更に活性化



第1回海事観光戦略実行推進本部

