

提 言

神戸港を「瀬戸内海クルーズの母港」に
そして
世界を代表する「交流のみなと」に



平成 19 年 3 月

社団法人 神戸経済同友会

Kobe Association of Corporate Executives

序

神戸経済同友会は、従来より、集客観光による地域の活性化を目的とした数々の提言をしてきました。今回の提言もその延長線上にあります。ただ従来の提言は、神戸市とその周辺地域を舞台とし、観光資源のアピールやイベント等の仕掛けづくりが主眼でした。今回の提言では、より広域的な視点から、神戸の「みなと」のポテンシャルを考察しました。

神戸は開港以来、ヒト・モノ・情報のポータルサイトとして世界に開かれた「みなと」を核に産業を集積し、世界有数の海事クラスター都市として発展してきたといえましょう。しかしながら、内外の環境変化の中で、神戸は今、現代的な新しい形での「みなとまち」への再生、発展が求められています。現に、「モノ」についてはスーパー中核港湾としてのバージョンアップが進んでいます。また、「ヒト」についても、旅客船バースの整備やポートセールスの強化が進められています。新クラスター形成への力強い取組がスタートしました。私たちはこのような取組を踏まえ、神戸港のポテンシャルを再確認する中で、次のような神戸港の魅力に着目しました。

一つは、昨年2月16日に神戸空港マリン・エアが開港し、陸・海・空の拠点が近接して整備されたことです。

そして二つ目は、前面に瀬戸内海という豊饒の海を擁しているということです。瀬戸内海は、自然美と、歴史ロマンに溢れた魅力的な内海でありながらも未開拓の観光資源といえます。私たちは瀬戸内海の魅力を再発見し、「みなと」活性化の起爆剤として、神戸港を瀬戸内海クルーズの母港にしようと提案するものです。

この提言の実現までには、多くの課題があります。このため、今回の提言では、実現に向けての行程表を織り込みました。また、沿岸の各自治体や経済同友会等の経済団体が相互に密接に連携することが不可欠であり、広域コラボレーションの提案ともなっています。

最後に、この提言のとりまとめに尽力された、奥井委員長、道満副委員長ほか提言委員会及びワーキング・グループの各位、ヒヤリングに応じていただいた官公署、関係業界等の各位に、そして貴重なご指導、ご示唆を賜ったアドバイザーの上川、神野両先生に心からの謝意を表します。

以上

平成19年3月

社団法人 神戸経済同友会
代表幹事 植村 武雄
代表幹事 小川 恵三

目次

提言	1
1. 第一段階：体験クルーズ実施	
2. 第二段階：規制緩和・支援措置導入及び瀬戸内海クルーズの事業化	
3. 将来への取組：神戸港を世界を代表する「交流のみなど」に	
I 提言の背景と狙い	6
I-1 神戸の現況	6
I-2 神戸の将来のために何が必要か	6
I-3 「交流のみなど」としての「神戸港」再生	7
II 「クルーズ」に着目する理由	7
II-1 クルーズの魅力	7
II-2 クルーズの現状	8
1. 海外	
2. 国内	
II-3 日本クルーズ市場の問題点と展望	9
1. 問題点	
2. 展望	
III なぜ「瀬戸内海クルーズ」、なぜ「神戸港」なのか	12
III-1 瀬戸内海クルーズの魅力	12
III-2 神戸が瀬戸内海クルーズの母港となる必然性	13
おわりに	15
資料編	17
提言作成に関し、ご協力いただいた方々	25
平成18年度提言特別委員会における研究活動および討議結果	26
平成18年度提言特別委員会名簿	28

提 言

神戸港を「瀬戸内海クルーズの母港」に そして 世界を代表する「交流のみなど」に

神戸経済同友会は、神戸港を、カリブ海クルーズの母港であるマイアミや、アラスカクルーズの母港であるバンクーバーやシアトル、南太平洋クルーズの母港であるシドニーなどと並ぶ、世界を代表する「交流のみなど」として活性化を図るべきと考える。

そのために、神戸港が、地理的特性や交通アクセス、知名度などから、「多彩な魅力に溢れ、クルーズに絶好の海域である瀬戸内海」の「最適・最大の玄関口」であることを活かして、神戸港を「瀬戸内海クルーズの母港」とすることを提言する。

提言の実現に向けては、兵庫県、神戸市や神戸港・クルーズ産業振興に関わる諸組織・団体、当会を含む経済団体が、瀬戸内海沿岸の自治体・経済団体等と連携・協調して、着実かつ粘り強く取り組んでいくことが求められる。そこで、当会では以下の〔二つの段階+将来への取組（次頁の工程イメージ図参照）〕に分けて取り組んでいくことが適切と考える。

第一段階：体験クルーズを実施、瀬戸内海クルーズの素晴らしさ、そして事業としての可能性を、神戸経済同友会のメンバーはもとより関連業界や行政、マスコミ等々の皆さんに実感してもらい、民間業者が瀬戸内海クルーズの事業化検討を始める呼び水とする。

第二段階：瀬戸内海クルーズの事業化を実現するために、規制緩和や支援措置導入を国や自治体に働き掛ける。規制緩和・支援措置導入と前後して、民間業者による瀬戸内海クルーズ事業化を実現する。

将来への取組：神戸空港をはじめとする関西三空港を活用したフライ&クルーズや新神戸駅を利用したレール&クルーズ等の商品開発を進め、瀬戸内海クルーズも含め神戸港発着クルーズの便数・バリエーション拡大に取り組むとともに、賑わいある「クルーズポート」に不可欠な神戸港の港湾機能整備を進める。併せて、「神戸港と市街地とのアクセスの改善」や「市民のホスピタリティ向上」、「瀬戸内海の景観向上・観光資源開発」等にも継続して取り組み、「瀬戸内海クルーズの母港化」を核に神戸港の魅力を高め、神戸港を、世界中から船や人が集まり市民と触れ合う世界を代表する「交流のみなど」にする。

<提言実現のための工程イメージ>

		H19	H20	~	H23
第一段階	体験クルーズ実施				
第二段階	規制緩和・支援措置				
"	瀬戸内海クルーズ事業化				
将来への取組	便数・バリエーションの拡大				
"	旅客船バース増設等機能整備				
"	神戸港・市街地間のアクセス改善等				
"	瀬戸内海沿岸・島々の観光資源開発等				
"	市民のホビテリティ向上等				

1. 第一段階：体験クルーズ実施

瀬戸内海クルーズは極めて魅力的な旅行商品であるが、残念なことに、現在のところ、定期的に瀬戸内海クルーズを提供する事業者がない。そこで、「瀬戸内クルーズ委員会（仮称）」を立ち上げ、神戸経済同友会のメンバーはもとより関連業界、行政、マスコミ等の皆さんにも参加をしてもらい、2泊3日程度の体験クルーズを実施する。

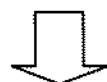
体験クルーズに参加してもらうことで、瀬戸内海クルーズの魅力や事業としての可能性を実感してもらい、民間業者が瀬戸内海クルーズの事業化検討を始める呼び水となることを目的とする。

具体的には、以下のスケジュールイメージに沿って、本提言後、1~2年で体験クルーズが実施されることが期待される。

①「瀬戸内クルーズ委員会（仮称）」（以下、委員会）を、神戸経済同友会メンバーも参加して、兵庫県、神戸市、経済団体、関連業界、瀬戸内海沿岸自治体・同友会等からの参加を募り設立する。



②委員会において、「せとうち・感動体験クルーズ（仮称）」の企画（時期、コース）、参加者募集を実施。なお、神戸経済同友会でも「フォローアップ委員会（仮称）」を設けて、委員会の活動をサポートする。



③具体的な体験クルーズの時期・コースが概ね固まった段階で、委員会において、瀬戸内海沿岸地域や島々の魅力・観光資源を盛り込むとともに、食事や船内イベント等を工夫し、主要ターゲットである団塊世代に受け入れられ易い日本型クルーズを目指した、体験クルーズの詳細設計を行なう。



④関係業界（船会社、旅行業者、ホテル業者等）や行政（兵庫県、神戸市、瀬戸内海沿岸自治体、神戸空港就航先自治体等）、マスコミ等の皆さんにも参加してもらい、瀬戸内海体験クルーズを実施。実際に瀬戸内海クルーズを体験することにより、瀬戸内海クルーズの魅力や事業としての可能性を実感してもらおう。

2. 第二段階：規制緩和・支援措置導入及び瀬戸内海クルーズの事業化

第一段階と並行して、神戸経済同友会並びに関係業界団体等で、瀬戸内海クルーズの事業化のために効果的であると考えられる規制緩和及び支援措置の導入を国や自治体に働き掛け、実現を図る。

遅くとも本提言後5年以内には、規制緩和・支援措置導入が実現ないし実現目途がつき、民間業者によって瀬戸内海クルーズが事業化され、神戸港を発着する瀬戸内海クルーズが常時提供されるようになることが期待される。

瀬戸内海クルーズの事業化に効果的と考えられる規制緩和・支援措置は以下の通りである。

①初期投資額の低減につながるカボタージュ規制緩和

瀬戸内海クルーズを事業化したいと考える事業者が、初期投資額を抑え、リスクを軽減できるよう、「国内業者がチャーターした海外籍クルーズ船による、神戸港を発着する国内クルーズ」を可能とする、カボタージュ規制の緩和が求められる。

具体的には、神戸港を「海外籍船をチャーターして神戸港発着の国内クルーズを行なう事業者に対して、国内各港間の旅客輸送を行なう許可を与える」特区とすることが求められる。

②運航コストの低減につながる各種規制緩和

国内クルーズ船については外国人船員の雇用自由化が求められる。また、可能な範囲で、航行規制や船舶検査に関わる規制（「航行区域」の指定など）等についても緩和が要望される。

③行政の各種支援措置

神戸市をはじめとする瀬戸内海沿岸の自治体に対しては、ポートチャージ減免や設備貸出など既に行っている措置を、固定資産税の減免等も含め一層拡充するなど、瀬戸内海クルーズ振興につながる多種多様な支援措置を検討・実施していくことが求められる。

3. 将来への取組：神戸港を世界を代表する「交流のみなど」に

瀬戸内海クルーズをはじめとする神戸港発着クルーズの便数・バリエーションの拡大を図るとともに、神戸港をクルーズ船やフェリー、遊覧船・レストラン船、ヨットなどあらゆる「白い船」が集う「クルーズポート」化するために必要な港湾機能の整備を進める。

併せて、「神戸港と市街地とのアクセスの改善」や「市民のホスピタリティ向上」、「瀬戸内海の景観向上・観光資源開発」等にも継続して取り組み、「瀬戸内海クルーズの母港化」を核に神戸港の魅力を高め、神戸港を、世界中から船や人が集まり市民と触れ合う世界を代表する「交流のみなど」にする。

神戸港を、「白い船」が集う「クルーズポート」、世界中から船や人が集まり市民と触れ合う世界を代表する「交流のみなど」とするために、以下の継続的な取組が求められる。

①神戸港を発着するクルーズの拡充

瀬戸内海クルーズについては、神戸空港をはじめとする関西三空港を活用したフライ&クルーズ、新神戸駅を利用したレール&クルーズなど、陸海空の交通アクセスに優れた神戸の特長を活かした商品や京都・奈良・姫路城など神戸近隣の観光資源と瀬戸内海クルーズを組み合わせた商品等の開発により便数・バリエーションを拡充していくことが必要である。

加えて、神戸港を発着するクルーズの目的地を沖縄や北海道、中国、韓国等にも広げるとともに、団塊世代だけでなくインバウンド客や学生など多様な顧客層をターゲットとするクルーズ商品を開発・事業化していくことも欠かせない。

神戸港が瀬戸内海クルーズをはじめ国内・外航クルーズの母港となれば、それだけでも海外クルーズ船の神戸港への寄港は増加すると考えられるが、神戸市等には海外クルーズ船誘致のための取組を継続・強化していくことが求められる。

②「クルーズポート」化のために必要な港湾機能の整備

神戸港を発着するクルーズの便数拡大に合わせた旅客船バースの増設・拡充や、10万トン超の船でも数千人に及ぶ乗客が安全かつ迅速にバスに乗り降り出来るような駐車スペースの確保等が求められる。また、フェリーやヨットが発着・停泊する場所・海域を中心市街地から出来る限り近いところに整備することも重要と考えられる。

③神戸港と市街地とのアクセス改善、神戸港の水際ラインの整備

「クルーズ客が気軽に港から市街地に行ける」そして「市民が気軽にみなとに『白い船』を見に行ける」ようにするため、「神戸港と市街地とのアクセスの改善」を図り、クルーズ客と市民との交流を拡大していくことが非常に重要と考えられる。また、神戸港から市街地や六甲山が、市街地から港や客船が見えるようにするための「港の水際ライン整備」を進めることも求められる。

④「交流のみなど」に向けた「市民のホスピタリティ向上」等

市民のホスピタリティ向上、神戸を「旅客運送に関する人材・知識の集積の場」、「人材育成の拠点」とするための情報インフラ整備、教育・研究拠点整備なども、神戸港を「交流のみなど」とするうえで欠かせない取組と考えられる。

⑤瀬戸内海沿岸・島々の観光資源開発、瀬戸内海の「世界遺産」登録等

神戸・兵庫を含めた瀬戸内海沿岸の自治体・経済団体・企業等が連携して、瀬戸内海沿岸・島々の景観向上や地域の特性を活かした観光資源作り、瀬戸内海の「世界遺産」登録、本四架橋と海外長大橋との姉妹橋提携など、瀬戸内海の観光地としての魅力を一層高める取組を不断に続けていくことも不可欠と考えられる。

I. 提言の背景と狙い

I-1 神戸の現況

1995年1月に神戸とその周辺を襲った阪神・淡路大震災の後、内外からの手厚い支援も有って、瓦礫と化した街は急速な復旧を遂げた。いつともなく「復興を果たした」という言葉が全国メディア等に現われるようになり、2004年11月には神戸市の定住人口も震災前の水準を超えた。

しかし、私たちは、今後も地域の活力を維持していけるのか自信が持てない。それは、単に、復旧需要が一巡した後に、神戸・兵庫の域内総生産が長期間に亘って減少傾向を続けたからではない。また、少子化による人口減少社会の到来という、数十年來の積み重ねの結果に今更ながら驚いているからでもない。神戸の人々は、生活や事業の再建に懸命の努力を重ねてきた。そして、コミュニティ活動、ボランティア活動から、防・減災の取組への国境を越えた貢献まで、地道な努力を続けてきた。ところが今、ふと気付いてみれば、私たちが、父祖の代から暗黙の拠り所としてきた「神戸港」の行く末に不安を感じている、将来の地域活力低下を懸念する想いは、そのことに由来する所が大きいのではないだろうか。

1868年1月（慶応3年12月）、軍艦奉行勝海舟が開いた海軍操練所跡に各国公使を招いての盛大な開港式で21発の礼砲が鳴り響いた。その時から、港は、神戸市民のアイデンティティの源泉とも言うべき存在、共有のシンボルである。経済面でも、阪神、播磨工業地帯の形成と相俟って、「神戸港」とその周辺地域には国内最大級の海事クラスターが生まれ、この港は、わが国の物流、商流の要であった。だが、そうした「神戸港」は、内外他港との相対的なポジショニングの低下が否めない現状にある。

I-2 神戸の将来のために何が必要か

神戸の将来を考える時、私たちは、開港以来、今日まで築き上げてきた「神戸港」という経済的、文化的資源を活かした形での街の再活性化が欠かせないと考える。

例えば、足許では、海運、造船、船用工業をはじめとする海事関連各社や、法務などの関連分野に蓄積されたノウハウと、地域的集積による相乗効果（いわゆる「クラスター効果」）が希薄化しつつある。そうした意味で、海事科学部を擁する神戸大学や、地元商工会議所が、財団法人シップ・アンド・オーシャン財団（海洋政策研究財団）と共に進めている「国際海事都市神戸」再生に向けた研究などに期待するところは大きい。また、中長期的な課題としては、現在は幹線道路で分断されている市街地と港との間のアクセス向上や、遊歩動線の確保といった課題もある。

港の賑わいには、物流、商流、人流といった様々な要素があり、短期間に

形成できるものでないことは言うまでもない。時宜を得た取組を一つずつ、また、飽くことなく続けていく必要がある。空の港「神戸空港マリニエア」開港から 1 年、今こそ、海の港「神戸港」の再活性化策を、改めて地域をあげて議論し、練り上げていくべき時であると考え。

I-3 「交流のみなと」としての「神戸港」再生

物流港としての「神戸港」を取り巻く環境は厳しさを増している。アジア地域の港湾施設の充実を背景に、基幹航路の大陸直航化やトランシップ（積み替え）拠点の海外シフトなどが進行しているからである。そうした中で、神戸港を大阪港と合わせてスーパー中枢港湾「阪神港」と位置づけ、リードタイムの短縮化をはじめとする利便性の向上や、価格面での国際競争力の強化に向けて、様々な取組、検討が進められており、物流港としての「神戸港」再活性化に向けた第一歩が、力強く踏み出されたところである。

そこで、神戸経済同友会では、「みなと」のもうひとつの機能である人流、観光の拠点としての港町神戸の再生にフォーカスして議論を重ねてきた。その結論を象徴的に表現すれば、「神戸港」に行けば、停泊中の「白い船」、即ち客船を見ることができ、そして、船旅の楽しさや、内外の寄港地での人々の生業までもが想像される、そんな雰囲気を持った「神戸港」の姿である。黒船の来訪に応じて開かれた港、わが国の物流を支えてきた「黒い船」（貨物船）の港に、新たに「白い船」の港というブランド性を加えていきたいと考える。

今年、神戸港が開港 140 年を迎えるにあたって、当会では、そうした新たな「神戸港」を実現するための起爆剤として、「瀬戸内海クルーズの母港」化を提唱する。

II. 「クルーズ」に着目する理由

II-1 クルーズの魅力

クルーズの魅力は、客船に乗って寄港地の観光名所を訪ね、その土地の歴史や文化に触れる楽しみもさることながら、ゆったりとした時間が流れる船上で、日常生活から離れて、自分の好きなように過ごせる所に最大の魅力がある。また、大海原に浮かぶ島々の光景や水平線に沈む夕日の美しさ、夜空の星を眺めるロマンティックなひととき、海から見た移り行く陸地の風景など、船上からしか見ることが出来ない素晴らしい景色や、大自然を肌で感じられるのも、船旅ならではの魅力であろう。

通常、クルーズ用の客船には宿泊設備やレストランのほかにプールやジム

などの付帯設備が備えられていることが多く、また専門スタッフ・サービス要員も乗船し、乗客が長時間の船旅を楽しめるよう様々なサービスやイベントまで用意されている。まさに海の上を走るリゾートホテルといっても過言ではない。クルーズと言えどかく豪華客船による派手で高価なイメージで扱われがちであるが、実際には国内のリゾートホテルと比べても割安な泊単価設定の船から豪華絢爛な船まで様々で、最近では、3泊10万円程度の国内クルーズや海外での安価な「フライ&クルーズ」が設定されるなど、意外とリーズナブルに楽しむことが出来る。

またクルーズ自体が移動、宿泊、食事、エンターテイメントが一体で提供される商品であり、そのほとんどの費用がコース料金に含まれていることを加味すれば、一般的なツアー旅行と比較してもトータルで見れば決して高価なものではない。さらに、1泊2日のワンナイト・クルーズから世界一周クルーズまでバラエティに富み、それぞれの予算や日程に応じてクルーズを選択することが可能である。

欧米諸国では、通常の旅行では味わえない非日常体験を求めて、かねてからクルーズの人気が高い。また、ゆったりと自由に時を過ごす船旅は「スローライフ」といった生き方にもマッチし、一度体験すればリピート性の高い商品であることも実証されている。これからの新しい旅のカタチとして、今後は定年を迎える団塊の世代をはじめ、国内での需要も大いに期待できよう。

Ⅱ-2 クルーズの現状

1. 海外

世界のクルーズ人口の伸びには目を見張るものがあり、1990年の463万人が2005年には1,602万人（内1,120万人がアメリカ）にまで拡大している（資料編「資料4」参照）。これは、クルーズ業界が低価格なカジュアルクルーズの供給を開始、拡大したことが参加人口の拡大に繋がったものである。地域別に見ると、アメリカではカリブ海クルーズやアラスカクルーズを中心に参加人口が順調に伸びており、欧州ではリバークルーズが新たなクルーズ商品として大幅に市場を拡大、アジアでもスタークルーズ社の定期クルーズ拡充等によりクルーズ人口は大幅に増加している。

特にアメリカでクルーズ人気が高いのは、元々国民が旅行好きであることに加え、自然環境に恵まれたカリブ海やアラスカ等で多数の魅力溢れる航海ルートが設定されていること、クルーズ船の出入りする港自体が魅力的なスポットになっていること、港へのアクセスが整備されていることが、大きな

要因と考えられる。

また、クルーズのパターンとしてアメリカで主流となっているのがフライ&クルーズである。これは、起点となる港まで飛行機で往復し、クルーズを楽しむものであるが、期間的にも短く、また旅行商品として購入すれば飛行機チケットとクルーズ料金がセットになり、非常にリーズナブルにクルーズを楽しむことができる。

2. 国内

日本では、クルーズ元年と言われる 1989 年から 1991 年にかけて昭和海運「おせあにつくぐれいす」、商船三井客船「ふじ丸」など計 5 隻が相次いで就航し、日本船による本格的なクルーズの供給がスタート、現在は 4 隻が運航している（各船の概要は資料編「資料 1-1」参考欄参照）。

現在、国内で供給されているクルーズは、ラグジュアリークラスないしそれに準じる高価格帯の商品が殆どであり、2000 年に低価格で日韓クルーズを開始したスタークルーズ社が 2001 年に撤退したこともあって、海外で主流の低価格カジュアルクルーズは供給されていない。

クルーズ利用客の殆どはレジャー目的の個人であるが、国内では高年齢層を中心とするクルーズ経験者が繰り返しクルーズを楽しむ格好となっている。一般の人にとってクルーズは身近な商品とは言えず、主要な港湾で行われているレストラン船によるランチクルーズ、ディナークルーズの方がなじみ深く、国内のクルーズ市場の裾野は広がっていない。

日本のクルーズ人口は、減少に歯止めがかかり上向きに転じたと見られるものの、2005 年で約 16 万人（外航クルーズ約 8 万人、内航クルーズ約 8 万人）に留まっている（資料編「資料 4」参照）。国、地方、民間ともにクルーズ振興、海外船誘致には力を入れており、一部にはクルーズ船の寄港数増加などにつながっている港はあるものの、全般的には、クルーズ人口の伸びは今ひとつの現状である。

II-3 日本クルーズ市場の問題点と展望

1. 問題点

国内でクルーズ人口が伸びない原因として、一般的には①長期休暇が取得し難い、②価格が高い、③敷居（服装・食事のマナー、ダンスが踊れる必要

等)が高い、ことなどが指摘されている。また、④ゆっくりとした船旅は、せっかちと言われる日本人の好みに合わないとの意見もある。

しかしながら実際のクルーズは、①最近では飛行機と組み合わせてクルーズ期間の短縮が図られており、2~3泊のショートクルーズが4割弱を占めているうえ、②移動と宿泊、食事が一体で提供され、全体で見れば必ずしも高価でなく、③それほど堅苦しいわけでもない。④「せっかちさ」についても、「スローライフ」や「LOHAS」といった生き方への関心が高まってきており、日本人の気質や感性はクルーズにマッチする方向へと変化してきている。むしろ、クルーズの魅力が「なぜ消費者に上手く伝わっていないのか」ということが大きな問題と考えられる。

クルーズは、体験することによって素晴らしさが実感され、体験者の多くがリピーターとなる商品であり、消費者に体験してもらうことがクルーズ需要の拡大につながるというのが、世界の実情である。

しかし、日本では国内にクルーズ船が4隻しかないうえ、各船とも年間の2/3は外航に出ているため、そもそも国内で供給されるクルーズの便数が少ない。また、クルーズは本来バラエティに富む商品であるにもかかわらず、日本で供給されているのは、似通ったコンセプトで企画・設計された、海外ではクルーズ市場の5%を占めるに過ぎないラグジュアリークラスの商品が主体となっている。

海外クルーズ船についても、2003年から始まった政府のVJC(ビジット・ジャパン・キャンペーン)活動等の結果、日本への寄港が増加傾向にあるものの、日本市場の集客力の弱さや港湾施設の整備不足(日本で10万トン超の船が安全かつ迅速に乗客を入れ替えることの出来る港はごく僅か)により、海外業者にとって日本に寄港するインセンティブが高まっているとは言えない。

こうした結果、幅広い層の需要を喚起できるようなクルーズ商品が供給されず、十分な広告宣伝もなされていないため、日本の消費者がクルーズを楽しんだり、クルーズ船を間近で見たいと思ったりする機会が、限られる状況となっている。

日本のクルーズ市場拡大には、多種多様かつ数多くのクルーズが供給されるようになることが必要であるが、①厳しい船舶検査基準や日本人船員の雇用義務等によって国内旅客船業者の運航コストは割高なものとなっており、中堅クラスの船会社が自ら新たに船を造りクルーズに参入することはなか

なか難しく、②外国籍のクルーズ船を使って国内各港間を入出港するクルーズも、外国籍船による国内輸送を原則禁止するカボタージュ規制（船舶法第3条）が大きな障害となっているのが現状である。

2. 展望

21世紀は「観光の世紀」とも言われており、日本では2007年1月に観光立国推進基本法が施行され、国際・国内観光の振興に向けた取組が一層強化されていく見込みである。WTTC（世界旅行産業会議）によれば、観光・旅行産業は間接効果を含め世界GDPの10%（2005年）を占める大産業であり、今後も堅調な伸びが期待されている。中でも、日本を含む東アジア・太平洋地域では国際観光客の大きな増加が見込まれている。

クルーズについては、海外では市場が順調に拡大している一方で、日本では90年に17.5万人であったクルーズ人口が、2005年に至っても16万人に止まっており、（社）日本旅行業協会では、2010年にこれを50万人とすることを目標として、2006年、2007年をクルーズイヤーとするなど多様な振興策を打ち出しているところである（資料編「資料6」参照）。

日本では、2007年以降、団塊世代が定年を迎えることにより、クルーズのための時間的・資金的ゆとりを持つ顧客層が大量に生まれてくることになる。加えて、VJC活動等の結果、増加傾向にある海外からの観光客も、国内クルーズの有力な顧客として期待できると考えられる。

クルーズイヤーとなった2006年は、「飛鳥」がより大型の「飛鳥II」に切り替えられたように、設備を増強する動きがようやく見られる状況となり、日本船のクルーズ客は2.5～3万人程度増加した模様である。また、米国の企業により、神戸を日本の起点として瀬戸内海を満喫し、新潟で乗客を入れ替える日本周遊クルーズも始められている。さらに、2008～2009年頃には、外国企業が日中韓のクルーズで低価格の商品を投入してくるとも見られている。

このように、わが国のクルーズを取り巻く状況は変化しつつある。気軽に利用できる、価格を抑えた日本人向けのクルーズなどを含め、バラエティに富んだ商品が常時供給され、その情報が国内外の観光客に周知されるようになれば、日本のクルーズ市場にも十分な需要が創造できると期待される。

したがって、政府・自治体には、国内クルーズの運行コスト低減につながる規制緩和や支援措置導入等によって、民間業者が低価格の商品を含め多種多様なクルーズを提供できるよう、環境整備を進めていくことが求められる。

Ⅲ. なぜ「瀬戸内海クルーズ」、なぜ「神戸港」なのか

Ⅲ-1 瀬戸内海クルーズの魅力（資料編「資料2」、「資料3」参照）

瀬戸内海は穏やかな海域であり、その景観には昔から朝鮮通信使やシーボルト、明治期に訪日した欧米人などが賛美の声をあげている。しかしながら、その魅力に多くの日本人が気付いていないことも事実である。

瀬戸内海は、東西 440 km、南北 22 km の穏やかな海域に、大小 3,000 余の島々が点在している多島海であり、船上から見る島々や沿岸の景観は世界に類をみない。また、源平合戦の舞台となり、古くより重要な航路として利用された瀬戸内海は、沿岸に数々の港が開かれ、歴史ロマンに溢れた港の風景が各地に残っている。江戸時代においても、重要な商業航路として多くの船が行き交った瀬戸内海の沿岸には、風待ち、潮待ちの港として栄えた港町が多く、今でもこうした港町の風情を感じることでできるスポットが多数残っている。

また、旅をするうえで重要な食文化にもことかかない。神戸のスイーツやパン、そして、世界的にも魅力ある神戸ビーフ、海にでると瀬戸内海の豊富な食材として、たこ、アナゴなど、西に向かうと江戸時代よりの特産物である岡山のサワラ、鞆の鯛、広島の特産物、山口のふぐ、豊後水道のさばなど瀬戸内海は最高の「天然いけす」であるとさえ言われている。

近年はその魅力にあらたに本四三架橋も加わっている。船上から見る橋の壮大な景観はまた格別といえる。

また、瀬戸内海沿岸では、1992年に日本が世界遺産条約に加盟して以降、姫路城、原爆ドーム、厳島神社が世界遺産に登録され、観光スポットとしての注目度を大きく高めている。

さらに、瀬戸内の魅力はその景観だけではなく、自然と人間の営みが感じられることでもある。段々畑や古い港の風景など、ほっとできる風景がひとつの魅力になっている。近年は植物による島々の景観改善が行われており、ソメイヨシノの植樹や水仙の植え付け、菜の花畑など海上からの景観を考えて島民参加の取組が行なわれている。さらに美術館や博物館の開設も魅力のひとつであり、直島などは島全体が美術館なのである。

このように、1931年に日本最初の国立公園に指定された瀬戸内海は、近年にまた様々な要素を加味して、魅力溢れる観光エリアとして脚光をあびている。

瀬戸内海をクルーズすることは、波のない穏やかな海を旅しながら、瀬戸内海の沿岸や島々の魅力を楽しみ、瀬戸内海の島々の人々と心温まる交流ができる、そんな旅となる。これは、欧州のリバークルーズに似た素晴らしい旅の商品であり、日本人に旅の新しい魅力を伝えてくれるものである。

瀬戸内海は、季節やテーマによって、2泊3日や3泊4日といったショートクルーズから長期のクルーズまで、多彩なコース設定が可能であり、定点クルーズにはまさにうってつけの海域であるといえる。

Ⅲ—2 神戸が瀬戸内海クルーズの母港となる必然性

上述のような魅力ある瀬戸内海クルーズを定例化、定期化していくうえで、次の点から神戸港が瀬戸内海クルーズの母港にふさわしいと考えられる。

1. 知名度

神戸港の「みなと」としての国際的な知名度は瀬戸内海沿岸の他の港を圧倒しており、海事関連でも日本国内有数の産業・人材・知識が蓄積されている。2006年の客船入港隻数は中突堤旅客ターミナルのリニューアルオープンもあり86隻と増えており、国内では横浜港に次いで多い。

2. アクセス

瀬戸内海の東の玄関に位置し、神戸空港、関西国際空港、大阪国際空港、新幹線、高速道路との好アクセスがあり、東京や京都、奈良、姫路城などの観光資源活用が容易である。空・海・陸のアクセスが狭い範囲で集中している都市は瀬戸内海沿岸で他にはなく、神戸空港を活用したフライ&クルーズ、新神戸駅を利用したレール&クルーズ等、バリエーション豊かなクルーズ商品を開発することができる。

3. 観光

神戸は日本の大都市の中で最も港と市街地が近接しており、船に乗り降りする乗客にとって利便性が高く、他の都市に“まね”のできない差別化された都市である。旧居留地、南京町、北野、灘五郷、六甲山、有馬温泉、須磨海岸などの市内観光を短時間で楽しむことができ、日本人観光客に特に人気があるショッピング、グルメ、温泉の要件を全て満たしていると言える。

4. 客船誘致

神戸市では「集客観光交流都市」を重視したビジョンを作成しており、2010年には観光客3,000万人（現状2,800万人）、海外からの外国人旅行客50万人（現状36万人）とする目標を掲げている。2006年4月から海外外航客船の給水料金を半額にし、日本船についても寄港する回数に応じて入港料や岸壁使用料、旅客乗降用渡船橋使用料を免除、下船客の最寄り駅までのシャトルバスの運行サービス等のインセンティブを用意し、客船の寄港に力を注いでいる。

5. 景観

港が市街地の南方に位置しており、船は太陽を背にして入港することになる。乗船客は、服部良一が「青い山脈」を作曲する際にモデルにしたと言われる六甲山を背景に、太陽の光を浴びて明るく映し出された街並みの景観を思う存分楽しむことができる。まるで街並みが入港する船を歓迎しているようであり、忘れられない感動となるであろう。

おわりに

10年前にシンガポールを訪れた時、現地の方に港を案内していただきました。そこには所狭しと大小たくさんの船が浮かび、ガントリークレーンはフル稼働し、コンテナを満載した貨物船が何隻もクレーンが空くのを待っていました。目の前の港はまさに活気に満ち溢れていたのです。現在の神戸港を見慣れ、その様子をあたりまえの様に思っていた私は、その光景を見た瞬間、40年前私が小学生だった頃見た神戸港はこんなだったと、忘れ去っていた古い記憶と重なり合い、その変貌振りに改めて衝撃が走りました。

この度、植村代表幹事から瀬戸内海をクルーズの観光資源として世界に売り出し、「白い船」で神戸港を蘇らせる、というお話を伺った時、私には大変説得力のある話に聞こえました。私は「Port of Kobe」こそ世界一「白い船」の似合う美しい港であると自信と確信をもっています。

いま世界的にクルーズ人気が高まり、クルーズ人口が増え続けています。そんな中でカリブ海や地中海、エーゲ海などはクルーズスポットとして大変な人気を集め、世界中からたくさんの方が訪れています。しかし既存のそれらのスポットと比べても、神戸港をゲートウェイとする瀬戸内海は、多島で風光明媚、数多くの歴史の舞台であり、たくさんの食材、食文化に恵まれたそれらにまったく見劣りしない、いやそれ以上の世界に誇れる魅力的なクルーズスポットです。その瀬戸内海が現在はクルーズの観光資源としてはほぼ手つかずのままとなっています。美しい神戸港と瀬戸内海クルーズ、今こそ世界に発信すべき時ではないでしょうか。

港湾都市として神戸が持ち続けていた永年のノウハウを活かして、神戸港が「白い船」の世界の基地となり、最も美しい港として40年前のように再び活気に満ち溢れ、世界中にその名前を轟かすようになる事を確信して、この提言を作らせて頂きました。ひとりでも多くの方にご賛同いただき、お力をお貸しいただけたら幸いです。

最後になりましたが、お忙しい中、委員会の講師をお引き受けていただいた先生方、貴重なアドバイスをしていただいた上川先生、神野先生、そして、膨大な時間を費やして提言の完成にご協力いただいた委員会の皆さん、ワーキンググループの皆さんに心より感謝申し上げます。ありがとうございました。

平成18年度提言特別委員会
委員長 奥井 秀樹
副委員長 道満 雅彦

資料編

目次

(資料 1) 瀬戸内海体験クルーズコース案	18
(資料 2) 瀬戸内海の魅力 (観光資源一覧)	20
(資料 3) 瀬戸内海に対する代表的な賛辞例	21
(資料 4) クルーズ人口の推移	22
(資料 5) クルーズ産業の経済効果	23
(資料 6) クルーズ振興に関する業界団体・政府等の取組事例	24

瀬戸内海体験クルーズコース案

2万トン級日本籍船利用

(船長 ≒ 180m 船幅 ≒ 25m 喫水 ≒ 6.5m 航海速度 ≒ 20ノット)

(1) 2泊3日案

日次	時刻	寄港地	備考
第1日	午前	神戸港発 明石海峡大橋、瀬戸大橋、来島海峡大橋 (船中泊)	
第2日	午前 午後 (夜)	生口島沖着 通船による上陸 生口島沖発 三原瀬戸、瀬戸大橋 高松港着) 自由行動 (船中泊)	瀬戸田
第3日	(朝) 午前 午後 夜	高松港発) 小豆島沖着 通船による上陸 小豆島沖発 明石海峡大橋 神戸港着	坂手/土庄

(2) 3泊4日案

日次	時刻	寄港地	備考
第1日	午前	神戸港発 明石海峡大橋、瀬戸大橋、来島海峡大橋 (船中泊)	
第2日	午前 午後 夜	大三島沖着 通船による上陸 大三島沖発 三原瀬戸 呉港着 自由行動 (船中泊)	宮浦
第3日	午前 午後	呉港発 来島海峡大橋、瀬戸大橋 宇野港着 自由行動 (船中泊)	
第4日	午後 夜	宇野港発 明石海峡大橋 神戸港着	直島

参考：邦船寄港実績港 姫路、宇野、水島、福山、尾道、生口島、呉、広島、
岩国、防府、宇部、下関、高松、小豆島、丸亀、坂出、
松山、今治、丸亀、坂出、大三島、宇和島
門司、別府、大分、中津

<参考欄>

各船の概要

- | | |
|----------------|------------------------------|
| (1) 飛鳥Ⅱ | 国際遠洋旅客船 50, 142総トン 船客定員 800名 |
| (2) につぼん丸 | 国際遠洋旅客船 21, 903総トン 船客定員 532名 |
| (3) ばしふいっくびいなす | 国際遠洋旅客船 26, 518総トン 船客定員 696名 |
| (4) ふじ丸 | 国際遠洋旅客船 23, 235総トン 船客定員 600名 |

瀬戸内海体験クルーズコース案

(1) 2泊3日案



(2) 3泊4日案



瀬戸内海の魅力（観光資源一覧）

	景観・自然	歴史・街並み	文化・体験	アミューズメント	食
兵庫県	明石海峡大橋、鳴門海峡大橋、鳴門の渦潮、六甲山、舞子海上プロムナード、布引の滝、掬星台、室津梅林	姫路城、赤穂浪士閣連、書写山、孫中山記念館、異人館、旧居留地、西宮神社、神戸市立太閤の湯殿館、元町中華街、室津(播州)	人形浄瑠璃(淡路)、神戸市立小磯記念美術館、白鶴美術館、宝塚市立手塚治虫記念館、兵庫県立美術館、日本玩具博物館、人と防災未来センター	有馬温泉、西宮市貝類館、宝塚大劇場、阪神甲子園球場、神戸ファッション美術館、神戸市立布引ハーブ園、南京町、須磨海浜水族園、ヨットハーバー	鯛(明石)、たこ(明石)、牡蠣(坂越)、清酒(灘五郷他)、牛肉(神戸、淡路)、明石焼き、洋菓子、あなご、いかなご
岡山県	瀬戸大橋、鷺羽山、北木島、真鍋島、前島、カブトガニ(笠岡)、道祖浜(笠岡)	岡山城、閑谷学校、牛窓、倉敷美観地区、伊部南大窯跡、海遊文化館、大多府島、下津井(児島)、備前福園(瀬戸内市)	大原美術館、オリエント美術館、夢二郷土美術館、林原美術館、備前焼伝統産業会館、備前陶芸美術館、藤原啓記念館	岡山後楽園、倉敷子ボリ公園、日本郷土玩具館、牛窓オリーブ園、古代体験の郷まほろば	たこ(下津井)、さわら(日生)、マスカット、白桃、吉備団子、まつり寿司、ママカリ
広島県	しまなみ海道、宮島、鞆の浦、白滝山(因島)、竜王山・筆影山(三原)、仙酔島、水島さつき園、ひょうたん島、陀家パンのラマ展望台、入鹿海岸	厳島神社、平和記念公園、原爆ドーム、尾道の街並み、耕三寺、因島水軍城、向上寺(瀬戸田)、御調八幡宮(三原)、朝鮮通信使資料館(呉)、竹原町並み保存地区、鞆対潮楼、御手洗(大崎下島)、木之江(大崎上島)、鹿老渡(倉橋島)	平山郁夫美術館、おのみち文学の館、文学の小道(尾道)、手すき和紙の里(大竹)、島ごと美術館(瀬戸田)、29 ミュゼ(尾道)、竹祭り(竹原)、生口島	因島フラワーセンター、向島洋らんセンター、大和ミュージアム(呉)、千光寺公園、白雪楼(下蒲刈島)	牡蠣、お好み焼き、尾道ラーメン、あなご(大野瀬戸)、おこぜ(尾道)、もみじまんじゅう、れもん(生口島)、鯛(鞆の浦)、ネーブル、はっさく、デコポン、たこ(三原)、水軍鍋(尾道)
山口県	錦帯橋、峨嵋山、秋芳洞、秋吉台、ツルの渡来地(八代)、関門橋	巖流島、赤間神宮、みもすそ川公園(壇ノ浦)、白壁の街並み(柳井市)、下関の街並み、防府天満宮、毛利博物館(防府)、日本ハワイ移民資料館(周防大島)、吉川資料館(岩国)、上関(山口)	園木田独歩旧宅(柳井)、岩国美術館、地底王国美川ムーバレー(岩国)、野外彫刻美術館(宇部)、金子みすゞ詩の小径(下関)、周南市郷土美術資料館・尾崎正章記念館	関門人道トンネル、海峡ゆめタワー(下関)、毛利氏庭園(防府)、橋ウインドパーク(周防大島)、オルゴールの館(柳井)、カモンワーフ、下関市立しものせき水族館海峡館、唐戸市場、秋吉台サファリランド	ふぐ、岩国寿司、ひらめ(笠戸)、瓦そば(下関)、鯨(下関)、しろお、岩国茶粥、車えび(山口)、レンコン(岩国)
徳島県(鳴門地区)	鳴門海峡大橋、鳴門の渦潮、エスカレル鳴門展望台	鳴門市ドイツ館、大麻比古神社	鳴門ガレの森美術館、大塚国際美術館、兼元森陶器、四国八十八ヶ所巡り(第一番札所)・雲山寺	水中観測船、バルトの楽園ロケ村(鳴門市大麻町)	徳島ラーメン、わかめ、鳴門金時(さつまいも)、レンコン
香川県	瀬戸大橋、小豆島、寒霞溪(小豆島)、鬼ヶ島洞窟、庄内半島、男木島、女木島、津田の松原、沙弥島、土洲海峡、飯野山、こんびら参道、五色台	金刀比羅宮、屋島、高松平家物語歴史館、満濃池、丸亀城、塩飽勤番所跡(丸亀)、平賀源内先生遺品館(志度)、引田の町並み、金丸座、細川家住宅	ベネッセアートサイト直島、うどんづくり、四国民家博物館、二十四の瞳映画村、猪熊弦一郎現代美術館、菊池寛記念館、イサムノグチ庭園美術館	栗林公園、世界のガラス館(宇多津)、プレイパークゴールドタワー(宇多津)、瀬戸大橋タワー(坂出)、NEWレオマワールド	さめきうどん、オリーブ、骨付鳥、そうめん(小豆島)、三盆糖、レタス、讃岐牛、びわ、アナゴ
愛媛県	大三島、面河溪、ふたみシーサイド公園(双海町)、佐田岬灯台、滑床溪谷(松野町)、宇和海海中公園(西海町)、石鎚山、翠波高原(三島)、富山のつつじ	松山城、村上水軍博物館、大山祇神社、今治城、開明学校(西予)、大洲の町並み、内子座、伯方島、釣島、萬翠荘、内子の町並み	高島華宵大正ロマン館(東温)、民芸伊予かすり会館(松山)、松山市立子規記念博物館(松山)、大三島美術館、伊予桜井漆器会館、森の国ガラス工房、砥部町陶芸創作会館	道後温泉、道後ぎやまんの庭、世界食文化博物館(今治)、タオル美術館ASAKURA(朝倉村)、よしみバラ公園(今治)、五十崎風博物館、宇和島市営闘牛場、マイントピア別子	焼き鳥(今治)、塩(伯方島)、みかん、タルト、五色素麺、ふぐざく(新居浜)、えびちくわ(四国中央)、坊ちゃん団子、別子飴
福岡県(北九州地区)	平尾台(北九州)、犬ヶ岳(豊前)、若戸大橋・渡船	門司港レトロ地区、小倉城、長崎街道、木屋瀬宿跡	松本清張記念館(北九州)、出光美術館(北九州)	スペースワールド、海峡ドラマシップ、オルゴールミュージアム門司港、スペースクルーズ	ぬか床炊き、たけのこ(合馬)、戸畑ちゃんぽん、焼きカレー(門司)
大分県	由布岳、狭霧台、男池湧水群(庄内町)、ミュージアムパーク鶴御崎、遊覧船マリナー(南海部)	宇佐神宮、熊野磨崖仏(豊後高田)、二王座歴史の道(臼杵)、歴史と文学の道(佐伯)、昭和の町(豊後高田)、臼杵石仏	修正鬼会(国東)、中国陶産美術館(臼杵)、野上弥生子文学記念館(臼杵)、由布院美術館、由布院空想の森artegio、由布院ステンドグラス美術館	別府温泉、湯布院温泉、グローバルタワー(別府)、別府タワー、日本竹の博物館(別府)、ハーモニーランド、ととろのバス停(南海部)、地獄めぐり、アフリカンサファリ(宇佐)	関さば、関あじ、城下かれい、ふぐ、黄飯(臼杵)、しいたけ、麦焼酎、豊後地鶏、豊後牛、ハモ(中津)、団子汁(大分)、すっぽん(宇佐)、車えび(姫島)

瀬戸内海に対する代表的な賛辞例

- 1806年 吉田重房（商人）
 すべて島々の海中に浮てみゆるは、盆に水を湛へておもしろき石どもを
 入れをける如くにて、何所にあるも佳景ならぬはなきを、船をすすめなが
 ら其をながむるは、状態種々に変化して、譬へばかの盆なる石どもをいろ
 いろとりなをし見るに似たり。此方は動かずして、彼方のうごくやうなる
 ぞおかしかりける。
 （谷川健一編「日本庶民生活史料集成」、1972）
- 1826年 シーボルト（オランダ商館付医師、「日本植物誌」著者）
 船が向きをかえるたびに魅せられたように美しい島々の眺めがあらわれ、
 島や岩島の間に見えかくれする本州と四国の海岸の景色は驚くばかりで…
 （シーボルト、斎藤信訳「江戸参府紀行」、1967）
- 1860年 リヒトホーフエン（地理学者、探検家、シルクロードの命名者）
 広い区域にわたるこれほど優美な景色は世界の何処にもないだろう。こ
 の地方は世界で最も魅力のある場所のひとつとして、沢山の人を引き寄せ
 るであろう。…かくも長い間保たれて来たこの状態が、今後も長く続か
 んことを私は祈る。
 （リヒトホーフエン、海老原正雄訳「シナ旅行日記」、1943）
- 1872年 トーマス・クック（近代ツーリズムの創始者）
 私はイングランド、スコットランド、アイルランド、スイス、イタリア
 の湖という湖のほとんど全てを訪れているが、瀬戸内海はそれらのどれよ
 りも素晴らしく、それら全部の最も良いところだけをとって集めて一つに
 したほど美しい。
 （ピアーズ・ブレンドン、石井昭夫訳「トーマス・クック物語」、1995）
- 1878年 岩倉使節団（明治4～6年にかけて米欧に派遣された使節団）
 日本瀬戸内ノ景ノ如キハ、世界ニ稀ナリ、瀬戸内トハ芸備海島ノ間ニ
 シテ、西洋ニテ之ヲ世界第一ノ景ト称スルトナリ、我日本ノ風景ニ富メル
 コト、西洋交通以来甚タ欧米ニ高名ナリ。
 （久米邦武編、田中彰校注「特命全權大使米欧回覧実記」、1985）
- 1911年 新渡戸稲造（教育者、「武士道」著者、国際連盟事務次長）
 瀬戸内海は山容水態、両つながら秀麗明媚にして何れの方面より観察す
 るも殆ど一点の非難すら挟むこと能はず。真に天下の絶景なりと謂ふべし。
 …予は実に世界の宝石なりと断言す。
 （小西和「瀬戸内海論」の序文、1911）
- 2003年 ラッセル・クーツ（世界トップクラスのヨットマン）
 かつて経験したことのない海、世界中のどこにもない稀有な瀬戸内海の
 尽きることのない魅力の一部に私は触れることができた…
 また必ず、いつの日にか、この海に戻ってこよう。
 （紀州瀬戸内海の旅編集委員会
 「ラッセル・クーツが見た紀州・瀬戸の海」、2004）
- （瀬の浦について）
- 1655年 南龍翼（朝鮮通信使従事官）
 もし海路の景色を論ずるならば、正に此処を第一と為すべきであり、洞
 庭湖と互いに雄を争うべきものである
 （南壺谷、若松実訳「扶桑録」、1991）

クルーズ人口の推移

資料 4

【世界】

(単位：千人)

	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
アメリカ	3,500	4,600	6,900	6,900	8,650	9,000	9,500	11,200
カナダ	150	250	300	300	300	300	300	300
イギリス	180	400	800	776	823	960	1,027	1,069
ドイツ	190	309	283	392	428	429	583	639
イタリア	—	250	250	250	250	250	353	514
フランス	75	200	223	225	225	250	250	233
スペイン	—	—	—	—	—	—	—	379
ギリシャ	—	—	—	—	—	—	—	104
その他欧州	180	250	250	250	250	250	250	250
オーストラリア	100	150	200	200	200	250	500	500
キプロス	—	75	75	75	75	75	75	75
アジア (除く日本)	75	450	800	849	800	600	600	600
日本	175	225	216	200	169	140	160	156
合計	4,625	7,239	10,297	10,417	12,170	12,504	13,598	16,019

(出所) (社) 日本外航客船協会

(原資料) DOUGLAS WARD 「Ocean Cruising & Cruise Ships 2007」、
日本の数字は国土交通省海事局外航課調べ。

【日本】

(単位：千人)

	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005
外航	66.7	79.5	130.5	115.3	93.4	58.8	73.3	77.9
(うち日本船)	(38.1)	(45.1)	(21.1)	(18.4)	(18.6)	(10.1)	(15.6)	(16.7)
(うち外国船)	(28.6)	(34.4)	(109.4)	(96.9)	(74.8)	(48.7)	(57.7)	(61.2)
内航	108.2	145.5	85.4	84.8	75.3	81.2	86.7	78.3
合計	174.9	225.0	215.9	200.1	168.7	140.0	160.0	156.2

(出所) 国土交通省海事局外航課 「2005年のわが国のクルーズ等の動向について」

クルーズ産業の経済効果

1. 推計例

(1) International Council of Cruise Lines

(出所) 「The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S. Economy in 2005」 2006/8月

(2005年推計値)

- ・北米クルーズ産業の米国内直接経済効果：161.8億ドル
- ・北米クルーズ産業の米国内経済波及効果（間接効果含む）：324.3億ドル
- ・北米クルーズ産業の乗客数：1,150万人（うち米国より出航 861万人）

⇒乗客1人当りの直接経済効果、経済波及効果を試算（米国内乗船客数で除算）すると、直接経済効果は1,879ドル、経済波及効果は3,767ドル

- ・マイアミ港ホームページには「cruise facts」として、2003年は400万人近いクルーズ客がマイアミ港を利用、同港が地域（Dade郡）にもたらした経済効果は120億ドルにのぼったとの記述あり。

(2) 横浜市

(出所) 「横浜港と地域経済～経済効果調査の結果から見た横浜港の役割」 2006/4月

(クルーズ船入出港の経済効果)

- ・3万tクラス（乗客500名）の国内クルーズ船の入出港1回当たり
経済効果：3,631万円
内訳は、給油・船用品：1,728万円、見学客消費額：1,167万円、乗客消費額：608万円 等

2. 瀬戸内海クルーズの経済効果試算

前提条件

- ・6,000tクラス（乗客定員200人）のクルーズ船1隻で平均3.5日間のクルーズを年間96回運航（延べ日数336日）
- ・平均客室稼働率は70%、クルーズの平均単価は1人当り1日3万円
- ・クルーズ客が乗船前・下船後に神戸で消費する金額は1人1.5万円（横浜市の試算例を参考に設定）
- ・クルーズ船停泊時の見学客の支出額は1日300万円（横浜市の試算例を参考に、クルーズ船の大きさや棧橋周辺の商業集積等の違いを勘案して設定）

- ① クルーズ客数：13,300人（200人×70%×95回）
客単価：10.5万円（3万円×3.5日）
クルーズ代金総額：14.0億円（13,300人×10.5万円）
- ② クルーズ客の乗船前・下船後消費額：2.0億円（13,300人×1.5万円）
- ③ クルーズ船の見物客による消費額：2.9億円（96日＜＝航海数＞×300万円）
- ①～③合計（＝直接的経済効果） 18.9億円

- ④ 兵庫県が公表している兵庫県産業連関表（2000年）の104部門産業連関分析表を用いて、小売部門の最終需要増加4.9億円、水運部門の最終需要増加14.0億円による経済波及効果（生産誘発額）を試算すると、

間接的経済効果を含めた兵庫県内の経済波及効果：31.1億円

クルーズ振興に関する業界団体・政府等の取組事例

日本旅行業協会：クルーズイヤー2006、同2007

【目標】2010年クルーズ人口50万人

【2006年実績】

「ジャパン・クルーズ・シンポジウム」（横浜、東京）
 「関西クルーズセミナーin関空」（関西国際空港）
 「フォトコンテスト、写真コンテスト」（神戸港、横浜港他）
 「船内見学会、クルーズセミナー」（神戸港、横浜港、博多港他）
 「寄港イベント、出航セレモニー」（神戸港、横浜港、長崎港、大阪港）
 「ボトルシップ教室」「体験クルーズ」「旅行博出展」等

【2007年予定】

2/1～4/30 横浜港客船フォトコンテスト（横浜市港湾局）
 2/1～2/14 「飛鳥」南極・南米航海写真展（フォトギャラリーキタムラ）
 3/6 「クイーンエリザベス2」世界一周25回記念セレモニー（横浜港）
 3/7 「クイーンエリザベス2」大阪寄港歓迎式典（大阪港）
 4/1～11/30 神戸開港140年記念イベント（神戸港）
 4/3～4/4 「飛鳥II」世界一周クルーズ出航セレモニー（横浜港・神戸港）
 4/7～4/8 「ばしふいっくびいなす」世界一周クルーズ出航セレモニー（横浜港・神戸港）
 4/19～4/22 旅フェア2007
 7月 横浜⇄バンクーバー航路開設120周年記念イベント（横浜港）
 9/14～9/16 世界旅行博2007

国土交通省・業界団体他：「外航クルーズ旅行振興全国協議会」

（オブザーバー 中国国家観光局、韓国観光公社）

【事業概要】

- 海外クルーズ船の日本寄港誘致
- クルーズシンポジウム開催等
- *日中韓観光ビッグバンと連携して東アジアの外航クルーズを振興
 ⇒「北東アジアクルーズ協議会」設置予定

国土交通省によるクルーズ振興策

- 「地方クルーズ振興協議会」
- 「クルーズアドバイザー認定制度」
- 港湾、航路の整備

国・地方・民間：ビジット・ジャパン・キャンペーン（VJC）

【目標】2010年訪日外国人旅行者1,000万人

【事業概要】

- 海外重点市場での広告キャンペーン、イベント実施、訪日旅行造成支援等
- 英語・中国語・韓国語による宿泊情報サイトの構築・運営
- 海外旅行会社の招請・商談会開催、海外メディア関係者の招請
- 海外の大規模旅行展への出展
- 国内広報事業、地方連携事業
- *国際観光振興機構も、VJC事業との相乗効果を狙った広報・宣伝活動を展開

その他

- 国土交通省：「みなと観光交流の促進」、「観光ルネサンス」等
- 国際観光振興機構：「国際会議の誘致支援」、「訪日教育旅行推進」等

提言作成に際し、ご協力いただいた方々

(順不同)

- ・国土交通省 近畿運輸局企画観光部 部長 坂野 公治氏
- ・国土交通省 神戸運輸監理部総務企画部 次長 小嶋 卓氏
- ・国土交通省 近畿地方整備局港湾空港部 地域港湾空港調整官 中原 正顕氏
- ・神戸市みなと総局 参事（客船誘致担当部長） 花木 章氏
- ・日本クルーズ客船株式会社 代表取締役専務 上り坂 祐一氏
- ・株式会社クルーズバケーション 代表取締役 木島 榮子氏
- ・クルーズのゆたか倶楽部株式会社 代表取締役 松浦 睦夫氏
- ・四国旅客鉄道株式会社 取締役会長
四国経済連合会 副会長・観光委員長
四国観光立県推進協議会 会長 梅原 利之氏
- ・海洋政策研究財団 常務理事 寺島 紘士氏
海技研究グループ グループ長 西田 浩之氏

平成18年度提言特別委員会における研究活動および討議結果

平成18年

6月22日 第1回事前打合せ

6月26日 第2回事前打合せ

7月24日 第1回委員会

・上川アドバイザー

「瀬戸内海をクルーズで世界の海に」

8月25日 第2回委員会

・国土交通省近畿運輸局企画観光部 部長 坂野 公治氏

「最近の観光行政の取り組み～訪日外国人の誘致を中心に～」

・国土交通省神戸運輸監理部総務企画部 次長 小嶋 卓氏

「神戸港におけるクルーズ船の就航状況と神戸港活性化に向けた取り組みについて」

・国土交通省近畿地方整備局港湾空港部

地域港湾空港調整官 中原 正顕氏

「みなとを活用した観光振興の取り組み

～クルーズ振興の観点も含めて～」

9月4日 正副委員長・ワーキンググループ会議

9月27日 第3回委員会

・神戸市みなと総局 参事（客船誘致担当部長） 花木 章氏

「神戸港の客船誘致の現状と課題」

9月28日 (社)ひょうごツーリズム協会の主催するセミナーにワーキンググループ5名参加

10月11日 第4回委員会

- ・日本クルーズ客船(株) 代表取締役専務 上り坂 祐一氏
 - ・(株)クルーズパケーション 代表取締役 木島 榮子氏
 - ・クルーズのゆたか倶楽部(株) 代表取締役 松浦 睦夫氏
- 「日本におけるクルーズ産業の現状と課題」

10月30日 第5回委員会

- ・四国旅客鉄道(株) 取締役会長 梅原 利之氏
- 「瀬戸内海の活性化について」

10月30日 正副委員長・ワーキンググループ会議

11月7日 正副委員長・ワーキンググループ会議

11月27日 第6回委員会

12月5日 正副委員長・ワーキンググループ会議

12月20日 正副委員長・ワーキンググループ会議

平成19年

1月16日 第7回委員会

1月24日 正副委員長・ワーキンググループ会議

2月5日 第8回委員会

2月13日 正副委員長・ワーキンググループ会議

2月16日 常任幹事会終了承

平成18年度 提言特別委員会 委員名簿

(敬称略、順不同)

委員長	奥井 秀樹	奥井電機(株) 代表取締役社長
副委員長	道満 雅彦	オリバーソース(株) 代表取締役社長
委員	松田 茂樹	(株)マニックス 代表取締役社長
〃	井狩 雅文	関西電力(株) 執行役員神戸支店長
〃	池田 泰雄	日新鉱産(株) 代表取締役
〃	石丸 鐵太郎	神戸中央法律事務所 所長
〃	宇尾 好博	(株)さわやか 代表取締役社長
〃	恵谷 英雄	日本銀行 神戸支店長
〃	江南 誠人	(株)JTB西日本 神戸支店長
〃	奥地 蓮一	神戸新聞興産(株) 代表取締役社長
〃	加藤 琢二	加藤汽船(株) 取締役企画部長
〃	北園 茂喜	西日本旅客鉄道(株) 執行役員神戸支社長
〃	國安 雅弘	日本郵船(株) 関西支店長
〃	佐藤 國臣	佐藤國汽船(株) 代表取締役社長
〃	佐藤 武	川西倉庫(株) 代表取締役社長
〃	角田 昶郎	川崎汽船(株) 関西支店長
〃	徳田 正孝	(株)日本航空インターナショナル 神戸支店長
〃	長井 保夫	(株)商船三井 神戸支店長
〃	中内 仁	(株)神戸ポートピアホテル 代表取締役社長
〃	中野 友史	(株)アーバン・ヴィレッジ 専務取締役
〃	西 正興	(株)神戸スイーツポート 相談役
〃	西浦 洋	大阪ガス(株) 執行役員兵庫地域総支配人
〃	西本 克彦	(株)ホテルオークラ神戸 代表取締役社長
〃	日笠 秀樹	日笠工業(株) 代表取締役社長
〃	松下 衛	神戸メリケンパークオリエンタルホテル 取締役社長
〃	眞弓 忠範	神戸学院大学 学長
〃	森井 章二	神戸空港ターミナル(株) 代表取締役社長
〃	山田 崇雄	(株)TCD 代表取締役会長
〃	渡邊 健司	(株)ウェイズ 代表取締役
〃	渡辺 真二	早駒運輸(株) 取締役社長
アドバイザー	植村 武雄	小泉製麻(株) 取締役社長
〃	小川 恵三	(株)さくらケーシーエス 代表取締役会長
〃	角田 嘉宏	特許業務法人有古特許事務所 所長 (代表社員)
〃	上川 庄二郎	前大阪産業大学 非常勤講師
〃	神野 博一	オフィスジェイ 代表 (クルーズマスター)
ワーキンググループ	石川 正一	(株)みなと銀行 企画部調査室長
〃	岩出 眞理	(株)みなと銀行 企画部調査室代理
〃	大崎 和彦	(株)神戸製鋼所 業務部係長
〃	岡 良祐	川崎重工業(株) 総務部総務課主事
〃	神戸 宏明	(株)神戸製鋼所 業務部課長
〃	木村 康平	(株)三井住友銀行 経営企画部金融調査室上席推進役
〃	豊田 旬子	小泉製麻(株) 社長室課長
〃	中村 政敏	東京海上日動火災保険(株) 神戸支店課長
〃	福岡 克也	(株)三井住友銀行 経営企画部金融調査室室長代理
〃	横田 朝行	(株)日本総合研究所 調査部関西経済研究センター主任研究員
事務局	穴田 幸二	(社)神戸経済同友会 事務局長
〃	本田 治朗	(社)神戸経済同友会 事務局次長

発行 平成 19 年 3 月

社団法人 神戸経済同友会

〒650-0033 神戸市中央区江戸町 91-1
(神戸銀行倶楽部内)

TEL.078-331-5584

FAX.078-392-7236

E-mail.kobedoyu@pearl.ocn.ne.jp