

瀬戸内海における航路を活用した広域周遊観光の可能性調査

報告書

2021 年 12 月

一般社団法人中国経済連合会
公益財団法人中国地域創造研究センター
中国電力株式会社

瀬戸内海における航路を活用した広域周遊観光の可能性調査 報告書（概要版）

■調査目的

瀬戸内海の生活航路の維持が大きな課題となっている一方、近年は、せとうち DMO や行政のプロモーション等により瀬戸内の認知度は向上しており、2020 年 9 月に運航開始した JR 西日本と瀬戸内海汽船による観光型高速クルーザー「シースピカ」等を活用した広域周遊観光の取り組みを定着・発展させる必要がある。本調査では、瀬戸内海の広域周遊観光や滞在型観光の促進に向け、周遊の手段となる船舶の航行に関する課題や港湾の整備状況など受入環境の実態と課題を把握し、航路を活用した広域周遊観光の方向性について検討した。

■調査概要及び課題整理

調査概要

①瀬戸内海地域の航路の現状把握（文献調査）

既存の統計資料や各種データより、観光客数や航路の乗降人員の推移、港湾の受入環境の現状等を把握。

②航路を利用した広域周遊観光に向けた課題整理（ヒアリング調査）

瀬戸内海地域の広域周遊に資する航路の現状や方策アイデア、体験型の観光コンテンツの造成の可能性等を把握し、課題を整理するため、以下の 11 件のヒアリング調査を実施。

船舶事業者	①瀬戸内海汽船株式会社	観光関連事業者・団体	⑥Azumi Setoda
	②西日本旅客鉄道株式会社 (JR 西日本)		⑦きのえ温泉 ホテル清風館
	③株式会社せとうちクルーズ	体験型コンテンツ事業者	⑧合同会社よーそろ
	④株式会社瀬戸内クルージング		⑨一般社団法人フウド
	⑤国際両備フェリー株式会社	関係官庁	⑩豊浜町地域おこし協力隊
			⑪中国運輸局

瀬戸内海のクルーズ事業の現状（ポテンシャル）

○瀬戸内海には魅力的な資源が多く、クルーズ振興への期待は高い

- ・「ガンツウ」や「シースピカ」のように航路を使って瀬戸内海の景観や島の文化等を楽しむ観光クルーズ船への投資が行われており、クルーズ振興への期待が高い。

○新たなコンセプトのフェリーが新造される等、定期航路の魅力化の動きが見られる

- ・船舶事業者による「船旅を楽しむ」コンセプトの新造船が定期航路に就航しており、定期航路を活用した瀬戸内海観光の兆しが見られる。

航路を活用した広域周遊観光に向けた課題

○航行区域（平水区域）の制限

○既存定期航路の魅力不足

○港湾設備の老朽化

○受入側のコンテンツ不足

■航路を活用した広域周遊観光の方向性

(1) 具体的方策

①瀬戸内海広域周遊ルートの形成

- ・平水区域仕様の観光専用船が沿海区域も航行可能となる条件付きの特例措置への対応および関西圏と瀬戸内海を結ぶ広域周遊ルートの形成※。

※瀬戸内海の大部分は波の穏やかな平水区域であるが、播磨灘など一部海域が波の荒い区域に指定されており、平水区域仕様の観光クルーズ船は沿海区域を航行できない。

このため、大阪湾を起点とする瀬戸内海クルーズができない状況となっている。



元図出典：中国運輸局 WEB サイト

②既存定期航路の観光への活用

- ・多様な過ごし方、乗船時の楽しみ方を提供できる船の新造や、ラッピング、船内装飾、座席改修による既存船の改造。
- ・移動手段として利用する地域住民と「船旅」を楽しむ観光客が共存できるような定期航路の運用。
(観光情報を必要とする乗客のみがスマートフォン等で観光案内を受ける仕組みの構築など)

③港湾周辺の整備

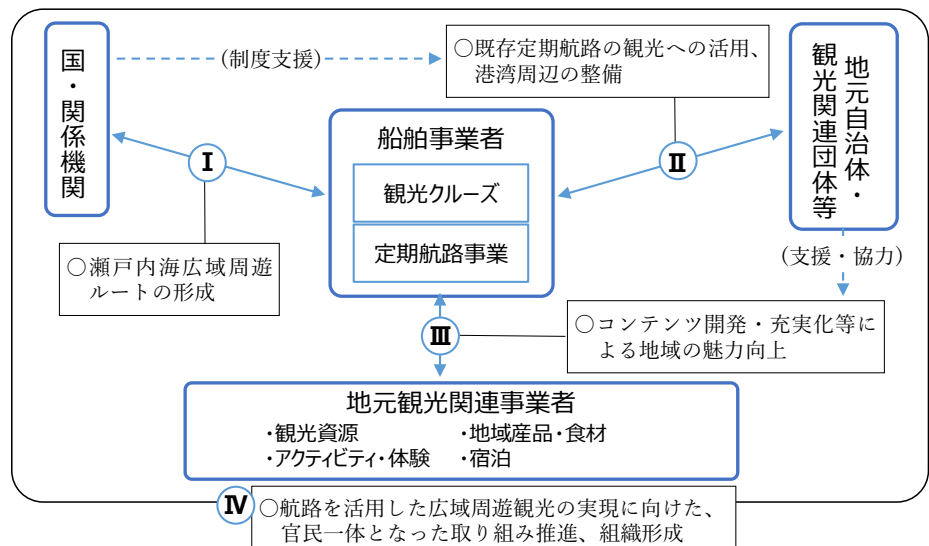
- ・自治体等による浮桟橋や連絡橋の塗装・改修・新設、利用者向けトイレ新設の検討。
- ・桟橋から観光地までの移動手段（モビリティ）の整備。

④コンテンツ開発・充実化等による地域の魅力向上

- ・マルシェや自然体験など寄港地での体験価値の創出、船内での地元産品の提供。
- ・自然体験、農業・漁業体験など瀬戸内ならではの体験型コンテンツを安定的・持続的に提供できる体制づくり。(コンテンツを提供する事業者の地域一体での支援・育成、地域のコンテンツを発掘し地元関係者と船舶事業者等をマッチングするコーディネーターの確保・育成など)

(2) 方策の実現に向けた役割整理

- ・具体的方策の実現に向けては、いずれも関係者が連携して取り組むべきものである。
- ・官民一体となってこれらの取り組みを推進するための組織づくりも重要となる。



目次

1. 調査概要.....	1
(1) 調査目的	1
(2) 調査内容・フロー	1
2. 瀬戸内海地域の航路の現状把握.....	2
(1) 瀬戸内海地域の航路の状況	2
①瀬戸内海地域の航路	2
②瀬戸内海地域の航路乗降人員数・延べ宿泊者数の推移	3
③広島県の主要港湾における乗降人員数の推移	4
(2) 瀬戸内海地域の主要港湾の概要	5
3. 航路を利用した広域周遊観光に向けた課題整理.....	9
(1) 船舶事業者へのヒアリング調査	9
①瀬戸内海汽船株式会社	10
②西日本旅客鉄道株式会社（JR 西日本）	12
③株式会社せとうちクルーズ	14
④株式会社瀬戸内クルージング	16
⑤国際両備フェリー株式会社	18
(2) 観光関連事業者へのヒアリング調査	19
①Azumi Setoda	20
②きのえ温泉 ホテル清風館	22
③合同会社よーそろ	23
(3) 体験型コンテンツ事業者等へのヒアリング調査	24
①一般社団法人フウド	24
②豊浜町地域おこし協力隊	25
(4) 中国運輸局へのヒアリング調査	26
(5) 航路を活用した瀬戸内海の広域周遊に向けた課題整理	28
4. 瀬戸内海における航路を活用した広域周遊観光の方向性.....	29
(1) 全体像	29
(2) 具体的方策	30
①瀬戸内海広域周遊ルートの形成	30
②既存定期航路の観光への活用	30
③港湾周辺の整備	32
④コンテンツ開発・充実化等による地域の魅力向上	33
(3) 方策の実現に向けて	34

1. 調査概要

(1) 調査目的

瀬戸内海の島しょ部は、多島海景観を形成する豊かな自然に恵まれ、数多くの歴史・文化遺産を有するものの、人口減少や地域産業の停滞による地域活力の低下など深刻な問題を抱えており、生活航路の維持が大きな課題となっている。

一方、近年は、せとうち DMO や行政のプロモーション等により瀬戸内の認知度は向上し、瀬戸内エリアの観光スポット造成が進むなど一定の効果が現れている。

こうした中、2020 年 9 月、JR 西日本と瀬戸内海汽船が、広島港、三原港間を結ぶ観光型高速クルーザー「シースピカ」を運航開始し、瀬戸内海の島々を巡る周遊観光の新たな取り組みとして注目されており、コロナ禍で減少した観光需要の回復に向け、こうした航路を活用した広域周遊観光の取り組みを定着・発展させる必要がある。

本調査では、瀬戸内海の広域周遊観光や滞在型観光の促進に向け、周遊の手段となる船舶の航行に関する課題や港湾の整備状況など受入環境の実態と課題を把握するとともに、寄港地においてコロナ禍でも比較的安全に楽しむことが出来るアドベンチャーツーリズム（例えば、シーカヤック、フィッシング、トレッキング等）やガイドウォーク、グリーンツーリズムなど自然を活かした体験型の観光コンテンツの造成の可能性、ワーケーション等滞在型観光の可能性について検討する。

(2) 調査内容・フロー

①瀬戸内海地域の航路の現状把握

第2章

既存の統計資料や各種データより、観光客数や航路の乗降人員の推移、港湾の受入環境の現状等を把握する。

②航路を利用した広域周遊観光に向けた課題整理

第3章

「シースピカ」や「ガンツウ」等、瀬戸内海で船舶運航事業を行っている船舶事業者へのヒアリング調査を実施し、瀬戸内海地域の広域周遊に資する航路の現状・課題を把握する。

また、瀬戸内海地域の島しょ部の観光振興を担う観光関連事業者へのヒアリング調査を実施し、航路を利用した広域周遊観光の課題や推進に向けた方策アイデアを把握するとともに、島しょ部のコンテンツ事業者等を対象としたヒアリング調査により、体験型の観光コンテンツの造成の可能性を検討する。

さらに、上記を踏まえ、中国運輸局へのヒアリング調査を実施し、航路を活用した瀬戸内海観光振興についての課題を整理する。

③瀬戸内海における航路を活用した広域周遊観光の方向性の検討

第4章

①、②を踏まえ、瀬戸内海における航路を活用した広域周遊観光や滞在型観光の推進に向け、注力すべき施策を検討・提案する。

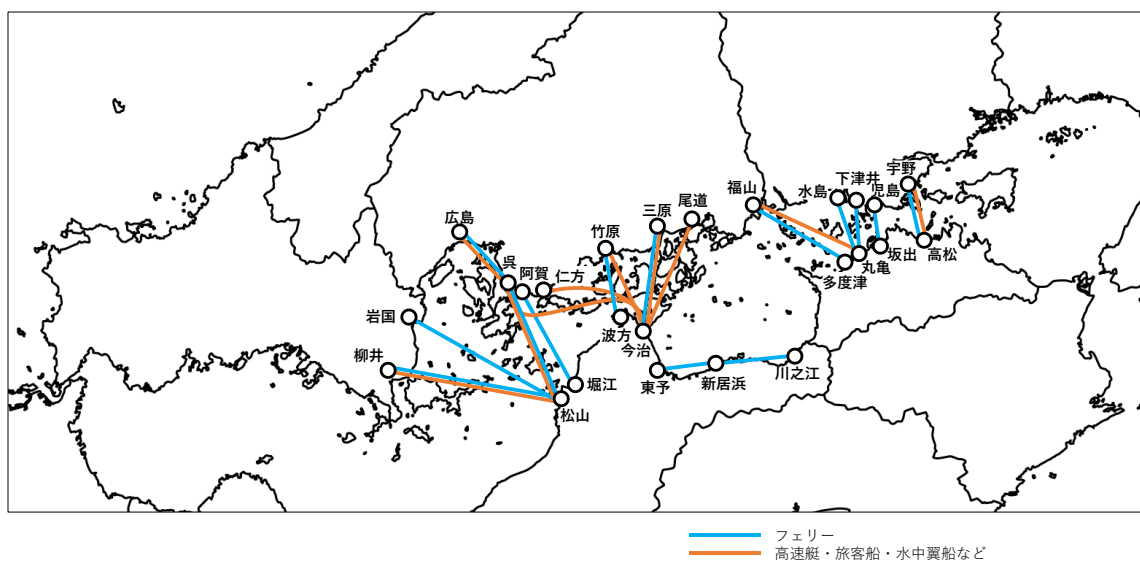
2. 瀬戸内海地域の航路の現状把握

(1) 瀬戸内海地域の航路の状況

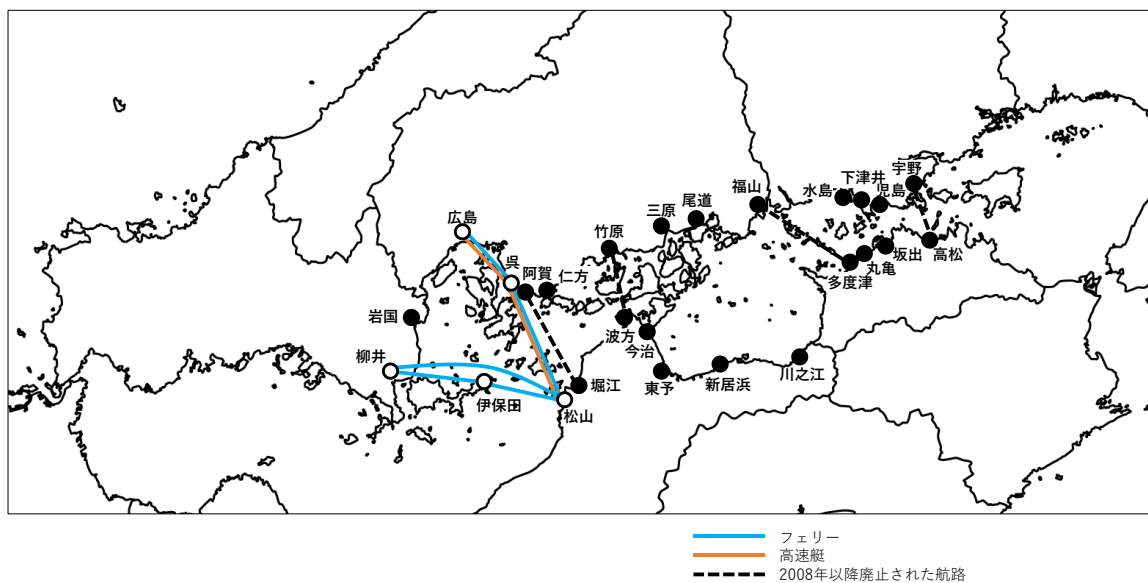
① 瀬戸内海地域の航路

瀬戸内海地域（岡山県・広島県・山口県）の定期航路の変遷を見ると、瀬戸大橋やしまなみ海道の開通後に大幅に縮小しており、島しょ部と本土を結ぶ生活航路が残っているものの、瀬戸内海を横断する山陽と四国を結ぶ広域的な定期航路は図表1に示す通り広島・呉～松山、柳井・伊保田～松山の2つのみとなっている。

図表1 山陽（岡山県、広島県、山口県）と四国を結ぶフェリー・旅客船航路の変遷
瀬戸大橋開通前（1987年）



現在の航路（2021年12月現在）

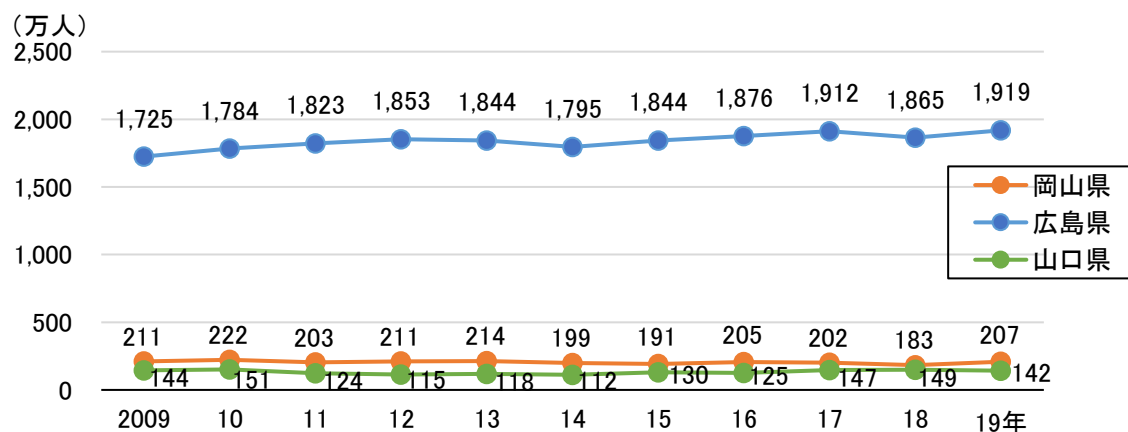


出典：「愛媛のフェリー・旅客船業界の現状と今後の方向性」株式会社いよぎん地域経済研究センター（2015年2月26日
ニュースリリース No. 15-033）を基に作成

②瀬戸内海地域の航路乗降人員数・延べ宿泊者数の推移

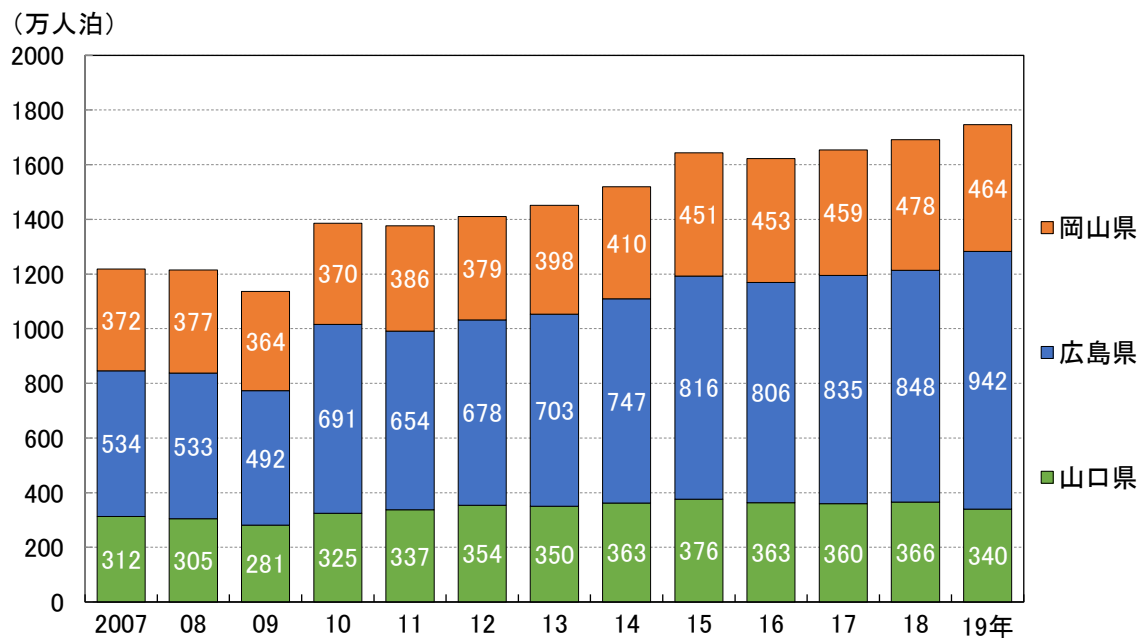
港湾統計年報による岡山県・広島県・山口県の航路乗降人員数（図表 2）を見ると、島しょ部の多い広島県が最も多く、年間 1,900 万人程度の利用があり、岡山県（200 万人程度）、山口県（140 万人程度）と大きな差がある。2009 年以降の推移をみると、各県ともほぼ横ばいで推移している。一方、各県の延べ宿泊者数（図表 3）は年々増加しており、各県を訪れる観光客の増加に比べて、航路利用は増加していないと言える。

図表 2 岡山県・広島県・山口県の港湾における乗降人員数の推移



出典：港湾統計年報：船舶乗降人員表（国土交通省） ※外国・内国航路の合計かつ乗込・上陸人員の合計

図表 3 岡山県・広島県・山口県の延べ宿泊者数の推移

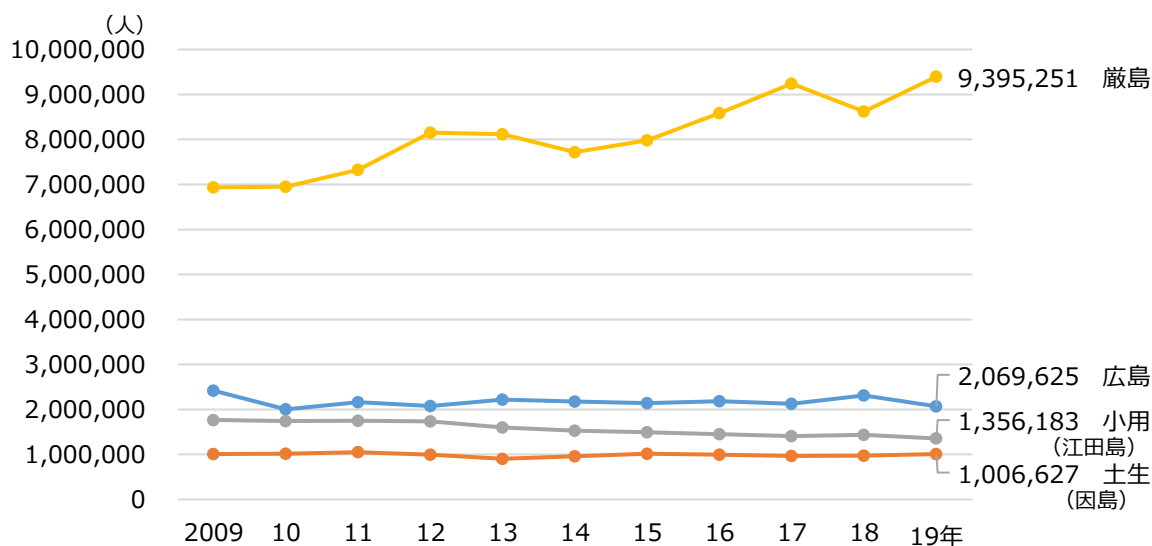


出典：宿泊旅行統計（観光庁）

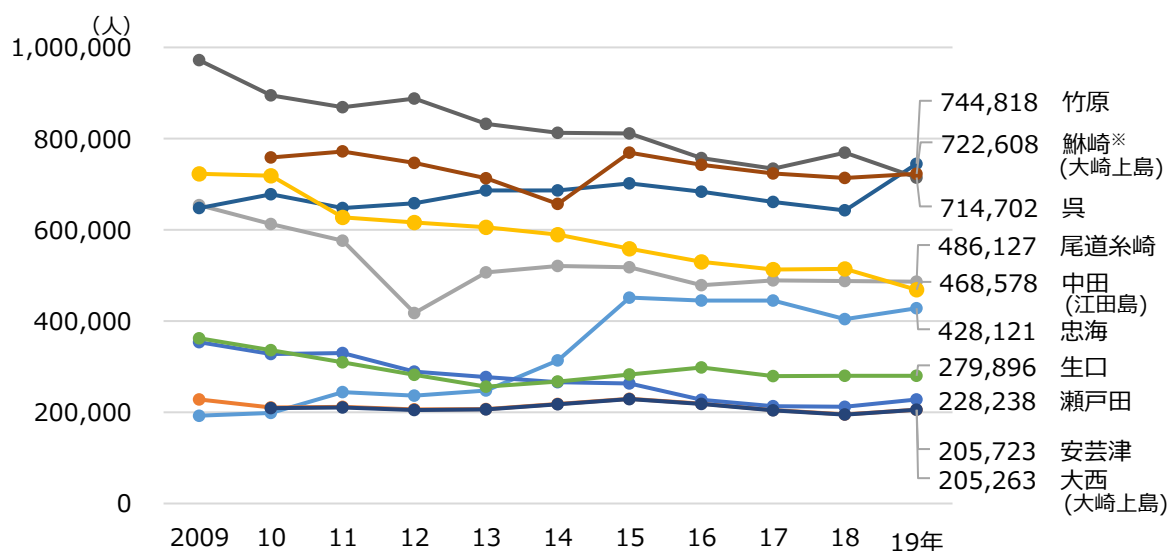
③広島県の主要港湾における乗降人員数の推移

航路乗降人員数の多かった広島県の港湾に着目し、港湾毎の乗降人員数の推移（図表4）を見ると、厳島港が最も多く、その数値は増加傾向にある。その他では広島港、小用港（江田島市）、土生港（因島市）が上位であるが、推移は横ばい又は減少傾向と言える。その他の港では大久野島への来訪増に伴い忠海港が10年で倍増となっている。

図表4 広島県内主要港湾の乗降人員数の推移
(2019年乗降人員数100万人以上の港湾)



(2019年乗降人員数20～100万人の港湾)



出典：港湾統計年報：船舶乗降人員表（国土交通省）

※甲種港湾・乙種港湾のデータ、外国・内国航路の合計、乗込・上陸人員の合計

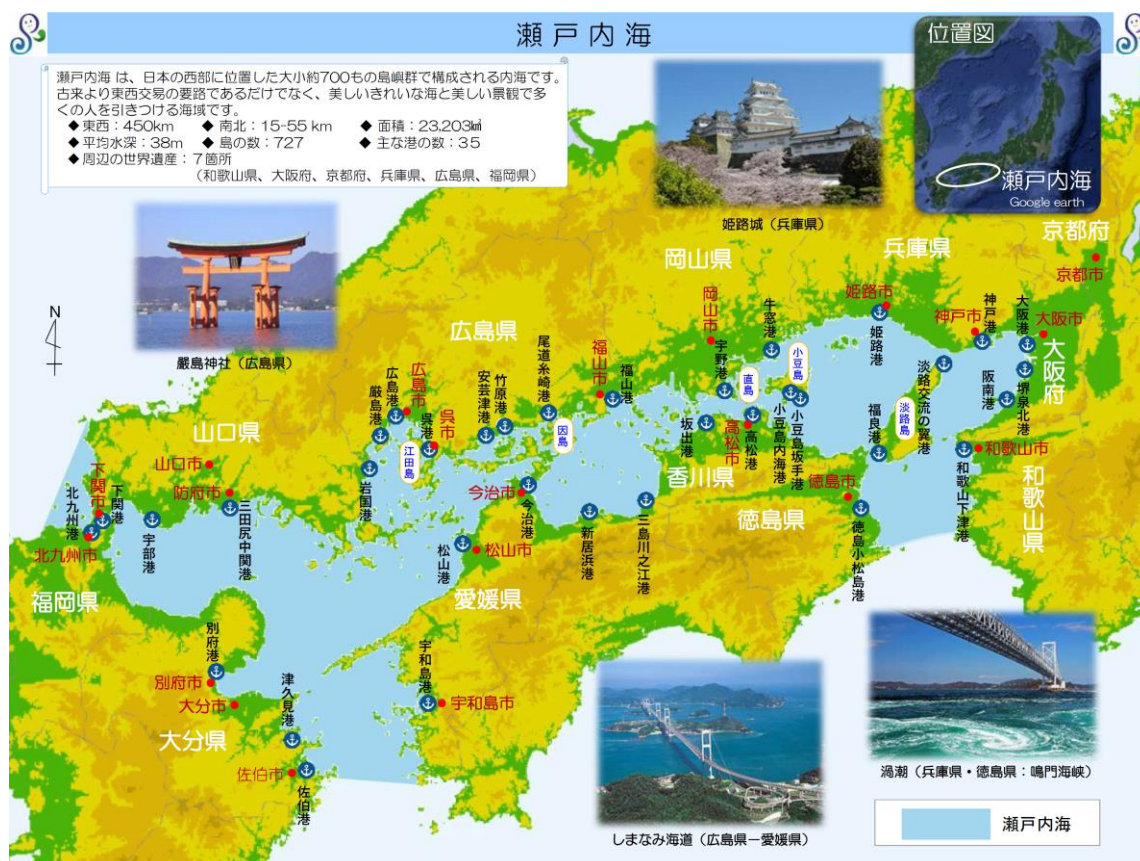
※鯉崎（めばるさき）港は大崎上島北東部の垂水、白水、めばる、契島、生野島を含む

(2) 瀬戸内海地域の主要港湾の概要

瀬戸内海クルーズ推進会議※では瀬戸内海のクルーズ振興に向けて「瀬戸内海クルーズガイド 2020」を取りまとめており、その中で瀬戸内海のクルーズ船受入岸壁（図表 5）の情報が整理されている。

次頁以降に、山陽側の主要港湾（宇野港、福山港、尾道港、糸崎港、呉港、広島港、岩国港、宇部港、下関港）の港湾施設等の情報を示す。

図表 5 瀬戸内海のクルーズ船受入港湾マップ



出典：「瀬戸内海クルーズガイド 2020」瀬戸内海クルーズ推進会議 (<https://setouchi-cruise.uminet.jp/>)

※瀬戸内海クルーズの振興を目的として設立された官民一体の会議体

		宇野港 (第一突堤大型 客船バース)	福山港 (箕島・箕沖地区)	尾道港 (西御所岸壁)
港湾施設等に関する情報				
1. 岸壁	延長/水深	280m / -10m	170～260m / -7.5～-10m	279m / -6m
	岸壁の高さ	4m	5.00m	4.4m
	エプロン幅	20m	15～50m	8m
2. 航路	幅/水深	－	350m / -16m	100m / -6.4m
3. 回頭泊地（直径）		460m	280m	300m
4. 高さ制限		58m	無	無
5. 最大潮差／最大潮流		3.9m / 0.37kt	3.69m / 0.2kt	4.0m / 2.5kt
陸上施設等に関する情報				
(提供サービス)				
1. ターミナル		無	無	無
2. ボーディングブリッジ		無	無	無
3. ギャングウェイ（可動式連絡橋）		無	無	無
4. 無料 Wi-Fi サービス		有	無	有
5. 公衆電話		無	無	有（駅前ウォーターフロントビル 1F）
6. トイレ		有	無	有
7. 自動販売機		無	無	有
8. 郵便・宅配便サービス		無	無	有（駅前ウォーターフロントビル 1F）
9. 外貨両替所	両替所の有無	無	無	有（近隣の銀行にて）
	取扱貨幣の種類	－	－	米ドルほか
	営業日・営業時間	－	－	平日 9時～18時
10. 観光案内所	観光案内所の有無	無	交渉可能	有（JR 尾道駅）
	対応言語	－	－	日本語・英語
	営業日・営業時間	－	－	年中 9時～18時
CIQ 関係				
CIQ 設備等の有無	常設	無	無	無
	仮設	有	有	無
交通アクセス等に関する情報				
1. ふ頭から最も近い空港の名称／移動時間		岡山桃太郎空港 ／車 80 分	広島空港／車 80 分	広島空港／車 40 分
2. ふ頭から最も近い鉄道駅の名称／移動時間		JR 宇野駅 ／徒歩 5 分	J R 福山駅／車 30 分	J R 尾道駅／車 2 分

出典：瀬戸内・海的路ネットワーク推進協議会（setouchi-cruise.uminet.jp）資料を元に整理

		糸崎港 (①糸崎岸壁 1号) (②糸崎岸壁 2号)	呉港 (川原石西ふ頭)	広島港 (①宇品外貿ふ頭) (②五日市ふ頭)
港湾施設等に関する情報				
1. 岸壁	延長/水深	① 135m / -8.5m ② 185m / -10.0m	260m / -7.50m	① 280m / -10m ② 430m/-11m, -12m
	岸壁の高さ	① 4.36m ② 4.8m	+5.00m	① +4.80m ② +4.80m
	エプロン幅	① 14m ② 20m	15m	① 18m ② 20m
2. 航路	幅/水深	水深-10m~-27m	無	① 300m / -11m ② 250m / -12m
3. 回頭泊地 (直径)		460m	無	無
4. 高さ制限		58m	50m(因島大橋進入の場合)	無
5. 最大潮差/最大潮流		4.0m / 1.6kt	4.0m / 0.2kt	① 4.0m / 0.3kt ② 4.0m / 0.3kt
陸上施設等に関する情報 (提供サービス)				
1. ターミナル		無	無	① 無 ② 有
2. ボーディングブリッジ		無	無	無
3. ギャングウェイ (可動式連絡橋)		無	無	無
4. 無料 Wi-Fi サービス		無	無	有
5. 公衆電話		有	無	無
6. トイレ		無	無	有
7. 自動販売機		無	無	無
8. 郵便・宅配便サービス		無	無	無
9. 外貨両替所	両替所の有無	無	無	有
	取扱貨幣の種類	-	-	米ドルほか
	営業日・営業時間	-	-	クルーズ客船寄港時
10. 観光案内所	観光案内所の有無	無	無	有
	対応言語	-	-	日本語・英語
	営業日・営業時間	-	-	クルーズ客船寄港時
CIQ 関係				
CIQ 設備等の有無	常設	無	無	無
	仮設	無	無	有
交通アクセス等に関する情報				
1. ふ頭から最も近い空港の名称/移動時間		広島空港/ 車 50 分	広島空港/ 車 70 分	広島空港/ ①車 50 分 ②車 85 分
2. ふ頭から最も近い鉄道駅の名称/移動時間		JR糸崎駅/ 車 5 分	JR川原石駅/ 車 3 分	① 広島駅/車 20 分 ② 五日市駅/車 15 分

出典：瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会 (setouchi-cruise.uminet.jp) 資料を元に整理

		岩国港 (新港南岸壁)	宇部港 (芝中西1号岸壁)	下関港 (①あるかぽーと) (②長州出島)
港湾施設等に関する情報				
1. 岸壁	延長/水深	370m/ -10m	270m / -13m	①335m/-12m ②410m/-2m
	岸壁の高さ	+5.0m	+5.2m	①+3.6m ②+4m
	エプロン幅	20m	20m	①20m ②20m
2. 航路	幅/水深	No limit / -10m	No limit / -10m	①約 600m/-12m ②約 700m/-12m
3. 回頭泊地 (直径)		No limit	420m	①626m ②724m
4. 高さ制限		No limit	No limit	①61m (関門橋通橋時) ②無
5. 最大潮差/最大潮流		3.6m / -	3.7m / -	①3m/9.4kt (関門海峡) ②1.5m/ -
陸上施設等に関する情報				
(提供サービス)				
1. ターミナル		無	無	無
2. ボーディングブリッジ		無	無	無
3. ギャングウェイ (可動式連絡橋)		無	無	無
4. 無料 Wi-Fi サービス		無(必要に応じて設置)	無(必要に応じて設置)	①有 ②無
5. 公衆電話		無	無	①有 (徒歩 5 分) ②無
6. トイレ		無(必要に応じて仮設)	無(必要に応じて仮設)	有
7. 自動販売機		無	無	有
8. 郵便・宅配便サービス		無	無	無
9. 外貨両替所	両替所の有無	無(必要に応じて出張依頼)	無(必要に応じて出張依頼)	①有・両替機 ②無
	取扱貨幣の種類	-	-	①USD、CNY、EUR、HKD、TWD、KRW 等
	営業日・営業時間	-	-	毎日・9:00-18:00
10. 観光案内所	観光案内所の有無	無(必要に応じて観光ボランティアを配置)	無(必要に応じて観光ボランティアを配置)	①有 ②無
	対応言語	-	-	①日本語
	営業日・営業時間	-	-	①月曜から土曜 7:30-18:00 日曜・祝日 8:00-18:00
CIQ 関係				
CIQ 設備等の有無	常設	無	無	無
	仮設	要望により応相談	要望により応相談	有
交通アクセス等に関する情報				
1. ふ頭から最も近い空港の名称/移動時間		岩国錦帯橋空港/ 車 15 分	山口宇部空港/車 10 分	北九州空港/ ①、②車 60 分
2. ふ頭から最も近い鉄道駅の名称/移動時間		JR 岩国駅/ 車 6 分	JR 東新川駅/ 車 8 分	JR 下関駅/ ①車 5 分 ②車 15 分

出典：瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会 (setouchi-cruise.uminet.jp) 資料を元に整理

3. 航路を利用した広域周遊観光に向けた課題整理

(1) 船舶事業者へのヒアリング調査

瀬戸内海地域の広域周遊に資する航路の現状・課題を把握するため、以下の船舶事業者へのヒアリング調査を実施した。

対象事業者 (ヒアリング日時)	概要
瀬戸内海汽船株式会社 (2021年8月6日 11:00～12:30)	観光クルーズ船「銀河」やチャーター船を使った瀬戸内海クルーズ振興に長年取り組んでおり、2019年には観光専用船「シースピカ」をJR西日本等と共同で新造・運航している。また、広島・呉～松山航路に新造船「シーパセオ」を投入する等、定期航路の充実にも力を入れている。
西日本旅客鉄道株式会社 (2021年8月6日 15:00～16:30)	観光専用船「シースピカ」を瀬戸内海汽船等と共同で新造している。鉄道と船による瀬戸内海周遊を掲げており、クルーズ列車「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」では一部コースにおいて「シースピカ」を利用するルートを設定している。
株式会社せとうちクルーズ (2021年8月10日 11:00～12:30)	ラグジュアリー層をターゲットとした「ガンツウ (guntū)」を2017年に就航。新たな瀬戸内海観光の客層を呼び込んでいる。瀬戸内の食材や産品を船内で提供しており、瀬戸内海文化の発信にも寄与している。
株式会社瀬戸内クルージング (2021年8月4日 10:00～11:30)	日本遺産を結ぶ尾道～鞆の浦航路を運航しているほか、尾道～瀬戸田航路で「サイクルシップ・ラズリ」を運航している。また、旅行業登録している尾道観光協会と一緒に、チャーター船による新たな旅行商品の開発も積極的に行っている。
国際両備フェリー株式会社 (2021年10月6日 10:30～12:00)	岡山新港～小豆島に新造船「おりんぴあどりーむせと」を就航。岡山県から瀬戸内の島しょ部に向けた航路事業を展開している。

①瀬戸内海汽船株式会社

■ヒアリングポイント（現状・課題）

○観光クルーズ船に関する取り組み

- ・瀬戸内海汽船では、観光専用船として、クルーズ船「銀河」を約 40 年間運航している。またチャーター船で瀬戸内を巡るクルーズ事業にも 20 年にわたり取り組んできた。寄港地の漁協にもお金が落ちる仕組みを作る等、瀬戸内海の魅力づくりに取り組み、年間 80 本のクルーズを運航していたが、近年は 50～60 本に減少し、コロナ禍で更に減少した。
- ・魅力的な資源の多い瀬戸内海をもっと巡ってもらうために、クルーズとしての良さが伝わる新たな専用船が必要であると考え、「シースピカ」を開発した。「シースピカ」は観光専用船であり、瀬戸内海周遊の課題である運航の定期性、島の観光、交通手段という点をクリアした。
- ・広島港を瀬戸内海のクルーズの出発港にしたいと考えている。大型客船が入ると地域貢献も大きい。

○定期航路の維持・活用

- ・広島～松山間の定期航路について 30 年使っていた船の更新時に、定期航路ではあるが乗ること自体を目的とした船として新造したのが「シーパセオ」である。普通のフェリーでクルーズ船ではないが、定期航路の魅力化により乗客は増加する。船自体が観光資源になるだけでも効果は大きいと思う。
- ・他にも、中国旅客船協会では、定期航路を活用した「瀬戸内・山陰ショートクルーズ」というパンフレットを作成し、定期航路の紹介をしている。例えば江田島には「江田島港」という名称の港が無いなど、広島港を出航する航路や港の名前が分かりにくいことが課題であり、それを分かりやすくしようとしている。
- ・瀬戸内海の島々では高齢化が進んでおり、定期航路の維持すら難しくなっている。また、島に行くにも定期航路は朝と夕方の便が中心で、観光利用しにくいという実態がある。定期航路の維持・活用は、港湾設備の維持という観点から考えても重要な視点である。

○港湾整備

- ・瀬戸内海周遊観光の課題として、港湾の整備が挙げられる。今後は使えなくなる栈橋が増えてくる。災害時対応の観点からも活用可能な浮き栈橋の整備は重要である。
- ・港湾のトイレの整備も必要である。観光客を迎えるという視点で、自治体にトイレ整備をしてもらえればありがたい。

資料

シースピカ

- ・2019 年 5 月 8 日に国土交通省中国運輸局、西日本旅客鉄道株式会社、瀬戸内海汽船株式会社の 3 者で締結した「せとうちエリア海事観光の振興に向けた連携協定」に基づき 2020 年夏に就航した観光型高速クルーザー「SEA SPICA」。船と鉄道を組み合わせた新しい瀬戸内周遊ルートを構築している。

出典：瀬戸内海汽船 WEB サイト等



資料 シーパセオ

- ・広島・呉～松山航路に 2019 年夏に導入された「海上の公園 (Park on the SETONAIKAI)」をコンセプトとする新造フェリー。多種多様なお客さま一人ひとりが、思い思いに過ごすことができる憩いの場づくりを目指している。2020 年夏には「シーパセオ 2」が就航し、定期航路の新たな楽しみ方を提案している。



出典：瀬戸内海汽船 WEB サイト等

資料 瀬戸内・山陰ショートクルーズ

- ・山陰エリア（隠岐や山陰海岸、宍道湖等）、備讃瀬戸エリア、しまなみエリア、広島ベイエリア、山口エリアの 5 つの地域の遊覧船やクルーズを紹介しているパンフレット。
- ・各エリアの遊覧船事業だけでなく、しまなみエリアの「のっとこクルーズ」、広島ベイエリアの「おさんぽクルーズ」という定期船を活用したクルーズ（途中下船せず往復のクルージングを楽しむ事業）も紹介されており、定期航路を紹介する役割も担っている。



出典：中国旅客船協会 WEB サイト「瀬戸内・山陰ショートクルーズ」パンフレット等

②西日本旅客鉄道株式会社（JR 西日本）

■ヒアリングポイント（現状・課題）

○「シースピカ」の新造

- ・JR 西日本と瀬戸内海汽船では、瀬戸内を航路で東西に結び、鉄道と船の瀬戸内周遊ルートを構築したいという目的でクルーズ船「シースピカ」を新造した。インバウンドや関東・関西からの観光客をメインターゲットとした船となっている。
- ・JR 西日本では、“地域と共にせとうちの新たな魅力をつくりだし、せとうちの旅をもっと豊かなものにしていくプロジェクト”として、「せとうちパレットプロジェクト」を立ち上げており、そのメインプロジェクトの1つに、陸上と海上を組み合わせた周遊ルートを位置づけている。
- ・「シースピカ」の寄港地では、それぞれマルシェを開設してもらっている。呉市下蒲刈島の場合、瀬戸内海汽船から呉市に乗客数を連絡し、マルシェをどの程度準備するか地元が考えている。島に多くのお金が落ちることから、地元関係者に、前向きに対応いただいている。

○国・関係機関からの制度支援など

- ・「シースピカ」の新造資金として、鉄道・運輸機構（JRTT）の船舶共有建造制度による支援を受けた。また、「シースピカ」を活用した着地のコンテンツ整備について、観光庁から補助金の交付を受けている。
- ・中国運輸局、瀬戸内海汽船と、「せとうちエリアの海事観光の振興に向けた連携協力に関する協定」を締結している。船舶運航は瀬戸内海汽船、首都圏・関西等への営業や送客等は JR 西日本が担い、様々な課題は運輸局と相談するというスキームである。

○クルーズ振興の課題

- ・課題としては、老朽化した寄港地の栈橋や島の魅力のあるコンテンツ等の整備に加えて、島しょ部の港から観光地までの距離が遠いことが挙げられる。例えば、下蒲刈島は滞在時間が70分あるが、港から松濤園まで遠く、ずっと港のマルシェにいる人もいる。地元にお金が落ちるためには、港から歩いて行ける観光地が必要である。
- ・コロナ禍において広島県外からの観光客が来訪できない中、県内客に魅力が伝わっていないことも課題である。瀬戸内海の風景や車で行ける場所は県内客に興味を持ってもらにくい。県内客向けの魅力アップが必要である。

資料

鉄道・運輸機構（JRTT）船舶共有建造制度

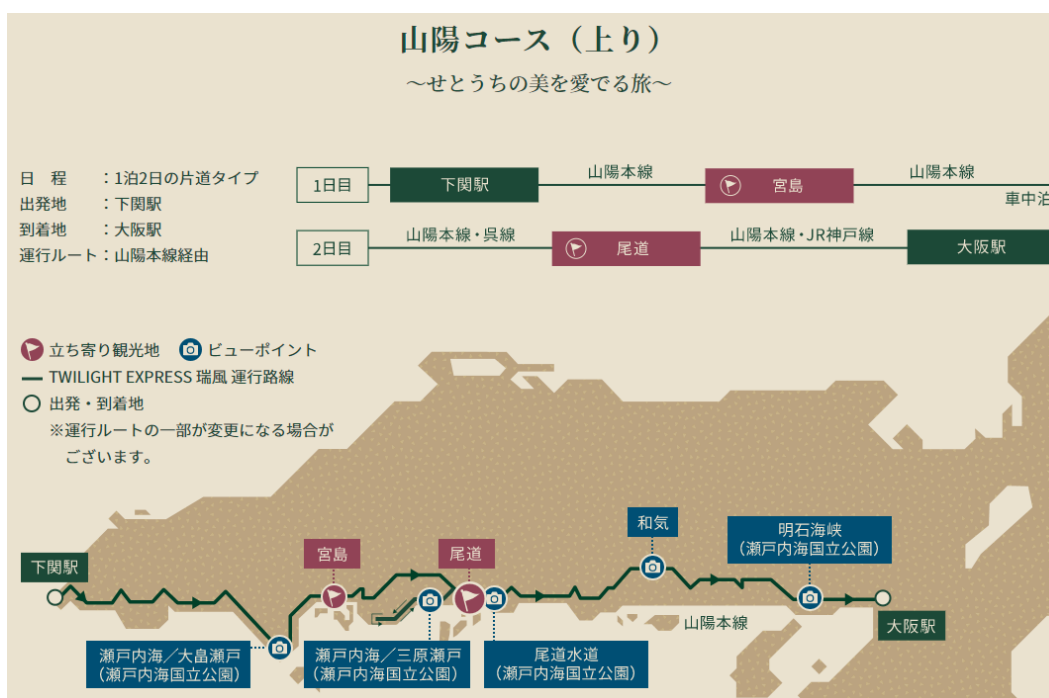
- ・内航海運事業者（以下「事業者」という）の申込みに応じて、事業者と JRTT が費用を分担して船舶の建造を造船所に共同発注し、完成までの間の工事監督や検査も共同で行うもの。完成した船舶は、費用の分担割合に応じて事業者と JRTT が一定期間（おおむね耐用年数）共有し、共有終了までの間、共有船のメンテナンスサポートも行う。
- ・この共有船は事業者が使用・管理し、これにより生じる収益及び費用についてはすべて事業者のものとなる。JRTT に対して、共有船の JRTT 持分の使用料を、共有期間を通じて支払うことにより、JRTT が分担した建造費用を弁済する。
- ・最終的に共有船は共有期間満了時に減価償却後の残存簿価で JRTT の持分を買い取るにより、海上運送事業者の 100%所有船となる。

出典：鉄道・運輸機構（JRTT）資料

資料

観光列車 TWILIGHT EXPRESS 瑞風の立ち寄り観光地

- ・「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」の旅では、1日1回、途中駅に立ち寄り、沿線の歴史・文化や美しい景色を楽しむ行程となっており、人気の観光地に加え、知る人ぞ知る日本の原風景や、非公開箇所の見学や隠れた名品の鑑賞等、特別な体験を提供している。
- ・山陽コースの上りでは、2日目の立ち寄り観光地が尾道となっており、尾道駅下車後バスで瀬戸田へ向かい、瀬戸田の平山郁夫美術館見学後の復路（瀬戸田港～尾道駅前栈橋）は観光型高速クルーザー「SEA SPICA（シースピカ）」を利用している。
- ・同コースでは1日目に宮島（宮島口～宮島間は航路利用）を訪れており、船と鉄道の旅を楽しむコースとなっている。



AREA
尾道

立ち寄り観光地

POINT

日本文化の源流を求めてシルクロードの旅を続けた平山郁夫の生涯と名作誕生のエピソードについて、作品とともに鑑賞いただきます。

SPOT

○平山郁夫美術館見学

※平山郁夫美術館～瀬戸田港はバス、瀬戸田港～尾道駅前栈橋は観光型高速クルーザーSEA SPICA（シースピカ）にてご移動いただきます。

出典: 「TWILIGHT EXPRESS 瑞風」WEB サイト

③株式会社せとうちクルーズ

■ヒアリングポイント（現状・課題）

○「ガンツウ」の現状

- ・せとうちクルーズで運航している「ガンツウ」はリピーター率が4割以上と高いことが特徴。国内だけでなく、海外のリピーターも多い。
- ・瀬と瀬戸が交互に出現し、島が多く、狭水域を抜けるのが瀬戸内の魅力であり、瀬戸を抜けられるようにするために「ガンツウ」は今のサイズとなっている。
- ・日本のコロナ感染の最初が「ダイヤモンド・プリンセス号」であり、クルーズ事業はPCR検査が必須となっているなど、客船に対する制約は厳しい状況であったが、コロナ対策を強化した結果、「ガンツウ」の予約数はコロナ禍以前より大幅に増加し、8月時点で年末分までは売り切っている。来年分も販売中であり、貸切の予約も増えている。

○瀬戸内海の観光クルーズ振興

- ・「ガンツウ」が就航した2017年に比べると瀬戸内のブランド力は高まっており、瀬戸内を目指して訪問する人が増加している。ブランド力を高めればインバウンド市場でも十分に戦えるポテンシャルがある。最低3社くらいは一緒に瀬戸内クルーズを盛上げる仲間が欲しい。
- ・瀬戸内の魅力をもっと提供したいと考えており、お客様を連れて行ける場所を探している。島での訪問場所が増えていくことで、もっと地域に貢献できていると感じている。

○航行区域の課題

- ・関西地区からも運航してほしいとの要望はあるが、「ガンツウ」は平水区域仕様であり、沿海区域である播磨灘を通過できないため、大阪を拠点とした営業運転ができない。特例を設けた上で、平水区域仕様で航行できるようになるとよい。（航行区域についてはp.27参照）

ガンツウ (guntû)

・2017年10月就航。「ガンツウ」は、瀬戸内海でとれる小さなイシガニの備後地方の方言。小さなカニのように永く愛される存在となるように、そして瀬戸内の伝統、文化、自然を豊かな滋味として味わってもらえるようにという想いを込めて名付けられた。



・デザインは建築家・堀部安嗣氏であり、太陽や海の色を映し出すシルバー色の船体の中には、わずか19室の全室テラス付きの客室のほか、「お好きなものを、お好きなだけ」をコンセプトとするダイニング、海に見える鮎カウンター、目の前で和菓子をお作りするラウンジ、檜の浴槽とサウナのある浴場などを備えている。

総トン数	3,013 トン	全長	81.2m
全幅	13.75m	航海速力（巡航速度）	10 ノット
就航	2017年10月17日	旅客定員（乗客数）	38名

（コースの一例：パンフレット・料金表より）

漂泊航路 宮島沖・大三島沖錨泊3日間 新航路

スケジュール

行程内マーク

[]: 通過ポイント

1日目	ベラビスタマリーナ出港 午後4時30分頃	→ [尾道水道] → [三原瀬戸] → [契島] → [音戸の瀬戸] → 広島 宮島沖にて錨泊	食事 夕
2日目	宮島沖出航	→ [呉港] → [安芸灘大橋] → [大久野島] → [因島大橋] → [弓削瀬戸] → [多々羅大橋] → 愛媛 大三島沖にて錨泊	食事 朝・昼・夕
3日目	大三島沖出航	→ [鼻栗瀬戸] → [伯方瀬戸] → [弓削島] → [横島] → [百島] → ベラビスタマリーナ帰港 午前11時頃	食事 朝



※気象、海象状況により当日の航路が予告なく変更となる場合がございます。

島々が間近に迫る狭水道を通りながら、島と島の間を縫うようにゆっくりと進みます。他の航路とは異なり、船外体験は予定しておりませんが、その日その日だけの特別な情景に誘います。ガンツウらしさを追求した唯一無二の船旅です。



船内からの眺め



縁側からの眺め

出発日及び旅行代金	客室							
	テラススイート		テラススイート 露天風呂付き		グランドスイート		ザ ガンツウスイート	
	1名1室利用	2名1室利用	1名1室利用	2名1室利用	1名1室利用	2名1室利用	1名1室利用	2名1室利用
2021年12月 8日(水)	850,000円	475,000円	1,050,000円	575,000円	1,450,000円	775,000円	1,850,000円	975,000円
2022年 2月23日(水)								

※2名1室利用の箇所に記載されている料金は、2名1室利用時の「お一人様の料金」となります。(税込) ※写真はすべてイメージです。

出典：「ガンツウ」WEB サイト・パンフレット、郵船トラベルWEB サイト

④株式会社瀬戸内クルージング

■ヒアリングポイント（現状・課題）

○瀬戸内海航路の現状

- ・瀬戸内クルージングでは、尾道～鞆の浦航路や尾道～瀬戸田航路（「サイクルシップ・ラズリ」を含む）を運航している。コロナ禍で売上は激減し、更に直近では燃料（軽油）の価格高騰に直面している。

○寄港地に関する課題

- ・チャーター便でリクエストに応じて自由に瀬戸内海を周遊したいが、港ごとに許可を得る必要があるため、瀬戸内海の寄港地に自由に入港することができない。様々な船舶事業者が様々な寄港地を活用できるようになると良い。

○コロナ禍における要望事項

- ・GoTo トラベル実施の際は、一気に利用者が増加した。旅行需要創出の取り組みは必要である。県外移動の自粛が続く中、家族で動く人が増えており、家族単位（4～5人）の割引単価設定等をしたら良いと思うが、船舶事業者側には割引をする体力がない。瀬戸内海の船での周遊に対して家族割引ができるような支援があると良い。
- ・平日限定の GoTo トラベル等は、利用者が混乱しないやり方であれば良いと思う。生活航路は、平日の通勤・通学時間帯は利用者が多く、そこに観光客の利用が重なるのはあまりメリットが無い。一方、観光利用の多い航路では、平日の利用促進に繋がるのでメリットが大きい。

○航行区域の課題

- ・船舶安全法に基づく航行区域は平水区域、沿海区域、近海区域に分けられている。瀬戸内海には沿海区域もあり（播磨灘、周防灘、伊予灘）、平水区域仕様である当社の船は航行できない。平水区域の許可で瀬戸内海の広域ルートが航行できるようになると良い。（航行区域については p. 27 参照）

資料

尾道～鞆の浦航路

- ・尾道と鞆の浦という日本遺産にも認定された二つの港町を結ぶ航路であり、土日祝日、期間限定で運航している。
- ・陸路よりも移動時間が短縮されるだけでなく、内海大橋、阿伏兎観音等、瀬戸内海の美しい風景も楽しめる航路となっている。



出典：株式会社瀬戸内クルージング WEB サイト

資料

サイクルシップ・ラズリ

- ・JR 西日本イノベーションズが出資する瀬戸内チャーターとせとうち DMO（観光地経営組織）が共同で新造。2018 年 10 月に開催された「サイクリングしまなみ」に合わせて運航がスタートした。
- ・旅客定員 75 名（うち客席内 45 席）、自転車積載台数約 50 台のほか、船内では自転車整備工具の貸し出しや無料 Wi-Fi サービス、モバイルコンセントなどが利用でき、船での移動中にコンディションを整えることができる。その他、バリアフリーにも配慮しており、細部にまでサイクリストへの想いとこだわりが詰まっている。
- ・しまなみ海道をはじめとした瀬戸内の魅力的な島々を繋ぎ、瀬戸内一帯を楽しむよう、自転車を積んで運航することを最初から想定することで、サイクリングとクルーズを今までよりもっと手軽に楽しめる交通の手段として利用されている。



出典：株式会社瀬戸内クルージング WEB サイト、せとうちパレットプロジェクト WEB サイト

⑤国際両備フェリー株式会社

■ヒアリングポイント（現状・課題）

○定期航路の魅力化

- ・国際両備フェリーでは船上遊園地をイメージした定期航路を楽しめる船「おりんぴあどリーむ せと」を2年前に新造するなど、定期航路の魅力化は必要だと思っているが、観光客向けコンテンツを運営していくための人員が課題となっている。

○観光クルーズ船の新造

- ・観光クルーズ船の新造は、民間企業だけでは相当厳しい。観光に特化した船を造ると土日祝日しか集客が見込めず、維持も大変である。

○瀬戸内海広域周遊の課題

- ・瀬戸内海全体を見ると、魅力的な宿と船が無いことが課題である。島しょ部に3つ星、4つ星のホテルが無いため日帰りの島になってしまう。

○航行区域の課題

- ・瀬戸内海におけるクルーズ振興の最大の課題は、関西方面から瀬戸内海に来る場合に平水区域が途切れていることである。大阪夢洲（ゆめしま）が開発された場合でも、平水区域仕様の船では関西方面から瀬戸内海へのクルーズができない。観光クルーズ船の特例などにより、平水区域仕様の船で明石海峡を通ることができれば大きな効果があると思っている。（航行区域については p. 27 参照）

資料

おりんぴあどリーむ せと

- ・2019年5月、瀬戸内海の観光拠点である岡山（新岡山港）と小豆島（土庄港）を結ぶ定期航路に新造船「おりんぴあどリーむ せと」が就航。両港を約70分で結び、1日4往復している。



- ・コンセプトは、世界で初めての「海を走る遊園地」であり、360度プロムナードデッキやサロンとしてのキャビンに加え、外航船のラウンジを思わせる優雅で上質なインテリア、世界で人気のアニメ「チャギントン」のミニトレイン、季節感あふれる催しなど、「見てワクワク、乗ってドキドキ」大人も子どもも楽しめる仕掛けが満載の小型クルーズフェリーとなっている。

総トン数	約 942 トン	全長	約 60m
全幅	14.7m	航海速力（巡航速度）	13 ノット
就航	2019 年 5 月 1 日	旅客定員（乗客数）	229 名（立席:271 名）

出典：国際両備フェリーWEB サイト

(2) 観光関連事業者へのヒアリング調査

航路を利用した広域周遊観光の課題や推進に向けた方策アイデアを把握するため、以下の事業者へのヒアリング調査を実施した。

対象事業者 (ヒアリング日時)	概要
Azumi Setoda (2021年10月18日 13:30～15:00※) ※中国経済連合会観光文化委員会講演会より	広島県尾道市瀬戸田（生口島）において宿泊施設を開業するとともに、周辺に銭湯や飲食施設を設けることにより地域全体での賑わい創出に取り組んでいる。
きのえ温泉 ホテル清風館 (2021年11月26日 15:30～16:10)	広島県大崎上島町にある宿泊施設。山陽商船が親会社であり、船舶を使った瀬戸内海観光にも積極的に取り組んでいる。
合同会社よーそろ (2021年12月1日 15:00～16:30)	広島県呉市大崎下島の御手洗地区において宿泊施設、飲食施設、物販施設を展開しており、呉市島しょ部の主要観光事業者となっている。



出典：ホテル清風館 WEB サイトより引用、加工

①Azumi Setoda

■ヒアリングポイント（現状・課題）

○宿泊施設の理念

- ・広島県尾道市瀬戸田には古（いにしえ）の面影を残す「しおまち商店街」があり、その入り口からほど近い場所で宿泊施設「Azumi Setoda」を運営している。宿泊施設として、付加価値を高めるだけでなく、地域の様々な人を巻き込むことが必要という観点から、地域商社である「しおまち企画」を設立し、地域の人の参画も得ながら、街のリビングルーム「SOIL SETODA」を作るとともに、ワークショップを開催している。

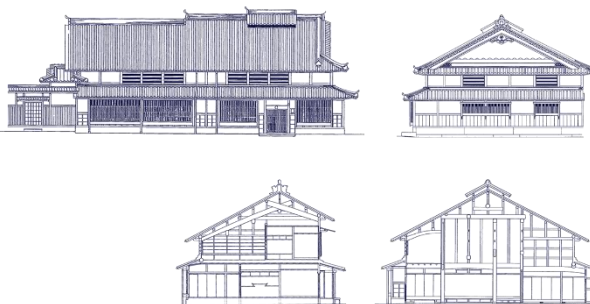
○瀬戸内海の魅力

- ・瀬戸内海の魅力は海であり、船である。海上から瀬戸内海を楽しむという体験をする観光客は少ない。船に乗って島々を巡ると、圧倒的に満足度が高まる。
- ・乗ること自体を楽しめる船があるとよいと思っている。長期にわたって「Azumi Setoda」を続けていくためには、船という要素が不可欠である。
- ・瀬戸内海の各地で違う地域性がある。車で行くと2時間かかるが、船で行くと30分で行くことができるような場所もある。限られた時間で楽しむためにも、船の活用は重要である。

資料

Azumi Setoda

- ・かつて瀬戸田で製塩業や海運業を主に営んでいた堀内家の住宅として1876年に建てられた「堀内邸」をリノベーションした宿泊施設。中庭に沿った2階建の建物に、4種類の部屋があり、伝統的な旅館のくつろぎと現代的な設えとなっている。
- ・改修を手掛けたのは京都を拠点に活動している建築家の三浦史朗氏。数寄屋造りの日本建築の専門家である三浦氏により、現代の多様性のある暮らしと16世紀まで遡る茶道のルーツに根ざした美学とのバランスの取れた建築となっている。
- ・「Azumi Setoda」の向かいには「yubune」という公衆浴場（宿泊も可能）があり、旅人と生活者の休憩所、交流の場となっている。



出典：「Azumi Setoda」WEB サイト

資料

しおまち企画

- ・島へのアクセス整備やラグジュアリーホテルの開業など、新しい動きが始まりつつある瀬戸田を中心とした地域を再活性化し、新たな賑わいを創出することを目的とする会社。
- ・しおまち商店街と、この地域が好きな島外の人たちが一緒に街の未来を描いていこうと開催した 2019 年度のワークショップをきっかけとしてプロジェクトが始まった。
- ・継続的なワークショップの開催や、商店街の空き物件の管理・新規事業者募集、瀬戸田港前の複合施設「SOIL SETODA」の企画・開発・運営等、多岐にわたる活動を展開している。



出典：「しおまち企画」 WEB サイト

資料

SOIL SETODA（ソイル瀬戸田）

- ・築約 140 年の蔵を改修した「KURA」とその向かいの「LIVING」によって構成された複合施設。島の玄関口、瀬戸田港の目前に位置し、宿泊施設の他にコーヒーの焙煎所や案内所、地元の食材を使った料理が楽しめるレストラン「Minatoya」を併設。旅の拠点として、そして中長期滞在の拠点としても快適に過ごせる場所となっている。



出典：「SOIL SETODA」 WEB サイト

②きのえ温泉 ホテル清風館

■ヒアリングポイント（現状・課題）

○大崎上島町の観光振興

- ・「ホテル清風館」がある広島県大崎上島町は本土と橋で繋がれていない有人離島である。柑橘の島と言われているが、世界に冠たるものがあるわけではなく、観光振興、地域振興のためには、瀬戸内海の活用、クルーズの活用が必須である。
- ・対岸の広島県竹原市には 120 万人の観光客が来ているが、大崎上島は 9 万人にとどまっている。来訪に際し海が隔たりになっており、集客の観点では、瀬戸内海の島が魅力のある資源になっていない。

○瀬戸内海のクルーズ振興の課題

- ・船舶事業者以外がクルーズツアーを実施する場合、船のチャーター料など経費が大きくなり、基本的にビジネスとして成り立ち難い。
- ・定期船がある港湾は整備されているが、定期船が来るため、チャーター船は着岸後すぐに航ししないといけない。一方、定期船がない港湾は老朽化している。
- ・今後、この瀬戸内海地域でクルーズを定着させるためには、家族や友人数人で乗ることができる、30 分～1 時間程度のカジュアルクルーズが成り立つことが必要だと感じている。

○定期航路を利用した観光振興

- ・備後の各航路では「のっとこクルーズ」という取り組みがあり、定期航路を利用し、行先の港では降りずに出発港まで戻って来ることを楽しむことができる。例えば竹原に来た人が竹原～大崎上島航路に乗船し、昼食や休憩がてら 1 時間程度の旅気分を味わうことができる。
- ・定期航路を観光利用する場合、例えば生活航路として利用している人にとっては、観光案内放送は不要と感じる等、生活者と観光客の共存が課題となる。大崎上島町では、バスに GPS で音声ガイドを行ってくれるシステムを設置しており、観光案内を聞きたい人だけがイヤホンで聞くことができ、多言語対応も可能となっている。こうした機能が船内にもあれば良いと思う。

資料

のっとこクルーズ

- ・尾道地区旅客船協会では、身近な船旅を楽しんで頂くことを目的に、定期航路の旅客フェリー等に往復乗船する「のっとこクルーズ」割引運賃を設定している。

事業主	航路	のっとこクルーズ割引運賃 (通常往復運賃)
① 瀬戸内クルージング(株)	①瀬戸田（生口島）－尾道 ②尾道－鞆	①1,800 円 (2,600 円) ②3,500 円 (5,000 円)
② 土生商船(株)	三原－土生（因島）	1,500 円 (2,580 円)
③ (有)マルト汽船	三原－瀬戸田（生口島）	1,000 円 (1,680 円)
④ 弓場汽船(株)	三原－瀬戸田（生口島）	1,000 円 (1,680 円)
⑤ 弓場汽船(株)	須波－沢（生口島）	620 円 (1,240 円)
⑥ 大三島フェリー(株)	忠海－盛（大三島）	500 円 (740 円)
⑦ 大崎汽船(株)	竹原－白水（大崎上島）	500 円 (690 円)
⑧ 山陽商船(株)	竹原－垂水・白水（大崎上島）	500 円（垂水 670 円、白水 690 円）
⑨ しまなみ海運(株)	①竹原－大長（大崎下島） ②明石（大崎上島）－小長（大崎下島）	①1,510 円 (3,020 円) ②330 円 (660 円)
⑩ 安芸津フェリー(株)	安芸津－大西（大崎上島）	500 円 (750 円)

出典：一般社団法人中国旅客船協会 WEB サイト ※運賃は大人 1 名

③合同会社よーそろ

■ヒアリングポイント（現状・課題）

○御手洗地区（広島県呉市大崎下島）への移動手段

- ・元々、御手洗は船で来る場所だと思うが、現状で言うと観光客はほぼ陸路で来ており、定期航路の利用は少ない。船に乗る体験は面白いと思うので、御手洗には船で来てほしい。

○定期航路の活用

- ・定期航路の便数が増え、観光客が利用しやすい時間帯に船便があれば、船を使う観光客も増える。利用客が増えれば住民の運賃を少し下げて利用しやすくすることもできるし、港周辺の設備も良くなる。定期航路の活用により、地域にも、船会社にも、利用者にもプラスになる取り組みができている。もう少し定期航路の利用者を増やす努力をしていきたい。
- ・定期航路とその周辺の観光情報は様々なサイトを見ないと分からないため、ツアープランを考えるのが難しい。バスや船などの交通情報も統合した観光情報の一元化が必要だと思う。

○観光クルーズと地域振興

- ・「シースピカ」の御手洗での滞在時間は1時間であり、乗客は周辺を少し見て興味を持つ程度にとどまっている。お土産物を買う時間等を考慮すると、もう30分は欲しい。
- ・クルーズ寄港の際の桟橋でのお土産物の販売は、その時の客層と雰囲気によって売上に大きく差があり、事業的に考えると難しい。
- ・クルーズ事業者は、移動手段と船上のサービスを提供するだけでなく、もっと地域を巻き込んでもらえれば満足度も上がるはずである。そのためにも、地元側が主導して、事業者が稼ぐことができ、かつ地元にも貢献できるビジョンを描かないといけない。地域側のコンテンツを発掘し、商品化するコーディネーターが必要である。
- ・本来、船旅はもっと高価な、贅沢な乗り物であり、数千円台のバスツアーと比較するのではなく、もっと価値・価格を上げて良いと思う。コロナ禍以降は混雑を避ける傾向にあるので、その部分を船でどう対応するかを考える必要がある。

資料

合同会社よーそろによる御手洗地区での事業内容

- ・合同会社よーそろでは、景観、歴史、文化など素晴らしい資源を持つ御手洗地区をフィールドとして、60%を超える高齢化、空き家増加、文化の継承者不足など多くの課題を解決するため、以下のような取り組みを事業内容として掲げている。
 - － 地域の憩い、交流の場づくりの「船宿カフェ 若長」の運営
 - － 歴史的建造物「薩摩藩船宿跡 脇屋」を核とした地域デザイン事業
 - － 豊町の物産販売と小商いレンタルスペース「潮待ち館」の運営
 - － 御手洗のソウルフード鍋焼きうどん「尾収屋」の運営
 - － 瀬戸内の魅力と御手洗の歴史を贅沢に味わう一日一組限定宿「閑月庵 新豊」の運営
 - － 歴史ある建物を維持し新たな物語を紡ぐゲストハウス「GUESTHOUSE 醫」の運営
 - － 歴史ある港町で新たな感性が生まれるシェアハウス「港町長屋 染初」の運営
 - － 情報格差を是正する「シニアパソコン教室 えーる」の運営
 - － 地域の魅力を形にするウェブ、グラフィックデザイン事業

出典：合同会社よーそろ WEB サイト

(3) 体験型コンテンツ事業者等へのヒアリング調査

瀬戸内海の広域周遊のための体験型の観光コンテンツの造成の可能性を検討するため、以下のコンテンツ事業者等へのヒアリング調査を実施した。

対象事業者 (ヒアリング日時)	概要
一般社団法人フウド (2021年8月20日 10:00～12:00)	広島県江田島市沖美町において「コワーキングスペースフウド」を運営する傍ら、海を使った体験事業に取り組んでいる。
豊浜町地域おこし協力隊 (2021年8月20日 14:00～16:00)	太刀魚の一本釣り漁が有名な漁師町である広島県呉市豊浜地区（豊島）において、暮らしを観光コンテンツとして活かす取り組みを行っている。

①一般社団法人フウド

■ヒアリングポイント（現状・課題）

○江田島市（広島県）の体験型コンテンツ・滞在型コンテンツ

- ・SUP（サップ：スタンドアップパドルボード）の他にも、釣り、山登り、サイクリングなどは江田島市の体験型コンテンツとして楽しんでもらえる。また、牡蠣の水揚げ見学や牡蠣打ち体験等、牡蠣の生産地を活かしたコンテンツもある。
- ・新しくできた宿泊施設「江田島荘」では、食材等を地元の生産者から仕入れようとしているほか、体験型コンテンツを地元の事業者と作りたいという動きも出てきている。しかし、事業者側が「江田島荘」向けの新しい体験プログラムをすぐに開発できる状況にない。例えばSUPのインストラクターの場合、別の本業を持つなど、普段の仕事で余裕がなく、体制が整っていないのが現状である。
- ・現在、在京企業とともに無人島での合宿型ワーケーションプログラムを検討している。ワーケーションは、平日需要の創出にもなる点が地元としても嬉しい。

○江田島市の航路を活用した観光振興の課題

- ・江田島市は港周辺でできることがあまり無いのが難点である。航路を活用した小型クルーズ等では、いつも江田島はスルーされている印象がある。
- ・島の西側にも良い場所は多いが、着岸できる栈橋が無い。以前使われていた栈橋の再整備、無人島の再開発等も検討していく必要がある。
- ・地元の事業者が提供できるものと観光客が求めるものに乖離があると感じている。どんなものが求められているか、生産者側が知ることから始めたい。

②豊浜町地域おこし協力隊

■ヒアリングポイント（現状・課題）

○地域の観光コンテンツ

- ・観光地ではないので、日常をゆったりと体験してもらいたい。迷路のように入り組んだ狭い道は、写真を撮る人に喜ばれる。そのほか、漁師の船に乗せてもらう体験も可能である。
- ・広島県福山市内海町で実施している、新鮮な魚を食べながら漁師と交流するイベント「うつみフィッシャーメンズフェスト」は非常に良い取り組みと思っており、そのようなことが豊浜でもできないかと思っている。

○広島県呉市豊浜地区の航路を活用した観光振興の課題

- ・地域産品として広島県で初の「地理的表示保護制度」（産品の名称（地理的表示）を知的財産として保護する制度）登録をしている「豊島タチウオ」があるが、漁獲量は減ってきている。「シースピカ」等の乗客や観光客向けに島の魚を提供したいが、鮮魚店が無いため、漁師町とPRしても買うことができないのが現状である。
- ・豊島の漁師は、以前は台所や寝室を備えた家船（えぶね）で対馬や五島列島まで漁に出ていたが、今は漁師の高齢化が進み、船も小さいものになり換えている。島の漁師もこのままではいけないと思っているのだろうが、新しいことに積極的ではない。良いものはあると思うので、「シースピカ」と地元の人との間を取り持つ人がいれば、観光客向けの魚の販売など新たな取り組みが進展するかもしれない。

(4) 中国運輸局へのヒアリング調査

船舶事業者へのヒアリング調査で航行区域についての課題が挙げられた。その現状を含め、航路を活用した瀬戸内海観光振興についての課題を把握するため、中国運輸局へのヒアリング調査を行った。

対象事業者 (ヒアリング日時)	概要
中国運輸局(観光部観光地域振興課、 海事振興部旅客課) (2021年10月15日10:00～11:10)	観光部観光地域振興課は、地域の振興に資する観光の振興施策(受入環境の整備等)の推進などの業務を行っている。 海事振興部旅客課では、旅客船、フェリーのサービス向上などの業務を行っている。 また中国運輸局として、「海事観光」というキーワードで海や船舶を活用した観光振興にも取り組んでいる。

■ヒアリングポイント(現状・課題)

○定期船の活用

- ・コロナ禍で航路利用自体が低迷している。減少傾向にある通勤客を回復させるとともに、観光需要を新しく獲得しないと定期航路の維持は難しい。人口減で船の利用が減少傾向で推移する中、コロナ禍で更に利用が落ち込んだ。定期船を維持するためにも、定期船を観光船化するという方向性はある。
- ・定期航路の事業者になにに船を作る体力がないという問題がある。船の新造はコストがかかり、新しいデザインを採用すると更に費用がかかる。一方、「シーパセオ」のように設計費用やメンテナンスの面で同型式の船舶を2隻建造するケースは多い。既にデザインが出来ている同型式を建造するのであれば、コスト削減は可能と思う。
- ・工夫を凝らした船ができると、乗りたいという気持ちが出てくる。新しい船ができることで、船に乗る楽しみを味わうために船を利用するようになれば良い。そのあたりを、もっとPRしたら良いと思う。

○観光クルーズ

- ・瀬戸内海の資源のポテンシャルは高く、船会社も寄港地を探している。桟橋の老朽化対応としては、例えば「シースピカ」に来て欲しい地域が、地域側で桟橋のメンテナンスをする等の取り組みが進むと良いだろう。港湾整備の面からも、受入側の役割も重要である。

○航行区域

- ・航行区域は、その区域で何かあった時に対応できないといけない、という安全上の問題で設定されている。平水区域と沿海区域の大きな違いは波の問題であり、平水は平穏水域であり開口部が大きく取れるなどデザインの縛りが少ないが、沿海区域は台風でも大丈夫のように設計しておく必要がある。
- ・(沿岸小型船舶には)「2時間限定沿海」という平水区域と沿海区域の中間にあたる区域も設定されており、沿海区域に必要な設備の緩和処置がある。大阪湾から瀬戸内海周遊を考えた

場合、平水区域が途切れ、沿海区域となるのは明石海峡から姫路の間。平水区域仕様の船がどのような設備・装備を搭載すれば沿海区域の航行が可能となるか、個別に検討できるのではない。

資料 船舶安全法に基づく航行区域

（航行区域の概要）

- 船舶職員の乗組みに関する基準や船舶検査証書などで用いられる「船舶の航行する区域」とは次の表のように区分されている。

航行区域等	根拠法令
平水区域	船舶安全法施行規則第一条第 6 項 湖、川及び港内等の水域 
沿海区域	船舶安全法施行規則第一条第 7 項 概ね本邦、樺太本島及び朝鮮半島の各海岸から 20 海里以内の水域
近海区域	船舶安全法施行規則第一条第 8 項 東経 175 度、南緯 11 度、東経 94 度、北緯 63 度の線により囲まれた水域
遠洋区域	船舶安全法施行規則第一条第 9 項 すべての水域

※ 海里とは海上における距離の単位で 1 海里＝約 1,852 メートル

（限定沿海区域（沿岸小型船舶）の概要）

- 港などの平水区域から最強速力で 2 時間以内に往復できる沿海区域内の水域（5 海里超え）。また、船体の構造や設備により、5 海里以内の場合は、同水域内（平水区域を除く）のうち海岸から 5 海里以内に制限された水域。
- 通常、「最強速力」は船の大きさやエンジンの出力から計算で求められるが、人や燃料を最大限搭載して実際に船を動かして求める場合もある。

出典：中国運輸局 WEB サイト、日本小型船舶検査機構 WEB サイト

（５）航路を活用した瀬戸内海の広域周遊に向けた課題整理

ヒアリング調査では、定期航路が減少する中、事業者による新たな取り組みが見られるなど、航路を活用した瀬戸内海の広域周遊に資する動きが見られた一方、いくつかの課題が提起された。次章において方向性を検討するための材料として、統計データ及びヒアリング調査で把握した課題について以下の通り整理した。

【瀬戸内海地域の広域周遊に向けた課題】

○航行区域（平水区域）の制限

- ・瀬戸内海の多くのエリアは平水区域であり、瀬戸内海を航行する観光クルーズ船は平水区域での航行許可を得ているが、播磨灘や周防灘において平水区域が途切れており、平水区域仕様の船舶での大阪や下関を起点とする広域周遊ができない状況となっている。

○既存定期航路の魅力不足

- ・「シーパセオ」（広島～松山航路）等、快適性の追求というコンセプトを明確にした新造船により利用客の増加に繋がった事例も出ているが、既存定期航路は生活航路であり、移動のみを目的とした船舶が多いのが現状である。定期航路船の新造やリニューアルの際に観光客向けの楽しみ方を提案する等、定期航路の利用増に向けて、観光の魅力を付加する必要がある。

○港湾設備の老朽化

- ・定期航路が無くなった港湾設備が老朽化し、新たに活用を検討する際に着岸できない状況となっている。浮桟橋や繋連橋の塗装・改修・新設、利用者向けトイレの新設等について検討すべきである。

○受入側のコンテンツ不足

- ・瀬戸内海の島しょ部においては、自然等魅力的な資源が多いにもかかわらず、寄港した際の受入側（地域側）のコンテンツが不足していることが課題と言える。例えば「ガンツウ」は、瀬戸内エリアで新たに寄港できる港（漁港含む）や、船内で提供する食材や産品を探している。瀬戸内エリアにおけるコンテンツの発掘、価値向上により、瀬戸内エリアのブランド化に繋げることが必要である。

4. 瀬戸内海における航路を活用した広域周遊観光の方向性

(1) 全体像

ヒアリング調査結果を踏まえ、コロナ禍後を見据えた瀬戸内海地域の観光振興のコンテンツとして「船旅」は高いポテンシャルを有していることが分かった。瀬戸内海における航路を活用した広域周遊観光を進める上で、いくつかの課題への対応を含め、観光振興のための方策の全体像を以下に示し、具体策について次項以降に整理した。

瀬戸内海のクルーズ事業の現状（ポテンシャル）

○瀬戸内海には魅力的な資源が多く、クルーズ振興への期待は高い

- ・「ガンツウ」や「シースピカ」のように航路を使って瀬戸内海の景観や島の文化等を楽しむ観光クルーズ事業への投資が行われており、クルーズ振興への期待が高い。

○新たなコンセプトのフェリーが新造される等、定期航路の魅力化の動きが見られる

- ・船舶事業者による「船旅を楽しむ」コンセプトの新造船が定期航路に就航しており、定期航路の活用による瀬戸内海観光の兆しが見られる。

航路を活用した広域周遊観光に向けた課題

○航行区域（平水区域）の制限

○既存定期航路の魅力不足

○港湾設備の老朽化

○受入側のコンテンツ不足

航路を活用した広域周遊観光の方向性

【方向性】

- 瀬戸内海地域のポテンシャルを活かした「船旅」の推進

【具体策】

①瀬戸内海広域周遊ルート形成

- ・瀬戸内海で平水区域が途切れている区間の航行可能性の検討

②既存定期航路の観光への活用

- ・定期航路への「船旅」を楽しむ新造船の投入、新造支援
- ・定期航路における観光客を対象としたサービス拡充

③港湾周辺の整備

- ・浮桟橋等港湾設備の塗装・改修・新設
- ・桟橋から観光地までの移動手段（モビリティ）の拡充

④コンテンツ開発・充実化等による地域の魅力向上

- ・船舶事業者と地域が一体となった寄港地周辺の魅力づくり
- ・クルーズ船内での地域製品の販売
- ・富裕層、インバウンド対応の強化

（２）具体的方策

①瀬戸内海広域周遊ルートの形成

2025年には大阪・関西万博が予定されており、万博会場として予定されている大阪夢洲（ゆめしま）で誘致が進められているIR（統合型リゾート）が実現すると2,500室の宿泊施設が同エリアに整備される可能性がある。今後、関西圏からの観光客誘致促進に向けては、大阪湾内の港湾から瀬戸内海への広域周遊ルート形成が求められるが、課題として挙げたように航行区域の問題がある。瀬戸内海の多くのエリアは平水区域であるが、播磨灘や周防灘において平水区域が途切れており、「ガンツウ」や「シースピカ」のような平水区域の航行許可を得ている船舶では、関西圏から瀬戸内海への広域周遊ができない状況となっている。

ただし、平水仕様の船舶であっても、港などの平水区域から2時間以内に往復できることや規定の救命道具の備え付け等の一定の条件を満たしていれば、一部の沿海区域（限定沿海）が航行可能となる特例措置もあることから、「ガンツウ」等の観光専用船においてもこうした制度の活用等を検討し、関西圏の港湾と瀬戸内海を結ぶ広域周遊ルートの形成を図ることが求められる。関西圏から瀬戸内海への広域周遊が実現することにより、瀬戸内海を船で楽しむ観光の創出に繋がり、クルーズ事業への投資を呼び込むことになると考えられる。

図表 6 平水区域の状況（瀬戸内海）



出典：中国運輸局 WEB サイト

②既存定期航路の観光への活用

瀬戸内海の定期旅客航路は減少傾向にあるが、島しょ部の多い広島県を中心に定期航路があり、定期航路を観光活用することにより航路維持が図られ、「船旅」を楽しむことにも繋がる。

定期航路利用促進の具体策の一つとして、広島・呉～松山航路に就航したシーパセオ、シーパセオ2のように、多様な過ごし方、乗船時の楽しみ方を提案することができるコンセプトを明確にした船の新造が挙げられる。全く新しいコンセプトの定期航路船を新造する場合、

船舶事業者が独力で取り組むには資金面等で限界があるため、例えばコストについては、鉄道・運輸機構（JRTT）の船舶共有建造制度による支援、コンセプトやデザインについては、船舶事業者・造船会社とデザイナー等のマッチング支援など、国や関係機関等による制度支援も求められる。

また、従来は船内アナウンスでの情報提供となり、観光客と地域住民が混乗している状況では観光情報の常時提供が困難であったが、イヤホンや観光客自身のスマートフォン等を介して GPS と連動した観光案内を提供する試み等、生活航路としての機能を維持しつつ、観光客へのサービス水準を高める方策も考えられる。

更に、既に行われている「おさんぽクルーズ」、「のっとこクルーズ」といった定期航路の往復利用による「船旅」についても、瀬戸内海観光のツールとなり得る。観光途中の食事や休憩場所等、定期航路の新たな使い方、楽しみ方を観光客に提案・周知することが必要である。観光クルーズ列車が人気を博しているように、定期船もラッピングや船内装飾・座席のリノベーションにより「乗ってみたいくなる船」への転換を図り、観光客向けの眺望の良い個室を特別料金で販売する等、移動手段として使う地域住民と「船旅」を楽しむ観光客が共存できるような運用を行い、瀬戸内海観光における「船旅」の利用シーンを増やすことが求められる。

既存定期航路の活用による瀬戸内海の「船旅」ブランド創出イメージ

現状・新たな動き

瀬戸内海の高速船、フェリーは生活航路としての利用が大半であり、船自体に「船旅」を楽しむ工夫はあまり見られない。

しかし、近年、瀬戸内海汽船の「シーパセオ」（広島・呉～松山航路）や国際両備フェリーの「おりんぴあどりーむ せと」（岡山～小豆島）等、定期航路に「船旅」を楽しむコンセプトの新造船が就航。



鉄道に目を向けると、JR 西日本では広島～尾道（呉線）を往復する「etSETOra（エトセトラ）」等の観光列車やラッピング列車を数多く運行している。

「船旅」ブランド創出に向けて

- 「乗りたくなる船」の新造、又は既存船のラッピング、リノベーションの推進

例) 観光列車やラッピング列車等を参考にした新造船のデザイン、既存船のリニューアル

- 「乗りたくなる船」の実現に向けた船舶事業者・造船会社とデザイナーのマッチング（コラボレーション）

例) 家具メーカーとのコラボレーションによる展望室の設置

- 生活航路における観光サービスの導入

例) GPS 連動型音声ガイドサービスの設置



写真・図出典：瀬戸内海汽船、JR 西日本、多言語ガイドシステム U・feel 各 WEB サイト

③港湾周辺の整備

ヒアリング調査では港湾施設の老朽化という課題が多く指摘された。定期航路の減少にともない、日常的に使われていない港湾の管理、整備が行われていない状況にある。港湾施設は自治体管理のものが多く、各自治体が浮桟橋や繋連橋の塗装・改修・新設、利用者向けトイレの新設等について検討する必要がある。

また、桟橋から観光地までの距離がある場合にクルーズ船の寄港を促すためには、桟橋からの移動手段（モビリティ）の整備が必要となってくる。地球環境に配慮したグリーンスローモビリティ（電動カート等）や自動運転バスのピストン輸送等、地域内の移動手段を確保することにより、観光客の利便性が図られるだけでなく、地域住民にとっても地域内の交通インフラの充実に繋がる。同様の視点で、周辺のバス停の整備、公園の整備等、地域住民にも使うことができる施設を整備することで、地域住民を巻き込んだ瀬戸内海の航路利用促進へと繋げることができる。

瀬戸内海エリアにおける新たなモビリティの事例

■大崎上島町での小型電気自動車のレンタルサービス

- 大崎上島町では、島内の観光の移動手段として、小型電気自動車「モビリティ」を2013年10月に5台導入し、観光案内所（白水港）や垂水港・ホテル清風館など4か所で貸し出している。料金は3時間3,000円から（別途保険料500円・消費税）。

出典：大崎上島町役場、大崎上島町観光協会WEBサイト



■尾道グリーンスローモビリティ（GSM）

- JR西日本と広島県尾道市が実施する尾道の観光スポットを周遊バスで巡ることを目的とした実証事業。
- 2021年10月9日（土）～12月19日（日）の期間限定で運行し、尾道の観光スポットを走行速度約20km/hでのんびり観光ができる。
- 「尾道グリーンスローモビリティ」の最大の特長は、常時複数台のバスの現在地、乗車人数をリアルタイムで把握することができる点にある。

出典：尾道市WEBサイト



④コンテンツ開発・充実化等による地域の魅力向上

「ガンツウ」や「シースピカ」へのヒアリング調査でも把握できたように、クルーズ事業において魅力的な寄港地は不可欠である。受入側（地域側）としても、地域製品の販売だけでなく、自然を活かした体験型コンテンツの造成やワーケーションの誘致等、クルーズ船の寄港を地元での消費拡大に繋げる必要があり、地域と船舶事業者等が一体となってクルーズ事業を介した地域の魅力向上に取り組むことが重要である。

また、定期航路の維持のためには観光需要を新たに取り込むことが必要との指摘があるが、こうした取り組みは定期航路事業者だけでなく、地域の魅力向上に定期航路を活用するなどの受入側（地域側）の取り組みも重要である。

例えば、広島県江田島市では「魅力ある宿泊観光関連施設」整備事業として 中町港近くに新たなホテル「江田島荘」が完成したが、こうした主要施設を活用し、旧海上ロッジ棧橋のリニューアル、牡蠣筏の活用、海上自衛隊第 1 術科学校との連携、マリンスポーツやサイクリングの拠点化等、地域が一体となって新たなコンテンツ開発を行うことで受入側（地域側）の魅力を高めていくことが求められる。なお、江田島市には「江田島港」という名称の港が無く、広島港からアクセスする観光客が戸惑う要因となっているという声もあり、観光客に分かりやすい航路整備や島名と港湾名を一致させ認知度を高める取り組み等も求められる。

また、島に寄港してもらった周遊観光だけでなく、新鮮な海産物などの島内の製品のクルーズ船への提供や寄港地での出張販売等、地域側の主体的な取り組みにより商品や地域の知名度を高める必要がある。加えて、自然体験、農林漁業体験等のコンテンツを提供する事業者を地域一体で支援・育成することや、地域のコンテンツを発掘し地元関係者と船舶事業者等をマッチングするコーディネーターを確保・育成することなど、瀬戸内ならではの体験型コンテンツを安定的・持続的に提供できる体制づくりも求められる。

他にも、富裕層やインバウンド向けのコンテンツが求められるようになっており、例えば、現地で伝統工芸の作業を見学しながら EC サイトで注文できるような仕組みを導入する等、購買意欲の喚起と購買手段の多角化により消費拡大を図ることも必要である。

クルーズ事業を介した地域振興イメージ（江田島市を例として）



中町港から徒歩圏（旧海上ロッジ棧橋そば）に 2021 年 7 月に温泉宿泊施設「江田島荘」がオープンした。江田島荘周辺において、江田島市の産品を集めたマルシェを開催したり、マリンスポーツやサイクリングの拠点とすること等により、クルーズ寄港地として魅力を高め、観光クルーズ船の誘致を図る。



広島港から複数の航路（高速船、フェリー）で結ばれている江田島市には「江田島港」という名称の港が無く、広島港からアクセスする観光客が戸惑う要因となっているとも言われており、島内観光の拠点となる「江田島観光港（仮称）」を設け、観光客の利便性を高めることも一案と考えられる。

写真・地図出典：江田島市 WEB サイト、江田島荘 WEB サイト

(3) 方策の実現に向けて

(2) で示した具体的方策の実現に向けては、いずれも関係者が連携して取り組むべきものである。

図表 7 のⅠに示したように、瀬戸内海の広域的な「船旅」振興に向けて、船舶航行に関する条件付き特例措置等の活用を検討を通じた新たな周遊ルート形成を国と船舶事業者の連携により進めていくことが必要である。

また、Ⅱに示したように、定期航路の維持や観光クルーズ船の寄港促進に向けて、国や関係機関の制度支援のもと、船舶事業者と地元自治体・観光関連団体等が連携して定期航路の観光利用や港湾等の環境整備を進めることも重要である。

さらに、Ⅲに示したように、魅力的な「船旅」創出に向けて、船舶事業者と地元観光関連事業者が連携して寄港地での体験価値の創出、地元製品の提供等を行うことや、地元自治体・観光関連団体等の支援・協力のもと、瀬戸内ならではの体験型コンテンツを安定的・持続的に提供できる体制を構築することが求められる。

そして、Ⅳに示したように、航路を活用した広域周遊観光の実現に向けては官民一体となってこれらの取り組みを推進する必要がある、そのための組織づくりも重要となる。

図表 7 方策の実現に向けた役割整理

