

瀬戸内×関西の広域観光推進による 国内クルーズの活性化

～2025年 瀬戸芸×関西・大阪万博を起爆剤に～

<要旨>

1. 第1章では、一般旅客定期航路の現状について、瀬戸内海の交通インフラとして人々の生活や産業を支えている本州と四国を結ぶ航路および本土と離島を結ぶ航路に焦点をあて、その現況を概観した。運航事業者においては、**陸上交通網の整備**や島しょ部を中心とする**人口減少**などの外部環境の変化を受け、旅客数は減少傾向にあるとともに、**船員不足**や**船舶の老朽化**、燃油費の高止まりなど内外に多くの経営課題を抱えている。他方で、海上交通は、地域住民にとって必要不可欠な**生活インフラ**や**防災対応**等の役割・期待もあることから、航路の廃止や減便、料金値上げには一定の限界があり、運航事業者は厳しい経営の舵取りを強いられている。そうした中で、運航事業者は共同運航の実施や企業再編等を進めるとともに、**観光需要の創出**に向け、乗船自体が旅の目的となるような魅力的な観光コンテンツを開発する取り組みも活発化している。
2. 第2章では、瀬戸内海のクルーズの現状について、瀬戸内海特有の観光資源や運航ルールを踏まえ、**国内クルーズ**に着目し、その現況や取組事例を整理した。瀬戸内においては、観光型高速クルーザー「SEA SPICA」や宿泊型のラグジュアリークルーズ船「guntū(ガンツウ)」といった、瀬戸内の多様な地域資源が織りなす唯一無二の体験価値を提供する新規航路や新船の開発・導入が官民挙げて行われているほか、既存の生活航路にユニークな新船を導入し、観光需要の喚起を図るケースもみられる。また、国内クルーズの推進において課題となっている二次交通の整備や下船地における観光体験に関しては、**MaaS (Mobility as a Service)**によるシームレスな移動の実現や移動と体験のワンストップ提供など、スマホ1つでスマートに周遊できる地域づくりを目指す離島の事例を紹介する。
3. 第3章では、瀬戸内の国内クルーズの発展に向けた課題として、運航事業者等へのヒアリングを通して明らかになった**①広域観光の推進**、**②訪日外国人の取り込み**、**③二次交通との連携**の3点を挙げた。特に、①および②の実現において重要となる一大観光マーケットの**関西からの誘客**に着目し、その現状について2019年の訪日外国人流動データ等を活用して**瀬戸内と関西の周遊実態**を分析した。その結果、関西はゴールデンルートを中心とした関西以東の地域との流動が多く、瀬戸内への周遊性は低い実情が浮き彫りになった。
4. 第4章では、瀬戸内海の海上旅客交通の活性化において重要となる観光需要の創出に向けた施策として、**①「瀬戸内×関西」広域観光の実現**、**②Modern Luxury層への価値訴求**、の2つを提言した。①に関して、2025年には、両地域において抜群の集客力を有する**瀬戸内国際芸術祭と関西・大阪万博**の会期が重なることが予定され、これを起爆剤にして、世界中の人々に瀬戸内と関西の魅力を発信していくことが重要だと考えられる。その上で、広域観光の実現に向けては、地域間や地域内の移動利便性の向上が不可欠であり、移動と体験にかかる一連のサービスをワンストップかつ多言語で提供でき、キャッシュレス決済や混雑回避などのWith/Afterコロナ時代の旅行スタイルに適応した観光地型MaaSにかかる期待は大きい。また、観光コンテンツ群の磨き上げに向けては、地域間や官民の垣根を越えた緊密な連携が求められることから、広域観光を推進するせとうちDMOや関西観光本部の機能も活用しながら、関係者間で実現に向けた取り組みが進展することを期待したい。

(当行関連レポート)

・「瀬戸内海上旅客交通調査－瀬戸内地域の海上旅客交通の現状、課題および今後の施策について－」(2018)

https://www.dbj.jp/topics/investigate/2018/html/20180420_108207.html

・「観光地型MaaSの現状と展望－新常态における“観光立国”関西の飛躍に向けて－」(2021)

https://www.dbj.jp/topics/investigate/2021/html/20210414_203213.html

(お問い合わせ先) 株式会社日本政策投資銀行 関西支店 企画調査課 須藤 瑠衣・谷口 京

TEL : 06-4706-6455 E-mail : ksinfo@dbj.jp

【留意事項】

- 本レポートでは、瀬戸内地域における主な旅客定期航路および国内クルーズを対象に分析を行ったが、それぞれの地域や海上交通機関についての本レポートにおける定義は以下の通り。
 - 瀬戸内(海)・・・特段の記載のある場合を除き、兵庫県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県および愛媛県で囲まれたエリアを指す
 - 関西・・・特段の記載のある場合を除き、滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県および和歌山県を指す
 - 一般旅客定期航路・・・旅客船(13人以上の旅客定員を有する船舶)により人の運送をする定期航路(海上運送法第二条)
 - 国内クルーズ・・・日本船社の船舶によって運航される乗船地、下船地および寄港地の全てが日本国内であるクルーズ。なお、船内若しくは寄港地での宿泊を伴わない船舶や定期航路を運航する船舶であっても、観光の用に供しているものは「国内クルーズ」として扱う
 - 外国クルーズ・・・乗船地、下船地又は寄港地のいずれかに海外が含まれるクルーズ
- 企業名については、一部を除き、株式会社等を省略して記載している。
- レポート作成に係る文献調査・ヒアリング調査は、特段の記載のある場合を除き、2021年4月～8月に実施しており、同時点における情報に基づく分析・考察となっている。
- 企業ホームページ等から引用した画像については、個別に著作権者より掲載に係る許諾を得ている。また、企業ロゴ等については、使用にあたって許諾を得る必要がないものを除き各企業より個別に許諾を得ている。引用元の記載の無い画像等については、フリー素材を使用し作成している。

目次

1. 一般旅客定期航路の現状

1-1	瀬戸内海の航路/船舶の特徴	4
1-2	瀬戸内海の主な航路/船舶	5
1-3	主な運航事業者	6
1-4	乗降人員数の長期推移（主要5港）	7
1-5	<コラム> 瀬戸内国際芸術祭とは	8
1-6	運航事業者を取り巻く経営環境	9
1-7	船舶数の推移および近年の休止航路	10
1-8	補助金の交付状況および船舶共有建造制度	11

2. 国内クルーズの現状

2-1	瀬戸内海の国内クルーズ(宿泊型)の現状	13
2-2	瀬戸内海の国内クルーズ(非宿泊型)の事例	14
2-3	瀬戸内の多様な観光資源	15
2-4	国内小型クルーズの導入事例 SEA SPICA	16
2-5	宿泊型国内ラグジュアリークルーズの導入事例 guntū(ガンツウ)	17
2-6	クルーズ×MaaSによる地域活性化の事例 生口島 瀬戸田	18

3. 国内クルーズの活性化に向けた課題

3-1	国内クルーズの課題 広域観光の推進/二次交通の整備	20
3-2	関空入国者の流動分析	21
3-3	関空入国→瀬戸内 訪問者属性(訪日回数/国籍)	22
3-4	瀬戸内4空港入国者の流動分析	23
3-5	瀬戸内⇄関西の流動分析	24
3-6	国内旅行者の消費動向	25
3-7	国内旅行者の訪問地分析	26

4. 国内クルーズの活性化に向けた提言

提言①	「瀬戸内×関西」広域観光の推進 ～2025年 瀬戸芸×関西・大阪万博を起爆剤に～	28-29
提言②	Modern Luxury層への価値訴求	30

Appendix

参考1	主要港の乗降人員数の推移	32
参考2	主要港の入港船舶数の推移	33
参考3～7	主要5港の航路、船舶等	34-38

第1章

一般旅客定期航路の現状

1-1. 瀬戸内海の航路/船舶の特徴

- ・瀬戸内海は本州、四国および九州に囲まれた国内最大の内海であり、21,827m²の広大な海域には大小約700の島々が美しい景観を織りなしている。瀬戸内海では、古くから海上旅客交通が重要な役割を担ってきた。
- ・瀬戸内海の内航旅客船航路は、本州と四国を結ぶ航路(以下、「本四航路」という)や本土(本州若しくは四国)と離島を結ぶ航路(以下、「離島航路」という。なお、離島航路整備法上の離島航路に限定されない)のほか、離島同士を結ぶ航路や瀬戸内海を横断して本州と九州を結ぶ航路が存在する。このうち、本稿においては、瀬戸内海の交通インフラとして人々の生活や産業を支えている本四航路および離島航路を航行する定期旅客船に焦点をあて、その現状を概観する。
- ・旅客船は大きく分けて、車両と旅客を運ぶフェリー、旅客のみを運ぶ旅客船の2種類が存在する(法律上はフェリーも旅客船に含まれるが、本稿においては車両が積める船舶をフェリーと表現する)。旅客船については、高速船のほかレストラン船やクルーズ船なども存在する。
- ・船舶のサイズとしては、島しょ部を結ぶ航路で主に利用される1,000トン未満の小型船から、3,000トン前後の中型フェリー、中長距離を航行する15,000トン前後の大型フェリーまで多様なサイズがある。旅客定員に関しては、島しょ部を発着するような100トン未満の小型旅客船は数十名程度である一方で、瀬戸内海に多い1,000トン弱のフェリーは500名程度となっている。

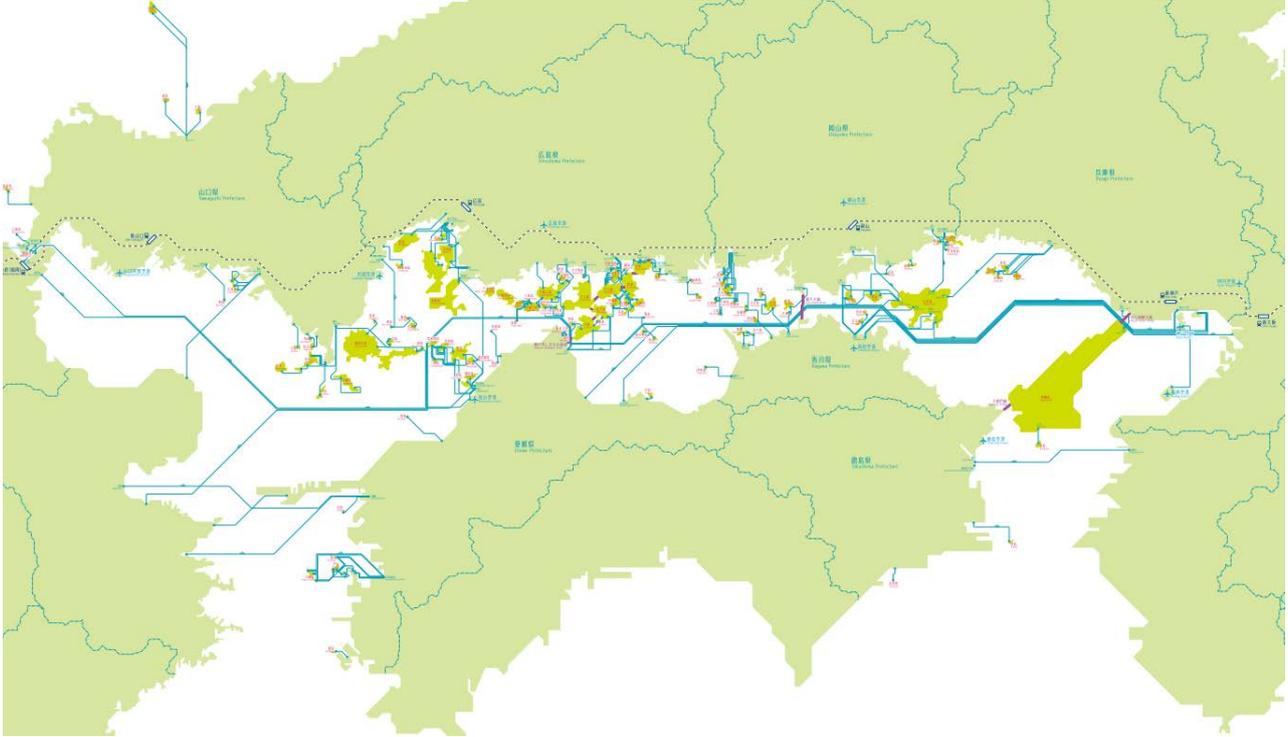
(図表1-1)主な瀬戸内海の航路/船舶

				フェリー	旅客船	遊覧船
1. 本四航路						
事業者名	航路	ダイヤ	船名	総トン数	旅客定員	船舶就航年
ジャンボフェリー(株) (ニヤンコフェリー)	神戸⇄高松	神戸発(01:00~19:45、4便/日)	りつりん2	3,638	475	1990
		高松発(01:00~19:15、4便/日)	こんびら2	3,633	475	1989
瀬戸内海汽船(株) 石崎汽船(株)	広島⇄呉⇄松山(観光港)	広島発(05:45~19:45、10便/日)	シーバセオ	902	300	2019
		松山観光港発(06:25~20:10、10便/日)	シーバセオ2	902	300	2020
			旭洋丸	875	300	2019
		翔洋丸	871	400	2020	
		広島発(07:30~21:00、12便/日)	道後	189	153	1994
		松山観光港発(07:00~20:30、12便/日)	宮島	189	153	1994
防予フェリー(株)	松山(三津浜)⇄柳井	三津浜発(01:40~23:10、14便/日)	瑞光	189	156	1993
			祥光	189	156	1994
		柳井発(01:00~22:40、14便/日)	おれんじぐれいす	694	300	1996
			おれんじまきゅりー	696	280	1992
※一部、土日運休あり		おれんじじゅびたー	695	300	1992	
※伊保田寄港便は周防大島松山フェリー(株)の運航(4往復/日)						
2. 離島航路						
事業者名	航路	ダイヤ	船名	総トン数	旅客定員	船舶就航年
(株)瀬戸内クルージング	尾道⇄生口島(瀬戸田)	尾道発(06:30~17:50、8便/日)	サイクルシッププラスI	19	75	2018
		瀬戸田発(07:10~18:30、8便/日)	シトラス	18	64	1985
国際両備フェリー(株) 四国フェリー(株)	新岡山港⇄小豆島(土庄)	新岡山発(06:20~18:30、8便/日)	おりんぴあどりーむ	967	500	2005
		土庄発(07:00~18:30、8便/日)	第七しようどしま丸	993	491	2020
上村汽船(株)	広島(宇品)⇄江田島(切串)	宇品発(07:10~21:30、22便/日)	おりんぴあどりーむ せと	942	229	2019
		切串発(06:40~20:55、22便/日)	第五きりくし	373	305	1997
		※日曜・祝祭日は最終便運休	第八きりくし	373	300	2003
瀬戸内シーライン(株)	広島(宇品)⇄能美島(高田・中町)	宇品発(06:19~22:43、23便/日)	第十きりくし	383	330	2016
		中町発(05:47~22:13、23便/日)	ニュー千鳥	79	220	1993
		※日・祝日・振替休日は始発最終運休	スーパー千鳥	92	223	1997
四国汽船(株)	高松⇄直島(宮浦)	高松発(08:12~18:05、5便/日)	ロイヤル千鳥	79	188	1999
			なおしま	1,099	500	2015
		宮浦発(07:00~17:00、5便/日)	あさひ	987	500	2018
		せと	635	400	2003	
		高松発(09:15~19:50、1~4便/日)	サンダーバード	19	79	2005
			ラブバード	19	65	2008
		宮浦発(08:40~19:15、1~4便/日)	アートバード	19	80	2010
RED BIRD	61	96	2018			
3. 遊覧型						
事業者名	航路	ダイヤ	船名	総トン数	旅客定員	船舶就航年
神戸ベイクルーズ(株)	(神戸港)遊覧船	10:15~16:45(毎時15分発・45分発)	ロイヤルプリンセス	414	500	2005
瀬戸内海クルーズ(株)	(広島港)レストラン船	ランチクルーズ(水~日) ディナークルーズ(水~日)	オーシャンプリンセス	170	345	2007
			銀河	602	400	1984
4 本州-本州航路						
事業者名	航路	ダイヤ	船名	総トン数	旅客定員	船舶就航年
宮崎カーフェリー(株)	神戸⇄宮崎	神戸発(19:10、1便/日)月~土曜日	みやざきエクスプレス	11,931	690	1996
		神戸発(18:00、1便/日)日曜日	こうべエクスプレス	11,933	690	1997
		宮崎発(19:10、1便/日)				
瀬戸内シーライン(株)	広島⇄呉⇄生口島⇄三原	広島発(8:30、1便/日) 三原発(13:25、1便/日)	SEA SPICA	90	90	2020

1-2. 瀬戸内海の主な航路/船舶

・瀬戸内海の主な航路および船舶は以下の通りである。

(図表1-2)瀬戸内海の航路図



(出典)ジョルダン 総合交通案内サイト乗換案内Visitサイトより引用

■中型フェリー
(しょうどしま丸: 1,257t/ 旅客490名・乗用車56台)



■小型フェリー
(シーフレンド: 312t/ 旅客250名・乗用車10台)



■小型旅客船
(オーブマリン: 64t / 旅客129名)



■レストラン船
(銀河: 602t)



(出典)総トン数、車両搭載数等は各社HPなどより
(画像)当行撮影

1-3. 主な運航事業者

- ・定期旅客船の運航を担う事業者については、中小企業を中心に100社以上存在するが、瀬戸内エリアにおいて複数の運航事業者を傘下に持ち、グループとして定期旅客船事業を営んでいる主要な企業は図表1-3の通り、両備グループ、四国フェリーグループ、瀬戸内海汽船グループおよび伊予鉄グループである。
- ・近年は、後述する外部環境の変化等に伴い合併などの企業再編が進みつつある。

(図表1-3)瀬戸内の主な運航事業者

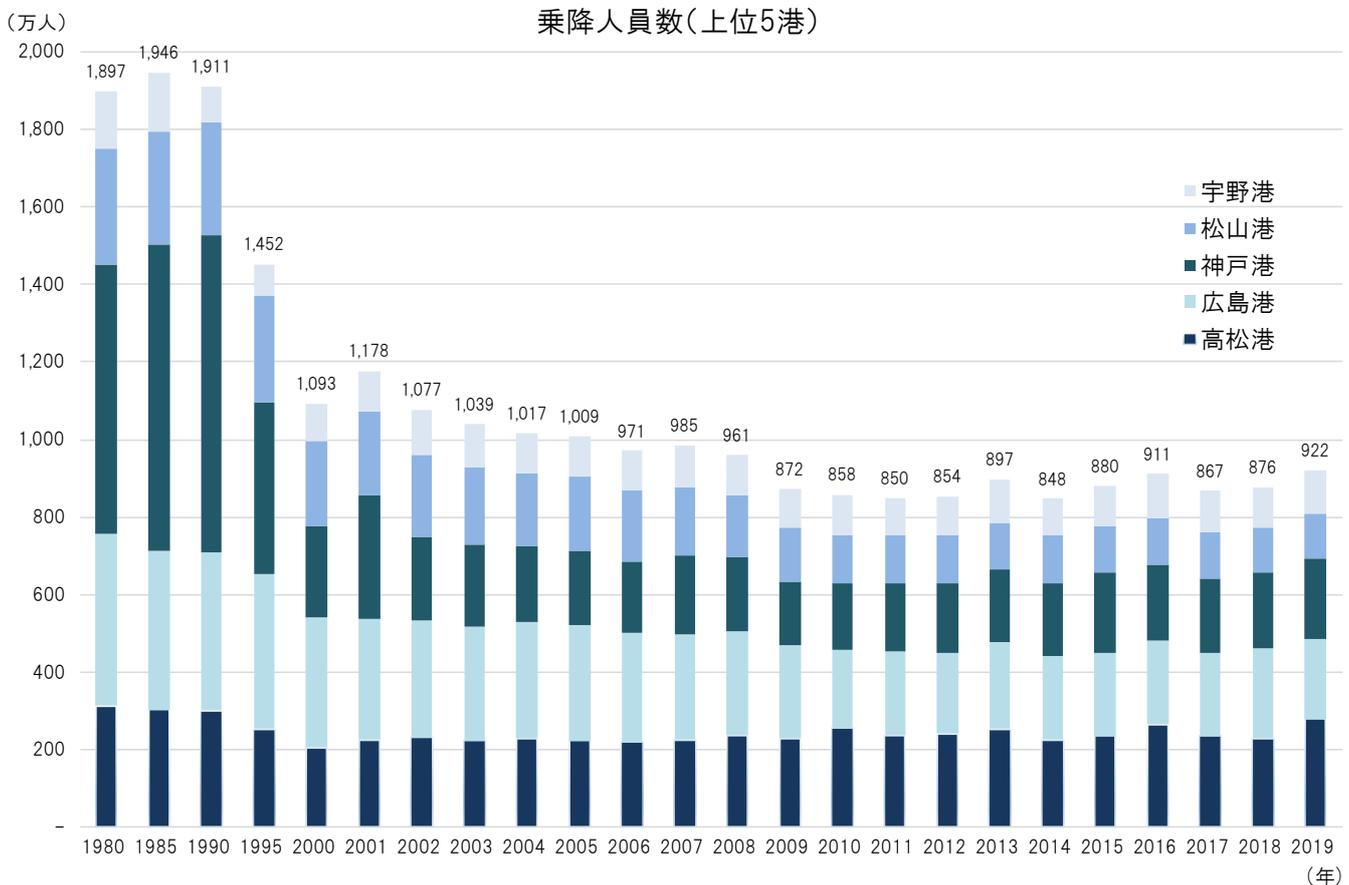
両備ホールディングス(株)			
国際両備フェリー(株) ・岡山⇄小豆島(土庄) (四国フェリー(株)と共同運航) ・高松⇄小豆島(池田) 【旧国際フェリー(株)】 2007/7両備ホールディングス(株)が子会社化 2020/4両備フェリー(株)を 吸収合併 、商号変更	瀬戸内観光汽船(株) ・日生⇄小豆島	神戸ペイクルーズ(株) ・神戸港遊覧船	津エアポートライン(株) ・津⇄セントレア
内海フェリー(株) ・高松⇄小豆島(草壁)(2021/4運航休止) 2021/4子会社化			
四国フェリー(株)			
・高松⇄宇野 ・岡山⇄小豆島(土庄)(国際両備フェリー(株)と共同運航)			
小豆島フェリー(株) ・高松⇄小豆島(土庄) ・姫路⇄小豆島(福田) 【旧小豆島急行フェリー(株)】 2014/10商号変更 【旧四国急行フェリー(株)】 2020/12 吸収合併 ・高松⇄宇野(2019/12運航休止)	(株)小豆島急行フェリー ・小豆島(土庄)⇄直島 ・小豆島(土庄)⇄犬島 【旧マリン観光汽船(株)】 2014/10商号変更	小豆島豊島フェリー(株) ・宇野⇄小豆島(土庄) 【旧小豆島フェリー(株)】 2014/10商号変更	
瀬戸内海汽船(株)			
・広島⇄呉⇄松山(観光港)			
瀬戸内シーライン(株) ・広島(宇品)⇄江田島(切串・小用) ・広島(宇品)⇄能美島(三高港) ・広島(宇品)⇄能美島(高田・中町) ・広島(宇品)⇄宮島 ・広島(宇品)⇄三原 (瀬戸内しまたびライン) 【旧江田島汽船(株)】 2016/10 吸収合併	瀬戸内海クルーズ(株) ・レストラン船(瀬戸内海)	防予フェリー(株) 松山(三津浜)⇄柳井 【旧防予汽船(株)】 2010/8 事業譲渡	
(株)伊予鉄			
石崎汽船(株) ・広島⇄呉⇄松山(観光港)			
中島汽船(株) ・三津浜⇄大浦 ・三津浜⇄西中	松山・小倉フェリー(株) ・松山⇄小倉		

(出典)各社HPなどより当作作成

1-4. 乗降人員数の長期推移（主要5港）

- ・瀬戸内における船舶の乗降人員数に関して、上位5港（高松港、広島港、神戸港、松山港、宇野港；2019年時点）の長期推移を表したものが図表1-4である。1985年に5港合計で約1,940万人であった乗降人員数は、2019年には約920万人まで減少し、ここ35年間で半減している。
- ・乗降人員数の主な減少要因としては、本州と四国を結ぶ陸上交通網の整備が挙げられる。本州と四国を初めて結んだ瀬戸大橋の開通（1988年）を皮切りに、四国と関西を結ぶ明石海峡大橋の開通（1998年）、そして、広島県と愛媛県を7つの有人島を經由して結ぶ瀬戸内しまなみ海道の開通（1999年）によって、本州-四国間の陸上交通の利便性は大幅に改善された。反面、従前人々の移動を支えてきた海上交通機関の利用者数は急速に減少していき、全3本の本州四国連絡橋が整備された直後の2000年の乗降人員数は、上位5港合計で約1,090万人と1980年代中頃のおよそ半数まで落ち込んだ。
- ・2000年以降の直近20年間の推移については、緩やかな減少トレンドにあるが、減少ペースが一段階進んだ転機は2009年である。同年3月にリーマンショック後の景気対策の一環として、地方部の高速道路においてETC利用の普通車および軽自動車、自動二輪車を対象に休日の通行料金を5割引かつ上限1,000円とする「休日1,000円施策」が導入されたほか、全車種を対象に通勤時間帯を5割引とする施策や昼間を3割引とする施策などが本州四国連絡橋3本にも適用された結果、2009年の5港合計の乗降人員数は前年の約960万人から約872万人へと1割程度減少した。「休日1,000円施策」は2011年6月に終了したが、その後もETC料金水準は段階的に引き下げられ、船舶の利用者数が回復に転じることはなかった。
- ・他方で、2010年以降の直近10年間については、運航事業者による新船建造や新規航路の開設を含めた観光需要の取り込み等の経営努力もあって、乗降人員数は概ね横ばいで推移している。また、岡山県や香川県などの瀬戸内海の東側の地域においては、2010年から3年に一度開催されている瀬戸内国際芸術祭（以下、「瀬戸芸」）による集客効果もあって、開催年は乗降人員数が増加している港も存在する。

（図表1-4）上位5港の乗降人員数の長期推移（1980年→2019年）



（出典）国土交通省「港湾統計年報」より当作作成

1-5. <コラム> 瀬戸内国際芸術祭とは

・瀬戸芸は「海の復権」をテーマに岡山県と香川県の島々(直島や本島など)、高松港周辺及び宇野港周辺を舞台に2010年から3年ごとに開催されている現代アートの祭典である。開催期間は、春・夏・秋の3シーズンに分けられ、計100日間程度であり、実行委員会によれば、延べ来場者数は、2010年約94万人、2013年約107万人、2016年約104万人、2019年約118万人となっている。上位5港への影響としては、広島港、神戸港および松山港の3港は開催前年と比して乗降人員数に大きな変化はない一方で、開催地にもなっている高松港および宇野港では1割前後増加していることから、瀬戸芸の恩恵があったものと考えられる。

・今後は、瀬戸内広域での周遊観光を推進していくことなどによって、瀬戸芸の開催地以外の地域にも観光需要を波及させていくことが重要である。加えて、海外からの来訪も多く、再訪意欲の高い瀬戸芸を核とし、アートで瀬戸内をブランディングしていくことで、コロナ収束後は世界中からの誘客を強化し、開催期間外の時期も含めた安定的な旅客需要の獲得につなげていくことが求められる。

・なお、2019年8月に公表した下記の当行レポートにおいては、東アジア3地域(台湾、香港、韓国)の在住者を対象に実施した意向調査に基づき、認知度や宿泊滞在日数、往訪意欲等の現状分析を行うとともに、四国全土の周遊観光の促進について考察を行った。

■参考レポート

『東アジア3地域の瀬戸内芸術祭に関する意向調査～来訪者の関心を「瀬戸芸」から「四国」へ拡げ、地域経済効果を高める～』(2019年 当行 四国支店)

https://www.dbj.jp/topics/region/area/files/0000034813_file2.pdf

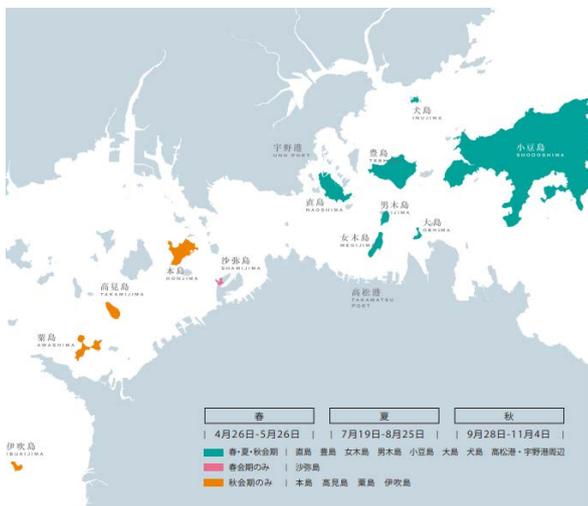
(図表1-5)瀬戸芸の概要

	第1回(2010年)	第2回(2013年)	第3回(2016年)	第4回(2019年)	第5回(2022年)
名称	瀬戸内国際芸術祭2010 「アートと海を巡る 百日間の冒険」	瀬戸内国際芸術祭2013 「アートと島を巡る 瀬戸内海の四季」	瀬戸内国際芸術祭2016	瀬戸内国際芸術祭2019	瀬戸内国際芸術祭2022
開催期間	2010年7月～10月 105日間	春:2013年3～4月 33日間 夏:2013年7～9月 44日間 秋:2013年10～11月 31日間	春:2016年3～4月 29日間 夏:2016年7～9月 49日間 秋:2016年10～11月 30日間	ふれあう春: 2019年4月～5月 31日間 あつまる夏: 2019年7月～8月 38日間 ひるがる秋: 2019年9月～11月 38日間	春:2022年4月～5月 35日間 夏:2022年8月～9月 31日間 秋:2022年9月～11月 39日間
	合計105日間	合計108日間	合計108日間	合計107日間	合計105日間
作画作家数	75組	200組	226組	230組	-
作画作家国	18ヶ国・地域	26ヶ国・地域	34ヶ国・地域	32ヶ国・地域	-
作品数	76点	207点	206点	214点	-
イベント回数	21	40	37	35	-
来場者数(人)	938,246	1,070,368	1,040,050	1,178,484	-

※(春)は春会期のみ、(秋)は秋会期のみ

(出典)当行四国支店「東アジア3地域の瀬戸内芸術祭に関する意向調査」

(図表1-6)瀬戸芸の主な会場(2019年)



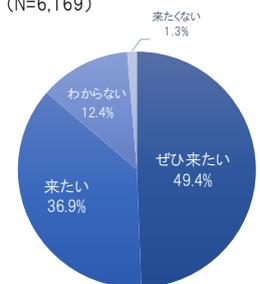
(図表1-7)来場者アンケート(2019年)

■来場者居住地 (N=6,815)

地域	割合
四国	32.2%
中国	13.4%
近畿	12.7%
関東	12.0%
中部	3.6%
九州・沖縄	1.9%
北海道・東北	0.6%
国外	23.6%
合計	100.0%

国/地域	割合
台湾	34.9%
中国	26.7%
香港	11.0%
オーストラリア	4.7%
アメリカ	4.0%
韓国	2.8%
フランス	2.2%
カナダ	1.7%
イギリス	1.2%
シンガポール	1.0%
その他	9.8%
合計	100.0%

■次回開催されたらまた来たいか (N=6,169)



■過去の芸術祭への来場の有無 (N=6,857)

回答	割合(前回)
あり	40.5% (40.9%)
なし(無回答含む)	59.5% (59.1%)

(出典)瀬戸内国際芸術祭実行委員会「瀬戸内国際芸術祭2019統括報告」

(出典)瀬戸内国際芸術祭実行委員会「瀬戸内国際芸術祭2019統括報告」より当行作成

1-6. 運航事業者を取り巻く経営環境

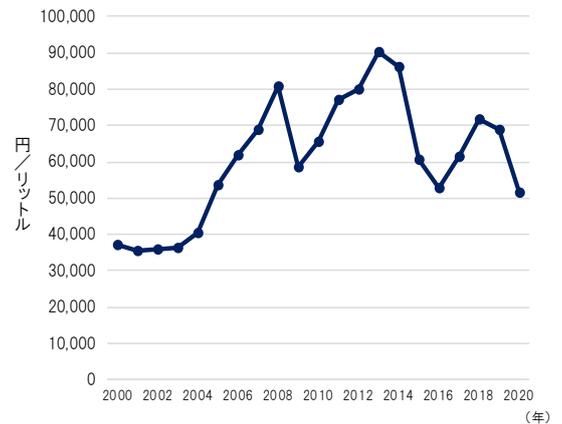
- ・瀬戸内海の定期航路を取り巻く経営環境に関して、本四航路では、瀬戸大橋などの陸上交通網の整備が進み、また、離島航路では、島しょ部を中心とする人口減少が進む厳しい外部環境にさらされている。また、コロナ禍を契機としたオンライン会議の普及等に伴うビジネス需要の減退も相まって、中長期的にもマーケットの拡大を見込みづらい状況にある。また、燃料費の高止まりや維持費の負担のほか、船舶の老朽化や船員不足、後継者不足など内外に多くの経営課題を抱えている。
- ・他方で、海上交通は島しょ部においては、地域住民の生活の足や生活物資の輸送手段であり、また、本四航路においては災害時の本四連絡橋の代替や本四連絡橋を通行できない重量物の輸送手段としての役割もあり、経済性との両立を求められる運航事業者は、難しい経営の舵取りを強いられている。
- ・地域の人口減少進展等によって、生活航路の旅客数は今後も減少することが見込まれるなかで、運航事業者においては、新たな旅客の獲得に向けた成長戦略として、観光需要の取り込みが重要となってくると考えられる。旅客船やフェリーの観光利用の拡大を含む海事観光の推進には、国も取り組んでおり、国土交通省が設置した「海事観光戦略実行推進本部」では、2019年3月に海事分野における観光の取組を加速化させることを目的として、「観光先進国の実現に向けた海事観光の戦略的推進に向けて」を取りまとめたほか、政府の行動計画である「観光ビジョン実現プログラム 2019（2019年6月14日観光立国推進閣僚会議決定）」においても、海事観光の推進が観光施策の一類型として初めて位置付けられるなど、政府、民間、地域一体で海事観光の取組強化が図られている。

(図表1-8) 船員の有効求人倍率(1975年→2019年)



(出典)国土交通省海事局船員政策課「船員職業安定年報」、総務省統計局「労働力調査」、国土交通省海事局「海事レポート」などより当行作成

(図表1-9) A重油価格の推移

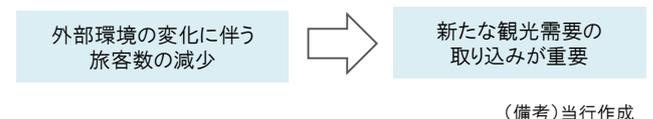


(出典) エネルギー情報センター 新電力ネットHPより当行作成

(図表1-10) 運航事業者の課題と公共交通としての役割・期待



(図表1-11) 観光需要の取り込み



1-7. 船舶数の推移および近年の休止航路

- ・内外の厳しい経営環境に晒されている中、ここ15年間(2005年→2019年)の入港船舶数について、フェリーは▲38.9%、内航商船(5t以上500t未満)は▲25.5%と、ともに減少している。
- ・ここ数年で休止した航路を図表1-13に整理した。本四航路の休止事例としては、宇野港と高松港を結んでいた四国急行フェリー(株)の宇高航路が挙げられる。
- ・同航路は1910年に国によって開設されて以降、国鉄によって宇野駅と高松駅を結ぶ鉄道連絡船が運航され、その後も民間3社が航路を開設していき、最盛期には24時間体制で船が行き交っていた。しかし、1988年の瀬戸大橋開通に伴う需要減によって各社が撤退していき、最後まで運航を継続した四国急行フェリー(株)は減船や減便などによって航路を維持してきたが、度重なる瀬戸大橋の交通料金の値下げに伴う利用者の減少や燃料費・維持費の高騰などによって採算悪化に歯止めがかからず、2019年12月に瀬戸大橋との共存に一旦終止符を打つことになった。なお、四国急行フェリー(株)は2020年12月に同じ四国フェリーグループの小豆島フェリー(株)に吸収合併されている。
- ・また、離島航路の休止事例としては、2021年4月に、内海フェリー(株)が運航する高松港と小豆島の草壁港を結ぶ航路が、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う経営環境の悪化などにより休止となっている。同社は、2017年9月にも高松-小豆島を結ぶ高速船を船員不足や乗客減少などを背景に運航を休止するなど、内外の環境悪化に悩まされており、2020年8月に両備グループである国際両備フェリー(株)の傘下に入った。1日5往復運航していた高松-小豆島(草壁)航路は、国際両備フェリー(株)が運航する高松-小豆島(池田)航路の運航ダイヤを8便から11便へと増便する形で再編し、地域住民の利便性を維持していく方針である。

(図表1-12)瀬戸内の内航商船(5t以上500t未満)およびフェリーの入港数 (2005年→2019年)



(図表1-13)近年休止した瀬戸内海の航路

時期	運航会社	航路/船	主要因
2017年9月	内海フェリー(株)	高松⇄小豆島(草壁) /サンオリブシー(高速船)	・船員不足および乗客減少
2019年12月	四国急行フェリー(株)	高松⇄宇野 /第85玉高丸、第87玉高丸(フェリー)	・瀬戸大橋通行料割引による乗客減少 ・四国の玄関口としての役割衰退(港が高速道路ICと離れている)
2021年4月	内海フェリー(株)	高松⇄小豆島(草壁) /ブルーライン(フェリー)	・少子高齢化の乗客減少にコロナ禍が追い打ちをかけ経営悪化 ・完成したばかりの造船投資の負担も響く

(出典)各社リリースなどより当行作成

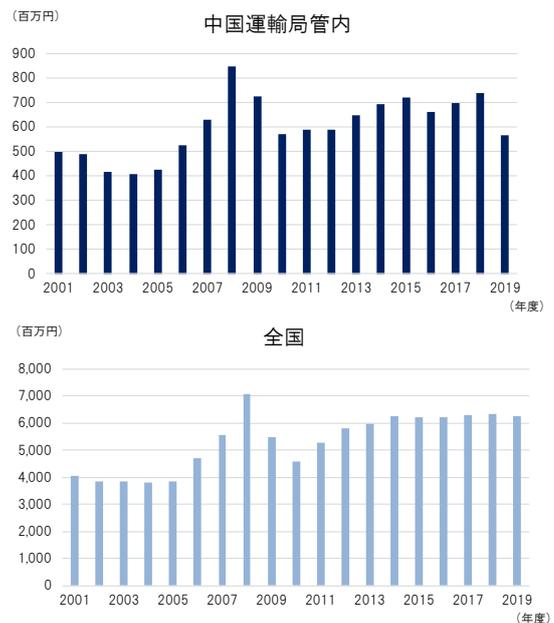
1-8. 補助金の交付状況および船舶共有建造制度

- ・運航効率化やコスト削減などで厳しい経営環境を乗り越えてきた運航事業者の経営改善に向けた努力にも限界があるなかで、行政としては、離島航路整備法第2条で定められた「離島航路」のうち、地域公共交通確保維持改善事業費補助金交付要綱第29条などに規定された一定の基準（他に交通機関がないか又は他の交通機関によることが著しく不便である航路など）を満たした航路については、「補助対象航路」として、その運航事業者に対して、運航費の欠損額や代替船建造費の一部について補助金を交付し、その維持を図っている。
- ・2019年度の中国運輸局管内の補助航路数は22、運航事業者数は19であり、国庫補助額は565百万円であった（図表1-14）。なお、図表1-15の通り、補助額は増加傾向にある。また、国庫補助航路以外の一部航路についても、地域の実態に応じて、地方自治体から補助金が支給されている。
- ・また、船舶の建造に関しては、離島航路など政策的な意義が認められ、一定の要件を満たす船舶については、（独）鉄道・運輸機構（以下、「JRTT」という）の共有建造船制度を活用することで、原則無担保で長期低利の資金調達を受けることができる（図表1-16）。実際に、瀬戸内海の離島航路を運航する旅客船への活用も複数件あり、例えば2019年9月には岡山県の笠岡-六島航路を航行する「しおじ」（三洋汽船（株））に適用されている。
- ・他方で、陸上交通が発達している本四航路や事業者が複数参入しているような離島航路については、国や自治体の財政制約があるなかで、行政からの支援が劣後となっているのが現状であり、各運航事業者においては、持続的な航路維持に向けて、他事業者との共同運航の実施や合併などを進め、経営の効率化を図っているところであり、今後更に業界の再編が加速する可能性がある。

（図表1-14）離島航路への国庫補助額（2019年度）

事業者名	航路名	航路距離 (km)	国庫補助額
			(2019年度)
広島県	阿多田島汽船 阿多田～小方	9.7	14.2
	走島汽船 走島～鞆	7.0	26.9
	備後商船 常石～尾道	14.5	45.1
	尾道市 細島～西浜	2.7	18.3
	大崎上島町 白水～契島	5.5	43.6
	斎島汽船 斎島～久比 三角～久比	10.8 1.3	28.5 15.1
岡山県	三洋汽船 笠岡～飛島～六島	31.6	19.5
	笠岡～佐柳本浦	40.5	0.9
	大生汽船 大多府～日生	13.7	12.4
	岩国柱島海運 岩国～柱島	36.6	14.9
山口県	樽見～日前	10.1	3.0
	周防大島町 伊保田～情島 久賀～前島	5.0 6.1	12.9 11.4
	平郡航路 平郡～柳井	35.5	14.5
	上関町 八島～上関	13.5	16.2
	熊南総合事務組合 馬島～麻里府・佐合島～佐賀	10.3	15.5
	牛島海運 牛島～室積	8.4	24.9
	大津島巡航 大津島～徳山	20.9	34.0
	阿野島海運 野島～三田尻	14.8	98.6
	萩海運 見島～萩	49.9	64.5
	上関航運 祝島～柳井	35.8	30.3
(3県合計)		383.9	565

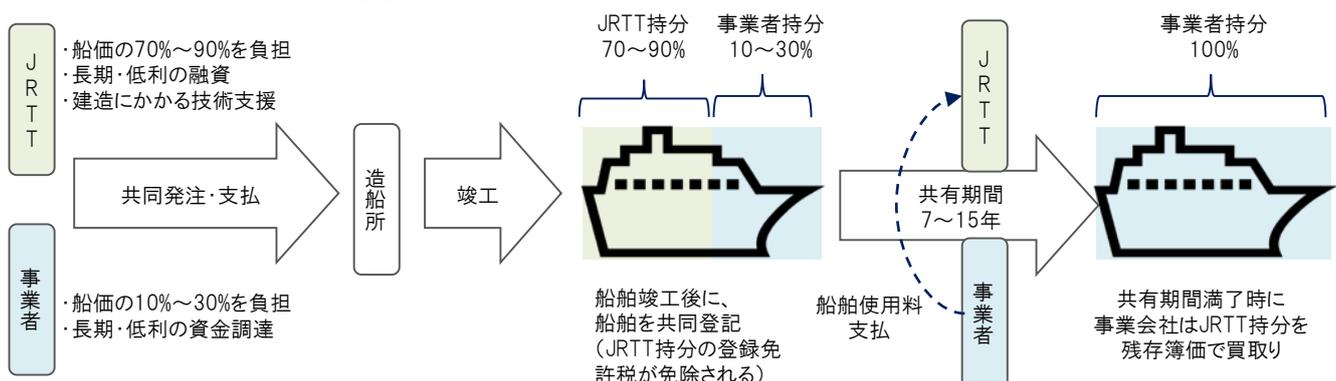
（図表1-15）離島航路への国庫補助額（2001→2019年度）



（備考）各年度は、当年10月～翌年9月を指す

（出典）国土交通省中国運輸局「運輸要覧令和2年版」より当行作成

（図表1-16）JRTTの船舶共有建造制度



（出典）鉄道・運輸機構HPより当行作成

第2章

国内クルーズの現状

2-1. 瀬戸内海の国内クルーズ（宿泊型）の現状

- ・瀬戸内海のクルーズ船の寄港回数(図表2-1)は、2015年から2018年にかけて右肩上がりに増加しており、特に2018年以降は、guntū(ガンツウ)の就航などによって日本船社の寄港回数が大きく増加している。ただし、2020年に関しては、新型コロナウイルスの感染拡大に伴う入国制限措置等によって外国船社のクルーズ船の寄港が消失し、また、日本船社についても緊急事態宣言の発令等に伴い運航休止が相次ぎ、減少する結果となった。
- ・日本船社の寄港回数を全国と比較すると、広島県のペラピスタマリーナが全国2位となっているほか、神戸や宮島、大三島など、上位10港のうち半数を瀬戸内の港湾が占めている(図表2-2)。一方で外国船社については、中国や台湾など東アジアからの外国クルーズの寄港が多い九州・沖縄が上位を占め、瀬戸内への寄港回数は比較的少ない。
- ・このように国内船の寄港が相対的に多いことに伴い、四国3県に寄港したクルーズのうち約9割を小型船が占めている(図表2-3)。小型船の寄港が多い1つの背景としては、船舶が輻輳(ふくそう)する海域を多数抱え、海上交通の要衝となっている瀬戸内海では、船舶交通の安全を図ることを目的に海上交通安全法等により一定の運航ルール(図表2-4)が設けられていることが挙げられる。備讃瀬戸および来島海峡において、巨大船(全長200m以上)の夜間航行が禁止されていることによって、瀬戸内海の港湾に寄港するクルーズは瀬戸内海中央部を通過せず、太平洋を周って寄港するケースが相対的に多くなっている。また、こませ網漁などの漁船も時期によっては多く航行しており、大型クルーズの運航には警戒を要する海域となっていることも一因である。

(図表2-1) 瀬戸内のクルーズ船寄港回数(2015年→2020年)



(出典) 中国地方整備局「中国クルーズレポート」および四国地方整備局「四国クルーズレポート」より当行作成

(図表2-2) 全国のクルーズ船寄港回数 (2019年)

日本船社				外国船社			
港名	寄港回数	全国比		港名	寄港回数	全国比	
1位	横浜	101	11%	那覇	251	13%	
2位	ペラピスタマリーナ(広島県)	100	11%	博多	205	11%	
3位	神戸	68	7%	長崎	178	9%	
4位	宮島	42	4%	石垣	146	8%	
5位	大三島	31	3%	平良	146	8%	
6位	名古屋	30	3%	鹿児島	95	5%	
7位	福山	26	3%	横浜	87	5%	
8位	博多	24	3%	佐世保	77	4%	
9位	笠島漁港	23	2%	神戸	63	3%	
10位	直島	17	2%	大阪	57	3%	
全国計		934	100%	全国計	1,932	100%	

(出典) 国土交通省「訪日クルーズ旅客数及び我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数」より当行作成

(図表2-3) 四国3県のクルーズ寄港回数・規模別(2019年)



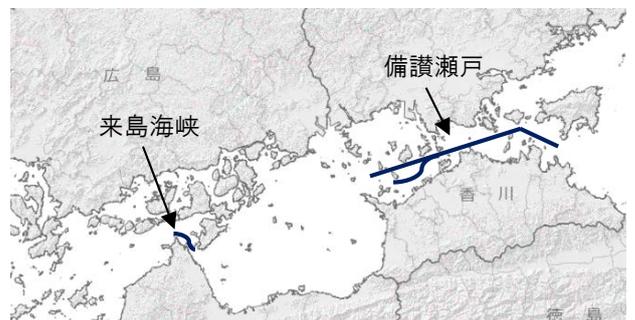
(出典) 四国地方整備局「四国クルーズレポート2020」より当行作成

(図表2-4) 瀬戸内海的主要航行ルール

対象航路	運航ルール	根拠法
備讃瀬戸	巨大船(全長200m以上)の夜間航行の禁止	海上交通安全法 第23条、海上交通安全法施行規則 第15条
来島海峡	巨大船は昼間の憩流時又は弱順潮時に中水道を航行する必要	海上交通安全法 第35条、水先法施行令 第5条
備讃瀬戸 来島海峡	1万総t以上の船舶は、水先人を乗船させなければならない(強制水先)	海上交通安全法 第10条の2
備讃瀬戸 来島海峡	巨大船は視界2,000m以下の場合、航路外で待機 全長160m以上200m未満の船舶は視界1,000m以下の場合、航路外で待機	海上交通安全法 第10条の2

(出典) 各法令等より当行作成

(図表2-5) 来島海峡、備讃瀬戸 地図



(出典) 国土地理院 地理院地図より当行作成

2-2. 瀬戸内海の国内クルーズ（非宿泊型）の事例

- ・瀬戸内海において、遊覧船やレストラン船など宿泊を伴わない国内クルーズは30航路ほど存在する。遊覧船については、瀬戸大橋や鳴門海峡、尾道、宮島といった瀬戸内海が誇る架橋や渦潮、造船所、寺社などの観光資源を見物できる航路を中心に展開されている。また、レストラン船については、広島港を拠点にする瀬戸内海汽船の”銀河”のほか、神戸港周辺を航行する船舶が2隻存在しており、多島美や夜景を楽しむことができる。
- ・こうした観光航路に加え、従来、地域住民を中心に利用されてきた生活航路においても、乗船自体が旅の目的となるようなユニークな新船を投入することで観光利用の拡大を図る事例も活発化している。例えば、瀬戸内海汽船が運航する広島・呉-松山航路に2019年8月に導入された”シーパセオ”は、「瀬戸内海の移動を楽しむ、みんなの公園」をデザインコンセプトに、屋上デッキには潮風と陽光を感じられるガゼボやグリーンテラスを設置するなど風光明媚な瀬戸内海の船旅を楽しめる工夫が船内に幾つもなされている。同船は、こうした高いデザイン性などが評価され、2019年度グッドデザイン賞ベスト100やシップ・オブ・ザ・イヤー2019小型客船部門賞をはじめ多くの受賞歴がある。
- ・また、定期航路でクルージングできる「クルージングフェリー」の開発を進める両備グループでは、岡山港-小豆島(土庄港)の航路に、JR九州の豪華寝台列車「ななつ星 in 九州」などを手がけた水戸岡鋭治氏がデザインした”おりんぴあどりーむ せと”を2019年5月に導入した。同船は、「海を走る遊園地」をテーマに、デッキには人気アニメ「チャギントン」のミニトレインが搭載されている(船上でのミニトレイン設置は世界初)ほか、地ビール・バーカウンターなども設置されており、大人も子どもも乗船時間を楽しめる仕掛けがなされている。

(図表2-6)瀬戸内海の主な国内クルーズ(非宿泊型)



(出典)地図:国土地理院 地理院地図

2-3. 瀬戸内の多様な観光資源

- ・瀬戸内は、多島海や架橋が織りなす美しい景観や離島観光の魅力に加え、古くから海上交通の要衝として栄えた歴史や風情ある街並み、造船や鉄鋼生産などの産業観光資源、しまなみ海道をはじめとしたサイクリング、瀬戸芸を含む現代アート、温暖な気候を活かした一次産品など、独自で多彩な観光資源に富んでいる。
- ・他方で、地域の課題として、観光スポットが広域に分散していることや観光スポットまでのアクセス性の悪さが挙げられることから、点在する観光地を効率的に周遊することができる国内クルーズの造成が望ましいものと考えられる。
- ・また、Afterコロナ時代の中長期的なインバウンド需要の回復を見据えれば、クルーズを含む観光コンテンツを多言語で発信していくことが重要であり、スマホ1つで観光関連情報の収集から交通手段および体験の予約・決済等を一元的に行える観光地型MaaS(Mobility as a Service)の活用も有効であると考えられる。

(図表2-7)瀬戸内海の主な観光資源



(画像) 当行撮影

(図表2-8)瀬戸内海の特徴にあったクルーズの在り方



(備考) 当行作成

2-4. 国内小型クルーズの導入事例 SEA SPICA

- ・瀬戸内地域における国内クルーズの振興に向けては、2019年5月に、中国運輸局とJR西日本、瀬戸内海汽船の3者が、観光資源としての船自体の魅力向上や魅力ある海事観光コンテンツの開発、寄港地となる島しょ部での観光客の受入環境の整備等を目的として、全国初となる海事観光の振興をテーマにした官民協定「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、海事観光振興に取り組んでいる。
 - ・その一環として、JR西日本と瀬戸内海汽船では、観光型高速クルーザー「SEA SPICA」(以下、「同船」という)の開発を行い、2020年10月から広島港と三原港とを結ぶエリアで航海を開始している。同航路では、船上から瀬戸内海の多島美をはじめ、海上自衛隊の艦船や「瀬戸内の軍艦島」と呼ばれる契島などを眺められることに加え、途中、朝鮮通信使の歴史的遺産を収蔵する博物館がある下蒲刈島や多数のうさぎが棲息する大久野島をはじめとした離島で下船観光することができ、瀬戸内が有する独自の観光資源を効率良く体験できるクルーズとなっている。
 - ・同船の建造にあたっては、JRTTが2018年度に創設した「国内クルーズ船」(※)の共有建造制度が、全国で初めて適用されており、官民挙げて魅力的な国内クルーズの立ち上げを支援した。また、同船はその高いデザイン性などが評価され、「シップ・オブ・ザ・イヤー2020」小型客船部門賞などの受賞歴を有する。
 - ・同船の乗船チケットは、JR西日本のMaaSアプリ「setowa」でも購入することができ、非対面販売やキャッシュレス決済などのWith/Afterコロナ時代の観光ニーズにも対応している。
- (※)訪日外国人旅行者や日本人等旅行者がその地域における海や内水面(湖沼等)の観光資源を利用することを目的としてそれらの集客に資する船舶 (JRTTリリースより)

(図表2-9)観光型高速クルーザーSEA SPICA



(出典)西日本旅客鉄道(株)より提供

■ 船舶概要

【船舶仕様】

旅客定員90名/長さ25.7m×幅6.8m×深さ2.4m/
総トン数90トン/主機610kw×2機

【就航】

2020年10月

【プロデュース】

JR西日本グループ、瀬戸内海汽船グループ

【建造会社】

瀬戸内クラフト

【建造支援】

独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構

【受賞歴】

- ・日本デザイン振興会「2020年度グッドデザイン賞・ベスト100」、「グッドフォーカス賞[地域社会デザイン]
- ・「シップ・オブ・ザ・イヤー2020」小型客船部門賞

■ 運行ルート

【東向き】

広島港→プリンスホテル→呉港→下蒲刈島
→大久野島→瀬戸田港→三原港

【西向き】

三原港→瀬戸田港→大久野島→御手洗→呉港
プリンスホテル→広島港

(出典)西日本旅客鉄道(株)「せとうち/パレットプロジェクト」サイト

(図表2-10)観光列車「etSETOra」



(出典)西日本旅客鉄道(株)より提供

・山陽新幹線や観光列車等の鉄道とクルーズを連携させ、広域での周遊観光を提案していく

レール&クルーズ
の推進

多島美の景観

寄港地での
島旅体験

歴史・文化

周遊観光

2-5. 宿泊型国内ラグジュアリークルーズの導入事例 guntû (ガンツウ)

- ・瀬戸内地域における国内クルーズの2例目として、「せとうちの海に浮かぶ、ちいさな宿」や「せとうち、漂泊」のコンセプトを掲げ、2017年10月に就航したguntû(ガンツウ)(以下、「同船」という)を取り上げる。ツネイシホールディングス傘下のせとうちクルーズが運航する同船は、広島県尾道市を拠点に、瀬戸内海を西・中央・東の3つに分け、2泊から3泊かけて景勝地を周遊する複数のプランが準備されており、それぞれ瀬戸内の絶景を眺める航路や歴史と食文化を知る航路、アートの島々を堪能する航路などのコンセプトを設け、地域の魅力を再発見できる船旅を提供している。
- ・建築家の堀部安嗣氏が手がけた全19の客室は全て、瀬戸内海を一望できるテラス付きのスイートルームであるほか、「好きなものを、好きなだけ」を標語に四季折々の食事を提供するダイニングエリア、檜の浴槽とサウナを備える浴場、日本情緒が感じられる切妻屋根や縁側など、瀬戸内海を漂いながら、過ぎゆく時を愉しめる極上の宿となっている。旅行代金は1名あたり約48万円～105万円(2泊3日/2名1室利用)であり、瀬戸内地域への富裕層の誘致に貢献することが期待される。
- ・せとうちクルーズが常石造船から同船を取得するにあたっては、せとうちDMOを構成する「せとうち観光活性化ファンド」や地域金融機関が資金を拠出したほか、就航にあたっては、せとうちDMOが客船事業の開発支援や運航に向けてのプロモーション、クルーズ商品の開発支援を行うなど、瀬戸内地域の事業者や行政が一体となって、これまで地域になかった宿泊型ラグジュアリークルーズの導入をサポートした。

(図表2-11) guntû(ガンツウ)



■ 船舶概要

【船舶仕様】

旅客定員38名/長さ81.2m×幅13.75m×深さ4.4m/
総トン3,013トン/水冷式3相誘導電動機2機

【就航】

2017年10月

【運航】

せとうちクルーズ

【建造会社】

常石造船

【設計・デザイン】

堀部安嗣(建築家)

【旅行代金】

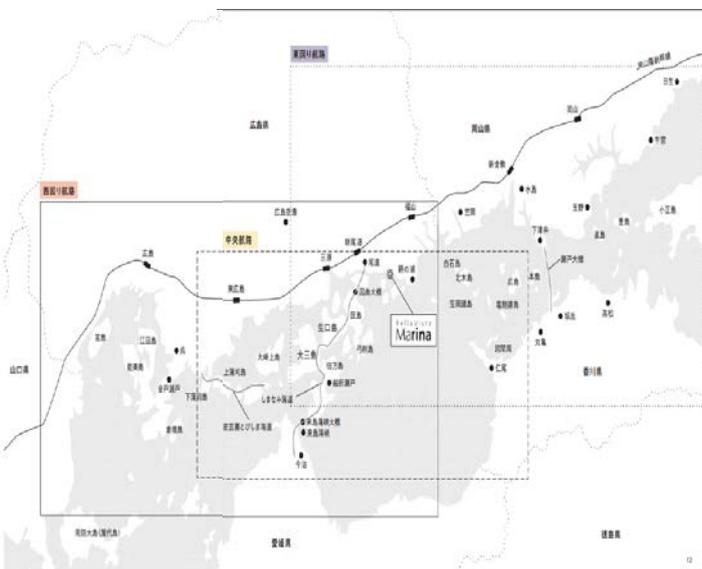
約48万～105万円/人(2泊3日/2名1室利用)

【受賞歴】

米TIME誌「世界で最も素晴らしい場所2019年」
英Condé Nast Traveller誌「2019年最高のクルーズ船」など

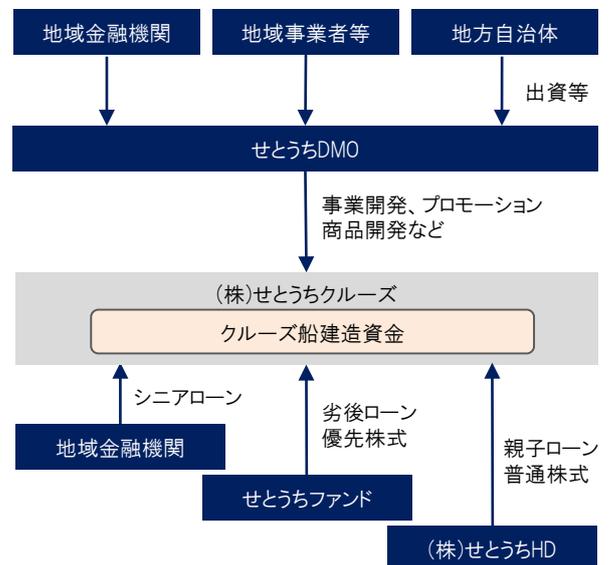
(出典)(株)せとうちクルーズHP

■ 運航ルート



(出典)guntû「デジタル・パンフレット」(2021年6月～11月)

(図表2-12) 地域一体での新船開発支援



(出典)せとうちDMO公表資料より当行作成

2-6. クルーズ×MaaSによる地域活性化の事例 生口島 瀬戸田

- ・瀬戸内においては、乗船自体が旅の目的となるような新規航路の開発や魅力的な新船の建造などの取組が進められており、新たな旅客需要の掘り起こしが期待される。一方で、国内クルーズの更なる活性化に向けては、一次交通や二次交通を含めた地域の交通ネットワークをシームレスに統合・連携させることが重要となる。
- ・その実現において必要なハード(移動手段)とソフト(検索・予約・決済機能)両面の整備を行った事例として、しまなみ海道が通る広島県生口島の事例を取り上げる。
- ・国の「ナショナルサイクルルート」に指定されているしまなみ海道では、高低差や走行距離の長さ故、一部区間を船で移動したいというサイクリストのニーズが存在し、その中間地に位置する生口島と尾道を結ぶ航路に、サイクルシップを導入した。導入にあたっては地元事業者のほかJR西日本やせとうちDMOが事業面・資金面でサポートしており、地域一体で瀬戸内の観光資源である「サイクリング」と「クルーズ」を掛け合わせた新たな観光コンテンツの造成を支援した。
- ・また、一般客において、下船後の現地における移動手段(二次交通)が不足しているという課題に対しては、JR西日本は瀬戸田港周辺に電動キックボードおよびレンタサイクルを整備し、その利用に際しては、JR西日本のMaaSアプリ「setowa」からオンラインで予約・決済を行うことができるようにした。こうした移動に関するハード(移動手段)とソフト(予約・決済)を一体的に整備することで、観光客の回遊性の向上が期待される。
- ・また、「setowa」では、尾道から生口島までのバス片道(船にも変更可)と観光施設(平山郁夫美術館、耕三寺および耕三寺博物館)の入館券がセットになったデジタルバス「瀬戸田周遊パス」を販売しており、移動手段と観光コンテンツをワンストップで提供することで、スマートな観光体験を提案し、周遊観光の促進を図っている。

(図表2-13) サイクルシップラズリ概要



(出典)(株)せとうちクルージングHP

【航路】尾道⇄生口島

【船舶仕様】

旅客定員75名/長さ17.7m×幅5.8m×
深さ1.7m/総トン19トン/速力20knt

【就航】

【運航】

2018年9月 せとうちクルージング

サイクルシップ導入前後の「尾道ー瀬戸田航路」



(出典)せとうち観光活性化ファンドより提供



(出典)(株)せとうちクルージングHP

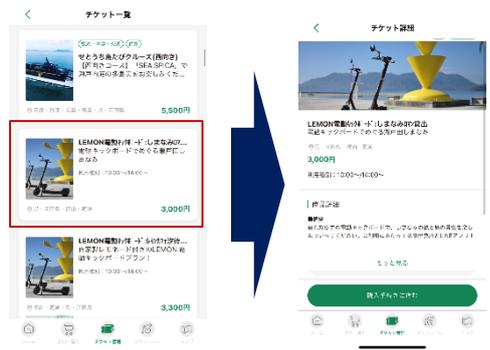
瀬戸内の観光資源
サイクル&クルーズの推進

(図表2-14) 瀬戸田における二次交通の整備とMaaSによる予約・決済

■ LEMON 電動キックボード



■ SHIMANAMI LEMON BIKE



(出典)西日本旅客鉄道(株) MaaSアプリ「setowa」より

■ MaaS 「setowa」の活用

● 瀬戸田周遊パスの概要

【移動】

- ・バス乗車[片道] (尾道⇄瀬戸田港または耕三寺前)
- ・高速船乗船[片道] (尾道港⇄瀬戸田港)

【体験】

[入館券]平山郁夫美術館、耕三寺、耕三寺博物館
[サービス・割引]

瀬戸田観光案内所(手荷物預かりサービス)、
富士本舗(お土産10%割引)など



耕三寺博物館

(出典)当行撮影

観光地型MaaS

体験コンテンツ
予約・決済

二次交通
予約・決済

旅程作成

情報収集

...

移動と体験の
ワンストップ提供

移動利便性の
改善

回遊性の向上

(出典)当行作成

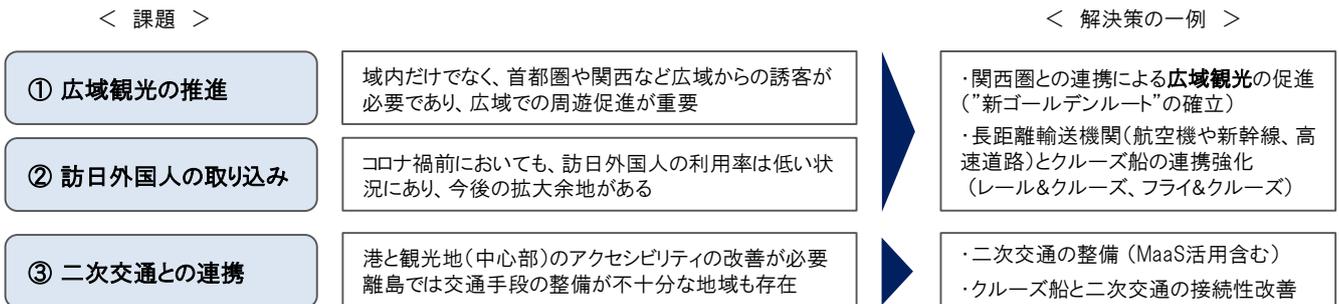
第3章

国内クルーズの活性化に向けた課題

3-1. 国内クルーズの課題 広域観光の推進/二次交通の整備

- ・ 運航事業者等へのインタビューを通じ、瀬戸内における国内クルーズの更なる活性化に向けては、①広域観光の推進、②訪日外国人の取り込み、③二次交通との連携、の3点が主な課題意識として確認された。
- ・ ①および②に関して、国内クルーズの利用客を拡大させていくにあたっては、瀬戸内域内の需要を喚起することだけでは一定の限界があり、広域周遊を促し、域外の需要を積極的に取り込むことが求められる。その上で、国内外から多くの観光客が訪れ、また、後背地に多数の人口を抱える首都圏および関西からの誘客は瀬戸内の事業者においても重要視されている。特に、多数の訪日外国人が来訪し、瀬戸内へのアクセシビリティに優れている関西との回遊性を改善させることで、“新ゴールデンルート”(首都圏→関西→瀬戸内)が確立されることが期待される。
- ・ また、③に関して、クルーズ体験前後の移動利便性の向上も大きな課題として認識されており、二次交通自体の整備に加え、MaaS等を活用したクルーズ船と二次交通の経路検索・予約・決済面におけるシームレスな移動体験の実現が求められる。
- ・ 瀬戸内および関西における訪日外国人の流動実態を把握するため、次ページより国土交通省の「訪日外国人流動データ」(以下、「FF-Data」という)を活用した分析を行った。FF-Dataは、訪日外国人の都道府県を越える国内移動に関して、流動量の年間(四半期別)での分析や、国籍や来訪回数、利用交通機関等の各属性の情報と流動を組み合わせたクロス分析、二地点間の流動に留まらず入国から出国までの一連の国内移動(周遊ルート)についての分析を行うことができる。なお、本稿では2019年1月～12月のデータを採用している。

(図表3-1)国内クルーズの活性化に向けた主な課題 (運航事業者等へのヒアリングより)



(出典) 当作行

訪日外国人の瀬戸内/関西における流動実態の把握が必要

FF-Data (訪日外国人流動データ)

【概要】

- ・ 訪日外国人の都道府県を越える国内移動に関して、流動量の年間(四半期別)での分析や、国籍や来訪回数、利用交通機関等の各属性の情報と流動を組み合わせたクロス分析、二地点間の流動に留まらず入国から出国までの一連の国内移動(周遊ルート)についての分析を行うことができる。
- ・ 国土交通省が2017年1月に2014年分のデータを初めて公表して以降、毎年公表されている。本稿においては、2019年分のデータを使用している。

【データの作成方法】

- ・ 「訪日外国人消費動向調査」(観光庁)および「国際航空旅客動態調査」(国土交通省)で得られたサンプルデータを元に、拡大処理を施して作成している。両調査は訪日外国人に対して、出国空港で聞き取り調査を実施しており、調査対象者の国内訪問地の訪問順や属性情報等の共通する調査項目が存在している。加えて、日本から出国する訪日外国人の数は、「出入国管理統計」(法務省)により、出国空港別、国籍別、月別に把握することが可能であり、これら3つの統計情報を活用してFF-Dataは作成されている。

【留意点】

- ・ 「訪日外国人消費動向調査」(観光庁)および「国際航空旅客動態調査」(国土交通省)は、いずれも国内訪問地の情報の記入がアンケート回答者の主観に委ねられているため、特に都道府県内あるいは近隣都道府県間等の短距離の流動が十分に把握できていない可能性がある。

(出典) 国土交通省「FF-Data(訪日外国人流動データ)利用の手引き」(令和3年3月)より当作行

3-2. 関空入国者の流動分析

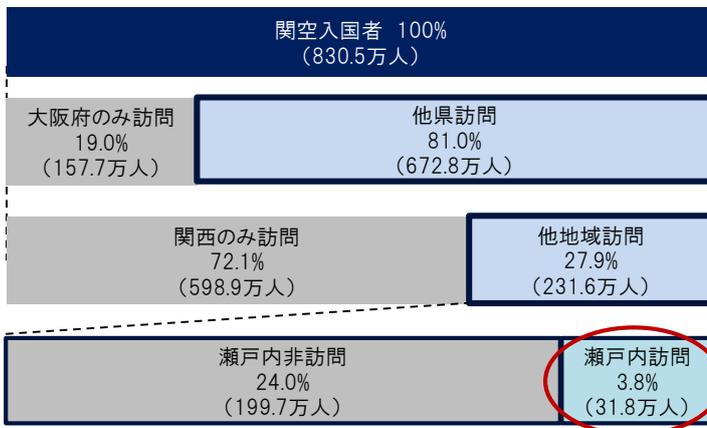
・関空入国者の訪問先(2019年)(図表3-2)について、関空入国者約830万人のうち、大阪府のみを訪問して帰国した割合は2割弱に留まるが、関西のみを訪問した割合は7割強と他の都心部の空港(※)に比しても高くなっており、大阪府⇄京都府の流動を中心に関西域内の周遊が活発なことがうかがえる。他方で、関西以外の地域にも足を伸ばした3割弱の人々の訪問先としては、首都圏(20.3%)や中部(10.4%)、甲信越(5.5%)など関西以東の地域が大半を占めており、瀬戸内への訪問率は関空入国者全体の3.8%に留まっている(図表3-3)。

・実際に関空入国者のうち、関西以外の地域にも訪問した人々の周遊パターン(図表3-4)を分析すると、第1位が「関西&首都圏」(70.4万人)、第2位が「関西&中部&首都圏」(40.3万人)、そして第3位が「関西&甲信越&首都圏」(22.2万人)となり、これら上位3パターンで全体の約6割を占めるなど、「ゴールデンルート」の訪問が多いことが確認されており、今後、瀬戸内としては、競争力の高い観光資源を豊富に有し、訪日外国人に定着している「ゴールデンルート」から、いかに瀬戸内サイドに目を向けさせられるかが課題といえる。

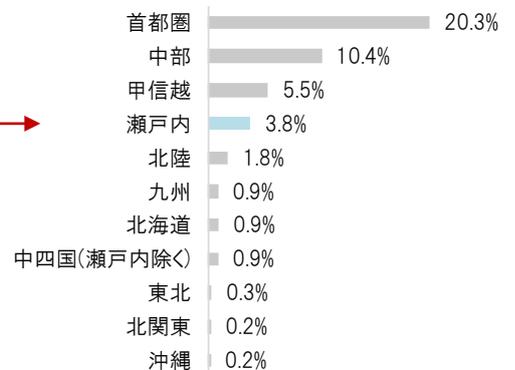
(※)例えば、羽田空港:62%、成田空港:61%、中部空港:40%など(出典:国土交通省「FF-Data(訪日外国人流動データ)の概要と利用例」より)

地域ブロック	対象エリア
中部	岐阜県、静岡県、愛知県および三重県
関西	滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県および和歌山県
瀬戸内	岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県および愛媛県
中四国(瀬戸内除く)	鳥取県、島根県および高知県
北陸	富山県、石川県および福井県

(図表3-2)関空入国者の訪問先(2019年)

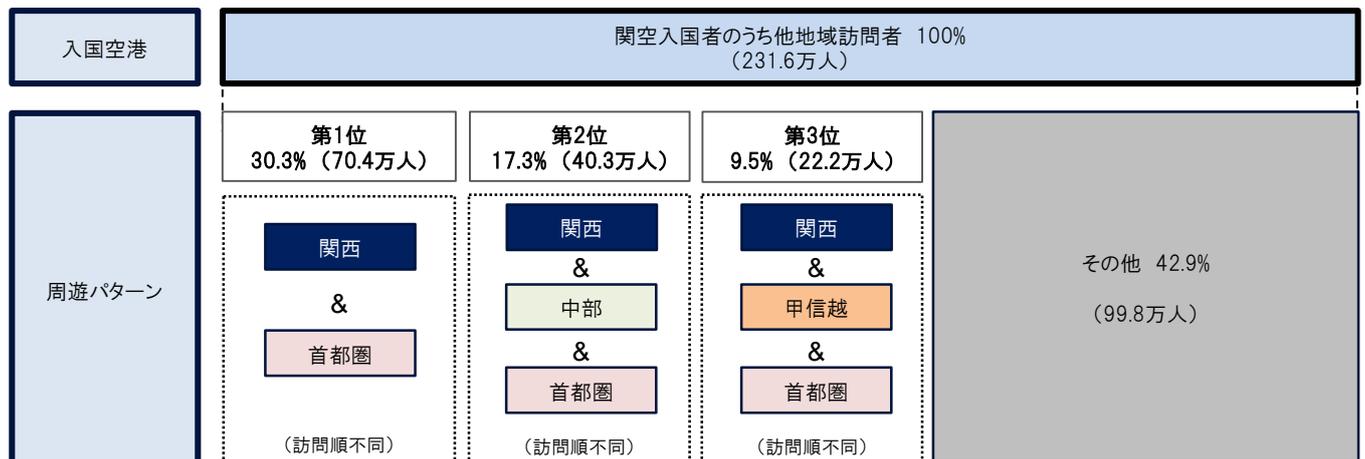


(図表3-3)関空入国者の訪問地域(一度でも訪問した割合)



(備考)訪問地不明のデータを除く
(出典)国土交通省 FF-Data(2019年)より当行作成

(図表3-4)関空入国者の周遊パターン(2019年)

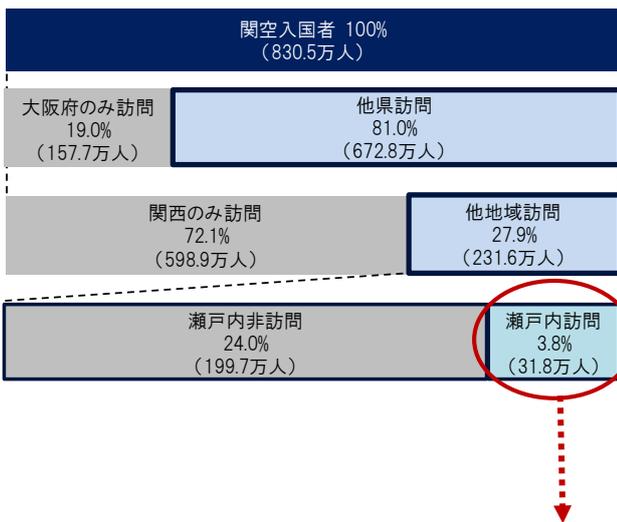


(備考)各地域ブロックを構成する都道府県に一度でも訪問したデータを集計
(備考)訪問地不明のデータを除く
(出典)国土交通省 FF-Data(2019年)より当行作成

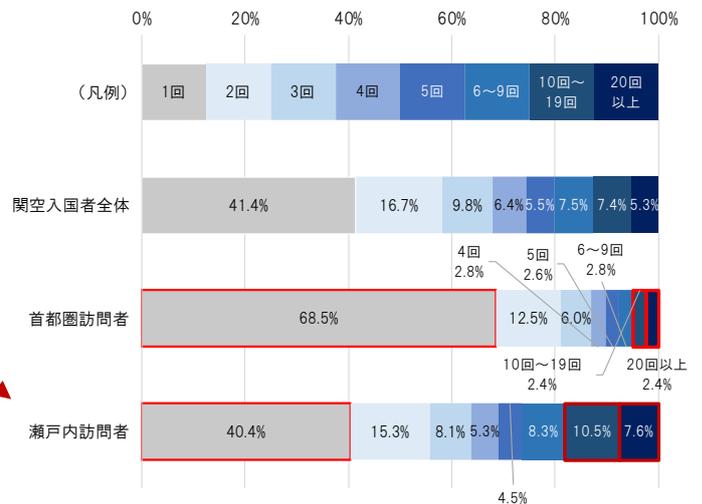
3-3. 関空入国→瀬戸内 訪問者属性（訪日回数/国籍）

- ・関空入国者の瀬戸内への送客を強化させる方を検討する上で、現状、関空入国者全体のうち瀬戸内に訪問した31.8万人(3.8%)の属性を明らかにするため、訪日回数(図表3-5)および国籍(図表3-6)に関して分析を行った。
- ・まず、訪日回数別について、1回目の来訪者が占める割合が、関空入国者全体で41.4%となっており、瀬戸内訪問者の40.4%と大差がない一方で、首都圏訪問者においては68.5%となっていることから、初来日の外国人は王道の観光ルートである首都圏方面に向かっていることが読み取れる。その反面、瀬戸内訪問者の約6割はこれまで日本を訪れたことのあるリピーターで構成されており、特に訪日回数が10回以上のヘビーリピーターは、瀬戸内訪問者全体の18.1%を占め、首都圏訪問者全体の4.9%と比べ、3倍以上高くなっている。他方で、関空入国者全体と瀬戸内訪問者を比較すると、顕著な差は確認されず、関空入国者全体も相応にリピーターの割合が高いことから、関西自体が多様な観光資源等を背景に再訪意欲の高い観光地となっていることがうかがえる。
- ・次に、国籍別について、関空入国者全体の9割超がアジア・オセアニア地域(除く豪州)からの来訪者で構成されている一方で、瀬戸内訪問者については、アジア・オセアニア地域が約2/3、欧州豪が約1/3となっており、瀬戸芸や多島美など独特の文化や自然が欧米のメディアで高く評価されたこともあり、欧米人の瀬戸内人気が高まっている。また、その他アジア・オセアニア(15.5%)の構成比も相対的に高くなっており、ベトナムやマレーシア、フィリピンなど東南アジア諸国の来訪者が多いこともFF-Dataより確認されている。

<再掲>関空入国者の訪問先(2019年)

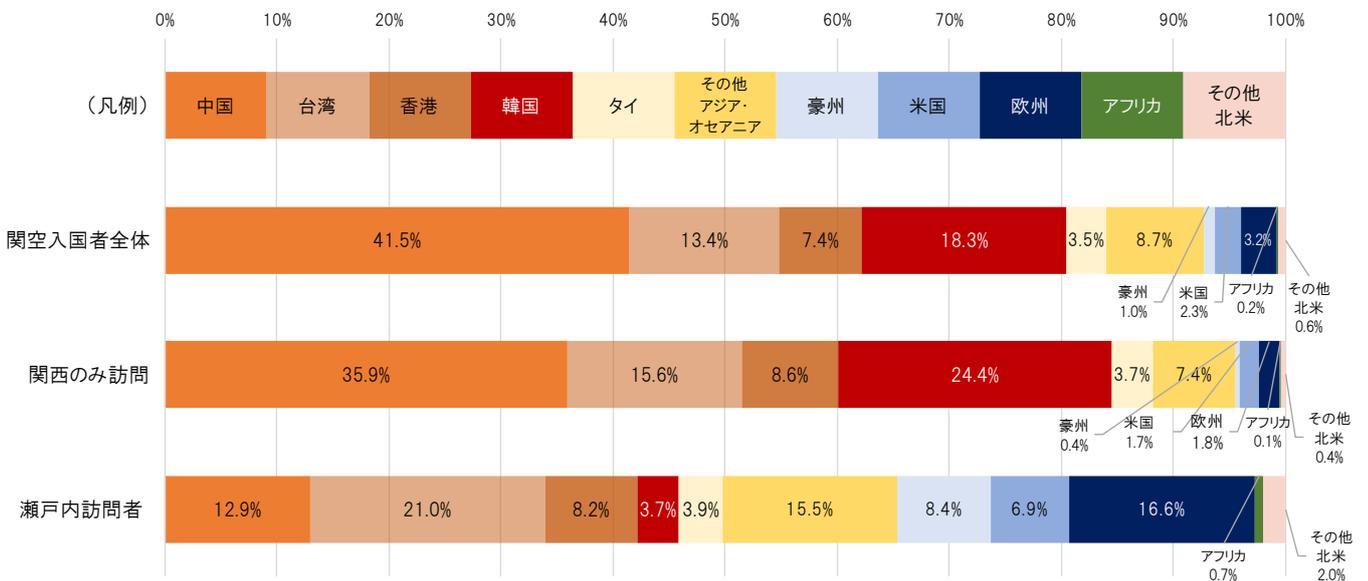


(図表3-5)関空入国者の属性(訪日回数別)



(備考)訪問地不明および訪日回数不明のデータを除く
(出典)国土交通省 FF-Data(2019年)より当行作成

(図表3-6)関空入国者の属性(国籍別)

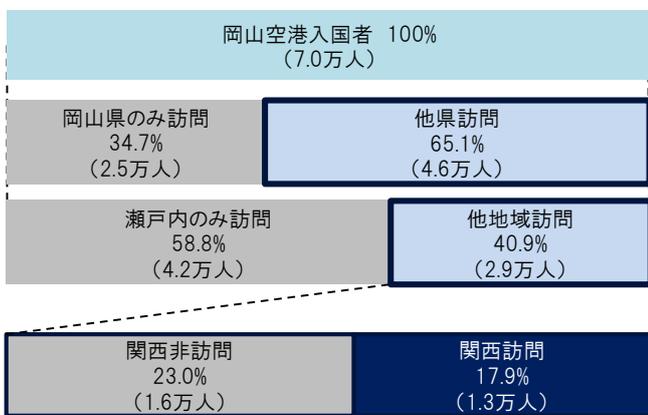


(備考)訪問地不明のデータを除く
(出典)国土交通省 FF-Data(2019年)より当行作成

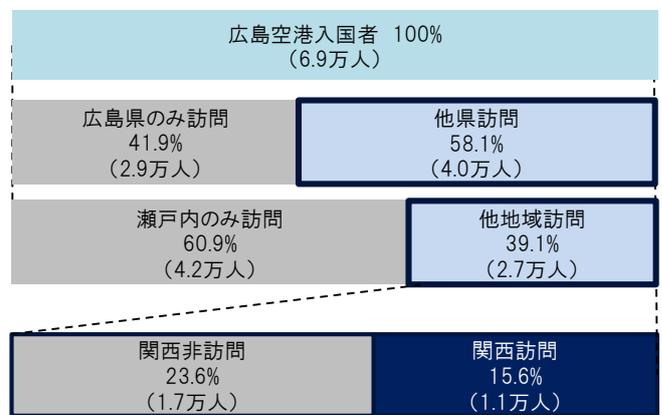
3-4. 瀬戸内4空港入国者の流動分析

- ・瀬戸内から関西への流動実態を把握するため、瀬戸内に所在する4つの国際空港(岡山、広島、高松および松山空港)に入国した訪日外国人の流動分析を行った。まず、本州側の岡山空港および広島空港については、瀬戸内以外の他地域に訪問した割合が4割程度と、関空の3割弱に比して高い結果となった。また、関西の訪問率も入国者全体の2割弱を占めており、関西への周遊性が一定程度確認された。
- ・一方で四国側の空港に関して、まず高松空港については、瀬戸内以外の他地域への訪問率は3割弱と低くなっており、関西への訪問率も9.3%に留まっている。さらに、松山空港については、愛媛県のみへの訪問率が6割超にのぼり、瀬戸内以外の他地域への訪問率は12.0%、関西の訪問率は1.7%に留まるなど、中国地方の2空港に比して関西を含む他地域への回遊性が低いことが浮き彫りとなった。
- ・上記4空港の合算ベースでは、他地域への訪問が5割弱と関空に比較して高いものの、関西への訪問率は1割程度に留まっており、関西への送客にかかる今後の成長余地は大きいものと思料される。

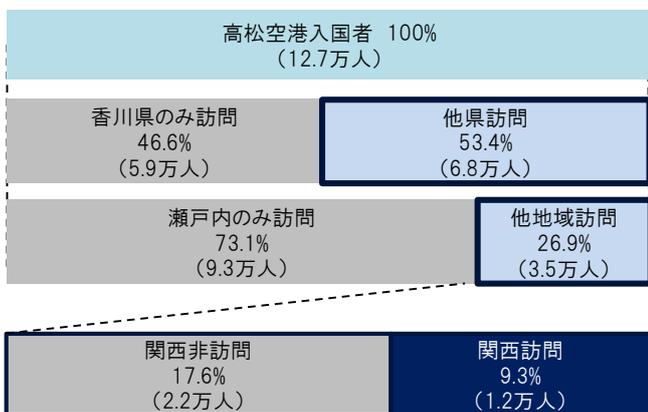
(図表3-7)岡山空港入国者の訪問先(2019年)



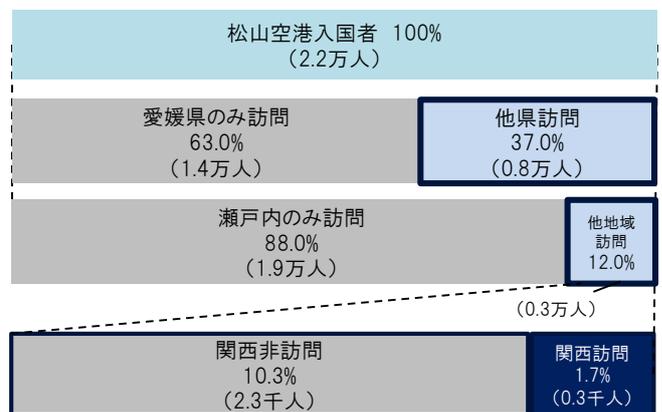
(図表3-8)広島空港入国者の訪問先(2019年)



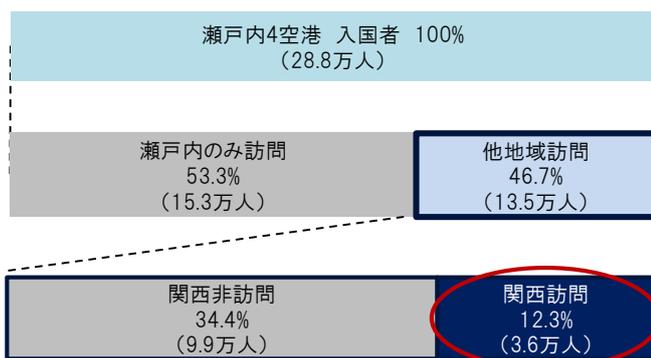
(図表3-9)高松空港入国者の訪問先(2019年)



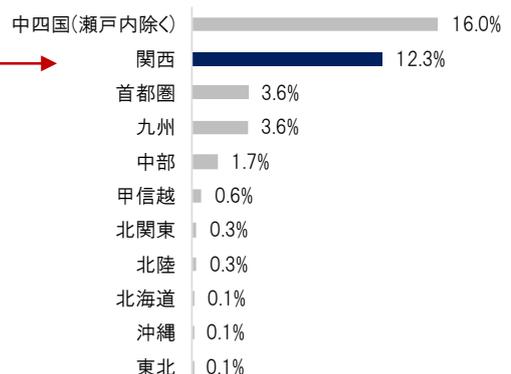
(図表3-10)松山空港入国者の訪問先(2019年)



(図表3-11)瀬戸内4空港合計の訪問先(2019年)



●瀬戸内4空港入国者の訪問地域(一度でも訪問した割合)



(備考)訪問地不明のデータを除く
(出典)国土交通省 FF-Data(2019年)より当行作成

3-5. 瀬戸内⇔関西の流動分析

- ・関西および瀬戸内を訪問するインバウンドの流動についてFFデータより整理を行った。
- ・関西に滞在した訪日外国人の次の訪問先(図表3-12)について、関西他府県への移動を除くと、最多は首都圏であり、瀬戸内は中部に次ぐ3番手と、ゴールデンルートを含む関西以東への流出の多さが分かる。また、関西他府県への移動が7割超を占めており、関西域内での周遊が活発なことがうかがえる。
- ・瀬戸内に滞在した訪日外国人の次の訪問先(図表3-13)については、山陽新幹線などにより関西へのアクセス利便性に優れる岡山県や広島県を中心に関西への訪問率が他県に比して高くなっており、関西への一定の流動が確認された。しかし、実数ベースでみると、瀬戸内から他地域に移動した訪日外国人の総数が1,428千人と少なく、実際に、訪日外国人全体を対象にした地域別訪問率(滞在中、一度でも当該地域を訪問した割合)を分析すると(図表3-14)、瀬戸内は5.0%に留まっていることから、瀬戸内への来訪者数を拡大させていくことが求められる。
- ・瀬戸内への来訪者数の増加に向けては、瀬戸内が得意とするヘビーリピーターや欧米豪人を引き続き伸ばすと同時に、巨大な観光マーケットを有し、アジア人の集客にも強い関西との一体的な広域周遊を実現させることが重要となる。

(図表3-12) 関西に滞在した訪日外国人の次の訪問先(2019年)

比率ベース		目的地							
		首都圏	甲信越	中部	関西他府県	瀬戸内	九州・沖縄	その他	全国
出発地	関西	11%	2%	7%	73%	4%	1%	2%	100%
	滋賀県	5%	2%	14%	70%	2%	1%	8%	100%
	京都府	14%	3%	7%	69%	4%	1%	2%	100%
	大阪府	10%	1%	5%	77%	3%	1%	2%	100%
	兵庫県	7%	1%	4%	75%	9%	2%	3%	100%
	奈良県	9%	5%	9%	73%	2%	0%	1%	100%
	和歌山県	9%	2%	10%	66%	8%	1%	3%	100%

(備考) 自県内の移動のデータを除く

単位: 千人

実数ベース		目的地							
		首都圏	甲信越	中部	関西他府県	瀬戸内	九州・沖縄	その他	全国
出発地	関西	1,858	398	1,078	11,918	614	127	302	16,294
	滋賀県	6	3	19	98	2	1	11	140
	京都府	860	199	461	4,218	250	41	116	6,146
	大阪府	718	83	361	5,318	221	61	118	6,881
	兵庫県	67	10	40	696	81	14	25	932
	奈良県	186	98	175	1,439	42	8	24	1,973
	和歌山県	21	4	22	148	18	2	8	223

(備考) 自府県内のデータを除く

(図表3-13) 瀬戸内に滞在した訪日外国人の次の訪問先(2019年)

比率ベース		目的地							
		首都圏	甲信越	中部	関西	瀬戸内他県	九州・沖縄	その他	全国
出発地	瀬戸内	12%	1%	3%	35%	27%	14%	8%	100%
	岡山県	5%	1%	2%	39%	37%	4%	12%	100%
	広島県	18%	2%	4%	46%	12%	13%	5%	100%
	山口県	3%	0%	1%	4%	12%	76%	3%	100%
	徳島県	1%	0%	1%	22%	55%	1%	19%	100%
	香川県	7%	0%	1%	28%	53%	2%	8%	100%
	愛媛県	5%	0%	3%	13%	59%	5%	14%	100%

(備考) 自県内の移動のデータを除く

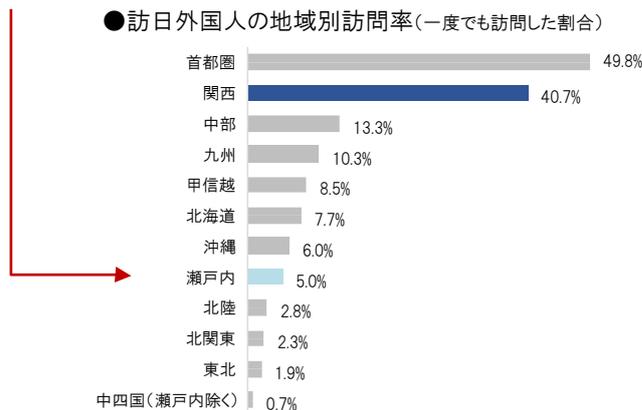
単位: 千人

実数ベース		目的地							
		首都圏	甲信越	中部	関西	瀬戸内他県	九州・沖縄	その他	全国
出発地	瀬戸内	168	15	43	505	388	199	111	1,428
	岡山県	11	1	5	81	77	8	26	209
	広島県	133	11	30	334	90	93	36	726
	山口県	4	0	2	5	14	87	3	115
	徳島県	1	0	1	18	44	1	16	81
	香川県	14	1	3	55	104	5	16	197
	愛媛県	5	0	3	13	59	5	14	100

(備考) 自県内の移動のデータを除く

(出典) 国土交通省 FF-Data(2019年)より当行作成

(図表3-14) 訪日外国人全体の流動分析(2019年)



＜瀬戸内の現状と展望＞

訪日外国人のわずか5%しか瀬戸内を訪問していない
(大きな成長余地あり)

↓

一大観光マーケットの“関西”との広域周遊による
新ゴールデンルート(首都圏×関西×瀬戸内)の形成

(備考) 入国港および訪問地不明のデータを除く
(出典) 国土交通省 FF-Data(2019年)より当行作成

3-6. 国内旅行者の消費動向

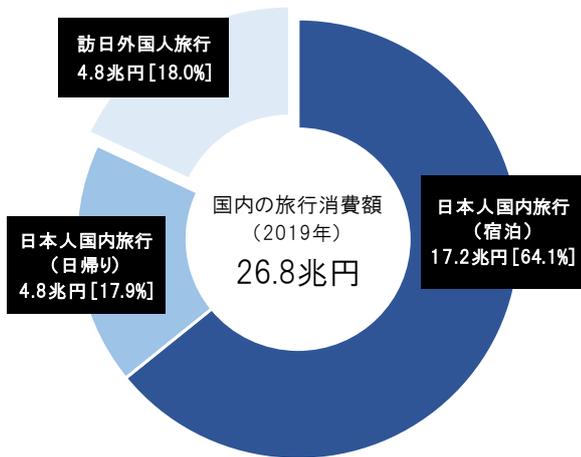
・P.21～24では訪日外国人の流動についてFFデータを用いて分析したが、P.25～26では国内旅行者の消費動向や旅行先について観光庁の「旅行・観光消費動向調査」を基に分析を行った。同調査は住民基本台帳をもとに無作為に抽出した約2万6000人の日本国内居住者を対象としている。なお、同調査では、主目的地(※)に関して都道府県別のデータが公表されておらず、瀬戸内6県として再集計することが不可能であったため、本頁のみ中国5県および四国4県を瀬戸内として見立てている。

・日本国内の旅行消費額は26.8兆円(2019年)であり、この内、日本人による国内旅行は8割強を占める重要なマーケットとなっている。また、直近10年間の推移をみると、コロナ禍前の2019年までは訪日外国人旅行が急速に拡大するなか、日本人国内旅行(宿泊)についても緩やかに上昇してきた。

・日本人による国内旅行の消費額を地域別(主目的地)に分析すると、中四国は全体の8.6%に留まるが、関西は15.3%と関東に次ぐ巨大なマーケットとなっている。また、旅行者数ベースでも、関西は全体の16.2%を占めており、瀬戸内においては関西との広域周遊を推進していくことで、国内旅行者の取り込みを進めていくことが重要であろう。

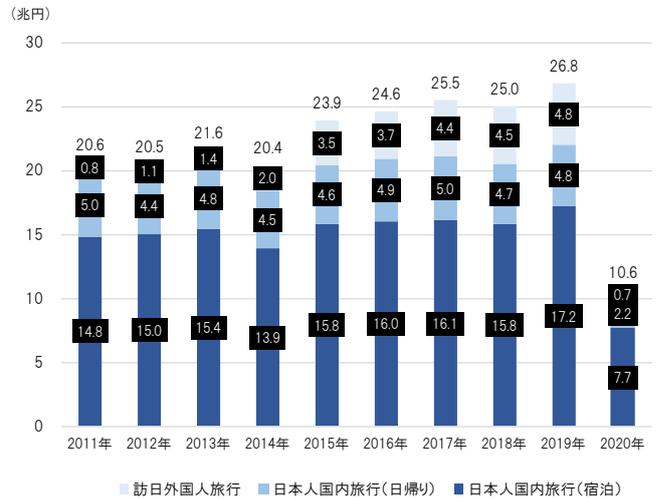
(※)目的地のうち、最も消費額が大きい地域。

(図表3-15)国内の旅行消費額(2019年)



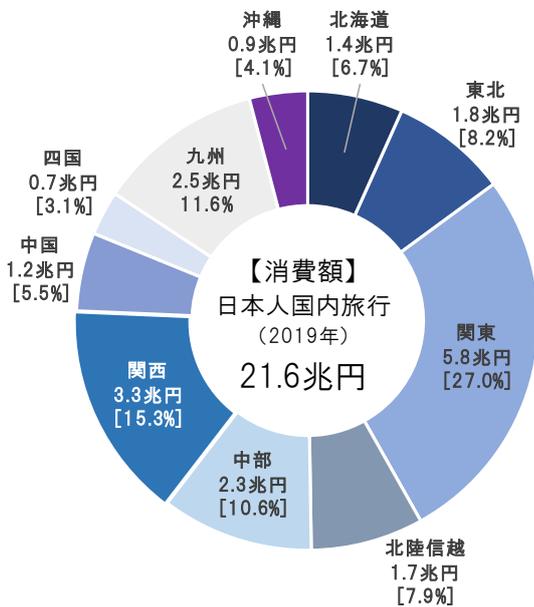
(備考)日本人による海外旅行の国内消費額分を除く
(出典)観光庁「旅行・観光消費動向調査 2019年年間値(確報)」より当行作成

(図表3-16)国内の旅行消費額の推移(2011→2020年)



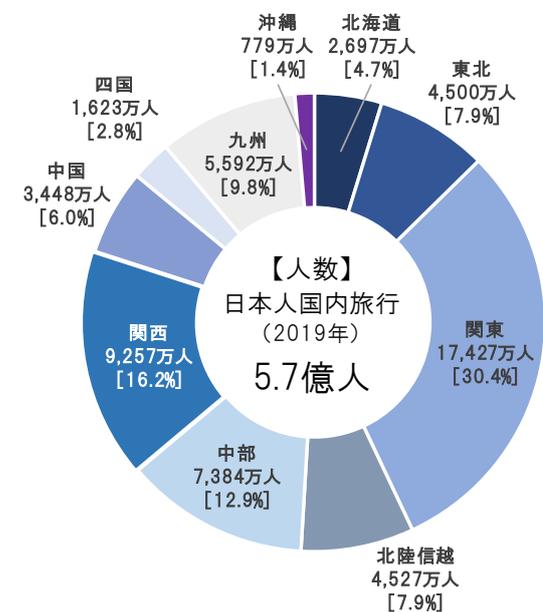
(備考)「訪日外国人旅行」は新型コロナの影響で2020年4月～12月の調査が中止となったため、2020年1-3月期の全国調査の結果を用いた試算値
(出典)観光庁「旅行・観光消費動向調査 2020年年間値(確報)」より当行作成

(図表3-17)日本人国内旅行の主目的地別消費額(2019年)



(備考)「日本人国内旅行の消費額」21.6兆円は、主目的地の合計値であり、(図表3-15)の数値とは一致しない
(出典)観光庁「旅行・観光消費動向調査」(2019年)より当行作成

(図表3-18)日本人国内旅行の主目的地別旅行者数(2019年)



(出典)観光庁「旅行・観光消費動向調査」(2019年)より当行作成

3-7. 国内旅行者の訪問地分析

・国内旅行における、関西-瀬戸内の流動を把握するため、観光庁の「旅行・観光消費動向調査」より居住地域別の国内旅行先を図表3-19に整理した。中国地域に居住する人々の国内旅行における主目的地(※)としては、自地域を除くと関西が20%と最多となっており、また、四国地域に居住する人々についても自地域以外では関西が最多の25%を占めるなど、瀬戸内地域の居住者にとって関西がメジャーな観光地であることがうかがえる。

・他方で、関西に居住する人々は、関西他府県への移動を除くと、中部(13%)および関東(12%)が旅先の上位となり、中国地域は8%、四国地域は5%に留まっている。一方で、実数ベースでみる中国地域への観光客が約774万人、四国地域が約436万人となっており、後背地に2,000万人超の人口を抱える関西は、インバウンドだけでなく国内旅行においても重要なマーケットであり、瀬戸内においては今後の誘客拡大余地が残されているものと思料される。実際、図表3-20の通り、居住地域別の国内宿泊旅行先を人口比で表すと、関西に居住する約2,050万人のうち中国地域に旅行した人々は20%、四国地域は15%と、関東や中部への旅行に比べても低く、伸び代があるものと期待される。

(※)目的地のうち、最も消費額が大きい地域。

(図表3-19)居住地域別の国内旅行先 (2019年)

比率ベース		主目的地										全国
		北海道	東北	関東	北陸信越	中部	関西	中国	四国	九州	沖縄	
居住地	北海道	77%	3%	12%	0%	1%	4%	0%	0%	1%	1%	100%
	東北	2%	64%	25%	3%	1%	2%	1%	0%	1%	1%	100%
	関東	2%	7%	54%	10%	11%	7%	2%	1%	4%	1%	100%
	北陸信越	1%	5%	27%	43%	12%	10%	0%	0%	1%	0%	100%
	中部	0%	2%	20%	8%	43%	19%	2%	1%	4%	1%	100%
	関西	1%	1%	12%	4%	13%	49%	8%	5%	4%	2%	100%
	中国	1%	1%	10%	1%	2%	20%	48%	7%	10%	0%	100%
	四国	1%	1%	11%	1%	4%	25%	16%	35%	4%	1%	100%
	九州	1%	0%	8%	0%	1%	6%	7%	1%	73%	2%	100%
	沖縄	4%	2%	24%	3%	3%	10%	2%	0%	9%	44%	100%
全国	5%	8%	30%	8%	13%	16%	6%	3%	10%	1%	100%	

(※)比率は、各居住地における主目的地別の延べ旅行者数を各居住地の国内延べ旅行者総数で除した値

単位:千人

実数ベース		主目的地										全国
		北海道	東北	関東	北陸信越	中部	関西	中国	四国	九州	沖縄	
居住地	北海道	17,951	605	2,693	113	324	954	50	74	301	180	23,245
	東北	729	24,080	9,518	1,129	443	864	276	128	295	216	37,678
	関東	5,528	15,852	120,219	22,331	24,622	16,654	4,222	3,236	8,902	3,018	224,584
	北陸信越	198	1,230	6,757	11,015	3,139	2,504	98	107	302	35	25,385
	中部	354	1,473	14,712	6,027	31,353	13,931	1,420	748	2,685	692	73,395
	関西	1,286	1,198	11,417	3,930	12,151	44,480	7,739	4,355	3,424	1,475	91,455
	中国	287	214	3,064	324	714	6,383	15,108	2,151	3,106	154	31,505
	四国	196	119	1,496	151	600	3,409	2,188	4,814	600	126	13,699
	九州	359	200	3,893	190	419	3,175	3,330	613	36,122	963	49,264
	沖縄	77	33	503	59	73	214	50	8	183	926	2,126
全国	26,965	45,004	174,272	45,269	73,838	92,568	34,481	16,234	55,920	7,785	572,336	

(出典)観光庁「旅行・観光消費動向調査」(2019年)より当行作成

(図表3-20)居住地域別の国内宿泊旅行先(人口比)(2019年)

		主目的地										全国	(参考) 各地域の人口 (2019/4時点)
		北海道	東北	関東	北陸信越	中部	関西	中国	四国	九州	沖縄		
居住地	関東	12%	30%	93%	33%	37%	30%	8%	7%	17%	7%	273%	44,051千人
	中部	2%	9%	57%	22%	69%	40%	6%	4%	14%	4%	228%	15,713千人
	関西	6%	5%	42%	17%	26%	64%	20%	15%	15%	7%	217%	20,532千人
	中国	4%	2%	37%	4%	9%	48%	67%	16%	28%	2%	218%	7,307千人
	四国	5%	3%	34%	4%	12%	46%	26%	52%	15%	3%	201%	3,748千人
全国	15%	22%	63%	23%	29%	35%	14%	8%	26%	6%	241%	126,120千人	

(※)比率は、各居住地における主目的地別の延べ旅行者数を各居住地の総人口で除した値

(出典)観光庁「旅行・観光消費動向調査」(2019年)より当行作成

第4章

国内クルーズの活性化に向けた提言

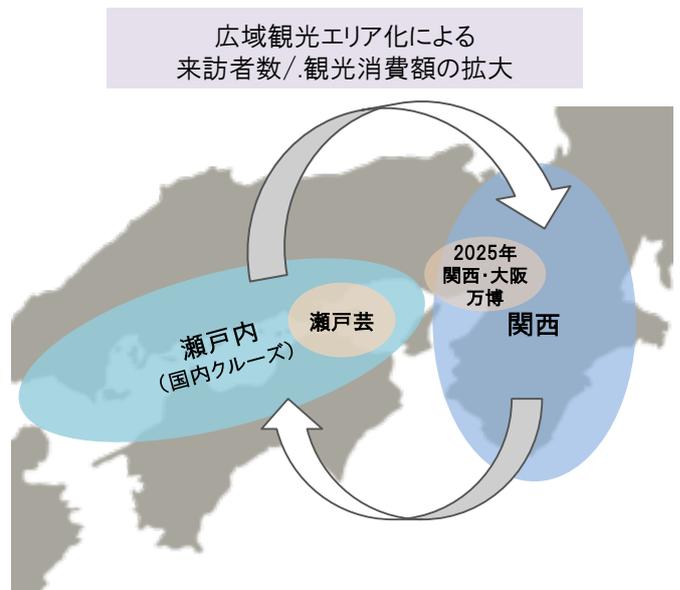
提言①「瀬戸内×関西」広域観光の推進 ～2025年瀬戸芸×関西・大阪万博を起爆剤に～

- ・ 運航事業者等へのインタビューを通じ、瀬戸内の国内クルーズの活性化に向けては、大都市圏からの誘客やインバウンドの取り込みを強化させていくことが課題意識として確認され、巨大な観光マーケットを誇る関西との連携は不可欠となる。一方の関西にとっても、近年、欧米豪のインバウンドを中心に注目を集め、関西とは異なるタイプの観光資源を多数有する瀬戸内との広域観光を活発化させることは、多様な観光ニーズへの対応を通じた新規需要の創出などにつながることを期待される。加えて、将来的なワクチン接種等の進展により、従来の観光需要まで回復した際には、関西の一部人気観光地においてオーバーツーリズムの問題が再燃することが想定され、西日本と連携した観光エリアの広域化は、持続可能な観光地づくりにおいて必要な施策であろう。
- ・ さらに、我が国全体にとっても、西日本最大の国際空港である関空をはじめ、新大阪駅や神戸港といった陸・海・空の大型ターミナルを有し、西日本観光の起点となるべき関西が瀬戸内を含む西方への送客を加速させていくことは、滞在期間の長期化や観光消費額の拡大などにつながる可能性があり、大きな意義がある。
- ・ 2025年には両地域において国内外から大勢の来訪者が見込まれる瀬戸芸および関西・大阪万博の会期が重なり、瀬戸内⇄関西の周遊観光が活発化するものと期待されることから、両地域を一体的な観光エリアとして世界にPRする機会としていくことが重要であろう。その上で、今後、瀬戸内と関西の一体的・効果的な観光地づくりやプロモーションに向けては、各エリアを統括する広域DMOにかかる期待も大きい。

(図表4-1)瀬戸内×関西の連携可能性

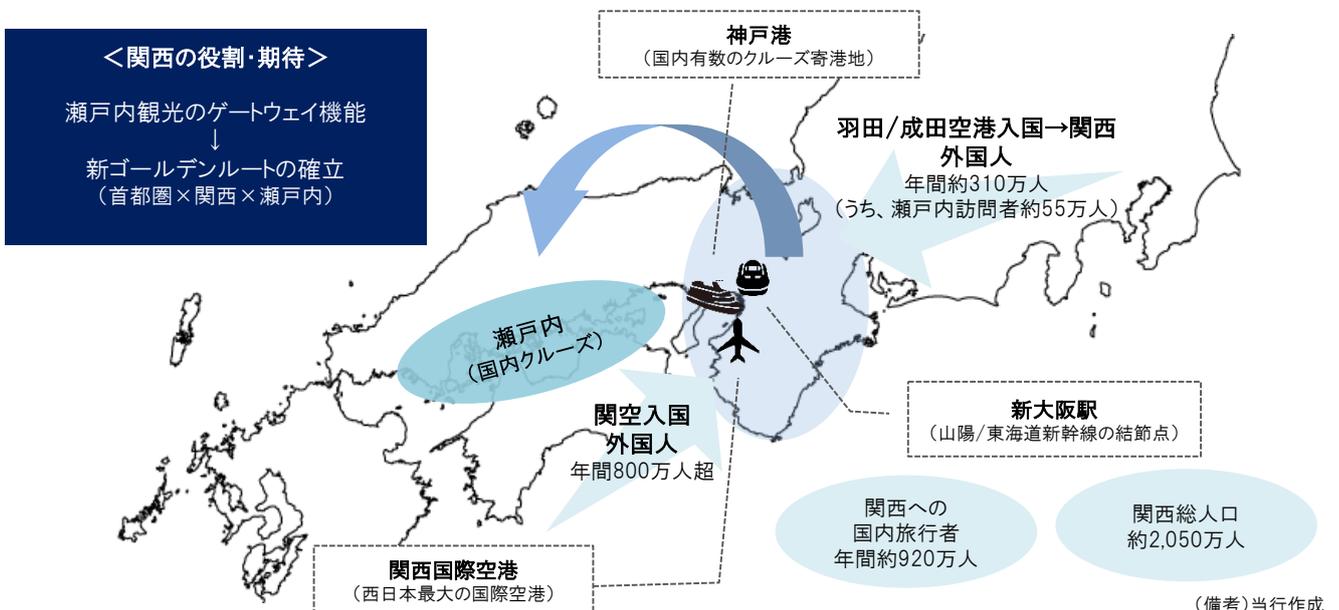
	瀬戸内	関西
メリット	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 観光マーケットの拡大 ✓ 多様な観光ニーズへの対応 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 多様な観光ニーズへの対応 ✓ 一部人気観光地におけるオーバーツーリズムの是正
多様な観光資源	多島美、離島観光、クルーズ、アートなど	歴史、文化財、伝統など
広域連携のポテンシャル	<ul style="list-style-type: none"> ✓ 2025年瀬戸芸および関西・大阪万博の同時開催 ✓ 各エリアを統括する広域DMOの存在 (せとうちDMOおよび関西観光本部) 	

(備考) 当行作成



(備考) 当行作成

(図表4-2)関西から瀬戸内への送客

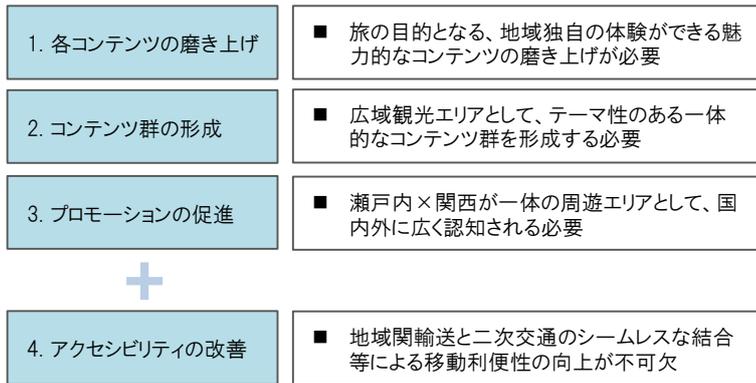


(備考) 当行作成

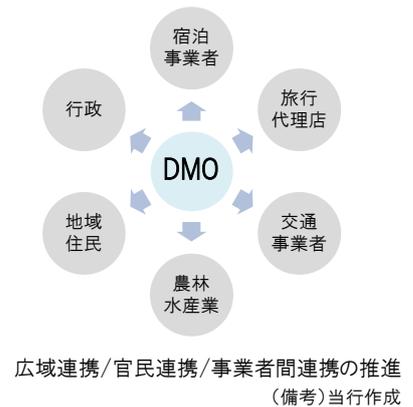
提言①「瀬戸内×関西」広域観光の推進 ～2025年瀬戸芸×関西・大阪万博を起爆剤に～

- ・広域観光の実現に向けては、個々の観光コンテンツの磨き上げやテーマ性のあるコンテンツ群の形成、プロモーションの促進など解決すべき課題が山積しており、広域DMOによる地域や官民、事業者の垣根を越えた連携促進が必要となる。
- ・加えて、広域周遊を行う旅行者の目線に立てば、地域間或いは地域内の移動利便性を改善させることが求められる。特にインバウンドにおいては、9割以上が公共交通機関を利用して日本国内を移動しており、複数のモビリティを乗り継ぐ上では、地域のあらゆるモビリティをシームレスに利用でき、また、母国語かつキャッシュレスで移動手段の検索・予約・決済を行えるMaaSのようなスマホアプリ/サイトの構築が期待される。
- ・MaaSは旅行全般にかかる情報の収集から旅程作成、予約、決済をスマホ1つで一元的かつ多言語で提供し、コロナ禍を経て加速したデジタル化や非接触、混雑回避といったニーズにも対応するサービスであり、Afterコロナ時代の観光ツールとしての役割・期待は大きい。近年、訪日外国人は団体旅行から個人旅行へのシフトが進んでおり(図表4-5)、また、オンラインでの情報収集が活発になっていることから(図表4-6)、MaaSへの潜在的なニーズは大きいものと想定される。
- ・また、MaaSの整備・導入は、参画する観光関連事業者においては、自社単独では困難なケースも多い予約や宣伝にかかるデジタル化やキャッシュレス対応、多言語での情報発信などが可能となるなどメリットが大きい。また、地域においても、モデルコースや観光スポット等に関する紹介やレコメンドによる周遊性の向上のほか、住民利用も含めた地域全体の交通ネットワークの再編が進むことも期待されることから、DMOを中心にMaaSの整備が進むことを期待したい。

(図表4-3)広域観光の推進に向けた課題

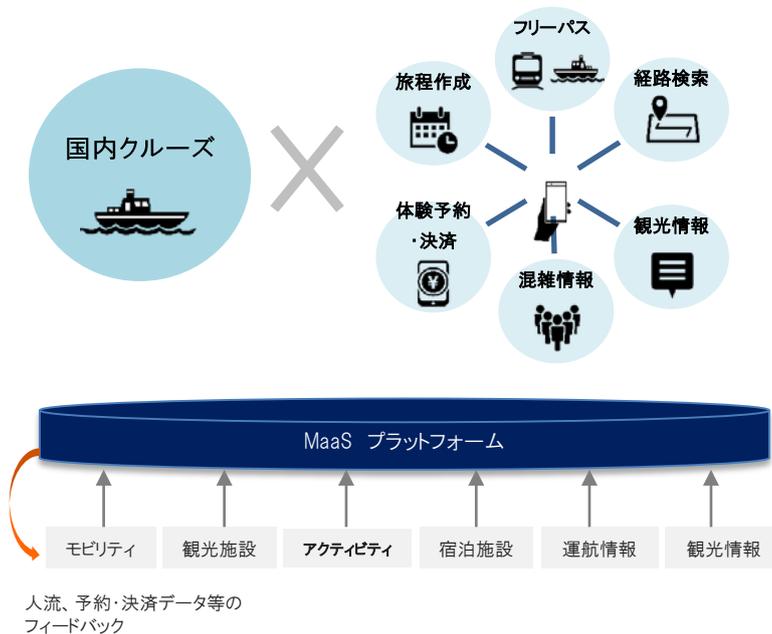


DMOの役割・期待



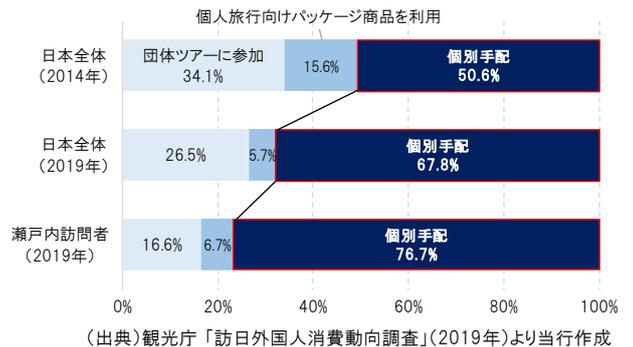
(図表4-4)観光地型MaaSの活用可能性

広域観光のツール 観光地型MaaS

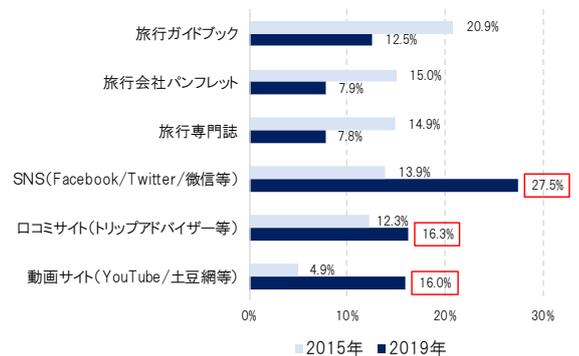


(備考) 当行作成

(図表4-5)訪日旅行者の旅行形態



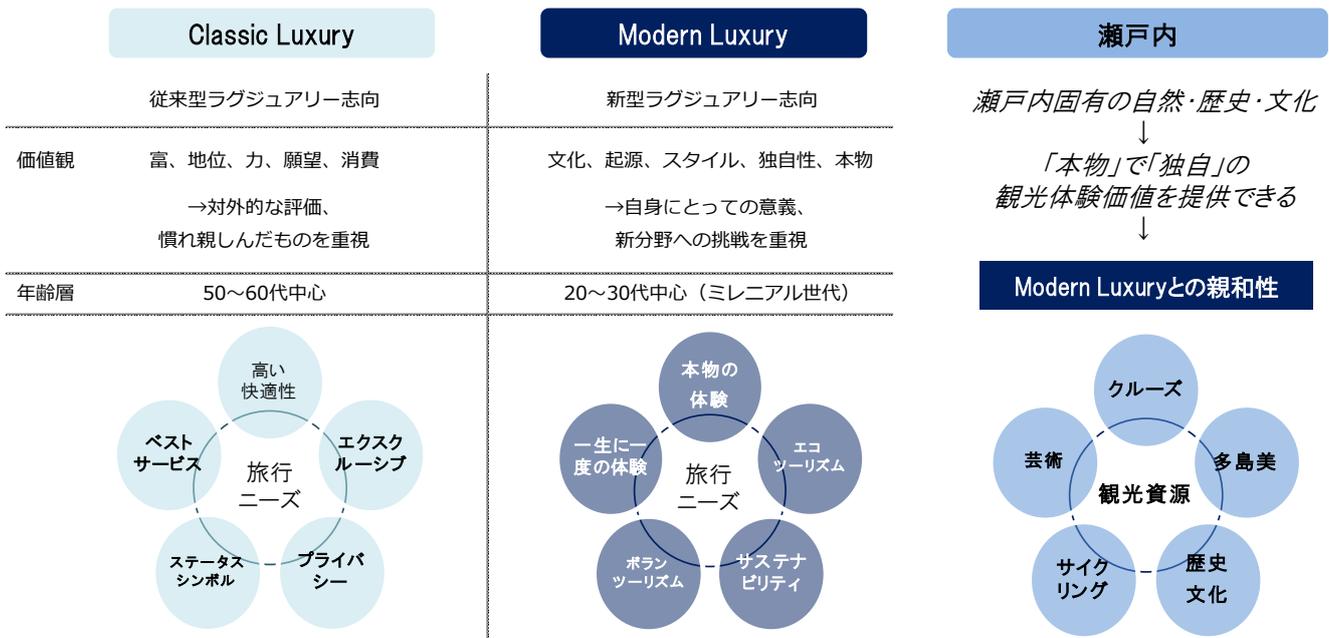
(図表4-6)訪日旅行者が出発前に役立った情報源



提言② Modern Luxury層への価値訴求

- ・瀬戸内が誇る観光資源にマッチし、価値を訴求していくべき観光客の属性として、Modern Luxury層が考えられる。Modern Luxuryとは、従来型のラグジュアリー志向を表すClassic Luxuryと対をなす富裕旅行者の類型として、日本政府観光局により示された概念であり、快適性やサービスの質、ステータスシンボルなどを重視するClassic Luxuryに対して、本物の体験価値やサステナビリティなど自分自身が真に価値を見出すものに対して重点的に消費を行う新しいラグジュアリー志向を指す(図表4-6)。
- ・Modern Luxury層は、20代～30代のミレニアル世代を中心として市場が拡大しており、今後も世界的なSDGsへの関心の高まりなどによってパイの成長が期待されている。その上で、瀬戸内が誇る唯一無二の風光明媚な景観や古くから交通の要衝として栄えた歴史、文化など、この地域でしか経験できない本物の体験は、Modern Luxury層の誘客において強みを有するものと考えられる。他方で、現状、瀬戸内を訪問する訪日外国人のうちミレニアル世代が占める割合は日本全体の水準より約6%pts低いことから、ミレニアル世代の訪問者が多い関西からの誘客強化が一つの鍵となるだろう。
- ・Modern Luxury層の誘客に向けては、高い知的好奇心を満たし得る上質かつ独自のコンテンツがまった国内クルーズの展開や瀬戸内の地域資源を活かしたAT(アクティビティ、自然および文化体験のうち、2つ以上を満たす旅行)の推進、対外発信の強化などが重要となる。その実現には、地域や自治体、事業者などの垣根を越えた連携が不可欠であり、プロ人材の確保に向けた人事やノウハウの蓄積等を通じたDMOの地域ハブとしての機能強化が求められる。

(図表4-6) Modern Luxury層と瀬戸内の親和性



(出典)日本政府観光局「富裕旅行市場調査」より当行作成

(図表4-7) 訪日外国人の年代別割合



(備考)年代不明のデータを除く
(出典)国土交通省 FF-Data(2019年)より当行作成

Modern Luxuryの取り込みに向けて



【DMOの課題】

- プロ人材(事業者間連携、データ分析等)の確保・育成
- 組織としてのノウハウの蓄積・継承

(備考)DMO等へのヒアリングより当行作成

Appendix

(参考1) 主要港の乗降人員数の推移

	港湾法区分	港湾管理者	乗降人員数(千人)									増減(2012→2019)	
			2012年 計	2013年 計	2014年 計	2015年 計	2016年 計	2017年 計	2018年 計	2019年 計	増減数	増減比	
兵庫県	神戸港	国際戦略港湾	神戸市	1,807	1,897	1,888	2,078	1,944	1,929	1,961	2,046	239	13.2%
	姫路港	国際拠点港湾	兵庫県	832	879	862	880	858	836	810	790	▲ 43	▲5.1%
岡山県	水島港	国際拠点港湾	岡山県	-	-	2	1	1	2	-	-	-	-
	宇野港	重要港湾	岡山県	1,008	1,110	958	1,020	1,129	1,075	1,041	1,140	131	13.0%
	岡山港	重要港湾	岡山県	251	243	230	228	239	227	226	239	▲ 13	▲5.0%
広島県	広島港	国際拠点港湾	広島県	2,081	2,216	2,174	2,143	2,184	2,125	2,309	2,070	▲ 11	▲0.5%
	福山港	重要港湾	広島県	72	71	60	68	58	52	48	46	▲ 26	▲36.5%
	呉港	重要港湾	呉市	888	832	813	811	757	734	769	715	▲ 173	▲19.5%
徳島県	徳島小松島港	重要港湾	徳島県	278	300	318	309	297	294	300	311	33	11.9%
	亀浦港	地方港湾	徳島県	232	241	260	258	243	292	284	340	107	46.1%
香川県	高松港	重要港湾	香川県	2,417	2,546	2,254	2,349	2,652	2,367	2,298	2,805	388	16.0%
愛媛県	宇和島港	重要港湾	愛媛県	206	201	195	198	78	33	33	34	▲ 172	▲83.6%
	松山港	重要港湾	愛媛県	1,228	1,202	1,204	1,207	1,199	1,176	1,152	1,158	▲ 70	▲5.7%
	東予港	重要港湾	愛媛県	209	190	185	193	186	201	205	197	▲ 12	▲5.6%
	今治港	重要港湾	今治市	296	186	114	114	113	107	101	101	▲ 195	▲65.8%
	新居浜港	重要港湾	新居浜港務局	163	157	163	156	149	145	138	136	▲ 26	▲16.2%
	八幡浜港	地方港湾	八幡浜市	417	433	414	432	374	398	394	790	373	89.5%
計	-	-	12,384	12,706	12,092	12,446	12,463	11,992	12,071	12,915	530	4.3%	

(出典)国土交通省「港湾管理者一覧表」などより当行作成



(出典)当行作成

(参考2) 主要港の入港船舶数の推移

	港湾法区分	港湾管理者	入港船舶数(千隻)									増減(2012→2019)	
			2012年 計	2013年 計	2014年 計	2015年 計	2016年 計	2017年 計	2018年 計	2019年 計	増減数	増減比	
兵庫県	神戸港	国際戦略港湾	神戸市	36	36	36	35	35	35	33	31	▲ 5	▲13.1%
	姫路港	国際拠点港湾	兵庫県	29	29	30	29	29	29	28	27	▲ 2	▲6.2%
岡山県	水島港	国際拠点港湾	岡山県	35	33	34	32	32	31	33	30	▲ 5	▲13.7%
	宇野港	重要港湾	岡山県	31	26	25	24	22	21	21	22	▲ 9	▲29.9%
	岡山港	重要港湾	岡山県	8	7	7	7	7	7	7	7	▲ 1	▲7.9%
広島県	広島港	国際拠点港湾	広島県	55	55	54	52	49	49	53	48	▲ 7	▲12.6%
	福山港	重要港湾	広島県	11	12	12	11	11	12	12	12	▲ 1	9.8%
	呉港	重要港湾	呉市	35	34	33	31	35	34	32	31	▲ 4	▲11.0%
徳島県	徳島小松島港	重要港湾	徳島県	5	5	5	5	5	5	5	5	▲ 0	▲6.7%
	亀浦港	地方港湾	徳島県	6	6	6	0	0	6	5	5	▲ 0	▲6.9%
香川県	高松港	重要港湾	香川県	47	42	40	37	40	36	34	35	▲ 12	▲26.2%
愛媛県	宇和島港	重要港湾	愛媛県	15	15	15	15	13	13	13	13	▲ 2	▲13.2%
	松山港	重要港湾	愛媛県	26	26	24	24	24	23	24	24	▲ 2	▲8.5%
	東予港	重要港湾	愛媛県	10	10	10	11	11	11	10	11	0	1.0%
	今治港	重要港湾	今治市	22	18	15	16	15	16	15	15	▲ 7	▲32.4%
	新居浜港	重要港湾	新居浜港務局	13	13	13	13	12	12	12	12	▲ 1	▲6.6%
	八幡浜港	地方港湾	八幡浜市	10	10	9	9	9	9	9	9	▲ 2	▲15.8%
計	-	-		395	377	366	352	350	349	345	337	▲ 58	▲14.7%

(出典)国土交通省「港湾管理者一覧表」などより当行作成



(出典)当行作成

(参考3) 高松港、高松東港の航路

ターミナル・乗り場	事業者名	航路	ダイヤ	船名	船舶サイズ		船舶 就航年
					総トン数	旅客定員	
					フェリー	旅客船	遊覧船
高松港	国際河備フェリー(株)	高松⇨小豆島(池田)	高松発(06:50~20:30、11便/日) 池田発(05:30~19:00、11便/日)	第一こくさい丸	696	500	2007
		高松⇨小豆島(土庄)	高松発(06:50~20:30、15便/日) 土庄発(06:36~20:10、15便/日)	第一しょうどしま丸 第三しょうどしま丸 第七しょうどしま丸	1,213 994 998	500 490 481	2020 2020 2003
	四国汽船(株)	高松⇨直島(宮浦)	高松発(07:40~21:30、16便/日) 土庄発(07:00~20:50、16便/日)	フェリーザリン	64	129	2020
		高松⇨直島(唐櫃)	高松発(08:12~18:05、5便/日) 宮浦発(07:00~17:00、5便/日)	なおしま あさひ	1,099 987	500 500	2015 2018
	(株)豊島フェリー	高松⇨直島(木村)⇨豊島(家浦)	高松発(09:15~19:50、1~4便/日) 宮浦発(08:40~19:15、1~4便/日)	サツダーバード ラジバード	19 19	79 65	2005 2008
			高松発(07:41~18:03、3~5便/日) 家浦発(07:00~17:20、3~5便/日) ※曜日・季節等により変更	アトバード RED BIRD	19 61	80 96	2010 2018
			高松発(10:05、1便/日) 唐櫃発(07:55、1便/日) ※3/30~11/30の土祝のみ運航	まゆんなつ2号 まゆんなつ1号	19 17	80 70	- -
	(株)豊島フェリー	高松⇨豊島(唐櫃)	高松発(10:05、1便/日) 唐櫃発(07:55、1便/日) ※3/30~11/30の土祝のみ運航	アイランドブリーズ	19	90	1996
	雌雄島海運(株)	高松⇨女木島⇨男木島	高松発(08:00~18:10、6便/日) 男木発(07:00~17:00、6便/日) ※夏季海水浴期間のみ高松⇨女木島6 往復/日、増便	めおん2 めおん(しまめおん)	264 290	250 280	1998 2021
			高松⇨神戸	高松発(01:00~19:15、4便/日) 神戸発(01:00~19:45、4便/日) ※一部、小豆島(坂手)経由	りつりん2 こんつん2	3,638 3,638	475 475
高松東港	シャノンフェリー(株) (ニヤンコフェリー)	高松⇨小豆島(坂手)	高松発(06:15~19:30、3便/日) 坂手発(09:30~17:15、2便/日) ※土休日は坂手発3便/日	りつりん2 こんつん2	3,638 3,633	475 475	1990 1989

(出典) (株)日刊海事通信社『フェリー・旅客船カネ2016年秋季号』、各社HPなどより当行作成

(参考4) 広島港、元安橋棧橋、マリーナホップ棧橋の航路

ターミナル・乗り場	事業者名	航路	ダイヤ	船名	フェリー		遊覧船						
					総トン数	旅客定員							
広島港(宇品)	上村汽船㈱	広島(宇品)⇄江田島(切串)	宇品発(07:10~21:30、22便/日)	第五号丸	373	305	1997						
			切串発(06:40~20:55、22便/日)	第八号丸	373	300	2003						
			※日曜・祝祭日は最終便運休	第十号丸	383	330	2016						
			宇品発(06:46~22:25、20便/日)	和加	49	96	1991						
			切串発(06:16~21:53、20便/日)	瀬戸	45	84	1998						
			※土日祝は始発便運休										
			広島(宇品)⇄能美島(三高港)	宇品発(06:55~21:00、14便/日)	シーランド	312	250	1995					
			三高港発(06:08~20:15、14便/日)	シーランドのみ	397	300	2005						
			広島(宇品)⇄能美島(高田・中町)	宇品発(06:19~22:43、23便/日)	ニュー千鳥	79	220	1993					
			中町発(05:47~22:13、23便/日)	ニュー千鳥	92	223	1997						
瀬戸内シーライン㈱	瀬戸内シーライン㈱	広島(宇品)⇄江田島(切串・小用)	※日・祝日・振替休日は始発最終運休	ロイヤル千鳥	79	188	1999						
			広島発(08:25~16:25、8便/日)	おやしお	52	97	1992						
			広島発(09:00~17:00、8便/日)										
			※8便中2便は土・日・祝日のみ運航										
			似島汽船㈱	似島汽船㈱	広島(宇品)⇄似島	宇品発(06:30~20:30、13便/日)	第十二号丸	374	600	1995			
						似島発(06:00~20:00、13便/日)							
						瀬戸内海汽船㈱	瀬戸内海汽船㈱	広島⇄呉⇄松山(観光港)	広島発(05:45~19:45、8便/日)	シーバセオ	902	300	2019
									松山観光港(06:25~20:10、8便/日)	シーバセオ2	902	300	2020
										旭洋丸	875	300	2019
										翔洋丸	871	400	2020
	道後	189							153	1994			
	宮島	189							153	1994			
	瑞光	189							156	1993			
	祥光	189							156	1994			
	銀河	602	400	1984									
	瀬戸内海クルーズ㈱	瀬戸内海クルーズ㈱	瀬戸内海クルーズ(水~日)										
	ライオン船												
	ライオン船												
	ライオン船												
	ライオン船												
	ライオン船												
	ライオン船												
	ライオン船												
	ライオン船												
	ライオン船												
広島(元安橋棧橋)	㈱マリアネット広島	平和公園⇄宮島	元安発(08:30~17:10、17便/日)	きらら	10	35	2005						
			宮島発(08:40~17:30、17便/日)	きらら	13	54	2008						
				きらら	13	56	2014						
				まてら	58	2016							
				かぐや	17	96	2017						
				くらら	14	96	2019						
				くらら	14	96	2019						
				くらら	14	96	2019						
				くらら	14	96	2019						
				くらら	14	96	2019						
マリーナホップ棧橋	㈱マリアネット広島	マリーナホップ⇄宮島航路	マリーナホップ発(09:30~16:30、7便/日)	マリーナホップII	19	58	-						
			宮島発(10:00~17:00、7便/日)										

(出典) (株) 日刊海事通信社『フェリー・旅客船カレンダー2016年秋季号』、各社HPなどより当り作成



(参考5) 神戸港の航路

ターミナル・乗り場	事業者名	航路	ダイヤ	船名	フェリー		旅客船	
					船種	乗客数	船種	乗客数
神戸六甲アイランドフェリーターミナル (オランダフェリー)	四国開発フェリー㈱ (オランダフェリー) ㈱フェリーさんふらわあ	神戸(六甲)⇔新居浜 神戸(六甲)⇔大分	神戸01:20発→新居浜08:20着 新居浜16:20発→神戸23:40着	おれんじホーク	船種	乗客数	船種	乗客数
			神戸六甲アイランド発→大分港着 19:00→翌日06:20(日～木曜日発) 19:50→翌日07:20(金・土曜日発)	さんふらわあ ころど	15,732	218	2005	2005
			神戸六甲アイランド発→大分港着 19:50→翌日07:20(金・土曜日発)	さんふらわあ ばーる	11,178	748	2007	2007
			神戸六甲アイランド発→大分港着 19:50→翌日07:20(金・土曜日発)	さんふらわあ ばーる	11,177	748	2008	2008
			神戸六甲アイランド発→大分港着 19:50→翌日07:20(金・土曜日発)	さんふらわあ ばーる	16,300	663	2020	2020
			神戸六甲アイランド発→大分港着 19:50→翌日07:20(金・土曜日発)	さんふらわあ ばーる	16,300	663	2020	2020
			神戸六甲アイランド発→大分港着 19:50→翌日07:20(金・土曜日発)	さんふらわあ ばーる	16,300	663	2020	2020
			神戸六甲アイランド発→大分港着 19:50→翌日07:20(金・土曜日発)	さんふらわあ ばーる	16,300	663	2020	2020
			神戸六甲アイランド発→大分港着 19:50→翌日07:20(金・土曜日発)	さんふらわあ ばーる	16,300	663	2020	2020
			神戸六甲アイランド発→大分港着 19:50→翌日07:20(金・土曜日発)	さんふらわあ ばーる	16,300	663	2020	2020
神戸三宮フェリーターミナル	宮崎カーフェリー㈱	神戸⇔宮崎 島⇔那覇	神戸発(1日目14:00)→寄港→那覇着(3日目08:30) 那覇発(1日目16:00)→寄港→神戸着(3日目10:00)	琉球エクスプレス2	10,758	-	2014	2014
			神戸発→宮崎着 19:10→翌日08:40(月～土曜日発) 18:00→翌日08:40(日曜日発)	琉球エクスプレス6	10,329	-	2001	2001
			神戸発→宮崎着 19:10→翌日08:40(月～土曜日発) 18:00→翌日08:40(日曜日発)	みやざきエクスプレス	11,931	690	1996	1996
			神戸発→宮崎着 19:10→翌日08:40(月～土曜日発) 18:00→翌日08:40(日曜日発)	こうべエクスプレス	11,933	690	1997	1997
			神戸発(01:00～19:45、4便/日) 高松発(01:00～19:15、4便/日) ※一部、小豆島(坂手)経由	りゅうぐん2	3,638	475	1990	1990
			神戸発(01:00～19:45、4便/日) 高松発(01:00～19:15、4便/日) ※一部、小豆島(坂手)経由	さんぶ52	3,633	475	1989	1989
			神戸発(01:00～19:45、4便/日) 高松発(01:00～19:15、4便/日) ※一部、小豆島(坂手)経由	りゅうぐん2	3,638	475	1990	1990
			神戸発(01:00～19:45、4便/日) 高松発(01:00～19:15、4便/日) ※一部、小豆島(坂手)経由	さんぶ52	3,633	475	1989	1989
			神戸発(01:00～19:45、4便/日) 高松発(01:00～19:15、4便/日) ※一部、小豆島(坂手)経由	りゅうぐん2	3,638	475	1990	1990
			神戸発(01:00～19:45、4便/日) 高松発(01:00～19:15、4便/日) ※一部、小豆島(坂手)経由	さんぶ52	3,633	475	1989	1989
中突堤中央旅客ターミナル(かもめりあ)	神戸ベイクルーズ㈱	神戸港周遊	10:15～16:45(毎時15分発・45分発)	ロイヤルプリンセス	414	500	2005	2005
			11:00～18:30 ※一部臨時便(季節により増減あり)	オーシャンプリンセス	170	345	2007	2007
			11:00～18:30 ※一部臨時便(季節により増減あり)	フレッダジー	152	300	-	-
中突堤旅客ターミナル(神戸マリケンパー ク)	ルミナスクルーズ㈱	リストラン船	11:00～18:30 ※一部臨時便(季節により増減あり)	ルミナス神戸2	4,778	1,000	1993	1993
			11:00～18:30 ※一部臨時便(季節により増減あり)	ルミナス神戸2	4,778	1,000	1993	1993
神戸ハーバーランドEザイグ前	㈱神戸クルーズ	リストラン船	11:00～18:30 ※一部臨時便(季節により増減あり)	ゴジエルト	2,138	604	-	-
			11:00～18:30 ※一部臨時便(季節により増減あり)	ゴジエルト	2,138	604	-	-
神戸空港海上アクセスターミナル	㈱OMトラブ (神戸-関西)	神戸空港⇔関西国際空港	神戸空港発(05:30～22:45、16便/日) 関西空港発(06:20～23:50、16便/日)	うみ そら	84	110	2006	2006
			神戸空港発(05:30～22:45、16便/日) 関西空港発(06:20～23:50、16便/日)	うみ そら	84	110	2006	2006

(出典) (株) 日刊海事通信社『フェリー・旅客船ガイド2016年秋季号』、各社HPなどより当行作成



(参考6) 松山観光港、高浜港、三津浜港の航路

ターミナル・乗り場	事業者名	航路	ダイヤ	フェリー			遊覧船		
				船名	総トン数	旅客定員	船齢	船新	
松山観光港	瀬戸内海汽船㈱ 石崎汽船㈱	松山(観光港)⇄呉⇄広島	松山観光港(06:25~20:10、8便/日) 広島発(05:45~19:45、8便/日)	ソニーセオ	902	300	2019		
			松山観光港(07:00~20:30、12便/日) 広島発(07:30~21:00、12便/日)	ソニーセオ2 旭洋丸 翔洋丸 道後 富島 瑞光 祥光	902 875 871 189 189 189 189	300 300 400 153 156 156 156	2020 2019 2020 1993 1994 1993 1994		
高浜港	松山・小倉フェリー㈱	松山⇄小倉	松山21:55発→小倉05:00着 小倉21:55発→松山05:00着	フェリーはやとも2	4,000	530	1987		
			【田良方面】 高浜発(06:15~20:10、14便/日) 由良発(05:55~19:50、14便/日) 【泊方面】 高浜発(06:45~20:25、14便/日) 泊発(06:25~20:10、14便/日)	ミツヲ	127	108	2020		
三津浜港	中島汽船㈱	中島航路(高速艇) 東線:高浜⇄大浦 西線:高浜⇄二神	【東線】 高浜発(07:23~19:25、5便/日) 大浦発(06:35~18:45、5便/日) 【西線】 高浜発(07:40~18:25、4便/日) 二神発(06:15~19:41、5便/日)	あさかせ	48	90	2006		
			【東線】 三津浜発(06:55~19:10、5便/日) 大浦発(05:40~17:30、5便/日) 【西線】 三津浜発(09:10、16:40、2便/日) 西中発(06:06、13:59、2便/日)	いそかせ すいせい	48 43	90 107	2007 2008		
三津浜港内 (伊予鉄港山駅から徒歩2分、伊予鉄)	松山市 (市営渡船)	松山(三津浜)⇄柳井	三津浜発(01:40~23:10、14便/日) 柳井発(01:00~22:40、14便/日) ※一部、土日運休あり ※伊保田寄港便は周防大島松山フェリー㈱の運航(4往復/日)	おれんじまーきゆりー	696	280	1992		
			松山(三津浜)⇄伊保田⇄柳井	おれんじゆびたー	695	300	1992		
		周防大島松山フェリー㈱	柳井発(01:00~17:50、4便/日) ※一部、日曜運休	しらさきん	443	150	2004		
		松山(三津浜)⇄柳井	午前7時から午後7時 随時運航、年中無休 (荒天などにより運休あり)	こぶか丸	-	10	-		

(出典) (株) 日刊海事通信社『フェリー・旅客船カネ2016年秋季号』、各社HPなどより当行作成

(参考7) 宇野港の航路

ターミナル・乗り場	事業者名	航路	ダイヤ	船名	フェリー		遊覧船
					船数	乗客定員	
宇野港	小豆島豊高フェリー(株) 四国汽船(株)	宇野⇄豊島(家浦・唐櫃)⇄小豆島(土庄) 宇野⇄直島(宮浦・風戸・本村)	宇野発(06:45～19:30、8便/日) 土庄発(07:20～19:25、7便/日) ※一部、家浦発止の便あり。最終便は家浦止り 宇野⇄宮浦 宇野発(06:10～20:25、13便/日) 宮浦発(06:00～20:25、13便/日) 宇野⇄風戸 宇野発(05:30～15:05、8便/日) 風戸発(06:40～16:30、8便/日) ※全便危険物車面可能(徒歩の一般旅客は乗船不可) 宇野⇄宮浦 宇野発(6:25～00:35、7便/日) 宮浦発(10:25～00:15、7便/日) 宇野⇄本村 宇野発(07:25～18:35、5便/日) 本村発(06:45～18:10、5便/日)	フェリーてしま	355	350	2006
				ひかり	38	96	2016
				なおしま	1,099	500	2015
				あさひ	987	500	2018
				せと	635	400	2003
				サンダーバード	19	79	2005
				ラオバード	19	65	2008
				アトバード	19	80	2010
				RED BIRD	61	96	2018

(出典)(株)日刊海事通信社「フェリー・旅客船ダイヤ2016年秋季号」各社HPなどより当年作成

本稿の執筆にあたってご協力いただいた皆様（順不同・敬称略）

瀬戸内海汽船株式会社
瀬戸内シーライン株式会社
両備ホールディングス株式会社
国際両備フェリー株式会社

西日本旅客鉄道株式会社

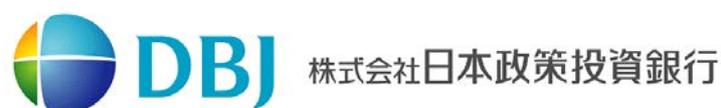
関西エアポート株式会社

株式会社JTB

せとうちDMO
一般社団法人せとうち観光推進機構

中国運輸局

本稿の作成にあたり、多くの関係者の方々にご協力を賜りました。ここに御礼申し上げます。



© Development Bank of Japan Inc.2021

本資料は情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引等を勧誘するものではありません。本資料は当行が信頼に足ると判断した情報に基づいて作成されていますが、当行はその正確性・確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しましては、ご自身のご判断でなされますようお願い致します。本資料は著作物であり、著作権法に基づき保護されています。本資料の全文または一部を転載・複製する際は、著作権者の許諾が必要ですので、当行までご連絡下さい。著作権法の定めに従い引用・転載・複製する際には、必ず、『出所：日本政策投資銀行』と明記して下さい。

（お問い合わせ先）

株式会社日本政策投資銀行 関西支店 企画調査課
〒541-0042
大阪市中央区今橋4-1-1 淀屋橋三井ビルディング13F
Tel: 06-4706-6455
E-mail: ksinfo@dbj.jp
HP: <http://www.dbj.jp/co/info/branchnews/kansai/index.html>