

日本海事財団  
平成17年度補助事業

# 九州におけるクルージングの発展方策に関する調査研究

## — 最終報告書 —

平成 18 年 3 月

財団法人 九州運輸振興センター

## は し が き

本報告書は、当センターが日本海事財団の平成 16～17 年度補助事業として実施した「九州におけるクルージングの発展方策に関する調査研究」の研究成果を最終報告書としてとりまとめたものであります。

観光産業は 21 世紀のわが国の基幹産業の 1 つに発展することが期待されており、国家戦略として観光立国の実現に向けた取り組みが進められています。人々の価値観が多様化し、体験型観光や癒しをテーマとした観光が注目される中で、船を単に移動手段として捉えるだけでなく、船に乗ること自体を目的とし、船上から自然景観や港町の街並みを眺めたり、ゆったりと船旅を楽しんだりする「クルージング」が観光の一形態として発展する可能性があります。周囲を海に囲まれた九州は、島々の点在する内海やリアス式海岸、海面から直接そびえ立つ火山など、変化に富んだ海岸線を持つとともに、海外との長い交流の歴史を有する港町が多く立地しており、クルージングの対象として優れた海域に恵まれています。また、九州新幹線鹿児島ルートの開通など交通体系の整備効果を活用し、クルージングを組み込んだ広域観光ルートが形成される可能性も高まっています。

こうしたことから、本調査は、九州におけるクルージングの発展に向けて、クルージングの利用者、事業者、旅行業者、地方自治体へのアンケート調査やヒアリング調査を実施して、クルージングの現状と問題点・課題、今後の意向等を把握し、クルージングのめざすべき方向や具体的なクルージングルート、実現に向けた課題とその解決方策を検討して、各関係主体に対する提言をとりまとめたものです。前年度は、鹿児島湾・八代海・有明海を対象として採り上げましたが、最終年度である本年度は、博多湾・関門海峡・別府湾を対象地域とするとともに、2 か年調査の成果を提言としてとりまとめました。

この報告書が関係者の方々にいささかなりともご参考になれば幸いに存じます。

おわりになりましたが、本調査研究をとりまとめるにあたって終始ご指導、ご協力を頂きました九州産業大学 商学部観光産業学科 横山秀司教授はじめ委員各位、関係官公庁並びに調査にご協力頂きました関係の方々に、改めて御礼申し上げます。

平成 18 年 3 月

財団法人 九州運輸振興センター  
会 長 田 中 浩 二



九州におけるクルージングの発展方策に関する調査研究

委員名簿

(順不同・敬称略)

委員長	横山 秀司	九州産業大学 商学部 観光産業学科 教授
委員	水嶋 修三	(株)ジェイティービー九州営業本部 常務取締役本部長
〃	野口 由幸	近畿日本ツーリスト(株)九州営業本部カンパニー 本部長
〃	村木 文郎	九州旅客船協会連合会 会長
〃	伊豆 美沙子	(有)シーマンシップ 代表取締役
〃	天田 徹	西日本鉄道(株) 都市開発事業本部 流通レジャー事業部 船舶運航係長
〃	戸田 和彦	九州地方整備局 港湾空港部長
〃	外館 信一	第七管区海上保安本部 交通部 企画調整官
〃	峯田 太史	福岡市 経済振興局 集客交流部 ビジターズ・インダストリー推進室長
〃	宇佐美 健次	北九州市 経済文化局 総務観光部 観光課長
〃	中川 清隆	下関市 観光産業部 観光振興課長
〃	中尾 薫	別府市 観光経済部 ONSENツーリズム局 観光まちづくり室長
〃	蝦名 邦晴	九州運輸局 企画振興部長
	(石崎 仁志)	
〃	杉田 悟	九州運輸局 海事振興部長
〃	北崎 保	九州運輸局 海事振興部 旅客課長
事務局	中園 規詮	(財)九州運輸振興センター 専務理事
〃	大江 英敏	(財)九州運輸振興センター 調査役
〃	久木田 一郎	(財)九州運輸振興センター 調査役
調査機関	原田 昌彦	三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株) 国土・地域政策部 主任研究員
〃	尾島 有美	三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株) 国土・地域政策部 研究員

( )は上記委員の前任者



## 目 次

### 第1章 調査の概要

1. 調査の背景と目的	1
2. 調査フロー	2
3. 調査内容	3

### 第2章 博多湾、関門海峡、別府湾におけるクルージングの現状と問題点

1. 対象地域におけるクルージング航路の現状	5
2. 対象地域におけるクルージング航路の実例	17
3. 対象地域におけるクルージングの問題点・課題	28

### 第3章 クルージング利用者へのアンケート調査結果

1. アンケート調査の概要	39
2. 対象者の属性	41
3. 対象者の旅行形態	44
4. 調査対象航路の利用状況と感想	52
5. 船を利用した観光についての意見・意向	65

### 第4章 博多湾、関門海峡、別府湾におけるクルージングの成立条件の評価

1. クルージングの成立条件	77
2. 地域資源の発掘と評価	79
3. 交通アクセスなど諸条件の分析と評価	92

### 第5章 博多湾、関門海峡、別府湾におけるクルージングの発展方向・方策

1. めざすべき発展方向と具体的なクルージングルート	103
2. クルージング発展に向けた課題と課題解決に向けた具体的方策	115

### 第6章 九州におけるクルージングの発展に向けた提言

1. 九州におけるクルージングの発展方向	119
2. 九州におけるクルージングの発展方策と各関係主体の果たすべき役割	123

### 参考資料

アンケート調査票	参-1
----------	-----



# 第1章 調査の概要



## 1. 調査の背景と目的

人々の生活にゆとりや潤いをもたらす「観光産業」は21世紀には基幹産業に発展すると期待されている。全国レベルでは、2003年（平成15年）4月にとりまとめられた観光立国懇談会報告書において、観光は、「国の将来、地域の未来を切り拓く有力な手段」として捉えられ、同年7月には、観光立国関係閣僚会議において「観光立国行動計画」が策定された。

九州は、火山や島嶼をはじめとする恵まれた自然環境や、アジア諸国との長い交流の歴史を通して育まれた文化遺産など、豊かな観光資源を有している。特に、周囲を海に囲まれていることから、陸域だけでなく、火山や温泉に抱かれた鹿児島湾や別府湾、大都市と大港湾の眼前に広がる博多湾や関門海峡、変化に富んだ地形や多様な生態系を有する八代海や有明海など、海域にも多くの魅力的な観光資源が点在している。一方、2004年（平成16年）3月には九州新幹線鹿児島ルートの新八代―鹿児島中央間が開通し、九州の観光に大きなインパクトを与えている。

こうしたことから、九州においては、海上からの景観を楽しむ遊覧船や、海中の生物や地形を観察する海中展望船、船上で飲食やイベントを楽しむレストラン船のように、船を移動手段として利用するだけでなく、船に乗ること自体を目的とした観光、いわゆるクルージングの振興が期待される。

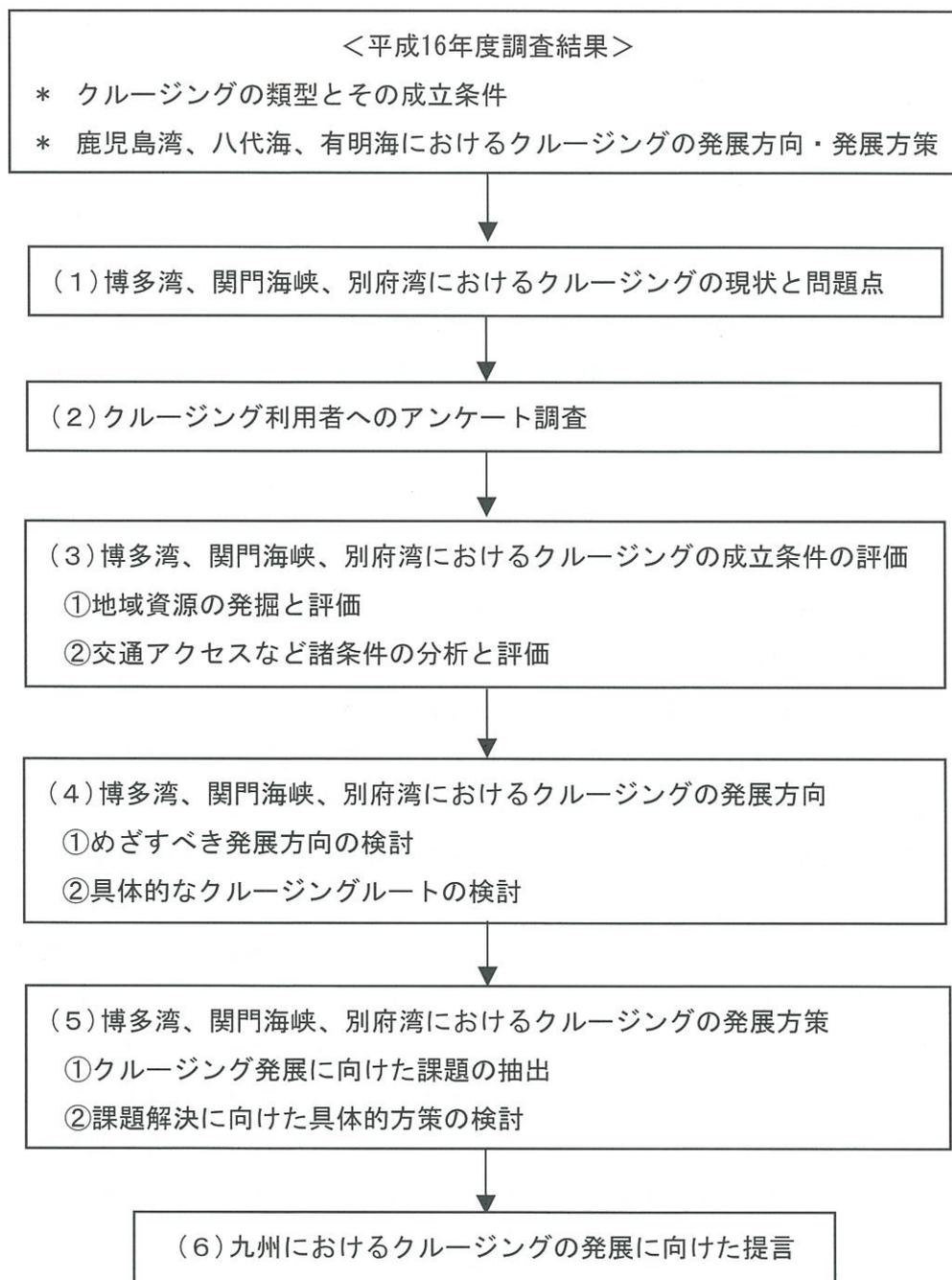
本調査は、観光振興の一環として、また海事産業振興の一形態として、九州におけるクルージングの発展に向け、九州新幹線鹿児島ルートの開通効果も考慮に入れながら、豊かな観光資源を活用したクルージングのめざすべき方向や具体的なクルージングルート、その実現に向けた課題と解決策を検討し、各関係主体に対する提言をとりまとめることを目的とする。

なお、本調査において検討対象とするクルージングとは、乗船すること自体が観光の目的となる旅客船事業を指すものとする。したがって、水上バスのように移動手段としての役割を兼ねるものや、船内での宿泊を伴うものは対象に含むが、河川・湖沼を航行するものや、漁業体験や遊漁船といった、旅客船事業以外のものは対象外とする。

本調査は2ヶ年調査であり、平成16年度は鹿児島湾、八代海、有明海を調査対象として検討を行ったが、2年度目の17年度は博多湾、関門海峡、別府湾を調査対象とする。

## 2. 調査フロー

【平成17年度調査】



### 3. 調査内容

#### 【平成17年度調査】

#### (1) 博多湾、関門海峡、別府湾におけるクルージングの現状と問題点

博多湾、関門海峡、別府湾およびその周辺水域において運航されているクルージング航路について、運航事業者へのヒアリング調査および現地調査を行い、その現状と問題点を把握する。

#### (2) クルージング利用者へのアンケート調査

調査対象地域において運航されるクルージング航路の利用者を対象に、旅行形態やクルージング航路の利用状況、船を利用した観光に対する意向を調査し、調査対象地域におけるクルージング航路の活用と発展方策の検討材料とすることを目的とする。

##### <調査方法>

- \* 協力の得られる事業者が運航するクルージング航路（3航路）を対象とし、事業者の協力により、乗船時に配布し、船内で対象者が記入し、下船時に回収する。

##### <調査項目>

- \* 対象者の属性（性別、年齢、居住地等）
- \* 対象者の旅行形態（目的地、日程、同行者、利用交通機関等）
- \* 調査対象航路の利用状況と感想（知ったきっかけ、利用した理由、感想等）
- \* 船を利用した観光についての意見・意向（利用意向、重視項目、自由意見等）

#### (3) 博多湾、関門海峡、別府湾におけるクルージングの成立条件の評価

##### ① 地域資源の発掘と評価

16年度調査で検討したクルージングの成立条件を踏まえ、博多湾、関門海峡、別府湾およびその周辺水域において活用可能な地域資源の発掘、評価を行う。地域資源の把握にあたっては、各自治体や事業者が発行する観光パンフレットや各種ガイドブック、ホームページ等の情報を活用するとともに、関係自治体へのヒアリング調査を実施する。

##### ② 交通アクセスなど諸条件の分析と評価

16年度調査で検討したクルージングの成立条件を踏まえ、博多湾、関門海峡、別府湾およびその周辺水域において地域資源以外の諸条件についての分析、評価を行う。特に、大都市に近接する海域であることから、船上からの景観鑑賞に加え、船上活動（飲食、イベント等）や移動を主目的とした類型も含め、多様なクルージングの成立条件について検討する。

#### (4) 博多湾、関門海峡、別府湾におけるクルージングの発展方向

##### ①めざすべき発展方向の検討

(3)の検討結果を踏まえ、博多湾、関門海峡、別府湾におけるクルージングのめざすべき発展方向として、成立可能性の高いクルージングの種類、活用すべき地域資源、就航船舶に求められる要件、アクセス交通手段や他の観光資源との連携の方向性、顧客ターゲット（地域、属性等）等を検討する。

##### ②具体的なクルージングルートの検討

①を踏まえ、博多湾、関門海峡、別府湾における具体的なクルージングルートについて検討し、成立可能性の高いそれぞれ1～2案程度を設定、提案する。それぞれのルートについて、船舶の施設・設備や提供するサービスの概略、クルージングルートを組み込んだ観光モデルプラン等を検討する。

#### (5) 博多湾、関門海峡、別府湾におけるクルージングの発展方策

##### ①クルージング発展に向けた課題の抽出

(4)で検討したクルージングの発展方向の実現に向けて、関係事業者や自治体が行うべき方策について検討するにあたり、まず、具体的なクルージングルートに即して、その実現に向けて解決すべき課題（地域資源の魅力のPR、事業主体の設立、関連する基盤整備の促進、他の観光資源との連携等）を抽出・整理する。

##### ②課題解決に向けた具体的方策の検討

具体的なクルージングルートの実現に向けて、①で抽出した課題を解決するための方策を検討する。検討した解決方策については、(4)の検討結果も踏まえ、九州全域に共通するものと、個別の地域もしくはルートに固有のものに整理する。

#### (6) 九州におけるクルージングの発展に向けた提言

鹿児島湾、八代海、有明海および博多湾、関門海峡、別府湾を対象とした2ヶ年にわたる検討結果に基づき、本調査のまとめとして、九州におけるクルージングの発展方向および発展方策、事業者・地方自治体・国など各関係主体の果たすべき役割と連携のあり方などを提言として取りまとめる。

## 第2章 博多湾、関門海峡、別府湾における クルージングの現状と問題点

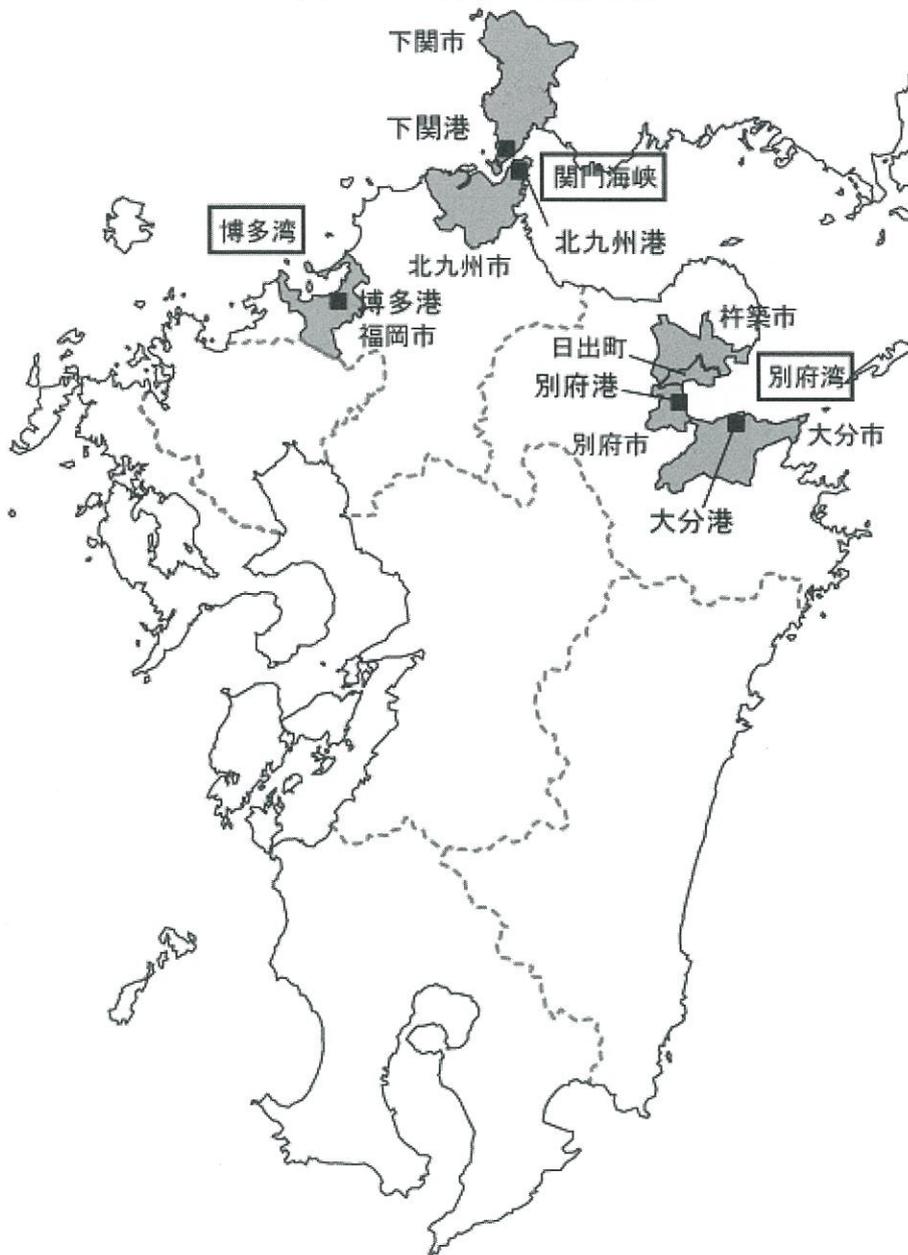


## 1. 対象地域におけるクルージング航路の現状

本調査の対象地域（海域）は、博多湾、関門海峡、別府湾である。陸域も含めた現状把握にあたっては、これらの海域に面する市町村として、図2-1-1に示すように、福岡市（福岡県）、北九州市（福岡県）、下関市（山口県）、別府市、大分市、日出町、杵築市（大分県）を対象とする。

以下では、対象地域の港湾に発着する航路を「遊覧船航路」、「レストラン船」、「移動を主目的とする航路」に大別し、各地域におけるクルージング航路の現状を把握するとともに、航路の発着する各港湾への交通アクセスの状況を整理する。

図2-1-1 本調査の対象地域



資料) 三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

(1) 遊覧船航路

遊覧船航路は、博多湾に2航路、関門海峡に5航路就航している。博多湾の「アーバンクルージング」「博多湾クルーズ」は、博多港周辺を主な運航水域としている。一方、関門海峡の遊覧船航路は、海峡周辺の遊覧のみのコース（D、F、G）と、宮本武蔵と佐々木次郎の決闘の地として有名な巖流島への上陸が含まれたコース（C、E）が設定されている。

表2-1-1 対象地域における遊覧船航路（その1）

航路名	事業者	運航ルート	航海時間	便数	運賃 (大人)	船名	総トン数 (ト)	速力 (ノット)	乗客定員 (人)
A: アーバンクルー ジング	博多港開発(株)	マリノア～百道浜～ 福岡ドーム～マリノ ア	40分	2便/日 (土・日・祝のみ)	2,000円 (ペア1組 3,000円)	マリノア1	18	—	12
B: 博多湾クルーズ	大寿海運(株)	ベイサイドブレイス 博多埠頭発着・博多 湾周遊	85～90分	3便/日	1,800円	さよひめ	170	12.0	200
C: 関門海峡周遊	西日本海運(株)	門司港～巖流島(上 陸)～門司港 下関港～巖流島(上 陸)～下関港	50分	門司港発着: 1便/日 下関港発着: 3便/日 (土・日・祝のみ)	1,000円	門司港発着: ヴォイジャー 下関港発着: ダイアナ	132 52	18.0 15.0	200 70
D: 関門海峡周遊		門司港発着・関門海 峡遊覧	門司港発着: 40分 ※下関寄港時は75分	門司港発着: 2便/日 下関港発着: 1便/日 (土・日・祝のみ)	1,000円				

注) 「—」は、不明を示す。以下同様。

資料) 九州運輸局資料、日刊海事通信社「ファミリー・旅客船ガイド 2005年春季号」、各種ウェブサイトを等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成。

表2-1-2 対象地域における遊覧船航路（その2）

航路名	事業者	運航ルート	航海時間	便数	運賃 (大人)	船名	総トン数 (トン)	速力 (ノット)	乗客定員 (人)
E： 巖流島連絡船		下関～巖流島(上陸) ～下関	10分(片道)	13便/日	800円	大海	19	16.0	89
						わかば	19	16.0	99
F： 海峡クルーズ	関門汽船(株)	門司港発着・関門海峡遊覧	30分	2便/日	1,000円	しいがる	19	16.0	70
						牛若丸	61	16.0	82
						伊織	19	16.0	79
G： 門司港レトロクルーズ		門司港レトロ棧橋発着・関門海峡遊覧	15分	11時より25分間隔で運航	500円	オルフェ	19	5.0	79

注) 航路E：巖流島連絡船は、2005年10月より運休中  
資料) 九州運輸局資料、日刊海事通信社「フェリー・旅客船ガイド 2005年春季号」、各種ウェブサイト等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## (2) レストラン船

レストラン船は、博多湾において1航路のみ運航されている。運航ルートは、博多埠頭から出港し、志賀島や能古島、福岡ドーム周辺を遊覧するコースで、ランチ、トワイライト、ディナーというクルーズとフランチがセットになったコースが設定されている。料理はカジュアル、シェフおすすめ、デラックス、ロイヤルなど、各時間帯に3～4のメニューが用意されており、予算に合わせて選択することができる。

表2-1-3 対象地域におけるレストラン船航路

航路名	事業者	運航ルート	航海時間	便数	運賃 (大人)	船名	総トン数 (トン)	速力 (ノット)	乗客定員 (人)
H: 博多湾 クルーズ ジング	西日本鉄道(株)	博多埠頭/マリノ ア発着・博多湾クル ーズジング	ランチ: 約1時間半 トワイライト: 約1時間半 ディナー: 約1時間50分	ランチ: 1便/日 トワイライト: 1便/日(4～11月の 金・土・日・祝のみ) ディナー: 1便/日	ランチ: 3,000～8,000円 トワイライト: 5,000～10,000円 ディナー: 5,000～15,000円	マリエラ	499	11.0	400 (着席) 1F 120席 2F 80席

資料) 九州運輸局資料、日刊海事通信社「フェリー・旅客船ガイド 2005年春季号」、各種ウェブサイト等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### (3) 移動を主目的とする航路

ここでは、対象地域内で移動を主目的として運航されている航路を、博多湾、関門海峡、別府湾の海域ごとに整理する。また、博多湾及び関門海峡には、韓国（釜山）や中国（青島）への定期航路も就航していることから、国際定期航路の現状についても把握する。

#### ①博多湾

博多湾で運航されている国内定期航路は、表2-1-4に示す12航路で、博多ふ頭と湾口部や、博多湾周辺の島嶼を結ぶ比較的航海距離の短い航路が多数運航されているほか、杵岐・対馬、五島列島（長崎県）へのフェリーや、新潟・沖繩方面への長距離フェリーなどが就航している。

また、国際定期航路は、博多港中央ふ頭と釜山港（韓国）を結ぶ高速船及びフェリーが就航している。

表2-1-4 博多湾を発着する国内定期航路（その1）

運航ルート	事業者	航海距離	航海時間	便数	運賃 (大人)	種類	船名	総トン数 (トン)	速力 (ノット)	乗客定員 (人)
① 門司（マリゾン）～ 海の中道	安田産業汽船(株)	8.2km	15分	16便/日	700円	高速船	オーシャンライナー5 マリンライナー マリンライナー2	19 19 19	18.0 18.0 18.0	97 72 84
② 博多～志賀島	福岡市	10.75km	33分	17～18便/日	650円	旅客船	きんいん1 きんいん2 きんいん3	120 120 145	21.8 21.8 21.8	162 162 180
③ 博多～玄界島	福岡市	18.5km	35分	7便/日	840円	旅客船	ニューげんかい	105	21.8	125
④ 姪浜～小呂島	福岡市	40.7km	65分	1～2便/日	1,710円	旅客船	ニューおろしま	73	21.5	60
⑤ 姪浜～能古島	福岡市	2.2km	10分	21～23便	220円	フェリー	フラワーのこ レインボーのこ	199 177	9.5 9.5	300 200
⑥ 博多～対馬（比田勝）	九州郵船(株)	146.7km	5時間20分	1便/日	4,270円 (2等)	フェリー	フェリーあがた	1,296	15.5	230
⑦ 博多～杵岐～対馬	九州郵船(株)	141.7km	4時間30分	5便/日	3,580円 (2等)	フェリー	フェリーちくし ニューつしま	1,926 1,776	20.0 19.0	974 974
⑧ 博多～杵岐～対馬	九州郵船(株)	197.2km	2時間55分	5便/日	8,590円	高速船	ヴィーナス ヴィーナス2	163 163	43.0 43.0	263 259
⑨ 博多～青方～福江	野母商船(株)	249.3km	9時間	1便/日	5,340円 (2等)	フェリー	太古	1,260	19.5	350

表2-1-5 博多湾を発着する国内定期航路 (その2)

運航ルート	事業者	航海距離	航海時間	便数	運賃 (大人)	種類	船名	総トン数 (トン)	速力 (ノット)	乗客定員 (人)
⑩博多～直江津	(株)リベラ	900km	20時間30分	3便/週	14,640円 (2等寝台)	フェリー	ニューれいんぼうらぶ ニューれいんぼうべる	11,401 11,410	24.9 24.9	150 150
⑪博多～沖縄	琉球海運(株)	944km	25～26時間	1便/週	14,480円 (2等和室)	貨客船	わかなつおきなわ	8,052	21.0	150

注) 2006年3月末で廃止される航路は、掲載していない。

資料) 九州運輸局資料、日刊海事通信社「フェリー・旅客船ガイド 2005年春季号」、各種ウェブサイト等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

表2-1-6 博多湾を発着する国際定期航路

運航ルート	事業者	航海距離	航海時間	便数	運賃 (大人)	種類	船名	総トン数 (トン)	速力 (ノット)	乗客定員 (人)
⑫博多～釜山	JR九州高速船(株)	213km	2時間56分	2.5～4便/日	13,000円	高速船	ビートル ビートル2世 ビートル3世 ジエビ2	164 164 162 165	43.0 43.0 43.0 43.0	197 215 215 215
⑬博多～釜山	未来高速(株)	215km	2時間55分	3便/日	13,000円	高速船	コビー コビーIII コビーV	267～306	45.0	221
⑭博多～釜山	カメラアライン(株)	213km	博多→釜山 : 5時間半 釜山→博多 : 7時間半	1便/日	9,000円 (2等)	フェリー	ニューかめりあ	19,961	23.5	522

資料) 九州運輸局資料、日刊海事通信社「フェリー・旅客船ガイド 2005年春季号」、各種ウェブサイト等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## ②関門海峡

関門海峡で運航されている国内定期航路は、表2-1-7のとおりである。関門海峡連絡船や、下関（荒田）～小倉（日明）間のフェリー航路は、いずれも航海距離が短く、かつ高頻度で運航されている。また、北九州（新門司）港には四国・大阪方面への長距離フェリーが多数就航している。国内定期航路は、下関港と青島港、上海港（中国）、釜山港（韓国）を結ぶフェリーが就航している。

表2-1-7 関門海峡を発着する国内定期航路（その1）

運航ルート	事業者	航海距離	航海時間	便数	運賃 (大人)	種類	船名	総トン数 (トン)	速力 (ノット)	乗客定員 (人)
⑮関門海峡連絡船 下関(唐戸)～北九州 (門司)	関門汽船(株)	4 km	5分	41～43便/日	390円	旅客船	大海	19	16.0	89
							わかば	19	16.0	99
⑯下関(荒田)～ 小倉(日明)	関門海峡フェリー (株)	3 km	13分	15～32便/日	150円	フェリー	しいがる	19	16.0	70
							牛岩丸	61	16.0	82
⑰北九州(門司)・下関 (唐戸)～松山	石崎汽船(株)	175.2km	2時間50分	2便/日	8,000円	高速船	武蔵	8.5	16.0	29
							伊織	19	16.0	79
⑱北九州(新門司)～ 大阪南港	(株)名門大洋フェリ ー(CITY LINE)	458km	12時間	2便/日	6,600円 (2等)	フェリー	フェリーはやとも	674	8.0	350
							フェリーふく彦	680	8.0	250
⑲北九州(新門司)～ 大阪(泉大津)		458km	12時間	1.5～2便/日	6,800円 (2等)	フェリー	シーマックス	284	40.0	210
							フェリーおおさか	9,479	23.9	814
⑳北九州(新門司)～ 神戸 (六甲アイランド)	阪九フェリー(株)	454km	12時間	1～1.5便/日	6,800円 (2等)	フェリー	フェリーきただきゆうしゅう	9,476	23.9	814
							フェリーきょうと2	9,730	23.2	841
							ふえりーふくおか2	9,730	23.2	841
							ニューながと	14,988	22.9	921
							ニューあかし	14,988	22.9	921
							やまと	13,353	23.5	667
							つくし	13,353	23.5	667
							フェリーせつづ	15,188	23.0	810
							フェリーすおう	15,188	23.0	810

表2-1-8 関門海峡を発着する国内定期航路（その2）

運航ルート	事業者	航海距離	航海時間	便数	運賃 (大人)	種類	船名	総トン数 (トン)	速力 (ノット)	乗客定員 (人)
㉔ 北九州（新門司）～徳島～東京	オーシャン東九フェリー(株)	1,163km	34時間	1便/日	13,600円 (2等)	フェリー	おーしゃんいーすと おーしゃんうえすと おーしゃんさうす おーしゃんのうす	11,523 11,522 11,114 11,114	21.5 21.5 21.5 21.5	462 462 148 148
㉕ 若松～戸畑	北九州市	0.6km	3分	71便/日	100円	旅客船	第十七わかと丸 くき丸	43.0 19.0	8.5 8.5	170 110
㉖ 小倉～馬島～藍島		20.1km	35分	3便/日	400円	旅客船	こくら丸	74.0	20.0	165
㉗ 小倉～松山	関西汽船(株)	184km	7時間5分	1便/日	3,800円 (2等)	フェリー	フェリーはやとも2 フェリーくるしま	4,234 4,273	18.0 18.0	712 712

資料) 九州運輸局資料、日刊海事通信社「フェリー・旅客船ガイド 2005年春季号」、各種ウェブサイトを等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

表2-1-9 関門海峡を発着する国際定期航路

運航ルート	事業者	航海距離	航海時間	便数	運賃 (大人)	種類	船名	総トン数 (トン)	速力 (ノット)	乗客定員 (人)
㉘ 下関～青島	オリエントフェリー(株)	1,059km	25～26時間	3便/週	19,000円 (2等)	フェリー	ゆうとびあ ゆうとびあ2	26,927 27,150	22.6 22.6	350 475
㉙ 下関～釜山	関釜フェリー(株)・ 釜関フェリー(株)	228km	14時間30分	1便/2日	8,500円 (2等)	フェリー	はまゆう 星希 (SEONG HEE)	7,747 16,665	18.0 18.0	438 562
㉚ 下関～上海	上海下関フェリー(株)	1,009km	36時間	50便/年	15,000円	フェリー	ゆうとびあ2	27,150	22.6	475

注1) 北九州港には国際旅客定期航路は就航していない。

注2) 下関～釜山航路は、入国審査開始時間まで沖待ちして入港するスケジュールのため、航海時間が14時間30分となっている。

注3) 下関～上海航路は当面の間、貨物便として運航中のため、旅客の扱いは行っていない。

資料) 九州運輸局資料、日刊海事通信社「フェリー・旅客船ガイド 2005年春季号」、各種ウェブサイトを等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### ③別府湾

別府湾で運航されている国内定期航路は、表2-1-10のとおりである。別府港には、愛媛県の宇和島半島を結ぶフェリーと、四国・大阪方面への長距離フェリーの2航路が就航している。また、大分港には、関東・四国方面の長距離フェリーが2航路就航している。なお、国際定期航路は別府湾には就航していない。

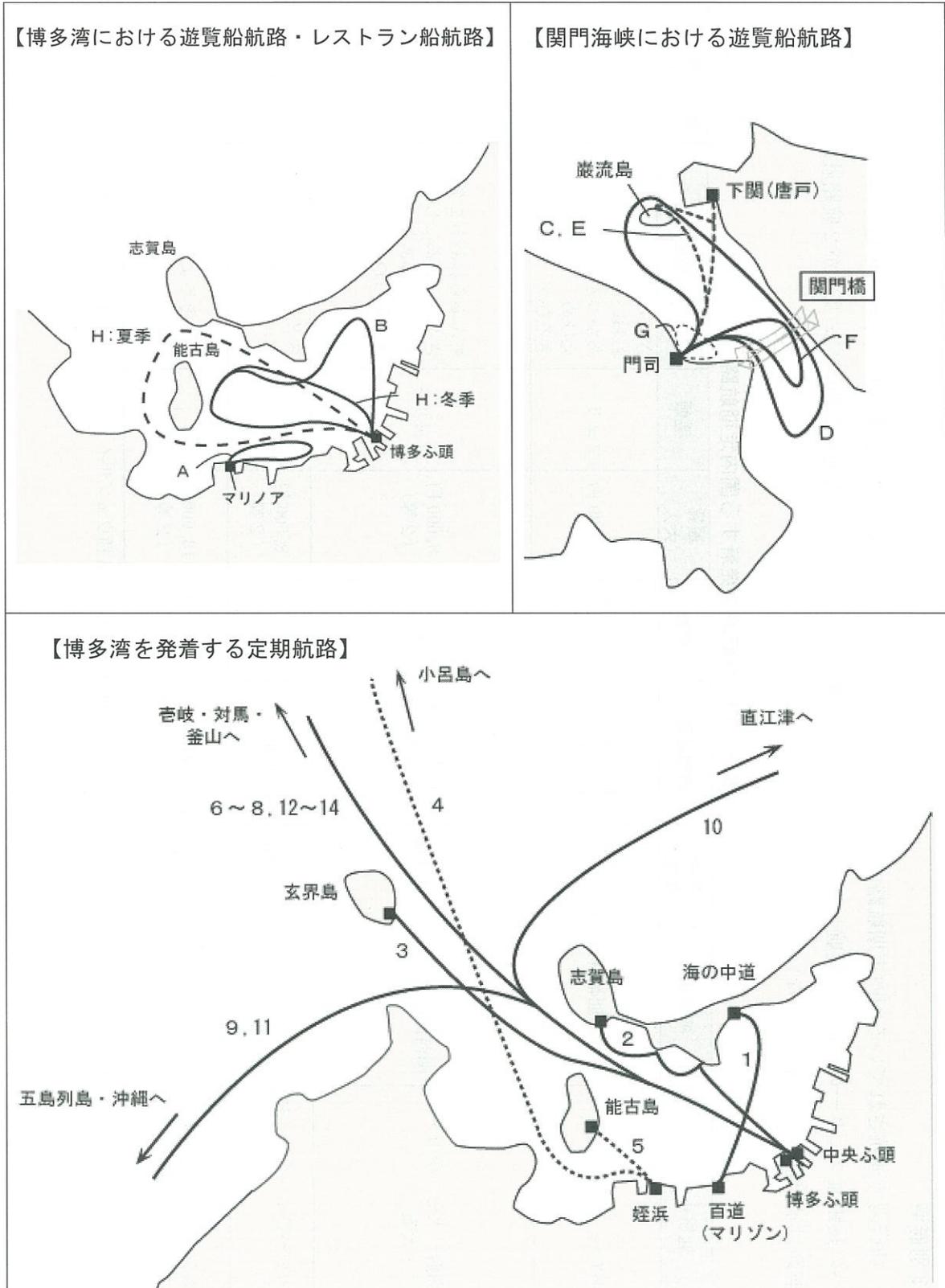
表2-1-10 別府湾を発着する国内定期航路

運航ルート	事業者	航海距離	航海時間	便数	運賃 (大人)	種類	船名	総トン数 (トン)	速力 (ノット)	乗客定員 (人)
⑳別府～三崎～八幡浜	宇和島運輸(株)	60～89km	2時間10分～ 2時間40分	4～6便 /日	2,120円	フェリー	さくら おおいた あかつき2 えひめ さるびあ	2,334 2,453 2,052 2,494 969	20.2 20.2 19.5 20.2 16.5	463 500 500 585 354
㉑別府～大分～松山～神戸・大阪	関西汽船(株)	454km	11時間20分 ～16時間40分	2便/日	8,600円 (2等)	フェリー	さんふらわああこがれ さんふらわあにしき さんふらわああいぼり さんふらわあこぼると	9,710 9,711 9,245 9,245	22.1 22.1 22.4 22.4	942 942 777 777
㉒大分～松山～今治～神戸	(株)ダイヤモンドフェリー	420km	約12時間	2便/日	8,600円 (2等)	フェリー	スターダイヤモンド ブルーダイヤモンド フェリーダイヤモンド	9,463 9,447 9,023	23.0 23.0 23.0	942 942 942
㉓大分(大在)～横須賀(久里浜)	(株)シヤトル・ハイウェイライン	876km	21時間11分～ 22時間20分	1便/日 (除日曜)	13,500円 (2等)	フェリー	しゃとるよこすか しゃとるおおいた	11,274 15,137	23.6 23.6	284 285

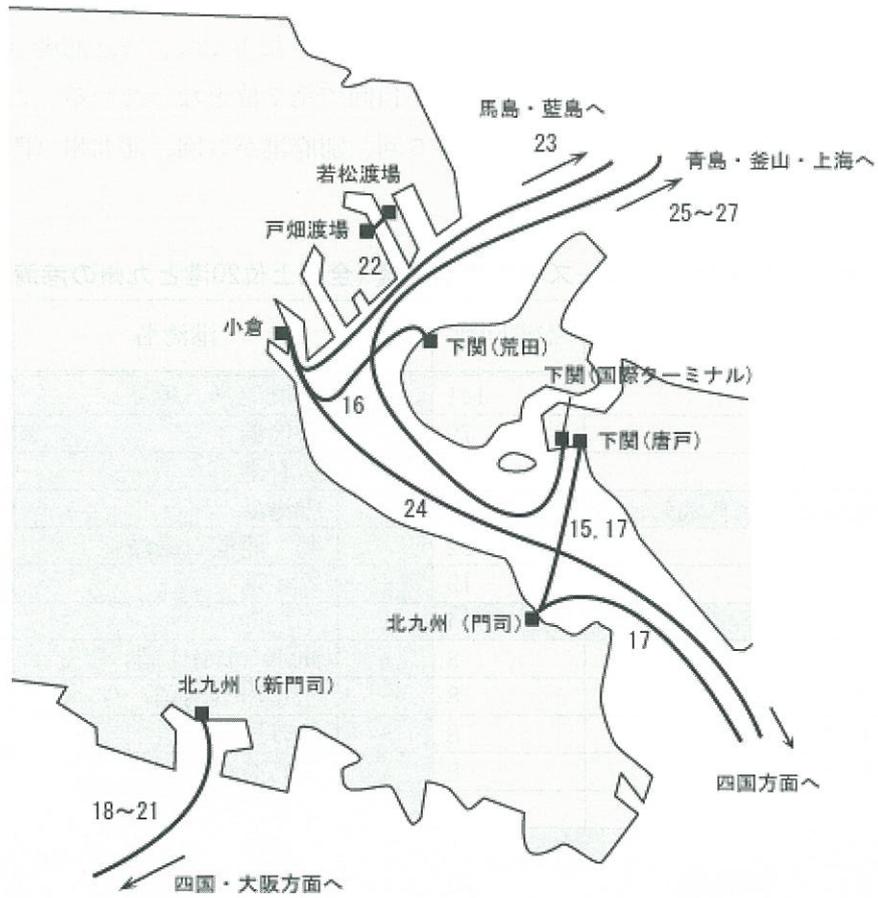
資料)九州運輸局資料、日刊海事通信社「フェリー・旅客船ガイド 2005年春季号」、各種ウェブサイト等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

(1)遊覧船航路、(2)レストラン船、(3)移動を主目的とする航路で示した各航路は、以下のような位置関係にある。

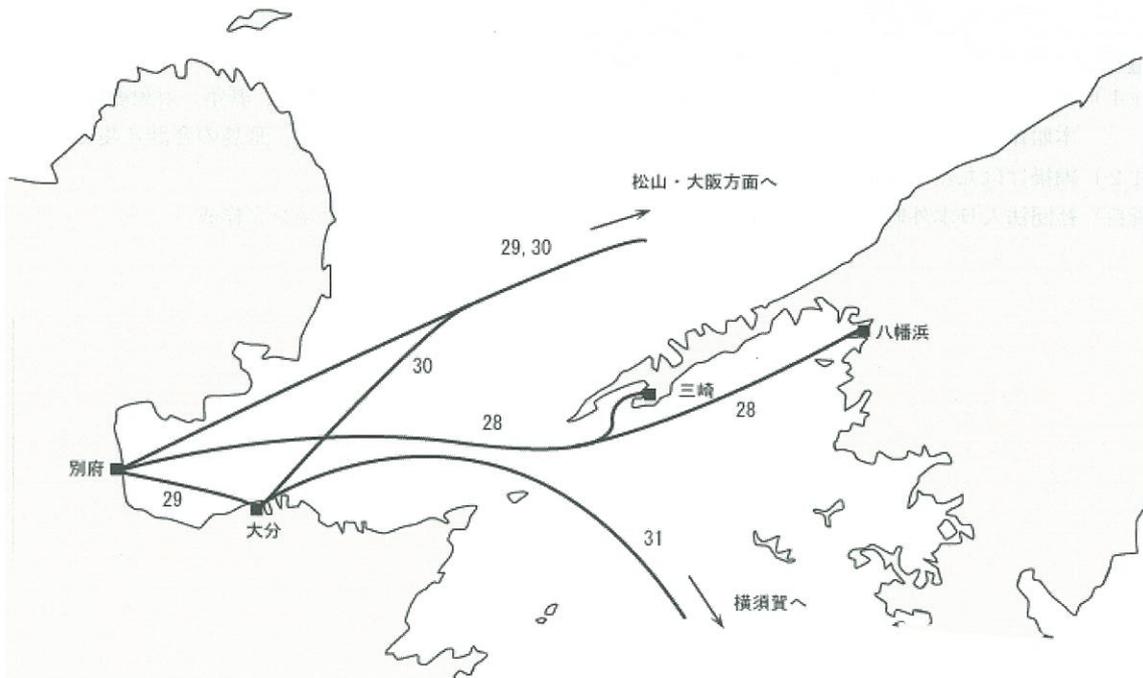
図2-1-2 対象地域におけるクルージング航路



【関門海峡を発着する定期航路】



【別府湾を発着する定期航路】



#### (4) クルーズ客船の寄港実績

2005年におけるわが国のクルーズ客船の寄港実績をみると、横浜港が最も多く141回、次いで、神戸港が79回、名古屋港が51回と続いている。九州では、宮之浦港（屋久島）が27回で最も多く全国第4位、次いで、博多港が14回で第7位となっている。このほかの調査対象地域の港湾では、下関港と大分港が各5回、別府港が3回、北九州（門司）港が1回などとなっている。

表2-1-11 わが国におけるクルーズ客船寄港実績（全国上位20港と九州の港湾）（2005年）

順位	港湾名	寄港回数	順位	港湾名	寄港回数
1	横浜港	141	-	石垣港（石垣島）	4
2	神戸港	79	-	八代港	3
3	名古屋港	51	-	別府港	3
4	宮之浦港（屋久島）	27	-	唐津港	2
5	大阪港	22	-	郷ノ浦港（壱岐）	2
6	東京港	19	-	福江港	2
7	博多港	14	-	平戸港	2
8	函館港	8	-	油津（日南）港	2
8	敦賀港	8	-	北九州（門司）港	1
8	広島港	8	-	伊万里港	1
8	長崎港	8	-	三浦湾港	1
12	釧路港	7	-	三井楽港	1
13	鹿児島港	6	-	小浜港	1
13	名瀬港（奄美大島）	6	-	細島港	1
15	下関港	5	-	平良港（宮古島）	1
15	大分港	5			
15	島間港（種子島）	5			
15	那覇港	5			

注1) 調査対象は、社団法人日本外航客船協会のメンバークルーズ会社。期間は、暦年。対象船舶は、日本船籍のクルーズ客船で、ふじ丸、にっぽん丸、ばしふいっくびいなす、飛鳥の合計4隻である。

注2) 網掛けは九州・沖縄の港湾を示す。

資料) 社団法人日本外航客船協会資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## 2. 対象地域におけるクルージング航路の実例

対象地域においてクルージング航路を運航する旅客船事業者および対象地域の市町村を対象にヒアリング調査を実施し、クルージング航路の現状や課題を把握した。

### (1) 博多湾

#### ①クルージング航路の現状

博多湾においては現在、西日本鉄道株式会社のレストラン船「マリエラ」、博多港開発株式会社の「マリノア1」、大寿海運株式会社の遊覧船「さよひめ」、福岡市の市営納涼船（夏季のみ）が運航されている。以下では、ヒアリング調査を実施した西日本鉄道株式会社の「マリエラ」と、市営納涼船の現状を整理する。

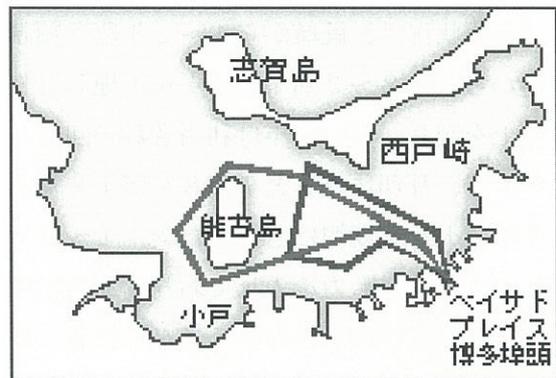
#### 1) 博多湾クルージング「マリエラ」

西日本鉄道株式会社が1993年から、博多湾クルージングとフランス料理を楽しむレストランシップとして、博多湾で運航している。

ランチ、トワイライト、ディナーの各クルーズがあり、それぞれクルーズと料理がセットになったコースが設定されている。料理は、各時間帯3～4種類のメニューがあり、予算に合わせて選ぶことができる。7～9月は全ての時間帯で、オープンデッキでのビアガーデン「スカイデッキプラン」を設定している。

このほか、予約に応じたチャータークルーズや婚礼クルーズなどが実施されている。

運航ルートは、ベイサイドプレイス博多埠頭を発着し、博多湾内を周遊するコースで、船上からは海の中道や志賀島、能古島、シーサイドももちなどを眺めることができる。また、2005年からは4～11月の土曜・日曜・祝日のランチクルーズおよび婚礼クルーズに限り、マリノアシティ福岡を発着するルートも加えられた。



資料) ベイサイドプレイス博多埠頭  
(<http://www.baysideplace.co.jp/>)

表2-2-1 運航スケジュール、料金等

船名	マリエラ
定員	400名
運航期間	通年
出発時刻	12:00 (ランチ)、17:00 (トワイライト)、19:00 (ディナー) ※ランチ、ディナーは毎日、トワイライトは4～11月の金・土・日・祝
所要時間	80分 (ランチ・トワイライト)、110分 (ディナー)
料金 (大人1人)	2,000円 (乗船のみ) 3,000～8,000円 (ランチ)、5,000～10,000円 (トワイライト)、 5,000～15,000円 (ディナー)、3,000円 (スカイデッキプラン)

利用者は、福岡県および熊本県在住者が多く、関西や関東からの観光客の利用は少ない。熊本県の利用者が多いのは熊本県は博多へのアクセスが良いため、テ



資料) 西日本鉄道株式会社

レビや新聞等で紹介されることが多いからと思われる。

時間帯別の利用者の傾向は、ランチは中高年女性を中心に低価格のメニューに需要が大きいことから、レディースデイ（毎週火曜日）を設けている。一方、ディナーのターゲットは若いカップルや40～50才代など、幅広い層を対象としている。

利用状況は、就航から1～2年間は順調であったが、その後徐々に減少したため、2001年から毎月2～3回イベントを実施したり、宣伝・PRを積極的に行ったりして集客力の向上を図り、ここ数年は利用者数が回復している。2004年度の年間利用者実績は約5万7千人で、月別にみると7～8月が1ヶ月あたり7～8千人で最も多い。一方、1～2月は冬季でドック期間にもなるため、1～2千人程度にとどまっている。また、ここ数年は婚礼クルーズにも力を入れており、2004年度は約50件の結婚式が行われている。なお、婚礼プランの運営は専門のブライダル業者に委託している。

就航率は高く、年に2～3回の台風による欠航を除き、欠航は生じていない。

表2-2-2 月別利用者実績（2004年度）

4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	合計
3,663	4,866	4,272	8,104	7,201	6,422	6,109	5,042	5,212	1,453	1,826	3,005	57,175

単位) 人

注) 1～2月はドック期間。

資料) 西日本鉄道株式会社資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## 2) 福岡市市営納涼船

福岡市港湾局では毎年夏季に、市営渡船（博多・海の中道航路）の運航終了後、「市営納涼船」を運航している。運航コースは、ベイサイドプレイス博多埠頭を発着するコース（①海の中道下船コース、②サンセットコース、③ナイト納涼コース）と海の中道を発着するコース（④海の中道発着コース）がある。



資料) 福岡市港湾局ホームページ  
([http://www.port-of-hakata.or.jp/guide/ferry\\_city/index.html](http://www.port-of-hakata.or.jp/guide/ferry_city/index.html))

いずれも博多湾を周遊し、志賀島やマリノア、福岡タワー・ヤフードームなどシーサイドももちの夜景を観賞するものだが、①海の中道下船コースは途中、海の中道で110分下船し、③ナイト納涼コースに海の中道から乗船して、ベイサイドプレイス博多埠頭に戻る。海の中道では、8月1日～8月31日までの期間中、毎日20時20分頃に約50発の花火をあげており、②サンセットコース以外は、船上から花火を楽しむことができる。

船内では、さざえの壺焼きやおつまみ、ビール等が販売されているほか、弁当などの飲食物の持込も可能である。海の中道で下船する場合は、ホテル海の中道でバーベキューをすることもできる。また、利用者にはホテル海の中道のプール使用料無料や、水族館「マリワールド海の中道」の入場割引などの特典が用意されている。

市営納涼船の料金、運航コース、2005年の利用者実績等は、以下の通りである。

表2-2-3 使用船舶、料金等

船名	おとひめ、きんいん3号
定員	380名、180名
運航期間	7月20日～8月31日
料金（大人1人）	1,000円 ※バーベキューは別料金

表2-2-4 運航コース、ダイヤ等

運航コース	発着時刻	所要時間	発着場所
①海の中道下船コース	18:30→21:30	180分	博多旅客待合所 (ベイサイドプレイス 博多埠頭)
②サンセットコース	18:30→19:55	85分	
③ナイト納涼コース	20:05→21:30	85分	
④海の中道発着コース	19:05→20:30	85分	海の中道旅客待合所 (ホテル海の中道南側)

表2-2-5 利用者実績（2005年）

期間	利用人数
7月20日～8月31日	8,884名

## ②クルージング航路の発展に向けた新たな取り組みと可能性

### 1) 博多湾クルージング「マリエラ」

西日本鉄道株式会社では、今後、新たな運航ルートの設定や、宣伝・PRの強化、イベントの継続実施などに積極的に取り組んでいきたいとしている。

運航ルートの設定については、マリノアシティ福岡への就航（2005年4～11月）がその一つである。これは、マリノアシティ福岡の集客力（約570万人）が、ベイサイドプレイス博多埠頭（約260万人）より高いことから、マリノアシティ発着のコースを加えて利用客増をねらったものである。また、現在は不定期運航のため、船舶の発着地は同一でなくはないが、ベイサイドプレイスからマリノアへの交通手段として船を利用するニーズもあると考えている。

宣伝・PRの強化については、外国人観光客、特に韓国、中国、台湾などからの観光客の利用促進や、現在は少ない遠方からの利用客の呼び込みに力を入れていきたいとしている。

イベントについては、現在、独自に企画・実施しているほか、ベイサイドプレイス博多埠頭の集客数が減少傾向であることを受けて、福岡市港湾局およびベイサイドプレイスの施設管理者と共同で、花火やコンサートなどのイベントを開催している。今後も、ベイサイドプレイス自体の集客力の向上を図る取り組みに力を入れていきたいとしている。

### 2) 行政の取り組み

福岡市では、観光振興の柱の一つとして「交流人口の増加」をあげ、ビジターズ・インダストリー（集客産業）の振興に取り組んでいる。湾内クルージングを福岡市の観光資源の一つと捉え、港湾局のホームページやポータルサイトに掲載しており、今後も同様の形で民間事業者の宣伝・PRを支援していきたいとしている。

また、市では、2001年度に改定した博多港港湾計画について、今後、市民が海に親しむ機会を創出していく方向で大幅な見直しを図ることを明らかにしている。具体的には、都心の須崎ふ頭に住宅や旅客船ターミナル等を整備し、海辺を生かした街づくりを進めていくことが検討されており、この計画が実現すれば、市民が海や港に触れ、親しめる機会が増加することが期待される。

## (2) 関門海峡

### ① 航路の現状

関門海峡においては、西日本海運株式会社の遊覧船「ヴォイジャー」・「ダイアナ」、関門汽船株式会社の遊覧船「しいがる」・「牛若丸」、関門連絡船「わかば」、門司港レトロクルーズ「オルフェ」などが運航されているほか、北九州市の市営渡船を活用したクルージング事業が実施されている。

#### 1) 関門海峡①（西日本海運株式会社）

「ヴォイジャー」は、1990年に北九州市に開業したスペースワールドへの海からのアクセス手段として運航が開始された。しかし、あまり利用がなかったため、1996年に航路を廃止した。ちょうどその頃、門司港レトロ地区の整備が進められていたため、同船を利用して関門海峡遊覧船を開始した。



資料) 西日本海運株式会社

運航ルートは、従来は北九州

(門司) 港もしくは下関(唐戸) 港を発着して関門海峡周辺を遊覧するコースのみが運航されていたが、2003年のNHK大河ドラマ「武蔵 MUSASHI」の放映時に下関市によって巖流島の整備が行われ、現在は、巖流島に上陸する航路も加わっている。

運航スケジュールは、北九州(門司) 港から「ヴォイジャー」が、平日は3便/日、土・日・祝日は4便/日、下関(唐戸) 港からは「ダイアナ」が土・日・祝日に3便/日となっている。このほか、予約に応じたチャータークルーズなどを行っている。「ヴォイジャー」は外観が球形で特徴的なことに加え、船体の揺れを自動的に制御する装置を搭載して揺れの少ない構造になっているなど、他にはみられない特徴を有していることから、チャータークルーズで利用される機会が多い。

事業者へのヒアリングによると、利用者は、個人客とツアー客がおおよそ半々程度だが、10～11月は旅行会社のツアー客が多い。また、観光客は大分、熊本、鹿児島、広島、岡山などからが多い。

利用状況は、2003年は大河ドラマの舞台であったため、観光ブームで遊覧船の利用者数も大幅に増加したが、2004年以降は、その反動で利用者数は減少している。

2005年の「ヴォイジャー」の年間就航率は95.7%（ただし、貸切等による欠航を除く）と高いが、天候不良による欠航は、3月、9月、12月に多くなっている。

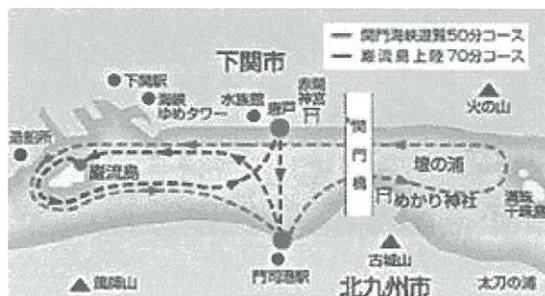
表2-2-6 使用船舶、料金等

船名	ヴォイジャー、ダイアナ
定員	200名（ヴォイジャー）、70名（ダイアナ）
運航期間	通年
料金（大人1人）	1,000円（共通）

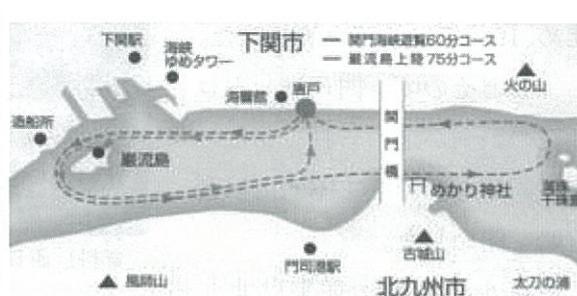
表2-2-7 運航ダイヤ・所要時間

使用船舶	運航日	ダイヤ・所要時間
ヴォイジャー （門司港発着）	平日	11：00～ 50分、13：00～ 75分（巖流島上陸）、 15：00～ 50分
	土・日・ 祝日	10：00～ 50分、11：00～ 50分、13：00～ 75分（巖流島上陸）、 15：00～ 75分（下関寄航）
ダイアナ （下関港発着）	土・日・	11：00～ 75分（巖流島上陸）、13：00～ 50分、
	祝日	14：30～ 75分（巖流島上陸）

ヴォイジャー航路



ダイアナ航路



資料) 門司港レトロ倶楽部ウェブサイト

(<http://www.retro-mojiko.jp/siru/topics/topics004.html>)

また「ヴォイジャー」は、下関市と下関旅館協同組合による「しものせき観光キャンペーン実行委員会」が企画する「関門海峡遊覧クルージングへの無料招待」の事業で使用されている。これは、宿泊客の増加を目的として、8月と9月の土曜日に下関旅館協同組合加盟施設に宿泊した観光客のうち希望者を、翌日曜日に下関（唐戸）港から約45分間の海峡クルージングに無料で招待するというものである。2004年の同事業の利用実績は下表の通りである。

表2-2-8 利用実績（2004年）

8/8	8/15	8/22	8/29	9/5	9/12	9/16	9/26	8月計	9月計	合計
162	125	134	97	38	139	65	63	518	305	823

単位) 人

資料) 下関市資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## 2) 関門海峡②（関門汽船株式会社）

関門汽船株式会社は1889年から、下関港と北九州（門司）港を結ぶ関門連絡船を運航している。また、現在は関門連絡船のほか、海峡クルージング、巖流島連絡船、門司港レトロクルーズを運航している。（ただし、巖流島連絡船は、2005年10月より運休中。）

海峡クルージングは、北九州（門司）港を発着し、海峡周辺を約30分間で周遊する航路である。巖流島連絡船は、巖流島の整備に合わせて2003年に就航した航路で、下関港を発着し、巖流島に上陸する。所要時間は、下関港から巖流島まで片道約10分である。門司港レトロクルーズは2005年に新しく就航した航路で、門司港レトロ内棧橋を発着し、海峡周辺を約15分間で周遊する。

このほか、予約に応じたチャータークルーズや、毎年夏に行われる関門海峡花火大会でのクルーズ船の運航、紫川（北九州市）のわっしょい百万夏まつりでのクルーズ船運航などを行っている。

関門連絡船については、生活航路としての利用が約2割で、残り8割は観光客による利用となっており、観光的な要素が強いといえる。利用状況は、2004年度は2003年度と比べてほぼ横ばいであったが、ツアーの団体客の利用は減少している。一方、巖流島連絡船の利用者数は2003年度がピークで、それ以降は大幅に減少しているとのことである。

表2-2-9 運航スケジュール、料金等

	関門連絡船	海峡クルージング	門司港レトロクルーズ	巖流島連絡船
船名	しいがる	牛若丸	オルフェ	わかば
定員	70名	82名	50名	89名
運航期間	通年	通年	通年	通年
料金 (大人1人)	390円	1,000円	500円	800円
運航頻度	88便/日	2便/日*	11時～、約25分間隔で運航*	26便/日*

備考\*) 旅客不定期航路のため、運航ダイヤはあくまで予定である。

注1) 巖流島連絡船は、2005年10月より運休中。

注2) 使用船舶は、表中の船と異なる場合がある。

資料) 関門汽船株式会社資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### 3) 市営渡船を活用したクルージング事業

北九州市では、若戸航路（若松～戸畑）および小倉航路（小倉～馬島～藍島）の2航路で市営渡船を運航している。渡船事業を広くアピールするために、夏には洞海湾の納涼クルージングや、藍島・馬島サンセットクルーズ等を実施している。また、関門海峡花火大会では、小倉棧橋を発着し、関門橋下で花火を見学する「海峡花火大会クルージング」を行っている。2005年度の市営渡船によるクルージング実績は、表2-2-10の通りである。

表2-2-10 市営渡船によるクルージング実績（2005年度）

実施年月日	名称	主催者	参加者数
7月1日（金）	まちのコロムブス探検隊	まちのカルシウム工房(NPO)	大人10人 小人46人
8月5日（金）	納涼クルージング&ビヤパーティ	北九州市(渡船事業所)	大人48人
8月12日（金）	納涼クルージング&ビヤパーティ	北九州市(渡船事業所)	大人53人
8月13日（土）	海峡花火大会	北九州市(渡船事業所)	大人92人 小人17人
8月19日（金）	納涼クルージング&ビヤパーティ	北九州市(渡船事業所)	大人45人
8月26日（金）	納涼クルージング&ビヤパーティ	北九州市(渡船事業所)	大人46人
9月17日（土）	潮風フェア	若松商店連合会	大人40人
12月2日（金）	会員交流サロン (洞海支部)	北九州港振興協会	大人35人

注) 海峡花火大会は小倉航路、それ以外は若戸航路の船舶を使用。

資料) 北九州市資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## ②クルージング航路の発展に向けた新たな取り組みと可能性

### 1) 関門海峡①（西日本海運株式会社）

西日本海運株式会社では、チャーター利用の需要の掘り起こしを目的として、「ヴォイジャー」の船内に画像データ等を船内の画面に投影する設備を設置することを検討している。これまで行政や企業が港湾等への視察や研修で利用する際には、船内に大きなパネルを持ち込んで説明を行っていた。しかし、ヴォイジャーの船内にはカラオケ用の大型画面や、小型のテレビ画面があることから、これらにパソコンのデータを投影できるようになれば、船内での説明時間の短縮などが期待できる。それをPRのポイントとして、今後、研修目的等でのチャーター利用を促進したいとしている。

### 2) 関門海峡②（関門汽船株式会社）

関門汽船株式会社では、クルージングの魅力づけに向けた取り組みと、集客・宣伝の強化に取り組んでいきたいとしている。クルージングの魅力づけについては、関門連絡船を

単なる渡船事業と捉えず、海峡横断クルージングという一大イベントと認識し、そうした雰囲気づくりのためにすでに船内放送の改善や従業員の変更などを実施した。今後はさらに、船から風景を眺めるだけでなく、海を肌で感じることができ、子どもにも喜んでもらえるような仕掛けづくりをしていきたいと考えている。

集客・宣伝の強化については、例えば下関港と北九州（門司）港間の渡船の片道を無料にしたり、首都圏や関西圏だけでなく小倉駅などで看板や観光ポスターを掲示し大々的に宣伝したりすれば、JRの利用客、門司港エリアの集客、クルージング事業の集客がともに増加するような効果が期待できるとしており、こうした集客・宣伝の強化を図っていききたいと考えている。

### 3) 行政の取り組み

北九州市では、2006年2月に「北九州市観光振興プラン」を策定し、その中でクルージングに関連する施策として、産業観光の振興や、新北九州空港を活用した集客促進等を検討している。（産業観光とは、歴史的・文化的価値のある産業施設や産業遺産を観光資源としてとらえる新しい観光のスタイルである。）

クルージングを活用した産業観光の振興としては、北九州市はものづくりの街として発展し、深刻な公害を体験して、現在は環境をテーマとしたまちづくりに取り組んでいることから、洞海湾の環境に視点をあてた「エコクルーズ」のような取り組みが考えられる。また、新北九州空港を活用した集客促進については、新空港は海上空港であるため、船から見る観光資源として活用できる可能性があると考えている。さらに、開港後は新空港への交通手段として船に対する需要が出てくることが想定される。ただし、これらはまずは民間事業者が取り組むべきことで、それが期待できるのであれば、北九州市でもモデル事業的な取り組みを検討したいとしている。

このほか、クルージングの発展に向けて、北九州市では夜景観光の促進や、外国人観光客のクルージング利用促進などに取り組むたいとしている。夜景観光は、洞海湾のガントリークレーンをライトアップしたり、新空港が夜間も稼働することからライトアップされた空港を眺めたりするなどが考えられる。外国人観光客のクルージング利用促進については、新空港が開港すれば中国、韓国、ロシアなどから観光客が来ると想定されるため、まずは外国人観光客の船に対するニーズを見極め、可能性があれば旅行会社とタイアップしてクルージングの商品化なども検討したいとしている。

また、北九州市の漁港では、漁業生産力の増強や、遊魚漁場や親水性施設の整備による市民と自然のふれあい促進を目的として、「マリノベーション事業」が進められている。海岸を市民に身近なリゾートにするために、すでに釣り桟橋や人工海浜、芝生広場などの整備が行われており、クルージング利用の基礎となる市民の海への親しみが深まることが期待される。

### (3) 別府湾

#### ① 航路の概要

別府湾では、これまで湾内クルーズやレストラン船などの取り組みが行われてきたが、現在は、クリスマスの花火大会で地元の船が出されるといったこと以外にクルージング航路は運航されていない。以下では、1992年から1997年まで別府湾で運航されていた「ラヴァーズ・コンチェルト」の取り組みについて紹介する。

「ラヴァーズ・コンチェルト」は、西日本クルーズライン株式会社が1992年に就航したレストラン船で、デイクルーズ（ランチ）が2便/日、ナイトクルーズ（ディナー）が1便/日、運航されていた。料理のメニューは、各時間帯とも1コースのみである。クルージング単独事業では厳しいと考えたため、このほかにチャータークルーズや船上結婚式、パーティなど、複合的な事業展開にも力を入れていた。

表2-2-11 運航スケジュール、料金等

船名	ラヴァーズ・コンチェルト
定員	187名
運航期間	通年
出発時刻	12:00、14:30（デイクルーズ）、18:00（ナイトクルーズ）
所要時間	90分（デイクルーズ）、140分（ナイトクルーズ）
料金 （大人1人）	2,600円（デイクルーズ乗船のみ）、3,500円（ナイトクルーズ乗船のみ）、 5,600円（ランチセット料金）、9,500円（ディナーセット料金）

注）ラヴァーズ・コンチェルトの運航は1992年から1997年までで、現在は運航されていない。

利用者のほぼ半数は旅行会社のツアー客で、それ以外は個人客や、ホテルに宿泊している観光客などであった。年齢別では中高年女性の利用が多く、若年層は少なかった。また、県別では福岡県が特に多かった。

利用者数は、開始から約2年間はあまり伸びなかったが、1994年頃から徐々に増え始め、年間約2万人、多い年では、2万数千人の利用があった。

しかし、1997年に消費税の値上げなどがあり景気が悪くなったことから、団体客のキャンセルが相次ぐなど業績が急速に悪化し、西日本クルーズライン株式会社は1997年6月に別府湾のクルージング事業から撤退した。その後、別府湾ではクルージング航路は運航されていない。

## ②クルージング航路の発展に向けた新たな取り組みと可能性

別府湾におけるクルージングの課題としては、船から見る観光資源が乏しいことや、観光のオフシーズンに一定の利用を確保することが困難であることなどがあげられる。そこで、クルージング航路に新たな魅力を付加するとともに、年間を通じた需要を確保する方策として、別府市からマリンパレス「うみたまご」や、西大分港への交通手段として船を就航させることは可能性があるのではないかと考えられている。

現在、西大分港では周辺整備が進められており、別府と結ぶ航路を就航させることができれば、買い物利用や、港のイベントを見に来る市民の足としての利用が想定される。また、大分市と結ぶことで人口約50万人が利用対象となるため、市場規模の拡大も見込むことができる。

また、別府市では今後、テトラポッドをなくしたり、クルーズ船のバースを作ったりする海岸整備事業が計画されており、市民の海への親しみを深めていきたいとしている。

### 3. 対象地域におけるクルージングの問題点・課題

2. で整理した旅客船事業者へのヒアリング調査に加え、地方自治体（福岡市、下関市、北九州市、別府市）および旅行者へのヒアリング調査の結果、明らかになった問題点・課題について、内容ごとに整理する。

#### (1) 観光資源としてのクルージングの魅力度に関する問題点・課題

##### ①クルージングの魅力づけの必要性

クルージングの魅力づけにおいては、船から見るすぐれた景観に加え、船を利用しなければ体験できないような要素（船上イベント、イルカウォッチング、海中展望など）があることが重要である。また、天気の良い日にデッキに出て観光客が潮風にあたることのできるようになれば、観光の色彩が一層強まるとの意見もあげられている。各航路においては、こうした魅力づけを行っていくことが課題となる。

長時間にわたる航海を行う際、船上で鮮魚市場を開いたり、観光案内のビデオを地点ごとに放映したり、船長の制服・帽子をかぶって記念撮影ができるようにしたところ、非常に高い満足度が得られたという例もある。特に、船長の制服・帽子をかぶっての記念撮影は評判が良く、船上で非日常的、擬似的な体験ができたことが良かったとしている。

#### 【旅客船事業者へのヒアリング結果】

- ・ 地元の漁協の協力を得て船内で鮮魚市場を開いたり、観光案内の放送やビデオ放映をしたり、船長の制服・帽子をかぶって撮影ができるといった工夫をしたところ、多くの乗船客から非常に良かったという評価をいただいた。中でも、お客さんが一番喜んだのは、船長の制服・帽子をかぶって記念撮影するものであった。これは、非日常的な、疑似体験ができたことが良かったのだと思う。
- ・ 景色を眺めるだけではなく、船内でイベントをしたり、レストランや宿泊施設も兼ねたワンナイトクルーズ等をしたければ集客力は上がるだろうが、企画の負担が大きい。

#### 【地方自治体へのヒアリング結果】

- ・ 関門海峡の唐戸渡船は、昔はデッキで潮風にあたることのできた。現在は、外に出ることができない構造になってしまっている。連休のときなどは、家族連れや観光客が多く利用しているので、天気がよいときにデッキに出て潮風にあたり、関門橋や関門海峡を見ながら移動できるようになれば、観光の色彩がより強くなると思う。
- ・ シドニー湾のオペラハウスのような大きくて有名なランドマークがあると良い。
- ・ 関門地区の観光資源は、関門海峡だけが自然のもので、そのほかは人工的に造られた資源が大半である。これらは、どちらかといえば陸から眺めるようにつくられており、海から眺めるような建て方はされていない。
- ・ 湯煙は別府の名物だが、山側に眺めの良い展望台もあり、海からでなくても見ることができる。また夜景が美しいことでも知られるが、これらは船に乗らなくても見ることができるため、船に乗ってもらう場合にはそれ以外の魅力が必要と考えられる。まして地元の人にも利用してもらおうということであれば、何かもう一つ、味付けが必要だろう。

### 【旅行者へのヒアリング結果】

- ・ 移動手段以外に観光客が船を利用するためには、魅力づけが重要である。景観が素晴らしいこと、人気シェフのディナーが食べられるなど、船自体に魅力があること、期間限定で特別なものがみられること、体験型で船を利用しないと体験できないもの（イルカウォッチング、海中展望など）があることなどが条件としてあげられる。
- ・ 旅行者者としてみると、九州には景色がきれいなところが多く、天気の良い場合は、観光客は船上からの景色に感動すると思う。しかし、寒い場合や、曇っている場合は、早く到着したいという感覚の方が強いかもしれない。天気がよければもっと乗りたいという気持ちを持っているかもしれない。
- ・ 観光客からすると、昼の移動は時間の制約があるため辛い。そのため、船で移動しながら食事ができると便利である。食事は地元の人でも食べたがるようなものがよい。最初に地元の人が飛びつき、九州の観光客が集まり、全国に口コミで伝わっていくのが理想である。船が揺れ、食事をその都度給仕することは難しいため、バイキング形式にするとうよい。しかし、夜にバイキング形式が可能なのは博多と長崎くらいであろう。懸念される事項は年配の方が多くいることである。地に足が着いていない状態で、食事を召し上げるのは好まないのではないかと心配である。若い人を中心としたツアーにしないとうまくいかないのではないかと心配である。
- ・ 納涼船を利用するのであれば、函館や別府の夜景のようにきれいな夜景をみられるように夜間観光にすべきである。また、「夜景観光をしながら納涼船」のようなキャッチ・コピーが必要である。そうでないと、納涼船は単なる宴会船になってしまう。隅田川の納涼船で春は桜、夏は花火を楽しむことができるように、単に乗船するだけでなく、イベントを組み合わせると良い。夜の場合は、ライトアップされていること、景色がきれいなこと、食事ができることが大切である。博多湾で何か工夫できるのではないかと心配である。

### ②船の雰囲気づくりやホスピタリティの向上

船内の雰囲気づくりや、船の外観を特徴的にすること、船内で快適に過ごせるような設備を充実させることなども、クルージングの重要な要素と考えられる。

事業者では、船内放送を変えたり、従業員の制服を変えたりし、たとえ短時間でも船に乗っていることを印象付けるような雰囲気づくりに努めている。

船の外観や船内設備の改善はコストがかかるため、すぐに実施することは難しいと考えられるが、例えば船内のバリアフリー化が十分なされていない場合でも従業員が介助にあたるなど配慮すれば、利用者に満足してもらえる部分があると考えられる。

### 【旅客船事業者へのヒアリング結果】

- ・ マリエラはバリアフリー化されていないが、福祉施設などのお客さんの利用が多い。口コミで広がっているのかもしれない。エレベーターがないので、車椅子の方は、スタッフが3名程度で2階に運んだり、食事のメニューを特別に対応したりしているの、御礼の手紙が送られてくることも多い。
- ・ 従業員には渡船事業は単に人を運ぶだけでなく、海峡横断クルージングという一大イベントだという認識を広め、船内放送を変えたり、雰囲気を出すために制服を変えたりした。
- ・ 船底をグラスボートにして、実際に潜らないが、船を少し傾けて潜っていくような雰囲気が出るような船をつくりたい。ただ船から眺めるだけでなく、体験型の船にして、子どもたちに喜んでもらえるものにしたいと考えている。

#### 【地方自治体へのヒアリング結果】

- ・ 市営納涼船は渡船で使用している船なので、クルーズ用の船の設備とはかなり異なる。乗っているとエンジン音が気になるなど、船の設備面は十分とはいえない。
- ・ 外観から、レトロや源平を感じられる船ができれば、一つのハード施設ができるようなもので、観光客を呼び込むのに非常にウリになる。JRのゆふいんの森や、松山の坊ちゃん列車が成功例である。たった5分間でも楽しめる船が登場すると非常に人気が出ると思う。さらに、関門の両地域をつなぐ船が魅力的になれば、回遊性の向上も期待できるだろう。

#### 【旅行者へのヒアリング結果】

- ・ 飛行機は機体をペイントして、例えばポケモンの絵を描けるが、船でも同じことが出来たら面白い。子どもに人気のあるキャラクターをペイントすると良い。
- ・ ツアーの中で船を利用するためには、船内で楽しみがあるなど、船を利用しなければいけない理由が必要である。特に、乗船時間が長い場合は、時間の過ごし方を工夫する必要がある。飛行機は乗っていても着くまで何もできないため、特に工夫することができないが、船ではそこに魅力をつくる余地がある。
- ・ 船内では、団体客のみでなく、個人客も、楽しく過ごすことを考える必要がある。一つの方策として、船内で現地の方言・景観・歴史等についての面白い案内サービスを行うことが考えられる。その場合、地元の人など案内を聞きたくない人もいるため、歌舞伎や美術館の鑑賞でみられるようなイヤホンガイドを観光客だけに貸し出したらよい。聞きたい人とそうでない人を分けることが大事である。こうすることで、生活路線が観光路線としても活用できる。観光路線だけで成立させることは難しいので、生活路線を基本に考えるべきであろう。機材は1台約2～3万円くらいであろう。まずは九州の中で広め、その後、大阪、名古屋、東京へと口コミが広がるのが理想である。こうすれば単なる移動手段としての船から、案内の魅力により乗船することも目的となる船に変化できるのではないか。
- ・ 観光客にとって時間と価格が重要である。しかし、割合は低いが移動手段としての船を楽しむ人もいる。船が得意でない人はある程度はいるが、船がツアーに含まれているからといって嫌がる人は少ない。

## (2) 利用者の認知度向上およびニーズ把握に関する問題点・課題

### ① 利用者の認知度向上に関する課題

観光客が現地に来てから船があることを知る場合が少なくなく、船に興味があっても乗船できないことが課題としてあげられている。これらについては、宣伝・PRの強化などにより、利用者の認知度を高めていくことが求められる。

また、クルージング船を観光資源の一つとして捉えると、利用者への認知度が高まることによって、クルージングが都市や地域の集客のきっかけとなる可能性も考えられるが、現状はそこまでは至っていない。

#### 【旅客船事業者へのヒアリング結果】

- ・ 「ヴォイジャー」は外観や、揺れ防止など他の船と違う特徴を持っているが、観光客がそれを目当てに来ているというところまではいっていない。来てから、変わった船があるということで知られる方が多い。

#### 【地方自治体へのヒアリング結果】

- ・ 大寿海運の「さよひめ」は、昨年就航した。本来は定期運航ができればよいが、予約があった場合のみの不定期運航のため、利用者への認知が十分でないと思う。
- ・ 博多湾は、ヤフードームや東洋一の高さを誇る観覧車、シーサイド百道やマリノアなど、ウォーターフロントの開発が進んで様々な施設が作られている。クルーズ振興の観点からは、海からみた観光資源の充実につながると考えていたが、実際は観光資源というより、地域住民の娯楽的な要素が大きい。現状では、クルージングが街の集客のきっかけにまではなっていないし、福岡が船に乗りに来る場所というイメージもほとんど持たれていない。
- ・ 観光地の認知度を高める取り組みとしては、旅行雑誌（じゃらんなど）に積極的に掲載してもらうことが最も効果的だと思っている。そのほか、電車の広告、旅行会社へのPRなどを行ってきた。しかし、船があるということは十分には知られておらず、観光地に来てから船があることがわかって、なかなか乗ってもらえない。

### ② 外国人観光客のニーズ把握に関する課題

近年、九州では韓国、中国、台湾など、アジアからの外国人観光客が増加しているが、こうした外国人観光客が、旅先でのクルージングにどの程度ニーズがあるか把握されておらず、事業者などで積極的な取り組みを行っているところもみられない。

行政では、今後、外国人観光客の反応などを見ながら、民間事業者による商品化の可能性について検討していきたいとしている。

#### 【旅客船事業者へのヒアリング結果】

- ・ 福岡には、韓国、中国、台湾から観光客が多く来ている。レストラン船に乗るのは、市や県が招待した財界の方などが多く、一般の観光客が乗船することはまずない。そうした利用も現在は月1回程度であるが、今後増えるよう力を入れていきたい。

### 【地方自治体へのヒアリング結果】

- ・ 外国人観光客が、船の観光に興味があるかどうかについては、実際に今、乗れる船がないのでニーズを把握できていない。
- ・ 日本に来てクルージングを楽しもうと思っている外国人がどの程度いるのか、船に乗ることにどれだけ期待があるのかといった調査はなされていないだろう。
- ・ ニーズがあることがわかれば、民間事業者が動いて、船社がツアーを組むといった動きが出てくるかもしれない。新北九州空港が開港すれば、中国、韓国、ロシアなどから観光客が多く来るだろう。今後、モニター事業を実施していく中で、韓国人や中国人などの反応をみて、具体的にクルージングに関して何ができるか考えていく。可能性があれば、旅行会社とタイアップして商品化を図りたい。

### (3) 運航条件に関する問題点・課題

#### ① 船の揺れへの対応

揺れはクルージングにとって大きな課題であるが、揺れの少ない構造をしている「ヴォイジャー」でも、一般の人が乗るとそれなりに揺れると感じてしまうとされる。船を大型化すると揺れは少なくなるが、そうすると採算が合わなくなることが問題点としてあげられている。

### 【旅客船事業者へのヒアリング結果】

- ・ 関門海峡は潮流が早く、最大で10～11ノット、時速にすると約20kmである。揺れはクルージングにとって最大の敵であるが、揺れが少なくなるよう船を大型化すると、採算が合わない。
- ・ 揺れを少なくする装置は付いているが、あまり船に乗ったことがない方が乗ると、やはりそれなりに揺れると感じてしまう。
- ・ 別府湾は北風が強いので、湾の外に行けばいくほどうねりが強くなる。また、夏は南東の風が強い日が多く、湾内が大きいうねって運航を中止することもあった。

#### ② 採算性確保のための通年運航に関する課題

クルージングは、冬季は、観光がオフシーズンとなり、団体客などが減少することや、天候条件の悪化などにより利用客が減少することが課題としてあげられている。一年を通じて一定の利用者数を確保し採算性を確保するためには、冬季に市民を中心としていかに集客を図るかが課題となっている。

### 【旅客船事業者へのヒアリング結果】

- ・ クルージング事業の弱点として、シーズンが限定されることがある。クルージングで採算を合わせられるのは、東京や、観光客の多い沖縄などに限られているだろう。
- ・ 観光シーズンの谷間である12～2月月にいかにお客さんを集め、1年間コンスタントに稼働させるかが課題であった。夏休みは、企業の貸切ピアクルーズ・バイキングや、納涼船を実施し、地元のお客さんに利用してもらうことに力を入れたが、冬の寒い時期に乗ってもらうのは大変だった。観光のオフシーズンとなる冬場に、いかに集客するかが難しい。

#### 【地方自治体へのヒアリング結果】

- ・ 団体の観光客だけが頼りだと、団体客の少ない時期は稼ぎようがなくなる。観光のオフシーズンは地元の人を中心とした利用がないと成り立たない。

#### 【旅行者へのヒアリング結果】

- ・ イベントに併せて行うクルージングは、時期が限られているため、余程インパクトのあるイベントでない限り、商品として成立することが難しい。ある一定期間利用できることが商品として成立する条件である。
- ・ 船のキャパシティーも重要である。大きさや種類にもよるが、当社としては1便あたり2隻程度しか出航できないのであれば、ツアー商品として利益がでない。

### ③観光目的と移動目的を兼ねたクルージング船の運航に関する課題

②でも述べたように、クルージングは年間を通じて需要を確保することが困難であることから、交通手段を兼ねることでクルージング船の成立可能性が高まると考えられている。ただし、交通手段として2地点間を運航するためには、定期運航が条件であり、利用客がない場合も運航しなくてはいけないことが問題となる。

一方、現在主に移動目的で利用されている渡船は、観光目的でも利用できるような魅力づけをすれば修学旅行や団体客の取り込みなどの可能性があり、収支状況の改善につながることが想定されるが、そのための新船の建造コストが課題となっている。

#### 【旅客船事業者へのヒアリング結果】

- ・ 下関駅の近くでも乗れるなど、もっと色々な所に寄れるようなタクシー的な船があればおもしろいかもしれない。
- ・ マリエラは不定期航路なので、発着地が同じでなくてはいけない。ベイサイドプレイスからマリノアへの移動の需要はある。定期航路にすれば、ベイサイドプレイスからマリノアまで運航できるが、そうすると、利用客がないときも運航しなくてはいけなくなる。

#### 【地方自治体へのヒアリング結果】

- ・ 周遊するだけでは、年間を通じて需要を確保することは難しい。バックにある程度の市場規模が必要ということからも、交通手段を兼ねるクルージング船は可能性があると思う。
- ・ マリエラが、博多ふ頭で乗ってマリノアで降りるというように交通手段としても利用できるようなになれば、利用の可能性が広がるだろう。現在は博多湾内を周遊しているが、湾外まで行けば七ツ釜や虹の松原などの優れた観光資源がある。呼子でイカを食べて、博多に戻ってくるというルートも可能性があるかもしれない。
- ・ 渡船事業に、船内にトイレがあったり、キャビンでゆっくり楽しめたりするような観光目的でも使える船を導入すれば、市民の足にとどまらず、修学旅行や団体客の取り込みなど観光振興にも役立てられると考えられる。市民の足としてだけでは市営渡船が赤字を脱却するのは難しい。また、洞海湾や関門海峡では様々なイベントや花火大会があるので、観光にも使える船として整備しておけば、そうした際に飲み物などを出すこともできる。

#### ④港湾施設に関する課題

博多湾には様々な観光スポットが点在していることから、事業者は複数の地点を結ぶ航路を運航したいと考えているが、船が入ることのできる港湾施設のある地点が限られていることが問題となっている。

また、別府港ではフェリーターミナルの周辺が殺風景で、クルージング船に乗ろうという観光客が利用するには、風情が足りないという問題点があげられている。

##### 【旅客船事業者へのヒアリング結果】

- ・ 博多湾全体の観光スポットを結ぶことができればと思うが、マリエラが入れる港湾施設がある地点が限られている。
- ・ 別府港の周辺は、アプローチが良くない。博多のバイサイドプレイスは、港までのアプローチが木の歩道になっている。

##### 【地方自治体へのヒアリング結果】

- ・ 別府港のフェリーターミナルは、人工的な波止場という感じがする。クルージングを楽しもうと思う観光客にとっては殺風景で、風情が足りないだろう。

#### (4)クルージングへの取り組み体制に関する問題点・課題

##### ①事業者の取り組み体制

クルージング事業は単独ではなく、定期航路の合間に空いている船の有効活用としてクルージングを実施するような形態でなければ、採算をとることは難しいと考えられる。また、レストラン船の場合はホテルやレストランを経営しているなど、複合的な事業展開によって効率化や相乗効果が期待できる体制でなければ、事業を継続することは厳しいとされている。

##### 【旅客船事業者へのヒアリング結果】

- ・ クルーズ単独での成功例はあまりきかない。理想的なのは、船を定期航路として利用しながら、余裕のある時間、日に、有効活用としてクルーズを行う形態だろう。
- ・ レストラン船の実績は厳しいが、グループ会社の中で船の事業はほんの一部であり、広告塔としての意味合いが強いので続けている。単独で採算をとるのは厳しい。グループ会社のパーティや忘年会で利用してもらえるとという利点がある。また、ホールや厨房のスタッフはグループ会社のホテルからきているが、それでも相当の人件費がかかっている。自前でスタッフを確保できない場合は、レストランと専属契約を結ぶため、さらに固定費がかかる。
- ・ クルージングだけではなく、ホテルやレストランなども経営し、別事業からの補填が可能な主体でないと、単独で事業を継続することは厳しい。とはいえ、船とレストランを同時に立ち上げるのは莫大な投資が必要になる。

## ②宿泊施設や旅行代理店との連携に関する課題

宿泊施設との連携については、旅館は観光客が夕食をとるため、レストラン船との競合が起きやすいという課題があげられている。競合を避けるためには、レストラン船を旅館街からある程度離れた場所で運航することが条件となるが、船で夕食を食べた観光客を、港から宿泊施設まで送り届けることが必要となる。一方、ホテルのように夕食を外でとる宿泊施設であれば比較的連携しやすいとされる。ただし、近年では旅館でも泊食分離が進む傾向にあることから、今後は旅館との連携の可能性も高まるものと考えられる。

旅行代理店との連携については、ツアーに予めクルージングが組み込まれていなければ、現地に来てから乗船を決めることはほぼ不可能であり、旅行商品の中にクルージングを組み込んでもらうことが課題となっている。

### 【旅客船事業者へのヒアリング結果】

- ・ 関門エリアは、観光ルートの通過点で、昼食をとる観光客が多い。滞在時間が短いため、ツアーの場合、クルージングが行程に組み込まれていなければ、20～30分程度の自由時間で乗船してもらうことはできない。
- ・ 夜景を眺める船は、食事の時間との関係が難しい。観光客は、旅館の夕食をキャンセルしてまでは乗らないので、そうすると、乗るのは市内の人に限られてしまう。
- ・ 観光地の宿泊施設とクルージングが提携することは通常は難しいが、いくつかのホテルは積極的で、提携することができた。旅館の場合、観光客は宿泊施設で晩ご飯を食べるので全く可能性は無かったが、ホテルとは連携の可能性があった。

### 【地方自治体へのヒアリング結果】

- ・ 観光地でレストラン船をする場合、旅館との競合を避けるため、旅館街からある程度離れた場所で実施することが条件になる。ただし、観光客が夕食を船で食べるとなると、自分で車を運転できないので港から旅館まで送り届けることが必要になる。
- ・ 以前、別府湾にオリアナという大型船が係留されていた。入船料だけでは収入が限られることから、船内をホテルにして修学旅行生などをターゲットに宿泊してもらいたいと考えたが、旅館から反対に合い、実現しなかった。

### 【旅行者へのヒアリング結果】

- ・ 東北地域ではJRや協定先旅館と共同でツアーを企画している。旅館業者は、自分たちのお店だけでなく、町全体の魅力を高めて売ること考え始めている。
- ・ メディアが九州の旅館をととても良いイメージで報道している。これらの旅館は特定のエージェントと提携せずに、独自にリピーターを増やしている。現在JRや旅館会社、行政と組んで、日本各地で知られていない観光地の発掘を行っている。九州では湯布院や黒川温泉の次が欲しい。
- ・ 九州新幹線の開業に合わせて当社でもキャンペーンを行った。また「日本の旬九州キャンペーン」というテーマで10月～3月にかけて全国的に九州を主力訪問エリアに設定した。この中では通常ではないような特典を協定先のホテルや旅館から提供してもらっている。

### ③周辺観光施設等との連携に関する課題

クルージング単独で集客を行うことは難しいため、周辺の観光施設や商業施設との相互割引などの連携が必要と考えられているが、実現していないところもまだ多い。

観光地にとっては、船による観光を新たな魅力としてPRすることで、集客のきっかけとすることも考えられることから、船による観光のPRの強化も求められる。

#### 【旅客船事業者へのヒアリング結果】

- ・ 博多湾内には、能古島、マリノア、ホークスタウン、海の中道など、観光資源が多くあるので、商業施設で買い物をした人にクルーズ船の割引券を配るとか、クルーズ船に乗った人に観覧車の券を配るとか、連携すれば大きなことができると思うが、実現していない。
- ・ 地域の観光施設とタイアップし、施設の入場料と、クルージング料金の割引を相互に実施している。観光協会などとも協力してさらにやっていきたいが、まだできていない。
- ・ クルージング単独では集客できないので、周辺の観光施設等と協力してやっていかないといけない。関門海峡周辺には色々な観光資源があるが、エリア全体として今よりも観光客が増えなければ、クルージング事業は厳しい。

#### 【地方自治体へのヒアリング結果】

- ・ 門司港レトロの歴史的建造物だけで観光客を呼ぶことは限界があると感じているので、船による観光のPRも今後積極的に行ってきたい。

### ④行政との連携に関する課題

行政が観光事業の計画を立てる際などは計画段階で民間企業の意見を聞き、官民が一体となって観光振興に取り組んでいく姿勢で取り組んでほしいとの要望があげられている。また、民間事業者にとっては、行政の縛りが多いと感じるため、柔軟性を持ってほしいとの要望があげられている。

#### 【旅客船事業者へのヒアリング結果】

- ・ 行政は、観光事業の計画を立てる際など、計画の段階で民間企業の意見を聞いてほしい。官と民が一緒になって押し上げていくような姿勢があれば良い。企業は利害関係も絡むが、それを束ねることができれば、思い切った取り組みもできるだろう。
- ・ 門司港レトロとしての統一性は必要なので、それを守るための規制は必要だと思うが、運用にあたって縛りが多い。行政は、もっと柔軟性を持ってやってほしい。門司港レトロのコンセプトを逸脱しないところのバランスは難しいが、統一性が守られているにも関わらず、実現できないことが往々にしてある。

### ⑤クルージング利用の基礎となる海への親しみの創出

対象地域においては、市民が日常的に海に親しむ機会が喪失していることが共通した課題としてあげられている。また、街に海のイメージが少ないために、観光客がクルージングに魅力を感じない一因となっていることも想定される。

行政では今後、こうした状況を改善するため、港の整備を通じて海辺を生かしたまちづくりや市民が海に親しむ機会の創出に取り組んでいきたいとしている。

#### 【旅客船事業者へのヒアリング結果】

- ・ 別府湾では昔貸しポート業があったが、今はテトラが多くなり、なくなってしまった。また、子どもの頃は、防波堤でござを敷いてビールを飲む風景が良く見られた。今は住吉浜の海水浴場も海水浴客が減り、釣りなど、海に親しむ機会が少なくなっている。
- ・ 別府市内には市電が走っていたが、現在は幅の広い国道10号が走り海と市街が隔離されている。そのことも、海への親しみがなくなっている要因として大きいと思う。
- ・ 海に親しみが無いところでクルージングをアプローチしても難しいのではないかと。若い人は船に乗るといって大きな船に乗るといってイメージしか持っていないだろう。

#### 【地方自治体へのヒアリング結果】

- ・ 福岡市では港湾計画の見直しの中で、海辺を活かしたまちづくりを進めるため、須崎ふ頭に旅客船ターミナルなどを整備することを検討している。この計画が実現すれば、市民が海に親しむ機会が今より増加することが期待できる。
- ・ 別府が海に面していることは財産で、その財産を活かさないといけない。昔は海と街が一続きで市民に近い存在だったが、現在は広い国道ができて街と海が寸断されたような形になってしまった。生活空間としても心理的にも、離れた場所という印象がある。観光客にとっても別府は温泉のイメージが強く、海のイメージは弱い。
- ・ 別府湾は、今後、国の直轄事業で海岸整備を進めていく予定である。テトラをなくして海浜にしたり、クルーズ船のバースをつくったりする計画がある。これらが実現すれば、市民が海に親しむ機会が今よりは増えるかもしれない。



### 第3章 クルージング利用者へのアンケート調査結果



## 1. アンケート調査の概要

### (1) 調査目的

調査対象地域において運航されるクルージング航路の利用者を対象に、旅行形態やクルージング航路の利用状況および評価、船を利用した観光に対する意向等を調査し、対象地域におけるクルージング航路の活用と発展方策の検討材料とすることを目的とする。

### (2) 調査対象航路

対象地域のうち、クルージング航路が運航されている博多湾および関門海峡において、調査票の配布・回収の協力が得られた以下の3事業者の航路を対象とする。

#### ①博多湾クルージング「マリエラ」

西日本鉄道(株)が博多湾において運航しているレストラン船(499トン、定員400名)。

#### ②関門海峡遊覧船「ヴォイジャー」

(株)西日本海運が関門海峡において運航している遊覧船(132トン、定員200名)で、利用者の大半は観光客と考えられる。なお、船体は揺れに応じて「HSCC」という無動揺装置で揺れを自動的に制御することができ、揺れの少ない構造となっている。

#### ③五島航路「太古」

野母商船(株)が博多～五島列島(長崎県)において運航している定期フェリー(1,260トン、350名)。博多発の下り便は、船中泊となる(0:02博多発→9:00福江着)。

なお、本航路は、本土と離島間の交通手段としての役割が大きいが、アンケート実施に協力が得られたため、参考として調査結果を記載している。

### (3) 調査方法

事業者の協力により、乗船時に配布し、船内で対象者が記入し、下船時に回収を行った。

#### (4) 調査期間

各航路の調査期間は、表3-1-1の通りである。

表3-1-1 調査期間

航路名	調査期間
博多湾クルージング「マリエラ」	2005年9月～2006年2月
関門海峡遊覧船「ヴォイジャー」	2005年9月
五島航路「太古」	2005年9月

#### (5) 回収状況

回収数は、博多湾クルージング「マリエラ」が48票、関門海峡遊覧船「ヴォイジャー」が192票、五島航路「太古」が126票となっている。

表3-1-2 回収状況

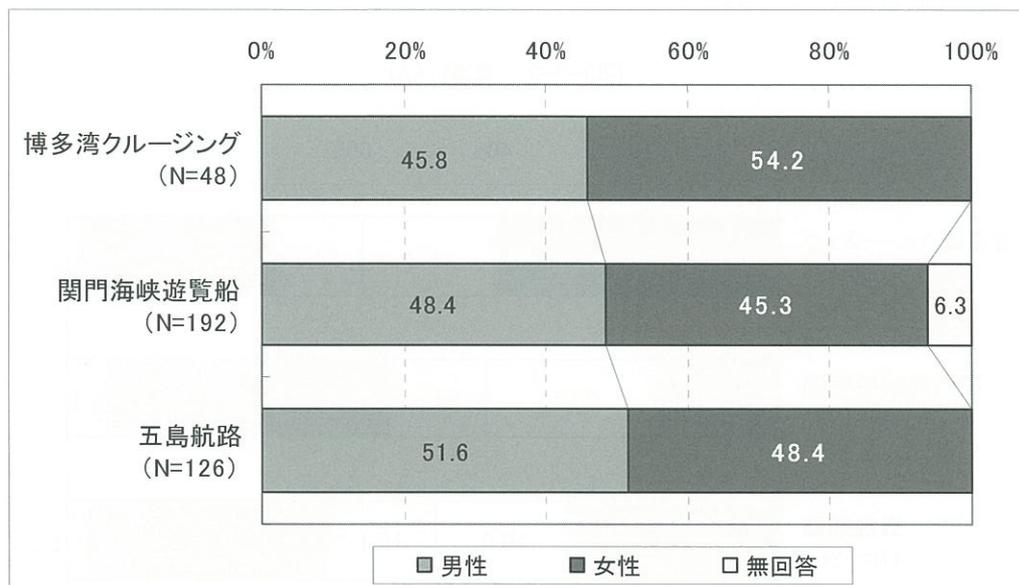
航路名	平日	休日	計
博多湾クルージング「マリエラ」	32	16	48
関門海峡遊覧船「ヴォイジャー」	100	92	192
五島航路「太古」	51	75	126
合 計	183	183	366

## 2. 対象者の属性

### (1) 性別

回答者の性別をみると、博多湾クルージングは「女性」が半数強（54.2%）で、「男性」（45.8%）よりも多い。関門海峡遊覧船および五島航路は、いずれも「男性」が50%前後で、「女性」よりやや多くなっている。

図3-2-1 性別 (SA)



注1) 「SA」は単数回答、「MA」は複数回答を示す。以下同様。

注2) パーセンテージ (%) は小数点第2位を四捨五入しているため、合計値が100%にならない場合がある。

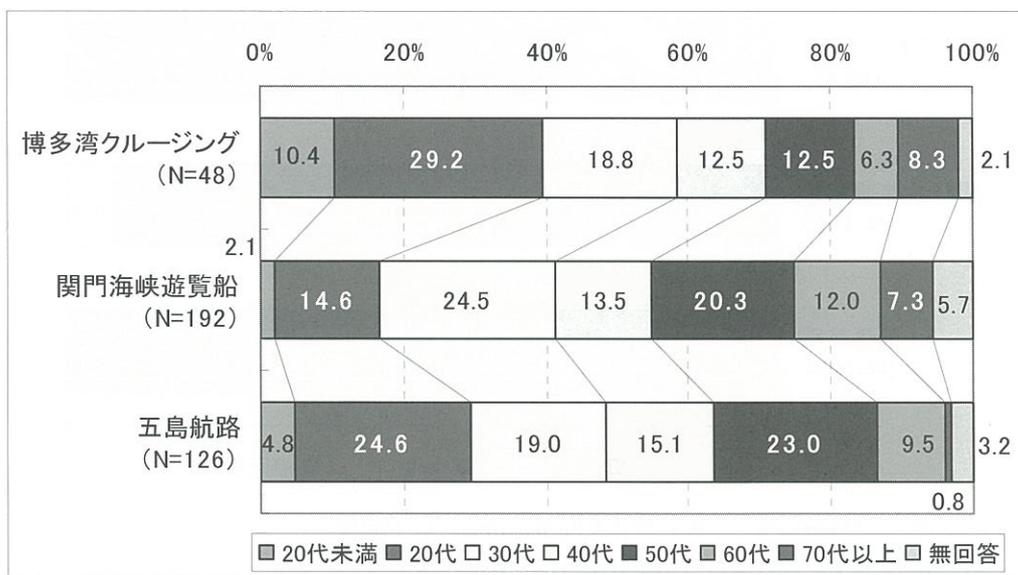
## (2) 年齢

回答者の年齢をみると、博多湾クルージングは「20代」が最も多く約3割（29.2%）を占め、次いで「30代」が2割弱（18.8%）となっている。

関門海峡遊覧船は、「30代」が約4分の1（24.5%）、「50代」が約2割（20.3%）となっている。

五島航路は、「20代」および「50代」がそれぞれ約4分の1（24.6%、23.0%）、「30代」が約2割（19.0%）となっている。

図3-2-2 年齢(SA)

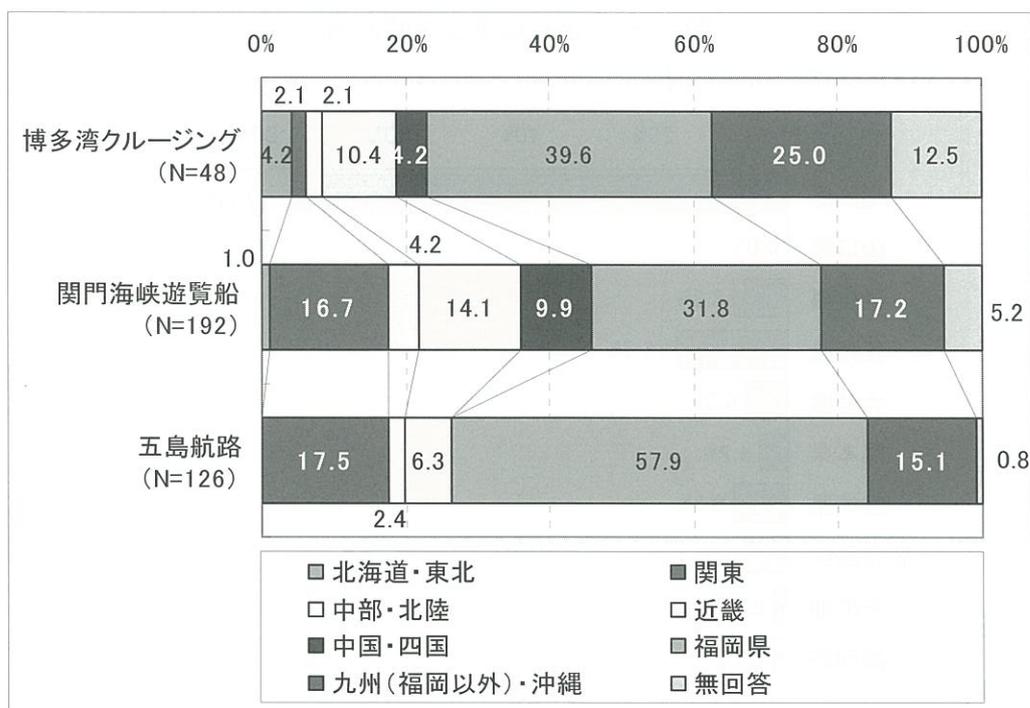


### (3) 居住地

回答者の居住地をみると、3航路とも「福岡県」が最も多く（39.6%、31.8%、57.9%）、次いで「九州（福岡以外）・沖縄」と続いており（25.0%、17.2%、15.1%）、九州居住者が半数～7割強を占めている。

そのほか、博多湾クルージングは「近畿」（10.4%）、関門海峡遊覧船は「関東」（16.7%）、「近畿」（14.1%）、五島航路では「関東」（17.5%）が1割以上となっている。

図3-2-3 居住地 (SA)



注) 居住地は、各県を以下の通りに分類している。

北海道・東北	北海道、青森、岩手、宮城、秋田、山形、福島
関東	東京、神奈川、埼玉、千葉、茨城、栃木、群馬、山梨
中部・北陸	新潟、長野、富山、石川、福井、愛知、岐阜、静岡、三重
近畿	大阪、兵庫、京都、滋賀、奈良、和歌山
中国・四国	鳥取、島根、岡山、広島、山口、徳島、香川、愛媛、高知
九州(福岡以外)・沖縄	佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄

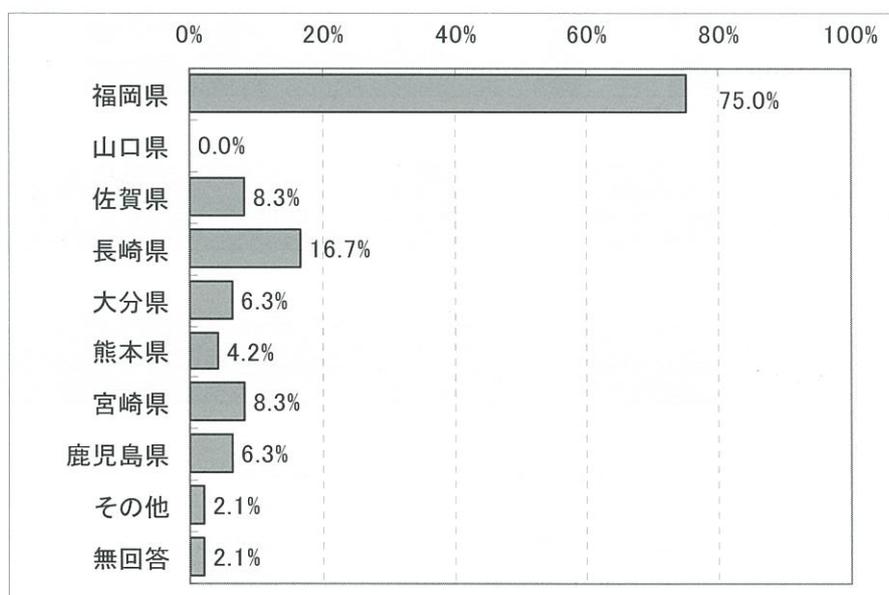
### 3. 対象者の旅行形態

#### (1) 旅行の主な目的地

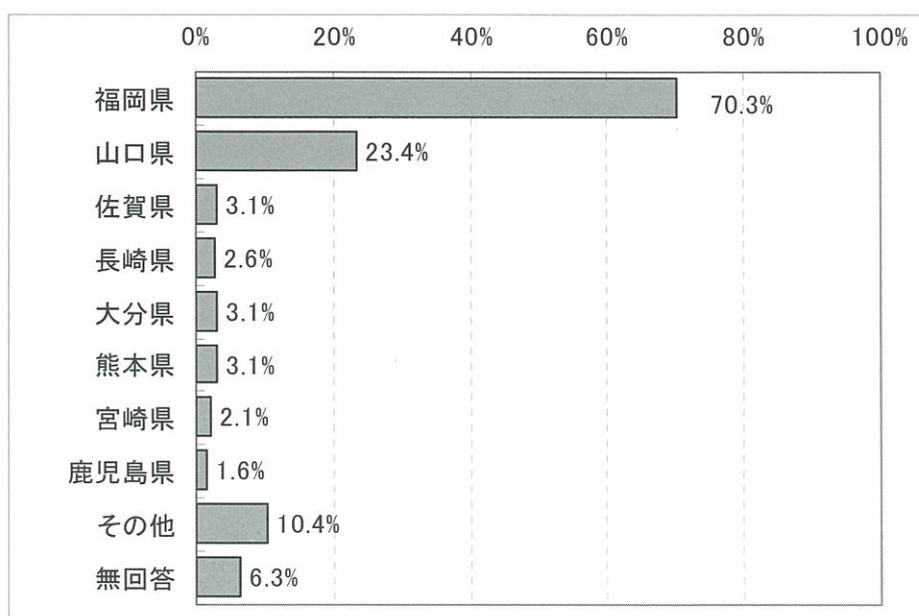
旅行の主な目的地をみると、博多湾クルージングは「福岡県」が4分の3（75.0%）で最も多く、次いで「長崎県」が2割弱（16.7%）となっている。関門海峡遊覧船は「福岡県」が約7割（70.3%）、「山口県」が2割強（23.4%）となっている。五島航路は「長崎県」が8割以上（85.7%）で最も多く、次いで「福岡県」が2割弱（15.1%）となっている。

図3-3-1 旅行の主な目的地(MA)

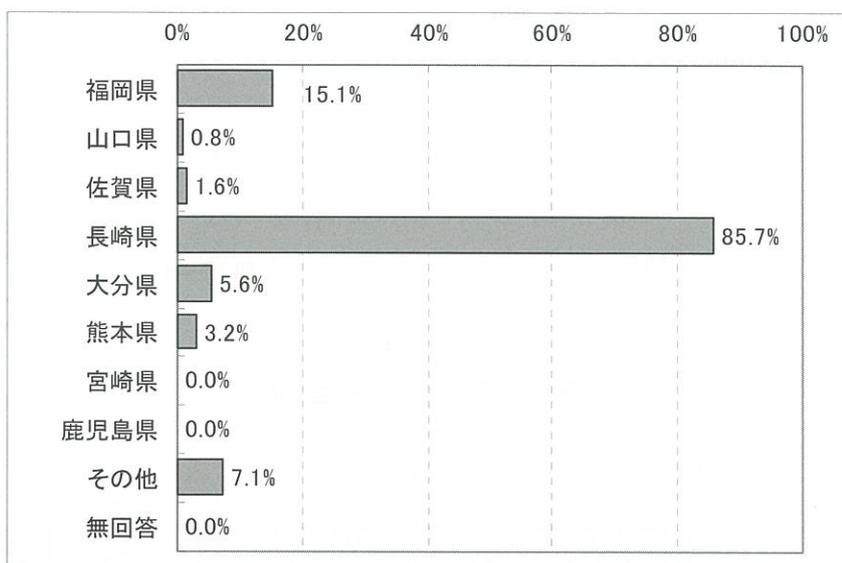
【博多湾クルージング (N=48)】



【関門海峡遊覧船 (N=192)】



【五島航路 (N=126)】



■ 「その他」の回答

【関門海峡遊覧船】

性別	年代	居住地	回答
女性	50代	兵庫県	京都
女性	30代	山口県	門司
男性	20代	山形県	門司港
女性	60代	福岡県	北九州
男性	30代	福岡県	ディスカバー北九州
女性	30代	大阪府	日帰りドライブ
女性	60代	鹿児島県	門司港
男性	50代	群馬県	門司のみ
男性	50代	大分県	香川県、広島県
女性	—	—	門司
女性	30代	東京都	東京
女性	70代	熊本県	広島
—	40代	埼玉県	東京
女性	—	—	広島県

【五島航路】

性別	年代	居住地	回答
男性	50代	長崎県	壱岐、対馬、五島列島
女性	30代	長崎県	青森
男性	50代	福岡県	四国
女性	60代	長崎県	福江
女性	50代	長崎県	長野
女性	50代	長崎県	名古屋
女性	50代	長崎県	長野
女性	60代	熊本県	愛知県

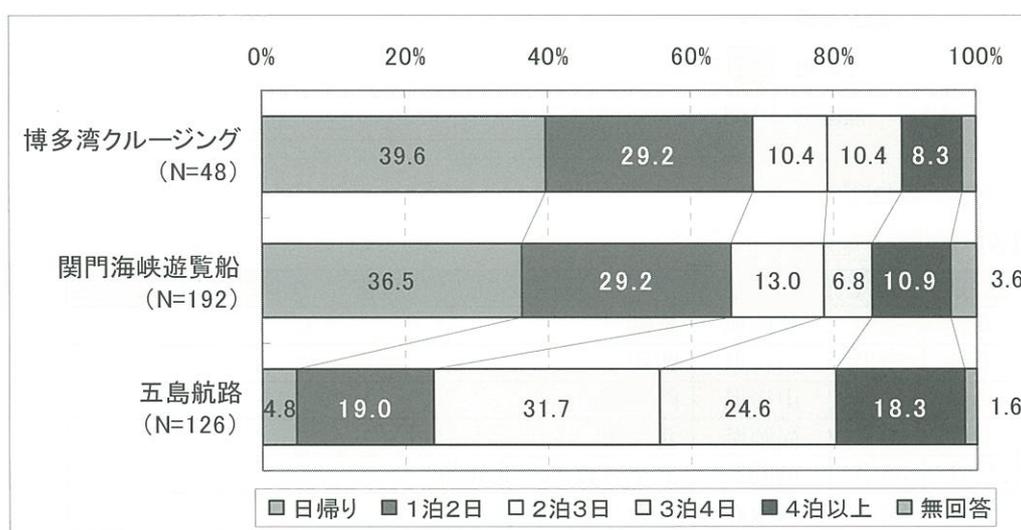
注) 博多湾クルージングについては、「その他」の具体的な回答はなかった。

## (2) 旅行の日程

旅行の日程をみると、博多湾クルージングおよび関門海峡遊覧船では「日帰り」が4割弱（39.6%、36.5%）で最も多く、次いで「1泊2日」が3割弱（29.2%、29.2%）となっている。

一方、五島航路は「2泊3日」が3割強（31.7%）で最も多く、次いで「3泊4日」が約4分の1（24.6%）、「1泊2日」が約2割（19.0%）となっている。五島航路は、福岡→五島列島（下り便）が船中泊となることもあり、他の航路と比べて宿泊を伴う割合が高くなっている。

図3-3-2 旅行の日程 (SA)



### (3) 旅行の同行者

旅行の同行者をみると、博多湾クルージングは「2人」および「5人以上」がそれぞれ3割前後（31.3%、29.2%）となっている。関門海峡遊覧船は「2人」が最も多く、半数以上（54.2%）を占めている。五島航路は「2人」（27.8%）、「5人以上」（23.8%）、「本人1人」（22.2%）がそれぞれ2～3割となっている。

また、同行者との関係は、博多湾クルージングでは「家族」および「友人」がそれぞれ3割前後（29.2%、31.3%）となっている。関門海峡遊覧船は「家族」が半数以上（56.3%）を占めている。五島航路は「友人」が4割弱（38.9%）で最も多く、次いで「家族」が2割強（23.0%）となっている。

図3-3-3 旅行の同行者 (SA)

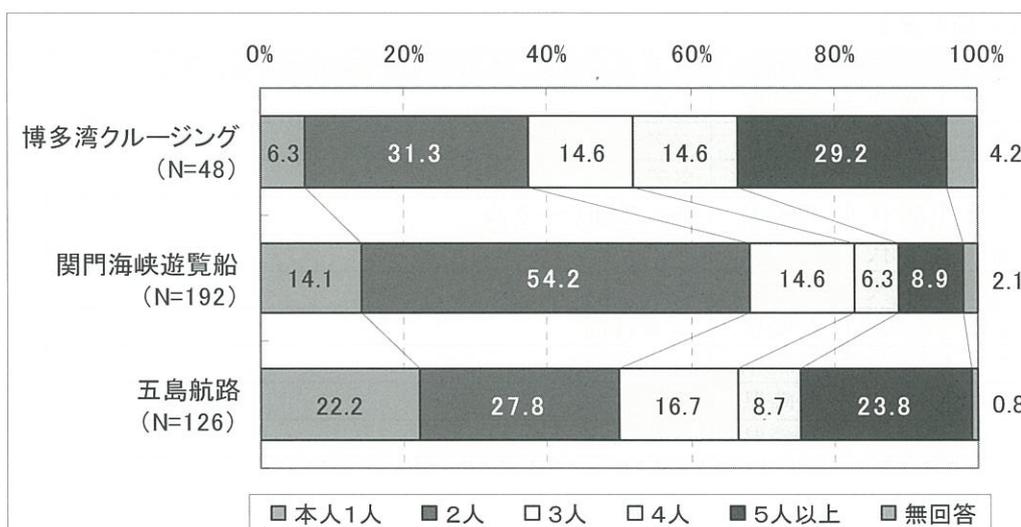
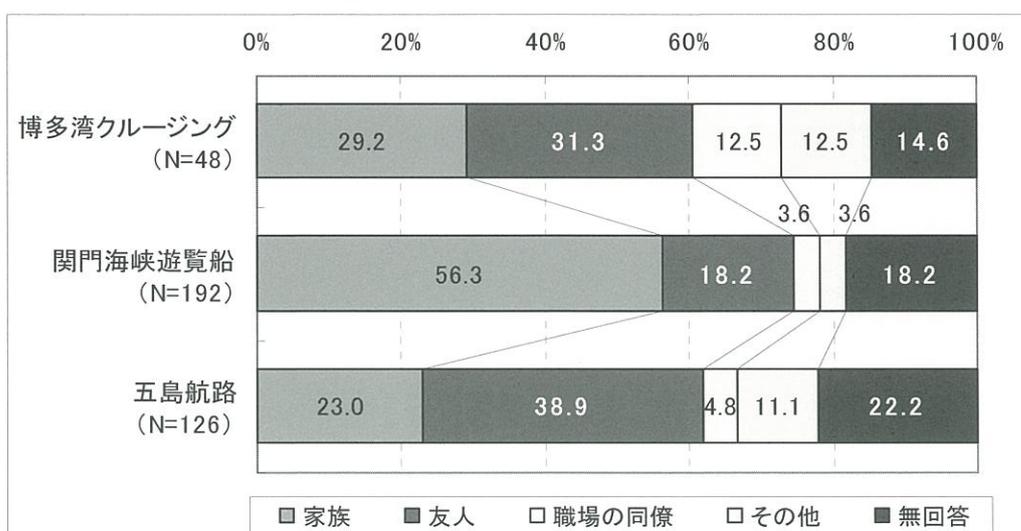


図3-3-4 同行者との関係 (SA)



■ 「その他」の回答

【博多湾クルージング】

性別	年代	居住地	回答
女性	70代	福岡県	同窓会
男性	20代	福岡県	恋人
女性	70代	熊本県	同級生
女性	20代	福岡県	彼氏

【関門海峡遊覧船】

性別	年代	居住地	回答
男性	20代	福岡県	夫婦
—	—	—	親族
男性	30代	千葉県	恋人
男性	60代	福岡県	孫

【五島航路】

性別	年代	居住地	回答
女性	20代	福岡県	学校
女性	60代	福岡県	ツアー
女性	50代	福岡県	ツアー
男性	50代	福岡県	野外活動サークル
男性	70代	福岡県	ツアー
男性	30代	東京都	恋人
女性	60代	長崎県	JA女性部
女性	50代	長崎県	JA女性部
女性	50代	長崎県	JA婦人会
女性	50代	長崎県	JA女性部

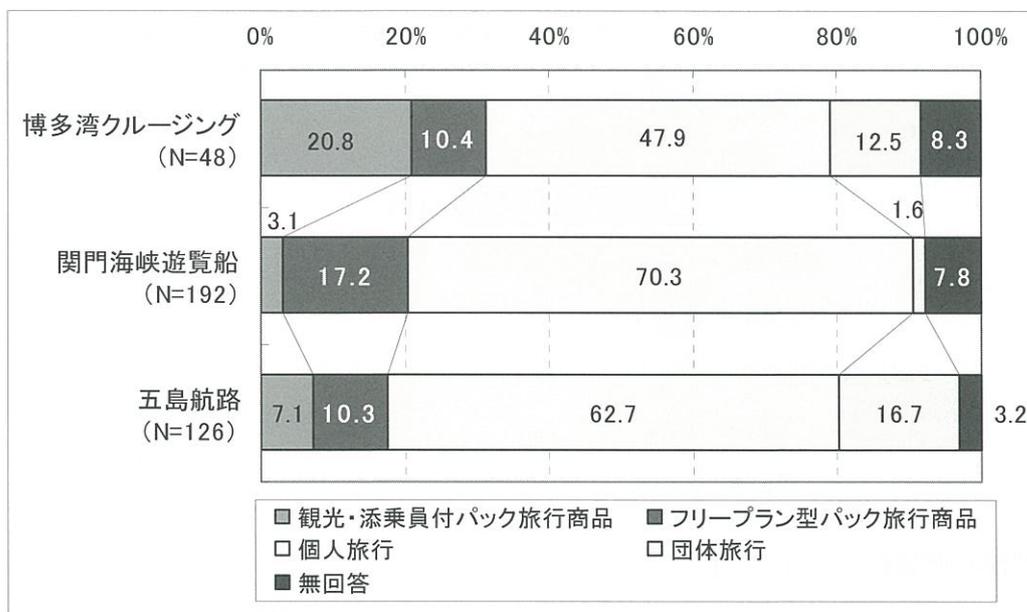
#### (4) 旅行商品

旅行商品をみると、博多湾クルージングは、「個人旅行」が半数弱（47.9%）を占め、次いで「観光・添乗員付パック旅行商品」が約2割（20.8%）となっている。

関門海峡遊覧船では「個人旅行」が約7割（70.3%）で最も多く、次いで「フリープラン型パック旅行商品」が2割弱（17.2%）である。

また、五島航路は「個人旅行」が6割強（62.7%）で最も多く、次いで「団体旅行」が2割弱（16.7%）となっている。

図3-3-5 旅行商品 (SA)



### (5) 主な利用交通機関

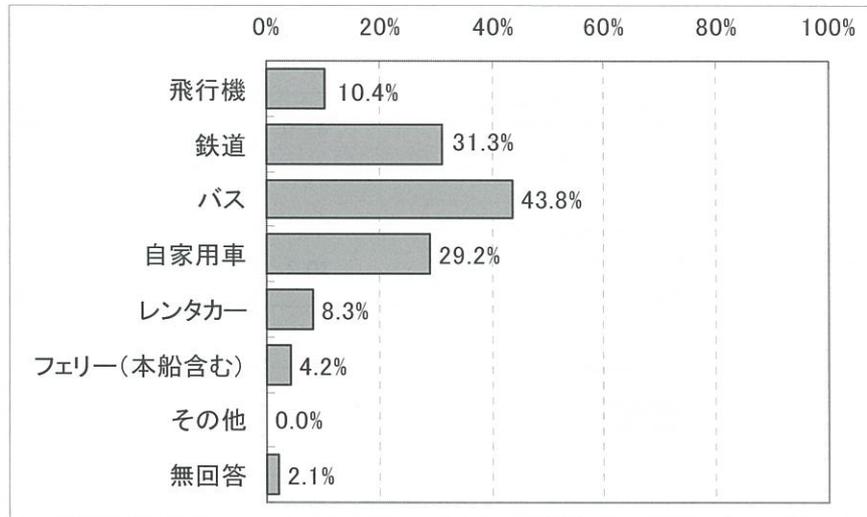
主な利用交通機関をみると、博多湾クルージングは、「バス」が4割強（43.8%）で最も多く、そのほか、「鉄道」（31.3%）や「自家用車」（29.2%）が利用されている。

関門海峡遊覧船は「鉄道」（44.8%）および「自家用車」（41.7%）の利用が多い。

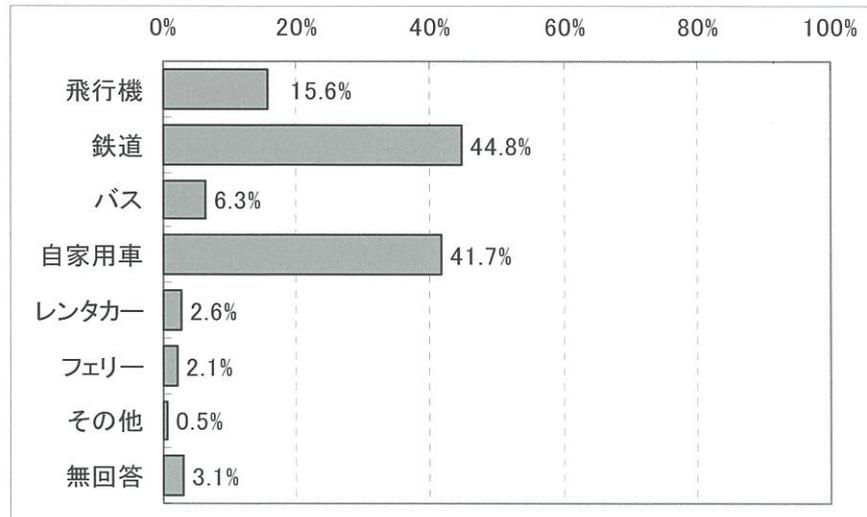
五島航路は、「フェリー（本船含む）」が7割強（71.4%）で最も多く、次いで「バス」（27.0%）、「飛行機」（19.8%）などが利用されている。

図3-3-6 主な利用交通機関(MA)

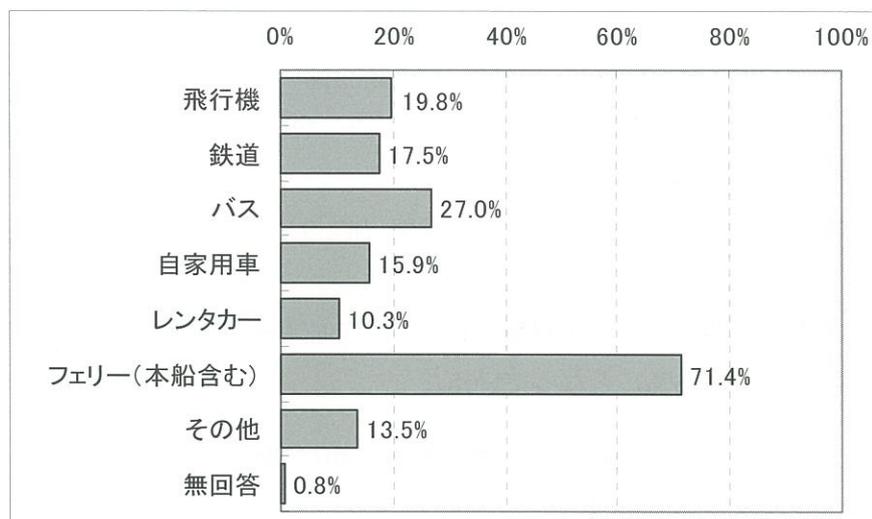
【博多湾クルージング (N=48)】



【関門海峡遊覧船 (N=192)】



【五島航路 (N=126)】



■「その他」の回答

【関門海峡遊覧船】

性別	年代	居住地	回答
女性	60代	京都府	タクシー

【五島航路】

性別	年代	居住地	回答
女性	30代	福岡県	バイク
男性	40代	福岡県	渡船
女性	30代	東京都	送迎してもらった。
男性	30代	京都府	自転車
女性	50代	神奈川県	タクシー
女性	—	神奈川県	タクシー
女性	50代	神奈川県	タクシー
女性	20代	福岡県	知人に借りた車
男性	20代	福岡県	原付
女性	50代	福岡県	タクシー
女性	20代	福岡県	タクシー
男性	30代	福岡県	バイク
男性	30代	長崎県	タクシー
男性	50代	福岡県	タクシー
男性	50代	福岡県	漁船
男性	30代	沖縄県	自転車

注) 博多湾クルージングについては、「その他」の具体的な回答はなかった。

#### 4. 調査対象航路の利用状況と感想

##### (1) 知ったきっかけ

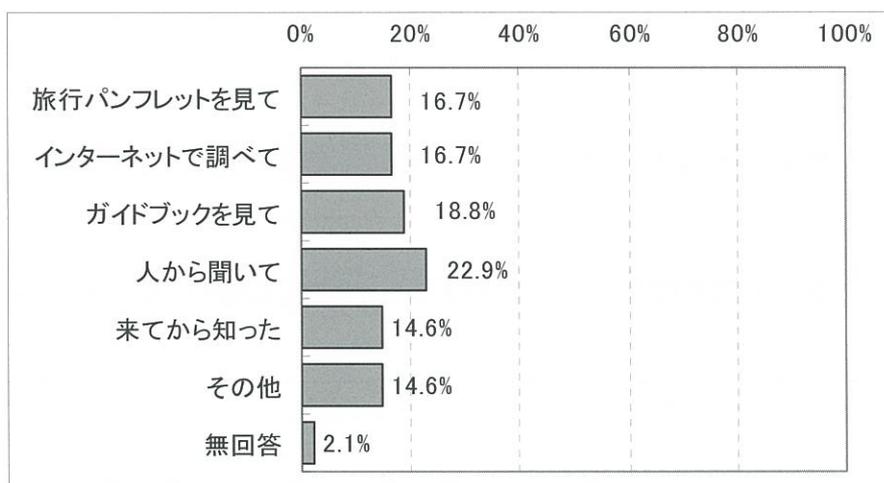
博多湾クルージングを知ったきっかけは、「人から聞いて」(22.9%)、「ガイドブックを見て」(18.8%)、「旅行パンフレットを見て」(16.7%)、「インターネットで調べて」(16.7%)などがあげられている。

関門海峡遊覧船は「来てから知った」が半数弱(45.8%)で最も多く、次いで「ガイドブックを見て」が2割弱(17.2%)となっている。

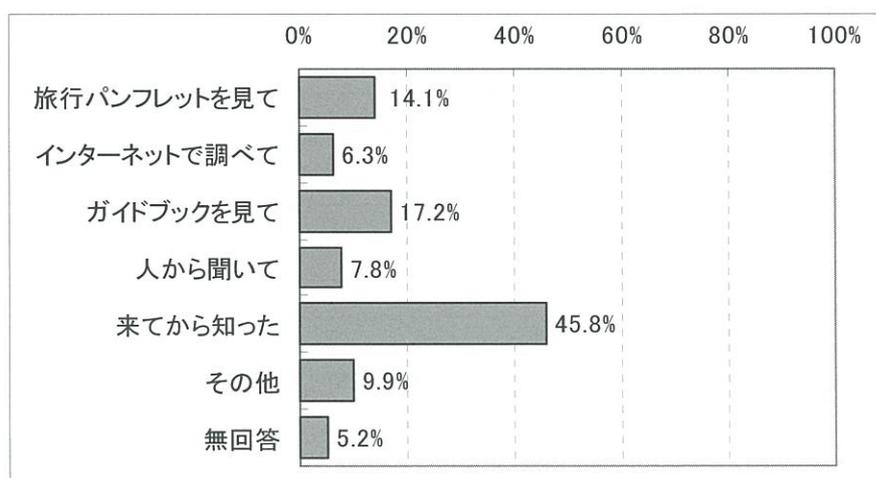
五島航路は「人から聞いて」が4割強(42.1%)で最も多く、次いで「インターネットで調べて」が約2割(20.6%)となっている。

図3-4-1 知ったきっかけ(MA)

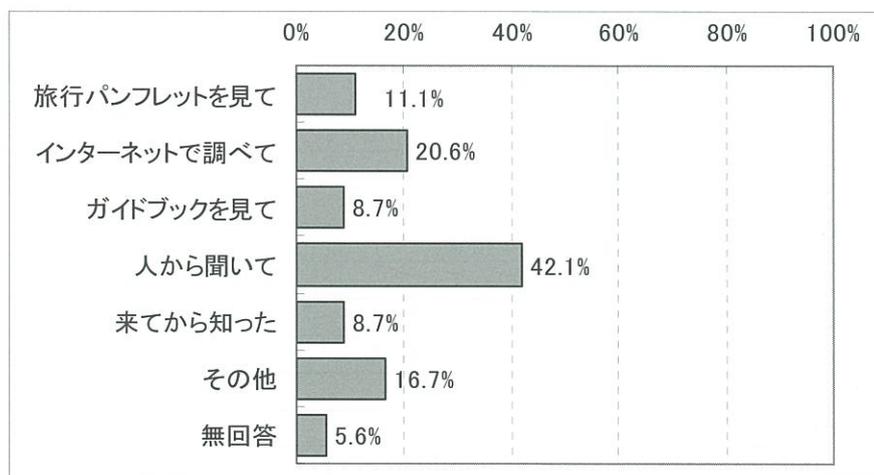
【博多湾クルージング (N=48)】



【関門海峡遊覧船 (N=192)】



【五島航路 (N=126)】



■ 「その他」の回答

【博多湾クルージング】

性別	年代	居住地	回答
女性	20代	福岡県	チケットがあたりました。
女性	70代	福岡県	バスのちらし
女性	50代	和歌山県	招待旅行
男性	20代	福岡県	しってた
女性	50代	福岡県	お仕事にて
男性	9代	福岡県	船にのった時

【関門海峡遊覧船】

性別	年代	居住地	回答
男性	20代	福岡県	みた
女性	60代	兵庫県	幼少の頃から
女性	50代	佐賀県	ホテルのパンフで
女性	30代	東京都	ホテルのインフォメーションで
女性	60代	福岡県	以前に来たから
男性	60代	福岡県	歴史
女性	30代	福岡県	以前パンフレットを頂いて。
—	60代	福岡県	新聞
男性	70代	福岡県	以前より知っていた
女性	30代	福岡県	知っていた
男性	20代	福岡県	前回利用
女性	60代	京都府	旅行会社から

【五島航路】

性別	年代	居住地	回答
女性	50代	長崎県	前から知っていた
女性	50代	神奈川県	世話人同行
男性	60代	福岡県	以前から知っていた
女性	10代	福岡県	旅行会社から
女性	10代	福岡県	旅行会社
女性	60代	福岡県	ツアーの指定
男性	50代	長崎県	前から知っていた
男性	40代	福岡県	複数回利用している
女性	20代	福岡県	以前から利用してる
男性	40代	愛知県	前から知っていた
女性	50代	福岡県	ツアー
女性	20代	千葉県	JTB 担当者が乗ったことがあり、薦めてくれた。
男性	30代	東京都	JTB 窓口にて
女性	50代	長崎県	前から知っている

(2) 利用した理由

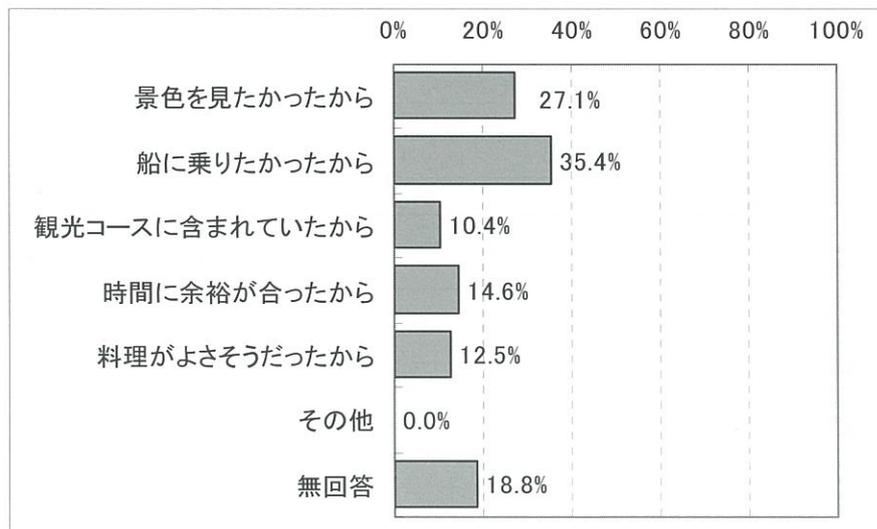
利用した理由は、博多湾クルージングは「船に乗りたかったから」が4割弱 (35.4%)、「景色を見たかったから」が3割弱 (27.1%) となっている。

関門海峡遊覧船は「景色を見たかったから」が6割強 (62.5%) で最も多く、次いで「船に乗りたかったから」が4割弱 (37.0%) となっている。

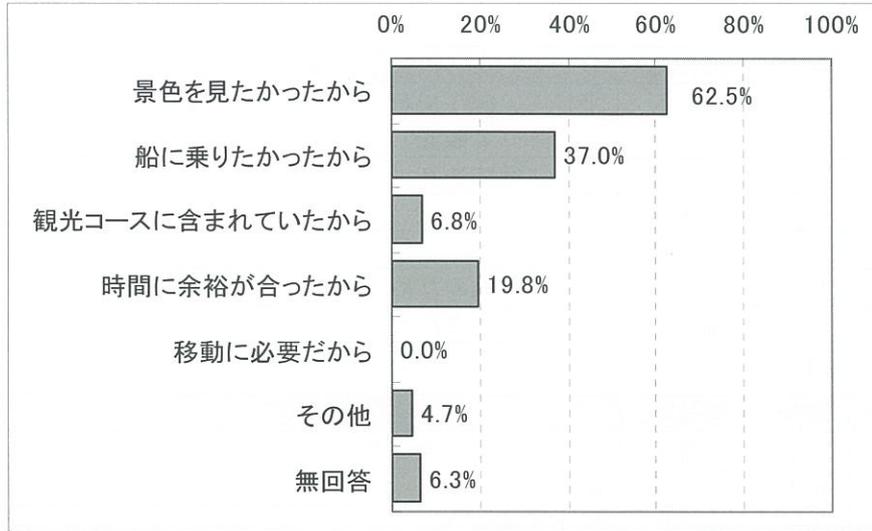
一方、五島航路は「移動に必要だから」が6割以上 (64.3%) となっている。

図3-4-2 利用した理由 (MA)

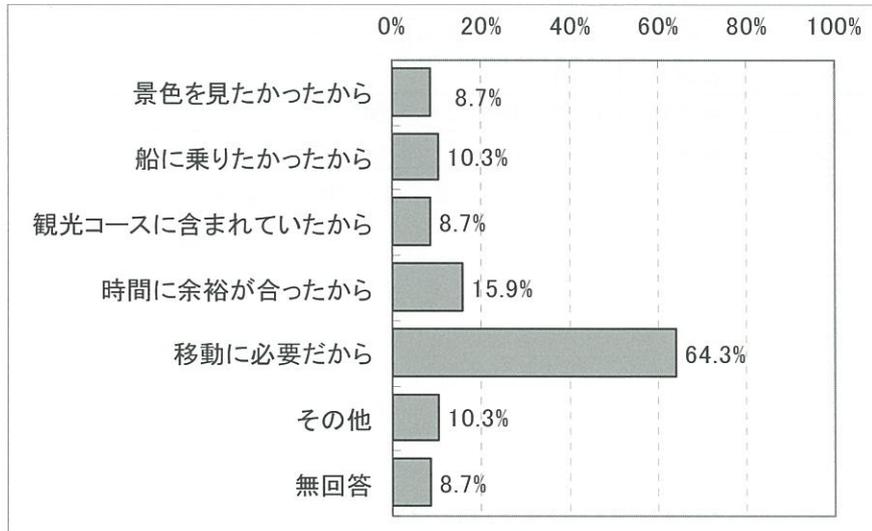
【博多湾クルージング (N=48)】



【関門海峡遊覧船 (N=192)】



【五島航路 (N=126)】



■ 「その他」の回答

【関門海峡遊覧船】

性別	年代	居住地	回答
—	70代	大阪府	平日で、源平史跡めぐりのバスが運休のため
女性	50代	兵庫県	島に降りて観光したかった
女性	30代	東京都	義経に興味あり
男性	30代	福岡県	なんとなく
女性	30代	千葉県	NHK で見た
女性	30代	大分県	子供の体験のため
女性	50代	福岡県	以前から見たかった

【五島航路】

性別	年代	居住地	回答
男性	30代	京都府	行程、時間が合った
男性	40代	福岡県	釣り
男性	60代	福岡県	時間効率が良い
女性	20代	福岡県	直行で便利だから
男性	40代	福岡県	単身赴任中
女性	20代	福岡県	乗換なしで目的地にいけるので
男性	50代	福岡県	安価であった
女性	20代	東京都	夜間に移動できて便利
男性	20代	東京都	便利だから（一泊分できることなど）

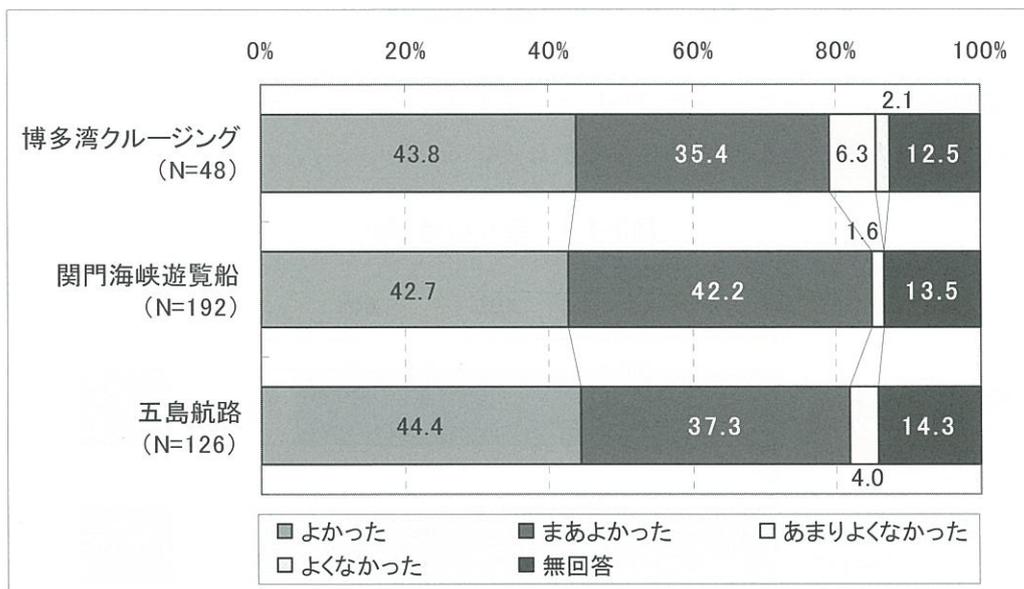
注) 博多湾クルージングについては、「その他」の具体的な回答はなかった。

(3) 利用した感想

① 運航ルートについて

運航ルートに関する感想をみると、3 航路とも「よかった」が4割強（43.8%、42.7%、44.4%）で最も多く、「まあよかった」（35.4%、42.2%、37.3%）を合わせると、8割前後が運航ルートに関してよかったとしている。

図3-4-3 運航ルート(SA)



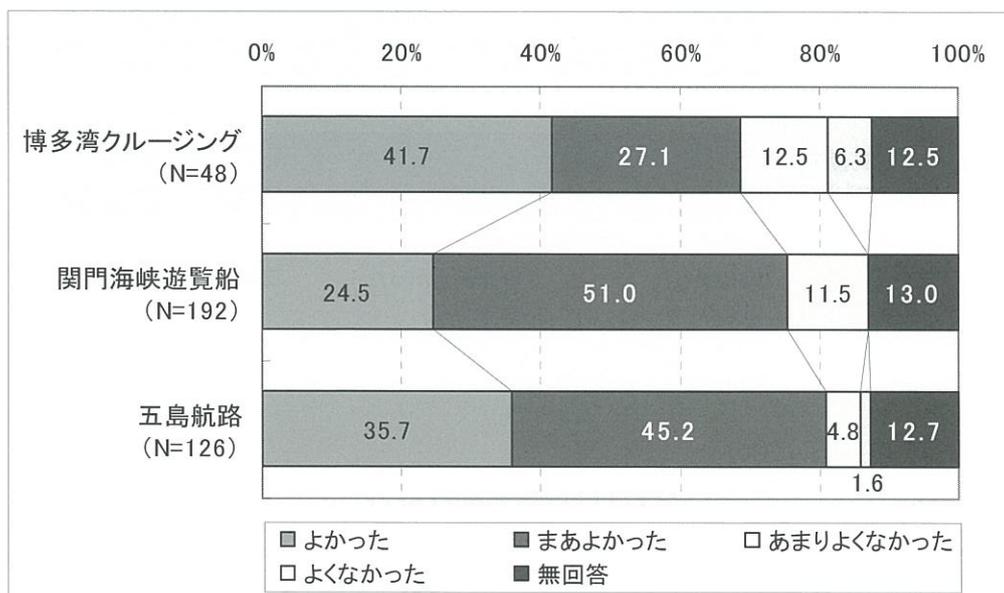
## ②乗り心地について

乗り心地についてみると、博多湾クルージングは「よかった」（41.7%）と「まあよかった」（27.1%）を合わせると、7割弱の人は乗り心地がよかったとしている。一方、「よくなかった」（6.3%）と「あまりよくなかった」（12.5%）を合わせると、2割弱の人はよくなかったとしている。

関門海峡遊覧船は、「まあよかった」が約半数（51.0%）で最も多く、「よかった」（24.5%）と合わせると約4分の3の人がよかったとしている。一方、「あまりよくなかった」は1割強（11.5%）となっている。

五島航路は、「よかった」（35.7%）と「まあよかった」（45.2%）がそれぞれ3～4割で、約8割の人が乗り心地がよかったとしている。

図3-4-4 乗り心地 (SA)



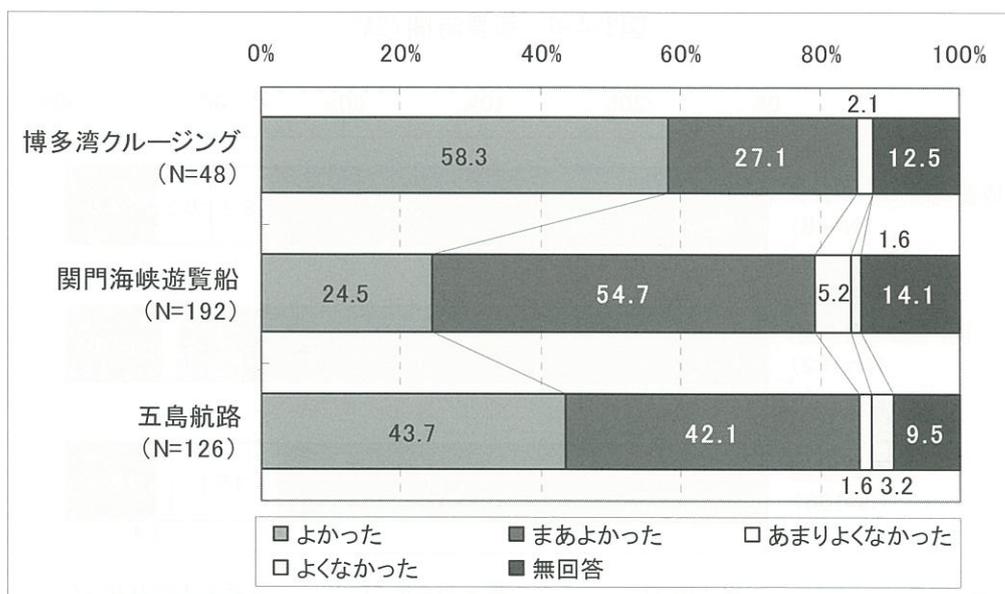
### ③船内設備／サービスについて

船内設備／サービスについてみると、博多湾クルージングは「よかった」が6割弱（58.3%）で最も多く、「まあよかった」（27.1%）と合わせると、8～9割（85.4%）が船内設備／サービスがよかったとしている。

関門海峡遊覧船は、「まあよかった」が半数強（54.7%）で最も多く、「よかった」（24.5%）と合わせて、約8割の人がよかったとしている。一方、「よくなかった」（1.6%）、「あまりよくなかった」（5.2%）を合わせると1割弱となっている。

五島航路は、「よかった」（43.7%）および「まあよかった」（42.1%）がそれぞれ4割強であり、約9割の人がよかったとしている。

図3-4-5 船内設備／サービス(SA)



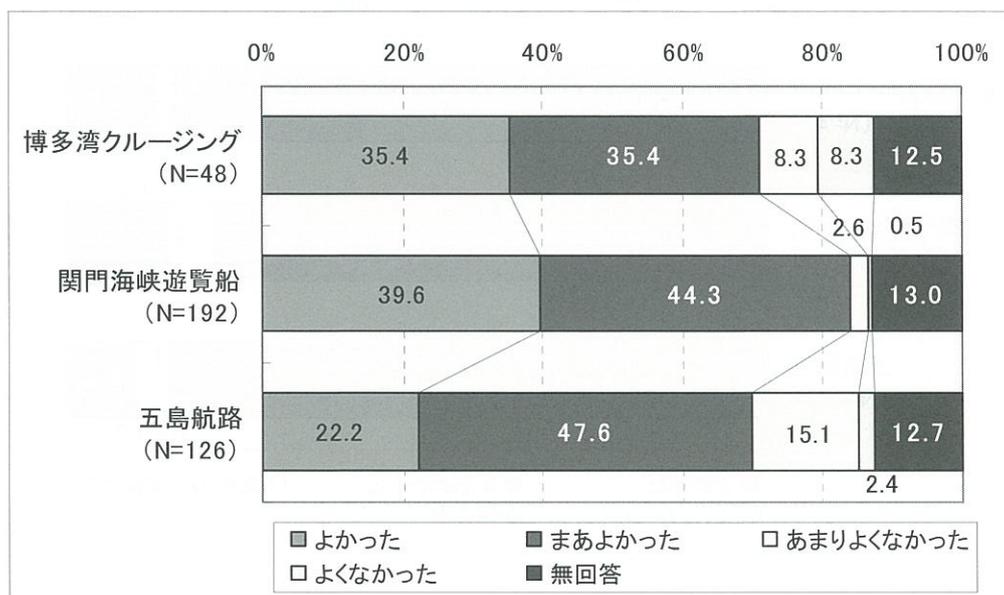
#### ④所要時間について

所要時間についてみると、博多湾クルージングでは、「よかった」（35.4%）と「まあよかった」（35.4%）を合わせると、約7割がよかったとしている。一方、「あまりよくなかった」、「よくなかった」はそれぞれ1割弱（8.3%）で、2割弱の人がよくなかったとしている。

関門海峡遊覧船は、「よかった」（39.6%）と「まあよかった」（44.3%）がそれぞれ4割前後であり、8割強が所要時間についてよかったとしている。

五島航路は、「まあよかった」が半数弱（47.6%）で最も多く、「よかった」（22.2%）と合わせると、約7割がよかったとする一方、「あまりよくなかった」も15.1%あり、「よくなかった」（2.4%）と合わせて2割弱の人はよくなかったとしている。

図3-4-6 所要時間(SA)



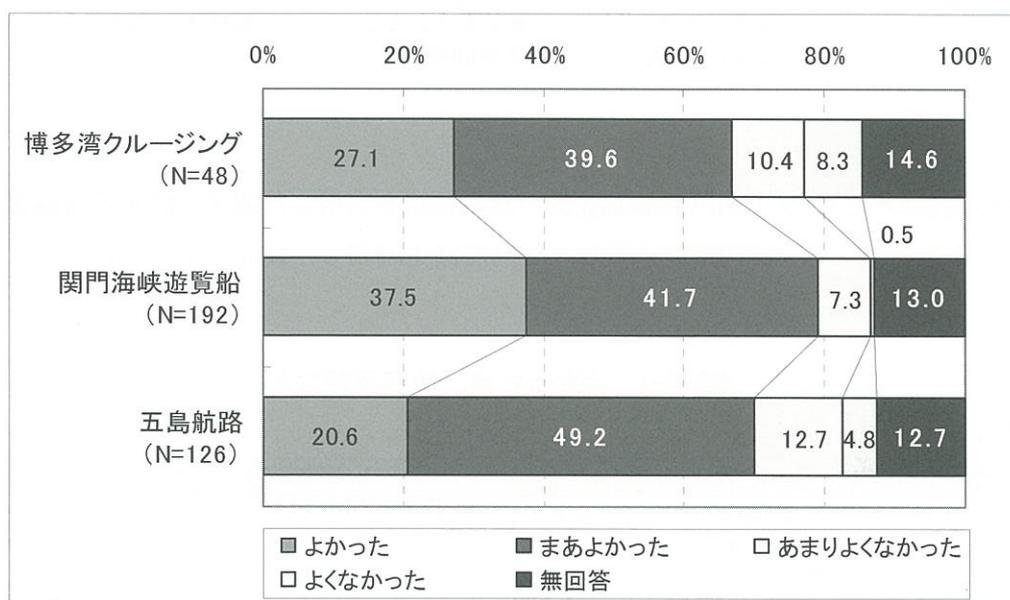
⑤料金について

料金についてみると、博多湾クルージングは「まあよかった」が約4割（39.6%）で最も多く、「よかった」（27.1%）と合わせると、7割弱がよかったとしている。一方、「よくなかった」（8.3%）と「あまりよくなかった」（10.4%）を合わせると、2割弱の人はよくなかったとしている。

関門海峡遊覧船については、「よかった」（37.5%）と「まあよかった」（41.7%）がそれぞれ4割前後で、約8割が料金についてよかったとしている。

五島航路は、「まあよかった」が約半数（49.2%）で、「よかった」（20.6%）と合わせて、約7割がよかったとしている。一方、「よくなかった」（4.8%）と「あまりよくなかった」（12.7%）を合わせると、2割弱（17.5%）は料金がよくなかったとしている。

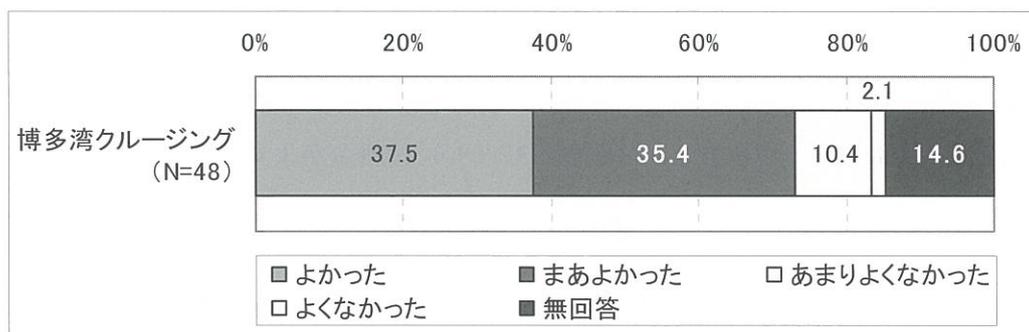
図3-4-7 料金 (SA)



## ⑥料理について

博多湾クルージングの料理については、「よかった」（37.5%）と「まあよかった」（35.4%）を合わせると、7割強の人がよかったとしている。一方、「よくなかった」（2.1%）と「あまりよくなかった」（10.4%）を合わせると、1割強（12.5%）がよくなかったとしている。

図3-4-8 料理(SA)



## (4) 博多湾クルージング・関門海峡遊覧船・五島航路を利用した観光に関する自由意見

博多湾クルージング・関門海峡遊覧船・五島航路を利用した観光に関する自由意見（よかった点、改善要望など）は以下の通りである。

表3-4-1 よかった点、改善要望など

### 【博多湾クルージング】

性別	年代	居住地	回答
女性	10代	福岡県	とてもたのしいたびです
男性	50代	兵庫県	もう少しゆっくりとした時間でみたい
女性	40代	福岡県	コーヒーが濃すぎる
女性	40代	東京都	とても広くてお安く良い気分になりました。
男性	50代	福岡県	乗船、下船の余裕時間にくつろげる施設が必要

### 【関門海峡遊覧船】

性別	年代	居住地	回答
女性	60代	東京都	もう少し魅力ある島にした方が良いと思う（ただ歩いて帰るだけでなく）
男性	20代	愛知県	船内の座席配置を改善してほしい。
女性	30代	福岡県	窓ガラスがよごれていて、写真撮影にこまった。
—	70代	大阪府	船内の説明、レトロの案内も良いが、最近の状況様子ももっと取り入れて欲しい。航路パンフレットの配布を希望する。
男性	30代	東京都	資材置き場というのはちょっと残念です。
女性	50代	兵庫県	もう少し観光時間があればゆっくりした。
女性	30代	愛媛県	料金が手ごろで良い！説明がはっきりして楽しめた！
男性	30代	山口県	渡れると思っていたいなかったので良かった。船が案外揺れて驚いた。

性別	年代	居住地	回答
女性	20代	山形県	景色がすばらしい。
女性	20代	愛知県	島の上陸時間が長い。あまり興味を持てなかった。島の外観が汚い。
女性	50代	山口県	説明がわかりやすかった。
女性	30代	福岡県	ゴミの問題もおありでしょうが、ドリンクサービスがあるとうれしかったかも。
男性	60代	長崎県	観光地としてもっと自然に残してほしい。
男性	30代	山口県	景色がすごくよい。
女性	20代	山口県	かぜが気持ちよかった。
女性	20代	神奈川県	巖流島にある二人の像に、できればもう少し近くに寄ってほしかった。
男性	40代	茨城県	1時間程度でPoint 観光できる点
男性	60代	鹿児島県	お天気もよく時間的に巖流島にも立ち寄り散策にもちょうど良い船便でした。
男性	50代	群馬県	上陸時間がちょうど良かった。
女性	50代	福岡県	もう少しゆっくり島におれるとよかった。
男性	50代	福岡県	巖流島は寄港してほしかった。15分程度。
男性	40代	福岡県	カラオケの機械が邪魔で景色が見えない。船室も狭くなってしまう。
男性	20代	福岡県	船の中がむし暑かった。船のつくりが、四周を見渡すには、あまりよくない（席によっては視界が限られる。）
男性	50代	宮崎県	案内の中で門司、下関の観光案内をしてもよいかなと感じました。
女性	60代	宮崎県	船の形が円形なので、まわりがよく見渡せます。巖流島そのものは、もっと自然があっても良いです。（手を加えない、自然のまま。）
男性	30代	福岡県	松ぼっくりがたくさんあり子供がよろこんだ。
女性	20代	長崎県	ちょうどよかった。
男性	30代	千葉県	巖流島を効率的に回れた。
男性	60代	福岡県	案内があり、ドラマ中である事から、身近に感じた。
女性	40代	埼玉県	関門橋を間近に見られて良かった。
女性	50代	山口県	ガイド案内も良かった。

#### 【五島航路】

性別	年代	居住地	回答
男性	30代	京都府	船が新しく設備はよいが、防犯カメラが多すぎる。2等船室にあるのは行き過ぎである。博多発下り便の冷房がききすぎて、有料の毛布を利用してほしいと言わんばかりに冷えていた。貸し毛布も無料化が多いので一考が必要。船舶公衆電話が通路に設置してあり、個室となっていないので、ラウンジまで声が丸聞こえとなる。これでは携帯電話を船室で使用してもよいということか。ラウンジが禁煙となっていないので非喫煙者は利用しにくい。
女性	50代	福岡県	船内にペットの個室があった方がよい。
男性	50代	長崎県	のんびりと船旅ができた。船内が暑い。
女性	30代	福岡県	クーラーがききすぎて寒かった。
女性	50代	長崎県	接客態度がととてもよくて、初めて利用するのに不安感がない。

性別	年代	居住地	回答
男性	30代	福岡県	内装がきれい。乗り口がわかりにくい。
女性	20代	神奈川県	じゅうたんの上にゴミカスがいっぱいできない。ねるスペースがせまい。
女性	20代	福岡県	船員のみなさんがとてもよい人たちでした。
女性	20代	福岡県	船が広くて気持ち良い
女性	20代	福岡県	係りの人がとても親切だった。
女性	50代	神奈川県	汽笛の音が旅情をより楽しませてくれました。
男性	60代	福岡県	ゆっくり移動できる
女性	10代	福岡県	1泊2万の部屋を見れたこと
男性	20代	福岡県	ゆっくり旅ができていいですね。
女性	10代	福岡県	もっと時間を短縮してほしい。
女性	60代	福岡県	船賃の中に毛布込みと想っていたら別料金しかも100円は高い。普通、30円追加分。
男性	40代	福岡県	車の運賃がもう少し安ければ良い
男性	20代	福岡県	毛布の有料貸し出しは×だと思う。カーペットの上に敷くもの(個人用)がほしい。
男性	20代	鹿児島県	景色がすばらしかった。
男性	—	静岡県	ゆったり気分で船の設備も良好
女性	30代	神奈川県	所要時間の短縮と料金を安く
男性	40代	神奈川県	利用客が多い時にスペースを必要以上にとる客に対してもう少し指導してもらいたい。同じ料金払ってるのだから。
男性	40代	福岡県	接客態度が良く、安心してゆっくりできました。トイレ手洗いなど設備を整備してほしい。
女性	20代	福岡県	トイレの個室がせまいので、出入りがしにくいです。
男性	50代	福岡県	①0時1分に福岡を出航。9時に福江着と時間が有効に使える。②福岡までの直行便で便利が良いこと
男性	30代	福岡県	バイクの費用を安くしてほしい。
女性	50代	福岡県	所要時間の短縮と多少の荒れに(約3M位迄の時化)対応できたらよいと思う。
男性	40代	愛知県	毛布の利用を無料に。
女性	20代	奈良県	靴を脱ぐと扉が閉まらなかった。下駄箱が欲しいかな?
女性	20代	福岡県	目的地に着く時間が早すぎる為、便を増やしてほしい。
男性	40代	福岡県	船が古い
男性	10代	福岡県	乗り心地よかった
男性	70代	福岡県	洗面所くらい設置して欲しい。湯沸しポットも。
男性	40代	福岡県	時間の都合がよい。(仕事が終わってから乗船できる)
女性	40代	福岡県	出港時間が遅いので良かった
男性	30代	京都府	船に着いて食事が出来るところが良かった。
女性	20代	東京都	学割料金を利用する際、学生証だけの提示で。
女性	20代	千葉県	船の旅行も楽しめそうでよい。
女性	40代	東京都	個室でゆっくりできた
男性	20代	東京都	貴重品を預けられる場所、ロッカーがあると良かった。
男性	40代	福岡県	喫煙コーナーを設けて、全て禁煙にして欲しい。イメージアップにもつながる。
女性	50代	長崎県	ホテルに泊まらなくて済むので助かります。

## 5. 船を利用した観光についての意見・意向

### (1) 観光で船に乗ることに対する今後の意向

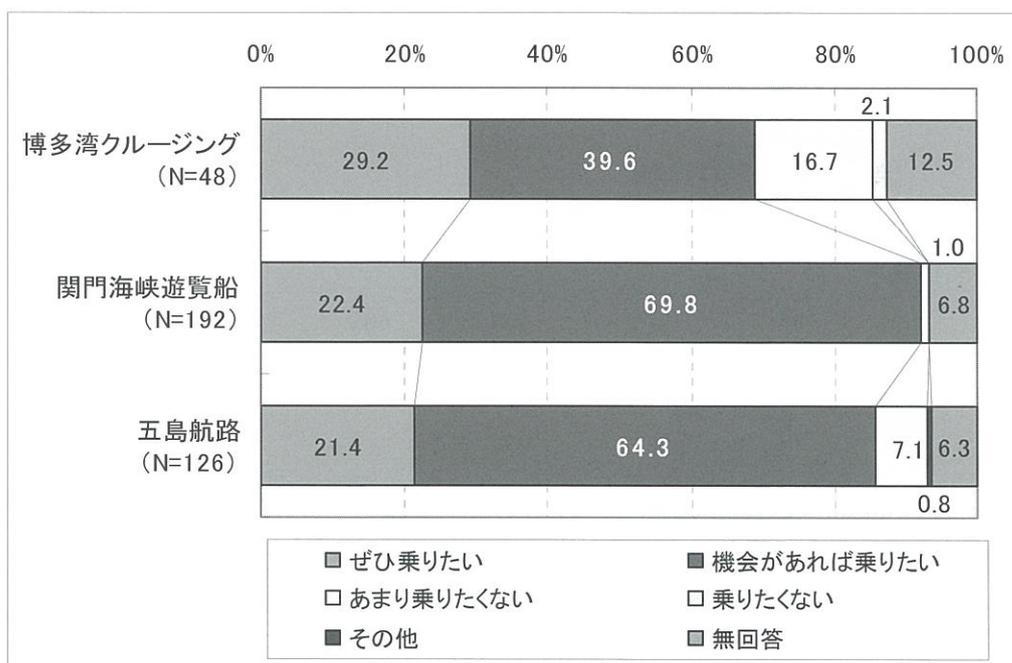
観光で船に乗ることに対する今後の意向についてみると、3航路とも「機会があれば乗りたい」が最も多く、次いで「ぜひ乗りたい」となっており、観光で船に乗ることに対する意向は強い。

博多湾クルージングは「ぜひ乗りたい」(29.2%)と「機会があれば乗りたい」(39.6%)を合わせると、7割弱が今後も乗りたいとしている。

関門海峡遊覧船は、「機会があれば乗りたい」が約7割(69.8%)で最も多く、「ぜひ乗りたい」(22.4%)と合わせて9割以上が今後も乗りたいとしている。

五島航路は「機会があれば乗りたい」が6割強(64.3%)で最も多く、「ぜひ乗りたい」(21.4%)と合わせると、約9割が今後も乗りたいとしている。

図3-5-1 観光で船に乗ることに対する今後の意向(SA)



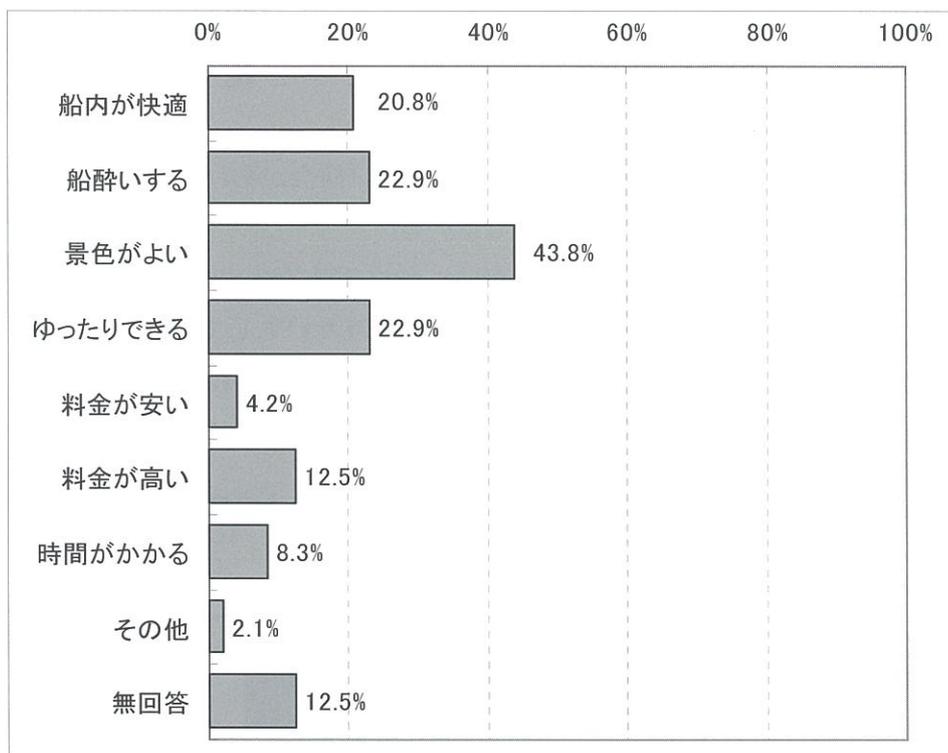
### (2) 船のイメージ

船のイメージについてみると、博多湾クルージングおよび関門海峡遊覧船は、「景色がよい」が最も多く(43.8%、58.3%)、そのほか「ゆったりできる」や「船酔いする」、「船内が快適」などが上位となっている。

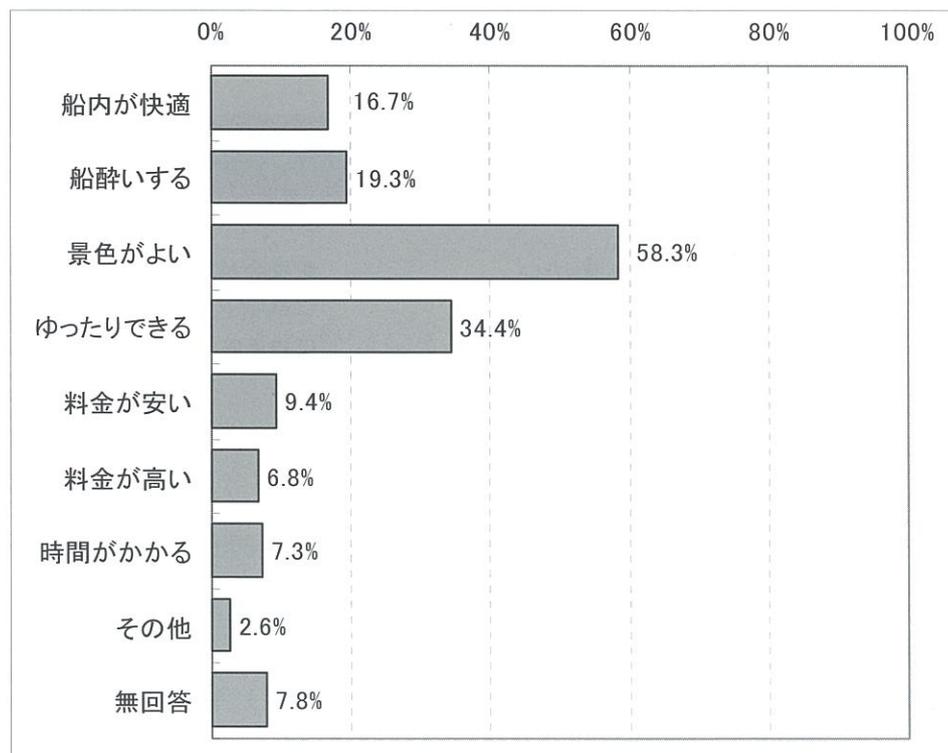
五島航路については、「ゆったりできる」が4割強(42.1%)で最も多く、次いで「時間がかかる」(37.3%)、「景色がよい」(31.0%)などとなっている。

図3-5-2 船のイメージ(MA)

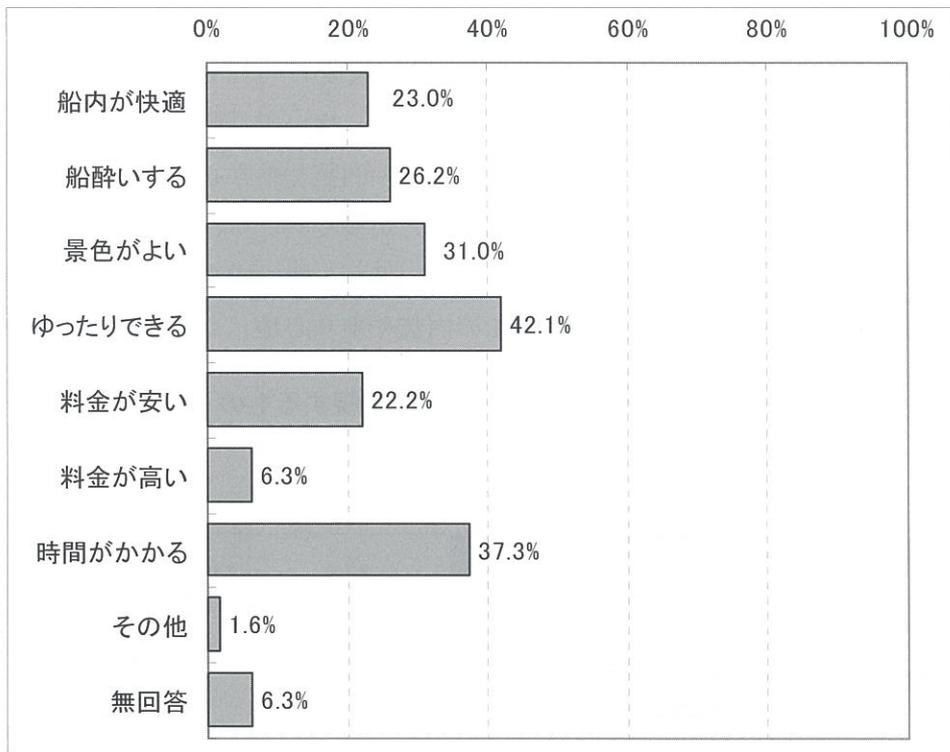
【博多湾クルージング (N=48)】



【関門海峡遊覧船 (N=192)】



【五島航路 (N=126)】



■ 「その他」の回答

【博多湾クルージング】

性別	年代	居住地	回答
女性	40代	東京都	料理がおいしい

【関門海峡遊覧船】

性別	年代	居住地	回答
女性	50代	山口県	ボイジャーがおもしろい。
女性	40代	埼玉県	ゆれる
男性	50代	東京都	船からしか見られない景色
男性	50代	宮崎県	クーラーがきいていない

【五島航路】

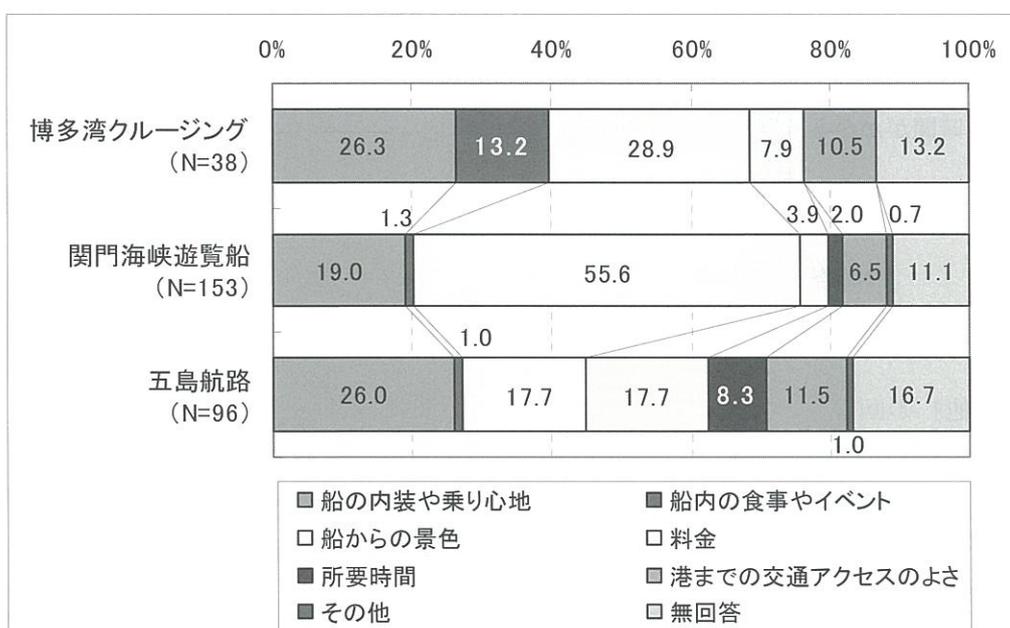
性別	年代	居住地	回答
女性	30代	東京都	博多であそべる
女性	10代	福岡県	沈没するかも

### (3) 船を利用した観光で重視するもの

船を利用した観光で重視するものを見ると、博多湾クルージングでは、「船からの景色」(28.9%)や「船の内装や乗り心地」(26.3%)が多くあげられている。関門海峡遊覧船は、「船からの景色」が半数強(55.6%)で最も多く、次いで「船の内装や乗り心地」が約2割(19.0%)となっている。五島航路は、「船の内装や乗り心地」(26.0%)、「料金」(17.7%)、「船からの景色」(17.7%)などが多くあげられている。

いずれの航路においても「船からの景色」が多いほか、船内で食事をする博多湾クルージングや、乗船時間が長い五島航路では「船の内装や乗り心地」も多くあげられている。

図3-5-3 船を利用した観光で重視するもの(SA)

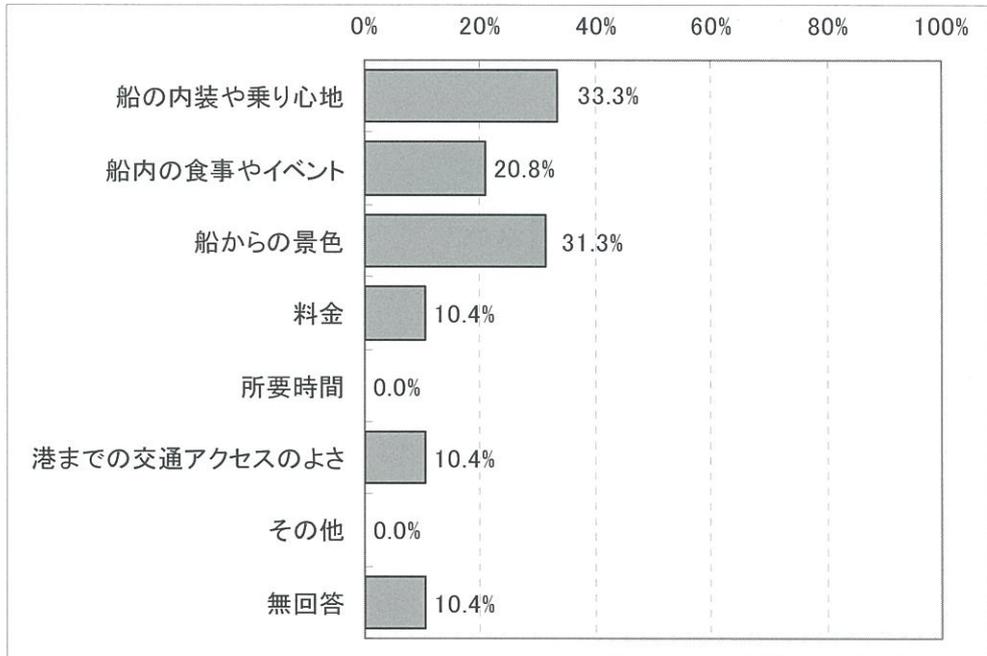


注) 選択肢を2つ以上の選んだ回答は除いて集計しているため、N値は少なくなっている。

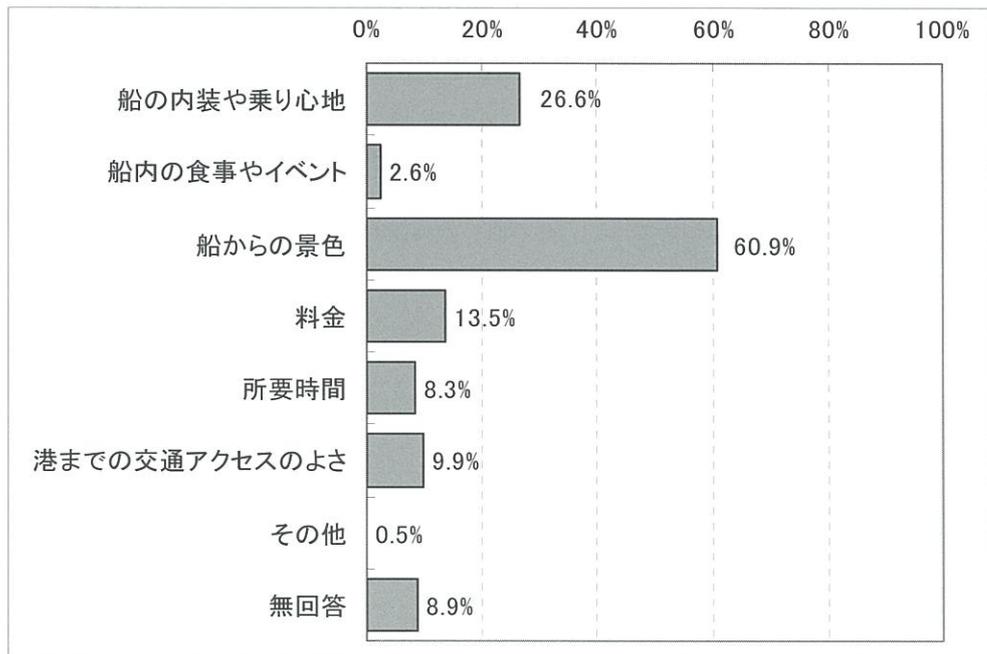
なお、参考までに選択肢を2つ以上選んだ回答も含めて集計したところ、大きな傾向には変化はないが、博多湾クルージングでは「船内の食事やイベント」、関門海峡遊覧船では「料金」および「所要時間」、五島航路では「所要時間」の割合が特に増加する傾向がみられ、これらが「船からの景色」や「船の内装や乗り心地」に次いで重視されていることがわかる。

図3-5-4 船を利用した観光で重視するもの(MA)

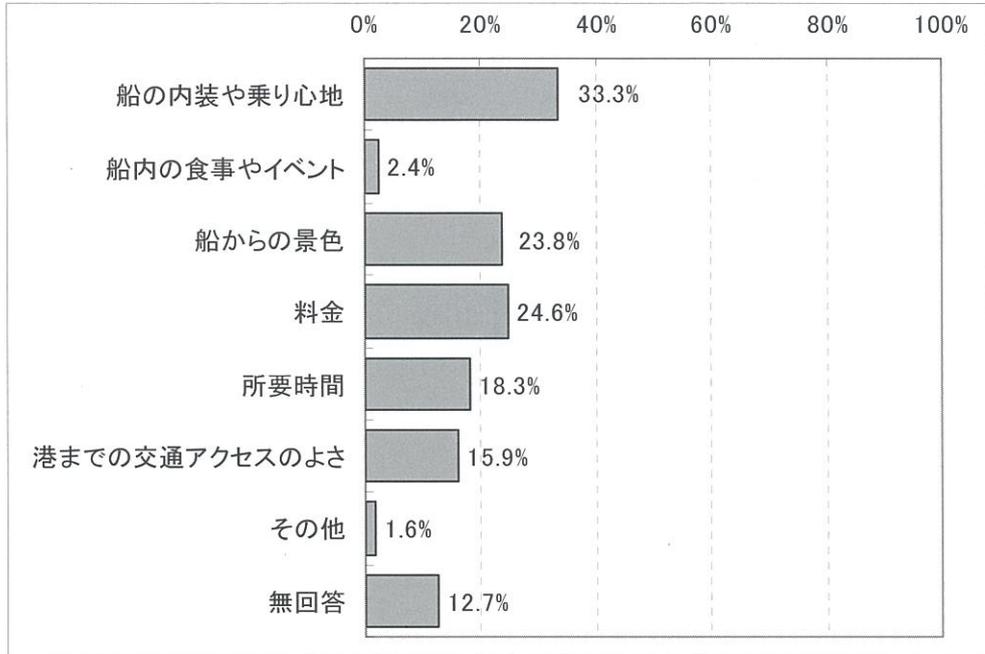
【博多湾クルージング (N=48)】



【関門海峡遊覧船 (N=192)】



【五島航路 (N=126)】



■ 「その他」の回答

【関門海峡遊覧船】

性別	年代	居住地	回答
女性	20代	福岡県	ゆれ

【五島航路】

性別	年代	居住地	回答
男性	60代	福岡県	効率

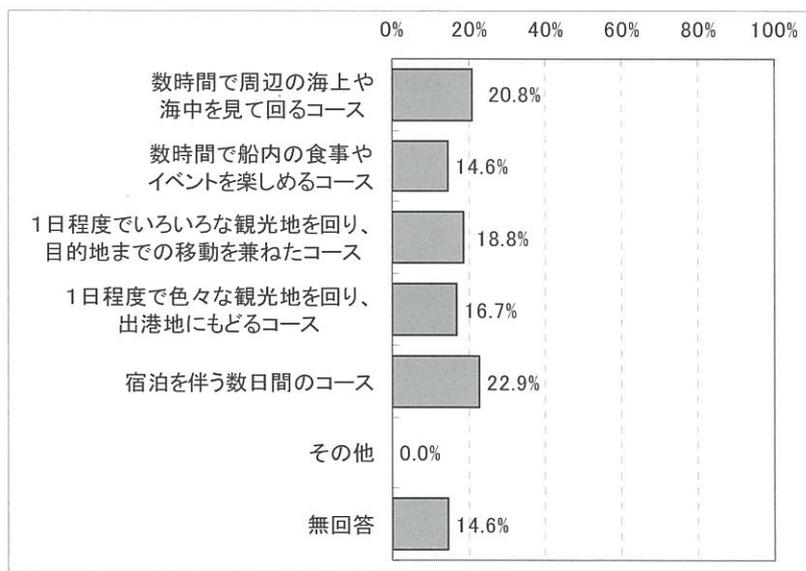
注) 博多湾クルージングについては、「その他」の具体的な回答はなかった。

#### (4) 利用してみたい観光コース

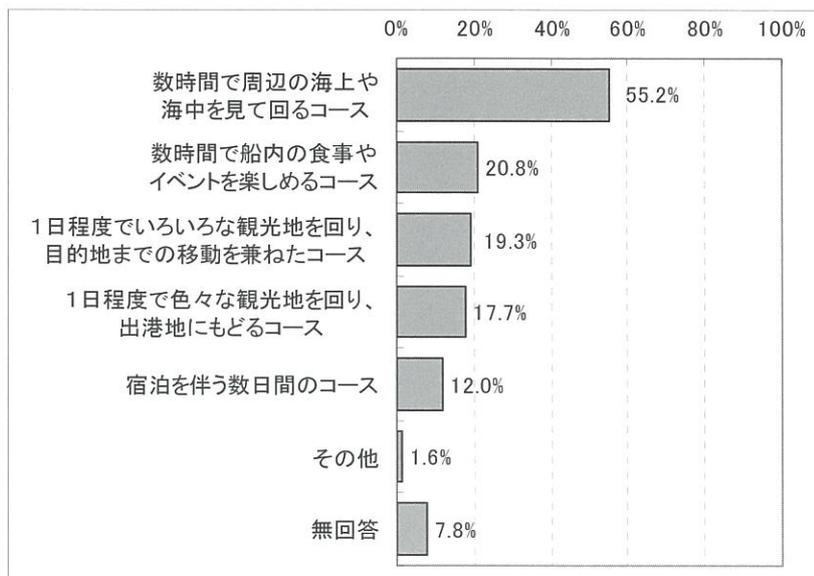
利用してみたい観光コースについてみると、博多湾クルージングは「宿泊を伴う数日間のコース」(22.9%)、「数時間で周辺の海上や海中を見て回るコース」(20.8%)、「1日程度で色々な観光地を回り、目的地までの移動を兼ねたコース」(18.8%)などがあげられている。関門海峡遊覧船は「数時間で周辺の海上や海中を見て回るコース」が最も多く、半数強(55.2%)となっている。五島航路は「1日程度で色々な観光地を回り、目的地までの移動を兼ねたコース」(33.3%)や、「宿泊を伴う数日間のコース」(29.4%)などが多くなっている。

図3-5-5 利用してみたい観光コース(MA)

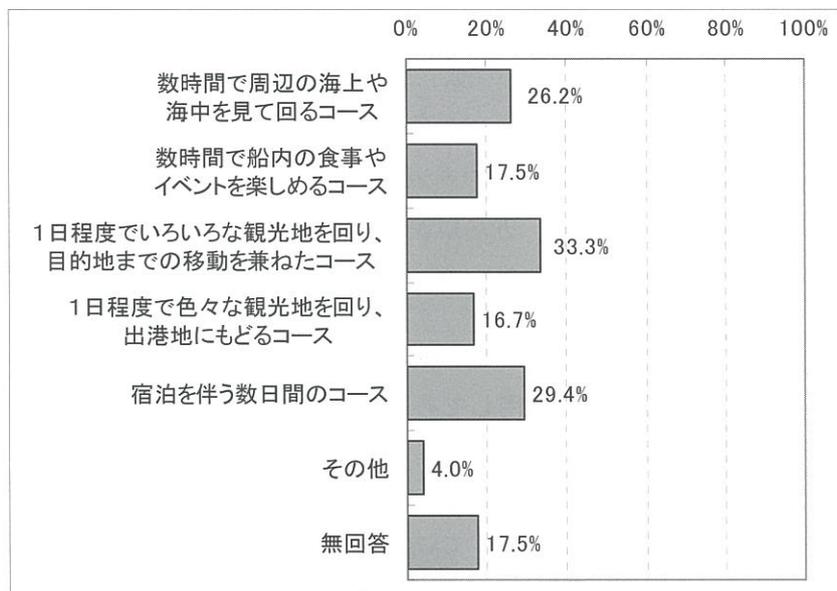
【博多湾クルージング (N=48)】



【関門海峡遊覧船 (N=192)】



【五島航路 (N=126)】



■ 「その他」の回答

【関門海峡遊覧船】

性別	年代	居住地	回答
女性	20代	福岡県	かつきり 30分程度のコース
女性	30代	大分県	子供（幼児）が飽きない程度の時間内で楽しめるコース

【五島航路】

性別	年代	居住地	回答
男性	30代	京都府	普段行くことができない（定期船等がない）場所へのクルージング
男性	60代	福岡県	夜間の移動手段
女性	30代	福岡県	世界一周

注) 博多湾クルージングについては、「その他」の具体的な回答はなかった。

(5) 船を利用した観光に関する自由意見

船を利用した観光に関する自由意見は、以下の通りである。

表3-5-1 船を利用した観光に関する自由意見

【博多湾クルージング】

性別	年代	居住地	回答
女性	20代	福岡県	たのしかったです
女性	10代	福岡県	はーいたのしいよー
女性	20代	福岡県	ありがとうございました。とても楽しかったです。Thank you so much
女性	20代	大阪府	軽食の安いコースがあると嬉しい
男性	30代	長崎県	最高でした
男性	50代	福岡県	博多港は中心からのアクセスが悪い。改善を要す。

【関門海峡遊覧船】

性別	年代	居住地	回答
女性	30代	福岡県	船が苦手な船での観光をした事がほとんどなかったのですが、意外に楽しめました。
女性	20代	神奈川県	楽しかったです。
女性	50代	埼玉県	もっと余裕があれば良い。
—	70代	大阪府	船の航行の巡路のパンフレットが欲しかった。
—	70代	—	ゆれたけれどマアアよかった。
女性	50代	兵庫県	ビール以外のアルコール飲料を選びたかったです。おつまみを置いて下さい。
女性	50代	大阪府	風がきつくて、よくゆれた日に乗船しました。
男性	40代	福岡県	船内をきれいにしてほしい。
女性	20代	福岡県	移動するのは船が安いので便利です。それに比べて観光船は少し高いと思います。
女性	20代	山形県	港町ならではのすてきな時間が良く、どんな人でも楽しめると思う。
男性	50代	福岡県	海の上もなかなかゆったりでき、リッチな気分になってよかったです。
女性	20代	愛知県	乗務員の対応がそっけない。事務的。観光ガイドのアナウンスをしてくれた方は説明がわかりやすくてよかった。
男性	60代	福岡県	よくレトロに来ますが、初めて乗船した。良かった。家内も大変喜んだ。以上。
女性	50代	山口県	夜のクルージングがあればなお良い。
男性	60代	長崎県	現地での30分間はちょっと短いような気がします？
女性	20代	福岡県	風が気持ちよかった。
女性	30代	千葉県	北九州観光のビデオ途中、ジャギーが入っていた。巖流島は思っていたよりきれいで気持ちの良いところでした。夜きたらきれいだろなあ。
男性	60代	福岡県	案内の人、そしてその気持ちが気持ちよかったから。船内の案内の人(女性)上手ですが言葉がはっきりせず、余り理解出来なかった。(少し残念！)
—	—	福岡県	大変良い景色でした。
—	—	—	非常に良かったけど夜の方がながめがいいと思う。

性別	年代	居住地	回答
—	—	—	すばらしい景色でした。波もなく快適なクルージングでした。ありがとうございます。もっとPRが欲しかったです
男性	40代	—	アナウンスが聞き取りにくい。
女性	30代	福岡県	船内は涼しく、海を見ながらとても気持ち良かったです。
女性	50代	福岡県	TV義経を観ていて巖流島とは関係ないけど関門海流を見てみたくなかった。船に乗ってみました。
女性	20代	神奈川県	ステキな船でした。外に座れるイスがあったのも良かったです。乗船時、すごくゆれた。
女性	40代	大分県	夜の夜景を見たい！
男性	40代	茨城県	観光時間に余裕がある場合、景色をゆっくり眺められるので効果的に思う。
男性	9代	福岡県	ありがとう！
女性	30代	大分県	思ったより揺れた。こんなものですか？
男性	50代	群馬県	遠方への自動車による移動ではカーフェリーが便利で良いがもう少し時間が短縮できればさらに便利になると思う。
男性	20代	福岡県	船上に出られる船が気持ちが良い。風にあたりたい。
男性	70代	福岡県	観光案内放送も適当でよかった。
女性	60代	宮崎県	一度に広くながめる事ができます。涼しく快適です。歩き回って少々疲れたので良かったです。地理的によく確認ができます。
男性	30代	千葉県	ゆったりと外の景色を見ることができよかったです。
女性	50代	山口県	景色もいいし、ゆれもなく、とても良かったです。また来ます！子孫連れで！

#### 【五島航路】

性別	年代	居住地	回答
男性	30代	京都府	どの船もそうだが、分煙された船（フェリー）に乗ったことがない。運航会社の方針によるのだろうが、この時代になぜ分煙しないのか？「分煙とは」…喫煙場所以外を禁煙とし、喫煙者は煙の流れを気にせず遠慮なく吸うことができ、非喫煙者は受動喫煙の恐れがない。公共のスペースであるラウンジ等が喫煙可能となっている場合は分煙とはいえない。
女性	50代	福岡県	日常の騒音から離れて快適な旅でした。
男性	50代	長崎県	また乗船したい。
男性	30代	福岡県	気持ち良かった！！
男性	40代	福岡県	言う事なし！
女性	50代	長崎県	夜出航して、朝目的地に着くので便利だと思う。これからも利用したいと思います。
女性	20代	福岡県	今回初めてフェリー太古を利用するのですが、このような場所やフェリーがあることを初めて知りました。もっと宣伝すべきですよ！
女性	20代	福岡県	船酔いさえしなければ、とても居心地の良い旅になります！！
女性	20代	福岡県	もっとゆれが少なかったらもっと船を利用しやすくなると思うし、利用したいと思う。
女性	50代	神奈川県	船客に対するご案内は人とのコミュニケーションを親しみ深く心に残る旅の思い出をもたらしていただきまして感謝です。

性別	年代	居住地	回答
女性	30代	東京都	いつもありがとうございます。
女性	10代	福岡県	船はすごくいいと思いました。
男性	20代	福岡県	旅っていいですね。
女性	10代	福岡県	船はちょっと時間がかかると思います。
男性	20代	福岡県	船は僕の全てです。
女性	60代	福岡県	登山に行く
男性	40代	福岡県	車をのせていって、現地で使ってまた乗せて帰りたいので料金を安く設定してほしい。
男性	50代	福岡県	定年後は船旅をしてみたい。
男性	20代	鹿児島県	船内が思っていた以上に広くてビックリした。たたみはいいですね。
男性	—	静岡県	海上からの観光とゆったり気分
男性	40代	福岡県	私は3年間毎月のように利用していましたが、長崎港から五島への業者とは違い接客など充実していたと思います。只、クーポンなど割引サービスがなかったことは残念でした。もう一つ五島から家族旅行を何度かしましたが9時間の船旅が日中なのでもったいない気がしました。夜中に出る船があれば五島から出発する客も増えると思います。
女性	50代	福岡県	もっと時間を短縮して、五島（例 福江 etc）観光できて太古で帰れる余裕がほしいです。
女性	20代	福岡県	フェリー代金に毛布代を入れてほしいと思う。
男性	30代	福岡県	オプションがあるといい。港から駅までの送迎や荷物の別送など。待合室の仮眠所があるといい。
女性	20代	千葉県	船の上から島々が見られたり、朝日が見られるなど、楽しみがあるなら、ぜひ船も移動手段として考慮したい。
男性	30代	東京都	移動にゆっくり時間をかけると、旅行気分に入れてとても良いと思います。
女性	40代	東京都	移動時間（美しい景色の）を利用して、ゆっくりと出来るのが楽しみ。
女性	50代	長崎県	ゆっくりとして、一日中かけて予定していた旅ができる。



第4章 博多湾、関門海峡、別府湾における  
クルージングの成立条件の評価



## 1. クルージングの成立条件

平成16年度調査では、全国のクルージング航路の分析や旅客船事業者、旅行業者等へのヒアリング調査、利用者へのアンケート調査等の結果を踏まえ、クルージングのタイプごとに、その成立条件を抽出した。ここでは、17年度調査の対象地域である博多湾、関門海峡、別府湾におけるクルージングの成立条件の評価にあたり、成立条件を再整理する。

### (1) クルージングの成立条件の考え方

クルージングの成立条件は、観光資源（目的地）、観光主体（観光客）、観光媒体（交通機関、情報媒体）という観光の3つの基本要素に即して整理することができる。

このうち「観光資源」の存在は、クルージングを実施する海域・地域にとって不可欠の条件である。これは、クルージングの運航対象となる海域・地域自体に、乗船客を惹きつける力を持った魅力ある観光資源が存在することと、クルージングを含む一連の観光ルートを考えて際、集客力の向上に寄与する観光資源が周辺に存在することに分けて捉えることができる。前者については、海からみた景色、景観が、特に重要な観光資源といえる。

他の2要素については、クルージングの実施に必要な市場規模が周辺に存在するか、また、主要市場からの交通アクセスは十分であるかという「立地・アクセス条件」が重要となる。市場規模については、2007年頃にいわゆる「団塊の世代」が定年を迎えると、ゆつたりと時間をかけ、離島などに残された魅力を訪ねる旅行やクルージングへのニーズが高まる可能性がある。このほか、クルージングに適した静穏な水域であること、寄港に必要な港湾設備があることや、クルージングの実施にあたって活用できる既存の船舶が存在することなどについては、「水域・港湾・船舶条件」として整理することができる。

### (2) タイプ別にみたクルージングの成立条件

以下では、「都市・港湾型（都市・港湾周辺を運航水域とするもの）」「自然活用型（自然海岸周辺を運航水域とするもの）」「周遊型（客船クルーズのように宿泊を伴って広域を運航するもの）」というクルージングの3タイプ別にそれぞれの成立条件を整理する。

まず「都市・港湾型」では、都市圏外からの観光客に加え、都市圏内の住民や企業を主要なマーケットとしているケースが多いことから、都市・港湾の魅力に加え、都市自体の人口規模（市場規模）が大きいことが重要な条件となる。

次に「自然活用型」では、マーケットのほとんどを地域外に依存することになるため、海域・地域自体の魅力に加え、周辺地域に魅力的な観光資源が存在していることや、広域的な交通アクセス条件がよいことが重要な条件となる。

「周遊型」では、他の2つのタイプとはやや異なり、移動手段としての役割が大きく、船で行くこと自体が目的となるような寄港地の存在が特に重要な条件となる。

これらのタイプ別にクルージングの成立要件を整理したものが表4-1-1である。

表4-1-1 タイプ別にみたクルージングの成立条件

		都市・港湾型	自然活用型	周遊型
海域・地域の魅力	船上からみて、魅力的な都市・港湾の景観（夜景を含む）が存在すること	◎		○
	船上からみて、すぐれた自然景観や地域固有の生物等が存在すること		◎	○
	船内での食事やイベントで提供できる特産品や郷土料理、伝統芸能等が存在すること	○	○	○
魅力的な観光資源の存在	都市自体が観光地としての集客力を持っていること	◎		
	港湾やその周辺に集客力のある魅力的な観光資源があること	○	◎	
	広域的な観光ルートに近接していること	○	◎	○
	船で行くことが目的となるような魅力的な離島などがあること			◎
	寄港地周辺に魅力的な観光資源があること			◎
立地・アクセス条件	発着地（起終点）が一定の人口規模を持つ都市であること	◎		◎
	九州新幹線など広域交通体系の利便性が高いこと	○	◎	◎
	都心部（中心市街地）や主要交通ターミナルから乗り場までのアクセスがよいこと	◎	◎	○
	都心部（中心市街地）と港湾が近接していて、一体感のある都市構造であること	○		
水域・港湾・船舶条件	クルージング航路が発着する港湾施設が存在すること	◎	◎	◎
	運航水域が穏やかであること	◎	◎	◎
	通年運航が可能な海象・気象条件であること	○	○	○
	船上活動として食事やイベントなどを行うことが可能な設備を持ち、クルージングに活用可能な船舶が存在すること	○	○	
	海中生物の観察等を目的とする場合、グラスボートや海中展望船など特殊な構造を持つ船舶があること		○	
	宿泊設備や調理設備等を持ち、クルージングに活用可能な比較的大型の船舶が存在すること			○

注) ◎：航路成立にあたって不可欠と考えられる条件

○：満たしていることが望ましい条件

## 2. 地域資源の発掘と評価

### (1) 対象地域・海域の魅力

#### ① 船上・船内からの景観

##### 1) 国立公園・国定公園

九州および山口県には、5つの国立公園と12の国定公園が指定されている。このうち、関門海峡周辺が瀬戸内海国立公園に、博多湾が玄海国定公園に含まれている。

表4-2-1 九州・山口県における国立公園・国定公園

#### 【国立公園】

名称	対象地域	概要
瀬戸内海国立公園	兵庫県、和歌山県、岡山県、広島県、山口県、徳島県、香川県、愛媛県、福岡県、大分県	近畿・中国・四国・九州と紀淡・鳴門・関門・豊予の4つの海峡に囲まれた地域
西海国立公園	長崎県	九州の西北端。佐世保から、北西の平戸島、五島列島等、大小400余りの島々を含む
雲仙天草国立公園	長崎県、熊本県、鹿児島県	長崎県島原半島中央部の雲仙地域と熊本・鹿児島両県の西海岸に沿う天草諸島地域
阿蘇くじゅう国立公園	大分県、熊本県	熊本県阿蘇地域と大分県くじゅう地域を含む、九州のほぼ中央。
霧島屋久国立公園	宮崎県、鹿児島県	宮崎・鹿児島両県にまたがる霧島火山群と、桜島・指宿・佐多岬からなる錦江湾地域、および屋久島地域

#### 【国定公園】

名称	対象地域	概要
北九州国定公園	福岡県	北九州地域の鍾乳洞などのカルスト地形を持つ山地
玄海国定公園	福岡県、佐賀県、長崎県	福岡県、佐賀県、長崎県を含む玄界灘に面した地域
耶馬日田英彦山国定公園	福岡県、大分県	耶馬溪を中心とした溪谷地帯
壱岐対馬国定公園	長崎県	壱岐、対馬の両島の海岸部
九州中央山地国定公園	熊本県、宮崎県	熊本、宮崎両県にまたがる山地一帯
日豊海岸国定公園	大分県、宮崎県	佐賀関半島から美々津海岸に至る海岸部
祖母傾国定公園	大分県、宮崎県	大分、宮崎両県にまたがる高千穂峡、藤河内溪谷、祝子川溪谷などを含む地域
日南海岸国定公園	宮崎県、鹿児島県	宮崎県の青島から鹿児島県の志布志までの海岸部
奄美群島国定公園	鹿児島県	奄美群島のうち、奄美大島、喜界島、徳之島、沖永良部島、与論島の五島の一部
秋吉台国定公園	山口県	山口県のほぼ中央に位置し、日本最大のカルスト地形を包含する公園。地下の石灰洞は、秋吉洞、景清洞、大正洞、中尾洞などが代表的
北長門海岸国定公園	山口県	県北端の須佐湾から萩市を経て長門市に至る約90kmの日本海の海岸一帯地域
西中国山地国定公園	山口県、島根県、広島県	中国山地の西部の冠山山地と、その周辺にある溪谷群

注) 網掛けは対象地域に含まれる公園を示す。

資料) 各種資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## 2) 県立自然公園

対象地域の含まれる福岡県、大分県、山口県において指定されている県立自然公園は、それぞれ4箇所となっている。本調査の対象地域では、別府湾周辺が国東半島県立自然公園に含まれている。

表4-2-2 福岡県、大分県、山口県における県立自然公園

### 【福岡県】

名称	対象地域
太宰府県立自然公園	太宰府市、飯塚市、筑紫野市、旧・甘木市等を含む地域
筑後川県立自然公園	久留米市、旧・甘木市等を含む地域。筑後川流域を中心に、高良山や古処山を含む。
筑豊県立自然公園	行橋市、直方市等を含む地域。北九州国定公園に隣接し、香春岳や行橋市海岸を含む。
矢部川県立自然公園	八女郡黒木町、筑後市等を含み、矢部川を中心とする森林・溪谷・清流・奇岩など

### 【大分県】

名称	対象地域
国東半島県立自然公園	国東半島内陸部と、リアス式海岸の北部海岸、海岸美を誇る南部の海岸よりなる。
豊後水道県立自然公園	日豊海岸国定公園に接続する長目、四浦、鶴見、入津半島などのリアス式海岸とカルスト地形の八戸台一帯
神角寺芹川県立自然公園	神角寺を中心に鎧ヶ岳、烏帽子岳の山岳地域、人造湖芹川ダムおよび長湯温泉を包む。
津江山系県立自然公園	釈迦岳、御前岳、酒呑童子岳、渡神岳など峻険な山岳を中心とする公園

### 【山口県】

名称	対象地域
羅漢山県立自然公園	羅漢山、鬼ヶ城山、法華山などの標高1000m級の山々や高原からなる公園
石城山県立自然公園	国民保養温泉地の三丘温泉、黒岩峡、伊藤公記念公園など多くの見所のある公園
長門峡県立自然公園	溪谷美で有名な長門峡と佐波川上流を止水してできた大原湖一帯にわたる地域
豊田県立自然公園	木屋川を止水してできた豊田湖、霊峰の狗留孫山、華山、滝と奇岩が連続する石柱溪などの景勝地からなる。

注) 網掛けは対象地域に含まれる公園を示す。

資料) 各種資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## 3) 海中公園

福岡県、大分県、山口県において指定されている海中公園は大分県の1箇所のみで、本調査の対象地域は含まれていない。

表4-2-3 福岡県、大分県、山口県における海中公園

県名	名称	所在地
福岡県	—	—
大分県	日豊海岸海中公園	佐伯市(旧・蒲江町)
山口県	—	—

資料) 日本観光協会「全国観光情報データベース」(1999年)より  
三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

#### 4) 海岸景観

対象地域において、海岸景観の美しい地域としては、主に表4-2-4のようなものがある。博多湾周辺では能古島や海の中道、関門海峡周辺や巖流島、別府湾周辺では城下海岸や住吉浜海岸などが含まれている。

表4-2-4 福岡県、大分県、山口県における景観の優れた海岸

県名	所在地	名称
福岡県	北九州市	関門海峡（早瀬ノ瀬戸）、遠見ヶ鼻、若松北海岸
	行橋市	蓑島・長井浜
	芦屋町・岡垣町	三里松原
	芦屋町	洞山
	吉富町	吉富海岸
	柳川市	有明海汐干潟
	福岡市西区	能古島、生の松原（長垂海岸）、今津海岸（長浜海岸）
	福岡市東区	海の中道
	新宮町	相島
	福津市	花見松原、恋の浦海岸、白石浜、津屋崎浜
	宗像市	鐘ノ岬、さつき松原海岸、地島、大島、神崎
	前原市	加布里海岸
	二丈町	姉子の浜、鹿家海岸、深江海岸、福吉海岸
志摩町	大口海岸、芥屋海岸、幣の松原海岸、姫島	
大分県	中津市	中津海岸
	日出町	島山、城下海岸
	杵築市	住吉浜海岸、奈多・狩宿海岸
	豊後高田市	白野海岸、長崎鼻
	国東市	櫛来海岸、小高島海岸、向田海岸、黒津崎海岸、羽田海岸、内田海岸、三方庚申鼻
	姫島村	姫島、北浦海岸（観音崎）、南浜海岸、両瀬海岸
	佐伯市	大入島、片白島、彦島、蒲戸崎、最勝海海岸、豊後二見ヶ浦、大島、壇の窓、鶴御崎、鶴見半島、水の子島、八島、沖黒島
	白杵市	下ノ江海岸、中津浦
	津久見市	保戸島、無垢島、四浦半島
	大分市	久留島海岸、地蔵崎、白ヶ浜・黒ヶ浜、高島
山口県	岩国市	沢瀉ノ浜、桂島
	柳井市	五十谷三島海岸、平郡島
	周防大島町	屋代島（周防大島）、大崎鼻海岸、大島海峡、巖門、立岩
	上関町	祝島、上関海峡、鼻操島、八島・櫛本海岸
	周南市	大津島
	防府市	野島、向島
	下松市	笠戸島
	光市	象鼻ヶ岬、虹ヶ浜海岸、室積海岸
	山陽小野田市	本山岬
	山口市	草山公園、中道海岸
	萩市	菊ヶ浜、北長門海岸、虎ヶ崎、見島、高山岬、須佐湾、のり石海岸、屏風岩
	長門市	青海島、今岬海岸、二位ノ浜、伊上海浜公園、大浜海岸、川尻岬、俵島
	阿武町	北浦海岸（奈古～宇田郷）
下関市	関門海峡、蓋井島、船島／巖流島、壁島、神田岬、附野海岸、角島、土井ヶ浜海岸、二見夫婦岩	

注1) 網掛けは対象地域に含まれる海岸を示す。

注2) 市町村合併の状況は、2006年3月末時点のものである。

資料) 日本観光協会「全国観光情報データベース」（1999年）より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

#### 5) 都市・港湾景観

対象地域の主要都市では、福岡市が都心部と港湾が近接し、海上からは近代的な都市景観や夜間のライトアップを楽しむことができるほか、志賀島や能古島などの自然景観も眺望できるため、クルージングの対象としての資源価値は高いと考えられる。

また、関門海峡も、海峡の特性を活かして、海上から下関市および北九州市の都市景観や、関門橋が眺望でき、近年では、「武蔵 MUSASHI」にまつわる巖流島への上陸や、NHK大河ドラマ「義経」にまつわる壇ノ浦（源平合戦の地）の船上遊覧など、歴史的な観光資源を積極的にPRしている。

## ②特産品・郷土料理

対象地域を含む福岡県、大分県、山口県の主要な特産品・伝統工芸品および郷土料理を整理すると以下のとおりである。いずれも、青果類、魚介類、肉類と幅広い特産物や、全国的にも知名度の高い郷土料理が多く存在している。

### 1) 福岡県

特産品	辛子明太子、博多長浜ラーメン、かまぼこ、一夜干し、ちくわ、のり、もろみ醤油、有明漬、からし高菜、八女茶、柿、巨峰 等	
伝統工芸品	博多人形、博多鈿、福岡積層工芸ガラス、博多織、津屋崎人形、博多独楽、博多絞、木うそ、博多曲物、博多張子、手吹きガラス、久留米緋、八女提灯、八朔（はっさく）の馬 等	
郷土料理		<p>博多ラーメン</p> <p>濃厚な白いトンコツスープと細い麺。「長浜ラーメンの名」で全国的にも有名。</p>
		<p>水炊き</p> <p>ぶつ切りの骨付き鶏肉と季節の野菜などを煮込んで、ポン酢につけて食べる。明治30年代に福岡市で考案された。</p>
		<p>がめ煮</p> <p>筑前煮ともいい、正月、どんたく、山笠など、祝いや祭りの膳のほか、日常食として家庭でも食される郷土料理。ダイコン、ニンジン、サトイモ、レンコン、ゴボウ、タケノコなどの根菜類とコンニャクを鶏肉で炊く。</p>
		<p>うなぎのセイロ蒸し</p> <p>柳川の名物。せいろに、たれをまぶしたご飯と蒲焼きのうなぎをのせて蒸しあげ、薄焼き卵の短冊切りを散らしたもの。</p>
		<p>柳川鍋</p> <p>どじょうをささがきのゴボウと煮て、仕上げに卵でとじた鍋。香りの強いごぼうを合わせるのは、どじょうのくせを消すため。</p>

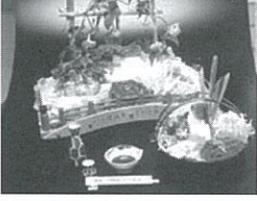
資料) 福岡県電脳商社、iタウンページウェブサイト等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## 2) 大分県

特産品	車海老、豊後牛（肉用牛）、カボス、ハウスみかん、大分椎茸、吉四六漬、本格焼酎（麦焼酎）等	
伝統工芸品	別府竹細工、日田下駄、姫だるま、小鹿田焼 等	
郷土料理		スッポン料理 安心院の名物料理。 刺身、水炊き、唐揚げ等で食べる。
		はも料理 中津の伝統的な料理。 調理法も数多く、いろいろな味つけが楽しめる。
		城下かれい 日出城（暘谷城）下の海中で真清水の湧くところがあり、そこで育つカレイのこと。 江戸時代、将軍への献上品とされていたほどの美味で、昔は武士階級しか食べることが出来ず珍重されていた。
		黄飯 くちなしの実で炊いた御飯とエソのダシで大根、人参、豆腐等をいためた「カヤク」とセットになっている。 江戸時代、飢饉や参勤交代が重なって、臼杵の町が財政難に陥ったときに、赤飯の代わりにされたと伝えられる。
		やせうま 小麦粉を薄く延ばして茹で、きな粉をまぶしたもの。おやつでよく食べられる、大分の古くからの郷土料理。

資料) iタウンページウェブサイト等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### 3) 山口県

特産品	活車えび、月待ちがに、うに、かまぼこ、岸根栗、小野茶、山口茶、宇部茶、キウイフルーツ、外郎、じねんじょ、さといも、橘香酢（天然果実酢）、ゆず味噌、甘露醤油 等	
伝統工芸品	萩焼、赤間硯、大内塗、大理石製品、小萩人形、鬼揚子、金魚提灯、岩国の石人形、仁王面、寝太郎人形、ふく提灯、山代手漉き和紙 等	
郷土料理		<p>ふく（てっさ）</p> <p>山口県では、縁起をかついでふぐのことを”ふく”という。その昔、ふぐ毒によく当たることから、鉄砲になぞらえて刺身は”てっさ”、鍋は”てっちり”と呼ばれている。</p>
		<p>岩国ずし</p> <p>大きな木枠で炊き上がったご飯と、青菜、シイタケ、錦糸卵とサワラやアジなどの生魚の身をほぐした具を混ぜ、重ねて作る。別名「殿様寿司」とも言われる角寿司。</p>
		<p>ししなべ</p> <p>猪の肉を、白味噌で煮込むもの。豊田町（現・萩市）では、しょう油ベースのわりしたで煮込む。俗に「ぼたん鍋」とも言われる。</p>
		<p>茶がゆ</p> <p>農繁期の作業の合間や、子供のおやつなどに食べられた。 いもじゃ（さつまいも入り）、豆じゃ（そら豆入り）、だんごじゃ（小麦粉だんご入り）等の種類がある。</p>
		<p>しらうおのおどり食い</p> <p>生きたままのしらうお（ハゼ科）をさっと水洗いして、酢じょうゆにつけて食べる。萩市（松本川）、岩国市（錦川）が有名。</p>

資料) やまぐちふるさと学習、中国四国農政局、iタウンページウェブサイト等より三菱UFJリサーチ & コンサルティング作成

## (2) 周辺地域の観光資源

### ① テーマパーク等

福岡県・大分県における年間動員客数20万人以上の実績を持つ主要観光施設は、表4-2-5のとおりである。なお、データの制約上、山口県のテーマパークについては、把握できていない。

これをみると、対象地域には、ベイサイドプレイスのような港に隣接する集客施設をはじめ、キャナルシティ博多（福岡市）や、スペースワールド（北九州市）、城島後楽園ゆうえんち（別府市）のような都市型観光施設が多く分布している。

また、門司港周辺には、門司港レトロのような景観地区も存在している。

表4-2-5 福岡県、大分県における主要観光施設と年間動員客数

	名称	年間動員客数 (2002年度) (万人)	所在地	経営体	開業年月
福岡県	ホークスタウン	1,905.0	福岡市中央区	福岡ドーム	1989年3月
	キャナルシティ博多	1,320.0	福岡市博多区	福岡地所	1996年4月
	トリアス久山	1,185.9	糟屋郡久山町	トリアス	1999年4月
	大宰府天満宮	700.0	太宰府市	-	-
	博多リパレイン	574.7	福岡市博多区	博多リパレイン	1999年3月
	マリノアシティ福岡ピアウオーク	570.0	福岡市西区	福岡地所	2000年10月
	ベイサイドプレイス	265.0	福岡市博多区	サン・ピア博多	1987年5月
	門司港レトロ地区	211.5	北九州市門司区	北九州市	-
	スペースワールド	184.0	北九州市八幡東区	スペースワールド	1986年3月
	マリンワールド	65.2	福岡市東区	海の中道海洋生態科学館	1985年3月
	エバーグリーンマリノア	64.0	福岡市西区	エバーランド	2001年12月
	マリゾン	61.7	福岡市早良区	博多海洋開発	1985年2月
	福岡タワー	30.9	福岡市早良区	福岡タワー	1985年2月
	かしいかえん	27.1	福岡市東区	西日本鉄道	1934年3月
大分県	ファームパーク伊都国	23.3	前原市	前原市	1992年4月
	サッポロビール新九州工場	82.0	日田市	サッポロビール	2000年3月
	城島後楽園ゆうえんち	71.4	別府市	西日本後楽園	1963年2月
	アフリカンサファリ	53.0	宇佐市 (旧・安心院町)	九州アフリカ・ライオン・サファリ	1972年4月
	ハーモニーランド	47.3	速見郡日出町	サンリオ、大分県ほか	1987年3月
	ガンジーファーム	34.0	竹田市 (旧・久住町)	みどり高原牧場、九州乳業	1985年9月
	国立公園高崎山自然動物園	29.1	大分市	大分市	1949年2月
	マリーンパレス	28.0	大分市	マリーンパレス	1960年9月
大分農業文化公園	27.0	宇佐市(旧・安心院町)・杵築市(旧・山香町)	大分県農業農村振興公社	2001年4月	

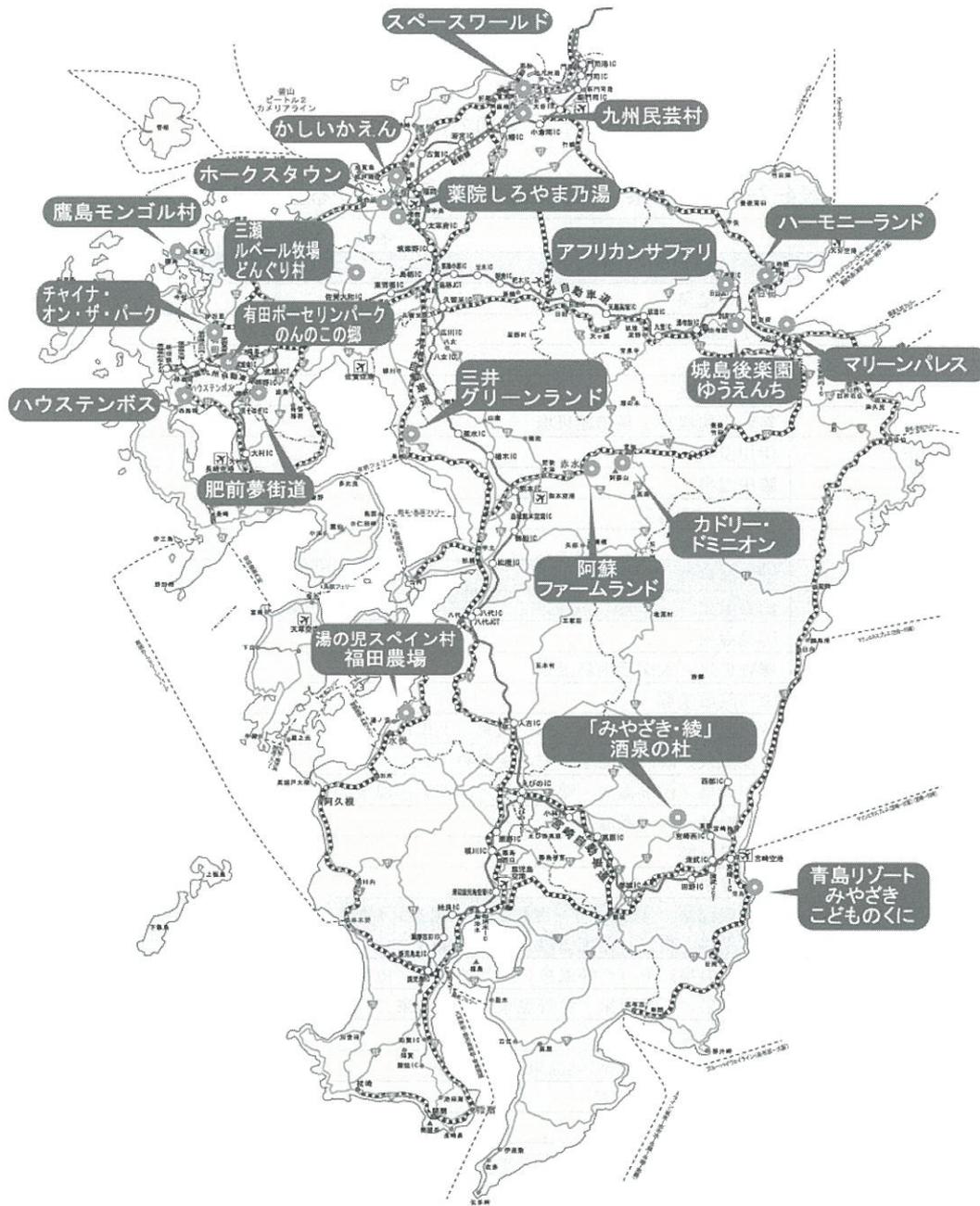
注1) 網掛けは本調査の対象地域に含まれる施設を示す。

注2) 2002年度の年間動員客数が20万人以上の施設を掲載した。

注3) 市町村合併の状況は、2006年3月末時点のものである。

資料) 西日本新聞社「九州データブック2004」、日本観光協会「全国観光情報データベース」(1999年)  
より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

図4-2-1 九州におけるテーマパークの分布状況



資料) テーマパークアイランド九州ウェブサイト

([http://www.themepark-kyushu.com/all\\_map.htm](http://www.themepark-kyushu.com/all_map.htm))

## ②温泉資源

福岡県および大分県に分布している主な温泉は、表4-2-6のとおりである。中でも、別府市の別府温泉郷は日本最大の湧出量を誇る温泉地であり、国内観光客だけでなく、近年は、韓国や台湾からの観光客も増加している。このほか、福岡県原鶴温泉や、大分県の由布院なども、全国を代表する温泉地として知名度が高い。

表4-2-6 福岡県、大分県、山口県における主な温泉資源

	所在地	名称
福岡県	福岡市	博多温泉
	筑紫野市	二日市温泉
	筑後市	船小屋温泉
	朝倉市	原鶴温泉
	うきは市	筑後川温泉
	瀬高町	新船小屋温泉／長田鉱泉場
	飯塚市	伊川温泉
	宮若市	脇田温泉
	方城町	ほうじょう温泉
大分県	豊後高田市	真玉温泉
	別府市	別府温泉郷
	杵築市	山香温泉
	国東市	国見温泉
	大分市	塚野鉱泉／大深度地熱温泉
	由布市	由布院温泉群
	竹田市	竹田温泉／荻の里温泉／赤川温泉／七里田温泉／法華院温泉／長湯温泉
	宇佐市	宇佐温泉／院内余温泉／安心院温泉
	中津市	西谷温泉／伊福温泉／鳴良温泉／深耶馬溪温泉／守実温泉
	日田市	日田温泉／天ヶ瀬温泉
	九重町	九重温泉郷
玖珠町	玖珠温泉	
山口県	下関市	一の俣温泉／下関マリン温泉／菊川温泉／川棚温泉／大河内温泉／滝部温泉／津波敷温泉／湯谷温泉／日乃出温泉／豊田温泉
	岩国市	錦帯橋温泉／そうづ峡温泉／深谷峡温泉／由宇温泉
	周南市	呼鶴温泉／三丘温泉／鹿野温泉／石船温泉／湯野温泉
	光市	光室積温泉
	周防大島町	周防大島温泉／片添ヶ浜温泉／竜崎温泉
	下松市	鶴ヶ浜温泉
	阿東町	願成就温泉
	山口市	宮野温泉／長沢温泉／湯田温泉／鳴滝温泉／秋徳温泉／阿知須温泉／柚木慈生温泉
	防府市	玉泉湖温泉／桑山温泉／江泊温泉
	美東町	景清洞トロン温泉／湯の口温泉
	萩市	はぎ温泉／阿武川温泉／長門峡温泉／田万川温泉／萩温泉弘法寺／萩指月温泉／萩本陣温泉
	長門市	黄波戸温泉／湯本温泉／湯免温泉／俵山温泉／油谷湾温泉
	阿武町	日本海温泉
	山陽小野田市	玉喜・糸根温泉／江汐温泉／湯ノ峠温泉
	宇部市	持世寺温泉／宗方温泉／片倉温泉

注1) 網掛けは対象地域に含まれる温泉を示す。

注2) 市町村合併の状況は、2006年3月末時点のものである。

資料) 福岡県観光連盟「福岡まるごとナビ」、大分県観光協会「大分天然素材」、山口県観光連盟「おいでませ山口へ。」ウェブサイトより三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### ③祭・イベント

九州における主要な祭・イベントをみると、表4-2-7のようになっている。データの制約上、山口県については把握できていない。統計の入手できるもののうち、福岡市の「博多どんたく」や「博多祇園山笠」は200～300万人前後、北九州市の「わっしょい百万夏祭り」は約150万人と、動員数が多い。福岡市、北九州市を除くと100万人以上の動員実績のある祭・イベントはみられない。なお、「博多どんたく」、「博多祇園山笠」を含め、福岡市、北九州市で開催される祭・イベントの時期は、主に夏季に集中している。

表4-2-7 九州における主要な祭・イベント

	市町村名	名称	開催期日	動員数
福岡県	北九州市	わっしょい百万夏まつり	8月	150万人
		小倉祇園	7月	95万人
		海峡花火大会	8月	70万人
		門司港レトロフェスタ	5月	23万人
	福岡市	博多どんたく	5月	210万人
		博多祇園山笠	7月	300万人
	大牟田市	大蛇山	7月	33万人
	直方市	のおがたチューリップフェア	4月	53万人
	大川市	大川木工まつり	10月	20万人
	宗像市	西日本菊花展	11月	30万人
東峰村 (旧・小石原村)	小石原焼民陶むら祭	5/3～5、10月	20万人	
うきは市 (旧・吉井町)	筑後吉井おひなさまめぐり	2月～4月	25万人	
大分県	大分市	大分七夕まつり	8月	46万人
	別府市	別府夏まつり	7月	23万人
	日田市	日田川開き観光祭	5月	25万人
佐賀県 (参考)	鳥栖市	まつり鳥栖	7月	35万人
	有田町	有田陶器市	4/29～5/5	92万人
長崎県 (参考)	長崎市	長崎くんち	10月	33万人
	佐世保市	西海アメリカンフェスティバル	8月	28万人
	島原市	島原ファンタジア	12月～1月	80万人
		花まつり	3月～6月	40万人
	大村市	大村夏越まつり	8月	28万人
波佐見町	波佐見陶器まつり	4/29～5/5	20万人	
熊本県 (参考)	熊本市	火の国まつり	8月	51万人
		くまもと春の植木市	2月～3月	46万人
		くまもと菓子博 2002	11月	45万人
		お城まつり	10月～11月	22万人
南阿蘇村 (旧・白水村)	南阿蘇桜さくら植木まつり	3月～4月	22万人	
鹿児島県 (参考)	鹿児島市	かごしま錦江湾サマーナイト大花火大会	8月	30万人
	霧島市 (旧・隼人町)	初午祭	2月～3月	25万人
宮崎県 (参考)	延岡市	延岡大師祭	4月	30万人
		まつりのべおか	8月	22万人

注1) 網掛けは対象地域に含まれる祭・イベントを示す。

注2) 2001年度の動員数が20万人以上の祭・イベントを掲載した。

注3) 市町村合併の状況は、2006年3月末時点のものである。

資料) 西日本新聞社「九州データブック2004」等より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

#### ④九州における主要な広域観光ルート

ここでは、(株)ジェイティービーが取り扱う国内パッケージツアーのうち、首都圏発で九州を旅行する商品を整理し、九州における主要な観光ルートの把握を行う。

(株)ジェイティービーでは、訪問先や旅行の目的によって、旅行商品を①山、②海、③温泉、④社寺、⑤観戦・観劇、⑥グルメ、⑦テーマパーク、⑧体験、⑨ゴルフ、⑩スキー、⑪祭り・イベントの11テーマに分類している。以下は、これらの旅行テーマに沿って、首都圏発の旅行商品を、旅行日程ごとに主要な訪問先を整理したものである。

次ページの上表(表4-2-8)は2005年3月1日時点の商品であり、主に春商品が中心である。表中の対象地域とは、鹿児島湾・八代海・有明海(16年度調査対象地域)を指す。下表(表4-2-9)は、同年10月1日時点の商品で、主に秋・冬商品が中心である。表中の対象地域とは、博多湾、関門海峡、別府湾(本年度調査対象地域)を指す。

なお、ゴルフ、スキーの2テーマについては、春商品、秋・冬商品とも取り扱いがない。また、春商品では祭り・イベント、秋・冬商品では観戦・観劇の取り扱いがない。

旅行日程をみると、春商品、秋・冬商品とも「2泊3日」が最も多く、次いで「1泊2日」、「3泊4日以上」となっている。秋・冬商品では、春商品に比べて「3泊4日以上」の商品が多い傾向がある。また、7日間で西日本を一周するものなども設定されている。

訪問先は、春商品と秋・冬商品で大きな差はなく、1泊2日では博多や指宿・日南海岸、2泊3日では屋久島、指宿、別府などを訪れる商品が多い。

テーマ別に旅行商品を分類すると、春商品は「海」や「グルメ」が多く、秋・冬商品は「山」や「温泉」が多いという特徴がある。それぞれ訪問先をみると、春商品の「海」は屋久島、「グルメ」はハウステンボスを訪ねる商品が多い。また、秋・冬商品の「山」は屋久島、「温泉」は別府や湯布院、指宿・日南海岸などを訪ねる商品が多い。

春商品について対象地域(鹿児島湾、八代海、有明海)が含まれる状況をみると、「山」や「温泉」をテーマとし、別府や湯布院と合わせて、雲仙を訪れる商品が多い。また、指宿・霧島はテーマを問わず、比較的多くの商品に組み込まれている。屋久島・種子島をはじめ、奄美大島、五島、対馬・壱岐などの離島を含む商品も多い。

秋・冬商品について対象地域(博多湾、関門海峡、別府湾)が含まれる状況をみると、「温泉」をテーマとして、別府を訪れる商品が多い。また、「グルメ」をテーマとするものはほとんどが博多を訪れる商品となっている。なお、上記期間の九州を対象とする旅行商品では関門海峡を訪れるものは設定されていない。

表4-2-8 九州の旅行商品における日程別の主な訪問先（春商品）

テーマ	1泊2日			2泊3日			3泊4日		
	主な訪問先	件数	うち対象地域を含むもの	主な訪問先	件数	うち対象地域を含むもの	主な訪問先	件数	うち対象地域を含むもの
山	-	-	-	別府・雲仙 指宿・霧島 湯布院・雲仙 湯布院・黒川温泉 屋久島・種子島	10	10	湯布院・国東・高千穂・指宿 屋久島・種子島	3	1
海	博多	16	0	シーガイア 奄美大島 屋久島・指宿 志岐・対馬	28	1	奄美大島 屋久島	2	0
温泉	指宿 宮崎	3	2	湯布院・黒川温泉・長崎 指宿・日南海岸 別府・湯布院・高千穂・霧島 別府・雲仙 湯布院・伊万里 湯布院・ハウステンボス 高千穂・日南海岸	27	11	長崎・五島 湯布院・国東・高千穂・指宿	4	4
社寺	-	-	-	高千穂・日南海岸 指宿・日南海岸 湯布院・国東・指宿	7	6	国東・別府・宮崎	3	0
観戦・観劇	博多（野球観戦）	4	0	-	-	-	-	-	-
グルメ	博多 黒川温泉・別府	15	0	別府・雲仙・ハウステンボス 平戸・ハウステンボス 奄美大島	29	9	高千穂・日南海岸・指宿 別府・湯布院・宮崎・霧島	2	1
テーマパーク	シーガイア ハウステンボス	12	0	シーガイア ハウステンボス	13	0	-	-	-
体験	シーガイア	1	0	種子島・屋久島 唐津・伊万里 対馬・志岐 奄美大島	4	0	屋久島	2	0
合計		51	2	合計	118	37	合計	16	6

表4-2-9 九州の旅行商品における日程別の主な訪問先（秋・冬商品）

テーマ	1泊2日			2泊3日			3泊4日以上		
	主な訪問先	件数	うち対象地域を含むもの	主な訪問先	件数	うち対象地域を含むもの	主な訪問先	件数	うち対象地域を含むもの
山	指宿	1	0	別府・雲仙・高千穂 指宿・日南海岸 屋久島 種子島	17	1	屋久島 種子島 奄美大島 西日本一周（伊勢・勝浦・松山・別府・萩・有馬・京都）	6	1
海	指宿	1	0	指宿・日南海岸 青島・霧島・桜島 屋久島 種子島 奄美大島 佐賀	25	0	指宿 屋久島 種子島 長崎・五島列島	4	0
温泉	ハウステンボス シーガイア 阿蘇 青島 指宿 別府・湯布院	8	1	別府・雲仙・高千穂 指宿・日南海岸 屋久島・種子島 青島・霧島・桜島 高千穂・阿蘇・耶馬溪 黒川・湯布院 平戸・天草・ハウステンボス シーガイア 国東	33	14	雲仙・阿蘇・指宿 霧島・青島 指宿・屋久島・種子島 別府・宮崎 西日本一周（伊勢・勝浦・松山・別府・萩・有馬・京都）	9	5
社寺	-	-	-	高千穂・長崎 青島・霧島・桜島 指宿・日南海岸 宇佐・国東・白杵 有田・伊万里・唐津 志岐・対馬 別府・湯布院・国東	12	1	長崎・五島列島 西日本一周（伊勢・勝浦・松山・別府・萩・有馬・京都）	2	1
祭・イベント	-	-	-	-	-	-	南西諸島	1	0
グルメ	博多 別府・湯布院	17	17	博多 高千穂・日南・指宿 平戸・天草・ハウステンボス 佐賀	20	15	別府・宮崎 南西諸島 西日本一周（伊勢・勝浦・松山・別府・萩・有馬・京都）	4	3
テーマパーク	シーガイア ハウステンボス	17	0	シーガイア ハウステンボス 平戸・天草	15	0	-	-	-
体験	長崎	7	0	長崎 屋久島	8	0	屋久島 平戸・防府	4	0
合計		51	18	合計	130	31	合計	30	10

注1) 表4-2-8は2005年3月1日現在、表4-2-9は2005年10月1日現在の商品である。

注2) 対象地域とは、表4-2-8は、鹿児島湾、八代海、有明海（16年度調査対象地域）、

表4-2-9は、博多湾、関門海峡、別府湾（17年度調査対象地域）を指す。

注3) 同一商品が複数のテーマに分類・計上されている場合もある。

資料) JTBウェブサイトより三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### 3. 交通アクセスなど諸条件の分析と評価

以下では、対象地域の人口規模や、交通の状況を把握する。なお、県別の単位でデータを整理する際は、原則として対象地域の市町村が含まれる福岡県、大分県、山口県の3県を対象とする。

#### (1) 立地・アクセス条件

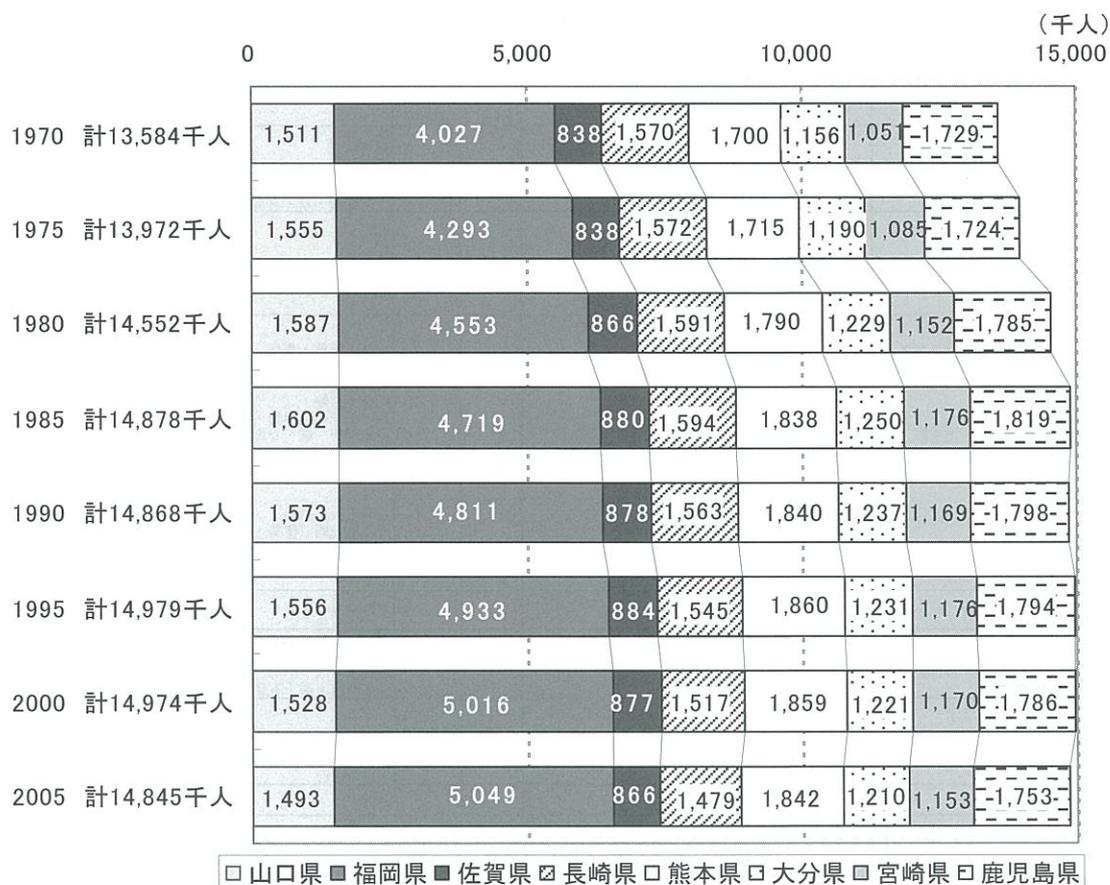
##### ① 周辺地域の人口規模

##### 1) 県別人口

対象地域の人口は、2005年時点において、福岡県が約500万人、山口県が約150万人、大分県が約120万人となっている。

1970年以降の推移をみると、山口県および九州全体の人口は、1985年までは増加傾向がみられたが、以降はほぼ横ばいである。県別でみると、福岡県以外の県は、1985年をピークとして以降は微減か、ほぼ横ばいで推移している。一方、福岡県では、1970年以降人口が約25%増加しており、福岡県への人口集中が進んでいることが分かる。

図4-3-1 県別人口の推移（1970年～2005年）



注) 2005年については、国勢調査の速報値である。

資料) 「国勢調査」(各年)より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## 2) 対象地域の市部における人口

対象地域の市町村の人口は、2005年時点において、福岡市が約140万人で最も多く、次いで、北九州市が約99万人、大分市が約46万人、下関市が約29万人、別府市が約13万人である。

これを対象地域別にみると、博多湾周辺（福岡市）が約140万人、関門海峡周辺（北九州市、下関市）が約128万人、別府湾周辺（別府市、大分市、日出町、杵築市）が約65万人となっている。

対象地域において、都市・港湾型クルージングが成立する人口規模を有する都市として、まずは100万人以上の人口規模を持つ福岡市、北九州市が考えられるが、別府湾についても湾周辺の合計では50万人以上の人口集積がある。

表4-3-1 対象地域の市町村における人口（2005年）

順位	都市名	人口
1	福岡市	1,400,621人
2	北九州市	993,483人
3	大分市	462,322人
4	下関市	290,693人
5	別府市	126,961人
6	杵築市	33,561人
7	日出町	27,642人
対象地域・合計		3,335,283人

### 参考

横浜市	3,579,133人
神戸市	1,525,389人
東京23区計	8,483,050人

注) 人口は、2005年国勢調査の速報値である。

資料) 「国勢調査」(2005年)より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## ②交通アクセス条件

### 1) 九州域外からの交通アクセス条件

#### ■ 航空路

九州・山口県の各空港と九州域外の空港を結ぶ航空路線の運航状況は、表4-3-2のとおりである。いずれの空港においても、東京（羽田）便が開設されており、東京中心の路線となっている。

対象地域の空港をみると、福岡空港からは、全国各地への路線が開設されている。東京（羽田）は47便/日で、九州域内で最も多い。2006年3月に開港した新北九州空港には、東京（羽田）便が17便/日、名古屋（中部）便が3便/日、那覇便が1便/日、就航している。また、大分空港では、東京（羽田）のほか、大阪（伊丹）や、名古屋（中部）の三大都市圏との間に路線が開設されている。山口宇部空港では、東京（羽田）便が8便/日、就航している。

表4-3-2 九州・山口県の各空港における航空路線（往復/日）

福岡空港		新北九州空港		佐賀空港		鹿児島空港	
路線	便数	路線	便数	路線	便数	路線	便数
新千歳	5	東京（羽田）	17	東京（羽田）	3	東京（羽田）	17
青森	1	名古屋（中部）	3	大阪（伊丹）	2	名古屋（中部）	7
花巻	1	那覇	1			大阪（伊丹）	11
仙台	5					大阪（関空）	2
新潟	2					大阪（神戸）	4
福島	1					岡山	2
松本	1					広島西	3
富山	1					高松	1
小松	3					松山	1
東京（羽田）	47					那覇	4
東京（成田）	3						
名古屋（中部）	21						
大阪（伊丹）	12						
大阪（関空）	6						
出雲	2						
松山	3						
徳島	1						
高知	2						
石垣	1						
那覇	12						

大分空港		熊本空港		山口宇部空港	
路線	便数	路線	便数	路線	便数
東京（羽田）	10	東京（羽田）	17	東京（羽田）	8
名古屋（中部）	2	名古屋（中部）	4		
大阪（伊丹）	7	名古屋（小牧）	2		
那覇	1	大阪（伊丹）	8		
		大阪（神戸）	1		
		松山	1		
		那覇	1		

長崎空港		宮崎空港	
路線	便数	路線	便数
東京（羽田）	14	東京（羽田）	15
名古屋（中部）	3	名古屋（中部）	3
名古屋（小牧）	2	大阪（伊丹）	9
大阪（伊丹）	7	大阪（関空）	2
那覇	1	広島西	1
		高知	1
		那覇	1

資料) 「JTB時刻表 2006年3月号」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## ■ 鉄道（新幹線）

九州と九州域外を結ぶ新幹線の運行状況は、表4-3-3のとおりである。「のぞみ」は博多～東京間で概ね1時間に1本程度運行されている。「ひかり」も博多～新大阪との間で概ね1時間に1本程度運行されている。「こだま」は、新大阪以西の主要都市との間で、概ね1時間に2本程度運行されている。また、小倉～博多間では、朝夕の通勤・通学時間帯を中心に「こだま」が14本運行されている。

表4-3-3 九州域外との新幹線運行状況（往復／日）

	区 間		運行本数（日）
のぞみ	博多	東京	16
	博多	名古屋	1
	博多	新大阪	2
ひかり	博多	名古屋	1
	博多	新大阪	22
こだま	博多	新大阪	8
	博多	岡山	13
	博多	広島	10
	博多	新下関	1
	博多	小倉	14

資料) 「JTB時刻表 2006年3月号」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## ■ 長距離バス

九州の主要都市および下関市と、九州域外とを結ぶ長距離バスの運行状況は、表4-3-4のとおりである。九州各地と中部、近畿の主要都市を結ぶ便が運行されているほか、博多からは、関東、中国、四国への便も運行されている。また、下関からも関東への便が運行されている。

表4-3-4 九州域外との長距離バス運行状況（往復／日）

	区 間		運行本数（日）
下 関	関東	東京	1
	関西	大阪	1
博 多	関東	東京	1
	中部	名古屋	1
	関西	京都、大阪	2
	中国	鳥取、江津、松江、岡山	4
長 崎	四国	高知	1
	中部	名古屋	1
熊 本	関西	大阪、京都、三宮	3
	中部	名古屋	1
ハウステンボス	関西	京都、大阪	1
	中部	名古屋	1
鹿児島	関西	堺	1
	関西	大阪、新大阪、尼崎	3
大 分	中部	名古屋	1

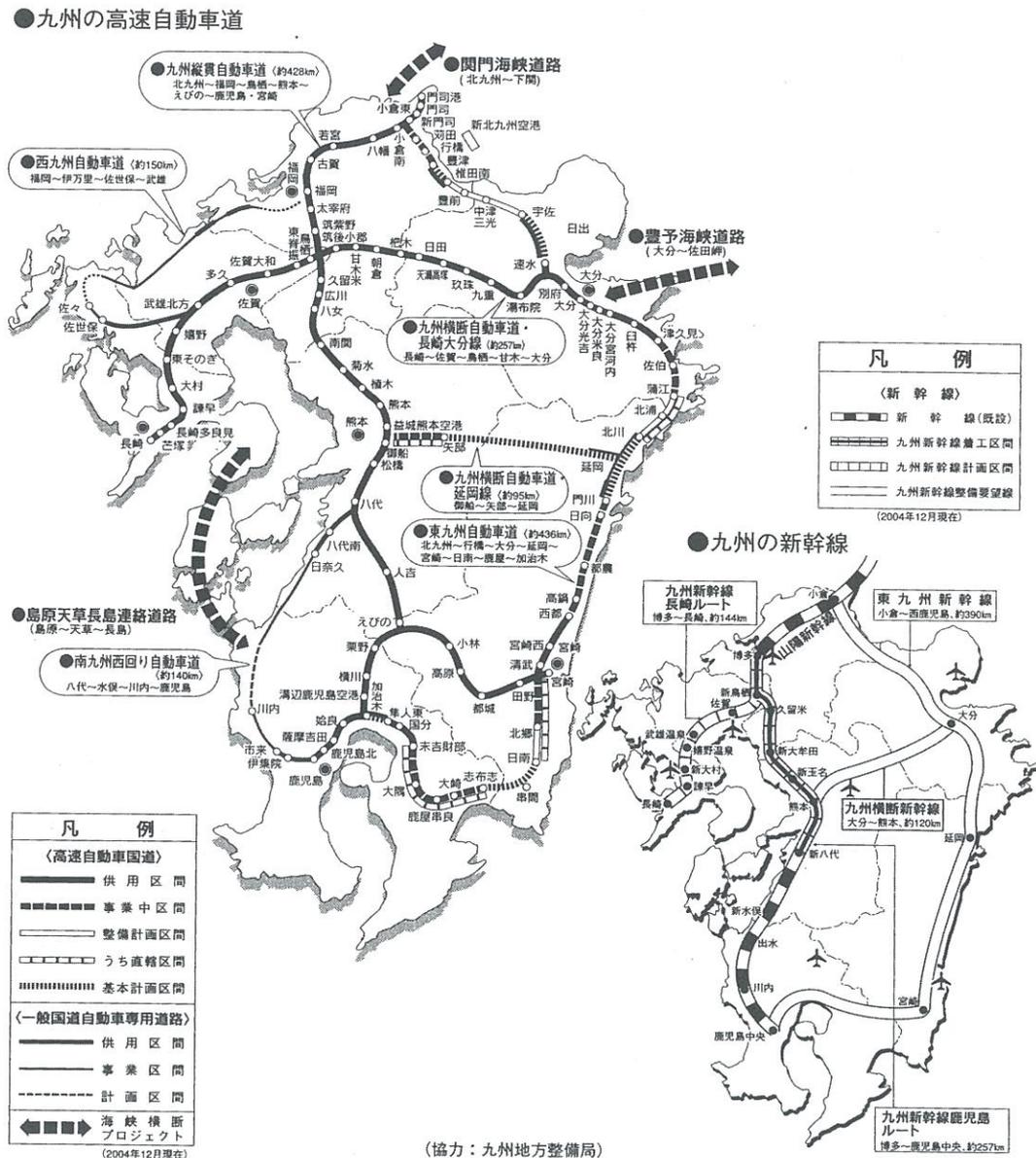
資料) 「JTB時刻表 2006年3月号」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## 2) 九州域内における交通アクセス条件

九州における高速自動車道は、九州内を南北に結ぶ北九州～福岡～鳥栖～熊本～えびの～鹿児島・宮崎を結ぶ九州縦貫自動車道（総延長428km）と、東西を結ぶ長崎～佐賀～鳥栖～甘木～大分を結ぶ九州横断自動車道・長崎大分線が供用されている（総延長257km）。

新幹線は、2004年3月に九州新幹線鹿児島ルートのうち新八代～鹿児島中央間が開通した。博多～新八代間は2011年頃の完成を予定している。また、博多～長崎間を結ぶ九州新幹線長崎ルートが計画区間となっている。

図4-3-2 九州域内の交通体系



資料) 西日本新聞社「九州データブック2005」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## ■ 航空路

九州域内の航空路線としては、福岡～宮崎間が7便/日、福岡～鹿児島間が6便/日、鹿児島～長崎間が3便/日、宮崎～長崎間が1便/日、運航されている。

表4-3-5 九州域内の航空路線（往復/日）

路 線	便 数
福 岡 ～ 宮 崎	7
福 岡 ～ 鹿 児 島	6
鹿 児 島 ～ 長 崎	3
宮 崎 ～ 長 崎	1

注) 天草・離島の空港を除く。

資料) 「JTB時刻表 2006年3月号」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## ■ 鉄道（九州新幹線と在来線特急）

九州新幹線「つばめ」と在来線の主な特急の運行状況は、表4-3-6のとおりである。

2004年3月に開業した九州新幹線「つばめ」は、新八代～川内で32本/日、川内～鹿児島中央間で34.5本/日、運行されている。また、九州域内の在来線特急は、小倉～博多や博多～熊本が一日約50本と運行頻度が高く、そのほか、博多～佐賀、熊本～新八代、小倉～別府も30本/日以上、運行されている。

また、博多～小倉間は、九州各地へ向かう複数の特急の運行ルートとなっているため本数が多く、48本/日となっている。

表4-3-6 九州域内の新幹線と主な特急の運行状況（往復/日）

区間		運行本数（日）	名称
門司港	小 倉	4	有明、きらめき
小 倉	博 多	48	リレーつばめ、有明、きらめき、ソニック、にちりん、にちりんシーガイア
小 倉	別 府	31	ソニック、にちりん、にちりんシーガイア
博 多	佐 賀	37	かもめ、みどり、ハウステンボス
佐 賀	長 崎	25	かもめ
博 多	熊 本	46	リレーつばめ、有明
熊 本	新八代	32	リレーつばめ
新八代	川 内	32	つばめ（九州新幹線）
川 内	鹿児島中央	34.5	

注) 小倉～博多間には山陽新幹線は含まない。

資料) 「JTB時刻表 2006年3月号」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## ■ 長距離バス

九州の主要都市および下関と、九州域内を結ぶ長距離バスの運行状況をみると、昼行便では、博多～砂津（北九州）、博多～別府・大分、博多～熊本などで、51本/日以上が運行されており、最も運行本数の多い区間となっている。また、博多～唐津・呼子、博多～佐賀などが26～50本/日、博多～下関、博多～湯布院が16～25本/日と、博多と九州域内

の各都市を結ぶ路線は便数が多い。一方で、便数はやや少ないものの、熊本～大分、長崎～大分など、福岡県以外の主要都市間を結ぶ路線も運行されている。

夜行便は、博多～宮崎、鹿児島および大分～鹿児島で、1本/日が運行されている。

表4-3-7 九州域内の長距離バス運行状況（往復/日）

	運行本数（日）	区間			
夜行便	各1本	博多	～宮崎 ～鹿児島		
		大分	～鹿児島		
昼行便	51本/日以上	博多	～砂津 ～日田 ～長崎 ～別府・大分 ～熊本		
			博多	～直方 ～前原 ～唐津・呼子 ～佐賀 ～佐世保	
				長崎	～佐世保
				博多	～下関 ～行橋 ～初 ～湯布院 ～宮崎 ～鹿児島
					博多
	熊本	～砂津 ～大分 ～宮崎 ～長崎			
		長崎	～砂津		
		鹿児島	～宮崎		
		久留米	～砂津		
	9～15本/日	人吉	～鹿児島空港		
		博多	～島原 ～延岡		
			砂津	～佐世保	
		熊本	～延岡 ～ハウステンボス ～人吉		
			宇城	～熊本空港	
			長崎	～大分 ～唐津・呼子 ～ハウステンボス ～宮崎	
		大分		～延岡 ～中津	
				1～8本/日	～延岡 ～ハウステンボス ～宮崎 ～延岡 ～中津

資料) 「JTB時刻表 2006年3月号」より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

### 3) 対象地域における港湾への交通アクセス条件

ここでは、対象地域における遊覧船航路、レストラン船、および定期航路が就航する港湾への交通アクセスの状況を整理する。

博多湾の港湾については、ターミナル駅である博多駅や天神駅から、路線バスで20～40分である。また、博多駅・天神駅から博多ふ頭や中央ふ頭行きの路線バスが170～180本／日、博多駅・天神駅から姪浜港（能古渡船場）行きの路線バスが250本以上／日と高頻度で運行されており、バス停から乗船場までの距離も100m以内と近接していることから、公共交通機関の利便性は高いといえる。

関門海峡の港湾については、下関（唐戸）港は下関駅からバスで約7分と、比較的所要時間が短い。また、北九州（門司）港は、門司港駅から徒歩約1分と駅に近接しており、アクセス条件は大変良好である。

別府湾の港湾については、別府港は別府駅から路線バスで約10分、最寄りのバス停から乗船場まで徒歩約3分となっている。また、大分港は大分駅から路線バスで約10分、西大分駅からは徒歩4分である。

表4-3-8 対象地域における港湾までのアクセス状況

#### ■遊覧船航路

航路名	港湾・地区名	アクセス
A. アーバンクルージング	マリノア	J R博多駅よりバス約40分 地下鉄天神駅よりバス約30分 地下鉄姪浜駅より徒歩約25分
B. 博多湾クルーズ	博多ふ頭	J R博多駅よりバス約20分
C～D. 関門海峡周遊 E. 巖流島連絡船 F. 海峡クルージング G. 門司港レトロクルーズ	下関港（唐戸）  北九州（門司）港	山口宇部空港より連絡バス約1時間30分 J R新幹線 新下関駅よりタクシー約15分 J R新幹線 新下関駅よりバス約30分 J R下関駅よりバス約7分  新北九州空港より連絡バス・J R乗り継ぎでJ R門司港駅まで約1時間 J R小倉駅よりJ R門司港駅まで20分 J R門司港駅より徒歩約1分

#### ■レストラン船

航路名	港湾・地区名	アクセス
H. 博多湾クルージング	博多ふ頭	J R博多駅よりバス約20分

#### ■定期航路

（博多湾）

運航ルート	港湾・地区名	アクセス
①百道（マリゾン）～海の中道	マリゾン	J R博多駅よりバス約20分+徒歩3分
②博多～志賀島	博多ふ頭	J R博多駅よりバス約20分
③博多～玄界島		
④姪浜～小呂島	姪浜港	J R博多駅よりバス約40分 地下鉄天神駅よりバス約25分
⑤姪浜～能古島		
⑥博多～対馬（比田勝）	博多ふ頭	J R博多駅よりバス約20分
⑦博多～壱岐～対馬		

運航ルート	港湾・地区名	アクセス
⑧博多～杵岐～対馬	博多ふ頭	J R博多駅よりバス約 20 分
⑨博多～青方～福江		
⑩博多～直江津		
⑪博多～沖縄	香椎パークポート	地下鉄箱崎線貝塚駅よりタクシー約10分
⑫博多～釜山	中央ふ頭	J R博多駅よりバス約 20 分
⑬博多～釜山		
⑭博多～釜山		

(関門海峡)

運航ルート	港湾・地区名	アクセス
⑮関門海峡連絡船下関(唐戸) ～北九州(門司)港	北九州(門司)港	J R門司港駅より徒歩 1 分
	下関(唐戸)	J R下関駅よりバス約 7 分
⑯下関(荒田)～小倉(日明)	下関(荒田港)	J R下関駅よりバス約 12 分+徒歩 15 分
	小倉(日明港)	J R小倉駅よりタクシー約 10 分
⑰北九州(門司)・下関(唐戸) ～松山	北九州(門司)港	J R門司港駅より徒歩約 1 分
	下関(唐戸)	J R下関駅よりバス約 7 分
⑱北九州(新門司)～大阪南港	北九州(新門司)港	J R門司駅よりタクシー約20分 ※J R小倉駅発・J R門司駅前経由の無料送迎バスが、入港・出港のダイヤに合わせて運行
⑲北九州(新門司) ～大阪(泉大津)		
⑳北九州(新門司) ～神戸(六甲アイランド)		
㉑北九州(新門司) ～徳島～東京	北九州(新門司)港	J R門司駅よりタクシー約 20 分 ※J R門司駅より送迎タクシー(有料)が運行
㉒若松～戸畑	若松渡場	J R若松駅より徒歩10分
	戸畑渡場	J R戸畑駅より徒歩約 5 分
㉓小倉～馬島～藍島	小倉	J R小倉駅より徒歩約 10 分
㉔小倉～松山	小倉	J R小倉駅より徒歩約 10 分
㉕下関～青島	下関港 (国際ターミナル)	J R下関駅より徒歩 7 分
㉖下関～釜山	下関港 (国際ターミナル)	J R下関駅より徒歩 7 分
㉗下関～上海	下関港 (国際ターミナル)	J R下関駅より徒歩 7 分

(別府湾)

運航ルート	港湾・地区名	アクセス
㉘別府～三崎～八幡浜	別府港	J R別府駅よりバス約 10 分+徒歩 3 分 J R別府駅よりタクシー約 8 分
㉙別府～大分～松山 ～神戸・大阪	別府港	
㉚大分～松山～今治～神戸	大分港	大分空港より J R大分駅までバス約55分 J R大分駅よりバス約10分 J R大分駅よりタクシー約 7 分 J R西大分駅より徒歩約 4 分 別府市内よりバス20分+徒歩約 4 分 別府市内よりタクシー約15分
㉛大分(大在) ～横須賀(久里浜)	大分(大在)港	東九州道・大分宮河内I.C.より車で約10分

注1) 各航路の番号は、クルージング航路の現状整理(第2章・6～13ページ)に記載している航路番号に対応している。

注2) ㉗下関～上海航路は当面の間、貨物便として運航中のため、旅客の扱いは行っていない。

資料) 各種資料より三菱UFJリサーチ&コンサルティング作成

## (2) 水域・港湾・船舶の状況

### ① 水域

博多湾は、北東部は海の中道と呼ばれる砂嘴で玄界灘と隔てられ、その先端に志賀島が存在することから三方を陸地に囲まれており、また北西側の湾口部にも玄界島が存在することから、閉鎖性の高い静穏な水域となっている。

関門海峡は、地形が狭隘で兩岸の幅は狭いところで700mしかない上、海峡両端の潮位差に伴って最高で約10～11ノット(時速約20km)にもなる非常に強い潮流が発生するため、船舶航行の難所となっている。船舶の通航量も多いことから、クルージング船の運航にあたっては、安全性確保に十分な留意が必要であり、船上での揺れも問題となりうる。一方で、潮流によってあちらこちらに小さな渦ができるなど、潮流の速さを観光資源として活用することも考えられる。

別府湾は瀬戸内海西部に位置する内海である。ただし、沖合にいくほど風の影響によりうねりが強く、かつて別府湾で運航していたクルージング船も、なるべく陸に近い海域を航行していたことから、クルージング船を運航する際には、航行ルートへの留意が必要と考えられる。

### ② 港湾

遊覧船やレストラン船などは一般に船型が小さく、対象地域でも寄港可能な港湾は多数存在する。対象地域の特定重要港湾や重要港湾である博多港、北九州港、下関港、別府港、大分港は、周遊型に適したクルーズ客船など、比較的大型の船舶でも寄港可能である。

なお、ヒアリング調査では、新北九州空港に発着するルートも提案されているが、これを実現しようとする場合には新北九州空港への施設整備が必要となる。

### ③ 船舶

博多湾や関門海峡には、現に遊覧船が就航しているほか、定期航路である福岡市、北九州市の両市営渡船も夏期には納涼船として活用されている。また、博多湾にはレストラン船も運航されている。博多港や関門海峡にはこのほかにも定期航路が運航されており、今後のクルージングの充実に向けて、これら既存船舶の一層の活用が有効と考えられる。

一方、博多港には壱岐・対馬や五島への離島航路が、北九州港、別府港には四国と結ぶ航路が開設されているが、これらの航路に就航する旅客船・フェリーは、昼夜を問わず高い運航効率で運用されていることから、間合い使用によるクルージングの実施は難しいと考えられる。

また、博多港、北九州港、別府港、大分港には長距離フェリーが、博多港と下関港には国際フェリーが就航しており、これらの一部は昼間に港湾に停泊しているものもある。ただし、これらの船舶はかなり大型であることから、間合い使用でクルージングを行う際に

は、相当の需要が存在することが前提となる。

第5章 博多湾、関門海峡、別府湾における  
クルージングの発展方向・方策



## 1. めざすべき発展方向と具体的なクルージングルート

ここでは、博多湾、関門海峡、別府湾のそれぞれについて、これまでの検討結果を踏まえて成立可能性の高いクルージングの類型を抽出するとともに、そのめざすべき発展方向として、活用すべき地域資源、顧客ターゲット、就航船舶に求められる要件、アクセス交通手段や他の観光資源との連携の方向性の検討を行う。さらに、具体的なクルージングルートを提案する。なお、検討にあたっては、新規航路の提案を行うのみならず、既存航路の拡充・活用も含めて検討する。

### (1) 博多湾

#### ① 成立可能性の高いクルージングの類型

博多湾周辺には、ベイサイドプレイス、ホークスタウン、マリゾン、福岡タワー、マリノアといった都市施設や、海の中道、能古島、生の松原等の景観の優れた自然海岸等、多様かつ集客力の高い観光資源が立地している。また、九州の中核都市である福岡市に接し、人口集積による市場規模や広域的な交通アクセス条件にも恵まれている。

湾内では、博多港を発着地とするレストラン船や遊覧船が定期・不定期に就航しており、夏季には定期航路の船舶を活用した納涼船も運航されている。定期航路についても、湾内航路、離島航路、長距離フェリー、韓国との国際航路等、多様な航路網が形成されており、国内・国際海上交通の結節点となっている。

こうしたことから、博多湾は、都市・港湾型を中心として、多様なクルージングの展開可能性を持っており、具体的な展開可能性としては、以下のようなものが想定される。

- \* 集客の広域化による湾内遊覧船・レストラン船航路の拡充（都市・港湾型）
- \* 各観光スポット等を結ぶ湾内水上バスネットワークの形成（都市・港湾型）
- \* 博多港を拠点として九州各地等をめぐる定期客船クルーズの実現（周遊型）

#### ② 博多湾におけるクルージングのめざすべき発展方向

##### 1) 集客の広域化による湾内遊覧船・レストラン船航路の拡充（都市・港湾型）

博多湾には、1993年から博多湾クルージングとフランス料理を楽しむレストラン船が就航しており、九州では唯一、定期運航するレストラン船となっている。このほかにも、遊覧船や納涼船が運航されている。

レストラン船をはじめとする都市・港湾型のクルージングの多くは、港湾背後地の人口集積を背景として成立しており、博多湾はその意味で九州最大の潜在需要がある。また、商業施設やアミューズメント施設が集積する福岡には、週末等に九州一円から多くの人々が訪れており、九州域外からの観光客についても、その観光ルートに福岡が含まれることが多い。さらに、博多港には韓国・釜山と結ぶ高速船やフェリーの国際航路が開設され、年間利用者は約70万人に達しているが、特に韓国人の利用が増加しており、近年は日本人を

上回る利用がある。このように、福岡は、交流人口という面でも、都市・港湾型クルージングにおいて高いポテンシャルを持っている。

福岡市では、余暇・観光・業務等、さまざまな目的で福岡を訪れる人を対象としたビジターズ・インダストリーの振興に取り組んでいるが、特に宿泊客を増加させるためには夜の観光資源の充実が必要であり、レストラン船はその意味で重要な観光資源となる。現在運航されているレストラン船の利用者は、福岡県内のほか、熊本県をはじめとする九州域内居住者が多いが、九州域外の国内や韓国等海外からの来訪者の利用は少ない。

こうしたことから、交流人口（特に宿泊者）の増加に向けて、クルージングを福岡の観光資源として国内・海外からの来訪者にアピールしていくことが必要である。また、これらを需要として取り込んでいくことで、クルージング航路の拡充が可能となり、ビジターズ・インダストリーの1つとしてのクルージング関連産業の振興にもつながる。

九州域外からの日本人来訪者については、その中心となる関東・関西地区居住者からみると、東京・横浜、大阪・神戸にはないクルージングの魅力を演出する必要がある。例えば、海の中道、能古島等の大都市に近接した豊かな自然や、金印・元寇防塁といった歴史的観光資源を活用したり、新鮮な魚介類を用いた「食」を打ち出したりすることが想定される。その上で、博多湾のクルージングの認知度を高めるため、「海からみる福岡・博多」といったキャッチフレーズを用いた宣伝・PRの強化や、旅行商品に博多湾のクルージングを組み込んでもらうための旅行者への働きかけ、個人旅行者や出張者等の利用促進に向けたホテル・旅館との連携等が求められる。

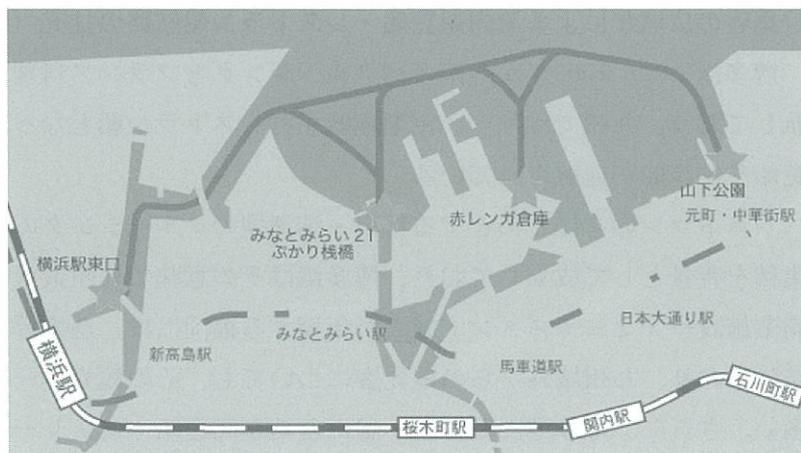
また、外国人については、現状では国際交流事業等に伴うチャーター利用が中心であり、一般旅行者の利用は少ないことから、まずはアンケート調査やモニターツアー等により、韓国人等のニーズを把握する必要がある。

## 2) 各観光スポット等を結ぶ湾内水上バスネットワークの形成（都市・港湾型）

博多湾内には、百道（マリゾン）－海の中道、博多ふ頭－志賀島、姪浜－能古島といった定期航路が開設されているが、これらはそれぞれが独立した航路として運航されている。

これらの航路の起点となる地区のうち、博多ふ頭にはベイサイドプレイ

横浜港シーバス航路



資料) 株式会社ポートサービスウェブサイト  
(<http://www.yokohama-cruising.jp/seabass.html>)

ス、百道地区にはマリゾン、ホークスタウン、福岡タワー、姪浜地区周辺にはマリノアといった集客施設が点在しており、海の中道、志賀島、能古島等、航路の終点となる地区とともに全体のネットワーク化を図ることにより、博多湾周辺地区の回遊性が大きく向上する。

具体的には、既存航路の区間を延長したり、新たな航路を開設したりすることにより、博多ふ頭―百道―姪浜（もしくはマリノア）を結ぶルートを設置し、中央ふ頭（博多港国際ターミナル）や将来的には再開発が検討されている須崎ふ頭等も寄港地として追加することで、博多湾内における海上交通のネットワーク化を図る。また、各運航事業者やバス・鉄道等の事業者が連携することにより、海・陸の交通機関に共通のフリーきっぷや割引きっぷを発売する（例えば、外国人向けには、福岡ウェルカムカードの利用対象に加える）ことで、利便性を向上させる。

船舶については、特徴的な外観とすることによる船自体の観光資源化、内装や乗り心地への配慮による快適性の向上、船内での案内放送の工夫等により、来訪者にとって魅力度の高いものとする。

### 3) 博多港を拠点として九州各地等をめぐる定期客船クルーズの実現（周遊型）

わが国の客船クルーズは、中高年層を中心とした特定のリピーターを主な対象として、ワンナイトクルーズから世界一周クルーズに至るさまざまなコースを単発的に行っている。これに対し、カリブ海に代表される海域では、家族やグループ等を対象とした大衆的なクルーズが普及しており、これらはルート・曜日を固定して定期的に運航されている。

わが国でも、2000年から2001年にかけてスタークルーズ社（マレーシア）が定期クルーズを実施した経緯があり、その際、当初は神戸港を拠点としていたが、後半は博多港を拠点として、鹿児島、長崎、韓国・釜山等を周遊するルートが設定されていた。この取り組みは、米国同時多発テロ等に伴う需要低迷に伴い、早期に撤退となったが、博多港は、背後地域の人口集積、広域的な交通アクセス性、韓国・中国等への近接性といった点で、わが国における定期クルーズの拠点として優れた立地条件を有していることに変わりはない。

### 東京港水上バス航路と水上バス「ヒミコ」



資料）東京都観光汽船株式会社ウェブサイト  
(<http://www.suijobus.co.jp/>)

九州における客船クルーズの可能性については、「九州周辺海域における国際・国内クルージング航路の振興に関する調査研究」（1998年3月、財団法人九州海運振興センター）においても、博多港を拠点とした離島・アジアクルーズ（九州離島めぐりクルーズ、沖縄・南西諸島クルーズ、環黄海クルーズ等）がモデル航路として提案されている。

2005年2月にわが国最大のクルーズ船「飛鳥」の代替として「飛鳥Ⅱ」が就航するにあたり、大幅に大型化された（総トン数28,856→50,142トン、乗客数296室・592名→400室・720名）ことから、いわゆる団塊の世代の定年退職時期を控え、わが国におけるクルーズ市場は拡大方向にあると考えられ、博多港の優位性を考慮すれば、博多港を拠点として定期運航される客船クルーズの実現に向けて、改めて取り組むことは十分に有意義なものであると考えられる。

### ③具体的なクルージング航路の提案

#### 1) 遊覧船・レストラン船による博多湾内クルージング航路（拡充）

基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交流人口（特に宿泊者）の増加に向けて、レストラン船・遊覧船によるクルージングを福岡の観光資源として国内・海外からの来訪者にアピールし、これらを需要として取り込んでいくことで、クルージング航路の拡充を図る。</li> </ul>
対象マーケット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 福岡市を中心とする九州域内に加え、関東・関西等の国内各地や韓国等の海外からの来訪者に集客対象を拡大する。</li> <li>・ 韓国・中国等からの外国人観光客については、国・地域別のニーズを把握した上で集客対象を拡大する。</li> </ul>
ルート・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ベイサイドプレイスやマリノア等の集客力のある施設を発着地として、博多湾内における1～2時間程度の食事付きクルーズ（ランチ、ディナー等）や遊覧運航等を実施する。</li> <li>・ 各航路とも、通年毎日運航することが望ましい。</li> </ul>
船内設備・サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 京浜、阪神のレストラン船等には無い魅力を演出するため、大都市に近接した豊かな自然や歴史的観光資源の活用、新鮮な魚介類を用いた特色ある食事等のサービスを提供する。</li> </ul>
投入船舶	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存船舶には200人乗りや400人乗りのものがあり、新造船の追加投入や新航路開設の場合も、同程度の船舶が想定される。</li> </ul>
観光モデルプラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内外から福岡を訪れる観光ルートにおいて、福岡に宿泊する場合はディナークルーズ、宿泊しない場合はランチクルーズを基本として行程に組み込む。また、ホテル・旅館等と連携し、個人旅行者や出張者等の利用を促進する。</li> </ul>

## 2) 博多湾水上バスネットワーク（拡充・新設）

基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>それぞれ独立した航路として運航されている博多湾内の定期航路を拡充し、ネットワーク化することで、博多湾周辺地区の回遊性の向上を図る。</li> </ul>
対象マーケット	<ul style="list-style-type: none"> <li>博多湾周辺居住者および国内外から福岡を訪れる人で、博多湾周辺の集客施設や観光地を訪れる人全般を対象とする。</li> </ul>
ルート・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>百道（マリゾン）－海の中道、博多ふ頭－志賀島、姪浜－能古島といった既存航路に加え、これらの区間延長や航路新設により、各寄港地を結ぶネットワークを形成し、中央ふ頭や将来的には須崎ふ頭等への寄港も想定する。</li> </ul>
船内設備・サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>内装や乗り心地への配慮による快適性の向上、船内での案内放送の工夫等により、来訪者にとって魅力度の高いものとする。</li> </ul>
投入船舶	<ul style="list-style-type: none"> <li>新船投入の場合、既存航路の例から100～300人乗り程度が想定される。特徴的な外観等により船自体を観光資源化する。</li> </ul>
観光モデルプラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅客船・バス・鉄道等の事業者間の連携により、海・陸の交通機関に共通のフリーきっぷや割引きっぷを発売する（福岡ウェルカムカードの利用対象に加える等）ことで、利便性を向上させる。</li> </ul>

## 3) 博多港発着定期客船クルーズ（新設）

基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>背後地域の人口集積、広域的な交通アクセス性、韓国・中国等への近接性といった博多港の立地条件を活かし、博多港を拠点として定期運航される客船クルーズの実現を図る。</li> </ul>
対象マーケット	<ul style="list-style-type: none"> <li>わが国における客船クルーズの主な利用者である中高年層に加え、家族やグループ等へのマーケットを拡大させる。</li> <li>九州域内だけでなく、国内各地や韓国等も対象とする。</li> </ul>
ルート・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>博多港を拠点として、九州周辺の離島、鹿児島、長崎、韓国・釜山、済州島等を2～3泊程度で定期的に周遊するルートが想定される。</li> </ul>
船内設備・サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>クルーズ客船として、宿泊に対応した船室、飲食施設、娯楽施設等の設備とこれらに対応した船内サービスが必要となる。</li> </ul>
投入船舶	<ul style="list-style-type: none"> <li>低料金を実現するため、新造船でなく既存船舶の転用が想定される。船型は、既存の国内クルーズ船の場合、総トン数2～3万トン、最大乗客定員は600～700人程度となっている。</li> </ul>
観光モデルプラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>航空機や新幹線、高速バス等とセットになったエア&amp;クルーズ、新幹線&amp;クルーズ、バス&amp;クルーズとして、広域的な集客が可能な旅行商品を造成する。</li> </ul>

## (2) 関門海峡

### ① 成立可能性の高いクルージングの種類

関門海峡は、九州側の門司港レトロ、本州側の唐戸地区をはじめ、海峡を挟んだ両岸に観光エリアが広がっている。関門海峡自体も、九州と本州を隔てる約700mの水路に多数の船舶が往来し、頭上には関門橋が架かるなど、魅力的な景観を持っており、巖流島や壇ノ浦などの歴史的な観光資源もある。山口県、下関市、北九州市による「関門海峡観光推進協議会」も設置され、関門エリアとして一体的な観光振興の取り組みが進められている。

関門海峡には、両岸を結ぶ定期航路のほか、複数の遊覧船も就航している。このほか、定期航路についても、韓国・中国との国際航路や長距離フェリー等も開設されており、国内・国際海上交通の結節点となっている。また、2006年3月開港の新北九州空港は、関門海峡に近い瀬戸内海側の海上に立地している。

こうしたことから、関門海峡は、都市・港湾型クルージングにおいて多様な可能性を持っており、具体的な展開可能性としては、以下のようなものが想定される。

- \* 関門海峡周辺における多様な遊覧船航路の展開（都市・港湾型）
- \* 関門エリアの魅力と回遊性を高める海峡連絡船の観光航路化（都市・港湾型）
- \* 空港アクセスを含む水上バス・タクシーネットワークの形成（都市・港湾型）

### ② 関門海峡におけるクルージングのめざすべき発展方向

#### 1) 関門海峡周辺における多様な遊覧船航路の展開（都市・港湾型）

関門海峡には、遊覧船航路として、門司港地区および下関（唐戸）地区の双方から巖流島コースや海峡クルージングコースが運航されているほか、門司港地区では門司港レトロ周辺を15分でめぐるコースも運航されている。また、周辺では、市営渡船を活用して洞海湾の納涼クルージングや藍島・馬島クルージング等が実施されている。

北九州市では、2006年2月に策定した「北九州市観光振興プラン」においてモノづくりを活かした産業観光の振興を重点に掲げている。施策の1つにあげられている「海から観る北九州」では、関門海峡、周防灘、響灘、洞海湾の景観を船上から楽しみながら眺めるクルージング等を企画するとしている。また、新北九州空港の開港に伴い、中国・韓国・ロシア等からの外国人観光客の増加が見込まれる。

下関市では、「しものせき観光キャンペーン」の中で宿泊客を対象とした関門海峡遊覧クルージングへの無料招待を行っている。また、韓国や中国との国際航路を利用して訪れる外国人観光客は、下関港から観光バスで温泉地等に直行するケースが多いことから、市内での買い物や観光施設の利用を促進することが課題となっている。

こうしたことから、関門海峡やその周辺においては、既存の遊覧船航路に加え、産業観光をテーマにしたクルージングや、外国人観光客の利用に焦点を当てたクルージングなど、多様な遊覧船航路の展開が期待される。

その際には、北九州市側と下関市側に加え、その間にある関門海峡を関門エリアの3つ目の観光エリアとして位置づけ、そこで展開されるクルージングを観光資源として積極的に国内・海外の観光客や旅行者にアピールしていく必要がある。クルージング航路の利用者を対象としたアンケート調査によれば、関東をはじめ近畿以東の居住者が利用者の4割弱を占めており、事業者が旅行者の旅行商品への組み込みを積極的に行っていることもあって、広域的な観光資源としても活用されている。ただし、アンケート回答者の半数近くがクルージングの存在を現地に来てから知ったと回答していることから、認知度を高めるためのさらなる取り組みが必要と考えられる。

外国人については、現状では利用が少ないことから、まずはアンケート調査やモニターツアー等により、韓国人や中国人等のニーズを把握する必要がある。

## 2) 関門エリアの魅力と回遊性を高める海峡連絡船の観光航路化（都市・港湾型）

関門海峡には、兩岸を結ぶ連絡船が2航路あり、特に唐戸と門司港を結ぶ航路は、兩岸の観光エリアに発着することから、観光航路としても重要な役割を担っており、ヒアリング調査によれば利用者の約8割が観光客である。

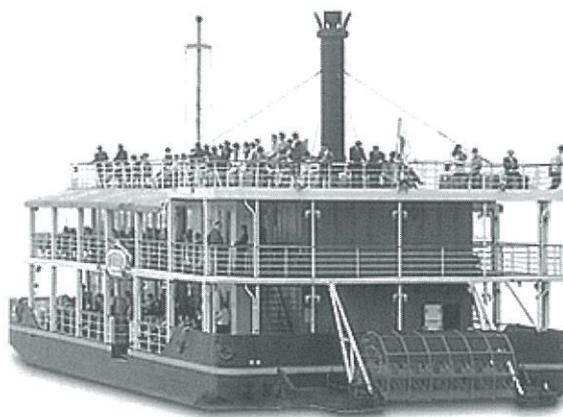
唐戸－門司港の所要時間はわずか5分程度であり、現状では特に観光を意識した船舶は投入されていないが、関門海峡や関門エリアの歴史や自然等がイメージされた外観・内装を有する船舶を投入し、船自体を新たな観光のシンボルとすることで、関門エリアとしての一体的な観光イメージの形成が進むものと考えられる。また、船内から関門橋、海上の船舶や特徴的な速い潮流、兩岸の街並み等の景観を楽しめるよう、窓を開閉したり、デッキに出たりすることができるような構造とすることが望ましい。

さらに、鉄道・バスとの連携により関門エリアの交通機関に共通のフリーきっぷや割引きっぷを発売する（例えば、外国人向けには、北九州ウェルカムカードの利用対象に加える）ことで、回遊性が大きく向上する。

## 3) 空港アクセスを含む水上バス・タクシーネットワークの形成（都市・港湾型）

北九州市の「北九州市観光振興プラン」においては、観光客の各地区へのアクセスを確保するネットワーク戦略の中で、門司港レトロ地区、小倉都心地区、八幡東田地区等をつ

東京港水上バス「遊」



資料) 東京都観光汽船株式会社ウェブサイト  
(<http://www.suijobus.co.jp/>)

なく水上タクシーの運航の推進が施策の1つとしてあげられている。新北九州空港の開港や門司駅周辺の工場跡地における再開発の進展に伴い、これらの各地区も水上タクシーの寄港地として想定される。また、下関市側についても、唐戸地区や下関港国際ターミナル等への寄港が考えられる。さらに、一定の需要が確保できる場合には、水上バスとして定期航路化することも考えられる。ただし、新北九州空港と門司・小倉方面を結ぶ航路については、陸路よりも距離が長くなることから、船自体の一層の魅力づけが必要となる。

こうしたことから、関門エリアにおける観光客の回遊性を高め、新北九州空港から関門エリアへの交通アクセス性を向上させる手段として、水上タクシーや水上バスの事業化を推進するとともに、関門海峡連絡船等と合わせて水上バス・タクシーネットワークを形成することが期待される。その際には、事業採算性が課題となるが、まずはイベント開催時や観光客の多客期等に水上タクシーを運航することから始め、利用の拡大・普及とともに通年化・定期化を進めていくことが想定される。また、船舶については、遊覧船航路や関門海峡連絡航路と共通化することも考えられる。

### ③具体的なクルージング航路の提案

#### 1) 関門海峡周辺における遊覧船航路（拡充）

基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>関門海峡で展開されるクルージングを関門エリアの観光資源として位置づけ、既存の遊覧船航路に加え、産業観光をテーマにしたクルージングや、外国人観光客の利用に焦点を当てたクルージングなど、遊覧船航路の多様化を図る。</li> </ul>
対象マーケット	<ul style="list-style-type: none"> <li>関門エリア周辺をはじめ、関東・関西等の国内各地からの観光客に加え、中国・韓国・ロシア等からの外国人観光客については、国・地域別のニーズを把握した上で集客対象を拡大する。</li> </ul>
ルート・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>関門海峡内（巖流島含む）に加え、洞海湾や新北九州空港、藍島・馬島等、周辺海域まで含むルートも想定される。</li> <li>通年毎日運航が望ましいが、コースにより、観光シーズン中のみ、週末・休日のみといった運航形態も想定される。</li> </ul>
船内設備・サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>さまざまな国からの旅行者に対応するため、イヤホンサービス等により各国語による観光案内放送を実施する。</li> </ul>
投入船舶	<ul style="list-style-type: none"> <li>関門海峡の潮流の速さを考慮すると、レストラン船タイプではなく、遊覧船タイプが想定される。既存船舶は100人乗り程度であるが、乗り心地を考慮したより大型の船舶も想定される。</li> </ul>
観光モデルプラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>関門エリアを含む旅行商品において、門司港地区や唐戸地区に加え、クルージングを行程に組み込んだ商品の造成を促進する。また、ホテル・旅館等と連携し、個人旅行者や出張者等の利用を促進する。</li> </ul>

## 2) 関門海峡連絡船の観光航路化（拡充）

基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関門海峡の兩岸を結び、観光客の利用も多い海峡連絡船において、シンボリックな外観・内装を持ち、船内からの眺望に優れる船舶を導入することで、観光航路としての魅力を高める。</li> </ul>
対象マーケット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 国内外から関門エリアを訪れる観光客全般を対象とする。</li> </ul>
ルート・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存航路（唐戸ー門司港）と同じ。</li> </ul>
船内設備・サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 船内から関門橋、海上の船舶や特徴的な速い潮流、兩岸の街並み等の景観を楽しめるよう、窓を開閉したり、デッキに出たりすることができるような構造とし、また、船内での案内放送の工夫等により、観光客にとって魅力度の高いものとする。</li> </ul>
投入船舶	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新たな観光のシンボルとして、関門海峡や関門エリアの歴史や自然等がイメージされた外観・内装を有する船舶を投入する。</li> </ul>
観光モデルプラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道・バスとの連携により関門エリアの交通機関に共通のフリーきっぷや割引きっぷを発売する（北九州ウェルカムカードの利用対象に加える等）ことで、利便性を向上させる。</li> </ul>

## 3) 関門海峡周辺における水上バス・タクシーネットワーク（拡充・新設）

基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関門エリアにおける観光客の回遊性を高めるとともに、新北九州空港からの交通アクセス性を向上させる手段として、水上タクシーや水上バスの事業化を推進するとともに、既存航路と合わせて水上バス・タクシーネットワークを形成する。</li> </ul>
対象マーケット	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関門エリア周辺をはじめ、関東・関西等の国内各地からの観光客や、中国・韓国・ロシア等からの外国人観光客のほか、関門エリア周辺の地域住民も重要なマーケットと位置づける。</li> </ul>
ルート・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 既存の関門海峡連絡船のほか、門司港レトロ地区、小倉都心地区、東田地区や、唐戸地区、下関港国際ターミナル、新北九州空港、門司駅周辺の再開発地区等のネットワークを形成する。</li> <li>・ イベント開催時や多客期等における水上タクシーの運航から始め、利用の拡大・普及に合わせて通年化・定期化を進める。</li> </ul>
船内設備・サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関門海峡連絡船と同様、船内からの眺望や快適性に優れた構造とし、また、船内での案内放送の工夫等により、観光客にとって魅力度の高いものとする。</li> </ul>
投入船舶	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 遊覧船航路や関門海峡連絡航路との共通化も考えられる。</li> </ul>
観光モデルプラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関門海峡連絡船と同様、旅客船・バス・鉄道等の事業者間の連携により、海・陸の交通機関に共通のフリーきっぷや割引きっぷを発売することで、利便性を向上させる。</li> </ul>

### (3) 別府湾

#### ① 成立可能性の高いクルージングの類型

別府湾は、世界屈指の温泉資源と温泉文化を有する別府温泉や、鶴見岳をはじめとする雄大な自然に抱かれている。また、別府温泉は海に向かって開けている温泉街であり、かつて関西方面から旅客航路を利用して訪れる観光客によって発展してきた経緯がある。

現在、湾内にはクルージング航路は開設されていないが、1992～1997年には、別府港に発着するレストラン船が運航されており、また、別府湾周辺には、海に面して大分マリンパレス水族館「うみたまご」が立地し、大分港の西大分地区では、老朽化した倉庫等を活用した再開発による賑わい空間の形成が進んでいる。

こうしたことから、別府湾は、都市・港湾型クルージングが成立する可能性を持っており、具体的な展開可能性としては、以下のようなものが想定される。

- \* 別府湾におけるレストラン船航路の開設（都市・港湾型）
- \* 各観光スポット等を結ぶ湾内水上交通ネットワークの形成（都市・港湾型）

#### ② 別府湾におけるクルージングのめざすべき発展方向

##### 1) 別府湾におけるレストラン船航路の開設（都市・港湾型）

別府市では、旅行市場の質的变化への遅れ等から観光経済の低迷が続いていることを踏まえ、別府観光推進戦略会議を設置して「別府観光推進策に関する答申提言書」を2004年9月にとりまとめ、「ONSENツーリズム」の発展に取り組んでいる。例えば、別府八湯では、数名の住民が始めた路地裏ガイドからまちづくり運動が広がり、別府八湯地域において温泉を核としたウェルネス産業を起すことを目的とし、地域の資源（温泉、自然環境、町並み、人材など）を活かした多彩なプログラムを提供する「別府八湯温泉泊覧会（オンパク）」がNPO法人ハットウオンパクにより推進されている。

こうした中で、海に面した別府温泉の特性を活かしたクルージングの展開が期待されるが、その際には、温泉地において船に乗ることの魅力づけを行うため、遊覧のみでなく飲食サービスを提供するレストラン船航路の開設が適切と考えられる。

1992～1997年に運航されていた別府港発着のレストラン船は、別府温泉の多客期である春と秋は観光客による利用が多く、夏期は地元企業や住民を対象とした納涼船等により集客していたが、冬期の集客が難しいことが事業採算性確保にあたっての課題であった。これはクルージング事業全般に共通する課題でもあるが、博多湾や関門海峡と比較して背後地域の人口集積が小さいことから、別府湾では特に採算性確保が難しい状況にある。

こうしたことから、別府湾におけるレストラン船の事業化にあたっては、利用者および収入の増加と、コスト削減の両面からの取り組みが必要と考えられる。

当時の事業者へのヒアリング調査によれば、年間3万人の利用があればレストラン船の継続的な事業運営が可能であり、当時も最盛期には年間2万数千人の利用があった。当時

はほぼ個人経営に近い事業形態での営業活動であったことから、官民の各関係主体が連携することで、利用者を増やせる余地は十分にあると考えられる。また、大分市は約50万人の人口を有していることから、別府市に加え、大分市およびその周辺における地元企業や住民の需要の掘り起こしも重要である。

コスト面については、従前のクルージング事業では、事業者が自前で飲食サービスを提供していたが、ホテル・旅館や飲食店等と連携することで、コスト削減を図ることが可能と考えられる。その際には、単に連携するだけでなく、ホテル・旅館や飲食店等の事業者がクルージング事業に直接参画することで、複合経営による事業の安定化を図ることが有効である。また、船舶についても、新造船でなく中古船を使用することでコスト削減が期待される。

事業化にあたっては、温泉街と港湾の間がやや離れていることから、送迎バスの運行や路線バスとのセットチケットの販売等の取り組みが求められる。

また、別府温泉では韓国からの観光客が多いことに加え、市内に3千人程度の外国人留学生がいることから、アンケート調査やモニターツアー等により、韓国人等のニーズを把握するとともに、サービス面でも英語・韓国語等による案内の実施等が考えられる。

## 2) 各観光スポット等を結ぶ湾内水上交通ネットワークの形成（都市・港湾型）

別府湾周辺には、別府温泉のほか、海に面して大分マリパレス水族館「うみたまご」が立地している。また、大分港の西大分地区では、老朽化した倉庫等を活用した再開発による賑わい空間の形成が進んでおり、「かんたんサーカス（チャレンジショップ）」や「かんたん倶楽部」等の施設が立地している。（注：「かんたん」とは蓮の花を表す言葉で、西大分港の地形が蓮の花に似ていたことから「かんたん港」と呼ばれるようになったことにちなむ。）

観光客の回遊性を高めるとともに、大分市・別府市周辺の住民がこれらの各地区・施設に行く際のアクセス性を向上させる観点から、これらの各地区・施設間を結ぶ水上バス航路の開設に取り組む。また、大分市と大分空港の間には空港アクセス手段としてホーバークラフトが就航していることから、この航路とも接続・連携を図り、別府湾全体における水上交通ネットワークを形成することが期待される。

### ③具体的なクルージング航路の提案

#### 1) レストラン船による別府湾内クルージング航路（新設）

基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>別府温泉を海から眺めることができる新たな観光資源として、別府港を拠点とするレストラン船を定期的に運航する。</li> </ul>
対象マーケット	<ul style="list-style-type: none"> <li>できるだけ多くの利用者を獲得するため、別府温泉への国内・海外（特に韓国人）からの観光客、別府市・大分市周辺の企業・住民の双方を対象とする。</li> </ul>
ルート・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>別府港を発着地として、1～2時間程度の食事付きクルーズ（ランチ、ディナー等）を実施する。</li> <li>通年毎日運航することが望ましいが、当初は観光シーズン中のみ毎日、それ以外は週末・休日のみ運航することも想定される。</li> </ul>
船内設備・サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>京浜、阪神のレストラン船等にはない魅力を演出するため、新鮮な魚介類を用いた特色ある食事等のサービスを提供する。</li> <li>ホテル・旅館や飲食店等との連携によりコスト削減を図る。</li> </ul>
投入船舶	<ul style="list-style-type: none"> <li>200人乗り程度を想定するが、できる限り中古船を活用すること等により、コスト削減に努める。</li> </ul>
観光モデルプラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>別府温泉を含む観光ルートにおいて、ディナークルーズやランチクルーズを行程に組み込む。また、温泉街からの送迎バスの運行や路線バスとのセットチケットの販売等を行う。</li> </ul>

#### 2) 別府湾周辺における水上交通ネットワーク（拡充・新設）

基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>別府温泉、「うみたまご」、西大分地区等の回遊性・アクセス性を高める水上バス航路の開設に取り組むとともに、大分市と大分空港を結ぶホーバークラフトとも接続・連携を図り、別府湾全体における水上交通ネットワークを形成する。</li> </ul>
対象マーケット	<ul style="list-style-type: none"> <li>別府温泉を訪れる国内・海外からの観光客や、別府湾周辺の施設等を利用する大分市・別府市周辺住民を対象とする。</li> </ul>
ルート・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> <li>別府観光港、大分マリンパレス水族館「うみたまご」、西大分地区等を結ぶ航路とする。</li> <li>イベント開催時や多客期等における臨時運航からはじめ、利用の拡大・普及に合わせて通年化・定期化を進める。</li> </ul>
船内設備・サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>船内からの眺望や快適性に優れた構造とし、船内での案内放送の工夫等により、観光客にとって魅力度の高いものとする。</li> </ul>
投入船舶	<ul style="list-style-type: none"> <li>既存航路の例から100～300人乗り程度が想定される。特徴的な外観等により船自体を観光資源化する。</li> </ul>
観光モデルプラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>旅客船・バス・鉄道等の事業者間の連携により、海・陸の交通機関に共通のフリーきっぷや割引きっぷを発売することで、利便性を向上させる。</li> </ul>

## 2. クルージング発展に向けた課題と課題解決に向けた具体的方策

クルージングの発展方向の実現に向けて、解決すべき課題を抽出するとともに、その解決に向けた具体的方策を検討する。

### (1) クルージング発展に向けた課題の抽出

#### ① 実現性の高い事業計画の立案

クルージングの事業化にあたっては、市場調査を通じた需要の見極めや事業採算性の詳細な検討を行った上で、事業として実現性の高い事業計画を立案する必要がある。特に、利用者のターゲットについては、九州域内、関東・関西等の域外、海外といった主要マーケットのうち、どこに焦点を当てるのか、あるいは、若年層と中高年層のいずれのマーケットに重点を置くのかによって、サービスの内容（食材、案内表示等）や販売方法、宣伝・PR方法等が大きく異なってくることから、ターゲットの絞り込み・明確化が重要となる。

#### ② 事業主体の構築

クルージングを事業化し、実際に事業運営を行っていく事業主体を決定し、既存の事業者が事業主体とならない場合には、新たな事業主体を設立し、その取り組み体制を整備していく必要がある。

#### ③ 船舶・港湾施設等の確保・整備

事業化するクルージングに投入する船舶について、既存船舶がそのまま活用できない場合には、新造や改造等の船舶の整備が必要となる。併せて、寄港地においては、就航する船舶に対応した接岸設備等の港湾施設の整備を行う必要がある。

#### ④ 港湾へのアクセス性の向上

クルージングの事業化にあたっては、対象となる港湾までのアクセス手段が十分に整備されていない港湾が多いことから、道路整備やバス・タクシー等の移動手段の確保等の取り組みを進める必要がある。

#### ⑤ 情報発信力・販売力の強化

博多湾や関門海峡等において現在実施されているクルージングは、旅行業者との連携等により広域的な集客がある程度行えているものもあるものの、認知度は高いとはいえない状況にあることから、全国的・国際的な情報発信力・販売力を強化する必要がある。このためには、旅行業者との連携強化や旅行雑誌等のメディアの活用が不可欠である。また、船好きや港好きの人々をネットワーク化し、情報発信力を高めていくことも考えられる。

## ⑥他の交通手段や観光施設等との連携強化

クルージングを含む観光ルートを構築していくためには、ルート上で利用する他の交通手段の事業者や港湾管理者のほか、宿泊施設、観光施設、観光協会や地方自治体等、関係主体との連携を強化し、観光ルート全体としての魅力や利便性等を高めていく必要がある。

その際、まちづくりの観点から、海から見た街並みの形成に向けた建築物等の規制・誘導（例えば、静岡県清水港では、みなと色彩計画を策定し、すべての建築物を対象として、自然景観と人工景観が調和するような色彩への誘導を行っている）や、臨海部の観光・集客拠点において、船に乗る期待感が高まるような雰囲気づくり等についても検討する必要がある。

## (2)課題解決に向けた具体的方策の検討

### ①事業推進母体の設立

事業計画の立案や事業主体の構築を行うにあたって、クルージングの発展に向けた取り組みを本格化させるための推進母体を設立することが有効である。

推進母体については、博多湾、関門海峡、別府湾といった海域ごとに新たな組織を立ち上げることも考えられるが、九州地区においては、2003年11月に九州運輸局らの呼びかけによって「九州クルーズ振興協議会」が設立されている。これは客船クルーズの寄港促進を主な目的としているが、本調査の検討対象としているクルージングも含めてその活動対象を拡大し、必要に応じて部会を設立することも想定される。

事業推進母体には、旅客船事業者や地方自治体に加え、旅行業者、他の交通事業者等の幅広い参画を募り、情報発信力・販売力の強化に向けた旅行業者との連携や、他の交通手段・観光施設等との連携強化を図る際の協議・調整機関としての役割も担っていくことが期待される。

### ②既存航路・船舶の活用による試行的な事業展開

クルージング事業においては、既存航路を期間限定で延長・変更したり、既存船舶の間合いを有効活用したりすることで試行的に事業を立ち上げ、利用者の認知度向上や需要の見極め、サービスの改善等を行っていき、独立した事業として採算性が確保できる見込みが立った段階で、専用の船舶を投入し、本格的な事業展開を図っていくことが有効と考えられる。

### ③他の観光関連事業との連携の促進

一般にクルージング事業は採算性が高いとは言えず、また事業規模も大きくないことから宣伝・PRに十分なコストを割けない状況にある。こうした状況にあつて、例えば博多湾におけるレストラン船事業においては、グループ企業のホテル事業と連携して飲食サー

ビスを提供したり、鉄道・バス事業の駅・車両等を広報媒体として活用したり、さらにクルージング事業を企業グループ全体の広告塔的な役割を持たせたりすることで、安定的・持続的な事業運営が可能となっている。このように様々な観光関連産業との連携を積極的に進めることで、クルージング事業単体ではなく、関連事業全体として事業採算性が確保できるような事業形態を構築していくことが期待される。



## 第6章 九州におけるクルージングの発展に向けた提言



本調査は、2ヶ年調査として実施し、平成16年度には鹿児島湾、八代海、有明海、平成17年度には博多湾、関門海峡、別府湾を対象として、九州におけるクルージング航路の現状と課題、めざすべき方向等について検討を行った。

ここでは、これまでの検討結果に基づき、本調査のまとめとして、九州におけるクルージングの発展方向および発展方策、事業者・地方自治体・国など各関係主体の果たすべき役割と連携のあり方などを提言として取りまとめる。

## 1. 九州におけるクルージングの発展方向

まず、対象地域における検討結果を敷衍し、クルージングを「都市・港湾型」「自然活用型」「周遊型」の3つにタイプごとに九州におけるクルージングがめざすべき発展方向を提案する。

### (1) 都市・港湾型クルージングの発展方向

#### ① 湾内遊覧クルージング航路（遊覧船・レストラン船）

博多湾、関門海峡、鹿児島湾、別府湾など、静穏な海域を有し、周辺地域に一定の人口集積がある場合、遊覧船やレストラン船による湾内遊覧クルージング航路の展開が期待される。観光客やビジネス客などの交流人口が多く存在する場合も、クルージング航路の成立可能性が高まる。こうした交流人口には、特に韓国や中国等から急増している外国人旅行者も含まれるが、クルージングに対するニーズは国・地域によって大きく異なる可能性があることから、アンケート調査やモニターツアー等によるニーズ把握が必要である。

湾内遊覧クルージング航路のうち、遊覧船については、関門海峡や関門橋、福岡市臨海部の近未来的な街並み等、海上からの景観・眺望が優れる地域での導入が考えられる。

一方、レストラン船は、静穏度が特に高い海域であることを前提として、博多湾のように周辺の人口規模が大きい地域や、別府湾のように周辺に宿泊客の多い観光地がある地域での導入が考えられる（鹿児島市は両者の中間的な性格を有する）。また、九州域外からの広域的な集客を狙う場合には、地元の食材や食文化を活用した食事の提供等により、東京・横浜や大阪・神戸にはない独自の魅力を演出する必要がある。

遊覧船やレストラン船の利用促進にあたっては、利用機会が多く提供され、かつ、いつ利用できるかが広く認知されていることが重要である。このため、できれば通年、少なくとも観光シーズン中の毎日、もしくは毎週末というように、定期的に運航することが利用促進の前提になる。

#### ② 水上交通ネットワーク（水上バス・水上タクシー）

博多湾をはじめ、湾内に集客力の高い観光地や集客施設等が点在している場合には、これらを結んで回遊性を高めると同時に、船や航路自体にもクルージング的な要素を持った

水上交通ネットワークの形成が期待される。海上空港が周辺にある場合には、空港アクセス手段としての役割も併せ持つことが考えられる。

これらは、既存の定期航路において、特徴的な外観を持ち、船内からの眺望に優れる魅力的な船舶の導入や寄港地・ルートの変更等により、観光航路としての魅力を高める場合と、こうした魅力を持つ航路を新たに開設する場合が考えられる。いずれにしても、複数の航路間においてルート・ダイヤの連携・調整を図り、ネットワーク全体としての利便性を高める必要がある。また、旅客船・バス・鉄道等の事業者が連携することにより、海・陸の交通機関に共通のフリーきっぷや割引きっぷを発売することで、利便性を向上させることも有効である。

いずれも定期航路として定時・定路線で運航することが信頼性の確保と利便性の向上を通じて利用拡大につながるが、場合によっては水上タクシーとしてイベント開催時や観光客の多客期等に不定期航路として運航することからはじめ、利用の拡大・普及とともに通年化・定期化を進めていくことが想定される。

## (2) 自然活用型クルージングの発展方向

天草地区のように自然海岸や魅力的な海中生態系を有している海域では、こうした自然を活用したクルージングとして、遊覧船、海中展望船、イルカウォッチング等の展開が期待される。

こうしたクルージングは、癒しや体験をテーマとしながら1つの観光地に時間をかけてゆっくり見て回る観光へのニーズが強まる中、発展する余地が大きいと考えられるが、現状では一般に事業規模が小さく、安定的に一定規模以上の供給力を求める旅行業者の要求に応えられないことから、旅行商品として組み込まれることが少ない状況となっている。

また、こうしたクルージングに適した自然の豊かな海域は、一般に広域的な交通アクセスが不便な場合が多い。

こうしたことから、自然活用型クルージングの拡充・利用促進を図るためには、旅行業者や航空・鉄道・バス事業者、マスコミ等との連携を強め、旅行商品への組み込みの促進、空港や主要駅・バスターミナルからの定期航路や路線バスによるアクセス性の向上や、マイカーやレンタカー利用者に対する案内表示の充実、マスコミの活用等を通じた一般観光客に対する認知度の向上等に取り組む必要がある。

また、船舶については、既存船舶の活用を促進しつつ、観光客に対して乗船の動機づけを高めるためには、思い切った設備投資を行い、快適性の高い魅力的な船舶への改造や代替を行うことも必要と考えられる。

### (3) 周遊型クルージングの発展方向

#### ① 広域観光ルート形成型クルージング

鹿児島湾のように鹿児島、桜島、指宿等の観光地が一定の距離をもって点在する海域や、天草地区のように海上ルートを活用することで新幹線等の広域交通体系からのアクセス性向上が期待される海域では、広域観光ルートの形成に資するクルージング航路の展開が期待される。

一般に、こうしたルートにおいては、観光需要だけで定期航路の事業採算性を確保することは難しいと考えられることから、生活航路としての役割も併せ持ち、地域住民による利用や業務利用で一定の需要を確保しつつ、観光路線としても活用できる航路を形成していくという考え方が必要である。また、利用者が減少し、維持存続が課題となっている既存航路においては、できる限りクルージング航路としても活用することで、航路の維持存続に役立てていくことが適当である。

また、船舶については、バス、マイカー、レンタカーで利用できるようにするためにはフェリー航路とする必要があるが、一方で高速性を重視する場合には旅客船（高速船）の導入が適当であり、地域特性や既存航路の状況等に応じた船舶の選択が求められる。

現在、本渡－熊本のほか、本渡－八代、牛深－水俣にも高速船航路が開設されていることから、本渡－島原、本渡－水俣といった航路が追加されるとともに、各航路と陸上交通手段との連携が確保できれば、熊本・阿蘇方面、鹿児島方面、長崎・雲仙方面それぞれとの高速船ネットワークが形成され、公共交通利用による広域観光ルートを形成しやすくなる。このうち、本渡－水俣にはフェリー航路が開設されていることから、この航路に高速船航路を増設することが考えられる。この場合、天草地区内での移動手段を併せて確保することが課題となる。

#### ② 宿泊型クルージング

九州において、宿泊可能な船室を持った船舶を使用し、宿泊型のクルージング航路を展開していく際には、既存航路（離島航路や沖縄航路等）の船舶の間合いを活用してクルージングを行うタイプと、専用のクルーズ客船を使用してクルージングを行うタイプが考えられる。（ここでは、単発的なクルーズ客船の寄港は検討対象外としている。）

前者については、屋久島に代表されるように、他の交通手段で行くことが不便で、かつ多客期には宿泊施設の収容力や交通手段の輸送力が飽和するような地域を対象として、交通利便性を向上させ、宿泊施設や交通手段の確保を容易にすることで、当該地域への観光客を増加させる観点からの事業展開が効果的である。また、これ以外にも企業・団体等のチャータークルーズ等への活用が考えられる。

既存航路の間合い使用が可能な航路として、2社4隻体制で運航され、各船舶は鹿児島港に1日半停泊する奄美・沖縄航路があげられるが、これ以外の離島航路等では、間合い

使用による宿泊型クルージングの実施は一般に難しいと考えられる。奄美・沖縄航路の場合、フェリーであるため、バスや自家用車での利用も可能であり、島内の貸切バスの供給力不足への解決策にもなる。

後者については、2000年から2001年にかけてスタークルーズ社（マレーシア）が定期クルーズを実施した経緯があり、背後地域の人口集積、広域的な交通アクセス性、韓国・中国等への近接性といった点で優れた立地条件を有する博多港を拠点とする事業展開が有望と考えられる。この場合、九州周辺の離島や鹿児島、長崎、韓国・釜山等を周遊するルートが想定される。

両タイプのいずれにおいても、航空機や新幹線、高速バス等、域外からの交通手段と連携することで、フライ&クルーズ、新幹線&クルーズといった形で九州域外からの利用も期待できる。

## 2. 九州におけるクルージングの発展方策と各関係主体の果たすべき役割

次に、1. で提案した九州におけるクルージングの発展方向の実現に向けた課題を抽出し、その解決に向けた具体的方策を提案するとともに、事業者・地方自治体・国など各関係主体の役割について整理する。

### (1)九州におけるクルージングの発展方策

以上に述べた九州におけるクルージングの発展方向に向けて取り組んでいくにあたり、実現に向けた課題として以下の各点があげられる。

- \* 実現性の高い事業計画の立案
- \* 事業主体の構築
- \* 船舶・港湾施設等の確保・整備
- \* 港湾へのアクセス性の向上
- \* 情報発信力・販売力の強化
- \* 他の交通手段や観光施設等との連携強化

これらの課題解決に向けた具体的方策として、以下のものがあげられる。

#### ①事業推進母体の設立

事業計画の立案や事業主体の構築を行うにあたって、クルージングの発展に向けた取り組みを本格化させるための推進母体を設立することが有効である。事業推進母体には、旅客船事業者や地方自治体に加え、旅行業者、他の交通事業者等の幅広い参画を募り、情報発信力・販売力の強化に向けた旅行業者との連携や、他の交通手段・観光施設等との連携強化を図る際の協議・調整機関としての役割も担っていくことが期待される。

九州地区においては、2003年11月に九州運輸局らの呼びかけによって、客船クルーズの寄港促進を主な目的とする「九州クルーズ振興協議会」が設立されているが、本調査の検討対象としているクルージングも含めてその活動対象を拡大し、必要に応じて部会を設立することも想定される。

#### ②既存船舶の活用による試行的な事業展開

クルージング事業においては、既存航路を期間限定で延長・変更したり、既存船舶の間合いを有効活用したりすることで試行的に事業を立ち上げ、利用者の認知度向上や需要の見極め、サービスの改善等を行っていき、独立した事業として採算性が確保できる見込みが立った段階で、専用の船舶を投入し、本格的な事業展開を図っていくことが有効と考えられる。

### ③他の観光関連事業との連携の促進

一般にクルージング事業は採算性が高いとは言えず、また事業規模も大きくないことから宣伝・PRに十分なコストを割けない状況にある。こうした状況にあつて、例えば博多湾におけるレストラン船事業においては、グループ企業のホテル事業と連携して飲食サービスを提供したり、鉄道・バス事業の駅・車両等を広報媒体として活用したり、さらにクルージング事業を企業グループ全体の広告塔的な役割を持たせたりすることで、安定的・持続的な事業運営が可能となっている。このように様々な観光関連産業との連携を積極的に進めることで、クルージング事業単体ではなく、関連事業全体として事業採算性が確保できるような事業形態を構築していくことが期待される。

また、九州における観光全般と連携した事業推進という観点から、「九州観光推進機構」との連携が求められる。「九州観光推進機構」は、九州地域における魅力ある観光地づくりと国内・海外観光客等の九州への誘客を推進し、観光産業の振興と九州経済の発展に寄与することを目的として、2005年4月に設立された組織であり、九州7県や九州の主要な観光関連企業・団体が参画している。九州における一体的なクルージングの発展を図るにあつて、同機構との密接な連携が期待される。

## (2)各関係主体の果たすべき役割

### ①海運事業者

既存のクルージング航路を運航する事業者においては、その拡充や利用促進に向けて主体的な取り組みが期待される。また、それ以外の事業者も含むすべての海運事業者においては、九州におけるクルージングの発展に向けて新規航路開設の可能性を積極的に検討し、その結果を踏まえて航路開設に取り組んでいくことが期待される。

### ②その他の交通事業者

航空・鉄道・バス・タクシー等の交通事業者においては、港湾までのアクセス交通手段や広域的な交通手段の提供主体として、ルート・ダイヤの調整やフリーきっぷの発売等を通じて、クルージング航路と密接に連携した事業展開が期待される。また、これらの交通事業者がクルージングの事業主体として参画することも期待される。

### ③旅行者

インターネット等を通じて個人による旅行手配が普及したものの、旅行者が造成する旅行商品は、特に遠隔地からの観光客を対象としたクルージングの利用促進において重要な役割を担っていることから、クルージングを組み込んだ旅行商品の造成を積極的に行っていく役割が期待される。

#### ④ホテル・観光施設等の観光関連産業

ホテル・旅館事業は、宿泊客に対するクルージングの利用促進やレストラン船における飲食サービスの提供等において、クルージング事業との連携が求められる事業である。また、テーマパーク・水族館等の観光施設は、クルージングとともに地域の重要な観光資源であることから、ホテル・旅館とともに、観光ルートの形成や旅行商品の造成促進に向けて密接な連携が求められる。さらに、これらの事業者がクルージングの事業主体に参画することも考えられる。

#### ⑤地方自治体

地方自治体は、官民が一体となって観光振興に取り組んでいくにあたり、連携体制の構築や全体調整、広域的な情報発信等において、調整・推進役としての役割が期待される。

また、港湾整備をはじめ、インフラ整備面では国との連携のもとで、主体的な役割が期待される。

#### ⑥国

国は、わが国全体におけるクルージングの振興に向けて、交通施設等のインフラ整備、財政的支援、法制度の整備、情報の提供・発信等、さまざまな側面から地域の主体的な取り組みを支援する役割が期待される。



## 参考資料



## 船を利用した観光に関する利用者アンケート調査

このアンケートは、船をご利用される方を対象に、ご利用状況や船を利用した観光に対するご意見を調査することを目的としています。ご旅行中、大変お手数をおかけいたしますが、調査の趣旨をご理解いただき、アンケートにご協力くださいますようお願い申し上げます。**ご回答いただいた調査票はお降りの際に係員にお渡し下さい。**

【調査主体】財団法人 九州運輸振興センター 電話093-332-3160

### I. あなたご自身についておうかがいします。

性別	1. 男性    2. 女性	年齢	歳代
お住まい	都・道 府・県	市・区 町・村	(市区町村名までで結構です)

### II. 今回のご旅行についておうかがいします。

問1 ご旅行の主な目的地について、あてはまる番号に○印をつけてください。(複数回答可)

1. 福岡県    2. 山口県    3. 佐賀県    4. 長崎県    5. 大分県    6. 熊本県  
7. 宮崎県    8. 鹿児島県    9. その他(                      )

問2 今回のご旅行日程について、あてはまる番号1つに○印をつけてください。

1. 日帰り    2. 1泊2日    3. 2泊3日    4. 3泊4日    5. 4泊以上

問3 ご旅行の同行者(ご本人を含む)の人数とご本人との関係について、あてはまる番号に○印をつけてください。

人数	1. ご本人1人    2. 2人    3. 3人    4. 4人    5. 5人以上
ご本人との関係	1. 家族    2. 友人    3. 職場の同僚    4. その他(                      )

問4 今回のご旅行の旅行商品について、あてはまる番号1つに○印をつけてください。

1. 観光・添乗員付パック旅行商品(宿泊、交通手段のきつぷと、観光バス・添乗員がついた商品)  
2. フリープラン型パック旅行商品(宿泊、交通手段のきつぷ以外は自由行動の商品)  
3. 個人旅行(宿泊、交通手段のきつぷなどをご自分で手配した場合や自家用車利用等)  
4. 団体旅行

問5 ご旅行中の主な利用交通機関について、あてはまる番号に○印をつけてください。(複数回答可)

1. 飛行機    2. 鉄道    3. バス    4. 自家用車  
5. レンタカー    6. フェリー    7. その他(                      )

### III. マリエラのご利用についておうかがいします。

問6 マリエラをどのようにして知りましたか。あてはまる番号に○印をつけてください。(複数回答可)

1. 旅行パンフレットを見て    2. インターネットで調べて    3. ガイドブックを見て  
4. 人から聞いて    5. 来てから知った    6. その他(                      )

裏面もあります。



# 船を利用した観光に関する利用者アンケート調査

このアンケートは、船をご利用される方を対象に、ご利用状況や船を利用した観光に対するご意見を調査することを目的としています。ご旅行中、大変お手数をおかけいたしますが、調査の趣旨をご理解いただき、アンケートにご協力くださいますようお願い申し上げます。**ご回答いただいた調査票はお降りの際に係員にお渡し下さい。**

【調査主体】財団法人 九州運輸振興センター 電話093-332-3160

## I. あなたご自身についておうかがいします。

性別	1. 男性    2. 女性	年齢	歳代
お住まい	都・道 府・県	市・区 町・村	(市区町村名まで結構です)

## II. 今回のご旅行についておうかがいします。

問1 ご旅行の主な目的地について、あてはまる番号に○印をつけてください。(複数回答可)

1. 福岡県	2. 山口県	3. 佐賀県	4. 長崎県	5. 大分県	6. 熊本県
7. 宮崎県	8. 鹿児島県	9. その他( )			

問2 今回のご旅行日程について、あてはまる番号1つに○印をつけてください。

1. 日帰り	2. 1泊2日	3. 2泊3日	4. 3泊4日	5. 4泊以上
--------	---------	---------	---------	---------

問3 ご旅行の同行者(ご本人を含む)の人数とご本人との関係について、あてはまる番号に○印をつけてください。

人数	1. ご本人1人	2. 2人	3. 3人	4. 4人	5. 5人以上
ご本人との関係	1. 家族	2. 友人	3. 職場の同僚	4. その他( )	

問4 今回のご旅行の旅行商品について、あてはまる番号1つに○印をつけてください。

1. 観光・添乗員付パック旅行商品(宿泊、交通手段のきっぷと、観光バス・添乗員がついた商品)
2. フリープラン型パック旅行商品(宿泊、交通手段のきっぷ以外は自由行動の商品)
3. 個人旅行(宿泊、交通手段のきっぷなどをご自分で手配した場合や自家用車利用等)
4. 団体旅行

問5 ご旅行中の主な利用交通機関について、あてはまる番号に○印をつけてください。(複数回答可)

1. 飛行機	2. 鉄道	3. バス	4. 自家用車
5. レンタカー	6. フェリー	7. その他( )	

## III. 巖流島航路のご利用についておうかがいします。

問6 巖流島航路をどのようにして知りましたか。あてはまる番号に○印をつけてください。(複数回答可)

1. 旅行パンフレットを見て	2. インターネットで調べて	3. ガイドブックを見て
4. 人から聞いて	5. 来てから知った	6. その他( )

裏面もあります。







---

九州におけるクルージングの  
発展方策に関する調査研究

－ 最終報告書 －

平成 18 年 3 月発行

発行人 田 中 浩 二  
発行所 財団法人 九州運輸振興センター  
〒801-8691 北九州市門司区港町 9 番 3 号  
TEL 093-332-3160 FAX 093-332-3180  
<http://homepage2.nifty.com/ktrc>

---

印刷 株式会社 福田印刷

