

日本海事財団  
平成16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

### — 中間報告書 —

平成17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」の研究成果を中間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には、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るものです。2か年調査の初年度である本年度は、鹿児島湾・八代海・有明海を対象地域として採り上げました。

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17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 取締役本部長

△ 荒川雄次 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

△ 岩男秀彦 鹿児島県旅客船協会 会長

△ 伊豆美沙子 (有)シーマンシップ 代表取締役

△ 戸田和彦 九州地方整備局 港湾空港部長  
(東俊夫)

△ 河野知太 第十管区海上保安本部 交通部企画調整官

△ 赤星政徳 熊本県 観光労働部 観光物産総室長

△ 椿哲哉 鹿児島県 商工観光労働部 観光課長

△ 石崎仁志 九州運輸局 企画振興部長

△ 児玉尚 九州運輸局 海事振興部長

△ 船本眞二 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 (株)U F J 総合研究所 国土・地域政策部 主任研究員

△ 米村哲世 (株)U F J 総合研究所 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 クルージングの類型とその成立条件

1. わが国におけるクルージングの類型	5
2. 各類型における事業の成立条件	25

### 第3章 鹿児島湾・八代海・有明海におけるクルージングの現状と問題点

1. 対象地域の設定	37
2. 対象地域におけるクルージング航路の現状	39
3. 対象地域におけるクルージング航路の実例	47
4. 旅行業者によるクルージングの取扱状況	57
5. 対象地域におけるクルージングの問題点・課題	62

### 第4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	69
2. 対象者の属性	70
3. 対象者の旅行形態	72
4. 調査対象航路の利用状況と感想	78
5. 船を利用した観光についての意見・意向	86

### 第5章 鹿児島湾・八代海・有明海におけるクルージングの成立条件の評価

1. 対象地域におけるクルージングの成立条件の抽出	93
2. 地域資源の発掘と評価	96
3. 交通アクセスなど諸条件の分析と評価	106

### 第6章 鹿児島湾・八代海・有明海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	119
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	127

### 参考資料



## 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。

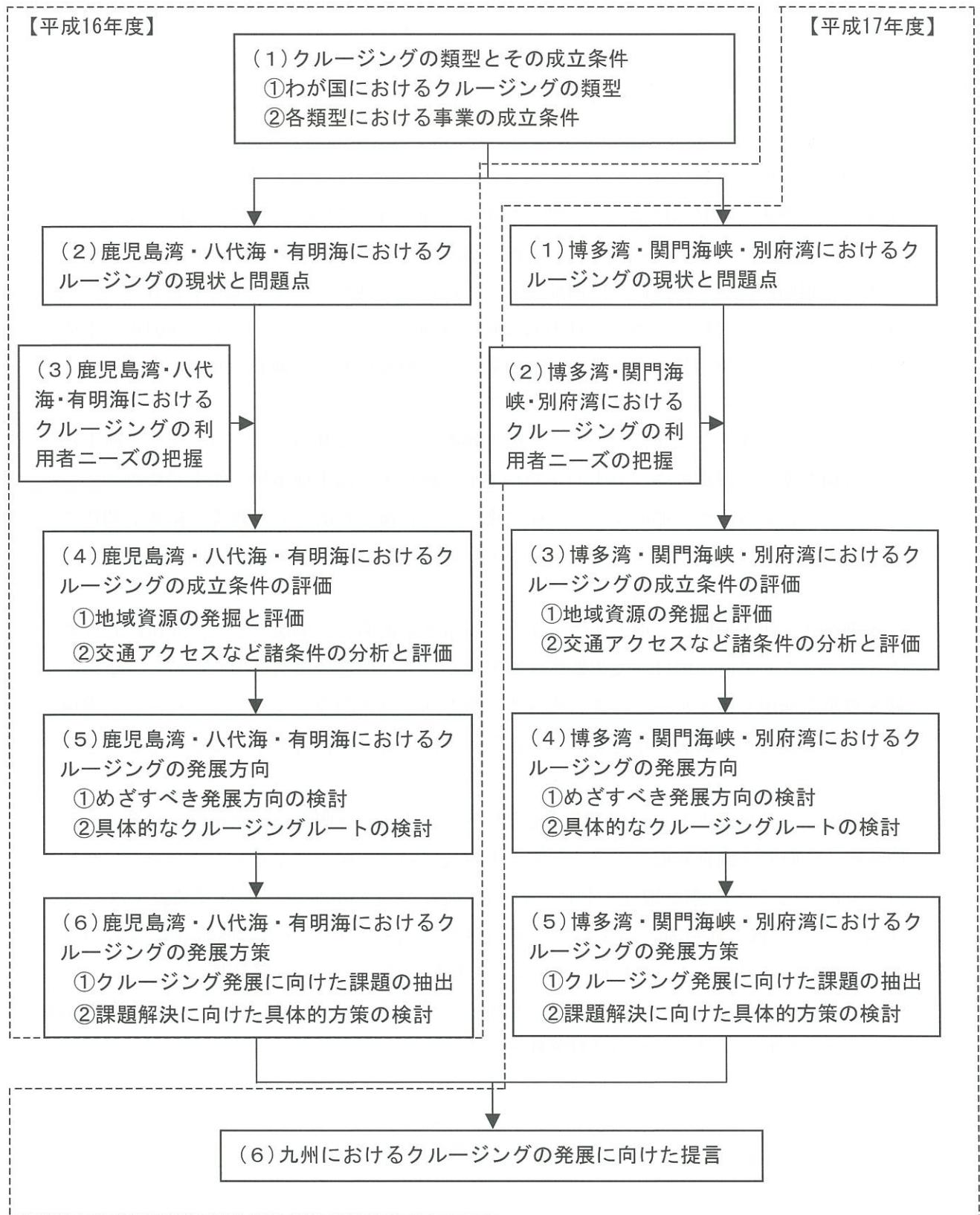
九州は、火山や島嶼をはじめとする恵まれた自然環境や、アジア諸国との長い交流の歴史を通して育まれた異国情緒など、豊かな観光資源を有している。特に、周囲を海に囲まれていることから、陸域だけでなく、火山や温泉に抱かれた鹿児島湾や別府湾、大都市と大港湾の眼前に広がる博多湾や関門海峡、変化に富んだ地形や多様な生態系を有する八代海や有明海など、海域にも多くの魅力的な観光資源が点在している。一方、2004年（平成16年）3月には九州新幹線鹿児島ルートの新八代—鹿児島間が開通し、九州の観光に大きなインパクトを与えることが期待されている。

こうしたことから、九州においては、船を移動手段として利用するだけでなく、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、船に乗ること自体を目的とした観光の振興が期待される。本調査では、このように乗船すること自体が観光の目的となる旅客船事業を「クルージング」と呼ぶこととする。

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活用しながら、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、実現に向けた課題とその解決方策を検討し、各関係主体に対して提言をとりまとめることを目的とする。

本調査は2ヶ年調査とし、初年度は鹿児島湾、八代海、有明海を、次年度は博多湾、関門海峡、別府湾を調査対象とする。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が、本年度調査では、鹿児島湾、八代海、有明海のいずれかを航行区域に含み、九州域内で運航されるものを対象とする。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。

## 2. 調査フロー



### 3. 調査内容

#### 【平成16年度調査】

##### (1) クルージングの類型とその成立条件

###### ①わが国におけるクルージングの類型

九州内外を問わず、全国において運航されているクルージング航路について、その運航ルート、運航ダイヤ、就航船舶、運航事業者等を整理するとともに、乗船目的や運航する水域、就航船舶などの特徴によって分類する。

###### ②各類型における事業の成立条件

対象地域におけるクルージングの発展方向を検討する際に重視すべき要素を明らかにするため、「①わが国におけるクルージングの類型」の結果を踏まえ、地域資源の活用状況、就航船舶の特徴、アクセス交通手段の状況、観光商品としての特徴といった諸要素を整理・分析し、類型ごとに事業としての成立条件を明らかにする。

##### (2) 鹿児島湾・八代海・有明海におけるクルージングの現状と問題点

鹿児島湾・八代海・有明海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。また、クルージングに関連した旅行商品を販売する旅行業者や、地域の観光振興を担う地方自治体へのヒアリング調査も併せて行い、対象地域におけるクルージングの現状と問題点を把握する。

##### (3) 鹿児島湾・八代海・有明海におけるクルージングの利用者ニーズの把握

鹿児島湾・八代海・有明海およびその周辺水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アンケート調査を実施し、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等を把握する。

調査対象は、調査の実施にあたって事業者からの協力が得られる航路の利用者とし、具体的には、熊本県、鹿児島県各1航路の利用者それぞれ100人程度を対象とする。

##### (4) 鹿児島湾・八代海・有明海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

(1)で検討したクルージングの成立条件を踏まえ、鹿児島湾・八代海・有明海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（各県および主要な市町村）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

(1)で検討したクルージングの成立条件を踏まえ、鹿児島湾・八代海・有明海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、九州新幹線鹿児島ルートの開通による交通アクセス条件の変化に着目し、新たな広域観光ルートの形成や観光入込客数増加の可能性、それに伴うクルージング成立条件の変化について検討する。

## (5)鹿児島湾・八代海・有明海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

(4)の検討結果を踏まえ、鹿児島湾・八代海・有明海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類型、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、鹿児島湾・八代海・有明海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。

## (6)鹿児島湾・八代海・有明海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

(5)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取り組むべき方策について検討するにあたり、解決すべき課題を抽出・整理する。

### ②課題解決に向けた具体的方策の検討

クルージングルートの発展方向の実現に向けて、①で抽出した課題を解決するための方策を検討する。

## 第2章 クルージングの類型とその成立条件



## 1. わが国におけるクルージングの類型

### (1) 検討対象

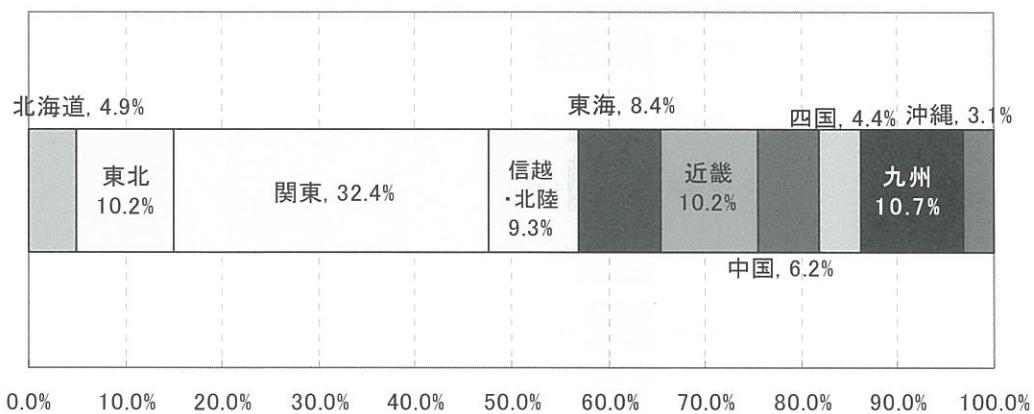
わが国においては、九州内外を問わず、数多くのクルージング航路が運航されている。

本調査では、単なる移動手段としてではなく、景観鑑賞や船上活動を主な目的とし、乗船すること自体が観光の目的となる旅客船事業をクルージング航路としているが、ここではデータの制約上、定期航路として運航されているものを対象として、その概要を整理し、分類を行う。

クルージング航路を分析するにあたり「フェリー・旅客船ガイド 2004年春季号」（日刊海事通信社）を基礎資料として用いた。同書は社団法人日本旅客船協会加盟の旅客船事業者を対象に運航航路に関するアンケート調査を行い、回答結果を目的別に「全国定期船航路」「国際定期船航路」「全国遊覧船航路」「レストラン船」「クルーズ船」の5つに分類して掲載しており<sup>※1</sup>、本調査では「全国遊覧船航路」および「レストラン船」に分類される航路をクルージング航路として採り上げる。

「フェリー・旅客船ガイド 2004年春季号」に掲載されているクルージング航路は225航路ある。地域ブロック別にみると関東が73航路（32.4%）と最も多く、次いで九州が24航路（10.7%）、近畿と東北が23航路（10.2%）となっている。

図表2-1 地域ブロック別クルージング航路数 (n=225)



資料) 日刊海事通信社「2004年春季号 フェリー・旅客船ガイド」よりU.F.J総合研究所作成

※1 「全国定期船航路」と「国際定期船航路」はそれぞれ国内移動と国際移動の手段の提供を目的とする定期航路を指す。一方、「全国遊覧船航路」および「レストラン船」は、船上からの景観鑑賞やイベント等の開催により、移動のみではなく乗船自体が目的となるサービスを提供している。また、「クルーズ船」には同様のサービスを提供する「ぱしふいっくびいなす」「にっぽん丸」「飛鳥」「ふじ丸」といった日本船籍の大型外洋客船が分類されている。

注) 地域ブロック区分は以下のように行った。

北海道：北海道

東 北：青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県

関 東：茨城県、栃木県、群馬県、埼玉県、千葉県、東京都、神奈川県、山梨県

信越・北陸：新潟県、富山県、石川県、福井県、長野県

東 海：岐阜県、静岡県、愛知県、三重県

近 謹：滋賀県、京都府、大阪府、兵庫県、奈良県、和歌山县

中 国：鳥取県、島根県、岡山県、広島県、山口県

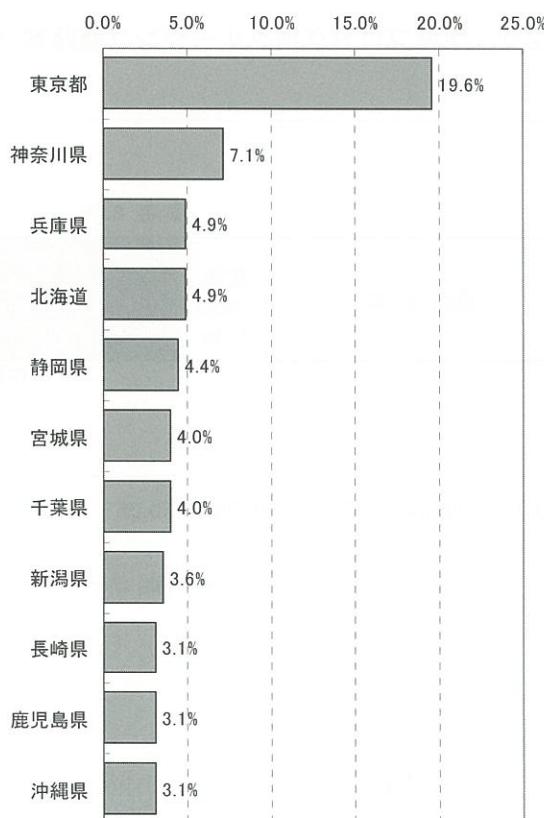
四 国：徳島県、香川県、愛媛県、高知県

九 州：福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県

沖 縄：沖縄県

航路数の多い都道府県は、東京都44航路（19.6%）、神奈川県16航路（7.1%）、兵庫県11航路（4.9%）、北海道11航路（4.9%）、静岡県10航路（4.4%）の順となっている。九州の中では長崎県と鹿児島県が7航路（3.1%）と最も多く、全国で9番目に多い。

図表2-2 クルージング航路数の多い都道府県上位10位 (n=225)



資料) 日刊海事通信社「フェリー・旅客船ガイド 2004年春季号」より U F J 総合研究所作成

## (2) クルージング航路の分類

クルージング航路を運航水域および乗船目的により分類した。運航水域は、自然海岸周辺、都市・港湾周辺、内水面の3つに分類できる。乗船目的は景観鑑賞、船上活動と2つの融合型に分類される。これらの分類の視点を整理すると以下のようになる。

図表2-3 クルージング航路分類の視点

分類の視点		内容
運航水域	自然海岸周辺	自然状態が残っている海岸周辺を主な運航水域とする航路
	都市・港湾周辺	都市部周辺の水域や港湾内など人工海岸周辺を主な運航水域とする航路
	内水面	湖沼、河川、運河を運航水域とする航路
乗船目的	景観鑑賞	自然景観や都市景観の鑑賞を主な目的として乗船すること
	船上活動	飲食やパーティー等の船内のイベントを楽しむことを主な目的として乗船すること
	景観鑑賞と船上活動の融合型	景観鑑賞を主目的としながら、船上活動も目的として乗船すること

この視点に従い、「フェリー・旅客船ガイド 2004年春季号」で「全国遊覧船航路」および「レストラン船」に掲載されている航路の分類を行なった。

運航水域については、掲載されている船舶の運航区域で判断して分類した。乗船目的については、事業者が提供するサービス内容に着目して分類した。また、自然海岸周辺を運航水域とし、景観鑑賞を目的とする航路については鑑賞の対象によって、海中の生物や地形など海中展望を目的とする航路と海上からの景観鑑賞を目的とする航路に細分類を行つた。

これらの分類に基づいたクルージングの航路数は次のようになっている。自然海岸周辺を運航水域とするものは104航路（46.2%）、都市・港湾周辺は76航路（33.8%）、内水面は45航路（20.0%）であり、全航路の中では自然海岸周辺を運航水域とする航路が最も多い。運航水域別に乗船目的別に最も多い航路の種類をみていくと、自然海岸周辺を運航水域とする航路の中では、景観鑑賞を主目的とする航路で93航路、都市・港湾周辺の中では船上活動を主目的とする航路で55航路、内水面を運航水域の中では景観鑑賞を主目的とする航路で34航路となっている。

全航路の中で、最も航路数が多いものは「自然海岸周辺で景観鑑賞を主目的とする航路」の93航路（41.3%）で、次いで「都市・港湾周辺で船上活動を主目的とする航路」で55航路（24.4%）となっている。なお、「船上活動を主目的とする航路」は自然海岸周辺、内水面では見られず、都市・港湾周辺のみで運航されている。

図表2-4 クルージング航路の分類別航路数

運航水域による分類	乗船目的による分類	航路数	割合
自然海岸周辺	景観鑑賞を主目的とする航路	93 (うち海中展望28 海上景観65)	41.3% (うち海中展望12.4% 海上景観28.9%)
	景観鑑賞を主目的とするが、船上活動も可能な航路	11	4.9%
	計	104	46.2%
都市・港湾周辺	景観鑑賞を主目的とする航路	8	3.6%
	景観鑑賞を主目的とするが、船上活動も可能な航路	13	5.8%
	船上活動を主目的とする航路	55	24.4%
	計	76	33.8%
内水面	景観鑑賞を主目的とする航路	34	15.1%
	景観鑑賞を主目的とするが、船上活動も可能な航路	11	4.9%
	計	45	20.0%
合計		225	100.0%

資料) 日刊海事通信社「フェリー・旅客船ガイド 2004年春季号」よりU.F.J総合研究所作成

以下では、それぞれの類型について航路の整理を行う。

## ①自然海岸周辺を運航水域とする航路

自然海岸周辺を運航水域とする航路は104航路ある。全航路のうち46.2%を占め、わが国において運航されている航路の約半数近くが自然海岸周辺を運航していることが分かる。乗船目的別にみていくと、景観鑑賞のみを主目的とする航路は93航路あり大半を占める。このうち、海中展望を主目的とする航路は28航路、海上景観の鑑賞を主目的とする航路は65航路である。景観鑑賞と船上活動の融合型の航路は11航路みられる。船上活動のみを主目的とする航路についてはみられない。

### 1) 景観鑑賞を主目的とする航路

#### ア) 海中展望を主目的とする航路

海中展望を主目的とする航路では、海中を覗くことのできるグラスボートや海中展望船等の特殊構造をもつ船舶を利用し、海中の珊瑚や地形、熱帯魚等を観察することができる比較的南方の暖かい水域に就航するものが多い。

図表2-5 自然海岸周辺で海中展望を主目的とする航路①

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃(円)	船名	船型(総トン数)	速力(ノット)	乗客定員(名)
北海道	利尻島海底探勝船	グラスボート利尻(株)	タネトナイ周遊	3.3km	—	8便	1,200	はまなす	16	6.0	51
			マタワッカ周遊	4.7km	—						
北海道	美國やホック岩周遊	積丹観光振興公社	美國港～黄金岬～ビヤノ岬～ホック岩～宝島～美國港	6km	40分	不定期	1,300	ニュ一しゃこたん号	19	10.0	78
秋田県	男鹿入道崎→水島周遊	男鹿観光海底透視船(株)	男鹿観光海底透視船(株)	—	—	不定期	800	第5平成丸	4.9	7.0	40
千葉県	野島崎海底透視船	野島崎海底透視船(株)	野島崎西港発	2km	20分	不定期	600	かもめ丸 竜宮丸	8.5 6	4.0 4	40 33
静岡県	伊東～手石島周遊	伊東海中観光㈱	伊東～手石島周遊	6km	45分	9便	1,600	ゆーみん	18	7.0	50
石川県	能登九十九(つくも)湾遊観	(有)能登九十九湾遊観船	能登九十九湾発 (有)能登九十九湾遊観船	12km	30分	18便	1,500	ピュアリ	17	—	62
			能登半島ぶり航路：富山(伏木・新湊・富山・魚津)～九十九湾(小木・飯田)	—	—	不定期	—	ティアラ	18	—	50
福井県	三方海中公園常神周遊	(有)常神海中公園観光	御神島めぐりグラスボート：常神島発	6.0km	50分	8便	1,000	第2とちしま	12	10.0	48
和歌山県	串本海中公園(海中観光船 ステラマリス)	(株)串本海中公園センター	串本海中公園	7km	30分	10便	1,800	ステラマリス	19	9.0	59
和歌山県	白浜沿岸一周	白浜海底観光船(株)	Aコース	—	30分	13便	1,500	りんかい	19	8.25	80
			Bコース(団体戦用)	—	—	—	—	せと	19	8.46	80
			—	—	—	—	—	サンタリタ	19	9.70	60
島根県	日御碕海岸グラスボート	株大社海中公園センター	グラスボートのりば発	—	30分	13便	1,000	第1うみねこ	10	10.0	50
島根県	明屋海岸海中展望船	株海士	豊田港発	—	45分	6便	2,000	あまんぼう	18	6.0	44
徳島県	水床湾竹ヶ島海中公園周遊	徳島県宍喰町	—	3.2km	45分	8便	1,800	ブルーマリン	17	9.0	50
愛媛県	船越～宇和海海中公園周遊	西海町	船越～中泊～宇和海海中公園～鹿島～中泊～船越	—	50分	—	2,000	ガイヤナ2	16	8.0	50
			船越～中泊～宇和海海中公園～海食洞～鹿島～中泊～船越	—	50分	—	2,500	ユメカイナ	19	20.0	70
高知県	竜串海中公園観光	(有)竜串観光汽船	半潜水型海中展望船“うみんなか”：たつし発	3.6km	45分	7便	2,000	うみんなか	18	6.0	50
			グラスボート：たつし発		30分	—	1,000	第16かもめ	13	10.0	50
			—	—	—	—	—	第15かもめ	10	10.0	48
高知県	竜串海中公園グラスボート	たつし海中観光(株)	長島港～海中公園周遊～見残し経由～長島港	4.75km	30分	不定期	1,000	第1たつし	4.99	11.0	37
			—	—	—	—	—	第2たつし	4.99	11.0	37
			—	—	—	—	—	第3たつし	4.99	11.0	37
			—	—	—	—	—	半潜水中展望船「イルカくん」	—	—	—

図表2-6 自然海岸周辺で海中展望を主目的とする航路②

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃(円)	船名	船型(総トン数)	速力(ノット)	乗客定員(名)
佐賀県	玄海海中公園周遊	大妻海運(株)マリンバル呼子	半潜水型海中展望船“ジーラ”、“ピンクジーラ”;呼子→鷹島→呼子	-	40分	9便	2,100	ジーラ	19	9.0	94
								ピンクジーラ	20	9.5	70
熊本県	牛深海中公園周遊(グラスボート)	牛深観光マリン(株)	牛深発	-	1時間20分	10便	2,000	マリン3号 サブマリン号	17.87 19	8.0 10.0	80 60
大分県	蒲江周辺観光	㈱マリンサービスかまえ	珊瑚礁遊覧 屋形島・深島海中公園遊覧	-	-	5便	1,000	マリンコーラル	16	17.0	46
宮崎県	日南海中公園周遊	マリンビューウーナンゴウ	外浦港発	-	50分	6便	2,000	なんごう	18	7.0	50
鹿児島県	長島海中探検	長島観光グラスボート	海底探検コース	-	約45分	8便	1,600				
			イルカウォッチング	-	約60分	不定期	3,000	グラスボートマリン号	11.35	18.0	30
			海底探検+イルカウォッチング	-	-	不定期	4,000				
			ナイトクルーズ	-	約40分	不定期	1,600				
鹿児島県	里村海中公園周遊	鹿児島県薩摩郡里村	沿岸コース 島めぐりコース	- -	40分 60分	2便	1,500 2,000	きんしゅう	17	9.0	50
鹿児島県	佐多岬海中公園周遊	佐多町役場	-	4.8km	40分	8便	2,000	第2さたでい号 (半潜水型水中展望船)	14	7.0	48
鹿児島県	古仁屋港水中観光船	(株)カケロマリゾート	古仁屋港発	8km	50分	7便	2,500	ニューセと せと2	19 18	10.0 8.0	60 50
沖縄県	水中観賞船“オルカ”	(有)ウェストマリン	那覇港内および港外 水中観賞＆ルアーワークス	- -	1時間～1時間30分	5便 8便	3,000～ 3,500	オルカ	19	13.0	202
沖縄県	本部町海洋自然観察船	ホテルマリンピアザオキナワ	-	-	40分	6便	2,300	ビアザワーン	19	18.0	57
沖縄県	宮古島南岸周辺海域周遊	(財)博愛国際交流センター	博愛漁港発	3km	45分	7便	2,000	シースカイ博愛	19	9.0	60
沖縄県	川平湾グラスボート遊覧	(有)川平マリンサービス	-	3km	30分	31便	1,000	川平マリン1号 川平マリン2号 川平マリン3号	8.5 4.9 8.5	165.0 155.0 160.0	43 24 38
								うみえーる	19	15.0	58

注) 運賃: 大人料金を示した。

便数: 季節や平日・休日で異なる場合は最も多い便数を記した。

資料) 日刊海事通信社「フェリー・旅客船ガイド 2004年春季号」より U F J 総合研究所作成  
以下、本章を通じて同じ。

## ①海上景観の鑑賞を主目的とする航路

海上景観の鑑賞を主目的とする航路では、流氷や渦潮といった地域特有の自然現象、国立公園等に指定される美しい海岸線や島並み等の自然景観、イルカやクジラ、ウミネコなど地域特有の生物等が鑑賞の対象となっている。

図表2-7 自然海岸周辺で海上景観の鑑賞を主目的とする航路①

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃(大人)	船名	船型(総トン数)	速力	乗客定員
北海道	知床観光船	(株)道東観光開発	春～秋観光船(硫黃山折り返しコース)：ウトロ港発着	33km	1時間30分	5便	2,700	おーろら	491	14.3	夏390 冬450
			春～秋観光船(知床岬折り返しコース)：ウトロ港発着 流水観光碎氷船：網走港発着	85km	3時間45分	1便	6,000	おーろら2	489	14.3	夏390 冬450
			-	-	1時間	6便	3,000				
北海道	野付湾内観光船	(株)別海町観光開発公社・観光船	Aコース(潮干狩り専用コース)：尾岱沼～アラハマワンド～尾岱沼	11km	-	-	1,500	レインボー	18	21.0	79
			Bコース：尾岱沼～トドカラ～尾岱沼	18km	1時間55分	3便	2,480	パワードリーム	19	21.0	92
北海道	小樽・オタモイ海岸海上観光	(株)小樽観光振興公社	祝津航路：小樽港第3埠頭(運河入口)～祝津港(小樽水族館)	6.5km	25分	8便	1,050	オタモイ号	19.96	11.0	80
			オタモイ航路	-	1時間55分	5便	2,050	祝津号	19.96	11.0	80
			Aコース 小樽港第3埠頭～オタモイ周遊～小樽港第3埠	-	1時間25分	5便	1,550	屋形船	18	8.0	56
			Bコース 小樽港第3埠頭～オタモイ周遊～祝津港	-	1時間25分	5便	1,550				
			Cコース 祝津港～オタモイ周遊～小樽港第3埠頭	-	55分	5便	1,000				
青森県	佐井→仏ヶ浦	佐井定期観光(株)	佐井～仏ヶ浦～佐井	17km	60分	3便	2,170	シーナイト・I サイライト	19	19.0	60
			-	-	-	-	-		19	23.0	89
青森県	佐井→仏ヶ浦	仏ヶ浦海上観光(株)	佐井～仏ヶ浦～佐井	17km	60分	5便	2,170	ニューオリジナル ニューオリジナル ニューオリジナル ニューオリジナル	19	22.0	97
			-	-	-	-	-		19	22.0	97
			脇野沢～仏ヶ浦(下北半島西海岸航路)	53.2km	2時間	2便	3,800	夢の平成号	19	21.0	79
			脇野沢村	53.2km	2時間	2便	3,800	夢の平成号	19	21.0	79
青森県	八戸港観光遊覧船	(有)八戸通船	燕島沖～河原木第2工業港～ポートアイランド～八戸漁港	12km	40分	不定期	1,050	はやぶさII	16	14.0	50
岩手県	北山崎めぐり	(株)陸中たのまつ	島越港～弁天崎～矢越崎～北山崎～島越港	20km	50分	6便	1,420	第10陸中丸	77.62	13.0	153
岩手県	陸中海岸めぐり	岩手県北自動車(株)	淨土ヶ浜島めぐり	12km	40分	9便	1,220	第10陸中丸	77.62	12.4	153
			淨土ヶ浜～田老航路	44km	80分	4便	2,840	第12陸中丸	191.18	13.3	400
			山田～大島(オランダ島)航路	-	26分	9便	500	第15陸中丸	109	13.0	423
宮城県	碁石海岸周遊	大船渡湾海洋観光(株)	北山崎めぐり	20km	50分	6便	1,420	第16陸中丸	109.00	13.5	423
			細浦港～細浦港(長磯、千代島、穴通磯、赤穂島、白石島、巾着島、貝島、海馬島、碁石灯台)	-	1時間	6便	1,600	かえで	74	12.0	200
			-	-	-	-	-		74	12.0	200
宮城県	志津川湾内周遊	(株)志津川湾観光船	志津川魚市場岸壁発着	11.7km	55分	4便	1,100	はまゆり号 第2はまゆり号	2.92	7.5	20
宮城県	気仙沼湾／唐桑半島ブルーライン	唐桑汽船(株)	志津川魚市場岸壁発着	-	1時間40分	3便	2,500	フロンティア ビクトリア	72	12.96	120
宮城県	気仙沼／大島一周遊覧	大島汽船㈱	気仙沼発～小鰆発～小鰆着～気仙沼着	-	-	-	-		77	14.96	200
			大島一周クルーズAコース：観光船桟橋～浦の浜～大島一周～観光船桟橋	-	1時間20分	1便	1,800		109	15.0	250
			大島一周クルーズBコース：観光船桟橋～大島一周～浦の浜～観光船桟橋	-	1時間20分	1便	1,800	カメリアキッス	109	15.0	250
宮城県	松島島巡り観光船	松島島巡り観光船企業組合	大島一周クルーズCコース：観光船桟橋～大島一周～浦の浜～観光船桟橋	-	1時間20分	1便	1,800		109	15.0	250
			松島～塩釜コース	-	約25分～70分	8便	1,400	仁王丸	95	13.0	300
			みちのくAコース	-	-	不定期	1,400	第3仁王丸	188	13.8	400
			みちのくBコース	-	-	不定期	1,500	マリンブルー	19	16.0	100
福島県	いわきディクルーズ	いわきディクルーズ	松島～大高森コース	-	30分～50分	不定期	1,200～1,500	マリンスター	19	16.0	90
			松島～大高森コース	-	-	不定期	1,500	マリンエース	9.1	16.00	35
			小名浜港内めぐり	-	約1時間	-	1,710	ふえにくす	118	16.0	165
千葉県	銚子沖 イルカ・クジラウォッチング	(有)銚子海洋研究所	五浦海岸めぐり	-	-	不定期	2,440	ふえにくす じゅにあ	45	16.0	93
			塩屋崎灯台めぐり	-	-	不定期	2,850				
			銚子沖 イルカウォッチング(沖合コース)	30km	3～4時間	2便	6,500				
千葉県	銚子沖 イルカ・クジラウォッチング	(有)銚子海洋研究所	オットセイウォッチング(沖合コース)	30km	3～4時間	1便	6,500				
			沿岸イルカウォッチング(沿岸コース)	30km	1時間30分	4便	3,500	フリッパー			
			沖合クジラウォッチング(沖合コース)	30km	4時間	1便	7,000				
			銚子沖バードウォッチング	30km	3～4時間	不定期	6,500				
			銚子半島周遊クルーズ	30km	1時間	3便	2,000				
			サンセットクルーズ	30km	1時間	1便	2,000				
			初日の出クルーズ	30km	1時間	1便	3,000				

図表2-8 自然海岸周辺で海上景観の鑑賞を主目的とする航路②

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃(大人)	船名	船型(総トン数)	速力	乗客定員
神奈川県	横須賀(三笠)——猿島	(有)トライアングル	三笠～猿島	1.7km (片道)	10分(片道)	9便(片道)	600(片道)	しーふれんど2 シーフレンド1	19 19	15.0 15.0	90 85
神奈川県	城ヶ島——油壺	三崎観光(株)	城ヶ島——油壺(城ヶ島周遊 経由) 城ヶ島一周コース	- -	40分(片道) 25分	7便(片道) -	1,300 1,300	みうら	97	14.3	198
神奈川県	湘南帆船クルーズ	㈱マリンリゾート シーボニアマリーナ	チャーターカルージング	-	-	貸切専用	3時間	木造帆船“シナーラ”	73	-	30
神奈川県	江ノ島周遊クルージング	㈱葉山マリーナ	葉山マリーナ～江ノ島・裕次郎灯台周遊	20km (片道)	45分(片道)	3便(片道)	2,850	ペイクルーズ葉山	19	20.0	20
神奈川県	真鶴半島遊覧船	真鶴半島遊覧船	真鶴港→三ツ石沖→真鶴港	13km	30分	11便	1,200	センチュリー2 ハナフサ8	19 16	23.0 18.0	80 48
神奈川県	佐渡南仙峠めぐり	力屋観光汽船(株)	小木～矢島・経島～新谷岬～南仙峠～沢崎灯台～小木	-	40分	8便	1,400	はまなす	19 16	20.0 18.0	60 48
新潟県	栗島周遊	栗島浦村役場	内浦～釜谷～内浦	-	70分	4便	1,200(栗島一周)	シーバード	13	13	69
新潟県	尖閣湾観光	尖閣湾観光(株)	尖閣湾レストハウス発	-	30分 30分 30分	4便 不定期 不定期	700 900 900	はまなす シャーク シャークII	19 19.97 19.90	18.0 9.0	100 72 74
新潟県	笹川流れ遊覧船	(有)笹川流れ観光汽船	桑川港発着	21km	40分	不定期	800	おばこ丸	19	8.0	120
静岡県	城ヶ崎遊覧船	㈱ウインズ	富戸港発	12km	30分	8便	1,300	第2おばこ丸	19.44	8.0	80
静岡県	下田・石廊崎周遊	(株)伊豆急マリン	下田港内めぐり 下田～石廊崎 石廊崎岬めぐり	14km (片道)	20分 40分(片道) 25分	12便 3便 (片道)	920 1530 1,120	サスケハナ 第3天城丸 豆州丸	127 49.86 1,120	12.0 13.0 14.0	240 120 90
静岡県	手石——神子元島周辺	㈱海遊社	スキュー・バダイビング専用クルーザー	-	-	-	-	290(福丸)	19	20.0	60
静岡県	三津湾内めぐり	伊豆箱根鉄道(株) 三津船舶営業所	三津湾内めぐり周遊船:シーバラダイス港～スカンジナビア～シーバラダイス港	-	30分	9便	700	龍宮丸	79	13.0	250
静岡県	堂ヶ島洞くつめぐり、 堂ヶ島——波勝崎	堂ヶ島マリン(株)	堂ヶ島洞くつめぐりコース 堂ヶ島～波勝崎(貸切運航) 堂ヶ島～妻良・小浦(貸切運航) 堂ヶ島クルーズ 千貫門クルーズ	- - - - -	20分 40分 70分 25分 50分	- - - 6便 2便	920 1,440 1,880	シーロマン外8隻 グレイスII	9～10 14	8.0 20.0	46～50 43
富山県	水見漁港周辺周遊	富山湾観光船(株)	氷見海鮮館～島めぐり～海鯨館 氷見漁港～中波漁港遊覧 氷見漁港～唐島遊覧 氷見周辺周遊 宇波漁港～伏木港遊覧 伏木港～魚津港遊覧 越中式定置網と魚市場見学: 宇波港一船→定置網見学 一船→氷見魚市場～宇波	- 18km 0.6km 6km 14.4km 42km	約40分 1時間20分 7分 20分 60分 90分	5便 不定期 不定期 不定期 不定期 不定期	1,050 -	若潮 はまゆう	16 18	18.0 21.0	80 97
石川県	能登金剛遊覧(巣門めぐり)	能登金剛遊覧船(有)	能登金剛遊覧(巣門めぐり)	-	約20分	不定期	800	能登 金剛 がんもん たかのす	15.04 15.04 14.98 14.98	8.0 8.0 8.0 8.0	55 55 55 55
福井県	東尋坊周辺周遊	東尋坊観光遊覧船(株)	東尋坊～雄島間周遊 サンセットクルーズ	- -	不定期 不定期 60～90分 120～180分	1,100 1,800 日本海 第3雄島 第6雄島 雄島(屋形船)	1,100 1,800 17 19 16 19	第2雄島 第5雄島 15.0 15.0 15.0 15.0	18 16 15.0 19 16 19	15.0 15.0 80 80 80 50	80 80 80 80 80 50
福井県	若狭湾観光	(株)そともめぐり	蘇洞門・小浜湾周遊航路	26.5km	50分	不定期	2,000	のちせ 第2わかさ わかさ	19 50 17	24.0 22.0 22.0	90 208 51
三重県	四日市港内周遊	四日市ポートサービス(株)	サンライトクルーズ サンセットクルーズ ナイトクルーズ	28km 28km 28km	55分 55分 55分	1便 1便 1便	1,000 1,000 1,000	いなば2	104	26.0	120(1時間未満) 80(3時間未満)
京都府	舞鶴湾めぐり定期船	(有)舞鶴汽船	西舞鶴～東舞鶴	26.9km (片道)	1時間40分 (片道)	7便(片道)	1,050	ちどり ゆうなぎ あさなぎ	18 17 19	12.0 12.0 12.0	80 80 80
京都府	天橋立・丹後半島	丹後海陸交通(株)	宮津～天橋立～一の宮	6.3km (片道)	22km(片道)	30便(片道)	810	かもめ1号 かもめ3号 かもめ11号 かもめ12号	19 19 19 19	11.0 11.0 11.0 11.0	80 80 120 120
兵庫県	城崎マリンワールド	日和山観光(株)	日和山海岸航路 感動のクルーズマリンビュー	4km	20分	不定期	710	マリンビュー2隻	10	10.0	50
兵庫県	但馬海岸航路(香住発)	遊覧船かすみ丸(有)	香住～黒島・白石一周 香住～鏡ノ袖・余部沖一周 香住～伊菴岬・釣鐘洞門一周	- - -	約20分 約1時間 約1時間30分	不定期 不定期 不定期	900 1,700 2,000	かもめ 第18かすみ丸 第1かすみ丸	19 19 4.95	20.0 20.0 15.0	81 85 50

図表2-9 自然海岸周辺で海上景観の鑑賞を主目的とする航路③

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃(大人)	船名	船型(総トン数)	速力	乗客定員
兵庫県	但馬海岸周遊(浜坂発)	但馬海岸遊覧船(株)	浜坂～釣鐘洞門一周 浜坂～三尾大島一周 浜坂～田井の浜一周 浜坂～諸寄海岸一周	11.5km 8km 4km 4km	1時間 40～45分 25～30分 25～30分	不定期 不定期 不定期 不定期	1,900 1,600 1,000 1,000	第2にほんかい いわつばめ	4.9 17	15.0 20.0	33 69
兵庫県	鳴門観潮一周航路	ジョイポート南淡路(株)	福良港発着うしお観潮一周コース	-	1時間	6便	2,000	咸臨丸(復元船) 日本丸(復元船) ※30名以上で運航	384 383	- -	500 700
徳島県	鳴門観潮船	鳴門観光汽船(株)	大型観潮船 わんだーなると 水中観潮船 アクアエディ	- -	約30分 約25分	12便 13便(予約制)	1,530 2,200	わんだーなると アクアエディ	199 19	14.0 20.0	415 62
徳島県	鳴門公園～鳴門観潮周遊	うしお汽船	亀浦漁港発	7.9km	20分	-	1,500	うしお	19	20.0	80
広島県	宮島口からの参拝遊	㈱アクアネット広島	宮島口JR桟橋発	-	-	不定期	1,500	御笠丸	18	10.0	50
広島県	宮島遊覧	(有)宮島遊覧観光		5-36km	30分～2時間	不定期	1,500	もみじ	17	15.0	70
鳥取県	浦富海岸島めぐり	山陰松島遊覧(株)	大谷桟橋(新ターミナル)発着	11km	約40分	21便	1,200	わかとり まつしま おおとり さきゆう うらどめ	18 19 19 18 16	7.0 7.0 7.0 7.0 7.0	95 95 95 95 95
鳥取県	国賀めぐり	隱岐観光(株)	Aコース: 浦郷発→美田(船越)→国賀浜→美田(船越)→浦郷着 Bコース: 別府発→東国賀→国賀浜→美田(船越)→浦郷着 Cコース: 別府発→東国賀→国賀浜→美田(船越)→浦郷着(黒木御所、隱岐神社、御火葬塚、海士町歴史民族資料館、金光寺、明星海岸含む)	- - -	- - -	2,040 3,210 6,200	第36くにが 第37くにが 第51くにが 第52くにが 第53くにが 第56くにが 第58くにが 第60くにが(ドリーム)	9.1 9.7 10 10 9.7 10 9.7 19	23.0 23.0 23.0 23.0 23.0 23.0 23.0 28.0	40 40 45 45 46 45 44 60	
島根県	島後海岸周遊	島後観光(株)	白島・淨土ヶ浦定期遊覧船: 中村～白島～よろい岩～中布施～淨土ヶ浦～中村～白島～よろい岩～中村～よろい岩～淨土ヶ浦～布施	- - -	50分 1時間15分 1時間15分	1便 1便 1便	1,500 2,000 1,000	第8しらしま ニューしらしま	17 19	19.5 19.5	70 70
山口県	青海島一周	青海島觀光汽船(株)	仙崎港発: 1周コース 内海コース 大島コース 観音洞コース 赤瀬・みすゞコース	- - - - -	1時間30分 1時間50分 1時間10分 1時間10分 1時間10分	8便 - - - -	2,200 1,200 1,300 1,600 1,200	- - - - -	- - - - -	- - - - -	
岡山県	瀬戸大橋周遊	(有)藍羽山笑う遊覧船はつひ丸	倉敷市大浜～瀬戸大橋～大浜～大浜～瀬戸大橋～島大浜～瀬戸大橋～坂出	- - -	不定期 不定期 不定期	1,550 1,550 1,550	第2はつひ丸 はつひ丸	18 19	22.0 20.0	71 95	
香川県	瀬戸大橋周遊	あさひ観光船(有)	坂出港～瀬戸大橋周遊 貸切船観光コース	- -	40分～1時間50分 不定期	- -	1,540	第5あさひ	19	20.0	75
香川県	与島～羽佐島・岩黒島周遊	㈱瀬戸大橋フイッシュヤーマンズ・ワープ	与島～羽佐島・岩黒島周遊	6.6km	25分	15便	1,000	咸臨丸2	385	12.1	930
福岡県	閨門海峡周遊	(株)スペースクルーズ	ヴォイジャー: 門司港発 → 下関港発 → 門司港発 → 巖流島着 / 発 → 下関港着 → 門司港着 → 下関港着 ダイアナ: 下関港発 → 巖流島着 / 発 → 下関港着	- -	50分 1時間	3便 4便	1,000 1,000	ヴォイジャー ダイアナ	132 52	18.0 15.0	200 70
長崎県	福江島周遊	(有)木口汽船	福江海中公園(竹の子島)周遊 福江海中公園・堂崎天主堂周遊 福江海中公園・堂崎天主堂周遊久賀島周遊	- - -	45分 100分 -	- - -	- -	ソレイユ シーガル	19 19	25.0 22.0	97 66
長崎県	九十九島遊覧	させぼパール・シタ	佐世保鹿子前桟橋発	21.6km	50分	5便	1,200	パールクーン	199	10	280
長崎県	勝本～辰の島・若宮島周遊	(有)辰の島観光	Aコース(外回り) Bコース(内回り)	6.5km 3.5km	- -	24便 24便	700 700	たつのしま丸	12.3	18.0	60
長崎県	浅茅湾周遊	浅茅湾周遊船観光	樽ヶ浜発	45km	1時間40分	不定期	1,700	あそう	17.3	12.0	50
長崎県	浅茅湾樽ヶ浜←→仁	豊玉町	仁 位～卯 麦～貝 口～	-	約3時間	2便	1,880	ニューとよたま	19	20.0	60
熊本県	松島五橋遊覧	パールライン観光(有)	定期運航: 松島発 不定期運航 コース例: 松島～五橋遊覧～松島 イルカクルージング	- - -	35～40分 不定期 2時間	6便 - -	1,200 10名 13,000 10名まで 45,000	第2まつしま 5号 第8まつしま	19	10.0	90
熊本県	天草いるか観光	(有)シークルーズ	イルカクルージング 天草五橋クルージング サンセットクルージング	- - -	2時間 - 40分	不定期 - 不定期	4,500 60分コース: 3,500 30分コース: 2,000 2,000	オリビア3 マリソル	12	23.0	25 73
大分県	佐伯湾内観光	豊海運(株)	-	-	-	不定期	2,000	オリビア3 サンライ 常業1号 マリンスター常業	12 70 16 19	23.0 25.0 18.0 18.0	25 77 60 60
鹿児島県	甑島西海岸周遊観光航路	上甑村	中甑港～甑大明神橋～鹿島断崖～鶴穴～凱旋門～池屋崎～門瀬～金山海岸～1番滙～瀬々野浦断崖～ナボレオン岩～中甑港	47.8km	約2時間	2便	1,200	かのこ	15	23.5	26
鹿児島県	久慈～古仁屋	開平丸	久 慈～古 志～薩 川～瀬 武～木 慈～武 名～古	28km	2時間	1便	1,700	開平丸	5	14.0	23
鹿児島県	芝～知之浦～古仁屋	茂野弥三郎	芝～知之浦～古仁屋～知之浦	27.4km	1時間10分	1便	1,700	平祐丸	4.75	15.0	29

## 2) 景観鑑賞を主目的とするが船上活動も可能な航路

これらの航路は通常の景観鑑賞を目的としたコースに加え、地域の特産品等を活かしたランチやディナーサービスのオプションを付加したり、貸切によりウェディングクルーズやパーティークルーズ等のサービスを提供している。

図表2-10 自然海岸周辺で景観鑑賞を主目的とするが船上活動も可能な航路

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃(大人)	船名	船型(総トン数)	速力	乗客定員
北海道	オホーツク海洋観光	オホーツク・ガリンコタワー(株)	夏期クルージング:紋別港発着 冬期流氷観光:紋別港発着 釣りりんまい:紋別港発着 ランチクルーズ、カニ食べ放題クルーズ、ナイトクルーズなど各種クルーズ	- - - - - -	- 7便 2時間 4時間 - -	3便 3,000 - - -	1,500 ガリンコ号Ⅱ	150	10.4	195	
宮城県	松島湾観光	松島湾観光汽船(株)	奥の細道周遊定期コース 塩釜——松島 松島湾ひとめぐりコース 大高森一望コース 松島——大高森 かき鍋クルーズ 塩釜——松島 松島・嵯峨渓遊覧コース	- - - -	約50分(片道) 約50分 約1時間 約1時間 約1時間40分	13便(片道) 不定期 不定期 不定期 3便	1,420 - - 3,000~3,400 2,500	孔雀丸 龍鵬 はくつる あおば まつしま やまびこ	371.51 259.25 205 227 94 88	11.1 10.6 11.9 12.0 16.4 16.5	460 410 500 450 250 188
宮城県	松島遊覧	丸文松島汽船(株)	芭蕉コース周遊定期: 塩釜～松島 かき鍋クルーズ(予約制) 塩釜～松島 松島Bayナイト&サンセットクルーズ	- - -	1時間(片道) 1時間(片道) 約1時間50分	8便(片道) 1便(片道) 1便	1,400 3,000 3,000(運賃+食事代)	第2芭蕉丸 第3芭蕉丸 第5芭蕉丸 はやぶさ はやぶさⅡ	86 129 102.18 19 19	10 11.3 9.5 17 16	300 300 250 76 50
宮城県	塩釜／松島湾内回遊	ニュー松島観光船(株)	塩釜～松島 塩釜～塩釜 塩釜～大高森 大高森～松島 松島～松島 ディナークルーズ	-	-	不定期	1,400 2,000 1,400 1,400 1,400 3,000~6,000	のぞみ つばさ あすか	19 19 99	12.0 12.0 10.5	60 50 210
静岡県	清水港めぐり・駿河湾クルーズ	(株)エスパルスドリームフェリー	清水港内めぐり 定期遊覧 清水マリンパーク発 清水マリンパーク——三保垂船場 帆船「オーシャンプリンセス」による遊覧 昼の船上バーベキュー 駿河湾クルーズ(予約制) 江尻～塚間航路	- - - - - -	40分~50分 15分(片道) 40分~50分 50分 90分 24~25便(片道)	4便 11便 7便 2便 2便 -	900 1,460 450 (片道) 1,500 2,700~ 6,000 4,950 8,400	ペイ・ブロム ナード ケーエス フェルケル オーシャンプリ ンセス シーガル	193 15 18 232.41 19	10.9 10.0 9.8 8.0 15.0	343 81 89 141 73
静岡県	内浦湾周遊	千鳥観光汽船(株)	内浦湾島めぐり:三津発 ランチクルーズ:三津発	2.5km -	30分 50分	不定期 2便	950 3,000(乗船料+食事代の料金)	ちどり 第1伊豆丸 第2伊豆丸	123.00 13.00 13.00	12.0 18.0 18.0	200 99 80
三重県	志摩周辺く鳥羽湾・あご湾	志摩マリンレジャー(株)	鳥羽湾めぐり:佐田浜港～イルカ島(観覧40~60分)～真珠島・水族館前～佐田浜港 船上バーベキュー(予約制) あご湾遊覧・賢島エスパニヤクルーズ あご湾定期船: 賢島～浜島航路 賢島～和具航路	- - - - -	50分 60分 50分 11便 9便	20便 2便 12便 11便 9便	1,350 3,700~6,500 1,500 900 600	いせじ 龍宮城 フローマーメイド みつしま エスベランサ しらはま おくしま おおさき	198 199 199 19 19	12.0 11.0 12.0 15.0 15.0	400 360 360 85 90 80 80
兵庫県	大鳴門橋遊覧屋形舟	南淡観光㈱	定期観潮遊覧 ランチクルーズ(予約制) ディナーカルーズ(予約制)	- - -	1時間 1時間10分 2時間	4便 1便 1便	2,000 4,500 6,500~				
長崎県	長崎港遊覧	安田産業汽船㈱	60分コース 100分コース	- -	1時間 1時間40分	5便 1便	1,200 1,600	ゼリーフィッシュ	233	6.0	250
佐賀県	唐津湾周辺観光	大寿海運(株)マリンバル呼子	玄海心中公園周遊 半潜水型海中展望船“ジーラ”、“ピングジーラ”:呼子～鷹島 海鮮丸“呼太郎”(屋形船)による呼子湾内遊覧	- -	40分 -	9便 2便	2,100 3,500(乗船料+食事代込+飲物別途) イカ丸2	イカ丸 ジーラ ピングジーラ	15 13 19 20	16.0 13.0 9.0 9.5	68 60 94 70
沖縄県	那覇周辺(水中観光船・クルーズ)	㈱マリン観光開発	慶良間諸島周辺周遊:那覇港泊埠頭発 サンセットディナーカルーズ(渡嘉敷村周辺周遊) 説谷発 ジンベエザメウォッチング水中観光船“マリンビュー”	9km 10km 3km	約1時間 約1時間30分 約40分	7便 1便 6便	3,000 7,500(飲食代込) 3,500	マリンスター シーャットⅡ マリンビュー	19 145 17	12.0 15.0 10.0	56 93 50

## ②都市・港湾周辺を運航水域とする航路

都市・港湾周辺を運航水域とする航路は全部で76航路あり、全航路のうち33.8%を占める。このうち、船上活動を主目的とする航路が最も多く55航路となっている。次いで、景観鑑賞を主目的とするが船上活動も楽しむことができる融合型の航路は13航路、景観鑑賞を主目的とする航路は8航路である。

### 1) 景観鑑賞を主目的とする航路

これらの航路には都市部の湾内や河川を利用して、周辺の観光地や都市景観を鑑賞する航路が大半である。珍しい例としては、「鹿島港内遊覧」や「千葉港めぐり・幕張メッセ沖合い周遊」にみられるよう、工業地帯のコンビナート等をめぐる産業観光的な要素をもつ航路がある。

図表2-11 都市・港湾周辺で景観鑑賞を主目的とする航路

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃(大人)	船名	船型(総トン数)	速力	乗客定員
宮城県	石巻湾周遊	シーフレンド㈱	石ノ森漫画館周遊	-	20分	不定期	600	シーフレンド3 リトルフレンド リバーフレンド	19 4.9 4.9	16.0 16.0 14.0	91 30 40
東京都	東京港海上バス	東京シップサービス㈱	日の出～有明(ビッグサイト)	-	35分(片道)	9便(片道)	日の出～有明：350	いりす	77	12	240
千葉県	千葉港めぐり・幕張メッセ沖合周遊	千葉ポートサービス㈱	千葉港めぐり観光船“あすなろ”運航 幕張メッセ沖合遊覧“あすなろ、マリンプラネット”運航	13km 22km	40分 50分	1便 1便	910 1,100	あすなろ マリンプラネット	88.01 19	10 22	200 74
茨城県	鹿島港内遊覧	鹿島埠頭(株)	-	-	-	1便	1,200	ユーリカ	16	16	46
神奈川県	横浜・八景島シーパラダイス バラダイスクルーズ	(株)横浜八景島	-	2.5km	15分	12便	500	パラダイス	18	8	70
神奈川県	乙舳町→第二海堡、金沢一周航路	村本海事㈱	乙舳町→防波堤→第二海堡 金沢一周航路	12.7km(片道) 27.2km	30分(片道) 1時間20分	6便(片道) -	3,700 1,300	金幸丸 ニューカー金幸丸	17 17	17 17	92 72
大阪府	大阪ミナトめぐり(オオサカベイライン)	港通船運輸(株)	大阪港一周 夢洲(ゆめしま)周遊 咲洲(さきしま)周遊 舞洲(まいしま)周遊	27.8km 16.0km 16.0km 16.0km	1時間10分 2時間40分 40分 40分	2便 1便 3便 2便	1,400 1,000 1,000 1,000	ペイオオサカ ペイシティ ペイワールド ペート・オブ・コウベ ペイ・ムラマサ	17 19 49	20 20 18	57 64 212
兵庫県	神戸港周遊	神戸ペイクルーズ(㈱)	中突堤発	-	-	12便	900	ポート・オブ・コウベ ペイ・ムラマサ	145 69	10 10	300 200

2) 景観鑑賞を主目的とするが船上活動も可能な航路

景観鑑賞を主目的とするが船上活動も可能な航路では、東京や神奈川、名古屋、大阪を中心として、都市部の河川や港湾を利用して周辺の観光地や都市景観を鑑賞するサービスを提供している。乗客は都市部の河川や港湾からの都市景観の鑑賞を行い、あわせてディナークルージングやパーティークルージング等も楽しむことができる。

図表2-12 都市・港湾周辺で景観鑑賞を主目的とするが船上活動も可能な航路①

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃(大人)	船名	船型(総トン数)	速力	乗客定員
北海道	函館ベイクルーズ	(株)マルカツ興産	カフェクルーズ:西波止場前～函館港内一周～西波止場前	-	40分	1便	1,600				
			ナイトクルーズ:西波止場前～いさり火銀座～寒川～西波止場前	-	60分	1便	2,500	ブルームーン	199	14.8	80
			ウェディングクルーズ・ディナークルーズ等(貸切)	-	-	-	-				
東京都	隅田川ライン・東京港水上バス	東京都観光汽船(株)	隅田川ライン:浅草(吾妻橋)～浜離宮～西臨海公園ライン:日の出桟橋～有明(ビッグサイト)～パレットタウンお台場ライン:日の出桟橋～晴海～お台場海浜公園東京ビッグサイト・パレットタウンライントラウンド浅草～お台場海浜公園一日の出桟橋	-	40分(片道)	16便 (片道)	浅草～遊 日の出:660	遊	307	6.6	479
				-	1時間15分 (片道)	5便 (片道)	日の出～ 葛西:800	竜馬	143	11.4	560
				-	20分(片道)	22便 (片道)	日の出～ お台場:400	海舟	148	11.4	550
				-	35分 (片道)	14便 (片道)	日の出桟橋～東京 ビッグサイト:350	道灌	148	11.4	553
				-	1時間20分 (片道)	4便 (片道)	浅草～ お台場:1,360	ジュビリー	148	11.4	530
				-	1時間20分	6便	日の出桟橋～お台 場海浜公園～日の出 桟橋:900	リバータウン	141	11.4	550
			ハーバークルーズ:日の出桟橋～お台場海浜公園～日の出桟橋	-	50分 (片道)	4便 (片道)	日の出～水族館: 800	アワータウン	141	11.4	550
			船の科学館・しがわわふ水族館ライン:日の出桟橋～船の科学館一大井海浜公園～しがわわふ水族館	-	1時間30分	-	6000(乗船料+食 事代)	ユアータウン	141	11.4	550
			カクテルクルーズ(貸切／予約制)	-	1時間30分	-	8,000(乗船料+食 事代)	マイタウン	141	11.7	550
			洋食プラン(貸切／予約制)	-	1時間30分	-	8,000(乗船料+食 事代)	スーパーシ ティー	115	11	430
			中華プラン(貸切／予約制)	-	1時間30分	-	10,000(乗船料+食 事代)	すみだ3	98	11	206
			洋食プラン(貸切／予約制)	-	1時間30分	-	10,000(乗船料+食 事代)	潮音	56	13.9	175
東京都	東京水辺ライン	(財)東京都公園協会水辺事業課	両国・お台場クルーズ	-	-	7便	両国～お台場海浜 公園:1,000	さくら	53	13	140
			いちにちゆらり旅、隅田川散策の旅	-	10～14便	浜町～両国:3,000	あじさい		53	13	140
			江戸東京 ぶらり旅	-	3時間35分	2便	両国～小豆沢: 1,500	こすもす	76	12	200
			シーサイドお台場、シーサイド葛西TOKYOベイ葛西、TOKYOベイ両国	-	45分(片道)	2便 (片道)	葛西～お台場: 1,000				
			両国レインボーブリッジ周遊、葛西レインボーブリッジ周遊	-	1時間35分(片 道)	1便 (片道)	両国～両国:2,700				
			ナイトクルーズお台場	-	1時間10分	1便～ 2便	1,200～1,500				
			ナイトクルーズ(貸切)	-	1時間25分	3便	1000				
			貸切ナイトクルーズ(貸切)	-	2時間	不定期	8,000～10,000 (乗船料+食事代)				
神奈川県	横浜・東京 リザーブドクルーズ	㈱ケーエムシーコーポレーション	ピア赤レンガ～大さん橋	-	55分	5便	900	リザーブ1	49	15	60
			赤レンガ桟橋周遊・定時航路:ティーカルーズ、カクテルクルーズ	-	1時間～1時間 15分	3便	3,800(ティーカル ーズ) 5,000(カクテルク ルーズ)	エムワイキヤビ ン	14	15	30
神奈川県	横浜港内遊覧船	京浜フェリーボート㈱	水上バス	-	20分(片道)	-	400	快進2号	77	9	150
			遊覧船	-	20分～ 1時間5分	6便	900	ゆめはま	19	9	82
			横浜港内遊覧船“快進2号”	-	45分	-	900	-			
			ランチクルーズ(予約制)	11.5km	1時間30分	1便	5,500(乗船料+食 事代)				
			デザートクルーズ(予約制)	9.3km	1時間	1便	3,500(乗船料+食 事代)	海龍	19	9	55
			ディナークルーズ(予約制)	13.9km	2時間	1便	8,500(乗船料+食 事代)				

図表2-13 都市・港湾周辺で景観鑑賞を主目的とするが船上活動も可能な航路②

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃(大人)	船名	船型(総トン数)	速力	乗客定員
神奈川県	横浜港めぐり	(株)ポートサービス	横浜駅東口→みなとみらい21→赤レンガ倉庫→山下公園	-	-	35便(片道)	横浜駅東口→山下公園:600	シーバス	43	11	120
			山下公園→みなとみらい21→赤レンガ倉庫	-	40分~1時間30分	-	900~2,000	シーバス2	42	11	140
			ディナークルーズ	-	1時間30分	-	5500~6,000	シーバス3	42	11	140
			山下公園→みなとみらい21→赤レンガ倉庫→山下公園	-	1時間~1時間30分	-	2,500	シーバス5	46	11	160
			ランチクルーズ	-	1時間30分	-	5000(乗船料+食事代)	マリーンシャトル	764	13	391
			サンセットクルーズ	-	1時間30分	-	5000(乗船料+食事代)	マリーンリーフィュ	683	13	312
			ディナークルーズ	-	2時間	-	10000(乗船料+食事代)				
愛知県	堀川・名古屋港周遊	東山ガーデングループ ㈱ナゴヤマリン コーポレーション	国際会議場白鳥一宮の渡し→名古屋港ガーデン埠頭一宮の渡し→国際会議場白鳥	-	40分(片道)	1便	1,000	義丸	19	5.5	48
			堀川遊覧(貸切):納屋橋、国際会議場、宮の渡し公園、名古屋港	18.5km	~2時間	-	6,000~10,000(乗船料+食事代)	エンジエルハーブ	19	6.5	80
愛知県	名古屋港遊覧	名鉄海上観光船 (株)	みなとめぐり 水上バス 名古屋港バーティークルーズ(貸切) 名古屋港ウェディングクルーズ(貸切)	-	約30分 10分 -	7便 7便 -	1,000 570	平成1 アルカンシエル	245	20	340
大阪府	水上バス・アクアライナー(大阪城・中之島めぐり)	大阪水上バス(株)	大阪城と中之島めぐり	-	40分(片道)	-	1,600	なにわ2号	35	10	108
			トワイライトボート	-	40分(片道)	-	1,600	なにわ3号	35	10	108
			ディナーカルーズ:海遊館西はとば発	-	約50分	6便	1,500 2,500	なにわ5号 ぶらついい サンタマリア	35	10	108
			ナイトクルーズ:海遊館西はとば発 (ディナーフラント有)	-	約1時間45分	1便	(乗船料) 3,800~ (飲食代)		20	10	64
大阪府	落語家と行くなにわ探検クルーズ	一本松海運㈱	淡町船着場→淡町船着場	-	1時間30分	4便	2,500	キングリバー	19	9	56
兵庫県	神戸港クルーズ	早駒運輸(株)	神戸港クルーズ"ロマン号" 明石海峡オーシャンクルーズ ロマン・バーティークルーズ(貸切)	9.5km	30~45分 50分	8便 7便	500~700 1,000	ロマン3 シーグレース	60	10.4	136
兵庫県	神戸港めぐり バルデメール	神戸観光汽船(株)	港めぐり港内遊覧	-	45分	9便	900	すずかけ	190.05	11	450
			デイライトクルーズ	-	1時間30分	-	4,300~6,300 (乗船料+食事代)				
			空港周遊クルーズ	-	1時間40分	-	2,400(乗船料+ ケキ代)	バルデメール			
			ムーンライトクルーズ	-	2時間	-	6,300~(乗船料+ 食事代)				
長崎県	大村湾遊覧・ハウステンボス航路	ハウステンボス(株)	観光丸:ハウステンボス発 デハーレ(ディナーピッフェクルーズ):ハウステンボス発 ハウステンボス運河遊覧 カナルクルーザー	-	-	5便	800	観光丸	353	8	300
			バーティークルーザー カナルカフエ(運河一周コース・水門めぐりコース)	-	1時間30分 25分 40分	1便 - 14便	8,000 600 2,000	デハーレ カナルクルーザー13隻	694	14	210
						-	-				51

### 3) 船上活動を主目的とする航路

船上活動を主目的とする航路は、東京や大阪、神戸等の大都市周辺の港湾周辺で船上のランチやディナー等の食事を主な目的とするコースを提供している。港湾内でレストラン船を利用し、主に個人客を対象とした航路と、隅田川や大川（旧淀川）などの河川を周遊しながら主として貸切サービスで少数の団体利用客を対象とした屋形船に分けることができる。

図表2-14 都市・港湾周辺で船上活動を主目的とする航路（レストラン船）

都道府県	航路名	事業者	クルーズ名	航海時間	料金	船名	船型	速力	乗客定員
東京都	ヴァンテアン	東京ヴァンテアンクルーズ(株)	ランチタイムクルーズ サンセットクルーズ ディナータイムクルー	2時間 2時間 2時間20分	3,200～9,200(乗船料+食事代) 3,200～9,200(乗船料+食事代) 4,200～17,300(乗船料+食事代)	ヴァンテアン	1717	10.5	700
東京都	シンフォニー・レストラン & パーティークルーズ	(株)シーライン東京	ランチクルーズ アフタヌーンクルーズ サンセットクルーズ ディナータイムクルーズ	2時間 50分 2時間 2時間30分	10,000～16,000(乗船料+食事代) (乗船料+食事代) 3,500～4,500(乗船料+フランス料理の場合) 12,000～19,000(乗船料+フランス料理の場合) 15,800～24,800(乗船料+フランス料理の場合)	シンフォニーモーテルナ シンフォニーカラシカ	2,618 1,100	- -	600 450
東京都	レディクリスタル	(株)クリスタルヨットクラブ	ランチクルーズ ディナークルーズ ナイトクルーズ	1時間30分 2時間 1時間	4,500～6,500(乗船料+食事代) 9,700～23,000(乗船料+食事代) 2,500(乗船料+ドリンク代)	レディクリスタル	346	-	170
神奈川県	ロイヤルウイング	株ロイヤルウイング	ランチクルーズ ティークルーズ ディナーカルーズ	1時間45分 1時間30分 1時間50分	3,150～23,200(乗船料+食事代) 3,490～3,700(乗船料+食事代) 3,150～28,350(乗船料+食事代)	ロイヤルウイング	2,872	-	630
大阪府	グルメ・ミュージック船 ひまわり	大阪水上バス株式会社	ランチクルーズ アフタヌーンクルーズ ディナーカルーズ	1時間20分 50分 1時間30分	4,725又は6,300(乗船料+食事代) 2,625(乗船料+食事代) 8,925(乗船料+食事代)	グルメ・ミュージック船 ひまわり	54	-	100
兵庫県	ルミナス神戸2	ルミナス観光(株)	明石海峡ダイナミック ペイクルーズ 大阪湾トワイライトペイ クルーズ 明石海峡トワイライト ペイクルーズ 明石海峡エレガントペ イクルーズ	2時間20分 1時間30分 2時間20分 2時間20分	3,150(乗船料) 2,100(乗船料) 3,150(乗船料) 3,150(乗船料)	ルミナス神戸2	4,778	-	1,000
兵庫県	神戸ミュージック・グルメ 船コンシェルト	株神戸クルーザー	ランチクルーズ ティークルーズ ディナーカルーズ	1時間45分 1時間30分 1時間45分	5,600～12,000(乗船料+食事代) 3,800～5,600(乗船料+食事代) 8,000～18,000(乗船料+食事代)	神戸ミュージッ ク・グルメ船 コンシェルト	-	-	-
広島県	銀河	瀬戸内海汽船(株)	ランチクルーズ ディナーカルーズ ウェディングクルーズ	1時間10分～2時間40 2時間10分 2時間10分～30分	6,280又は8,280(乗船料+食事代) 9,500又は12,000(乗船料+食事代)	銀河	602	14.2	450
福岡県	博多湾クルージング マリ エラ	西日本鉄道(株)	ランチ トワイライト ディナー ジョイフルプラン(貸 切)	1時間30分 1時間30分 1時間50分 1時間30分 又は1時間 50分	5,000～10,000(乗船料+食事代) 7,000～12,000(乗船料+食事代) 7,000～17,000(乗船料+食事代) ランチ: 6,500～7,000(乗 船料+食事代) トワイライト又はディナー: 8,500～9,000(い ずれも乗船料+食事代)	博多湾クルージ ング マリエラ	499	-	400
沖縄県	ダイナスティーカルージン モビーディック	(有)ウエストマリン	ディナーカルージング	1時間30分～2時間	6,500～20,000(乗船料+食事代)	モビーディック	639	11	420

図表2-15 都市・港湾周辺で船上活動を主目的とする航路（屋形船）

都道府県	事業者名	都道府県	事業者名
東京都	三浦屋	東京都	なわ安
東京都	あみ春	東京都	縄定
東京都	あみ新	東京都	寿三多家
東京都	田中屋	東京都	中金
東京都	野田屋	東京都	網長
東京都	井筒屋	東京都	むつみ丸
東京都	小松屋	東京都	かめだや
東京都	鈴木屋	東京都	かみや
東京都	金子	東京都	大山丸
東京都	富士見	東京都	いわた釣船店
東京都	あみ亀	東京都	船清
東京都	晴海屋	東京都	吉野家
東京都	つり清・駒形	東京都	内田
東京都	釣新	東京都	山口屋
東京都	あみ清	東京都	入舟
東京都	濱田屋	神奈川県	長八海運
東京都	釣庄	千葉県	西野屋
東京都	辰金	千葉県	岩田屋
東京都	はしや	千葉県	吉久
東京都	えびや	千葉県	屋形船 岩田
東京都	東京遊覧汽船	千葉県	石川丸
東京都	三河屋	大阪府	大阪屋形船
東京都	芝浦石川		

### ③内水面を運航水域とする航路

内水面を運航水域とする航路は45航路あり、全体の航路数のうち20.0%を占める。このうち、景観鑑賞を主目的とする航路は34航路である。また景観鑑賞と船上活動の融合型の航路は11航路みられる。船上活動のみを主目的とする航路についてはみられない。

#### 1) 景観鑑賞を主目的とする航路

景観鑑賞を主目的とする航路は、湖沼を運航するものと川下りのように河川を運航するものに分類できる。湖沼の場合は湖沼の周遊や、主要なポイント間を結び、湖からみえる豊かな自然景観を鑑賞し、湖内の主要な名所などへ立ち寄りを行う等ができる。河川の場合、川下りや遊覧を行って河川から眺めることのできる雄大な河川美や奇岩等の自然景観を鑑賞することや、急流下りを楽しむことができる。

また、河川を運航する航路の中で新潟県の「信濃川下流遊覧」と広島県の「世界遺産航路」、「広島河川遊覧船」は都市部に立地する観光施設を巡る航路であり、比較的の都市・港湾周辺を運航水域とする航路に性質が近い。

図表2-16 内水面で景観鑑賞を主目的とする航路（湖沼）①

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃(大人)	船名	船型(総トン数)
北海道	然別湖周遊	(株)然別湖畔温泉ホテル	湖畔ホテル前発着	12km	40分	不定期	1,000 いさを 第1いさを		19 19
北海道	阿寒湖遊覧	阿寒観光汽船(株)	一般旅客船 高速旅客船“ゼフィール”	18km -	1時間25分 約50分	17便 5便	1,220 1,800 すずらん丸 ましゅう丸 まりも丸 観光丸 丹頂丸 高速船ゼフィール		221.97 188.31 188.43 182.68 84.53 19
北海道	洞爺湖遊覧	洞爺湖汽船(株)	中島航路：湖畔→金比羅噴火口前→大島→中島(中島博物館)→湖畔	12km	50分	18便	1,320 羊蹄 幸福 エスポアール 高速2000		346 333 401 19
北海道	大沼湖遊覧船	大沼合同遊船(株)	島巡り一周定期便 島巡り一周不定期便 団体不定期便(島巡り一周コース、東大沼線、登山口線)	10km -	30分 -	11便 不定期	830 830 第2おおぬま おおぬま 吳竹 はまなす 諸		18 18 17 12 10
青森県	十和田湖遊覧	十和田観光電鉄(株) 十和田湖観光汽船㈱	休屋～子の口 休屋発着 中の湖周遊	36km 18km	1時間40分 1時間	15便 9便	1,320 奥入瀬丸 第1観光丸 第1八甲田 第2八甲田 第3八甲田 第3十和田丸 第5十和田丸 第6十和田丸		254.25 117.38 288.02 286.66 325.91 349.69 268.92 317
秋田県	太平湖周遊(北清水←→小又岐橋)	(財)森吉町観光開発公社	北清水一小又岐橋→北清水	-	40分	7便	1,100 森吉丸 太平丸		18.42 9
秋田県	田沢湖遊覧	(株)田沢観光	白浜～御座石～湯尻～白浜	15.6km	40分	8便	1,170 高速船たざわ 高速みどり丸		19 13
福島県	猪苗代湖・檜原湖遊覧	磐梯観光船(株)	猪苗代湖遊覧船:翁島めぐり 志田浜沖合めぐり 長浜～志田浜 長浜沖合めぐり 桧原湖遊覧船:桧原湖島めぐり 磐梯高原定期船 高原船着～桧原ホテル 桧原湖沖合めぐり	- - - - - - - -	約35分 約35分 約30分 約15分 約35分 約15分 約10分 約15分	不定期 不定期 不定期 不定期 7便 約35分 約15分 不定期	1,000 1,000 820 500 1,000 500 450 500 かめ丸 (猪苗代湖) いるか (猪苗代湖) (はくじょう丸 (猪苗代湖) (ばんだい丸 (桧原湖) あづま丸 (桧原湖)		112 65.49 68 92 96
栃木県	中禅寺湖めぐり	東武興業(株)	名所廻り一周コース:船の駅→菖蒲ヶ浜→立木観音前→船の駅 千手ヶ浜コース:船の駅→菖蒲ヶ浜～千手ヶ浜 Aコース紅葉廻り Dコース名所廻り Cコース船の駅～菖蒲ヶ浜 CSコース船の駅～千手ヶ浜 Sコース菖蒲ヶ浜～千手ヶ浜 DHコース菖蒲ヶ浜～名所～船の駅 DTコース立木観音～船の駅	- - - - - - - - -	55分 1時間20分 1時間 55分 20分 35分 15分 35分 10分	7便 2便 不定期 不定期 不定期 不定期 不定期 不定期	1,200 1,800 1,500 1,200 570 900 370 740 150 けごん アストリア		115.12 118 19
神奈川県	相模湖一周	相模湖遊船協同組合	相模湖橋発	8km	25分	不定期	800 ニュースワン丸 くじら丸 フリッパー		16 19 19

図表2-17 内水面で景観鑑賞を主目的とする航路（湖沼）②

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃（大人）	船名	船型（総トン数）	速力	乗客定員
神奈川県	芦の湖航路	伊豆箱根鉄道(株)	箱根関所跡→湖尻→箱根関所跡→元箱根→箱根園→湖尻→湖尻→箱根関所跡→元箱根方面行：湖尻→箱根園→箱根関所跡→元箱根 芦の湖めぐり周遊船	11.3km 8.3km	40分 45分 30~40分	15便 (片道) 14便 (片道) 11便	970(片道) 970(片道) 960~1330	第1こま 第2こま あしのこ丸 はこね丸 神山 十国丸	156.46 135 218 265 48 337	10 10 10 10 9 10	150 250 700 700 90 700
神奈川県	箱根芦の湖定期船	箱根観光船(株)	箱根町→元箱根→桃源台→箱根町→元箱根 回遊ロマンスライン	-	1時間20分 40分	13便 8便	1,460 1,840	ピクリア号 (西海の女王) バーサ号 (北欧の獅子) ロワイヤル号 (南欧の太陽) フロンティア号(外輪船)	499 308 315 245	10.9 10.5 10.5 10.5	650 650 650 350
新潟県	奥只見湖遊覧	奥只見観光(株)	銀山平～奥只見 奥只見～尾瀬口	22km 26km	1時間20分 40分	8便 3便	1,850 2,170	フジタジア おぜ しおり丸 新はっさき丸	150 19 22 13	9 9 9 9	300 150 100 50
山梨県	富士五湖遊覧	富士五湖汽船(株)	河口湖一周 山中湖一周 本栖湖一周	- - -	30分 35分 30分	15便 24便 不定期	900 900 900	河口湖 アンソレイユ 山中湖 ブリンセス・オデット号 本栖湖 ニューウカフジ号 もぐらん	19 89 19 19	10 10.5 11 8	120 220 80 50
長野県	諏訪湖一周遊覧	株諏訪湖ロイヤル船舶部	諏訪湖一周遊覧 不定期遊覧船：上諏訪～岡谷、上諏訪～下諏訪、下諏訪～上諏訪	18km -	30分 -	15便 不定期	930 270~800	すわん 竜宮丸	101 152.8	8.5 10	180 150
静岡県	井川湖(井川本村→井川堤)	静岡市	井川本村→井川堤→井川本村	6km	40分～ 1時間10分	5便	無料	赤石丸	4.9	6	20
静岡県	浜名湖遊覧	浜名湖遊覧船(株)	奥浜名湖周遊航路：館山寺港フラーク港→瀬戸ハマナココスタ港→館山寺港フラーク港 館山寺周遊航路：館山寺～フラーク港 30分周遊 瀬戸コース：瀬戸ハマナコスター猪鼻湖～碟島～瀬戸ハマナココスタ	- - -	1時間 - -	6便 - -	1,150 750 750	浜名丸 奥浜名丸	87 89	11 10	300 250
富山県	黒部湖周遊	くろよん観光(株)	-	11.5km	30分	12便	930	ガルベ	11	13.5	80
岐阜県	庄川峡周遊	関西電力(株)北陸支社	庄川峡湖上周遊(小牧→大牧) 庄川長崎橋周遊	- -	1時間 -	5便 不定期	2,800 2,800	こまき やまぶき はやぶさ丸	24.87 35 4.98	9.65 9.74 9.05	75 95 31
福井県	浦見川と三方五湖めぐり	(株)三方五湖レーキセンター	三方五湖周遊コース	20.1km	40分	6便	1,210	スーパーこめットⅠ スーパーこめットⅡ 第6かわあゆ 第8かわあゆ	11 11 12.9 13.3	21 21 21 21	56 53 50 50
滋賀県	びわ湖竹生島めぐり	(株)オーミマリン	彦根港～竹生島 飯浦港～竹生島 彦根港～多景島	- - -	1時間10分 50分 30分	6便 6便 2便	3,300 1,880 1,720	第5かわあゆ 第6かわあゆ 第8かわあゆ	62 61 27	- - -	160 100 62
三重県	宮川ダム湖(大杉→大日)	宮川村	大杉→大日→大杉	-	30分	3便	2,400	第7みやがわ丸	13	24	56
広島県	帝釈峠・神童湖一周	(株)帝釈峠遊覧船	紅葉橋→神童湖一周→紅葉橋	7.3km	40分	16便	1,000	ふじ さくら はくちょう わかいば	7.3 6.1 4.9 4.9	5.5 5.5 6 6	120 85 64 53
島根県	宍道湖観光遊覧船	白鳥観光(㈲)	-	15km	1時間	6便	1,200	はくちょう はくちょうⅡ	16 19	8 8	60 100
徳島県	大歩危峡谷めぐり	大歩危峡谷遊覧船(㈲)	-	4km	30分	不定期	1,050	38名乗り4隻 30名乗り1隻 水中展望船 25名乗り1隻			

図表2-18 内水面で景観鑑賞を主目的とする航路（河川）

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃(大人)	船名	船型(総トン数)	速力	乗客定員
新潟県	信濃川下流遊覧	信濃川ウォーターシルクル㈱	モーニングクルーズ:朱鷺メッセ→万代橋西詰→千歳大橋付近→万代橋西詰→朱鷺メッセ	-	45分	1便	1,500	アナスタシア	19	19	108
			アフタヌーンクルーズⅠ:朱鷺メッセ→万代橋西詰→千歳大橋付近→万代橋西詰→朱鷺メッセ	-	45分	1便	1,500	ペアトリス	19	12	100
			アフタヌーンクルーズⅡ:朱鷺メッセ→万代橋西詰→新潟西港内→万代橋西詰→朱鷺メッセ	-	45分	1便	1,500				
			サンセットクルーズ:朱鷺メッセ→万代橋西詰→閑星分水→万代橋西詰→朱鷺メッセ	-	1時間15分	1便	2,000				
			ふるさと村シャトル便:朱鷺メッセ→万代橋西詰→県、庁前～ふるさと村	-	約1時間40分	6便	1,500				
			白崎一石間(阿賀の里栄市じばんぐ)→咲花温泉 雪見舟・石間一石間(石間(阿賀の里栄市じばんぐ)発着の遊覧コース)	15km (片道) 18km	1時間(片道) 50分	7便 (片道) 6便	2,600 2,500	阿賀野丸	3.67	6	24
新潟県	阿賀野川ライン下り (白崎一咲花)	(株)東洋観光	奥阿賀遊覧	15.6km	1時間10分	-	1,600	第1奥阿賀丸(屋形船)	12	6	45
			奥阿賀・下日出谷航路 角神・当麻航路	6.9km 7.8km	40分 35分	-	1,000	第2奥阿賀丸(屋形船)	13	6	45
長野県	天竜ライン下り	天竜ライン遊舟(有)	天竜峡温泉港発→唐笠港着	8.8km	50分	9便(片道)	2,900 (片道)	天竜丸 つづじ丸 飯田丸 風越丸 さつき丸 しなの丸 ゆうゆう丸 もみじ丸 仙丈丸 唐笠丸 アルプス丸 伊那丸 十勝丸 長野丸	5未満 5未満 5未満 5未満 5未満 5未満 5未満 5未満 5未満 5未満 5未満 5未満 5未満 5未満 5未満 5未満	3.1 3.1 3.1 3.1 3.1 3.1 3.1 3.1 3.1 3.1 3.1 3.1 3.1 3.1 3.1 3.1	38 38 38 38 38 38 37 37 37 37 42 42 42 42
岐阜県	日本ライン下り(美濃太田～犬山橋)	木曾川観光㈱	美濃太田～犬山橋	13km (片道)	1時間 (片道)	7便 (片道)	3,400	第1飛驒丸 第1木曾丸他7隻 木造船11号他11隻	5未満 5未満 5未満	6 6 6	48 52 30
三重県	潮峽	熊野交通(株)・潮峽觀光船(株)	志古～潮峽 小川口～潮峽 小川口～潮峽～志古 または逆コース 南紀熊野路潮汐ジェット船周遊コース (バスと船) 勝浦～志古～潮峽～志古～新宮 または逆コース 勝浦～志古～潮峽～志古～勝浦 新宮～志古～潮峽～志古～新宮 新宮～志古～潮峽～志古 または逆コース 勝浦～志古～潮峽～志古 または逆コース お座敷船	-	1時間35分 48分 2時間10分 -	8便 3便 2便 -	3,340 2,800 3,070	第57かまの号 第88かまの号 さつき101号	10.00～ 19.44 6.6 20 17.26 21.8 19.07 21.72 18.41 20.1 12 20 19.25 20.2 54	20 各 48～54 20 16 50	
兵庫県	円山川下り屋形舟	日和山観光(株)	小島岸壁～円山川～柔々蒲澗～小島岸壁	10km	40分	5便	1,020	屋形舟	10	10	57
広島県	世界遺産航路	株アクアネット広島	原爆ドームのりば発 宮島第三桟橋発	-	-	3便	-	RUNRUN II	18	18	45
広島県	広島河川遊覧船	株アクアネット広島	デイクルーズ	-	40分	6便	1,200	すいすい	12	6.0	38

2) 景観鑑賞を主目的とするが船上活動も可能な航路

景観鑑賞を主目的とするが船上活動も可能な航路では、1)で説明を行った景観鑑賞が可能である一方、貸切や予約によって地元の特産物を用いたランチやディナークルーズ等を楽しむことができる。

図表2-19 内水面で景観鑑賞を主目的とするが船上活動も可能な航路（湖沼）

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃(大人)	船名	船型(総トン数)	速力	乗客定員
長野県	諏訪湖一周	(株)しぶさき	諏訪湖周遊 上諏訪～岡谷 ランチ・ディナー(予約制)	18km 5.5km	30分 30分	-	800 610	はくちょう丸 いるか号	82 17	10.48 11	178 43
長野県	白樺湖一周遊覧	(株)白樺湖観光センター	-	3km	25分	不定期	500	ニューよくちよ う	19	6	98
岐阜県	恵那峡めぐり	東鉄商事(株)	恵那峡発	20km	30分	18便	1,250	はくちょう1	13	18	50
			屋形船「紅の傘」	-	1時間30分	-	2500 (乗船料+食事代)	はくちょう2	13	18	50
				-	-	-	はくちょう3	13	18	50	
				-	-	-	はくちょう4	13	18	50	
				-	-	-	おおたか	9.1	18	50	
				-	-	-	屋形船 紅の	17	8	39	
福井県	三方五湖屋形船遊覧	ワカサリゾート㈱	周遊コース	-	45分	-	1,000 5,000~ (乗船料+食事代)	白鷺	15	10	53
			宴会コース	-	2時間	-	4,500 (乗船料+食事代)				
			昼食コース	-	1時間	-					
滋賀県	びわ湖めぐり	琵琶湖汽船(株)	南湖周遊 竹生島めぐり・びわ湖縦横断コース 長浜港発 大津～竹生島 今津港発 彦根～竹生島 びわ湖横断コース 外輪船シガソン 1時間コース:大津 →柳が崎湖畔公園→南湖周遊→大	-	1時間30分 1時間 1時間15分 - - - 1時間	4便 6便 6便 - - 2便 3便	1,500(片道) 2,980 2,420 2,700 1,840~ 3,860 2,640~ 5,090 3,000~ 10,000 (食事代) ランシング	ミシガン ピアンカ インターラーケン2 リオ・グランデ べんてん	940 1,216.00 92.56 94 79	10 10 22 26 22.6	787 600 180 200 180
			1時間30分コース:大津→柳が崎湖 畔公園→南湖周遊→大津(食事プラン有)	-	1時間30分	-					
			冬期クルーズ:大津→南湖周遊→大 ショウボート:大津 → 南湖周遊→大 津→ 南湖周遊→ 大津(食事プラン有) 白い客船ピアンカ:大津→近江舞子 ホテル→大津	-	1時間30分 2時間 4時間	3便 1便 1便	2,640 6,000~ 8,000 (食事代) 5,060				
滋賀県	びわ湖・水郷めぐり	びわ湖観光㈱	水郷めぐり:水郷～西の湖	-	約1時間	3便	2,100 1,680~ 2,625 (弁当) 3,675~ 4,200 (スキヤキ)	水郷めぐり	5未満	3	12
			水郷めぐり貸切船(食事プラン有り)	-	-	-					
			びわ湖めぐり:沖島めぐりコース び わ湖観光乗船場→水ヶ浜→沖島→ 伊崎寺→宮ヶ浜→帰港	-	約1時間	1便	1,575	屋形船 イキャ	14.4	13	50

図表2-20 内水面で景観鑑賞を主目的とするが船上活動も可能な航路（河川）

都道府県	航路名	事業者	運航ルート	航海距離	航海時間	便数	運賃 (大人)	船名	船型 (総トン数)	速力	乗客定員
山形県	最上川芭蕉ライン 舟下り	最上峡芭蕉ライン観光 (株)	古口本社→草薙温泉 風流雪見船(鍋物)	- -	1時間 -	9便 -	1,970 -	芭蕉丸22隻	3.5	7	40~100
山形県	最上川船下り(義経 ロマン観光)	最上峡観光開発(株)	遊覧コース:最上峡めぐり遊覧船(仙人堂参拝含む)草薙の白糸の滝(ライブイン発着) 義経丸航路(仙人堂参拝含む) 高屋のりば→くつはみユータウン→白糸の滝(ライブイン) 高屋~最上川の渡し(直行便):仙人雪見お座敷遊覧船	- -	1時間 1時間	- -	1,930 1,930 380	しらいと1号 しらいと2号 仙人丸(笹船) 第1義経丸(笹船) 第2義経丸(笹船)	15.65 15.65 2.2 4.9 4.9	- - - - -	50 50 33 50 50
茨城県	霞ヶ浦遊覧船	(株)京成マリーナ	土浦港→旧予科練沖→霞ヶ浦町沖→筑波山展望→土浦港 納涼船、パーティー船:土浦港~潮来、土浦港~玉造(霞ヶ浦ふれあいランド)等(貸切)	18km -	30分 -	10便 -	1,050 -	ホワイト アイリス	19	20	86
新潟県	信濃川観光周遊	株信濃川観光開発	信濃川遊覧コース(料理プラン有)	12km	1時間10分	2便	6,200~15,650 (乗船料+飲食代)	-	-	-	-
高知県	四万十川下り遊覧 船	四万十川観光開発(株)	乗合定期船 不定期貸切船(食事プラン有) 舟母くだり	7km - -	50分 1時間~2 時間 50分	8便 不定期 5便	2,000 1,000~2,500 (飲食代) 3,000	四万十丸 第3四万十丸 第5四万十丸 第6四万十丸 第7四万十丸 若鮎 あかめ 第8四万十丸 第10四万十丸	1.5 1.5 2.5 9.1 1.5 1.5 9.1 9.1	7 7 7 7 7 7 7 7	23 21 35 60 60 18 20 60 60

## 2. 各類型における事業の成立条件

### (1) 分析の視点

これまでみてきた分類ごとに事業の成立条件を抽出するために、「地域資源の活用状況」「立地特性」「就航船舶の特徴」「観光商品としての特徴」の視点に基づいて各類型の分析を行う。

「地域資源の活用状況」とはクルージング航路で活用されている地域資源の種類を指す。「立地特性」は航路の運航されている水域と大都市からの距離やアクセスの利便性を指す。これら2つの条件は、事業者が航路の運航を開始するにあたり所与の条件となっている。「就航船舶の特徴」は就航船舶の船体構造や外観の特徴で、「観光商品としての特徴」は運賃の設定や販売方法等を指す。これらは事業者の判断により決定しうる条件である。

### (2) 各類型の分類

#### ① 自然海岸周辺を運航水域とする航路

- 1) 景観鑑賞を主目的とする航路
- ア) 海中展望を主目的とする航路

#### 【地域資源の活用状況】

活用されている主な地域資源をみると、沖縄県の「水中観光船うみえーる」航路や鹿児島県の「古仁屋港水中観光船」航路等でみられるようなサンゴ礁や熱帯魚が多いが、他には北海道の「美国↔ホッケ岩周遊」航路のウニ・海藻など、海中の美しい地形や生物が一般的である。和歌山県の「白浜沿岸一周」のように海女による海中ショーモードを鑑賞の対象としている航路もみられる。

図表2-21 海中展望で用いられている主な観光資源

- ・ ウニ・海藻 [美國↔ホッケ岩周遊 (北海道) ]
- ・ サンゴ礁・熱帯魚 [水中観光船うみえーる (沖縄県)、本部町海洋自然観察船 (沖縄県) ]  
古仁屋港水中観光船 (鹿児島県) 等]
- ・ イルカ [長島海中探検 (鹿児島県) ]
- ・ リアス式海岸 [蒲江周辺観光 (大分県) ]
- ・ 天売島西海岸の断崖絶壁 [利尻島海底探勝船 (北海道) ]
- ・ 海女による海中ショー [白浜沿岸一周 (和歌山県) ]

### 【立地特性】

海中展望を主目的とする28航路の都道府県別内訳をみると、沖縄県に5航路（17.9%）、鹿児島県に4航路（14.3%）、北海道、和歌山県、島根県、高知県に各々2航路（7.1%）と、必ずしも東京や大阪など大都市の近郊ではないことがわかる。

航路区域が立地する箇所は、海中公園等自然海岸が中心となるため、半島の先端部分や離島付近など、観光客にとってアクセスしやすい地域に立地していない。

また、主な鑑賞対象であるサンゴ礁や熱帯魚等は暖かい地方でないと生存しないため、沖縄県、鹿児島県への集中度が高い。

図表2-22 都道府県別海中展望を主目的とする航路の割合

都道府県名	航路数	割合	都道府県名	航路数	割合
沖縄県	5	17.9%	福井県	1	3.6%
鹿児島県	4	14.3%	静岡県	1	3.6%
北海道	2	7.1%	徳島県	1	3.6%
和歌山県	2	7.1%	愛媛県	1	3.6%
島根県	2	7.1%	佐賀県	1	3.6%
高知県	2	7.1%	熊本県	1	3.6%
秋田県	1	3.6%	大分県	1	3.6%
千葉県	1	3.6%	宮崎県	1	3.6%
石川県	1	3.6%	合計	28	100.0%

### 【就航船舶】

船体構造はグラスボートや海中展望船など船底にガラス等を利用し、海中の観察が可能な構造となっている。また、船舶の総トン数はいずれも20トン以下であり、旅客定員は50～60名と比較的小型の船が多い。

### 【観光商品としての特徴】

運賃は1,000～2,000円の範囲で設定されている航路が多い。

#### ①海上景観の鑑賞を主目的とする航路

##### 【地域資源の活用状況】

用いられる地域資源としては、自然景観、固有の生物、自然現象、に分けられる。自然景観としては、トドワラや原生林、リアス式海岸などの海岸地形、固有の生物としてはイルカやうみねこ等珍しい生物、自然現象としては、流氷や渦潮等が活用されている

図表2-23 海上景観の鑑賞で用いられている主な観光資源

《自然景観》

- トドワラ、原生花園〔野付湾内観光船（北海道）〕
- 南三陸国定公園（リアス式海岸）
- 若狭湾国定公園〔蘇洞門〕〔若狭湾観光（福井県）〕

《固有の生物》

- イルカ〔函館ベイクルーズ（北海道）、天草イルカ観光（熊本県）等〕
- うみねこ〔八戸港観光遊覧船（青森県）、北山崎めぐり（岩手県）志津川湾内周遊（宮城県）〕

《自然現象》

- 流氷〔知床観光船（北海道）〕
- 渦潮〔鳴門観潮一周航路、鳴門観潮船（兵庫県）鳴門公園～鳴門観潮周遊（徳島県）〕

**【立地特性】**

航路区域が立地する箇所は、大都市との近接性に関係なく、主に国立公園を中心とした自然景観が残っている地域が中心となっている。

**【就航船舶の特徴】**

総トン数をみると、総トン数20トン以下の小型な船舶が多い一方、100トン以上の大型船舶がいくつもある。砕氷船など一部の船舶では特殊な船体構造を有している。

**【観光商品としての特徴】**

運賃の設定は1,000～2,000円の範囲が多い。最も値段が高い航路はイルカウォッチングが含まれている「銚子沖 イルカ・クジラウォッチング」航路（千葉県）で4,000円（沖合クジラウォッチング（沖合コース））となっている。

**2) 景観鑑賞を主目的とするが船上活動も可能な航路**

**【地域資源の活用状況】**

鑑賞対象としての地域資源の活用方法は、「海中展望を主目的とする航路」や「海上景観の鑑賞を主目的とする航路」と大きな違いはみられない。船上活動として飲食等を行う場合には、「松島遊覧」航路のかき鍋クルーズのように、ランチクルーズやディナークルーズ等のサービスに地元の特産物を活かしている航路もみられる。

図表2-24 地域の特産物を利用した食事プランを提供している航路の例

都道府県	航路名	サービス名	活用している地域資源
北海道	オホーツク海洋観光	カニ食べ放題クルーズ	カニ
宮城県	松島湾観光 松島遊覧	かき鍋クルーズ	かき

#### 【立地特性】

航路区域が立地する箇所は、大都市との近接性に関係なく、主に国立公園を中心とした自然景観が残っている地域が中心となっている。

#### 【就航船舶の特徴】

就航船舶の特徴としては、「海上景観の鑑賞を主目的とする航路」と同様、総トン数20トン以下、乗客定員100名以下の船舶が多い。

#### 【観光商品としての特徴】

乗船料は飲食代込みで3,000円前後に設定されている場合が多い。10,000円を超えるものはみられない。

また、船上活動のみを目的とした航路設定はみられず、景観鑑賞を目的とする通常のコースのオプションや貸切プランとして、ランチやディナーコースが設定されている。

### ②都市・港湾周辺を運航水域とする航路

#### 1) 景観鑑賞を主目的とする航路

##### 【地域資源の活用状況】

レインボーブリッジや有明ビッグサイト、お台場の夜景、道頓堀、神戸港、明石海峡大橋等の都市部の観光資源が観光対象として利用されている。珍しいものとしては、「鹿島港内遊覧」航路（茨城県）と「千葉港めぐり・幕張メッセ沖合周遊」航路では工業地域の工場、コンビナート等が観光資源として活用されている。

図表2-25 都市・港湾周辺の景観鑑賞で用いられている主な観光資源

- ・ レインボーブリッジ、有明ビッグサイト〔東京港海上バス（神奈川県）〕
- ・ 八景島〔横浜・八景島シーパラダイス パラダイスクルーズ（神奈川県）〕
- ・ 大阪港、通天閣、明石海峡大橋〔大阪ミナトめぐり（オオサカベイライン）（大阪府）〕
- ・ 鹿島工業地帯の鉄鋼コンビナート、石油コンビナート等〔鹿島港内遊覧（茨城県）〕
- ・ 千葉港のコンテナターミナル、食品コンビナート等〔千葉港めぐり・幕張メッセ沖合周遊（千葉県）〕

### 【立地特性】

この類型に分類される8航路の立地内訳をみると、神奈川県が2航路、宮城県、東京都、千葉県、茨城県、大阪府、兵庫県がそれぞれ1航路であり、宮城県以外の航路は首都圏と関西圏の水域で運航している。

図表2-26 都道府県別景観鑑賞を主目的とする航路の割合

都道府県名	航路数	割合
神奈川県	2	25.0%
宮城県	1	12.5%
茨城県	1	12.5%
千葉県	1	12.5%
東京都	1	12.5%
大阪府	1	12.5%
兵庫県	1	12.5%
合計	8	100.0%

### 【就航船舶の特徴】

総トン数20トン以下で乗客定員100名以下の船舶が多くなっている。

### 【観光商品としての特徴】

運賃の設定は1,000円前後が多い。また、都市部の観光地や観光施設巡り、工業地域の工場見学とのセットによる売り出しを行っている航路もみられる。

## 2) 景観鑑賞を主目的とするが、船上活動も可能な航路

### 【地域資源の活用状況】

景観鑑賞のみを主目的とする航路と同様に、赤レンガ、レインボーブリッジ、お台場の夜景等の都市部の観光資源を活用している。主なものとしては以下のものがあげられる。

図表2-27 都市・港湾周辺の景観鑑賞で用いられている主な観光資源

- ・ 赤レンガ、山下公園、レインボーブリッジ〔横浜港めぐり（神奈川県）〕
- ・ 両国、お台場、隅田川、浜離宮、両国 等〔東京水辺ライン（東京都）〕
- ・ 名古屋港、ブルーボネット（自然風庭園）、名古屋港三大橋〔みなとめぐり（愛知県）〕
- ・ 大阪城、中之島、天満橋〔水上バス・アクアライナー（大阪城・中之島めぐり）（大阪府）〕
- ・ ハウステンボス〔大村湾遊覧・ハウステンボス航路（長崎県）〕

### 【立地特性】

航路が立地する都道府県の内訳をみると、首都圏、中京圏、関西圏の水域に就航している航路が大半を占める。その他としては、北海道と長崎県でみられる。

図表2-28 都道府県別県別景観鑑賞を主目的とするが、船上活動も可能な航路数の内訳

都道府県名	航路数	割合
神奈川県	3	23.1%
東京都	2	15.4%
愛知県	2	15.4%
大阪府	2	15.4%
兵庫県	2	15.4%
北海道	1	7.7%
長崎県	1	7.7%
合計	13	100.0%

### 【就航船舶の特徴】

船舶の規模をみると、総トン数50トン以下の小型船舶と100トン以上の大型船舶に分かれ る。

### 【観光商品としての特徴】

乗船料(飲食代含む)の設定は10,000円以下としている航路が多く、特に5,000円～10,000円の範囲が多い。

## 3) 船上活動を主目的とする航路

### 【地域資源の活用状況】

「都市・港湾周辺で景観鑑賞を主目的とするが、船上活動も可能な航路」と同様に、赤レンガ、レインボーブリッジ、お台場の夜景等の都市部の観光資源を活用している。

### 【立地特性】

運航されている航路の都道府県別内訳をみると、東京都が圧倒的に多く41航路(74.5%)となっている。首都圏と関西圏を中心であり、広島県、福岡県、沖縄県がそれ以外の地域としてみられる。

図表2-29 都道府県別船上活動を主目的とする航路の割合

都道府県名	航路数	割合
東京都	41	74.5%
千葉県	5	9.1%
神奈川県	2	3.6%
大阪府	2	3.6%
兵庫県	2	3.6%
広島県	1	1.8%
福岡県	1	1.8%
沖縄県	1	1.8%
合計	55	100.0%

### 【就航船舶の特徴】

就航船舶は、大型レストラン船と小型の屋形船に分類できる。レストラン船については総トン数平均1,000トン以上で乗客定員400名以上の大型船舶が多い。

### 【観光商品としての特徴】

レストラン船の場合、乗船料（飲食代含む）の設定は3,000円～10,000円が多い。しかし10,000円を超える高額なプランもみられる。屋形船については貸切で、乗客の予算に応じていくつものプランを用意している場合が多い。

また、都市・港湾周辺で船上活動を主目的とするタイプの航路のみ、船上活動単独を事業として行っており、他の運航水域では景観鑑賞を主目的とする航路を運航する事業者が副次的に行っている。

## ③内水面を運航水域とする航路

### 1) 景観鑑賞を主目的とする航路

#### 【地域資源の活用状況】

運航している湖沼や河川、峡谷 자체や、雪、紅葉等の自然現象、渓谷美等の自然景観を景観鑑賞の対象として活用している。このうち、主な活用資源をあげると以下のようになる。

図表2-30 内水面で景観鑑賞を主目的とする航路で用いられている主な観光資源

- ・ 然別湖、大雪山国立公園の景観〔然別湖周遊（北海道）〕
- ・ 阿賀野川、雪〔阿賀野川ライン下り（新潟県）〕
- ・ 阿寒湖、マリモ〔阿寒湖遊覧（北海道）〕
- ・ 洞爺湖、エゾシカ、野鳥、有珠山、洞爺湖ロングラン花火大会〔洞爺湖遊覧（北海道）〕
- ・ 芦の湖、箱根関所跡〔芦の湖航路（神奈川県）〕

### 【立地特性】

航路の立地内訳をみると、首都圏、中京圏、関西圏に立地する航路は比較的少なく、それ以外の地域に立地する航路が多いことがわかる。

図表2-31 都道府県別景観鑑賞を主目的とする航路の割合

都道府県名	航路数	割合	都道府県名	航路数	割合
北海道	4	11.8%	福島県	1	2.9%
新潟県	4	11.8%	栃木県	1	2.9%
神奈川県	3	8.8%	山梨県	1	2.9%
広島県	3	8.8%	富山県	1	2.9%
秋田県	2	5.9%	福井県	1	2.9%
長野県	2	5.9%	滋賀県	1	2.9%
岐阜県	2	5.9%	兵庫県	1	2.9%
静岡県	2	5.9%	島根県	1	2.9%
三重県	2	5.9%	徳島県	1	2.9%
青森県	1	2.9%	合計	34	100.0%

### 【就航船舶の特徴】

船舶の大きさについてみると、河川を運航水域とする船舶は総トン数20トン以下が多く、湖を運航水域とする船舶は100～300トンとなっている。

### 【観光商品としての特徴】

観光商品としての特徴は運賃の設定が500～2,000円の範囲となっているものが多く、自然海岸周辺や都市・港湾周辺と比較して安い。

また、船上活動のみを目的とした航路設定はみられず、景観鑑賞を目的とする通常のコースのオプションや貸切プランとして、ランチやディナーコースが設定されている。

## 2) 景観鑑賞を主目的とするが、船上活動も可能な航路

### 【地域資源の活用状況】

景観鑑賞のみを主目的とする航路と同様、運航している湖沼や河川、峡谷自体や雪、紅葉等の自然現象、渓谷美等の自然景観を鑑賞の対象として活用している。また、船上活動として飲食等を行う場合には、「最上川船下り（義経ロマン観光）」航路（山形県）のように最上川そばやいも煮や、「三方五湖屋形船遊覧」航路（福井県）のカニ料理やふぐ料理のように、郷土の食材を活かした料理を提供している航路がみられる。

図表2-32 地域の特産物を利用した食事プランを提供している航路の例

都道府県	航路名	サービス名	活用している地域資源
山形県	最上川船下り (義経ロマン観光)	最上川船下りグルメパック	最上川そば いも煮
宮城県	松島湾観光 松島遊覧	カニ料理コース ふぐ料理コース	カニ ふぐ

#### 【立地特性】

首都圏、中京圏、関西圏等の大都市圏以外の地域で就航している航路が多くみられる。

図表2-33 都道府県別景観鑑賞を主目的とするが、船上活動も可能な航路の割合

都道府県名	航路数	割合
山形県	2	18.2%
長野県	2	18.2%
滋賀県	2	18.2%
茨城県	1	9.1%
新潟県	1	9.1%
福井県	1	9.1%
岐阜県	1	9.1%
高知県	1	9.1%
合計	11	100.0%

#### 【就航船舶の特徴】

船舶の大きさについてみると、川下りで利用されているため、総トン数20トン以下の船舶が多い。

#### 【観光商品としての特徴】

料金設定についてみると、飲食を伴っていても1,000～3,000円の料金設定が多く、自然海岸周辺の飲食が可能な航路や都市・港湾周辺のレストラン船と比較して安くなっている。ただし、琵琶湖を運航水域とする「びわ湖めぐり」では最高10,000円となる高額な食事プランを提供している。

また、景観鑑賞目的の航路を運航する事業者が、貸切運航のオプションとして、ランチやディナーを船上活動目的のコースとして実施している場合が多い。

これまでみてきた類型毎の特徴をまとめると次の表のように整理できる。

図表2-34 類型別航路の主な特徴

	自然海岸周辺		都市・港湾周辺		内水面 景観鑑賞・船上活動
	景観鑑賞	景観鑑賞・船上活動	景観鑑賞	景観鑑賞・船上活動	
地域資源の活用状況	【海中展望】 海中公園／珊瑚や熱帯魚／海底の地形等 【海上景観】 自然景観（原生林、トドワフ、国定公園等）／固有の生物（イルカ、オオワシなど）／自然現象（流水、渦潮）	左記の地域資源に加え、地域の特產物（カニ、かき等）	都市部の観光資源（レンガ、お台場の夜景、コンビナート等）	都市部の観光資源（レンガ、レンボーブリッジ、お台場の夜景等）	左記の地域資源に加え、地域の特產物（雪、紅葉等）／自然景観（渓谷美等）
立地特性	【海中展望】 大都市近郊ではない地域で、特に暖かい地域に多い 【海上景観】 大都市との近接性に關係なく、主に自然景観が残っている地域に多い	大都市との近接性に關係なく、主に自然景観が残っている地域に立地	大半が大都市圏を中心とした地域に立地	大都市圏以外の地域に立地	
就航船舶の特徴	【海中展望】 海中展望が可能な船体構造（グラスボート、海中透視船等）／総トン数20トン以下、乗客定員60名以下の比較的小型な船舶が多く、 【海上景観】 特殊な船体構造（潜水船など）、一部の船舶／総トン数20トン以下の小型な船舶が多い一方、100トン以上の大型船舶が幾つもある	海中展望を行いう航路）／総トン数20トン以下、乗客定員100名以下の船舶が多い一方、100トン以上の大型船舶が幾つもある	総トン数50トン以下、乗客定員100名以下の船舶が多い一方、100トン以上の規模をもつ船舶に分かれる	大型レストラン船と小型な屋形船に分かれる／レストラン船は総トン数平均1,000トン以上、乗客定員400名以上の大形船舶が多い	総トン数20トン以下、船舶（河川を運航）と100～300トン規模の大型船舶（湖を運航）に2種化
観光商品としての特徴	【海中展望】 運賃相場の設定は1,000～2,000円の範囲が多い 【海上景観】 運賃相場の設定は1,000～2,000円の範囲が多い	飲食代の設定は10,000円以下で、3,000円前後が多い／景観鑑賞を目的とする通常のコースのオプションや貸切プランとのセットによる売り出し	乗船料（飲食代含む）の設定は5,000～10,000円以下が多いため／景観鑑賞を目的とする通常のコースのオプションや貸切プランとして、ランチやティナーコースが設定	運賃相場の設定は1,000～3,000円の範囲が多い／景観鑑賞を目的とする通常のコースのオプションや貸切プランとして、ランチやティナーコースが設定	

### (3) 事業としての成立条件

以上の整理を踏まえると、分類毎の成立条件は以下のようになっている。

#### ①自然海岸周辺を運航水域とする航路

##### 1) 景観鑑賞を主目的とする航路

##### ア) 海中展望を主目的とする航路

- 鑑賞の対象となる海中公園や地域固有の生物(珊瑚や熱帯魚等)、自然景観が存在すること
- グラスボートや海中展望船等、海中の観察が可能な船舶構造であること

##### イ) 海上景観の鑑賞を主目的とする航路

- 鑑賞の対象となる自然景観や地域固有の生物、自然現象が存在すること

##### 2) 景観鑑賞を主目的とするが、船上活動も可能な航路

- 鑑賞の対象となる自然景観や地域固有の生物、自然現象が存在すること
- 景観鑑賞を主目的とした航路として成立しうること
- できればランチやディナーサービスに利用可能な地域特産物が運航水域周辺に存在すること
- 平穏な水域部が存在すること

#### ②都市・港湾を運航水域とする航路

##### 1) 景観鑑賞を主目的とする航路

- 運航水域周辺に都市部の観光資源や工業地域の工場やコンビナート等が存在すること
- 大都市圏周辺に立地し、交通アクセスが良いこと

##### 2) 景観鑑賞を主目的とするが、船上活動も可能な航路

- 運航水域周辺に都市部の観光資源が存在すること
- 大都市圏周辺に立地し、交通アクセスが良いこと
- 景観鑑賞を主目的とした航路として成立しうること
- 平穏な水域部が存在すること

##### 3) 船上活動を主目的とする航路

- 運航水域周辺に都市部の観光資源が存在すること
- 大都市圏周辺に立地し、交通アクセスが良いこと
- 平穏な水域部が存在すること
- レストラン船や屋形船等、船舶が特殊な構造をもっていること

③内水面を運航水域とする航路

1) 景観鑑賞を主目的とする航路

■ 運航水域周辺に雪、紅葉等の自然現象や渓谷美等の自然景観が存在すること

2) 船上活動を主目的とするが、船上活動も可能な航路

■ 運航水域周辺に雪、紅葉等の自然現象や渓谷美等の自然景観が存在すること

■ できればランチやディナーサービスに利用可能な地域特産物が運航水域周辺に存在すること

■ 景観鑑賞を主目的とした航路として成立しうること

### 第3章 鹿児島湾・八代海・有明海におけるクルージングの現状と問題点



## 1. 対象地域の設定

本調査の対象地域（海域）は有明海、八代海、鹿児島湾であるが、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を対象とする。対象地域は図表3-1に示すとおり、福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、鹿児島県の5県に位置している。なお、長崎県、熊本県、鹿児島県では、2005年度中の合併が確定している地域が含まれているため、長崎県の千々石町、愛野町など、有明海、八代海、鹿児島湾に面していない市町村についても対象地域として含めるものとする。

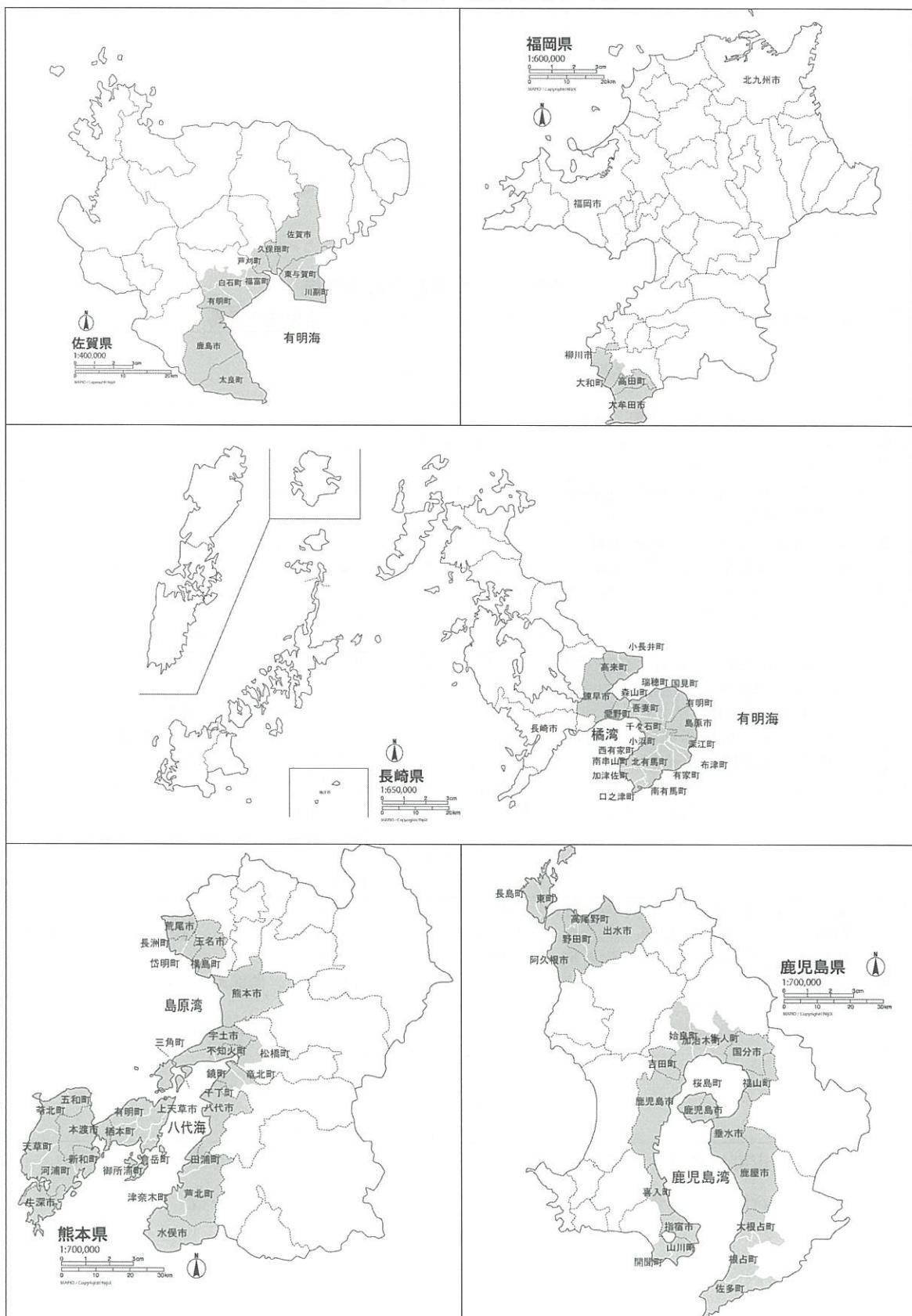
図表3-1 本調査の対象地域

	対象市町村（現在の市町村）	2005年までの合併予定と合併後の編成
福岡県	柳川市、大和町、高田町、大牟田市	対象地域内では予定なし
佐賀県	佐賀市、川副町、東与賀町、久保多町、芦刈町、福富町、白石町、有明町、鹿島市、太良町	対象地域内では予定なし
長崎県	島原市、有明町、国見町、瑞穂町、吾妻町、愛野町、千々石町、小浜町、南串山町、加津佐町、北有馬町、西有家町、有家町、布津町、深江町、小長井町、高来町、諫早市、森山町、南有馬町、口之津町	<2004年11月1日合併予定、新名称：島原市> 島原市、有明町 <2005年3月1日合併予定、新名称：雲仙市> 国見町、瑞穂町、吾妻町、愛野町、千々石町、小浜町、南串山町 <2005年3月1日合併予定> 加津佐町、北有馬町、西有家町、有家町、布津町、深江町
熊本県	芦北町、田浦町、三角町、不知火町、松橋町、本渡市、牛深市、有明町、御所浦町、倉岳町、栖本町、新和町、五和町、天草町、河浦町、玉名市、岱明町、横島町、長洲町、荒尾市、熊本市、宇土市、竜北町、鏡町、千丁町、八代市、津奈木町、水俣市、上天草市、苓北町	<2005年1月1日合併予定、新名称：芦北町> 芦北町、田浦町 <2005年1月15日合併予定、新名称：宇城市> 三角町、不知火町、松橋町、（小川町）、（豊能町） <2005年1月15日合併予定、新名称：天草市> 本渡市、牛深市、有明町、御所浦町、倉岳町、栖本町、新和町、五和町、天草町、河浦町 <2005年3月1日合併予定、新名称：玉名市> 玉名市、岱明町、横島町、長洲町、（天水町）、（玉東町）、（菊水町）、（三加和町）、（南関町）
鹿児島県	鹿児島市、桜島町、吉田町、喜入町、指宿市、山川町、開聞町、垂水市、鹿屋市、大根占町、根占町、佐多町、姶良町、加治木町、出水市、高尾野町、野田町、長島町、東町、阿久根市、隼人町、国分市、福山町	<2004年11月1日合併予定> 鹿児島市、桜島町、吉田町、喜入町、（松元町）、（郡山町） <2005年1月1日合併予定> 指宿市、山川町、（頬娃町）、開聞町 <2005年1月1日合併予定> 垂水市、鹿屋市、（吾平町）、（輝北町） <2005年2月11日合併予定> 大根占町、根占町、佐多町、（田代町） <2005年2月14日合併予定> 姶良町、加治木町、（蒲生町）

注) 網掛けの市町村名は、2005年度中までの合併が決まっている市町村を示す。

資料) 西日本新聞社「九州データブック2004」等より U F J 総合研究所作成

図表3-2 本調査の対象地域市町村



注) 島原湾については有明海に含むものとする。

## 2. 対象地域におけるクルージング航路の現状

### (1) 遊覧船航路

対象地域内で運航されている遊覧船航路は、図表3-3の5航路である。これらの航路はすべて「自然海岸周辺を水域とする航路」に分類され、「都市周辺」のものはみられない。4航路が天草周辺海域、1航路が鹿児島湾で運航されている。天草周辺海域では、変化に富んだ海岸線や離島など海上景観を楽しむものが2航路、牛深海中公園周遊や長島海中探検のようにグラスボートで海中景観を観察するものがそれぞれ2航路ずつ運航されている。また、鹿児島湾の佐多岬海中公園周遊では、半潜水型水中展望船で海中景観を観察するものがみられる。

図表3-3 対象地域における遊覧船航路

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	速力 (ノット)	乗客 定員 (人)
A 松島五橋遊覧	パールライン観光(有)	<定期運航> 松島発着 <不定期運航> 松島～五橋遊覧～松島 松島～五橋遊覧～三角 松島～五橋遊覧～八代 イルカクルージング その他：35～40分	イルカクルージング： 2時間 その他：35～40分	定期運航：6便／日 不定期運航：随時運航 イルカクルージングは貸切	定期遊覧船：1,200円 不定期遊覧船：10名 13,000～18,000円 イルカクルージング：10名まで45,000円、1名増すごとに2,000円	第2まつしま 第5号 第8まつしま	19.00 19.00 19.00	10.0 20.0 26.0	90 65 83
B 天草イルカ観光	(有)シーグルーズ	<不定期運航> イルカクルージング 天草五橋クルージング サンセットクルーザー	イルカクルージング： 2時間 天草五橋クルージング：30分コース、 60分コース サンセットクルーザー：40分	イルカクルージング： 4,500円 天草五橋クルージング：30分コース2,000円、60分コース3,500円 サンセットクルージング：2,000円	オリビア オリソル オリビア3	12.00 19.00 12.00	23.0 27.0 23.0	25 73 25	
C 牛深海中公園周遊	牛深觀光マリン(株)	<定期運航> グラスボートによる海中公園内の周遊コース	80分	10便／日	2,000円	マリン3号 サブマリン号	17.87 19.00	8.0 10.0	80 60

D長島海中探検	長島観光グ拉斯ボート	<定期運航> 長島(蔵之元)発着 <不定期運航> イルカウォッチング 海底探査+イルカウォッチング ナイトクルーズ	定期遊覧船:45分 イルカウォッチング:60分 海底探査+イルカウォッチング:120分 ナイトクルーズ:40分	定期遊覧船:9便／日 不定期運航:随時運航	定期遊覧船:1,600円 イルカウォッチング:3,000円 海底探査+イルカウォッチング:4,000円 ナイトクルーズ:1,600円	グラスボートマリン号	11.35	18.0
E佐多岬海中公園周遊	佐多町	<定期運航> 半潜水型水中展望船による海中公園内の周遊コース	40分	4~10月:8便／日 11~3月:7便／日	2,000円	第2さたでい号(半潜水型水中展望船)	14.00	7.0
(参考)里村海中公園周遊	薩摩川内市	<定期運航> A:沿岸コース B:島めぐりコース	A:沿岸コース:40分 B:島めぐりコース:60分	2便／日	A:沿岸コース:1,500円 B:島めぐりコース:2,000円	きんしゅう	17.00	9.0
(参考)甑島西海岸周遊観光航路	薩摩川内市	<定期運航> 中甑港～甑大明神橋～鹿島断崖～鶴穴～凱旋門～池屋先～門瀬～金山海岸～一番瀧～瀬々野浦断崖～ナポレオン岩～中甑港	2時間	2便／日	2,000円	かのこ	15.00	23.5

注) 航路名の前の記号は、図表3-7の記号と一致している。

資料) 九州運輸局海事振興部旅客課資料及び日本旅客船協会「フェリーワード2004春季号」より U.F.J総合研究所作成

## (2) 移動を主目的とする航路

本調査の対象地域には、島しょと本土間、島しょ間、湾口部を結ぶ、比較的航海距離の短い定期航路が数多く運航されている。

有明海、鹿児島湾では湾口部を結ぶフェリーが多く、八代海は島しょと本土、島しょ間のいすれかでフェリーのほか、旅客船航路も多い。ここでは、対象地域内で運航されている定期航路について、有明海、八代海、鹿児島湾の海域ごとに整理した。

### ① 有明海

有明海で運航されている定期航路は、図表3-4の7航路である。島原半島と三角など熊本県側をつなぐフェリー航路が中心である。熊本～本渡（天草下島）で高速船が導入されているほか、熊本～島原の航路では、速力30ノットのフェリーが導入されている。

図表3-4 有明海における定期航路

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	速力 (ノット)	乗客定員 (人)
①多比良(国見)～長洲	有明海自動車航送船組合	14km	40分	21便	370円	フェリー	第八有明丸 第十有明丸 サンライズ	721 722 888	13.5 13.5 13.5	470 470 490
②島原～三池	島原鉄道(株)	33km	40分	5便	1,730円	高速船	島鉄1号	19	30.0	76
③熊本～島原	九商フェリー(株)	21km	60分	10便	590円	フェリー	フェリーあそ フェリーくまもと	697 848	13.8 600	600
③熊本～島原	熊本フェリー(株)	21km	30分	7便	650円	フェリー	オーシャンアロー	1,687	30.0	430
④三角～島原	(有)三角島原フェリー	22km	60分	5便	600円	フェリー	フェリーみすみ	450	15.0	250
⑤口之津～鬼池	島原鉄道(株)	15.1km	30分	15便	360円	フェリー	フェリーあまくさ フェリーくちのつ	361 494	10.9 12.28	350 350
⑥熊本～本渡(天草下島)	熊本フェリー(株)	52.4km	65分	5便	2,600円	高速船	マリンビューエ	154	32.13	140

注) 航路名の前の番号は、図表3-7の番号と一致している(以下同じ)。

資料) 九州運輸局海事振興部旅客課資料及び日本旅客船協会「フェリー・旅客船ガイド2004春季号」よりUFJ総合研究所作成

## ②八代海

八代海で運航されている定期航路は、図表3-5の15航路である。八代海の海域には天草諸島の島々が多く存在するため、複数の島しょに寄港しながら本土との間を運航する航路が多く見られる。八代～本渡、牛深～水俣の航路では高速船が導入されている。

図表3-5 八代海における定期航路

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	速力 (ノット)	乗客定員 (人)
⑦天草松島～八代	松島フェリー(株)	16km	50分	4便	700円	フェリー	フェリーマツしま	199	10.5	250
⑦天草松島(合津)～八代	天草フェリーライン(有)	14.4km	50分	5便	700円	フェリー	シーガル	132	11.6	147
⑧棚底(天草上島)～三角	山畠運輸(株)	67.1km	75分	2便	1,980円	旅客船	サンライズ	36.0	21.0	92
⑨棚底(天草上島)～八代	木本泰義	48.1km	125分	1便	1,750円	旅客船	第18りゅうまる	26	21.0	96
⑩八代～本渡	天草観光汽船(株)	82km	130分	4便	2,100円	高速船	ブルーライナー2	45	21.0	96
⑪御所浦～本渡	栄汽船(株)	21.8km	40分	4便	860円	旅客船	栄丸	59	20.0	96
⑫天草龍ヶ岳(大道港)～芦北(佐敷港)	竜ヶ岳觀光開発(株)	14km	45分	5便	650円	フェリー	第2しらぬひ	64	20.0	96
⑬水俣～御所浦～本渡	南国海運(株)	46.6km	145分	2便	1,500円	フェリー	第3かまがり	282	11.0	350
⑭御所浦～棚底・大道	共同フェリー(株)	—	40～45分	5便	550円	フェリー	フェリーゴショウラ	207	10.5	208
⑮牛深～水俣	(有)水俣高速船	58.1km	70分	4便	2,340円	高速船	うみたか	156	8.5	80
⑯獅子島(御所浦)～米之津	(有)波戸汽船	36.8km	150分	1便	1,310円	旅客船	すずかぜ	52	25.5	80
⑰天草(中田港)～長島(諸浦港)	天長フェリー(株)	10km	30分	7便	320円	フェリー	フェリーロザリオ	17	19.0	59
⑱官之浦～伊吾～幣串	(有)山坂汽船	10.2km	40分	5便	400円	旅客船	ニユーシンセイあづま	330	10.0	300
⑲蔵之元～牛深	三和商船(株)	7.4km	30分	11便	420円	フェリー	第2天長丸	6.6	20.0	18
(参考)	安田産業汽船(株)	33.7km	35分	4便	1,750円	高速船	げんかい5	577	10.2	350
茂木～富岡	南国海運(株)	1.85km	10分	5便	300円	旅客船	海燕Ⅲ (サンシャインおおしま)	488	16.0	104
(参考)	阿久根～大島							18	15.0	70
								18	20.0	50

注) 料金は、最長区間乗船したときの料金である。  
資料) 九州運輸局海事振興部旅客課資料及び日本旅客船協会「フェリー・旅客船ガイド2004春季号」よりUFI総合研究所作成

### ③鹿児島湾

鹿児島湾で運航されている定期航路は鹿児島～桜島、鹿児島（鴨池）～垂水の2航路である。いずれも航海距離が短く、かつ高頻度で運航されている。

図表3-6 鹿児島湾における定期航路

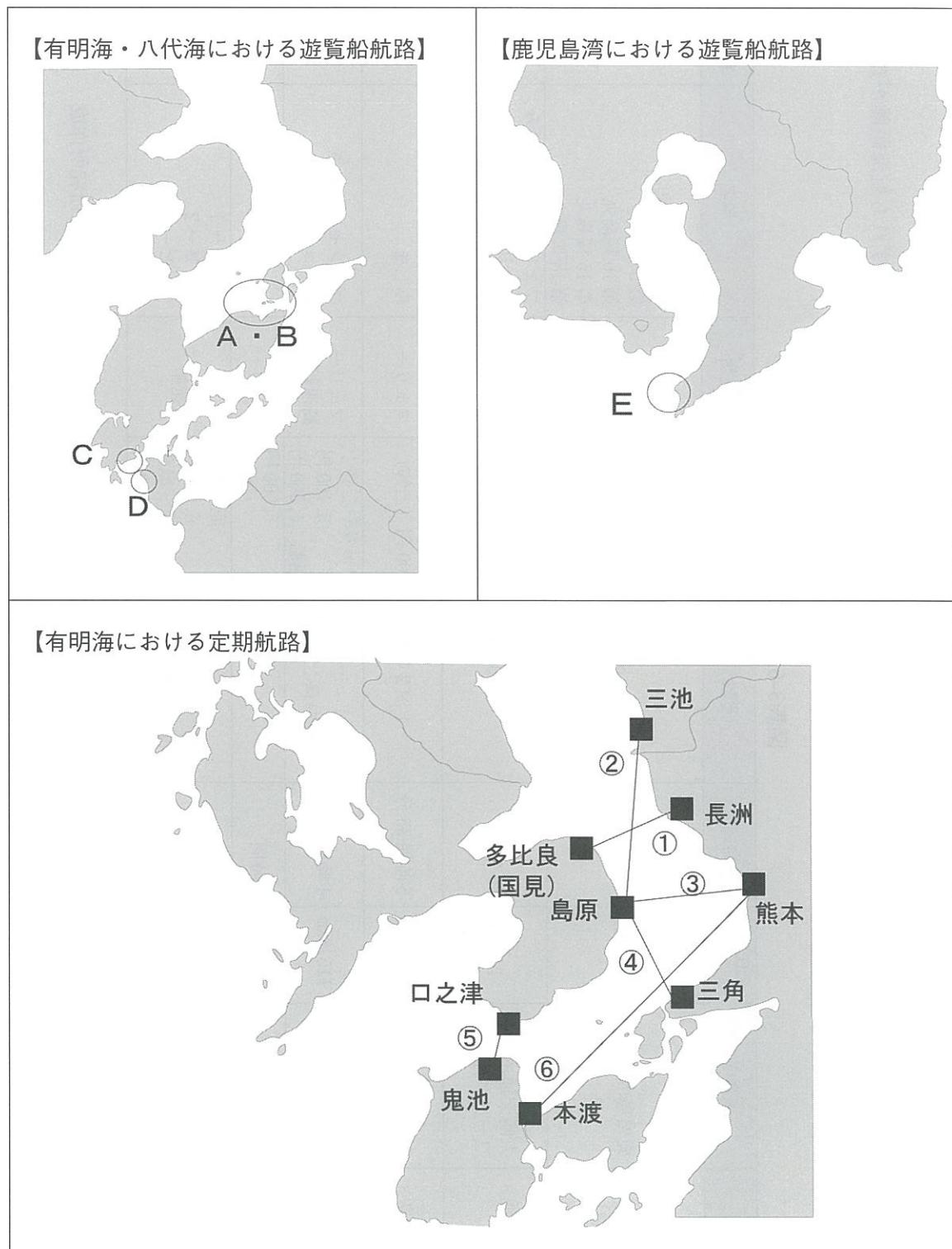
運航ルート	事業者	航海距離	航海時間	便数	運賃 (大人)	種類	船名	総トン数 (ノット)	乗客定員 (人)
㉙桜島～鹿児島	鹿児島市船舶部	4.8km	15分	88便	150円	フェリー	桜島丸 第13桜島丸 第5桜島丸 第16桜島丸 第15桜島丸 第18桜島丸	502 731 600 997 1,134 1,279	488 488 488 736 738 674
21鹿児島（鴨池）～垂水	大隅交通ネットワーカ（株）	14.5km	35分	37便	360円	フェリー	フェリー第6おおすみ フェリー第7おおすみ フェリー第8おおすみ フェリー第10おおすみ	1,196 1,473 1,498 1,503	737 737 738 738
鹿児島～三島 (竹島・硫黄島・黒島)	三島村	153km	5時間35分	1泊2日便	3,500円(二等)	フェリー	みしま	1,196	19.0 200
鹿児島～種子島 (西之表)	コスモライン (株)	115.8km	4時間	フェリー：2便 ジェットフォイル：2便	フェリー二等： 3,100円 高速船：4,500円	フェリー	プリンセスわかさ ロケット	1,844 165	19.1 45 462 247
鹿児島～屋久島 (宮之浦)	折田汽船（株）	135km	4時間	1便	5,000円 (二等)	フェリー	フェリー屋久島2	3,392	21.8 494
鹿児島～指宿～種子島・屋久島	鹿児島商船（株）			鹿～種子5便 鹿～屋久4便	鹿～種子 6,000円 高速船 7,000円	トッピーラ トッピーラ トッピーラ トッピーラ	166 163 164 281	166 163 164 281	43.0 43.0 43.0 263

注) 奄美航路、沖縄航路は対象外とした。

資料) 九州運輸局海事振興部旅客課資料及び日本旅客船協会「フェリー・旅客船ガイド2004春季号」よりU.F.J総合研究所作成

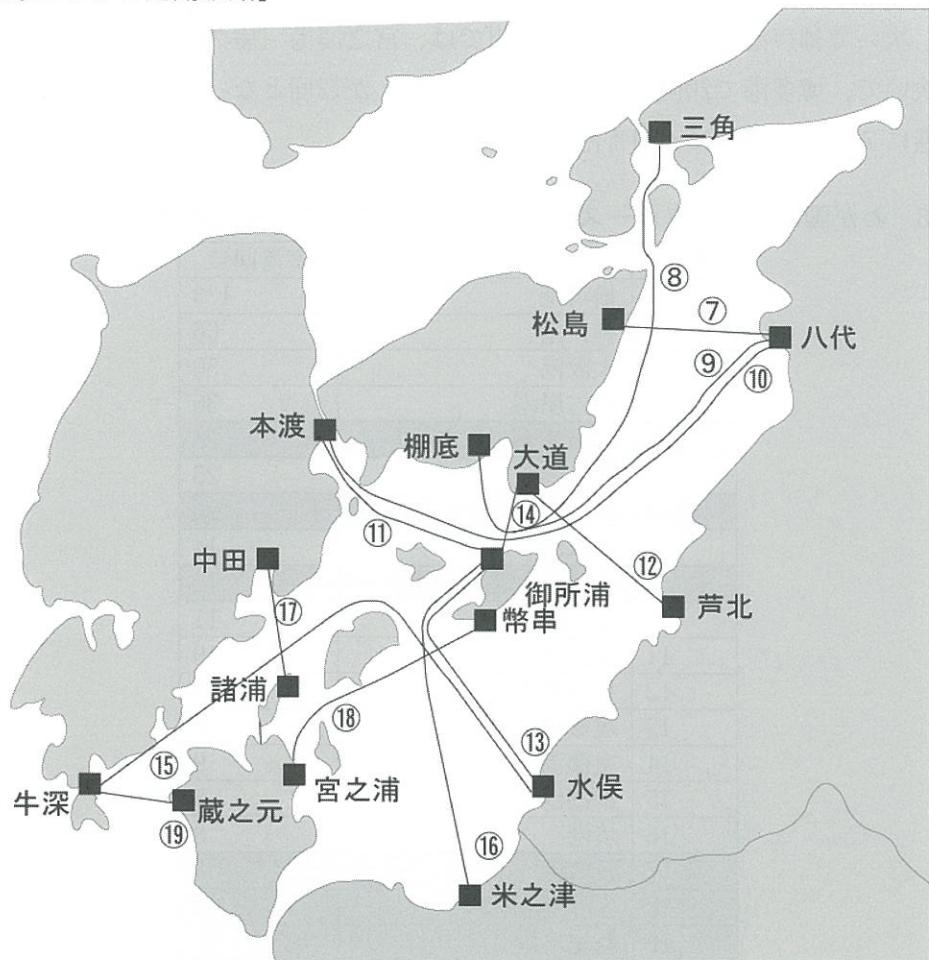
(1)遊覧船航路、(2)移動を主目的とする航路で示した各航路は以下のような位置関係にある。なお、定期航路のうち、複数の島しょに寄港するものについては発着地のみを示している。

図表3-7 対象地域における航路の位置



注) 図中の番号は図表3-3、図表3-4の番号を示す。

【八代海における定期航路】



【鹿児島湾における定期航路】



注) 図中の番号は図表3-5、図表3-6の番号を示す。

### (3) クルーズ船寄港実績

2004年におけるわが国のクルーズ船寄港実績をみると、横浜港が最も多く133回となっている。次いで神戸港が66回と多い。九州では、宮之浦港（屋久島）が最も多く全国で第5位、次いで、博多港で20回、門司港（北九州港）が12回となっている。対象地域では、鹿児島港に7回、八代港に4回寄港している。

図表3-8 わが国におけるクルーズ船寄港実績（全国上位20港と九州の港湾）（2004年）

順位	港湾名	寄港回数
1	横浜港	133
2	神戸港	66
3	大阪港	50
4	名古屋港	36
5	宮之浦港（屋久島）	28
6	東京港	25
7	博多港	20
8	清水港	14
9	門司港（北九州港）	12
10	金沢港	11
11	函館港	10
12	秋田船川港	10
13	塩釜港	10
14	室蘭港	9
15	新潟港	8
16	境港	8
17	長崎港	8
18	大分港	8
19	鹿児島港	7
20	小樽港	7
—	郷ノ浦港（壱岐）	6
—	名瀬港（奄美）	6
—	福江港	4
—	八代港	4
—	細島港	4
—	島間港（種子島）	4
—	別府港	3
—	唐津港	2
—	宮崎港	2
—	油津港	2
—	三浦湾（対馬）	1
—	佐世保港	1
—	西之表港（種子島）	1
—	和泊港（沖永良部島）	1
—	与論港（与論島）	1

注1) 網掛けは九州の港湾を示す。

注2) 日本船籍のクルーズ客船の実績を示す。例えば、寄港回数が最も多い横浜港の公式サイトを見ると2004年に外国船籍のクルーズ客船は4回寄港している。

資料) (社)日本外航客船協会資料よりU F J総合研究所作成

### 3. 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に4社を対象に、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) 八代海①（牛深海中公園海中展望船）

##### ① 航路の現状

1970年に雲仙天草国立公園の一部（牛深地域）がわが国初の海中公園地区に指定された当時から、牛深観光マリン株式会社が海中展望船を運航している。

事業者によれば、かつては富岡、大江でも海中展望船が運航されていたが、富岡・大江は波が高く、年間運航できないため、今は牛深のみでの運航となっている。牛深は水中、水上ともに景色がよく、魚が多いので、今後も継続できるとみられている。

近くに下田温泉があるため、温泉観光客で海中展望船を利用する客が多い。ただし、天草地域の中でも福岡・熊本方面から地理的に一番遠い所にあり、アクセス条件が不利なことが集客上のネックになっている。

利用実績としては、年間約13,000～15,000人である。最も多いときで、年間22,000人程度が利用していたが、近年は利用者が減少している。直近の実績では、2003年7月～2004年6月の1年間で、大人10,528人、子ども1,721人となっている。ベストシーズンは、水のきれいな冬だが、観光客は少ない。



資料) 牛深市ウェブサイト  
(<http://www.city.ushibuka.kumamoto.jp/kankou.htm#kouen>) より

図表3-9 牛深海中公園海中展望船の利用実績

期間	利用人数
2003年7月～2004年6月	大人 10,528人
	子ども 1,721人

運航スケジュール、料金等は以下の通りである。

図表3-10 運航スケジュール、料金等

船名	サブマリン号
定員	60名
利用期間	通年
出発時間	08:50、10:20、12:40、14:10、15:40
所要時間	80分
料金	大人2,100円、小人1,050円（15名以上から団体割引あり）

特にメディア等を使ったPRはしていないが、最近は、個人でインターネットを見てやってくる観光客が増えている。一方で、海中展望船は、リピーターがつかないことが弱点とされている。

2004年3月に開業した九州新幹線は、今のところあまり影響はないようである。新水俣駅と水俣港の連絡が悪かったため、10月1日から、上りのみ新幹線と連絡する路線バスが開通したが、新水俣駅の利用者は少なく、バスを乗り継いで天草に来る人はあまりみられない。九州新幹線の全線開通に向けて、今後は、PR等の活動をしていかないと考えられている。

かつて天草は阿蘇と並ぶ熊本県の代表的な観光地であったが、最近は阿蘇に大きく水をあけられている。過疎化が進み、人口が激減し、牛深市の人口は約18,000人（2003年）になっている。地域自体に元気がなく、観光振興は難しいとしている。

## ②クルージングの航路の発展に向けた新たな取り組みと可能性

最近、県観光課と事業者が共同して、八代海や島原湾の美しい海を活用し、観光を目的とした新しい航路を検討する取り組みが行われた。海がきれいで、海上の景色のよいコースとして、熊本新港～本渡～五和（イルカウォッティング）～天草灘～大江天主堂～牛深～御所浦～田浦（うたせ船）～天草五橋というコースを検討し、試運転も行った。しかし、天草灘は外海であるため、波が高く船が揺れ、難しいと判明したという。

芦北、長島あたりの内海なら年間を通じて景色がよく水もきれいで、海が穏やかである。また、最近は漁船が減っているので、網を張ることが少なく、魚はたくさん見えるはずなので、使用する船を工夫すればクルージングの可能性があると考えているという。

熊本県の優れた歴史的建造物や文化があり、これと合わせて天草をうまく売り込んでいきたいとしている。また、クルーズ単独のPRでの集客は難しいため、ホテルや旅行代理店と共同で商品企画を行うといった取り組みが必要としている。

## (2) 八代海② (天草五橋定期観光遊覧船とイルカクルージング)

### ① 航路の現状

#### 1) 定期観光遊覧船「パールラインめぐり」

定期観光遊覧船「パールラインめぐり」は、天草五橋が開通した昭和41年から、パールライン観光有限会社が運航している。かつては40社くらいが天草五橋周辺で観光遊覧船を運航していたが、今はパールライン観光有限会社ともう一社が運航するのみである。八代～松島間を運航するフェリーの乗り場近く（本港）と、天草五橋4号橋（前島橋）の海中展望船の近く（前島）の2箇所から毎日運航している。午前9時出港の便は夏季のみの運航で、冬期は運航していないが、午前10時以降の便は毎日運航している。

天草五橋周辺の海は、年間を通じてほとんど時化することはない。ベストシーズンは海水の澄んだ冬であるが、寒いため客足は悪く、客が最も多いのは夏季である。

運航ルート、スケジュール、料金等は以下の通りである。



資料) パールライン観光有限会社ウェブサイト (<http://www15.ocn.ne.jp/~p.kanko/>) より

図表3-11 運航ルート、スケジュール、料金等

船名	第2まつしま丸、第5まつしま丸
定員	第2まつしま丸：90名、第5まつしま丸：65名
利用期間	通年
出発時間	09:00、10:00、11:00、13:00、14:00、15:00 (午前9時出港の便は3月～11月のみ運航)
所要時間	40分
料金	大人1,200円、小人600円（団体割引あり）



図表3-12 「パールラインめぐり」利用者実績（人）

本港 発	15年 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	16年 1月	2月	3月	4月
大人	535	1,265	816	429	1,212	1557	1,743	945	452	193	511	1,253	968
小人	46	38	8	34	138	28	49	18	37	7	27	12	21

前島 発	15年 4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	16年 1月	2月	3月	4月
大人	616	662	514	315	1,062	671	554	629	212	316	238	385	419
小人	26	112	67	46	484	128	77	68	41	99	43	89	84

## 2) イルカクルージング

定期観光遊覧船「パールラインめぐり」を運航するパールライン観光有限会社が3年ほど前からイルカクルージングを運航している。片道30分ほどかけて、五和町の沖にイルカを見に行くコースで、所要時間は2時間である。始めた当初は利用者が多かったが、最近は利用者が少なくなっている。



資料) パールライン観光有限会社ウェブサイト (<http://www15.ocn.ne.jp/~p.kanko/>)  
より

図表3-13 イルカクルージング利用料金

利用料金	
10名まで	45,000円 (10名以上は1名増につき2,000円追加)
20名以上	2,500円/1名
40名以上	2,000円/1名

資料) パールライン観光有限会社ホームページ (<http://www15.ocn.ne.jp/~p.kanko/>)

イルカを見られる五和町の沖までは、距離が遠く、燃料代がかかるため、10名以上の団体からの受け入れとしている。イルカは寒いとすぐに海に潜ってしまうため、1~2月はあまり見られないが、夏場は、たいてい同じ場所にいるためよく見えるという。初めてイルカクルージングにきた人は、よい印象を持つようである。

遊覧船、イルカクルージングとともに、利用者の多くは、福岡市や北九州市など北部九州からの客である。また、最近は、山口県、広島県、鹿児島県、宮崎県などからの団体客も増えている。利用者の9割程度は旅行代理店のツアーを通した利用者であり、個人の直接予約は、子供会などの利用で全体の1割程度である。団体旅行は、天草で1泊2日する旅行商品がほとんどであり、利用者は高齢者が多く、一方で、大阪や東京からの観光客は団体ではなく、個人客が多い。ほとんどの人は事前に予約をしてから来ており、現地に来てから船に乗ることを決めるという人はあまりいない。

単独でのPRは行っておらず、松島町観光課の観光PR用チラシを利用したPRを行っている。また、乗り場の場所が分かりにくいため、看板を立てたが、場所に関する問い合わせは多いという。

## ② クルージングの航路の発展に向けた新たな取り組みと可能性

かつて、地元の旅館とタイアップし、納涼船や宴会船の運航を行ったことがあるが、旅館の収益源である夕食をクルージングにとられてしまうことから、旅館側の協力が得にく

いことがネックとなった。

また、クルージング用の大型船建造については、19トン超になるとドック費用など維持費がかかるため難しいと考えられている。

五和町に開港した天草空港の影響は特になといふ。空港が距離的に離れているためと、航空機の機体が小さく、団体客の利用はほとんどないためだと考えられている。九州新幹線の全線開通や道路整備によって、今後、熊本方面からの観光客の増加に期待している。

### (3)鹿児島湾①(桜島フェリー 定期航路及び納涼観光船)

#### ①航路の現状

桜島フェリーでは、6隻の船を保有している。うち定期航路で使用しているのは5隻で、1隻はチャーターなどで利用している。運航事業者は桜島町であったが、2004年11月1日に鹿児島市と合併した。



##### 1)定期航路

定期航路は、地域住民の生活に不可欠な基盤であることから、公営航路として24時間運航されている。

同時に、桜島への観光客にとっても重要な輸送手段となっている。こうしたことから、3年前に建造された第18桜島丸では、客室前面の窓を大きくするなど、桜島の景観がより楽しめる構造となっている。所要時間は15分と短いが、航路自体を観光資源として捉え、船を楽しんでもらえるように設備・サービスの改善に努めている。

##### 2)納涼観光船

納涼観光船は、1978年から旧桜島町観光課の事業として、夏季に毎日1便運航している。予約なしで乗船可能なため、地元では夏のイベントとして定着している。納涼観光船は、午後7時に出港し、船内では、抽選会やコンサート、漫才、水中花火等のイベントを行っているが、これらも事業者が自ら企画している。

利用者は観光客、市民などで客層は家族連れや職場グループが多い。鹿児島市内のホテルの中には、客に弁当などを持たせ、独自に納涼観光船に送客しているところもある。県外に対しては、テレビ、新聞、ラジオなどでPRしているが、個人でホームページを見てやってくる人や、口コミでやってくる人も多いという。

納涼観光船は、桜島フェリー以外に折田汽船（「フェリー屋久島2」）、南海郵船（「フェリーおおすみ」）でも運航しているが、これらの2社は夏季も毎日の運航ではない（かつては、大島運輸も運航していたが現在は廃止）。船は折田汽船、南海郵船の順に大きく、桜島フェリーの船は最も小さい。

桜島フェリーの納涼観光船は、2004年夏季は7月20日～9月4日の運航期間のうち、お盆の8月13日～15日、台風などの天候不良日、イベント（長渕剛のコンサート）開催日を除く39日間運航し、利用者は約16,000人（1回あたり約400人）となっている。運航スケジュール、料金等と利用実績は以下の通りである。

図表3-14 運航スケジュール、料金等

船名	櫻島丸、第十三櫻島丸、第五櫻島丸、第十五櫻島丸、第十六櫻島丸、第十八櫻島丸
定員	櫻島丸：488名、第十三櫻島丸：488名、第五櫻島丸：488名、第十五櫻島丸：738名、第十六櫻島丸：736名、第十八櫻島丸：674名
利用期間	7月20日～9月4日（2004年の実績）
出発時間	19:00
所要時間	2時間
料金	大人1,000円、小人500円

図表3-15 2003年の利用実績

期間	利用人数
2003年7月20日～9月4日 (39日間運航)	約16,000人 (1回あたり約400人)

### 3) チャーター便

チャーター便は、年間約30回運航している。利用客は、民間企業の接待や慰労会、町役場や県職員の組合などのグループで、県内の客が中心である。

運航時間帯は、19:15～21:15を基本としている。昼間のチャーター利用は、毎年4月に県立錦江湾高校が総合学習で利用する程度である。

チャーター船は、気候上、年間を通じた運航は難しいが、料金を下げることができれば、利用者は増える可能性があると考えられている。

### ② 桜島フェリーを利用した観光の現状

九州新幹線の開通によって、福岡・熊本等から日帰りで鹿児島に来て、市内からタクシーで桜島へ来る観光客が増えたが、もともと一泊していた人が日帰りするようになったのか、これまでこなかった人が来るようになったのかは不明である。最近は、霧島・指宿と合わせて桜島を訪れる人が多い。九州新幹線を利用して桜島を訪れる場合は、鹿児島中央駅から路面電車とバスが運行しているが、4～5人のグループになると貸切タクシーを利用する人もいる。

また、旧桜島町では、従来より定期観光バスを運行している。毎日午前9時30分発と午後1時30分発の2便を運行、桜島フェリーターミナル発着のコースで料金は大人1,700円、子ども850円で、所要時間は3時間である。

定期観光バスのPRは、観光課を通じて、チラシやホームページを作成して行っている。以前は事前予約を受け付けていなかったが、最近、電話とインターネットでの受付を導入した。

定期観光バスの2004年度の利用実績は以下の表の通りである。8月は前年度比を2%下回ったが、それ以外の月は前年同月比を上回っている。また、利用客総数についても、9

月まで既に5,000人以上の利用があり、好調である。水俣や出水方面から日帰りで来る観光客が増えており、新幹線開業の効果とみられている。

図表3-16 定期観光バスの利用実績（平成16年度）

月次	4月	5月	6月	7月	8月	9月
前年同月比	159%	147%	132%	126%	98.4%	116%

月次	10月	11月	12月	1月	2月	3月
前年同月比	116%	137%	150%	142%	113%	114%

年度	利用客総数
平成14年度	8,373人
平成15年度	7,944人
平成16年度	10,121人

鹿児島市との合併に伴い、旧桜島町自動車課のバス事業も鹿児島市の交通事業と統合されることとなり、定期観光バスは鹿児島中央駅発着のコースに変更になった。新しい鹿児島市の定期観光バスは、市内歴史探訪コースと桜島自然遊覧コースの2種類で、午前、午後それぞれ1便ずつ、料金は大人一人2,200円で運行される。桜島自然遊覧コースは観光バスのままフェリーに乗船する。また、鹿児島中央駅だけでなく、鹿児島港で乗降することもできる。鹿児島中央駅発着となることで、九州新幹線で鹿児島を訪れた観光客にとっては、より便利になり、定期観光バスの利用者が増えることが期待されている。

なお、桜島町以外では、鹿児島交通とJRが、桜島をコースに含む定期観光バスを運行しているが、共同運行ではない。これらについては、フェリー事業との提携は特にない。

### ③クルージングの航路の発展に向けた新たな取り組みと可能性

桜島フェリーには、予備船があるため、クルーズ船として活用する余地がある。例えば、指宿には温泉もあり、観光ニーズがあるため、指宿港に接岸施設があれば可能性があるかも知れないと考えられている。現状の指宿港では、水深が浅い上に、干満差が大きく、フェリーの乗降に必要なタラップを設置することが難しいという。なお、指宿～根占は不定期で南九船舶がフェリーを運航している。

外国人観光客の入込実績はそれほど多くないが、最近、韓国人や中国人がやや増えているようである。特に対アジア向けの観光PRは行っていないが、鹿児島県や鹿児島観光協会が外国人向けパンフレットを作成している。

#### (4) 鹿児島湾②（錦江湾・屋久島クルーズ等）

##### ① 航路の現状

マリックスライン株式会社では、鹿児島～奄美群島～沖縄間で定期航路を運航しているほか、定期船の空き時間を利用し、夏季7～9月の土・日に屋久島や錦江湾でクルージングを行っている。多いときは、年間10本くらい、平均すると年間7～8本程度である。クルージングは、上りの定期船が午前8時半に鹿児島新港



資料) マリックスライン株式会社  
(<http://www.marix-line.co.jp/html/qc/qc8.htm>) より

に戻り、次の定期路の出港が翌日午後6時なので、その間の約1日半を利用しての不定期航路運航である。ただし、定期航路が生活航路なので、荷物の積みおろし時間もあり、これを除いた時間的な制約の中での運航となる。

このうち、年間1本は、自社でクルージングを企画しているが、船内イベントを企画し、定期航路の合間に運航するのは担当者の労力を考えると難しいため、ほとんどが企業の慰安旅行や旅行代理店の企画によるクルージングであり、自社では船の運航のみを行う。

宿泊を伴うクルージングコースでは、追加料金を支払うと、個室での宿泊が可能である。船の規模からすると1,000人くらいまで乗船できるが、船内宿泊が狭くなるため、例えば屋久島クルージングでは、余裕を持って300人程度で運航している。また、宿泊なしのコースの場合は、750人程度を定員としている。

2004年度のクルージングのスケジュールは以下の通りである。

図表3-17 平成16年度におけるクルージングのスケジュールと利用者数

	日時	行程	主催者	利用者数
1	5月4日～5日	屋久島クルージング	西鉄旅行	300名
2	7月10日～11日	屋久島クルージング	西鉄旅行	-
3	7月18日	錦江湾クルージング	佐川急便鹿児島支店	140名
4	7月24日	錦江湾クルージング	佐川急便鹿児島支店	140名
5	9月21日	ドックツア (松山)	読売旅行	200名
6	10月2日～3日	屋久島クルージング	西鉄旅行	300名
7	10月10日	サンセットクルージング	自社企画	800名
8	10月12日～13日	高齢者洋上セミナー	鹿児島市	250名
9	10月16日～17日	屋久島クルージング	西鉄旅行	-
10	12月31日～1月1日	洋上初日の出クルージング	読売旅行鹿児島	300名

注) 網掛けになっている2つのクルージングは、中止となったものである。

このほか、自社の定期航路を利用し、奄美方面の海の観光を目的として船に乘る旅行商品の企画・販売も行っている。これまで鹿児島新港発着のツアーが中心であったが、最近は、福岡方面からのJRやバスも含めた商品も旅行代理店が販売している。

また、沖縄への定期航路においては、大阪の観光業者と運航事業者が連携し、屋久島に臨時寄港することで、定期航路をクルーズ客船に見立てて活用している事例もある。

## ②クルージングの航路の発展に向けた新たな取り組みと可能性

クルージング事業を行うにあたっては、保有する船の規模が大きく、内装もクルージング仕様ではないことから、機材の持ち込み等のコストが大きな負担となる。クルージング向けの設備を持った船を整備できれば、JRなどとタイアップして、鹿児島観光のオプションとして売ることもできると考えられるが、鹿児島のマーケットでは厳しく、九州全体をマーケットとして観光客を呼び込むことが条件と考えられている。

さらに、桜島フェリーの納涼船のように毎年一定期間運航するとなると、専用の船を保有する必要があり、レストランやイベントスペースなどの設備や、専属スタッフの人工費など、固定費がさらに大きくなる。この場合は、毎日運航しないと採算に合わないと試算されている。仮に、鹿児島において通年クルージング航路を運航する場合、1,000～2,000トンクラスの船で、300～400人の定員が適当なサイズであると考えられている。

#### 4. 旅行業者によるクルージングの取扱状況

大手旅行業者2社へのヒアリング調査を実施し、旅行業者におけるクルージングの取扱状況について把握した。なお、ヒアリング対象のうち、1社（A社）は本社部門の営業・販売企画担当部署、1社（B社）は東日本営業本部の販売担当部署である。

##### (1) 全国におけるクルージングに関連する旅行商品の現状

###### ①個人旅行と団体旅行の現状と今後の動向

旅行業者が取り扱う旅行商品においては、団体旅行よりも個人旅行の割合が高まっており、ある旅行業者では、個人旅行が全体の6～7割を占めている（ただしビジネス客を含む）。いわゆる「団塊の世代」が退職すると、さらに個人旅行の割合は高まるものとみられている。

###### ②全国におけるクルージングに関連する旅行商品の取扱状況

国内旅行で乗船自体を目的とした旅行商品として、遊覧船・レストラン船と、客船クルーズがあげられる。

遊覧船・レストラン船の旅行商品は、東京エリアに集中しており、横浜、東京でのレストラン船、遊覧船が主体となっている。このほか、神戸、琵琶湖、箱根の芦ノ湖、松島（宮城県）等でも旅行商品化されている。特に、東京湾内のクリスマスクルーズはリピーターが多く、船自体の魅力により確実にファンがいるとされている。

「飛鳥」等の客船クルーズは、旅行業者で取り扱う旅行商品全体からみると、わずかな割合にとどまっている。

このほか、乗船自体が目的となる旅行商品として、体験型ツアーがあげられる。具体的には、小笠原へのツアーやクジラウォッ칭、火山噴火による住民避難前の三宅島におけるイルカウォッ칭等は、特に夏休みの子ども向けとして人気があったとされる。

これら以外の旅行商品では、船は観光要素ではなく、あくまで移動手段として捉えられている。その中では、北海道向けツアーにおいて、移動手段として飛行機や鉄道の代わりにフェリーを利用する場合（特にバイク利用者等）が多く、九州向けツアーでは少ない。

##### (2) 九州におけるクルージングに関連する旅行商品の現状

###### ①九州におけるクルージングに関連する旅行商品の取扱状況

九州を目的地とした旅行商品の中で、現地の遊覧船に乗るようなツアーはいくつかみられるものの、船が前面に出ているわけではない。その中で、「クルージング」を前面に出しているのは、ハウステンボス内のディナーブッフェクルーズとパーティークルーザーである。このほか、以前は「九十九島めぐり」というコースで、佐世保から平戸までの交通手段としてバスか船を選べるオプションがあったが、貸切バスの回送が発生し、コスト高

になることから、現在は実施されていない。

北海道向けと同様に往復の移動手段として船を利用するツアーとして、従来は若年層向けに東京発着でフェリーを利用した九州向けの安価なツアーも販売されていたが、現在は設定されていない。

九州域内の移動手段として船を利用するツアーは、比較的多く設定されている。その多くは、屋久島、種子島、五島、壱岐等の離島へのツアーであるが、このほか、長崎・雲仙～熊本や鹿児島～桜島等でフェリーを利用するツアーがある。長崎・雲仙～熊本では、島原～熊本、茂木～富岡、多比良～長洲、口之津～鬼池といった航路が利用されている。（図表3-18、図表3-19参照）

## ②九州を対象とした旅行商品の特徴とクルージングの関係

九州向けツアーではリピーターの割合が低く、そのため、収容力の大きい主要な観光地を中心に、周辺の他の観光地を混ぜて、多くの観光地を一度に訪れるパターンが多い。例えば、別府、雲仙、霧島という有名温泉地に、阿蘇や長崎を交えて旅行するパターンである。こうした中で、乗船を目的とする船を行程に加えるには、相当の魅力づけが必要であり、現状ではそこまで至っていない状況にある。

また、このような九州域内における広域的な移動において、鉄道の利便性は特に九州横断方向において必ずしも高くない一方、道路整備が進んできているため、移動手段としてバス、タクシー、レンタカーのオプションを用意しているものが多い。このように陸路中心ではあるが、移動手段としての船は、行程全体の中で陸路よりも便利であると判断されれば利用されている。実際、長崎・雲仙と別府を訪問先に含むツアーが多いことから、有明海を横断する航路が移動手段としてよく利用されている。

ただし、九州を横断する際、訪問先に天草を含むコースは、観光資源として魅力はあるものの、長崎・雲仙と熊本を直接結ぶコースと比較して1泊程度行程が長くなり、また、それだけ価格も高くなることから、最近では商品数が少なくなっている。具体的には、雲仙の次の宿泊地が別府や湯布院である場合、天草を組み込むことは行程的に難しくなる。

図表3-18 九州を対象としたクルージングを含む主な旅行商品（A社の例）

ツアー名	クルージングを含む行程（一部）	実施時期	乗船時間（区間）
種子島・屋久島3・4日間	(1日目) 羽田空港→鹿児島空港→鹿児島本港→種子島→南種子（泊） (2日目) 南種子→観光→種子島→屋久島→観光→尾之間温泉（泊） (4日目) 尾之間温泉→観光→屋久島→鹿児島本港→観光→鹿児島空港→羽田空港	2004.10-2005.3	約95分（鹿児島→種子島） 約50分（種子島→屋久島） 約155分（屋久島→鹿児島）
指宿温泉・屋久島3・4日間	(2日目) 指宿温泉→指宿港→屋久島→観光→尾之間温泉（泊） (4日目) 尾之間温泉→観光→屋久島→鹿児島本港→観光→鹿児島空港→羽田空港	2004.10-2005.3	約75分（指宿→屋久島） 約155分（屋久島→鹿児島）
指宿温泉・屋久島・種子島4日間	(2日目) 指宿温泉→指宿港→屋久島→観光→尾之間温泉（泊） (3日目) 尾之間温泉→観光→屋久島→種子島→観光→南種子（泊） (4日目) 南種子→観光→種子島→鹿児島本港→観光→鹿児島空港→羽田空港	2004.10-2005.3	約75分（指宿→屋久島） 約50分（屋久島→種子島） 約95分（種子島→鹿児島）
屋久島	(1日目) 羽田空港→鹿児島空港→屋久島空港（または鹿児島本港→屋久島） (3日目) 屋久島→屋久島空港→鹿児島空港（または屋久島→鹿児島本港）	2004.10-2005.3	約155分（屋久島～鹿児島）
九州二大名湯別府・雲仙3日間	(2日目) 別府温泉→高森→観光→熊本港→島原港→雲仙温泉（泊）	2004.10-12	(記載なし)
九州二大名湯ゆったり湯布院と雲仙3日間	(2日目) 湯布院→高森→観光→熊本港→島原港→雲仙温泉（泊）	2004.10-12	(記載なし)
指宿・霧島温泉3・4日間	(2日目) 指宿→観光→鹿児島港→桜島港→観光→霧島温泉（泊）	2004.10-12	(記載なし)
神話の里高千穂峡と日南海岸・指宿温泉3日間	(2日目) 青島→観光→桜島港→鹿児島港→指宿温泉（泊）	2004.10-12	(記載なし)
秘境高千穂峡と湯布院・長崎・ハウステンボス3日間	(2日目) 阿蘇赤水→高千穂峡→観光→熊本港→島原港→雲仙温泉（泊）	2004.10-12	(記載なし)
平戸・長崎と天草エキゾチック街道3日間	(2日目) 平戸→観光→茂木港→富岡港→天草本渡温泉（泊）	2004.10-12	(記載なし)
霧島・指宿温泉と日南海岸3日間	(2日目) 霧島→観光→桜島港→鹿児島港→観光→指宿温泉（泊）	2004.10-12	(記載なし)
ぐるり九州名湯めぐり4・5日間	(3日間) 青島→観光→桜島港→鹿児島港→指宿温泉（泊）	2004.10-12	(記載なし)
太古の大自然紀行3日間	(1日目) 羽田空港→鹿児島空港→鹿児島本港→屋久島・宮之浦港→観光→宮之浦 (3日目) 宮之浦→観光→屋久島・安房港→鹿児島本港→観光→鹿児島空港→羽田空港	2004.10-12	(記載なし)
海上のアルプス屋久島と歴史探訪種子島3日間	(2日目) 宮之浦→観光→宮之浦港（屋久島）→西之表港（種子島）→南種子（泊）	2004.10-12	(記載なし)
旅一会	(2日目) 指宿温泉→指宿港→宮之浦港（屋久島）→観光→屋久島（泊）	2004.10-12	(記載なし)
ハウステンボス内 デハール：ディナーブッフェクルーズ	ハウステンボス内	2004.10-2005.3	約90分
ハウステンボス内 カナルカフェ：パーティークルーザー	ハウステンボス内	2004.10-2005.3	約40分

資料) A社パンフレットよりU.F.J.総合研究所作成

図表3-19 九州を対象としたクルージングを含む主な旅行商品（B社の例）

ツアー名	クルージングを含む行程（一部）	実施時期	乗船時間（区間）
屋久島・種子島（鹿児島発着）	鹿児島港→種子島→屋久島→ホテル（泊） →屋久島→種子島→鹿児島湾	2004.10-2005.3	約110分（鹿児島～種子島） 約60分（屋久島～種子島）
五島（長崎発着）	長崎港→福江港→ホテル（泊）→福江港→長崎港	2004.10-2005.3	約85分
壱岐（福岡発着）	博多港→郷ノ浦港→ホテル→郷ノ浦港→博多港	2004.10-2005.3	約70分
南九州たっぷり周遊	（2日目）宮崎リゾート温泉→青島散策→堀切峠→日南海岸ドライブ→飫肥城址→桜島溶岩道路・桜島展望→桜島港→鹿児島港→かるかん工場→鹿児島（泊）	2005.1-4	約15分
たっぷり九州横断	（2日目）雲仙温泉→口之津港→鬼池港→本渡殉教公園→松島展望→三角西港・レトロの街・浦島館→阿蘇内牧温泉（泊）	2005.1-4	約30分
南九州満喫	（2日目）霧島温泉→鶴戸神宮→日南海岸めぐり：堀切峠→桜島→桜島港→鹿児島港→指宿温泉（泊）	2005.1-4	約15分
九州名湯三昧	（3日目）霧島温泉→生駒高原→阿蘇・草千里→熊本市内観光→熊本港→島原外港→雲仙温泉	2005.1-4	約60分
海鮮平戸・天草・名湯雲仙温泉	（3日目）雲仙温泉→口之津→鬼池港→切支丹館→（各観光地めぐり）→熊本空港→羽田空港	2005.1-4	約30分
九州大横断	（2日目）別府温泉→湯布院自由散策→やまなみハイウェイ→米塚→阿蘇：草千里→熊本市内→熊本港→島原外港→まゆロード→平成新山→雲仙温泉（泊）	2005.1-4	約60分
美酒・美食に酔う九州味めぐり	（3日目）鹿児島市内→仙巖園→鹿児島港→桜島港→桜島→飫肥→宮崎空港→羽田空港	2005.1-4	約15分
なつかしの昭和の九州	（3日目）長崎→長崎港→（軍艦島クルーズ）→長崎港→長崎市内観光→福岡空港→羽田空港	2005.1-4	約100分
旅情柳川・湯布院と九州横断雲仙別府	（2日目）雲仙温泉→多比良港→長洲港→柳川観光→阿蘇：草千里→やまなみハイウェイ→別府温泉（泊）	2005.1-4	約60分
ぐるっと満喫九州一周	（3日目）宮崎リゾート温泉→青島→桜島溶岩道路・桜島展望→桜島港→鹿児島港→かるかん工場→知覧武家屋敷→指宿温泉（泊） （4日目）指宿温泉→長崎鼻→池田湖→熊本市内観光→熊本港→島原港→雲仙温泉（泊）	2005.1-4	約15分（桜島→鹿児島） 約60分（熊本→島原）
九州横断雅	（2日目）雲仙温泉→多比良港→長洲港→柳川観光→阿蘇→やまなみハイウェイ→別府温泉（泊）	2005.1-4	約60分
雲仙・柳川と湯布院満喫	（2日目）雲仙温泉→多比良港→長洲港→柳川観光→阿蘇→やまなみハイウェイ→湯布院温泉（泊）	2005.1-4	約60分
九州離島紀行 五島列島・屋久島・種子島	（1日目）羽田空港→福岡空港→佐世保港→有川港→曾根温泉（泊） （2日目）曾根温泉→頭ヶ島教会→黒崎展望台→大曾教会→若松大橋公園→若松→あこうの樹→奈良尾港→福江港→福江（泊） （3日目）福江→水の浦教会→魚藍觀音展望→井持浦教会・ルルド→大瀬崎断崖・灯台眺望→玉之浦→福江港→長崎港→長崎空港→羽田空港	2005.1-4	約2時間35分（佐世保→有川） 約70分（奈良尾→福江） 約85分（福江→長崎）
五島列島・平戸	（2日目）荒川温泉→福江港→奈良尾港→あんこうの樹→若松大橋公園→跡次展望→有川→海道神社→有川港→佐世保港→平戸（泊）	2005.1-4	約70分（福江→奈良尾） 約2時間35分（有川→佐世保）

種子島	(1日目) 羽田空港→鹿児島空港→鹿児島港→屋久島・宮之浦港→屋久島環境文化村センター→宮之浦(泊) (2日目) 宮之浦→屋久島見学→屋久島・宮之浦港→種子島・西之表港→南種子(泊) (3日目) 南種子→種子島見学→種子島・西之表港→鹿児島港→鹿児島空港→羽田空港	2005.1-4	約45分(屋久島・宮之浦→種子島・西之表) 約100分(種子島・西之表→鹿児島)
九州旅情	(2日目) 雲仙温泉→平成新山・普賢岳→島原外港→熊本新港→熊本市内観光→草千里→やまなみハイウェイ→湯布院散策→別府温泉(泊) (4日目) 霧島温泉→霧島神宮→桜島溶岩道路→桜島展望台→桜島港→鹿児島港→仙巖園→かるかん工場→指宿温泉(泊)	2005.1-4	約40分(島原→熊本) 約15分(桜島→鹿児島)
南九州旅情 4日間	(3日目) 霧島温泉→霧島神宮→桜島溶岩道路→桜島展望台→桜島港→鹿児島港→仙巖園→かるかん工場→指宿温泉(泊)	2005.1-4	約15分(桜島→鹿児島)

資料) B社パンフレットより U F J 総合研究所作成

## 5. 対象地域におけるクルージングの問題点・課題

3.、4. で整理した旅客船事業者、旅行業者へのヒアリング調査に加え、地方自治体（熊本県、鹿児島県）へのヒアリング調査を行った結果、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

まずは、乗船する目的となる魅力づけを行うことが必要とされている。船上からの景観も当然魅力となりうるが、人を呼び込むためのプラスアルファの魅力が必要とされ、具体的には、イルカウォッチングなどの体験、食事、船上イベント、船の特色あるスタイル・塗装などがあげられている。食事については、限られた日程の中にクルージングを組み込むための方策としても有効であるという意見もある。

鹿児島市内では、中央駅の観覧車や街並みをライトアップし、海からみる美しい夜景を演出する取り組みが行われている。

また、クルーズ客船の寄港にあたっては、港湾周辺の魅力づけの必要性が指摘されている。

#### 【旅客船事業者】

- 運航時間が2～3時間程度と短くとも、景色だけを見るには長すぎる。船上で何かイベントを行わないと人は呼び込めない。船上イベントなどの付加価値がないと集客は難しい。
- 船内では、抽選会やコンサート、漫才、水中花火等のイベントを行っている。イベントは、自ら企画・運営しているが、評判はよく、人気がある。

#### 【旅行業者】

- 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。
- 旅行業者としてみると、九州には景色がきれいなところが多く、天気が良い場合は、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いことである。地に足が着いていない状態で、食事を召し上がるには好まないのでないかと心配である。若い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。天草諸島の船上で昼食をとる、というアイデアは考えられなくもないが、ちょうどお昼時にスケジュール設定ができるかどうかが問題である。

- ・ 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」のようにキャッチ・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。
- ・ 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。子供に人気のあるキャラクターをペイントすると良い。

#### 【地方自治体】

- ・ 来年度から、試験的に鹿児島市内を夜間ライトアップするイルミネーション事業計画がある。中央駅の観覧車や街並みをライトアップし、美しい夜景を演出する景観計画で、海から見る市内の景色も注目される可能性はある。
- ・ 大型クルーズ船が寄港しても、多くの乗客はバスで阿蘇観光に行ってしまう。オプショナル観光ツアーに参加しない客は、港周辺を徒步で散策する人が多いと聞く。熊本港、八代港の周辺に見るべき施設が少ないのが問題である。横浜港、長崎港、神戸港のように港周辺で遊べる施設が必要である。

#### ②船の雰囲気づくりやホスピタリティの向上

より快適なクルージングを提供するためには、ゆったりとした船の内装や客をもてなすホスピタリティも重要な要素となっている。しかし、旅客船事業者からは、整備に要するコストやクルージング商品単価を考慮すると難しいという意見があった。

旅行業者からは、船内での時間を楽しく過ごす手段の必要性が指摘されており、その具体的な方策として、観光案内があげられている。その際、観光路線と生活路線の両立を図るため、イヤホンガイドを活用するというアイデアが提案されている。

#### 【旅客船事業者】

- ・ フロリダで乗ったワンナイトクルーズは3,000円くらいだったが、サービスや接客などが多く、雰囲気もよかったです。客をもてなすホスピタリティも重要な要素である。
- ・ 天草でも船中で食事をしながらゆったりとクルーズができるような船やコースが整備されるとよい。クルージングは、ある程度速い船（20～25ノットくらい）で、ある程度大きい船でないと客は退屈してしまう。船の能力や船内施設も重要である。
- ・ メインとなる事業は定期航路の運航であるため、船内の音響や照明、内装がクルージング仕様になっていない。それらをすべてクルージング仕様にするために機材等を持ち込むと経費がかかり、クルージングの単価が上がってしまう。

### 【旅行業者】

- ・ 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、乗船時間は長い場合は、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ことが理想である。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。
- ・瀬戸大橋の与島に豪華な遊覧船があるが、30分程湾内クルーズをした後、テープの案内となってしまい残念であった。エンターテイメント化して観光客とのコミュニケーションがあったほうが良い。
- ・ 移動目的で船を使う場合は乗船時間が1時間以内であるため、それほど観光客にとって問題とは思われない。
- ・ 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。

### ③外国人観光客のニーズへの対応に関する課題

近年、東アジアからの外国人観光客が増加しているが、このような新たな観光のニーズに対応できる体制が整っていない。

### 【旅客船事業者】

- ・ 外国人観光客の入込実績はビズターセンターで把握しているが、それほど多くない。ただし、最近、韓国人や中国人がやや増えている感じがする。

### 【地方自治体】

- ・ 錦江湾内に観光施設があれば、中国等からの観光客がもっと訪れるようになるかも知れない。実際に、香港の旅行代理店からは錦江湾内に観光施設はないか、という問い合わせがあった。浅草～お台場の水上バスのように、魅力のある観光資源があればいいのにという海外からのニーズは出ている。

## (2)運航条件に関する問題点・課題

### ①主要な観光ルートを考慮したルート・ダイヤの設定

旅行業者からは、主要な観光ルートの中にクルージングを組み込みやすいようにルート・ダイヤの設定を行うことが求められている。

### 【旅行業者】

- ・ 現在の主要な観光ルートの宿泊場所、昼食場所、次の宿泊地を考慮して、船の時間帯を設定すべきである。旅行商品は宿泊地と昼食場所を軸にしてつくるので、その条件下で効率よく観光できるようにすることがポイントである。例えば島原を訪れる観光客は、直前にどこに訪れているのか、どの時間帯が多いのか研究して、最適な交通アクセスの組み合わせを考えられたらよい。

### ②通年運航に関する課題

クルージングを採算のとれる事業とするには、通年での運航が条件とされており、旅行業者からも、一定の期間・人数のサービスが提供されることが旅行商品化の条件とされている。しかし、現状では、周辺地域のマーケット規模を考慮すると通年の運航は難しいとされている。

### 【旅客船事業者】

- ・ 以前、試算を行ったことがあるが、クルージングは毎日運航しないと採算に合わないことが分かった。レストランやイベントができるように内装をリフォームし、スタッフを抱えるとなると、固定費がかかる。地元でも、以前から定期航路の空き時間を利用してクルージングができるかという話はあったが、なかなか実現しない。毎日運航できればよいが、そうでないと採算がとれない。
- ・ クルージングは、地元の人以外の観光客は、ほとんどニーズがない。日時を指定する単発の企画では集客は難しい。桜島フェリーのように毎年恒例で運航し、いつでも予約なしに乗れるコースなら可能性はあると思う。

### 【旅行業者】

- ・ 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港湾施設に関する課題

人気の高い屋久島ツアーでは、観光シーズンなどには港湾のバースが不足している。また、温泉等の観光資源を有する指宿は新たなクルージング航路の寄港地として有望視されているが、指宿港の港湾施設が十分でないことが課題とされている。

### 【旅客船事業者】

- ・ 屋久島ツアーは、日程がよいと1年前からツアー予約は一杯であり、北九州市や福岡市からの観光客のニーズは高い。しかし、屋久島では、入港スケジュールが一杯で、バースの取り合いになっている。
- ・ 指宿～桜島航路は、指宿港に接岸施設があれば可能性があるかも知れない。現状の指宿港では、水深が浅い上に、干満差が大きく、フェリーの乗降に必要なタラップを設置することが難しい。指宿には温泉もあり、観光ニーズはあると考えている。

### (3) 交通アクセスに関する問題点・課題

#### ① 乗り場までのアクセスに関する課題

港と中心市街地や主要鉄道駅が離れている熊本港や水俣港などでは、船の乗り場までのアクセスが課題となっている。鹿児島港でも、鹿児島中央駅から直通バスがあるものの本数が少ないなど、アクセスが良好とはいえない状況にある。

##### 【旅客船事業者】

- 新水俣駅と水俣港の連絡が悪かったため、10月1日から、上りのみ新幹線と連絡する路線バスが開通した。しかし、新水俣駅の利用者は少なく、バスを乗り継いでまで天草に来る人はいない。
- 乗り場の場所が分かりにくいため、看板を立てたが、場所に関する問い合わせは多い。

##### 【地方自治体】

- 熊本の場合、港と中心市街地が遠く、港までの交通アクセスが悪いので難しい。港までのアクセスについては今後の課題だと思う。

#### ② 周辺地域における回遊性の向上

クルージングの発着地・寄港地周辺の陸上交通も含めた回遊性の向上が必要とされている。

##### 【旅行業者】

- 天草諸島へ観光客を船で向かわせるには、島全体での取り組みが必要である。船とレンタカーをセットにして、島のどこでもレンタカーが乗り捨てられると良い。多くの地点を訪れる個人客はバスよりもレンタカーで動く人が多い。団体客は減少しており、個人客に対応できるようなサービスを開設しないとおそらく失敗するであろう。
- 離島へ船で行く場合は時間がかかるため、工夫が必要である。例えば、東京の人にとって伊豆は近い、というイメージがあるが、このように近いというイメージを植えつけることが大事である。このため、屋久島や五島などへのジェットフォイルも、パンフレットに所要時間を明記して、速いイメージを伝えられるようにしている。

#### ③ 九州新幹線等他の公共交通機関との連携に関する課題

旅客船事業者では、九州新幹線の延伸や道路整備等に期待する声があった。九州新幹線の延伸に向けて、長期的な観光PRを必要とする意見もあったが、各事業者ではほとんど行われていない。

旅行業者からは、便利になったというイメージづくりが重要という意見があった。

##### 【旅客船事業者】

- 将来的に、九州新幹線が延伸すれば変化があるかも知れない。また、道路整備が進めば、熊本方面からの観光客が増えるかも知れない。
- 九州新幹線延伸に向けて、今後は、観光PR等の活動をしていかないと想定している。ただし現状は、ほとんど準備ができていない。

## 【旅行業者】

- ・九州新幹線開通後は南九州へ行く人が多くなった。新幹線の駅と直結しているような、アクセスが便利な船があればよい。羽田空港へ行く京急のように便利になったというイメージが作れると良い。

## (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

定期航路の合間に利用したクルージングでは、専門のスタッフを持つことが難しく、提供できるクルージング商品の量に制約がある。一方、桜島フェリーには予備船があることから、クルーズ船として活用する余地がある。

## 【旅客船事業者】

- ・年間1本は、自社でクルージングを企画しているが、船内イベントを企画し、定期航路の合間に運航するのは担当者の労力を考えると難しい。実際には、ほとんどが企業の慰安旅行や旅行代理店の企画によるクルージングであり、自社では船の運航のみを行っている。
- ・桜島フェリーは予備船があるので、クルーズ船として活用する余地はある。

## 【地方自治体】

- ・旅行代理店と対等な立場を築くには、1年を通じてクルージングメニューを提供できることが重要な条件となるが、そこまで体力のある企業は県内にはみられない。

### ②宿泊施設や旅行代理店との連携に関する課題

旅客船事業者単独によるクルージングの商品化は難しく、宿泊施設や旅行代理店との連携による集客力・販売力の向上が課題となっている。地元旅館とのタイアップなどの試みを行った事業者もみられるが、取り組みはうまくいっていない。

旅行業者では、町全体の魅力向上、新たな観光資源の発掘を求める意見があった。

## 【旅客船事業者】

- ・地元の旅館とタイアップし、納涼船を運航したことがあるが、うまくいかなかった。夕食時は、旅館の稼ぎ時だが、その時間をクルージングにとられてしまうためである。宴会船もやってみたが、うまくいかなかった。
- ・JRなどとタイアップして、九州全体をマーケットとして観光客を呼び込めば事業として成り立つかも知れないが、鹿児島だけでは厳しい。
- ・クルーズ単独のPRでは人が来ない。ホテルや旅行代理店と共同で商品企画を行うといった取り組みをしないとうまく行かないと思う。

### 【旅行業者】

- ・ 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はなく、町全体の魅力を高めて売ることを考え始めている。
- ・ メディアが九州の旅館を、人に注目して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ている。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。

### 【地方自治体】

- ・ 県内事業者が単独の企画で旅行代理店に商品を売り込んでいくのは難しい。事業者は旅行代理店に対して立場が弱く、サービスを安く提供せざるを得ない。

### ③行政との連携に関する課題

事業者と行政が共同し、地元の観光資源や文化を活かした観光振興が求められている。行政でもさまざまな取り組みを行っているが、現段階ではクルージングの新規事業化につながる動きはみられない。

### 【旅客船事業者】

- ・ 事業者と行政が共同して観光振興をしないとうまくいかない。熊本県には優れた歴史的建造物や文化があり、これと合わせて天草をうまく売り込んでいきたい。

### 【地方自治体】

- ・ 1999年に策定された計画「錦江湾みらい総合戦略推進計画」は、錦江湾の魅力発掘、交流人口の増加を目的として、県、周辺自治体、民間団体等が一体となって地域づくりに取り組むことを目指す計画である。体験事業を中心とする様々なイベント等を行っているが、クルージング自体を事業化し、採算をとるのは難しい。

### ④クルージング利用の基礎となる九州観光のすそ野拡大

旅行業者からは、九州各地の観光資源を活用し、九州へのリピーターを増やすことで、九州観光のすそ野の拡大が重要であるという意見があった。

### 【旅行業者】

- ・ 九州におけるクルージング振興にあたっての一番の問題は、九州へのリピーターの数が少ないことである。九州に二度三度と訪れる人は、九州全体を線で回るのではなく、ある特定の場所を点で回る。こういう人を増やすことで船に乗る人も増える可能性が広がる。九州は個々の県に魅力がある。個々の県の観光資源を活かすべきである。

## 第4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、船を利用した観光に対する意向を調査し、鹿児島湾、八代海、有明海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目的とする。

### (2) 調査対象航路

熊本県内、鹿児島県内それぞれ1航路ずつとし、配布・回収にあたっての協力を承諾していただいた以下の2つの事業者の航路を対象とする。

#### ①牛深海中公園海中展望船

牛深観光マリン(株) (江崎汽船グループ) が牛深海中公園において運航する海中展望船で、利用者の大半が観光客と考えられる。

#### ②桜島フェリー

鹿児島湾内には定期クルーズはないが、桜島フェリーでは観光客の利用が相対的に多いと考えられる。また、夏季には同フェリーを利用して観光納涼船を運航している。

### (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、下船時に回収する。

なお、桜島フェリーについては、観光客の多くはマイカー、レンタカー、観光バスを利用すると想定されること、徒歩による利用の場合、乗船港もしくは下船港のいずれかにしか係員がいないため配布・回収が困難であることから、県外ナンバーなど観光客と思われるマイカーおよびレンタカーの利用客を対象に配布して頂いた。また、コースに桜島フェリーが含まれる定期観光バスにおいても配布・回収を行った。

### (4) 調査期間

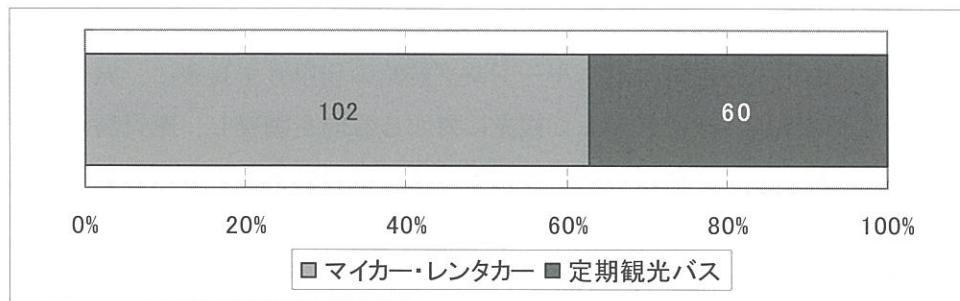
2004年11月下旬～12月下旬

### (5) 回収状況

桜島フェリーで162票、牛深海中公園が100票の回収を得た。

なお、桜島フェリーにおける162票のうち、102票はマイカー・レンタカーの利用者、60票は定期観光バスの利用者である。

図表4-1 回答者の内訳（桜島フェリー利用者 N=162）



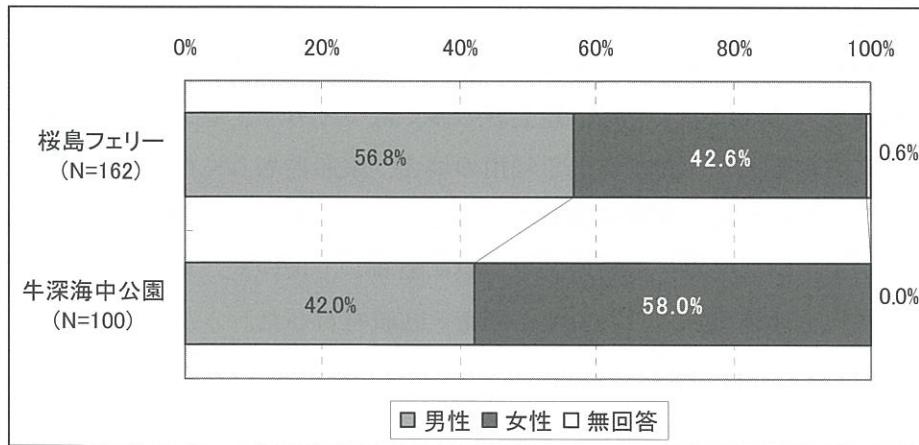
なお、以下、図表番号の(SA)は、設問が択一式（シングルアンサー）、(MA)は、設問が複数回答式（マルチアンサー）であることを示す。

## 2. 対象者の属性

### (1) 性別

回答者の性別をみると、桜島フェリーは「男性」が6割弱(56.8%)、「女性」が4割強(42.6%)であり、牛深海中公園は「男性」が4割強(42.0%)、「女性」が6割弱(58.0%)である。

図表4-2 性別(SA)

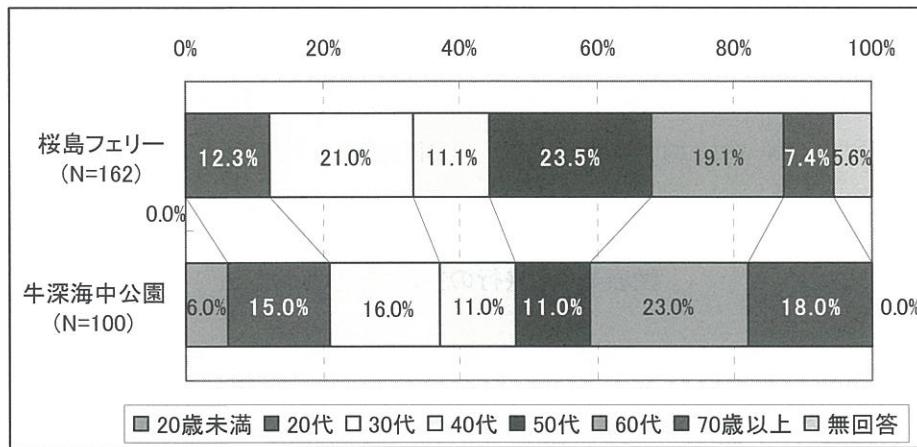


### (2) 年齢

回答者の年齢をみると、桜島フェリーは、「50代」が最も多く2割強(23.5%)、次いで「30代」が2割強(21.0%)となっている。

牛深海中公園は、「60代」が最も多く2割強(23.0%)、次いで「70歳以上」が2割弱(18.0%)となっており、60代以上が全体の約4割を占めている。

図表4-3 年齢(SA)

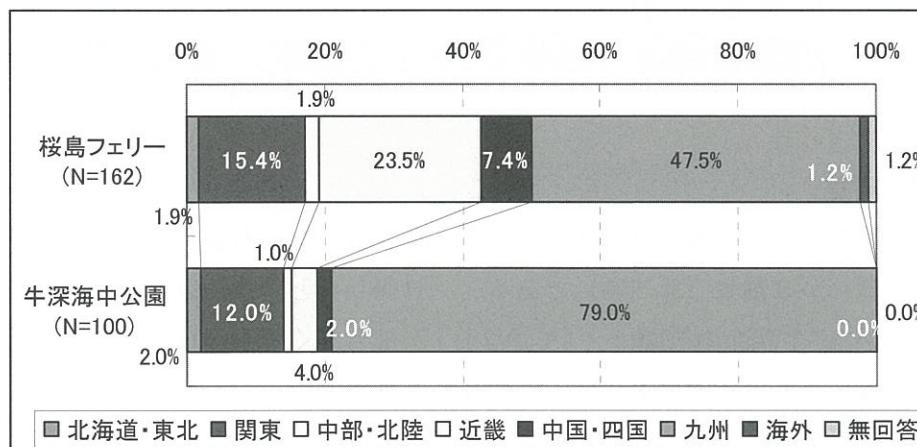


### (3) 居住地

回答者の居住地をみると、いずれも九州内が最も多いが、桜島フェリーは「九州」が半数弱(47.5%)、「近畿」が2割強(23.5%)、「関東」が2割弱(15.4%)、「中国」が1割弱(7.4%)など、九州外の利用者が全体の約半数を占める。

牛深海中公園は8割弱(79.0%)を占めており、九州内の利用者が圧倒的に多い。

図表4-4 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・沖縄	福岡、佐賀、長崎、熊本、大分、宮崎、鹿児島、沖縄

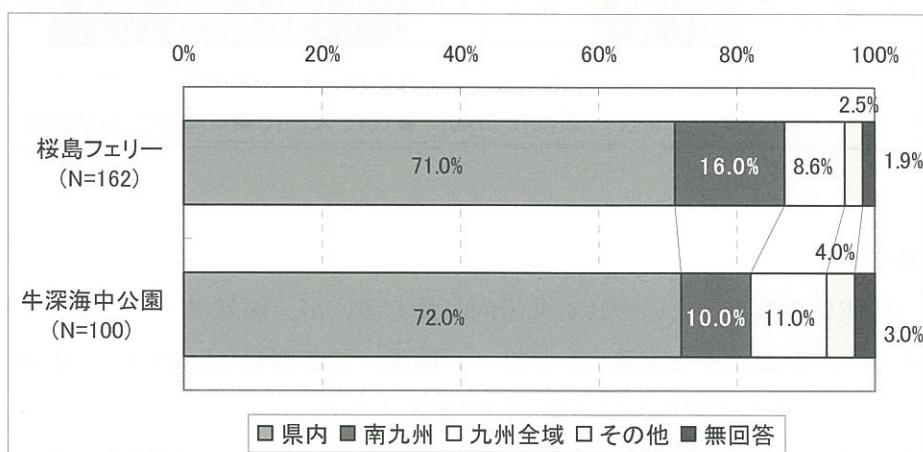
### 3. 対象者の旅行形態

#### (1) 旅行の主な目的地

旅行の主な目的地をみると、いずれも「県内」が7割強である。

県外の目的地をみると、桜島フェリーは、「南九州」が2割弱(16.0%)、「九州全域」が1割弱(8.6%)であり、牛深海中公園は、「南九州」と「九州全域」がそれぞれ約1割となっている。

図表4-5 旅行の主な目的地(SA)



注) 県内は、桜島フェリーは鹿児島県内、牛深海中公園は熊本県内を示す。

#### ■ 「その他」の回答

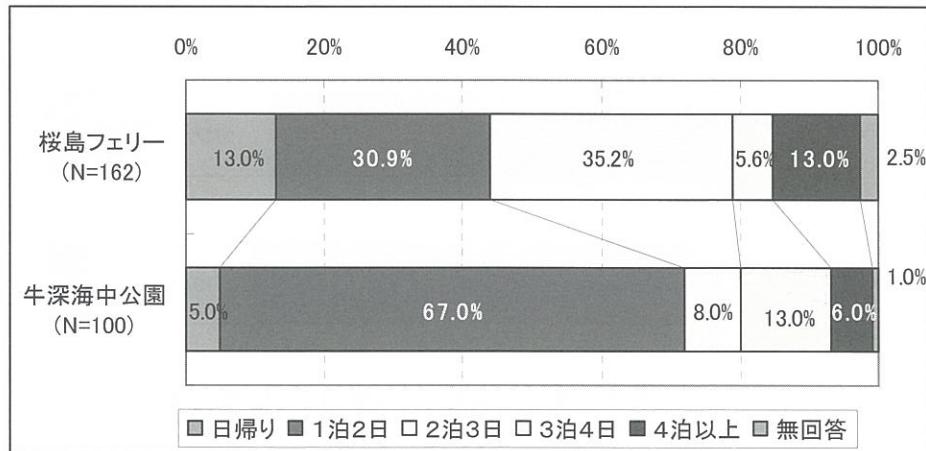
##### 【牛深海中公園】

性別	年代	居住地	回答
女性	30代	熊本県	実家のものを牛深に呼んで

#### (2) 旅行の日程

旅行の日程をみると、桜島フェリーは、「2泊3日」が最も多く4割弱(35.2%)、次いで「1泊2日」が3割強(30.9%)である。「日帰り」と「4泊以上」は、いずれも1割強となっている。牛深海中公園は、「1泊2日」が最も多く7割弱(67.0%)を占めている。また、「日帰り」と「4泊以上」は、いずれも1割弱となっている。

図表4-6 旅行の日程(SA)

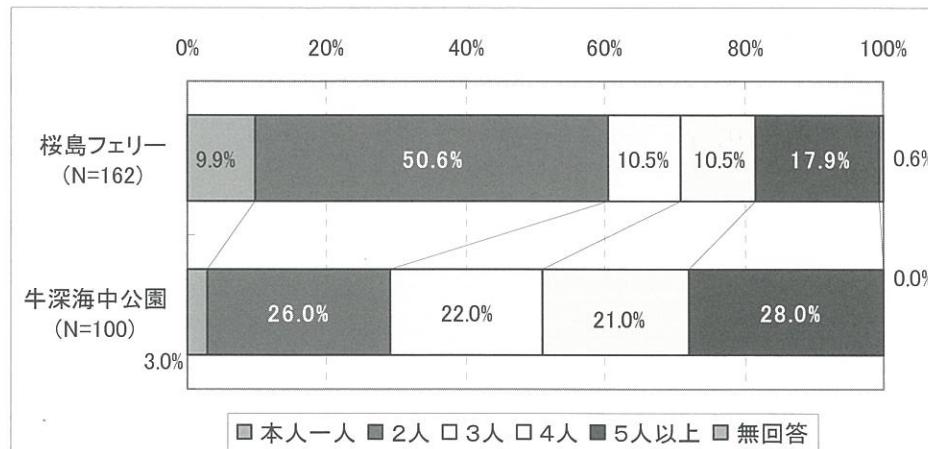


### (3) 旅行の同行者

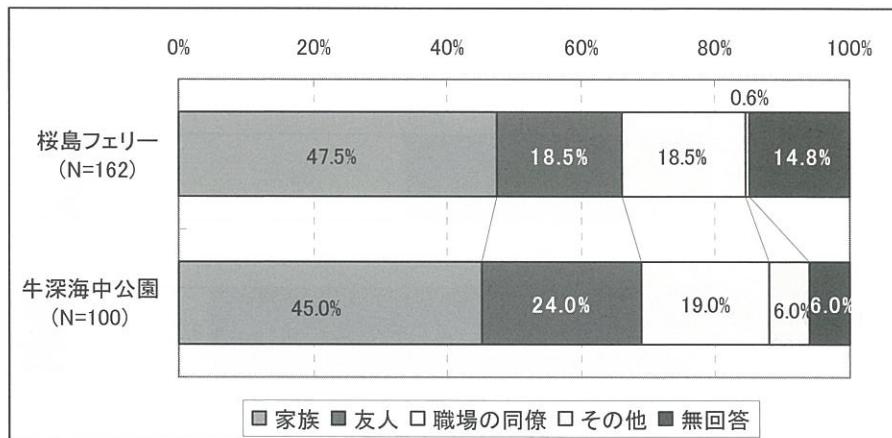
旅行の同行者をみると、桜島フェリーは、「2人」が半数強(50.6%)と最も多い。また、移動手段としても利用されるため、「本人一人」が約1割(9.9%)となっている。「3人」、「4人」はそれぞれ1割強となっている。

牛深海中公園は、「5人以上」が最も多く3割弱(28.0%)、次いで、「2人」が26.0%となっている。「本人一人」は、3.0%と少ない。同行者との関係をみると、いずれも「家族」が半数弱と最も多い。

図表4-7 旅行の同行者(SA)



図表4-8 同行者との関係(SA)



■ 「その他」の回答

【牛深海中公園】

性別	年代	居住地	回答
男性	70歳以上	熊本県	老人会
男性	70歳以上	熊本県	老人会
男性	70歳以上	熊本県	老人会
女性	60代	熊本県	老人会

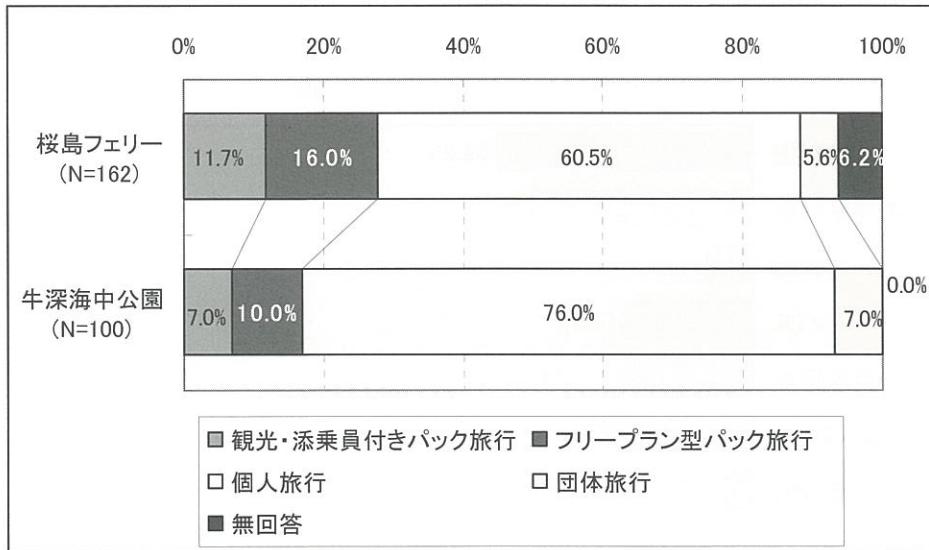
(4)旅行商品

旅行商品をみると、ともに「個人旅行」が最も多く、桜島フェリーが6割強(60.5%)、牛深海中公園が8割弱(76.0%)を占める。

桜島フェリーは、「フリープラン型パック旅行」が2割弱(16.0%)、「観光・添乗員付パック旅行」が1割強(11.7%)となっている。

牛深海中公園は、「フリープラン型パック旅行」が1割(10.0%)、「観光・添乗員付パック旅行」が1割弱(7.0%)となっている。

図表4-9 旅行商品 (SA)

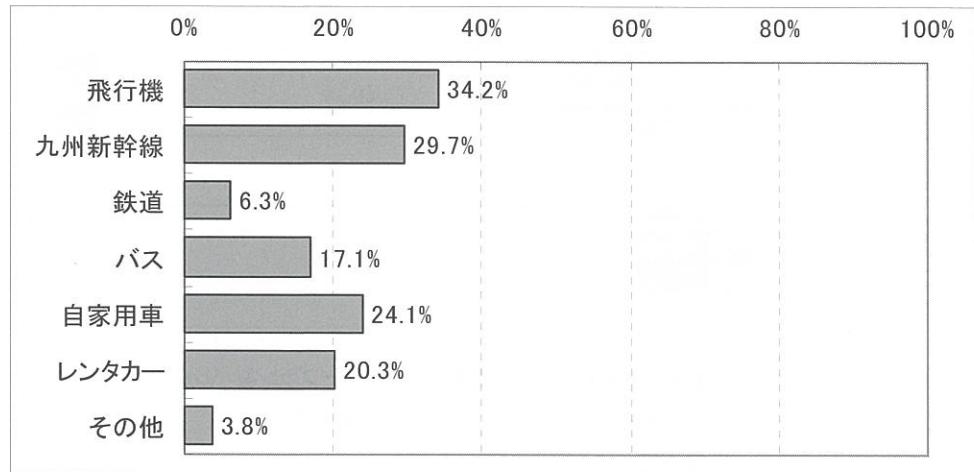


#### (5) 主な利用交通機関

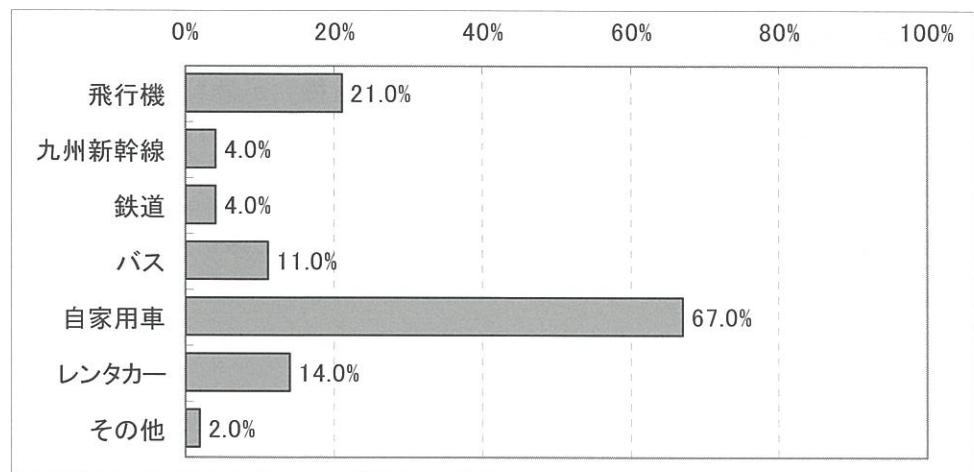
主な利用交通機関をみると、桜島フェリーは、「飛行機」が最も多く3割強(34.2%)、次いで「九州新幹線」が約3割(29.7%)となっている。この他、「自家用車」と「レンタカー」がそれぞれ2割強となっている。

牛深海中公園は、「自家用車」が7割弱(67.0%)と圧倒的に多く、次いで「飛行機」が2割強(21.0%)となっている。

図表4-10 主な利用交通機関(MA)  
【桜島フェリー (N=158)】



【牛深海中公園 (N=100)】



#### ■ 「その他」の回答

【牛深海中公園】

性別	年代	居住地	回答
女性	60代	熊本県	カーフェリー

さらに、利用交通機関について、九州域外または九州域内の幹線区間と対象地域内の利用交通機関の組み合わせを見る。

桜島フェリーでは、自宅から自家用車を利用する人が36人、自宅からレンタカーを利用する人が13人となっている。公共交通機関のみ、または公共交通機関とレンタカーを組み合わせて利用している人は109人と全体の7割弱となっており、桜島フェリーの利用者は公共交通機関によるアクセスの割合が高い。

一方、牛深海中公園では、自宅から自家用車を利用する人が59人（カーフェリーを含む）、自宅からレンタカーを利用する人が6人となっている。公共交通機関のみ、または公共交通機関とレンタカーを組み合わせて利用している人は、34人と全体の3割強となっており、牛深海中公園海中展望船の利用者は、自家用車またはレンタカーによるアクセスの割合が高い。

図表4-11 利用交通機関の組み合わせ

【桜島フェリー】

		九州域外または九州域内の幹線区間						合計
対象地域内	自家用車	自家用車	船	レンタカー	飛行機	鉄道	バス	
	自家用車	36	-	-	-	-	-	36
	レンタカー	-	-	13	15	4	-	32
	公共交通機関	-	-	-	44	35	11	90
合計	36	0	13	59	39	11	158	

【牛深海中公園】

		九州域外または九州域内の幹線区間						合計
対象地域内	自家用車	自家用車	カーフェリー	レンタカー	飛行機	鉄道	バス	
	自家用車	58	1	-	-	-	-	59
	レンタカー	-	-	6	8	0	-	14
	公共交通機関	-	-	-	13	3	10	26
合計	58	1	6	21	3	10	99	

注) 牛深海中公園はN=100であるが、「その他」の詳細が不明な1名を除いて集計している。

#### 4. 調査対象航路の利用状況と感想

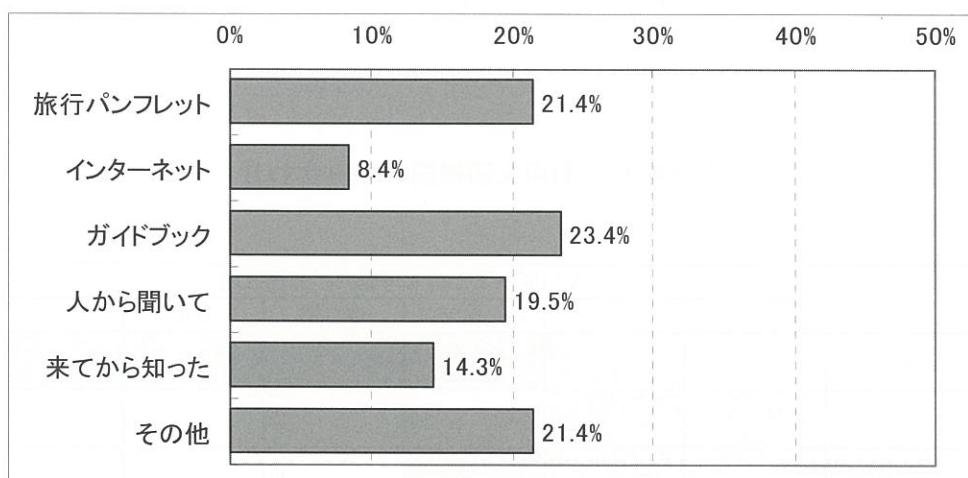
##### (1) 知ったきっかけ

桜島フェリーを知ったきっかけについてみると、「旅行パンフレット」、「ガイドブック」がそれぞれ2割強となっている。このほか、「人から聞いて」が19.5%、「来てから知った」が14.3%となっている。

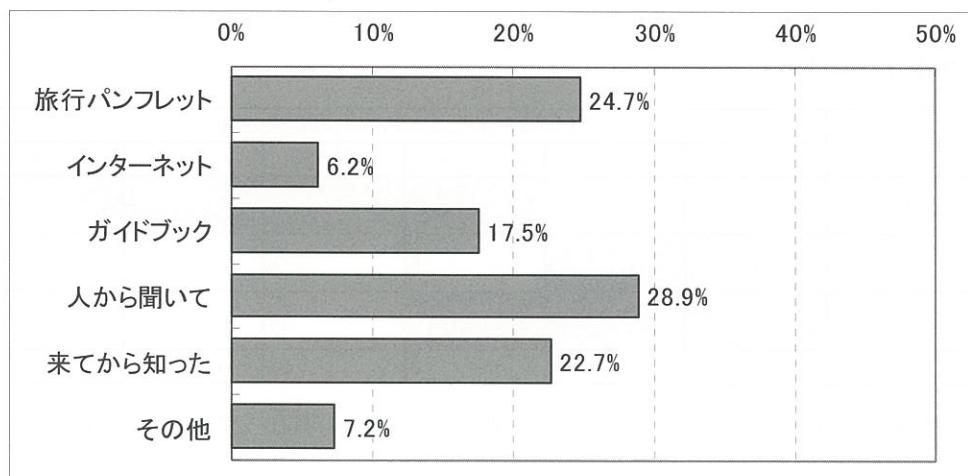
牛深海中公園は、「人から聞いて」が最も多く3割弱(28.9%)、次いで「旅行パンフレット」と「来てから知った」がそれぞれ2割強となっている。

図表4-12 知ったきっかけ(MA)

【桜島フェリー (N=154)】



【牛深海中公園 (N=97)】



■ 「その他」の回答

【桜島フェリー】

性別	年代	居住地	回答
男性	20代	福岡県	前から知っていた
男性	30代	和歌山県	コースに入っていた
男性	40代	兵庫県	前にきた
男性	50代	愛媛県	以前から知っていた
男性	50代	福岡県	ずっと以前から知っていた
男性	50代	熊本県	以前から
男性	60代	長崎県	JRの時刻表
男性	60代	熊本県	以前から知っていた
男性	60代	熊本県	5回目
男性	60代	福岡県	少年時代から
女性	30代	滋賀県	以前から知っている
女性	40代	鹿児島県	市内在住だから
女性	50代	鹿児島県	市内在住だから
女性	60代	長崎県	JRの時刻表
女性	60代	兵庫県	コースに入っていた
女性	60代	鹿児島県	地元だから
女性	60代	鹿児島県	地元だから
—	—	鹿児島県	前から知っていた

【牛深海中公園】

性別	年代	居住地	回答
男性	60代	熊本県	以前から知っていた。もう数回乗っている
男性	70歳以上	福岡県	宿の案内
男性	70歳以上	熊本県	宿泊場所
女性	20代	熊本県	伊勢エビパンフ
女性	20代	熊本県	前から知っていた
女性	50代	熊本県	前回利用してよかったです、今回は友人家族を誘った
女性	60代	熊本県	昔2回程利用した(職場)(家族で)
女性	70歳以上	福岡県	宿の案内

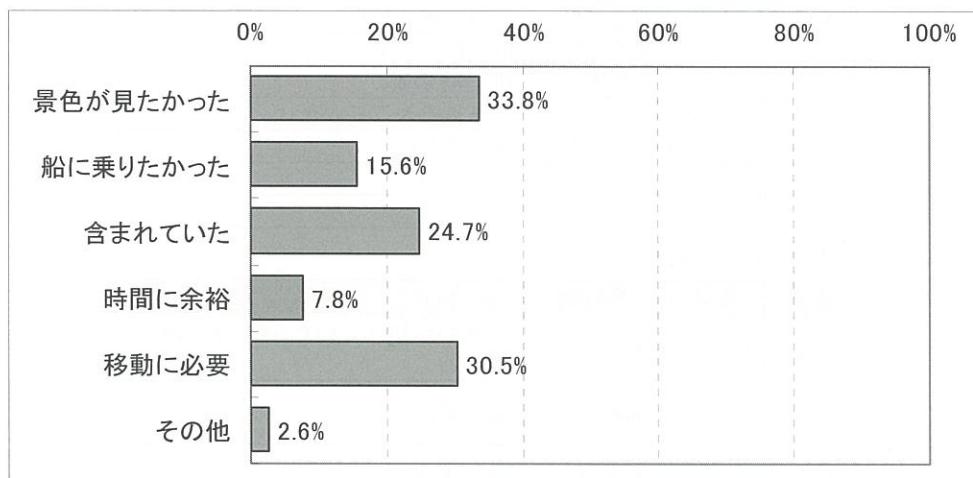
## (2) 利用した理由

利用した理由をみると、桜島フェリーは、「景色が見たかった」(33.8%)と「移動に必要」(30.5%)がそれぞれ3割強となっている。また、「観光コースに含まれていた」は2割強(24.7%)、「船に乗りたかった」は2割弱(15.6%)となっている。

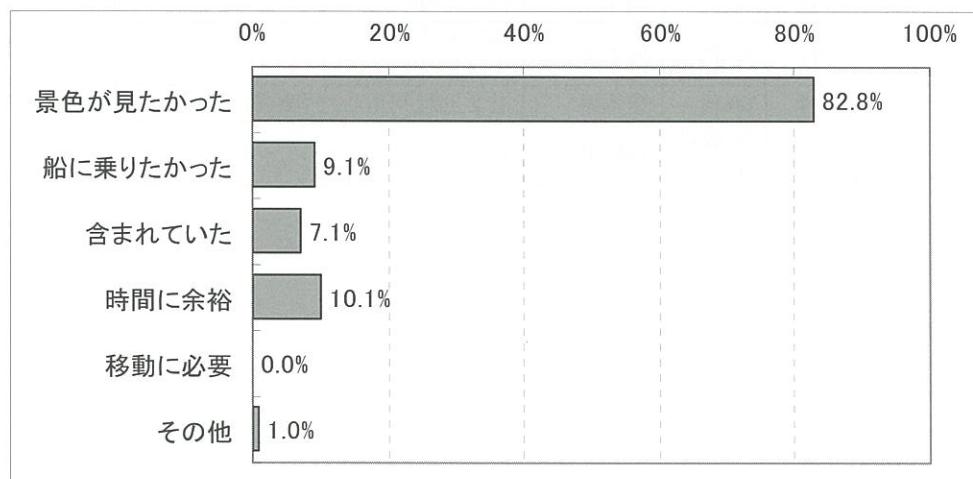
牛深海中公園は、海中観察が目的であることから、「景色が見たかった」が圧倒的に多く、8割強(82.8%)となっている。このほか、「船に乗りたかった」(9.1%)と「時間に余裕」(10.1%)がそれぞれ約1割、「観光コースに含まれていた」が7.1%となっている。

図表4-13 利用した理由(MA)

【桜島フェリー (N=151)】



【牛深海中公園 (N=99)】



注) 「含まれていた」は選択肢「観光コースに含まれていたから」を示す。

## ■ 「その他」の回答

### 【桜島フェリー】

性別	年代	居住地	回答
女性	30代	東京都	桜島に渡りたい
男性	60代	宮崎県	叔父宅訪問
男性	30代	宮崎県	桜島を通って帰りたかったから
—	—	鹿児島県	便利だから

### 【牛深海中公園】

性別	年代	居住地	回答
女性	20代	鹿児島県	子供が喜ぶと思って
男性	60代	熊本県	海中の魚を見たかったから

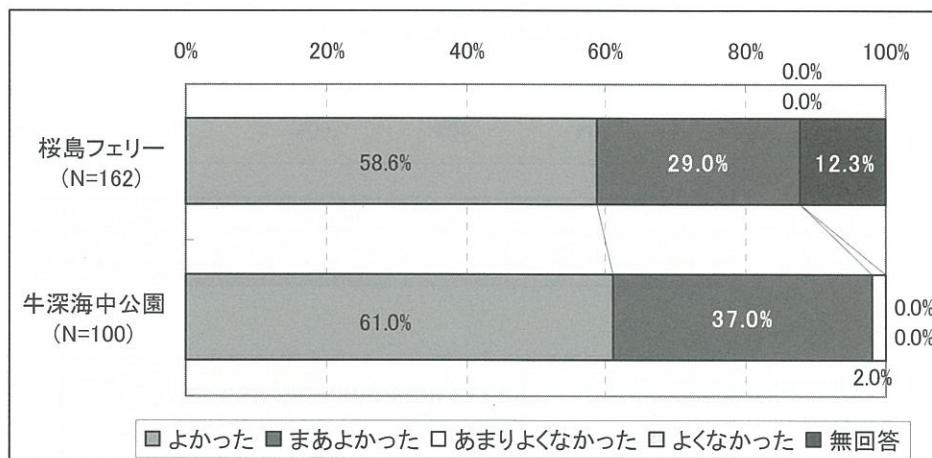
## (3) 利用した感想

### ①コース

コースに関する感想をみると、桜島フェリーは、「よかったです」が最も多く6割弱(58.6%)であり、「まあよかったです」(29.9%)と合わせると、9割弱がコースに関してよかったですとしている。

牛深海中公園は、「よかったです」が6割強(61.0%)と最も多く、「まあよかったです」(37.0%)と合わせ、9割以上がよかったですとしている。

図表4-14 コース(SA)

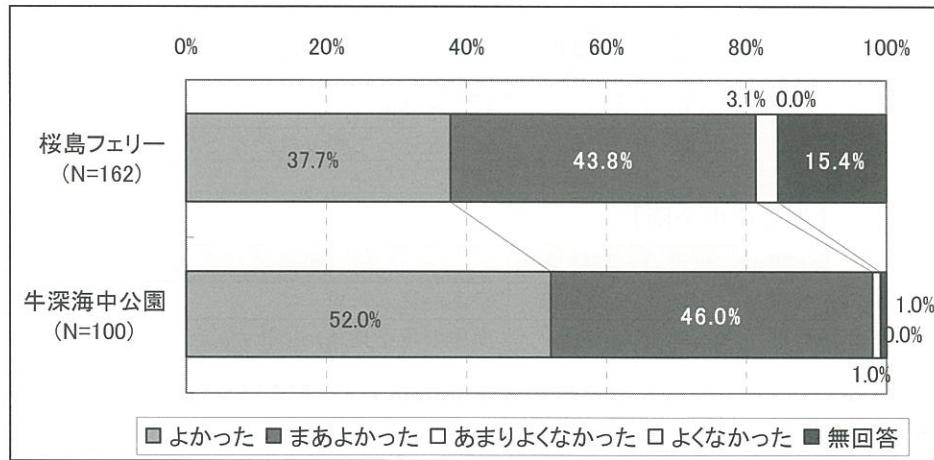


### ②船内設備／サービス

船内設備／サービスについてみると、桜島フェリーは、「よかったです」が4割弱(37.7%)、「まあよかったです」が4割強(43.8%)となっており8割強がよかったですと回答している。

牛深海中公園は、「よかったです」が半数強(52.0%)、「まあよかったです」が半数弱(46.0%)であり、9割以上がよかったですとしている。

図表4-15 船内設備／サービス(SA)

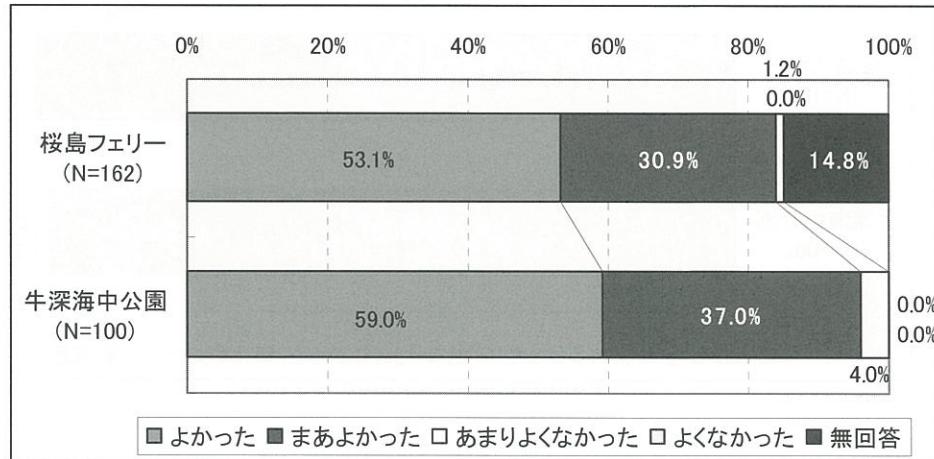


### ③所要時間

所要時間についてみると、桜島フェリーは、「よかったです」が半数強(53.1%)、「まあよかったです」が約3割(30.9%)となっており、全体として8割強がよかったですとしている。

牛深海中公園は、「よかったです」が6割弱(59.0%)、「まあよかったです」が4割弱(37.0%)となっており、9割以上がよかったですとしている。ただし、4.0%が「あまりよくなかった」としている。

図表4-16 所要時間(SA)

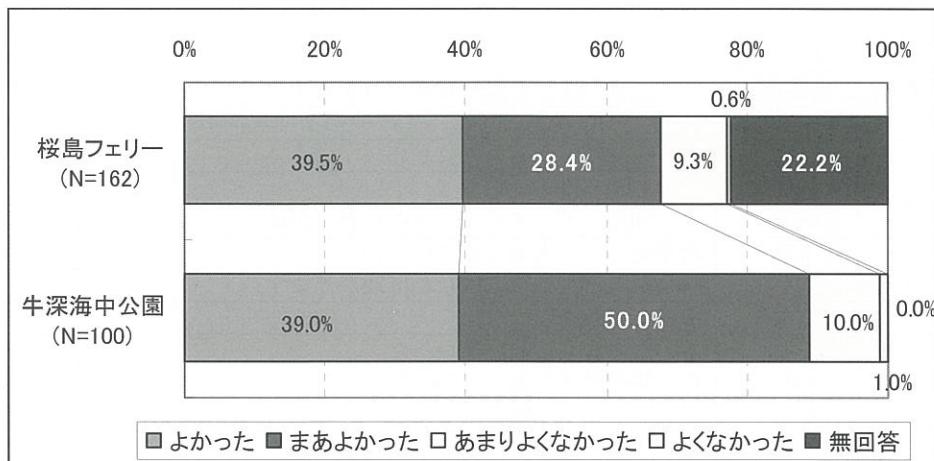


### ④料金

料金についてみると、桜島フェリーは、「よかったです」が約4割(39.5%)となっており、「まあよかったです」が3割弱(28.4%)となっている。また、「あまりよくなかった」とする人が約1割(9.3%)であった。

牛深海中公園は、「よかったです」が約4割(39.0%)、「まあよかったです」が半数(50.0%)と合わせ、9割弱がよいとしている。「あまりよくなかったとする人」は1割となっている。

図表4-17 料金(SA)



図表4-18 【参考】桜島フェリー及び海中展望船の運賃  
【桜島フェリー】

区分		料金	区分		料金
旅客	大人	150	車両	9m以上10m未満	4,180
	小人	80		10m以上11m未満	4,940
車両	3m未満	820		11m以上12m未満	5,660
	3m以上4m未満	1,070		1m増すごとに	660
	4m以上5m未満	1,480		自転車	820
	5m以上6m未満	1,830		原動機付自転車	1,070
	6m以上7m未満	2,040		自動二輪(750cc未満)	1,480
	7m以上8m未満	2,700		自動二輪(750cc以上)	1,830
	8m以上9m未満	3,420			

【海中展望船】

区分	大人：2,100円、小人：1,050円 (15名以上より団体割引あり)
----	--

#### (4) 桜島フェリー・海中展望船を利用した観光に関する自由意見

桜島フェリー・海中展望船を利用した観光に関する自由意見（よかつた点、改善要望など）は以下の通りである。

図表4-19 よかつた点、改善要望など

##### 【桜島フェリー】

性別	年代	お住まい	よかつた点、改善要望等	回収場所
女性	30代	東京都	移動	フェリー
女性	30代	東京都	もう少し安くなるとうれしい	フェリー
女性	30代	大阪府	たのしかった	フェリー
女性	50代	宮崎県	よく利用していますが（車の）料金が高い	フェリー
男性	20代	東京都	食事をもっと充実させてほしい	フェリー
男性	30代	福岡県	料金がもう少し割安になれば助かります。	フェリー
男性	30代	佐賀県	トイレの整備	フェリー
男性	30代	長崎県	うどんを食べる暇が無かった。	フェリー
男性	50代	宮崎県	車の料金が少し高い。500円どうですか。	フェリー
男性	60代	宮崎県	叔父がフェリー船長だった、	フェリー
男性	60代	熊本県	体が休める、自然の空気を吸える	フェリー
		鹿児島県	時間が早く利用できてよかったです。	定期観光バス
女性	60代	栃木県	ホットとするガイド説明でした。	定期観光バス
女性	70歳以上	鹿児島県	乗船の時間が短いので快適でした。	定期観光バス
男性	20代	茨城県	そばが食べたかった	定期観光バス
男性	30代	広島県	灰皿（喫煙所）があれば良い（見つからなかった）	定期観光バス
男性	30代	大阪府	もう少し長く乗りたかった。	定期観光バス
男性	60代	福岡県	桜島からみた鹿児島全景を要望する。コース案内の前後のページに記載したらどうか。	定期観光バス
男性	60代	広島県	所要時間は短いが、眺めは大変良かった。	定期観光バス

##### 【牛深海中公園】

性別	年代	お住まい	よかつた点、改善要望等
女性	60代	大分県	船内がきれいでよかったです
男性	60代	熊本県	新しい船で安全に見学ができました。船の運転手さんが親切で楽しく見学できました。
男性	60代	熊本県	まるで養殖イカダを水中から見つめるような身近に魚が見れて最高でした。
男性	70歳以上	埼玉県	船長さん親切でした。
女性	70歳以上	熊本県	船長さん、丁重なガイドでした。
女性	20歳未満	長崎県	海の中を見たことがなかったから見れてよかったです。
女性	20代	熊本県	エサを両方からまいてほしい。片方が魚が多かった。
女性	20代	鹿児島県	今度は天気のよい日に利用したい。
女性	20代	熊本県	行き帰りがひまたった。
女性		熊本県	水が濁っているのが残念。エサをまいて魚がよってきた所はGOOD!!
女性	60代	神奈川県	水族館と違って魚が自由に泳いでいるのを見ることが出来楽しかった。
男性	20代	福岡県	案内がテープでなく、生の声である点が良かった。
女性	20代	福岡県	魚がえさによってきて、たくさん見れたのが楽しかったです。サンゴもいろいろいろな色があってびっくりしました。夜ライトをでらして、昼間見れないとお魚達を見ることができたらいいなと思いました。
女性	60代	埼玉県	大変楽しかったです。
女性	60代	熊本県	色々な魚が身近に見られて良かった。海の水が汚れてた。

女性	70歳以上	東京都	本当に面白かった。又孫を連れて来たいと思います。
男性	60代	熊本県	初めての経験で大変よかったです。自然の破壊が進んでいるのか魚が少ない。
男性	30代	熊本県	神秘的ですばらしかった。
女性	20代	熊本県	寒いです。とおいで。
男性	70歳以上	埼玉県	スピーカーが少しききとりにくい。
女性	50代	熊本県	海中が見えてよかったです。
女性	50代	広島県	案内の言葉がもつとききとりやすくなればよい。海の中の美しい姿、魚の生き生きとした姿、夢のような世界がみれてよかったです。この豊かな海がいつまでも来られるように、手つかずの自然に触れられて大変満足した。
男性	50代	広島県	サンゴの眺めはすばらしく、餌付けの場面も最高でした。サンゴの種類や海底の岩の名称など（魚も）図解して船内に展示したらどうでしょうか。
男性	40代	東京都	移動中の景色が素晴らしい。

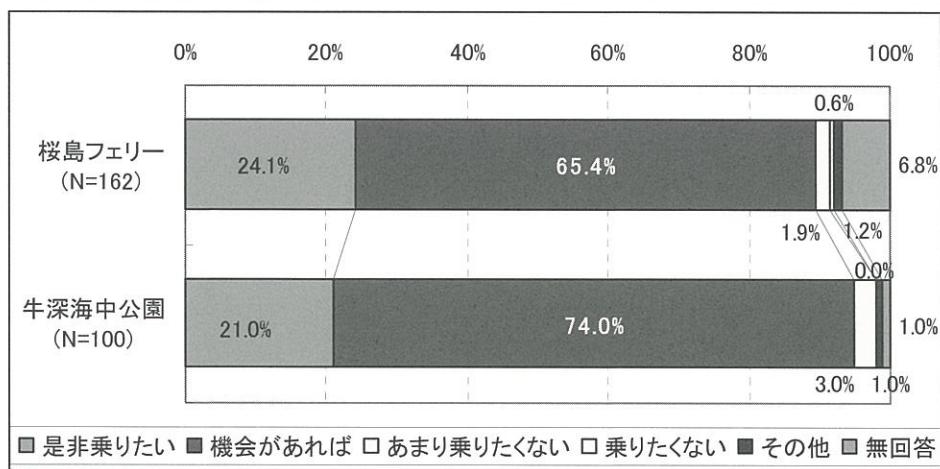
## 5. 船を利用した観光についての意見・意向

### (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、桜島フェリーは、「是非乗りたい」が2割強(24.1%)、「機会があれば」が7割弱(65.4%)となっている。

牛深海中公園は、「是非乗りたい」が約2割(21.0%)、「機会があれば」が7割強(74.0%)となっている。いずれも9割前後が乗りたいとしており、観光で船に乗ることに対する意向は強い。

図表4-20 観光で船に乗ることに対する今後の意向(SA)



#### ■ 「その他」の回答

##### 【牛深海中公園】

性別	年代	居住地	回答
女性	40代	熊本県	夏場に乗りたい

## (2) 船のイメージ

船のイメージについてみると、ともに「景色がよい」が6割前後と最も多くなっている。

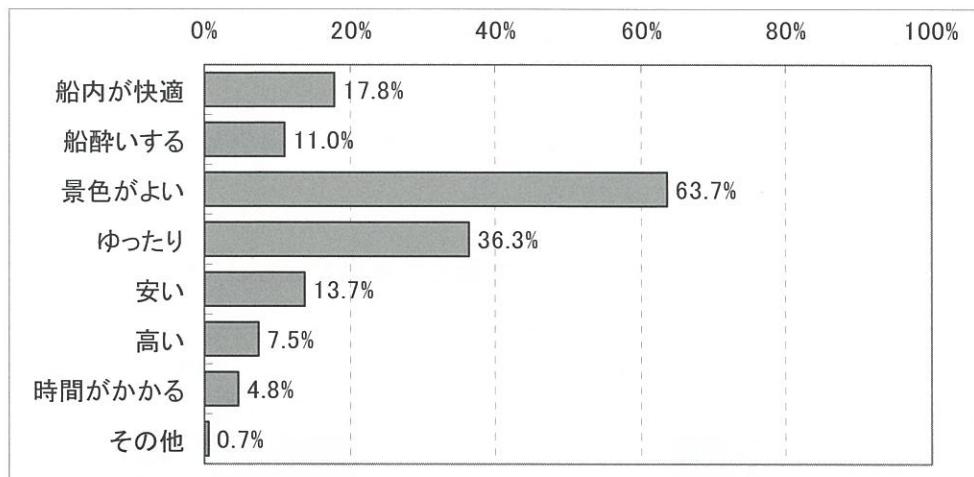
桜島フェリーでは、「景色がよい」に次いで「ゆったりできる」が4割弱(36.3%)、「船内が快適」が2割弱(17.8%)となっている。

牛深海中公園は、「景色がよい」に次いで「船内が快適」が3割弱(28.3%)、「ゆったりできる」が2割弱(19.2%)となっている。

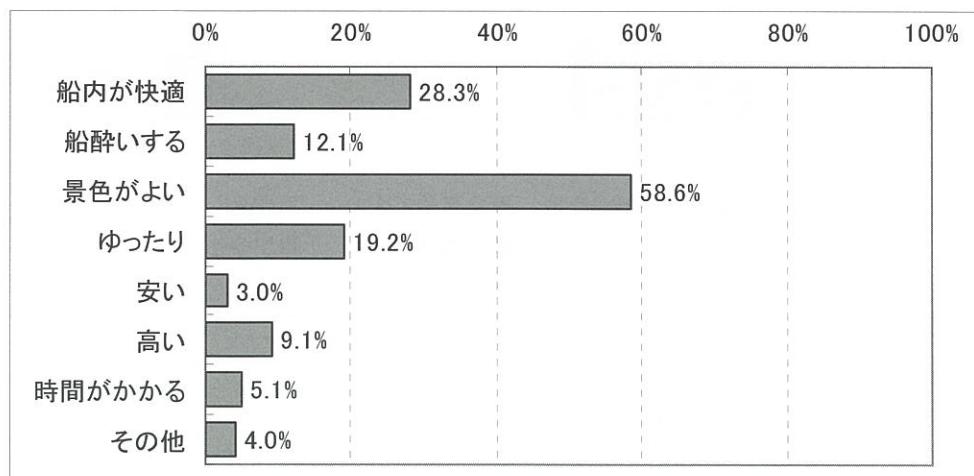
これらから、船の持つイメージは、景色がよく、船内が快適でゆったりできるという比較的よいイメージであることが分かる。

図表4-21 船のイメージ(MA)

【桜島フェリー (N=146)】



【牛深海中公園 (N=99)】



■ 「その他」の回答

【桜島フェリー】

性別	年代	居住地	回答
男性	30代	宮崎県	めずらしい

【牛深海中公園】

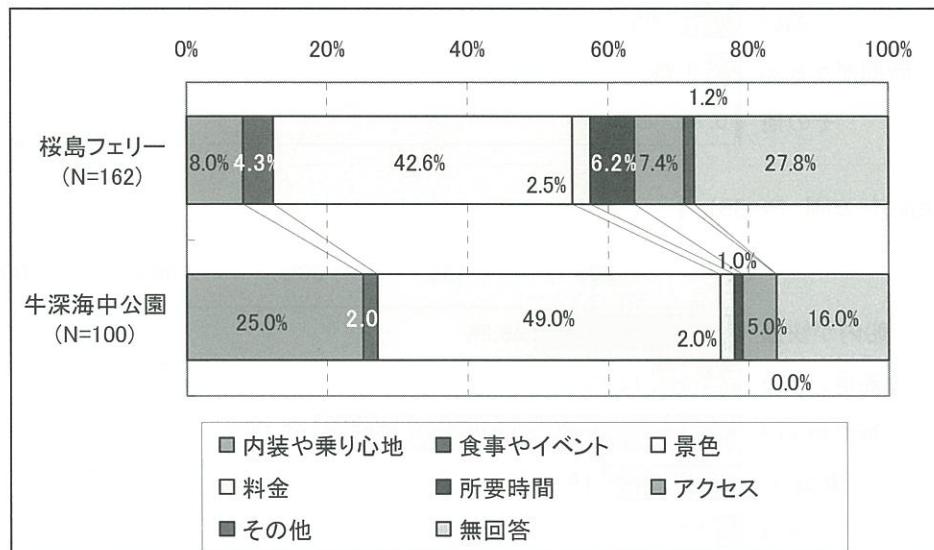
性別	年代	居住地	回答
男性	30代	熊本県	異空間
男性	60代	宮城県	貸切状態
女性	20代	福岡県	観光した気分が高まる
男性	40代	東京都	騒音がうるさい

(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みると、桜島フェリーは、「景色」が4割強(42.6%)と最も多く、「内装や乗り心地」、「所要時間」、「アクセス」などそのほかの項目はいずれも1割未満となった。

牛深海中公園についても同様に、「景色」が約半数(49.0%)と最も多いが、「内装や乗り心地」が3割弱(25.0%)となっている。

図表4-22 船を利用した観光で重視するもの(SA)



■ 「その他」の回答

【桜島フェリー】

性別	年代	居住地	回答
女性	70歳以上	鹿児島県	行き届いた設備です

#### (4) 利用してみたい観光コース

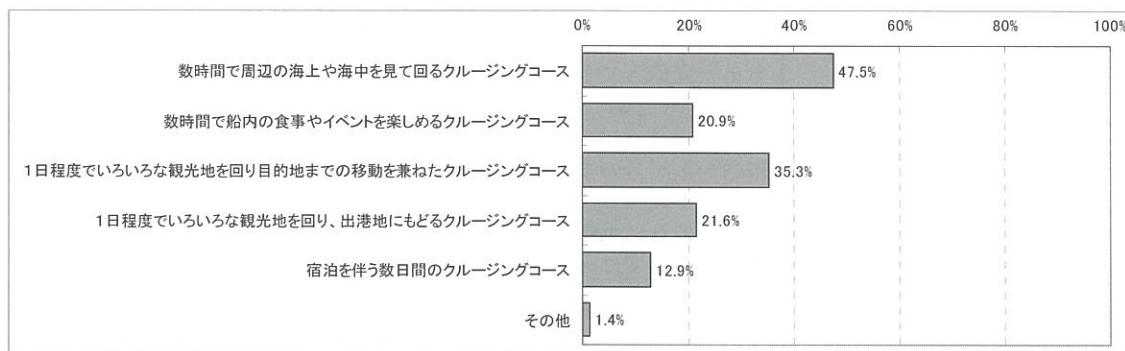
利用してみたい観光コースについてみると、桜島フェリーは、「数時間で周辺の海上や海中を見て回るクルージングコース」が半数弱(47.5%)と最も多く、次いで「1日程度でいろいろな観光地を回り、目的地までの移動を兼ねたクルージングコース」が4割弱(35.3%)となった。「数時間で船内の食事やイベントを楽しめるクルージングコース」と「1日程度で観光地を回り、出港地に戻るクルージングコース」はそれぞれ約2割となつた。

牛深海中公園は、「数時間で周辺の海上や海中を見て回るクルージングコース」が7割強(73.0%)と圧倒的に多く、そのほかは1割前後となっている。

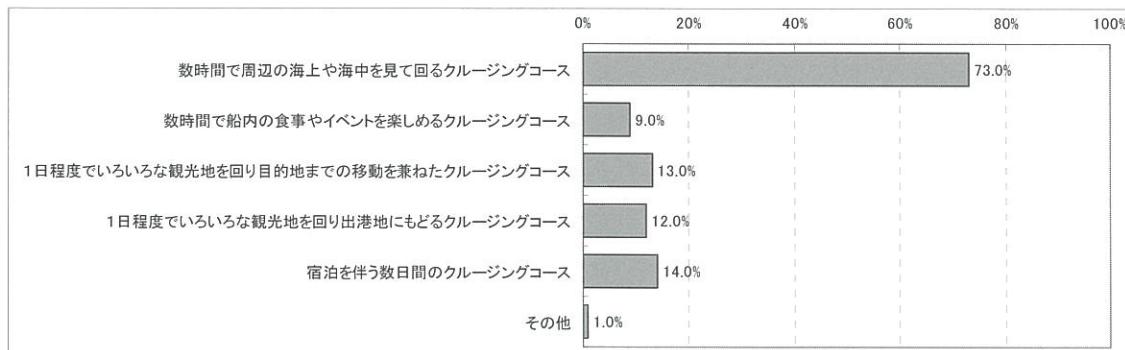
これらのことから、食事やイベントよりも、海上や海中の景色が比較的短時間で手軽に利用できるコースへの意向が強いことが分かる。

図表4-23 利用してみたい観光コース(MA)

【桜島フェリー (N=139)】



【牛深海中公園 (N=100)】



#### ■ 「その他」の回答

【牛深海中公園】

性別	年代	居住地	回答
男性	30代	長崎県	ダイヤモンドプリンセスで世界一周

## (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。

図表4-24 船を利用した観光に関する自由意見

### 【桜島フェリー】

性別	年代	お住まい	自由回答	回収場所
男性	50代	愛媛県	今回初めてであり、すべてに楽しい感じがしました	フェリー
女性	30代	東京都	以前より大きい船になったんですか	フェリー
男性	30代	長崎県	また乗ります！	フェリー
男性	30代	宮崎県	船は交通手段の一つなので、早く目的地につき料金がいいと思う	フェリー
男性	30代	佐賀県	ゆったり気分良く楽しい旅でした	フェリー
男性	30代	長崎県	雨が残念！	フェリー
男性	60代	福岡県	船が好き	フェリー
女性	60代	福岡県	いい景色をみたい	フェリー
男性	20代	東京都	桜島についてのガイドアナウンスがあればいいと思います	フェリー
女性	50代	宮崎県	人の料金については申し分ありませんが、車の料金が高いと思います（度々利用するものにとっては）	フェリー
男性	50代	宮崎県	鹿児島側の車の駐車場の無料化、もう少し広く船からのゲートに雨よけ（横雨防止）	フェリー
男性	50代	兵庫県	船は大好きです。この定期観光バスコースについて、もっと宣伝して下さい（ガイドブックなどに）	定期観光バス
男性	60代	広島県	ヒザの悪い私にとって、船の中での2～3階の昇降がきつい	定期観光バス
男性	30代	広島県	市内からバスのままフェリーに乗れるのが良い出張で1 week 鹿児島に滞在しましたが、定期観光バスは休みの日に手軽に（料金、所要時間とも）利用できました。今度は家族旅行で来てみたいです	定期観光バス
女性	70歳以上	鹿児島県	船・バスと乗り継いで変化があり楽しかったです	定期観光バス
男性	50代	岡山県	時を忘れた思いが出来る	定期観光バス
男性	20代	茨城県	都会での疲れをいやすことができました	定期観光バス
男性	70歳以上	愛媛県	友達が船から桜島の雄大さが良かったとき観光をする事になった	定期観光バス

【牛深海中公園】

性別	年代	お住まい	自由回答
女性	40代	福岡県	上の天草はよく行きますが牛深は遠いので、今回出水から長島にきて船で渡り牛深を見物したいと思いました
男性	60代	熊本県	海底の様子がよく見れてよかったです。冬の海底は少し魚の数が少ないので
男性	60代	熊本県	また夏場にお邪魔したいと思います。ありがとうございました
女性	20代	熊本県	初めてで楽しめました
女性	20代	熊本県	船の内装などのきれいさも大切だけどやっぱり一番は海の美しさが大切だと思うので、天草の海をいつまでもきれいにしておいてほしいです
女性		熊本県	カモメのエサやり楽しかったです
女性	60代	神奈川県	船は好きですが、宿泊をともなうものは料金が高いので、行けません
男性	20代	福岡県	観光のコースに船を組み込むと“旅をした”という気分になる。もっと船を利用できる選択肢が広がればいいと思う
女性	20代	福岡県	船で、無人島めぐりや、色が違う海を見に行ったりできたら楽しそうだな~と思います
女性	60代	熊本県	ありがとうございました。初めての海中を楽しませていただきました
男性	60代	熊本県	友達より案内されて、来て本当によかったです。親切なご案内に感謝して帰ります。ありがとうございました
女性	20代	鹿児島県	魚がすごくかわいいかったです。海の中が見れて感動でした。スキーパー ダイビングをやってみたいと思いました。平日に来てよかったです。ありがとうございました
女性	70歳以上	東京都	楽しく魚が色を見られ、またさんごの種類の多い事にびっくりしました
男性	40代	熊本県	良かったです!!又来たいです!!
男性	60代	熊本県	数種類観光コースを作ったら良いと思う
男性	70歳以上	埼玉県	船よいしない船ならば来る人が増えると思います。ゆれない船を希望します
女性	50代	熊本県	港に着く間、天草の主な観光案内があると良かったと思います
女性	60代	熊本県	残念な事（海底の水の透明度があまりよくなかったこと）
男性	20代	鹿児島県	船でキャンプに離島へ行ったり、釣りもできたらいいだと思います
女性	50代	広島県	海の大きさにふれ心がひろやかになる。自然の大きさを実感する
男性	50代	広島県	気になるのは、島々の岸辺にうち寄せられたゴミ（発泡スチロール？）



## 第5章 鹿児島湾・八代海・有明海におけるクルージングの成立条件の評価



## 1. 対象地域におけるクルージングの成立条件の抽出

ここでは、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する。クルージングのタイプとしては、都市・港湾周辺を運航水域とするものを「都市型」、自然海岸周辺を運航水域とするものを「自然活用型」とするほか、客船クルーズのように宿泊を伴って広域を運航する「周遊型」の3つのタイプを対象とする。

クルージングの成立条件については、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。

中でも「観光資源」の存在がクルージングを実施する海域・地域として不可欠の条件となるが、これについては、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た際、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、第4章に述べたアンケート調査結果において、船を利用した観光で重視するものとして、「景色」をあげる人の割合が最も高くなっている、海からみた景色、景観は、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。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。このうち、市場規模については、2007年頃にいわゆる「団塊の世代」が定年を迎ると、ゆったりと時間をかけ、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。

以下、■を付した条件は航路成立にあたって不可欠と考えられる条件、□は満たしていることが望ましい条件を示す。

### (1) 都市・港湾型

「都市・港湾型」のクルージングでは、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。

#### ① クルージングの対象海域・地域自体の魅力

■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

#### ②周辺地域における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

#### ③立地・アクセス条件

- 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

#### ④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

### （2）自然活用型

「自然活用型」のクルージングでは、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。

#### ①クルージングの対象海域・地域自体の魅力

- 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

#### ②周辺地域における魅力的な観光資源の存在

- 広域的な観光ルートに近接していること
- 周辺に集客力のある魅力的な観光資源があること

#### ③立地・アクセス条件

- 九州新幹線など広域交通体系の利便性が高いこと
- 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

#### ④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
- 海中生物等の観察を目的とする場合、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。

### (3)周遊型

「周遊型」のクルージングでは、他の2つのタイプとはやや異なる条件を必要とする。すなわち、「周遊型」のクルージングは移動手段としての役割が大きく、船で行くこと 자체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。

#### ①クルージングの対象海域・地域自体の魅力

- 船上・船内からみて、魅力的な都市・港湾景観やすぐれた自然景観が存在すること
- 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

#### ②周辺地域における魅力的な観光資源の存在

- 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
- 広域的な観光ルートに近接していること

#### ③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

#### ④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
- 宿泊設備や調理設備等を持ち、比較的大型のクルージングに活用可能な船舶が存在すること

## 2. 地域資源の発掘と評価

### (1) 対象海域・地域の魅力

#### ① 船上・船内からの景観

##### 1) 国立公園・国定公園

九州地域には5つの国立公園と9つの国定公園が指定されている。このうち、本調査の対象地域には、雲仙天草国立公園と霧島屋久国立公園が含まれている。一方で、対象地域に含まれる国定公園はない。

図表5-1 九州における国立公園・国定公園

#### 【国立公園】

名称	対象地域	名称
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、及び屋久島地域
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

#### 【国定公園】

名称	対象地域	名称
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渓谷地帯
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	佐賀閨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、藤河内渓谷、祝子川渓谷などを含む地域
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

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U F J 総合研究所作成

## 2) 県立自然公園

対象地域の含まれる5県において指定されている県立自然公園をみると、福岡県で4箇所、佐賀県で6箇所（ただし、うち1箇所は、長崎県にまたがる地域）、長崎県で6箇所（ただし、うち1箇所は、佐賀県にまたがる地域）、熊本県で7箇所、鹿児島県9箇所となっている。このうち、長崎県、熊本県において指定されている県立自然公園は、島原半島周辺の海岸線や周辺部、宇土半島などの変化に富んだ海岸線や島々が含まれており、地域を代表する自然の風景となっている。

一方で、多良岳県立自然公園、金峰山県立自然公園、小岱山県立自然公園のように山を中心とした県立自然公園も指定されており、豊かな自然を有している。

図表5-2 対象地域の含まれる5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、甘木市等を含む地域
筑後川県立自然公園	久留米市、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・渓谷・清流・奇岩など

### 【佐賀県】

名称	対象地域
天山県立自然公園	小城町の西北に位置し、天山を中心とした東西4Kmにわたる地域
脊振北山県立自然公園	福岡県と佐賀県の県境に位置する背振山を中心とした地域
多良岳県立自然公園	佐賀県と長崎県の県境に位置する多良山系の山々に囲まれた地域
黒髪山県立自然公園	奇岩や巨岩が多く見られる特異な景観をもち、黒髪山を中心とした地域
川上・金立県立自然公園	佐賀県のほぼ中央に位置し、嘉瀬川の河畔川上峡を含む地域
八幡岳県立自然公園	玄海灘と佐賀平野の間に位置する八幡山を中心とした地域

### 【長崎県】

名称	対象地域
多良岳県立公園	長崎県と佐賀県の間、経ヶ岳を中心とした地域。多良岳系を源とする河川と渓谷美を有している
野母崎半島県立公園	野母半島から長崎市周辺にかけての山間部、及び海岸部からなる地域
北松県立公園	北松浦半島、大島をはじめとする島々、内陸部の丘陵地帯からなる自然公園。
大村湾県立公園	県のほぼ中央に位置する大村湾沿岸と湾内の島々
西彼杵半島県立公園	西彼杵半島中央部の山地と西部の海岸線及び、大島、崎戸島等の島々。
島原半島県立公園	島原半島周辺の変化に富んだ海岸線と、雲仙天草国立公園の周縁部及び史跡

### 【熊本県】

名称	対象地域
金峰山県立自然公園	熊本県北部金峰山を中心とする地域
小岱山県立自然公園	熊本県荒尾市と玉名市の境に位置する小岱山を中心とする地域
三角大矢野海辺県立自然公園	宇土半島から島原湾に面する三角港、大矢野港を中心とする地域
芦北海岸県立自然公園	熊本県南部芦北港から島原湾に面する地域
矢部周辺県立自然公園	熊本県中央部、阿蘇山の南に広がる山々と渓谷等を含む地域
五木五家荘県立自然公園	熊本県のほぼ中央に位置し、国見岳を中心とする森や渓谷を含む地域。東は宮崎県に隣接する
奥球磨県立自然公園	熊本県南東部、九州山脈と国見山脈に囲まれた地域

### 【鹿児島県】

名称	対象地域
阿久根県立自然公園	梶折鼻から牛之浜までの海岸線と阿久根大島や桑島などの島々を含む地域
川内川流域県立自然公園	川内川河口から鶴田ダム周辺とその上流域までの河川流域
吹上浜県立自然公園	串木野市羽島崎から世田市相星川河口までの東シナ海に面した弧状の砂丘海岸地帯
坊野間県立自然公園	笠沙町小浦から野間岬、坊津、枕崎市の立神までの海岸線一帯
大隅南部県立自然公園	高隈山地と高峠、大隅湖などを含む地域
藺牟田池県立自然公園	藺牟田池と住吉池及びその周辺地域
甑島県立自然公園	上甑島・中甑島・下甑島とその属島群
高隈山県立自然公園	佐多町外之浦から内之浦町火崎までの太平洋に面した海岸部分と雄川及び花瀬川流域の一部
トカラ列島県立自然公園	トカラ列島の火山、海食崖、サンゴ礁及び野生生物の生息地一帯

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 U F J 総合研究所作成

### 3) 海中公園

対象地域の海中公園は以下の 5箇所で、熊本県で 3箇所、鹿児島県で 2箇所である。

図表5-3 対象地域における海中公園

県名	名称	所在地
福岡県	—	—
佐賀県	—	—
長崎県	—	—
熊本県	牛深海中公園	牛深市
	富岡海中公園	苓北町
	天草海中公園	天草町
鹿児島県	桜島海中公園	桜島町
	佐多岬海中公園	佐多町

資料) 日本観光協会「全国観光情報データベース」より U F J 総合研究所作成

#### 4) 海岸景観

対象地域における景勝地のうち、海岸景観の美しい地域としては、主に下表のようなものがある。特に、八代海・有明海（島原湾）・東シナ海に囲まれた天草諸島周辺や鹿児島湾に優れた海岸景観を持つ地域が多く見られる。

図表5-4 対象地域における景観の優れた海岸

県名	海域	所在地	名称
福岡県	—	—	—
佐賀県	有明海	太良町	大浦海岸
		諫早市	有喜海岸
長崎県		島原市	秩父ヶ浦、九十九島
		有家町	俵石展望所
		熊本市	河内海岸
		宇土市	御輿来海岸
熊本県	八代海	牛深市	牛深海岸、片島、下須島、獅子吼岬、羊角湾、龍仙島（片島）
		上天草市	維和島、野釜島、湯島、天草松島、天草東海岸、松ヶ鼻、和田岬
		御所浦町	御所浦島群、ノサバ崎、双子島
		新和町	二本木立大多尾海岸
		五和町	通詞海岸と通詞島、引坂海岸、若宮海岸と亀島
		苓北町	貝瀬浜海岸、白木尾海岸、富岡海岸
		天草町	大ヶ瀬・小ヶ瀬、鬼浦ヶ浦、白鶴浜、須賀無田海岸、兵越海岸、妙見ヶ浦
		八代市・田浦町・芦北町・津奈木町	芦北海岸
		水俣市	湯の児海岸
		田浦町	御立岬海岸
		高尾野町	辺田海岸
		東町	伊唐島、獅子島、長島北海岸
		長島町	伊唐島
鹿児島県	鹿児島湾	国分市	獅子島
		加治木町	長島北海岸
		隼人町	小浜海岸、神造島
		鹿児島市	磯海岸
		指宿市	知林ヶ島・小島
		桜島町	沖小島
		山川町	長崎鼻、伏目海岸
		開聞町	入野海岸、川尻海岸
		鹿屋市	荒平天神、高須浜田海岸
		垂水市	江之島
		根占町	大浜海岸 辺田海岸
		佐多町	大泊海岸、佐多岬、浜尻海岸

資料) 日本観光協会「全国観光情報データベース」よりU F J総合研究所作成

#### 5) 都市・港湾景観

対象地域の主要都市では、鹿児島市が都心部と港湾が近接し、海上からは市内の都市景観ほか、桜島をはじめとする自然景観も眺望できることから、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。さらに、夜間のライトアップなどの取り組みも進められている。

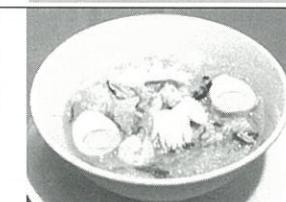
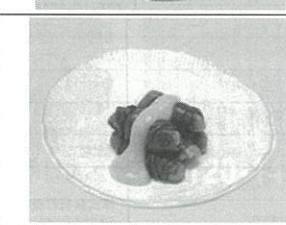
一方、熊本市は、都心部と港湾がやや離れている。

## ②特産品・郷土料理

対象地域を含む熊本県と鹿児島県の主要な特産品と郷土料理を整理すると以下の通りである。熊本県、鹿児島県ともに、青果類、魚介類、肉類と幅広い特産物を有している。

また、魅力的な郷土料理も豊富である。最近では、伝統的な郷土料理に加え、特産品を活かした新しい郷土料理の創作も積極的に行われている。

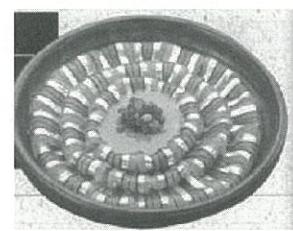
### 1) 熊本県

特産品	スイカ、トマト、ミニトマト、デコポン、甘夏みかん、宿根カスミソウ、い草、メロン、栗、養殖フグ、トルコギキョウ、なす、養殖クルマエビ、いちご		
伝統工芸品	五月節句のぼり、欄間彫刻、民芸家具、竹細工、小代焼、高田焼、水の平焼、丸尾焼、高浜焼、内田皿山焼、松橋焼、こま、てまり、張子細工、和紙、灯籠、うちわ 等		
		芋田樂 天草地方に伝わる卵の花ずし。 正月などの行事食	
		太平燕 (たいびーえん) 明治後期に長崎、熊本の華僑が、燕の巣の代わりに揚げたゆで卵、フカヒレの代わりに春雨を使って作ったスープが始まりと言われている。	
郷土料理		つきあげ からいもの産地としても有名な天草地方のおやつ。千切りにしたからいもに小麦粉、卵、砂糖などをまぶして揚げたもの。	
		ひともじのぐるぐる 江戸時代に、安くて美味しい酒の肴はないかと考え出されたもの。分葱の一種のひともじをグルグルと巻いて、酢みそで食べる。	
		おかべ 天草地方に伝わる卵の花ずし。 正月などの行事食	

資料) 熊本県「熊本県県産品総合サイト」

([http://cyber.pref.kumamoto.jp/kensanhin/contents\\_dbpac/default.asp](http://cyber.pref.kumamoto.jp/kensanhin/contents_dbpac/default.asp)) より U F J 総合研究所作成

## 2) 鹿児島県

特産品	にがうり、桜島大根、桜島小みかん、黒豚、薩摩地鶏、さつま揚げ・キビナゴ、イワシ、チリメンジャコ、焼酎、茶、かるかん 等	
伝統工芸品	大島紬、薩摩焼き、薩摩切子、竹細工、薩摩錫器、屋久杉製品、薩摩琵琶、糸びな、太鼓、刃物 等	
郷土料理		酒ずし ご飯に、季節の海の幸・山の幸等の具を混ぜ、地酒でしめたもの。
		さつま汁 薩摩鶏・桜島大根・ゴボウ・人参・こんにゃく・ショウガ等を煮込んだ味噌汁。
		鶏飯 地鶏の肉を細かく碎き、卵焼、しいたけ、青ネギ、ミカンの皮、ショウガなどをご飯の上にのせて、鶏でとったスープをかけて食べる奄美の郷土料理。
		キビナゴ料理 刺身を酢味噌で食べる他、塩焼き、味噌汁、てんぷらなどでも食べられる。
		とんこつ さつま黒豚の骨つきの肉を長時間煮て味噌・黒砂糖・ショウガ・焼酎で味をつけ、大根・こんにゃくと煮たもの。

資料) NTTタウンページ「おすすめ観光NAVI」  
[\(<http://itp.ne.jp/contents/kankonavi/index.html>\)](http://itp.ne.jp/contents/kankonavi/index.html) より U F J 総合研究所作成

## (2)周辺地域の観光資源

### ①テーマパーク等

九州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をみると、図表5-5のとおりである。

これをみると、福岡市のキャナルシティ博多やスペースワールド、佐世保市のハウステンボスのような都市型観光施設は、福岡県を中心とした北部九州に集中している。一方で、対象地域には、熊本城や島原城といった歴史的建造物、三井グリーンランドのような体験型観光施設が分布している。

図表5-5 九州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	-	-
	博多リバレイン	574.7	福岡市博多区	博多リバレイン	1999年3月
	マリノアシティ福岡ピアウォーク	570.0	福岡市西区	福岡地所	2000年10月
	ペイサイドプレイス	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
	マリブン	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
	ファームパーク伊都国	23.3	前原市	前原市	1992年4月
佐賀県	祐徳稻荷神社	270.0	鹿島市	祐徳稻荷神社	1687年
	吉野ヶ里歴史公園	59.2	神埼郡三田川村・神崎村・東脊振村	-	1985年3月
	宇宙科学館	24.2	武雄市武雄町	教育文化振興財団	1999年7月
	三瀬温泉やまびこの湯	24.1	神埼郡三瀬村	三瀬村	1996年4月
	三瀬ルベール牧場どんぐり村	21.0	神埼郡三瀬村	ヨコオ	1984年3月
	秘窓の里大川内山	20.0	伊万里市	-	1984年
長崎県	ハウステンボス	279.0	佐世保市	ハウステンボス	1992年3月
	西海パール・シー・リゾート	114.4	佐世保市	させぼパール・シー	1994年7月
	グラバー園	100.7	長崎市	長崎市	1970年8月
	長崎原爆資料館	74.0	長崎市	長崎市	1998年4月
	島原城	28.0	島原市	(財)島原城振興協会	1964年4月
	雲仙災害記念館	24.0	島原市	雲仙岳災害記念財団	2002年7月
	長崎ペンギン水族館	20.2	長崎市	長崎市	2001年4月
熊本県	阿蘇ファームランド	392.1	阿蘇郡長陽村	阿蘇ファームランド	1995年4月
	三井グリーンランド	120.0	荒尾市	三井グリーンランド	1958年5月
	熊本城	93.4	熊本市	熊本市	-
	菊池渓谷	35.0	菊池市	-	-
	カドリー・ドミニオン	29.6	阿蘇郡阿蘇町	阿蘇熊牧場	1972年7月
	阿蘇お猿の里	27.0	阿蘇郡長陽村	株式会社むらさき	1989年3月
	スペイン村	20.0	水俣市	福田農場ワイナリー	1987年12月

鹿 児 島 県	バレル・バレーブラハ	40.0	姶良郡溝辺町	錦灘酒造・霧島高原ビール	1990年10月
	奄美パーク	22.1	大島郡笠利町	鹿児島県	2001年9月
大 分 県  (参考)	サッポロビール新九州工場	82.0	日田市	サッポロビール株式会社	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	宇佐郡安心院町	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	直入郡久住町	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	速見郡山香町・宇佐郡安心院町	大分県農業農村振興公社	2001年4月
	えびの高原	177.8	えびの市	-	-
宮 崎 県  (参考)	みやざき「水の郷・綾」酒泉ノ杜	92.0	東諸県郡綾町	雲海酒造	1985年10月
	鶴戸神宮	77.4	日南市	-	-
	青島神社	74.4	宮崎市	-	-
	高千穂牧場	72.1	都城市	(有)高千穂デイリーフーム	1987年4月
	平和台公園	31.0	宮崎市	-	-

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。

資料) 日本観光協会「全国観光情報データベース」よりU.F.J総合研究所作成

## ②祭・イベント

九州における主要な祭・イベントをみると、図表5-6のようになっている。統計の入手できるもののうち、北九州市の「わっしょい百万夏祭り」が150万人と最も多い。また、表中には掲載していないが、福岡市の「博多どんたく」や「博多祇園山笠」（直近の実績については、注を参照）についても動員数が100万人以上と多くなっている。福岡市、北九州市を除くと100万以上の動員実績のある祭・イベントはみられない。

対象地域では、島原市の「島原ファンタジア」が80万人と最も多く、次いで、熊本市の「火の国まつり」が51万人となっている。

「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・イベントは時期がゴールデンウィークから夏期に集中している。一方で、対象地域で開催される祭・イベントは開催時期が多様である。

図表5-6 九州における主要な祭・イベント

	自治体名	名称	開催期日	動員数 (2001年度、万人)
福岡県	北九州市	わっしょい百万夏まつり	8月	150
		小倉祇園	7月	95
		海峡花火大会	8月	70
		門司港レトロフェスタ	5月	23
	大牟田市	大蛇山	7月	33
	直方市	のおがたチューリップフェア	4月	53
	大川市	大川木工まつり	10月	20
	玄海町	西日本菊花展	11月	30
	小石原町	小石原焼民陶むら祭	5/3~5、10月	20
	吉井町	筑後吉井おひなさまめぐり	2月~4月	25
佐賀県	鳥栖市	まつり鳥栖	7月	35
	有田町	有田陶器市	4/29~5/5	92
長崎県	長崎市	長崎くんち	10月	33
	佐世保市	西海アメリカンフェスティバル	8月	28
	島原市	島原ファンタジア	12月~1月	80
	大村市	花まつり	3月~6月	40
		大村夏越まつり	8月	28
	波佐見町	波佐見陶器まつり	4/29~5/5	20
熊本県	熊本市	火の国まつり	8月	51
		くまもと春の植木市	2月~3月	46
		くまもと菓子博 2002	11月	45
		お城まつり	10月~11月	22
	白水村	南阿蘇桜さくら植木まつり	3月~4月	22
鹿児島県	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
	隼人町	初午祭	2月~3月	25
大分県 (参考)	大分市	大分七夕まつり	8月	46
	別府市	別府夏まつり	7月	23
	日田市	日田川開き観光祭	5月	25
宮崎県 (参考)	延岡市	延岡大師祭	4月	30
		まつりのべおか	8月	22

注1) 動員数が20万人以上の祭・イベントを掲載した。

注2) データの都合上、表中には「博多どんたく」(5月開催) 「博多祇園山笠」(7月開催) (いずれも福岡市) 等がふくまれていない。西日本新聞の記事によると、直近の動員客数は「博多どんたく」が180万人(2004年実績。前年度より30万人減)、「博多祇園山笠」が300万人(2004年実績)となっている。

資料) 西日本新聞社「九州データブック2004」よりU.F.J総合研究所作成

### ③九州における主要な広域観光ルート

ここでは、九州における主要な観光ルートを整理する。2005年3月1日現在、JTB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の数は160件である。

JTBでは、訪問先や旅行の目的によって、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のテーマに商品を分類しているが、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160件について旅行日程ごとに主要な訪問先を整理したものである。なお、現在、九州の旅行商品では、ゴルフ、スキー、祭り・イベントの3テーマに関する取り扱いは0件である。

これをみると、九州の旅行商品は2泊3日の商品が118件と7割強を占めている。次いで、1泊2日が51件となっているが、ほとんどが博多のみを訪れる都市型商品である。3泊4日は16件と件数が少ない。

対象地域を含む商品をみると、山や温泉をテーマとして、別府や湯布院と合わせて雲仙を訪れる商品が多い。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。

図表5-7 九州の旅行商品における日程別の主な訪問先

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	—	0	0	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	—	シーガイア 奄美大島 屋久島・指宿 壱岐・対馬	28	1	奄美大島 屋久島	2	—
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	—	0	0	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	—	0	0	—	0	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	—	0	0
体験	シーガイア	1	0	種子島・屋久島 唐津・伊万里 対馬・壱岐 奄美大島	4		屋久島	2	0
	合計	51	2	合計	118	37	合計	16	6

注) 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。

### 3. 交通アクセスなど諸条件の分析と評価

#### (1) 立地・アクセス条件

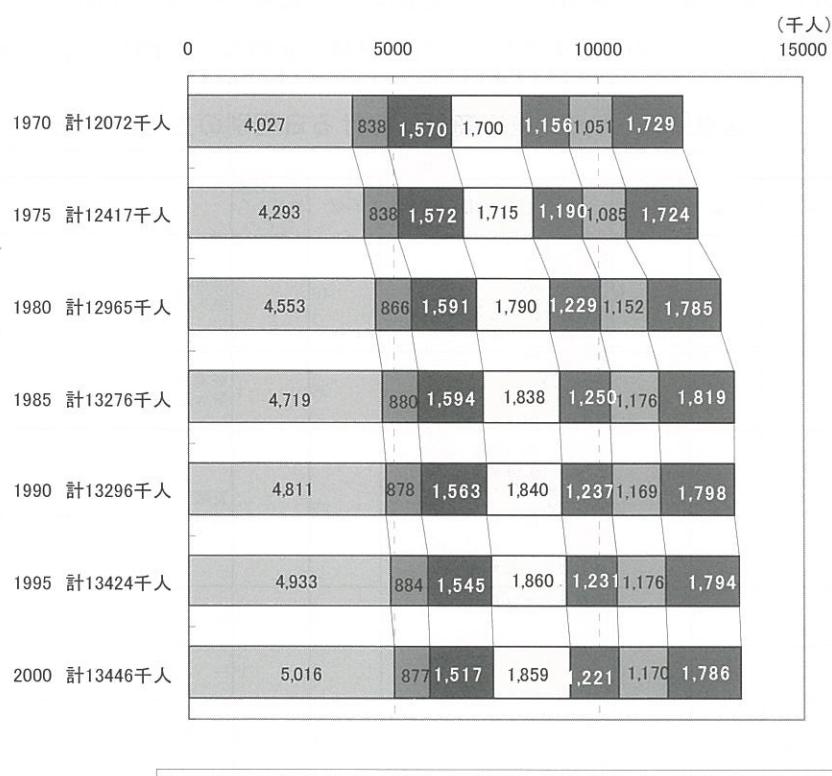
##### ①周辺地域の人口規模

###### 1) 県別人口

2000年における九州の人口をみると、7県合計で約1,300万人となっている。県別の人口をみると、福岡県が約500万人と全体の4割弱を占めている。次いで熊本県が約190万人、鹿児島県が約180万人となっている。

1970年以降の推移をみると、九州全体の人口は、1985年までは増加の傾向がみられたが、以降はほぼ横ばいである。また、県別でみると、福岡県以外の県では微増、またはほぼ横ばいで推移している。一方で、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。

図表5-8 県別人口の推移



[□福岡県 □佐賀県 ■長崎県 □熊本県 ■大分県 □宮崎県 ■鹿児島県]

資料) 「国勢調査」より U F J 総合研究所作成

## 2) 対象地域の市部における人口

2003年における対象地域の市部の人口をみると、図表5-9のとおりである。これをみると、対象地域内で最も人口が多いのは、熊本市で約66万人である。次いで、鹿児島市が約55万人、佐賀市が約16万人であり、県庁所在地の市の人口が多くなっている。県庁所在地以外では、大牟田市、八代市が10万人以上の人口を有している。

対象地域の市部全体における人口規模は約220万人である。また、福岡市を加えると、約350万人となり、横浜市とほぼ同じマーケット規模を有していることが分かる。

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は、50万人以上の人ロ規模を持つ熊本市、鹿児島市を考えられる。

図表5-9 対象地域の市部における人口

順位	都市名	人口(人、2003年)
—	(参考) 福岡市	1,315,007
1	熊本市	656,096
2	鹿児島市	545,876
3	佐賀市	163,837
4	大牟田市	137,700
5	八代市	106,269
6	諫早市	94,363
7	鹿屋市	79,703
8	荒尾市	57,639
9	玉名市	45,560
10	柳川市	41,783
11	島原市	39,651
12	出水市	39,537
13	宇土市	38,774
14	上天草市	36,170
15	鹿島市	33,648
16	水俣市	30,545
17	指宿市	30,187
18	阿久根市	26,160
19	垂水市	20,093
合計(福岡市含まず)		2,223,591
合計(福岡市含む)		3,538,598

### 参考

横浜市	3,466,875
神戸市	1,483,670
長崎市	418,523
東京23区計	8,083,980

資料) 「住民基本台帳」よりU F J総合研究所作成

## ②交通アクセス条件

### 1) 九州域外からのアクセス条件

#### ■航空路

九州の各空港から九州域外への航空路線の運航状況をみると図表5-10のとおりである。

福岡空港からは、全国各地への路線が開設されている。特に東京（羽田）については、1日47便と多くなっている。

その他の空港においても、すべての空港で東京（羽田）便が開設されており、東京中心の路線となっている。また、対象地域に近い熊本空港、鹿児島空港をはじめ、長崎空港、大分空港、宮崎空港では、東京、大阪、名古屋の三大都市圏との間に路線が開設されている。

図表5-10 九州の各空港における航空路線（往復／日）

福岡空港		北九州空港		大分空港		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）	5	東京（羽田）	10	東京（羽田）	17
青森	週4			名古屋（中部）	2	名古屋（中部）	7
花巻	週3			大阪（伊丹）	6	大阪（伊丹）	12
仙台	5			那覇	1	大阪（関空）	1
新潟	2					岡山	2
福島	1					広島西	4
信州まつもと	1					高松	1
富山	1					松山	2
小松	3					那覇	3
東京（羽田）	47						
東京（成田）	3						
名古屋（中部）	21						
大阪（伊丹）	10						
大阪（関空）	6						
岡山	—						
米子							
出雲	2						
広島西	—						
高松	—						
松山	2						
徳島	2						
高知	4						
那覇	13						

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

長崎空港		熊本空港	
路線	便数	路線	便数
東京（羽田）	11	東京（羽田）	17
名古屋（中部）	3	名古屋（中部）	4
大阪（伊丹）	6	大阪（伊丹）	8
那覇	1	松山	1
		那覇	1

注) 離島路線を除く。

資料) 「JTB時刻表 2005年3月号」よりU.F.J総合研究所作成

## ■鉄道（新幹線）

九州と九州域外を結ぶ新幹線の運行状況をみると図表5-11のようになっている。「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・通学時間を中心に「こだま」が10本運行されている。

図表5-11 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	17
	博多	名古屋	1
ひかり	博多	新大阪	20
	博多	名古屋	2
こだま	博多	新大阪	8
	博多	岡山	11
	博多	広島	10
	博多	新山口	1
	博多	小倉	10

資料) 「JTB時刻表 2004年7月号」よりUFJ総合研究所作成

## ■長距離バス

九州と九州域外とを結ぶ長距離バスの運行状況をみると図表5-12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が、博多からは関東、四国地方への便も運行されている。

図表5-12 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）
博多	関東	東京	1
	中部	名古屋	1
	関西	京都、大阪	2
	中国	鳥取、松江、岡山	3
	四国	高知	1
長崎	中部	名古屋	1
	関西	大阪、京都、三宮	3
熊本	中部	名古屋	1
	関西	京都、大阪	1
ハウス テンボス	中部	名古屋	1
	関西	堺	1
鹿児島	関西	USJ、大阪、尼崎	3
大分	中部	名古屋	1

資料) 「JTB時刻表 2004年7月号」よりUFJ総合研究所作成

## 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）。

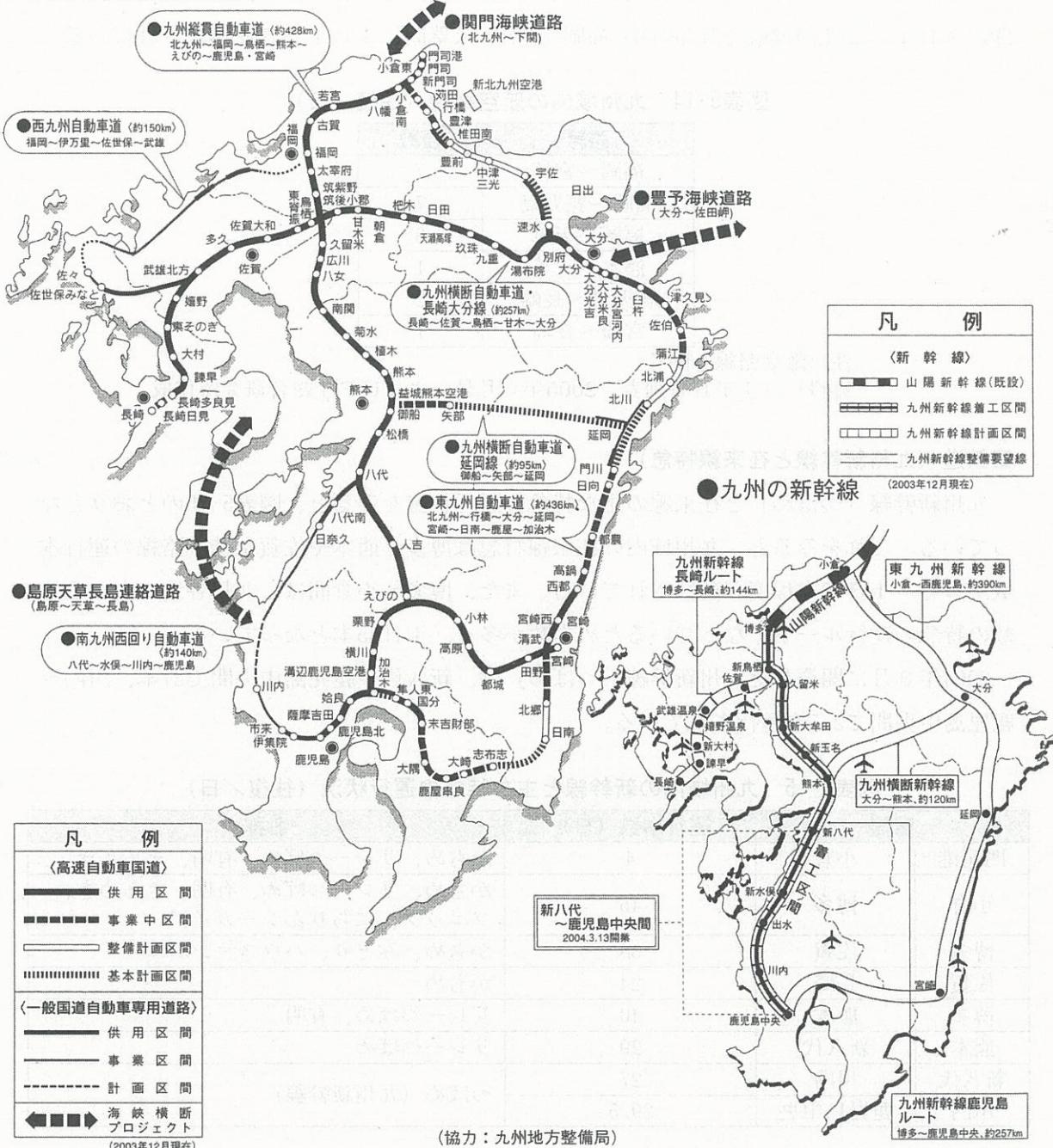
このほか対象地域では、東九州自動車道の末吉財部～隼人東間（27km）、南九州西回り自動車道の鹿児島～市来間（22km）、八代～日奈久間（12km）が供用されている。

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。

なお、九州新幹線の開業後1年間の利用者数は322万人に達している。鹿児島県資料によると、九州新幹線開業後の2004年3月～2005年1月までの実績で、県内の観光客数は全体で2.2%増加した。特に、鹿児島市内、霧島地域、指宿地域が伸びており、こうした開業効果の得られた地域では、今後、リピーター確保のため魅力ある観光メニューづくりが必要と考えられる。一方、大隅半島、北薩摩、奄美、種子島・屋久島等は、新幹線開業後も横ばいないし減少傾向であり、開業効果を十分に享受できていない。

図表5-13 九州域内の交通体系

●九州の高速自動車道



資料) 西日本新聞社「九州データブック2004」よりU.F.J総合研究所作成

注) 九州横断自動車道・長崎大分線のうち最後の未開通区間であった「長崎～長崎多良見間」は2004

年3月に開通している。

## ■航空路

九州域内の航空路線として、福岡～宮崎、鹿児島間に各1日7便、長崎～宮崎、鹿児島間に1日1～2便が運航されるほか、福岡、熊本～天草間に1日1～3便運航されている。

図表5-14 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	7
福岡～天草	3
熊本～天草	1
鹿児島～長崎	2
宮崎～長崎	1

注) 離島路線を除く。

資料) 「JTB時刻表 2005年3月号」よりU.F.J総合研究所作成

## ■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をみると、図表5-15のとおりとなっている。これをみると、九州域内の在来線特急は博多と熊本や佐賀を結ぶ路線の運行本数が多く、1日40本程度が運行されている。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、1日45本となっている。

2004年3月に開業した九州新幹線「つばめ」は、新八代～鹿児島中央間で27本、川内～鹿児島中央間で2.5本運行されている。

図表5-15 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 かもめ、リレーフタマ、有明、きらめき
小倉	博多	45 かもめ、リレーフタマ、有明、きらめき、ソニック、にちりんシーガイア
博多	佐賀	38 かもめ、みどり、ハウステンボス
佐賀	長崎	24 かもめ
博多	熊本	40 リレーフタマ、有明
熊本	新八代	29 リレーフタマ
新八代	川内	27 つばめ（九州新幹線）
川内	鹿児島中央	29.5

注) 小倉～博多間には山陽新幹線は含まない。

資料) 「JTB時刻表 2004年7月号」よりU.F.J総合研究所作成

## ■長距離バス

九州域内のバスの運行状況をみると、昼行便が博多から砂津（北九州）、熊本、佐賀で1日51便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。このほか、博多から大分、日田、佐世保、鳥栖などでも26～50便と多くなっており、博多と九州域内の各都市を結ぶ便は便数が多い。一方で、便数はやや少ないものの、熊本～長崎、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。夜行便では、博多～宮崎、鹿児島間と大分～鹿児島間で1日1便運行されている。

図表5-16 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	
		博多	～砂津 ～熊本 ～佐賀	
	51本／日以上		～大分 ～日田 ～佐世保 ～鳥栖	
			長崎～佐世保	
			～唐津 ～長崎	
			～鹿児島 ～宮崎 ～直方	
			佐賀～唐津	
	16～25本／日		～行橋 ～伊万里	
	博多	～砂津 ～大分 ～宮崎 ～長崎 ～八代		
		長崎～砂津 ～ハウステンボス		
		鹿児島～宮崎		
		久留米～佐賀 ～砂津		
	熊本	八代～熊本空港 人吉～鹿児島空港		
		～島原		
		～延岡		
		～湯布院		
		～延岡 ～ハウステンボス		
昼 行 便	8～15本／日	博多	～人吉	
			長崎～大分 ～唐津	
			久留米～佐賀 ～砂津	
		熊本	八代～熊本空港	
			人吉～鹿児島空港	
			～島原	
			～延岡	
			～湯布院	
		長崎	～延岡 ～ハウステンボス	
			～人吉	
夜 行 便	0～8本／日	大分	長崎～大分 ～唐津	
			～宮崎 ～延岡	
			砂津～佐世保	

資料) 「JTB時刻表 2004年7月号」よりU.F.J総合研究所作成

### 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、第3章において整理した対象地域における遊覧船航路及び定期航路が就航する港湾を対象として、港湾への交通アクセス状況を整理したものが下表である。

これをみると、有明海の港湾では、鉄道駅からのアクセスがよい港湾が多い。また、バス路線についてもターミナル駅やバスセンターから概ね30分以内と、比較的所要時間が短い。一方で、八代海の港湾では、乗り場まで公共交通機関でアクセスできない港湾が多くみられる。また、バス路線があるものについても、ターミナル駅やバスセンターからの所要時間が長く、アクセス条件が悪いことが分かる。鹿児島湾は、奄美・沖縄航路を除くと、鹿児島港（本港、鴨池港）、桜島港、垂水港が対象となる。鹿児島港（本港、鴨池港）は鹿児島市中心部に近接しており、相対的にアクセス条件はよいものの、鹿児島中央駅から直通バスの本数が少ないなど、都市型港湾としては必ずしも十分とはいえない。

図表5-17 対象地域内の港湾までのアクセス状況

#### ■遊覧船航路

航路名	港湾名	アクセス
松島五橋遊覧	松島港	天草空港より車で1時間30分 熊本交通センターよりバスで1時間30分 三角駅よりバスで30分
天草イルカ観光	松島港	天草空港より車で1時間30分 熊本交通センターよりバスで1時間30分 三角駅よりバスで30分
牛深海中公園周遊	牛深港	天草空港より車で1時間30分 本渡バスセンターよりバスで1時間15分
長島海中探検	蔵之元港	阿久根駅より車で約40分 鹿児島市内より車で約2時間30分
佐多岬海中公園周遊		大根占港よりバス乗り継ぎ約2時間20分（乗り継ぎ時間含む） 垂水港より車で約1時間15分 大根占港より車で約30分
(参考) 里村海中公園周遊	里港	串木野港より高速船で約50分
(参考) 須島西海岸周遊観光航路	中須島港	串木野港より高速船で約1時間15分

#### ■有明海

運航ルート	港湾名	アクセス
多比良(国見)～長洲 (フェリー)	多比良港	島原鉄道多比良町駅より徒歩7分
	長洲港	J R鹿児島本線長洲駅よりバスが連絡
島原～三池 (旅客船)	島原港	島原鉄道島原外港駅より徒歩5分
	三池港	J R西鉄大牟田駅よりバス8分
熊本～島原 (高速船・フェリー)	熊本港	J R熊本駅前よりバス25分 熊本交通センターよりバス25分
	島原港	島原鉄道島原外港駅より徒歩5分
三角～島原 (フェリー)	三角港	J R三角駅より徒歩3分
	島原港	島原鉄道島原外港駅より徒歩5分
口之津～鬼池 (フェリー)	口之津港	島原鉄道口野津駅前すぐ
	鬼池港	本渡バスセンターよりバス20分、徒歩10分
熊本～本渡(天草下島) (高速船)	熊本港	J R熊本駅前よりバス25分 熊本交通センターよりバス25分
	本渡港	天草空港より車で20分 熊本空港からシャトルバス1時間5分

## ■八代海

運航ルート	港湾名	アクセス
天草松島～八代 (フェリー)	松島港	天草空港より車で1時間30分 熊本交通センターよりバスで1時間30分 三角駅よりバスで30分
	八代港	J R八代駅よりバス25分
天草松島(合津)～八代 (フェリー)	合津港	天草空港より車で1時間40分 熊本交通センターよりバスで1時間30分、徒歩15分
	八代港	J R八代駅よりバス25分
棚底(天草上島)～三角 (旅客船)	棚底港	天草空港より車で1時間 本渡市より車で40分
	三角港	J R三角駅より徒歩3分
棚底(天草上島)～八代 (旅客船)	棚底港	天草空港より車で1時間 本渡市より車で40分
	八代港	J R八代駅よりバス25分
八代～本渡 (高速船)	八代港	J R八代駅よりバス25分
	本渡港	天草空港より車で20分 熊本空港からシャトルバス1時間5分
御所浦～本渡 (旅客船)	御所浦港	船舶でのみアクセス可能
	本渡港	天草空港より車で20分 熊本空港からシャトルバス1時間5分
天草龍ヶ岳(大道港)～芦北(佐敷港) (フェリー)	大道港	天草空港より車で1時間20分 本渡市より車で1時間
	佐敷港	出水市より車で約1時間
水俣～御所浦～本渡 (フェリー)	水俣港	J R水俣駅よりバス5分
	本渡港	天草空港より車で20分 熊本空港からシャトルバス1時間5分
御所浦～棚底・大道 (フェリー)	御所浦港	船舶でのみアクセス可能
	大道港	天草空港より車で1時間20分 本渡市より車で1時間
牛深～水俣 (フェリー)	牛深港	天草空港より車で1時間30分 本渡バスセンターよりバスで1時間15分
	水俣港	J R水俣駅よりバス5分
獅子島(御所浦)～米之津 (旅客船)	獅子島港	船舶でのみアクセス可能
	米之津港	米ノ津駅より徒歩10分
天草(中田港)～長島(諸浦港) (フェリー)	中田港	天草空港より車で40分 本渡市より車で約20分
	諸浦港	阿久根駅より車で約50分
宮之浦～伊唐～幣串 (旅客船)	宮之浦港	阿久根駅より車で約1時間
	幣串港	船舶でのみアクセス可能
藏之元～牛深 (フェリー)	藏之元港	阿久根駅より車で約40分 鹿児島市内より車で約2時間30分
	牛深港	天草空港より車で1時間30分 本渡バスセンターよりバスで1時間15分

## ■鹿児島湾

運航ルート	港湾名	アクセス
桜島～鹿児島	桜島港	タクシー・レンタカーのみ
	鹿児島港	鹿児島中央駅よりバスで約 15 分
鹿児島（鴨池）～垂水	鴨池港	J R 鹿児島中央駅よりバス 20 分 鹿児島交通山形屋バスセンターより接続専用バス 20 分
	垂水港	鹿屋バスセンターよりバスで約 40 分
鹿児島～三島 (竹島・硫黄島・黒島)	鹿児島港 (南ふ頭)	鹿児島中央駅より市電で約 5 分、徒歩 5 分
	竹島港・ 硫黄島港・ 黒島港	タクシー・レンタカーのみ
鹿児島～種子島（西之表）	鹿児島港 (南ふ頭)	鹿児島中央駅より市電で約 5 分、徒歩 5 分
	西之表港	タクシー・レンタカーのみ
鹿児島～屋久島（宮之浦）	鹿児島港 (南ふ頭)	鹿児島中央駅より市電で約 5 分、徒歩 5 分
	宮之浦港	タクシー・レンタカーのみ
鹿児島～指宿～種子島・屋久島	鹿児島港 (北ふ頭)	鹿児島中央駅よりバスで約 15 分
	指宿港	JR 指宿駅よりタクシーで約 10 分
	西之表港 (種子島)	タクシー・レンタカーのみ
	宮之浦港 (屋久島)	タクシー・レンタカーのみ
	安房港 (屋久島)	タクシー・レンタカーのみ

資料) 各種資料より U F J 総合研究所作成

## (2)船舶・港湾・水域の状況

### ①水域

八代海、有明海ともに内海は年間を通じて穏やかな水域であり、クルージングに適している。一方で、外海である天草灘は、特に冬季は波が高くなるが、行政と事業者が共同で実施した試運転においても、船の揺れが大きくクルージングの実施は難しいと評価されている。

鹿児島湾は、湾が深く、閉鎖性の高い水域であるため、静穩度が高い。

### 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。対象地域の重要港湾である熊本港、三角港、八代港、鹿児島港は、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。

ヒアリング調査によれば、周遊型クルージングの対象として人気のある屋久島（宮之浦港）では、定期航路のほか、クルーズ船の寄港も多いことから、バースが確保できないケースがあることが指摘されている。また、桜島フェリーを活用したクルージングを想定する場合、指宿港は魅力的な寄港地であるが、現在の施設では乗降設備の設置が難しいとされている。

### ③船舶

有明海、島原湾、八代海の大部分の航路は、生活航路として運航されており、比較的小型の船舶が多いが、内装の改装やソフト面での工夫によって、生活航路と観光航路の両立の可能性はある。

桜島フェリーでは、所有する6隻の船舶のうち5隻を定期航路で使用している。残り1隻は予備船として、夏季の納涼観光船やチャーター船として活用しており、これを都市・港湾型の定期クルーズ船として活用することは可能である。

奄美・沖縄定期航路で運航されている宿泊設備を持つ大型の船舶についても、2社4隻の船舶を3日間でローテーションさせているため、鹿児島港において入港から出港までの停泊期間1日半を活用したクルージングが可能と考えられる。

また、対象地域には、牛深海中公園や佐多岬海中公園の海中展望船のように、特殊な構造を持つ船舶を有する事業者もいる。



## 第6章 鹿児島湾・八代海・有明海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、対象地域を鹿児島湾と八代海・有明海に分け、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) 鹿児島湾

#### ① 成立可能性の高いクルージングの類型

鹿児島湾は、鹿児島市・鹿児島港の眼前に桜島がそびえ、鹿児島湾に沿って、指宿、開聞岳等の観光資源が立地しているなど、自然・都市両面の景観や観光資源に恵まれている。湾内では、鹿児島港を発着地として夏季に納涼船が定期的に運航されているほか、企業・団体等によるチャーター船の運航など、都市・港湾型のクルージングの実績が多数ある。同時に、桜島フェリーが鹿児島市内と桜島を結ぶ観光ルートとして確立しており、旅行商品にも多く組み込まれている。さらに、鹿児島港発着の屋久島クルージングも不定期に運航されるなど、都市・港湾型、自然活用型、周遊型の特徴を組み合わせた多様なクルージングの展開可能性を持っている。

これらを踏まえた具体的な展開可能性としては、以下のようないわゆる想定される。

- \* 鹿児島港を発着地として湾内を遊覧する都市・港湾型クルージング
- \* 鹿児島港、桜島港、指宿港など、湾内の主要観光地間を結ぶ周遊型クルージング
- \* 屋久島・種子島等の離島への移動手段と宿泊施設を兼ねた周遊型クルージング

#### ② 鹿児島湾におけるクルージングのめざすべき発展方向

##### 1) 鹿児島港を発着地とする湾内遊覧クルージング

都市・港湾型のクルージングの多くは、人口集積を背景として大都市圏を中心に運航されているが、鹿児島市は、既存航路が運航されている都市と比較して人口規模が小さい。一方で、鹿児島市は市街地と港湾が近接しており、鹿児島市自体も観光資源に恵まれている。こうしたことから、鹿児島市周辺の地域住民による需要に加えて、域外からの観光客を取り込むことで、クルージングの成立可能性が高まる。具体的には、霧島、鹿児島、桜島、指宿等を対象とした南九州の主要観光ルートに鹿児島湾クルージングを組み込んでいくことが想定される。（現在、鹿児島湾で夏季に運航されている納涼船では、市内のホテルが宿泊客の納涼船利用に合わせて弁当を用意している例もある。）

都市・港湾型クルージングの実施にあたっては、鹿児島市周辺の地域住民と、九州内外からの観光客のいずれを対象とする場合でも、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、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。また、その際、ランチ、ディナー等を提供することがクルージングの魅力づけのために有効と考えられる。

このためには、継続して利用可能な船舶を確保する必要があり、特に食事を提供する場合には、ダイニングルーム、厨房等の施設が設置されている必要がある。旅客船事業者へのヒアリングによれば、こうしたタイプのクルージングでは300～400人乗り程度の船型が適当であるが、新造船を建造して事業採算性を確保することは難しいとみられている。一方、桜島フェリーにはチャーター利用向けの船舶が1隻存在しており、これを改装して活用することができれば、事業採算性が確保しやすくなると考えられる。

また、交通アクセスについて、鹿児島港は市街地に近接しているものの、都心部（天文館周辺）や鹿児島中央駅、鹿児島空港等から直接乗り入れるバス路線の充実も求められる。特に、広域的な集客力の向上を図るために、九州新幹線の利用客を取り込むため、アクセス交通の拡充やダイヤの連携、セットチケットの販売等の取り組みが求められる。

図表6-1 桜島フェリーの船舶概要

事業者	種類	船名	総トン数	速力	乗客定員	車両積載能力
鹿児島市	フェリー	櫻島丸	502	10.5ノット	488人	大型10台
		第13櫻島丸	731	10.5ノット	488人	大型10台
		第5櫻島丸	600	10.5ノット	488人	大型10台
		第16櫻島丸	997	10.5ノット	736人	大型10台／乗用32台
		第15櫻島丸	1,134	11.0ノット	738人	大型10台／乗用36台
		第18櫻島丸	1,279	11.0ノット	674人	大型10台／乗用32台

資料) 日本旅客船協会「フェリー・旅客船ガイド2004春季号」よりU.F.J総合研究所作成

## 2) 鹿児島港、桜島港、指宿港などを結ぶ周遊クルージング

1)で述べたクルージングでは、利用者の相当数を地域住民が占めることを想定しているのに対し、観光客をターゲットとしたクルージングとして、鹿児島、桜島、指宿等、鹿児島湾内の主要な観光地を周遊するクルージング航路も考えられる。現在の桜島フェリーは、地域住民による利用のほか、域外からの観光客が桜島に行くための移動手段として活用されているのに対し、桜島～指宿、鹿児島～指宿を結ぶ航路があれば、鹿児島、桜島、霧島等と組み合わせて指宿方面を訪れる観光客にとって、移動手段が多様化され、観光ルートにアクセントをつけることができる。さらに、将来的には加治木・隼人方面へも航路を開くことで、霧島方面や鹿児島空港と結ぶルートとして活用することも可能となる。

地域住民による桜島～指宿、鹿児島～指宿の利用は相対的に少ないと考えられることから、主に観光客を対象として輸送需要を確保する必要がある。そのためには、桜島～指宿～鹿児島（もしくはその逆）という本航路を利用する観光ルートを確立し、これを組み込

んだ旅行商品の造成・販売を促進し、また、個人客へも訴求していく必要がある。

また、広域的な観光ルートにおいては、温泉地である霧島や指宿が宿泊地となるケースが多いと考えられることから、鹿児島湾内の周遊クルージングでは、日中の利用が中心になる。そこで、移動中に食事を提供できれば、旅行商品の造成にあたっても他の観光に割ける時間を増やすため、クルージングを商品に組み込みやすくなる。

利用可能な船舶の確保や港湾への交通アクセスについては、1)と同様であるが、このうち利用船舶については、食事を提供しない場合であれば、既存の船舶を流用し、桜島フェリーの鹿児島～桜島航路の一部の便を延伸して、鹿児島～桜島～指宿航路とすることでも対応可能である。また、フェリーを使用することで、バス、マイカー、レンタカーでの利用も可能となり、多様な旅行形態に対応することができる。

### 3)屋久島・種子島への宿泊クルージング

関東・関西等を発着地とする九州向け旅行商品には、離島を対象とするものが多く、離島は九州の観光において重要な役割を担っている。特に、世界遺産に登録されている屋久島は目的地として人気があり、クルーズ客船の寄港回数が全国的にも多いほか、奄美・沖縄航路の合間を活用した鹿児島発着のクルージングも不定期に実施されている。

わが国の客船クルーズは、船旅自体を目的として全行程を船で移動する形態を採り、中高年層を中心とした特定のリピーターを主な対象とする市場であるが、一般の観光客にとっては、航空機や新幹線、高速バス等で目的地の近くまで移動した上で、現地で1泊2泊程度の手軽なクルーズを利用する形態の方が、受け入れられやすいと考えられる。

こうしたことから、現在、不定期に運航されている鹿児島港発着の屋久島等へのクルージングを拡大し、域外からの交通手段との連携を強化していくことで、鹿児島港を拠点とした宿泊型のクルージングの利用の拡大が期待される。具体的には、航空機や新幹線、高速バス等とセットになった旅行商品を造成することのほか、フェリーを利用すれば、観光バスや自家用車のまま利用することも可能となるため、バスツアーに組み込むことや、マイカーやレンタカーの持ち込み利用が可能となる。屋久島では、観光シーズンには宿泊施設や貸切バスが不足している状況にあり、クルージングは、島内の観光客の収容力を実質的に高める効果も持つ。

利用可能な船舶の確保にあたっては、鹿児島港に発着する奄美・沖縄航路の合間使用が想定される。現在、同航路は2社4隻体制で運航され、各船舶は鹿児島港に1日半停泊している（鹿児島新港8:00もしくは8:30着、翌日18:00発）。実際には貨物の荷役作業等があり、停泊時間すべて活用できるわけではないが、この合間を活用し、例えば夏季は毎週末に運航するといったわかりやすい運航形態とすることで、観光客からみた利便性も向上する。また、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る。

ルートについては、奄美・沖縄航路の活用を前提とすれば起終点は鹿児島港となる。目

的でについては、鹿児島港を昼頃出港し、翌日昼頃には戻る必要があるため、屋久島もしくは種子島のいずれか1島のみが対象となる。ただし、2社4隻の運航体制を柔軟に運用することで、2泊以上の期間設定も可能になり、屋久島・種子島への寄港も可能となる。

図表6-2 奄美・沖縄航路の船舶概要

事業者	種類	船名	総トン数	速力	乗客定員	車両積載能力
マリックスライン	フェリー	クイーンコーラル	4,924	20.5ノット	500人	大型27台／乗用68台
		クイーンコーラル8	4,945	22.0ノット	300人	大型27台／乗用72台
大島運輸	フェリー	フェリーあかつき	6,412	22.0ノット	800人	—
		フェリーなみのうえ	6,586	21.0ノット	804人	大型60／乗用88

資料) 日本旅客船協会「フェリー・旅客船ガイド2004春季号」よりU.F.J総合研究所作成

### ③具体的なクルージング航路の提案

#### 1) 鹿児島湾内クルージング（鹿児島港発着）

基本的な考え方	・夏季に運航されている納涼船の実績を活かし、鹿児島港を拠点とする都市型クルージングを定期的に運航する。
対象マーケット	・事業採算性を確保しやすくするため、鹿児島市周辺の地域住民、域外からの観光客の双方を対象とする。
ルート・ダイヤ	・鹿児島港を発着地として、1～2時間程度のランチクルーズ、ティータイムクルーズ、ディナークルーズ等を運航する。 ・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。 ・桜島港への途中寄港も想定する。
船内設備・サービス	・ダイニングルーム、厨房等の施設を備えたレストラン船タイプとし、ランチ、ディナー等の飲食サービスを提供する。
投入船舶	・300～400人乗り程度を想定し、既存航路の船舶（桜島フェリーを想定）を改装して利用するケースと、新造船を就航させるケースを想定する。
観光モデルプラン	・霧島、桜島、指宿等を周遊する南九州の観光ルートにおいて、鹿児島に宿泊する場合はディナーカルーズ、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。

## 2) 鹿児島ー屋久島クルージング

基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>鹿児島港発着の屋久島クルーズの半定期化を図り、鹿児島港を拠点とした宿泊型クルーズの定着を図る。</li> </ul>
対象マーケット	<ul style="list-style-type: none"> <li>観光シーズン中の宿泊施設や交通機関の需給がタイトな時期に、屋久島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>奄美・沖縄航路の活用を想定し、鹿児島ー屋久島の1泊2日のクルーズとする。（定期航路の運用体制を柔軟化することで、2泊以上も可能となる。）</li> <li>毎週末の定期的な運航を基本とし、観光シーズン中は平日も運航する。</li> </ul>
船内設備・サービス	<ul style="list-style-type: none"> <li>船内での宿泊を想定するため、宿泊・飲食施設を持ち、また、観光バス、マイカー、レンタカーの利用客に対応するため、フェリータイプとする。</li> </ul>
投入船舶	<ul style="list-style-type: none"> <li>鹿児島港に発着する奄美・沖縄航路の合間使用を想定する。</li> </ul>
観光モデルプラン	<ul style="list-style-type: none"> <li>南九州を対象とする観光ルートの一部に組み込み、観光バスやマイカー、レンタカーの持ち込み利用を想定する。</li> <li>また、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;クルーズとして売り出す。</li> </ul>

## (2) 八代海・有明海

### ① 成立可能性の高いクルージングの類型

八代海を抱く天草地区は、多くの島々や美しい海岸線を持ち、松島や天草五橋周辺では海上からの景観を楽しむ遊覧船を2つの事業者が運航している。また、海中の生物資源にも恵まれ、グラスボートを使用した海中展望船が2箇所で運航されているほか、上記2つの遊覧船や漁船等を活用したイルカウォッチングが多数行われている。ただし、これらの利用者は減少傾向にあり、事業者数や航路数も減少している。

また、有明海は、熊本・阿蘇方面と長崎・雲仙方面を結ぶ短絡ルートとして、熊本側と島原半島を結ぶ航路が多数開設されており、多くの旅行商品にも組み込まれている。一方、天草地区と本土を結ぶ航路も多数開設されているものの、その多くは小規模な事業者によって運航されており、広域的な観光ルートとして十分に活用されていない状況にある。

九州を対象とした旅行商品では、別府・阿蘇方面から雲仙・長崎方面へ抜ける観光ルートが多いものの、天草地区がルートに含まれるものは少なく、豊かな観光資源を活用し、観光入込客を増加させることができ、クルージングだけでなく観光振興全般にかかる大きな課題となっている。また、有明海を横断する航路は、移動手段として活用されているものの、旅行業者が商品を造成する際、クルージング的な要素はほとんど考慮されていない。

こうしたことから、八代海・有明海においては、景勝地めぐりや海中展望、イルカウォ

ッチングなど自然活用型の既存のクルージングの一層の拡充・活用が期待されるとともに、熊本・阿蘇方面と雲仙・長崎方面を結ぶ観光ルートに天草を組み込むことや、すぐれた海上からの景観や九州新幹線の開業効果も活用しながら、天草を経由して鹿児島方面と結ぶ観光ルートを形成することをめざして、移動手段としての役割も持つ周遊型のクルージングの展開が期待される。

これらを踏まえた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。

- \* 海中展望船、イルカウォッ칭など体験型を中心とする自然活用型クルージング
- \* 天草地区と他の主要観光地を短時間で結ぶ広域観光ルート形成型クルージング

## ②めざすべき発展方向

### 1) 天草地区における体験型を中心とした自然活用型クルージング

天草地区では、遊覧船、海中展望船、イルカウォッ칭などが現に運航されているが、利用者数は伸び悩んでおり、観光資源として活用する余地が多く残されている。このため、まずはこうした既存のクルージング航路の拡充・活用を図っていく必要がある。

旅行業者へのヒアリング調査結果によれば、初めて九州を訪れる観光客は、広域周遊型で代表的な観光地を足早に回るケースが多く、実際に旅行商品もそのようなタイプのものが多いが、上記のタイプのクルージングは、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に適している。牛深海中公園での利用者アンケート調査結果においても、利用者の多くが九州域内からであり、目的地も熊本県内のみとする回答が多かったが、九州域外から九州を二度目、三度目に訪れ、1つの観光地をゆっくり見て回るような観光客に対しても、利用を促進していくことが期待される。

そのためには、旅行業者や航空・鉄道・バス事業者等との連携を強め、旅行商品への組み込みを促進していくとともに、一般の観光客に対して認知度を高めていく必要がある。アンケート調査結果によれば、認知経路として「人から聞いて」が最も多いことから、利用者の満足度を高めて口コミによる評判を広めていくことが有効であると言えるが、一方で「来てから知った」という回答も多く、旅行パンフレット、インターネット、ガイドブック等における広報活動を強化する必要がある。

また、交通アクセスの改善も重要であり、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、観光シーズンにおける天草五橋周辺の渋滞緩和や所要時間の短縮に寄与する道路整備、また、乗り場がわかりにくいといった意見もあるため、マイカーやレンタカー利用者に対する案内表示の充実等が必要と考えられる。

船舶については、当面は既存航路の活用促進が重要と考えられることから、現行の船舶のうち、設備が老朽化・陳腐化しているものについては、快適性の高い魅力的な船舶への改造や代替が求められる。

## 2) 天草地区と他の主要観光地を結ぶ広域観光ルート形成型クルージング

天草地区では、広域的なアクセス性の向上が観光面での重要な課題であることから、船旅を楽しみながら、天草と主要な観光地や広域交通体系を結ぶことができる周遊型のクルージングを展開し、天草を含む多様な広域観光ルートを形成していくことが期待される。具体的には、本渡や牛深と、熊本、八代、水俣、島原半島などを結ぶ航路が想定される。

ただし、定期航路として運航するためには、観光需要だけで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ことで、実現の可能性が高まる。また、多くの既存航路において、利用者が減少し、航路の維持存続が課題となっていることから、できる限り既存航路をクルージング航路としても活用しつつ、クルージング航路としての利用を航路の維持存続にも役立てていくことが適当と考えられる。

こうした観点から既存航路をみると、現在、本渡港と熊本港を結ぶ高速船航路は所要65分であり、道路利用と比較しても利便性が高く、生活・業務・観光それぞれに活用可能である。このように、主要な都市や交通結節点との間を海上輸送によって道路よりも短絡できるルートにおいて、高速船を投入して所要時間を短縮できれば、観光以外も含め多用途に活用でき、需要採算性が確保しやすくなる。

現在、本渡ー熊本のほか、本渡ー八代、牛深ー水俣にも高速船航路が開設されていることから、本渡ー島原、本渡ー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されれば、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、本渡ー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、天草地区内の移動手段を併せて確保することが課題となる。

周遊型のクルージングを展開していくにあたって、天草には、教会をはじめ、キリスト教に関する歴史的な観光資源が数多く存在していることから、長崎・雲仙方面の同様な観光資源とも連携し、キリスト教をテーマとし、クルージングを組み込んだ広域的な観光ルートを形成していくことが期待される。また、教会の多くが海に面して立地していることから、単に教会を訪問先とするだけでなく、「海から見る教会」を観光資源として活用していくことも考えられる。

なお、バスやマイカー、レンタカーによる観光への対応としては、フェリー航路の拡充が求められるが、現在、天草地区と本土側を結ぶ航路として、鬼池ー口之津、松島ー八代、大道ー佐敷、本渡ー水俣、中田ー諸浦、牛深ー蔵之元といった多くのフェリー航路が開設されている。特に鬼池ー口之津航路と牛深ー蔵之元航路は1日10便以上が運航され、利便性が高いことから、長崎・雲仙方面や鹿児島方面との連絡にはこれを活用し、熊本・阿蘇

方面は天草五橋ルートの陸路を用いることで、広域観光ルートの形成が可能であり、これをいかに観光客や旅行業者にアピールしていくかが課題となる。

### ③具体的なクルージング航路の提案

#### 1) 水俣一本渡島原熊本航路

基本的な考え方	<ul style="list-style-type: none"><li>既存の本渡ー熊本、本渡ー八代、牛深ー水俣間に加え、本渡ー島原、本渡ー水俣間に高速船航路を開設してネットワーク化を図り、天草地区における周遊性の向上を図る。</li></ul>
対象マーケット	<ul style="list-style-type: none"><li>事業採算性を確保しやすくするため、地域住民による利用や業務利用と観光需要の双方を対象とする。</li></ul>
ルート・ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"><li>本渡ー熊本間の高速船航路の一部を島原に途中寄港させ、本渡ー島原ー熊本航路とする。</li><li>本渡ー水俣間のフェリー航路に高速船航路を増設する。</li><li>両航路は本渡港で乗り継ぎサービスを実施する。</li></ul>
船内設備・サービス	<ul style="list-style-type: none"><li>一般客と観光客が混乗するため、イヤホンサービス等により必要な人だけが聞くことのでき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>本渡ー水俣航路については、既存の高速船航路に投入されているものと同程度の船舶（速力25～35ノット、定員100人程度）を想定する。</li></ul>
観光モデルプラン	<ul style="list-style-type: none"><li>鹿児島方面～（九州新幹線）～水俣～（高速船）～本渡（天草観光）～（高速船）～島原～雲仙・長崎方面、もしくは熊本～阿蘇・別府方面といった形で、天草地区を広域観光ルートに組み込む。</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。

#### 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。なお、指宿港は現状ではフェリー等の寄港に対応した設備がないが、近隣の山川港を活用することも考えられる。

#### 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

現在実施されているクルージングは、小規模な取り組みにとどまり、全国的な情報発信や広報・販売活動が十分に実施されていないことが利用促進を阻害していることから、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が不可欠である。また、例えば、鹿児島湾（錦江湾）内の納涼観光船を「錦江湾クルージング」と題するなど、「クルージング」あるいは「クルーズ」という言葉に船の良いイメージを持たせるようなイメージ戦略を展開していくことも有効と考えられる。

#### 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。

## (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、鹿児島湾、八代海・有明海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既存船舶の活用による試行的な事業展開

本調査において述べたように、鹿児島湾では桜島フェリーや奄美・沖縄航路の船舶の運用に余裕があり、これをクルージングに活用していくことが可能である。また、八代海・有明海においては、多数の定期航路や遊覧船、海中展望船等が運航されている。これらの航路を運航する事業者がクルージングに積極的に取り組むことで、既存船舶の有効活用を図りながら、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である。

### ③乗合タクシーや広域レンタカーシステム等によるアクセス性・周遊性の向上

クルージングを含む観光ルートにおいては、異なる交通手段間の連携をいかに緊密化し、利便性を向上できるかが重要であるが、交通需要が少ないために路線バスの運行本数が少ないことや、レンタカーの乗り捨てができない、あるいは割高になるといったことに大意書するため、港湾と主要交通ターミナル（空港、駅、バスターミナル）、中心市街地、主要観光地等との間での乗合タクシーの導入や、一定区域内で自由に乗り捨てができるレンタカーシステムの導入、各種交通手段が利用可能なフリー切符の販売などにより、交通利便性を向上させることが想定される。

## 參考資料



# 船を利用した観光に関する利用者アンケート調査

桜島

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1つに○印をつけてください。

1. 鹿児島県内 2. 南九州地域(鹿児島・熊本・宮崎) 3. 九州全域 4. 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. 九州新幹線 3. 九州新幹線以外の鉄道 4. バス  
5. 自家用車 6. レンタカー 5. その他( )

## III. 桜島フェリーのご利用についておうかがいします。

問6 桜島フェリーをどのように知りましたか。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( )

問7 桜島フェリーを利用した理由について、あてはまる番号に○印をつけてください（複数回答可）。

- |                |               |                   |
|----------------|---------------|-------------------|
| 1. 景色を見たかったから  | 2. 船に乗りたかったから | 3. 観光コースに含まれていたから |
| 4. 時間に余裕があったから | 5. 移動に必要だから   | 6. その他（ ）         |

問8 桜島フェリーを利用した感想について項目ごとにあてはまる番号1つに○印をつけてください。

コース	1. よかった	2. まあよかった	3. あまりよくなかった	4. よくなかった
船内設備/サービス	1. よかった	2. まあよかった	3. あまりよくなかった	4. よくなかった
所要時間	1. よかった	2. まあよかった	3. あまりよくなかった	4. よくなかった
料金	1. よかった	2. まあよかった	3. あまりよくなかった	4. よくなかった

問9 桜島フェリーを利用した観光について、よかった点、改善要望などご自由にお書き下さい。

（自由記入欄）
---------

#### IV. 船を利用した観光についておうかがいします。

問10 今後、観光で船に乗ってみたいと思いますか。あてはまる番号1つに○印をつけてください。

- |           |               |              |
|-----------|---------------|--------------|
| 1. ゼひ乗りたい | 2. 機会があれば乗りたい | 3. あまり乗りたくない |
| 4. 乗りたくない | 5. その他（ ）     |              |

問11 船のイメージについて、あなたのお考えに近いものに○印をつけてください（複数回答可）。

- |          |          |           |            |
|----------|----------|-----------|------------|
| 1. 船内が快適 | 2. 船酔いする | 3. 景色がよい  | 4. ゆったりできる |
| 5. 料金が安い | 6. 料金が高い | 7. 時間がかかる | 8. その他（ ）  |

問12 船を利用した観光で最も重視するものについて、あてはまる番号1つに○印をつけてください。

- |              |                  |           |       |
|--------------|------------------|-----------|-------|
| 1. 船の内装や乗り心地 | 2. 船内の食事やイベント    | 3. 船からの景色 | 4. 料金 |
| 5. 所要時間      | 6. 港までの交通アクセスのよさ | 7. その他（ ） |       |

問13 利用してみたいと思う観光コースを次の中から選び、あてはまる番号に○印をつけてください（複数回答可）。

- |   |
|---|
| 1. 数時間で周辺の海上や海中を見て回るクルージングコース             |
| 2. 数時間で船内の食事やイベントを楽しめるクルージングコース           |
| 3. 1日程度でいろいろな観光地を回り、目的地までの移動を兼ねたクルージングコース |
| 4. 1日程度でいろいろな観光地を回り、出港地にもどるクルージングコース      |
| 5. 宿泊を伴う数日間のクルージングコース                     |
| 6. その他（ ）                                 |

問14 船を利用した観光についてご自由にご意見をお書き下さい。

（自由記入欄）
---------

ご協力ありがとうございました。アンケート票はお降りの際に係員にお渡しください

# 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1つに○印をつけてください。

1. 熊本県内 2. 南九州地域(熊本・鹿児島・宮崎) 3. 九州全域 4. その他( )

問2 今回の旅行日程について、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. 九州新幹線 3. 九州新幹線以外の鉄道 4. バス  
 5. 自家用車 6. レンタカー 5. その他( )

## III. グラスボートのご利用についておうかがいします。

問6 グラスボートをどのように知りましたか。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( )

問7 グラスボートを利用した理由について、あてはまる番号に○印をつけてください（複数回答可）。

- |                  |                                |                   |
|------------------|--------------------------------|-------------------|
| 1. 海中の景色を見たかったから | 2. 船に乗りたかったから                  | 3. 観光コースに含まれていたから |
| 4. 時間に余裕があったから   | 5. その他（ <input type="text"/> ） |                   |

問8 グラスボートを利用した感想について、項目ごとにあてはまる番号1つに○印をつけてください。

コース	1. よかった	2. まあよかった	3. あまりよくなかった	4. よくなかった
船内設備/ サービス	1. よかった	2. まあよかった	3. あまりよくなかった	4. よくなかった
所要時間	1. よかった	2. まあよかった	3. あまりよくなかった	4. よくなかった
料金	1. よかった	2. まあよかった	3. あまりよくなかった	4. よくなかった

問9 グラスボートを利用した観光について、よかった点、改善要望などご自由にお書き下さい。

#### IV. 船を利用した観光についておうかがいします。

問10 今後、観光で船に乗ってみたいと思いますか。あてはまる番号1つに○印をつけてください。

- |           |                                |              |
|-----------|--------------------------------|--------------|
| 1. ゼひ乗りたい | 2. 機会があれば乗りたい                  | 3. あまり乗りたくない |
| 4. 乗りたくない | 5. その他（ <input type="text"/> ） |              |

問11 船のイメージについて、あなたのお考えに近いものに○印をつけてください（複数回答可）。

- |          |          |           |                                |
|----------|----------|-----------|--------------------------------|
| 1. 船内が快適 | 2. 船酔いする | 3. 景色がよい  | 4. ゆったりできる                     |
| 5. 料金が安い | 6. 料金が高い | 7. 時間がかかる | 8. その他（ <input type="text"/> ） |

問12 船を利用した観光で最も重視するものについて、あてはまる番号1つに○印をつけてください。

- |              |                  |                                |       |
|--------------|------------------|--------------------------------|-------|
| 1. 船の内装や乗り心地 | 2. 船内の食事やイベント    | 3. 船からの景色                      | 4. 料金 |
| 5. 所要時間      | 6. 港までの交通アクセスのよさ | 7. その他（ <input type="text"/> ） |       |

問13 利用してみたいと思う観光コースを次の中から選び、あてはまる番号に○印をつけてください（複数回答可）。

- |   |
|---|
| 1. 数時間で周辺の海上や海中を見て回るクルージングコース             |
| 2. 数時間で船内の食事やイベントを楽しめるクルージングコース           |
| 3. 1日程度でいろいろな観光地を回り、目的地までの移動を兼ねたクルージングコース |
| 4. 1日程度でいろいろな観光地を回り、出港地にもどるクルージングコース      |
| 5. 宿泊を伴う数日間のクルージングコース                     |
| 6. その他（ <input type="text"/> ）            |

問14 船を利用した観光についてご自由にご意見をお書き下さい。

ご協力ありがとうございました。アンケート票はお降りの際に係員にお渡しください

---

九州におけるクルーシジングの  
発展方策に関する調査研究

— 中間報告書 —

平成 17 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

