

# 瀬戸内海クルーズ新アクションプラン

(Ver.1)

～「瀬戸内海を世界の観光地にする」～

2025年 4月

瀬戸内海クルーズ推進会議

## まえがき

穏やかな気候と大小の島々が織りなす多島美に恵まれた「瀬戸内海」は、クルーズの海として世界的に有名な「エーゲ海」や「カリブ海」と肩を並べる、もしくはそれ以上に魅力的なエリアであるといえます。かつて明治期には、「一ふじ、二せと、三さくら」と呼ばれ、世界からの訪日客が瀬戸内海の観光を楽しんだといわれています。

この瀬戸内海の魅力や特色を活かした独自のクルーズ振興と当該海域、地域の振興を図るとともに、世界に誇る主要な観光圏としての地位向上を目的として、平成 30 年 6 月に「瀬戸内海クルーズ推進会議」が設立され、令和元年 10 月には、瀬戸内海を囲む近畿・中国・四国・九州の関連自治体が連携し、「広域連携による瀬戸内海クルーズのブランド力の向上」を目指すための「アクションプラン」が策定されました。アクションプランに基づく取組によって、瀬戸内海を巡る海外船社のエクスペディションクルーズ商品が実現するなど、推進会議の活動は一定の成果を挙げることができました。

一方、新型コロナウイルス感染症による行動制限は、瀬戸内の観光、運輸業界にも大きな影響を与えました。2024 年の訪日外客数は約 3,700 万人と過去最多を記録しましたが、現在も旅客需要が回復しない定期航路も多く、増加するインバウンド需要を瀬戸内海に誘客し、地方への分散・長期滞在を促すためにも、クルーズ客船に着目した誘致、ブランド力向上、情報発信の取組を継承しつつ、自由旅行者の誘客、継続的な来訪に向けた取組を強化し、人口減少・少子高齢化が加速する島しょ部の活性化に繋がる好循環を生み出すことが大切だと考えています。

そこで、今般、「アクションプラン」を総括するとともに、多くの関係者の皆様からのご意見を反映した「瀬戸内海クルーズ新アクションプラン(Ver.1)」を策定しました。

新アクションプランは「1.小・中型のラグジュアリー船による瀬戸内海クルーズの実現」「2.大型のクルーズ船による瀬戸内海クルーズの実現」「3.既存の定期航路及び海上タクシーや小型船の 2 次輸送を活用した瀬戸内海周遊観光の実現」「4.大型プレジャーボートの受入拡大の実現」の 4 つの柱で構成されています。本年から 2029 年までの 5 か年を基本に、柱毎に掲げた目標の達成に向け、瀬戸内海クルーズ推進会議の構成員が瀬戸内海の魅力や特色を活かしたクルーズ振興を推進していくための具体的な計画となるものです。また、その過程で生じる新たな課題等があれば、方策を追加し、アクションプランを更新、進化させていきたいと考えています。

この「瀬戸内海クルーズ新アクションプラン(Ver.1)」のもと、構成員をはじめ関係者が連携して取り組むことによって、瀬戸内海が世界に誇るブランド力の高いクルーズの海となることを祈念しております。

令和 7 年 4 月  
瀬戸内海クルーズ推進会議  
代表 芦谷 茂

## 1. 濑戸内海クルーズ推進会議の目的

我が国におけるクルーズが進展しつつある中、瀬戸内海や瀬戸内海を囲む諸港、諸地域において、瀬戸内海独自の魅力、特色を活かした独自のクルーズ振興を図ることで、瀬戸内海が世界的に知名度の高い「エーゲ海」や「カリブ海」等に並ぶブランド力の高いクルーズの海として世界に誇れる主要な観光圏の地位を確立するとともに、当該海域・地域全体の振興を図ることを目指す。平成 30 年6月に、沿岸自治体、国の機関で構成される「瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会」の下に「クルーズ推進会議(以下、推進会議)」を設置し、瀬戸内海クルーズを推進している。

### 【「瀬戸内海クルーズ」の定義】

一般的なクルーズの概念にとらわれず、瀬戸内海の魅力、特色を活かした多様なクルーズサービス、体験機会を提供出来るよう、以下の特徴を有するクルーズ、観光体験の出来るものを「瀬戸内海クルーズ」と定義する。

- 1) 瀬戸内海において、クルーズ船の大・小、外航・内航を問わず、カジュアルクラスからラグジュアリークラスまで、さらにその上のハイエンドな観光客層に対し、満足度の高い多様な観光周遊、観光体験の機会を提供する。
- 2) 海域でのクルーズにとどまらず、瀬戸内海に浮かぶ諸島への上陸により観光体験の機会を提供する。
- 3) 一般的なクルーズ船の定義にとらわれず、当該海域を航行する定期航路等の旅客船も瀬戸内海クルーズの構成要素ととらえ、オプショナルなクルーズ、観光体験の機会を提供する。
- 4) 瀬戸内海を囲む諸地域においては、その寄港地を拠点に、瀬戸内海により育まれた歴史的・文化的魅力に富んだ多様な観光体験の機会を提供する。

## 2. 新アクションプランの策定

現在のアクションプランが令和元年に策定されて以降、新型コロナウイルス感染症が猛威を振るったが、令和 2 年の国内クルーズの再開、令和 5 年の国際クルーズの再開を経て、瀬戸内海※におけるクルーズについては、令和 6 年の外国クルーズ船の寄港回数が過去最大(333 回)となるとともに外国クルーズ船が寄港する港湾数は 20 港となっている。

一方、新型コロナウイルス感染症の影響により、瀬戸内海の島々への観光客は減少し、定期旅客航路業界は大打撃を受けている。

本年、瀬戸内海国立公園が国立公園に指定されて 90 年を迎えるにあたり、日本全国に瀬戸内海の魅力が発信されるとともに、世界的な旅行需要の回復が見込まれる令和 7 年は、2025 年日本国際博覧会や瀬戸内国際芸術祭 2025 をはじめ観光の起爆剤となるイベントが多数開催され、瀬戸内海が世界の脚光を浴びる絶好のチャンスとなる年である。さらに令和 6 年 2 月には、せとうち DMO が「せとうちエリア」における高付加価値なインバウンド観光地づくりマスターplan」を策定しており、ラグジュアリークルーズの誘致や瀬戸内海の島々にある小さな港を中心とした大型プレジャーボートの誘致などを目指しており、新アクションプランとの相乗効果も期待できる。

このように、観光復活への期待感も高い今こそ、世界的に知名度の高い「エーゲ海」や「カリブ海」等に並ぶブランド力の高いクルーズの海として世界に誇れる主要な観光圏の地位の確立に踏み出す時である。

そこで、これまでのクルーズ客船に着目した誘致、ブランド力向上、情報発信の取組を継承しつつ、自由旅行者の誘客、継続的な来訪に向けた取組、オーバーツーリズム対策などを強化し、当該海域・地域全体の振興を図るために、新アクションプランを策定する。

※ 周防灘(九州地方の港湾除く)～紀伊水道(近畿地方の港湾除く)としている(全国を7地域に分割しているため)

## (1) 現アクションプランの総括

- 1) 濑戸内海クルーズ推進会議の現行アクションプランは令和元年度に策定され、下記の3つの柱のもと、具体的な取組を実施した。それら各種取組実績等と客観的なデータや関係者からの意見をもとに、現状分析、課題抽出を行った上で現アクションプランの総括を行う。

### ①広域連携による戦略的な誘致活動の実施



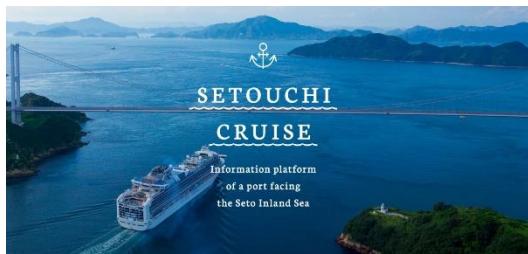
クルーズ船社等を招聘したセミナー・商談会

### ②魅力的なクルーズプランの提案



クルーズ船社等への FAM ツアー

### ③戦略的な情報発信



瀬戸内クルーズプラットフォーム



瀬戸内海クルーズガイド

民間事業者等からの意見により総括

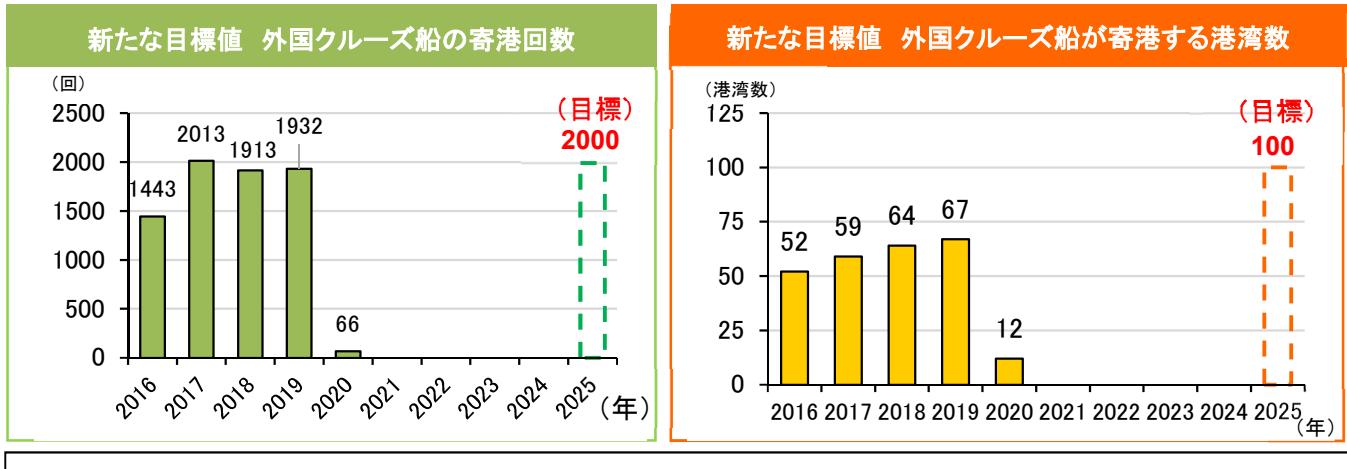
#### 【総括】

- 港湾管理者や自治体と直接話ができる貴重な機会であり、寄港地の要望やシーズを実感できる場であった。
- 離島を巡るFAMツアーハーは、ランドオペレーターにはこれまでになかった発想であり、有意義なものであった。
- 瀬戸内海は寄港地間の距離が近いため、1日に午前と午後で2か所をめぐるコースを昨年から実施しているが、そのルーティングを考えるうえでもこのFAMツアーハーは大きかった。
- 瀬戸内海は航行すること自体がコンテンツであり、その解説や、ストーリーを考えるうえでも、陸からではなく、海から観察できたことは有意義な体験だった。

#### 【継続的な課題】

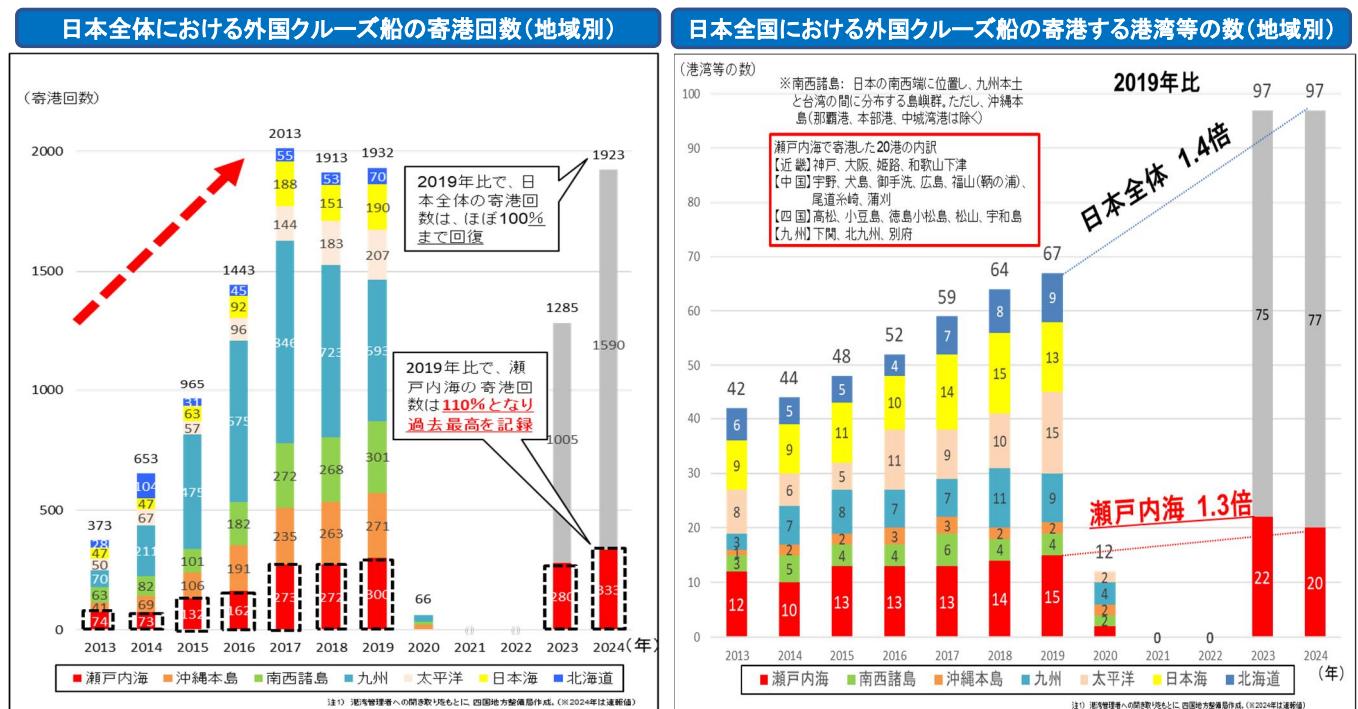
- 瀬戸内海は、内海で地中海のような波の立たない風光明媚な景観として、クルーズ商品は売り出している。文化や風景の観光資源に注目している欧米人にとっても魅力がある。まだまだ未知のデスティネーションであり、積極的に売り出していくべき。
- 外国クルーズ船のチャーターで瀬戸内海航路を実施し、大変好評であった。しかし、10万GT以上の船は瀬戸内海で航行することに船社はネガティブな印象であった。
- FAMツアーハーは、競争の観点から他社と合同ではなく個社単位での実施が望ましい。
- クルーズガイドブックについて、瀬戸内海を航行するクルーズ船のサイズに合わせたカテゴライズにより、船社にとっての有用性に繋がると考えられる。
- 小型船での2次輸送を想定した現地実証は有意義であった。一方で個人旅行客等も増えていることから、これからは既存の定期航路等を活用した瀬戸内海周遊プランを進めていく必要がある。
- クルーズ旅客以外にも大型プレジャーボートで寄港する個人旅行客(富裕層)も多いため、それらに対する受入体制を進めていくことが重要である。

## 2) 参考：観光立国推進基本計画との比較



### 観光立国推進基本計画(令和5年3月31日閣議決定)による抜粋

国際クルーズ船内におけるコロナの集団感染を受けて令和2年3月以降、我が国への国際クルーズの運航は停止していたが、令和5年から国際クルーズの本格的な受入を再開する。また、日本船社ではクルーズ船を新造する動きもある。日本におけるクルーズ再興に向け、安心してクルーズを楽しめる環境づくりを進め、令和7年に訪日クルーズ旅客をコロナ前ピーク水準の250万人まで回復させるとともに、外国クルーズ船の寄港回数がコロナ前ピーク水準の2,000回を超えることを目指した取組を推進する。また、地方誘客を進めるための外国クルーズ船が寄港する港湾数について、令和7年にコロナ前ピーク水準の67港を上回る100港とすることを目指して取り組む。



### 【考察】

- 2024年における全国の外国クルーズ船寄港回数は、コロナ禍前(2019年)のほぼ100%まで回復している。一方、瀬戸内海については、寄港回数はコロナ禍前(2019年)の約110%となっており過去最高を記録している。
- 2024年に外国クルーズ船の寄港した港湾等※1の数は、97で、コロナ禍前(2019年)の約1.4倍となっている。瀬戸内海では、2024年に外国クルーズ船の寄港した港湾等の数は20で日本全体と同じく2019年の約1.3倍となっている。

上記のとおり、瀬戸内海における外国クルーズ船の寄港回数及び寄港する港湾等の数は、観光立国推進基本計画で設定された「新たな目標値」に大きく影響を与えるほどの数値となっている。コロナ禍の中でも、瀬戸内海クルーズ推進会議として商談会やセミナーを継続して実施するとともに、同会議に加盟している各会員が、クルーズ解禁と同時にすぐに活動できるよう、準備を整えていたことも要因として考えられる。

## (2) 新アクションプラン

### 1. 小・中型のラグジュアリー船による瀬戸内海クルーズの実現

#### 1-1. 目標

クルーズ船が寄港したことのない地方部等における更なる観光振興を目指し、小・中型のラグジュアリー船による瀬戸内海クルーズを実現する。

#### 1-2. 目標年次

2025年(R7)から2029年(R11)まで

#### 1-3. アクションプラン

##### (1) 富裕層を感動させる圧倒的な観光地づくり

###### 1) 主な課題

- ・未だ知られていない寄港地の観光コンテンツやその場所の魅力が打ち出せていない。
- ・他の港にはないコースの検討が足りていない。

###### 2) アクション概要

- ① 未だ知られていない寄港地の観光コンテンツの造成やツアーリングの提案を行う。
- ② 地元だからこそ分かる新たなスポット・観光資源や体験をポートセールスなどの機会を通じてランドオペレーターや船舶代理店に対して提供する。

##### (2) 受入環境の更なる改善

###### 1) 主な課題

- ・下船する多くの乗客を効率よく観光地に移動させられていない。
- ・寄港地での地元の通訳ガイドが不足している。
- ・他の港にはないコースの検討が足りていない。

###### 2) アクション概要

- ① CIQなどの関係機関との連携を密にして円滑な下船とサポート体制を構築する。
- ② クルーズ船を降りた後の2次交通や通訳ガイドの確保を進める。
- ③ クルーズ船寄港時のハード面の対策を進める。

##### (3) 効果的なポートセールス

###### 1) 主な課題

- ・各自治体でのクルーズ誘致に係る効率的なポートセールスが行われていない。

###### 2) アクション概要

- ① クルーズ船の誘致は各自治体で行われており、その差別化を図り効果的なポートセールスを行う。
- ② クルーズ船社の特徴に応じた効果的なFAMツアーや商談会・セミナーを実施する。
- ③ クルーズ船社や旅行会社のキーパーソンに対して、地域特有の特産品を積極的にPRする。

## 2. 大型のクルーズ船による瀬戸内海クルーズの実現

### 1-1. 目標

地方都市部における更なる観光振興を目指し、大型のクルーズ船による瀬戸内海クルーズを実現する。

### 1-2. 目標年次

2025 年(R7)から 2029 年(R11)まで

### 1-3. アクションプラン

#### (1) 大人数が集約可能な観光地づくり

##### 1) 主な課題

- オーバーツーリズムを避けるため、既存の観光地だけではなく新たな観光地づくりが求められている。

##### 2) アクション概要

- ① 港から観光地への立地条件を加味したランドツアーを提案する。
- ② 観光コンテンツに関する情報を各地方整備局で集約し、瀬戸内海クルーズ推進協議会サイトなどで発信する。
- ③ 特別感のある地域独自のコンテンツや地域の周遊につながるような付加価値の高いコンテンツを提案するように留意して誘致活動に取り組む。
- ④ 海上タクシーやチャーター船を取扱う地元会社、既存フェリー航路をクルーズ船社やランオペに情報提供を行う。
- ⑤ 観光パンフレット等をクルーズターミナルや旅客ターミナル内に準備し観光資源を PR する。
- ⑥ 停泊・接岸可能な岸壁情報の積極的なセールスを行う。
- ⑦ 地域で連携した客船誘致及び受入れに向けた客船受入協議会の設立を検討する。
- ⑧ DMO 法人が取り扱う商品を継続的に紹介する。
- ⑨ ツアー客のニーズに対応可能なツアーガイドを養成する。
- ⑩ 民間と連携して海上ツアーアの作成に取り組む。

#### (2) 受入環境の更なる改善

##### 1) 主な課題

- 下船する多くの乗客を効率よく観光地に移動させられていない。

##### 2) アクション概要

- ① 岸壁に蛇腹通路を設置するなど円滑な導線の確保を行う。
- ② テンダーボートでの上陸の際に使用する浮桟橋の維持管理を行う。
- ③ 岸壁周辺での観光バスやタクシーの待機スペースや動線、コンテナターミナル内のバスの配置、観光案内機能の充実など、安全で快適な寄港観光に向けての検討並びに準備を進める。
- ④ 港湾管理者と CIQ が連携し、円滑な受入の実現に向けて調整を進める。
- ⑤ タクシー協会に対し、大型クルーズ船の寄港日には港に一定台数の配車がされるよう、協会所属員への周知を依頼する。
- ⑥ 乗客の国籍に合わせ、地元大学の留学生を活用するなどしてガイドを確保する。
- ⑦ サイクルシップなどの運用も考慮した二次交通を活用する。
- ⑧ クルーズターミナルの整備を推進する。
- ⑨ クルーズ船の受入可能クラスの拡大に向け、更なるおもてなしの体制構築に取り組む。

### (3)瀬戸内海における安全航行

#### 1) 主な課題

- ・備讃瀬戸航路、来島海峡航路においては、巨大船の夜間航行規制があり、トラブル等で少しでも遅れれば瀬戸内海を航行できなくなるため、瀬戸内海クルーズはどうしてもリスクがある。
- ・クルーズ商品は2~3年前から販売するものである一方、来島海峡航路における巨大船の航行の予約は1年前からとなっているので、瀬戸内海クルーズを商品として作りづらい。

#### 2) アクション概要

- ・備讃瀬戸航路の航行について、関係者の意見をよく聞きながら方策を探る。
- ・来島海峡航路の航行について、クルーズ船の寄港予定に合わせた予約が可能となるよう関係者に対し、要望活動を行う。

### (4)効果的なポートセールス

#### 1) 主な課題

- ・各自治体でのクルーズ誘致に係る効率的なポートセールスが行われていない。

#### 2) アクション概要

- ① 関係各団体と調整しながら、船社ごとの特色や要望に留意して誘致活動を行う。
- ② FAM ターゲットの業種に応じた内容で魅力的な寄港地観光を紹介する。
- ③ 総合船舶代理店、国内外問わずクルーズ船社、ランドオペレーター、旅行代理店等へのポートセール時、ランドツアーや提案にあわせて豪華クルーザーやサイクリングなど多種多様な船も紹介する。
- ④ クルーズ船社や旅行会社への誘致訪問や商談会への参加、キーパーソンの招請など様々な機会を通じて PR する。
- ⑤ ポートセールス時に港湾施設や観光情報を説明するとともにニーズも把握する。

### 3. 既存の定期航路及び海上タクシーや小型船の2次輸送を活用した瀬戸内海周遊観光の実現

#### 1-1. 目標

離島における更なる観光振興と航路利用者の増加による持続可能な生活航路の構築を目指し、既存の定期航路及び海上タクシーや小型船の2次輸送を活用した瀬戸内海周遊観光を実現する。

#### 1-2. 目標年次

2025年(R7)から2029年(R11)まで

#### 1-3. アクションプラン

##### (1) 離島ならではの観光地づくり

###### 1) 主な課題

- ・離島地域の観光資源に対する更なる魅力向上や認知度不足。

###### 2) アクション概要

- ① 瀬戸内国際芸術祭2025に向けた魅力ある観光地を形成する。
- ② ”西瀬戸内エリア”全体として、海外へ情報発信する。
- ③ 万博を契機とした観光PR施策を打ち出す。
- ④ 地域がもつ自然、文化、体験を組み合わせた新たな旅行形態の開発、ガイド養成を実施する。
- ⑤ 観光素材、地域のアクティビティ・観光情報を発信する。
- ⑥ 地域資源や伝統文化の再発見と磨き上げを実施する。

##### (2) 受入環境の更なる改善

###### 1) 主な課題

- ・旅客施設のバリアフリー化や案内表示が分かりにくい。

###### 2) アクション概要

- ① バリアフリータラップを設置及びフェリー乗場待合所における案内表示を明確化する。

##### (3) 効果的なポートセールス

###### 1) 主な課題

- ・瀬戸内海の島しょ部の活性化に繋がる仕掛け作り、クルーズ船社と連携した情報発信不足。

###### 2) アクション概要

- ① 若者が離島を訪れるような婚活イベント等を開催する。
- ② 地域との連携によるエリア・航路の情報を発信する。
- ③ 地方空港路線のある国・地域に向けた営業を推進する。
- ④ 島しょ部への訪問ルートのPR、既存航路を活用した離島への誘致活動を実施する。

##### (4) 船を維持する仕組みづくり

###### 1) 主な課題

- ・将来的な船舶の更新・保有が困難な状況。
- ・ミッシングリンクの解消。

###### 2) アクション概要

- ① 1次交通事業者(鉄道・航空)との連携した営業を推進する。
- ② 将来的な船舶の更新・保有及び架橋の料金措置等について、行政等との協議・検討を進める。
- ③ ミッシングリンク解消に向けた取組を検討する。

## 4. 大型プレジャー・ボート受入拡大の実現

### 1-1. 目標

富裕層の長期滞在に伴う地方部等の経済活性化を目指し、大型プレジャー・ボートの受入拡大を実現する。

### 1-2. 目標年次

2025年(R7)から2029年(R11)まで

### 1-3. アクションプラン

#### (1) 富裕層を感動させる圧倒的な観光地づくり

##### 1) 主な課題

- ・瀬戸内地域の歴史や文化を感じられる観光コンテンツが不足している。
- ・地域との交流が図れる観光コンテンツが不足している。

##### 2) アクション概要

① 寄港地ならではのお祭りや地域との交流イベントなどを活用した観光コンテンツを造成する。

② プライベートリゾートの運営者等と連携して、富裕層の長期滞在に向けた観光コンテンツを造成する。

#### (2) 受入環境の更なる改善

##### 1) 主な課題

- ・係留可能な施設が限られる。
- ・係留施設の事前予約ができない。
- ・長期係留ができない。

##### 2) アクション概要

① 利用者調整を行い、既存施設を有効活用する。

② 大型プレジャー・ボートが寄港できるよう施設を改修・新設する。

③ 受入環境の改善として、給電・給水設備を設置する。

④ 利用者のニーズに合わせた寄港となるよう手続きを改善する。(長期係留の手続き、事前予約方法を船舶代理店へ情報提供、夜間休日時の連絡体制の整備、係留時の使用料の見直しなど)

#### (3) 効果的なポートセールス

##### 1) 主な課題

- ・係留可能な施設情報が船舶代理店に認知されていない。
- ・クルーズ船のオプショナルツアーアとして、クルーズ船社などに認知されていない。

##### 2) アクション概要

① 大型プレジャー・ボートが寄港可能な係留施設を船舶代理店等へ積極的に情報提供を実施する。

② クルーズ旅客のオプショナルツアーアとして大型プレジャー・ボートを活用したアイランド・ホッピングを提案する。

以上