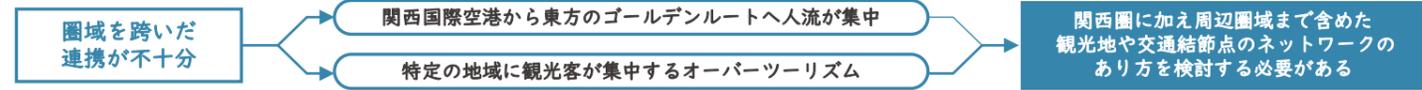


舟運を活用した新たな広域観光の実現へ

I.背景 周辺圏域と連携した広域観光の必要性

- 現在、コロナ禍で世界の観光需要は激減しているが、ワクチン接種や治療薬開発が進めば、いずれは行動制限が解除され、本来のあるべき姿へ回復することが期待される。特に、関西国際空港は、訪日外国人数が2019年に過去最高の838万人を記録するなど、日本の玄関口として非常に重要な存在となっている。
- 一方、これまでの観光振興策において、圏域を跨いだ連携が不十分であり、関西国際空港から京都、東京へ続く東方のゴールデンルートへ人の流れが偏っていた。また、特定の地域に観光客が集中するオーバーツーリズムなどの問題も生じており、分散送客の模索が必要であるという声が上がっていた。



II.現況 海上交通の気運の高まり

- 関西から西に目を向けると、大阪湾・瀬戸内海が広がっており、国際戦略港湾である阪神港（大阪港、神戸港など）をはじめとした日本を代表する港を多く有すると共に、世界的にも評価の高い多島美の風景が広がっている。
- 特に、夢洲で予定されている大阪・関西万博の開催やその後のIR開業を契機に、観光分野での大阪湾ベイエリアの活性化が想定される。さらには、播磨灘や和歌山エリアを含んだ大阪湾グレーターベイエリアでのクルーズ事業、大阪湾発着の瀬戸内海クルーズ事業などの気運の高まりが期待される。

- 気運 i** 大阪府と兵庫県が大阪・関西万博を見据えた海上交通の実現に向け積極的であり、実証実験に取り組んでいる
- 気運 ii** コロナ前、大阪港・神戸港ともに船舶乗降数が増加傾向であり、2024年には天保山客船ターミナルが完成する
- 気運 iii** 大阪の都市観光とあわせて、瀬戸内は自然とアートに恵まれたデスティネーションとして国際的に評価が高い

IV.取組指針と提言

i 大阪湾・瀬戸内におけるクルーズ事業の拡大

提言① 大阪湾と淡路島をつなぐ舟運ネットワークの構築

- 大阪湾は、淡路島を中心に生活航路としての海上輸送が盛況であったが、明石海峡大橋の開通等に伴い、海洋文化が衰退してしまった。今後は、新たに観光航路としてクルーズ事業を展開していくことが考えられる。
- その第一歩として、夢洲と関西国際空港、神戸港、淡路島などの交通結節点と観光拠点を結ぶ周遊ルートが考えられる。その際、鉄道やバスなど、陸上交通との連携が不可欠である。
- 水素船やEV船などを積極的に活用し、国際的な観光エリアとして必要不可欠なサステナビリティへの配慮を国内外にアピールする必要がある。

ii 港周辺の整備とまちづくりの促進

提言③ クルーズ事業推進と両輪となる港周辺の観光整備

- クルーズ事業の拡大と併せて寄港地となる港周辺の観光整備が不可欠であり、地域特有の産業を観光資源として活用した施設が必要である。
- ベイエリア全体のまちづくりについては、用途転換など時代に即した開発やカーボンニュートラルポート（CNP）が目指されるべきである。また、港と駅の接続強化を図る必要がある。
- ユニバーサルシティポートや中央卸売市場前港など川と海を結ぶ港は、拠点性を高め、ランドサービスの充実を図ることが重要である。
- 観光整備に併せて、各港を結ぶ観光プログラムも必要である。

iii 舟運プラットフォームの構築

提言⑤ 関係者がリスクをシェアしながら事業参画できるスキーム構築

- 現在は、各事業者が船やサービスなどを個別に所有・運営しており、事業継続や新たな事業展開の難しさが課題となっている。
- 今後、船やランドサービス、オペレーションなどの共通化を図り、多くの関係者がリスクをシェアしながら事業参画できるスキームの構築が必要である。特に、交通事業者や漁業協同組合との連携が不可欠となる。
- そのために、協議会やワーキングを発足させ、舟運活用に限らず、交通連携やランドサービス開発、エネルギー活用などの検討を進めていく必要がある。

III.課題と方針 大阪湾と瀬戸内をつなぐ舟運ネットワークの構築

海上交通やクルーズ事業への気運が高まりつつある一方で、大きく2つの課題が存在する

陸上交通の発達により大阪湾・播磨灘エリアでの舟運事業に陰りがでている

航行区域や港湾ルールなど舟運事業を展開する上で様々なハードルがある



小豆島以西では、生活航路だけでなく、地域特性を活かした観光に資するクルーズ事業が幾つも展開している観光コンテンツの掘り起こしや港周辺の開発と併せて、クルーズ事業を大阪湾・播磨灘エリアまで拡張していく大阪湾と瀬戸内をつなぐ舟運ネットワークを構築し、西方へ観光客を誘導することで広域の経済循環を生み出す世界で成長している大型カジュアルクルーズへの展開など、大阪湾・瀬戸内全体でクルーズの活性化を図る

※1 船員法第1条に、「船員法の適用対象外の船舶」が定義されており、「港のみを航行する船舶」が該当している。また、運用については、運輸局長の認定が必要と定められているが、平成19年に、港則法における大阪港、尼崎西宮芦屋港、神戸港が阪神港として一開港化されているものの、運用ルールは旧港の範囲が原則となっている状況である。

※2 船舶は、船舶安全法の規定により、その構造や性能などによって航行できる水域が定められており、平水区域以外は一定水準以上の船舶性能が求められている。（区域については右図参照）。平成27年、航行区域について兵庫県が内閣府（国土交通省）へ構造改革特区による規制緩和の提案を行い、意見交換を実施している。広域観光委員会では、当時の経緯や指摘等を参照し、兵庫県などの関係者と継続した議論を推進することで、規制緩和の検討を進めていく。

提言② 安全面や運用ルールを考慮したクルーズ事業の拡大 規制緩和の検討

- 大阪湾内に加え、大阪市内さらには京都へつながるリパークルーズ、播磨灘や小豆島まで範囲を拡大したクルーズ事業の展開を目指す。
- 例えば、阪神港として一開港化されていることを踏まえると、多様なサービスを提供する舟運事業者の参入を促すために、『港内を航行する船舶は、船員法が適用除外となる※1』ことを活用することが考えられる。一方で、安全面の確保や運用ルールについて、丁寧な検証が必要である。
- 航行区域※2については、『運航限界を定めた上で平水区域相当と扱う』などのアイデアが考えられるが、安全上の課題や効果を十分に検証し、観光客の安全を確保した上での規制緩和に関する議論を進める。

提言④ 地域特性を活かした新たな観光コンテンツの掘り起こし

- クルーズのアクティビティを豊かにするために、既存の観光地だけでなく、ベイエリア沿いの新たな観光コンテンツの掘り起こしが重要になってくる。特に、船でしか体験できない風景・船でしか行くことのできない場所の創り込みが重要である。その際、各地域との連携強化を図る必要がある。
- 大阪湾では、大阪や神戸の都市景観、閑空や神戸空港などの都市インフラ、堺や尼崎の工場夜景、アマルフィのような美しい海岸線をもつ雑賀崎や戦争遺跡が残る友ヶ島など、様々な魅力が溢れており、これら資源を活かすことが期待できる。

【モデルルート（大阪湾1周）：夢洲～淡路島各港～友ヶ島～加太港～関西国際空港～堺旧港～夢洲】

提言⑥ 地域観光情報ネットワークの推進

- 現況は、観光客が自ら各舟運事業者のwebサイトを検索し、行程を組み立てている状況であり、観光の利便性が課題となっている。
- まずは、舟運事業者だけでなく、鉄道やバスなどの交通事業者を含む観光ポータルサイトを立ち上げ、情報の共有・連携が必要である。
- 最終的には、関西のあらゆる観光関連情報が集約されたプラットフォームの立ち上げを目指す。旅行者個人は、時間や趣味、嗜好などの要望を入力することで、プラットフォーム上から適切なツアーの選択・予約・決済が可能となり、利便性の向上とともに幅広い観光客の誘致を実現していく。

