

【提言】

舟運を活用した新たな広域観光の実現へ

2022 年（令和 4 年）5 月

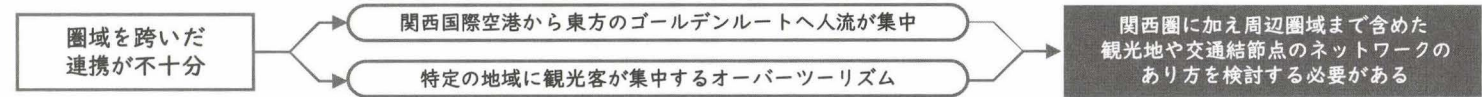
一般社団法人 関西経済同友会

広域観光委員会

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
------------------------------------	-----------------------------------

この図は、大阪湾から瀬戸内海における代表的な観光クルーズのルートを示しています。大阪湾側には大阪港、神戸港、夢洲、淡路島、明石海峡大橋、播磨灘、小豆島、日生港、新岡山港、岡山県、広島県、山口県、徳島県、和歌山県が示されています。瀬戸内海側には瀬戸大橋、高松港、香川県、愛媛県、尾道港、三原港、広島港、瀬戸内海、瀬戸内クルーズ、SEA SPICA（東向きコース）、SEA PASEO、生活航路に加えて、guntūやSEA SPICAなど観光に資するクルーズ事業が展開していることが示されています。

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

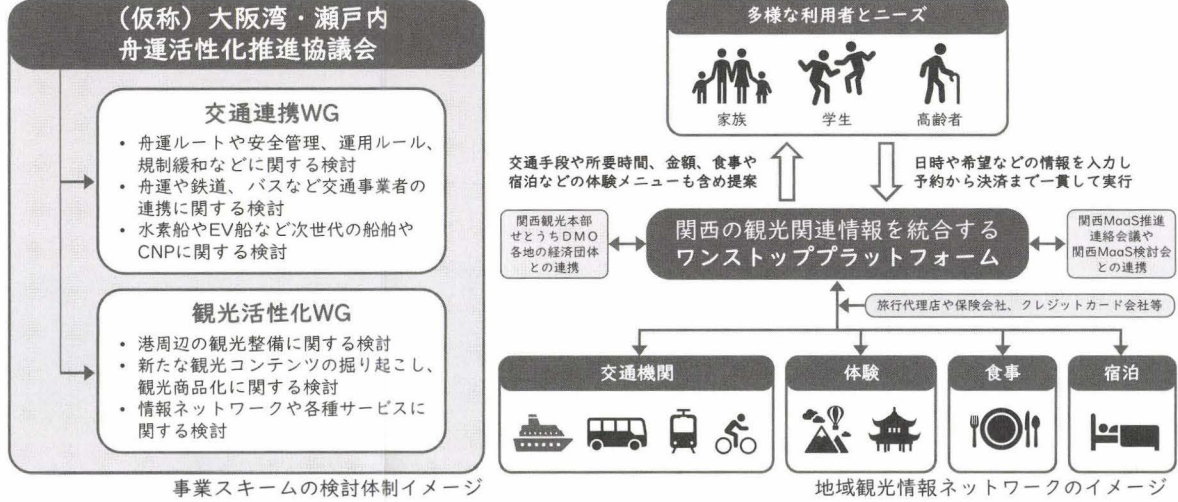
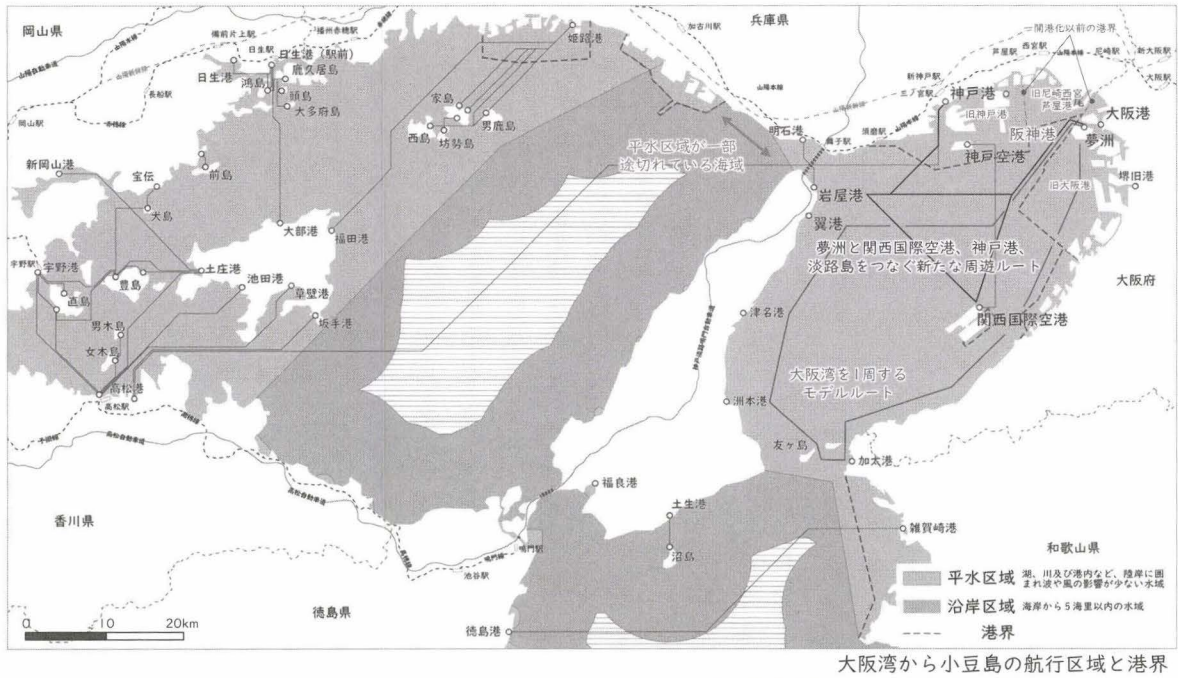
※1 船員法第1条に、「船員法の適用対象外の船舶」が定義されており、「港のみを航行する船舶」が該当している。また、運用については、運輸局長の認定が必要と定められているが、平成19年に、港則法における大阪港、尼崎西宮芦屋港、神戸港が阪神港として一開港化されているものの、運用ルールは旧港の範囲が原則となっている状況である。

※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。（区域については右下图参照）。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と提案を行い、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。



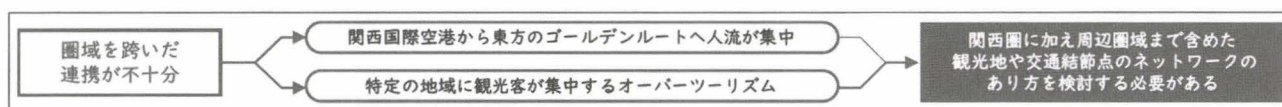
目 次

I. 背景 周辺圏域と連携した広域観光の必要性	・・・P.1
II. 現況 海上交通の気運の高まり	・・・P.2
i. 世界と日本のクルーズ事業	
ii. 大阪湾・瀬戸内のクルーズ事業	
iii. 大阪港と神戸港の状況	
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	・・・P.9
IV. 取組指針と提言	・・・P.10
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	
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	
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	
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	
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	
提言⑥ 地域観光情報ネットワークの推進	
V. おわりに	・・・P.18
令和3年度 広域観光委員会 活動実績	・・・P.19
令和3年度 広域観光委員会 名簿	・・・P.20

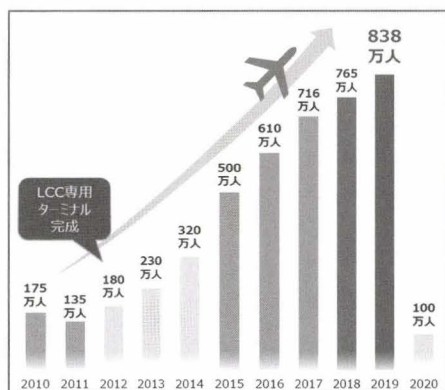
I. 背景 周辺圏域と連携した広域観光の必要性

- 人口減少時代にある日本において、広域観光の活性化は、魅力的で美しく安全安心な国土保全、インバウンド観光客の増進を通じた地域経済のためには不可欠であり、未来への投資として戦略的に検討を行わなければならない。
- 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重要な存在となっている（グラフ1）。
- 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という声が上がっていた（グラフ2）。
- 同じ問題を繰り返さないために、アフターコロナ時代の観光を見据え、ある意味で好機である今のうちに対策を検討し、観光の持続可能性を向上させる必要がある。
- 関西は、国土軸のほぼ中央に位置し、東・西日本だけでなく、北陸や中国・四国・九州の各地方をつなぐ観光ルートの結節点として好立地にある。そこで、当委員会では、関西圏の周辺圏域まで含めて、観光地同士や観光地と交通結節点のネットワークのあり方、また、それに伴う新たな観光体験のあり方について検討する（参考1）。現在のゴールデンルートは陸路が中心だが、西方ルートは陸路、海路の2ルートが選択でき、差別化が可能である。
- 具体的には、まず、これまであまり顧みられてこなかった関西圏西方に広がる瀬戸内海沿岸地域に着目する。瀬戸内は観光資源が豊富であり、世界の富裕層からも高評価を受けている。関西圏と瀬戸内を結ぶために、舟運を活用した新たな広域観光のあり方をモデルケースとして検討し、課題とその解決策の検証と併せて、舟運プラットフォームの構築を目指す。

【参考1】現在の観光に関する課題と広域観光の必要性

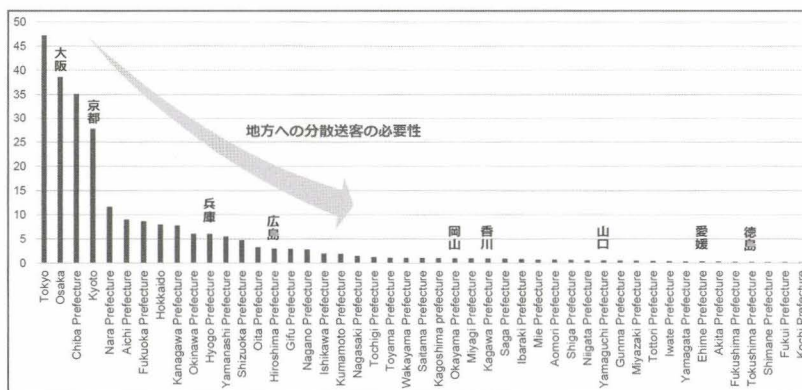


【グラフ1】関西国際空港からの外国人入国者数



（出典）法務省 出入国管理統計統計表 を基に
（一社）関西経済同友会 広域観光委員会において作成

【グラフ2】訪日外国人の都道府県別訪問率ランキング



（出典）日本政府観光局（JNT0） 都道府県別訪問率ランキング を基に
（一社）関西経済同友会 広域観光委員会において作成

Ⅱ. 現況 海上交通の気運の高まり

- ・ 従来の観光ルートは、鉄道や車など陸路が中心であるが、関西から西に目を向けると、大阪湾から瀬戸内海と海が広がっており、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有するとともに、世界的にも評価の高い多島美の風景^{※1}が広がっている（写真1, 2, 3）。
- ・ 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（参考2）。

※1 米・NYタイムズ誌の「52 Places to Go」において、瀬戸内の島々は2019年に第7位、大阪は2017年に第15位にランクインするなど、都市観光とともに、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。

【参考2】海上交通の気運

- | | |
|--------|---|
| 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 |

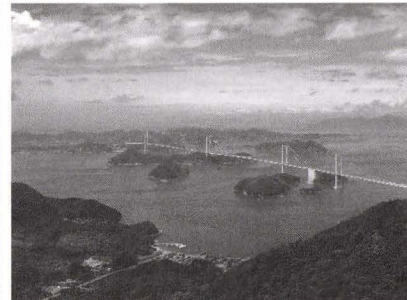
【写真1】大阪港に停泊するサンタマリア



【写真2】神戸港に停泊するboh boh KOBE



【写真3】多島美が広がるしまなみ海道

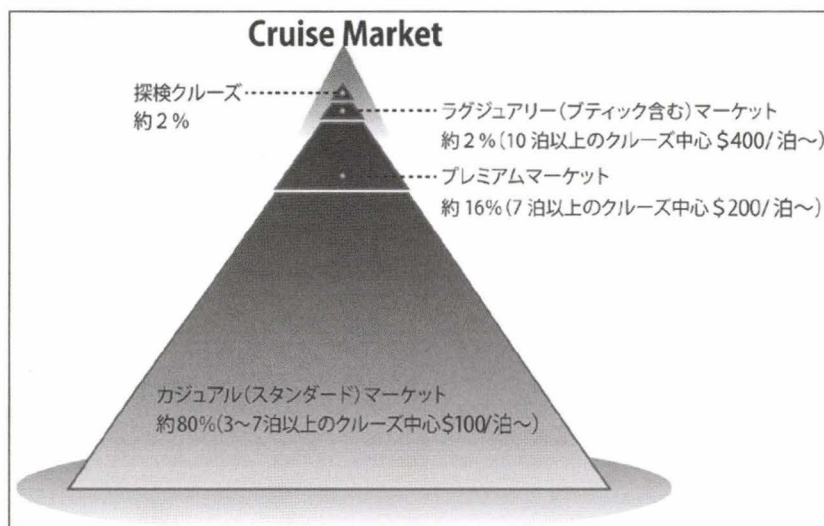


（出典）（一社）関西経済同友会 広域観光委員会において撮影

i 世界と日本のクルーズ事業

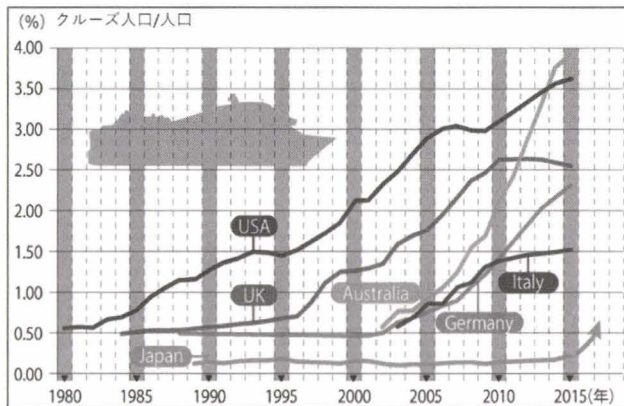
- ・ 現在、世界はクルーズブームであり、一般人が主なターゲットとなっている。1960年代、主な移動手段が飛行機に転換したタイミングで、一度クルーズビジネスが盛り上がりかけたが、失敗に終わっている。当時は、ターゲットを富裕層に絞り、長期間のクルーズを設定したことが要因となり、マーケットが思うように広がらなかった。
- ・ 現在成功しているクルーズビジネスは、カリブ海（マイアミ）で始まったとされている。ターゲットを富裕層から一般人に変更し、また、飛行機とのタイアップを進めたことが成功の要因となっている。全米の各所からマイアミまで飛行機で3～4時間、そこから1週間のクルーズを設定することで、より多くの人が参加できるようになった。値段設定についても、1泊当たり約100ドル程度であり、年収3万ドルあれば乗船できるものとなっている（図1）。
- ・ その後、アメリカのクルーズ人口は1,000万人を超え、クルーズビジネスはヨーロッパにも拡大していった。ヨーロッパのビジネスモデルについても、ターゲットは一般人であり、1泊1万5千円（3食付き）程度である。現在のクルーズ人口は600万人を超えている。
- ・ そして、2006年頃にアジアがマーケットの対象となったが、日本は注目されなかった。上海を起点港としたクルーズは、年収200万円以上をターゲットにしており、10年間でクルーズ人口が240万人まで増加した（グラフ4）。現在、世界全体のクルーズ産業は約15兆円で、約120万人の雇用を生み出している。
- ・ 日本は、平成元年がクルーズ元年とされているが、この30年間大きな進歩がない状況である。先進国でクルーズビジネスが成長していない唯一の国が日本である。年間のクルーズ人口は約35万人程度であり、市場が拡大しない一番の理由は値段が高いことにある（グラフ5）。
- ・ 一方、近年は小型クルーズの気運が高まっており、各所で新たな観光航路が開通し始めている。また、2024年には世界水準となる天保山客船ターミナルが整備されるなど、海上交通への気運の高まりがみられる。

【図1】クルーズマーケットの構造



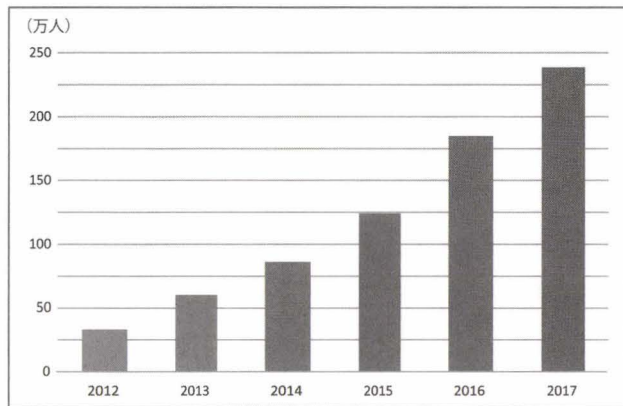
(出典) 2021年9月15日実施 (一社) 関西経済同友会 広域観光委員会講演会
講師：日本クルーズ&フェリー学会 池田 良穂氏 講演資料より

【グラフ3】各国のクルーズ人口の割合



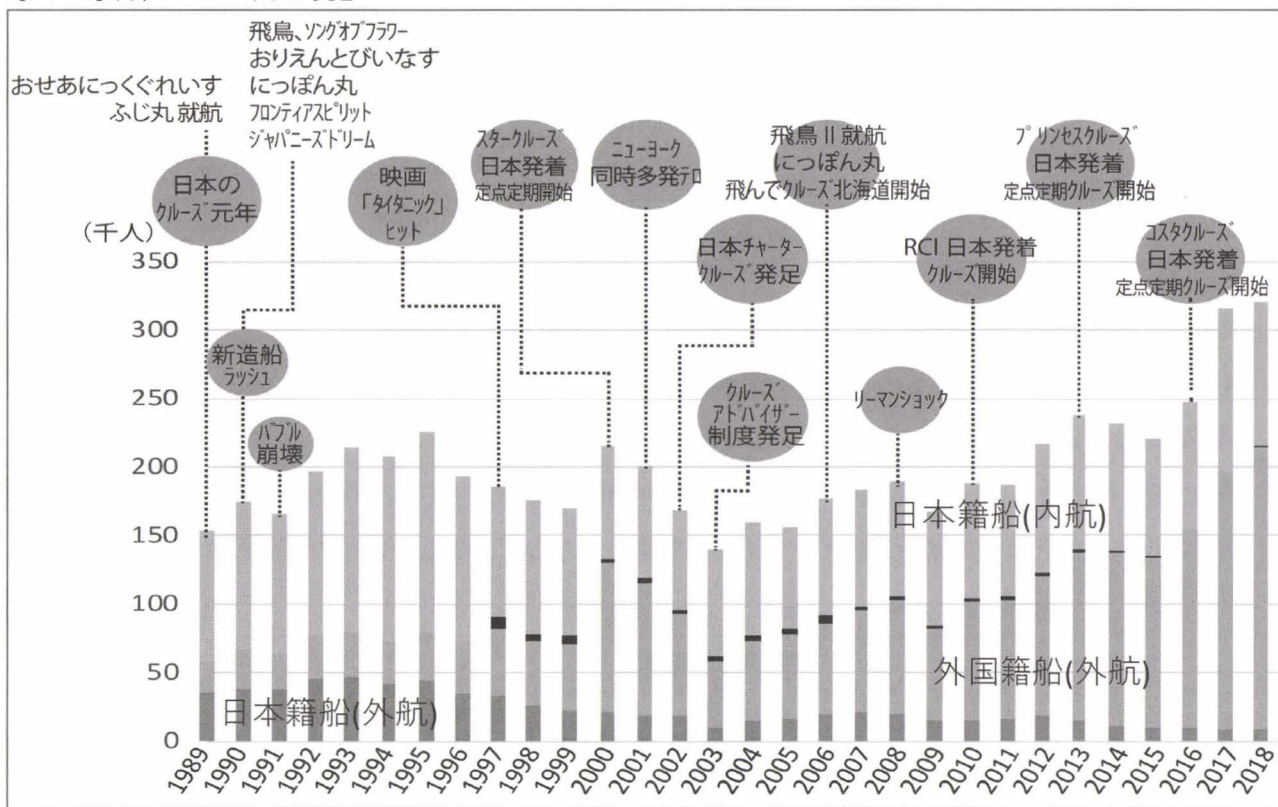
(出典) 2021年9月15日実施 (一社) 関西経済同友会 広域観光委員会講演会
講師: 日本クルーズ&フェリー学会 池田 良穂氏 講演資料より

【グラフ4】中国のクルーズ人口



(出典) 2021年9月15日実施 (一社) 関西経済同友会 広域観光委員会講演会
講師: 日本クルーズ&フェリー学会 池田 良穂氏 講演補足資料より

【グラフ5】日本のクルーズ人口の変遷



(出典) 2021年9月15日実施 (一社) 関西経済同友会 広域観光委員会講演会
講師: 日本クルーズ&フェリー学会 池田 良穂氏 講演資料より

ii 大阪湾・瀬戸内のクルーズ事業

- 大阪湾や瀬戸内海では、古くから生活や産業において、海上交通が重要な役割を担ってきた。現在では、それらに加えて、観光航路が発達してきており、特に、小豆島以西を中心に地域のコンテンツを活かしたクルーズが幾つも就航している（表1）。
- 代表的な事例としては、JR西日本と瀬戸内海汽船が開発した「SEA SPICA」がある。「SEA SPICA」は、広島港と三原港を結ぶ観光型高速船で、瀬戸内の島々に立ち寄りながらクルーズを楽しむことができる（写真4）。他にも、停泊中の護衛艦や潜水艦を間近に見ることのできる「呉湾 艦船めぐり」（バンカー・サブライ）や川と海の両方から広島街並みを楽しむことができる「ひろしま世界遺産航路」（アクアネット広島）が挙げられる。
- また、クルーズ内容の魅力向上だけでなく、移動中に船内を楽しむことができる特徴的な造船も進んでいる。具体的には、【瀬戸内海の移動を楽しむ、みんなの公園】というデザインコンセプトのもと、人工芝が敷かれた屋外デッキやゴロ寝スペースが整備された「SEA PASEO」（瀬戸内海汽船）や【大人も子供も楽しむことができる船上の遊園地】として、ウッドデッキやすべり台、ブランコが整備された「おりんぴあどリーむせと」（両備ホールディングス）がある。

【表1】大阪湾・瀬戸内海の代表的なクルーズ

	SEA SPICA	呉湾 艦船めぐり	ひろしま世界遺産航路	SEA PASEO	おりんぴあどリーむせと
事業者	瀬戸内シーライン	バンカー・サブライ	アクアネット広島	瀬戸内海汽船	両備ホールディングス
就航年	2020年	2016年	2005年	2019年	2019年
旅客定員	90名	80名	96名	300名	500名
総トン数	90t	19t	14t	900t	942t
全長	25.7m	18.5m	18.4m	61.0m	60m
全幅	6.8m	5.04m	4.25	23.6m	14.7m
船速	26ノット	18.5ノット	20.5ノット	15ノット	13ノット

（出典）各クルーズのHPを基に
（一社）関西経済同友会 広域観光委員会において作成

【写真4】SEA SPICA



（出典）（一社）関西経済同友会 広域観光委員会において撮影

iii 大阪港と神戸港の状況

- 大阪湾は、国際戦略港湾である阪神港（大阪港、神戸港など）を有する。このうち、大阪港は、天保山客船ターミナルと大阪港国際フェリーターミナル、神戸港は神戸ポートターミナルが整備されており、計3つの国際客船ターミナルがあることになる（表2, 3）。
- 天保山客船ターミナルについては、【天保山の「新たな名所」となる集客交流拠点づくり】というコンセプトのもと整備が進んでおり、完成後は世界最大級の大型客船の受入が可能となる予定である。その他、新築されるターミナル施設は入出国審査スペースや荷物置き場が整備され、スムーズな入国手続きなどが可能となる。
- 神戸港新港第4突堤にある神戸ポートターミナルは、世界各国や日本中から訪れる大型クルーズ客船、日中定期国際フェリーが利用しているターミナルである。ターミナルビルには、税関、出入国管理、動植物検疫等のC. I. Q. 機能を完備し、出入国に必要な手続きが迅速にできるようになっている。また、船社のカウンター、2,500人収容の大ホール、送迎用デッキ、ロビー、インフォメーション、さらには136台の車及び20台のバスを収容する駐車場なども設けられ、船客、送迎の人々、観光客、市民のだれもが利用できる施設となっている。神戸ポートライナーとも接続がされており、アクセス性に優れている。

【表2】大阪港の国際フェリーターミナルのスペック

	天保山客船ターミナル		大阪港国際フェリーターミナル	鶴浜岸壁
	天保山岸壁	中央突堤岸壁	(国際フェリー岸壁)	
延長	370m	210m	450m	280m
水深	11.0m	11.0m	10.0m	10.0m
エプロン幅員	21m	25m	20m	20m
船級	168,000トン	13,000トン	30,000トン , 8,000トン	30,000トン
バース	1隻	1隻	2隻	1隻

（出典）大阪市 大阪港案内（大阪港地図）2020-2021 を基に
（一社）関西経済同友会 広域観光委員会において作成

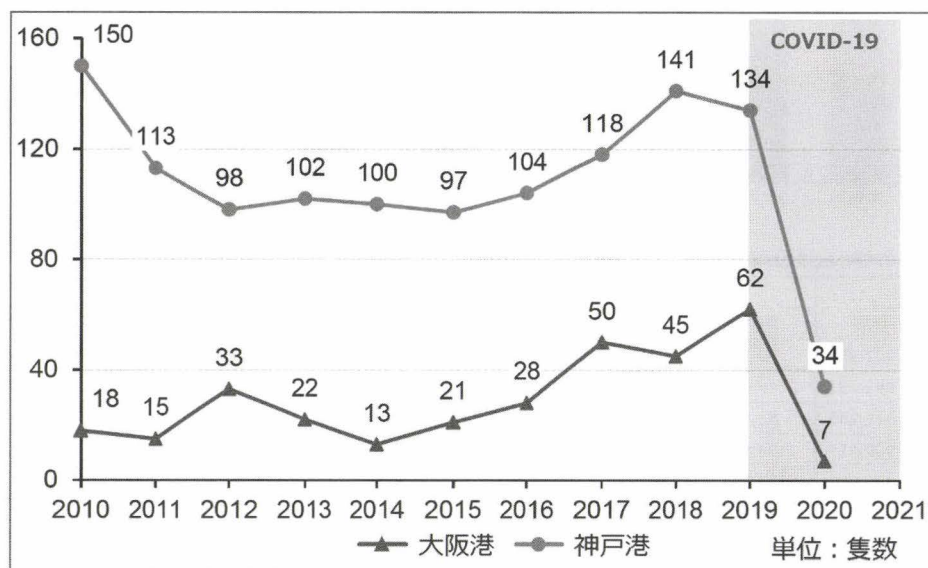
【表3】神戸港の国際フェリーターミナルのスペック

	中突堤旅客ターミナル (中突堤・高浜地区)	神戸ポートターミナル (新港第4突堤)
延長	140 - 305m	190 - 376m
水深	5.5 - 9.0m	6.5 - 12.0m
船級	最大77,000トン	—
バース	—	6隻

（出典）神戸市 神戸港港湾計画書 を基に
（一社）関西経済同友会 広域観光委員会において作成

- ・ コロナ禍以前、両港ともにクルーズ入港数は増加傾向にあり、今後、インバウンドの回復とともに、大阪港と神戸港を中心とした日本発着のクルーズの増加が期待できると考えられる（グラフ6）。

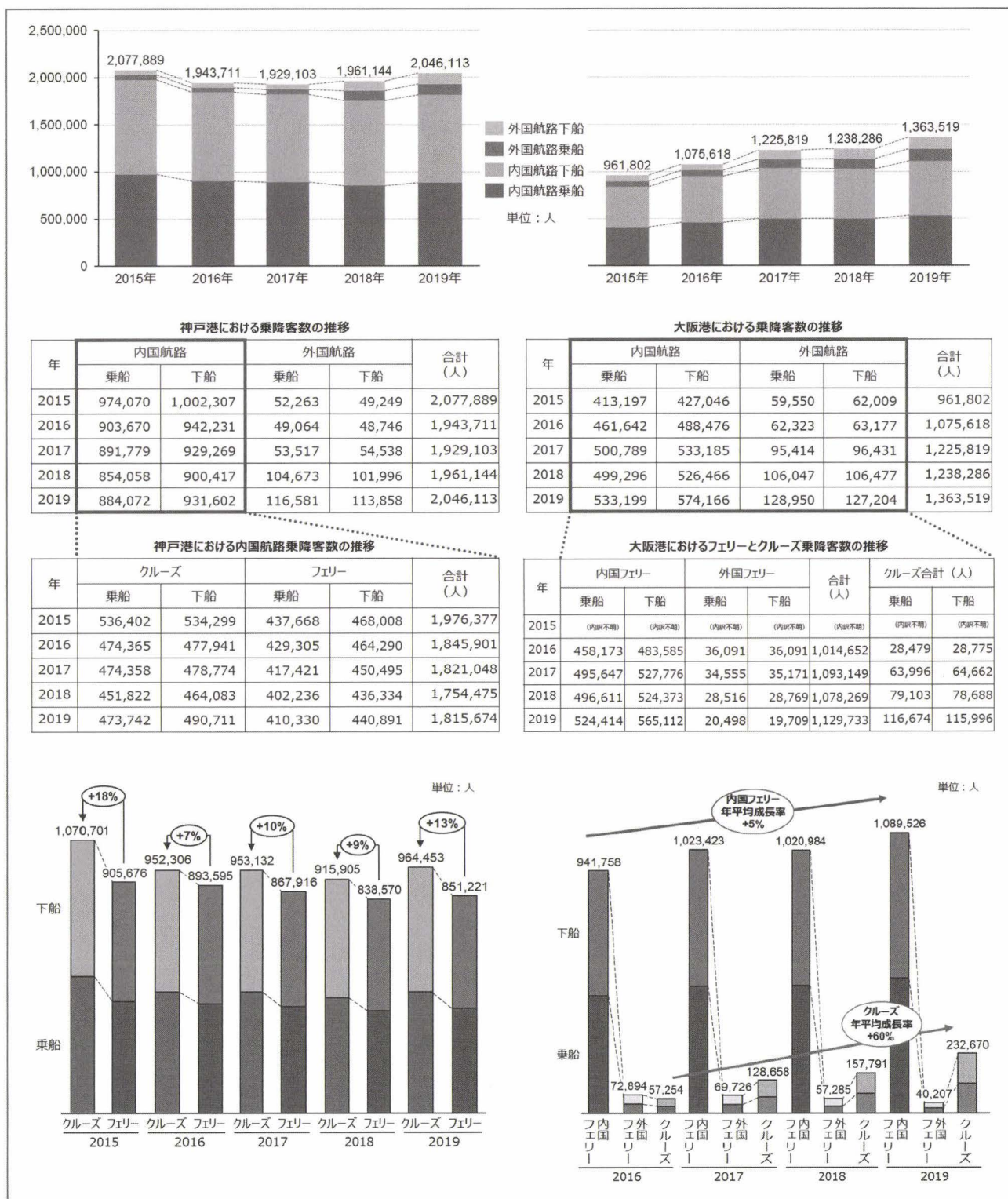
【グラフ6】 大阪港と神戸港のクルーズ船の寄港回数



(出典) 大阪市 大阪港客船入港実績および神戸市 神戸港大観 を基に
(一社) 関西経済同友会 広域観光委員会において作成

- ・ また、客船乗降客数についても、2019年まで両港ともに増加しており、増加率は大阪港の方が高くなっている。詳細をみると、神戸港は、観光目的のクルーズ乗客が移動目的のフェリー船乗客より約10%多いことが分かる。一方、大阪港の利用者の約9割は内国フェリーになっており、乗船客より下船客が多くなっている。ただ、クルーズ乗客の人数は年々増加しており、2016年から2019年にかけて約4倍に伸びている（グラフ7）。
- ・ 以上の結果からも、海上交通の気運の高まりがあることが分かる。

【グラフ7】 神戸港と大阪港の客船乗降客数の比較

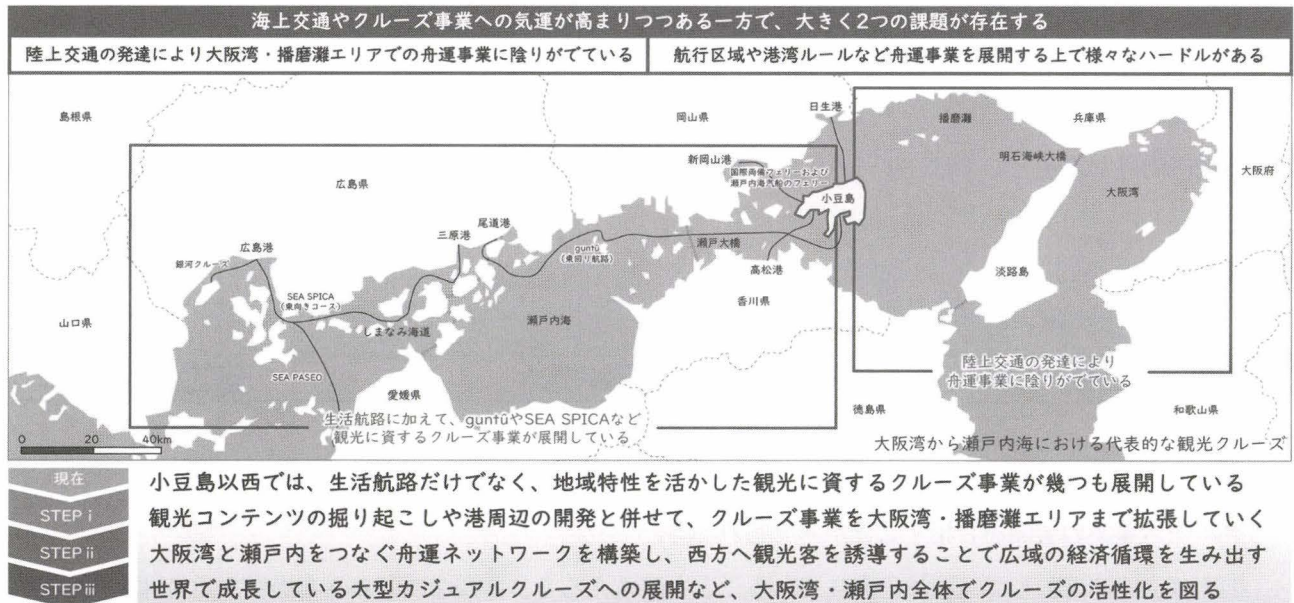


(出典) 大阪市 大阪港客船入港実績および神戸市 神戸港大観、大阪港湾局ヒアリング結果 を基に
 (一社) 関西経済同友会 広域観光委員会において作成
 ※大阪港におけるフェリーとクルーズの乗降客数は集計方法の違いにより多少の誤差がある

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、その発展に向けては、大きく2つの課題が存在する。
- ・ 1点目は、高速道路や明石海峡大橋の開通により、大阪湾・播磨灘エリアでの舟運事業に陰りがでていること、そして2点目は、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こと、である。
- ・ そこで、当委員会では、大阪湾と瀬戸内をつなぐ舟運ネットワークの構築に向け、3つのSTEPを方針として掲げることとする（図2）。
- ・ 1st STEPでは、ツネイシホールディングが運航する「guntū」やJR西日本と瀬戸内海汽船が開発した「SEA SPICA」のように、小豆島以西で展開されている観光に資するクルーズ事業を、大阪湾・播磨灘エリアまで拡張していくことを目指す。そのためには、観光コンテンツの掘り起こしや港周辺の開発が必要となる。
- ・ 2nd STEPでは、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していくことを目指す。
- ・ そして、最後の3rd STEPでは、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ことを目指す。

【図2】クルーズ事業の課題と大阪湾と瀬戸内をつなぐ舟運ネットワークの構築に向けた方針



（出典）（一社）関西経済同友会 広域観光委員会において作成

IV. 取組指針と提言

- ・ IIIで掲げた方針の実現に向けて、3つの取組指針とそれに基づく6つの提言を示す。

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きている。そこで、今後は、生活航路に代わり、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。この周遊ルートが開設することで、関西国際空港に到着した観光客は、大阪や神戸に楽しみながらアクセスすることが可能となる。また、より利便性の高いものにするために、鉄道やバスなど、陸上交通との連携が不可欠となってくる（図3）。
- ・ 付加価値として、船の利用者に宿泊先のホテルまで手荷物送迎サービスをワンコインで利用可能にすることなどが考えられ、観光客は空港に到着した瞬間に、身軽に、そして機動的に観光を楽しむことが可能となる。また、各航空会社のマイレージ会員サービスとの連動（船の利用に応じてマイル又はステータス獲得ポイント加算等）なども考えられる。
- ・ その他、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。
- ・ 実現に向けた課題としては、リーズナブルな価格帯の設定や各事業者への適切な利益分配などが挙げられる。

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

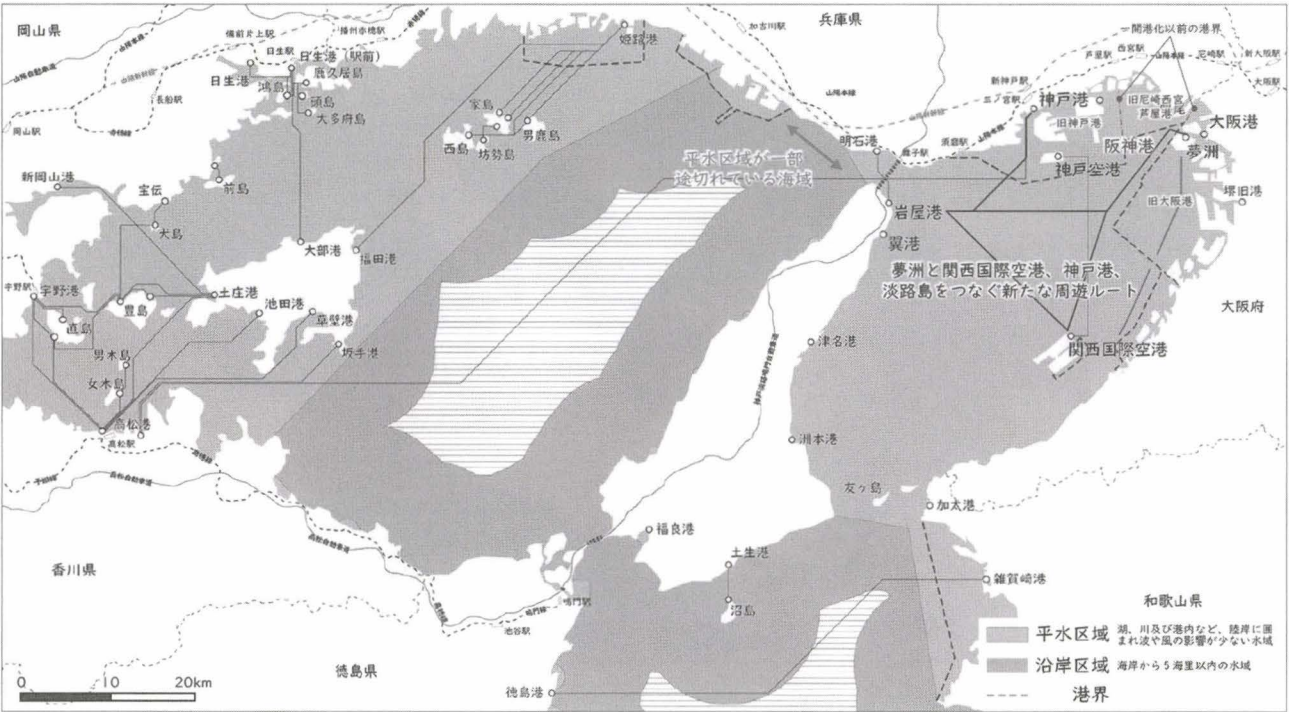
規制緩和の検討

- ・ 大阪湾内に加え、大阪市内さらには京都へつながるリバークルーズ、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ことが考えられる。
- ・ 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^{※2}』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^{※3}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規制緩和に関する議論を進めていく必要がある。

※2 船員法第1条に、「船員法の適応対象外の船舶」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、港法則における大阪港、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、運用ルールについては旧港の範囲が原則となっている状況である。

※3 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。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。

【図3】大阪湾から小豆島の航行区域と港界



(出典) (一社)関西経済同友会 広域観光委員会において作成

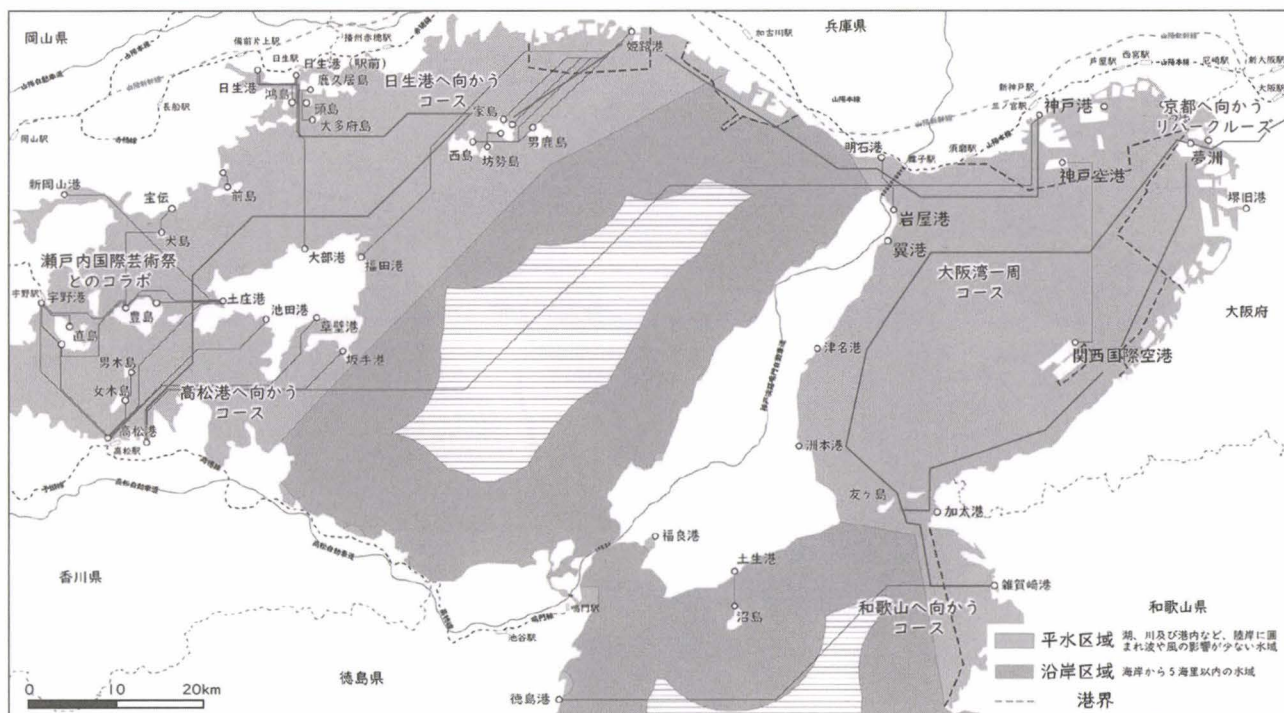
・ モデルコースとしては、具体的に以下が想定される(図4)。これらを実現していくためには、風景やアクティビティを楽しむ観光要素と利便性を兼ね備えた航路とし、また、船に乗ること自体を一つの目的(特別感の醸成)にしていける必要がある。加えて、全ての移動を船が担うことは難しいため、鉄道・バス・自家用車など、その他の交通事業者を地域の魅力を伝える「共生」すべきパートナーとして捉え、域内観光の中に「船移動」を組み込んでいくことが方策として挙げられる。具体的なアイデアとして、ゆくゆくは、スイストラベルパス (Swiss Travel Pass) ※4のように、域内の各交通機関を乗り放題とするパスの発行が考えられる。

※4 スイストラベルパス (Swiss Travel Pass) とは、スイス国内の主な鉄道、バス、湖船、都市交通が乗り放題で利用できるパスで、気軽に自由なスイス旅行を楽しむためには欠かせないツールとなっている。主要都市の市内交通や全国約500カ所の美術館・博物館が無料になる他、山岳交通の半額割引などの特典もついている。

<想定されるモデルコース（案）>

- 夢洲から、堂島川・安治川を經由し、中之島や森之宮、さらには京都へつながるリバークルーズ
- 大阪港発着で、淡路島東側や堺港、関西国際空港を巡る、大阪湾一周コース
- 大阪港から、淡路島東側を巡り、友ヶ島や稚賀崎港、和歌山へ向かうコース（片道は鉄道）
- 神戸港から、姫路港や家島諸島を巡り、日生港へ向かうコース（片道は鉄道）
- 姫路港から、家島諸島や小豆島を巡り、高松港へ向かうコース
- 大阪・関西万博と同時開催される瀬戸内国際芸術祭^{※5}とのコラボレーション

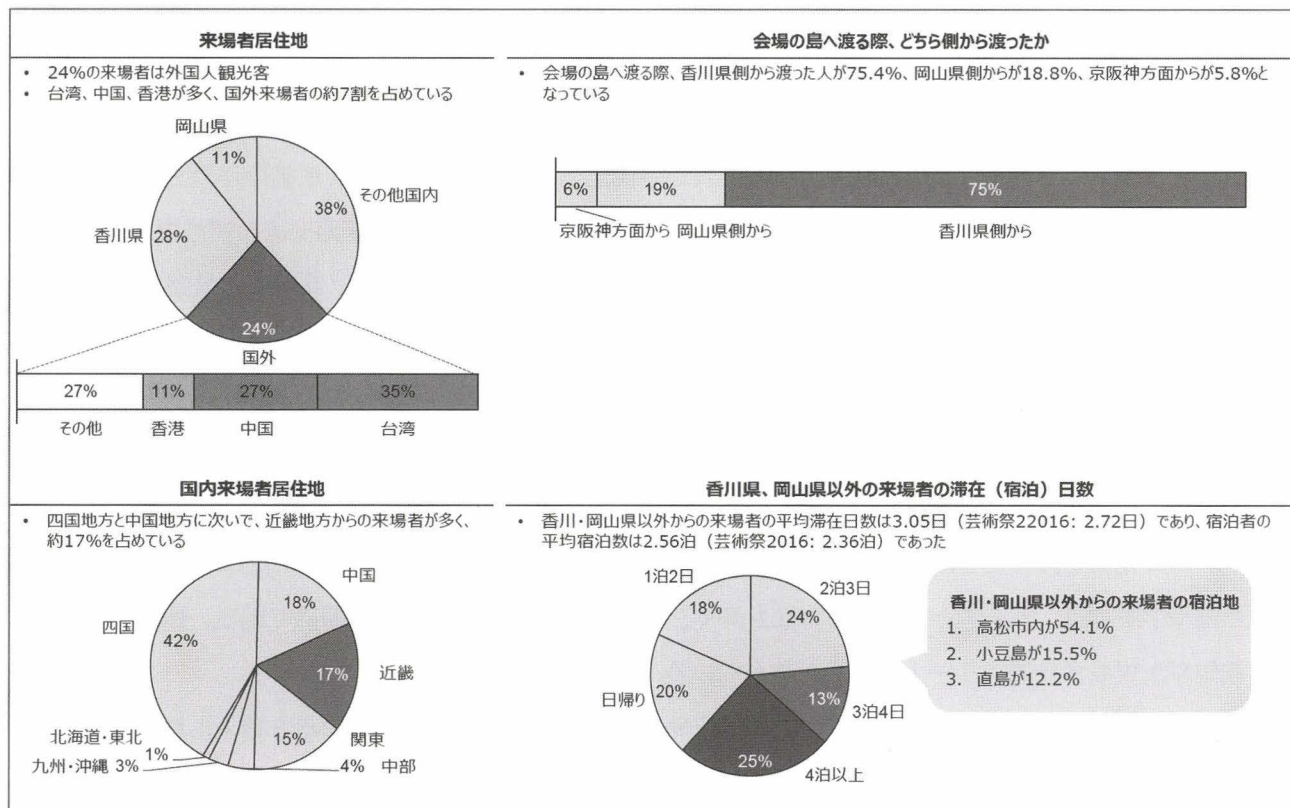
【図4】大阪湾から瀬戸大橋間で想定されるモデルコース（案）



（出典）（一社）関西経済同友会 広域観光委員会において作成

※5 瀬戸内国際芸術祭は、「海の復権」をテーマに岡山県と香川県の島々、高松港周辺および宇野港周辺を舞台に2010年から3年ごとに開催されている現代アートの祭典である。開催期間は、春・夏・秋の3シーズンに分けられ、計100日間程度になっている。延べ来場者数は、2010年約94万人、2013年約107万人、2016年約104万人、2019年約118万人となっており、インバウンドも含め、多くの観光客の誘致に成功している。現在は、高松港や宇野港からの船のアクセスがほとんどであり、今後、大阪・関西万博を契機として、夢洲や大阪港、神戸港からのアクセスが考えられるのではないかと（グラフ8）。

【グラフ8】瀬戸内国際芸術祭の来場者に関する動向（2019年）



（出典）瀬戸内国際芸術祭実行委員会 瀬戸内国際芸術祭2019総括報告 を基に
（一社）関西経済同友会 広域観光委員会において作成

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

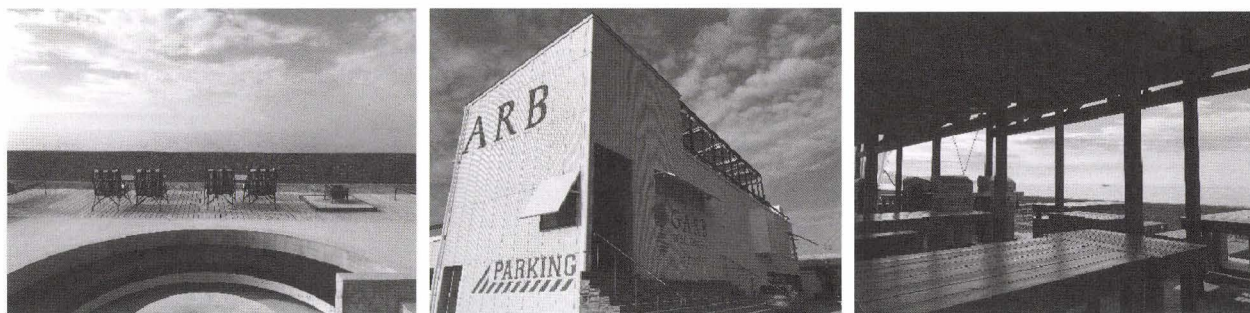
- ・ クルーズ事業の拡大と併せて寄港地となる港周辺の観光整備が不可欠であり、地域特有の産業を観光資源として活用した施設が必要だと考えられる。実際に、淡路島北部の岩屋港や淡路交流の翼港周辺では、様々な事業者によって、飲食施設や温浴施設、宿泊施設などの開発が進んでおり、兵庫県と淡路市も積極的な姿勢を見せている（写真5, 6）。
- ・ ベイエリア全体のまちづくりについては、用途転換など時代に即した開発やカーボンニュートラルポート（CNP）^{※6}が目指されるべきである。その際、港と駅の接続強化を図る必要がある。
- ・ その他、ユニバーサルシティポートや中央卸売市場前港など川と海を結ぶ港は、拠点性を高め、ランドサービスの充実を図ることが重要である。また、瀬戸内における船舶の乗降客数で上位にランクインする高松港や宇野港は、鉄道駅とのアクセス性も高く、ハブ港として後背地開発が期待できる。神戸港では、水族館や大規模多目的アリーナの建設が進んでいる。
- ・ 今後、上記のような観光整備に併せて、各港を結ぶ観光プログラムも必要になると考えられる。

※6 国土交通省は、国内のCO2排出量の約6割を占める産業の多くが立地する港湾において、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化を目指している。

【写真5】パソナが展開する複合施設や屋外型自然共存レストラン、アミューズメント施設



【写真6】バルニバービが展開する宿泊施設や飲食施設

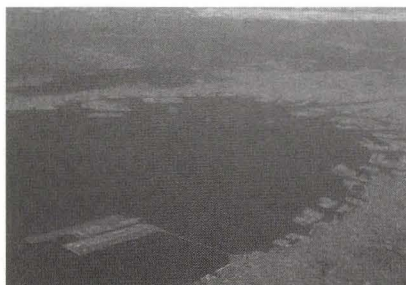


（出典）（一社）関西経済同友会 広域観光委員会において撮影

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り、その際、各地域との連携強化を図る必要がある。
- ・ 具体的に、大阪湾では、大阪や神戸の都市景観、関西国際空港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港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（写真7～14）。

【写真7】大阪湾（関西国際空港・神戸空港）



【写真8】神戸の夜景



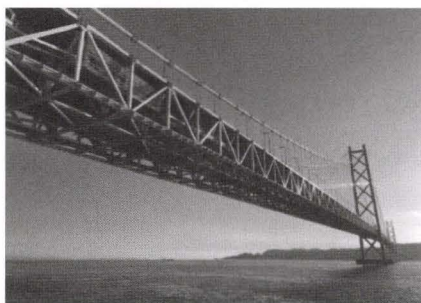
【写真9】堺の工場夜景



【写真10】堺旧港



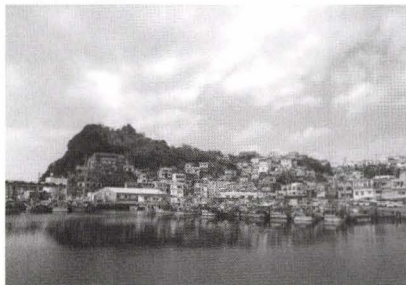
【写真11】明石海峡大橋



【写真12】絵島（淡路島）



【写真13】雑賀崎港



【写真14】友ヶ島

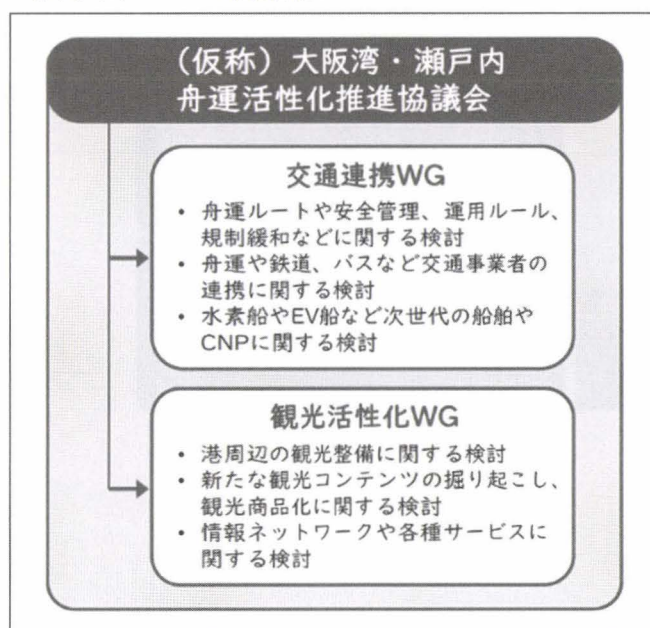


iii 舟運プラットフォームの構築

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

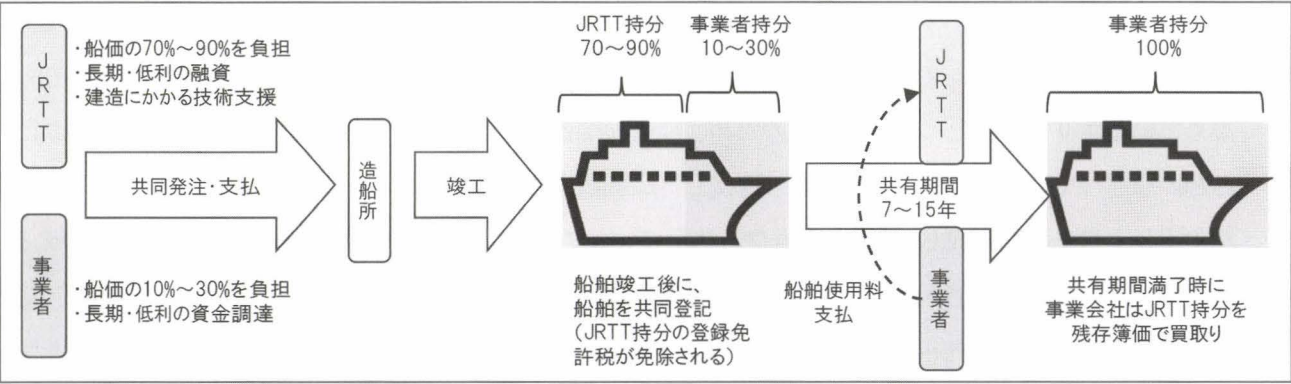
- ・ 現在は、各事業者が船やサービスなどを個別に所有・運営しており、事業継続や新たな事業展開の難しさが課題となっている。そのため、今後、船やランドサービス、オペレーションなどの共通化を図り、多くの関係者がリスクをシェアしながら事業参画できるスキームの構築が必要である。特に、鉄道やバスなど交通事業者との連携が不可欠となってくる。また、瀬戸内海は漁業が盛んであり、漁業協同組合や各地域との連携・調整も重要となってくる。
- ・ そのために、協議会やワーキングを発足させ、舟運活用に限らず、交通連携やランドサービス開発、エネルギー活用などの検討を進めていく必要があり、具体的には、交通連携WGと観光活性化WGの立ち上げを想定している（図5）。
- ・ 交通連携WGでは、舟運ルートや安全管理、運用ルール、規制緩和などに関する検討の他、舟運、鉄道、バスなどの全ての交通事業者の連携に関する検討、水素船やEV船など次世代の船舶やカーボンニュートラルポート（CNP）に関する検討を進めていくことが考えられる。
- ・ 造船に関しては、離島航路など政策的な意義が認められ、一定の要件を満たす船舶については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（JRTT）の共有建造制度を活用することで、原則、無担保で長期低利の資金調達を受けることができるようになっている。上述した「SEA SPICA」は、共有建造制度活用による国内クルーズ船の第1号案件である（図6）。
- ・ 観光活性化WGでは、港周辺の観光整備に関する検討の他、新たな観光コンテンツの掘り起こしや観光商品化に関する検討、情報ネットワークや各種サービスに関する検討を進めていくことが考えられる。

【図5】事業スキームの検討体制イメージ



（出典）（一社）関西経済同友会 広域観光委員会において作成

【図6】 JRTTの船舶共有建造制度

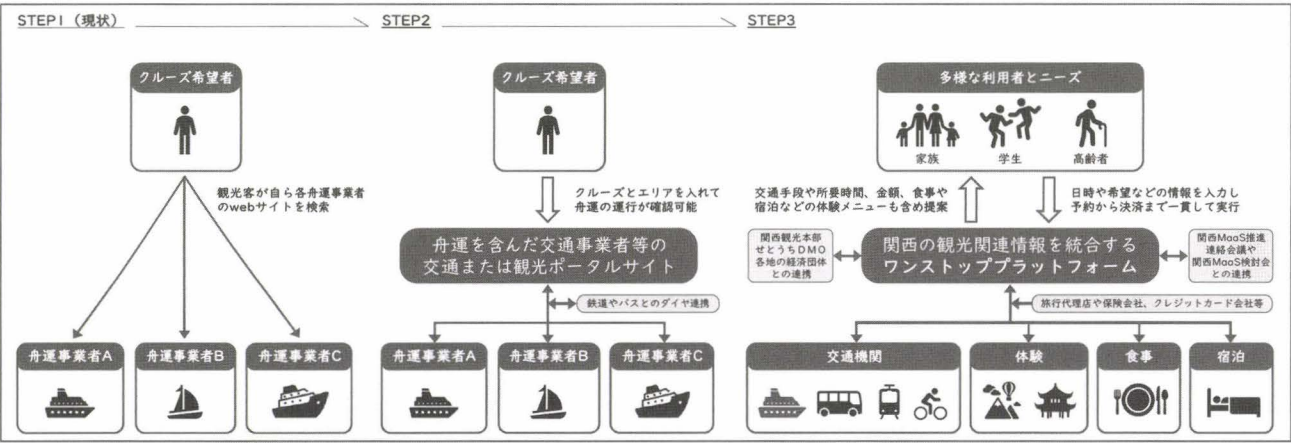


（出典）2021年12月14日実施 （一社）関西経済同友会 広域観光委員会講演会
講師：株式会社日本政策投資銀行 高澤 利康氏・須藤 瑠衣氏 講演資料より
「瀬戸内×関西の広域観光推進による国内クルーズの活性化～2025年 瀬戸芸×関西・大阪万博を起爆剤に～」

提言⑥ 地域観光情報ネットワークの推進

- ・ 現状、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。その際、可能であればダイヤ連携などを図ることが望ましい。
- ・ 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ことが重要である。観光客は、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ことになる（図7）。すでに、せとうちDMOが運営する独自メディア「瀬戸内Finder」やJR西日本が展開する観光ナビ「setowa」が運用されており、連携していくことが考えられる。

【図7】 地域観光情報ネットワークのイメージ



（出典）（一社）関西経済同友会 広域観光委員会において作成

V. おわりに

- ・ 瀬戸内は、自然や歴史、文化など豊かな観光資源を有しており、日本国内のみならず、海外からも注目を集めているエリアのひとつである。そのため、今後の関西圏の発展を考える上で、瀬戸内との連携は至上命題のひとつである。また、周辺圏域と連携した広域観光の必要性が言われるなか、関西圏と瀬戸内をつなぐネットワークを形成し、相乗効果を生み出していくことが、双方のさらなる発展に寄与すると考える。
- ・ 加えて、近い将来に予想されるインバウンド復活に対応した広域観光ルートの整備という意味でも、大阪湾ベイエリアから瀬戸内への海上ルートの開拓が必要不可欠になると考える。その意味で、大阪・関西万博やIR開業への期待は非常に大きい。1970年の大阪万博の際、千里丘陵にニュータウンが整備されただけでなく、大阪の南北軸が強化され、北大阪の都市構造が大きく変化した。同様に、2025年の万博を契機に、今度は夢洲が起爆剤となり、大阪湾ベイエリアの都市構造に変化が起きることを期待する。また、この流れが将来にわたって拡大すれば、大阪湾ベイエリアの開発にとどまらず、西方のベイエリア、瀬戸内（中国・四国）ひいては九州へとつながることになる。
- ・ 今後、当提言をベースに、新たな広域観光のモデルケースとして、舟運プラットフォームに関する検討を継続して実施し、その構築により、大阪湾・瀬戸内全体でクルーズの活性化を目指していきたい。

2021 年度（令和 3 年度） 広域観光委員会 活動実績

（役職は実施当時のもの）

2021 年（令和 3 年）

- 6 月 15 日 会合（第 1 回）「活動方針案等に関する意見交換」
- 7 月 1 日 スタッフヒアリング 関西エアポート株式会社
（関西 3 空港のコロナ前の利用状況、関西国際空港の地域との取組、関西国際空港の海上アクセスなどについて）
- 8 月 4 日 神戸経済同友会との意見交換
神戸経済同友会：提言「ALL HYOGO でバリューアップ！～国際観光競争の中で選ばれる兵庫・神戸になるために～」について
関西経済同友会：広域観光委員会の取組について（活動方針/現在の調査・研究事項など）
- 9 月 15 日 講演会・会合（第 2 回）
「広域観光とクルーズ産業 概論 ～関西圏とせとうち 舟運プラットフォームの可能性を考える～」
講師：大阪府立大学 名誉教授、日本クルーズ&フェリー学会初代会長・現事務局長 池田 良穂 氏
- 12 月 14 日 講演会・中間会合（第 3 回）
「瀬戸内×関西の広域観光推進による国内クルーズの活性化 ～2025 年 瀬戸芸×関西・大阪万博を起爆剤に～」
講師：株式会社日本政策投資銀行 常務執行役員（関西支店長）高澤 利康 氏
株式会社日本政策投資銀行 関西支店企画調査課 須藤 瑠衣 氏

2022 年（令和 4 年）

- 3 月 14 日 会合「提言骨子案の審議」
- | | |
|----------|-------------------|
| 3 月 22 日 | 常任幹事会にて「提言骨子案」を審議 |
|----------|-------------------|
- 4 月 7 日 会合「提言案の審議」
- | | |
|----------|---------------|
| 4 月 26 日 | 幹事会にて「提言案」を審議 |
|----------|---------------|
- | | |
|----------|-----------------------------|
| 5 月 11 日 | 提言「舟運を活用した新たな広域観光の実現へ」を記者発表 |
|----------|-----------------------------|

2021 年度（令和 3 年度） 広域観光委員会 名簿

令和 4 年 4 月 26 日現在（敬称略）

委員長	難波 正人	(株)竹中工務店	取締役副会長
委員長代行	吉野 国夫	(株)ダン計画研究所	会長
副委員長	阿部 光太郎	東武トップツアーズ(株)	営業統括本部 関西支社長
副委員長	井垣 貴子	(株)健康都市デザイン研究所	代表取締役社長
副委員長	稲垣 直	鹿島建設(株)	関西支店 支店次長
副委員長	奥戸 義昌	関西電力(株)	ソリューション本部 副本部長
副委員長	加藤 正久	(株)竹中工務店	取締役専務執行役員
副委員長	鹿毛 輝雅	(株)電通	執行役員
副委員長	北村 豪	(株)JTB	執行役員 ツーリズム事業本部 西日本エリア広域代表
副委員長	澤 志郎	日本交通(株)	代表取締役
副委員長	志賀 茂	がんこフードサービス(株)	特別顧問
副委員長	白川 正彰	近鉄グループホールディングス(株)	取締役専務執行役員
副委員長	鈴木 誠一	(株)日本旅行	執行役員 西日本営業本部長
副委員長	高木 俊之	南海電気鉄道(株)	代表取締役 専務執行役員
副委員長	高澤 利康	(株)日本政策投資銀行	常務執行役員 関西支店長
副委員長	時政 幸雄	関電サービス(株)	代表取締役社長
副委員長	新田 浩二郎	(株)大林組	執行役員 大阪本店建築事業部担任副事業部長
副委員長	野村 卓也	(株)スーパーステーション	代表取締役社長
副委員長	福島 純	西日本旅客鉄道(株)	理事 鉄道本部営業本部長
副委員長	松田 寛治	西日本高速道路(株)	取締役常務執行役員
副委員長	三田 周作	近畿日本ツーリスト(株)	取締役 西日本支社長
副委員長	山谷 佳之	関西エアポート(株)	代表取締役社長 CEO
委員	泉谷 八千代	四国電力(株)	社外取締役
委員	宇澤 俊記	(一社)心学明誠舎	理事
委員	嘉納 修治	関西テレビ放送(株)	代表取締役会長
委員	清原 伸二	有限責任監査法人トーマツ	マネージングディレクター
委員	佐野 吉彦	(株)安井建築設計事務所	代表取締役社長
委員	柴田 岳	読売新聞大阪本社	代表取締役社長
委員	高橋 朋幸	(株)三菱総合研究所	営業本部長
委員	辻 輝	(株)博報堂D Yメディアパートナーズ	取締役常務執行役員 関西支社総括担当 関西支社長
委員	林 俊武	(株)三井住友銀行	関西成長戦略室 室長
委員	日高 彰	パシフィックコンサルタンツ(株)	上席執行役員 大阪本社長
委員	深田 克彦	凸版印刷(株)	常務執行役員 西日本事業本部長
委員	細見 秀介	住友商事(株)	国内営業推進・開発部 副部長
委員	松田 健	日本コンベンションサービス(株)	執行役員

委員	松本 肇	(株)サンケイビル	取締役 常務執行役員 関西代表
委員	丸山 徹	(株)阪急交通社	取締役 執行役員
委員	皆川 友範	(株)アカカベ	代表取締役社長
委員	三村 景一	(株)毎日放送	取締役
委員	宮島 芳明	(株)東急ホテルズ	常務執行役員
委員	守谷 承弘	因幡電機産業(株)	代表取締役会長
委員	薬丸 歩	東急建設(株)	執行役員 関西支店長
委員長スタッフ	寺田 高久	(株)竹中工務店	社長室秘書部長
委員長スタッフ	水方 秀也	(株)竹中工務店	開発計画本部長 (西日本担当)
委員長スタッフ	栗原 智一	(株)竹中工務店	夢洲開発本部 MICE/IR 推進室 副部長
委員長スタッフ	伏木 航平	(株)竹中工務店	開発計画本部 西日本 3G
委員長代行スタッフ	河野 祐葵	(株)ダン計画研究所	取締役
スタッフ	荒井 祥男	(株)博報堂D Yメディアパートナーズ	関西圏ビジネス開発部 シニアメディアプロデューサー
スタッフ	以西 美景	(株)電通	関西支社 ソリューション・デザイン局 ビジネスデザイン・プロデューサー
スタッフ	石黒 一也	(株)スーパーステーション	アシスタントディレクター
スタッフ	牛山 幸成	(株)阪急交通社	部長
スタッフ	岡本 武	住友商事(株)	国内業務企画部 関西財界担当部長
スタッフ	奥瀬 恵二郎	(株)博報堂D Yメディアパートナーズ	メディアビジネス局スポット部 部長
スタッフ	奥田 心耳	東武トップツアーズ(株)	大阪法人事業部長
スタッフ	檜村 直樹	(株)日本政策投資銀行	関西支店企画調査課課長
スタッフ	河村 憲治	近畿日本ツーリスト(株)	関西法人 MICE 支店 次長
スタッフ	菊池 紀彰	近畿日本ツーリスト(株)	関西法人 M I C E 支店 副支店長
スタッフ	北林 弘幹	関西エアポート(株)	渉外部 リレーション開発 次長
スタッフ	清原 陽子	日本コンベンションサービス(株)	営業部
スタッフ	児玉 宏明	(株)日本旅行	西日本営業本部 法人営業部 マネージャー
スタッフ	小林 加奈子	(株)健康都市デザイン研究所	設計・都市デザイン室 チーフディレクター
スタッフ	清水 文雄	(株)サンケイビル	事業本部 統括部長
スタッフ	新階 寛仁	南海電気鉄道(株)	総務広報部長
スタッフ	杉野 仁美	(株)東急ホテルズ	課長
スタッフ	杉野 卓史	(株)安井建築設計事務所	都市デザイン部部長
スタッフ	鈴木 国雄	近畿日本ツーリスト(株)	執行役員団体旅行販売部長
スタッフ	住ノ江 学	関西テレビ放送(株)	秘書室長
スタッフ	高橋 宏治	東急建設(株)	関西支店 営業第三部長
スタッフ	田川 典久	関西エアポート(株)	渉外部 リレーション開発 グループリーダー
スタッフ	竹村 康平	南海電気鉄道(株)	秘書部
スタッフ	田崎 友紀子	(株)スーパーステーション	取締役副社長
スタッフ	玉垣 雅之	因幡電機産業(株)	執行役員 経営企画室室長
スタッフ	東條 文典	パシフィックコンサルタンツ(株)	大阪本社 営業部 副部長
スタッフ	中井 まき	住友商事(株)	国内業務企画部員

スタッフ	中尾 健人	関西エアポート(株)	
スタッフ	中川 康一	(株)JTB	大阪第一事業部 営業第三課 営業担当課長
スタッフ	乗次 大介	日本コンベンションサービス(株)	営業部 部長
スタッフ	長谷川 壮	(株)毎日放送	経営戦略局エキスパート
スタッフ	長谷川 寛	日本航空(株)	顧客販売部 担当部長
スタッフ	濱松 勇治	近鉄グループホールディングス(株)	事業戦略部長
スタッフ	伴 孝之	(株)東急ホテルズ	総支配人 (大阪エクセルホテル東急)
スタッフ	平野 剛	西日本旅客鉄道(株)	総合企画本部 担当部長
スタッフ	廣川 正揮	凸版印刷(株)	関西ビジネスイノベーションセンター センター長
スタッフ	福井 基之	(株)大林組	大阪本店大阪関西万博・IR 室部長
スタッフ	松村 裕子	(株)日本政策投資銀行	関西支店企画調査課副調査役
スタッフ	松本 奈央	(株)健康都市デザイン研究所	設計・都市デザイン室 ディレクター
スタッフ	三浦 覚	関西エアポート(株)	常務執行役員最高渉外責任者
スタッフ	水嶋 高正	(株)三菱総合研究所	西日本営業本部 リージナルビジネスグループ グループリーダー
スタッフ	水本 泰之	西日本高速道路(株)	事業開発部事業開発課課長
スタッフ	森岡 慎司	(株)電通	関西支社 ソリューション・デザイン局 ビジネスデザイン・プロデューサー
スタッフ	森口 裕	近畿日本ツーリスト(株)	関西法人 MICE 支店 支店長
スタッフ	山坂 航太	(株)日本政策投資銀行	関西支店 企画調査課 副調査役
スタッフ	吉田 有佑	関西電力(株)	ソリューション本部 開発部門 地域エネルギー事業グループ マネジャー
スタッフ	米原 伸美	読売新聞大阪本社	役員室次長兼地域戦略部長
代表幹事スタッフ	高澤 求尚	日本生命保険(相)	本店企画広報部 部長 (※)
代表幹事スタッフ	清水 和樹	日本生命保険(相)	本店企画広報部課長 (※)
代表幹事スタッフ	川手 由佳	日本生命保険(相)	本店企画広報部 副主任
代表幹事スタッフ	松尾 昌行	(株)プロアシスト	管理本部 本部長
代表幹事スタッフ	清林 靖	(株)プロアシスト	経営企画部 社長特命担当 (戦略事業企画)
代表幹事スタッフ	谷川 雄紀	(株)プロアシスト	経営企画部社長特命担当 (R&D 企画)
事務局	廣瀬 茂夫	(一社)関西経済同友会	常任幹事 事務局長
事務局	吉竹 良陽	(一社)関西経済同友会	顧問 (事務局長補佐)
事務局	與口 修	(一社)関西経済同友会	企画調査部長
事務局	本宮 亜希子	(一社)関西経済同友会	企画調査部課長
事務局	樽井 亮太	(一社)関西経済同友会	企画調査部
事務局	大瀬 友美	(一社)関西経済同友会	企画調査部

(※) 異動のため、2022 年 3 月まで

舟運を活用した新たな広域観光の実現へ

2022 年 5 月発行

発行者 一般社団法人関西経済同友会
常任幹事 事務局長 廣瀬 茂夫
大阪市北区中之島 6 丁目 2 番 27 号
電話 (06) 6441-1031
<https://www.kansaidoyukai.or.jp/>

印刷所 あさひ高速印刷株式会社



関西経済同友会
Kansai Association of Corporate Executives

【提言】 舟運を活用した新たな広域観光の実現へ
2022 年(令和 4 年)5 月

〒530-6691
大阪市北区中之島 6-2-27 (中之島センタービル 28 階)
TEL:06-6441-1031 FAX:06-6441-1030