

海事観光推進協議会ワーキンググループ 報告書（骨子案）

令和 2 年 4 月

海事観光の取組の加速化に向けた必要な環境整備の具体方策について、関係者間で議論・検討することを目的として、令和元年 9 月に協議会の下に「海事観光推進協議会 WG」（以下、「WG」という。）を設置し、令和元年度、特に下記の論点について検討を行った。

【環境整備の具体方策についての主な論点】

- 海上交通（定期・不定期）と鉄道、航空分野との連携のあり方
- 内外向け航路情報・ルート検索の基盤整備の推進
- 情報発信のあり方と人材育成

1. 海上交通分野と他モード間との連携のあり方について

1-1 海上交通分野と他モード間との連携に必要な条件

- 魅力的な観光コンテンツのある場所への移動手段の一つである船は便利でシームレスな移動手段であることが求められる。船単独ではなく、他の交通モードと組み合わせたパッケージでの広域周遊の中の一つのパーツとして海上交通を捉えるべき。
- 船自体を観光資源とするために、観光船対応の設備、船着き場の整備、船内 Wi-Fi 整備等の環境整備が必要。「船」と「海」の魅力向上が必要。
- 広域周遊の実現にあたっては、目的地における観光素材や二次交通アクセス確保にあたり、自治体との連携が必要。その際、観光地域の消費拡大を図る観点からも、AI 等を活用した二次交通アクセスの活用も重要。
- 海運事業者の販売に関するインフラが脆弱。インバウンド対応や MaaS 連携も見据え、今後、海運事業者側において、他社との連携に必要な在庫管理システムや予約・決済システム等の「精算機能」の構築が必要。
- 通年で収益を上げるビジネスモデルを作るために、旅行会社と組んだ商品造成、広告宣伝が必要。
- 海事観光関係事業者等の民間分野と、自治体、国等の交通分野との役割分担と連携が必要。

1-2 令和元年度に実施したモード間連携の実証事業結果

1-2-1. 宮古島におけるフライ&クルーズの実証事業

- 富裕層に人気の小型クルーズ船は寄港地の選択肢の拡大、二次交通の確保の容易性、滞在時間の拡大というメリットがあり、観光地での消費拡大に繋がる。

○今後さらに、地元経済に裨益する宿泊とセットになったパッケージ商品の具体化、フライ&クルーズのパッケージ商品として売り込むためのインバウンド客に対する魅力の効果的な情報発信の強化に取り組む。

1-2-2. フェリーの活用に優位性のある広域周遊ルートの活性化実証事業

- 観光地における多言語表記、受入スタッフの体制、検索システムでの多言語対応が不十分であり、自治体におけるルートやコンテンツの魅力訴求が必要。
- 乗車券購入時、乗船後の船内購買時などのキャッシュレス対応、船内から情報発信がリアルにできるような仕掛けと基盤（Wi-Fi 環境）作りに取り組む。

1-3 令和2年度に実施予定のモード間連携のモデル事業

- 令和2年度には、モード間連携のモデル事業として、
 - ・せとうちパレットプロジェクト新造船導入による海事観光振興
 - ・神戸空港・神戸港を活用したフライ&クルーズと寄港地観光（P）を実施予定。
- 新型コロナウイルス感染拡大後、観光需要の落ち込みが大きい中、反転攻勢に転じた後、国内需要を中心とした国内外からの観光需要に応えるための基盤整備作りが必要であり、自治体や関係者と連携して取り組むことが必要。
- 特に、船内や船着き場の環境整備、地域毎の特性を活かした自治体と連携した目的地における海事観光素材の磨き上げや船も活用した二次交通アクセス確保の充実、旅客の利便性向上に資する「手荷物運搬サービス」の実施、商品造成に「海洋周辺地域における訪日観光の充実・開拓及び魅力向上事業補助金」等の補助も活用しながら取り組む。
- モデル事業実施にあたっては、システムやツールだけを措置するのではなく、初めにマーケティングを含めて企画調査を行い、持続可能なモデルにすることが重要。

2. 内外向け航路情報・ルート検索の基盤整備の推進

2-1 ルート検索のためのデータ提供や更新の促進のために必要な条件

- フェリー・旅客船の航路情報はオープンデータ化の取り組みが遅れており、交通検索事業者の検索システムに対応できていない航路も多い状況。
- 航路情報検索について、例えば、Google は、マップによる一元化を進めている。また、外国人観光客は Google マップなどの地図アプリを活用することが多いため、地図アプリに掲載される航路情報のデータ整備に関する取組を進めることが必要。
- 旅客船が着岸する棧橋が複数ある港では、外国人が棧橋の場所を間違えるなどのケースも多く、経路検索サイトに登録されている港の情報を統一的に整備することが必要。
- 航路情報検索について、併せて、外航航路や他の二次交通（地バスなど）も整

備することにより利便性向上が可能。

2-2 航路情報・ルート検索の基盤整備の実施状況

- 令和元年度、海事局において、「標準的なフェリー・旅客船航路情報フォーマット」、「簡易作成ツール」及びガイドラインを作成。同フォーマットは、寄港地、時刻及び運賃等航路の基本情報を標準形式（GTFS）により規定するものであり、事業者自身が GTFS データのオープン化、交通検索事業者等への提供が可能となった。
- さらに、令和元年度は国直轄調査事業として、航路情報の GTFS 化促進のため、ツールの利便性機能向上実施の他、希望事業者に対し GTFS データ化を支援。また、事業者自身のデータ作成・更新を可能とするため、各オンラインセミナー等を実施。
- また、港名等について統一された命名ルールを策定することにより、利用者が的確な検索結果を得られる環境を整備。
- 事業者が航路情報を容易に GTFS 化できる環境を整えつつ、交通検索事業者の検索システムに対応できるよう、今後さらに航路情報のオープンデータ化と利活用の推進を図ることが必要。

2-3 船内通信環境整備について

- 船内でのキャッシュレスサービスの提供や船内からの情報発信を推進するためにも船内通信環境整備が必要。
- 船内で陸上系の Wi-Fi 環境を整備しても、本土や島の周辺でしか陸上からの電波が届かない。電波が届かなければ衛星通信が必要となるが、1社の資金力では衛星電波を取り入れるのは難しく、コスト低減のための方策の検討が必要。
- 海上における船舶向け高速通信の普及については、今後、民間事業者の動向にも留意しつつ、総務省とも連携して取り組んでいく。

2-4 新モビリティサービス（MaaS）の海上交通分野での推進について

- 地域や観光地における移動の利便性向上にも資する、複数の公共交通やそれ以外の移動サービス、関連サービスを最適に組み合わせる検索・予約・決済等を一括で行うことのできる MaaS の海上交通分野での推進も必要。
- MaaS の導入により、地図データとの連携、リアルタイムでの情報を入手、他のサービスとの連携などメリットも多いが、コストが高い。導入には、本当に必要なスペックを適確に見極めることが必要。
- MaaS 基盤整備等を促進するためには、単年度措置では限界があり、複数年で措置できるような制度になれば持続可能な街作りなどに繋がるのではないかと。
- 海運事業者のポイントプログラムのような取組みも有用だが、IC カード等のキャッシュレスシステムを新規構築する際に MaaS を導入することにより、地域や

広範囲での地域の移動に繋がるのではないか。

3. 情報発信のあり方と観光人材育成

3-1 JNTO等と連携したインバウンド向けの情報発信のあり方

- 島の人口減少により、航路存続のためにはリピーターの確保、インバウンドの取り込みが重要。東京まではインバウンド客が多く訪れるが、そこから離島や地方にどう誘導していくかが課題。例えば、島嶼部には多くのダイビング客がいるが、外国人がまだ少ないので、情報発信が重要。
- 船に乗ること自体を目的としてもらえるための取組（船内サービスの充実）をどのように情報発信するか。日本の船は海外からの検索が難しく、インバウンド客が多く利用する予約サイトに宣伝のリンクを貼るような取組も重要。
- 地方において、体験型コンテンツを造成した後、インバウンド客の目に付く機会をどう提供するのが課題。
- 情報発信においてはブランディングを考えることが必要であり、何をターゲットに打ち込んでいくのか意識することが必要（欧米、アジア、一般客、団体客等で刺さるコンテンツが異なる）。

3-2 観光人材育成の重要性

- 地域ガイドはシニア層のボランティアが担っている面が大きいですが、クオリティを上げて持続的に提供するためには、ボランティアだけではうまくいかない。体験型観光や人流を目的とした観光を活用することも必要。
- インバウンド受入にあたり、観光コンテンツの魅力向上に資するソフト面対策として地域ガイドの存在が重要だが、観光拠点におけるガイドの整備体制が不十分。ガイド人材を紹介してもらえるネットワーク整備が必要。
- 海事観光は富裕層向けに付加価値をつけることも重要だが、その場合、付加価値の目利きをする人やアテンドする人等を育成し確保することが必要。
- 人材育成は派遣、育成、確保の3点が揃って初めて実現するが、時間がかかるのでその間の支援が必要。

以上