

最新クルーズフェリーで行く洋上研修・アカデミー (第19期)

Miyazaki Car Ferry

2泊3日 船中2泊

2022/5/12-14

神戸発宮崎往復(船内研修・アカデミーおよび宮崎港視察付き)

スマートクルーズアカデミー(大阪大学国際公共政策研究科赤井研究室内)・全国クルーズ活性化会議共催



スケジュール概要(詳細は次ページ)

12日(木) 15:45 神戸港集合 神戸港意見交換会(神戸ポートオアシス)

その後乗船 船内見学

18:30- 夕食タイム 19:10 神戸港出港 出港見学・入浴

21:30-22:30 研修タイム①

13日(金) 7:30 朝食タイム、8:40 宮崎港入港

入港後、アカデミーバスで出発。

宮崎港ほかへ。視察・講演会など。

夕方 宮崎市内からアカデミーバスで宮崎港へ。

18:30- 夕食タイム 19:10 宮崎港出港 出港見学・入浴

21:30-22:30 研修タイム②

14日(土) 7:00 朝食タイム、7:30 神戸港着後解散

研修プログラム内容

スマートクルーズアカデミー+研修クルーズ(202205)の詳細スケジュール						
No.	Date	寄港地	Time	スケジュール	会場(予定)	備考
1	5月12日 (木)	神戸	15:45	神戸港集合(詳細ルートは地図を参照)	神戸ポートオアシス	三ノ宮駅から 徒歩18分
			16:00 ↓ 17:00	★開会式:局長挨拶+自己紹介+神戸港紹介		
			17:15	神戸三宮フェリーターミナルに移動	徒歩	
			17:30	★チェックイン	ターミナル 待合ホール	
			17:45~	乗船・船内見学・入浴		
			19:10	神戸港出港(出港シーン見学)	デッキ	
			19:30ごろ	夕食(各自)	レストラン	
			21:30 ↓ 22:30	★スマートクルーズアカデミー・研修① 詳細はプログラム参照	レストラン	
2	5月13日 (金)	宮崎	7:00ごろ	朝のお散歩&ジョギング(自由参加)		
			7:30ごろ	朝食(各自)		
			8:30	宮崎港入港(入港シーン見学)	デッキ	
			8:45 ↓ 18:00	★宮崎県・宮崎港視察 詳細はプログラム参照	宮崎県内各場所	
			19:10	宮崎港出港(出港シーン見学)	デッキ	
			19:30ごろ	夕食(各自)	レストラン	
			21:30 ↓ 22:30	★スマートクルーズアカデミー・研修②+閉会式 詳細はプログラム参照	レストラン	開始時刻は 遅れる場合 あり
			3	5月14日 (土)	神戸	6:30ごろ
7:00ごろ	朝食(各自)	レストラン				
7:30	神戸港入港(入港シーン見学) 下船後解散					
8:00	★閉会式	ターミナル3F				

参加者

- アカデミーチーム 18名
(大阪大、甲南大、京都産業大、徳島大、中京大、札幌大、本州四国連絡高速道路、港湾関連事業者、船社)
- 研修クルーズチーム 23名
(高岡市、蒲郡市、横浜市、静岡県、静岡市、舞鶴市、大阪港湾、神戸市、神戸観光局、香川県、広島県、鳥取県、境港管理組合、北九州市、日向市)

研修プログラム内容

総合司会：赤井伸郎

(スマートクルーズアカデミー代表、大阪大学国際公共政策研究科教授・研究科長)

1：開会式ほか(1時間以内を想定)：場所 神戸ポートオアシス (地図参照)

15：45 集合、16時開始)

16:00-16:05 アカデミー・研修クルーズ趣旨説明

16:05-16:10 開会挨拶 神戸市港湾局長 長谷川憲孝さま

16:10-16:25 自己紹介・顔合わせ

16:25-16:50 「神戸港の概要」神戸市港湾局副局長 松木 隆一さま

2：スマートクルーズアカデミー・研修①：場所：レストラン

<開始時刻は当日の状況により変更可能性あり>

21:30-21:50 講演：「新造船フェリー「たかちほ」の概要と挑戦」

宮崎カーフェリー株式会社

代表取締役社長 郡司行敏さま

21:50-22:10 意見交換

3：寄港地（宮崎視察）：視察スケジュールは下記を参照。

<雨の可能性もありますので、雨具をご持参ください。>

視察各場所で担当者から説明

講演：「宮崎県の港湾概要と港湾整備」（30-40分）

宮崎県港湾課および九州地方整備局宮崎港湾・空港整備事務所

意見交換(10分)

4) スマートクルーズアカデミー・研修②+閉会式

<開始時刻は当日の状況により変更可能性あり>

21:30-21:50 講演：「クルーズ再開のロードマップとSDGsへの適合」

(株)商船三井審議役 山口直彦さま

21:50-22:10 意見交換

集合場所（ポートオアシス）のへのアクセス

<http://www.kobeportoasis.jp/access/>



公共交通機関をご利用の場合

- ・ JR：「三宮駅」より徒歩 18 分
- ・ ポートライナー：「貿易センター前駅」または「ポートターミナル駅」より徒歩 10 分
- ・ 神戸市営バス： 29 系統「税関前」より徒歩 1 分

船内の部屋について（個室）

シングル（全64室）

コンパクトなシングルルーム。ビジネス利用や一人旅におすすめです。

お部屋タイプ	洋室シングル
眺望	内側（窓なし）
定員	1名
部屋の広さ	約3㎡
設備・備品	羽毛布団、液晶テレビ、アメニティセット



宮崎視察の流れとスケジュール

- 注意 1：当日は雨具をご持参ください。
- 注意 2：バスは2台あります。1号車にスマートクルーズアカデミーで参加の皆様、2号車に全国クルーズ活性化会議研修クルーズで参加の皆様にご乗車頂く予定です。席は自由です。コロナ対策として、一列両側1名のみでの着席とし、途中の席の変更はご遠慮ください。

スマートクルーズアカデミー研修クルーズ行程案（5/9）			
時間	スケジュール	応対者等	場所
	(宮崎カーフェリー)		
8:45	宮崎港		
	(バス)		
9:00	説明 「宮崎県の港湾概要と港湾整備」	九州地方整備局宮崎港湾・空港整備事務所及び宮崎県港湾課	宮崎県庁防災庁舎 75, 76号室
9:40頃	(トイレ休憩等)		
10:00	(バス)		
10:30	青島神社視察	青島神社の説明（20分程度を想定） 後、自由行動	青島神社周辺
(10:50目途)			
13:00	散策・昼食		
	(バス)		
14:05	説明 「クルーズおもてなしの取組について」	日南市観光・スポーツ課	油津港
14:50	油津港の現地説明	宮崎県観光推進課、宮崎県油津港湾課	
	(バス)		
15:10	飫肥城下町散策	日南市観光・スポーツ課	日南市飫肥城周辺
16:30	(バス)		
17:30頃	宮崎港		

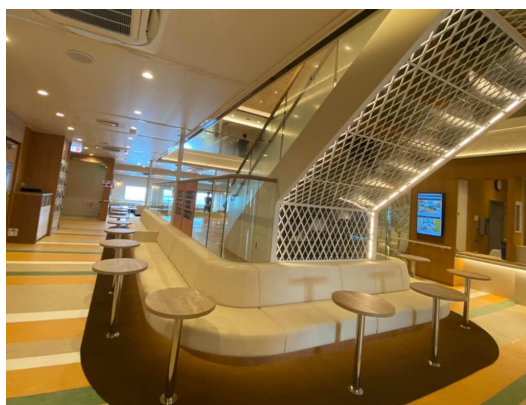
目次

第1部<新造船フェリーの感想>	7
○フェリー「たかちほ」に乗って感じたこと(船内及び食事、大浴場などの設備・内容(環境・ドライバーへの配慮など)についての感想)	7
○船内研修①: 宮崎カーフェリーの航路特性・宮崎航路を残すことへの挑戦についての感想	11
第2部<発着港のポテンシャルについて>	14
○神戸港や周辺インフラ、神戸のポテンシャルについての感想	14
○宮崎エリアの概要説明(宮崎県庁)および視察(青島、油津港、飢肥エリア伝建地区)を踏まえた、インフラおよび観光の魅力についての感想	17
第3部<邦船社のクルーズについて>	20
○ 船内研修②: 邦船社のクルーズについて: 感染対策、環境対策	20
第4部<フェリーによるクルーズ体験企画について>	23
○クルーズ・フェリー体験(フェリーの弾丸ツアーを、2泊3日クルーズのように体験する企画)・寄港地視察・船内セッションなど、今回のスマートクルーズアカデミー・研修クルーズの企画についての感想と、今後についての要望	23



第1部<新造船フェリーの感想>

○フェリー「たかちほ」に乗って感じたこと(船内及び食事、大浴場などの設備・内容(環境・ドライバーへの配慮など)についての感想)



1. 「たかちほ」は、新造船ということもあり、新たな時代に対応したいろいろな工夫がなされていると感じた。ペットとともに泊まれるルームや、多くの個室、さらには、センターの吹き抜けエリアに座席が多く配置され、船旅を仲間を楽しむことができるようになってきていることも、素晴らしいと感じた。また、環境への配慮や、モータリシフトを意識したドライバーへの配慮(レストランや、大浴場など、すべての動線が別に配置されている)も強く意識されていることが良いと感じた。
2. (2人での参加だったので)利用したツインは、洗面台・トイレが室内にあり快適だった。ただし、部屋のドアが非常に重く扱いづらかった。・レストランの食事はバラエティもあり、発着港の食材を使っているなど好感が持てた。・船内のインテリアはモダンで大変良かった。・露天のオープンデッキの活用法をもう少し積極的に開発してはどうかと思う。出港直後および入港前にデッキで海の風を浴びながらの航海はクルーズにおける楽しみの1つである。・カーフェリーでは旅客とドライバーの摩擦があるが、上手に船内を分けており観光客・ドライバー共に快適な船旅ができると感じた。
3. 食事代金は上げて良いので2200円とか、食事のクオリティをもう少し上げた方が良い。ただそうすると食事時間をもう少し長く設定する必要がある。神戸着の時の朝ご飯の時間が短すぎる。お風呂や洗面所の清潔感は抜群。売店の品物を増やし、船内でお金を使ってもらおう選択肢を増やした方が良い。なぜがエア

コンが、個室の温度が寒いぐらいだった・・

4. . 夕食buffetのコスパが良い(1600円とのバランス)が、もう少し値段を高くして、プレミアムな食材をいくつかおいてもよいと思う(夜間移動の場合、食事は最大のイベントであるから)。新船ならではの清潔感が嬉しい。シングルルームを利用したがアメニティも特別感があり充分であるが テレビ音声のイヤホン準備が必要なことやスリッパはないことなどは、もっと周知が丁寧であるといふ。大浴場は天候を考慮に入れながらサービス提供時間を 管理しており好感。神戸行き朝食時間についてはもう少し早めに開始した方がよいと思われた。入港との関係で焦る感じもするし、特に夏は入港前から空は明るくゲストの朝も早いので好まれるはず。
5. . 新船だけあって、きれいであったが、雨であったので、船内で汗というか、生乾きの匂いがしてしまった。芳香剤のようなものがあればよかった。食事もおいしかったが、観光でかंगाえるのであれば、もう少し単価を上げて、ゆっくり食べられるようになる方が個人的には好みであった。
6. . ドライバーが使用するエリア、一般客が使用するエリアが分かれていたためか、輸送手段としてのフェリーというイメージではなく、クルーズ船に近い感覚であった。しかし、食堂は 2 つに分けているため、やや狭小感を感じ、長い行列ができてしまうことから、効率性に欠ける印象を持つ。もう少し、うまく流れる工夫、仕組みを作ると、スムーズに人が流れ、「待たされた」という印象は拭えると思う。パウダールームは、特に女性にとって安心して使える空間であった。授乳ルームなども設置されており、ファミリーにはとてもうれしい。大浴場は、海の眺めが最高であった。また、新造船であったこともあるが、大変清潔に保たれており、気持ちよく使うことができた。
7. . 夕食 1600 円、朝食 600 円のビュッフェで地元産の食材を使ったり、野菜・肉・魚とバランスよく温かい食事が提供され、宮崎産の野菜を使うなど地産地消の工夫もされていた。ビジネスホテル以上のホスピタリティだと思う。チケットを買う人と既に持っているビュッフェの列に並ぶ人が同じ列で渋滞が生じていたので、誘導をしっかりとすべき。浴場は外国船クルーズにはない邦船の魅力だと思う。願わくばもう少し夜遅くまで営業してもらえると嬉しい。
8. . 船内での、食事では、出航と食事時間が被っている為、食事の為に列を作って待っている方が多いなと感じました。大浴場も混むとすぐ人で溢れてしまうが、シャワー室がそれを補っていると感じとても良かったです。
9. . あんなにも豪華な料理を出してあの値段はとても安いと感じた。赤字にならないか少し不安な部分もあった。トラックドライバーと一般客の階を分けているという部分はとても素晴らしいと感じた。疲れた身体を癒すためにはとても最適だと思った。
10. . 24 時間使えるシャワー室はとてもよかった。浴場ではどうしても人が集まり、滞在時間も長くなる。本来の目的とは違っても、良い意味で新しい価値が生まれていた。また、ベビールームやキッズルームからファミリー層に対して会社としてできることをやっていたと感じる。
11. . 船内の内装はとても美しく階段の踊り場がステージになる仕様も良いと感じた。食事については行きと帰りで代わり映えがなく、神戸行きの食事は神戸ならではのメニューにしてはどうか。各洗面台にハンドソープがあるのは良かったが、ペーパータオルがなくコンタクトを入れる時に手をティッシュで拭かなければならず少し不便で清潔感に欠けると感じた。
12. . 船内動線や清潔さへの配慮が見られた。在船時間が短く、あれ以上のサービスや設備は不要なのかと理解した。
13. . 船内装飾、バイキングメニュー等宮崎を感じさせる配慮が随所になされており、自然と旅気分が盛り上がるのが良い。コロナ禍以降、リモートワークやデジタル化は避けて通れない。個室化、wifi整備等が進ん

でいて良かった。贅沢を言えば wifi 波がもう少し強ければなお良かった。パウダールームは画期的。非常に快適であった。船内のエクササイズはデッキの散歩、ジョギングが定番であるが、朝ヨガ、夜ヨガ等も出来ると嬉しい(マット貸し出しと消毒程度で OK)

14. . 食事の内容は満足ですが、欲を言えば、もう少し宮崎の特産料理が目立ってもよかったのではないかと思います。大浴場は満足でした。ドライバーズルームでの宿泊でしたので、洗面所の位置が少しわかりにくかったです。
15. . ドライバーへの配慮で区画が分けられていることはトラック乗員にとって「安眠→疲労回復」に繋がるものと思いました。オートラッシングについては、輪留めから完全に各シャーシの長さに対応しているかと期待していました。またオートラッシングの他に荷締機をさらに 2 本使うことは外海に出る以上必要なのだろうとは思いますが、あまり負担軽減にはなっていないのではないかと感じました。食事やその他船内施設については、この航海時間には十分だろうと思います。ただ、レストランの入口が簡単に密になることから、その点は今後改善していく必要があるのではないのでしょうか。
16. . 新造船ということで設備的には快適であった。トラックドライバーのシェアが多いので仕方がないのですが、旅客のパブリックスペースが狭く感じた。大浴場の段差が多く高齢者には少し不安かもしれない(手摺は十分に設置されていますが)客室の羽毛布団はよかったが、シーツの使い方がわかりにくかった。
17. . 船内はコロナ対策(入口での消毒やビュッフェでの消毒、手袋の着用)が徹底されており、安心して乗船することが出来た。船内での買い物等の支払いは現金のみであるため、今後インバウンド利用が増えた際は部屋番号等で買い物を管理し、下船後に現金以外でも清算できるように出来る等があれば良いと感じた。
18. . とてもきれいな船であり、船員さんの配慮も行き届いておりとても素晴らしい経験をさせていただきました。ただ、自販機コーナーにあるお茶とお水の給水器について、コップがなく使えなかったのが残念でした。ゴミの問題もあり紙コップの設置は難しいかもれませんが工夫していただけるとより良くなると思いました。
19. . バリアフリーを前面に押し出していたが、もう少し工夫の余地も見られた。食事に関しては、さらなる地元グルメに期待したい。また、飛行機の運賃と比較した場合、正規の往復の値段がほぼ同じである。特別割引に加え、環境面や快適な夜移動など、フェリーのメリットを前面に押し出すなど、フェリー客の増に期待したい。
20. . 新造船ということもあり、思っていた以上に快適だった。レストランや浴場はややキャパシティ不足か。
21. . 観光客に対しては個室化やキッズコーナーやペットスペース等の施設を充実させ、別にドライバー用スペースを設けるなど、多様なニーズに配慮していることに驚きました。また、フェリーは環境対策やトラックドライバーの労働対策、地産地消等の課題解決の一翼を担うなど、SDGsを意識した運営を行っていることが確認できました。
22. . 食事はバラエティー豊かで満足でした。設備については、個人的にはパウダールームがあったのがポイントです。船室は少し狭く感じました。日本人やアジア向けには問題ないと思いますが欧米人にはシングルルームはおすすめできないなと思いました。環境面については、宮崎から神戸までの陸送(大型トラック)と比べ、海上輸送は CO2 排出量が83%減少されるそうですが、環境に優しい乗り物であること、フェリーを利用することで SDGs 貢献につながるということをもっと大きくアピールしてよいと感じました。
23. . 旅行者とドライバーの区域を分けたり、個室をメインにしたりするなど、それぞれの立場に立って、快適に施設利用できるよう配慮されていることに驚いた。また、レストランでは、宮崎県産の食事を提供しており、地元への愛着を感じた。
24. . シングルに泊まったが、少し狭い感じがした。しかし従来のフェリーと比べたら快適。自分がとまった

4503号室は大雨もあってずっと液体がぼたぼたと落ちる音がして目が覚めた。女性のパウダールームは洗面台が広くて化粧品の置き場所が狭く少し残念だった。食事はどれもやさしい味付けで野菜が豊富で美味しかった。

25. . 今年4月就航したばかりの新造船ということで、スタイリッシュで想像していた以上に大きく、今までのフェリーのイメージが一転するようだった。インテリアもモダンで、ゆったりとしたスペース空間が演出されている印象。ドライバーと一般乗客のスペースを完全に分離することで、お互いがそれぞれのペースで過ごすことのできる工夫は相互にとって利点。
26. . 船内は清潔で快適に過ごすことが出来た。食事は良心的な価格設定の上、種類が豊富で美味しく大変満足であった。大浴場も適度な大きさであり、混みあうことなく入浴することができた。個室化が進みドライバーにとって職場環境が改善されていること、加えて、観光客とドライバーのエリアを分けるなど、ドライバーに配慮した設計になっていると感じた。
27. . 「たかちほ」の船内は正に新造船らしい美しい様子で、特に印象的だったのはドライバーエリアと一般エリアが区分されている点でした。また、24時間利用できるシャワールームは、個室化されていて大変利用しやすいものと感じました。宿泊と移動を兼ね合わせるフェリーの魅力に加え、充実した設備での船内での時間は、それも旅の目的の1つになる醍醐味を感じました。感染症対策で席の間引きがある影響と思いますが、レストランに入る際に待ち時間が発生し、特に朝食の時間が忙しなかったのが若干残念でした。
28. . フェリーは、20年以上前に乗船したさんふらわあが最後だったので、その際の船内環境の違いに、とても驚かされた。ベビールーム、キッズコーナーやペトルームなど、他社のフェリーにはないと思われる、あらゆる層の乗客ニーズを受けた設備に感心した。
29. . パブリックスペースが充実しているため、ドライバーズシングルの部屋の広さでもベッド下に荷物を収納すれば不十分さを感じることなく過ごすことができた。食事は種類も豊富で味もよく満足できた。宮崎の名物が提供されればより印象的な食事となるのではないかと。トラック運転手の区画を食堂等も含めて一般の区画と分けているのは一般客の混雑する週末等でもトラック運転手が影響を受けないという面からも非常に良いと思った。
30. . 女性社員の声を聞いて設置したパウダールームをはじめ、アメニティの環境への配慮や船内レストランの地元の名物を様々に取り揃えたところなど乗客への配慮がきめ細やかであった。
31. . 私は、今回フェリーに初めて乗船させていただきましたが、内装はクルーズ客船と見紛うほどの華やかさで、個室も多くさすが最新のフェリーといった感じでした。宿泊した個室もシンプルで大人1人が寝て過ごすには申し分ない部屋でした。また、食事は朝晩ビュッフェスタイルで、宮崎地産の食材を使用した料理を堪能出来て大満足でした。
32. . 新造船に乗せていただき、船内の雰囲気やお食事など、宮崎の魅力を感じる事ができた。サーフボード用のクローゼットが設置されていたり、開放的なパブリックスペースがあったりと、今後さらに、若い層も取り込んでいけるのではないかと感じた。新船ろっこうの就航も楽しみです。
33. . 手すりや壁紙等は統一感のあるデザインとなっており、船内にいながらバカンス気分を味わえるような雰囲気となっていました。自動販売機や給湯器が各フロアに充実しており非常に便利でした。レストランがかなり混んでおり、もう少しスペースに余裕があれば待ち時間が減るかもしれません。
34. . ドライバーと一般客が分かれており快適だと感じた。食事もおいしく、朝早くに目的地に着くのが良いと思った。

6. . 宮崎県は交通の便が良くない(代替手段が少ない)ため、宮崎県にとっての宮崎航路は、物流と交通手段としての役割は大きい。また、過去の経緯からも、どこかの傘下に入ることなく、宮崎カーフェリーとして存続させた熱い思いを研修での説明から伝わってきた。貨物を安定的に確保し、経営を安定化させるとともに、旅客にも力を入れ、そのことが新造船にも込められている。今後の取り組みにも注目していきたい。
7. . 最初は瀬戸内海航路かと思っていたが、太平洋航路だったので観光要素が少ない。ただどちらにしても夜間航行で三大陸橋や離島が見られないのであまり関係なかった。2024年のドライバー向け法律改正を見越して新船を造船されており、その需要が堅調なのであれば残す意味がある。営業利益も7割を貨物で上げており、そちらを堅調に攻めるのではないかと。
8. . 挑戦したいならするべきだと思います。宮崎県民の味方をつらぬいてほしい
9. . 九州(沖縄)から来るお客様は、今後たくさんの方々が利用する可能性があるため、残しておくべきだと私も思いました。まずは乗ってもらうという意気込みはとても素晴らしいと感じた。
10. . 宮崎は九州の中でも陸の孤島と呼ばれるほど陸上交通が脆弱である。選択肢が自ずと飛行機に偏るが、船は夜の移動をうまく使うと朝から旅先で動くことができる交通手段である。大都市から人を運べる航路であり、利用者の選択肢に船があるという認知が広がってほしい。
11. . 神戸港に集まった荷物をドライバーの負担を少なく輸送するのにとても重要なルートであると考えます。
12. . クルーズ船とは違い定期航路事業者の宿命として片荷(上り便、下り便のアンバランス)、閑散期の収益策が課題と認識するが、この度は宮崎・神戸という航路属性に照らしていいいなご説明があり、たいへん勉強になった。おっしゃっておられたように、旅客についてはアイデア次第で「需要創出」ができることが採算向上のポイントであろうと思う。
13. . 道路/鉄道インフラ整備が進まない宮崎にとって、海路が重要だとよく理解できた。とは言え独立系小規模フェリーの維持は県にとって大変であり、負担が大きくなりすぎないように工夫しなければならないと強く感じた。例えば、旭化成、大王製紙等県内大手企業の協力を得る(当初は補助金つけても)。また船内で宮崎/神戸製品の通信販売の受付をして乗船料以外の収入を増やすなど。その際、キャッシュレス化は必須
14. . さんふらわあや阪九など競合航路がある中で、環境に配慮した快適な船旅を目指すという高い目標を出されているところが印象的でした。
15. . 片道満載航海になってしまうことは、北海道であっても同じことだと思います。農産物を可能な限り多く、安く運ぶためには、やはり車輛航送ができるフェリーに頼らざるを得ない今の日本では国がこういった必要航路に対してもっと手厚く補助を行う等の支援があるべきだろうと思います。そうでなければ、RO-ROはこの先ドライバー不足から消滅してしまい、内航コンテナが主流になってしまうでしょう。帰り荷を考えることも大事ですが、この航路が農産物を遅滞なく食卓に届けるための絶対必要航路であるというアピールは運航会社だけでなく、県や周辺自治体が消費者に向けても打ち出すべきだろうと思いました。
16. . 貨物の売上が70%ということでしたが、旅客の需要喚起も目指していきたいということ伺い、顧客目線として、正規運賃設定に割高感を感じました。(名門大洋フェリーと比較すると、航海距離が約10%程長いのですが、個室運賃で約175%、自家用車の航走運賃で約160%の運賃設定)カーフェリーの特性を活かし、車で宮崎や鹿児島をドライブできる旅行プラン(南九州リゾートプラン)をより魅力的な価格設定で(オフシーズンだけでも)。
17. . 地元カーフェリー航路がなく馴染みがなかったのだが、物流に対する機能面が大きい事にとっても感銘を受けた。今後モーダルシフトへの転換が進む中、行政からのバックアップも受けてフェリー航路を維持し、利用を増やす取り組みがなされている点にフェリーへの期待値の高さを感じた。

18. . 宮崎県にとって、宮崎航路が県内産業の出荷にとっての生命線であり、将来にわたって残していきたいという思いの強さがしっかりと伝わってきた。航路を残すために「たかちほ」の設備も工夫されており、荷の少ない時期の収益確保のために旅客の確保に力を入れているのもよく分かった。
19. . 関西圏のマーケットを狙って就航しているとのことであったが、流通網として需要がどれくらいあるのか示して欲しかった。当日のドライバー室にそれほどのドライバーが乗り込んでいるようにも見受けられず、地産地消が進むなかで、宮崎産の農産物が関西圏でそれほど消費されるとも思えない。
20. . 航路を何としても維持したいという熱量に圧倒された。2024 年問題や環境問題に対応するためにカーフェリーが果たす役割は重要だと感じた。また、観光振興のツールとしても一定の需要が見込まれるものと思われる。
21. . 県経済の柱である宮崎産農産物の消費地出荷とともに、神戸をはじめとする関西圏の人に県の魅力や観光地を紹介する媒体及び移動手段としての役割をフェリーが担っています。個室化した船室の利用率向上が航路維持の要となると思うので、宮崎観光とセットでフェリーの PR をしていくことが大事だと思います。
22. . 持続可能性が問われる時代に合った取り組みをされていて、宮崎カーフェリーさんの挑戦は、まさにSDGs貢献に達する素晴らしい挑戦と思いました。
23. . 宮崎カーフェリー株式会社の地元・宮崎県への愛を感じる講演内容だった。利用者を増やすための努力や創意工夫についてのお話をお伺いし、常に挑戦し続けることの大切さを理解した。
24. . 郡司さんのお話はとっても印象に残り、宮崎の主な産業とフェリー航路の重要性などを深く知ることができた。官民共同出資の新しい船というやり方も印象深く、今後とも航路が持続し、宮崎の発展にも大いに寄与してもらいたい。
25. . 航路を維持するため県が出費し会社を立ち上げることに賛否両論あったと思うが、主産業である農水産物の輸送に伴うハードル(不便な陸路、ドライバー『2024 年問題』など)をクリアし、地元貢献している点では素晴らしい取組と考える。
26. . 宮崎県の農業を支える重要な航路であること知った。また、新船を「てこ」にした戦略として、ポスターやオリジナルテーマソングを作成するなどの取り組みに触れることができ、参考になった。
27. . 一日の時間が最大の有効活用できるナイトフェリーの優位性を感じました。また、郡司社長の語り口で、「運んでいるのは人や物だが、実は人や物の背景にある物語をも我々は運んでいる」とのメッセージに心を打たれました。
28. . 宮崎カーフェリー(株)のトップから、該社の詳しい取組を説明いただいたことで、農産物の輸送など、カーフェリーが宮崎の産業を底支えする重要な役割を担っていることや、カーフェリーの認知向上に向けた各種取組(テーマソング、デザイン等)について、深く理解することが出来た。
29. . これまで運べなかった年間 4000 台のトラックを吸収することを目的として新造船を建造したとのことで、社として地域の農産物の物流を担っているという責任感を強く感じた。トラックのラッシングの効率化やトラック運転手と一般客の区画の区分など、モーダルシフトの潮流の中でドライバーズファーストの工夫が行われていると感じた。
30. . 宮崎県の農水産物を運搬する手段として、宮崎県の発展のためのフェリーという意味合いが強い民間フェリー会社というのは珍しいと感じ、陸路が不足する中でのフェリーの役割は大きいと感じた。
31. . 売上の構成の 7 割を占める貨物輸送のトラック積載台数と専用個室設置などでドライバーへの待遇を上げつつ、観光客の需要に対応するために個室や多様なニーズに対応する部屋を用意するなど宮崎カーフェリーの新船に対する思いが強いことを知り、学ぶことができました。
32. . 時代のニーズとともに新船では様々な変化がなされており、トラックの積載数の増加に加え、個室がか

なり増加していることに驚いた。オートラッシングシステムを搭載し、少しでも早く出港できるようトラックの輸送の方々への配慮や工夫を知ることができた。

33. . 仕事として乗船しているドライバーと、旅行のために乗っている客との棲み分けをきちりしているという点に宮崎カーフェリー様のご配慮を感じました。船が揺れるためだと思いますが、重いドアが多く、車いすの方が一人で移動するのは少し難しそうだと感じました。
34. . 地方のフェリー会社で経営も難しい面もあると思うがその中でもできることをやっていき、盛り上げていることがすごいと感じた。

第2部<発着港のポテンシャルについて>

○神戸港や周辺インフラ、神戸のポテンシャルについての感想



1. 神戸港は、街と港が近く、すぐに港を感じる事ができる。港エリアには、居心地の良い場所や観光施設が多くあり、港を楽しむことができる。また、空港も含め、航路も多く、港からいろいろな場所から来る、またいろいろな場所に行けることも魅力の一つである。港が駅から少し離れているので、車でアクセスし、車を置いて乗船する人もいると思う。乗船者向けの駐車場があると便利では。(六甲アイランドのフェリー乗り場では、駐車場を確保していますね。)
2. . 今回は自家用車で神戸まで行ったが、ターミナル周辺の駐車場がいずれも狭く、かなり遠くの駐車場を利用した。ドライブ&クルーズの場合の利便性を向上させてもらえたらと思う。
3. . やはり港がきれい。さらに港に賑わいが出れば、港に来ること自体が楽しみの一つになると思う。

今は飲食店が少ないですね。フェリー乗り場の周辺も何もありません。

4. . 神戸には観光資源は十分にそろっているが、回遊性については伸びしろが多いと感じる。三宮から元町エリアはビルの建て替えを中心に再開発が進む予定であるが、横幅のある港を持つ神戸なので、六甲アイランドから、ポートアイランド、メリケンパーク、ハーバーランド、そして須磨エリアまで含め、海岸線に沿った街並みの整備と賑わい創出がこれからの課題と思われる。港湾とその周辺のハードインフラの整備が重要となってくるであろう。
5. . 出港時の夜景はやはりきれいであり、三宮が近く、いろいろな観光スポットや買い物をするとところがたくさんあるので、今後のオーバーツーリズム対策としても、大型クルージング船に対して、接岸に関わる諸費用を上げてもいいのではないかと思った。そして、そのお金で神戸港や周辺インフラのマネジメント費用に充てるべきであると感じた。
6. . 場所によっては、港までのアクセスがわかりにくい。やや不便である。物流拠点としては大きな役割を果たしており、また、時代やニーズに合わせて開発をし続けていることは、ポテンシャルがあるからではないでしょうか。観光地としても、ある程度完成されていると思うが、常に新鮮さを感じさせるものがあり、神戸市等が力を入れていることがうかがえます。改修後のポートタワーも楽しみです。”
7. . カレーや中華などグルメが充実している。街が小さい割に多様なお店が集中している。ただ交通機関が三宮周辺に集中し過ぎていて、それ以外の場所へは自動車がないと動きづらい。神戸空港は巨大化した伊丹や関西に比べてコンパクトなので、歩き回る必要がなく疲れない。
8. . 神戸ポートタワーが工事の為、見ることもできなかったが工事が終わった後は観光客も増えそうだと思います。周辺インフラは約 40 分で大阪に行ける為、神戸ならではの観光地の強化が必要だと感じました。フェリーの中での消費量が少ないのも移動する為に利用するからであり、乗る人の目的がフェリーの中で楽しむのではなく、大阪や京都の観光の為に乗っている方が多いなと感じました。
9. . USJ が近いことは 1 番のメリットだと思った。行きだけでも利用していただくために、早い時間帯に到着して開園時間前に会場に着くと言うことも大きなメリットだと思った。
10. . 瀬戸内海に面し、内航フェリーの数だけではなく、クルーズ船の寄港数も多く、とても恵まれた環境にあり、これからも成長が見込める場所ではないかと思った。水素関連についてはどこまで成果を出せるのか動向が気になる。是非とも神戸港で確立し、日本の顔として成功を収めてほしい。
11. . ターミナルが綺麗でとても良かった。しかし、徒歩で行くには最寄り駅から少し遠すぎると感じた、シャトルバスの位置も少しわかりにくいと感じた。これからの海外からのクルーズの寄港や観光客の増加に期待したい。
12. . CNP への対応が楽しみ。LNG バンカリングは視野にないのか、陸電の4Q への展開はいつごろか、そして長期的には水素を全面に押し出すのか。(コスト的にも海外生産の水素には大型運搬船が不可欠であり、ふ頭を整備して IPP で発電燃料にするくらいのビジョンが欲しい。
13. . 中期的観点で、神戸で目に見えて新しいものが出来るのはウォーターフロントエリアが中心になる。都心エリアの再開発が追いついてくるまで、港中心に神戸のパワーの源泉であり続けるであろう
14. . 言わずと知れたクルーズ拠点ではありますが、整然とした親水エリアの開発、六甲の山並みの美しい景色、空港や新幹線、高速道路によるアクセスの利便性など、今後も大きなポテンシャルを感じました。
15. . 祖父が外航の機関長だった事から我が家の「外国への発着地」は神戸だったため、神戸には大きな期待と憧れがあります。インフラはこれから再度整備されていくでしょう、これだけの有名な港が徒歩圏内にすべて詰まっているというのは興味深い限りですし、今後西日本の外航旅客船発着は大阪では

なく神戸に戻すべきと感じます。船員が欲するであろうものが徒歩圏内にあり、各埠頭へのアクセスも容易な距離であるため、今後はバリアフリー対応や少々の改良で完璧に往時を超えた「KOBE」になるのだらうと期待しています。

16. . 神戸港第 4 突堤(ポートターミナル)は全国でも唯一の公共交通機関が通っているターミナル駅であり、極めて利便性が高い。またクルーズ船専用岸壁でもあり、中突堤と併用して発着港としては申し分ない。神戸空港を利用したフライ&クルーズも魅力的。
17. . 港町神戸の夜景を見ながらの出港は、旅の始まりの演出として素晴らしいと感じた。周辺にはランドマークも多く、港町としてのポテンシャルの高さを感じた。
18. . 長い歴史に裏打ちされた知名度と各種船舶の受け入れ能力の高さ、内航フィーダーの強化によるハブ港としての機能など、そもそも高いポテンシャルを持っているうえに、常に埋め立てや再開発などによってそのポテンシャルを高め続けていると感じました。
19. . クルーズ船を受け入れる施設が十分に整っていた。特に、CIQ については、既存の施設を備えており、申し分ない状況である。また、施設が広くコロナ対応が十分にできる動線や部屋が確保されていた。
20. . 横浜港とよく似た特性を有する神戸港には常に注目している。神戸三宮フェリーターミナルや神戸ポートオアシス等、施設整備が進み、ウォーターフロントの賑わい創出に注力されていると感じた。
21. . 開港 150 周年を機にウォーターフロントの開発を進めているとの話があったが、食堂・会議施設やターミナルがコンパクトにまとまり、施設内も利用者に使いやすい配慮がされていました。港と市街地が近いと、船は物流は当然、観光客にとっても移動手段の一つであると感じました。
22. . 神戸港はダウンタウンに近く、港からの交通インフラも充実していて、コンパクトで可能性の高い港と思いました。
23. . 神戸港は、「過去から、将来を見据えた開発やリノベーションを行っている」とのお話をお伺いし、これこそが、神戸港が発展し続け、物流、フェリー、クルーズ等の拠点となっている最大の理由だと感じた。周辺のアクセス性もよく、今後も拠点性を高めていくと感じた。
24. . 神戸港は西日本の発着港として不動の地位を築いており、今までの実績から特にインフラなども問題ないと思われる。夜景を使ったお見送りの工夫もよく、今後クルーズ出港時にも活用されたいと思う。
25. . 神戸港はポートアイランドや六甲アイランドへの機能集約や、ハーバーフロントの再開発など常に前進している印象を受けた。貨物、クルーズとも西日本を代表する主要港として各地方港との連携を強固にすることでさらなる発展が期待され、ポテンシャルの高さを感じさせられた。
26. . 神戸港の周囲は交通網が発達しているため、関西や中国地方からの荷物の集約に適している。また多様な航路を持っており、輸出入に適している。
27. . 神戸港の特徴の1つとして内航フィーダー航路の充実が紹介されていましたが、舞鶴港との内航フィーダーが昨年就从航しており興味深く聞かせていただきました。また、ポーアイしおさい公園はコンテナバースの再開発との説明が印象的でした。
28. . 最寄り駅となる三ノ宮駅からのアクセスの良さ(徒歩圏内にあり、連絡バスもあり)。また、港の発展と一体化した街づくりや、大阪港も取組を進めている CNP の将来像など、神戸市の港湾に関する施策がとても勉強になった。(以前の部署で、水素等の新エネルギーも担当していたので、CNP の具体的な計画はとても興味深かった)
29. . 市の中心街である三宮から近く、発着の前後に観光や買い物など都会の魅力が楽しめる。単にフ

フェリー利用するだけであっても、途中のまちの賑わいや出港時の夜景など華やかな気分で出港できる良さがある。

30. . 神戸港は日本におけるクルーズ客船誘致受入の先駆者的存在であり、クルーズ客船のみならず、フェリーや貨物の航路を充実させるための港湾設備等のインフラの整備に力を入れていると感じた。
31. . 回答なし
32. . 神戸港の現状や、ウォーターフロントの再開発について詳しく知ることができた。また、フェリーたちほが目前に見える会議室がよかった。
33. . 港の近くに広い会議室を備えた建物「神戸ポートオアシス」があり、会議から乗船の流れをスムーズに行えました。神戸港～三宮をつなぐバスの乗り方が少しわかりづらかったので、案内を充実させることができればよりよくなると思います。
34. . 規模が地方の港とはけた違いで、驚きであった。ハブ港でこれからも発展していくとのこと、どのようになっていくのか楽しみである。

○宮崎エリアの概要説明(宮崎県庁)および視察(青島、油津港、飢肥エリア伝建地区)を踏まえた、インフラおよび観光の魅力についての感想



1. 宮崎は、九州の中でも、特に南国イメージを味わえる場所である。ヤシの木が道路沿いに植えられ、(寄港日はあいにくの雨であったが)南国ムードで滞在ができる。青島は、ビーチや鬼の洗濯板を楽しめるほか、神社や食事を楽しめる。温泉もある。飫肥城は、伝統建築の地区が素晴らしく、鯉が泳ぐ水路は、地区をきれいに守ろうとする街づくりを感じる。油津港では、脱着式防舷材もあり、大型クルーズ船の寄港も可能となっている。魅力ある寄港地として今後に期待したい。
2. 海外旅行が普及する以前は、宮崎は新婚旅行のメッカでもあった。日本人観光客とインバウンド観光客の両面で宮崎の魅力を継続的に発信していくことが大事だと思う。官民を挙げたフェリー需要創成に力を入れてほしい。
3. 飫肥エリアは本当にきれいだった。ただ雨で、周りを見て回れなかったのが残念。油津港も雨で残念。青島はもう一度是非行きたいと思った。お話しの面白い親切なガイドさんでとても楽しかったです。
4. 宮崎には、神様にちなんだ観光資源と南国特有の観光資源があること、そして、小村寿太郎をはじめとする偉人の歴史があり、そこに行けば楽しめるだろうとは考えていて実際に飫肥も青島も十分魅力的であったが、南北 400kmにも及ぶ地理的特徴は想像を超えていて、もしそのあと北部に移動となった場合、どのような旅程になるのかイメージがわかなかった。別のエリアへのスムーズな訪問を実現するために、観光エリア間で情報発信を連携するなどして、宮崎県一体となった観光誘致が望まれると感じた。
5. 最初の宮崎県庁での全体のプレゼンでよくわかったので、各エリアに行ってもある程度あらかじめわかっていたのでよかった。雨が残念であった。視察研修なのでしょうがないのではあるが、晴天時と雨天時とはことなる観光ツアーであってもよいと思った。
6. 宮崎県内 3 つの主要な港、そして、それぞれの役割について説明いただいた。クルーズ船に力を入れていたのは油津港で、クルーズ船の誘致を契機として、街づくりやおもてなしに力を入れていることは多くのところで取り上げられている。陸上からのアクセスが不便であるからこそ、魅力ある飫肥エリアにはクルーズ船の期待が大きい。また、宮崎港からは青島へと、それぞれの港と魅力ある観光地が近いことは寄港地として優位である。
7. 九州では最も古く歴史ある建物である宮崎県庁旧館は大阪府庁に似ていて、建築マニアには喜ばれそう。青島は天気良ければ風光明媚で写真撮影が楽しめたと思う。油津は 2017・2018 年にクルーズバブルが起こっており、それに良くも悪くも引きずられている印象を受けた。バブル当時に企画・制作されたお土産がいまだに売られているなど。小さな町なので大型船の受け入れは苦労があるかもしれない。
8. 青島神社は島に入る前のお店はもっと賑やかにしても良いのではないかと感じました。飫肥エリアでは、中に小学校があるので観光業には向いてない気がします。
9. 九州「宮崎や鹿児島沖縄」のような南国っぽい雰囲気味わえるところは日本になかなかないため、異国に来たような気分になった。食べ物もとても美味しかったし、普段味わえないような経験ができてよかった。
10. 宮崎港からレンタカーまたは交通機関を使えば青島、飫肥に日帰りで行けるという観光ルートの提案を宮崎カーフェリーのサイトにあっても良いと思った。また、宮崎港近くにあるレンタカー会社の広告を載せるなど、フェリーという選択肢を選んだ時点で消費行動が結びつくような仕掛けがあれば良いと思った。
11. 宮崎を観光するためには自動車が必要不可欠であると感じた。一つ一つのスポットが離れているため、既存のインフラでは十分に観光をすることが出来ないのでは無いかと感じた。
12. 青島については有名観光地くらいの理解しかなかったが、現地ガイドの説明を聞くことで感慨があり、印象的な訪問となった。飫肥城下も人気観光地であるが、雨にもかかわらず、しっとりとした魅力が感じられた。インバウンドのみならず日本人観光客への「残された景色」としてのアピールができると感じた。インフラ関

係ではやはり大型船誘致という命題に縛られている感想を抱きました。

13. . 青島がその代表格であるが、昭和な古い観光地と令和な最先端の観光地が混在している。観光協会は古いタイプの観光に固執しがちであるが、バリアフリーやデジタル化、個人旅行化へも積極的に対応すべき。クルーズ船に対応するための油津港の投資が生きてくるよう願う。飢肥エリアの観光地としての発展もそれ次第だと感じた。
14. . 宮崎県庁と青島神社までの視察でしたが、地整や県の職員様、青島神社のガイドさんとも、とてもあたたかいホスピタリティを感じました。青島神社の参道にあるお土産屋さん+レストランで食事をしましたが、とても満足でした。
15. . 「地震・津波発生時の避難」について気を遣ってくれた初めての自治体でした。これは視察に訪れる者が何より一番必要なものでしょう。さっそく弊社も同様の避難マップを A4 に落とし作成しました。次の視察者から配布を予定しています。視察に関しては生憎の降雨状態でしたが、特に油津港はもう少し時間が欲しいと感じました。
16. . 日本のシニア層は、昭和 40 年代のハネムーンとして宮崎を訪れていたカップルが多かったと思うので、フルムーンで思い出の地を巡る企画で PR をしていってはどうでしょうか。
17. . 視察先は景勝地として類似するスポットが無く、観光地としての魅力が高い地域だと思った。駅からのアクセスのアクセスも良く、大型観光バスが停車できる駐車場も完備されており、クルーズ船寄港時にはオプションツアーだけでなくフリーの乗客も選択しやすい点が優れていると感じた。
18. . 宮崎県は、日本誕生にまつわる神話と、とても珍しい地形や自然があり、ボランティアガイドの「イワナガヒメ」さんのお話もとても分かりやすくてよかったです。「ぎょうどん」や「おび天」などの地元のグルメも派手さは無いけど、食べてみたいと思いました。
19. . 油津港の脱着式の防舷材・ビットについては、大変な作業と費用がかかるのではないかと。費用対効果はあるのか疑問である。また、宮崎エリアの観光地は魅力的であるが、散在しており観光客にとっては移動時間が長いのが気になる。大きなショッピングセンターもないため、外国人向けではない気がする。
20. . 個人的に宮崎を訪れるのは初めてだったが、魅力的なスポットが揃っており、寄港地としての魅力を感じた。重ね重ね、雨が残念だった。
21. . 県内3港のうち大型客船は油津港で受入という役割分担がなされ、柔軟な発想で環境整備が進んでいます。県内には海・山、和・洋など異なる風情の観光地があり、県内の道路網整備により、入港した客船乗船者がさらに広いエリアの観光や食材を楽しむことができると感じました。
22. . 観光視察では、雨だったので、ベストな南国宮崎を見ることができず残念でした。飢肥エリア伝建地区は恥ずかしながら初めて知りました。城下町が残っているのは、地域の大きな宝(観光資源)であり、観光地として大きな可能性を感じました。今回は散策できず残念です。
23. . 特に、油津港でのクルーズ客船の受入では、これまで、既定概念にとらわれず、職員による新たなアイデアで、ファーストポート対応や脱着式の係船柱&防舷材の整備、バスやタクシー対応、外国でのプロモーション等により、様々な課題を乗り越えてこられ、その精神こそが、油津港の魅力を高めている理由だと感じた。
24. . 油津港の脱着式係船柱と防舷材についてその理由、取り付けにかかる時間などいろいろ詳細が聞けてよかった。日本の各港はそれぞれ地域の特性になった港湾整備を行っており、一律ではないところが面白いなと思った。
25. . 宮崎は、九州の中でも道路の整備が遅れているということで、やはり観光地までのアクセスに時間がかかりそうな印象。適所に主要港が数港整備されているので、自然から歴史文化、街歩きなど幅広い分野で

楽しめる観光資源豊かな港である。

26. . ①青島神社へ向かう道にあった「鬼の洗濯板」は、日ごろ目にしない風景なので大変興味深かった。② 飫肥城の城下町は歩くだけでなく、食べたり買い物をしたりできる環境であるので、長い時間滞在できる観光資源であると感じた。③脱着式の防舷材と係船柱の説明があったが、そもそもその機械を知らなかったのもので、実物を見られて良かった(神戸港への寄港時に防舷材と係船柱の意義を確認できた。)
27. . 視察先同士が概ね30分ほどで移動でき、また、宮崎港と宮崎空港が近接するなど、利便性の高い印象でした。観光では青島神社でお世話になったガイドさんの説明がお上手で、こうしたプレーヤーは寄港地観光を印象づける大きなポイントだろうと感じました。
28. . 大阪府営港湾は、クルーズ客船の専用ターミナルを持たないことから、同じく専用ターミナルを持たない宮崎県の港湾のクルーズ寄港に関する取組は、大変参考になった。また、寄港地周辺の観光地の重要性について、実際に現地を訪問することで、理解が深まった。
29. . 油津港においては、ファーストポートとなりうるよう、県や市によって蚊やそ族の調査・防除まで行っているとのことで、自治体としてクルーズ誘致施策を強力に進めようとしていると感じた。点在する観光地をバスで回ると移動時間が多くなるため、レベルに応じた海岸でサーフィンを体験するなどじっくりと土地ならではの魅力を堪能するのも魅力的なコンテンツになるのではないかと。
30. . 青島観光及び油津港視察が最も参考になった。青島のガイドの方の「鬼の洗濯板」の説明が興味深く、また油津港のターミナルがない中でクルーズ客船の受入の工夫(取付け式の係船柱やバルーンテントの利用など)は参考になった。
31. . 各港(細島港、宮崎港、油津港)の概要説明を受けてそれぞれの港の背後地や観光地について理解できました。また、実際に油津港のクルーズ着岸岸壁にて着脱式の係船柱と防舷材を見れたことは貴重な経験となりました。また、青島神社や飫肥城下町などはインバウンドが好みそうな日本の風景であり、神戸にはあまりないので羨ましく感じました。
32. . 油津港での客船受入を可能にするための工夫を視察でき、それぞれの港のご苦労と対応について学ぶことができた。また、神話が伝わり、神秘的な地形の青島は他にはない観光の魅力があり、海外の方々にも日本文化を知っていただける場所だと感じた。
33. . 宮崎県では複数の港が協力し振興を図っていることが分かりました。観光については、青島が特に魅力的でした。亜熱帯地域の植物の中に鳥居がある光景は観光価値が高く、また公共交通機関を使えばアクセスも悪くないので老若男女にお勧めできるスポットだと思います。
34. 地方の港、観光地であるが、南国宮崎らしいものとなっており、おもてなしの手法など学びたいものがたくさんあった。

第3部<邦船社のクルーズについて>

○ 船内研修②: 邦船社のクルーズについて: 感染対策、環境対策

1. 研修では、山口審議役から、これからの客船としてのSDGsの重要性が述べられた。これからは、単に利益を上げる会社ではなく、社会貢献の視点が求められる。その意味では、クルーズ客船は、寄港地での

地域活性化につながる試みをこれまでに行ってきた。さらにこの試みを発展させ、クルーズ客船が地域振興にさらに貢献していくことに期待したい。

2. フェリーでの移動、輸送が環境にやさしいことを、乗船客にわかってもらえるような見える化をしてはどうかと思う。運航中のCO2量の表示なども面白いと思う。
3. モーリシャスクルーズへの挑戦は驚きだった。うまくいくことを祈っています。
4. 感染予防については、引き続き徹底されていてPCR検査が二重(事前と当日)になっており、面倒にも思えるが安心感が高い。ダイヤモンドプリンセスの案件以降のクルーズ旅行に対する警戒感があるが、「日本の会社が行う対策」という「安心感」はそのようなクルーズ旅行へのネガティブな雰囲気払拭するに十分な力があると思われるので、戦略的な価格付けで邦船からクルーズ再開を積極的に盛り上げて行くようにするとよいと感じた。国・地方もこの戦略的価格については支援が望まれる。環境対策は、SDGsを意識して積極的に実施されていると思われるが、とくに船員の就業環境に対する配慮がなされていて好感。
5. スタッフが感染対策に気を使っていることが分かり、不安はなく、楽しく船内での時間を過ごすことができる。
6. 徹底した感染対策を実施していること、乗客や寄港地においても評価されていることがわかった。船社側の対策は徹底されているが、それでも世間のクルーズに対する見方はやはり厳しい。現在、感染者が発生すると、次のクルーズをキャンセルにするなどされているが、ここまですべきであるのかは疑問である。
7. 公共交通機関ということで、観光メインのクルーズ船より感染対策は緩やかな印象。乗船前のPCR検査やワクチン接種も不要で乗りやすい。モーリシャスクルーズ企画は背景に環境汚染の贖罪があるとはいえ、10年ぶりの30日超えの長期船旅でいかにもクルーズらしい優雅な印象を与える壮大な企画である。
8. 感染対策においては食事の時はマスクを外したりするので対策もなにも無いと感じます。乗船する前にどれだけ感染者を洗い出せるかだなと感じました。
9. 食事の時に、ビニール袋をつけて食事を盛ると言う感染対策はとても良いと思った。クルーズ船でコロナが流行ってしまうと下船できないなど色々大変な部分もあるので、感染対策は絶対怠らないべきだと思う。
10. ダイヤモンド・プリンセスのコロナの感染事例があるため、消費者の中にはクルーズ船を遠慮している人が一定数いると考える。海外には行きづらい今、日本の地域の観光を推進していくことは良い話である。この機会をうまく使い、感染対策を取りながらも、改めて日本各地の観光の良さを再発見するきっかけになれば良いと考える。
11. 不参加
12. 今後は、飲食も自由にできるようになれば良いと思う。
13. 感染対策は、国や業界団体の基準があり、それに従っていることが大切。そういう意味で邦船社は安心出来る。環境対策も国基準があるが、今後はそれ以上の対応をしていることが、意識の高い方々を対象とするクルーズをはじめとする業界には重要だと改めて感じた。定期運行のフェリーが、クルーズのカジュアル版的な位置づけとなる、と言う視点が新鮮であった。クルーズ関係者ばかりだと、皆がクルーズの再開を待っているような錯覚に陥りがちだが、実際のニーズもあることがわかった。今後、具体的にどのような層(ペルソナ)か、コロナ禍で変化が見られたのか分析が楽しみである。”
14. 不参加
15. 邦船の感染対策は十分過ぎると思います。あとは受入港湾がどこまで船社の規格に沿う対策を打てるかという部分に掛かってくるのではないのでしょうか。船にだけしっかりしろと言うのではなく、船内規格により近づけることで、寄港地も船内も同等の安全対策を施し、「寄港地で拾わない、船内から持ち出さない」とい

うお互いの安心を高める動きが必要だと感じました。(予算がないからウチはここまで、でも船はちゃんとしてね?というのは間違いであり、同等に近づけるための情報交換・人的交流があるべきです) 環境対策については、邦船の船齢から考えてもリプレースした方が早いと考えています。既存のガワに最新設備を載せ続けるというのは能力的限界もあることですので。 モーリシャスクルーズ、期待しています!

16. クルーズ業界はダイヤモンドプリンセスの教訓をもとに、どの業界よりも厳しい感染対策を実施していることがよくわかり、クルーズは安心であることを世間に広くPRしていきたい。
17. コロナ禍に入り、クルーズ船の本格再開まではまだ時間がかかると思われるが、徐々に要件を緩和する等、ウィズコロナのクルーズ旅行を議論する段階に入っていると思う。邦船が先行して再開している事もあり、今後の国際クルーズに繋がるよう船社と共に寄港地の自治体としても安全性のPR等を行ってまいりたい。
18. PCR 検査の回数を増やしたり、船内にも検査キットを常備したりと感染対策や早期発見に力を入れているのがよくわかりました。環境対策については、基準が年々厳しくなっており、対応するためには新しい技術を取り入れなければならず大変だと思うがきちんとされており今後も見据えた経営をされていると感じました。
19. につぼん丸の取組については、十分に知られたことではあるが、前社長から直接ご講義いただき大変参考になった。また、寄港地も面白い場所を選んでおり、旅行者の心をゆさぶる内容となっていることに感銘した。
20. 客船におけるコロナ対策や環境問題への対応など、詳細な御説明をいただき、大変参考になった。今後、「につぼん丸」の後継船建造に向けた同行にも注目。”
21. クルーズ船内では冷蔵庫・冷房のフロン対策、燃料の効率的な利用、Co2 削減などの環境対策、PCR 検査の実施、消毒やタッチレス対応などの感染症対策を着実に実施しています。このような取組みを広く発信するなど、クルーズを身近に感じ信頼を得るような取組みが必要と感じました。
22. これからインバウンドが再開するに向けて、外国人向けへの感染対策(細かいエチケット、マナー)などの説明が必要かと思いました。
23. クルーズ客船の感染対策について、これまでは、徹底した制限のもとに運航をしていたが、今後は、ウィズコロナとして対応していく必要があると感じた。日本でのクルーズ復活のため、につぼん丸の外航クルーズは、ぜひ成功させてもらいたい。また、持続可能な客船運航として、①人命第一、②環境保護、③衛生管理、④労働管理が重要であることを理解した。
24. につぼん丸のお話というより業界の今後の課題、環境問題への対応などいろいろ幅広い観点から聞かせていただき勉強になった。ニッチマーケットを狙っていくにつぼん丸の戦略など今後は楽しみである。
25. 邦船社が運航再開してからも紆余曲折あり、感染症対策には徹底して取り組まれていると認識している。研修中の講演でも発言があったが、ゼロコロナからウィズコロナへ移行していく時期ではないかと考える。持ち込まない努力は継続するものの、クラスターが起きないオペレーションをされていることにもっと注目されるべきと考える。
26. 感染対策を取りながら、徐々にクルーズ再開に向けて取り組まれている様子を聞かせて頂いた。一刻も早く、海外クルーズができるようになることを期待する。
27. ワクチンの普及などもあり、少しずつ観光需要が上向きになってきている中においても、以前としてクルーズ業界の感染症に対する敏感さや厳しさは変わらずあるものと思います。クルーズの運航についても、no コロナから with コロナへの転換が進み、講演にもあった魅力的なクルーズが実現していくことを望みます。
28. 今年4月に港湾の部局に異動になるまで、につぼん丸といったラグジュアリー客船とは縁がなかったことから、(株)商船三井の山口審議役のお話はとても参考になった。特に、該社がウィズコロナをめざしているこ

とや、年末のモルディブクルーズといったトピックが興味深かった。

29. 事前・当日の PCR 検査など、新型コロナに対する厳密な対策を前提としつつ、日本一周クルーズ、済州島行き外航クルーズ、モーリシャス行き 47 日間クルーズとクルーズ旅行の再開に向けて果敢に挑戦される姿勢に感銘を受けた。港湾管理者としても、新型コロナについてのクルーズ客船の風評被害を払拭すべく、安全・安心確保の取組みを着実に行って行かなければならないと改めて感じた。
30. につぼん丸をはじめ、日本籍船で取られている感染症対策は厳格で徐々に規制が緩和されることにより、済州やモーリシャスへ行く国際クルーズが今後催行可能となることを願うばかりだった。につぼん丸の環境対策等をもっと詳しく聞きたい部分であった。
31. ダイヤモンドプリンセスの一件以来、世間では船旅に対して印象が悪いと聞きますが、現在の邦船社の感染対策について聞くと、陸上の一般的な集客施設に比べても十分すぎるぐらい対策されていると感じます。また、今年の 12 月～1 月にかけて 48 日間の外航ロングクルーズを実施するとの発表を聞きコロナ従前のクルーズが戻りつつあると感じ、うれしい気持ちとなりました。
32. 各国や世界中の企業において SDGs の取り組みが進んでいる中、邦船社においても環境対策が進んでいることが学べた。コロナウイルスの影響で大変厳しい状況下で、クルーズ船の乗船を楽しみにされているお客様が安心して乗船できるよう、きめ細やかな工夫をされていることや、企業努力が伺えた。
33. 新型コロナウイルス感染症対策について、変異株の特性に応じて検査体制を柔軟に変更していこうとされている様子が分かりました。クルーズ船も持続可能な船を目指し、SOx・Nox 問題等の解決に向けて動いていることを学びました。
34. これからの時代環境に配慮したものが重要になると思うので、1つ1つ問題をクリアしようと動いている様子が素晴らしいと感じた。

第 4 部<フェリーによるクルーズ体験企画について>

○クルーズ・フェリー体験（フェリーの弾丸ツアーを、2泊3日クルーズのように体験する企画）・寄港地視察・船内セッションなど、今回のスマートクルーズアカデミー・研修クルーズの企画についての感想と、今後についての要望

1. フェリーの弾丸ツアーも、荷物を預けて寄港地観光をして戻るというスタイルをとることで、クルーズ客船に近い楽しみ方を、リーズナブルな料金で味わえる。もちろん、クルーズ客船は特別な空間という付加価値はあるが、フェリーは、船旅を初心者にも提供できるものであると実感している。今後もこのような企画が継続され、フェリーによる船旅を多くの人に体験してもらえるようになればうれしい。
2. 海外では、旅行の一形態として定着している弾丸フェリーを研修に取り入れたことはたいへんよかったと思う。・海外の弾丸フェリー(クルーズフェリー)と同様に、個室は往復同じ部屋を使える(掃除無し)ようにすると荷物の移動がなくなるとたいへん便利で、クルーズの寄港地とほぼ同じ観光スタイルがとれるのでよいと思う。
3. 今回の企画は2泊3日という短い期間で参加しやすかった。フェリーも断然快適になり、疲れないので、弾丸のような感覚はなかった。ただフェリーはクルーズ船と違い、みなさんと会合できる場所が少なく、

フェリー会社の協力も必要で、他のお客様のこともある事が気になった。ただ、レストランで私たちが研修していても、個室化が進み他のお客様にうるさくならない点は良かった。

4. クルーズとはことなり下船時にパッキングしそのあと持って移動となるのが基本なので、今回のように荷物が下船してすぐに預けられるのであれば、クルーズ旅行に近い感じが体験できるし、これが2泊3日の計画だとどのような感じになるか、またどのようにすれば、快適さや(飛行機やホテル移動とはことなる旅の)特別感が作れるかが重要。フェリーを特別な旅にするためには、クルーズ船以上に「ターミナル」の役割(利活用)が重要となると思われる。逆に言えば、港インフラの利活用促進のためにも、フェリー旅を特別なものとして仕立てる工夫が重要になるかもしれませんね。
5. 新船ツアーはフェリーの良さも分かり楽しいので今後も続けてほしいです。コロナが開けたら、フェリーではないクルーズ船にも参加したいです。大学の教員としては、船内で大学院生の修論報告など聞けると、楽しい船の時間になります。院生は大変かもしれませんが、、、。
6. 船内セッションでは、これまで同様、船社さんからの貴重なお話をいただけるとともに、ツアーに参加している団体さんとの意見交換会などもできたらいいと思う。フェリーでは場所の問題があるため、なかなか難しいことはあると思うが、事前にくつかりのグループを作り、食事を共にしながらの意見交換などもいいかと思う。(感染対策の面があるので難しいかもしれないが)
7. 弾丸ツアーなので往路復路とも朝が早く、体力的には辛かった。ドライバーのように 22 時には就寝して朝 6 時から活動し始めるようなスケジュールで動く必要がある。クルーズほど船内コンテンツがあるわけではないので、弾丸になるのはやむを得ないのかもしれない。今回は目的地で一度部屋を明け渡す必要があったが、清掃不要で往復同じ部屋を使えるのであれば荷物を置いておけるので、よりクルーズらしく楽しめたと思う。
8. 弾丸ツアーはとても濃い経験が沢山詰まっており最高な企画だと感じました！コロナ以降久しぶりの交流機会でした。ありがとうございました。
9. とても素晴らしい経験をさせていただきありがとうございました。研修時間などはとてもちょうど良かったです。参加された方々もみなさん優しい方ばかりで話しやすくとても楽しい日々でした。今後もこのような機会を増やしていただけてたくさんの方々に知ってもらうことが大切だと思いました。
10. 宮崎でのスケジュールは詰め詰めではあったが、それ以外は各港の取り組みや会社の取り組みについて話を聞くことができ、船内での過ごし方が自由だったため、各地の港湾関係者からも話を聞くことができ、とても充実した時間を過ごした。要望は特にないが、もう少し舳肥は見てみたかった。
11. 雨天であり、100 パーセントの旅ではなかったが、青島神社、油津(宮崎)、どこに置いても良い視察であった。しかし、舳肥エリアでの自由時間は少し時間に余裕があったように思う。今後については、学生の参加者がもう少し増えると良いと感じる。
12. 池田先生が指摘されていたが、北欧などでは旅客収益がしっかりと航路運営の基盤となっており、その収益構造が次の革新的な新造船投入につながるという良いサイクルになっている。今の日本では残念ながらそこまで振り切った考えをする会社はなく、船内にみられた大手旅行会社のツアー客も「あくまで観光地への足」としてフェリーを利用している感が強く、クルーズ客の入門編と呼ぶにはきびしいのではないだろうか。
13. フェリー弾丸ツアーは日程が短く参加しやすいのでありがたい。費用も安い。新造船は設備も新しく快適であった。フェリーターミナル等港湾施設は市街地から外れていることが多いので、今回のように、チャーターされたバスでそれぞれの視察先まで移動できるようにしておくことが時間的にも大切。

14. 次はクルーズ船での研修と言いたいところですが、港湾自治体関係者にとってはフェリーによる研修も十分有意義なものになっています。もう少し、参加者同士の交流の場も意図的につくっていければ、今後のネットワーク形成という意味でも更に有意義なものになるかと思えます。
15. この体験は非常に有意義と感じ、今回で2回目の参加でした。今後に期待することとして、「船医に聞く感染症対策」「感染者発生、その時どうしたか(船内・港湾)」「寄港地保健部局に聞く受入への疑問・要望」「初めての外国船籍受入の苦労」など、その現場現場、地方港の生の声を聞く機会が欲しいと感じました。特に、主要港や年間30隻以上のクルーズ船を受け入れる港には、地方港の声を聞く機会が少なく、外航が走れない状態では邦船に頼った主要港と地方港を結ぶルートを作らなければならないことから、「我が港のコレが凄いな見てくれ！」ではなく、「こんなことで困ったんだ、何か妙案はないか？」等が共有されることで新しいことが生まれるのではないかと思います。今のうちに地方港と主要港、地方港と地方港を結びつける動きが欲しいところです。
16. クルーズに関わっている様々の方と情報交換ができ非常に有意義でした。アカデミーの先生方は地方経済学専攻の方が多かったと伺っており、今後、日本のクルーズ業界の発展と、地方経済への波及効果をどのようにリンクさせていけばよいか、またぜひ意見交換させていただけたらと思います。
17. クルーズ船での「寝ている間に移動する」という利点をフェリーでも経験することが出来た点が、今後のクルーズ船の誘致や受入業務に活かすことができると感じた。今後はクルーズ船での研修も再開される事を期待いたします。
18. 体験と学習が一つとなっており、とてもいい経験になりました。行程の詳細は後でもいいので、集合時間や場所などの情報を、もう少し早く伝えていただけると移動手段の確保、集合場所の確認などが余裕をもってしっかりできるので、早めに教えていただきたいと思いました。
19. 他都市の方とお話しする機会が少なかった。そのため、テーマを持ってグループ討議ができる場を設定して欲しい。そうすることで、他都市の状況や戦略をより深く知ることができ友好を深めることもできる。兎にも角にも、赤井先生、斎藤先生をはじめとする皆様のお陰で、有意義な時間を過ごすことができました。ありがとうございました。
20. 徐々に研修クルーズに参加させていただいたが、赤井先生のクルーズに対する変わらぬ情熱に触れ、受入港として大変頼もしさを感じた。引き続き、よろしく願いいたします。
21. 研修の企画、調整をいただき、ありがとうございました。講演を聞きつつ弾丸ツアーを体験することで、フェリーは海に親しみながら、移動時間も楽しめる観光の足にもなることを体感できました。感染状況によりますが、早期にクルーズ船での研修が再開できるよう期待しております。
22. 2泊3日という短時間の中、充実した研修や視察があり、現地の観光もできて、有意義な時間を過ごせました。(天気が良かったら満点でした)またこのようなレポート提出があり、参加者みなさんの様々な意見を聞けるような仕組みになっているのも、素晴らしいと思います。自治体として研修に参加するのは初めてですが、久しぶりに充実した研修に参加できました。また次回のクルーズ・フェリー体験にも参加したいと思います。
23. 今回、初めて、フェリークルーズ(弾丸クルーズ)という旅行形態を体験し、今後の日本のクルーズマーケットを発展させるうえで、重要な旅行形態だと感じた。また、多くの参加者との意見交換を通して、クルーズに対する見識が深まった。引き続き、定期的に、このような場を提供していただきたい。
24. 日本の他港湾の方とたくさんつながりができて、各港の状況、誘致活動の詳細などいろいろお話を聞くことができて非常によかった。コロナ禍で一緒に大いに飲んだり食事をしたりなどができず、積極的

にかかわり切れないところが心残りだが、今後コロナが落ち着けばさらに交流を図って、他港からたくさん勉強させてもらいたい。

25. 今回の、宮崎で視察(寄港地観光)し発着港に戻るといった研修スタイルは、クルーズ商品に通じるものがあつた。やはりフェリーとクルーズでは船内の体験値が格段に異なるが、クルーズ誘致に関わる者としてはその違いを体験するのも収穫の一つだつた。港湾関係者も異動により、クルーズ受入れを経験したことのない担当者が増えてきているので、国際クルーズ再開の暁には研修クルーズを客船で開催していただきたい。
26. 寄港地での訪問先及び滞在時間は適度であり、当日は天気が崩れていたものの充実した研修内容であつた。コロナで難しいかも知れないが、ネットワークを築くために交流会のようなものができるようになればよいと思つた。
27. コロナ禍で対面でのコミュニケーション機会が少しずつ持てるようになってきた中ですが、今回のように参加者それぞれが交流を図りながら、情報や意見を交換できることは大変貴重なものと感じました。クルーズ客船での実施が難しい中、引き続きフェリーを活用した本企画に期待したいと思います。ありがとうございました。
28. 今回、クルーズ研修という貴重な体験をさせていただき、大変感謝しています。自身の経験として、今年のGWに所用で東南アジアに行くことがあり、海外との往来再開を強く実感していることから、遠くない将来、魅力的な海外クルーズ研修が実施されることを期待しています。
29. 実際に乗船することにより、船旅ならではの楽しさや便利さについて実地に体験することができ、大変意義があつた。アットホームな雰囲気での研修であつたこともあり、弾丸ツアーで二日目に宮崎港から乗船した際には、住み慣れた場所に帰ってきたような感覚で、クルーズ客船での寄港を疑似的に体験できたように思う。
30. 研修の意味合いのみならず、港湾管理者同士の交流や大学の先生方、船社の方々との意見交換ができる機会としては貴重な機会であつた。若手職員や新任職員が積極的に参加すべき研修であると感じた。
31. 船内での生活・寄港地視察を通じて、クルーズを振興したいという同じベクトルを向いた方たちと大勢で交流できる場として大変有意義であつたと思つた。また、このような機会がありましたらぜひ参加したいと思つた。
32. 今回はフェリーに乗船させていただき、クルーズ船とは違ったことを学べる機会となりました。企画してくださつた赤井先生をはじめ、視察をさせていただいた宮崎県庁はじめお世話になつた方々にお礼申し上げます。またの機会にも、是非参加させていただきたいと思つた。今後ともよろしく願いいたします。
33. カーフェリーがドライバーと車、旅客を乗せて運航しているということを今回初めて知り、船の移送キャパシティーを最大限に活かして運営されている様子を間近で見ることができて非常に勉強になりました。船内セッションや寄港地視察も貴重な経験となりました。今後はまた違った種類の船にも乗船できればと思つています。大変お世話になりありがとうございました。
34. さまざまな港、観光地を実際に体感できる大変有意義な機会だと感じた。グループワーク等があるとよいと思つた。

コーディネーターからのお礼

このたび、2019 年秋以降中断していたスマートクルーズアカデミー・研修クルーズが、2022 年 1 月にフェリーを新たな研修の場として再開され、今回が、その 2 回目となった。クルーズ船とは異なるところも多いが、同じフェリーで往復し、食事もすべて込みにすれば、一つの寄港地を含む 2 泊 3 日のクルーズとしての体験として捉えることができ、手ごろな価格で新たな船旅スタイルを体験できる。2 回目の新たなアカデミー・研修の挑戦も、多くの参加者を得て、多くの学びがあった。参加者は、マスクでの感染対策に注意を図りながらの実施となったが、船内でのセミナーでの意見交換も活発に行われた。あいにく、寄港地での視察は雨となったが、寄港地の魅力およびその発信方法についてしっかり学ぶことができた。今回の企画は、寄港地およびフェリー船社など、数多くの方のサポートをいただいて実現した。ここに深く感謝したい。今後の継続に向けて、より価値のある研修となるように、みなさまとともに、内容を深めていきたい。

スマートクルーズアカデミー代表 赤井伸郎(2022 年 9 月 5 日)