

# 「スーパーヨット特区」を軸とした地域振興



株式会社COAST  
稲葉健太

# 目次

## 1. 背景

## 2. ヨット産業 = 投資効果の高い地域振興策

- 2-1 カリブ海諸国と沖縄の経済指標による比較
- 2-2 スーパーヨット産業の経済効果
- 2-3 スーパーヨット産業の規模
- 2-4 沖縄・日本の優位点
- 2-5 日本における実績例
- 2-6 スーパーヨット産業の副次効果

## 3. スーパーヨットを日本に呼込むには？

- 3-1 日本にスーパーヨットがなぜ来ないのか？ 来れないのか？
- 3-2 規制問題とは
- 3-3 複雑な手続きとは

## 4. 多くのスーパーヨットに来てもらうための施策

- 4-1 特区として規制を緩和
- 4-2 既存港湾の改修によりスーパーヨットを受け入れられるマリーナをつくる
- 4-3 スーパーヨットのマーケットにおいて沖縄ブランドを確立するマリンイベントの企画・開催
- 4-4 規制緩和の全国展開
- 4-5 経済成長

# 1.背景

カリブ海の島々には、毎年数千隻のスーパー・メガヨット(個人が所有する24m以上の客船)が訪れることで、小規模のカリブ海諸国の経済を潤し、雇用を生み出し、それによりさらに多くの投資が行われるという、市場の好循環が発生しています。

スーパーヨット所有者は欧米の超富裕層であり、カリブ海に呼び込み、直接消費をしてもらうことが、地域の一般庶民への最も早い富・資産の譲渡になり、島嶼地域の経済振興において有効な手法になっています。

沖縄は、アジア各国から近く、素晴らしい海、伝統・文化、ホテル等のインフラがあり、アジアにおけるカリブ海諸国となる素地が整っています。実際、多くのスーパーヨットのオーナーが沖縄および日本にクルーズに来たいと望んでいます。

それにも拘わらず、沖縄がカリブ海諸国のように経済効果を創出できない理由は、「規制」と、マリーナ等の港湾インフラの不備と考えます。

詳細な検討は必要ですが、スーパーヨットに関わる規制を「特区」として緩和し、スーパーヨットが入港できる港・マリーナを整備することで、沖縄は比較的小さい投資で、カリブ海諸国のベストプラクティスを活用することができます。世界中から超富裕層を引き付ける地域として、経済的な発展ができると考えます。

## 2.ヨット産業は投資効果の高い地域振興策



## 2-1 カリブ海諸国と沖縄の経済指標比較

### 人口一人当たりのGDP (2012)

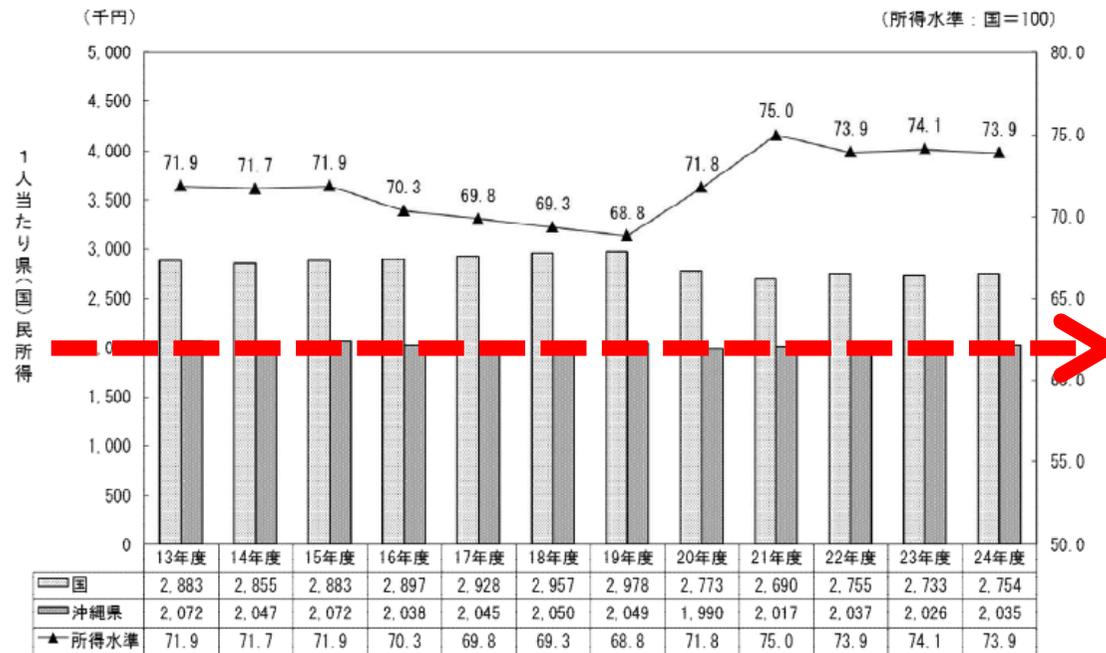
|              |       |            |
|--------------|-------|------------|
| 沖縄県          | 203万円 | 16,958 USD |
| ケイマン諸島       |       | 58,942 USD |
| 英領ヴァージン諸島    |       | 32,375 USD |
| アンティグア・バーブーダ |       | 13,207 USD |
| グレナダ         |       | 7,418 USD  |

米ドル為替レート： 120JPY/USD

# 沖縄県

面積：2,271 km<sup>2</sup>  
人口：142.3万 (2012年3月31日)

図表10 1人当たり県(国)民所得と所得水準の推移



# ケイマン諸島(英)

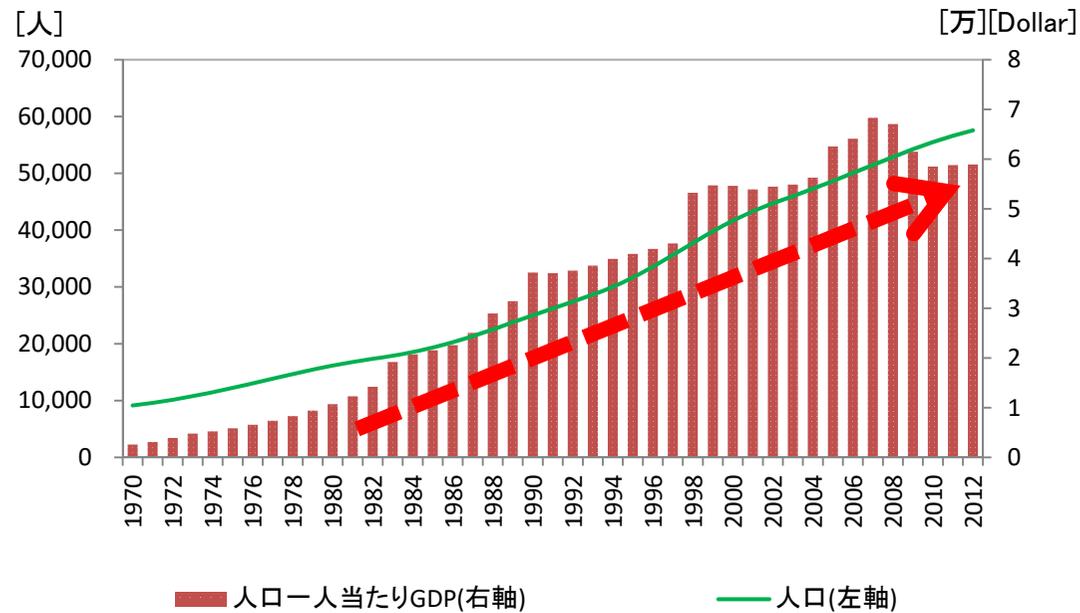
ケイマン諸島は、西インド諸島を構成する諸島の一つ。イギリスの海外領土であり、グランドケイマン島、ケイマンブラック島、リトルケイマン島の3島からなる。人口は57,570人。(ウィキペディア)

首都：ジョージタウン

通貨：ケイマン諸島・ドル

国内総生産：10.12億アメリカ合衆国ドル(1996年)世界銀行

人口と人口一人当たりGDP(米ドル名目)の推移



# ヴァージン諸島 (英)

イギリス領ヴァージン諸島は、カリブ海の西インド諸島にあるイギリスの海外領土である。ヴァージン諸島の東側半分。西側は、アメリカ領ヴァージン諸島。東には英領アンギラがある。(ウィキペディア)

首都：ロードタウン

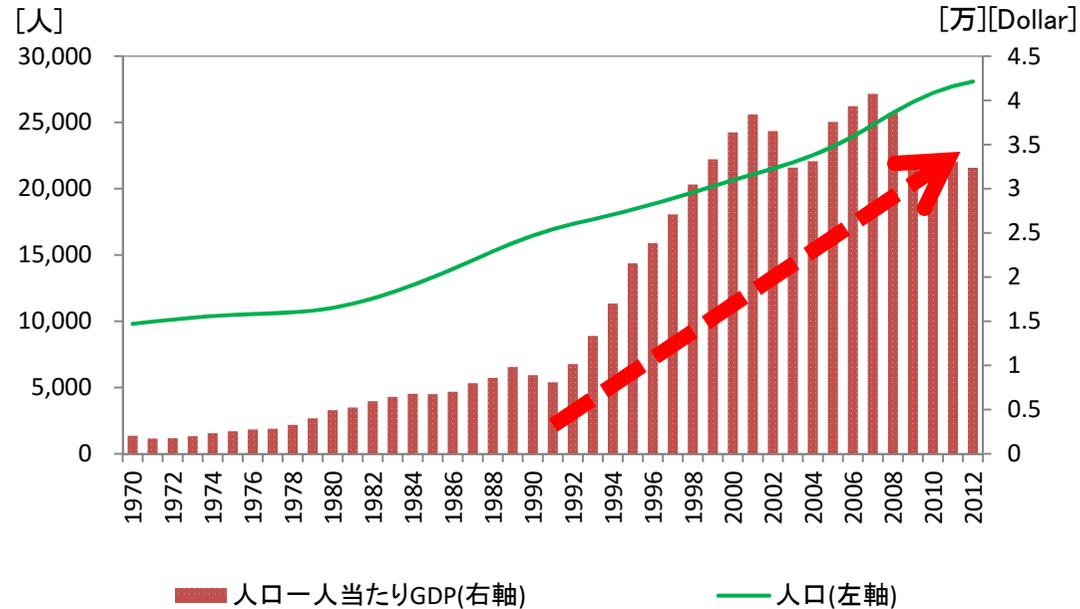
設立：1960年

通貨：アメリカ合衆国ドル

人口：2.355万(2007年7月)

国内総生産：8.397億アメリカ合衆国ドル(2008年)

人口と人口一人当たりGDP(米ドル名目)の推移



# アンティグア・バーブーダ

アンティグア・バーブーダは、カリブ海東部の小アンティル諸島に位置するアンティグア島、バーブーダ島、レドンダ島からなる国家である。イギリス連邦加盟国であり、英連邦王国の一国である。（ウィキペディア）

首都：セントジョンズ

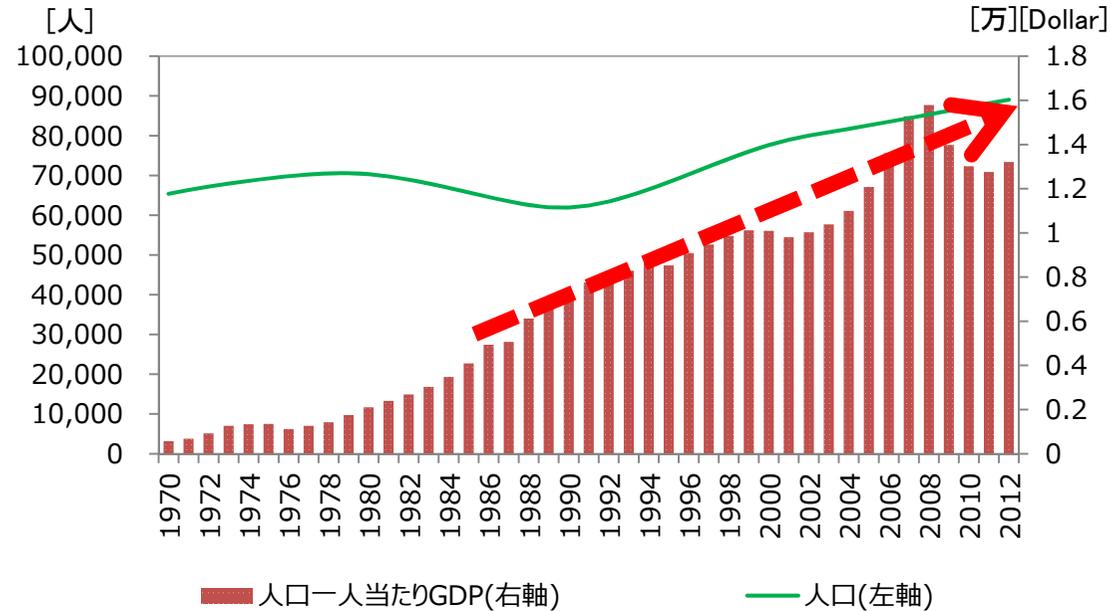
首相：ガストン・ブラウン

人口：8.998万 (2013年) 世界銀行

女王：エリザベス2世

通貨：東カリブ・ドル

人口と人口一人当たりGDP(米ドル名目)の推移



# グレナダ

グレナダは、カリブ海の小アンティル諸島南部に位置する英連邦王国の一国たる立憲君主制国家である。イギリス連邦加盟国でもある。島国であり、海を隔てて北にセントビンセントおよびグレナディーン諸島、北東にバルバドス、南にトリニダード・トバゴとベネズエラが存在する。(ウィキペディア)

首都：セントジョージズ

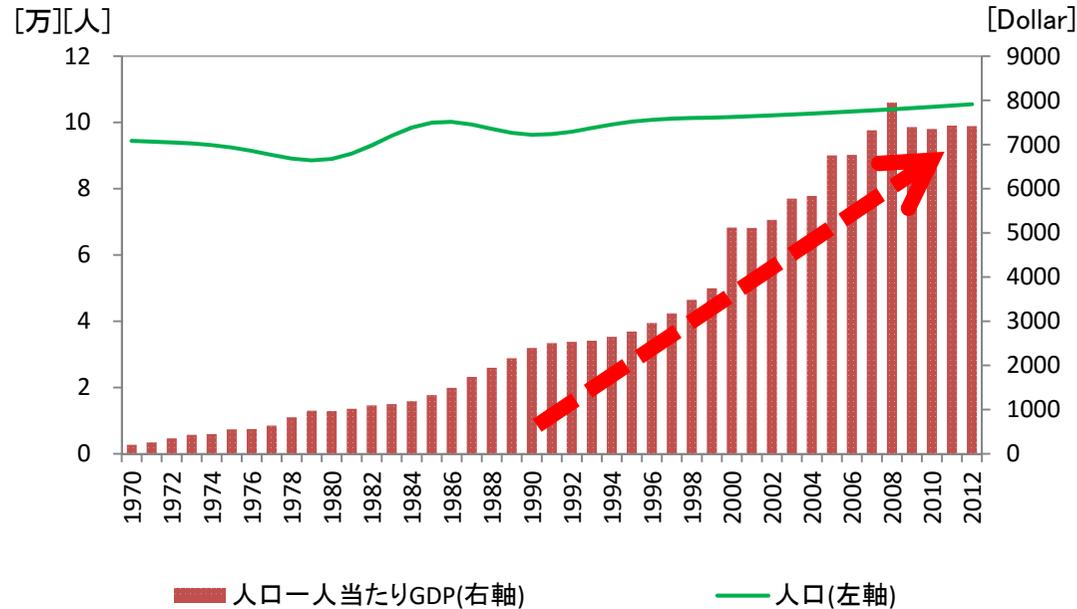
通貨：東カリブ・ドル

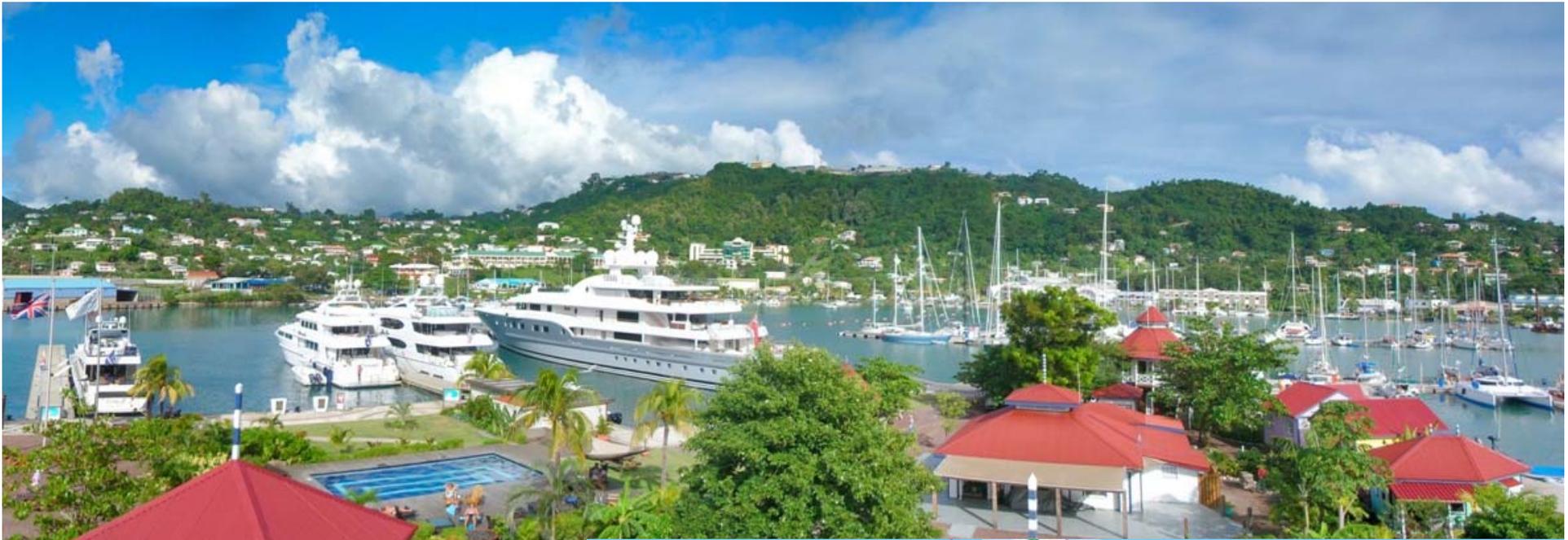
人口：10.59万 (2013年) 世界銀行

面積：344 km<sup>2</sup>

公用語：英語

人口と人口一人当たりGDP(米ドル名目)の推移





## 2-2 スーパーヨット産業の経済効果

### 人口10万人の国、グレナダにおける経済効果

**57億6400万円 / 48M USD**

マリン・ヨット分野の経済効果は、クルーズシップ分野より大きく、リゾート観光と同規模

**6%**

グレナダのGDP(938億円/782MUSD)における、マリン・ヨット分野の経済効果の割合  
(沖縄県GDP：3兆円)

**912名**

雇用効果は観光ツーリズム分野における5.9%

人口10万人のグレナダの観光産業において、マリン・ヨット分野はグレナダ経済に大きな貢献をしています。マリン・ヨット分野の経済効果は、クルーズシップ分野を超える規模であり、概ねリゾート観光分野と同規模となっています。マリン・ヨット分野は政府からの限られた投資、マーケティング、プロモーションの援助でも十分に効果が上がることがうかがえます。



## Ruling the waves

### Azzam

Cost £260m to £390m  
 Width 20.8m  
 Power 70MW (94,000 hp)  
 Top speed 31 knots  
 Features six bridges and a 6,000sq ft salon

### The owner

Sheikh Khalifa bin Zayed bin Sultan al-Nahyan, President of the UAE, right, whose half-brother is Sheikh Mansour, owner of Manchester City FC, below

Georgio Armani's yacht Mariu (50m)



Tiger Woods's yacht Privacy (47m)

Roman Abramovich and Dasha Zhukova, Eclipse below



Azzam 180m

Eclipse 163.5m

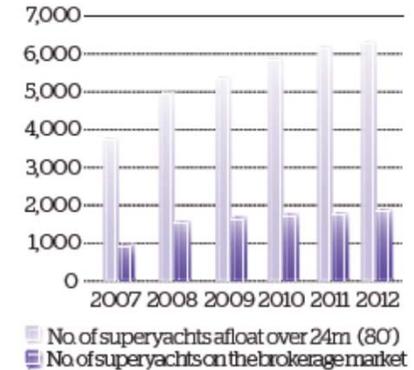
Type 45 destroyer HMS Daring 152.4m

| Name             | Length Overall (m) | Shipyard                | Year | Country              |
|------------------|--------------------|-------------------------|------|----------------------|
| Azzam            | 180.00             | Lürssen Yachts          | 2013 | Germany              |
| Eclipse          | 162.50             | Blohm & Voss GmbH       | 2010 | Germany              |
| Dubai            | 162.00             | Platinum Yachts FZCO    | 2006 | United Arab Emirates |
| AlSaid           | 155.00             | Lürssen Yachts          | 2008 | Germany              |
| Topaz            | 147.25             | Lürssen Yachts          | 2012 | Germany              |
| Prince Abdulaziz | 147.00             | Helsingor Vaerft        | 1984 | Denmark              |
| El Horriya       | 145.72             | Samuda Bros.            | 1865 | United Kingdom       |
| Yas              | 141.00             | ADM Shipyards           | 2013 | United Arab Emirates |
| Al Salam Ah      | 139.30             | Lürssen Yachts          | 1999 | Germany              |
| Rising Sun       | 138.00             | Lürssen Yachts          | 2004 | Germany              |
| Savarona         | 136.94             | Blohm & Voss GmbH       | 1931 | Germany              |
| Serene           | 133.90             | Fincantieri             | 2011 | Italy                |
| Al Mirqab        | 133.00             | Peters Schiffbau GmbH   | 2008 | Germany              |
| Octopus          | 126.20             | Lürssen Yachts          | 2003 | Germany              |
| Katara           | 124.40             | Lürssen Yachts          | 2010 | Germany              |
| Alexander        | 121.95             | Lubecker Flender Werke  | 1965 | Germany              |
| A                | 119.00             | Blohm & Voss GmbH       | 2008 | Germany              |
| Turama           | 116.41             | Rauma Shipyard          | 1990 | Finland              |
| Atlantis II      | 115.82             | Hellenic Shipyards S.A. | 1981 | Greece               |
| Issham Al Baher  | 115.76             | Hellenic Shipyards S.A. | 1973 | Greece               |
| Pelorus          | 115.00             | Lürssen Yachts          | 2003 | Germany              |
| Luna             | 115.00             | Lloyd Werft             | 2010 | Germany              |

## 2-3. スーパーヨット産業のマーケット規模

# 6,290隻

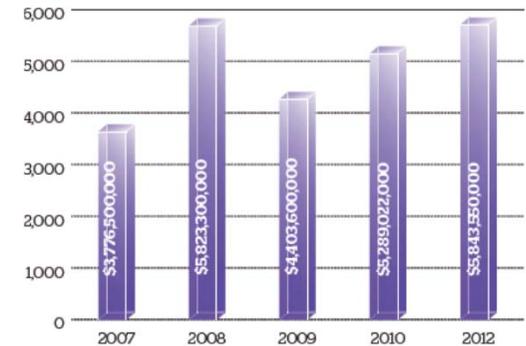
2012年における全世界における24mを超えるスーパーヨット等の隻数。2007年からの5年間で隻数は倍増しました。（図参照）



# 7,012億円

全世界におけるチャータービジネスのマーケットサイズ

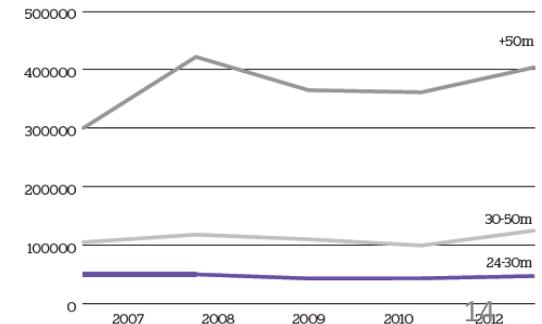
POTENTIAL MARKET VALUE (IN M\$)



# 2,305万円/チャーター

スーパーヨットの一週間あたりの平均チャーター金額

AVERAGE WEEKLY CHARTER VALUE BY SIZE - ENTIRE MARKET

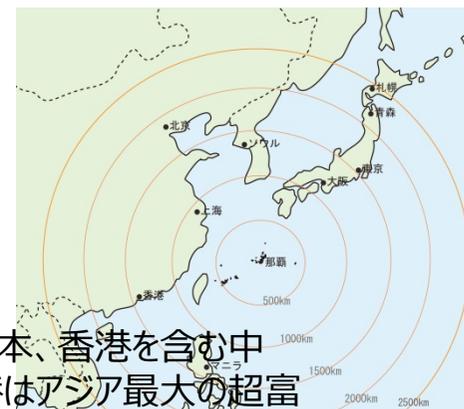


The Super Yachting Index 2013より

## 2-4 沖縄・日本の優位点

### ✓ 大きな成長マーケットの中心

東アジアの中心に位置する沖縄は、非常に大きなマーケットに囲まれています。



### ✓ 増加する超富裕層

純資産3,000万ドル・36億円以上を所有する者と定義される超富裕層が日本、香港を含む中国、シンガポールに42,272人いるとされます。日本全体でも19,916人、香港はアジア最大の超富裕層が住む街であり、シンガポールは2014年から2024年までの10年間で1,752人増加すると見込まれています。

### ✓ スーパーヨットはアジアで増加

NATIONALITY OF THE 2012 VS 2011 SUPERYACHT DELIVERIES BY REGION

| Region                          | % of 2012 Completions | % of 2011 Completions | Changes 2012/2011 | Average LOA (m) |
|---------------------------------|-----------------------|-----------------------|-------------------|-----------------|
| Europe (South, West, North)     | 33.33%                | 38.00%                | -4.67%            | 42.50           |
| Europe (East) + Russia + Turkey | 25.53%                | 24.00%                | 1.53%             | 49.47           |
| North America                   | 16.31%                | 22.00%                | -5.69%            | 43.91           |
| Asia                            | 11.35%                | 3.33%                 | 8.02%             | 37.35           |
| Middle East                     | 8.51%                 | 8.67%                 | -0.16%            | 51.80           |
| South America                   | 3.55%                 | 2.00%                 | 1.55%             | 36.77           |
| Oceania                         | 1.42%                 | 1.33%                 | 0.09%             | 32.35           |
| Africa                          | 0.00%                 | 0.67%                 | -0.67%            | -               |

### ✓ 港湾インフラは整っている

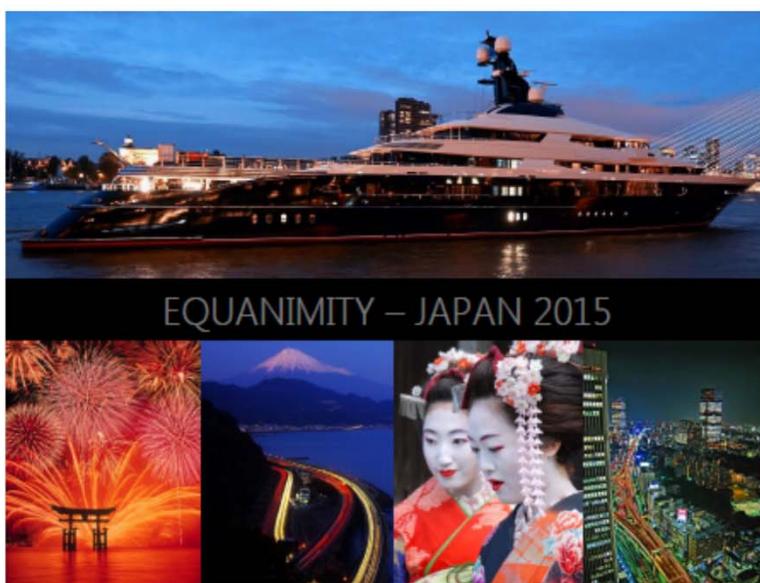
## 2-5 日本における実績例

### EQUANIMITY - 2015 日本クルーズ

2015年10月から11月にかけての1カ月間、2014年時点で世界で39番目に大きい全長91.5mのスーパーヨットが日本を横浜から福岡にかけてクルーズしました。

#### ✓ 4500万円/ 一か月

今回のクルーズにおける日本での出費はおよそ4650万円（燃料、食料、交通費、クルーの出費、ゲストの買い物、プライベートジェット関連費用を含む）オーナー、ゲスト、クルー合計40人、一人あたりの出費は110万円を超えます。



## 2-6 スーパーヨット産業の経済副次効果

超富裕層が対象のスーパーヨット産業は経済効果だけでなく、様々な副次効果をもたらすと考えられます。

### 1. 富裕層から地域の労働者への最も早い富・資産譲渡

### 2. 教育・モラルのレベルが高い客層

超富裕層が所有・チャーターするスーパーヨットは、ゲスト・クルーを含め、高いモラルと教育レベルを持つ方々です。訪れた土地で争いを起こす心配がありません。

### 3. 低い島への環境負荷

訪問者数はクルーズシップと比較すると少ないものの、一人当たりの支出単価は高いことから、少人数の対応で同程度の経済効果を発揮し、環境への負荷が低いものです。

### 4. 若者の働く場の提供と国際交流

マリナー運営、メンテナンス作業、ヨット・チャーター販売、クルーや観光ガイド等の雇用を生み出すヨット産業は、地元の若者に職を提供するだけでなく、広く世界に目を向ける機会となり、国際交流が生まれます。

### 5. ビジネスチャンスの創出

世界経済で活躍する超富豪・ビジネスエグゼクティブの来島は、沖縄県、日本の市場理解に繋がり、将来の投資ビジネスを創出する機会となる可能性があります。

### 3. スーパーヨットを日本に呼込むには？



# 3-1 日本にスーパーヨットはなぜ来ないのか？ 来れないのか？

A. それは日本ではスーパーヨットを運行することができない、いくつかの問題点、不便な点があるからです。代表的な障害は下記の通りです。

## 1. 規制

## 2. 煩雑な手続き

## 3-2. 規制問題とは？

### ✓ カボタージュ規制

#### 外国船は日本国内でチャータークルーズできない！

日本では、外国人（個人）所有のスーパーヨットがカボタージュ（チャータークルーズ）をすることが法的に規制されています。（自国内の輸送を自国の航空機または船に限定している）

### ✓ 商用・プライベートの区別がない

#### 個人所有船舶が商船と同じルールに縛られています

明治32年に施行された船舶法では「日本船舶」と「それ以外」の区分しかなく、スーパーヨットが行う手続きは、大型コンテナ船やフェリーと同じことを求められます。他国にもカボタージュ規制はありますが、商用・プライベートは区別されており、新たに“private yachts”という区分が必要です。

## 3-3. 煩雑な手続きとは？

- ✓ **スーパーヨットの行動パターンに即さない沿岸輸送特許・上陸許可・不開港特許・他手続き**

**外国スーパーヨットは日本国内での航行が不自由である！**

当然のことながら、スーパーヨットを含むすべての船舶は入国に必要な許認可、および国内滞在中に必要な規則に準拠する必要があります。ただし、手続きがあまりに煩雑なことから、スーパーヨットのオーナーおよび船を運航するキャプテンが沖縄・日本を避けるようになっては本末転倒です。現在スーパーヨットのキャプテンが煩雑だと感じている日本での手続きは、下記になります。

- ✓ 港内300mの移動においても、すべての許認可（国交省・税関・海上保安庁・入国管理局・港湾船舶安全検査）が必要
- ✓ 不開港特許における時間表記：時間の制約が大きい
- ✓ 不開港へ入港する場合の一週間前の申請：一週間以内の申請は受付られない
- ✓ 開港への入港にあたって24時間前申請
- ✓ ゲスト、乗組員のクルーズ許可：客船における旅客と個人所有ヨットオーナーおよびゲストの区別がない
- ✓ 上陸許可証：収容テンドーによる上陸が許可されない

**米国では事前のインターネットからの申請があればおよそ30分の手続きでクルージングライセンスが発行され、その後6か月は米国内の自由航行が可能となります。**

## 4.多くのスーパーヨットに来てもらうための施策



## 4-1 特区を活用した規制緩和

### ✓ 外国船籍の個人所有ヨットへのカボタージュ規制緩和

沖縄を特区として現在のカボタージュ規制に個人所有のスーパーヨットは適用を除外することで、沖縄へスーパーヨットが来てチャータークルージングができる環境を整えます。プライベートジェットではこのカボタージュ規制がすでに緩和されており、外国籍のメガヨット、プレジャーボートにも規制緩和を拡大することで、経済効果を生み出すことが可能と考えます。プライベートジェットのオーナーは、メガヨットを所有していることが多く、相乗効果が期待できます。

### ✓ クルージングパーミット制度の導入

外国籍のスーパーヨット等が日本国内において容易に入国・運行することができるように、すべての入国法規の準拠の手続きを、迅速且つワンストップで行えるように調整します。また、クルージングパーミットを持つ個人所有船舶は、日本国内を一定期間、自由に航行できる仕組みを整えます。

## 4-2 スーパーヨットマリーナ整備

公共ドックを除いて、沖縄で100mを超えるスーパーヨットが入港できるマリーナは現在のところ多くありません。海からの玄関であるマリーナを、沖縄各地の自然環境を損なうことなく、整備を進めることが必要になります。ただし、3～5メートルの喫水があれば、多くのメガヨットが入港できるため、**既存の港湾・マリーナの改修等は比較的費用を掛けずに対応できると考えます。**



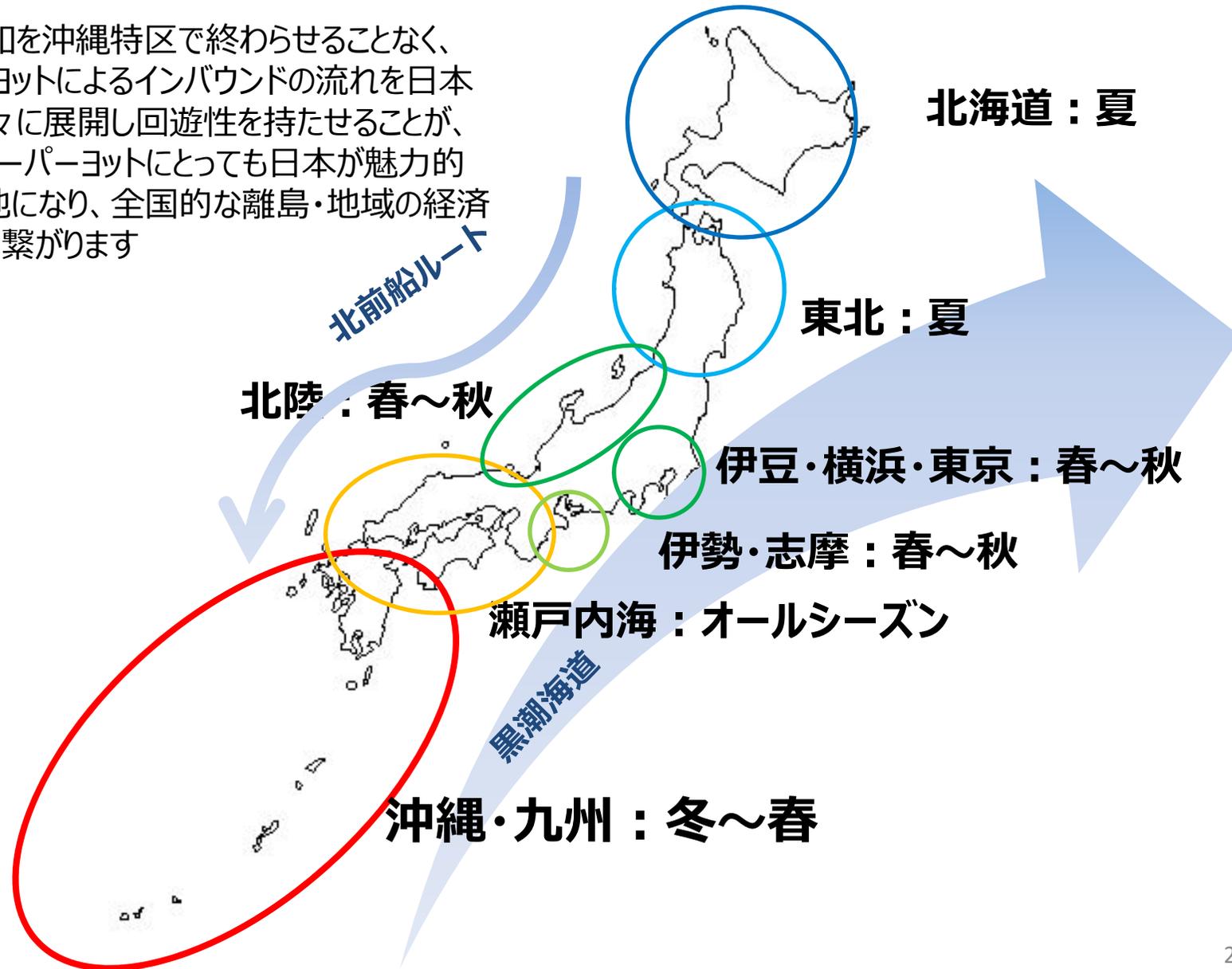
## 4-3 マリンイベントの企画・開催

規制を緩和しマリーナを整備しても、それだけでは多くのスーパーヨットが沖縄、日本に来ることにはなりません。世界規模のポートショウ、セリングイベント、ビルフィッシュトーナメント等を誘致開催することで、沖縄ブランドを育てていく必要があると考えます。



## 4-4 規制緩和の全国展開

規制緩和を沖縄特区で終わらせることなく、スーパーヨットによるインバウンドの流れを日本津々浦々に展開し回遊性を持たせることが、訪れるスーパーヨットにとっても日本が魅力的な目的地になり、全国的な離島・地域の経済振興にも繋がります



## 4-5 経済成長

スーパーヨット特区を活用した地域振興により、下記が達成されると考えます。

- ✓ **超富裕層インバウンドの増加**
- ✓ **超富裕層とヨットの長期滞在による観光収入の増加**
- ✓ **縦断的湾岸観光ルートの形成**
- ✓ **離島および地域経済振興**



## お問合せ

株式会社

稲葉健太

東京都港区芝3-12-4-802

[www.coastcorp.jp](http://www.coastcorp.jp)

[inaba@coastcorp.jp](mailto:inaba@coastcorp.jp)