

クルーズ市場を取り巻く最近の動き

令和6年9月11日

1. ガイドラインの背景となる状況の整理

ガイドライン作成の背景(第1回検討会資料4 4.1の再掲)

- クルーズ業界を取り巻く環境の変化を踏まえ、これからのクルーズ受け入れ環境のあり方について、以下のような視点で検討を行い、ガイドラインに反映を行う。

クルーズ業界を取り巻く環境の変化

①クルーズ需要の増加

受入可能な港湾数、供給の不足
旅客世代の多様化

②船舶の大型化

各港における既存の受入環境の規模不足

③オーバーツーリズムの発生

クルーズ寄港による寄港地の疲弊

④環境配慮型への切り替わり(GX)・SDGs

陸上給電や燃料補給施設の有無により
寄港地候補から除外、持続可能性

⑤AIテクノロジーの進展(DX)

国際競争力の低下
労働力不足への対応の遅れ

環境の変化を踏まえたうえで、クルーズ旅客の
利便性や安全性の向上に資するガイドラインの策定を目指す。

ガイドラインを取りまとめる際に考慮すべき事項

- ガイドラインの取りまとめにあたって考慮すべき、国内外のクルーズ業界を取り巻く環境の変化として、以下の5項目（需要増、大型化、オーバーツーリズム、SDGs、DX）を挙げる。

■海外※と国内のクルーズ業界を取り巻く環境の変化を踏まえた考慮すべき事項

①クルーズ需要の増加

海外：クルーズキャパシティ、乗客数の増加見込

国内：クルーズ再開により需要が徐々に回復、日本寄港の多い中国発着クルーズの運航再開
ニーズの多様化により新たな寄港地の発生

②船舶の大型化

海外：今後数年で20万トン超えの新造船が予定が多数あり

国内：日本へ過去最大の17万トン級が寄港

③オーバーツーリズムの発生

海外：1日あたりの隻数の受け入れ制限、受け入れ場所の制限の実施

国内：陸上の二次輸送（バス・タクシーなど）不足、海洋周辺のコンテンツ不足

④SDGsへの対応

海外：陸上給電の港の増加、環境配慮型の船舶の増加、環境への影響を考慮する乗客の増加

国内：日本船社のLNG船の投入、CNPの推進

⑤DXの推進

海外：次世代高速Wi-Fiサービスの船舶への導入、様々な自動化技術の導入

国内：船上の通信環境の改善、生産性向上、手続きの電子化

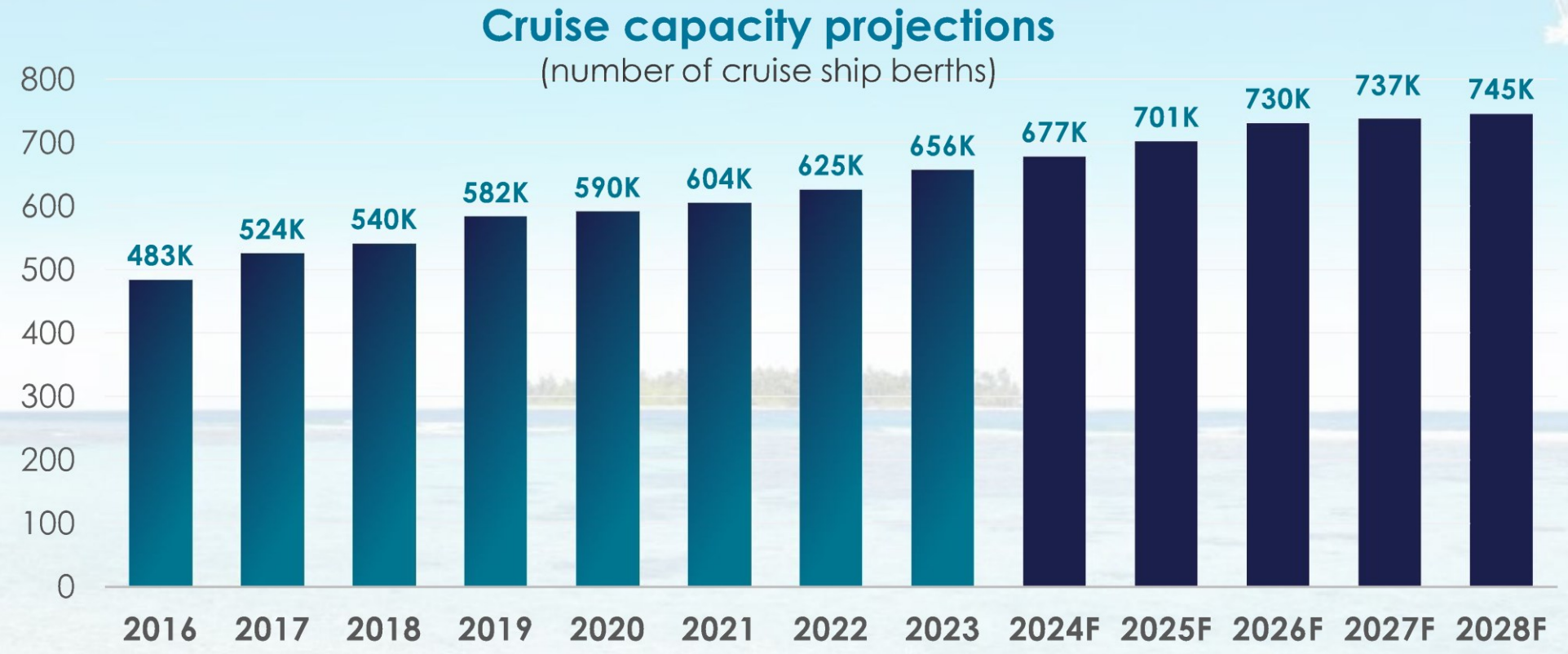
※世界的な変化や世界的な変化を踏まえた海外船社の取組、諸国の取組

①. クルーズ需要の増加

①. 1 世界のクルーズ船の輸送キャパシティ(供給サイド)

- 世界のクルーズ船の輸送キャパシティ(供給サイド)、新型コロナウイルスの感染が拡大していた期間を含めて、継続して増加している。2024年以降も増加する見通しである。

クルーズ定員予測

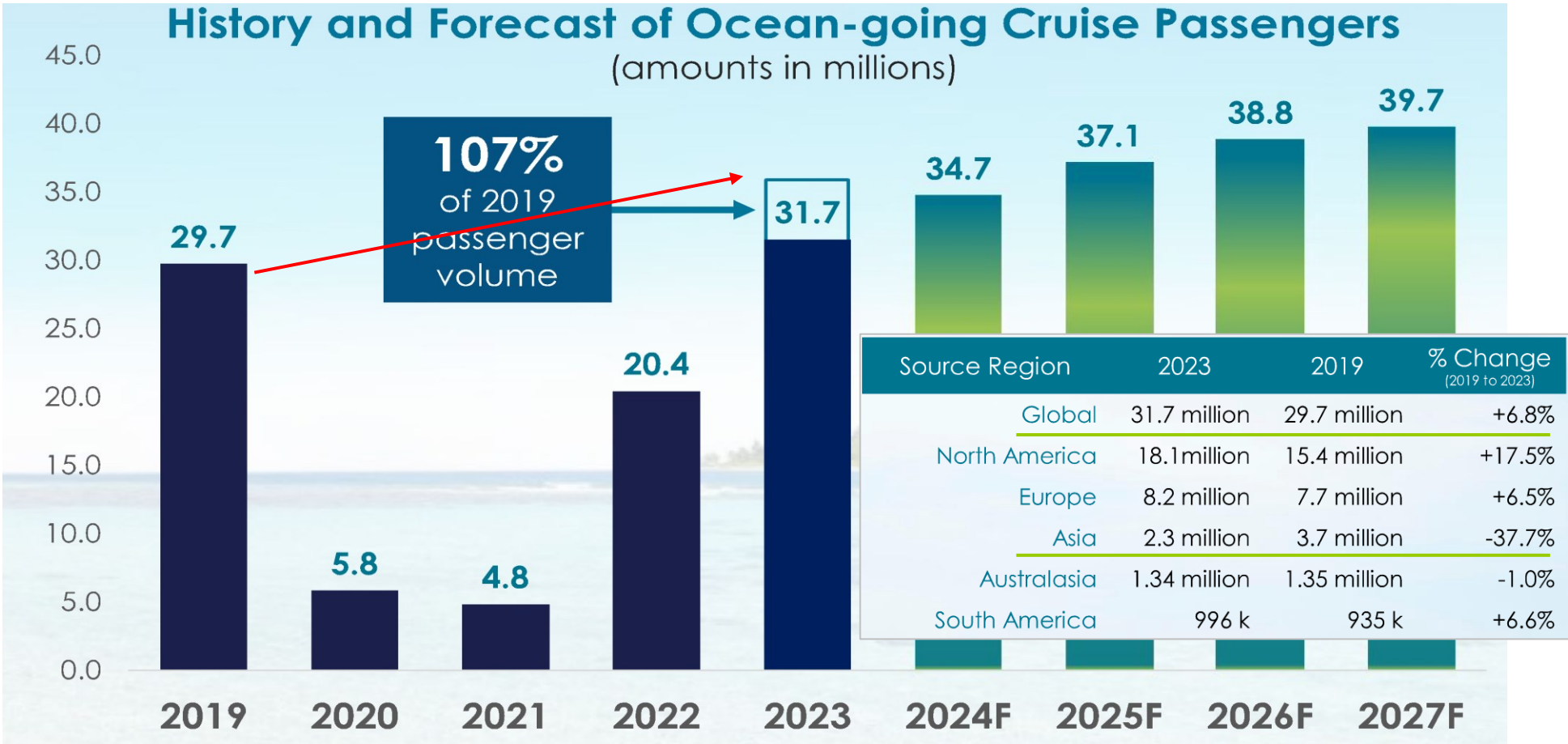


出典: "State of the Cruise Industry Report" May 2024, CLIA

①. 2 世界のクルーズ人口(需要サイド)

- 世界のクルーズ人口(需要サイド)は、すでにコロナ前の水準を超えている。2023年の世界のクルーズ人口は3,170万人となり、コロナ前の2019年に比べて107%の水準になっている。
- 地域別には、北米が+17.5%と大幅増加に対して、アジアは▲37.7%と回復が遅れている。

世界のクルーズ人口の実績と将来予測

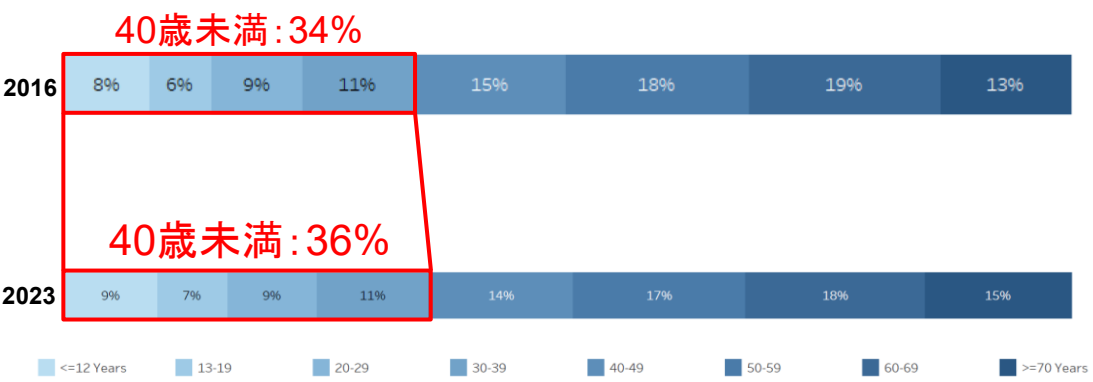


①. 3 クルーズに乗船し始めた若年層

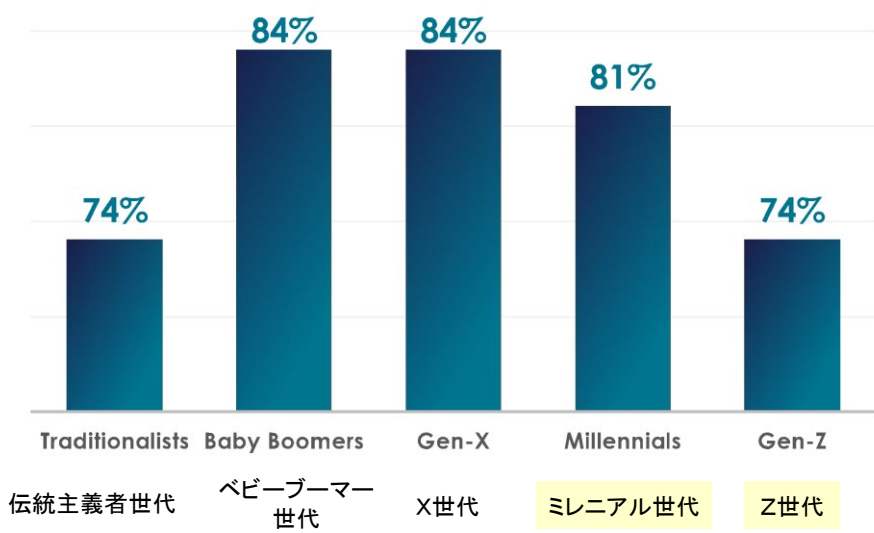
- クルーズ旅客の若年化が進んでいる。40歳未満のミレニアル世代とZ世代が36%を占めている。
- いずれの世代もリピート率が高いことから、今後のクルーズ観光を支える層となると可能性がある。

過去2年間にクルーズを利用したことがあるクルーズ旅客者

クルーズ旅行者の平均年齢層



再びクルーズを利用する予定のクルーズ旅行者の割合



出典: 2018 Global Passenger Report, CLIA
2023 Global Market Report, CLIA

- ・Z世代: 1990年代中盤～2010年序盤に生まれた世代(10代～20代前半頃)
- ・ミレニアル世代: 1980年代～1990年代中盤頃に生まれた世代(20代後半～40代前半)
- ・X世代: 1960年代中盤～1970年終盤頃に生まれた世代(40代前半～50代後半)
- ・ベビーブーマー世代: 1940年代終盤～1960年序盤(50代後半～70代半ば)
- ・伝統主義者世代: 1928～(70代後半以降)

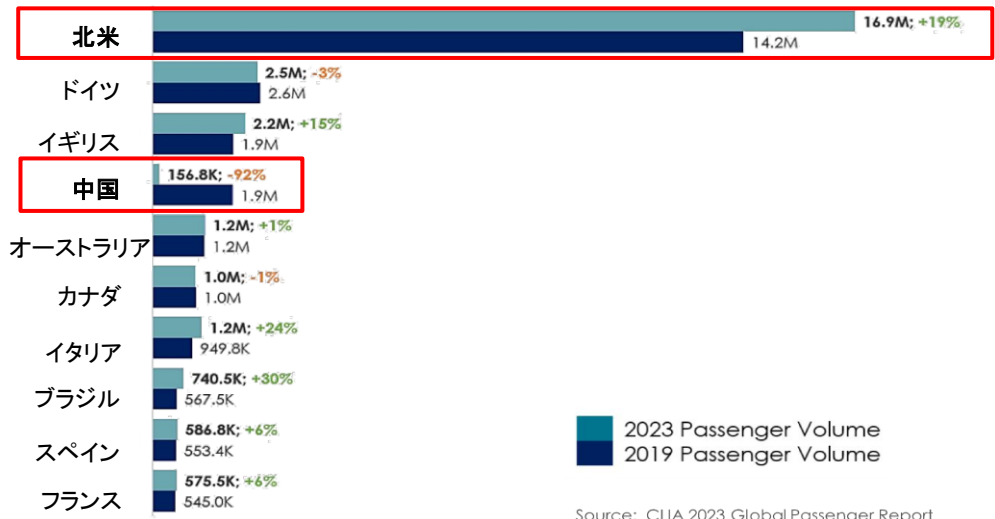
参考: 野村総合研究所: https://www.nri.com/jp/knowledge/glossary/lst/alphabet/generation_z

出典: "State of the Cruise Industry Report" May 2024, CLIA

①. 4 クルーズ需要の発生地域と目的地の変化

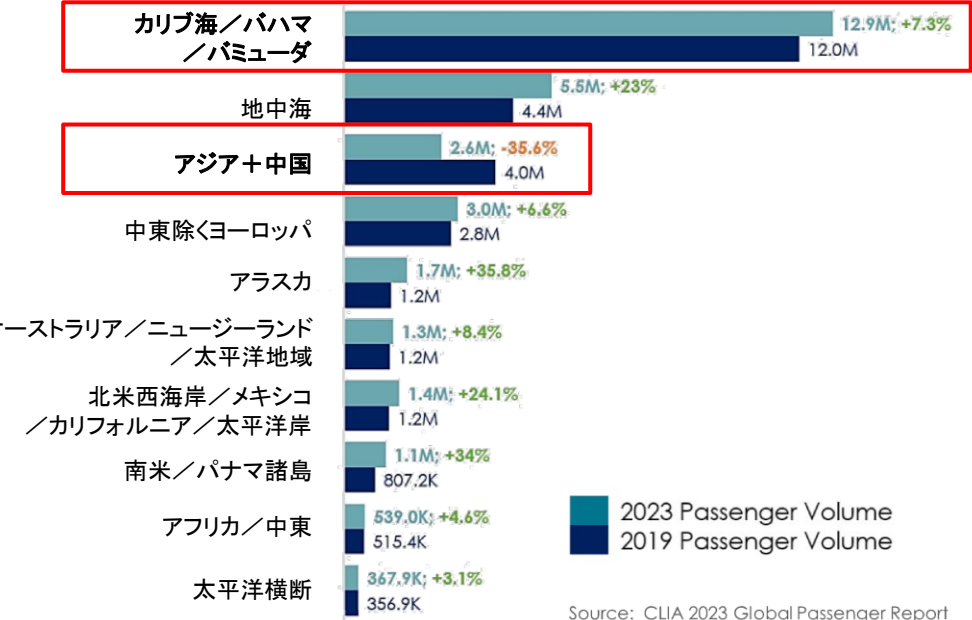
- クルーズ需要の発生地域は、北米が最も多く約1,700万人となり、2019年比で+19%増となった。一方で、中国のクルーズ需要は2019年の190万人から-92%減の約15万人と大幅減である。
- クルーズの目的地(デスティネーション)は、カリブ海が最も多く約1,300万人となり、2019年比で+7.3%となった。一方で、アジア(中国含む)は-35.6%減と回復が遅れている。

クルーズ需要の発生地域のコロナ前後の比較



Source: CLIA 2023 Global Passenger Report

クルーズの目的地(デスティネーション)のコロナ前後の比較



Source: CLIA 2023 Global Passenger Report

出典: "State of the Cruise Industry Report" May 2024, CLIA

【参考】新たな寄港地の開拓を進めるクルーズ船社(南米市場)

- アジア市場でクルーズの回復が遅れる中、新たなクルーズ市場として、南米やアラブ地域などでの新規の寄港地を模索する動きが活発になっている。

MSCクルーズ、ブラジルで記録破りのシーズンを達成

MSCクルーズは、2023～2024年のシーズンにブラジルでの航海で67万人以上のゲストを迎え、目覚ましい成功を収めたと発表した。

ブラジル海域ではパラナグアから初出航したほか、他のMSCクルーズではベレン、マナウス、アルテル・ド・チョンに初寄港するなど、ユニークな目的地を盛り込んだ。

<https://www.cruisehive.com/msc-cruises-achieves-record-breaking-season-in-brazil/127558>

ホーランド・アメリカ船がアルゼンチンの記録的なクルーズシーズンを開始

2023/24年のクルーズシーズンに700回以上の寄港で75万8,000人以上の乗客がブエノスアイレス、プエルトマドリン、ウシュアイアを訪れるという記録的なシーズンになると予測。

<https://www.cruisehive.com/msc-cruises-achieves-record-breaking-season-in-brazil/127558>

ロイヤル・カリビアン、ラテンアメリカへの新たな展開を発表

ロイヤル・カリビアンは、2023～2024年冬季にパナマとコロンビアからクルーズを再就航、ラテンアメリカ市場への進出を図っている。

ロイヤル・カリビアンビジョン級客船「ラプソディ・オブ・ザ・シーズ」は1996年に就航し、10年ぶりにラテンアメリカに展開、ラテンアメリカコミュニティ向けの船内サービスとアメニティを提供する予定。

<https://www.cruisehive.com/royal-caribbean-details-new-deployment-to-latin-america/115432>



【参考】新たな寄港地の開拓を進めるクルーズ船社(中東市場)

- World Cruise Awardsで中東のアブダビが「世界最高のクルーズデスティネーション」に、同国のザイド港のクルーズターミナルが「世界最高のクルーズターミナル」に選定されるなど、中東でもクルーズ観光が注目されている。

アブダビが「世界最高のクルーズデスティネーション」に選定 ザイド港のターミナルが「世界最高のクルーズターミナル」に選定

2022-23シーズン中に70万人以上のクルーズ客を迎えた。これは、前シーズンの177,639人からほぼ400パーセントの増加となる。また、船舶の寄港数も増加し、前シーズンの130隻から184隻に増加した。特に2023年第1四半期は、寄港隻数が前年比37%以上で、第1四半期の乗客数だけで、2022年通年の訪問者収容総数を上回った。

<https://economymiddleeast.com/news/abu-dhabi-best-cruise-destination/>

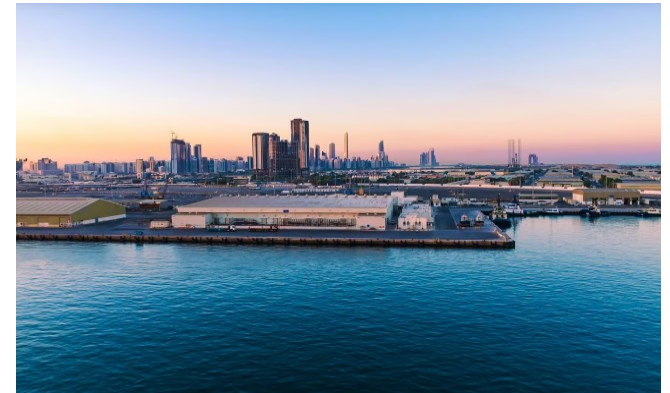
カーニバル、ドバイにツインターミナルクルーズ港を開設

カーニバル・コーポレーションは、ドバイを拠点とするシャマル・ホールディングスと提携し、アラブ首長国連邦にドバイ・ハーバー・クルーズ・ターミナルを公開した。

このターミナルは、2隻の大型クルーズ船を同時に扱うことができるツインターミナルクルーズ港で、120,000平方メートルの施設には、乗客と乗務員に乗船と下船の専用ターミナルビルが2つある。

<https://www.ship-technology.com/news/carnival-twin-terminal-cruise-port/>

(写真はドバイのクルーズターミナルHPより <https://www.cruisedubai.com/>)



①. 5 日本へのクルーズの配船 (1) (ディズニークルーズ)

- オリエンタルランド(OLC)は、ディズニーの世界観を楽しめるクルーズ船を、日本で2028年度に就航させることを発表。TV、ネット、新聞等様々な媒体が取り上げられるなど、注目を集めた。
- 米国で運航中の「ディズニー・ウィッシュ」と同じ約14万トン級の船を新造予定。日本船籍のクルーズとしては最大規模。
 - 乗客定員は約4,000人。約1,250室の客室は複数のグレードを用意し、対象旅客はファミリー層、インバウンド層。料金は一部を除き、食事やエンターテイメント代金などを含むオールインクルーシブとし、標準タイプで1人あたり10～30万円を想定している。
 - 当面は、首都圏の港を発着する周遊ルートを2～4泊程度で巡り、将来的には海外の港に寄港する航路も検討する。
 - 「ディズニークルーズ」事業の総投資額は約3,300億円で、就航から数年後に年間の利用者数を約40万人、売上高を約1,000億円を見込む。

【参考】ディズニー・ウィッシュ



米国では、1998年にクルーズ事業を開始、現在5隻を運航中。このうち、もっとも船体が大きい「ディズニー・ウィッシュ」号の様式をベースにした客船を、2025年度から建造する。

船名	ディズニー・ウィッシュ	就航	2022年7月
全幅	39m	旅客定員	4,000名
喫水	8.3m	総トン数	144,256トン
全長	341m	乗組員数	1,555名
高さ	67m	客室数	1,254室

出典：時事ドットコムニュース <https://www.jiji.com/sp/article?k=2024070900739&g=eco>、WEB CRUISE <https://www.cruise-mag.com/news/44244/>
シップデータ：CRUISE VACATIONS, INC. <https://www.cruisevacation.jp/ship/fr/dis-cruise/disney-wishes/>

①. 5 日本へのクルーズの配船(2)(商船三井クルーズ)

- 商船三井クルーズが新たなクルーズブランド「MITSUI OCEAN CRUISES」(ミツイ・オーシャン・クルーズ)より「MITSUI OCEAN FUJI」(ミツイ・オーシャン・フジ、32,477総トン、乗客定員458人)が2024年12月に就航する。
- デビュークルーズは2024年12月1日から翌年1月8日にかけて、関東、中部、関西から別府、新宮、高知、高松、鹿児島、韓国の釜山や済州島などに寄港する6つのクルーズを催行する。全てのクルーズが5～10日間程度の旅程となっており、2024年12月29日から2025年1月8日の10泊11日のニューイヤークルーズは、横浜から出発し、済州島・釜山(韓国)、長崎、別府、広島などの寄港地を巡ることになっている。
- また、2025年5月13日から7月17日の66日間の日程で、香港、ホーチミン、レムチャバン、シンガポール、ダーウィンの5つの港でのオーバーナйтステイ(1泊停泊)を含む、10の国と地域、24の港を巡るロングクルーズとなる。



①. 5 日本へのクルーズの配船 (3) (ジャパネット:MSCクルーズ)

ジャパネットツーリズムが、スイス船社MSCクルーズの「MSCベリッシマ」(171,598総トン、乗客定員4,434人)をチャーターして企画・造成した9-11月出航の「秋の日本一周」5本のうち、3本が全キャビンで「キャンセル待ち」となっている。

MSCクルーズチャーター実績世界No.1! ジャパンネットで憧れのクルーズ旅行へ!

お客様の
95.8%が
満足

最大クラスの豪華客船で 日本一周クルーズ

MSCベリッシマで優雅に満喫
秋の日本一周
クルーズ10日間の旅
—東京国際クルーズターミナル発着—

きらびやかで優雅な豪華客船の旅!

次コースより値上げの為
この価格は
ラストチャンス!

全部コミコミでこの価格!

バルコニー
付き客室で
2名様1室
1名様利用可

349,800円

消費税不要(不要記)、港泊費¥29,000円、出港税1,000円が別途必要になります。
船内の食事・宿泊・船内利用費・移動費・チップ代 (Kaiti JishuwaSASHI) も込み

旅行期間

出帆	2024年 4月 8日(月) - 9月18日(木)
出帆	2年エンゼル特別乗付券付 27日(金)
出帆	2年エンゼル特別乗付券付 31日(木)
出帆	2024年11月 5日(火) - 11月14日(木)
出帆	2024年11月14日(木) - 11月23日(土)

詳しい日程はコチラ

- スイート以上は、早い段階で5本全て「キャンセル待ち」となっていた。
- いずれも東京港発着で、函館、秋田、金沢、済州島(韓国)、鹿児島島の順に寄港する9泊10日のクルーズ。
- 同社は今季、「ベリッシマ」をチャーターした日本一周を5月に3本(いずれも横浜港発着10日間)、9月から11月に5本(東京港発着10日間)、さらに10月に沖縄や台湾に寄港するクルーズを1本(東京港発着10日間)設定している。

①. 5 日本へのクルーズの配船 (4) (ザ・リッツ・カールトン・ヨットコレクション)

新クルーズブランド「ザ・リッツ・カールトン・ヨットコレクション」は、2025年12月から2026年に新造船「ルミナーラ」(46,750トン、乗客定員452人)を、小型船を使った高級志向のクルーズとして、日本を含むアジア太平洋各地に配船する。

- ・ 東京発着は2航海、日本寄港クルーズは2026年に5航海を予定。
- ・ 日本寄港クルーズの寄港地は、博多、函館、広島、鹿児島、釧路、長崎、大阪(神戸)、東京。

<ルミナーラ>

総トン数: 46,750トン

乗客定員: 452人

乗組員: 374人

就航予定: 2025年7月

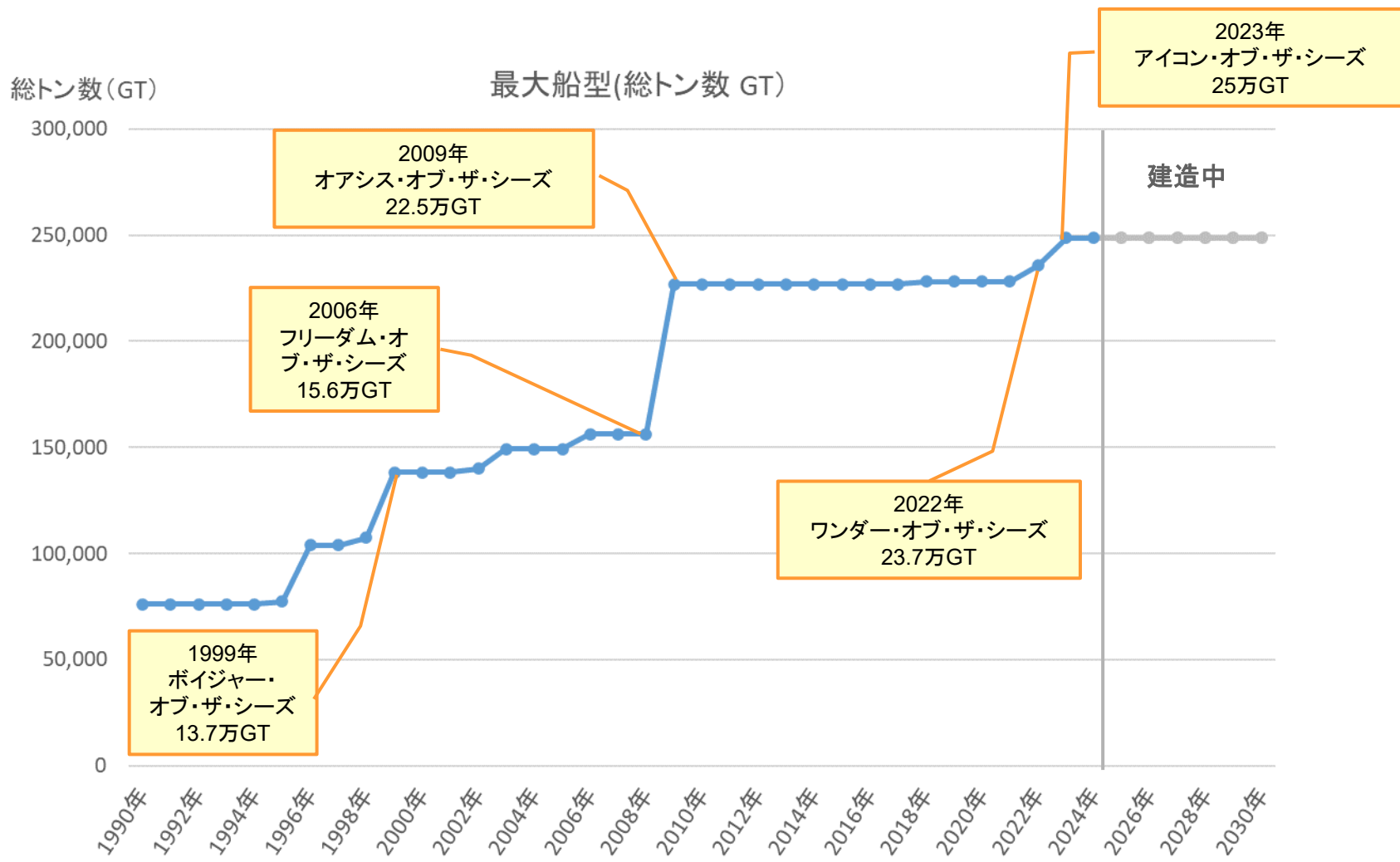
米リッツ・カールトンは、2022年10月半ばから2万トン級の新造船「エブリマ」で営業航海を開始。今夏2隻目の新造船「イルマ」(46,750トン、乗客定員448人)のデビューを予定。



②. 船舶の大型化

②. 1 クルーズ船の大型化の長期的なトレンド

- 世界最大級のクルーズ船は、ロイヤル・カリビアン・クルーズ社の「オアシスクラス(22万トン級)」の船舶であったが、2023年11月に「アイコンクラス(25万トン級)」の船舶が登場した。



出典: IHS Maritime Portal Sea-Web Ship List、船社HP をもとに作成

②. 1 クルーズ船の大型化の長期的なトレンド

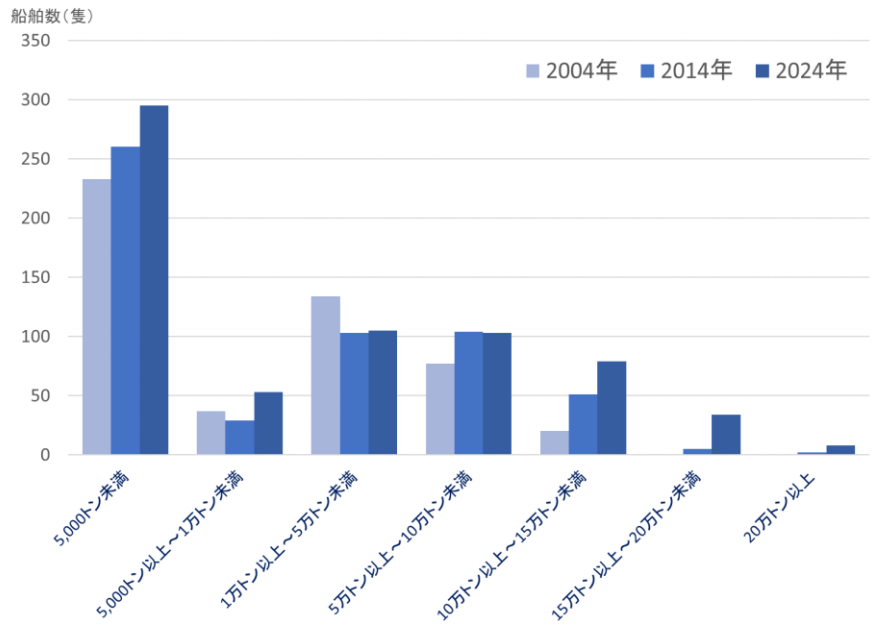
- ・ 2024年8月末時点における20万トン以上のクルーズ船の建造予定表(オーダー・ブック)には、2036年にかけて15隻の新造船が計画されている。
- ・ 15隻中2隻が、世界最大級の25万トン級の船舶である。

竣工年	船社	船名	総トン数 (GT)	乗客定員 (人)	エリア
2024年	ロイヤル・カリビアン・インターナショナル	ユートピア・オブ・ザ・シーズ	231,000	5,714	カリブ海
2025年	MSCクルーズ	MSCワールドアメリカ	205,700	5,400	カリブ海
	ロイヤル・カリビアン・インターナショナル	スター・オブ・ザ・シーズ	250,800	5,610	カリブ海
	ディズニー・クルーズライン	ディズニー・アドベンチャー	208,000	6,000	アジア
2026年	ロイヤル・カリビアン・インターナショナル	名称未定	250,800	5,610	未公表
	MSCクルーズ	MSCワールドアジア	205,700	5,400	アジア
2027年	MSCクルーズ	名称未定	205,700	5,400	未公表
2028年	ロイヤル・カリビアン・インターナショナル	名称未定	231,000	5,714	未公表
2029年	カーニバル	名称未定	230,000	6,200	未公表
2030年	ノルウェージャン	名称未定	200,000	5,000	未公表
2031年	カーニバル	名称未定	230,000	6,200	未公表
2032年	ノルウェージャン	名称未定	200,000	5,000	未公表
2033年	カーニバル	名称未定	230,000	6,200	未公表
2034年	ノルウェージャン	名称未定	200,000	5,000	未公表
2036年	ノルウェージャン	名称未定	200,000	5,000	未公表

②. 2 クルーズ船の大型化の進展（4つの指標での分析 その①）

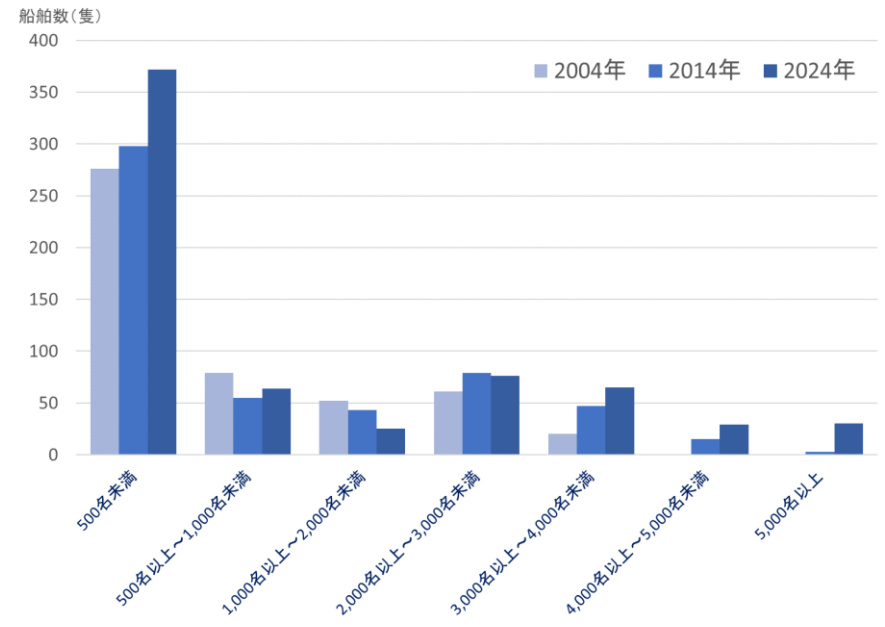
- ・ 総トン数と乗客定員における隻数の分布では、5,000トン未満、乗客定員500名未満の中・小型船型の船が増加傾向。10万トン以上、乗客定員3,000名以上の大型船が増加傾向である。
- ・ 2024年時点の最大は、ロイヤルカリビアンクルーズのアイコン・オブ・ザ・シーズ（総トン数：250,800トン/乗客定員：全室2名利用の場合5,610人、最大7,600人/乗組員数：2,350人）である。

[総トン数 GT]



➤ 最大値の推移
2004年 2014年 2024年
14.9万トン ➡ 22.7万トン ➡ 24.9万トン

[乗客定員]

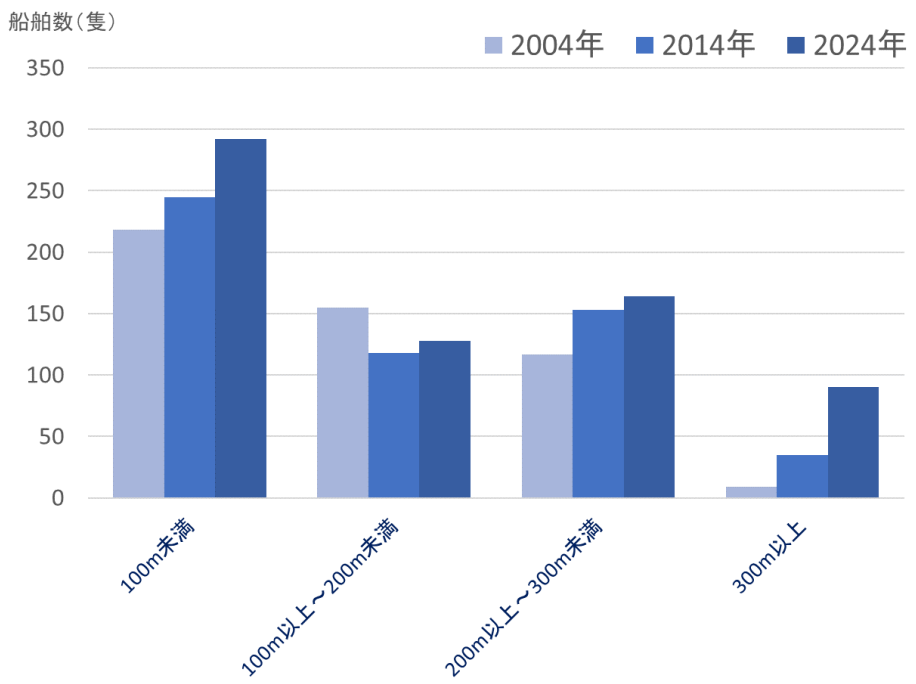


➤ 乗客定員合計の推移
2004年 2014年 2024年
39.0万人 ➡ 58.3万人 ➡ 85.6万人

②. 2 クルーズ船の大型化の進展（4つの指標での分析 その②）

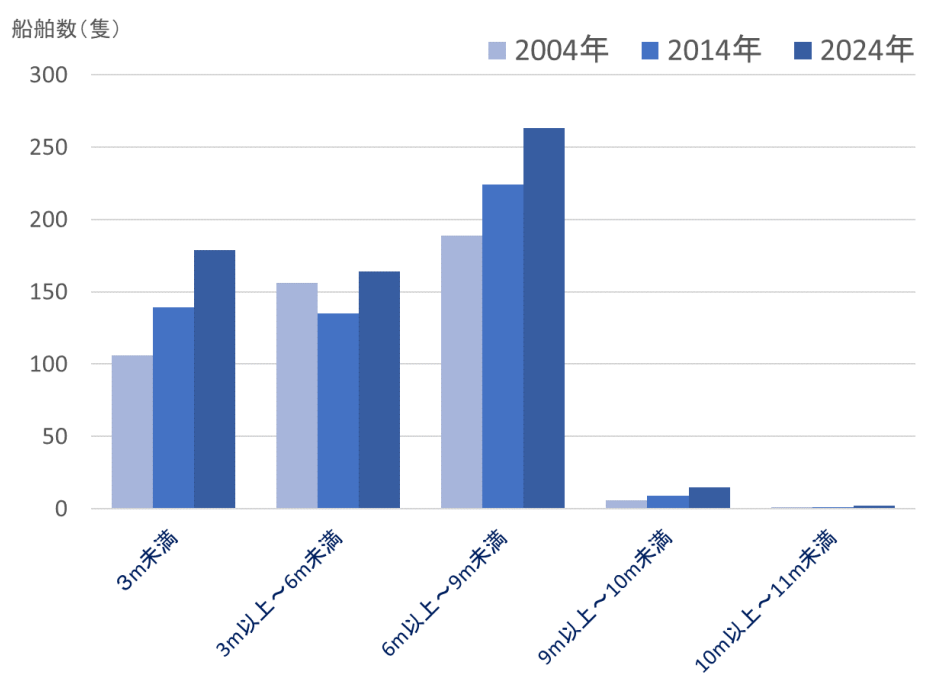
- 船舶の全長は、2004年と2014年は9割以上が全長300m未満であったが、2024年は全長300mを超える船舶の割合が増加傾向。2024年の最大はアイコン・オブ・ザ・シーズ（365m）である。
- 喫水が最大の船舶はキュナードラインのクィーン・メリー2（15万トン、全長345m、喫水10.3m）。次いで、ポナンのル・コマンダン・シャルコー（3万トン、全長150m、喫水10.2m）である。

[船舶の全長]



➤ 最大値の推移
2004年 345m ➡ 2014年 360m ➡ 2024年 365m

[船舶の喫水]



➤ 最大値の推移
2004年 10.3m ➡ 2014年 10.3m ➡ 2024年 10.3m

【参考】クルーズ船の大型化と必要岸壁水深

- 22.5万トン級のクルーズ船（全長 360m、船幅 64m、満載喫水9.1m）の場合、延長430m程度、水深11m程度が必要である。

船名	船型<総トン数>			船幅	乗客定員
飛鳥Ⅱ (邦船最大のクルーズ船 '13年137回寄港) 初就航:1990年	<50,142トン>	マスト高 45m 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 7.8m	 全長241m	29.6m	872人
Sun Princess ('13年より日本発着クルーズに配船 '13年46回寄港) 初就航:1995年	<77,441トン>	マスト高 50m 必要岸壁水深 9m程度 満載喫水 8.1m	 全長261m	32.3m	1,990人 (2,250)
Diamond Princess ('14年より日本発着クルーズに配船 '13年7回寄港) 初就航:2004年	<115,875トン>	マスト高 54m 必要岸壁水深 10m程度 満載喫水 8.5m	 全長290m	37.5m	2,670人 (3,286)
Voyager of the Seas ('13年より日本発着クルーズに配船 '13年18回寄港) 初就航:1999年 ※2014年改装	<138,194トン>	マスト高 64m 必要岸壁水深 10m程度 満載喫水 9.1m	 全長311m	38.6m	3,286人 (4,000)
Queen Mary 2 (日本に寄港した最大のクルーズ船 '12年2回寄港) 初就航:2004年	<148,528トン>	マスト高 62m 必要岸壁水深 12m程度 満載喫水 10.3m	 全長345m	41.0m	2,592人 (3,056)
Oasis of the Seas (世界最大のクルーズ船 寄港実績なし) 初就航:2009年	<225,282トン>	マスト高 65m 必要岸壁水深 11m程度 満載喫水 9.1m	 全長360m	64.0m	5,400人 (6,360)

出典:「クルーズシップコレクション2014・2015(海事プレス社)」、船社代理店への聞き取り調査を基に国土交通省港湾局作成。
※乗客定員は、1室2人使用時、()書は全ベッド使用時
※日本の主な橋梁の桁下高 レインボーブリッジ:52m 横浜ベイブリッジ:55m 関門橋:61m 明石海峡大橋、女神大橋(長崎):65m
※クアンタム・オブ・ザ・シーズ(Quantum of the Seas) 総トン数 167,800トン 全長 348m 全幅 41.4m 喫水 8.5m マスト高 62.5m 乗客定員 4,180人
※クイーン・エリザベス(Queen Elizabeth) 総トン数 90,901トン 全長 294m 全幅 32.3m 喫水 7.9m マスト高 55m1010
※にっぽん丸 総トン数 22,472トン 全長 167m 喫水 6.6m 乗客定員 398人 ※ぱしふいっくびいなす 総トン数 26,594トン 全長 183m 喫水 6.5m 乗客定員 476人
※(参考) 国会議事堂 長さ(南北)206m 高さ(中央棟)65m

③. オーバーツーリズムの発生

③. 1 オーバーツーリズムの発生によるクルーズへの規制強化

- クルーズ船の寄港拡大、上陸者数の増加、船型の大型化等が進む中、欧米各地ではオーバーツーリズムの発生によって、市民の生活等が影響を受けているために、クルーズへの規制を強化する動きもある。

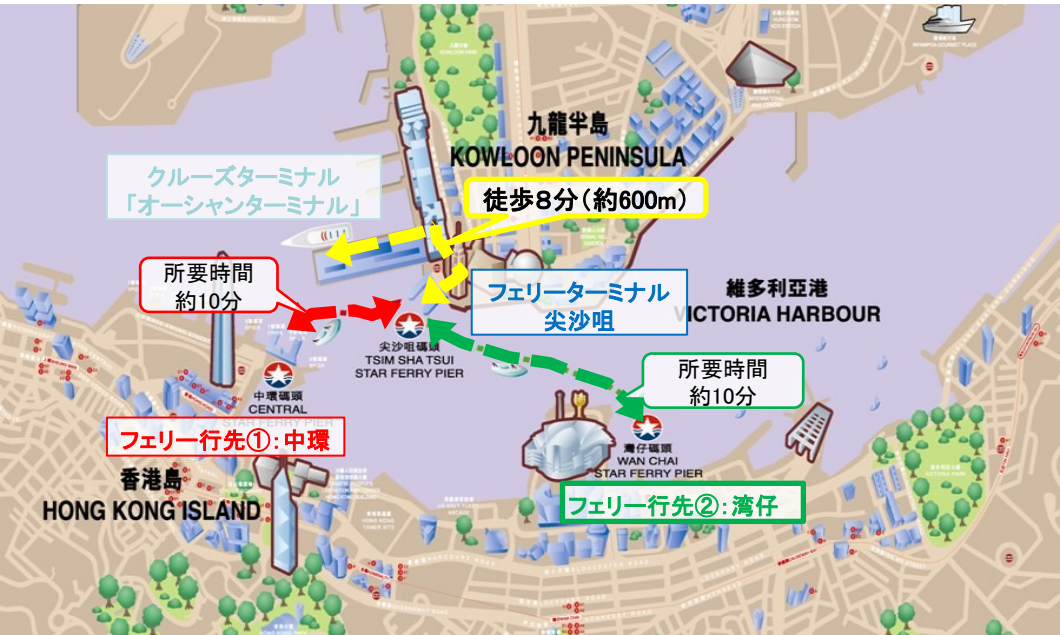
観光客流入と環境汚染を抑制する世界の動き

イタリア	2021年8月1日からベネチアへの <u>大型クルーズ船入港を禁止</u> 。 重量2万5000トン以上、長さ180m以上などの条件に該当する船が規制を受ける。
アラスカ	2024年からジュノーでの <u>クルーズ船の寄港が1日5隻までに制限</u> 。
スペイン	2023年10月からバルセロナ港の <u>市街地に近い特定桟橋へのクルーズ船停泊を制限</u> 。 2035年をめどに同市内からクルーズターミナルを撤去する方針。
ノルウェー	2025年より、スヴァールバルについて、脆弱な北極圏の環境保護を強化し、次の世代に残すことを目的とした環境保護規制を施行。諸島の国立公園や自然保護区を訪れることができる <u>乗客数を200名までに制限</u> 。またひとつの場所に <u>一度に上陸できる乗客の数も39人以下</u> としており、大型のクルーズ船(乗客200人以上)が制限を受ける。
オランダ	アムステルダム市は、2026年よりアムステルダム港へのクルーズ船の <u>寄港回数を年間100回に制限</u> 。最終的には2035年をめどにクルーズターミナルを同市内から撤去する方針。 <u>2027年1月1日からは陸上電力の使用が義務付けられる</u> 。

③. 2 クルーズターミナルから小型船への乗り換え事例①(香港・オーシャンターミナル)

- ・ オーシャンターミナルからフェリーターミナルに移動し、スターフェリー(天星小輪)に乗り換えることで、香港島(中環・湾仔ターミナル)まで約20分でアクセスが可能である。
- ・ 両ターミナルの間に、ショッピングモール、展望デッキ等が整備されている。

【各ターミナル、フェリー乗り場の位置図】



出典) スターフェリーHPのルートマップより作成

経路	設備概要
クルーズターミナル ～フェリーターミナル	展望台、ショッピングモール 屋根付き通路
フェリーターミナル内	物販エリア、軽食コーナー、 ベンチ、トイレ、観光情報センターなど
フェリーターミナル～乗船	乗船用ランプウェイ



出典) 香港政府観光局HP



出典) Times Out



出典) 大公報ニュース



出典) ハーバーシティ公式facebook



出典) Expedia



出典) 香港特別行政区政府创意香港

③. 2 クルーズターミナルから小型船への乗り換え事例②(バハマ・ナッソー)

- バハマ・ナッソークルーズポートは2021年から2023年にかけての大規模な改修により、オアシス(22万t)クラスを含む6隻同時寄港が可能となった。
- 大規模改修に伴い、クルーズ旅客向けのマリーナや棧橋が新設され、下船後に直接観光船やメガヨットなどの水上交通に乗船できるようになった。
- また従来よりパラダイス島行きのフェリー乗り場もクルーズ岸壁に近接している。

【ナッソークルーズポート全体】



【水上交通用マリーナ】

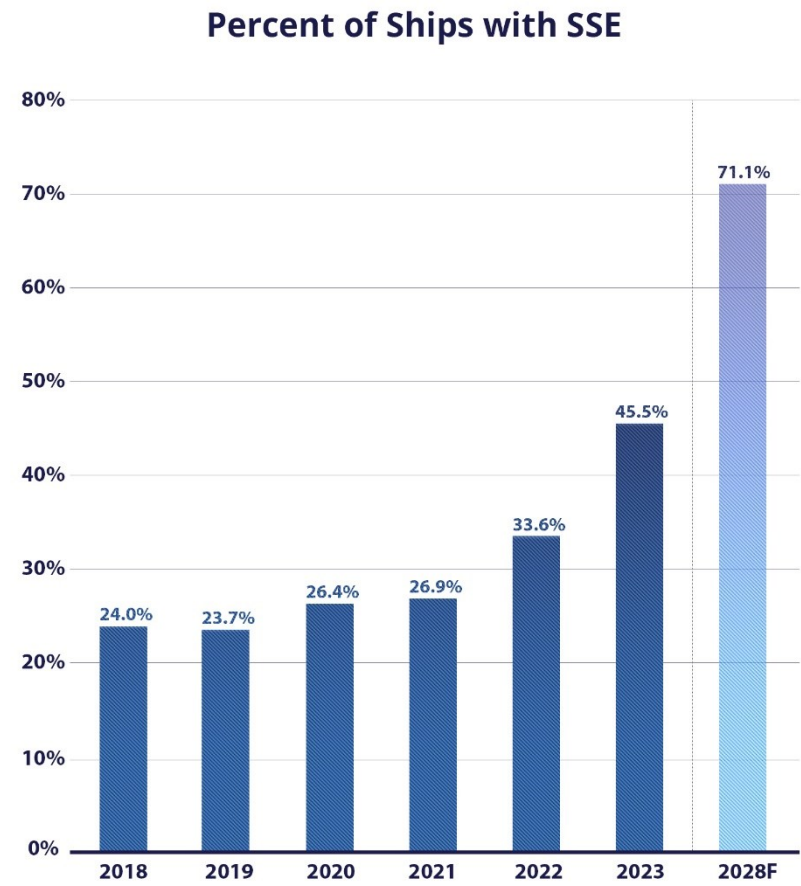


出典) Global Ports Holdings, Nassau Cruise Portホームページ

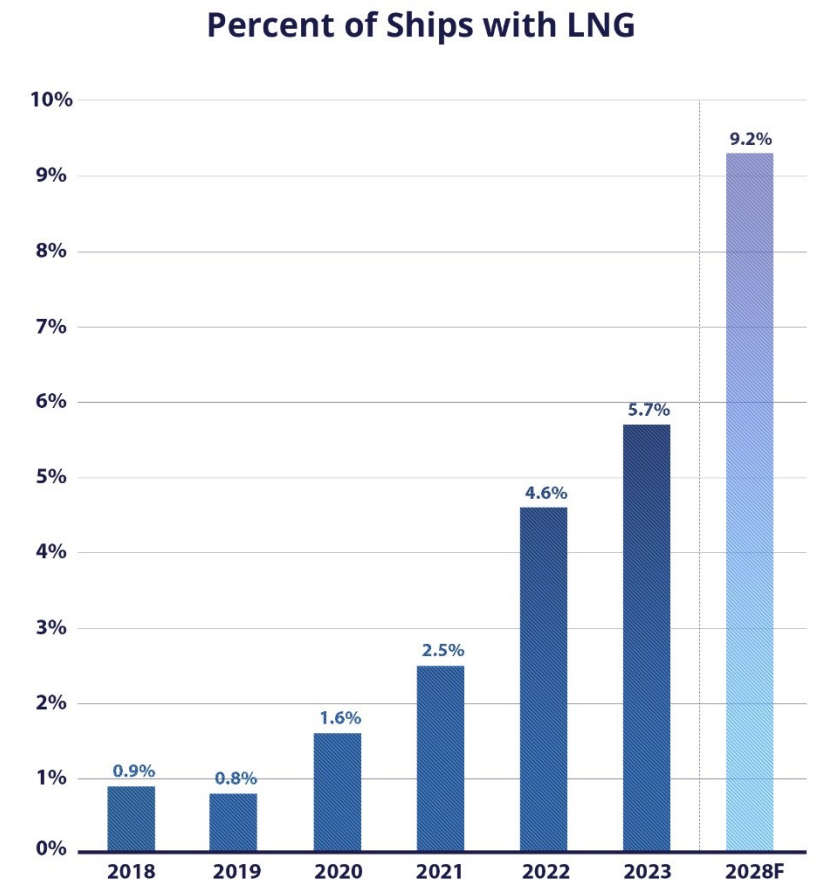
4. SDGsへの対応

4. 1 陸上給電装置 (SSE) の設置とLNG対応の現状と今後の見通し

- 2023年に就航している世界のクルーズ船のうち45.5%が陸上給電装置(SSE)に対応している。今後もSSEの設置は進み、2028年までに71.1%に設置される見通しである。
- LNG燃料のクルーズ船の割合も増加しており、2023年現在で5.7%を占めている。今後も増加することが予測され、2028年には9.2%を占める見通しである。



Source: CLIA Environmental Technologies & Practices Reports, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, and 2023 available at cruising.org
Shows percent of ships in CLIA fleet reporting into the ETP project by year of report published

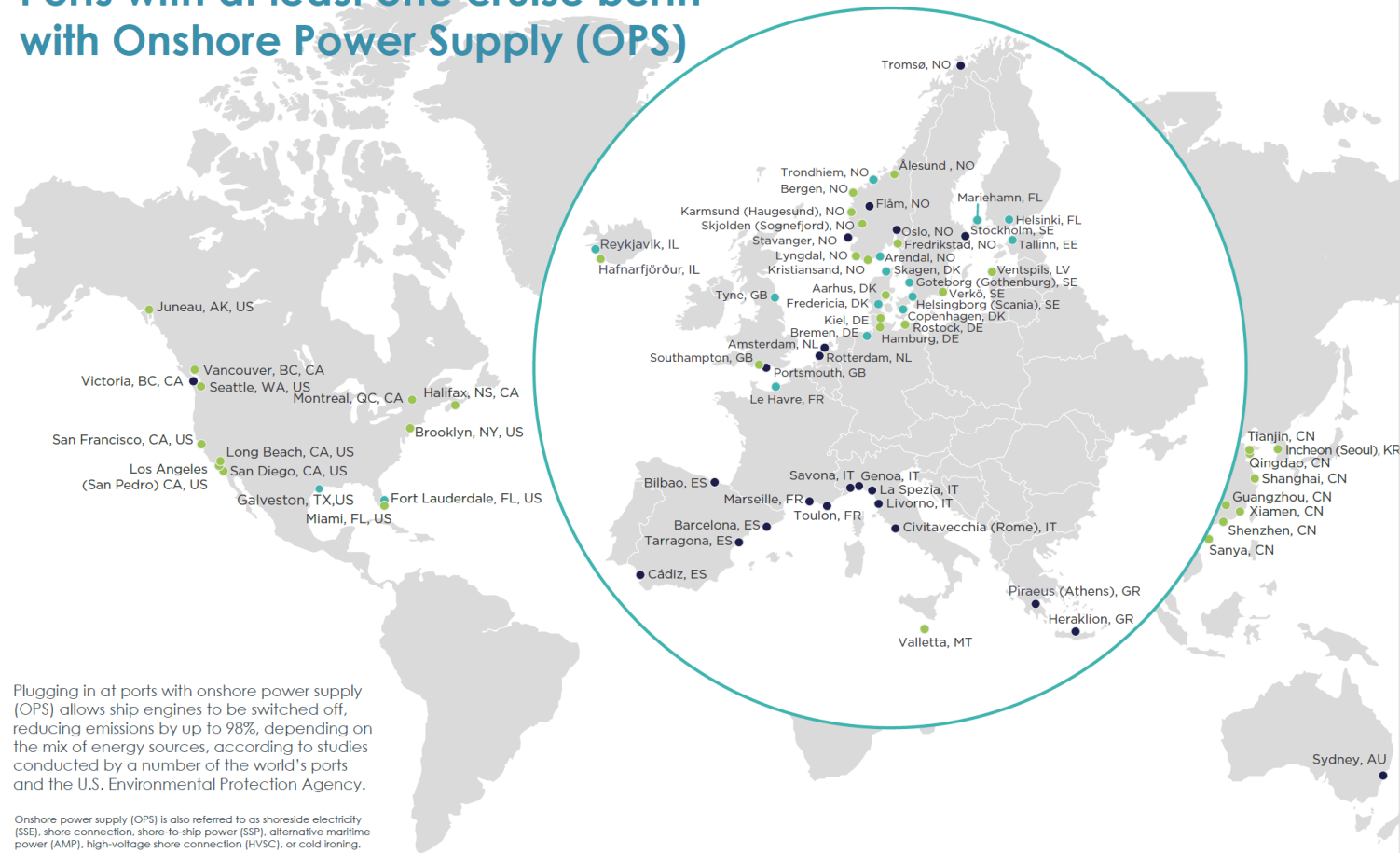


Source: CLIA Environmental Technologies & Practices Reports, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, and 2023 available at cruising.org
Shows percent of ships in CLIA fleet reporting into the ETP project by year of report published

4. 2 世界の港湾における陸上給電装置の設置状況と計画

• CLIAは、35港湾で陸上電力設備が稼働中、39港湾で整計画が整備中と発表。

Ports with at least one cruise berth with Onshore Power Supply (OPS)



ACTIVE 35

- CANADA Halifax, NS | Montreal, QC | Vancouver, BC
- CHINA Guangzhou | Qingdao | Sanya | Shanghai
Shenzhen | Tianjin | Xiamen
- DENMARK Aarhus
- GERMANY Hamburg | Kiel | Rostock
- ICELAND Hafnarfjörður
- LATVIA Ventspils
- MALTA Valletta
- NORWAY Ålesund | Bergen | Fredrikstad | Karlsund (Haugesund)
Kristiansand | Lyngdal | Skjolden (Sognefjord)
- SOUTH KOREA Incheon (Seoul)
- SWEDEN Verkö
- UK Southampton
- USA Brooklyn, NY | Juneau, AK | Long Beach, CA
Los Angeles (San Pedro), CA | Miami, FL | San Diego, CA
San Francisco, CA | Seattle, WA

FUNDED 23

- AUSTRALIA Sydney
- CANADA Victoria, BC
- FRANCE Marseille | Toulon
- GREECE Piraeus (Athens) | Heraklion
- ITALY Genoa | La Spezia | Livorno | Civitavecchia (Rome) | Savona
- NETHERLANDS Amsterdam | Rotterdam
- NORWAY Flåm | Oslo | Stavanger | Tromsø
- SPAIN Barcelona | Bilbao | Cádiz | Tarragona
- SWEDEN Stockholm
- UK Portsmouth

PLANNED 16

- DENMARK Copenhagen | Fredericia | Skagen
- ESTONIA Tallinn
- FINLAND Helsinki | Mariehamn
- FRANCE Le Havre
- GERMANY Bremen
- ICELAND Reykjavik
- NORWAY Arendal | Trondheim
- SWEDEN Goteborg (Gothenburg) | Helsingborg (Scania)
- UK Tyne
- USA Fort Lauderdale, FL | Galveston, TX

Source: CLIA port analysis (as of June 19, 2024)



Cruising.org | #WeAreCruise | CruiseInfoHub.com

【参考】海外港湾における環境問題への取組①

- 港湾における環境問題への取組は、海外クルーズの寄港地選考の重要なツールとなっている。

1. 陸上給電

停泊中のクルーズ船からの温室効果ガスの排出・大気汚染を抑制する方法として、陸上電力供給は有効な手段とされており、北米や欧州地域が先行している。

マイアミ港：

5つのクルーズバースで陸上電源の準備が完了、6/18供給開始。

https://www.wave.or.jp/cruise/cruisenews_2024/20240618_1.html

シアトル港：

今夏より3つのクルーズバースすべてで陸上電力が利用可能となり、2027年から陸電接続を義務付ける。

<https://www.cruise-mag.com/news/42762/>

バンクーバー港：

エコアクションプログラムを通じて陸上電力を使用する船会社に対して港湾使用料を最大75%割引する。

<https://www.portvancouver.com/environmental-protection-at-the-port-of-vancouver/climate-action-at-the-port-of-vancouver/shore-power/>

中国港湾：

中国当局は、2023年末までに国際航路就航のコンテナ船とクルーズ船に陸電供給を始め、2024年末までには陸電供給設備の設置率100%を目指す。

https://www.wave.or.jp/cruise/cruisenews_2023/20230907_1.html



写真：マイアミ港

【参考】海外港湾における環境問題への取組②

2. 低排出燃料の使用

“State of the Cruise Industry Report“によると、バイオ、LNG、合成LNG、メタノールなどの低排出燃料への変換機能を備えた推進技術開発が進んでおり、2028年までに売買される船の15%が蓄電池や燃料電池を搭載し、ハイブリッド発電が可能としている。

https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2024/2024-state-of-the-cruise-industry-report_updated-050824_web.ashx

3. その他持続可能性への取組

バンクーバー港:

クルーズ向けに実施される主要な環境プログラムには、陸上電源のほか、エコプログラム(クジラの重要な生息地域における減速または離脱)、エコアクションプログラム(代替燃料や低排出燃料の使用、陸電接続などに対する港湾使用料割引)、太平洋岸北西部からアラスカまでのクリーン回廊(クルーズ主導のゼロエミッショングリーン回廊)などがある。

<https://www.seatrade-cruise.com/news/port-vancouver-prepares-record-breaking-2024-cruise-season>

ドミニカ共和国:

カーニバル社が、アンバーコープクルーズセンターに太陽光発電所を開設、港のエネルギー需要の80%を供給する。

<https://www.seatrade-cruise.com/news/port-vancouver-prepares-record-breaking-2024-cruise-season>

その他、CLIA加盟の船社においては、高度排水処理システム(AWTS)、廃棄物の再利用と削減(廃棄物再利用や余熱の利用など)、海洋生物保護のための速度抑制や水中振動等低減するシステム、節水(船内での水の生産)、排気ガス浄化システム(EGCS)などの技術革新を導入している。

https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2024/2024-state-of-the-cruise-industry-report_updated-050824_web.ashx

⑤. DXの推進

⑤. 1 クルーズターミナルへのデジタル技術の導入

- クルーズ船の大型化に伴い、一度に上陸する旅客数の増加に対応するため、クルーズターミナルにおける荷物処理システム等のスマート化が求められている。
- システム導入にあたっては、空港のように業界で標準化をはかることが望ましいとされている。

DXに関するクルーズ市場の動き

ハンブルクのSeatrade
Cruise Europeにおいて
(2023年9月)

大型船で旅行する乗客数の増加と生体認証要件の増加がクルーズ港にとって課題となっており、スマートテクノロジーの使用はその解決の鍵となっている。
<https://www.seatrade-cruise.com/ports-destinations/cruise-industry-figures-weigh-using-ai-ports-during-seatrade-europe>

レオナルド／
フィンカンティエリ・
インフラストラクチャー
(2024年4月)

防衛、安全保障、航空宇宙の分野で活動するレオナルドと総合造船グループ企業のフィンカンティエリは、空港部門での成功と米国のデンバー空港での最近の荷物処理システムの導入に続き、マイアミの新しいMSCクルーズターミナルに高度な手荷物管理および仕分けシステムを導入する。
新しいシステムは、1日あたり3隻のクルーズ船と最大36,000人の旅行者の手荷物を同時に管理できるようにする。
<https://cruiseindustrynews.com/cruise-news/2024/04/leonardo-and-fincantieri-to-provide-baggage-handling-for-new-msc-terminal/>

