

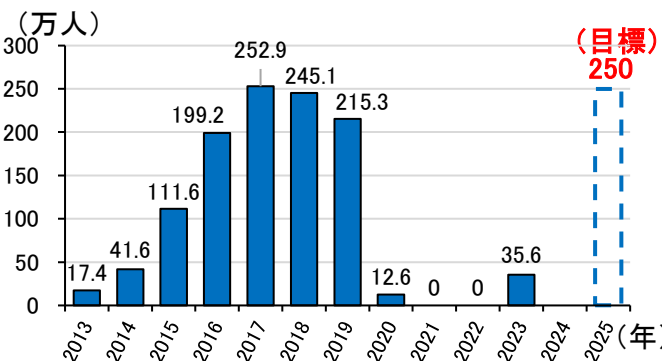
クルーズ行政の取組

令和7年2月7日

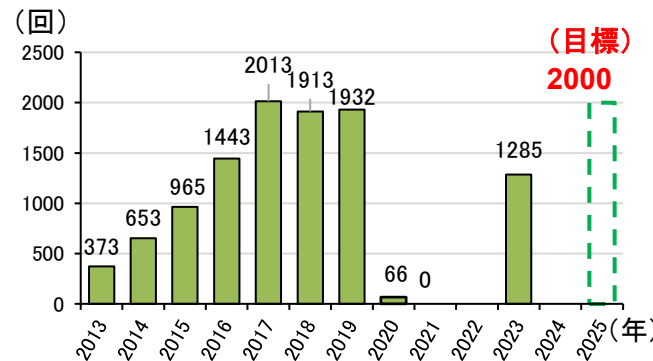
クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組

○日本におけるクルーズ再興に向け、安心してクルーズを楽しめる環境づくりを進め、訪日クルーズ旅客を令和7年にコロナ前ピーク水準の250万人まで回復させるとともに、外国クルーズ船の寄港回数がコロナ前ピーク水準の2,000回を超えることを目指した取組を推進する。また、地方誘客を進めるための外国クルーズ船が寄港する港湾数について、令和7年にコロナ前ピーク水準の67港を上回る100港とすることを目指して取り組む。

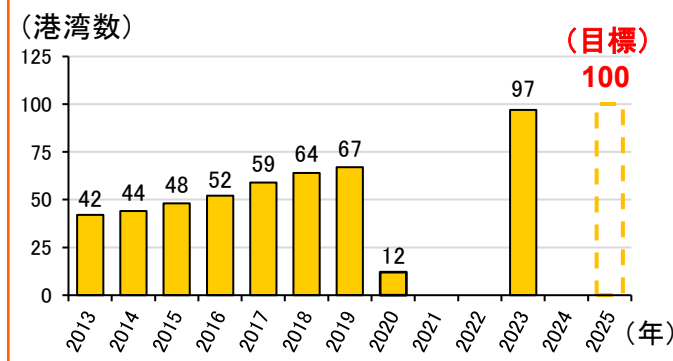
新たな目標値① 訪日クルーズ旅客数



新たな目標値② 外国クルーズ船の寄港回数



新たな目標値③ 外国クルーズ船が寄港する港湾数



目標の達成に向け実施する主な取組

ハード・ソフト両面からの支援

国際クルーズ旅客受入機能高度化事業

クルーズ旅客の利便性・安全性の向上に資する事業を支援

【補助対象経費】

- ①旅客上屋ありの港湾
旅客上屋等の改修や上屋にアクセスする屋根付き通路等の整備に係る経費
- ②旅客上屋なしの港湾
クルーズ船の一時寄港に必要な受入施設の整備(仮設のものを基本とする)に係る経費



旅客上屋の改修(舞鶴港)

クルーズ等訪日旅客の受入促進事業

クルーズ等訪日旅客の受入促進や、港湾周辺等の魅力向上を図る事業を支援

【補助対象経費】

- ・クルーズ船の受入体制の強化に要する経費
- ・クルーズ旅客等の満足度向上と地域経済効果の創出に要する経費
- ・クルーズ船寄港プロモーションに要する経費



FAMツアーの実施
(例:阿波「藍染め」の体験)

世界に誇る国際クルーズ拠点の形成

国が指定した港湾において、港湾管理者とクルーズ船社との間で、以下の内容の協定を締結できる制度等を創設

- 港湾管理者はクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める
- 船社は旅客施設を整備し、他社の使用も認める



八代港における国際クルーズ拠点

訪日プロモーション

全国クルーズ活性化会議と連携し、クルーズ船社、自治体等が参加する商談会の開催や国際展示会への出展を実施



国際展示会への出展

安心してクルーズを楽しめる環境づくり

ダイヤモンド・プリンセス号での新型コロナウイルス集団感染の事案を受け策定した、「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」(2020年9月18日)を基本とした、「国土交通省におけるクルーズの安全・安心の確保に係る最終とりまとめ」を公表(2023年9月11日)

最終とりまとめの主な内容

- ダイヤモンドプリンセス号事案への課題と対応、クルーズの段階的な再開、国交省が実施した具体的な措置を整理
- クルーズの安全・安心の確保に向けた今後のあり方として、関係者間の連携・連絡体制の強化や、既知の感染症・新たな感染症への対応、大規模集団感染発生時の追加的措置等を整理

クルーズ船寄港による地域経済効果の最大化

寄港地での消費を船内等で喚起するスキームを構築

寄港地の地方公共団体とクルーズ船社が連携し、寄港地での消費を船内等で喚起するスキームを構築

上質な寄港地観光造成

地元エキスパートの同行や解説、体験型観光を核とした寄港地観光ツアーの造成を促進

クルーズ船の多様化に対応した受入環境の課題

- 国際クルーズ運航再開後の傾向として、寄港するクルーズ船の多様化（船のサイズ・クラス等）が進んでおり、それぞれ対応する必要がでてきている。

①大型クルーズ船寄港に関する状況

■状況

- クルーズ船の大型化により、旅客上屋等において、一度に最大5000人規模の旅客の受入が必要。
- CIQ手続き等に数時間かかっており、旅客の満足度低下や寄港地観光の時間が十分に取れていない状況。
- 乗客が外で長時間待たされるなど、安全面でも課題。



＜旅客上屋での受入の様子＞



＜外で待つ旅客の様子＞

■必要な対応

- CIQ手続き等の円滑化を図るため、旅客上屋での適切な動線や規模の確保が必要。
- 旅客の安全性を確保するため、屋根付き通路など安全な動線の確保が必要。

②小型クルーズ船寄港に関する状況

■状況

- 小型のラグジュアリー、エクスペディション船の寄港が増加。
- 定番の寄港地以外へのニーズが高く、地方の貨物岸壁や離島などへの寄港が増加。
- 貨物岸壁や離島などでは、常設のクルーズ旅客の受入施設を有していないため、受入施設なし、もしくは仮設テント等で対応している。



＜貨物岸壁での受入の様子＞



＜地方港での受入の様子＞

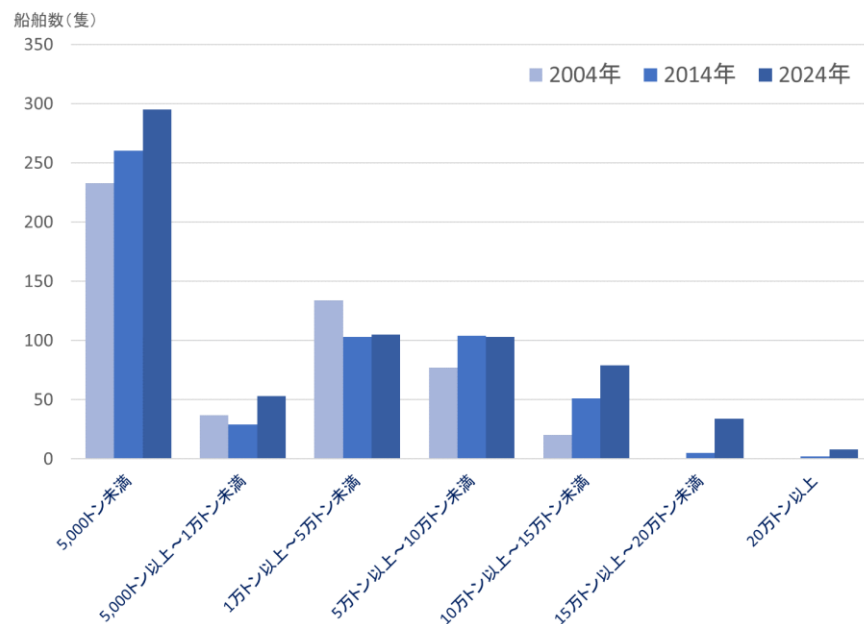
■必要な対応

- 旅客の安全性や乗下船の円滑化を図るため、仮設の受入施設の設置などが必要。

【背景】クルーズ船の多様化(二極化)の進展

- 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。

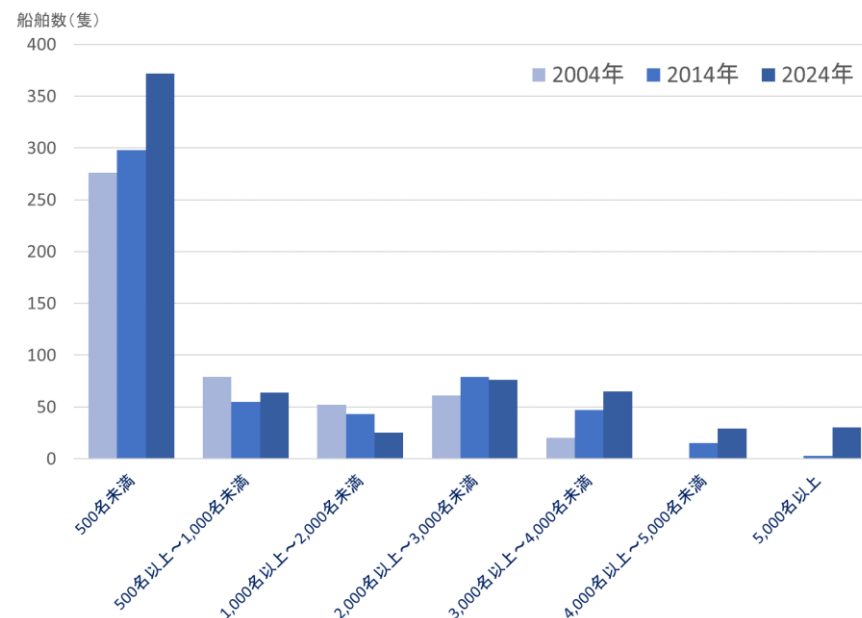
[総トン数 GT]



➤ 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

○ クルーズ旅客の利便性や安全性の向上を図るための事業を実施する者(地方公共団体又は民間事業者)に対し、その経費の一部を補助する。

事業概要

■補助対象経費

クルーズ旅客の利便性や安全性の向上を図るための以下の経費

①旅客上屋ありの港湾

旅客上屋等の改修や上屋にアクセスする屋根付き通路等の整備に係る経費

②旅客上屋なしの港湾

クルーズ船の一時寄港に必要な受入施設の整備(仮設のものを基本とする)に係る経費

■補助対象者

地方公共団体(港務局を含む。)又は民間事業者

■補助率

1/3以内

補助対象経費のイメージ

①旅客上屋ありの港湾

主に、C(税関検査)、I(出入国検査)、Q(検疫検査)を実施

旅客上屋等の改修

待合設備 空調設備 便所設備 荷物搬送設備

電源設備 内装の改修 旅客動線等の効率化、CIQスペースの確保

クルーズ船

屋根付き通路

旅客上屋ありの港湾

②旅客上屋なしの港湾

主に、C(税関検査)を実施

旅客待合所等(テント等)

便所設備

熱中症対策設備

クルーズ船

通船での上陸(離島の場合)

通船

旅客上屋なしの港湾

※仮設のものを基本とする

クルーズ船受入の様子

屋根付き通路

クルーズ船受入の様子

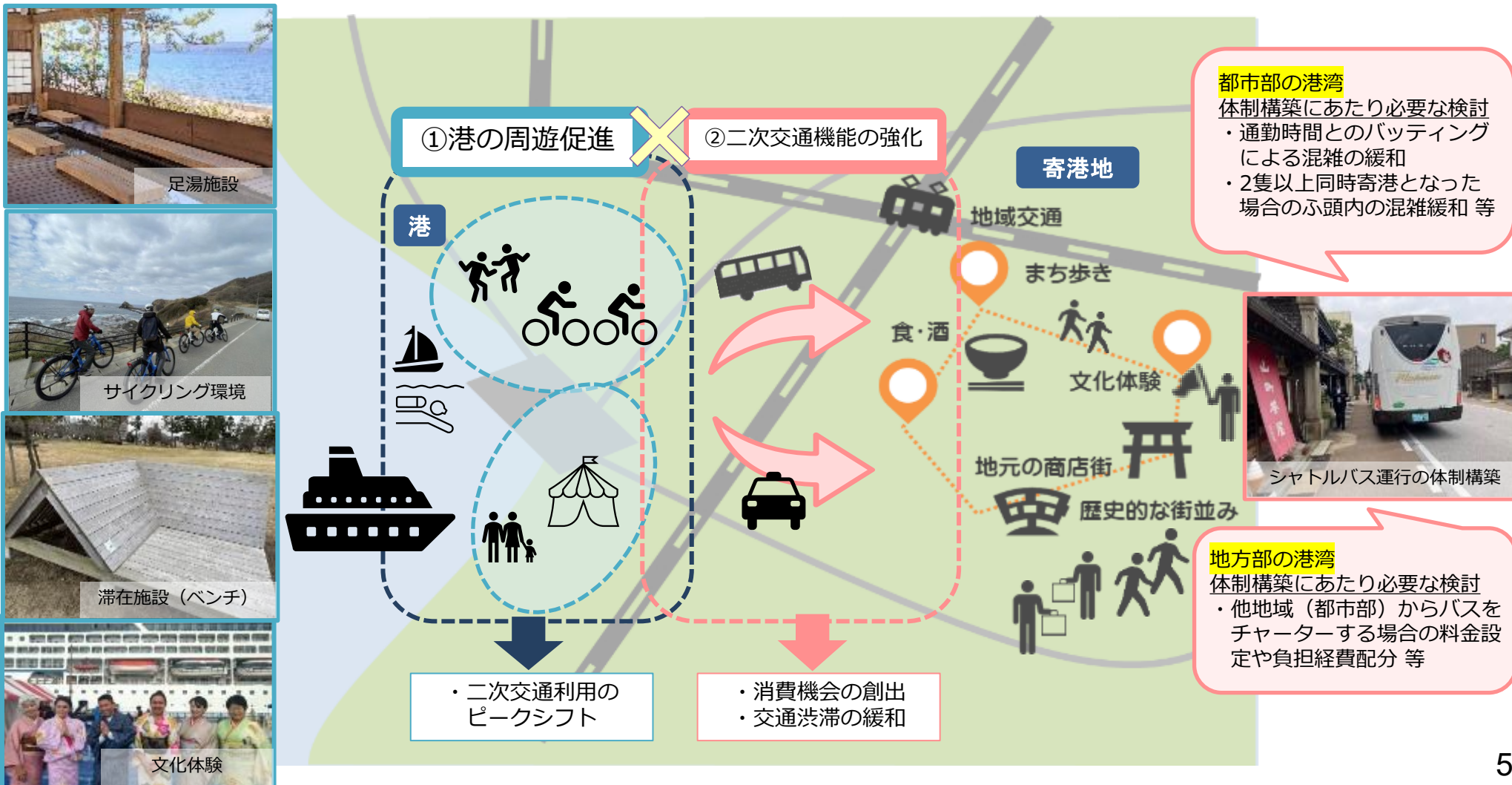
通船での上陸の様子

旅客待合所等(仮設)

4

クルーズ船寄港に伴うオーバーツーリズムへの対応(案)

- 現在、クルーズ船寄港時の問題として、二次交通不足による消費機会の喪失や、交通渋滞によるクルーズ旅客の満足度低下、観光地の混雑等が課題。
- こうした課題を解決し、持続可能なクルーズ振興の仕組みを創り出していくために、「港周辺の周遊促進」及び「二次交通機能の強化」を両面から進める必要がある。



クルーズ等訪日旅客の受入促進事業（令和7年度当初予算）（案）

クルーズ等訪日旅客の需要を確実に取り込み、我が国のクルーズ再興を目指すとともに、港湾周辺等の魅力向上を図るため、クルーズ船の受入体制の強化、クルーズ旅客等の満足度向上と地域経済効果の創出、クルーズ船寄港プロモーションに要する経費の一部を補助する。

補助対象経費

・ クルーズ船の受入体制強化

●クルーズ船受入に向けた安全対策

（例：船舶航行安全委員会の開催、安全性の現地確認、小規模港湾等における安全性確認 等）

●寄港地におけるクルーズ船受入体制の構築

（例：セミナー、船内見学会、訪日クルーズ旅客へのマナー啓発（動画作成・看板設置） 等）

●二次交通の負荷軽減に繋がる港の魅力向上に資する取組

（例：プロムナード、モニュメント、サイクリング施設、みなと周辺での食・文化体験、みなとオアシスのPR動画・HP等の作成 等）

・ クルーズ船寄港プロモーション

●新たなクルーズ船の誘致に向けた訪日クルーズプロモーション

（例：国際展示会の開催・出展、商談会の開催、デジタル媒体による情報発信 等）

・ クルーズ旅客等の満足度向上と地域経済効果の創出

●地場産品等の消費喚起

（例：船内レストランでの地元食材提供のスキーム構築 等）

●訪日外国人が楽しめる船内コンテンツのスキーム構築

（例：船内コンテンツの充実に向けたニーズ調査・商品開発・実証実験 等）

●上質な寄港地観光及び海上観光の造成（★）

（例：上質な寄港地観光プログラムの造成、海上観光ツアーの実証 等）

補助対象経費のイメージ



補助対象者

- ・ 港湾管理者
- ・ 地方公共団体
- ・ 民間事業者（登録DMO及び候補DMOを含む）
- ・ クルーズ振興のための地域の協議会等

補助率

- ・ 1／2以内

※（★）については、クルーズに関連した取組に限らず、港湾周辺等における訪日旅客の受入促進に係る事業も対象となる。

現状・課題

- 令和5年3月に国際クルーズの運航が本格的に再開されて以降、クルーズ船寄港時のバス等の二次輸送不足により、ツアーバスの確保が困難となり、乗客の満足度低下や経済効果拡大の機会損失に繋がっている状況。
- 今後の更なるクルーズ船寄港の増加が見込まれている中で、クルーズ船寄港時の二次輸送体制を確保するために、シャトルバスの活用が期待されるが、タクシー事業者との調整や経費分担等が課題となり、持続可能な仕組みづくりが進んでいない。
- 従って、本実証事業において関係者による協議会を設立し、適切なルートや採算のとれる料金設定や経費配分、運航本数、必要な施設等を検討し、現場での実証事業を行うことでシャトルバス活用による二次輸送体制の確保を進める。

事業内容

- 港湾管理者等を主体とし、二次輸送対応を目的とした協議体を設立
- クルーズ船寄港時におけるシャトルバス等運行の現地実証を実施し、効果的な運行の在り方を検証

検証項目

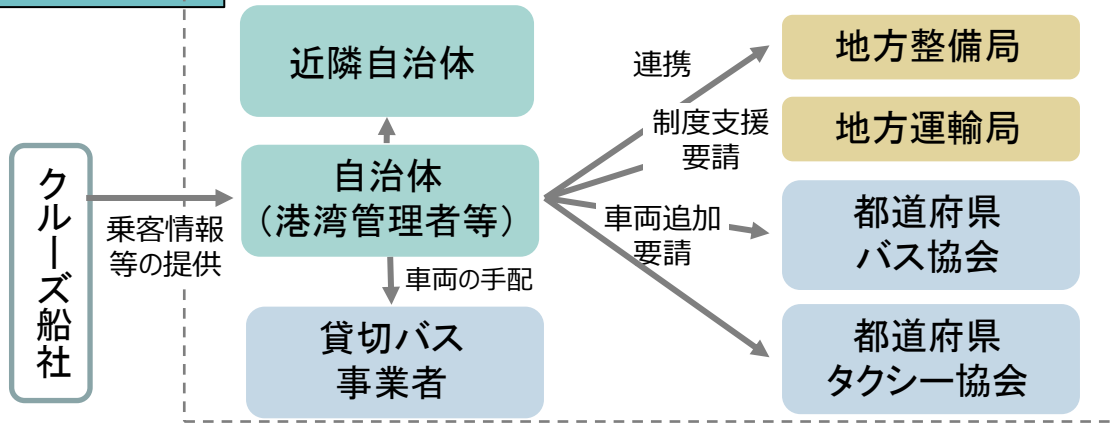
- ・ 広域のかつ簡易的な連絡体制構築のための協議会設立
- ・ 乗客負担や船会社負担などの経費分担の検討
- ・ 決済システムの試験導入

次年度以降に、全国の港湾に対して横展開を図ることにより、受入体制を確立

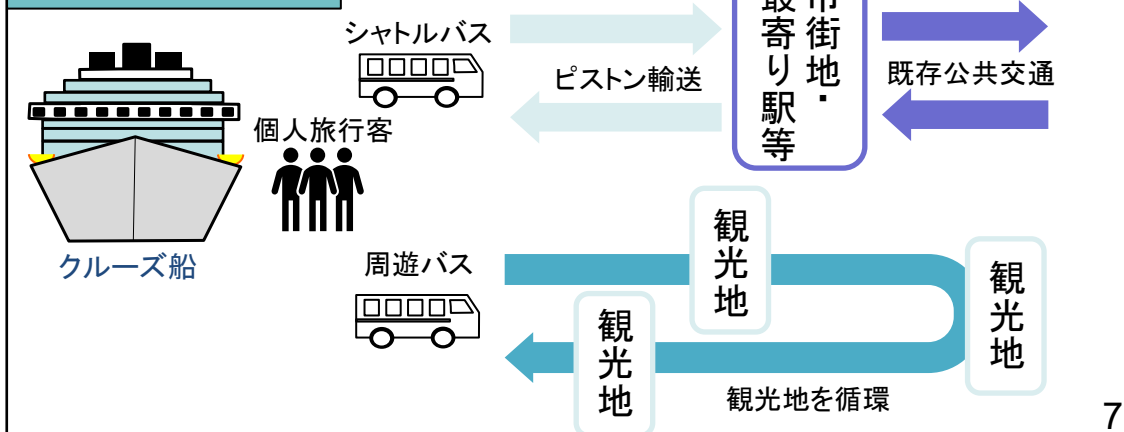
事業スキーム

- ・ 事業形態: 直轄事業
- ・ 実施主体: 国土交通省港湾局

事業イメージ



シャトルバス等の実証運行





「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの発足（令和6年11月25日）

▶ 目的

「交通空白」に係るお困りごとを抱える自治体、交通事業者と、様々な資源を持つ幅広い分野の企業・団体群の連携・協働体制を構築し、「交通空白」解消に向けて、「地域の足」・「観光の足」を確保するため、実効性かつ持続可能性のある取組を全国規模で推進する。

第2回 国土交通省「交通空白」解消本部 大臣発言（令和6年9月4日） 抄

年内のできるだけ早い時期に、例えば配車アプリやデータ活用などの技術やサービスを有する企業など、交通空白の解消に意欲と関心を持つ幅広い分野の民間企業などの参画を得て、官民連携プラットフォームを立ち上げてください。

▶ プラットフォーム会員

- 「交通空白」に係るお困りごとの解決に向け、幅広い分野の関係者との連携・協働に高い意欲をもつ自治体や交通事業者
- 全国各地の「交通空白」の解消に向け、自らが抱える人材・技術・サービス・ネットワークなどを活用した貢献に高い意欲を持つ企業または団体※ 等

※インバウンド、若者、女性、障がいをお持ちの方等の視点からの取組にも留意

▶ 主な取組

1 課題×ソリューションの マッチング

お困りごとを抱える自治体や交通事業者と、技術、サービス等のソリューションを持つパートナー企業との連携・協働を後押し

2 空白解消に向けた パイロットプロジェクト

全国共通のお困りごとについて、全国規模での解決を目指し、自治体、参加企業等が連携・協働して取り組む実証事業を展開

3 空白解消に向けた ナレッジの共有

交通空白にかかるナレッジの共有や、タクシー、乗合タクシー、公共/日本版ライドシェア等の活用促進に向けたセミナー等を実施

「交通空白」解消・官民連携プラットフォームの体制

- ▶発足時点で、計167者が参画。
- ▶都道府県や交通関係者のほか、商業・農業、エネルギー、金融・保険、福祉、教育、観光など多様な分野の関係者、また、大企業からスタートアップまで幅広い関係者が参画。
- ▶令和6年11月25日より、お困りごとを抱える市町村、交通事業者、パートナー企業等の公募開始。
(～令和7年1月24日)

1. プラットフォーム会員（発足時） 計167者

- (1) 自治体：47都道府県、全国知事会
- (2) 交通事業者：31社
- (3) 団体：30団体
- (4) パートナー企業：58社

2. 有識者アドバイザー

中村文彦 東京大学大学院新領域創成科学研究科 特任教授
 吉田 樹 福島大学人文社会学群経済経営学類 教授
 兼 前橋工科大学学術研究院 特任教授
 加藤博和 名古屋大学大学院環境学研究科 教授
 神田佑亮 呉工業高等専門学校環境都市工学分野 教授

3. 関係府省庁

内閣官房（新しい地方経済・生活環境創生本部事務局）、内閣府（地方創生推進事務局）、警察庁、こども家庭庁、デジタル庁、総務省、文部科学省、厚生労働省、農林水産省、経済産業省、環境省、金融庁

4. 事務局 国土交通省



**「交通空白」の解消に向けた
新しいチカラを創出**