

# 日本のクルーズ市場の裾野拡大と 将来に向けた成長のための課題と対応 (検討事項案)

# クルーズ旅行が提供する主な価値

## 日本の新たな産業・雇用の創出

- ✓ クルーズ旅行の発展により旅客の直接消費のみならず、クルーズ事業を支える施設整備や入港料、食材、船用品の仕入れ等に必要な産業立地が促され、それに伴う雇用の創出等も見込まれる事で、日本経済に貢献。
- ✓ クルーズ船の発着地としての拠点化が進むと、そうした産業集積が大きく期待され、日本のクルーズ産業の成長に大きく貢献する可能性を有する。

## 観光立国への貢献

- ✓ クルーズはホテルだけでなく、レストラン、アミューズメント、スポーツ、イベント等が一体となって、非日常体験を提供。それ自体が貴重な観光資源。さらに、海そのものを観光資源とすることに貢献。
- ✓ 多様な移動手段の提供に貢献することや、移動と滞在が同時に可能であることを通じ、むしろオーバーツーリズムの軽減に貢献する一面もある。
- ✓ これまでに発展してきた各地寄港型のクルーズに加え、クルーズそのものを楽しむ「動くテーマパーク」型のクルーズ旅行を掘り起こして行く余地がある。

## 海事振興への貢献

- ✓ 四面環海の我が国において、多くの観光客の海に対する理解を深める機会を提供し、海事教育の浸透に貢献。
- ✓ 日本籍のクルーズ船が普及することで、我が国の船員等の活躍機会が拡大し、関連産業を含めて海事クラスター全体の振興に寄与。

## 地域活性化

- ✓ クルーズ旅行の経済効果を日本各地へ波及。地域にとっても「クルーズがある風景」が形成され、にぎわいの創出に貢献。

## 国際交流の促進

- ✓ 船の空間を一定期間共有することで、旅客同士の国際的な交流のきっかけが生まれ、国際相互理解の向上に貢献。

## 非常時等における機能提供

- ✓ クルーズの機動性を生かし、非常時に必要とされる地域において、輸送機関及び滞在施設としての機能の提供が可能。
- ✓ 非常時以外にも、一時的イベント等で滞在施設が不足する場合に、補完的なリソースの提供が可能。

## 新たなワークスタイルの提供

- ✓ クルーズの滞在環境がワーケーションに向いており、新たなワークスタイルの提供を通じた働き方改革に貢献。

# 我が国の海事産業について(海事クラスター)

○我が国でのクルーズ船の建造・運航は、海事クラスター全体の底上げに貢献が期待できる。

## 海運業

	外航※ (2022年度)	内航 (2022年度)
産業規模(兆円)	7.6	1.2
運航隻数(隻)	2,206	7,360
事業者数(事業者)	179	3,729

※ONE (日本郵船、商船三井及び川崎汽船の定期コンテナ船事業の統合会社) 含む。

約74%が日本関係船舶※

船舶の約73%を国内調達※

※2023年竣工船  
(隻数ベース)

安定的な供給

## 造船・船用工業

	造船業 (2022年度)	船用工業 (2021年)暦年
従業員(万人)	6.7※	4.6
産業規模(兆円)	2.9	0.9
事業者数(事業者)	900	約1,000

※外国人技能者約4,600人を含む。

## 船員

内航 2.9万人 (2023年10月末時点)  
 外航 日本人 0.2万人 (2023年10月時点)  
 外国人 5.4万人 (2023年7月時点)

### 船員の育成

- (独)海技教育機構
  - ・座学 (8校 定員405人) (2024年4月時点)
  - ・乗船実習 (練習船5隻)
- 商船系大学・高専
  - ・座学 (7校 定員360人)

金融機関  
地方銀行、信用金庫  
都市銀行、ほか

港湾運送業

倉庫・物流

商社

人材派遣

損保会社

大学等教育機関

ブローカー、コンサル

卸売・小売

鉄鋼

製紙・パルプ

自動車

穀物

石油

家電

電気・ガス

非鉄金属

- クルーズ船の寄港による経済効果は、旅客の直接消費によるものだけでなく、関連産業における生産や雇用の誘発も含まれる。
- さらに、発着地拠点においては経済効果が高く、寄港地の約10倍に達するとの試算もある。

## 経済波及効果

### 直接効果

クルーズ客により寄港地及びその周辺に観光消費が発生（例：飲食、土産品購入、ツアー参加など）

### 1次間接効果

観光消費の発生により、原材料購入等を通じ、関連産業の生産を誘発

### 2次間接効果

直接・第1次波及効果の発生による雇用者所得の増加から、消費支出が増加し、関連産業の生産を誘発

※出典：クルーズ振興を通じた地方創生（港湾局、H27）

## 母港化（拠点港）の効果

### ①経済波及効果

**寄港地である場合の約10倍**の経済効果

経済効果：年間約207億円

税 収：年間約 25億円

※大阪港を母港とした乗船客2500人のクルーズ客船が1回/週航行したケースを試算  
また、母港となると入港回数の増加が見込まれる

### ②観光都市としての世界への発信力の強化

- ・大阪の世界プロモーション旗記、都市ブランドの向上（大阪から世界へクルーズ客船が就航しているという魅力）
- ・シビックプライドの醸成

※出典：クルーズ客船母港化構想（大阪府、H24）

## 直近の動向

2028年に運航開始予定のディズニークルーズにおいても、東京港を主要な発着拠点とすることを発表しており、東京臨海副都心地域における賑わいづくりをはじめとする経済の活性化や同地域の魅力・ブランドイメージの向上に関する事などについて東京都と連携して実施することとしている。

# 「海に親しむ」商品造成の例

- 四面環海の我が国にとって、クルーズ旅行は「海に親しむ」きっかけとなるまたとない機会。  
これにより、海によって支えられているという、我が国が置かれた状況を多くの旅客が体感することが可能。
- クルーズ事業者においても、旅程においてそのような機会を提供する商品造成を行っている。

## 大型クルーズ船「にっぽん丸」が佐伯港に寄港 乗船客は観光や進水式など楽しむ

大型クルーズ客船「にっぽん丸」(2万2472トン)が8日、大分県佐伯市の佐伯港に寄港した。2021年以来4度目で、市民らが乗船客約350人を温かく出迎えるとともに、佐伯の魅力を紹介した。

船は午前8時ごろに女島岸壁に着いた。鶴岡八幡太鼓の演奏で出迎えた後、港で記念セレモニーがあり、田中利明市長が「ゆっくりと佐伯を堪能してください」と歓迎あいさつ。仲田敬一船長に特製の紅白餅を贈った。

乗船客の多くは下船して佐伯を満喫。港に設けられたマルシェ、バスツアーでの市内観光、**佐伯重工業(市内鶴谷町)のばら積み貨物船(4万トン)の進水式見学などを楽しんだ。**

船は横浜発着の4泊5日のクルージング「初春の宝船」の途中で、同日夕に佐伯港を離れた。



佐伯港に入港する「にっぽん丸」

(出典)2025年1月10日 大分合同新聞

## 建造中の「飛鳥Ⅲ」に会いに行く！ 「飛鳥Ⅱ 2024年世界一周クルーズ」での 特別企画をご紹介します。

5月21日、ドイツ・ハンブルクから「飛鳥Ⅱ」のランドツアーとして**パペンブルク、マイヤーベルフトを訪れるツアーが催されました。建造中の「飛鳥Ⅲ」に会いに行くという、またとない機会。**

造船所が行っている通常の見学ツアーでは入れないエリアを巡った「飛鳥Ⅱ」の「世界一周クルーズ」だからできた特別なツアーをレポートします。

お客様がマイヤーベルフトに到着後、まずビジターセンターの試写室でマイヤーベルフトの歴史や、「飛鳥Ⅲ」の建造状況についてご紹介。さすが、ドイツまで見学に来られたお客様。郵船クルーズの現地駐在オフィススタッフの説明に大変興味深く聞かれました。展示ブースに移動すれば、造船所で建造されたモデルシップがずらりと展示されていて、船好きのお客様は夢中で写真撮影。別の建屋では建造中の他船を見学されました。…(後略)



(出典)ASUKA CRUISEホームページ A-TIMES

- 国際クルーズが本格再開して2年目となり、外国クルーズ船の寄港回数2,000回を超えること等の観光立国推進基本計画の目標達成のためには、クルーズ旅客の満足度を向上させリピート寄港を含めた寄港誘致の取り組みが重要である。また、クルーズ船寄港時の円滑かつ安全な乗下船が課題となっている。
- そこで、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上に向け、クルーズ旅客受入施設を港湾管理者等が整備する際の活用を想定した「クルーズ旅客の受入機能高度化に関するガイドライン」を策定する。

## 検討会の概要

### ■ 検討項目

- ① クルーズターミナル(旅客上屋)が有る場合の旅客動線のあり方
- ② クルーズターミナル(旅客上屋)が無い場合の旅客動線のあり方
- ③ 二次交通としての小型船利用促進に向けた旅客動線の在り方
- ④ クルーズ旅客の円滑かつ安全な受入機能及び必要な施設

### ■ 構成委員

- ・学識有識者
- ・関係団体(クルーズ関係業界団体、全国クルーズ活性化会議等)
- ・行政関係者(CIQ関係省庁、海事局・港湾局、国総研)



第1回検討会  
(2024/5/20開催)



第2回検討会  
(2024/9/11開催)



第3回検討会  
(2025/2/7開催)

## ガイドラインの作成方針

クルーズ船の寄港パターン、ターミナルの有無を元に4パターンに分類し、必要な機能・施設等について整理

### ■ ガイドライン構成の概要(一例)

		(分類1): 寄港パターン	発着港／ ファースト・ラストポート		寄港港		解説
			あり	なし	あり	なし	
項目(一例)	旅客ターミナル施設	待合スペース	○	○	○	○	必要な機能・施設、留意事項等を記載
		CIQスペース	○	○	△	△	
		保安検査	○	○	—	—	
		荷物預入スペース	○	○	—	—	
	旅客動線円滑化	移動式ボーディングブリッジ	○	—	○	—	
		屋根付き通路	○	—	○	—	
		案内サインの多言語化	○	○	○	○	
	海上二次交通への接続	待合(旅客受入施設内部)	○	—	○	—	
		移動(受入施設～棧橋)	○	○	○	○	
		乗船(棧橋)	○	○	○	○	

○ 日本のクルーズ産業発展のためには、カジュアルなスタイルからラグジュアリーまで、総合的に振興を図ることが必要。下記の傾向・視点を踏まえセグメントごとに、裾野拡大のために取り得る方策の検討を進めてはどうか。

## (1) コロナ禍後のクルーズ市場に対する現状の評価

- 2024年はコロナ禍からの回復が本格化。
- コロナ禍前との比較では、ラグジュアリーや探検クルーズ等の寄港が増加傾向。
- 邦船は、2025年までに4隻体制となるのを皮切りに、供給能力が増。2028年度には、邦船としては大型船であるディズニークルーズラインが就航予定。
- 世界のクルーズ人口は、2027年には2023年比で125%への増加が予想。同期間におけるキャパシティの伸率(114%)を上回る見込み。
- こうしたことを踏まえ、2025年時点及び2030年頃における市場規模の見込みや目標の設定を検討。

## (3) クルーズ未経験者等に対する訴求方策

- 周遊型の企画旅行としてのクルーズだけでなく、FIT型旅行への組み込み、移動手段としての利用を促せないか。
- 初心者や現役世代の参加機会をより見込めるショートクルーズの促進が必要。フライ&クルーズ市場の伸長が鍵であることに加え、大都市圏発の商品については、新造船導入等を契機に、邦船社の積極的役割を期待。
- クルーズ旅行へ呼び込む入口として、長距離フェリーや国際フェリーの役割に注目。クルーズとフェリーの協調を図れないか。
- クルーズ体験に気軽に触れられる機会の提供の重要性。船内見学会や船内滞在イベント、湾内クルージング、モニターツアー等の機会を幅広く提供できないか。

## (2) クルーズ旅行に対する利用者意識の把握と分析

- 日本人未経験層では、価格が手頃、短期間の行程、ドレスコードの緩さ、若者向け商品などを要望。
- 日本人経験層は、知人紹介や旅行会社を通じて参加、船内サービスを嗜好する傾向で、経験したクルーズより長期間・豪華なクラスへの再訪を希望。外国人経験層は、寄港地観光を嗜好するほか、日本人と同様の再訪意向あり。
- コロナ禍を経て、こうした傾向の変化につき、関係者ヒアリング等を通じて把握。
- クルーズ旅行のコア的価値(非日常体験等)の高度化・多様化を図りつつ、体験の敷居が高いという課題に対し、市場の間口や裾野を広げていく必要。

## (4) 観光立国と両立したクルーズ市場の発展のあり方

- 観光立国推進基本計画(令和5年3月31日閣議決定)は、観光の質的向上のため「持続可能な観光」「消費額拡大」「地方誘客促進」を企図。
- クルーズ旅行そのものを楽しむ「動くテーマパーク」型の旅行スタイルを掘り起こし、日本のクルーズ産業を新たなステージへ昇華するために何が必要か。
- クルーズの発着地拠点における経済効果にも着目し、拠点の集約化等を踏まえたネットワーク化を図れないか。
- サービスの磨き込みによる高付加価値化を期待。また、商品の造成内容が似通っているとの指摘。船内外のサービス多様化により、これまでにない体験を提供する独創的な商品造成など、差別化が進むことが望ましい。