

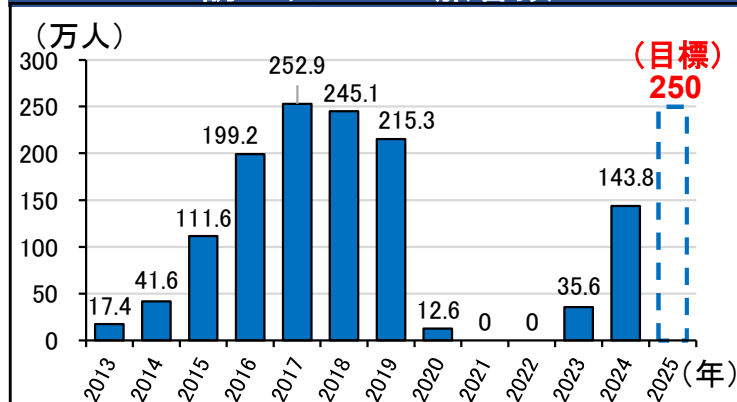
クルーズの最近の動向について

令和7年3月11日
国土交通省港湾局

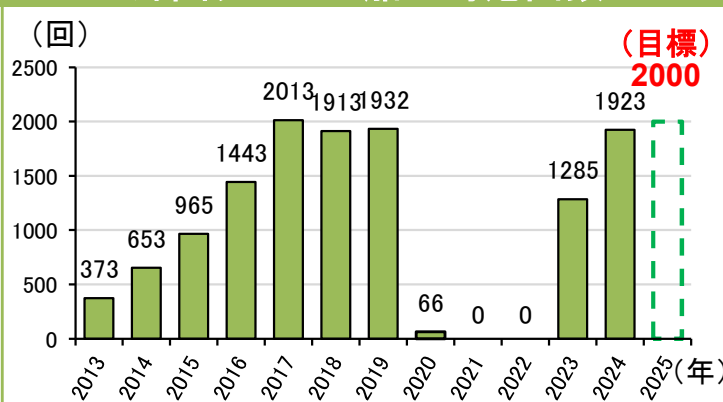
クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組

○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。

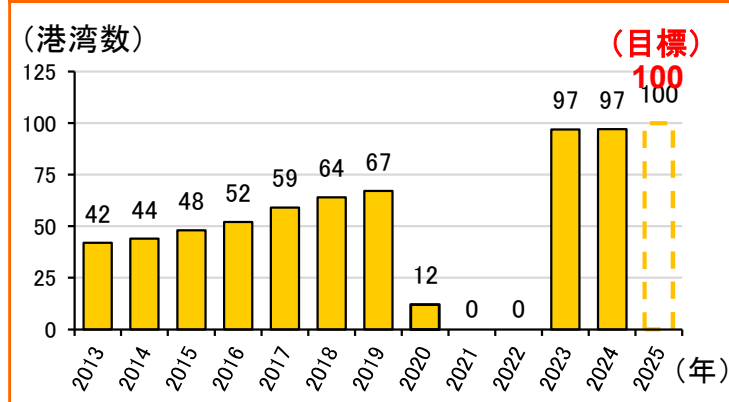
新たな目標値① 訪日クルーズ旅客数



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

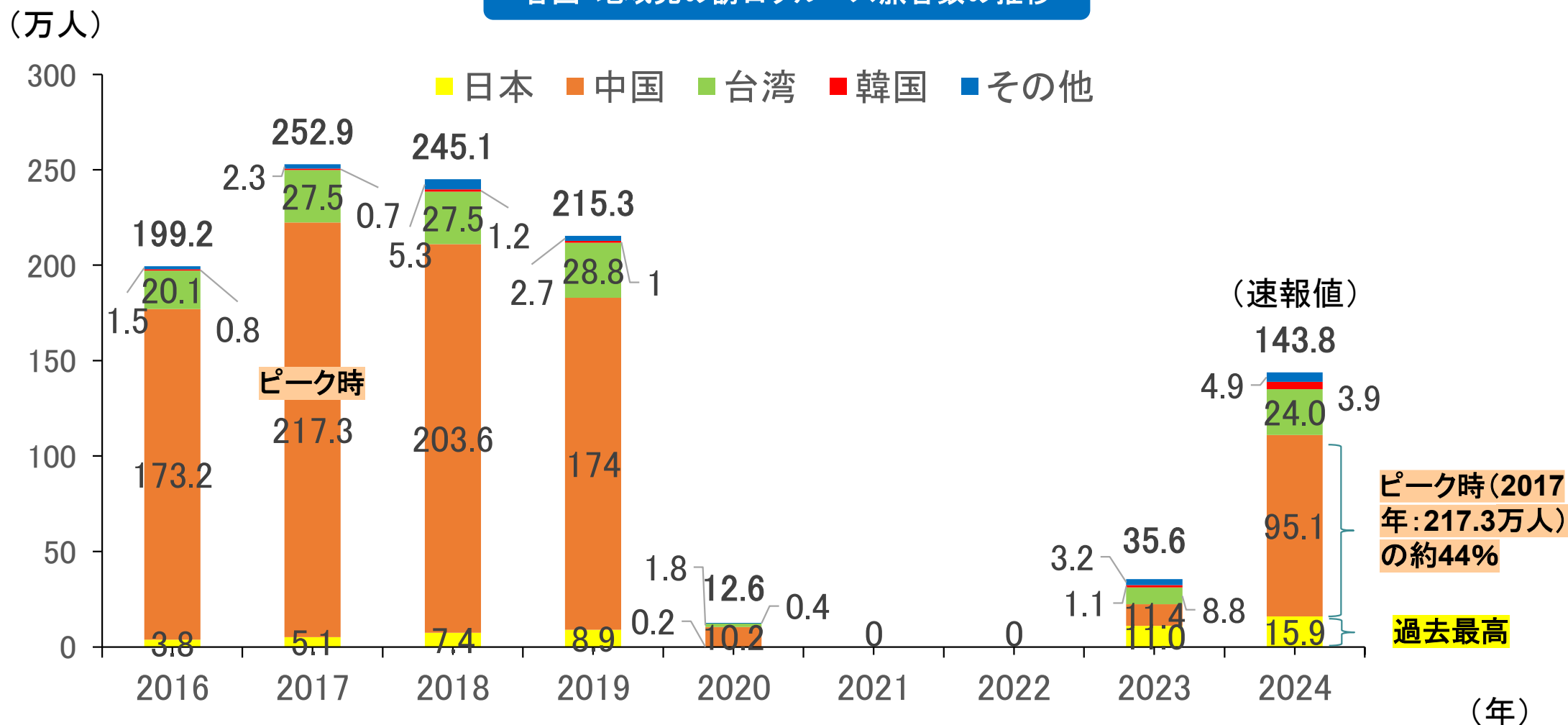
上質な寄港地観光造成

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

各国・地域発の訪日クルーズ旅客数

- コロナ前には訪日クルーズ旅客数の全体の8割強を占めていた中国発クルーズは、ピーク時(2017年:217.3万人)の約44%(95.1万人)にとどまっており、回復が遅れている。
- 一方、日本発クルーズによる訪日クルーズ旅客数は、過去最高を記録しており、こうしたクルーズ船は、主に日本の港を発着港として全国の港を周遊しているため、経済効果が全国に波及している。

各国・地域発の訪日クルーズ旅客数の推移



注) 出入国在留管理庁の集計による外国人入国者数で概数(乗員除く)。

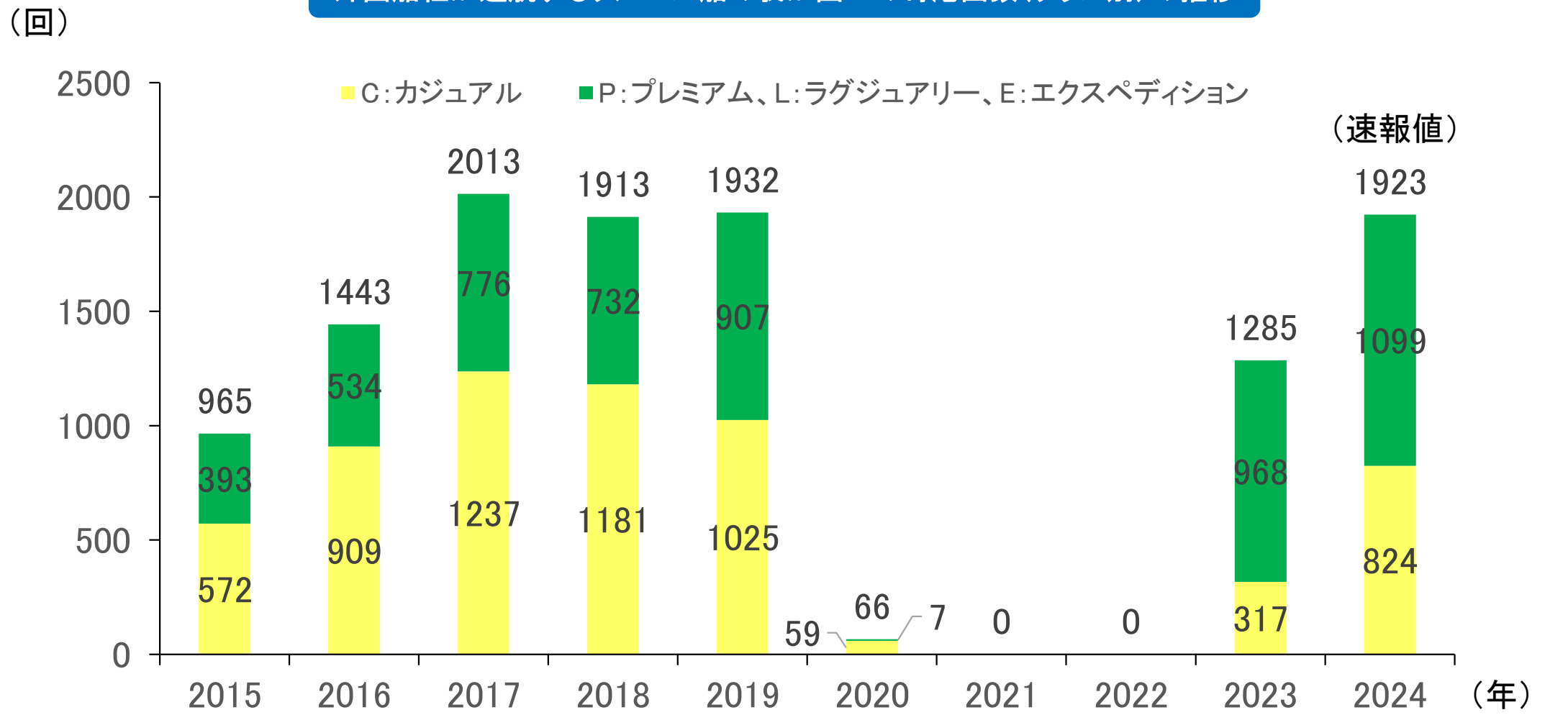
1回のクルーズで複数の港に寄港するクルーズ船の外国人旅客についても、(各港で重複して計上するのではなく)1人の入国として計上している。



外国船社が運航するクルーズ船の我が国への寄港回数(クラス別)

- コロナ前は、主に中国などを発着するカジュアルクラスのクルーズ船の寄港が多数を占めていたが、コロナ後は高価格帯(プレミアム、ラグジュアリー、エクスペディションクラス)の小型クルーズ船の寄港が増加しており、地方の港湾への寄港も増加している。
- 加えて2024年には、カジュアルクラスのクルーズ船の寄港回数の回復も進みつつある。

外国船社が運航するクルーズ船の我が国への寄港回数(クラス別)の推移



注) ※「cruise industry news」等をもとにクラスを分類。

トピック①(邦船社による投資の拡大)

- 郵船クルーズ(株)と商船三井クルーズ(株)は、購入船や新造船の予定があり、船の増加による寄港可能性の拡大が見込まれる。



飛鳥Ⅲ (イメージCG)



MITSUI OCEAN FUJI

船社	郵船クルーズ	商船三井クルーズ		
船名	飛鳥Ⅲ	MITSUI OCEAN FUJI	購入船 (Mitsui Ocean Fujiと同型)	新造船
総トン数	52,200トン	32,477トン	32,477トン	35,000トン級
乗客定員	744人	458人	458人	—
その他	・日本初のLNG燃料クルーズ船 ・「飛鳥Ⅱ」と2隻体制で運航 ・2025年7月の就航を予定	・2023年3月に購入 ・2024年12月から就航開始	・2025年3月に購入 ・2026年後半から就航を予定	・2028年以降就航を予定

トピック②(寄港船舶の大型化)

- MSCクルーズは、2023年にこれまで日本に入港したクルーズとして過去最大級となるサイズの船舶を投入し、2024年も多くのクルーズツアーを実施。
- 日本発着クルーズの船舶大型化傾向により、岸壁やクルーズターミナル等の受入れ施設の大型船への対応需要が高まると考えられる。



船社	MSCクルーズ
船名	MSCベリッシマ
総トン数	171,598トン
乗客定員	5,655人
これまでの 運航	• 2023年は4月から横浜に入港し、自主運航6本、チャータークルーズ13本を実施した
2024年 4月～10月	• GW(横浜発着): 神戸、高知、鹿児島、那覇等 • 秋(東京発着): 室蘭、酒田、金沢、八代、高知、大阪等
2024年11月 ～2025年1月	• 基隆(台湾)、石垣、那覇、宮古島等

出典: MSCクルーズHP

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。

- 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
(分類2): ターミナルの有無			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～桟橋)	○	○	○	○		
	乗船(桟橋)	○	○	○	○		

7