

令和 8 年 7 月 15 日
港湾局産業港湾課

クルーズ船寄港に伴う経済効果を「見える化」

～ 平均消費額 約 22,000 円/人、港湾管理者による経済効果の推計が可能に ～

国土交通省港湾局では、18 隻のクルーズ船の乗客に対して網羅的なアンケート調査を実施し、クルーズ船のクラス別、外国人・日本人別の寄港地における乗客 1 人当たりの平均消費額等を算出しました。これにより、港湾管理者等において自港に寄港したクルーズ船の情報から、平均的なクルーズ船寄港による経済効果（直接効果）の推計が可能となります。また、クルーズ船の滞在時間が長い程、消費額が大きくなることを確認できたことから、今後、消費額の増加を図るため、効率的な乗下船や二次交通との円滑な接続等、乗客の滞在時間を長くする取組等を重点的に実施します。

1. 調査期間：2025 年 8 月～12 月

2. 乗客への主なアンケート内容

- ① クルーズ船の乗客の消費額（クルーズ船クラス別、寄港地・発着地別、日本人・外国人別）
- ② クルーズ船の船員の消費額（クルーズ船クラス別、寄港地・発着地別）
- ③ 入港料等、クルーズ船が寄港する港湾で必要となる経費（船舶代理店等へのヒアリング）

3. 主な調査結果（詳細は別紙）

- ① 日本人と外国人別に見ると、外国人の消費額が大きくなっており、特に寄港地と比較して発着地での外国人の平均消費額が非常に大きかった。これは、日本周遊クルーズの乗船のために、外国人が飛行機で日本に入出国する場合、クルーズ前後の観光消費や宿泊料金が大きいと考えられる。
- ② クルーズ船のクラス別、乗客の日本人または外国人別の平均消費額とともに、船員のクラス別の平均消費額やクルーズ船の港湾での必要経費の平均支出額が算定されたことから、各港湾管理者において、寄港したクルーズ船の情報に基づき、平均的なクルーズ船寄港による経済効果（直接効果）の推計が可能となった。
- ③ クルーズ船の滞在時間が 1 時間増加すると、平均約 900 円の消費額の増加が確認できた。
- ④ ラグジュアリー船やエクスペディション船の乗客は、ツアー参加率が高い上、相対的に高額なツアーへの参加も多く、平均的な消費額が大きくなる傾向がある。
- ⑤ 令和 8 年 3 月に閣議決定された観光立国推進基本計画（第 5 次）において、「2030 年までにクルーズ旅客の 1 人・1 寄港地当たりの平均消費額を 2025 年の 1.5 倍」を掲げており、本調査の結果から目標消費額は約 33,000 円（2025 年約 22,000 円）となる。

4. 今後の取組方針

消費額の目標達成に向け、「円滑かつ安全な乗下船」、「CIQ 手続き時間短縮のための受入施設の整備」や「二次交通確保の取組」といった寄港地滞在時間の確保方策とともに、良質なツアーの形成に向けた取組を重点的に実施する。

【問い合わせ先】

港湾局産業港湾課 石倉、久保、坂井
（代表）03-5253-8111
（内線 46-424、46-435、46-422）
（直通）03-5253-8673

クルーズ船寄港に伴う経済効果

令和8年7月15日

経済効果アンケート調査対象船舶

- 2025年8月～12月に寄港したクルーズ船について、日本発着船のクラス・乗客の国籍を踏まえ、合計18隻のクルーズ船を抽出し、乗客や船員の消費に関するアンケート調査を実施した。
- アンケートの内容は、属性等の基本情報と消費額であり、寄港地においては、消費額と参加ツアー料金、発着地においてはクルーズの乗船・下船の前後日の宿泊費※¹と消費額を設問とした。
- 入港料等、寄港する港湾で必要となる経費について、確認可能なもの※²を船舶代理店等から把握した。

※¹ 国内や海外からの移動のための飛行機代は含まない

※² 港湾使用料：入港料、岸壁使用料、ターミナル使用料、入出港費用：水先人費用、曳船費用、綱取放作業費用、エスコートボート費用、警戒船費用

発着国	クラス	主な乗客（国籍）	
日本	カジュアル船・プレミアム船 (略記：CP)	日本人	・・・ 4 隻分
		外国人	・・・ 4 隻分
	ラグジュアリー船・エクスペディション船 (略記：LE)	日本人	・・・ 5 隻分
		外国人	・・・ 5 隻分

平均消費額の算出方法

- 日本発着のクルーズ船の乗客 1 人・1 寄港地当たりの平均消費額については、今回のアンケート調査等により、ツアー参加費を含めてクルーズ船のクラス別・国籍別に算出した。
- 海外発着のクルーズ船の乗客 1 人・1 寄港地当たりの平均消費額については、観光庁のインバウンド消費動向調査の結果を活用して算出した。

○日本発着のクルーズ船乗船客の平均消費額(日本人・外国人)について

- ①消費額の合計、②ツアー参加費の合計、③アンケート回答人数

$$\text{平均消費額(ツアー含む)} = (\text{①} + \text{②}) \div \text{③}$$

※①～③いずれも今回のアンケート調査の結果

○海外発着のクルーズ船乗船客の平均消費額(外国人)について

- ④ツアーを除く消費額の合計：2025年観光庁のインバウンド消費動向調査における船舶観光上陸許可を得た訪日外国人による消費額総額
- ⑤日本各港の下船乗客の合計：
クルーズ船毎の「船舶観光上陸許可人数※¹ × 下船率※² × 日本寄港地数」の総和
- ⑥ツアーによる平均消費額：② ÷ ③ × 下船率※²

$$\text{平均消費額(ツアー含む)} = \text{④} \div \text{⑤} + \text{⑥}$$

※¹：2025年出入国在留管理庁の集計

※²：今回のヒアリング結果（CP:100%、LE:90%）



寄港地におけるオプションツアーの参加率と平均価格

- 船社へのヒアリングにより把握した寄港地におけるオプションツアー参加率の平均は、LEクラス船が60%とCPクラス船の20%を大きく上回っていた。
- アンケート結果から算出したツアーの平均価格は、日本人より外国人の方が高く、また、CPクラス船よりLEクラス船の方が高かった。
- ツアーの価格帯で見ると、CPクラス船については、日本人、外国人ともに1～2万円のツアーがよく売れているが、LEクラス船の外国人は、2～3万円のツアーに次いで5～6万円の高額ツアーに参加していた。

表 ツアー平均参加率

クラス	参加率
CP	20%
LE	60%

表 乗客が参加したツアー平均価格

クラス	日本人	外国人
CP	¥20,000	¥23,000
LE	¥21,000	¥40,000

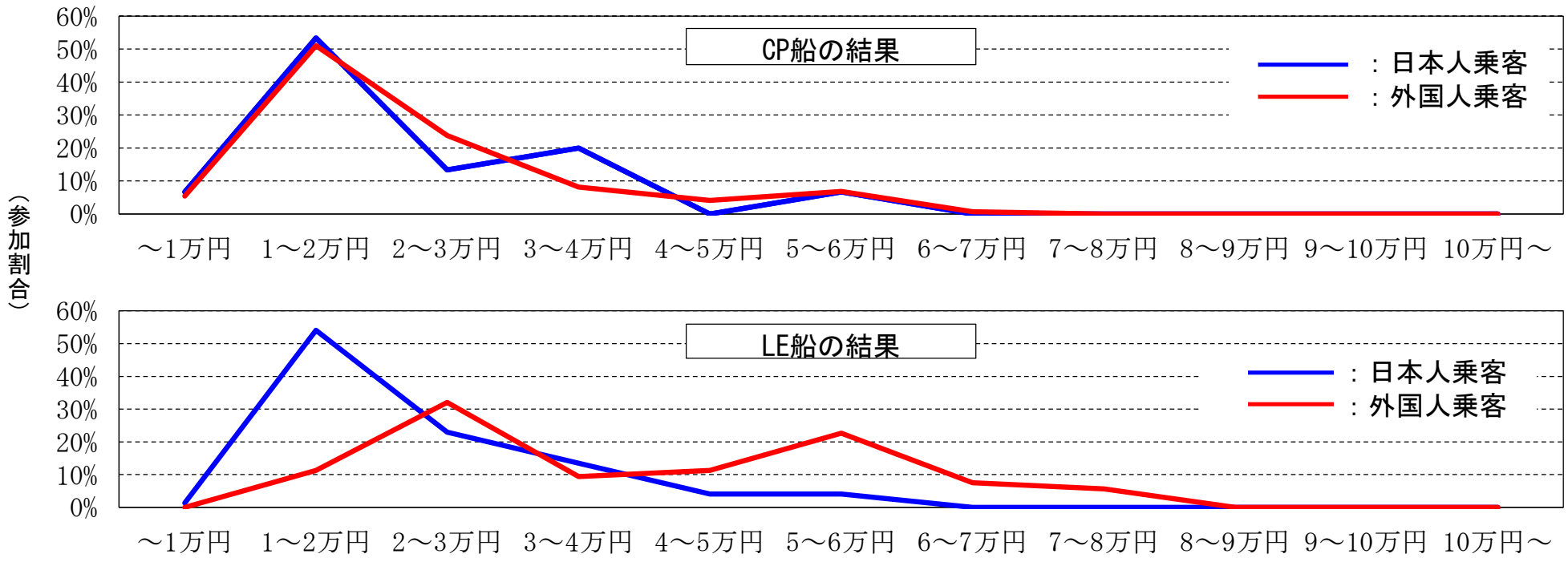


図 ツアー価格帯別の参加割合

1 寄港地あたりの平均消費額

- 日本人と外国人別に見ると、外国人の消費額が大きくなっており、特に寄港地と比較して発着地での外国人の平均消費額が非常に大きかった。これは、日本周遊クルーズの乗船のために、外国人が飛行機で日本に入出国する場合、クルーズ前後の観光消費や宿泊料金が大きいためと考えられる。
- クラス別の外国人の消費額を見ると、CPクラスよりLEクラスの方が大きかった。
- 船員の寄港地または発着地における平均消費額はCPクラスで約10,000円/人/寄港、LEクラスで約5,000円/人/寄港であった。
- クルーズ船社が発着地や寄港地の港湾で支出した港湾使用料等の必要経費はCPクラスで約430万円/寄港、LEクラスで約208万円/寄港であった。

クラス	乗客(円/人/寄港)					船員(円/人/寄港)	船社(円/寄港)		
	発着地		寄港地			全港	全港		
	日本人	外国人	日本人	外国人 (日本発着)	外国人 (海外発着)	日本人・外国人	港湾使用料等	入出港費用	合計
CP	17,000	63,000	12,000	17,000	25,000	10,000	1,295,000	3,003,000	4,298,000
LE	11,000	142,000	18,000	29,000	-	5,000	408,000	1,672,000	2,080,000

各寄港地での消費額の推計方法

○ クルーズ船のクラス別、乗客の日本人または外国人別の平均消費額、船員のクラス別の平均消費額及びクルーズ船社が港湾で支出する必要経費の平均額を算定したことから、各港湾管理者において、自港に寄港したクルーズ船の情報に基づき、平均的なクルーズ船寄港による経済効果（直接効果）の推計が可能となった。

○推計例 1

条件：発着地・CPクラス・乗客：日本国籍2,400人・外国国籍1,600人・船員1,700人（船員の下船率30%）

- ・日本人の消費額：4,080万円/寄港（ $=17,000\text{円/人/寄港} \times 2,400\text{人}$ ）
- ・外国人の消費額：10,080万円/寄港（ $=63,000\text{円/人/寄港} \times 1,600\text{人}$ ）
- ・船員の消費額：510万円/寄港（ $=10,000\text{円/人/寄港} \times 1,700\text{人} \times 0.3$ ）
- ・船社の支出額：430万円/寄港

➤ $4,080\text{万円/寄港} + 10,080\text{万円/寄港} + 510\text{万円/寄港} + 430\text{万円/寄港}$
= 約15,100万円/寄港

○推計例 2

条件：寄港地（日本発着）・LEクラス・乗客：日本国籍100人・外国国籍900人（乗客の下船率90%）・船員650人（船員の下船率30%）

- ・日本人の消費額：162万円/寄港（ $=18,000\text{円/人/寄港} \times 100\text{人} \times 0.9$ ）
- ・外国人の消費額：2,349万円/寄港（ $=29,000\text{円/人/寄港} \times 900\text{人} \times 0.9$ ）
- ・船員の消費額：98万円/寄港（ $=5,000\text{円/人/寄港} \times 650\text{人} \times 0.3$ ）
- ・船社の支出額：208万円/寄港

➤ $162\text{万円/寄港} + 2,349\text{万円/寄港} + 98\text{万円/寄港} + 208\text{万円/寄港}$
= 約2,817万円/寄港

消費額と滞在時間の関係性

- 寄港地におけるツアー参加費を除いた消費額とクルーズ船の滞在時間の関係を見ると、概ね滞在時間が長い程、乗客1人当たりの平均消費額が大きくなる傾向を確認できた。
- 一次回帰式（相関係数0.67）の傾きから、滞在時間が1時間増加すると、平均約900円の消費額が増加することを確認できた。このため、効率的な乗下船や二次交通との円滑な接続等、消費額を増加させるためには、滞在時間を長くする取組が重要である。
- LEクラス船の方がCPクラス船よりツアー参加費を含めた消費額は高い一方で、ツアー参加費を除く消費額についてはCPクラス船の方が高くなる傾向を示しているが、これはLEクラス船の方が高額なツアーへの参加率が高い影響が出ているものと考えられる。

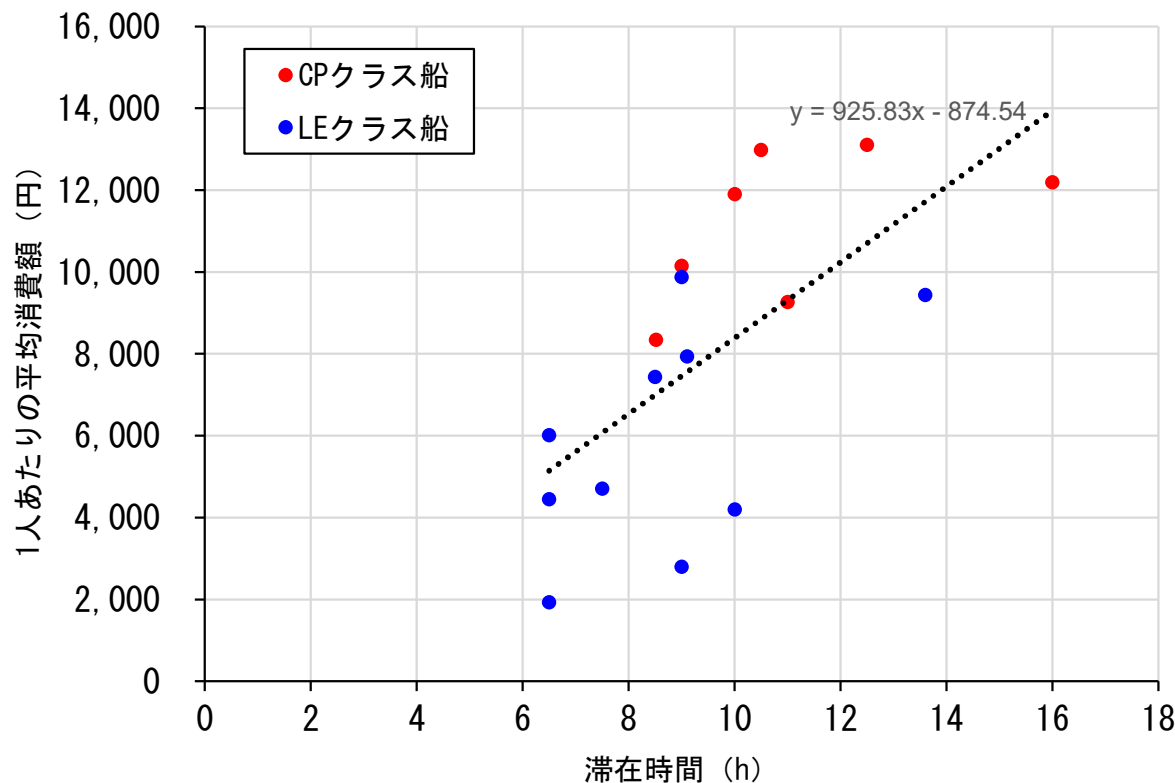


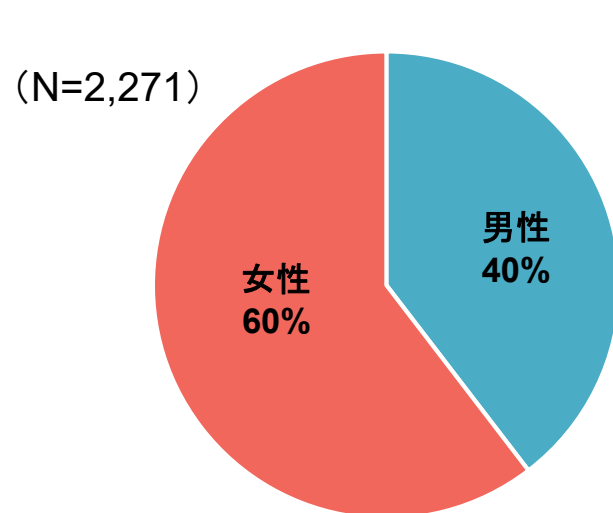
図 消費額と滞在時間の関係

消費額拡大の目標と目標達成に向けた取組方針

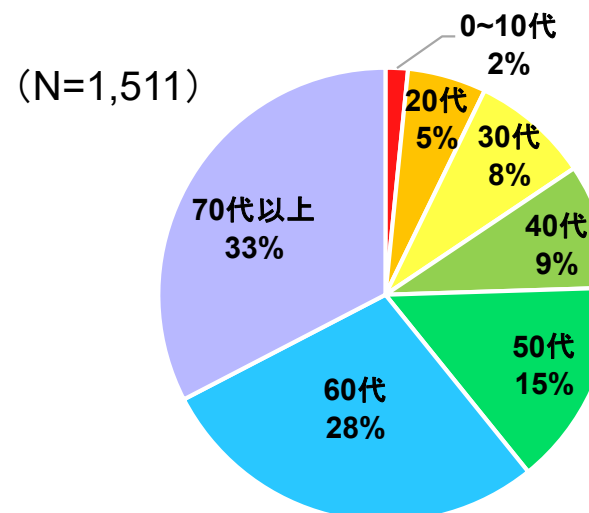
- 今回のアンケート結果等で得られた平均消費額やツアー平均価格等を用いて、2025年の寄港実績(速報値)から、1寄港地における乗客1人あたりの平均消費金額を推計すると約22,000円となった。
- 令和8年3月27日に閣議決定された観光立国推進基本計画(第5次)において、「2030年までにクルーズ旅客の1人・1寄港地当たりの平均消費額を2025年の1.5倍」を掲げており、本調査の結果から目標消費額は約33,000円となる。
- 今回の分析の結果、
 - ①滞在時間が長い程、平均消費額が大きくなる傾向
 - ②LE船では高額なツアーへの参加により平均消費額が大きくなる傾向を確認できた。
- このため、消費額の目標達成に向け、「円滑かつ安全な乗下船」、「CIQ手続き時間短縮のための受入施設の整備」や「二次交通確保の取組」といった寄港地滞在時間の確保方策とともに、良質なツアーの形成に向けた取組を重点的に実施する。

【参考】乗客の属性(年齢・国籍・地域)

○ アンケートに回答していただいた乗客の属性 (※1)

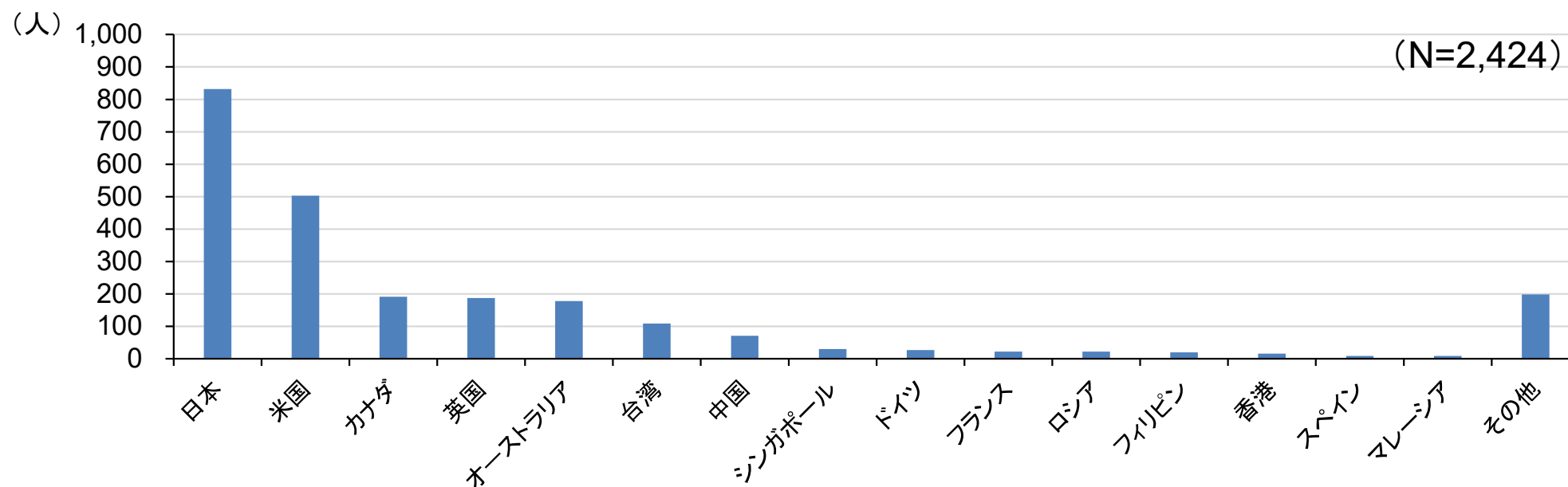


《図 乗客の性別》



平均年齢: 57歳

《図 乗客の年齢層》



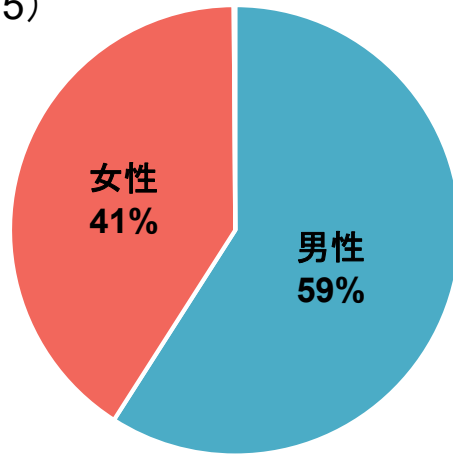
《図 乗客の国籍・地域》

※1 アンケート回答者のうち、該当項目に回答した人の割合。無回答は除く。

【参考】船員の属性(年齢・国籍・地域)

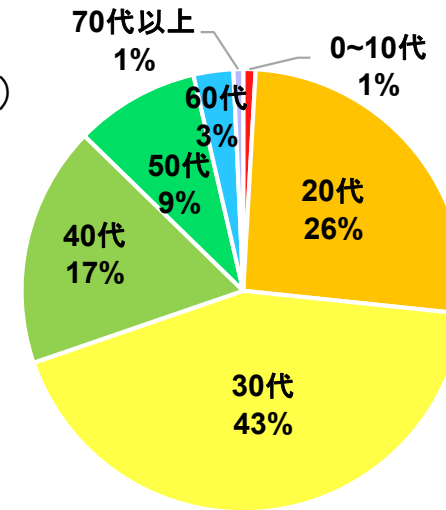
○ アンケートに回答していただいた船員の属性 (※1)

(N=775)



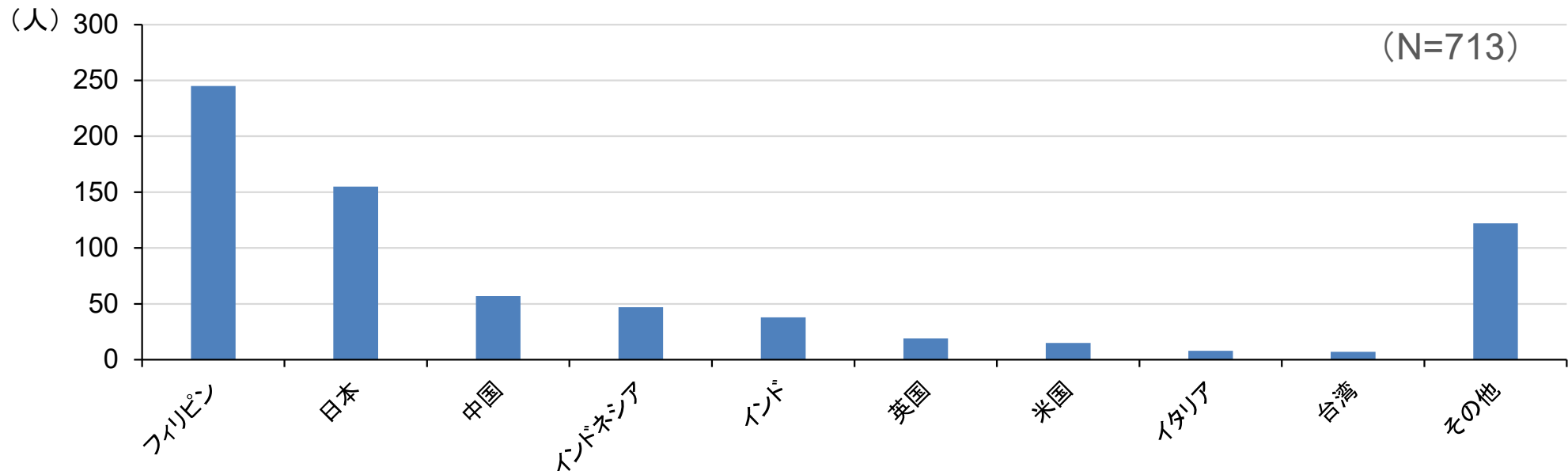
《図 船員の性別》

(N=450)



平均年齢: 34歳

《図 船員の年齢層》



《図 船員の国籍・地域》

※1 アンケート回答者のうち、該当項目に回答した人の割合。無回答は除く。