



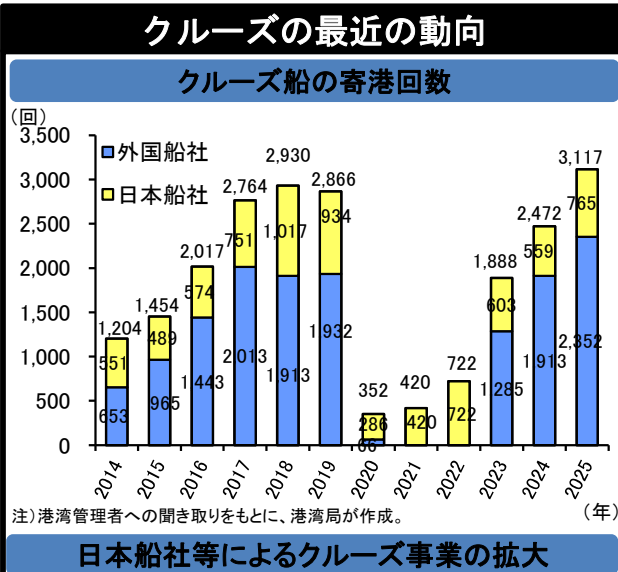
瀬戸内海クルーズ推進会議（第10回全体会議）

これまでの取組

令和8年4月23日

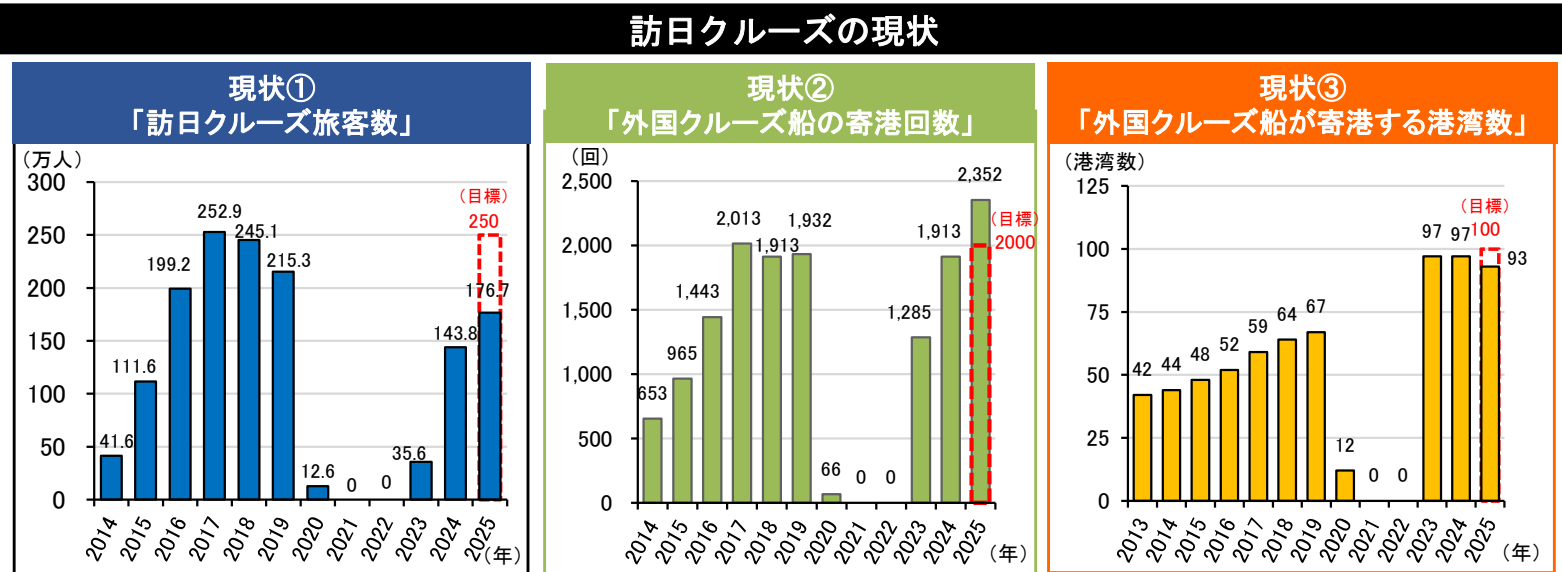
クルーズの持続的な成長に向けた取組

- 2025年のクルーズ船寄港回数は、前年比約1.3倍の3,117回（うち外国クルーズ船2,352回、日本クルーズ船765回）となった。
- 政府目標「2030年訪日外国人旅行者数6,000万人・消費額15兆円」の達成に向け、クルーズにおいても寄港地における旅客の混雑緩和や地方誘客に向けた受入環境整備のボトルネック解消に向けた取組を推進していく。



- ### 日本船社等によるクルーズ事業の拡大
- 商船三井クルーズは2026年後半より「MITSUI OCEAN SAKURA」を就航開始するほか、今後、新造客船2隻を就航予定
 - 郵船クルーズは、新造客船「飛鳥Ⅲ」が2025年7月に就航開始
 - 東京ディズニーリゾートを運営するオリエンタルランドは、日本を拠点とするクルーズ事業に参入すると発表し、2028年度に就航予定
 - 両備ホールディングスは、日本で初となるヨットスタイルの客船「SEFU」を2027年に就航予定

- ### 外国船社による日本への新規配船
- プリンセス・クルーズ社が新たに2027年からサファイア・プリンセスの日本配船を開始
 - 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「ルミナール」（46,750トン、乗客定員452人）を、日本を含むアジア太平洋各地に配船



実施する主な取組

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

港湾の受入機能確保

クルーズ旅客を円滑で安全に受入可能とする港湾機能を確保するための事業を支援

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の創設

- ・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

クルーズ船の受入体制強化

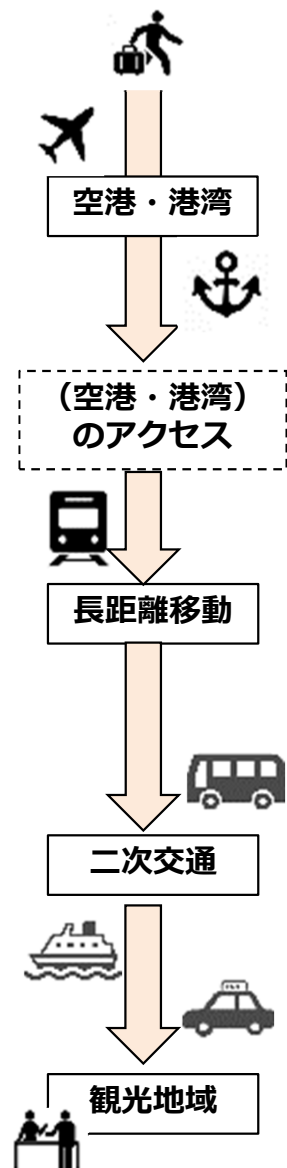
- ・クルーズ船が寄港した際の二次交通機能確保に向けた体制構築に向けた支援を実施
- ・クルーズ受入に関する理解醸成に向けた各港湾でのセミナーや船内見学会の開催に対する支援を実施

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

2030年目標や地方誘客の実現に向け、インバウンド客の地方への動線におけるボトルネック・課題を一気通貫に解消。

＜インバウンド客の動線＞
(入国～地方の観光地域)



＜ボトルネック・課題（例）＞

【空港】

- 空港ターミナルの混雑・搭乗手続きの円滑化
- 航空燃料の安定的な供給、グランドハンドリング等の空港業務の体制強化（路線の新規就航・増便に課題）
- 搭乗関連手続きにおける混雑
(中部国際空港の国内線保安検査場の最大待ち時間約45分)

【港湾】

- ターミナルの混雑、地方港湾の受入環境整備

【アクセス】

- 不十分な空港アクセス
(2030年には成田空港からの座席指定特急
(京成スカイライナー等)のピーク時混雑率100%(予約不可))

【在来線特急等の幹線鉄道】

- 輸送安定性・速達性の不足

【地域航空】

- インバウンドの国内航空ネットワークの更なる活用

【観光の足】

- 主要交通結節点からのタクシー等二次交通サービスやわかりやすい情報発信の不足
- 目的地のみならず、移動手段そのものの魅力も高め、快適で満足度の高い移動とすることが必要
- バス、タクシー運転者確保の困難化
(有効求人倍率バス2.12倍、タクシー3.50倍)

【海事】

- インバウンド仕様の船舶や事業者の不足（移動中に景色や食事を楽しみたい等のニーズに現状未対応）
- 国内クルーズがインバウンドに未対応（インバウンド割合1%未満）

＜対応策（例）＞

【空港】

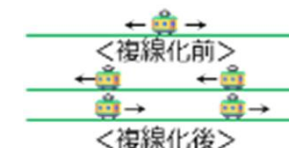
- 空港ターミナルの機能向上
- 搭乗手続きの円滑化
- グランドハンドリング・空港給油等の受入体制強化

【港湾】

- 円滑で安全に旅客を受入可能とする港湾機能強化
- 船社に選ばれる観光コンテンツや受入体制の充実

【アクセス】

- 空港アクセスの輸送力増強・混雑緩和
(鉄道輸送力の増強・空港駅の混雑緩和
・バス等のアクセス強化)



【在来線特急等の幹線鉄道】

- 幹線鉄道ネットワークの利用促進

【地域航空】

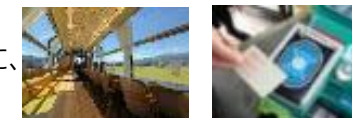
- 国内航空ネットワークの利用促進



＜地方路線の活性化＞

【観光の足】

- 多言語対応等の利便性の向上とともに、エリア一体となった観光客目線での二次交通の充実・再編成。
- 地方誘客の観点から移動そのものも観光資源として活用。
- 二次交通の供給制約に対し自動運転等の最新技術を活用することで持続可能性を確保。



＜沿線風景を楽しむ列車＞ ＜利便性の向上＞

【海事】

- ストレスフリーな移動を実現する船舶の導入等
- インバウンド旅客向けの国内クルーズ市場開拓支援



＜離島を結ぶ船舶＞

課題・対応策

- **旅客の円滑な受入に課題**があり、**ターミナル機能高度化**が必要。地方の港湾で**旅客の安全な受入に課題**があり、**施設整備が必要**。
- 地方誘客推進・滞在日数増には**アイランドツーリズム推進が有効**であるが、離島への**移動時間が長く、訪問先として選択肢に入りづらい**ことや、**旅客船の観光客ニーズへの対応不足**という課題があり、**ストレスフリーな移動を実現する船舶の導入等**を促進することが必要。
- **地方の誘客力の低さに課題**があり、クルーズ旅客を惹きつける**各港の観光コンテンツや受入体制の充実**を図ることが必要。また、**国内クルーズの認知度が低く、マーケティングやプロモーション強化等**による認知度拡大と、それを**販売に直結させる仕組みづくり**が必要。

円滑で安全に旅客を受入可能とする港湾機能強化

大型クルーズ船寄港港

短時間で数千人規模の旅客の受入が発生するため、ターミナルの機能高度化や二次交通の確保のための機能強化を図る必要がある。

港湾におけるターミナルの改修

旅客上屋等改修、旅客動線効率化等

二次交通との接続性の向上

持続可能なシャトルバス運行 等

港湾周辺での観光コンテンツの拡充

旅客が休憩や体験等を行える施設やコンテンツ等

小型クルーズ船寄港港

離島などの地方への寄港が増加しており、クルーズ旅客が安全に乗下船するための受入機能を確保する必要がある。

ターミナルがない港湾での受入施設整備

CIQ対応に必要な仮設施設、誘導フェンス等



離島へのストレスフリーな移動を実現する船舶の導入等

離島は、船舶による移動時間の長さ、船内環境等を理由にインバウンド旅客から選択されないこともあるところ、そうしたボトルネックを高速な船舶の導入等により解消する必要がある。

離島へのインバウンド誘客に資する船舶導入等の促進

移動時間の短縮に資する高速な船舶、良質な船内環境（展望・飲食等）を有する船舶



速達性に優れ、海象の影響を受けない高い就航率



景色を楽しむ展望スペース等

船社に選ばれる観光コンテンツや受入体制の充実

クルーズ船寄港数の維持・拡大のため、各港の観光コンテンツ造成など受入体制の充実を行う必要がある。

観光ツアープログラム造成

船社に選ばれる魅力的なFAMツアーや上質な観光コンテンツ造成等



インバウンド旅客向けの国内クルーズ市場開拓

インバウンド旅客の地上誘客に向けた効果的なプロモーション等を行い、国内クルーズの認知度向上を図る必要がある。

訪日クルーズプロモーションの推進

- ・海外業者・旅客等へのSNSやインフルエンサーを活用したプロモーション
- ・クルーズ博覧会等を通じて海外販売業者・船社との商談機会拡大 等



- 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>



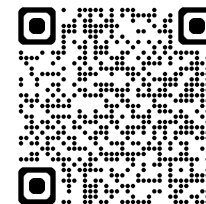
<地方港での受入の様子>

■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。

クルーズ旅客の利便性や安全性の向上に向けた検討

○ 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。



港湾：クルーズ振興 - 国土交通省

○ 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。

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 令和6年5月20日開催

第2回検討会 令和6年9月11日開催

第3回検討会 令和7年2月7日開催



<第2回検討会の様子>

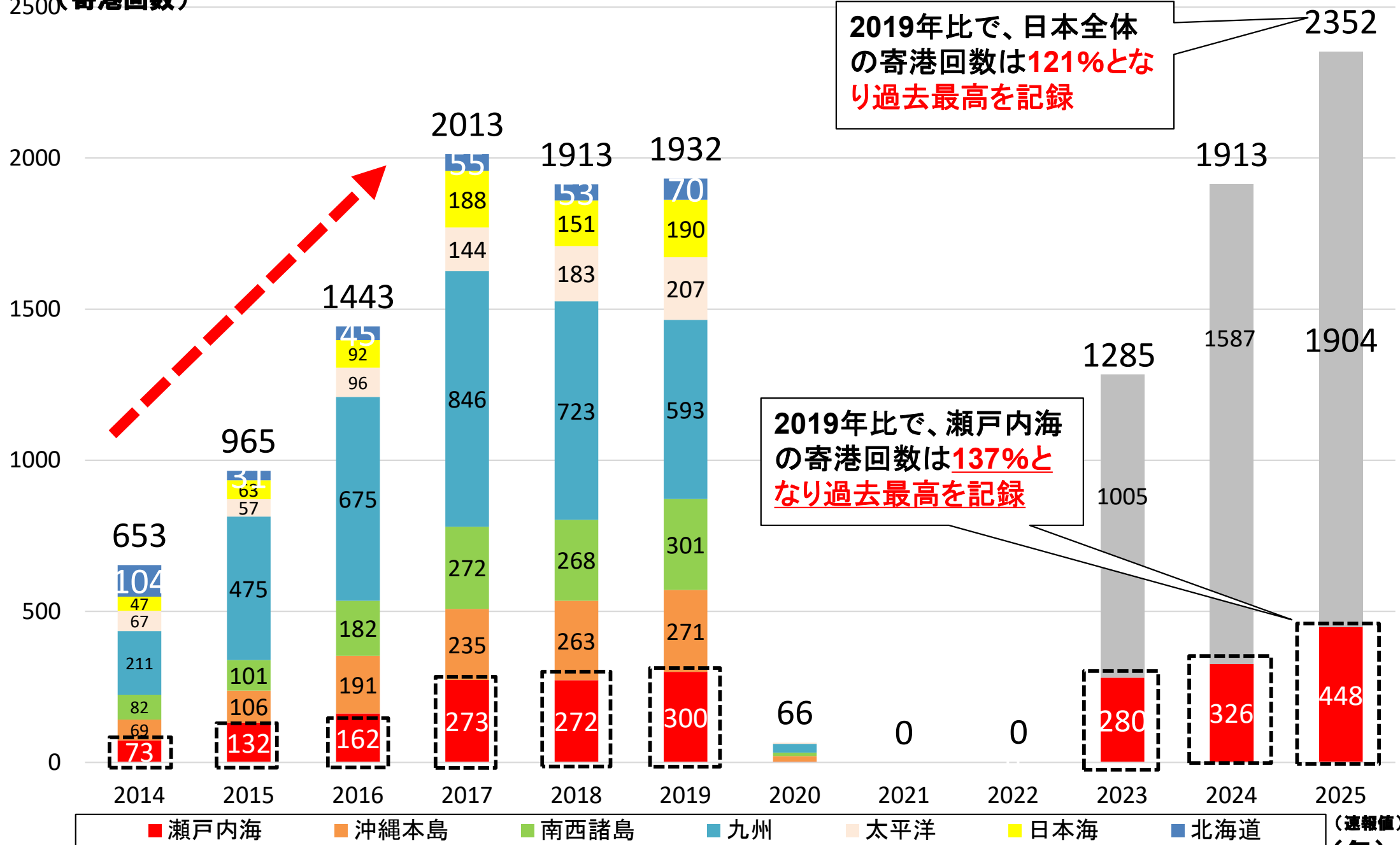
ガイドラインの作成方針

■ガイドライン構成の概要

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
ターミナル			あり	なし	あり	なし	
項目(一例)	旅客受入施設	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	○	○	○	○	
		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	○	○	○	○	
		案内サインとサインの多言語化	○	—	○	—	
	二次交通としての小型船活用	チケット販売ブース	○	○	○	○	
		待機場所	○	○	○	○	
		乗降場所までの通路	○	○	○	○	
		乗降施設	○	○	○	○	

日本全体における外国クルーズ船の寄港回数（地域別）

（寄港回数）



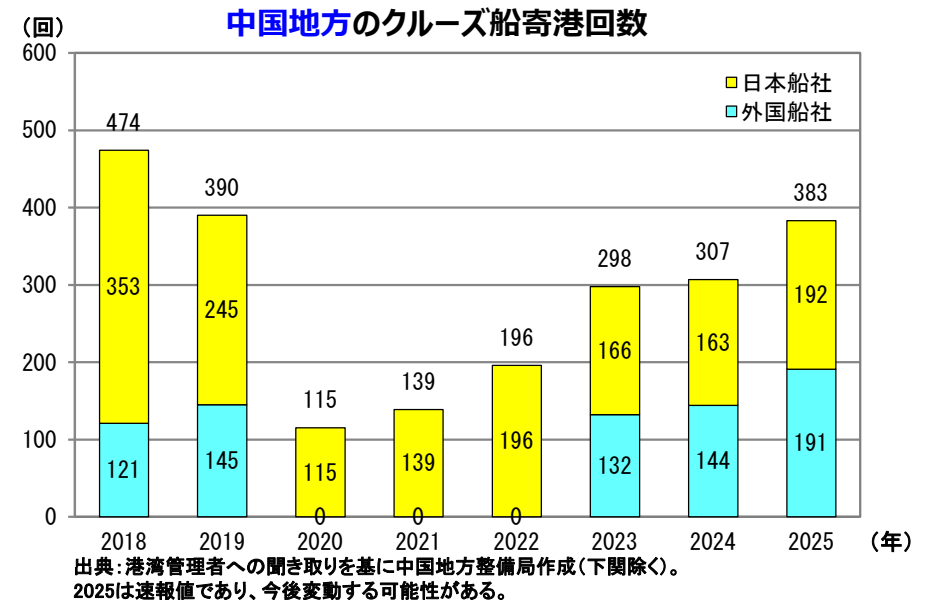
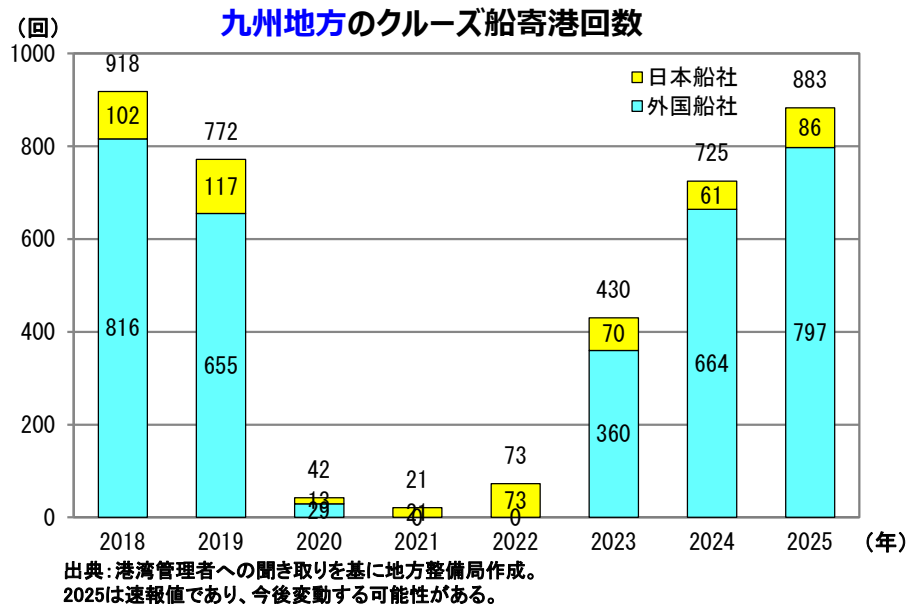
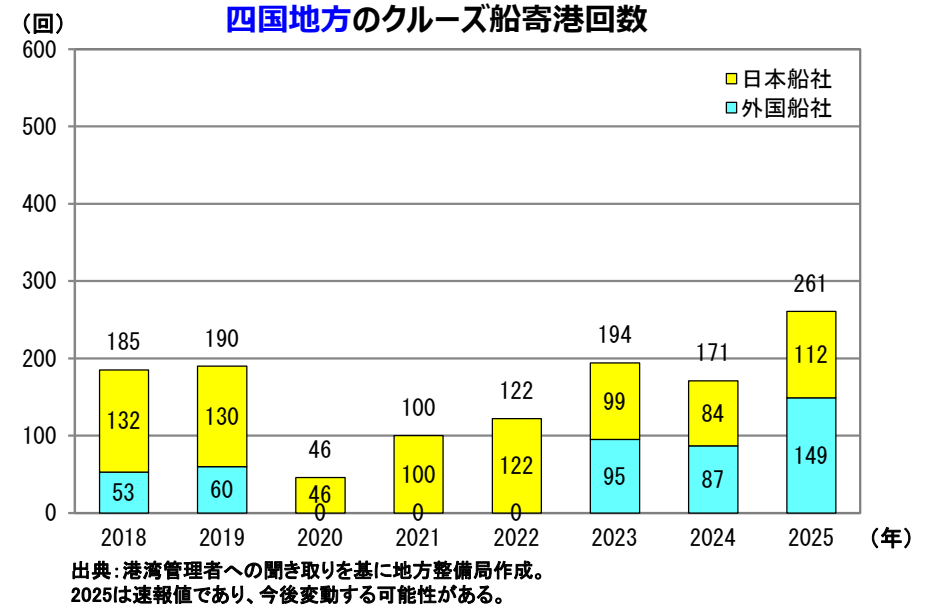
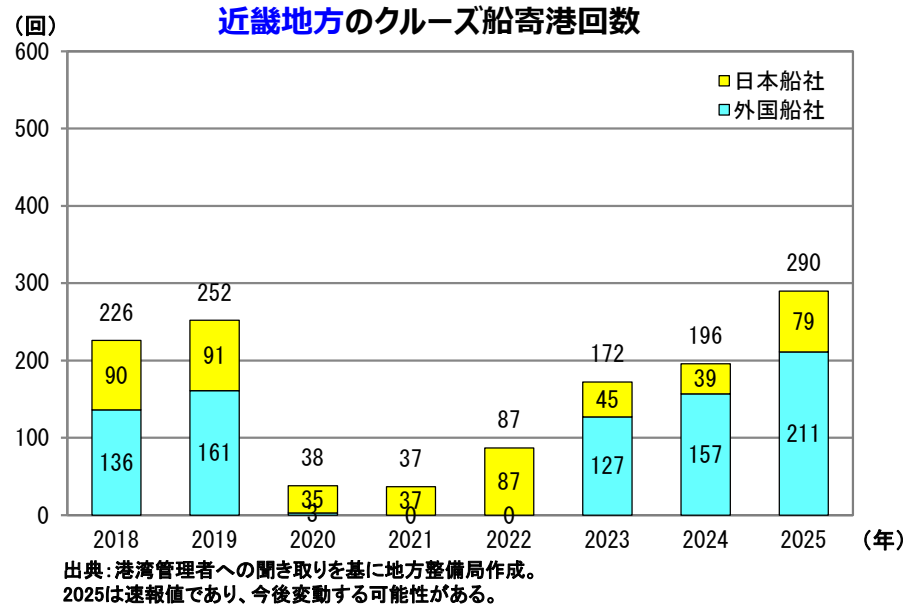
※瀬戸内海とは、瀬戸内環境保全特別措置法により定められる区域における近畿・中国・四国・九州地域の港湾を指す

※港湾管理者への聞き取りをもとに、四国地方整備局作成

近畿・四国・九州地方のクルーズ船寄港に関する状況

※瀬戸内海以外も含む

- 近畿・中国・四国・九州地方のクルーズ船の寄港実績について、コロナ禍明け後から確実に寄港数が増加している。今後も拡大傾向にある。
- 2025年の外国船社のクルーズ船寄港回数は、各地方においてコロナ禍前と同水準まで回復している。また、日本船社のクルーズ船事業の拡大が進んでおり、国内のクルーズ船寄港回数の増加が見込まれる。



設立の目的

- ◆ 瀬戸内海が世界的に知名度の高い「エーゲ海」や「カリブ海」等に並ぶブランド力の高いクルーズの海となることを目指し、また、その取組みを通じて当該海域・地域の振興を図るとともに世界に誇れる主要な観光圏としての地位向上を目的に、平成30年設立。

推進会議の体制

- ◆ 重要港湾以上の港湾管理者を兼ねる地方自治体、地方自治体（56自治体）、国の機関（9機関）、民間団体等（11団体）から構成される。

これまでの取組の成果、今後の取組

- ◆ 瀬戸内海における外国クルーズ船の寄港回数及び寄港する港湾等の数は、観光立国推進基本計画で設定された「新たな目標値」に大きく影響を与えるほどの数値となっている。
- ◆ 瀬戸内海クルーズ推進会議として商談会やFAMツアー等を継続して実施しクルーズ船を誘致するとともに、新たなアクションプランを作成し、既存の定期航路や小型船の二次輸送を活用した瀬戸内海周遊観光の実現に取り組む。
- ◆ 取組の成果としては、令和5年に新たな外航クルーズ船社(ポナン)の誘致及び新たな港への寄港が実現した。さらに、令和7年度の取組をきっかけに地方自治体と招聘した船社でつながりが生まれ、独自のセミナーを開催するなど新規寄港に向けた取組が進められている。

安全な利用の可否等、関係者による港湾施設の状況確認



クルーズ船社やランドオペレータ等、関係者による観光コンテンツ視察



R7dクルーズ船社等への誘致活動及びFAMツアーの開催



抜粋：春のクルーズプラン紹介ページ

クルーズ船社向けの「瀬戸内海クルーズガイドブック」を作成・配布

R7dクルーズセミナー（東京にて開催）



クルーズ船社等を招聘したセミナーの開催

R7d商談会（東京にて開催）



クルーズ船社と自治体等による商談会の開催



瀬戸内海のPR動画配信

瀬戸内海クルーズ新アクションプラン

- 瀬戸内海クルーズ推進会議のこれまでの取り組みは、クルーズ客船に着目した誘致、瀬戸内海のブランド力向上を実施。
- これを継承しつつ、2025年の大型イベント（大阪関西万博、瀬戸内国際芸術祭、世界バレー等）での自由旅行者の誘客、情報発信、継続的な来訪に向けた取り組みを強化し、地域の活性化に繋がる好循環を生み出す必要がある。
- 令和7年5月に開催した「瀬戸内・海の路ネットワーク推進協議会」で公表した瀬戸内海クルーズ新アクションプランに基づき、様々な取組を進める。

① 小・中型のラグジュアリー船による瀬戸内海クルーズの実現



- クルーズ船が寄港したことのない地方部等における更なる観光振興を目指し、小・中型のラグジュアリー船による瀬戸内海クルーズを実現する

③ 既存のフェリー航路及び海上タクシーを活用した瀬戸内海周遊観光の実現



- 離島における更なる観光振興と航路利用者の増加による持続可能な生活航路の構築を目指し、既存の定期航路及び海上タクシーや小型船の二次輸送を活用した瀬戸内海周遊観光を実現する。

瀬戸内海が世界的に知名度の高い「エーゲ海」や「カリブ海」等に並び
ブランド力の高いクルーズの海となることを目指す

- 地方都市部における更なる観光振興を目指し、大型のクルーズ船による瀬戸内海クルーズを実現する。

- 富裕層の長期滞在に伴う地方部等の経済活性化を目指し、大型プレジャーボートの受入拡大を実現する。

② 大型のクルーズ船による瀬戸内海クルーズの実現



④ 大型プレジャーボートの受入拡大の実現

