



クルーズ港湾の再活性化と脱炭素化

横浜市港湾局

佐藤 大希

名古屋港管理組合

堀田 直宏

Contents

1. Facts and Figures
2. クルーズ港湾の再活性化への取組
3. マレーシアにおけるクルーズ港湾概要
4. クルーズにおける日本・マレーシア比較
5. 港湾管理者の経営戦略
6. 考察



Contents

1. Facts and Figures
2. クルーズ港湾の再活性化への取組
3. マレーシアにおけるクルーズ港湾概要
4. クルーズにおける日本・マレーシア比較
5. 港湾管理者の経営戦略
6. 考察



1. Facts and Figures

1-1 クルーズマーケット傾向

(1) 各ソースマーケット（出発地市場）からの旅客者数

(2) アジア地域内におけるソースマーケットシェア

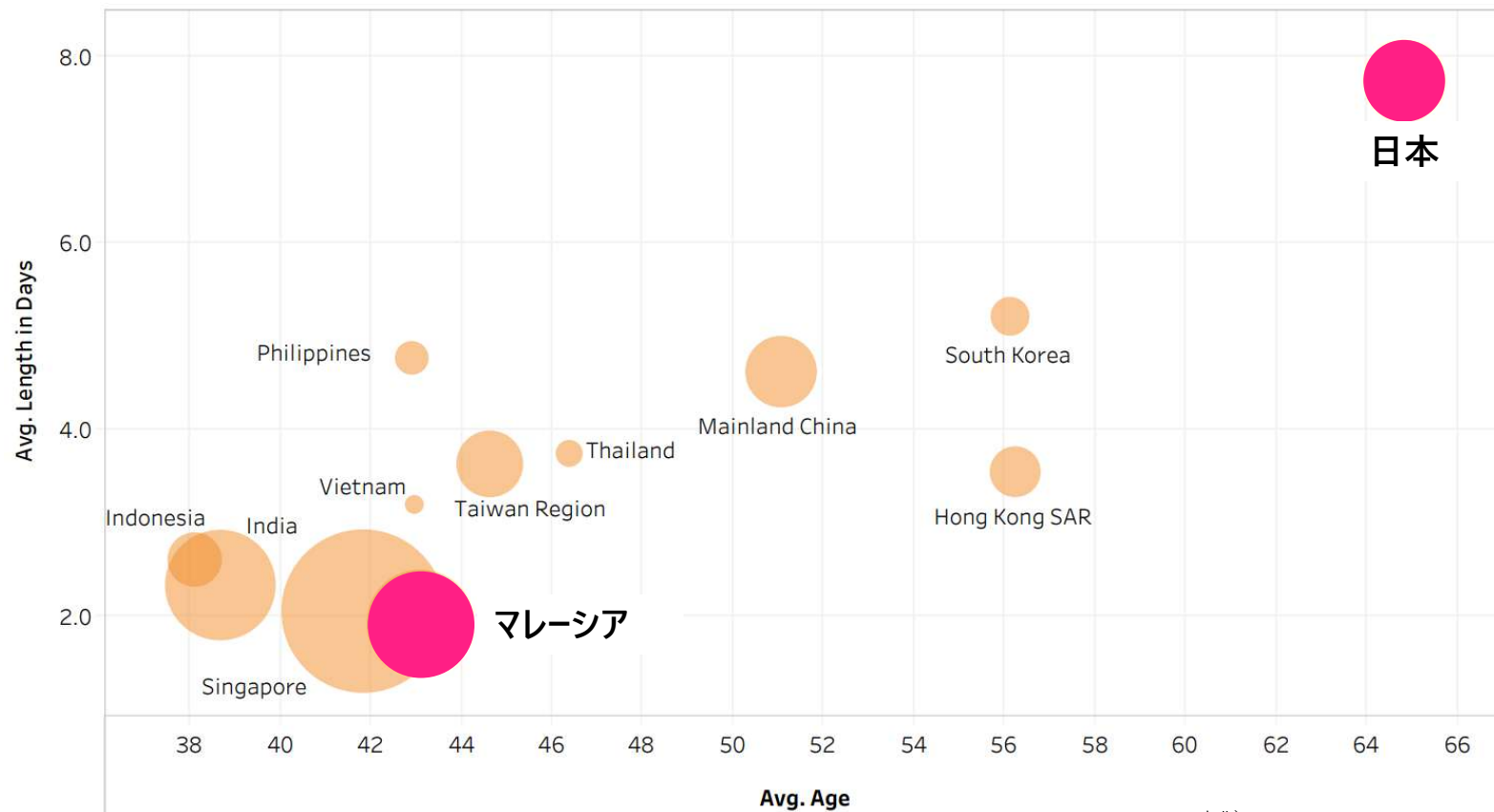
	2019	2021	2022	2023		2019	2021	2022	2023
	(単位：千人)								
Singapore	325	360 (10.8% ▲)	425 (17.8% ▲)	817 (92.4% ▲)	Singapore	8.7%	57.6%	53.9%	35.2%
India	313	123 (-60.8% ▼)	201 (63.8% ▲)	374 (86.2% ▲)	India	8.4%	19.6%	25.5%	16.1%
Malaysia	121	25 (-79.6% ▼)	74 (202.5% ▲)	350 (370.4% ▲)	Malaysia	3.2%	3.9%	9.5%	15.1%
Japan	296	12 (-96.1% ▼)	42 (263.7% ▲)	203 (380.5% ▲)	Japan	8.0%	1.9%	5.4%	8.8%
Mainland China	1,919	6 (-99.7% ▼)	2 (-72.4% ▼)	157 (9418.4% ▲)	Mainland China	51.6%	1.0%	0.2%	6.8%

出典) 2023 Asia Market Report (CLIA) <https://cruising.org/en/news-and-research/research/2024/july/2023-asia-market-report>

1-1 クルーズマーケット傾向

(3) アジア主要ソースマーケットにおける乗客の平均年齢とクルーズ期間 (2023年)

※円の大きさは、旅客数を示す



出典) 2023 Asia Market Report (CLIA)

Contents

1. Facts and Figures
- 2. クルーズ港湾の再活性化への取組**
3. マレーシアにおけるクルーズ港湾概要
4. クルーズにおける日本・マレーシア比較
5. 港湾管理者の経営戦略
6. 考察



2. クルーズ港湾の再活性化への取組

2-1 国の取組（日本）

観光立国推進基本計画（2023年3月31日閣議決定）

観光立国推進基本計画(第4次)					
考え方		● コロナによる変化やコロナ前からの課題を踏まえ質の向上を強調するとともに、地域の目標への引き直しやすさも考慮。 ● 今後の世界的なコロナの収束見通しが不透明であることも踏まえ、人数に依存しない指標を中心に設定。			
目標		2019年実績	新型コロナ(2021年)	早期達成を目指す目標	2025年目標
地域づくりの体制整備	① 持続可能な観光地域づくりに取り組む地域数(新たに設定)	12地域(2022年)			全都道府県100地域
インバウンド	② 訪日外国人旅行者一人当たり旅行消費額(新指標) 〔訪日外国人旅行消費額〕	15.9万円 〔旅行消費額 4.8兆円〕	〔旅行消費額 0.1兆円〕	旅行消費額5兆円	20万円/人 (2019年比25%増) 〔旅行消費額 6兆円超〕(注1)
	③ 訪日外国人旅行者一人当たり地方部宿泊数(新指標)	1.4泊			2泊
	④ 訪日外国人旅行者数	3188万人	25万人		2019年水準超え(注2)
	⑤ 日本人の海外旅行者数	2008万人	51万人		
	⑥ 国際会議の開催件数割合	アジア主要国シェア30% 〔アジア2位〕			アジア最大の開催国 (アジア主要国シェア3割以上)
	⑦ 日本人の地方部延べ宿泊者数	3.0億人泊	2.0億人泊		3.2億人泊
国内	⑧ 国内旅行消費額	21.9兆円	9.2兆円	20兆円	22兆円(2030年目標の前倒し)

注1) 訪日外国人旅行者数が2025年目標を達成した場合。 注2) 世界的なコロナの収束見通しが不透明な中で設定したものであることに特に留意が必要。●出典：観光庁

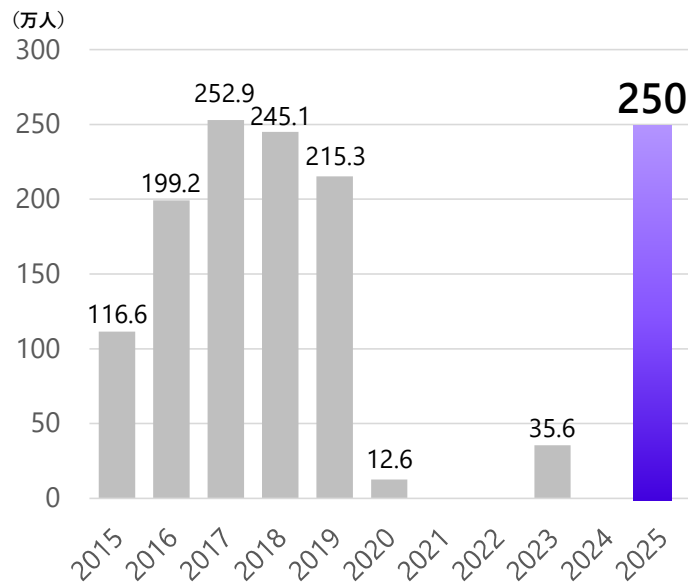
出典) 観光庁資料抜粋

2-1 国の取組（日本）

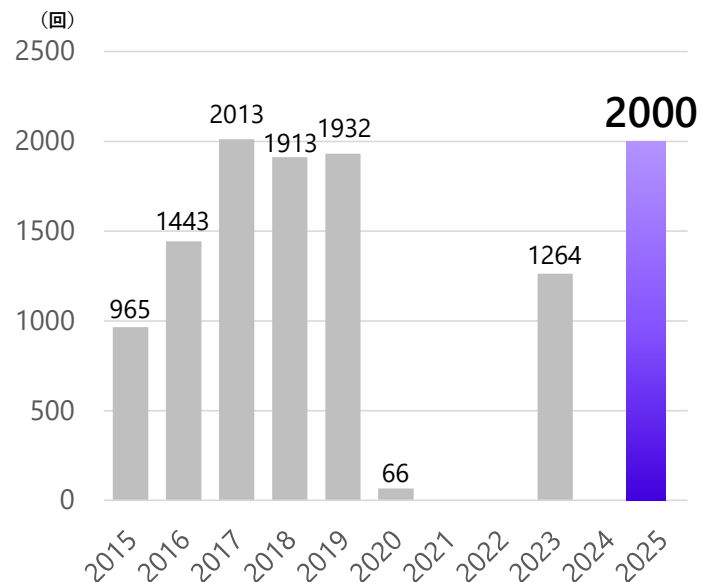
観光立国推進基本計画（2023年3月31日閣議決定）

(1) インバウンド回復戦略 （新たな目標値）

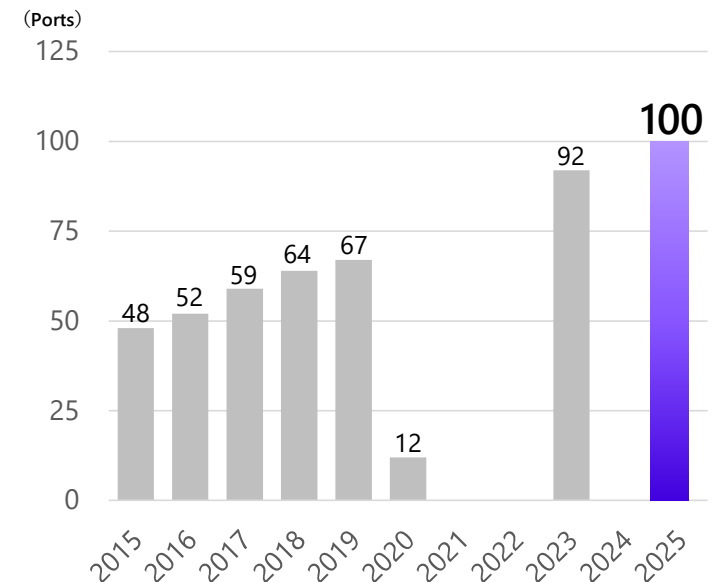
a) 訪日クルーズ旅客数



b) 外国クルーズ船の寄港回数



c) 外国クルーズ船が寄港する港湾数



出典）国土交通省資料抜粋

2-2 国の取組（マレーシア）

Tourism Malaysia Strategic Plan 2022-2026（マレーシア観光戦略計画 2022-2026）

関連計画

- National Tourism Policy 2020-2030
- National Ecotourism Plan 2016-2025
- National Cultural Policy (DAKEN) 2021
- UNWTO Sustainable Development Goals (SDGs)



Visit Malaysia 2026

- 東南アジア屈指の観光地を目指す
- 目標値：3560万人の観光客、1417億リングットの収入
- ターゲット市場：中国・インド・インドネシア・ベトナム・オーストラリアを優先



Contents

1. Facts and Figures
2. クルーズ港湾の再活性化への取組
- 3. マレーシアにおけるクルーズ港湾概要**
4. クルーズにおける日本・マレーシア比較
5. 港湾管理者の経営戦略
6. 考察



3. マレーシアにおけるクルーズ港湾概要

3-1 一般情報

3-2 クラン港

3-3 ペナン港



3-1 一般情報

(1) マレーシア港湾へのクルーズ船の寄港回数

港湾	2014年	2015年	2023年
クラン港	97	137	190
ペナン港	137	145	156
ランカウイ港	43	80	---
マラッカ港	46	49	---
コタ・キナバル港	25	31	---
クチン港	8	6	---

出典) Ministry of Transport Malaysia、現地訪問時プレゼン資料

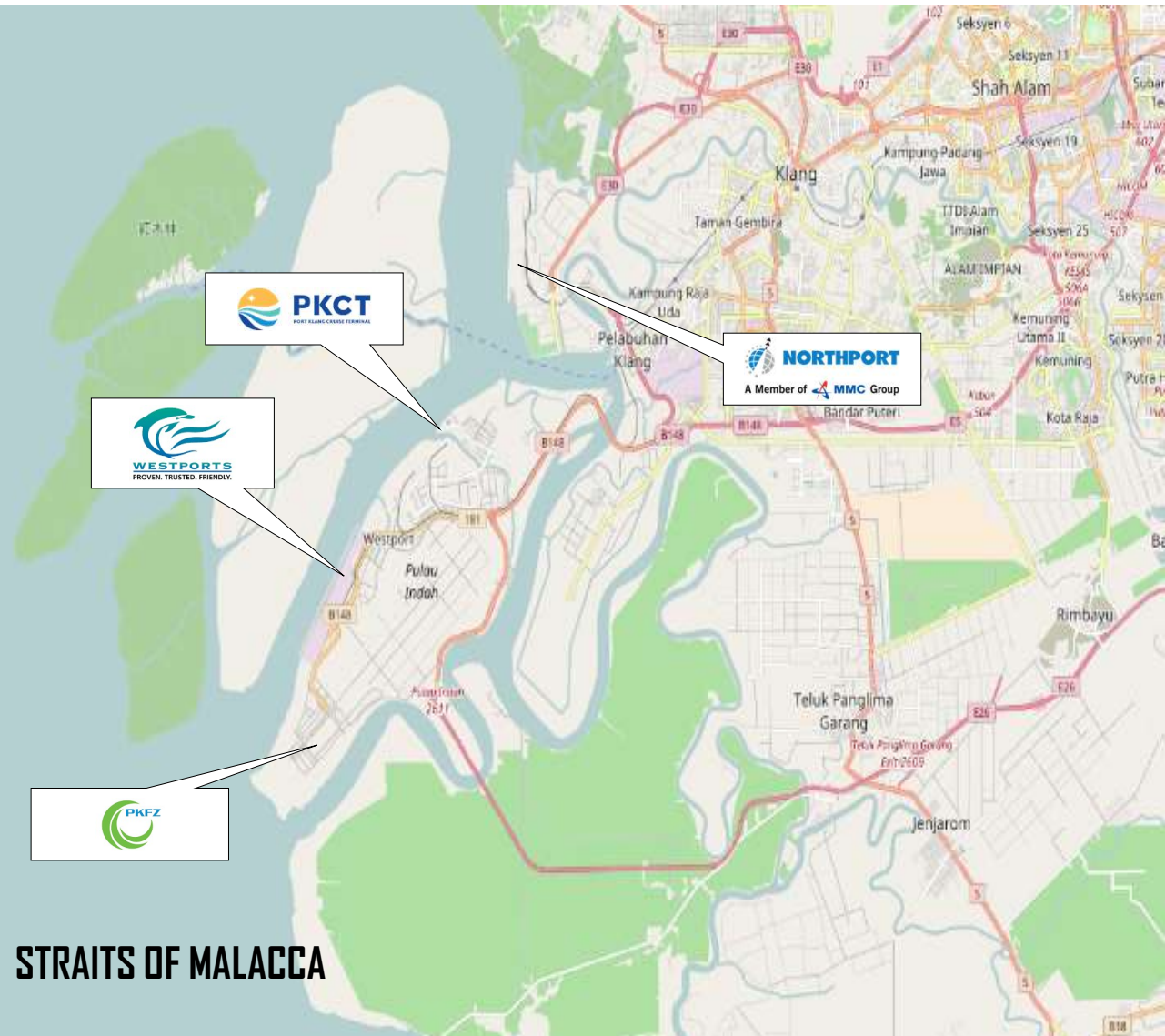
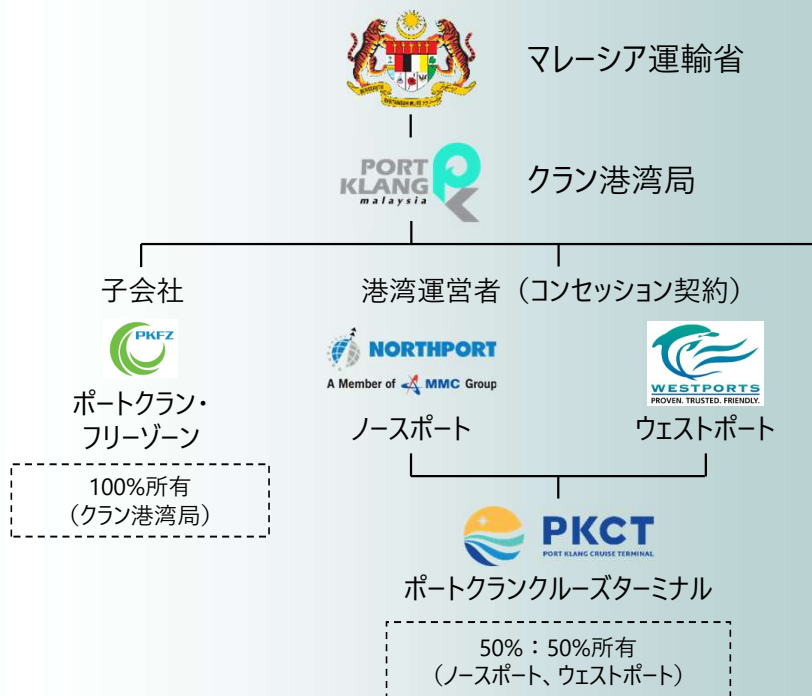
(2) マレーシア国内主要クルーズ港湾



出典) Tourism Malaysia

3-2 クラン港

(1) 港湾管理構造及び主要港湾施設





3-2 クラン港

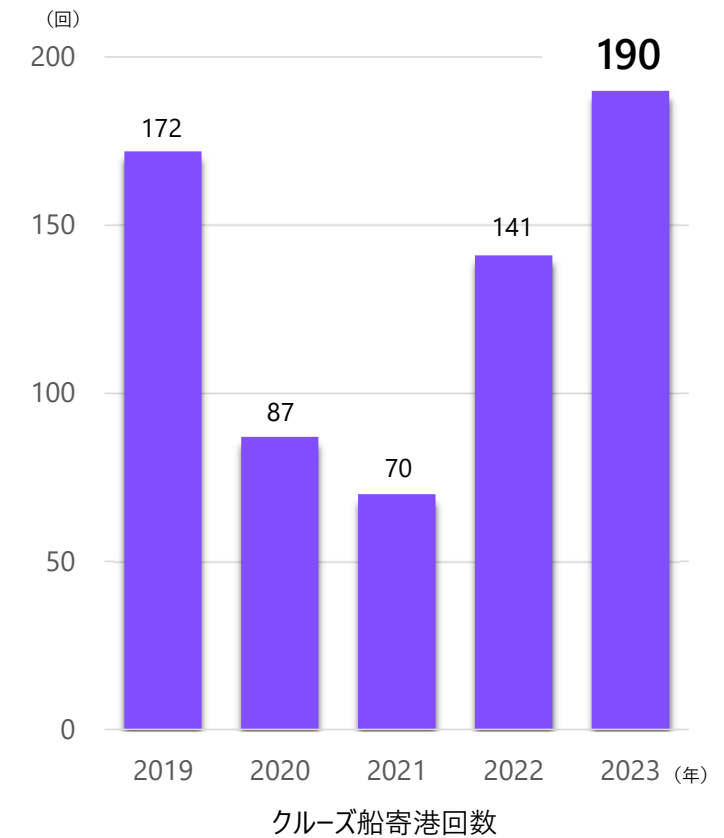
(2) PKCT(Port Klang Cruise Terminal)

ターミナルオペレーター：Port Klang Cruise Terminal (PKCT) Sdn Bhd

※従前のクルーズターミナル（旧称Boustead Cruise Centre）を、2021年9月に NorthportとWestportsが50:50の割合で共同買収

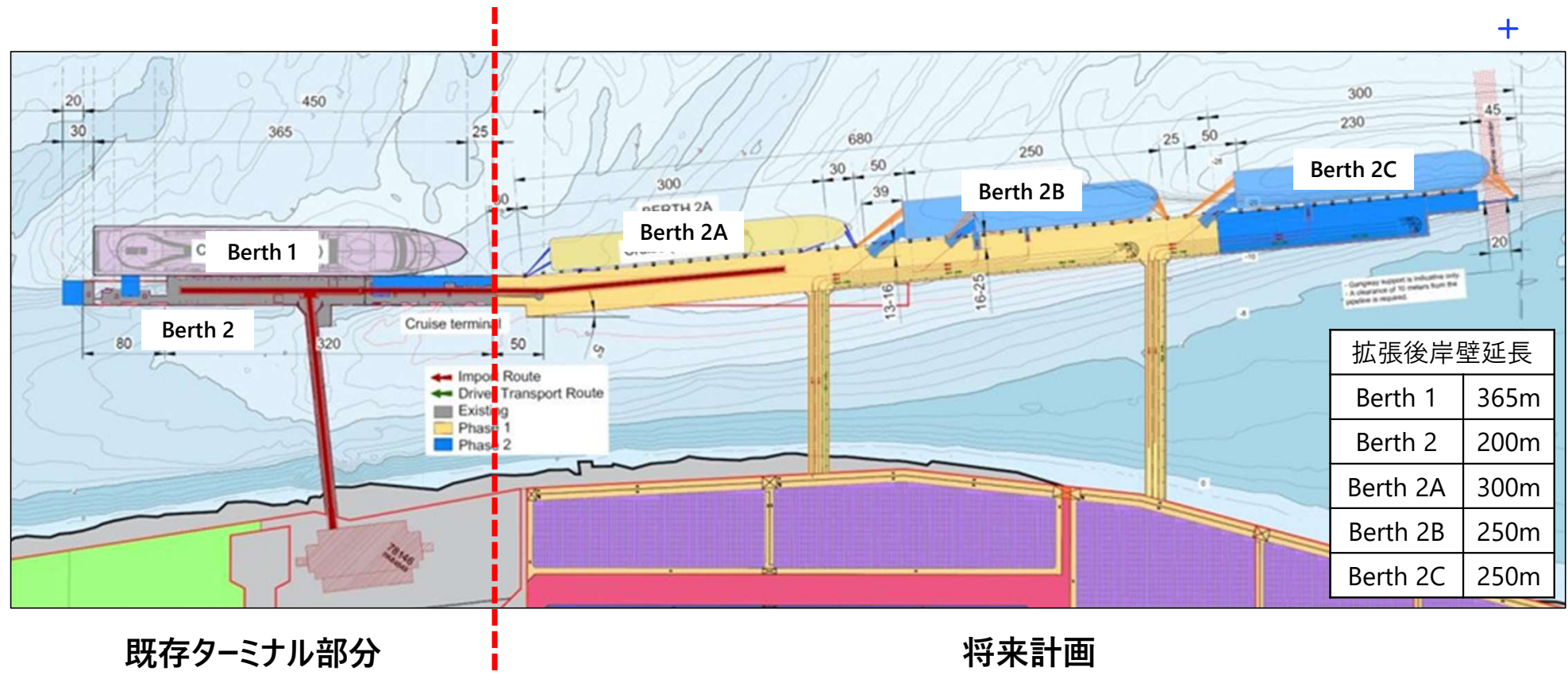


ターミナル	Berth 1	Berth 2	Berth 3
延長	450m	195m	210m
最低水面上水深	7.2m	7.2m	7.2m
最低水面下水深	14.0m	10.0m	10.0m



3-2 クラン港

(3) 施設概要及び拡張計画



3-3 ペナン港

(1) 港湾管理構造及び主要港湾施設



マレーシア運輸省



ペナン港湾委員会

港湾運営者（ライセンス契約）



ペナンポート

North Butterworth Container Terminal (NBCT)
ノース・バターワース・コンテナターミナル

Swettenham Pier Cruise Terminal (SPCT)
スウェッテナムピア・クルーズターミナル



在来貨物、倉庫サービス

- ・バルク貨物（ブレイク、ドライ、リキッド）ターミナル
- ・各種ウェアハウス

フェリーサービス

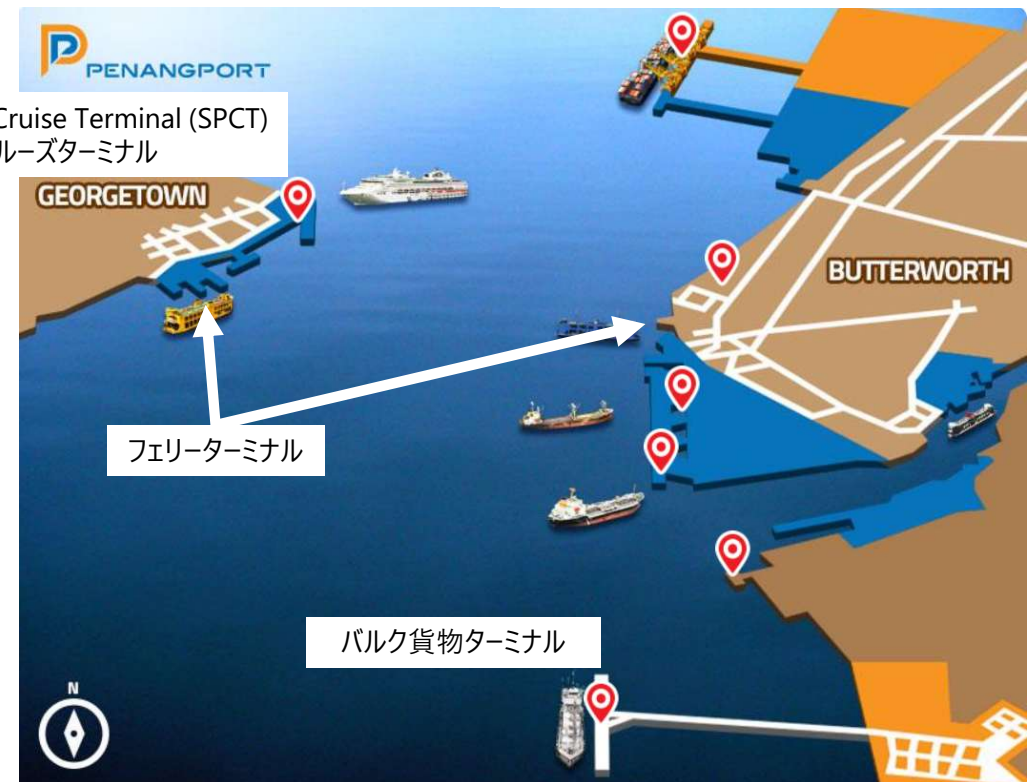
- ・Pangkalan Sultan Abdul Halim (PSAH)（バターワース側フェリーターミナル）
- ・Pangkalan Raja Tun Uda (PRTU)（ジョージタウン側フェリーターミナル）

海事関連サービス

- ・水先案内（パイロット）、けん引
- ・船舶修理

セキュリティサービス（水上警察）

- ・消防、レスキューサービス



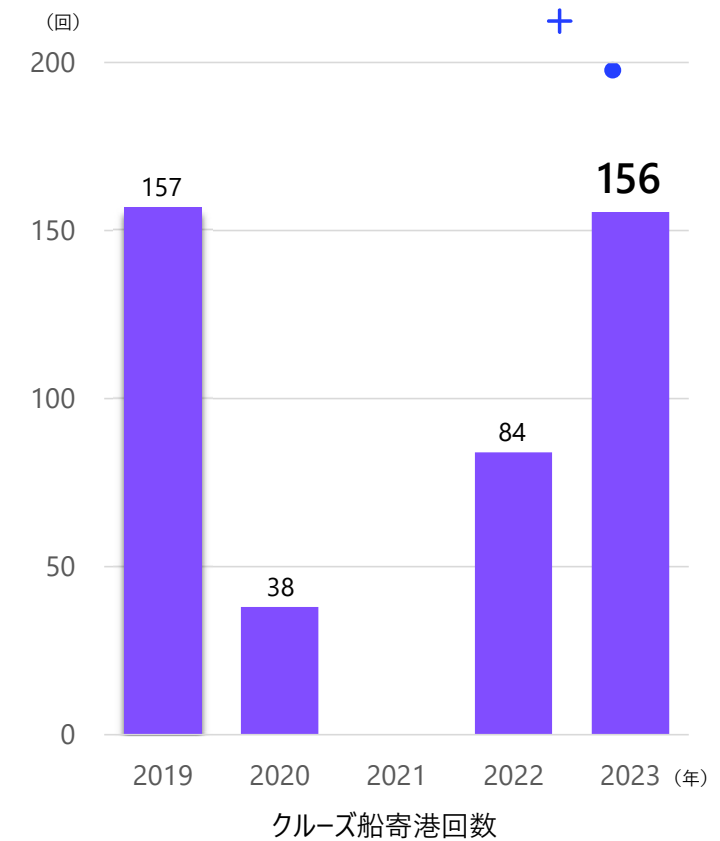
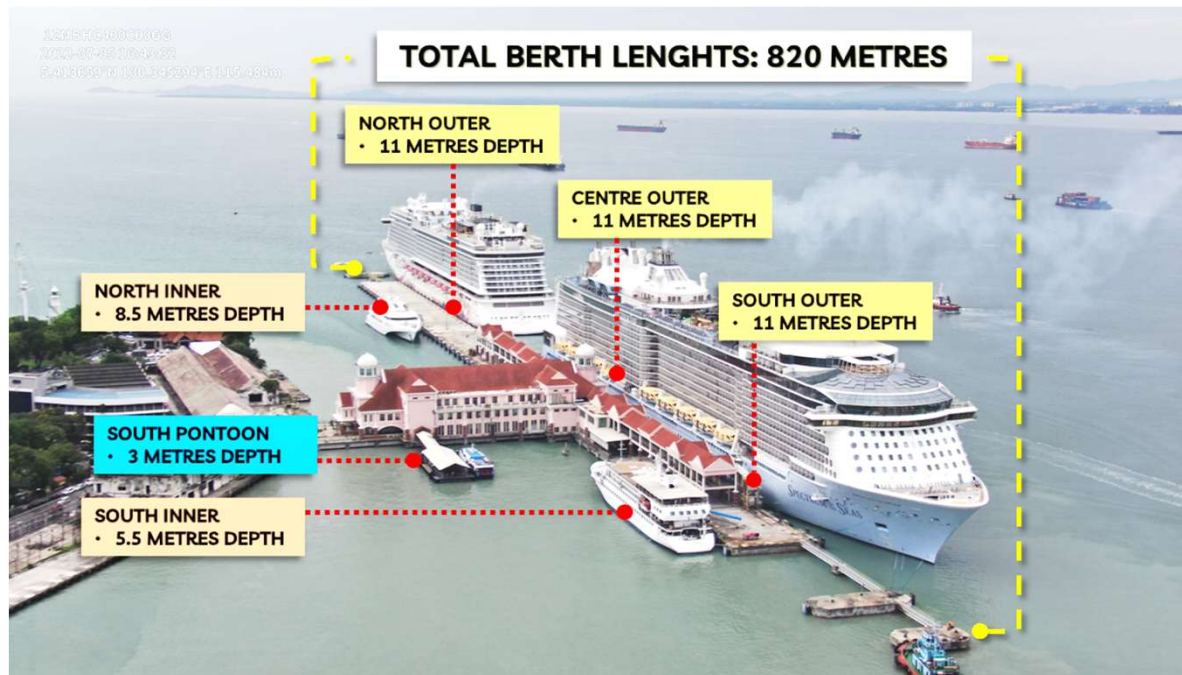


3-3 ペナン港

(2) スウェッテナムピア・クルーズターミナル

ターミナルオペレーター：PENANG PORT Sdn Bhd

※1994年1月より、ペナン港の港湾運営を行う港湾運営会社。2014年に民営化され、2017年よりMMCグループの傘下に加加入



Contents

1. Facts and Figures
2. クルーズ港湾の再活性化への取組
3. マレーシアにおけるクルーズ港湾概要
- 4. クルーズにおける日本・マレーシア比較**
5. 港湾管理者の経営戦略
6. 考察



4. クルーズにおける日本・マレーシアの比較

4-1 日本及びマレーシアにおけるクルーズの概要

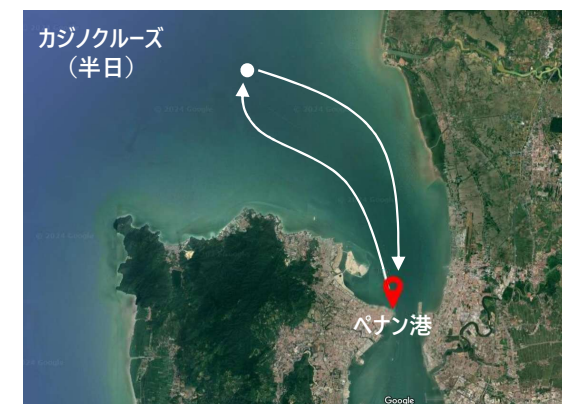
項目	日本	マレーシア
受入湾数	92	10
特徴	主に寄港地観光	豊富なテーマ性クルーズ 寄港地観光、カジノクルーズ、ハラルクルーズ※ etc..
クルーズ期間	主に 中長期 クルーズ（7～8日程度）	主に ショート クルーズ（1～3日程度）
重点ポイント	インバウンドによる 背後地域への 経済波及効果	国の 社会経済発展 経済波及効果、雇用創出、国民総所得の向上

※ハラルクルーズ：イスラム教徒向けに特化したクルーズ

4-2 機能面からみたクルーズ港湾の区分

港湾機能	発着港（ターンアラウンドポート）	ハイブリッド港	一時寄港港
特徴	・クルーズの出発点及び終点 ・クルーズ船の各種補給（燃料・食料等）、廃棄物処理	・両方の要素を持つ港	・主に背後地への観光を目的とした一時寄港
港湾	シンガポール港、 横浜港 、東京港	神戸港	パナン港 、 クラン港 、（名古屋港他）

（日本及びマレーシアにおける典型的なクルーズコース例）



Contents

1. Facts and Figures
2. クルーズ港湾の再活性化への取組
3. マレーシアにおけるクルーズ港湾概要
4. クルーズにおける日本・マレーシア比較
- 5. 港湾管理者の経営戦略**
6. 考察



5. 港湾管理者の経営戦略

5-1 クルーズ港湾の再活性化

- (1) クルーズの経済波及効果
- (2) インセンティブ制度
- (3) クルーズ船受入れにおける
港湾管理者の収支

5-2 クルーズ港湾の脱炭素化

- (1) 政府等の取組
- (2) 港湾における各種取組
- (3) 船舶における脱炭素化に向けた動向



横浜港客船フォトコンテスト2021

5-1 クルーズ港湾の再活性化

(1) クルーズの経済波及効果

クルーズ船 1 隻あたりの経済波及効果

港湾	旅客者数	経済波及効果
那覇港	3,604 名	約1億4,000万円
油津港	4,843 名	約6,000万円
室蘭港	2,675 名	約3,000万円

国土交通省資料より抜粋

港湾管理者として積極的なクルーズ振興が必要

多くの産業に経済的な波及効果があるクルーズ振興を行うことは、クルーズ関連産業、あるいは周辺産業に対する産業振興を行うことでもある

経済波及効果とは

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



5-1 クルーズ港湾の再活性化

(2) インセンティブ制度

a) 横浜港

減免する事由		減免額		
		入港料	岸壁使用料	自走式渡船橋 使用料
横浜港を船籍港とする客船が入港したとき		全額	全額	全額
市民クルーズを実施したとき	出発時	全額	24時間まで全額 これを超える時間は50%相当額	24時間まで全額
	帰港時			
着岸中に市長が認める船内見学会を実施したとき				

b) 名古屋港

減免する事由		減免額	
		入港料	岸壁使用料
クルーズ船が入港するとき		全額	なし

c) クラン港、ペナン港

インセンティブ制度は一切なし（港湾局、オペレーター共になし）

理由 ※現地ヒアリング結果	制度を始めると半恒久的に付与し続けることとなるため
考察 (その他の理由)	(港湾局) - マレーシアにおけるクルーズ受入港湾が限られていることから、日本で見られるような港湾料金の減免による、近隣港湾間でのクルーズ船誘致競争を行う必要がない (ターミナルオペレータ) - クルーズターミナルの運営については民営化されており、オペレーターとして減免する費用対効果が見込めない

5-1 クルーズ港湾の再活性化

(2) インセンティブ制度

【参考】

d) シンガポール港

実施主体	シンガポール政府観光局（STB：Singapore Tourism Board）
受益者	クルーズ船社、旅行仲介業者（旅行代理店他）、娯楽施設運営者 等
主な 対象プロジェクト	・シンガポール発着のクルーズを通じた、同国への外国人クルーズ旅客者数の増加 ・クルーズパッケージの開発とマーケティング ・クルーズ旅客者を対象とした、体験プログラム、寄港地観光等のツアーパッケージ開発 ・季節ごとのテーマ性クルーズの開発
主な 資金援助内容	・シンガポール港における港湾料金 ・コンテンツ開発および制作費用 ・コンサルタント費用

戦略性に富んだインセンティブ制度の実施が見受けられる



5-1 クルーズ港湾の再活性化

(3) クルーズ船受入れにおける港湾管理者の収支

a) 主な収入

【算出条件】

船名：ダイヤモンド・プリンセス
総トン数：115,906トン 全長：290m
12時間の着岸（一時寄港）を想定

2,000名（大人）の旅客者
為替：1RM（リンギット）＝ 35円

	名古屋港	横浜港	クラン港	ペナン港
入港料 Port Dues	減免 0円	312,946円 (2.7円 × 115,906トン)	10,431RM 365,085円 (9.00RM × 1,159 (100トン))	4,234RM 148,190円 (14.6RM × 290m)
岸壁使用料 Berth Occupancy Charge	1,164,855円 (10.05円 × 115,906トン)	1,164,855円 (10.05円 × 115,906トン)	11,590RM 405,650円 (0.10RM × 115,906トン)	3,828RM 133,980円 (1.10RM × 290m × 12h)
旅客料 Passenger Charge	---	---	20,000RM 700,000円 (10.00RM × 2,000名)	15,200RM 532,000円 (7.60RM × 2,000名)
旅客受入設備関連使用料※ Facility Usage Fee	なし	1,400,000円 (700円 × 2,000名)	ターミナルオペレーター料金	ターミナルオペレーター料金
合計	1,164,855円	2,877,801円	40,421RM 1,470,735円	23,262RM 814,170円

※受入設備使用料：埠頭内の歩行者動線の設定、テントの設営、案内誘導、警備等の受入経費に対する使用料
出典）各港湾ホームページ 港湾料金

b) 主な支出例（日本）

合計	約5,000,000円
----	-------------

内訳：岸壁会場設営費用（CIQ対応等）、警備費用、歓送迎行事関係費用 他

ターミナル関連料金	
港湾	円/人
シアトル	3,527円
シドニー	3,270円
LA	1,672円
横浜	700円

出典）横浜市

① 港湾管理者の収支は慢性的な赤字体質 ② ターミナル関連料金は国際的にみても低水準

5-2 クルーズ港湾の脱炭素化

(1) 政府等の取組

(a) 日本政府

【菅総理大臣 所信表明演説(2020年10月)】

我が国は、2050年までに、温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする、すなわち2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現を目指す

2030年度に温室効果ガスを2013年度から46%削減することを目指し、さらに、50%の高みに向け挑戦という目標を掲げる

【2015年にパリ協定が採択、世界共通の長期目標】

世界的な平均気温上昇を工業化以前に比べて2℃より十分低く保つとともに(2℃目標)、1.5℃に抑える努力を追求すること(1.5℃目標)

今世紀後半に、温室効果ガスの人為的な発生源による排出量と吸収源による除去量との均衡を達成すること

出典) 環境省HP

+

●

5-2 クルーズ港湾の脱炭素化

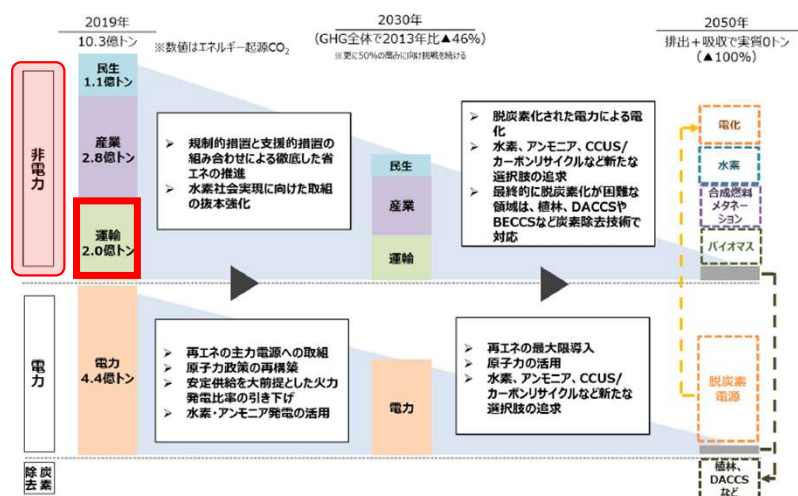
(1) 政府等の取組

(b) 日本政府

【2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略】

- 温暖化への対応を、経済成長の制約やコストとする時代は終わり、「成長の機会」と捉える時代に突入している。
- 実際に、研究開発方針や経営方針の転換など、「ゲームチェンジ」が始まっている。
この流れを加速すべく、グリーン成長戦略を推進する。
- 「イノベーション」を実現し、革新的技術を「社会実装」する。
これを通じ、2050年カーボンニュートラルだけでなく、CO₂排出削減にとどまらない「国民生活のメリット」も実現する。

2050年カーボンニュートラルの実現



- ・2050年のカーボンニュートラルに向けて、
電力部門の脱炭素化は大前提。
- ・再生可能エネルギーは最大限導入（洋上風力、蓄電池等活用）
- ・電力部門以外（産業・運輸等）は電化が中心。
船舶への陸上電力供給は非電力部門の運輸における取組。

「火力発電は必要最低限、使わざるを得ない」

5-2 クルーズ港湾の脱炭素化

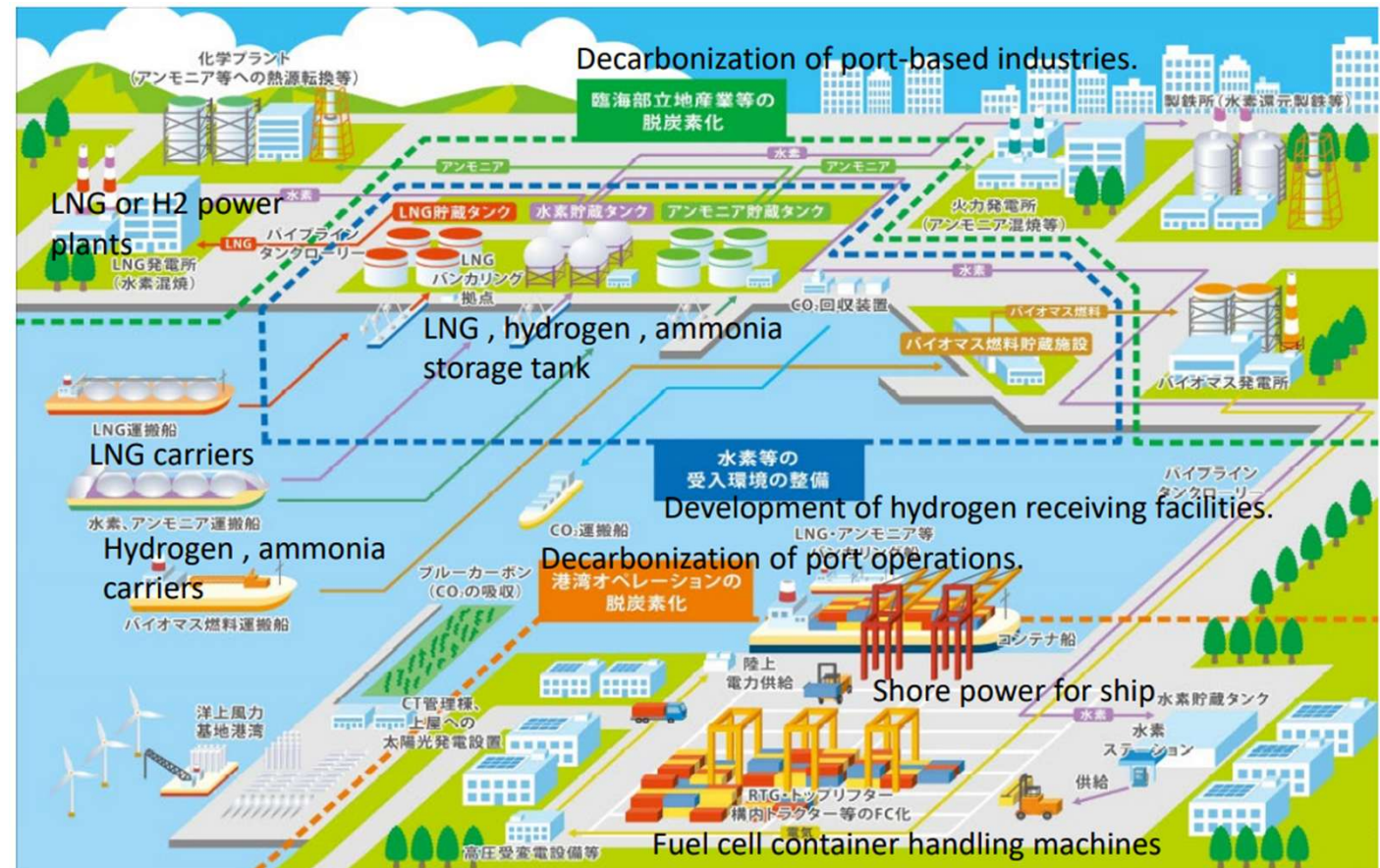
(1) 政府等の取組

(c) 国土交通省

「国土交通グリーンチャレンジ」を重点プロジェクトとして位置づけ、2050年までを見据えて、2030年度までに計画的・効果的な実施を推進

カーボンニュートラルポートの形成

「国土交通省グリーンチャレンジ」での重点的に取り組むべき6つのプロジェクトの1つ



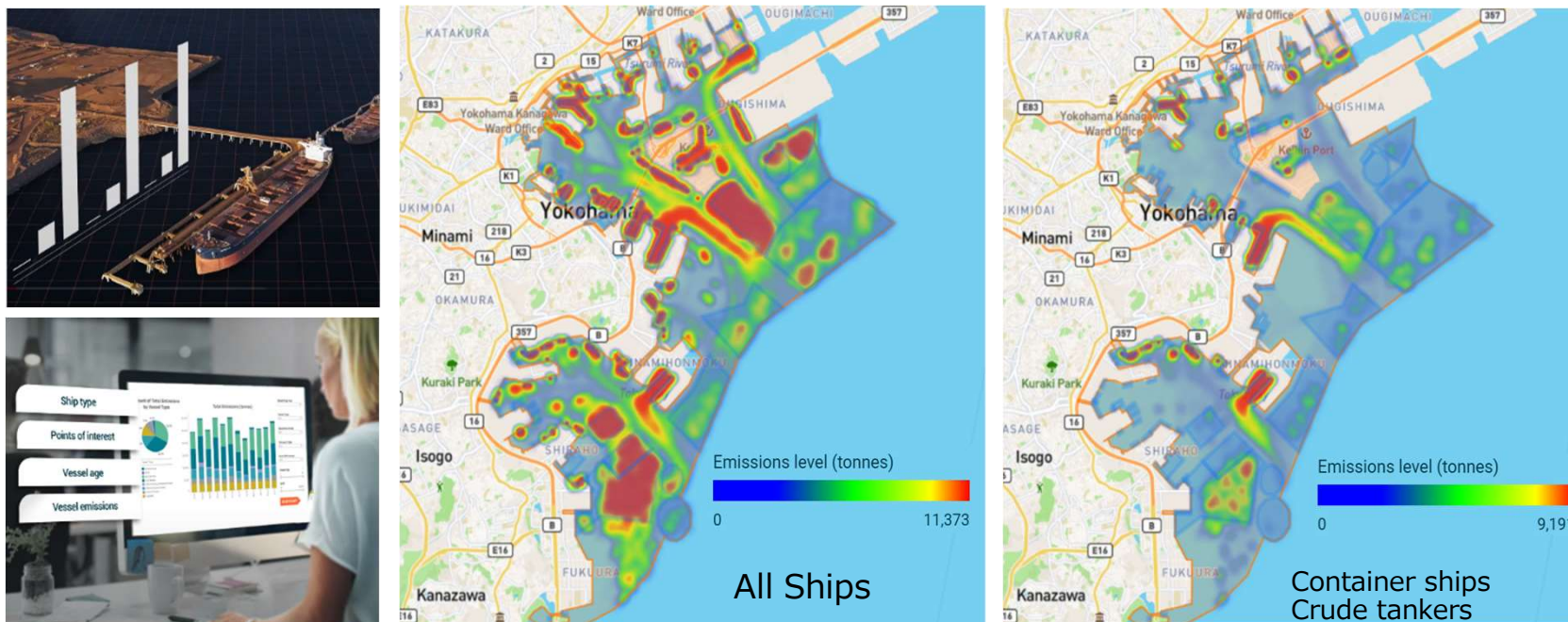
Source : Port and Harbor Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

5-2 クルーズ港湾の脱炭素化

(2) 港湾における各種取組

(a) 船舶からの排出ガスの可視化サービスの活用（横浜港）

港湾内の船舶から排出される CO₂ 等の排出ガスを把握し、削減に向けた取組を官民で進めるため、Right Ship社の「Maritime Emission Portal」の活用を通じて、船舶からの排出ガスのより正確な把握に努め、DX推進によるカーボンニュートラルポートの形成に取り組む。



出典）横浜市

5-2 クルーズ港湾の脱炭素化

(2) 港湾における各種取組

(b) 環境に配慮した取組を推進

○環境推進の取組を進めることにより、クルーズ船社から選ばれる競争力のある港を形成

船舶への陸上電力供給

係留中の船舶に対し、岸壁側から電力を供給することにより、船内の発電機を使用せず、CO₂の排出を削減



出典) 神戸市

バンカリング

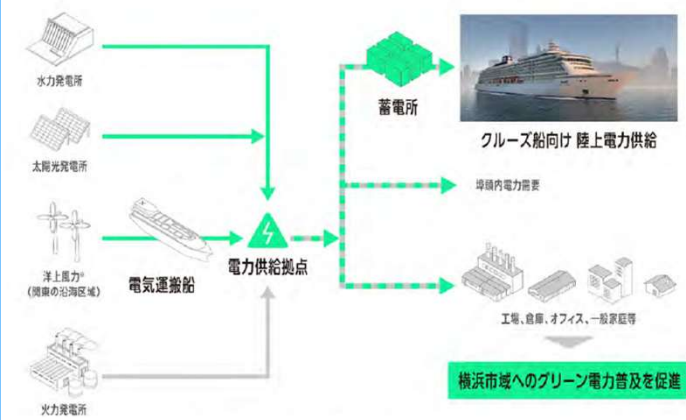
次世代燃料として取り扱いが比較的な容易なメタノールを燃料とするコンテナ船に対して燃料を補給



出典) 横浜市

グリーン電力供給

浮体式洋上風力発電からの送電について、蓄電池搭載の電気運搬船に蓄電し、海上輸送にて陸域へ電力を供給する取組の検討をすすめる



31 出典) 横浜市

5-2 クルーズ港湾の脱炭素化

(2) 港湾における各種取組

(c) マレーシアの取組（クラン港）

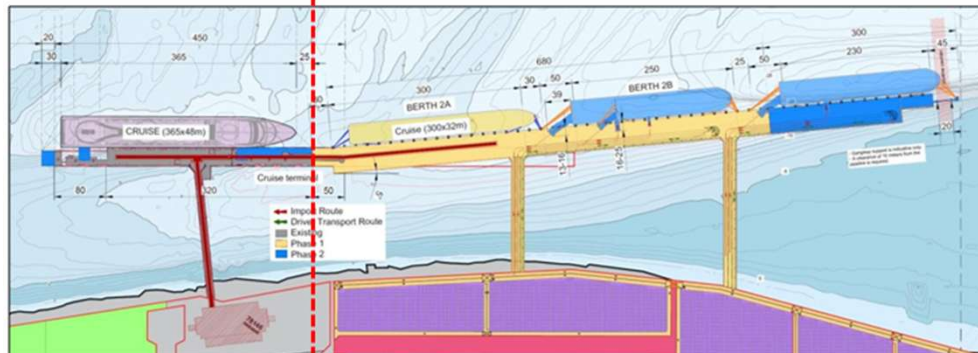
クラン港クルーズターミナルオペレーターであるPKCTは、今後実施される岸壁拡張に伴い、陸上電力供給設備を整備する計画。PKCTへのヒアリングによると、「多額なコストの回収について、課題と認識している」

EXISTING WHARF

- Berth 1 – 450m
- Berth 2 – 200m
- Berth 3 – 200m

EXTENDED WHARF

- Berth 1 – 365m
- Berth 2 – 200m
- Berth 2A – 300m
- Berth 2B – 250m
- Berth 2C – 250m



PROPOSED SHORE POWER SYSTEM

33kV PPU+SSU



POWER HOUSE



Step Down 11kV/50Hz

PKCT
PORT KLANG CRUISE TERMINAL

CABLE BOX



6.6/11kV 60Hz

CABLE REEL CAR



CRUISE SHIP 11kV 12MVA



5-2 クルーズ港湾の脱炭素化

(2) 港湾における各種取組

(c) マレーシアの取組（ペナン港）

- ・ ペナン港のクルーズターミナルオペレーターであるPenang Port社は、2021年に岸壁延伸を実施
- ・ 今後、更なる大型クルーズ船の受入れを推進すると共に、陸上電力供給設備の導入を計画（環境負荷低減への取組の一環）
- ・ スペクトラム・オブ・ザ・シーズ級のクルーズ船への陸上電力供給が可能となる整備計画



SPCT | SHORE POWER SYSTEM

IMPLEMENTATION PLAN



5-2 クルーズ港湾の脱炭素化

(2) 港湾における各種取組

(c) マレーシアの取組（ペナン港）

NBCT・BWCTのコンテナターミナルに太陽光発電用の設備を整備し、太陽光由来電力によるクルーズ船への陸上供給を実現する計画。
供給電力量は、2つのターミナルから7MWを供給、その他余剰分電力を合わせて30MWの見込み。

ESTIMATED SOLAR CAPACITY

30 MW

ESTIMATED NBCT & BWCT USAGE

7 MW

ESTIMATED EXCESS SOLAR ENERGY

23 MW



BWCT



NBCT



CONCEPT SHORE POWER SYSTEM AT



5-2 クルーズ港湾の脱炭素化

(3) 船舶における脱炭素化に向けた動向

- ・ クルーズ船は、利便性などから観光エリアにアクセスの良い場所に停泊することを望む
- ・ 港湾管理者は、都心部にクルーズターミナルを整備

a) 日本（横浜港）



b) マレーシア（ペナン港）



5-2 クルーズ港湾の脱炭素化

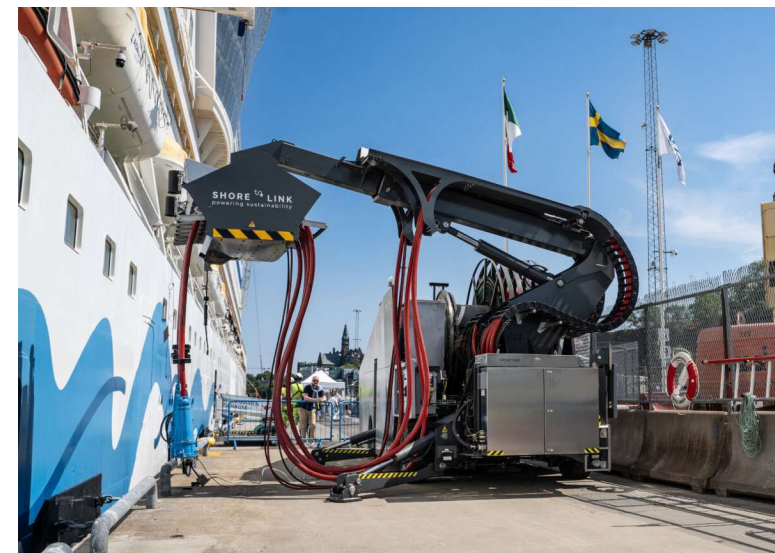
(3) 船舶における脱炭素化に向けた動向

a) クルーズ船

CLIAは、2050年までに**GHG排出ネットゼロ**を目指すことを宣言。
クルーズ船社は、陸上電力供給船の更新を随時進めており、
2024年9月時点で**就航船の52%が陸電対応の設備を搭載済**。

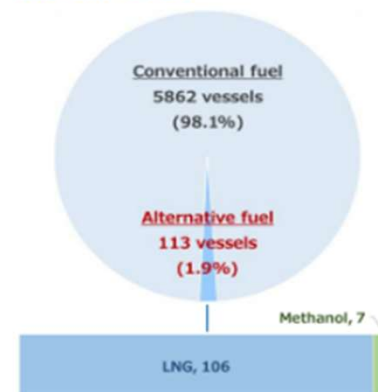
b) コンテナ船

2024年6月時点で、**就航船の1.9%が代替燃料船**。
LNG燃料が大半を占め、他にはメタノール燃料。
発注済船舶のうち49.3%が、代替燃料船。
LNG燃料が半数近くを占め、メタノールに加えて
アンモニア燃料も発注が見られている。

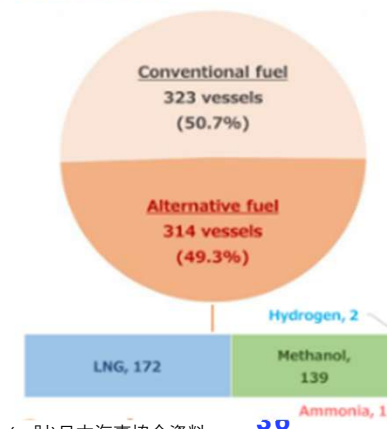


Containerships

In service —



On order —



出典) (一財)日本海事協会資料

Contents

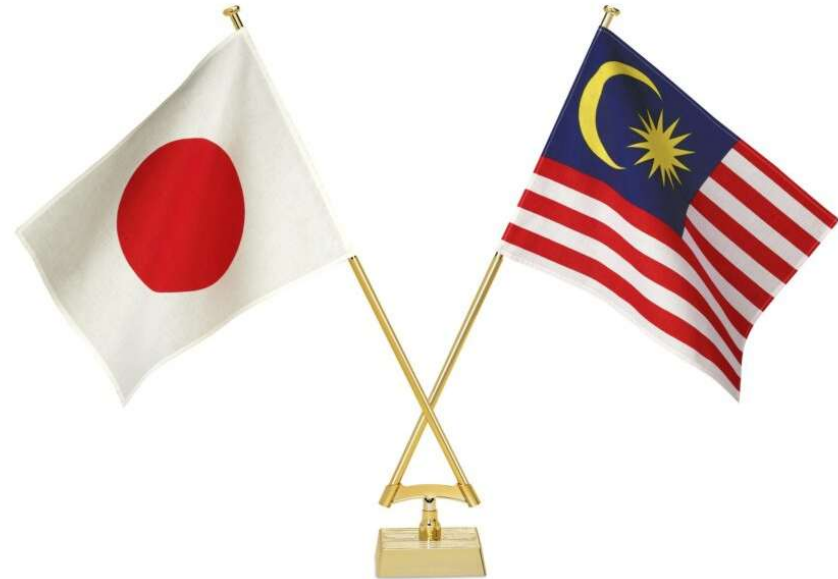
1. Facts and Figures
2. クルーズ港湾の再活性化への取組
3. マレーシアにおけるクルーズ港湾概要
4. クルーズにおける日本・マレーシア比較
5. 港湾管理者の経営戦略
6. 考察



6. 考察

6-1 クルーズ港湾の再活性化

6-2 港湾の脱炭素化



考察

6-1 クルーズ港湾の再活性化

現状

寄港するクルーズ船は、主に寄港地観光のみ

経済波及効果



港湾管理者として
積極的なクルーズ
振興が必要

港湾管理者によるクルーズ振興策



- ・ インセンティブ制度
- ・ 各種ポートセールス
- ・ 受け入れ環境整備 etc.

港湾経営



港湾管理者としての収支は
赤字でも港湾背後地域への
経済波及効果を重視

今後の課題

- ① 港湾背後地域への経済波及効果に加えて、港湾管理者としての黒字経営化を実現
- ② 寄港地観光以外のテーマでのクルーズ船誘致活動の推進

考察

6-1 クルーズ港湾の再活性化

課題① 港湾背後地域への経済波及効果に加えて、港湾管理者としての黒字経営化を実現

提案

- ・ 持続可能な港湾運営を目指す（過度な国内港湾の料金競争からの脱却）

制度	国	特徴	提案
インセンティブ制度	日本	多くの港湾で入港料等の減免を実施	戦略性に乏しい 、半恒久的なインセンティブ制度は 廃止
	マレーシア	なし	
受入設備使用料制度	日本	一部少数の港湾のみ徴収	原則、設備使用料を 徴収 し、持続可能な港湾運営を目指す
	マレーシア	全ての港湾で徴収	

- 日本全体のクルーズ産業が将来にわたり安全かつ着実に成長していくためにも、受入設備使用料においては、**将来の設備投資**（インフラ整備、陸電設備導入等）に向けた**整備費用や維持費用を吸収できる、戦略的な料金設定**を行う

考察

6-1 クルーズ港湾の再活性化

課題② 寄港地観光以外のテーマでのクルーズ船誘致活動の推進

背景（マレーシア）

現在、クラン港に寄港するクルーズ船は、**主にシンガポールを発着港としている**。マレーシアでは、クルーズ船の発着港となることを目的に、既存港湾のインフラ開発・強化など、ハード面・ソフト面双方で様々な取組を進めている。

クラン港での取組例（ハラルクルーズの強化）

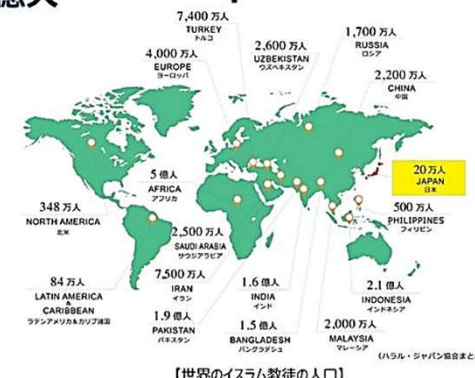
イスラム教徒は世界に約19.5億人おり、世界人口の約1/4を占める大きな市場である。

特に若年層が多く、今後経済発展が期待される国々が多い。予測では、**今世紀末にはイスラム教徒の人口が世界人口の3分の1に達する**とも言われている。

- クラン港では、**発着港としての拠点港化を目指しており**、その政策の一つとして、今後更なる成長が見込まれるハラルクルーズの積極的な誘致を行い、現在同港への発着港となっているシンガポールから旅客者シェアの獲得を狙っている。



▶ $\frac{19.5\text{億人}}{77\text{億人}}$ 世界人口 $\frac{1}{4}$ の将来性のあるマーケット



【世界のイスラム教徒の人口】

考察

6-1 クルーズ港湾の再活性化

課題② 寄港地観光以外のテーマでのクルーズ船誘致活動の推進

背景（マレーシア）

現在、マレーシアでは唯一の政府公認カジノであるゲンティンハイランドが、首都クアラルンプールから約35km離れた、パハン州のグヌン・ウル・カリ山頂に存在している。このほか、同国ではカジノクルーズも寄港しており、**主に同国にて生活する中華系・インド系民族並びに観光客**を中心に利用されている。

ペナン港での取組例（カジノクルーズ拠点の形成）

- ペナン港では、シンガポール発着のカジノクルーズ寄港に加えて、同港を発着港として、主にカジノを目的とし沖合に向け出港するクルーズ(Cruise to Nowhere)が2便/日行われている。
2022年の統計では**クルーズターミナル利用客約120万人のうち64%が“Cruise to Nowhere”利用者**となっている。



ペナン港を母港としてCruise to Nowhereを行うエーゲアンパラダイス号

考察

6-1 クルーズ港湾の再活性化

課題② 寄港地観光以外のテーマでのクルーズ船誘致活動の推進

提案

テーマ性クルーズの活用により、これまで国内で**未開拓のマーケットを取り込み**、**新たな訪日クルーズ旅客の獲得を目指す**

～具体例：**日本版ハラルクルーズの受入れ及び活用**～

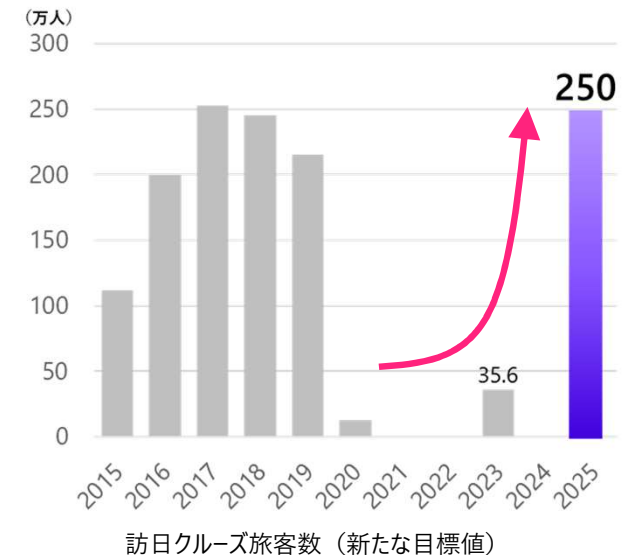
背景

(株)Halal Naviにより、2024年2月に行われた、日本に興味を持つイスラム教徒向け「食、旅行等に関する広範囲なアンケート調査」の結果は以下の通り

- ・全体の86.1%が、レストランや飲食店での**ハラルフードの提供の有無を懸念**
- ・全体の83.6%が、日本国内で**礼拝可能な場所を見つけるのが難しい**と回答

- クルーズターミナル内のレストランのハラル認証対応及び礼拝スペース設置に向けた仕組み（補助等）を整備し、**クルーズにおいてもムスリム・インバウンドを国内に積極的に取り込む。**

IAPH SEMINAR ON PORT MANAGEMENT



日本版ハラルクルーズ（イメージルート）

考察

6-2 港湾の脱炭素化

現状

クルーズ船が起因する大気汚染は、依然として社会問題

環境負荷の象徴



豪華さ・快適さの
提供により
多くの電力を消費

サステナブルツーリズム



- ・旅行者の75%
「よりサステナブルな観光をしたい」
- ・停泊中もエンジン稼働し、寄港地周辺の住民は、生活環境の悪化懸念

クルーズ船社の対応



GHG排出ネットゼロ宣言。
就航船の52%が陸電対応済
(2024年9月時点)

今後の課題

クルーズ船は、旅客にとって移動中の居住空間、停泊する市街地の周辺住民は、生活環境を悪化させる一面をもつものと捉えている。そのためコンテナ船に比べて、**身近な存在**であり人々の注目を受けやすい。陸上電力供給に取り組むことは、**クルーズ船がクリーン**なものと示せるもの。莫大な投資額はネック。電力会社の系統電力を用いることは、発電所の脱炭素化が実現しない限り、**真の脱炭素化**には至らないとの見方もある。

考察

6-2 港湾の脱炭素化

課題

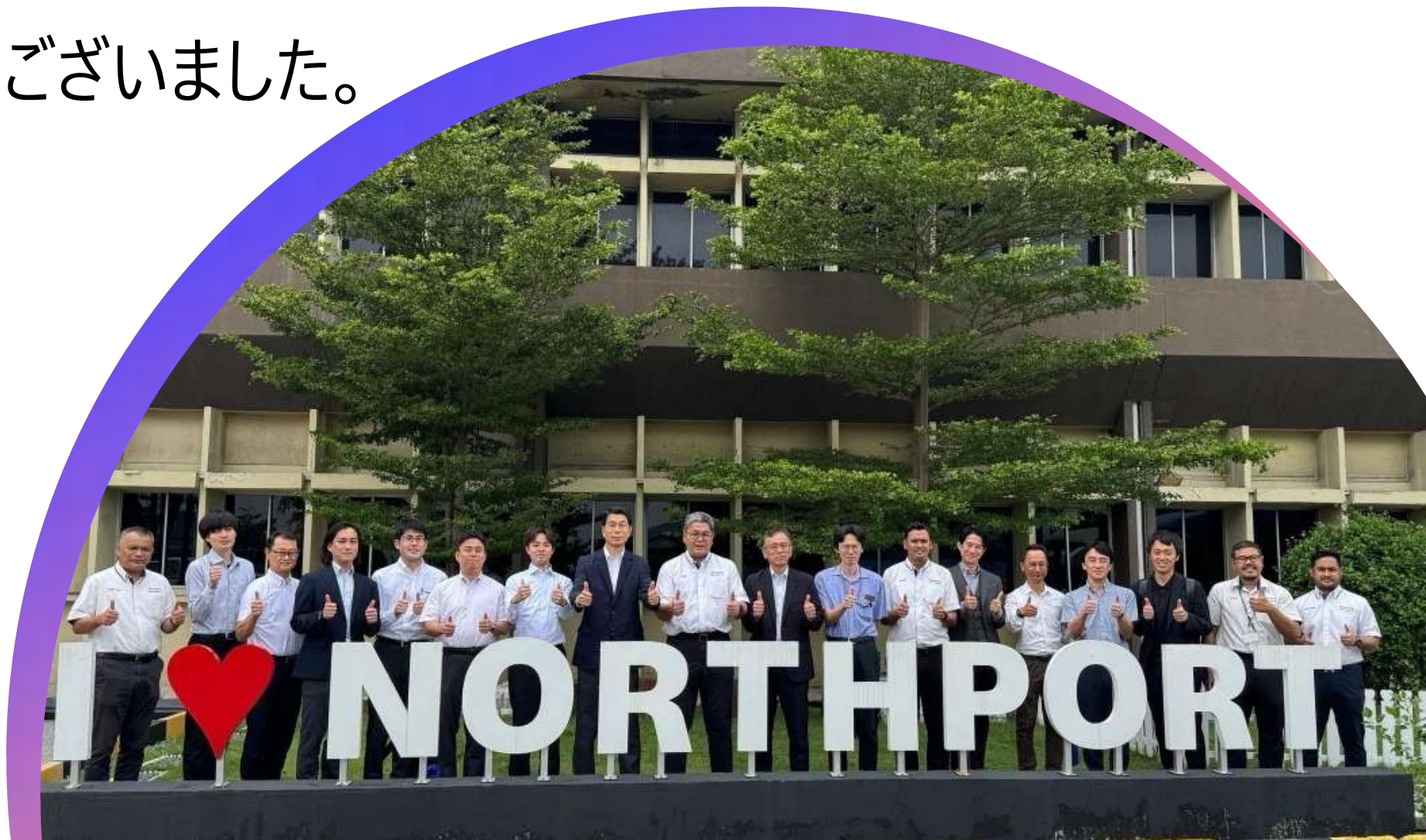
- ・クルーズ船は一利一害。動向は人々の注目を集める。
- ・陸上電力供給は、莫大な投資額がネック。
- ・真の脱炭素化は、化石燃料による発電からの脱却。



提案

- 2027年には4000万人に達する新たなクルーズ客の獲得につなげるため、港湾管理者とクルーズ船社が一体となり、**クリーンなクルーズ**を目指す。
- 洋上風力発電、大型蓄電池、電気運搬船等を活用した**再生可能エネルギー**による**陸上電力供給**は、発電所からの系統電力よりも脱炭素化が図られ、クルーズのイメージ向上に最適なものである。
- 港湾管理者には、整備に向けて積極的に取り組むとともに、利用拡大に向けて**再生可能エネルギー供給側と需要側のつなぐ役割**を期待する。
- 国は、クルーズにおけるグリーンイノベーションの実現に積極的に取り組む港湾に対して、重点的な投資が可能となるよう「**グリーンイノベーション特定港湾(GI港湾) (仮)**」を認定し、財政面での支援を集中させる仕組みを作る。

ご清聴、
ありがとうございました。



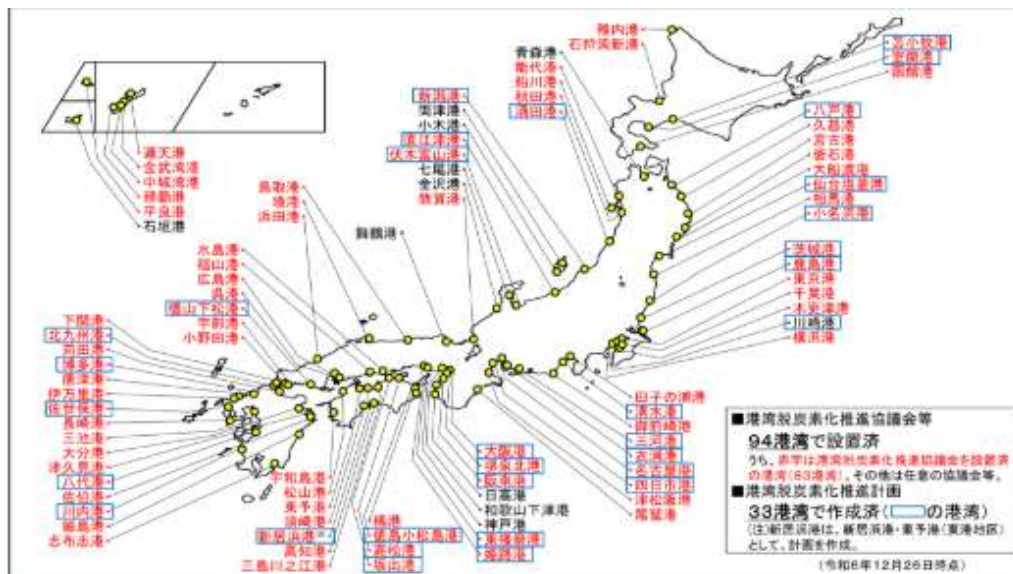




予備資料

1. 一般情報（脱炭素関連）

項目	日本	マレーシア
法定計画 作成済港数	33	—
主な取組	コンテナターミナル認証制度 水素等受入環境整備	電動RTG 太陽光発電
クルーズ船 陸電計画	横浜港 ※HP等で確認のみ	クラン港、ペナン港



「港湾脱炭素化推進協議会」の構成員の例

- ✓ 港湾管理者(協議会を組織)
- ✓ 港湾脱炭素化促進事業の実施が見込まれる者
(立地企業、港湾協力団体等)
- ✓ 関係地方公共団体(港湾所在市町村等)
- ✓ 港湾利用者(船社、物流事業者等)
- ✓ 学識経験者 等



出典：国土交通省港湾局

「港湾脱炭素化推進計画」に定める事項

- ✓ 基本的な方針 (当該港湾の概要、取組方針等)
- ✓ 計画の目標
 - ・温室効果ガス排出量の削減目標や水素等の供給目標等
- ✓ 港湾脱炭素化促進事業・実施主体
 - ・温室効果ガス削減、吸収作用の保全等に関する事業 (低炭素型荷役機械の導入、ブルーカーボン生態系の活用等)
 - ・水素等の供給に関する事業 (水素等の供給のための港湾施設等の整備、LNGバンカリング施設の整備等)
- ✓ 計画の達成状況の評価に関する事項
 - ・評価の実施体制、方法、公表方法等
- ✓ その他港湾管理者が必要と認める事項
 - ・港湾の脱炭素化に関する将来構想
 - ・脱炭素化推進地区の方向性
 - ・産業振興・地域活性化に関する取組 等

市第 128 号議案 横浜市港湾施設条例の一部改正

(1) 客船受入関連経費に対する料金徴収

東アジアのクルーズ発着拠点として、将来にわたり、乗客の安全快適な受入に必要なサービス水準を保ちながら、客船の寄港を安定的に継続していくため、埠頭内の歩行者動線の設定、テントの設営、案内誘導、警備等の受入経費に対する負担として、受益者である客船運航会社から料金を徴収します。(施行は国際クルーズ再開の時期に合わせます。)

〔受入設備使用料〕 乗客一人当たり 700 円（日本籍船：乗客一人当たり 200 円）

【参考】1 諸外国等のターミナル関連料金

港名	円/人
シアトル	3,527
シドニー	3,270
ロサンゼルス	1,671
香港	1,650
基隆	1,650
バンクーバー	1,472
マイアミ	1,443
熊本	1,040
横浜（外国籍船）	700
博多	500
佐世保	500
バルセロナ	353
釜山	330
那覇	280
横浜（日本籍船）	200

2 客船1隻当たりの収支の概算(万円)

(1) 外国籍船

支 出	2 年度	4 年度	備 考
受入経費	940	490	運営効率化による縮減
シャトルバス等	150	0	船会社負担に変更
合 計	1,090	490	
収 入	2 年度	4 年度	備 考
岸壁使用料	30	110	減免の見直し
受入設備使用料	-	380	条例改正による新設
合 計	30	490	

(2) 日本籍船

支 出	2 年度	4 年度	備 考
受入経費	110	60	運営効率化による縮減
シャトルバス等	90	0	船会社負担に変更
合 計	200	60	
収 入	2 年度	4 年度	備 考
岸壁使用料	17	30	減免の見直し
受入設備使用料	-	30	条例改正による新設
合 計	17	60	

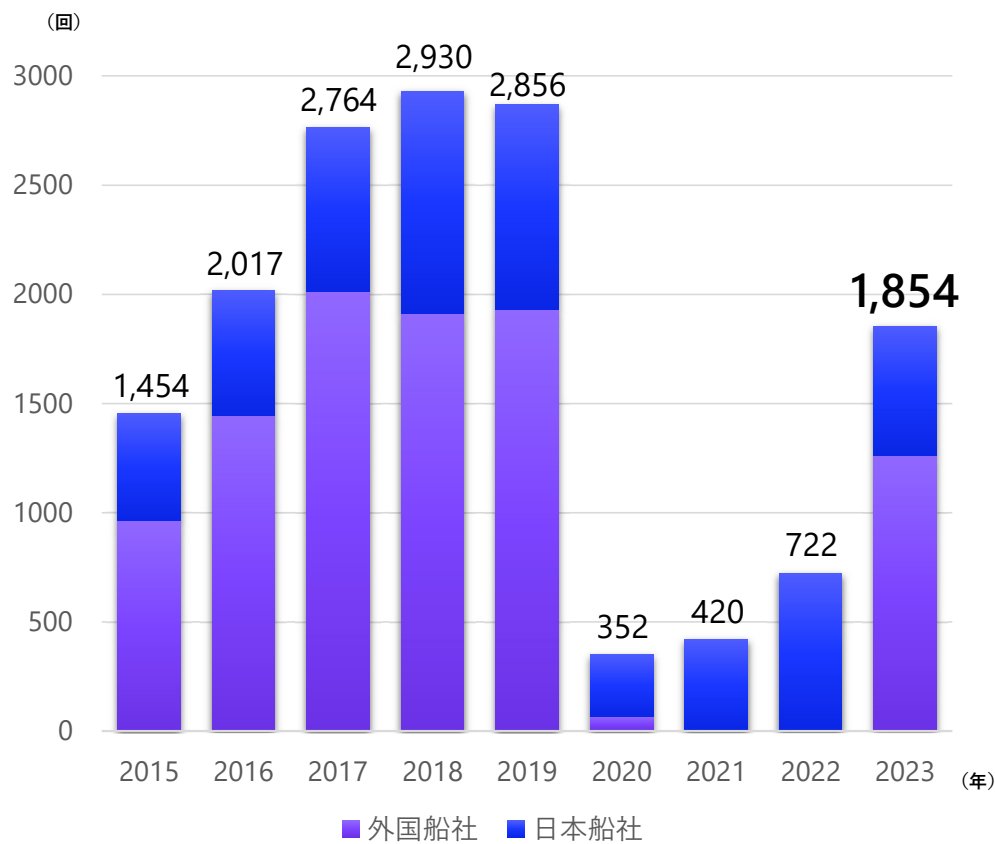
国際・経済・港湾委員会資料
令和4年2月16日
横浜市港湾局

2. クルーズ産業における社会問題

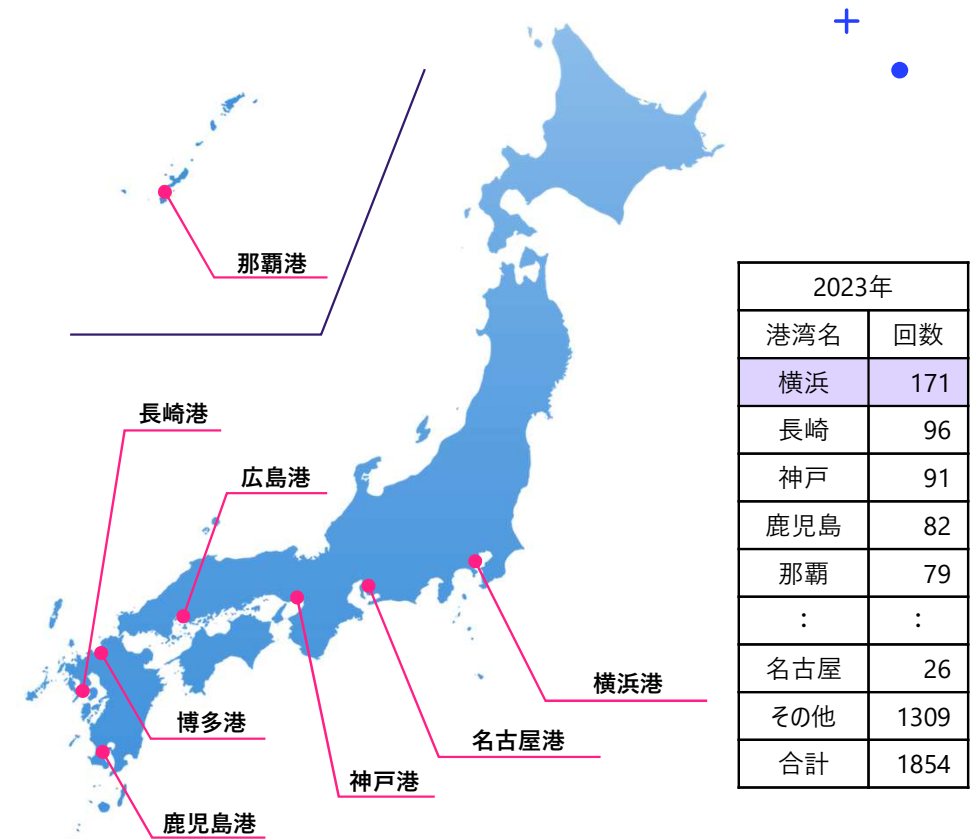
項目	日本	マレーシア
オーバーツーリズム	<u>問題が顕在化している</u> 寄港地では、急激な観光客の増加により、交通渋滞やごみの増加が問題とされている。 鎌倉市では、鉄道を住民が利用する際は、優先的に駅構内に入場でき、観光客は徒歩での観光を誘導している。	<u>問題が顕在化している</u> ペナン島の中心市、ジョージタウンの歴史的な街並みは、マラッカとともに2008年に世界文化遺産に登録されたことを契機に、これまで外部者が入ることのなかった19世紀以来の華人の栈橋集落が「観光村」へと急変した。栈橋集落と住民生活の環境悪化が問題となっている
環境問題	<u>大きな問題となる可能性が高い</u> 2016年の博多港におけるクルーズ船調査では、年間「6億円程度の大気汚染の外部費用が発生している」ことが報告されている	<u>問題が潜在している可能性が高い</u> マレーシアにおいてクルーズ船に起因する大気汚染をはじめ、その他の環境問題に関するレギュレーションが存在しないため、現時点で問題が表面化していないものの、潜在している可能性が高い認識はあるとのこと。
その他	現時点で、水質汚染問題や騒音問題は顕在化していない	※PKCT担当者ヒアリング

2. クルーズ概要（日本）

(1) 日本港湾へのクルーズ船の寄港回数



(2) 日本国内主要クルーズ港湾



出典）国土交通省プレス 訪日クルーズ旅客数及びクルーズ船の寄港回数（2023年 速報値）

1. 一般情報



■表—1 港湾民営化形態の比較

	港湾運営会社	国際旅客船拠点形成港湾	クルーズ旅客施設コンセッション(博多港)	空港コンセッション(国管理空港)
運営を可能とする根拠 (根拠法令)	施設の貸付 港湾法第43条の11・第55条	施設の所有, 岸壁優先使用権の設定 港湾法第2条の3・第50条の18	運営権の設定 PFI法第16条・第18条, 条例	運営権の設定, 施設の所有 PFI法第16条, 民活空港運営法第4条
権利の性質	賃借権	所有権, 使用権	みなし物権	みなし物権, 所有権(ビル施設等事業)
地位の譲渡性	なし	あり	あり	あり
施設所有・運営形態	岸壁:【所有】国・港湾管理者, 【運営】会社 埠頭用地:【所有】国・港湾管理者, 【運営】会社 上物施設:【所有・運営】会社 ※土地も含む	岸壁:【所有】国・港湾管理者, 【運営】港湾管理者 ただし, 船社に優先使用権 旅客施設:【所有・運営】船社 ※土地も含む	岸壁:【所有】国, 【運営】港湾管理者 旅客施設:【所有】港湾管理者, 【運営】運営権者 ※土地も含む	基本施設:【所有】国, 【運営】運営権者 照明施設:【所有】国, 【運営】運営権者 無線施設:【所有・運営】国 ターミナルビル:【所有・運営】運営権者 土地:【所有】国, 【使用権】運営権者
事業範囲	埠頭群の運営 関連事業	旅客ターミナル施設の整備・運営 岸壁の優先利用 クルーズ拠点の形成	旅客ターミナル施設の運営 ※岸壁運営への関与は未定 ※定期借地権で商業施設等の所有・運営可能	空港運営等事業 空港航空保安施設運営等事業 環境対策事業 その他付帯する事業(提案事業含む) ビル施設等事業
収入	貸付対象施設からの料金収入	所有施設からの料金収入 (+船社としての収入)	運営権対象施設からの料金収入	運営権対象施設, 所有施設からの 料金収入
料金規制 (公共の権限)	原則として自由に設定 指定権者に書面で提出, 変更命令可能	原則として自由に設定 港湾管理者に書面で提出, 変更命令可能	柔軟に設定 港湾管理者に届出, 条例等で範囲を設定	原則として自由に設定 国に届出, 変更命令可能
資本規制	20%を超える議決権の保有制限	—	法的にはなし(募集時に設定は可能)	法的にはなし(募集時に設定は可能)
事業取消後の引継ぎ	港湾管理者又は別の港湾運営会社に 引継ぎ	なし	なし	なし
事業取消後の損失補償	必要なし	法的にはなし(協定上は不明)	必要(公益上やむを得ない取消しの場合)	必要(公益上やむを得ない取消しの場合)
公共の監督措置	報告徴収, 立入検査, 監督命令	国による指導, 助言等	報告徴収, 立入検査, 指示	報告徴収, 立入検査, 指示
事業期間	個別の契約	15~20年程度	未定	仙台:30年+オプション30年 高松:15年+オプション30年 福岡:30年 熊本:33年+オプション15年
対価等	個別の契約	設備投資費用	未定	仙台:22億円+57億円(株式) 高松:50億円+16億円(株式) 福岡:1,610億円(最低)+450億円(株式) 熊本:0円(最低)+株式+新ビル投資
株主構成	横浜川崎国際港湾(株) 国50%, 横浜市45%, 川崎市4.5%, 民間0.5% ----- 阪神国際港湾(株) 国34%, 神戸市31%, 大阪市31%, 民間4%	—	未定	仙台:民間100% 高松:地元自治体10%(上限) 福岡:地元自治体10%(上限) 熊本:民間100%

本部港

【本部港国際クルーズ拠点形成推進協議会（仮名）（想定案）】

沖縄県、本部町、沖縄総合事務局、ゲンティン香港グループ、ターミナル運営会社（未定）、（一財）沖縄観光コンベンションビューロー、（一財）沖縄美ら島財団、本部町商工会、本部町観光協会、やんばる観光推進協議会、海事関係者（未定）、沖縄県バス協会、沖縄県タクシー協会 等

広島空港

2. 本事業の内容に関する事項

(1) 契約担当官

国土交通省航空局長 蝦名 邦晴

(2) 担当部局

国土交通省航空局航空ネットワーク部

航空ネットワーク企画課 空港経営改革推進室（以下「担当部局」という。）

住所：〒100-8918 東京都千代田区霞が関 2 丁目 1 番 3 号

電話番号：03-5253-8714

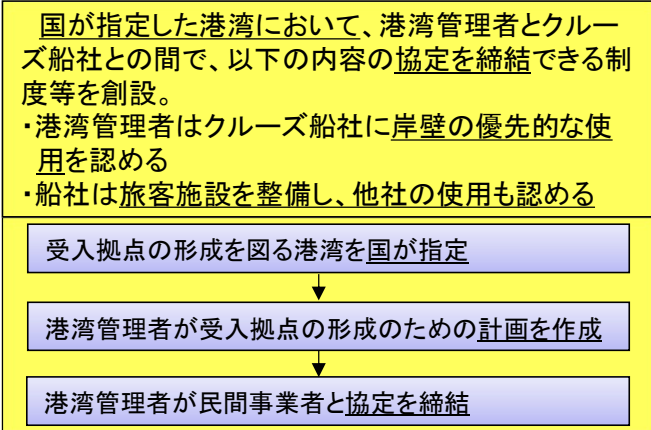
電子メールアドレス：koku-nekika@mlit.go.jp

本公募において担当部局の行う事務に関して、以下に示すアドバイザー（以下「公募アドバイザー」という。）を置く。

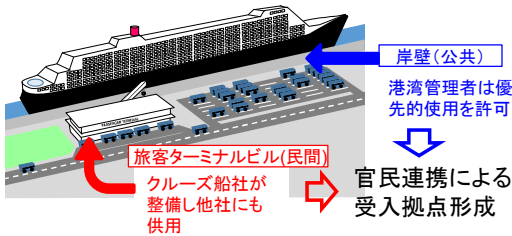
- (i) PwC アドバイザリー合同会社
- (ii) PwC あらた有限責任監査法人
- (iii) PwC 税理士法人
- (iv) PwC 弁護士法人
- (v) アンダーソン・毛利・友常法律事務所
- (vi) 株式会社山下ピー・エム・コンサルタンツ
- (vii) 株式会社東光コンサルタンツ

官民連携によ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、官民が連携してクルーズ拠点を形成するためのスキームを導入。(平成29年港湾法改正)
- 9港を指定し、公共による岸壁の整備等とともに、民間による旅客施設等の整備が進められているところ。



【官民の連携による拠点形成のイメージ】



【岸壁の優先使用のイメージ】

・A社(協定船社)による予約(1年半程度前)

月	火	水	木	金	土	日
	A社		A社		A社	

・A社の予約完了後、その他の社が予約

月	火	水	木	金	土	日
B社	A社	C社	A社		A社	

港湾名 (港湾管理者)	第1次募集分 H29.1.31 選定 H29.7.26「国際旅客船拠点形成港湾」指定						第2次募集分 H30.2.27 選定 H30.6.29 指定	第3次募集分 H31.3.1 選定 H31.4.22指定	
	横浜港 (横浜市)	清水港 (静岡県)	佐世保港 (佐世保市)	八代港 (熊本県)	本部港 (沖縄県)	平良港 (宮古島市)	鹿児島港 (鹿児島県)	下関港 (下関市)	那覇港 (那覇港管理組合)
カーニバル・コーポレーション&plc	○		○			○			
ロイヤル・カリビアン・グループ				○			○		○
MSCクルーズ								○	○
ゲンティン香港		○			○				
郵船クルーズ	○								

八代港 国際クルーズ拠点の概要（くまモンポート八代）

国	○クルーズ船専用岸壁（一部耐震強化岸壁）延長410m 及び 泊地 ・クルーズ専用岸壁として、最大22万t級のクルーズ船を年間365日受け入れ可能	[供用中]
ロイヤル カリビアン社	○旅客ターミナル 延べ床面積 3,610m ² ・CIQ（税関、出入国管理、検疫）等を機能的に配置 ○おもてなしゾーン 面積2.7ha ・日本庭園・竹林の道・ビッグくまモン・くまモン合唱隊・十二支くまモン・多目的芝生広場・販売エリア・フードコート	[供用中]
熊本県	○駐車エリア 面積4.4ha ・大型バス最大150台の駐車・タクシー、乗用車最大120台の駐車・屋根付きのバス降場及びタクシー乗降場 ・岸壁と旅客ターミナル間の屋根付き通路（一部移動式）・ギャングウェイ・高速旅客船等用浮桟橋	[供用中]

販売エリア



日本庭園・竹林の道



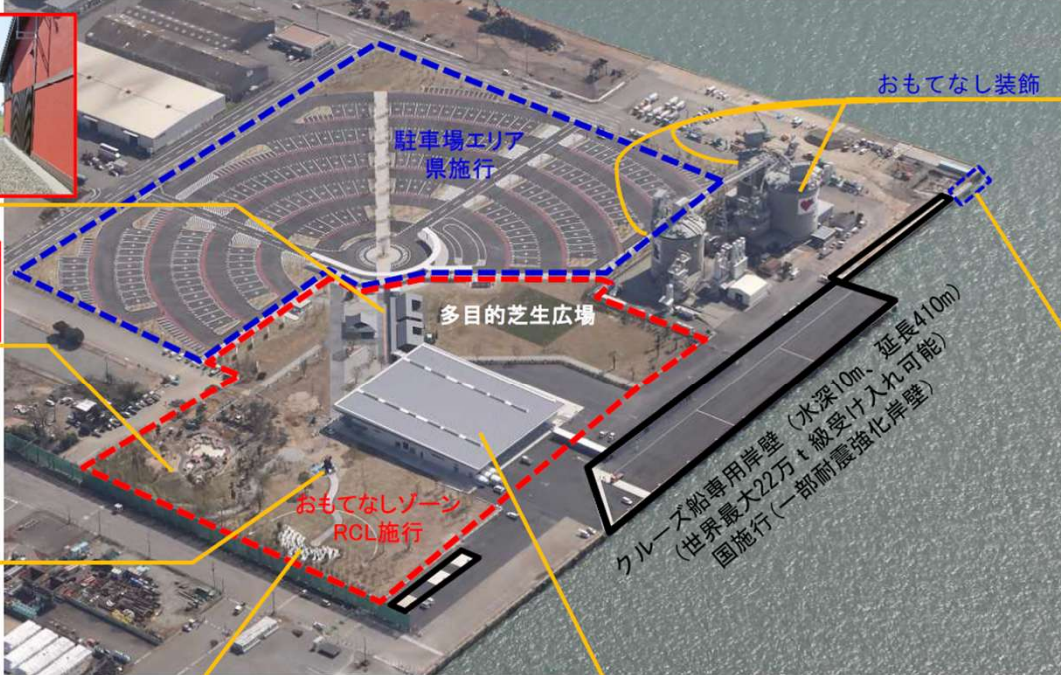
ビッグくまモン



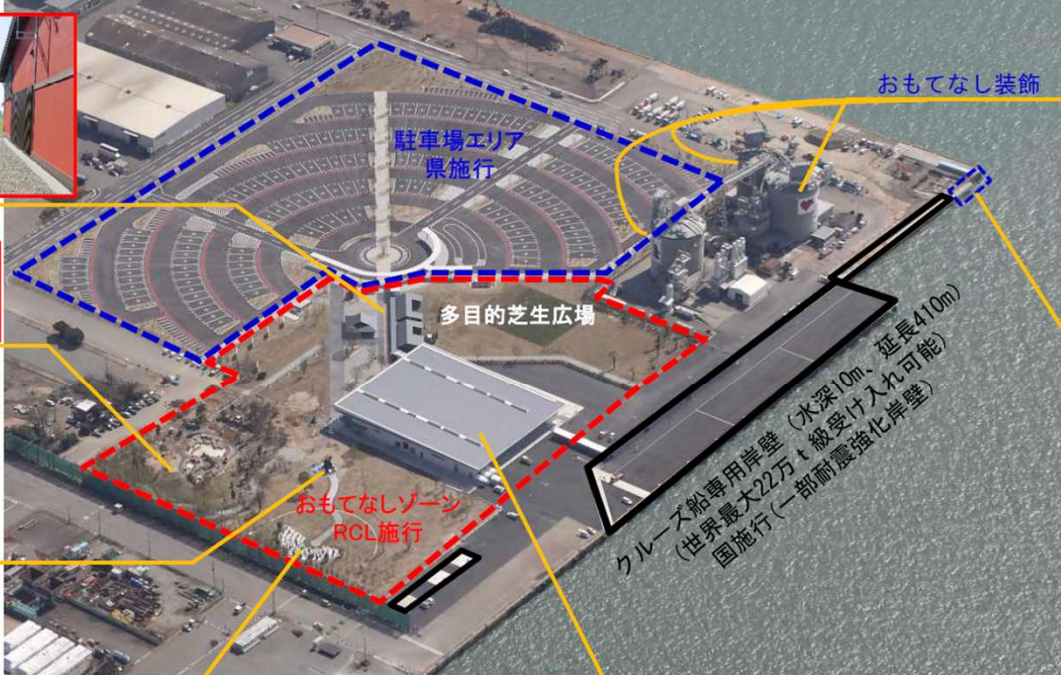
くまモン合唱隊



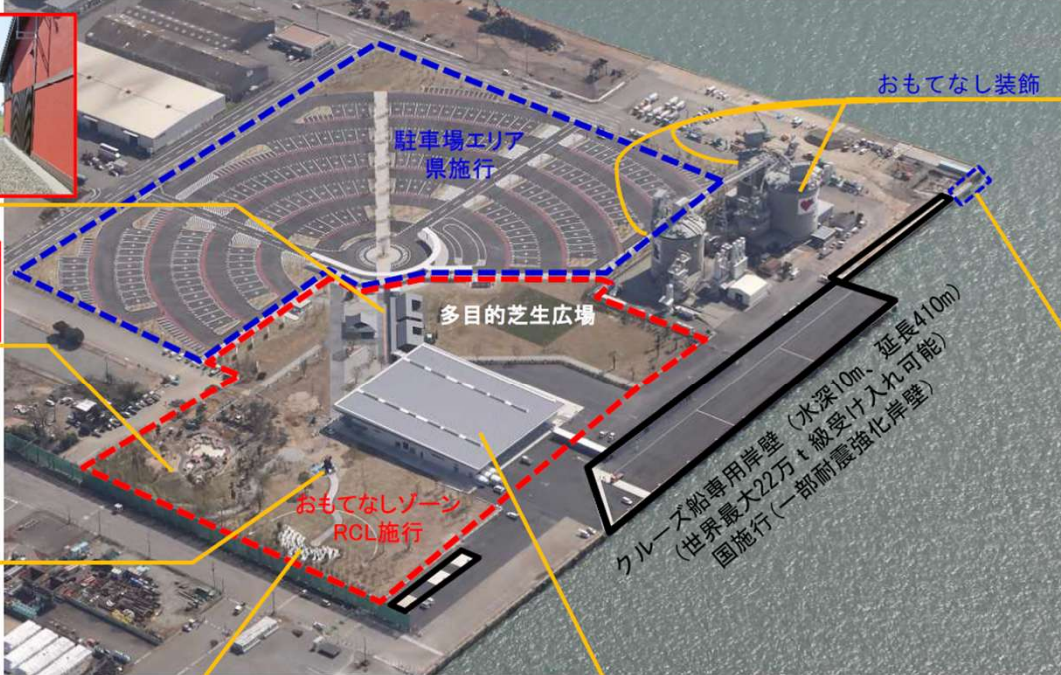
おもてなしゾーン
RCL施行



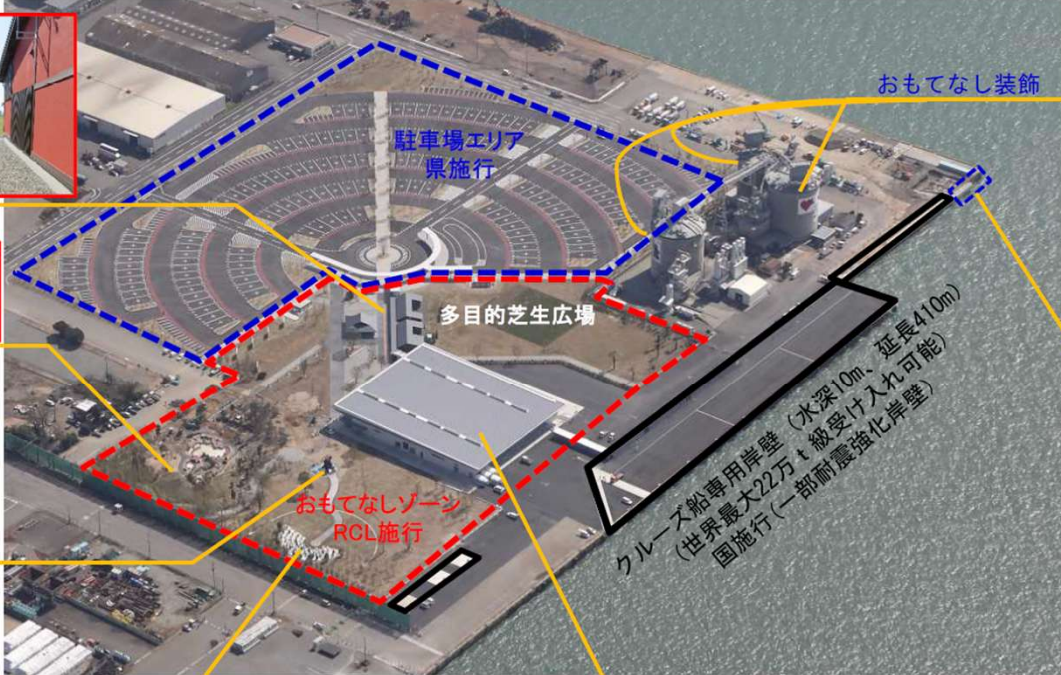
多目的芝生広場



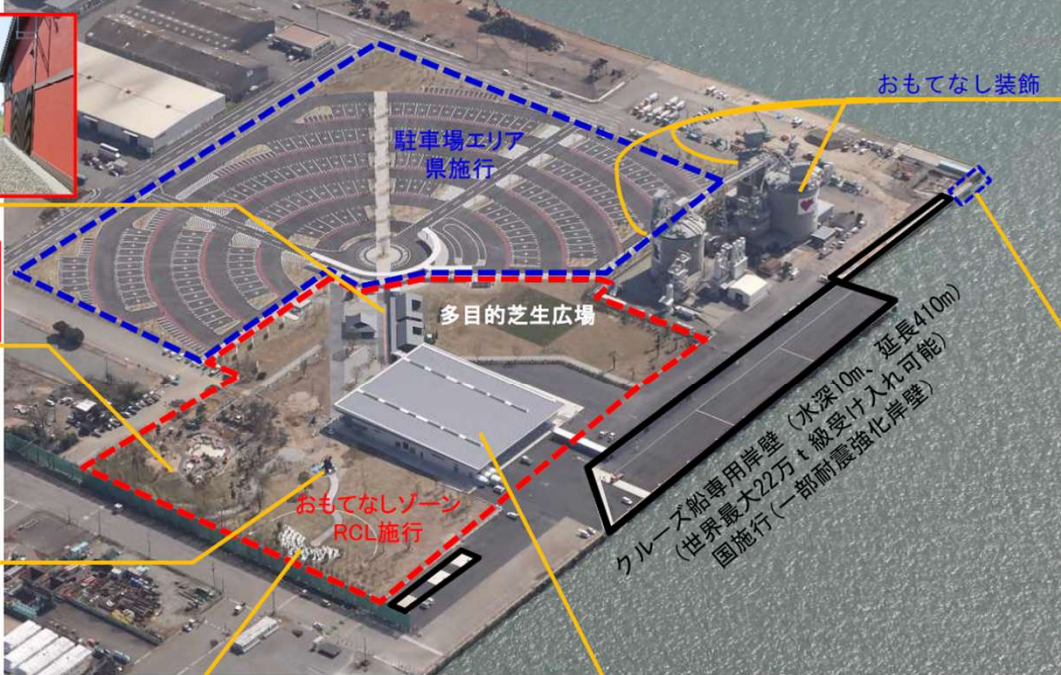
駐車場エリア
県施行



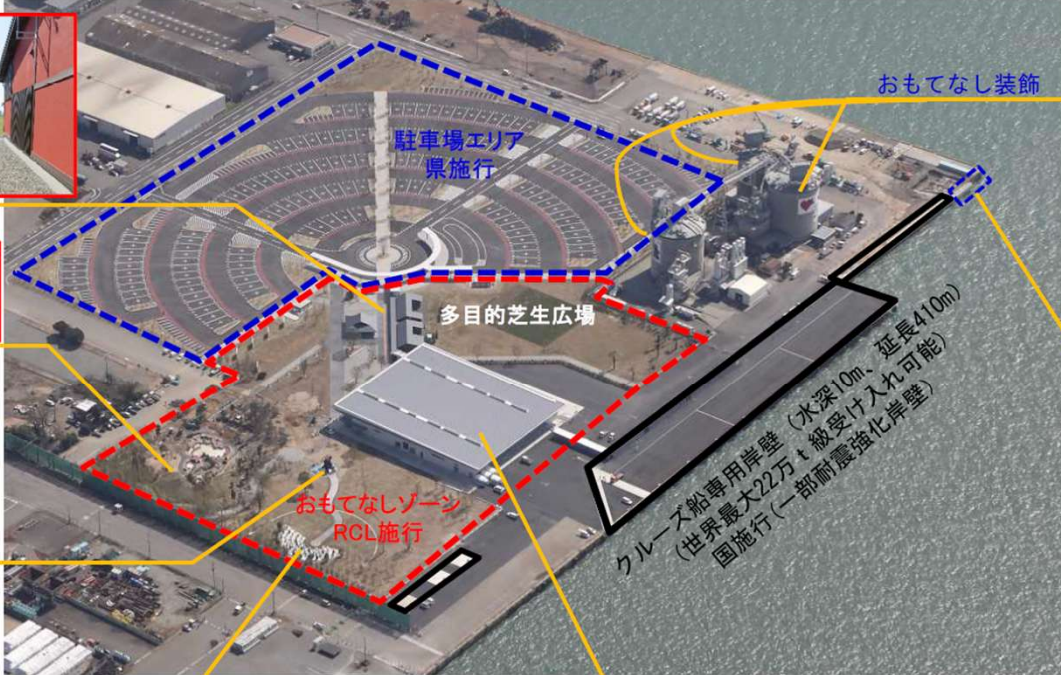
おもてなし装飾



クルーズ船専用岸壁（水深10m、延長410m）
（世界最大22万t級受け入れ可能）
国施行（一部耐震強化岸壁）



旅客ターミナル



高速旅客船等用浮桟橋



天草方面への観光等



凡例

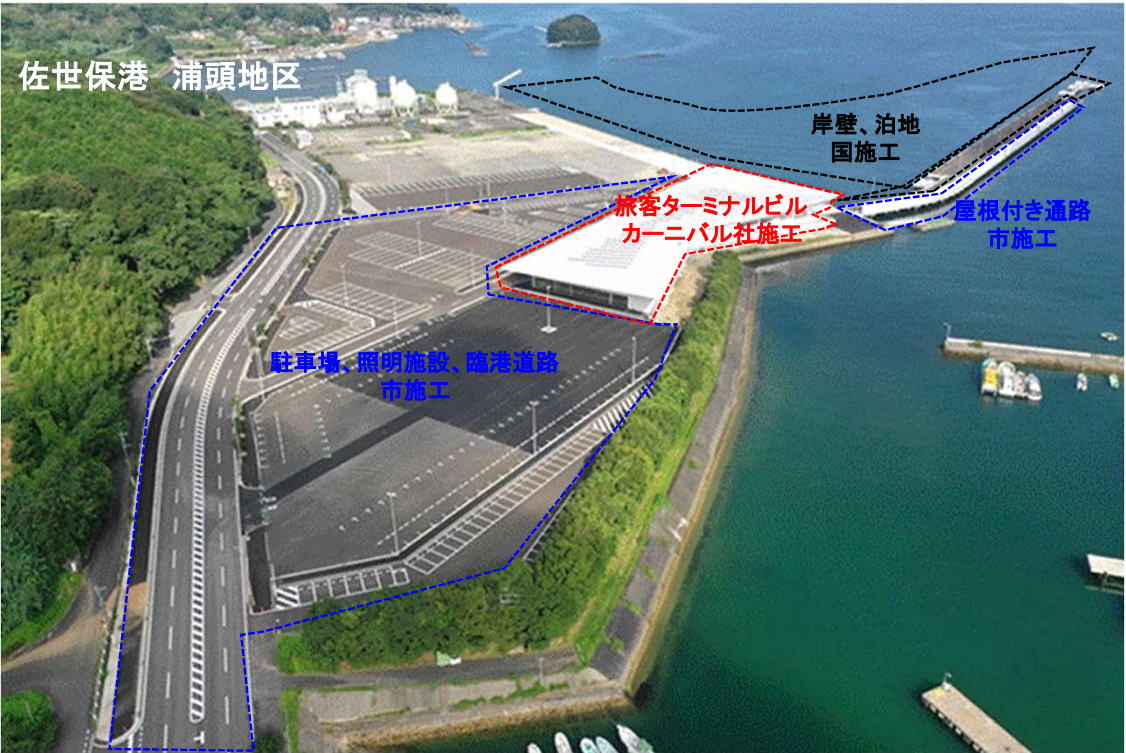
- 国
- ロイヤルカリビアン社
- 熊本県

+

●

佐世保港 国際クルーズ拠点の概要

国	○クルーズ船専用岸壁 延長370m 及び 泊地 ・クルーズ船専用岸壁として、最大14万t級のクルーズ船を年間365日受け入れ可能	[供用中]
カーニバル社	○旅客ターミナルビル 延べ床面積6,500㎡ ・CIQ施設、ターミナル施設、商業施設、事務所等	[完成済]
佐世保市	○駐車エリア 面積約23,900㎡、臨港道路 延長690m 、屋根付き通路 延長370m 、照明設備 24基 ・大型バス134台の駐車 ・乗用車149台の駐車 ・岸壁と旅客ターミナル間の屋根付き通路(一部移動式)	[供用中]



国際旅客船拠点形成港湾

(1) 第一次認定分

横浜港 : 郵船クルーズが大さん橋ターミナル内のラウンジ整備済み
カーニバルが屋根付き通路整備済み

+

●

清水港 : ゲンティンが破綻したため、計画は「白紙」

佐世保港 : カーニバルが浦頭地区にターミナル整備済み

八代港 : ロイヤルカリビアンがターミナル整備済み

本部港 : ゲンティンが破綻したため、計画は「白紙」

平良港 : 未着手 (カーニバル)

(2) 第二次認定分

鹿児島港 : 未着手 (ロイヤルカリビアン)

(3) 第三次認定分

下関港 : 未着手 (M S C)

那覇港 : 未着手 (ロイヤルカリビアン、M S C)

5-1 クルーズ港湾の再活性化

(4) クルーズターミナル運営

a) 日本

港湾	ターミナル名	運営手法	運営団体	施設所有	運営資金	施設収入
東京港	東京国際クルーズターミナル	指定管理	東京港埠頭株式会社	行政	行政※1	民間
横浜港	大さん橋国際旅客ターミナル	指定管理	横浜港振興協会	行政	行政※1	民間
名古屋港	なし（仮設テント対応 他）	港湾管理者直営	名古屋港管理組合	なし	行政	なし
八代港	八代港クルーズターミナル （くまモンポート八代）	国際旅客船 拠点形成港湾	ロイヤルカリビアン	民間 （ロイヤルカリビアン）	民間 （ロイヤルカリビアン）	民間 （ロイヤルカリビアン）

※1：指定管理料

b) マレーシア

港湾	ターミナル名	運営手法	運営団体	施設所有	運営資金	収入
クラン港	PKCT	ライセンス契約	PKCT Sdn Bhd	民間	民間	民間
ペナン港	スウェッテナムピア CT	ライセンス契約	Penang Port Sdn Bhd	行政	民間	民間

5-2 港湾の脱炭素化

(2) 港湾における各種取組

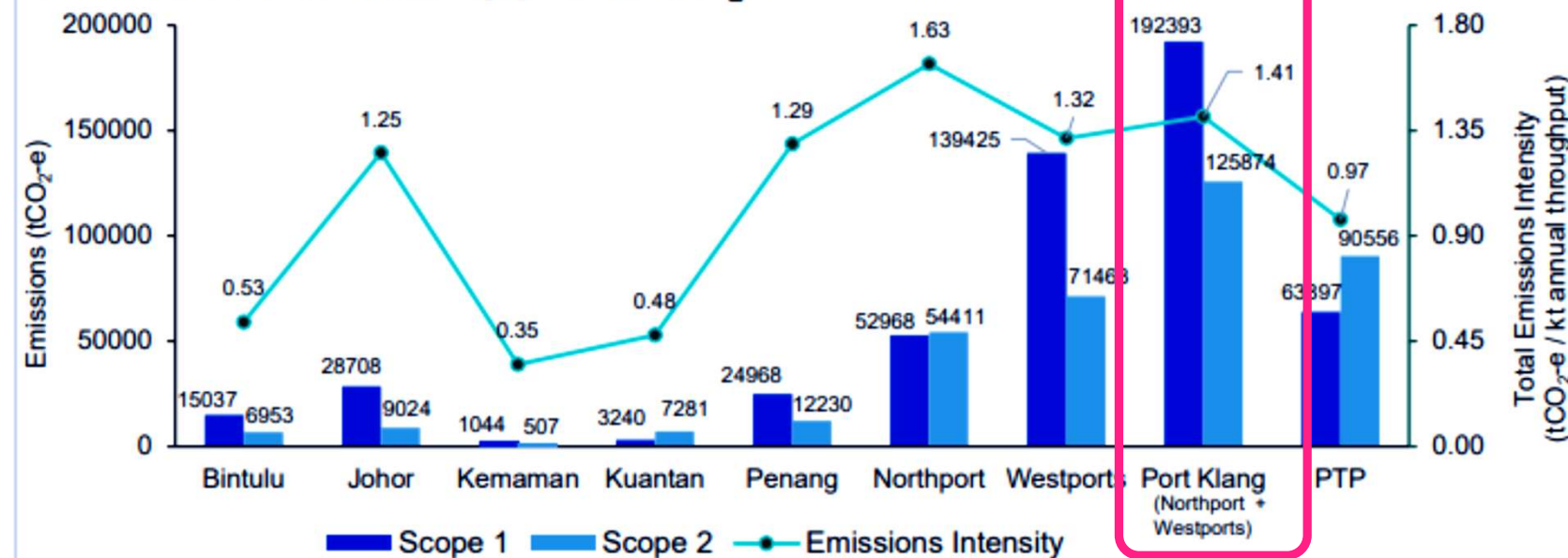
(c) マレーシアの取組

CO2排出量の内訳として、SCOPE 1とSCOPE 2の割合は概ね60:40

SCOPE1排出量の主なものは、荷役機械等におけるディーゼル燃料の消費によるもの

Emissions summary

Total FY22 emissions by port in tCO₂-e



※SCOPE 1：事業者の直接排出
SCOPE 2：事業者が購入・使用した電力等の間接排出

Total Emissions Intensity
：1年間の取扱貨物1ktあたりのCO₂排出量



3-3 ペナン港

(2) スウェッテナムピア・クルーズターミナル

ロイヤルカリビアン社とのクルーズターミナル共同拡張事業について（2021年完了済み）

出資比率

- ・PENANG PORT Sdn Bhd：60%
- ・ロイヤルカリビアンクルーズ社：40%

事業内容

- ・岸壁 220m、ドルフィン 118mの延長
- ・大型クルーズ船（オアシスクラス：総トン数：226,838トン
全長：361m）2隻の同時係留を可能へ
- ・ターミナルの許容能力を12,000人に強化

投資規模

- ・プロジェクト総額：約3,500万米ドル



拡張エリア