

2024 年度国際港湾経営研修報告書

クルーズ港湾の再活性化と脱炭素化

2025 年 4 月

横浜市港湾局 佐藤 大希

名古屋港管理組合 堀田 直宏

目 次

1. はじめに.....	59
1.1. 本報告書の執筆にあたって	59
1.2. 執筆分担	59
1.3. マレーシアの港湾の概要	60
2. クルーズの状況.....	60
2.1. クルーズ旅客者	60
2.2. マレーシアにおけるクルーズの動向	62
3. マレーシアにおけるクルーズ港湾の概要.....	63
3.1. クラン港	65
3.1.1. 港湾概要.....	65
3.1.2. クラン港湾局（Port Klang Authority）	66
3.1.3. クラン港における港湾運営の民営化について.....	67
3.1.4. ポートクランクルーズターミナル（PKCT）	68
3.2. ペナン港.....	70
3.2.1. 港湾概要.....	70
3.2.2. ペナン港湾委員会	71
3.2.3. スウェッテナム・ピア・クルーズターミナル	72
4. クルーズにおける日本・マレーシア比較.....	74
4.1. 日本におけるクルーズ施策について	74
4.2. 日本及びマレーシアにおけるクルーズの概要	75
4.2.1. マレーシアにおける「テーマ性クルーズ」の紹介	76
4.3. 機能面から見たクルーズ港湾の区分.....	77
5. 港湾管理者の経営戦略.....	78
5.1. クルーズ港湾の再活性化	78
5.1.1. クルーズの経済波及効果.....	78
5.1.2. インセンティブ制度.....	80
5.1.3. クルーズ船受入れにおける港湾管理者の収支.....	81
5.2. クルーズ港湾の脱炭素化	84
5.2.1. 日本における取組.....	84

5.2.2.	マレーシアにおける取組	89
5.2.3.	船舶における取組.....	93
6.	考察	95
6.1.	クルーズ港湾の再活性化	95
6.1.1.	港湾管理者の持続可能な港湾運営の実現に向けた検討について.....	95
6.1.2	テーマ性クルーズの活用による新たなマーケットの取り込みについて.....	98
6.2.	港湾の脱炭素化	99
7.	まとめ	101

1. はじめに

1.1. 本報告書の執筆にあたって

新型コロナウイルス感染症の世界的流行により、一時中断されていたクルーズ業界は、国際的な運航再開を皮切りに日本国内でも活気を取り戻しつつある。

2024 年の訪日クルーズ旅客数は、2023 年比約 4.0 倍の 143.8 万人に増加し、コロナ禍以前の水準に回復する兆しが見られているものの、依然として多くの課題を抱えている。具体的には、各港湾のインフラ機能強化や背後地域の魅力向上をはじめとするインバウンド対策の強化、そしてクルーズプランの多様化に対応した新たなサービス開発などがあげられる。また、環境保護への意識の高まりを背景に、カーボンニュートラルの実現に向け、陸上電力供給設備の整備や船舶燃料の脱炭素化など、クルーズ船の環境負荷を低減するための取組も急務である。

政府は、2025 年までに訪日クルーズ旅客数や外国籍クルーズ船の寄港回数を新型コロナウイルス感染症流行前の水準まで回復させる目標を掲げている。この目標達成のためには、これまでの取組をさらに加速させるとともに、クルーズ船社をはじめとする業界関係者、国、地方自治体、そして各寄港地における背後地域の協力が不可欠であると考えます。

今回、多様な民族が共存する豊かな文化を背景に、シンガポールとの国際競争の中で、独自の強みを活かして発展を続けているマレーシアを訪問し、同国におけるクルーズ港湾の振興策や脱炭素化の取組に注目し、日本との国際比較を踏まえて考察を行う。

1.2. 執筆分担

第 1 章 はじめに	堀田 直宏
第 2 章 クルーズの状況	堀田 直宏
第 3 章 マレーシアにおけるクルーズ港湾の概要	堀田 直宏
第 4 章 クルーズにおける日本・マレーシア比較	堀田 直宏
第 5 章 港湾管理者の経営戦略	佐藤 大希
第 6 章 考察	佐藤 大希

1.3. マレーシアの港湾の概要

マレーシアの港湾の概要については、本稿の前の「DX によるコンテナ物流の効率化～日本・マレーシアのコンテナ搬出入予約システム比較～」において記載しているため、参照されたい。

2. クルーズの状況

2.1. クルーズ旅客者

欧米の主要クルーズ船社が加盟するクルーズライン国際協会（CLIA）の「2025 年クルーズ産業の現状報告（2025 State of the Cruise Industry Report）」によると、2024 年の世界のクルーズ旅客者数は 3,464 万人とされており、コロナ禍以前の 2019 年の 2,967 万人と比較し、約 7 %成長している。一方アジア・オセアニア地域の旅客者数は、中国の回復の遅れが響き、2019 年の 509 万人に対し、2024 年は 403 万人（約 21%減）といまだコロナ禍以前の水準に回復しておらず、他の地域と比較して大きく出遅れている（表 2-1 参照）。

このような状況の中、CLIA の「2023 年アジアマーケットレポート（2023 Asia Market Report）」によると、アジア地域におけるクルーズ旅客者のソースマーケット（出発地市場）のうち、マレーシアは、2019 年のコロナ禍以前は 12 万人であったが、2023 年は 35 万人と大きく成長しており、シンガポール、インドに次ぐ第 3 位の出発地となっている（表 2-2 参照）。

これらの結果からも、マレーシアはアジア地域において重要なマーケットへと成長していることが伺える。またこれらの成長は、マレーシアの観光産業全体への波及効果が期待されるだけでなく、地域経済の活性化にもつながることから、今後も同国のクルーズ港湾においては、各種インフラ整備や脱炭素化に向けた取組などを通じ、クルーズ受入拠点としての機能強化が加速していくことが予想される。

表 2-1 世界のクルーズ旅客者数

Source Region	2024	2023	% Change (2023 to 2024)	2019	% Change (2019 to 2023)
Global	34.64 million	31.69 million	+ 9.3%	29.67 million	+ 6.8%
North America	20.53 million	18.10 million	+13.4%	15.41 million	+17.5%
Europe	8.44 million	8.21 million	+ 2.8%	7.71 million	+ 6.5%
Asia & Oceania	4.03 million	3.67 million	+9.80%	5.09 million	- 20.8%
South America	1.17 million	997 thousand	+ 7.8%	1.04 million	+ 3.8%

出典：CLIA「2025 State of the Cruise Industry Report」

表 2-2 アジア地域におけるクルーズの状況

a) アジア地域のクルーズ旅客者数

単位：千人
() 内は前年度比 (%)

2019年	2021年	2022年	2023年
3,738	626 (-83.2%▼)	791 (26.3%▲)	2,353 (197.5%▲)

b) 出発国別クルーズ旅客者数

c) 出発国別シェア

単位：千人
() 内は前年度比 (%)

国名	2019年	2021年	2022年	2023年
シンガポール	325	360 (10.8%▲)	425 (17.8%▲)	817 (92.4%▲)
インド	313	123 (-60.8%▼)	201 (63.8%▲)	374 (86.2%▲)
マレーシア	121	25 (-79.6%▼)	74 (202.5%▲)	350 (370.4%▲)
日本	296	12 (-96.1%▼)	42 (263.7%▲)	203 (380.5%▲)
中国	1,919	6 (-99.7%▼)	2 (-72.4%▼)	157 (9418%▲)
台湾	389	23 (-94.0%▼)	1 (-94.8%▼)	137(11314%▲)
インドネシア	62	0 (-99.8%▼)	16(14596%▲)	91 (465.8%▲)
香港	191	77 (-60.0%▼)	4 (-94.3%▼)	79 (1732%▲)
韓国	49	0 (-99.7%▼)	6 (4459%▲)	46 (700.3%▲)
フィリピン	29	0 (-99.8%▼)	7 (1803%▲)	35 (376.9%▲)
タイ	20	0 (-99.5%▼)	6 (5666%▲)	22 (282.7%▲)
ベトナム	7	0 (-99.4%▼)	3 (6956%▲)	11 (251.9%▲)

国名	2019年	2021年	2022年	2023年
シンガポール	8.7%	57.6%	53.9%	35.2%
インド	8.4%	19.6%	25.5%	16.1%
マレーシア	3.2%	3.9%	9.5%	15.1%
日本	8.0%	1.9%	5.4%	8.8%
中国	51.6%	1.0%	0.2%	6.8%
台湾	10.5%	3.7%	0.2%	5.9%
インドネシア	1.7%	0.0%	2.0%	3.9%
香港	5.1%	12.2%	0.5%	3.4%
韓国	1.3%	0.0%	0.7%	2.0%
フィリピン	0.8%	0.1%	0.9%	1.5%
タイ	0.5%	0.0%	0.7%	1.0%
ベトナム	0.2%	0.0%	0.4%	0.5%

出典：CLIA「2023 Asia Market Report」

2.2. マレーシアにおけるクルーズの動向

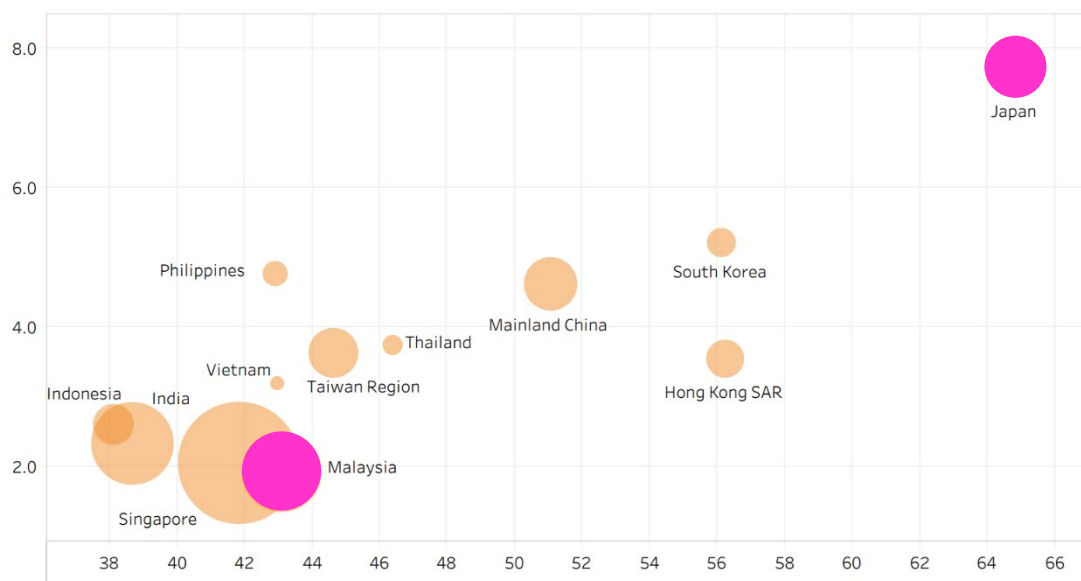
2023 年、アジア地域を出発国とした、クルーズ旅客者の平均乗船日数は 3.0 日、平均年齢は 48.0 歳であった（図 2-1 参照）。

一方、マレーシアでは、平均乗船日数が 1.9 日、平均年齢が 43.1 歳と、アジア地域平均と比較して乗船日数、年齢ともに下回っている（図 2-2 参照）。この傾向は、マレーシアに寄港するカジノクルーズを例に、若年層が身軽に参加できるクルーズが増加していることが原因の一つと考えられる。

また、日本の 2023 年の平均乗船日数は 7.7 日、平均年齢は 64.8 歳と、本国のみアジア全体のトレンドからは大きく外れていることが伺える（図 2-1 参照）。

平均乗船日数 平均年齢 （アジア地域全体）

2019	2021	2022	2023	2019	2021	2022	2023
4.3	2.3	2.9	3.0	46.2	35.4	39.2	48.0

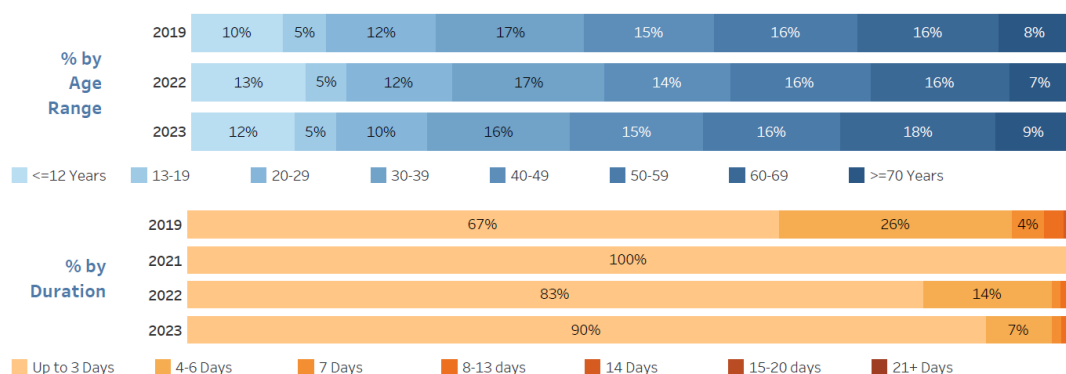


出典：CLIA「2023 Asia Market Report」

図 2-1 アジア地域における出発国別 平均乗船日数及び平均年齢

Source Market: Malaysia

旅客者数				平均乗船日数				平均年齢			
2019	2021	2022	2023	2019	2021	2022	2023	2019	2021	2022	2023
120.7	24.6 (-79.6%▼)	74.5 (202.5%▲)	350.2 (370.4%▲)	2.9	1.5	2.2	1.9	42.7	37.1	41.3	43.1



出典：CLIA「2023 Asia Market Report」

図 2-2 マレーシア（出発国）における平均乗船日数及び平均年齢 内訳

3. マレーシアにおけるクルーズ港湾の概要

マレーシアの港湾は、一般的に連邦政府と州政府の管轄に分かれており、連邦政府直轄の港湾は、国の機関であるそれぞれの港の港湾局（Port Authority）によって管理されている。港湾局は、マレーシアにおける主要港湾の管理・監督を担っており、港湾の運営については、各港において港湾運営者が港湾局との間でコンセッション契約を締結し行っている。

なお、ペナン港については、マレーシアで最も古い歴史を持つ港の一つであり、イギリス植民地時代に設立された港湾委員会が現在も運営を担っていることから、港湾局ではなくペナン港湾委員会（Penang Port Commission）の名称を継続して利用している（機能的には他の港湾局と同様である）。

その他、運輸省海事局（Marine Department）が管理している港湾や、州政府が直接または地方政府を通じて管理している港湾が存在するが、これらは主に地方産業を支える役割を担っており、規模は連邦政府直轄の港湾に比べて小さいことが多い。

現在マレーシアには、主に 10 港のクルーズ港湾が存在している（図 3-1 参照）。

2023 年、これらの港湾に合計 1,055 隻のクルーズ船が寄港し、1,520,608 人の旅客者が訪れた。これはコロナ禍以前の 2019 年と比較して、寄港数が約 85%、旅客者数が約 62%、それぞれ増加したことを示している。

また、連邦政府によりコロナ禍前（2013 年～2015 年）の、主要クルーズ港湾における寄港実績が公表されているが、ペナン港及びクラン港への寄港が他の港湾と比較して大勢を占めていることが伺える（表 3-1 参照）。



出典：Tourism Malaysia

図 3-1 マレーシアにおけるクルーズ港湾

表 3-1 マレーシア港湾のクルーズ船寄港実績

（単位：寄港回数）

港湾	2013 年	2014 年	2015 年
ペナン港	132	137	145
クラン港	102	97	137
ランカウイ港	58	43	80
マラッカ港	45	46	49
コタ・キナバル港	16	25	31
クチン港	6	8	6

出典：Ministry of Transport Malaysia

3.1. クラン港

3.1.1. 港湾概要

クラン港はマレーシア半島の西海岸、首都クアラルンプールから西方約 40km の距離に位置し、マレーシアの経済発展において重要な役割を果たしている。

1993 年の政府指令に基づき、クラン港は国内の主要な物流拠点として開発が進められ、港湾規模とサービス品質は世界クラスの水準に達しており、現在 120 カ国、500 以上の港湾と結ばれている。同港では、高速道路やオンドックレールにより内陸地への効果的な輸送を実現させているだけでなく、港湾の直背後に自由貿易地域（Port Klang Free Zone: PKFZ）を設けており国際競争力強化の一翼を担っている（図 3-2）。

同港の 2024 年のコンテナ取扱量の実績では世界 11 位（アルファライナー調査）となっており、コンテナの取扱においても着実な成長を続けている。



図 3-2 クラン港 主要港湾施設 位置図

3.1.2. クラン港湾局（Port Klang Authority）

クラン港湾局は、1963 年 7 月に制定された「港湾局法」（Port Authority Act）を契機に設立された法定法人（Statutory Body）で、マレーシア鉄道局からクラン港の管理を引き継いだ。

現在、クラン港湾局は主に以下の役割を担っている：

1. 港湾の計画と開発
2. 港湾規制及び監督（民営化された施設の監督を含む）
3. 資産管理
4. 港湾振興（貿易促進を含む）

クラン港にはコンテナターミナル、クルーズターミナル、自由貿易地域などの港湾施設が立地しており、これらの運営者との体制については図 3-3 を参照。

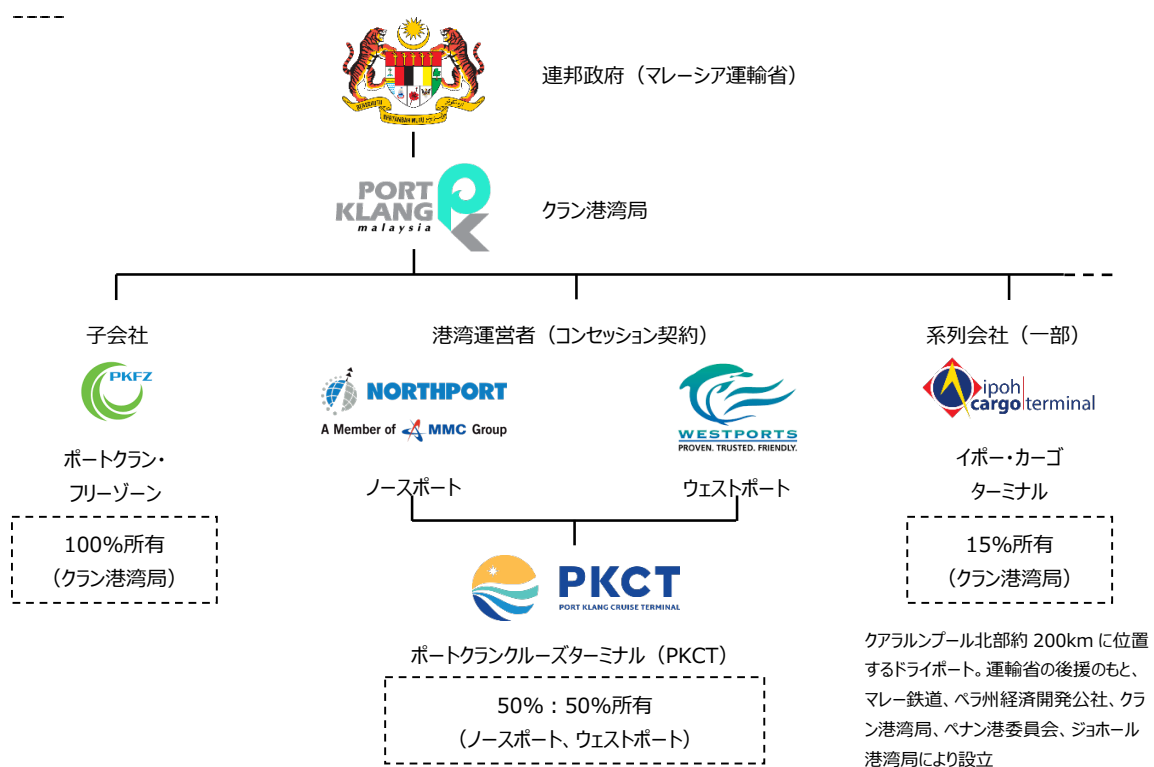


図 3-3 クラン港湾局及び主な港湾運営者並びに関連会社との体制図

3.1.3. クラン港における港湾運営の民営化について

マレーシア政府は、シンガポールよりも早い
1983 年から港湾を含む国家機関の民営化
に取り組んでいた。

1986 年に、クラン港のコンテナターミナル
(現：ノースポート) の港湾運営の民営化に
伴い、クラン港湾局の子会社として Klang
Container Terminal Bhd. (KCT) が設
立され、それまでクラン港湾局にて運営してい
たコンテナ部門は、同社 (KCT) に移譲された (これはマレーシアの主要港湾の中で初めての
民営化事例となった) (図 3-4)。



図 3-4 1980 年頃のクラン港
(現：ノースポート)

その後、1992 年に、Klang Port Management Bhd. (KPM) が設立され、クラン港湾
局にて運営していた在来部門が同社に移譲されたことにより、クラン港全体の港湾運営が民営化
された。なお、2001 年に KCT と KPM は Northport のブランド名の下で合併し、同年社名を
Northport (Malaysia) Bhd.へと変更し、その後 2016 年に、MMC Corporation Bhd.に
買収され、現在に至る。なお、ノースポートの運営権については、クラン港湾局とのコンセッション契
約により現在 2043 年まで合意されている (2013 年に 30 年間の延長が合意された)。

ノースポートの民営化が進む一方、同時期の 1990 年頃に民営ターミナルである、ウェストポー
トの開発が始まった。ウェストポートの開発にあたっては、ノースポートとの競合による両ターミナルの
各種サービス水準の向上に加え、ノースポートのキャパシティ不足による沖待ち船舶の解消が期
待された。

1990 年には、ウェストポートの運営会社である Kelang Multi Terminal Sdn Bhd が設
立され、1994 年にクラン港湾局との 30 年間のコンセッション契約により供用開始した (コンテナ

の受入れは 1996 年に開始）。

その後、2006 年に社名を

Westports Malaysia Sdn Bhd

へと変更し、現在に至る（図 3-

5）。

なお、2023 年 12 月には、同ターミナルでの運営権を 2024 年から 2082 年まで 58 年間延長することがクラン港湾局と合意された。



図 3-5 ウェストポート ※視察日に管理棟より撮影

3.1.4. ポートクランクルーズターミナル（PKCT）

現在、クラン港のクルーズターミナルはポートクランクルーズターミナル社により管理運営されている。同ターミナルにおいて、2021 年頃までは、ボーステッド・クルーズセンター（BBC）として、マレーシアでも有数の伝統あるコングロマリット（複合企業）であるボーステッド・ホールディングス社により運営されていたが、新型コロナウイルス流行等による業績低迷の影響で、2019 年末時点で同社の総資産 3 億 1,335 万リンギット（RM）に対し、負債が 2 億 7,845 万 RM と純資産を上回る状況となった。このため、クラン港の港湾運営者であるウェストポートホールディングス及びノースポートの親会社である MMC コーブ社は共同で、出資比率 50% ずつの 2 億 3,000 万 RM（約 60 億 9,000 万円※当時レート）にて買収を行った。

この買収により、クラン港のクルーズターミナルは新たな運営体制の下で再編され、経営にノースポート及びウェストポートが参画することとなり、コンテナターミナルや他の港湾施設と連携の取れた運用が実現されている。クルーズターミナルの岸壁部は、3 バースから構成される栈橋構造で、主力の岸壁は延長 450m、最大水深 14m となっている（図 3-6）。

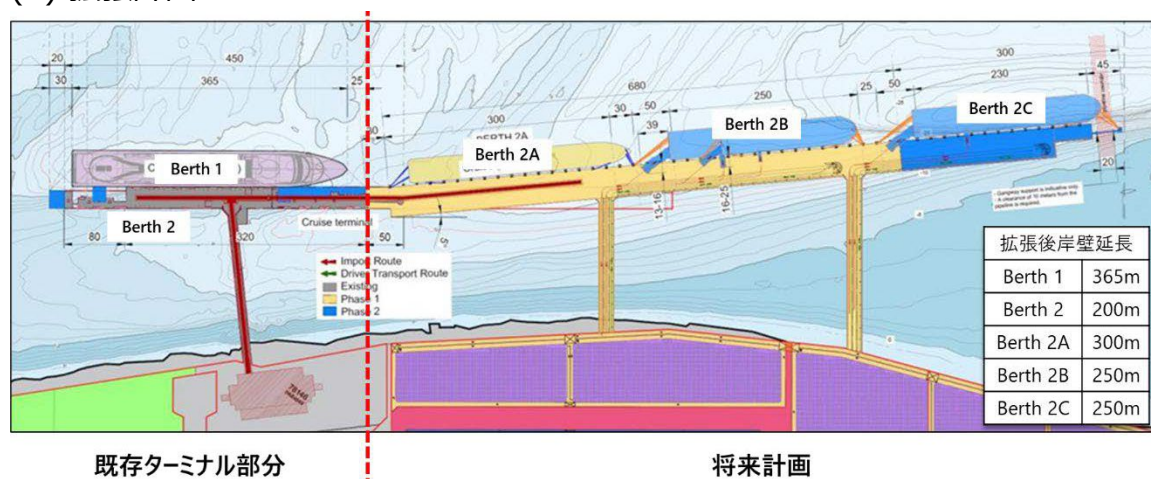
同ターミナルでは、図 3-7 に示す拡張計画が存在しており、将来的には 5 バース体制となることが計画されている。



出典：Google Map

図 3-6 【左】：ボーステッド・クルーズセンター（当時）及び【右】：PKCT（現在）

(1) 拡張計画



(2) 統計（クルーズ船及び軍艦寄港隻数）（隻）

	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
クルーズ	172	87	70	141	190
軍艦	16	2	1	14	9

図 3-7 ポートクランクルーズターミナル拡張計画及び統計

3.2. ペナン港

3.2.1. 港湾概要

ペナン港は、首都クアラルンプールから北西約 350km に位置し、在来貨物を中心にコンテナ、クルーズなどを扱う総合港湾として、背後地域の成長に大きく貢献している。特に、インドネシア・マレーシア・タイ成長三角地域（IMT-GT）と国境をまたいだ経済圏の構築により、地域経済の発展を支える物流ハブとして機能している。

2021 年には、ノース・バターワース・コンテナターミナル（NBCT）が、自由商業区（Free Commercial Zone）に指定されたことにより、コンテナのトランシップ機能を強化し、ベンガル湾と極東間でのトランシップ市場で競争力を増している。

また、ペナン港から徒歩圏内にはジョージタウン（ユネスコ世界遺産）があり、歴史的建築物をはじめとする文化的魅力が豊富な観光資源が立地している。同港では、マレーシア国内最大のクルーズ拠点の一つであるスウェッテナム・ピア・クルーズターミナルを活用し、クルーズ旅客者と観光拠点のシームレスな接続を実現している（図 3-8）。



図 3-8 スウェッテナム・ピア・クルーズターミナル

3.2.2. ペナン港湾委員会

ペナン港は、マレーシアで最も古い歴史を持つ港の一つであり、イギリス植民地時代の 1956 年に設立された港湾委員会が現在も港湾管理機能を担っていることから、港湾局ではなくペナン港湾委員会（Penang Port Commission）の名称を継続して利用している。

一方、ペナン港の運営は、MMC グループ傘下のペナンポート社が、コンテナターミナルをはじめ、バルク貨物、クルーズターミナル等の管理運営や水先案内などの海事関連サービスなどを一括で行っている（図 3-9 参照）。

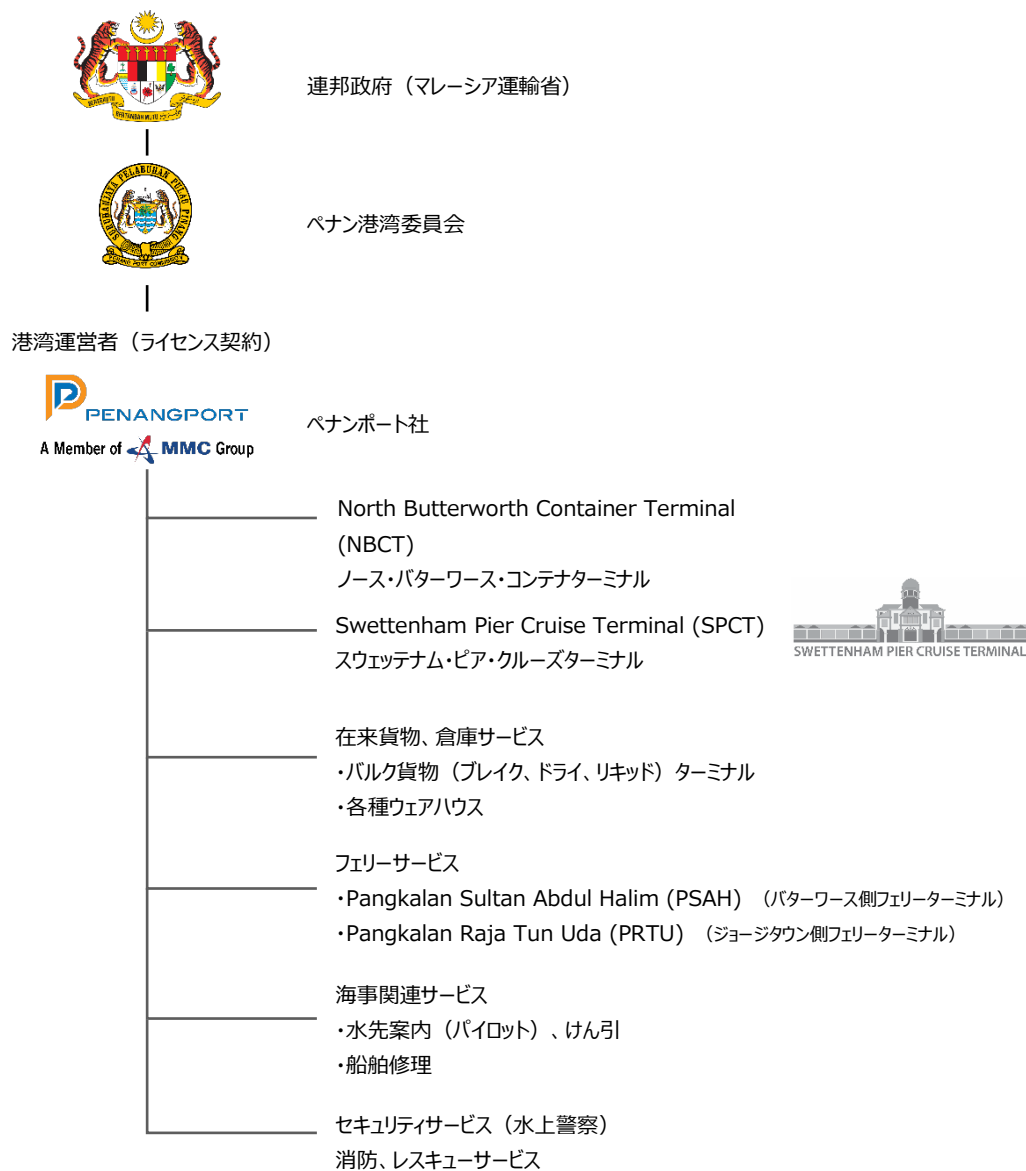


図 3-9 ペナン港湾委員会及び港湾運営者との体制図

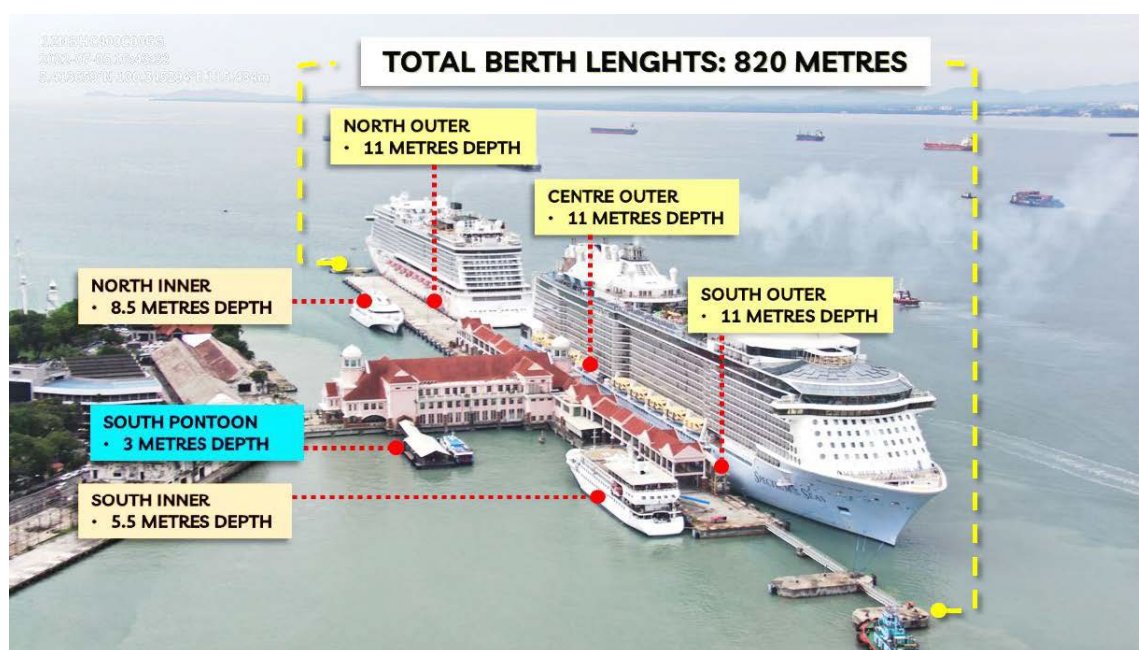
3.2.3. スウェッテナム・ピア・クルーズターミナル

ペナン港のクルーズターミナルであるスウェッテナム・ピア・クルーズターミナルは、現在、ペナンポート社により管理運営されている。

外航でのクルーズ船寄港回数は 2023 年の統計で 156 隻となっており、コロナ禍以前の水準まで回復している。

ペナンは、ロイヤルカリビアン社のシンガポール発着クルーズにおけるマレーシア国内での唯一の寄港地となっており、同社と港湾運営者であるペナンポート社による共同でのクルーズターミナル拡張事業が行われ、2021 年に拡張完了した。

施設は、岸壁 220m、ドルフィン部 118mの延長が行われ、これにより岸壁延長は 820m となり、総トン数 22 万トンで全長約 361mのオアシス・オブ・ザ・シーズ号級のクルーズ船 2 隻同時係留が可能となった（投資規模は約 3,500 万米ドル：出資比率は、ペナンポート社が 60%、ロイヤルカリビアンクルーズ社が 40%）（図 3-10 参照）。



(1) 統計（クルーズ船寄港隻数） (隻)

	2019 年	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年
クルーズ	157	38	0	84	56

図 3-10 スウェッテナム・ピア・クルーズターミナル概要

スウェッテナム・ピア・クルーズターミナルの最大の特徴の一つとして、マレーシアにおけるカジノクルーズ拠点であることがあげられる。**（本報告書では、カジノクルーズを、船内カジノを楽しむことが旅客者の乗船の主な目的であることを前提として運航されるクルーズとし、これを「特定の目的やテーマ性を持ったクルーズ」（以下「テーマ性クルーズ」という。）の一種と定義する。）**

同ターミナルは、国際カジノクルーズの一時寄港港であることに加え、「クルーズ・トゥ・ノーウェア（Cruises to Nowhere：どこにも向かわないクルーズ）」の発着港としても機能している。この「クルーズ・トゥ・ノーウェア」はその名称のとおり、特定の目的地に向かって航行するのではなく、ターミナル出港後に沖合で停泊し、旅客者がカジノを一定期間楽しんだ後に帰港するというクルーズプランとなっている（図 3-11）。

なお、スウェッテナム・ピア・クルーズターミナルにおける、2022 年のターミナル利用者数は約 120 万人となっているが、このうち約 64%が、エーゲアン・パラダイス号などのクルーズ船による「クルーズ・トゥ・ノーウェア」参加者となっている（エーゲアン・パラダイ



図 3-11 ペナン港での「クルーズ・トゥ・ノーウェア」

ス号は、半日カジノクルーズを、1 日あたり 2 便毎日就航している）（図 3-12）。



図 3-12 寄港中のエーゲアン・パラダイス号 ※視察日に撮影

4. クルーズにおける日本・マレーシア比較

4.1. 日本におけるクルーズ施策について

日本政府は、2006年に閣議決定された観光立国推進基本法に基づき、2023年3月31日に「第4次観光立国推進基本計画」（2023～25年度の3か年対象）を策定し、観光立国を目指す上で、「持続可能な観光地域づくり戦略」、「インバウンド回復戦略」、「国内交流拡大戦略」、と3つの戦略を打ち出している（図4-1参照）。

このうち、クルーズ分野に関連するものは「インバウンド回復戦略」で、新型コロナウイルスの流行により大幅に落ち込んだ訪日外国人旅行者数を、2025年には、流行前である2019年の水準まで回復させることを目標としている。（なお、2024年の訪日外国人旅行者数は3,687万人と発表されており、すでに2019年の水準を超えている。）

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)	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	
	⑤ 日本人の海外旅行者数	2008万人	51万人	2019年水準超え(注2)
	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)
国内	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
	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)

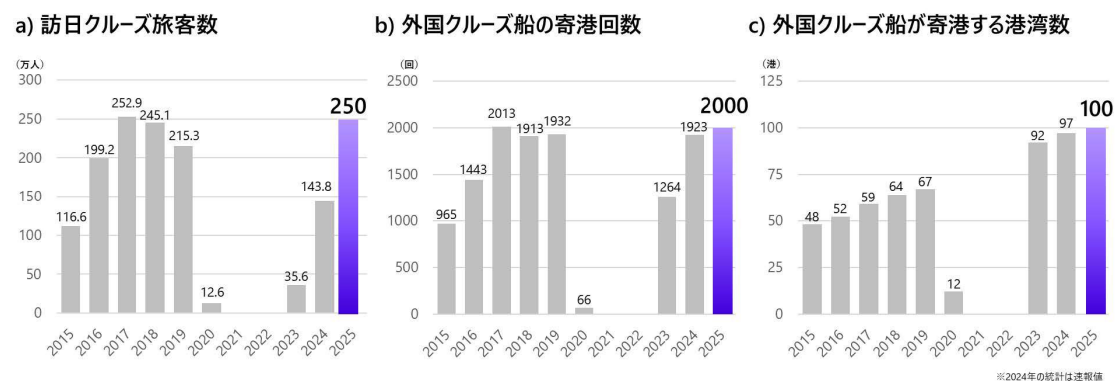
注1 訪日外国人旅行者数が2025年目標を達成した場合。 注2 世界的なコロナの収束見通しが不透明な中で設定したものであることに特に留意が必要。 ●出典：観光庁

図4-1 第4次観光立国推進基本計画の概要

具体的な目標値として、a)訪日クルーズ旅客数を2025年にコロナ前ピーク水準の250万人まで回復させる、b)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、c)地方誘客を進めるため、外国クルーズ船が寄港する港湾数として、コロナ前ピークの67港から100港を目指すなどが明記された（図4-2参照）。

このほか、①既存ストックを活用したクルーズ船の受入環境整備、②寄港地を探すクルーズ船社と港湾管理者のマッチングを図るサービスの提供、③クルーズ旅客の受入機能の高度化によりクルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現、④地域経済効果を最大化させるため、寄港地での消費を船内などで喚起するスキームの構築、⑤内陸部を含めた広域に及ぶ上質な寄港地観光造成、⑥瀬戸内海や南西諸島など新たなクルーズ周遊ルートの開拓 などが掲げられた。

なお、日本の 2024 年のクルーズ船寄港回数（速報値）は、前年比約 1.3 倍の 2,479 回（うち外国クルーズ船 1,923 回、日本クルーズ船 556 回）と発表されている。



出典：国土交通省資料抜粋

図 4-2 観光立国推進基本計画に基づくクルーズ関連の新たな目標値

4.2. 日本及びマレーシアにおけるクルーズの概要

日本にはクルーズ船が寄港できる港湾が 97 港存在しており（2024 年時点）、クルーズプランの特徴は主に寄港地観光が中心になっており、朝に入港し夜には出港する一時寄港が一般的である。またクルーズ期間は、7～8 日間の中長期クルーズが多くを占めており、また各港湾はクルーズ寄港により生じる経済波及効果の最大化を図っている。

一方、マレーシアを出発地とするクルーズの期間は主に 1～3 日程度のショートクルーズが多く、さらに、インバウンド政策における重点ポイントとして、国の社会経済発展、経済波及効果、雇用創出、国民総所得の向上などが掲げられている。

また、マレーシアにおけるクルーズプランの特徴としては、寄港地観光に加え、カジノクルーズなど、豊富なテーマ性クルーズが行われていることがあげられる。さらに、2016 年には、コスタ・クルーズ社がイスラム教徒の旅客者に安心と利便性の高いクルーズ旅を提供できるよう、船内にハラール認証レストランや礼拝スペースを完備するなど、各種ハラール対応サービスを提供し運航される「ハラールクルーズ」を同地域として初めて開始するなど、新たなテーマ性クルーズが投入されている（表 4-1）。

表 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
寄港港湾数	97	10
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
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、ハラールクルーズ※ etc..

※ハラールクルーズ：イスラム教徒向けに特化したクルーズ

4.2.1. マレーシアにおける「テーマ性クルーズ」の紹介

(1) クラン港

現在、マレーシアの港湾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（次節参照）。マレーシア政府及びクラン港湾局は、同港をクルーズ船社から発着港として選ばれるような港へと成長させることを目的に、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。

マレーシア政府は相当早い段階から「ハラールクルーズ」に取り組み、かつてはコスタ・クルーズ社がハラール認証を取得しペナン港発着クルーズを展開していた。マレーシア政府としては、今後は人口の多い首都圏に近接するクラン港を中心に、今後さらなる成長が見込まれる「ハラールクルーズ」の

積極的な受入れにより、現在同港に寄港するクルーズ船の発着港になっているシンガポールからの旅客者シェア獲得を目論んでいる（図 4-3）。



※イスラム教徒は世界に約 19.5 億人おり、世界人口の約 4 分の 1 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での信者が多いことが特徴となっている。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。

図 4-3 世界のイスラム教徒の人口

(2) ペナン港

マレーシアのカジノ事情については、唯一の政府公認カジノが、首都クアラルンプールから約 35km 離れた、パハン州の山頂に存在しており、同国にて生活する中華系・インド系民族及び観光客を中心に利用されている。一方、同地で吸収できないカジノ需要の受け皿の一つとして、ペナン港を発着するカジノクルーズが利用されている。

4.3. 機能面から見たクルーズ港湾の区分

クルーズ港湾の機能は、主に発着港、ハイブリッド港、一時寄港港に大別される。

発着港はクルーズの出発点及び終点となり、クルーズ船への燃料や食料などの補給を行う港である。一時寄港港は、主に背後地の観光を目的とした一時寄港として利用され、ハイブリッド港はこれら 2 つの機能の要素を持つ港である。

代表例として、日本の発着港には横浜港や東京港があり、ハイブリッド港としては神戸港が、一時寄港港としては名古屋港他、大多数の港湾があげられる（表 4-2 参照）。

一方、マレーシアには国際クルーズにおける発着港は存在せず、ペナン港やクラン港などは、シンガポールなどの発着港を起点とする一時寄港港となっている（図 4-4 参照）。

なお、前節でも示したとおり、ペナン港はカジノクルーズ「クルーズ・トゥ・ノーウェア（Cruises to Nowhere：どこにも向かわないクルーズ）」の発着港としても機能している（図 3-11 参照）。

表 4-2 日本及びマレーシアにおける港湾機能面から見たクルーズ港湾区分

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	ペナン港、クラン港 、（名古屋港他）



図 4-4 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

5. 港湾管理者の経営戦略

5.1. クルーズ港湾の再活性化

5.1.1. クルーズの経済波及効果

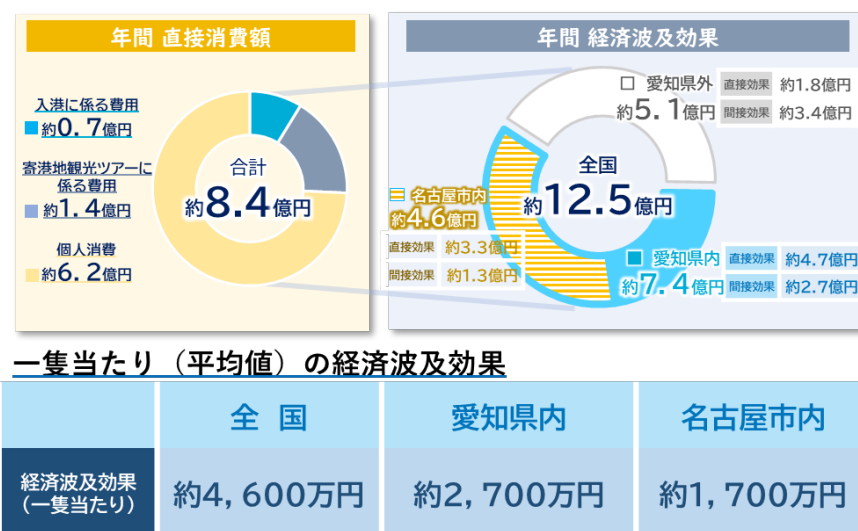
クルーズ船の寄港は、地域経済への効果を「直接効果」、「1 次間接効果」、「2 次間接効果」の 3 つに区分できる。

「直接効果」とは、主にクルーズ客の消費で、飲食、土産品購入、ツアー参加など旅客者による観光消費が直接的に地域経済に貢献する効果である。次に「1 次間接効果」とは、直接効

果が波及して生まれる経済効果のことで、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する効果である。最後に、「2 次間接効果」とは、さらに広範囲に波及する経済効果のことで、直接効果及び第 1 次間接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する効果である。

一般的に、大型クルーズ船の寄港地における経済波及効果は、旅客者一人一寄港当たり数万円から数十万円とされており、訪日外国人の消費動向 2019 年報告書（観光庁）によると、コロナ禍前の外航クルーズ船寄港による経済効果は、訪日旅行消費だけでも年間約 800 億円となっている。

なお、経済波及効果の具体例としては、国内ではクルーズ船の一時寄港港として分類される名古屋港において、外航クルーズ船の入港に伴う経済波及効果の年間推計は愛知県内で約 7.4 億円、名古屋市内で約 4.6 億円という結果が、2025 年 3 月に公表された（県外を含む全国では 12.5 億円）。加えて、2024 年に寄港地観光を実施した 27 隻で推計した結果、入港に係る費用、寄港地観光ツアーに係る費用、個人消費の 3 つを計上した直接消費額（需要）は、年間で約 8.4 億円となり、これらの消費により生まれる 1 隻当たり（平均値）の



※端数処理のため合計値等は必ずしも一致しない

出典：名古屋港管理組合

図 5-1 名古屋港における経済波及効果の年間推計結果

経済波及効果は、愛知県内で約 2,700 万円、名古屋市内で約 1,700 万円、全国で約 4,600 万円となった（図 5-1）。

これらの結果からも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にもつながることから、港湾管理者は積極的なクルーズ船の誘致を行っているのが現状である。

5.1.2. インセンティブ制度

現在、多くの国内港湾ではクルーズ振興の一環として、入港料などの港湾料金を減免するインセンティブ制度が採用されている。

一例として、名古屋港では全てのクルーズ船の入港料を全額減免しているのに対して、国内の代表的な発着港である横浜港では、「横浜港を船籍とする船舶」や「市民クルーズを実施した船

表 5-1 名古屋港及び横浜港のインセンティブ制度

a) 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

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				
上記以外のクルーズ船		なし	なし	なし

船」のように、減免する対象船舶を限定するなど、各港の政策に応じた様々な取組が行われている（表 5-1 参照）。

インセンティブ制度における海外事例に目を向けると、現地調査を行ったマレーシア港湾では、既定の港湾料金を減免するようなインセンティブ制度は一切行われていなかった。

一方、マレーシアの港湾に寄港するクルーズ船の主な発着港であるシンガポール港では、「同国への外国人クルーズ旅客者数の増加に寄与するプログラム」や、「テーマ性クルーズ」の開発を行ったクルーズ船社や旅行仲介業者に対して、ターミナルオペレーターの港湾料金やコンテンツの開発費用などへの資金援助が行われるといった、地域のクルーズ産業の成長につながるような、戦略的なインセンティブ制度を採用している（表 5-2 参照）。

このようにアジアのクルーズ港湾でも、インセンティブ制度に関して、各国、各港湾で様々な対応が取られていることが伺える。

表 5-2 シンガポールのインセンティブ制度

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ターミナルオペレーターの港湾料金 ・コンテンツ開発および制作費用 ・コンサルタント費用

5.1.3. クルーズ船受入れにおける港湾管理者の収支

本節では、外航クルーズ船受入れにおける港湾管理者の収支構造について分析する。

(1) 収入

はじめに、クルーズ船が港湾に寄港する際に必要となる料金としては、一般的に①港湾管理者の定める港湾料金（入港料等）及び②クルーズターミナルなどの施設使用料があげられ、多くの場合これらが港の収入となっている。

現在、多くの国内港湾の収入は、港湾管理者の徴収する①港湾料金のみとなっており、クルーズターミナルが整備されている港湾においても、②施設使用料の徴収を行っていない港湾管理者が存在している状況である。

個別に国内港湾を調査したところ、名古屋港の収入は、入港料を減免しているため（表 5-1 参照）、①港湾料金である岸壁使用料のみを徴収している状況となっている。一方、横浜港の収入は、①港湾料金である入港料、岸壁使用料に加え、②施設使用料に相当する、「旅客受入設備関連使用料」（以下「受入設備使用料」と言う。）が設定されており、埠頭内の歩行者動線の設定、案内誘導、警備など、クルーズ船の受入れに必要な経費の財源となる料金を徴収している。なお、横浜港では、②施設使用料に相当する受入設備使用料は港湾管理者が

表 5-3 諸外国等のターミナル
関連料金（2022 年）

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

出典：横浜市

徴収しており、金額については、外国船の旅客者に対して一人あたり 700 円で、諸外国の代表的なターミナル料金と比較しても、低水準な設定となっている（表 5-3 参照）。

一方、マレーシア港湾における収入については、①港湾料金はクラン港ではクラン港湾局、ペナン港ではペナン港湾委員会と、それぞれの港の港湾局（Port Authority）が徴収している。その内訳は、入港料、岸壁使用料に加え、クルーズ旅客者 1 名ごとに料金設定されている旅客料から構成されている（表 5-4 参照）。

なお、②クルーズターミナルなどの施設使用料については、各港にてクルーズターミナルのオペレーター（ポートクランクルーズターミナル社、ペナンポート社 等）により定められた金額が徴収されているようだが、金額については、ターミナルと各クルーズ船社との間で契約されている金額であり、本調査では具体的な料金の把握はできなかった。

上記のとおり、国内港湾とマレーシア港湾において、①港湾管理者の定める港湾料金はいずれの国においても港湾管理者により徴収されているが、②クルーズターミナルなどの施設使用料については、国内港湾ではごく一部の民間によりクルーズターミナルが運営されている港湾を除き（八代港など）、港湾管理者が①港湾料金と同様に徴収しているのに対し、マレーシアの港湾では、民間ターミナルオペレーターが徴収している状況である。

次に、ダイヤモンド・プリンセス号の受入れを想定し、名古屋港、横浜港、クラン港、ペナン港における「港湾管理者の主な収入」を試算し、表 5-4 にまとめた。なお、表内のクラン港及びペナン港において、赤文字で示した「ターミナルオペレーター料金」については、施設の使用料等としてオペレーターの収入となるため、合計からは除外している。

表 5-4 クルーズ船受入れにおける港湾管理者の主な収入

【算出条件】

船 名：ダイヤモンド・プリンセス 2,000名（大人）の旅客者
 総トン数：115,906トン 全長：290m 為 替：1RM（リンギット）＝ 35円
 12時間の着岸（一時寄港）を想定

	名古屋港	横浜港	クラン港	ペナン港
入港料	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	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	---	---	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	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

出典：各港湾ホームページ港湾料金

(2) 支出（受入経費）

クルーズ船の受入れにあたり、国内港湾における受入経費については、クルーズターミナルの有無や歓迎行事等の規模により変動するものの、過去の受入実績から算出すると、外航クルーズ船 1 隻当たり約 500 万円程度となり、これらの費用は港湾管理者が支出している。

一方、マレーシアの港湾における受入経費は、原則民間のクルーズターミナルオペレーター（ポートクランクルーズターミナル社、ペナンポート社 等）が支出している。

なお現地での調査によると、国内港湾にて度々見られる、旅客者の満足度を高めるために行われる、歓迎行事（マーチングバンド演奏、岸壁上でのショーパフォーマンス等）や旅客者が無料で利用可能なシャトルバス運行は、一般的には行わないとのことであったが、これらは採算上の判断によるものと考えられる。

(3) 収支構造

本節ではここまで、日本及びマレーシア港湾でのクルーズ船受入れにかかる収入及び支出について記述したが、その収支構造について分析すると、多くの国内港湾の港湾管理者においては、港湾料金から得られる収入を超える受入経費を支出しており、恒常的な赤字経営となっている。

マレーシア港湾においては、港湾管理者はクルーズ船の受入れの際に、港湾料金を徴収しているものの、支出は発生していない。一方、受入にかかる各種経費については、各港の民間ターミナルオペレーター（ポートクランクルーズターミナル社、ペナンポート社 等）が、クルーズ船社から徴収する施設使用料などから支出しており、原則黒字経営を目指し運営を行っているものと推測される。

5.2. クルーズ港湾の脱炭素化

5.2.1. 日本における取組

(1) 政府の取組

2020年10月、菅総理大臣（当時）が所信表明演説の場で、2050年に脱炭素社会の実現を目指すことを宣言した。2050年までに温室効果ガスの排出をゼロ、2030年には温室効果ガスを2013年から50%削減することを目標として掲げている。

日本政府は、2015年のパリ協定採択に伴う世界共通の長期目標として、平均気温上昇を工業化以前に比べて1.5℃に抑える努力を追求することとしている。これにより、今世紀後半には、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間の均衡を達成する目標を掲げている。

2050年までにカーボンニュートラルを達成するためエネルギーや産業部門の構造転換を促進し、イノベーションを創出することを目指し、関係省庁が連携して「グリーン成長戦略」が2021年に策定された。この計画は、産業政策・エネルギー政策の両面においてカーボンニュートラルに向けた技術開発、設備投資などを支援するもので、投資によりイノベーションを起こす取組に対して支援が出来るよう様々な政策を策定している。特に成長が期待される分野は、実行計画を選定し、目標を掲げて見通しが示されている（図5-2）。

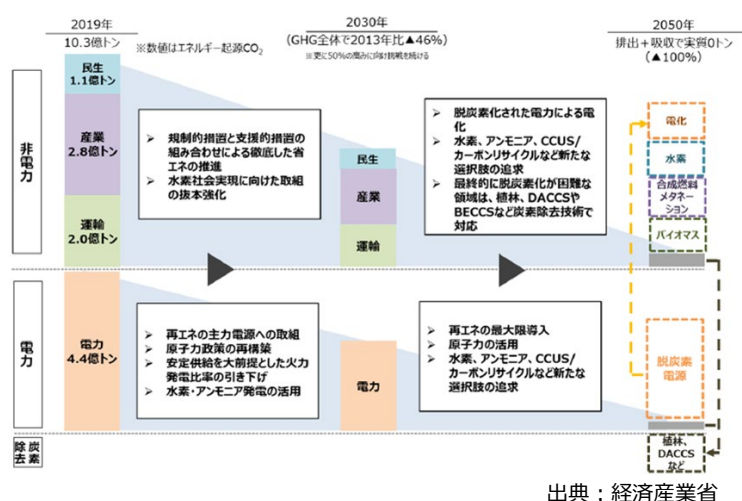


図 5-2 2050 年カーボンニュートラルの実現イメージ

本計画では、電力部門の脱炭素化は大前提であり、洋上風力等の再生可能エネルギーは最大限に導入することとされている。一方で、産業や運輸等の電力部門以外は、電化への転換

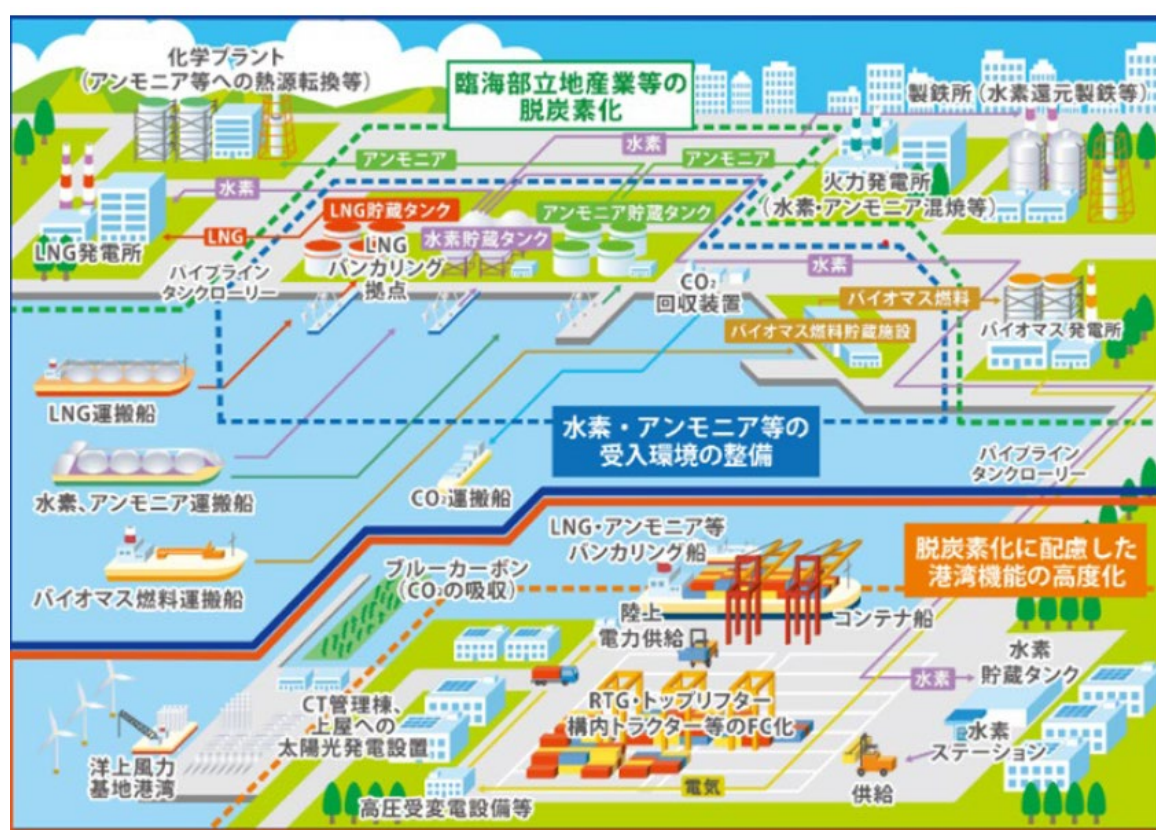
とする取組が中心であると定められている。船舶への陸上電力供給などは、非電力部門の取組として典型的なものである。

また、火力発電については、必要最低限使わざるを得ないものとされており、CO₂ の回収とセクトで進めていくことになっている。

(2) 国土交通省の取組

日本政府の方針を踏まえて、国土交通省では「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付け、2050 年を見据えて、2030 年までに計画的かつ効果的な実施を推進していくこととしている。

「国土交通グリーンチャレンジ」施策の 1 つである「カーボンニュートラルポートの形成の推進」において、停泊中の船舶への陸上電量供給の導入による船舶のアイドリングストップや洋上風力発電の導入促進を踏まえたグリーン水素の活用を図ることとしている（図 5-3）。



出典：国土交通省

図 5-3 カーボンニュートラルポートのイメージ

(3) 港湾管理者の取組

港湾管理者においても、環境に配慮した取組を進めることにより、クルーズ船社から選ばれる港の形成を目指している。

ソフト面での取組として、図 5-4 のように、横浜港では、デジタル技術を活用して、船舶の航行を最適化し、船舶から排出される温室効果ガス排出量の削減を目指す「Blue Visby Consortium（ブルー・ヴィズビー・コンソーシアム）」に参画している。このコンソーシアムは、船舶設計等に関わるデータソリューションを提供する NAPA 社(フィンランド)と国際弁護士事務所 Stepheson Harwood(英国)を中心に、30 を超える団体で構成され、日本からは、(一社)日本海事協会、丸紅(株)、商船三井(株)、(株)日本政策投資銀行が参画している共同事業体となっている。



出典：横浜市

図 5-4 RIGHT SHIP 社の Maritime Emissions Portal による排出ガス可視化イメージ

一方、ハード面の取組としては、神戸港や横浜港において、船舶への陸上電力供給設備の整備やメタノールによる船舶燃料利用の実装に向けて、船舶から船舶への模擬バンカリングを行っているが、現状では実証実験ベースのものが多く、世界に比べて取組は遅れている状況である（図 5-5）。



図 5-5 港湾管理者による脱炭素化に向けた取組

また、大型クルーズ船への陸上電力供給に伴う、電力需要の増加や電気運搬船による洋上風力発電由来のグリーン電力供給の可能性の検討も行っている。

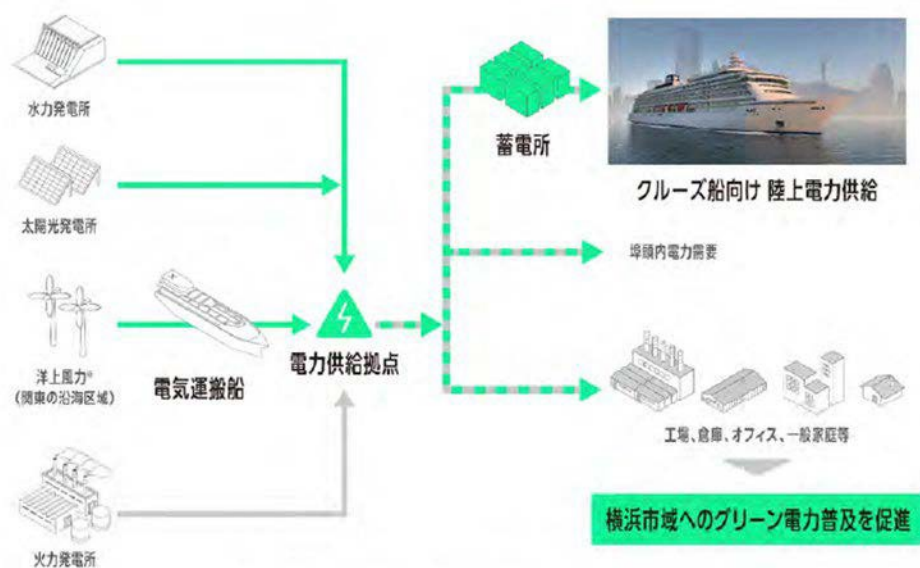


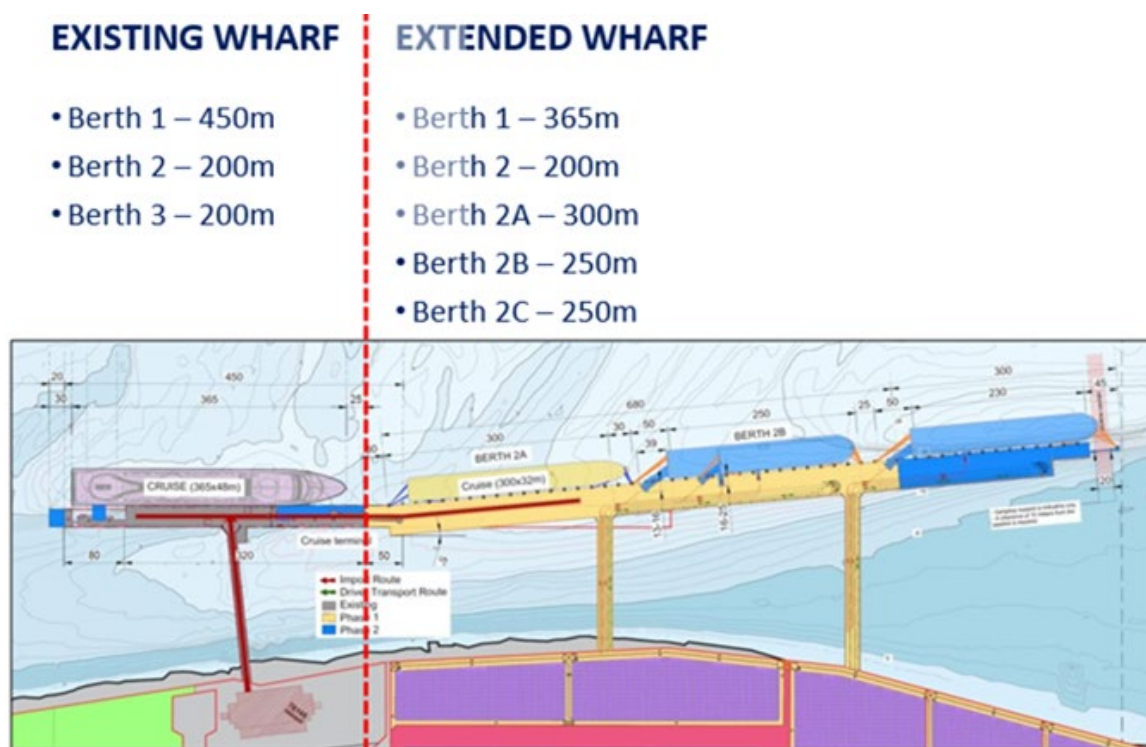
図 5-6 新たなグリーン電力供給拠点構築のイメージ

この取組は、大型クルーズ船が寄港する地域において、陸上電力供給による電力需要の増加が見込まれることに加えて、脱炭素化の進展により、電力需給のバランス変動も想定されていることから、今後の電力需要に対応するため、新たなグリーン電力供給拠点の構築に向けた検討として進めるものである（図 5-6）。

5.2.2. マレーシアにおける取組

(1) クラン港

クラン港では、岸壁の拡張に合わせて 12MW クラスの陸上電力供給設備を導入することを計画している。しかし、ターミナルオペレーターであり整備主体である PKCT 社へのヒアリングによると、陸上電力供給設備を整備するには莫大なコストがかかるため、投資コストをいかに回収するかが課題と認識しており、陸上電力供給設備の整備を今後どのように進めていくのかは、確認できなかった（図 5-7 及び図 5-8）。



出典：PKCT 資料

(Workshop Between IAPH Japanese Member Ports and Malaysian Member Ports)

図 5-7 クラン港クルーズターミナル拡張計画図



出典：PKCT 資料
(Workshop Between IAPH Japanese Member Ports and Malaysian Member Ports)

図 5-8 クラン港陸上電力供給イメージ図

(2) ペナン港

ターミナルオペレーターであるペナンポート社とロイヤルカリビアン社の共同事業にて、2021 年に岸壁 820mの延伸が行われている。

今後さらなる大型クルーズ船の受入れを推進すると共に、スペクトラム・オブ・ザ・シーズ級などの大型クルーズ船に対応した 15MW クラスの陸上電力供給設備の導入を計画している。

本計画に対応する電力は、クルーズターミナルの対岸にあるコンテナターミナル近傍の海上にある大型の太陽光発電設備を整備し、合計 30MW の再生可能エネルギーをクルーズターミナルへ送電する別の計画があるとのこと。ただし、本計画についてもどのようなルートで電力を送電するのかなど、具体的な計画をペナンポート社から確認することはできなかった（図 5-9、図 5-10 及び図 5-11）。

SPCT I COMPLETED DEVELOPMENT ACTIVITY

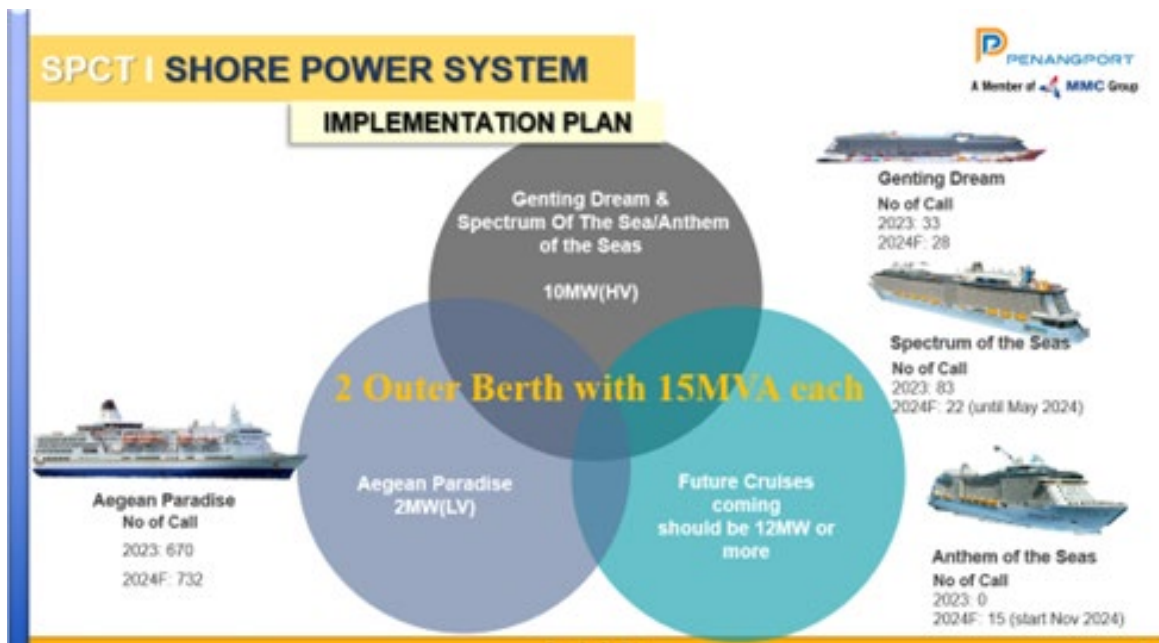
WHARF EXPANSION COMPLETED IN 2021



出典：SPCT 資料

(Workshop Between IAPH Japanese Member Ports and Malaysian Member Ports)

図 5-9 ペナン港拡張計画図



出典：SPCT 資料

(Workshop Between IAPH Japanese Member Ports and Malaysian Member Ports)

図 5-10 陸上電力供給設備整備後の供給対象船舶イメージ



BWCT



NBCT



図 5-11 再生エネルギー活用した陸上電力供給設備整備イメージ

5.2.3. 船舶における取組

(1) 停泊時の対応

クルーズ旅客は、利便性の観点から観光エリアに近い、またはアクセスの良い場所への停泊を望んでいる。そのため、図 5-12 のように横浜港やペナン港をはじめとする主要クルーズターミナルは都心部に比較的多く整備されている状況である。

港湾管理者も利便性の高い地域にクルーズターミナルを整備することで、クルーズ船の誘致が有利に進むと判断しているようだ。

一方でこうした整備を進めてきた結果、他の船舶と比べて、周辺地域に住む市民とクルーズ船との距離が近くなり、住民やクルーズ旅客などから見ても、クルーズ船の停泊中に、排気ガスを出し続けている状況が間近で見えることになる。クルーズ船が都市に近い場所に停泊を続けていくためには、周辺住民等への配慮として、クルーズ船がよりクリーンな燃料を使用する、または、温暖化ガスを排出しない陸上電力供給を行うことが必要となる。



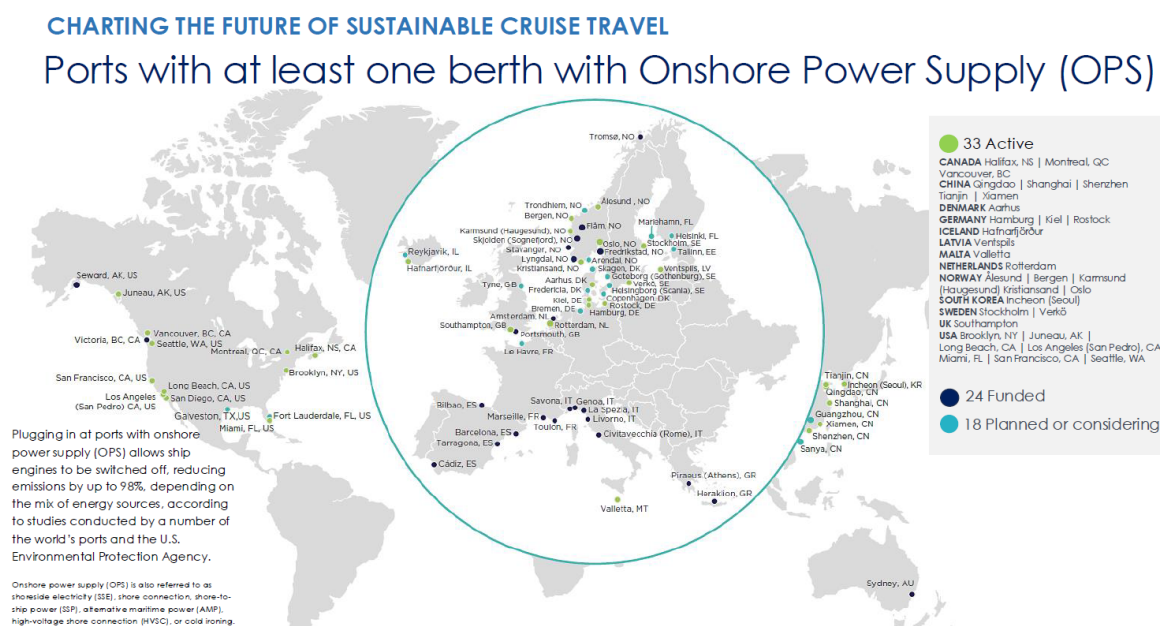
図 5-12 都心部に整備されたクルーズターミナル（左：横浜港、右：ペナン港）

(2) 陸上電力供給への対応

CLIA では、2050 年までに GHG 排出ネットゼロを目指すことを宣言した。クルーズ船社は、積極的に陸上電力供給を受けられる設備の導入を進めている。CLIA の発表によると陸電への接続可能な船舶は 303 隻のうち全体の 52%となる 147 隻が可能であり、2028 年までには改造予定とオーダーブックの新造船合わせて 249 隻の船舶が就航する見込みとのことである。こ

れは、クルーズ船社が環境及び持続可能性への課題解決に積極的に取り組んでいることを示している。

クルーズターミナルが都市近傍地に配置されることは、今後も続くと考え。クルーズ船社が進める取組に対応するため、港湾管理者は陸上電力供給設備の整備を進めることが必須である。世界のクルーズ船が寄港する港湾のうち 35 港が、陸上電力供給設備が整備済であるが、これは全体の 3 % 未満に過ぎない。日本国内にはいまだクルーズ船に対応した陸上電力供給設備が未整備であり、海外港間とのクルーズ船誘致競争に生き残るためにも、スピード感を持った対応が求められる（図 5-13）。



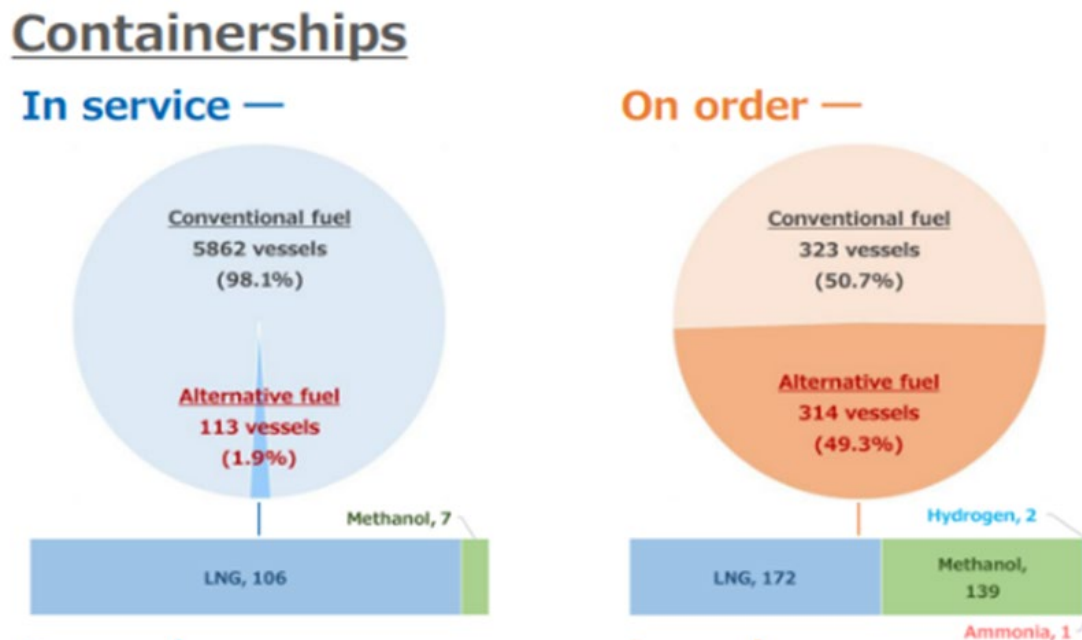
出典：CLIA「2025 State of the Cruise Industry Report」

図 5-13 クルーズ船向け陸上電力供給設備の整備状況

(3) コンテナ船の代替燃料への対応

ここで、参考までにコンテナ船における代替燃料への対応状況を図 5-14 に示す。2024 年 6 月時点で就航船の 1.9%が代替燃料船であり、その大半は LNG 燃料である。代替燃料船へ

の切り替えは進んでおらず、クルーズ船との正確な比較にはならないが、GHG 排出ネットゼロに向けては道半ばの印象である。



出典：一般社団法人 日本海事協会作成 2024

図 5-14 コンテナ船整備状況

6. 考察

本章では、日本・マレーシア比較を通じて今後の日本のクルーズのあり方について、現状及び課題を整理し、提案を述べる。

6.1. クルーズ港湾の再活性化

6.1.1. 港湾管理者の持続可能な港湾運営の実現に向けた検討について

(1) 現状

・日本政府をはじめ国内港湾は、背後地域への経済波及効果を生み出すために、クルーズ振興を推進している。

- ・多くの国内港湾はクルーズ振興策として、港湾料金の減免などを行っており、港湾管理者の収支は恒常的な収入不足となっている。
- ・横浜港においては 2022 年より受入設備使用料の徴収を開始したが、国内ではこのような料金を徴収している港は限られていることに加え、なかには徴収すべき施設使用料を未徴収の港湾が存在している。

(2) 課題

日本における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は、これまでと同様に港湾背後地域への経済波及効果を高めることに加え、港湾管理者として持続可能な港湾運営の実現に向けた検討を行う必要がある。

(3) 提案

【提案 1】インセンティブ制度の見直し（収支構造の見直し）

これまで記したとおり、現在多くの国内の港湾管理者は、入港料の減免などのインセンティブ制度を採用して積極的なクルーズ振興を行っている一方で、港湾料金から得られる収入を超える受入経費を支出しており、恒常的な赤字経営となっている。

今回訪問したマレーシアでの調査においては、クルーズ船の受入れに関して、港湾料金の減免をはじめクルーズターミナルの施設使用料の割引などについては、一旦開始すると中止することが非常に困難であることなどを理由に、一切行っていないことが分かった。

一方、マレーシアの港湾に寄港するクルーズ船の主な発着港であるシンガポール港では、同国への外国人クルーズ旅客者数の増加や、この後の提案にもつながるテーマ性クルーズの開発に寄与したクルーズ船社等に対し、港湾料金の資金援助を行うなど、着実に地場のクルーズ産業成長につながるような、戦略性をもったインセンティブ制度を採用している。

日本の港湾管理者の施策においても、これらの海外事例は参考にすべき点が多く、マレーシアに倣い港湾料金減免の抜本的な廃止や、シンガポールのように明確な目的を設定した上での戦

略的なインセンティブ制度の設計を行うなど、既存の制度について再度検討を行い、収支構造の見直しを図ることが必要であるとする。

【提案２】受入設備使用料制度の導入（新たな収入源の確保）

クルーズ船の受入れにあたり、一般的に国内の港湾管理者の収入は、①港湾管理者の定める港湾料金（入港料等）及び②クルーズターミナルなどの施設使用料があげられる。ただし現状で、多くの国内港湾では、①港湾料金の徴収のみ行っており、クルーズターミナルが整備されている港湾においても、一部で、②施設使用料の徴収が行われていない状況となっている。

先記のとおり、現在国内の港湾管理者はクルーズ受入れに際して、港湾料金から得られる収入を超える受入経費を支出しており、恒常的な赤字経営（収入不足）となっている。

将来にわたり、クルーズ旅客者の安全で快適な受入れに必要なサービス水準を維持するためには、新たな収入源の確保は、国内の多くの港湾管理者にとって必要不可欠な状況である。このことから、持続可能な港湾運営を実現するためにも、横浜港をはじめ一部の港湾で導入が始



図 6-1 ペナン港視察日に寄港するアンセム・オブ・ザ・シーズ号

まっている受入設備使用料は、多くの国内港湾にとって新たな収入源となるものであり、積極的に導入を検討することが重要である。

さらに近年では、港湾の脱炭素化へ向けた対応が早急に求められており、陸電設備の導入など、将来の設備投資に向けた財源確保が今後重要な課題となってくることが想定される。このことから、これら将来の設備投資に向けて必要となる財源を、受入設備使用料に転嫁させるなどの料金設定を検討することも必要であるとする。

6.1.2 テーマ性クルーズの活用による新たなマーケットの取り込みについて

(1) 現状

日本でのクルーズは寄港地観光が中心となっており、マレーシアなどで行われている、船内でのカジノを主目的としたカジノクルーズや、イスラム教徒向けに特化したハラルクルーズなどの「テーマ性クルーズ」は就航していない。

(2) 課題

日本政府の新たな目標値において、訪日クルーズ旅客者は、2025年にコロナ前ピーク水準の250万人まで回復させることとなっている。この目標の達成をはじめ、将来的にさらなる訪日クルーズ旅客者の獲得に向けて、これまでにない新たな取組を行う必要がある。

(3) 提案

【提案3】「ハラルクルーズ」を活用した、新たな訪日クルーズ旅客者の獲得

新たな訪日クルーズ旅客者の獲得にあたっては、これまで国内で未開拓の新たなマーケットをどれだけ取り込めるかのチャレンジを行うことが非常に重要であるとする。

本項では、マレーシアで行われていた事例を参考に、イスラム教徒向けに特化した「日本版ハラルクルーズの受入れ及び活用」について検討する。

第4章に記載したとおり、イスラム教徒によるムスリム・インバウンドは、世界的に成長している将来性のあるマーケットであり、これらを日本国内のクルーズに取り込むことができれば、非常に多くの訪日クルーズ旅客者の獲得につながる事が推測される。

イスラム教徒の日本国内への受入れにおける課題としては、主に飲食店でのハラールフードの提供の有無の懸念及び日本国内で礼拝可能な場所を見つけることが困難であることがあげられる。ただし、これらの課題については、ハラール認証されたレストランや礼拝スペースが完備されたクルーズ船が日本に導入されれば、船側の設備で解消されるため、クルーズ船の活用こそがムスリム・インバウンドを国内に取り込む近道の一つであると言える。

また、港湾管理者としても、シンガポール港のインセンティブ制度を参考に、ハラール認証されたレストランや礼拝スペースの完備されたクルーズ船舶に対する新たな減免措置や、クルーズターミナル内のレストランのハラール認証対応及び礼拝スペース設置に向けた仕組みを整備することで、国内へのイスラム・インバウンドのさらなる取り込みが加速することが考えられる（図6-2）。



図 6-2 日本版ハラールクルーズ（イメージルート）

6.2. 港湾の脱炭素化

(1) 現状

クルーズ船は単なる移動手段を超え、乗客が船内での生活を楽しめる娯楽施設を充実させた浮かぶホテルとしての役割を担っている。映画館、レストラン、スポーツジムなどの施設がある一方、

これらを運営するために膨大な電力が消費され、環境負荷が問題視されている。最大級のクルーズ船では 7600 人を収容可能であり、これに伴う電力消費量は莫大である。

また、2027 年には世界のクルーズ乗客数が約 4000 万人に達すると予測されるほど、クルーズ旅行は急速に回復・拡大していく見込みである。クルーズを利用する旅行者が増えることで、クルーズ船の寄港地では観光や飲食などで地域経済がさらに活性化していくと期待されている一方で、寄港地での停泊中も温室効果ガスを排出し続けていることから、周辺住民にとって生活環境の悪化要因の一つとなっている。このため、周辺住民や環境団体からの批判が高まっている。

(2) 課題

近年、世界中の旅行者のうち 75%が「よりサステナブルな観光をしたい」と考えていることがブックイングドットコム¹の調査結果として公表されている。持続可能な観光へ注目されている一方で、クルーズ業界では複数の課題が明らかになっている。まず、陸上電力供給設備（陸電対応）の導入には高額な整備費用が必要であり、特に寄港回数が少ない港湾では、その整備コストを使用料金だけで回収することが難しいと考えられている。さらに、洋上風力発電などの新たな技術は、現在も発展途上であり、その導入に伴う整備費も大きな課題である。

さらに、クルーズ船は大量の電力を消費し、温室効果ガスを排出し続けているため、環境負荷が大きいことが問題視されている。この現状は、持続可能な旅行を求める利用者の意識に反しており、業界全体のイメージに悪影響を与える要因となっている。

加えて、世界の港湾における競争力を測る指標の一つであるコンテナ貨物取扱量を重視する傾向があるため、港湾管理者は経済的な直接効果が少ないクルーズ船に対応した施策を後回しにするなど、優先度の低さもクルーズ業界が抱える課題の一つである。

(3) 提案

【提案 4】港湾管理者に対し、財政面・技術面での支援を集中できる枠組として、国による新たな認証制度の創設

この制度により、港湾管理者が取り組む脱炭素化の努力を明確に評価し、持続可能な観光の実現に向けた方向性を後押しすることが期待できる。

まず、現在の課題として、港湾管理者の脱炭素化への取組が十分に評価されていないことや、統一的な基準が存在しないことがあげられる。認証制度を導入することで、環境負荷を削減するための具体的な目標や基準が明確化され、各港湾での取組が促進されることが期待される。

さらに、この認証制度を通じて、環境への取組や配慮を行う港湾に対し、脱炭素化による企業価値の向上に取り組んでいるクルーズ船社等が寄港や投資を行うことが見込まれる。また、国からの補助金を優先的に受けられる仕組みを合わせてつくることにより、脱炭素化に向けた高額な整備コストという課題を軽減し、港湾管理者の負担を軽くすることができる。

加えて、技術面での国による支援体制が整備されれば、陸電や洋上風力発電といった再生可能エネルギーによる供給システムの導入を推進できる。これには、必要な技術に関するガイドラインの策定が含まれ、それに基づいて設計支援が行われ、導入の円滑化が図られる。

また、技術的な情報共有を目的としたプラットフォームを構築することにより、港湾間で技術や運用データ、導入事例の共有が促進される。この取組を通じて、脱炭素化に向けた成功事例が他地域にも広がり、港湾全体の技術向上が期待できる。

以上のように、認証制度の創設は、財政面の補助と技術面の支援を強化し、港湾管理者が取り組む脱炭素化を支え、国際競争力強化を目指す上で必要不可欠な施策である。この取組によって、脱炭素化と観光業の持続的な発展を同時に実現することが可能となる。

7. まとめ

今回のマレーシアでの研修を通じて、現地の港湾ではコロナ禍で低迷したクルーズ産業は、寄港船舶数などから分かるように、日本と比較してもかなり順調に回復しているように感じた。現時

点では、クルーズ船社から寄港地として選ばれる港になるためには、背後地の観光資源が重要な
のかもしれないが、今後はこれらの魅力に加えて、いかにサステナブルな体験を提供できるかが港
の選定条件の一つになると考える。

サステナブルな旅行を提供すべきクルーズ船が、多くの温暖化ガスを排出し、世界中からの批
判の対象となることから、クルーズ船社や船舶を受け入れる港湾が一体となり、環境負荷低減の
取組が求められている状況である。これに対応するため、北米欧州の港湾では、陸電設備の整
備を積極的に進めている。一方で、今回訪問した成長著しいマレーシアにおいて、この点において
は、まだまだ道のりは長いように思える。

我々、日本も同じ状況であり、クルーズ船社だけでなく、旅客者からも選ばれ続ける国となるた
めにも、我々港湾管理者が持続可能なクルーズ運営を行い、将来に向け陸電設備などに投資
が続けられる経営戦略が一日でも早く実現できるよう期待する。

謝辞

本報告書の執筆にあたっては、クラン港湾局 PKA(Port Klang Authority)の皆様をはじめ
め、日本国内の港湾管理者で、クルーズ関連業務に携わっている多くの方から多大なる御協力
をいただきました。この場をお借りして、皆様に厚く御礼を申し上げます。

さらに、2024 年度国際港湾経営研修の研修リーダーを務めていただき、本報告書の執筆に
あたっても熱心かつ丁寧な御指導をいただいた北日本港湾コンサルタント株式会社代表取締役
の眞田様、そして本研修の事務局である公益財団法人国際港湾協会協力財団の皆様にも、
心から感謝申し上げます。

(参考文献)

- 1) 国土交通省ホームページ
- 2) 経済産業省ホームページ

- 3) 神戸市役所ホームページ
- 4) 横浜市役所ホームページ
- 5) 名古屋港管理組合ホームページ