



九州クルーズ振興協議会
令和4年度 総 会
九州クルーズセミナー

日 時：令和4年7月28日（木）13:30～16:00

場 所：TKP ガーデンシティ博多新幹線口 4-A

議 事 次 第

【総 会】（13：30～14：10）

1. 開 会

2. 挨拶

九州クルーズ振興協議会 会長 竹島 和幸
九州運輸局 局長 鈴木 史朗

3. 議 題

- (1) 令和4年度事業報告について
- (2) 令和4年度収支報告について
- (3) 令和4年度事業計画（案）について
- (4) 令和4年度予算（案）について
- (5) その他（役員改選（案））等
- (6) 情報交換（外航クルーズ再開に向けた現状等報告）
国土交通省海事局外航課
// 港湾局産業港湾課クルーズ振興室

4. 閉 会

【九州クルーズセミナー（海事振興セミナー）】

（14：20～16：00）

(1) 14:20～14:45

「With コロナ時代のクルーズ振興」

講師：大阪大学大学院

国際公共政策研究科長・教授 赤井伸郎 様

(2) 14:45～15:10

「日本船クルーズの現状及び今後について」

講師：商船三井客船株式会社

営業グループ グループリーダー 松本土郎 様

(3) 15:10～15:35

「外国船運航再開に向けた取組について」

講師：日本国際クルーズ協議会(JICC)

副会長 糸川雄介 様

（シルバーシークルーズ日本・韓国支社長）

(4) 15:35～15:55 質疑応答

第 23 回海事振興セミナー
(2022 年 7 月 28 日)



赤井講師



松本講師



糸川講師



質疑応答 1



質疑応答 2

With コロナ時代のクルーズ振興 ～情報共有と手軽なクルーズ機会の創出～

大阪大学大学院

国際公共政策研究科長・教授 赤井伸郎



日時 令和4年7月28日（木）
オンライン配信のみ

主催 九州クルーズ振興協議会
公益財団法人九州運輸振興センター
助成 日本財団
後援 JR九州

大阪大学の赤井と申します。よろしく申し上げます。

本日はWithコロナ時代のクルーズ振興がテーマとなっております。副題にあるように港間の情報共有と手軽なクルーズ機会の創出についても話をしたいと思います。

始めに少し自己紹介をします。国際公共政策研究科で国際社会の諸問題を、経済学の視点から研究し、問題をどのように解決するかを分析しています。政策の中でもインフラ政策をテーマにしています。港の整備、交通問題、観光問題等の政策の検証・研究を行い、どのような政策を行うべきかを経済学的に議論しています。

クルーズとの関わりですが、アメリカに滞在している時にクルーズを体験し、その素晴らしさに感動しました。まだまだ日本にクルーズが浸透していないころでしたが、その後、港湾局と仕事をして、その縁で港湾局とクルーズの勉強会を立ち上げました。

さて、クルーズの世界でトップクラスのロイヤルカリビアンなどは、カリブ海のプライベートアイランドを持ち、その島自体がクルーズ船専用となっております。クルーズ船が毎日のようにやって来て、島内は実質クルーズ船内同様の仕様となっております。

このような島がカリブ海には数多くありますが、九州・沖縄県内には離島があり、将来的にはこういう感じになれば良いと思っています。環境問題への配慮や住民の人の同意なども必要となりますが、ポテンシャルはまだまだあるのではないのでしょうか。

クルーズ業界の直面する状況を鑑み、どのような挑戦ができるのか、クルーズのポテンシャルについて、今の経済も踏まえて考えてみたいと思います。コロナ禍で各地域がどのようにクルーズ船を受け入れてクルーズ振興を進めていくべきか、また、今後どういう風にクルーズの視野を広げてクルーズ振興していくべきなのか。もちろん以前のようになら

国他から多くの船が九州に来るのは良いことですが、それだけではなく、日本の中でクルーズをもっと親しみやすいものにして広げていくために必要なものを考えてみたいと思います。

近年クルーズ船は大型化が進んでいます。クルーズ船の特徴は、規模の経済性、集積の経済性、閉鎖空間による安全性です。規模を大きくすることによって一人当たりのコストを下げ、さらに集積率を上げてコストを下げることができます。日頃子供を置いて飲みに行くことはできませんが、夜12時なっても時間差なく部屋に戻れるので、安心して楽しめます。クルーズは、料金に対してコストパフォーマンスが良く、お得な旅行ということで全世界的に大ヒットしました。ただ、日本のクルーズはラグジュアリー層向けで世界とは違う路線を歩んでいます。

世界で見ればカジュアルクルーズはこのように人気となりましたが、コロナ禍では、規模の経済性、

逆境が続くクルーズ業界

・コロナによる行動制約:

クルーズの魅力を高めていた「規模の経済性」「集積の経済性」「閉鎖空間による安全性」のすべてが、発揮できない状態に。

- ・環境規制・SDGs
- ・金利引き上げによる景気後退予測
- ・国際情勢によるロシア寄港中止
- ・国際情勢による燃油高でのコストアップ
- ・=>これまでも難題を乗り越えてきたクルーズの今後は？

資料1

集積の経済性、安全性それらが全てマイナス要素となりました。規模を大きくして多くの人を集める、大人数で楽しく過ごす、これらはコロナ禍では問題となりますし、閉鎖空間は安全かという点、閉鎖空間なので

コロナが拡がり易いという議論もありました。このようなことで経営も苦しい状況となりました。加えて、環境規制やSDGs意識の高まり、海洋問題など、新たな対策コストがかかるようになってきています。

(資料1)

昨年末から今年初めにかけては、アメリカでは、Withコロナの下、クルーズを再開し始め、苦しいクルーズ船社も巻き返すだろうと言われていました。クルーズ会社の株価を見れば分かると思いますが、ロイヤルカリビアンやカーニバルなどもコロナで下がったものが徐々に戻りつつありました。

ところが、ロシアのウクライナ侵攻や、インフレによる金利引き上げにより、景気後退予測も出ました。その結果、コ

ナ時に下落したくらいまで株価は落ちてしまっています。クルーズ船社のマーケットでは今後もしばらくは厳しい状態が続くという予想がされています。

国際情勢悪化による燃料高は、コストアップにもつながります。景気後退に関しては、これまでは、他の観光関連に比べてクルーズ業界は強いと言われてきました。リーマンショックでも安定した需要がありました。株価の低迷には、景気後退よりも、むしろ、燃料高や環境などが影響しているのではないかと思います。

これまでも難題を乗り越えてきたクルーズ業界は、今後どうなるのでしょうか。

「集積の不経済」が呼ぶ新しい価値という原稿をコロナ禍初頭、日経新聞に寄稿しました。この集積の不経済を乗り越えていくには付加価値を見つめる必要があります。集積の不経済、コロナ禍で集まることで生じる問題を、何らかの形、革新的なアイデアで乗り越えることができ

れば、クルーズのポテンシャルが広がるということを書きました。

今、つぽん丸が行っているシステムではQRコードによりどこに座ったかなど行動の追跡ができません。海外の船ではICTタグで全て追跡ができ、誰がどこでどのような買い物をしたかなどもわかります。追跡できれば万が一感染者が出て濃厚接触者がすぐわかります。このようなICT化によりコロナとの共存を目指しています。

このICTを駆使するミレニアル世代、その先のZ世代は携帯だけでなく様々なことをやりこなしています。携帯やICT技術を組み合わせることでさらなるイノベーションが生じ、この逆境を乗り越えられるのではと考えています。

少し横道にそれますが、まずすべきことはガイドラインのアップデートです。

この先、国際クルーズをどのように受けて入れていくのが重要になってきます。外国のクルーズ社は

第23回 海事振興セミナー（九州クルーズセミナー）



さらなる技術革新を行っているので、それをガイドラインに反映することや、ICタグで追跡ができるシステムを導入している船に限っては受け入れてもいいなど、少しガイドラインを緩める等、アップデートすることでコロナ対策とガイドラインを進化させていくことができるのではないかと、それを踏まえて新しいことに挑戦していくことが大事だと思います。

これも一つの考え方なので、また

そこから様々なアイデアを出して頂ければと思います。私の方で整理しているガイドラインのリンクもあるので興味があればご覧ください。クルーズ業界のカンファレンスに行くとき、ITイノベーションを活用した船内技術アピールしています。このような技術を見ると船が今一番進化しているのではないかと思います。

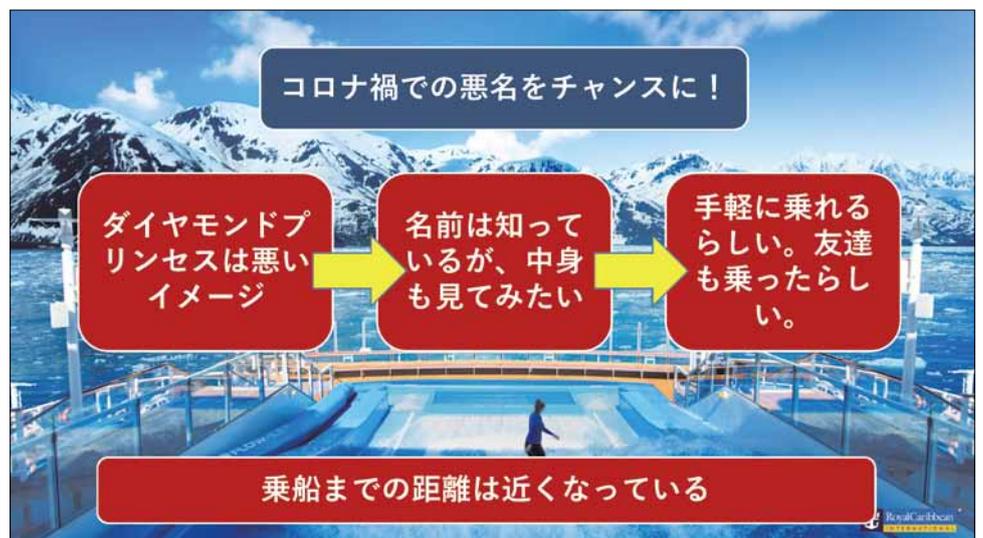
例えばデイズニー社のデイズニークルーズというと、船内がデイズニーランド一色となっていますが、それを楽しみながら船内で自由に過ごし、すべての事が船内で完結するわけです。さらにクルーズの中で進化した事象が今度は陸上のレジャーに広がっていく。例えばデイズニーはデイズニーランド内でもICタグを組み込んだブレスレットをつけて、どこにでも行けるようにするなど、船の中で開発された技術が陸地のレジャーにも広がっていく。船という閉鎖空間の中を実験室のように使い、新しい技術の開発ができるのではという気もします。

ダイヤモンドプリンセスの名は悪いイメージとなってしまうましたが、名前は全国的に知れ渡ったわけで、そこを逆手に取り、あのダイヤモンドプリンセスに乗ってみたい、手軽に乗れるらしい、友達も乗ったらしい、と広がればクルーズに関心を持ってくれるかもしれません。(資料2)

各地域の港湾関係者とクルーズ受け入れに向けてその課題を検討していきましょう。(資料3)

この2年間クルーズ船がほとんど来ていない状況ですが、その間にも港

に関係する自治体でも人事異動があります。つまり、クルーズ船を受け入れた経験が全くない職員もいるわけです。例えば寄港の時にテント設営をするにしてもテントを建てたことがない場合や、申し送りがなされ



資料2

ていない場合もあり、経験がないので問題点さえわからない、ということも生じるわけです。寄港を経験して初めて、対応方法や問題点も分かれます。

各寄港地においても、クルーズ船

コロナ禍でのクルーズ受け入れの課題

- ・ 1:関係者の異動・関係機関の改廃により、寄港受け入れ知識・経験の引き継ぎができていない。
- ・ =>受け入れ経験のないスタッフがいる。ノウハウの蓄積ができていない。
- ・ 2:港・寄港地観光先での受け入れ
- ・ 議会・住民・医療機関・役所との間の意思疎通ができていない。
- ・ 歓迎セレモニー・乗客とのふれあいに不安。
- ・ 関係者の役割分担が決まっていない。
- ・ コスト負担が決まっていない。想定が甘い。

資料3

コロナ禍でのクルーズ受け入れへの対策

- ・ 1:受け入れ経験・ノウハウの不足
- ・ →各地域でのクルーズ寄港にかかわる最新情報の収集、共有が重要。
- ・ <地域住民・議会との対話、医療体制、寄港地観光での事例など>
- ・ =>クルーズイベントへの関係者の参加による情報収集(ネットワークづくりから)
- ・ 2:港・寄港地観光での受け入れの準備ができていない。
- ・ クルーズ受け入れセミナーの実施による議会・住民へのクルーズ振興の意味の周知。
- ・ 医療機関・役所の役割分担・コスト分担のシミュレーション。
- ・ 下船客の移動パターンの把握、感染対策、トレーサビリティでの安心の確保。

資料4

を受け入れる時にどのようなことをするのか、セレモニーのやり方、コスト負担のこと等々、やはり継承が難しくなっています。クルーズ寄港について住民や議会を対象にセミナーなどの意見交換を行って関係者

の役割分担を決めることや、コスト負担や感染対策の分担などを話し合っただけでは関係者の意思疎通を図るといふことは重要です。(資料4) この意味で、港間の関係者同士で情報収集や情報共有をすることがと

ても重要だと考えます。私もクルーズに関係する、いろいろな企画をしましたが、何かあった時に気軽に相談できる仲間がいれば心強いと思います。官民の垣根を越えて直接相談できるところがあれば良

いと考えます。

私が行った試みの一つにスマートクルーズアカデミーがあります。(資料5・6) これは学生・港湾関係者・観光関係者がクルーズ船に乗り、船内で交流をしながらクルーズ振興について考えるプログラムです。2012年にスタートし、コロナが広がるまでの8年間継続してきており、参加者数は、合計500名を超えるほどに上っています。

コロナが生じてからは、このプログラムは、会場をオンラインに切り替えて、寄港地でどのようなことが起きたのか、ガイドラインはどうだったのか、国土交通省にも協力してもらい、クルーズ振興にむけて様々な情報共有を行ってきました。このようなイベントに参加し、手軽にコスト無くつながることができオンラインを活用して、情報共有していくことは今後も重要だと思っています。

最後にもう一つクルーズ振興の

第23回 海事振興セミナー（九州クルーズセミナー）

新しい視点としての提案をしたい
 と思います。

クルーズでしか行けない寄港地も
 多く、クルーズには限らない魅力が
 あります。特にこの九州・沖縄地域
 は未だに知られていないような観光地

も多くあります。離島も点在し、船
 でしか行けないところが数多くある
 ので、いろいろな島めぐりもできる
 と思います。

これから世界情勢がどうなるか
 分からない中でも、クルーズポテ

ンシヤルは無限大にあるだろうと
 思います。

クルーズは、以前よりは身近に
 なったと思いますが、まだまだ手が
 出しにくい、届きにくい状況にある
 人も多いでしょう。特に国際クルー

ズとなると言葉の問題などが心配
 になります。ラグジュアリーだと
 ドレスコード問題もあり敷居が高
 くなります。

そこで新たなクルーズ振興という
 ことで手軽なクルーズ体験を用意す
 ることを提案します。（資料7）例
 えばこの九州・沖縄エリアでフェ
 リーを入門とした洋上体験を企画す
 るのはいかがでしょうか？これだと
 コストもそれほどかかりません。最
 初は現在のルートでクルーズの企画
 をする、フェリーをチャーターして
 市民クルーズを企画する、このよう
 な手段でクルーズの魅力をまず地域
 住民に伝えるのが良いでしょう。

参考：クルーズ客船誘致による地域活性化に向けた情報共有の取り組み
 By スマートクルーズアカデミー

スマート・クルーズ・アカデミー
 (洋上のグローバル教育プログラム)
 主催：スマートクルーズアカデミー実行委員会事務局
 (大阪大学国際公共政策研究科系井部研究室内)

クルーズ振興のための
 ONLINEコンファレンス
 主催：スマートクルーズアカデミー

回	日時	開催テーマ	参加者
1	2020年5月1日	寄港事例から学ぶ(金沢港、舞鶴港、広島港)	80
2	2020年5月29日	①「ダイヤモンドプリンセスでから学ぶ」 ②「寄港事例から学ぶ(酒田港、清水港、油 津港、沖縄エリアの港)」	86
3	2020年7月31日	クルーズ再開事例と再開に向けた船社の取り	116
4	2020年9月28日	クルーズガイドライン策定	102
5	2020年11月6日	邦船クルーズ再開PART1	92
6	2020年12月18日	邦船クルーズ再開PART2	81
7	2021年5月28日	感染症に対する国際的法務対応	127
8	2021年7月30日	事例から学ぶ今後の邦船クルーズ	99
9	2021年11月12日	コロナ禍でのクルーズ再開：世界の動き	92
			875

スマートクルーズアカデミーの開催
 1. 2012.09 レジェンドオブザシズ(大阪から上海へ5日間クルーズ)
 2. 2013.07 サンプリンセス(神戸から釜山を経由して日本海へ5日間クルーズ)
 日本のクルーズマーケットについての船内レクチャーを開始
 3. 2013.09 ボイジャーオブザシズ(天津から日本海・北海道を経由して東京へ7日間クルーズ)
 加入して、講師によるレクチャー(日本が参画する国内の課題について)を開始
 参加者関係者(クルーズ活性化協議)によるネット紹介を開始
 4. 2014.05 ボイジャーオブザシズ(神戸から沖縄・台湾・九州を経由して神戸へ7日間クルーズ)
 加入して、参加学生がチーム毎に社会問題を考える時間を設定。
 参加者集積がほぼ100名以上
 中略
 14. 2018.05 コスタネオロマンチカ(神戸から釜山・福岡・新宮・東京を経由して神戸へ8日間クルーズ)
 15. 2018.11 MSC スプレンドィダ(横浜から上海へ4日間クルーズ)
 参加者集積がほぼ500名以上
 16. 2019.06 MSC スプレンドィダ(横浜から上海へ4日間クルーズ)
 17. 2019.09 Celebrity ミレニアム(広島から金沢へ5日間クルーズ)
 観客577名

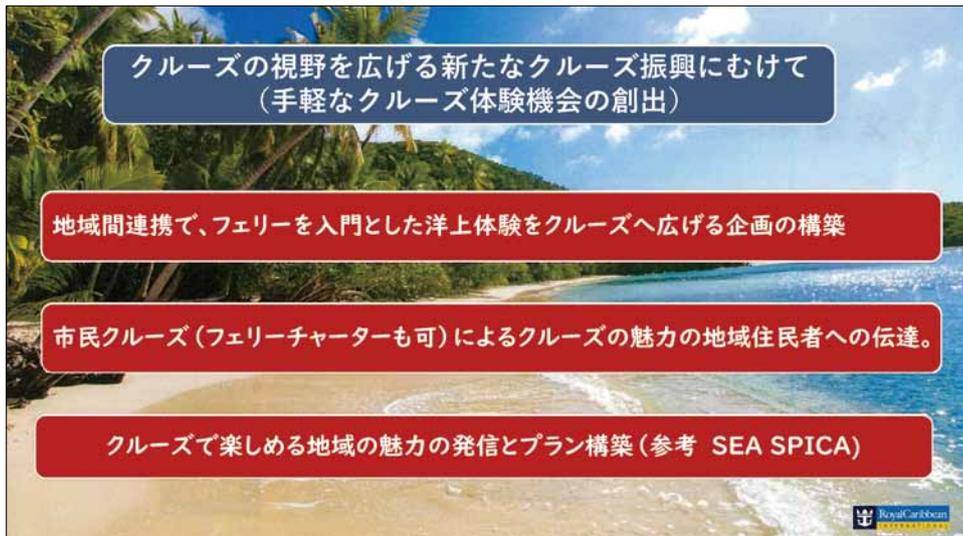
資料5



資料6

瀬戸内海の観光型高速クルーザー
 のシースピカ(SEASPICA)
 をご存じでしょうか。小さな船です

第23回 海事振興セミナー（九州クルーズセミナー）



資料7

もちろんこれは生活路線ですが、この生活路線を上手に使う港を回るようなツアーや、航路内の島々を巡る企画など、先ほどのシースピカのようないでしようか。高級なラグジュアリー船はなかなか乗船できないとしても、手軽に島を巡るようなツアーを九州・沖縄で企画し、体験していただき、クルーズに少し慣れた人が本格的なクルーズに挑戦してみよう、となればクルーズに慣れ親し

が、島々を巡りクルーズ気分を味わうことができます。フェリーでは島で人を降ろすだけです。この船は瀬戸内の島々に一定時間、停泊するので島内の観光ができます。宿泊は

味わえます。例えば九州・沖縄エリアでもこのような企画をしてもらえばクルーズ振興の一環となります。離島を多く抱えていてフェリー運航も多いので、このような企画もポテンシャルがあるのではないのでしょうか。

む人が増え、クルーズを通じた地域振興にもつながっていくのではないかと思います。

九州の人がクルーズに親しみ乗船者が増えれば発着数も多くなり、九州も盛り上がりつつくるのではと思います。ほんとうは九州からの発着クルーズが理想なので、九州ならではのクルーズをぜひ企画して頂きたいと思います。

With コロナの今、クルーズ業界も新たな挑戦をして新たな顧客を呼び込んで欲しいと願います。

ご清聴ありがとうございました。





日本船クルーズの現状と今後について

商船三井客船株式会社 営業グループ
グループリーダー 松本 士郎

日時 令和4年7月28日（木）
オンライン配信のみ

主催 九州クルーズ振興協議会
公益財団法人九州運輸振興センター
助成 日本財団
後援 JR九州

商船三井客船の松本と申します。日本船クルーズの現状と今後についてというテーマでお話をさせていただきます。

日本船クルーズですが、今から33年前につぼん丸の姉妹船、ふじ丸が新造されスタートしました。主要客はシニア層で国籍は、ほぼ100%日本です。

クルーズ商品は各船の個性に合った商品で、例えば飛鳥さんであれば飛鳥さんのブランドが打ち出された商品、弊社なら大型船が行けないような所への商品などの企画が揃っています。

料金は一泊平均的な部屋で5万円から8万円の間となります。現在3隻保有していてそれぞれサイズが大小小となっています。乗船客の定員は、各々872名、620名、449名です。

クルーズのマーケットのカテゴリーですが前述の通り日本船は大体、泊あたり5万〜8万円、マ

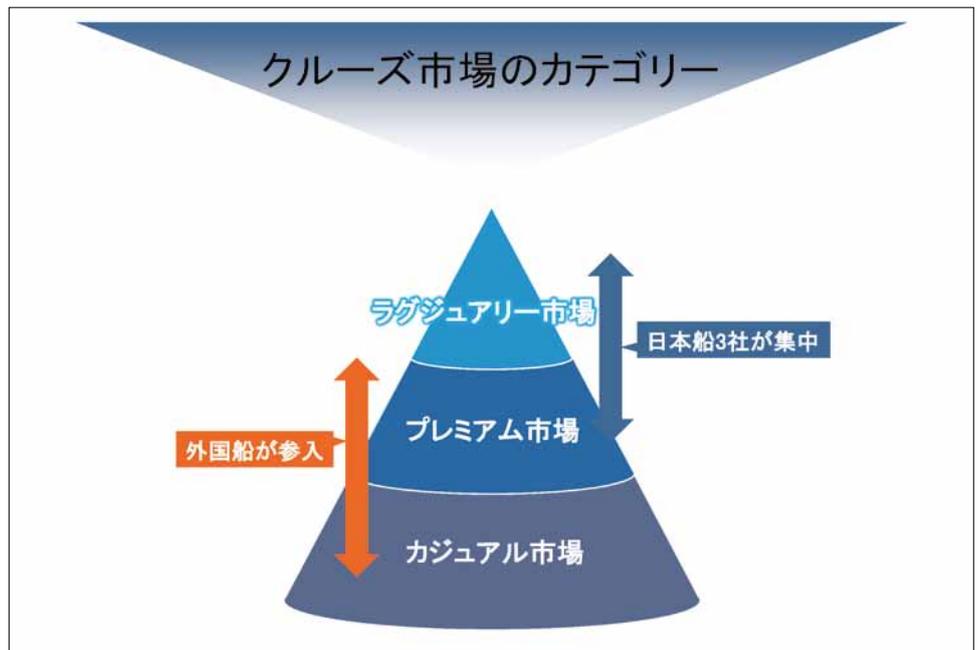
ケットピラミッドでいうとラグジュアリーからプレミアムとなります。

コロナ以前、外国船が日本発着を変化させ1泊1万円ぐらいのカジュアルマーケットを展開・開拓しました。客層がバツティンクしないのでクルーズ業界全体は好調に推移していました。（資料1）

しかし、ご存じの通り2020年2月ダイヤモンドプリンセスのコロナウイルス感染症事例が起こり、厳しい状況となりました。（資料2・3）船会社では感染症対策の実行と設備の改善が急務となりました。

同年には再開しましたが、日本船では弊社が10月再開で最初となりました。

感染症対策ですが検温スクリーニングのベシツクなものから、食事提供ではビュッフェを中止していま



資料 1

第23回 海事振興セミナー（九州クルーズセミナー）

新型コロナウイルスの影響②

●図表1-2 外航・国内クルーズを利用する日本人乗客数の推移表



資料2

新型コロナウイルスの影響③

図表2 我が国港湾へのクルーズ船の寄港回数



資料3

した。今はビュッフェ形式も再開しています。
寄港地でのバス定員数も当初は20名でしたが、現在は35名で運行しています。
今他社ではPCR検査は出港当日

の1回のみ実施しています。しかし弊社独自の検査では、出航から1週間前ぐらいの検査をし、出航当日と合わせ合計2回となっていて、現在も継続中です。
また、濃厚接触者を早急に把握で

きるアプリも導入しています。全キャンピんに空気清浄機を設置したり、抗菌フィルターを導入したりと設備投資を行いました。環境衛生管理者と資格がありますが、にっぼん丸のクルーには十数名の資格保

持者がいます。
それから配船・方針の変遷では今もそうですが国内クルーズから展開し、諸々の条件を整えば今後航海地域を広げ、外航クルーズを実施したいと思っています。(資料4)

船社では、クルーズ船が帰港すると同日に次のクルーズ船を出航させる重ね配船を行っています。これは泊数をどれだけ維持できるかという事業の根幹となっているものです。
しかし2022年度は重ね配船は全くせず、クルーズ終了後の翌日に次のクルーズを出航させる、1泊を無駄にしても消毒・清掃を徹底するという配船を試みました。今現在は重ね配船も実施しています。
寄港地に関しては、当初いわゆる大型港だけの寄港で、弊社得意技の小さな離島や漁港には寄港できませんでした。今現在は小笠原はじめ九州では屋久島、奄美大島などの離島へも寄港していますが、沖縄へはまだ寄港できていません。

クルーズの泊数は当初3泊4日ま



ですが上限でしたが、4泊、5泊と増え今現在最長で48泊のクルーズが控えている状態です。

乗船客数に関しては約4割の200名からスタートして、今は隔離部屋20部屋を除き9割まで販売しています。

いろいろな条件や制限がある中で最新のマーケット状況はどうなっているのか。

まず商品企画ですが、私の所属す

配船・方針の変遷

- ・航海地域： 21年度まで国内のみ。今年外航クルーズを予定
- ・配船方針： 20年度は重ね配船なし。徐々に重ねを増加
- ・寄港地： 有症者受入可の港から寄港。現在は離島へも寄港
- ・泊数： 3泊4日から開始。徐々に増え現在は上限なし
- ・船客定員： 4割の200名から開始。現在は9割まで販売。
- ・隔離部屋： 20部屋(10%)

資料 4

企画・販売

■商品企画

- ・泊数、寄港地、船内運営等に条件ある中で造成開始
- ・独自の工夫、試み
- ・重要な港湾との連携

■販売

- ・WEB系代理店からのご送客増
- ・リピーターのご支持
- ・9月までは完売(下期は博多発着が好反応)

資料 5

る営業グループは商品の企画も販売も行っています。(資料5) コロナ禍においては商品づくりに頭を悩ませました。長いクルーズはできない、行ける港は限られている、そうになると結局同じようなクルーズばか

りになってしまふ。船内運営においてもダンスはできない、カジノもできない、紙テープも密を呼ぶから投げられない等々、クルーズのいろいろな楽しみが当初は全て制限されてきました。さらに全国のお祭りや花

火大会が中止になる中で集客力のある商品を作れるのか、喜んでもらえる商品を提供できるのか。感染症対策も徹底しなければならず、アクセラとブレーキをどう踏んでお客様に面白い商品を提供できるのか、一

番の悩みの種でした。

そのような中でも独自の工夫、新しい試みを行うことが最大の強みとなります。例えば自前で花火をあげる、今週末もプライベート花火を2000発花火あげる予定となっています。花火業者も花火が中止になっ

てかなり苦しいと思いますが、協力頂き廉価で花火が仕入れることができ、今回のイベントにつながりました。また、初めての試みとしてバーチャル操舵室見学というのを企画しました。操舵室にカメラを設置、ホールには子供が60人位乗れるファミリークルーズ船を置き、船長とライブでつながり操舵室の様子がわかる、子供たちと質疑応答もする。他にも美味しものをただ提供するだけでなく、シェフが目の前で料理をしたり、その料理の説明をするなど五感で食事を楽しんでもらう。制限のある中、いろいろな人達の協力を頂き、面白い商品を作ること

ができました。

このように商品を作るにおいて各港湾関係者・行政などとの連携がとても重要となります。行ける港が限られている中、ぜひうちに来てくれと声をかけてもらいましたし、前述のプライベート花火を上げる際、クリアしなければいけない問題が多々ありますが、行政の適切なアドバイスで花火を上げることができました。商品作り、企画において各港湾関係者・行政との関わりが大きなポイントとなっています。

販売市場の反応ですが、Web系の旅行会社、例えば外国のカジュアル船対応のインターネットをメインに集客している旅行会社からの送客が一時増えました。海外でも旅行ができなくなり、ショートクルーズが外国船客にヒットしたようです。コロナ直後はそのような、あまり取引がなかったような旅行業者からの送客がありました。

夏場は客船会社にとって一番の大きい時ですが、この夏から9月までの商品はほぼ満室です。特筆すべき「飛んで北海道」という国内版のフライ&クルーズの商品、知床へも寄るとい商品があります。当初、遊覧船の残念な事故があったので難しいかと思っていました。これも満室となりました。船ならではのインミックなクルーズであれば、お客様の支持が得られるという実感を感じました。

12月にモリシヤスへ行く48日間の長期クルーズを発表しましたが、今満室となっています。多くのお客様からの予約は勇気をもらい弊社を支えとなっています。

最新のトピックスでは、11月秋冬の商品で九州博多発着のクルーズ販売を今日から行います。先ほど会社に確認しましたが、すでに200名以上のご予約を頂きました。ほんとうに皆様切望していらっしゃったんだと実感しています。なかなか厳し

い状況が続いていましたが、かなり乗船客も戻ってきていて、少しずつ回復にむかっています。

（資料6）
今後はガイドラインに伴って船内の運営や感染症対策も少し見直していくことになるかと思えます。

旅行会社も厳しい状況でチャータークルーズの本数も減りました。しかし、チャーター開始を切望する声も聞こえてくるので、チャータークルーズも今後復活してくるのではないかと思います。

将来についてですが、前述の通り各港湾関係者・自治体との関係はますます重要になってきます。船会社にとって単なる寄港地の関係者というだけでなく、一緒に事業を行うパートナーとして、今後もぜひ力添えをお願いしたいと思います。また外国船も戻ってくると思いま

第23回 海事振興セミナー（九州クルーズセミナー）

すので日本船としてどのようなポジション戦略を展開するのか。日本人と外国人が同船した場合のサービス提供の方法等々、クルーズ受け入れの対策を全関係者で構築していくことが必要となります。（資料7）

ありがとうございました。

日本船社としてWithコロナ時代、新しいクルーズを創出するためにも、関係者の連携を心から望んでおります。

今後について

- ・ガイドライン改訂
- ・感染症対策の見直し
- ・船内運営の見直し
- ・外航クルーズ再開
- ・寄港地候補の増加
- ・チャータークルーズ増加

資料6

将来について

- ・益々重要となる港湾との連携
- ・「日本船」として
- ・インバウンド
- ・新しい船内運営
- ・次のステージへ向けて

資料7





外国船運航再開に向けた取組について

日本国際クルーズ協議会

副会長 糸川 雄介

日時 令和4年7月28日（木）
オンライン配信のみ

主催 九州クルーズ振興協議会
公益財団法人九州運輸振興センター
助成 日本財団
後援 JR九州

日本国際クルーズ協議会、通称ジック（JICC）の副会長を務める糸川と申します。外国船社のシルバーシークルーズに所属しております。

本日は外国船の運航再開に向けた取り組みということでお話をさせていただきます。

まず、所属するシルバーシークルーズについて簡単に説明します。

設立は1994年、今年で28年となり、外国のクルーズ船社の中では比較的新しいクルーズ会社です。ラグジュアリーカテゴリーで小型船10隻を所有しています。

世界第2位のロイヤルカリビアンクルーズ傘下に2020年から入っています。

九州の港にも2025年の春までのクルーズを予定しています。シルバーシー10隻の船隊のうち、クラシックフリートと呼ばれるラグジュアリー客船タイプのシルバームーン、シルバーミューズ、シル

バーシャドー、シルバーウイスターの4隻となっています。

エクスペディションフリートと呼ばれる探検船型4隻に関しては、コロナ前まで瀬戸内海から日本海側に抜けるクルーズを毎年企画していました。現在は休止していますが、今後また再開できるようにするかと思います。

また、新造船2隻が2023年、2024年にかけて就航の予定です。

本題の外国船運航再開に向けた取り組みについてです。

現在、日本国際クルーズ協議会JICCと国土交通省、厚生労働省とで協議を進めているところです。

協議会は2021年の1月に準備委員会が発足し、同年の4月に正式設立となりました。会長にはカーニバルジャパンの堀川社長が就任されています。

正会員は外国のクルーズ社で且つ日本にオフィスがある会社、8社9

ブランドとなっています。準会員は外国のクルーズ船社で日本にオフィスを置かない、販売総代理店、販売をしている旅行会社、船舶代理店、そしてランドオペレーターでトータル29社となっています。

設立当初はまだ船が動いていませんでした。再開するだろうという希望的観測でのスタートでしたが、早くも1年半近く経ってしまいました。協議会自体あまり知られてないということもあり、今はみなと総合研究所のホームページにある、クルーズ総合研究所のサイトでPRをしています。

設立の目的は、国際クルーズ船の日本発着・寄港を活性化し日本におけるクルーズの振興、地方創生に寄与することです。（資料1）

目標ですが、まずは日本における国際クルーズの再開（日本発着）、海外発着クルーズの再開、さらに日本寄港の国際クルーズの再開となっています。そしてセカンドフェーズとしてクルーズ人口の復活、201

9年時のクルーズ人口に戻すということ。そのためには感染予防対策を徹底し、安心・安全なクルーズを周知させる、ということですが、現状は残念なことに再開ということ

ろからなかなか進みません。クルーズ再開についての取り組みについては政府あるいは港湾管理者の方々と協議を重ね、全国ク

ルーズ活性化会議を通じての意見交換、様々な部会を通じての検討、方針の策定等々を行っています。そこから回復に向けて取り組みを進めたいと思います。（資料2）

具体的には前述の通り正会員連会員合わせて5業種、クルーズ船社、販売総代理店、販売旅行会社、船舶代理店、ランドオペレーターで専門部会を立ち上げました。その中で、プロモーション部会は販売に携わる会社で船社、販売総代理店、旅行会社で構成され、オペレーション部会は船社、船舶代理店、ランドオペレーターで構成されています。ワーキンググループは限定的ではありますが、クルーズ再開ワーキンググループ、海外再開事例ワーキンググループを立ち上げています。今はクルーズ再開ワーキンググループが活発に活動しているという状況です。国土交通省海事局、港湾局、厚生労働省の検疫業務室などと協議し、海外の事例データをもとにして再開にこぎつける、こぎつきたいという思いで動いています。

JICC

設立の目的と事業方針

目的
国際クルーズ船の日本発着・寄港を活活化し日本におけるクルーズの振興、地方創生に寄与すること

目標

- ・ 2022年日本発着国際クルーズの再開
- ・ 2022年海外発着（フライ&クルーズ）クルーズの再開
- ・ その後、日本寄港国際クルーズ再開
- ・ 2024年までにクルーズ人口を2019年同等比（35万人）まで復活させる

事業方針

- ① COVID-19の影響により運航が休止している日本での「国際クルーズ」の一日も早い再開のため、会員各社のクルーズ船の感染予防対策の徹底とその感染予防対策を全国の港湾管理者を始めとする関係者、クルーズ船利用者等へ安心・安全なクルーズを周知し理解を促す
- ② 日本周辺における新たなクルーズの開発等に取り組み、COVID-19の感染拡大以前のクルーズ船利用者数を目指して、クルーズ関係者の結集により日本周辺を含むクルーズの魅力の世界に発信

～日本のクルーズ人口～
2019年までの実績とポストコロナの目標

※ 1988年～2020年の実績（国土交通省海事局調べ）
※ 試算は2020年2019年2018年を基準とする事前推定とし、2024年以降は2017年～2019年の伸び率を参照

資料 1

JICC

活動内容

クルーズ再開に向けた取り組み

- 各関係機関（政府及び港湾管理者）と綿密な連携を取り、運航再開に向けた共通の手順の整備
- 港湾管理者（全国クルーズ活性化会議）との意見交換会
- プロモーション部会・オペレーション部会・広報委員会・その他ワーキンググループにて正・副会員各社を含めた横断的な意見交換及び今後の方針案検討
- 海外での先進事例の情報共有
- クルーズの安心・安全の発信に向けたPR活動（今後セミナー開催など）

クルーズ回復に向けた取り組み

- 関係する各業種連携のプラットフォームとして情報共有など相互連携の場を形成
- 世界のクルーズマーケット動向把握
- 魅力的なクルーズ商品達成のベースとなる寄港地及び周辺海域の魅力を探し発信できるよう港湾・地域との有効な連携を図っていく

資料 2

ていきたいと思えます。

ご存知のように2020年の2月に横浜港でのコロナ感染騒動があり、瞬く間に全世界に拡大し2020年3月にはクルーズ船の運航が全面中止となりました。

2020年6月、最初にクルーズを再開稼働したのはノルウェーでノルウェー人のみ、ノルウェー国内に限定されたものでした。同年8月にはイタリア、ドイツが再開、10月には日本、12月にはシンガポールが再開をしました。

これらのクルーズは限られたエリアや国内クルーズで国内の客のみに限定された商品でした。

2021年5月、クルーズ業界最大の市場である北米が再開をすると世界各地でも再開が進みました。アメリカではカリブ海あるいはアラスカといった海域、またヨーロッパでもイギリスが再開。

アメリカの場合、カリブ海諸島では諸島全体において感染対策レベル

が同等だったので、国をまたぐというか海をまたぐ感じで国外のクルーズが再開しました。

またヨーロッパに関してはEU内では陸続きとなっており、陸上の観光でもクルーズでも国外に比較的早くから動き出せています。限定地域でのスタートから徐々に国境をまたぐことができたのは、EUの経済的な枠組みの中で同じ感染対策であるということが大きな要因ではないかと考えます。

クルーズは本来の強みである国をまたぐ、国を移動できるということがコロナ禍でマイナスとなりました。再開当初は乗客定員の削減、これは日本船社も定員50%程度でスタートしていましたが、海外でもこのような定員削減を義務付けられた国も多く、2021年12月のシンガポールのクルーズでは定員の75%もの削減となっていました。船内のダイニング使用不可、ルームサービスのみの無寄港というクルーズでした。

現在の再開状況は北米、南米、欧州、中東、アジア、オセアニア全世界のクルーズの海域でいうとアジアを除き、ほぼコロナ前と同じまで再開しています。（資料3）弊社では

2021年1月ワールドクルーズで136日間のクルージングが再開しました。オセアニアは比較的遅く2022年4月ようやく再開にこぎつけました。

一方でアジアに関しては日本も国内に関しては再開していますが、アジア全体でも国境をまたぐクルーズは再開していません。ただ、この7月からシンガポール・マレーシア間限定での再

開となりました。外国船社にとっては世界地図の中で、このアジア地域のみが空白の地域になってしまっています。そんな外国船の中でこと日本にお

3.外国船社の状況

B.再開状況

- 北米 アラスカ・カリブ海など 再開
- 南米 ブラジル・アルゼンチン・チリ・南極 再開
- 欧州 地中海・北欧・イギリス 再開
- 中東 ドバイ・スエズ運河 再開
- アジア 日本(邦船)・台湾・香港・シンガポール・マレーシア 国内のみ
- オセアニア 22年4月から再開

⇒国境を跨ぐクルーズが再開出来ていないのは、アジアのみ
(今月からシンガポール/マレーシア間再開)

◆SILVERSEA

3.外国船社の状況

C.日本での再開

外国船社によるクルーズにおける課題(コロナ禍)

- 外航クルーズガイドライン

日本籍船は国土交通省監修の下、JOPA作成の感染予防対策ガイドラインに従い運航再開を果たしているが、外国船での運航を想定していないため新たなガイドラインの作成が必要。

- カボタージュ規制

外国籍船は日本国内港間の乗客の輸送が禁止されているため、外国港への寄港しなければならず、無寄港クルーズや短期クルーズを実施することが難しい。現在の状況では、世界各国への渡航自粛が発令されていることから、外国へ寄港するクルーズの実施は不可。

- 水際対策

コロナ禍での水際対策により、外国から日本への入国者に隔離期間が設けられたり、入国者全員検査がある間は、クルーズ旅行は成り立たない。例えば、客船で外国領地へ入り、乗客・乗務員の上陸及び人的接触が無い場合でも、現在の法制度では外国へ入国したとみなす為、通常の検査が適用される。

- 日数制限

既にJOPAによる制限はほぼ解除され、クリア。

資料4

ガイドライン・カボタージュ規制・

水際対策・日数制限の4点が挙げられます。(資料4)

1点目、外航ガイドラインでは、

日本籍船はJOPAの感染予防対策ガイドラインにより運航再開していますが、外国船での

運航想定をしていないので新たなガイドラインが必要となっ

てきます。2点目、カボタージュ規制では

自国の沿岸輸送(内航海運)は自国籍船に限ると

なっているので、現況外船では無寄港クルーズや短期クルーズを実施す

ることが難しくなっています。さらに世界各国への渡航自粛が発令され

ているので今現在、外国船クルーズは行われていません。

3点目、水際対策ですが、国をまたぐというところでそれぞれの国の感染対策によつては、支障が出てくる

こともあります。4点の課題の中でここが最も大きな問題となっていますが、徐々に緩和されてはいます。

通常の検査とは異なるルールというところをどうクリアしていくかというところなんです。

4点目の日数制限ですが、JOPAによる制限はほぼクリアとなりました。

3点目についても少し詳しく説明します。感染症を持ち込まないという基本とは別に国内の感染症法に

は一類感染症から始まって五類感染症、新型インフルエンザ等感染症、指定感染症及び新感染症という定義

があります。この定義がやはり大きな壁となっていてこれをどう乗り越えるのか。厚生労働省検疫業務室とは様々な協議をしていると

ころです。

現状ではコロナは感染症分類が二類感染症相当なっています。この

ような状況下、何とかその制限下でのガイドラインをきちんと出して、そのガイドラインに基づき

各船社が再開できるように、協議を重ねています。

一方で五類感染症のレベルまで下がった場合、要はインフルエンザと同類となればコロナ前と同じような形での再開できるようになります。

この2つを想定しながら各港湾管理者と協議していますが、さらに地元の方々の理解を得ることが肝要となつてきます。邦船社も地元の方々の

理解がなければ寄港できませんが、外国船社でもそれは同様で、同じ問題を海外ではクリアして再開が

成されたというところで、日本においても可能だと思えます。ただ、それ

ぞれの国の社会生活における感染対策の考え方、例えばソーシャルディ

スタンスの距離においても様々で、1mのところもあれば1.5mや2mのところもある。一つ一つ国に

ける再開に関して、弊社を含む外国のクルーズ船社、もちろん日本船社、各旅行会社、そして国民もクルーズ再開を心から望んでいます。再開の課題として、外航クルーズ

に世界各国への渡航自粛が発令され

3.外国船社の状況

C.日本での再開

あくまで日本の対策に合わせるものの乖離は大きい

日本と海外の運航条件の違い

	ワクチン接種義務	陰性証明	乗船前検査	クルーズ中陽性者が出た場合
日本	不要	不要	PCR検査	中止
海外(一例)	必要	ワクチンの本数により2日前か3日前	欧州のみPCRか抗原	続行

SILVERSEA

資料5

3.外国船社の状況

D.日本での再開の見込み

2021年と比較して世界は明らかに変わってしまっている

- ・世界の中でアジアのみ国を跨ぐクルーズが行えない
 - ⇒各社アジア配船を欧米向けに変更
 - ⇒残るは唯一北東アジアにほぼ通年で配船する会社(船)のみ
- ・集客
 - ⇒欧米は大幅に改善されている
 - ⇒日本では、販売も疑心暗鬼、且つ販売会社の衰退
- ・鎖国
 - ⇒観光における国境オープンに時間がかかる
 - ⇒現在進行中の交渉は、日本人のみの海外ワンタッチ(乗下船無)クルーズ

⇒ますます欧米各社はリスク回避マインド

⇒是が非でも、今夏外国船クルーズ再開を目指さなければ、また来年へ。。。。

SILVERSEA

資料6

よって微妙に違う。ただ、世界ではいろいろな縛りが緩和されてきていますので、日本も何とか再開にこぎつけられればと思います。

日本でのクルーズ再開に関して、

例えばワクチン接種義務、陰性証明、乗船前検査など、海外との乖離は大きくなっています。(資料5) その乖離を何とか仲立ちしながら詰めていますが、難しい仕事のひとつ

なっています。2021年5月にアメリカがクルーズを再開しました。しかし日本船社はそれよりも5ヶ月早く再開し

ています。この時日本は世界中の外国船社からかなり注目を浴びていました。ところがアメリカが再開すると世界市場の多くも再開してきました。昨年であれば日本の高いハードルがあってもぜひ日本にきたいという温度感だったものが、今はあまりにもハードルが高いので無理に日本に配船しなくてもいいという感じになって、温度感が大きく変わりました。(資料6)

前述の通り、世界の中でアジアのみ国をまたぐクルーズが再開されていないので、日本に限らずアジアに向けての商品がありません。アジアや日本に行かれないのであれば欧米へというように当然各社配船を大幅に変更しています。このようなことでアメリカやヨーロッパでは集客も進み様々な商品が販売されています。

いずれにしても少しでも早く日本に寄港できるようにしなければ、徐々にその温度感のずれが進み大きな損失となるので、危機感を感じて

4. 運航に向けた感染対策

-各社地域別に発表

-日本は承認待ち（米国は、2021年6月CDCの承認）

-外国船各社の感染対策は、

基本的に

- ・事前のスクリーニング(持ち込まない)
- ・船内衛生管理と換気(拡大させない)
- ・緊急時対応(発生時の対応)
- ・寄港地管理
- ・乗組員のリスク管理

SILVERSEA

資料7

外国船社や旅行会社が日本発着クルーズを販売しようと思っても先が見えないとなかなか販売に踏み切れない。一方で乗船客も夏に行くはずが来春に延び、今度こそと思ったらくちに延期となれば徐々に気持ちが悪えてしまいます。ところが欧米では船が通常通り運航している。そうなると客は必然的にそちらに流れます。

現在進行中の交

渉は日本人のみの海外ワンタッチクルーズとなっています。

ビジネスを行う上ではリスク回避

マインドが必ず働きます。外国船社

にこのような気持ちをいだかせないためにも、早期再開を目指さねばなりません。このような状態が続けば世界から取り残されてしまいます。大きな危機感を持って今後関係者と協議を進めていこうと思います。

最後になりますが国際クルーズ運航に向けた感染対策についてです。

外国船各社の感染対策も基本的には現在各日本船社が行っている対策と同様で、5本の柱となっています。(資料7)

1. 船の中に持ち込まないためのワクチン接種義務や乗船前検査。
2. 万が一発生したとしても船内で拡大させないための船内衛生管理と換気。
3. 発生した場合、日本というところの各港の保健局あるいは保健所に向けての緊急時対応。このような部署との関係性をきちんと作り上げていくということ。

4. 寄港地管理、感染が拡がって

いる地域への寄港停止、あるいは船

会社が用意するバスのみでの移動、個人行動の禁止。これはヨーロッパでは3月まで船社主催の寄港地観光ではバスに乗らなければ自由行動ができないという状況でした。4月からは解除となっています。

5. 乗組員のリスク管理です。乗組員の定期的な検査。乗組員は各寄港地に着いても下船ができない、下船の必要がある場合は船会社の用意をするバスを使用。

大体この5本の柱で感染対策を行っています。さらにその5本の対策の中で各国微妙に異なる部分はその国の対策に合わせて調整します。

寄港地の管理ではクルーも基本的には各港での下船不可といたしました。が最も厳しい時でのことで、今はクルーがワクチン接種済みならこの義務付けを解除する方向となっています。あるいは72時間前検査のスクリーニングに關しても運航当初は当日の検査が必要だったものが2、3

日前までの陰性証明でよくなり、さらにはその陰性証明さえも必要ない

いるところ。また集客という面では九州発着のクルーズも非常に魅力があると思っています。

4. 運航に向けた感染対策

再開当初の米国船社の策定のポイント（ただし運航エリアに準ずる）

- ワクチン接種義務付け（会社により）
- スクリーニング
- クルーの乗船前PCR検査及び毎日の健康管理、1週間ごとのPCR検査
- 乗客の乗船時、抗体検査とPCR検査
- 寄港地管理
- 乗客は船社用意のエクスカージョンのみ（フリー下船不可）
- クルーも基本的に各港での下船不可
- 下船時もPCR検査（状況に応じて）
- 泊数制限
- ⇒ 既にかなり緩和されている（屋内マスクの義務付け解除や泊数制限の廃止など）

SILVERSEA

資料8

エリアも今出始めています。
クルーズ再開当初、寄港地観光に
関しても、例えば美術館など屋内施
設が貸し切りにしなければ入館でき
ない、要するに屋内施設は入れない

ので屋外の観光地しか回れない。あ
るいは地元レストランでの食事提供
ができないので観光も半日しかでき
ない。外部との接触ができないよう
膜を張る、いわゆるバブル方式とい
う形で厳格に管理
されてきました。

（資料8）

当所高かった
ハードルもいろい
ろな面で徐々に緩
和されています。

本日はありがとうございました。

あってもできることはあると思いま
すし、クルーズの楽しさをぜひまた
皆様に届けたい、そのために関係各
所と協議し、さらに地域住民との
相互理解を深めてクルーズ再開に
向け邁進したいと考えます。

先ほども言いまし
たが、これもそれ
ぞれの国で求めら
れるものが違うの
で、必要となれば
臨機応変に対応す
るということが肝
要となってきました。

世界のクルーズ
は動き出していま
す。コロナ禍で