

## フライ&クルーズ

### フライ&クルーズとは

航空機による移動とクルーズを組み合わせた旅を「フライ&クルーズ」と呼びます。日本在住者が海外発着のクルーズに乗船する場合や、日本発着クルーズにおいて発着港の近くまで国内外から航空機を利用するツアーなどがこれにあたります。出発港までの往路を航空機で移動してクルーズに乗船し、最終港に着いた後の帰路はまた航空機を利用することで、限られた時間の中で、より多様な地域でクルーズ観光を楽しむことができます。また、外国人がクルーズによる日本観光を目的として航空機で入国するケースも増加しており、フライ&クルーズはインバウンド取り込みの手段の一つにもなっています。

### フライ&クルーズによる地域経済効果

一般的なクルーズにおいては、観光地における宿泊を伴わないため、航空機や鉄道による旅行と比較し、宿泊費や飲食費等の消費額が少ない傾向があります(図1)。一方で、フライ&クルーズでは、前後に宿泊を伴う場合が多く、一般的なクルーズと比較し、クルーズ前後の宿泊費や発着港周辺における消費機会の創出に寄与します。

また、クルーズの発着港は、多数の集客を見込む観点から大都市に位置する港湾が中心となるため、発着港から離れた地方部に居住の旅客にとっては移動の負担が大きいものとなっています。フライ&クルーズでは、訪日旅客を含む広範囲からの集客を見込めるため、地方港が発着港となることも可能であり、地方部における地域経済の活性化が期待できます。

### 外国船による日本発着クルーズの展開

欧米船社のアジア進出に伴い、日本マーケットを狙った中大型外国船による日本発着クルーズが2010年頃より始まりました。

プリンセス・クルーズ社は2013年にサン・プリンセス(77,441総トン)による日本周遊クルーズを開始、その

後ダイヤモンド・プリンセス(115,875総トン)を追加投入し、日本発着クルーズを展開しています。その他にも、セレブリティクルーズ、キューナード・ライン、MSCクルーズなど、様々な船社が日本マーケットに参加しています。

それらの外国船社は、日本人だけでなくフライ&クルーズにより外国人もターゲットとした日本発着クルーズを推進しており、2018年まで日本発着クルーズを利用する外国人数は、増加傾向にありました(図2)。

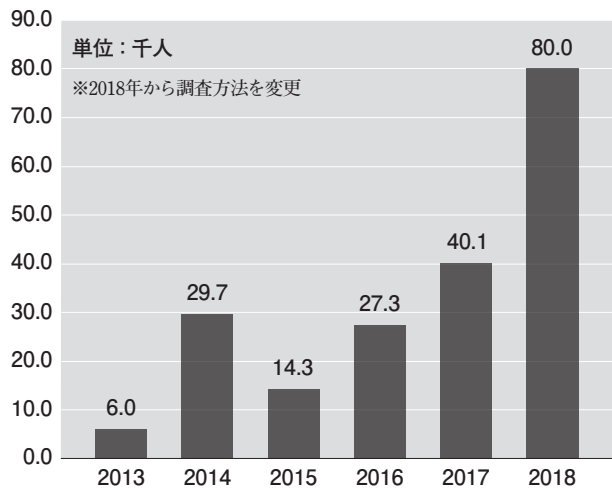


図2 日本発着の外航クルーズを利用する外国人数の推移  
国土交通省海事局「我が国のクルーズ等の動向」より港湾局作成

新型コロナウイルス感染症の発生後、国内クルーズについては2020年10月より運航が再開されましたが、国際クルーズについては寄港ゼロの状態が続いています(2022年8月現在)。

本格的なクルーズ再開後は、フライ&クルーズを含む多様なクルーズ商品が日本各地で展開され、日本の港が各地域の魅力を活かしながら消費機会を創出していくことで、地域経済の発展、さらには観光立国の実現に繋がっていくことが期待されます。

国土交通省港湾局としては、クルーズの本格的な再開に向け、クルーズを安心して楽しめる環境づくりを引き続き推進して参ります。

	訪日外国人1人当たり旅行支出(円/人)						
	総額	宿泊費	飲食費	交通費	娯楽等サービス費	買物代	その他
一般客 (クルーズ客以外の訪日外国人)	158,531	47,336	34,740	16,669	6,383	53,331	73
クルーズ客 (船舶観光上陸許可者)	39,710	0	1,258	440	111	37,899	2

図1 訪日外国人1人当たり旅行支出(2019年) 観光庁「訪日外国人消費動向調査」より港湾局作成