

府省名	国土交通省	組織	国土交通本省	会計	一般会計	項	港湾事業費
						目	港湾改修費補助ほか
調査対象予算額		令和6年度：15,713百万円の内数 ほか (参考 令和7年度：10,766百万円の内数)				調査主体	本省調査

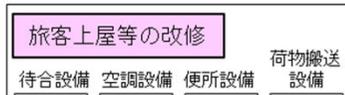
① 調査事案の概要

【事案の概要】

- 観光立国推進基本計画では、クルーズ再興に向けた訪日クルーズ本格回復への取組として、訪日クルーズ旅客を令和7年にコロナ禍前ピーク水準の250万人まで回復させるとともに、外国クルーズ船の寄港回数がコロナ禍前ピーク水準の2,000回を超えること等を目指した取組を推進するとしている。また、地方誘客を進めるための外国クルーズ船が寄港する港湾数について、令和7年にコロナ禍前ピーク水準の67港を上回る100港とすることを目指して取り組むとしている。
- 他方、クルーズ船の大型化に伴い既存の受入れ環境がその規模に対応しきれないとの課題や、小型のクルーズ船による、旅客施設や受入施設がない地方港への寄港が増加している等の課題が存在する。
- 当該補助事業は、更なるクルーズ船の寄港促進のため移動式ボーディングブリッジや屋根付き通路等、クルーズ旅客の移動等の円滑化に要する経費や、待合設備や空調設備、トイレ等、クルーズ旅客が利用する旅客上屋等の受入環境改善に要する経費、照明設備等のクルーズ旅客の安全性の向上に要する経費等、受入環境改善を行うための費用の1/3以内を補助するものである。
- 本調査では、当該補助事業において補助対象がしかるべく選定されているか、これまでの事業成果等を踏まえた改善がなされているか検証を行うものである。

補助対象経費のイメージ

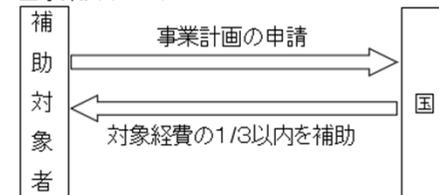
- クルーズ旅客の移動又は手荷物等の搬出入の円滑化に要する経費
- クルーズ旅客が利用する旅客上屋等の受入環境改善に要する経費
- クルーズ旅客の安全性の向上に要する経費



事業概要

- 補助対象経費
 - ・クルーズ旅客の移動又は手荷物等の搬出入の円滑化に要する経費
 - ・クルーズ旅客が利用する旅客上屋等の受入環境改善に要する経費
 - ・クルーズ旅客の安全性の向上に要する経費
- 補助対象者
地方公共団体(港務局を含む。)又は民間事業者

事業スキーム



※ 国際クルーズ旅客受入機能高度化事業：補助対象経費のうち、駐車場、防塵フェンスの整備を除くものが対象
国際クルーズ旅客受入機能高度化施設整備事業【公共】：補助対象経費のうち、駐車場、防塵フェンスの整備が対象

②調査の視点

1. 対象事業のしかるべき選定

クルーズの再興とクルーズの拠点形成に向けた受入環境整備を進めるために実施されている国際クルーズ旅客受入機能高度化事業が、期待された効果を発揮することができるよう、しかるべき事業が補助対象として選定されているかを検証する。

【調査対象年度】
平成29年度～令和6年度

【調査対象先数】
港湾管理者等：60先
(全84港)
国土交通省港湾局

③調査結果及びその分析

1. 対象事業のしかるべき選定

本補助事業を効果的に実施するためには、各港の特性を踏まえ、事業の目的を達成するために効果的な案件に対し補助を行う必要がある。

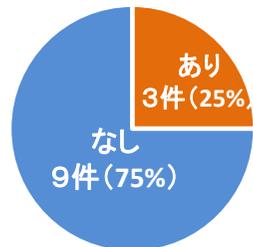
他方、補助制度が発足した平成29年以降、申請がなされた案件は全て採択されており、しかるべく選定した上で、効果が見込まれる案件に対して補助を行ってきたのか疑問がある。

この点、募集要領上、申請された事業計画は、事業実施による効果等の観点から審査・評価できるよう、KPIを示す指標を計画に盛り込むことが求められている。他方、【図1】のとおり、多くの案件がKPIを示す指標の設定がないにもかかわらず採択されている。加えて、【図2】のとおり、目標設定が極めて曖昧であるにもかかわらず採択された事業が多く、事業実施による効果等の観点から審査が行われているとは言い難い。

【表】のとおり、補助実施後も年間0～5回程度とクルーズ船の寄港回数が極めて低迷し、現時点で補助の効果が全く見られない港湾も確認できる。

また、クルーズ船寄港数等に関する定量的目標を独自に設定している港湾はそうでない港湾に比べクルーズ船寄港実績が良い傾向が見られる(目標を設定している港湾の令和6年における外国クルーズ船平均寄港回数は30回、そうでない港湾は15回)。定量的な目標設定を求めることには、クルーズ船寄港促進に好影響をもたらす可能性がある。

【図1】令和6年度に採択された事業計画(全12件)におけるKPIの記載有無



【図2】採択された事業計画において記載されている曖昧な目標の例

- ・地域への経済効果、地元経済活性化
- ・税関検査及び入出国審査の円滑化
- ・旅客の乗下船に要する時間の短縮
- ・乗客の快適性向上
- ・持続的かつ安定的なクルーズ船の受入に寄与

等

【表】補助実施後寄港回数が極めて低迷している港湾例(寄港回数)

	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6
A港		(補助実施)	1	(補助実施)	0	0	1	0
B港		(補助実施)	1	0	0	0	0	0
C港	(補助実施)	0	1	0	0	0	0	1
D港	(補助実施)	5	3	0	0	0	0	0
(補助先47港平均)	35	33	34	1	0	0	21	33

④今後の改善点・検討の方向性

1. 対象事業のしかるべき選定

限られた財源の中で事業を行う以上、申請がなされた案件は、しかるべく選定した上で採択される必要がある。申請がなされた各案件を比較検討し、より優れた案件を採択することができるよう、国土交通省は比較検討可能な定量的な審査基準の導入を検討すべきである。

その前提として、申請に際しては、現在の募集要領においても提出が求められているKPIを示す指標等、定量的な目標を確実に提出させるべきである。その際、補助対象者が設定すべき指標をあらかじめ国において複数提示した上で、その中から申請者の事業計画に応じた指標を選択・設定させることも検討すべきである。

また、本補助事業による補助を受ける前提として、国土交通省はクルーズ船寄港回数等に関する定量的目標を含むクルーズ船受入に関する計画の策定を求める等、クルーズ船受入数増加に向けた努力を促すことを検討すべきである。

② 調査の視点

2. 事業成果等を踏まえた改善

令和7年度より、補助対象施設は、CIQ※関連施設に絞られた。クルーズの再興とクルーズの拠点形成に向けた受入環境整備を進めるために実施されている本補助事業を更に効果的なものとするべく、**現状や事業の成果等を踏まえた上で、しかるべく改善を行っているか**を検証する。

【調査対象年度】
平成29年度～令和6年度

【調査対象先数】
港湾管理者等：60先（全84港）
国土交通省港湾局

※CIQとは、Customs（税関）、Immigration（出入国管理）、Quarantine（検疫）の頭文字を合わせた略語で、国境を越える際に必要となる税関、出入国管理、検疫の3つのチェックポイントを通過する手続き

③ 調査結果及びその分析

2. 事業成果等を踏まえた改善

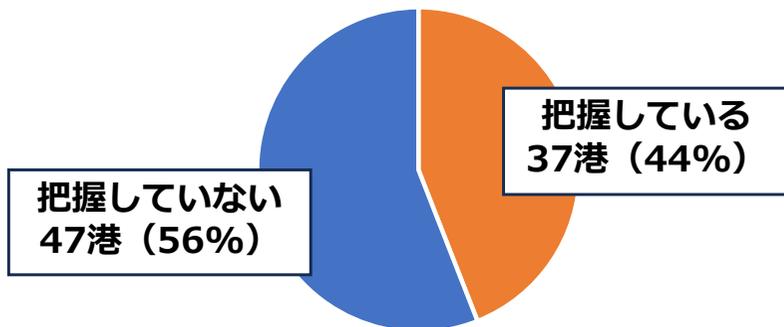
効果的な事業を行うためには、**各港湾の現状を把握した上で、これまで実施されてきた各案件の成果・効果や課題を確認の上、補助対象施設や補助要件等を常に改善していく必要がある。**

クルーズ船寄港時のCIQ手続きに長時間を要する例が見られる等の理由から、令和7年度より本補助事業の補助対象施設がCIQ関連施設に絞られることとなったが、【図3】のとおり、**今回調査対象とした全84港中47港は、クルーズ船受け入れの際のCIQにおける混雑状況（CIQ待ち時間）を把握しておらず、また、国土交通省港湾局においても、この点につき網羅的に調査を実施していない。**クルーズ船の大型化に伴い、近年、クルーズ船寄港時のCIQ手続きに長時間を要する例が見られることは事実であり、上記補助対象の変更の方向性自体が誤りであるとまでは言えないが、**各港におけるCIQ手続きの現状をしかるべく把握した上で変更することが望ましく、本件補助対象変更に関し現状把握が十分であったとは言い難い。**

また、本補助事業による成果等につき報告することは求められておらず、**本補助事業によりどのような成果が生まれたか、あるいはCIQ手続きがどのように改善したか等を事後的にフォローアップする仕組みが存在しない。**

このように、事業に関連する**現状把握が不十分かつ、事業のフォローアップがなされていない状況では、事業による効果を把握し、今後の改善につなげていくことは非常に困難である**と考えられる。

【図3】 CIQ待ち時間を把握している港湾数（n=84）



④ 今後の改善点・検討の方向性

2. 事業成果等を踏まえた改善

本補助事業が今後も継続されるのであれば、しかるべく現状を把握した上で、過去の補助案件の成果・効果や課題等を踏まえた改善を常に行う必要がある。

具体的には、国土交通省は、補助を行った後に、当該補助によりどのような成果・効果が生まれたのか、又はどのような課題が残されたのかを**しかるべく把握を行った上で、補助後一定期間の間、補助対象者が申請時に提出した定量的な目標の達成状況の報告を受ける等、しかるべく事業のフォローアップを行うことができるスキームの構築を検討すべき**である。