資料１

前回検討会のご意見とその対応

令和6年9月11日

委員等からの主なご意見とその対応

■ガイドラインの作成方針について

意見	対応
クルーズ船は短時間で大量の旅客の手続きが必要となるので、動線の引き方や配置が重要。	乗下船客の混在や逆走防止のため動線の確保・分離は重要であることから、動線の引き方や配置等に関する考え方をガイドラインに記載する。
船舶の大型化を踏まえて、待合スペースや待機スペースの確保が必要。	世界的に進むクルーズ船の大型化を動向を踏まえ、主要な船社が保有している大型船をいくつか挙げて、各船の諸元（GT、定員数、船幅、船長、喫水等）を一覧表にし、大型化を見越したスペースの確保を検討する際の参考情報としてガイドラインに記載する。
クルーズターミナルがない港湾や物流岸壁を使用している港湾については、出入国手続きには、電源とインターネット環境の確保が不可欠。	クルーズターミナルがない港湾や物流岸壁を使用している港湾を含め、CIQ手続きを実施するうえで必要な機器、環境等について考え方をガイドラインに記載する。
汚水処理や廃棄物処理も、寄港地の選定に影響してくる。	汚水や廃棄物に関する船内外での処理工程の現状に加えて、世界的に進む廃棄物処理・汚水処理に関する規制等の情報（MARPOL条約等）を記載する。
船のサイズや旅客の人数により、必要な施設・機能が異なってくることも検討が必要。	寄港時のオペレーション区分を考慮したうえで、代表的な船舶、主要船型（定員やGT）といった諸元を参考として掲載する。

委員等からの主なご意見とその対応

■二次交通、現地実証について

意見	対応
現在のクルーズ旅客の行動（FIT、オプショナルツアー参加の割合等）、特にコロナ後の中国発着のクルーズ旅客の行動はどうなっているか。	中国発着クルーズのFIT率等は、船社によって異なるが、大型船の旅客の多くがショッピングを中心としたツアーに参加している一方で、小型船の旅客はFITで行動している旅客が出始めている状況である。
クルーズ船の滞在時間を延ばし、クルーズ旅客が二次交通などに複数の選択肢を持てるようになるといい。	本検討とは別に、港湾局では自治体とともに観光メニューを検討し、船会社への提案をしている。引き続き、自治体等と連携して魅力ある観光地の造成を進める。
バス輸送と比較して定時性が確保できることが二次輸送として小型船舶を活用するメリットと考えているので、バス利用との比較をした上での検討が重要。	小型船を活用した場合とバスやタクシー等の陸上交通を使った場合との輸送時間を比較・整理する。
実証事業の評価に当たって、船社、港湾管理者の視点に加え、旅客の視点を加えるべき。	現地検証の際には、旅客の視点を理解したランドオペレーターやDMOの同行により、利用者視点の意見を抽出できるようにする。