

ガイドラインの骨子案

令和6年9月11日

1. 目的と位置づけ

1. 1 ガイドライン作成の背景(第1回検討会資料4:4. 1の再掲)

- クルーズ業界を取り巻く環境の変化を踏まえ、これからのクルーズ受け入れ環境のあり方について、以下のような視点で検討を行い、ガイドラインに反映を行う。

クルーズ業界を取り巻く環境の変化

①クルーズ需要の増加

受入可能な港湾数、供給の不足
旅客世代の多様化

②船舶の大型化

各港における既存の受入環境の規模不足

③オーバーツーリズムの発生

クルーズ寄港による寄港地の疲弊

④環境配慮型への切り替わり(GX)・SDGs

陸上給電や燃料補給施設の有無により
寄港地候補から除外、持続可能性

⑤AIテクノロジーの進展(DX)

国際競争力の低下
労働力不足への対応の遅れ

環境の変化を踏まえたうえで、クルーズ旅客の
利便性や安全性の向上に資するガイドラインの策定を目指す。

1. 2 ガイドライン作成の目的とガイドラインの位置づけ

- ・ ガイドライン作成の目的とガイドラインの位置づけは以下の通り

■ガイドライン作成の目的(第1回検討会資料2より再掲)

○国際クルーズが本格再開して2年目となり、外国クルーズ船の寄港回数2,000回を超えること等の観光立国推進基本計画の目標達成のためには、クルーズ旅客の満足度を向上させリピート寄港を含めた寄港誘致の取り組みが重要である。

このため、クルーズ船寄港時の円滑かつ安全な乗下船及び二次交通への移動が課題となっている。

○そこで、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上に向け、クルーズ旅客受入施設を港湾管理者等が整備する際の活用を想定した、「クルーズ旅客の受入機能高度化に関するガイドライン(仮称)(以下、「ガイドライン」)」を策定する。

○また、バス・タクシー不足の中で、二次交通手段としての小型船利用促進が課題であることから、小型船とクルーズ船間の円滑かつ安全な旅客移動に向け、クルーズ旅客受入施設の適正な配置等に関して、現地実証を行い、同ガイドラインに反映する。

■ガイドラインの位置付け

○本ガイドラインは、クルーズ旅客の受入機能高度化に向けた基本的な考え方や事例、諸元を取りまとめるものである。法的な義務は生じないものの、関係者がクルーズ旅客受入を検討する際の参考となることを目的とする。

2. ガイドラインの構成

2. 1 ガイドライン全体の構成(案)

- ・ガイドラインの全体構成については以下のものを想定する。(詳細は資料5に記載)

1. はじめに…ガイドライン作成の背景や目的、対象など
2. 水域施設・係留施設…航路、回頭泊地等に関する内容を掲載
3. 旅客ターミナル施設…施設の機能や規模について考え方や事例、数量(目安)等を記載
4. 旅客動線円滑化に資する設備とシステム
…乗下船円滑化やCIQ円滑化に資する施設について事例を交えながら掲載
5. 付加機能施設…自動チェックインシステム等の付加機能について事例を交えながら掲載
6. 管理運営体制…廃棄物処理や陸上給電施設の状況等について事例を交えながら掲載
7. 二次交通への接続…考え方や必要な施設について掲載
(小型船の活用については実証事業の結果を反映)
8. 事例整理…DXやGXに関する各地の事例を掲載

2.2 ガイドラインの対象とする寄港状況

- ガイドラインにおいては、寄港パターン、クルーズターミナルの有無を考慮した4パターン※を対象とし、港湾管理者、受入担当者が自身の港湾の状況に応じて、必要情報を迅速に取得できるよう配慮する。
- また、専用岸壁の有無による考慮事項についても合わせて検討する。

寄港パターン

発着港／ファーストポート
・ラストポート

寄港港

クルーズ
ターミナル

あり

なし

あり

なし

パターン①

パターン②

パターン③

パターン④

【参考】ガイドラインの対象とする寄港状況とガイドラインの対応

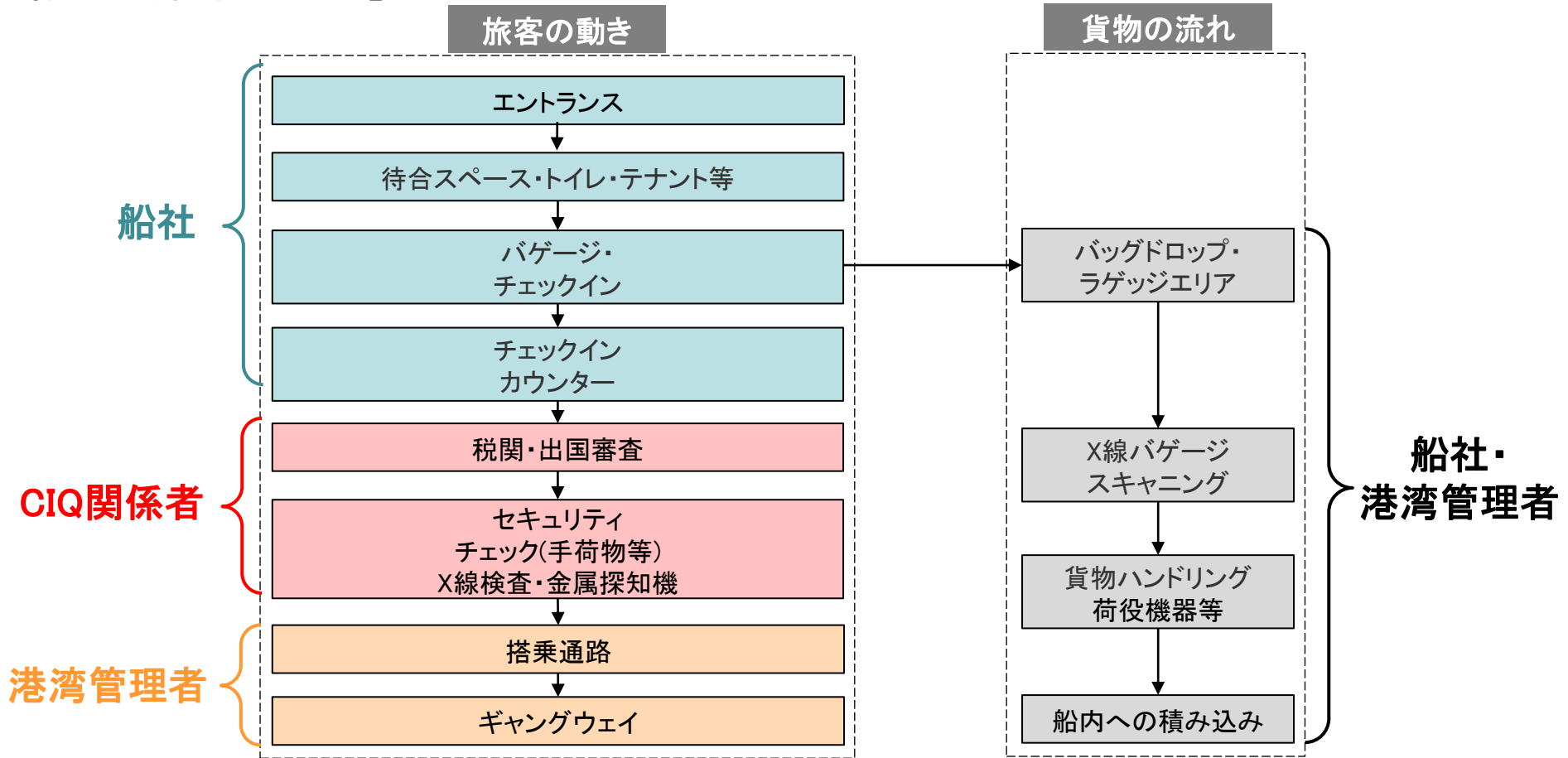
- ガイドラインにおいては、寄港パターンおよびターミナルの有無に基づく4パターンごとに対象となる各施設・機能について整理する。（詳細は資料5に記載）

検討パターン			①	②	③	④
寄港パターン			発着港／ファーストポート・ラストポート		寄港港	
港湾の状況			ターミナルあり	ターミナルなし	ターミナルあり	ターミナルなし
施設・機能（一例）	2. 水域施設	航路・岸壁	○	○	○	○
	3. 旅客ターミナル施設	待合スペース	○	○	○	—
		CIQスペース	○	○	—	—
		荷物預入スペース	○	○	—	—
		仮設テント	—	○	—	○
	4. 旅客動線円滑化	乗降施設	○	○	○	○
		旅客用通路	○	○	○	○
		ICT（自動化ゲート等）	○	—	○	—

2. 3 ターミナルにおけるクルーズ旅客の乗船時の手続きフロー

- ・ ガイドラインの作成にあたっては、クルーズ旅客の必要手続きも別途整理する。
- ・ 以下に最も手続き項目が多くなる「発着港：乗船時」のフローを一例として示す。

【発着港：乗船時のフロー】



2.3 ワーキンググループの設置について

■設置目的

- ガイドラインの「旅客ターミナル施設」の作成にあたって、現場担当レベルの関係者に要求事項や制約条件についてお伺いし、旅客の手続き・行動フローに関連する必要な機器・設備とそのスペックといった「標準仕様」や数量といった「原単位」を整理していく。

【構成員(順不同:案)】

学識経験者	● 小島 肇(琉球大学 地域連携推進機構 准教授)
関係団体	● 日本外航客船協会(JOPA) ● 日本国際クルーズ協議会(JICC) ● 外航船舶代理店業協会(JAFSA) ● 日本旅客船協会 ● 全国クルーズ活性化会議(神戸市)
行政関係	● 出入国在留管理庁 出入国管理部 出入国管理課 ● 財務省 関税局 監視課 ● 厚生労働省 健康・生活衛生局 感染症対策部 企画・検疫課 ● 国土交通省 海事局 外航課 ● 国土交通省 海事局 内航課 ● 国土交通省 港湾局 産業港湾課 ● 国土交通省 国土技術政策総合研究所

2.4 各ページのレイアウトイメージ

- ・ ガイドラインの各ページは項目・施設ごとに1～2ページ程度で主に以下の①～④の構成とする。
- ・ 現時点での一部施設等に関する各ページのイメージを示す。

①各施設の設置の考え方や概要

②考え方に関する解説や留意点

③参考となる事例の紹介

④各船サイズの船舶諸元、レイアウトの事例などの図表等

3.2.1 待合スペース

旅客ターミナル施設の待合スペースは、寄港可能なクルーズ船のクルーズ旅客数に合わせ、面積等を設定する必要がある。

【解説】

クルーズ旅客は数百人から数千人にも及び寄港するクルーズ船により大きく異なる。そのため、クルーズ船発着場所として求められる旅客ターミナル施設は、寄港可能なクルーズ船のクルーズ旅客数を参考に、旅客ターミナル施設の待合スペースの面積等を設定する必要がある。

◆参考事例等

- ・ 12万GT級で乗員3,286人の乗下船が可能なハンブルグ港(ドイツ)ターミナル施設の待合スペースは、約2,400m²であり、乗客1名あたり約0.73m²/人(2,400m²÷3,286人)であった。
- ・ 近年、旅客ターミナルの整備を行った金沢港の待合スペースは、約700m²であり、乗客1名あたり約0.2m²/人(700m²÷3,500人(14万GT級乗客定員))であった。

表ー旅客ターミナル施設と乗客1人あたりの待合スペース面積

指標／港湾名	ハンブルグ港 Steinwerder	金沢港
対象船舶総トン数 乗客定員	12万GT級 3,286人	14万GT級 約3,500人
待合スペース面積	約2,400m ²	約700m ²
乗客1人あたり面積	約0.73m ² /人	約0.20m ² /人

2.5 各ページの構成(案)①

3.2.2 CIQスペース

旅客ターミナル施設のCIQスペースは、寄港可能なクルーズ船のクルーズ旅客数に合わせ、必要な面積および審査台数等を設定する必要がある。なお、旅客ターミナル施設が無い・整備が難しい港湾では、岸壁等に大型テントを設置してCIQスペースを確保する場合もある。

【解説】

- CIQとは、C(Customs)税関、I(Immigration)出入国管理、Q(Quarantine)検疫の頭文字を示す言葉である。CIQ審査は、全クルーズ旅客に対して税関、出入国管理及び検疫を行うため、CIQ関連スペースは、効率的に各種審査を行うため、一定の面積が必要となる。
- 設計にあたっては、入国管理局等のCIQ関係者、船舶代理店や総代理店等協議したうえで実施し、寄港の船サイズ、寄港・発着、ファスト・ラストポート等条件ごとに動線や可動設備の配置のパターンを決めることになる。(東京国際クルーズターミナルヒアリングより)

◆参考事例等

- ・ 博多港、長崎港及び那覇港におけるCIQスペース等は、面積約1,200㎡～約1,500㎡、審査台数10～20、審査スペースは約70㎡～約130㎡であった。
- ・ 近年、旅客ターミナルの整備等を行った青森港、横浜港及び金沢港は、CIQスペースとして青森港約1,000㎡(約0.29㎡/人)、横浜港新港地区約4,200㎡(約2.10㎡/人)、金沢港約1,500㎡(約0.43㎡/人)であった。
- ・ 上海港(中国)の入国審査場は、自動パスポート登録機20台、16審査台であった。
- ・ 神戸港においてはCIQエリアのパソコン等の設備はエリア内に固定で設置しており、CIQ関係の動線は部屋ごとに設定されているためパーテーションは使用していない。

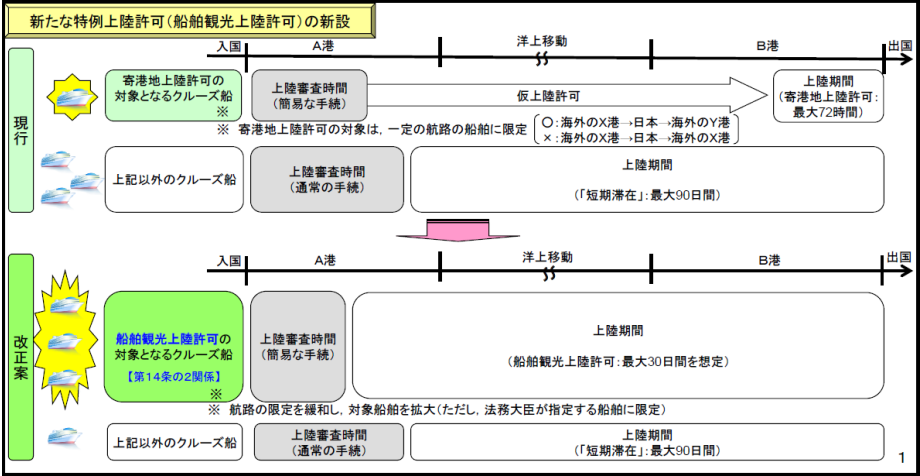
表一各港湾対象総トン級クルーズ船乗客1人あたりのCIQ関連スペース

指標／港湾名	青森港	横浜港 新港地区	金沢港
対象船舶総トン数 乗客定員	13万GT級 約3,500人	11.6万GT級 約2,000人	14万GT級 約3,500人
CIQ関連スペース	約1,000㎡	約4,200㎡	1,500㎡
乗客1人あたり面積	約0.29㎡/人	約2.10㎡/人	約0.43㎡/人

■船舶観光上陸許可制度の施行(H27.1.1)

- 法務大臣が指定するクルーズ船の外国人乗客を対象として、新たな特例上陸許可の類型である船舶観光上陸許可を創設し、航路の限定を緩和するとともに、上陸期間について最大30日まで拡大した。

図一クルーズ船の外国人乗客に係る入国審査手続きの円滑化



出典: 内閣府ホームページより

2.5 各ページの構成(案)②

(1) 出入国審査 (Immigration) 所管: 出入国在留管理庁

旅券(パスポート)や査証(ビザ)等の審査を行うスペースを確保する。
他港で手続きがある場合は不要となる。

【解説】

① 一般上陸許可

- 我が国へ上陸しようとする外国人は、免除対象者を除き個人識別情報(指紋及び顔写真)を提供するとともに、入国審査官からインタビューを受ける。入国審査官は、上陸のための条件に適合しているかどうかの審査を行い、これらの条件に適合すると認められたときに上陸を許可する。
- また、出国しようとする外国人に対しては、出国の確認を行う。
- さらに、日本人の出帰国についても、入国審査官がその事実の確認を行っている。
- 国民の生命と安全を守るためには、観光客を装ったテロリストや犯罪者など、不正な目的で日本に入国しようとする者を水際で阻止することが極めて重要である。
- 出入国在留管理庁では、これらの者を確実に発見するため、厳格かつ効果的な入国審査や警戒・監視活動を行っている。

出典: 出入国在留管理庁ホームページより

② 船舶観光上陸許可

- 「船舶観光上陸許可」は、出入国在留管理庁長官が指定するクルーズ船(指定旅客船)に乗っている外国人が、観光のため上陸する場合に、当該指定旅客船が出港するまでの間に帰船することを条件として、出国するまでの間7日又は30日を超えない範囲内で与えられるものである。
- クルーズ船は、一度に多数の乗客が乗降する一方、滞在時間が短いため、入国審査待ち時間を極力短くすることが求められており、これまで簡易な手続きにより一時的な上陸を認める寄港地上陸許可を活用すること等で、入国審査手続きの迅速化を図っている。
- 寄港地上陸許可の対象とならないクルーズ船についても、同許可と同様の簡易的な手続きを認めることによって、クルーズ船入港時の入国審査の更なる迅速化・円滑化を図るとともに、同許可よりも長期の上陸期間を認めることで、より滞在しやすくすることを目的としている。

出典: 内閣府ホームページより

■ 海外臨船審査

- 乗客数2,000名を目安に、本邦入港予定の大型クルーズ船に対しては、入国審査官が海外から乗船して航行中にパスポートや外国人入国記録(EDカード)の記載事項等を確認する。指紋の取得・要注意人物リストとの照合は入港後に行う。
- 上陸後の手続きの簡略化
 - 着岸後に対面式入国審査を実施。可能な航路のクルーズ船では個人識別情報のうち顔写真撮影を省略する。
- クルーズカードによる上陸
 - 運行会社が発行するクルーズカードによる入国は認めていないが、仮上陸許可書による上陸を認めている。
- 入国審査に要する時間(2,000人規模の例)
 - 寄港地上陸許可を活用した場合に、入国審査に要する時間を含めて全ての乗客が下船するのに約95~100分(このうち入国審査に要する時間は90分)。これ以外の場合約190分(このうち入国審査は80分)

出典: 内閣府ホームページより

◆ 必要な機器や設備等

機器等(案)	考え方等(案)
ブース (入管職員が旅券等を確認するためのスペース)	<一般上陸許可の場合> ● 1ブースあたりの処理能力は●人/h 程度を想定する <船舶観光上陸許可の場合> ● 一般上陸許可に対し効率化された処理能力を勘案して設定する。 ● 1ブースあたりの処理能力は●人/h 程度を想定する
電源	● 上記機器に必要な電源は次のものを想定 AC100V or AC200V × ●個 × ブース数 ※コンセント1個あたりの口数は任意とする
通信環境 (インターネット環境)	● アップロードは、最低でも●Mbps 以上、可能であれば●Mbps 以上のアップロード速度が望ましい。 ● ダウンロード速度は最低でも●Mbps 以上、可能であれば●Mbps 以上の速度があると望ましい。
ブース内の待機スペース	● 旅客が出入国検査を待つためのスペースとして ●●m²/●人 程度を確保する。

2.5 各ページの構成(案)③

(2)税関(Customs) 所管:財務省

関税の徴収や密輸出入の取り締まりをする機能を設置する。土産品の国外持ち出しがある場合に対応が必要となる。

【解説】

①一般上陸許可

- 税関では以下の3つの大きな目標を掲げ、国内関係機関や関係業界、さらには各国の税関や国際機関などと連携・協力しながら、適正な税関行政の運営に取り組んでいる。

1. 適正かつ公平な関税等の徴収

- 税関で徴収する関税、消費税等は、日本の国税収入の約1割を占めております。関税等の適正な賦課及び徴収を確保するため、積極的な情報提供を通じて、適正な申告が可能となる納税環境を整備するとともに、積極的な諸施策を講じている。

2. 安全・安心な社会の実現

- 薬物、銃器をはじめ、テロ関連物品、知的財産侵害物品等の社会の安全安心を脅かす物品等の密輸出入を一層効果的に水際で取締るため、内外関係機関との連携や情報交換を積極的に行うなど、近年の密輸事犯の大口化や多様化に対応した取締体制等の整備に取り組んでいる。

3. 貿易の円滑化

- 貿易の秩序維持と健全な発展を目指すに当たっては、適正な通関を確保しつつ、簡便な手続と円滑な処理を実現する必要があります。税関では、手続やシステム運用等の改善を行うなど、利用者の利便性の向上等を通じた貿易の円滑化の取組みを進めている。

出典:税関ホームページより

②船舶観光上陸許可

- 一般上陸許可と同じ。

◆必要な機器や設備等

機器等(案)	考え方等(案)
ブース (税関職員が手荷物を確認するためのスペース)	<一般上陸許可の場合> ● 1ブースあたりの処理能力は●人/h 程度を想定する <船舶観光上陸許可の場合> ● 一般上陸許可に対し効率化された処理能力を勘案して設定する。 ● 1ブースあたりの処理能力は●人/h 程度を想定する
X線検査装置 金属検査装置	<一般上陸許可の場合> ● 1装置あたりの処理能力は以下を想定する。 ➢ X線検査装置: ●人/h 程度 ➢ 金属検査装置: ●人/h 程度 <船舶観光上陸許可の場合> ● 一般上陸許可に対し効率化された処理能力を勘案して設置台数を設定する。
電源	● 上記機器に必要な電源は次のものを想定 AC100V or AC200V × ●個 × ブース数 ※コンセント1個あたりの口数は任意とする
通信環境 (インターネット環境)	● アップロードは、最低でも●Mbps 以上、可能であれば●Mbps 以上のアップロード速度が望ましい。 ● ダウンロード速度は最低でも●Mbps 以上、可能であれば●Mbps 以上の速度があると望ましい。
ブース内の待機スペース	● 旅客が税関検査を待つためのスペースとして ●●㎡/●人 程度を確保する。

2.5 各ページの構成(案)④

(3) 検疫 (Quarantine) 所管:厚生労働省(人・食品)、農林水産省(動植物)

感染症等の国内侵入を防ぐための検査を行う機能を設置する。食料品等の国外持ち出しがある場合に対応が必要となる。

【解説】

①一般上陸許可

- 検疫とは、国内に常在しない感染症の病原体の国内侵入及びまん延を防止するため、海港や空港で人、貨物及び乗物の検査を行い、必要な措置をとることをいう。検疫所では、検疫法に基づき、海外から来港する船舶や航空機の検疫、海外の感染症情報の提供及び予防接種等の申請業務を行っている。

【船舶・航空機の検疫】

- 検疫所の対象となる感染症が検疫感染症として法律で定められ、それにはエボラ出血熱をはじめ種々の感染症が指定されている。
- 検疫に際しては、検疫前の通報及び船内または機内の衛生状態等を示した申告書等の提示を受け、これらの感染症の病原体による汚染のおそれの有無を確認するとともに、検疫感染症の流行地から来航した旅客等については、健康状態に関する質問票の記入を求めている。書面または質問票による申告等で有症者が発見された場合は、医師による健康相談や問診、診察を行い、必要に応じて検査を実施する。また、重篤な感染症の疑い患者については、入院を委託した感染症指定医療機関へ速やかに搬送し、隔離・停留・消毒等の措置を行う。
- なお、船舶の検疫方式には、港内の検疫区域に停泊させ検疫官が船舶に乗り込んで行う錨地検疫、岸壁に着岸させて行う着岸検疫、さらに船舶からの事前通報を審査して行う無線検疫がある。また、航空機の検疫方式には、入国エリアの所定の場所で行うブース検疫、到着した航空機に乗り込んで行う機内検疫がある。

出典:厚生労働省ホームページより

②船舶観光上陸許可

- 一般上陸許可と同じ。

◆必要な機器や設備等

機器等(案)	考え方等(案)
ブース (検疫職員が動植物や感染者等を確認するためのスペース)	<一般上陸許可の場合> ・ 1ブースあたりの処理能力は●人/h 程度を想定する <船舶観光上陸許可の場合> ・ 一般上陸許可に対し効率化された処理能力を勘案して設定する。 ・ 1ブースあたりの処理能力は●人/h 程度を想定する
機器	(検疫等の検査機器には、どんなものがあるのか。)
電源	・ 上記機器に必要な電源は次のものを想定 AC100V or AC200V × ●個 × ブース数 ※コンセント1個あたりの口数は任意とする
通信環境 (インターネット環境)	・ アップロードは、最低でも●Mbps 以上、可能であれば●Mbps 以上のアップロード速度が望ましい。 ・ ダウンロード速度は最低でも●Mbps 以上、可能であれば●Mbps 以上の速度があると望ましい。
ブース内の待機スペース	・ 旅客が検疫検査を待つためのスペースとして ●●㎡/●人 程度を確保する。

2.6 各ページ構成(検討イメージ)⑤

4.1 バリアフリー対応

クルーズ旅客が旅客ターミナル施設へ到着後、安全に旅客ターミナル施設内を移動できるような施設設計を行う必要がある。
そのため、動線・利便施設等の整備にあたっては、バリアフリーに配慮した設計などを行う必要がある。

【解説】

バリアフリーに配慮した施設設計の考え方は以下の通りである。

- 対象者は、高齢者、障害者等の移動制約者を念頭におきつつ、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方にも配慮する。
- 移動可能な環境づくりとして以下の5要素を加味する。
 - ① バリアのないルートの確保：可能な限り最短距離で、高低差が少なく、見通しがききわかりやすいルートと空間を連続的に確保すること。
 - ② わかりやすいルートの確保：空間構成、様々な表示サイン、音サイン、人的対応などを有効に組み合わせ、誘導を適切に行うこと。
 - ③ 安全で使いやすい施設・設備：必要な施設・設備（乗車券等販売所、待合所、案内所、トイレ等）をアクセスしやすく、安全で使いやすく整備すること。
 - ④ 情報収集手段の提供：①～③の施設・設備について、アクセシビリティを確保したウェブサイト等により、障害者等が利用できる情報収集手段を提供すること。
 - ⑤ 役務の提供：①～③の施設・設備の機能が十分に発揮されるよう、施設・設備の使用・操作、維持管理や体制の確保等を適切に実施すること。
- ⑥ 以上の5つの要素を満たすことによって、円滑に移動できる環境を作り出すことができる。

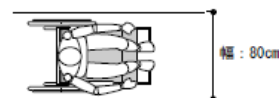
◆ガイドライン等の基準値

- 動線幅については、最大が電動車椅子の回転に必要な広さ360度回転できる最低寸法が180cmであることから通路の有効幅可能な限り180cmと指定。
- スロープの勾配は1/12以下と指定。
- バリアフリーストイル整備に当たっては、車椅子使用者が円滑に使用できる広さを備えた便房（標準内法寸法200cm×200cm程度の広さがあり、大型ベッドを備えたものも含まれる）を設定。

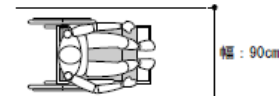
出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン

バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編 令和6年3月 国土交通省総合政策局バリアフリー政策課

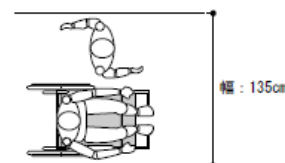
● 通過に必要な最低幅



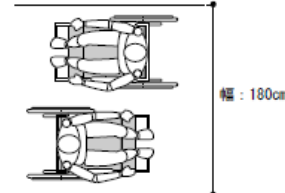
● 余裕のある通過及び通行に必要な最低幅



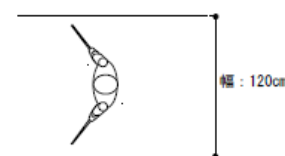
● 車椅子と人のすれ違いの最低幅



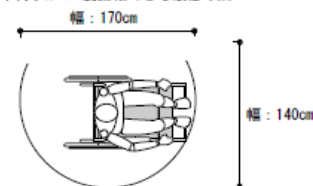
● 車椅子と車椅子のすれ違いの最低幅



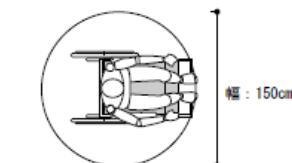
● 松葉杖使用者が円滑に通行できる幅



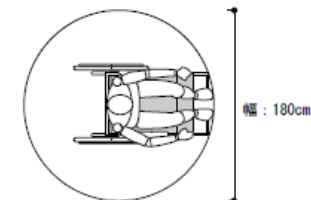
● 車椅子が180度回転できる最低寸法



● 車椅子が360度回転できる最低寸法



● 電動車椅子が360度回転できる最低寸法



(注意) 手動及び電動車椅子の寸法：全幅 70cm、全長 120cm の場合 (JIS 規格最大寸法)

図一 基本的な寸法

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン

バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編 令和6年3月 国土交通省総合政策局バリアフリー政策課

2.7 各ページ構成(検討イメージ)⑥

4.2.1 ボーディングブリッジ

クルーズ旅客は、移動式ボーディングブリッジ・搭乗橋等を利用し、クルーズ船への乗下船を行っている。
そのため、移動式ボーディングブリッジ・搭乗橋の整備にあたっては、クルーズ旅客が安全にクルーズ船へ乗下船できる設備とする必要がある。

【解説】

移動式ボーディングブリッジ・搭乗橋は以下の利点を有する。

- 乗降時にいったん地上に降りる必要がないため、岸壁の有効利用が可能。
- 乗降に要する時間の短縮が可能。
- 屋外の天候(風雨や気温)に大きく左右されず条約の移動が可能。
- なお、設置にあたっては以下の問題を有する。
- 潮汐や波浪による船体の動きに柔軟に対応できる機能が必要である。
- 傾斜や段差があるために、安全上車椅子はリフトを利用した乗降となることもある。

◆参考事例等

- 年間130万人のクルーズ旅客がいるシドニー港(豪州)は、2本の搭乗橋を有する。
- 近年旅客ターミナル施設が整備等された東京港は、ボーディングブリッジが2本整備されている。



図ーシドニー港におけるボーディングブリッジ(外観:左側・搭乗橋内観:右側)

4.2.2 屋根付き通路・照明施設

クルーズ旅客は、下船場所からバス・タクシー乗り場等までを歩行等で移動している。そのため、クルーズ旅客が下船場所から交通機関(バス・タクシー等)乗場まで移動する際に、安全に移動できるよう照明施設及び屋根付き歩行者用通路の整備が必要である。

【解説】

- クルーズ旅客は数百人から数千人(実証事件事例)であり、多くのクルーズ旅客が同時に下船し、オプションツアー参加者や個人旅行者が各自バス・タクシー等で移動する。そのため、クルーズ旅客が港と交通機関(バス・タクシー等)乗場までを安全に移動できるよう、照明器具及び屋根付き歩行者用通路の整備が求められる。

◆参考事例等

- 歩行者用通路(乗客通行帯)の幅は5m以上とした事例がある。
- ハンブルグ港(ドイツ)には、旅客ターミナル施設からバス・タクシー乗場までを結ぶ歩行者用通路が整備済み(待合場所は屋根付き)。



図ー可動式通路と固定式シェルター(博多港)

(公益社団法人 日本海難防止協会資料)



図ー屋根付きバス乗り場(シドニー港)