資料３

※第3回検討会のご意見を踏まえ、修正予定

クルーズ旅客の受入機能高度化に関するガイドライン（案）【概要版】

【凡例】
◎　整備・用意することが必要となる
○　整備・用意することが求められる
△　整備・用意することが望ましい

目次

1. はじめに

2. 水域施設、係留施設

3. 旅客受入施設

4. 旅客動線円滑化のための設備・システム

5. 旅客受入施設の付加機能

6. 旅客受入施設の管理・運営体制等

7. 海上二次交通への接続

2. 水域施設、係留施設

2. 水域施設、係留施設

施設	内容（案）
航路（航路幅）	◎ 港湾の技術上の基準に基づき、寄港を想定する船舶の全長から、必要な航路幅が確保できるかどうかを確認する必要がある。対象船舶及び航行環境を特定できる場合には第２区分（対象船舶及び航行環境を特定できる場合）により検討することができる。
航路（水深）	◎ 港湾の技術上の基準に基づき、寄港を想定する船舶の喫水から、必要な航路水深が確保できるかどうかを確認する必要がある。対象船舶及び航行環境を特定できる場合には第２区分（対象船舶及び航行環境を特定できる場合）により検討することができる。
航路（クリアランス）	◎ 寄港を想定する船舶のエアドラフトが、入出港の際のクリアランス（橋梁、高圧電線等）の基準値内に収まっているかどうかを確認する必要がある。
回頭泊地（直径）	◎ 港湾の技術上の基準に基づき、寄港を想定する船舶の全長から、必要な回頭泊地の直径が確保できるかどうか確認する必要がある。
回頭泊地（水深）	◎ 港湾の技術上の基準に基づき、寄港を想定する船舶の全長から、必要な回頭泊地の水深が確保できるかどうか確認する必要がある。
係留施設	◎ 係留施設にはクルーズ線の係留のための係船設備を設けるものとし、その構造及び配置は施設の形状、対象船舶の船型のほか、風圧力を考慮して定める。
岸壁（延長）	◎ 港湾の技術上の基準に基づき、寄港を想定する船舶の全長から、必要な岸壁の延長が確保できるかどうか確認する必要がある。
岸壁（水深）	◎ 港湾の技術上の基準に基づき、寄港を想定する船舶の全長から、必要な岸壁の水深が確保できるかどうか確認する必要がある。
係船柱・防舷材	◎ 係船柱及び防舷材強度については、技術基準において明確な数値が明記されておらず、利用状況に応じた設備を整備することとしている。 ◎ 大型のクルーズ船の受入には、各クルーズ船会社の独自の基準が適用されることがあるため、個別に安全な入港が可能か調整を行う必要がある。

3. 旅客受入施設

3. 旅客受入施設

3．1　施設構成の基本方針

種別	内容（案）
旅客受入施設あり	○　旅客受入施設には「待合スペース」「CIQ関連スペース」「荷物預入・受渡スペース」「管理施設スペース」「二次交通への接続」を提供するスペースが含まれ、旅客が快適かつスムーズに利用・移動できるように、必要な機能が一体化されていることが求められる。 ○　乗下船客の混在や逆走防止のため、旅客動線は一方向通行とする。また、原則、乗客と乗員の導線を分ける。これらを前提とした施設配置を行っていくことが求められる。 ◎　必要・十分な施設構成と規模の確保、わかりやすい動線計画、機能配置に留意する必要がある。 △　階数については、旅客受入施設として確保可能面積が広く、求められる機能が限定される場合等は、1階建てでも問題ないと考えられる。旅客受入施設として確保可能面積が限られ、求められる機能が複数（ショッピング等）ある場合は、複数階建てを検討することが望ましい。 ◎　施設内の空調、衛生環境等を整え、旅客が快適に利用できる環境を整備する必要がある。 △　下船手続き（下船、検疫、入国審査、荷物受け取り、動植物検疫、税関審査）と乗船手続き（手荷物預入、乗船手続き、保安検査、税関検査、出国確認、乗船）を効率的に進めることとともに、乗船前や下船後の旅客の待機のスペースを確保するため、別フロアまたは別棟など両者を分離して同時並行で実施可能な構造とすることが望ましい。
旅客受入施設なし	○　寄港するクルーズ船の旅客数に合わせ、仮設コンテナや仮設テント、仮設トイレを確保することが求められる。

3. 旅客受入施設

■参考事例等

①日本船社が運航するクルーズ船別乗客・乗員数の事例（2024年）

主要船型	5万GT級	3万GT級	2万GT級
船舶	飛鳥Ⅱ （50,444GT）	MITSUI OCEAN FUJI （32,477GT）	にっぽん丸 （22,472GT）
乗客・ 乗組員 定員数	（乗客）872人 （乗組員）490人	（乗客）458人 （乗組員）330人	（乗客）524人 （乗組員）230人

②我が国に多く寄港しているクルーズ船別乗客・乗員数の事例（2024年）

主要船型	22万GT級	17万GT級	11万GT級	9万GT級	7万GT級	1万GT級
船舶	ワンダー・ オブ・ザ・ シーズ※1 （236,857GT）	MSC ベリッシマ （171,598GT）	ダイヤモンド・ プリンセス （115,906GT）	セレブリティ・ ミレニアム （91,011GT）	ノルウェイジャン・ スピリット （75,904GT）	ル・ ソレアル （10,992GT）
乗客・ 乗組員 定員数	（乗客）5,734人 （乗組員）2,300人	（乗客）5,700人 （乗組員）1,536人	（乗客）3,026人 （乗組員）1,238人	（乗客）2,450人 （乗組員）997人	（乗客）2,639人 （乗組員）961人	（乗客）264人 （乗組員）139人

※1：2024年の寄港実績はないものの、近年東アジア地域に寄港しているクルーズ船を参考値として掲載

3. 旅客受入施設

■参考事例等

③海外における旅客受入施設と乗客1人あたりの面積

港湾名	マイアミ港 ターミナルA	ベニス港 Isonzo1-2	ハンブルグ港 Steinwerder	上海港 宝山	シドニー港 WBCT
対象 総トン数	22万GT級 約5,500人	9.6万GT級 約2,000人	12万GT級 3,286人	22万GT級 約5,500人	約7.7万GT級 約2,200人
同時停泊 可能船数	22万GT級 1隻	10万GT級 1隻	12万GT級 1隻	15万GT級2隻 22万GT級2隻	約7.7万GT級 2隻
最大客数	約5,500人	約2,000人	3,286人	約18,000人	約4,400人
旅客受入施設 延べ面積	15,800㎡	8,681㎡	4,142㎡	21,000㎡	4,500㎡
乗客1人 あたり面積	約2.87㎡/人	約4.34㎡/人	約1.26㎡/人	約1.17㎡/人	約1.02㎡/人

3. 旅客受入施設

③国内の旅客受入施設の概要

旅客受入施設名 （開業年次）	最大対象船舶 乗客定員	階数	広さ（広さ/乗客１人） ※各旅客受入施設の延床面積を整理
東京国際 クルーズターミナル （2020年開業）	オアシス・オブ・ザ・シーズ 5,606人	4F	約19,000㎡ （3.4 ㎡/乗客 1 人）
横浜港大さん橋 国際客船ターミナル （2002年開業）	クァンタム・オブ・ザ・シーズ 4,180 人	3F	約 30,000 ㎡ （7.2 ㎡/乗客 1 人） ※2隻同時着岸が可能であるが、CIQ手続きは1隻ずつ実施するため左記の乗客定員より算出 ※イベントホール利用の想定のため他港よりも広い設計 ※ただし、クルーズ船の受入手続きを実施するのは2Fフロアのみ
横浜港新港ふ頭 客船ターミナル （2019年開業）	12万GT 3,500人	1F （建物全体は5F）	約4,200㎡ （1.2㎡/乗客1人）
神戸ポートターミナル （2015年開業）	ロイヤル・プリンセス 3,560人	3F	約6,680㎡ （1.9㎡/乗客1人） ※2隻同時着岸が可能であるが、CIQ手続きは1隻ずつ実施するため左記の乗客定員より算出
大阪天保山客船ターミナル （2024年開業）	16万GT 約4,900人	3F	約3,050㎡ （0.62㎡/乗客1人）
広島宇品地区 クルーズターミナル （2024年開業）	12万GT 約2,700人	1F	約1,400㎡ （0.52㎡/乗客1人）

3. 旅客受入施設

3．2　チェックインカウンター・スペース

施設	内容（案）
チェックインカウンター・スペース	◎　船社あるいは旅行代理店（クルーズ販売会社）の旅客が、船社へチェックインに必要な書類を渡す、到着チェックを行うためのカウンターあるいはスペースを確保することが必要がある。 △　船社チェックイン手続き用に安定した接続と通信速度を確保するため、乗船するクルーズ旅客が接続するWi-Fiと分けて確保することが望ましい。
	【参考事例】 • 船側のインターネットソケットと旅客受入施設側を接続するスイッチボード（ギャングウェイ付近など設けられた差込口に、船舶側の端末を接続すると、旅客受入施設内チェックインスペースに接続先が確保される仕組み）は世界の主要なクルーズターミナルでは標準装備となっている。

3. 旅客受入施設

3．3　待合スペース

施設	内容（案）
待合スペース	◎　乗客が安心して快適に過ごせる場所を提供し、混雑を緩和して手続きが円滑に進むようにするために待合スペースを設置する必要がある。 △　下船時には各手続き後の迎え待ち、ドライバーとの待ち合わせ、団体集合など人があふれることが考えられるため、通関後～交通機関乗車場所の間に十分なスペースを確保することが望ましい。 △　乗船時にはチェックイン前後にそれぞれに待合スペースを確保することが望ましい。 （旅客受入施設あり） ◎　待合スペースは、寄港可能なクルーズ船の旅客数に合わせ、面積・階数等を設定する必要がある。 （旅客受入施設なし） ○　寄港するクルーズ船の旅客数に合わせ、仮設コンテナや仮設テントを確保していくことが求められる。
	【参考事例】 （旅客受入施設あり） • 待合スペースはエントランス、チェックインカウンター、待合ラウンジ、レストラン・カフェ、お土産売場、宅配便取扱所、レンタルWi-Fi 取扱所、トイレ、救護所、ベビー休憩所、VIP室等で構成される。 • 横浜新港地区旅客ターミナルにおいては、椅子（200脚）と机（10セット）を設置できるスペースと収納場所を確保し、人と荷物の流れを考慮した広さと安全な動線を確保している。また、エントランスロビーは、展示会や臨時窓口に対応可能な造りとしている。 • 天保山旅客ターミナルにおいては、1階玄関部、ボーディングブリッジからの入口部に待合スペースを設定している。 • 広島港宇品地区クルーズターミナルにおいては、クルーズ船寄港時以外も、イベント開催時などの多目的スペースとしての活用することを想定しており、待合エリアには、給湯室やベンチ、Wi-Fiを設置している。
	【参考諸元】 （旅客受入施設あり） • 金沢港クルーズターミナル　面積：700㎡（発着港のケース：コスタセレーナ 総トン数114,261トン、乗客定員2,930人） • 天保山旅客ターミナル　面積：300～500㎡（ファーストポートのケース：MSCベリッシマ 総トン数171,598トン、乗客定員5,700人） • 横浜新港地区旅客ターミナル　面積：約1,000㎡（寄港港のケース：ウエステルダム 総トン数82,350トン、乗客定員1,964人） ※2024年実績

3. 旅客受入施設

3. 3 待合スペース

施設	内容（案）
椅子・机	◎ 乗船手続きや荷物の受け取り等で待機時間が発生することがあるため、旅客が快適に待機できる環境を提供できるように椅子・机を設置する必要がある。 ○ 発着港においては乗船待ちが長時間となることがあるため、旅客のための椅子の設置が求められる。 △ 特にチェックイン前については、船舶の規模にもよるが数百人分の椅子を設置することが望ましい。 ◎ 椅子の設置については旅客の動線やフロアの利用を妨げないよう、また、常設とするかクルーズ船寄港時に設置する（常時は収納する）かも検討する必要がある。 ◎ 発着港における乗船手続き等に必要な書類の記入等もあるためいくつかの机の設置も必要となる。 ○ 寄港港においても、待ち合わせ等のために早い時間に旅客受入施設に到着する船客もおり、同様に椅子の設置が求められる。
トイレ	◎ クルーズ船の寄港時には、ツアーガイド、バスやタクシーの運転手は埠頭上での待ち時間が長くなる。また、旅客は下船後にCIQの手続きや、ツアーバス、シャトルバス、タクシー等の二次交通へ乗り換え待ちなど、待合スペース内で一定の時間を過ごすことになる。その為、旅客が休憩するスペースとともにトイレなどを設置する求められる。 △ 数百人から数千人の旅客に対応する設備が望ましい。便器の個数はSHASE-S206-2019給排水衛生設備基準・同解説が参考となる。 △ なお、上記では1,000人が最大値となっているが、1,000人以上が同時に待機するケースは少ないと考えられることから、各施設の状況を考慮して計画することが望ましい。 ◎ バリアフリーおよびユニバーサル対応についても考慮することが必要となる。 △ 設置場所は、待合スペースだけでなく、CIQエリア、旅客受入施設外のバス待ちエリア等においても設置することが望ましい。 （旅客受入施設あり） △ 設置場所については、フロアの有効活用、動線に影響を及ぼすことからフロア中央部は避け、フロアの端部や外壁に隣接する位置に設置することが望ましい。 （旅客受入施設なし） △ 設置場所については、動線に影響を及ぼすことから動線中央部は避け、公共用地に仮設トイレを設置することが望ましい。

3. 旅客受入施設

3．4　CIQ関連スペース（共通事項）

施設	内容（案）
共通事項	◎　旅客受入施設のCIQ関連スペースは、寄港可能なクルーズ船のクルーズ旅客数に合わせ、必要な設置ブース数及び面積等を設定することが必要となる。 ○　設計にあたっては、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、ファースト・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の検討を行うことが求められる。 ◎　動線は、すべて一方通行となるように機能配置が必要である。 △　動線の逆流を防ぐために出入り口を自動ドアとして、出国・入国に応じて一方のセンサーのみが反応することで逆流が起きないようにコントロールすることが望ましい。 △　受け入れる船により、乗客数は、大きく変動するため、乗客数に合わせて柔軟に動線を変更できるような可動設備（パーテーション等）による動線分離が望ましい。 △　また、税関や出入国管理に関しては、乗客数に応じて、検査台および審査台を設置できるよう、台数を増減できるようにすることが望ましい。 ◎　乗客と乗員の導線を分けることが必要である。 ◎　（SOLAS対応）クルーズ船が夜間を跨いで停泊する場合などは、取締りの観点から、使用時間の制限を設ける他、体制の手薄な時間帯に備えたフェンス、監視カメラ、警備員の配備などを行い、CIQ機関からの求めに応じて協力できる体制を構築する必要がある。 ○　クルーズ船の受入にあたっては、着岸する船舶の想定によって事前に関係者で議論をし、受入体制の構築をすることが求められる。 （旅客受入施設なし） ○　職員の安全管理・保安上の観点から、税関・動植物検疫を除き船内審査（検査）が原則求められるが、岸壁等に仮設コンテナ・仮設テント等を設置してCIQを実施する場合もある。

3. 旅客受入施設

3．4　CIQ関連スペース（共通事項）

施設	内容（案）
スペース	◎ 旅客受入施設のCIQ関連スペースは、寄港可能なクルーズ船のクルーズ旅客数に合わせ、必要な設置ブース数及び面積等を設定する必要がある。 △ 船型によって効率的な動線を設定するために、柱等の障害物が少なく大きな空間であることが望ましい。 ○ 出入国審査と税関検査の間には、預け荷物を陳列するスペースが求められるほか、大多数の旅客が船舶観光上陸などにより、出入国審査を素早く通過する場合には、旅客が待機するための十分なスペースが求められる。
	【参考事例】 （旅客受入施設あり） • 横浜新港地区旅客ターミナルにおいては、台数や位置は固定せず適宜変更できる造りとしている。 • 天保山旅客ターミナルにおいては、フレキシブル利用を前提に、ブース配置が可変となるよう、OA床の採用を行う等の配慮している。 • 広島港宇品地区クルーズターミナルにおいては、カウンター等は移動式備品で対応している。CIQスペースは控室を含めて短辺方向が24m以上の矩形の無柱空間とし、CIQ実施時には外部から内部の様子が見えないようにしている。また、CIQエリアに近接して管理用車両駐車場5台程度を確保することとしている。
	【参考諸元】 （旅客受入施設あり） • 金沢港クルーズターミナル：、面積約1,500㎡（発着港のケース：コスタセレーナ 総トン数114,261トン、乗客定員2,930人） • 横浜新港地区旅客ターミナル：面積約2,000㎡（ファーストポートのケース：MSCベリッシマ 総トン数171,598トン、乗客定員5,700人） • 天保山旅客ターミナル：面積約2,000㎡（寄港港のケース：ウエステルダム 総トン数82,350トン、乗客定員1,964人） ※2024年実績
電源	◎ CIQ関連スペースには、各種の所掌業務の実施・遂行に必要となる電源数を用意することが必要である。 △ クルーズ船のサイズや発着・寄港等によって、効率的な動線を設定するために、電源の位置や個数をフレキシブルに変更が出来るような配置が望ましい。 △ 旅客や職員が快適に過ごすために、状況に合わせて、仮設の空調設備の設置ができるよう予備の電源設備を設けることが望ましい。

3. 旅客受入施設

3. 4.（1） CIQ関連スペース（共通事項）

施設	内容（案）
パーテーション	◎ 動線の形成、並びにCIQ回避者の防止、物品の受け渡し（違法行為）防止を目的として設置する必要がある。 ○ 同じスペース内での動線の形成にはベルトパーテーションを使用し、違法行為を防ぐためには、エリアを分けるためにそれらが防げる高さ（H=1.8m以上）のパーテーションとするとともに、固定式・移動式を問わず連結・固縛して設置していくことが求められる。
	【参考事例】 （旅客受入施設あり） • 東京国際クルーズターミナルにおいては、ファスナーによる連結・切り離しが可能な移動型のハイパーテーション（H=2.1m）や手続き待機列の動線整理のためのベルトパーテーションを導入している。
事務室等	○ 徴税室・税関事務室・入管事務室・検疫事務室が求められる。 ○ CIQのいずれかの審査を通過できなかった旅客等のための別室等を設けることが求められる。 ◎ 取締りの観点から、取締室やトイレなどの設備にも工夫を要するため、受入の検討段階から関係者との意見調整を行う枠組みを設ける必要がある。
	【参考事例】 （旅客受入施設あり） • 天保山旅客ターミナルにおいては、CIQや施設管理者用の事務室を、5室程度（各室40㎡程度）設けている。

3. 旅客受入施設

3. 4.（1） CIQ関連スペース（共通事項）

施設	内容（案）
仮設コンテナ・仮設テント（CIQ、休憩、観光案内、物販）等	（旅客受入施設なし） ○ 旅客受入施設が無い港湾では、CIQ、休憩、観光案内、物販等を行う際、強い日差しや雨風を防ぐために、仮設テント・コンテナ等の仮設設備の設置が求められる。 ○ 旅客受入施設が無い港湾でのCIQ実施については、天候、待機する場の環境を考慮して出入国管理、検疫は船内審査（検査）を基本とすることが求められる。 ○ 税関、動植物検疫については、岸壁周辺で実施する場合は、職員や旅客の安全性の確保のため、仮設コンテナ（難しい場合は、仮設テント等）を設置することが求められる。 △ 真夏や真冬の対応は過酷であるため、大型スポットクーラーや大型ストーブを設置することが望ましい。
	【参考事例】 • 油津港（9.1万トン、セレブリティ・ミレニアムのケース）において物販、観光案内、両替利用者休憩用のため、総面積437.4㎡のテントを設置した：1.5間×2間：1基、2間×3間：14基、3間×4間：4基

3. 旅客受入施設

3．4．（2） 税関

施設	内容（案）	
	発着港、ファースト・ラストポート	寄港港
共通	（旅客受入施設なし） ○ 旅客受入施設が無い・整備が難しい港湾では、職員の安全管理・保安上の観点から、岸壁等に仮設コンテナ・仮設テント等を設置してCIQ関連スペースを確保が求められる。	
ブース （税関職員が手荷物等を確認するためのスペース）	1ブースあたりの処理能力は100～200人/h 程度を想定する。 ◎ 寄港可能なクルーズ船のクルーズ旅客数に合わせた数及び面積等の設定が必要である。 △ ブースは可動式とすることが望ましい。	1ブースあたりの処理能力は200～300人/h 程度を想定する。 ◎ 寄港可能なクルーズ船のクルーズ旅客数に合わせた数及び面積等の設定が必要である。 △ ブースは可動式とすることがよい。
備品	◎ （港湾管理者が用意）検査台 （所管部署が用意）X 線検査装置・金属検査装置 【参考事例】 神戸ポートターミナルでは、税関の検査台を出国側に6台、入国側に10台常設している。	◎ （港湾管理者が用意）検査台 （所管部署が用意）X 線検査装置・金属検査装置
電源	○ ブースごとに必要な電源と予備電源が求められる。 ○ 電源は100Vと200Vの両方が求められる。 （ブース）※ AC100V ×４口／ブース AC200V ×２口／ブース （検査場）※ AC100V ×４口／検査場 AC200V ×２口／検査場 AC100V ×４口／別室 ※関係者と協議・調整を行っていく。	○ ブースごとに必要な電源と予備電源が求められる。 ○ 電源は100Vと200Vの両方が求められる。 （ブース）※ AC100V ×４口／ブース AC200V ×２口／ブース （検査場）※ AC100V ×４口／検査場 AC200V ×２口／検査場 AC100V ×４口／別室 ※関係者と協議・調整を行っていく。
通信環境 （インターネット環境）	（専用回線を所管部署が用意するため旅客受入施設側では設置不要）	
待機スペース	○ 旅客の待機スペースとしてブース前方に2.5㎡/1人程度を確保が求められる。（発着・寄港ではケースバイケースとなる）	○ 旅客の待機スペースとしてブース前方に1㎡/1人程度を確保する。（発着・寄港ではケースバイケースとなる）
別室	○ 深度のある検査を実施するための個室又はパーテーション等で囲われたスペースの設置が求められる。	

3. 旅客受入施設

3．4．（3） 出入国管理

施設	内容（案） 発着港、ファースト・ラストポート
共通	（旅客受入施設なし） ○ 基本的には船内のスペース（食堂等）を借用して実施することが原則求められる。（旅客受入施設が無い港湾については、電源と出入国在留管理庁が使用しているモバイル通信の通信状況が出入国手続きを実施する上では非常に重要である。）
ブース	◎ 一般上陸許可と船舶観光上陸許可の旅客が両方乗船している場合、原則、どちらかのグループを先に審査する等の対応となり、スペースによる分離はしていない。また、ブースにアクリル板は必須ではない。 ◎ 寄港可能なクルーズ船の旅客数に合わせた数及び面積等の設定が必要である。 △ ブースは可動式とすることが望ましい。
	【参考諸元】 • MSCベリッシマ（17万トン級、乗客定員5,700人程度）級のクルーズ船を一般上陸で審査する場合、25～30ブースの設置が望ましい。 • 神戸ポートターミナルは入国審査ブースは8ブース、16レーン（審査場所）が常設されている。 • 東京国際クルーズターミナルは最大22ブースを設置可能。（設計上は30台まで可能） • 横浜新港地区旅客ターミナル：10ブース • 天保山旅客ターミナル：想定入出国最大審査台41台
機器	◎ （港湾管理者が用意）審査台、出入国カード記入台 ◎ （所管部署が用意）PC、MRP（パスポート読取機）、バイオカート、プリンタ
電源	○ ブースごとに必要な電源と予備電源の確保が求められる。 ○ AC100V ×5口×ブース数が求められる。
	【参考諸元】 • 天保山旅客ターミナル：電源コンセント・インターネット情報コンセント：5口以上/台
通信環境 （インターネット環境）	（専用回線を職員が用意するため旅客受入施設側では設置不要） ※将来、電子渡航認証システム（JESTA）の導入により、一般回線が必要となる可能性がある
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を確保することが求められる。 ◎ 空調機器を設置するとともに、審査場内を快適な温度に保つことが必要である。
別室	○ 慎重審査が必要な旅客のために別室の確保が求められる（8～10畳程度）。

3. 旅客受入施設

3. 4.（4） 検疫

施設	内容（案） 発着港（発港は対象外）ファースト・ラストポート（ラスポートは対象外）
共通	◎ 感染症の流行状況によっては、特別な対応が必要となる可能性があるため、その際には検疫所からの求めに応じる必要がある。 （旅客受入施設なし） △ 機器（サーモグラフィ）の動作を考慮すると野外やテント等の日光や外気の影響を受ける場所への設置は望ましくないため、船内のスペースを借用して実施することが望ましい。
ブース	◎ 船サイズに関わらず、下船口が1か所であれば原則1か所設置が必要となる。 ※ 動線1箇所に設置するため、動線が分かれる場合は、分かれる前にサーモグラフィーを設置する。（大きい船で、出口が2か所あれば2か所設置ということもある。）
備品	◎ （港湾管理者が用意）事務作業用机（可動式で問題ない） ◎ （所管部署が用意）サーモグラフィー（下船口が1か所であれば原則1台）
電源	○ AC100V ×1 口が求められる。
通信環境 （インターネット環境）	△ Wi-Fi環境があることが望ましいが、必須ではない。
健康相談室 （有症者対応スペース）	○ サーモグラフィーでの体温確認や自己申告等により健康異常のある場合に案内する健康相談室等が求められる。更に感染症の種類によっては搬送車による医療機関への搬送も生じる。 ○ 旅客受入施設に健康相談室がない場合は、プライバシーの確保や感染防止のためにハイパーテーション等により仕切った有症者対応スペースを用意することが求められる。 （旅客受入施設なし） △ 旅客受入施設がなく船内で検疫を実施する場合は、船内医務室等を提供してもらうことが望ましい。

3. 旅客受入施設

3．4．（5） 動植物検疫

施設	内容（案） 発着港、ファースト・ラストポート、寄港港
共通	◎ 動植物検疫は、税関検査の先に行う必要があることから、動植物検疫ブースは税関ブースの手前付近に配置する必要がある。
ブース	◎ 船サイズに関わらず、原則、動物検疫1か所と植物検疫1か所ずつの計2か所設置が必要となる。 ※ 一般上陸許可や船舶観光上陸許可の場合で違いはない。 （大きな設備は不要であることから、常設の大規模な検査場所は不要。また、回収品は検査官が持ち帰るので、廃棄するごみ箱等は不要）
備品	◎ （港湾管理者が用意）検査台（スーツケースが載る1m程度の奥行きのあるテーブル形式のものを用意する。検査後、消毒しやすく、汚れにくいものが望ましい。） ◎ （所管部署が用意）パソコン、靴底消毒マット（乗客全員通過する場所に設置する。基本は厚生労働省検疫所ブースの前に設置。）
電源	○ ブースごとに必要な電源と予備電源の確保が求められる。 ○ AC100V ×2 口が求められる（想定）。
通信環境 （インターネット環境）	△ Wi-Fi環境があることが望ましいが、必須ではない。

3. 旅客受入施設

3. 4.（6） 保安検査

施設	内容（案）
保安検査	△ 通常は、船内で保安検査を実施するものであるが、ターミナル内に保安検査機器を備えることで、船内で保安検査を実施する場合よりも、船内外への出入りがスムーズとなるため、機器の設置が望ましい。発着港の場合は、旅客受け入れ施設で保安検査を実施することがある。 ○ 保安検査をスムーズに通過するために、手荷物に関するルールを検査前にわかりやすく表示することが求められる。 △ 検査ブースは長さ12mおよび幅3m～3.6mが望ましい。 ◎ 検査台、X線装置、金属探知機、缶ビン用の探知機が必要である。 ○ 電源はAC100V ×3口以上が求められる。 △ Wi-Fi 環境があることが望ましいが、必須ではない。
	【参考事例】 ・ 神戸港では、ポートターミナルには、手荷物用X線機器が3第、門型金属探知機3台（ハンディタイプ3台）、大型荷物用X線機器を2台備えており備えており、中突堤クルーズターミナルには、手荷物用X線機器が3台、門型金属探知機2台（ハンディタイプ2台）、大型荷物用X線機器1台を備えている。また、1ブースあたり電源は、AC100Vを3口（X線装置、金属探知アーチ、缶ビンの探知機用）用意している。

3. 5 荷物預入および受取スペース

施設	内容（案）
荷物預入および受取スペース	△ 荷物預入は出国手続き前、受取は入国手続き後に行うが、その保管所はそれぞれ大きなスペースを必要となるため、預入後と受取前の保管所は同じ場所を利用することが合理的・効率的で望ましい。 △ 保管所～船への積込、積下ろしに際しては、ベルトコンベア等の搬送機器の検討が望ましい。 ◎ クルーズ船発着場所として求められる旅客受入施設は、寄港可能なクルーズ船のクルーズ旅客数を考慮して、旅客受入施設の荷物保管所の面積を設定する必要がある。 ◎ 預入・受取の手順は、出国時には税関検査を経て預入、入国時には受取後に税関検査となるため、荷物保管所の位置については、旅客動線と連動したものとする必要がある。
	【参考事例】 • 1隻あたり約4,200人が乗下船するハンブルグ港（ドイツ）の荷物預入スペースの面積は約1,800 ㎡であり、乗客1名あたりに換算すると約0.4 ㎡/人であった。 • 横浜新港地区旅客ターミナルは面積100 ㎡、乗客1名あたり0.29 ㎡/人。 • 天保山旅客ターミナルは面積50 ㎡、乗客1名あたり0.10 ㎡/人。

3. 旅客受入施設

3．6　管理施設スペース（事務室、管理室、倉庫、機械室、給水施設、一時貯蔵施設等）

施設	内容（案）
管理施設スペース（事務室、管理室、倉庫、機械室、給水施設、一時貯蔵施設等）	（旅客受入施設あり） ○　旅客受入施設の管理施設の機能には、事務所及び管理室、会議室、応接室、更衣室、職員トイレ、警備員室、仮眠室、旅客受入施設に必要な資機材等を保管・設置する倉庫及び機械室等が求められる。 ◎　事務室及び管理室等スペースは、旅客受入施設で様々な業務を行う従業員数等に基づき、配置場所及び必要面積等の設定を行う必要がある。 ◎　倉庫及び機械室等スペースについては、寄港するクルーズのクルーズ旅客等により設定された必要物資・資材、設置機器等の数量及び規模・規格等にもとづき、配置場所及び必要面積等の設定を行う必要がある。 ◎　給水施設については、大型クルーズ船が寄港した場合に、現行港湾の給水施設では十分な給水ができない場合に、旅客受入施設内の上水道施設からクルーズ船に直接給水できるよう、配管及びポンプ等を設置する必要がある。 ○　クルーズ船内の汚水を受け入れる排水施設についても配管、ポンプのほか、汚水の一時貯留施設が求められることがある。 ◎　一時貯蔵施設については、寄港したクルーズ船から発生した廃棄物を処理する際に、必要に応じて、一時保管場所及び事業者保管施設の整備が必要と考えられる場合に、環境部局や船舶代理店、廃棄物処理業者等の関係者と連絡・調整を図り、整備に向けた協力を行う必要がある。
	【参考事例】 （旅客受入施設あり） • 金沢港は、事務所・機械室等が約1,000㎡確保されている。 • 港湾施設からの給水方法は、「岸壁給水施設」、「運搬給水船による給水」及び「ふ頭外の上水道からの直接給水」に分かれ、旅客受入施設の給水施設から直接配管及びポンプを用いて給水する方法がある。

3. 旅客受入施設

3．7　二次交通への接続

施設	内容（案）
二次交通への接続	◎　バス及びタクシーは寄港可能なクルーズ船のクルーズ旅客数、一般車両は通常時の利用台数等を参考に、車両別駐車場所の設定、駐車台数及び面積等を設定する必要がある。 ◎　旅客受入施設周辺の駐車スペースは、クルーズ旅客の自家用車を駐車するスペースだけではなく、オプショナルツアー参加者や個人旅行者が使用するバス・タクシー等への移動のための通路や待機場所としての機能も求められるため、車両別駐車場所ゾーニング、駐車台数等に基づく駐車スペース面積等の設定が必要となる。ふ頭内の駐車スペースが不足する場合は、後背地にスペースを確保して対応している事例もある。 ○　旅客受入施設から駐車スペースまでの距離を要する場合には、動線上に屋根付き通路を設置することが求められる。 ○　タクシー采配のための警備員やスタッフの配置について、関係者間による事前の調整が求められる。 ○　CIQ手続きを要しない国内クルーズ船が寄港する場合、旅客動線やバス・タクシーの乗降場の配置について、可能な限り旅客の利便性を高めることが求められる。
	【参考事例】 • 主なクルーズ旅客が中国人の場合、17万GT級（乗客約4,000～5,000人）で120台程度、14万GT級（乗客約2,500～4,000人）でバスを100台程度を確保した事例がある。 • 横浜港新港地区及び境港の駐車場は、横浜港新港地区が自家用車160台及びバス100台、境港が自家用120台駐車可であった。

4. 旅客動線円滑化のための設備・システム

4. 旅客動線円滑化のための設備・システム

施設	内容（案）
移動式ボーディングブリッジ（搭乗橋）	◎ 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、クルーズ旅客が円滑かつ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。 ◎ 船の形状を考慮した設置場所やそれらに適する外形のボーディングブリッジを設置する必要がある。 ○ 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求められる。 ○ バリアフリー対応が求められる。
	【参考事例】 • 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、旅客受入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。
屋根付き通路	○ 露店となる範囲のクルーズ旅客の移動経路においては、荒天時対応、日よけを目的とした屋根付き歩行者用通路の整備が求められる。 ○ 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、照明器具が設置された屋根付き通路の整備が求められる。
	【参考事例】 • 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、旅客受入施設からバス・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）。
案内サインの多言語化	○ 案内サインの多言語化は、日本語を解さない外国クルーズ旅客を安全で適切に誘導するために対応が求められる。 △ 案内サインで使用する言語は、日本語・英語の2言語を基本とし、ピクトグラム等を使用して効果的に活用することが望ましい。 △ 日本を訪れる外国クルーズ旅客は、近隣諸国である中国・韓国等のアジア系が主流を占めているため、日本語・英語だけでなく、アジア各地で使用されている言語を積極的に取り入れることが望ましい。
	【参考事例】 • ハンブルグ港（ドイツ）は、旅客受入施設内のインフォメーションデスクがあり、そこで配布されている地図及びパンフレット等で使用されている言語は、主に英語、ドイツ語であり、他に、イタリア語、フランス語、スペイン語を使用する。 • 上海港（中国）は、旅客受入施設内の案内サインは、中国語と英語を使用する。

5. 旅客受入施設の付加機能

5. 旅客受入施設の付加機能

施設	内容（案）
預入荷物搬送機器・設備	○ クルーズ旅客が船社等に預けた大型荷物等を安全に輸送するために、預入荷物搬送機器を整備することが求められる。 △ 手荷物搬送設備の計画に際しては、クルーズ旅客数の増加に対応できる処理能力を有することに加え、昨今のセキュリティ強化の流れにも沿った設備であることが望ましい。
	【参考事例】 • 世界で最もクルーズ船利用者数（年間約4.9百万人）が多いマイアミ港（アメリカ）は、荷物の受け取りを行うカウンターテーブルが空港並みに3台設置されている。
バリアフリー・ユニバーサルデザインへの対応	◎ 動線・利便施設等の整備にあたっては、バリアフリーおよびユニバーサルデザインに配慮した設計などを行う必要がある。 ◎ 移動可能な環境づくりとして主に以下の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・整備について、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。
	【ガイドラインによる基準値（参考）】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 • 動線幅については、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であり、車椅子使用者同士のすれ違いも考慮し、有効幅180cmとすることが標準的な整備内容とされている。 • 車椅子利用者が利用するトイレの整備に当たっては、200cm×200cm程度のスペースが標準的には必要とされている。 • ただし、欧米規格の車椅子や電動車椅子を考慮する場合、動線幅やトイレの寸法はさらに余裕を持たせる必要がある（横幅は1.5倍程度を想定）。

5. 旅客受入施設の付加機能

施設	内容（案）
老朽化した倉庫又は危険物取扱施設等の移設又は撤去	△ 旅客受入施設およびクルーズが着岸する岸壁周辺にある老朽化した倉庫及び危険物取扱施設等は、クルーズ旅客の安全等を考慮し、移設もしくは撤去することが望ましい。
	【参考事例】 • 石垣港本港地区で実施中のターミナル整備事業では、離島ターミナル整備等に合わせて、危険物取扱施設を離島ターミナル付近から別な場所へ移転予定である。
防塵フェンス・植栽	△ クルーズ旅客の安全性及び旅客受入施設周辺の景観及び美化保全のため、防塵フェンス・植栽等を整備することが望ましい。
	• 八代港では、国際クルーズ拠点整備の一環として、「八代港クルーズ拠点基本計画」が策定され、県の事業として防塵フェンス・植栽の整理が計画されている。
インフォメーションデスク	○ クルーズ旅客が下船後に、港周辺観光地・飲食店等の情報を収集する場所等として、インフォメーションデスクの整備が求められる。 △ 多言語へ対応したパンフレット、スタッフや通訳を配置できれば望ましい。 △ 電源が確保できる場合には、デジタルサイネージ、モニター等マルチメディアの活用を検討する。
	【参考事例】 （旅客受入施設あり） • ハンブルグ港（ドイツ）では、旅客受入施設内にインフォメーションデスクが整備されており、ハンブルク・ツーリズムとハンブルク・クルーズネットがコストを負担し運営を行っている。なお、主な使用言語はドイツ語と英語である。 • 外国人の多い博多港及び広島港の案内所は、日・英での対応可能なスタッフが常駐している。（博多港は中国対応も可能） （旅客受入施設なし） • 油津港（9.1万トン、セレブリティ・ミレニアム）において、観光案内所（窓口が1か所）で通訳8人を手配した。
ATM・両替機	△ 乗客が外貨と日本円を両替するため、両替所を設置することが望ましい。 △ 設置場所については、旅客受入施設を移動する際に目につきやすい。出口付近や待合所、インフォメーションカウンターの近くが適している。多言語対応していることが望ましい。
	• 清水港（旅客受入施設供用前）では、地元銀行の協力の元で平日は出張両替所をマリンターミナルに出して貰っている。土日の場合は管理局が両替しておいてサービスで対応している。

5. 旅客受入施設の付加機能

施設	内容（案）
デジタル サイネージ	△ 旅客受入施設利用者への情報提供として、デジタルサイネージを設置することが望ましい。デジタルサイネージの設置が難しい場合は看板・サイン等で対応することが望ましい。 △ デジタルサイネージの設置は、旅客受入施設利用者の動線を確保出来るように旅客の目に入る箇所に設置する。 △ 天井からの吊り下げ、壁や柱への取り付け、移動型デジタルサイネージの設置を適宜検討する。
	【参考事例】 • 東京国際クルーズターミナルでは待合スペースの柱にデジタルサイネージを設置して、各種情報を配信している。
物販ブース等	△ 物販（お土産）ブースのスペース確保や、売店・コンビニの臨時出店などの体制を準備しておくことが望ましい。キッチンカー等の活用による軽食の提供・販売も考えられる。
自動販売機	△ コンビニなどの常設が難しい場合には設置することが望ましい。保存期間、商品の入れ替え（販売管理）を考慮する必要がある。
無線LAN （Wi-Fi）・ キャッシュレス システム	△ 船から下船後の待ち時間に、個人のスマートフォン等から観光情報の検索等のためにインターネットにアクセスできるよう、旅客受入施設全体において無線LAN（Wi-Fi）の環境を整備することが望ましい。 △ 利便性向上や地方誘客、消費拡大の観点からクレジットカード等のキャッシュレス決済に対応できる環境を整備することが望ましい。
	【参考事例】 • 千葉県及び熱海市等では「外国人観光客等受入環境整備事業費補助金」等を設け、民間事業者などが行う、無料公衆無線LAN整備・キャッシュレス決済端末機設置・和式トイレから洋式トイレへの改修及び多言語音声翻訳機の導入している。
クルーズ船非 停泊時の旅 客受入 施設活用	△ 旅客受入施設に船舶が停泊している期間は実際には限られており、クルーズ船非停泊時の旅客受入施設の有効活用を図ることが考えられる。イベント会場、会議場、スポーツ利用等、地域の需要に沿った施設利用の可能性をあらかじめ想定し、そのために必要な空間規模、設備等の計画を行っておくことが望ましい。
	【参考事例】 • 東京国際クルーズターミナル：3,000㎡の多目的エリアを、国際会議場、各種イベント、また屋外デッキでのレセプションに活用。 • 横浜港大桟橋：屋上を市民広場として開放、待合スペースはイベント会場として貸出。 • 金沢港クルーズターミナル：スポーツ会場、企業の展示会、その他各種イベント会場として活用。

6. 旅客受入施設の管理・運営体制等

6. 旅客受入施設の管理・運営体制等

施設	内容（案）
廃棄物処理	◎ クルーズ船で発生する廃棄物については、民間の廃棄物処理事業者に適切に委託して処理する必要がある。 ◎ クルーズ船で発生する廃棄物の処理について、港湾管理者の果たすべき役割は、船社が適切に民間の廃棄物処理業者に船内廃棄物の処理を委託するために必要な情報提供や支援を行い、港湾における円滑な廃棄物の処理体制を確保することが挙げられる。 ◎ 廃棄物処理法に基づく廃棄物の分類については各自治体において判断されるものである。詳細な区分は、産業廃棄物については都道府県・政令市の、一般廃棄物については各地方公共団体の環境部局に確認する必要がある。 ◎ 廃棄物の中に動植物が含まれる場合、当該廃棄物は動植物検疫の対象となることから、植物防疫所及び動物検疫所に対し、廃棄物の処理について事前に届け出る必要がある。 ＜港湾における対応＞ ◎ 当該港湾における船内廃棄物の分別・収集方法の把握（港湾所在自治体の環境部局に確認） ◎ 船内廃棄物の分別指導 ◎ 当該港湾における関係者間協議（環境部局、船舶代理店等）の場の設置 ◎ 船内廃棄物が受入可能な廃棄物処理業者の情報提供 ◎ 廃棄物処理業者の港湾関連施設（SOLAS区域）への立入許可
汚水処理	（下水道に放流が必要な場合の注意事項） ○ ふ頭もしくはふ頭外の公共下水道へ接続するための管の敷設や関連する設備を整備することが求められる。 ○ また、環境基準を満たし、公共水域への放水が可能であっても、周辺環境との調和や見た目などを踏まえ、下水管への接続を選択する対応も考えられる。 ◎ 汚水の標準排出連結具はMARPOL条約によって規定されており、国内でもMARPOL条約を準拠した省令によって規定されている。 ○ 船舶の排出管と受け入れ施設の管との連結を可能にするため、規定の標準排出連結具を設置することが求められる。
	（排水を公共用水域に放流する場合の注意事項） ◎ 公共用水域への放流の基準をクリアしているかについて環境部局へ確認する等、調整する必要がある。 ◎ 公共用水域への放流の基準については、水質汚濁法に加え、各自治体の条例での基準が適用になる可能性がある。

6. 旅客受入施設の管理・運営体制等

施設	内容（案）
省エネ	◎ 2024年建築物省エネ法（建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律）が改正され、2025年４月以降に着工する全ての建築物に対して、省エネ基準の適合が義務付けられるようになった。
	△ 旅客受入施設等の公共建築物に関してはZEB（net Zero Energy Building）への適合が求められる。
陸上給電施設	△ 海外の港湾において設置および計画が進む陸上給電施設の導入を検討する場合は、イニシャルコストに加えてランニングコストも考慮する必要がある。

7. 海上二次交通への接続

7. 小型船を活用した海上二次輸送

待合（旅客受入施設内部）※旅客受入施設ありの場合

施設	内容（案）
小型船のチケット販売ブース	・小型船を利用したツアーへの参加は、参加者の円滑な誘導を図るためオンラインによる事前予約を基本とする 〇 乗船用のチケットを購入するための販売ブースを設置が求められる。（船内で購入しない旅客向け） 〇 チケット販売ブースの設置にあたっては、既存の設備を活用する方法や仮設ブースの設置が考えられ、他のツアー参加者や一般の通行者と動線が交錯しないよう工夫が求められる。 △ 特にFIT（個人旅行者）や複数のツアー参加者が利用する場合、各旅客が混雑なくスムーズに移動できるように動線を物理的に分離することが望ましい。
一時待機場所	△ 二次交通に用いる小型船が一定の時間間隔で運航される定期便の場合は、乗船する船が寄港するまでの間に一時的に待機するスペースを設置することが望ましい。 △ 一時待機場所の運用方法としては、レイアウトや活用方式に応じて固定式または移動式の椅子を設置する方法が考えられる。 △ スペースや椅子の数は、クルーズから下船した旅客のうち小型船で目的地へ向かう旅客数や小型船の定員数、運航頻度を踏まえて適切に設定していくことが望ましい。
案内板	△ 空港にあるフライト情報などを表示するデジタルサイネージのように、小型船の行き先や出発時間、遅延情報、搭乗開始等の状況を表示した多言語で表示できるような情報案内板等の設置を検討することが望ましい。

7. 小型船を活用した海上二次輸送

移動（旅客受入施設～小型船乗り場）

施設	内容（案）
小型船乗り場への通路	○ 旅客受入施設から小型船乗り場への移動は、迷わないような動線のわかりやすさが求められる。 ○ 小型船を利用する旅客の安全かつ円滑的な移動を確保するため、車両等の動線と交差しない小型船利用者専用の動線を確保することが求められる。 ○ 高齢者、車椅子等を含む様々な旅客に配慮した、通路の整備及び維持管理求められる。滑りにくい、勾配、階段、横引などの障害がなく、平坦かつ段差のない舗装を確保することが求められる。
照明器具	○ 夜間の移動のために、屋外の状況に合わせ、照明器具を設置することが求められる。
小型船乗り場までの案内	○ 小型船乗り場までの案内・誘導サインを設置することが求められる。 △ 海外のクルーズ旅客の使用を想定し、多言語への対応が望ましい。
通路沿いの安全措置	○ 乗り場までの通路が海沿いである場合、海側に転落防止柵を設置が求められる。また、歩車分離、車両の進入防止措置が求められる。 ○ 必要に応じて警備員等を配置を検討する。
植栽、芝生	△ クルーズ旅客に小型船乗り場まで上質な移動、待機環境を提供するため、景観に考慮した植栽、芝生を配置することが望ましい。
休憩施設	△ 待機場所から乗り場までの移動距離等に応じて、路上に自動販売機やベンチ等の休憩できる施設を設置することが望ましい。 △ 小型船への乗船可能時間前に桟橋に到着したクルーズ旅客を想定し、桟橋前に休憩施設を設置することが望ましい。

7. 小型船を活用した海上二次輸送

乗船（小型船乗り場）

施設	内容（案）
乗り場での安全措置	グループツアーの人数に対して、小型船乗り場の桟橋の広さが限られており、桟橋での転落等事故を防ぐため、待機時には以下の安全措置が考えられる。 ○ 小型船乗り場への入場規制を行う。 ○ 乗船待ち列を整理ためのコーン等を設置する。 ○ 転落に備え救命浮環を設置する。
乗船時の安全性の確保、高齢者、車いす等への対応	○ 潮汐による乗り場と船との高低差や天候状況、および高齢者、車椅子等を含む様々な旅客に配慮した、安全に乗下船できる環境を確保することが求められる。 ○ 必要に応じて補助員等を配置することが求められる。