

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)

令和7年●月

国土交通省 港湾局

目次

1. はじめに	1
1.1 ガイドライン作成の背景	1
1.2 ガイドライン作成の目的	3
1.3 ガイドラインの位置づけと考慮する事項.....	4
1.4 ガイドラインの対象	5
1.5 クルーズ旅客の手続きフロー	9
2. 水域施設・係留施設	14
2.1 航路（水深、航路幅、クリアランス）	14
2.2 回頭泊地（水深、直径）	16
2.3 係留施設	18
3. 旅客受入施設	23
3.1 旅客受入施設の考え方（各パターン）	23
3.2 チェックインカウンター・スペース（パターン1、パターン2）	27
3.3 待合スペース（各パターン）	28
3.4 CIQ 関連スペース（外航クルーズのみ）	33
3.5 荷物預入および受取スペース（パターン1、パターン2）	54
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）（パ ターン共通）	56
3.7 二次交通への接続（パターン共通）	57
4. 旅客動線円滑化のための設備・システム.....	59
4.1 乗下船円滑化の設備・システム（各パターン）	59
5. 旅客受入施設の付加機能	64
5.1 旅客の移動円滑化のための機能（各パターン）	64
5.2 旅客の移動安全性のための機能（パターン共通）	65
5.3 旅客受入施設の利便性向上（各パターン）	73
6. 旅客受入施設の管理・運営体制等	80
6.1 廃棄物処理（廃棄物・汚水）（パターン共通）	80
6.2 その他.....	83
7. 海上二次交通への接続.....	85
7.1 小型船による海上二次輸送（パターン共通）	85
7.2 待合（旅客受入施設内部）（パターン1、パターン3）	88
7.3 移動（旅客受入施設～小型船乗り場）（パターン共通）	90
7.4 乗船（小型船乗り場）（パターン共通）	92

今後も事例の蓄積や社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて本ガイドラインを改訂していくなど、内容の更新及び充実を図るものとする。

1. はじめに

1.1 ガイドライン作成の背景

新型コロナウイルス感染拡大の影響により 2020 年 3 月に運航が停止した世界のクルーズ市場も、2021 年末頃から世界の各地域で再開の動きを見せ、我が国の国際クルーズは 2023 年 3 月から本格的に再開している。

世界のクルーズ市場においては、クルーズキャパシティ（ベッド数）や乗客数の将来的な増加、多世代化が予測されており、2024 年から中国発着クルーズが本格的に再開されたことから、我が国においても、需要の回復が期待されている状況である。このような背景からも受入能力の強化が急務であり、さらに、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ていないことも課題となっている。また、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。

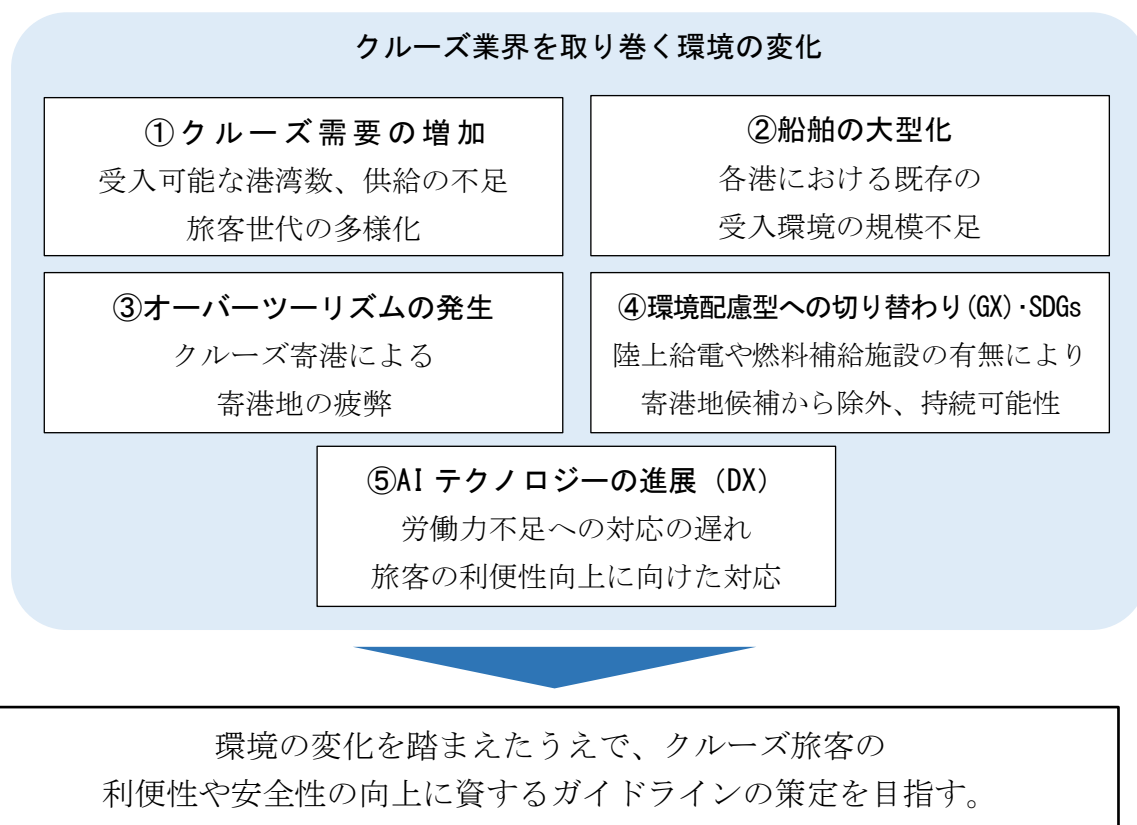
一方、近年、我が国の船社から日本船籍の新造船や新ブランドの投入、新規参入が相次いで発表されている。インバウンド層を意識した国内クルーズ旅行の造成や、これまでクルーズ旅行に関心を持たなかった層への需要拡大が見込まれている。また、国内クルーズの重要性が高まっており、国内クルーズ市場のさらなる成長が期待される状況にある。

観光業を含む各分野での人手不足やバス・タクシーといった二次交通不足などの課題も顕在化している。今後は、ライドシェアや小型船による海上二次交通等の活用により、持続可能なクルーズ振興に取り組んでいく必要がある。

環境への配慮も重要な課題である。クルーズ船の運航に伴う環境負荷を軽減するために、環境に優しい燃料補給施設の整備等が求められている。

さらに、デジタル技術の進展が加速度的に進むなかで、労働力不足への対応の切り札として期待されるテクノロジーの活用が遅れていることも懸念されている。港湾のクルーズ分野において最新のテクノロジーを活用し、効率的な運営とサービスの向上によるクルーズ旅客の利便性の向上を図ることが求められている。

このような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、次頁のような視点で検討を行ったうえで、今回ガイドラインを作成した。



図表 1-1 ガイドライン作成の背景

1.2 ガイドライン作成の目的

我が国では、国際クルーズ市場の成長を取り込むために、2023年3月に閣議決定した「観光立国推進基本計画」において、日本におけるクルーズ再興に向けた2025年の目標として「訪日クルーズ旅客250万人」「外国クルーズ船の寄港回数2,000回超」「外国クルーズ船が寄港する港湾数100港」を掲げている。そして、これらの目標の達成のためには、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込みが重要である。

また、国内クルーズ市場も活況を呈しており、新造船や新ブランドの導入、新規参入が続いている。これにより、インバウンドを含む新たな層への需要拡大といった市場としての成長が見込まれている。

このため、本ガイドラインは、クルーズ旅客の利便性や安全性の向上に資する受け入れ機能を高度化することにより、持続可能な港湾運営を推進する際の活用を想定し、具体的な手法等を示すものである。

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および周辺に求められる配置や機能等に関しても整理している。

1.3 ガイドラインの位置づけと考慮する事項

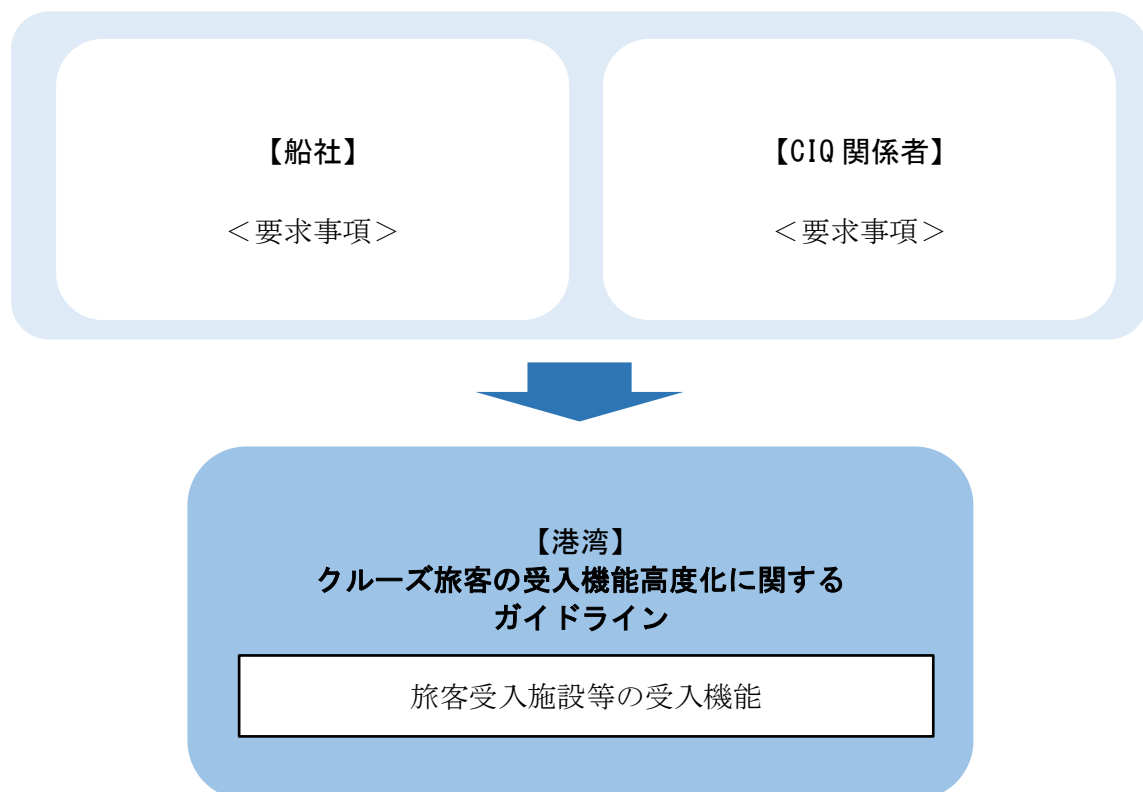
本ガイドラインは、クルーズ旅客の受入機能高度化に向けた基本的な考え方や事例、諸元を取りまとめたものである。

■位置づけ

本ガイドラインは、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」として位置づけるものとする。

■考慮する事項

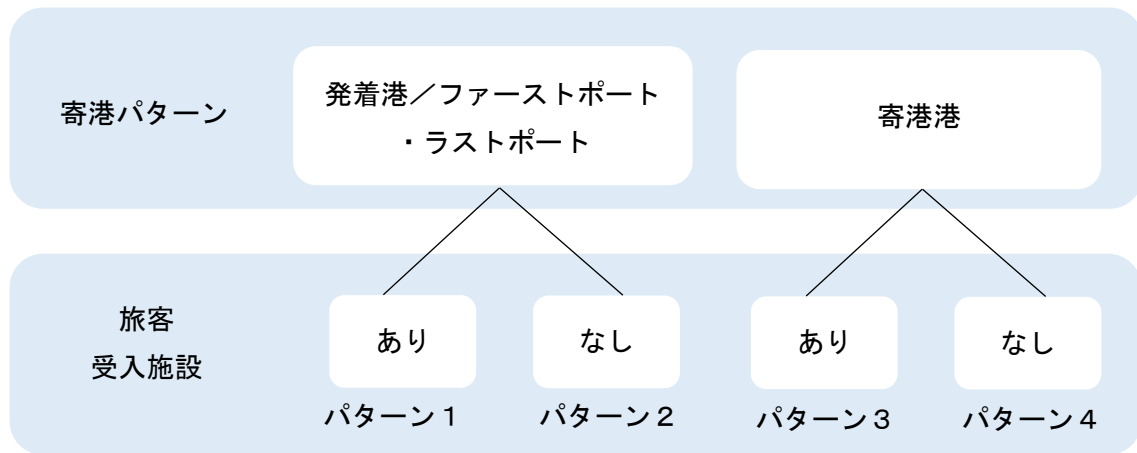
一方で、クルーズ旅客のニーズが多様化するなか、“カジュアルクラス”と呼ばれマスマーケットをターゲットとする大型船と、“ラグジュアリー”“エクスペディション”と呼ばれる富裕層をターゲットとする小型船では旅客数や目的が異なるため、必要な施設や機能も異なることを考慮する必要がある。必要手続きなど共通する部分はあるものの、受入体制の構築には状況に応じた詳細な検討が求められる。こういったクルーズ船社や旅客の特性等の違いに起因する、港湾への受け入れニーズ等の違いについて、関係者間で共通認識を持ち、多様化に対応できる受入体制の構築を目指すことが重要である。



図表 1-2 ガイドラインの位置づけ

1.4 ガイドラインの対象

本ガイドラインにおいては、寄港パターン、旅客受入施設の有無を考慮した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している。



図表 1-3 ガイドラインの対象

本ガイドラインの各項目（「2. 水域施設・係留施設」～「6. 旅客受入施設の管理・運営体制等」）と、上記の4パターンの関係を整理した表を次頁より示す。港湾管理者は自らの港湾におけるクルーズの寄港パターン、旅客受入施設の状況に該当する項目を参照されたい。

物流岸壁でクルーズ船を受け入れる場合については、上記パターン2およびパターン4を参照されたい。

なお、国内クルーズでは基本的に **CIQ** 手続きが発生しないため、一部の受け入れ機能が不要となる場合があるため、可能な限り利便性を高めることを考慮する必要がある。

●ファーストポートとは

クルーズ船が海外港湾から最初に寄港する国内港湾のことを指す。この港湾では、海外から入国するための手続きが必要となる。

●ラストポートとは

クルーズ船が海外港湾に向かう前に最後に寄港する国内港湾のことを指す。この港湾では、日本から出国するための手続きが必要となる。

図表 1-4 本ガイドラインの対象及びパターンの整理

	パターン1 発着港／ファースト・ ラストポート 旅客受入施設あり	パターン2 発着港／ファースト・ ラストポート 旅客受入施設なし	パターン3 寄港港 旅客受入施設あり	パターン4 寄港港 旅客受入施設なし
2. 水域施設・係留施設				
2.1 航路（水深、航路幅、クリアランス）	○	○	○	○
2.2 回頭泊地（水深、直径）	○	○	○	○
2.3 係留施設	○	○	○	○
3. 旅客受入施設				
3.1 旅客受入施設の概要				
(1) 施設構成の基本方針	○	○	○	○
3.2 チェックインカウンター・スペース	○	○	—	—
3.3 待合スペース	○	○	○	○
(1) 概要	○	○	○	○
(2) 椅子・机	○	○	○	○
(3) トイレ	○	○	○	○
3.4 CIQ 関連スペース ※1				
(1) CIQ 関連スペースの範囲	○	○	○	○
(2) CIQ とは（CIQ の役割）	○	○	○	○

※1：外航クルーズのみ（国内クルーズでは、該当なし）

	パターン1 発着港／ファースト・ ラストポート 旅客受入施設あり	パターン2 発着港／ファースト・ ラストポート 旅客受入施設なし	パターン3 寄港港 旅客受入施設あり	パターン4 寄港港 旅客受入施設なし
(3) CIQ 関連スペースに求められるスペース・設備				
1) 共通事項	○	○	○	○
2) 税関：Custom	○	○	○	○
3) 出入国管理：Immigration	○	○	—	—
4) 検疫：Quarantine	○※2	○※2	—	—
5) 動植物検疫：Plant and Animal Quarantine	○	○	○	○
6) 保安検査	○※3	○※3	—	—
3.5 荷物預入および受取スペース	○	○	—	—
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）	○	○	○	○
3.7 二次交通への接続	○	○	○	○
4. 旅客動線円滑化のための設備・システム				
4.1 乗下船円滑化の設備・システム				
(1) 移動式ボーディングブリッジ（搭乗橋）	○	—	○	—
(2) 屋根付き通路	○	—	○	—
(3) 案内サインの多言語化	○	○	○	○
5. 旅客受入施設の付加機能				
5.1 旅客の移動円滑化のための機能				
(1) 預入荷物搬送機器・設備	○	—	○	—
5.2 旅客の移動安全性のための機能				
(1) バリアフリー・ユニバーサルデザインへの対応	○	○	○	○
(2) 老朽化した倉庫又は危険物取扱施設等の移設又は撤去	○	○	○	○
(3) 防塵フェンス・植栽（旅客受入施設外）	○	○	○	○

※2：着港／ファーストポートのみ（発港／ラストポートは該当しない）

※3：発港／ラストポートのみ（着港／ファーストポートは該当しない）

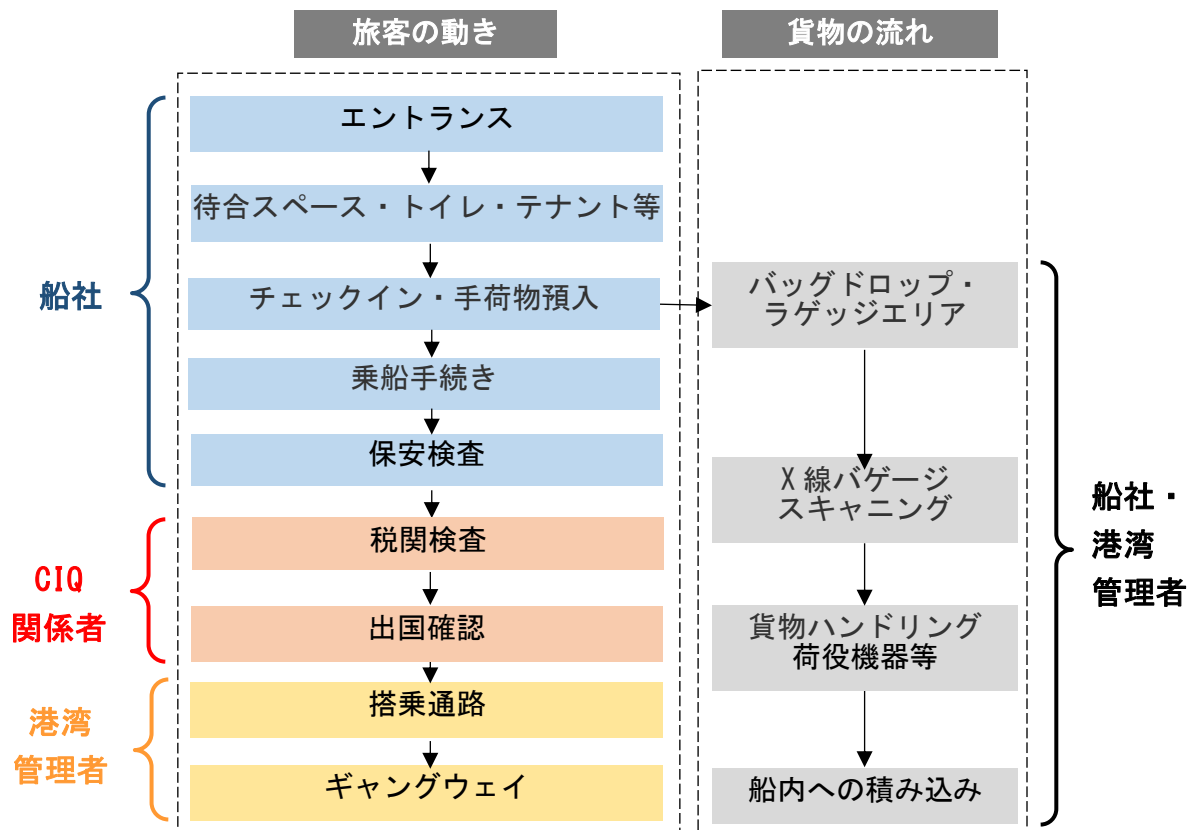
	パターン1 発着港／ファースト・ ラストポート 旅客受入施設あり	パターン2 発着港／ファースト・ ラストポート 旅客受入施設なし	パターン3 寄港港 旅客受入施設あり	パターン4 寄港港 旅客受入施設なし
5.3 旅客受入施設の利便性向上				
(1) インフォメーションデスク	○	○	○	○
(2) ATM・両替機	○	○	○	○
(3) デジタルサイネージ	○	—	○	—
(4) 物販ブース等	○	○	○	○
(5) 自動販売機	○	○	○	○
(6) 無線 LAN (Wi-Fi) ・キャッシュレス環境	○	○	○	○
(7) クルーズ船非停泊時の旅客受入施設活用	○	—	○	—
6. 旅客受入施設の管理・運営体制等				
6.1 廃棄物処理（廃棄物・污水）				
(1) 船内廃棄物等の適切な処理・処分に関する関係法令の整理	○	○	○	○
(2) 廃棄物処理	○	○	○	○
(3) 污水处理	○	○	○	○
6.2 その他				
(1) 省エネ	○	—	○	—
(2) 陸上給電施設	○	○	○	○
7. 海上二次交通への接続				
7.1 小型船による海上二次輸送	○	○	○	○
7.2 待合（旅客受入施設内部）	○	—	○	—
7.3 移動（旅客受入施設～栈橋）	○	○	○	○
7.4 乗船（栈橋）	○	○	○	○

1.5 クルーズ旅客の手続きフロー

クルーズ旅客の受入にあたって、クルーズ船の寄港形態によるクルーズ旅客の手続きのフローを以下に整理する。

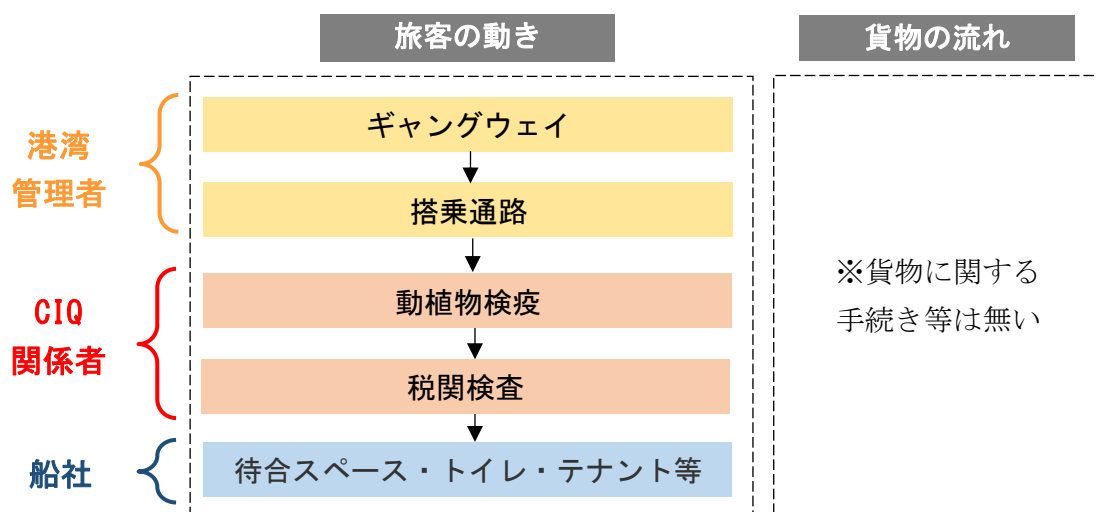
- ・パターン1、パターン2：【発着港】 【ラストポート】 【ファーストポート】
- ・パターン3、パターン4：【寄港港】

【発着港：乗船時（発港）のフロー】

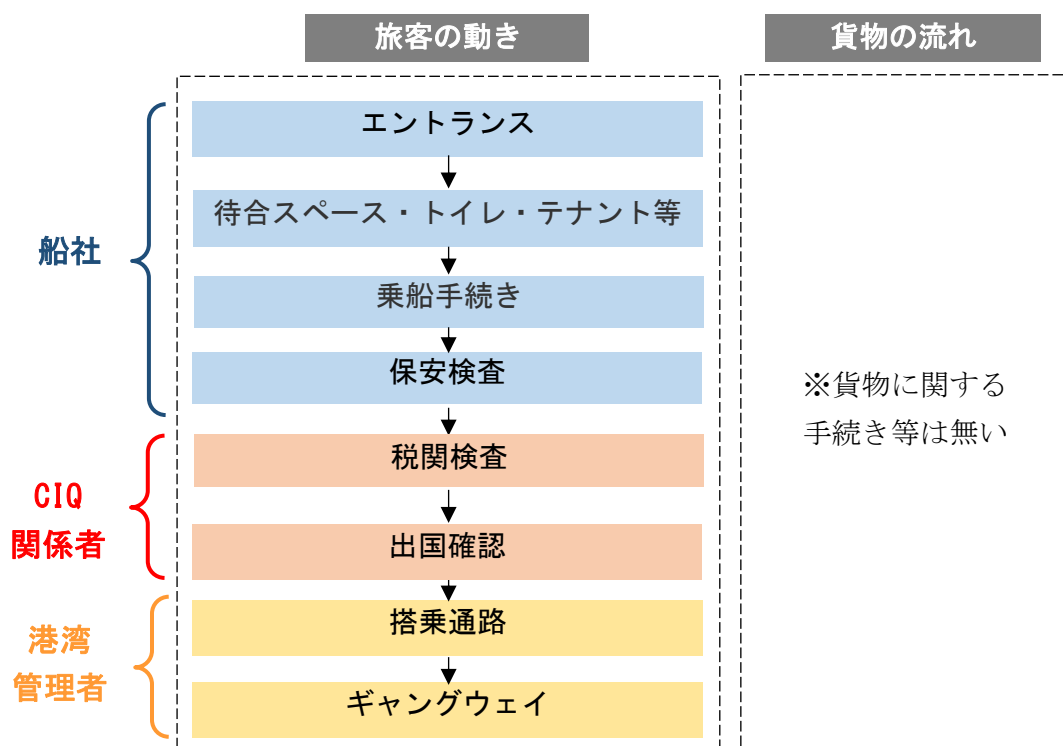


※訪問国の動植物検疫の対象物を持ち出す場合は、事前申告を行い動植物検疫を行う必要がある。

【ラストポート：下船時のフロー】



【ラストポート：乗船時のフロー】

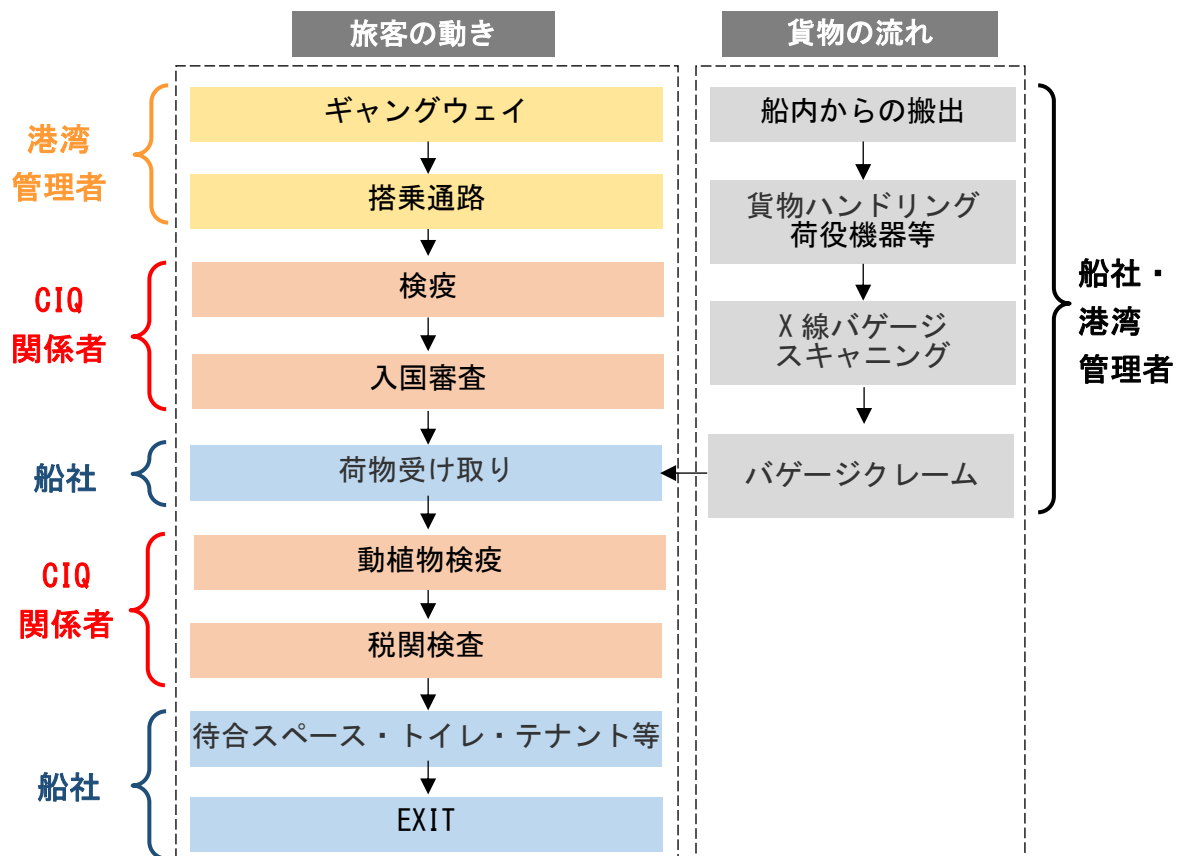


※訪問国の動植物検疫の対象物を持ち出す場合は、事前申告を行い動植物検疫を行う必要がある。

●ラストポートとは

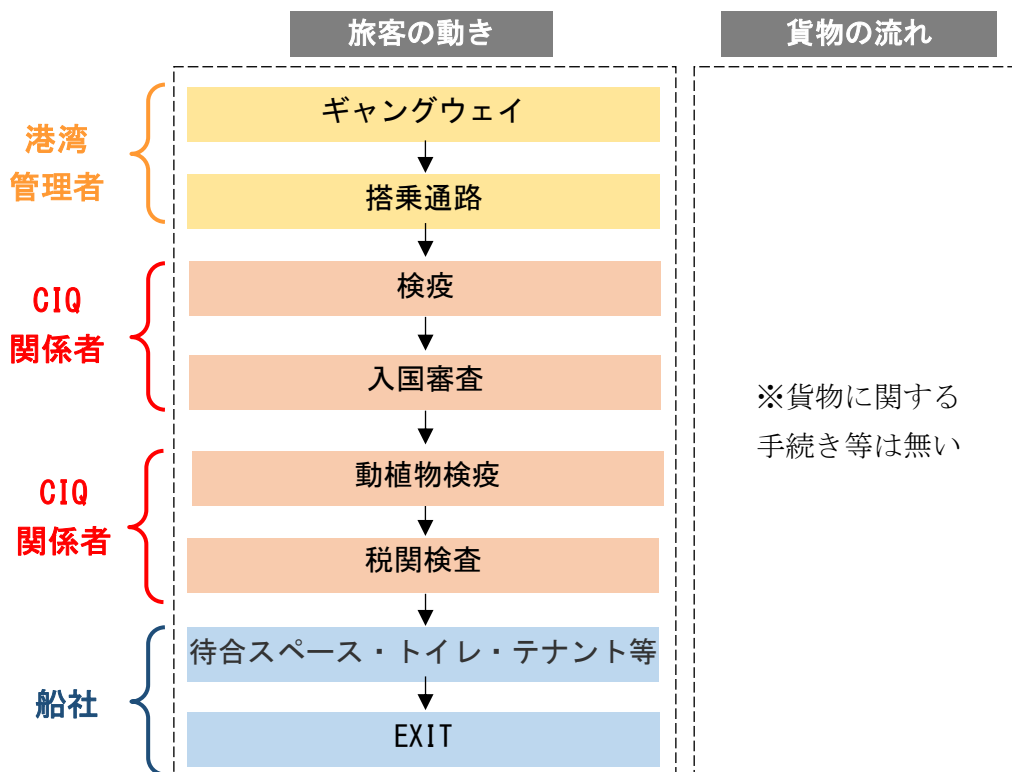
クルーズ船が海外港湾に向かう前に最後に寄港する国内港湾のことを指す。この港湾では、日本から出国するための手続きが必要となる。

【発着港：下船時（着港）のフロー】



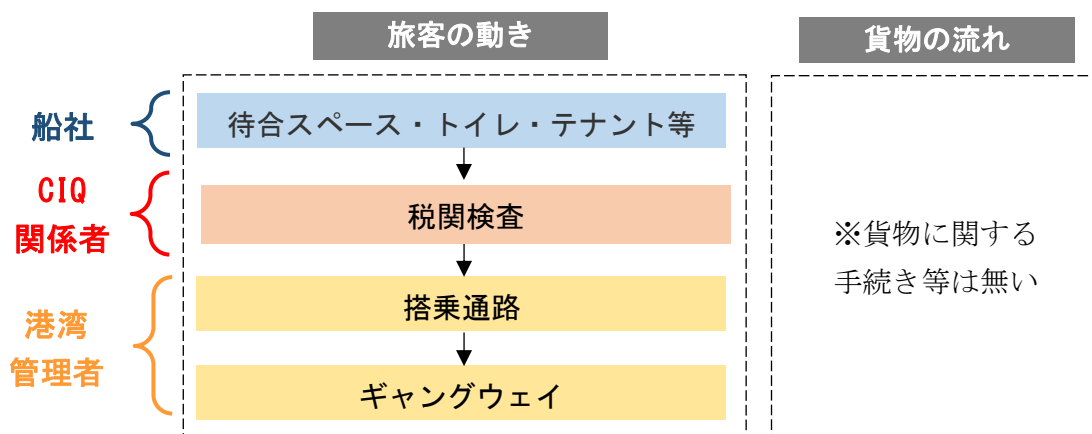
※手続きのキャパシティオーバーとならないように船社による下船コントロールも必要となる。
 ※乗船時に比べ、下船時の場合は **CIQ** に係る手続き・審査が多いため、時間を要するケースが多い。

【ファーストポート：下船時のフロー】



※手続きのキャパシティオーバーとならないように船社による下船コントロールも必要となる。
 ※乗船時に比べ、下船時の場合は CIQ に係る手続き・審査が多いため、時間を要するケースが多い。

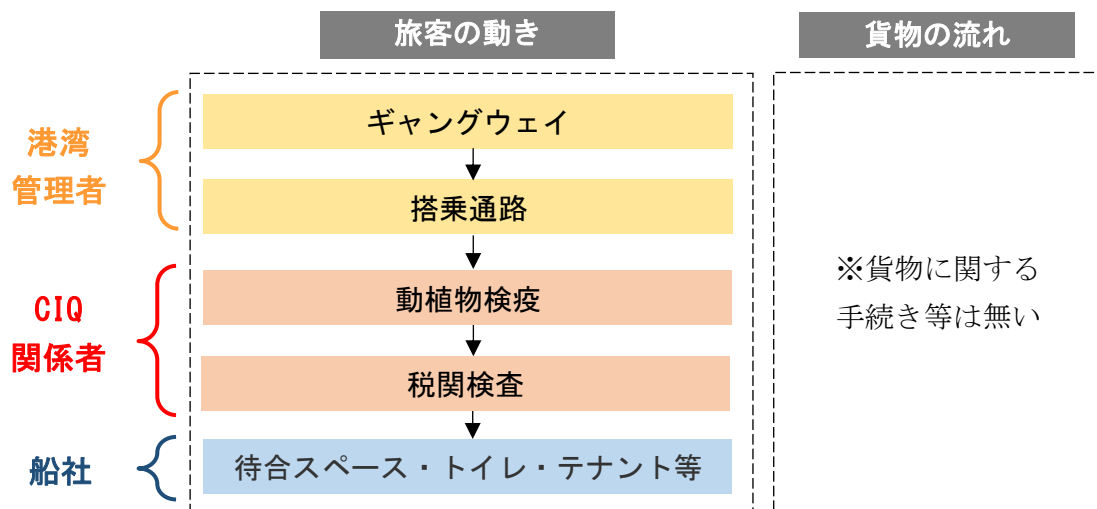
【ファーストポート：乗船時のフロー】



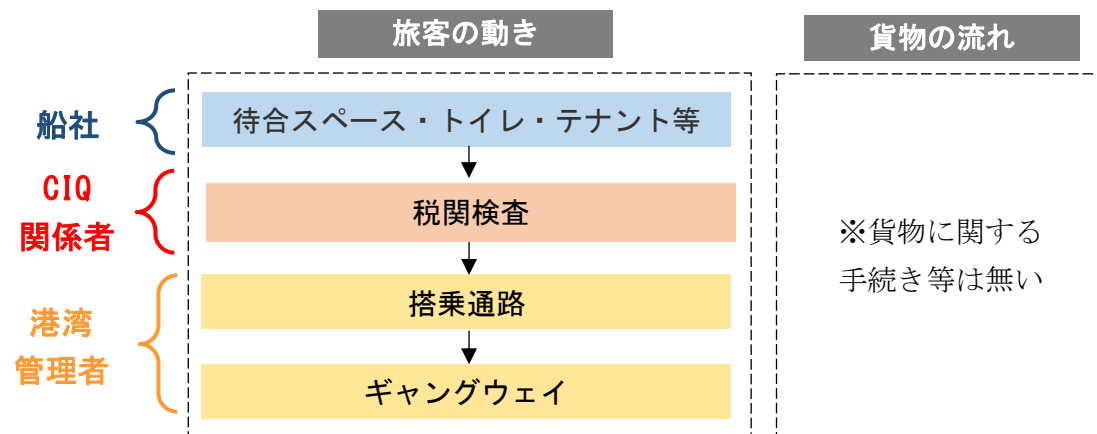
●ファーストポートとは

クルーズ船が海外港湾から最初に寄港する国内港湾のことを指す。この港湾では、海外から入国するための手続きが必要となる。

【寄港港：下船時のフロー】



【寄港港：乗船時のフロー】



2. 水域施設・係留施設

2.1 航路（水深、航路幅、クリアランス）

(1) 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。

■解説

1) 船舶の行き会いを想定しない航路

- ・一般的に対象船舶の全長の 0.5 倍以上の適切な幅

2) 船舶の行き会いを想定する航路

- ・一般的に対象船舶の全長の 1.0 倍以上の適切な幅

3) 対象船舶及び航行環境を特定できない場合の船舶が行き会う可能性のある航路

- ・航路の距離が比較的長い場合には対象船舶の全長の 1.5 倍
- ・対象船舶同士が航路航行中に頻繁に行き会う場合には対象船舶の全長の 1.5 倍
- ・対象船舶同士が航路航行中に頻繁に行き会いかつ航路が比較的長い場合には対象船舶の全長の 2.0 倍

2.3 航路幅員の性能照査

2.3.1 性能照査の基本

(1) 第1区分における必要な航路幅員は、一般に、次の値を用いることができる。

- ①船舶の行き会いを想定しない航路においては、一般的に $0.5L_{oa}$ 以上の適切な幅とすることができる。なお、幅員が $1.0L_{oa}$ 未満の場合には、航行を支援する施設の整備等安全上の対策を十分に図ることが望ましい。
- ②船舶の行き会いを想定する航路においては、一般的に $1.0L_{oa}$ 以上の適切な幅とすることができる。

ただし、

(a)航路の距離が比較的長い場合	: $W = 1.5L_{oa}$	} (2.3.1)
(b)対象船舶同士が航路航行中に頻繁に行き会う場合	: $W = 1.5L_{oa}$	
(c)対象船舶同士が航路航行中に頻繁に行き会いかつ航路の距離が比較的長い場合	: $W = 2.0L_{oa}$	

ここに、

W : 航路幅員 (m)

L_{oa} : 対象船舶の全長 (m)

図表 2-1 技術基準（航路幅）

出典：公益社団法人日本港湾協会、港湾の施設の技術上の基準・同解説、平成 30 年 5 月（令和 6 年 4 月一部改訂）

※航行安全委員会における行き会い調整

- ・船舶の行き会いを想定する航路において、対象船舶の全長の 1.0 倍以上の航路幅を確保できない場合には、海上保安庁の指導のもと、クルーズ船寄港時における船舶の行き会いを規制する等の事前調整を実施することで、入港可能と判断される事例もある。

(2) 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。

■解説

航路の水深は、以下の式により算定することができる。

ここで最大喫水とは、対象船舶の満載喫水等、運用対象条件における係船状態等の静水状態の最大の喫水を表す。また、余裕水深は一般的に最大喫水のおおむね 10% とすることが望ましい。

$$\text{航路水深} = \text{最大喫水} + \text{余裕水深}$$

なお、航路幅、水深において記載した検討方法は、対象船舶及び航行環境を特定できない場合に検討する方法（第 1 区分）である。一方、対象船舶及び航行環境を特定できる場合には第 2 区分により検討することもでき、これらの条件を変更した検討も可能である。第 2 区分による具体的な検討方法については、「港湾の施設の技術上の基準・同解説」に掲載されている。

(3) 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、高压電線等）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。

2.2 回頭泊地（水深、直径）

(1) 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。

■解説

性能照査における泊地の広さの設定に当たっては、安全な回頭に支障を及ぼさない広さとして、以下の値を用いることができる。

なお、クルーズ船の性能を考慮し、本ガイドラインでは、十分なスラスターを有する場合は「2）曳船を利用した回頭の場合」の基準に準じるものとし、それ以外の場合（スラスターを有さないまたは曳船を利用しない場合）は「1）自力による回頭の場合」の基準に準じる。

1）自力による回頭の場合

- ・対象船舶の全長の3倍を直径とする円

2）曳船を利用した回頭の場合

- ・対象船舶の全長の2倍を直径とする円

②船首の回転の用に供される泊地

(a) 船首の回転（以下、「回頭」という）の用に供される泊地とは、船まわし場のことであり、当該泊地の性能照査における泊地（船まわし場）の規模の設定に当たっては、対象船舶の回頭の形態や位置、対象船舶の回頭性能、係留施設及び航路の配置、操船の容易性等を適切に考慮する。また、回頭の形態によりその広さを必要としない場合の回頭の形態とは、曳船を利用した回頭、十分な推力を有するスラスターを利用した回頭、いかりを利用した回頭等のことである。

(b) 安全な回頭に支障を及ぼさない広さ

1) 泊地の性能照査における泊地の広さの設定に当たっては、安全な回頭に支障を及ぼさない広さとして、以下の値を用いることができる。なおこれらの値は広さの算定において船種や回頭性能、風速、地形等の条件を考慮しない安全側の数値である。

なお、十分な推力を有するスラスターを利用した回頭の場合については、曳船を利用した回頭の場合に準じる。

- ・自力による回頭の場合には、対象船舶の全長の3倍を直径とする円
- ・曳船を利用した回頭の場合には、対象船舶の全長の2倍を直径とする円

図表 2-2 技術基準（回頭泊地）

出典：公益社団法人日本港湾協会、港湾の施設の技術上の基準・同解説、平成30年5月（令和6年4月一部改訂）

※航行安全員会における航行シミュレーションによる回頭泊地の確認

・対象船舶の全長の2倍を直径とする円を確保できない回頭泊地において、海上保安庁の指導のもと、航行シミュレーションにより安全な船舶の航行（回頭等）が確認されれば、入港可能と判断される事例もある。

(2) 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、必要な回頭泊地の直径が確保できるかどうか確認する必要がある。

■解説

航路水深と同様

2.3 係留施設

(1) 係留施設

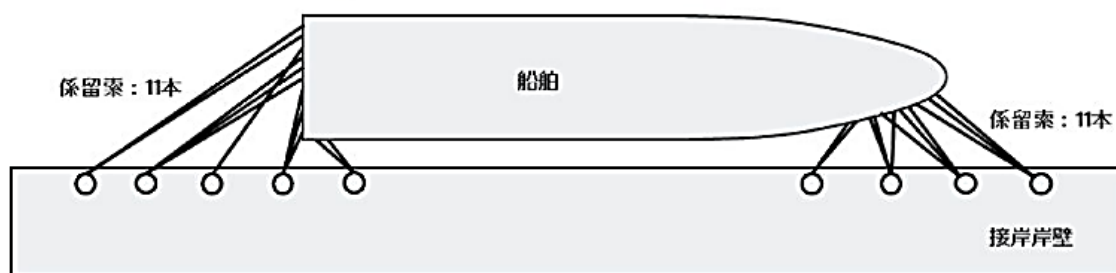
係留施設にはクルーズ船の係留のための係船設備を設けるもととし、その構造及び配置は施設の形状、対象船舶の船型のほか、風圧力を考慮して定める。

■解説

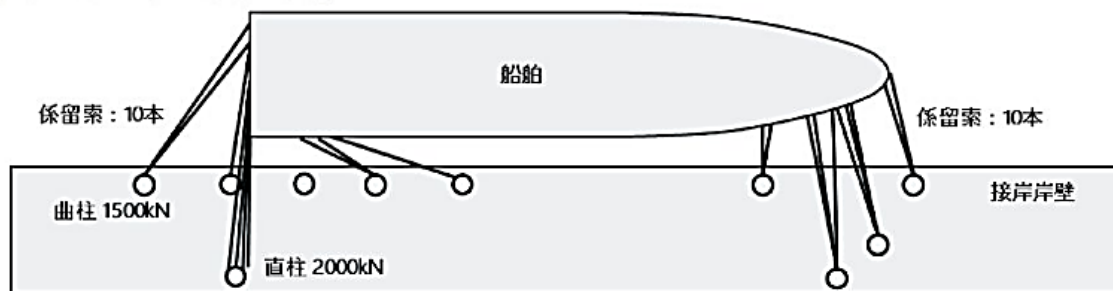
大型クルーズ船は、一般的に 12～20 本程度の係留索を備えている。大型クルーズ船では、1 つの曲柱に係留索を 2～3 本程度、直柱に 3～4 本程度取ることが多い。大型クルーズ船の係留索の配置の例を以下に示す。このような係留索の取り方を想定し、1 本の係船柱に作用する牽引力、牽引角度を踏まえ、係船柱の安定性に対する照査を行う。

出典：公益社団法人日本港湾協会、港湾の施設の技術上の基準・同解説、平成 30 年 5 月（令和 6 年 4 月一部改訂）

【直柱を使用しない場合の例】



【直柱を使用する場合の例】



図表 2-3 係留索使用事例（17 万トン級クルーズ船）

出典：公益社団法人日本港湾協会、港湾の施設の技術上の基準・同解説、平成 30 年 5 月（令和 6 年 4 月一部改訂）

(2) 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。

■解説

バースの諸元（長さ及び水深）は、船舶の主要諸元に基づいて設定されている。具体的には、バース長については、対象船舶による単独での利用を前提として、船首尾係留索の張り方が、バース方向に対して $30\sim 45^\circ$ となることから、以下の式において設定される。

$$\text{バース長} \quad \simeq \quad \text{全長} \quad + 1.0 \sim 1.7 \times \text{型幅 } B$$

※型幅 B の係数は、 1.0 が係留索の角度 45° 、 1.7 が 30° にそれぞれ相当する。

(3) 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。

■解説

バースの水深は、式により算定することができる。ここで最大喫水とは、対象船舶の満載喫水等、運用対象条件における係船状態等の静水状態の最大の喫水を表す。また、余裕水深は一般的に最大喫水のおおむね 10% とすることが望ましい。

$$\text{バース水深} \quad = \quad \text{最大喫水} \quad + \quad \text{余裕水深}$$

2.1.1 岸壁の諸元

(1) 岸壁の諸元

①長さ

岸壁の長さは、対象船舶が当該岸壁を単独で利用することを前提として、対象船舶の全長に船首索及び船尾索に必要な長さを加えた値として設定する。

②水深

岸壁の水深は、対象船舶の利用に支障を及ぼさない適切な値とするために、対象船舶の満載喫水等の最大喫水に対象船舶に応じた余裕水深を加えた値として設定する。

③天端高

岸壁の天端高の設定に当たっては、岸壁の安全かつ円滑な利用が可能となるように、想定される当該施設の利用状況や気候変動による作用の時間変化を、適切に考慮する。

④附帯設備

岸壁の性能照査に当たっては、岸壁の安全かつ円滑な利用が可能となるように、附帯設備に関して適切に検討する。なお、気候変動による作用の時間変化により附帯施設の見直しが伴う場合には、安全な係船が可能となるよう適切に考慮する。係留施設の附帯設備の要求性能は、基準省令第三十三条（係留施設の附帯設備の要求性能）に、性能規定は、附帯設備の種類に応じて、基準告示第六十条から第七十四条に定める。

⑤壁面及び前趾の形状

ここで定めているもののほか、岸壁の性能照査に当たっては、船舶が着岸時に岸壁と接触しないように、岸壁の壁面及び前趾の形状（築造限界）を適切に設定する。

(2) パースの長さ、水深及び配置

①パースの長さ及び水深は、船舶の主要諸元等を検討し、適切に設定することが望ましい。

②船舶を横着け係留するときは、図－2.1.1のような係留索配置とすることが望ましい。このうち、船首索及び船尾索は、船舶の前後への移動の防止及び船舶を真横方向に支持するという両方の目的を兼用しているため、パースに対して一般に30～45°の方向に張ることが多い。

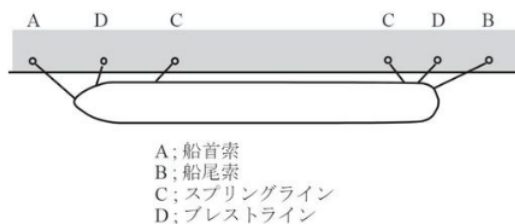
③パースの水深は、式(2.1.1)により算定することができる。ここで、最大喫水とは、対象船舶の満載喫水等、運用対象条件における係船状態等の静水状態の最大の喫水を表す。また、余裕水深は、一般的に最大喫水のおおむね10%以上とすることが望ましい。ただし、異常気象時において、係留した状態で避泊することが考えられる係留施設においては、風及び波浪等の影響による余裕水深を追加することが必要である。

$$\text{パース水深} = \text{最大喫水} + \text{余裕水深}$$

(2.1.1)

④引火性の危険物の荷役を行うパースの場合は、パース上の荷役作業場所及び荷役船舶から石油類のタンク、ボイラー、裸火を使用する作業場等までの距離が30m以上であることが必要である。ただし、危険物が漏えいした場合に引火するおそれのないような地形または構造の場合は、上記の距離を15m程度まで減じることができる。

⑤タンカー等による引火性の危険物の荷役を行うパースの場合は、荷役船舶と他の停泊船舶との距離が30m以上あり、また付近航行船舶が30m以上離れて航行する余地が十分確保されることが必要である。ただし、荷役船舶の大きさ、付近停泊船舶及び航行船舶の種類、大きさ、船舶の幅員状況等により、上記の距離を適宜増減することができる。



図－2.1.1 係留索配置図

図表 2-4 技術基準（岸壁延長・水深）

出典：公益社団法人日本港湾協会、港湾の施設の技術上の基準・同解説、平成30年5月（令和6年4月一部改訂）

(4) 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。

■解説

<係船柱>

わが国の港湾における、クルーズ船を想定した係船柱整備の事例を見ると、曲柱については、10万総トン級までの船には1,000kN、17万総トン級までの船には1,000～1,500kN、22万総トン級の船には1,500～2,000kNのものを整備しているケースが多く見られる。また、10万総トン級以上の船で直柱を配置する場合は2,000kNを整備しているケースが見られる。

出典：公益社団法人日本港湾協会、港湾の施設の技術上の基準・同解説、平成30年5月（令和6年4月一部改訂）

図表 2-5 わが国の港湾に入港実績がある／想定される大型クルーズ船と係船柱整備の例

対象船舶 総トン数 (GT)	整備した係船柱	
	曲柱	直柱 (使用する場合)
225,282	1,500kN, 2,000kN	2,000kN
168,666	1,000kN, 1,500kN	2,000kN
115,875	1,000kN, 1,500kN	2,000kN
100,000 以下	1,000kN	2,000kN

出典：公益社団法人日本港湾協会、港湾の施設の技術上の基準・同解説、平成30年5月（令和6年4月一部改訂）

<防舷材>

近年、クルーズ船の大型化が進んでおり、接岸による防衝設備への作用の大きさについて、適切に考慮することが求められている状況である。

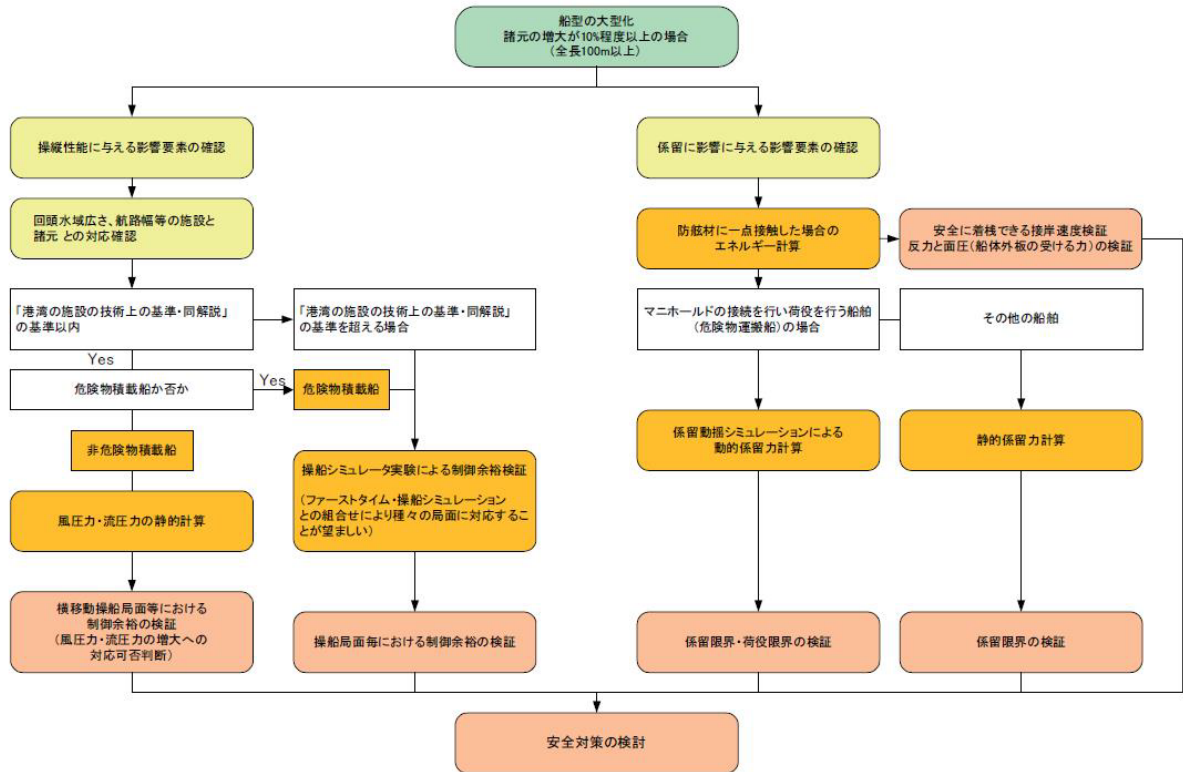
また、防舷材がクルーズ船の接岸エネルギーを吸収する前に係留施設に接触しないように、防舷材の配置、選定を適切に行うことも求められている状況にある。

なお、クルーズ船の場合、接岸による作用を算出するにあたり前提となる接岸速度及び接岸角度については、接岸速度は0.1m/s、接岸角度は0から10度を想定することが多い。

出典：公益社団法人日本港湾協会、港湾の施設の技術上の基準・同解説（平成30年5月 令和6年4月一部改訂）

【参考】安全対策評価に係る評価手順

クルーズ船の大型化に伴い、係留する船舶においては、操縦性能および係留に与える影響要素を考慮し、技術基準を超える場合には、操船シミュレータ実験による検証を行うなど、港湾管理者および船社は安全な航行および寄港に努める必要がある。



図表 2-6 安全対策評価に係る評価手順

出典：社団法人日本海難防止協会、平成 20 年度港内航行管制基準の改定に関する調査報告書、平成 21 年 3 月

3. 旅客受入施設

3.1 旅客受入施設の考え方（各パターン）

(1) 施設構成の基本方針

旅客受入施設とは、クルーズ旅客の乗船および下船する際に利用する様々な機能を備えた施設のことを指す。

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、原則として、乗客の動線と乗員の作業動線の輻輳を避けるため、乗員と乗客の動線は分けて設定する。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。

また、寄港可能クルーズ船の船型、旅客受入施設に求められる機能、船舶寄港時以外の施設活用（ショッピング機能等）等により、旅客受入施設として必要な面積・階数等が決められる。

■解説

旅客受入施設の規模は、旅客受入施設としての確保可能面積、寄港可能なクルーズ船の船型及び求められる機能等により、面積及び階数等が決められる。

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、機能配置に留意していく。

また、施設内の空調設備※1、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。

加えて、近年、乗下船日における寄港時間の短縮が進む中、下船と乗船の手続きが同時に行われるケースが増加している。このような状況において、下船手続き※2（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、両者を別フロアまたは別棟で同時並行して実施可能な構造とすることが望ましい。

※1：旅客受入施設における空調設備は、利用者の出入りが頻繁で、混雑する時間帯と閑散時間帯の変動が大きいことから、通常の建物よりも高い整備水準が求められる

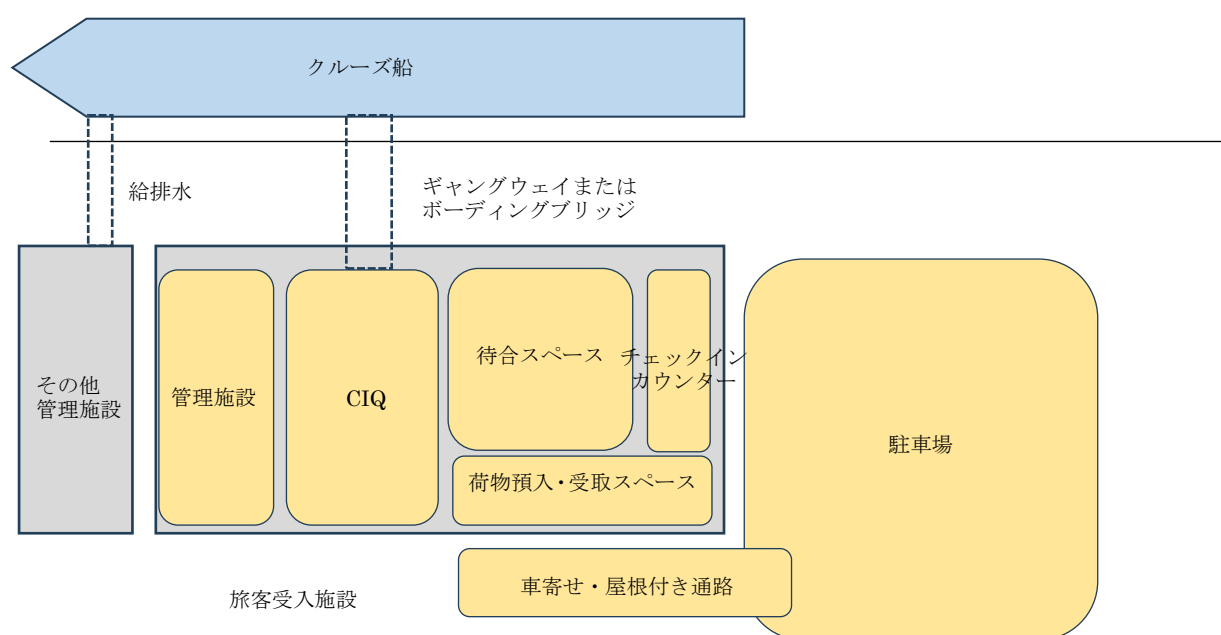
※2：下船と乗船の手続きは、1.5 クルーズ旅客の手続きフロー【発着港、ファーストポート：下船時のフロー】、【発着港、ラストポート：乗船時のフロー】の「旅客の動き」より手続き部分を抜粋

（旅客受入施設あり：パターン１、パターン３）

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。

（旅客受入施設なし：パターン２、パターン４）

なお、旅客受入施設のない港では、仮設テント、仮設コンテナ、仮設トイレ等を随時設置して要求機能に対応していく必要がある。



図表 3-1 旅客受入施設の概況

■参考事例等

- ・ 東アジア地域に配船・寄港しているクルーズ船の主要船型は、2 万 GT 級～22 万 GT 級、乗客は約 850 人～約 5,500 人、乗組員は約 350 人～約 2,360 人となっている。
- ・ 海外の旅客受入施設によると、乗客 1 人あたりの面積は、約 1.02 m²/人（シドニー港 WBCT）～約 4.34 m²/人（ベニス港 Isonzo1-2）となっている。
- ・ 近年、整備された国内の旅客受入施設の事例によると、乗客 1 人あたり面積は、約 0.52 m²（広島宇品地区）～約 7.2 m²/人（横浜港大さん橋）となっている。（図表 3-4 参照）

図表 3-2 日本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

図表 3-3 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

図表 3-4 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※1 約 2,000 人	12 万 GT 級※2 3,286 人	22 万 GT 級 約 5,500 人	約 7.7 万 GT 級※3 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※2	15 万 GT 級 2 隻 22 万 GT 級 2 隻	約 7.7 万 GT 級 2 隻※3
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 m ²	8,681 m ²	4,142 m ²	21,000 m ²	4,500 m ²
乗客 1 人 あたり面積	約 2.87 m ² /人	約 4.34 m ² /人	約 1.26 m ² /人	約 1.17 m ² /人	約 1.02 m ² /人

※1：9.6 万 GT 以上の総料金で巡航ライナーを禁止する法律施行のため

※2：近年寄港した最大のクルーズ船定員 3,286 名の AIDA PRIMA より

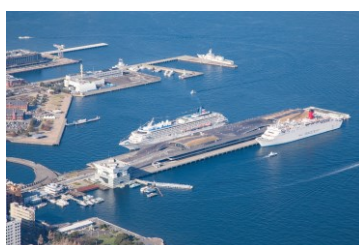
※3：これまでに入港した最大船舶は Pacific Explorer（P&O：定員 2,200 人）

図表 3-5 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(面積 / 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 m ² (3.4 m ² /乗客 1 人)
横浜港大さん橋 国際客船ターミナル (2002 年開業)	クアンタム・オブ・ザ・シーズ 4,180 人	3F	約 30,000 m ² (7.2 m 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 ※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 m ² (1.2 m 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 m ² (1.9 m 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
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 m ² (0.62 m ² /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 m ² (0.52 m ² /乗客 1 人)



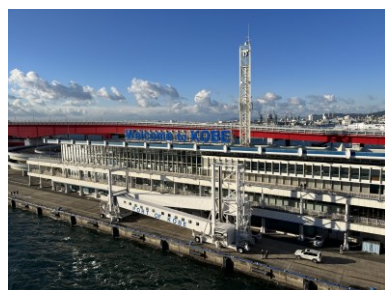
東京国際クルーズターミナル
出典：東京国際クルーズターミナル HP



横浜港大さん橋国際客船ターミナル
出典：横浜観光情報



横浜港新港ふ頭客船ターミナル
出典：横浜港新港ふ頭客船ターミナル HP



神戸ポートターミナル
出典：神戸公式観光サイト



大阪天保山客船ターミナル
出典：大阪市 HP



広島宇品地区クルーズターミナル
出典：広島県 HP

3.2 チェックインカウンター・スペース（パターン1、パターン2）

乗船するクルーズ旅客のためのチェックインカウンター・スペースを設ける必要がある。

■解説

船社または旅行代理店（クルーズ販売会社）の旅客が、チェックインに必要な書類を船社等へ提出し、到着時のチェックを行うためのカウンターまたはスペースを確保する必要がある。

なお、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。

■参考事例等

- ・ 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に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。

3.3 待合スペース（各パターン）

(1) 概要

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、待合スペースの設置をする必要がある。

■解説

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。

また、乗船時にはチェックイン前後にそれぞれ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：パターン１、パターン３）

クルーズ旅客数は寄港するクルーズ船により異なる。そのため、クルーズ船発着場所として求められる旅客受入施設は、寄港可能なクルーズ船のクルーズ旅客数を参考に、旅客受入施設の待合スペースの面積等を設定する必要がある。

（旅客受入施設なし：パターン２、パターン４）

また、旅客受入施設のない岸壁で待合スペースの確保が求められた際には、寄港するクルーズ船の旅客数を参考に、必要となる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。

【待合スペースの構成の例】

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

■参考事例等

（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、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：面積約 700 m²
（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：面積約 300～500 m²
（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 m²
（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



図表 3-6 ハンブルグ港の待合スペース

(2) 椅子・机（パターン共通）

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。

■解説

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。ただし、椅子の設置については旅客の動線や船舶寄港時以外の多目的なフロアの利用を妨げないよう、常設とするか、クルーズ船寄港時に設置するか（常時は収納する）を検討する必要がある。乗船手続き等に必要な書類の記入等もあるため、机をいくつか設置することも必要となる。

寄港港においても、同様に椅子の設置が求められる。



図表 3-7 舞鶴港の待合ロビーの移動可能な椅子（左）

金沢港の待合ロビー（椅子非設置時）（右）

出典：（右）金沢港クルーズターミナル HP



図表 3-8 待合スペースにおける備品椅子の例

出典：金沢港クルーズターミナル HP

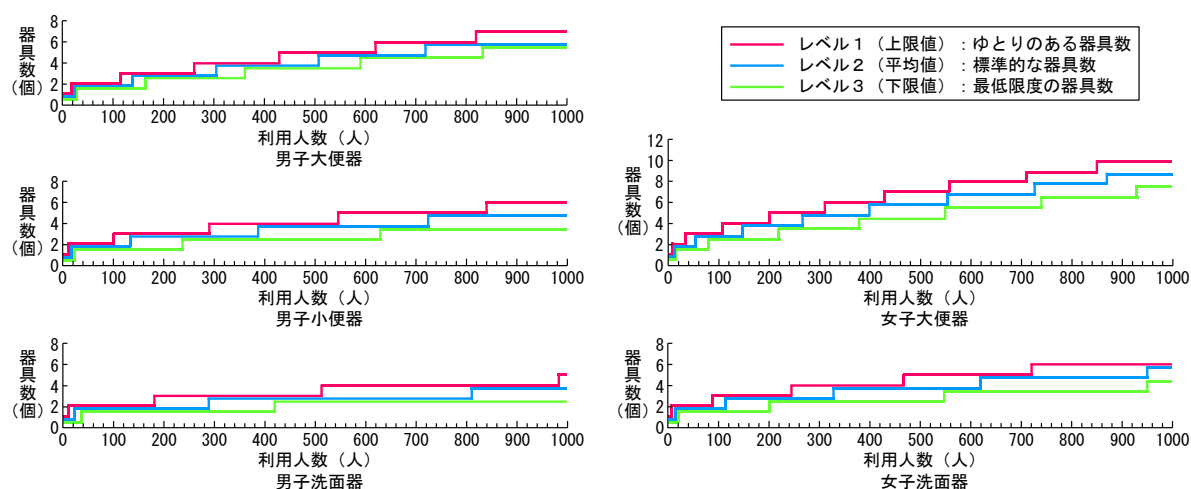
(3) トイレ（各パターン）

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、待合スペース等で一定の時間を過ごすことになる。その為、旅客が休憩、通過するスペースにトイレなどを設置することが求められる。

また、数百人から数千人の旅客に対応する設備の設置が望ましい。

■解説

便器等の設置個数は、例えば、空気調和・衛生工学会規格 SHASE-S206-2019 給排水衛生設備基準・同解説等が参考になる。同規格では、個数基準はその施設の用途によって個数基準が異なるが、旅客受入施設においては、劇場や学校等の時間集中利用でなく、事務所、百貨店、病院等の時間分散利用に当てはまるため、その基準を表したものを下記に図表として記載した。なお、下記のグラフの横軸（X 軸）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。



図表 3-9 便器等の設置個数

資料：空気調和・衛生工学会、SHASE-S 206-2019 給排水衛生設備基準・同解説より作成

あわせて、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：パターン１、パターン３）

旅客受入施設においては、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：パターン２、パターン４）

仮設の場合の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。

3.4 CIQ 関連スペース（外航クルーズのみ）

(1) CIQ 関連スペースの範囲（パターン共通）

本ガイドラインでは、CIQ 関連スペースとして、以下を対象とする。

- ・クルーズ旅客に対する「税関」、「出入国管理」、「検疫」及び「保安検査」を行うスペース

(2) CIQ とは（CIQ の役割）（パターン共通）

CIQ とは、税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)の頭文字をとった略語で、国境を超える交通や物流において必須となる 3 つの手続きを指す。

■解説

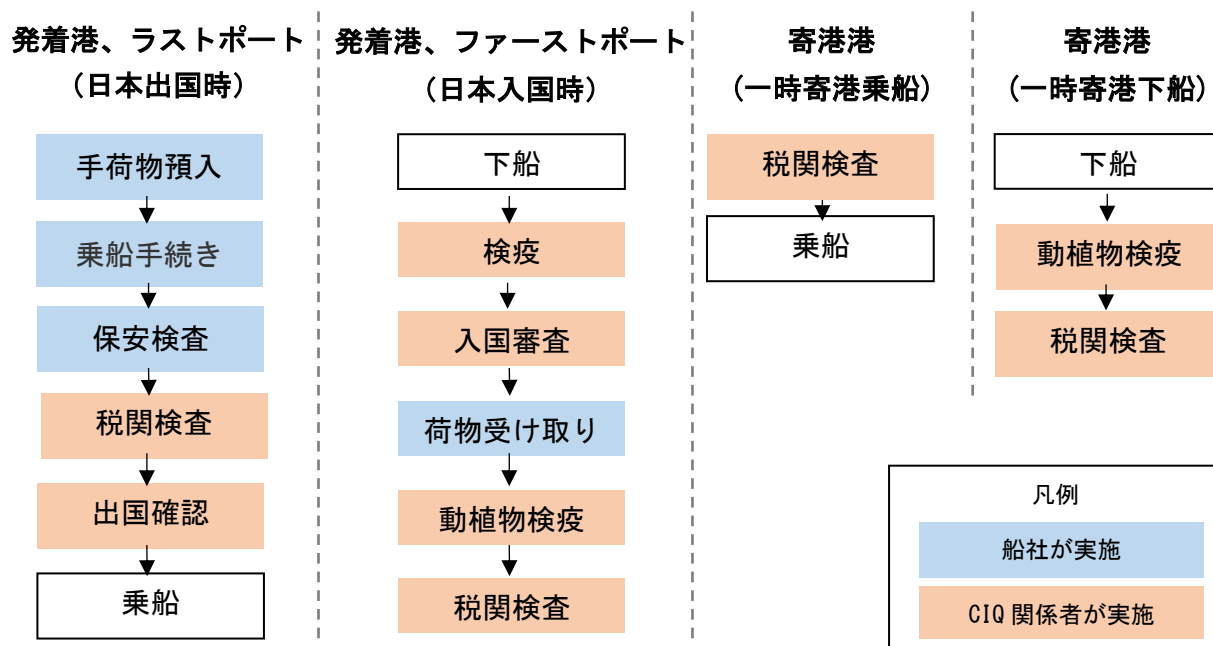
税関は財務省、出入国管理は法務省、人に対する検疫は厚生労働省、動植物に対する検疫は農林水産省が所管している。

1) 税関：Custom（パターン共通）

貨物の輸出入に関する税金の徴収、通関手続、監視等を行う。

■税関の役割

税関では、適正かつ公平な関税等の徴収、安全・安心な社会の実現、貿易の円滑化を大きな目標に掲げ、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。



図表 3-10 旅客の動き

※1.5 クルーズ旅客の手続きフローより手続き部分より抜粋して作成

2) 出入国管理：Immigration（発着港／ファースト・ラストポート）

日本への入国・在留を希望する外国人に対し上陸許可の是非に関する審査等を行う。

■出入国管理の役割

出入国管理では、国民の生命と安全を守るため、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。

出入国在留管理庁は、これらの者を確実に発見するため、厳格な入国審査や警戒・監視活動を行う。

●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、入国審査官が確認を行っている。

■参考資料（特例上陸許可）

外国人は、旅券及び査証を有していることに加えて、在留資格に関する上陸のための条件に適合し、在留資格を決定されて我が国に上陸することが原則である。しかし、クルーズ船は、一度に多数の乗客が乗降する一方、寄港地における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、特例上陸許可により、入国審査手続きの迅速化を図っている。特例上陸の許可は、外国人乗員や外国人乗客等に対し、一定の条件を満たす場合に、簡易な手続により一時的な上陸を認めるものである。

●船舶観光上陸許可

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。

■参考資料（円滑な手続き）

●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、入国審査官が審査端末とともに海外から乗船して航行中に入国審査の大部分を行うことで、到着港で円滑に入国できるようにする仕組み。

3) 検疫：Quarantine（着港／ファーストポート）

海外から感染症が侵入することを防ぐため、帰国者・入国者に対する健康確認等を行う。

■検疫の役割

検疫では、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、海港や空港で健康確認や検査等の必要な措置を行う。（本ガイドラインでは、人に対する検疫を「検疫」という。）

■参考資料

●船舶の検疫

検疫の対象となる感染症は検疫感染症として法令で定められ、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の衛生状態や病人の有無等を示した明告書により、検疫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、旅客等については、サーモグラフィーを用いた体温の確認や健康状態に関する質問により感染の有無を確認する。発熱等の有症者については、検疫官による問診、診察を行い、必要に応じて検査を実施し、重篤な感染症の疑いのある患者を確認した場合には、患者を隔離するために感染症指定医療機関等へ搬送するとともに、必要に応じて、感染したおそれのある者の停留や船内の消毒等の措置を行う。

なお、船舶の検疫方式には、港内の検疫区域等に停泊させ検疫官が船舶に乗り込んで行う臨船検疫、岸壁に着岸させて行う着岸検疫、さらに入港前に船舶からの所定事項の通報を審査して行う無線検疫がある。

4) 動植物検疫 : Plant and Animal Quarantine (パターン共通)

輸出入される動植物に対し、検疫や隔離や防疫措置を行う。

■動植物検疫の役割

動植物検疫では、植物の病虫害や家畜の伝染病の侵入・まん延を防止するため、輸入される動植物※に対して、病虫害や伝染病の有無を確認する検査を行い、必要に応じて検疫措置を行う。また、輸出される動植物に対して、輸入国の検疫要件に全て適合しているかについての検査を行う。（本ガイドラインでは、動植物に対する検疫を「動植物検疫」という。）

※対象は、植物（青果物、穀類、切花、種苗類など）や生きた家畜、犬猫、動物製品（肉、乳製品など）

(3) CIQ 関連スペースに求められるスペース・設備

1) 共通事項（パターン共通）

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。

なお、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、税関・動植物検疫を除き船内審査（検査）が原則であるが、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する場合もある。

■解説

CIQ 関連スペースは、クルーズ旅客に対して税関、出入国管理及び検疫、保安検査を行うスペースとして、効率的に各種審査を行えるような規模や設備（例：動線の分離、事務室の確保、十分な電源等）の設置が求められる。

また、ブースとは、職員が職務を実施するための次のようなスペースを指す。

- ・ C（税関）ブース
- ・ I（出入国管理）ブース
- ・ Q（検疫）ブース
- ・ 保安検査ブース

<設計・配置>

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。※

※発着港の場合、一日の間に乗下船の旅客を処理し、スペースを分けて乗・下船を捌くことができない場合もある。その場合、乗・下船に対応するためのレイアウト変更作業が発生する。その場合、あらかじめ動線の設置、空間の運用と変更時の人員確保が重要である。

<動線設計>

動線は、すべて一方通行となるように機能配置する必要がある。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設定・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。

また、旅客のスーツケースやカートでの移動の妨げとならないように、電気配線や通信配線、床下又は空中配線として、バリアフリー化することが望ましい。

さらに、乗客の動線と乗員の作業動線の輻輳を避けるため、輻輳乗客と乗員の動線の分離が必要である。

<SOLAS 対応：国際港湾施設>

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。

<設備>

CIQ 手続を効率化するため、壁面埋め込み式等のデジタルサイネージを設置することが望ましい。

■参考事例等（旅客受入施設なし）

- ・宇野港においては、大型客船バース背後の常設のゲートによって SOLAS エリアを確保している。

<受入体制の構築>

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。

i) スペース

寄港可能なクルーズ船のクルーズ旅客数に合わせ、設置ブース及び面積等を設定する必要がある。

■解説

船型の違いによって、効率的な動線を設定するため、柱等の障害物が少ない大きな空間であることが望ましい。

あわせて、付加的な機能や対応が求められるケースを想定した適切なスペースを確保することが求められる。

特に、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。

■参考事例等（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した建築・設備・装備とし、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 スペース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（CIQ スペース）（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 m²
(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：面積約 2,000 m²
(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 2,000 m²
(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

ii) 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。

■解説

クルーズ船のサイズや発着・寄港等によって、旅客受入施設に求められる機能やスペックが異なることから、効率的な旅客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。

また、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（スポットクーラー等）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。

iii) パーテーション

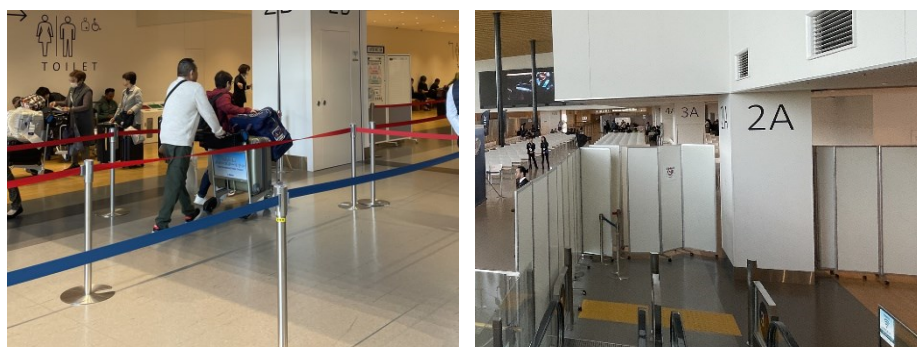
円滑で確実な CIQ 手続きを実施するために、動線確保や逆流防止を目的としてパーテーション等を設置する必要がある。

■解説

パーテーションは、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エリアを区分する高さ（H=1.8m 以上）のパーテーションを使用するとともに、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。

■参考事例等（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。



図表 3-11 東京国際クルーズターミナルにおけるベルトパーテーションによる手続き待機列の動線整理（左）

同ターミナルにおけるハイパーテーションによる乗船前後の動線整理（右）



図表 3-12 舞鶴港におけるパーテーションと移動可能テーブル（左）

金沢港における移動可能パーテーション備品（右）

出典：（右）金沢港クルーズターミナル HP

iv) 事務室等

徴税室・税関事務室・入管事務室・検疫事務室を設置することが求められる。

■解説

CIQ のいずれかの検査、審査を通過できなかった旅客等のための別室等を設置が求められる。

また、取締りの観点から、取調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体制を構築していくことが必要である。

■参考事例等（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 m²程度）設けている。

v) 仮設コンテナ・仮設テント（CIQ、観光案内、物販）等

旅客受入施設がない港湾では、CIQ、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、仮設コンテナ・仮設テントといった仮設設備の設置が求められる。

■解説

<CIQ>

旅客受入施設がない港湾での CIQ 手続きについては、天候、待機する場の環境を考慮して出入国管理及び検疫は船内において審査（検査）を実施すること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、仮設コンテナを設置することが求められる。

仮設コンテナの設置が難しい場合は、仮設テント等とする。

また、真夏や真冬で対応・審査は過酷であるため、空調設備としての大型スポットクーラーや、暖気の確保のための大型ストーブといった設備を設置することが望ましい。

<観光案内、物販等への対応>

観光案内、物販、広報を行う際には、誰でもが立ち寄れる開放的な環境が望ましいと考えられることから、仮設テントを基本とする。

また、真夏や真冬で対応・審査は過酷であるため、大型スポットクーラーや大型ストーブといった設備を設置することが望ましい。

■参考事例等（旅客受入施設なし）

- ・油津港（9.1 万トン、レブリティ・シニアムのケース）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 m²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



図表 3-13 仮設テント（那覇港第二クルーズバース）

出典：砂辺松福テント株式会社 HP

2) 税関：Custom（パターン共通）

関税の徴収や密輸出入の取り締まりに必要となる規模・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。

なお、旅客受入施設がない港湾や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 関連スペースの確保が求められる。

■必要な設備

税関検査では、次の設備等が求められる。

設備等（案）	考え方等（案）	
	発着港 ファースト・ラストポート	寄港港
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
備品	ブースごとに次の備品を設置する （■：港湾管理者が用意、□：所管 部署が用意） ■検査台 □X線検査装置 □金属検査装置	ブースごとに次の備品を設置する （■：港湾管理者が用意、□：所管 部署が用意） ■検査台 □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 源の確保が求められる 電源は 100V と 200V の両方が求め られる （ブース）※1 AC100V × 4 口／ブース AC200V × 2 口／ブース （検査場）※1 AC100V × 4 口／検査場 AC200V × 2 口／検査場 AC100V × 4 口／別室	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 電源は 100V と 200V の両方が求め られる （ブース）※1 AC100V × 4 口／ブース AC200V × 2 口／ブース （検査場）※1 AC100V × 4 口／検査場 AC200V × 2 口／検査場 AC100V × 4 口／別室
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	旅客が税関検査を待つためのスぺ ースとしてブース前方に 2.5 m ² /1 人 程度を確保する。※2	旅客が税関検査を待つためのスぺ ースとしてブース前方に 1 m ² /1 人 程度を確保する。※2
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。	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。

※1：関係者と協議・調整を行っていく

※2：発着・寄港ではケースバイケースとなる

■参考事例等

- ・神戸ポートターミナルは、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。

3) 出入国管理：Immigration（発着港／ファースト・ラストポート）

旅券（パスポート）や査証（ビザ）を確認する等の出入国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。

■必要な設備

（パターン１、パターン２）

出入国審査では、次の設備等が求められる。

なお、旅客受入施設がない場合には、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求められる。

（旅客受入施設なし：パターン２）

旅客受入施設がない港湾については、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重要である。

機器等（案）	考え方等（案）
	発着港 ファースト・ラストポート
ブース※1 （入管職員が旅券等を確認するためのスペース）	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求められる（ブースは可動式とすることがよい）
備品	ブースごとに次の備品を設置する （■：港湾管理者が用意、□：所管部署が用意） ■審査台※2 ■出入国カード記入台 □PC □MRP（パスポート読取機） □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
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 （将来、電子渡航認証制度（JESTA（仮称））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	旅客が出入国審査を待つためのスペースを確保する。 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。※3
別室	慎重審査が必要な旅客のために用意、8～10 畳程度

※1：一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。

※2：空港の審査ブースを参考に、審査者がスムーズに指紋の提供や顔画像の提供手続きが実施できるようにある程度の高さを持った位置に機器を配置することが望ましい。なお、空港においては立位の利用者用カウンターは、高さを 100cm 程度とすることが標準的な整備内容とされている（国土交通省 航空局、みんなが使いやすい空港旅客施設計画資料、平成 30 年 10 月）。

※3：審査ブース数及び確保した待機スペースに応じて、審査状況も見ながら、船社が乗客・乗員の乗下船のタイミングを調整することが求められる。

■参考諸元（旅客受入施設あり）

- ・MSC ベリッシマ（17 万トン級、乗客数 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の入国審査ブースは 8 ブース、16 レーン（審査場所）が常設されている。
（上記設備の想定対象船型：14 万トン級（乗客数 3,800 人程度））
- ・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 ブースまで可能、施設計画時の想定対象船型：13 万トン級、乗客数 3,600 人程度）※1
- ・横浜新港地区旅客ターミナル：10 ブース
（施設計画時の想定対象船型：12 万トン級、乗客数 3,500 人程度）※2
- ・天保山旅客ターミナル：審査台 41 台、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
（施設計画時の想定対象船型：16 万トン級、乗客数 4,900 人程度）※3

※1：港湾管理者ヒアリングより（寄港は 22 万トン級、乗客数 5,600 人程度を想定）

※2：新港地区客船ターミナル（仮称）等整備事業開発事業者募集要項より

※3：天保山客船ターミナル整備等 PFI 事業要求水準書より

4) 検疫：Quarantine（着港／ファーストポート）

病原体や感染症の国内侵入を防ぐため、人に対し健康確認等を行う機能を設置する。

■必要な設備

（パターン１、パターン２）

検疫では、次の設備等が求められる。

また、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：パターン２）

旅客受入施設がない場合には、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。

機器等（案）	考え方等（案）
	着港（発港は対象外） ファーストポート（ラストポートは対象外）
ブース※ （検疫職員が感染者等を確認するためのスペース）	船サイズに関わらず、下船口が1か所であれば原則1か所が必要となる。
備品	ブースごとに次の備品を設置する。 （■：港湾管理者が用意、□：所管部署が用意） ■事務作業用机（可動式で問題ない。） □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	上記機器に必要な電源の確保が求められる。 AC100V ×1口
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。 なお、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必要がある。 （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。

※動線1箇所を設置するため、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。）

5) 動植物検疫 : Plant and Animal Quarantine (パターン共通)

植物の病害虫や家畜の伝染病の国内侵入を防ぐため、動植物に対する検査を行う機能を設置する。

■必要な設備

(パターン1、パターン2、パターン3、パターン4)

動植物検疫では、次の設備等が求められる。

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。※

※乗客が対象物を持っているにも関わらず、乗客が動植物検疫を通過して、税関に直接行ってしまった場合、動植物検疫のブースに戻ることになる。税関の職員とともに戻るケースもあるが、乗客のみで税関から戻るケースもある。基本的に、税関の手前に動植物の検疫の場所を設置すれば、税関と動植物検疫の間で人のやり取りがあっても、動線の混乱は生じない。

機器等（案）	考え方等（案）
	発着港 ファースト・ラストポート 寄港港
ブース※ （検疫職員が動植物等を確認するためのスペース）	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 か所設置する必要がある。 ※一般上陸許可や船舶観光上陸許可の場合で違いはない。
備品	ブースごとに次の備品を設置する。 （■：港湾管理者が用意、□：所管部署が用意） ■検査台（スーツケースが載る 1 m 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。） □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を確保が求められる。 AC100V × 2 口
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。

※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

6) 保安検査（発港／ラストポート）

保安検査とは、船内に持ち込む手荷物などに、船内への持込みが禁止されている凶器や爆発物などの危険物がないかを確認するために行う検査である。

■解説

（パターン１、パターン２）

船内への持込が制限されていることを知らずに持ち込む事例も多く発生しており、それらを防ぐ目的もある。

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。

通常は、船内で保安検査を実施するものであるが、旅客受入施設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。実施する場合は、次の設備等が求められる。

■求められる設備等

機器等（案）	考え方等（案）
ブース	長さ 12m および幅 3m～3.6m が望ましい。
備品及び機器	検査台 X 線装置 金属探知機 缶ビン用の探知機
電源	上記機器に必要な電源が求められる AC100V ×3 口以上
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。

■参考事例等

- ・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 台、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、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。※

※これらは出発時（発着クルーズの始発）に主に使用し、寄港時は殆ど使用していない。

3.5 荷物預入および受取スペース（パターン１、パターン２）

荷物預入は出国前、受取は入国後（下船後）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するため、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。また、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を整備・活用することが望ましい。

■解説

（パターン１、パターン２）

クルーズ旅客は数百人から数千人と寄港するクルーズ船により必要となる面積は大きく異なる。

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。

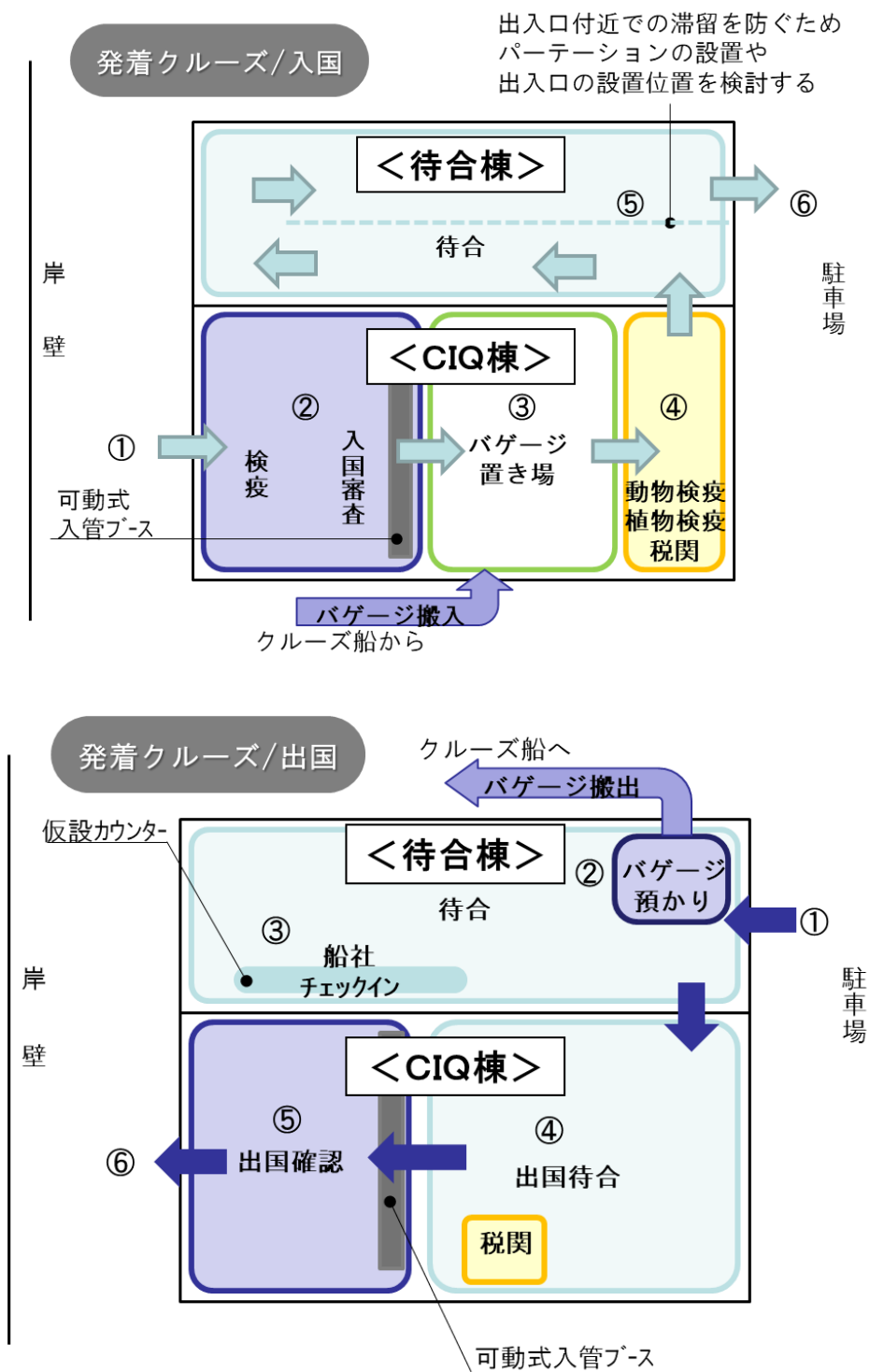
預入・受取の手順は、出国時には乗船手続きの前に預入、入国時には受取後に税関検査となるため、荷物保管所の位置については、旅客動線と連動したものとする必要がある。

■参考事例等

- ・ 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 m²であり、乗客 1 名あたりに換算すると約 0.4 m²/人であった。
- ・ 横浜新港地区旅客ターミナルは面積 100 m²、乗客 1 名あたり 0.29 m²/人。
- ・ 天保山旅客ターミナルは面積 50 m²、乗客 1 名あたり 0.10 m²/人。



図表 3-14 ハンブルグ港の手荷物受渡しスペース



図表 3-15 荷物預入および受取スペースを含む
国内港湾の旅客受入施設におけるゾーニング及び動線処理の事例（発着港）

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） （パターン共通）

旅客受入施設における管理施設スペースとして、旅客受入施設で様々な業務を行う従業員が使用する事務所及び管理室、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。

また、必要に応じて、寄港したクルーズ船へ水道水を供給する給水施設、汚水の排水施設、クルーズ船で発生した廃棄物処理としての一時貯蔵施設を整備等することが求められる。

■解説

<配置・面積>

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が必要である。

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を設定していく必要がある。

<給排水>

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していく必要がある。

同様に、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の確保についての検討が求められる。

<一時貯蔵施設>

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っていく必要がある。

■参考事例等（旅客受入施設あり）

- ・金沢港は、事務所・機械室等が約 1,000 m²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。

3.7 二次交通への接続（パターン共通）

旅客受入施設周辺の駐車機能には、バス、タクシー、一般車両等がある。

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。

■解説

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なく、オプション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を設定が必要となる。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。

また、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。

加えて、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。

なお、CIQ 手続きを要さ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が高まる配置とすることが求められる。

■参考事例等

- ・ 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。



図表 3-16 シドニー港における出入り口付近の車寄せ（左側）・駐車場（右側）

■二次交通への接続における屋根付き通路の事例



図表 3-17 金沢港の二次交通への接続用の屋根付き通路（左）
舞鶴港の二次交通への接続用の屋根付き通路（右）

4. 旅客動線円滑化のための設備・システム

4.1 乗下船円滑化の設備・システム（各パターン）

(1) 移動式ボーディングブリッジ（搭乗橋）（パターン1、パターン3）

移動式ボーディングブリッジ等が整備されている港では、クルーズ旅客はそれらを利用して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。

■解説

移動式ボーディングブリッジ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クルーズ旅客の移動が可能。
- ・発着港となる場合、物資等の積み下ろし作業やこれら関係車両の多く出入りするため、旅客動線を完全分離する事が可能。

なお、設置にあたっては以下の問題を有する。

- ・船体外板から大きく外側に張り出している船があるため、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。
- ・バリアフリー対応が求められる。（傾斜や段差がある場合は、車椅子のリフトを利用し乗降できる等。）
- ・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。

■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 本のボーディングブリッジを有する。
- ・東京国際クルーズターミナルは、ボーディングブリッジが 2 本整備されている。



図表 4-1 シドニー港のボーディングブリッジ（外観：左側、内観：右側）

■ ボーディングブリッジの事例



図表 4-2 船舶用パッセンジャーボーディングブリッジ

出典：三菱重工交通・建設エンジニアリング株式会社 HP



図表 4-3 船舶用ボーディングブリッジ 事例 1

出典：川崎重工株式会社 HP



図表 4-4 船舶用ボーディングブリッジ 事例 2

出典：ADELTE 社 HP

(2) 屋根付き通路（パターン１、パターン３）

露天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。

■解説 1

クルーズ旅客は数百人から数千人であり、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、クルーズ旅客がクルーズ船から旅客受入施設間および旅客受入施設間と交通機関（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。

なお、全国の寄港地で、クルーズ旅客向けの日差し除けや雨除けなどの整備要望が多く寄せられている。

■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）。



図表 4-5 屋根付き通路（博多港）

出典：山口産業株式会社 HP

■解説 2

クルーズ船からエプロンを歩行して **CIQ** に導く際に、蛇腹タイプなどの移動式屋根付き通路で誘導する場合がある。この場合、前頁の天候対応に加え **CIQ** 回避防止の役割を担わせているケースもある。

■移動式屋根付き通路の構造

主に下記のようなタイプがある。

A：テントタイプ	B：蛇腹タイプ	C：シェルタータイプ
テント構造のものを連続して配置し、クルーズ乗客の屋根付き通路として使用するタイプ	直線・カーブ状・90 度曲げなど柔軟な配置が可能な蛇腹構造で、クルーズ乗客の屋根付き通路として使用するタイプ 導入例：長崎港（松が枝埠頭）、那覇港（泊埠頭 8 号）、境港など	3 種類のユニットシェルターを組み合わせ、クルーズ乗客の屋根付き通路として使用するタイプ
 出典：株式会社デポレント HP	 出典：株式会社ジャバラ HP	 出典：TOMAS ENGINEERING CO., LTD. HP

(3) 案内サインとサインの多言語化（パターン共通）

外国クルーズ旅客は、多くが日本語を解さないため、案内サインのピクトグラム等を参考に乗下船を行っている。

そのため、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。

なお、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ていくことが望ましい。

■解説

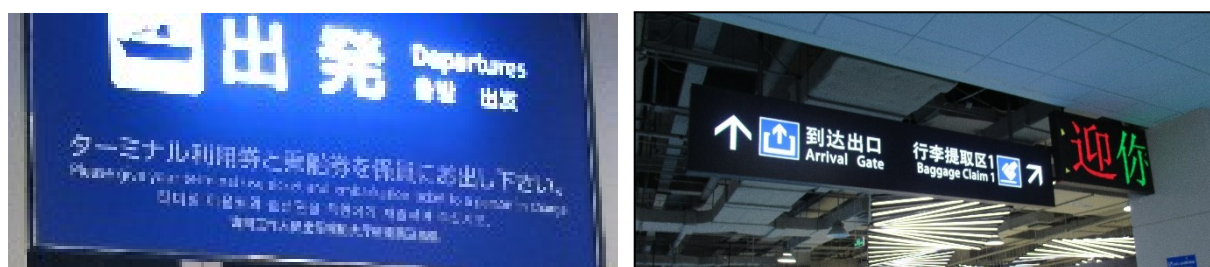
案内サインで使用する言語は、日本語・英語の2言語を基本とし、ピクトグラム等を使用して効果的に活用することが望ましい。

地域や施設の特性及び視認性などを考慮し、必要に応じて中国語・韓国語、さらにはその他の言語も含めて多言語化を実現することが望ましい。

出典：東京都産業労働局 HP（国内外旅行者のためのわかりやすい案内サイン標準化指針）

■参考事例等

- ・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、スペイン語を使用している。
- ・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している。



図表 4-6 博多港国際ターミナルの案内サイン（英・中・韓）（左）

上海港宝山の案内サイン（英・中）（右）

出典：博多港国際ターミナル HP

5. 旅客受入施設の付加機能

5.1 旅客の移動円滑化のための機能（各パターン）

(1) 預入荷物搬送機器・設備（パターン１、パターン３）

クルーズ旅客が船社など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・設備を整備することが求められる。

■解説

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要求される。

出典：電気設備学会、羽田空港ターミナル２空港手荷物搬送設備概要、平成 17 年 8 月

■参考事例等

- ・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。

5.2 旅客の移動安全性のための機能（パターン共通）

(1) バリアフリー・ユニバーサルデザインへの対応

クルーズ旅客が旅客受入施設へ到着後、安全に旅客受入施設内を移動できるような施設設計が必要となる。

そのため、動線・利便施設等の整備にあたっては、バリアフリーおよびユニバーサルデザインに配慮した設計などが必要となる。

■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。

旅客受入施設のバリアフリー化に関しては、「バリアフリー法」および自治体が定める「福祉のまちづくり条例」の遵守が求められる。特に「福祉のまちづくり条例」は自治体ごとに基準が異なるため注意が必要である。

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・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。

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。

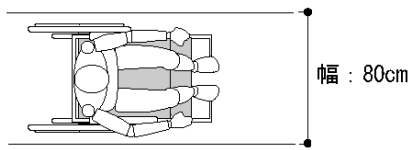
出典：国土交通省総合政策局、公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン
バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編、令和元年10月

■ガイドラインによる基準値（参考）

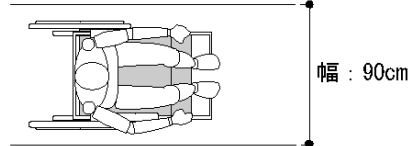
- ・動線幅については、電動車椅子の回転に必要な広さ 360 度回転できる最低寸法が 180cm であり、車椅子使用者同士のすれ違いも考慮し、有効幅 180cm とすることが標準的な整備内容とされている。
 - ・車椅子利用者が利用するトイレの整備に当たっては、200cm×200cm 程度のスペースが標準的には必要とされている。
- ※ただし、欧米規格の車椅子や電動車椅子を考慮する場合、動線幅やトイレの寸法はさらに余裕を持たせる必要がある（横幅は 1.5 倍程度を想定）。

出典：国土交通省総合政策局、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

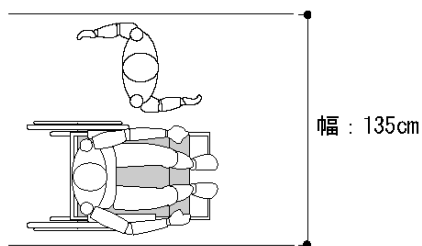
●通過に必要な最低幅



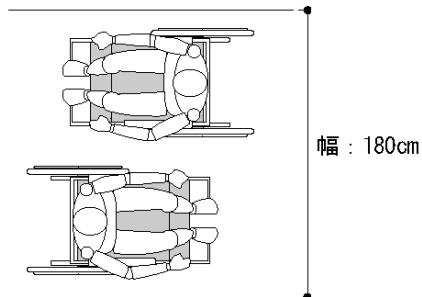
●余裕のある通過及び通行に必要な最低幅



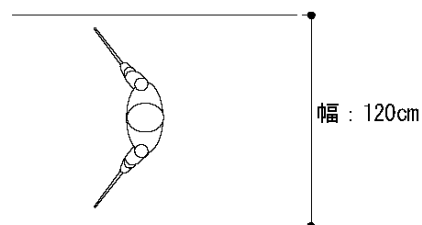
●車椅子と人のすれ違いの最低幅



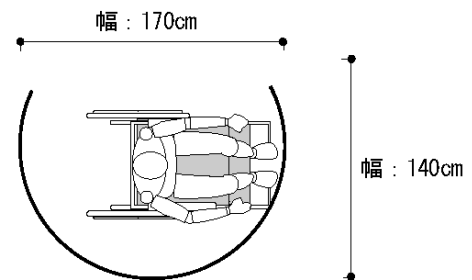
●車椅子と車椅子のすれ違いの最低幅



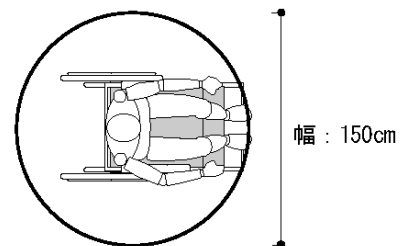
●松葉杖使用者が円滑に通行できる幅



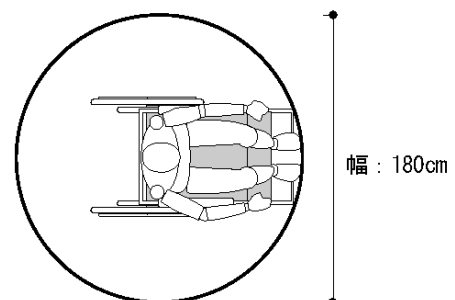
●車椅子が180度回転できる最低寸法



●車椅子が360度回転できる最低寸法



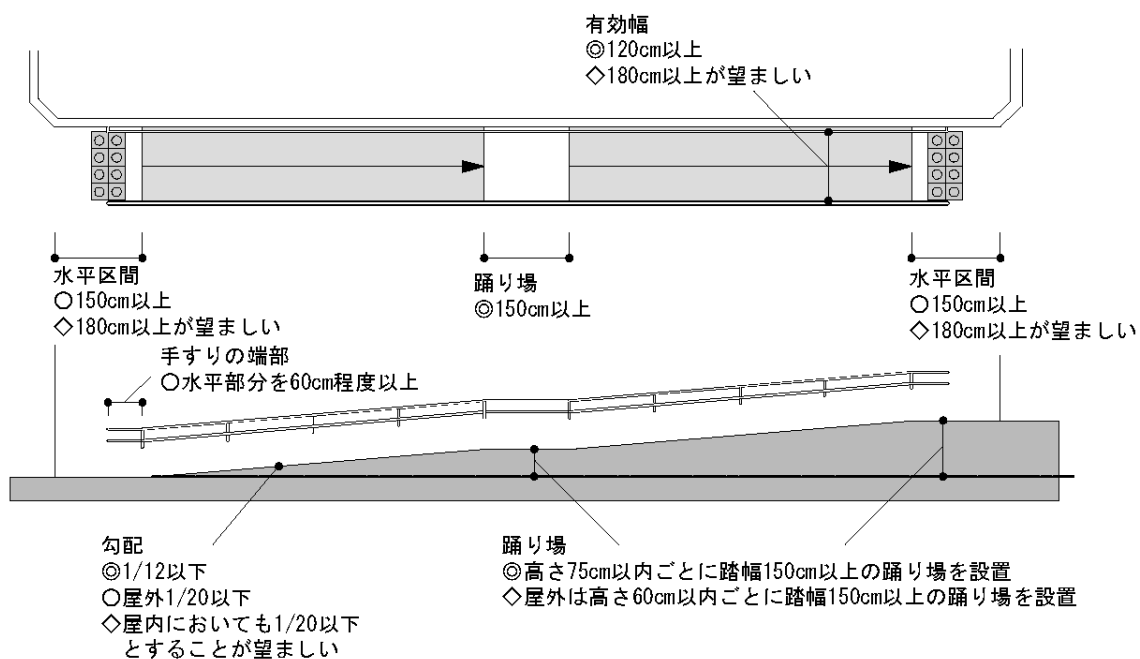
●電動車椅子が360度回転できる最低寸法



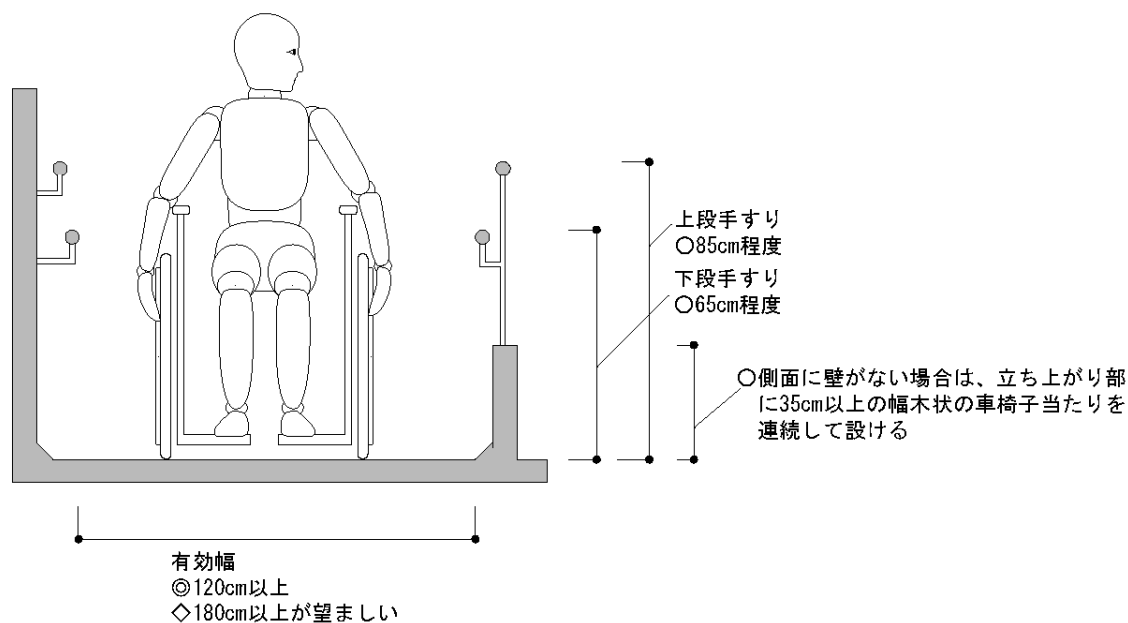
(注意) 手動及び電動車椅子の寸法：全幅 70cm、全長 120cm の場合 (JIS 規格最大寸法)

図表 5-1 バリアフリー整備ガイドラインにおける基本的寸法

出典：国土交通省総合政策局、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



注) 上図は、直棒状の2段手すりを設置した場合の例



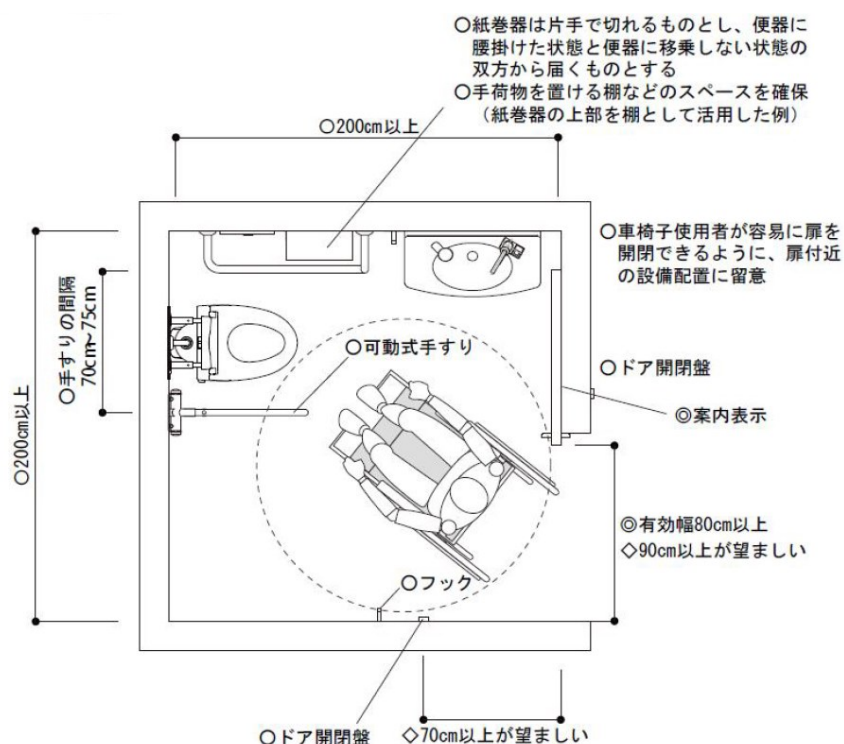
注) 上図は、直棒状の2段手すりを設置した場合の例

図表 5-2 バリアフリー整備ガイドラインにおける基本的通路（動線）

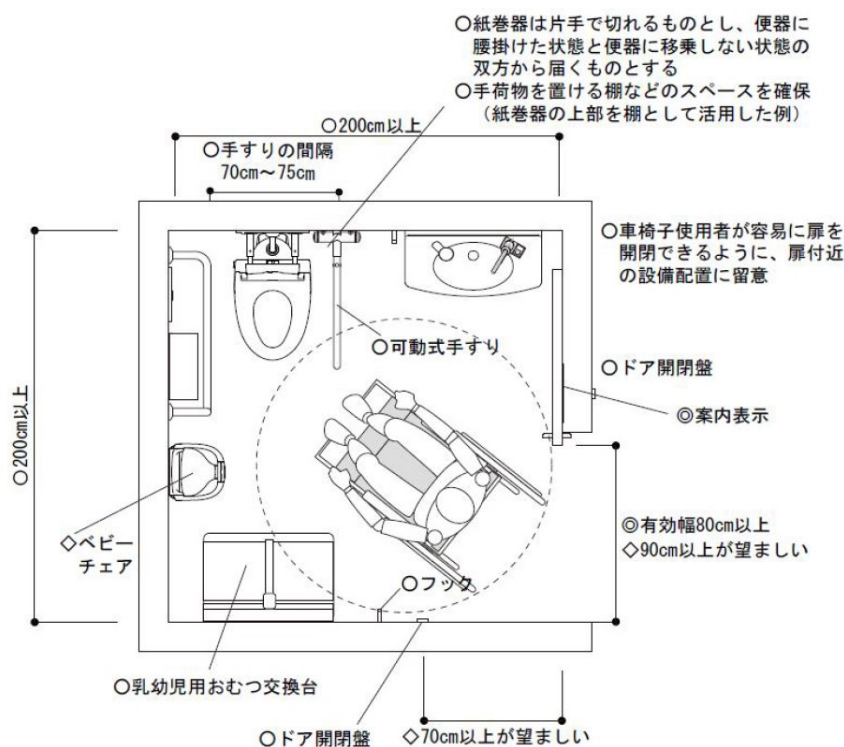
出典：国土交通省総合政策局、公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン
バリアフリー整備ガイドライン 旅客施設編、令和6年3月

※勾配の基準は踊り場までの高さにより異なるので注意が必要である

■車椅子使用者便房の例



■車椅子使用者便房（乳幼児連れ用設備を有する場合）の例



図表 5-3 バリアフリー整備ガイドラインにおける車椅子使用者用便房の例

出典：国土交通省総合政策局、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

(2) 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岸壁外）

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。

■解説

一部の旅客受入施設およびクルーズが着岸する岸壁周辺には、老朽化した倉庫、石油・ガス貯蓄タンク等の危険物取扱施設が隣接している。

クルーズ旅客の安全性を考慮すると、老朽化施設及び危険物取扱施設等は、旅客受入施設の整備等する際に、旅客受入施設・市街地からより安全な場所への移設、もしくは撤去することが望ましい。

■参考事例等

- ・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。※

※沖縄総合事務局開発建設部、石垣港本港地区離島ターミナル整備事業再評価資料、平成 23 年 11 月

(3) 防塵フェンス・植栽（旅客受入施設外）

港周辺は、海方向から強い風が吹きやすく、砂置場等の資材置場から風に乗ったゴミ・砂塵等がたまりやすい。

そこで、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・植栽等の整備することが望ましい。

■解説

一部の港湾には、旅客受入施設近傍に、物流岸壁等が隣接している場所がある。

物流岸壁等の資材置場は、風に舞いやすい砂やゴミなどが保管されており、海方向からの強い風により巻き上げられやすい。

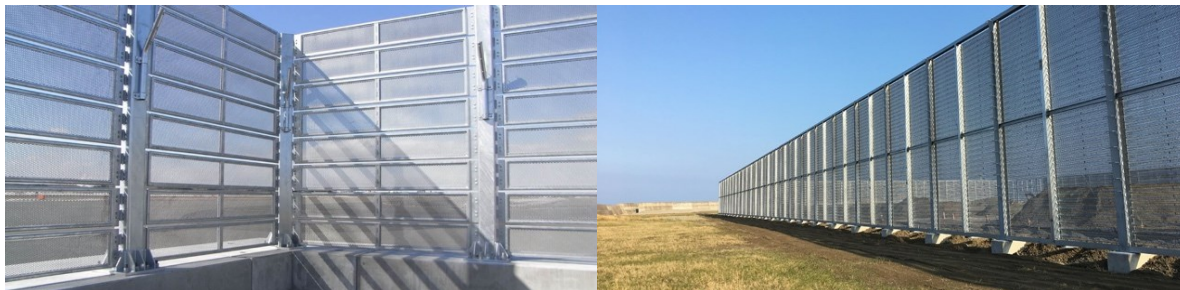
そのため、砂やゴミ等が風に巻き上げられ、クルーズ旅客の移動安全性を低下させ、旅客受入施設周辺の環境悪化を引き起こす可能性がある。

■参考事例等

- ・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。※

※八代港クルーズ拠点基本計画 熊本県等

■防塵フェンスの参考事例



図表 5-4 ブラストフェンス

出典：JFE 建材株式会社 HP



図表 5-5 防風柵・防風防雪柵

出典：朝日スチール工業株式会社 HP



図表 5-6 防風柵／防塵柵・防砂柵／防雪柵

出典：株式会社ニッケンフェンスアンドメタル HP

5.3 旅客受入施設の利便性向上（各パターン）

(1) インフォメーションデスク（パターン共通）

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ている。

■解説

クルーズの乗船・下船手続き、税関手続き、荷物の受け取り、観光情報、二次交通案内など旅客は多くの情報が必要であるため、多言語に対応できるインフォメーションデスクを設置する。難しい場合はパンフレット等を準備する。

なお、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。

また、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。

■参考事例等

（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）

- ・旅客受入施設がない油津港（9.1 万トン、セブリティ・シニアム）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。



図表 5-7 インフォメーションデスク（ハンブルグ港：左側・ベニス港：右側）



図表 5-8 福岡港中央ふ頭の案内所（日・英・中）：左側
広島港の案内所（日・英）：右側

出典：中央ふ頭クルーズセンターHP（左）、広島市観光政策部 HP（右）

(2) ATM・両替機（パターン共通）

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。

■解説

多くの外国人の来訪が見込まれ、周辺にクレジットカード等が利用できない小規模な店舗があることも想定されるためあると望ましい。

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。また、多言語対応していることが望ましい。

ATM・両替機で対応できない通貨への対応として、金融機関の出張も考慮する。

■参考事例等

（旅客受入施設なし）

- ・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ナーミナルに出して貰っていた。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たことがあった。
- ・油津港（9.1 万トン、セブリティ・シニアムのケース）において、両替所窓口 1 個(6.48 m²) を設置した。

■外貨両替機の参考事例



図表 5-9 自動外貨両替機 事例

出典：株式会社アクトプロ HP

(3) デジタルサイネージ（パターン１、パターン３）

旅客受入施設がある港湾においては、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。

■解説

（旅客受入施設あり）

デジタルサイネージの設置は、利用者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ことが望ましい。

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。

■参考事例等

（旅客受入施設あり）

- ・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。

(4) 物販ブース等（パターン共通）

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。

(5) 自動販売機（パターン共通）

コンビニなどの常設が難しい場合には設置すると望ましい。保存期間、商品の入れ替え（販売管理）を考慮していく。

(6)無線 LAN (Wi-Fi) ・キャッシュレス環境 (パターン共通)

主に海外のクルーズ旅客がクルーズ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。

また、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。

■解説

海外のクルーズ旅客にとって無線 LAN (Wi-Fi) は、個人のスマートフォン等からの観光情報の検索や地図の利用、SNS での発信等に不可欠であり、旅行中の利便性を大きく左右する重要な要素である。そのため、旅客受入施設全体において無線 LAN (Wi-Fi) の提供や、多言語対応の簡便な接続環境を整備することが望ましい。

また、クレジットカード等によるキャッシュレス決済手段についての問題も多く出されている。

旅客受入施設の利便性の向上には、無線 LAN (Wi-Fi) 及びキャッシュレスに対応できる環境の整備が必要と考えられる。

■参考事例等

- ・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を導入している。



図表 5-10 宇野港大型客船専用バースに設置されたフリーWi-Fi

(7) クルーズ船非停泊時の旅客受入施設活用（パターン１、パターン３）

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いる。

そのため、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。

■参考事例等

（旅客受入施設あり）

- ・ 東京国際クルーズターミナル：3,000 m²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。
- ・ 横浜港大栈橋：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

6.1 廃棄物処理（廃棄物・汚水）（パターン共通）

(1) 船内廃棄物等の適切な処理・処分に関する関係法令の整理

クルーズ船から排出される船内廃棄物及び生活雑排水の適切な処理・処分に関する関係法令（MARPOL 条約、CLIA 規定、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律）等を整理した。

■関係法令等

・国際条約

「MARPOL73/78 条約」 The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships

・法律

「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」（昭和四十五年十二月二十五日法律第百三十六号）

最終改正 平成二六年六月一八日法律第七三号

・施行令

「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行令」（昭和四十六年六月二十二日政令第二百一号）

・施行規則

「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律施行規則」（昭和四十六年六月二十三日運輸省令第三十八号）

・省令

「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律の規定に基づく船舶の設備等に関する技術上の基準等に関する省令」

（昭和五十八年八月二十四日運輸省令第三十八号）

・協会団体の方針

「Waste Management」 Cruise Lines International Association

汚水

生活雑排水

廃棄物

それぞれの定義および排出規制等を規定

(2) 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。

■解説

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。

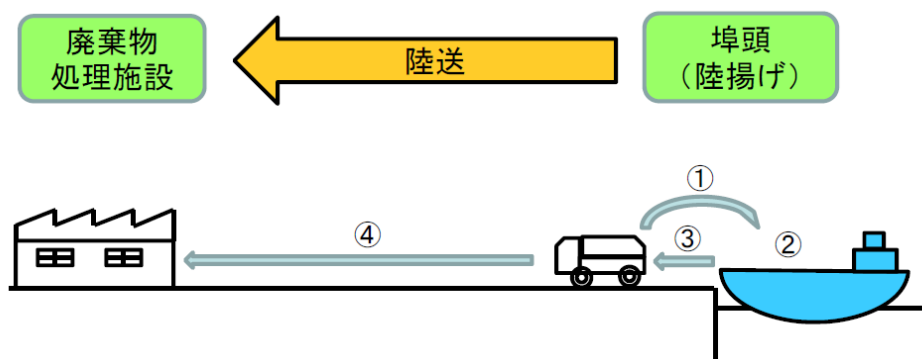
また、廃棄物の中に動植物が含まれる場合、当該廃棄物は動植物検疫の対象となることから、植物防疫所及び動物検疫所に対し、廃棄物の処理について事前に届け出る必要がある。

＜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（ソーラス区域）への立入許可

■参考事例等

- ・船内廃棄物の処理は、事業者が廃棄物処理業者に処理の委託を行う。その際の輸送方法として廃棄物処理施設までの陸送（ピストン輸送）が主となる。



図表 6-1 廃棄物処理施設までの廃棄物の陸送（ピストン輸送）

出典：国土交通省港湾局、港湾における船内廃棄物の受入に関するガイドライン（案）Ver.1.1、平成24年12月

(3) 汚水処理

クルーズ船から排出された汚水については、下水道に放流する方法と、公共水域へ放流する場合がある。

■解説

下水道に放流が必要な場合は、以下の点に注意等を行う必要がある。

- ・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望ましい。
- ・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望ましい。

排水を公共用水域に放流する場合、以下の点に注意等を行う必要がある。

- ・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各地方公共団体の環境部局および港湾管理者へ確認する等、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。

<クルーズ船内の浄化装置等のみの利用>

- ・生活雑排水等が公共用水域への放流の基準をクリアしている場合、生活雑排水等のみ公共用水域へ放流することが考えられる。
- ・基準を満たさないし尿等の汚水については、下水道接続の他、汚水タンクローリー等で陸揚げする場合があります、その際には廃棄物処理事業者への委託等を行う必要がある。

<ふ頭内への浄化槽の設置>

- ・ふ頭に浄化槽を設置し、港湾区域内に排水することが考えられる。船内からの排水をすべて浄化槽で浄化し、基準をクリアさせることで公共用水域へ放流する。
- ・浄化槽の設置については、浄化槽法の規定を遵守する必要がある。

なお、ホテルシップを想定する場合、接岸中の排水については業界側での自主規制により国際的なイメージ戦略の一環として公共用水域に排水を放流せずに、内陸の下水処理施設へ排水することが求められており、留意が必要である。

6.2 その他

(1) 省エネ（パターン１、パターン３）

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ようになる。

■解説

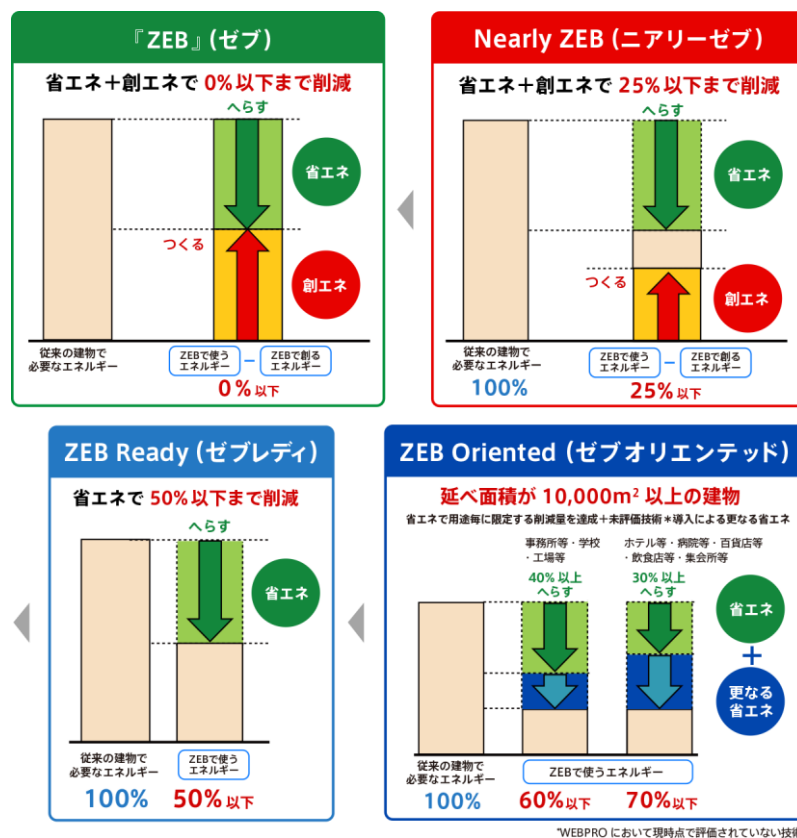
省エネ基準とは、建築物が備えるべき省エネ性能の確保のために必要な建築物の構造および設備に関する基準であり、一次エネルギー消費量基準と外皮基準からなる。

旅客受入施設等の非住宅では、設計一次エネルギー消費量が基準一次エネルギー消費量を上回らない構造および設備とする必要がある。

外皮基準は建物外皮の表面積あたりの熱の損失量を基準値以下とすることであり、2024 年建築物省エネ法では非住宅は適用外であるが、今後は考慮することが望ましい。

また、ZEB（Zero Energy Building）の推進も特に公共建築においては今後求められることが予想される。

2024 年段階で ZEB は 4 通りの定義がなされており、今後ますます高レベルの ZEB 化が求められることが予想されるため、設計・建設段階においてその配慮が必要となる。



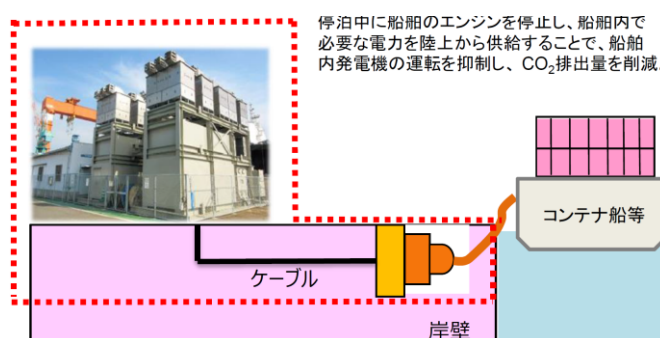
図表 6-2 環境省 ZEB ポータル

(2) 陸上給電施設（パターン共通）

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、インシヤ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。

■解説

通常、岸壁に停泊中のクルーズ船は、補助エンジンを稼働させてCO₂を排出しながら船内のサービスに必要な電力を確保している。これに対し、陸上から電力を供給して船舶の電力需要を賄う方法が陸上電力供給である。この方法は、陸上側の電源設備と船舶を繋ぐ接続部や、接続部と受変電設備を繋ぐケーブルなどで構成された陸上電力供給設備を通じて行われる。日本で導入する場合は、ランニングコストも考慮する必要がある。



図表 6-3 陸上電力供給のイメージ

出典：国土交通省関東地方整備局、横浜港・川崎港カーボンニュートラルポート（CNP）形成推進会議、令和3年9月

Ports with at least one cruise berth with Onshore Power Supply (OPS)



図表 6-4 世界の港湾における陸上給電施設の設置および計画状況

出典：CLIA, Cruise Is Sailing To A Better Future (https://cruising.org/-/media/CLIA-Media/StratCom/EnvironmentalSustainability/Onshore-Power-Supply-Cruise-Map_1-Oct-2024)

7. 海上二次交通への接続

7.1 小型船による海上二次輸送（パターン共通）

小型船による海上での二次輸送は、港湾からバス等で観光地へ行く経路で交通渋滞等が発生している地域にとっては、オーバーツーリズムを回避するためには有効な手段の一つと考えられる。また、いわゆる「インスタ映え」などと言われる SNS 時代において、移動をしながら海上から観光地を見るという新たな視点の提示こそが、新たなレジャーやアクティビティになるという側面からも、小型船を使った海上二次輸送にはポテンシャルがある。

■解説

小型船による二次輸送は、「待合（旅客受入施設内部）」「移動（旅客受入施設～栈橋）」「乗船（栈橋）」という3つの段階で考慮すべき事項がある。

まず、待合（旅客受入施設内部）では、小型船の発着時刻や運航状況といった情報の提供に加え、快適に待つことができる空間づくりや機能の配置していく。

次に、移動（旅客受入施設～栈橋）には、通常バス乗り場等への経路とは異なるために、動線が混乱しないような看板やサイン等の設置に加え、バリアフリーやユニバーサルデザインの観点から出来るだけ歩行距離が短くなり、かつ、貨物車両等との交差がない経路の設定と、段差等が無い対策を施していく。

最後に小型船へ乗りこむ栈橋においては、小型船の定員数を収容できる乗降スペースの確保や転落防止等の安全対策を行っていく。

なお、7.2 以降に記載の必要な施設・設備については、本ガイドライン策定検討会のメンバーに加え、クルーズ旅客の視点を反映するためにランドオペレーターや旅行会社の同行による現地実証（令和6年度実施）を通じて得られた意見をフィードバックしたものである。

■参考事例



図表 7-1 鹿児島港における大隅半島チャーター船ツアーの事例

出典：南日本新聞 373news.com（令和5年5月15日付記事）

■現地実証

(1)実施の詳細

小型船による二次輸送において、「待合（旅客受入施設内部）」「移動（旅客受入施設～栈橋）」「乗船（栈橋～小型船）」という3つの段階にわけて、必要な施設・設備を検証するため、令和6年度に3回の実証を行った。以下、実施の内容をまとめる。

図表 7-2 現地実証の実施の詳細

	第1回現地実証	第2回現地実証	第3回現地実証
開催日	2024年7月9日	2024年10月17日	2024年10月21日
想定寄港地	舞鶴港	宇野港	広島宇品港
旅客受入施設の有無	あり	なし	あり
二次交通の乗り場	舞鶴西港栈橋	宇野港栈橋	広島宇品港栈橋
乗り場までの距離	徒歩10分	徒歩5分	シャトルバス15分

(2)現地実証の結果

各現地実証の考察から、以下の課題、留意点が挙げられた。

●舞鶴港

(待合)

- ・クルーズ船内で小型船用のチケットを購入していない旅客に対応するため、販売ブースの設置が考えられる。
- ・CIQゲートを通過後の待合空間において、FIT旅客や各ツアー参加者との動線が分離されておらず、再集合への混乱が生じる可能性がある。集合場所を明示するとともに、各動線を物理的に分離する必要がある。
- ・小型船の出発時間や乗船場所等に関する情報が分かりにくい。

(移動)

- ・小型船乗り場への動線と他の交通手段への動線が混在しており、分離が求められる。
- ・移動経路は、高齢者、車椅子利用者等を含む様々な旅客に配慮し、通路の整備および維持管理が必要である。段差や道路との交差を極力回避し、利用者数に対応可能な幅員を確保する必要がある。
- ・屋外の移動距離が長い場合には、日陰の確保や雨風を防ぐため、状況に応じて通路に屋根を設置ことが考えられる。

(乗船)

- ・栈橋は面積が限られておりフェンス等の設置がない場合、旅客が転落する危険性がある。
- ・乗下船の際、バリアフリーへの対応が課題となる。



(待合)



(移動)



(乗船)

●宇野港

(待合)

- ・ 寄港港で旅客受入施設のない場合、別途トイレの設置が必須である。また、天候等状況に応じて、日除け・雨避けや休憩施設となる仮設テントを設置することが望ましい。
- ・ 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、景観に配慮したベンチ、装飾、植栽等を配置することが考えられる。
- ・ 岸壁から乗下船する場合、夜間の安全確保のために適切な照明設置が課題となる。
- ・ 自動販売機、臨時の物販施設、観光案内所等の設置が考えられる。

(移動)

- ・ 小型船乗り場までの距離が近い場合、旅客に自由に移動することは問題ないが、出発時間や乗船場所について、分かりやすい情報案内を提供する必要がある。
- ・ 移動経路は、高齢者や車椅子利用者等を含む様々な旅客に配慮し、通路の整備及び維持管理を行う必要がある。段差や道路との交差を極力回避し、利用客数に対応可能な幅員を確保することが求められる。

(乗船)

- ・ 乗下船の際、バリアフリーへの対応が課題となる。



(待合)



(移動)



(乗船)

●広島港（宇品地区）

(待合)

- ・ ツアーに参加する旅客を一旦集合させて、小型船乗り場までバスで移動する場合、バスが岸壁に近いところに停車し、乗車できることが望ましい。
- ・ 海上二次交通のツアーに関する集合場所や出発時間等について、分かりやすい看板、案内板、音声案内等による情報提供の充実が考えられる。
- ・ 必要に応じて、コーンなどを使用して各動線を物理的に分離することが考えられる。

(移動)

- ・ 岸壁からバスの乗り場までの通路は、高齢者、車椅子利用者等を含む様々な旅客が安全に通行できるよう、路面の整備及び維持管理が必要である。
- ・ バスの降車場所では、車両等との動線の交錯があり、安全上の課題が懸念される。また、小型船乗り場の位置について、分かりやすい案内の設置が必要である。

(乗船)

- ・ 乗下船の際、バリアフリーへの対応が課題となる。



(待合)



(移動)



(乗船)

7.2 待合（旅客受入施設内部）（パターン1、パターン3）

旅客受入施設内部に小型船の待合スペースを設ける際には、既存の待合スペースとの調整を図りスペースの設定を行うとともに、小型船の出発時刻や乗船場所などの情報提供方法の検討が求められる。

また、他の旅客や FIT 旅客とツアーとの動線を分離など、クルーズ船着岸時に混乱が生じないような対策の検討が望ましい。

■解説

(1) 小型船のチケット販売

●チケットの事前予約

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。

●当日申込者用チケット販売ブース

小型船を利用したツアーに当日参加する場合は、乗船用のチケットを購入するための販売ブースの設置が求められる。（船内で購入しない旅客向け）

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物理的な動線分離が求められる。

(2) 出発までの待機

●一時待機場所

二次交通に用いる小型船がチャーター（貸し切り）で運航される場合や、一定の時間間隔で運航される定期便の場合に対しては、乗船まで一時的な待機スペースの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、小型船で目的地へ向かう旅客数や小型船の定員数を踏まえて適切に設定していくことが望ましい。

(3) 出発時間・集合場所等の案内

●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。

これは、乗船前の集合場所等を明確にし、他ツアー等の参加者との混在を防ぐことも目的の一つとして挙げられる。

7.3 移動（旅客受入施設～小型船乗り場）（パターン共通）

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。また、旅客には高齢者や車いすなどの利用も想定されることから、段差や道路との交差などが極力生じない経路や、荷役や物流等の車両の通行と交差しない経路等を設定することが求められる。

■解説

(1) 待機場所から小型船乗り場への移動

●小型船乗り場への通路

小型船乗り場はクルーズ船岸壁または旅客受入施設と離れており、専用通路がない場合がある。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動線を確保することが求められる。

また、高齢者、車椅子等を含む様々な旅客（個人、団体、グループ）や旅客の数に配慮した、通路の整備（必要幅の確保、舗装の充実）及び維持管理を行っていく。滑りにくく、段差、不陸、傾斜などの障害がない通路を確保することが求められる。

●照明器具

保安の観点から屋外の状況に合わせ、照明器具の設置が求められる。

●小型船乗り場までの案内

小型船乗り場までの案内・誘導サインの設置が求められる。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岸壁沿いである場合、海側に転落防止柵の設置が求められる。また、歩者分離、車両の進入防止措置が求められる。

繁忙期等には必要に応じて誘導員や警備員の配置についても検討が必要である。

●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。また、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も考えられる。

■参考事例



図表 7-3 旅客受入施設～桟橋までの移動路

旅客受入施設直近における小型船動線（写真左側）のバス動線（右側）との境界部分（左）
桟橋付近の歩行者動線：歩車分離のためのポールが設置されている（右）

7.4 乗船（小型船乗り場）（パターン共通）

小型船乗り場は、小型船乗り場の広さが限られていることから、小型船乗り場の広さに応じて入場規制を実施等の対策の検討が必要である。

また、旅客が海に転落することも想定されるため、小型船乗り場周辺への転落防止柵やフェンスなどを設置することに加え、救命浮輪などの安全対策が求められる。さらに、乗下船の際の安全対策として、高齢者や車椅子等に対応したタラップの準備や、必要に応じて補助員を配置するなど検討が必要である。

■解説

(1) 乗船の待機

●乗り場での安全措置

小型船乗り場の広さが限られており、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。
- ・ 海側への接近防止のためのコーン等を設置して規制する。
- ・ 転落に備え救命浮環を設置する。

(2) 小型船への乗船

●乗船時の安全性の確保、高齢者、車椅子等への対応

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。

■参考事例



図表 7-4 小型船に乗船する栈橋

屋根や海への転落防止設備（柵やフェンス）がない状況（左）

車椅子利用者は補助のもと乗船する様子（右）

【参考】旅客受入施設の技術基準

場所・室等		該当する項目	関係法令	基準内容	参考となるガイドライン等
1	旅客受入施設の施設構成	旅客上屋に必要な一般的な設備		船の乗降に必要な機能 出札所・待合室・CIQ・手荷物取扱所等	港湾の施設の技術上の基準・同解説 第11章5
2	敷地	土地利用	自然公園法 県立自然公園条例	国立公園等における自然の保護・利用に関する規定	許可の要・不要等に関する各種法令・条例
3		水害・土砂災害対策	土砂災害防止法 水防法	警戒避難、適切な開発、施設整備	警戒区域の指定
4		景観	景観法、景観条例	屋根形状、外装材の材料、色等	自治体による景観ガイドライン
5		緑地・広場	・港湾の施設の技術上の基準を定める省令 ・港湾の施設の技術上の基準の細目を定める告示	人が安全かつ快適に利用できる性能課確保 ・レベル2地震動の作用後に港湾及びその周辺地域の復興に資する拠点としての所要諸元の確保	・省令第56条 ・告示第98条 ・港湾の施設の技術上の基準・同解説第11章4
6		緑地	緑化計画に関する自治体条例	敷地面積に対する緑地面積、緑地の定義（高木、中木、低木）	自治体による緑化基準ガイドライン
7		地域防災	災害対策基本法	地域防災計画に規定される内容と手続き	防災基本計画
8		開発行為	都市計画法	公共施設（インフラ）との整合	自治体による開発行為に関する条例
9	建物	建物用途	都市計画法 建築基準法	用途地域との整合	建築基準法 別表2
10		建築規模・形状	建築基準法	建ぺい率・容積率・高さ制限	建築基準法 52条、53条
11		防火・耐火	建築基準法	防火・耐火性能規定	・建築防災計画指針 ・建築物の防火避難規定の解説
12		避難	建築基準法	避難施設等の規定（階段、通路の構造・位置等） 排煙設備 非常用エレベータ 非常用進入口 非常用照明	・同上 ・排煙設備技術指針
13		採光	建築基準法	宿泊機能がある場合等の自然採光規定	採光に有効な窓面積基準
14		空調 換気 シックハウス	建築基準法	自然換気設備 機械換気設備 内装仕上げ材料	・時間当たりの換気量基準 ・内装仕上げ材料のホルムアルデヒド発散基準
15		トイレ		利用者数に応じた適正な便器の個数	給排水衛生設備基準・同解説

				等	
16		待合室		利用者数に応じた適正な広さ	建築設計資料集成
17		火災予防	消防法 火災予防条例	火災報知設備、非常警報設備、危険物(燃料等)の保管基準	所轄消防署と協議
18		消火	消防法 火災予防条例	屋内消火栓、スプリンクラー、消火器、消防用水の設置基準	所轄消防署と協議
19		避難	消防法 火災予防条例	排煙設備、避難器具の設置基準	所轄消防署と協議
20	省エネ	建築物全体	建築物省エネ法	・2024年4月より2,000㎡以上の建築物について省エネ基準の引き上げ、省エネ基準への適合義務 ・2025年4月より全ての建築物について適合義務	国土交通省 「建築物省エネ法のページ」
21		ZEB (ネットゼロエネルギービル)	第6次エネルギー基本計画	省エネ+創エネでエネルギー消費量の削減	環境省 ZEB ポータル
22	バリアフリー	建築物全体	バリアフリー法	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進	・国土交通省 建築設計標準 ・自治体による「福祉のまちづくり条例」
23		飲食施設	食品衛生法	営業許可申請 防火・消火設備の設置	・保健所に許可申請 ・建築基準法全般
24	営業施設	物販施設	建築基準法 大規模店舗立地法 (店舗面積 $\geq 1,000$ ㎡の場合)	防火・耐火、避難設備、駐車場の設置	建築基準法全般 経済産業省 大規模店舗立地法