

国土交通省における
クルーズの安全・安心の確保に係る検討・最終とりまとめ

2023年9月

国土交通省 海事局・港湾局

目次

はじめに	1
第1章 ダイヤモンド・プリンセス号等事案の検証	2
(1) ダイヤモンド・プリンセス号事案	2
1) 船内での対応と課題	2
2) 寄港地での対応と課題	3
(2) コスタ・アトランティカ号事案	3
1) 対応と課題	4
第2章 クルーズの安全・安心の確保と段階的な再開	5
(1) 第一段階：国内クルーズ（2020 年 10 月から 2021 年 4 月）	5
1) 概要	5
2) 船舶ガイドライン及び港湾ガイドライン等による感染拡大防止対策	5
3) 運航実績と効果検証	6
(2) 第二段階：本格的な国内クルーズ（2021 年 5 月以降）	6
1) 概要	6
2) 船舶ガイドライン（JOPA ガイドライン）及び港湾ガイドライン等による感染拡大防止対策	7
3) 運航実績と効果検証	7
(3) 第三段階：国際クルーズ再開（邦船社：2022 年 12 月・外国船社：2023 年 3 月以降）	8
1) 概要	8
2) 船舶ガイドライン（JOPA ガイドライン・JICC ガイドライン）及び港湾ガイドライン等による感染拡大防止対策	8
3) 運航実績と効果検証	9
(4) 第四段階：5 月 8 日以降の国内・国際クルーズ（2023 年 5 月 8 日以降）	12
1) 概要	12
2) 船舶ガイドライン（JOPA ガイドライン・JICC ガイドライン）及び港湾ガイドライン等による感染拡大防止対策	13
3) 運航実績と効果検証	14
第3章 クルーズの安全・安心の確保に向けて国土交通省が実施した具体的措置	16
(1) 外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収規定の創設（2021 年 5 月海上運送法改正）	16
(2) パンデミックの際の港湾機能の確実な維持（2022 年 11 月港湾法改正）	16
(3) 業界団体によるガイドラインの策定・改訂支援	17
(4) 寄港地におけるクルーズ船受入体制整備	17
1) 国土交通省・厚生労働省による事務連絡の発出	17
2) 第三者認証の取得等によるガイドラインの実効性の担保	19
3) 水際・防災対策連絡会議の実施	20
4) 国際クルーズ受入訓練の実施	20
5) 船内陽性者発生時の情報基盤の運用	20
(5) 補助事業（ハード・ソフトのクルーズ支援制度）	21

1) 国際クルーズ旅客受入機能高度化事業.....	21
2) クルーズの安全な運航再開を通じた地域活性化事業	22
第4章 クルーズの安全・安心の確保に向けた今後のあり方	23
(1) 関係者の連携・協力体制強化の考え方	23
(2) 新型コロナウイルス感染症等への対応.....	24
1) 平時における対応	24
2) 感染症流行時における対応	25
(3) 新たな感染症発生への対応	26
1) 平時(未発生時)の取組み.....	26
2) 発生初期の取組み	27
3) まん延期の取組み.....	28
4) 一定期間経過後(新たな感染症の実態がある程度判明し、有効な対策の理解が一定程度進んだ 段階)のクルーズの運航再開に向けた取組み.....	28
(4) 船内で大規模集団感染が発生した際の追加的措置.....	30
1) 船側(クルーズ船社等)に求められる追加的措置(例).....	30
2) 受入港湾(地方公共団体等)に求められる追加的措置(例).....	31
3) 国土交通省に求められる追加的措置.....	31
(5) 国際的なルール作りにおける国土交通省の役割	31

はじめに

我が国のクルーズ市場は、外国からのクルーズ船の受入増大、さらには日本発着クルーズの増加もあり、近年、大きく発展してきた。2019年の日本人のクルーズ人口は、国際クルーズ人口が23.8万人、国内クルーズ人口が11.8万人となり、合計は過去最多の35.7万人を記録した。また、訪日クルーズ旅行者数は年間250万人にまで増加し、全国の寄港回数も年間3,000回に迫るなど、港の賑わい創出や地域経済の活性化に貢献してきた。

しかしながら、2020年からの新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の拡大に伴い、世界中で船内感染の発生が相次ぎ、我が国においても、横浜及び長崎において多くの乗船者が感染する事案が発生した。このため、今後のクルーズの再興にあたっては、我が国におけるクルーズに対する信頼や安心を取り戻すことが、大きな課題となった。

国土交通省では、クルーズ船利用者の安全・安心の確保に向けた検討を進め、その結果を「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」(2020年9月)として公表、2020年9月からの試験運航を経て10月から国内クルーズを再開させた。さらに、2021年7月からは本格的な国内クルーズ、2022年12月からは邦船社による国際クルーズ、2023年3月からは外国船社による国際クルーズの運航を再開させ、約3年ぶりに我が国における全てのクルーズの運航再開となった。

また、2022年6月、内閣官房新型コロナウイルス等感染症対策推進室が設置した「新型コロナウイルス感染症対応に関する有識者会議」では、ダイヤモンド・プリンセス号の事案等を踏まえた検証が行われ、「新型コロナウイルス感染症へのこれまでの取組を踏まえた次の感染症危機に向けた中長期的な課題について」(2022年6月公表)がまとめられた。このような動きを踏まえ、国土交通省においても、これまでの国土交通省や関係機関・団体の取組を振り返り、今後のあり方等を整理しておくことは、次の感染症危機に向けた対応の礎になると考えられる。

このため、今般、我が国におけるクルーズ運航再開に際して得られた知見・経験及び中間とりまとめ以降の検証結果を踏まえ、「国土交通省におけるクルーズの安全・安心の確保に係る検討・最終とりまとめ」を策定することとする。

第1章 ダイヤモンド・プリンセス号等事案の検証

本章では、2020年2月に横浜港へ入港したダイヤモンド・プリンセス号及び同年4月に長崎港に停泊していたコスタ・アトランティカ号で発生した新型コロナウイルス感染症集団感染事案について、国土交通省が課題、教訓として整理した事項を示す。

(1) ダイヤモンド・プリンセス号事案

2020年2月2日、厚生労働省は香港当局より、「1月25日に香港で下船した乗客が新型コロナウイルス感染症に罹患していた」との報告を受け、同号が2月1日に那覇港寄港時に行っていた検疫に関する仮検疫済証を失効させ、2月3日に横浜港に入港した際、再度検疫を実施した。その結果、2月4日にはPCR検査の結果により陽性の乗客乗員の存在が判明した。

1) 船内での対応と課題

- ・ 初期段階で乗客に症状が表れたのは1月22日時点¹とされているが、イベントの中止、乗客の個室管理等の対策がとられたのは、横浜港到着後厚生労働省からの指摘を受けた後(2月5日以降)であった。
- ・ 当時は、エアロゾル感染を示唆する証拠は得られていなかったが、その後の陸上でのクラスター事例の分析から、5～7m程度の距離を微細な飛沫が伝播して感染が拡大することが示唆された。多くの人が参加したイベントなどの換気が悪い会場でマスクを着用していない場合、イベント会場が感染伝播の場所となった可能性がある。²
- ・ 劇場・フィットネスクラブ等の共用の施設や設備、船内パーティー等のイベントを通じた一部の接触飛沫感染により、感染が拡大した可能性がある。
- ・ 船内における医療提供体制に課題があり、有症状者への対応に時間を要した。
- ・ 船内のクリニックでは、当初、発熱受診者数などの基礎的なデータが整理されておらず、船内対応開始後に、船内での流行状況が把握されるようになった。
- ・ マスクの日常的な着用が求められていなかったことから、乗員のマスク着用が十分でなかった。また、乗客にもマスク着用を要請したが、横浜港到着後検疫からの指摘を受ける前まで、必ずしも徹底されていなかった。
- ・ 乗船期間が長期化したことで、常備薬が切れた乗客の医薬品を入手することが必要となり、船内における医療ニーズ・医薬品ニーズへの対応が大きな課題³となった。

¹ ダイヤモンド・プリンセス号新型コロナウイルス感染症事例における事例発生初期の疫学, IASR Vol. 41 p106-108: 2020年7月号

² 「ダイヤモンド・プリンセス号」での新型コロナウイルス感染対策の記録 2020年2月10日-21日の活動, 和田耕司 国際医療福祉大学 医学部公衆衛生学 教授, 2020年10月20日 第79回 日本公衆衛生学会総会 シンポジウム

³ 新型コロナウイルス感染症対応について, 新型コロナウイルス感染症対応に関する有識者会議, p92: 2022年6月15日

- ・ 入院患者の家族対応が課題となるなど、関係者間の適切な情報提供やコミュニケーションが不足していた。また、運航会社によるメンタルヘルスのサポートは行われていたが、3,711名の乗客乗員全員をサポートすることは困難な状況にあった。実際に、船内ではメンタルヘルスの問題が発生していたものの、十分なサポートをできないことが課題となった⁴。
- ・ 外国法人が運航するクルーズ船であったため、船内の状況等に関する情報を法的根拠に基づいて入手することが出来ず、迅速な対応ができなかった。

2) 寄港地での対応と課題

- ・ 国内での感染者総数が10数例であったときに、乗客乗員3,711名が搭乗する同号が入港し、一時的に多数(最終的に712名が確定診断を受けた。)の感染者が発生したため、発症した患者等の搬送先医療機関の調整・確保が課題であった。感染の可能性のある乗客3,000名規模を一定期間待機させるための宿泊療養施設の確保が課題であった。
- ・ 国土交通省は、防衛省の支援船等の着岸に係る港湾施設の利用調整、乗船者(感染者)の下船に係る環境整備・調整、施設利用に係る廃棄物や汚水の処理等の維持管理業務といった、港湾管理者が行う港湾施設の管理の一部を横浜市と連携しながら事実上代行する形で実施したが、機動的な対応ができない状況が発生した。
- ・ ダイヤモンド・プリンセス号の対応時には、船舶に対する検疫について、乗客をいったん下船させて埠頭の指定された場所等で執行することができなかった。しかし、2022年に検疫法(昭和26年法律第201号)第5条が改正されたことで、船舶の乗客について、埠頭等において検疫所長が指定する場所にいったん降船させてから検疫措置を執行することが可能となっている。

(2) コスタ・アトランティカ号事案

2020年1月29日、コスタ・アトランティカ号が長崎港に入港、2月20日からドックに入り、3月25日まで同号の修繕を行った。その後、世界的な検疫強化の影響を受けて出航が困難となったため、乗船者は乗員のみという状況で停泊を続けた。4月19日夕刻、同号より長崎市帰国者・接触者相談センター(長崎市保健所)に連絡があり、乗員4名に発熱を認め、1名ごとに窓のある客室内に個室管理中とのことであった。翌4月20日に新型コロナウイルスのPCR検査を行ったところ、4名のうち1名が陽性であった。その後4月25日迄に、濃厚接触者57名、エッセンシャルクルー(船内のライフライン等の維持に必要な乗員)134名、残りの乗員428名の順で検査が実施され、その結果、全乗員623名のうち148名(24%)が陽性となった。

⁴ ダイヤモンド・プリンセス号における COVID-19 に関連した精神保健ニーズ：災害派遣精神医療チームに記録された事例集, International Journal of Disaster Risk Reduction, Tachikawa H, Kubo T, Gomei S, Takahashi S, Kawashima Y, Manaka K, Mori A, Kondo H, Koido Y, Ishikawa H, Otsuru T, Nogi W., 2022年10月15日

1) 対応と課題

- ・ 最初に感染が確認された乗員は、4月19日に長崎市帰国者・接触者相談センターへ通報されているが、当該乗員については、通報前の4月14日から咳や発熱を訴えており、それ以前の4月1日から計34名が発熱などを理由に船内の個室に移されていたことが判明している。船内でのこうした状況と国内での感染状況を踏まえると、より早い段階での通報により、感染症発生の早期発見につながる機会があった可能性が高い⁵。
- ・ 陰性が確認された乗員については、14日間の個室管理後に随時下船し、帰国の途に着いたが、母国の空港閉鎖やロックダウン等の影響から、個室管理が長期間に及んだ乗員の中には、新型コロナウイルス感染症以外の原因で体調を崩す人も出始め、メンタルヘルスの観点で深刻なケースも生じた⁶。
- ・ コスタ・アトランティカ号事案発生時は、長崎県庁内に対策本部を設置し、関係機関が目標を共有するとともに、各機関が対応すべき役割を果たすことで、事案の解決に導くことができたが、対策本部設置当初は、責任分担や情報共有の仕組みづくりなど(TV会議や報道対応)に一部混乱が見られた⁷。

⁵ クルーズ船「コスタ・アトランチカ号」における新型コロナウイルス感染症クラスター発生事案検証報告書,長崎県・長崎市,p44-45:2020年10月

⁶ クルーズ船「コスタ・アトランチカ号」における新型コロナウイルス感染症クラスター発生事案検証報告書,長崎県・長崎市,p64:2020年10月

⁷ クルーズ船「コスタ・アトランチカ号」における新型コロナウイルス感染症クラスター発生事案検証報告書,長崎県・長崎市,p47:2020年10月

第2章 クルーズの安全・安心の確保と段階的な再開

本章では、「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」を踏まえ、業界団体が策定したガイドラインに基づき実施された段階的なクルーズの再開から、全てのクルーズの運航再開を果たすまでの取り組みを示す。

(1) 第一段階：国内クルーズ（2020年10月から2021年4月）

1) 概要

2020年10月から2021年2月頃までの期間は、新型コロナウイルスの特性や、感染が起きやすい状況についての知見が深まり、地域・業種を絞っての対策を講じた時期であった。また、2021年3月から2021年9月までの期間は、アルファ株からデルタ株の変異株に対応した時期であった。

段階的なクルーズ運航再開の第一段階として、2020年9月に一般社団法人日本外航客船協会（以下、「JOPA」という。）が策定・公表した「外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」（以下、「JOPAガイドライン」という。）（初版および試験運航後、2020年10月に改訂された第2版）に基づき、トライアル運航を経て第三者認証取得等準備の整ったクルーズ船と受入港から、国内ショートクルーズを再開した。なお、JOPAガイドラインは、その後、2021年4月に乗員の定期的な検査実施等を盛り込んだ第3版の改訂を行った。

2) 船舶ガイドライン及び港湾ガイドライン等による感染拡大防止対策

① 船舶ガイドライン（JOPAガイドライン）

船内における感染防止対策として公表されたJOPAガイドラインの主な内容は以下のとおりである。

- 乗客の事前スクリーニングの徹底（感染疑いのある乗客の乗船拒否）
- 運航中の予防対策（乗客のマスク着用等）、3密対策の徹底（船内施設の座席数減等）
- 有症状者の早期発見、感染拡大防止対策の徹底（船内検査、船内における一時的な隔離¹⁰、船内活動の即時中止、寄港地の保健所への陸上隔離の要請）
- 感染発生時、有症状者の陸上隔離を原則とした陸上機関との連携（早期連絡、陸上の受入体制に応じた早期下船）
- 衛生管理体制の構築（衛生管理規程の作成、乗員の訓練実施）

② 港湾ガイドライン

旅客ターミナル等における感染防止対策としては、2020年9月に公益社団法人日本港湾協

¹⁰ JOPA ガイドラインにしたがった隔離。以下の同章「（1）第一段階：国内クルーズ（2020年10月から2021年4月）」「（2）第二段階：本格的な国内クルーズ（2021年5月以降）」における表現も同様。

会が「クルーズ船が寄港する旅客ターミナル等における感染拡大予防ガイドライン」(以下、「港湾ガイドライン」という。)を策定・公表した。港湾ガイドラインは、ターミナルビル従業員の感染防止(健康状態確認等)やクルーズ船の乗客乗員とターミナルビル従業員の間の感染防止(有症状者の入場回避、マスク着用、列や座席の間隔確保、消毒液配置等)が主な内容となった。

なお、港湾ガイドラインは、試験運航後2020年10月に改訂された第2版、2021年4月に乗下船者数の規模等に応じた対応等を盛り込んだ第3版と、改訂を重ねた。

③ 留意事項

2020年9月28日には、国土交通省港湾局産業港湾課長から全国の港湾管理者に対して「当分の間におけるクルーズ船の寄港受入に際しての留意事項等について」(以下、「留意事項」という)を発出し、クルーズ船の寄港受入に際しては、JOPAガイドライン及び港湾ガイドラインへの適合状況を確認するとともに、地方公共団体の衛生主管部局を含む地域の関係機関で構成される協議会で合意を得た上でクルーズ船の寄港を受入れることとする考え方が示され、その後も基本的にはこの考え方にに基づき、各港での受入判断が行われることとなった。

3) 運航実績と効果検証

邦船3社は、2020年9月から2021年4月頃までの期間に、関係者のみが乗船する2泊3日までの試験運航を実施し、関係者が船内での感染対策を確認するとともに、陽性者が発生した場合の訓練等も行われた。また試験運航時の知見を踏まえ、JOPAガイドラインの第2版への改訂が行われ、10月以降に順次商業運航が開始された。なお、2020年10月から2021年4月までに運航された国内クルーズは全73本である。運航期間中に発生した乗客乗員の陽性者は2021年4月の乗客1名で、陽性率は0.003%であり、JOPAガイドラインの効果はあったと言える。2021年4月30日に飛鳥Ⅱ船内で判明した陽性者は、乗船日の概ね10日前のPCR検査に加え、事業者が自主的に追加した乗船当日のPCR検査を実施したうえで、横浜港出港翌日に判明したものであった。当時の技術では検査当日中の結果判明は困難であったが、症状が出る前に陽性結果が出たため、すぐにクルーズを中止し、全乗客を各船室に隔離したことで船内での拡大を防ぐことができた。また、寄港予定港湾であった青森港が地域医療の逼迫を理由に受入れを拒否したことを受け、更なる港湾との寄港受入条件を整備するため、また更なる感染対策の検討を行うため、5月から7月下旬まで国内クルーズはすべて運航休止となった。

(2) 第二段階:本格的な国内クルーズ(2021年5月以降)

1) 概要

2021年4月に船内で陽性者1名が発生したことを受け、更なる感染対策の検討を行い、出発前の当日検査を実施し、結果判明後に出港することで、乗客の事前スクリーニングをより徹底す

ることとなり、2021年7月より再度国内クルーズが再開となった。さらに、12月以降はデルタ株からオミクロン株への置き換わりに対応した時期であった。

2) 船舶ガイドライン(JOPAガイドライン)及び港湾ガイドライン等による感染拡大防止対策

2021年4月に船内で陽性者1名が発生した際、寄港予定港湾が受入れを拒否し、最終下船港であった横浜港にて陽性者を受入れざるを得ない事態が生じたことを受け、途中寄港地における感染者の受入条件を確認し、その内容を最終下船港の関係者と情報共有すること、また合理的な理由がある場合は、次港に向かわず直前に出港した港に戻ることを可とし、予め港湾管理者、都道府県等の衛生主管部局に通知し了解を取ることをガイドラインに明記した(第4版)。また、港湾管理者あて留意事項を修正し、寄港受入れを判断する際に開催する協議会等の合意において、船内で陽性者が確認された場合に一定の人数の陽性者を受入れることを想定すること、また寄港受入判断を変更する場合は、遅くともクルーズ船社と港湾管理者との協議により予め決定した日時までにクルーズ船社へ通知することを明記した。

2021年9月にはデルタ株発生に対応した改訂を行い(第5版)、同年10月には、船内での有症状者発生後、船内の検査結果が30分以内に判明するようになったことから、2022年3月、JOPAガイドラインにおいて、濃厚接触者の特定や船内施設の閉鎖及び乗客の自室待機について、有症状者発生時から感染者判明時に変更すること等を内容とする改訂を行った(第6版)。また、2022年7月には乗客に対する乗船当日のPCR検査、LAMP等の核酸増幅法又は抗原定量法のいずれかの方法による検査実施等を明記した改訂を行い(第7版)、同年8月からは船内で陽性者が1名でも発生したら運航中止となる基準から、2組5名以上の陽性者発生で運航中止となる新基準が導入された。

また、港湾ガイドラインについてもJOPAガイドラインの改訂に合わせ、2021年6月に旅客ターミナルにおける換気の徹底(空調設備がない場合も含む)等を盛り込んだ改訂(第4版)、2022年1月に体調の悪い従業員に対して抗原検査の実施を推奨すること等を盛り込んだ改訂(第5版)、2022年3月にJOPAガイドラインの修正に合わせた時点更新等の改訂(第6版)、2022年7月に旅客の間隔を「他のグループ」間で確保すること等を盛り込んだ改訂(第7版)と、改訂を重ねた。

3) 運航実績と効果検証

2021年7月から2022年11月までに運航された国内クルーズは計199本であり、運航期間中に陽性者が発生したクルーズは5本、乗客乗員の陽性者は22名(うち乗客9名、乗員13名)、陽性率は0.02%であった。この期間中に初めて陽性者が確認されたのは2022年7月であり、約1年間、陽性者を出さずに運航を続けることができたことから、JOPAガイドラインの効果はあったと言える。

なお、陽性者の発生したクルーズは、感染力が以前の変異株よりも高いオミクロン株が主流

となった2022年7～8月に集中しており、船内での陽性者発生を完全に防ぐことはできなかったが、オミクロン株の感染の収束に伴い、2022年9月～11月は陽性者の発生をゼロに抑えることができた。

(3) 第三段階：国際クルーズ再開（邦船社：2022年12月・外国船社：2023年3月以降）

1) 概要

2022年9月には、同年10月11日以降に実施される新型コロナウイルスに関する新たな水際措置が発表された。これにより、有症状者を除いて入国時検査が不要となり、また、有効と認められる3回のワクチン接種証明書があれば出港72時間前の検査の陰性証明が不要となるとともに、「現在、国際線を受入れていない空港・海港について、今後の就航予定に応じ、地方公共団体等の協力を得つつ、個別港ごとに受入れに係る準備を進め、これが整い次第、順次、国際線の受入を再開する」こととなった。

これを受け、JOPA、日本国際クルーズ協議会（以下、「JICC」という。）及び日本港湾協会により、国際クルーズの運航再開に必要なガイドラインが策定された。これらのガイドラインについて、国土交通省は、感染症の専門家等の意見を確認するとともに、関係省庁とも協議した結果、運航再開に必要な安全対策がとられており、再開について問題はないと判断したことから、2022年11月15日に国際クルーズ受入再開を公表した。その後、国内クルーズと同様に、各クルーズ船社が、寄港を予定している港湾の関係者と受入れに関する協議を行い、合意を得た上で、順次運航を再開することとなった。

邦船社による国際クルーズは2022年12月から、外国船社による国際クルーズは2023年3月から再開され、約3年間停止していた我が国での国際クルーズが運航再開となった。

2) 船舶ガイドライン（JOPAガイドライン・JICCガイドライン）及び港湾ガイドライン等による感染拡大防止対策

① 船舶ガイドライン及び港湾ガイドライン

外国船社が我が国において国際クルーズを運航するためには、有症状者が発生した場合の船内での対応方策等を規定するガイドラインが必要となるため、JICCにおいて、諸外国での運航実績を踏まえた「国際クルーズ運航のための感染拡大予防ガイドライン（第1版）」（以下、「JICCガイドライン」という。）が策定・公表された。主な内容は以下のとおりである。

- ワクチン接種；乗客95%以上かつ全乗員のワクチン接種（2回接種の1次予防接種）
- 乗船前検査とスクリーニング；乗船前3日以内のPCRまたは抗原定性検査（自己検査も可）の陰性結果を提示等（感染が疑われる症状のある乗客には乗船を断る場合があることについて、予め乗客に具体的に周知するとともに、乗船を断った乗客に対する対応を適切に実施）
- 船内での感染予防策；客室、レストラン、劇場等での感染予防策

- 船内での衛生管理；各クルーズ船社が感染症対応計画（プロトコル）を整備
- 乗員の対応；感染症対応計画（以下、「プロトコル」という。）に基づき感染防止策に関する教育・訓練を実施
- 有症状者及び濃厚接触者発生時の対応；有症状者を検査し、陽性であれば濃厚接触者とともに隔離¹¹を実施。あわせて全乗客乗員の健康状態を確認し、検疫所に送付・報告。船内での感染拡大防止が可能であると船医が判断する場合は、船内隔離を継続等
- 運航警戒基準；過去7日間の感染者の累計割合に基づき運航警戒レベル（Tier1～3）を設定し、レベルに応じた対応を実施（3%未満のTier1はガイドラインに準拠、3%以上10%未満のTier2では、ハイリスクイベントの調整等、10%以上となるTier3で、運航を短縮等）。ただし、運航警戒レベルに拘わらず、新型コロナウイルス感染症の症例が、医療資源を逼迫する可能性がある場合などは、運航短縮を検討等

その後、JICCガイドラインについては、2023年2月27日に厚生労働省新型コロナウイルス感染症対策推進本部及び医薬・生活衛生局検疫所業務課から発出された外国クルーズ船の運航再開に関する事務連絡の内容に整合させるための技術的な修正を行い、同日付けで「国際クルーズ運航のための感染拡大予防ガイドライン（第2版）」が公表された。

邦船社においても国際クルーズの運航を行うため、2022年11月に第8版としてJOPAガイドラインの改訂を行い、過去7日間の総感染者の割合が乗客乗員合計の10%以上で運航短縮（中止を含む）となる新基準が導入された。また、港湾ガイドラインについても国際クルーズに対応した改訂を行った。（第8版）

JOPAガイドラインおよび港湾ガイドラインについては、その後、マスク着用に関する記載等を見直し、2023年3月にそれぞれ第9版に改訂した。

② 留意事項

2023年2月27日に、国土交通省港湾局産業港湾課長から全国の港湾管理者向けに「当分の間におけるクルーズ船の寄港受入に際しての留意事項等について」を発出し、2020年9月28日の留意事項と同様に、クルーズ船の寄港受入れには、関係機関で構成される協議会等で合意を得た上で受入れるという考え方を示すとともに、外国クルーズ船を受入れる途中寄港地及び最終下船港として留意すべき事項についても示した。

3) 運航実績と効果検証

① 邦船社による国際クルーズの運航実績

2022年12月から2023年5月7日までの第三段階に邦船社が実施した国際クルーズは、にっぽん丸が12月15日に横浜港を出港し、シンガポール、モーリシャス等を訪れ、1月31日に横浜

¹¹ JICC ガイドラインにしたがった、隔離。以下の同章「（3）第三段階：国際クルーズ再開（2022年12月・2023年3月以降）」における表現も同様。

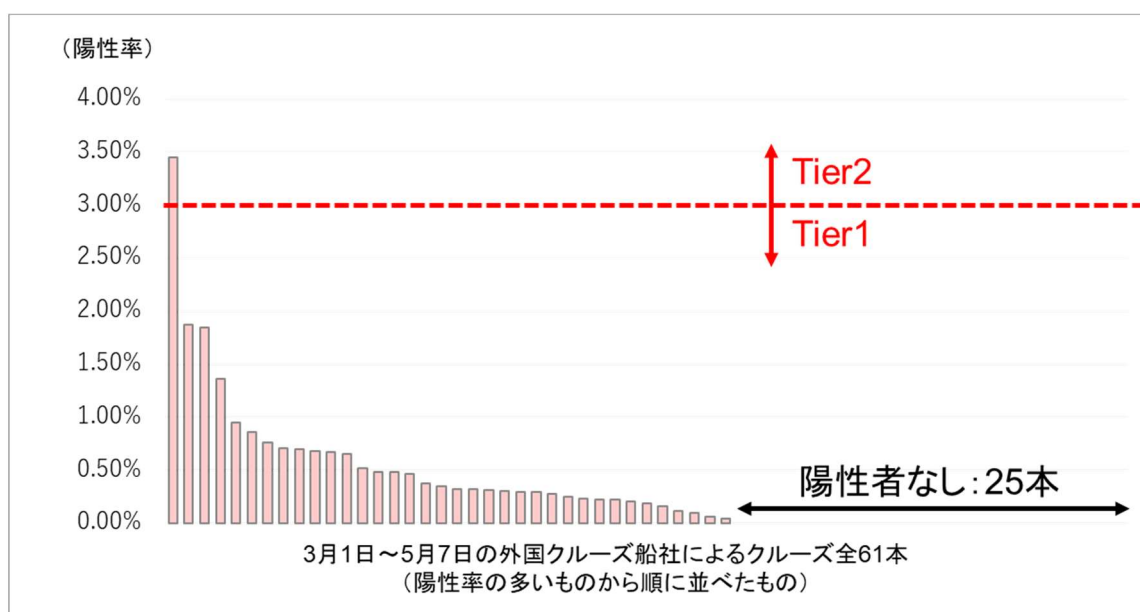
港へ帰着するクルーズ1本のみであった。運航期間中に乗客乗員から19名の陽性者が発生したものの、運航中止はなかった。

② 邦船社による国内クルーズの運航実績

2022年12月から2023年5月7日までに運航された国内クルーズは54本であり、48本は陽性者なしであった。期間中の陽性者数は15名で、新型コロナウイルス感染症を理由とした運航中止はなかった。

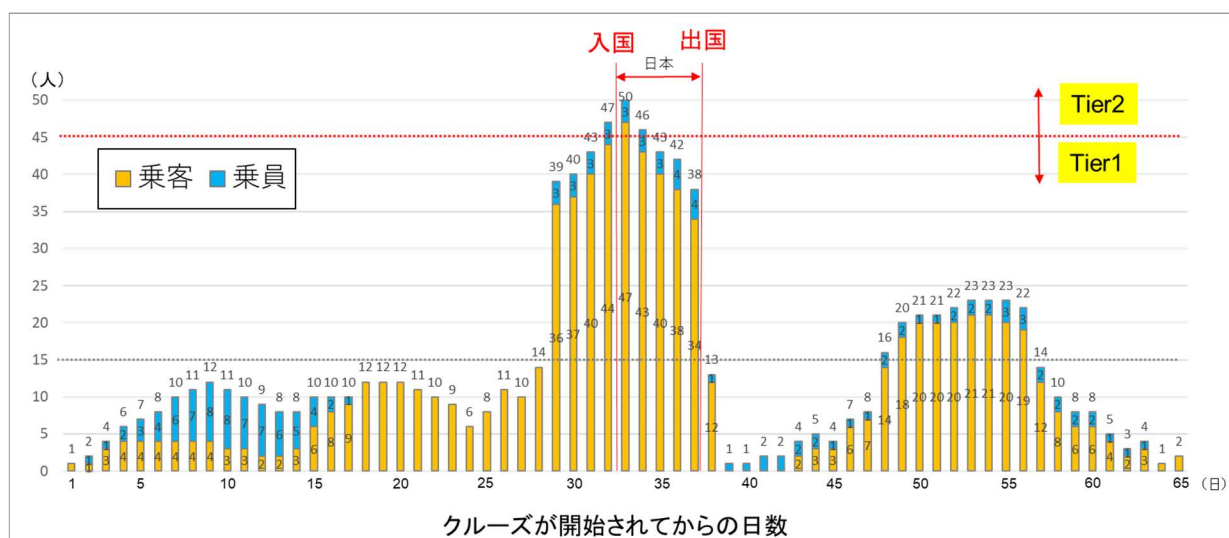
③ 外国船社によるクルーズの運航実績

- ・ 外国船社によるクルーズ運航については、アマデア号が約3年ぶりに日本の港に入港したことを皮切りに、3月1日から5月7日までに61本の運航があり、新型コロナウイルス感染症を理由とした運航中止はなかった。
- ・ 61本の運航のうち60本がTier1（陽性率3%未満）であり、そのうち57本が陽性率1%未満（うち25本は陽性者なし）であった。一方で、陽性率3%以上となった運航1本は、Tier2（陽性率3%以上10%未満（人員配置やリソースに軽度の影響のあるレベル））に該当するものであった。（図表1）



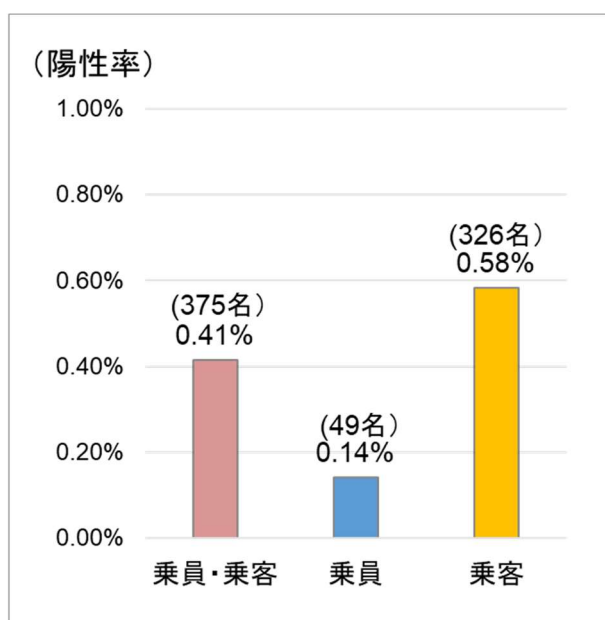
図表1 第三段階における外国クルーズ船の陽性率分布

- ・ Tier2となった外国クルーズ船における陽性者数推移を見てみると、多くが日本到着前に船内で多くの陽性者を発生させていることが確認された。また、本運航の感染者はいずれも無症状または軽症であり、船内隔離による7日間の療養で対応し、その後、海外へ出航していった。（図表2）



図表2 Tier2となった外国クルーズ船における陽性者数推移

- 61本のクルーズに乗船していた乗客の陽性率は0.58%(326名)であり、乗員の陽性率は0.14%(49名)であった。(図表3)
- 陽性となった乗客乗員375名のうち、372名(99.2%)が無症状または軽症であった。また、船医の判断により、寄港地の医療機関に搬送された陽性者は、乗客4名であり、いずれも高齢者または基礎疾患を有する方であった。(図表4)



図表3 第三段階における船内陽性率

重症度分類	隔離先		計 (名)
	船内 (名)	船外 (名)	
無症状 / 軽症	371	1	372
中等症Ⅰ	0	1	1
中等症Ⅱ	0	2	2
重症	0	0	0
計	371	4	375

図表4 第三段階における船内陽性者の重症度分類

④ ガイドライン等による感染拡大予防の効果検証

- ・ Tier2に該当する運航があったが、該当する外国船社は、船内隔離の継続とともに、マスク着用やハイリスクイベントの中止といった運航警戒レベルに応じた追加的な対応策などの実施により、日本から出国する時点では、船内隔離が必要な感染者は減少し、運航継続が困難となる状態には至らず、ガイドラインの効果は高かったと評価できる。
- ・ Tier2に該当した運航を除いては、各ガイドラインに規定される様々な感染対策の実施、特に、有症状者が出た場合の迅速な検査と隔離の実施により、船内で大規模な集団感染を発生させることなくクルーズの運航は継続された。
- ・ JICCガイドラインで目標の1つとされている「寄港地の地方公共団体の医療への負担を減らし、適切に対応する」についても、実際に陽性者を寄港地の医療機関へ搬送した際、クルーズ船社による陽性者情報の報告等が迅速に行われ、かつ寄港地の地方公共団体においても関係者と連携し入院調整等が適切に実施されたことから、特段の問題はなかったと評価できる。
- ・ これは、外国船社がガイドラインを遵守徹底したことが大きな要因と考えられる。
- ・ 他方、仮に船内で感染者が発生した際、外国船社によりJICCガイドラインが遵守されず、船内で感染拡大防止措置がとられていないと検疫所が判断した場合は、改善策の実施等を求められ、仮検疫済証の交付までに時間を要することとなる。このため、外国船社が、商業運航を成立させるためには、JICCガイドラインの遵守が不可欠となっていたと考えられる。
- ・ JICC会員ではない外国船社に対し、JICCガイドラインの内容や国土交通省の事務連絡の内容を周知徹底できるかが大きな懸案であったが、JICC準会員である外航船舶代理店業協会を通じて意思疎通を図ったことにより、JICC会員ではない外国船社に対しても、JICCガイドライン等の内容を伝えることができた。
- ・ 外国クルーズ船の運航再開は2023年3月1日からであったため、同年1月より国土交通省及び厚生労働省は、地方公共団体や国の地方部局に対し外国クルーズ船の受入れに関する周知文書案の説明を行い、同年2月下旬に周知文書を発出した。
- ・ 外国船社と寄港地との間で休日に連絡がとれない等の問題が発生した際には、外国船社から連絡を受けた国土交通省が、厚生労働省（医薬・生活衛生局検疫所業務課）と国レベルでの調整を行う等、「クルーズ振興のためのコンタクト窓口」が非常時においても有効に機能した。

(4) 第四段階：5月8日以降の国内・国際クルーズ（2023年5月8日以降）

1) 概要

2023年5月8日以降、新型コロナウイルス感染症（COVID 19）については、感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律（平成10年法律第114号。以下、「感染症法」という。）

上の新型インフルエンザ等感染症と認められなくなるとともに、感染症法上の5類感染症に位置づけられ、検疫法の検疫感染症から外れることとなった。また、2023年2月10日の新型コロナウイルス感染症政府対策本部決定では、「新型コロナウイルス感染症(COVID-19)の感染症の予防及び感染症の患者に関する法律(平成10年法律114号)」上の位置付けの変更以降は、「基本的対処方針及び業種別ガイドラインは廃止となり、個人及び事業者は自主的な感染対策に取り組む」こととされ、「業界が必要と判断して今後の対策に関する独自の手引き等を作成することは妨げない」とされた。

JOPA会員クルーズ船社は、個社毎に感染対策マニュアルを整備するなど、引き続き感染対策を継続し、また、各港において、受入協議会や水際・防災対策連絡会議など、有事の際は迅速かつ適切に情報共有及び必要な対応を行う体制が取られていることから、JOPAガイドライン及び港湾ガイドラインについても廃止されることとなった。

一方、JICCガイドラインについては当分の間は廃止されず、ワクチン接種や乗船前検査、感染者対応等に係る部分について、新型コロナウイルス感染症の位置付け変更を踏まえた規定の一部見直しを行い、第3版に改訂された。これは、2023年に日本で運航を実施ないし予定している外国船社は、JICC会員企業以外も含めると、26社(JICC会員は10社、JICC非会員は16社)ある上、乗客の多くが外国人であり、さらに、多くの乗客が利用する大型クルーズ船の運航も予定されていることから、5月8日以降も当面の間は、規定の見直しは行うものの、JICCガイドラインを存続させ、船内での感染拡大予防策を引き続き実施しながら、より慎重に対応していくことが適当であるとJICCが判断したためである。

2) 船舶ガイドライン(JOPAガイドライン・JICCガイドライン)及び港湾ガイドライン等による感染拡大防止対策

① 船舶ガイドライン(JOPAガイドライン・JICCガイドライン)及び港湾ガイドライン

概要で述べたように、JOPAガイドライン及び港湾ガイドラインは廃止される一方で、JICCガイドラインについては規定の見直しを行った上で存続させることとなった。

規定見直しの主な内容は以下のとおりである。

- ワクチン接種;乗客及び乗員の初回接種(1・2回目)と最新のブースター接種を推奨 等
- 乗船前検査;新型コロナウイルス感染症が疑われる症状(発熱等)がある乗客は、乗船前に必要に応じて自己検査を行うことを推奨
- イベント;イベント特有のリスクを考慮し、必要に応じて追加的予防策を実施
- プロトコル;船内における衛生に関するプロトコルを各クルーズ船社が整備することを推奨する 等
- 感染症対応計画(プロトコル)に基づき教育・訓練を推奨
- 感染者への対応;新型コロナウイルス感染症の陽性者は、5日間を目安に自室から出ることを控える。やむを得ず自室から出る時は、人混みは避け、マスクを着用するよう呼び

かける。

- 運航警戒基準；船内で感染者が増加した場合に備え、追加措置を明記したプロトコルを整備することが望ましく、新型コロナウイルス感染拡大を抑制して管理するための、船舶及び陸上側の対策を記述する。

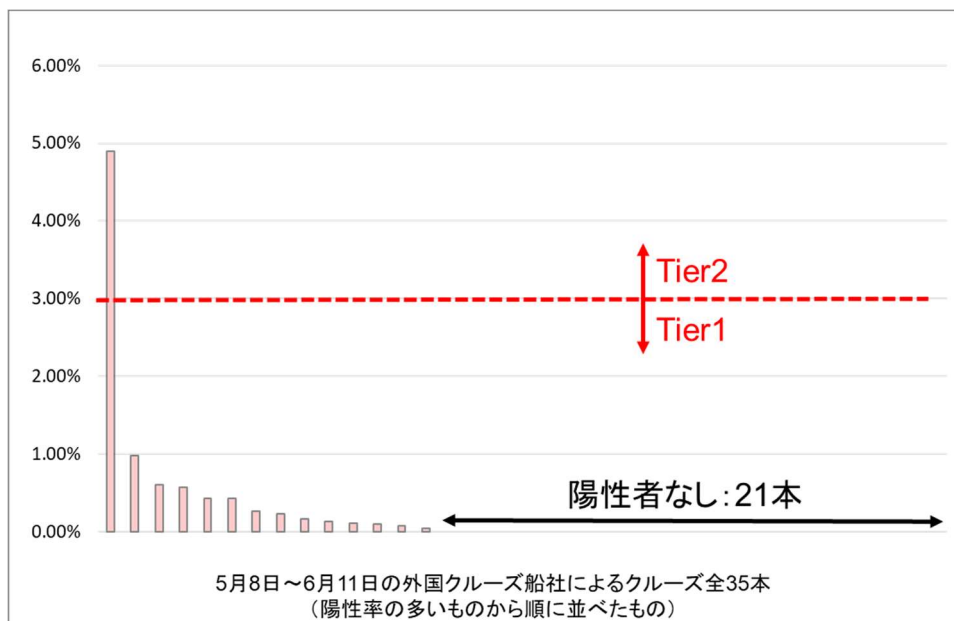
② 留意事項

2023年5月1日に、国土交通省港湾局産業港湾課長から全国の港湾管理者向けに通知を行い、「当分の間におけるクルーズ船の寄港受入に際しての留意事項等について」(2023年2月27日付)を廃止することとし、現場での対応等について情報提供や助言が必要な場合は、引き続き、国として協力することとした。これまで開催を求めてきた受入協議会の継続等、今後の対応については、各港湾管理者が個別に判断することとした。

なお、2023年5月1日には、厚生労働省新型コロナウイルス感染症対策推進本部及び医薬・生活衛生局検疫所業務課から2023年2月27日に発出されていた事務連絡(「外国籍国際クルーズ船の運航再開に係る自治体における対応について」(2023年2月27日))も2023年5月8日をもって廃止されることについて、地方公共団体の衛生主幹部局及び検疫所等に通知された。(「外国船籍国際クルーズ船の運航再開に係る自治体における対応について」2023年5月1日付け厚生労働省新型コロナウイルス感染症対策推進本部、医薬・生活衛生局検疫所業務課事務連絡)

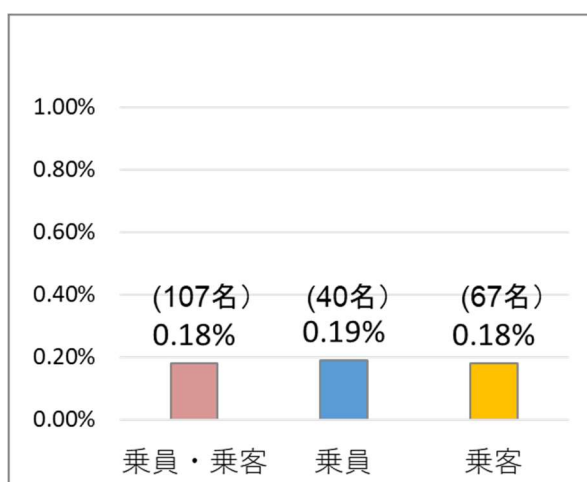
3) 運航実績と効果検証

- ・ 新型コロナウイルスの5類移行後の約1か月間である、5月8日から6月11日までに、外国クルーズ船では35本の運航が、邦船社によるクルーズについては国内16本、国際2本の運航が行われたが、新型コロナウイルス感染症を理由とする運航中止はなかった。
- ・ 船内で感染が確認されたのは、外国クルーズ船では14本、邦船社による国内クルーズでは3本であり、いずれも無症状または軽症であった。(図表5)



図表5 第四段階における外国クルーズ船の陽性率分布

- ・ 外国クルーズ船による35本のクルーズでは、乗客の陽性率は0.18% (67名)、乗員の陽性率は0.19% (40名)であり、いずれも無症状または軽症であった。(図表6・図表7)
- ・ 邦船社による18本のクルーズでは、乗客の陽性率は0.03% (2名)、乗員の陽性率は0.02% (1名)であり、いずれも無症状または軽症であった。
- ・ 外国クルーズ船については、JICCガイドラインにおいて、乗客乗員へのワクチン接種や乗船前検査における必要に応じた自己検査が推奨となるなど、感染対策の緩和が行われたが、新型コロナウイルス感染症を理由とした運航中止はなかった。
- ・ また、JOPAガイドライン及び港湾ガイドラインは廃止となったものの、邦船社によるクルーズの運航での陽性者発生は、乗客2名、乗員1名のみに抑えられ、運航中止はなかった。



図表6 第四段階における船内陽性率

重症度分類	隔離先		計 (名)
	船内 (名)	船外 (名)	
無症状 / 軽症	107	0	107
中等症Ⅰ	0	0	0
中等症Ⅱ	0	0	0
重症	0	0	0
計	107	0	107

図表7 第四段階における
船内陽性者の重症度分類

第3章 クルーズの安全・安心の確保に向けて国土交通省が実施した具体的措置

本章では、クルーズの安全・安心の確保に向けて国土交通省が自らもしくは関係機関と連携して実施した具体的措置を示す。

(1) 外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収規定の創設(2021年5月海上運送法改正)

ダイヤモンド・プリンセス号事案では、外国法人が運航するクルーズ船に対して、船内の状況等に関する情報を法的根拠に基づいて入手することが出来ず、迅速な対応ができないことが課題となった。このため、海上運送法を改正し、輸送の安全や旅客の安全の確保のために必要な場合に、外国法人等のクルーズ事業者等に対する報告徴収を可能とすることにより、外国法人等のクルーズ事業者等と状況共有を通じた連携が出来るようになり、迅速な対応が可能となった。

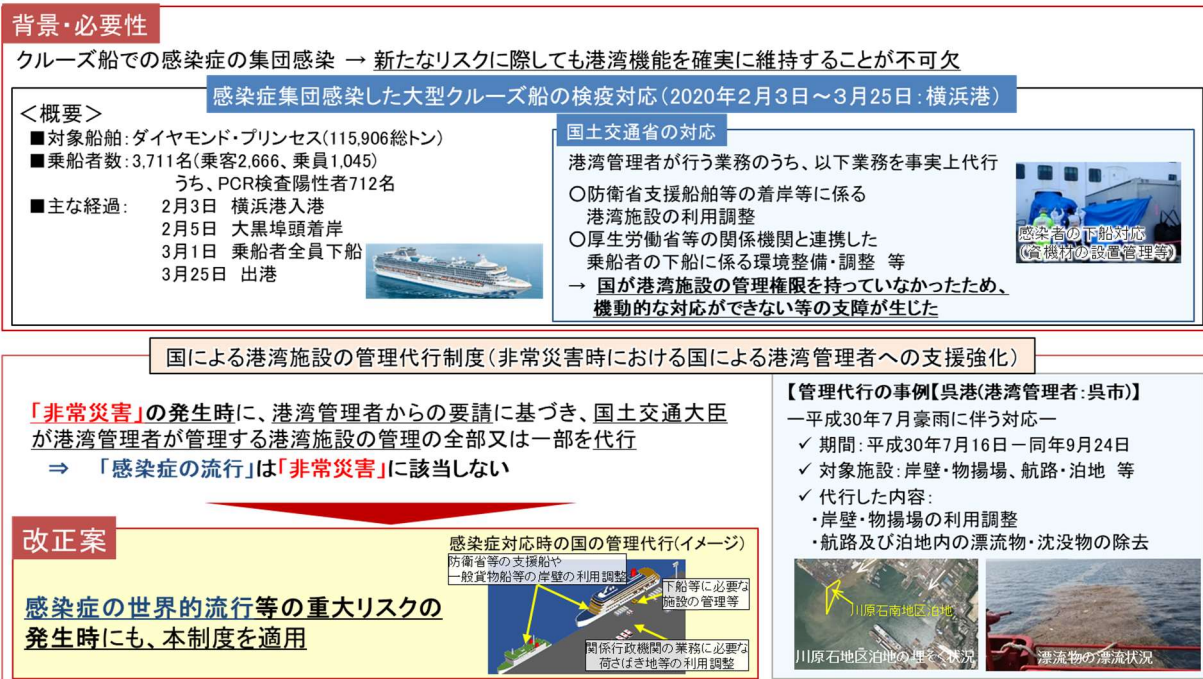


図表8 2021年5月海上運送法改正の概要

(2) パンデミックの際の港湾機能の確実な維持(2022年11月港湾法改正)

ダイヤモンド・プリンセス号事案では、港湾管理者が行う、乗船者の下船に係る環境整備・調整等の業務の一部を国が事実上代行したが、国が港湾施設の管理権限を持っていなかったため、機動的な対応ができないことが課題となった。

このため、港湾法を改正し、パンデミックの際の港湾機能の確実な維持を目的とし、非常災害時と同様に、感染症等のリスク発生時にも、国による港湾施設の管理代行を可能とした。



図表9 2022年11月港湾法改正の概要

(3) 業界団体によるガイドラインの策定・改訂支援

各業界団体によるガイドラインの策定・改訂にあたって、国土交通省としては監修という立場をとり、必要な協力を行った。具体的には、各業界団体により策定されたガイドラインに対し、感染症の専門家等の意見を確認するとともに、関係省庁と内容について協議を行うことで、運用可能かつ感染症防止対策が適切に行われるガイドラインとなるよう、支援した。また、各ガイドラインが感染症対策に関する政府全体の方針(マスクの着用、人と人との距離の確保、パーテーションの設置等)を反映できているかについて、内閣官房新型コロナウイルス等感染症対策推進室に対し技術的な確認を行った。

(4) 寄港地におけるクルーズ船受入体制整備

1) 国土交通省・厚生労働省による事務連絡の発出

クルーズの運航再開にあたり、国土交通省は、厚生労働省をはじめとした関係省庁と連携し、検討を重ねた。クルーズ船受入にあたり各港湾管理者が実施すべき対応については、国土交通省港湾局産業港湾課長より文書を発出するとともに、クルーズ船受入れにあたり各検疫所や地方公共団体の保健所が実施すべき対応については、厚生労働省の各関係部署より事務連絡を発出した。

① ガイドラインに関連する事務連絡の発出

「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」及び各業界団体より策定されたガイドラインを踏まえ、国土交通省港湾局産業港湾課長は港湾管理者に対し、「当分の間におけるクルーズ船の寄港受入に際しての留意事項等について」を発出した。当該事務連絡は、

港湾管理者等が関係者と連携して本邦港湾へのクルーズ船の寄港を受入れるに当たり、当分の間、事前に留意すべき事項及び受入れに際して準備すべき対策、並びに感染症が確認されたクルーズ船を受入れる場合の対応の考え方をとりまとめたものであり、その後も各ガイドライン改訂等に合わせ、内容を更新し、発出した。

当該事務連絡の主な内容は、以下の通りである。

- クルーズ船の受入れに際し、各ガイドラインへの適合状況を、必要に応じて日本海事協会の認証により確認すること
- 都道府県等の地域の関係機関で構成される協議会等における合意を得た上でクルーズ船の寄港を受入れること
- クルーズ船の感染状況に応じた初動体制の構築や、埠頭における搬送用動線等について、関係者間で予め調整を行っておくこと
- 船内で感染者が確認された場合に備え、連携体制の確保や必要な訓練等を行っておくこと
- クルーズ船社と地域の相互理解の促進に、クルーズ船社等と連携して努めること

※外国クルーズ船による国際クルーズの再開に際し、港湾管理者宛て2023年2月27日事務連絡にて、途中寄港地および最終下船港の寄港地に求められることとして、以下の内容を追記

- 途中寄港地の対応として、検疫所やクルーズ船社から医療機関や宿泊療養施設の斡旋を要請されることがあるため、あらかじめ地域の関係者間で確認しておくこと。
最終下船港での対応として、隔離¹²期間が残っている感染者の陸上での隔離のため、必要に応じ宿泊療養施設の確保等に関する協力を行うこと

<事務連絡発出履歴>

- ・2020 年9月 18 日 :「当分の間におけるクルーズ船の寄港受入に際しての留意事項等について」に基づく対応について(要請)
- ・2020 年 10 月 23 日 :「当分の間におけるクルーズ船の寄港受入に際しての留意事項等について」に基づく対応について(要請)
- ・2021 年4月 19 日 :「当分の間におけるクルーズ船の寄港受入に際しての留意事項等について」に基づく対応について(要請)
- ・2021 年6月 19 日 :「当分の間におけるクルーズ船の寄港受入に際しての留意事項等について」に基づく対応について(要請)
- ・2022 年7月 31 日 :「当分の間におけるクルーズ船の寄港受入に際しての留意事項等について」に基づく対応について(要請)
- ・2023 年2月 27 日 :「当分の間におけるクルーズ船の寄港受入に際しての留意事項等について」に基づく対応について(要請)
- ・2023 年5月1日 :新型コロナウイルス感染症の感染症法上の位置づけ変更に伴うクルーズ運航のためのガイドライン等の廃止及び一部見直しについて(周知)

¹² JICC ガイドラインにしたがった隔離。以下の同章における表現も同様。

②感染症法等に基づく対応に関する厚生労働省による事務連絡の調整

厚生労働省は、外国クルーズ船による国際クルーズの再開に合わせ、地方公共団体の衛生主管部局宛の事務連絡を発出した。当該事務連絡は、船医または検疫所による積極的疫学調査の結果、明らかに一次港以降の国内上陸により感染したと検疫所長が判断した患者及び当該患者から感染したと検疫所長が判断した患者について、感染症法に基づき対応を行うこととなる点を踏まえ、地方公共団体の衛生主幹部局に対し、必要となる対応を示したものである。当該事務連絡の発出にあたって国土交通省は、厚生労働省医薬・生活衛生局検疫所業務課、新型コロナウイルス感染症対策推進本部戦略班、新型コロナウイルス感染症対策推進本部保健班の3者と協議を重ね、クルーズ船社に対しては、国土交通省港湾局より事務連絡の内容を伝達した。

＜事務連絡発出履歴＞

- ・2023年2月27日／2023年3月1日最終改正：外国船籍国際クルーズ船の運航再開に係る自治体における対応について

③ 厚生労働省医薬・生活衛生局検疫所業務課による事務連絡に係る調整

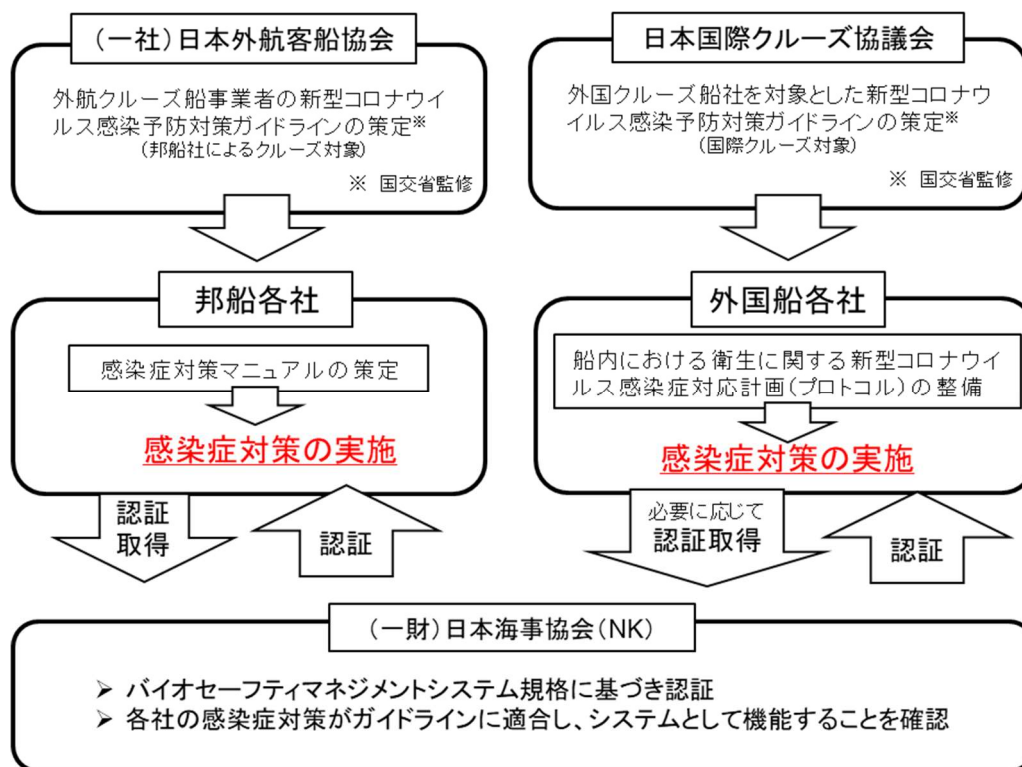
厚生労働省は、外国クルーズ船による国際クルーズの再開に合わせ、各検疫所宛に文書を発出した。当該事務連絡は、船内で陽性者が発生した際の検疫対応について示したものであり、当該事務連絡の発出にあたって国土交通省は、JICCガイドラインで外国船社が実施すべき内容等を厚生労働省医薬・生活衛生局検疫所業務課と協議した上で、仮検疫済証が発行されるまでの手順等について綿密に調整を行った。

＜事務連絡発出履歴＞

- ・2023年1月27日／2023年2月27日一部改正：外国籍クルーズ船への対応について

2) 第三者認証の取得等によるガイドラインの実効性の担保

港湾管理者等は、クルーズ船社が船舶ガイドラインに基づき感染防止対策を行うことを確認の上、クルーズ船を受入れることとしていたが、これは、当該クルーズ船が日本海事協会の認証（バイオセーフティマネジメントシステム）を取得していることで確認できる。外国クルーズ船においても多くのクルーズ船が同認証を取得した上で運航を行っており、また、同認証を取得しないクルーズ船においても、受入港湾の地方公共団体における協議会において、クルーズ船社に対して JICC ガイドラインの遵守に関する宣誓書を提出させるなどで対応をした。



図表10 第三者認証の流れ

3) 水際・防災対策連絡会議の実施

港湾の水際・防災対策等について、平時から関係者で情報を共有・連携し、事前準備を進めるとともに、非常時には関係者が連携して即座に対処するため、2020 年度より、重要港湾以上の全港湾 125 港及び地方港湾 4 港の計 129 港(2023 年7月末時点)で関係者間の連絡体制を構築し、各港湾において、水際・防災対策連絡会議を開催している。財務省関税局や出入国在留管理庁等の CIQ 関係機関、国土交通省地方整備局、海上保安本部、地方公共団体の港湾関係部局や保健部局、港湾関係団体、医療関係者等により構成され、感染症対策を含む港湾の水際関係の問題について、議論が行われている。このほか、事案等発生時の場合に適宜、水際・防災対策連絡会議の枠組みを活用し、構成メンバーに情報共有がなされている。

4) 国際クルーズ受入訓練の実施

外国クルーズ船の受入再開に当たり、実際の運航ルートに合わせた机上訓練を実施し、関係者間で感染者発生時の様々なパターンの対応を想定、確認することで、円滑なクルーズ船の受入体制を構築した。机上訓練の参加機関としては、厚生労働省、出入国在留管理庁、財務省等の CIQ 関係機関、国土交通省、検疫所、地方入管、地方税関、寄港地の地方公共団体の港湾部局や保健部局、関係する船舶総合代理店及び現地代理店、クルーズ船社等であり、感染症の専門家等もアドバイザーとして参加した。

5) 船内陽性者発生時の情報基盤の運用

船内で陽性者が発生した際のコミュニケーション管理基盤として、厚生労働省により「国際クルーズ船用 ERFS WEB フォーム」が構築された。同システムは、国際船舶乗客乗員リスト登録

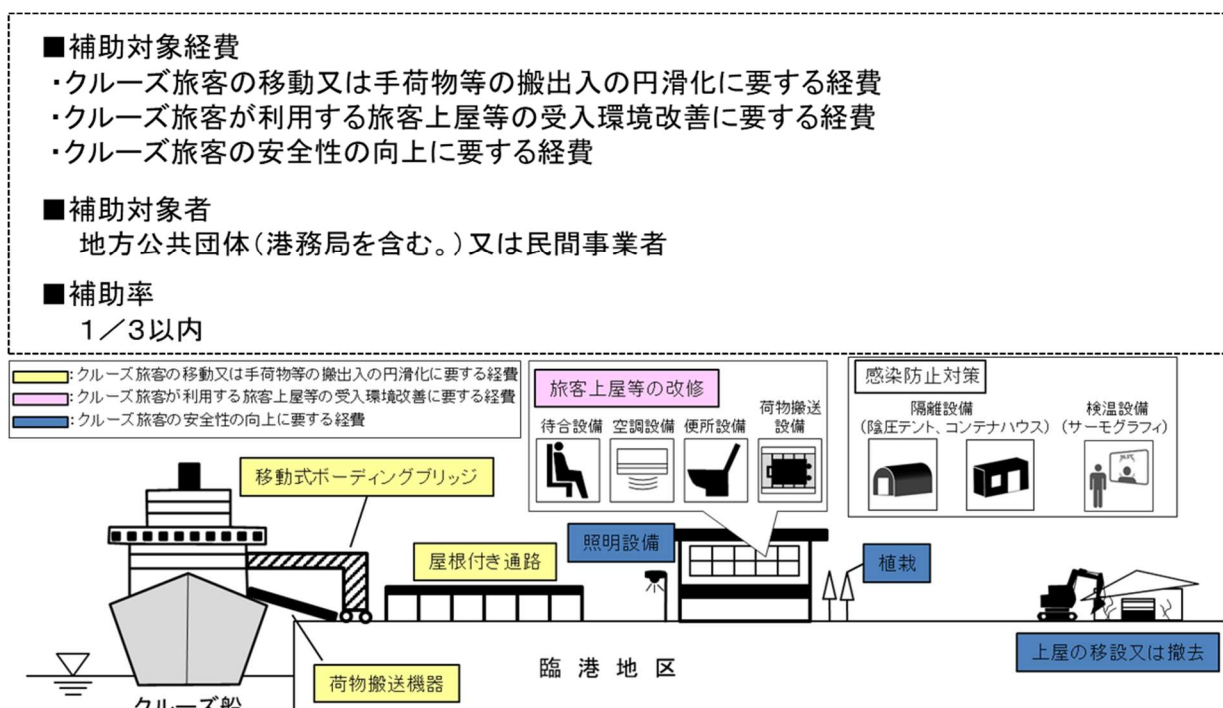
フォーム、陽性者登録フォーム、船から関係機関への連絡フォームの 3 つのフォームより構成されている。2023 年3月1日から5月7日の期間において同システムが運用され、船内で陽性者が発生した際に、クルーズ船社、検疫所、保健所、厚生労働省本省等の関係者間において情報が共有できる体制とした。

(5) 補助事業(ハード・ソフトのクルーズ支援制度)

1) 国際クルーズ旅客受入機能高度化事業

国土交通省では、クルーズの旅客の利便性や安全性の向上等を図るための補助事業として、2017年度より「国際クルーズ旅客受入機能高度化事業」を実施し、港湾管理者等が行う、屋根付き通路の設置や旅客上屋の改修等に要する経費に対し、1/3以内の補助率で支援を実施している。

2021年度・2022年度以降は、「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」や港湾ガイドラインを踏まえ、新型コロナウイルス感染症の感染防止対策等に要する経費について補助率を1/2以内に拡充し、国土交通省として重点的に支援を行った。具体的には、13港で、陰圧テントやコンテナハウス等の隔離施設やサーモグラフィ等の検温施設の整備を支援し、それらの設備は、実際にクルーズ旅客を受入れる際に活用された。



図表11 国際クルーズ旅客受入機能高度化事業の概要

2) クルーズの安全な運航再開を通じた地域活性化事業

国土交通省では、クルーズ寄港促進の取組等を図るための補助事業として、2020年度より「クルーズの更なる寄港促進を通じた地域活性化事業」を実施し、港湾管理者等が行う、寄港地観光ツアーの造成や商談会等に要する経費に対し、1/2以内の補助率で支援を実施している。

2021年度以降は、新たに、「クルーズ船受入の相互理解促進」を支援対象とし、クルーズ寄港にあたってクルーズ船社・地元の相互理解促進を図ることを目的とした、FAMツアーやセミナー、クルーズ船内覧会等の実施や、港のプロモーション動画の作成等に対して支援を行った。



図表12 クルーズの安全な運航再開を通じた地域活性化事業

第4章 クルーズの安全・安心の確保に向けた今後のあり方

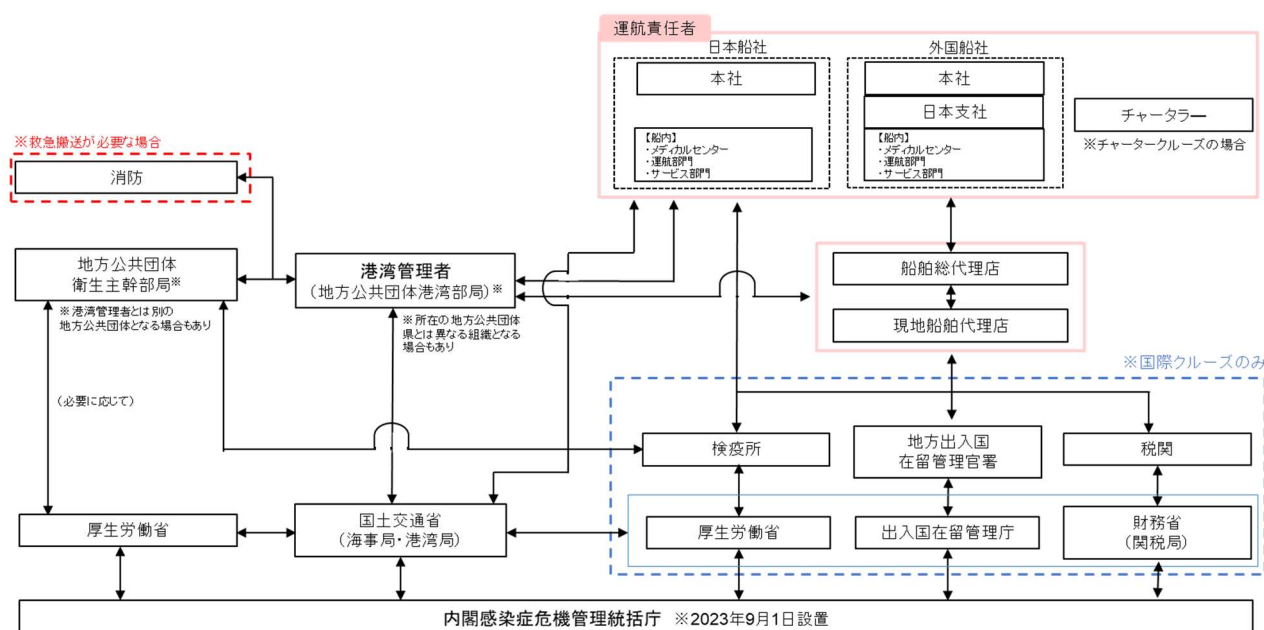
本章では、クルーズの安全・安心の確保に係る今後のあり方について示す。

なお、本章で示す今後のあり方については、現時点の知見等に基づき主な取組み・事例等をまとめたものであり、実際に事案が発生した場合は、最新の状況を踏まえ、適切に必要な対応を取ることが求められる。

(1) 関係者の連携・協力体制強化の考え方

クルーズ船の運航責任者は、クルーズ船社であるが、外国船社の場合、実際に寄港手続き等を実施するのはクルーズ船社から委託を受ける船舶代理店であり、船舶代理店も、全体を統括する船舶総代理店と寄港地毎の現地代理店が関わってくる。また、クルーズ船の寄港に必要な係留施設の使用許可は、港湾管理者が行う。加えて、国際クルーズの寄港時には、CIQの手続きが必要となり、検疫を実施する検疫所、一次港で入国審査を実施する地方出入国在留管理官署、一次港以降に税関手続を実施する税関(以下、「CIQ関係機関」という。)が関わってくる。さらに、船内で感染者が発生した場合には、検疫所による医療機関等への搬送に関し、寄港地の地方公共団体の衛生主管部局が関係してくる。なお、港湾管理者と寄港地の地方公共団体とは別の組織となる場合もあることに留意が必要である。

このように、感染症対策を含めたクルーズ運航には、官民の多様な主体が関わっている上、寄港地によっては港湾管理者と衛生主管部局が別の団体となるケースがあるなど、関係が非常に複雑となっている。



この中、本年9月には、新たな感染症対応の司令塔となる「内閣感染症危機管理統括庁」が設置されたため、内閣感染症危機管理統括庁も含め、クルーズ運航に係る関係機関のさらなる連携強化を図る必要がある。特に、港湾管理者を中心とし、国の地方部局や地方公共団体の関係機関など、受入港湾での密接な連携が重要である。

また、JICC及びJOPAを中心としてあらゆるクルーズ船社のより迅速な情報共有等の連携強化も必要となる。さらに、クルーズの運航に係る関係者は、関係者間の連携・協力の実効性を高めるため、平時から、クルーズ運航に関する情報共有やクルーズ船内で大規模な集団感染が発生した場合を想定した訓練等の実施も求められる。加えて、クルーズ船は乗員のホスピタリティが重要なサービスである点も踏まえ、船内で感染症対策を実施するにあたっては、乗客の協力や理解の促進も必要となる。

なお、新たな感染症が発生した場合の役割分担や費用負担のあり方についても、合わせて検討することが求められる。

(2) 新型コロナウイルス感染症等への対応

ダイヤモンド・プリンセス号等事案の課題やその後に得られた知見、運航実績からの知見を踏まえ、クルーズの安全・安心の確保に向けた新型コロナウイルス感染症等への対応について、「船側に求められる措置」、「受入港湾に求められる措置」、「国土交通省に求められる措置」に分けて整理し、具体の措置例を示す。この際、関係機関は、感染症の流行をできる限り船内で抑えて拡げないことを基本的な考え方として、寄港地の公衆衛生や医療への負担を最小限にすることを前提に、対応することが求められる。

なお、新型コロナウイルス感染症の流行期については特に注意して運航を行うこと、また、同ウイルスは、たえず変異を繰り返しており、今後の病原性等の変化が生じた場合は、必ずしもこの通りの措置となるとは限らないことから、これらの点に留意が必要である。

1) 平時における対応

①船側(クルーズ船社等)に求められる措置(例)

- ・ 乗員に対する感染症対策や感染者への対応に関する教育訓練
- ・ 国土交通省、港湾管理者、CIQ関係機関等との連携体制の構築(関係機関への早期の連絡、関係機関の指示に基づく対応等)
- ・ 船内で有症状者が発生した場合も見据え、平時からの船舶総代理店との連携
- ・ 船内の感染症の発生状況を平時から把握し、異常を早期に察知する体制の構築(船内診療室を受信する感染症疑い患者について、クルーズ船内クリニックのメディカルレポートを活用し、症状別に日別の患者数を把握する、船内の薬局の解熱鎮痛薬の販売量の推移を把握する等)

②受入港湾(地方公共団体等)に求められる措置(例)

- ・ 迅速かつ適切な初動対応に向け、正確な情報把握・共有のための関係者間の緊急連絡体制の構築
- ・ 検疫等に必要となる対応を想定し、緊急搬送用動線やプレハブ等の設置スペースの確保等、CIQ関係機関等との連携による受入環境の整備
- ・ マスク等の個人防護具の確保
- ・ 防護服の着脱や感染者の搬送に関する事前訓練
- ・ 受入先となる医療機関の把握
- ・ 感染者の宿泊施設の把握
- ・ 地域住民等へのクルーズ船の寄港全般に関する理解促進

③国土交通省に求められる措置(例)

- ・ クルーズ船社や地方公共団体、CIQ関係機関等を含めた検討体制の構築
- ・ クルーズ船社、厚生労働省、及び寄港地の地方公共団体等との情報収集及び情報共有

2) 感染症流行時における対応

①船側(クルーズ船社等)に求められる措置(例)

※クルーズ船社等は船医等と相談し、適切な対応が必要となる。

- ・ 感染が疑われる者の早期特定及び必要な検査の実施
- ・ 感染者の症状に応じた個室管理の実施
- ・ 咳嗽^{がいそう}または咽頭痛などの症状がある者のマスク装着
- ・ 外気を取り入れるための効果的な換気の実施(特に飲食の場や大勢が集まる場など)
- ・ 船内の流行状況や中等症・重症者等の発生状況に関する関係機関への速やかな情報提供及び必要に応じた対応に関する協力の要請、関係機関の指示に基づく対応等
- ・ 共用の施設や接触感染の可能性のある物品等について、必要に応じて消毒を実施
- ・ 医療ニーズ・医薬品ニーズへの対応
- ・ 医療提供体制の保持に係る対応
- ・ 乗客乗員のメンタルヘルスケア
- ・ 船内での感染拡大の可能性がある場合、感染拡大につながる大勢での飲食、劇場・フィットネスの営業及び船内パーティー含めたイベント等はマスク着用等の感染対策を徹底し、その上で必要に応じて、開催のあり方を検討

②受入港湾(地方公共団体等)に求められる措置(例)

- ・ 必要に応じた受入先となる医療機関や感染者の宿泊施設の調整
- ・ 適時適切な地域住民等への情報提供
- ・ 必要に応じた外国籍の関係者に対する外国語対応

③国土交通省に求められる措置(例)

- ・ クルーズ船社や地方公共団体、CIQ関係機関等を含めた必要な措置に係る検討・実施
- ・ 寄港地におけるクルーズ船の受入体制整備の支援
- ・ クルーズ船社、内閣感染症危機管理統括庁、厚生労働省及び寄港地の地方公共団体等との情報収集及び情報共有

(3) 新たな感染症発生への対応

新たな感染症への対応は、感染の段階に応じて採るべき対応が異なることから、事前の準備を進め、状況の変化に即応した意思決定を迅速に行うことができるよう、平時（未発生時）、発生初期、まん延期、一定期間経過後（新たな感染症の実態がある程度判明し、有効な対策の理解が一定程度進んだ段階）の各段階において求められる取組みとして、具体の措置例を示す。なお、以下の取組みは、呼吸器感染症を中心とした措置例であるが、実際は呼吸器感染症以外の感染症も発生しうる点に留意する必要がある。

1) 平時（未発生時）の取組み

新たな感染症は、いつ発生するか分からないことから、平素から警戒を怠らず、関係者間で連携しつつ、以下の事項について対応を進める。

①船側（クルーズ船社等）に求められる措置（例）

i. 感染症対応計画（プロトコル）に関する情報収集

クルーズ船社は、発生初期などの段階で、船内の衛生責任者の選定・役割及び感染症管理体制を規定する感染症対応計画（プロトコル）を整備することが求められることから、既存の感染症対応計画（プロトコル）等について情報収集を進める。その際、必要に応じてJICC、JOPA等の業界団体の枠組みを活用する。有症状者が発生した場合の対応に関する乗員への教育・訓練の方法についても留意する。

ii. 実効性のある訓練の実施

クルーズ船社は、感染症流行時を想定し、必要な訓練を実施することが求められる。訓練を実施する際は、内閣感染症危機管理統括庁、国土交通省、厚生労働省及び寄港地の地方公共団体と連携する。

iii. 人材の教育・育成

クルーズ船の運航には、クルーズ船社の感染症責任者、各クルーズ船に勤務する船医・看護師、乗客サービスや、本船の運航に関わる乗組員など多様な人員が関わっており、各クルーズ船社が整備するプロトコルの効果的な実践には、これらの多様な人員が感染症について正しい知識をもつことが重要である。

このため、クルーズ船社は、関係者に対し、メンタルヘルスへの対応を含めた、感染症対応に必要となる教育を行い、平時から人材育成を進めていくことが求められる。

②受入港湾(地方公共団体等)に求められる措置(例)

- ・ 迅速かつ適切な初動対応に向け、正確な情報把握・共有のための関係者間の緊急連絡体制の構築
- ・ 情報共有等に必要な実効性のある訓練の実施

③国土交通省に求められる措置(例)

- ・ クルーズ船社や地方公共団体、CIQ関係機関等を含めた検討体制の構築
- ・ クルーズ船社、内閣感染症危機管理統括庁、厚生労働省、及び寄港地の地方公共団体等との情報収集及び情報共有

2) 発生初期の取組み

新たな感染症の発生初期においては、情報の限られた状況であっても、関係者は、感染拡大のリスクを考慮して、それぞれができる範囲での取組みを実施することが求められる。また、発生初期であっても、感染拡大リスクがあることから、状況の変化に迅速に対応できるよう、クルーズ船社、関係省庁及び寄港地の地方公共団体の間で情報共有を徹底することも求められる。

以下に、「船側に求められる措置」、「受入港湾に求められる措置」、「国土交通省に求められる措置」に分けて整理し、具体の措置例を示す。なお、新たな感染症に関する様々な情報を考慮のうえ、適宜関係機関と情報共有しつつ、状況に合わせて最善の取組みを行う必要がある。

① 船側(クルーズ船社等)に求められる措置(例)

- ・ 国や国際機関等が発信する当該感染症に関する情報の積極的な入手・必要な対応(必要に応じて、JICC、JOPA等の業界団体の枠組みを活用)
- ・ 船内での新たな感染症の患者・有症状者等の発生状況や実施する感染防止対策、前の寄港地での検疫を含めた対応状況等について、情報を収集する体制の確保及び受入港湾・検疫所への情報共有
- ・ 国土交通省等への情報共有
- ・ 新たな感染症の船内での感染拡大リスクを考慮した、医療体制の保持を含む感染拡大防止対策及び感染症対応計画(プロトコル)作成の検討・実施
(呼吸器系の感染症の場合は、第4章「(2)新型コロナウイルス感染症等への対応 2) 感染症流行時における対応 ①船側(クルーズ船社等)に求められる措置(例)」の内容を参考にする。)
- ・ 新たな感染症の船内での感染拡大のリスクを考慮した運航のあり方の検討

② 受入港湾に求められる措置(例)

- ・ 国や国際機関等が発信する当該感染症に関する情報の積極的な入手、最新の情報の把握
- ・ 船内での新たな感染症の患者・疑い患者・有症状者等の発生状況や実施する感染防止対策等、前の寄港地での検疫を含めた対応状況等についてのクルーズ船社からの情報収集

- ・ 新たな感染症の船内での感染拡大のリスクを考慮した体制整備
(呼吸器系の感染症の場合は、第4章「(2)新型コロナウイルス感染症等への対応 2)感染症流行時における対応②受入港湾(地方公共団体等)に求められる措置(例)」の内容を参考にする。)

③ 国土交通省に求められる措置

- ・ クルーズ船社や地方公共団体、CIQ関係機関等を含めた必要な措置に係る検討・実施
- ・ 寄港地におけるクルーズ船の受入体制整備の支援
- ・ クルーズ船社、内閣感染症危機管理統括庁、厚生労働省、及び寄港地の地方公共団体との情報共有

なお、国内、国際クルーズのいずれにおいても、海外を含む寄港地もしくは船内で新たな感染症が確認された場合、船側、港湾側、国土交通省は、必要な取組みを迅速に実施することが求められる。

3) まん延期の取組み

入院患者や重症者の数を可能な限り少なくし、医療体制への負荷を軽減することが社会的に求められる状態では、特に医療体制が十分でない地域への寄港時には、受入港湾との調整等が必要となる。そのため、クルーズ船社は、感染症が拡がらないよう感染者の個室管理を行う等、感染症防止対策を着実に実施する。そのうえで、感染拡大や重症者が複数発生するなどのリスクが高いと判断したときは、関係機関及び寄港地と連携し、追加の感染対策の実施や体制整備も含めた対応ならびに商業運航の延期や中止も含めた運航のあり方について検討が求められる。

一方で、感染状況の進展に応じて、関係者と連携しながら、クルーズ船の運航の再開等に向けた検討・準備を進めていくことは必要である。

また、国土交通省は、関係省庁や関係機関、感染症の専門家の意見も確認し、クルーズ船の運航のあり方について検討を行う。

4) 一定期間経過後(新たな感染症の実態がある程度判明し、有効な対策の理解が一定程度進んだ段階)のクルーズの運航再開に向けた取組み

新たな感染症が発生し、国内でのまん延期を経て、一定期間経過後のクルーズの運航再開に向けた取組みでは、新型コロナウイルス感染症の感染拡大によるクルーズの運航停止に伴い、2020年10月から進めた段階的な運航再開の実績を参考としながら、以下に示す取組みを進めることが想定される。

① 国内クルーズ・国際クルーズ運航の違いを考慮した再開方針の検討

クルーズの運航再開については、クルーズ船社の事情のみならず、新たな感染症の各地域における流行状況も踏まえた検討が求められる。このため、国土交通省が、厚生労働省等とも連携しつつ、全国の寄港地の地方公共団体の実情も踏まえた上で、感染症等の専門家

の意見も確認し、運航再開について総合的に検討を進める。その際、例えば、国内クルーズの運航期間の短いショートクルーズから再開させ、その後、通常の国内クルーズの運航を再開する段階的な方法などが考えられる。国際クルーズの運航再開は、その時点での水際措置を踏まえて検討を行う必要があるため、国土交通省は、厚生労働省等の関係省庁と十分な調整を行った上で方針を決定する。

② 新たな感染症の病原性等に応じた船側・港側のガイドラインの策定

クルーズの運航再開には、船側・港側のガイドライン案の策定が必要となる。本章の「(2)新型コロナウイルス感染症等への対応」を参考としつつ、新たな感染症の病原体の感染性や病原性、ワクチン接種や感染状況などのヒト側の免疫状態、そして、感染が起こる「場」(いわゆる「3密」などの感染が起こりやすい環境等)等の状況を考慮し、各業界団体がガイドライン案を策定することが求められる。この際、各クルーズ船社及び各国の対応動向にも留意しながら、ガイドライン案の策定を進めることが重要である。

また、各業界団体が策定するガイドライン案については、国土交通省が感染症等の専門家に意見を聞くとともに、必要に応じて内閣感染症危機管理統括庁及び厚生労働省を含めた関係省庁にも協議し、安全性を確認した上で、策定する必要がある。加えて、国土交通省により安全性が確認されたガイドラインについては、業界団体に所属しないクルーズ船社にも遵守される仕組みをあわせて検討することが求められる。

③ 寄港地におけるクルーズ船受入協議等を規定する通知

クルーズ船の各寄港地での受入協議については、各地域の実情を考慮した検討が必要である。

このため、国土交通省は、必要に応じて、寄港地におけるクルーズ船受入れについて、衛生主管部局を含めた関係者が協議、合意した上で、決定する旨を、全国の港湾管理者に通知することが求められる。あわせて、厚生労働省も、クルーズ船受入協議に関し、寄港地における準備期間を考慮しつつ、必要に応じて、検疫所及び寄港地の地方公共団体の衛生主管部局向けの通知について検討を行う。

④ 感染症対応計画(プロトコル)の作成と第三者認証制度の活用

各クルーズ船社は船内における措置を整理した感染症対応計画(プロトコル)を整備することが望ましい。また感染症対応計画(プロトコル)については、各業界団体が策定するガイドラインに適合しているかを確認し、感染症対応計画(プロトコル)の実効性を担保する仕組みとして、第三者認証制度の活用が求められる。クルーズ船の各寄港地での受入協議に際して、寄港地がクルーズ船社に対して、第三者認証制度の活用を求めることは有効である。

⑤ 感染者情報の共有

新たな検疫感染症への対応が必要となった状況において、船内で感染者が重症化した場合、寄港地の医療機関等での受入れが必要となる場合がある。このため、船内の感染者情

報は、クルーズ船社のみならず、寄港予定地の検疫所、港湾管理者、及び地方公共団体の衛生主管部局にも随時共有されるべきものである。

このため、乗船者の情報を円滑に収集できる体制の整備について検討することが求められる。なお、感染者情報には、持病等の個人情報が含まれることから、共有を開始するタイミングや共有範囲についての検討も行い、秘匿性を確保しつつ、適切に共有するよう留意する必要がある。

⑥ 感染者の緊急医療搬送時等のための連絡体制の確認

感染者を緊急医療搬送する場合、受入側医療機関は、感染者に関する情報を、可能な限り早期に入手する必要がある。特に、外国クルーズ船の場合、検疫所が船医から聞き取った情報を、関係者に共有することが重要である。

このため、感染者を緊急医療搬送する場合には、感染者に関する情報を迅速に関係者に共有出来るよう、寄港地の地方公共団体は、感染者の緊急医療搬送時等の連絡体制について関係者間において予め確認しておくことが求められる。

(4) 船内で大規模集団感染が発生した際の追加的措置

大規模集団感染が発生した際の対応については、新型コロナウイルス感染症等既知の感染症の流行期への対応や、新たな感染症発生への対応に加えて、追加的な措置が必要となることから、「船側に求められる措置」、「受入港湾に求められる措置」、「国土交通省に求められる措置」に分けて整理し、具体の措置例を示す。

1) 船側(クルーズ船社等)に求められる追加的措置(例)

クルーズ船社は、船内で大規模集団感染が発生した場合に備えた対応計画(以下、「大規模集団感染対応計画」という。)を策定し、発生時に発動できるようにしておくことが求められる。大規模集団感染対応計画では、船内における感染率が一定の割合を超えた場合(例として、JICCガイドライン第二版におけるTier3にあたる1週間平均感染率10%以上、等)に、クルーズ船社が取るべき追加的な措置をあらかじめ定めておくことが望ましい。大規模集団感染対応計画に盛り込むべき内容として、具体の措置例を示す。

- ・ 乗客乗員に対する積極的な検査の実施
- ・ 医療提供体制の保持に係る対策
- ・ 大規模集団感染対応計画の効率的な運用に向けた医療等責任体制の明確化
- ・ 船内の汚染されたエリア(レッドゾーン)と汚染されていないエリア(グリーンゾーン)の区分けの徹底
- ・ 乗客乗員の心身の健康サポート体制
- ・ 検査キットを含む感染制御に必要な医療資源のあり方の検討
- ・ 検疫所を含めた関係機関への定期的な状況報告
- ・ 乗客乗員に対する正確な情報提供
- ・ 寄港地観光や運航のあり方の検討

さらに、新たな感染症が発生した場合には特に、未知の感染症への恐怖や混乱が大きなリスクとなり得るため、クライシスコミュニケーションが重要となり、対外的にどのような情報を誰に対して発信するのか事前に準備・訓練することが求められる。

2) 受入港湾(地方公共団体等)に求められる追加的措置(例)

- ・クルーズ船で大規模集団感染が発生した場合も想定した、寄港地の医療機関及び宿泊療養施設の受入条件について、あらかじめクルーズ船社と検討しておく。(その際、感染者数の規模感に合わせた病床確保について検討することが求められる)
- ・土日夜間でも連絡をとることのできるクルーズ船社との緊急連絡先を入手しておくとともに、緊急連絡先がつかない場合を想定して複数の連絡先を入手しておく。(緊急連絡先を作成するときには、必要に応じてクルーズ船内の船医と寄港地の医療機関の医師が直接連絡を取り合えるホットラインの確保についても検討することが望ましい)
- ・クルーズ船内の感染者が増大し、検疫所及び寄港地の地方公共団体の枠組みを超えた広域連携体制が必要となった場合は、国土交通省を通じて、内閣感染症危機管理統括庁及び厚生労働省に情報提供し、関係機関が専門家と連携した対応を進めることが求められる。
- ・適時適切な地域住民等への情報提供が求められる。

3) 国土交通省に求められる追加的措置

- ・クルーズ船社、内閣感染症危機管理統括庁、厚生労働省、及び寄港地の地方公共団体との情報共有の強化
- ・クルーズ船社や地方公共団体、CIQ関係機関等を含めた必要な措置に係る検討・実施
- ・クルーズ船で大規模集団感染が発生し、港湾管理者から要請があり、かつ、当該港湾管理者における業務の実施体制等を勘案して必要があると認めるときには、港湾利用者との利用調整等の港湾管理業務を代行(港湾利用者との利用調整とは、防衛省支援船等の着岸等に係る港湾施設の利用調整、厚生労働省等の関係機関と連携した乗船者の下船に係る環境整備・調整等が考えられる。)

(5) 国際的なルール作りにおける国土交通省の役割

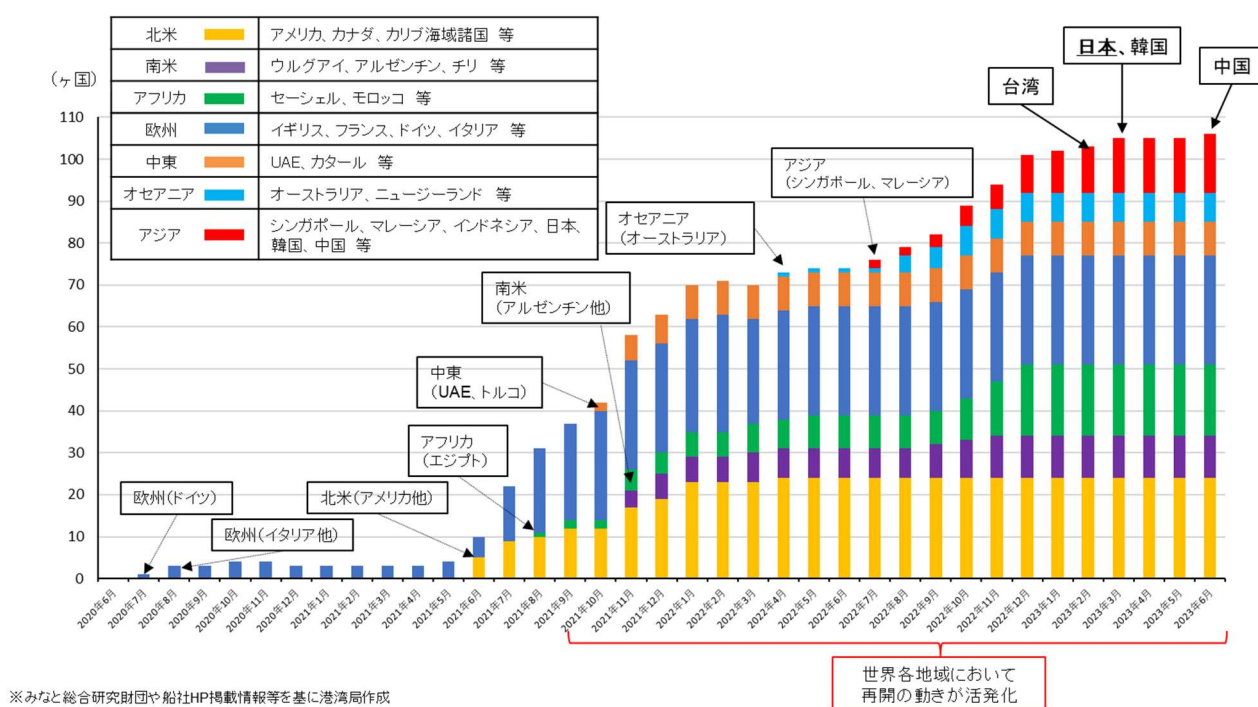
2020年9月に公表された「クルーズの安全・安心の確保に係る検討・中間とりまとめ」では、国土交通省が対応すべきクルーズの安全・安心の確保に向けて必要とされた措置のうち、国際的なルール作りが必要な事項の実現に向けた国土交通省の役割について、以下のようにまとめている。

○外務省等関係機関と連携し、国際海事機関(IMO)における国際ルール作りも視野に、クルーズ船の安全確保に向けた国際的な議論を我が国が主導する。

中間とりまとめ以降の国際ルール作りの動向に関し、2021年5月に開催された第74回世界保健

機関(WHO)総会にて、パンデミックへの備えと対応に関する独立パネル(IPPPR)、国際保健規則(IHR)検証委員会、独立監視諮問委員会(IOAC)より報告書が提出され、これらの報告書は、WHOの健康危機への予防・備え・対応の強化に関する作業部会で議論された。同年11月に開催されたWHO特別総会では、パンデミックへの対応に関する新たな法的文書の作成のための政府間交渉会議が設立され、2022年5月の第75回WHO総会ではIHR改正に関する作業部会の設立が決定された。特に、IHR改正においては、クルーズ船を含む輸送機関上の感染対策強化に関する議論もなされており、日本も積極的に議論に参加している。両文書は、2024年5月に開催される第77回WHO総会での採択が予定されている。そのほか、IMOにおける取組としては、2021年11月に第34回臨時理事会の際に日本が国際クルーズセミナーを主催し、ダイヤモンド・プリンセス号の事例を踏まえ国際協力の枠組みの必要性を発信したほか、2022年には、国際的に懸念される公衆衛生上の緊急時の措置等を盛り込む形で、国際海上交通簡易化条約(FAL条約)の改正案が採択された(2024年1月発効見通し)。国土交通省は外務省等関係機関と連携し、協力していく。

一方、海外における国際クルーズ再開状況を確認すると、2020年7月から欧州にて国際クルーズが再開され、2021年6月には北米で、以降はアフリカ、中東、南米で国際クルーズが順次再開され、2022年1月には国際クルーズが再開された国数が70を超えた。



図表14 国際クルーズ再開国数

現在は国際クルーズ再開が一番遅れていた東アジア地域でも再開され、既に全世界で国際クルーズが運航されている。

各地域における国際クルーズ再開にあたっては、米国のCDC(アメリカ疾病予防管理センター)

や欧州のEUHG (European Union Healthy Gateways)、豪州のCDNA (Communicable Diseases Network Australia) 等で国際クルーズ運航ガイドラインが策定されており、各ガイドラインが都度改訂を重ねながら、国際クルーズ運航のグローバルスタンダードが形成されてきた。また、各クルーズ運航事業者は自主的な感染症対応計画(プロトコル)等を設け、遵守している状況である。

参考資料

○ 委員等名簿

○ 審議の経過

国土交通省におけるクルーズの安全・安心の確保に向けた検討会 名簿

(敬称略)

<委員>

- | | | |
|---|--------|--------------------------|
| ◎ | 赤井 伸郎 | 大阪大学大学院国際公共政策研究科 教授 |
| | 大脇 崇 | 日本港湾協会 理事長 |
| ○ | 河野 真理子 | 早稲田大学法学学術院 教授 |
| | 高松 正人 | 観光レジリエンス研究所 代表(危機管理) |
| | 森 隆行 | 流通科学大学 名誉教授 |
| | 森重 俊也 | 日本外航客船協会 理事長 |
| | 和田 耕治 | 広島大学大学院医系科学研究科公衆衛生学 客員教授 |

◎；座長、○；座長代理

<オブザーバー>

- | | |
|--------|---|
| 三戸 雅文 | 内閣感染症危機管理統括庁 内閣参事官 |
| 西山 良 | 出入国在留管理庁出入国管理部出入国管理課 課長 |
| 馬場 義郎 | 財務省関税局監視課 課長 |
| 山本 英紀 | 厚生労働省健康・生活衛生局健康課 課長 |
| 森田 博通 | 厚生労働省健康・生活衛生局感染症対策部企画・検疫課 課長 |
| 山崎 元靖 | 神奈川県健康医療局医療危機対策本部室 感染症対策担当部長 |
| 宮田 綾子 | 横浜市港湾局みなと賑わい振興部 部長 |
| 安原 達 | 鹿児島県土木部 部長 |
| 前川 智宏 | 沖縄県土木建築部 部長 |
| 遠藤 弘之 | 日本外航客船協会 会長 |
| 堀川 悟 | 日本国際クルーズ協議会 会長 |
| 近藤 久禎 | 国立病院機構本部 DMAT 事務局 次長 |
| 太刀川 弘和 | 筑波大学医学医療系災害・地域精神医学 教授
(災害派遣精神医療チーム (DPAT)) |
| 五明 佐也香 | DPAT 事務局 次長 |

審議の経過

第1回 2023年6月29日（木）

- ・ 新型コロナウイルスの感染拡大によるクルーズ運航停止から国際クルーズ運航再開に至るまでの取組の振り返りについて
- ・ 関係者からのヒアリング
- ・ 今後のあり方について

第2回 2023年9月5日（火）

- ・ 関係者ヒアリング及び委員からの主なご意見と対応について
- ・ クルーズの安全・安心の確保に向けた今後のあり方について