

Supported by  日本 THE NIPPON
財団 FOUNDATION

遊覧船等の不定期旅客船における バリアフリー化調査

報告書

2020(令和2)年1月

公益財団法人

交通エコロジー・モビリティ財団

目 次

1. 事業の概要について	1
1.1 事業目的	
1.2 事業内容	
1.3 事業スケジュール	
2. 不定期旅客船の概要について	3
2.1 不定期旅客船の定義	
2.2 不定期旅客船の現状	
3. 不定期旅客船におけるバリアフリー化の実態調査について	10
3.1 調査概要	
3.2 調査結果	
3.2.1 関東地区	
3.2.2 関西地区	
3.2.3 北海道地区	
4. 調査のまとめ	38
4.1 不定期旅客船の考察	
4.1.1 利用状況について	
4.1.2 バリアフリー化の整備状況について	
4.2 今後の課題	
参考資料	42
調査票	

謝辞

監修 国立研究開発法人海上・港湾・航空技術研究所海上技術安全研究所
国際連携センター 副センター長
知識・データシステム系 シミュレータ研究グループ グループ長 宮崎恵子

1. 事業の概要について

1.1 事業目的

2018年5月のバリアフリー法の改正により、2019年4月以降、遊覧船等の導入時におけるバリアフリー化基準適合が義務化された。それに伴い、当財団が実施する「海上交通バリアフリー施設整備推進」¹の助成対象船舶も2019年度から拡大することになった。しかしながら、遊覧船等の不定期旅客船は、これまでバリアフリー化基準適合が義務付けられていた一般旅客定期航路に就航している旅客船と使用用途が異なるため、不定期旅客船特有のバリアフリー化の課題があると考えられる。

そこで本事業は、遊覧船等の不定期旅客船について、船舶、航路、棧橋等の実態を把握するとともに不定期航路事業を営む運航事業者へのヒアリング調査を行い、不定期旅客船のバリアフリー化の課題について整理することを目的とする。

1.2 事業内容

本事業については、下記のとおり実施する。

1) 不定期航路に就航している船舶・運航事業者等の一覧表作成

不定期航路に就航している船舶及び運航事業者等の情報を既存資料やインターネット等を活用し、一覧表を作成する。なお、対象とする船舶は、総トン数20トン以上とする。

2) 不定期航路に就航している船舶・棧橋等の実態調査（全国3カ所程度）

不定期航路に就航している船舶や、その船舶が寄港する棧橋等についての実態を調査するための調査票（参考資料参照）を用い、事前に文献調査等により、バリアフリー化の個別調査票を作成する。調査個所は、地域性、船舶用途・大きさ（総トン数、船員数、定員数）、棧橋の種類等を勘案し、決定する。

3) 不定期航路事業を営む運航事業者へのヒアリング調査

上記2)に基づき、不定期航路事業を営む運航事業者へのヒアリング調査を実施する。

4) 不定期旅客船におけるバリアフリー化の課題整理

上記の2)及び3)より得られた結果から、不定期旅客船が抱えるバリアフリー化の課題について整理する。

¹ 「海上交通バリアフリー施設整備推進」とは、当財団が日本財団の支援を受けて、海上交通におけるバリアフリー化を推進するため、旅客船（改造・新造）並びに旅客船ターミナルのバリアフリー施設・設備の整備に対して助成を行う制度。詳細については、(<http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/barifuri-ship/index.html>)を参照。

1.3 事業スケジュール

本事業は、下記のスケジュールで実施する。

図表 1-1 事業スケジュール

期	1/4	2/4	3/4	4/4
項目				
1) 不定期航路に就航している船舶 ・ 運航事業者等の一覧表の作成		←→		
2) 不定期航路に就航している船舶 ・ 棧橋等の実態調査		○ ○		
3) 不定期航路事業を営む運航事業者へ のヒアリング調査		○ ○		
4) 不定期旅客船におけるバリアフリー 化の課題整理			←→	
5) 報告書の作成				←→

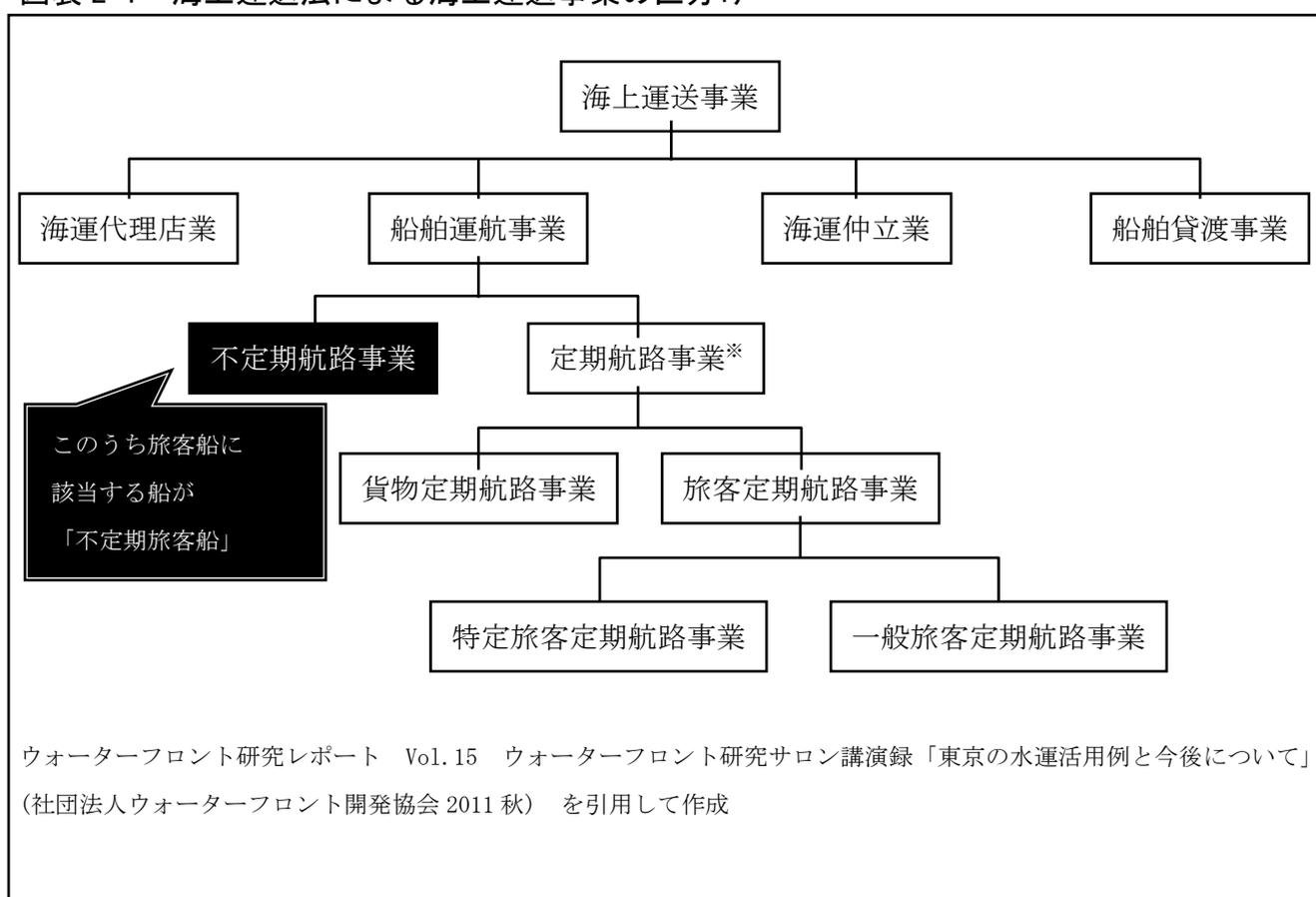
2. 不定期旅客船の概要について

2.1 不定期旅客船の定義

本事業でいう「不定期旅客船」は、海上運送法で定義されている不定期航路事業を行なう旅客船のこととする（「旅客船」は、13人以上の旅客定員を有する船舶を言う）。

海上運送法では、定期航路事業（一定の航路に船舶を就航させ一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業）以外の船舶運航事業を不定期航路事業と定義しており、別の言い方をすれば、『主に起点と終点が一致する寄港地の無い一定の航路において船舶を就航させ運送する事業²』のことである。例えば、遊覧船、レストラン船、クルーズ船（運河めぐり）、屋形船、海上タクシー等が不定期旅客船に該当する。

図表 2-1 海上運送法による海上運送事業の区分け



² 国土交通省関東運輸局ホームページ http://www.tb.mlit.go.jp/kanto/kaiji_sinkou/unkou/shinsei_todokede.html

2.2 不定期旅客船の現状

不定期旅客船（総トン数 20 トン以上）は、当財団調べによると 2019 年 12 月現在、国内で 101 隻となっている（図表 2-2）。不定期旅客船の特徴として、1 日の航行距離が短く、船舶の傷みが、定期旅客船に比べて少ないため、長年使用されている傾向がある。

また、定期旅客船は、航路と日程が定まっており、旅客がいてもいなくても運航しなければならないのに対し、不定期旅客船は、旅客がいなければ運休することも可能である。これは、不定期旅客船がレジャー目的（観光、食事等）であるため、旅客がいなければ運航する必要がないことと、「乗降地を同一地点とし一定コースを周遊して出港地に戻る事が多く、次便の旅客に迷惑を掛けることがほとんどない」³からである。

このことから、不定期旅客船の運航事業者は、既存の設備、スタッフ、限られた予算の中で、旅客や時代のニーズに応えようとしている。また、近年のインバウンド需要で外国人観光客が増えている航路もあり、外国語で接客するスタッフの採用、通訳端末の設置、多言語パンフレットの設置、船内での外国語アナウンス放送を行う等、外国人向けの対応にも力を入れている所もある。

国土交通省発行の『海事レポート（平成 10 年版～令和元年版）』（図表 2-3～2-9）によると、旅客不定期航路事業における事業者数、航路数、隻数は増加傾向にあり、輸送人員、輸送人キロ、営業収入、営業損益、経常損益、経常収支率は減少と増加を繰り返している。営業損益においては、赤字の年の方が多く、黒字額よりも赤字額の方が圧倒的に大きい。また、旅客不定期航路事業の船員数の増減については、統計データを得られなかったが、我が国の内航船員数は 2003 年の 31,886 人から 2018 年の 28,142 人に大幅に減少していることから、同様に人手不足であると推測される。

事業者数、航路数、隻数が増加した要因は、1995 年から 2000 年にかけての海上運送法の規制緩和によると考えられる。規制緩和の内容⁴として、1995 年 4 月より旅客船、貨物フェリーについて営業政策としての大幅割引や特別室利用料金等の料金設定・変更が認可制から届出制に緩和され、1995 年 7 月より不定期遊覧船が事業の許可基準から受給要件を除外され自由参入が容易になった。また、2000 年 10 月には旅客不定期航路事業について需給調整規制が廃止されるとともに、一般旅客定期航路事業との機能分担を明確化するため、通船、遊覧船等による運航を行う場合を除き、乗合運送は原則禁止となった。

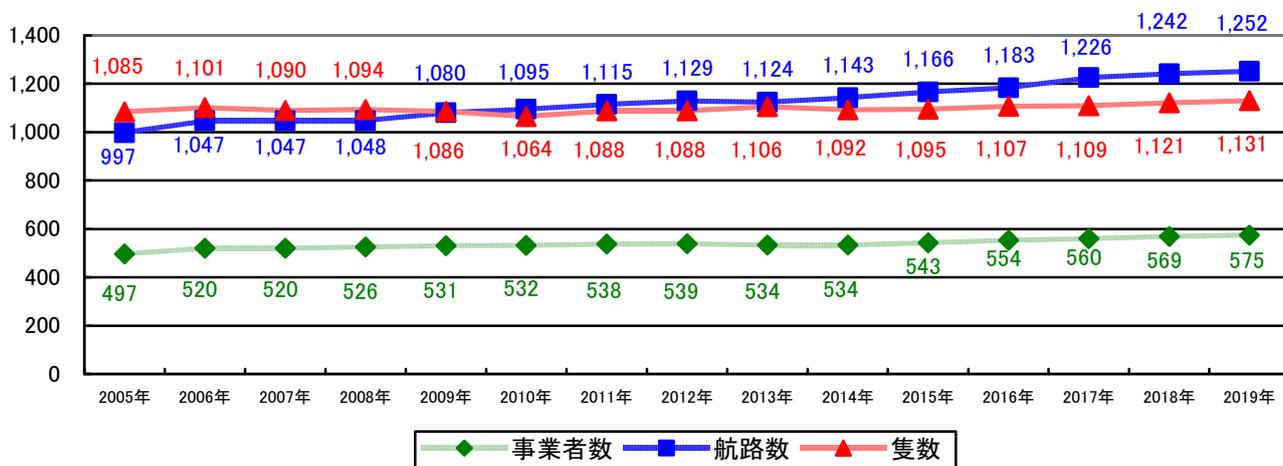
収支状況の増減の要因は、長期に渡る景気の低迷、少子高齢化（旅客数の減少）、燃油価格の高止まりや、人手不足による人件費の増加、食品の値上げによる料理単価の増加、国の管理制度の変化による岸壁使用料の増加等が考えられる。

以上のことから、旅客不定期航路事業は経営が安定しておらず、人手不足のため、バリアフリー化への取り組みは、厳しい状況がうかがえる。

³ 国土技術政策総合研究所資料 No. 641 「遊覧船の事業活動、運航状況、利用者意識の現状分析および地域資源の可能性」（森本剣太郎 国土交通省 国土技術政策総合研究所 平成 23 年 6 月）

⁴ 国土交通省 交通学研究/2004 年研究年報「(自由論題)海事分野における規制緩和とその効果—九州地方の事例を中心に—」(小野芳計 国土交通省 国土交通大学校 教授)https://www.jstage.jst.go.jp/article/koutsugakkai/48/0/48_209/_pdf

図表2-3 旅客不定期航路事業の概要数



出典：国土交通省『海事レポート』（平成10年版～令和元年版）

図表2-4 旅客不定期航路事業の旅客実績



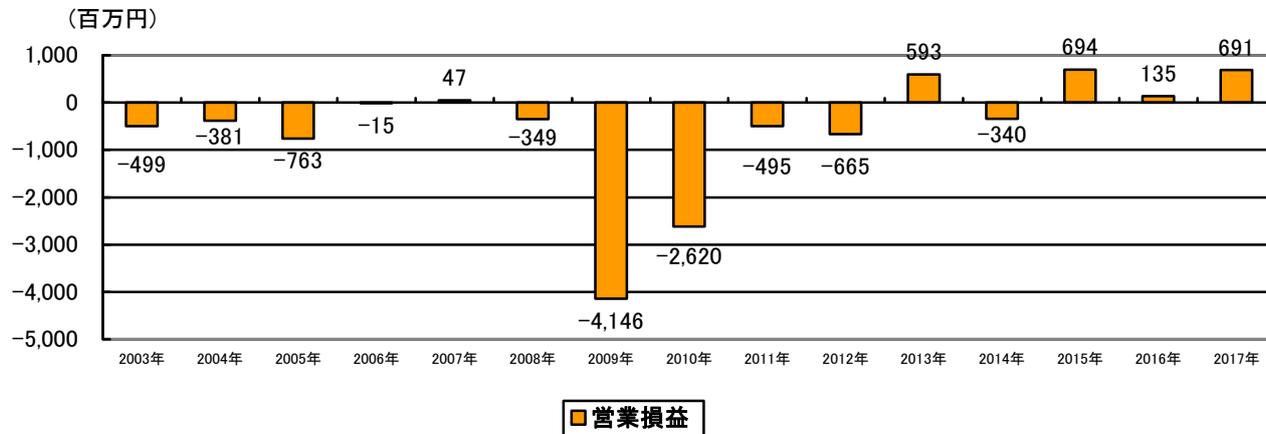
出典：国土交通省『海事レポート』（平成10年版～令和元年版）

図表2-5 旅客不定期航路事業の営業収入



出典：国土交通省『海事レポート』（平成10年版～令和元年版）

図表2-6 旅客不定期航路事業の営業損益



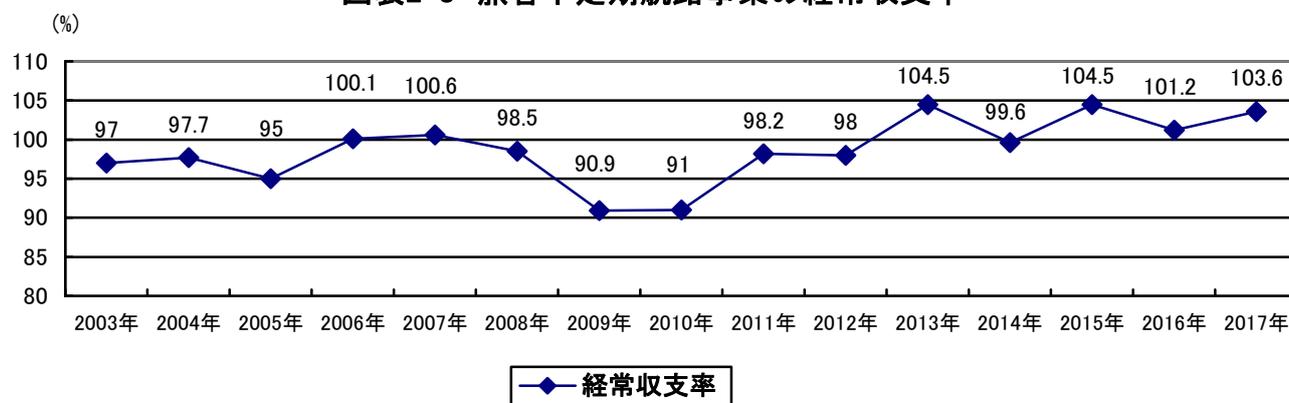
出典：国土交通省『海事レポート』（平成10年版～令和元年版）

図表2-7 旅客不定期航路事業の経常損益



出典：国土交通省『海事レポート』（平成10年版～令和元年版）

図表2-8 旅客不定期航路事業の経常収支率



出典：国土交通省『海事レポート』（平成10年版～令和元年版）

図表2-9 我が国の船員数の推移



出典：国土交通省『海事レポート』（平成10年版～令和元年版）

3. 不定期旅客船におけるバリアフリー化の実態調査について

3.1 調査概要

実態調査は、関東地区、関西地区、北海道地区の3箇所で実施し、不定期旅客船の運航事業者ごとにバリアフリー化の調査票（参考資料参照）を作成し、その調査票をもとに事前調査、ヒアリング調査、実測調査を行った。

事前調査は、刊行書物⁵、各運航事業者のホームページ、検索エンジンで表示された関連のホームページから情報収集を行い、調査票に記入した。また、前述の情報収集の方法で把握できなかった事項については、運航事業者へのヒアリング時またはヒアリング後の問い合わせにて聴取し、追記した。

ヒアリング調査は、対象船舶について運航事業者の担当者に対してインタビューを行い、実測調査は、停泊中の対象船舶の計測等を実施し、調査票に記入した。なお、ヒアリング調査結果については、経営状況に関する内容も含まれるため、事業者が特定されないように配慮し、記載している。

3.2 調査結果

3.2.1 関東地区

関東地区は、5事業者6隻の船舶について調査を行った。しかし、東京都観光汽船株式会社については、定期航路に使用している船舶を必要に応じて貸切としているため、本調査では対象外とした。

調査日：2019年7月11日(木)

事業者名	株式会社ポートサービス	株式会社ロイヤルウイング
	マリーンルージュ【遊覧船】	ロイヤルウイング【レストラン船】
対象船舶	 <p>横浜市・山下公園</p>	 <p>横浜市・大さん橋ふ頭</p>

⁵ 『2017 秋季号 フェリー・旅客船ガイド』（株式会社日刊海事通信社 2017年10月25日発行）
『2019年版 日本船舶明細書Ⅰ』（一般社団法人 日本海運集会所 2018年12月30日発行）
『2019年版 日本船舶明細書Ⅱ』（一般社団法人 日本海運集会所 2018年12月30日発行）
『2019年版 内航船舶明細書』（一般社団法人 日本海運集会所 2018年12月30日発行）

調査日：2019年7月12日(金)

事業者	東京ヴァンテアンクルーズ株式会社	株式会社シーライン東京
対象船舶	<p>ヴァンテアン【レストラン船】</p>  <p>東京都港区・竹芝栈橋</p>	<p>シンフォニーモデルナ【レストラン船】</p> 
		<p>シンフォニークラシカ【レストラン船】</p>  <p>東京都港区・日の出栈橋</p>

(1) 事前調査結果

関東地区の不定期旅客船は、1980～1990年代に建造された船舶が多く、船齢は20～30年であり、航行区域はすべて平水であった。また、他の地域に比べ、レストラン船も多く、就航している。

(2) ヒアリング調査結果

a. 岸壁について

- ・共用や借用等の条件付の岸壁もあったが、実質的にすべて専用岸壁（固定栈橋3カ所、浮栈橋1カ所）であった。
- ・港湾管理主体は、「マリーナルージュ」「ロイヤルウイング」が発着する港は横浜市港湾局、「ヴァンテアン」「シンフォニーモデルナ/クラシカ」が発着する港は東京都港湾局であった。

b. 船員について

- ・船舶の運航人数については、船長、機関部、甲板部で構成され、概ね10人未満であった。

- ・ 旅客へのサービススタッフの人数については、遊覧船は10人未満が多く、レストラン船は船の大きさ(旅客定員数)やその時の旅客数により異なるため、ばらつき(10~50人)があった。
- c. **船舶の改造実績について**
- ・ 船舶の改造については、運航事業者によって内容は異なるものの、トイレに関するものが3社で最も多かった。
- d. **乗船設備について**
- ・ 乗船設備については、「ヴァンテアン」はボーディングブリッジ、「マリーヌルージュ」「シンフォニーモデルナ」「シンフォニークラシカ」はスロープ式タラップ、「ロイヤルウイング」は階段式タラップであった。
 - ・ 設置時間については、数分程度(もしくはかからない)であった。
- e. **旅客について**
- ・ 多忙期については、基本的には夏季は忙しく、その他の時期は運航事業者により異なるが、10~12月の宴会シーズン、正月の回答が多かった。また、ゴールデンウィークという回答もあった。
 - ・ 多忙期の1日あたりの旅客数については、運航船舶数や保有船舶の大きさ(旅客定員数)の違いにより異なり、約300~600人の間であった。
 - ・ 閑散期については、特定の時期は答えられない(分からない)という回答が3社、正月明けが1社、1~3月が1社であった。
 - ・ 閑散期の1日あたりの旅客数については、運航船舶数や保有船舶の大きさ(旅客定員数)の違いにより異なり、400人:1社、30人:1社、15人:1社、0人:1社、不明1社であった。
 - ・ 旅客の高齢者の割合は、30%:3社、20~15%:1社、不明:1社であった。
 - ・ 旅客の身障者の割合は、20~10%:1社、10%未満:4社であった。うち2社は福祉施設等の団体での乗船が多いと回答した。
 - ・ 旅客の外国人の割合は、50%:1社(アジア系が多い)、10%:2社(うち1社はアジア系が多いと回答)、10%未満:1社、不明だが少ない:1社であった。
 - ・ 身障者等の乗下船時の対応については、出来る範囲の違いはあるが、すべて可能であると回答し、対応に負担を感じていたり、難しさを感じている運航事業者はいなかった。
 - ・ 福祉施設などの団体での身障者の利用や、外国人観光客の増加に対しては、現在所属するスタッフや工夫で出来る限り対応していこうという姿勢が見られた。外国語対応可能な専任スタッフがいる運航事業者や、専任スタッフがいなくてもスタッフが身振り・手振りでの対応、多言語のパンフレット作成、通訳端末を設置している運航事業者もあった。
- f. **バリアフリーに関する旅客の要望**
- ・ 待合所が欲しい。
 - ・ 段差をなくして欲しい。

- ・移動は階段で、通路幅が狭いので、エレベーターが欲しい。
 - ・船内の全フロアを車椅子で移動したい。
- g. バリアフリーに関する船員の負担
- ・なし(3社)
 - ・階段の乗降時に車椅子使用者を抱えること。
- h. バリアフリーに関する運航事業者の困りごと
- ・船舶が古いので、物理的な問題があり、都道府県等からの要請に対応出来ない。
 - ・既存船でもバリアフリー化をしなければいけないと思っているが、どうやっていくか勉強しないとイケないし、費用面の問題もある。
 - ・バリアフリー化の対応はしないとイケないが、それにより定員がとれなくなってしまう。
 - ・同じ総トン数の船舶でも、状況によりバリアフリー化出来るものと出来ないものがあるので、それぞれの船舶の事情を考慮したバリアフリー化のルールにして欲しい。

(3) 実測調査結果⁶

- ・舷門扉(乗船口)は、すべて開き扉であった。
- ・バリアフリー椅子席の設置はされていなかった。
- ・車椅子スペースは、「マリーヌルージュ」のみ設置されていた。
- ・主な通路幅は、80cmが1隻、120cmが4隻であった。
- ・通路の手すりは、「マリーヌルージュ」、「ロイヤルウイング」、「ヴァンテアン」に設置されていた。
- ・客室の出入口扉は、すべて開き扉であり、扉の有効幅はすべて120cm以上であった。
- ・旅客用のエレベーターは、「シンフォニーモデルナ」と「シンフォニークラシカ」に設置されていた(「シンフォニーモデルナ」は計測できず不明)。
- ・バリアフリースイレは、4隻(「マリーヌルージュ」、「ヴァンテアン」、「シンフォニーモデルナ」、「シンフォニークラシカ」)に設置されているが、「ロイヤルウイング」には設置されていなかった(ただし、そのうち2隻はバリアフリー基準を満たすバリアフリースイレにはなっていない)。
- ・バリアフリースイレの扉は、開き扉が「マリーヌルージュ」、引き戸が「ヴァンテアン」、「シンフォニーモデルナ」、「シンフォニークラシカ」であった。
- ・売店は、すべてに設置されていた。
- ・触知案内図、運航情報提供表示装置、点状ブロックは、すべての船舶に設置されていなかった。
- ・案内所は、「マリーヌルージュ」、「ヴァンテアン」、「シンフォニーモデルナ」、「シンフォニークラシカ」にあり、「ロイヤルウイング」には設置されていなかった。
- ・待合所においては、4社で設置されていた。また、その4社のうち、3社ではバリア

⁶ 調査票では、対象船舶ではない定期旅客船の実測調査も行ったため、計7隻の実測調査結果を記載しているが、ここでは不定期旅客船である対象船舶5隻の結果のみを記載する。

フリートイレ、椅子、有人券売所、売店、自動販売機が設置されていた。

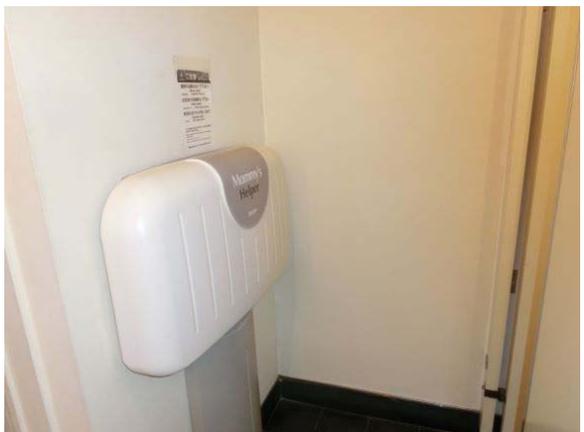
図表 3-1-1 関東地区の対象船舶におけるバリアフリー設備一覧表

設備等		船舶名	マリーンレージャ 【遊覧船】	ロイヤルウイング 【レストラン船】	ヴァンテアン 【レストラン船】	モデルナ 【レストラン船】	クラシカ 【レストラン船】
乗降用設備（種類）			(浮棧橋) タラップ	階段式 タラップ	ボーディング ブリッジ	スロープ式 タラップ	スロープ式 タラップ
舷門	形状		開き扉	開き扉	開き扉	開き扉	開き扉
	開口幅		120cm	230cm	180cm	180cm	200cm
バリアフリー客席（椅子席）			×	×	×	×	×
通路	幅		80cm	120cm	120cm	120cm	120cm
	手すり		○	○	○	×	×
	点字表示		×	×	×	×	×
戸	形状		開き扉	開き扉	開き扉	開き扉	開き扉
	幅		120cm	120cm	120cm	120cm	120cm以上
エレベーター	有無		×	×	×	△（業務用）	○
	全フロアアクセス		—	—	—	不可	可
	扉幅		—	—	—	80cm	83 cm
	かご内サイズ		—	—	—	幅：121cm 奥行：177cm	幅：80 cm 奥行：135 cm
トイレ		○	○	○	○	○	
バリアフリートイレ			△	×	○	△	○
	おむつ交換シート		○（女子トイレ内）	○（女子トイレ内）	○	×	○
子育て	授乳室		×	○	×	△（他部屋を活用）	△（他部屋を活用）
売店			○	○	○	○	○
点状ブロック			×	×	×	×	×
触知案内図			×	×	×	×	×
運航情報提供表示装置			×	×	×	×	×
案内所			○	○	○	○	○
航行時間			60～120分	90～110分	120分	50～150分	50～150分

図表 3-1-2 「マリーンルージュ」におけるバリアフリー化の現状

対象船舶	マリーンルージュ【遊覧船】	
主な設備	<p style="text-align: center;">浮棧橋</p> 	<p style="text-align: center;">タラップ</p> 
	<p style="text-align: center;">舷門</p> 	<p style="text-align: center;">バリアフリートイレ</p>  <p style="text-align: center;">(※男子トイレ内に設置されている)</p>
	<p style="text-align: center;">おむつ交換シート</p>  <p style="text-align: center;">(※女子トイレ内に設置されている)</p>	<p style="text-align: center;">客席</p> 

図表 3-1-3 「ロイヤルウイング」におけるバリアフリー化の現状

対象船舶	ロイヤルウイング【レストラン船】	
主な設備	<p style="text-align: center;">固定栈橋</p> 	<p style="text-align: center;">階段式タラップ</p> 
	<p style="text-align: center;">舷門</p> 	<p style="text-align: center;">授乳室</p> 
	<p style="text-align: center;">おむつ交換シート</p>  <p>(※女子トイレ内に設置されている)</p>	<p style="text-align: center;">客席</p> 

図表 3-1-4 「ヴァンテアン」におけるバリアフリー化の現状

対象船舶	ヴァンテアン【レストラン船】	
主な 設備	ボーディングブリッジ 	舷門 
	バリアフリースイレ（入口） 	バリアフリースイレ（内部） 
	客室出入口 	客室通路 

図表 3-1-5 「シンフォニーモデルナ」におけるバリアフリー化の現状

対象船舶	シンフォニーモデルナ【レストラン船】	
主な設備	<p style="text-align: center;">固定栈橋</p> 	<p style="text-align: center;">スロープ式タラップ</p> 
	<p style="text-align: center;">バリアフリースイレ（入口）</p> 	<p style="text-align: center;">バリアフリースイレ（内部）</p> 
	<p style="text-align: center;">エレベーター</p>  <p style="text-align: center;">（※厨房内にある）</p>	

図表 3-1-6 「シンフォニークラシカ」におけるバリアフリー化の現状

<p>対象 船舶</p>	<p>シンフォニークラシカ【レストラン船】</p>	
<p>主な 設備</p>	<p>スロープ式タラップ</p> 	<p>客室</p> 
	<p>バリアフリースイートイレ（入口）</p> 	<p>バリアフリースイートイレ（内部）</p> 
	<p>エレベーター（入口）</p> 	<p>エレベーター（内部）</p> 

3.2.2 関西地区

関西地区は、4事業者5隻の船舶について調査を行った。

調査日：2019年9月12日(木)

事業者名	ルミナスクルーズ株式会社	株式会社神戸クルーザー
対象船舶	ルミナス神戸2【レストラン船】  神戸市・中突堤（メリケンパーク）	コンチェルト【レストラン船】  神戸市・神戸ハーバーランド

調査日：2019年9月13日(金)

事業者名	大阪水上バス株式会社	琵琶湖汽船株式会社
対象船舶	サンタマリア【遊覧船】  大阪市・海遊館西はとば	ビアンカ【レストラン船】 
		ミシガン【遊覧船】 ※短時間のみ  大津市・琵琶湖（大津港）

(1) 事前調査結果

関西地区の不定期旅客船は、1980～1990年代に建造された船舶が多く、船齢が20～30年であり、航行区域は「ルミナス神戸2」のみ限定沿海で、他は平水であった。

(2) ヒアリング調査結果

a. 岸壁について

- ・運航事業者4社とも所有船舶専用岸壁(固定栈橋3カ所、浮栈橋1カ所)であった。
- ・港湾管理主体は、「ルミナス神戸2」「コンチェルト」が発着する港は神戸市港湾局、「サンタマリア」が発着する港は大阪市港湾局、「ビアンカ」「ミシガン」が発着する港は滋賀県(県指定管理者:『琵琶湖汽船』)であった。

b. 船員について

- ・船舶の運航人数については、4社とも船長含め10人以下であった。
- ・旅客へのサービススタッフの人数については、平日と土日等、日によって変わることだが、A社は10～20人、B社は3～4人、C社は5～15人であった。D社は平日と土日で人数が変わり、社員数は25人、それに加えてアルバイトや派遣スタッフが入ることもあるという回答であった。遊覧船は10人未満、レストラン船は10人以上で対応していることが多いことが分かった。

c. 船舶の改造実績について

- ・船舶の改造については、『琵琶湖汽船』の「ミシガン」においては旅客のニーズに合わせてエレベーター、バリアフリートイレ、授乳室の設置を行っており、他3社においては、大規模な改造はないものの、A社は内装の変更、B社は内装の変更と空調工事、C社は売店の改装を行っていた。

d. 乗船設備について

- ・乗船設備については、「ルミナス神戸2」はボーディングブリッジ(リフト+スロープ)、「コンチェルト」「サンタマリア」は階段+スロープ式タラップ、「ビアンカ」は階段式タラップ(ただし、車椅子専用で直接、エレベーターに乗降できる舷門が設置されている)、「ミシガン」は浮栈橋と乗船口に段差がないため、乗船設備が不要となっていた。
- ・設置時間については、数分程度(もしくは常設のため時間はかからない)であった。

e. 旅客について

- ・多忙期については、A社は10・11月、B社は10～12月、C社は8月、D社はゴールデンウィークと8月という回答であった。
- ・多忙期の1日あたりの旅客数については、A社は非公開、B社は不明、C社は1,000～2,500人、D社は2,000人であった。
- ・閑散期については、A社は1～3月、B社は1・2月、C社は1月、D社は12～3月であった。
- ・閑散期の1日あたりの旅客数については、A社は1桁、B社は200～300人、C社は500～600人、D社は僅かとの回答であった。

- ・旅客の高齢者の割合は、3社は10%未満、1社は10%であった。
- ・旅客の身障者の割合は、A社は多くない、B社は約250人/年(2018年8月～2019年7月統計)、C社は10%未満、D社は少ないという回答であった。うち2社は福祉施設等の団体での乗船が多いと回答した。
- ・旅客の外国人の割合は、2社は10%未満、1社は60%、1社は5%であった。
- ・身障者等の乗下船時の対応については、対応方法や手段の違いはあるが、すべて可能であると回答し、対応に負担を感じていたり、難しさを感じている運航事業者はいなかった。現在所属するスタッフや工夫で出来る限り対応していこうという姿勢が見られた。なお、「サンタマリア」は2018年に階段+スロープ型タラップを設置したことで、ベビーカーを利用する旅客や車椅子使用者等の身障者への乗船時の対応がとても楽になったと回答した。外国語対応可能な専任スタッフがいる運航事業者や、専任スタッフがいなくてもスタッフが身振り・手振りでの対応、外国語版パンフレットの作成、通訳端末を設置している運航事業者もあった。

f. バリアフリーに関する旅客の要望

- ・(高齢者や身障者において)階段がづらいので、エレベーターを設置してほしい。
- ・旅客は言わないが気持ちの面で遠慮があるのではないか？
- ・多目的トイレを設置して欲しい。

g. バリアフリーに関する船員の負担

- ・なし(4社)

h. バリアフリーに関する運航事業者の困りごと

- ・多忙期にはスタッフの対応が遅れることがある。
- ・既存船のバリアフリーへの投資は構造的にも金銭的にも難しい。
- ・上甲板への移動方法が階段だけなので、旅客の要望があればスタッフが車椅子を抱えるが、できればエレベーターを設置したい。

(3) 実測調査結果

- ・舷門扉(乗船口)は、すべて開き扉であった。
- ・バリアフリー椅子席及び車椅子スペースは、「コンチェルト」のみ設置されていた。
- ・主な通路幅は、「ルミナス神戸2」は130cm、「コンチェルト」は125cm、「サンタマリア」は140cm、「ビアンカ」は130cm、「ミシガン」は80cmであった。
- ・通路の手すりは、「ルミナス神戸2」のみ設置されていた。
- ・客室の出入口扉は、開き扉が4隻であった(「ミシガン」は調査できず不明)。扉の有効幅は、「ルミナス神戸2」が110cm、「コンチェルト」が70cm、「サンタマリア」が120cm、「ビアンカ」が135cm、「ミシガン」が80cmであった。
- ・旅客用のエレベーターは、「ビアンカ」と「ミシガン」に設置されていた。
- ・バリアフリースイートは、「ルミナス神戸2」、「ミシガン」に設置されているが、「コンチェルト」、「サンタマリア」、「ビアンカ」には設置されていなかった。バリアフリースイートの扉は「ルミナス神戸2」、「ミシガン」とも引き戸であった。

- ・売店は、「ミシガン」以外にすべて設置されていた。
- ・運航情報提供表示装置、点状ブロックは、すべての船舶に設置されていなかった。
- ・触知案内図は、「コンチェルト」のみ設置されていた。
- ・案内所は、3隻(「ルミナス神戸2」、「サンタマリア」、「ビアンカ」)に設置されていた(「ミシガン」は調査できず不明)。
- ・待合所においては、4社ともバリアフリートイレ、椅子、有人券売所、売店、自動販売機がすべて設置されていた。

また、今回の調査対象ではなかったが、琵琶湖には学習船『うみのこ』という旅客船も就航している。これは、滋賀県内のすべての小学校及び特別支援学校、各種学校の5年生を対象とした学習船であり、児童が安全に、安心して学びを深めることのできる学習環境づくりに重点を置き、2018年6月に新造船が就航した。特に新造船は、インクルーシブ教育に配慮し、船内の環境整備を重視している。移動用のリフターやエレベーター、スロープ、高さ調整が可能な食卓、多目的トイレ、点字ブロック等を整備し、ユニバーサルデザインを考慮した設計となっている。

そもそも滋賀県では、1983(昭和58)年度より環境教育の大きな柱として、小学5年生を対象とした「びわ湖フローティングスクール事業」を実施してきた。一方で、2015年9月施行の「琵琶湖の保全及び再生に関する特別措置法」には、琵琶湖は国民的資産であり、教育の充実等として「国民に対する琵琶湖の自然環境に関する教育」や「琵琶湖の環境の保全及び再生に関する教育及び学習の振興」がうたわれ、学習船『うみのこ』での体験学習をこれまで以上に提供し、琵琶湖の大切さについて広く知ってもらうことが重要となっている。

今後は、さらに学習を充実させ、学習船『うみのこ』にて直接琵琶湖に触れて水環境を共に考え学び合う活動を通して、琵琶湖の保全及び再生といった環境問題への理解と関心を深め、持続可能な開発のための教育(ESD)を推進することを目的としている。



出典：滋賀県立びわ湖フローティングスクールホームページより

<https://uminoko.jp/outline/about-uminoko/>

図表 3-2-1 関西地区の対象船舶におけるバリアフリー設備一覧表

設備等		船舶名	ルミナス神戸2 【レストラン船】	コンチエルト 【レストラン船】	サンタマリア 【遊覧船】	ピアンカ 【レストラン船】	ミシガン 【遊覧船】
乗降用設備（種類）			ボーディング ブリッジ	階段式タラップ （延長スロープ）	スロープ付き タラップ	階段式タラップ （BF用入口あり）	（浮棧橋） 不要
舷門	形状	開き扉		開き扉	開き扉	開き扉	開き扉
	開口幅	153cm	170cm	150cm	90cm	120cm	
バリアフリー客席（椅子席）			○	○	×	×	×
通路	幅	130cm	125cm	140cm	130cm	80cm	
	手すり	○	×	×	×	×	×
	点字表示	×	×	×	×	×	×
戸	形状	開き扉	開き扉	開き扉	開き扉	開き扉	（不明）
	幅	110cm	70cm	120cm	135cm	80cm	
エレベーター	有無	×	×	×	×	○	○
	全フロアアクセス	—	—	—	—	可	可
	扉幅	—	—	—	—	80 cm	83 cm
	かご内サイズ	—	—	—	—	幅：90cm 奥行：130cm	幅：80 cm 奥行：135 cm
トイレ		○	○	○	○	○	○
バリアフリートイレ		○	×	×	×	×	○
子育て	おむつ交換シート	○（女子トイレ内）	○（女子トイレ内）	×	×	×	○
	授乳室	×	×	×	×	×	○
売店		○	○	○	○	○	×
点状ブロック		×	×	×	×	×	×
触知案内図		×	○	×	×	×	×
運航情報提供表示装置		×	×	×	×	×	×
案内所		○	×	○	○	○	（不明）
航行時間		80～140分	90～120分	45～60分	—	—	80分

図表 3-2-2 「ルミナス神戸2」におけるバリアフリー化の現状

対象船舶	ルミナス神戸2【レストラン船】	
主な設備	<p>ボーディングブリッジ</p> 	<p>リフト</p> 
	<p>バリアフリースイート（入口）</p> 	<p>バリアフリースイート（内部）</p> 
	<p>おむつ交換シート</p>  <p>(※女子トイレ内に設置されている)</p>	<p>通路</p> 

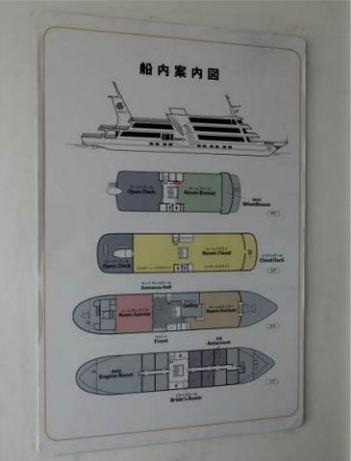
図表 3-2-3 「コンチェルト」におけるバリアフリー化の現状

対象船舶	コンチェルト【レストラン船】	
主な設備	<p style="text-align: center;">階段式タラップ</p> 	<p style="text-align: center;">タラップスロープ板設置</p> 
	<p style="text-align: center;">通路</p> 	<p style="text-align: center;">通路</p> 
	<p style="text-align: center;">おむつ交換シート</p>  <p style="text-align: center;">(※女子トイレ内に設置されている)</p>	<p style="text-align: center;">出入口扉+スロープ</p> 

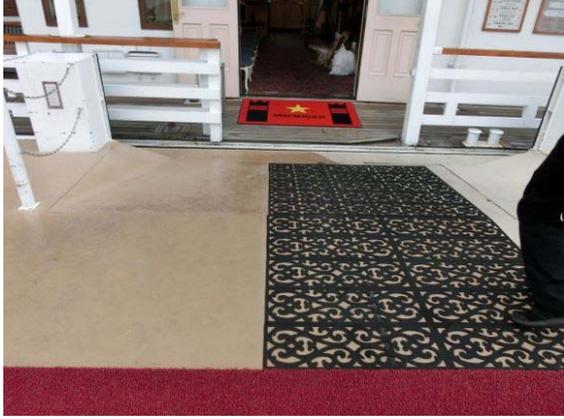
図表 3-2-4 「サンタマリア」におけるバリアフリー化の現状

対象船舶	サンタマリア【遊覧船】	
主な設備	<p>階段+スロープ式タラップ</p> 	<p>タラップ（船内側）</p> 
	<p>客室入口+スロープ</p> 	<p>ベビーカー置き場</p> 
	<p>手すり（男子トイレ内）</p> 	

図表 3-2-5 「ビアンカ」におけるバリアフリー化の現状

対象船舶	ビアンカ【レストラン船】	
主な設備	<p style="text-align: center;">階段式タラップ</p> 	<p style="text-align: center;">舷門</p> 
	<p style="text-align: center;">エレベーター乗船口</p> 	<p style="text-align: center;">エレベーター（船内側）</p> 
	<p style="text-align: center;">エレベーター</p> 	<p style="text-align: center;">船内案内図</p> 

図表 3-2-6 「ミシガン」におけるバリアフリー化の現状

対象船舶	ミシガン【遊覧船】	
主な設備	<p style="text-align: center;">乗船口</p> 	<p style="text-align: center;">エレベーター</p> 
	<p style="text-align: center;">エレベーター（かご内）</p> 	<p style="text-align: center;">右：バリアフリースイート（外側） 左：授乳室（外側）</p> 
	<p style="text-align: center;">バリアフリースイート（内側）</p> 	<p style="text-align: center;">授乳室（内側）</p> 

3.2.3 北海道地区

北海道地区は、3事業者3隻の船舶について調査を行った。

調査日：2019年9月25日(水)

事業者名	オホーツク・ガリンコタワー株式会社
対象船舶	<p style="text-align: center;">ガリンコ号Ⅱ【遊覧船】</p>  <p style="text-align: center;">紋別市・紋別港</p>

調査日：2019年9月26日(木)

事業者名	道東観光開発株式会社
対象船舶	<p style="text-align: center;">おーろら2【遊覧船】</p>  <p style="text-align: center;">北海道斜里町・ウトロ港</p>

調査日：2019年9月27日(金)

事業者名	阿寒観光汽船株式会社
対象船舶	<p style="text-align: center;">すずらん丸【遊覧船】</p>  <p style="text-align: center;">釧路市・阿寒湖</p>

(1) 事前調査結果

北海道地区の不定期旅客船は、1960～1990年代に建造されて、船齢は20～50年と幅が広い。航行区域は、「すずらん丸」は平水（湖水）であり、他は限定沿海であった。なお、レストラン船は、一隻も就航していなかった。

(2) ヒアリング調査結果

a. 岸壁について

- ・運航事業者3社とも所有船舶専用岸壁（固定栈橋2カ所、浮栈橋1カ所）であった。
- ・港湾管理主体は、「ガリンコ号Ⅱ」が発着する港は紋別市、「おーろら2」が発着する港は斜里町、「すずらん丸」が発着する港は自社であった。

b. 船員について

- ・船舶の運航人数については、1社は船長含め9人、その他の2社は船長含め5人以下であった。
- ・旅客へのサービススタッフの人数については、2社は0人（音声等で対応）、1社は5人であった。運航船舶の旅客数と船員数等の運航事情が影響していると推測された。

c. 船舶の改造実績について

- ・船舶の改造については、3社とも大規模な改造はなく、トイレや客室内等の船内設備の改造を行なった。

d. 乗船設備について

- ・乗船設備については、「ガリンコ号Ⅱ」と「おーろら2」は階段＋スロープ式タラップ、「すずらん丸」は乗船設備なし（浮栈橋のため）であった。
- ・乗船設備の設置時間については、数分（僅か）か、0分（かからない）であった。

e. 旅客客について

- ・多忙期の1日あたりの旅客数については、A社は1,280～1,360人、B社は2,500人前後、C社は1,000人であった。
- ・閑散期については、A社は夏場、B社は4月、5月中旬、10月、11月、C社は11月であった。
- ・旅客の高齢者の割合は、1社は不明（おそらく10%未満）、2社は50%であった。
- ・旅客の身障者の割合は、A社は少ない（割合は不明）、B社は100人以下/年、C社は10%以下であった。
- ・旅客の外国人の割合は、A社は50%以上、B社は10%以下、C社は40%であった。
- ・身障者等の乗下船時の対応については、対応方法や手段の違いはあるが、すべて可能であると回答し、対応に負担を感じていたり、難しさを感じている運航事業者はいなかった。現在所属するスタッフや工夫で出来る限り旅客や船員のニーズに対応していこうという姿勢が見られた。

f. バリアフリーに関する旅客の要望

- ・運航事業者が運営している観光施設への通路は車椅子では通りづらい。

g. バリアフリーに関する船員の負担

- ・車椅子使用者の旅客を抱えるのが体力的につらい。

h. バリアフリーに関する運航事業者の困りごと

- ・新造船建造にあたり、経済的に厳しい中でバリアフリー化に対応しなくてはならないこと。
- ・既存の固定栈橋は、非常に狭い（図表 3-3-3 参照）。乗船岸壁が新しい港に変わるにあたり、乗船リフトの運用方法について（現在の港は今使っているリフトでないと対応出来ず、新しい港に移ってからの新しいリフトと今のリフトをどう使っていくか）。
- ・バリアフリー基準をすべて理解しているわけではないので、詳しい状況が分からない。

（3）実測調査結果

- ・舷門扉（乗船口）は、すべて開き扉であった。
- ・バリアフリー椅子席は、「おーろら 2」に優先シートとしてのみ設置されていた。
- ・車椅子スペースは、「おーろら 2」のみ設置されていた。
- ・主な通路幅は、「ガリンコ号Ⅱ」は 62cm、「おーろら 2」は 115cm、「すずらん丸」は 62cm であった。
- ・通路の手すりは、「おーろら 2」のみ設置されていた。
- ・客室の出入口扉は、すべて開き扉であった。扉の有効幅は、「ガリンコ号Ⅱ」は 80cm、「おーろら 2」は 110cm、「すずらん丸」は 65cm であった。
- ・旅客用のエレベーターやその他の昇降機は、すべての船舶に設置されていなかった。
- ・バリアフリースイレは、「すずらん丸」のみ設置されていた（ただし、バリアフリー基準を満たすバリアフリースイレにはなっていない）。「すずらん丸」のバリアフリースイレの扉は、開き戸であった。
- ・売店は、「ガリンコ号Ⅱ」「おーろら 2」に設置されていた。
- ・触知案内図、運航情報提供装置、点状ブロックは、すべての船舶に設置されていなかった。
- ・案内所は、「ガリンコ号Ⅱ」にのみ設置されていた。
- ・待合所においては、2 社にはバリアフリースイレ、椅子、有人券売所、売店、自動販売機が設置されていた。他 1 社は、売店以外はすべて設置されていた。

図表 3-3-1 北海道地区の対象船舶におけるバリアフリー設備一覽表

設備等	船舶名	ガリンコ号Ⅱ 【遊覧船（砕氷船）】	おーろら2 【遊覧船】	すずらん丸 【遊覧船】
乗降用設備（種類）		階段式タラップ	階段式タラップ (スロープに変形可能)	(浮棧橋) 不要
舷門		開き扉	開き扉	開き扉
		92cm	130cm	150cm
バリアフリー客席（椅子席）		×	○（優先シート）	×
		62cm	115cm	62cm
通路		×	○	×
		×	×	—
		開き扉	開き扉	開き扉
戸		80cm	110cm	65cm
		×	×	×
エレベーター		—	—	—
		—	—	—
		—	—	—
トイレ		○	○	○
バリアフリートイレ		×	×	△
子育て		×	×	×
		×	×	×
授乳室		○	○	×
売店		×	×	×
点状ブロック		×	×	×
触知案内図		×	×	×
運航情報提供表示装置		×	×	×
案内所		○	×	×
航行時間		60分	90～225分	85分

図表 3-3-2 「ガリンコ号Ⅱ」におけるバリアフリー化の現状

<p>対象船舶</p>	<p>ガリンコ号Ⅱ【遊覧船（砕氷船）】</p>	
<p>主な設備</p>	<p>固定棧橋</p> 	<p>階段式タラップ</p> 
	<p>客室出入口扉</p> 	<p>客室（1階）</p> 
	<p>客室（2階）</p> 	<p>暴露甲板</p> 

図表 3-3-3 「おーろら 2」におけるバリアフリー化の現状

<p>対象 船舶</p>	<p>おーろら 2 【遊覧船】</p>	
<p>主な 設備</p>	<p>固定棧橋</p> 	<p>スロープ変形型階段式タラップ</p> 
	<p>優先シート</p> 	<p>補助席</p> 
	<p>手すり</p> 	<p>客室（特別）</p> 

図表 3-3-4 「すずらん丸」におけるバリアフリー化の現状

<p>対象船舶</p>	<p>すずらん丸【遊覧船】</p>	
<p>主な設備</p>	<p>浮棧橋</p> 	<p>乗船口</p> 
	<p>バリアフリースイート</p> 	<p>バリアフリースイート</p> 
	<p>船内スロープ</p> 	<p>客室（リニューアル）</p> 

4. 調査のまとめ

4.1 不定期旅客船の考察

4.1.1 利用状況について

本調査では、遊覧船6隻、レストラン船7隻、合計13隻の船舶について調査を行った。遊覧船では、特に修学旅行や社員旅行等の団体客に利用されており、観光等で高齢者・障害者の福祉施設や養護学校等の団体の定期的な利用もあり、関東地区、関西地区では、乗船が多いことが確認できた。一方、レストラン船では、特に宴会や結婚式等の数時間のイベントに利用されており、幅広い年齢層に利用されていることから、バリアフリー化に対応する必要性は遊覧船よりもやや高いと考えられる。

4.1.2 バリアフリー化の整備状況について

不定期旅客船のバリアフリー化の整備状況については、下記のとおり。

○乗降時については、ボーディングブリッジ、スロープ式タラップ、スロープ板等の設置により、多くの運航事業者が段差の解消に努めている。

○船内の水平移動については、通路や戸の幅が最小のもので60cm台の船舶があり、車椅子での通行に支障が生じるものがある。さらに、通路や戸の幅が60cm～140cmと差が大きい。用途別にみると、遊覧船は60cm台等もあり幅が狭く、レストラン船は120cm以上となっており、十分な幅を有している。これは、陸上のレストランと同様に、通路や客席を広くすることで、快適性や個別性を高めているといえる。そのため、主な用途が遊覧船であっても食事ができる船舶と遊覧するだけの船舶では、船内設備についての配置や整備方針が違う。

○船内の上下移動について、エレベーターを設置している船舶は4隻であり、そのうち1隻は業務用を利用している。また、すべてのフロアにアクセスできるエレベーターを設置している船舶は2隻であった。レストラン船で開催される結婚式では、屋上のデッキでイベントが行われることもあることから、物理的な制限により対応が困難な場合もあるが、出来る限りすべてのフロアにアクセスできるエレベーターを設置することが望ましい。理由としては、レストラン船は遊覧船に比べ、食事等を行うため、乗船時間が長いことが多い。そのため、エレベーターや乳幼児対応の設備（おむつ交換シートや授乳室等）など旅客が快適に過ごせる施設整備により取り組んでいる。

○トイレについて、車椅子使用者の利用を想定してスペースを確保したトイレを設置している船舶は7隻であった。その中には利用者のニーズに応えるために、限られたスペースに後から設置したものもあることから、バリアフリーの基準に満たないスペースのものや、配置の関係で通路からトイレへアクセスしにくいものもある。

○乳幼児対応の設備について、おむつ交換シートを設置している船舶は7隻であり、その多くが女性トイレ内に設置されているため、男性が利用できるものが少ない。また、授

乳室を常設している船舶は3隻のみであった。

- 情報提供について、点字表示、点状ブロック、触知案内図、運航情報提供表示装置等は、ほとんどの船舶で設置されていない。物理的なバリアの解消にも課題はあるが、情報提供に対するバリアの解消については、それ以上に遅れていることが確認できた。また、ピクトグラムも統一されていない、サイズが小さいため、判読性が低かった。
- 本調査は、関東地区、関西地区、北海道地区を対象としたが、地域別に整備状況を確認すると、関東地区では車椅子利用者が利用するためのスペースを確保したトイレやおむつ交換シートを設置している船舶が多い。一方、北海道地区では、エレベーター及びおむつ交換シートや授乳室等の車椅子利用者や乳幼児連れの利用者のための設備が設置された船舶が一隻もない。また、車椅子で通行するための通路幅が十分確保されていない船舶も確認できた。これは、利用者数や売上等との関係があると考えられる。具体的には、関東地区や関西地区は、①年間を通してある程度の旅客がいること、②車椅子利用者や乳幼児連れの等の当事者（以下、障害当事者等という）にとって、公共交通等での移動がしやすいことから、利用機会が多くあること等が挙げられる。一方、北海道地区は、①年間を通してある期間のみに旅客が集中すること、②障害当事者等にとって、公共交通等での移動がしにくいいため、マイカーや貸切バスを利用しなければならず、そのため利用機会が少ないこと等が挙げられる。よって、地域によりバリアフリー化に関する意識や対応の取組姿勢に差が生じている可能性がある。

4.2 今後の課題

バリアフリー法の改正により、不定期旅客船のバリアフリー化が義務化されたが、現段階では、対応が追い付かない運航事業者が多くいる。本調査において、不定期旅客船のバリアフリー化については、ほとんどの運航事業者では認識していたが、どのように対応を進めていけばよいのかという情報が行き届いておらず、不足している状況であった。誰もが使いやすい船舶として整備するためには、運航事業者がバリアフリー化の必要性に関する意識を強く持つことや、適切なバリアフリー化の整備を行うための知識が必要である。また、バリアフリー化の整備を行うためには、ある程度の資金も必要となるため、経営的な課題もある。

そのため、適切なバリアフリー化の整備を行うには、これまで定期旅客船で活用されていた『旅客船バリアフリーガイドライン』が基本となり、不定期旅客船についても準用することになる。

しかし、本ガイドラインは2007年（平成19年）から10年以上も改訂が行われていない。近年では、段差解消など物理的なバリアフリー化に加え、視覚障害者や聴覚障害者など情報の取得が困難となる利用者から情報におけるバリアフリー化も求められている。現状のニーズや活用できる技術を踏まえ、ガイドラインを改訂する必要がある。なお、改訂においては障害当事者等の意見を踏まえて検討することが重要である。

さらに、本調査において明らかになったとおり、運航事業者に情報が届くような仕組み作りも必要である。不定期旅客船は、その用途から個性的であることが魅力の一つであり、定

期旅客船以上に、個々の船舶における構造や各設備の配置の違いが大きい。それゆえ、不定期旅客船に対しては、優れた事例の収集とアイデアの創出を行い、適切な手段を示すことで、各運航事業者が自社に取り入れられるような方策が望まれる。

また、同じ不定期旅客船であったとしても、基本的に席を確保して流氷や湖等の景色を周遊で楽しむ遊覧船と、食事を楽しみ、食事と遊覧である程度の乗船時間となるレストラン船では、優先すべきバリアフリー化及び設備の規模も異なることが推察された。この点についてはさらなる詳細な調査を行い、適切なバリアフリー化の設備と取り入れ方を検討する必要がある。

なお、不定期旅客船のバリアフリー化を着実に進めていくには、行政等がバスやタクシーの車両へ行っているような直接的な支援策を確立することも必要である。

その一方で、当財団は2014年（平成26年）にスロープを設置することなく、限られたスペースで安全に乗降できる可動式コーミング解消装置を開発し、長崎県佐世保市や福岡県宗像市等の離島を結ぶ旅客フェリーで導入され、好評を得ている。このような技術開発による新設備の効果も大きいものと考えられるため、利用者や運航事業者等のニーズを把握し、それに対応した技術開発は引き続き行う必要がある。

さらに、資金的な理由からバリアフリー化の対応が遅れている運航事業者もあるが、施設整備のみで対応しきれない問題については、人的支援による対応が必要となる。適切な支援を行うためには、研修等の実施により、利用者の要望や困りごとを理解しようとする意識と接遇・介助の技術の向上に努める必要がある。また、研修等を企画する場合には、障害当事者を講師として招く等、実際に触れ合う機会を設けることも重要となる。

については、今回は関東地区、関西地区、北海道地区の調査を行ったが、船舶の用途や航路の特性など地域によってバリアフリーの整備状況に差が生じていることから、中国地区、四国地区、九州・沖縄地区の実態についても把握し、不定期旅客船におけるバリアフリー化の取り組みについて全国的な整理や今後の課題解決策の検討が必要となる。

参考資料

【不定期航路船調査票】

調査日: 年 月 日 () : ~ :

天候: 晴れ くもり 雨

風: 強い 弱い

会社名: _____

対応者: _____ 部 _____ 課 _____ 様

【事前調査】

会社概要	設立年月日				
	資本金				
	事業内容				
港	港名				
	船名	—	A	B	C
船舶	船種	遊覧・レストラン・他	遊 覧 他()	遊 覧 他()	遊 覧 他()
	総トン数	(トン)			
	航行区域	—	平水 限定沿海	平水 限定沿海	平水 限定沿海
	旅客定員	(人)			
	建造年月	—			年 月
	建造造船所	—			
	航行	形態	—	定時運行 貸切	定時運行 貸切
運航頻度		—	毎日 隔日	毎日 隔日	毎日 隔日

【ヒアリング調査】

岸壁	港湾の種類	漁港 専用			
	港湾管理主体				
港	停泊港				
	運航	(人)			
船員	接客	(人)			
	改造年月	—	年 月	年 月	
船舶改修実績	改造内容	—			
	乗船設備設置時間	(分)			
乗船設備	干満差	(m)			
	干満差の対応				
	多忙期・時期	いつ頃			
乗船客	多忙期・客数	(人/日)			
	閑散期・客数	(人/日)			
	高齢者割合	(割)			
	身障者人数	(人)			
	外国人割合	(割)			
	・対応	難度	易 可 難	易 可 難	易 可 難
	乗下船補助	有無	有 無	有 無	有 無
	自由記述				

【自由意見】バリアフリーに関する項目

乗船客の要望	
船員の負担	
船社様の困りごと	

【実測調査】

		A		B		C		
岸壁	岸壁設備	—	車止め		ビット		防衛工 階段	
	種類	—	固定栈橋		浮き栈橋			
乗船設備	種類	—	スロープ		階段		スロープ 階段	
	勾配	目視						
船内設備	舷門幅または舷門(乗船口)扉の開口幅	(cm)						
	舷門(乗船口)扉の種類	開き・引き	開き	引き	開き	引き	開き	引き
	エレベーター	有無	有	無	有	無	有	無
	その他の昇降機	有無	有	無	有	無	有	無
	車椅子スペース	有無と数	有	無 ()	有	無 ()	有	無 ()
	バリアフリー椅子席	有無と数	有	無 ()	有	無 ()	有	無 ()
	通路の手すり	有無	有	無	有	無	有	無
	主な通路幅	(cm)						
	客室の出入口扉の種類	開き・引き	開き	引き	開き	引き	開き	引き
	扉の有効幅	(cm)						
	案内所	有無	有	無	有	無	有	無
	売店	有無	有	無	有	無	有	無
	便所	有無	有	無	有	無	有	無
	バリアフリー便所	有無	有	無	有	無	有	無
	扉の種類	開き・引き	開き	引き	開き	引き	開き	引き
	触知案内図	有無	有	無	有	無	有	無
	運航情報提供装置	有無	有	無	有	無	有	無
点状ブロック	有無	有	無	有	無	有	無	

待合所	待合所	有無	有	無
	出入口扉の種類	開き・引き	開き	引き
	扉の有効幅	(cm)		
	便所	有無	有	無
	バリアフリー便所	有無	有	無
	椅子	有無	有	無
	有人券売所	有無	有	無
	売店	有無	有	無
自動販売機	有無	有	無	
自由記述				

謝 辞

この度の調査にあたっては、下記の運航事業者の皆様にご協力いただきました。ここに、衷心より深く感謝を申し上げます。

- ・株式会社ポートサービス
<https://www.yokohama-cruising.jp/index.php>
- ・株式会社ロイヤルウイング
<https://www.royalwing.co.jp/>
- ・東京ヴァンテアクルーズ株式会社
<http://www.vantean.co.jp/>
- ・株式会社シーライン東京
<https://www.symphony-cruise.co.jp/index.php>
- ・東京都観光汽船株式会社
<https://www.suijobus.co.jp/>
- ・ルミナスクルーズ株式会社
<https://www.luminouskobe.co.jp/>
- ・株式会社神戸クルーザー
<https://kobeconcerto.com/>
- ・大阪水上バス株式会社
<http://suijo-bus.osaka/>
- ・琵琶湖汽船株式会社
<https://www.biwakokisen.co.jp/>
- ・オホーツク・ガリンコタワー株式会社
<https://o-tower.co.jp/>
- ・道東観光開発株式会社
<https://www.ms-aurora.com/shiretoko/>
- ・阿寒観光汽船株式会社
<http://akankisen.com/>

以上、順不同
(調査当時)

遊覧船等の不定期旅客船におけるバリアフリー化調査
報告書

2020（令和2）年1月発行
公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団
〒102-0076 東京都千代田区五番町10番地 KUビル3F
電話：03-3221-6672（代表）
FAX：03-3221-6674

本書の無断転載、無断引用を禁じます。