

2020(令和2)年度
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

2021(令和3)年3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. 不定期旅客船におけるバリアフリー化の実態調査について・・・・・・・・	3
2.1 実態調査の概要	
2.2 調査結果	
2.2.1 沖縄地区	
2.2.2 長崎地区	
2.2.3 福岡地区	
3. 不定期旅客における課題と今後の方向性について・・・・・・・・	17
3.1 全実態調査に基づく課題整理	
3.1.1 乗船設備	
3.1.2 船内の水平移動に関する設備	
3.1.3 船内の上下移動に関する設備(エレベーター等)	
3.1.4 トイレ／バリアフリースイレ（バリアフリー便所）	
3.1.5 乳幼児対応の設備	
3.1.6 売店	
3.1.7 案内所	
3.1.8 情報提供設備	
3.1.9 まとめ	
3.2 課題への取組方針	
3.2.1 構造的な課題	
3.2.2 経営的な課題	
参考資料・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	31
調査票	
謝辞	

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、昨年度に調査を実施した関東地区、関西地区、北海道地区に引き続き、今年度は沖縄地区、長崎地区、福岡地区の遊覧船等の不定期旅客船について、船舶、航路、栈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った上で、全実態調査に基づいた課題について整理し、課題解決の方向性を考察することを目的とする。

1.2 事業内容

今年度の本事業については、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・栈橋等の実態調査（全国3カ所）

昨年度に作成したバリアフリー化の調査票に基づき、不定期航路に就航している船舶や、その船舶が寄港する栈橋等についての実態調査を行う。調査個所は、昨年度に実施していない沖縄地区、長崎地区、福岡地区とする。

2) 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1)に合わせ、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。

3) 全実態調査に基づいた課題整理

上記1) 2)の調査結果を整理し、昨年度の調査結果も踏まえ、全実態調査に基づいた課題について整理する。また、昨年度作成した「不定期旅客船(20トン以上)一覧表」を、既存資料やインターネット等を活用し、最新版にアップデートする。

4) 不定期旅客船におけるバリアフリー化への課題解決の方向性を考察

上記の3)で整理した課題を解決するための取組について考察する。

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 項目	1/4	2/4	3/4	4/4
1) 実態調査を実施する不定期航路に就航している船舶・運航事業者等の選定、調査票の作成	←→			
2) 不定期航路に就航している船舶・棧橋等の実態調査		○	○	
3) 不定期旅客船の運航事業者へのヒアリング調査		○	○	
4) 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			←→	
5) 不定期旅客船におけるバリアフリー化の課題の整理、課題への取組を考察			←→	
6) 報告書の作成			←→	

※ただし、本年度は新型コロナウイルスの感染拡大の影響があり、当初の計画とは変更となった。

2. 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²

2.1 実態調査の概要

実態調査は、沖縄地区、長崎地区、福岡地区の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³、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、停泊中または航行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。

2.2 調査結果

2.2.1 沖縄地区

沖縄地区は、2事業者3隻の船舶について調査を行った。

調査日：2020年7月27日(月)

事業者	有限会社ウエストマリン	
対象船舶	オルカ号【遊覧船】 	モビーディック号【遊覧船】 

² 不定期旅客船の定義、現状については、昨年度の報告書『遊覧船等の不定期旅客船におけるバリアフリー化調査』(2020(令和2)年1月)に記載。

³ 『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：2020 年 7 月 28 日(火)

事業者	株式会社はやて
対象 船舶	モンブラン【レストラン船】 

(1) 事前調査結果

沖縄地区の不定期旅客船は、1990 年代に建造されており、船齢は約 30 年となっている。航行区域は、「オルカ号」、「モビーディック号」は平水、「モンブラン」は限定沿海であった。また、沖縄地区は、独特の文化と多くの島があり、観光地として人気が高く、観光向けに多くの遊覧船が就航している。

(2) ヒアリング調査結果

a. 岸壁について

- ・運航事業者 2 社とも所有船舶専用岸壁（固定栈橋）であった（1 社はほぼ専用のよう
に使用しているが、他船が使用する際は譲る処置を取っている）。
- ・港湾管理主体は、「オルカ号」「モビーディック号」が発着する港(那覇港)は那覇港
管理組合、「モンブラン」が発着する港(平良港)は宮古島市であった。

b. 船員について

- ・船舶の運航人数は、2～5 人であった。
- ・旅客へのサービススタッフの人数は、3～13 名で、船舶の大きさやその時の旅客人
数によってばらつきがあった。

c. 船舶の改造実績について

- ・船舶の改造について、2 隻は実績なし。1 隻は、元々フェリーとして使用していた
船舶をレストラン船に改造した。

d. 乗船設備について

- ・乗船設備は、2 隻は陸上のスロープ式タラップで、1 隻は船舶に備え付けのスロー

- プ式タラップ(干満差が大きい時は、陸上のスロープ式タラップを使用)であった。
- ・乗船設備の設置時間は、数分程度(もしくはかからない)であった。
 - ・干満差は 2m で、干満差には乗船設備のタラップや補助タラップを乗せて調整していた。

e. 旅客について

- ・多忙期は、夏の観光地として人気が高いため、1社は夏季、もう1社は6～10月であった。
- ・多忙期の1日あたりの旅客数は、運航船舶数や保有船舶の大きさの違いによって異なり、約100～800人の間であった。
- ・閑散期は、1社は5～6月、もう1社は5月の連休明けであった。
- ・閑散期の1日あたりの旅客数は、1社は0人、もう1社は約60～70人であった。
- ・旅客の高齢者の割合は、1社は20～30%、もう1社は30～40%であった。
- ・旅客の身障者の割合は、1社は5%未満、もう1社は具体的にはわからないものの、半年間に10組程度(車椅子使用者が多い)の利用であった。
- ・旅客の外国人の割合は、3隻のうち、それぞれ10%、50～60%(韓国・台湾が多い)、10～20%であった(中国が多い)。
- ・身障者等の乗下船時の対応は、すべて可能であり、外国語を話せるスタッフが対応している。
- ・設備についてもインターネットの充実や外国語対応のパンフレット、ラミネートの作成等で不便を感じさせない対応を心がけていた。

f. 現在の乗船設備、船内設備で満足している点

- ・特になし

g. 現在の乗船設備、船内設備で不満足な点

- ・船内の上下移動が階段となっているため、容易に移動が出来ない乗船客もいるので、エレベーターやリフト装置が欲しい。
- ・自足歩行が難しい乗船客には、乗船前にトイレに行ってもらっている。
- ・平等な接客をしたいが、船舶が古く、バリアフリー化に対応していない設備となっている。

h. バリアフリーに関する旅客の要望

- ・トイレの出入口に段差があり、開口幅やトイレ中のスペースが狭いため不便である。
- ・タラップの勾配が急なので抵抗がある。

i. バリアフリーに関する船員の負担

- ・なし

j. バリアフリーに関する運航事業者の困りごと

- ・補助制度がないため、自費で対応すると費用的な負担になる。
- ・バリアフリー化をどうしたらよいか知識がない。

(3) 実測調査結果

- ・ 舷門扉(乗船口)は、すべて開き扉であり、開口幅は 90～120cm であった。
- ・ 車椅子スペース、バリアフリー椅子席は、3 隻とも設置されていなかった。
- ・ 主な通路幅は、3 隻それぞれ 80cm、90cm、100cm であった。
- ・ 通路の手すりは、3 隻とも設置されていなかった。
- ・ 客室の出入口扉は、2 隻は開き扉、1 隻は引き戸であった。扉の有効幅は、3 隻それぞれ 60cm、84cm、90～110cm であった。
- ・ 船内にエレベーターやその他の昇降機は、3 隻とも設置されていなかった。
- ・ バリアフリースイレは、1 隻(「モンブラン」)に設置されており、扉は引き扉であった。
- ・ 2 隻(「オルカ号」、「モビーディック号」)にはバリアフリー基準を満たしていないトイレが設置されていた。
- ・ 売店は、2 隻(「モビーディック号」、「モンブラン」)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、3 隻とも設置されていなかった。
- ・ 案内所は、1 隻(「モンブラン」)に設置されていた。
- ・ 待合所は、1 社には設置されていた。出入口扉は引き扉が 2 つあり、有効幅は 92cm と 96cm であった。
- ・ 待合所には、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おり、日本語、英語、中国語、韓国語の案内パンフレットも設置されていた。

図表 2-1-1-1 沖縄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	オルカ号 【遊覧船】	モビーディック号 【遊覧船】	モンブラン 【レストラン船】
乗降用設備（種類）	形状 開口幅		スロープ式タラップ	スロープ式タラップ	スロープ式タラップ
			開き扉	開き扉	開き扉
舷門			90cm	115cm	120cm
バリアフリー客席（椅子席）			×	×	×
車椅子スペース			×	×	×
通路	幅		80cm	90cm	100cm
手すり			×	×	×
点字表示			なし	なし	なし
戸	形状		開き扉	開き扉	引き扉
幅			60cm	84cm	90～110cm
有無			×	×	×
エレベーター	全フロアアクセス		—	—	—
扉幅			—	—	—
かご内サイズ			—	—	—
トイレ			○	○	○
バリアフリートイレ			×	×	○
子育て	おむつ交換シート 授乳室		×	○（女子トイレ内）	○（女子トイレ内）
			×	×	×
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			50～60 分	105 分	80～120 分

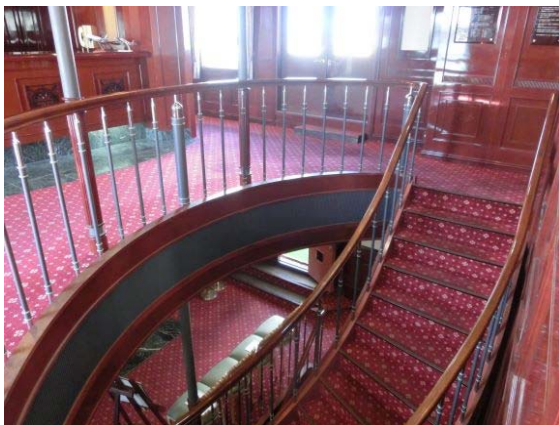
図表 2-1-2 「オルカ号」におけるバリアフリー化の現状

対象 船舶	オルカ号【遊覧船】	
主な 設備	タラップ 	舷門 
	階段 	客席 
	船底客室への階段 	船底客室 

図表 2-1-3 「モビーディック号」におけるバリアフリー化の現状

対象 船舶	モビーディック号【レストラン船】	
主な 設備	タラップ 	3F デッキ 
	客室扉 	客室 
	トイレ 	通路 

図表 2-1-4 「モンブラン」におけるバリアフリー化の現状

対象 船舶	モンブラン【レストラン船】	
主な 設備	タラップ	案内所
		
	バリアフリースイートイレ（内部）	客室
		
	階段	水中観光室
		

2.2.2 長崎地区

長崎地区は、1 事業者 1 隻の船舶について調査を行った。

調査日：2020 年 11 月 10 日(火)

事業者	させぼパール・シー株式会社
対象船舶	みらい【遊覧船】 

(1) 事前調査結果

調査船舶である「みらい」は、2014 年 11 月に新造されたバリアフリー化船であり、航行区域は平水である。船内には、バリアフリースイレ、エレベーター等のバリアフリー化された設備が設置されている。長崎地区では、遊覧船のみ就航しており、レストラン船はなかった。

(2) ヒアリング調査結果

a. 岸壁について

- ・岸壁は、所有船舶専用岸壁（浮棧橋）であった。
- ・港湾管理は、自社で行っていた。

b. 船員について

- ・船舶の運航人数は、船長、航海士、機関長の 3 人であった。
- ・旅客へのサービススタッフの人数は、遊覧船であり、乗船していなかった。

c. 船舶の改造実績について

- ・なし

d. 乗船設備について

- ・乗船設備は、スロープ式タラップであった。
- ・乗船設備の設置時間は、僅か(1 分もかからない)であった。
- ・干満差は 3.7m で、浮棧橋で干満差に対応していた。

e. 旅客について

- ・多忙期は、夏と秋の修学旅行時期であった。
- ・多忙期の 1 日あたりの旅客数は、もう 1 隻の遊覧船「パールクィーン」と合わせて

約 3,000 人であった。

- ・閑散期は、冬であった。
- ・閑散期の 1 日あたりの旅客数は、もう 1 隻の遊覧船「パールクイーン」と合わせて約 100～200 人であった。
- ・旅客の高齢者の割合は、50%であるが、以前はもっと高齢者の割合が高かった。
- ・旅客の身障者の割合は、わからなかったものの、1 日あたり 1 人程度、ひと月あたり 1 団体(養護施設、高齢者施設)程度であった。
- ・旅客の外国人の割合は、30%であった(中国人が多い)。
- ・身障者等の乗下船時の対応は、可能であり、外国人観光客への対応は、台湾人スタッフによる 3 か国語(日本語、英語、中国語)で対応している。
- ・船内アナウンスは、日本語、英語、中国語、韓国語に対応していた。

f. 現在の乗船設備、船内設備で満足している点

- ・立ち見の乗船客が増やせるように座席定員をあえて少なくし、より多くの利用客に乗船してもらえるようにしている。

g. 現在の乗船設備、船内設備で不満足な点

- ・船内モニターを 4 か国語対応のものが欲しい。
- ・乗船客に現在地を案内できるように GPS が欲しい(船内アナウンスと連動させたい)。

h. バリアフリーに関する旅客の要望

- ・エレベーターの速度が遅いため、速度を上げて欲しい。

i. バリアフリーに関する船員の負担

- ・場合によってタラップ乗船時に補助するが、船員の負担はない(補助が必要な乗船客が一人で来られることがほとんどないため)。

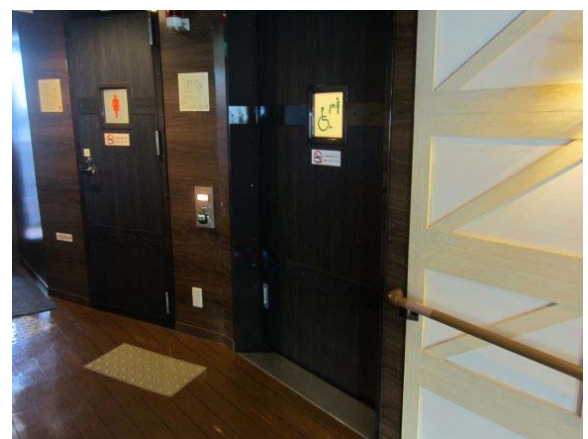
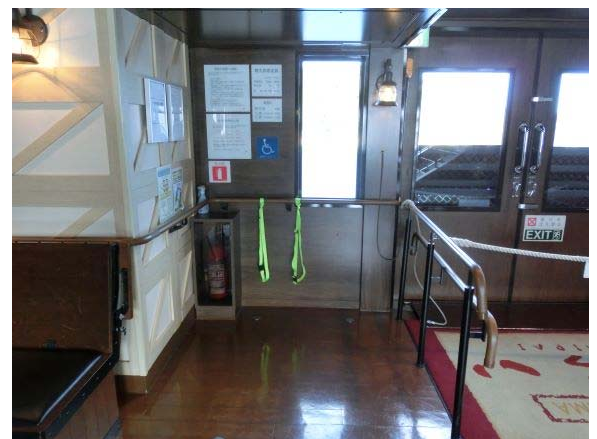
j. バリアフリーに関する運航事業者の困りごと

- ・一般社団法人日本旅客船協会の発行紙で情報を得ているため、特にない。

(3) 実測調査結果

- ・舷門扉(乗船口)は、開き扉であり、開口幅は 168cm であった。
- ・車椅子スペースが 2 か所、バリアフリー椅子席が 8 席であった。
- ・主な通路幅は、128～160cm であった。
- ・通路に手すりは、設置されていた。
- ・客室の出入口扉は、引き扉であり、有効幅は 90cm であった。
- ・バリアフリー対応のエレベーターが、設置されていた。
- ・バリアフリースイレが設置されており、トイレの扉は引き扉であった。
- ・案内所、売店は、設置されていなかった。
- ・触知案内図、運航情報提供表示装置、点状ブロックが、設置されていた。
- ・待合所が設置されており、出入口扉は引き扉で、有効幅は 150cm であった。
- ・待合所には、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。

図表 2-2-1 「みらい」におけるバリアフリー化の現状

対象 船舶	みらい【遊覧船】	
主な 設備	乗船タラップ 	階段 
	エレベーター 	バリアフリー椅子席 
	バリアフリースイレ 	車椅子スペース 

2.2.3 福岡地区

福岡地区は、2020 年 11 月 11 日(水)に 1 事業者 1 隻の船舶について調査を行った。
ただし、運航事業者の要望により、詳細な内容については非公表とする。

(1) 事前調査結果

非公表。

(2) ヒアリング調査結果

a. 岸壁について

- ・岸壁は、所有船舶専用岸壁(浮棧橋)であった。

b. 船員について

- ・船舶の運航人数は、船長含め 6 人であった。
- ・旅客へのサービススタッフの人数は、平日と土日等、日によって変わり 0~15 人であった。この 15 人は、休日の人数で平日はもっと少ない。

c. 船舶の改造実績について

- ・船舶の改造は、2017 年 5 月に内装の改装と 2F トイレにスロープを設置した。

d. 乗船設備について

- ・乗船設備は、スロープ式タラップであった。
- ・乗船設備の設置時間は、僅か(1 分もかからない)であった。
- ・干満差は 2.5m で、浮棧橋で干満差に対応していた。

e. 旅客について

- ・多忙期は、夏(7~9 月)、11 月、12 月であった。乗船客は、地元の利用者が多く、夏はカップルや親子連れ、11 月~12 月は会社の飲み会等のイベントでチャーターが多いとのことであった。
- ・多忙期の 1 日あたりの旅客数は、平日が約 150~160 人、休日は約 300~320 人であった。
- ・閑散期は、2 月~3 月であった。
- ・閑散期の 1 日あたりの旅客数は、約 30~40 人であった。
- ・旅客の高齢者の割合は、20%であった。
- ・旅客の身障者の割合は、わからなかったものの、年間に団体 10 組(1 組あたり約 10~60 人)程度であった。
- ・旅客の外国人の割合は、10%未満であった(中国人、韓国人が多い)。
- ・身障者等の乗下船時の対応は、可能であり、外国人観光客への対応は、外国語対応の派遣スタッフが以前はいたが、今はいないため、現在のスタッフが身振り・手振りで対応している。なお、外国人は乗船のみの利用が多いため、現状の対応で困ることはない。

f. 現在の乗船設備、船内設備で満足している点

- ・非公表

g. 現在の乗船設備、船内設備で不満足な点

- ・エレベーターが欲しい(過去に設置を検討したが、構造的に難しいため断念した)。

h. バリアフリーに関する旅客の要望

- ・エレベーターが欲しい。
- ・トイレが狭いので、広くして欲しい。

i. バリアフリーに関する船員の負担

- ・船員の負担はないが、車椅子利用者等の乗船客を抱えないといけない日に女性スタッフが多い場合は、応援が必要となり、大変なこともある。

j. バリアフリーに関する運航事業者の困りごと

- ・エレベーターが欲しい。
- ・1F にトイレが欲しい(スペースがない)。

(3) 実測調査結果

- ・舷門扉(乗船口)は、開き扉であり、開口幅は 130cm であった。
- ・車椅子スペースやバリアフリー椅子席は、設置されていなかった。
- ・主な通路幅は、95cm であった。
- ・通路に手すりは、設置されていなかった。
- ・客室の出入口扉は、1F が開き扉、2F が引き扉であり、扉の有効幅は 1F が 140cm、2F が 103cm であった。
- ・エレベーターやその他の昇降機は、設置されていなかった。
- ・トイレはあったが、バリアフリー基準を満たしてはいなかった。
- ・案内所、売店は、設置されていなかった。
- ・触知案内図、運航情報提供表示装置、点状ブロックは、設置されていなかった。
- ・待合所が設置されており、出入口扉は開き扉、扉の有効幅は 150cm であった。
- ・待合所には、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。

図表 2-3-2 長崎・福岡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	みらい 【遊覧船】	福岡地区調査船舶 【レストラン船】
乗降用設備（種類）			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
	開口幅		168cm	130cm
バリアフリー客席（椅子席）			○（8 席）	×
車椅子スペース			○	×
通路	幅		128～160cm	95cm
	手すり		○	×
	点字表示		あり	なし
戸	形状		引き扉	1F：開き扉、2F：引き扉
	幅		90cm	1F：140cm、2F：103cm
	有無		○	×
エレベーター	全フロアアクセス		不可	—
	扉幅		90cm	—
	かご内サイズ		幅：140cm×奥行：135cm	—
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）	×
	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			50 分	100～130 分

3. 不定期旅客船における課題と今後の方向性について

3.1 全実態調査に基づく課題整理

前年度に調査した関東地区、関西地区、北海道地区の調査結果と、今年度に調査した沖縄地区、長崎地区、福岡地区の調査結果を加えた 16 事業者 18 隻について、設備ごとの整備状況および課題の整理を行い、今後の取組の方向性を示す。

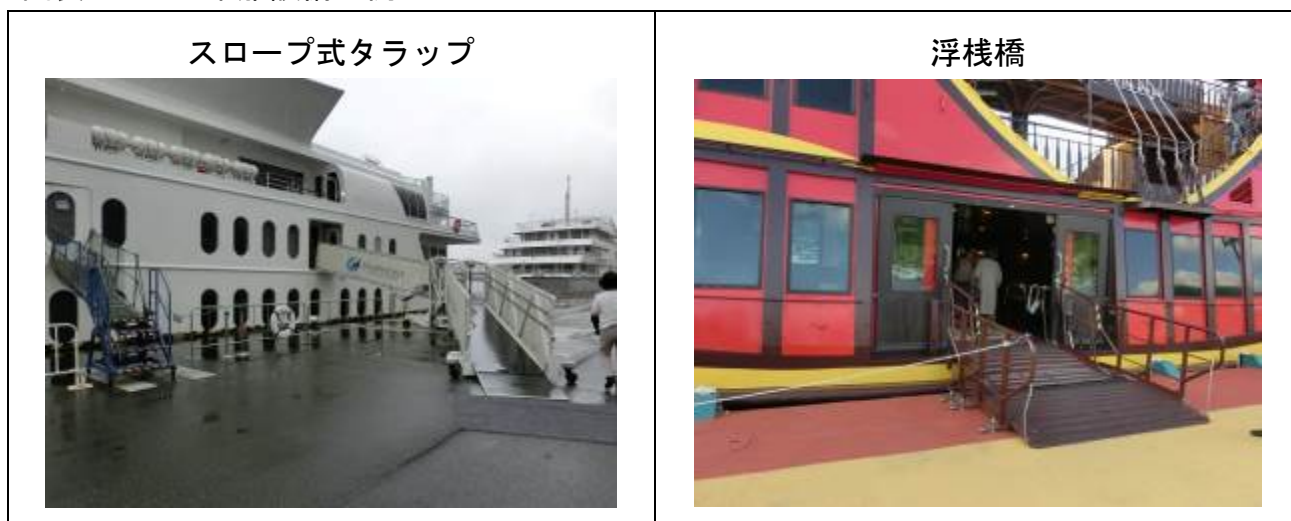
3.1.1 乗船設備

乗船設備について、バリアフリー化に対応していたのは、18 隻のうち 13 隻（スロープ式タラップ 9 隻、ボーディングブリッジ 2 隻、浮栈橋 2 隻）であったが、5 隻はバリアフリー化されていない階段式タラップ（うち 1 隻は、スロープ式に変形可能）であった。

乗船設備は、船内設備ではないため、岸壁の事情等はあるが、物理的な制約はあまりないので、不定期旅客船事業者にとって船舶のバリアフリー化とは別に検討することができる。

一方で、不定期旅客船事業者の中には、「人的対応で車椅子利用者等を担ぎあげることが可能である」や「バリアフリー化された乗船設備を導入するための資金が足りない」などの意見もあったが、今後の取組としては、船舶に乗船するための最初の設備となることから、人的対応ではなく、すべての人が円滑に利用できることを念頭に早急なバリアフリー化の対応が求められる。

図表 3-1-1 乗船設備の例



3.1.2 船内の水平移動に関する設備

船内の水平移動に関する設備（舷門扉、通路、客室扉、客席、客室）は、以下のとおり。

① 舷門扉

舷門扉の形状は、18 隻すべて開き扉であった。舷門扉の開口幅は、最小が 90cm、最大が 230cm であった。用途別では、遊覧船が最小幅 90cm、最大幅 168cm であり、レストラン船が

最小幅 90cm、最大幅 230cm であった。両船とも最小幅は 90cm であるが、最大幅は 168cm と 230cm の約 60cm の差があった。すべての船舶がバリアフリー化基準である 80cm 以上を満たしていたが、遊覧船よりもレストラン船の方が、旅客人数が多いため、開口幅が広い傾向にあった。

②通路幅

通路幅は、最小が 62cm、最大が 160cm であった。用途別では、遊覧船が最小幅 62cm、最大幅 160cm であり、レストラン船が最小幅 95cm、最大幅 130cm であった。遊覧船もレストラン船も最大幅は、車椅子使用者でも通行できる十分な幅であるが、遊覧船よりもレストラン船の方が、旅客の移動が少ないため、通路幅が狭い傾向にあった。なお、通路幅がバリアフリー化基準である 80cm に満たない船舶は、18 隻のうち 2 隻であった。

③客室扉

客室扉の形状は、18 隻のうち 14 隻が開き扉であった(1 隻は、形状が確認できず不明)。客室扉の有効幅は、最小が 60cm、最大が 140cm であった。用途別では、遊覧船が最小幅 60cm、最大幅 120cm であり、レストラン船が最小幅 70cm、最大幅 140cm であった。遊覧船よりもレストラン船の方が、食事等の運搬のため、客室扉の開口幅が広い傾向にあった。なお、バリアフリー化基準である 80cm に満たない船舶は、18 隻のうち 2 隻であった。

④客席（バリアフリー客席／車椅子スペース）

「バリアフリー客席」が設置されている船舶は、18 隻のうち 3 隻（遊覧船 2 隻、レストラン船 1 隻）であった。また、「車椅子スペース」が設置されている船舶は、18 隻のうち 4 隻（遊覧船 3 隻、レストラン船 1 隻）であった。両設備が設置されている船舶は少ないが、食事のための座席が確保されているレストラン船よりも移動の自由がある遊覧船の方が、設置のニーズは高かった。

⑤今後の取組

船内の水平移動に関する設備(舷門扉、通路、客室扉、客席、客室)における今後の取組として、バリアフリー化基準に満たない扉の有効幅や通路の開口幅、通路幅を広げるとは、大規模な工事となり、構造的、費用的にも現実的ではなく、非常に難しい。また、バリアフリー客席や車椅子スペースも、設置には座席等を減少し、スペースを確保しなければならないという課題がある。

そのため、水平移動においては現実的に対応できるところから着手することが求められる。例えば、扉を開き扉ではなく、引き扉にすることやバリアフリー客席や車椅子スペースがなくても一般席を優先席に代替するなどの工夫を行うことで、バリアフリー化の対応が可能となることもある。

図表 3-1-2 客席の例



3.1.3 船内の上下移動に関する設備(エレベーター等)

船内の上下移動に関する設備について、エレベーター等を設置している船舶は、18 隻のうち 5 隻（遊覧船 2 隻、レストラン船 3 隻。ただし、1 隻は業務用）であった。業務用エレベーターのみの船舶やエレベーターを設置していない船舶の多くは、高齢者や障害者等の多様な利用者のためにエレベーター等を導入したいと強く要望しているが、当面は代替建造の予定はなく、エレベーター等を設置する改造は、船内の構造的、費用的な問題などがあり、実際に実施できる環境ではないとの意見があった。

今後の取組として、船内の上下移動に関する設備は、高齢者や障害者等の多様な利用者に乗船していただくため、整備することの優先度が高い設備の一つといえる。しかし、既存船のエレベーター等の設置は、構造的、費用的にも導入するのが困難であることから、もっと簡易的に設置できる省スペース、低価の昇降装置の開発が求められる。

図表 3-1-3 エレベーターの例



3.1.4 トイレ／バリアフリースイートイレ（バリアフリー便所）

「トイレ」は、すべての船舶に設置されており、「バリアフリースイートイレ」を設置している船舶は、18 隻のうち 6 隻（遊覧船 2 隻、レストラン船 4 隻）であった。「バリアフリースイートイレ」を設置していない船舶は、高齢者や障害者等の多様な利用者に乗船していただくため、設置したいと考えているが、当面は代替建造の予定はなく、バリアフリースイートイレを設置する改造は、船内の構造的、費用的な問題などあり、実際に実施できる環境ではないとの意見があった。

今後の取組として、バリアフリースイートイレを含むトイレは、高齢者や障害者等の多様な利用者に乗船していただくため、整備することの優先度が高い設備の一つといえる。トイレ全般的には、出入口段差の解消、手すり等の設置を行う必要がある。特に、バリアフリースイートイレは、車椅子利用者等にとっては必要な設備であるが、改造によりフル規格の設備を導入するには構造的、費用的にも困難であるため、これらの課題を解決した簡易型バリアフリースイートイレの導入を推進していくことも考えられる。

図表 3-1-4 バリアフリースイートイレ（バリアフリー便所）の例



3.1.5 乳幼児対応の設備

乳幼児対応の設備（おむつ交換シート、授乳室）は、以下のとおり。

①おむつ交換シート

「おむつ交換シート」を設置している船舶は、18 隻のうち 10 隻（遊覧船 3 隻、レストラン船 7 隻）であった。そのうち 7 隻は、女子トイレ内に設置されていた。

②授乳室

「授乳室」を設置している船舶は、18 隻のうち 3 隻（遊覧船 1 隻、レストラン船 2 隻）であった。なお、常設ではないものの、他の客室等を要望により授乳室として利用できる船舶は、2 隻（レストラン船）であった。

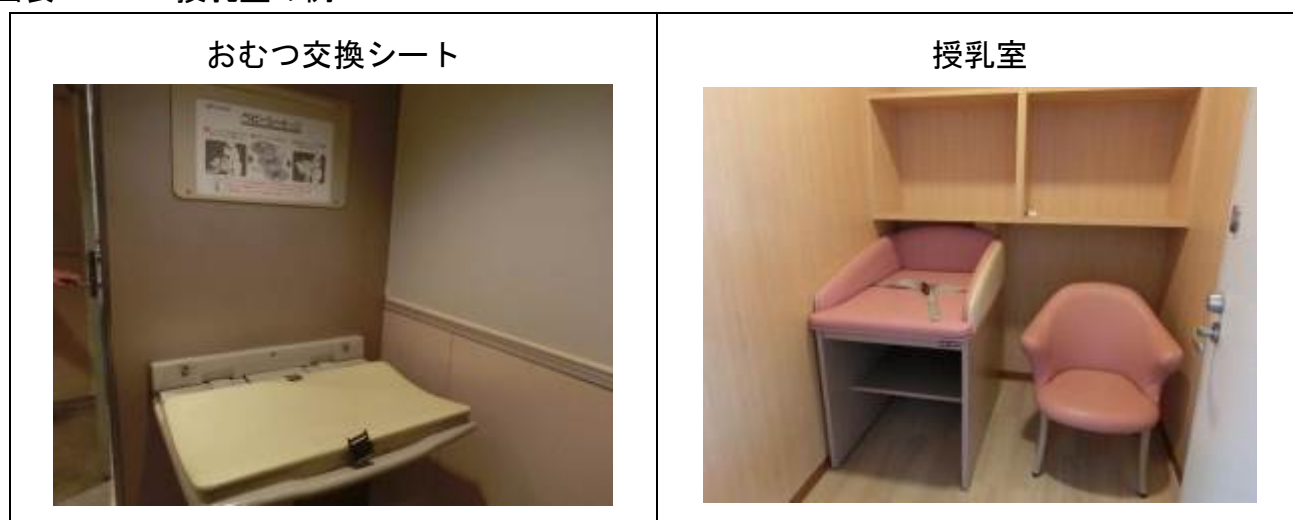
③今後の取組

乳幼児対応の設備（おむつ交換シート、授乳室）は、乳幼児連れの利用者にとっては安心して乗船するための設備である。「おむつ交換シート」は、女性だけでなく、誰もが利用できるよう配置する必要がある。そのため、女子トイレ内に設置されている船舶は、男子トイレ内にも設置したり、独立した乳幼児対応ブースを設置することが考えられる。

一方、「授乳室」は、特に乗船時間が長くなるレストラン船にとっては、常設していく必要がある。そのため、設置していない船舶には、独立した乳幼児対応ブースとして設置することが考えられる。

加えて、乳幼児対応の設備があることを事前に周知するため、ホームページなどで情報提供しておく必要もある。

図表 3-1-5 授乳室の例



3.1.6 売店

「売店」を設置している船舶は、18 隻のうち 15 隻（遊覧船 5 隻、レストラン船 10 隻）であった。遊覧船よりもレストラン船の方が売店を設置している船舶が多かった。これは、遊覧船よりもレストラン船の方が、航行時間が長く、食事以外の楽しみを提供しているためと考えられる。

今後の取組として、売店を設置するとスペースが取られ、またバリアフリー化の観点から見れば、必ずしもなくてはならない設備ではないため、他の設備に比べ設置の優先順位は低くなる。しかしながら、調査船舶では売店が設置されている船舶が多く、飲食物やお土産品の購入ができ、乗船客の船旅の満足度の向上につながるものであるため、乗船客のニーズが高い設備であると考えられる。誰もが利用しやすいよう、会計場所が分かりやすいよう表示をつける、会計場所や商品棚の高さを低くする、通路スペースを広くする、商品が分かりやすいよう商品にラベルや点字をつける等の工夫がされていると良い。

加えて、売店のスタッフには、バリアフリーに関する研修を受け、サービスレベルを向上しておく必要もある。

3.1.7 案内所

案内所を設置している船舶は、18 隻のうち 10 隻（遊覧船 3 隻、レストラン船 7 隻）であった（1 隻は不明）。遊覧船よりもレストラン船の方が案内所を設置している船舶が多かった。これは、遊覧船よりもレストラン船の方が、航行時間が長く、客室が多い傾向にあるため、乗船客からの問い合わせや要望に対応するためと考えられる。また、遊覧船は、船内アナウンスがあることが多く、乗船客からの問い合わせが比較的少ないためと考えられる。

今後の取組として、バリアフリー化に関わらず、気軽に問い合わせができる案内所は設置されていることが望ましい。

図表 3-1-6 売店／案内所の例



3.1.8 情報提供設備

情報提供設備として、「点状ブロック」と「運航情報提供表示装置」を設置している船舶は、18 隻のうち 1 隻のみであった。また、「触知案内図」を設置している船舶は、18 隻のうち 2 隻（遊覧船 1 隻、レストラン船 1 隻）であった。

情報提供設備は、不定期旅客船においては設置が進んでいない傾向にあった。これは、トイレやエレベーターに比べ乗船客の設置のニーズが低いこと、運航事業者が設置の必要性に気づきにくいこと、限られた予算内では設置が後回しにされることが要因として考えられる。

運航情報提供装置によって、今どこを航行しているのか、あとどれくらいで帰港するのか等の情報があることで、乗船客を飽きさせない工夫や、子どもや障害者がトイレに行くタイミングを図りやすい等の利点があり、快適性や利便性の向上につながると考えられる。

今後の取組として、他の設備に比べると、優先順位が低くなるが、障害者、高齢者、子ども連れ等の利用が多い船舶においては、設置されている方が望ましい。また、情報提供設備のバリアフリー化に気づいていない運航事業者もいると考えられるので、情報提供をしていくことも必要である。

3.1.9 まとめ

前述の整備状況と課題の整理から、不定期旅客船のバリアフリー化において優先順位が高いものは、エレベーター等の「上下移動設備」と「バリアフリースイレ（バリアフリー便所）」であることがわかった。これは、船舶の用途にかかわらず、遊覧船でもレストラン船でも同様であり、利用者が多く、利用頻度が高いものほどニーズがあるといえる。

一方、客席（バリアフリー客席／車椅子スペース）や乳幼児対応の設備などは、既存船でも配置や暫定利用等を工夫すれば、十分に対応できることがわかった。

図表 3-2 全調査船舶の遊覧船とレストラン船舶別設備整備状況

		遊覧船 (計 9 隻)	レストラン船 (計 9 隻)
乗降用設備 (種類)		階段式タラップ : 2 スロープ式タラップ : 5 浮栈橋 (不要) : 2	階段式タラップ : 3 スロープ式タラップ : 4 ボーディングブリッジ : 2
舷門	形状	開き扉 : 9 (引き扉なし)	開き扉 : 9 (引き扉なし)
	開口幅	最小 : 90cm、最大 168cm	最小 : 90cm、最大 : 230cm
バリアフリー客席 (椅子席)		2	1
車椅子スペース		3	1
通路	幅	最小 : 62cm、最大 : 160cm	最小 : 95cm、最大 : 130cm
	手すり	3	3
	点字表示	1	0
戸	形状	開き扉 : 7 引き扉 : 1 不明 : 1	開き扉 : 7 引き扉 : 2 1F が開き扉、2F が引き扉 : 1
	幅	最小 : 60cm、最大 : 120cm	最小 : 70cm、最大 : 140cm
エレベーター	有無	2	3 (うち 1 隻 : 業務用)
	全フロアアクセス	可 : 1 不可 : 1	可 : 2 不可 : 1
トイレ		9	9
バリアフリートイレ		2	4
子育て	おむつ交換シート	3	7
	授乳室	1	2
売店		5	10
点状ブロック		1	0
触知案内図		1	0
運航情報提供表示装置		1	0
案内所		3	7

3.2 課題への取組方針

2021年3月現在の国内の不定期旅客船(総トン数20トン以上)は、当財団の調べによると96隻となっている(図表3-5)。昨年度に比べ、全体で5隻の減少となったが、内訳は15隻減少し、10隻増加となっている。15隻の減少は、重複していた船舶の取消と運航事業の廃業によるものであった。10隻の増加は、新造船5隻と見直しによる追加5隻であった。現況として、不定期旅客船96隻のうち、バリアフリー化船舶は5隻であり、残りの91隻は、バリアフリー化に適合していない船舶である。

また、実態調査結果から既存の不定期旅客船のバリアフリー化には、船内スペースや船体の強度保持等に制約があり、エレベーターやバリアフリースイレ等の設備を設置するには、構造的に非常に難しい課題がある。さらに、不定期旅客船事業は、社会情勢等の外的要因に収支が左右されやすいため、優先的にバリアフリー化に取り組めないという経営的な課題がある。

これらの課題に対して、取組方針を以下に考察する。

3.2.1 構造的な課題

構造的な課題に対しては、将来的に、新造による代替が行われていくことで、バリアフリー化基準に適合した不定期旅客船は増えていくものと考えられるが、長年にわたり使用する不定期旅客船の特徴を踏まえると、急速に不定期旅客船のバリアフリー化は進んでいかないと予想されるため、現実的には、既存船のバリアフリー化を行っていかなければならない。しかし、既存船がバリアフリー化基準を満たすことは、構造的にも難しいのは明らかである。

そこで、バリアフリー化基準に準じて、暫定的に高齢者や障害者等の移動等円滑化を促進するため、最適な既存設備・技術の周知、またその導入や、現状の不定期旅客船事業者が抱える課題や要望に応えられるような新技術・新設備の開発は重要な要素である。一方、全国の不定期旅客船事業者への情報の周知のため、『旅客船バリアフリーガイドライン』に追記するなどの取組も必要である。

①既存設備・技術等の展開

バリアフリー対応の設備として、既に開発されている技術(エレベーター、バリアフリースタップ、コーミング解消装置、簡易バリアフリースイレ等)を活用することで、構造的課題が解決できる場合もある。

バリアフリースイレは、設置のニーズが高く、またバリアフリー化の優先順位も高かったため、当財団が開発した簡易バリアフリースイレの設置により、スペースが狭いという構造的課題を解決できる。



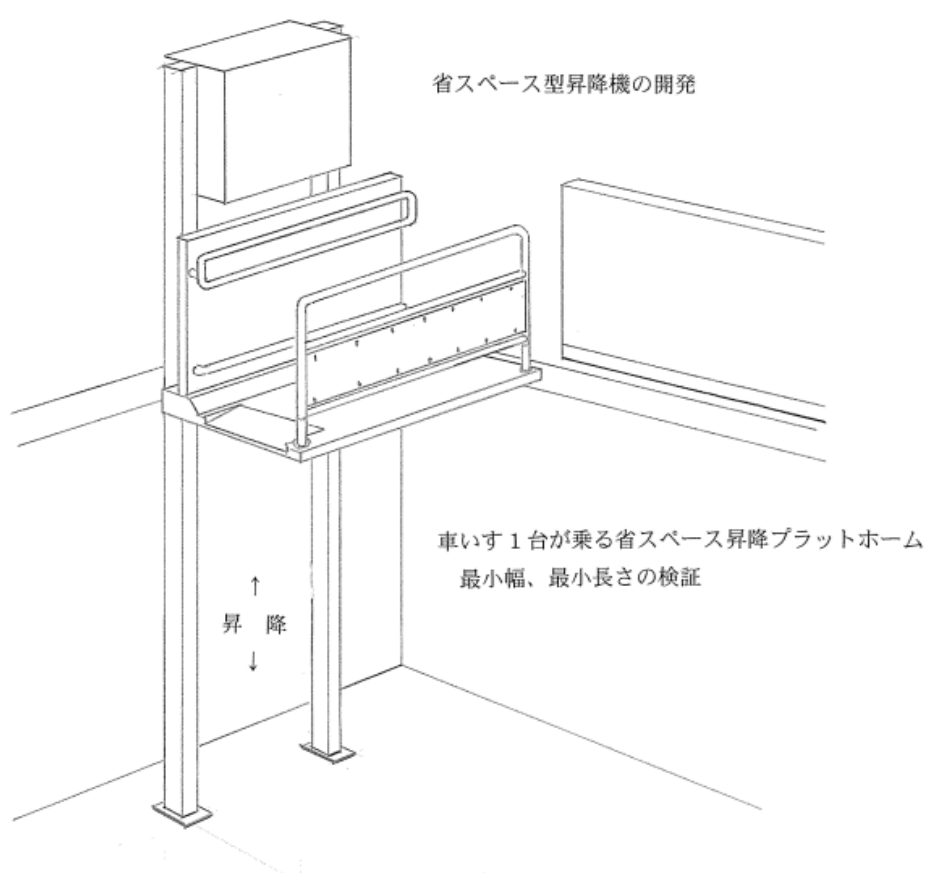
図表 3-3 簡易バリアフリースイレ

②新技術・新設備の開発

上下移動として、エレベーター設置のニーズが高かったが、既存船の設置にはスペースがなかったり、狭かったりと、構造的に難しい船舶が多かった。そのため、エレベーターを代替し、省スペースの簡易的な昇降装置があれば、この課題を解決できると考えられる。イメージとしては、車椅子利用者等が一人で乗れるような昇降装置である。

省スペース昇降装置のイメージ図と仕様案は、図表 3-4 のとおり。ただし、実用化においては、安全性や信頼性などを検証することが必要である。

図表 3-4 省スペース昇降装置イメージ図／仕様案



搭載	車椅子	1 台	身障者のみ（介助者非搭乘）
	荷重	250kg	電動車いすを想定
昇降高さ	2. 5m 程度		
昇降速度	10m/min 程度		
昇降機	電動式省スペース型		
昇降プラットフォーム	車椅子使用者のみが乗れる広さ		
	寸法	幅 750mm、長さ 1200mm 程度	
船舶安全法	予備検査に合格する仕様とする		

図表 3-5 不定期旅客船(20 トン以上) 一覧表 (2021 年 3 月現在)

	地区	地域	地図符号	船主	コース	航海時間(分)	船種	運航	船舶トン数	船名	竣工	就航	船齢	建造造船所	
1	北海道	紋別市	519	オホーツク・ガリンコタワー㈱	オホーツク海洋観光	60	遊覧船	不定期	150	ガリンコ号2	1996年10月	1997年1月	23	ヤマニシ	
2		斜里郡	521	道東観光開発㈱	知床観光船	90-225	遊覧船	不定期	491	おーろら	1990年11月	1997年1月	29	檜崎造船	
3							遊覧船	不定期	489	おーろら2	1995年1月	1997年1月	24	檜崎造船	
4							遊覧船	不定期	221.97	すずらん丸	1972年	-	47	釧路船舶鉄工	
5		釧路市	524	阿寒観光汽船㈱	阿寒湖遊覧	85	遊覧船	不定期	187.02	ましゅう丸	1977年	-	42	釧路重工業	
6							遊覧船	不定期	188.43	まりも丸	1972年	-	47	釧路船舶鉄工	
7							遊覧船	不定期	43	くろゆり	1961年	-	58	釧路船舶鉄工	
11							遊覧船	不定期	199	ブルームーン	1989年7月	1998年4月	30	東九州造船	
12		東北	秋田県十和田市	537	㈱マルカツ興産 十和田観光電鉄㈱	十和田湖遊覧	50	遊覧船	不定期	254.25	奥入瀬丸	1978年	-	41	福井造船
13								遊覧船	不定期	117.38	第一観光丸	1970年9月	-	49	墨田川造船
14	遊覧船							不定期	288.02	第一八甲田丸	1967年	-	52	横浜ヨット	
15	遊覧船							不定期	286.66	第二八甲田丸	1967年	-	52	横浜ヨット	
16	遊覧船							不定期	325.91	第三八甲田丸	1980年	-	39	横浜ヨット	
17	岩手県宮古市		539	岩手県北自動車㈱	三陸海岸めぐり	40	遊覧船	不定期	109	第16陸中丸	1988年	-	31	隅田川造船	
18	宮城県宮城郡		545	松島島巡り観光船企業組合	松島島巡り観光船	50	遊覧船	不定期	180	仁王丸	2020年	2020年	0	墨田川造船	
19						50	遊覧船	不定期	97	第二仁王丸	1987年	-	32	墨田川造船	
20						50	遊覧船	不定期	188	第三仁王丸	1999年	-	20	横浜ヨット	
21	宮城県塩釜市		546	丸文松島汽船㈱	松島遊覧 (松島湾周遊 正宗コース、芭蕉コース(塩釜⇄松島間片道コース)、塩釜発着松島周遊コース:定期、奥松島・大高森コースは不定期)	50-60	遊覧船	不定期	86	第二芭蕉丸	1984年3月	-	35	横浜ヨット	
22							遊覧船	不定期	129	第三芭蕉丸	1987年3月	-	32	横浜ヨット	
23							遊覧船	不定期	227	あおば	1993年4月	-	26	隅田川造船	
29							遊覧船	不定期	99	あすか	1989年	-	30	山西造船鉄工所	
33	関東甲信越		新潟県魚沼市	559	奥只見観光㈱	奥只見湖遊覧	40	遊覧船	不定期	149	ファンタジア	1999年9月	-	20	福井造船
34		長野県上水内郡	560	(有)野尻湖定期船会社	野尻湖一周	40	遊覧船	不定期	191	雅(みやび)	1993年7月	1995年	26	隅田川造船	
35		長野県諏訪市	561	東洋観光事業㈱ 諏訪湖観光汽船	諏訪湖一周遊覧	25	遊覧船	不定期	96	第3のじりこ丸	1974年5月	1974年	45	安藤鉄工所	
38							遊覧船	不定期	20	スターマイン号	-	2020年	0	江藤造船所	
39							遊覧船	不定期	99.51	すわん	1982年5月	1982年	37	大丸造船所	
41		栃木県日光市	568	東武興業㈱	中禅寺湖めぐり	15-55	遊覧船	不定期	118	けごん	1990年8月	-	29	墨田川造船	
43							遊覧船	不定期	137	男体	2017年7月	2017年8月	2	墨田川造船	
53							遊覧船	不定期	87.98	あるめりあ	-	2009年11月	-	四国 Dock	
54		千葉県千葉市	576	千葉ポートサービス㈱	千葉港めぐり 幕張メッセ沖合遊覧	40-50	遊覧船	不定期	54	さくら	1991年2月	1991年7月	28	隅田川造船	
55							遊覧船	不定期	54	あじさい	1991年3月	1991年7月	28	隅田川造船	
47							遊覧船	不定期	76	こすもす	1992年12月	1993年3月	27	隅田川造船	
48		東京都			京浜フェリーポート㈱			レストラン船	不定期	84	ロサ・アルバ	2018年3月	-	2	形原造船
59		東京都			㈱フロンティア クルーズ			レストラン船	不定期	77	フロンティアルーツ	-	-	-	-
60		神奈川県横浜市	588	㈱ケーエムシーコーポレーション	横浜・東京 リザーブドクルーズ	45-100	レストラン船	不定期	98	オセアンブルー	-	2012年9月	-	-	-
62	神奈川県横浜市	591	㈱ポートサービス	横浜港めぐり	60-120	遊覧船	不定期	45	オーシャンクラフト	-	-	-	-	-	
63						遊覧船	不定期	764	マリーンシャトル	1985年6月	1985年	34	金川造船		
68						遊覧船	不定期	683	マリーンルージュ	1992年1月	1992年	27	金川造船		
69	神奈川県足柄下郡	600	伊豆箱根鉄道㈱	芦の湖航路	30-70	遊覧船	不定期	135	第二こま	1982年10月	1982年	37	隅田川造船		
70						遊覧船	不定期	236	あしのこ丸	1984年9月	1984年	35	日本鋼管		
71						遊覧船	不定期	265	はこね丸	1985年7月	1985年	34	日本鋼管		
						遊覧船	不定期	337	十国丸	1986年9月	1986年	33	日本鋼管		
						遊覧船	不定期	48	神山	-	-	-	-	-	
75	山梨県河口湖	603	富士汽船㈱	富士五湖遊覧	35(山中湖)	遊覧船	不定期	89	白鳥の湖 (旧:プリンセスオデット号)	1992年7月	2012年3月	27	横浜ヨット		
77	東京都品川区	-	㈱クルーズクラブ東京		45-120	レストラン船	不定期	346	M/S "LADY CRYSTAL"	1990年3月	1990年5月	29	前畑造船鉄工		
78	東京都港区	-	㈱シーライン東京		50-150	レストラン船	不定期	2618	シンフォニーモデルナ	1992年7月	1992年	27	神田造船所		
79	東京都港区	-	㈱ジール			レストラン船	不定期	1084	シンフォニークラシカ	1989年4月	1989年	30	神田造船所		
80						レストラン船	不定期	51	Zea Fleet(ジーフリート)	1990年12月	-	29	深寿造船工業		
81						レストラン船	不定期	77	Celebrity Cruise I	1989年6月	-	30	神例造船		
82	神奈川県横浜市	-	㈱ブルームーンマリーン			レストラン船	不定期	145	Celebrity Cruise II	-	-	-	-	神例造船	
84	神奈川県横浜市	-	㈱ロイヤルウイング			レストラン船	不定期	2876	ロイヤルウイング	1960年2月	1960年3月	59	三菱重工		
85	東海北陸	静岡県下田市	606	㈱伊豆クルーズ	下田 石廊崎周遊	20-25	遊覧船	不定期	127	サスケハナ	1989年3月	1989年3月	30	石田造船工業	
86		静岡県沼津市	608	千島観光汽船㈱	内浦湾周遊	25-55	遊覧船	不定期	122	ちどり	1993年6月	-	26	横浜ヨット	
87		静岡県浜松市	611	浜名湖遊覧船㈱	浜名湖遊覧	30-60	遊覧船	不定期	89	奥浜名丸	1988年4月	-	31	横浜ヨット	
89	近畿	富山県砺波市	617	庄川遊覧船㈱	庄川峡周遊	25-30	遊覧船	不定期	35	やまぶき	1996年6月	-	23	内海造船	
91		滋賀県大津市	623	レークウエスト観光㈱	瀬田川・琵琶湖リバークルーズ	90	遊覧船	不定期	38	一番丸	1995年7月	1995年7月	24	李兵衛造船所	
92		滋賀県大津市	624	琵琶湖汽船㈱	びわ湖クルーズ	80	遊覧船	不定期	1046.26	ミシガン	1982年4月	1982年4月	37	日立造船	
93	近畿						遊覧船	不定期	1216	ピアンカ	1990年3月	1990年4月	29	日立造船	
94							遊覧船	不定期	92.56	インターレーケン	1981年5月	1981年5月	38	李兵衛造船所	
95							遊覧船	不定期	94	リオ・グランデ	1984年4月	1984年4月	35	李兵衛造船所	
96							遊覧船	不定期	79	ベンテン	1983年6月	1983年6月	36	李兵衛造船所	
97							遊覧船	不定期	122	megumi	2009年1月	2009年1月	10	李兵衛造船所	
98		滋賀県彦根港	628	近江トラベル㈱ オーマリン彦根港支店	びわ湖竹生島めぐり	60-120	遊覧船	不定期	118.65	Kirari	1982年6月	1982年7月	37	李兵衛造船所	
102		三重県鳥羽市	631	志摩マリンレジャー㈱	志摩周辺(鳥羽湾)	50	遊覧船	不定期	199	龍宮城	1996年9月	1996年10月	23	神原造船	
103					志摩周辺(あご湾)	50	遊覧船	不定期	199	フラワーメーメイド	1996年6月	1996年7月	23	神原造船	
104							遊覧船	不定期	166	エスベランサ	1995年9月	1995年10月	24	神原造船	
106							遊覧船	不定期	49	ペイワールド	1983年4月	-	36	小浜 Dock	
107		大阪府大阪市	637	大阪水上バス㈱	大阪港帆船型観光船サンタマリア	45-60	遊覧船	不定期	566	サンタマリア	1990年4月	1990年6月	29	内海造船	
97		兵庫県南あわじ市	645	ジョイボート南淡路㈱	うずしおクルーズ「威臨丸」	60	遊覧船	不定期	390	威臨丸	2020年10月?	2021年3月	0	本瓦造船	
113		近畿	兵庫県神戸市	648	神戸ベイクルーズ㈱	神戸港周遊	45	遊覧船	不定期	383	日本丸(復元船)	2000年2月	-	19	-
114								遊覧船	不定期	414	ロイヤルプリンセス	1993年2月	2005年2月	26	三菱重工
115	遊覧船							不定期	170	オーシャンプリンス	1990年4月	2007年12月	29	石田造船工業	
102	兵庫県神戸港		649	早駒運輸㈱(神戸シーバス)	神戸港クルーズ	45	遊覧船	不定期	427	boh boh KOBE	2004年7月	2020年9月	16	瀬戸内クラフト	
117	兵庫県神戸市		-	㈱神戸クルーズーザー		90-120	遊覧船	不定期	2138	コンチェルト	1993年3月	1993年	26	讃岐造船所	
118	兵庫県神戸市		-	オーシャン・バシフィック・キャピタル(有)		120	遊覧船	不定期	4778	ルミナス神戸2	1994年1月	1994年2月	25	三菱重工	
120	徳島県鳴門市			鳴門観光汽船㈱		30	遊覧船	不定期	197	わんだーなると	2013年2月	2013年3月	6	徳岡造船	
121	広島県広島市		666	㈱アクアネットサービス	海王サンセット&ナイトクルーズ	45、90	遊覧船	不定期	136	海王	1982年9月	2015年7月	37	佐世保重工	
	広島県広島市		668	瀬戸内シーライン㈱	瀬戸内しまたびライン	90-100	遊覧船	不定期	90	シースピカ	2020年8月	2020年9月	1	瀬戸内クラフト	
124	広島県広島市		-	瀬戸内海汽船㈱		60-150	レストラン船	不定期	602	銀河	1984年4月	1984年4月	35	神田造船所	
125	九州・沖縄		長崎県佐世保市	674	させぼパール・シー㈱	九十九島遊覧	50	遊覧船	不定期	199	パールクイーン	2002年7月	2002年7月	17	前畑造船
126			長崎県佐世保市	676	ハウステンボス㈱	大村湾遊覧ハウステンボス航路	90~	遊覧船	不定期	174	みらい	2014年11月	2015年4月	5	前畑造船
127								遊覧船	不定期	694	デハール	1992年1月	-	27	三菱重工
128								遊覧船	不定期	353	観光丸	1988年1月	2012年4月	31	ヘロスメスキーブウエルフ
129		長崎県長崎市	678	やまさ海運㈱	港めぐり遊覧船	60-110	遊覧船	不定期	96	マルベージャ3	1985年5月	2005年2月	34	鈴木造船	
130							遊覧船	不定期	97	マルベージャ	1989年4月	2011年11月	30	隅田川造船	
131							遊覧船	不定期	49	マーキュリー	1999年3月	2012年4月	20	三保造船所	
132		長崎県長崎市		㈱ユニバーサルワーカーズ	軍艦島(端島)上陸・周遊コース	140-165	遊覧船	不定期	99	JUPITER	2017年1月	2017年3月	2	大舟造船所	
							遊覧船	不定期	82	Sea Friend8	-	2019年11月	-	形原造船	
							遊覧船	不定期	82	Sea Friend7	2016年3月	2016年4月	4	形原造船	
133		宮崎県日南市	685	(有)海洋レジャー企画	日南海中公園周遊	45	遊覧船	不定期	45	なんごう2	-	1991年11月	-	3	三井造船
134		沖縄県石垣市	-	石垣島ドリーム観光(株)	離島ツアー		遊覧船	不定期	167	プレミアムドリーム	2008年12月	2009年2月	11	RBM	
135		-	-	-	-	-	遊覧船	不定期	141	スーパードリーム	2014年3月	2014年	5	リチャード・ソディア・インマリン	
136		-	-	-	-	-	遊覧船	不定期	29	ドリーム1	-	2006年8月	-	-	沖新船舶
137	-	-	-	-	-	遊覧船	不定期	29	ドリーム2	2006年8月	2006年8月	13	沖新船舶		
139	沖縄県那覇市	-	(有)ウエストマリン		105	レストラン船	不定期	639	モビーディック	1992年7月	1995年	27	讃岐造船鉄工所		
140	沖縄県宮古島市	-	㈱はやて		80-120	レストラン船	不定期	619	モンブラン	1999年	2015年	-	-	讃岐造船鉄工所	

3.2.2 経営的な課題

経営的な課題に対しては、一般旅客定期航路事業に比べ、不定期旅客船事業は、社会情勢等の外的要因に収支が左右されやすく、営業損益や経常損益は赤字になることが多いことが分かっている。そのため、様々な経営改善策に取り組み、事業継続を行っている現状があるが、船舶のバリアフリー化に取り組むためには、設備投資を行えるような経営的な環境にすることが必要である。

そこで、近年の社会的な動向も踏まえ、他社や他業種との連携や補助制度等の充実を図ることは重要な要素である。

①他社や他業種との連携

不定期旅客船事業においては、運航事業者が単独で事業を行っていることが多い。しかし、単独での事業は、経営的に厳しい側面が多いため、他社や他業種との連携を行うことで、スケールメリットが生まれる可能性もある。

1) 同業者との連携

管理部門の統合や人員の最適配置ができれば、効率的で迅速なサービスが提供できる可能性もある。また、運航事業者や船舶ごとの特徴があるので、お互いが持っている情報やサービスのノウハウを引き出すことができれば、新しいサービスの提供や金銭的、人的負担を減らせる可能性もある。

(例)

- ・チケット売り場を統一したり、案内パンフレットや音声案内を統一する
- ・近接の運航事業者間であれば、乗船設備を共同で購入し、共用する(半分の金額で購入でき、ある船舶で使わない時間に他の船舶が使用出来るので、金銭的負担が減る)
- ・近隣の運航事業者間であれば、団体客の予約が入っている繁忙の日には人員の応援を頼むことができる
- ・用途の違う船舶(レストラン船・観光船)のスタッフで乗船客の要望・困りごとや接遇について情報交換できる

2) 他の交通事業者(バス会社、タクシー会社等)との連携

バス会社やタクシー会社等の他の交通事業者は、単純な移動手段であれば競合となることが多いが、不定期旅客船は移動を主たる目的としていないので、お互いが持っている情報やサービスのノウハウを交換し合うことで、新しいサービスが生まれ、利用客が拡大したり、利用客の利便性が向上する可能性が高まる。

(例)

- ・バス、タクシー、船舶のまとめたお得なチケットを販売する
- ・バス、タクシー、船舶の観光案内やガイドを統一する
- ・バス車両の設備や技術を船舶に応用する

3) 他業種(宿泊業、福祉業等)との連携

他業種との連携が行うことができれば、これまでになかったサービスとして、ホテル等宿泊の食事(夕朝)を非日常な船上で提供したり、高齢者のデイサービスを船内で行うことなど、通常の船舶とは異なった価値を創出することもできる。

(例)

- ・宿泊業のスタッフが運航スタッフに接客の研修を行い、スキルアップを目指す
- ・統一したグッズの共同開発、共同販売を行う
- ・船員が日常的に高齢者、障害者への接遇介助を行うことができる
- ・ゆかたや着物のレンタル店と連携し、乗船で食べ物やレンタル料の割引をする

②補助制度等の充実

不定期旅客船のバリアフリー化に対して、当財団が実施している「海上交通バリアフリー施設整備推進」助成制度が活用できることを知らない運航事業者は多い。そのため、より広く周知していくためにも、地方運輸局や一般社団法人日本旅客船協会と情報共有していく必要がある。

また、旅客船のバリアフリー化について継続的に障害当事者等の声を聞きながら、運航事業者が主体的に取り組めるよう行政による支援も求められる。

③新型コロナウイルスの影響

2020年1月ごろから日本国内において、感染が拡大した新型コロナウイルスの影響は、交通事業にとって甚大な被害となっている。特に、観光客が主な利用者である不定期旅客船事業にとっては、深刻な状況が続いている。加えて、国の政策であったインバウンド需要は、入国制限により見込めなくなっている。

これを機に、不定期旅客船事業において、経営者の厳しい判断が迫られる場合も増えてくることが予想されるが、すでにワクチン接種による感染防止が進められていることから、ウィズコロナ・アフターコロナに向け、事業者のみならず、行政等による支援の創設・拡充の検討が求められる。

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					
船舶	船名	—	A	B	C	
	船種	遊覧・レストラン・他	遊　　レ　　他(　　)	遊　　レ　　他(　　)	遊　　レ　　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	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					
船員	運航	(人)				
	接客	(人)				
船舶改修	改造年月	—	年　　月	年　　月		
実績	改造内容	—				
乗船設備	乗船設備設置時間	(分)				
	干満差	(m)				
	干満差の対応					
乗船客	多忙期・時期	いつ頃				
	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	

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調査のご協力をいただきました。ここに、衷心より深く感謝を申し上げます。

- ・ 有限会社ウエストマリン

<https://ja.westmarine.co.jp/>

- ・ 株式会社はやて

<https://www.hayate-montblanc.com/>

- ・ させぼパール・シー株式会社

<https://pearlsea.jp/>

また、実態調査（福岡地区）及び報告書の作成において、「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 知識・データシステム系 知識システム研究グループ 主任研究員 荒谷太郎氏」にもご協力いただきました。ここに、感謝致します。

以上、順不同

2020（令和2）年度
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

2021（令和3）年3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。