

平成 30 年 12 月議会
第 3 委員会 報告資料

クルーズ機能の強化について
(中央ふ頭再編)

平成 30 年 12 月
港 湾 空 港 局

1.クルーズ機能の強化について (中央ふ頭再編)

H29.12月議会報告より抜粋

(1) クルーズ機能強化の方向性

超大型クルーズ船の2隻同時着岸を念頭にクルーズ機能強化を検討する

(2) 国際定期の新たな動向と対応

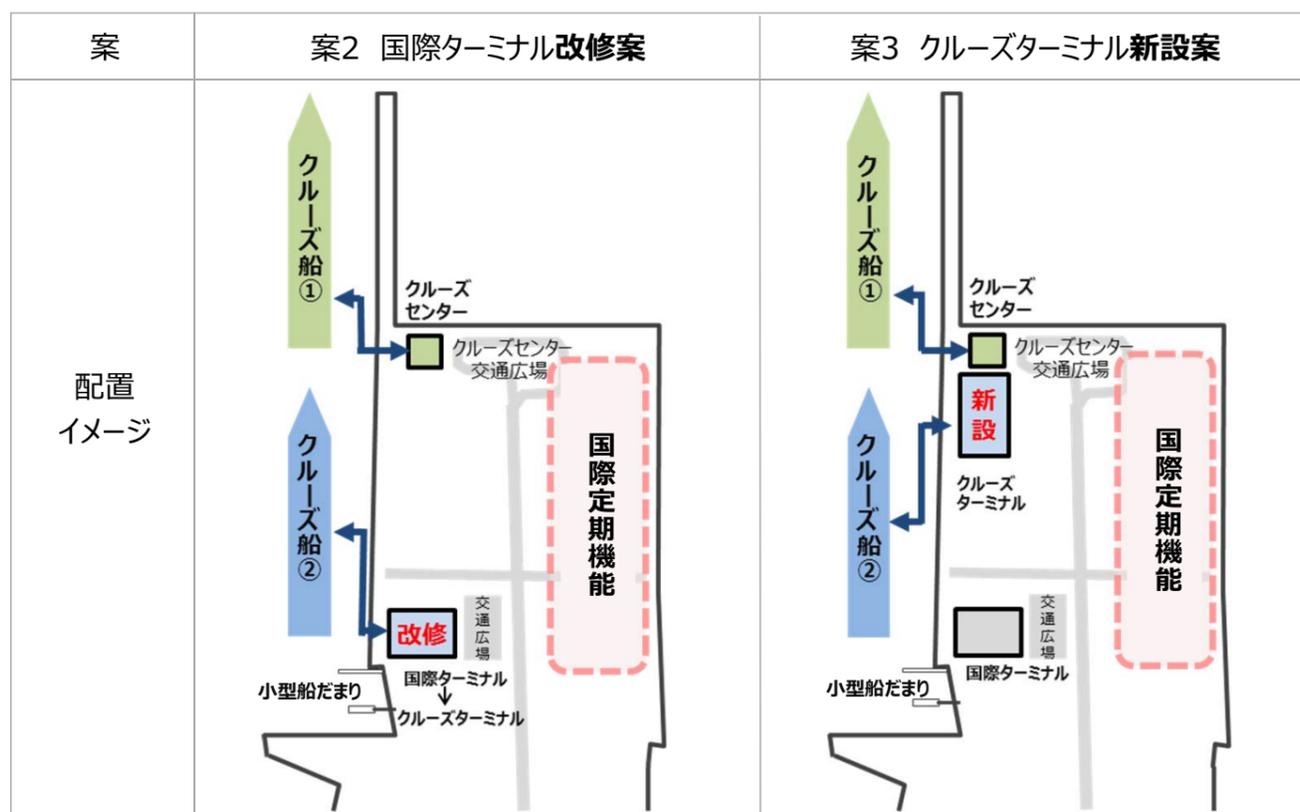
J R九州高速船の新造船 (クイーンビートル) 導入に伴い、西側の小型船だまりが利用できない

クルーズ機能は西側に、国際定期機能は東側に集約する方向で検討

(3) クルーズ機能強化の進め方

2隻同時着岸に的確に対応するため、事業費抑制の観点から以下の2案を基本に検討する

- 案2について、国際ターミナルの構造等を確認し、クルーズ用施設への改修の可否を判断
- 国際ターミナルのクルーズ用施設への改修ができない場合は案3とする



2.国際ターミナル改修案の検討

国際ターミナルは、かめりあ(定員563人)、ビートル(定員232人)を対象として計画した施設である

国際ターミナルの構造等を確認した結果、

- 既存の柱や壁が支障となり、大空間の確保が困難
- 増築による施設の拡張が困難
- エスカレーター・エレベーターの増設が不可 等

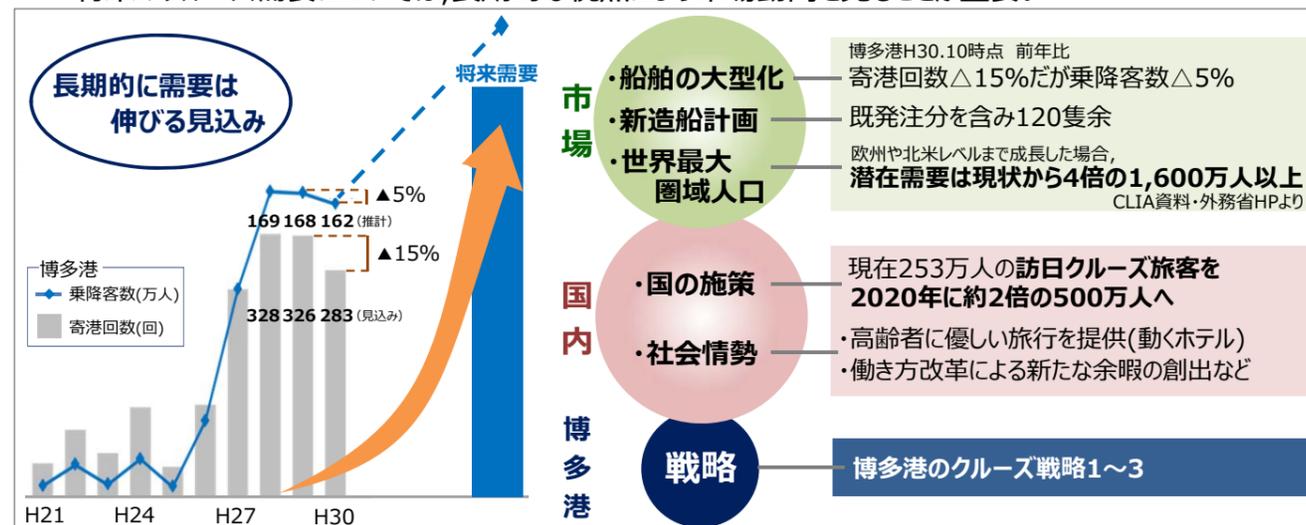
国際ターミナルの改修での対応は困難

新設案の方向で進める

3.博多港のクルーズ戦略

(1) クルーズをとりまく状況

将来のクルーズ需要については、長期的な視点により市場動向を見ることが重要。



国内では官民連携による国際クルーズ拠点の形成などクルーズ機能強化が進み
港間競争が激化

さらなるクルーズ機能の強化 および 寄港地観光の質の向上等 が求められる

参考：お断りによる機会損失 クルーズ船寄港お断り 約190件 (平成30年) , 機会損失額 約670億円

(2) 目標

博多港が利用者から **“選ばれる港”** になるため、
多様なクルーズ船が利用する **“質の高いクルーズ拠点形成”** を目指す
～ インバウンド中心からの脱却、アウトバウンドを拡大し発着港へ ～

※アウトバウンド拡大の効果 ・クルーズ寄港の安定化、・市民の新たな旅の選択肢を提供 など

(3) クルーズ戦略

戦略1 クルーズ機能の強化 (中央ふ頭)

- ・超大型クルーズ船2隻同時着岸に向けたふ頭西側での機能強化
⇒ 東側へ国際定期機能を先行し集約することが必要

戦略2 日本初 日中のクルーズNo. 1 港の連携

- ・アジアのクルーズ市場の持続的成長を上海港と牽引
⇒ 定期定点クルーズ等成長モデルの構築
⇒ 両港における寄港地観光の質の向上

戦略3 日本初 港では初の運営権(コンセッション)導入

何故、コンセッションか

⇒ より良いクルーズ旅客へのサービス提供により、地域経済を活性化

市のメリット (ターミナル整備・運営の前提条件)

- ①市費負担の最小化を図る
⇒ 運営権対価 + 民間ノウハウによる効率化
- ②博多港の戦略を反映するためガバナンスを効かせる
⇒ 市所有の施設を運営権事業により民間が運営

(参考)クルーズ旅客から使用料徴収

コンセッションの前提となるターミナル使用料については、徴収する方向で準備を進めている



博多港のクルーズ戦略上、PFI・コンセッションを基本とする

4. 新設案の検討

(1) 求められるターミナル機能

	H24年度当時	現状	将来
	当時のアジア最大級 初寄港	3年連続 寄港回数日本一	超大型クルーズ船 2隻同時着岸
着岸可能な クルーズ船	ポイジャー級 14万トン級×1隻	オアシス級 ・22万トン級×1隻 ・10万トン級×2隻	オアシス級+クワンタム級 22万トン級+16万トン級
年間受入容量	約350回	約400回 10万トン級2隻の確率は2割以下	約700回
岸壁状況 利用可能 岸壁延長	係船柱 340m	①に対応 オアシス級受入可能 ※岸壁延伸完了 650m	⑤に対応する必要 超大型2隻同時着岸実現 870m 船舶の大きさによらず 受入が可能に お断りゼロへ
バス 待機場	×	②に対応 △交通広場	⑥~⑨に対応する必要 賑わいや利便性を備えた 将来像にふさわしい クルーズ環境
ターミナル	×	③,④に対応 △クルーズセンター	課題への対応 CIQ機能 ・必要な検査室を完備 待合・賑わい機能 ・ゆとりある ターミナル室内空間 ・旅客や市民にとって 快適な空間を提供 ・クルーズを体感できる 送迎デッキ バス待機場 ・超大型2隻同時着岸 に対応したバス待機場

国際定期
東側移転

(2) 新設案の提案と評価

案	A案	B案
超大型クルーズ船 2隻同時着岸 への対応	クルーズセンター ↓ 使う	別用途での 活用を検討
クルーズセンター	1隻対応 (クルーズ船①)	---
クルーズターミナル	1隻対応 (クルーズ船②)	2隻対応 (クルーズ船①②)
前提	民間施設と一体となって	・旅立ちの高揚感を高めるゲートウェイ ・市民が訪れたい魅力的なターミナル
配置 イメージ		
断面イメージ		
メリット	・事業費を抑えられる	・検査時間の短縮が可能 ・CIQ検査室や待合室等を確保
デメリット	クルーズセンターで22万トン級を対応 することが基本 ⇒ 検査の長時間化 ⇒ クルーズセンター内は旅客で 飽和状態 ⇒ 非効率な検査体制	・事業費が大きい

クルーズターミナルについては理想的な機能を有するB案を基本に進める

事業実現性やターミナル運営の観点から、民間事業者の意向を確認する

(参考) クルーズセンター：省スペース化の観点から、核となる機能以外整備していない

本来必要な面積 約8,000㎡	最大の工夫や関係省庁との調整により 概ね5,000㎡の省スペース化	H27.5に供用 クルーズセンター 約3,000㎡
未整備の諸室など	規模	省スペース化の工夫など CIQ省庁と協議・調整 可変式レイアウトで対応など
1) CIQがより詳細な検査を行う諸室	▲約1,000㎡	
2) CIQ検査室の手荷物置場など	▲約1,100㎡	
3) その他、共用部(廊下、階段、エレベータ等)や機械室など	▲約2,900㎡	
	合計 約5,000㎡	

(3) 施設概要 (想定)

クルーズターミナル		A案		B案 (2隻対応施設)
		クルーズセンター	1隻対応施設	
受入 想定人数	インバウンド	4,900人	6,300人	①6,300人 ②4,900人
	アウトバウンド	2,000人	3,000人	3,000人
審査 ブース数	入国管理	20ブース (10カウンター)	24ブース (12カウンター)	42ブース (21カウンター)
		施設規模	2,894.91㎡	約8,700㎡

- ・クルーズセンターに本来必要な機能を整備した場合約8,000㎡
- ・クルーズターミナル (1隻対応) と合わせて約16,700㎡ (8,000㎡ + 8,700㎡)
- ・クルーズターミナル (2隻対応) では、階段やエスカレーター等の効率的な配置が可能となるなど施設規模の縮減が可能

クルーズバス待機場必要台数 **240台程度***

※超大型クルーズ船2隻の受け入れには最大280台の観光バスが必要だが、運用上の工夫によりバス待機場は240台程度とする

概算事業費 **約56億円** **約82億円**

(参考) 他港クルーズターミナルとの規模比較

場所	海外					国内		
	カナダ	中国	香港	シンガポール	韓国	横浜港	東京港	
名称	カナダプレイス クルーズ ターミナル	上海呉淞口 国際クルーズ ターミナル	天津国際 クルーズ ターミナル	カイタック クルーズ ターミナル	マリナベイ クルーズ ターミナル	釜山港 国際旅客 ターミナル	大さん橋客船 ターミナル	東京国際 クルーズ ターミナル
完成年	1984年	2011	2010	2013	2012	2014	2002	2020予定
規模 (㎡)	20,000	24,400	60,000	76,000	28,000	90,200	44,000	19,000
事業費 (円)	- ※カナダプレイス 全体で約340億	約164億	約168億	約1,000億 岸壁含む	約390億	約236億	約250億	約96億

5. 国際定期機能強化の検討状況 (中央ふ頭東側)

(1) 国際定期集約の取り組み状況

東側クリアランスの状況

- 民間倉庫の移転は平成30年度末までを予定
- 公共上屋の使用期間は平成31年度上半期までを予定

(2) 新国際定期ターミナルの整備主体

博多港開発(株)の活用

ウォーターフロントの早期実現に向け、中央ふ頭西側におけるクルーズ拠点形成の先がけとなる中央ふ頭東側の新国際定期ターミナルについて同社の活用も視野に検討していく

※ 現国際ターミナルについては他用途への転換も含めて検討する

6. 経済波及効果 (推計)

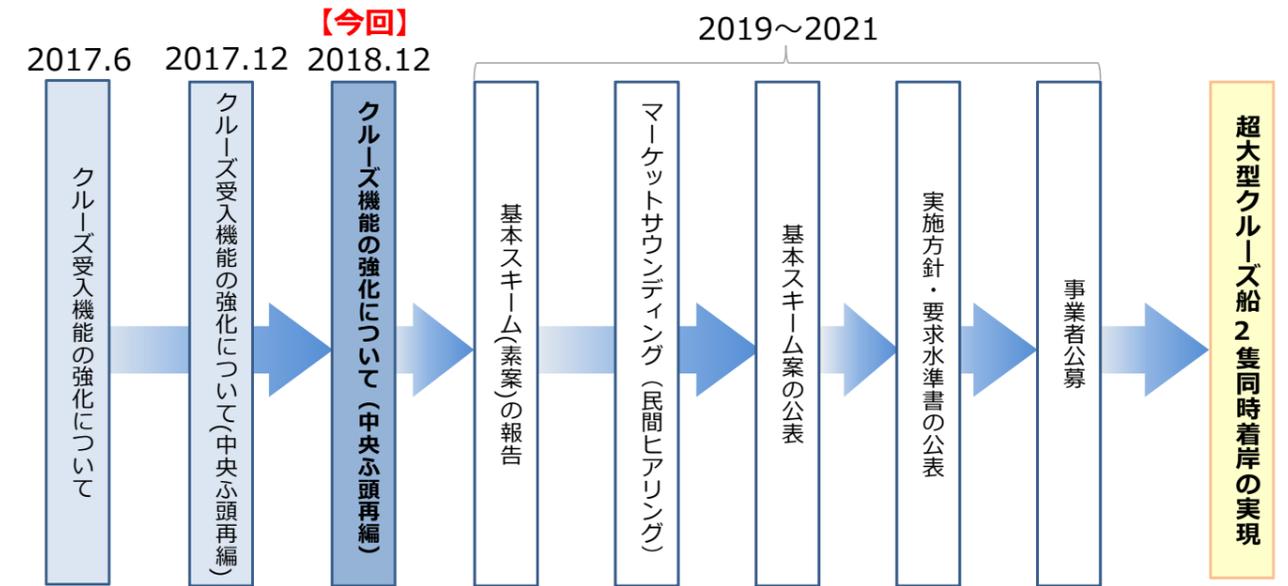
インバウンドによる効果 約450億円/年

- ①1寄港あたりの経済波及効果 約3.4億円
- ②クルーズ寄港回数の増加数 132回
(現在：268回※1 将来：400回※2)
- ※1 H30.11.1時点 ※2 港湾計画における将来推計
- ①約3.4億円 × ②132回 ≒ 約450億円

アウトバウンドによる効果

旅客の前泊や消費活動が期待できるほか、クルーズ船への物資供給、船用品の取扱いがあることから、その効果はインバウンドの5~10倍/隻といわれている

7. 今後のスケジュール



参考：中央ふ頭再編進捗状況

