

(2) 検討状況

①国際ターミナルについて

国際フェリー「ニューかめりあ」1隻のみの就航で、国際ターミナルの利用状況に変化はない

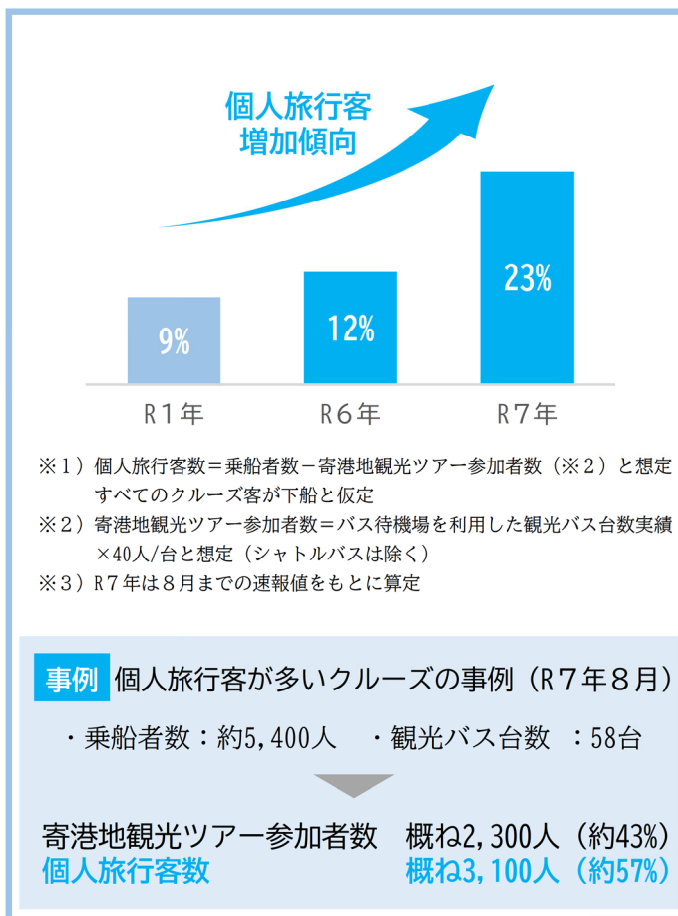
②クルーズ船の旅客について

- ・クルーズ船の寄港回数は、令和6年が204回であり、令和7年は212回を見込むなど堅調に推移
- ・日本船社の配船体制の拡充などを背景に、より多様なクルーズ船が寄港
- ・国内外の他港を起終点とし博多港に寄港するクルーズにおいては、個人旅行者※が増加傾向にあり、タクシーや路線バス等の利用が増加傾向

※クルーズ客の寄港地における下船後の行動パターンは以下のとおり

- ・観光バスでの寄港地観光ツアーに参加し団体で行動（団体旅行者）
- ・タクシーや路線バスを利用するなど、個人単位で自由に行動（個人旅行者）

■クルーズ船1隻あたりの個人旅行者割合



個人旅行者の主な動線



タクシーや観光バスなどのクルーズ関連車両やクルーズ客等の歩行者について、コンテナヤードに出入りする物流車両との輻輳を解消するため、現行の港湾計画のとおり、国際定期機能の[中央ふ頭東側への移転](#)が必要

(3) 今後の進め方

- ・国際定期機能については、クルーズ客等の安全確保の観点から、早期移転に向けた取組みを進めていく
- ・既存の国際ターミナルについては、人流機能に係る検討などの中で有効活用を検討する



3 クルーズ機能

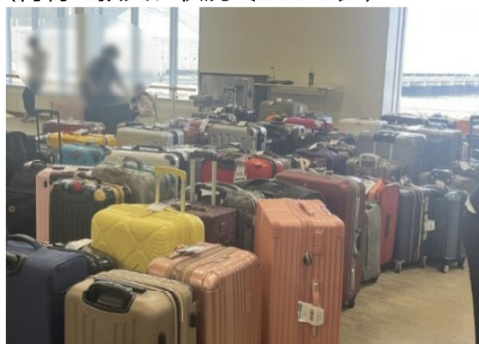
(1) 主な課題

令和7年9月議会報告より

《博多港を起終点とするクルーズ》

- ・他港を起終点とし博多港に寄港するクルーズとは異なり、スーツケース等の荷物の預入れ・受渡しの対応が必要であり、クルーズセンターのスペースが不足している
- ・乗船手続き待ちのクルーズ客が集中する時間帯には、クルーズセンター屋外での待機が生じている

(荷物の預入れ状況 [R7.1])



(乗船手続き待ちの状況 [R7.1])



(2) 検討状況

①クルーズ船の受入状況

<寄港回数の状況>

	R1年	～	R6年	R7年見込
寄港回数	229		204	212
外国船社	205		193	194
日本船社	24		11	18

<博多港発着クルーズの状況>

博多港発着クルーズ：博多港を起終点、起点または終点とするクルーズ

■発着クルーズ回数

	R1年	～	R6年	R7年見込
博多港発着クルーズ回数	40		26	38

【参考】クルーズの指標

令和7年6月策定の政策推進プラン
(計画期間：令和7年度～10年度)においては、
博多港発着クルーズ船寄港回数を40回と設定

■発着クルーズの乗船者数

博多港発着クルーズの実績では、最大規模は2,000名程度(乗船者数ベース)

②クルーズ船社や他港の状況

日本を発着するクルーズについて、配船体制の拡充など市場の成長が見込まれる

<主要な日本船社の配船体制拡充>

- ・郵船クルーズ及び商船三井クルーズは、令和元年に計2隻体制で運航していたが、飛鳥Ⅲや三井オーシャンフジの就航により、現時点で計4隻体制に拡大
- ・商船三井クルーズは新造船2隻の計画があり、今後計6隻体制へ拡大の見込み

<国内他港を発着するクルーズ船の大型化>

- ・東京港や横浜港などを発着するクルーズでは、乗客定員5,000名を超える大型クルーズ船(MSCベリッシマ)が投入されている

<新たな形態のクルーズ投入>

- ・令和10年度に、東京港を発着するディズニークルーズ(乗客定員4,000名)が就航予定
- ・ファミリー層などあらゆる世代がターゲットとされている

発着クルーズは、市民が乗船できる機会の創出や地域経済の活性化が期待されることから、回数を増やしていくため、その特性を考慮した旅客ターミナル等の受入機能強化が必要

(3) 今後の進め方

クルーズ動向を注視していくとともに、船社からの寄港要請を踏まえながら、ターミナルや関連施設について、需要に応じた規模等の検討を行っていく

4 国内定期機能

(1) 主な課題

令和7年9月議会報告より

- ・ 上屋の天井高が低いため、トラックが乗り入れて荷役作業を行うことに制約を受けている
- ・ 岸壁背後ヤードが狭隘であるため、トラックやフォークリフト等による荷役作業が輻輳している
- ・ 博多ふ頭第2ターミナル及び上屋は築50年が経過し、老朽化している



(トラックの荷さばき状況 [R7.7])



(荷役作業の輻輳状況 [R7.7])



(上屋内状況 [R7.8])

