

人流機能に係る検討について

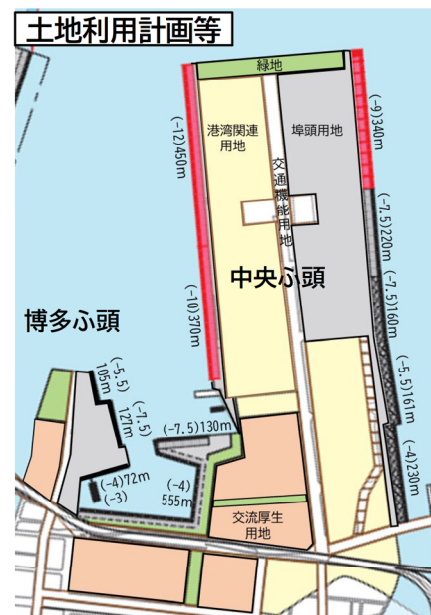
J R九州高速船株式会社が船舶事業から撤退するなど、人流機能を取り巻く状況が変化していることを踏まえ、その現状や課題を整理し令和7年9月議会で報告したところであり、その後の検討について報告するもの。

1 博多港港湾計画とこれまでの主な取組み

(1) 港湾計画における人流機能の配置

現行の港湾計画においては、以下のとおり計画

国際定期機能	中央ふ頭東側へ移転
クルーズ機能	中央ふ頭西側で受入機能強化
国内定期機能	博多ふ頭を利用



(2) これまでの主な取組み

クルーズ機能強化に向けた取組みを推進

- H27. 5 クルーズセンターの供用開始
- H29. 4 交通広場の全面供用開始
- H30. 9 西側岸壁の全面供用開始
- R1年度 国際定期機能移転に向けた公共上屋等の解体完了など



2 国際定期機能

(1) 主な課題

令和7年9月議会報告より

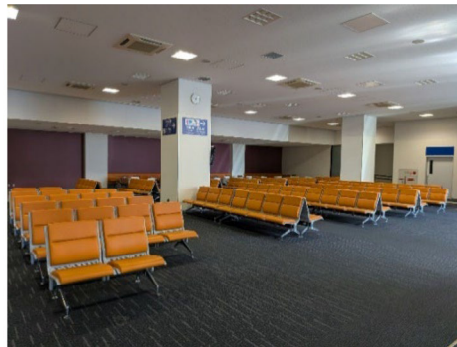
- ・ J R九州高速船株式会社の船舶事業撤退等により、博多港国際ターミナルのチェックインカウンター等施設の一部(約1,600㎡)が未利用となっている
- ・ 博多港国際ターミナルは築32年が経過し、受変電設備等が老朽化している

(チェックインカウンターの利用状況 [R7.7])

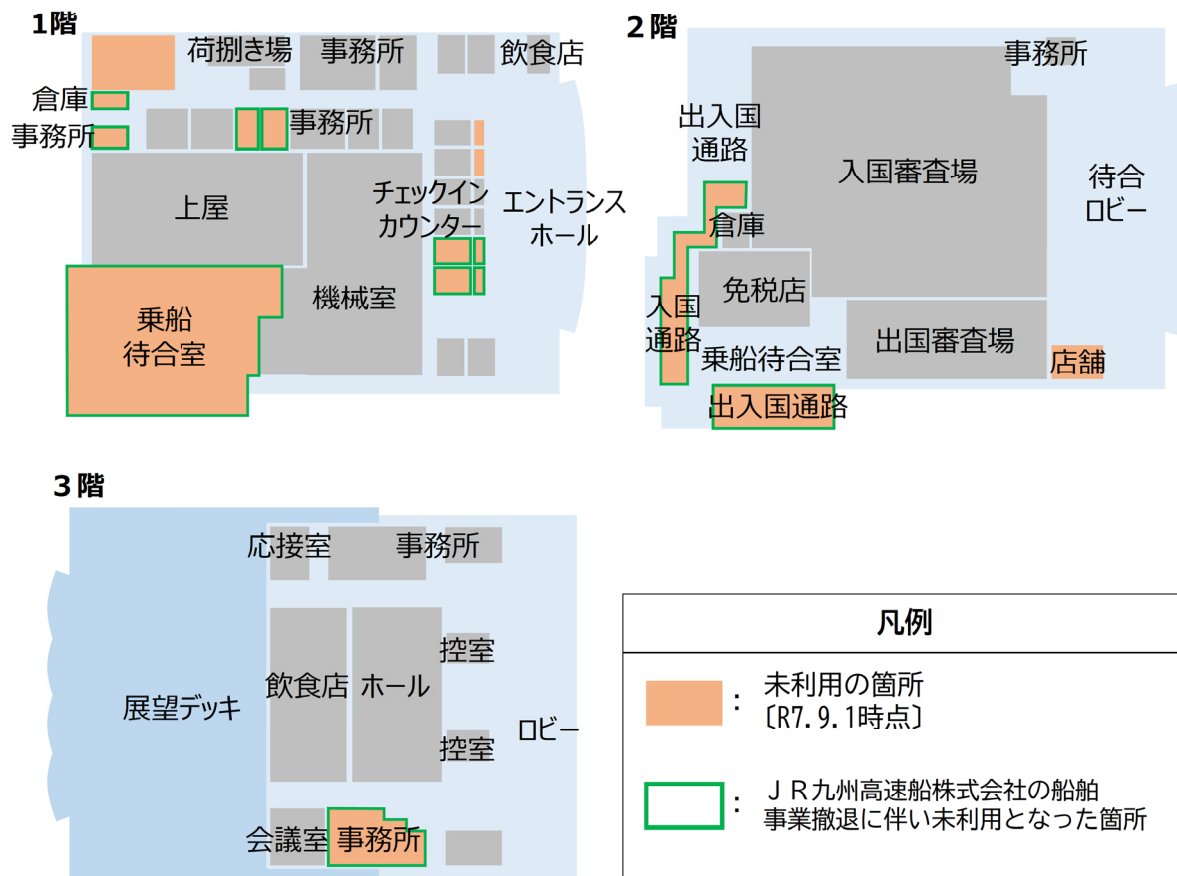


※チェックインカウンターとしては未利用であるが、奥のスペースを事務所として利用

(未利用の乗船待合室 [R7.8])



【参考】博多港国際ターミナルの利用状況



《他港を起終点とし、博多港に寄港するクルーズ》

- ・クルーズ客が寄港地観光をするためのタクシーや観光バスがクルーズセンターに集中し、コンテナヤードに出入りする物流車両との輻輳が生じている
- ・クルーズ客等の歩行者とコンテナヤードに出入りする物流車両との輻輳が生じている



(コンテナヤード出入口付近の状況〔R7.8〕)



(コンテナヤード出入口付近の状況〔R7.8〕)



(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

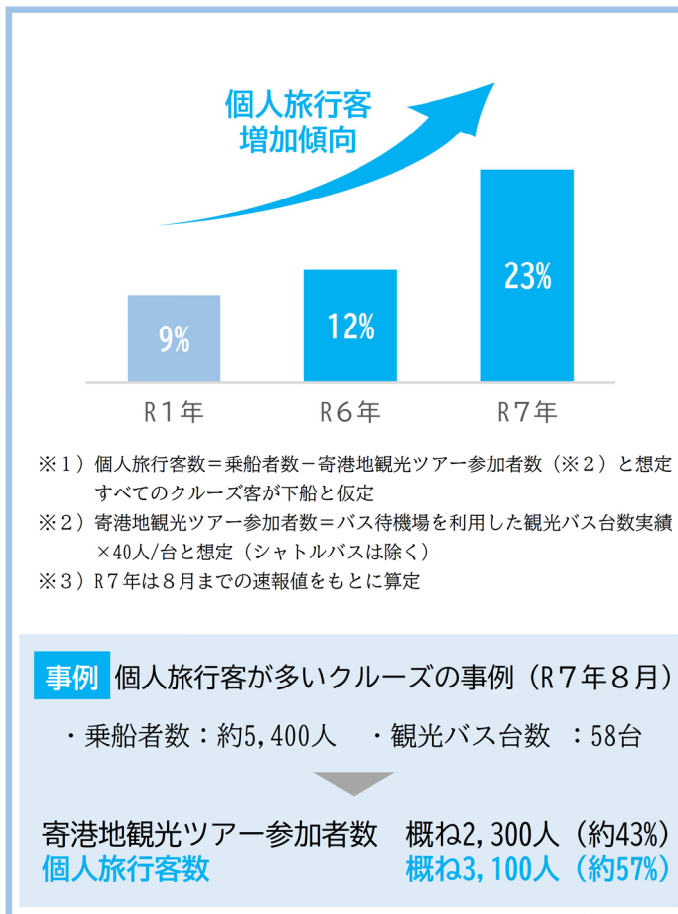
②クルーズ船の旅客について

- ・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

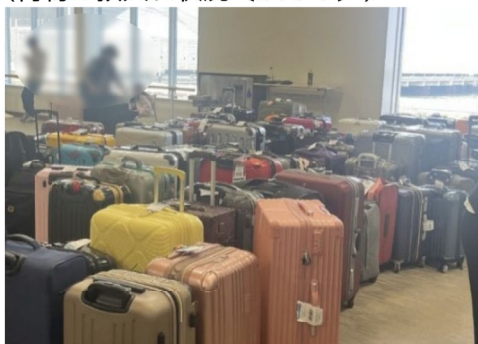
(1) 主な課題

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



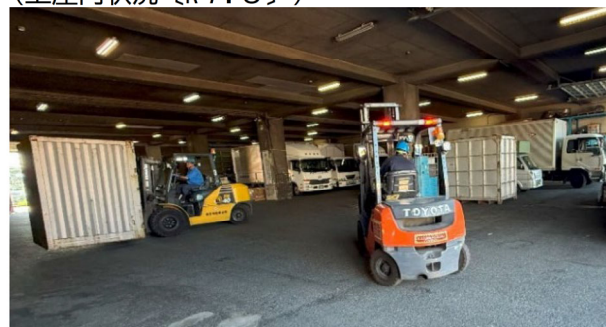
(トラックの荷さばき状況 [R7.7])



(荷役作業の輻輳状況 [R7.7])



(上屋内状況 [R7.8])



(2) 検討状況

- ・船舶の運航や荷役の状況について変化はない
- ・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ことから、今後、以下の状況を踏まえた機能更新が必要となる

■国内定期航路の運航状況（着岸及び離岸時間の目安）

		～6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	22時	23時
第2ターミナル	壱岐・対馬航路				9:25	10:00				13:55						20:10	20:35		23:30
	対馬航路															20:55	22:30		
	五島航路												17:50						23:45
第1ターミナル	壱岐・対馬航路			8:00	9:15	10:30				15:15	15:30				18:10				
	海の中道航路				9:55	10:05	11:55	12:05		14:55	15:05	16:55	17:05						
	志賀島航路（市営渡船）	6:55	8:05	9:30	10:50				13:45										
		7:05	8:15	9:40				12:30	13:55										
	玄界島航路（市営渡船）	6:55	8:35	10:15	11:20	12:45	13:30	15:05		18:10	20:20	21:00							

※船社等が公表している時刻表をもとに作成

（一部の船舶で、時刻表上の到着・出発時刻の間に、一時的に離岸し別のエリアで待機するケースがある）

市民や離島住民の生活航路であるため、運航を止めることなく更新が必要

■壱岐・対馬航路及び五島航路（離島フェリー）に係る主な車両動線



荷役作業における制約や輻輳を解消するため、壱岐・対馬航路及び五島航路（離島フェリー）の上屋及び野積場について適正な規模の確保等が必要

(3) 今後の進め方

博多ふ頭内での現地建替や他地区への移転について、詳細に検討していく

5 その他（防災機能の検討）

- ・ 港湾計画に位置づけられている中央ふ頭先端部の耐震強化岸壁（緊急物資輸送用）と背後が未整備の状況
- ・ 大規模地震発生時の支援物資輸送の拠点など、耐震強化岸壁及び背後を活用した防災機能のあり方について、令和7年10月に県が発表した最新の地震被害想定や他都市の事例も踏まえ検討を行う

6 まとめ



国際定期機能

- ・ 旅客ターミナル
- ・ 交通広場
- ・ 上屋
- ・ コンテナヤード など

クルーズ機能

- ・ 旅客ターミナル
- ・ 交通広場
- ・ 観光バス待機場 など

国内定期機能

- ・ 旅客ターミナル
- ・ 交通広場
- ・ 上屋
- ・ 野積場 など

【参 考】人流機能の配置（現況）

