

博多港におけるクルーズ船事情と課題

クルーズ船の寄港回数が日本一の博多港。その中心は外航クルーズ船で10万トンを超える大型船の寄港回数も多い。

この状況の中、実際の受け入れ体制や観光支援などについて、福岡市港湾空港局の森橋真理事をはじめ、港湾振興部クルーズ支援課の林由木夫課長、福岡市経済観光文化局観光コンベンション部クルーズ課の小柳芳隆課長にいろいろと伺った。



左から小柳課長、林課長、森橋理事

■現在の状況や実績などについて教えてください。

2016年の寄港回数は328回で、うち外航が314回、内航が14回で、2015年に続いて2年連続で寄港回数は日本一となりました。

2017年は外航が323回、内航が16回の寄港予定で、昨年を上回る339回の予定となっており、全体の約9割が中国発着の外航船となっています。(9月1日時点)

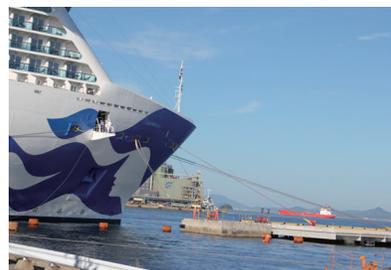
乗降客については、2016年の乗降合計数は約169万3000人で、約85万人が博多港で上陸されているものと思われます。

次に施設などの状況についてですが、メインは中央ふ頭で270mの岸壁です。箱崎ふ頭に物流岸壁と共用部分に425mの連続バースとして使用できる岸壁がありますが、ここを使用できるのは火曜日と水曜日のみで、CIQ(税関・入管・検疫)の施設もありません。このため、中央ふ頭岸壁の70m先に60mの岸壁延伸工事を行い、これが今年の5月に完成しましたので、中央ふ頭岸壁が130m伸びて400mの岸壁として使用可能となり、中央ふ頭でも「QUANTUM OF THE SEAS:クワンタム・オブ・ザ・シーズ」クラス(16万トン級)が着岸できるようになりました。

また、来年にはこの岸壁を既存岸壁より沖に330メートル延長する予定で、完成すると世界最大の「OASIS OF THE SEAS:オアシス・オブ・ザ・シーズ(22万5282トン)」も着岸できる岸壁になります。



博多港(ポートタワーより撮影)



中央ふ頭の先に完成した係船柱

■ 外航クルーズだと外国の方が多いと思いますが状況はどうか。

中国発着が大部分ということもあり、ほとんどが中国の方で、はじめて訪れる方が多いです。基本的に早朝に入港して夕方に出港するため滞在時間としては7～8時間ぐらいです。

また、観光の形態が団体行動となっており、観光バスで移動しますので、観光地2カ所と商業施設2カ所ぐらいを観光するのが定番となっています。

観光場所としては太宰府天満宮や福岡タワー、福岡城跡を見に行かれるケースが多いのですが、一つの観光地にバスが集中してしまうことも問題になっており、時間を分散させるなどの対応を旅行代理店などをお願いしているところです。

行政としては地域活性化のために、もっといろんな場所や地元の商店街などにも行ってもらえる観光ルートなどを検討していますが、中央ふ頭と箱崎ふ頭に2隻同時に着くと多い時には約200台のバスが稼動することになりますので、当面はできるだけ分散化させることが課題としてあります。しかし、バス10～20台分の駐車場を確保できる観光地となると限られていますし、できればバス1・2台単位ぐらいに細かく分散を図りたいのですが、短時間に大勢の人を移動させるため、まだ旅行代理店なども対応が追いついていない状況です。



クルーズセンター前の交通広場に並ぶ観光バス

■ 最近のトピックは何かありますか？

新たな客船の寄港が増えてきています。これまではラグジュアリークラス（最高級）とかプレミアムクラス（高級）の客船は博多への寄港が少なかったのですが、今年4月には「CRYSTAL SYMPHONY：クリスタル・シンフォニー（5万1044トン）」と「EUROPA：オイローパ（2万8890トン）」が、10月には「VOLENDUM：フォーレンダム（6万1214トン）」が初寄港の予定になっています。



中央ふ頭に着岸中の「COSTA NEOROMANTICA」

また、去年からコスタ・クルーズが博多港発着の日本海側周遊クルーズを開始しており、昨年は10回の実施でしたが、今年「COSTANEOROMANTICA：コスタ・ネオロマンチカ（5万6769トン）」は距離を延ばした分も含めて32回の実施が予定されており、このクルーズは日本人をターゲットとしているので、博多・舞鶴・金沢・プサンで乗下船できることもあり乗客は日本の方がほとんどです。一部には飛行機で来てクルーズを楽しむ「フライ&クルーズ」でタイ・香港・フィリピンなどの方々にもきていただいています。

中国発着の大型船では「QUANTUM OF THE SEAS：クァンタム・オブ・ザ・シーズ（16

万 8666 トン)」や「OVATION OF THE SEAS：オペーション・オブ・ザ・シーズ（16 万 8666 トン）」が定期的に寄港していますが、これに加えて今年は「NORWEGIAN JOY：ノルウェイジャン・ジョイ（16 万 7800 トン）」、「MAJESTIC PRINCESS：マジェスティック・プリンセス（14 万 3700 トン）」など大型の新型船の寄港も増えています。

■ 大型船が寄港すると施設や設備など背後の整備も必要かと思いますが。

大型船が寄港する場合、いかに乗客を船から観光地にスムーズに移動させるかが課題となりますので、背後設備などの整備も進めております。中央ふ頭にあるクルーズセンターは 2015 年 5 月に供用を開始したのですが、これ以前は国際ターミナルまでバスで移動して 8 カ所の対応ブースで CIQ 手続きをしていたので、時間もかかっていました。そのため、新しいクルーズセンターには 20 カ所の対応ブースを設置しました。また、センター前の交通広場も 2 倍の広さにして全体の供用を開始し、路線バスやタクシーのブース整備、観光バス約 140 台分の駐車場も確保するなどスムーズな移動を念頭に整備を進め、機能を充実させています。



2015 年 5 月に完成したクルーズセンター

この他、船のギャングウェイの位置に合わせられる可動式通路を導入し、この通路から固定式シェルターを通過して風雨や暑さを避けセンターまで移動する動線も確保しました。



可動式通路と固定式シェルター

また、クルーズセンター自体は 2014 年の設計時の寄港の少ない状況の中で、必要最小限のコンパクトな施設で、いろんなレイアウトに対応するため内部は柱のない空間となっており、物品の販売スペースや対面対応するスペースがありません。この状況を補うために、交通広場前の敷地に利便施設を今年度中にオープンする予定としていて、この中には、観光情報の発信ブースをはじめ、免税品店やドラッグストア、コンビニエンスストアなどが入る予定で、旅客やクルーはもちろんこの付近で働く方々にも活用していただけるような利便施設となるようにする予定です。

■ 大型船の寄港に伴う安全対策など教えてください。

博多港の出入港航路は 1 本で貨物船や渡船などの小型船も頻度高く出入港していますので、安全については常に考えて対策を講じていく必要があります。なお、大型船については防波堤を通過した港内で回頭してから着岸していますが、ポッド形のスクリューやバウスラスタなど船の性能が良いこともあり、今のところ離着岸時も問題は生じておりません。

旅客の関係では、火災などに対する安全対策や対応が課題だと考えています。大型船の寄港時に火災などが起きたとき 4000 人近い旅客をどこに上陸させて避難させるのか、旅客は外国の方が多いので言語の問題にどう対応するのかなどの対策を講じる必要があります。このため、海上保安庁とも連携を図りながらフェリーを利用しての避難・救助訓練を実施していますが、今後は実際のクルーズ船での避難訓練の実施なども計画しながら緊急時に対する対応をしっかりと準備していくこととしております。



博多港口「COSTA NEOROMANTIKA」が夕方出航

■ 客船誘致への取り組みや課題を教えてください。

誘致にあたっては、利便施設や道路などの環境が整備されていないと印象が悪いですし、きれいな方がよいのは当たり前なのですが、横浜港の大きな橋のような整備されたところは日本でも数少ないと思いますし、大型船の着岸に使用できるバスにも限りがあります。



クルーズセンターの出入口には警備の方が常駐

博多港の場合は、ほぼ毎日出入港船があるので、使用バスや着岸場所などを港湾空港局で優先順位を考えながら、危険が伴わないように時間の調整などを行っているのですが、予約時のトラブルを防ぐため事前に船会社や関係者の皆さんからの意見・要望などもお聞きして予約ルールを作成しています。このルールを基本に対応しており、誘致の際も博多港が混雑していることは理解をいただいております。例えば利便施設のない箱崎ふ頭への寄港・着岸では嫌だといったことは現在のところありません。

また、中央ふ頭のクルーズセンターの中はC I Q棟と待合棟になっていますが、旅客が観光に出発した後、待合棟をクルーの皆さんの休憩場所として提供し、無料で Wi-Fi を利用できる環境にしているためクルーの皆さんから好評を得ております。誘致に際しては、クルーの皆さんの寄港地に対する評価も大きな要素の一つだと思っております。

■ 旅客への取り組みや課題について教えてください。

一つはC I Qに掛かる時間です。通常 4000 人ぐらまでであれば、最初の人から最後の人が終わるまでに掛かる時間は 1 ～ 1.5 時間で、1 人の人をとってみると船室から出てバスなどに乗車するまで 30 分前後ですが、全体的にクルーズ船の寄港数が増えてきていることもあり、C I Q対応するための関係職員の人数が足りない状況になってきています。博多の場合は、門司からの応援などで対応していますが、これは全国各地が抱える課

題ではないかと思われます。

博多港では違う船がほぼ毎日出入港しているので、税関や入管の方からも人練りが大変と聞いておりますが、何とかお願いしているのが現状です。また、箱崎ふ頭には利便施設がないので毎回機材を車に積み込んで船内でのCIQ審査となるため大変ご苦労をいただいています。

二つ目は旅客の観光への対応です。観光は団体行動のため、1カ所の観光地に集中すると駐車場が不足し、周辺で交通混雑が発生してしまいますので、訪問先や時間帯の分散が必要です。

交通混雑などで市民生活に影響が出ないよう、全体のバランスをうまく取ることが行政の役目だと考えますので、正確なツアー行程の事前申請をしていただいたり、観光バスが観光ルートを行程とおりに移動しているかなどを把握したりすることなどにより、その役目を果たしていきたいと思っています。

また、旅客のニーズも多様化してきており、観光先をバラエティーなものにしてほしいとの要望もあります。博多の場合、港から都心が近く、観光自体も都市型観光なので、バスでの観光ツアーだけではなく、個人での観光もしくは公共交通機関やタクシーを利用しての観光などに変えてほしいと船会社や代理店など関係先をお願いしており、これに向けて観光情報の発信・提供もしています。いずれにしてもクルーズ誘致によるメリット・デメリットのバランスを考えながら、できるだけデメリットを減らす取り組みを検討しています。

■今後の取り組みはどのように考えていますか？

カジュアルクラスのクルーズツアーは寄港地での滞在時間が短いので、ゆっくり滞在できるラグジュアリークラスやプレミアムクラスなどのクルーズツアー誘致やフライ&クルーズなどクルーズスタイルの多様化を図り、外国の方にも「日本に行ってきた」で終わらせるのではなく、顔の見える観光を進めながら、博多は楽しかったと思ってもらえるようなクルーズツアーを目指していきたいと思っています。船会社などの皆さんとも様々なアイデアを出し合っている状況です。

また、一般の方々にも港や船に親しみを持ってもらうため、博多港国際ターミナルの展望デッキで大型客船の見学や見送りなどが気軽にできるような活用方法の検討や、周辺のウォーターフロントにも人



中央ふ頭接岸中の「MAJESTIC PRINCESS」



展望台を上げ出港する「OVATION OF THE SEAS」



中央ふ頭から徒歩圏のウォーターフロントエリア

が集まる環境づくりを地道に進めていきたいと思っています。

■ さいごに抱負やPRがあれば聞かせてください。

幸いなことに博多港では船会社など対話ができる環境ができおり、関係者でクルーズ会議を毎年開催し、意見交換などしております。この環境を最大限活用しながら、寄港回数のみならず外航クルーズのトップランナーとして将来を見据えながら、クルーズ観光システムの確立なども目指し、全国のモデルケースとなれるよういろいろと発信をしていきたいと思っています。また、クルーズ船施策は寄港地が分散してある九州全体に光が当たる施策でもあるので、誘致などで競争しつつも一緒に成長をしていければよいと考えていますし、頑張っていきたいと思っています。

最後に、月2回の発行している「市政だより」では、割安の「市民クルーズ」や「出前講座」などの情報発信をするとともに、市民の皆さんから人気をいただいておりますクルーズ船の船内見学会の実施や、メルマガ会員のような形で登録をしていただいた方へ、クルーズ船に関する情報発信もしておりますので、ぜひ一度ご覧下さい。

博多港ホームページ <http://port-of-hakata.city.fukuoka.lg.jp/index.php>



博多港国際ターミナル3階の展望デッキ



クルーズセンターに隣接しているバスの駐車場



中央ふ頭の全景（右の建物が博多港国際ターミナル）

博多港の歴史（概略）

明治時代の幕開けとともに、博多港はその地理的な条件を認められ、1883（明治16）年に一般開港外の特別貿易港に指定され、長崎税関出張所が設置されました。さらに1889（明治22）年になると特別輸出港として米、麦、麦粉、石炭、硫黄の5品目を輸出することを認められるようになりました。その頃博多港には全長360m幅7.2mの最初の木造栈橋が完成しました。やがて1899（明治32）年には博多港は開港指定され、国際貿易港としてスタートしました。



開港当時の博多港 / 1899年



博多築港記念大博覧会 / 1936年

1927（昭和2）年博多港は第2種重要港湾に指定されてから、港湾修築計画が具体化し、国の直轄工事として第1期修築工事が開始され、現在の中央ふ頭の一部分ができあがりました。1945（昭和20）年博多港は海外引き揚げ援護港に指定され、139万人の海外引き揚げ者を迎え入れるとともに50万人が出国しました。



重要港湾に指定されたころの博多港 / 1956年

1951（昭和26）年には重要港湾に指定され、翌年福岡市が博多港の管理者となり、近代港湾に向けた整備が本格化していきました。

博多港開港以来の大事業といわれた箱崎・香椎地区の埋立工事が進められ、1973（昭和48年）には箱崎ふ頭が竣工。現在も博多港の国際貿易の中核的なふ頭として大きな役割を果たしています。



アジア太平洋博覧会 / 1989年

福岡市制施行100周年を記念して「アジア太平洋博覧会—福岡'89」が開催され、福岡市の国際化に大きく弾みがつきました。

- 1994（平成6）年 アイランドシティ整備事業開始。
- 1995（平成7）年 中枢国際港湾、マリンメッセ福岡オープン
- 1999（平成11）年 開港100周年を迎える
- 2000（平成12）年 アイランドシティの一部竣工
- 2002（平成14）年 アイランドシティ内関連道路開通
- 2003（平成15）年 福岡国際会議場開業、



アイランドシティコンテナターミナル併用開始

「博多港の歴史」は博多港のホームページより抜粋し、掲載しております。詳しくは博多港のホームページをご覧ください。

<http://p0rt-of-hakata.city.fukuoka.lg.jp> トップページ>博多港プロフィール>博多港の歴史