

長崎の港湾整備を巡る最近の動向

2019年10月1日
九州地方整備局
長崎港湾・空港整備事務所

1. 事務所の体制及び事業実施箇所
2. 長崎港関係
3. 佐世保港関係
4. 厳原港関係
5. 万関瀬戸航路関係

1. 事務所の体制及び事業実施箇所

令和元年度 長崎港湾・空港整備事務所の体制

所 長

副 所 長
(佐世保港整備推進室長)

総 務 課(2)

補償調整官室(1)

品質管理課(3)

工 務 課(5)

企画調整課(3)

保 全 課(3)

担務: 長崎港・長崎空港

航路管理課(4)

担務: 佐世保港・平戸瀬戸航路

沿岸防災対策室(2)

担務: 厳原港・万関瀬戸航路・
蟬蛾ノ瀬戸航路

長崎港湾・空港整備事務所〔所在地〕

沿岸防災対策室
(厳原港分室)

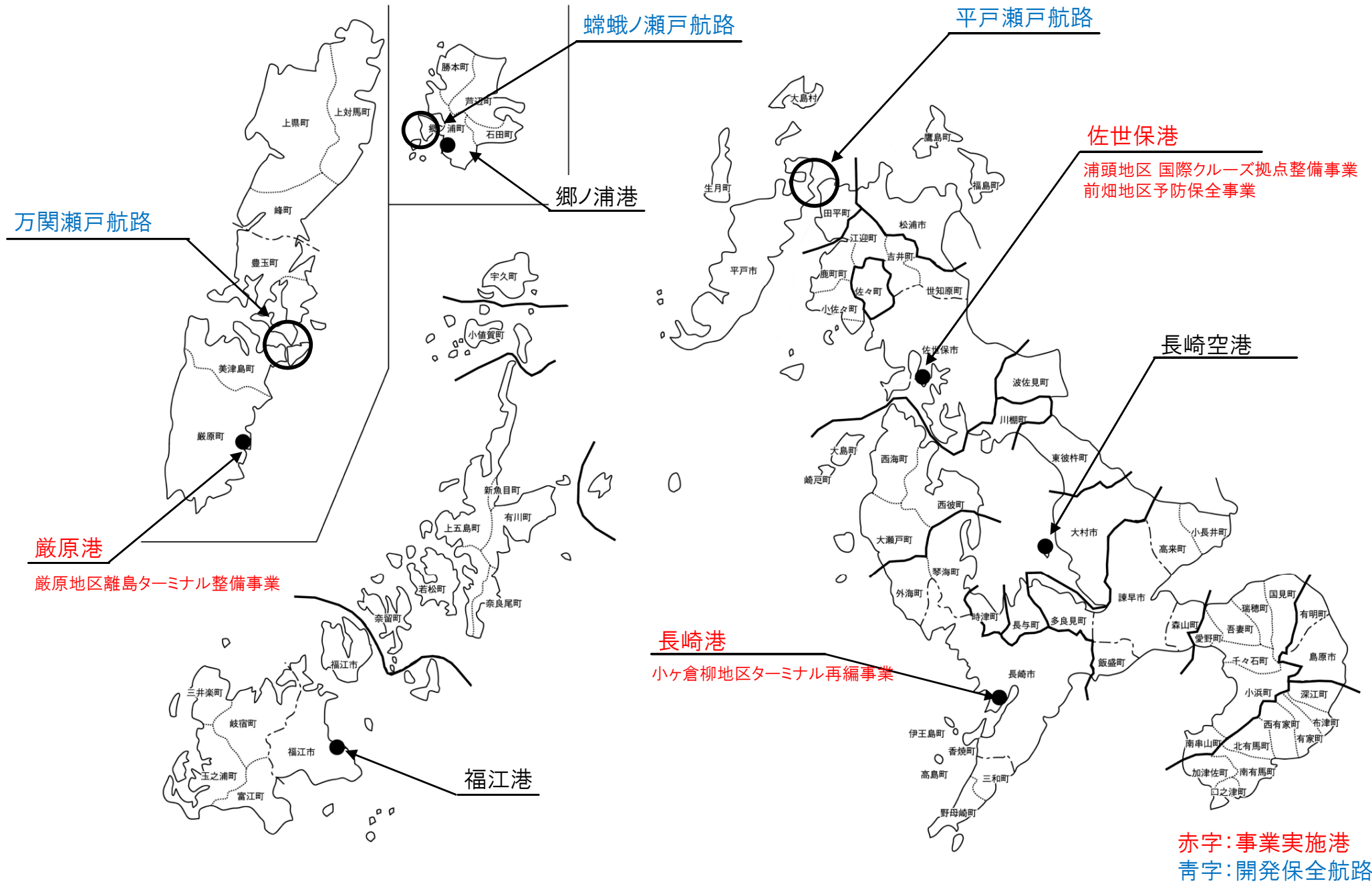
航路管理課
(佐世保港整備推進室)
(H30.4 配置)

長崎港湾・空港整備事務所

	事務官	技官	合計
H31.4	6	20	26
H30.4	6	20	26
H29.4	6	17	23

※赤字は佐世保港整備推進室の構成員

令和元年度 事業実施箇所



2. 長崎港関係

長崎港の各地区の機能

ものづくり産業を支える工業港、県南部を背後圏とする物流拠点港、国際・国内クルーズ船の寄港する観光港、五島列島などへの離島航路の基地港など多様な役割を担っている。



三菱重工海洋鉄構株式会社 香焼工場

日本最大の乾ドック 100万トンドックのある三菱重工香焼工場。



小ヶ倉柳地区 外貿ふ頭

長崎港で唯一の外貿公共岸壁があるふ頭として、1972年に完成。釜山（韓国）とのコンテナ航路が週3便就航。

レクリエーションゾーン

生産ゾーン

物流（内貿）関連ゾーン

物流（外貿）関連ゾーン

人流・交流ゾーン

三菱重工（株）長崎造船所 本工場

1857年に長崎鎔鉄所として創業。本工場には、新造船用の第1ドックと船の修理用の第2、3ドックがある。これまで2,000隻以上の船が建造されており、戦艦「武蔵」もここで造られた。

元船地区

「長崎港ターミナルビル」や「みなとのみえるプロムナード」があり、五島や周辺離島へのフェリーや高速船が発着する海の玄関口。

常盤・出島地区 旅客船ふ頭



7万トン級の観光船が接岸できる旅客船ふ頭。背後には水辺の森公園があり、市民や観光客で賑わう都心の水辺空間。

松が枝地区 国際旅客船ふ頭



国際旅客船ふ頭。2009年3月に10万トン級の大型旅客船に対応した岸壁として供用（暫定）を開始。

- 1571年 長崎開港(ポルトガル船の入港)
- 1636年 出島完成(1637年島原の乱、1639年ポルトガル人追放)
- 1855年 長崎海軍伝習所開設(黒船来航は1853年)
- 1859年 日米修好通商条約により開港場となる
(開港5港:横浜、神戸、函館、長崎、新潟)
- 1861年 長崎鎔鉄所(三菱重工長崎造船所の前身)完成
- 1945年 長崎市に原爆投下 終戦を迎える
- 1947年 長崎港を長崎市から長崎県に移管(県営港湾)
- 1951年 長崎港が重要港湾に指定される
- 1958年 クルーズ船初寄港(カロニア号(キュナード社))
- 1985年 松が枝国際観光船用バース(5万トン級/275m)供用
- 2004年 長崎水辺の森公園全面供用開始
- 2005年 長崎港の両岸を結ぶ女神大橋が開通
- 2009年 松が枝国際観光船ふ頭(10万トン級/360m日本初)供用
- 2010年 松が枝国際ターミナルビル供用
- 2012年 松が枝国際ターミナル第2ビル供用
- **2020年 開港450年**



シーボルト「NIPPON」(長崎港と湾の眺望)

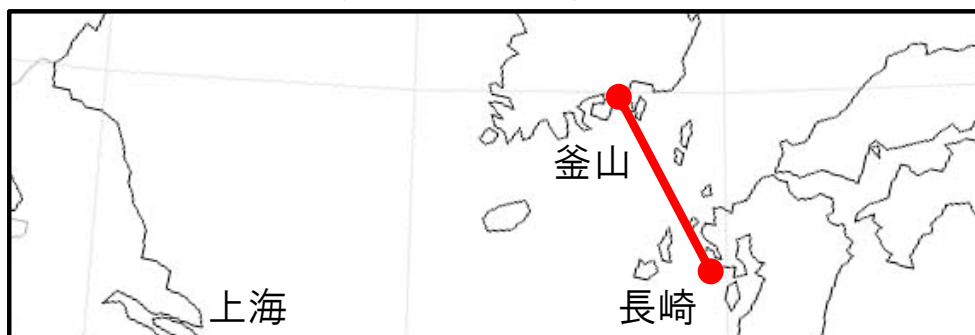


長崎港 海岸線の移り変わり(現在と江戸時代との比較)

長崎港の定期航路

- 国際定期コンテナ航路：韓国航路2便／週。
- 五島航路：五島・上五島便はフェリーが3便／日、高速船が10便／日、RORO船が2便／日。
- 高島、伊王島：高速船が8便／日。
- 軍艦島・港内クルーズ：軍艦島へは8便／日、港内クルーズは2便／日。

◆国際コンテナ航路（釜山航路）



船名	総トン数	積載能力	便数	船社名
PACIFIC SINGAPORE	7,464トン	698TEU	1便/週	長綿商船
OSAKA VOYAGER	7,464トン	698TEU		
SUNNY SPRUCE	3,999トン	342TEU	1便/週	高麗海運

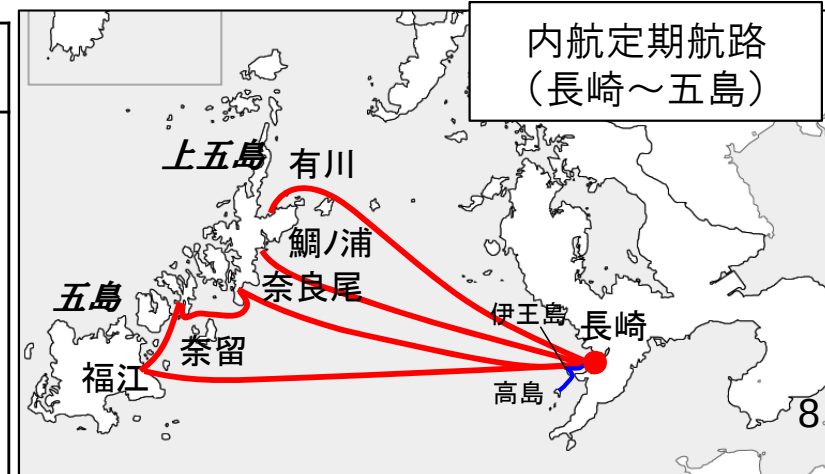
◆内航定期航路（2019年4月時点）

船種	寄港地	便数	船社名	所要時間	利用者数 (2017年度)
フェリー	福江、奈留、奈良尾	3便/日	九州商船	3時間10分 (福江まで)	180,646人
高速船	福江、奈良尾	4便/日		1時間25分 (福江まで)	374,366人
	有川	3便/日		2時間	23,802人
	鯛ノ浦	3便/日	五島産業汽船	1時間40分	115,247人
	高島、伊王島	8便/日	長崎汽船	22分 (高島まで)	131,669人
RORO船	福江	2便/日	五島汽船協業組合	3時間20分	-

◆軍艦島・港内クルーズ



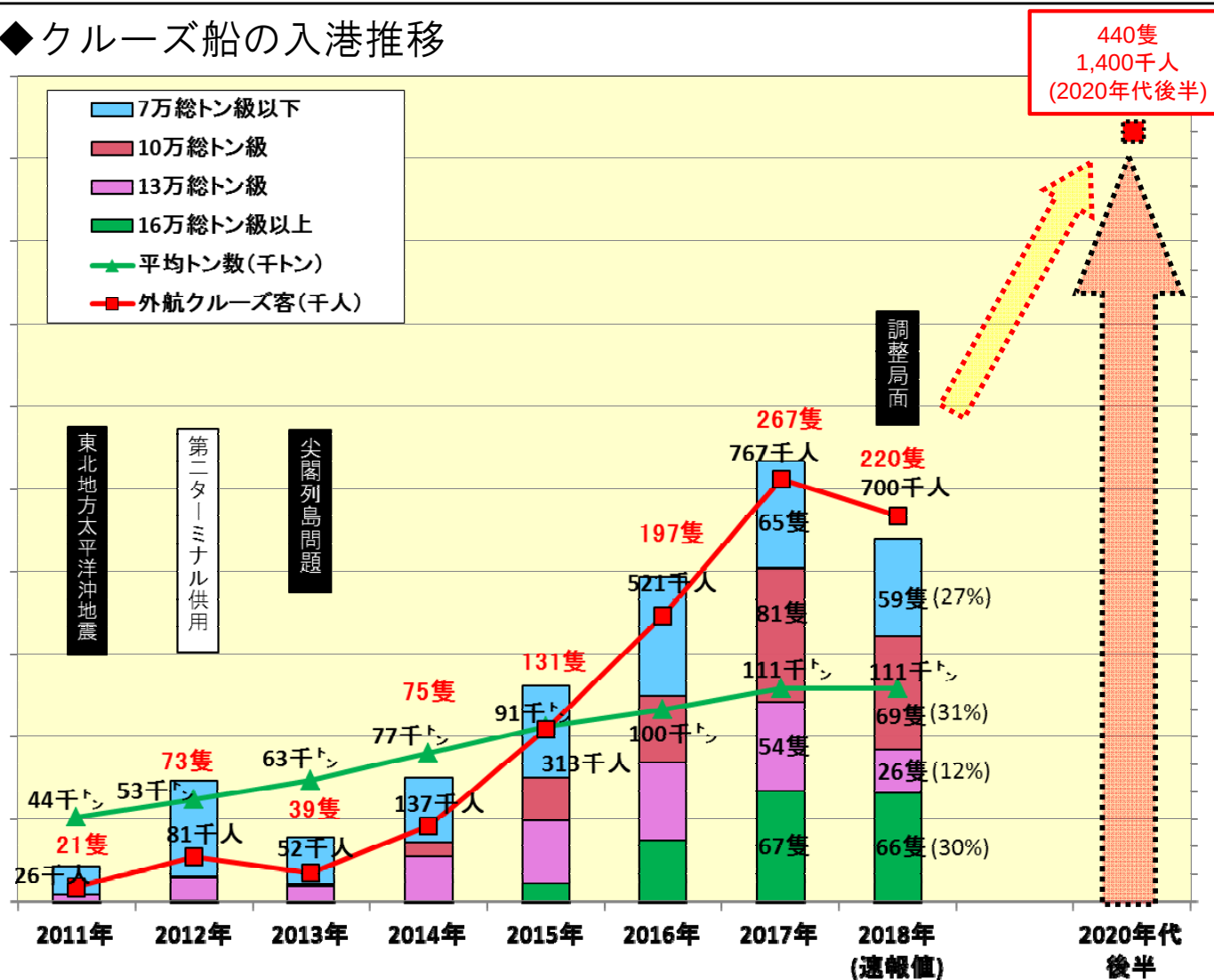
航路	便数	船社名	所要時間	上陸者数 (2017年)
軍艦島	2便/日	やまさ海運	30～45分	291,665人
	2便/日	軍艦島クルーズ		
	2便/日	ユニバーサルワークス		
	2便/日	シーマン商会		
長崎港内	2便/日	やまさ海運	-	



長崎港のクルーズ船の寄港状況

- 2018年の寄港回数は過去最高の昨年に次ぐ220隻（全国3位）。
- 2018年の外航クルーズ客も過去最高の昨年に次ぐ70万人。
- クルーズ船の大型化も顕著。2013年平均6.3万トン→2018年平均11.1万トン。
- 2020年代後半には長崎港への寄港回数440隻、外航クルーズ客1,400千人と推測。（長崎県試算）
- 近年の中国のクルーズマーケット急拡大に伴う競争の結果、マーケットが軟化し調整局面に入ったと考えられ、2018年の寄港回数に減少が見られたが、今後は各船会社の新造船投入等により寄港回数が増加する見込み。

◆クルーズ船の入港推移



◆【長崎港クルーズ船予約申込隻数】

長崎県集計2018.12末現在

	2016年	2017年	2018年
予約申込隻数	259	568	662
寄港隻数	197	267	220

◆【クルーズ船社ヒアリング(2018.5)】

上海クルーズ経済研究所：
今後、中国マーケットは年10%以上の成長。
2030年には中国のクルーズ人口が1,000万人に達する。
船社：更なる成長を見込み、各船社が新造船を投入予定。長崎港を重要視しており、寄港回数を減らさない。

長崎港に寄港した主なクルーズ

○2018年は20船社28船種の多種多様なクルーズ船が長崎港に寄港。

○1958年長崎港にクルーズ船が初寄港。2019年には長崎港への累積寄港隻数が2,000隻を超えた。

クイーン・ヴィクトリア 90,746GT
全長: 294m 全幅:32.3m



クイーン・メリー2 149,215GT
全長: 345m 全幅:41.0m



クイーン・エリザベス 90,901GT
全長:294.00m 全幅:32.25m



ボイジャー・オブ・ザ・シーズ 138,194GT
全長:311.12m 全幅:38.6m



クァンタム・オブ・ザ・シーズ 168,666GT
全長:347.0m 全幅:41.4m



ノルウェー جان・ジョイ 167,725GT
全長:333.46m 全幅:41.5m



コスタ・セレーナ 114,261GT
全長:289.59m 全幅:35.5m



ダイヤモンド・プリンセス 115,906GT
全長:290m 全幅:37.5m



MSCリリカ 65,591GT
全長:274.9m 全幅:28.8m



長崎港 クルーズ客船寄港地としての特徴

○長崎港が寄港地に選ばれる理由

- ◆地理的条件（東アジアの各都市に近い）
- ◆天然の良港（三方を山に囲まれたすり鉢状の地形 → 港内の静穏が確保）
- ◆利便性（市街地に近い、観光地に近い、観光地が豊富）

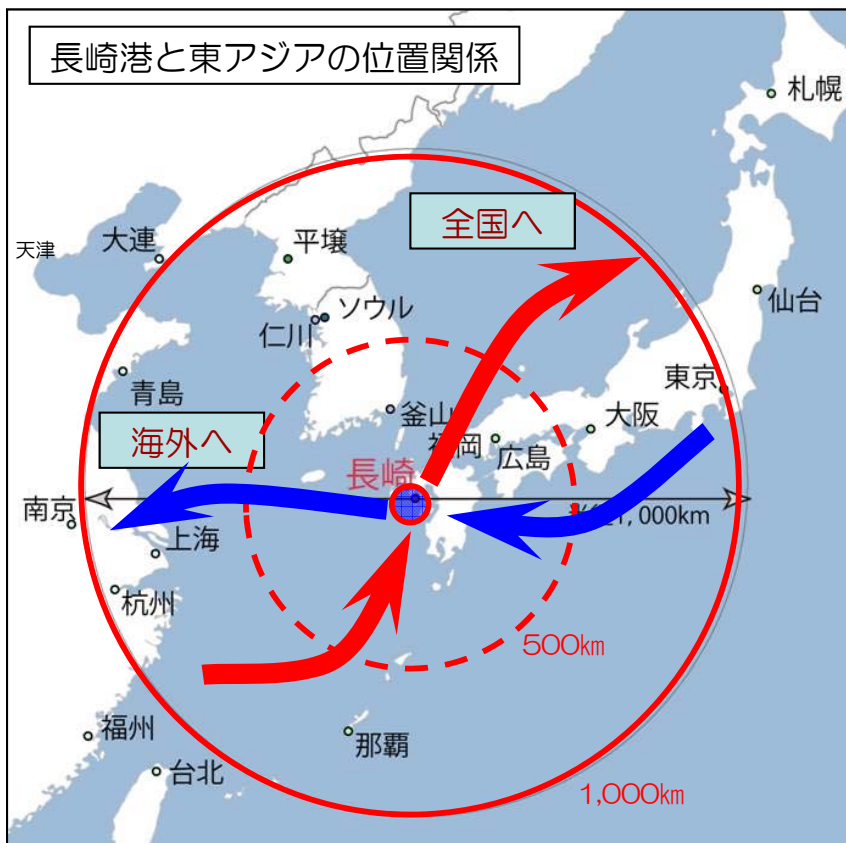
○長崎港に寄港するクルーズ客船のほとんどがファーストもしくはラストポートとしての利用。

2016年の寄港隻数(外航・内航別)

単位: 隻

外国籍	190	
ファースト	44	23.2 %
ラスト	26	13.7 %
ファースト+ラスト	119	62.6 %
前港・次港が国内	1	0.5 %
日本	7	

長崎港と東アジアの位置関係



長崎 - 釜山 ... 1泊の航海で到着 (約380km)
長崎 - 上海 ... 1日の航海で到着 (約800km)
可能な範囲に位置している。

長崎港全景写真 (港口から望む)

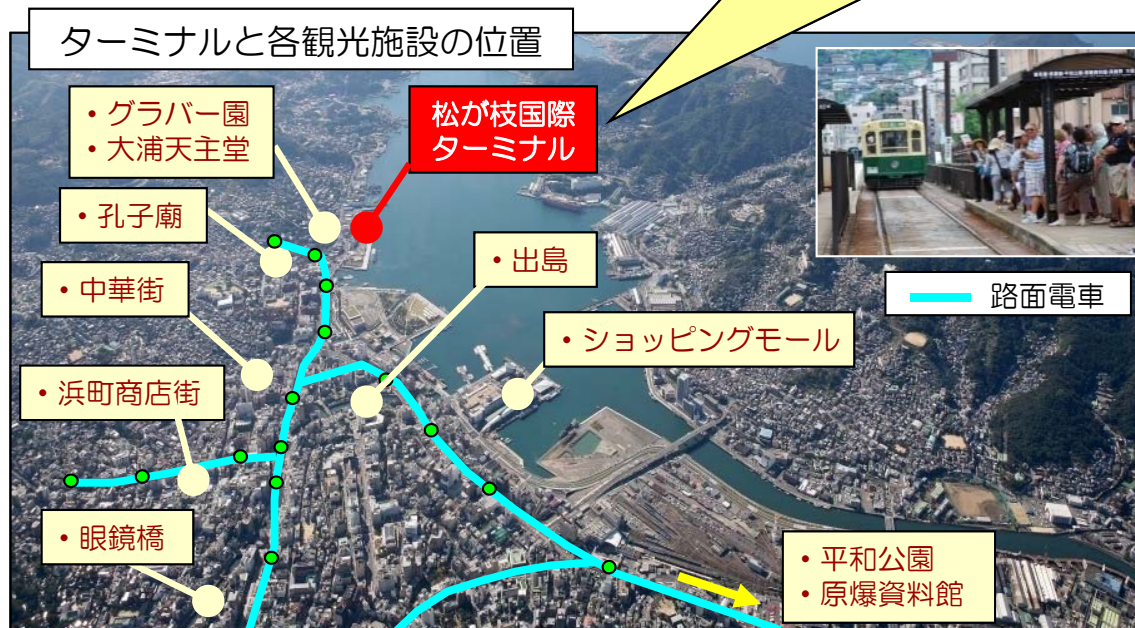


三方を山に囲まれたすり鉢状の地形

長崎港 = 市街地型寄港地

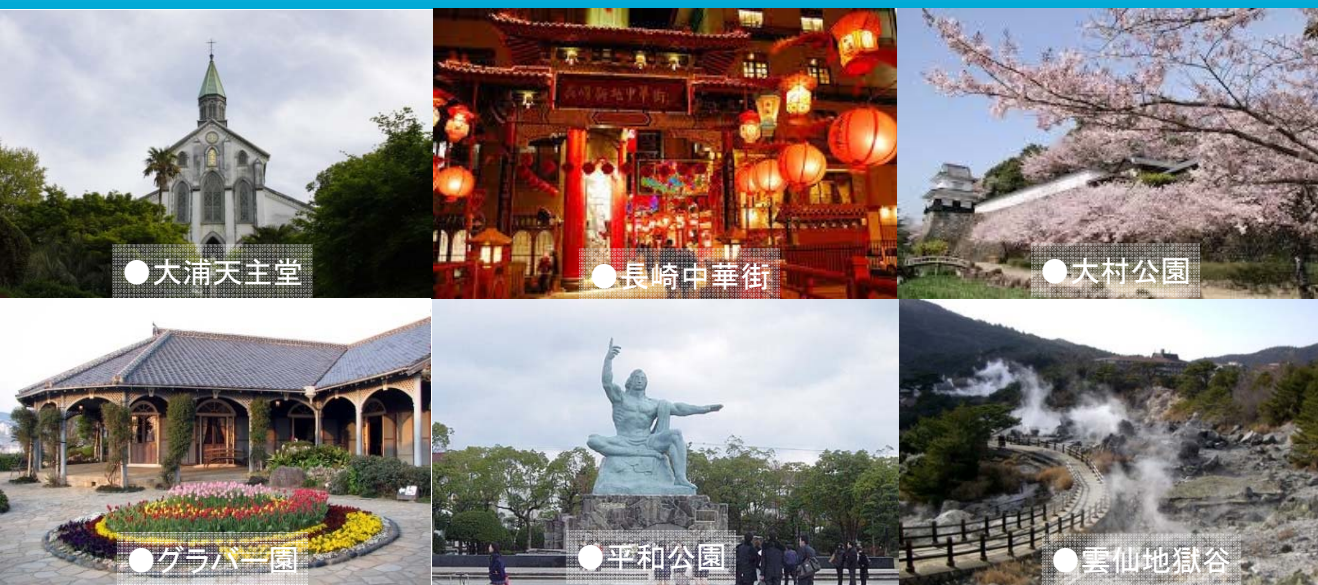
- ターミナルから市街地まで徒歩圏内
- ターミナルから徒歩2分程度に路面電車電停あり。
- 路面電車沿いに多くの観光地が点在
⇒ 乗客が観光しやすい寄港地

ターミナルと各観光施設の位置



路面電車

長崎港へ寄港したクルーズ船客の観光先



長崎港 現状のクルーズ船受入環境

- 長崎港では、クルーズターミナル及びCIQ施設が整備されている松が枝地区で、優先的にクルーズ船の受入を行っており、クアンタム・オブ・ザ・シーズなど16万トン級のクルーズ船が寄港している。
- また、7万トン級以下のクルーズ船が同じ日に寄港する場合は、隣接する出島地区を利用している。



長崎港 松が枝国際ターミナル第1ビル

- 供用時期: 2010年3月
- 事業費 約8.5億円
(地域自立活性化交付金(提案TB))
- 構造: 鉄筋コンクリート造 一部鉄骨造
- 建築面積2,371m²
- 延床面積1,996m²

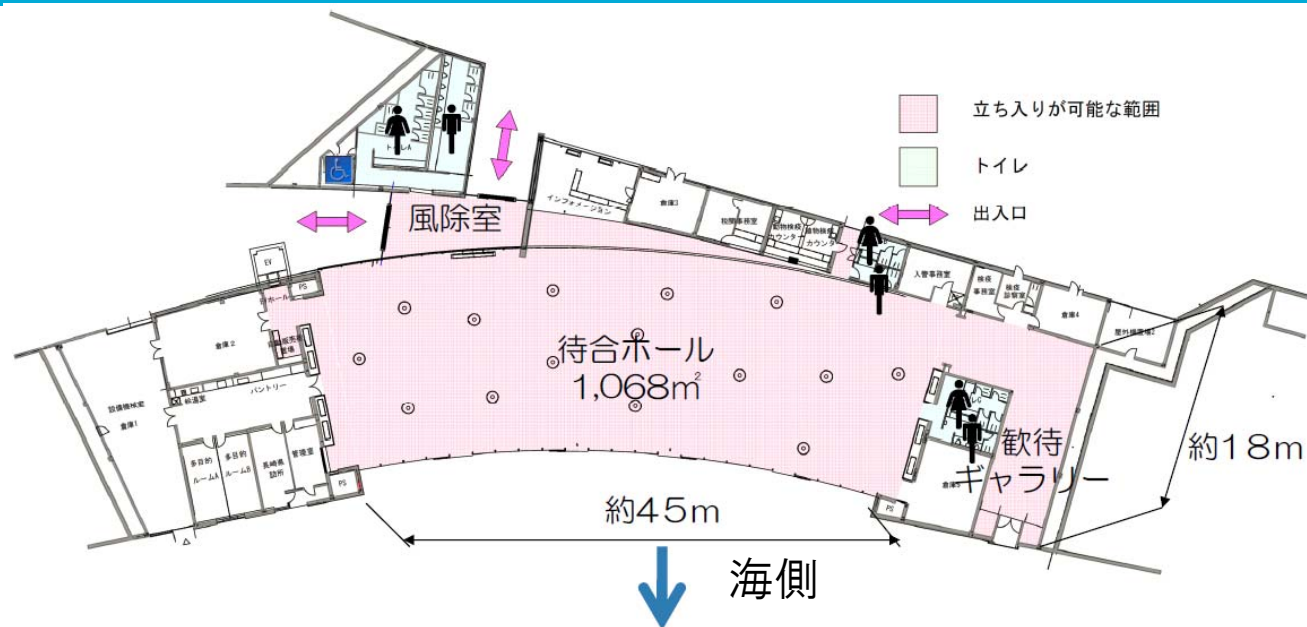
 **GOOD DESIGN AWARD**

2011年度グッドデザイン賞受賞
『長崎港松が枝国際観光船埠頭』

■ 環長崎港地域アーバンデザインシステム
主に長崎港周辺で実施される県主体の事業等を行うにあたって、アーバンデザイン専門家の意見を踏まえて、質の高いデザインの創出を目指す仕組み

【アーバンデザイン専門家会議】

伊藤 滋(早稲田大学特命教授)
篠原 修(東京大学名誉教授)
石井幹子((株)石井幹子デザイン事務所代表)
上山良子(長岡造形大学名誉教授)
林 一馬(長崎総合科学大学名誉教授)



長崎港 既存施設の有効活用による受入機能強化

- 2019年度から長崎港のクルーズ受入機能を大幅に強化。
- 常盤・出島地区はクルーズ船の利用に特化し、新たに小ヶ倉柳地区においても受入を開始。

小ヶ倉柳地区

(水深12m岸壁240m + 水深10m岸壁170m = 計410m)

- クルーズ船受け入れのための係船柱、防舷材を整備中
(2019年度完了予定)
- 女神大橋の下を通過できないクルーズ船を受入予定。
＜例＞ オアシス・オブ・ザ・シーズ



女神大橋
(桁下高：
65m)

松が枝地区

(水深12m岸壁360m + 係船杭50m = 計410m)

- 女神大橋の下を通過できる大型クルーズ船を受入れ。
＜例＞ クwantム・オブ・ザ・シーズ



16万トン級、全長347m、マスト高62.9m

常盤・出島地区

(水深10m岸壁225m + ドルフィン115m = 計340m)

- 7万トン級までのクルーズ船を受入れ。
- 海保巡視艇の移転が完了する2019年10月からイベントを除きクルーズ船に特化した利用を予定
- ＜例＞ スカイシー・ゴールデン・エラ



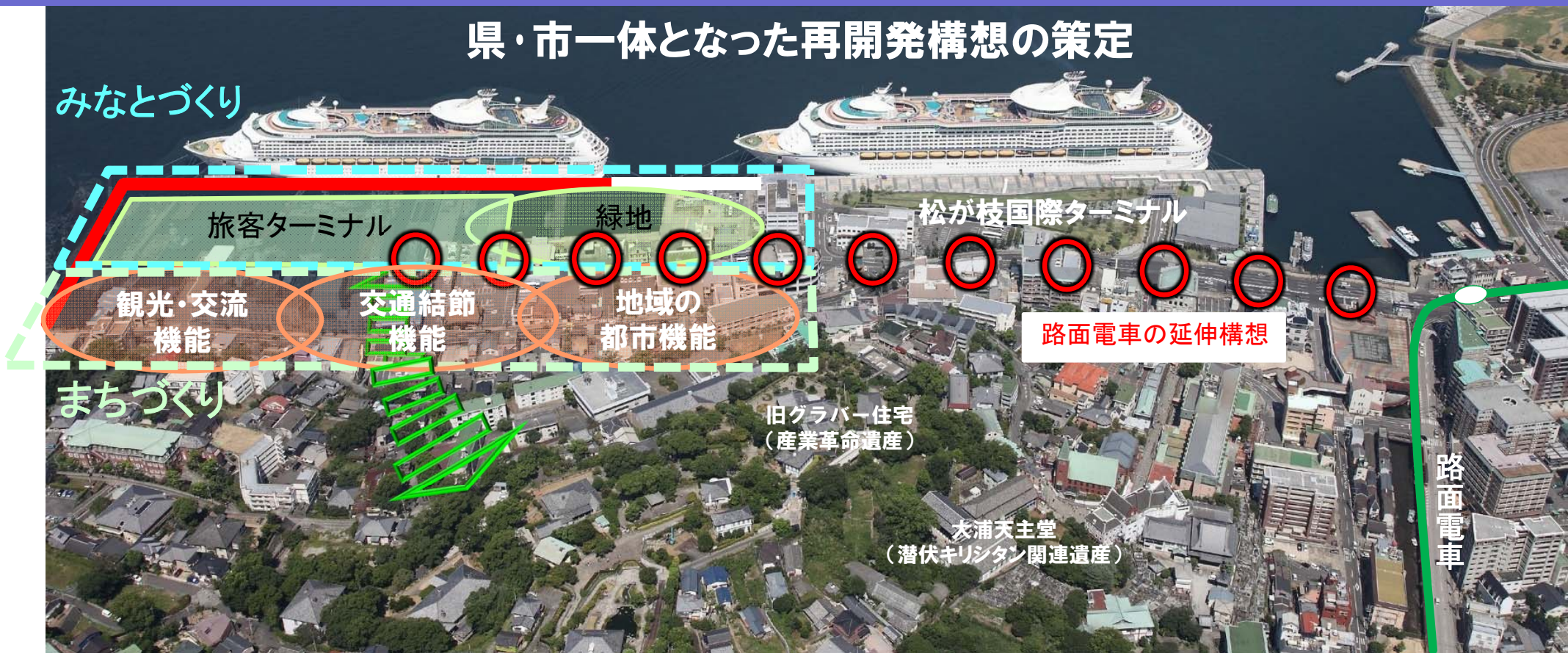
長崎港 松が枝国際旅客船ふ頭の拡張計画

- 長崎県では、2014年に港湾計画を改訂し、松が枝国際旅客船ふ頭の拡張を位置付け。
- 既存施設だけで受け入れできないクルーズ需要の増大に対応するための大型クルーズ岸壁を新設する計画。



「みなとづくり」と「まちづくり」の連携によるおもてなし空間の創出

県・市一体となった再開発構想の策定



クルーズ船受入機能強化と①～③の取組が連動することで
以下の効果が期待される

- 周辺地域における宿泊、観光消費の拡大
- 県産品等の船内納入の拡大
- 造船業の活性化



クルーズ船のメンテナンス事業への参入



シンガポール・センバワン造船所

- クルーズ船のメンテナンスは、アジア地域ではシンガポールが中心的な役割を担ってきたところ。
- 近年のクルーズ船需要と長崎港における港湾整備の動向を踏まえ、三菱重工(株)長崎造船所は、クルーズ船のメンテナンス事業への参入を計画。
- クルーズ船関連技術の維持・継承とともに、サプライチェーンの裾野の拡大に繋げることで、国内初のクルーズ船メンテナンス拠点を目指す。



三菱重工(株)長崎造船所で建造されたクルーズ船



飛鳥Ⅱ



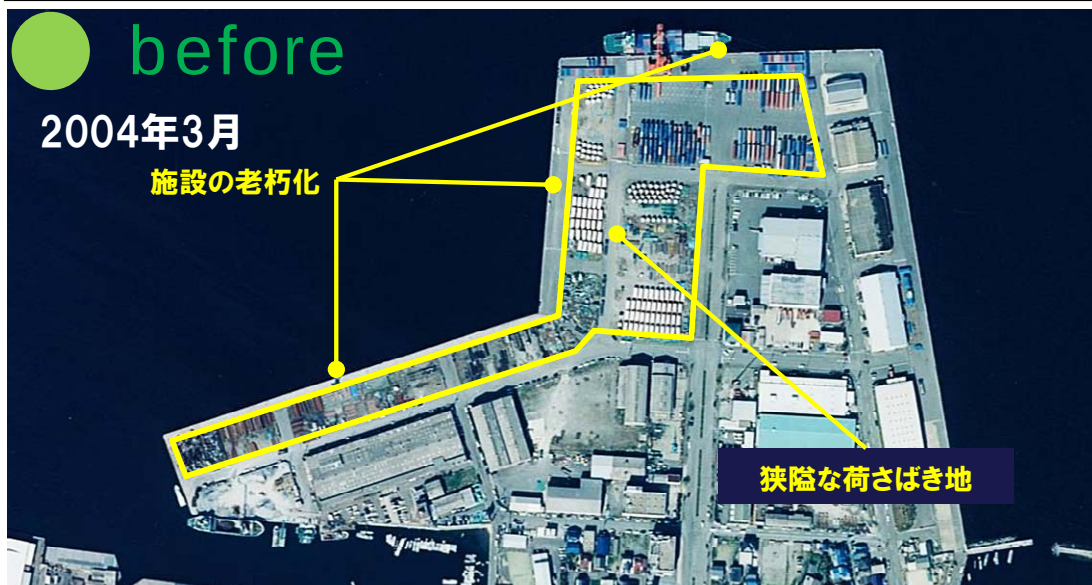
ダイヤモンド・プリンセス



アイーダ・プリマ

長崎港(小ヶ倉柳地区)ターミナル再編事業

- 施設全体の老朽化が進行しているほか、ヤードが不足しているため、岸壁の改良やふ頭用地の整備を行い、不安全で非効率な荷役作業を解消するとともに、耐震性の強化を図る。
- また、クルーズ船受け入れのための係船柱、防舷材を整備する。

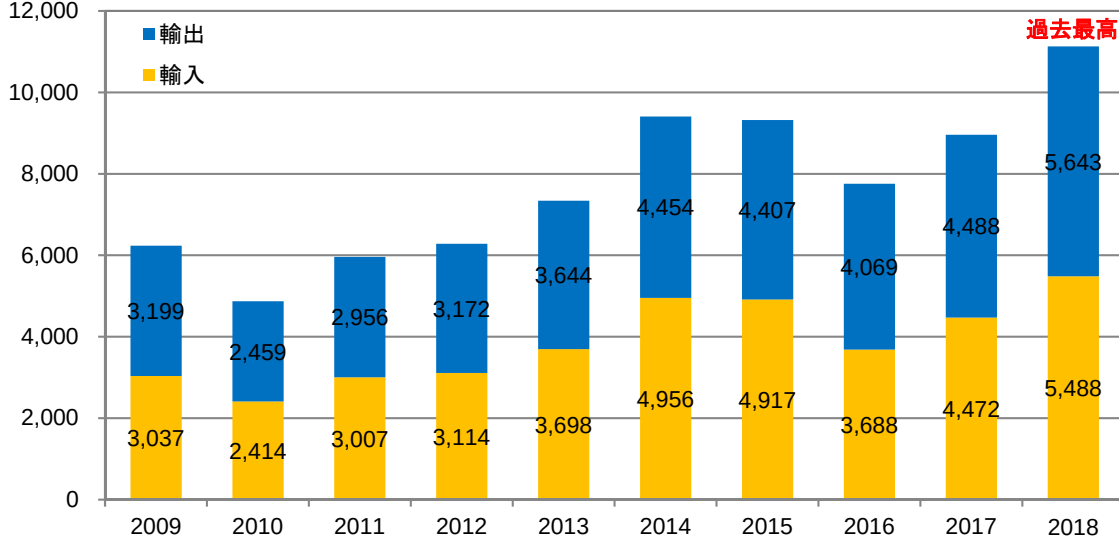


長崎県初のガントリークレーン
2017年7月より本格運用

GC性能	導入前	導入後
取扱個数 (理論値)	20個/h	40個/h
コンテナ荷重	30.5t	40.6t
取扱貨物	制約あり	精密機械 も取扱可

(TEU)

外貿コンテナ総取扱量



◆国際コンテナ航路(釜山航路)

船名	総トン数	積載能力	便数	船社名
PACIFIC SINGAPORE	7,464トン	698TEU	1便/週	長綿商船
OSAKA VOYAGER	7,464トン	698TEU		
SUNNY SPRUCE	3,999トン	342TEU	1便/週	高麗海運

2. 佐世保港関係

佐世保港の各地区の機能

- 公共の物流機能は、飼料穀物、砂利・砂、石炭、鋼材等を前畑・干尽(ひづくし)地区で取扱い。
- JR佐世保駅に隣接する三浦地区では、上五島や周辺離島への離島航路、クルーズ船の寄港に対応した人流機能の拠点として機能。
- 佐世保港は防衛施設が港内の主要箇所に点在。



- ◆ 外内貿貨物を扱う公共岸壁。主に穀物や石炭などの輸入、鉄鋼などの移出入、佐世保重工業への船舶用ブロックなどを取り扱っている。

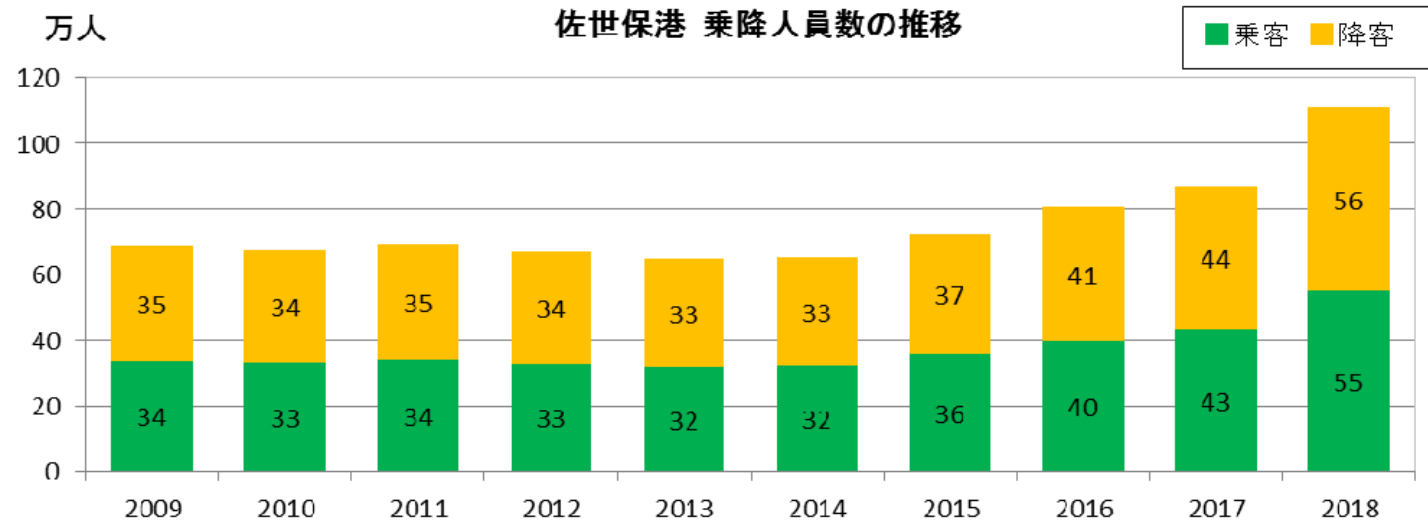


- ◆ 上五島や周辺離島への玄関口としてフェリー・高速船が就航。
- ◆ 旅客船の入港やイベントにも利用され、市民の憩いの場として利用。



佐世保港の国内定期航路(2018年)

○佐世保港は、上五島や周辺離島への玄関口として、高速船32便／日、フェリー7便／日が就航しており、生活物資の多くを海上輸送に頼る周辺離島島民の生活にとって必要不可欠。



※2011年以降には外航クルーズ船における乗降客数も含まれている。

船種	定期航路名	便数	会社名	船名	総トン数 (t)	旅客定員(人)	車両台数 (台)	利用岸壁
高速船	佐世保～宇久平～小値賀(～有川)	3便/日	九州商船	シークイーン	115	140	—	鯨瀬ターミナル
				びっぐあーす2号	122	140	—	
	佐世保～有川	1便/日		びっぐあーす2号	115	141	—	
	佐世保～大島～松島～池島	1便/日	西海沿岸商船	れぴーどエクセル	134	245	—	新みなと浮桟橋
				れぴーど2	19	92	—	
	佐世保～大島～松島～瀬戸～池島～神浦	1便/日		れぴーど	134	245	—	
	佐世保～(面高)～大島	11便/日		れぴーどエクセル	94	202	—	
				れぴーど	134	245	—	
	佐世保～横瀬西(川内経由)	10便/日	瀬川汽船	せがわ	19	92	—	
	佐世保～横瀬西～小郡～畑下～川内	1便/日		さいかい	19	97	—	
	佐世保～相浦～前津吉	4便/日	津吉商船	コバルト21	19	80	—	
フェリー	佐世保～有川	1便/日	九州郵船	フェリーなみじ	1,150	432	不明	鯨瀬ターミナル
	佐世保～宇久平～小値賀	2便/日		いのり	645	400	不明	
	佐世保～崎戸～江島～平島～友住	1便/日	崎戸商船	フェリーみしま	271	250	6	
	佐世保(相浦)～黒島～高島	4便/日	黒島旅客船	フェリーくろしま	198	150	8	相浦浮桟橋

佐世保港のクルーズ船寄港状況

- クルーズ船(外国船社)の日本への寄港回数が増加する中、7万トン級対応岸壁(2014年4月)と国際ターミナル(2015年4月)の整備を契機に、クルーズ船の寄港が急増。(2013年:1回⇒2018年:108回)
- さらに、2018年7月には16万トン級も対応可能となり、大型化も顕著。(10万トン級以上寄港回数 2017年:0回⇒2018年:43回)

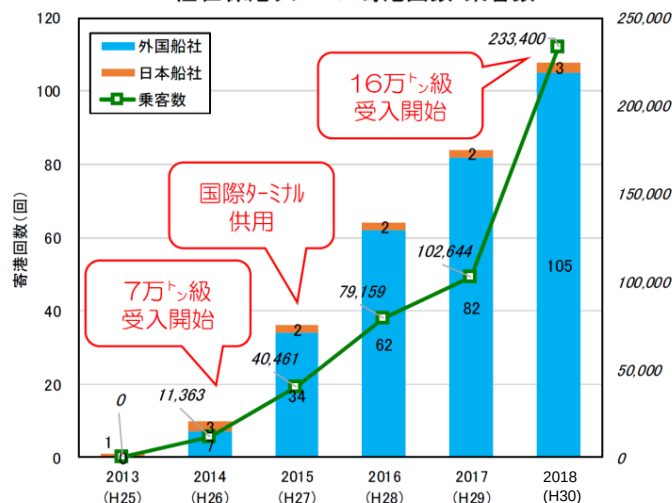
◆クルーズ船(外国船社)に対応した旅客船ふ頭の整備(三浦地区)



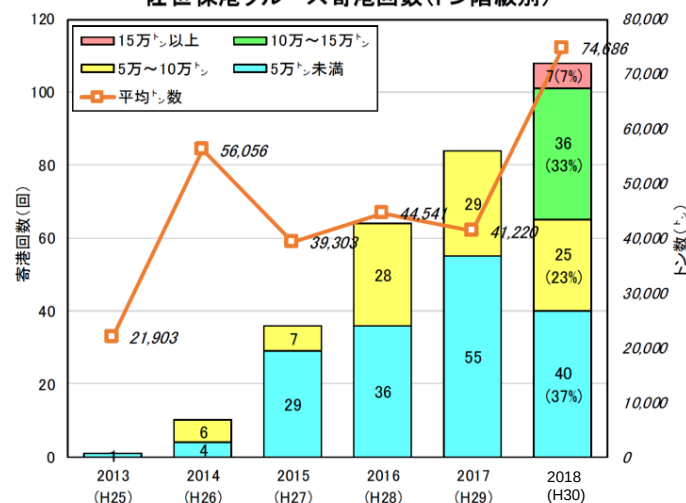
◆16万トン級クルーズ船 初寄港 (2018年7月23日)



佐世保港クルーズ寄港回数・乗客数



佐世保港クルーズ寄港回数(トン階級別)



【佐世保港三浦地区国際ターミナル】
ノルウェー جان・ジョイ
(ノルウェー・ジャンクルズライン社)
総トン数: 167,725トン
全長: 333.5m
船幅: 41.5m
喫水: 8.7m
乗客定員: 3,804人

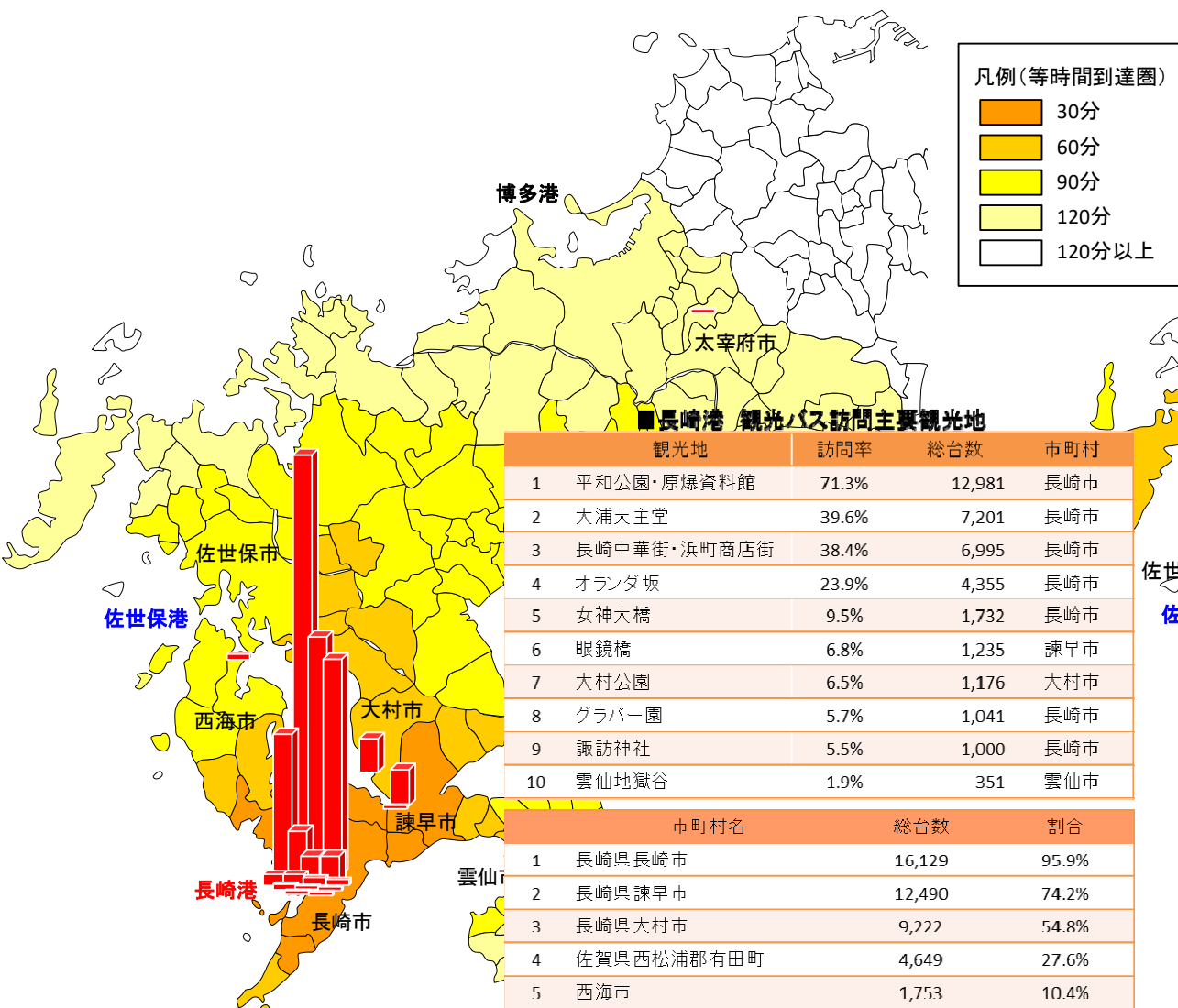
佐世保港へ寄港したクルーズ船客の観光先



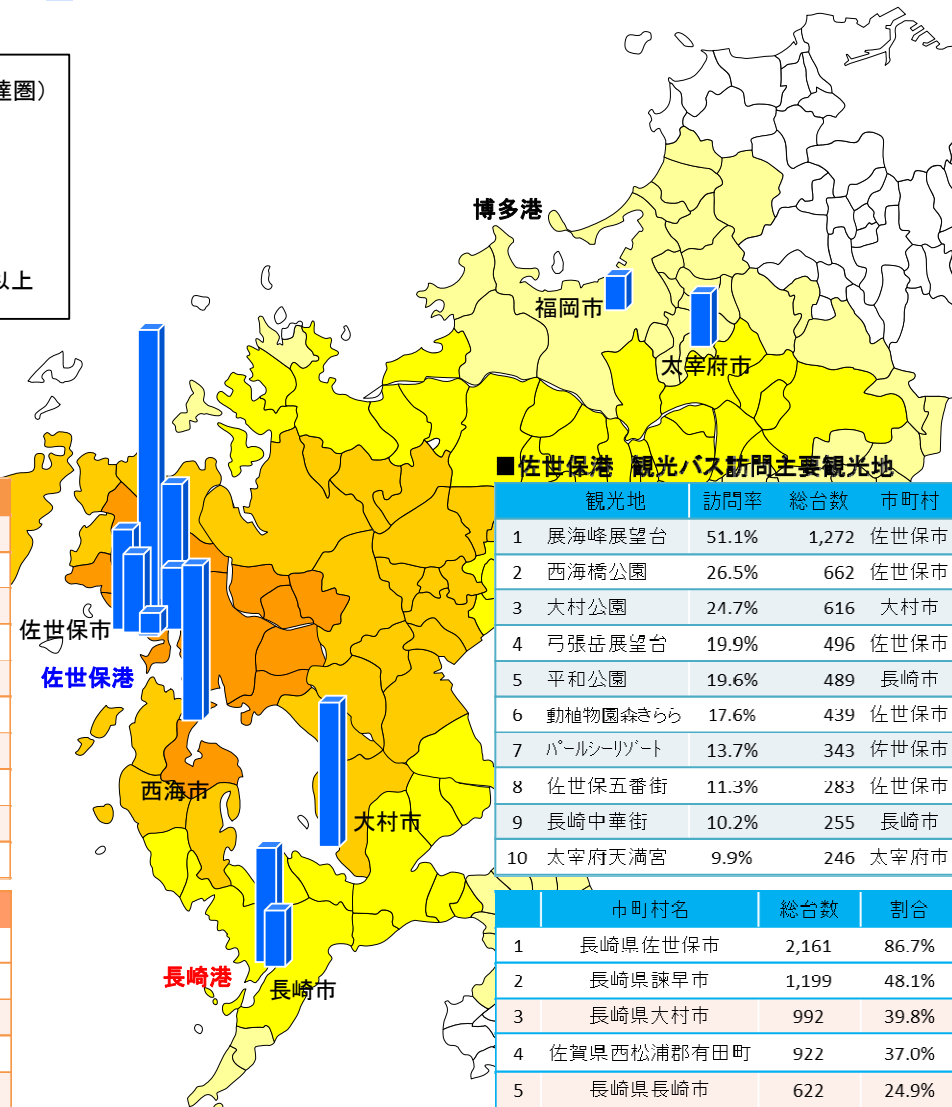
長崎港と佐世保港の訪問観光地エリア

- クルーズ船の寄港地観光は、長崎港が県南地区、佐世保港が県北地区とすみわけができており、両港が協働してクルーズ船を受け入れることで、観光振興に寄与することが可能。
- 長崎港、佐世保港の両港に寄港するツアーを船社にセールス（2017年：3隻→2018年：15隻に増加）。

長崎港からの観光バス訪問観光地 訪問先



佐世保港からの観光バス訪問観光地 訪問先



※2017年1月～12月までの長崎港及び佐世保港に寄港したクルーズ船の観光バスの訪問先を集計（年間累計100台以上（免税店除く））。

佐世保港 更なるクルーズ需要への対応

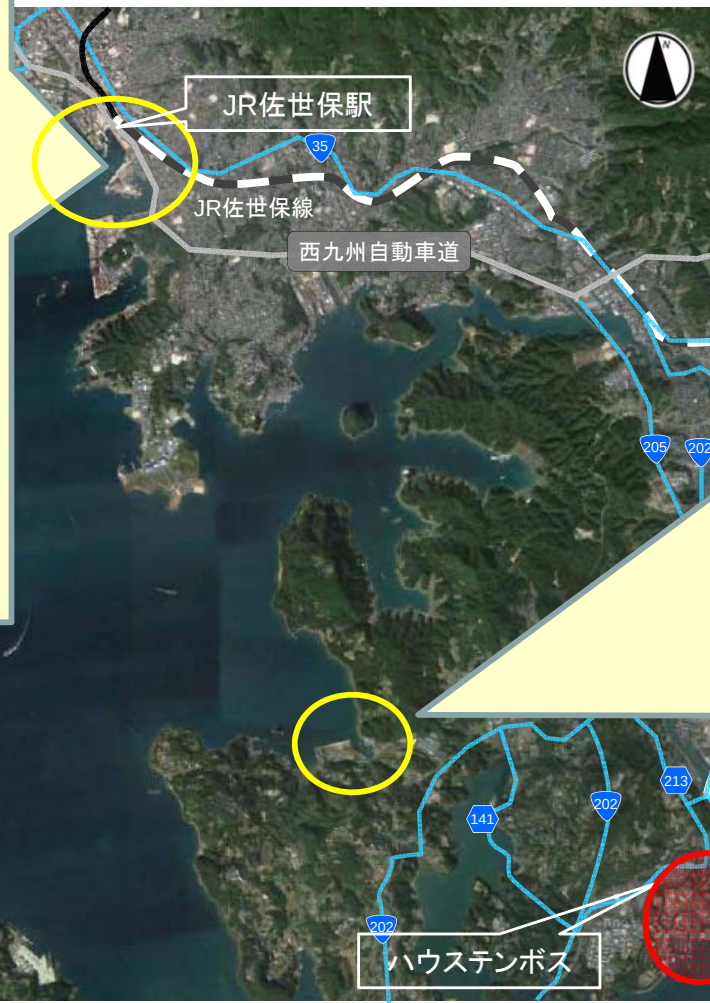
佐世保港国際旅客船拠点形成計画

協定	佐世保市、カーニバル・コーポレーション & PLC(カーニバル社)
国際クルーズ拠点形成の目標	東アジアに近い地理的優位性を生かし、カーニバル社とともに日本に寄港するクルーズのゲートウェイ機能を有した拠点港として発展していくことを目指す。
寄港回数の目標	運用開始年(2020年):295回 目標年(2024年):395回

◆三浦地区

○16万トン級クルーズ船に対応する岸壁を2018年7月供用開始。

佐世保港三浦地区



◆浦頭地区

○カーニバル社が、東アジアクルーズの日本における拠点港として優先的に使用予定。

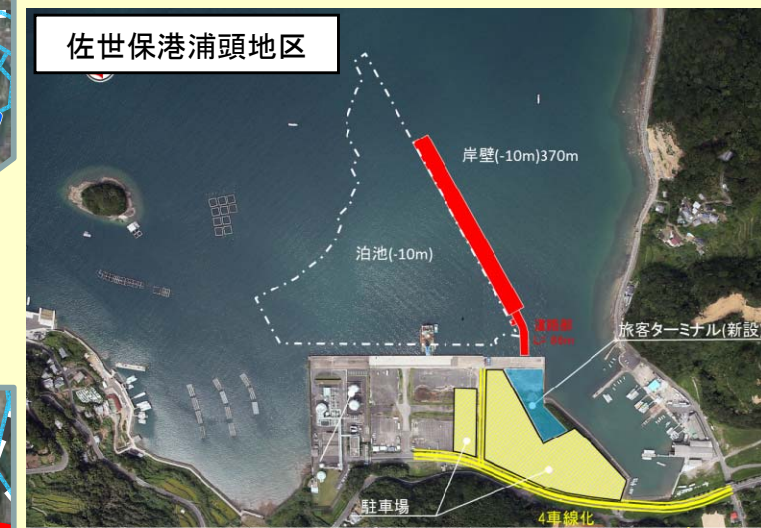
◆岸壁

(16万トン級対応(2020年4月供用予定))

◆旅客ターミナル<カーニバル社>

カーニバル社がCIQ施設を備えた旅客ターミナルビルを整備。

佐世保港浦頭地区



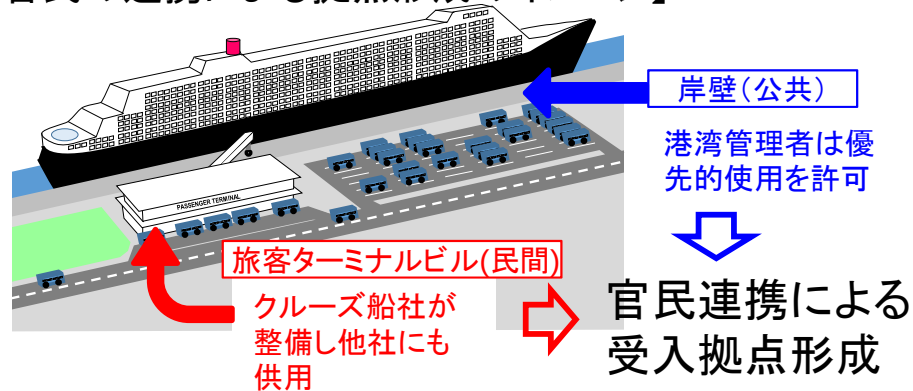
訪日クルーズ拠点港湾形成に向けた港湾法の改正

○国際クルーズ拠点として国が指定した港湾において、民間による受入施設整備を促す協定制度等を創設

<現状>

- ① 急増するクルーズ船の受入施設が不足、貨物ヤードでの旅客受入も発生
- ② クルーズツアーは1年以上前からの販売も多いが、岸壁の優先予約の仕組みがなく、ツアー造成に支障
- ③ 岸壁を長期優先使用できるなら、自ら旅客ターミナルビル等を整備する意欲を持つ船社が出現

【官民の連携による拠点形成のイメージ】



【岸壁の優先使用のイメージ】

・A社(協定船社)による予約(1年半程度前)

月	火	水	木	金	土	日
	A社		A社		A社	

・A社の予約完了後、その他の社が予約

月	火	水	木	金	土	日
B社	A社	C社	A社		A社	

【新たな制度の概要】

国が指定した港湾において、港湾管理者とクルーズ船社との間で、以下の内容の協定を締結できる制度等を創設。

- ・港湾管理者はクルーズ船社に岸壁の優先的な使用を認める
- ・船社は旅客施設を整備し、他社の使用も認める

受入拠点の形成を図る港湾を国が指定

- ・岸壁の整備状況、クルーズ船社との連携の度合い、クルーズ旅客の見込み数等を総合的に勘案して、国が指定

港湾管理者がクルーズ拠点の形成計画を作成

- ・将来の外航クルーズ旅客の受け入れ目標、ターミナルビル等の施設の整備概要、官民の役割分担等を内容とする受入拠点形成計画を港湾管理者が作成
→計画に基づく工事の許可等の特例を措置

港湾管理者が民間事業者と協定を締結

- ・港湾管理者はクルーズ船社に長期の岸壁優先使用を認める
- ・クルーズ船社等は形成計画に沿って旅客施設を整備するとともに、自社の利用しない日には他社の使用を許容する
→クルーズ船社等の地位を引き継いだ承継者にも協定の効力が及ぶ規定を創設
→クルーズ船社等が所有する旅客施設の利用料金が著しく不適切な場合等における港湾管理者による変更命令を規定

【政府目標】

訪日クルーズ旅客2020年500万人に向けたクルーズ船受入れの更なる拡充
(日本再興戦略2016)

「官民連携による国際クルーズ拠点形成する港湾」の状況

○これまで「国際旅客船拠点形成港湾」として7港を指定。
○平成30年10月から12月まで3回目の募集を実施。平成31年3月1日に下関港及び那覇港を「官民連携による国際クルーズ拠点形成する港湾」として選定。

港湾名 (港湾管理者)	第1次募集分 H29.1.31 選定 H29.7.26「国際旅客船拠点形成港湾」指定						第2次募集分 H30.2.27 選定 H30.6.29 指定	第3次募集分 H31.3.1 選定 H31.4.22 指定	
	横浜港 (横浜市)	清水港 (静岡県)	佐世保港 (佐世保市)	八代港 (熊本県)	本部港 (沖縄県)	平良港 (宮古島市)	鹿児島港 (鹿児島県)	下関港 (下関市)	那覇港 (那覇港管理組合)
運用開始年	H31	R2					R4	R5	R4
船社名									
カーニバル・ コーポレーション&plc	○		○			○			
ロイヤル・カリビアン・ クルーズ				○			○		○
ゲンティン香港		○			○				
郵船クルーズ	○								
MSCクルーズ								○	○



- ※ カーニバル・コーポレーション&plc:世界やアジアで半分のシェアを持つクルーズ会社グループ。傘下に、コスタ・クルーズ社、プリンセス・クルーズ社などクルーズ・ブランドを有している。
 ※ ロイヤル・カリビアン・クルーズ:オアシス・オブ・ザ・シーズなど世界最大のクルーズ船を有するクルーズ会社グループ。
 ※ ゲンティン香港:傘下に、スタークルーズなどのクルーズ・ブランドを有し、台湾、香港等を発着するクルーズを多く運航するなど、アジアを中心に運航するクルーズ会社グループ。
 ※ 郵船クルーズ:飛鳥Ⅱを所有する邦船社。
 ※ MSCクルーズ:ヨーロッパ市場において大きなシェアを持つクルーズ会社。近年、積極的なアジア進出をしている。親会社をスイスに置き、コンテナ海運会社としても世界第2位。

浦頭地区 国際クルーズ拠点整備事業



整備主体

- 国土交通省：〔岸壁、泊地〕
- 佐世保市：〔駐車場、道路等〕
- カーニバル社：〔旅客ターミナル〕

供用開始予定 2020年(令和2年)4月





鋼管杭打設



本体工(ジャケット据付)



本体工(ジャケット据付)



浚渫工



上部工



本体工(ジャケット据付)

施設名	工種	平成29年度	平成30年度				令和元年度			
		4/四半期	1/四半期	2/四半期	3/四半期	4/四半期	1/四半期	2/四半期	3/四半期	4/四半期
岸壁(-10m)	鋼管杭打設									
	ジャケット据付									
	上部工									
	舗装工									
	ドルフィン部									
泊地(-10m)	浚渫									

佐世保港国際クルーズ拠点整備事業(令和元年9月15日時点)



浦頭埠頭の歴史



主な地方引揚援護局の 引揚者総数	
浦頭	1,396,468人
博多	1,392,429人
舞鶴	664,531人
仙崎	413,961人
鹿児島	360,924人
函館	311,452人
名古屋	259,589人

※浦頭から引き揚げた著名人：三国連太郎、森繁久弥、加藤登喜子、赤塚不二夫

3. 厳原港関係

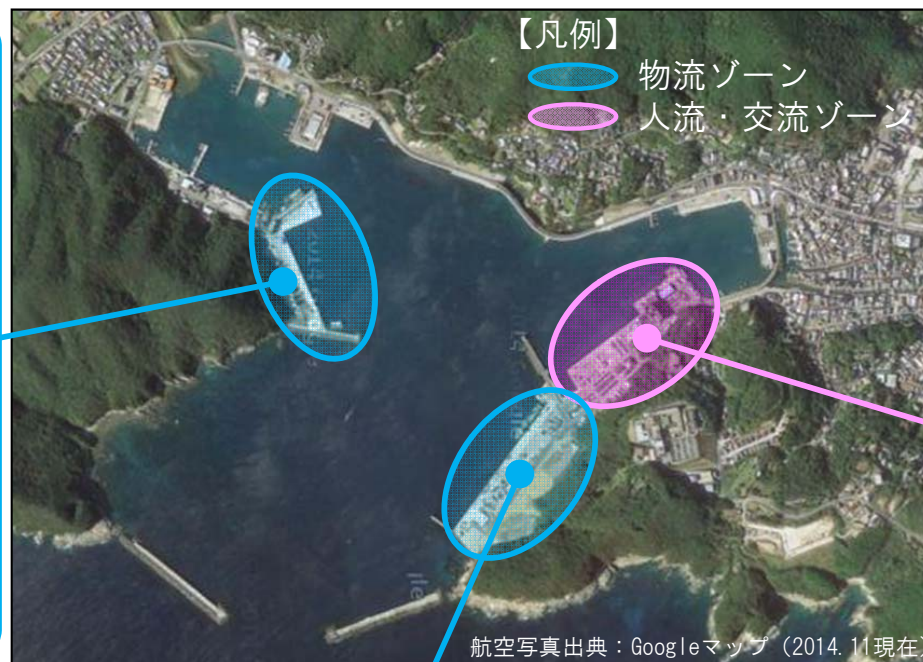
厳原港の概要

- 厳原地区(人流・交流ゾーン)は、博多～壱岐～対馬間の国内定期航路及び釜山～対馬間の国際定期航路が就航する島民や観光客の移動を支える人流拠点として機能。
- 厳原地区(物流ゾーン)は、博多～対馬間の国内定期航路が就航する島内最大の物流拠点として機能。
- 久田地区は、主に木材、石材、石油類を取り扱う物流拠点として機能。

くた 久田地区(物流ゾーン)



◆ 主に木材、石材、石油類を取り扱っている。



厳原地区(物流ゾーン)

- ◆ 博多港との間にRORO船が1日2便定期就航しており、日用品や建設資材等を取り扱っている。
- ◆ 貨物船が不定期で利用しており、主に砂利・砂を取り扱っている。



岸壁(-7.5m)に接岸するRORO船「フェリーつばさ」

厳原地区(人流・交流ゾーン)



ジェットfoil「ヴィーナス」

- ◆ 博多～壱岐～対馬間を結ぶフェリー、ジェットfoilによる国内定期航路が就航している。



高速船「オーシャンフラワー」

- ◆ 釜山～厳原間を結ぶ国際定期航路が就航していたが、8月19日より全便が運休中。

厳原港の国内及び国際定期航路

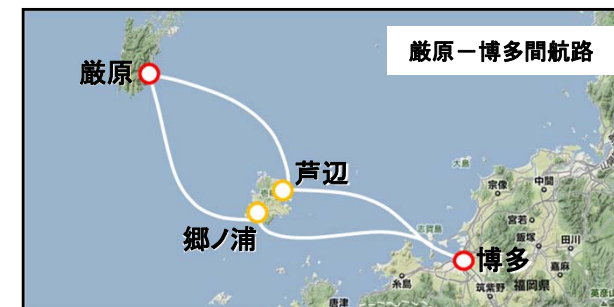
○2017年度の博多港とのフェリー利用者は約30万人(前年度比3%減)、ジェットfoil利用者は約45万人(前年度比9%増)、合計では約75万人(前年度比3%、島民利用は28万人)

○2000年4月に釜山港との国際定期航路が就航。2018年の入国者数は10万人(前年比1%減)

◆厳原－博多間航路

(2019年4月時点)

航路	就航船舶	運航会社	便数(通常運航)	船型	所要時間	航路開設年月
博多 ⇄ 厳原	フェリーきずな	九州郵船(株)	2便/日	フェリー	4時間45分 (郷ノ浦/芦辺漁港経由)	1923年 4月
	フェリーちくし					
	ヴィーナス		2便/日	ジェットfoil	2時間15分 (芦辺漁港経由)	1991年 3月
	ヴィーナス2					
	フェリーたいしゅう	対州海運(株)	1便/日	RORO船	4時間30分	1975年 8月
	フェリーつばさ	壱岐・対馬 フェリー(株)	1便/日	RORO船	5時間00分 (芦辺漁港経由)	1988年 2月



《フェリー》



《フェリーきずな》

総トン数:1,809t 航海速力:19.4ノット
全長:94.1m 旅客定員:678名
積載台数:約80台



《フェリーちくし》

総トン数:1,926t 航海速力:19ノット
全長:97.37m 旅客定員:753名
積載台数:80台

《ジェットfoil》



《ヴィーナス(ヴィーナス2)》

総トン数:163t 航海速力:40ノット
全長:30.33m 旅客定員:263名

《RORO船》



《フェリーたいしゅう》

総トン数:1,100t 航海速力:18ノット
全長:90m 旅客定員:12名
積載台数:50台



《フェリーつばさ》

総トン数:1,585t 航海速力:20ノット
全長:98.5m 旅客定員:12名
積載台数:110台(5m車換算)

◆厳原－釜山間国際定期航路

※令和1年8月19日より全便運休中

(2019年4月時点)

航路	就航船舶	運航会社	便数(通常運航)	船型	所要時間	航路開設年月	利用者数(2018年)
釜山 ⇄ 厳原	オーシャンフラワー	大亜高速海運	4便/週	高速船	2時間10分	2000年 4月	197,658
	コピー	未来高速	2便/週	高速船	2時間20分	2016年10月	
	BLUE TSUSHIMA	株式会社対仲	3便/週	フェリー	3時間00分	2018年11月	

《高速船》



《オーシャンフラワー》

総トン数:668t 航海速力:40ノット
旅客定員:445名



《コピー》

総トン数:303t 航海速力:43ノット
旅客定員:200名



《BLUE TSUSHIMA》

総トン数:3,400t 航海速力:27-30ノット
旅客定員:750名



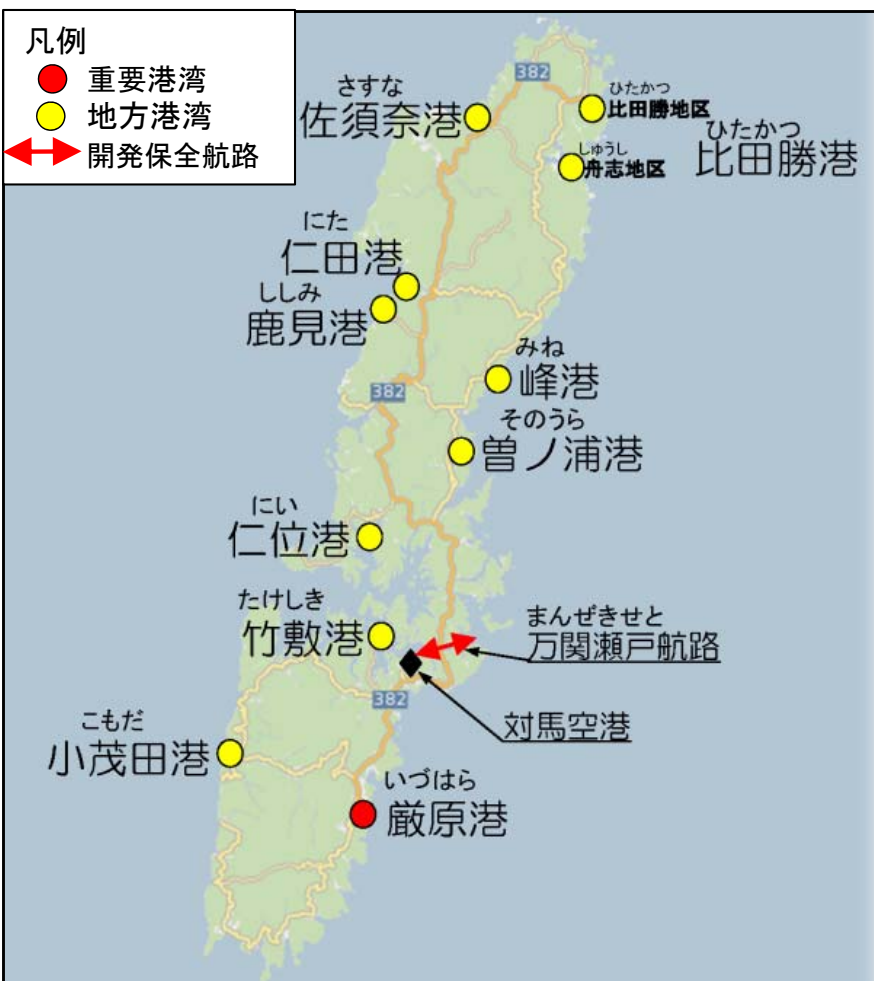
参照・引用 : (航空写真)Google地図、よかとこBy九州HP
: 九州郵船HP、大亜高速海運HP、未来高速HP

対馬の港湾・空港の利用状況①

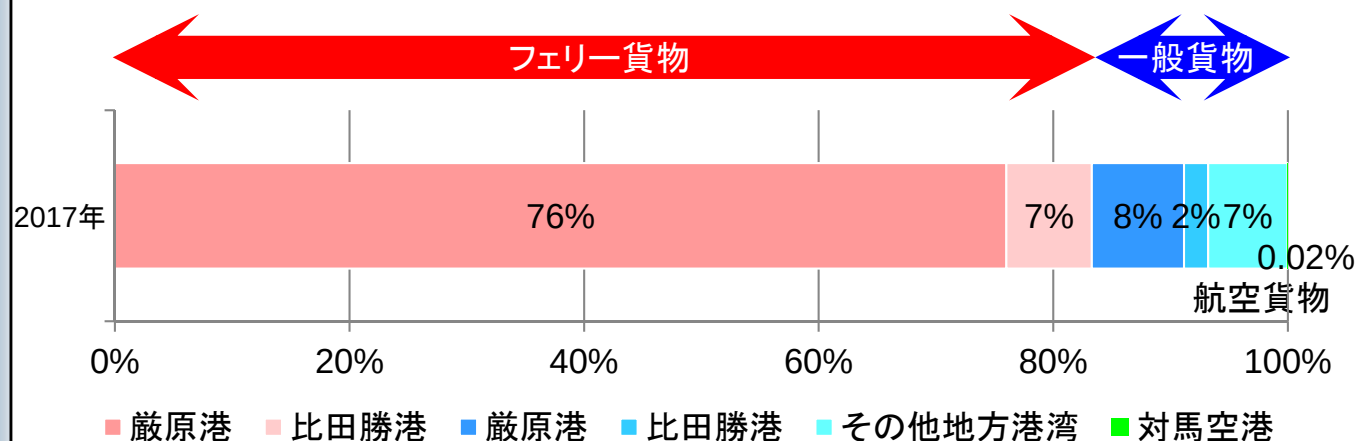
- 島外からの物資のほぼ100%を港からの輸送しており、フェリー貨物が8割を占め、厳原港－博多港間の取り扱いが中心。
- 国内旅客は航空と港湾が半々。港湾は博多港との国内定期航路でほとんどが厳原港での取扱。
- 国際旅客は厳原港及び比田勝港と韓国・釜山港間の国際定期航路による取扱。

※釜山市は韓国第二の都市で人口343万人

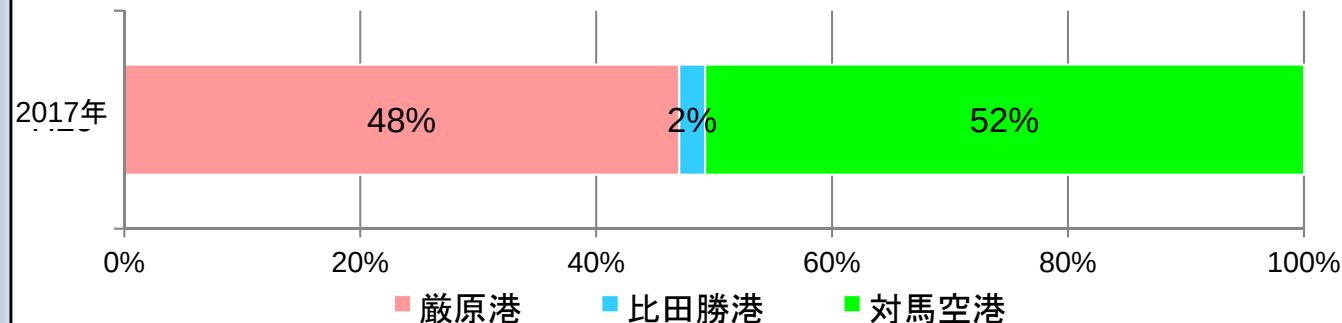
(参考:国内市町村人口ランキング①東京特別区部927万人、②横浜市372万人、③大阪市269万人、⑥福岡市153万人)



【対馬の港・空港別貨物取扱状況(H29年)】



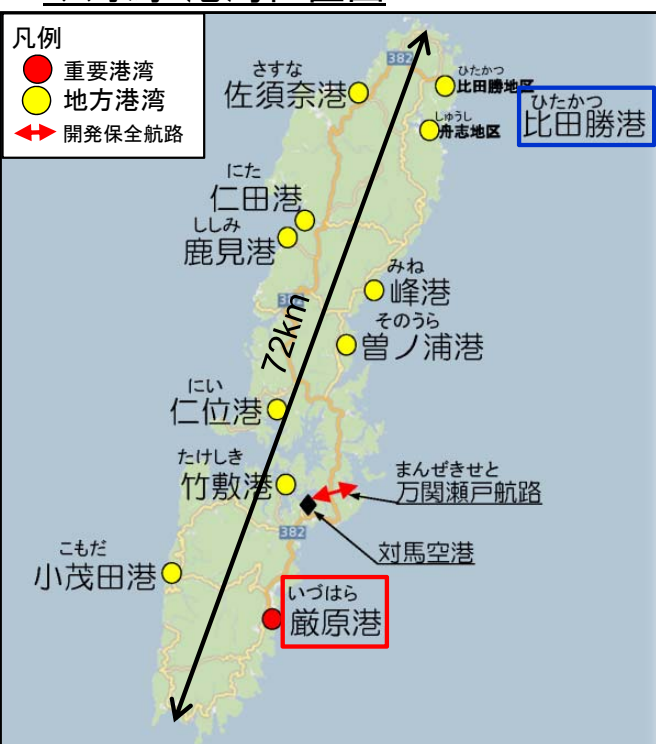
【対馬の港・空港別国内旅客利用状況(H29年)】



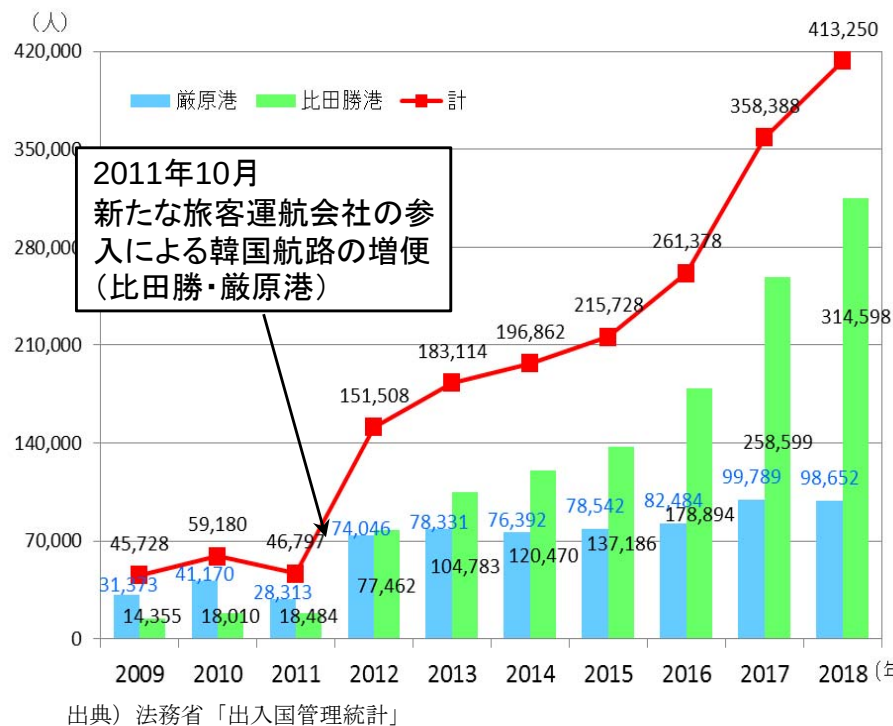
対馬の港湾・空港の利用取扱状況②

- 対馬では韓国人旅行者が急増し、平成30年の対馬(比田勝港・厳原港)への入国者は41万人。
- 南北72kmの対馬では北部の比田勝港から入国し、島内観光後に南部の厳原港から出国する韓国人観光客の「ゴールデンルート」があり、両港が一体的に機能。
- 令和元年の入国者は、上半期は前年比1割増であったが、7月は前年比4割減、8月は前年比8割減。

◆対馬 港湾位置図



◆対馬における外国人入国者数の推移



◆外国人入国者数(港湾+空港) (2018年 全国上位15位) (速報値)

順位	港湾+空港	外国人入国者数(人)
1	成田(空港)	8,562,775
2	関西(空港)	7,645,852
3	羽田(空港)	4,082,019
4	福岡(空港)	2,414,940
5	那覇(空港)	1,757,178
6	新千歳(空港)	1,694,586
7	中部(空港)	1,452,226
8	比田勝港(対馬)	314,598
9	鹿児島(空港)	168,195
10	博多	143,674
11	北九州(空港)	139,071
12	高松(空港)	115,152
13	富士山静岡(空港)	108,840
14	岡山(空港)	99,130
15	厳原港(対馬)	98,652

出典) 法務省「出入国管理統計」より九州地方整備局作成
クルーズ船の「船舶観光上陸許可」による上陸者数は除く。



対馬市内を観光する韓国人観光客

厳原港 韓国旅行客利用状況



厳原港離島ターミナル整備事業の概要

○厳原港は、ジェットfoil、高速船、フェリー、RORO船等が就航しており、対馬島民の生活を支えるとともに、韓国との交流が盛んな国境離島対馬の重要な物流・人流拠点。

○しかし、既存のターミナルは、物流・人流が混在する非効率な運用となっていた。

○このため、物流機能と人流機能を分離し、荷役の効率化、乗降客の安全性・利便性の向上を図ることを目的としてターミナルを再編。また、大規模地震時における物資輸送等の確保のための耐震強化岸壁を整備。

○整備状況

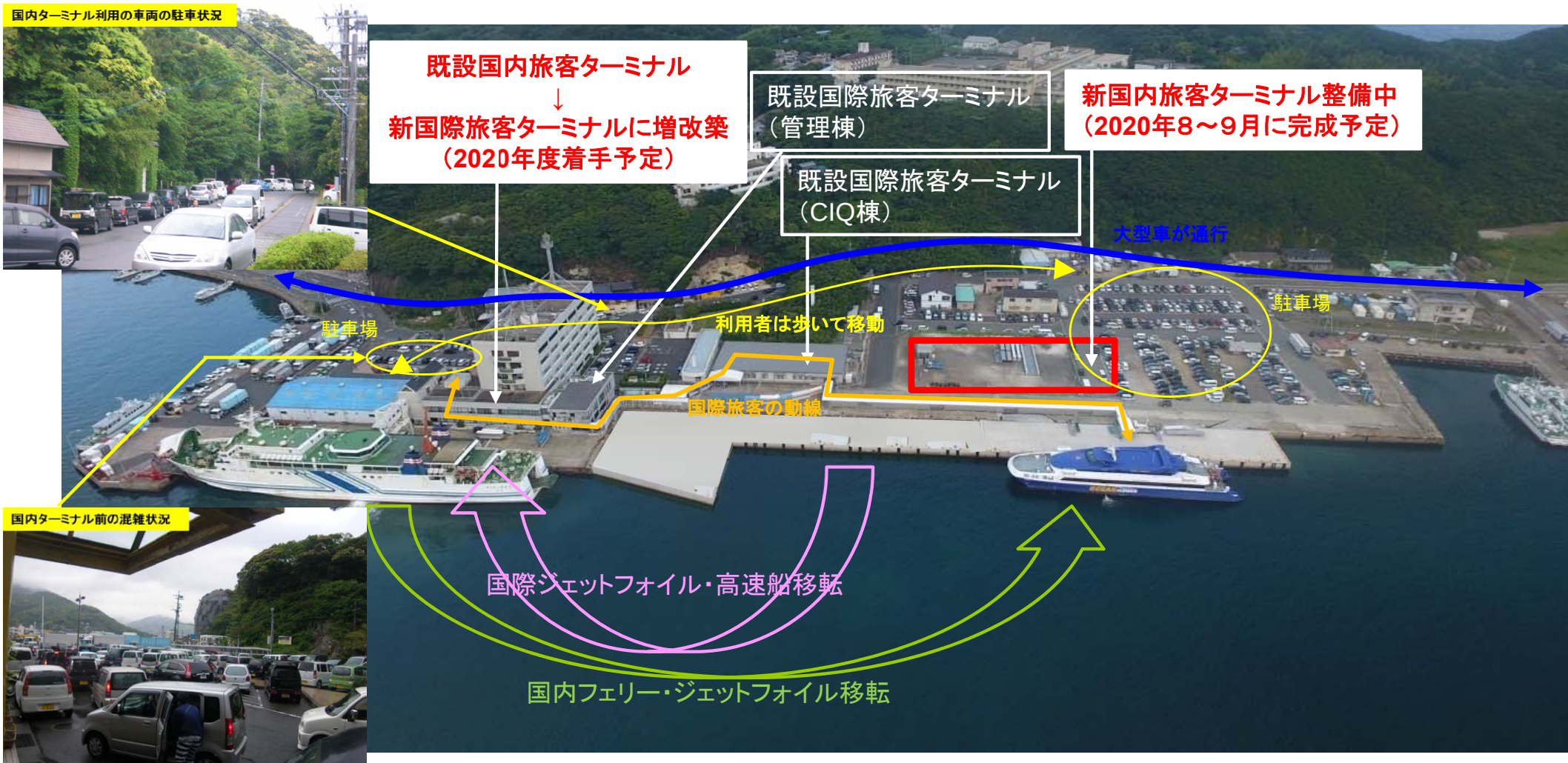
（物流ゾーン）2003年度に現地着工。岸壁（水深7.5m）2バースが完成し、2010年度から物流機能に移転。

（人流ゾーン）2013年度に現地着工。現在、既存防波堤の撤去及び岸壁（-7.0m）を整備中。



厳原港 ～しまの玄関口 交流拠点の再編～

- 国内旅客ターミナル前の駐車場が狭隘であり、利用者の多くは離れた駐車場まで歩く必要があり、周辺道路には違法駐車が発生。
- また、国内及び国際旅客ターミナルも狭隘であり、韓国人観光客等により混雑しているほか、国際旅客の乗下船場所からターミナル出入口までの動線が長く非効率な利用状況。
- このため、新国内旅客ターミナルの整備及び既設国内旅客ターミナルの国際旅客ターミナルへの増改築を行い、ターミナルの再配置を行う。



厳原港 新国内ターミナルビルの概要

- 事業期間 : 2018年～2020年（2020年8月～9月頃に完成予定）
- 事業概要 : 新築 RC造 A=1,900m²程度
（海側は前面ガラス張りで海や山々の眺望可能、バリアフリー対応（エレベーター有り））
- 事業費 : 約17億円（うち約10億円が社会資本整備総合交付金対象事業。残りは単費と起債）

新国内ターミナルビルのイメージパース （2018年対馬市提供）



〈海側〉



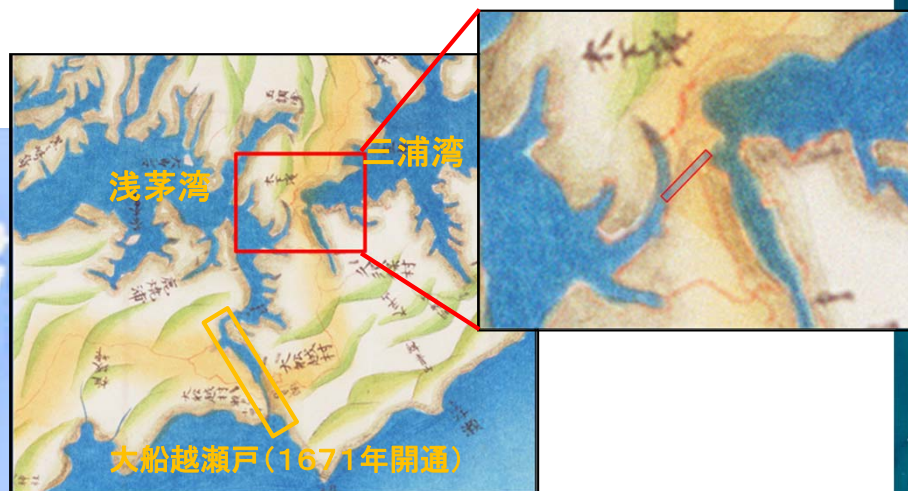
〈陸側〉

4. 万関瀬戸航路関係

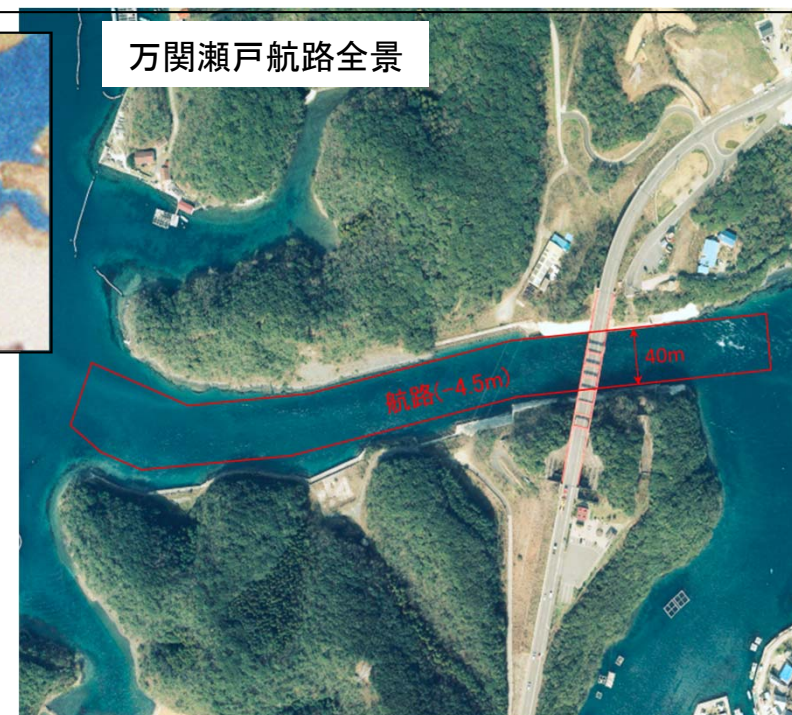
万関瀬戸航路の概要

- 対馬島のほぼ中央に位置し、対馬東西岸を往来する漁船や小型貨物船等の航路として、また韓国と北部九州方面を結ぶ船舶の要衝として重要な役割を果たしている。1974年7月に港湾法に基づく開発保全航路に指定。
- 旧海軍が1900年に開削してできた航路を1970年から国が拡幅整備に着手し、1975年3月に幅員40m、水深-4.5m、700D/W級貨物船が航行可能な航路として完成。現在は国が航路の保全業務を実施。
- 日本海海戦において重要な役割を担った対馬有数の観光スポット。これを跨ぐ万関橋が上島と下島を結ぶ唯一の陸路であることから、多くの観光客が訪問。

位置図



【旧海軍による掘削前】



万関瀬戸を航行する船舶

【漁船、プレジャーボート】



【貨物船】

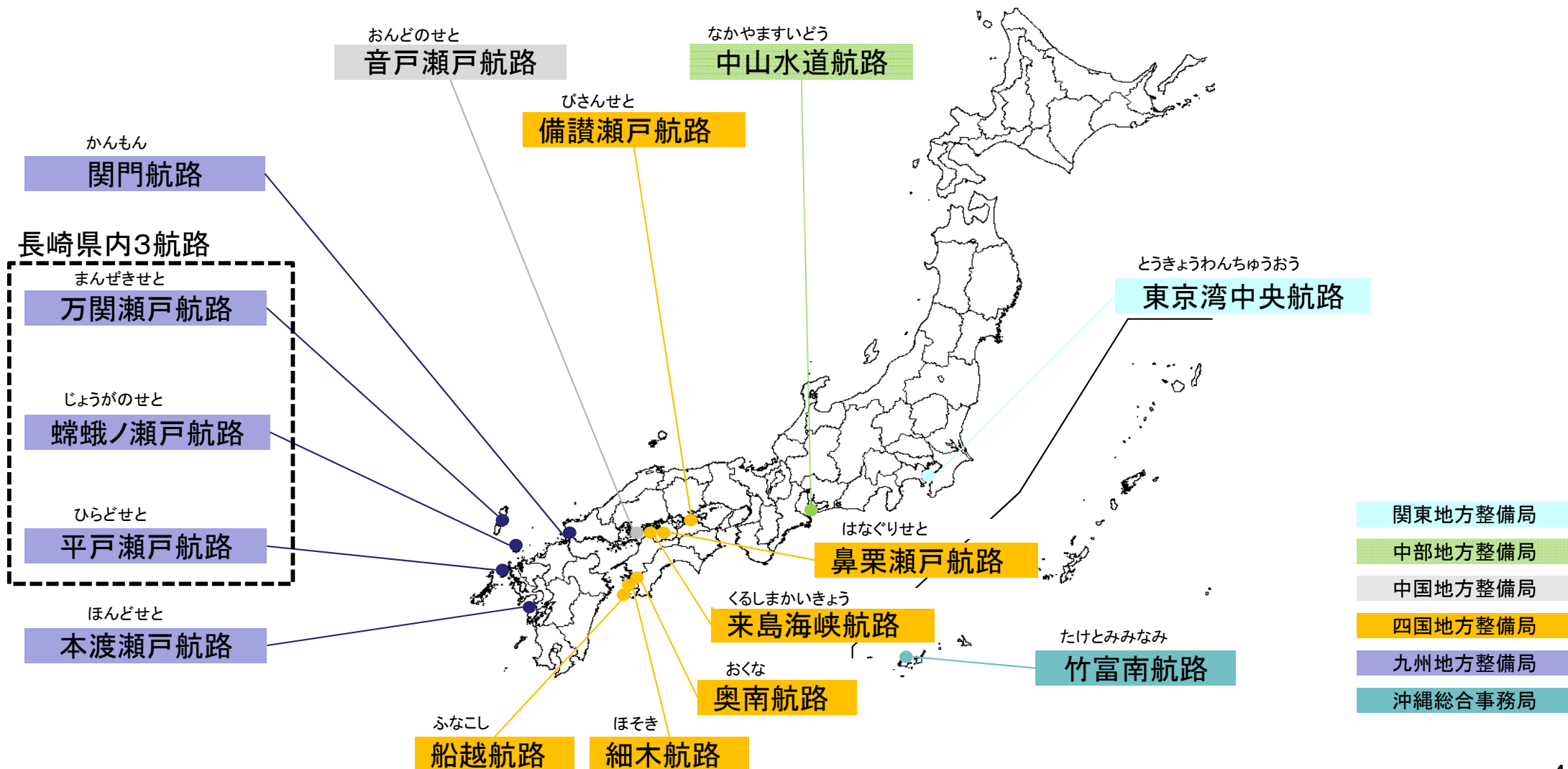


【対馬海上保安部巡視艇】



開発保全航路について

- 「開発保全航路」とは、港湾管理者が管理する港湾区域及び河川法に規定する河川区域以外の水域における船舶の交通を確保するため開発及び保全に関する工事を必要とする航路
- 港湾法に基づき全国で15区域が開発保全航路として政令指定。
- 地方整備局では、航路の開発及び保全に関する事務を担務（構築物規制等を含む）。



万関瀬戸航路 管理業務の概要

○万関瀬戸航路については、以下の管理業務を行っており、船舶の安全な航行を支えている。

パトロール状況



深浅測量状況



カメラによる航路状況把握



万関瀬戸航路における新たな「海道見守り隊」

○万関瀬戸航路において、官民協働による効果的かつ効率的な航路の保全等を図るとともに、開発保全航路としての保全の重要性等について効果的な広報・啓発を行うため、民間事業者等と以下の内容の協定を締結する。

- ・ 開発保全航路の保全に関する情報提供
- ・ 開発保全航路としての歴史的意義や重要性、国土交通省による現在の保全活動等に関する広報・啓発活動に関する協力

【活動内容】

- ① 開発保全航路に係る保全管理施設（法面、防護柵、案内看板、管理カメラ等）の異常を発見した際、国土交通省に情報提供を行う。
- ② 開発保全航路の区域における無許可の土砂採取・処分や水域の占有等が発見した際、国土交通省に情報提供を行う。
- ③ 万関瀬戸航路を観光資源として活用する際、既存の説明内容に加え、開発保全航路としての歴史的意義や重要性、九州地方整備局による現在の保全活動等に関して広報・啓発活動を行う。

【効率化する業務の例】

法面、管理カメラ等の保全管理施設の異常等の早期発見



【観光資源としての万関瀬戸航路の活用例】



モデルコース(歴史観光)
『坂の上の雲』の時代
～日露戦争と対馬要塞～

日露戦争・日本海海戦の時代を体験



対馬地区「海道見守り隊」に関する協定締結式

●協定締結日：2018年11月8日

●協定締結団体

祝 対馬地区「海道見守り隊」に関する協定締結式



対馬観光ガイドの会
やんこも



対馬市



プロの観光ガイドや教職員OBなどが中心になって結成された対馬の観光ガイドの会

島民の足としての定期航路の運航に加え、浅茅湾周遊観光としての貸切や乗合遊覧を実施



対馬エコツアー



対馬カヤックス



対馬の中心に広がる穏やかな浅茅湾でのシーカヤック・ツーリングを提供
日本全国から体験に来島、またリピーターも多い
多人数の場合は両者共同で対応



対馬地区「海道見守り隊」に関する協定締結式



●協定書へのサイン(九地整・対馬市)

対馬の万関瀬戸航路
九州地整
「海道見守り隊」で協定



●長崎新聞

ご静聴ありがとうございました