

⑤ 博多港中央ふ頭 クルーズバース整備事業

受賞機関 国土交通省 九州地方整備局
博多港湾・空港整備事務所

キーワード 大型クルーズ船対応、ジャケット式栈橋構造、工期短縮

全建賞審査委員会の評価ポイント

博多港で急増するクルーズ船の寄港並びに大型化に対応するため、延長330mの岸壁（－10m）を整備した事業。施工場所の制約からジャケット式栈橋構造を採用して、部材のプレキャスト化や岸壁を供用しながら施工を行い、短期間で完成させた点や、既存岸壁と併せて延長600mのクルーズバースとして、寄港増加や船舶の大型化に対応できた点が評価された。

1. はじめに

博多港は、九州・西日本地域の経済活動や市民生活を支え、我が国港湾の国際競争力強化に大きく貢献するとともに、日本の対アジア拠点港を目指し、港湾機能の充実・強化に取り組んでいる。

主にクルーズ船を受け入れている中央ふ頭地区においては、平成29年のクルーズ船寄港回数が326回と3年連続日本一（平成30年のクルーズ船寄港回数4年連続日本一）となるなど、急増するクルーズ需要に対応するため、早急にクルーズ船バースの整備を実施することとなり、クルーズ船の2隻同時着岸のための岸壁延伸工事が、平成30年8月に完了し、クルーズ受け入れ機能の強化が図られた。

2. 事業の概要

今回、緊急的に中央ふ頭西側岸壁を330m延伸することとしたが、施工場所は貨物船、定期旅客船等多くの船舶が行き合うメイン航路に隣接しているため、船舶の入出港や岸壁の利用に極力支障を与えないよう、海上作業の短縮化が図れる工法に取り組んだ。

具体的には、岸壁本体構造に、最も工期の短縮が図られ、岸壁を利用しながら施工が可能な「ジャケット構造」を採用した。

また、ジャケット据付け前の鋼管杭打設において、ドーナツオーガー併用法を採用し、オーガー規格を上げることで作業時間を短縮、その結果クルーズ船が既存岸壁に着岸し、離岸するまでの約8時間の間で打設作業完了を実現した。

さらに、上部床版については工場製作による「プレキャスト床版」を採用し、工程を短縮するとともに、品質の向上も実現した。

3. 事業の成果

これまで、クルーズ船専用の中央ふ頭西側岸壁では、



整備前のクルーズ船受け入れ施設

13万t級までのクルーズ船を受け入れ可能であったが、より大型のクルーズ船や、同一日に複数隻の寄港要請があった場合は、貨物船が優先的に利用する箱崎ふ頭岸壁で対応せざるを得ず、度々お断りが生じていた。

今回、岸壁を330m延伸することができ、既存岸壁とあわせて延長600mのクルーズバースが整備されたことで、大型クルーズ船及び中型クルーズ船を2隻同時受け入れが可能となり、また世界最大級の22万t級クルーズ船の受け入れも可能となった。



クルーズ船2隻の係留状況

4. おわりに

平成30年8月末に延長330mのクルーズバースが完成、同年9月9日に供用式典が開催され、クルーズ船2隻が初めて同時着岸した。

本クルーズバースの供用により、博多港における訪日クルーズの更なる増加が期待される。

賛助会員 五洋建設(株)、東洋建設(株)、(株)不動テトラ、みらい建設工業(株)