

出國報告（出國類別：考察）

2025 赴日本爭取郵輪航商增闢基隆航線

服務機關：臺灣港務股份有限公司

姓名職稱：臺灣港務股份有限公司基隆分公司總經理 高傳凱

臺灣港務股份有限公司基隆分公司棧埠事業處副處長 魏碩良

派赴地點：日本東京、福岡

出國期間：114 年 3 月 25 日至 3 月 28 日

報告日期：114 年 5 月 26 日

內 容 重 點 摘 要

2024 年基隆港郵輪旅客總計 78.7 萬人次，約為疫前高峰 94.6 萬人次之 83%，相較新加坡、歐美等主要市場而言，復甦較遲緩，宜持續加強行銷力道，爭取再創新高。日本因地理位置因素，向居來臺郵輪外籍旅客人次之冠，以 2024 年為例，基隆港進出港外籍旅客 26.6 萬人次中，日本籍旅客達 10.8 萬人次，佔比 40.6%，遙遙領先次高之美國籍旅客(3.8 萬人次，佔比 14%)，為臺灣郵輪客源邁向國際化所必爭之市場。

基隆市政府多次表達對基隆港郵輪產業之關切，為拓展市場、增進與地方政府合作共榮默契，本次出訪規劃與交通部觀光署、基隆市政府文化觀光局合作，並拜訪日本迪士尼郵輪、三井郵輪、Japanet 公司及考察東京港國際郵輪碼頭、博多港中央埠頭旅客中心。

目 錄

壹、	參訪目的	5
貳、	出國期間及考察行程	6
參、	考察成員	6
肆、	考察內容	7
一、	拜訪飛鳥郵輪(Asuka Cruises).....	7
(一)	基本資料	7
(二)	拜訪緣由及目的	7
(三)	拜訪記錄重點摘要	8
(四)	拜訪照片	10
二、	拜訪 Oriental Land Company (日本迪士尼郵輪).....	12
(一)	基本資料	12
(二)	拜訪緣由及目的	13
(三)	拜訪記錄重點摘要	13
(四)	拜訪照片	14
三、	拜訪三井海洋郵輪(Mitsui Ocean Cruises).....	16
(一)	基本資料	16
(二)	拜訪緣由及目的	17
(三)	拜訪記錄重點摘要	17
(四)	拜訪照片	18
四、	參訪東京港及東京國際郵輪碼頭	19
(一)	東京港基本資料	19
(二)	東京國際郵輪碼頭介紹	20
(三)	拜訪緣由及目的：	20
(四)	考察重點摘錄	21
(五)	拜訪照片	25

五、	參訪博多港及郵輪現場作業	27
(一)	博多港基本資料	27
(二)	中央埠頭郵輪中心介紹	28
(三)	拜訪緣由及目的	29
(四)	考察重點摘錄	29
(五)	考察照片	33
六、	東京港、博多港郵輪碼頭之比較	36
七、	拜訪 Japanet 旅行社	39
(一)	基本資料	39
(二)	拜訪緣由及目的	39
(三)	拜會記錄重點摘要	39
(四)	拜訪照片	41
伍、	心得與建議	42

壹、參訪目的

2024 年基隆港郵輪旅客總計 78.7 萬人次，約為疫前高峰 94.6 萬人次之 83%，相較新加坡、歐美等主要市場而言，復甦較遲緩，宜持續加強行銷力道，爭取再創新高。日本因地理位置因素，向居來臺郵輪外籍旅客人次之冠，以 2024 年為例，基隆港進出港外籍旅客 26.6 萬人次中，日本籍旅客達 10.8 萬人次，佔 40.6%，遙遙領先次高之美國籍旅客(3.8 萬人次，佔比 14%)，為臺灣郵輪客源邁向國際化所必爭之市場。

基隆市政府多次表達對基隆港郵輪產業之關切，為拓展市場、增進與地方政府合作共榮默契，爰由基隆市政府與本公司共組參訪團赴日本招商。

為吸引郵輪品牌安排航線來臺，本次出訪行程安排親赴飛鳥郵輪、The Oriental Land Company(日本迪士尼)、三井郵輪之全新品牌「Mitsui Ocean Cruises」(三井海洋郵輪)、Japanet(旅行社)等公司，行銷臺灣港群各項碼頭設施及國際郵輪優惠方案，並與基隆市政府共同推廣基隆港觀光資源，吸引郵輪品牌安排航線來臺。另安排赴東京港、博多港考察旅客中心及碼頭設施，並向兩港請益船席安排、旅客通關等郵輪作業運作實務，期吸取日本經驗優化本公司郵輪碼頭運作。

本次出訪為本公司與基隆市政府首度整合雙方資源，共同推動基隆在地郵輪產業，並在臺灣觀光署的支持下共組郵輪行銷臺灣隊，期藉本次多方合作共同爭取郵輪來臺，得促使臺灣郵輪產業持續發展。

貳、出國期間及考察行程

日期	時間	主要行程
3/25(二)	09:00-13:25	桃園機場-成田機場
	13:25-14:00	成田機場-飛鳥郵輪總部路程
	14:00-16:30	拜會飛鳥郵輪
3/26(三)	10:00-12:00	拜會 OLC(Oriental Land Co.迪士尼郵輪)
	14:00-16:00	拜會三井海洋郵輪
3/27(四)	09:30-12:00	參訪東京郵輪碼頭
	12:00-14:00	東京郵輪碼頭-羽田機場路程
	14:00-18:00	候機時間
	18:00-19:50	羽田機場-福岡機場
3/28(五)	09:00-10:30	拜訪博多港及考察郵輪作業
	11:00-12:30	拜會 Japanet 旅行社
	14:00-19:30	交通路程及候機時間
	19:30-20:45	福岡機場-桃園機場

參、考察成員

編號	參訪單位	姓名	職稱
1	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司	高傳凱	總經理
2	臺灣港務股份有限公司基隆港務分公司 棧埠事業處	魏碩良	副處長

肆、考察內容

一、拜訪飛鳥郵輪(Asuka Cruises)

(一)基本資料

1. 飛鳥郵輪總部位於日本橫濱，為日本郵船株式會社（Nippon Yusen Kabushiki Kaisha）1991 年成立之郵輪品牌，飛鳥郵輪旗下目前有 2 艘郵輪，主要服務日本國內市場，總噸數相對較小(載客量不逾 1,000 人)，並服務高端客群。

2. 船隊概況：

表 1：飛鳥郵輪旗下船隊表

船名	總噸數	長度(公尺) 吃水(公尺) 載客數(人)	備註
飛鳥 2 號	50,444	長度：241 吃水：7.8 載客數：872	
飛鳥 3 號	52,200	長度：230 吃水：6.7 載客數：744	將於 2025 年 7 月份下水

(二)拜訪緣由及目的

1. 飛鳥郵輪旗下的飛鳥三號即將於 2025 年 7 月下水營運，且飛鳥郵輪已和 Oriental Land Company (日本迪士尼郵輪公司)簽訂合作

合約，並由飛鳥郵輪負責該公司預訂於 2029 年下水營運的郵輪之船舶管理業務。

2. 隨著飛鳥郵輪旗下船隊增加，期待飛鳥郵輪可以增加佈局飛鳥二、三號靠泊基隆港及臺灣港群，更進一步爭取能率先新增飛鳥二號於特殊節日(如跨年、農曆新年等)安排掛靠臺灣。
3. 另因飛鳥郵輪未來將負責日本迪士尼郵輪之船舶管理業務，本次拜訪除爭取飛鳥郵輪來臺，更向其探詢日本迪士尼郵輪建造的最新進展，以及未來下水後之航線規劃以及靠泊基隆或臺灣港群之可能性。

(三)拜訪記錄重點摘要

1. 飛鳥郵輪旗下之飛鳥二號郵輪上一次造訪已是 2019 年(疫情前)，疫情期間本公司陸續完成基隆港、高雄港、蘇澳港、澎湖港各港之旅客中心優化工程，本次拜訪以業務簡報及行銷影片簡介臺灣港群之碼頭條件、旅客中心軟硬體設備、最新國際郵輪靠泊優惠方案等，向其展示這幾年本公司對於優化國際郵輪業務之投入。
2. 本公司亦行銷臺灣港群港口設施及周邊觀光資源，並推薦飛鳥郵輪得考量於各港在地特色節慶如基隆中元祭、老鷹嘉年華及澎湖花火節安排靠泊臺灣，提供旅客在地旅遊體驗。
3. 飛鳥三號將於今(2025)年 7 月下水營運，如同飛鳥二號一樣設籍於日本，因此航線安排可能亦以日本國內航線(中途不掛靠其他

國外港口)為主。飛鳥郵輪表示，為因應外籍船員簽證效期問題，每 60 天必須安排一趟掛靠國外港口之國際航線，需多方評估掛靠鄰近國外港口之航線規劃。

4. 本公司進一步提出在船隊逐漸擴大的情形，郵輪公司可更靈活調度郵輪、安排多樣化的航程，除考量安排掛靠臺灣港口之航程，亦可考量開闢雙母港航線，並提出實例說明在去(2024)年度、今(2025)年度皆有運作基隆-那霸雙母港航線，展示臺灣客源充足，得補充日本郵輪淡季之旅客不足，且臺日旅客文化及飲食習慣相近，可同船共遊，不須投入過多成本調整旅客餐食及服務。
5. 飛鳥郵輪表示經本次拜會交流後，已充分瞭解安排臺灣航線之利基，承諾安排飛鳥二號郵輪於今(2025)年底的日本新年假期航程中增加掛靠基隆港 1 航次，並於 2026 年上半年再加碼造訪 2 次基隆港，同時提出亦會考量安排新下水的飛鳥三號造訪基隆港及其他臺灣港群。
6. 未來與日本迪士尼郵輪合作、提供郵輪船舶營運管理服務，對於航線之安排原則上仍尊重日本迪士尼郵輪，但可分享過去飛鳥郵輪靠泊臺灣港口之經驗，或許有助於臺灣港口。

(四)拜訪照片



圖 1：拜訪飛鳥郵輪橫濱總部，行銷臺灣港群碼頭設施以及周邊觀光景點



圖 2：飛鳥郵輪航線規劃及行銷部田中雅久經理代表接受禮品



圖 3：贈送飛鳥郵輪與會同仁基隆古地圖毛巾，該地圖為日治時代日本畫家所繪，飛鳥郵輪表示此禮品別具意義

二、 拜訪 Oriental Land Company (日本迪士尼郵輪)

(一)基本資料

1. 成立時間：1960 年。
2. 總部：總部設立於日本千葉縣，是由京成電鐵、三井不動產及千葉縣政府共同出資的上市公司。
3. 主要業務：主題樂園經營及不動產租售，並負責經營、管理以東京迪士尼樂園、東京迪士尼海洋為中心的東京迪士尼度假區。在 1980 年，Oriental Land Company 首次與華特迪士尼公司接洽，負責管理首座在美國境外建立的迪士尼主題樂園，並以特許經營模式營運，每年付出授權費用給華特迪士尼公司。
4. 發展郵輪業務：Oriental Land Company(下稱日本迪士尼郵輪)於 2024 年 8 月起成立了郵輪部門，現有成員約 30 人，區分為事業規劃、造船兩大部門，事業規劃部門主管由現有迪士尼飯店子公司 Milial Resort Hotels 代表取締役社長 Charles D. Besford 先生兼任，本次代表日本迪士尼接待我方代表。目前僅有一艘郵輪正在建造，資訊如下：

表 2：日本迪士尼郵輪船舶資訊

運營的船名	未命名
營運者	Disney and Oriental Land Co., Ltd
總部	日本千葉縣
總噸	14萬
船長	341公尺
船寬	39公尺
載客	4,000人
開始營運	預定 2029 年首航 (東京都廳於 11/29 與運營商正式簽署相關協定， 船舶將停泊於東京國際郵輪碼頭)
航程	未定

(二)拜訪緣由及目的

1. 日本迪士尼郵輪由東京迪士尼樂園經營者 OLC 集團經營，並宣布 2029 年旗下將有首艘郵輪下水營運，總噸 14 萬、載客達 4,000 人，將以日本為主要客源市場。
2. 疫前臺灣為亞洲第二大客源市場，臺灣旅客對於郵輪產品接受度高，將爭取日本迪士尼郵輪於日本淡季時開闢臺灣母港航線、臺灣-日本雙母港航線，以彌補日本冬季客源不足為出發點向日本迪士尼郵輪提出雙贏策略建議。

(三)拜訪記錄重點摘要

1. 日本迪士尼郵輪目前新造郵輪 144,000 總噸，預計 2029 年下水，配有 1,250 間客房、最大載客 4,000 多人、船員 1,500 人。目標客群為日本家庭、外國人。
2. 新造郵輪將註冊為日本籍，以經營東京出發之 3~4 晚國內航線(中途不停靠任何港口)為主。惟因應外籍船員簽證效期問題，每 60 天必須安排一趟掛靠國外港口之國際航線。
3. 針對上述國際航線，目前規劃以掛靠韓國(釜山、濟州)或臺灣(基隆)為主，並考慮以福岡博多港為中繼之母港，旅客自博多港登/離船，搭配空運或陸運往返原居住地，可有效控制航海天數不致過長。然博多郵輪碼頭現況恐較不利服務大型郵輪母港作業，日本迪士尼郵輪將再與港口主管機關研商。

4. 日本迪士尼郵輪已知悉基隆港有能力接待大型郵輪，另詢問基隆港泊位預訂之規定，我方答覆應委託船務代理業者於船到 18 個月前預報。
5. 我方建議掛靠基隆(尤其冬季)，除解決船員簽證問題外，不同於掛靠韓國，臺灣有更充足客源可以利用掛靠基隆期間補充客源，消化剩餘艙位，冬季氣候也較日韓穩定。船方表示將慎重納入評估。

(四)拜訪照片



圖 4：基隆港務分公司高傳凱總經理及基隆市政府謝國樑市長各率同仁拜會日本迪士尼郵輪。

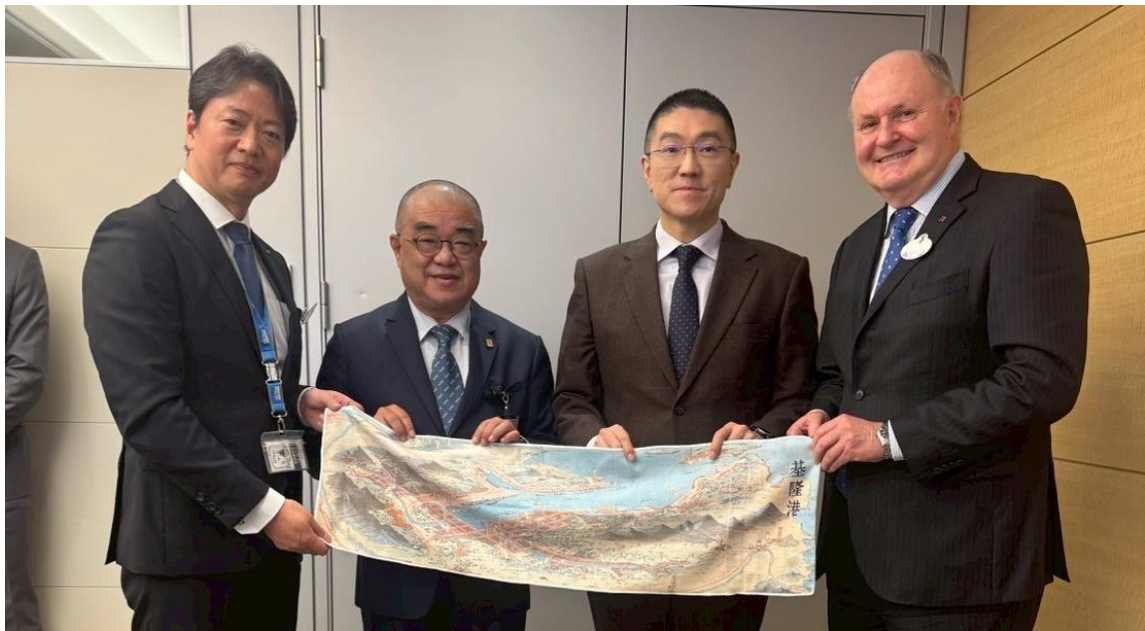


圖 5：拜會日本迪士尼郵輪會後大合照

(左起 Yutaka Yokoyama 副主管、基隆港務分公司高傳凱總經理、Charles Besford 主管、基隆市謝國樑市長)



圖 6：拜會日本迪士尼郵輪

(左起 Yutaka Yokoyama 副主管、Charles Besford 主管、基隆市謝國樑市長、基隆分公司高傳凱總經理、交通部觀光署駐東京辦事處王紹旬主任、基隆市文化觀光局江亭玫局長、基隆市工商發展投資策進會林有志、基隆分公司棧埠事業處魏碩良副處長)

三、 拜訪三井海洋郵輪(Mitsui Ocean Cruises)

(一)基本資料

1. 成立時間：2023 年。
2. 總部：日本東京。
3. 品牌概況：三井郵輪(MOL Cruises)於 2023 年 10 月宣布推出新郵輪品牌「Mitsui Ocean Cruises」，並以 Mitsui Ocean Cruises、MOL Cruises 雙品牌經營市場。為擴大其郵輪市場版圖，於同年購買璽寶郵輪旗下 3.2 萬總噸級的璽寶郵輪奧德賽號進行改裝，並更名為「三井海洋富士號」(MITSUI OCEAN FUJI)，成為該集團繼日本丸號後之第 2 艘郵輪。2025 年 3 月 5 日，三井海洋郵輪宣布收購璽寶郵輪旗下之 Seabourn Sojourn，並預計於 2026 年底完成改裝下水營運。
4. 船隊概況

表 3：三井海洋郵輪旗下船隊表

船名	總噸數	長度(公尺) 吃水(公尺) 載客數(人)	備註
海洋富士號	32,477	長度：198.15 吃水：-6.8 載客數：458	由原璽寶郵輪 Seabourn Odyssey 改裝
即將投入服務船舶			
未命名	32,477	長度：198.12 吃水：-6.4 載客數：458	由原璽寶郵輪 Seabourn Sojourn 改裝

(二)拜訪緣由及目的

1. 三井海洋郵輪為商船三井(Mitsui O.S.K. Lines) 多角化發展的全新品牌，鎖定日本及歐美高端客層市場，旗下首艘郵輪-海洋富士號 (MS Mitsui Ocean Fuji) 已於 2024 年底開始營運，未來尚有 3 艘在建新船將陸續投入營運，為值得開發之新興客戶。
2. 本次拜訪期待爭取開闢臺灣環島、一程多靠航線，並研討開放部分旅客自臺灣登船增加臺灣 Fly Cruise 市場之可行性。

(三)拜訪記錄重點摘要

1. Mitsui Ocean Cruises 首艘郵輪海洋富士號 2024 年下水，原預計 2025 年 7 月首航基隆港、高雄港，惟因該航次銷售準備期間不足而被迫取消。
2. 今年 9 月底至 10 月及明年上半年陸續安排掛靠基隆、臺中、安平、高雄、花蓮、蘇澳、澎湖各港，並有部分航次於基隆港採雙母港模式操作。今(2025)年海洋富士號預計掛靠基隆港 5 航次、花蓮港 2 航次以及高雄港、澎湖港、蘇澳港各 1 航次，明(2026)年預報於 1 月多次靠泊，預計掛靠基隆港 2 航次以及花蓮港、高雄港、蘇澳港、臺中港、安平港各 1 航次。
3. Mitsui Ocean Cruises 表示海洋富士號目標客群為高端旅客，故岸上觀光行程以小群體(10~15 人)旅遊為主，期待每個港口都有 4~5 個行程可供旅客選擇。

4. 基隆市謝市長承諾將提出在地深度旅遊旅程建議並於特定日期舉辦活動(如老鷹嘉年華)邀請旅客參加。
5. 我方則針對三井郵輪此類小型奢華郵輪安排動線較短之通關動線，以因應船方旅客年齡偏高之特性，並提供臺中、安平、高雄、花蓮、蘇澳、澎湖等其他港口之相關硬體建設及周邊景點書面介紹，爭取三井海洋郵輪進行臺灣深度旅遊。

(四)拜訪照片



圖 7：基隆港務分公司高傳凱總經理及基隆市政府謝國樑市長各率同仁拜會三井海洋郵輪(Mitsui Ocean Cruises)



圖 8：基隆市政府謝國樑市長(中)及基隆港務分公司高傳凱總經理(右 3)、基隆市文化局江亭玫局長(左 2)與市川紗惠部長(右 2)、中嶋一馬執行役員(左 3)於會談後合影留念

四、參訪東京港及東京國際郵輪碼頭

(一)東京港基本資料

東京港共有 2 個郵輪碼頭及 3 個渡輪碼頭，郵輪包含晴海客輪碼頭(現已停止營運，並作為東京國際郵輪碼頭第 2 號泊位竣工前的郵輪替代停泊設施)，以及於 2020 年 9 月啟用之東京國際郵輪碼頭；渡輪碼頭包含東京港客輪碼頭、竹芝客輪碼頭、有明客輪碼頭，東京港區郵輪碼頭位置如下如圖 9：



圖 9.東京港港區圖

(圖片來源:Tokyo Metropolitan Government 官網)

https://www.kouwan.metro.tokyo.lg.jp/yakuwari/post_5

(二)東京國際郵輪碼頭介紹



圖 10：東京國際郵輪碼頭外觀照(圖片來源：東京港碼頭株式會社官網

<https://www.tptc.co.jp/terminal/guide/cruise>)

1. 管理者：東京國際郵輪碼頭之主管單位為東京都港灣局，並委外由東京港埠頭株式會社綜理現場管理事務。
2. 碼頭長：430 公尺
3. 水深：-11.5 米
4. 旅客橋數量：2 個
5. 旅客中心總面積：19,000 平方公尺

(三)拜訪緣由及目的

1. 東京國際郵輪碼頭於 2020 年完工啟用，選址於台場彩虹橋外側，解決過去晴海郵輪碼頭受限於彩虹橋淨高而無法服務大型郵輪

之限制，原本靠泊於橫濱港之大型郵輪(如地中海郵輪、挪威郵輪)，有陸續改靠東京港之趨勢，該碼頭未來亦將服務日本迪士尼郵輪。

2. 透過實地參訪了解東京郵輪碼頭對於船席安排、旅客通關、交通疏導之實務，吸取日本經驗優化本公司郵輪碼頭運作。尤以東京郵輪碼頭可能與基隆港同樣面臨周遭停車空間不足之問題，其因應之道為本次考察重點項目之一。

(四)考察重點摘錄

1. 東京國際郵輪碼頭由東京都港灣局負責建設及招攬郵輪，每年依據預估靠泊航次數多寡提撥預算委託東京港埠株式會社進行現場管理。
2. 場站內基本上以寬敞、少柱、所有櫃台、檢查儀器、座椅均可彈性搬動為原則，造就場站可以隨不同船型、作業模式彈性配置動線，郵輪淡季時亦可作為他用。
3. 有別於多數郵輪碼頭，東京港將行李提領區設置於旅客中心二樓，旅客行李自船上裝籠卸下以後，透過 2 條輸送帶送至 2 樓，由工作人員逐件分區擺放等候旅客提領。2 樓設置長度較長、可活動式之滾輪，配合行李擺放區段調整(如圖 11 及 12)，減少工作人員搬運距離、時間。優點為空出一樓空間供車輛周轉或旅客集結使用，缺點則為增加行李作業時間，此外輸送帶之維護保養成本亦高，且須承擔作業期間故障造成作業停擺之風險。

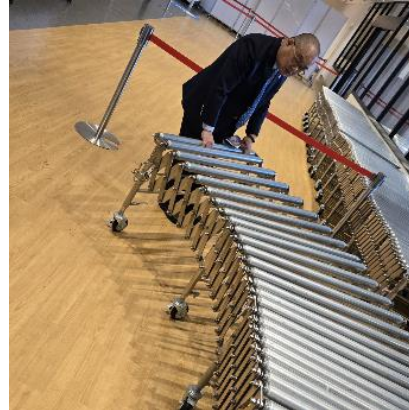


圖 11 及 12：行李輸送帶

4. 東京港於場站 1 樓大門收受登船旅客託運行李後，隨即經過 X 光機檢查並透過長途輸送帶往海測運送裝船(自陸側 1 樓出發，途繞經 2 樓再下海側 1 樓)，屬業界罕見設計，此設計可能囿於先天區位配置所需，然必承擔維護成本及臨時故障導致作業中斷之風險。
5. 旅客橋 2 部，由川崎重工製造，每部造價約 6 億日圓，臺灣港口未來採購可以列為參考資訊。(款式如圖 13)

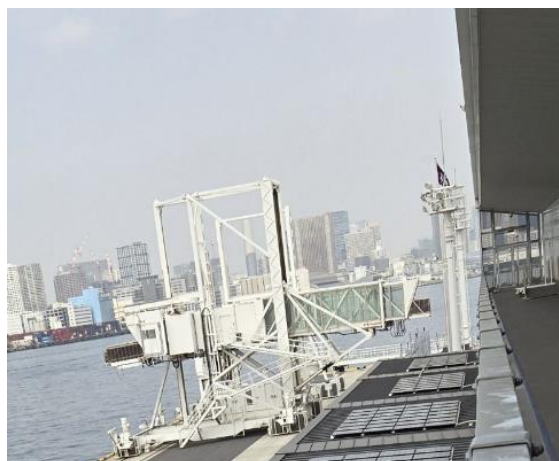


圖 13：東京國際郵輪碼頭旅客橋

6. 旅客橋操作非由東京港埠株式會社操作，而是由船方自行委託其他業者操作旅客橋。
7. 旅客中心銜接旅客橋走廊採開放式設計(包括臺灣在內多數亞洲郵輪母港已採室內空調設計，可能與當地氣候相對少炎熱、少雨有關)，走廊外側欄杆均可放倒，以配合不同艙口位置銜接旅客橋。放倒式可節省人力搬運成本及時間，惟放倒後卻於地面形成高差，為利坡度符合無障礙需求，需另外於走廊設置臨時斜坡(如圖 14 所示)，衍生其他成本並壓縮旅客走行空間。

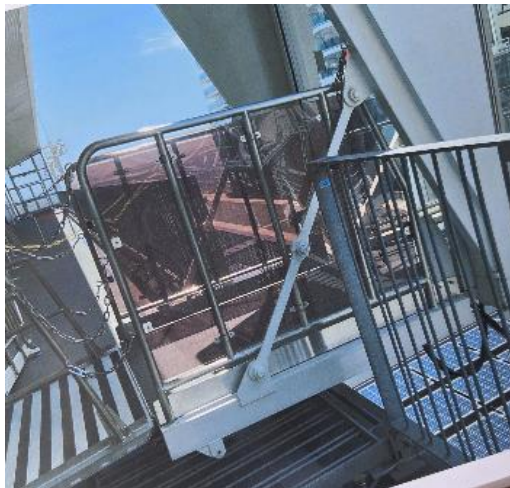


圖 14：開放式旅客橋走廊臨時斜坡

8. 東京港若遇有郵輪因故須提早進港，目前為止 CIQS 單位均可配合調整出勤執檢，尚未有影響旅客下船時間之案例。
9. 針對在港過夜郵輪，東京港可提供旅客 24 小時自由上下船的服務。惟東京港上船安檢由船方自行委外檢查，下船由海關檢查，深夜後採 CCTV 監視方式進行，海關不派員在場。

10. 因東京國際郵輪碼頭和基隆港一樣鄰近市區，腹地較小恐面臨停車位不足之問題。若是該航次旅客人數較多或是入港郵輪噸位較大，東京港埠株式會社會提前因應開放青海南臨時停車場因應大量停車需求，同時控管非載客車、計程車等非郵輪作業相關車輛進入場站，避免早到旅客及車輛集結到達而影響周邊交通。

11. 出入境動線圖如下圖 15 及圖 16：

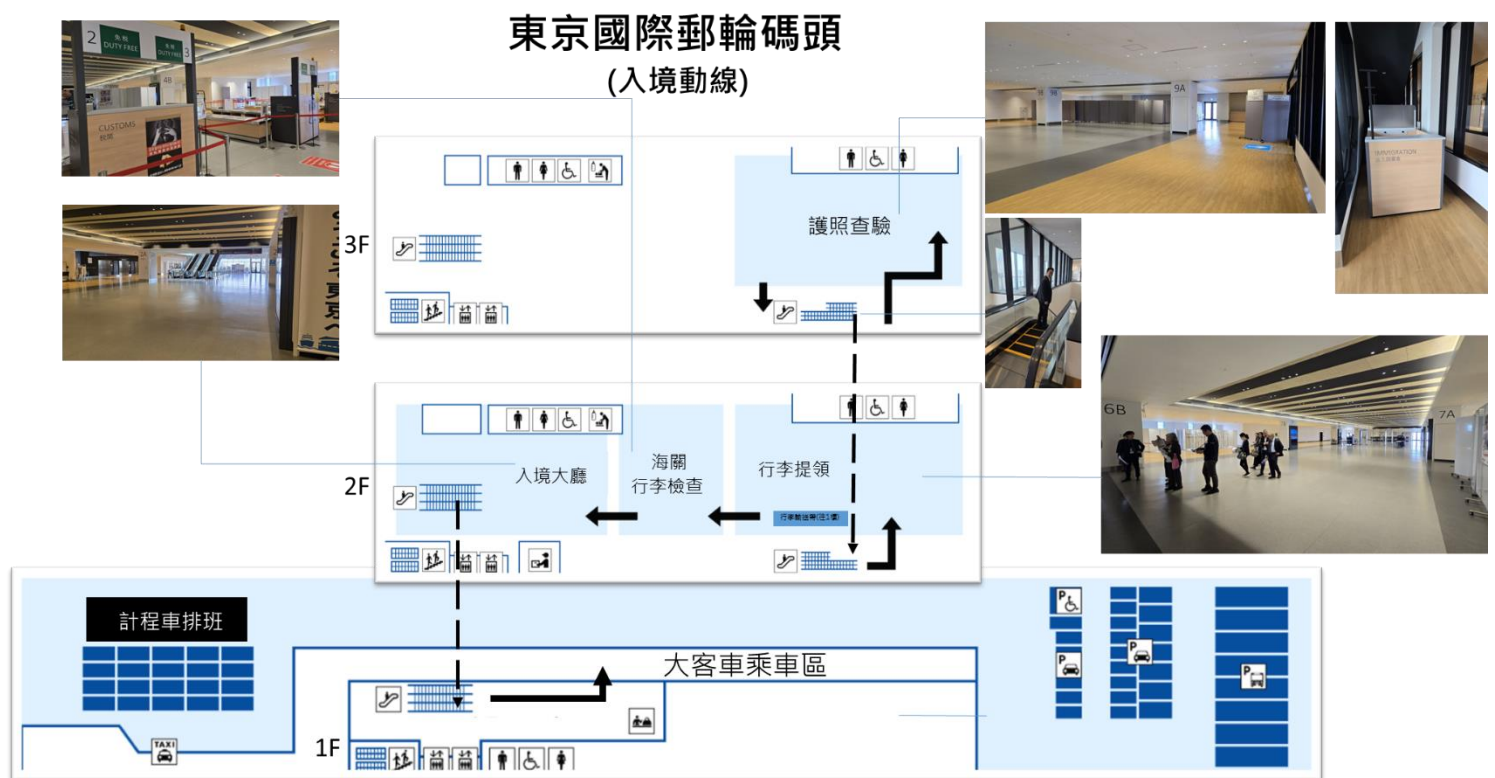


圖 15：旅客入境動線圖

東京國際郵輪碼頭 (出境動線)

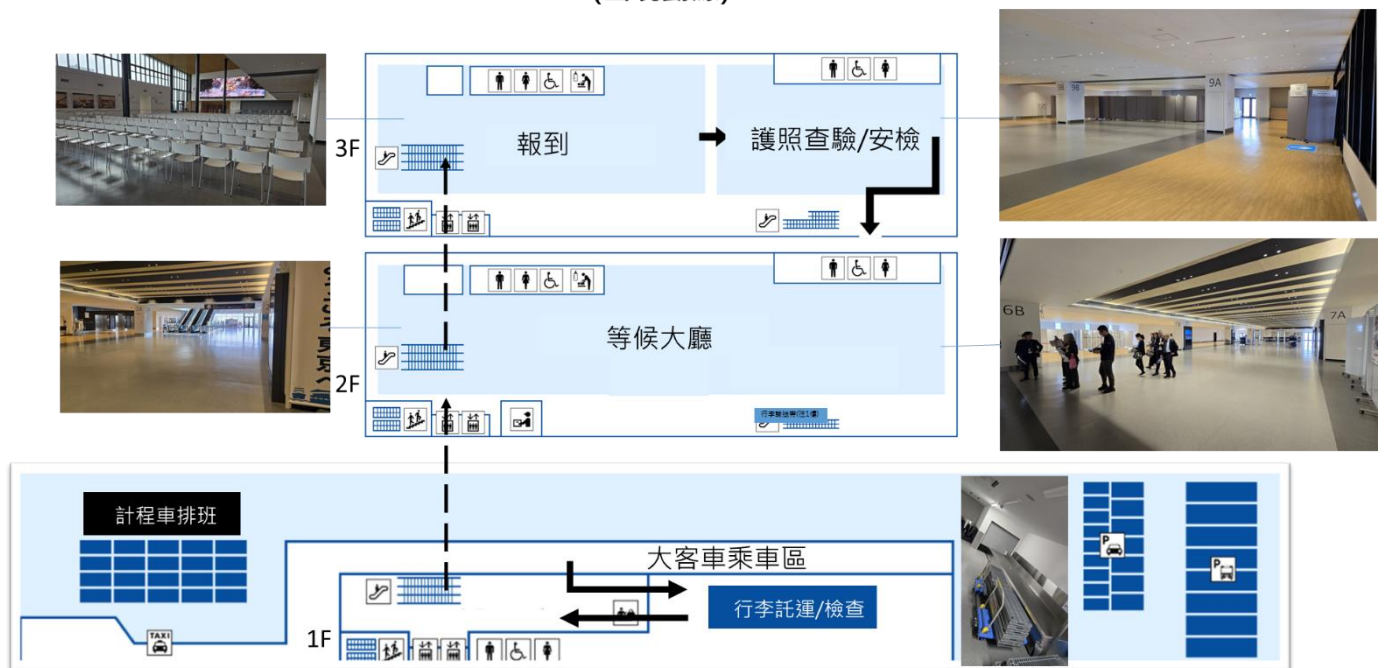


圖 16：旅客出境動線圖

(五)拜訪照片



圖 17. 拜訪東京國際郵輪碼頭與東京港灣局港灣營業部振興課上井夏實(左 1)及
東京港埠頭株式會社鵜飼賢一郎(左 2)及與會同仁合照



圖 18. 拜訪東京港灣局研議船席安排、旅客通關等作業細節

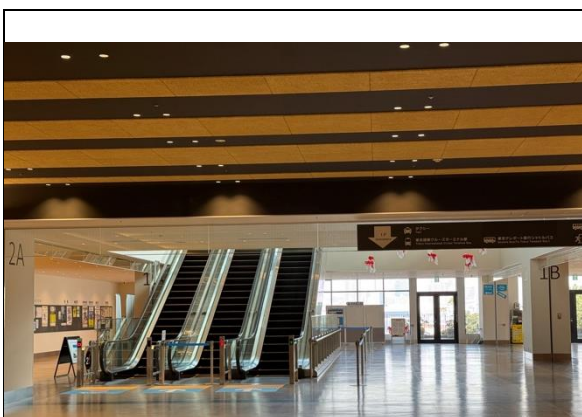


圖 19：旅客候船大廳

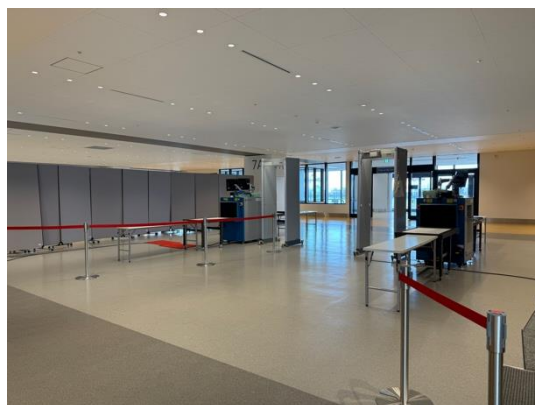


圖 20：出入境查驗 X 光機

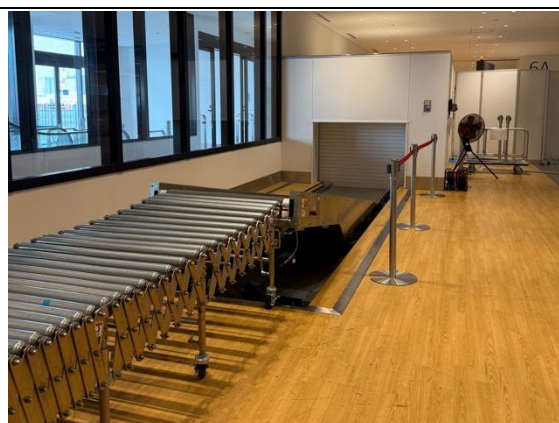


圖 21：行李輸送帶



圖 22：海關查驗 X 光機及櫃檯

五、參訪博多港及郵輪現場作業

(一)博多港基本資料

博多港日本重要的戰略港口，亦是最主要的郵輪港口之一，博多港共有兩座旅客中心，中央埠頭郵輪中心主要服務國際郵輪，博多國際旅客中心主要服務博多到釜山之定期航線，博多港區圖如下圖 23：

下圖 23：



圖 23. 博多港港區圖

(二)中央埠頭郵輪中心介紹



圖 24：中央埠頭郵輪中心外觀照（圖片來源：博多港官網

<https://hakataport.com/center/>）

1. 管理者：中央埠頭郵輪中心由福岡市港灣空港局主管，並委由博多港開發株式會社綜理現場事務。
2. 碼頭長：5 號碼頭：270 公尺，6 號碼頭：330 公尺
3. 水深：5 號碼頭：10 公尺，6 號碼頭：10.5 公尺
4. 旅客中心總面積：5,988 平方公尺
5. 中央埠頭郵輪中心有 2 座碼頭可供郵輪靠泊，中央碼頭 5 號碼頭總長度為 270 公尺，水深 10 公尺；中央碼頭 6 號碼頭總長度為 330 公尺，水深 10.5 公尺，可以同時容納兩艘郵輪(曾同時停靠 11.4 萬總噸之歌詩達莎倫娜號及 5.6 萬噸的歌詩達新浪漫號)旁靠，並主要接待掛靠郵輪作業。

(三)拜訪緣由及目的

1. 基隆港與博多港在疫情前就有密切的往來，身為九州的區的首府，博多港一直是日本最主要的郵輪港口之一，也是基隆港發展郵輪的重要夥伴。
2. 透過雙方經驗交流，在港口行銷、管理、營運上能夠互相學習，共同讓亞洲的郵輪市場更加繁榮。

(四)考察重點摘錄

1. 本公司向福岡市港灣空港局提出本次出訪行程拜訪日本迪士尼郵輪時，該公司提出考量亞洲旅客假期較有限，釜山、濟州因鄰近九州主要郵輪港-福岡博多港，故初步考量規劃以博多港作為中繼母港。福岡市港灣空港局表示中央埠頭郵輪中心現況恐難以支應大型郵輪母港作業，但會積極向日本迪士尼郵輪爭取航線佈局博多港以及研商碼頭建設優化等各項細節。
2. 本分公司表示今（2025）年一月時歌詩達郵輪安排一個航次，從福岡載客出發後直達基隆港再返回，並帶來大量外籍旅客，表示基隆、博多兩港在郵輪業務面是不可或缺的戰友，期望未來得持續交流，並共同開拓新航線及商機。
3. 博多港目前主要接待掛靠郵輪，現場備有 20 座移民署查驗櫃檯及 8 臺海關自行購置的 X 光機，提供下船入境時查驗，出境查驗

主要由船方以船上設備自行執行。另博多港備有 2 臺 X 光機於行李託運倉間作為備援使用（多於母港作業時使用）。

4. 福岡市港灣空港局表示中央埠頭郵輪中心目前接待的郵輪載客數多為 2,000 人左右，但實際上通關效率可於每小時完成 3,000 人之查驗，惟因應郵輪大型化，載客數逐漸增加的趨勢下，以現有的查驗設備及港口設施可能無法支應 4,000 人（含）以上的作業需求，未來可能親赴周邊郵輪港口進行實地考察，並盡可能在 2028 年之前完成設施擴建。
5. 博多港設置移動式可伸縮通廊，可依郵輪停靠位置以及需求彈性調度，除可作為雨天遮蔽設施，亦可用來區隔岸間行駛之作業車動線及旅客步行動線。

6. 中央埠頭郵輪中心平面圖及設施：

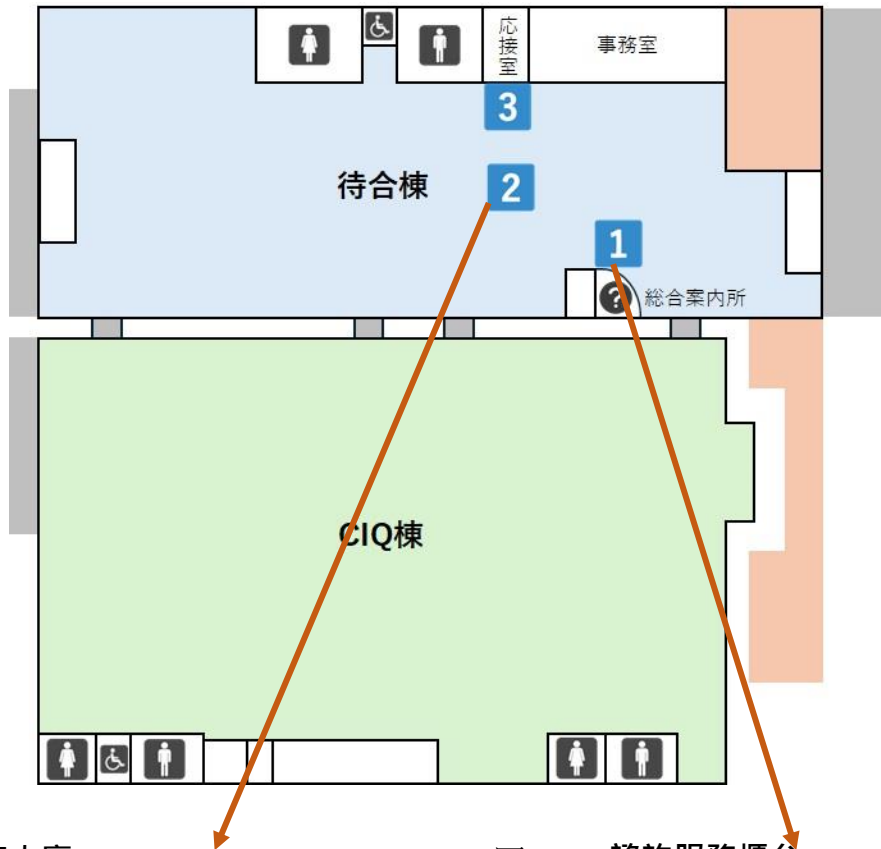


圖 25：旅客大廳

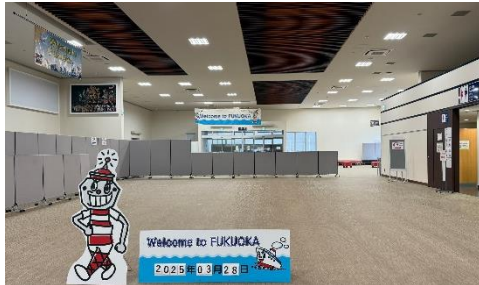


圖 26：諮詢服務櫃台



圖 25~26：郵輪中心平面圖及設施(圖片來源：博多港官網<https://hakataport.com/center/>)

7. 入境動線圖如下圖 27 及圖 28：

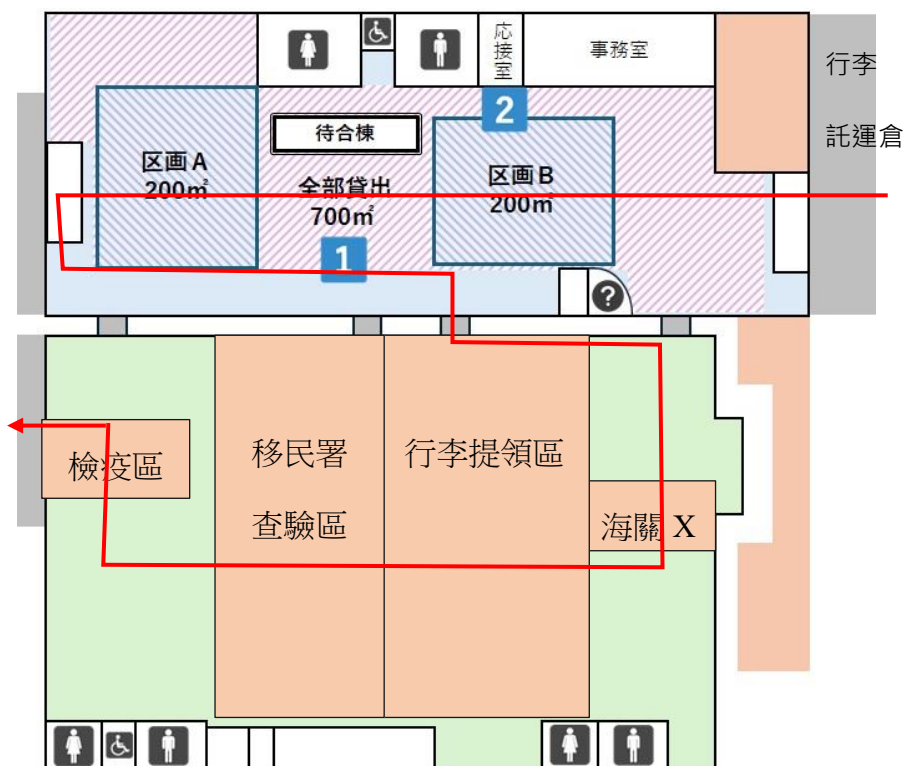


圖 27：旅客出境動線

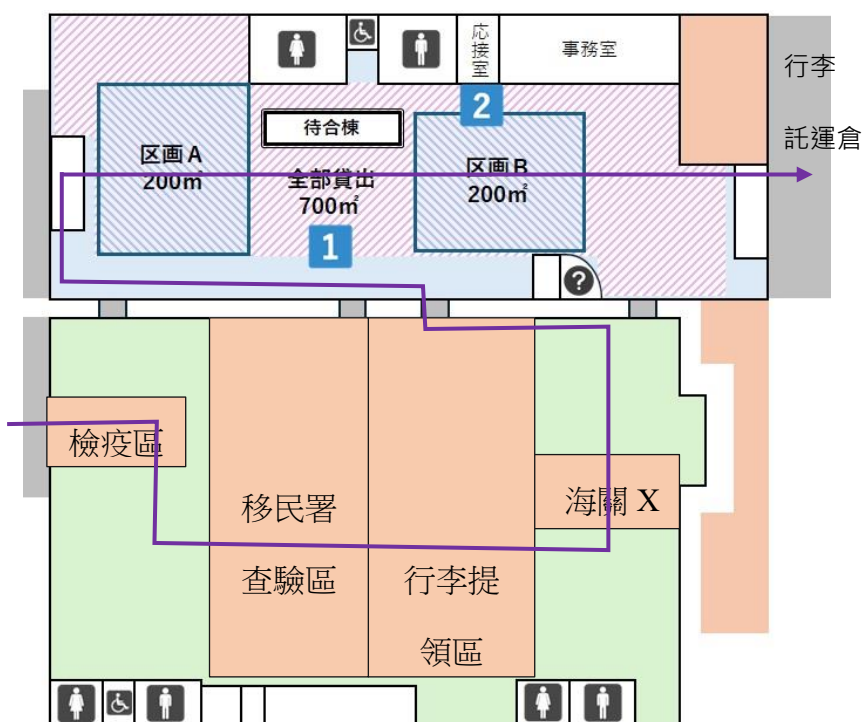


圖 28：旅客入境動線

(五) 考察照片



圖 29：拜訪福岡市港灣空港局交流郵輪業務近況



圖 30：基隆分公司高傳凱總經理（左）與 Takehiro Kiichiro 局長（右）互贈禮品



圖 31：拜訪福岡市港灣空港局與 Takehiro Kiichiro 局長（左 3）及同仁大合照



圖 32：考察中央埠頭郵輪中心設施及作業細節



圖 33：考察中央埠頭碼頭及郵輪掛靠作業



圖 34：戶外雨遮



圖 35：移動式可伸縮通廊

六、東京港、博多港郵輪碼頭之比較

本次考察東京港國際郵輪碼頭及博多港中央埠頭郵輪中心後，製作比較表，如下表 4，並分析說明如下：

表 4：東京港國際郵輪碼頭及博多港中央埠頭郵輪中心比較表

	東京國際郵輪碼頭	中央埠頭郵輪中心
碼頭長度	430m	第 5 岸壁 270m/第 6 岸壁 330m
水深	-11.5m	第 5 岸壁-10m/第 6 岸壁-10.5m
旅客中心面積	19,000m ²	2,800 m ²
2025 年預估郵輪 旅客人次	資訊未公開	94.6 萬人次
主要郵輪作業模式	母港	掛靠港
船席指泊原則	最早可提前 3 年預約，先到先得。	一、 先報先得，惟不同類型郵輪可提前預報時間不同： 3 年前可預報之郵輪： - 環遊世界郵輪 - 以博多為母港之郵輪 - 日本港口為母港之郵輪 1.5 年前可預報之輪： 除上述以外，承諾提供高品質岸上觀光的船舶。

		3. 9 個月前可預報之郵輪：上述一、二以外之郵輪。 二、船期有衝突時，上述一、三類以先報先得為原則，第二類則以過去取消次數較少的郵輪業者先得。
跨夜郵輪得否 24 小時上下船	可以。(海關夜間不派員，只用監視器監管)	疫情前為 24 小時開放自由出入。 目前因人手不足，開放時間為 06:30 至翌日 02:00。
是否有建置郵輪岸電規劃	已在設計階段，正進行準備工作。	目前無。
郵輪靠泊費用	以 17 萬總噸郵輪停靠 12 小時為例： ● 入港費：無 ● 岸壁使用費：1,780,000 日圓 ● 郵輪中心使用費：無 總計：1,780,000 日圓 (以匯率 0.2002 換算，相當新臺幣 356,356 元)	Spectrum of the Seas (169,379 G/T、載客 4,000 人) 為例： ● 入港費：440,385 日圓 (2.6 日圓／噸 × 169,379 噸) ● 岸壁使用費：1,239,854 日圓 (9.15 日圓／噸 × 169,379 噸 × 0.8) ● 郵輪中心使用費：2,000,000 (500 日圓 × 4,000 人) 總計：3,680,239 日圓 (以匯率 0.2002 換算，相當新臺幣 736,783 元)

靠泊優惠方案	一、東京港在財政年度（4月1日至次年3月31日）提供國際郵輪以下優惠： 1. 入港費全免、加水費減免 50%。 2. 首航郵輪另可享有旅客中心使用費、旅客橋使用費全免。 二、第二航次起之國際郵輪可享以下優惠： 1. 停靠 24 小時以內：岸壁使用費及旅客橋使用費全免。 2. 停靠 24 小時以上：岸壁使用費及旅客橋使用費減免 50%。	一、每次靠港可享岸壁使用費 20%減免。 二、若為博多港出發與返回(母港)的郵輪，另可再享 30% 折扣。
母港旅客提早到港之處理方式	會在力所能及的範圍內安排警備與接駁巴士等應對措施。	通常請旅客在報到時間前於設施外或鄰近其他設施等待。
與其他日本港口相較之優勢	一、鄰近機場與主要車站的優越地理位置。 二、為日本首都，且擁有豐富觀光資源與多元的都市機能。	鄰近臺灣、韓國、中國等地，相較於東京、橫濱出發，可提供更短期的國際郵輪行程，具有區位優勢。

七、拜訪 Japanet 旅行社

(一)基本資料

1. 成立時間：1986 年（自高田相機集團分立後，成為高田股份有限公司獨立經營）。
2. 總部：日本佐世保。
3. 業務概況：Japanet 原以郵購業務起家，後於 2017 年取得一類旅行業者執照，並跨足郵輪旅遊業，開啟郵輪旅遊銷售業務。

(二)拜訪緣由及目的

1. 總部位於福岡之 Japanet 由電視購物起家，後成立旅行社部門從事包租郵輪銷售艙位業務，近年來每年均有包船前來臺灣觀光之行程，對臺灣郵輪產業有一定貢獻。
2. 本次拜訪除感謝該公司對臺灣郵輪產業之貢獻，未來期望能延伸航線至臺灣其他港口。此外，針對開發臺灣岸上觀光景點，亦可與基隆市政府進行更緊密、客製化之合作。

(三)拜會記錄重點摘要

1. Japanet 首先非常感謝本分公司及基隆市政府於去(2024)年 10 月 18 日至 19 日的地中海榮耀號包船跨夜航次提供許多現場動線安排、旅客接待服務等協助，該次作業運作十分順暢，並獲得許多來自旅客的熱烈回響。

2. 茨木智設代表取締役社長表示日本較年長的旅客鮮有機會出國，對於仍在逐步習慣搭乘郵輪出國的旅遊模式，他認為臺灣的人文地景以及好客的民族性對於日本旅客來說具強大的吸引力，再加上臺日地理位置相近，未來願意極力推動掛靠臺灣港口的旅遊產品。
3. 社長亦表示 Japanet 擅長以影音及電視廣告重複放送旅遊產品之模式加深旅客對於旅遊產品內目的地的印象，並提出熱門之觀光景點皆具備廣為人知的城市意象，例如看到東京鐵塔會想到日本，期望臺灣也可持續打造令人印象深刻的地標或是意象，能透過電視廣告播送引起旅客對於「臺灣」的興趣。
4. 今(2025)年 5 月 23 日仍有一次的包船航程，Japanet 提出能進一步研議接送客遊覽車及岸上觀光循環接駁車之動線細節。本公司表示將盡力配合已完善旅客作業，並提出可於作業前邀集相關單位及新亞旅行社至現場實地現勘。

(四)拜訪照片



圖 36：拜訪 Japanet 旅行社茨木智設代表取締役社長

（圖右左起基隆分公司棧埠事業處魏碩良副處長、新亞旅行社張雅琇副總經理、基隆分公司高傳凱總經理，圖左中茨木智設代表取締役社長



圖 37：拜訪 Japanet 旅行社大合照

（後排左起基隆市文化觀光局文化觀光城市發展科林芷仔科長、文化觀光行銷科蔡慧婷科長、茨木智設代表取締役社長、基隆分公司高傳凱總經理、基隆市工商發展投資策進會林有志總幹事、基隆分公司棧埠事業處魏碩良副處長，前排中新亞旅行社張雅琇副總經理

伍、心得與建議

一、日本迪士尼郵輪雖定位以日本國內航線為主，惟因外籍船員簽證效期限制，每 60 天需靠泊至少一處國外港口，考量亞洲旅客假期較有限，釜山、濟州因鄰近九州主要郵輪港-福岡博多港，初期而言，迪士尼郵輪可能以福岡博多港為母港開往韓國為最適選項。惟基隆港仍有優勢爭取迪士尼郵輪靠泊，分述如下：

(一)東京、基隆龐大客源市場：若以福岡為母港，對東京首都圈旅客而言交通成本增加，客源勢必減少。若以東京為母港，則韓國港口相較於基隆港並無明顯地理優勢，且基隆港挾龐大客源市場，若選擇掛靠基隆港，可以船去機回、機去船回方式補東京不足之客源，現階段韓國客源市場尚小於臺灣。

(二)航線多樣化：相較於韓國，東京首都圈旅客搭乘飛機前往沖繩、臺灣機票較貴，易達性較低。即便日本迪士尼初期仍以韓國港口為主要掛靠港，長期而言考量航線多樣性及景點吸引力，沖繩、基隆航線仍為其必然規劃航線之重要選項。

(三)未來建議持續與日本迪士尼保持聯繫，持續爭取造訪基隆港。

二、飛鳥郵輪、三井郵輪在新船下水後運力增加，更有機會造訪臺灣。未來可爭取日本、基隆雙母港方式營運，也順應疫情後高端奢華型郵輪市場成長之趨勢，為臺灣旅客增加更多元郵輪產品選擇。此外，高端奢華型郵輪往往可吸引國外旅客專程搭機前來臺灣換乘郵輪，對臺灣觀光產值也必有所挹注。

- 三、 三井海洋郵輪 2025 年 9 月起將有連續多航次以沖繩那霸為母港造訪臺灣各港，其中基隆港有機會以多母港模式操作，基隆出發旅客造訪沖繩後返回基隆、那霸出發旅客造訪臺灣以後返回那霸，充分運用臺、日旅客語言/餐飲/生活習慣可相容、地理位置鄰近之優勢。未來本公司對郵輪業者之費率優惠方案可特別著重此類郵輪，扶植其壯大發展。
- 四、 郵輪業者多希望旅客在每一個掛靠港停泊期間，旅客可以享受到有別於一般搭機旅遊的特殊體驗，港口與中央/地方政府觀光主管機關橫向溝通合作特別重要。本次出訪本公司與交通部觀光署、基隆市政府文化觀光局合作，面對面聽取郵輪業者特殊需求(三井郵輪希望安排多條地方秘境路線、Japanet 旅行社希望施放煙火、安排港口市集)，並能即時、精準回應，開創臺灣「郵輪招商國家隊」之先驅，未來期能繼續擴大合作介面，整合全國之力促進郵輪經濟。
- 五、 Japanet 由旅行社包船造訪臺灣港口之商業模式，近年來日本、韓國(主要為樂天旅遊)逐漸流行。有別於一般由郵輪業者自行規劃、攬客，包船旅行社除承擔最終攬客責任外，並具有航線決定權。未來行銷招商範疇、行銷獎勵除郵輪業者外，亦可考慮納入主要海外包船旅行社。
- 六、 東京港、福岡博多港皆為公用碼頭，招商、碼頭硬體設施由港方負責(含 X 光機設備)，與 CIQS 溝通聯繫、動線佈設、旅客橋操作(福岡無旅客橋)、登船安檢 X 光機操作等作業則由郵輪公司負責，與歐美郵輪碼頭分工較接近，未來可做為臺灣政策規劃之參考。

七、 總結

本次出訪由本公司、基隆市政府共組參訪團親訪飛鳥郵輪、日本迪士尼郵輪、三井海洋郵輪等公司，除提供臺灣港群郵輪碼頭資訊及旅客中心設施，亦加強行銷各港周邊觀光資源，期能以完善之旅客硬體設施，搭配吸引人之觀光遊程，吸引郵輪品牌評估增加布局臺灣航線，並一同學習觀摩東京港、博多港之操作模式、船舶作業、港口建設、接待能量等，作為持續推動、精進郵輪產業之參考。