

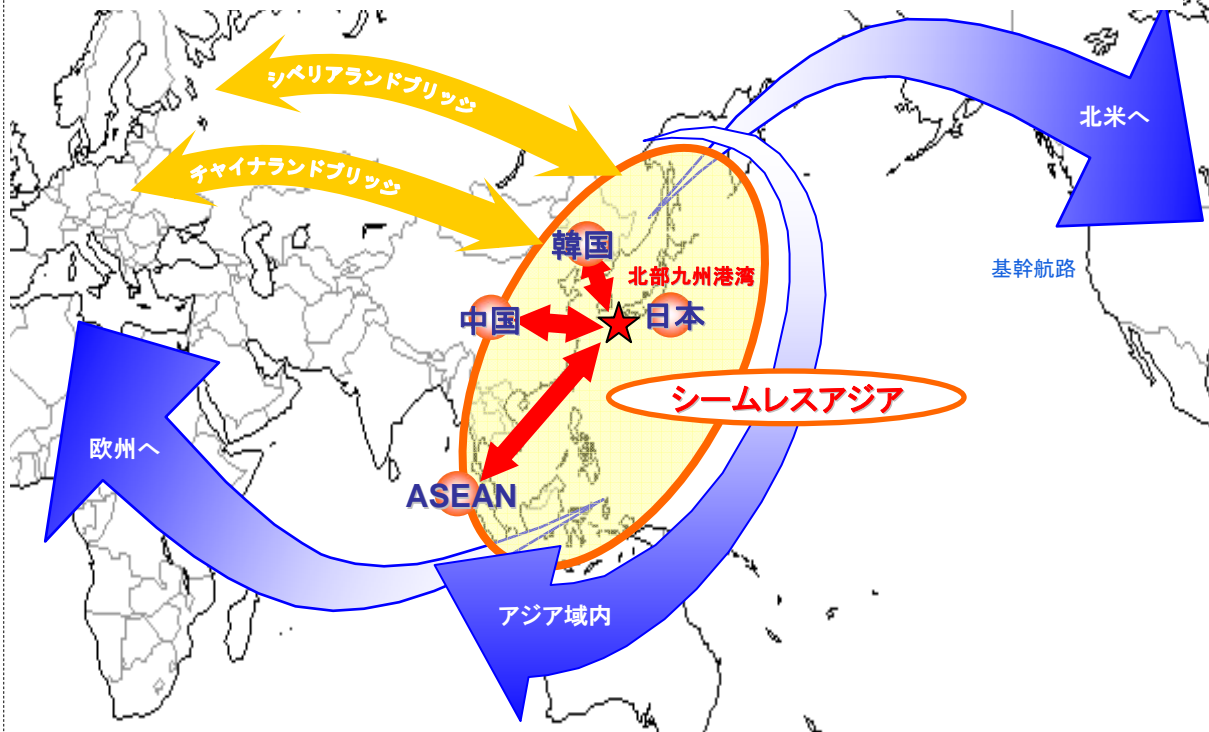
国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書
(概要版)

平成22年3月
北部九州港湾
福岡市・北九州市

シームレスアジアの実現 ~東アジア共同体構想の推進~

アジアを核とした物流大動脈の形成

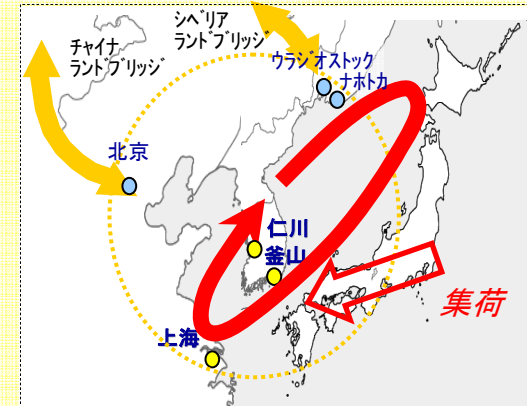
FTA、EPAの拡大によるアジア域内連携の進展



提案

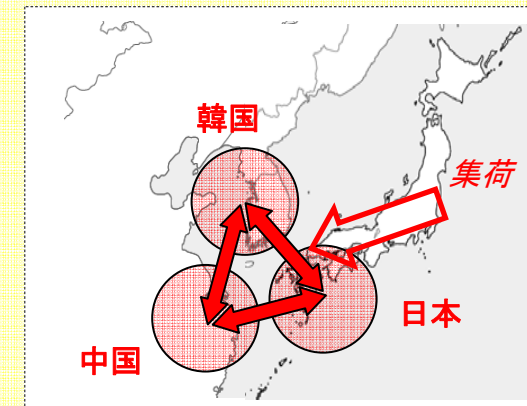
我が国の日本海側ゲートウェイづくり

- ・日本海の港への集荷によりトランクリーンの寄港拡大
- ・アジア域内物流の一層の拡大(基幹航路化)



日中韓のシームレス物流の実現

- ・国内輸送と大差ないスピーディーな物流
- ・航空輸送に匹敵するリードタイムとローコストの実現

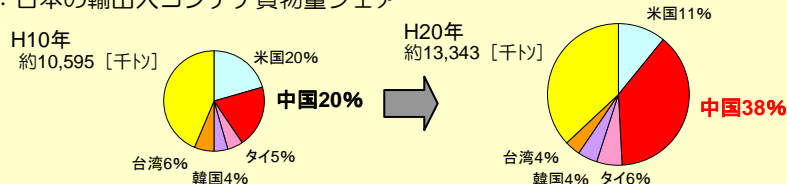


欧米 ⇄ アジア

：全世界の6割を超えるアジア港湾のコンテナ取扱量 ※H19年データ
 ：中国は、ここ10年平均約10%のGDP成長率を誇る

アジアとの競争 ⇄ 連携

：全世界の15%がアジア域内物流，双方向物流の拡大 ※H19年データ
 ：FTA・EPAの拡大
 ：日本の輸出入コンテナ貨物量シェア



出典:国土交通省 全国輸出入コンテナ貨物流動調査より作成

東アジアに面する日本海ゲートウェイ —北部九州港湾—

1,000km圏内に成長著しい中国の各都市・韓国が位置し、戦略的なポジションにある

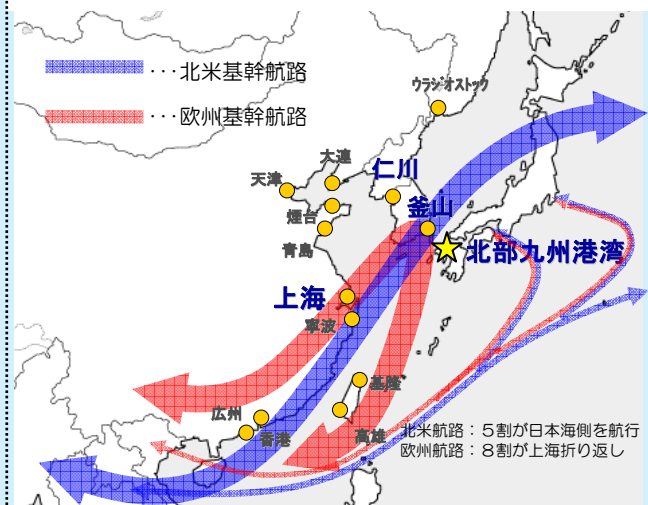
トランクリンに近い地理的優位性

- ・神戸より西では唯一、欧州・北米などの長距離基幹航路が就航
- ・日本海側で我が国最大のコンテナ取扱貨物量
(三大湾に次ぐ規模：博多港全国6位、北九州港全国7位)

東アジア圏とのシームレスな物流を構築

- ・東アジアとの近接性を活かした独自の輸送モード
(国際RORO, 国際フェリー)

物流の大動脈は、太平洋側から日本海側へシフト



長距離基幹航路

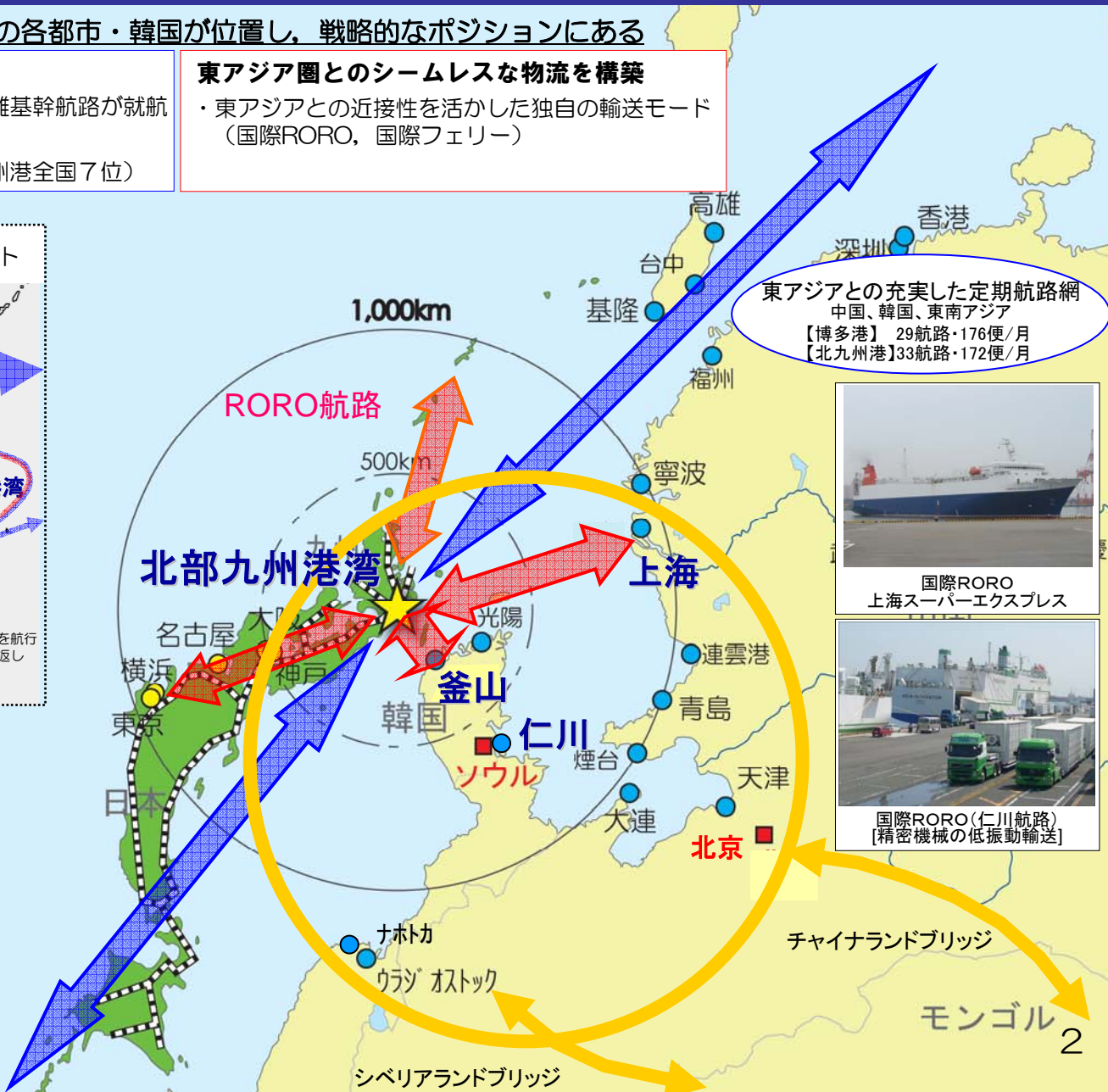
欧州・北米・中近東：【博多港】3航路・10便/月



欧州航路
:HYUNDAI/MOL/APL
1回/週 寄港



北米航路
:WESTWOOD
隔週 寄港



東アジアとの充実した定期航路網
中国、韓国、東南アジア
【博多港】 29航路・176便/月
【北九州港】33航路・172便/月



国際RORO
上海スーパーエクスプレス



国際RORO(仁川航路)
[精密機械の低振動輸送]

官民労一体となった先駆的取組み ～効率的な港湾運営～

<国内初>H15～

構造改革特区活用により港湾の公設民営を実現

— 博多港心頭(株) — 出資：市 51% 民間 49% (H5～)

・ 戦略的な料金設定等を可能にし、効率的な港湾管理・運営を実現

<国内初>H20～

CO2削減に貢献する高機能ECOコンテナターミナル

— 国・市・博多港心頭(株) —

・ 共同で荷役機械の電動化を行い、CO2排出量を削減するとともに、荷役効率を向上

BUS-BAR 方式

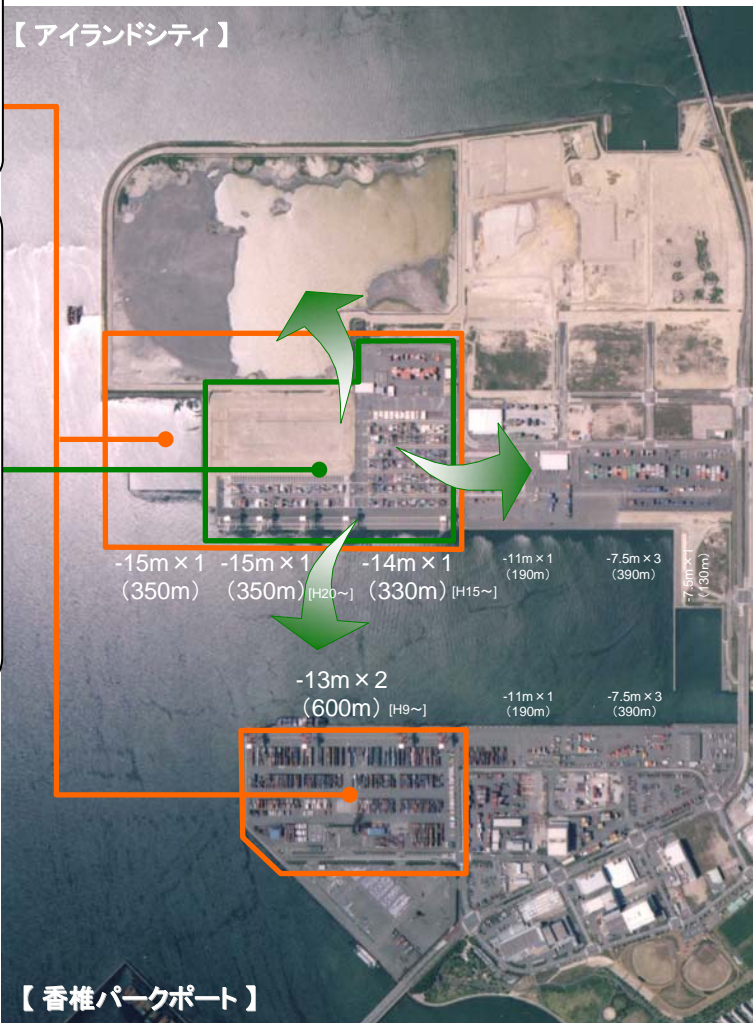


【アイランドシティ】



3隻同時着岸可能

【アイランドシティ】



【香椎パークポート】

<国内初>H12～

最先端の物流情報システム (HiTS) の構築

— 中国 深セン (H19～) ・ 広州港 (H21～) との連携 —

- ・ コンテナ貨物のステイタス情報をリアルタイムに把握
- ・ リードタイム短縮等の物流効率化に大きく貢献
- ・ 年間延べ約300万人が利用



ライトカード利用状況

・ 共同で振興セミナーの開催

— 博多港振興協会 ・ 市 —

- ・ 博多港振興協会
 - ： 会員総数 217団体
 - ： 博多港を利用する民間事業者が会員

・ 港湾運営の24時間化に向けた取組み

- ・ 「博多どんたくサービス」(小口混載サービス)を展開

アジアのダイナミズムを取り込む博多港

観光立国の実現 ー海の観光ゲートウェイづくりー

日本一の旅客数を誇る【全国第1位、空港含め第6位】クルーズ客船が、来年度68回寄港予定

釜山港と博多港をデイリーで結ぶ国際フェリー・高速旅客船が就航



中央ふ頭国際旅客ターミナル

大型旅客船
(コスタクルーズ)

小型高速旅客船
(ビートル、コピー)

国際フェリー(ニューかめりあ)

博多港の友好関係港

友好港・姉妹港：上海港（中国）、広州港（中国）、オークランド港（NZ）

貿易協力港：オークランド港（米国）、ゼーブルージュ港（ベルギー）

相互交流港：大連港（中国）、天津港（中国）

上海港との連携

国際ROROでのICタグ利用による物流効率化などの実証実験を実施

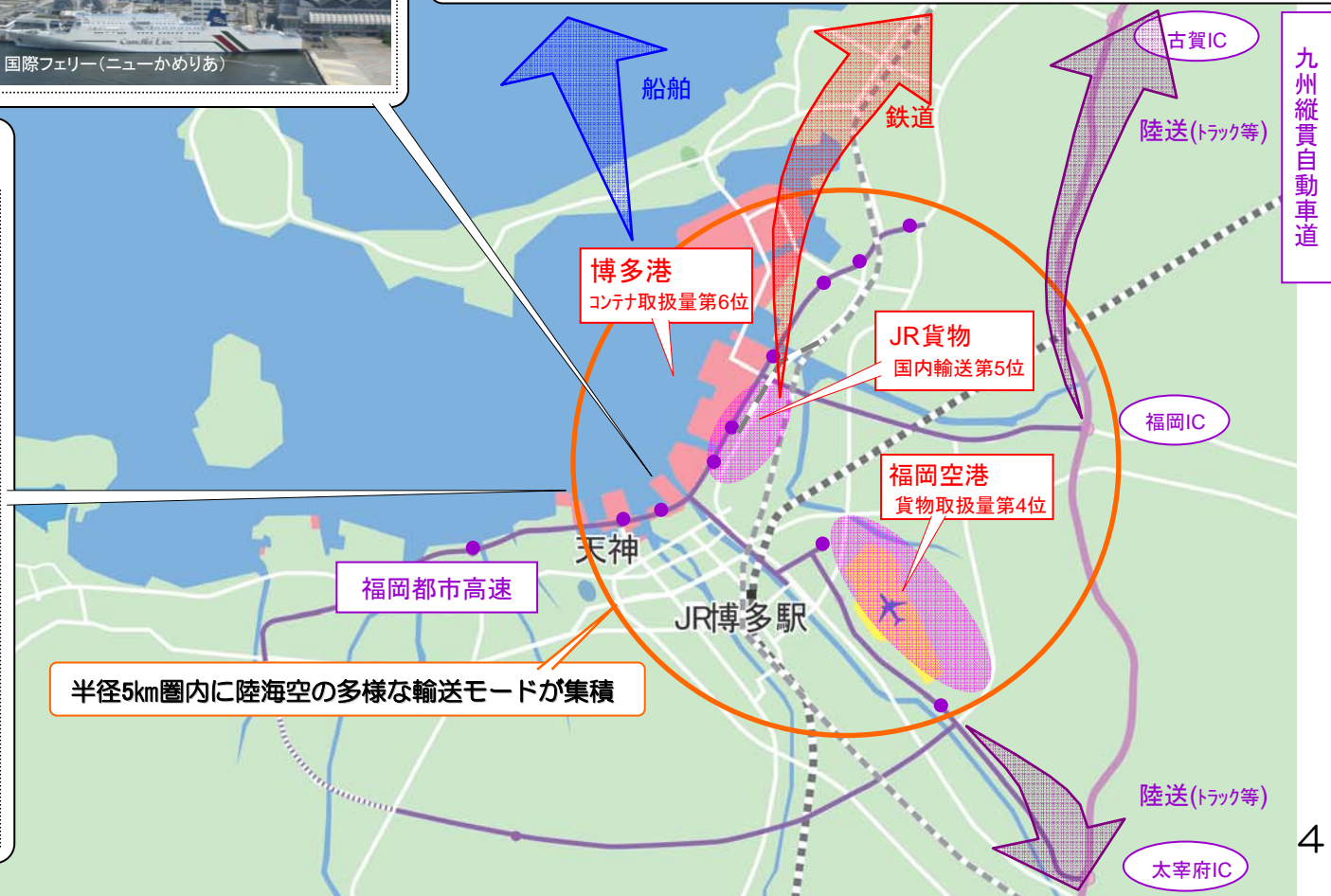


<博多港>

九州・西日本の玄関口

～新幹線1時間圏・高速道路3時間圏～

全域人口：約1,800万人



半径5km圏内に陸海空の多様な輸送モードが集積

九州縦貫自動車道

博多港が目指す将来像

九州の産業を支援し 技術立国を支える

- ・我が国が誇る、高度な技術力が集積
- ・成長戦略の核となる、高付加価値製品の輸出拡大に貢献

日本海側の拠点港湾としての役割を果たす

- ・トランクリーンの寄港拡大
- ・アジアシームレス物流の実現



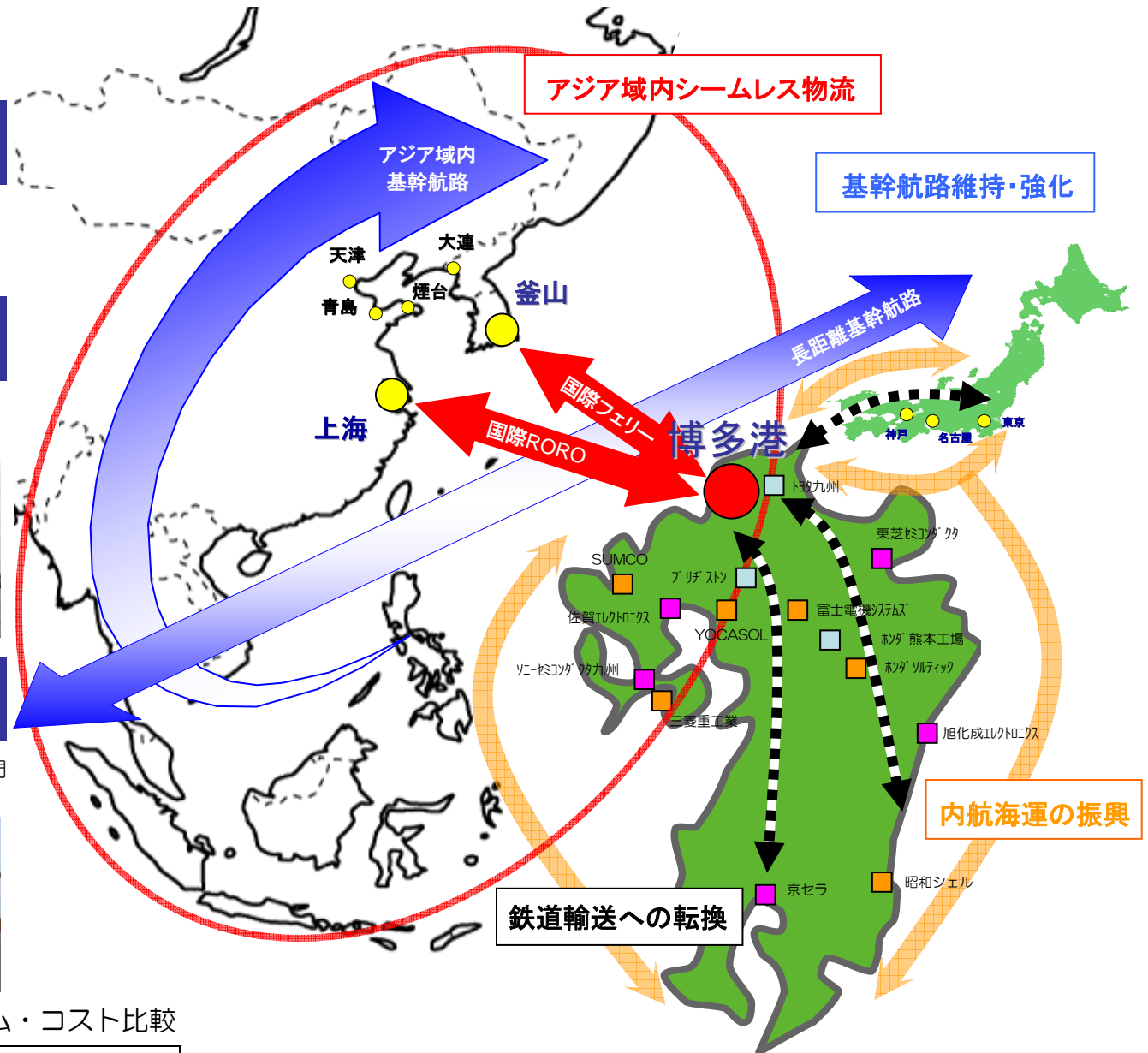
低炭素物流に貢献する

- ・我が国港湾のモーダルシフト結節点として運輸部門でのCO2削減に貢献



上海～東京間の貨物輸送リードタイム・コスト比較

	リードタイム	コスト
コンテナ船	8日	
RORO船+内航or鉄道等	4～5日	航空輸送利用時の5割以下
航空輸送	2日	コンテナ船利用時の約4倍



- 半導体、電子部品産業：全国生産個数の2割強
- 自動車関連産業：全国生産台数の1割
- 太陽電池関連産業：全国生産能力の2割
- 農林水産品：苺(あまおう等)、梨(新高梨等)、みかん など

博多港の提案

博多港ロジスティクスセンターの実現

—国内初の臨海部物流拠点「ロジスティクスセンター」(H20.7)—

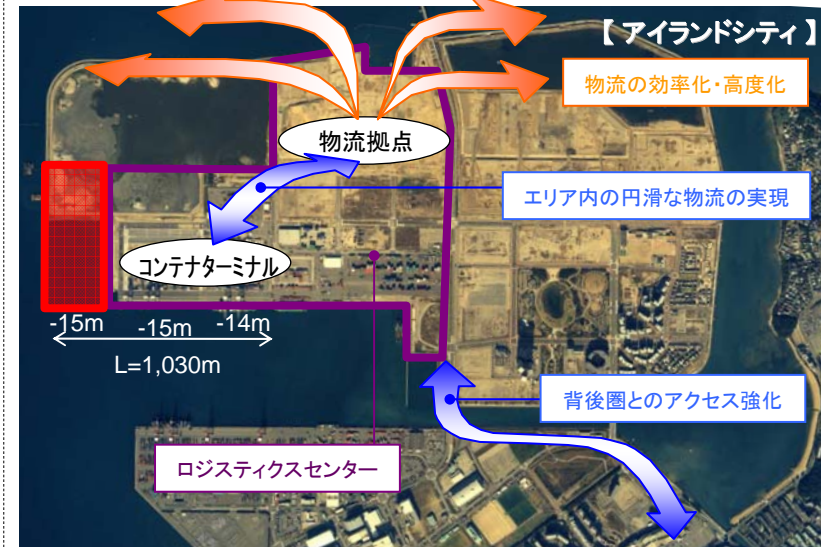
- ・幹線臨港道路整備に対する支援



<提案> ロジスティクスセンター施策の拡充

- ・国による大水深コンテナターミナルの整備促進
 - : 国際競争力強化を図るため、国によるターミナル施設等の整備
 - : 民間物流施設の立地を促進する、税制優遇措置等のインセンティブ
 - : 背後圏とのアクセス強化 (自動車専用道路の導入)
- ・港湾エリア内における円滑な物流
 - : 道路運送事業法改正による構内シャーシの通行円滑化

コンテナターミナルと一体となった高度な物流拠点形成



日中韓シームレス物流の実現

—中国～博多間を結ぶ国際RORO船の増便・複線化—

- ・週2便の就航を週4便へ増便 (2隻体制)
- ・中国 (天津・大連・青島等) への路線拡大



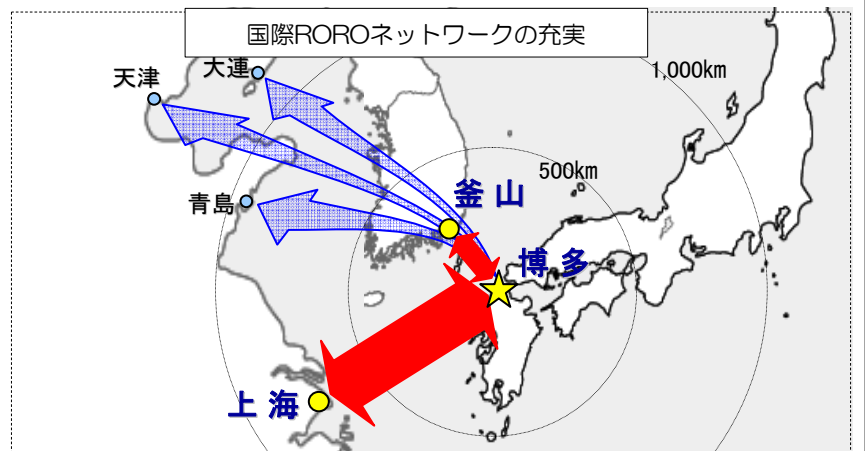
—最先端物流情報システムの相互利用促進—

- ・上海・中国各港への普及拡大

<提案> 国際協力によるリードタイム短縮・定時性確保等を図るための施策

- ・規制緩和による通関制度の見直し : ICタグによる保税管理及び車上通関の実施等

国際ROROネットワークの充実



博多港の提案

低炭素社会への貢献～モーダルシフトの実現

—東アジアと我が国の中間点に位置する絶好のポジション—

<提案> 内航海運の振興・鉄道輸送への転換に関する支援

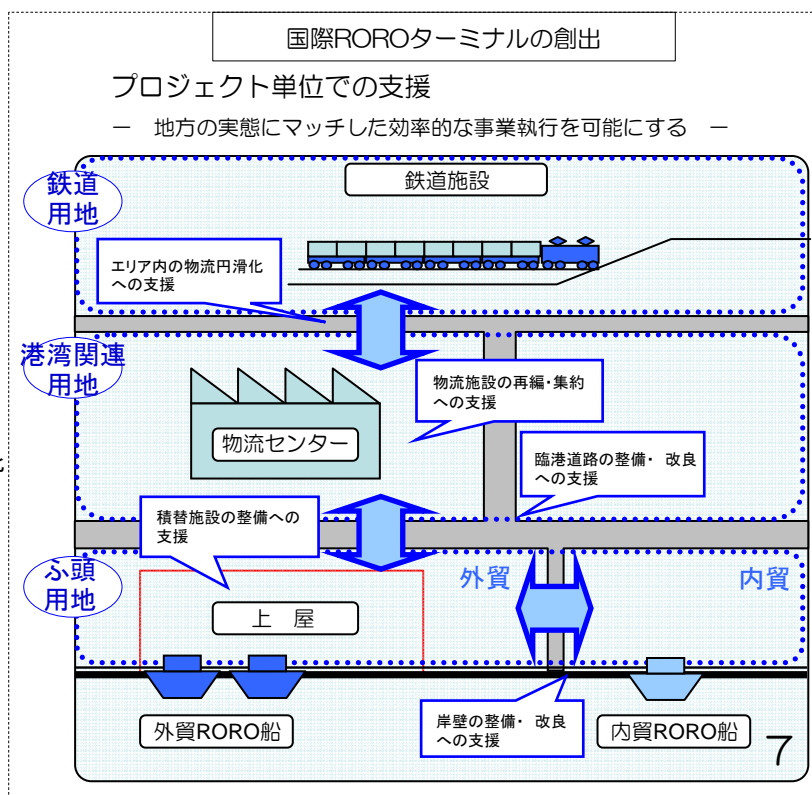
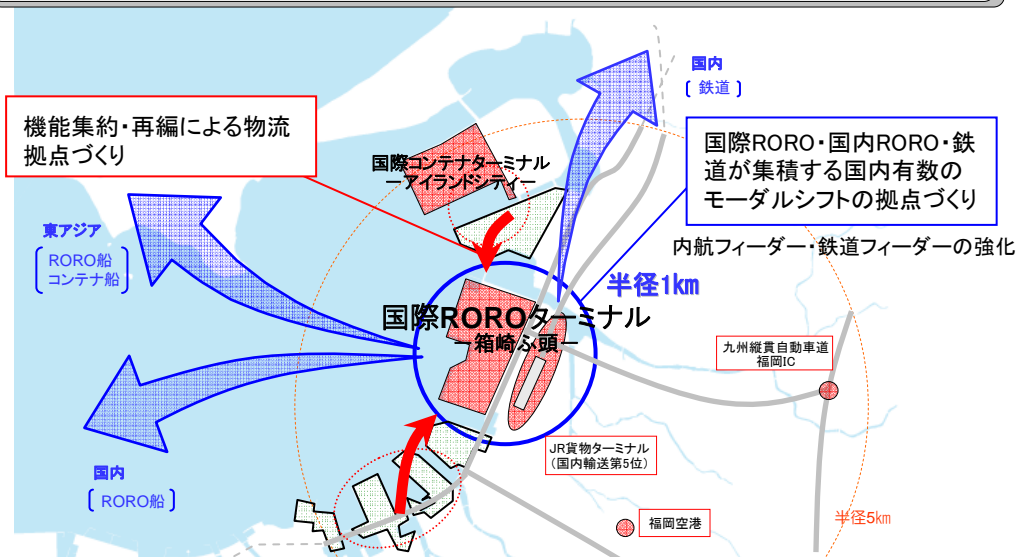
- ・CO2削減に係る補助金制度の創設
 - : モーダルシフトに対する補助金制度等の拡充
- ・内航フィーダー網の国際競争力の強化
 - : 内航船舶の大型化への支援



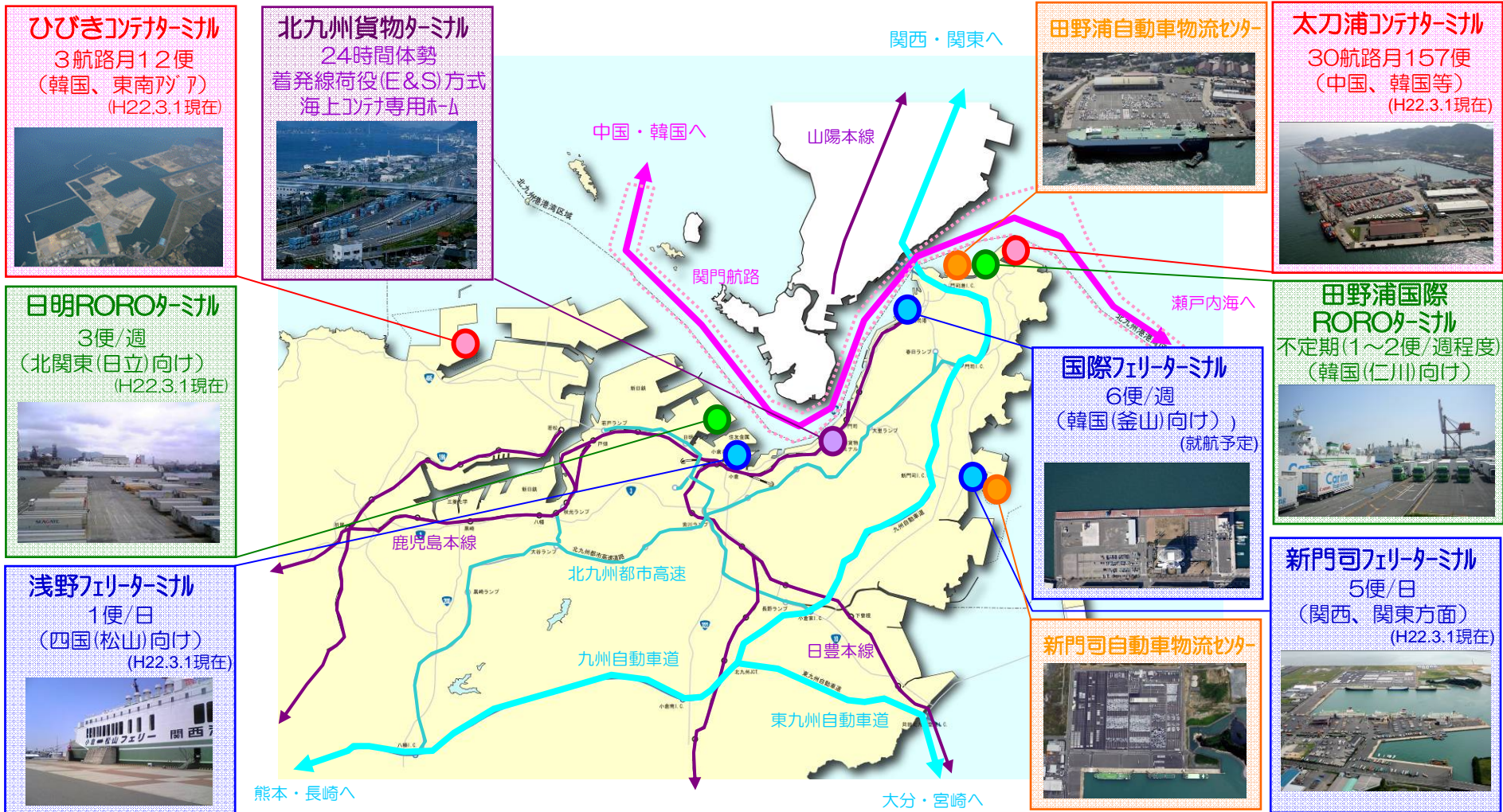
—陸・海・空の多様な輸送モードが集積—

<提案> 低炭素物流実現のための施策

- ・港湾機能再編・集約に関する支援
 - : 鉄道施設に隣接するROROターミナルの整備及び物流円滑化に対する支援等

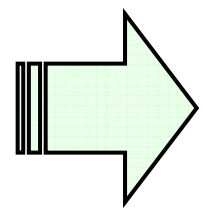


国内外の多様な輸送モードが結節する北九州港



- ・ 関門航路に面しており、中国・韓国と国内主要港の中間に位置
- ・ 国内外を結ぶコンテナ・フェリーなどの海上輸送モードの充実

コンテナ航路: 173便/月	国際RORO: 1~2便/週	国際フェリー: 6便/週
内航フェリー: 6便/週	内航RORO: 3便/週	(就航予定)
- ・ 九州の玄関口に位置し鉄道、高速道路などの陸上輸送網の充実



- ・ 多様な輸送モードによる集貨
- ・ アジア向け航路の拡大

産業の集積が進む北九州港

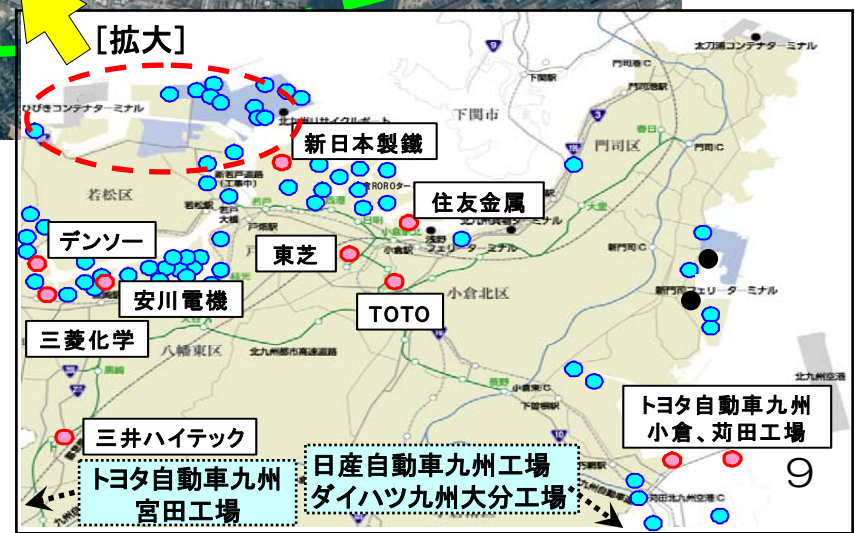


北九州港背後の産業技術

- ・北九州市はかつての四大工業地帯
- ・公害克服で培った省エネ、環境技術が蓄積⇒中国・ASEAN諸国から、高い注目
- ・自動車工場の進出に伴い、技術力が向上

響灘地区のポテンシャル

- ・全体面積(埋立地)：約1,850ha
- うち産業用地は、竣功済み埋立地：約410ha、未竣功埋立地：約370ha
- ・港湾施設に近接し、海上輸送に便利
- ひびきCT供用開始(平成17年4月)以降
- 約40社、約110haの企業立地 ⇒ 約1500億円の民間投資



北九州港が目指す将来像

アジア輸送における国内拠点港湾

アジアとの近接性、既存ストック（港湾施設）や既存サービス（国内外の航路網）を活かして、「アジア輸送における国内拠点港湾」として育成

① アジアとあたかも陸続きであるかのような海上輸送サービスの提供

（多くの航路、便数・短いリードタイム、多様な価格、特殊輸送対応）

コンテナ：アジア方面（29都市）34航路 173便/月
国際RORO：仁川航路1~2便/週（低振動輸送）
国際フェリー：釜山航路6便/週（就航予定）

これら航路サービスのさらなる充実を図る。

② 効率的な国内集貨・配送サービスの提供

内航フェリー：関西・関東方面5便/日 四国方面1便/日
内航RORO：関東方面3便/週
鉄道（北九州貨物ターミナル駅）
高速道路網（九州道・東九州道・本州方面）

これらを活用して集貨を図る。

③ 国内外の輸送モードをシームレスに結びつける港湾空間の形成

⇒ 日本のアジアに向けたゲートウェイとしての役割を担う

※貨物の集積が進めば、基幹航路の追加寄港の可能性も高まる。

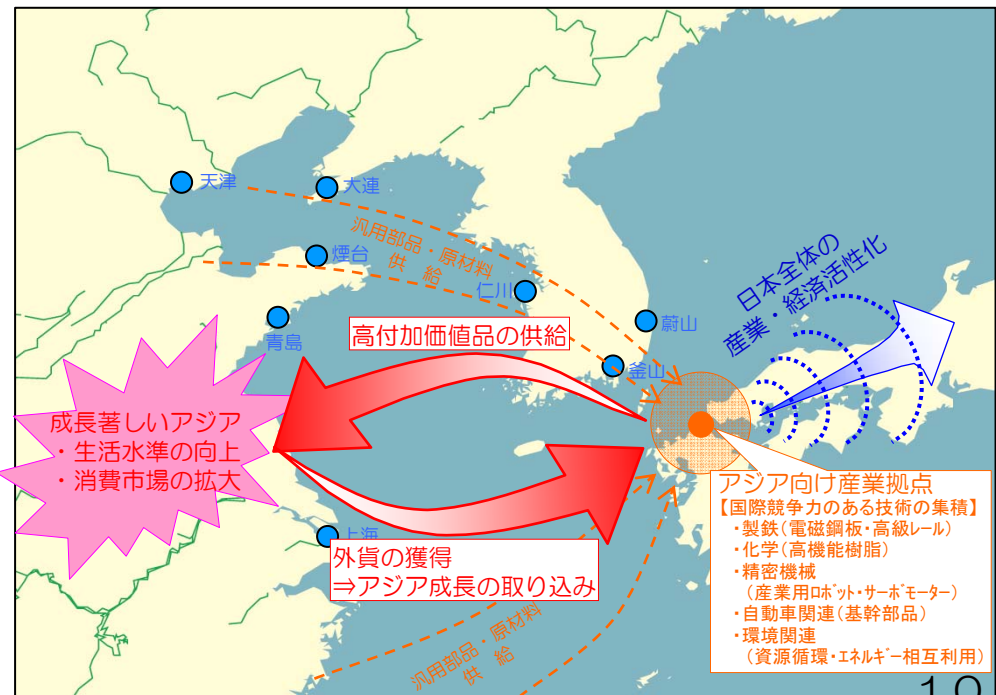
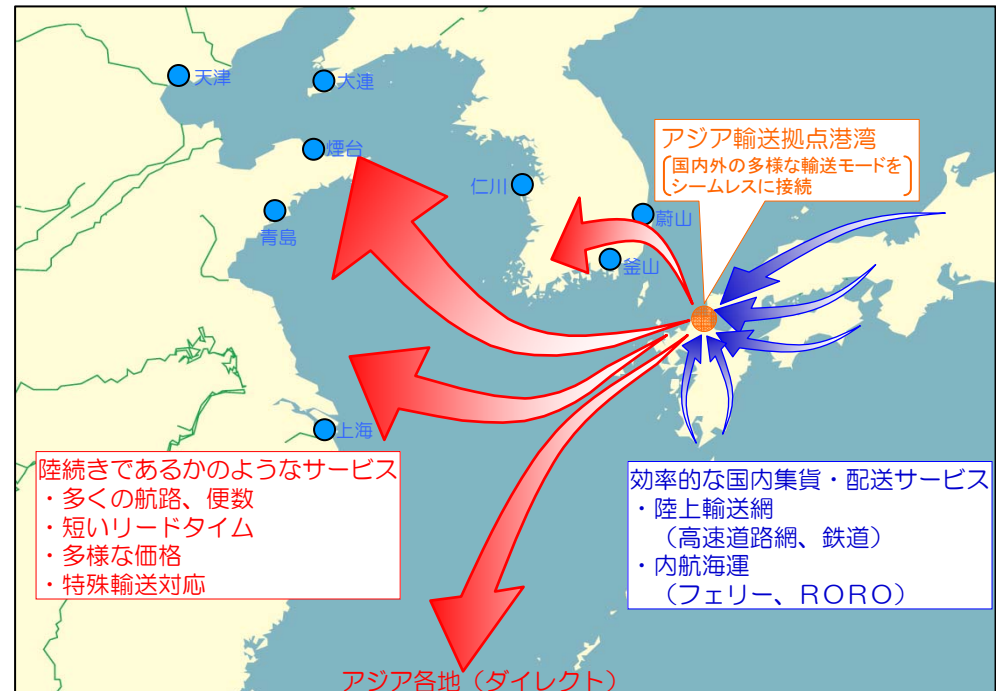
アジア向け産業を支える港湾

アジアとの近接性、港湾直背後の広大な産業空間を活かして、「アジア向け産業を支える港湾」として育成

① 北部九州に集積が進む産業の活動を物流面から支援

② 広大な産業空間を活用して、アジア向け産業の集積促進

⇒ アジアの経済成長を取り込み、成長することで、日本全体の産業・経済の活性化に貢献する



北九州港の提案

アジアとの海上輸送サービスの向上

海上距離の近さを活かす

- ・シャトル航路の充実
- ・国際RORO、フェリーとの連携強化
(国内輸送とのスムーズな連携)
- ・リードタイムのさらなる短縮

【提案】

- ・シャトル航路用のバース確保
⇒公共岸壁の専用的利用の仕組みづくり
⇒相手港でのバース確保に向けた支援
- ・3国間でのシャーシ共用化
⇒国レベルでの協議による解決が必要
- ・海上通関の実現
⇒税関（財務省）との調整が必要

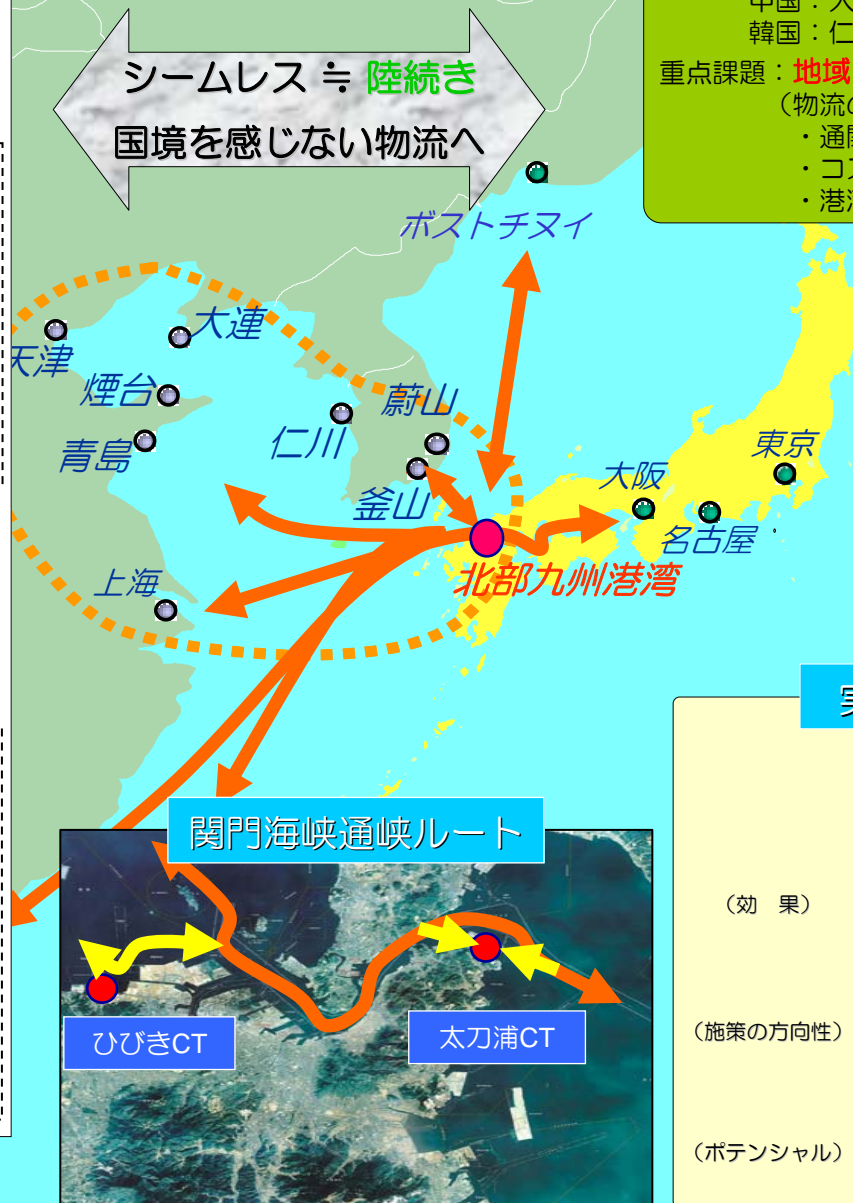
より寄港しやすく

- ・通峡船舶が追加寄港しやすい環境づくり
- ・夜間入出港しやすい環境づくり
- ・内航海運等の競争力強化

【提案】

- ・大型船でも寄港しやすい港費の検討
⇒貨物量で料金決定できる仕組みづくり
- ・夜間の港費軽減
⇒夜間入出港支援設備による安全性向上
⇒タグ・水先を利用しやすい料金水準に
- ・環境にやさしい内航海運等の利用を促進する助成
⇒国による新たなエコポイント制度創設など

シームレス ≡ 陸続き
国境を感じない物流へ



国際連携のツール

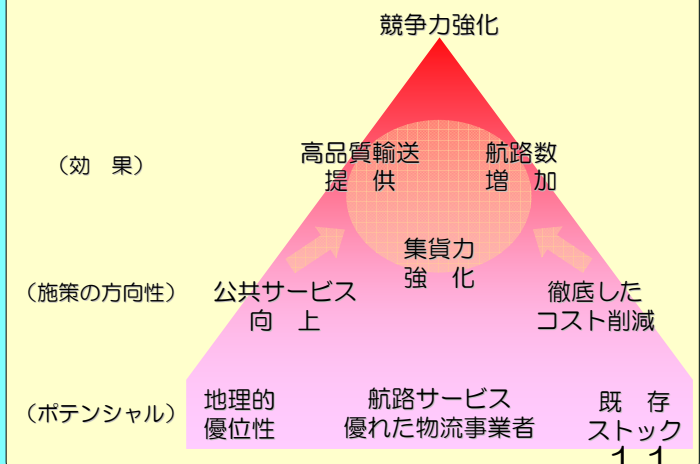
東アジア経済交流推進機構（'04～）
黄海を囲む日中韓10都市との連携実績

日本：北九州市 福岡市 下関市
中国：大連市 天津市 煙台市 青島市
韓国：仁川広域市 釜山広域市 蔚山広域市

重点課題：地域限定版『東アジアFTA創設』の推進
(物流の流れがスムーズにいく仕組みづくり)

- ・通関手続きの簡素化
- ・コストダウン、
- ・港湾使用料の優遇 等

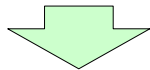
実現に向けたイメージ



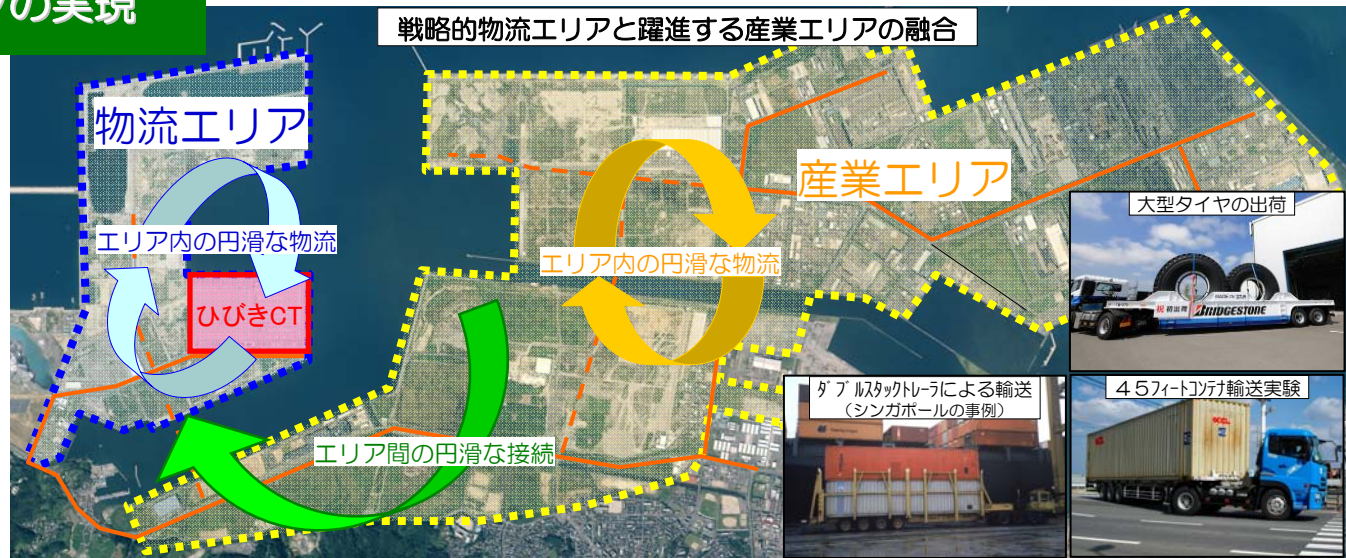
北九州港の提案

ひびきロジスティクスパークの実現

ひびきCTの競争力強化を図るには、
背後の物流エリア・産業エリアにおける
円滑な物流の確保が不可欠。



- 【提案】
- ・国によるエリア内、エリア間道路の整備
 - ・エリア内、エリア間輸送に関する規制緩和
〔45フィートコンテナ、構内シャーシ
その他特殊車両等による輸送の実現〕

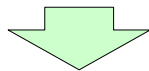


アジア向け産業の立地促進

北九州港では、
・臨海部の広大な産業用地
・既存の産業・技術の集積
・低炭素エネルギー供給基盤
を活かして、**コンテナ貨物の創出**につながる**産業の立地**を図りたい。

この取り組みは、
・低炭素型ものづくりの実現
・産業の活性化、国際競争力強化
にも寄与。

実現に当たっては、
・産業用地のさらなる魅力向上
・民間の意思決定スピードへの対応
が必要。



- 【提案】
- ・コンテナ港湾とパッケージになった国の産業立地支援
〔基盤整備に対する国の支援
道路〔グレードアップ含む〕、岸壁、荷役機械、
緑地、上下排水施設、エネルギー相互利用施設
起債事業の金利負担に対する国の支援
等〕
 - ・土地売却手続き（国有土砂処分場跡地）の簡素化、迅速化

