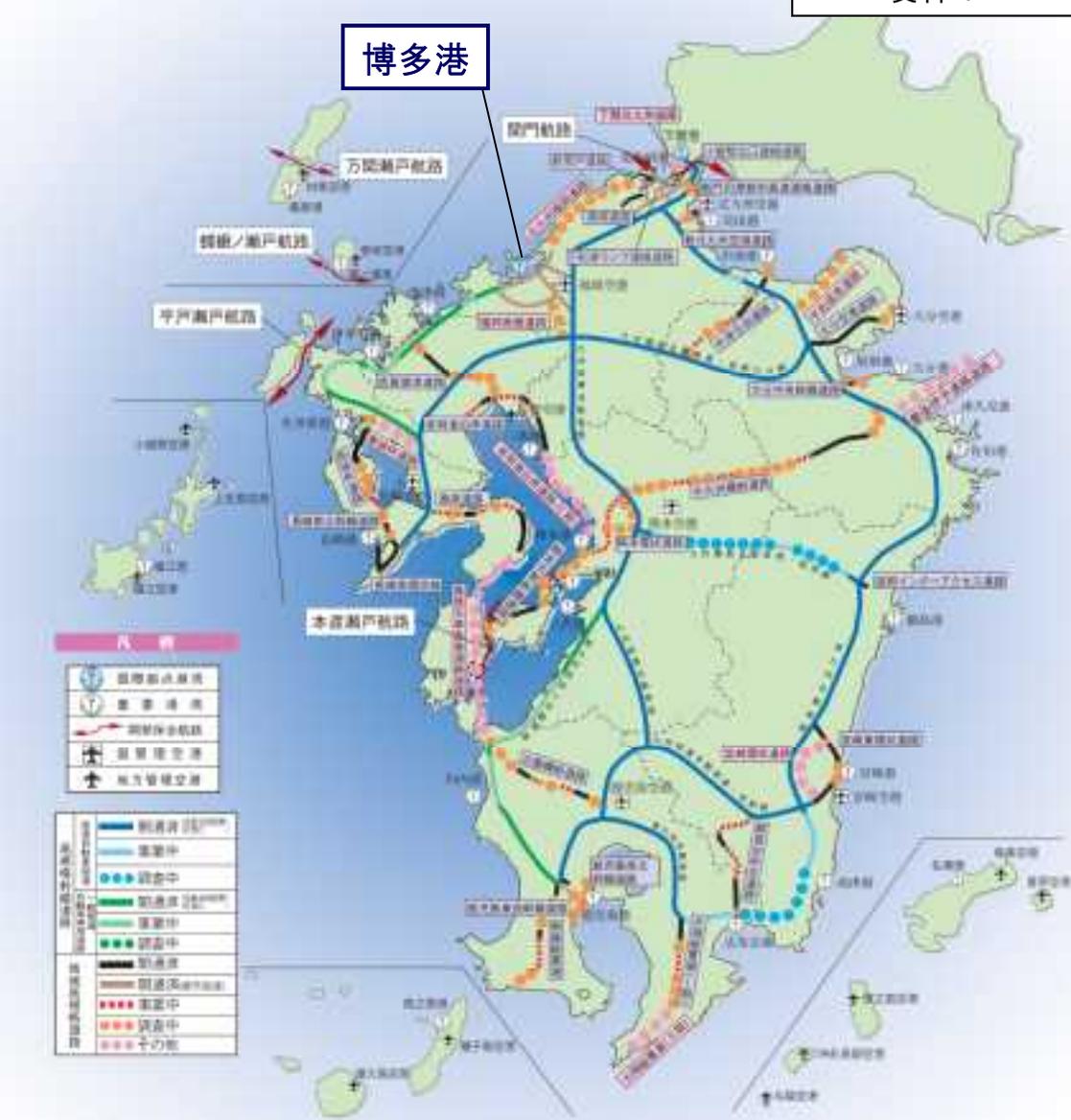
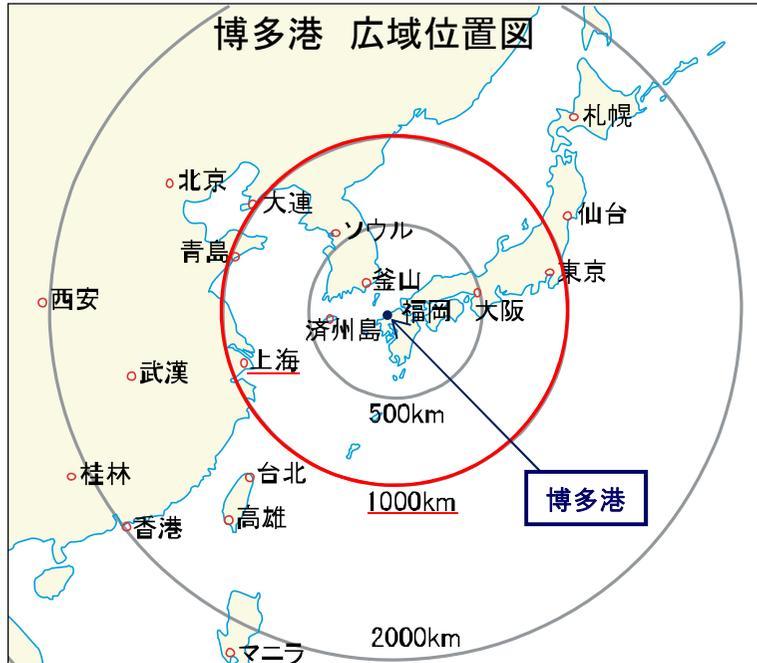


博多港 港湾計画改訂

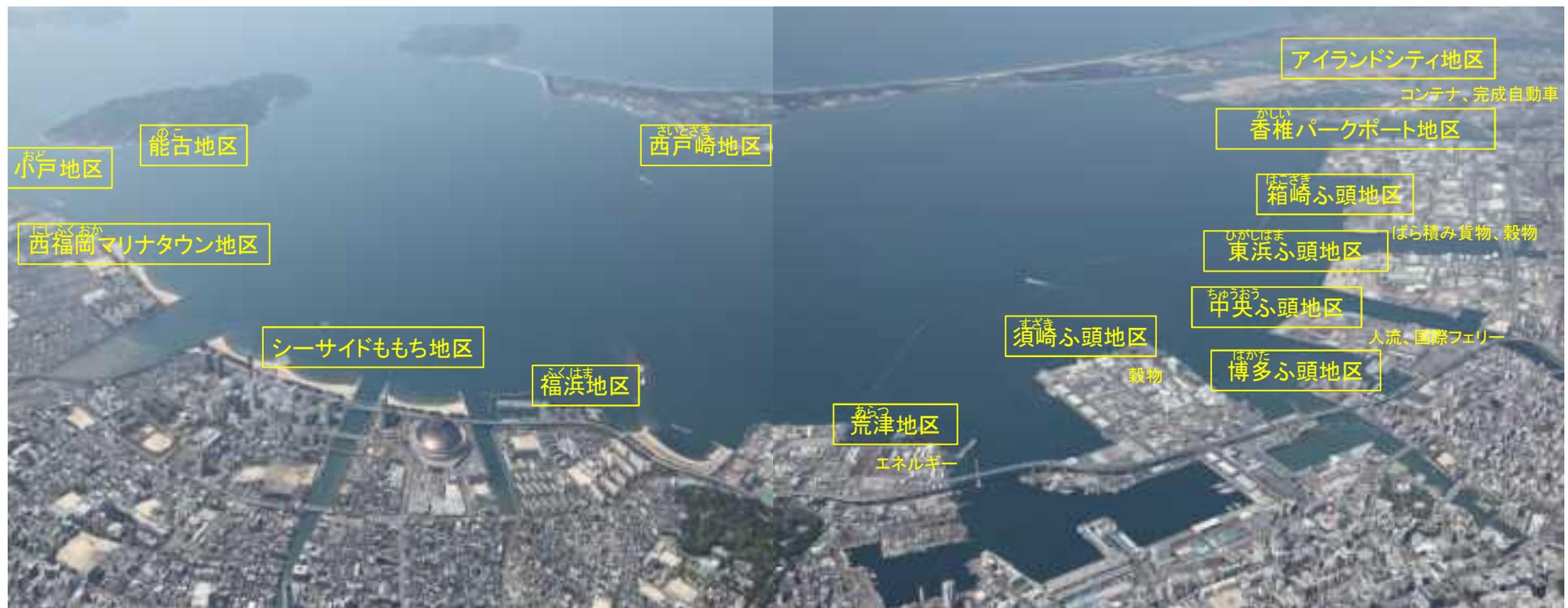
前回改訂:平成13年7月(目標年次:平成20年代前半)
 今回改訂:平成28年2月(目標年次:平成30年代後半)

平成28年2月29日
 交通政策審議会
 第62回港湾分科会
 資料 1

港湾管理者:福岡市



- 古くから「那の津」で知られ、大陸との経済、文化の交流拠点として2000年にわたる国際交流の歴史を有している。
- 韓国や中国の沿岸都市に近いという地理的特性から、アジア地域との交流に優位性を有する。
- 日本海側では唯一の北米コンテナ船が就航するとともに、高速RORO船や国際フェリー船等が就航し、海上交通ネットワークの国際的な結節点として重要な役割を果たしている。
- 半径5km圏内に海・陸・空の輸送モードが集積しており、交通利便性が高い。



博多港におけるクルーズの状況

■ 日本寄航における航路例(5泊6日、平成28年1月)



クルーズ客船等の着岸風景

平成24年6月撮影

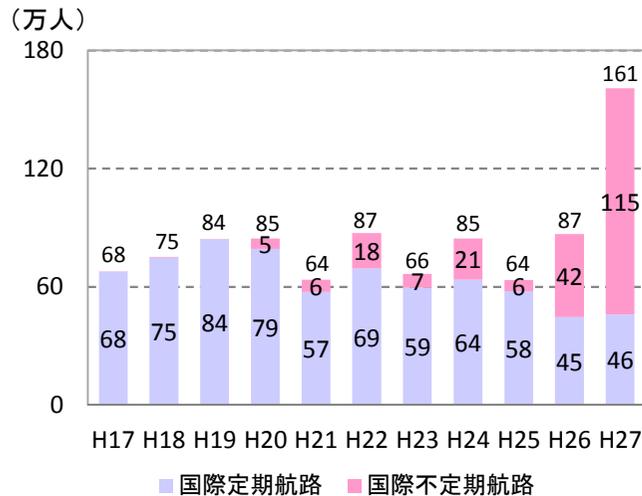
アジア最大級のクルーズ客船
ボイジャー・オブ・ザ・シーズ
総乗客定員: 3,840名

コスタ・ビクトリア
総乗客定員: 2,394名

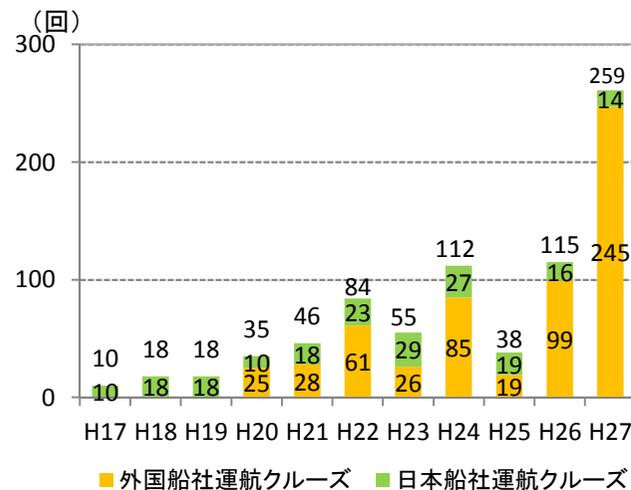
高速船(ビートル等)
釜山-博多 最大7往復/日

貨客フェリー(カメラライン)
釜山-博多 週7便

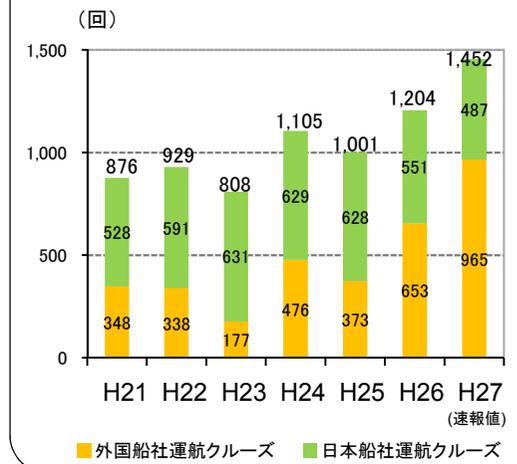
■ 博多港の国際乗降客数の推移※2



■ 博多港のクルーズ船寄港実績の推移※2



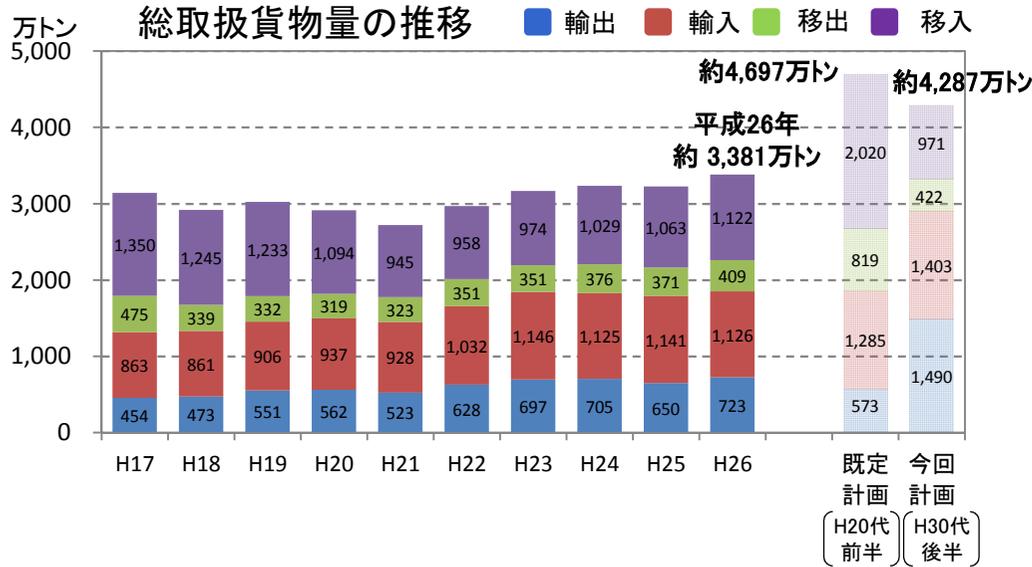
□ 我が国港湾へのクルーズ船寄港実績※1



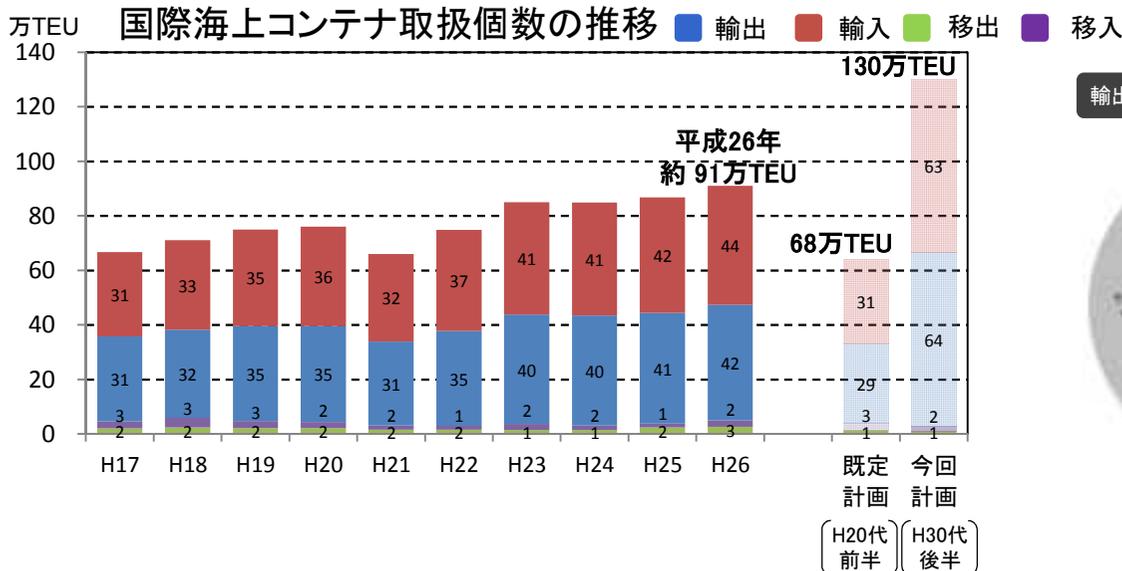
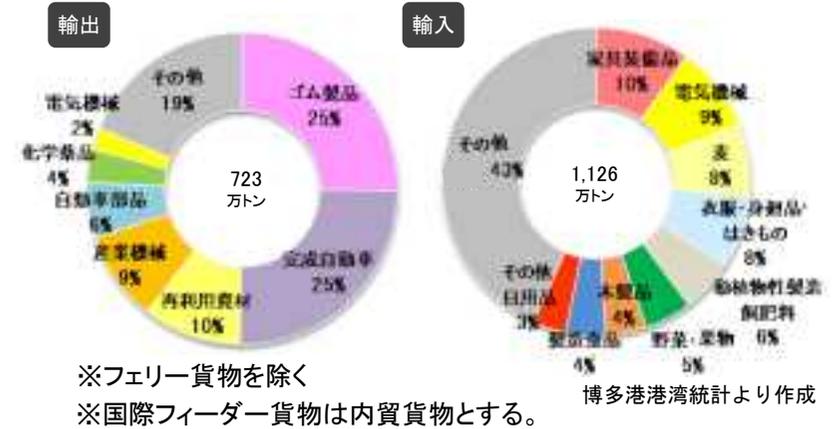
※1 港湾管理者情報をもとに港湾局作成
※2 港湾管理者作成

博多港の取扱貨物（現状）

○取扱貨物量は、平成26年では総貨物量が3,381万トン、国際海上コンテナ貨物量が91万TEUである。
 ○取扱品目は、輸出がタイヤ等のゴム製品、完成自動車等の自動車関連、輸入は家具装備品、電気製品、衣服、身廻品といった生活用品の他、麦が多い。



取扱貨物の構成(輸出・輸入)(平成26年)



国際海上コンテナの構成(平成26年)



【福岡市基本構想】 福岡市（平成24年12月策定）

Ⅱ 都市像

4. 活力と存在感に満ちたアジアの拠点都市

福岡市は、地理的にも、歴史的にもアジアとの深いつながりの中で育まれた都市です。国際的な都市間競争がますます激化していく中、福岡都市圏の核として、九州さらには隣接するアジアの諸地域との連携を図り、日本を牽引していく都市としての役割を担っていきます。また、アジアとの交流を、市民、学術、文化、経済などすべての面で深化させ、アジアの活力を取り込み、アジアと共に成長していく都市をめざします。さらには、アジアの中の成熟都市として蓄積した知識や経験を生かし、アジア地域が抱える社会課題の解決や生活環境の向上に寄与することで、アジアの諸地域のモデルとなる都市をめざします。

福岡市は、福岡都市圏、九州、アジアと共に成長し、世界中からヒト、投資、物、情報、そして夢が集まる、活力と存在感に満ちたアジアの拠点都市をめざします。

【第9次福岡市基本計画】 福岡市（平成24年12月策定）

第2章 計画各論

I. 分野別目標と施策

目標8：国際競争力を有し、アジアのモデル都市となっている

施策8-4 成長を牽引する物流・人流のゲートウェイづくり

《施策の方向性》

成長著しいアジアに近接し、今後さらにヒト・モノの交流が活発になる博多港と福岡空港について、多様な航路の維持・拡大や、港湾・空港の能力や利便性の向上、都心部や背後圏との連携の強化などの観点から、アジアの玄関口にふさわしい機能強化を図り、物流・人流のゲートウェイづくりを進めます。

■博多港を取り巻く状況と課題

1.経済的・社会的状況

- アジアの経済成長や貿易自由化の進展
- 北部九州への自動車産業の集積
- 観光立国の推進及びクルーズの急成長

2.博多港における主な課題

- 国際海上コンテナ貨物量の増大や船舶大型化への対応
- クルーズ船受入環境強化
- 高速物流ネットワーク形成への貢献
- ウォーターフロントにおける新たな拠点づくりと、物流・人流の調和

■博多港の目指す姿

博多港は豊かな暮らしや雇用創出に貢献するとともに、アジア・世界とのゲートウェイ機能を高め、わが国の成長を牽引していくため、「活力と存在感に満ちた『日本の対アジア拠点港』」を目指していく。

◆目標年次:平成30年代後半

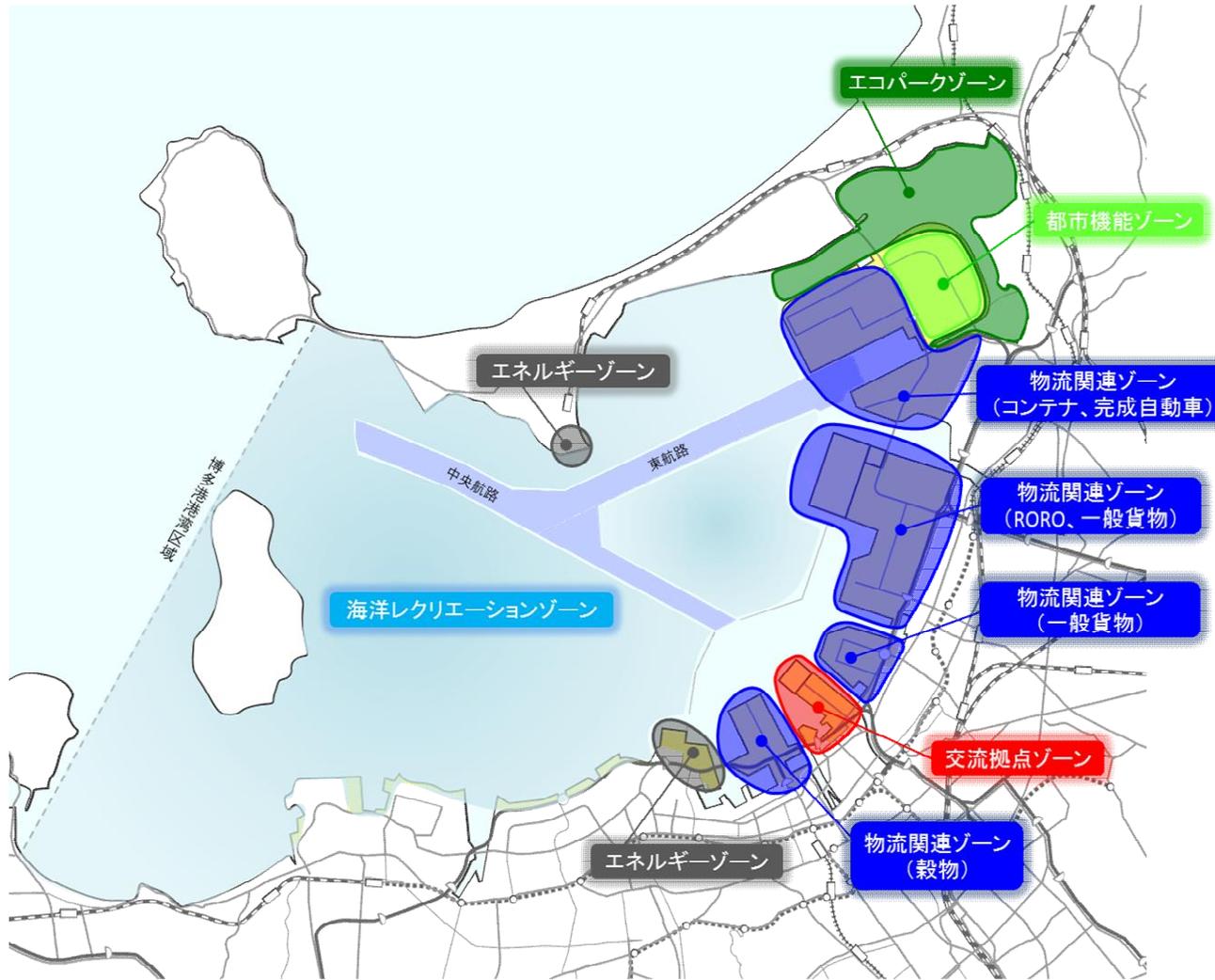
- ◆方針
- 【物流】 都市の成長を牽引する
 - 【人流】 交流を促進し親しまれる
 - 【環境】 環境を守り・育てる

◆港湾の能力

取扱貨物量	外 貨 (うち外貨コンテナ)	2,930万トン (2,270万トン [130万TEU])
	内 貨 (うち内貨コンテナ) (うちフェリー)	1,560万トン (110万トン [6万TEU]) (200万トン)
	合 計 (うちコンテナ個数)	4,490万トン (2,380万トン [136万TEU])
船舶乗降旅客数 (うち外航旅客数)		385万人 (275万人)

※国際フィーダー貨物は外貨貨物として計上している。

今回計画のゾーニング



[参考]博多港長期構想(平成24年8月)

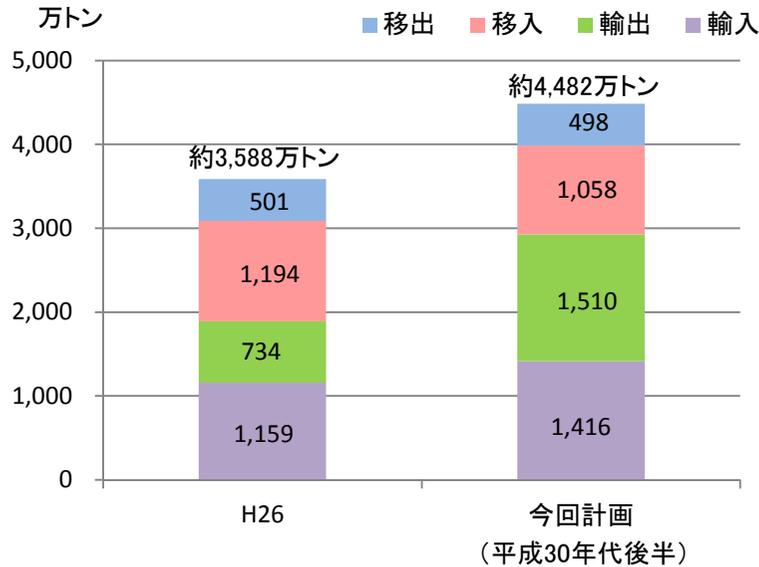
- 基本理念(キャッチフレーズ)
『アジアの中で輝きを放つオンリーワンのみなとづくり』
- 将来像
 - ・物流: アジアと世界へつながる元気なみなと
 - ・人流: アジアと新たな交流時代のみなとまち
 - ・環境: 自然と共生した環境先進港

博多港の将来像 (20~30年後の長期的指針)

- 将来的な物流機能の拡大
- ⇄ 将来的な物流機能の移転

博多港の取扱貨物（計画貨物量の設定）

○世界の自動車需要の増加に伴う完成自動車、ゴム製品、自動車部品の輸出量の増加、家具装備品、衣服・身廻品・はきものの輸入量の増加等を見込む。



（増加する主な要因）

【輸出】 完成自動車、ゴム製品、自動車部品

（H24）412万トン → （今回推計）848万トン

・アジア・中近東を中心とした自動車需要の高まりに伴い、完成自動車、ゴム製品や自動車部品の増加を見込む

【輸入】 家具装備品、衣服・身廻品・はきもの

（H24）193万トン → （今回推計）254万トン

・低価な海外製の製品の依存度の高まりを背景に増加を見込む

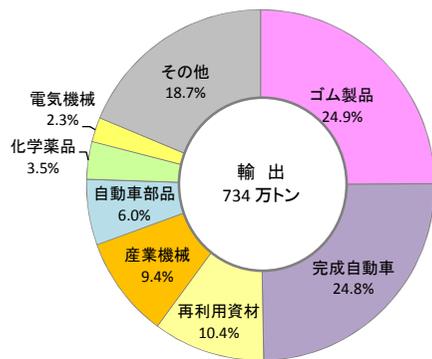
麦、動植物性製造飼肥料

（H24）181万トン → （今回推計）215万トン

・博多港臨海部に製粉工場やサイロが新設・増設されており、拠点性の高まりから増加を見込む

《 輸 出 》

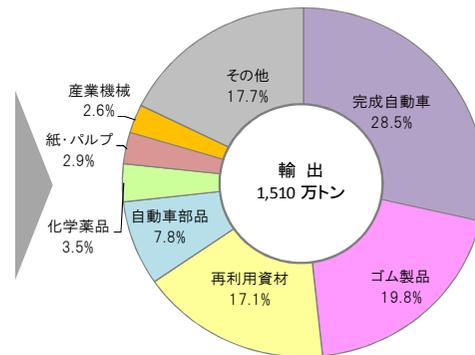
平成26年



※フェリー貨物を含む。

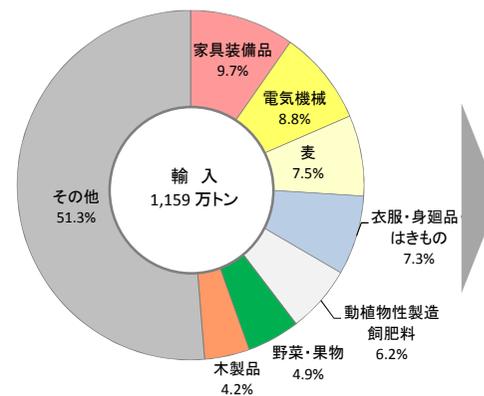
※国際フィーダー貨物は外貨貨物とする。

平成30年代後半

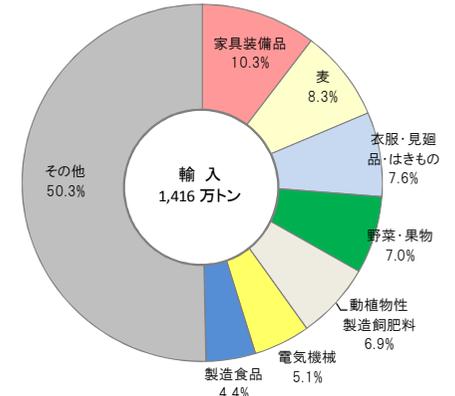


《 輸 入 》

平成26年

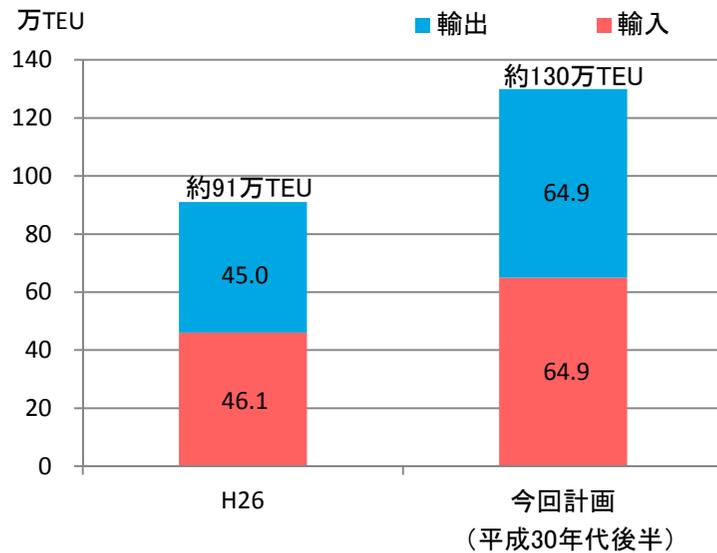


平成30年代後半



博多港の取扱貨物（計画貨物量（コンテナ））の設定

○ゴム製品や自動車部品の輸出量の増加、家具装備品、衣服・身廻品・はきものの輸入量の増加等を見込む。



（増加する主な要因）

【輸出】 ゴム製品、自動車部品

（H24）12.3万TEU → （今回推計）20.8万TEU

- ・アジア・中近東を中心とした自動車需要の高まりに伴い、ゴム製品や自動車部品等の増加を見込む

【輸入】 家具装備品、衣服・身廻品・はきもの、その他日用品

（H24）9.6万TEU → （今回推計）12.6万TEU

- ・低価格な海外製の製品の依存度の高まりを背景に増加を見込む

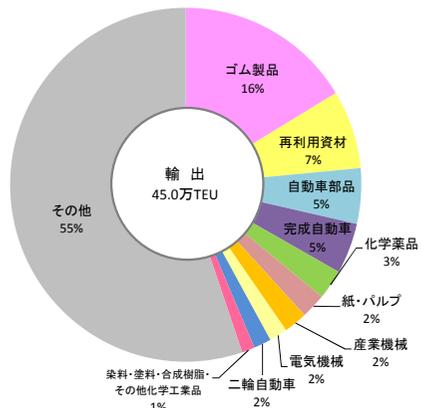
自動車部品、金属製品

（H24）2.4万TEU → （今回推計）4.0万TEU

- ・生産の国内回帰や、生産コスト縮減のために部品調達を近接化する動きなどから、韓国・中国・東南アジアからの輸入量増加を見込む

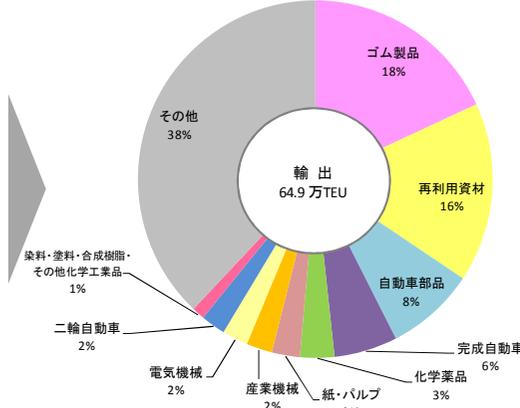
《 輸 出 》

平成26年



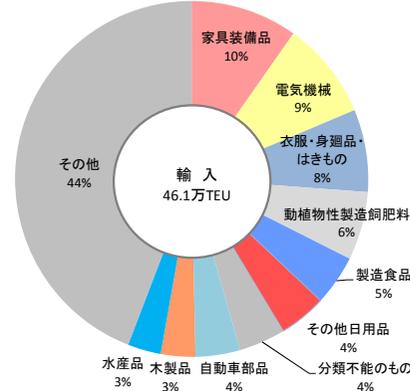
※国際フィーダー貨物は外貨貨物とする。

平成30年代後半

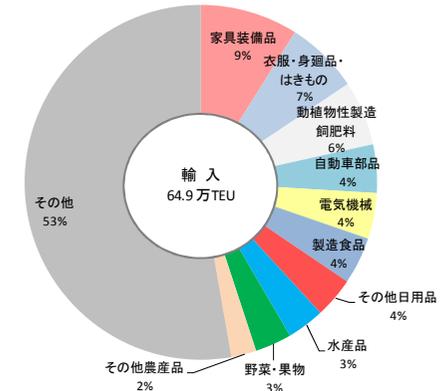


《 輸 入 》

平成26年



平成30年代後半



主な計画変更内容



①クルーズ船寄港急増への対応

- 博多港は、外航クルーズ船寄港回数が国内最大規模であり、平成27年6月にアジア最大規模のクァンタム・オブ・ザ・シーズ (167, 800GT) が入港するなど、今後も更なる大型クルーズ船の寄港が見込まれる。
- 近年の外航クルーズ船の寄港数増加や船舶大型化により、客船ターミナルを有する中央ふ頭のみでは対応しきれず、箱崎ふ頭地区の物流ターミナルでも対応しているが、着岸日の制限、物流車両との輻輳等の課題が生じている。

箱崎ふ頭

クルーズ船複数隻同時寄港時等に利用

-12m岸壁 240m

-10m岸壁 185m

中央ふ頭

クルーズセンター

クルーズ船複数隻同時寄港時等に利用

中央ふ頭東-7.5m岸壁 390m

貨物船(青果)が定期的に寄港
→クルーズ船着岸に制限あり
(クルーズ船が着岸可能となるのは火・水のみ)

貨物船(パルプ等)が寄港
→水深制約により大型クルーズ船は着岸不可

中央ふ頭西-10m岸壁 (クルーズ) 269m

中央ふ頭西-9m岸壁 (国際フェリー) 220m

物流ターミナルに待機する観光バス

クァンタム・オブ・ザ・シーズ着岸状況

物流車両とクルーズ関連車両の輻輳状況

クァンタム・オブ・ザ・シーズ

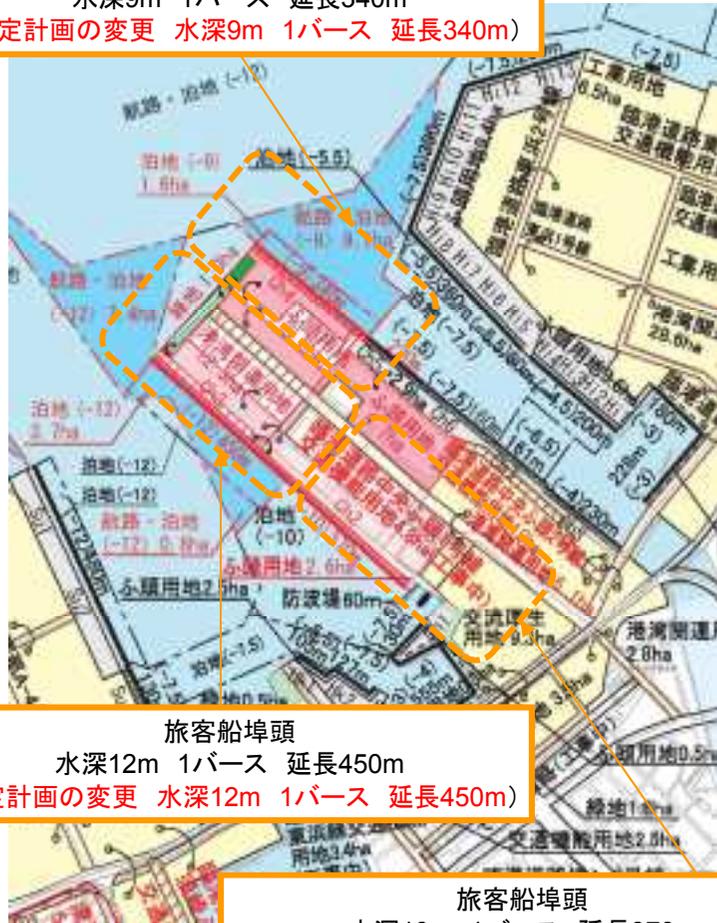
ばしふいっくびいなす

チャイニーズ駅

クルーズ船3隻同時寄港の様子

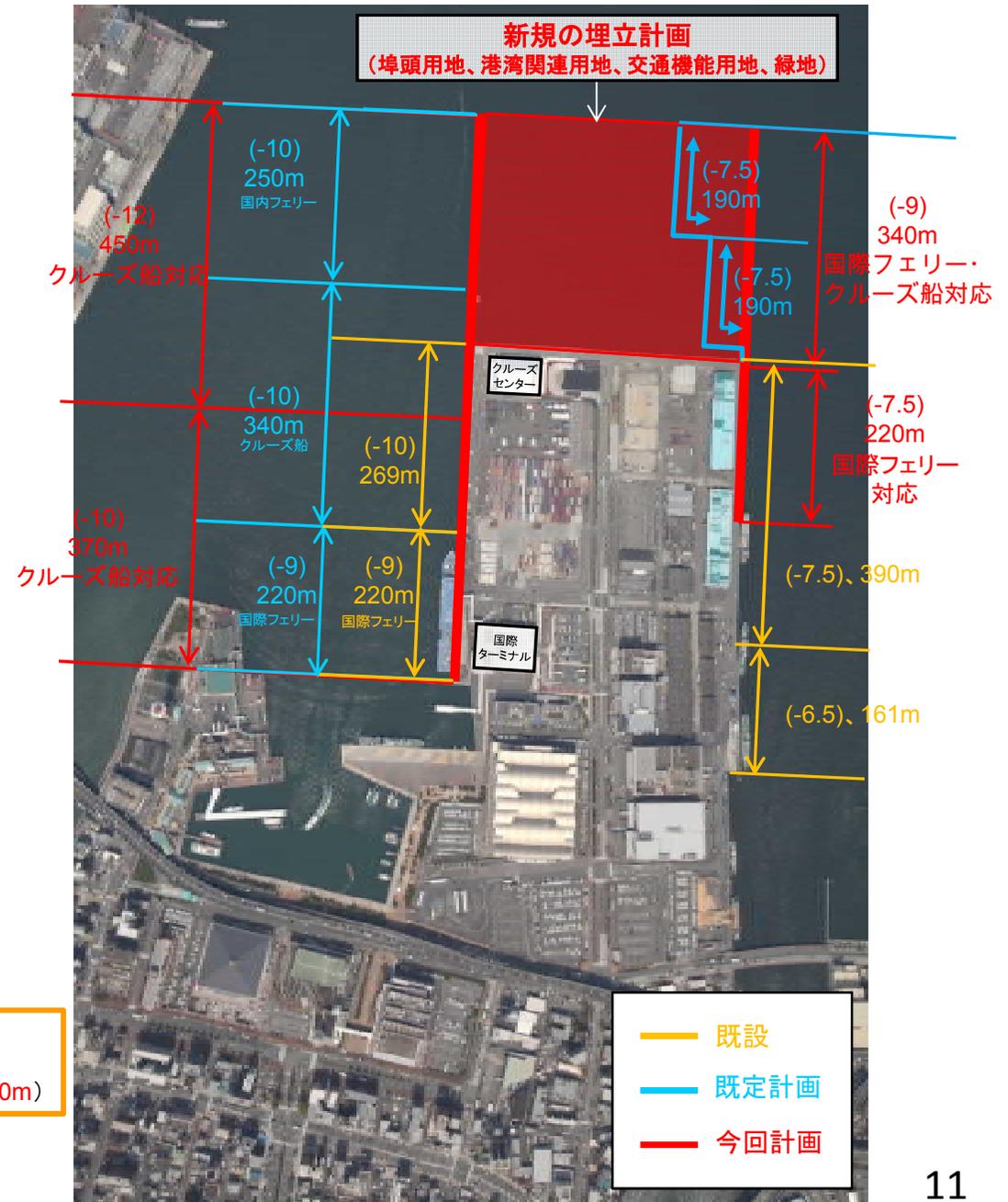
博多港の将来像(クルーズ関連)

多目的岸壁(旅客船、国際フェリー)
水深9m 1バース 延長340m
(既定計画の変更 水深9m 1バース 延長340m)



旅客船埠頭
水深12m 1バース 延長450m
(既定計画の変更 水深12m 1バース 延長450m)

旅客船埠頭
水深10m 1バース 延長370m
(既定計画の変更 水深10m 1バース 延長370m)



②コンテナ貨物取扱に関する課題

- コンテナターミナルは、既定計画で5バースが位置付けられており、現在、供用済み4バース、未整備1バースとなっている。
- 国際海上コンテナを取り扱うヤードの不足が生じており、ターミナル外にバンプールを確保していることから、非効率な横持ちが発生している。
- 今後のコンテナ貨物の増加に対応するため、未整備となっている1バースを、引き続き計画に位置付ける。



バンプールに搬入するコンテナ車両

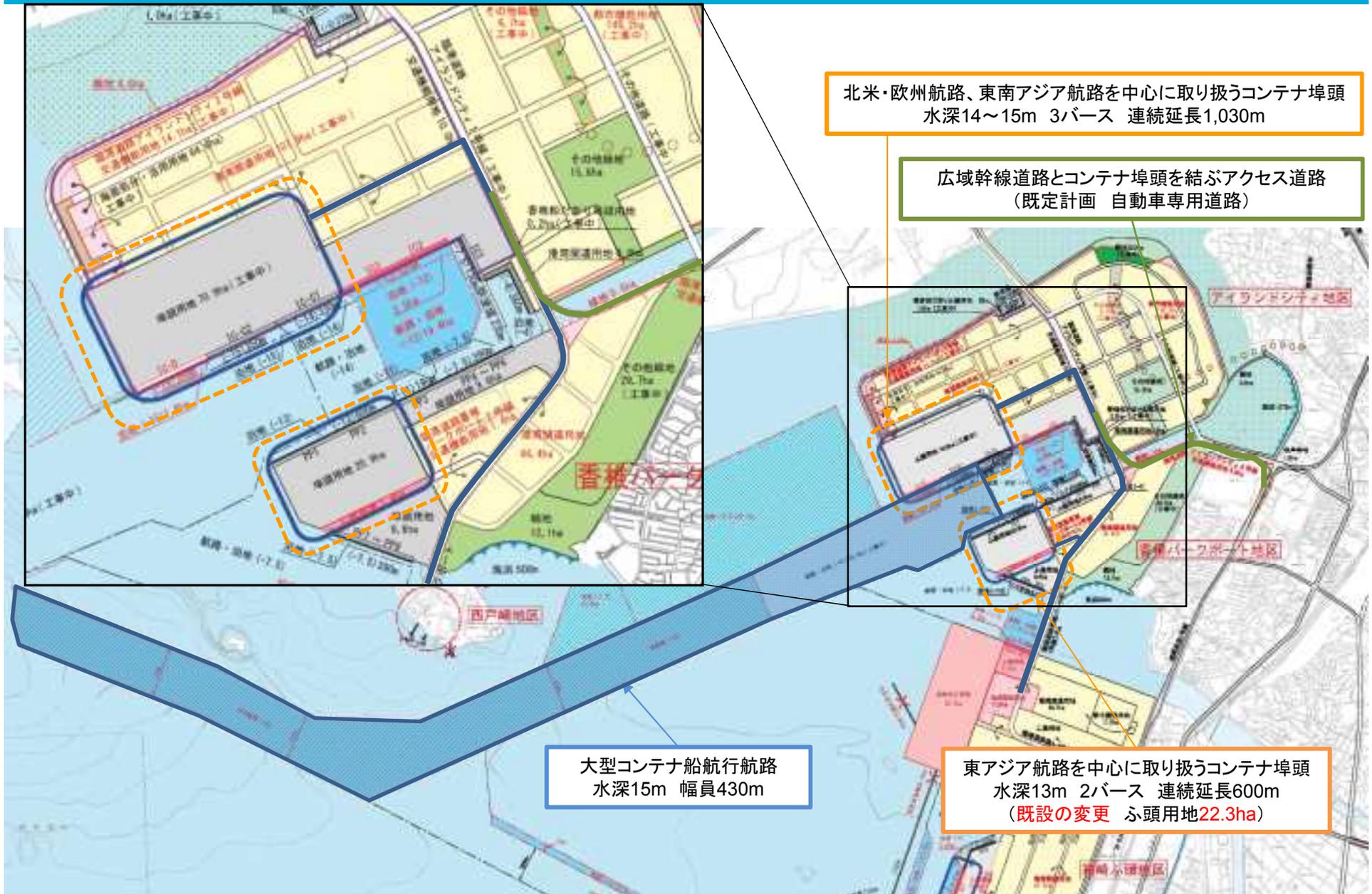


バンプールの多段積状況



コンテナターミナル利用状況

博多港の将来像(コンテナ関連)



③ 水域施設及び海面処分用地

- 複数岸壁を利用するため港内を航行する船舶と入出港船舶との輻輳が生じているとともに、クルーズ船の寄港数増加や大型化が進んでいる。
- 航行安全の観点から、航路の拡幅等水域施設の能力向上が求められる。
- 浚渫土砂の処分のための海面処分用地が必要となる。



博多港の将来像(水域施設及び海面処分用地)



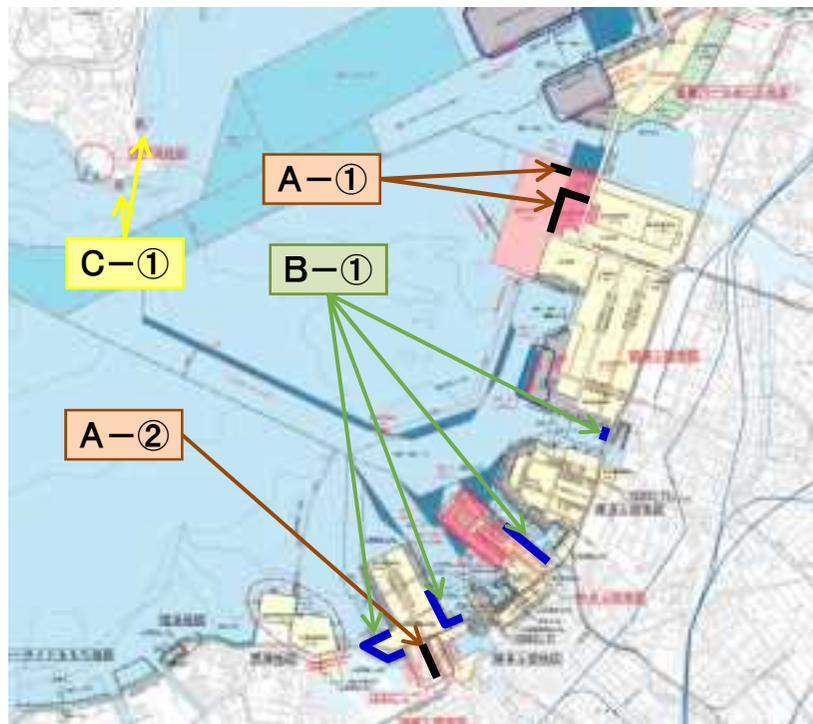
④ 博多港の将来像(自動車輸出、RORO船関連)

- 輸出が増加している完成自動車(平成26年は新車・中古車計17万台)の取扱ヤードの不足や分散及びPCG船の大型化に対応し、ヤードを集約するとともに、大型PCC船(6万GT級)に対応する岸壁をアイランドシティ地区に計画する。
- 現在離れた箇所にある国際RORO船と国内RORO船の利用施設を、貨物鉄道駅との近接性も確保できる箱崎ふ頭地区に集約する。



○維持管理コスト等の縮減に向けて、予防保全を推進するとともに、維持管理コストがかさむ施設については、機能集約等により他の用途への機能転換や施設の廃止を行う。

箱崎ふ頭地区～須崎ふ頭地区



A. 土地造成に伴う老朽化施設の廃止

- ①海面処分場の埋立による岸壁・物揚場・ドルフィン廃止(4バース)
- ②埋め立てによる岸壁の廃止(1バース)

B. 老朽化施設の利用転換

- ①物資補給岸壁への利用転換。(10バース)

C. 老朽化により廃止

- ①老朽化により専用ドルフィンの廃止。(2バース)

<施設再編・廃止>

- 岸壁数 埋立により**3バース廃止**(箱崎ふ頭地区, 須崎ふ頭地区)
老朽化により**4バース利用転換**(中央ふ頭地区, 須崎ふ頭地区)
- 物揚場数 埋立により**1バース廃止**(箱崎ふ頭地区)
老朽化により**6バース利用転換**(箱崎ふ頭地区, 中央ふ頭地区, 須崎ふ頭地区)
- ドルフィン数 埋立により**1バース廃止**(箱崎ふ頭地区)
老朽化により**2バース廃止**(西戸崎地区)

確認事項	「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」との適合
<p>コンテナ機能の強化</p>	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1) 海上輸送網の基盤の強化</p> <p>① 国際海上コンテナ輸送網の強化</p> <p>近年、コンテナ船の更なる大型化、船会社同士の連携の進展、アジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、我が国を代表する港湾でさえ、欧米との長距離基幹航路（以下「基幹航路」という。）のサービス頻度が減少している。（中略）</p> <p>また、それ以外の港湾においては、地理的条件等を考慮し、国際戦略港湾との連携等により、国際フィーダー航路による輸送の強化に取り組むとともに、アジア地域の発展に伴い、ダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。</p> <p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>2 国際海上コンテナ輸送網の拠点</p> <p>① アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送</p> <p>アジア地域の経済発展に伴い我が国とアジア諸国との間の国際海上コンテナの輸送量は増加しており、日本とアジア諸港を結ぶ定期航路においては、比較的小型のコンテナ船による多頻度の航路網が形成されている。</p> <p>アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送は、地理的条件等を考慮してダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。</p> <p>V 港湾相互間の連携の確保</p> <p>2 各地域における港湾相互間の連携</p> <p>⑨ 九州地域</p> <p>離島や半島が多く、東アジア地域と地理的に近接し、また、北部地域を中心に製造業が集積している九州地域では、九州本土の国際拠点港湾及び重要港湾と離島の重要港湾が連携して海上輸送網の拠点としての機能を担う。</p> <p>九州地域における国際海上コンテナの取扱いは、主に北部九州のコンテナターミナル群が連携して担う一方で、基幹航路のコンテナ貨物の輸送の利便性を確保するため、国際戦略港湾である大阪港及び神戸港と連携し、国際フィーダー航路による輸送を強化する。（後略）</p>

確認事項	「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」との適合
自動車輸出機能の強化	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(1) 海上輸送網の基盤の強化</p> <p>② バルク貨物等の輸送網の強化</p> <p>石油、天然ガス、石炭、鉱石、穀物、飼料、原木、チップ、砂利・砂等のバラ積みされる貨物(以下「バルク貨物」という。)は、我が国の産業や国民の生活を支えるために必要な物資である。また、自動車、建設機械等の主としてRORO船で運ばれる貨物は、我が国の主要な輸出品の一つである。これらの物資の低廉な輸送は、我が国産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上のために重要である。</p> <p>V 港湾相互間の連携の確保</p> <p>2 各地域における港湾相互間の連携</p> <p>⑨ 九州地域</p> <p>(前略)また、古くから交流が盛んで、今後更なる発展が見込まれる環黄海圏に位置するという地理的特性を活かして、北部九州の港湾が連携し、東アジア地域との海上輸送の準国内化に対応するための国際RORO船航路等を活性化し、アジア諸港との高速・高品質輸送を進める。さらに、国内の複合一貫輸送については、関東・近畿地域に近い、地域の東側沿岸に位置する港湾が主要な拠点としての機能を担う。(後略)</p>
魅力ある交流空間の形成	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理</p> <p>③ 観光や海洋性レクリエーションを核とした交流空間の形成</p> <p>観光による地域の活性化や人々の交流を支えるフェリー、旅客船、クルーズ船等の多様な要請に対応した、快適で利便性の高い交流空間を形成する。このため、地域の特性に配慮した旅客ターミナル施設や交流施設を整備する。また、まちづくりと一体となって、水際線を有する魅力ある空間を形成する。さらに、運河等を活用して水上ネットワークを活性化するとともに、地域の観光資源等を活用した水辺の賑わい空間を創出する。</p> <p>また、観光立国の推進、中国等からの訪日旅行者の増加に向けて、外国クルーズ船の日本寄港を促進するため、ポートセールス活動や旅客の利便性確保などに関係機関と連携して取り組む。</p> <p>V 港湾相互間の連携の確保</p> <p>2 各地域における港湾相互間の連携</p> <p>⑨ 九州地域</p> <p>(前略)また、環黄海圏の観光交流を一層促進するため、東アジア地域とのクルーズ船のネットワークの充実に向けて、九州地域における各港湾が連携して取り組む。</p>
港湾機能の再編	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>6 ストック型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施</p> <p>⑦ 港湾施設の有効活用</p> <p>船舶の大型化や貨物・保管形態の変化、背後地の都市化等を背景として、機能的に利用者に合わなくなった施設については、既存ストックの有効活用の観点から利用者や市民、NPO等からの要請も踏まえつつ、機能の増強や他の用途への転換等を行う。</p>

計画変更内容 [アイランドシティ地区・香椎パークポート地区]

- 完成車輸出拠点の形成を図るため、自動車専用船の大型化に対応した公共埠頭を計画する。
- 物流施設の集積、コンテナターミナルとの連携強化を図るため、「臨海部物流拠点の形成を図る区域」を拡張する。
- 効率的な取扱いを実現するため、埠頭用地を拡張する等、土地利用計画を変更する。

【既定計画】

土地利用計画
 港湾関連用地97.5ha
 緑地14.6ha



公共埠頭計画
 岸壁 水深11m 1B 延長190m
 岸壁 水深7.5m 3B 延長390m

既定計画
 臨港道路 アイランドシティ3号線

公共埠頭計画
 埠頭用地20.9ha
 交通機能用地1.4ha

【今回計画】

土地利用計画
 港湾関連用地107.9ha
 緑地4.6ha
 「臨海部物流拠点の形成を図る区域」拡張



公共埠頭計画
 岸壁 水深12m 2B 延長520m
 航路・泊地
 水深12m 19.4ha

既定計画
 臨港道路 アイランドシティ3号線

公共埠頭計画
 埠頭用地22.3ha

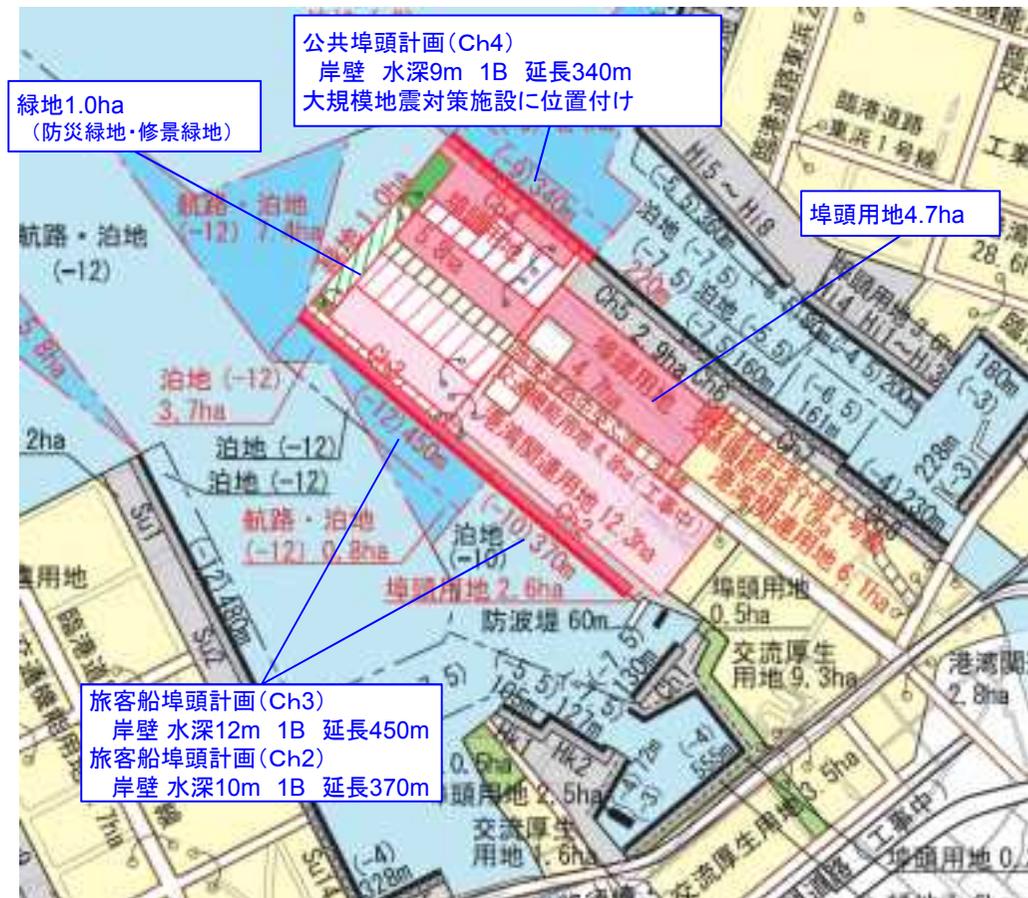
計画変更内容 [中央ふ頭地区]

- クルーズ受入環境を整備するため、大型クルーズ船に対応した岸壁を新たに位置付けるとともに、国際フェリーにも対応する多目的岸壁を計画する。
- 大規模地震発生時における緊急物資輸送の機能を確保するため、岸壁及び緑地を大規模地震対策施設に位置付ける。

【既定計画】



【今回計画】



- 国際・国内ROROターミナル機能集約のため、国際RORO船及び国内RORO船の受入に対応した公共埠頭を計画する。
大規模地震発生時における幹線物流機能を確保するため、公共埠頭(国際RORO用)を大規模地震対策施設として位置付ける。
- 安定的な土砂受入先を確保し、将来的な埠頭再編の用地として活用するため、海面処分用地を新たに位置付ける。

【既定計画】



【今回計画】



計画変更内容 [水域施設計画(航路、航路・泊地)]

○クルーズ船の寄港数増加および大型化、穀物船等の入出港増加に対応するため、中央航路の拡幅や航路・泊地の拡張を計画する。

【既定計画】



【今回計画】

