



# 日本海側拠点港の形成に向けた計画書

(概要版)

～東アジアに面する日本海ゲートウェイ・博多港～



福岡市



アジアとの地理的優位性を活かし、「人」「物」の流れを取り込み、着実に成長する博多港

**物流 全国第6位!**  
国際海上コンテナ貨物取扱量  
2010年 75.0万TEU

**人流 全国第1位!**  
(18年連続)  
国際乗降客数  
2010年 87.3万人  
(外航クルーズ客船寄港数 第1位)

アジア域内物流の拡大 全世界のコンテナ稼働量の約22%

神戸より西では唯一長距離基幹航路が就航(4航路)



【国際海上コンテナ】  
アジアとの  
物流ネットワークの充実

【国際定期旅客】  
韓国との日常的な交流の推進

【国際フェリー・国際RORO船】  
中国・韓国との  
シームレス物流の実現

【外航クルーズ】  
中国クルーズの定着化と  
アウトバウンドの推進

我が国の日本海側拠点港として、アジアの中で独自の地位を築き、  
**産業の振興、観光立国の実現**に貢献する。



欧州2航路・北米2航路(14便/月)

■博多港に寄港する北米航路

・2011年5月:2航路目となる北米航路が就航



WESTWOOD(北米航路)  
(総トン数 21,583トン、2,186TEU)



MAERSK(北米航路)  
(総トン数 49,985トン、4,100TEU)

■コンテナターミナルの拡充による対応の強化 (アイランドシティエココンテナターミナル)



■博多港に寄港する欧州航路 ~我が国では唯一博多港に寄港~

- ・2010年7月:2航路目となる欧州航路が就航
- ・2011年6月:欧州航路の船舶の大型化(9万t級→14万t級)

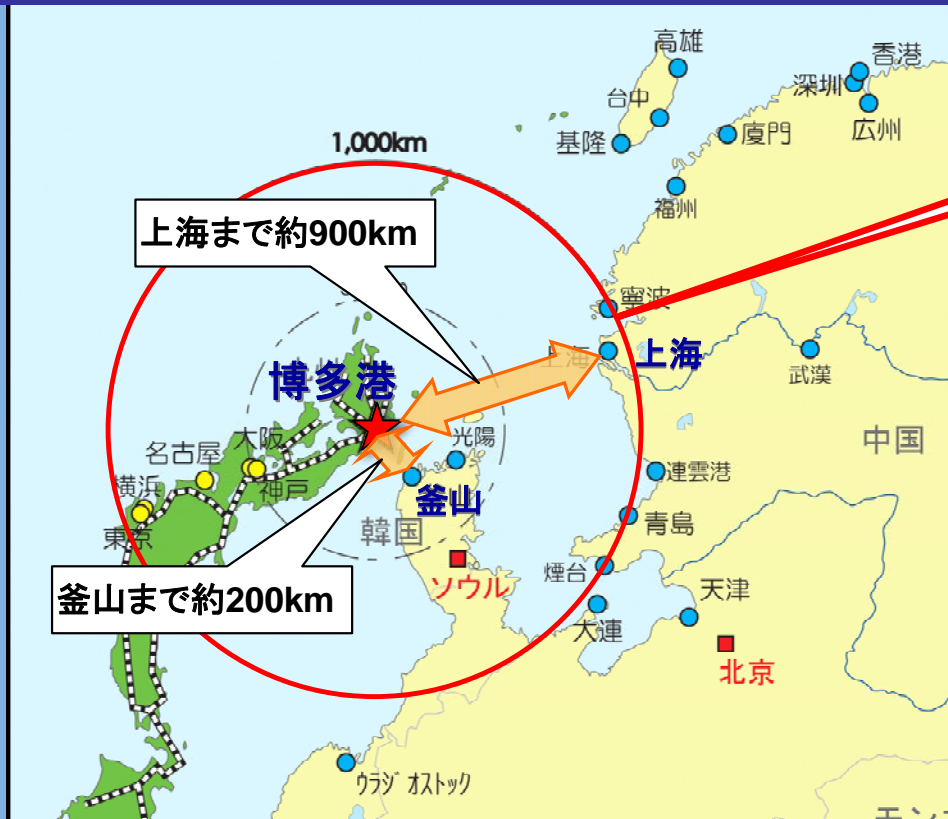
我が国最大級のコンテナ船が寄港



HYUNDAI(欧州航路)  
(総トン数 94,511トン、8,600TEU)

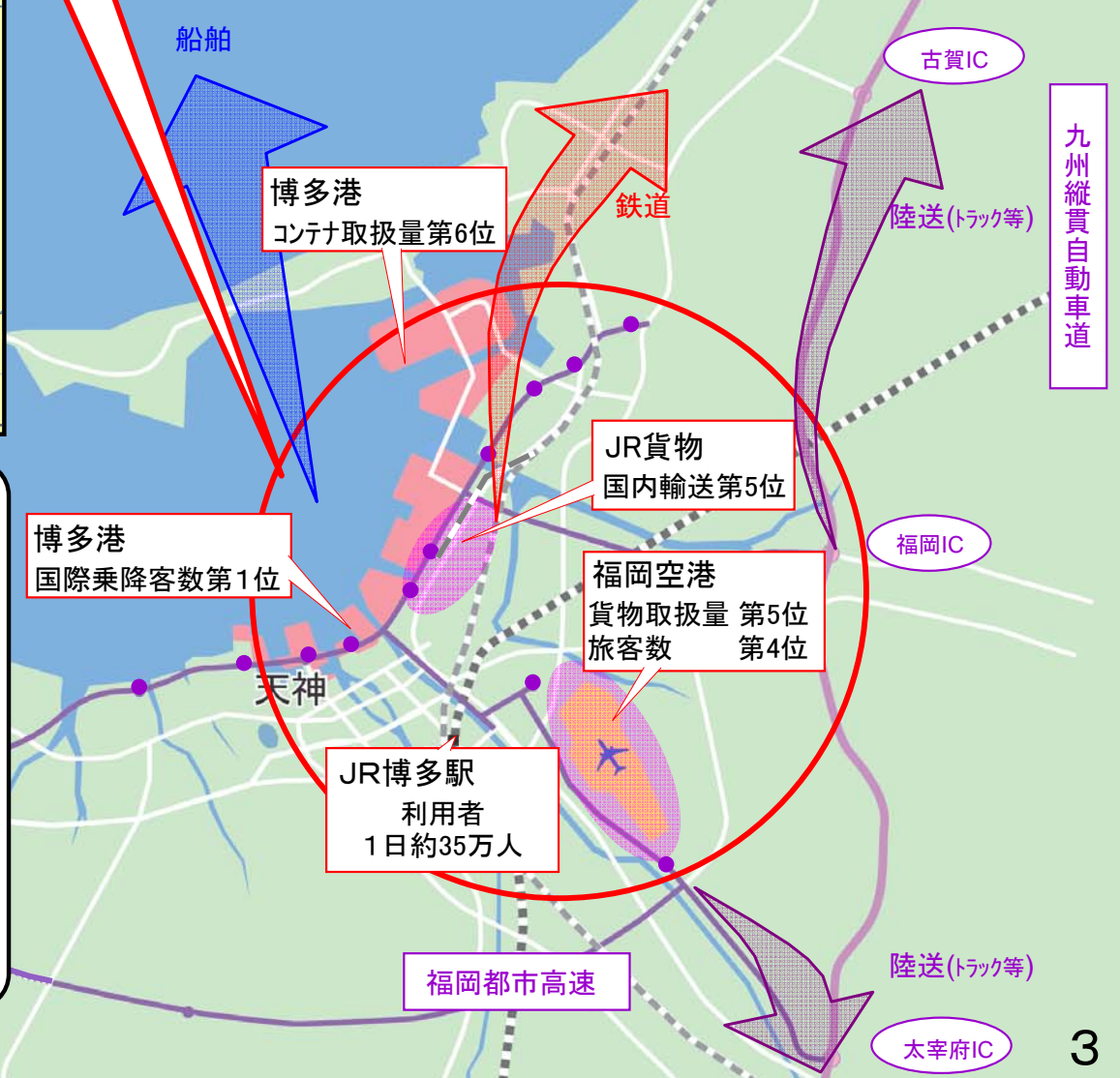


MAERSK EVORA(欧州航路)  
(総トン数 141,716トン、13,102TEU)



1,000km圏内に成長著しい中国・韓国の各都市が位置する戦略上有利なポジションにある

半径5km圏内に陸・海・空の多様な輸送モードが集積



■九州のポテンシャル(2007年)



人口 1,326万人

面積 4.2万km<sup>2</sup>

GDP 3,942億米ドル  
【世界23位のノルウェーと同程度】

交通 新幹線1時間圏・  
高速道路3時間圏を形成

## 官民労一体となった取組み

物流

人流

### 24時間のターミナル運営の取組み

●1998年～

- ・本船荷役、ヤード内作業の24時間体制を実現

### 最先端の物流情報システム (HiTS) の構築

● 2000年～ <国内初>

- ・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

### 構造改革特区活用により港湾の公設民営を実現

● 2003年～ <国内初>

- ・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

### CO2削減に貢献するエココンテナターミナル

● 2010年～ <国内初>

- ・荷役機械の電動化による、CO2排出量の削減と荷役効率の向上



### 「国際戦略総合特区」【国際RORO】

- ・規制緩和によるボトルネックの解消等
- 2011年

### 4カ国多言語による情報発信機能の充実・強化

- ・電子広告看板（デジタルサイネージ）の導入
- ・都心部等での4カ国語表記

### ターミナル利用者の利便性・快適性の向上

●2009年・2010年

- ・待合室の拡張
- ・地域性を感じさせるおもてなしの演出による内装改修



### 外国人観光客の移動の容易化に関する取組み

●2010年～

- ・バスのカラーリングによる行き先の識別表示等



### 魅力ある景観づくり

- ・民間施設の更新時期にあわせて、官民一体となって魅力ある景観を形成

### 九州・アジアの海のゲートウェイづくり

- ・国土計画局による予算措置
- 2011年～



官民連携の  
次なるステップへ

博多港は、長距離基幹航路など多様な輸送モードを活かして、災害に強い地理的条件を遺憾なく発揮し、太平洋側港湾の代替機能も担っていく。

■災害に強いみなと ~博多港~

津波

有史以来、被害を被るような津波は発生していない

福岡県西方沖地震(2005年3月)においても津波は発生していない  
(震源:福岡県西方沖(福岡市の北西約30km)、マグニチュード:7.0)

地震

全国的に見ても大規模な地震の発生確率は低い

北部九州において、今後30年以内に震度6弱以上の揺れに見舞われる確率は3%未満と予測 (文部科学省地震調査研究推進本部)

■博多港における津波の発生状況

地震名称 ( )は発生年月	マグニチュード	最大震度	博多港津波観測値
日本海中部地震 (1983. 5)	7.7	5 (秋田県)	10cm
北海道南西沖地震 (1993. 7)	7.8	5 (北海道、青森県)	7cm
チリ中部沿岸地震 (2010. 2)	8.8	-	19cm
東日本大震災 (2011. 3)	9.0	7 (宮城県)	32cm

■日本列島とその周辺のプレート

- ・大きな被害をもたらす津波は、一般的にプレート型地震により発生
- ・博多港は、ユーラシアプレート上に位置するが、玄界灘側には、地震の発生源となるプレート境界は確認されていない

■東日本大震災を受けた博多港(福岡市)の取組み

○被災した太平洋側港湾の代替機能を発揮

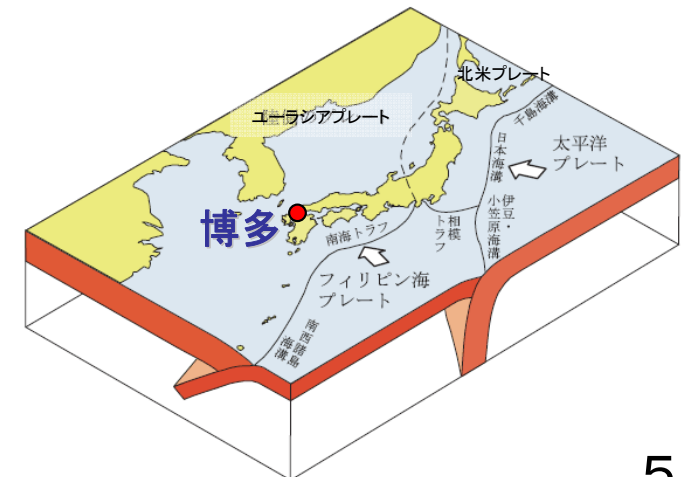
住宅資材(建材, ユニットバス)等の輸入 等

○福岡市地域防災計画の全面的な見直し

- ・大規模地震時における防災機能の確保
  - －耐震強化岸壁の整備
  - －背後圏とのアクセスを含めた災害に強い交通ネットワークの構築
- ・有識者、住民自治組織代表等による「見直し検討委員会」を設置し、全面的な点検・見直しに着手

○職員の派遣による災害復旧・被災者支援

延べ派遣職員数 約300名(7/14時点)



## 輸送モード

## 博多港の現状(2010年)

国際海上コンテナ

(中国・韓国とのダイレクト航路)  
21航路・136便／月  
41万TEU

国際フェリー  
国際RORO船

9便／週 (達成済)

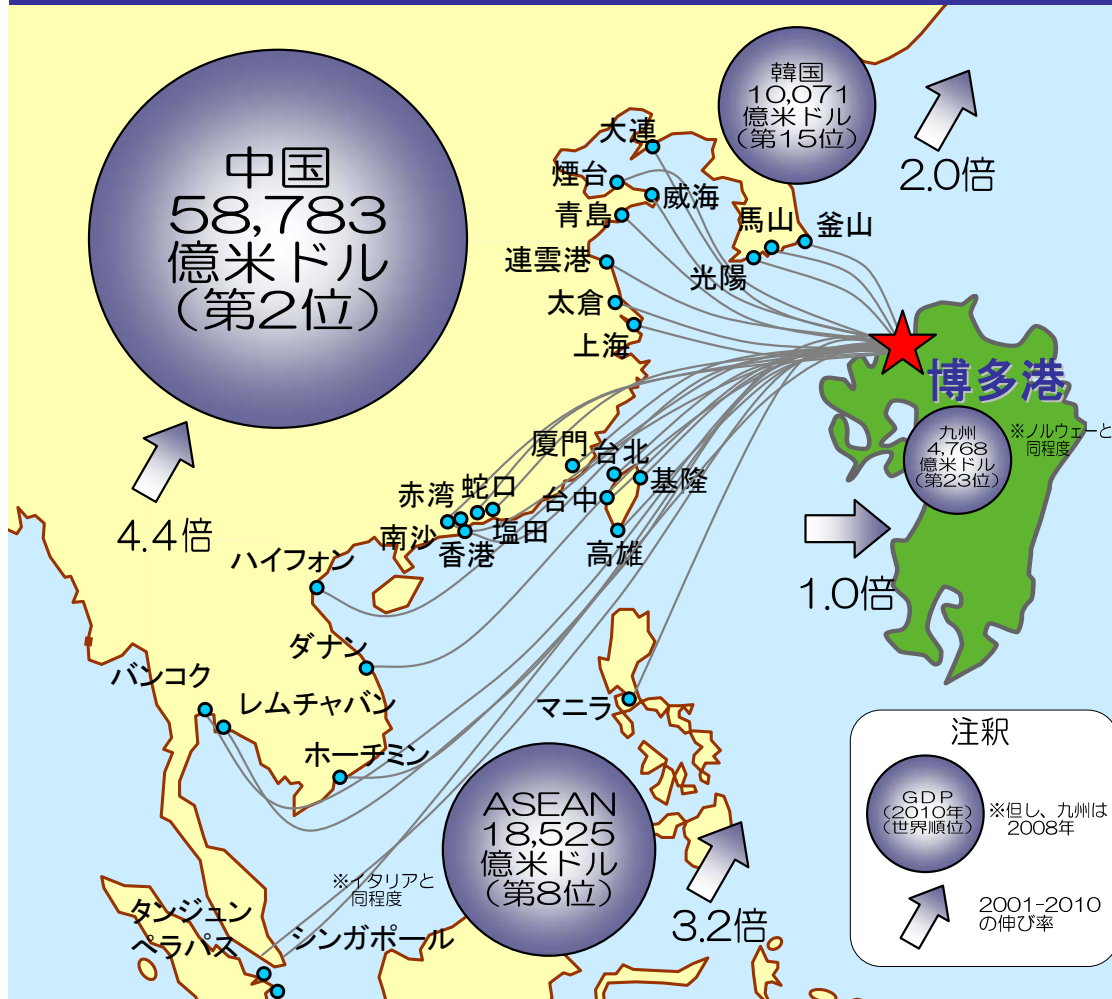
外航クルーズ  
(定点クルーズ拠点)

年間寄港回数 63回 (達成済)

国際定期旅客

28～63便／週 (達成済)  
(高速船・国際フェリー)

官民一体となって維持・拡大にチャレンジ



■アジアとの充実したダイレクト航路

2010年：29航路・月間168便 (全航路数 32航路・178便)

うち中国・韓国

**21航路・月間136便** 10年間で **1.8倍**

○ここ1年で開設された航路 (2010.8～2011.7)

中国：3航路 韓国：1航路 東南アジア：3航路 計7航路

■アジア貨物の増加

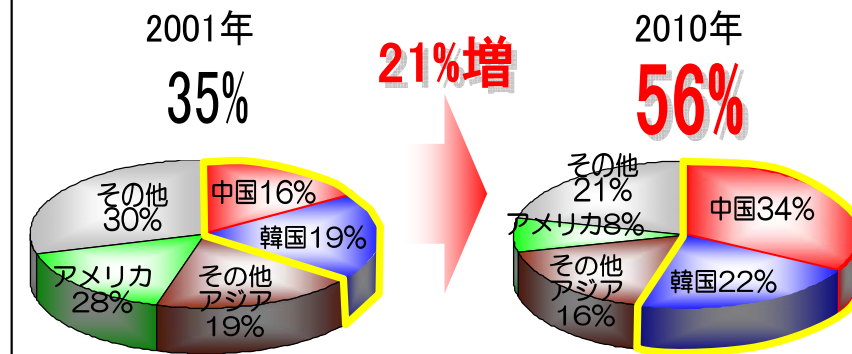
2010年取扱個数：53万TEU (全取扱個数 75万TEU)

うち中国・韓国

中国：**25万TEU** 10年間で **2.9倍**

韓国：**16万TEU** 10年間で **1.6倍**

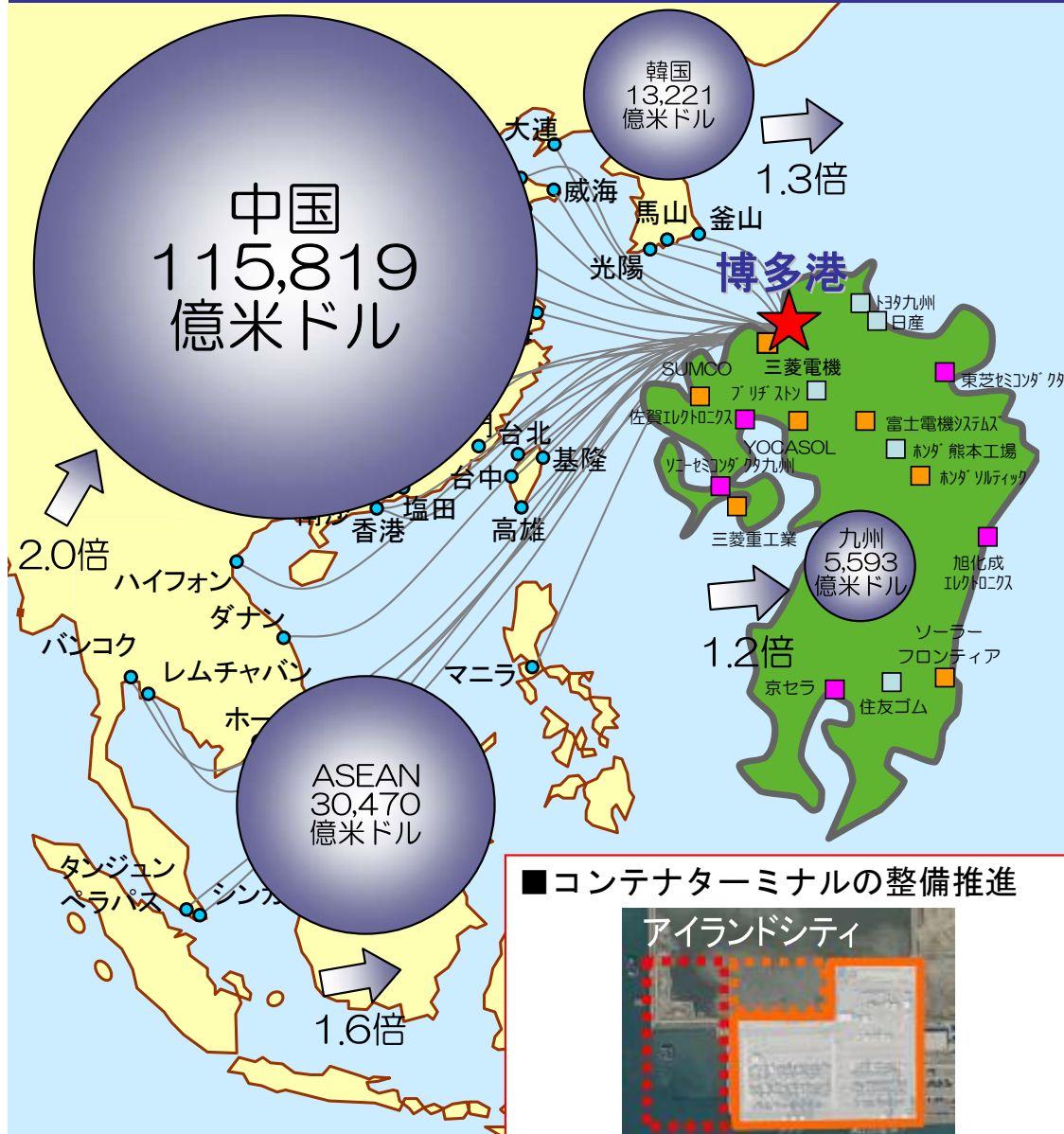
中国・韓国と密接な繋がりを持つ博多港



■中国・韓国の輸出入貨物の変化

中国			韓国		
	2001年	2010年		2001年	2010年
第1位	衣服・身廻品・はきもの	再利用資材	第1位	水産品	その他日用品
第2位	野菜・果物	家具装備品	第2位	衣服・身廻品・はきもの	ゴム製品
第3位	家具装備品	衣服・身廻品・はきもの	第3位	その他機械	水産品





**注釈**

GDP予測 (2020年) IMF公表のGDP成長予測をもとに算出

↑ 2011-2020の伸び率

■九州における相次ぐ設備投資

- 太陽電池関連産業 (全国生産能力の2割)  
ソーラーフロンティア(株) 宮崎・国富に世界最大級の太陽電池工場 900メガワット生産へ (2011.7)
- 自動車関連産業 (全国生産台数の1割)  
日産車体(株) 湘南工場の一部を九州工場敷地内に移転し、生産能力を拡大 年産53万台から65万台へ (2009.12)
- 半導体、電子部品産業 (全国生産個数の2割強)  
三菱電機(株)「パワー半導体」増産へ100億円投資 福岡、熊本工場を増強 (2010.7)

■急増する取扱個数

2011年上半期の実績: **2010年比22.0%増**

■目標値

2015年 **49万TEU (2010年の1.2倍)**

2025年 **82万TEU (2010年の2.0倍)**

■コンテナターミナルの整備推進



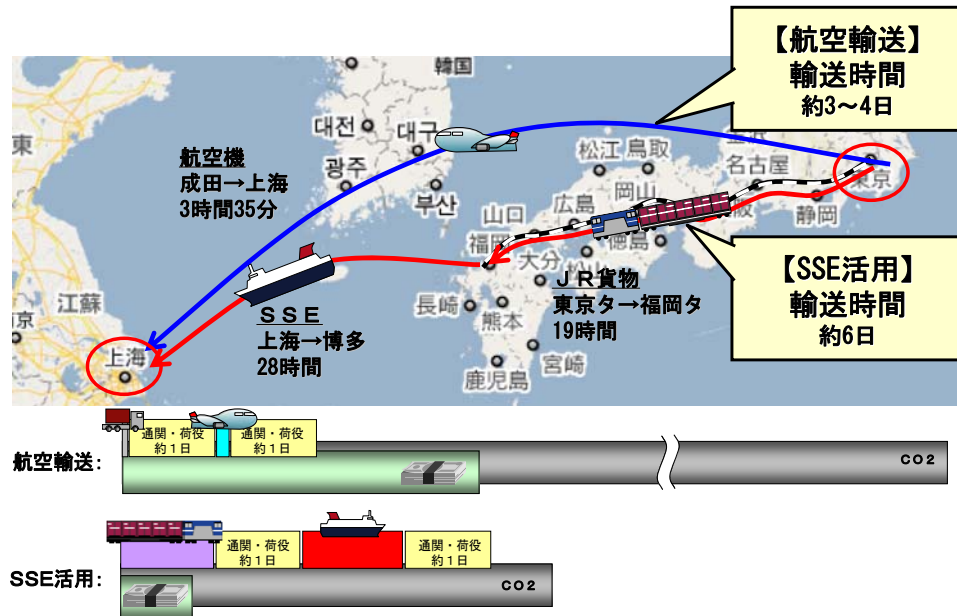
■集荷、航路誘致のさらなる取組み

- 官民一体となったポートセールス  
市、博多港ふ頭(株)、(社)博多港振興協会
- 中国主要港との友好関係を活用したポートセールス

1,000km圏内に成長著しい中国・韓国の各都市が位置し、国際競争力を発揮

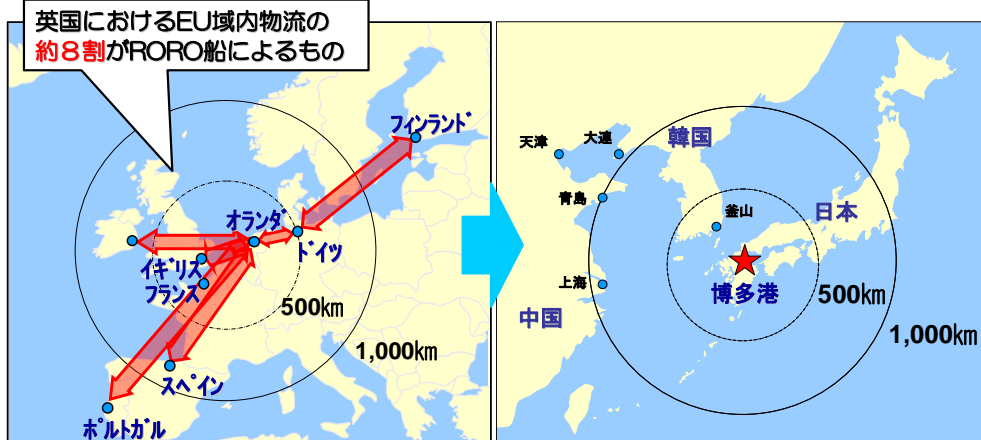


■航空輸送に比べ **遜色のないスピード** で、  
**低コスト** (約1/5以下)  
**環境負荷低減** (約1/40以下) を実現



■アジア域内における準国内輸送の実現

英国におけるEU域内物流の約8割がRORO船によるもの



■国際フェリー・国際RORO船の特色

特段の港湾施設の整備が不要  
 (トラックシャーシによる貨物の積み卸し)

多様な顧客ニーズに対応

少量多頻度化、積み替え無し、在庫圧縮、  
 リードタイム短縮による市場への高速投入等

※高付加価値製品やアパレルなどの  
 ジャスト・イン・タイムの要請が高い製品等を取り扱う



■国際RORO船の増便・複線化

増便

週2便 → **週6便**  
(1隻体制 から3隻体制へ)

複線化

上海 → **天津・大連・青島等**  
への航路拡大

官民一体となった取組み

■集荷、航路拡大へのさらなる取組み

- 官民一体となったポートセールス  
市、博多港ふ頭(株)、(社)博多港振興協会 等

■物流の効率化のための規制緩和によるボトルネックの解消

- ICタグを活用した車上通関の実現による通関手続きの簡素化  
(九州地方整備局で実証実験を実施)
- 特定区域内における日中韓のシャーシ相互乗り入れの実現による物流の円滑化

■国内ROROや鉄道と円滑に接続するモーダルシフトの拠点づくり





■日本一の外航クルーズ寄港回数 (2010年)

**63回** **うち中国発着**  
**61回**

【博多港に寄港した主なクルーズ船】

○コスタ・クラシカ	21回
○レジェンド・オブ・ザ・シーズ	20回
○コスタ・ロマンチカ	18回

■博多港発着クルーズの実施

2010年

**13回・約1,600人**

※2011年(予定) **7回・約3,000人**

■最大級のクルーズ客船の寄港

2012年：15回入港予定

■今後とも拡大が期待されるアジアのクルーズ市場



◆世界的に増加を続けるクルーズ人口

2000年：1,000万人  
 2009年：2,000万人

◆アジアのクルーズ人口は世界のわずか約4%

2009年：80万人

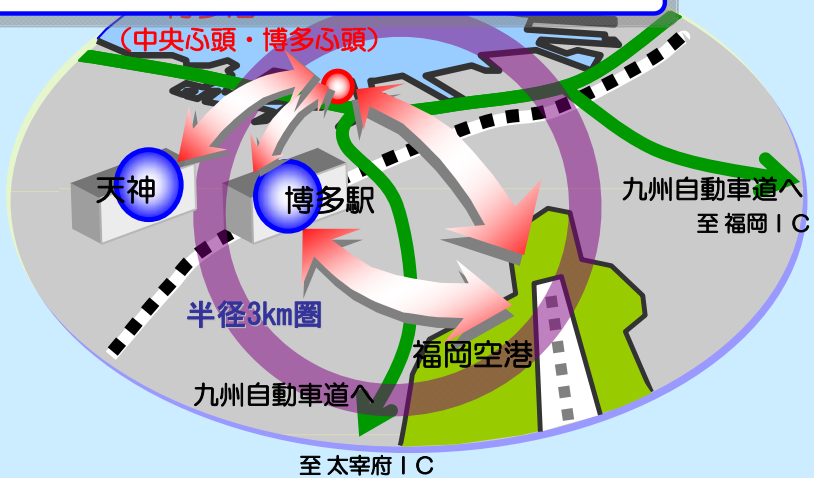


1週間程度のショートクルーズの拡大が期待



福岡都市圏のポテンシャル  
人口 約240万人

半径3km圏内に陸・海・空の交通結節機能が集積



### 博多駅 -Rail & Cruise-

- 九州新幹線 74本/日
- 山陽新幹線 114本/日

### 福岡空港 -Fly & Cruise-

- 国内線 24路線 154便/日
- 国際線 19路線 168便/週

## ■クルーズ・プロモーション

- クルーズ客船の誘致に向けて、旅行社やクルーズ船社と個別協議を実施
- 釜山広域市と共同で、クルーズコンベンションへ出展

## ■CIQ手続きの迅速化に向けた取組み

- 入国審査手続の補助のための体制づくり

## ■福岡市民クルーズ

### 官民連携して博多発着クルーズを振興

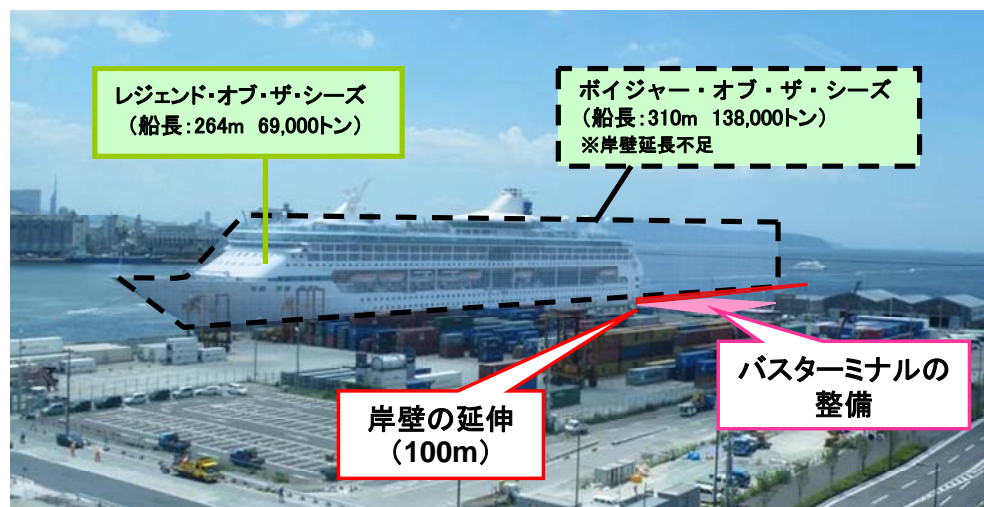
福岡市

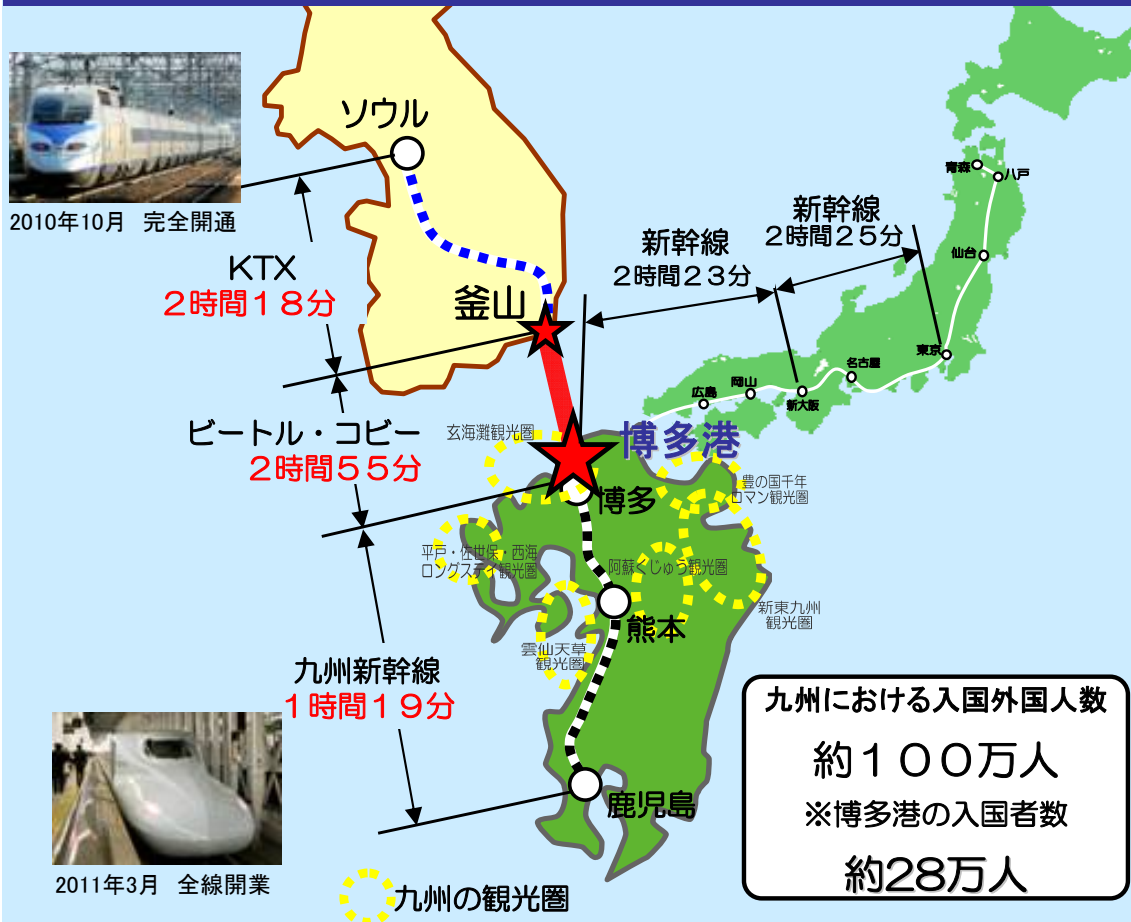
- ・岸壁使用料を減免
- ・市民クルーズの募集・抽選
- ・広報活動

民間事業者

- ・通常価格より約10%以上割引
- ・1回につき5室以上提供

## ■クルーズ客船の大型化への対応





■日本一の国際乗降客数

2010年

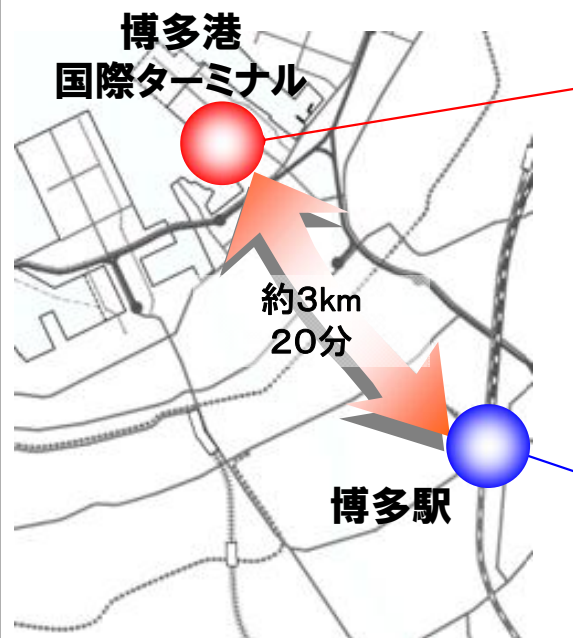
18年連続全国第1位 **87万人**

高速船 (ビートル・コビー) 国際フェリー (ニューかめりあ)

**3~8往復/日** **1往復/日**



■陸・海の交通結節機能が近接



博多港国際ターミナル  
2011年3月 リニューアル



JR博多駅  
2011年3月 再整備概成





【外航クルーズ客船】  
年間乗降客数：約18万人（2010年）

中央ふ頭

【国際定期旅客】  
年間乗降客数：約69万人（2010年）

博多ふ頭

ベイサイドプレイス博多

博多港  
国際ターミナル

マリンメッセ福岡

福岡国際センター

福岡サンパレス

福岡国際会議場

【コンベンションゾーン・国際ターミナル等】  
年間来訪者数：約500万人

### ■我が国の海の観光ゲートウェイづくりの実現

○産学官民協働による取り組み

国（九州地方整備局）、福岡市、地域協議会  
が一体となって検討

※国土計画局による、「官民連携による  
地域活性化のための基盤整備推進支援  
事業」として予算措置

### ■官民連携した取り組み

○国（九州運輸局）・市・民間  
事業者の連携



バスのカラーリング  
行き先の識別表示

○市・民間事業者の連携



デジタルサイネージ  
観光、交通情報等を提供