



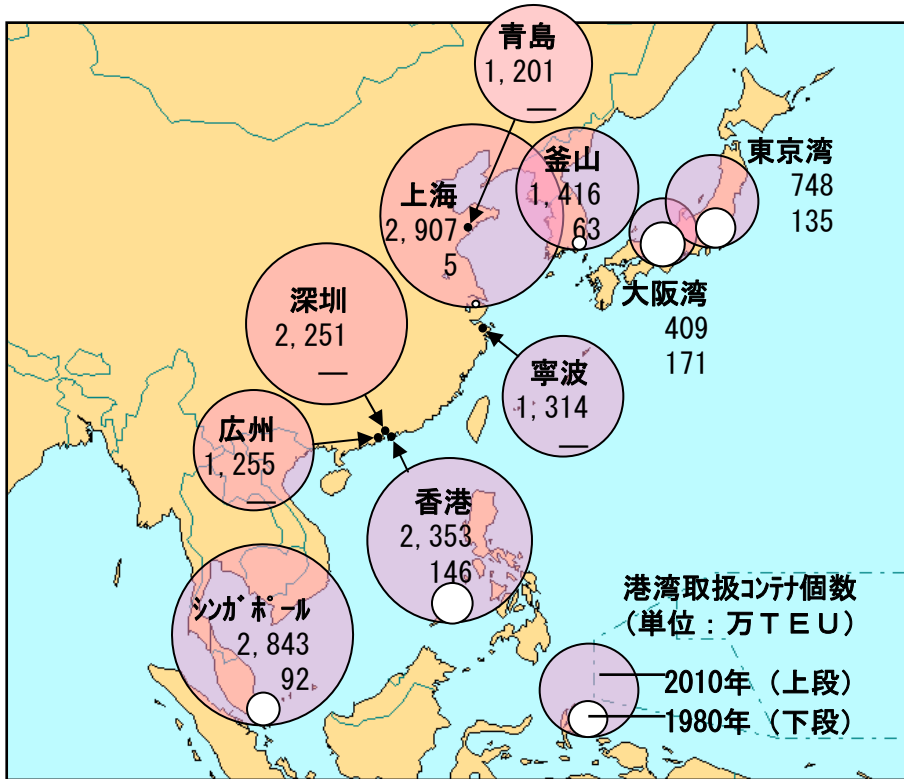
博多港の将来像について
～東アジアに面する日本海ゲートウェイ・博多港～



福岡市港湾局



【アジア主要港のコンテナ取扱個数】



※東京湾は東京港・横浜港、
大阪湾は大阪港・神戸港。
ただし、大阪湾は2009年の数字。

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL YEARBOOK 1982, 2011
March 2011 CONTAINERISATION INTERNATIONALをもとに
国土交通省港湾局作成

TEU (twenty-foot equivalent unit):

国際標準規格 (ISO規格) の
20 フィート・コンテナを1とし、
40 フィート・コンテナを2として
計算する単位。

【世界の港湾別コンテナ取扱個数ランキング】

(単位: 万TEU)

1980年		
	港名	取扱量
1	ニューヨーク/ニュージャージー	195
2	ロッテルダム	190
3	香港	146
4	神戸	146
5	高雄	98
6	シンガポール	92
7	サンファン	85
8	ロングビーチ	82
9	ハンブルク	78
10	オークランド	78
...		
13	横浜	72
...		
16	釜山	63
...		
18	東京	63
...		
39	大阪	25
...		
46	名古屋	21

2010年 (速報値)		
	港名	取扱量
1 (2)	上海	2,907
2 (1)	シンガポール	2,843
3 (3)	香港	2,353
4 (4)	深圳	2,251
5 (5)	釜山	1,416
6 (8)	寧波	1,314
7 (6)	広州	1,255
8 (9)	青島	1,201
9 (7)	ドバイ	1,160
10 (10)	ロッテルダム	1,115
...		
27 (25)	東京	420
...		
36 (38)	横浜	328
【以下、上位50位外のため、2010年の順位不明】		
— (46)	神戸	※225
...		
— (51)	名古屋	※211
...		
— (56)	大阪	※184

[注] 外内貿を含む数字
()内は2009年の順位
※の取扱量は2009年の
数字

国際戦略港湾 5 港

国際拠点港湾 1 8 港

重要港湾 1 0 3 港

地方港湾 8 7 1 港

合 計 9 9 7 港

京浜港
(東京港、横浜港、川崎港)
阪神港
(大阪港、神戸港)

博多港、名古屋港 ほか

※選択と集中の観点から、港湾法の改正を行い、分類【平成23年4月1日施行】

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

アジア域内物流の拡大

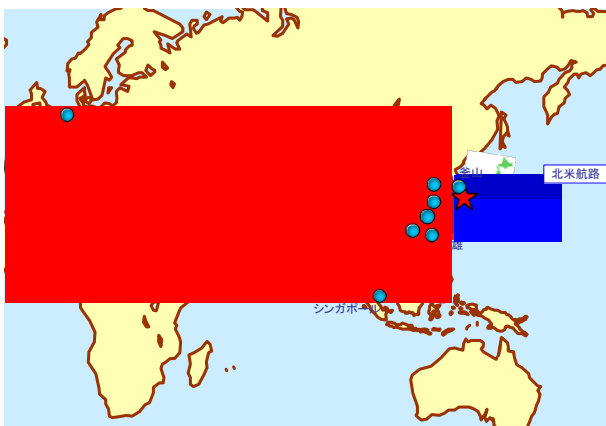
世界のコンテナ荷動量(約1億TEU:2009年)のうち、
アジア域内は約2割
アジア発着は約7割を占める。

釜山港に近接していることから、追加
のコストや時間をあまりかけること
なく、博多港への就航が容易である。



■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～



■我が国最大級のコンテナ船が寄港



北米航路

欧州航路

物流 **全国第6位!**

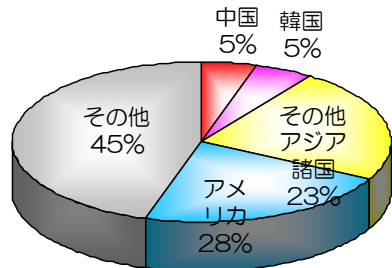
国際海上コンテナ貨物取扱量
2010年 75.0万TEU

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)

■博多港の輸出入相手国

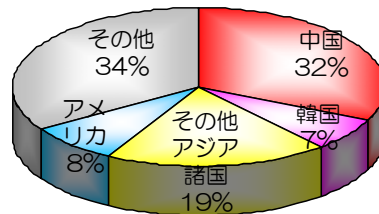
平成12年



375万トン

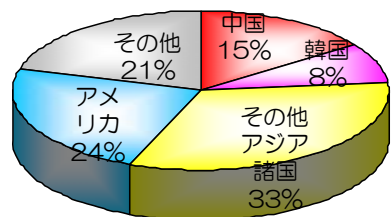
輸出

平成22年速報値

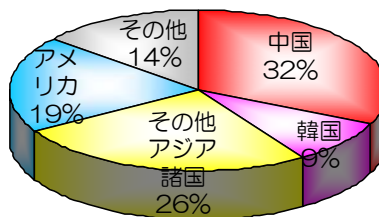


623万トン
(1.66倍)

輸入



817万トン



1,036万トン
(1.27倍)

<参考>

国内他港における
中国貨物の割合
【平成21年で比較】

(輸出)

博多港	34.7%
横浜港	25.8%
名古屋港	16.9%
神戸港	31.5%

(輸入)

博多港	31.3%
横浜港	18.8%
名古屋港	15.1%
神戸港	26.2%

出典：各港湾統計資料

アジアと密接な繋がりを持つ博多港

九州・西日本を支える生活港湾、国際港湾としての役割を果たしながらも、一歩脱却し、**アジアの中で元気なオンリーワンの港**へとステップアップし、アジアの中で輝きを放つ存在になる

物流

アジア・世界へとつながる
元気なみなとづくり

人流・交流

アジアとの
新たな交流時代の
みなとまちづくり

環境

自然と共生した
環境先進港づくり

量的拡大のみならず、質的向上を目指す

①まずは東アジアをターゲットにする

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

長距離基幹航路
（北米航路）

長距離基幹航路
（欧州航路）

上海まで約900km

東アジアとの充実した定期航路網
中国、韓国、東南アジア：32航路・200便

欧州・北米：4航路・14便/月

コンテナ船



MAERSK(欧州航路)

コンテナ船



WESTWOOD(北米航路)

釜山まで約200km

RORO航路

国際RORO船

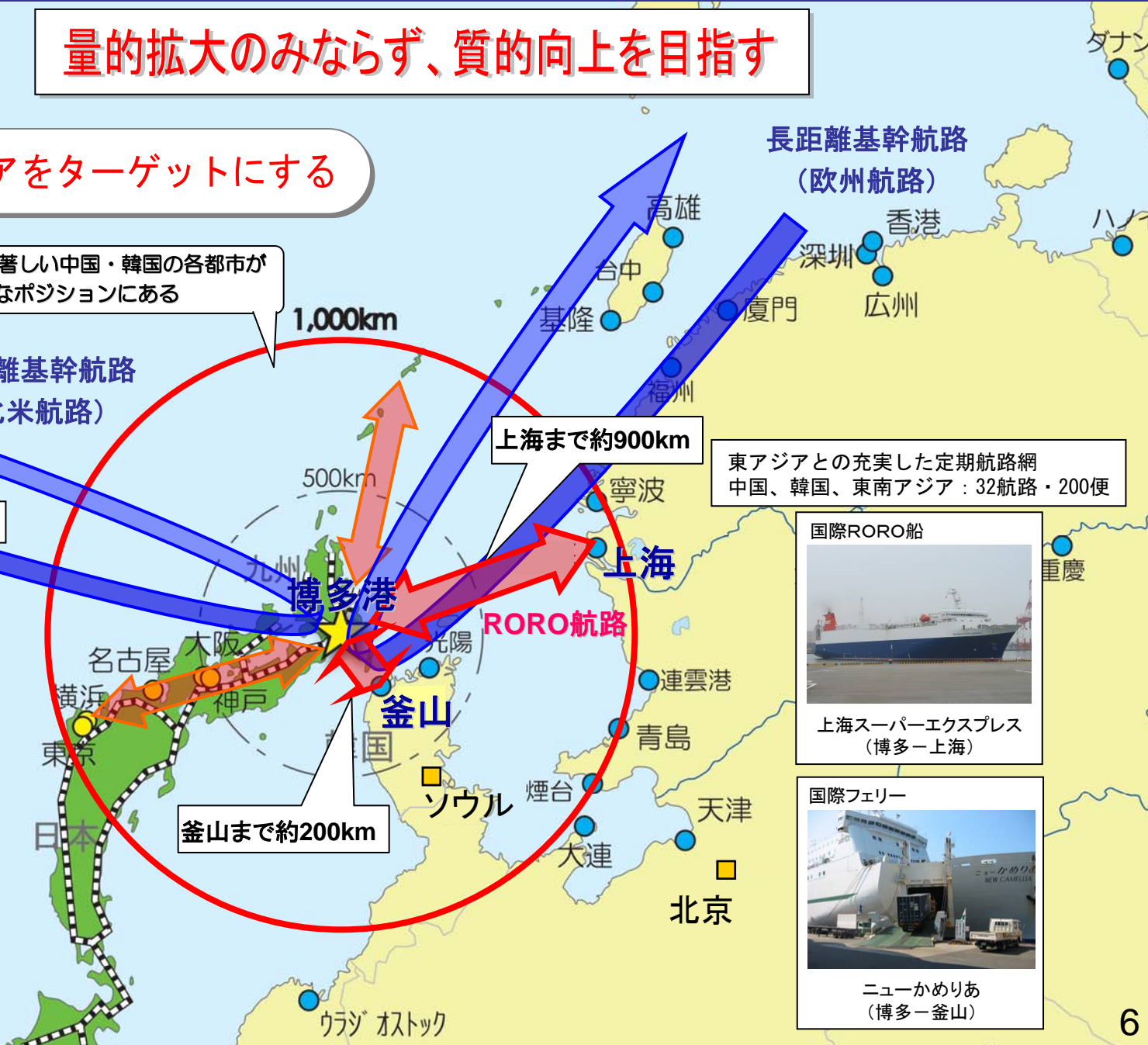


上海スーパーエクスプレス
（博多ー上海）

国際フェリー

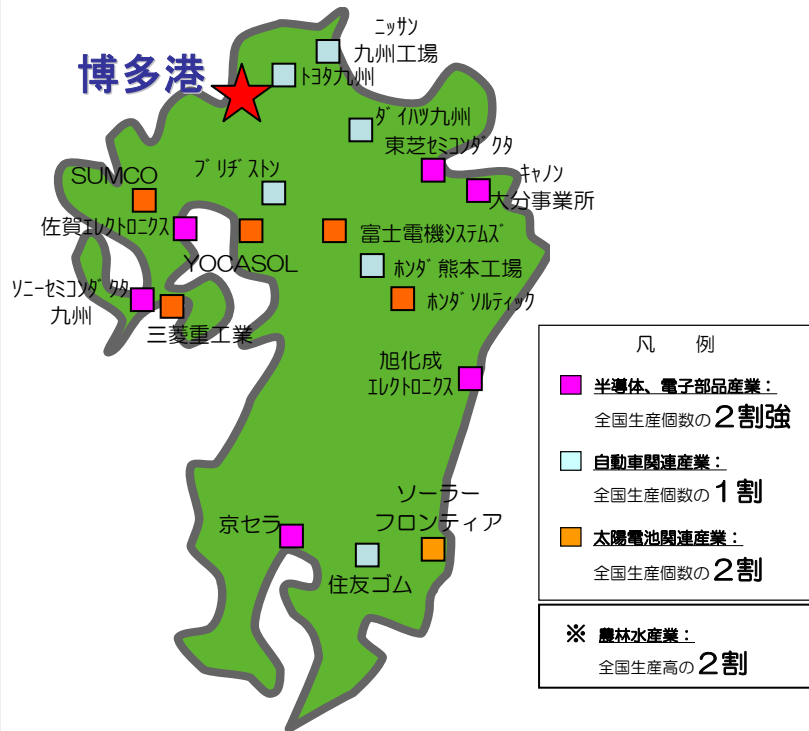


ニューかめりあ
（博多ー釜山）

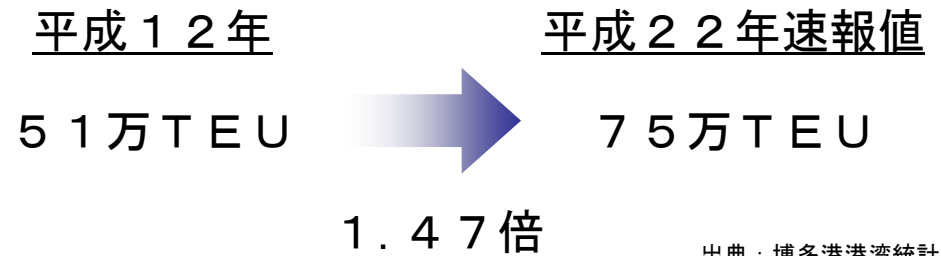


②九州の付加価値の高い生産品を輸出する

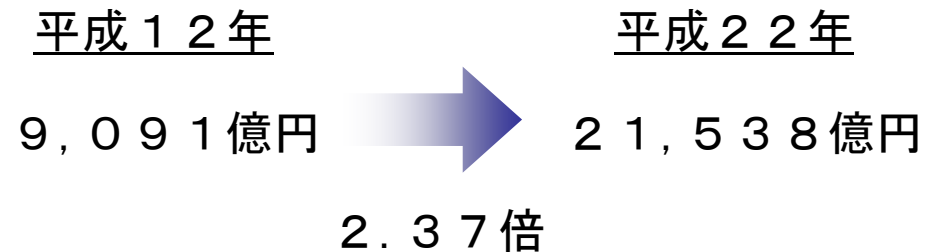
■高付加価値型産業の立地状況



■国際海上コンテナ取扱量の変化



■貿易額の変化



九州の輸出入コンテナ貨物の約半分を取り扱うまでに成長

③独自の輸送モードを駆使する

■ 国際RORO船・国際フェリーの概要

【国際RORO船(博多-上海)】



上海スーパーエクスプレス

【国際フェリー(博多-釜山)】



ニューかめりあ

- 中国、韓国の各都市が1,000km圏内に位置する地理的競争力を発揮
- 博多～上海間を週2便・28時間で接続、博多～釜山間をデイリー・6時間で接続
- 民間事業者において、増便、複線化（天津、青島等）に向けた取組みを推進（国際RORO船）

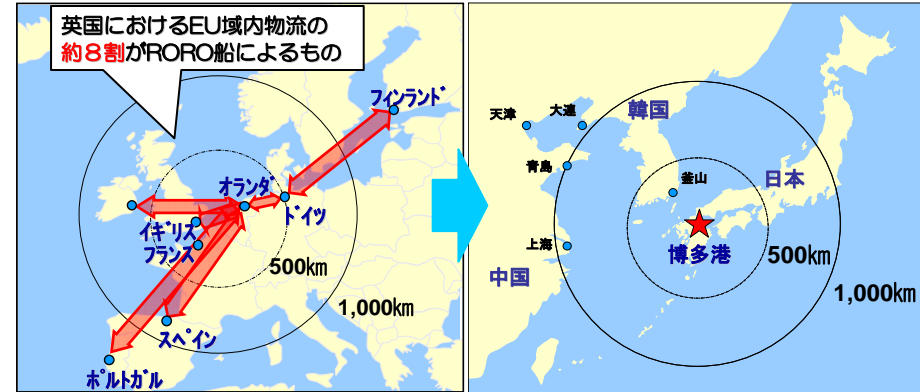
■ 国際RORO船・国際フェリーの特徴

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

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

■ アジア域内における準国内輸送の実現



■ 半径5km圏内に陸・海・空の多様な輸送モードが集積



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。

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)



■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

地震

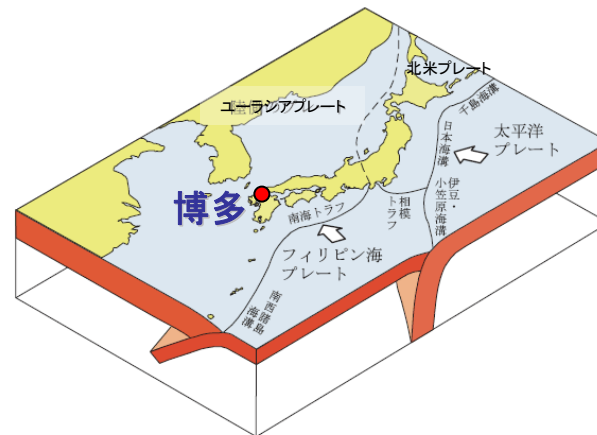
全国的に見ても
大規模な地震の発生確率は低い

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)



■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



■趣旨・目的

対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れつつ、日本海側港湾の国際競争力を強化するため、日本海側拠点港を形成する。

■スケジュール

- ・7月末に応募（23港）
- ・秋頃に選定



■対象機能

物流

■国際海上コンテナ



■国際フェリー・国際RORO船



人流

■外航クルーズ(定点クルーズ拠点)

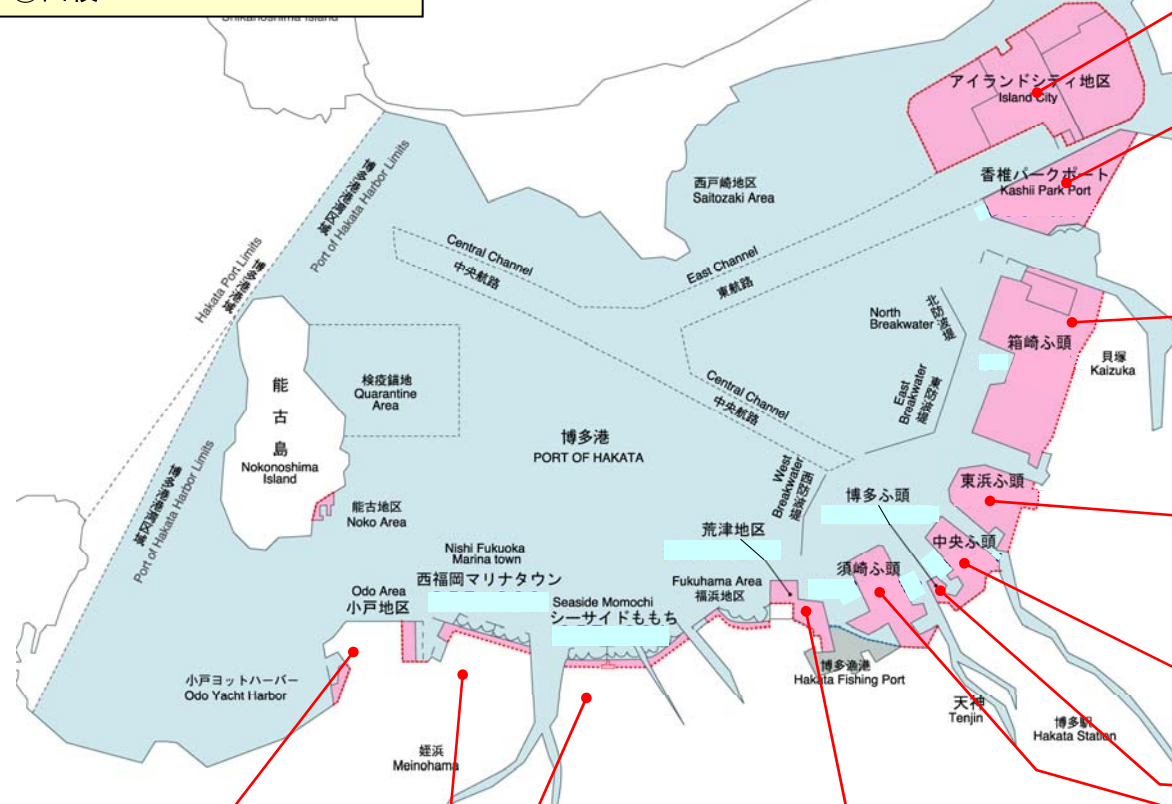


■国際定期旅客



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。

凡例
 ①貨物量（平成22年速報値）
 ②主要取扱品目
 ③面積



高規格な国際物流ネットワークの拠点

- アイランドシティ**
 ①37万TEU（742万トン）
 ②ゴム製品、家具装備品、自動車部品等
 ③401ha
- 香椎パークポート**
 ①31万TEU（783万トン）
 ②ゴム製品、自動車、家具装備品等
 ③135ha



箱崎ふ頭

様々な港湾関連施設を配置した博多港最大のふ頭

- ①558万トン
 ②自動車、建設機械、麦、米・雑穀・豆、鋼材、青果等
 ③264ha



東浜ふ頭

建築資材やLNGを取り扱うふ頭

- ①233万トン
 ②砂利・砂、セメント、鋼材、LNG、石油製品等
 ③79ha



中央ふ頭

高度化倉庫、国際ターミナル大型展示場が立地する多機能ふ頭

- ①69万トン
 ②自動車、日用品、水産品、紙・パルプ等
 ③49ha
 ※外国航路87万人



小戸地区

日本有数の規模をほこるマリーナや福岡の代表的なヨットハーバー



シーサイドももちと西福岡マリナタウン

福岡の象徴的なウォーターフロント



荒津地区

都市圏をはじめ九州で消費される石油製品の中継基地

- ①366万トン
 ②石油製品、重油等
 ③33ha



須崎ふ頭

大規模な保管施設を備えた九州の穀物基地

- ①136万トン
 ②麦、とうもろこし、鋼材、木製品等
 ③79ha



博多ふ頭

にぎわいのあるウォーターフロントスポット（離島航路や市営渡船が発着）

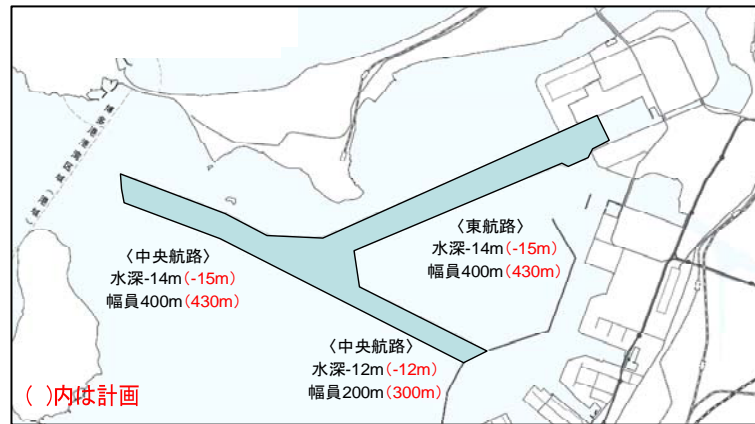
- ①13万トン
 ②飲料、衣類・身廻品、はきもの等
 ③5ha
 ※内国航路112万人

【アイランドシティ】



【香椎パークポート】

■博多港の航路の現況



■急増する取扱個数

2011年上半期のコンテナ取扱個数の実績

2010年比 22.0%増

■官民労一体となった様々な取組 <国内初>

H12～ 最先端の物流情報システム(HiTS)の構築
-中国深セン港(H19～)・広州港(H21～)・青島港(H24～(予定))との連携-

H15～ 構造改革特区活用により港湾の公設民営を実現
- 博多港ふ頭(株) -

H20～ 臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)
-高付加価値産業を支援する物流センターの集積-

H22～ CO2削減に貢献する
アイランドシティ
エココンテナターミナル



電動トランスファークレーン13

【アイランドシティ】—地方主導による港湾整備—

臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)の指定

■目的

我が国における東アジアとの物流結節拠点として、コンテナターミナル等と背後の先進的な物流施設とが一体となって機能する臨海部物流拠点の形成を図るもの。

■国による支援

臨港道路整備に対する積極的な予算措置

■福岡市のインセンティブ

○福岡市企業立地促進交付金

所有型:取得費の2.5~5.0%
限度額 10億円

賃借型:年間賃借料の1/4、期間1年
限度額 2億円

【釜山新港】—国主導による港湾整備—

自由貿易地域の指定

○税制優遇

法人税・所得税

⇒3年間100%免除、2年間50%減免

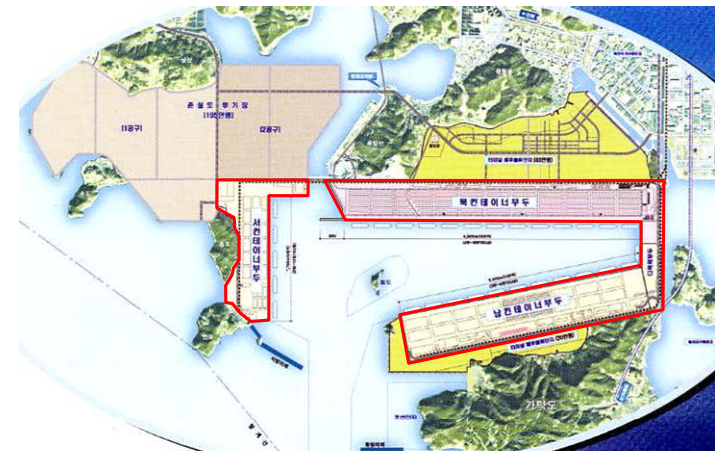
○格安な敷地賃貸料

⇒40円/m²・年、最長50年まで賃貸可能

等

※国土交通省資料
釜山港湾公社資料 より

釜山新港コンテナターミナル



■ 企業立地促進のあり方

1. インセンティブ制度

「物流施設は初期投資額が大きくなるため、現行制度における立地促進交付額では進出する上での誘因になりにくい」との事業者の指摘

2. 土地利用について

企業立地促進の観点から、今後の土地利用のあり方等について検討

■ 港湾機能のさらなる強化に向けて

1. コンテナターミナルの整備のあり方

アイランドシティの新たなターミナルの整備について検討するとともに、効率的な運営の観点から、ターミナルの自動化や立体化など、アイランドシティ及び香椎パークポートにおける適切なターミナル機能のあり方について検討

2. 臨海部物流拠点のあり方

九州産の高付加価値製品の輸出拠点づくりを進めるため、臨海部物流拠点のあり方について検討

※港湾機能の強化に向けては、引き続き、関係者、有識者等から構成される「博多港長期構想検討委員会」で検討予定