

# 博多港港湾計画資料（その1）（案）

－ 改 訂 －

平成27年12月

博多港港湾管理者  
福岡市



# 目 次

I.	港湾計画の方針に関する資料	1
1.	港湾の沿革、現況	1
1-1	港湾の位置	1
1-2	港湾の沿革	3
1-3	港湾の性格及び役割	6
1-4	博多港の経済効果	11
1-5	周辺の交通網	12
1-6	地域の状況	14
2.	港湾への要請	16
2-1	港湾への要請や課題	16
2-2	博多港の目指すべき姿	19
2-3	港湾計画の方針	19
2-4	目標年次	20
3.	港湾計画の範囲及び港湾空間の利用	21
3-1	港湾計画の範囲	21
3-2	港湾空間利用ゾーニング	22
II.	港湾の能力に関する資料	25
1.	取扱貨物量	25
1-1	取扱貨物量の推計	25
1-2	取扱貨物量の推移および将来貨物量の推計結果	26
2.	入港船舶の推計	38
2-1	入港船舶隻数の推計	38
2-2	船舶の利用状況および将来推計結果	39
3.	船舶乗降旅客数の推計	41
3-1	船舶乗降旅客数の推計方法	41
3-2	船舶乗降旅客数の設定	45
III.	港湾施設の規模及び配置に関する資料	46
1.	公共埠頭計画	46
1-1	公共埠頭の現況	46
1-2	外内貿コンテナ埠頭計画	55
1-3	外貿及び内貿ユニットロード埠頭計画	60
1-4	外貿埠頭計画	61

2.	フェリー及び旅客船埠頭計画	63
2-1	就航航路の現況	63
2-2	背景・課題	64
2-3	計画の考え方	65
2-4	フェリー及び旅客船埠頭の規模及び配置	66
3.	木材取扱施設計画	69
3-1	木材取扱施設計画	69
4.	専用埠頭計画	70
4-1	専用埠頭の現況	70
4-2	専用埠頭の規模及び配置	70
5.	水域施設計画	72
5-1	航路計画	72
5-2	航路・泊地計画	73
5-3	泊地計画	74
5-4	水域施設計画の位置	75
5-5	操船例図	76
6.	外郭施設計画	85
6-1	防波堤	85
6-2	静穏度の検討	87
7.	臨港交通施設計画	96
IV.	港湾の環境の整備及び保全に関する資料	100
1.	自然的環境を整備又は保全する区域	100
1-1	自然的環境を整備又は保全する区域	100
1-2	良好な景観形成	101
2.	廃棄物処理計画	102
3.	港湾環境整備施設計画	103
3-1	緑地	103
V.	土地造成及び土地利用計画に関する資料	106
1.	土地造成計画	106
2.	土地利用計画	107
3.	臨港地区の範囲	109
VI.	港湾の効率的な運営に関する事項	110
1.	効率的な運営を特に推進する区域	110
2.	臨海部物流拠点の形成を図る区域	111

VII.	その他重要事項	112
1.	国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設	112
2.	大規模地震対策施設計画	114
3.	港湾施設の利用	117
4.	利用形態の見直しを検討していく区域	118
4-1	荒津地区及び西戸崎地区	118
4-2	須崎ふ頭地区	120
VIII.	その他の資料	121
1.	港湾の周辺状況	121
1-1	経済的・社会的条件	121
1-2	自然条件	126
2.	港湾の沿革	144
3.	港湾の施設の現況	147
4.	過去の計画一覧	149
5.	新旧法線対照図	167
6.	審議会委員名簿	168

# I. 港湾計画の方針に関する資料

## 1. 港湾の沿革、現況

### 1-1 港湾の位置

博多港は、九州の北部に位置し、東西約 20km・南北約 10km の広大な水面は南北及び東の三方向を陸地に囲まれ、西方向は玄界灘に開き平穏な湾を形成している。

博多港は、わが国の首都圏に位置する東京港までと同等の距離圏内に成長著しい中国の各都市や韓国が位置し、アジアに近接した地理的優位性を有している。

博多港と主要各港との海上距離は次のとおりである。

表 I-1-1 世界各港との海上距離

港名	国名	海上距離(km)	位置づけ
釜山	韓国	213	
神戸	日本	548	国際戦略港湾
大阪	日本	556	国際戦略港湾
名古屋	日本	896	国際拠点港湾
上海	中国	948	友好港(姉妹港)
那覇	日本	920	
横浜	日本	1,109	国際戦略港湾
川崎	日本	1,117	国際戦略港湾
東京	日本	1,124	国際戦略港湾
大連	中国	1,170	相互交流港
天津	中国	1,441	相互交流港
高雄	台湾	1,682	
香港	中国	2,115	
マニラ	フィリピン	2,617	
ホーチミン	ベトナム	3,680	
バンコク	タイ	4,795	
シンガポール	シンガポール	4,643	
タンジュンペラパス	マレーシア	4,644	
バンクーバー	カナダ	8,847	
ナバシェバ	インド	9,121	
オークランド	アメリカ	9,451	貿易協力港
ロサンゼルス	アメリカ	9,997	
スエズ	エジプト	13,817	
テムズポート	イギリス	19,823	
ロッテルダム	オランダ	20,191	
ハンブルク	ドイツ	20,702	



図 I-1-1 博多港と世界の主要港



図 I-1-2 博多港の距離圏

## 1-2 港湾の沿革

博多港は、那の津と呼ばれた古来から中国大陸への門戸として重要な港であり、我が国の外交、文化、経済等の交流拠点としての役割を果たしてきた。奈良時代・平安時代の太宰府の繁栄下にあつては、遣隋使、遣唐使がここから往来し、我が国の文化に多大な貢献をなした。中世、平清盛が日本で最初の人工港「袖の湊」を博多港に築いたとされ、鎌倉時代には宋、室町時代には明との貿易の中心地として、博多商人の活躍ともあいまって隆盛を築いた。その後、戦国時代に博多のまちは、戦国の兵火に焼け落ちたが、豊臣秀吉によって再興され、一時期往年の繁栄を取り戻した。しかし、江戸時代の鎖国政策によって国際港としての地位を長崎に譲り、以後、黒田藩の内港としての役割を果たすのみとなった。

明治になると、博多港はその地理的優位性が認められ、1884年（明治17年）には朝鮮貿易を特別に許可され、1899年（明治32年）に開港指定されるなど、国際貿易港として歩みははじめた。大正時代には、博多～壱岐～対馬定期航路の運航が始まり、その後も離島の人々の生活を支える重要な役割も果たしており、1991年（平成3年）には同区間で高速旅客船が就航している。また、1958年（昭和33年）には博多～沖縄間で定期航路が開設され、1975年（昭和50年）からはフェリーが就航している。

1927年（昭和2年）には第2種重要港湾の指定を受け、本格的な博多港の整備が始められ、中央ふ頭、防波堤などの施設が完成するなど現在の博多港の基礎ができた。その後、第2次世界大戦のため一時整備が中断されるが、戦後は引揚援護港として日本の終戦処理に協力するなか、1948年（昭和23年）に検疫所等が整備され、1949年（昭和24年）には掃海処理が完了した。同年、国際港としての開港安全宣言が発せられ、翌1950年（昭和25年）、輸出第一船が韓国に向け雑貨を積み出航した。

1950年（昭和25年）には港湾法が施行され、翌1951年（昭和26年）に重要港湾に指定されるとともに、1952年（昭和27年）には福岡市が管理すべき博多港港湾区域が認可され、福岡市が博多港の港湾管理者として業務を開始した。

戦後の博多港は、国の経済5ヶ年計画に基づき博多港整備5ヶ年計画（昭和31～35年）を定め、本格的な整備を進めた。貨物取扱量も年々増加し、1960年（昭和35年）には、福岡市が港湾管理者になって最初の「博多港港湾計画」を策定し、商港としてのみならず工業港としての発展を図ることとした。翌年、福岡市は、全国初の総合計画（マスタープラン）となる「福岡総合計画書」を策定し、その中で博多港は、産業基盤の確立に向けた重要な役割を付与された。

さらに、政府の「国民所得倍増計画」に伴う「港湾整備緊急措置法」の制定などを受け、昭和36年（1961年）を初年度とする「第一次博多港港湾整備5ヶ年計画」を策定し、東浜ふ頭、中央ふ頭、須崎ふ頭などの整備が進むなど、現在の都心部ふ頭地区の骨格が形成された。この時、民間資金の活用による港湾整備事業の拡大ため、昭和36年（1961年）に博多港開発株式会社が福岡市初の第3セクターとして設立された。その後も、昭和43年（1968年）を初年度とする「第三次博多港整備5ヶ年計画」を策定し、博多港開発株式会社とともに箱崎、香椎地区の埋立事業を展開した。

福岡市が政令指定都市となった昭和47年（1973年）、博多湾内の環境保全と自然環境との調和、都市化の進展等に伴い増加する流通貨物への対応を図ることなどを方針として港湾計画の改訂を行い、昭和53年（1978年）の港湾計画改訂では、福岡都市圏の生活関連物資の安定供給の拠点となる流通港湾の形成や背後都市圏の要請に対処した都市機能用地の確保、臨海部レクリエーション需要の増大に対処した水際線の有効活用を図ることなどを方針とし、以降、主要事業として、西部地区（地行・百道、小戸・姪浜）と東部地区（和白・香椎）の整備を進めた。

西部地区整備事業のうち、シーサイドももち整備事業（地行・百道地区）は、福岡市が施行者として、国際化、情報化の進展、市民意識の多様化など新たな時代のニーズに対応し、多様な機能が相互に連携、



複合することにより、人・情報・文化等が相互に交流するまちづくりを目指して、昭和 57 年（1982 年）に埋立工事に着工、昭和 61 年に埋立竣功し、現在では、福岡タワーや海浜公園の整備などによって海と親しめる水際空間となっている。西福岡マリナタウン整備事業（小戸・姪浜地区）は、博多港開発株式会社が施行者として、住宅等の都市機能用地の確保や都市改善のための下水処理用地の確保など、新たな街づくりを進めるべく、昭和 57 年（1982 年）に埋立工事に着工、昭和 63 年（1988 年）に埋立竣功し、現在では住宅と海と緑が調和した魅力的な街づくりが実現している。

東部地区整備事業は、外内貿コンテナ取扱量の急増に対応するため、博多港初の本格的なコンテナターミナルの整備に向けて、昭和 63 年（1988 年）から香椎パークポート整備工事に着手した。平成 6 年（1994 年）に、水深 13m 岸壁×1 バースを備えたコンテナターミナルが供用を開始し、平成 9 年（1997 年）には水深 13m 岸壁の 2 バース目が完成し、現在では博多港全体のコンテナ取扱個数の約 3 割を取扱うまでに至っている。この香椎パークポートコンテナターミナルの供用を機に、従来の管理運営型から経営型の港湾運営方式に移行するため、民間活力を導入した第 3 セクターとして、博多港ふ頭株式会社が平成 5 年（1993 年）に設立され、現在は、港湾運営会社として、港湾運営に関する業務を一元的に担っている。

平成元年の港湾計画改訂は、香椎地区等における高度な物流空間の形成、国際化・情報化の進展や産業の高度化・高質化に対応する人・物・情報の行き交う交流拠点の形成、中央ふ頭～博多ふ頭地区等における既設ふ頭の再開発等を方針とした。この中で、香椎地区の埋立方法を、自然環境の保全、親水空間創出の観点から、陸続方式から島方式に変更し、埋立面積約 401ha のアイランドシティ整備事業は、「港湾機能の強化」、「新しい産業の集積拠点の形成」、「快適な都市空間（住環境）の形成」、「東部地域の交通体系の整備」を目的に、平成 6 年（1994 年）から工事に着工し、福岡市の将来をリードする先進的モデル都市づくりを進めている。

中央ふ頭～博多ふ頭地区再開発は、物流の再編・高度化を図り、コンベンションやターミナル機能などの新たな機能の導入により、人・物・情報が交流し、都心に近いウォーターフロントを活かした福岡市の海の玄関口を目指して、平成 4 年（1992 年）から平成 7 年（1995 年）にかけて、高度化倉庫、博多港国際ターミナル、マリンメッセ福岡などが供用を開始した。現在では、平成 2 年（1990 年）から就航している釜山とのフェリーや、平成 3 年（1991 年）から就航の高速旅客船、近年急増しているクルーズ船により、外国航路船舶乗降人員数は 22 年連続日本一であり、壱岐・対馬への離島航路をはじめ、五島航路や市営渡船などを含めると、国内外から年間約 200 万人の人々が行き交う交流拠点となっている。

平成 13 年（2001 年）の港湾計画改訂は、コンテナを中心とした物流機能の拡充、アジアとの交流拠点や離島航路の拠点としての人流機能の拡充、港湾背後の交通ネットワークの拡充、環境と共生する港湾の実現など、「アジア・市民・自然と共生する博多港」を目指し、水深 15m 岸壁の外貿コンテナターミナルや海の玄関口として大型旅客船や国際フェリーへの対応、中長距離フェリーの集約、都心部ふ頭の再開発、耐震強化施設の配置などが計画された。

博多港は、平成 2 年（1990 年）には特定重要港湾、平成 7 年（1995 年）には中枢国際港湾に指定され、平成 15 年（2003 年）にはアイランドシティ水深 14m のコンテナターミナル、平成 20 年（2008 年）にはアイランドシティ水深 15m コンテナターミナルが供用を開始した。平成 23 年（2011 年）には国際拠点港湾に位置付けられるとともに、日本海側拠点港湾にも選定されるなど、アジアに近い地理的な優位性を活かし、国際コンテナ航路に加え、国際 RORO 船やフェリーなど、多様な物流ネットワークを形成する国際海上輸送網の拠点港湾として、その地位を高めてきた。

平成 25 年（2013 年）、福岡市の人口は 150 万を突破し、現在でも人口や観光客は増え続け、企業や本社機能の立地が進むとともに、国内外から暮らしやすいと評価されるなど、元気なまち・住みやすいまちとして福岡市の存在感は高まっている。

博多港は今日までの福岡市の発展に大きく貢献しており、また、繋がりの深いアジアとの最前線のゲートウェイとして福岡ひいては西日本の経済活動や生活を支える大切な役割を果たしている。

### 1-3 港湾の性格及び役割

博多港は、背後圏約 1,400 万人の人口を擁す九州一円等とアジア・世界を繋ぐ海の玄関口として、九州・西日本の経済活動や生活を支える重要な役割を担う、国内有数の国際拠点港湾である。

#### (1) 取扱量の現状

- ・博多港の取扱貨物量（平成 26 年）は、外貨が 1,849 万トン（全体の 55%）、内貨が 1,531 万トン（全体の 45%）で、合計 3,381 万トンとなっている。
- ・輸出貨物は、ゴム製品が最も多く、次いで完成自動車であり、自動車関連の貨物で輸出量の半分以上を占めている。
- ・輸入貨物は、家具装備品、電気機械、麦、衣類・身廻品・はきものの順となっており、生活必需品の品目が多い。
- ・移出は、その他輸送機械、取合せ品、完成自動車の順となっており、移入は石油製品、砂利・砂、完成自動車の順になっている。

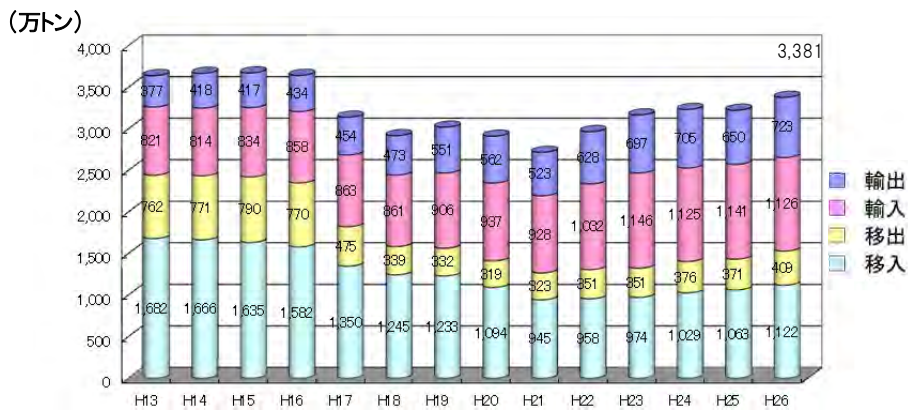


図 I-1-3 取扱貨物量の推移 ※フェリー貨物除く

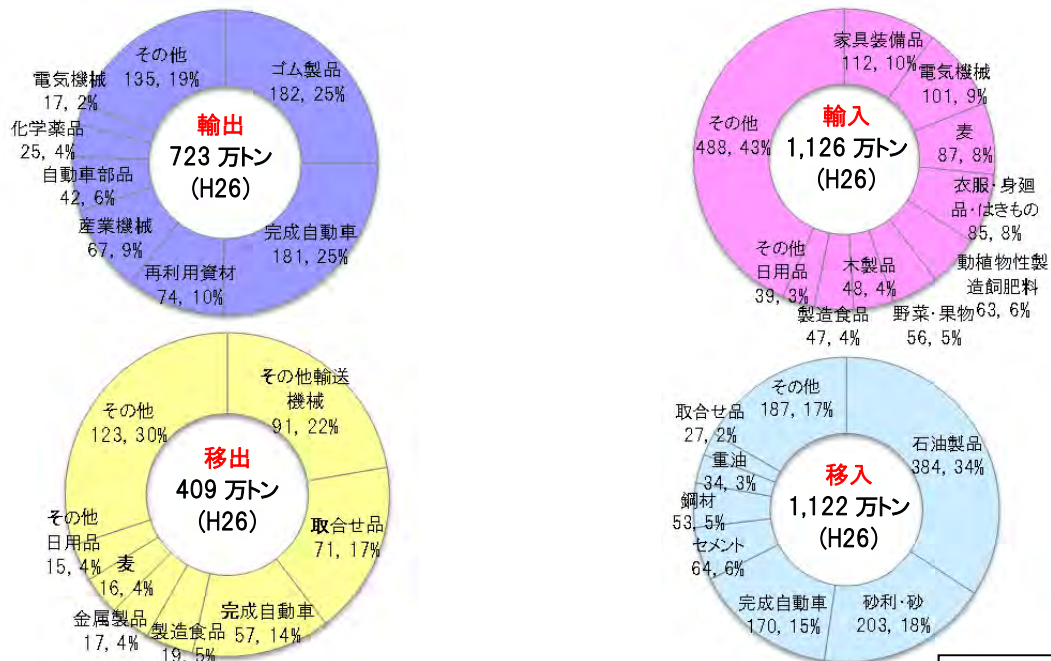


図 I-1-4 主要品目別貨物量 (平成 26 年) ※フェリー貨物除く

品目  
貨物量(万トン)、割合

## (2) 国際海上コンテナ取扱個数

- ・博多港の国際海上コンテナ取扱個数（平成 26 年）は、91 万 1 千 TEU と 2 年連続で過去最高の記録を更新するとともに、ここ 10 年間で 1.5 倍に増加している。
- ・各年における取扱個数の増加率は、国内主要 5 港の平均を上回り、さらに、近年の国内主要 5 港の増加率は横ばいであるのに対し、博多港は顕著に増加している。
- ・全国コンテナ取扱個数のシェアは約 5% であるが、九州におけるコンテナ貨物の 5 割以上を取り扱っている。

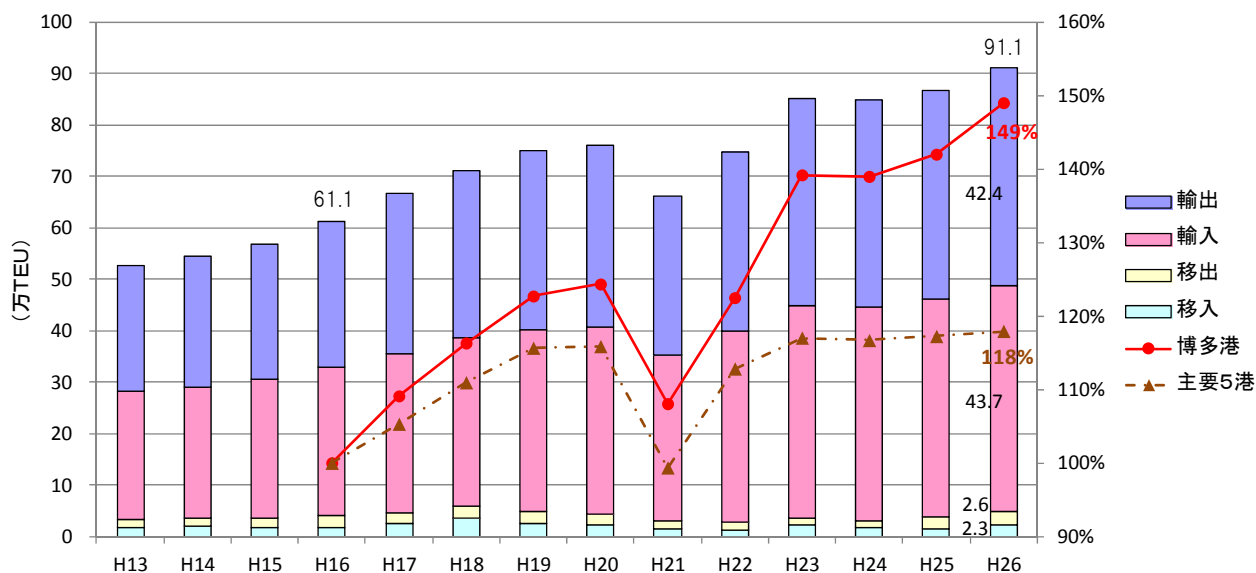


図 I-1-5 国際海上コンテナ取扱個数の推移と伸び率（国内主要 5 港※）

※コンテナ取扱量の全国上位 5 港：東京港、横浜港、名古屋港、大阪港、神戸港

- ・コンテナ貨物の約 79% をアジア貨物が占め、うち約 63% が東アジア（中国、韓国、台湾）との輸出入貨物である。

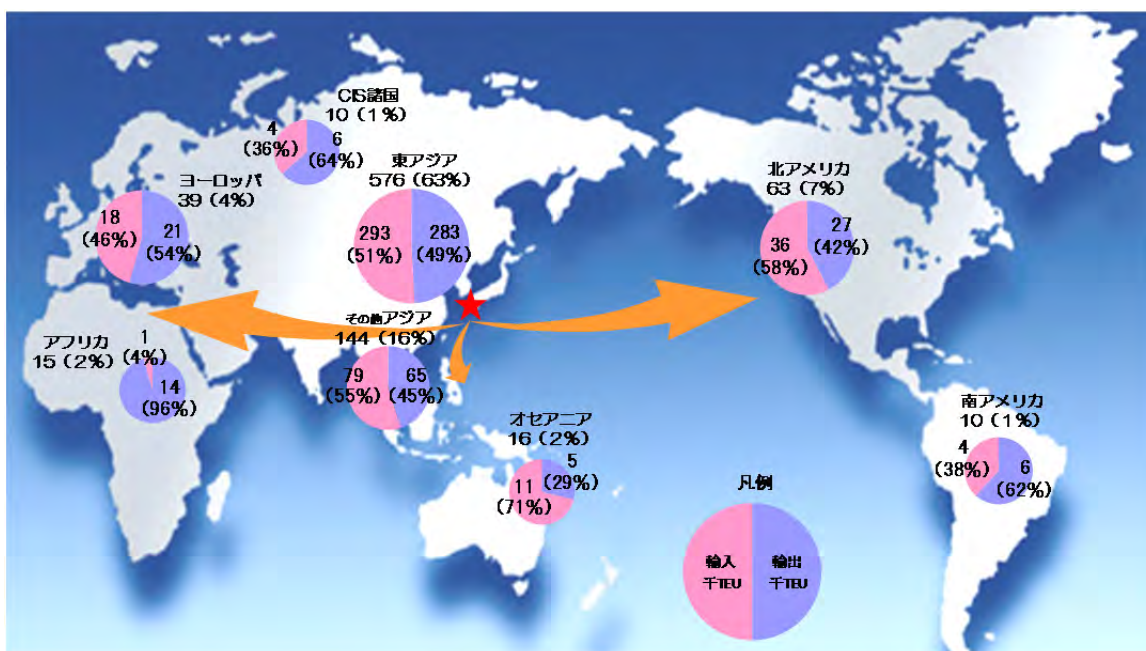


図 I-1-6 地域別の外貿コンテナ貨物（H26 年）

(3) 主要地区の概要

表 I-1-2 (1) 主要地区の概要①

地区名	①：貨物量(H26年) ②：主要取扱品目 ③：面積	概要
アイランドシティ	①9,535千トン ②ゴム製品、家具装備品 ③約401ha (うち約361ha埋立完了)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全地面積のおよそ9割の埋立が竣工しており、「みなとづくりエリア」では、水深14m・15mの大水深連続バースに、5基のコンテナクレーンと、電動化のトランスファークレーンを19基備えた外貿コンテナターミナルが(部分)供用し、博多港全体のコンテナ貨物の5割以上を取扱う国際物流ネットワークの拠点である。</li> <li>・コンテナターミナル背後は、国際物流拠点の形成を目指しており、九州最大級の大規模倉庫など、物流施設の立地が進んでいる。</li> <li>・「まちづくりエリア」では、平成17年のまちびらきから10年が経過し、約6,800人(平成27年10月現在)の市民が生活を営むとともに、拠点性のある公益施設や新しい産業の立地が進むなど、先進的モデル都市づくりを推進している。</li> </ul>
香椎パークポート	①8,270千トン ②完成自動車、ゴム製品 ③約135ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成8年に現形の埋立が竣工し、平成9年に全面供用を開始した外貿コンテナターミナルは、水深13mの連続バースと4基のコンテナクレーンを有し、博多港全体のコンテナ貨物の3割近くを取扱う国際物流ネットワークの拠点である。</li> <li>・完成自動車輸出の拠点となっており、沖縄への定期航路が就航している。</li> <li>・九州初の大型X線検査装置を備える国際貨物検査センターがターミナルに隣接するなど、物流機能が充実している。</li> </ul>
箱崎ふ頭	①6,015千トン ②完成自動車、輸送機械 ③約264ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和48年に現形の埋立が竣工した博多港最大の埠頭で、RORO貨物や多様な在来(ばら)貨物を取扱い、青果上屋や食品工業団地、大規模な流通センターなどが集積する総合物流地区である。</li> <li>・本地区の直背後にはJR貨物福岡ターミナルが立地しているほか、高速道路のランプ2カ所が直結し、九州自動車道や福岡空港へダイレクトに繋がっており、円滑な複合一貫輸送が可能となっている。</li> </ul>
東浜ふ頭	①3,439千トン ②砂利・砂、セメント ③約79ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成6年に現形の埋立が竣工した埠頭で、産業資材やエネルギー関連などの貨物を取扱う地区である。</li> </ul>
中央ふ頭	①774千トン ②完成自動車、日用品 ③約49ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>・平成7年に現形の埋立が竣工した埠頭で、国際ターミナルやコンテナターミナルが供用し、韓国釜山への定期航路(フェリー・高速船)が就航している。</li> <li>・アジアを中心とした外航クルーズ船も本地区を中心に多数寄港しており、平成26年の外国航路船舶乗降人員数は約87万人で、22年連続で日本一の港となっている。</li> <li>・国際会議場、展示場、ホールなどMICE関連施設も集積しており、博多ふ頭も含めた本地区を福岡都心部の新たな拠点として、一体的な再整備に取り組んでいる。</li> </ul>
博多ふ頭	①136千トン ②取合せ品、飲料 ③約5ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和49年に現形の埋立が竣工した埠頭で、国内ターミナルが供用し、壱岐・対馬、五島への定期航路(フェリー、高速船)が就航している。</li> <li>・旅客利便施設「ベイサイドプレイス博多」や博多ポートタワーなどが立地し、市営渡船や湾内クルーズの発着拠点となっている。</li> </ul>

表 I-1-2 (2) 主要地区の概要②

地区名	①：貨物量(H26年) ②：主要取扱品目 ③：面積	概要
須崎ふ頭	①1,491千ト ②麦、とうもろこし ③79ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和38年に現形の埋立が竣功した埠頭で、おもに輸入穀物を取扱い、大規模なサイロなどを備える九州における重要な穀物流通基地として機能している。</li> <li>・埠頭基部には、上屋や民間倉庫、漁港施設、競艇場が立地し、また、都心の天神地区に最も近接したふ頭である。</li> </ul>
荒津地区	①3,380千ト ②石油製品、重油 ③33ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>・昭和45年に現形の埋立が竣功した埠頭で、多数の貯油施設を備えた福岡都市圏をはじめ北部九州で消費される石油類の中継基地。</li> </ul>
西戸崎地区	①715千ト ②石油製品 ③—	<ul style="list-style-type: none"> <li>・明治42年に最初の西戸崎製油所が開業されて以降、福岡都市圏をはじめ北部九州で消費される石油類の中継基地。</li> </ul>
エコパークゾーン	①— ②— ③約550ha	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「自然と人の共生」をめざし、豊かな生態系を構成する生物を育む場として、自然環境の質的向上を図るとともに、地域の特性を活かした潤いのある生活環境の形成や環境教育の場としての利用を行うなど、自然生態を活かした整備を進めている。</li> </ul>



図 I-1-7 博多港の埠頭位置図

#### (4) 博多港の役割

##### ① 産業を支える博多港

博多港から輸出されるコンテナ貨物を品目構成比で見ると、雑工業品が最も多く、49.3%を占め、次いで、金属工業品（24.1%）、特殊品（16.2%）、化学工業品（6.7%）、軽工業品（1.9%）の順となっており、工業系製品を多く輸出している。

また、その生産地は、福岡県が60.6%であるが、その他の九州6県や山口県からの生産品も多く輸出されており、広域な背後圏の産業を支えている。

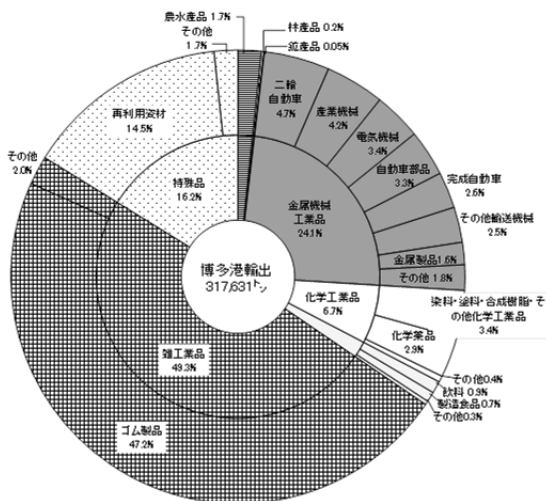


図 I-1-8 輸出コンテナ貨物量品目別構成比 (平成 25 年)

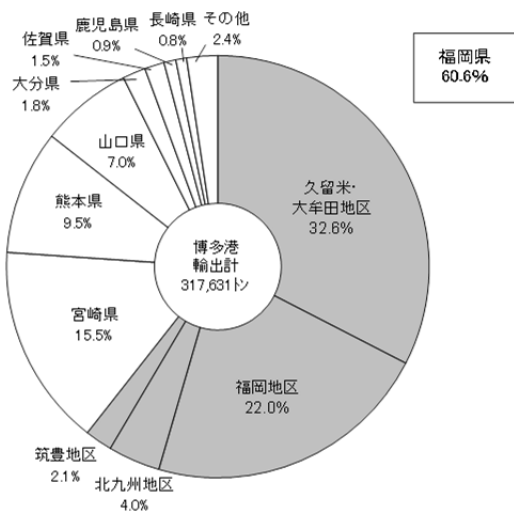


図 I-1-9 輸出コンテナ貨物量生産地別割合 (平成 25 年)

(出典：「平成 26 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査分析等業務委託 福岡市港湾局」)

##### ② 日々の生活を支える博多港

博多港から輸入されるコンテナ貨物の品目は、順に、電気機械（11.5%）、家具装備品（11.0%）、動植物性製造飼肥料（9.8%）、衣類・身廻品・はきもの（7.8%）、製造食品（5.8%）となっており、多くの生活必需品を輸入している。

また、その消費地は福岡県で74.7%を占めるが、九州全域および山口県においても消費されている。

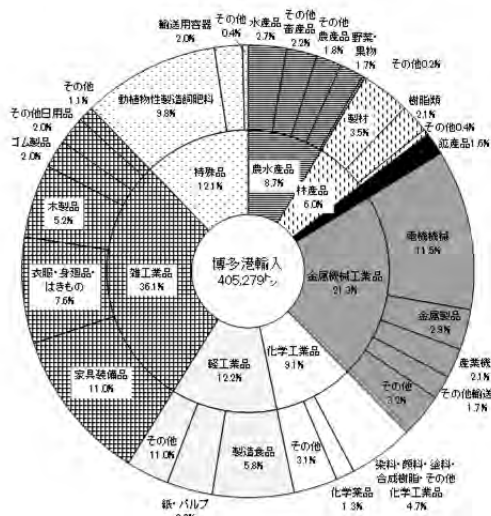


図 I-1-10 輸入コンテナ貨物量品目別構成比 (平成 25 年)

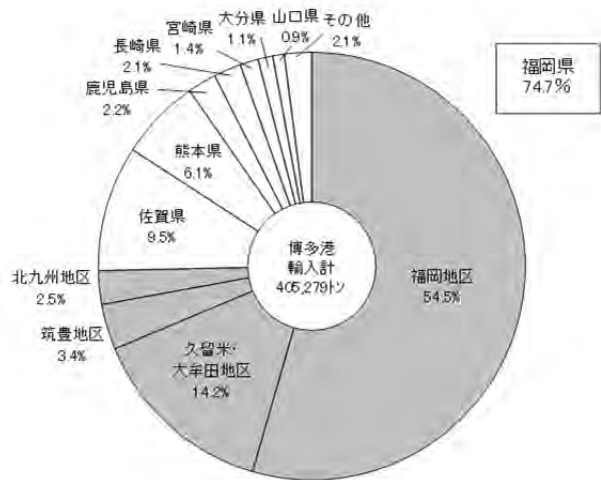


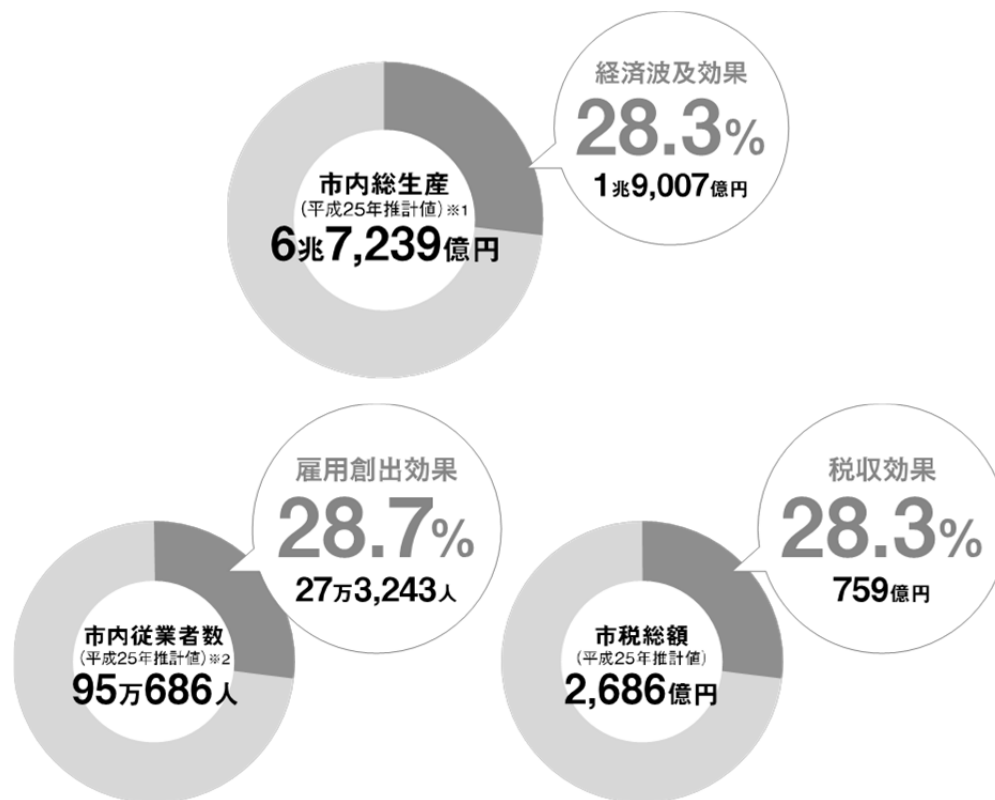
図 I-1-11 輸入コンテナ貨物量生産地別割合 (平成 25 年)

(出典：「平成 26 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査分析等業務委託 福岡市港湾局」)

## 1-4 博多港の経済効果

博多港を通じた経済活動により、福岡市内で生み出される経済波及効果は、福岡市の試算によると約1兆9千億円（市内総生産の28.3%）と推計される。

また、博多港と関連のある産業の市内従業者数は約27万人（市全体の28.7%）、市税のうち博多港を通じて生み出される金額は約759億円（市全体の28.3%）と推計される。



※1 福岡市民経済計算(平成23年版)をもとに福岡市港湾局推計

※2 経済センサス(平成21年版)、福岡市統計(平成25年版)をもとに福岡市港湾局推計

### 博多港の経済波及効果の内訳

	直接効果				直接効果計	間接効果	経済波及効果 直接効果+間接効果
	物流関連産業	生産関連産業	サービス関連産業	観光関連産業			
経済波及効果(百万円)	144,442	59,781	803,468	6,973	1,014,664	886,043	1,900,707
(市内総生産に占める割合)	2.1%	0.9%	11.9%	0.1%	15.1%	13.2%	28.3%
雇用創出効果(人)	20,666	10,684	91,837	1,669	124,876	148,367	273,243
(市内従業者数に占める割合)	2.2%	1.1%	9.7%	0.2%	13.1%	15.6%	28.7%

経済波及効果とは：市内のある産業部門に新たに需要が発生した際に、その需要を満たすために市内の各産業部門に次々と新たな生産が誘発されていく効果であり、生産が誘発される段階により、「直接効果」と「間接効果」とに分けられる。ここでは、市内総生産との比較を行うため、粗付加価値額で示している

直接効果とは：新たに発生した消費や投資による需要を満たすために、直接的に市内産業に生産が誘発される効果

間接効果とは：直接効果で必要とされる財・サービスが生産されるときに必要な原材料等の購入によって市内産業の生産が誘発される効果(1次波及効果)と、直接効果と1次波及効果によって生じた雇用者所得の増加が消費に向けられることによって市内産業の生産が誘発される効果(2次波及効果)との合計

※粗付加価値額：雇用者所得や減価償却費、利益など、生産により新たに生み出された価値のこと。生産額から生産過程で支払った原材料等の中間投資額を除いて算出する

図 I-1-12 博多港の経済効果（出典：数字で知ろう博多港）



# 1-5 周辺の交通網

## (1) 広域交通網

博多港背後の広域交通網は次の図のとおりである。

福岡都市部の臨海部に沿って整備された福岡都市高速道路は、九州縦貫自動車道の福岡ICと太宰府ICや、西九州自動車道に直結しており、九州全域および山口、広島などの西日本地域と高速道路で繋がる広域交通網が形成されている。

さらに、西九州自動車道や東九州自動車道などでは供用区間をさらに伸ばすべく順次整備が進められているとともに、福岡都市高速道路をアイランドシティ地区へ乗り入れる「自動車専用道路アイランドシティ線（臨港道路アイランドシティ3号線）」の事業化が進められており、博多港の広域交通利便性はさらに向上する見込みである。

また、博多港は福岡空港および博多駅に半径5km圏内と近接するうえ、都市高速道路も直結しており、国内外とのヒト・モノの交流に優れた港である。

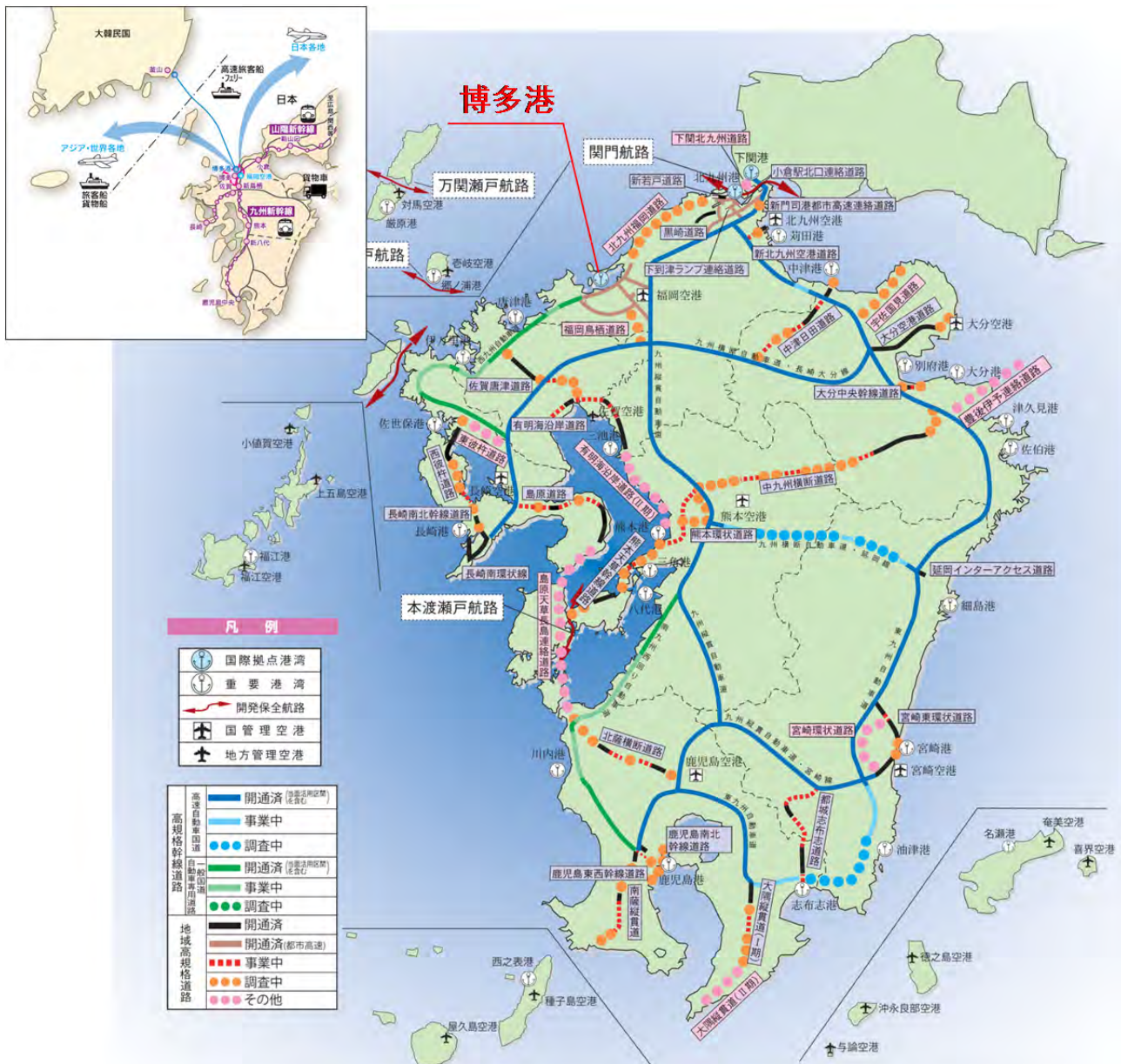


図 I-1-13 博多港背後の広域交通ネットワーク

## (2) 臨海部の道路交通網

臨海部を含む福岡市の幹線道路網は次の図のとおりである。

福岡市では、鉄道、バスなどの公共交通機関を主軸として多様な交通手段が相互に連携した総合交通体系の確立をめざし、地下鉄の整備や、都市高速道路をはじめとする道路網の整備を行うとともに、公共交通ネットワークの充実強化に向けた交通結節施設の整備などに取り組んでいる。

臨海部においては、臨港地区内の物流を円滑に処理するとともに、背後圏の主要地域を結ぶ幹線道路に接続する臨港道路網が形成されている。

一方で、都心部に位置する須崎ふ頭と荒津地区を結ぶ埠頭間道路については未供用となっており、今後とも都市交通需要なども踏まえ、円滑な交通体系の確立に向けて連携しながら取り組んでいく必要がある。

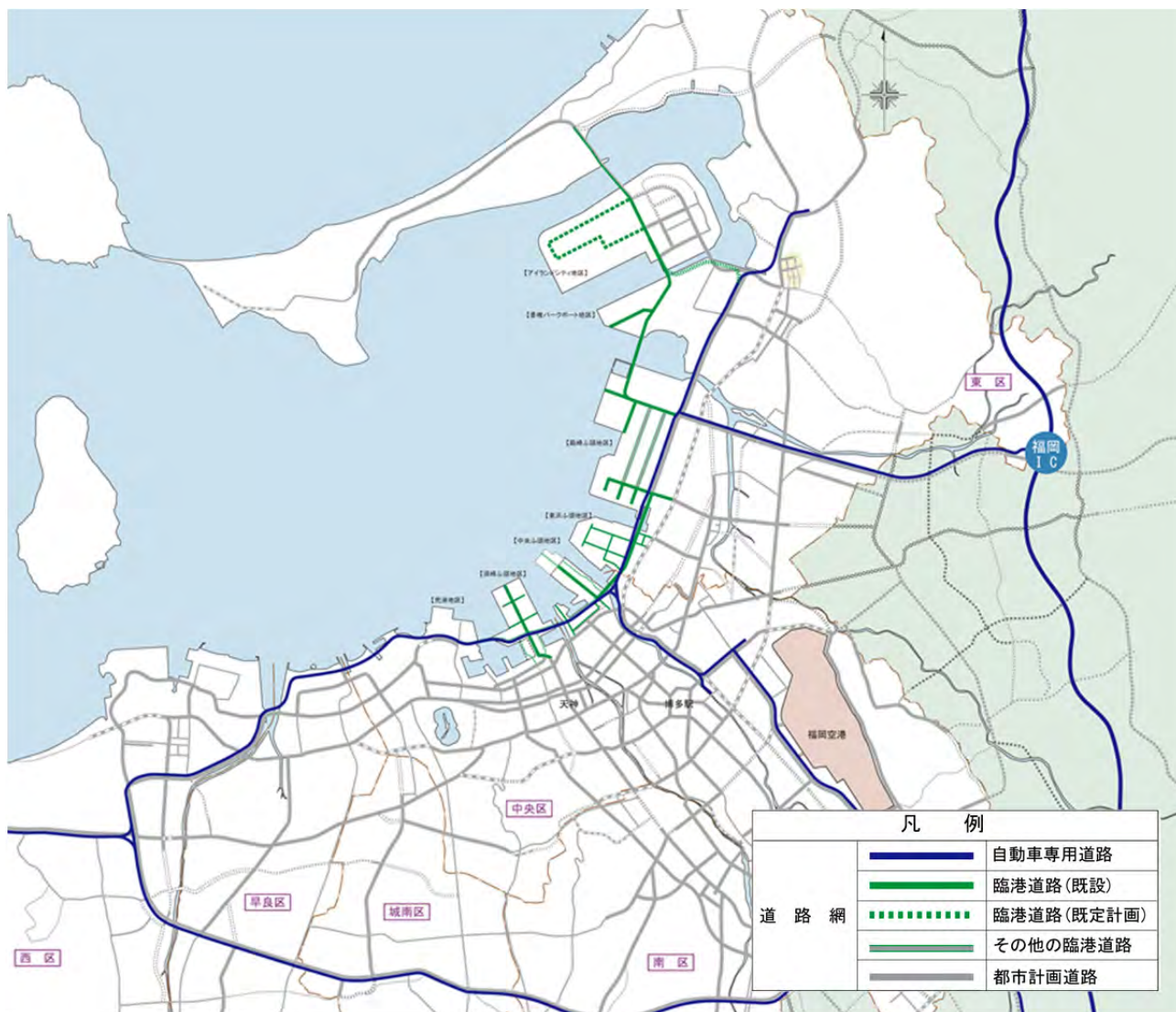


図 I-1-14 港湾周辺の交通網 (平成25年現在)

## 1-6 地域の状況

### (1) 博多港の背後圏

博多港を利用する企業の立地状況や港湾貨物の流動状況等を踏まえ、九州7県および山口県を博多港の背後圏と想定とした。

### (2) 背後圏の人口

背後圏の人口は、全国人口の約11%を占める約1,400万人（平成26年）であり、ここ5年間は僅かな減少傾向にある。

一方、福岡市の人口は平成25年にはじめて150万人を突破し、全国の政令指定都市で最も人口増加率が高く、平成47年頃まで20年間は増加が続き平成42年には160万人を超えることが見込まれている。

### (3) 背後圏の産業構造

九州の経済規模は「我が国の1割経済」と言われるように、就業人口は約602万人、事業所数は約60万事業所、域内総生産額は43兆6,765億円で、人口とともに全国比の約1割を占める。

産業構成比は、全国に比べて第1次産業、第3次産業の割合が高く、産業別では、第3次産業が占める割合が増加傾向で推移している。

九州の主要産業の全国比は、I C生産金額が27.9%、自動車生産は13.3%、農業算出額では19.5%となっている。

県別の製造品出荷額は福岡県が8.2兆円と最も高く、九州内構成比が38.1%を占める。

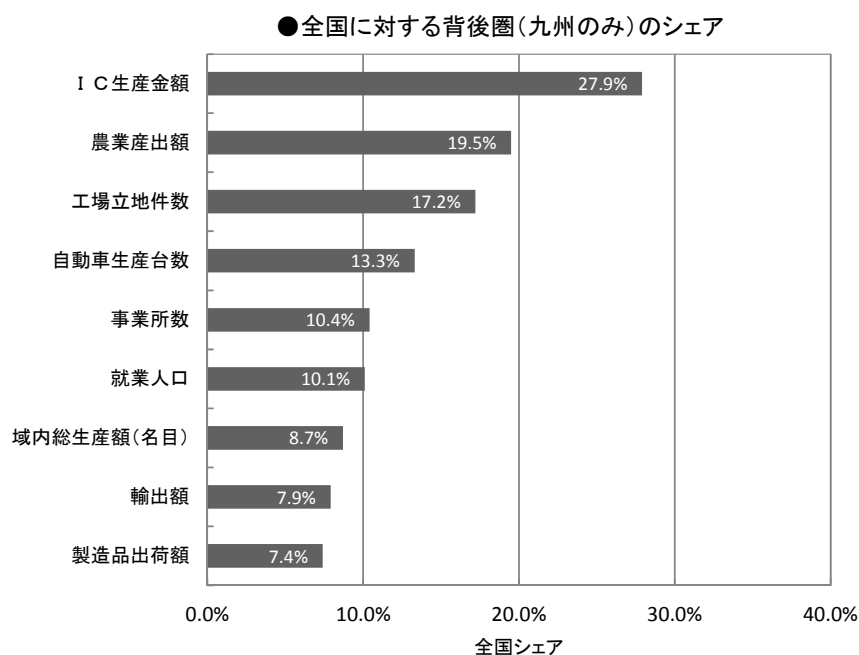


図 I-1-15 背後圏(九州)の経済規模  
(出典：九州経済産業局 「九州経済の現状 2015 夏」に基づき福岡市港湾局作成)

#### (4) 背後圏の観光

九州新幹線全線開業（H23.3.12）以降、九州内の延べ宿泊者数、延べ外国人宿泊者数とも年々増加傾向にあり、全国平均を上回る伸び率で推移している。

博多港のある福岡県は、博多港と福岡空港を有する九州のゲートウェイであり、総宿泊者数は九州内の31%、外国人宿泊者数は43%を占める。

平成26年の外国人入国者数は、前年の過去最高を更新し約167.5万人（対前年比33.2%増）、うち、福岡空港からの入国者数が53%を占め、次いで、博多港は19%（約31.6万人）となっている。

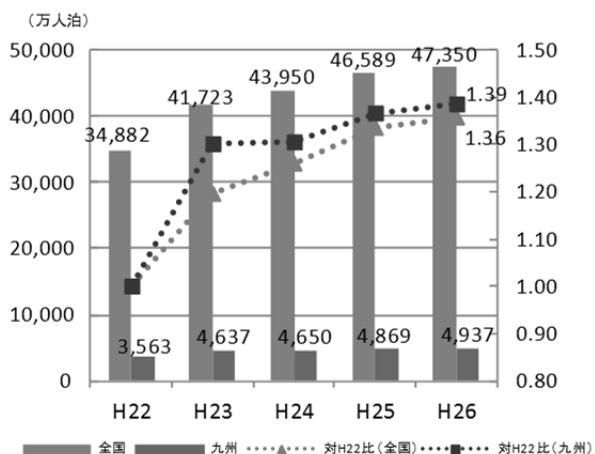


図 I-1-16 宿泊旅行統計延べ宿泊者数

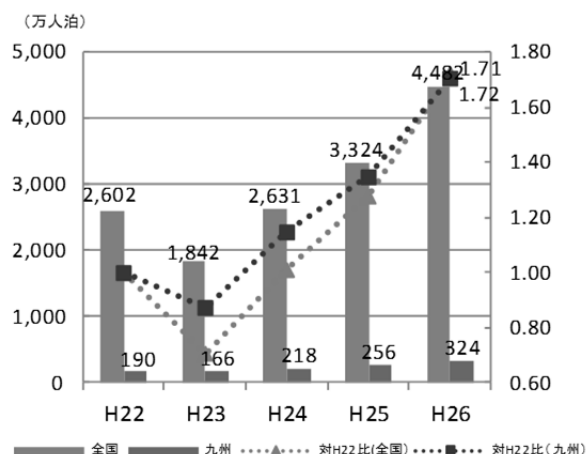


図 I-1-17 宿泊旅行統計延べ外国人宿泊者数

(出典：「宿泊旅行統計調査」に基づき福岡市港湾局作成)

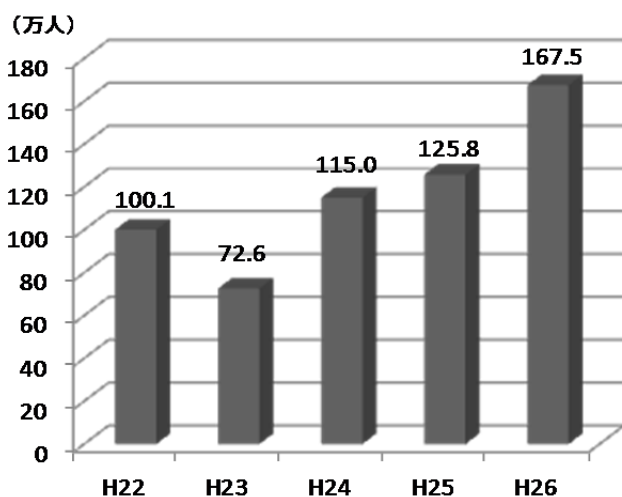


図 I-1-18 九州の外国入国者数の推移

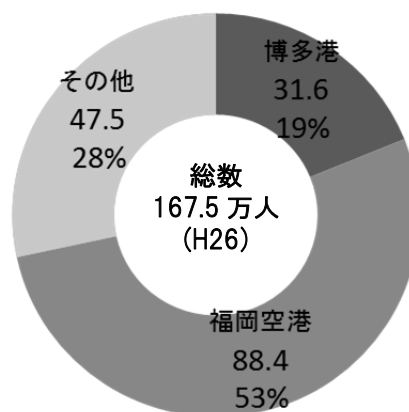


図 I-1-19 外国人入国者数の手段別構成

(出典：「法務省出入国管理統計」に基づき福岡市港湾局作成)

## 2. 港湾への要請

### 2-1 港湾への要請や課題

#### (1) 博多港の優位性のさらなる発揮

世界のヒト・モノの流れにおいては、成長著しい東アジア、東南アジアの占める割合が高まりつつあり、東アジアに近く歴史的にも深い繋がりを持つ博多港は、その成長と活力を取り込む絶好のポジションにある。

そのため、わが国におけるアジア最前線のゲートウェイである博多港が果たしていく役割は大きく、アジアに近接した地理的優位性や陸・海・空の輸送モードが集積する交通便利性などのポテンシャルを活かしたみなとづくりに取り組む必要がある。



■博多港はアジア最前線のゲートウェイ



※都市高速道路のランプは臨海部付近に位置するもののみを表示

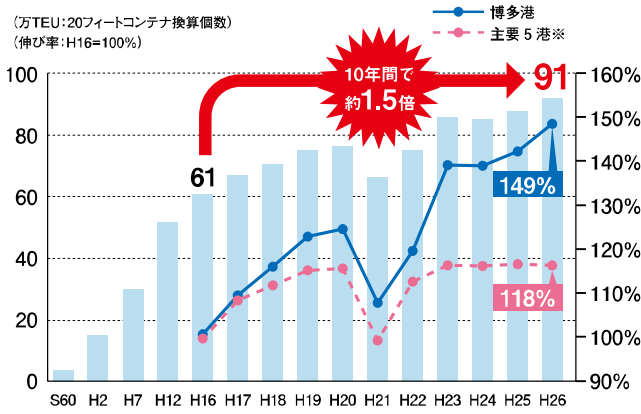
■海・陸・空の輸送モードが半径5kmに集積

#### (2) 物流の拡大等への対応

アジアの経済成長や貿易の自由化の進展、北部九州への自動車産業の集積などにより、九州の輸出入コンテナ貨物の5割以上を担う博多港の取扱貨物量は今後も増加することが見込まれる。

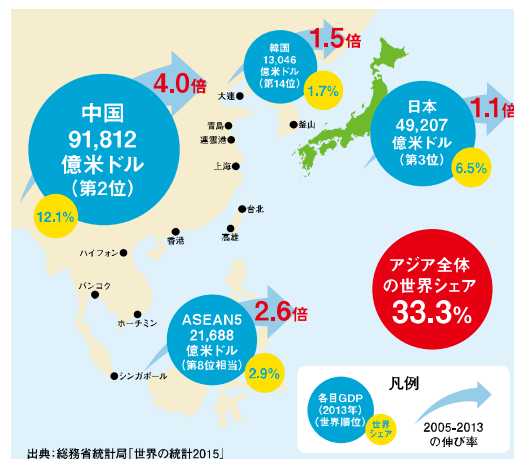
また、船舶の大型化も進み、これらに対応した施設整備や、安全かつ円滑な航行を確保するための浚渫が継続的に必要となっている。

一方、厳しい財政状況の中、今後増大する老朽化施設への対応等が課題であり、既存施設を最大限に活用した戦略的なアセットマネジメントの展開や高効率な港湾運営が必要となる。



※コンテナ取扱量の全国上位5港: 東京、横浜、名古屋、大阪、神戸

■国際海上コンテナ取扱個数



出典: 総務省統計局「世界の統計2015」

■アジアの経済成長

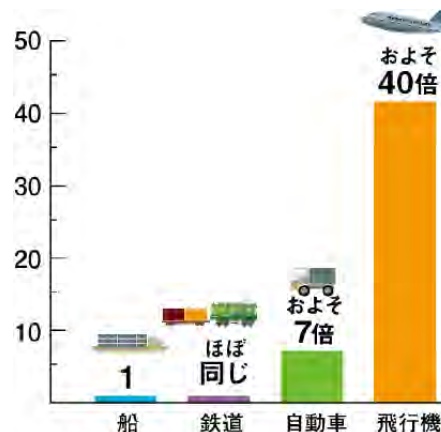
### (3) 高速物流ネットワークへの貢献

博多港には、高速性・定時性に優れ、精密機械等の輸送にも適した RORO 船が国内外に就航している。国際 RORO 船は、鉄道との円滑な接続により、航空輸送に匹敵するスピードと低環境負荷の輸送を実現することができる。

昨今、日中韓の3国間で車両の相互通行などの規制緩和がなされるなど、今後さらなる活用が期待されており、博多港はこれに貢献するみなとづくりが求められている。



■船舶と鉄道の高速物流ネットワーク



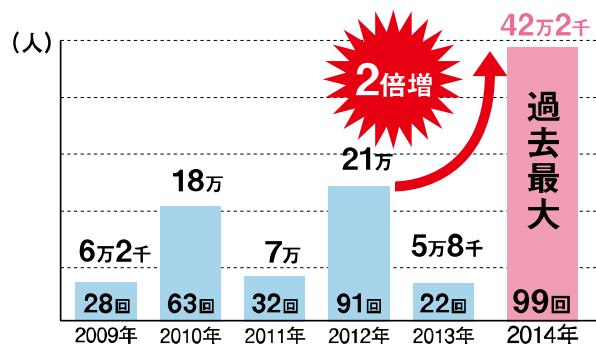
出典:交通関係エネルギー要覧(平成19年度版)

■輸送手段別CO<sub>2</sub>排出量の比較

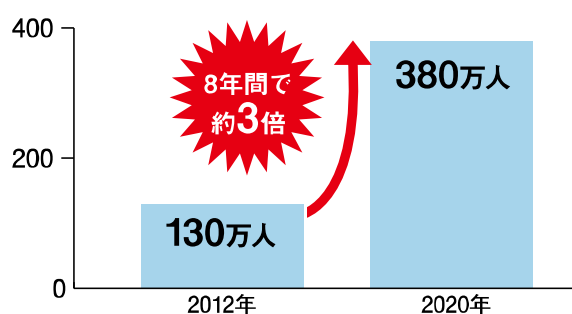
### (4) 日本一の国際旅客港としての取組み

博多港は、韓国釜山港との定期航路やアジアからのクルーズ船の寄港により、国際乗降客数が22年連続日本一の港であり、国が成長戦略の柱の一つと掲げる観光立国の推進に大きく貢献している。

近年、アジアクルーズ市場の急成長により、クルーズ船の大型化が進み寄港回数も急増しているが、クルーズ船を受け入れる岸壁や旅客施設が十分ではないため、受入環境の強化が急務となっている。



■外航クルーズ船 乗降客数と寄港回数



出典:アジアクルーズ協会「アジア・クルーズ産業白書2014年版」

■アジアクルーズ人口の予測

### (5) 都心の新たな拠点づくり

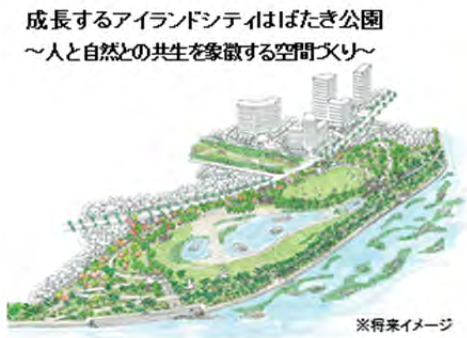
天神や博多駅などの都心に近い中央ふ頭・博多ふ頭には、国内外から多くの旅客船が寄港し、またコンベンション施設も集積するなど、多くの来街者が訪れており、ウォーターフロントネクストとして世界中から人々を惹きつけ、アジアの活力を取り込み、アジアの中で存在感のある地区を目指した再整備に取り組んでいる。

一方で、市民が気軽に楽しめる海辺空間や賑わいが不足するなど、市民にとって身近な場所となっていないことや、貨物も取り扱う埠頭であることから、人流機能と物流機能の調和を図る必要がある。

(6) 自然と人が共生する持続可能な環境づくり

市民の暮らしや価値観が多様化する中、市民が自然環境とふれあう場の創造や、港を感じ、憩いや楽しみを提供する魅力ある空間の創出が必要となっている。

また、地球温暖化対策として、低炭素型物流を促進していく必要がある。



■人と自然との共生



■環境配慮型荷役機械

## 2-2 博多港の目指すべき姿

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」”をめざし、「物流」「人流」「環境」の視点を柱とした3つのエンジン（方針）で今後のみなとづくりを進めていく。



## 2-3 港湾計画の方針



### 方針① 都市の成長を牽引するみなとづくり

市民生活や経済活動を支える港湾物流の安定的かつ効率的な活動を促進するため、物流の拡大や海運動向等に対応した港湾機能の強化や港の機能再編に取り組み、利用者から選ばれる使いやすいみなとをめざし、都市の持続的な成長に繋げていく。



### 方針② 交流を促進し親しまれるみなとづくり

日本一を誇る国際旅客港として、定期旅客船の機能充実やクルーズ船の受入環境の強化を図るとともに、貴重な水辺を活かした賑わい空間の創出、良好な景観の形成を図ることで、来訪者の増加による交流を促進し、市民にも親しまれる魅力的な海の玄関口づくりを進める。



### 方針③ 環境を守り・育てるみなとづくり

人と自然との共生をめざし、自然豊かなエコパークゾーンを中心に、市民との共働による環境の保全と創造の取組みを促進するとともに、水底質の改善や身近に自然とふれ合える場の形成などを図る。また、環境配慮型荷役機械の導入など、低炭素型物流を促進する。



## 2-4 目標年次

目標年次は、概ね10年後の平成30年代後半とする。

### 3. 港湾計画の範囲及び港湾空間の利用

#### 3-1 港湾計画の範囲

港湾計画の範囲は、陸域約 1,100ha、水域約 7,800ha からなる臨海部の空間であり、博多港港湾区域は以下に示すとおりである。

#### 博多港港湾区域（昭和 45 年 9 月 17 日許可）

道切（満切）から能古天狗鼻まで引いた際、能古天狗鼻において真方位 208 度に引いた線とにより囲まれた海面並びに石堂川（御笠川）及び那珂川各博多港臨港鉄道下流の河川水面。ただし、漁港法により指定された博多漁港の区域を除く。

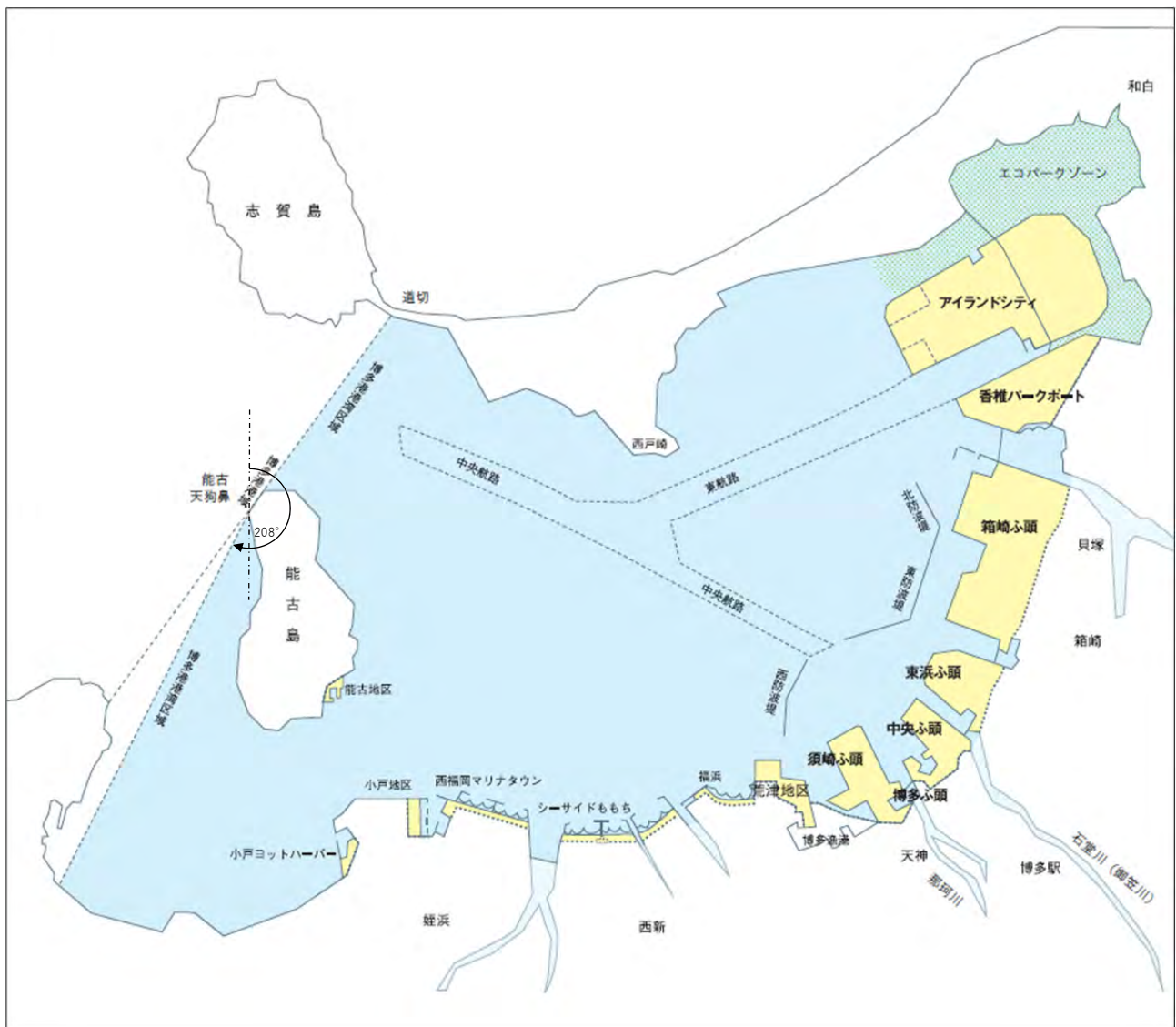


図 I-3-1 博多港港湾区域の範囲

### 3-2 港湾空間利用ゾーニング

#### (1) 博多港の将来像

博多港の将来像を図 I-3-2 に示す。

長期的には、以下の将来像を念頭にみなとづくりを進める。



図 I-3-2 将来利用のゾーニング

## (2) 港湾空間の利用

平成 30 年代後半を目標年次とする今回の港湾計画（改訂）は、前述の将来像の実現に向けた第一歩として、港湾の陸域と水域を以下のように利用する。

### <物流関連ゾーン>

- アイランドシティ地区西側のみなとづくりを進めるエリア及び香椎パークポート地区は、外内貿コンテナや完成自動車などの貨物を取扱うとともに、環境配慮型荷役機械や物流 IT システム等の最先端の技術を積極的に導入するなど、先進的な国際物流エリアとする。
- 箱崎ふ頭地区は、RORO 貨物や在来（ばら）貨物など多様な物流機能が集積する総合物流エリアとする。また、安定的な浚渫土砂等の受入先として海面処分用地を計画し、長期的には、港湾機能再編のための用地としての活用も検討する。
- 東浜ふ頭地区は、産業資材やエネルギー関連などの貨物を取扱うエリアとする。また、都心部に隣接することから、景観の改善を図る。
- 須崎ふ頭地区は、穀物や鋼材などの貨物を取扱うエリアとする。なお、長期的には、天神の北側エリアの開発動向等に応じ、ふ頭基部から、賑わいの創出に向けた土地利用の転換を図っていく。

### <エネルギーゾーン>

- 荒津地区及び西戸崎地区は、石油類の貨物を取扱うエリアとする。また、石油業界の再編や立地企業の動向などを注視しながら、利用形態の見直しを検討していく。

### <交流拠点ゾーン>

- 中央ふ頭地区及び博多ふ頭地区は、都心部に位置する貴重な水辺空間という特性を活かし、福岡・九州の海の玄関口として、人流・賑わい機能の充実・強化や MICE 機能の集積などを図りながら、国内外との交流の拠点としての役割を担うエリアとする。

### <都市機能ゾーン>

- アイランドシティ地区東側のまちづくりを進めるエリアは、快適な都市空間を形成するとともに、健康・医療・福祉分野などの新しい産業等が集積するエリアとする。

### <エコパークゾーン>

- アイランドシティ地区周辺の海域・海岸域（エコパークゾーン）は、生きものの生息環境に配慮した水辺空間の整備など、自然環境を保全・創造するエリアとする。

### <海洋レクリエーションゾーン>

- 小戸地区などは、豊かな自然環境の保全に努め、市民がレクリエーションなどを楽しめるエリアとする。
- その他の海域は、市民が海や自然と触れ合い楽しめる場、水産活動の場とする。

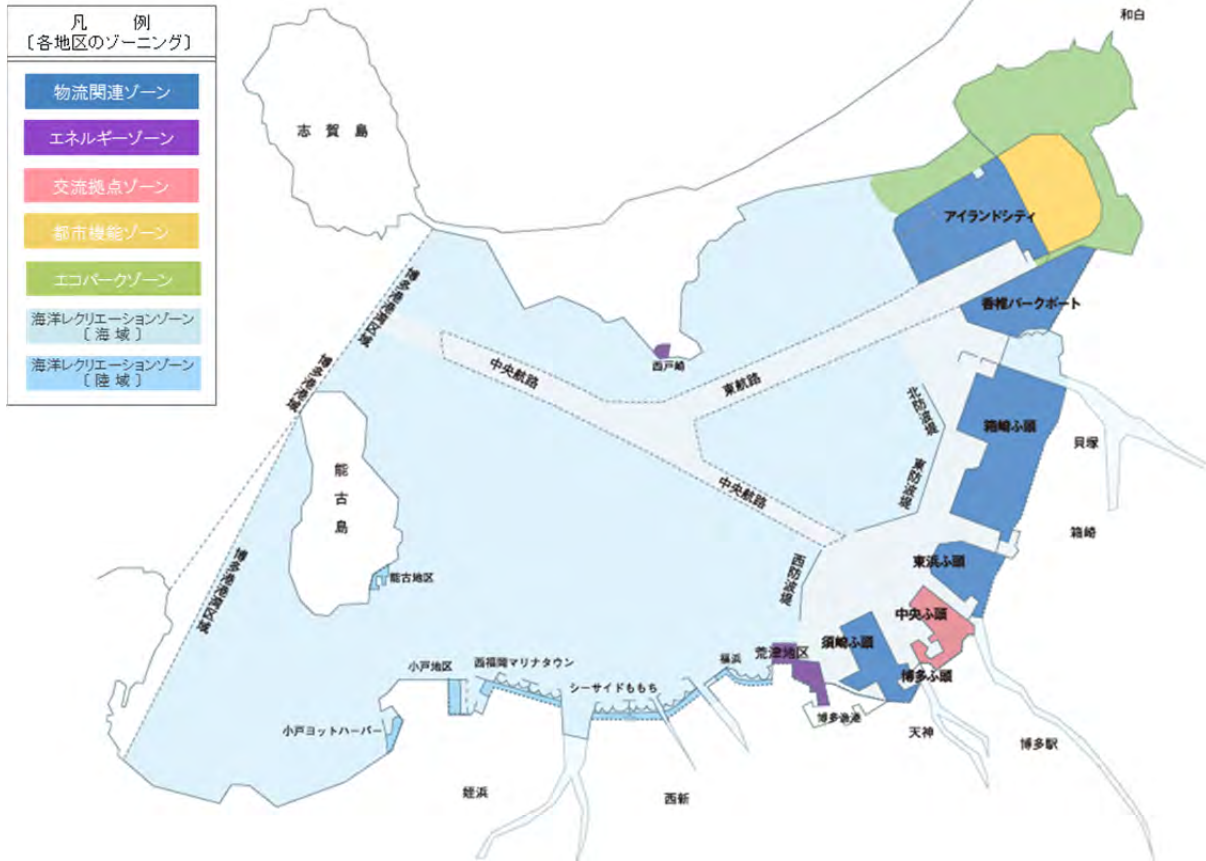


図 I-3-3 今回計画におけるゾーニング

## II. 港湾の能力に関する資料

### 1. 取扱貨物量

#### 1-1 取扱貨物量の推計

##### (1) 取扱貨物量の推計方法

取扱貨物量の目標は、博多港の取扱貨物量の推移や、国内外の経済活動の動向、将来人口などをもとに外内貿・地域・品目別に貨物の特性を考慮し、基準年次は、当該計画改訂の検討開始時における最新確定値である平成24年として推計を行った。推計フローは、図 II-1-1 に示すとおりである。

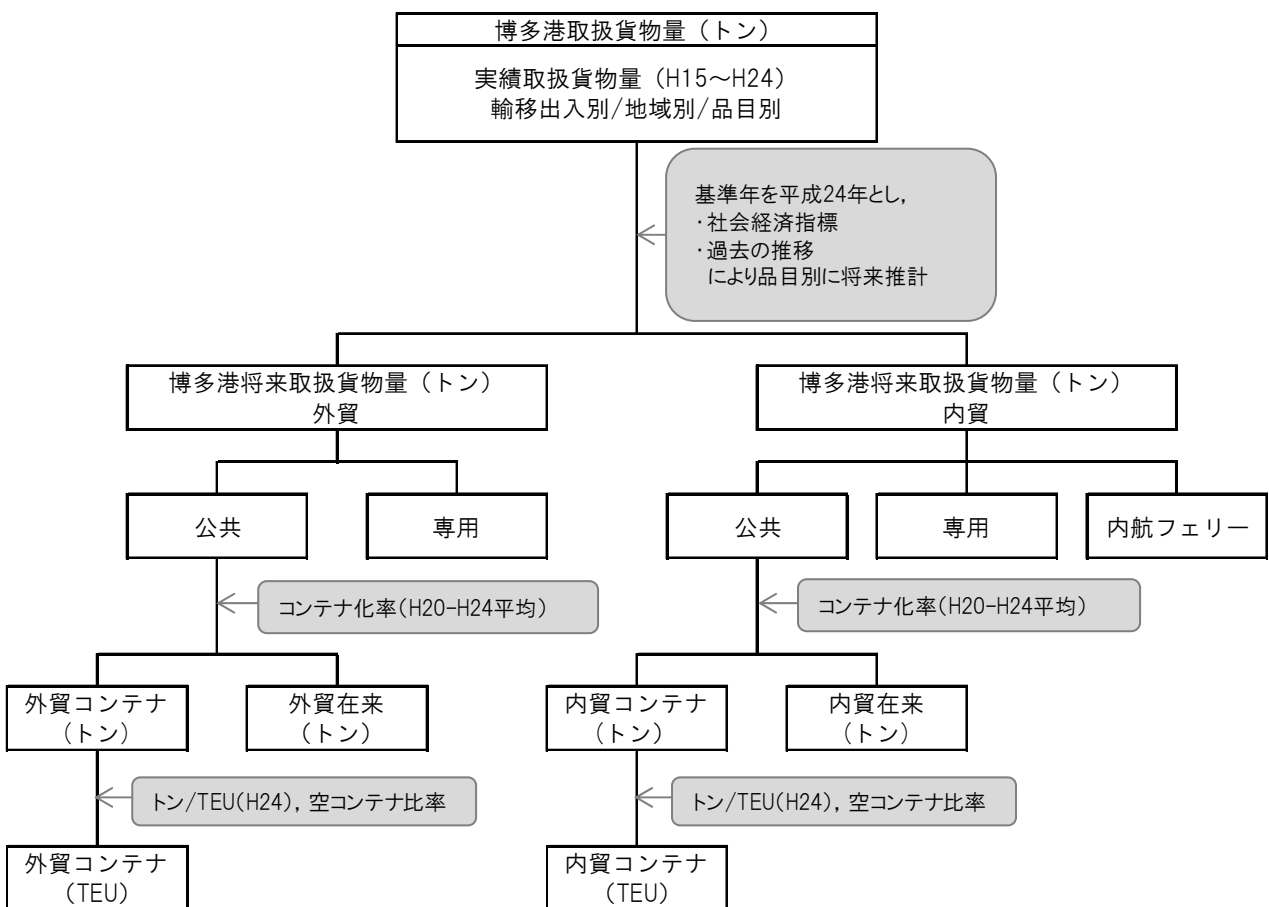


図 II-1-1 取扱貨物量の推計フロー

## 1-2 取扱貨物量の推移および将来貨物量の推計結果

### 1.2.1 外内貿別・公共専用別取扱量

平成15年から平成24年までの10年間における、博多港の取扱貨物量の外内貿別・公共専用別の貨物量の推移、及び目標年次における将来貨物量の推計結果は次のとおりである。

表 II-1-1 外内貿別・公共専用別取扱量の推移及び推計結果

外内別	公専別	実績値										(基準値)		(参考値)		(推計値)
		H15 2003年	H16 2004年	H17 2005年	H18 2006年	H19 2007年	H20 2008年	H21 2009年	H22 2010年	H23 2011年	H24 2012年	H25 2013年	H26 2014年	H38 2026年		
外貿	公共	12,109	12,504	12,812	12,976	14,228	14,645	14,144	16,261	18,063	17,976	17,582	18,274	29,228		
	専用	399	421	362	369	341	345	366	334	376	322	328	220	33		
	合計	12,508	12,924	13,174	13,345	14,569	14,990	14,510	16,595	18,438	18,298	17,910	18,494	29,262		
コンテナ除	公共	2,388	2,355	2,690	2,871	3,060	2,938	3,148	3,464	3,576	3,630	3,231	4,239	6,634		
コンテナ	公共	9,721	10,148	10,122	10,105	11,168	11,707	10,996	12,797	14,487	14,346	14,351	14,035	22,628		
内貿	公共	24,612	23,667	17,968	15,702	12,598	11,339	10,061	10,547	10,547	11,280	11,656	13,047	11,288		
	専用	4,987	5,158	5,378	5,203	5,078	4,802	4,511	4,501	4,558	4,526	4,483	4,333	4,278		
	合計	29,599	28,825	23,346	20,904	17,677	16,141	14,572	15,047	15,106	15,806	16,139	17,380	15,566		
フェリー除	公共	19,256	18,362	12,868	10,645	10,571	9,336	8,170	8,586	8,691	9,530	9,859	10,981	9,327		
	専用	4,987	5,158	5,378	5,203	5,078	4,802	4,511	4,501	4,558	4,526	4,483	4,333	4,278		
	合計	24,243	23,520	18,246	15,847	15,650	14,138	12,681	13,086	13,249	14,056	14,341	15,314	13,605		
フェリー	公共	5,356	5,305	5,100	5,057	2,027	2,004	1,891	1,961	1,856	1,750	1,798	2,066	1,961		
	専用	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	合計	5,356	5,305	5,100	5,057	2,027	2,004	1,891	1,961	1,856	1,750	1,798	2,066	1,961		
合計	公共	36,721	36,170	30,780	28,678	26,827	25,984	24,205	26,808	28,610	29,256	29,238	31,320	40,517		
	専用	5,386	5,579	5,740	5,572	5,419	5,147	4,877	4,834	4,934	4,848	4,811	4,553	4,311		
	合計	42,107	41,749	36,519	34,250	32,246	31,131	29,082	31,642	33,544	34,104	34,049	35,873	44,828		
フェリー除	公共	31,365	30,865	25,680	23,621	24,800	23,981	22,314	24,847	26,754	27,506	27,441	29,254	38,556		
	専用	5,386	5,579	5,740	5,572	5,419	5,147	4,877	4,834	4,934	4,848	4,811	4,553	4,311		
	合計	36,751	36,444	31,419	29,193	30,219	29,128	27,191	29,681	31,688	32,354	32,252	33,807	42,867		

注) 目標年次は、平成30年代後半とする。  
 推計にあたっては、平成38年としている。  
 推計値には最初最終国が海外である国際フィーダーコンテナ貨物を含む。

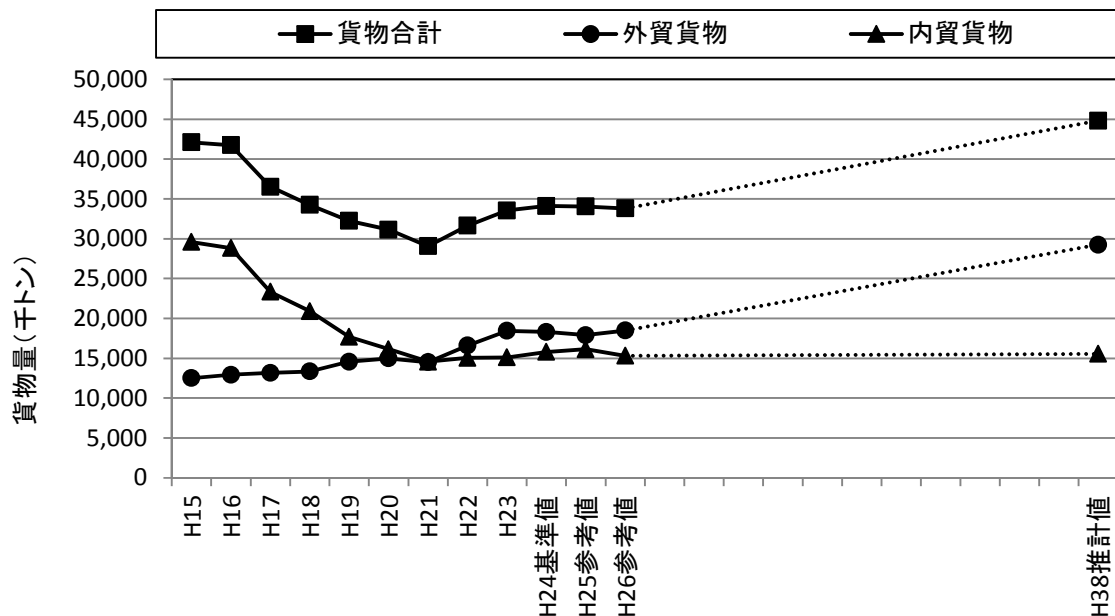


図 II-1-2 外内貿別の貨物量の推移と推計値

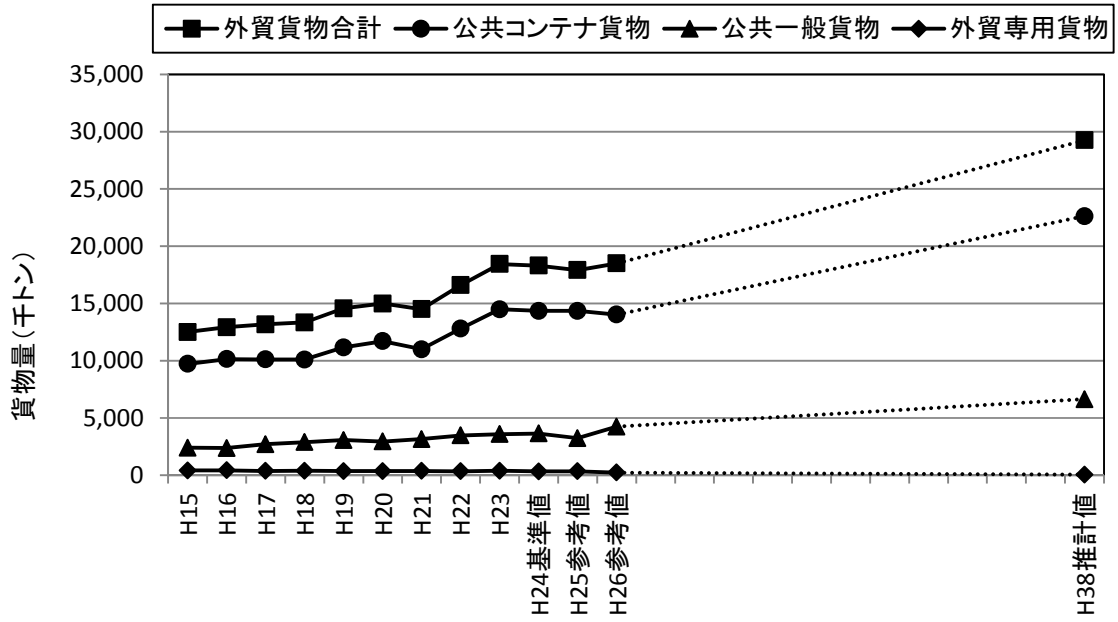


図 II-1-3 外貿貨物量の推移と推計値

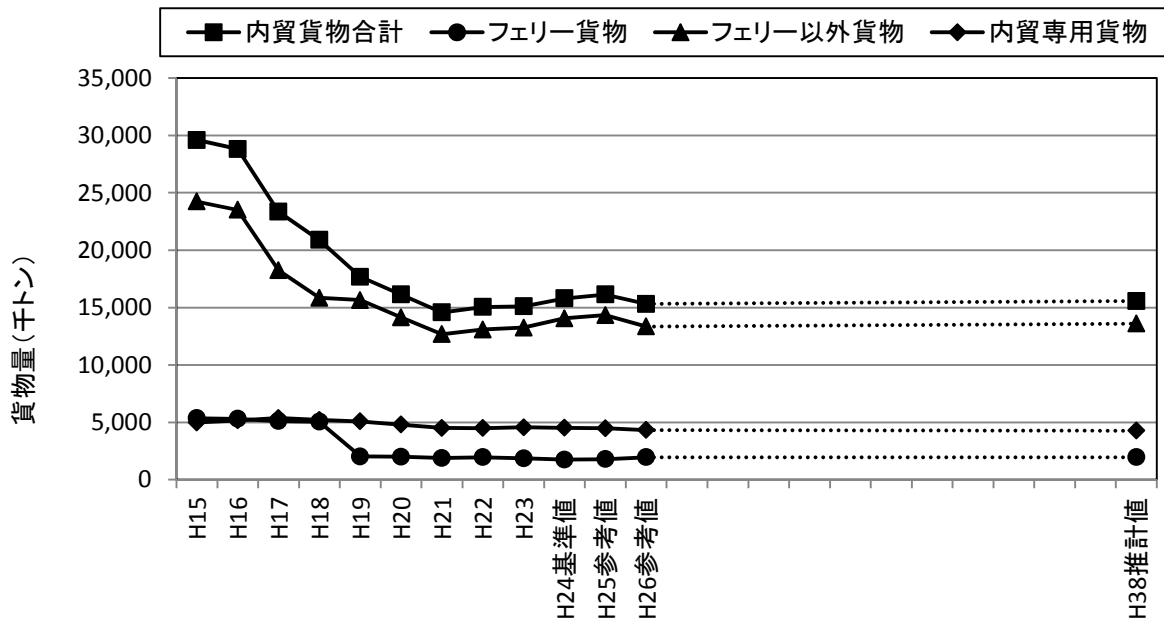


図 II-1-4 内貿貨物量の推移と推計値



## 1.2.2 外貿貨物取扱量

### (1) 外貿公共貨物の品目別取扱量

外貿公共貨物の品目別取扱量の推移及び目標年次における品目別取扱量の推計結果は次のとおりである。

表 II-1-2 外貿公共貨物の品目別取扱量の推移及び推計結果

外貿公共貨物		実績値										（基準値）			（推計値）
		H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H38	
		2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2026年	
農水産品	輸出	63	56	62	63	83	110	107	108	106	116	131	93	208	
	輸入	2,644	2,638	2,711	2,499	2,568	2,498	2,639	2,800	3,164	3,043	2,537	2,462	3,988	
	合計	2,706	2,694	2,773	2,562	2,651	2,608	2,746	2,908	3,270	3,159	2,668	2,555	4,196	
林産品	輸出	5	5	4	6	4	5	2	6	37	37	6	10	60	
	輸入	552	544	503	448	333	332	297	361	414	392	448	380	447	
	合計	556	549	507	454	337	337	299	366	451	429	454	390	507	
鉱産品	輸出	8	9	6	5	4	3	3	7	8	6	4	9	8	
	輸入	102	123	127	112	126	79	99	133	104	96	94	107	143	
	合計	110	132	133	116	130	82	101	140	112	102	98	116	151	
金属機械工業品	輸出	1,009	976	987	1,444	1,813	1,813	1,938	2,303	2,679	2,820	2,639	3,374	6,895	
	輸入	699	837	1,066	855	1,144	1,274	1,162	1,370	1,504	1,566	1,897	2,126	2,259	
	合計	1,709	1,814	2,052	2,299	2,957	3,087	3,100	3,673	4,183	4,386	4,535	5,500	9,154	
化学工業品	輸出	357	361	311	336	313	304	304	365	376	387	404	397	774	
	輸入	329	362	333	336	374	409	320	395	460	471	478	467	612	
	合計	685	723	644	672	687	713	624	760	836	858	882	865	1,385	
軽工業品	輸出	251	157	131	160	222	168	157	154	185	250	213	201	567	
	輸入	571	652	589	537	639	613	703	841	960	980	973	937	1,326	
	合計	822	808	720	697	861	781	860	995	1,145	1,230	1,186	1,137	1,894	
雑工業品	輸出	1,908	1,979	1,901	1,778	2,202	2,331	1,615	2,053	2,456	2,179	1,911	2,018	3,358	
	輸入	1,716	1,812	1,817	1,919	2,319	2,415	2,389	2,657	2,948	3,007	3,212	3,164	3,978	
	合計	3,624	3,792	3,718	3,697	4,521	4,746	4,003	4,710	5,404	5,186	5,123	5,181	7,337	
特殊品	輸出	507	747	1,086	899	810	811	1,039	1,184	1,065	1,166	1,124	1,029	3,230	
	輸入	1,060	979	977	1,389	1,082	1,271	1,086	1,239	1,235	1,103	1,058	921	1,375	
	合計	1,567	1,727	2,063	2,287	1,891	2,081	2,125	2,423	2,300	2,269	2,183	1,951	4,605	
分類不能のもの	輸出	61	53	53	44	59	72	56	99	62	85	73	103	0	
	輸入	268	213	149	148	133	137	229	187	301	271	380	476	0	
	合計	329	266	201	191	192	209	285	286	363	357	454	579	0	
合計	輸出	4,168	4,343	4,541	4,734	5,510	5,617	5,220	6,279	6,974	7,046	6,504	7,233	15,100	
	輸入	7,941	8,160	8,271	8,242	8,719	9,028	8,924	9,983	11,089	10,930	11,078	11,040	14,129	
	合計	12,109	12,504	12,812	12,976	14,228	14,645	14,144	16,261	18,063	17,976	17,582	18,274	29,228	

注) 推計値には最初最終国が海外である国際フィーダーコンテナ貨物を含む。

### ① 外貿公共一般貨物の品目別取扱量

外貿公共一般貨物の品目別取扱量の推移及び目標年次における品目別取扱量の推計結果は次のとおりである。(外貿公共一般貨物とは、外貿公共貨物から外貿コンテナ貨物を除いたもの)

表 II-1-3 外貿公共一般貨物の品目別取扱量の推移及び推計結果

外貿一般貨物		実績値										（基準値）			（推計値）
		H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H38	
		2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2026年	
農水産品	輸出	7	7	12	7	3	0	0	2	0	17	4	8	1	
	輸入	1,694	1,675	1,801	1,627	1,649	1,635	1,782	1,876	2,167	1,990	1,658	1,588	2,469	
	合計	1,700	1,682	1,814	1,634	1,652	1,635	1,782	1,878	2,167	2,006	1,662	1,596	2,470	
林産品	輸出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸入	128	105	122	114	72	29	11	3	1	1	0	2	3	
	合計	128	105	122	114	72	29	11	3	1	1	0	2	3	
鉱産品	輸出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸入	26	21	39	34	48	5	32	40	6	0	0	13	4	
	合計	26	21	39	34	48	5	32	40	6	0	0	13	4	
金属機械工業品	輸出	236	197	239	554	869	852	848	1,011	950	1,118	1,111	1,872	3,472	
	輸入	29	37	130	142	111	116	152	153	127	128	114	287	153	
	合計	265	234	369	697	980	967	1,000	1,164	1,076	1,246	1,225	2,159	3,625	
化学工業品	輸出	1	0	1	0	0	0	0	0	3	6	2	1	8	
	輸入	0	2	1	0	1	2	0	0	1	1	1	0	1	
	合計	1	2	1	0	2	2	0	0	4	7	2	1	9	
軽工業品	輸出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸入	41	41	38	31	47	45	45	19	45	57	44	36	44	
	合計	41	41	38	31	47	45	45	19	45	57	44	36	44	
雑工業品	輸出	14	0	0	0	0	3	0	0	0	1	0	2	0	
	輸入	152	181	212	208	162	172	131	152	134	149	164	202	162	
	合計	166	181	212	208	163	175	131	152	134	150	164	204	162	
特殊品	輸出	8	21	33	66	42	44	89	152	80	99	94	119	222	
	輸入	54	69	62	87	47	35	59	56	63	65	40	109	60	
	合計	61	90	95	154	89	79	148	209	142	164	134	228	281	
分類不能のもの	輸出	0	0	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸入	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計	0	0	1	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計	輸出	265	225	285	628	922	899	936	1,166	1,033	1,241	1,211	2,002	3,704	
	輸入	2,123	2,130	2,405	2,243	2,139	2,039	2,212	2,299	2,543	2,389	2,020	2,237	2,896	
	合計	2,388	2,355	2,690	2,871	3,060	2,938	3,148	3,464	3,576	3,630	3,231	4,239	6,600	

② 外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量

外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量の推移および目標年次における航路別方面別取扱量の推計結果は、次のとおりである。

表 II-1-4 外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量の推移および推計結果

出入		実績値										(基準値)		(参考値)		(推計値)
		H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H38		
		2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2026年		
長距離基幹航路計	輸出	45	33	54	65	42	14	30	57	72	56	37	17	92		
	輸入	45	35	43	42	31	13	28	50	66	57	45	34	96		
	合計	90	67	97	108	73	28	58	107	138	112	82	51	187		
	北米西岸(メキシコ含む)	輸出	25	15	25	35	3	3	3	3	14	20	13	17	47	
		輸入	21	15	15	19	3	5	3	4	10	18	21	34	48	
		合計	46	30	40	54	6	8	6	7	24	38	34	51	94	
	北欧・地中海	輸出	20	18	20	23	13	11	27	54	58	36	24	0	45	
		輸入	24	19	19	17	5	8	24	46	56	39	24	0	48	
		合計	44	37	39	40	19	19	52	100	114	75	48	0	93	
	その他	輸出	0	0	9	8	26	0	0	0	0	0	0	0	0	
輸入		0	0	9	6	22	1	0	0	0	0	0	0	0		
合計		0	0	18	14	48	1	0	0	0	0	0	0	0		
中・短距離基幹航路計	輸出	221	254	262	265	314	345	284	298	335	355	382	422	547		
	輸入	228	255	267	288	325	353	296	322	350	361	383	408	537		
	合計	449	509	529	553	639	697	580	620	685	716	765	830	1,083		
	東南アジア	輸出	74	85	77	69	84	68	51	52	93	93	114	129	136	
		輸入	79	88	78	75	83	78	58	67	108	98	112	113	136	
		合計	153	173	154	144	166	146	109	119	201	191	226	243	272	
	近海(中国、韓国、台湾)	輸出	146	168	184	193	197	236	200	228	240	261	265	290	377	
		輸入	149	167	188	213	213	231	199	231	240	260	267	291	358	
		合計	295	335	372	406	410	468	399	460	480	521	533	581	735	
	その他	輸出	1	1	2	3	33	41	34	18	1	1	3	2	0	
輸入		1	0	1	0	29	43	40	24	3	3	4	3	0		
合計		1	1	3	3	62	84	73	42	4	4	6	6	77		
外貿コンテナ計	輸出	266	286	316	331	356	359	315	355	407	410	419	439	638		
	輸入	274	290	310	330	356	366	324	372	417	418	428	442	632		
	合計	539	576	627	661	712	725	639	728	823	828	847	881	1,271		
国際フィーダー航路	輸出	12	18	16	17	13	14	8	9	9	8	11	11	11		
	輸入	16	17	24	33	25	21	14	11	18	14	10	19	17		
	合計	28	35	40	50	38	35	22	21	27	21	21	30	28		
国際海上コンテナ合計	輸出	277	304	332	348	369	373	322	365	416	418	430	450	649		
	輸入	290	307	335	363	380	387	338	384	435	431	438	461	649		
	合計	567	611	667	711	750	760	660	749	851	849	868	911	1,300		

※長距離その他：世界一周 南米西岸  
 ※短距離その他：印パ、豪州、ナホトカ、中近東、不定期  
 ※国際フィーダー航路を除くフィーダーコンテナは外貿扱いとする

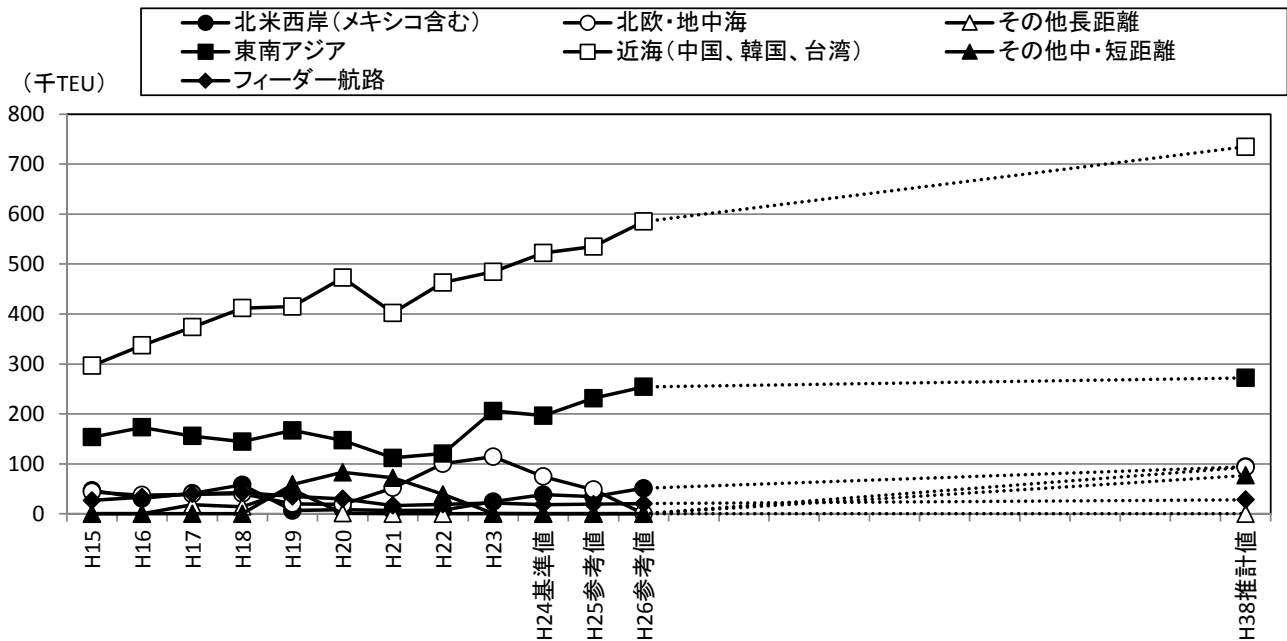


図 II-1-5 輸出入別の外貿公共コンテナ貨物の推移と推計値

(2) 外貿専用貨物の品目別取扱量

外貿専用貨物の品目別取扱量の推移および目標年次における品目別取扱量の推計結果は、次のとおりである。

表 II-1-5 外貿専用貨物の品目別取扱量の推移および推計結果

外貿専用貨物	実績値										(基準値)		(参考値)		(千トン)
	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H38		
	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2026年		
農水産品	輸出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
林産品	輸出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
鉱産品	輸出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
金属機械工業品	輸出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
化学工業品	輸出	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	
	輸入	399	421	362	369	341	345	360	334	376	322	328	220	33	
	合計	399	421	362	369	341	345	366	334	376	322	328	220	33	
軽工業品	輸出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
雑工業品	輸出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
特殊品	輸出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
分類不能のもの	輸出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	輸入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
合計	輸出	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	0	0	0	
	輸入	399	421	362	369	341	345	360	334	376	322	328	220	33	
	合計	399	421	362	369	341	345	366	334	376	322	328	220	33	

### 1.2.3 内貿貨物取扱量

#### (1) 内貿公共貨物の品目別取扱量

内貿公共貨物の品目別取扱量の推移および目標年次における品目別取扱量の推計結果は、次のとおりである。

表 II-1-6 内貿公共貨物の品目別取扱量の推移および推計結果

内貿公共貨物		実績値											(基準値)		(参考値)		(推計値)
		H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H38			
		2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2026年			
農水産品	移出	207	275	228	199	183	241	280	286	352	278	221	284	300			
	移入	579	527	509	528	588	570	491	425	432	460	458	457	414			
	合計	786	803	738	727	771	810	771	711	784	738	679	741	714			
林産品	移出	26	29	31	31	30	32	28	32	35	32	28	24	30			
	移入	126	192	178	121	108	77	59	46	60	110	84	87	185			
	合計	152	220	209	152	138	109	88	78	95	142	112	111	215			
鉱産品	移出	2	1	3	2	2	3	8	9	0	7	3	7	9			
	移入	2,519	1,754	1,682	1,907	2,058	1,646	1,237	1,157	1,200	1,273	1,459	2,196	959			
	合計	2,521	1,755	1,684	1,908	2,060	1,650	1,245	1,166	1,200	1,280	1,462	2,203	968			
金属機械工業品	移出	5,794	5,443	2,642	1,321	1,168	1,148	1,227	1,430	1,386	1,699	1,679	1,871	2,275			
	移入	6,286	6,322	4,010	3,042	2,900	2,429	1,880	2,155	2,071	2,408	2,582	2,514	2,376			
	合計	12,080	11,765	6,652	4,362	4,068	3,577	3,107	3,585	3,457	4,106	4,261	4,385	4,651			
化学工業品	移出	218	200	159	153	151	155	161	167	166	161	156	169	161			
	移入	790	755	696	758	788	699	562	616	651	653	772	816	599			
	合計	1,008	955	854	911	939	854	723	783	817	813	928	985	760			
軽工業品	移出	430	421	419	409	408	418	420	414	414	429	408	470	503			
	移入	454	404	373	363	427	328	306	291	282	268	234	207	192			
	合計	883	825	792	772	835	746	727	705	696	697	642	676	695			
雑工業品	移出	160	215	236	249	262	244	229	237	210	221	216	201	232			
	移入	92	65	51	58	54	46	37	54	100	139	150	143	62			
	合計	252	280	287	307	315	291	266	291	311	361	366	344	295			
特殊品	移出	922	902	864	864	900	775	699	711	696	699	724	781	498			
	移入	409	568	594	477	351	345	357	333	345	406	395	437	532			
	合計	1,331	1,470	1,458	1,341	1,251	1,121	1,056	1,044	1,077	1,105	1,119	1,219	1,029			
分類不能のもの	移出	127	201	146	151	177	157	177	208	231	235	273	288	0			
	移入	116	87	47	13	18	20	11	16	21	51	15	29	0			
	合計	243	288	194	165	195	178	188	223	253	286	288	317	0			
フェリー貨物	移出	2,599	2,594	2,533	2,520	1,028	985	919	959	912	868	890	1,019	959			
	移入	2,757	2,711	2,567	2,537	999	1,018	972	1,002	945	882	907	1,047	1,002			
	合計	5,356	5,305	5,100	5,057	2,027	2,004	1,891	1,961	1,856	1,750	1,798	2,066	1,961			
合計	移出	10,485	10,281	7,261	5,887	4,308	4,160	4,149	4,453	4,403	4,628	4,599	5,114	4,968			
	移入	14,127	13,386	10,707	9,805	8,290	7,180	5,912	6,094	6,145	6,652	7,057	7,933	6,320			
	合計	24,612	23,667	17,968	15,702	12,598	11,339	10,061	10,547	10,547	11,280	11,656	13,047	11,288			

注) 推計値には最初最終国が海外である国際フィーダーコンテナ貨物を除く。

#### (2) 内貿専用貨物の品目別取扱量

内貿専用貨物の品目別取扱量の推移および目標年次における品目別取扱量の推計結果は、次のとおりである。

表 II-1-7 内貿専用貨物の品目別取扱量の推移および推計結果

内貿専用貨物		実績値											(基準値)		(参考値)		(推計値)
		H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H38			
		2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年	2026年			
農水産品	移出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	移入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
林産品	移出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	移入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
鉱産品	移出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	移入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
金属機械工業品	移出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	移入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
化学工業品	移出	11	11	19	17	41	18	1	16	15	3	0	0	16			
	移入	4,976	5,147	5,359	5,185	5,037	4,784	4,510	4,485	4,543	4,523	4,483	4,333	4,262			
	合計	4,987	5,158	5,378	5,203	5,078	4,802	4,511	4,501	4,558	4,526	4,483	4,333	4,278			
軽工業品	移出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	移入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
雑工業品	移出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	移入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
特殊品	移出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	移入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
分類不能のもの	移出	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	移入	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
	合計	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0			
合計	移出	11	11	19	17	41	18	1	16	15	3	0	0	16			
	移入	4,976	5,147	5,359	5,185	5,037	4,784	4,510	4,485	4,543	4,523	4,483	4,333	4,262			
	合計	4,987	5,158	5,378	5,203	5,078	4,802	4,511	4,501	4,558	4,526	4,483	4,333	4,278			

1.2.4 外貿貨物取扱量（品目中分類別）

(1) 外貿公共一般貨物の取扱量（品目中分類別）

目標年次における外貿公共一般貨物取扱量（品目中分類別）の推計値は、次のとおりである。

表 II-1-8 (1) 外貿公共一般貨物の取扱量の設定

(単位:トン)

品目		出入	H24 取扱量	H38 推計値
農水産品	麦	輸出	0	0
		輸入	945,674	1,154,053
	とうもろこし	輸出	0	0
		輸入	398,173	530,349
	豆類	輸出	0	0
		輸入	80,406	98,732
	野菜・果物	輸出	0	0
		輸入	399,809	522,138
	その他農産品	輸出	0	0
		輸入	118,089	115,077
	その他	輸出	16,663	1,343
		輸入	47,382	48,731
	小計	輸出	16,663	1,343
		輸入	1,989,533	2,469,081
林産品	輸出	0	0	
	輸入	677	2,948	
鉱産品	輸出	0	0	
	輸入	0	4,210	
金属機械工業品	完成自動車	輸出	1,090,940	3,416,022
		輸入	123,550	143,547
	産業機械	輸出	26,884	56,129
		輸入	136	1,293
	その他	輸出	499	304
		輸入	3,912	7,979
小計	輸出	1,118,323	3,472,455	
	輸入	127,598	152,818	
化学工業品	輸出	5,800	8,325	
	輸入	1,205	1,158	
軽工業品	輸出	0	0	
	輸入	56,601	44,123	
雑工業品	木製品	輸出	630	98
		輸入	146,354	155,705
	その他	輸出	217	173
		輸入	2,382	6,373
	小計	輸出	847	271
輸入	148,736	162,078		

表 II-1-8 (2) 外貿公共一般貨物の取扱量の設定

(単位:トン)

品目		出入	H24 取扱量	H38 推計値
特殊品	金属くず	輸出	99,427	219,445
		輸入	0	57
	動植物性製造飼肥料	輸出	0	11
		輸入	61,037	53,317
	その他	輸出	60	2,186
		輸入	3,958	6,341
	小計	輸出	99,487	221,642
		輸入	64,995	59,716
品目合計		輸出	1,241,120	3,704,037
		輸入	2,389,345	2,896,132

(2) 外貿専用貨物の取扱量 (品目中分類別)

目標年次における外貿専用貨物の取扱量 (品目中分類別) の推計値は、次のとおりである。

表 II-1-9 外貿専用貨物の取扱量の設定

(単位:トン)

品目	出入	H24 取扱量	H38 推計値
化学工業品	輸出	0	0
	輸入	321,832	33,379
品目合計	輸出	0	0
	輸入	321,832	33,379

1.2.5 内貿貨物取扱量（品目中分類別）

(1) 内貿公共貨物の取扱量（品目中分類別）

目標年次における内貿公共貨物取扱量（品目別中分類別）の推計値は、次のとおりである。

表 II-1-10 (1) 内貿公共貨物の取扱量の設定

(単位:トン)

品目		出入	H24 取扱量	H38 推計値
農水産品	麦	移出	120,853	158,556
		移入	52,723	64,258
	米	移出	310	111
		移入	175,828	175,414
	とうもろこし	移出	119,300	96,937
		移入	25,734	27,486
	その他雑穀	移出	22,441	35,251
		移入	18,420	23,650
	その他農産品	移出	3,152	3,152
		移入	104,192	75,182
	その他	移出	11,740	6,458
		移入	83,588	47,518
小計	移出	277,796	300,465	
	移入	460,485	413,508	
林産品	樹脂類	移出	3,378	0
		移入	108,071	184,602
	その他	移出	28,223	30,411
		移入	2,407	0
	小計	移出	31,601	30,411
移入	110,478	184,602		
鉱産品	砂利・砂	移出	7,260	8,600
		移入	1,124,195	767,631
	石灰石	移出	0	0
		移入	146,070	191,641
	その他	移出	0	0
		移入	2,834	0
	小計	移出	7,260	8,600
移入		1,273,099	959,271	

表 II-1-11 (2) 内貿公共貨物の取扱量の設定

(単位:トン)

品目		出入	H24 取扱量	H38 推計値
金属機械 工業品	鋼材	移出	89,231	115,887
		移入	624,294	620,074
	金属製品	移出	117,580	122,791
		移入	33,065	32,687
	完成自動車	移出	618,826	1,159,721
		移入	1,481,447	1,481,335
	その他輸送機械	移出	731,710	802,458
		移入	157,455	155,802
	産業機械	移出	41,533	13,157
		移入	83,065	82,703
	電気機械	移出	50,540	60,570
		移入	2,592	0
	その他	移出	49,117	132
		移入	25,853	3,750
小計	移出	1,698,537	2,274,715	
	移入	2,407,771	2,376,351	
化学工業品	陶磁器	移出	62,412	63,494
		移入	795	0
	セメント	移出	1,979	3,370
		移入	475,439	475,439
	染料・顔料・合成樹脂 ・その他化学工業品	移出	76,461	76,591
		移入	79,395	49,574
	その他	移出	19,929	17,925
		移入	96,954	73,833
小計	移出	160,781	161,380	
	移入	652,583	598,846	
軽工業品	紙・パルプ	移出	75,224	98,560
		移入	100,760	11,021
	製造食品	移出	169,986	219,710
		移入	93,219	105,160
	水	移出	147,823	147,889
		移入	13,281	13,110
	その他	移出	36,069	36,838
		移入	60,788	62,604
小計	移出	429,102	502,997	
	移入	268,048	191,895	
雑工業品	その他日用品	移出	133,392	175,007
		移入	43,262	53,966
	その他	移出	87,906	57,388
		移入	96,063	8,157
	小計	移出	221,298	232,395
移入		139,325	62,122	



表 II-1-12 (3) 内貿公共貨物の取扱量の設定

(単位:トン)

品目		出入	H24 取扱量	H38 推計値	
特殊品	動植物性製造飼肥料	移出	52,909	52,909	
		移入	76,720	52,220	
	取り合せ品	移出	638,239	440,134	
		移入	301,087	454,903	
	その他	移出	7,850	4,627	
		移入	28,497	24,396	
	小計	移出	698,998	497,670	
		移入	406,304	531,519	
	分類不能のもの		移出	235,196	0
			移入	51,194	0
品目合計		移出	3,760,569	4,008,634	
		移入	5,769,287	5,318,113	

(2) 内貿専用貨物の取扱量 (品目中分類別)

目標年次における内貿専用貨物の取扱量 (品目中分類別) の推計値は、次のとおりである。

表 II-1-13 内貿専用貨物の取扱量の設定

(単位:トン)

品目		出入	H24 取扱量	H38 推計値
化学工業品	重油	移出	0	0
		移入	330,724	154,966
	石油製品	移出	3,000	15,950
		移入	3,965,280	3,964,983
	LPG	移出	0	0
		移入	181,010	83,348
	その他	移出	0	0
		移入	46,160	58,741
合計		移出	3,000	15,950
		移入	4,523,174	4,262,037

## 1.2.6 外貿コンテナの定期航路

外貿コンテナ定期航路の寄港地、寄港頻度等の現状は以下のとおりである。

表 II-1-14 外貿コンテナ定期航路の現状

《41航路・月間214便》(平成27年11月時点)

航路	主な寄港地	航路開設年月
北米 2航路6便	バンクーバー、タコマ、釜山	2014年 6月
	ダッチハーバー、大連、青島、釜山	2015年 2月
東南アジア 11航路44便	高雄、台北、台中、香港	2002年 3月
	バンコク、レムチャパン、高雄、台北、台中、香港、蛇口	2003年 7月
	台北、台中、高雄、香港、蛇口、南沙	2003年11月
	マニラ、レムチャパン、バンコク、釜山	2004年 1月
	タンジュンペラバス、シンガポール、パシールグダン、ポートケラン、高雄、台北、蛇口、仁川、光陽、釜山	2009年 2月
	ダナン、ホーチミン、台中、台北、高雄、釜山	2010年10月
	ハイフォン、香港、蛇口、廈門、寧波、天津、大連、釜山	2011年 3月
	高雄、基隆、台中、香港、蛇口、廈門、光陽、釜山	2012年 5月
	レムチャパン、赤湾、高雄、香港	2012年12月
	塩田、香港、レムチャパン、バンコク、南沙	2015年 4月
	釜山、廈門、マニラ	2015年 7月
中国 13航路60便	上海 (RORO)	2003年11月
	上海、寧波、釜山	2005年 4月
	天津、煙台、大連、上海	2007年10月
	青島、威海	2008年 5月
	上海	2009年12月
	連雲港、青島、光陽、釜山	2011年10月
	大連、威海	2012年 4月
	上海、寧波	2013年 8月
	上海、太倉	2013年 8月
	青島	2014年 5月
	上海、寧波	2014年 5月
	寧波	2015年 1月
	太倉、上海	2015年 3月
台湾 1航路4便	高雄 (RORO)	2014年 6月
韓国 14航路100便	釜山	1980年 9月
	釜山 (RORO)	1990年12月
	釜山	1999年 6月
	釜山	2009年 5月
	釜山	2009年 9月
	釜山	2010年 8月
	釜山	2012年12月
	釜山	2014年 3月
	光陽、釜山	2014年11月
	釜山	2015年 1月
	釜山	2015年 1月
	釜山	2015年 1月
	釜山、光陽	2015年 1月
	釜山	2015年 2月

※本船ダイレクト寄港分のみ掲載

## 2. 入港船舶の推計

### 2-1 入港船舶隻数の推計

#### 2.1.1 入港隻数数の推計手法

博多港の入港船舶数の現況について、各種統計資料等より現況把握及び現状分析を行い、目標年次における貨物を取扱う入港船舶隻数を推計する。図 II-2-1 に示すフローに基づいて、入港船舶数を推計する。

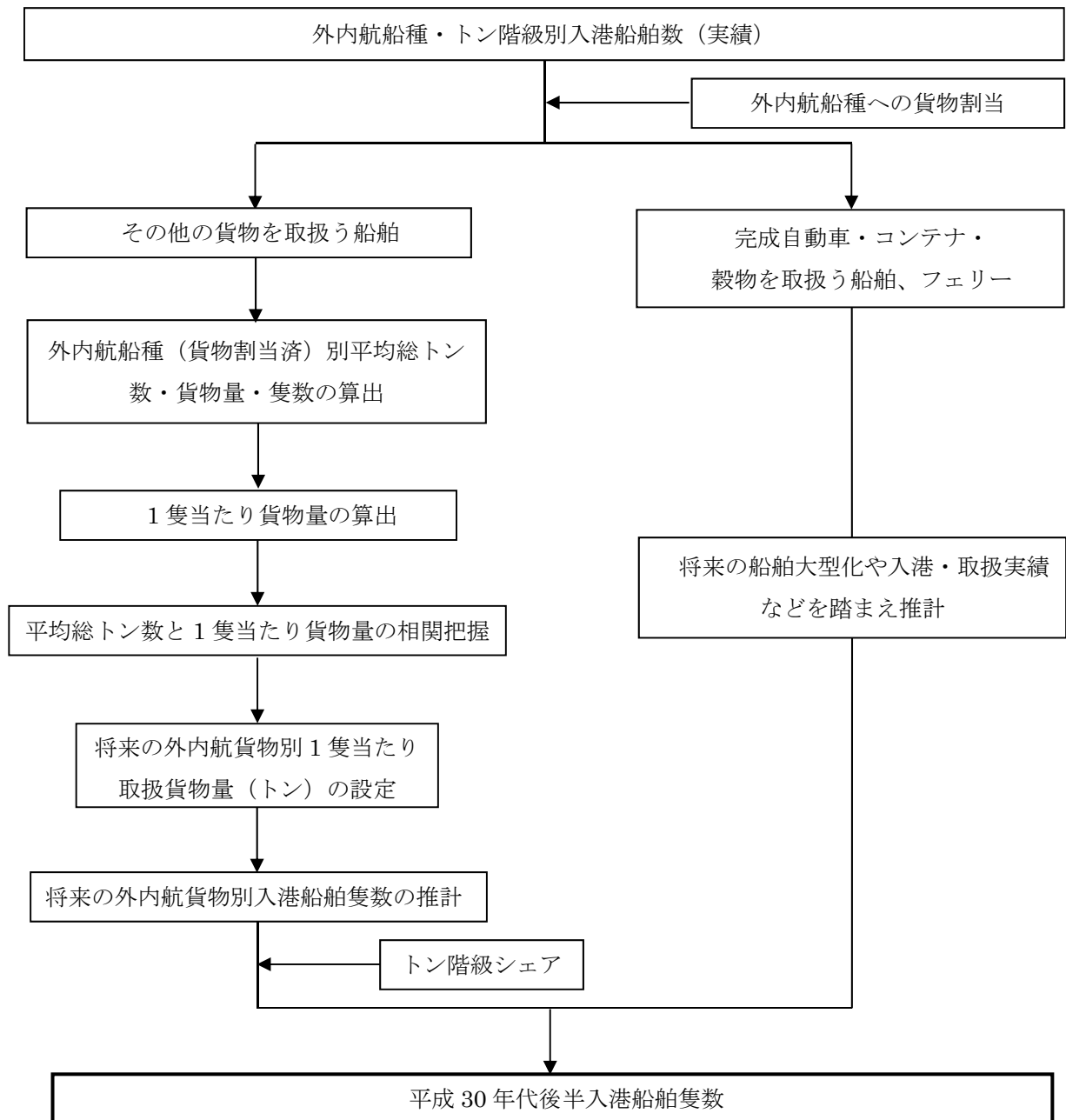


図 II-2-1 入港船舶隻数の推計フロー

## 2-2 船舶の利用状況および将来推計結果

船舶の内外別、トン階級別の利用状況および目標年次における推計結果は次のとおりである。

表 II-2-1 船舶の利用状況の推移と推計値

(単位:隻)

船舶種類	トン階級	実績値												（参考値）		（推計値）	
		H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H38
外航船	100総トン未満	195	84	52	16	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
	100総トン以上	2,596	2,447	2,614	2,893	2,958	2,992	2,464	2,348	2,041	1,910	1,616	1,444	1,692	1,451	1,160	1
	500総トン以上	81	128	142	155	158	152	135	142	139	68	82	79	69	35	81	
	1,000総トン以上	662	583	675	762	706	637	580	435	406	377	432	485	426	500	391	659
	3,000総トン以上	557	751	502	670	662	678	875	853	836	836	914	678	650	616	713	1,101
	6,000総トン以上	376	433	667	747	735	702	840	883	828	664	761	949	976	1,141	1,076	884
	10,000総トン以上	451	427	399	435	712	787	832	871	867	850	889	938	914	856	875	883
	20,000総トン以上	170	172	135	77	77	116	127	94	104	84	121	142	156	113	142	825
	30,000総トン以上	91	93	72	65	31	61	67	67	34	42	29	72	104	110	108	118
	40,000総トン以上	112	110	44	51	49	34	8	55	29	50	17	35	47	49	80	125
50,000総トン以上	91	117	110	52	47	54	47	23	61	77	143	103	89	55	52	494	
100,000総トン以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	15	7	22	104	
外貿 コンテナ船	1,000総トン以上	413	342	443	503	473	444	370	246	204	187	211	275	224	272	177	451
	3,000総トン以上	378	482	220	342	400	453	670	633	596	611	708	529	512	468	567	956
	6,000総トン以上	55	131	336	441	379	400	521	575	533	369	472	666	658	822	775	850
	10,000総トン以上	259	248	222	271	394	344	319	339	332	307	309	378	372	314	324	433
	20,000総トン以上	55	30	88	46	45	75	81	54	41	29	42	54	34	35	64	273
	30,000総トン以上	57	55	54	35	3	27	33	24	17	32	3	32	68	69	66	118
	40,000総トン以上	110	110	44	51	49	33	5	54	29	46	15	34	43	40	41	125
	50,000総トン以上	91	117	110	51	47	54	45	23	53	67	84	78	58	47	13	174
	100,000総トン以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	4	3	0	104
	内航船	100総トン未満	4,441	4,798	5,418	5,838	5,859	4,604	4,459	4,772	3,768	3,992	3,707	3,695	3,130	3,346	3,211
100総トン以上		23,162	22,498	22,214	21,497	21,221	21,113	18,521	16,807	16,247	15,492	16,526	16,617	16,357	14,053	15,791	4,937
500総トン以上		3,009	2,627	2,345	2,020	1,615	1,584	1,609	2,993	2,886	2,439	1,798	1,756	1,862	3,413	1,763	1,683
1,000総トン以上		4,596	4,395	4,416	4,331	4,509	4,361	4,593	4,370	3,955	3,570	3,472	3,314	3,641	3,799	3,617	3,476
3,000総トン以上		1,429	1,334	1,257	1,253	899	460	482	489	487	441	458	387	444	464	499	477
6,000総トン以上		470	600	622	642	501	412	279	221	113	54	52	50	54	50	142	94
10,000総トン以上		160	158	154	193	454	467	457	306	300	305	344	396	394	396	351	494
20,000総トン以上		12	20	13	11	15	11	6	5	4	12	9	14	16	11	9	0
30,000総トン以上		0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0
50,000総トン以上		0	0	0	0	0	0	6	5	3	13	9	5	6	6	6	0
合計	100総トン未満	4,636	4,882	5,470	5,854	5,859	4,604	4,459	4,773	3,768	3,992	3,707	3,695	3,130	3,346	3,211	5
	100総トン以上	25,758	24,945	24,828	24,390	24,179	24,105	20,985	19,155	18,288	17,402	18,142	18,061	18,049	15,504	16,951	4,938
	500総トン以上	3,090	2,755	2,487	2,175	1,773	1,736	1,744	3,135	3,025	2,507	1,894	1,838	1,941	3,482	1,798	1,764
	1,000総トン以上	5,258	4,978	5,091	5,093	5,215	4,998	5,173	4,805	4,361	3,947	3,904	3,799	4,067	4,299	4,008	4,135
	3,000総トン以上	1,986	2,085	1,759	1,923	1,561	1,138	1,357	1,342	1,323	1,277	1,372	1,065	1,094	1,080	1,212	1,578
	6,000総トン以上	846	1,033	1,289	1,389	1,236	1,114	1,119	1,104	941	718	813	999	1,030	1,191	1,218	978
	10,000総トン以上	611	585	553	628	1,166	1,254	1,289	1,177	1,167	1,155	1,233	1,334	1,308	1,252	1,226	1,377
	20,000総トン以上	182	192	148	88	92	127	133	99	108	96	130	156	172	124	151	825
	30,000総トン以上	91	93	72	65	31	61	67	67	34	43	29	72	104	110	108	118
	40,000総トン以上	112	110	44	51	49	34	8	55	29	50	17	35	47	49	80	125
50,000総トン以上	91	117	110	52	47	54	53	28	64	90	152	108	95	61	58	494	
100,000総トン以上	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	15	7	22	104	

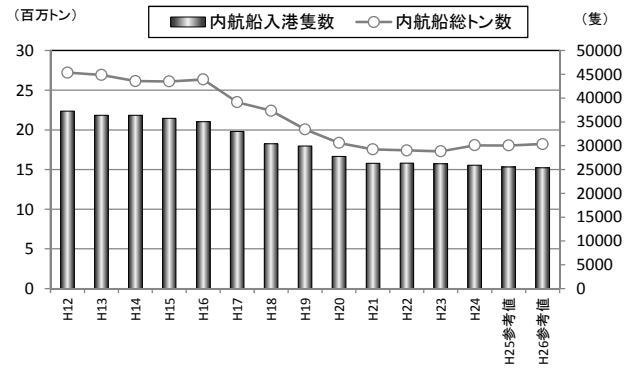
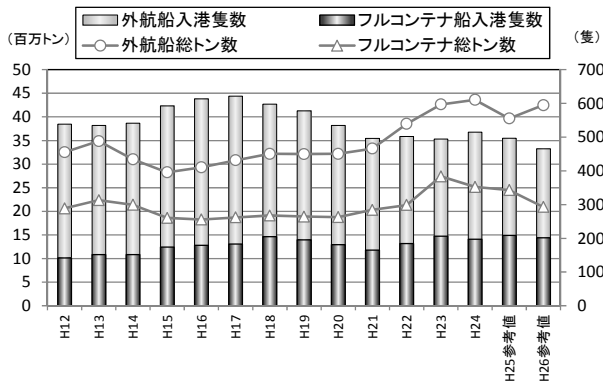


図 II-2-2 入港船舶数と入港船の総トン数の推移

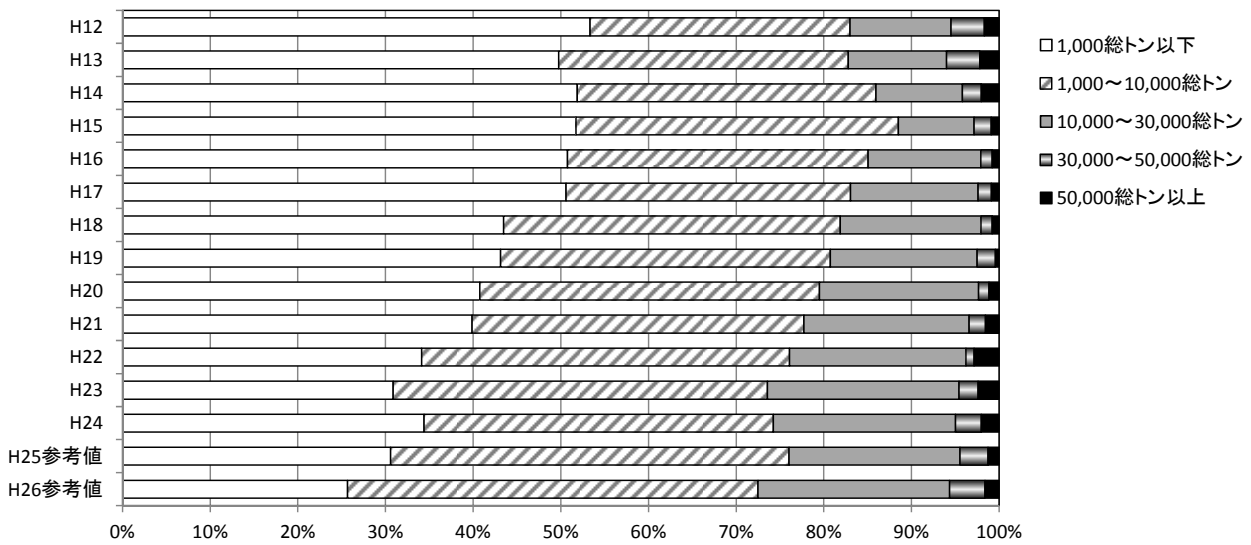


図 II-2-3 総トン数別入港船舶数の推移 (外航船)

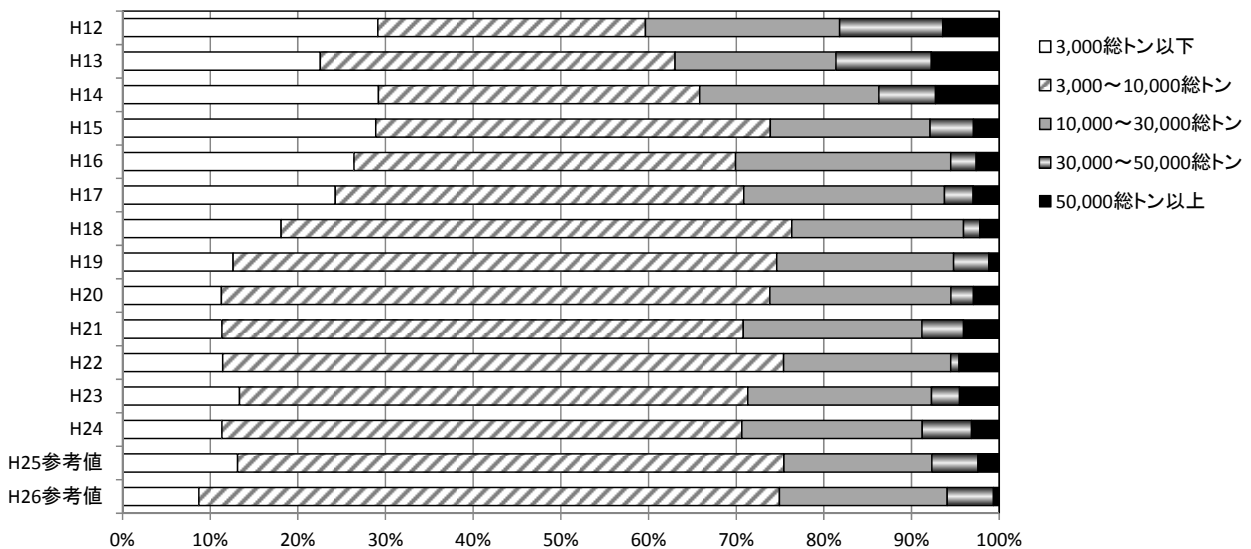


図 II-2-4 総トン数別入港船舶数の推移 (外貿コンテナ船)

### 3. 船舶乗降旅客数の推計

#### 3-1 船舶乗降旅客数の推計方法

##### ① 推計フロー

船舶乗降旅客数の現況について、各種統計資料等により現況把握及び現況分析を行い、目標年次における船舶乗降旅客数を推計する。図 II-3-1 に示すフローに基づいて、船舶乗降旅客数を設定する。

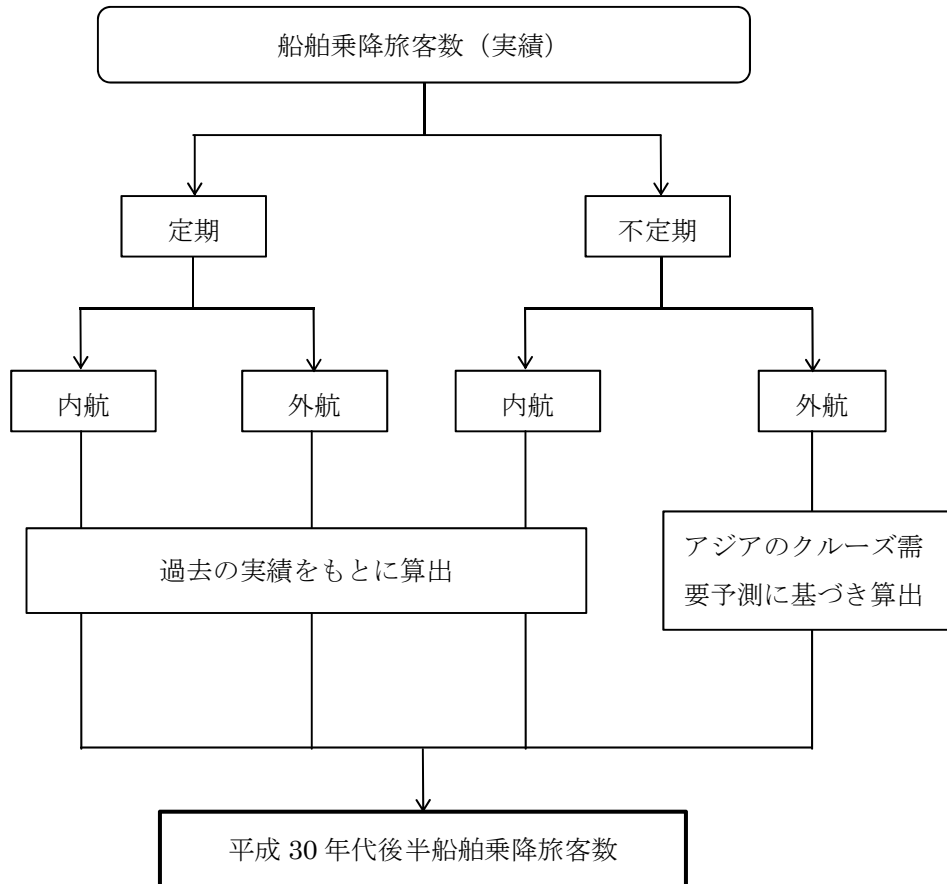


図 II-3-1 船舶乗降旅客数の推計フロー

② 推計方法

<定期航路>

(1) 内航定期航路

過去5年ほぼ横ばいで推移していることから、過去5年の平均値を将来推計値として設定する。

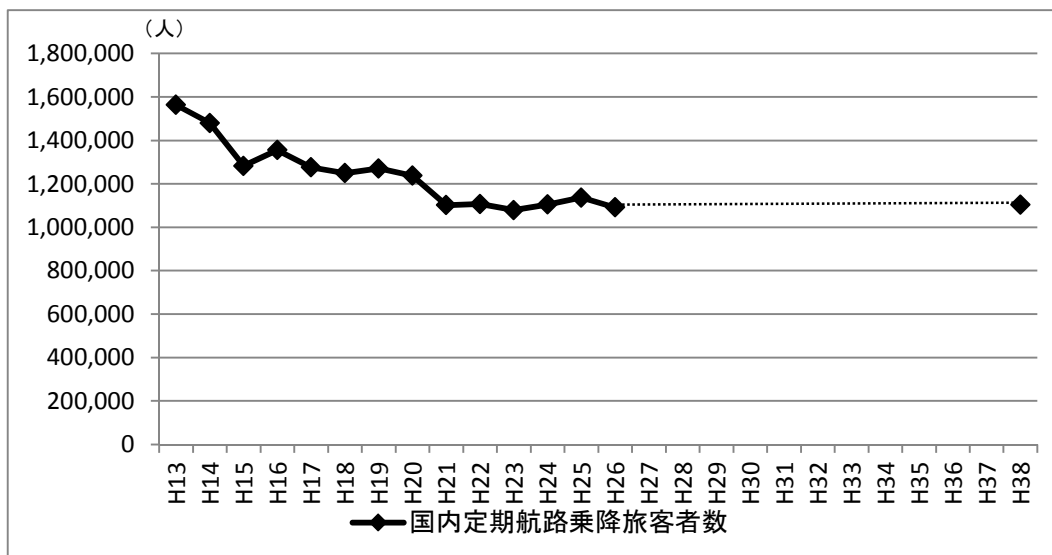


図 II-3-2 博多港における国内定期航路乗降旅客数の推移と将来推計値

(2) 外航定期航路

国際情勢等により変動はあるものの、「第9次福岡市基本計画」に基づき韓国・釜山とはビジネス、観光等を通じた相互信頼関係の構築による生活経済圏の形成を目指しており、今後もさらなる交流が見込まれることから、過去10年のうち最高値程度（84.5万人≒90万人）を設定する。

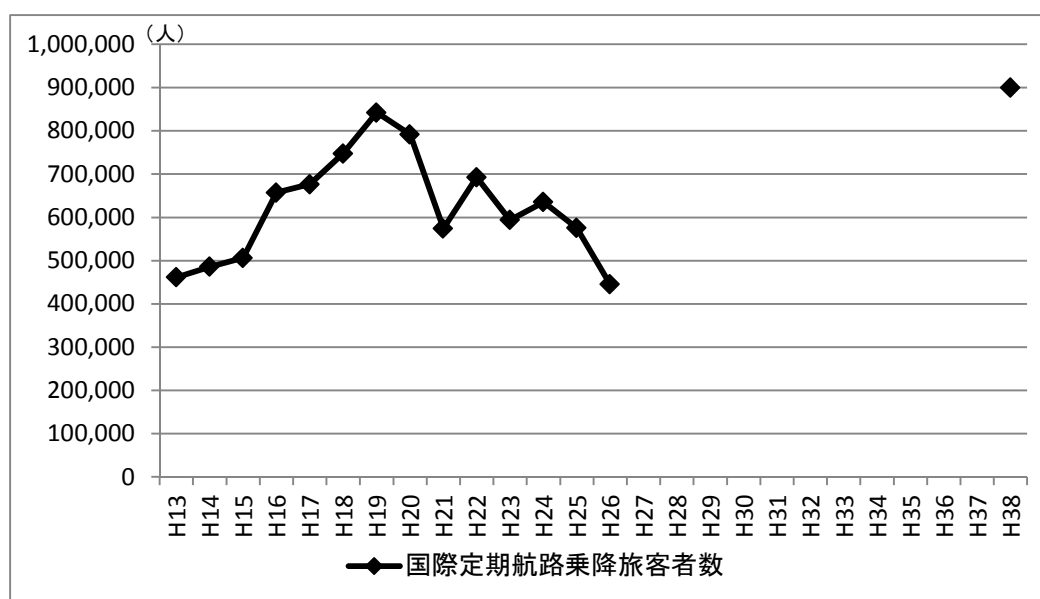


図 II-3-3 博多港における国際定期航路乗降旅客数の推移と将来推計値

<不定期航路>

(1) 背景

- ・博多港においては、平成 26 年外航クルーズ 99 回（乗降人員 42.2 万人）で日本一であり、平成 27 年も 250 回程度（平成 27 年 11 月 1 日現在）の寄港が予定されている。
- ・民間会社等で構成されるアジアクルーズ協会が発表した「アジアクルーズ産業白書」の中で、アジアのクルーズ人口については、平成 24 年の 130 万人が平成 32 年に 380 万人になると予測されるなど、アジアにおけるクルーズ需要は今後も増加する見込みである。
- ・アジアクルーズは 7 泊以下のショートクルーズが需要が高く、アジアに近い地理的優位性がある博多港への寄港は今後も増加することが想定されるとともに、博多港からのアウトバウンドなど、多様なクルーズが増加することが見込まれる。

(2) 外航不定期航路

平成 26 年の実績に、「アジアクルーズ産業白書」の中で見込まれる将来的なアジアクルーズ人口の増加率を直線回帰し、算出する。

H26 : 42.2 万人 → H38 : 185 万人

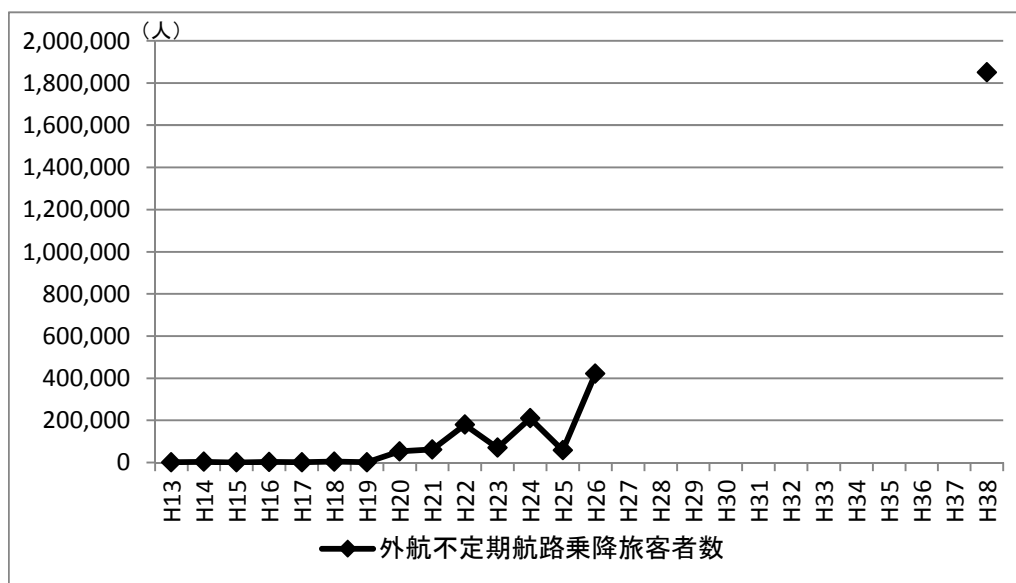


図 II-3-4 外航不定期航路乗降旅客数の推移と将来推計値

○寄港回数について

博多港に近年入港実績があるクルーズ船や、今後寄港が想定されるクルーズ船などの平均乗降人員（4,600 人/隻）から寄港回数を算出する。

$$185 \text{ 万人} \div 4,600 \text{ 人/隻} = 394 \text{ 隻} \approx 400 \text{ 回}$$



### (3) 内航不定期航路

過去3年は1万人程度とほぼ横ばいで推移していることから、過去3年の平均値を将来の推計値として設定する。

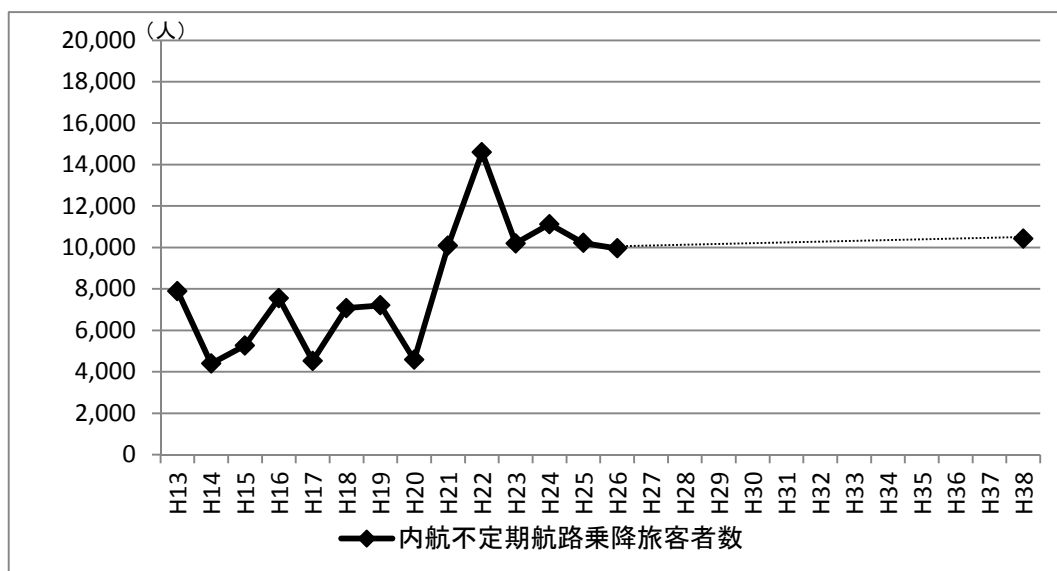


図 II-3-5 国内不定期航路乗降旅客数の推移と将来推計値

#### ○寄港回数について

過去3年15～20回の間で推移しており、また内航クルーズを実施する国内クルーズ船は現状の隻数(3隻)で推移することが考えられることから、過去3年の平均値を将来の寄港回数と設定する。



### III. 港湾施設の規模及び配置に関する資料

#### 1. 公共埠頭計画

##### 1-1 公共埠頭の現況

公共埠頭の埠頭別主要取扱貨物等の利用状況は次のとおりである。

表 III-1-1 (1) 埠頭別の利用状況 (平成 24 年)

地区名	施設諸元 (水深×延長 (m))	主要取扱貨物 (千トン)
アイランド シティ	-15×350	雑工業品 3,176
	-14×330	その他金属機械工 業品 2,088
	-11×190	特殊品 1,561
	-7.5×390	軽工業品 717
	-7.5×130	その他化学工業品 502
		その他農水産品 371
		水産品 258
		林産品 241
		その他 436
		合計 9,351
香椎 パークポート	-13×600	その他金属機械工 業品 2,206
	-11×190	雑工業品 2,099
	-7.5×390	特殊品 1,169
	-7.5×390	軽工業品 631
		その他化学工業品 416
		その他農水産品 353
		分類不能のもの 289
		金属 243
		その他 359
	合計 7,767	
箱崎ふ頭	-12×480	その他金属機械工 業品 2,756
	-12×240	米穀類 924
	-10×185	特殊品 529
	-10×185	その他農水産品 460
	-10×170	金属 320
	-7.5×520	軽工業品 298
	-7.5×390	分類不能のもの 233
	-7.5×260	その他化学工業品 162
	-4×216	その他 213
	-2×300	合計 5,895
東浜ふ頭	-7.5×390	砂・砂利、石材 1,115
	-7.5×260	セメント 475
	-5.5×360	金属 221
	-5.5×80	その他鉱産品 113
	-4.5×200	特殊品 9
		その他化学工業品 8
		米穀類 1
	合計 1,942	

※貨物量推計の基準年である平成 24 年のデータ

表 III-1-1 (2) 埠頭別の利用状況 (平成 24 年)

地区名	施設諸元 (水深×延長 (m))	主要取扱貨物 (千トン)
中央ふ頭	-10×269	その他金属機械 241
	-9×20	工業品 153
	-7.5×390	軽工業品 100
	-7.5×130	林産品 92
	-6.5×161	雑工業品 87
	-4×230	その他農水産品 52
		水産品 34
		金属 19
		米穀類 30
		その他 808
博多ふ頭	-7.5×147	軽工業品 62
	-5.5×105	特殊品 33
		雑工業品 20
		その他金属機械 7
		工業品 4
		金属 2
		その他化学工業品 129
須崎ふ頭	-12×480	米穀類 1,114
	-7.5×260	金属 167
	-7.5×130	軽工業品 66
	-5.5×450	特殊品 61
	-5.5×360	雑工業品 58
	-5.5×260	その他鉱産品 33
	-4×384	水産品 16
	-4×328	砂・砂利、石材 16
	-2.5×357	その他 1
		合計 1,468

※貨物量推計の基準年である平成 24 年のデータ

1) アイランドシティ地区



図 III-1-1 公共埠頭取扱状況図（アイランドシティ地区）（平成 24 年）

※500 トン未満は 0 表示

2) 香椎パークポート地区

埠頭名 品目	香椎パークポート			
	輸出	輸入	移出	移入
麦	0	2	5	1
米	0	1		0
とうもろこし		2		1
豆類		21		7
その他雑穀		3	4	0
野菜・果物	3	222		2
棉花		0		
その他農産品	6	70		1
羊毛		0		
その他畜産品	2	29	0	17
水産品	17	104	10	10
原木	0	2	8	0
製材	4	65	2	2
樹脂類	1	23	3	1
木材チップ		1		0
その他林産品		7		0
薪炭		4		0
石炭		1		1
金属鉱	0	3		
砂利・砂	0	1		
石材	1	13		0
原塩		0		
非金属鉱物	1	22		0
鉄鋼	0	1		
鋼材	16	10	85	4
非鉄金属	3	15		3
金属製品	5	53	43	4
完成自動車	1,067	2	128	129
その他輸送用車両	1	0		
二輪自動車	33	4	11	
自動車部品	72	82	38	16
その他輸送機械	5	63		132
産業機械	86	39	4	0
電気機械	37	195	44	3
測量・光学・医療用機械	2	4		0
事務用機器	2	4	0	1
その他機械	1	3	0	
陶磁器	1	8		1
セメント	0	0	2	0
ガラス類	2	10		0
窯業品	2	30	11	0
石油製品	0	2		
コークス				1
化学薬品	76	40	4	3
化学肥料	1	7		0
染料・顔料・合成樹脂・その他化学工業品	40	126	48	5
紙・パルプ	44	42	19	7
糸及び紡績半製品	1	15		0
その他繊維工業品	1	14		0
砂糖		5		
製造食品	25	173	159	43
飲料	20	26		0
水	0	5	15	0
たばこ		0		1
その他食料工業品	1	9		5
がん具	1	5		
衣類・身用品・はきもの	26	324	0	5
文房具・運動娯楽用品・楽器	9	19		0
家具装飾品	6	483		3
その他日用品	3	154	131	43
ゴム製品	654	47	39	12
木製品	4	82	28	0
その他製造工業品	3	17	0	0
金属くず	13	0		
再利用資材	294	1	2	1
動植物性製造肥料	0	70	15	33
輸送用容器	39	68	5	6
取り合せ品	31	16	486	88
分類不能のもの	52	188	1	48
小計	2,714	3,057	1,351	644
合計			7,787千トン	
コンテナ取扱量			335千TEU	

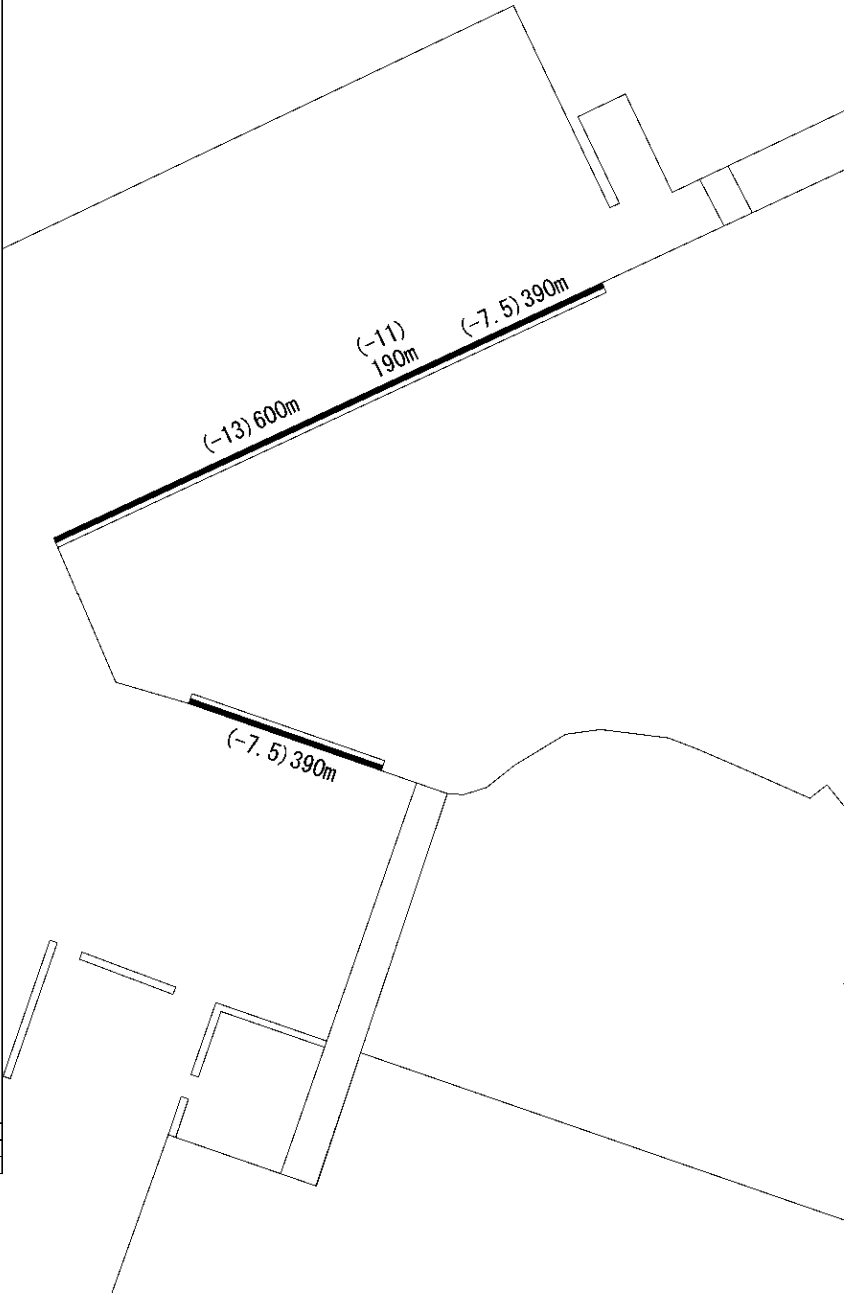


図 III-1-2 公共埠頭取扱状況図（香椎パークポート地区）（平成 24 年）

※500 トン未満は 0 表示

3) 箱崎ふ頭地区



図 III-1-3 公共埠頭取扱状況図（箱崎ふ頭地区）（平成 24 年）

※500 トン未満は 0 表示

4) 東浜ふ頭地区

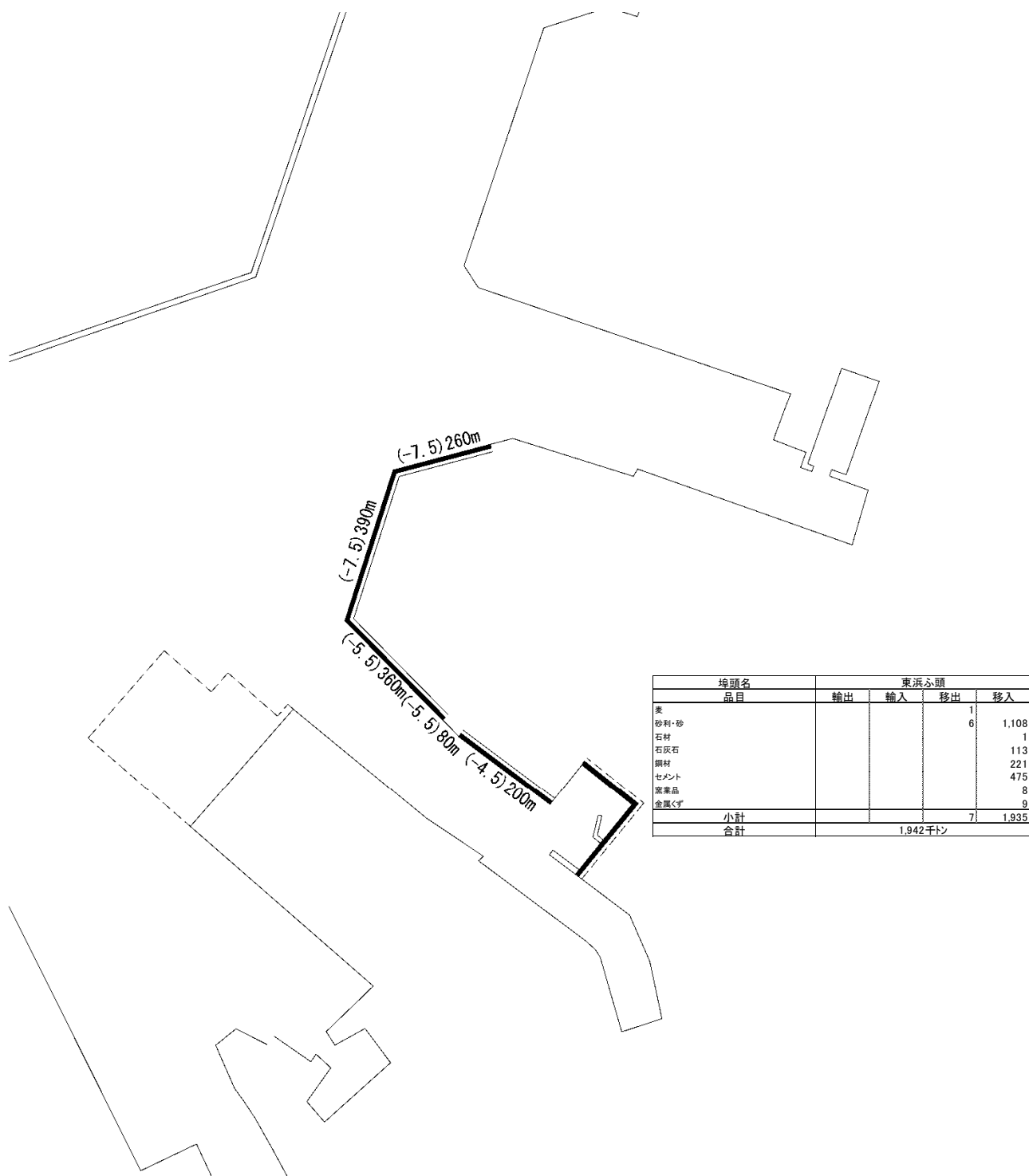


図 III-1-4 公共埠頭取扱状況図（東浜ふ頭地区）（平成 24 年）

※500 トン未満は 0 表示



5) 中央ふ頭地区

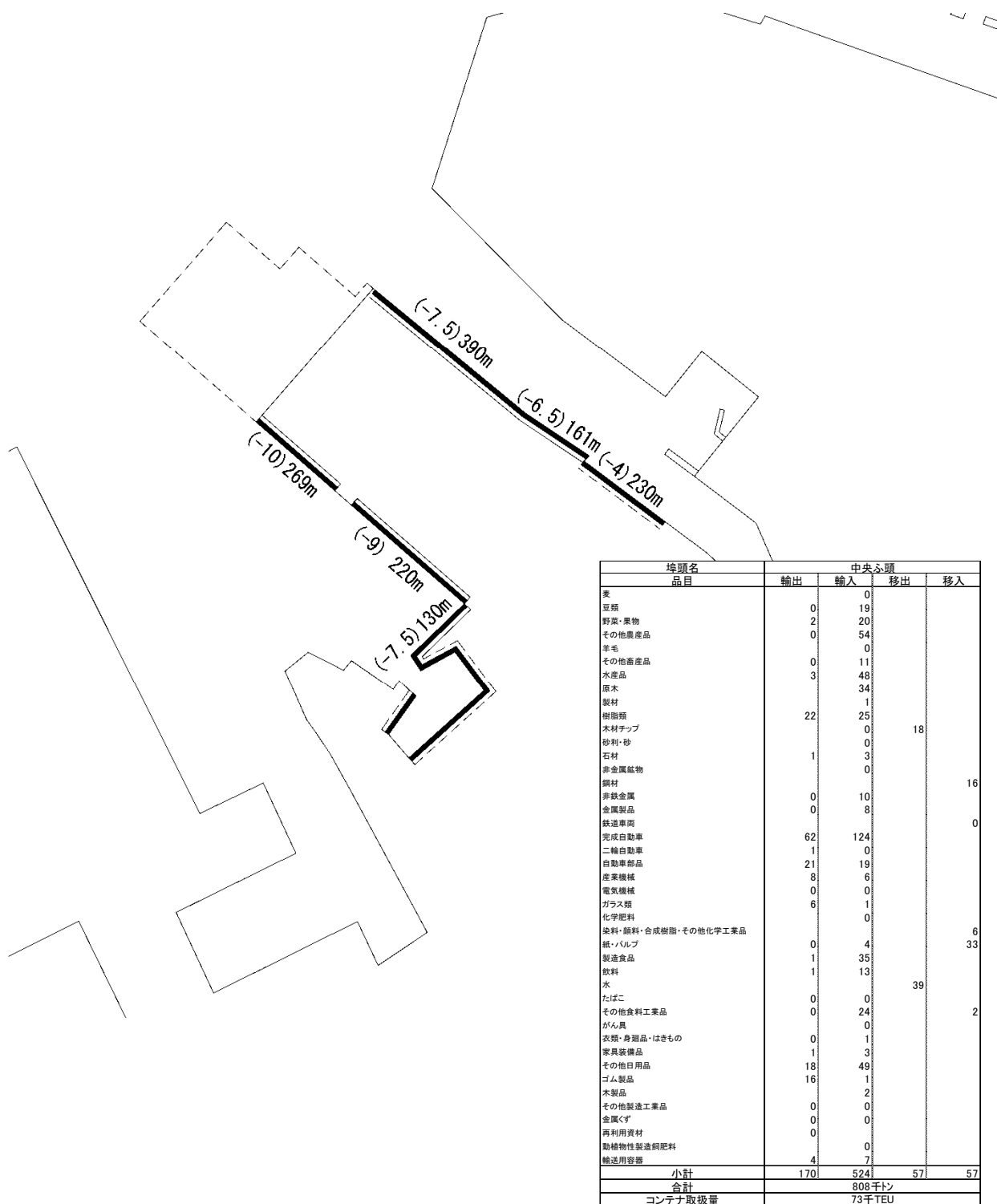


図 III-1-5 公共埠頭取扱状況図（中央ふ頭地区）（平成 24 年）

※500 トン未満は 0 表示

6) 博多ふ頭地区

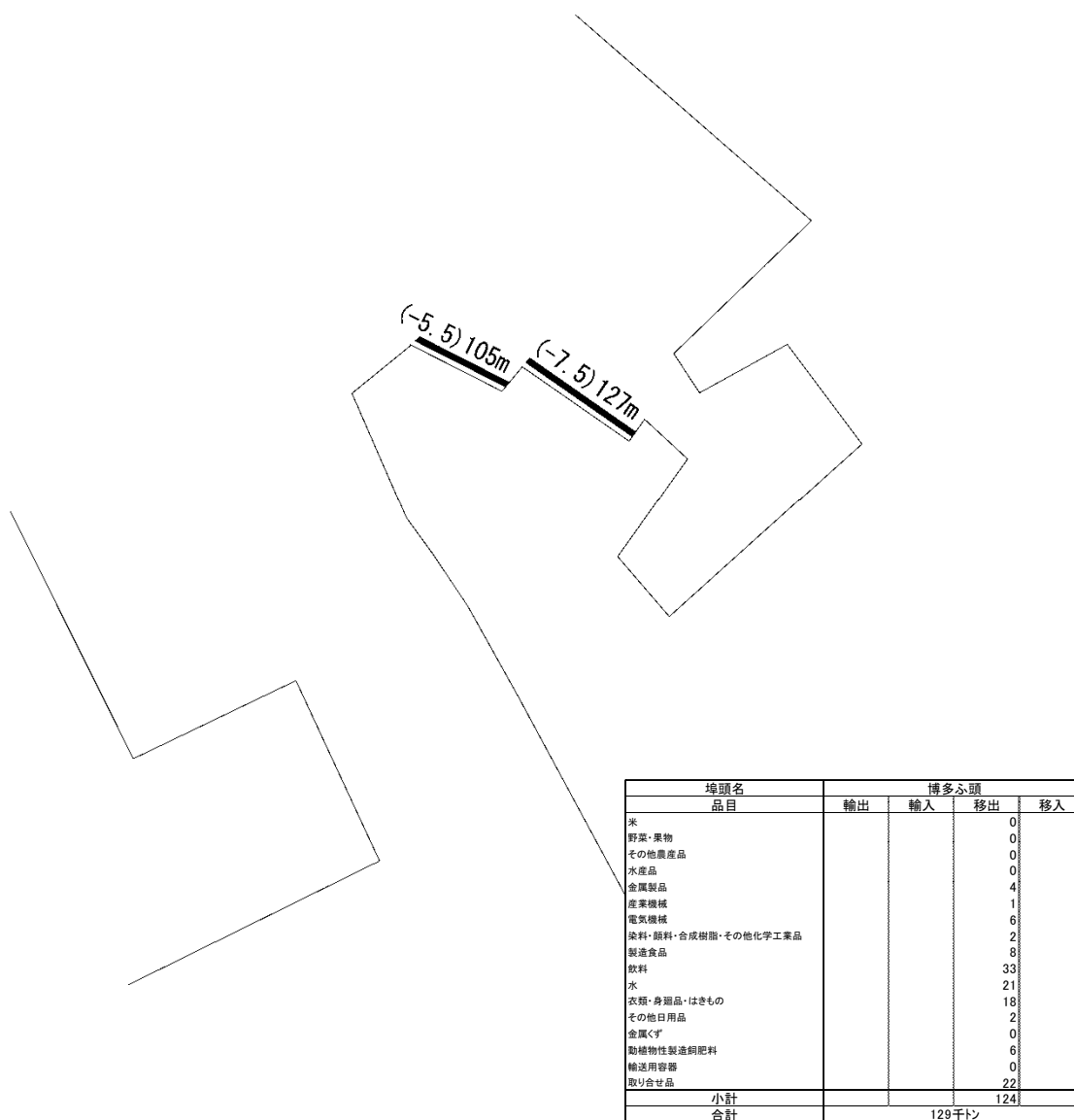


図 III-1-6 公共埠頭取扱状況図（博多ふ頭地区）（平成 24 年）

※500 トン未満は 0 表示

7) 須崎ふ頭地区



図 III-1-7 公共埠頭取扱状況図（須崎ふ頭地区）（平成 24 年）

※500 トン未満は 0 表示

## 1-2 外内貿コンテナ埠頭計画

### (1) 外内貿コンテナ埠頭の利用状況

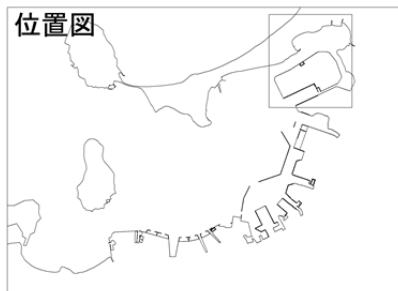
#### ① 施設別状況

コンテナ埠頭の取扱貨物等の利用状況は次のとおりである。

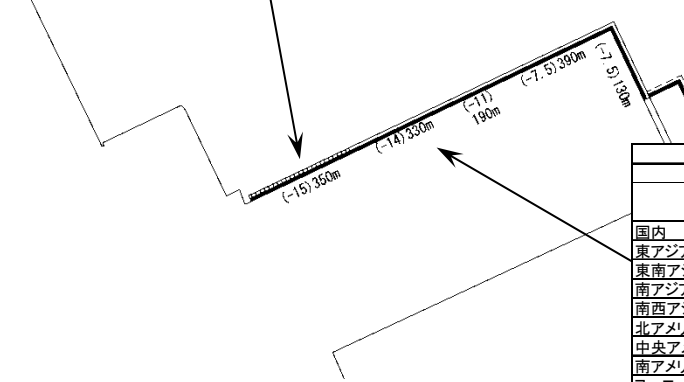
表 III-1-2 コンテナ埠頭の利用状況

地区名	施設名	施設諸元		埠頭用地 面積(千㎡)	H24 取扱量	
		水深 (m)	延長 (m)		千 TEU	千トン
アイランドシティ	アイランドシティ-14.0m岸壁	-14	330	165	209	4,052
	アイランドシティ-15.0m岸壁	-15	350	123	257	4,815
香椎パークポート	香椎PP-13.0m岸壁	-13	600	209	293	5,006

② 航路方面別の取扱貨物量



施設名	アイランドシティ-15.0m岸壁			
	(-15) 1B		350m	
	出		入	
航路	千TEU	千トン	千TEU	千トン
国内	1	1	2	54
東アジア	50	325	53	894
東南アジア	7	159	11	248
南アジア	2	55	1	29
西南アジア(中近東)	7	164	2	6
北アメリカ	20	524	19	459
中央アメリカ	1	18	0	5
南アメリカ	2	54	3	77
ヨーロッパ	18	469	19	347
豪州・ニュージーランド(オセアニア)	3	68	10	232
アフリカ北部	3	74	1	12
アフリカ中部・南部	8	199	1	16
CIS諸国	12	287	2	39
不明	0	0	0	0
小計	134	2397	124	2418
合計	257千TEU		4,815千トン	



施設名	アイランドシティ-14.0m岸壁			
	(-14) 1B		330m	
	出		入	
航路	千TEU	千トン	千TEU	千トン
国内	2	1	1	16
東アジア	74	797	68	1,638
東南アジア	6	145	17	415
南アジア	1	13	0	11
南西アジア	3	79	0	9
北アメリカ	6	146	17	406
中央アメリカ	0	8	0	4
南アメリカ	0	8	1	18
ヨーロッパ	5	136	3	86
豪州・ニュージーランド(オセアニア)	0	5	1	16
アフリカ北部	2	49	0	0
アフリカ中部・南部	1	25	0	0
CIS諸国	1	16	0	4
不明	0	0	0	0
小計	100	1,429	109	2,623
合計	209千TEU		4,052千トン	

図 III-1-8 (1) 航路別コンテナ貨物取扱状況図 (アイランドシティ地区)



施設名 規模	香椎PP-13.0m岸壁			
	(-13) 2B		600m	
	出		入	
航路	千TEU	千トン	千TEU	千トン
国内	5	4	5	16
東アジア	92	707	95	1894
東南アジア	12	276	37	924
南アジア	2	51	1	33
西南アジア(中近東)	19	500	0	4
北アメリカ	4	111	7	166
中央アメリカ	1	16	0	2
南アメリカ	2	51	1	28
ヨーロッパ	4	108	1	32
豪州・ニュージーランド(オセアニア)	2	44	0	6
アフリカ北部	0	2	0	0
アフリカ中部・南部	0	9	0	0
CIS諸国	0	4	0	0
不明	1	2	0	16
小計	145	1885	149	3122
合計	293千TEU		5,006千トン	

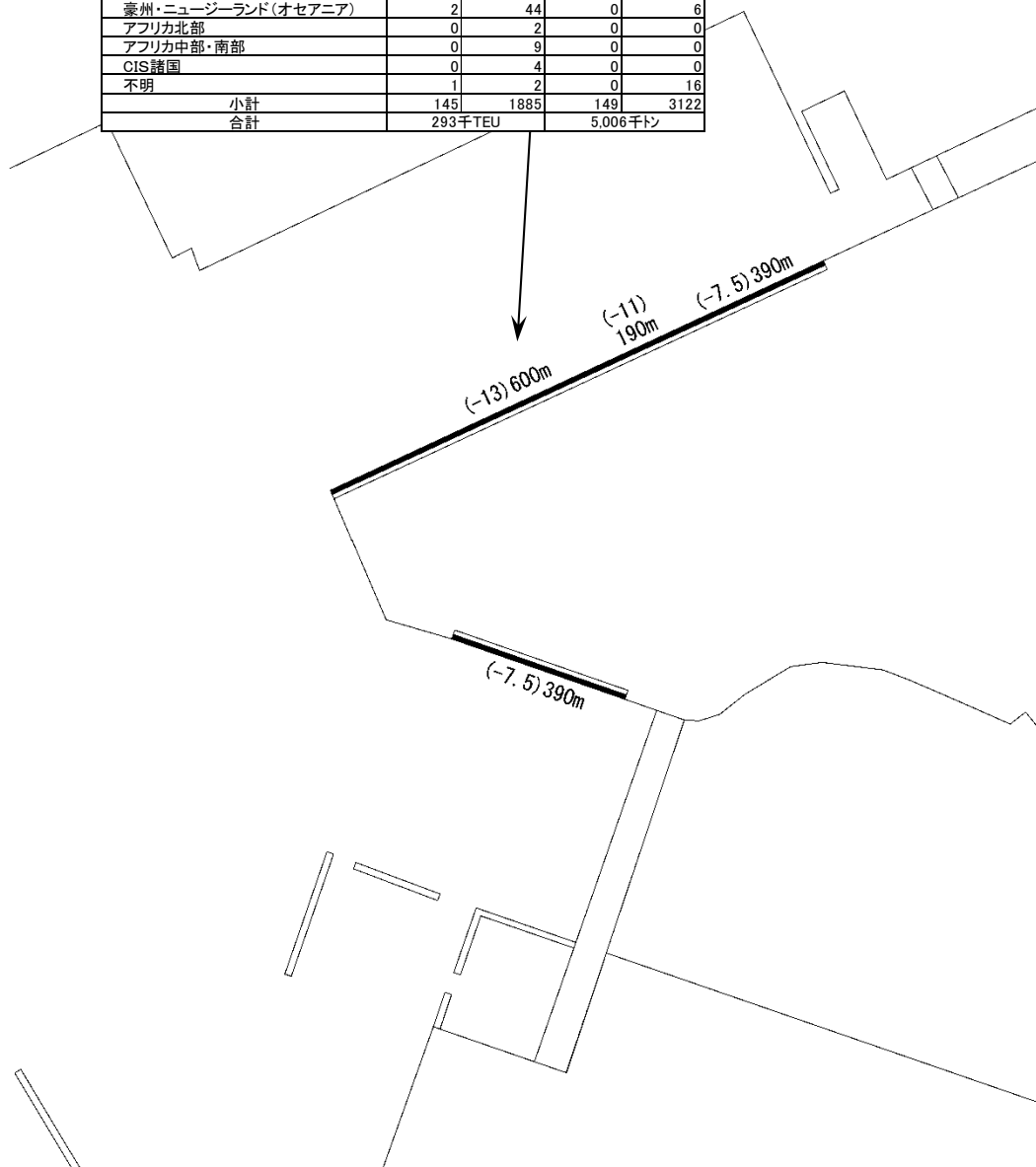


図 III-1-8 (2) 航路別コンテナ貨物取扱状況図 (香椎パークポート地区)

## (2) 外内貿コンテナ埠頭計画の必要性

### ① 背景・課題

- ・アジアとの歴史的にも深いつながりや、地理的優位性により、博多港のコンテナ取扱量は、アジア貨物を中心に増加しており、今後も、アジア経済の成長や貿易の自由化の進展等により、コンテナ取扱量は増加するものと見込まれる。
- ・このような中、欧州航路への大型コンテナ船の投入により、北米航路や東南アジア航路などにおいては、カスケード現象による船舶の大型化が進んでいる。
- ・基幹航路が就航するアジアの主要港に近接した博多港は、その地理的優位性を活かし基幹航路の維持拡充を進め、国際拠点港湾として、九州・西日本の経済活動、生活を支える役割を果たす必要がある。
- ・しかしながら、取扱貨物量の増加により、既存のコンテナターミナルは満杯に近い状態にある。
- ・また、空コンテナを取扱うバンプールがコンテナターミナル内に確保できず埠頭内に点在しており、横持ち輸送によるターミナル周辺の交通負荷、非効率な運営が常態化している。

### ② 計画の考え方

- ・船舶の大型化、コンテナ取扱量の増加に対応するため、アイランドシティ地区において、大水深のコンテナターミナルを既定計画どおりとする。
- ・横持ち輸送による非効率な運営を解消するため、香椎パークポート地区において、コンテナターミナルを拡張して、バンプール用地を確保する。

(3) 外内貿コンテナ埠頭の規模の設定

今回計画する外内貿コンテナ埠頭の規模の設定は、次のとおりである。

表 III-1-3 外内貿コンテナ埠頭の規模及び配置

地区名	施設名	水深 (m)	バース数	延長 (m)	埠頭用地 (ha)	種別	規模及び配置の考え方
アイランドシティ	IC-D	15	1	350	50.5 (うち 21.8 工事中)	既定計画	大型コンテナ船、コンテナ貨物増加に適切に対応する。
	IC-C2	15	1	350		既設	
	IC-C1	14	1	330		既設	
香椎パークポート	PP1,2	13	2	600	28.8 (うち 20.9 既設)	既設の 変更計画	コンテナターミナルを拡張し、埠頭内に点在するバンプールを集約する。

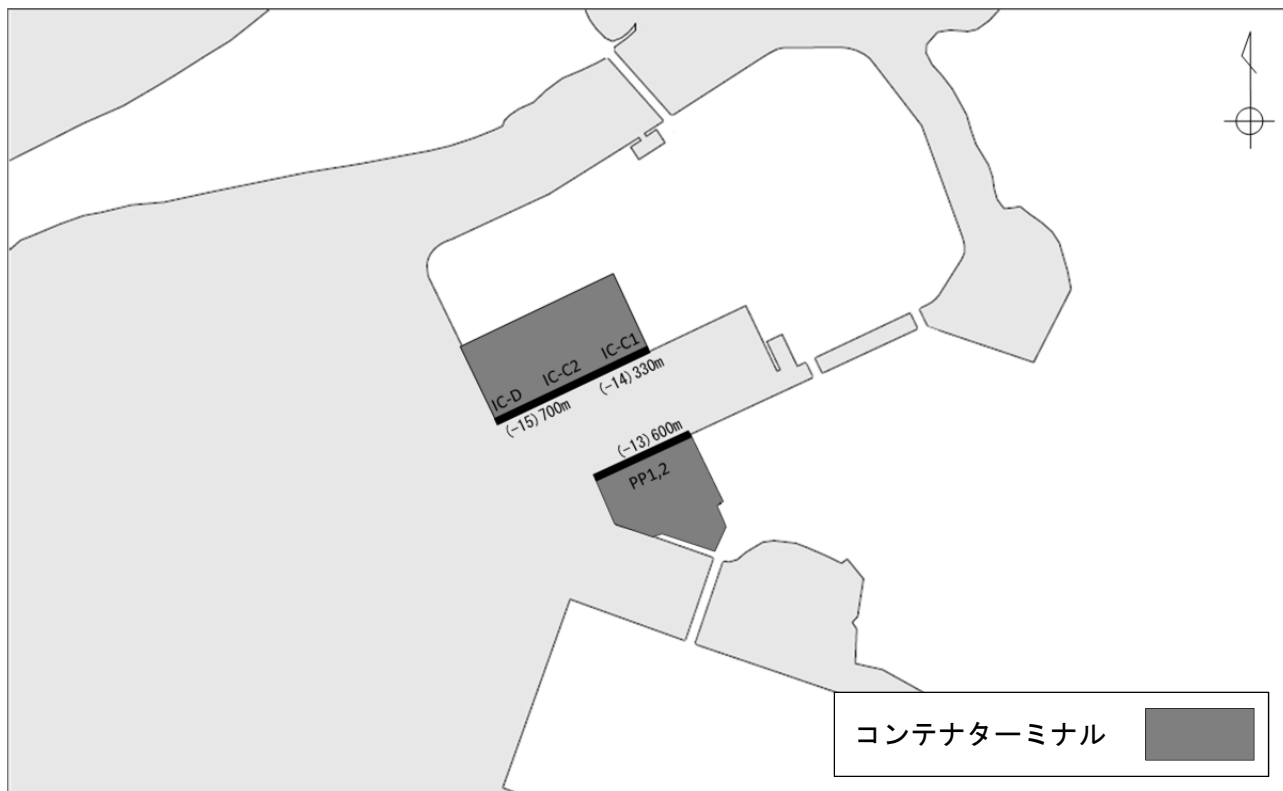


図 III-1-9 外内貿コンテナ埠頭計画図



### 1-3 外貿及び内貿ユニットロード埠頭計画

#### (1) 外貿及び内貿ユニットロード埠頭計画の必要性

##### ① 背景・課題

- ・博多港は、半径 1,000km 圏内に東京やアジアの主要港が位置するなどの地理的優位性により、高速性、定時性に優れ、精密機械等の輸送にも適した RORO 船が国内外に就航している。
- ・国際 RORO 船は、鉄道との円滑な接続により、航空輸送に匹敵するスピードで低環境負荷の輸送実現が可能である。
- ・昨今、日中韓物流大臣会合において、シャーシ相互通行の拡大に向けた取組みが合意されるなど、今後さらなる活用が期待されている。

##### ② 計画の考え方

- ・箱崎ふ頭地区において、RORO 船と貨物鉄道との接続を強化するとともに、船舶の大型化等に対応して岸壁を増深するなど、国際国内 RORO 船輸送の拠点的形成する。

#### (2) 外貿及び内貿ユニットロード埠頭の規模及び配置

外貿及び内貿ユニットロード埠頭の規模及び配置は、次のとおりである。

表 III-1-4 外貿及び内貿ユニットロード埠頭の規模及び配置

地区名	区分	施設名	水深(m)	バース数	延長(m)	埠頭用地(ha)	種別	規模及び配置の考え方
箱崎ふ頭	外貿	H <sub>z</sub> 6	10	1	240	8	既設の変更計画	RORO 船と鉄道貨物との接続強化、船舶の大型化等に対応する。
	内貿	H <sub>z</sub> 7	9	1	220		既設の変更計画	

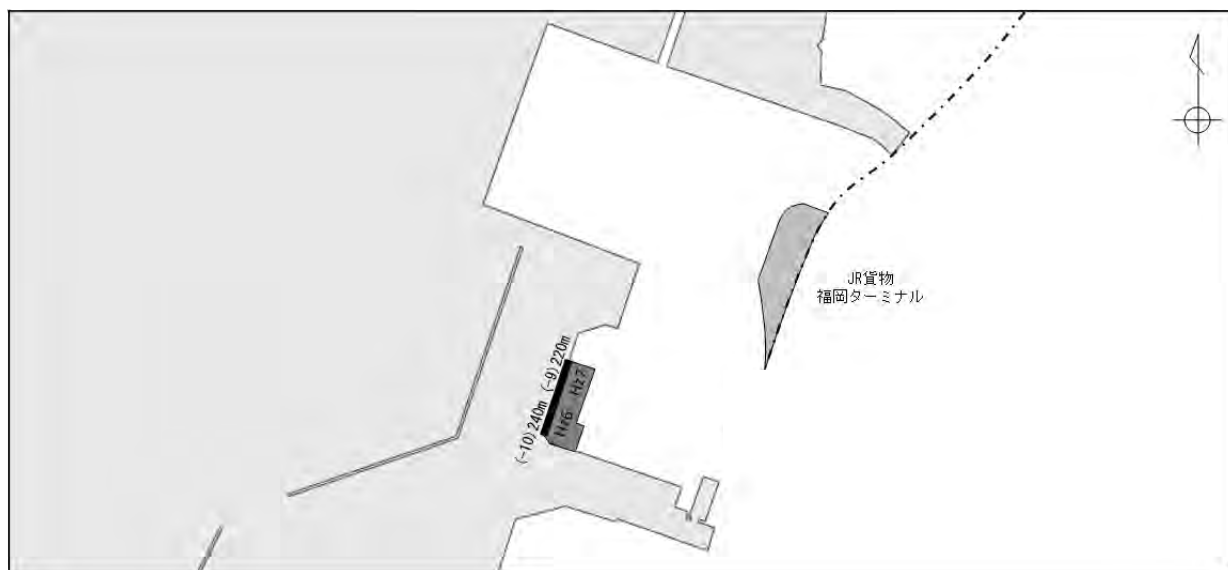


図 III-1-10 外貿及び内貿ユニットロード埠頭計画図

## 1-4 外貿埠頭計画

### (1) 外貿埠頭計画の必要性

#### 1) 完成自動車輸出拠点の形成

##### ① 背景・課題

- ・北部九州が、我が国の自動車産業を支える拠点として成長している中、博多港は、これまで、完成自動車や自動車部品物流の拠点として重要な役割を果たしており、今後も、中国を中心とする東アジアの経済成長等を背景として、博多港からの輸出台数は増加するものと想定される。
- ・また、中近東を中心とした新興国の経済成長等により、中古車オークション会場が近接する博多港からの中古車輸出台数は増加しており、今後も博多港の、九州における中古車輸出の拠点性の高まりとともに、輸出台数は堅調に推移するものと想定される。
- ・しかしながら、博多港においてはこれらの完成自動車を取扱う野積場が各ふ頭に分散しており、施設の拡張性がないことなどから、今後、更なる輸出台数増加、船舶の大型化に対応ができなくなるのが想定される。

##### ② 計画の考え方

- ・輸出台数の増加ならびに自動車輸送船の大型化に対応するため、アイランドシティ地区に、完成車輸出拠点を形成する。

#### 2) 段階的港湾機能の再編

##### ① 背景・課題

- ・博多港の長期的な将来像である「物流ゾーン」、「人流・賑わいゾーン」の実現等のため、博多港全体の港湾機能再編を段階的に進める必要がある。
- ・貨物輸送形態等の変化により、箱崎ふ頭地区における水面貯木場は利用されていない状態が続いている。

##### ② 計画の考え方

- ・港湾機能再編を進める種地として、水面貯木場の水域を有効活用し、土地造成を行うとともに、在来貨物対応の岸壁及びヤードを計画する。

(2) 外貿埠頭の規模の算定

外貿埠頭の規模及び配置は、次のとおりである。

表 III-1-5 外貿埠頭の規模及び配置

地区名	施設名	水深 (m)	バース数	延長 (m)	埠頭用地 (ha)	対応	規模及び配置の考え方
アイランドシティ	IC2,3	12	2	520	15	既設の変更計画	自動車専用船の将来的な大型化に対応するため、岸壁を増深する。
箱崎ふ頭	H <sub>z</sub> 12,13	7.5	2	260	8	新規計画	博多港全体の港湾機能再編の種地の一部として在来貨物を取扱うバースを計画する。

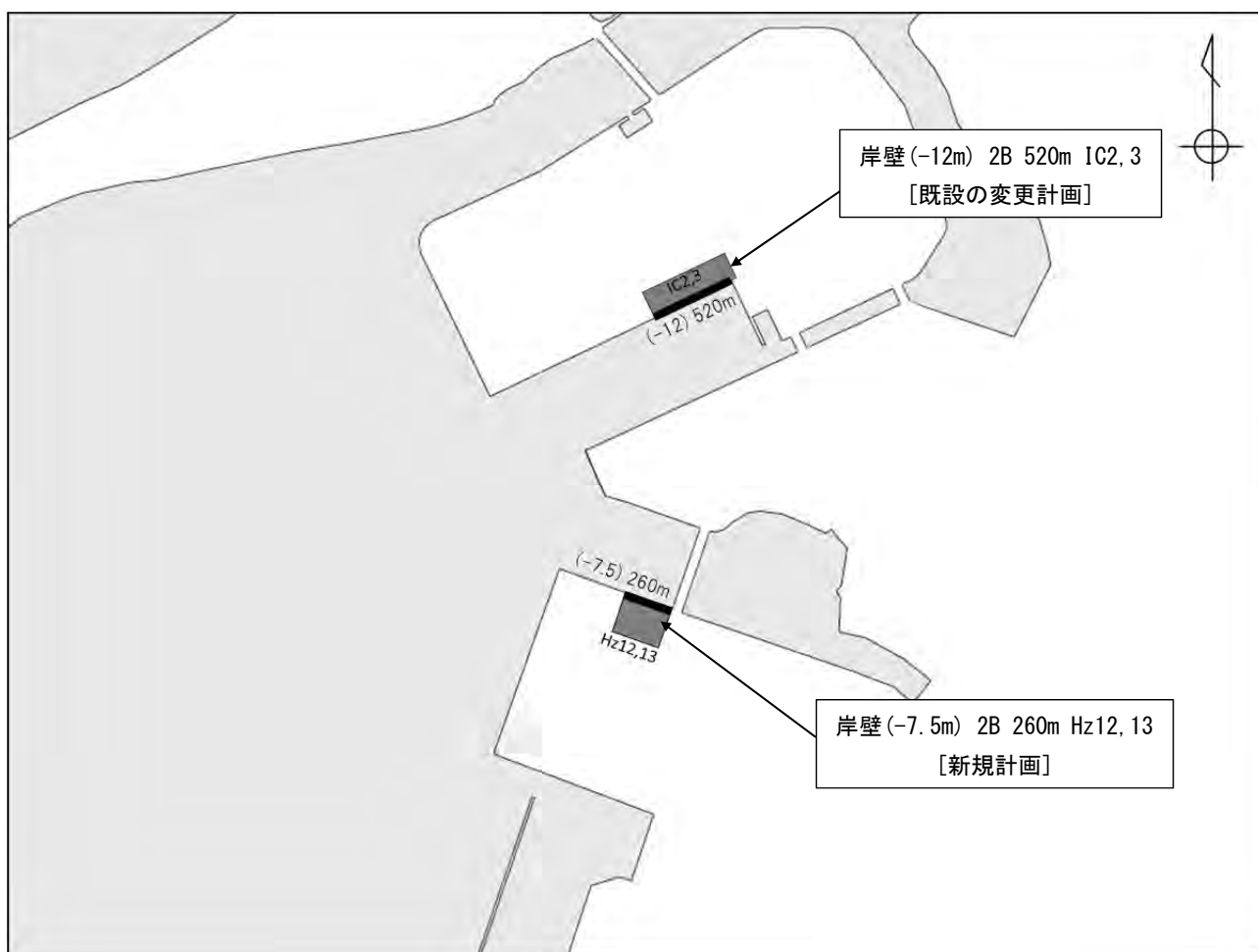


図 III-1-11 外貿埠頭計画図

## 2. フェリー及び旅客船埠頭計画

### 2-1 就航航路の現況

#### (1) フェリー航路の現況

フェリー航路の現況については、次のとおりである。

表 III-2-1 フェリー航路の現況

航路	船社	主要寄港地	便数 (便/日)	船名	船舶諸元			輸送能力	
					総トン数	船長	満載喫水	旅客	乗用車
					(G/T)	(m)	(m)	(人)	(台)
壱岐・ 対馬航路	九州郵船	郷ノ浦 芦辺 巖原	4	フェリーきずな	1,809	94.10	4.01	678	80
				フェリーちくし	1,926	97.37	4.16	753	80
		比田勝	1	フェリーげんかい	675	65.66	3.40	202	43
五島航路	野母商船	福江	1	太古	1,598	94.00	3.90	350	55
釜山航路	カメラア ライン	釜山	1	ニューかめりあ	10,862	170.00	6.0	522	-

#### (2) 旅客船航路の現況

旅客船航路の現況については、次のとおりである。

表 III-2-2 就航航路の現況

航路方面名	発着地		船社	便数 (便/日)
博多～志賀島	博多ふ頭	志賀島	福岡市	16～17
博多～玄界島	博多ふ頭	玄界島	福岡市	7
姪浜～能古	姪浜	能古	福岡市	23
姪浜～小呂島	姪浜	小呂島	福岡市	1～2
博多～海の中道	博多ふ頭	海の中道	安田産業汽船(株)	4～11
百道～海の中道	ももち	海の中道	安田産業汽船(株)	4～19
博多～壱岐・対馬	博多ふ頭	郷ノ浦 芦辺 巖原	九州郵船(株)	3～5
博多～釜山	中央ふ頭	釜山	JR九州高速船(株) 未来高速(株)	2～6
不定期航路(クルーズ)	中央ふ頭 箱崎ふ頭	不定期	-	不定期

## 2-2 背景・課題

### <国内フェリー>

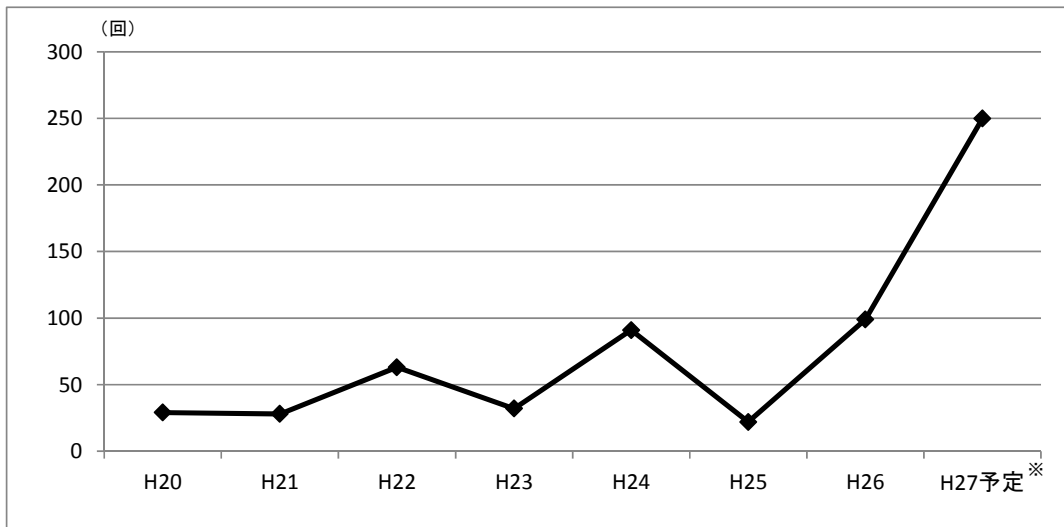
- ・既定計画では、港内に分散する中長距離フェリーの集約化、船舶大型化への対応による利便性向上、市営渡船や湾内クルーズ船等の旅客船機能の充実による交通結節機能の強化を図るとともに、物流と人流が輻輳する博多ふ頭の効率化を図ることとしていた。
- ・しかしながら、長距離フェリー航路の廃止、現有施設にあわせた船舶の更新、クルーズ船急増・船舶大型化への対応など、中央ふ頭及び博多ふ頭を取り巻く状況に変化があった。

### <国際フェリー>

- ・韓国釜山との定期航路が就航するなど、外国航路船舶乗降人員数は、22年連続日本一を誇っている。
- ・ウォーターフロント地区（中央ふ頭・博多ふ頭）においては、都心部の新たな拠点として再整備することとし、現在、国際フェリーが就航している中央ふ頭の西側は、クルーズ船の受入施設など、クルーズ船受入環境を強化するとともに、国内外の多くの人が集い、楽しむ空間を創出する「人流複合ゾーン」、同埠頭東側は、物流機能と共存しつつ、将来の港湾（人流）需要への対応を図る「物流複合ゾーン」としている。（P.68「ウォーターフロント地区（中央ふ頭・博多ふ頭）再整備の方向性」（H26.9）より）
- ・急増するクルーズ船により、中央ふ頭内での物流と人流の混在が進行している。
- ・福岡市、博多港は、東アジアに近接した地理的優位性や、古くから続く交流により、今後は、既存の航路に加え、新たな航路開設の可能性が考えられる。

### <旅客船>

- ・拡大するアジアクルーズ市場を背景に、地理的優位性や利便性等により博多港へのクルーズ船の寄港は急増し、一日に複数隻のクルーズ船が同時に寄港するケースも発生するなど、外国クルーズ船の寄港回数が日本一となっている。
- ・しかしながら、クルーズ船の対応が可能な岸壁や泊地の機能が不足していることから、物流を担う箱崎ふ頭も利用しており、物流機能との輻輳が発生している。
- ・また、アジア市場に投入されるクルーズ船は急速に大型化しており、博多港においても、アジア最大級のクルーズ船が日本で初めて寄港するなど、今後も世界最大級のクルーズ船の寄港が想定される。
- ・ウォーターフロント地区（中央ふ頭・博多ふ頭）においては、中央ふ頭西側は、クルーズ船受入れのための施設とあわせ、国内外の多くの人が集い、楽しむ空間を創出することとしている。



※平成 27 年 11 月時点

図 III-2-1 博多港入港外航クルーズ船の寄港回数の推移

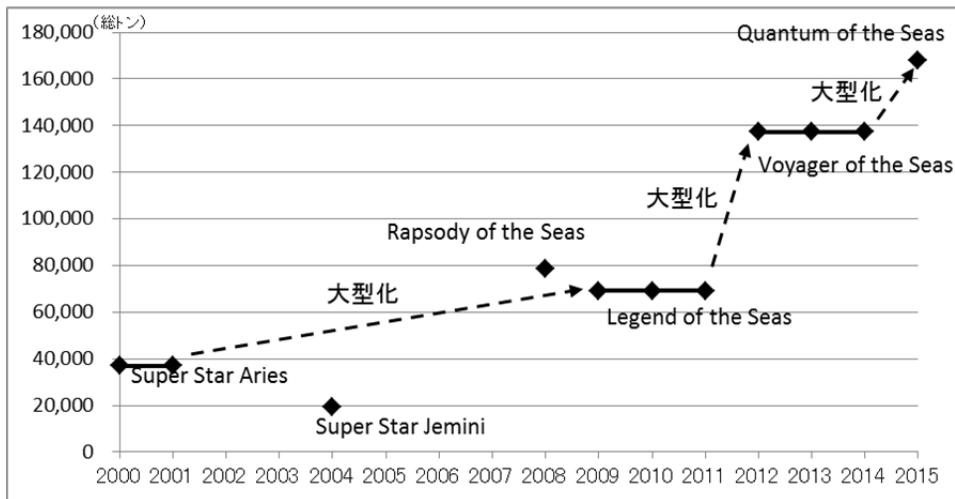


図 III-2-2 博多港入港外航クルーズ船の大型化の推移

## 2-3 計画の考え方

### <国内フェリー>

- ・既定計画の考え方を見直し、国内フェリー機能等の配置及び施設規模は現状どおりの博多ふ頭での利用とする。

### <国際フェリー>

- ・中央ふ頭地区において国際フェリー機能をふ頭東側に移転するとともに、新規航路の就航にも対応可能な新規岸壁、ターミナル機能等を計画する。
- ・また、クルーズ船などの旅客船の利用を企図し、多目的な利用を図るものとする。

### <旅客船>

- ・中央ふ頭地区において、大型クルーズ船の2隻同時受入や、世界最大級のクルーズ船の着岸を実現することなどにより、日本一のクルーズ拠点港を目指す。
- ・クルーズ船の受入環境の充実強化や賑わいの創出を図るため、先端部の土地造成計画を見直し、旅客ターミナルや観光バス等の駐車場、ならびに便利施設等の立地を企図する土地利用計画を行う。

## 2-4 フェリー及び旅客船埠頭の規模及び配置

フェリー及び旅客船埠頭の規模及び配置は、次のとおりである。

表 III-2-3 フェリー及び旅客船埠頭の規模及び配置

地区名	施設名	水深 (m)	バース数	延長 (m)	状況	備考
中央ふ頭	Ch2	10.0	1	370	既設の変更計画	100,000GT
	Ch3	12.0	1	450	既定計画の変更計画	220,000GT
	Ch4	9.0	1	340	新規計画	旅客船と兼用の多目的岸壁
	Ch5	7.5	1	220	既設の変更計画	国際定期フェリー
博多ふ頭	Hk1	5.5	1	105	既設	国内フェリー(五島)
	Hk2	7.5	1	127	既設	国内フェリー(吉岐・対馬)

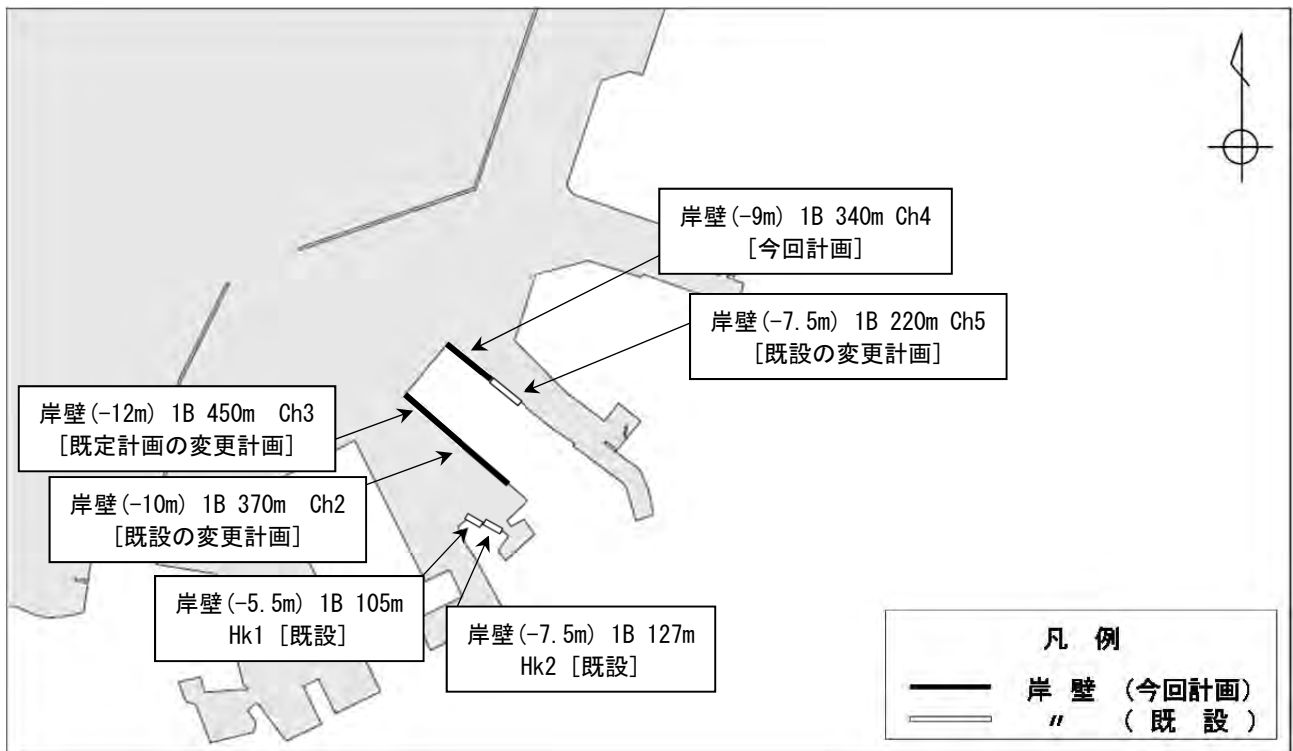


図 III-2-3 フェリー及び旅客船埠頭計画図

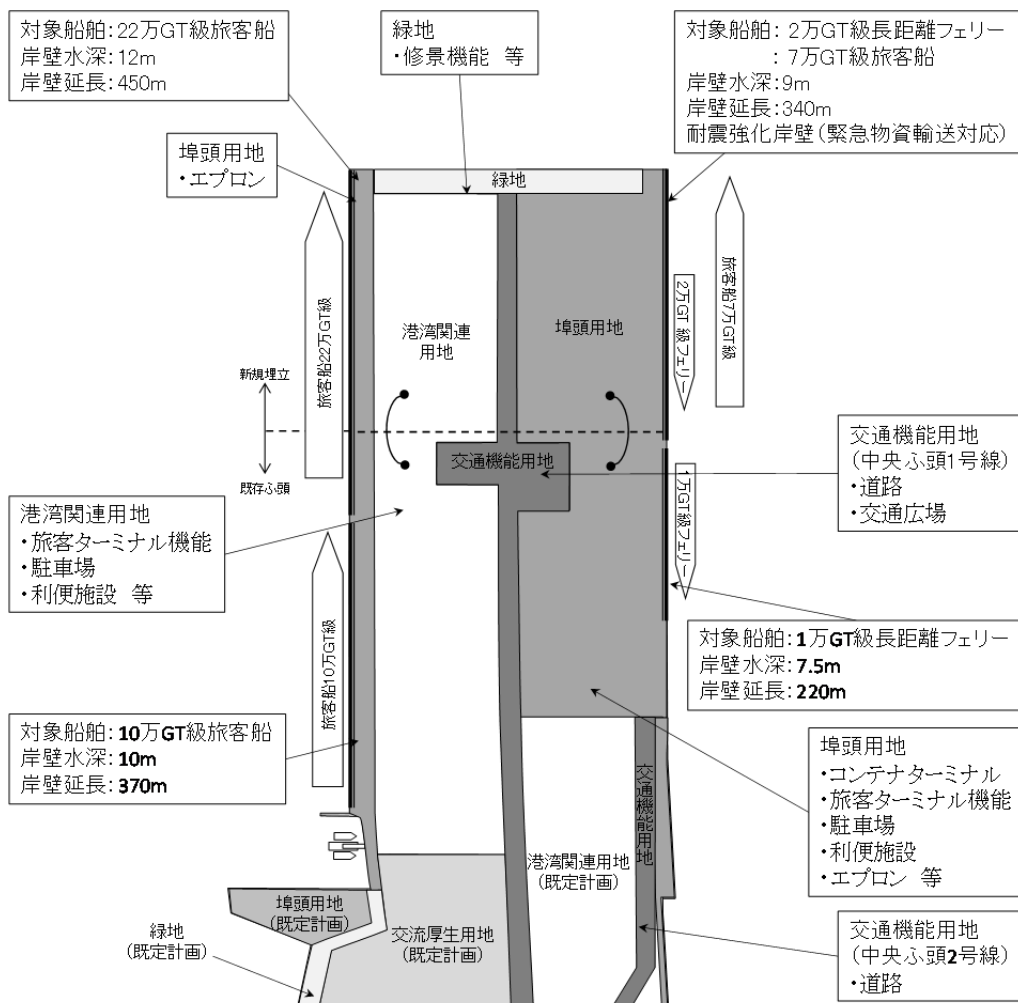


図 III-2-4 中央ふ頭の埠頭計画及び土地利用計画



(参考) ウォーターフロント地区の再整備について

(「ウォーターフロント地区(中央ふ頭・博多ふ頭)再整備の方向性」(H26.9)より)

中央ふ頭、博多ふ頭からなるウォーターフロント地区は、福岡市の天神・渡辺通地区、博多駅周辺地区に次ぐ都心部の新たな拠点として、市民や国内外の人に親しまれる再整備の取組みを進めている。

(再整備の方向性)

1) 基本的な考え方

- (1) 天神・渡辺通地区、博多駅周辺地区に次ぐ、都心部の新たな拠点として、都市機能を高めるとともに、地区間の連携強化を図り、福岡市の成長エンジンとなる都心部の国際競争力の強化を図ります。
- (2) 民間活力やノウハウを積極的に活用しながら、既存施設との連携を図りつつ、MICE 機能の更なる強化や集客交流機能、港湾機能の充実・強化により、MICE 機能と港湾機能が近接した地区の強みを生かした一体的な再整備を行います。
- (3) 市民をはじめ国内外からの来街者が海に出て楽しめるよう、水辺を生かしたシンボリックな空間や賑わいが連続した憩いと潤いのある空間の創出と、海や街からの眺めや緑を大切にした景観形成を図り、福岡の顔となる都心部の新たな拠点をめざします。

2) 将来イメージ

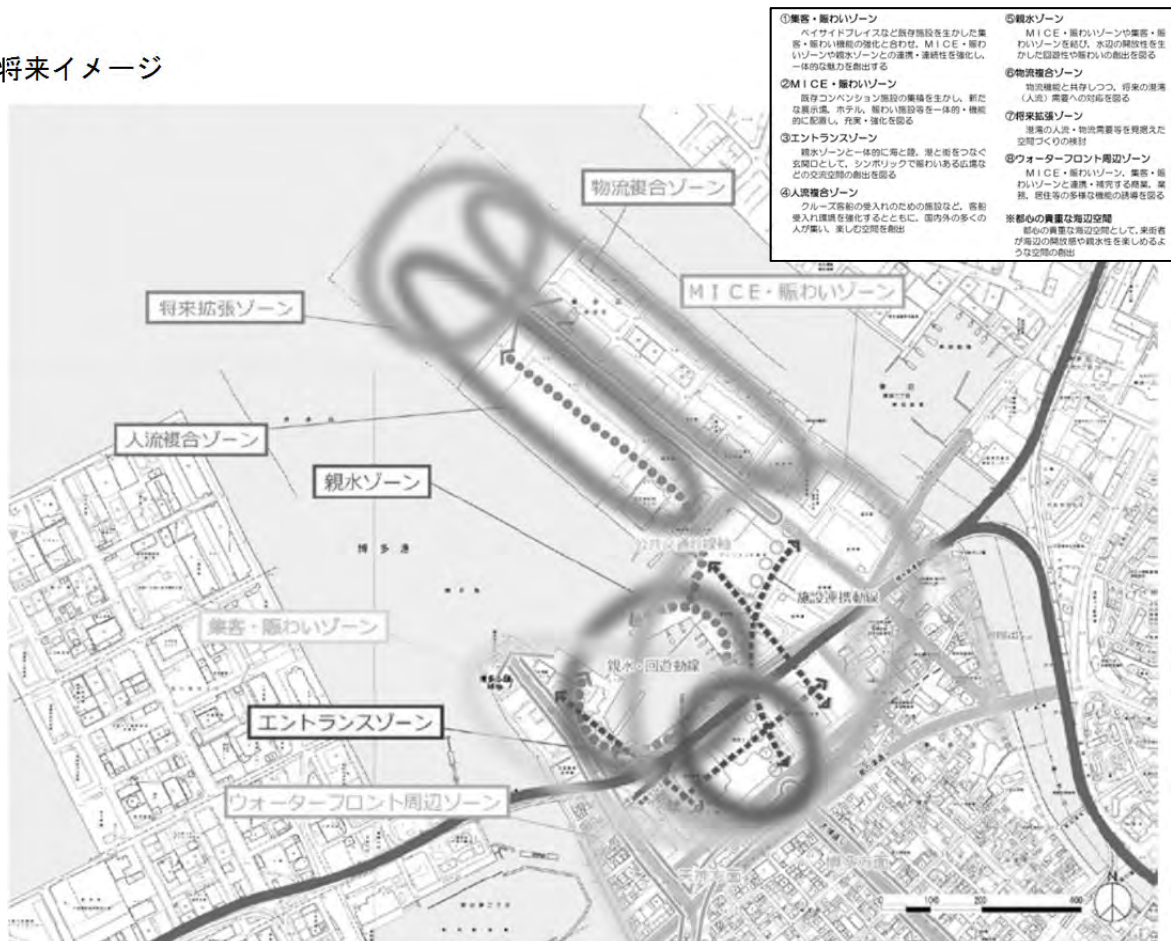


図 III-2-5 ウォーターフロント地区の再整備について

### 3. 木材取扱施設計画

#### 3-1 木材取扱施設計画

##### (1) 木材取扱施設（係留施設）の規模及び配置

今回計画する木材取扱施設（係留施設）の規模及び配置は、次のとおりとする。

表 III-3-1 今回計画する木材取扱施設の規模及び配置

地区名	施設名	水深 (m)	延長 (m)	バース数	規模及び配置の考え方
箱崎ふ頭	岸壁	10.0	170	1	当該地区の機能転換及び海面処分用地の計画に伴い廃止
		10.0	185	1	
	ドルフィン	10.0	-	1	
	物揚場	2.0	300	1	

##### (2) 木材取扱施設（水面整理場・水面貯木場）の規模及び配置

今回計画する木材取扱施設（水面整理場・水面貯木場）の規模及び配置は、次のとおりとする。

表 III-3-2 今回計画する木材取扱施設の規模及び配置

地区名	施設名	面積 (ha)	規模及び配置の考え方
箱崎ふ頭	水面整理場	8.7	当該地区の機能転換及び海面処分用地の計画に伴い廃止
	水面貯木場	7.4	

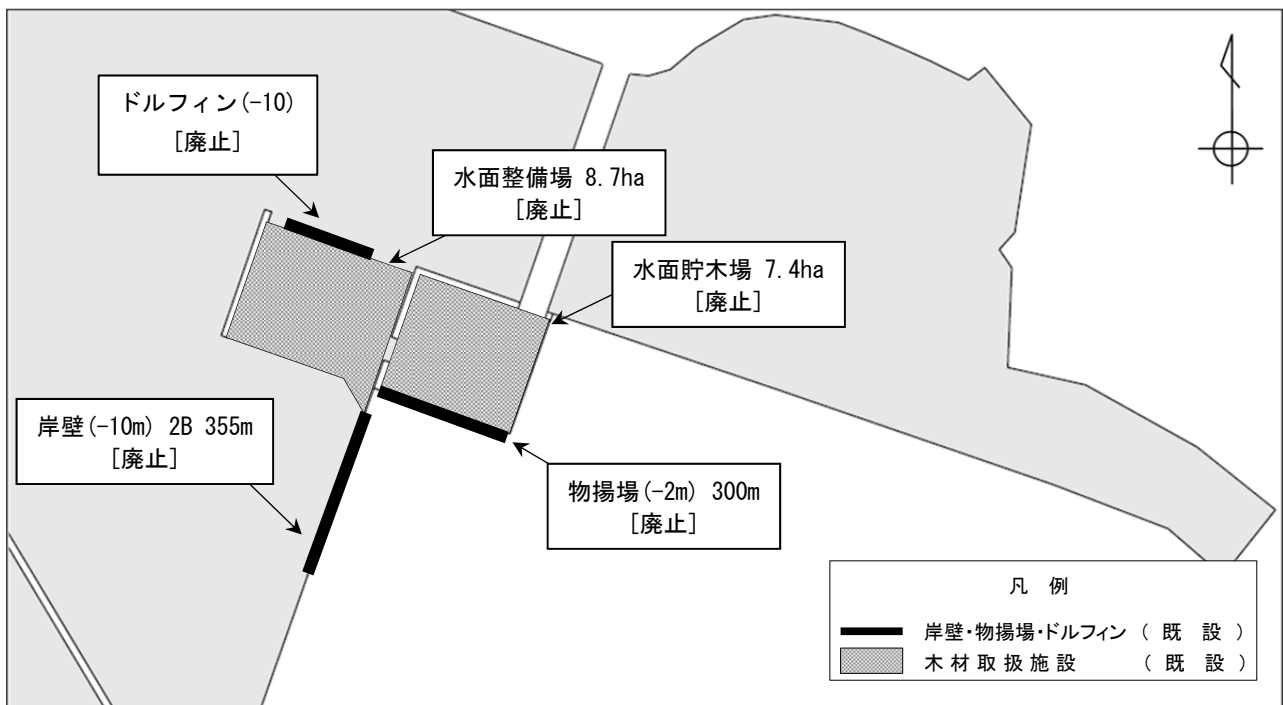


図 III-3-1 木材取扱施設取扱計画図

## 4. 専用埠頭計画

### 4-1 専用埠頭の現況

専用埠頭の現況については、次のとおりである。

表 III-4-1 主な専用埠頭の現況

地区	水深 (m)	バース数	主要取扱貨物	企業名
西戸崎	6.5	1	石油製品	ジャパンオイルネットワーク(株)
	6.0	1	石油製品	新日本石油(株) ※H14.11 廃止
	5.0	1	石油製品	伊藤忠エネクス(株) ※H17.6 廃止
東浜ふ頭	6.5~7.5	3	LNG、石油製品	西部ガス(株)
荒津	5.5~6.0	3	石油製品	JX 日鉱日石エネルギー(株)
	6.0	1	石油製品	出光興産(株)
	5.5	1	石油製品	EMG マーケティング合同会社
	5.5	1	石油製品	(株)ツバメガスフロンティア
	5.0	1	石油製品	伊藤忠エネクス(株) シンコーケミカル・ターミナル(株)
	5.5	1	石油製品	(株)新出光

### 4-2 専用埠頭の規模及び配置

今回計画する専用埠頭の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表 III-4-2 今回計画する専用埠頭の規模及び配置

地区	水深 (m)	バース数	規模及び配置の考え方
西戸崎	6.0	1	立地企業の撤退により廃止
	5.0	1	立地企業の撤退により廃止

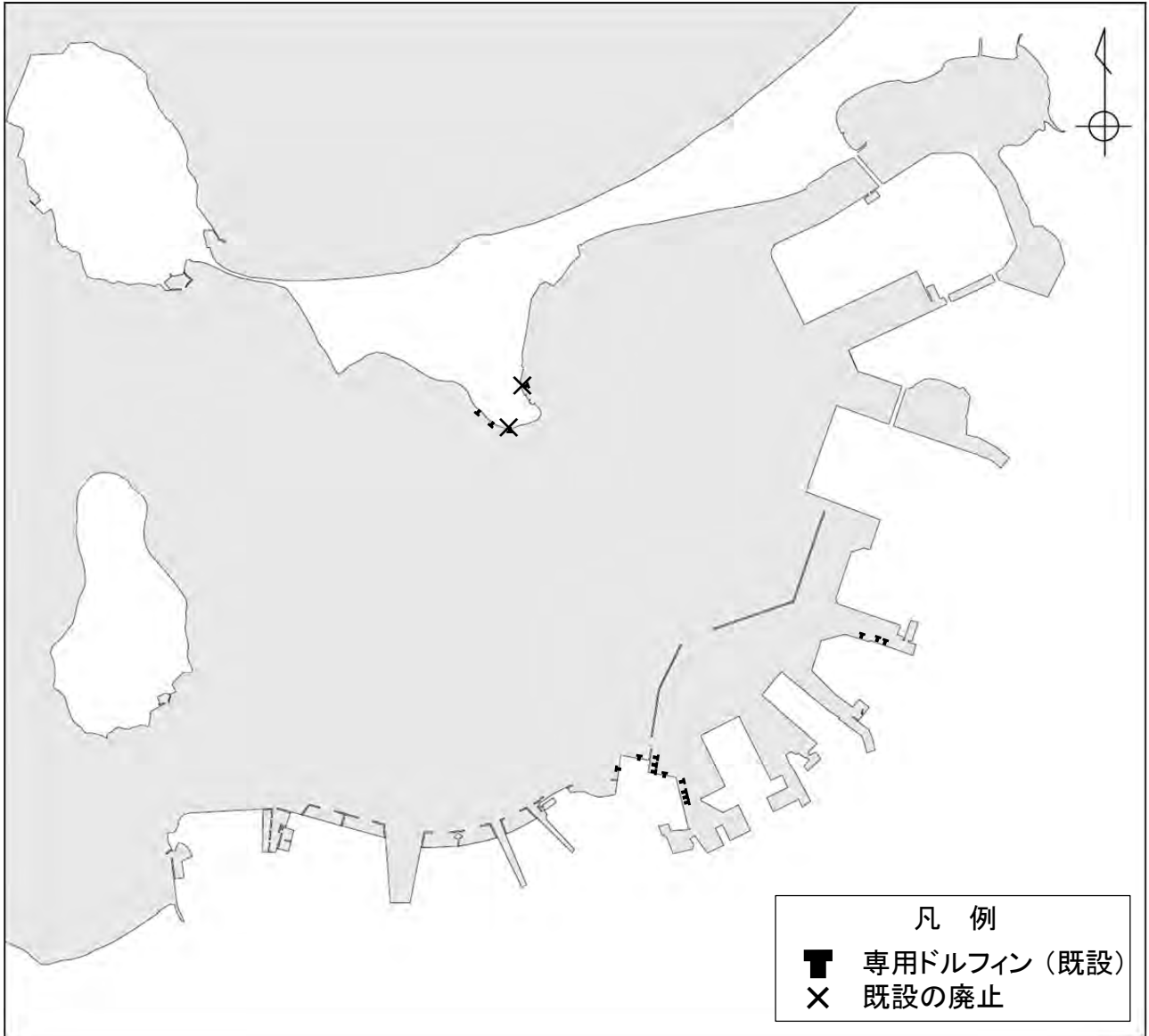


図 III-4-1 専用埠頭計画図

## 5. 水域施設計画

### 5-1 航路計画

#### ① 主要な航路の現況

博多港の航路の現状は、次のとおりである。

表 III-5-1 博多港の航路

航路名	水深 (m)	航路幅 (m)	種別
東航路	15	430	既定計画
中央航路 (合流部)	15	430	既定計画
中央航路	12	300	既設

#### ② 航路の規模及び配置

今回計画する航路の規模及び配置については、次のとおりである。

表 III-5-2 航路計画の規模

航路名	水深 (m)	航路幅 (m)	種別	規模及び配置の考え方
中央航路	12	370	既設の変更計画	航路の幅員について、30,000DWT級の一般貨物船を対象として2Lを確保するとともに、220,000GT級の旅客船を対象として1Lを確保する。

※L：船舶の全長（船首尾端の水平距離）

## 5-2 航路・泊地計画

### ① 航路・泊地計画の規模及び配置

今回計画する航路・泊地の規模及び配置は、次のとおりである。

表 III-5-3 航路・泊地の規模及び配置

地区名	種別	水深(m)	面積(ha)	対象船舶	規模及び配置の考え方
アイランドシティ	新規	12	19.4	60,000G/T級 自動車専用船	岸壁前面に回頭泊地の 水域を確保する
箱崎ふ頭	新規	12	5.8	30,000DWT級 貨物船	回頭ならびに行き会い通航 の水域を確保する
			8.9		
中央ふ頭	新規	7.5	9.0	5,000DWT級 貨物船	岸壁前面に回頭泊地の 水域を確保する
	新規	12	0.8	220,000G/T級 旅客船	岸壁前面に回頭泊地の 水域を確保する
須崎ふ頭	新規	12	7.4	30,000DWT級 貨物船 220,000G/T級 旅客船	回頭ならびに行き会い通航 の水域を確保する
			5.8	220,000G/T級 旅客船	引き出し回頭泊地の 水域を確保する

### 5-3 泊地計画

#### ① 泊地計画の規模及び配置

今回計画する泊地の規模及び配置は、次のとおりである。

表 III-5-4 泊地計画の規模及び配置

地区名	種別	水深(m)	面積(ha)	対象船舶	規模及び配置の考え方
アイランドシティ	新規	12	2.5	60,000G/T級 自動車専用船	岸壁前面に係留泊地を確保する
箱崎ふ頭	新規	10	3.7	20,000G/T級 RORO船	岸壁前面に係留泊地及び 回頭に利用する泊地を 確保する
	新規	9	2.8	10,000G/T級 RORO船	岸壁前面に係留泊地及び 回頭に利用する泊地を 確保する
	新規	7.5	0.7	5,000DWT級 貨物船	岸壁前面に係留泊地を 確保する
中央ふ頭	新規	12	3.7	220,000G/T級 旅客船	岸壁前面に係留泊地を 確保する
	新規	9	1.6	70,000G/T級 旅客船	岸壁前面に係留泊地を 確保する

### 5-4 水域施設計画の位置

新規に計画する航路、航路・泊地、泊地は以下に示すとおりである。

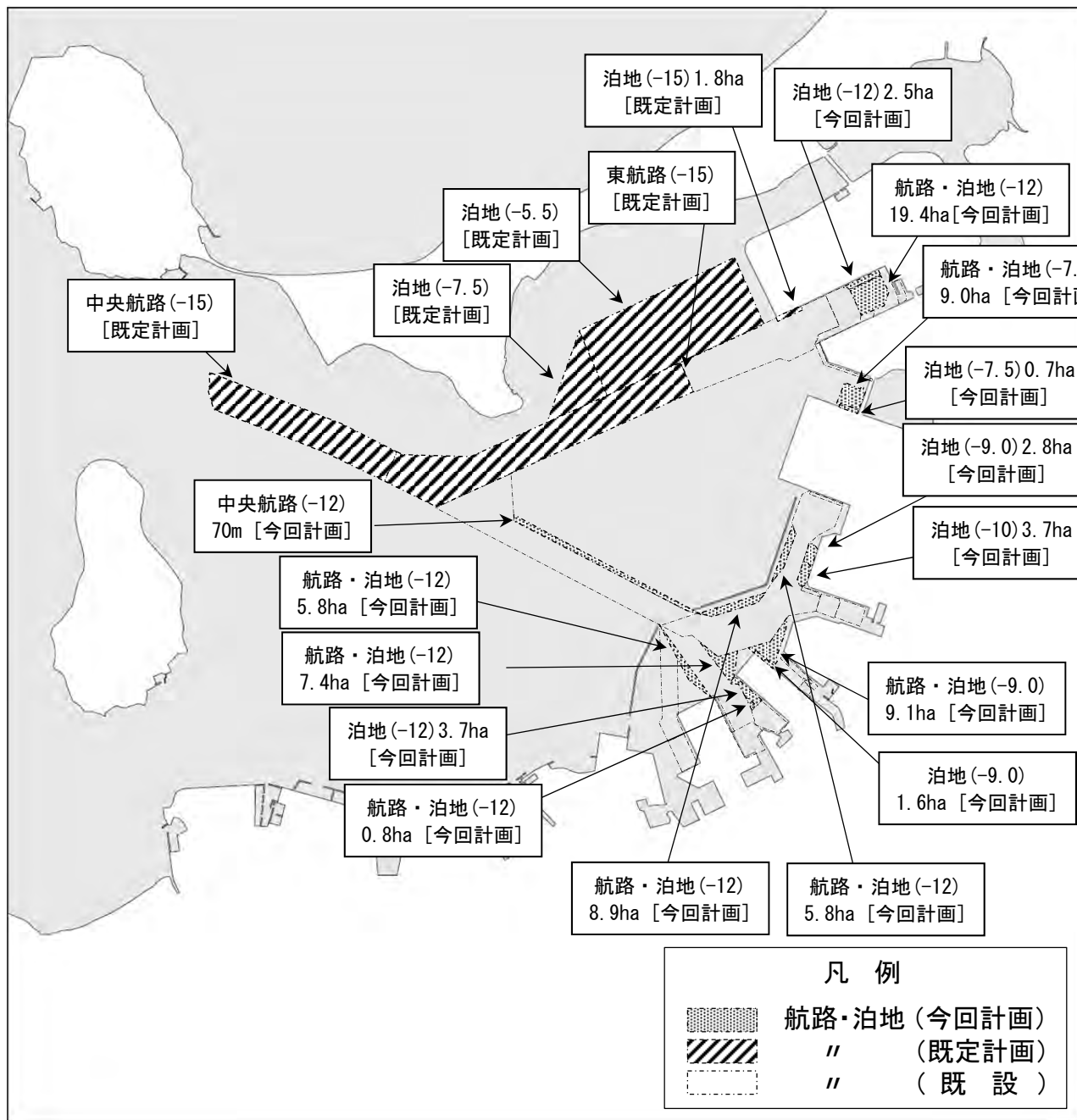


図 III-5-1 水域施設計画図



5-5 操船例図

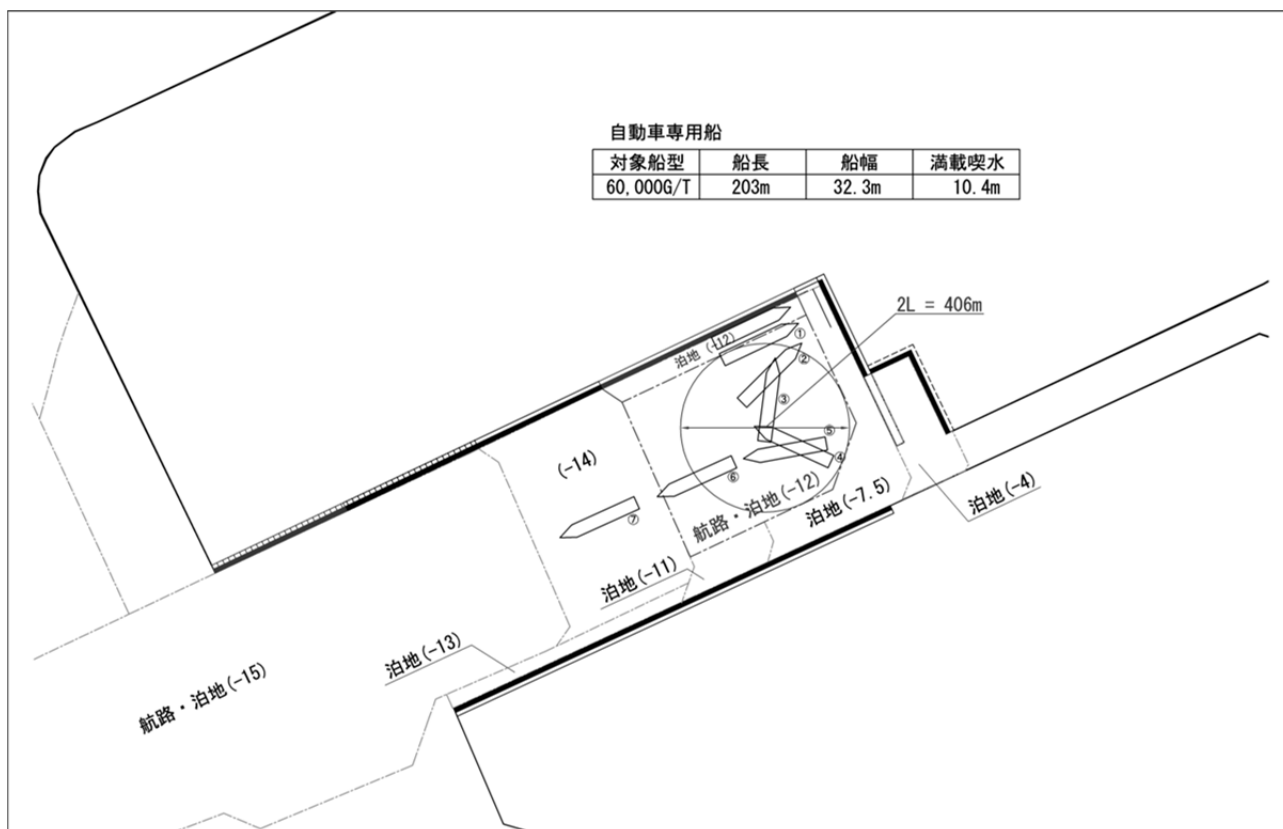


図 III-5-2 (1) 操船例図 (アイランドシティ-12.0m IC2,3号岸壁 : 入船つなぎ)

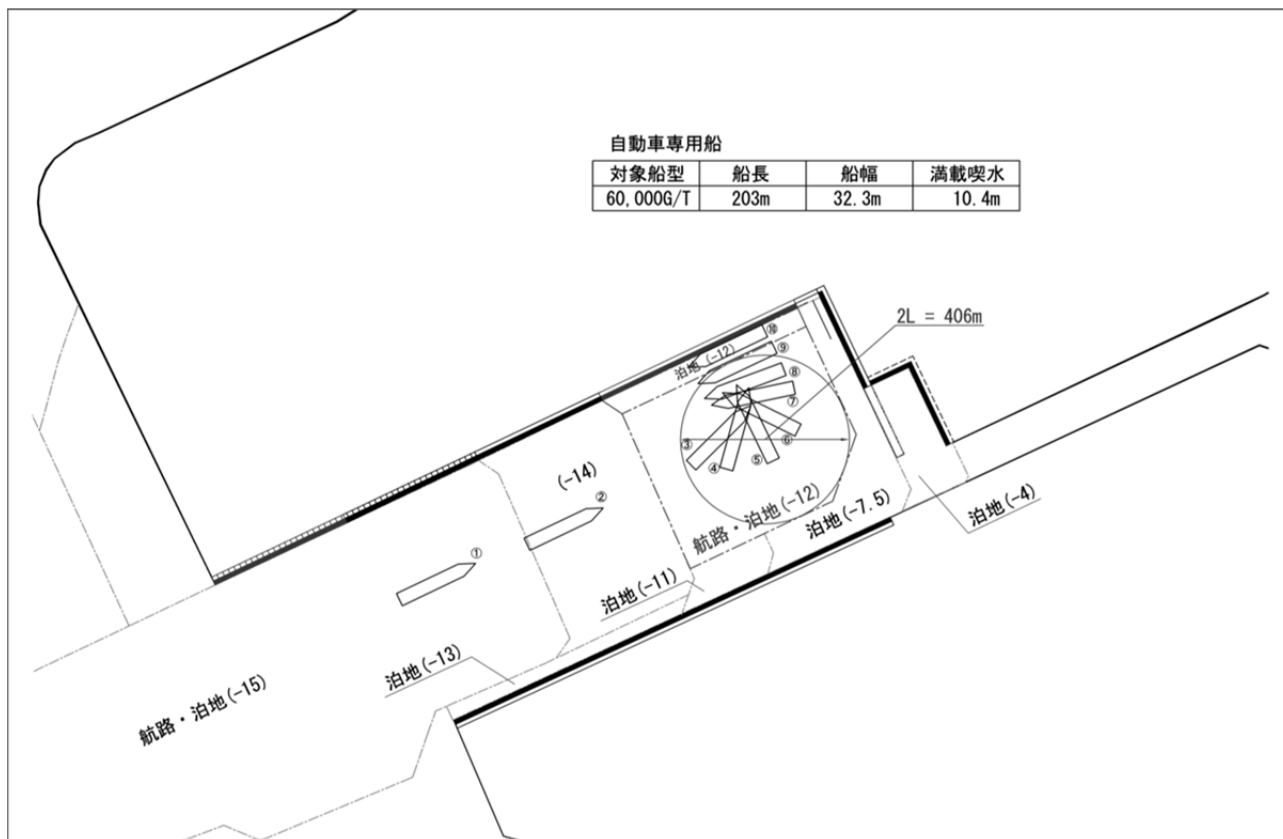


図 III-5-2 (2) 操船例図 (アイランドシティ-12.0m IC2,3号岸壁 : 出船つなぎ)

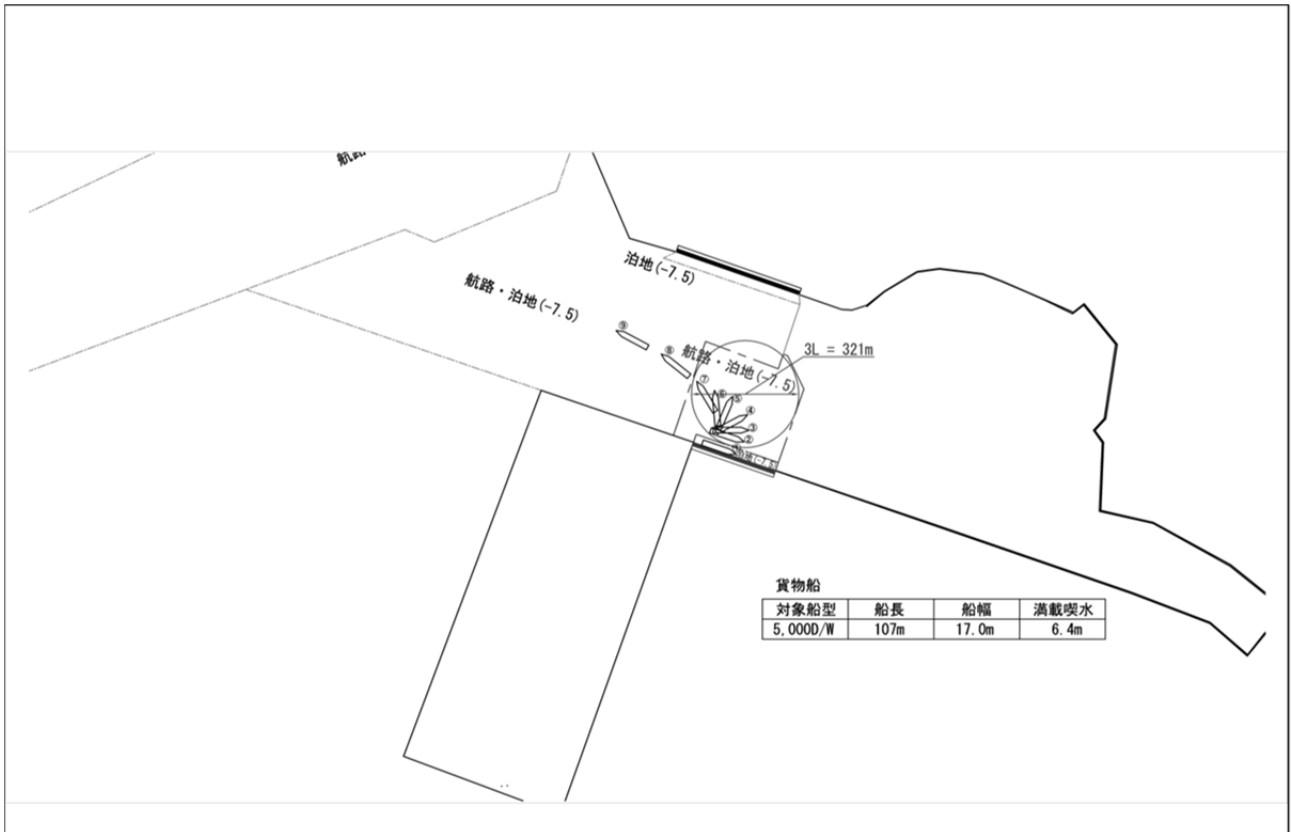


図 III-5-2 (3) 操船例図 (箱崎ふ頭-7.5m Hz12,13号岸壁 : 入船つなぎ)

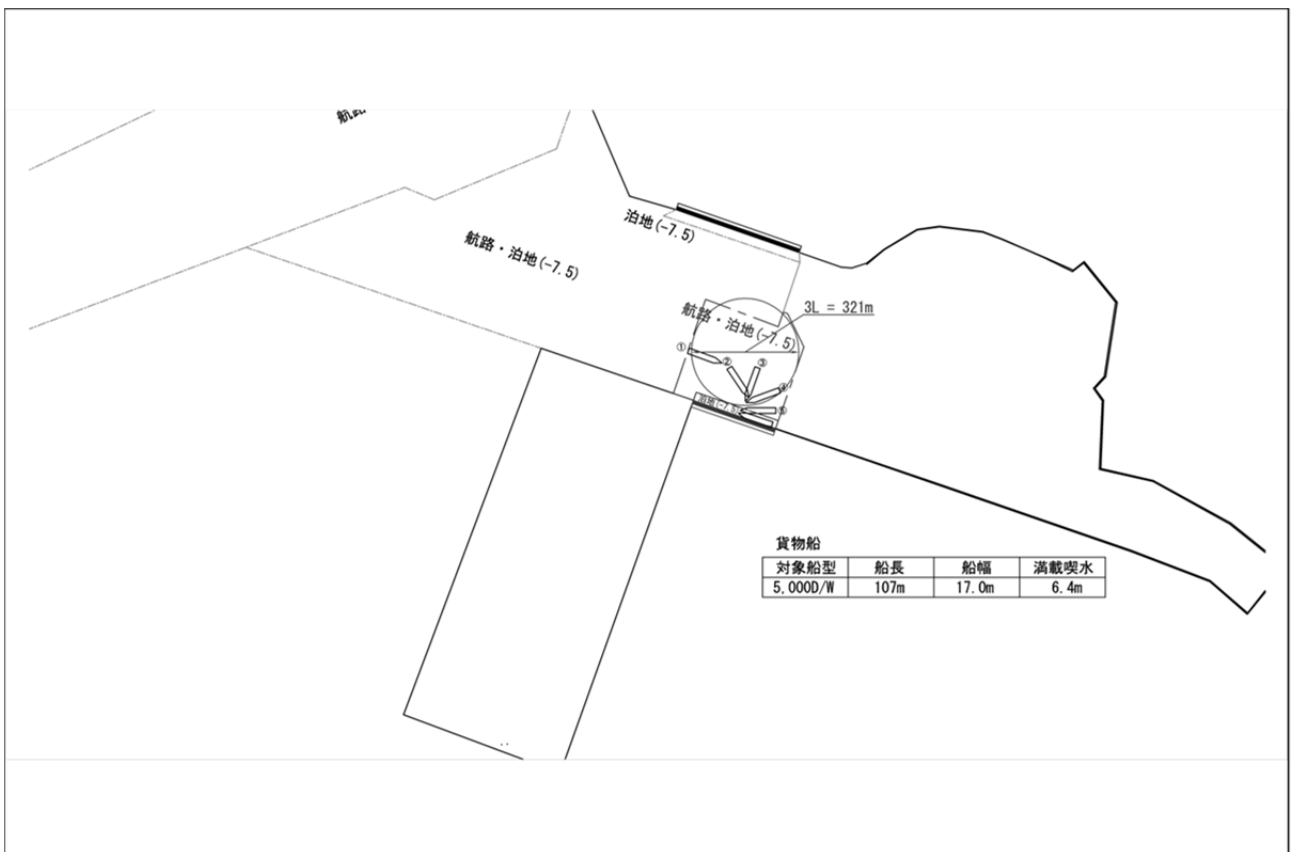


図 III-5-2 (4) 操船例図 (箱崎ふ頭-7.5m Hz12,13号岸壁 : 出船つなぎ)

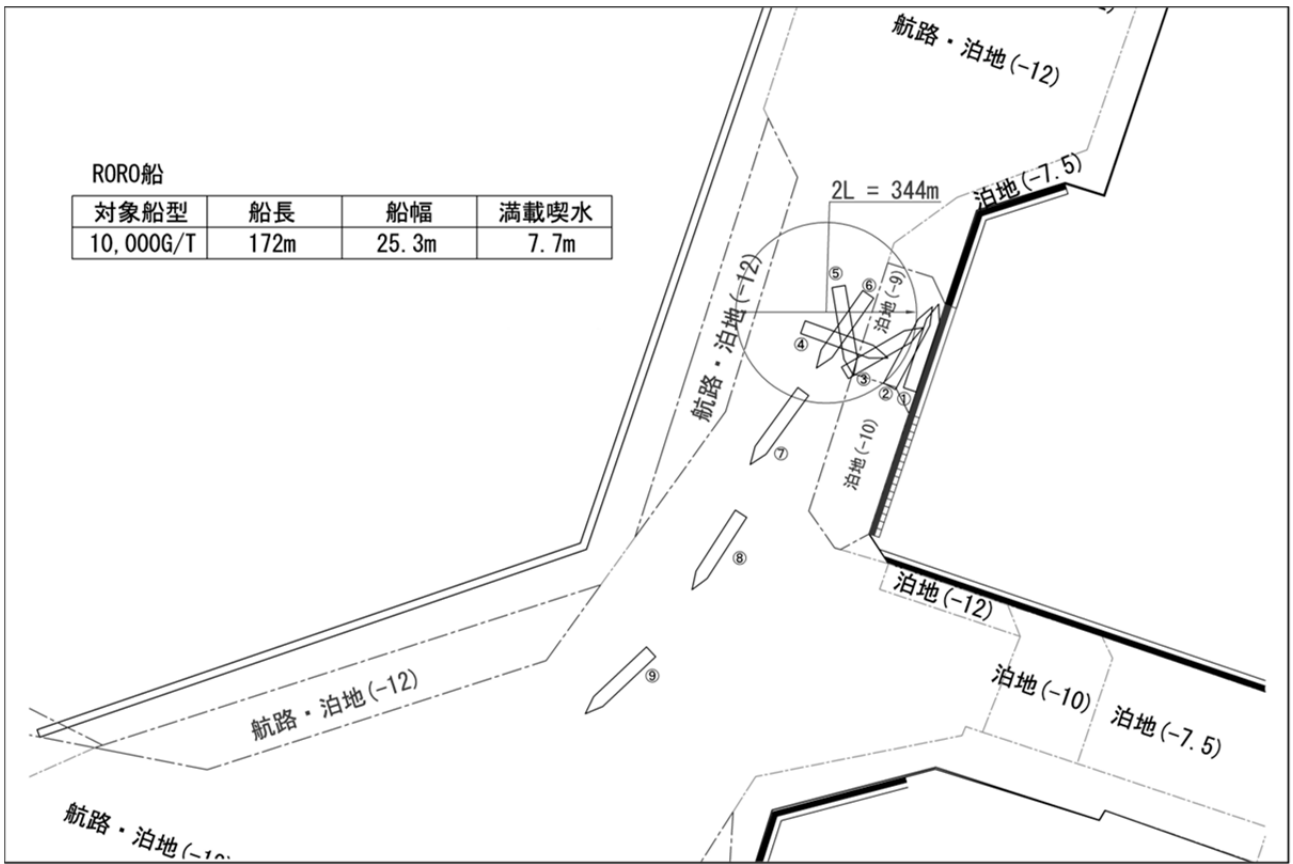


図 III-5-2 (5) 操船例図 (箱崎ふ頭-9.0m Hz7号岸壁 : 入船つなぎ)

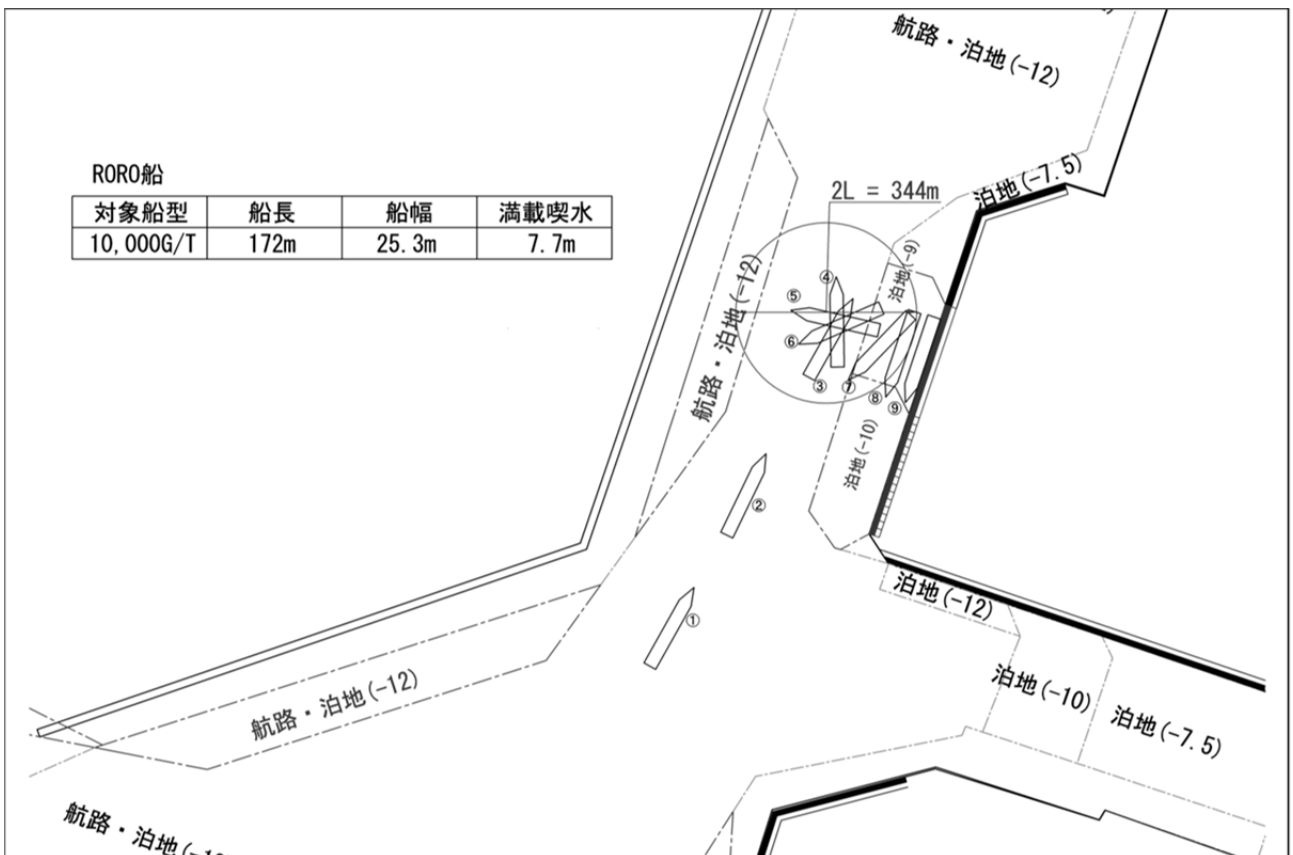


図 III-5-2 (6) 操船例図 (箱崎ふ頭-9.0m Hz7号岸壁 : 出船つなぎ)

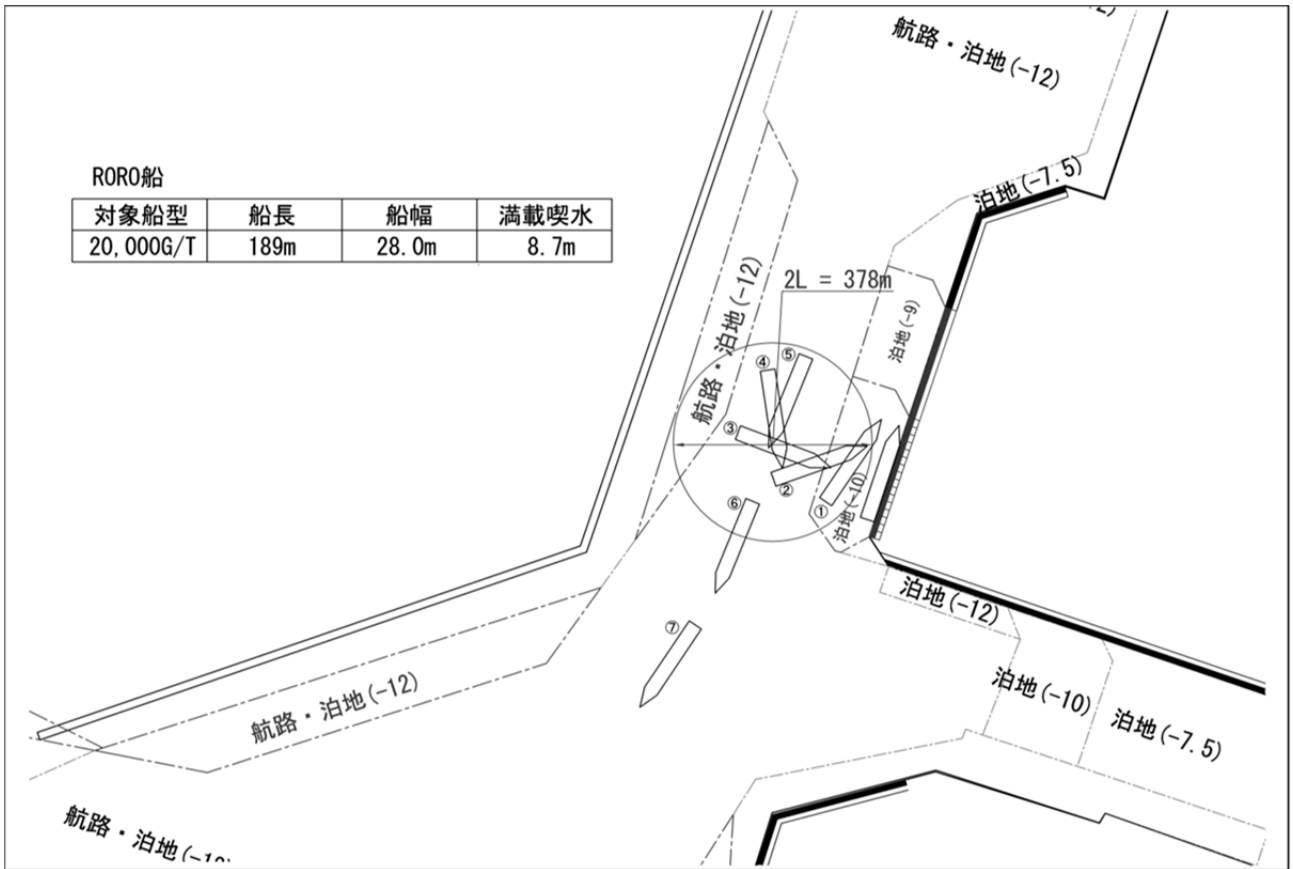


図 III-5-2 (7) 操船例図 (箱崎ふ頭-10.0m Hz6 号岸壁 : 入船つなぎ)

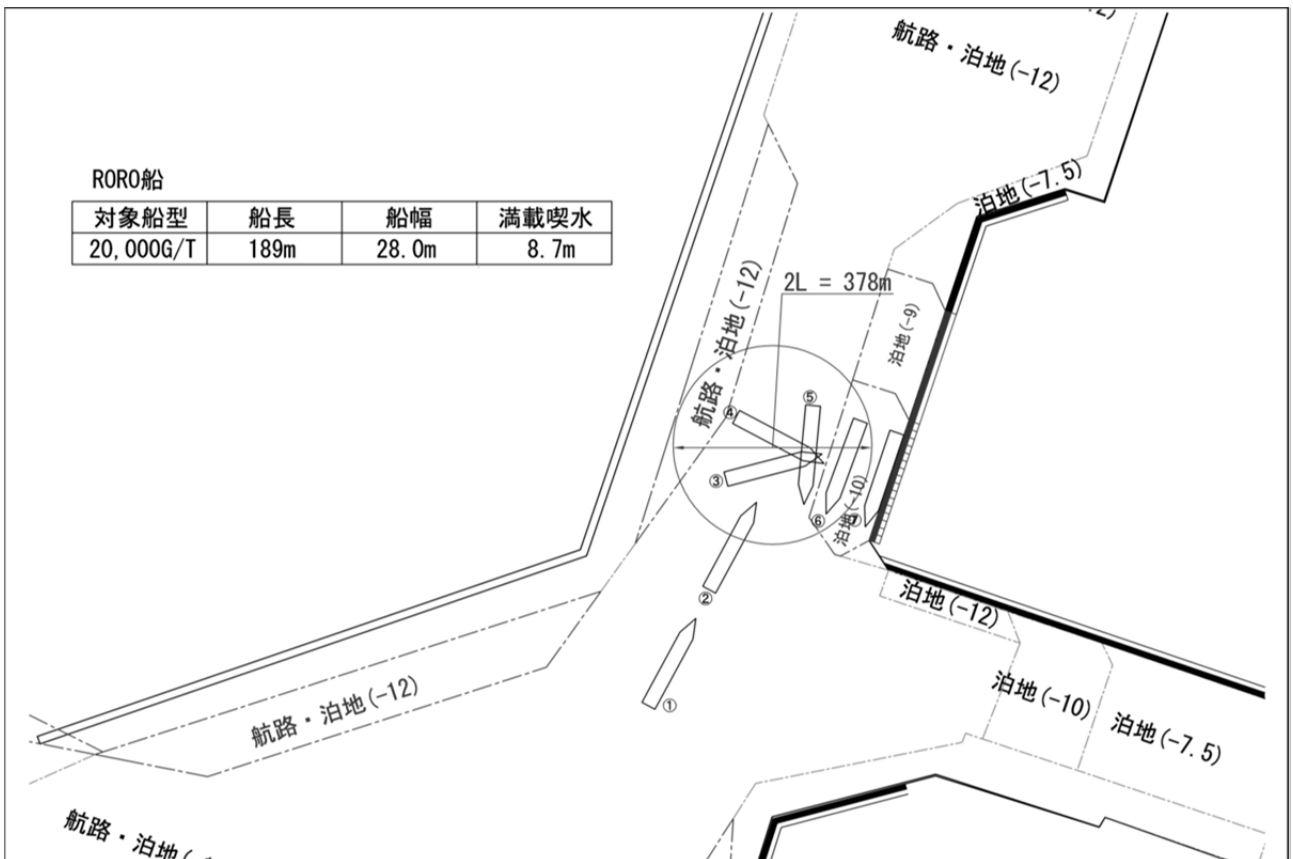


図 III-5-2 (8) 操船例図 (箱崎ふ頭-10.0m Hz6 号岸壁 : 出船つなぎ)

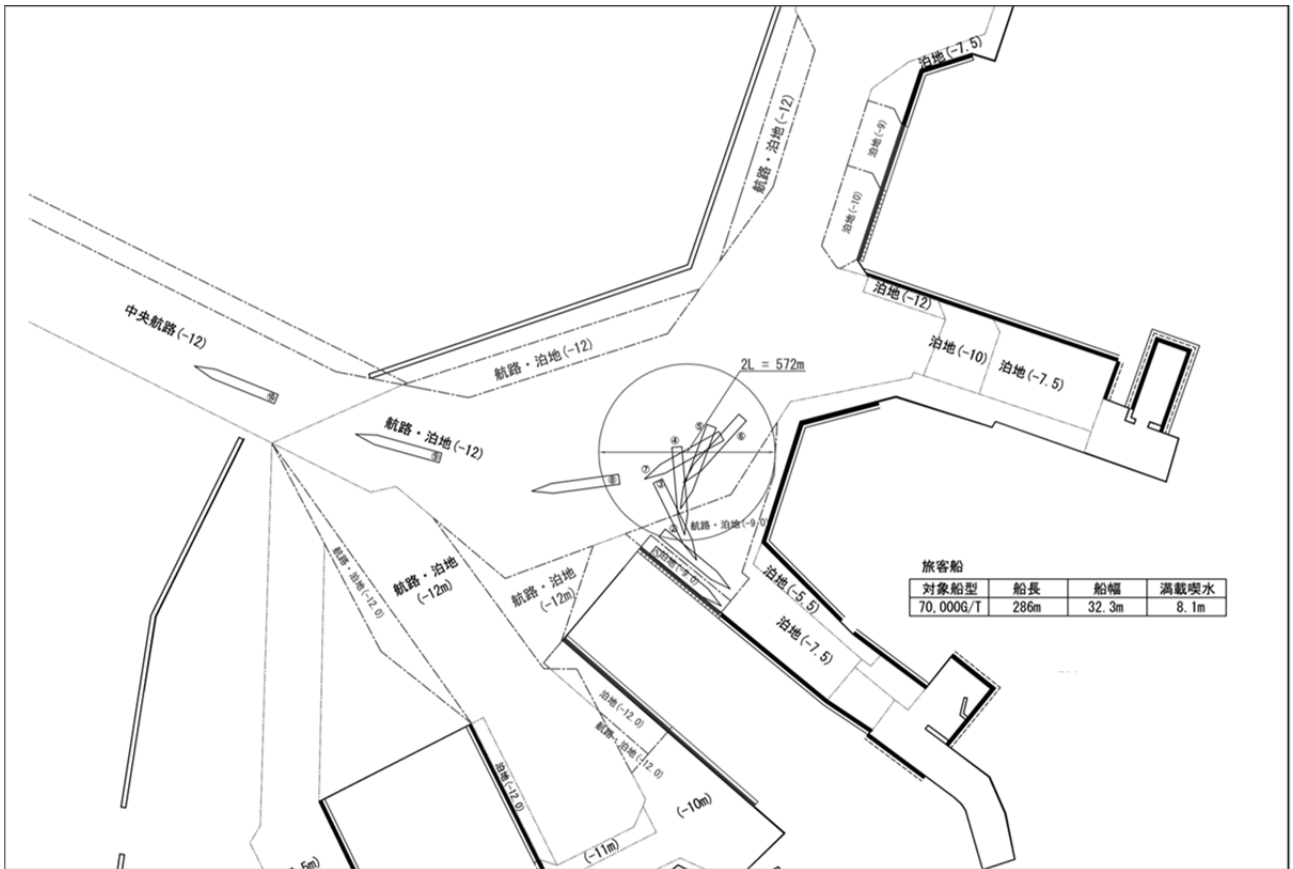


図 III-5-2 ( 9 ) 操船例図 ( 中央ふ頭-9.0m Ch4 号岸壁 : 入船つなぎ )

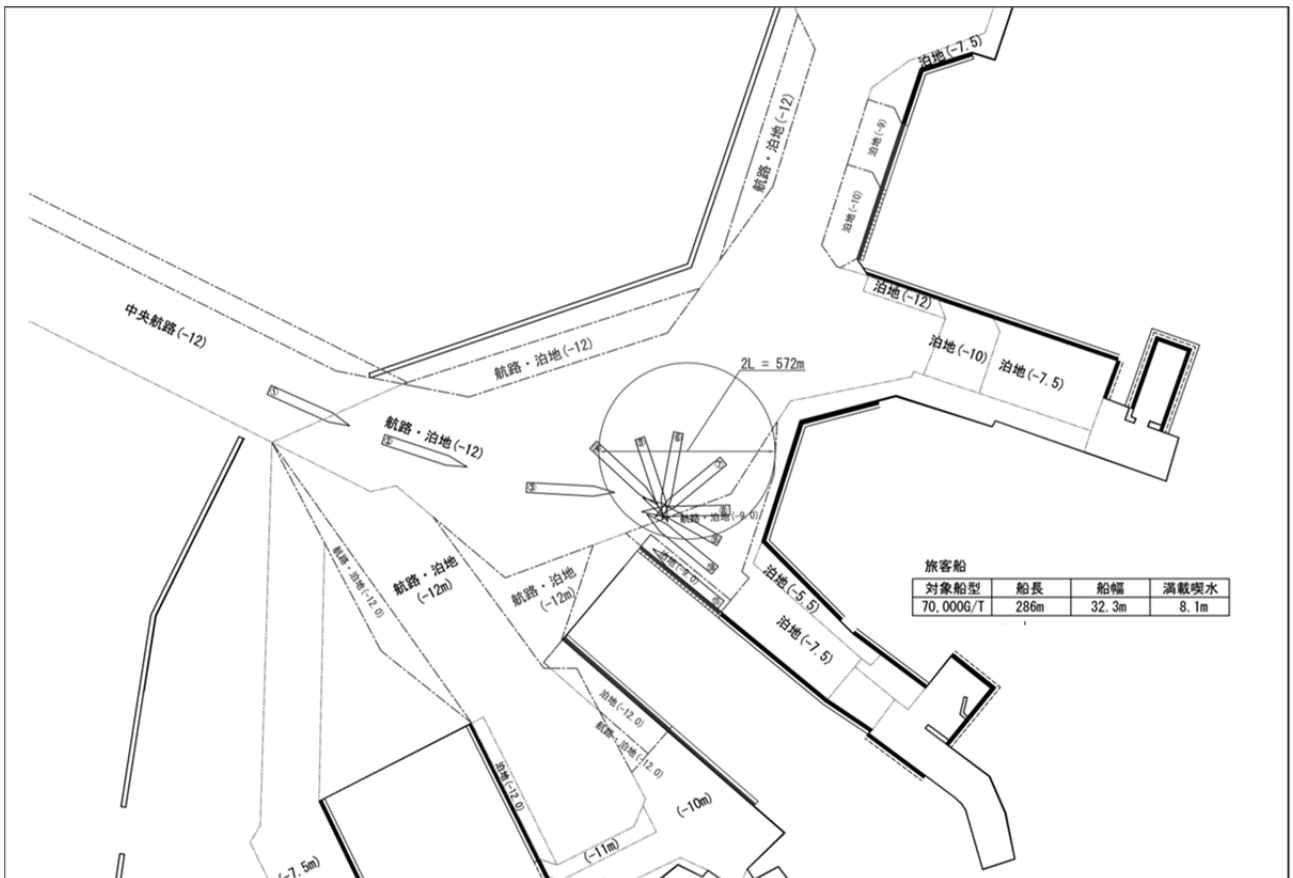


図 III-5-2 ( 10 ) 操船例図 ( 中央ふ頭-9.0m Ch4 号岸壁 : 出船つなぎ )

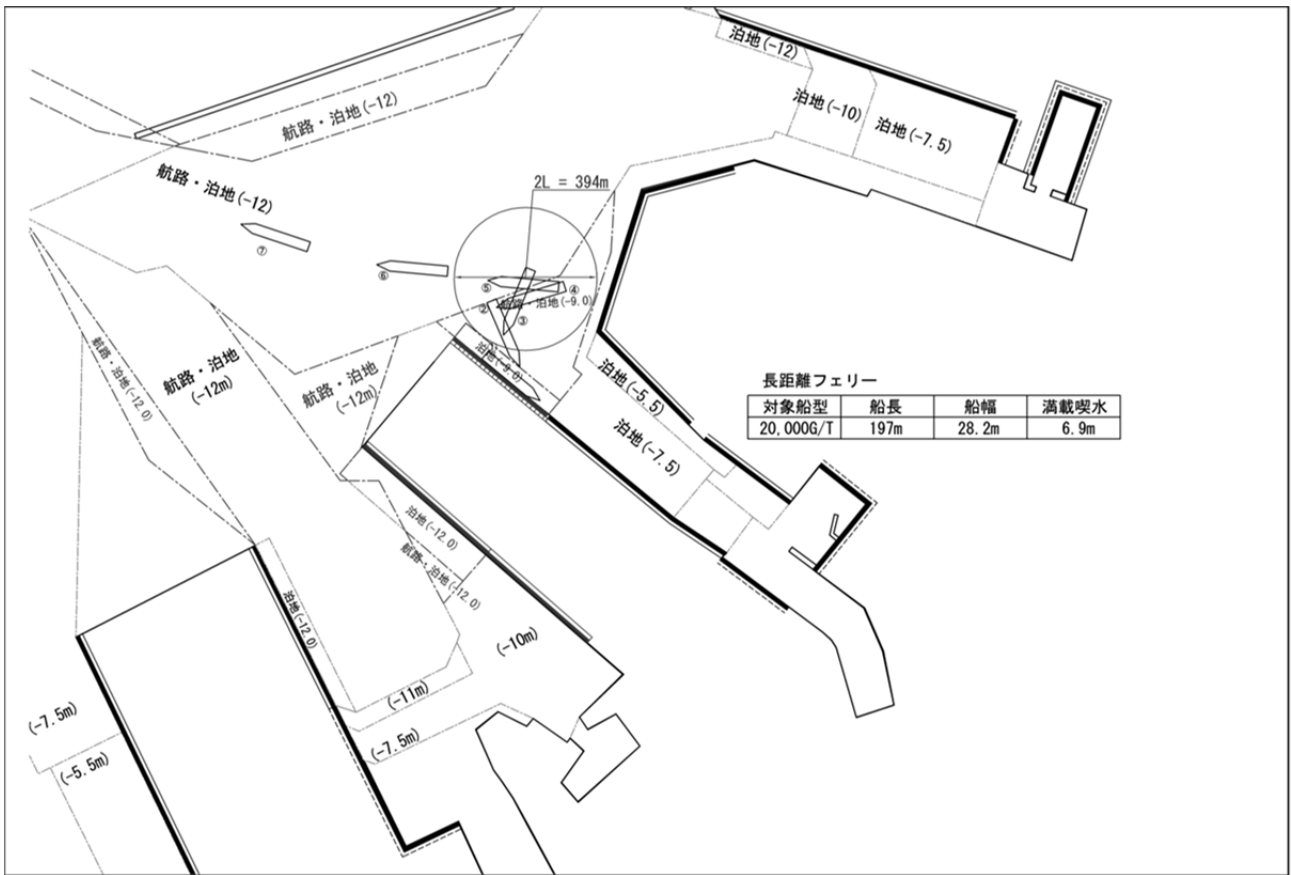


図 III-5-2 (1 1) 操船例図 (中央ふ頭-9.0m Ch4 号岸壁 : 入船つなぎ)

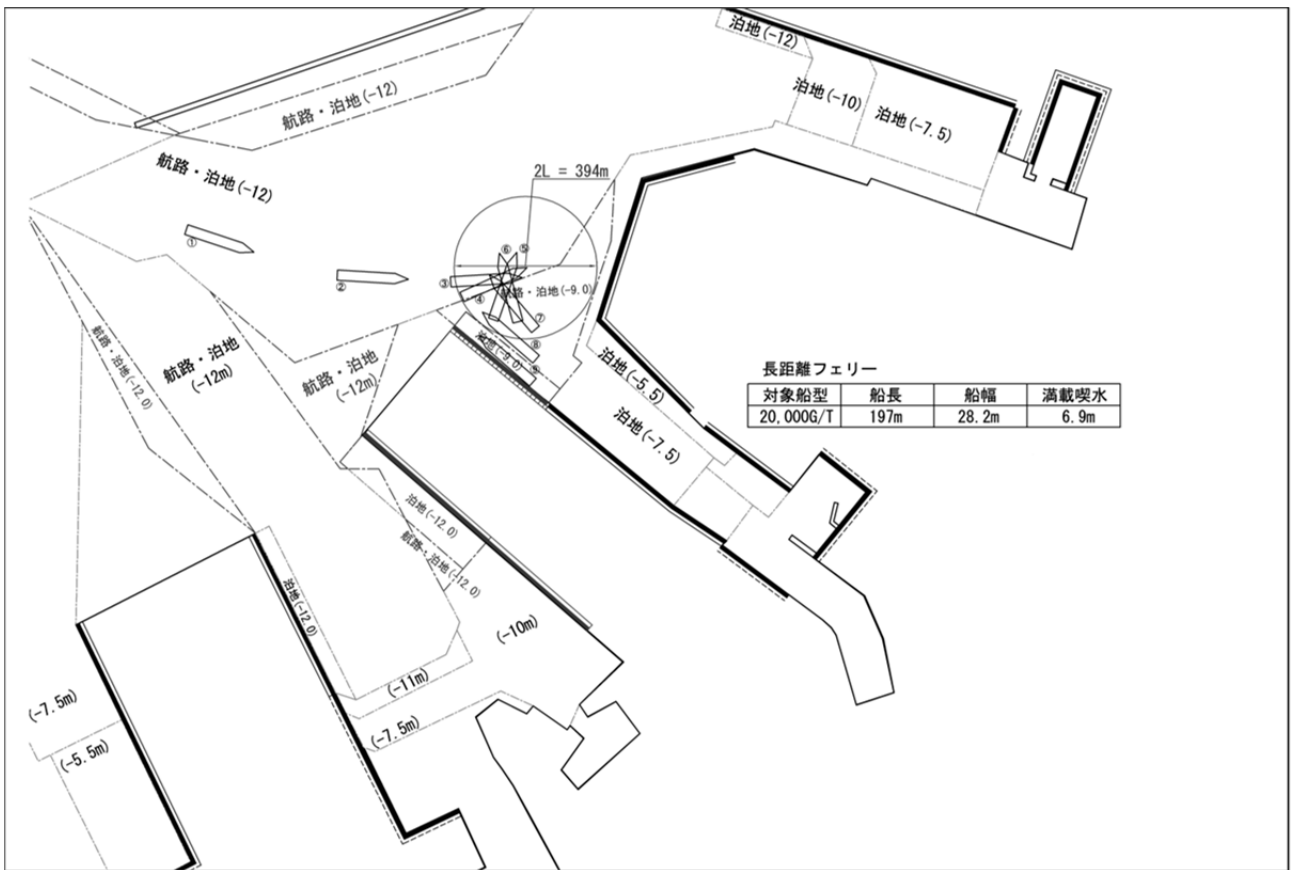


図 III-5-2 (1 2) 操船例図 (中央ふ頭-9.0m Ch4 号岸壁 : 出船つなぎ)