

博多港港湾計画書（案）

— 改 訂 —

平成 27 年 12 月

博多港港湾管理者
福岡市

本計画書は、港湾法第三条の三の規定に基づき

- ・平成13年 5月 第20回博多港地方港湾審議会
- ・平成13年 7月 交通政策審議会第1回港湾分科会

の議を経、その後の変更については、

- ・平成15年 6月 第21回博多港地方港湾審議会
- ・平成15年 7月 交通政策審議会第7回港湾分科会
- ・平成17年10月 第22回博多港地方港湾審議会
- ・平成17年11月 交通政策審議会第16回港湾分科会
- ・平成20年 6月 第23回博多港地方港湾審議会
- ・平成22年 2月 第24回博多港地方港湾審議会
- ・平成22年 3月 交通政策審議会第37回港湾分科会
- ・平成23年 8月 第25回博多港地方港湾審議会
- ・平成25年 1月 第26回博多港地方港湾審議会
- ・平成25年 5月 第27回博多港地方港湾審議会
- ・平成25年 6月 交通政策審議会第52回港湾分科会
- ・平成25年11月 第28回博多港地方港湾審議会
- ・平成25年12月 交通政策審議会第54回港湾分科会
- ・平成26年 7月 第29回博多港地方港湾審議会

の議を経た博多港の港湾計画を改訂するものである。

目 次

I	港湾計画の方針	1
II	港湾の能力	5
III	港湾施設の規模及び配置	6
1	公共埠頭計画	6
2	フェリー及び旅客船埠頭計画	10
3	木材取扱施設計画	11
4	専用埠頭計画	12
5	水域施設計画	13
6	外郭施設計画	15
7	臨港交通施設計画	16
IV	港湾の環境の整備及び保全	18
1	自然的環境を整備又は保全する区域	18
2	廃棄物処理計画	18
3	港湾環境整備施設計画	19
V	土地造成及び土地利用計画	20
1	土地造成計画	20
2	土地利用計画	21
VI	港湾の効率的な運営に関する事項	22
1	効率的な運営を特に促進する区域	22
2	臨海部物流拠点の形成を図る区域	23
VII	その他重要事項	24
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	24
2	大規模地震対策施設計画	26
3	港湾施設の利用	27
4	利用形態の見直しを検討する区域	27

I 港湾計画の方針

(1) 博多港の沿革・要請

博多港は、九州の北部に位置し、「那の津」で知られるように、古くから我が国と大陸との交流の窓口として栄えた。明治32年に開港して以降、商港として着実に発展し、昭和26年には重要港湾に指定され、近代港湾への整備が本格化した。その後、周辺都市の経済成長とともに港勢を拡大し、平成2年には特定重要港湾に、平成23年には国際拠点港湾に指定され、九州・西日本の市民生活や経済活動を支える港として、重要な役割を果たしている。

我が国は、今後、加速度的に進む人口減少に直面し、国内消費や経済の低迷が懸念されていることから、地方創生により、人口減少に歯止めをかけ、将来にわたって日本経済が成長することが必要とされている。

一方、世界のモノ・ヒトの流れにおいては、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、今後、貿易自由化の進展やクルーズ市場の急成長が予想されることから、アジア最前線の港、博多港の役割は、ますます重要になってくる。

このため、港湾機能の強化や高効率な港湾運営を図るとともに、博多港の地理的優位性を活かしたサービスを展開することで、アジアの成長と活力を取り込み、日本の経済成長を牽引していくことが必要である。あわせて、厳しい財政状況や今後増大する老朽化施設への対応等を勘案し、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、並びに大規模地震災害時における港湾機能の維持、及び速やかな復旧が求められる。

また、都心に近く、国内外から多くの来訪者が集まる中央ふ頭・博多ふ頭からなるウォーターフロントについては、福岡市の新たな拠点として、市民も気軽に楽しめる海辺空間の確保や賑わいの創出が求められており、人流機能と物流機能の調和を図りながら再整備

に取り組むことが必要である。

さらに、市民のくらしや価値観が多様化する中、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であるとともに、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。

(2) 港湾計画の方針

博多港は、活力と存在感に満ちた「日本の対アジア拠点港」として、平成30年代後半を目標に、以下の「物流」「人流」「環境」の3つの方針に基づき、次のステージに向けたみなとづくりを進め、福岡ひいては我が国の持続的な発展に貢献する。

○（物流）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。

○（人流）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。

○（環境）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触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していく。

(3) 港湾空間のゾーニング

以上の物流、人流、環境の方針に基づき、長期的視点にたって、アイランドシティ地区、香椎パークポート地区、箱崎ふ頭地区、東浜ふ頭地区は引き続き物流中心に利用し、中央ふ頭地区、博多ふ頭地区、須崎ふ頭地区、荒津地区は、人流・賑わい中心に大きく利用を転換することを目指す。

その第一歩として、平成30年代後半を目標とする今回の改訂は、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。

Ⅱ 港湾の能力

目標年次（平成30年代後半）における取扱貨物量、船舶乗降旅客数等を次のように定める。

取扱貨物量	外 貿 (うち外貿コンテナ)	2,900万トン (2,240万トン[127万TEU])
	内 貿 (うち内貿コンテナ) (うちフェリー)	1,590万トン (140万トン[9万TEU]) (200万トン)
	合 計 (うちコンテナ)	4,490万トン (2,380万トン[136万TEU])
船舶乗降旅客数等 (うち外航旅客数)		385万人(275万人)

Ⅲ 港湾施設の規模及び配置

1 公共埠頭計画

1-1 アイランドシティ地区

(1) 外内貿コンテナ埠頭計画

外内貿コンテナ貨物需要に適切に対応するため、外内貿コンテナ埠頭を既定計画どおりとする。

水深 1.5 m 岸壁 2 バース 延長 700 m (コンテナ船用)
[既定計画] IC-D、IC-C2
(うち 1 バース既設)

水深 1.4 m 岸壁 1 バース 延長 330 m (コンテナ船用)
[既設] IC-C1

埠頭用地 51 ha (うち 22 ha 工事中)

なお、効率的な荷役のため、所要の規模のガントリークレーンを設置する。

(2) 外貿埠頭計画

各ふ頭に分散する機能を集約し、完成自動車等の外貿貨物を取扱うため、外貿埠頭を次のとおり計画する。

水深 1.2 m 岸壁 2 バース 延長 520 m
[既設の変更計画] IC2、IC3
埠頭用地 15 ha (既設)

既設

水深 1.1 m	岸壁 1 バース	延長 190 m
水深 7.5 m	岸壁 3 バース	延長 390 m

1-2 香椎パークポート地区

(1) 外内貿コンテナ埠頭計画

外内貿コンテナ貨物需要に適切に対応するため、外内貿コンテナ埠頭を次のとおり計画する。

水深 13 m 岸壁 2 バース 延長 600 m (コンテナ船用)

[既設] PP1、PP2

埠頭用地 29 ha (うち 21 ha 既設)

{	既設		
	水深 13 m	岸壁 2 バース	延長 600 m
	埠頭用地	21 ha	

1-3 箱崎ふ頭地区

(1) 外貿ユニットロード埠頭計画

外貿RORO船の海運動向等を踏まえ、外貿ユニットロード埠頭を次のとおり計画する。

水深 10 m 岸壁 1 バース 延長 240 m

[既設の変更計画] Hz6

ふ頭用地 8 ha (既設)

(2) 内貿ユニットロード埠頭計画

内貿RORO船の海運動向等を踏まえ、内貿ユニットロード埠頭を次のとおり計画する。

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 220 m

[既設の変更計画] Hz7

ふ頭用地 8 ha (既設) (再掲)

既設
水深 7.5 m 岸壁 2 バース 延長 460 m

(3) 外貿埠頭計画

金属くず、再利用資材等の外貿貨物を取扱うため、外貿埠頭を次のとおり計画する。

水深 7.5 m 岸壁 2 バース 延長 260 m

[新規計画] Hz12、Hz13

1-4 須崎ふ頭地区

既定計画どおりとする。

既定計画
水深 5.5 m 岸壁 1 バース 延長 360 m Su16

2 フェリー及び旅客船埠頭計画

2-1 中央ふ頭地区

フェリー貨物需要の増大やフェリーの大型化、またクルーズ需要の増大や旅客船の大型化等に対応するため、フェリー埠頭を次のとおり計画する。

水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 3 4 0 m
[新規計画]Ch4

水深 7.5 m 岸壁 1 バース 延長 2 2 0 m
[既設の変更計画]Ch5

水深 1 2 m 岸壁 1 バース 延長 4 5 0 m
[既定計画の変更計画]Ch3

水深 1 0 m 岸壁 1 バース 延長 3 7 0 m
[既設の変更計画]Ch2

埠頭用地 1 6 h a

既定計画

水深 1 0 m 岸壁 1 バース 延長 2 5 0 m
水深 1 0 m 岸壁 1 バース 延長 3 4 0 m
水深 9 m 岸壁 1 バース 延長 2 2 0 m (既設)
水深 7.5 m 岸壁 2 バース 延長 3 8 0 m
水深 7.5 m 岸壁 3 バース 延長 3 9 0 m (既設)
埠頭用地 7 h a

3 木材取扱施設計画

3-1 箱崎ふ頭地区

当該地区の機能転換及び海面処分用地の計画に伴い、次の施設を廃止する。

既設		
水深 10 m	岸壁 1 バース	延長 170 m
水深 10 m	岸壁 1 バース	延長 185 m
水深 10 m	ドルフィン	1 バース
水深 2 m	物揚場	延長 300 m
水面整理場	9 ha	
水面貯木場	7 ha	

4 専用埠頭計画

4-1 西戸崎地区

立地企業の撤退に伴い、次の施設を廃止する。

既設	水深 6.0 m	ドルフィン 1 バース
	水深 5.0 m	ドルフィン 1 バース

5 水域施設計画

係留施設を含む埠頭の計画に対応するため、航路、航路・泊地及び泊地を次のとおり計画する。

5-1 航路

中央航路

水深 12 ~ 15 m 幅員 370 ~ 430 m

[既定計画の変更計画]

東航路

水深 15 m 幅員 430 m

[既定計画]

既定計画	中央航路	水深 12 ~ 15 m	幅員 300 ~ 430 m
	東航路	水深 15 m	幅員 430 m

5-2 航路・泊地

アイランドシティ地区

水深 12 m 面積 19 ha

[新規計画]

箱崎ふ頭地区

水深 12 m 面積 15 ha

[新規計画]

水深 7.5 m 面積 9 ha

[新規計画]

中央ふ頭地区

水深 12 m 面積 1 ha

[新規計画]

水深 9 m 面積 9 ha

[新規計画]

須崎ふ頭地区

水深 12 m 面積 13 ha

[新規計画]

5-3 泊地

アイランドシティ地区

水深 1.5 m 面積 2 h a [既定計画]

水深 1.2 m 面積 3 h a [新規計画]

箱崎ふ頭地区

水深 1.0 m 面積 4 h a [新規計画]

水深 9 m 面積 3 h a [新規計画]

水深 7.5 m 面積 1 h a [新規計画]

中央ふ頭地区

水深 1.2 m 面積 4 h a [新規計画]

水深 9 m 面積 2 h a [新規計画]

6 外郭施設計画

港内の静穏度及び船舶航行の安全を図るため、外郭施設を次のとおり計画する。

6-1 防波堤

航路計画及び海面処分用地の計画に伴い、次の防波堤を廃止する。

北防波堤	延長 8 0 0 m
東防波堤	延長 2 6 3 m
箱崎防波堤	延長 2 7 5 m
防波堤	延長 5 0 1 m

既設

北防波堤	延長 8 0 0 m
東防波堤	延長 2 , 5 0 5 m
箱崎防波堤	延長 2 7 5 m
防波堤	延長 5 0 1 m

7 臨港交通施設計画

港湾における交通の円滑化を図るとともに、埠頭の再編などによる交通需要の変化に対応するため、次のとおり計画する。

7-1 道路

臨港道路	アイランドシティ2号線	[既定計画の変更計画]
	起点 臨港道路アイランドシティ1号線	
	終点 臨港道路アイランドシティ1号線	4車線
臨港道路	香椎パークポート2号線	[既定計画の変更計画]
	起点 香椎パークポート	
	終点 臨港道路香椎パークポート1号線	4車線
臨港道路	箱崎ふ頭B-4号線	[既設]
	起点 臨港道路箱A-8号線	
	終点 臨港道路箱A-2号線	4車線
臨港道路	箱崎ふ頭B-5号線	[既設]
	起点 臨港道路箱A-8号線	
	終点 臨港道路箱A-2号線	4車線
臨港道路	中央ふ頭2号線	[既定計画の変更計画]
	起点 中央ふ頭	
	終点 臨港道路須崎・東浜線	4車線
臨港道路	アイランドシティ3号線	[既定計画]
	起点 臨港道路アイランドシティ1号線	
	終点 都市計画道路都市高速道路1号線	4車線
臨港道路	中央ふ頭1号線	[既定計画]
	起点 中央ふ頭	
	終点 臨港道路須崎・東浜線	4車線
臨港道路	須崎ふ頭1号線	[既定計画]
	起点 須崎ふ頭	
	終点 臨港道路那A-4号線	4車線

臨港道路	須崎ふ頭 2 号線	[既定計画]
	起点 須崎ふ頭	
	終点 都市計画道路長浜臨港線	4 車線
臨港道路	荒津・須崎線	[既定計画]
	起点 荒津地区	
	終点 須崎ふ頭	4 車線