

博多港港湾計画資料（その１）

－ 改 訂 －

平成 28 年 3 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

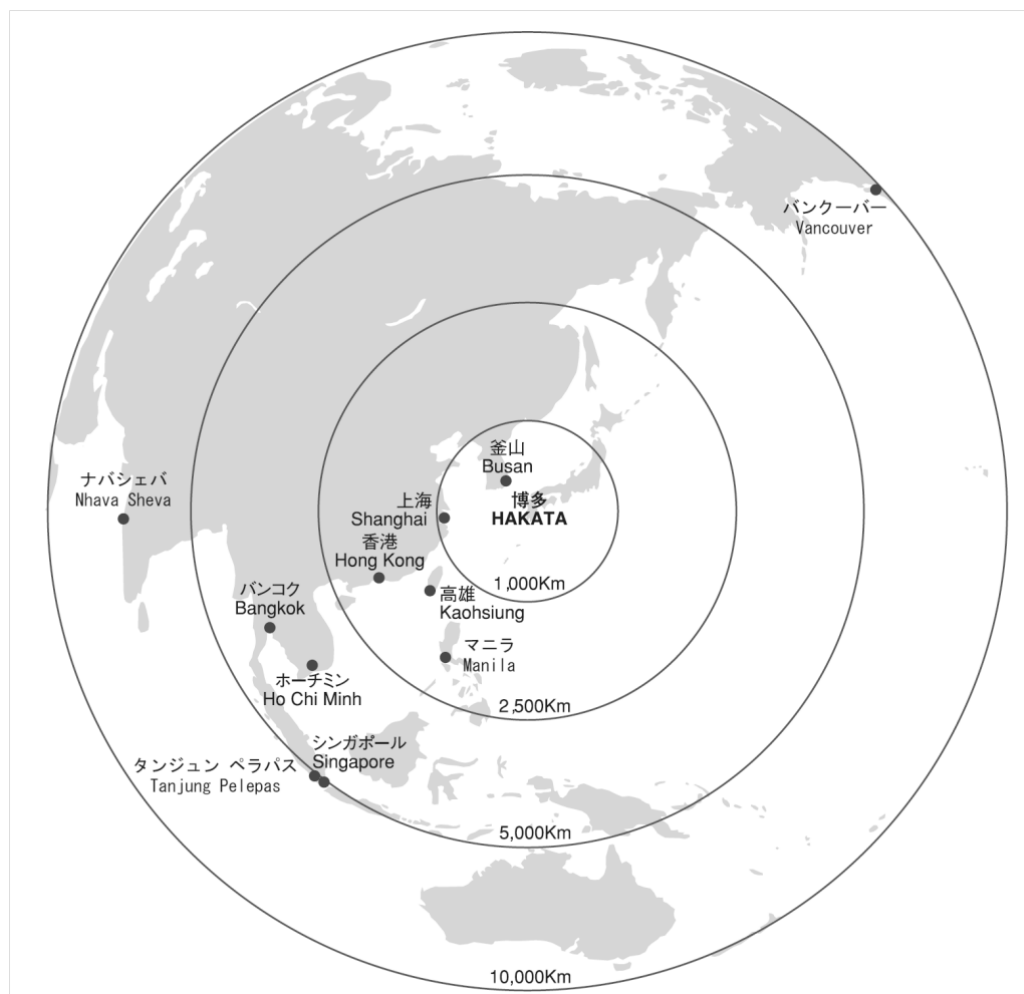


図 I-1-2 博多港の距離圏

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陆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「国民所得倍增計画」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、外貿が 1,849 万トン（全体の 55%）、内貿が 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。

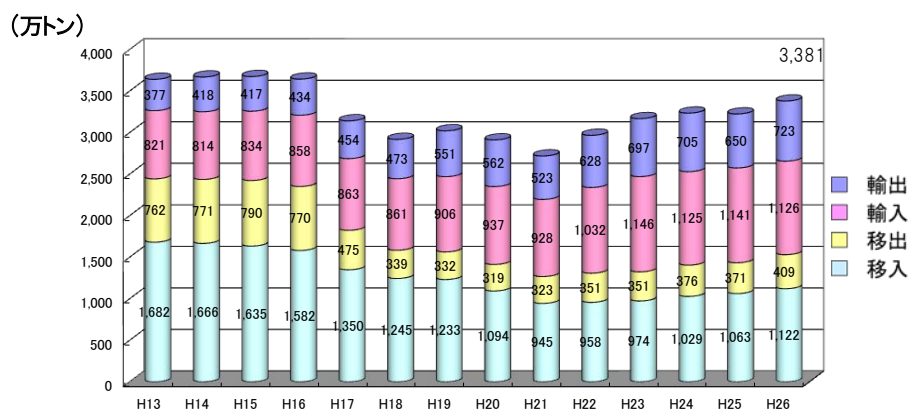


図 I-1-3 取扱貨物量の推移 ※フェリー貨物除く

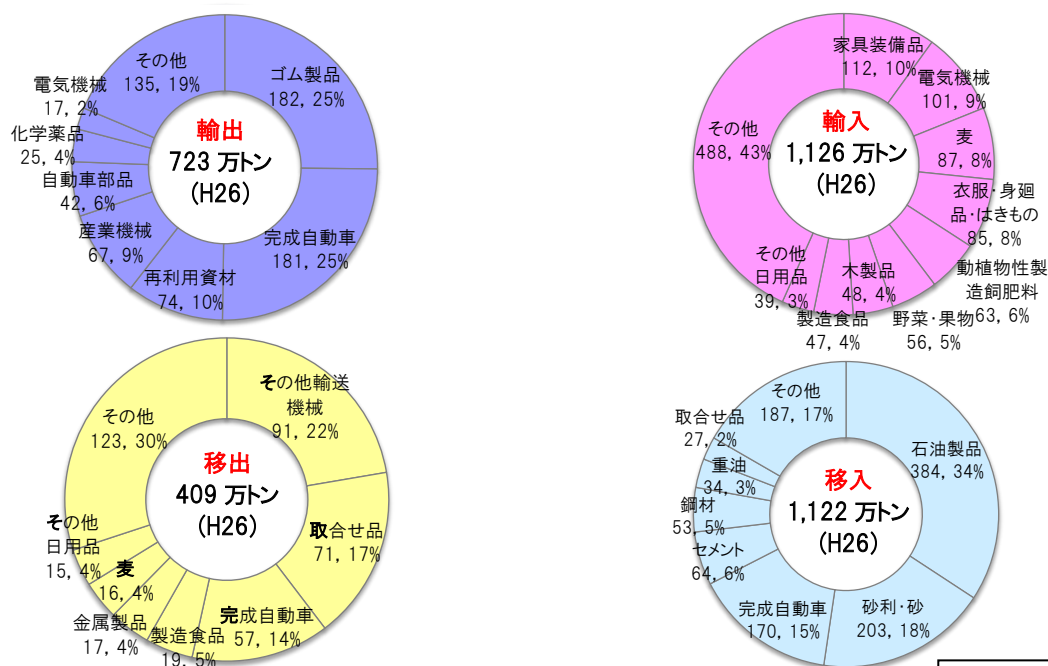


図 I-1-4 主要品目別貨物量（平成 26 年）※フェリー貨物除く

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。

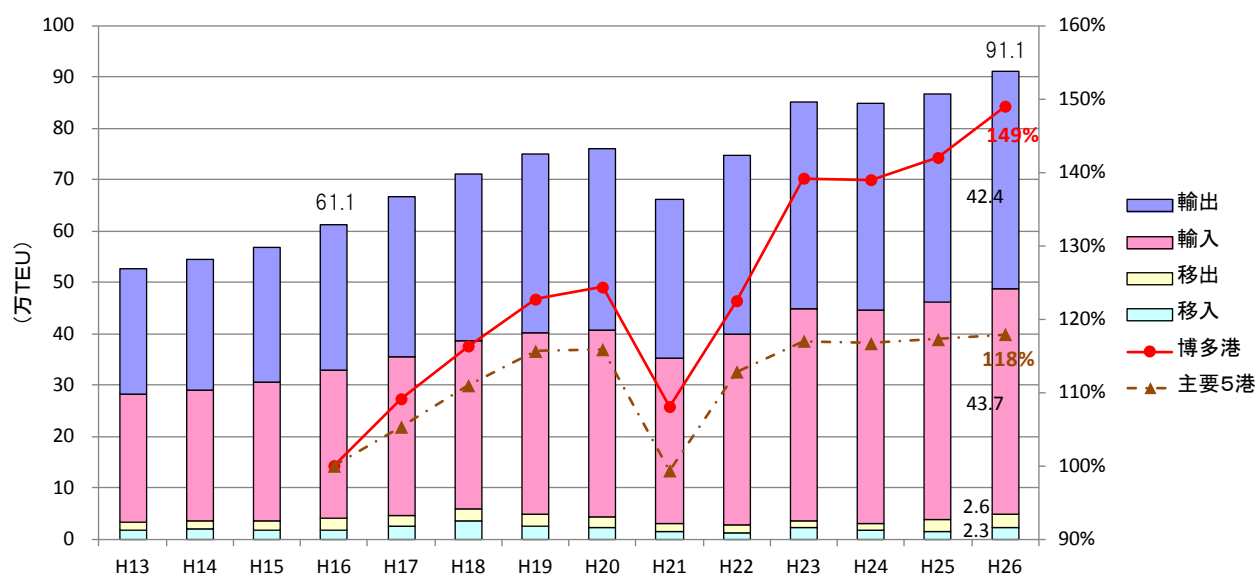


図 I-1-5 国際海上コンテナ取扱個数の推移と伸び率（国内主要 5 港※）

※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。

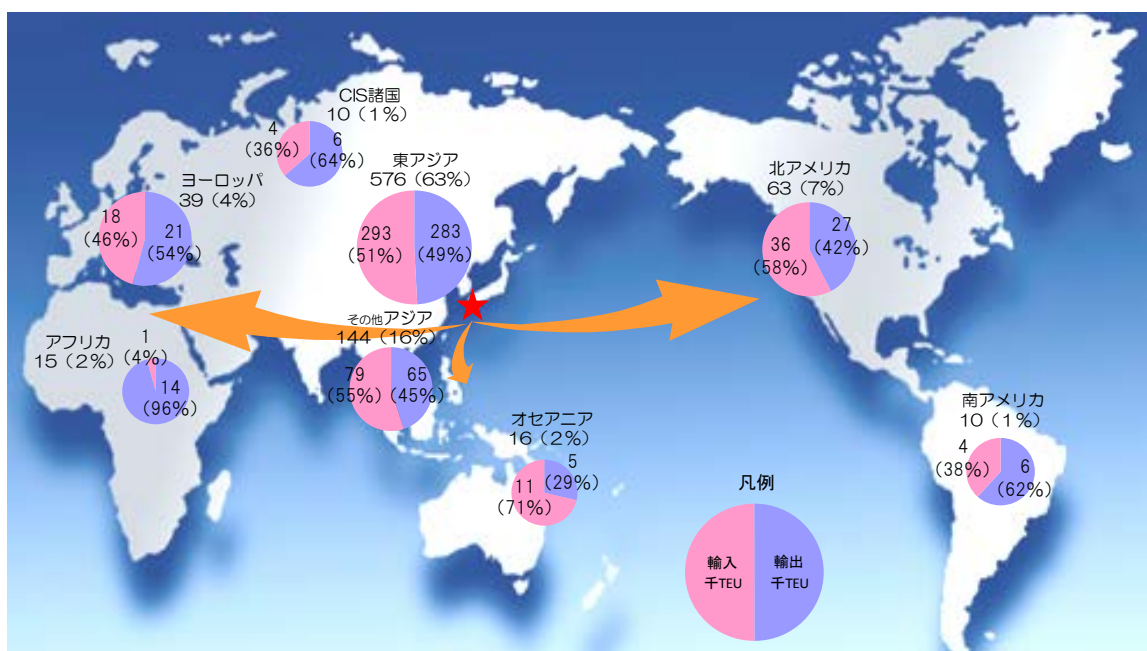


図 I-1-6 地域別の外貿コンテナ貨物（H26 年）

(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)	・全体面積のおよそ 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。 ・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。 ・「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。
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	・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。 ・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。 ・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。
箱崎ふ頭	①6,015 千トン ②完成自動車、輸送機械 ③約 264ha	・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。 ・本地区の直背後には J R 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。
東浜ふ頭	①3,439 千トン ②砂利・砂、セメント ③約 79ha	・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。
中央ふ頭	①774 千トン ②完成自動車、日用品 ③約 49ha	・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。 ・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。 ・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。
博多ふ頭	①136 千トン ②取合せ品、飲料 ③約 5ha	・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。 ・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。

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 千トン ②麦、とうもろこし ③79ha	・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。 ・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。
荒津地区	①3,380 千トン ②石油製品、重油 ③33ha	・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。
西戸崎地区	①715 千トン ②石油製品 ③—	・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。
エコパークゾーン	①— ②— ③約 550ha	・「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。



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。

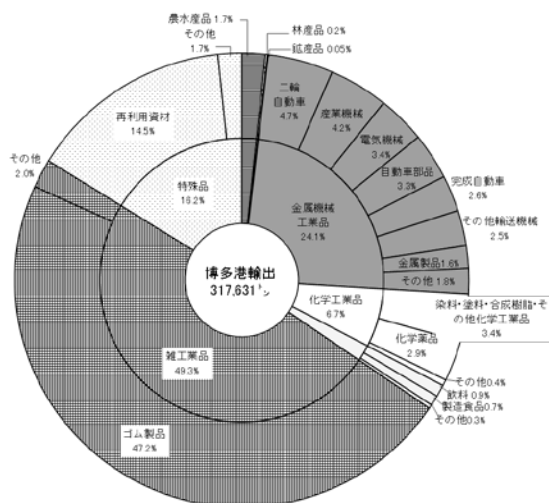


図 I-1-8 輸出コンテナ貨物量品目別構成比 (平成 25 年)

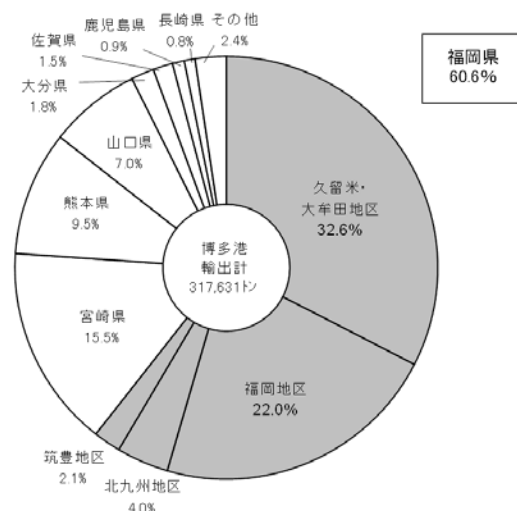


図 I-1-9 輸出コンテナ貨物量生産地別割合 (平成 25 年)

(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。

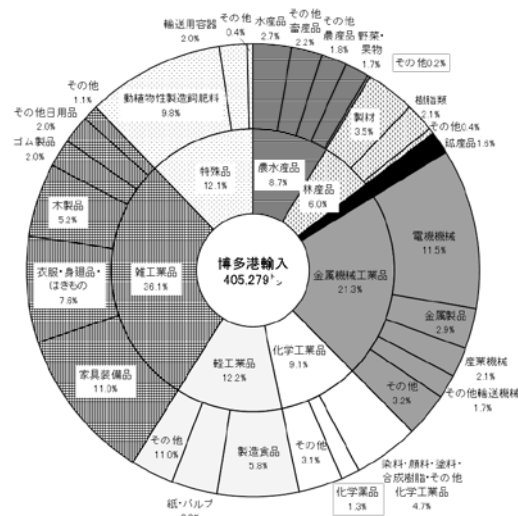


図 I-1-10 輸入コンテナ貨物量品目別構成比 (平成 25 年)

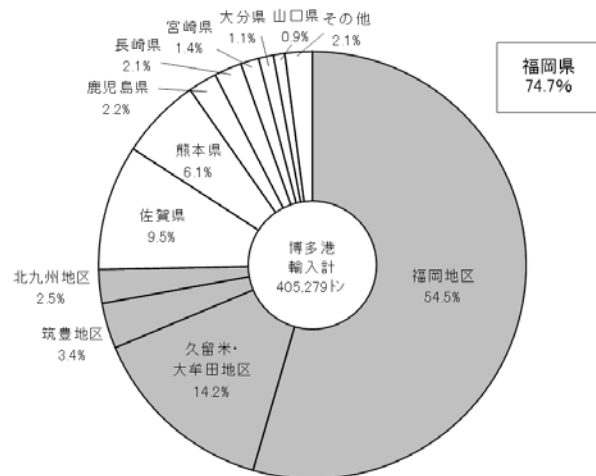


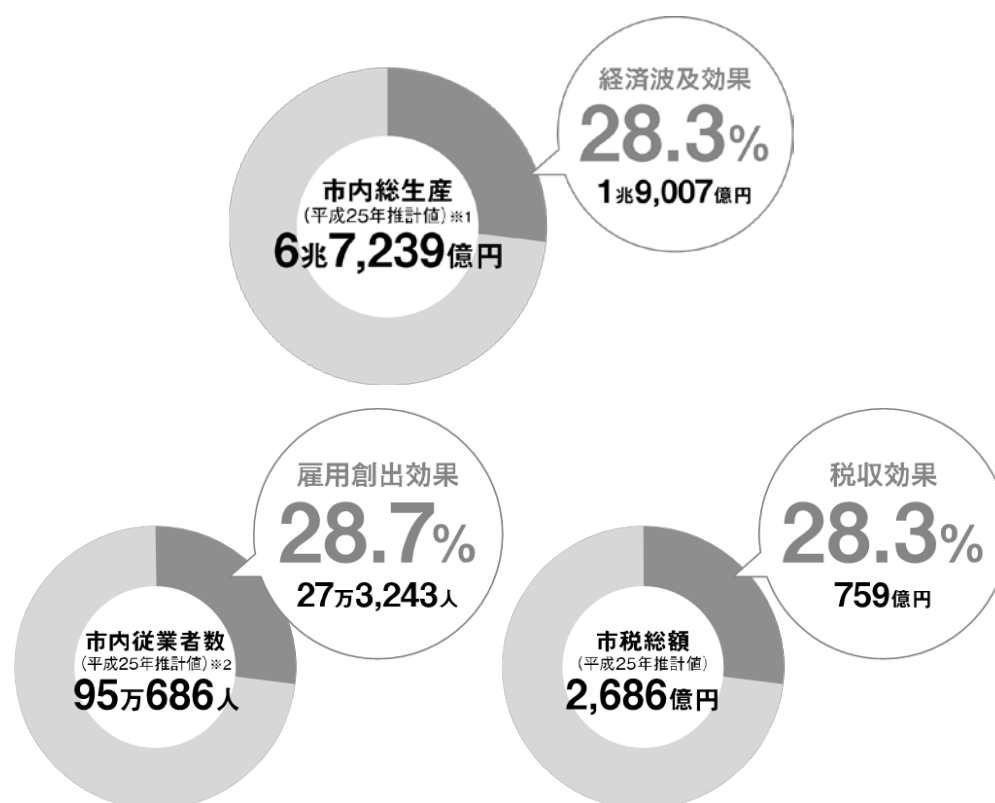
図 I-1-11 輸入コンテナ貨物量生産地別割合 (平成 25 年)

(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 I C と太宰府 I C 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。

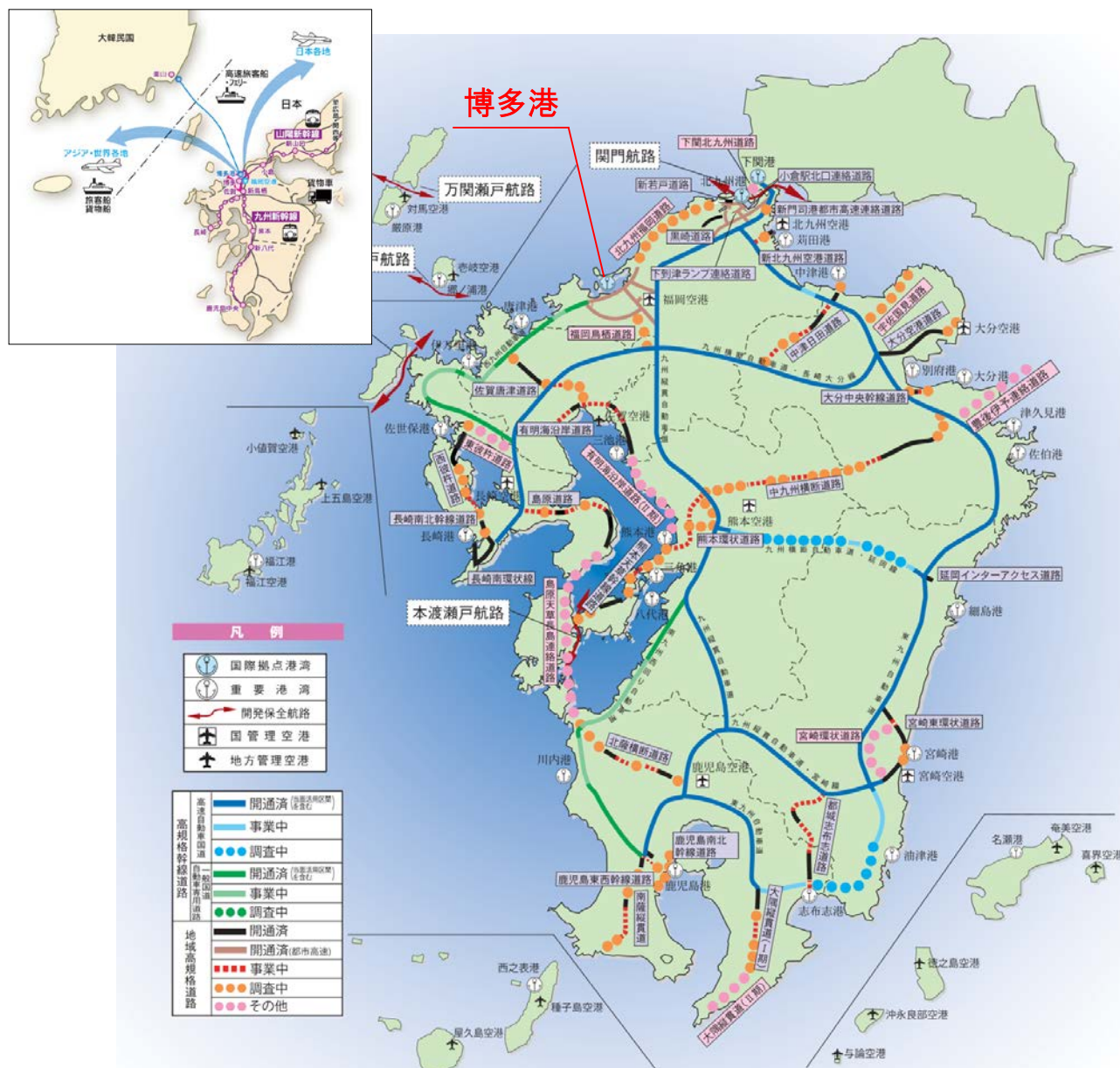


図 I-1-13 博多港背後の広域交通ネットワーク

（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。

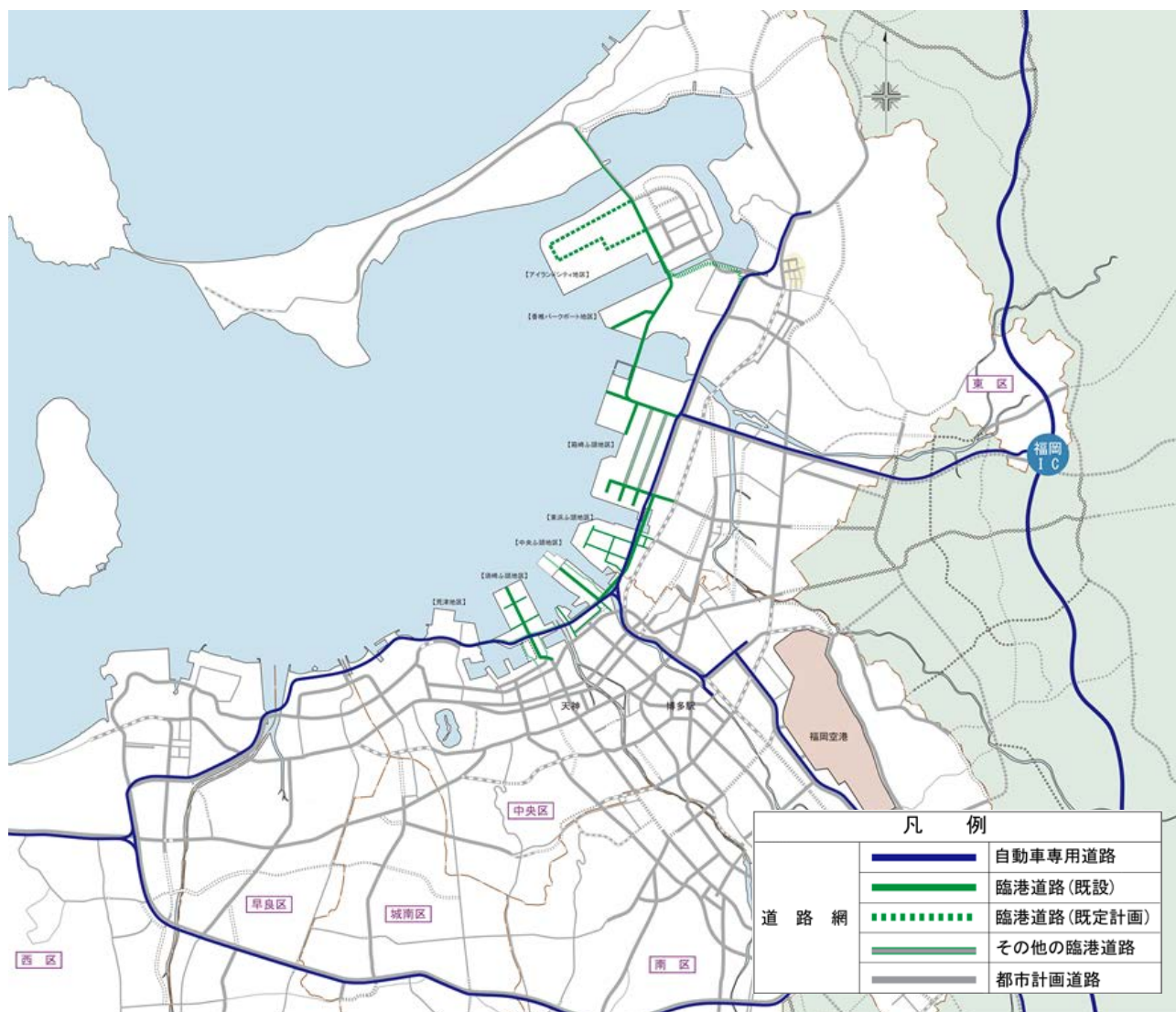


図 I-1-14 港湾周辺の交通網（平成25年現在）

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。

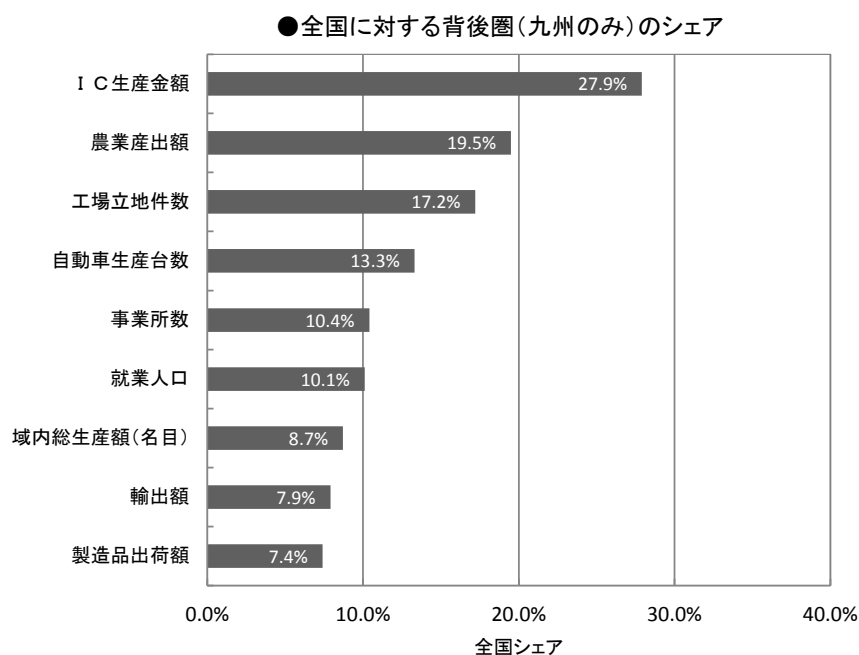


図 I-1-15 背後圏(九州)の経済規模
(出典：九州経済産業局 「九州経済の現状 2015 夏」に基づき福岡市港湾局作成)

(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。

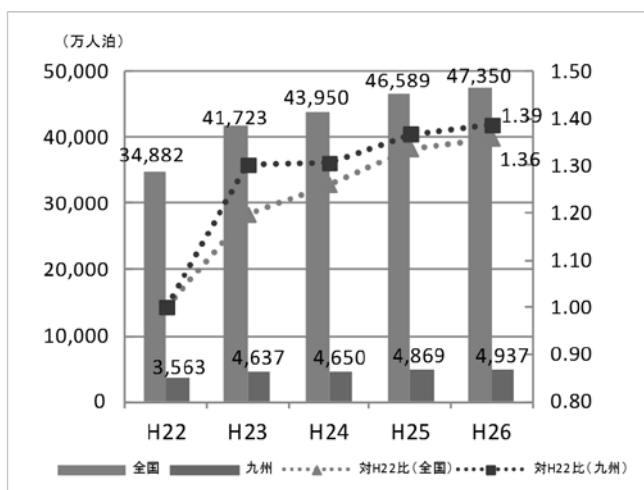


図 I-1-16 宿泊旅行統計延べ宿泊者数

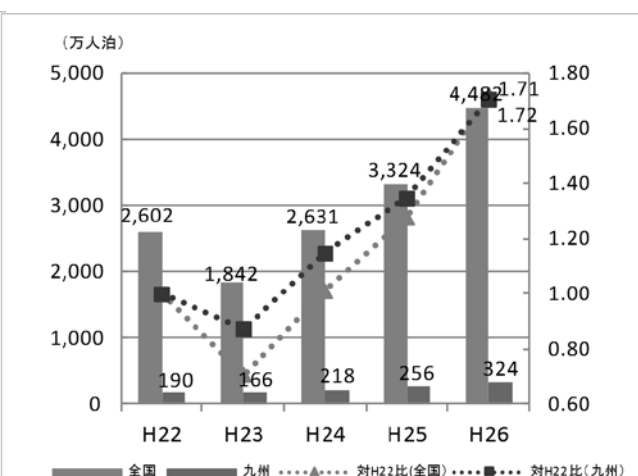


図 I-1-17 宿泊旅行統計延べ外国人宿泊者数

(出典：「宿泊旅行統計調査」に基づき福岡市港湾局作成)

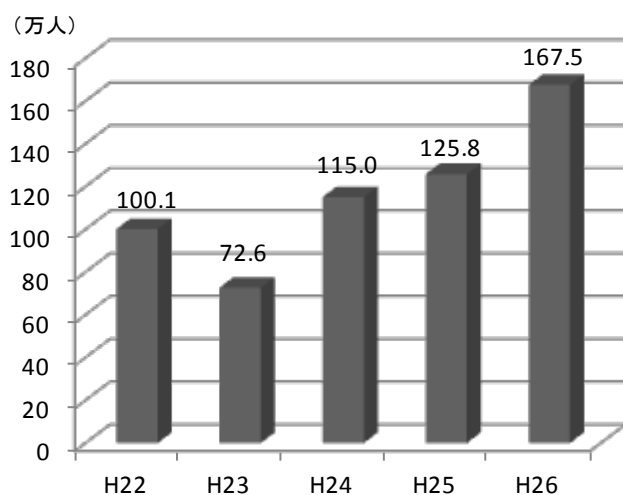


図 I-1-18 九州の外国入国者数の推移

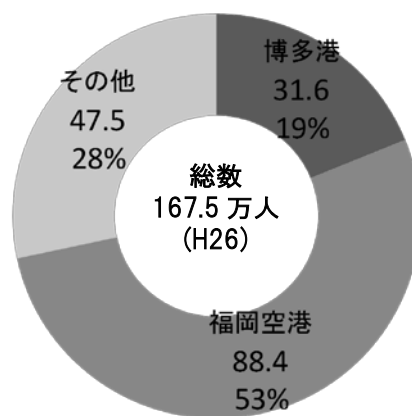


図 I-1-19 外国人入国者数の手段別構成

(出典：「法務省出入国管理統計」に基づき福岡市港湾局作成)

2-1 港湾への要請や課題

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。

福岡都市高速

九州自動車道 福岡IC

JR貨物ターミナル

福岡空港

JR博多駅

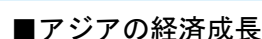
天神

半径5km

■海・陸・空の輸送モードが半径 5km に集積

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。

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。



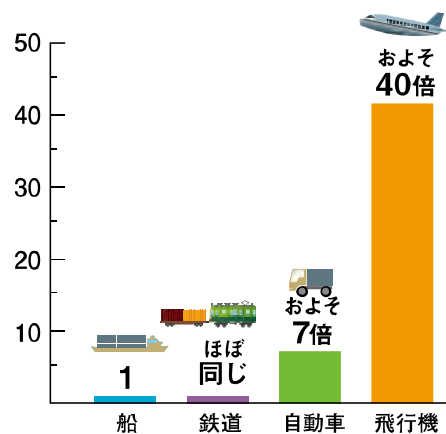
(3) 高速物流ネットワークへの貢献

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



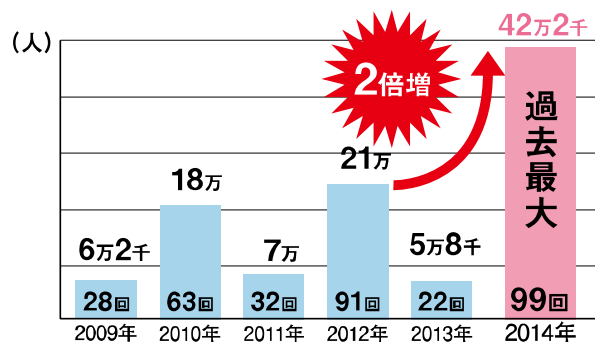
出典:交通関係エネルギー要覧(平成19年度版)

■輸送手段別CO₂排出量の比較

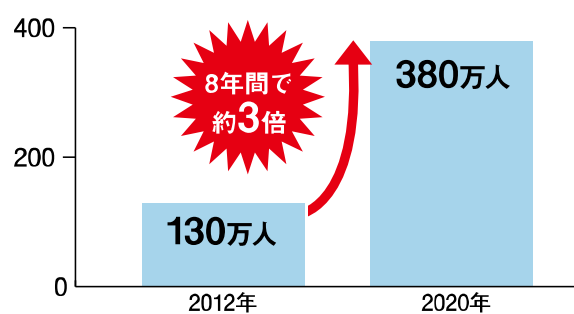
(4) 日本一の国際旅客港としての取組み

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

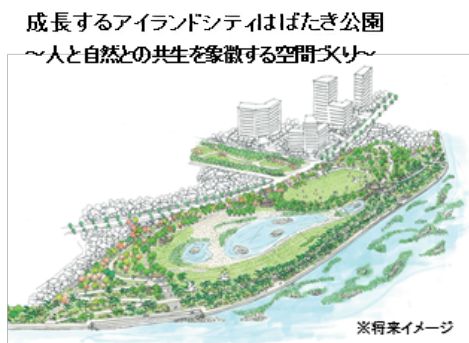
天神や博多駅などの都心に近い中央ふ頭・博多ふ頭には、国内外から多くの旅客船が寄港し、またコンベンション施設も集積するなど、多くの来街者が訪れており、ウォーターフロントネクストとして世界中から人々を惹きつけ、アジアの活力を取り込み、アジアの中で存在感のある地区を目指した再整備に取り組んでいる。

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。



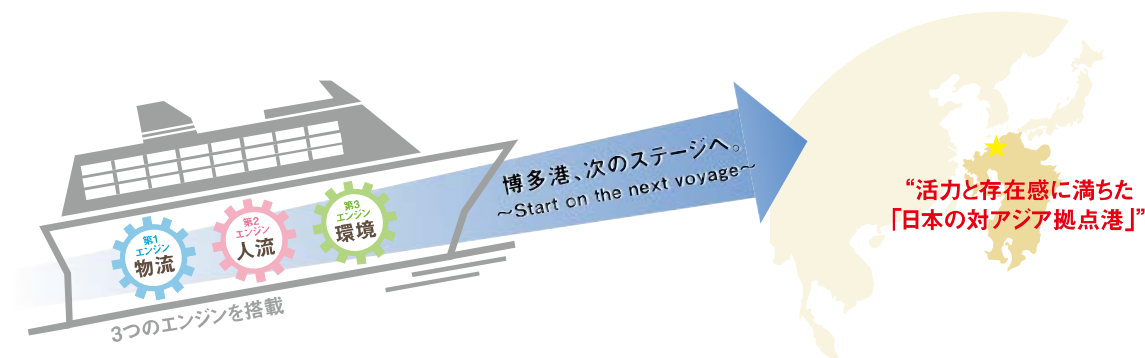
■人と自然との共生



■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。

3-1 港灣計画の範囲

博多港港湾区域（昭和45年9月17日許可）

[illegible]

21

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。

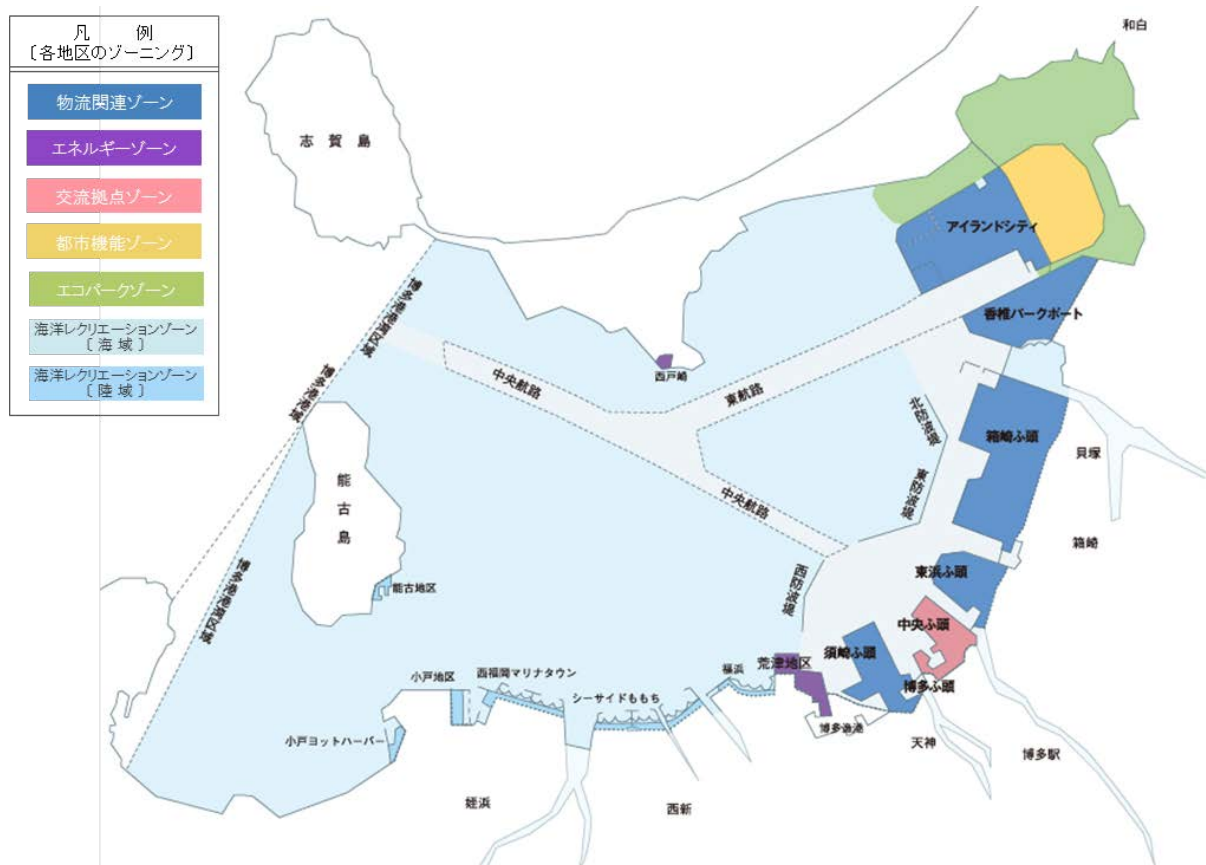


図 I-3-3 今回計画におけるゾーニング

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。

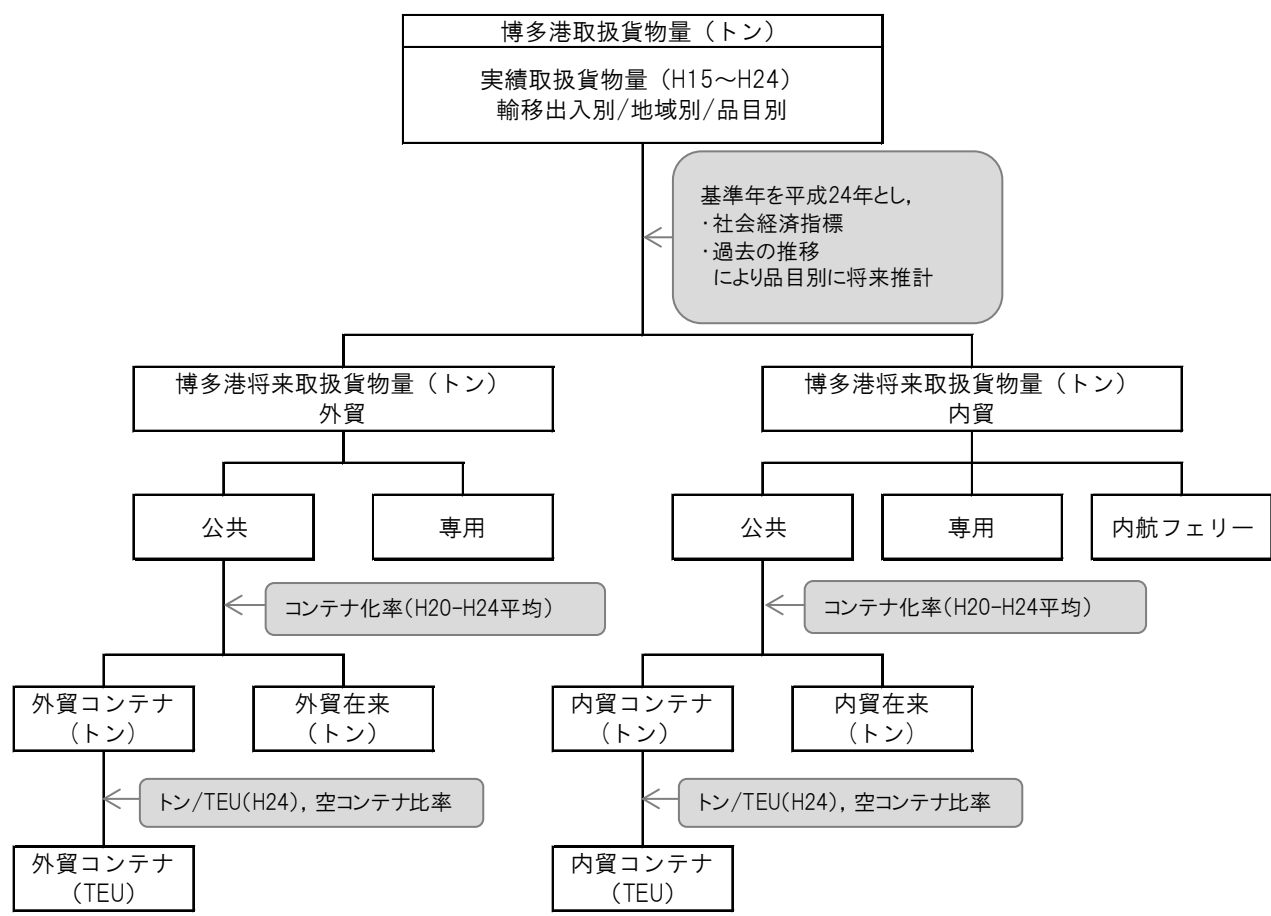


図 II-1-1 取扱貨物量の推計フロー

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	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	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。

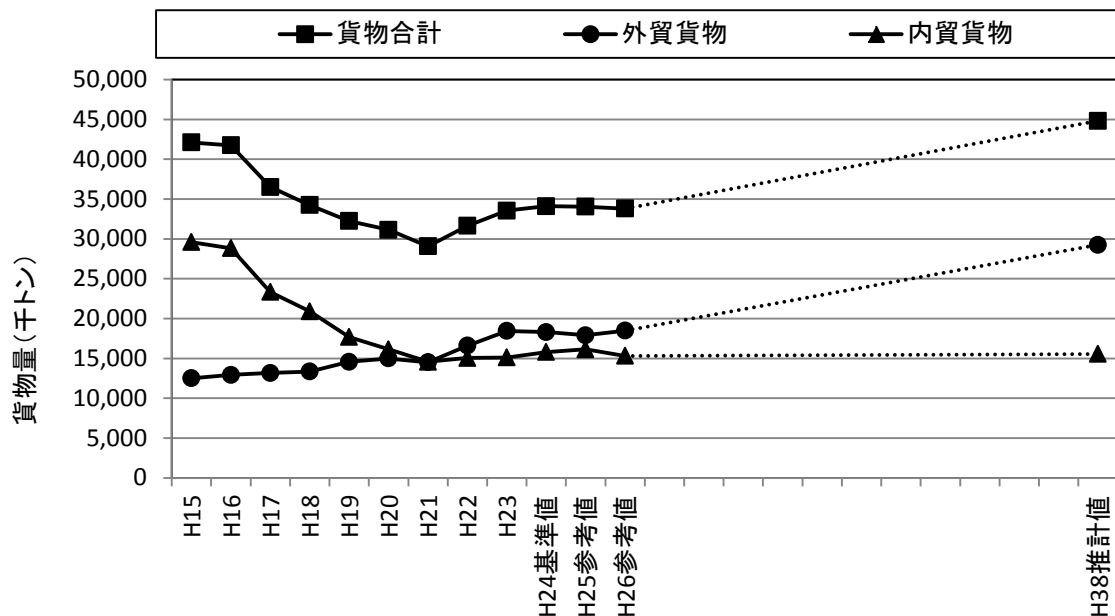


図 II-1-2 外内貿別の貨物量の推移と推計値

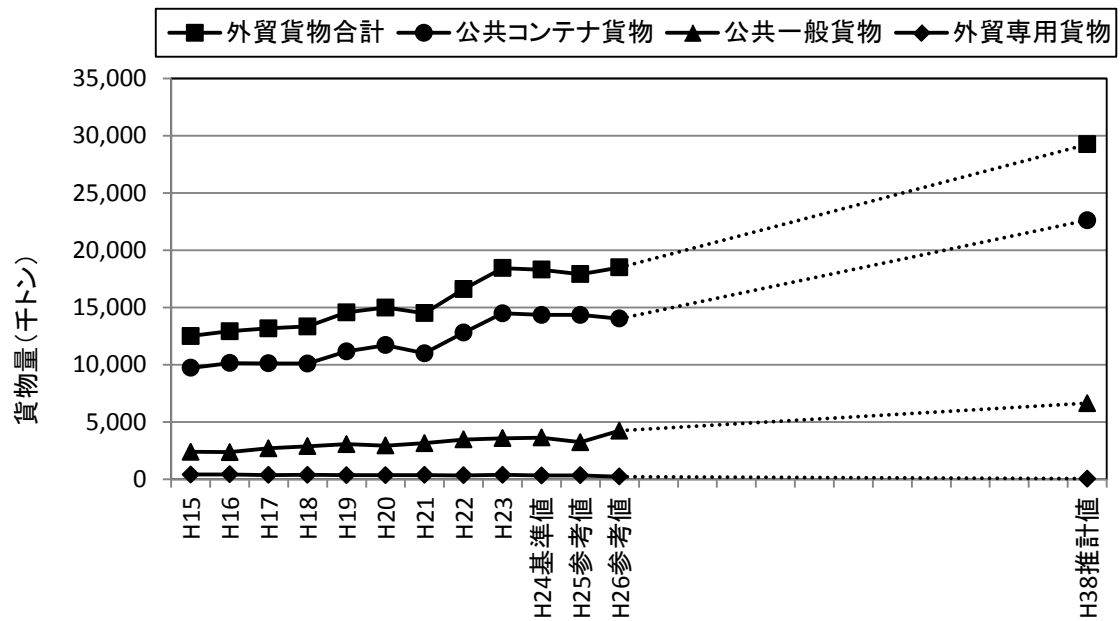


図 II-1-3 外貿貨物量の推移と推計値

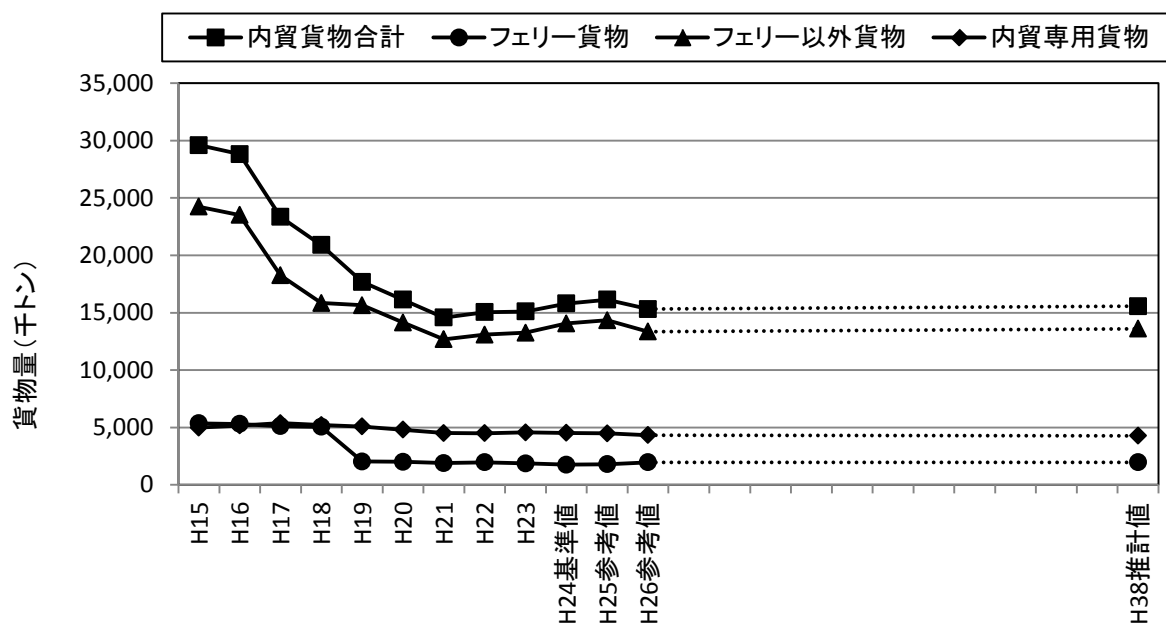


図 II-1-4 内貿貨物量の推移と推計値

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)		(参考値)		(千トン)	(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	29,229			

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)		(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	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		

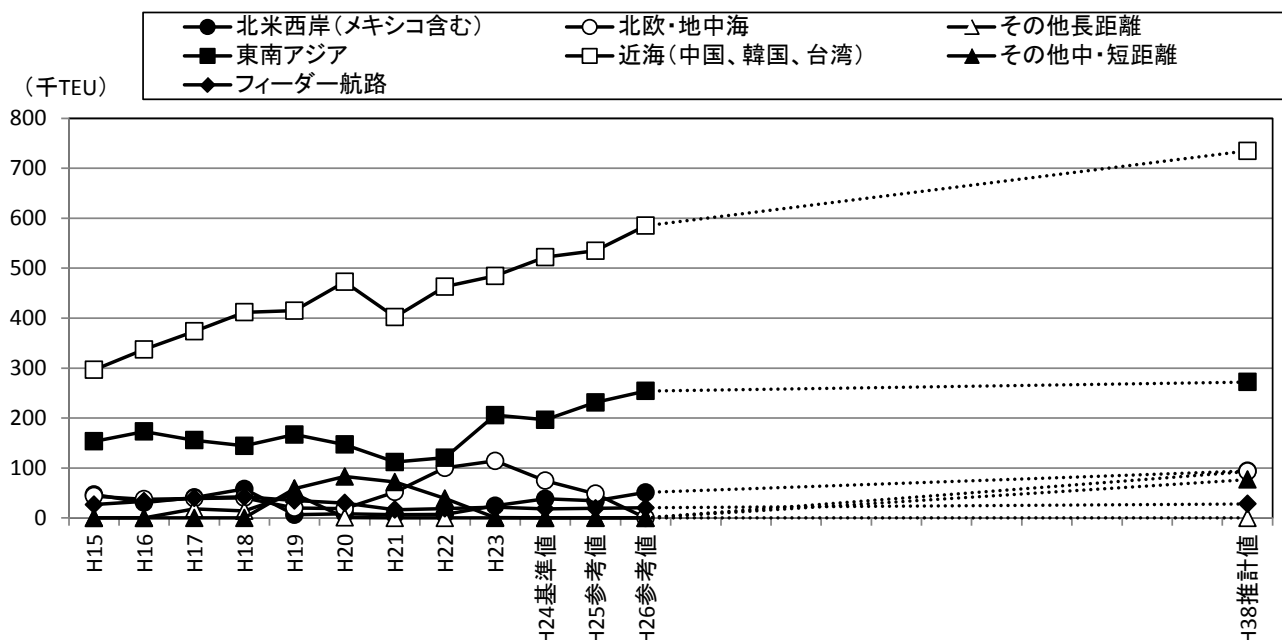
② 外貿公共コンテナ貨物の航路方面別取扱量

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

		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
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	14	20	13	17	47
		輸入	21	15	15	19	3	5	3	4	10	18	21	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	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
	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
	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	285	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	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：印バ、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



(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) 内貿公共貨物量の品目別取扱量

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)		(千トン) (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	85	51	58	54	48	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	382	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)	(千トン)
		H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H28			
		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	0	0	
	移入	0	0	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	0	0	
林産品	移出	0	0	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	0	0	
	合計	0	0	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	0	0	
	移入	0	0	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	0	0	
金属機械工業品	移出	0	0	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	0	0	
	合計	0	0	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	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	0	0	
	移入	0	0	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	0	0	
雑工業品	移出	0	0	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	0	0	
	合計	0	0	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	0	0	
	移入	0	0	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	0	0	
分類不能のもの	移出	0	0	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	0	0	
	合計	0	0	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	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
化学工業品	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
	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
軽工業品	小計	移出	160,781	161,380
		移入	652,583	598,846
	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
	タンジュンペラパス、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、厦門、寧波、天津、大連、釜山	2011年 3月
	高雄、基隆、台中、香港、蛇口、厦門、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、厦門、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。

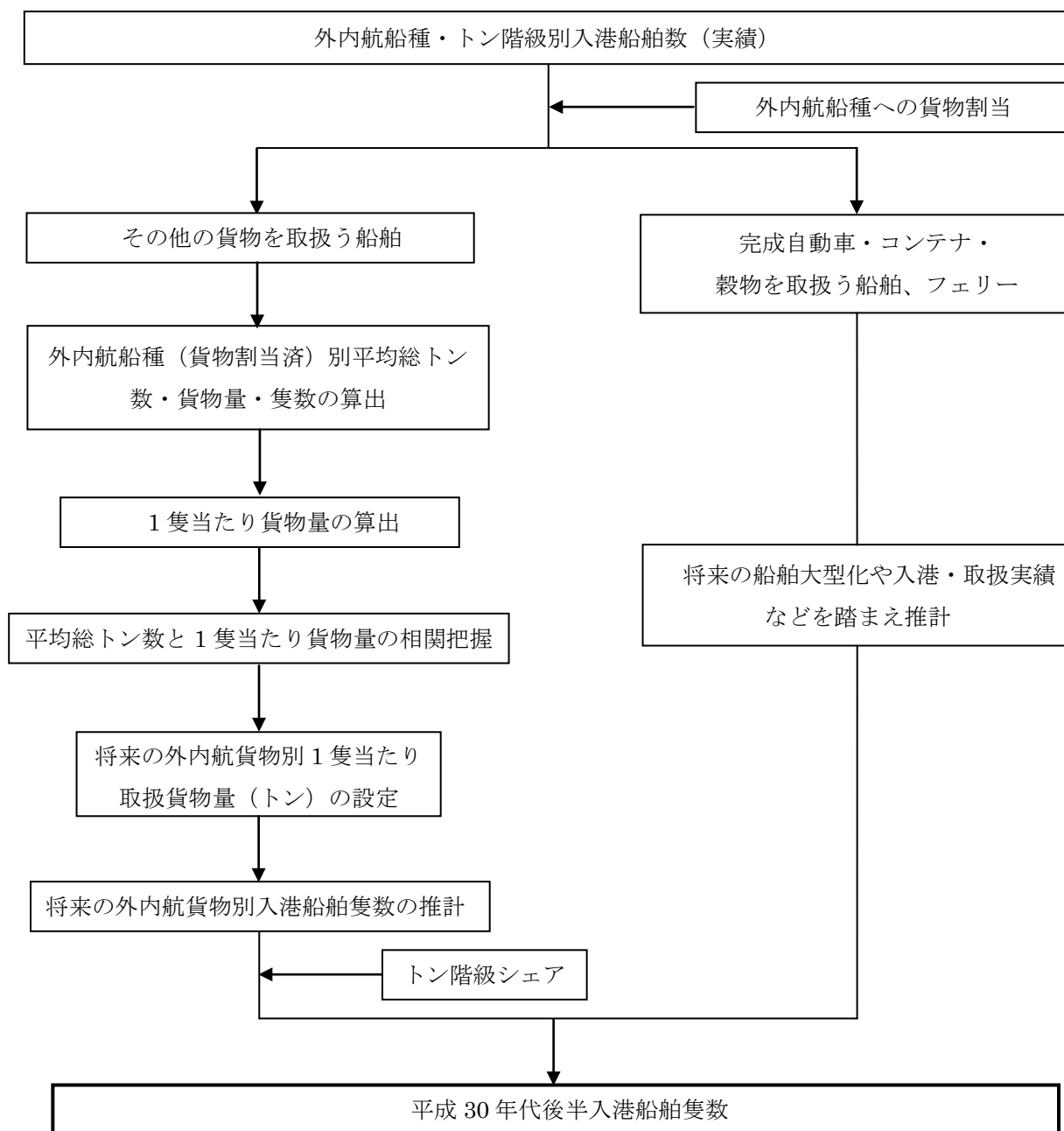


図 II-2-1 入港船舶隻数の推計フロー

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	96	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	5	
	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	

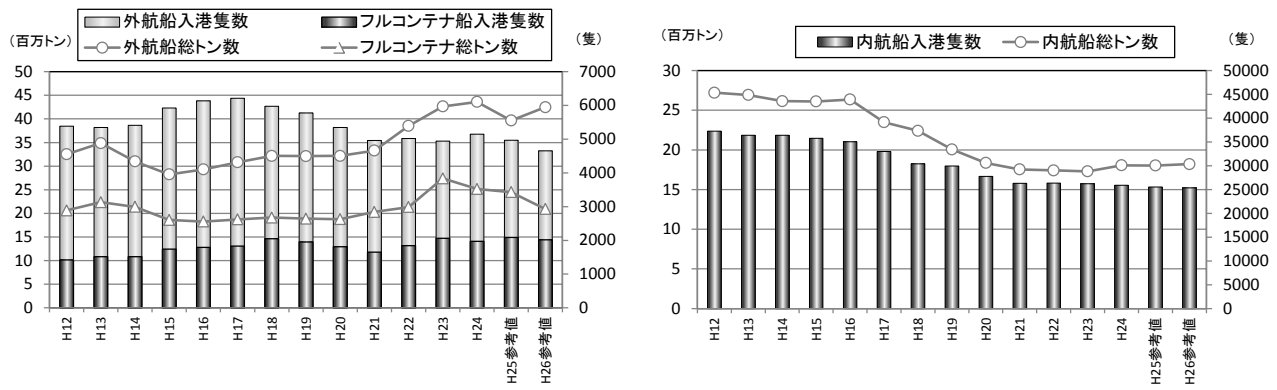


図 II-2-2 入港船舶数と入港船の総トン数の推移

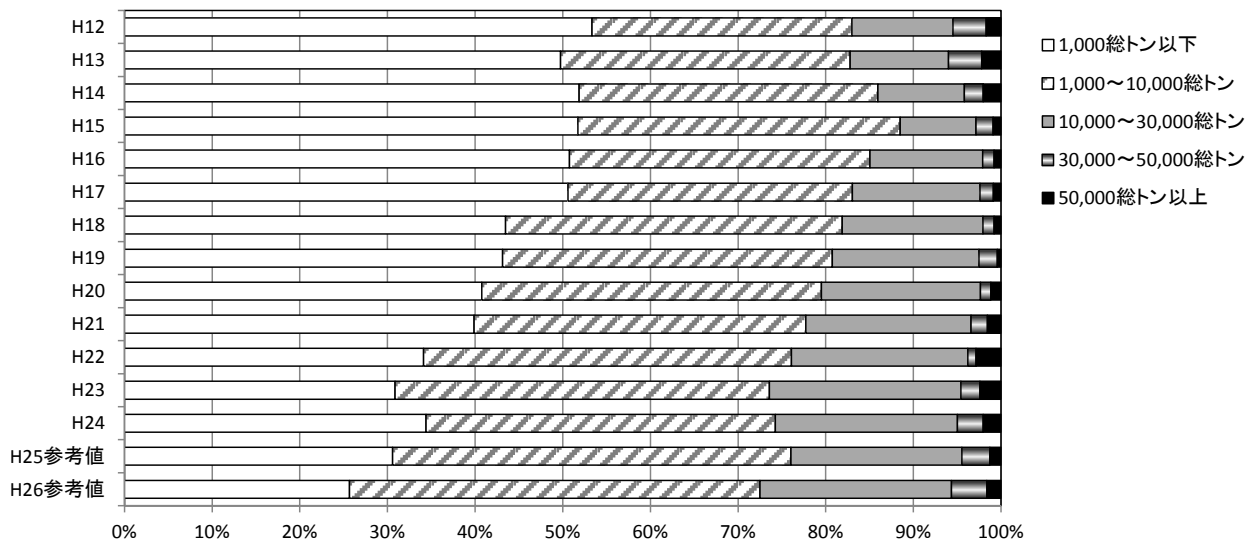


図 II-2-3 総トン数別入港船舶数の推移（外航船）

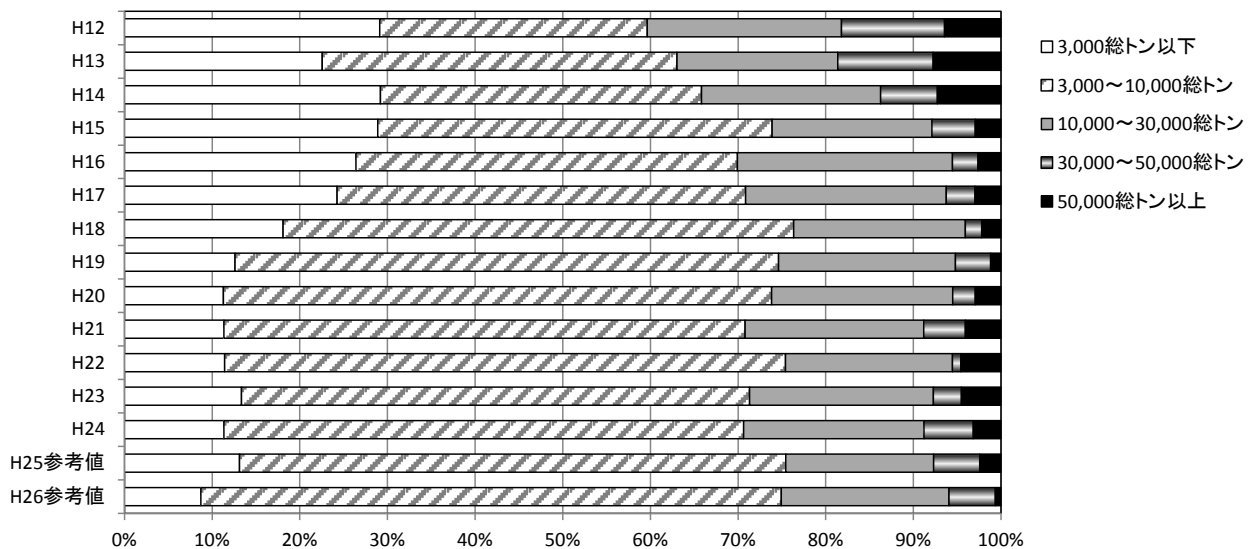


図 II-2-4 総トン数別入港船舶数の推移（外貿コンテナ船）

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。

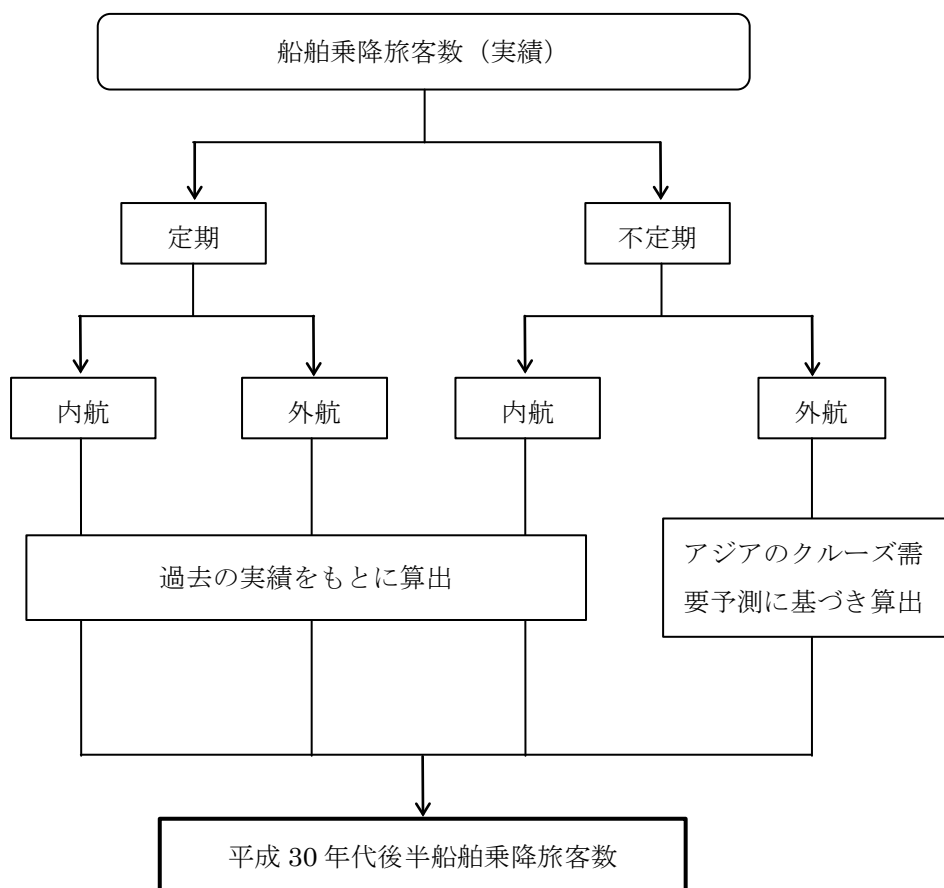


図 II-3-1 船舶乗降旅客数の推計フロー

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。

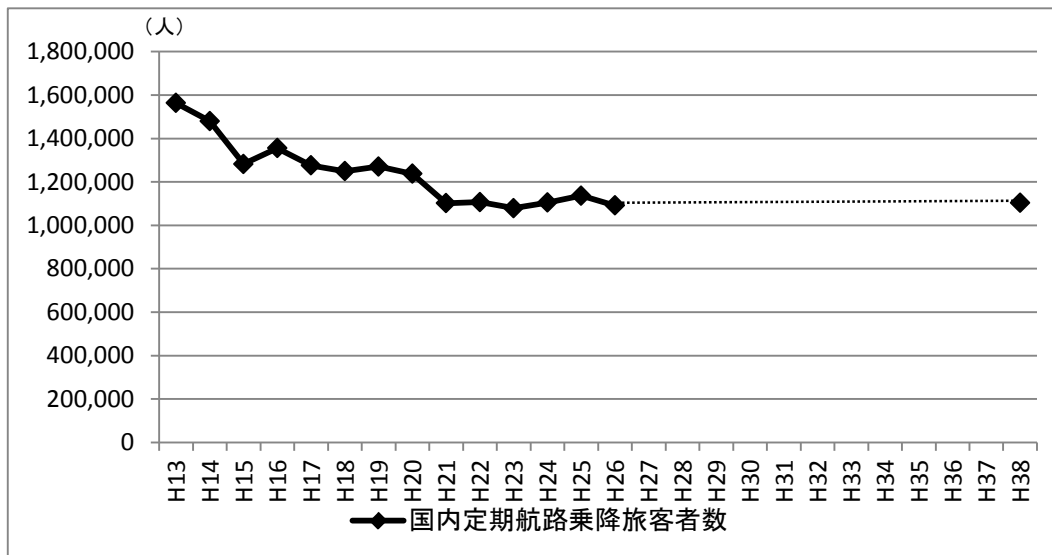


図 II-3-2 博多港における国内定期航路乗降旅客数の推移と将来推計値

(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。

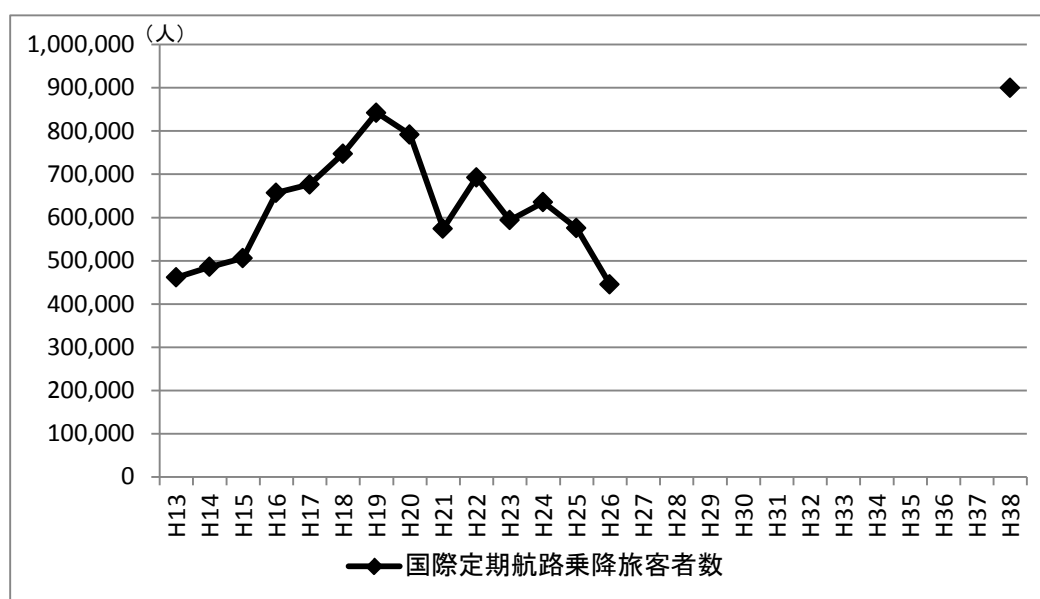


図 II-3-3 博多港における国際定期航路乗降旅客数の推移と将来推計値

＜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

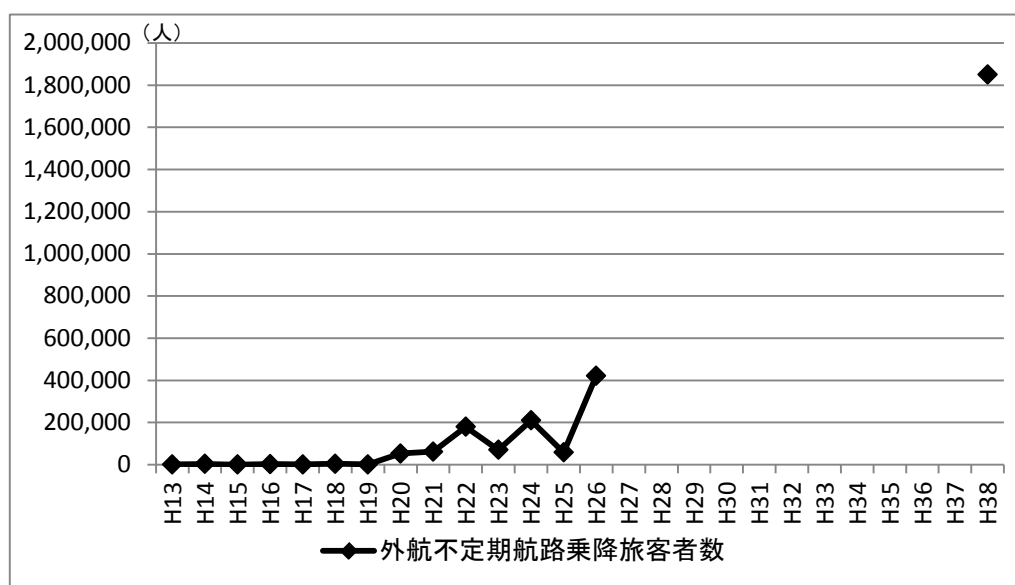


図 II-3-4 外航不定期航路乗降旅客数の推移と将来推計値

○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。

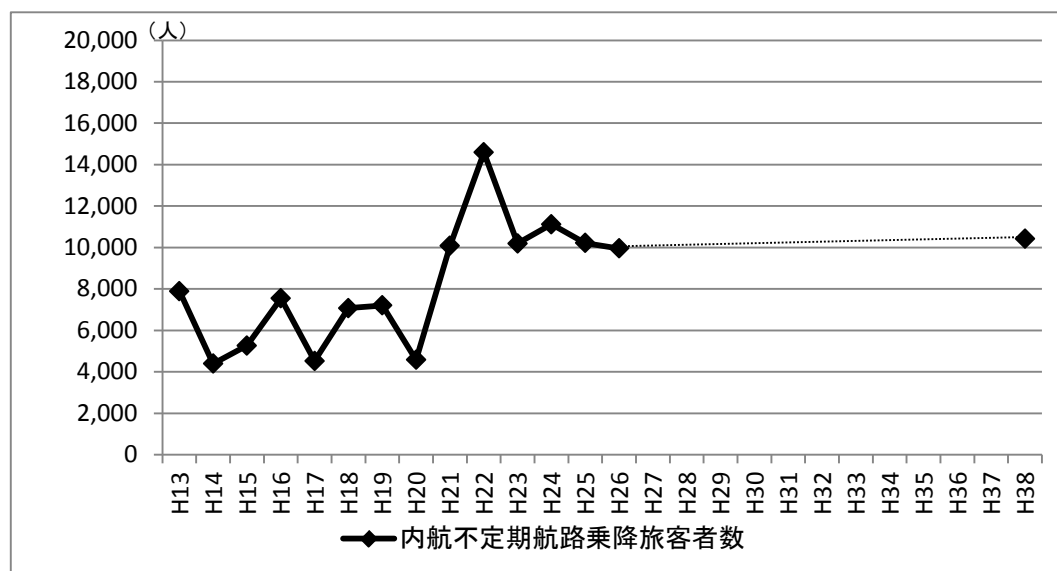


図 II-3-5 国内不定期航路乗降旅客数の推移と将来推計値

○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。

3-2 船舶乗降旅客数の設定

船舶乗降旅客の内外別、定期・不定期別の実績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-3-1 船舶乗降旅客数の推移及び推計値

(人)

			H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H38	(X)	
内航 航路	定期	那覇	乗込	820	881	947	1,062	647										
			上陸	1,177	954	670	1,174	795										
			計	1,997	1,835	1,617	2,236	1,442										
		吉岐対馬	乗込	391,515	326,090	385,067	385,148	373,590	365,635	351,500	327,281	330,244	331,578	346,025	354,490	337,976	340,063	
			上陸	380,990	318,879	371,853	370,541	364,407	354,008	338,487	316,370	325,588	325,430	340,270	350,487	334,347	335,224	
			計	772,505	644,969	756,920	755,689	737,997	719,643	689,987	643,651	655,832	657,008	686,295	704,977	672,323	675,287	
		五島	乗込	42,660	42,934	38,149	37,684	35,037	34,414	36,147	33,941	33,547	34,229	33,063	35,864	39,186	35,178	
			上陸	17,407	15,684	13,880	13,521	12,815	12,967	12,933	13,833	12,216	12,214	11,758	13,223	15,651	13,012	
			計	60,067	58,618	52,029	51,205	47,852	47,381	49,080	47,774	45,763	46,443	44,821	49,087	54,837	48,190	
		直江津 室蘭	乗込	8,173	8,049	7,997	7,638	6,931										
			上陸	7,478	7,754	8,176	8,230	7,484										
			計	15,651	15,803	16,173	15,868	14,415										
		玄界島	乗込	64,245	56,540	54,849	24,932	57,637	78,827	80,410	53,898	48,488	43,749	41,660	44,927	43,408	44,446	
			上陸	63,449	55,882	53,900	24,750	57,023	78,255	78,156	52,416	47,124	42,530	40,861	44,501	43,121	43,627	
			計	127,694	112,422	108,749	49,682	114,660	157,082	158,566	106,314	95,612	86,279	82,521	89,428	86,529	88,074	
		志賀島	乗込	183,842	160,598	146,217	132,798	104,768	111,675	115,431	106,012	106,163	93,997	100,339	99,881	94,202	98,916	
			上陸	185,253	160,606	148,184	134,135	103,820	110,329	114,292	104,398	101,788	93,813	96,052	94,928	89,908	95,298	
			計	369,095	321,204	294,401	266,933	208,588	222,004	229,723	210,410	207,951	187,810	196,391	194,809	184,110	194,214	
		小呂島	乗込	7,513	7,091	6,780	5,823	5,883	5,746	5,193	5,275	5,140	5,416	5,086	4,938	5,003	5,117	
			上陸	7,450	7,083	6,695	5,833	5,891	5,721	5,147	5,319	5,124	5,355	5,035	4,869	4,952	5,067	
			計	14,963	14,174	13,475	11,656	11,774	11,467	10,340	10,594	10,264	10,771	10,121	9,807	9,955	10,184	
		能古一周	乗込	58,871	56,579	56,086	61,324	56,385	56,326	49,813	41,477	45,617	45,334	42,434	44,267	41,938	43,918	
			上陸	58,871	56,579	56,086	61,324	56,385	56,326	49,813	41,477	45,617	45,334	42,434	44,267	41,938	43,918	
			計	117,742	113,158	112,172	122,648	112,770	112,652	99,626	82,954	91,234	90,668	84,868	88,534	83,876	87,836	
		小計	乗込	757,639	658,762	696,092	656,409	640,878	652,623	638,494	567,884	569,199	554,303	568,607	584,367	561,713	567,638	
			上陸	722,075	623,421	659,444	619,508	608,620	617,606	598,828	533,813	537,457	524,676	536,410	552,275	529,917	536,147	
			計	1,479,714	1,282,183	1,355,536	1,275,917	1,249,498	1,270,229	1,237,322	1,101,697	1,106,656	1,078,979	1,105,017	1,136,642	1,091,630	1,103,785	
	不定期	合計	乗込	2,091	2,547	3,810	2,100	2,885	3,673	2,329	4,424	7,952	5,724	5,690	5,259	5,602	5,517	
			上陸	2,306	2,724	3,733	2,427	4,194	3,537	2,249	5,655	6,640	4,475	5,430	4,956	4,352	4,913	
			計	4,397	5,271	7,543	4,527	7,079	7,210	4,578	10,079	14,592	10,199	11,120	10,215	9,954	10,430	
合計		乗込	759,730	661,309	699,902	658,509	643,763	656,296	640,823	572,308	577,151	560,027	574,297	589,626	567,315	573,155		
		上陸	724,381	626,145	663,177	621,935	612,814	621,143	601,077	539,468	544,097	529,151	541,840	557,231	534,269	541,060		
		計	1,484,111	1,287,454	1,363,079	1,280,444	1,256,577	1,277,439	1,241,900	1,111,776	1,121,248	1,089,178	1,116,137	1,146,857	1,101,584	1,114,214		
定期		乗込	245,384	255,561	329,794	337,930	374,083	420,671	397,484	287,303	347,808	300,042	316,604	285,791	220,577	448,500		
		上陸	240,448	250,643	327,363	338,558	373,473	421,657	394,507	286,925	345,119	293,916	318,686	289,725	224,173	451,500		
		計	485,832	506,204	657,157	716,488	747,556	842,328	791,991	574,228	692,927	593,958	635,290	575,516	444,750	900,000		
不定期		乗込	1,300	0	1,671	192	2,168	169	26,473	30,491	89,331	34,804	104,766	28,174	210,649	597,800		
		上陸	2,551	535	1,213	705	1,964	1,157	26,767	31,550	90,634	35,666	105,524	29,660	210,944	602,200		
		計	3,851	535	2,884	897	4,132	1,326	53,240	62,041	179,965	70,470	210,290	57,834	421,593	1,850,000		
合計	乗込	246,684	255,561	331,465	338,122	376,251	420,840	423,957	317,794	437,139	334,846	421,370	313,965	431,226	1,046,300			
	上陸	242,999	251,178	328,576	339,263	375,437	422,814	421,274	318,475	435,753	329,582	424,210	319,385	435,117	1,053,700			
	計	489,683	506,739	660,041	717,385	751,688	843,654	845,231	636,269	872,892	664,428	845,580	633,350	431,226	2,750,000			
合計	合計	乗込	1,006,414	916,870	1,031,367	996,631	1,020,014	1,077,136	1,064,780	890,102	1,014,290	894,873	995,667	903,591	998,541	1,619,455		
		上陸	967,380	877,323	991,753	961,198	988,251	1,043,957	1,022,351	857,943	979,850	858,733	966,050	876,616	969,386	1,594,760		
		計	1,973,794	1,794,193	2,023,120	1,957,829	2,008,265	2,121,093	2,087,131	1,748,045	1,994,140	1,753,606	1,961,717	1,780,207	1,967,927	3,864,214		

※那覇航路は平成18年9月末、直江津・室蘭航路は平成18年12月末で廃止

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
	-7.5×390	軽工業品 153
	-7.5×130	林産品 100
	-6.5×161	雑工業品 92
	-4×230	その他農水産品 87
		水産品 52
		金属 34
		米穀類 19
		その他 30
		合計 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
		金属 4
		その他化学工業品 2
		合計 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	香椎パークポート			
	品目	輸出	輸入	移出 移入
麦		0	2	5
米		0	1	0
とうもろこし			2	1
豆類			21	7
その他雑穀			3	4
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
水産品		17	104	10
原木		0	2	8
製材		4	65	2
樹脂類		1	23	3
木材チップ			1	0
その他林産品			7	0
薪炭			4	0
石灰			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
非鉄金属		3	15	3
金属製品		5	53	43
完成自動車		1,067	2	128
その他輸送用車両		1	0	129
二輪自動車		33	4	11
自動車部品		72	82	38
その他輸送機械		5	63	132
産業機械		86	39	4
電気機械		37	195	44
測量・光学・医療用機械		2	4	0
事務用機器		2	4	0
その他機械		1	3	0
陶磁器		1	8	1
セメント		0	0	2
ガラス類		2	10	0
窯業品		2	30	11
石油製品		0	2	
コークス				1
化学薬品		76	40	4
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
紙・パルプ		44	42	19
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
飲料		20	26	0
水		0	5	15
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
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
ゴム製品		654	47	39
木製品		4	82	28
その他製造工業品		3	17	0
金属くず		13	0	
再利用資材		294	1	2
動植物性製造飼料		0	70	15
輸送用容器		39	68	5
取り合せ品		31	16	486
分類不能のもの		52	188	1
小計		2,714	3,057	1,351
合計				644
コンテナ取扱量				7,767千トン
				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

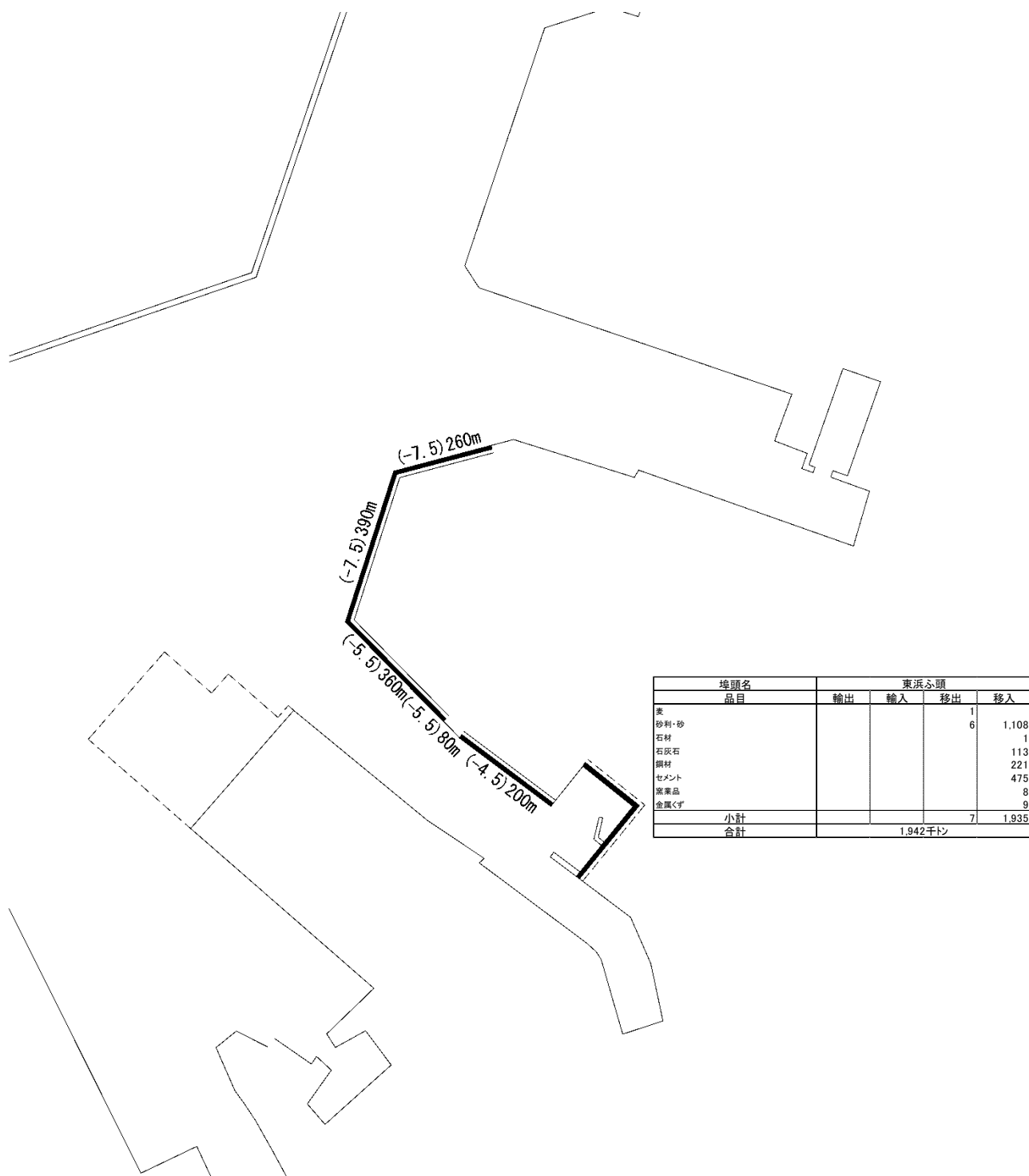


図 III-1-4 公共埠頭取扱状況図（東浜ふ頭地区）（平成 24 年）

※500 トン未満は 0 表示

5) 中央ふ頭地区

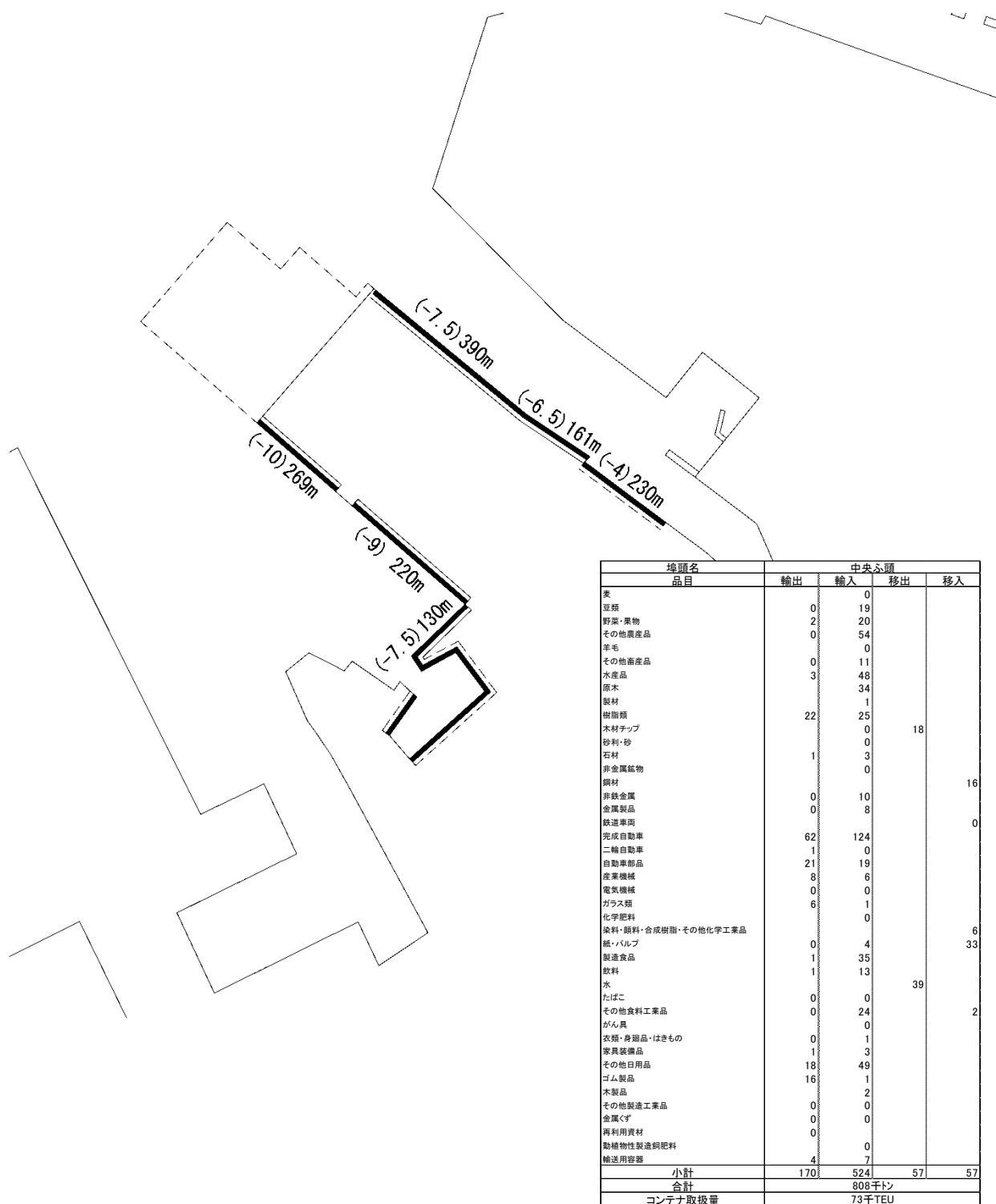


図 III-1-5 公共埠頭取扱状況図（中央ふ頭地区）（平成 24 年）

※500 トン未満は 0 表示

6) 博多ふ頭地区

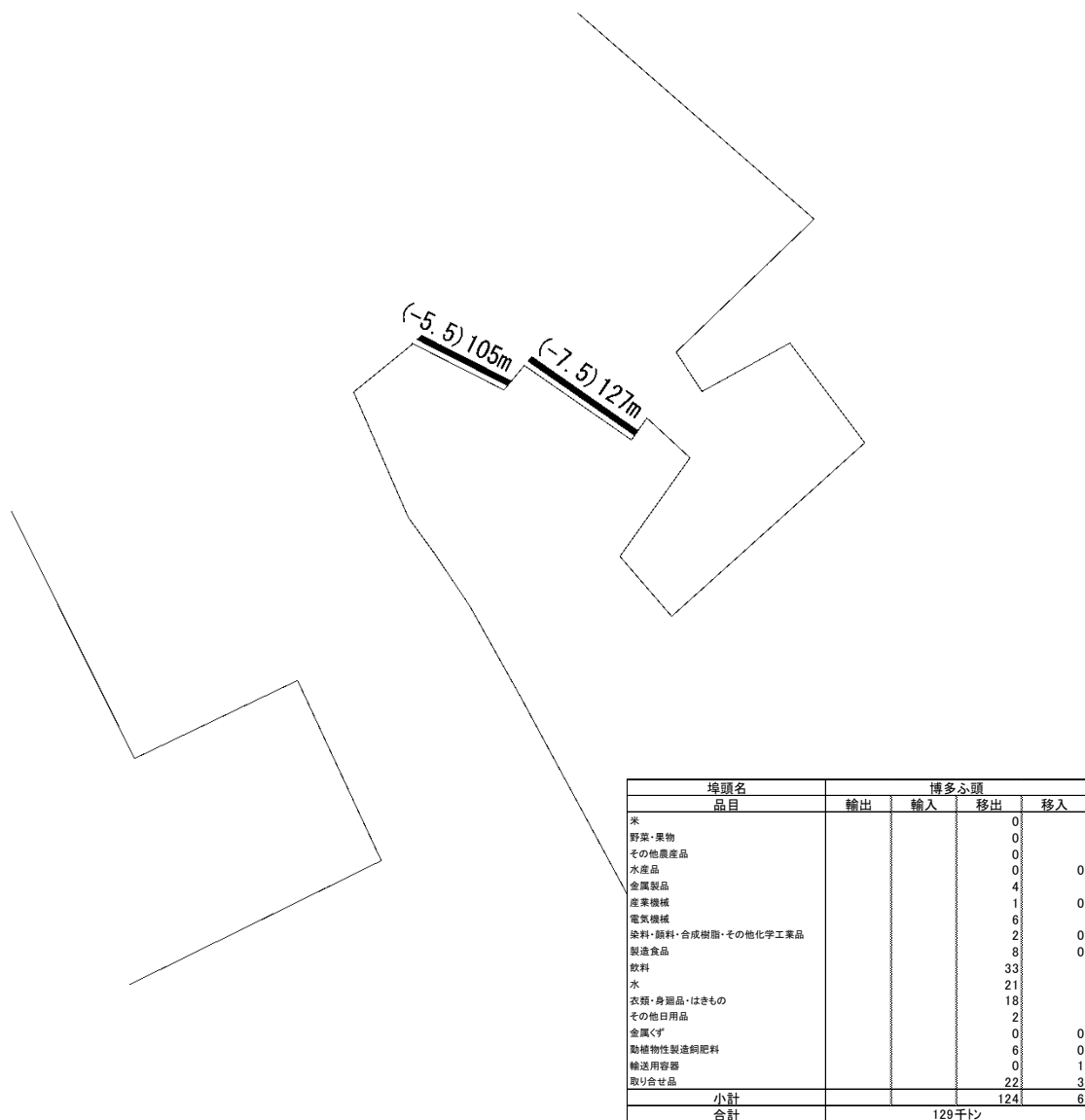


図 III-1-6 公共埠頭取扱状況図（博多ふ頭地区）（平成 24 年）

※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

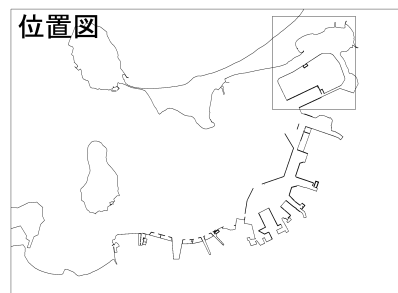
① 施設別状況

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	アイランドシティー 14. 0m岸壁	-14	330	165	209	4,052
	アイランドシティー 15. 0m岸壁	-15	350	123	257	4,815
香椎パークポート	香椎PPー13. 0m岸壁	-13	600	209	293	5,006

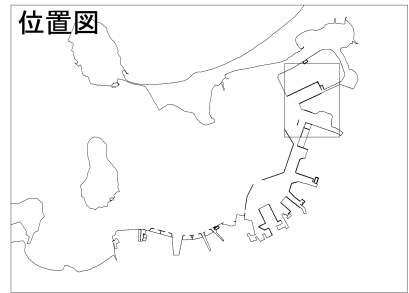
② 航路方面別の取扱貨物量



施設名 規模	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 規模	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	香椎PP-13.0m岸壁			
	(-13) 2B 600m			
航路	出		入	
	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	

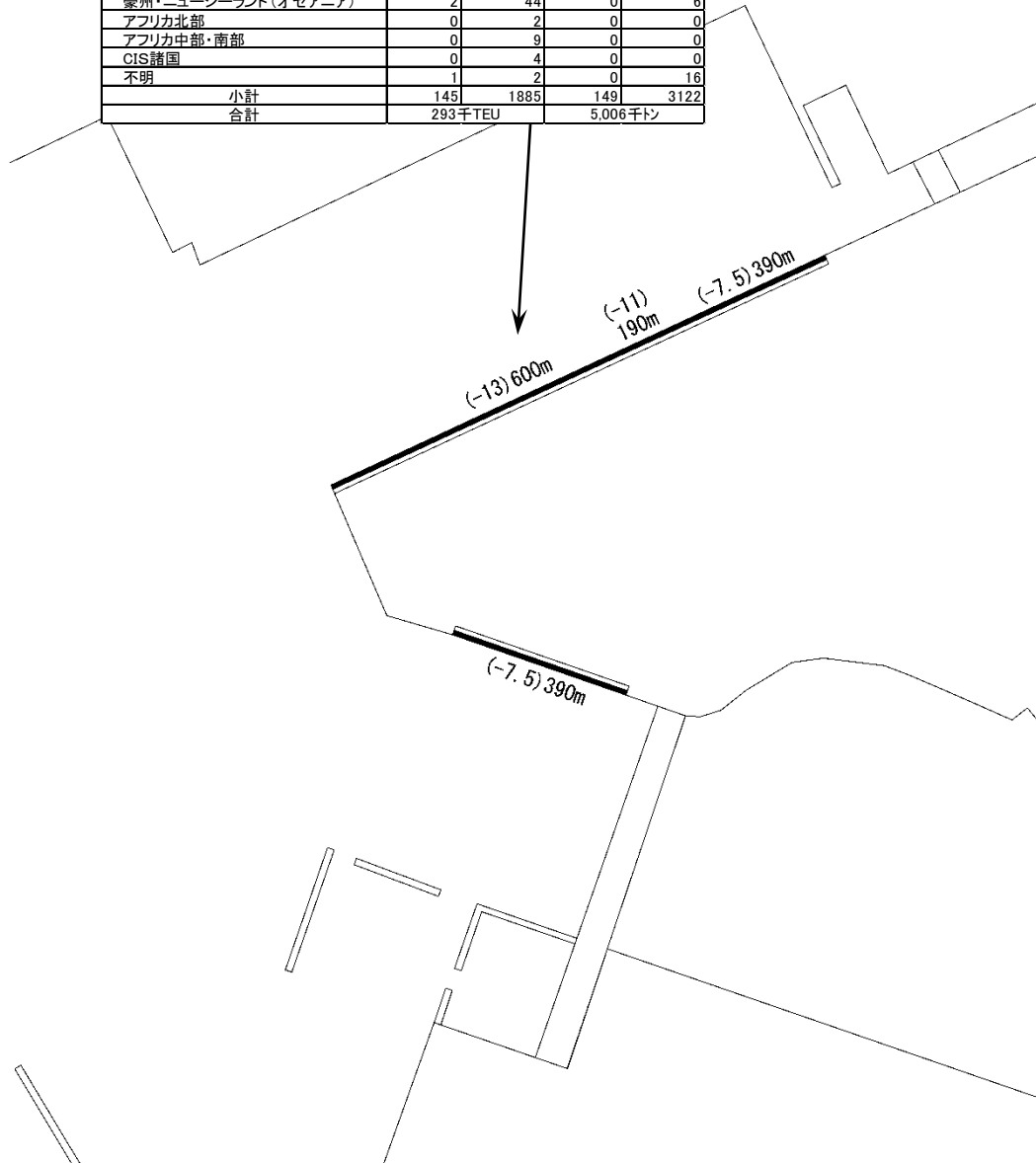


図 III-1-8 (2) 航路別コンテナ貨物取扱状況図 (香椎パークポート地区)

（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。

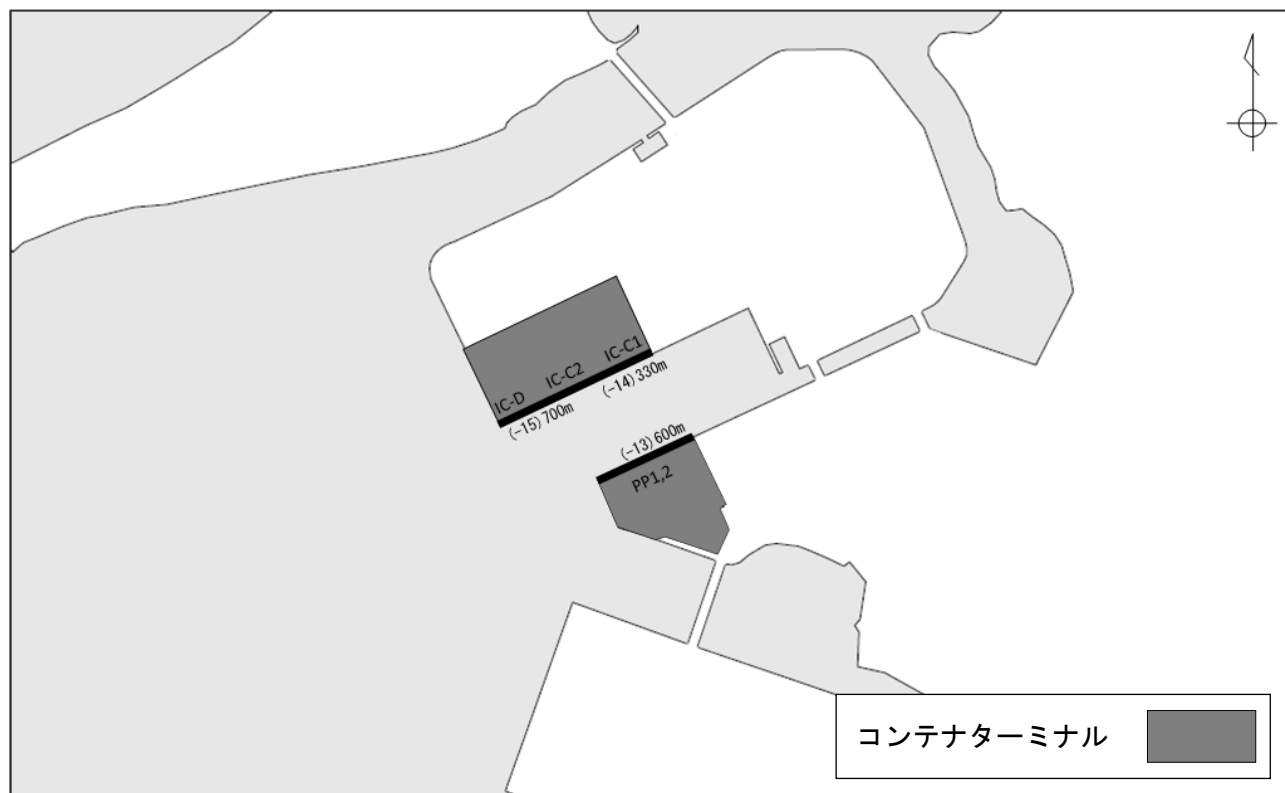


図 III-1-9 外内貿コンテナ埠頭計画図

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 _z 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 _z 7	9	1	220		既設の変更計画	

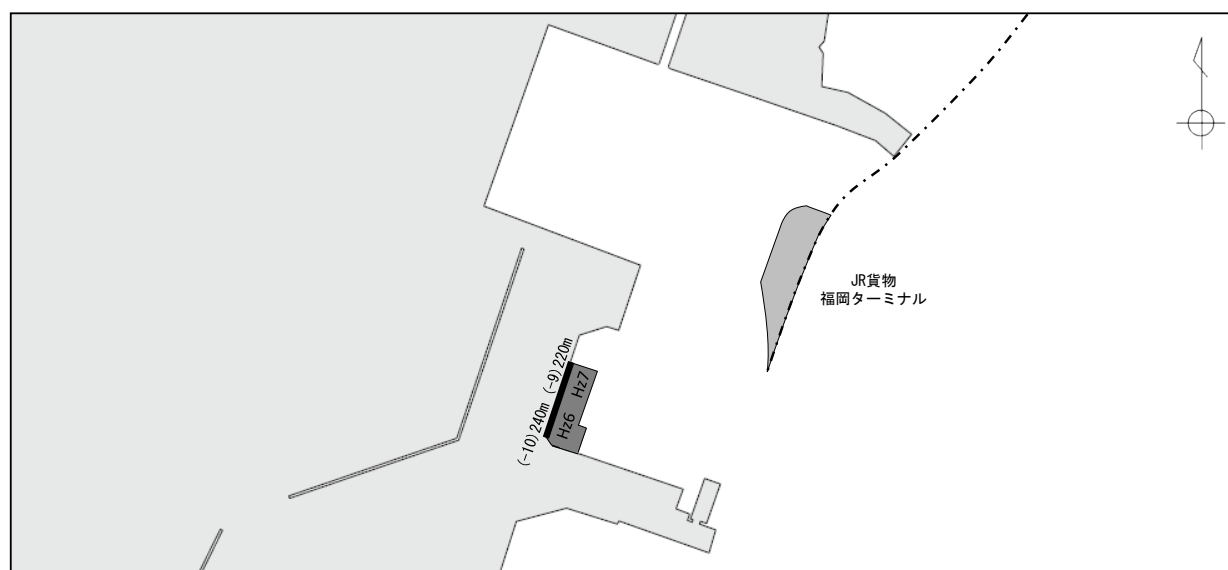


図 III-1-10 外貿及び内貿ユニットロード埠頭計画図

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ことが想定される。

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 _z 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。

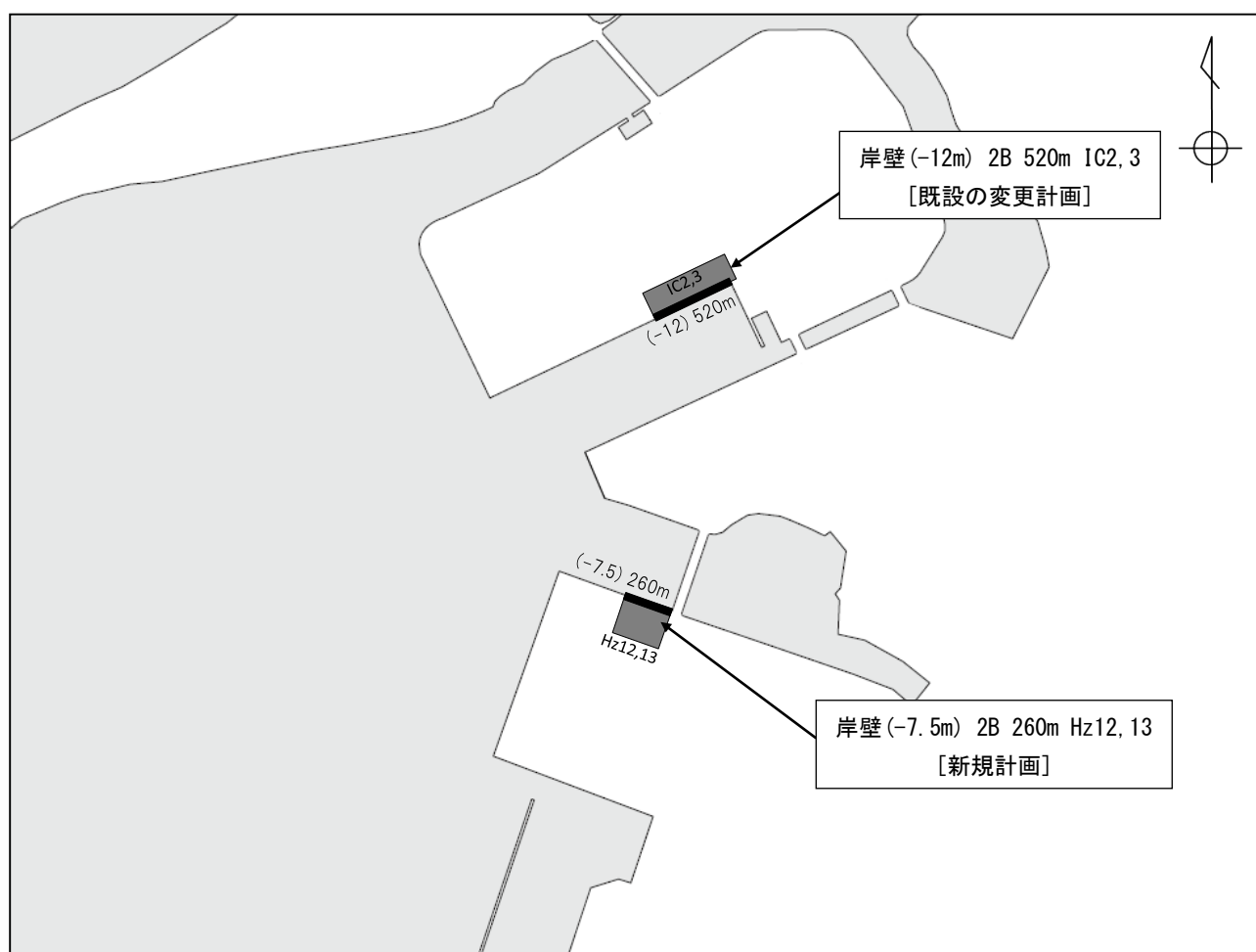


図 III-1-11 外貿埠頭計画図

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 厳原	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	カメリア 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 厳原	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>

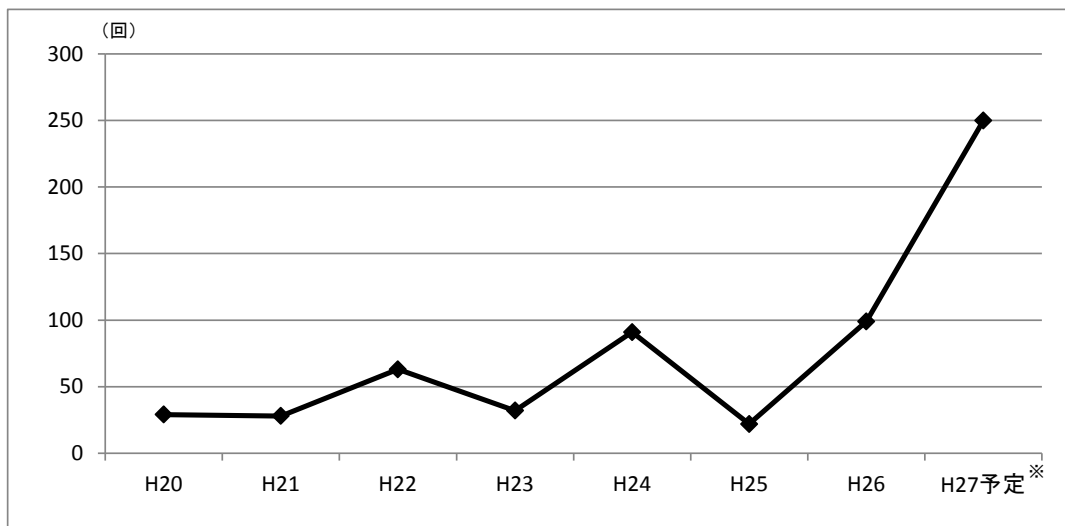
- ・既定計画では、港内に分散する中長距離フェリーの集約化、船舶大型化への対応による利便性向上、市営渡船や湾内クルーズ船等の旅客船機能の充実による交通結節機能の強化を図るとともに、物流と人流が輻輳する博多ふ頭の効率化を図ることとしていた。
- ・しかしながら、長距離フェリー航路の廃止、現有施設にあわせた船舶の更新、クルーズ船急増・船舶大型化への対応など、中央ふ頭及び博多ふ頭を取り巻く状況に変化があった。

<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

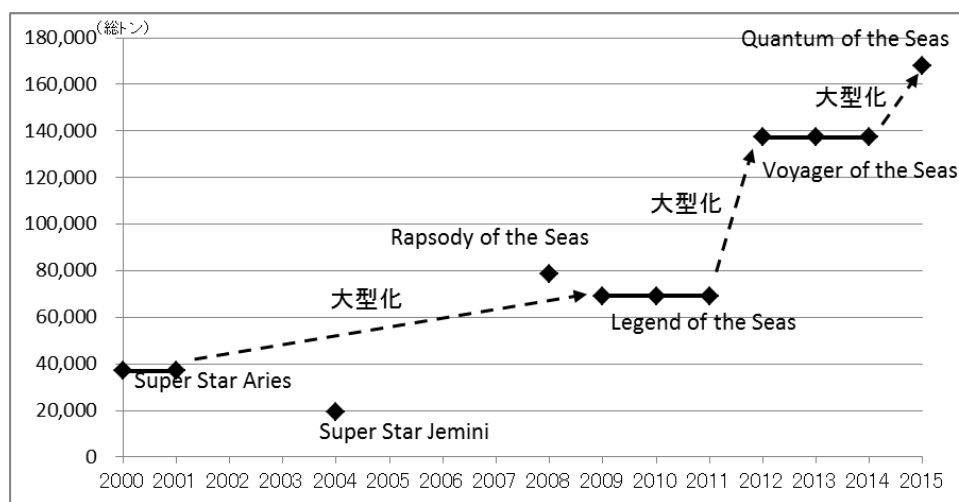


図 III-2-2 博多港入港外航クルーズ船の大型化の推移

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、ならびに利便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 (壱岐・対馬)

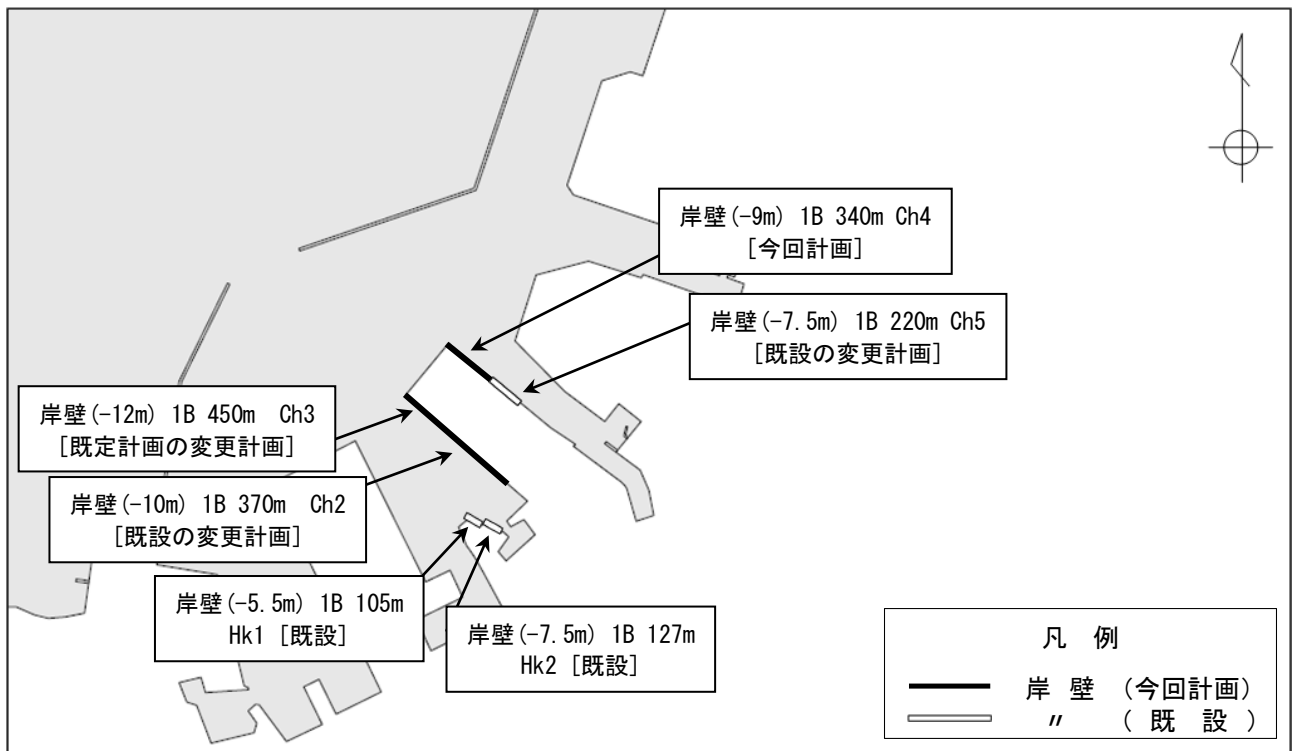


図 III-2-3 フェリー及び旅客船埠頭計画図

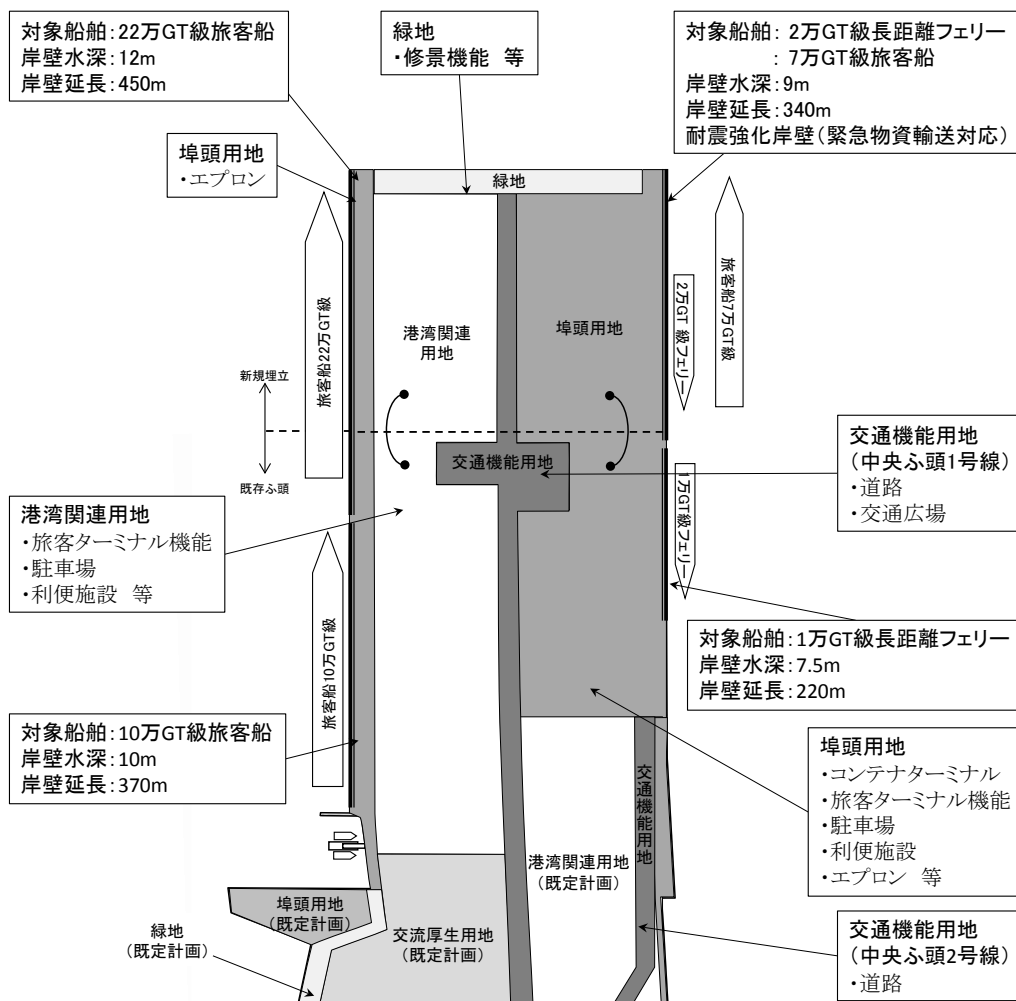


図 III-2-4 中央ふ頭の埠頭計画及び土地利用計画

(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

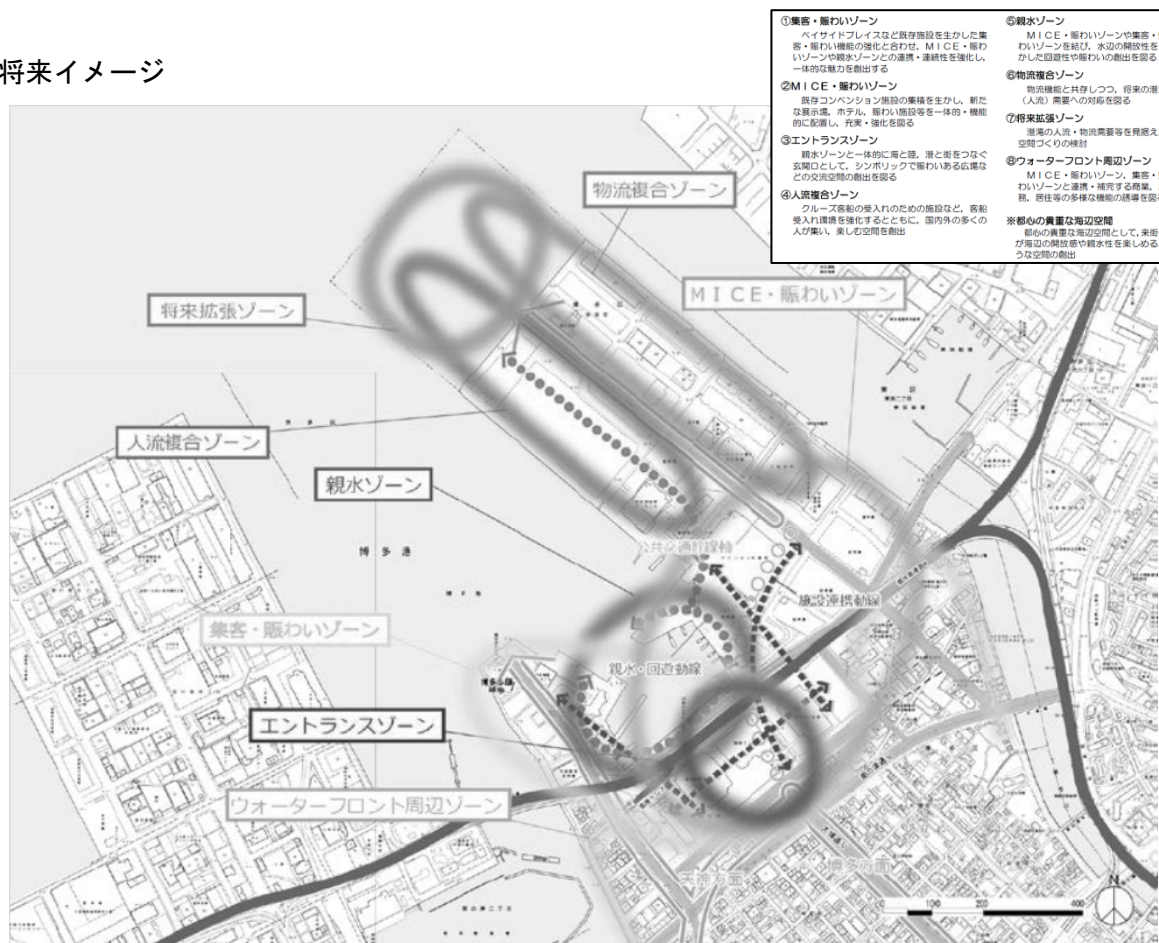


図 III-2-5 ウォーターフロント地区の再整備について

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	

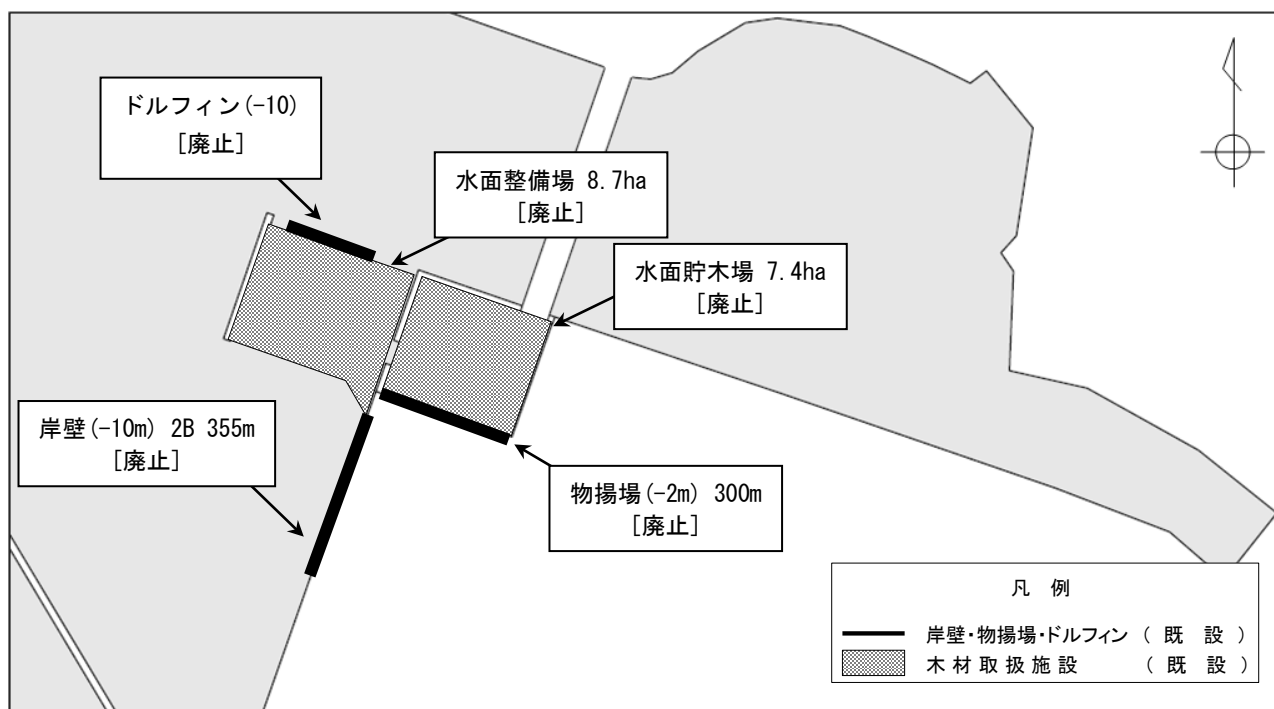


図 III-3-1 木材取扱施設取扱計画図

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

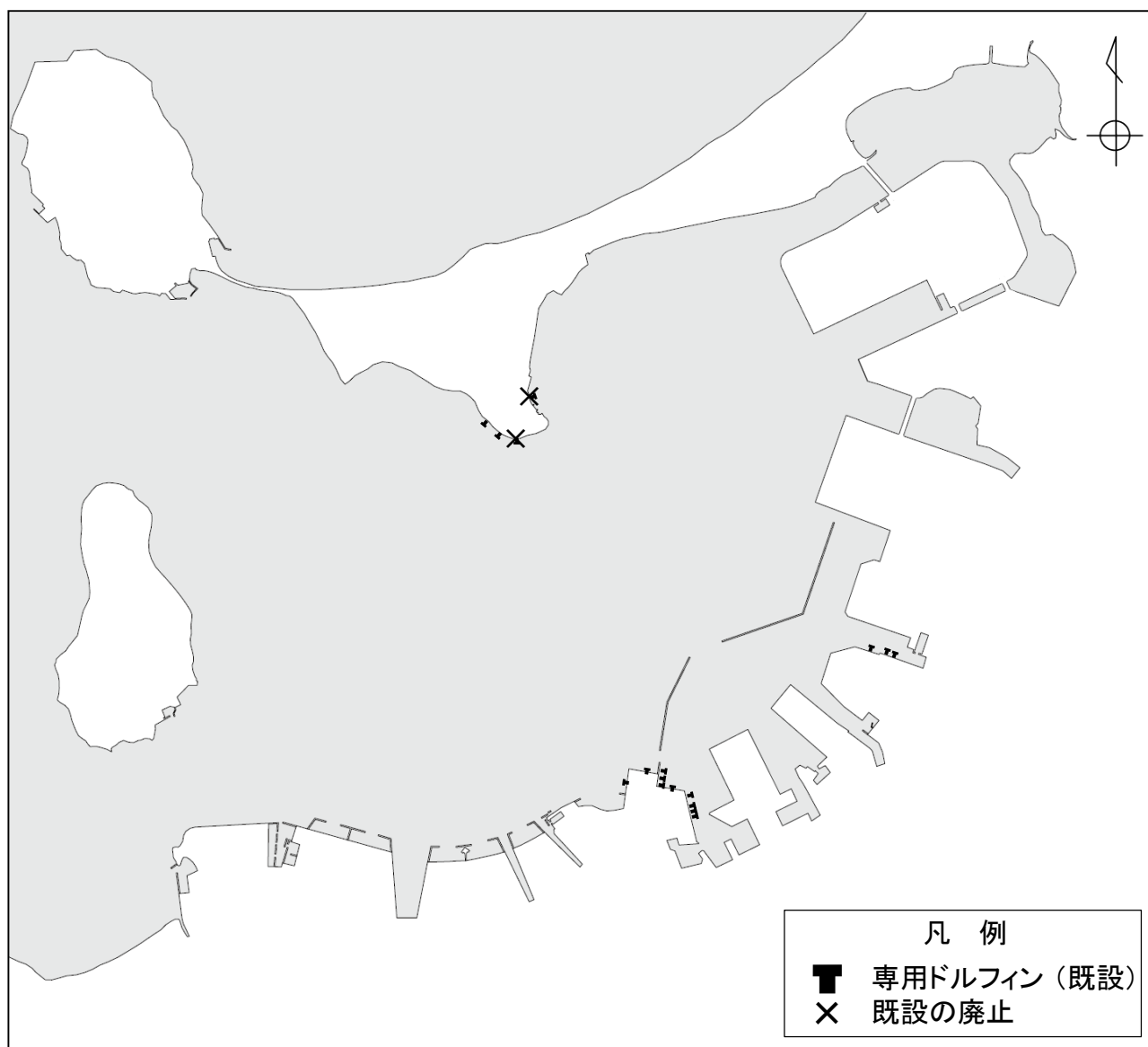


図 III-4-1 専用埠頭計画図

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		
	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
中央ふ頭	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
	新 規	9	9.1	70,000G/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。

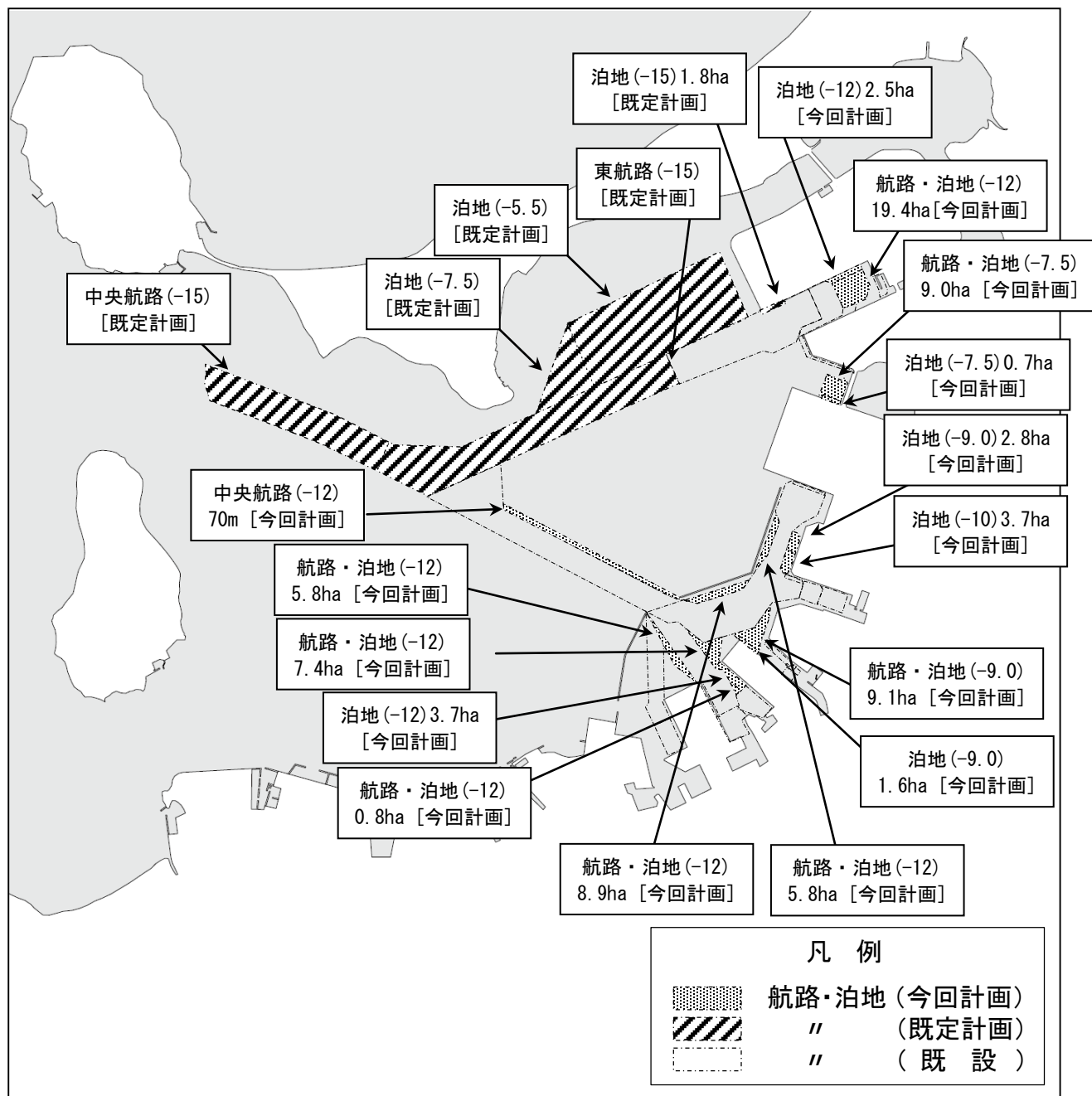


図 III-5-1 水域施設計画図

5-5 操船例図

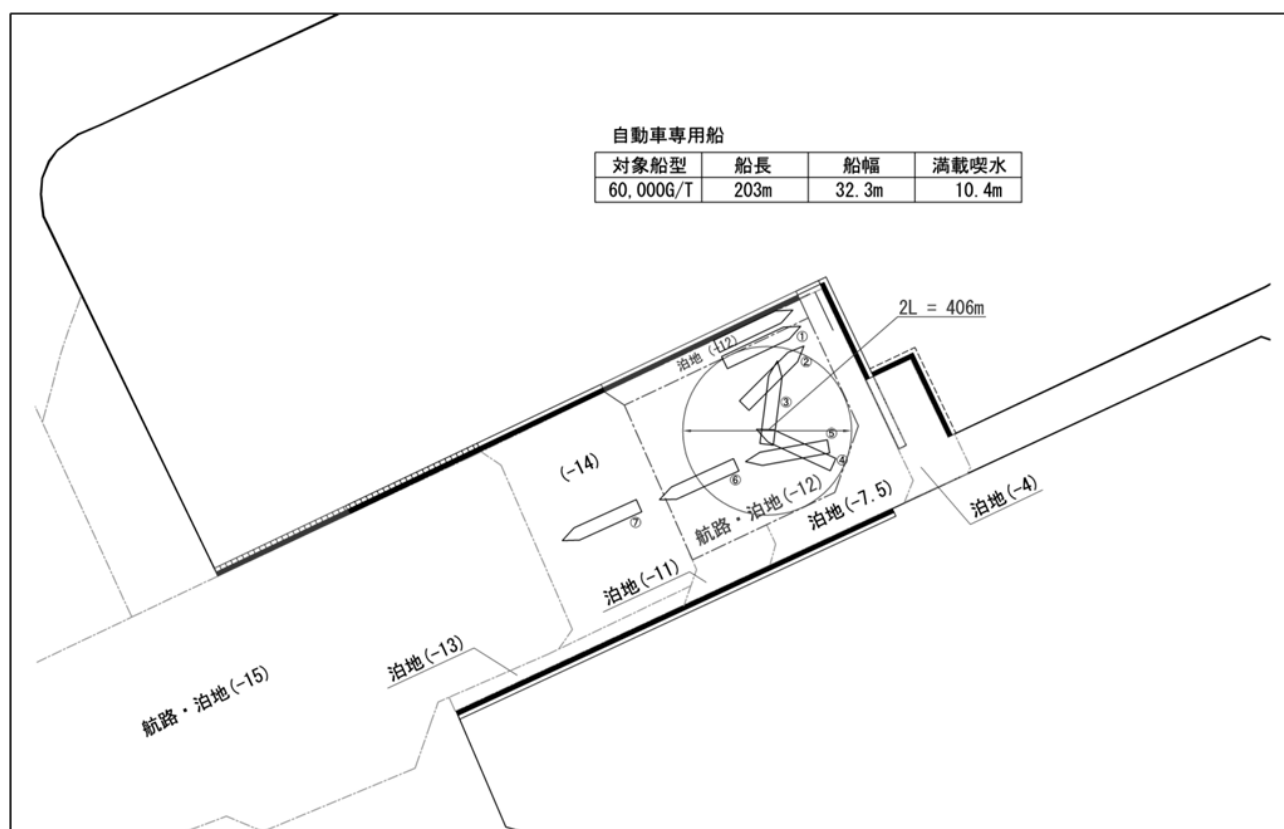


図 III-5-2 (1) 操船例図 (アイランドシティ-12.0m IC2,3号岸壁：入船つなぎ)

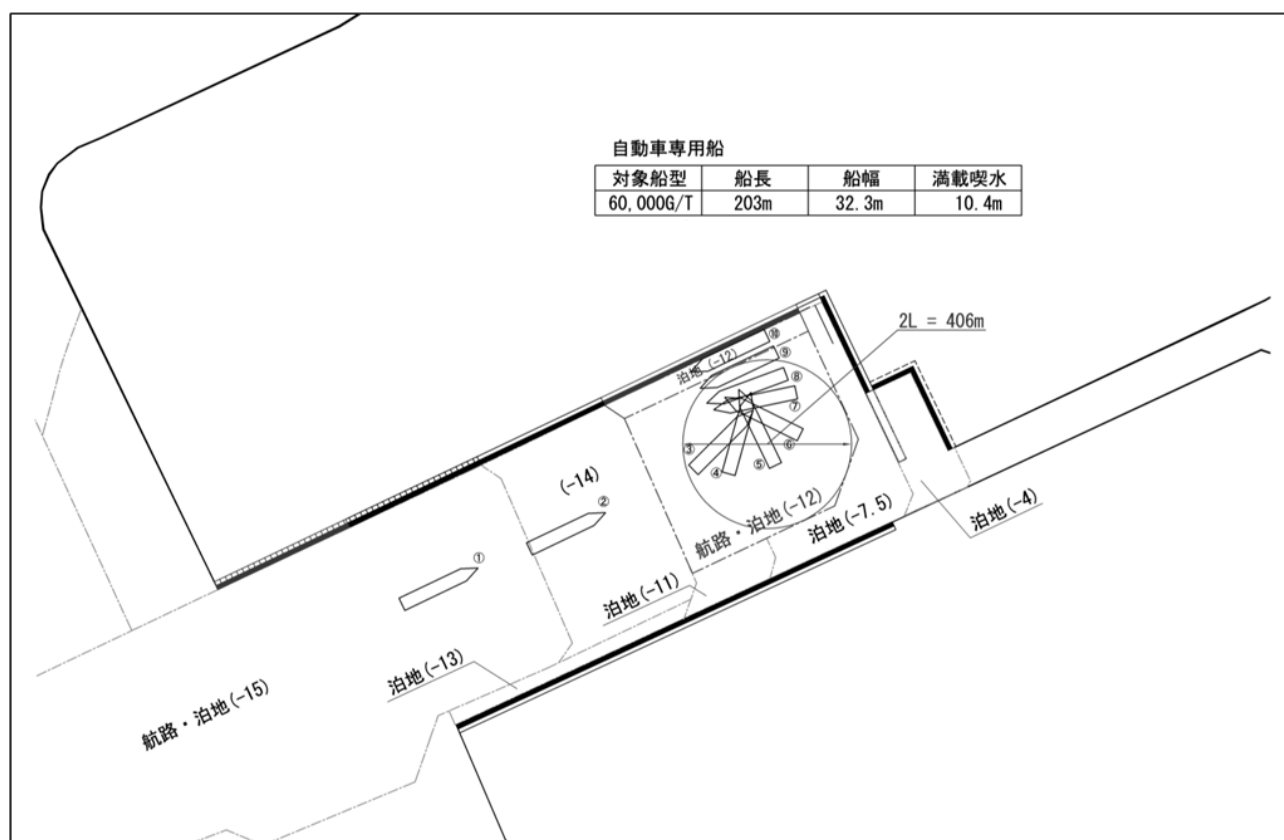


図 III-5-2 (2) 操船例図 (アイランドシティ-12.0m IC2,3号岸壁：出船つなぎ)

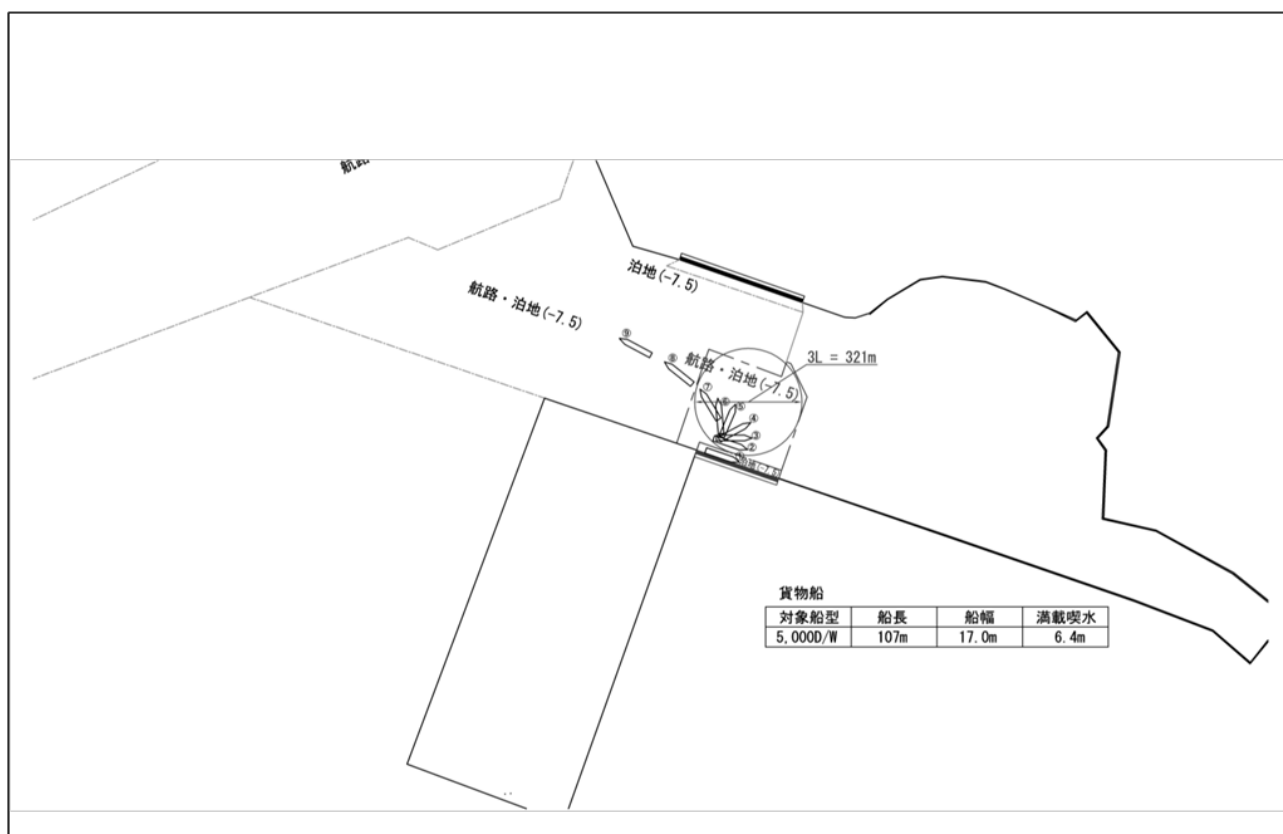


図 III-5-2 (3) 操船例図 (箱崎ふ頭-7.5m Hz12,13号岸壁 : 入船つなぎ)

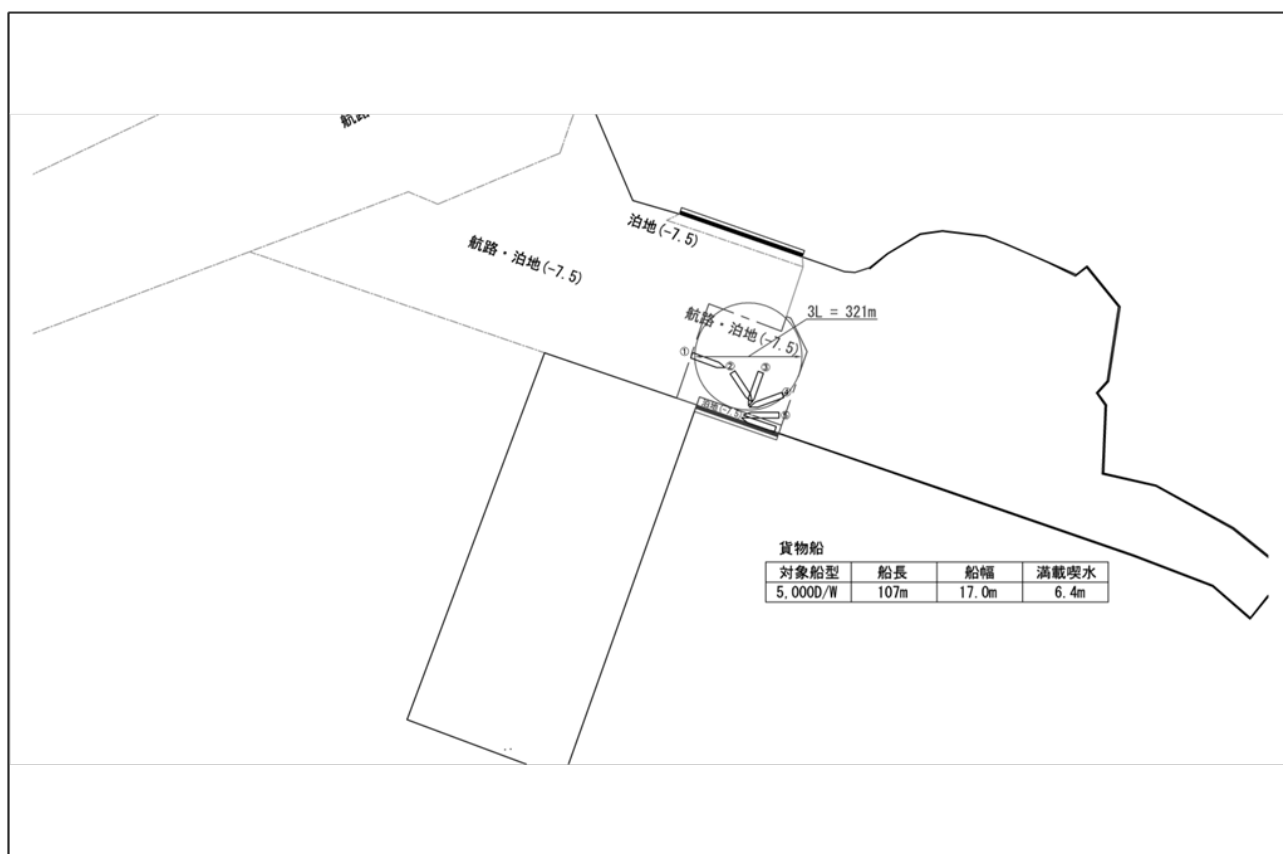


図 III-5-2 (4) 操船例図 (箱崎ふ頭-7.5m Hz12,13号岸壁 : 出船つなぎ)

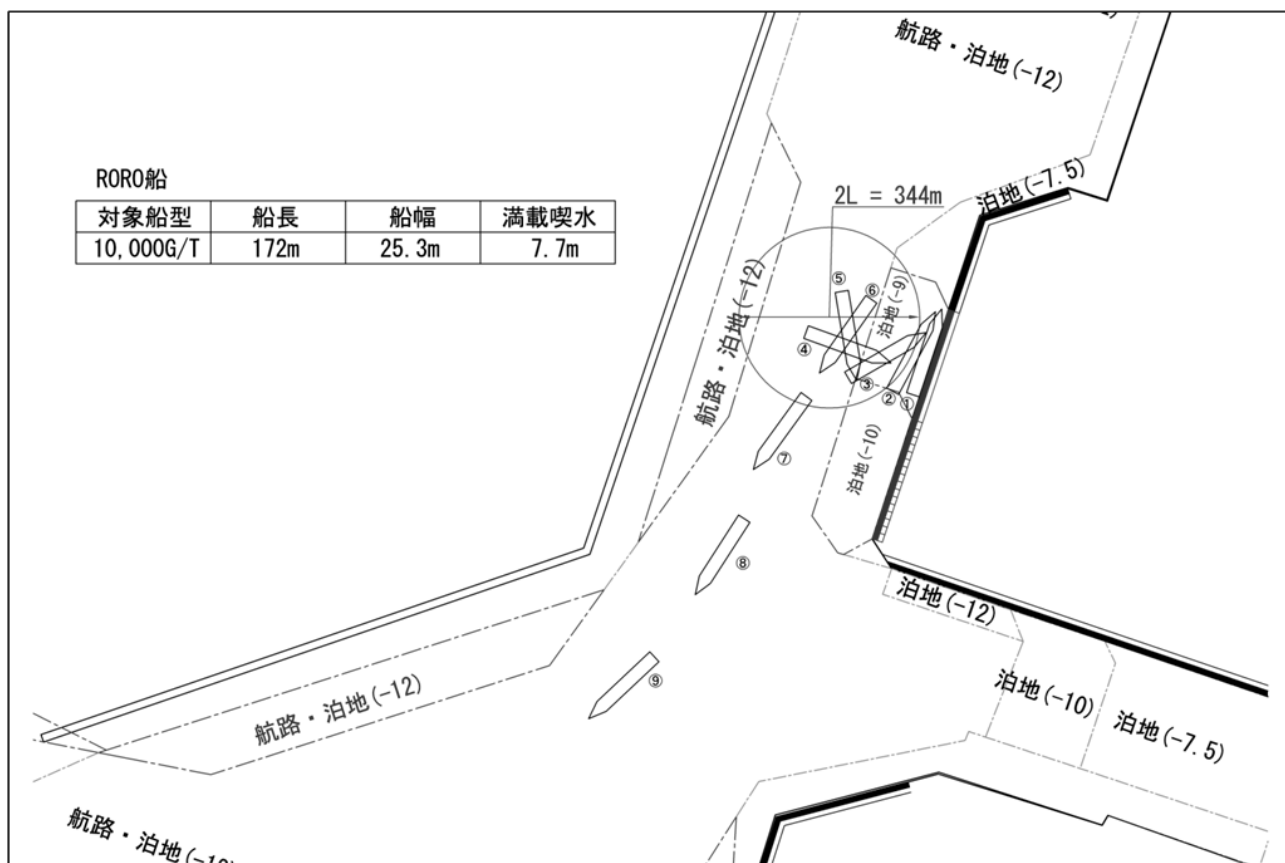


図 III-5-2 (5) 操船例図 (箱崎ふ頭-9.0m Hz7号岸壁 : 入船つなぎ)

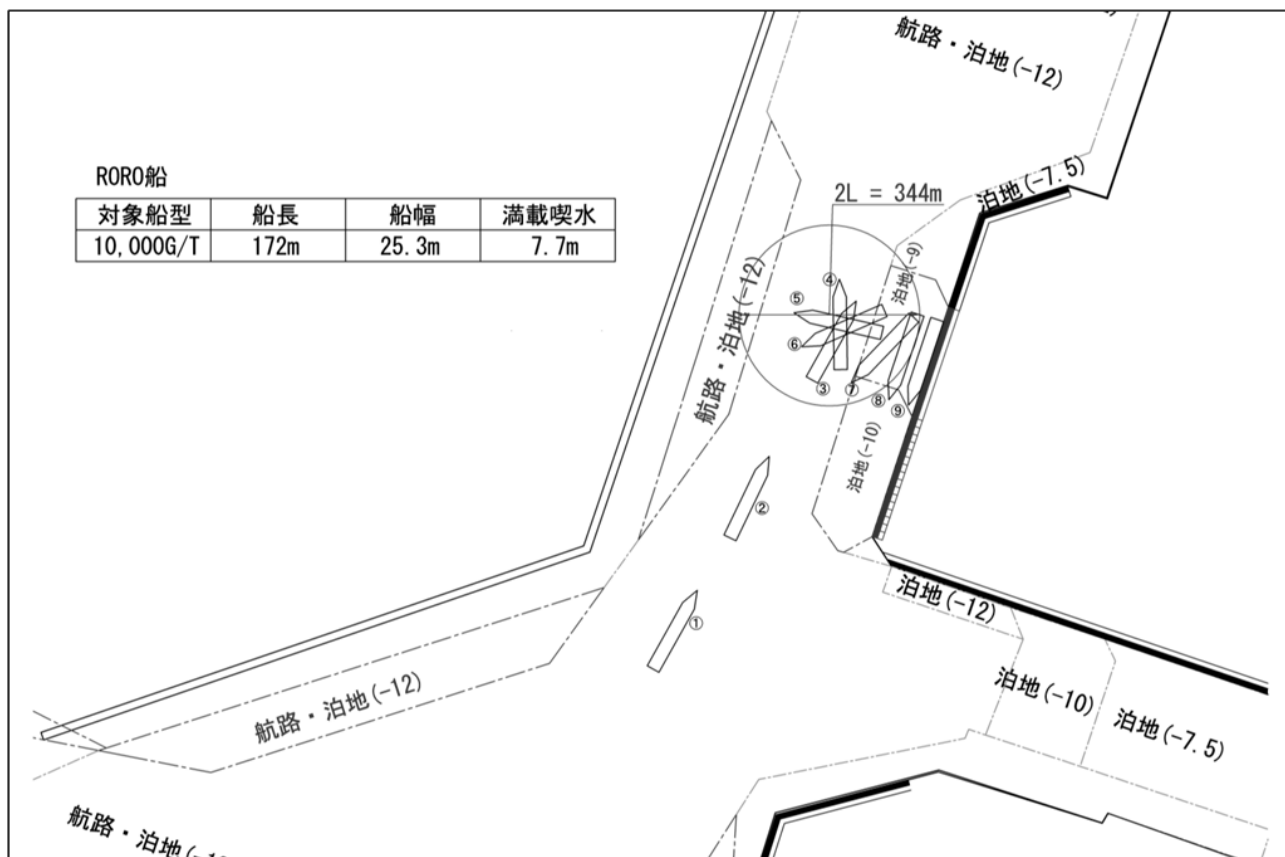


図 III-5-2 (6) 操船例図 (箱崎ふ頭-9.0m Hz7号岸壁 : 出船つなぎ)

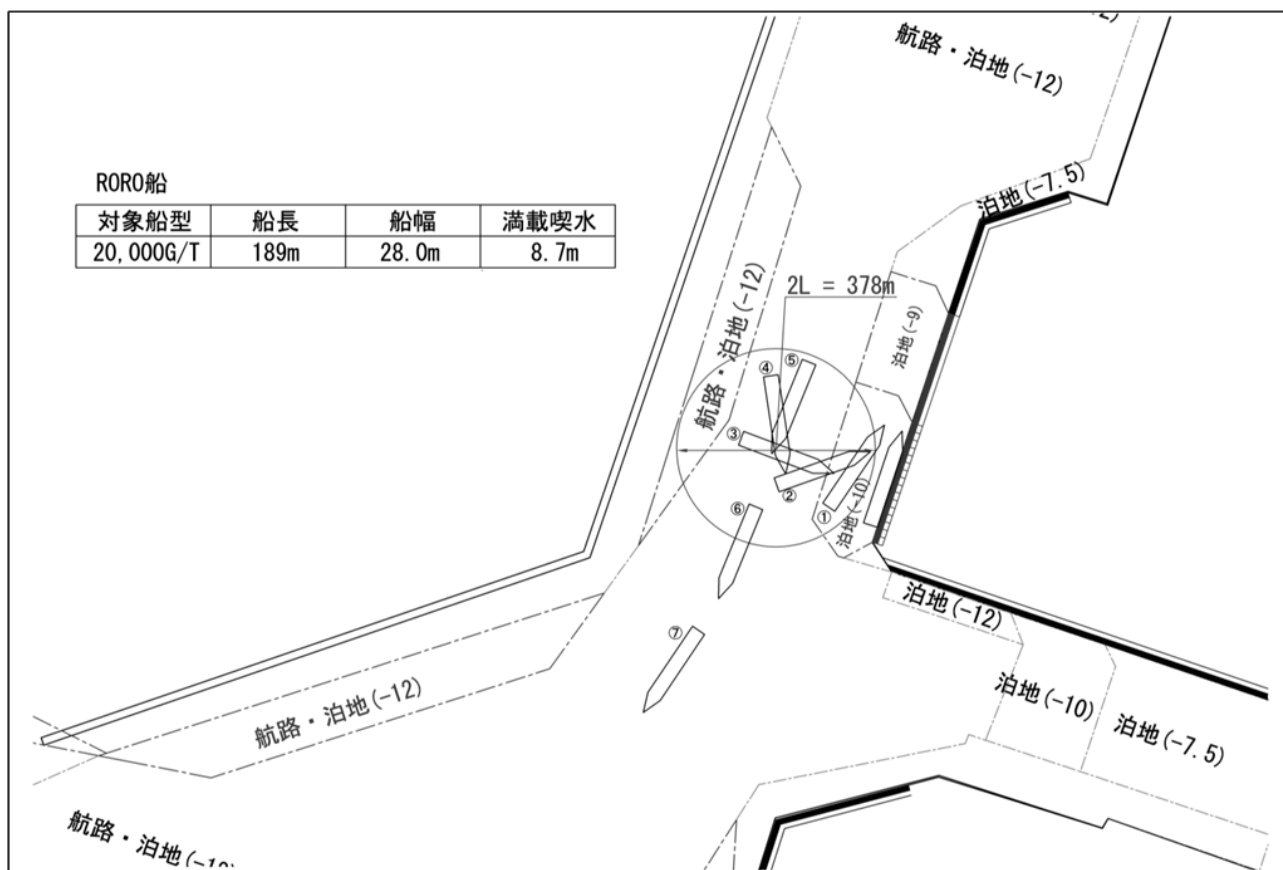


図 III-5-2 (7) 操船例図 (箱崎ふ頭-10.0m Hz6 号岸壁 : 入船つなぎ)

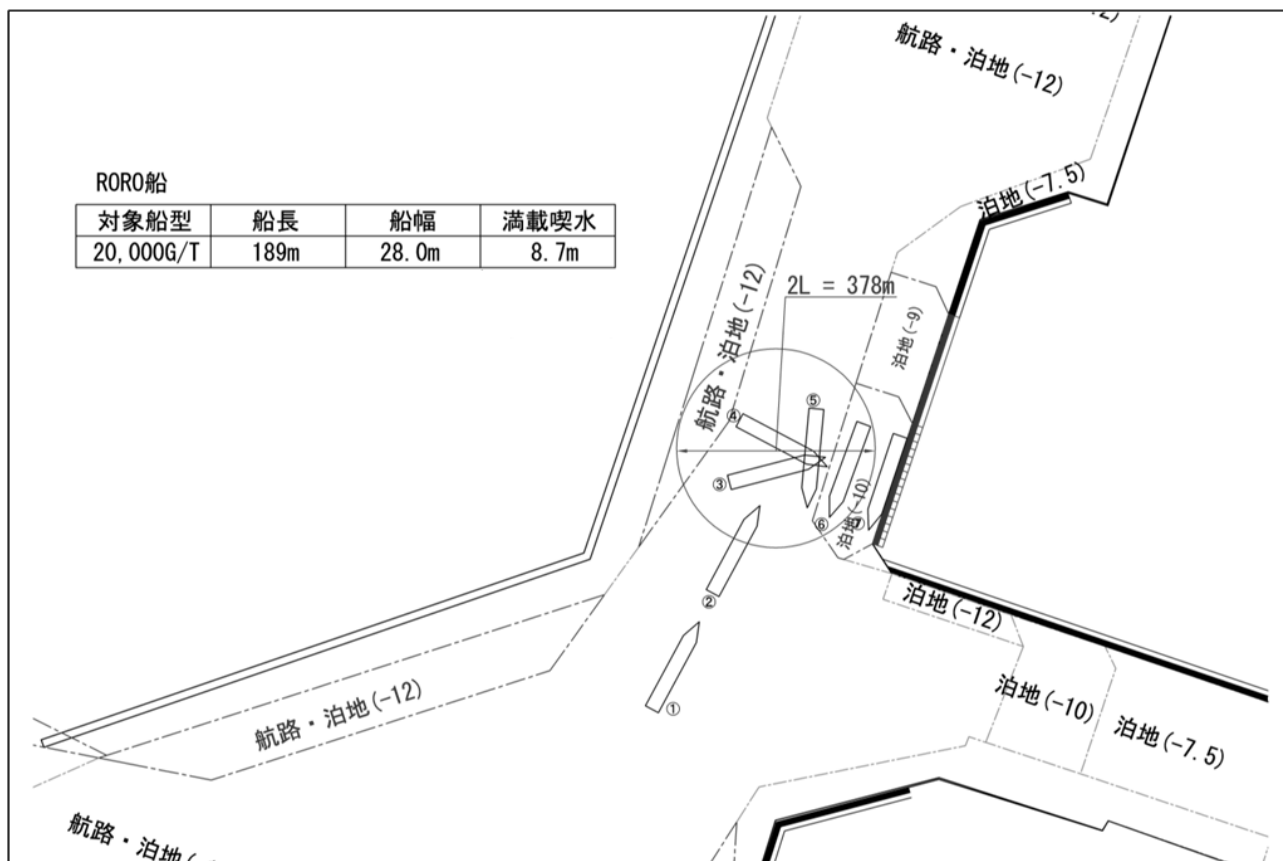


図 III-5-2 (8) 操船例図 (箱崎ふ頭-10.0m Hz6 号岸壁 : 出船つなぎ)

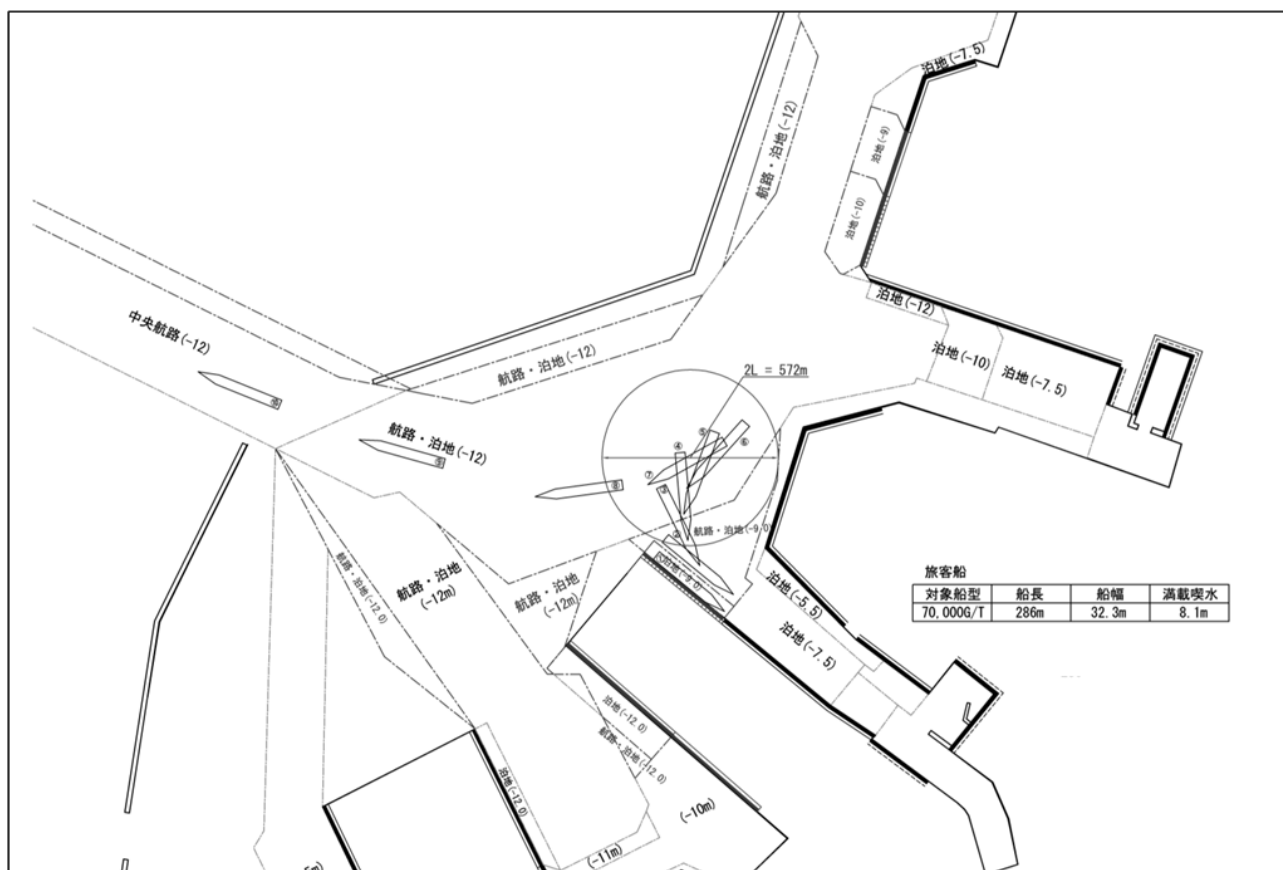


図 III-5-2 (9) 操船例図 (中央ふ頭-9.0m Ch4 号岸壁 : 入船つなぎ)

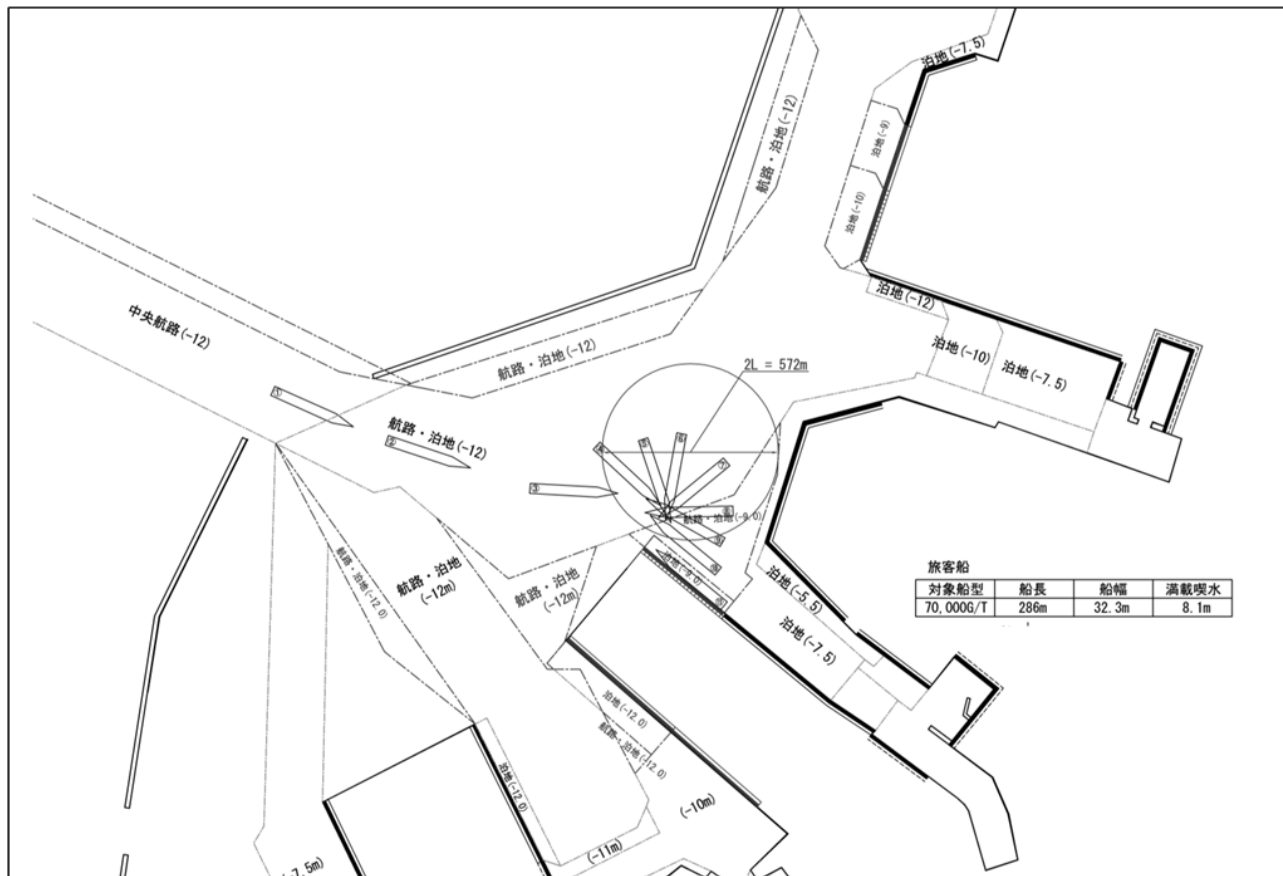


図 III-5-2 (10) 操船例図 (中央ふ頭-9.0m Ch4 号岸壁 : 出船つなぎ)

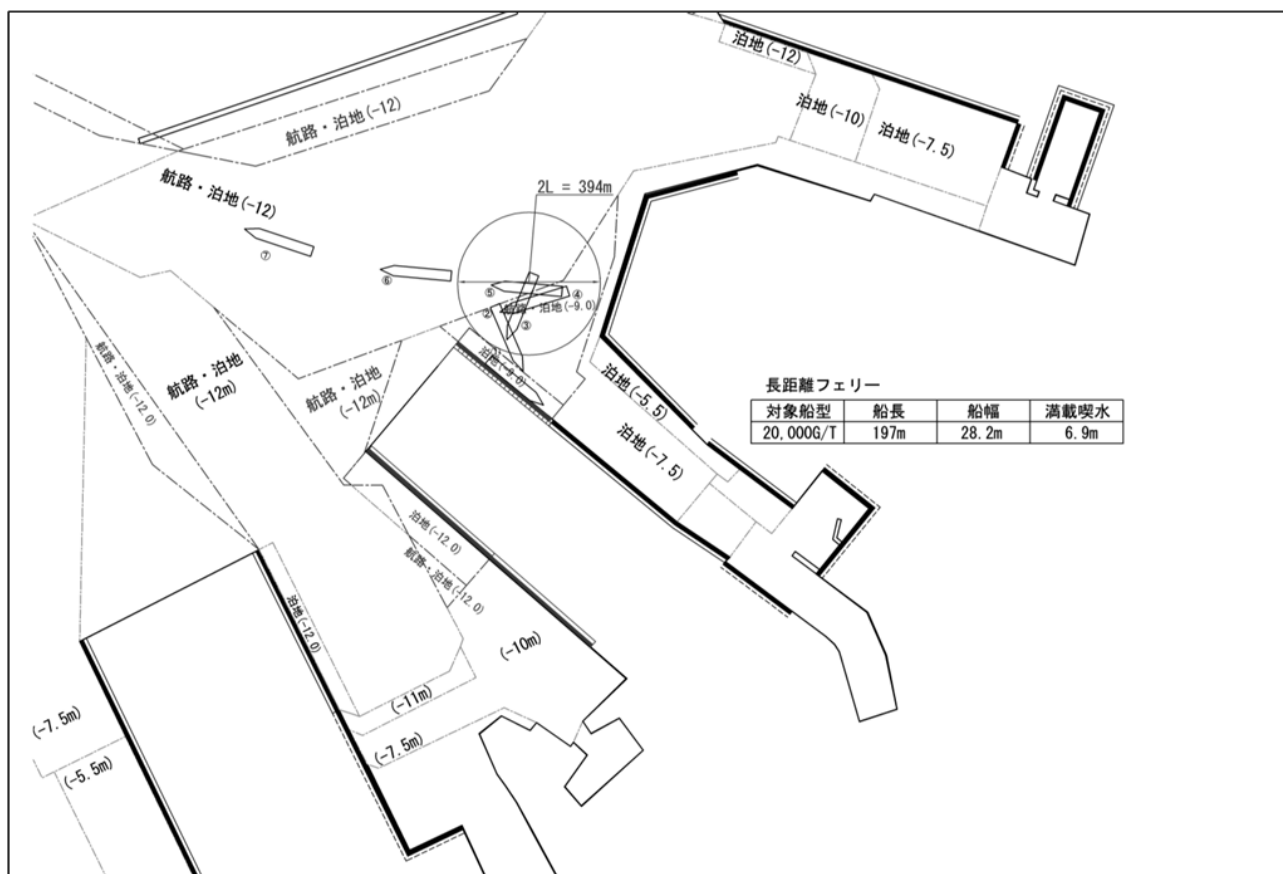


図 III-5-2 (1 1) 操船例図 (中央ふ頭-9.0m Ch4 号岸壁 : 入船つなぎ)

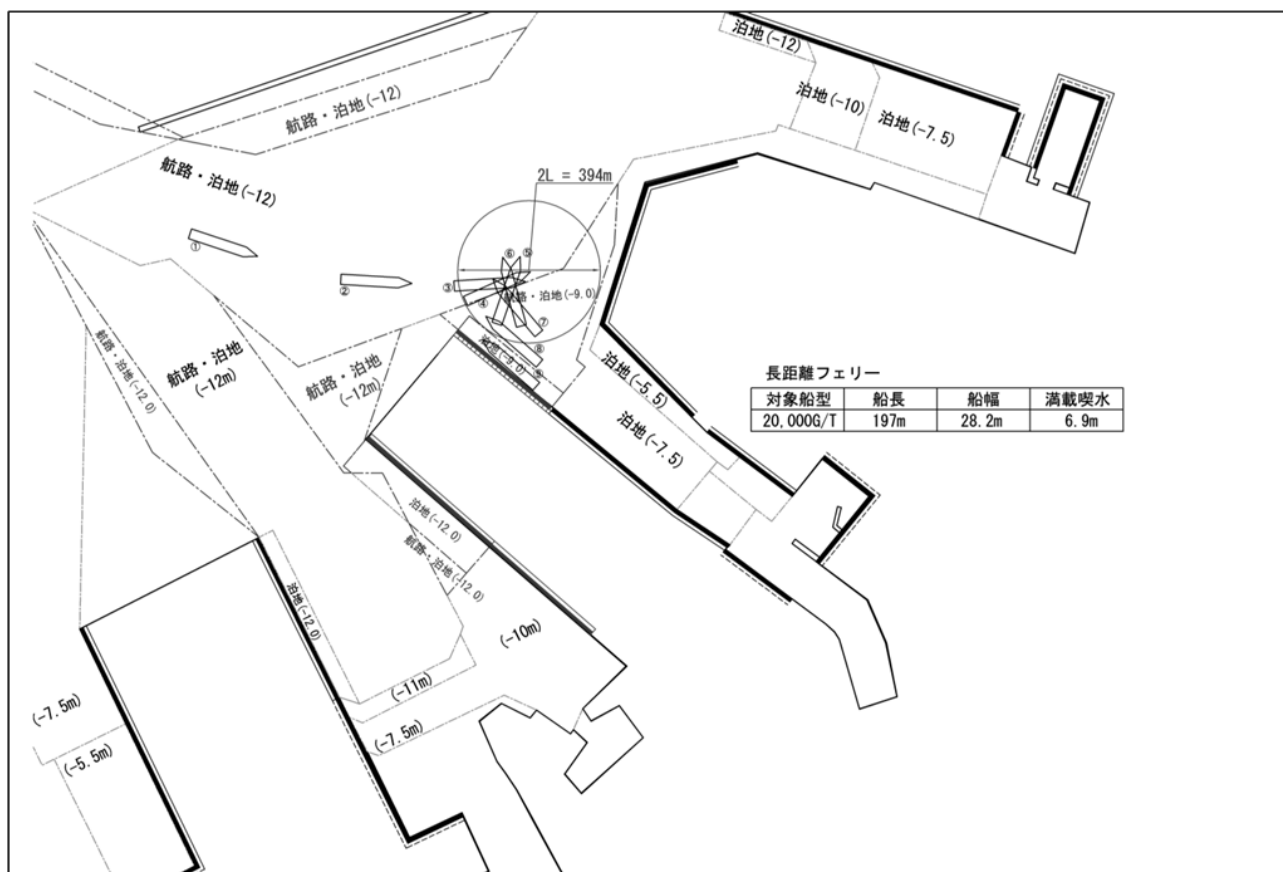


図 III-5-2 (1 2) 操船例図 (中央ふ頭-9.0m Ch4 号岸壁 : 出船つなぎ)

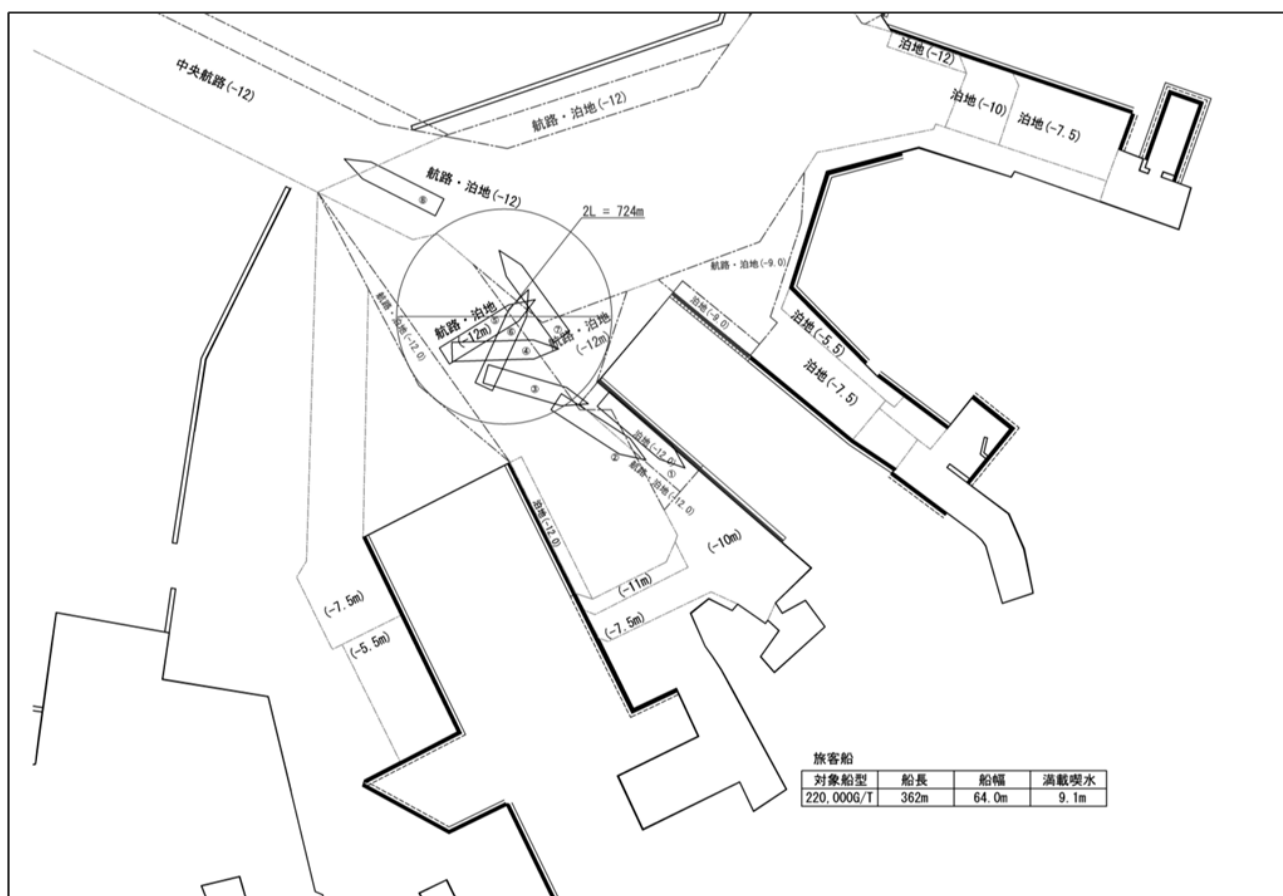


図 III-5-2 (13) 操船例図 (中央ふ頭-12.0m Ch3 号岸壁：入船つなぎ)

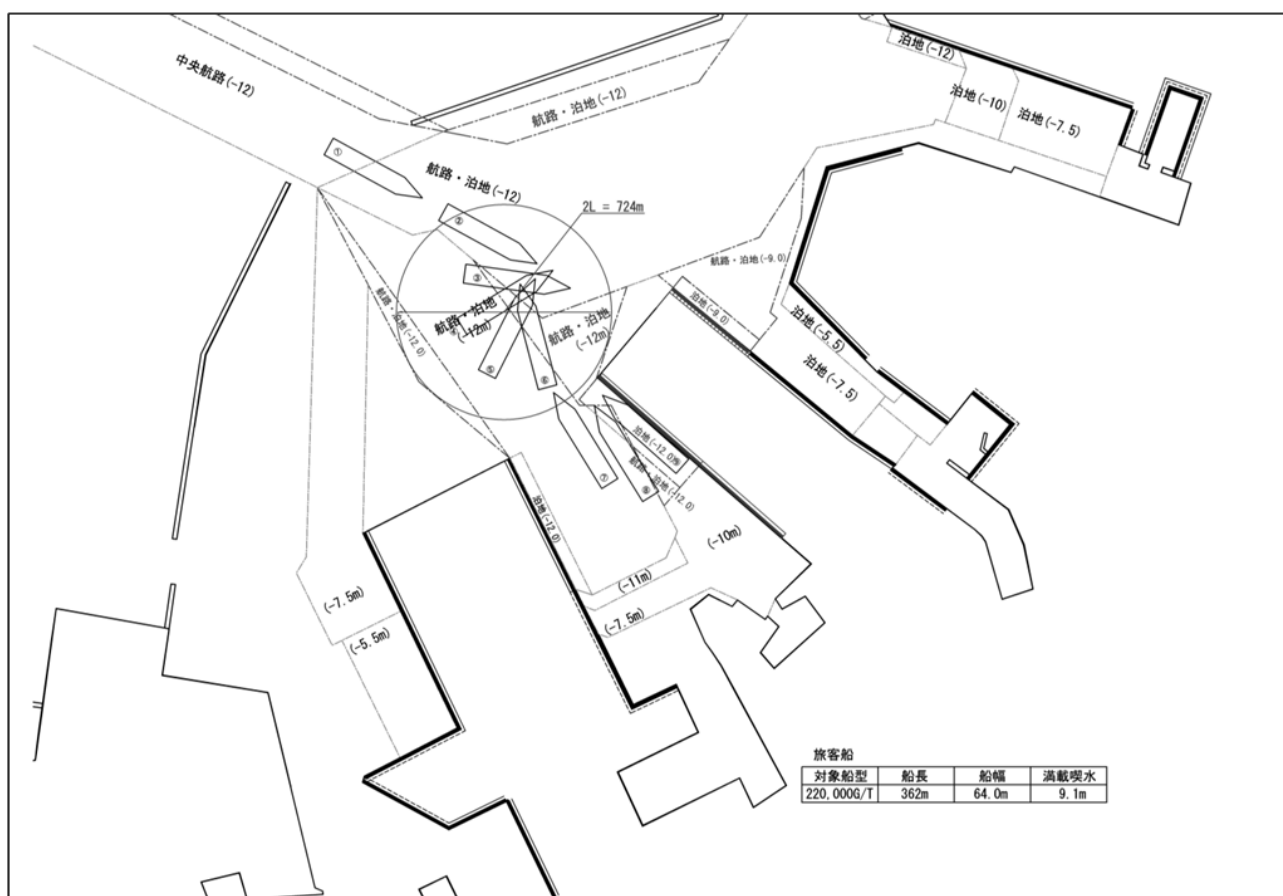


図 III-5-2 (14) 操船例図 (中央ふ頭-12.0m Ch3 号岸壁：出船つなぎ)

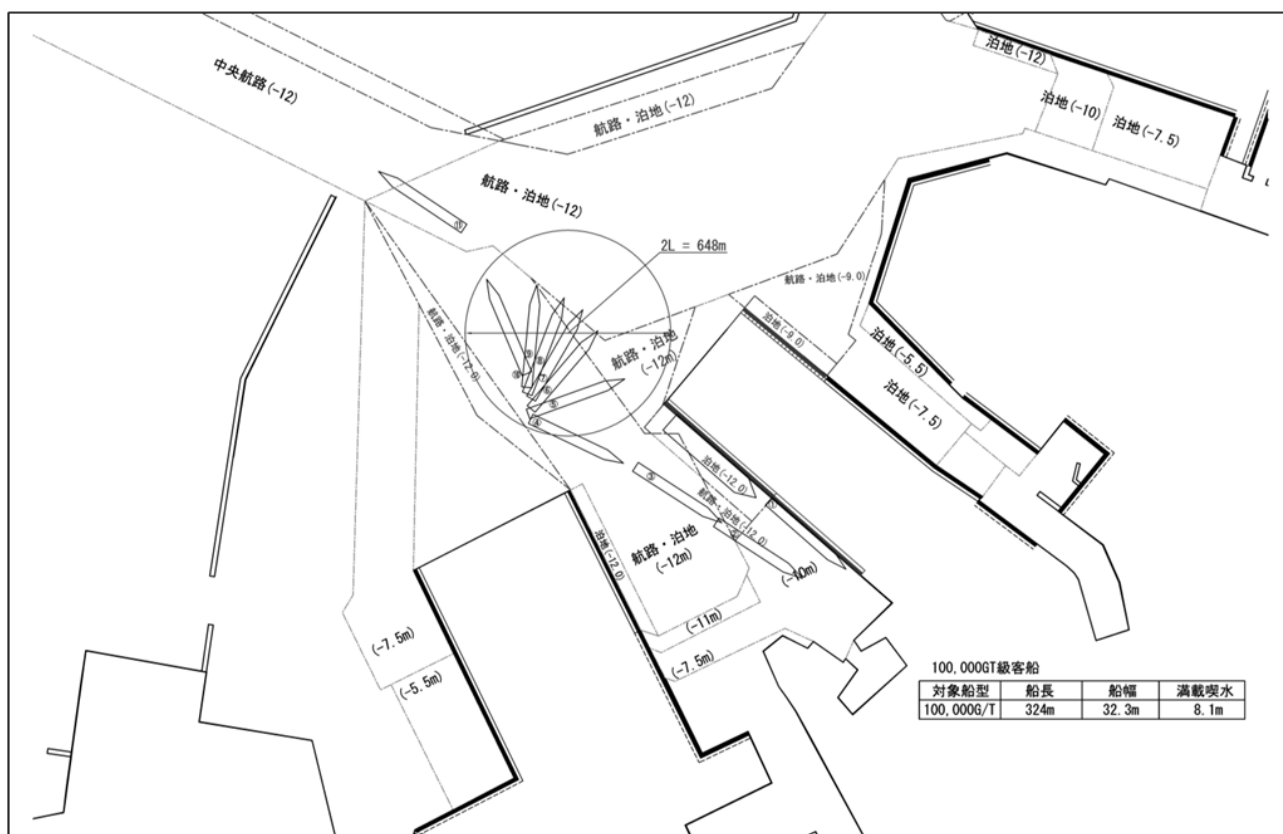


図 III-5-2 (15) 操船例図 (中央ふ頭-10.0m Ch2 号岸壁 : 入船つなぎ)

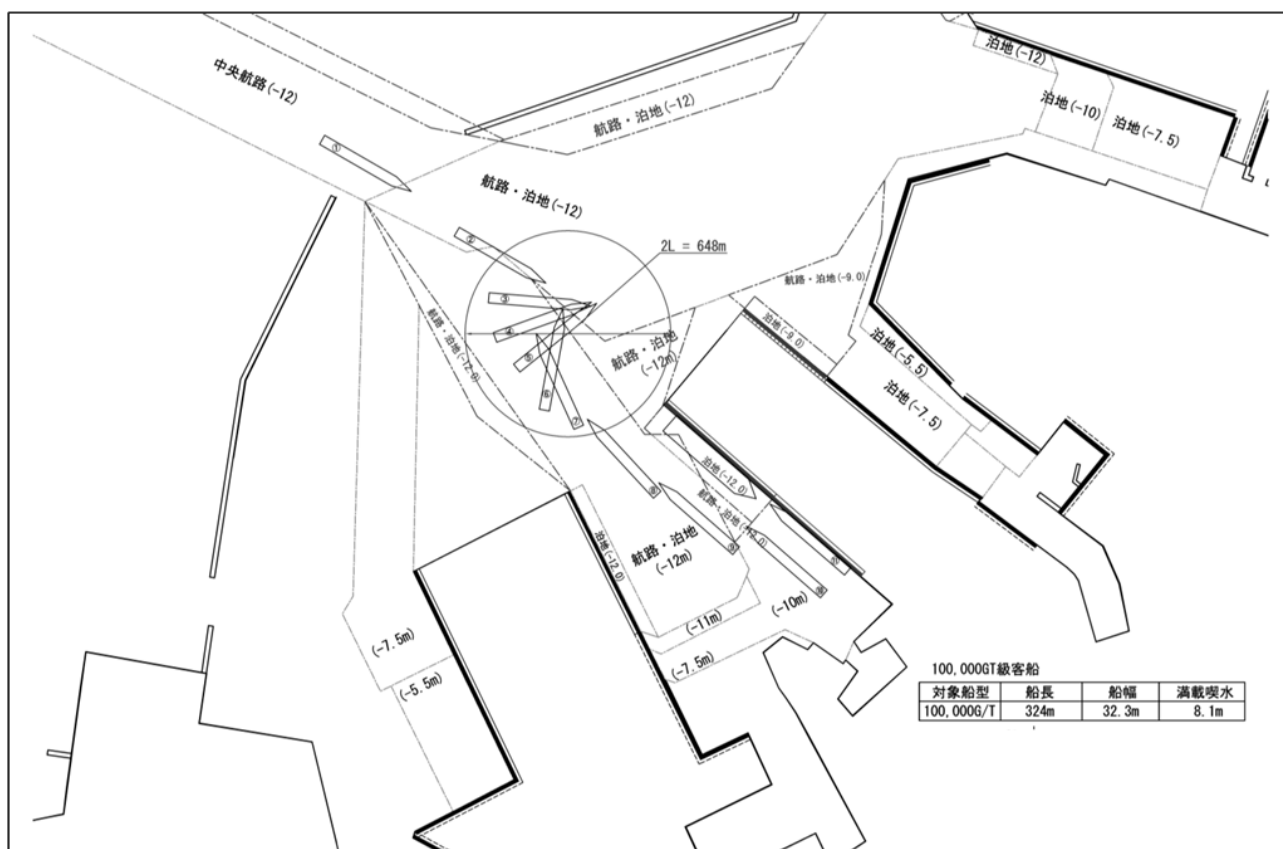


図 III-5-2 (16) 操船例図 (中央ふ頭-10.0m Ch2 号岸壁 : 出船つなぎ)

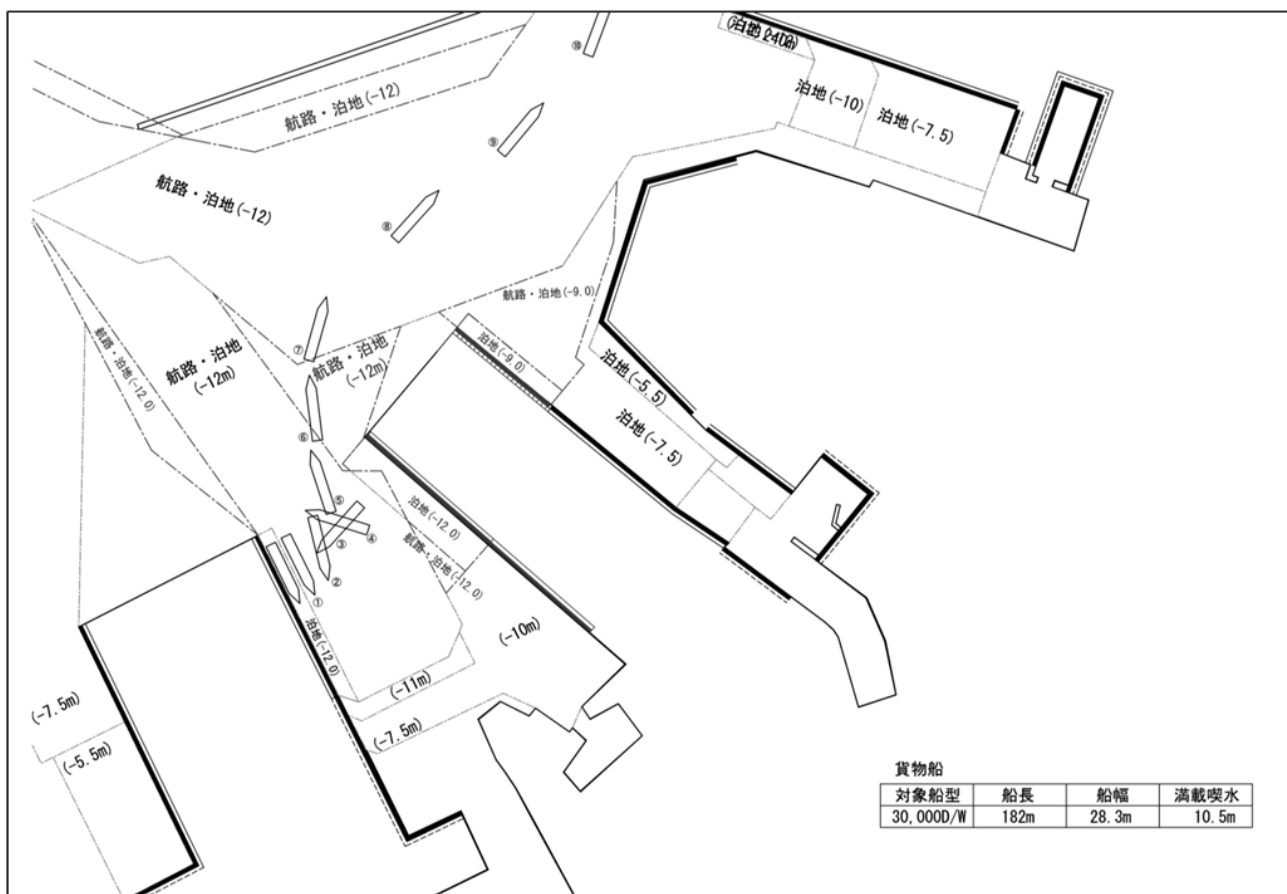


図 III-5-2 (17) 操船例図 (須崎ふ頭-12.0m Su2 号岸壁：入船つなぎ)

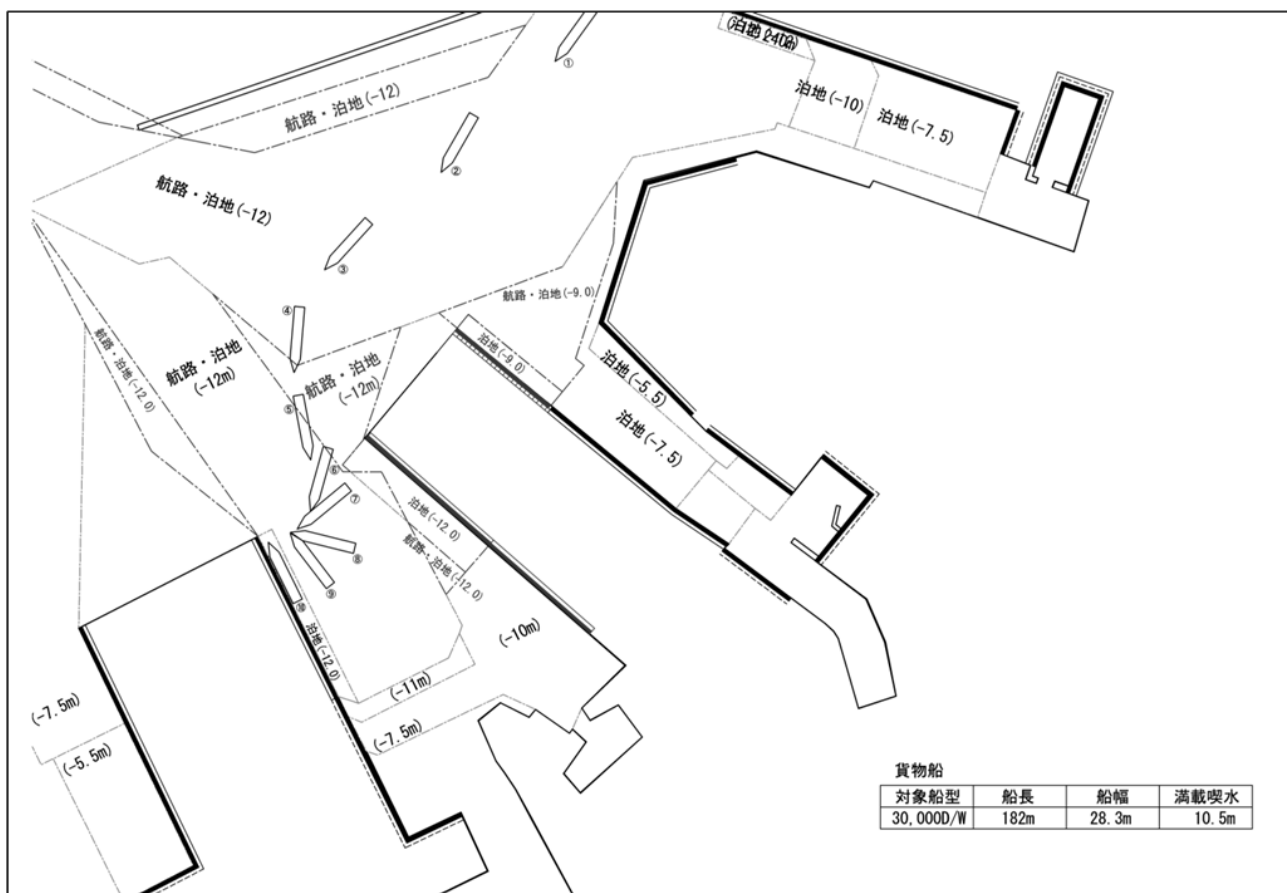


図 III-5-2 (18) 操船例図 (須崎ふ頭-12.0m Su2 号岸壁：出船つなぎ)

6. 外郭施設計画

6-1 防波堤

① 主要な防波堤の現況

主要な防波堤の現況については、以下のとおりである。

表 III-6-1 主要な防波堤の現況

施設名	延長(m)
西防波堤	1,274
東防波堤	2,505
北防波堤	800

② 防波堤計画の必要性

箱崎ふ頭地区における海面処分用地の計画、中央航路の拡幅計画に伴い、防波堤の配置を見直す必要がある。

③ 今回計画する防波堤の規模及び配置

今回計画において廃止する防波堤については、次のとおりである。

表 III-6-2 今回計画する防波堤の規模及び配置

施設名	延長(m)	種別	規模及び配置の考え方
北防波堤	800	廃止	箱崎ふ頭地区における海面処分用地の計画に伴い、左記の防波堤を廃止・撤去する。
東防波堤	181	撤去	
箱崎防波堤	275	廃止	
防波堤	501	廃止	
東防波堤	82	撤去	中央航路の拡幅計画に伴い、左記の防波堤を一部撤去する。

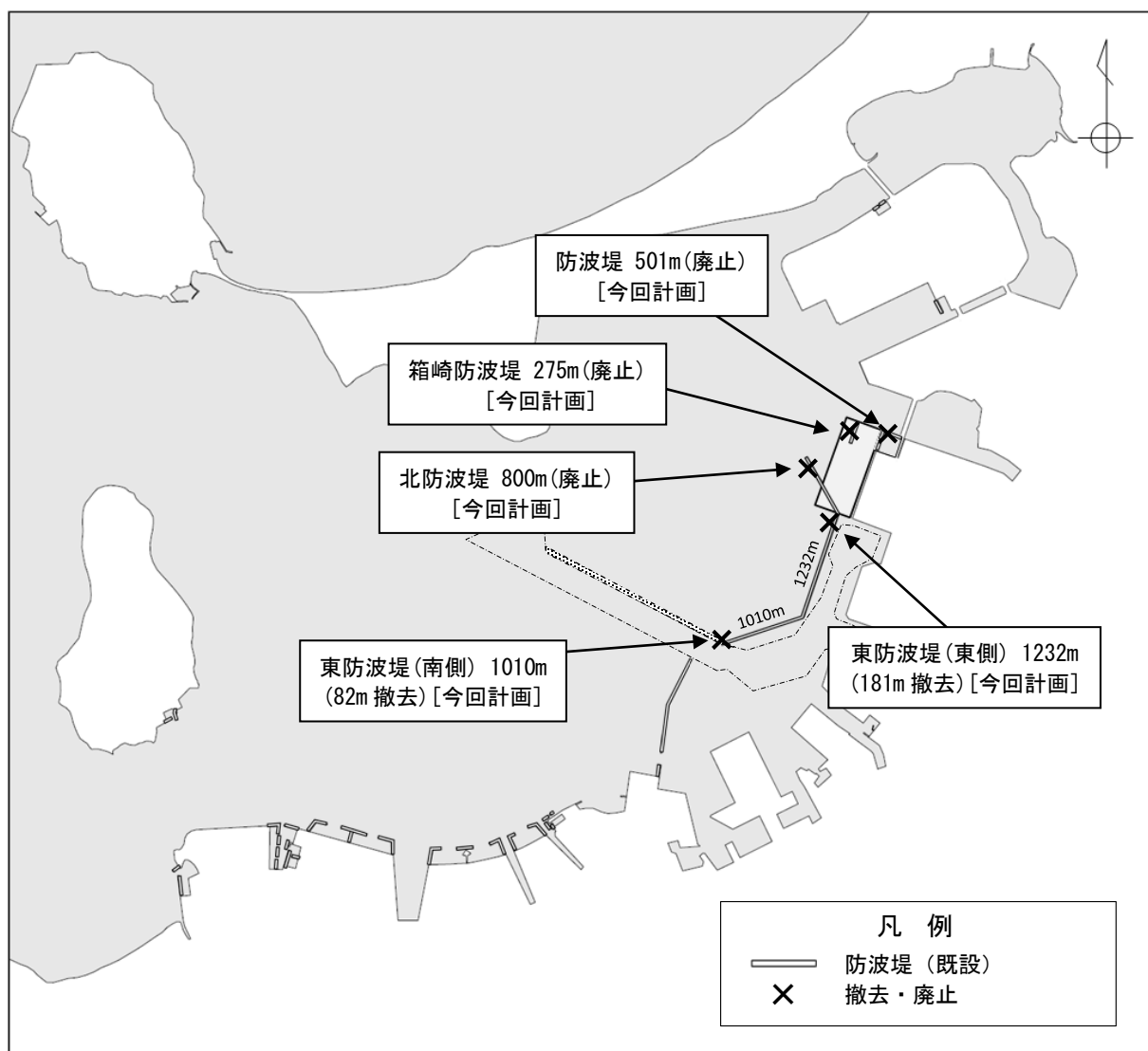


図 III-6-1 外郭施設計画図

6-2 静穏度の検討

① 計算方法

静穏度については、回折解を重ね合わせて港内の回折、反射による波高変化を求める高山法により計算する。

② 計算条件

波浪、潮位、港形、反射率、計算ケース、稼働率等計算位置などの条件は、以下の通りである。

1) 波浪諸元

博多港に来襲する波浪は、図 III-6-2 に示す東航路側港口部側位置の「地点1」と中央航路港口部側位置の「地点2」の2ヶ所で16方位について推算する。これらの波浪の内、博多港内の静穏度に影響を持つ波向は、およそ方位SSWから時計回りに方位Nまでの8方位になる。これより静穏度計算は、通常時、異常時波浪ともにSSWからNまでの8波向を対象とする。

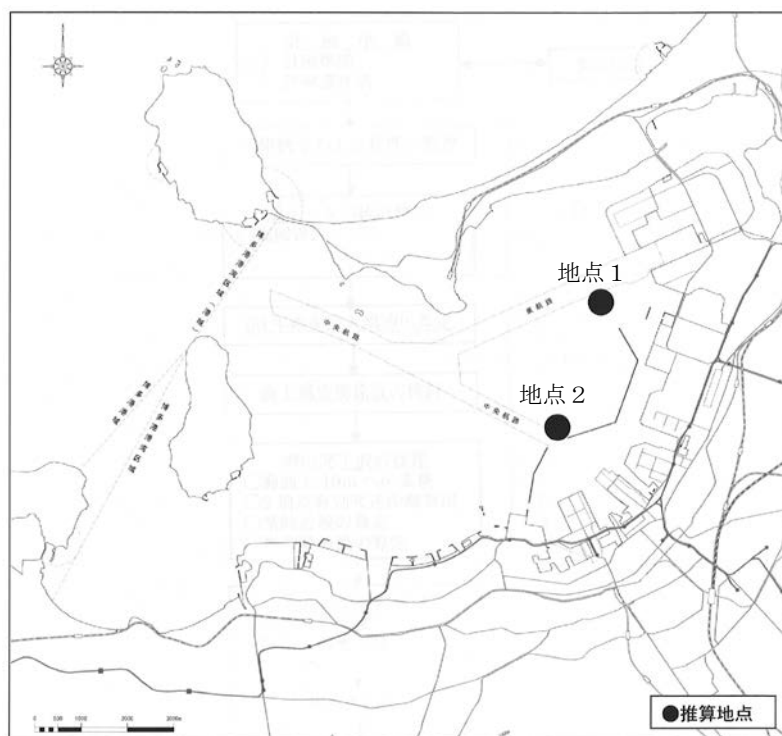


図 III-6-2 波浪推算位置図

(7) 通常時波浪

稼働率を算出する際の港口部の波浪出現頻度は、地点 1 と地点 2 の頻度数を合算した値を用いる。

表 III-6-3 に波高周期出現頻度を、表 III-6-4 に計算に用いる代表周期を示す。

図 III-6-3 に波向別波高頻度分布図を、表 III-6-5 に波向別累積頻度表を示す。

表 III-6-3 波向別 波高 周期 出現頻度(地点 1 + 地点 2 ; 1999 年～2012 年)

(9) 計

周期(s) 波高(m)		0.6 ～0.5	1.1 ～1.0	1.6 ～1.5	2.1 ～2.0	2.6 ～2.5	3.1 ～3.0	3.6 ～3.5	4.1 ～4.0	4.6 ～4.5	～	合計	(%)	累計	(%)
～0.10	1,752	29,645	9,983									41,380	30.5	135,883	100.0
0.11～0.20	1	55	33,143	3,071								36,270	26.7	94,503	69.5
0.21～0.30		3	3,255	25,418								28,676	21.1	58,233	42.9
0.31～0.40				11,408	4,438							15,846	11.7	29,557	21.8
0.41～0.50				388	8,550							8,938	6.6	13,711	10.1
0.51～0.60					3,044	6						3,050	2.2	4,773	3.5
0.61～0.70					280	889						1,169	0.9	1,723	1.3
0.71～0.80					5	392						397	0.3	554	0.4
0.81～0.90					1	91	6					98	0.1	157	0.1
0.91～1.00						27	6					33	0.0	59	0.0
1.01～1.10						1	9					10	0.0	26	0.0
1.11～1.20							12					12	0.0	16	0.0
1.21～1.30							1					1	0.0	4	0.0
1.31～1.40							1					1	0.0	3	0.0
1.41～1.50														2	0.0
1.51～1.60								2				2	0.0	2	0.0
1.61～1.70															
1.71～1.80															
1.81～															
合計	1,753	29,703	46,381	40,285	16,318	1,406	35	2				135,883	100		
(%)	1.3	21.9	34.1	29.6	12.0	1.0	0.0	0.0				100			

表 III-6-4 通常時波浪の静穏度計算代表周期

波向	超過出現率97.5%以上の波の平均周期(sec)
SSW	2.1
SW	1.9
WSW	2.4
W	2.5
WNW	2.8
NW	2.8
NNW	2.5
N	2.4
SSW～N	2.5

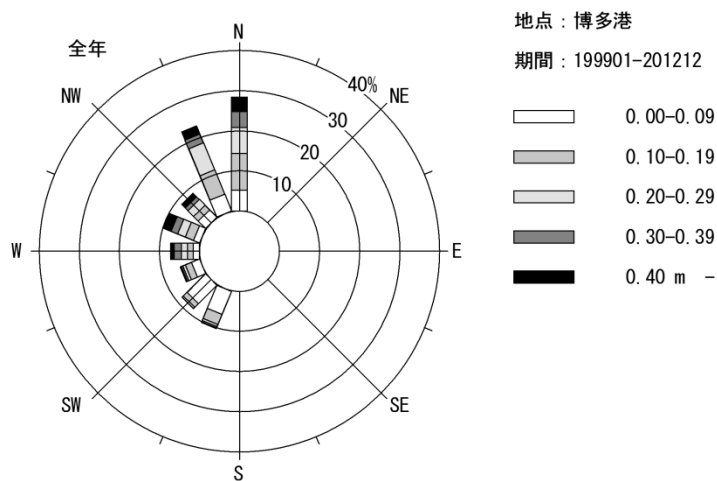


図 III-6-3 波向別波高頻度分布図

表 III-6-5 波向別累積頻度表

周期(s)		SSW		SW		WSW		W		WNW	
波高(m)		累積	(%)	累積	(%)	累積	(%)	累積	(%)	累積	(%)
	~0.10	13,554	9.967	11,358	8.359	7,116	5.237	9,796	7.209	13,212	9.723
0.11	~0.20	5,021	3.695	2,526	1.859	4,060	2.988	7,751	5.604	11,058	8.138
0.21	~0.30	1,420	1.045	821	0.604	1,823	1.342	5,692	4.189	7,941	5.844
0.31	~0.40	606	0.446	210	0.155	878	0.646	3,468	2.552	5,290	3.893
0.41	~0.50	205	0.151	21	0.015	360	0.265	1,157	0.851	2,889	2.126
0.51	~0.60	20	0.015	7	0.005	122	0.090	412	0.303	1,307	0.962
0.61	~0.70	5	0.004	2	0.001	34	0.025	117	0.086	408	0.300
0.71	~0.80	4	0.003	1	0.001	10	0.007	28	0.021	126	0.093
0.81	~0.90	1	0.001	1	0.001	3	0.002	7	0.005	34	0.025
0.91	~1.00	1	0.001					1	0.001	6	0.004
1.01	~1.10									3	0.002
1.11	~1.20										
1.21	~1.30										
1.31	~1.40										
1.41	~1.50										
1.51	~1.60										
1.61	~1.70										
1.71	~1.80										
1.81											
周期(s)		NW		NNW		N				合計	
波高(m)		累積	(%)	累積	(%)	累積	(%)			累積	(%)
	~0.10	11,350	8.353	31,142	22.918	38,365	28.234			135,893	100.000
0.11	~0.20	7,795	5.737	25,024	18.416	31,268	23.011			94,503	69.547
0.21	~0.30	5,591	4.115	16,032	11.798	18,913	13.919			58,233	42.855
0.31	~0.40	2,894	2.130	6,123	4.506	10,088	7.424			29,557	21.752
0.41	~0.50	1,571	1.156	2,796	2.058	4,712	3.468			13,711	10.090
0.51	~0.60	700	0.515	1,048	0.771	1,157	0.851			4,773	3.513
0.61	~0.70	317	0.233	387	0.285	453	0.333			1,723	1.268
0.71	~0.80	54	0.040	139	0.102	192	0.141			554	0.408
0.81	~0.90	11	0.008	58	0.043	42	0.031			157	0.116
0.91	~1.00	4	0.003	29	0.021	18	0.013			59	0.043
1.01	~1.10	2	0.001	13	0.010	8	0.006			26	0.019
1.11	~1.20	1	0.001	8	0.006	7	0.005			16	0.012
1.21	~1.30			2	0.001	2	0.001			4	0.003
1.31	~1.40			1	0.001	2	0.001			3	0.002
1.41	~1.50			1	0.001	1	0.001			2	0.001
1.51	~1.60			1	0.001	1	0.001			2	0.001
1.61	~1.70										
1.71	~1.80										
1.81											

(イ) 異常時波浪

異常時波浪の静穏度計算は、表 III-6-6 に示す波高・周期をそれぞれの港口部入射波とする。波の集中度パラメーター(S_{max})は、 $S_{max}=10$ とする。地点 1 の入射波は、図 III-6-6 に示す「開口部-1」に適用し、地点 2 の入射波は、同図の「開口部-2」「開口部-3」「開口部-4」に適用する。

表 III-6-6 異常時波浪条件

波向	「地点-1」入射波 (東航路側港口部)		「地点-2」入射波 (中央航路側港口部)	
	波高 H_o (m)	周期 T (s)	波高 H_o (m)	周期 T (s)
SSW	0.85	2.8	0.48	2.0
SW	1.12	3.3	0.74	2.5
WSW	1.49	3.7	1.23	3.3
W	1.49	3.7	1.57	3.8
WNW	1.18	3.2	1.50	3.8
NW	0.96	2.8	1.44	3.7
NNW	1.10	2.9	1.82	3.9
N	1.14	2.8	1.86	3.8
NNE	0.66	2.2	1.10	3.0

2) 潮位諸元

計算潮位は、通常時波浪に対しては平均潮位(M. S. L.)、異常時波浪に対しては朔望平均満潮位(H. W. L.)とする。各潮位の値は、次の通りである。

- ・ M. S. L. ; D. L. +1.10 m
- ・ H. W. L. ; D. L. +2.16 m

3) 港形

静穏度計算の港形は、図 III-6-4 の形状とする。港外からの波の進入は、図 III-6-6 の「開口部-2」「開口部-3」「開口部-4」の 4 箇所である。

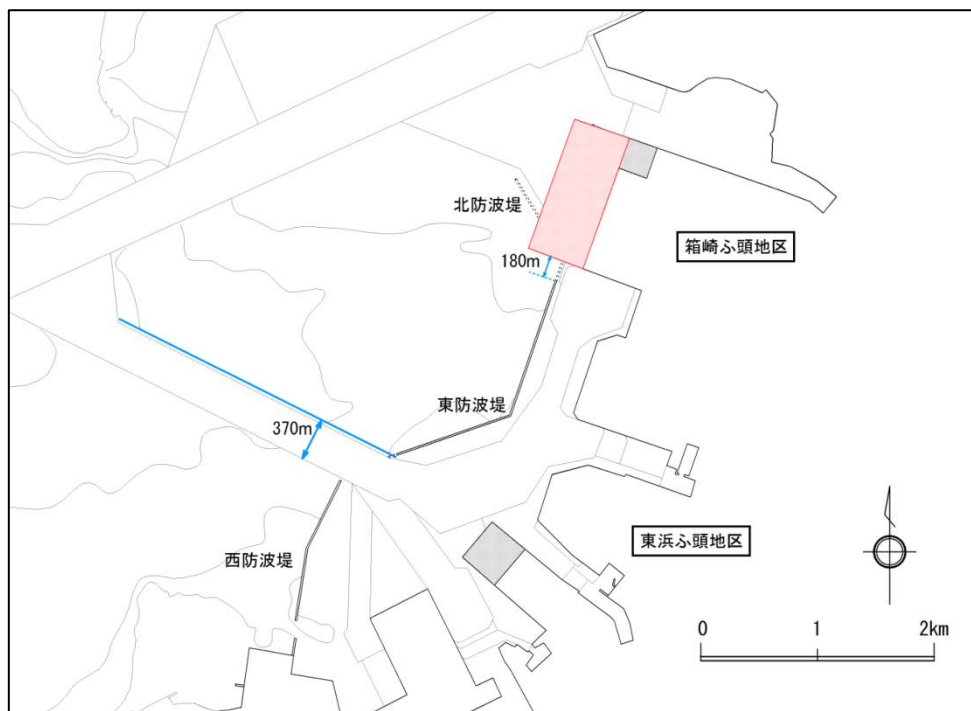


図 III-6-4 静穏度計算の港形

4) 反射率

港内の各施設の反射率は、図 III-6-5 のとおり設定する。

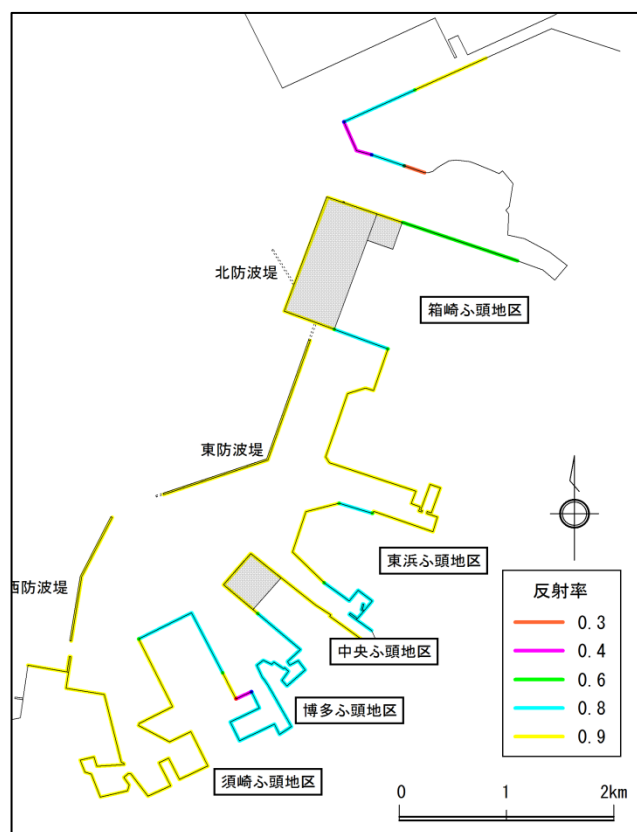


図 III-6-5 反射率設定図

5) 稼働率等算定位置

通常時波浪に対する年間稼働率の算定位置、並びに異常時波浪に対する波高抽出位置は、図 III-6-6 に示す 19 地点とする。

6) 荷役限界波高

稼働率算定位置の荷役限界波高は、表 III-6-7 に示すとおり、中・大型船では 0.5m とし、図 III-6-6 に示す「No. 15」は、小型船舶を対象とした係留施設であることを考慮して 0.3m とする。

表 III-6-7 荷役限界波高の設定

番号	地区	岸壁水深(m)	荷役限界波高(m)	備考
1	箱崎ふ頭	-10	0.5	
2		-12	0.5	
3		-7.5	0.5	
4		-10	0.5	
5		-12	0.5	
6		-10	0.5	
7	東浜ふ頭	-7.5	0.5	
8		-7.5	0.5	
9		-5.5	0.5	
10	中央ふ頭	-7.5	0.5	
11		-10	0.5	
12		-	0.5	中央ふ頭先端
13		-10	0.5	
14		-10	0.5	
15		-7.5	0.3	
16	博多ふ頭	-5.5	0.5	
17	須崎ふ頭	-12	0.5	
18		-7.5	0.5	
19		-7.5	0.5	

通常時波浪と異常時波浪の高山法による計算条件を表 III-6-8、表 III-6-9 に示す。

表 III-6-8 高山法計算条件(通常時波浪)

通常時 波浪	波向	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N
	周期 T(s)	2.1	1.9	2.4	2.5	2.8	2.8	2.5	2.4
	Smax	10	10	10	10	10	10	10	10
水位		D.L. -15.00m							
潮位		D.L.+1.10m (M.S.L.)							
周波数分割数		5							
波向分割数		36							
波向範囲		-90~+90							
反射率		図 III-6-5 に記載							
反射次数		1							

表 III-6-9 高山法計算条件(異常時波浪)

異常時 波浪	波向		SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N
	地点 1 開口部 1	波高 H(m)	0.85	1.12	1.49	1.49	1.18	0.96	1.1	1.14
		周期 T(s)	2.8	3.3	3.7	3.7	3.2	2.8	2.9	2.8
		Smax	10	10	10	10	10	10	10	10
	地点 2 開口部 2,3,4	波高 H(m)	0.48	0.74	1.23	1.57	1.50	1.44	1.82	1.86
		周期 T(s)	2.0	2.5	3.3	3.8	3.8	3.7	3.9	3.8
		Smax	10	10	10	10	10	10	10	10
水位			D.L. -15.00m							
潮位			D.L. +2.16m (H.W.L.)							
周波数分割数			5							
波向分割数			36							
波向範囲			-90～+90							
反射率			図 III-6-5 に記載							
反射次数			1							

表 III-6-10 静穏度検討結果と評価

施設No.		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
荷役限界波高[m]		0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5	0.5
稼働率[%]		99.49	99.23	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
評価		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
異常時波高 〔m〕	SSW	0.17	0.62	0.52	0.51	0.14	0.12	0.42	0.38	0.30	0.21
	SW	0.35	0.91	0.64	0.67	0.25	0.20	0.55	0.43	0.30	0.17
	WSW	0.70	1.37	0.77	0.80	0.39	0.39	0.63	0.71	0.54	0.38
	W	0.97	1.42	0.66	0.63	0.45	0.53	0.66	0.91	0.82	0.65
	WNW	0.94	1.00	0.45	0.39	0.32	0.38	0.50	0.80	0.84	0.69
	NW	0.77	0.63	0.22	0.22	0.22	0.29	0.31	0.60	0.58	0.58
	NNW	0.73	0.50	0.18	0.19	0.19	0.24	0.25	0.50	0.64	0.54
	N	0.52	0.30	0.14	0.11	0.06	0.08	0.13	0.35	0.46	0.37
評価		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
総合評価		○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
施設No.		11	12	13	14	15	16	17	18	19	
荷役限界波高[m]		0.5	0.5	0.5	0.5	0.3	0.5	0.5	0.5	0.5	
稼働率[%]		100.00	99.73	99.94	99.98	99.88	99.98	99.99	99.98	100.00	
評価		○	○	○	○	○	○	○	○	○	
異常時波高 〔m〕	SSW	0.40	0.48	0.32	0.27	0.18	0.20	0.11	0.11	0.09	
	SW	0.37	0.33	0.20	0.08	0.05	0.02	0.01	0.02	0.18	
	WSW	0.55	0.66	0.46	0.30	0.22	0.28	0.18	0.19	0.40	
	W	0.68	1.04	0.72	0.58	0.41	0.54	0.37	0.40	0.60	
	WNW	0.68	1.11	0.86	0.71	0.56	0.75	0.51	0.57	0.58	
	NW	0.59	1.07	0.95	0.85	0.60	0.85	0.66	0.69	0.48	
	NNW	0.55	1.06	1.05	0.91	0.75	1.05	0.89	0.96	0.54	
	N	0.39	0.78	0.85	0.68	0.56	0.79	0.77	0.85	0.44	
評価		○	○	○	○	○	○	○	○	○	
総合評価		○	○	○	○	○	○	○	○	○	

7. 臨港交通施設計画

(1) 主要な臨港道路の現況

博多港における主要な臨港道路の現況は表 III-7-1 に示すとおりである。

表 III-7-1 主要な臨港道路の現況

種別	施設名	起点	終点	車線数	備考
臨港道路	アイランドシティ1号線	香椎パークポート1号線	主要地方道 志賀島和白線	2～6	一部既設
	香椎パークポート1号線	箱A-8号線	アイランドシティ1号線	6	既設
	香椎パークポート2号線	香椎パークポート	香椎パークポート1号線	4	既設
	箱A-8号線	箱崎ふ頭	都市計画道路 箱崎香椎線	6	既設
	箱A-2号線	箱崎ふ頭	国道3号	4	既設
	須崎・東浜線	須崎ふ頭	東浜ふ頭	4	一部既設
	中央ふ頭1号線	中央ふ頭	須崎・東浜線	4	一部既設
	那A-4号線	須崎ふ頭	都市計画道路 渡辺通線	6	既設

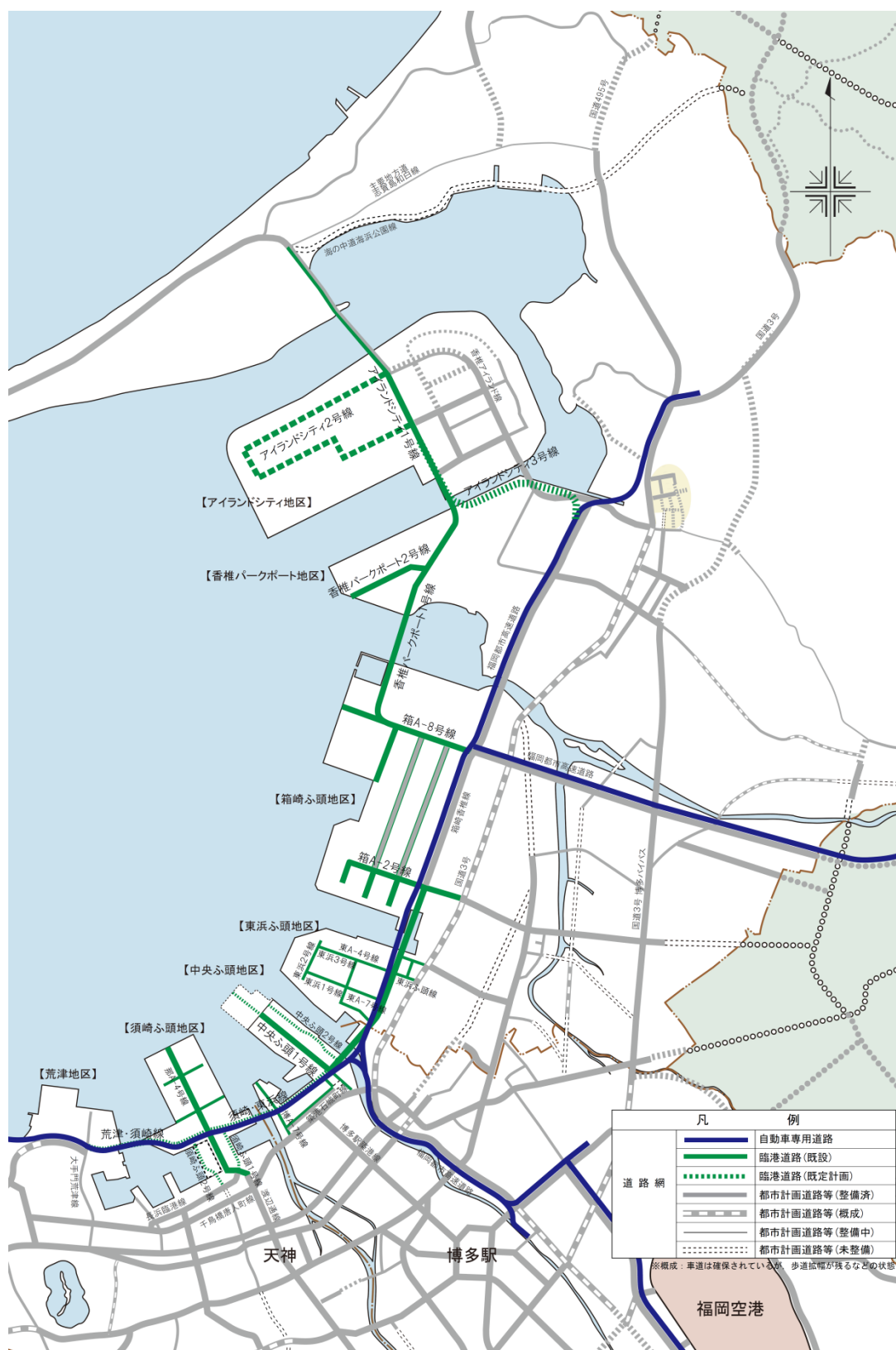


図 III-7-1 主要な臨港道路の現状図

(2) 臨港交通計画の必要性

臨港地区等から発生する交通の円滑化や、埠頭間や背後地域との連携強化、ならびに広域交通アクセスの向上を図るため、既定計画に基づく道路ネットワークの形成を促進していく必要がある。

今回の計画交通量算定の結果、既設および既定計画の臨港道路において、将来の交通需要に対応可能である。

ただし、アイランドシティ地区および香椎パークポート地区、中央ふ頭地区における土地利用計画の見直しに伴い、以下の臨港道路について、規模及び配置を変更する。さらに、臨港交通ネットワーク形成に資する観点から、箱崎ふ頭地区内の以下の臨港道路（既設）を臨港交通施設計画に位置づける。

表 III-7-2 主要な臨港道路の規模及び配置

種別	施設名	起点	終点	計画車線数	規模及び配置の考え方	備考
臨港道路	アイランドシティ2号線	アイランドシティ1号線	アイランドシティ1号線	4	今回変更 (配置の変更)	一部既設
	香椎パークポート2号線	香椎パークポート	香椎パークポート1号線	4	今回変更 (配置の変更)	既設
	箱B-5号線	箱A-8号線	箱A-2号線	4	今回計画	既設
	箱B-4号線	箱A-8号線	箱A-2号線	4	今回計画	既設
	中央ふ頭1号線	中央ふ頭	須崎・東浜線	4	既定計画どおり	一部既設
	中央ふ頭2号線	中央ふ頭	須崎・東浜線	4	今回変更 (配置の変更)	
	アイランドシティ3号線	アイランドシティ1号線	都市計画道路 都市高速道路1号線	4	既定計画どおり	
	荒津・須崎線	荒津地区	須崎ふ頭	4	既定計画どおり	
	須崎ふ頭1号線	須崎ふ頭	那A-4号線	4	既定計画どおり	
	須崎ふ頭2号線	須崎ふ頭	都市計画道路 長浜臨港線	4	既定計画どおり	

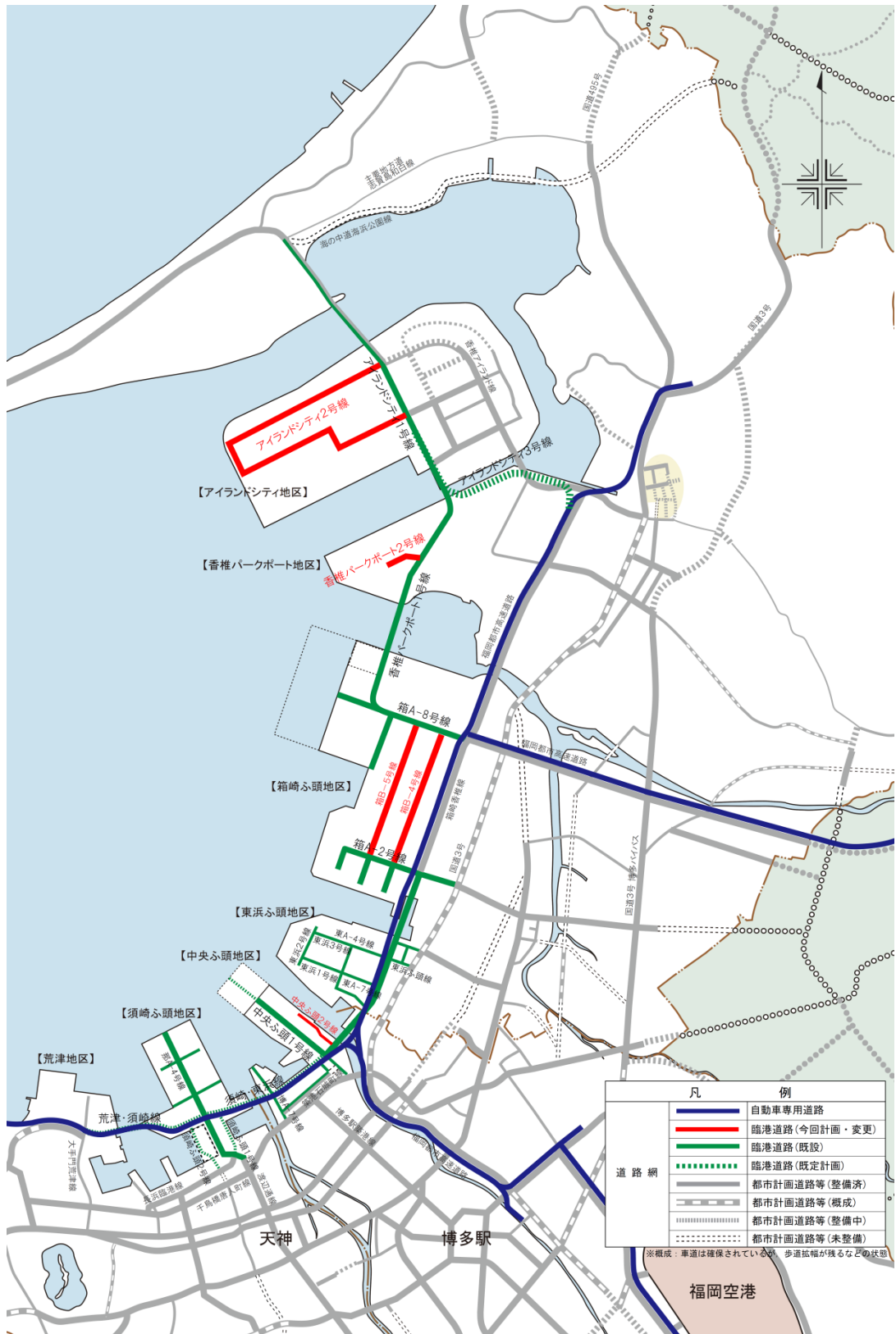


図 III-7-2 臨港交通施設計画図

IV. 港湾の環境の整備及び保全に関する資料

1. 自然的環境を整備又は保全する区域

1-1 自然的環境を整備又は保全する区域

(1) 経緯

博多湾東部には、広大な和白干潟を含む浅海域や海の中道の白砂青松の砂浜、香住ヶ丘の岩礁・照葉樹林など変化に富んだ自然環境が広がっている。

これらの自然環境の保全・創造を図るとともに、地域の生活環境の向上に寄与する整備を行うことを目的として、アイランドシティを中心とした海域及び海岸域約 550 ヘクタールを「エコパークゾーン」と位置づけ、地域特性に合わせて4つのゾーンに区分して、「自然と人の共生」を基本理念とした施策を実施してきた。

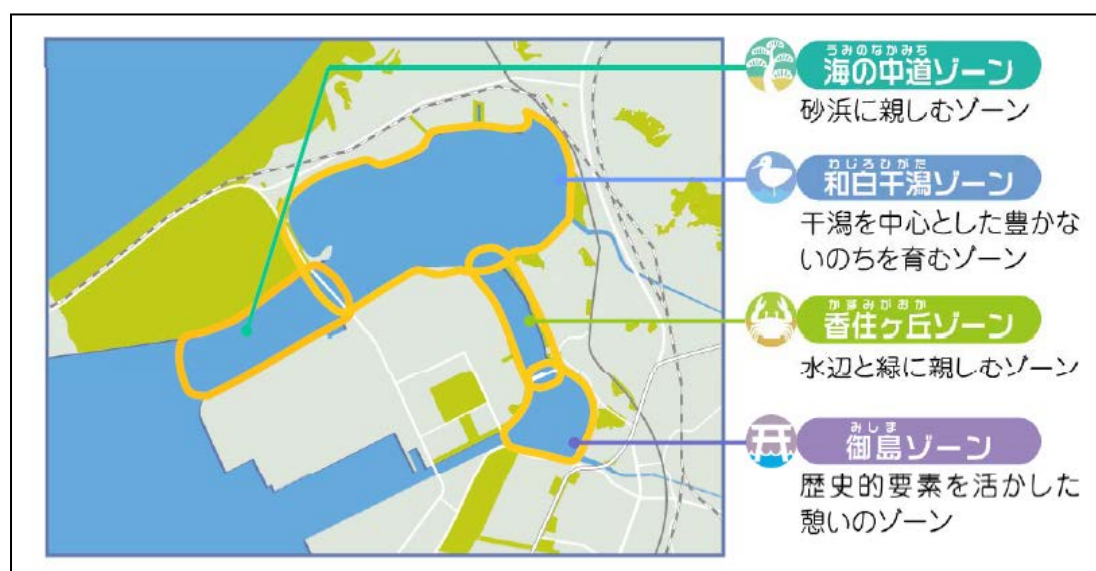


図 IV-1-1 エコパークゾーンのゾーン区分

【これまで実施してきた主な施策】

- ・覆砂（御島ゾーン）
- ・作渚（御島ゾーン）
- ・アマモ場造成（御島ゾーン・和白干潟ゾーン）
- ・親水護岸の整備（御島ゾーン・香住ヶ丘ゾーン・和白干潟ゾーン）
- ・市民共働による環境保全活動の実施（エコパークゾーン全体）

(2) 計画内容

エコパークゾーンを「自然的環境を整備又は保全する区域」として位置づけ、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。

1-2 良好な景観形成

- ・シーサイドももち地区やアイランドシティ地区では、海に開かれた美しいみなとづくりを進めるため、景観形成ガイドラインなどにより、良好な景観づくりに取り組んできた。
- ・一方で、近年急増しているクルーズ船などの船上から多くの人が博多港を目にするとともに、臨海部の道路整備などにより、市民が港を目にする機会が増えている。また、中央ふ頭地区や博多ふ頭地区では、都心部の新たな拠点として、賑わいや魅力ある景観づくりが求められている。
- ・このような中、「市民の方々に親しまれるとともに、訪れる方々に憩いや楽しさを提供する、美しく清潔感のある港」を目標像として、関係者が目標を共有し、一体的・持続的に美しく魅力ある港の景観形成に取り組むための指針である「博多港景観形成指針」を策定（平成27年10月運用開始）するなど、共有の財産である博多港全体の景観づくりに取り組むこととしており、特に、中央ふ頭・博多ふ頭からなるウォーターフロント地区を中心に、海の玄関口にふさわしい景観づくりを進めることとする。

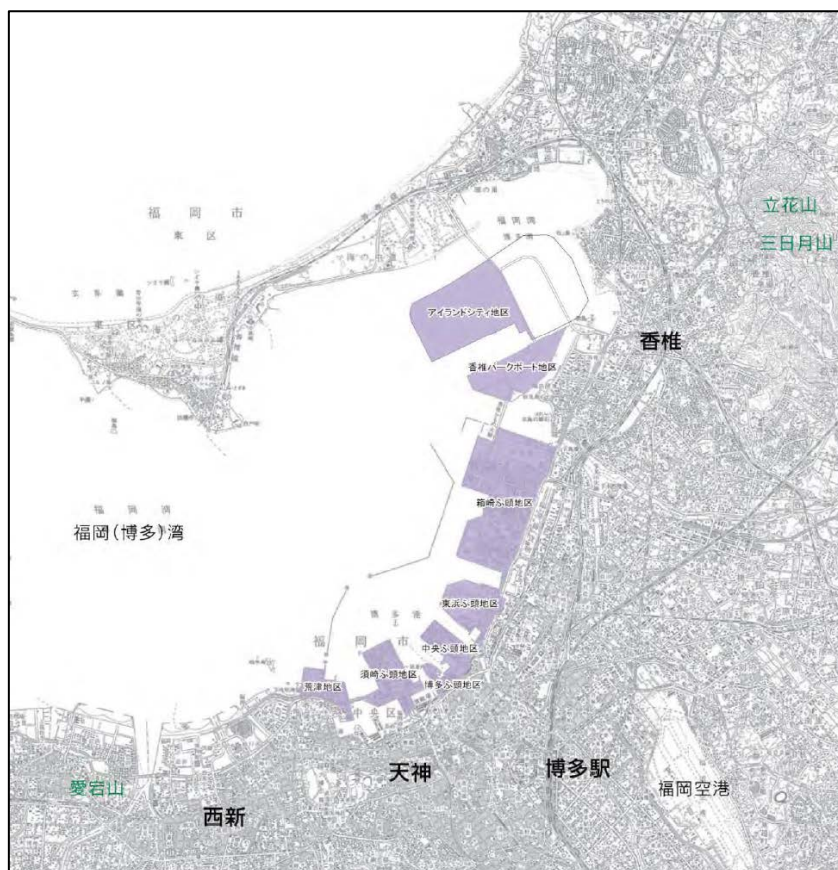


図 IV-1-2 博多港港湾景観形成指針の対象エリア

2. 廃棄物処理計画

(1) 背景・課題

- ・港湾機能を維持・拡充するためには、航路等の浚渫は必要不可欠である。
- ・浚渫土砂は、陸上工事に比べ大量に発生し、かつ水分を多く含むことから、海面に処分することが効率的であり、これまで、水深の浅い博多港では、航路浚渫などで発生した土砂をアイランドシティなどの埋立事業に有効活用し、港湾機能の強化などを進めてきた。
- ・現在、博多港内で発生する浚渫土砂や公共残土等については、アイランドシティや、博多湾内の環境改善などに有効活用しながら処分を行っているものの、今後、受入先の不足が想定される。
- ・このため、将来にわたって港湾機能を維持・拡充していくためには、継続的に発生する浚渫土砂等を安定的に受け入れるための空間が必要となっている。

(2) 計画の考え方

- ・航路等浚渫で発生する土砂等の受入先として海面処分用地を箱崎ふ頭先端に計画する。
- ・また、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。

(3) 海面処分用地の規模について

今後、博多港全体で発生が想定される浚渫土砂や公共残土などの土量と、新たな土地造成のために受け入れる土量を勘案し、海面処分用地は約 530 万 m^3 受け入れ可能な規模とした。

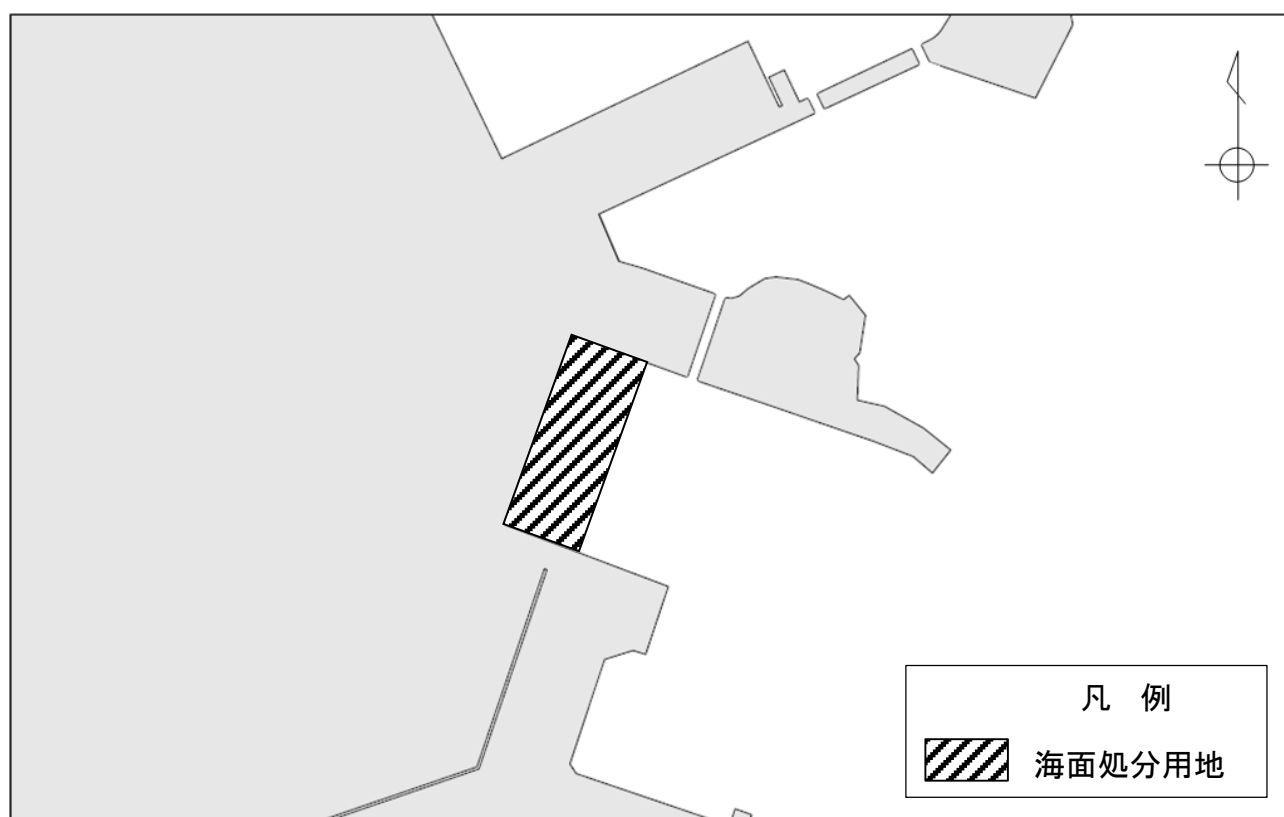


図 IV-2-1 海面処分用地位置図

3. 港湾環境整備施設計画

3-1 緑地

(1) 緑地の現況

緑地面積等の現況は、次のとおりである。

表 IV-3-1 緑地の現況

地区名	名称	緑地面積 (ha)	土地区分	用途区分	備考
能古	能古緑地	0.3	緑地	修景	既設
小戸ヨットハーバー	小戸1号、2号緑地	1.3	その他緑地	都市公園	既設
西福岡マリナタウン	姪浜地区遊歩道 (愛宕浜)	3.3	緑地	レクリエーション	既設
シーサイドももち	百道浜地区遊歩道 地行浜地区遊歩道	9.1	緑地	レクリエーション	既設
福浜	福浜緑地	1.3	緑地	修景	既設
博多ふ頭	博多ふ頭1号緑地	0.5	緑地	修景	既設
中央ふ頭	ぴあトピア緑地 ぴあトピア緑道	1.6	緑地	修景	既設
	(先端部)	1.1	緑地	修景	既定計画
箱崎ふ頭	箱崎ふ頭記念緑地	1.0	緑地	シンボル	既設
	箱崎ふ頭1号緑地	0.5	緑地	休息	既設
香椎パークポート	みなと100年公園	12.1	緑地	レクリエーション	既設
	(緑地)	2.3	緑地	修景	既設
	香椎浜公園	29.7	その他緑地	都市公園 スポーツ広場	既設
アイランドシティ	外周緑地等	34.8	緑地	親水・修景	既定計画
	あいたか橋	0.3	緑地	親水	既設
	アイランドシティ 中央公園	15.6	その他緑地	都市公園	既設

(2) 今回計画する緑地の配置・考え方

今回計画する緑地の規模及び配置の考え方は、次のとおりである。

表 IV-3-2 今回計画する緑地の考え方

地区名	名称	緑地面積 (ha)	変更区分	土地区分	用途 区分	配置の考え方
アイランドシティ	外周緑地 (みなとづくりエリア)	4.6	既定計画の変更計画	緑地	修景	対岸からの修景機能を確保するとともに、物流施設の集積促進、国際港湾施設の保安強化、官民共働による緑化の推進を鑑み、緑地規模を見直す
	外周緑地等 (まちづくりエリア)	20.2	既定計画の変更計画	緑地	親水・修景	アイランドシティはばたき公園の具体化等に対応するため形状を見直す
	グリーンベルト	6.7	新規計画	その他緑地	－	まちづくりの具体化に伴い、都市機能用地の一部をその他緑地に変更する
香椎パーク ポート	緑地	0.5	既定計画の変更計画	緑地	修景	物流需要増大に対応するため緑地規模を見直す
箱崎ふ頭	箱崎ふ頭記念緑地	1.0	既設の変更計画	その他緑地	－	現状の利用・管理実態に応じて、その他緑地に見直す
	箱崎ふ頭 1 号緑地	0.5	廃止	－	－	国際国内 RORO ターミナルの機能強化や休息緑地機能のニーズの低下に伴い、緑地を削除する
中央ふ頭	先端緑地	1.0	既定計画の変更計画	緑地	修景・防災	船からの眺望や、ウォーターフロント地区における良好な港湾環境と大規模震災時におけるオープンスペース機能の一部を担う

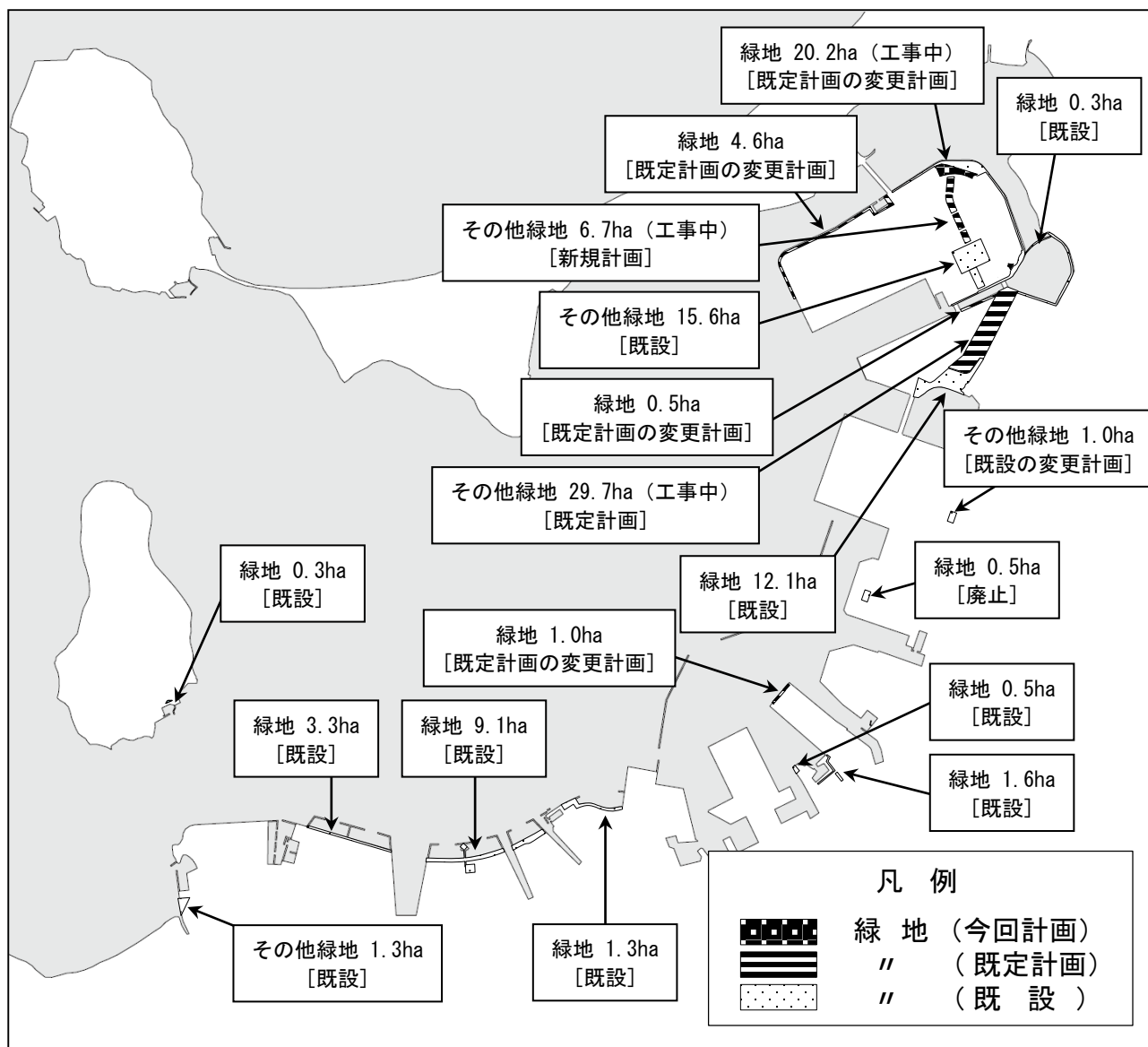


図 IV-3-1 緑地計画

V. 土地造成及び土地利用計画に関する資料

1. 土地造成計画

(1) 土地造成の必要性

【箱崎ふ頭地区】

低利用となっている箱崎ふ頭地区の水面貯木場の水域を有効活用し、港湾機能再編の種地の一部として在来貨物を取扱うため、土地の造成を行う。また、将来にわたって港湾機能を維持・拡充していくため、継続的に発生する浚渫土砂等を安定的に受け入れる空間として、海面処分用地を確保する。

【中央ふ頭地区】

クルーズ船の複数隻同時着岸や世界最大級のクルーズ船に対応した受入機能の強化を図るため、ターミナル機能や駐車場機能を拡充するとともに、市民や国内外からの来訪者が集い楽しむ空間として、緑地や賑わい機能を確保する。あわせて、国際フェリー機能や大規模地震発生時における緊急物資輸送対応の施設を配置するため土地を造成する。

【須崎ふ頭地区】

既定計画においては、埠頭基部における交通動線の強化や、天神の北側エリアの活性化のため天神を補完する国際業務機能の集積を図る必要があるとして、土地を造成することとしている。

なお、同埠頭基部については、天神の北側エリアの開発動向等を見極めながら、長期的な視点に立って将来のあり方を検討していく必要があることから、「利用形態の見直しの検討が必要な区域」とする。

(2) 土地造成計画

表 V-1-1 土地造成計画

単位：ha

地区名 \ 用途	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	危険物取扱施設用地	緑地	海面処分用地	合計
箱崎ふ頭	(8.0) 8.0								(56.5) 56.5	(64.5) 64.5
中央ふ頭～博多ふ頭	(6.8) 6.8	(4.5) 4.5				(0.9) 0.9		(1.0) 1.0		(13.2) 13.2
須崎ふ頭	(0.5) 0.5	(3.1) 3.1				(1.0) 1.0				(4.6) 4.6
合計	(15.3) 15.3	(7.6) 7.6				(1.9) 1.9		(1.0) 1.0	(56.5) 56.5	(82.3) 82.3

注1) () は、港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する区域の保全に、特に密接に関連する土地造成計画で内数である。

注2) 端数整理のため、内数の和は必ずしも合計とはならない。

2. 土地利用計画

(1) 土地造成に係らない土地利用計画

土地造成に係らない土地利用の区分別面積と変更の理由は次のとおりである。

表 V-2-1 土地造成に係らない土地利用計画

地区名	変更前		変更後		変更理由
	土地利用	面積 (ha)	土地利用	面積 (ha)	
アイランド シティ	港湾関連用地	97.5	港湾関連用地	107.9	臨海部物流拠点の形成を促進する観点から、交通機能用地及び緑地の配置・規模を見直し、港湾関連用地を拡張する。
	交通機能用地	14.5	交通機能用地	14.1	
	緑地	14.6	緑地	4.6	
	都市機能用地	155.9	都市機能用地	149.2	まちづくりの具体化に伴い、その他緑地と都市機能用地の配置・規模を見直す。
	その他緑地	15.6	その他緑地	22.3	
香椎パーク ポート	埠頭用地	40.1	埠頭用地	41.5	コンテナターミナルを拡張し、バンプール用地を確保するため、交通機能用地を埠頭用地に変更する。
	交通機能用地	2.8	交通機能用地	1.4	
	港湾関連用地	42.3	港湾関連用地	44.4	物流需要増大に対応するため、緑地から港湾関連用地に変更する。
	緑地	2.3	緑地	0.5	
箱崎ふ頭	埠頭用地	11.2	港湾関連用地	11.2	海面処分用地の計画により廃止する岸壁の荷捌き機能が不要になるため、物流需要拡大に対応した港湾関連用地に変更する。
	港湾関連用地	89.9	港湾関連用地 交通機能用地	83.3 6.6	国際国内 RORO 拠点形成に伴い、港湾関連交通が増加することから交通機能用地に変更する。
中央ふ頭	埠頭用地	12.1	埠頭用地	9.0	クルーズ船受入機能強化及び物流機能と人流機能の調和を図るため、土地利用を変更する。
	港湾関連用地	10.0	港湾関連用地	13.9	
	交通機能用地	1.8	交通機能用地	1.0	

表 V-2-2 変更後の土地利用計画

単位：ha

用途 地区名	埠頭用地	港湾関連用地	交流厚生用地	工業用地	都市機能用地	交通機能用地	危険物取扱施設用地	緑地	海面処分用地	合計
アイランドシティ	72.1	108.7			149.2	25.1		47.4		402.5
香椎パークポート	41.5	44.4				11.2		42.3		139.4
箱崎ふ頭	33.8	115.2		90.9	11.5	19.9		1.0	56.5	328.8
東浜ふ頭	13.1	28.6		25.4		9.4				76.5
中央ふ頭～博多ふ頭	19.3	21.2	14.4			11.7		3.1		69.7
須崎ふ頭	9.9	64.3				11.6				85.8
荒津				4.6		0.9	27.5			33.0
福浜	1.2							1.3		2.5
シーサイドももち								9.1		9.1
西福岡マリナタウン	2.7	2.5						3.3		8.5
小戸			7.4							7.4
小戸ヨットハーバー			4.0					1.3		5.3
能古	0.4	0.4				0.2		0.3		1.3
合計	194.0	385.3	25.8	120.9	160.7	90.0	27.5	109.1	56.5	1,169.8

注1) 端数整理のため、内数の和は必ずしも合計とはならない。

3. 臨港地区の範囲

博多港の現況及び将来の臨港地区は、下図に示すとおりである。

将来の臨港地区は、博多港を管理、運営するために、必要とされる区域（港湾管理者案）であるが、地区の設定は、具体的な土地利用及び周辺の土地利用状況等を勘案し、行うものとする。

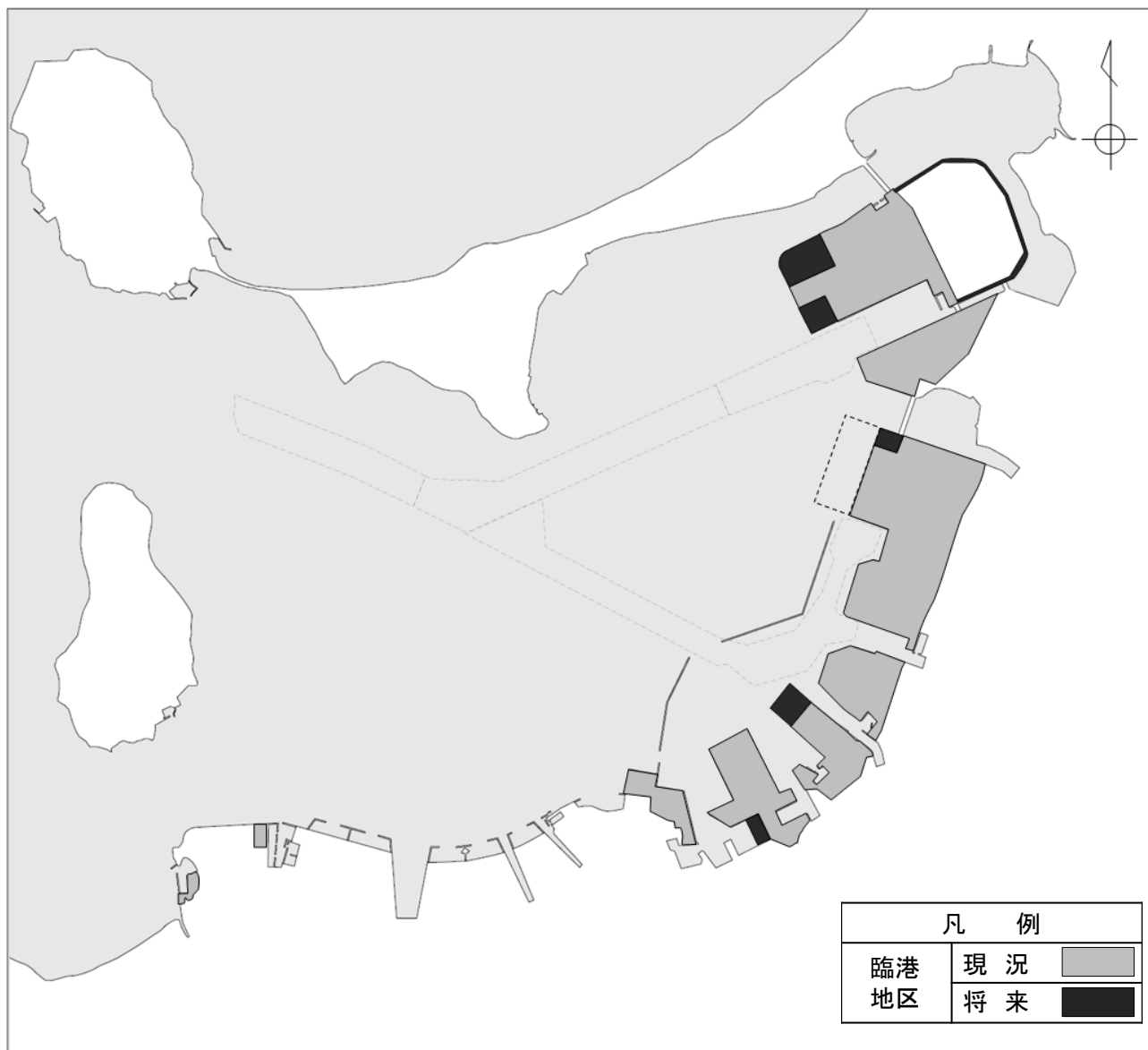


図 V-3-1 現況及び将来の臨港地区

VI. 港湾の効率的な運営に関する事項

1. 効率的な運営を特に推進する区域

コンテナ船等により輸送される貨物を取扱う以下の埠頭について、効率的な運営を特に促進するよう措置することを計画する（法第43条の11第6項の規定に基づく港湾運営会社によるものを含む）。

（アイランドシティ地区）

水深15m 岸壁2バース 延長700m（コンテナ船用）〔既定計画〕IC-D、IC-C2
（うち350m既設）

水深14m 岸壁1バース 延長330m（コンテナ船用）〔既設〕IC-C1

埠頭用地 51ha（荷捌施設用地及び保管施設用地）（うち22ha工事中）〔既設〕

（香椎パークポート地区）

水深13m 岸壁2バース 延長600m（コンテナ船用）〔既設〕PP1、PP2

埠頭用地 21ha（荷捌施設用地及び保管施設用地）〔既設〕

（箱崎ふ頭地区）

水深10m 岸壁1バース 延長240m 〔新規計画〕Hz6

水深9m 岸壁1バース 延長220m 〔新規計画〕Hz7

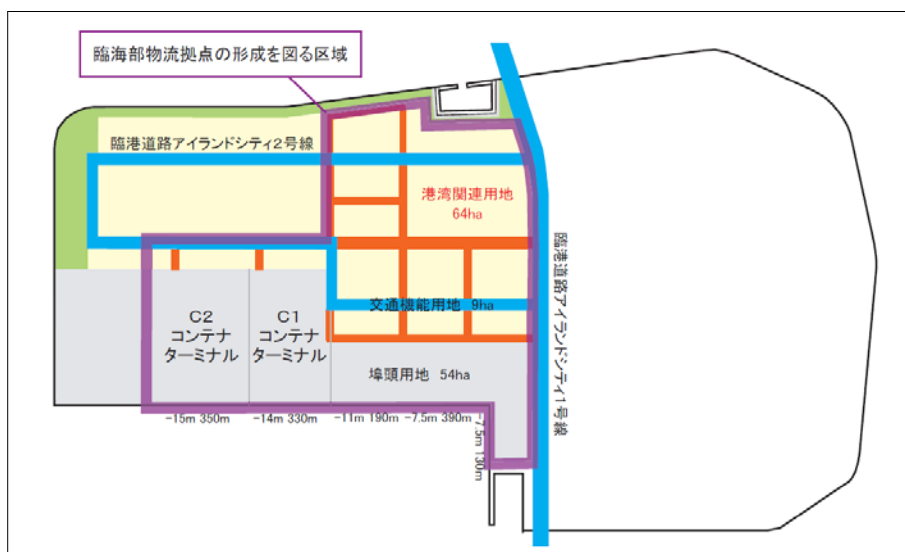
埠頭用地 8ha（荷捌施設用地及び保管施設用地）〔既設〕

2. 臨海部物流拠点の形成を図る区域

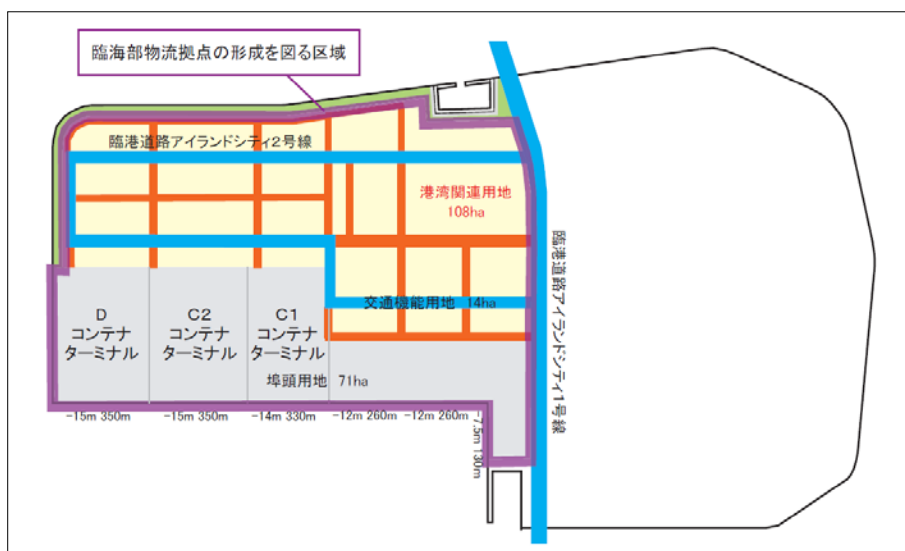
国際海上コンテナ貨物等に係る貨物の輸送、保管、荷さばき等に係る業務を行う施設を集積し、埠頭と一体的に、埠頭の機能の一層の強化を図る区域をアイランドシティ地区に配置する。

水深 1.5 m	岸壁 2 バース	延長 700 m [既定計画] (うち 350 m 既設)	IC-D、IC-C2
水深 1.4 m	岸壁 1 バース	延長 330 m [既設]	IC-C1
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	71 ha (うち 22 ha 工事中)		
港湾関連用地	108 ha		
交通機能用地	14 ha		

[既定計画]



[今回計画]



VII. その他重要事項

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

(アイランドシティ地区)

水深 15 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 12 m	岸壁 2 バース	延長 520 m [既設の変更計画] IC2、IC3	
泊地	水深 15 m	面積 2 ha [既定計画]	
泊地	水深 12 m	面積 3 ha [新規計画]	
航路・泊地	水深 12 m	面積 19 ha [新規計画]	
臨港交通施設アイランドシティ 3 号線 4 車線 [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			

(箱崎ふ頭地区)

水深 9 m	岸壁 1 バース	延長 220 m [既設の変更計画] Hz7
泊地	水深 9 m	面積 3 ha [新規計画]
航路・泊地	水深 12 m	面積 15 ha [新規計画]

(中央ふ頭地区)

水深 12 m	岸壁 1 バース	延長 450 m [既定計画の変更計画] Ch3
泊地	水深 12 m	面積 4 ha [新規計画]
航路・泊地	水深 12 m	面積 1 ha [新規計画]

(須崎ふ頭地区)

航路・泊地	水深 12 m	面積 13 ha [新規計画]
-------	---------	-----------------

(航路)

東航路	水深 15 m	幅員 430 m [既定計画]
中央航路	水深 12～15 m	幅員 370～430 m [既定計画の変更計画]

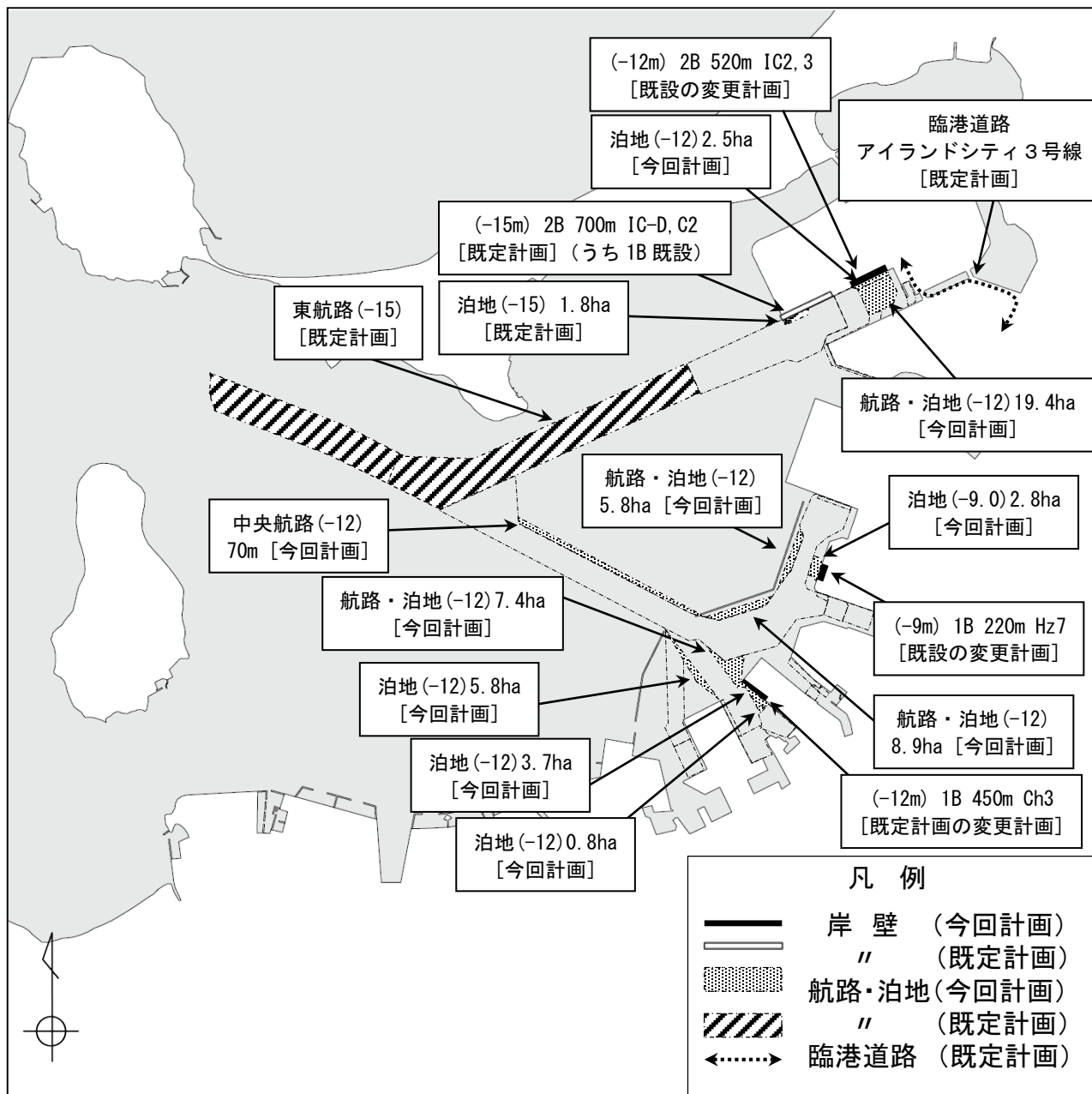


図 VII-1-1 国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点として機能するために必要な施設

2. 大規模地震対策施設計画

(1) 大規模地震対策施設の現況

大規模地震対策施設の現況は、次のとおりである。

表 VII-2-1 大規模地震対策施設の現況

地区名	水深 (m)	バース数	延長 (m)	用途	状況
アイランドシティ	15	1	350	幹線貨物輸送用	既設
	15	1	350	幹線貨物輸送用	既定計画
中央ふ頭	10	1	250	緊急物資輸送用	既定計画

(2) 大規模地震対策施設の必要性・考え方

発災時における安全で安心な市民生活の確保や、緊急物資の輸送など円滑な災害支援・救助活動には、海上輸送が重要な役割を果たすこととなる。また、震災時に経済活動への影響を最小限に抑えるため、博多港における物流機能の確保が必要となる。

このため、大規模地震発生時において「緊急物資輸送の拠点として機能する耐震強化岸壁」を計画するとともに、「幹線貨物輸送の拠点として機能する耐震強化岸壁」を計画する。

(3) 必要な耐震強化岸壁の数

地震発生時における緊急物資輸送の背後圏を、警固断層南東部※の直上に位置し被害が大きいと考えられる自治体とし、博多港において必要となる緊急物資輸送量及び耐震強化岸壁の数を次のとおり設定する。

表 VII-2-2 警固断層南東部沿線各都市の被害想定（避難者数）

都市名	避難者数（人）
福岡市	25,072
春日市	4,395
大野城市	2,293
太宰府市	2,785
筑紫野市	3,897
合計	38,442

（出典：地域防災計画（平成26年10月版））

※「福岡市地域防災計画」では、福岡市における被害が想定される地震のうち、本市に最も影響を及ぼすと考えられる地震は警固断層（南東部）を震源とする地震である。

表 VII-2-3 必要バース数の算定（臨海防災拠点マニュアル（平成9年3月）より）

項目	単位	数値	備考
① 想定被災人口	千人	39	表Ⅶ-2-2 参照
② 一人あたりの緊急物資量（ピーク時）	kg/人・日	40	設定値
③ ピーク時緊急物資量	トン/日	1,560	① × ②
④ 港湾分担率	%	10	設定値
⑤ 港湾利用緊急物資量	トン/日	156	③ × ④
⑥ 1バース当たりの取扱能力	トン/バース・日	250	設定値
⑦ 必要バース数（-10m岸壁換算）	バース	0.624	⑤ ÷ ⑥

（４）耐震強化岸壁の配置の考え方

① 緊急物資輸送用岸壁

必要バース数及び計画バース数は、延長 170m・水深 10m の岸壁を標準の 1 バースとして、換算バース数を算定する。

標準岸壁（延長 170m 水深 10m）：貨物取扱量 250t / バース・日 $\div$ 1.47t / m・日

○中央ふ頭-9.0m岸壁 340m（新設）

取扱貨物量：340m $\times$ 1.47 t / m・日 = 500 t / 日

この取扱量を-10.0mバース数に換算すると 500 t / 日 $\div$ 250t / バース・日 $\div$ 2.0 バース
よって、必要バース数を満足する。

② 幹線貨物輸送用岸壁

博多港は日本海側で唯一、北米航路が就航するとともに、東アジアに近接した地理的優位性から国際 RORO 航路が就航するなど重要な幹線ネットワークを形成している。

このため、博多港の国際物流拠点を形成しているアイランドシティの水深 15m以上のコンテナ岸壁及び、国際 RORO 拠点である箱崎ふ頭の水深 10m岸壁において、幹線貨物輸送対応の耐震強化岸壁を計画する。

（５）配置計画一覧

大規模地震対策施設計画は以下のとおりである。また、公共埠頭計画の変更に伴い、岸壁の延長・水深を変更する。

表 VII-2-4 大規模地震対策施設計画

地区名	施設名	水深(m)	バース数	延長(m)	用途	状況
アイランドシティ	IC-D,IC-C2	15	2	700	幹線貨物輸送用	既定計画
箱崎ふ頭	Hz6	10	1	240	幹線貨物輸送用	新規計画
中央ふ頭	Ch4	9	1	340	緊急物資輸送用	新規計画

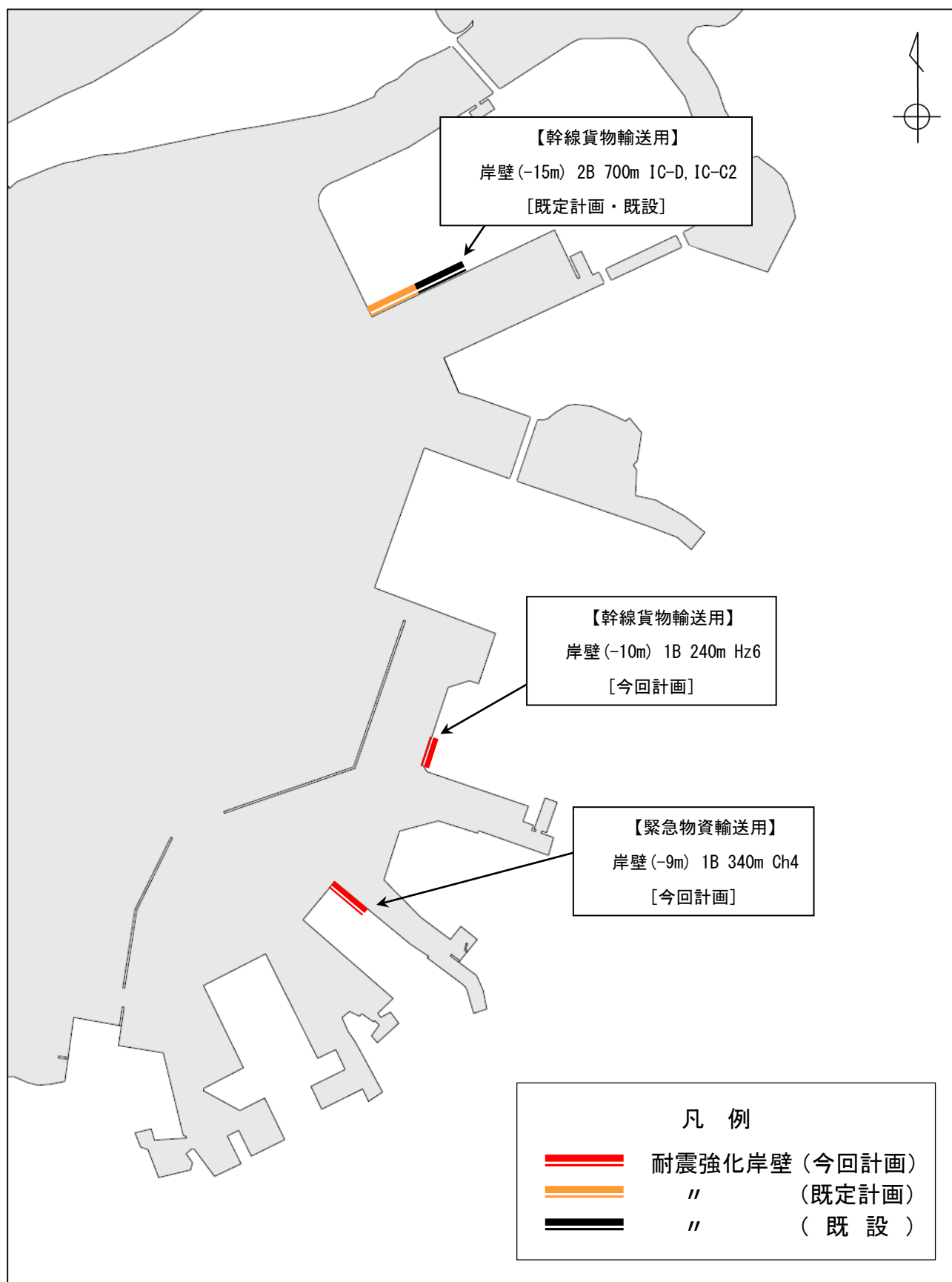


図 VII-2-1 大規模地震対策施設計画位置図

3. 港湾施設の利用

(1) 物資補給等のための施設

表 VII-3-1 物資補給岸壁

地区名	バース名	水深 (m)	延長 (m)	対象船舶 (D/W)
箱崎ふ頭	H _z 14	-4.0	216	
中央ふ頭	Ch6	-7.5	160	5,000
	Ch7	-6.5	161	3,500
	Ch8	-4.0	230	
須崎ふ頭	Su10	-7.5	130	5,000
	Su11	-4.0	384	
	Su12	-2.5	357	
	Su13	-5.5	230	2,000
	Su14	-4.0	198	
	Su15	-4.0	130	
計	10バース	-	2,196	-

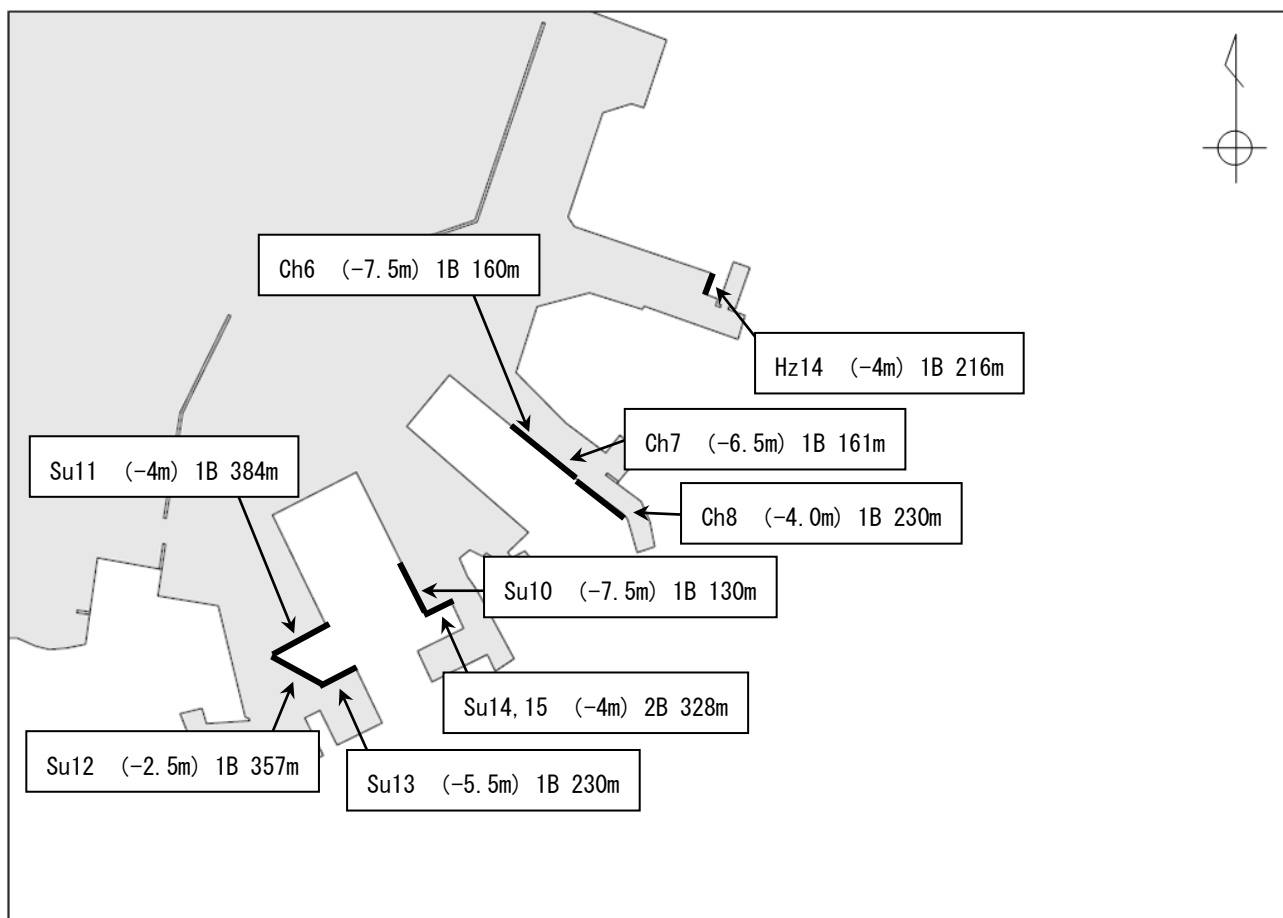


図 VII-3-1 物資補給岸壁位置図

4. 利用形態の見直しを検討していく区域

4-1 荒津地区及び西戸崎地区

① 石油類取扱量の現状

博多港は、九州の燃料油等（重油及び石油製品）の販売量の3割超、福岡県の9割超に相当する石油類を取り扱っており、その中心である荒津地区及び西戸崎地区は、北部九州をはじめとするとする背後圏に石油類を安定供給する石油基地として、重要な役割を果たしている。

博多港の石油類の取扱量は、平成21年頃までは減少傾向にあったが、以降は横ばいである。

表 VII-4-1 博多港の石油類取扱量の推移

年次	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H26/H16
取扱量(単位:千トン)	5,322	5,480	5,575	5,383	5,254	4,943	4,653	4,619	4,678	4,625	4,607	4,076	74.4%
うち荒津地区	4,473	4,618	4,698	4,486	4,320	4,013	3,678	3,633	3,660	3,613	3,546	3,361	72.8%
うち西戸崎地区	589	624	622	598	636	594	617	611	651	675	708	715	114.6%
その他	259	239	255	298	297	337	357	375	367	336	352	1	0.5%

※重油、石油製品、LPG、その他石油製品の合計

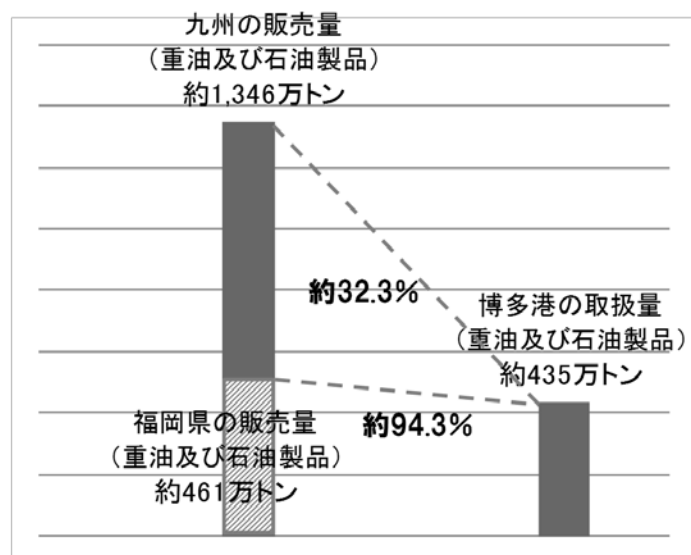


図 VII-4-1 九州・福岡県の重油及び石油製品の取扱量と博多港の取扱量の比較

※販売量は、経済産業省 産業動態統計年報 資源・窯業・建材編，石油連盟 HP を基に作成

② 石油取扱施設を取り巻く状況と課題

○石油需要の見通し

全国的には、今後も再生可能エネルギーや水素など新たなエネルギーの普及・転換が進み、石油類の需要の減少は今後も続くと予想される。

しかし、博多港においては、近年の取扱量は横ばいで推移していること、背後圏の人口も増加すること等から、当面、大きな増減はないものと考えられる。

○現在の立地企業の意向

消費地に近く、高速道路と直結するなど利便性が非常に高いことから、博多港の石油類取扱施設を（北部）九州の拠点と位置づけており、博多港での事業は当面継続する意向である。

一方、人口減少、省エネ化・車離れ等により全国的な石油需要が減少傾向にあり、石油産業の合理化・効率化が進められている中、移転のための大規模な投資は困難な状況であると考えられる。

○荒津地区及び西戸崎地区の課題

高度成長期以降の都市化の進展に伴い、住宅地が荒津地区及び西戸崎地区の石油取扱施設に隣接する区域まで拡大しており、周辺市街地との調和や都市防災等の観点からは課題を有している。

このため、荒津地区および西戸崎地区における石油取扱機能の移転・再編や緩衝帯としての公園整備などが求められている。

平成 24 年 8 月の博多港長期構想においても、「都市防災の観点から、地区内の再編に合わせて緩衝帯としての機能を有する公園・緑地空間の形成に取り組み、都心部におけるスポーツ・レクリエーション空間を創っていく必要がある」との提言がなされている。

しかしながら、施設が立地しているのは民有地であること等から、早期の移転・集約や公園等の整備は困難と考えられる。

③ 利用形態の見直しを検討する必要性

荒津地区及び西戸崎地区は、背後圏の石油基地として重要な役割を担っており、立地企業も事業を継続する意向を持っていることから、当分の間は、現在の機能を維持していく必要があると考えられる。

一方、市街地に隣接しているため、周辺市街地との調和や都市防災などの観点からは、課題を有している。

このため、今後の石油業界の再編や立地企業の動向などを注視しながら、長期的な展望に立つて、荒津地区及び西戸崎地区の将来のあり方について検討していく必要がある。

4－2 須崎ふ頭地区

① 現状

須崎ふ頭は、福岡の都心である天神地区に隣接しており、埠頭基部には都市高速道路の天神北ランプが立地している。

輸入穀物や鉄鋼などを取り扱っており、特に穀物取扱機能については、箱崎ふ頭と合わせ博多港で九州の輸入小麦の全量を取り扱うなど、九州・西日本地域の市民生活や経済活動を支える重要な役割を果たしている。

② 課題

平成 24 年 8 月の博多港長期構想では、須崎ふ頭について「埠頭基部から順次、魅力ある土地利用への転換を進めていく必要があります。」との提言を受けている。また、市民等からも都心との近接性を活かした都市的な土地利用に転換すべきとの意見がある。

しかし、須崎ふ頭の土地利用の転換に際しては、水際線を除き大半が民有地であり、交通アクセスの強化も不可欠であるとともに、博多港全体の物流機能の再編を伴うことから、港湾機能の移転先の確保を含め、長期的な取組みが必要になる。

③ 利用形態の見直しを検討する必要性

須崎ふ頭については、「博多港の将来像」のとおり、長期的には物流中心から都市的土地利用への転換を検討していく必要がある。

そのためには、まずは須崎ふ頭の基部について、既定計画の埋立て及び臨港道路整備による空間の確保や交通基盤の強化が必要であるが、実施にあたっては、中央ふ頭・博多ふ頭地区の再整備、天神の北側エリアのまちづくり、新たな土地需要の動向などを見極めながら、長期的な視点に立って将来のあり方を検討していく必要がある。

今回の計画改訂では、その第一歩として、埠頭基部の岸壁を物資補給岸壁に変更し、段階的な港湾機能の縮小を進めていく。

VIII. その他の資料

1. 港湾の周辺状況

1－1 経済的・社会的条件

(1) 背後圏

博多港の背後地域については、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県及び山口県とした。

表 VIII-1-1 博多港の背後地域

背後地域	九州7県＋山口県
	福岡県、佐賀県、長崎県、熊本県、大分県、宮崎県、鹿児島県、山口県



図 VIII-1-1 博多港の背後圏

(2) 人口

博多港の背後地域における人口の推移を表 VIII-1-2 に示す。

表 VIII-1-2 市町村別人口の推移

(千人, 年平均伸び率%)

市町村名 及び区分	人口										
	昭和55年	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成23年	平成24年	平成25年	平成26年
福岡市	1,089	1,160	1,237	1,285	1,341	1,401	1,464	1,479	1,492	1,506	1,519
福岡県	4,553	4,719	4,811	4,934	5,016	5,050	5,072	5,079	5,085	5,090	5,091
佐賀県	866	880	878	884	877	866	850	847	843	840	835
長崎県	1,591	1,594	1,563	1,545	1,517	1,479	1,427	1,417	1,408	1,397	1,386
熊本県	1,790	1,838	1,840	1,860	1,859	1,842	1,817	1,813	1,807	1,801	1,794
大分県	1,229	1,250	1,237	1,231	1,221	1,210	1,197	1,191	1,185	1,178	1,171
宮崎県	1,152	1,176	1,169	1,176	1,170	1,153	1,135	1,131	1,126	1,120	1,114
鹿児島県	1,785	1,819	1,798	1,794	1,786	1,753	1,706	1,699	1,690	1,680	1,668
山口県	1,587	1,602	1,573	1,556	1,528	1,493	1,451	1,442	1,431	1,420	1,408
九州7県+山口県計	14,553	14,878	14,869	14,980	14,974	14,846	14,655	14,619	14,575	14,526	14,467

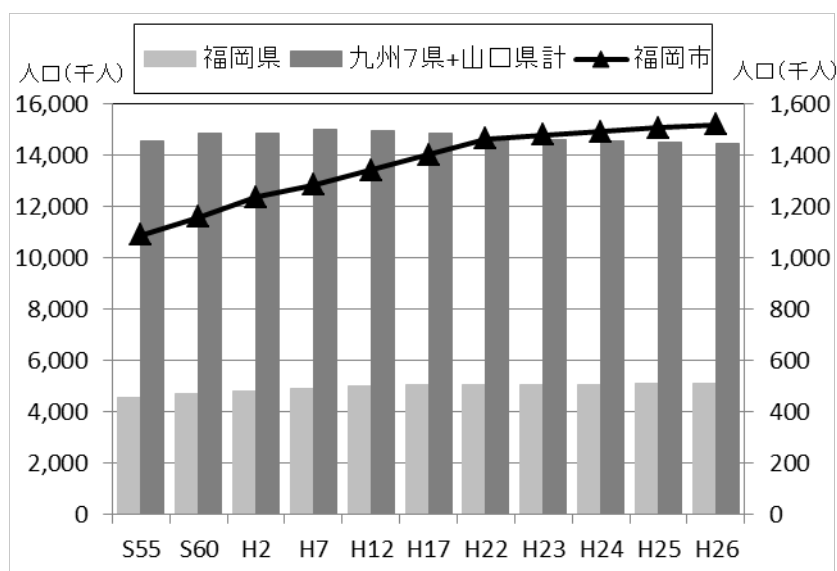


図 VIII-1-2 人口の推移

出典：国勢調査、総務省統計局、福岡市統計年報

(3) 産業の動向

① 九州の産業分類別就業人口の推移

表 VIII-1-3 九州の産業分類別就業人口の推移

(単位：人)

		1985年	1990年	1995年	2000年	2005年	2010年	10年/85年
第一次産業	農業	813,046	649,875	558,664	469,683	448,053	365,641	45.0
	林業	20,899	16,519	13,559	10,592	7,617	12,478	59.7
	漁業	103,412	88,807	74,387	59,848	49,984	40,307	39.0
	計	937,357	755,201	646,610	540,123	505,654	418,426	44.6
第二次産業	鉱業	18,942	10,503	10,354	8,278	3,693	3,036	16.0
	建設業	593,007	636,041	728,240	699,121	600,774	495,853	83.6
	製造業	920,150	994,759	939,820	862,010	765,153	730,451	79.4
	計	1,532,099	1,641,303	1,678,414	1,569,409	1,369,620	1,229,340	80.2
第三次産業	卸売・小売業	1,397,619	1,406,023	1,491,992	1,458,752	1,165,330	1,031,244	73.8
	金融・保険業	162,153	176,939	176,443	162,961	145,282	136,492	84.2
	不動産業	35,465	48,822	48,521	51,279	60,609	87,934	247.9
	運輸・通信業	362,481	364,794	377,842	374,042	388,962	397,418	109.6
	電気・ガス・水道業	33,255	32,597	34,987	34,388	28,083	28,493	85.7
	サービス業	1,292,761	1,449,787	1,674,429	1,817,725	2,212,869	2,187,232	169.2
	公務	269,692	259,123	269,347	266,055	259,931	251,181	93.1
	計	3,553,426	3,738,085	4,073,561	4,165,202	4,261,066	4,119,994	115.9
総数		6,032,730	6,151,042	6,421,106	6,322,849	6,208,469	6,015,872	99.7

出典：国勢調査

② 九州の産業別総生産額の推移

表 VIII-1-4 九州の産業種目別総生産の推移

(単位：百万円)

		2000年度	2001年度	2002年度	2003年度	2004年度	2005年度	2006年度	2007年度	2008年度	2009年度
第一次産業	農業	936,837	903,453	896,852	899,730	843,405	842,094	795,450	788,892	749,608	718,295
	林業	83,960	81,030	71,113	71,585	69,066	58,891	61,083	65,756	61,958	58,444
	水産業	221,476	200,742	195,690	185,421	184,329	180,786	175,484	187,758	162,419	147,449
	計	1,242,273	1,185,225	1,163,655	1,156,736	1,096,800	1,081,771	1,032,017	1,042,406	973,985	924,188
第二次産業	鉱業	130,954	123,179	101,843	96,091	87,636	86,058	88,651	78,022	72,061	62,709
	製造業	7,312,993	6,677,357	6,564,217	6,954,760	7,148,185	7,215,476	7,340,492	7,649,483	6,847,425	6,550,995
	建設業	3,619,899	3,275,466	3,082,895	2,814,304	2,738,132	2,578,591	2,688,554	2,422,825	2,324,328	2,150,946
	計	11,063,846	10,076,002	9,748,955	9,865,155	9,973,953	9,880,125	10,117,697	10,150,330	9,243,814	8,764,650
第三次産業	電気・ガス・水道業	1,401,485	1,367,788	1,345,592	1,347,892	1,325,200	1,259,640	1,199,836	1,145,863	1,137,483	1,160,789
	卸売・小売業	6,726,300	6,483,075	6,298,479	6,303,251	6,219,880	6,172,863	6,010,635	5,940,978	5,858,219	5,464,071
	金融・保険業	2,053,314	2,229,909	2,356,211	2,340,436	2,149,855	2,429,674	2,347,790	2,357,735	1,919,300	1,915,108
	不動産業	4,783,979	4,873,619	4,946,201	4,982,044	5,113,631	5,166,469	5,236,963	5,329,369	5,424,584	5,477,071
	運輸・通信業	3,361,373	3,354,567	3,398,038	3,422,895	3,401,515	3,374,324	3,326,717	3,357,683	3,287,067	3,136,654
	サービス業	10,021,510	10,010,674	10,036,762	10,161,206	10,263,776	10,420,882	10,600,579	10,935,503	10,829,340	10,697,626
	政府サービス生産者	4,983,471	5,055,856	5,033,596	5,041,680	5,123,965	5,107,094	5,155,769	5,236,078	5,234,864	5,106,037
	非営利サービス生産者	970,885	1,000,939	1,052,798	1,019,222	1,049,430	1,084,603	1,160,922	1,131,105	1,158,371	1,134,879
計		34,302,317	34,376,427	34,467,677	34,618,626	34,647,252	35,015,549	35,039,211	35,434,314	34,849,228	34,092,235
(控除) 帰属利子		1,466,201	1,714,210	1,758,553	1,684,762	1,545,074	1,598,847	1,588,727	1,555,462	1,431,070	1,379,343
県内総生産		45,245,867	44,042,437	43,748,090	44,086,970	44,299,313	44,582,105	44,862,625	45,346,172	43,941,725	42,621,907

出典：内閣府「県民経済計算年報」

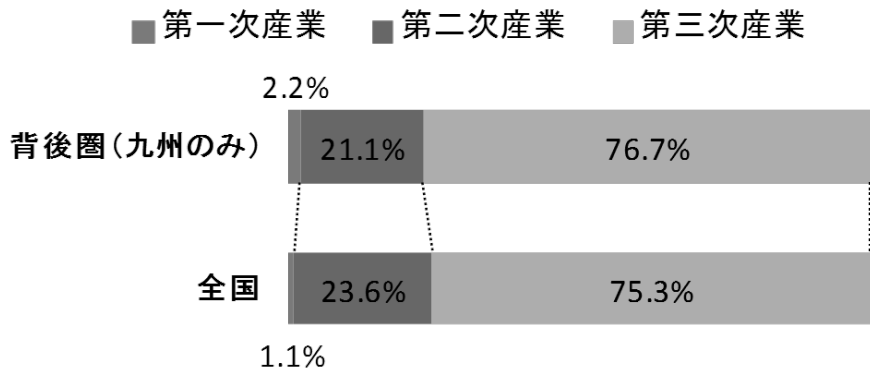


図 VIII-1-3 背後圏（九州）の産業構成比
 （出典：九州経済産業局 「九州経済の現状 2015 夏」に基づき福岡市港湾局作成）

表 VIII-1-5 九州の第三次産業の生産額推移

(百万円、%)

	生産額					構成比				
	1990年度	1995年度	2000年度	2005年度	2009年度	1990年度	1995年度	2000年度	2005年度	2009年度
電気・ガス・水道業	1,260,706	1,386,689	1,401,485	1,259,640	1,160,789	4.8	4.4	4.1	3.6	3.4
卸売・小売業	6,276,979	6,726,792	6,726,300	6,172,863	5,464,071	23.9	21.4	19.6	17.6	16
金融・保険業	1,608,927	1,961,701	2,053,314	2,429,674	1,915,108	6.1	6.2	6	6.9	5.6
不動産業	3,281,709	4,379,521	4,783,979	5,166,469	5,477,071	12.5	13.9	13.9	14.8	16.1
運輸・通信業	2,717,291	3,436,503	3,361,373	3,374,324	3,136,654	10.3	10.9	9.8	9.6	9.2
サービス業	6,750,677	8,203,513	10,021,510	10,420,882	10,697,626	25.7	26.1	29.3	29.8	31.4
政府サービス生産者	3,611,414	4,383,276	4,983,471	5,107,094	5,106,037	13.7	13.9	14.5	14.6	15
非営利サービス生産者	795,381	1,008,317	970,885	1,084,603	1,134,879	3	3.2	2.8	3.1	3.3
計	26,303,084	31,486,312	34,302,317	35,015,549	34,092,235	100	100	100	100	100

(内閣府「県民経済計算年報」)

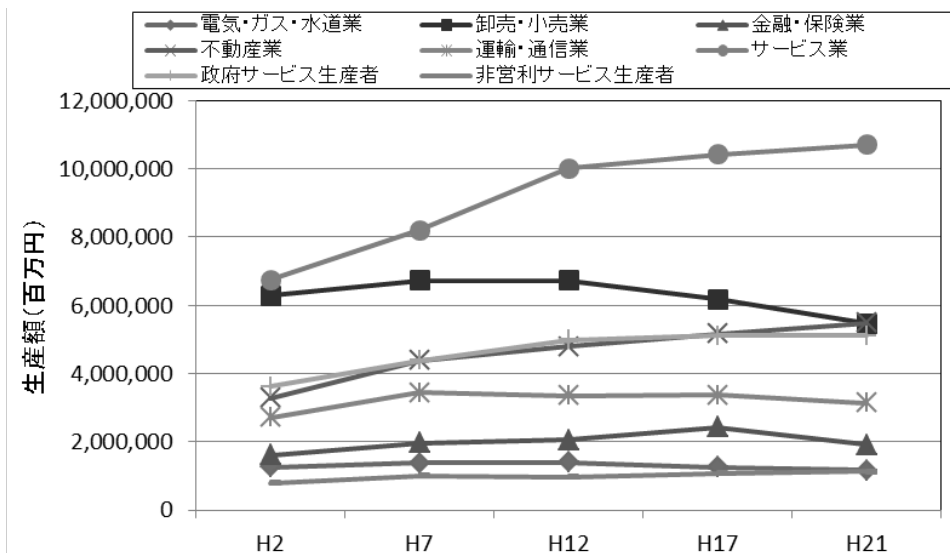


図 VIII-1-4 九州の第三次産業の生産額推移

表 VIII-1-6 九州の第二次産業の生産額推移

(百万円、%)

	生産額					構成比				
	1990年度	1995年度	2000年度	2005年度	2009年度	1990年度	1995年度	2000年度	2005年度	2009年度
鉱業	196,595	191,067	130,954	86,058	62,709	1.8	1.7	1.2	0.9	0.7
製造業	6,845,210	7,422,242	7,312,993	7,215,476	6,550,996	63.7	65.2	66.1	73	74.8
建設業	3,705,467	3,771,243	3,619,900	2,578,590	2,150,946	34.5	33.1	32.7	26.1	24.5
計	10,747,272	11,384,552	11,063,847	9,880,124	8,764,651	100	100	100	100	100

(内閣府「県民経済計算年報」)

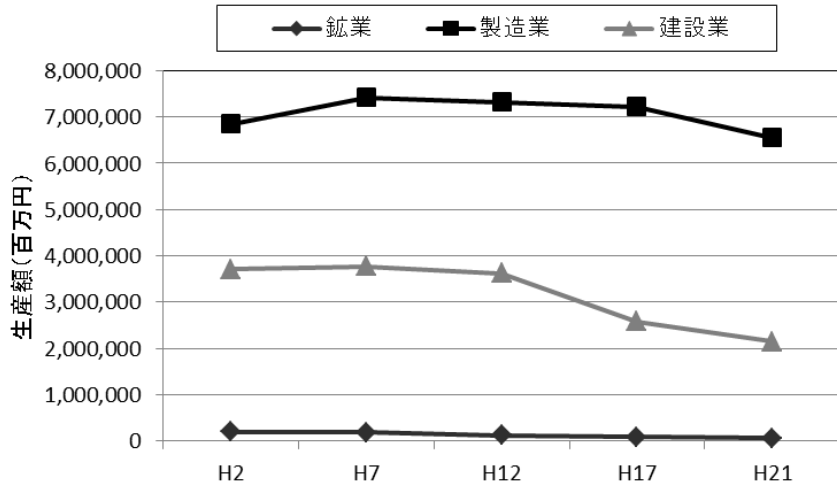


図 VIII-1-5 九州の第二次産業の生産額推移

表 VIII-1-7 九州の製造品出荷額の推移

(百万円、%)

		生産額						構成比
		2000年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	2010年
基礎 素材 材 型	木材	296,453	207,271	201,237	207,862	199,375	169,457	172,363
	パルプ	343,887	324,616	324,669	361,831	382,163	360,673	361,536
	化学	1,179,818	1,340,040	1,463,751	1,593,579	1,622,162	1,261,220	1,418,022
	石油	286,038	521,478	589,280	694,125	719,459	105,319	613,337
	プラスチック	411,541	457,138	464,759	504,754	530,715	461,930	494,044
	ゴム	321,322	375,256	406,132	459,123	467,856	288,847	453,162
	窯業	1,016,357	801,954	810,581	896,048	861,161	730,372	785,145
	鉄鋼	976,139	1,389,856	1,541,290	1,750,692	2,073,928	1,429,477	1,637,818
	非鉄金属	368,854	364,121	281,229	412,490	387,070	267,760	588,315
	金属製品	944,395	872,968	936,730	938,181	923,400	792,179	766,655
加 工 組 立 型	計	6,144,804	6,654,698	7,019,658	7,818,685	8,167,289	5,867,234	7,290,397
	一般機械	1,785,021	1,626,802	1,696,592	1,915,790	2,009,001	1,637,523	1,670,794
	電気	4,044,800	3,524,808	3,742,770	4,243,765	3,872,176	3,037,599	3,134,091
	輸送	2,153,510	3,250,293	3,660,456	3,730,822	3,556,946	3,482,630	4,049,201
	精密	163,197	160,810	183,346	188,365	—	—	—
	計	8,146,528	8,562,713	9,283,164	10,078,742	9,438,123	8,157,752	8,854,086
生 活 関 連 型	食料品	3,993,827	3,929,154	3,953,414	4,195,359	4,373,771	4,303,601	4,193,472
	繊維	86,677	78,712	76,341	75,735	266,451	237,878	215,416
	衣服	288,099	172,852	168,405	162,753	—	—	—
	家具	240,854	173,283	165,700	170,188	159,224	141,388	127,200
	出版	675,823	—	—	—	—	—	—
	皮革	9,171	15,122	21,202	25,264	20,676	12,437	15,994
	その他	151,106	573,101	575,091	610,123	584,889	532,296	552,111
	計	5,445,557	4,942,224	4,960,153	5,239,422	5,405,011	5,227,600	5,104,193
合計		19,754,071	20,198,100	21,275,787	23,150,615	23,041,459	19,347,113	21,341,264

(工業統計)

1-2 自然条件

(1) 地象

① 地勢

博多港は、糸島半島と海の中道に囲まれた鶴翼状の形状を有し、港口部には能古島や志賀島があり、平穏な港である。また、多々良川、御笠川、那珂川、室見川をはじめとする二級河川を中心に、多数の河川が流入している。福岡市及びその周辺の地形図は、以下に示すとおりである。

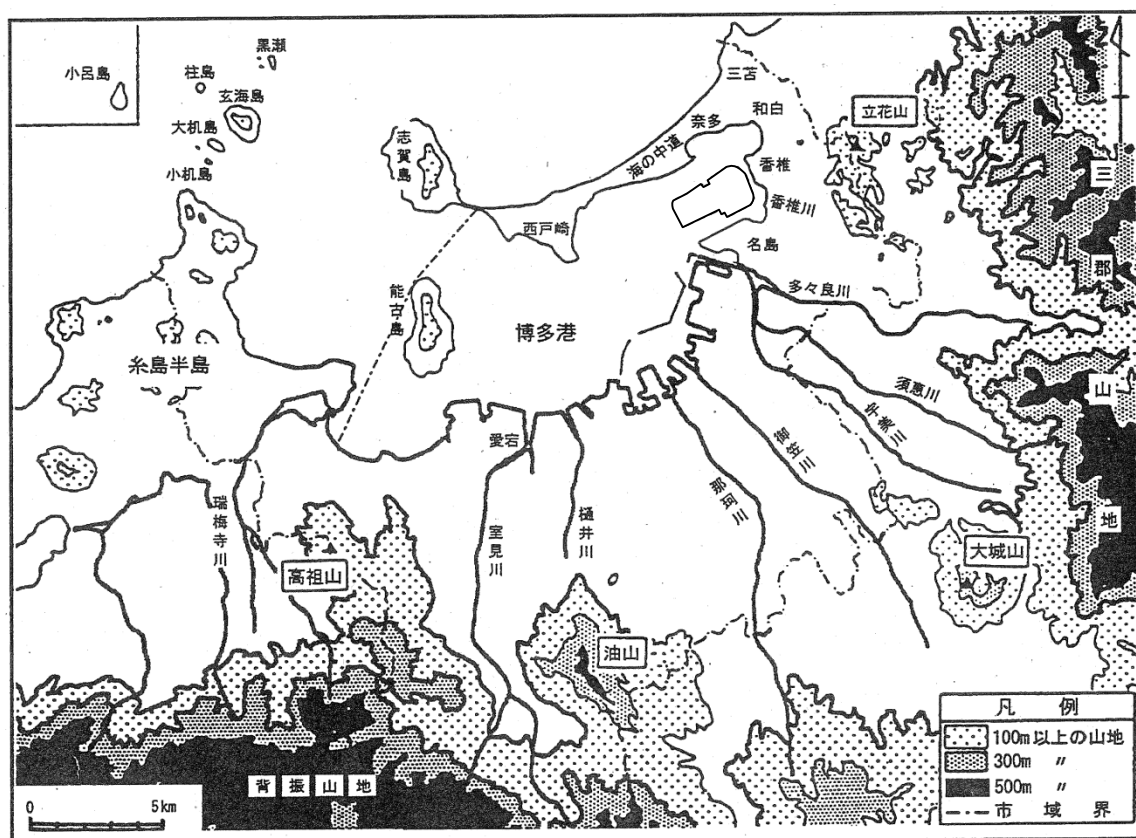


図 VIII-1-6 福岡市及びその周辺の地形

② 地質

福岡市の地質は、下位より古生代の三郡変成岩類、中生代これに貫入した花崗岩類、これらを不整合に覆う古代三紀層の堆積岩（砂岩、頁岩）が分布する。これらを基盤として、この上位には新生代第四紀の洪積～沖積世の未固結堆積層（礫質土、砂質土、粘性土）が分布している。福岡市の地質、博多港の主なボーリング位置図及びボーリング柱状図は以下に示すとおりである。

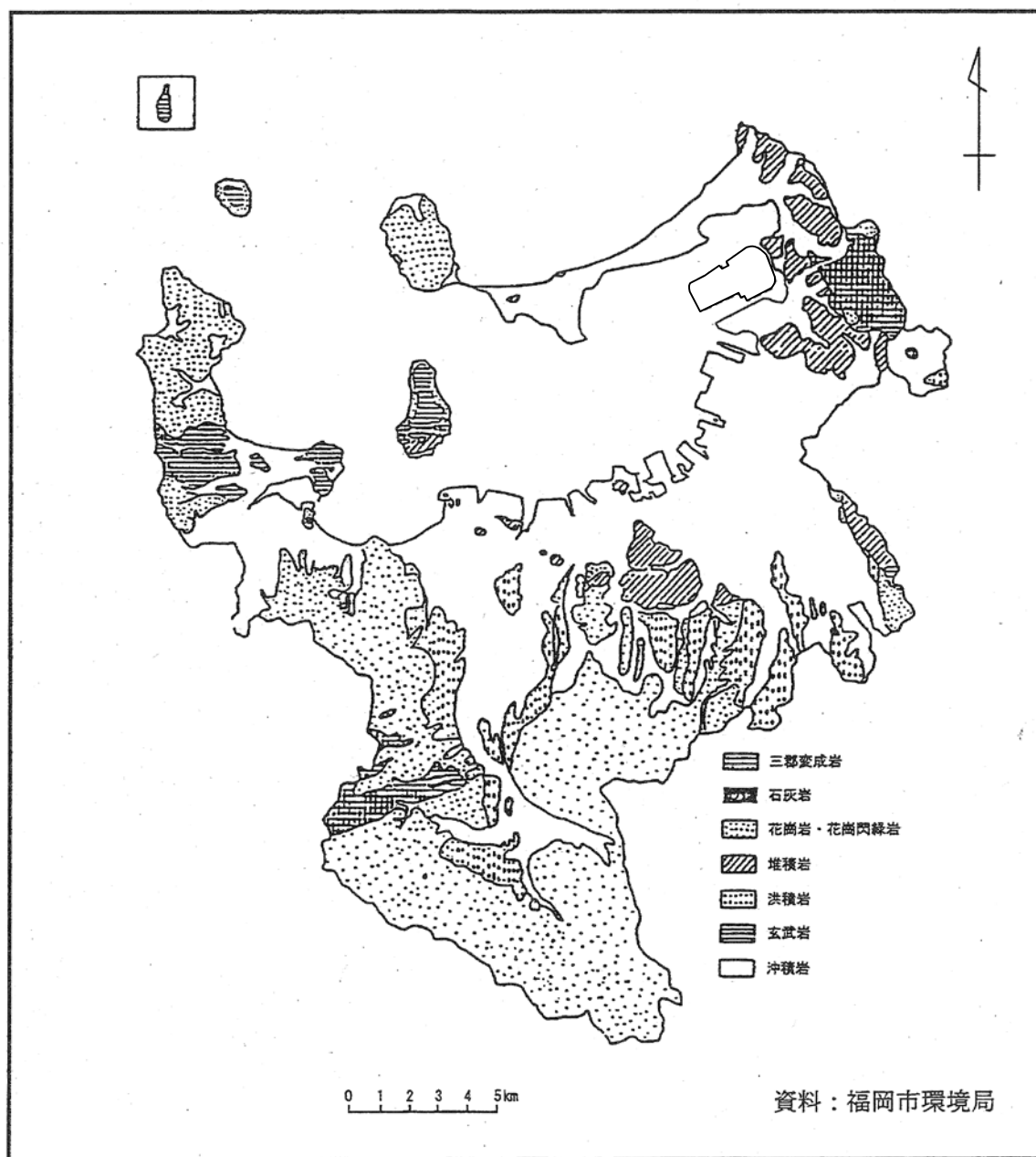


図 VIII-1-7 福岡市の地質

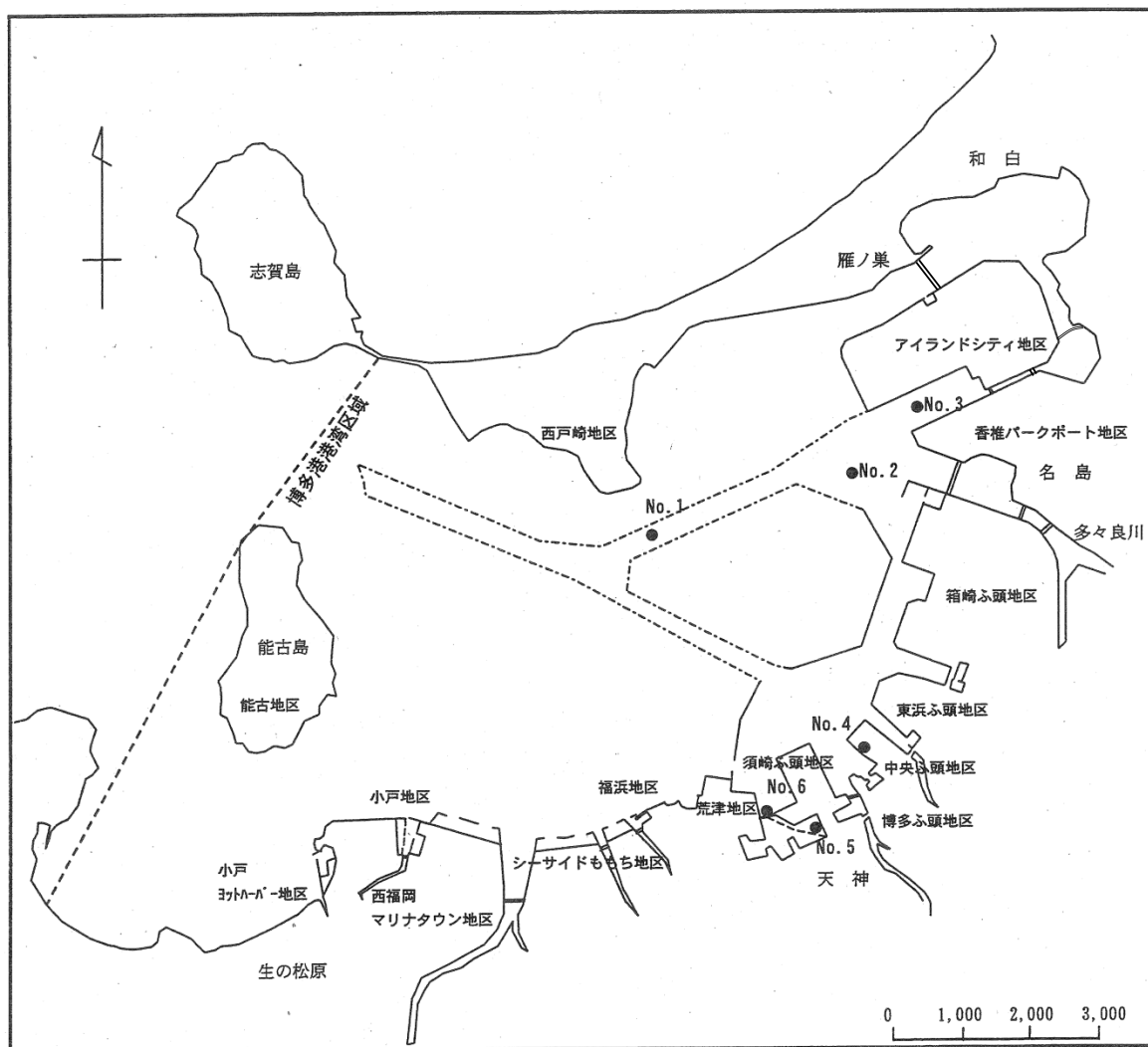


図 VIII-1-8 ボーリング位置図

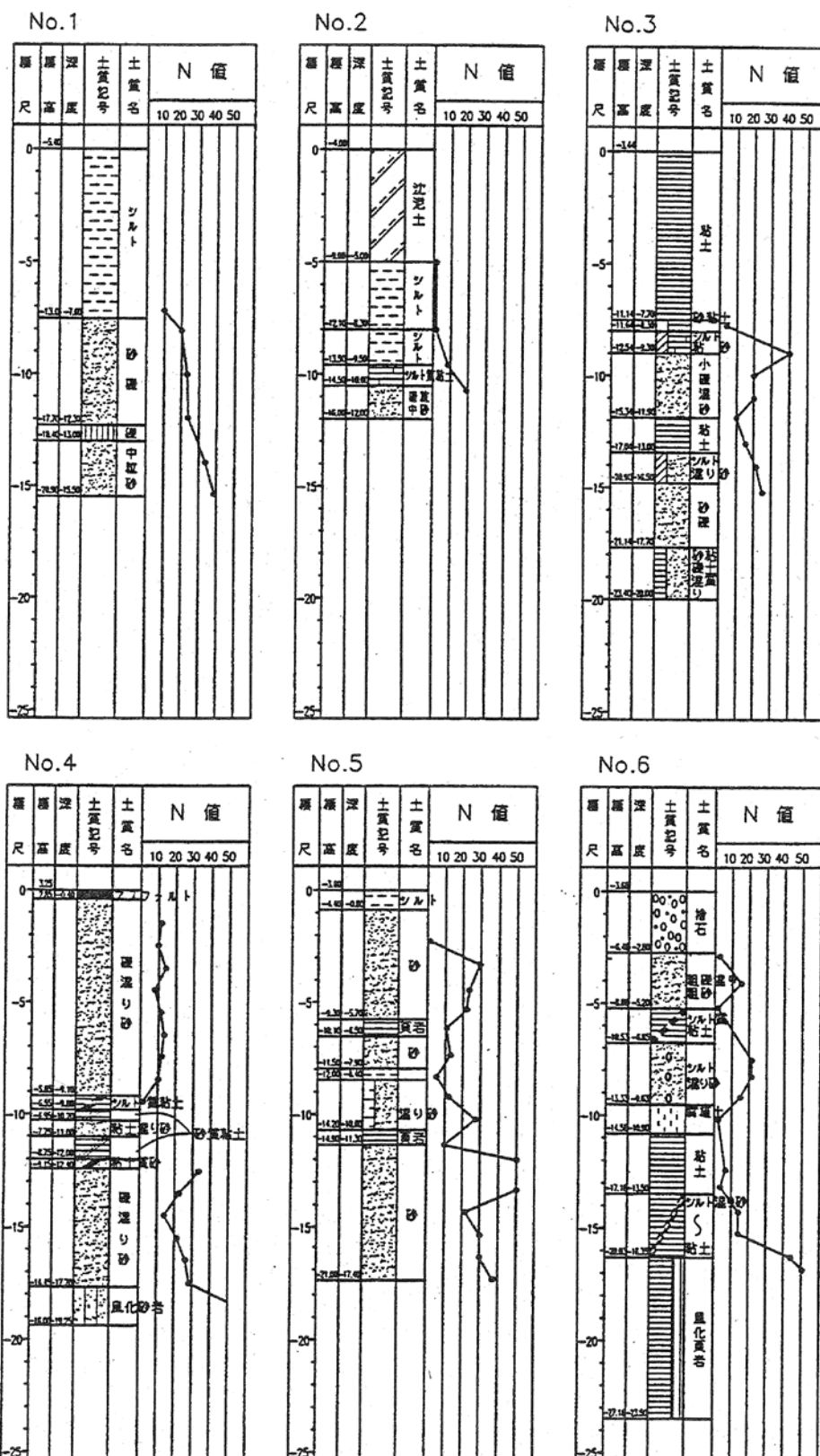


図 VIII-1-9 土質柱状図

③ 地震

福岡県における主な既往影響地震については、表 VIII-1-8 に示すとおりである。

表 VIII-1-8 福岡県における主な既往影響地震

年	月日	時分	震源	東経	北緯	深さ	M
679	12.一	夜	筑紫	130° 30′	33° 30′		6.5-7.5
1706	11.26	夜	筑紫				
1848	1.10		筑紫	130° 24′	33° 30′		
1872	3.14	17 時頃	浜田地震	132° 30′	35° 09′		7.1
1898	8.10	21:57	福岡市付近 (糸島半島)	130° 30′			
1929	8.8	22:33	福岡県	130° 19′	33° 37′		5.1
1930	2.5	22:28	福岡市西部	130° 09′	33° 30′	30	5
1941	11.19	1:46	日向灘	132° 05′	32° 01′		7.2
1966	11.12	21:01	有明海	130° 16′	33° 04′	20	5.5
1968	8.6	1:17	愛媛県西部	132° 23′	33° 18′	40	6.6
1991	10.28	10:09	周防灘沖	131° 10′	33° 55′	19	6
1996	10.19	23:44	日向灘	132° 00.6′	31° 47.7′	34	6.6
1997	6.25	18:50	山口県・ 島根県境	131° 40.1′	34° 47.7′	8	6.6
2005	3.20	10:53	福岡県 西方沖	130° 10.5′	33° 44.3′	9	7

出典：福岡県 地域防災計画

(2) 気象

① 気候

福岡市は日本海型気候区に属し、年間を通じて温暖である。

なお、気象資料は福岡管区気象台のものを使用し、平成 26 年の気象概要は表 VIII-1-9 に示すとおりである。また、福岡管区気象台の位置は図 VIII-1-10 に示すとおりである。

表 VIII-1-9 気温、風速、降水量、日照時間

月別	平均気温 (℃)	気温(℃)		平均蒸気圧 (hPa)	平均湿度 (%)	平均雲量 (10分比)	日照時間 (h)	総降水量 (mm)	平均風速 (m/s)
		最高	最低						
平成26年	17.1	21.3	13.8	15.3	69.3	7.1	151.2	148.2	2.9
1月	7.5	11.7	3.9	6.5	62	6.0	146.3	57.5	2.7
2月	7.6	11.3	4.5	7.4	68	7.5	105.2	83.0	3.0
3月	11.5	16.1	7.6	9.3	66	6.5	175.1	102.5	3.4
4月	15.6	20.6	11.4	11.1	63	6.2	179.9	61.0	2.6
5月	20.5	25.8	16.0	14.2	59	6.1	280.7	94.0	2.9
6月	22.6	26.6	20.1	21.4	79	9.0	107.9	101.0	2.7
7月	27.1	30.9	24.2	27.9	79	8.2	148.0	373.0	2.6
8月	26.5	29.7	24.4	29.2	85	9.2	79.7	462.5	2.9
9月	24.2	28.2	21.2	22.4	75	7.0	159.5	107.0	2.7
10月	19.7	24.0	16.2	15.9	69	5.4	183.6	144.5	3.4
11月	14.7	18.9	11.2	11.7	69	6.2	138.0	106.0	2.4
12月	7.6	10.9	4.5	6.1	58	7.6	105.9	73.5	3.5

資料：福岡管区気象台 HP

② 風況

1) 福岡管区気象台の風観測要領

博多湾周辺域での風観測は、図 VIII-1-10 に示す気象庁福岡管区気象台のほか湾内沿岸の香椎パークポートで実施されている。福岡管区気象台での観測は、1951 年以降の観測記録が整理され測得状況も良好であるため、ここでは過去 14 年間の福岡管区気象台観測記録から風況を概観する。

表 VIII-1-10 は、福岡管区気象台での風観測要領を示している。

表 VIII-1-10 福岡管区気象台の風観測要領

項 目		内 容
位置	北緯	33° 34.9′
	東経	130° 22.5′
設置高	地盤高	海面上2.5m
	地上高	地表面上24.4m
観測データ		毎10分間平均値



图 VIII-1-10 福岡管区气象台位置图

2.2 風向風速出現頻度

博多湾周辺の風向・風速の出現状況は、福岡管区气象台における1999年から2012年までの14年間の地上気象観測記録を整理し概観する。季節別風向風速出現頻度を表 VIII-1-11、図 VIII-1-11 に示す。

年間を通しての風況は、北北西(NNW)～北(N)と南東(SE)～南南東(SSE)の出現が高く、比較的強い風速(5m/s以上)の出現は北北西(NNW)～北(N)が比較的多い。季節別の出現傾向も同様である。風速は3 m/s未満の出現率が約半数を占め、5 m/s未満が約80%を占める。

静穏は全年で約3%である。季節別には秋季(3.3%)がやや多く、夏季(2.5%)がやや少ない。

以下に全年、四季別の風向・風速の出現概要を示す。

(7) 風向

全年：卓越する風向は北(15.4%)、南東(14.6%)、北北西(12.5%)で、次いで南南東(9.7%)が多い。
春季：卓越する風向は北(17.6%)、南東(14.0%)、北北西(12.7%)で、次いで南南東(9.3%)が多い。
夏季：卓越する風向は北(18.0%)、北北西(14.1%)、南東(14.2%)で、次いで南南東(10.9%)が多い。
秋季：卓越する風向は北(18.2%)、南東(13.4%)で、次いで北北西(10.1%)、南南東(9.5%)が多い。
冬季：卓越する風向は南東(16.7%)、北北西(13.1%)である。

(4) 風速

全年：出現頻度の最も高い風速階級は1.00～1.99m/sの25.6%で、次いで2.00～2.99m/s階級の23.7%、3.00～3.99m/s階級の17.1%の順に出現が多い。
春季：出現頻度の最も高い風速階級は1.00～1.99m/sの22.6%で、次いで2.00～2.99m/s階級の22.2%、3.00～3.99m/s階級の17.1%の順に出現が多い。
夏季：出現頻度の最も高い風速階級は2.00～2.99m/sの25.5%で、次いで1.00～1.99m/s階級の23.5%、3.00～3.99m/s階級の19.5%の順に出現が多い。
秋季：出現頻度の最も高い風速階級は1.00～1.99m/sの30.5%で、次いで2.00～2.99m/s階級の22.9%、3.00～3.99m/s階級の15.6%の順に出現が多い。
冬季：出現頻度の最も高い風速階級は1.00～1.99m/sの25.7%で、次いで2.00～2.99m/s階級の24.3%、3.00～3.99m/s階級の16.3%の順に出現が多い。

表 VIII-1-11 (1) 季節別風向風速出現頻度

(1) 全年

風向 風速 (m/s)	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	静穏	合計	(%)	累計	(%)
0.00~0.99																	3,517	3,517	2.9	3,517	2.9
1.00~1.99	1,083	697	563	879	1,998	5,849	5,215	2,903	2,817	2,756	1,147	759	719	977	1,343	1,602		31,307	25.6	34,824	28.4
2.00~2.99	1,282	621	471	724	1,790	6,556	3,994	1,238	1,537	1,850	976	994	1,045	1,128	2,315	2,555		29,076	23.7	63,900	52.2
3.00~3.99	1,248	669	328	303	717	3,410	1,358	799	843	477	680	1,199	1,299	1,098	3,058	3,490		20,976	17.1	84,876	69.3
4.00~4.99	896	457	236	146	196	1,277	599	603	632	169	367	1,014	1,406	1,030	3,485	3,632		16,145	13.2	101,021	82.4
5.00~5.99	519	179	88	44	55	427	292	332	386	61	195	548	1,087	661	2,710	3,114		10,698	8.7	111,719	91.2
6.00~6.99	258	37	38	17	29	207	162	146	131	13	60	232	567	358	1,431	2,076		5,762	4.7	117,481	95.9
7.00~7.99	138	15	12	1	5	77	99	57	51	4	22	76	259	179	617	1,332		2,944	2.4	120,425	98.3
8.00~8.99	52	4	1	3	2	22	55	22	14	1	7	16	90	80	238	672		1,279	1.0	121,704	99.3
9.00~9.99	16	2	1	1	1	9	30	11	1		3	5	25	41	79	258		483	0.4	122,187	99.7
10.00~10.99	4	5	1		1	3	11	9	3	1		1	3	7	29	116		194	0.2	122,381	99.9
11.00~11.99	2	5			1	1	11	4					3	2	15	31		75	0.1	122,456	99.9
12.00~12.99	2							1	2					1	5	23		34		122,490	100.0
13.00~13.99	1					1	3	1	1					1	5	9		22		122,512	100.0
14.00~14.99	1														1	1		3		122,515	100.0
15.00~	2							1							2	7		12		122,527	100.0
合計	5,504	2,691	1,739	2,118	4,795	17,839	11,830	6,128	6,416	5,332	3,457	4,844	6,503	5,563	15,333	18,918	3,517	122,527	100		
(%)	4.5	2.2	1.4	1.7	3.9	14.6	9.7	5.0	5.2	4.4	2.8	4.0	5.3	4.5	12.5	15.4	2.9	100			

(2) 春季(3月, 4月, 5月)

風向 風速 (m/s)	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	静穏	合計	(%)	累計	(%)
0.00~0.99																	947	947	3.1	947	3.1
1.00~1.99	275	158	137	197	386	1,189	1,153	616	562	555	285	187	201	307	336	424		6,968	22.6	7,915	25.6
2.00~2.99	276	118	117	169	450	1,484	950	265	257	417	250	242	314	300	610	642		6,861	22.2	14,776	47.9
3.00~3.99	256	119	58	87	238	927	338	175	189	116	219	301	295	256	771	921		5,266	17.1	20,042	64.9
4.00~4.99	205	90	33	30	90	390	166	186	135	55	165	338	358	259	922	1,071		4,493	14.6	24,535	79.5
5.00~5.99	130	29	7	7	19	166	99	105	85	30	124	219	309	160	725	903		3,117	10.1	27,652	89.5
6.00~6.99	71	10	4	2	14	98	72	53	35	6	44	104	141	75	344	657		1,730	5.6	29,382	95.2
7.00~7.99	32		2		2	48	49	17	16		19	33	48	38	142	436		882	2.9	30,264	98.0
8.00~8.99	18			1	1	11	25	9	2	1	5	13	16	15	51	238		406	1.3	30,670	99.3
9.00~9.99	3					7	10	5			3	2	5	3	17	80		135	0.4	30,805	99.8
10.00~10.99	2					1	2	3	2			1			6	36		53	0.2	30,858	99.9
11.00~11.99							1	1							2	9		13		30,871	100.0
12.00~12.99															3	3		6		30,877	100.0
13.00~13.99															2			2		30,879	100.0
14.00~14.99																				30,879	100.0
15.00~																				30,879	100.0
合計	1,268	524	358	493	1,200	4,321	2,865	1,435	1,283	1,180	1,114	1,440	1,687	1,413	3,931	5,420	947	30,879	100		
(%)	4.1	1.7	1.2	1.6	3.9	14.0	9.3	4.6	4.2	3.8	3.6	4.7	5.5	4.6	12.7	17.6	3.1	100			

(3) 夏季(6月, 7月, 8月)

風向 風速 (m/s)	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	静穏	合計	(%)	累計	(%)
0.00~0.99																	758	758	2.5	758	2.5
1.00~1.99	366	178	155	236	483	1,029	1,022	536	480	613	275	214	236	360	503	563		7,249	23.5	8,007	25.9
2.00~2.99	291	70	85	183	471	1,604	1,214	417	345	320	191	200	260	411	886	946		7,894	25.5	15,901	51.5
3.00~3.99	191	64	87	87	218	1,020	553	435	418	129	94	140	178	256	959	1,192		6,021	19.5	21,922	70.9
4.00~4.99	97	75	92	70	65	490	293	341	395	51	42	66	116	153	1,066	1,157		4,569	14.8	26,491	85.7
5.00~5.99	37	64	63	27	25	156	137	186	250	20	13	18	30	72	641	830		2,569	8.3	29,060	94.1
6.00~6.99	23	10	32	13	10	68	67	73	79	2	1	2	9	15	204	456		1,064	3.4	30,124	97.5
7.00~7.99	9	6	10	1	2	13	40	29	29	2	1			1	56	250		449	1.5	30,573	98.9
8.00~8.99	3	1	1	1		4	14	9	11					1	26	114		185	0.6	30,758	99.5
9.00~9.99	4	2				1	15	2	1					1	7	42		75	0.2	30,833	99.8
10.00~10.99		3				1	6	3	1						4	13		31	0.1	30,864	99.9
11.00~11.99		2				1	4	2							1	5		15		30,879	99.9
12.00~12.99	1							2							2	3		8		30,887	100.0
13.00~13.99							1	1							1	3		6		30,893	100.0
14.00~14.99																				30,893	100.0
15.00~	1														2	2		5		30,898	100.0
合計	1,023	475	525	618	1,274	4,387	3,366	2,036	2,009	1,137	617	640	829	1,270	4,358	5,576	758	30,898	100		
(%)	3.3	1.5	1.7	2.0	4.1	14.2	10.9	6.6	6.5	3.7	2.0	2.1	2.7	4.1	14.1	18.0	2.5	100			

表 VIII-1-11 (2) 季節別風向風速出現頻度

(4) 秋季(9月, 10月, 11月)

風向 風速(m/s)	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	静穏	合計	(%)	累計	(%)
0.00~0.99																	995	995	3.3	995	3.3
1.00~1.99	269	215	144	229	562	1,732	1,613	999	1,016	1,023	351	173	167	166	279	385		9,323	30.5	10,318	33.8
2.00~2.99	461	288	166	216	416	1,448	888	283	402	565	221	164	177	203	454	641		6,993	22.9	17,311	56.6
3.00~3.99	546	305	117	83	122	632	249	99	114	102	128	217	238	194	732	893		4,771	15.6	22,082	72.2
4.00~4.99	427	163	71	19	23	201	78	48	64	28	55	174	240	173	721	979		3,464	11.3	25,546	83.6
5.00~5.99	248	53	12	5	5	57	34	23	37	6	30	82	161	89	517	995		2,354	7.7	27,900	91.3
6.00~6.99	122	15	2	1	1	22	13	16	12	2	6	15	61	32	259	701		1,280	4.2	29,180	95.5
7.00~7.99	83	7			1	6	3	6	4		1	5	23	13	84	528		764	2.5	29,944	98.0
8.00~8.99	28	3		1	1	2	7	3	1			2	4	5	28	247		332	1.1	30,276	99.1
9.00~9.99	8		1	1	1	1	3	3				1	2	1	8	112		142	0.5	30,418	99.5
10.00~10.99	2	2	1		1		2	3		1					7	52		71	0.2	30,489	99.7
11.00~11.99	2	3			1		5	1					2		7	15		36	0.1	30,525	99.9
12.00~12.99	1						1									15		17	0.1	30,542	99.9
13.00~13.99	1					1	2		1					1	2	6		14		30,556	100.0
14.00~14.99	1														1	1		3		30,559	100.0
15.00~	1							1								5		7		30,566	100.0
合計	2,200	1,054	514	555	1,134	4,102	2,898	1,485	1,651	1,727	792	833	1,075	877	3,099	5,575	995	30,566	100		
(%)	7.2	3.4	1.7	1.8	3.7	13.4	9.5	4.9	5.4	5.7	2.6	2.7	3.5	2.9	10.1	18.2	3.3	100			

(5) 冬季(12月, 1月, 2月)

風向 風速(m/s)	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	静穏	合計	(%)	累計	(%)
0.00~0.99																	817	817	2.7	817	2.7
1.00~1.99	173	146	127	217	567	1,899	1,427	752	759	565	236	185	115	144	225	230		7,767	25.7	8,584	28.4
2.00~2.99	254	145	103	156	453	2,020	942	273	533	548	314	388	294	214	365	326		7,328	24.3	15,912	52.7
3.00~3.99	255	181	66	46	139	831	218	90	122	130	239	541	588	392	596	484		4,918	16.3	20,830	69.0
4.00~4.99	167	129	40	27	18	196	62	28	38	35	105	436	692	445	776	425		3,619	12.0	24,449	81.0
5.00~5.99	104	33	6	5	6	48	22	18	14	5	28	229	587	340	827	386		2,658	8.8	27,107	89.8
6.00~6.99	42	2		1	4	19	10	4	5	3	9	111	356	236	624	262		1,688	5.6	28,795	95.4
7.00~7.99	14	2				10	7	5	2	2	1	38	188	127	335	118		849	2.8	29,644	98.2
8.00~8.99	3					5	9	1			2	1	70	59	133	73		356	1.2	30,000	99.4
9.00~9.99	1						2	1				2	18	36	47	24		131	0.4	30,131	99.8
10.00~10.99						1	1						3	7	12	15		39	0.1	30,170	100.0
11.00~11.99							1						1	2	5	2		11		30,181	100.0
12.00~12.99														1		2		3		30,184	100.0
13.00~13.99																				30,184	100.0
14.00~14.99																				30,184	100.0
15.00~																				30,184	100.0
合計	1,013	638	342	452	1,187	5,029	2,701	1,172	1,473	1,288	934	1,931	2,912	2,003	3,945	2,347	817	30,184	100		
(%)	3.4	2.1	1.1	1.5	3.9	16.7	8.9	3.9	4.9	4.3	3.1	6.4	9.6	6.6	13.1	7.8	2.7	100			

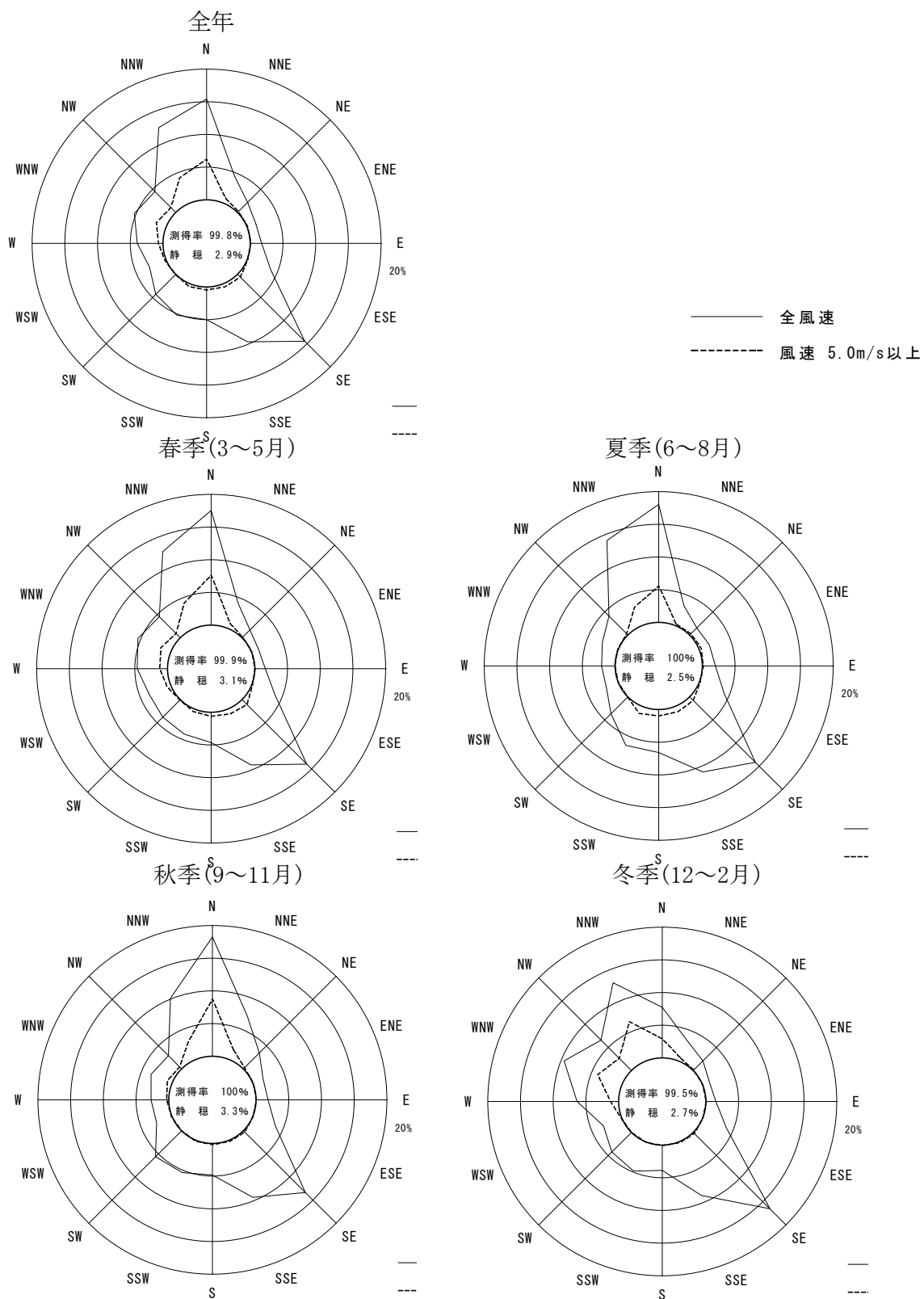


图 VIII-1-11 季節別風配図

(3) 海象

① 波浪

1) 常時波浪

博多湾海上を吹送する風によって発生する波浪は、福岡管区気象台で観測された風向風速を海上風速に換算し、S. M. B. 法により推算する。波浪推算位置図および推算結果は以下に示すとおりである。

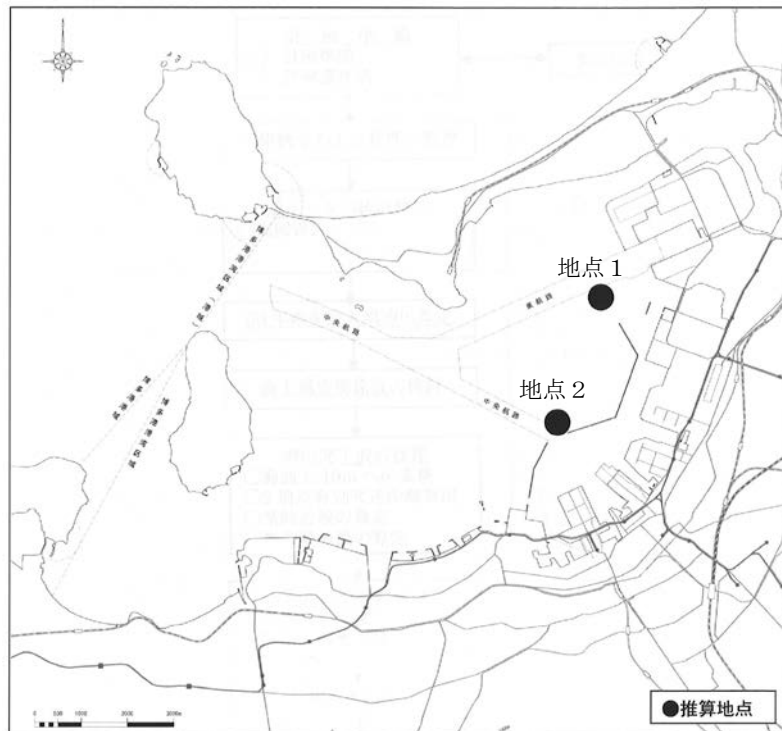


図 VIII-1-12 波浪推算位置図

出典：平成26年度 博多湾静穏度調査解析業務委託報告書

表 VIII-1-12(1) 波高波向出現頻度(地点 1)

(5) 全年																	静穏:	475 回
波向 波高(m)	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	合計	(%)
~0.3	5,565	2,739	1,777	2,179	4,927	18,240	12,192	6,206	6,199	5,492	2,968	3,165	4,571	5,005	14,565	16,722	112,512	91.7
0.31~0.50	76	12	3	4	5	35	107	236	568	185	501	1,635	1,654	617	934	2,409	8,981	7.3
0.51~0.75	4					1	4	16	18	5	87	92	377	51	55	38	748	0.6
0.76~1.00									1	1	3	6	3	1	2	2	19	0.0
1.01~1.25								1									1	0.0
1.26~1.50																		
1.51~1.75																		
1.76~2.00																		
2.01~2.50																		
2.51~3.00																		
3.01~3.50																		
3.51~4.00																		
4.01~																		
合計	5,645	2,751	1,780	2,183	4,932	18,276	12,303	6,459	6,786	5,683	3,559	4,898	6,605	5,674	15,556	19,171	122,261	99.6
(%)	4.6	2.2	1.5	1.8	4.0	14.9	10.0	5.3	5.5	4.6	2.9	4.0	5.4	4.6	12.7	15.6	99.6	

表 VIII-1-12(2) 波高波向出現頻度(地点 2)

(5) 全年																	静穏:	364 回
波向 波高(m)	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N	合計	(%)
~0.3	4,676	2,695	1,767	2,184	4,931	18,186	12,119	6,397	6,739	5,656	3,270	3,163	3,351	3,451	10,454	11,555	100,594	82.0
0.31~0.50	915	56	15	5	9	112	206	46	18	18	255	1,421	2,329	1,577	4,141	6,522	17,645	14.4
0.51~0.75	74	12			1	1	4	3	1	1	32	308	896	596	934	1,046	3,909	3.2
0.76~1.00	4							1				6	28	50	44	63	196	0.2
1.01~1.25	2												3	2	11	6	24	0.0
1.26~1.50															1	1	2	0.0
1.51~1.75															1	1	2	0.0
1.76~2.00																		
2.01~2.50																		
2.51~3.00																		
3.01~3.50																		
3.51~4.00																		
4.01~																		
合計	5,671	2,763	1,782	2,189	4,941	18,299	12,329	6,447	6,758	5,675	3,557	4,898	6,607	5,676	15,586	19,194	122,372	99.7
(%)	4.6	2.3	1.5	1.8	4.0	14.9	10.0	5.3	5.5	4.6	2.9	4.0	5.4	4.6	12.7	15.6	99.7	

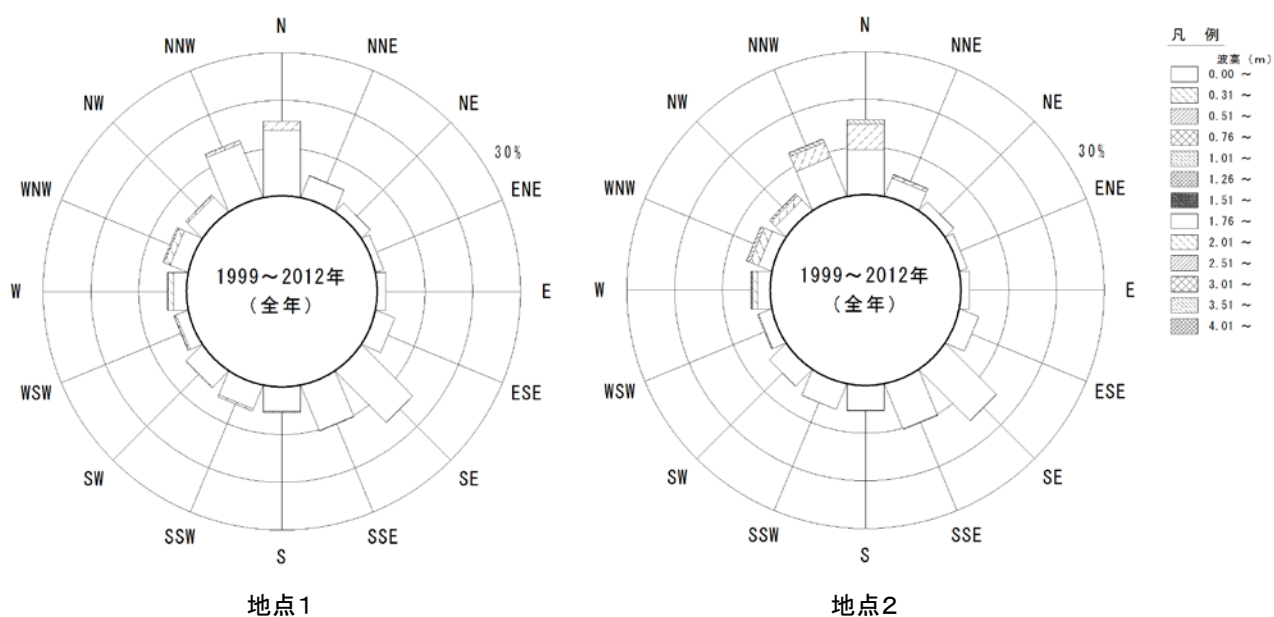


図 VIII-1-13 波高波向出現頻度

2) 異常時波浪の推算

「地点1」と「地点2」の異常時波浪は、30年確率風速(表-3.4)を海上風速に置き換えての波浪推算を行い、その結果を表 VIII-1-13 に取り纏めた。異常時の波浪推算は、S.M.B. 法推算式を適用して算出した。

「地点1」での最大有義波高は、波向 WSW、W の $H=1.5\text{m}$ 、 $T=3.7\text{sec}$ である。他の波向は、凡そ波高 1.0m 前後、周期 3sec 前後である。

「地点2」での最大有義波高は、波向 NNW、N の $H=1.8\sim 1.9\text{m}$ 、 $T=3.8\sim 3.9\text{sec}$ である。また、波向 W~NW の3波向からの波高は 1.5m 前後で、相対的に高波浪を生起する波向になる。

表 VIII-1-13(1) 異常時の波浪推算(「地点1」)

風向	30年確率 風速 (m/s)	海上風速 変換係数	海上風速 (m/s)	吹送距離 (km)	波高 H_o (m)	周期 T (s)
SSW	11.6	1.60	18.6	4.07	0.85	2.8
SW	12.6	1.60	20.2	5.97	1.12	3.3
WSW	15.9	1.60	25.4	6.56	1.49	3.7
W	16.7	1.60	26.7	5.90	1.49	3.7
WNW	15.3	1.60	24.5	4.38	1.18	3.2
NW	15.5	1.60	24.8	2.78	0.96	2.8
NNW	20.9	1.60	33.4	1.95	1.10	2.9
N	24.7	1.60	39.5	1.46	1.14	2.8
NNE	16.2	1.60	25.9	1.17	0.66	2.2

表 VIII-1-13(2) 異常時の波浪推算(「地点2」)

風向	30年確率 風速 (m/s)	海上風速 変換係数	海上風速 (m/s)	吹送距離 (km)	波高 H_o (m)	周期 T (s)
SSW	11.6	1.60	18.6	1.24	0.48	2.0
SW	12.6	1.60	20.2	2.50	0.74	2.5
WSW	15.9	1.60	25.4	4.38	1.23	3.3
W	16.7	1.60	26.7	6.54	1.57	3.8
WNW	15.3	1.60	24.5	7.29	1.50	3.8
NW	15.5	1.60	24.8	6.45	1.44	3.7
NNW	20.9	1.60	33.4	5.49	1.82	3.9
N	24.7	1.60	39.5	4.01	1.86	3.8
NNE	16.2	1.60	25.9	3.31	1.10	3.0

② 潮位

潮位図及び検潮所位置は、以下に示すとおりである。

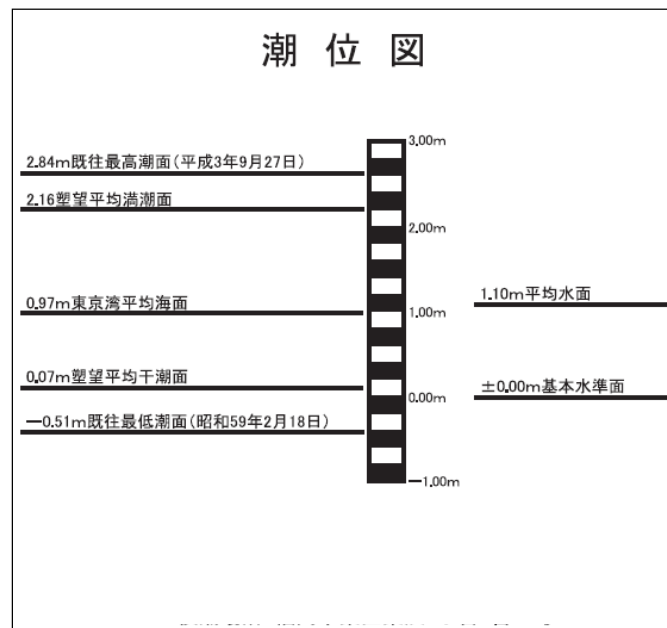


図 VIII-1-14 潮位図

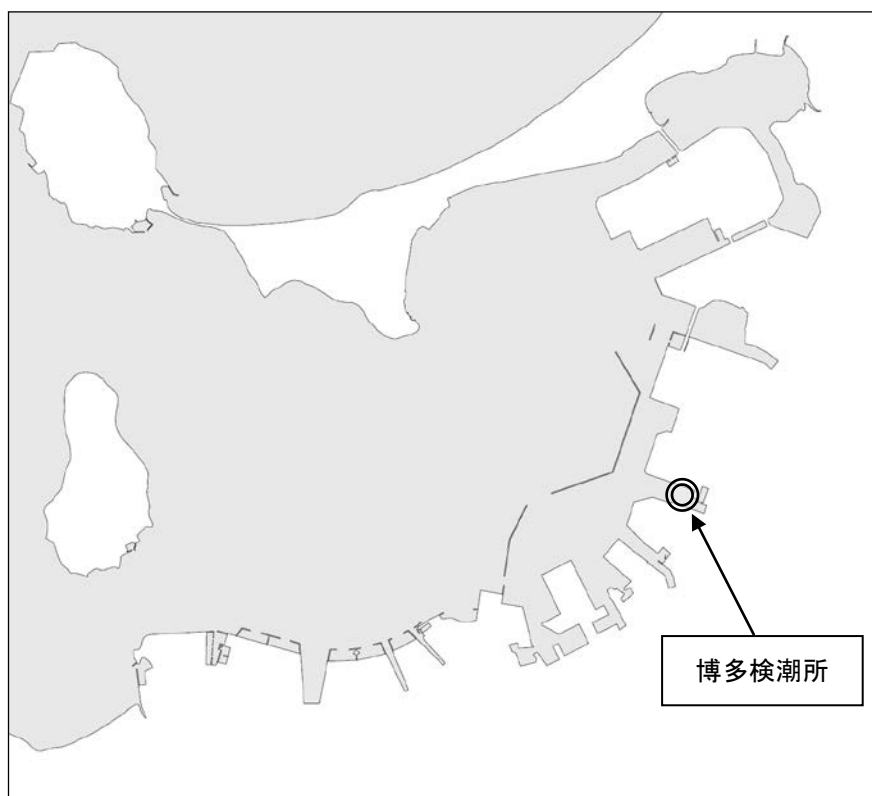


図 VIII-1-15 検潮所位置図

③ 潮流

1) 調査概要

博多港の潮流観測の概要を以下に示す。

表 VIII-1-14 潮流調査概要

調査時期	平成 19 年 7 月 18 日～8 月 2 日
調査地点	図 VIII-1-16 に示す 11 地点
観測層	地点 1～2、5～6 : 1 層（上層） 地点 3～4、9～11 : 3 層（上層、中層、下層） 地点 7～8 : 2 層（上層、中層）
調査方法	メモリー式電磁流速計（地点 1～2、5～11） と超音波ドップラー流速計（地点 3～4）による 15 昼夜連続観測。

備考) 各地点の観測層の深さは、以下のとおりである。

上層：地点 1～2、5 は海面下 1.5m、地点 3～4 は海面下 0.5m、地点 6～11 は海面下 2.0m

中層：1/2 中間層

下層：地点 3～4 は海底上 0.5m、地点 9～11 は海底上 1.5m

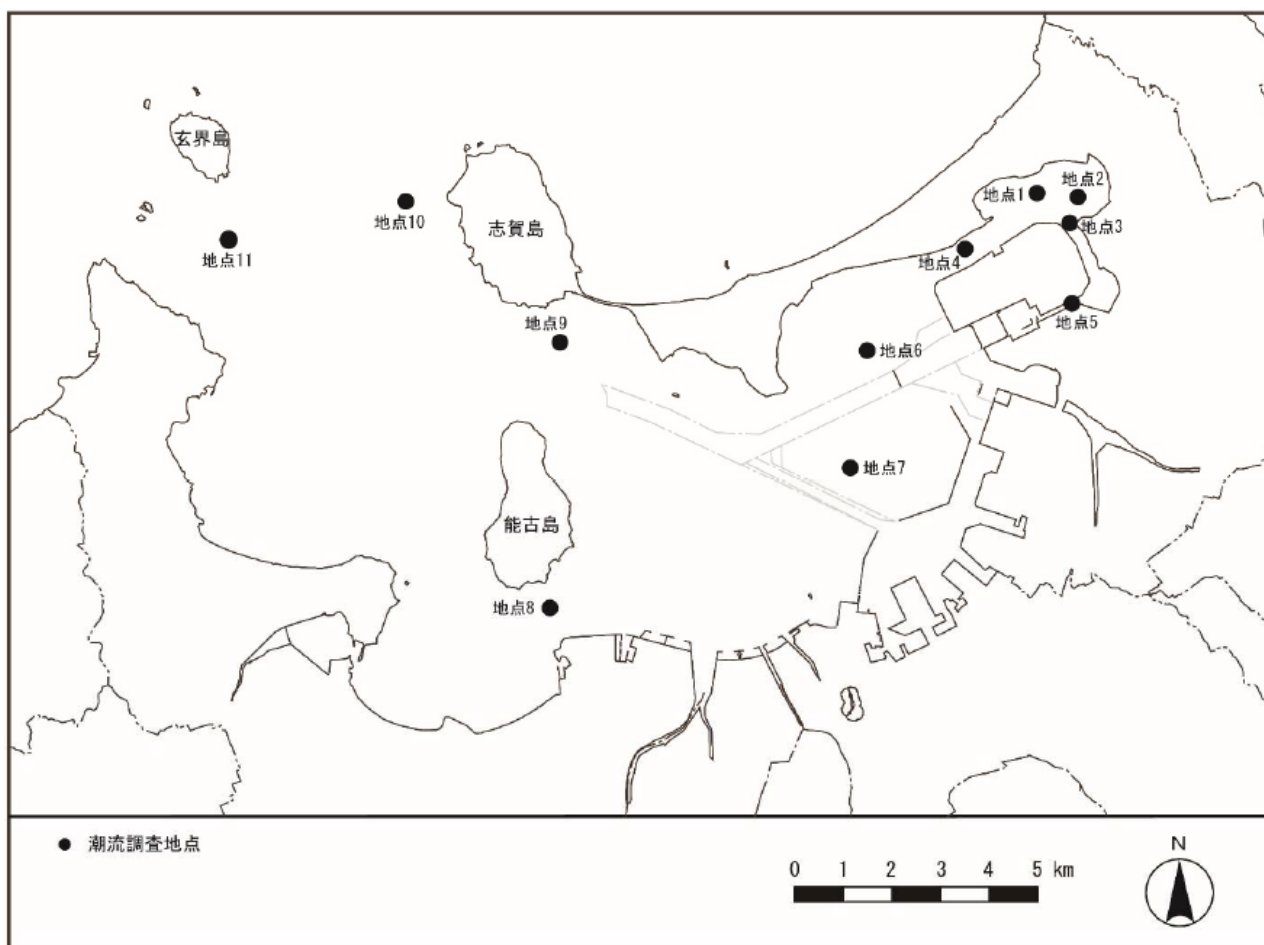


図 VIII-1-16 博多港の潮流調査地点

出典：「平成 19 年度 博多湾潮流調査委託」（福岡市港湾局、平成 19 年 10 月）

2) 調査結果

博多湾における恒流及び平均大潮期の流況を図 VIII-1-17～図 VIII-1-19 に示す。

上層の恒流の流速は、湾奥部で1cm/s 程度であるのに対し、湾口部では10cm/s を超え、湾口部に向かうに従い大きくなっていった。

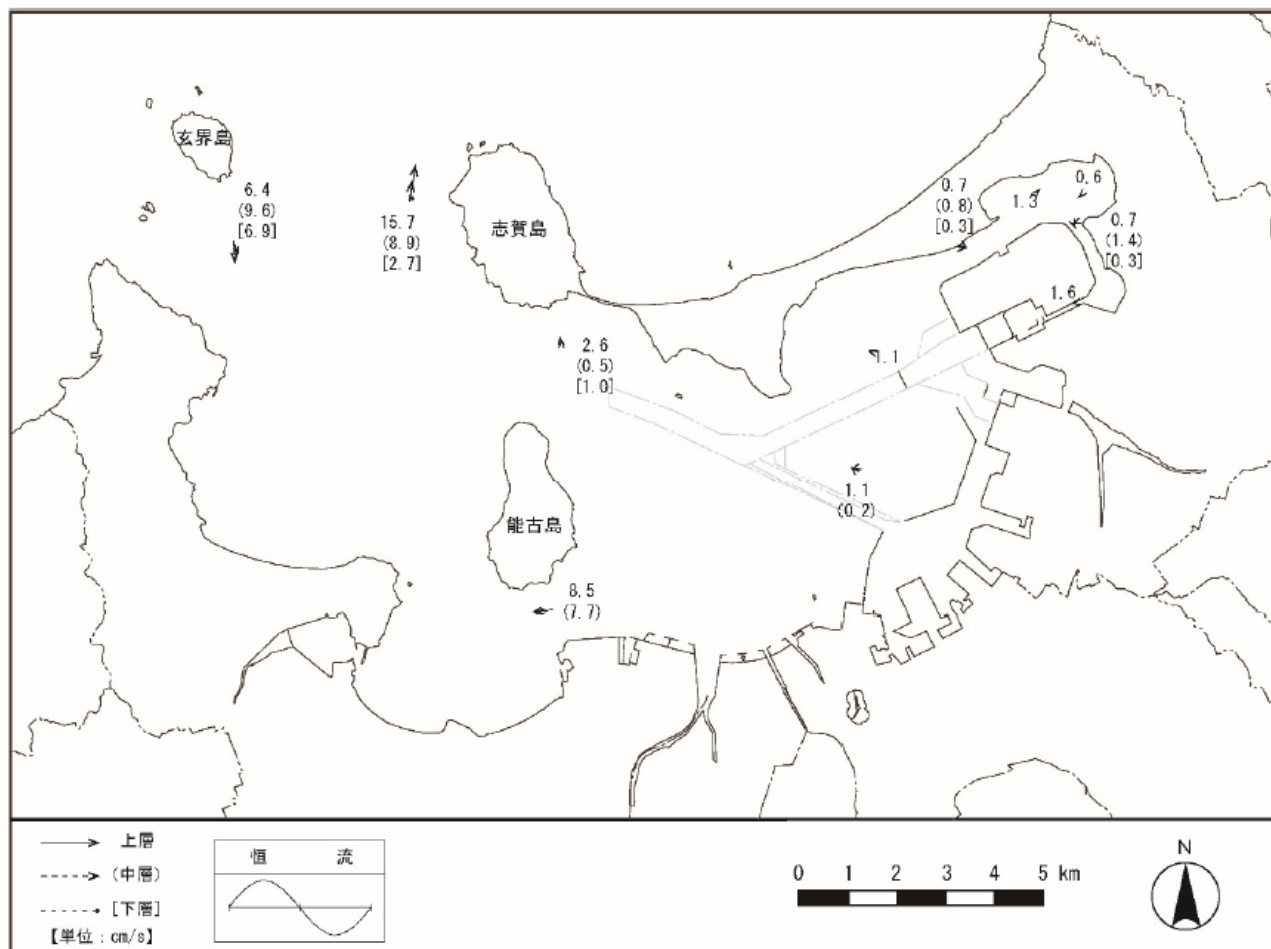


図 VIII-1-17 恒流図

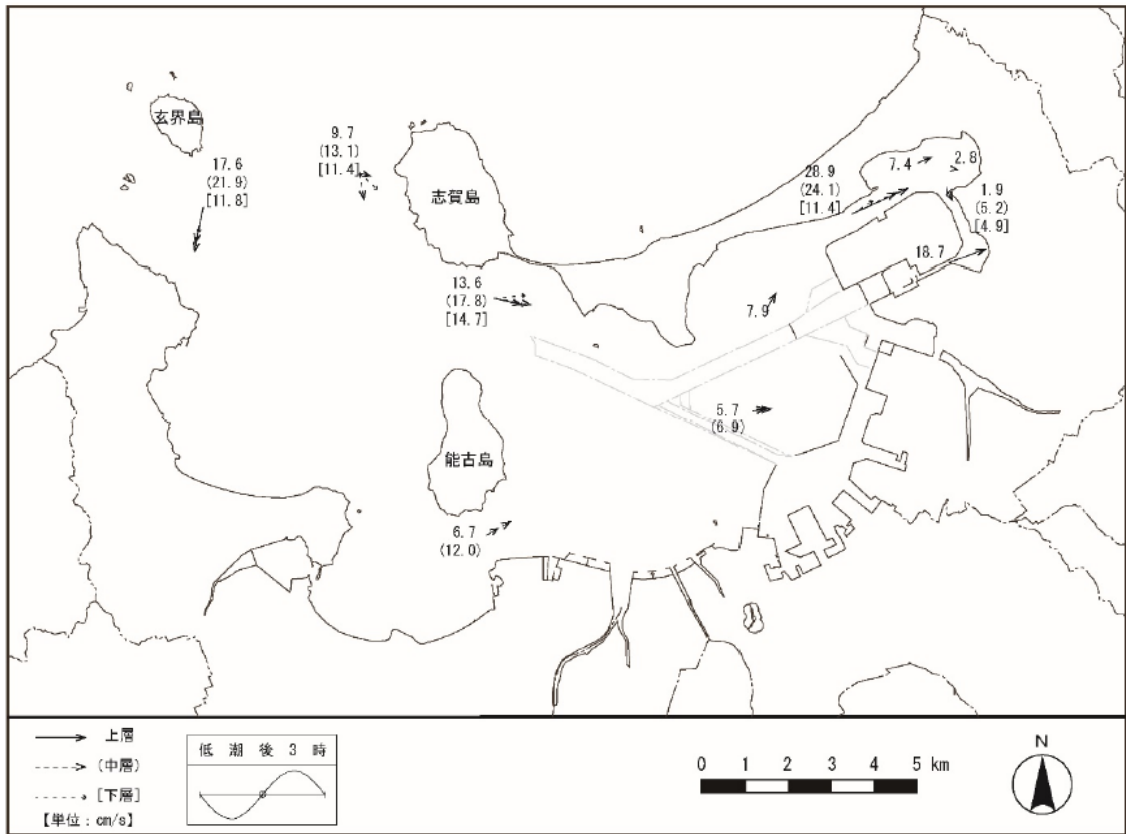


图 VIII-1-18 平均大潮期流況图(低潮後3時)

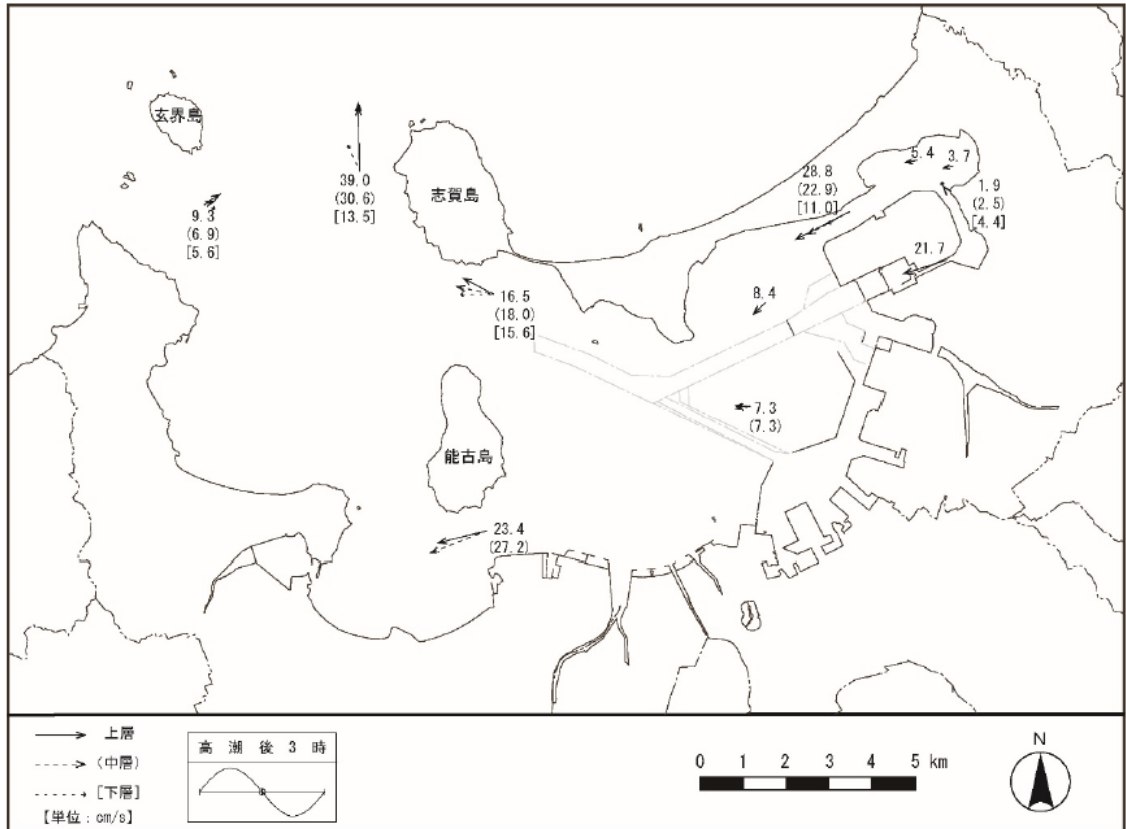


图 VIII-1-19 平均大潮期流況图(高潮後3時)

2. 港湾の沿革

博多港の沿革について、近代以前と近代以降に分けて、以下に示す。

表 VIII-2-1 (1) 博多港の沿革

◇近代以前

年		【博多港の役割】
敏達元年	(57)	奴国王、後漢の光武帝より金印を受ける。
貞観 7 年	(865)	那の津「藩船の要津」として貿易港に指定される。
応保元年	(1161)	鴻臚館の名が初めて正史に見える。
文永 11 年	(1274)	平清盛が対宋貿易のため那珂川の東に「袖の港」を築いた。
弘安 4 年	(1281)	文永の役 弘安の役
天正 15 年	(1587)	豊臣秀吉、九州遠征の帰途箱崎に陣し、博多を復興する。
		7C～9C 遣隋使、遣唐使派遣の拠点（福岡側中心、官貿易が中心） 日宋貿易の拠点 （博多側中心、荘園・寺社による貿易が中心） 15C～16C 日明、日朝貿易の拠点 （博多側中心、商人・戦国大名による貿易が中心）

◇近代以降

年	【博多港の動き】	【市政の動き】
明治 16 年	(1883) 特別貿易港に指定	
明治 22 年	(1889) 特別輸出港に指定	
明治 32 年	(1899) 関税法による開港指定	
明治 38 年	(1905) 博多釜山定期航路開設	
明治 41 年	(1908) 博多船溜完成	
明治 43 年	(1910) 福岡船溜完成	
大正 5 年	(1916) 博多湾築港株式会社の設立	
大正 12 年	(1923) 博多港浚渫工事完了	
昭和 2 年	(1927) 第 2 種重要港湾に指定	
昭和 4 年	(1929) 中央ふ頭整備（～平成 7 年）	
昭和 11 年	(1936) 博多築港記念大博覧会開催	
昭和 12 年	(1937) 東浜ふ頭整備（～平成 6 年）	
昭和 13 年	(1938) 須崎ふ頭整備（～昭和 53 年）	
昭和 14 年	(1939) 荒津地区整備（～昭和 45 年）	
	第 1 種重要港湾に指定	
昭和 17 年	(1942) 博多臨港鉄道開通	
昭和 20 年	(1945) 海外引き揚げ援護港に指定	
昭和 23 年	(1948) 博多検疫所設置 港湾区域指定	
昭和 24 年	(1949) 開港安全宣言（機雷掃海の完了）	
昭和 25 年	(1950) 港湾法公布	
昭和 26 年	(1951) 重要港湾に指定	
昭和 27 年	(1952) 福岡市が港湾管理者となる	
昭和 31 年	(1956) 博多ふ頭整備（～昭和 49 年）	
昭和 33 年	(1958) 東南アジア航路開設	
昭和 34 年	(1959) インド・パキスタン航路開設	
昭和 35 年	(1960) 博釜定期航路再開	
	博多港港湾計画策定（昭和 42 年目標）	

表 VIII-2-1 (2) 博多港の沿革

年	【博多港の動き】	【市政の動き】
昭和 36 年 (1961)	旅順・大連航路開設 博多港開発株式会社設立	市総合計画（マスタープラン）刊行
昭和 37 年 (1962)		アメリカ・オークランド市と姉妹都市締結
昭和 38 年 (1963)		福岡市民会館開館
昭和 39 年 (1964)	博多ポートタワー開設	
昭和 43 年 (1968)	動物検疫港に指定	
昭和 44 年 (1969)	箱崎ふ頭整備（～昭和 59 年）	
昭和 47 年 (1972)	博多港港湾計画改訂（昭和 60 年目標）	政令指定都市へ 5 区誕生
昭和 50 年 (1975)	市立小戸ヨットハーバーオープン	山陽新幹線開通 人口 100 万人突破
昭和 51 年 (1976)	タイ航路、地中海航路、インドネシア航路開設 財団法人福岡市ヨットハーバー公社設立	
昭和 52 年 (1977)	北米航路コンテナ輸入港指定	
昭和 53 年 (1978)	博多港港湾計画改訂（平成 2 年目標）	
昭和 54 年 (1979)	オークランド港（ニュージーランド）と姉妹港締結 中近東ガルフ航路コンテナ輸出港指定	中国広州市と友好都市締結 福岡市美術館開館 福岡都市高速開通
昭和 55 年 (1980)		
昭和 56 年 (1981)	福岡サンパレス、福岡国際センター開館	市営地下鉄開業（室見～天神）
昭和 57 年 (1982)	箱崎コンテナターミナル供用開始 シーサイドももち、西福岡マリナタウン埋立着工	行政区編成による 7 区制に移行 フランス・ボルドー市と姉妹都市締結
昭和 59 年 (1984)	北米航路コンテナ輸出港指定	
昭和 61 年 (1986)	欧州航路コンテナ輸出港指定 ニュージーランド定期航路開設 シーサイドももち竣工	ニュージーランド・オークランド市と姉妹都市締結
昭和 62 年 (1987)	豪州（東南）航路コンテナ輸出港指定	福岡市新基本構想制定
昭和 63 年 (1988)	香椎パークポート整備（～平成 10 年） オークランド港（アメリカ）と貿易協力港締結 西福岡マリナタウン竣工 世界一周航路開設	第 6 次福岡市基本計画策定 人口 120 万人突破
平成元年 (1989)	福岡タワーオープン マリゾンオープン 博多港港湾計画改訂（平成 12 年目標）	市政施行 100 周年 アジア太平洋博覧会「よかトピア」開催 マレーシア・イポー市と姉妹都市締結 釜山広域都市と行政交流都市締結
平成 2 年 (1990)	欧州航路コンテナ輸入港指定 特定重要港湾指定 博多・釜山間に国際フェリー就航	アジアマンス初開催 とびうめ国体開催 福岡市博物館開館
平成 3 年 (1991)	博多・釜山間に高速旅客船就航 ベイサイドプレイス博多ふ頭開業	
平成 4 年 (1992)	香椎パークポート第 1 工区竣工	ローマ・クラブ福岡会議開催
平成 5 年 (1993)	博多港国際ターミナル開業 マリノア開業 博多港ふ頭株式会社設立	福岡ドーム（現福岡ヤフオク！ドーム）開業 アメリカ・アトランタ市とパートナーシップ都市締結
平成 6 年 (1994)	香椎パークポート一部供用開始 アイランドシティ整備（～整備中）	アジア太平洋都市サミット開催
平成 7 年 (1995)	中枢国際港湾に指定 エコポートモデル港指定 マリンメッセ福岡開業	ユニバーシアード福岡大会開催
平成 8 年 (1996)	新潟（直江津）フェリー航路開設	第 7 次福岡市基本計画策定 福岡市総合図書館開館 キャナルシティ博多開業

表 VIII-2-1 (3) 博多港の沿革

年		【博多港の動き】	【市政の動き】
平成 9 年	(1997)	エコポートモデル事業 運輸省より認定 香椎パークポート外貿 2 バース目供用開始	市営地下鉄 3 号線着工 アジア開発銀行総会開催
平成 11 年	(1999)	開港 100 周年 ゼーブルージュ港（ベルギー）と貿易協力港締結	
平成 12 年	(2000)	アイランドシティ一部竣功 全国初の博多港物流 IT システム（HiTS）開発・導入	
平成 13 年	(2001)	博多港港湾計画改訂（平成 20 年代前半目標）	
平成 14 年	(2002)	アイランドシティ内道路一部開通	
平成 15 年	(2003)	福岡国際会議場開業 水深 14m（幅 400m）航路開設 アイランドシティ水深 14m コンテナターミナル供用開始 上海港（中国）と相互交流港締結 大連港（中国）と相互交流港締結 博多・上海間に国際 RORO 船就航 香椎パークポートに国際貨物検査センター開所	
平成 16 年	(2004)	上海港（中国）と友好港締結	市営地下鉄 3 号線開業（橋本～天神南） 九州大学伊都キャンパスへの移転開始 アメリカ・アトランタ市と姉妹都市締結
平成 17 年	(2005)	アイランドシティ照葉まちびらき 天津港（中国）と相互交流港締結 第 22 回全国都市緑化ふくおかフェア開催 広州港（中国）と友好港締結	
平成 19 年	(2007)		
平成 20 年	(2008)	アイランドシティ水深 15m コンテナターミナル供用開始	
平成 22 年	(2010)	博多港エココンテナターミナル稼働	九州新幹線鹿児島ルート全線開通
平成 23 年	(2011)	日本海側拠点港に選定 国際拠点港湾に指定	
平成 25 年	(2013)	国際港湾協会（IAPH）総会で「港湾環境賞金賞」受賞	
平成 26 年	(2014)	港湾運営会社の運営開始 博多ポートタワー開設 50 周年	人口 150 万人突破
平成 27 年	(2015)	中央ふ頭クルーズセンター供用開始	

3. 港湾の施設の現況

博多港における港湾施設の現況は、次に示す通りである。

表 VIII-3-1 (1) 港湾の施設の現況

項 目	単位	アイランドシティ	香椎パークポート	箱崎ふ頭	東浜ふ頭	中央ふ頭	博多ふ頭	須崎ふ頭	その他	合計
岸壁	バース	7	9	15	13	11	2	18		75
	外貿バース	4	4	7	0	5	0	5		25
給水施設	箇所	11	37	36	11	28		8		131
	メーター数	個	3	3	2	4		1		17
浮棧橋	基					1	1		3	5
	水深	m				-10.0	-4.0			
可動橋	基						2			2
	水深	m					-5.5-7.5			
けい船くい (ドルフィン)	基			1						1
	水深	m		-10.0						
博多ボートラジオ	式						1			1
上 屋	一般上屋	棟				6	2	14		22
	面積	m ²				16,206	2,147	35,944		54,297
	青果上屋	棟		2						2
	面積	m ²		11,224						11,224
	内貿コンテナ上屋	棟		1						1
	面積	m ²		4,001						4,001
	外貿コンテナ上屋	棟	1		1					2
	面積	m ²	2,304	1,500						3,804
	検査場	棟	1	1						2
	面積	m ²	403	654						1,057
	修理場	棟	2	1						1
	面積	m ²	2,724	1,193						1,193
	合計	棟	2	3	2	6	2	14		29
	面積	m ²	2,707	5,848	11,224	16,206	2,147	35,944		74,076
荷さばき地	m ²					4,088		12,769		16,857
荷役 機 械	穀物用荷役機械	基		2				3		5
	アンローダ	t/h		400				400		
	コンテナクレーン	基	5	4						9
	揚力	t	40.6	40.6						
	計量機	基	1	5						6
	秤量	t	60	50						
野積場	m ²	412,705	372,717	389,980	100,693	61,659	3,210	16,774	17,395	1,375,133
事 務 室	管理棟	棟	1	1						2
	面積	m ²	850	4,996						5,846
	上屋付事務室	m ²				31		40		71
冷凍コンセント	口	272	300							272
旅客待合所	棟					3	1			4
	面積	m ²				16,132	2,362			18,494
施 設 用 地	倉庫用地	m ²			9,983	41,298		9,125		60,406
	上屋用地	m ²		477	184	28	1	4,100		4,790
	上屋屋上	m ²						23,629		23,629
		m ²		477	184	9,983	41,326	1	36,854	88,825
水面貯木場	m ²			74,104			71,132			145,236
	備考	-					競艇場			

※荷さばき地及び施設用地は許可面積による。

表 VIII-3-1 (2) 港湾の施設の現況

航 路	名 称	延 長 (m)	幅 (m)	水 深 (m)
	中央航路	6,630	300~400	-12.0~-14.0
	東航路	3,303	400	-14.0

表 VIII-3-1 (3) 港湾の施設の現況

臨 港 道 路	地 区	名 称	延長 (m)	車線数
	荒津ふ頭地区	荒津地区臨港道路	2,820	2～6
	須崎ふ頭地区	須崎ふ頭地区臨港道路	10,427	1～6
	博多ふ頭地区	博多ふ頭地区臨港道路	2,214	2～4
	中央ふ頭地区	中央ふ頭地区臨港道路	4,534	1～4
	東浜ふ頭地区	東浜ふ頭地区臨港道路	7,653	2～4
	箱崎ふ頭地区	箱崎ふ頭地区臨港道路	22,213	1～6
	香椎パークポート地区	香椎パークポート地区臨港道路	6,142	2～6
	アイランドシティ地区	アイランドシティ地区臨港道路	5,814	2～6
	能古地区	能古地区臨港道路	360	2

4. 過去の計画一覧

博多港における港湾計画の経緯は表 VIII-4-1 及び図に示すとおりである。

表 VIII-4-1 (1) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計 画 名	計 画 内 容	備考
昭和３年 ７月	臨時港湾調査会 の計画	(１) 防波堤 西公園よりの地の瀬間 1,273m (２) 護 岸 博多地先 930m 福岡市先（仮護岸） 1,140m (３) 航路・泊地 イ．航路 水深 7.3m 368 千㎡ ロ．泊地 水深 3.6～7.9m 883 千㎡ (４) 岸 壁 水深 3.6～7.9m 400m (５) 埋 立 博多地先 面積 176 千㎡ 福岡地先 面積 266 千㎡	図Ⅷ-4-1
昭和 35 年 ３月	新 規 計 画 (昭和42年目標) 港湾審議会 第8回計画部会	(１) ふ頭計画 イ．中央ふ頭地区 岸壁 水深 7.5～10m 840m ロ．須崎ふ頭地区 岸壁 水深 5.5～10m 1,415m ハ．東浜ふ頭地区 岸壁 水深 4.5～5.5m 473m ニ．博多ふ頭地区 岸壁 水深 5.5m 100m 物揚場 水深 0.5～2.5m 延長明示されず (２) 護 岸 イ．中央ふ頭地区 延長明示されず ロ．博多ふ頭地区 延長明示されず (３) 土地造成計画 イ．中央ふ頭地区 164 千㎡ ロ．須崎ふ頭地区 628 千㎡ ハ．東浜ふ頭地区 336 千㎡ ニ．博多ふ頭地区 40 千㎡ ホ．西公園下地区 726 千㎡ ヘ．百地地区 1,290 千㎡ ト．香椎・和白・西戸崎地区 12,890 千㎡	図Ⅷ-4-2
昭和 46 年 ８月	一部変更計画 港湾審議会 第47回計画部会	(１) ふ頭計画 イ．東浜ふ頭地区 岸壁 水深 5.5～7.5m 790m ロ．博多ふ頭地区 フェリー岸壁 5.5m 90m (２) 土地造成計画 イ．東浜ふ頭地区 80 千㎡ ロ．博多ふ頭地区 15 千㎡ (３) 道路計画 イ．博多ふ頭地区 博多港都市高速道路計画 4,570m	-

表 VIII-4-1 (2) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計画名	計画内容	備考
昭和 47 年 12 月	改訂計画 (昭和 60 年目標) 港湾審議会 第 53 回計画部会	(1) 公共ふ頭計画	
		イ. 海上流通ターミナル地区	
		15,000～30,000D/W 級 水深 10～12m	岸壁 4 バース
		5,000D/W 級 水深 7.5m	岸壁 16 バース
		5,000G/T 級 水深 7.5m	岸壁 2 バース
		2,000D/W 級 水深 5.5m	岸壁 18 バース
		ロ. 箱崎ふ頭地区	
		5,000G/T 級 水深 7.5m	栈橋 3 バース
		(2) 土地造成計画	
		イ. 海上流通ターミナル地区	
		ふ頭用地	面積 160ha
		都市再開発用地	面積 170ha
		公園等	面積 50ha
		ロ. 和白地区	
		都市再開発用地	面積 240ha
		公園等	面積 30ha
		ハ. 地行・百地地区	
		都市再開発用地	面積 140ha
		ニ. 小戸・姪浜地区	
		ふ頭用地	面積 6ha
		都市再開発用地	面積 115ha
		公園等	面積 5ha
		ホ. 箱崎ふ頭地区	
		ふ頭用地	面積 5ha
昭和 48 年 12 月	軽微変更計画	(1) 公共ふ頭計画	
		イ. 中央ふ頭地区	
		15,000D/W 級 水深 10m	岸壁 3 バース
		10,000D/W 級 水深 9m	岸壁 1 バース
		2,000D/W 級 水深 5.5m	岸壁 1 バース
		ロ. 博多ふ頭地区	
		5,000G/T 級 水深 7.5m	岸壁 1 バース
		ハ. 小戸・姪浜地区	
		水深 3～4m 栈橋	延長 1,070m
		水深 2m 船揚場	延長 65m
		(2) 水域施設計画	
		イ. 中央ふ頭地区	
		泊地 水深 9～10m	70 千 m ²
		水深 5.5m	10 千 m ²
		ロ. 博多ふ頭地区	
		泊地 水深 7.5m	10 千 m ²
		イ. 中央ふ頭地区	
		ふ頭用地	4 千 m ²
		ロ. 博多ふ頭地区	
		ふ頭用地	2 千 m ²
		ハ. 小戸姪浜地区	
		ふ頭用地	30 千 m ²
		緑地	30 千 m ²

表 VIII-4-1 (3) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計 画 名	計 画 内 容	備考
昭和 50 年 10 月	一部変更計画 港湾審議会 第 70 回計画部会	(1) 公共ふ頭計画 イ. 那の津地区 水深 4 m 物揚場 延長 360m (2) 水域施設計画 イ. 博多ふ頭地区 航路 水深 4 m ロ. 那の津地区 泊地 水深 4 m 10 千 m ² (3) 外郭施設計画 イ. 博多ふ頭地区 護 岸 297m ロ. 那の津地区 護 岸 475m (4) 港湾環境整備施設計画 イ. 那の津地区 緑 地 10 千 m ² (5) 臨港交通施設計画 イ. 東浜地区 道 路 2 車線 ロ. 博多ふ頭地区 道 路 4 車線 (6) 土地造成及び土地利用計画 イ. 博多ふ頭地区 都市再開発用地 40 千 m ² ロ. 那の津地区 緑 地 10 千 m ² 公共用地 20 千 m ²	-
昭和 53 年 3 月	改訂計画 (昭和 65 年目標) 港湾審議会 第 81 回計画部会	(1) 公共ふ頭計画 イ. 香椎地区 30,000D/W 級 水深 12m 岸壁 2 バース 15,000D/W 級 水深 10m 岸壁 2 バース 5,000D/W 級 水深 7.5m 岸壁 16 バース 2,000D/W 級 水深 5.5m 岸壁 18 バース ロ. 箱崎ふ頭地区 30,000D/W 級 水深 12m 岸壁 2 バース (2) フェリーふ頭計画 イ. 香椎地区 5,000G/T 級 水深 7.5m 岸壁 3 バース (3) 木材取扱施設 イ. 箱崎ふ頭地区 15,000D/W 級 水深 10m ドルフィン 2 基 水面整理場 水深 10m 面積 2 ha (4) 危険物取扱施設計画 イ. 香椎地区 6,000D/W 級 水深 7.5m 岸壁 3 バース 危険物取扱施設用地 面積 17ha	図Ⅷ-4-4

表 VIII-4-1 (4) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計画名	計画内容	備考
昭和 53 年 3 月	改訂計画 (昭和 65 年目標) 港湾審議会 第 81 回計画部会	(5) 臨港交通施設計画 イ. 香椎~箱崎地区 道 路 6 車線	図 VIII-4-4
		(6) 港湾環境整備施設計画 イ. 香椎地区 緑 地 面積 13ha	
		ロ. 地行・百地地区 緑 地 面積 4ha	
		海 浜 1,430m	
		ハ. 小戸・姪浜地区 緑 地 面積 3ha	
		海 浜 1,110m	
		(7) 土地造成及び土地利用計画 イ. 和白地区 ふ頭用地 面積 1ha	
		港湾関連用地 面積 1ha	
		都市機能用地 面積 222ha	
		交通機能用地 面積 17ha	
		緑 地 面積 14ha	
		ロ. 香椎地区 ふ頭用地 面積 135ha	
		港湾関連用地 面積 61ha	
		都市機能用地 面積 65ha	
		交通機能用地 面積 41ha	
		危険物取扱施設用地 面積 17ha	
		緑 地 面積 112ha	
		ハ. 箱崎ふ頭地区 ふ頭用地 面積 2ha	
		ニ. 地行・百地地区 都市機能用地 面積 116ha	
		交通機能用地 面積 13ha	
		緑 地 面積 11ha	
		ホ. 小戸・姪浜地区 ふ頭用地 面積 3ha	
		港湾関連用地 面積 2ha	
		都市機能用地 面積 95ha	
		交通機能用地 面積 4ha	
		緑 地 面積 6ha	
昭和 54 年 3 月	一部変更計画 港湾審議会 第 85 回計画部会	(1) 小型船だまり計画 イ. 博多ふ頭地区 水深 4 m 物揚場 延長 70m 2 m 物揚場 延長 135m	-
昭和 55 年 3 月	一部変更計画 港湾審議会 第 89 回計画部会	(1) 公共ふ頭計画 イ. 箱崎ふ頭地区 5,000D/W 級 水深 7.5m 岸壁 2 バース	-

表 VIII-4-1 (5) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計 画 名	計 画 内 容	備考
昭和 55 年 3 月	一部変更 計画 港湾審議会 第89回計画部会	(2) 木材取扱施設計画 イ. 箱崎ふ頭地区 15,000D/W級 水深 10m ドルフィン 2基 水深 2 m 物揚場 延長 300m 防波堤(分離堤) 延長 600m 水面整理場 水深 10m 面積 2ha (3) 危険物取扱施設計画 イ. 東浜地区 3,000D/W級 水深 6.5m ドルフィン 1基 ロ. 荒津地区 2,000D/W級 水深 6m ドルフィン 2基 1,000D/W級 水深 5m ドルフィン 1基 (4) 水域施設計画 イ. 箱崎ふ頭地区 泊地 水深 7.5m 面積 2ha ロ. 東浜地区 泊地 水深 6.5m 面積 1ha ハ. 荒津地区 泊地 水深 6m 面積 3ha (5) 土地造成計画 イ. 箱崎ふ頭地区 ふ頭用地 面積 12ha	-
昭和 60 年 4 月	一部変更計画 港湾審議会 第 109 回 計画部会	(1) 小型船だまり計画 イ. 福浜地区 水深 3 m 物揚場 延長 460m 船揚場 延長 50m 防波堤 延長 255m (2) 臨港交通施設計画 イ. 東浜ふ頭～箱崎ふ頭地区 道路 4車線 (3) 港湾環境整備施設計画 イ. 福浜地区 海 浜 延長 700m 緑 地 面積 1 ha (4) 土地造成及び土地利用計画 イ. 福浜地区 ふ頭用地 面積 1ha 都市機能用地 面積 5ha 交通機能用地 面積 2ha 緑 地 面積 1ha ロ. 東浜ふ頭～箱崎ふ頭地区 交通機能用地 面積 2ha	-
昭和 61 年 8 月	一部変更計画 港湾審議会 第 115 回 計画部会	(1) 公共ふ頭計画 イ. 香椎パークポート地区 40,000D/W級 水深 12m 岸壁 2 バース 15,000D/W級 水深 10m 岸壁 1 バース 5,000D/W級 水深 7.5m 岸壁 6 バース	-

表 VIII-4-1 (6) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計 画 名	計 画 内 容	備 考
昭和 61 年 8 月	一部変更計画 港湾審議会 第 115 回 計画部会	(2) 水域施設計画 イ. 香椎パークポート地区 泊地 水深 12m 面積 157ha 水深 10m 面積 7ha 水深 7.5m 面積 13ha 水深 5.5m 面積 1ha (3) 小型船だまり イ. 能古地区 水深 2m 物揚場 延長 125m (4) 臨港交通施設計画 イ. 香椎パークポート地区 道路 2 ～ 4 車線 ロ. 能古地区 道路 2 車線 (5) 港湾環境整備施設計画 イ. 香椎パークポート地区 海 浜 延長 500m 緑 地 面積 4 ha ロ. 能古地区 緑 地 面積 1 ha (6) 土地造成及び土地利用計画 イ. 香椎パークポート地区 ふ頭用地 面積 38ha 港湾関連用地 面積 44ha 交通機能用地 面積 9ha 緑 地 面積 46ha ロ. 能古地区 ふ頭用地 面積 1ha 港湾関連用地 面積 1ha 交通機能用地 面積 1ha 緑 地 面積 1ha	-
昭和 63 年 3 月	一部変更計画 港湾審議会 第 122 回 計画部会	(1) 公共ふ頭計画 イ. 東浜ふ頭地区 5,000D/W 級 水深 7.5m 岸壁 5 パース 2,000D/W 級 水深 5.5m 岸壁 4 パース (2) 旅客船ふ頭計画 イ. 海の中道地区 小型船対象 水深 3 m 浮桟橋 1 基 (3) 危険物取扱施設計画 イ. 東浜ふ頭地区 5,000D/W 級 水深 7.5m ドルフィン 1 基 (4) 水域施設計画 イ. 東浜ふ頭地区 泊地 水深 7.5m 岸壁 1 ha 水深 5.5m 岸壁 1 ha ロ. 海の中道地区 航路 水深 3 m 幅員 50m 泊地 水深 3 m 面積 2 ha	-

表 VIII-4-1 (7) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計 画 名	計 画 内 容	備考
昭和 63 年 3 月	一部変更計画 港湾審議会 第 122 回 計画部会	(5) 臨港交通施設計画 イ. 東浜ふ頭地区 道 路 2 車線 (6) 港湾環境整備施設計画 イ. 東浜ふ頭地区 緑 地 面積 4 ha (7) 土地造成及び土地利用計画 イ. 東浜ふ頭地区 ふ頭用地 面積 10ha 港湾関連用地 面積 14ha 工業用地 面積 7ha 交通機能用地 面積 3ha 緑 地 面積 4ha	-
平成元年 6 月	改訂計画 (平成 12 年 目標) 港湾審議会 第 127 回 計画部会	(1) 公共ふ頭計画 イ. 香椎地区 40,000D/W 級 水深 14m 岸壁 1 バース 30,000D/W 級 水深 13m 岸壁 2 バース 15,000D/W 級 水深 11m 岸壁 1 バース 5,000D/W 級 水深 7.5m 岸壁 4 バース ふ頭用地 面積 56ha ロ. 香椎パークポート地区 30,000D/W 級 水深 13m 岸壁 2 バース 15,000D/W 級 水深 11m 岸壁 1 バース 5,000D/W 級 水深 7.5m 岸壁 3 バース ふ頭用地 面積 28ha ハ. 中央ふ頭地区 3,000G/T 級 水深 7.5m 岸壁 1 バース ふ頭用地 面積 1ha ニ. 須崎ふ頭地区 30,000D/W 級 水深 12m 岸壁(改良) 2 バース ふ頭用地 面積 3ha (2) フェリー及び旅客船ふ頭計画 イ. 香椎地区 既定計画を削除 ロ. 中央ふ頭地区 50,000G/T 級 水深 12m 岸壁 1 バース ふ頭用地 面積 11ha ハ. 博多ふ頭地区 2,000G/T 級 水深 7.5m 岸壁 1 バース 小型船対象 水深 3 m 栈橋 1 基 ふ頭用地 面積 3ha (3) 木材取扱施設計画 イ. 箱崎ふ頭地区 10,000D/W 級 水深 10m 岸壁 1 バース ふ頭用地 面積 2ha	図Ⅷ-4-5

表 VIII-4-1 (8) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計画名	計画内容	備考
平成元年 6月	改訂計画 (平成12年 目標) 港湾審議会 第127回 計画部会	(4) 水域施設計画 イ. 航路 中央航路 水深12~14m 幅員 300~400m 東航路 水深14m ロ. 泊地 香椎パークポート地区 水深5.5m~14m 中央ふ頭~須崎ふ頭地区 水深12m	図VIII-4-5
		(5) 小型船舶だまり計画 ハ. 香椎地区 香椎船だまり 泊地 水深4m 面積 4ha 防波堤 延長 230m 物揚場 水深4m 延長 360m ふ頭用地 面積 1ha 奈多船だまり 防波堤 延長 170m 物揚場 水深3m 延長 370m 船揚場 延長 50m ふ頭用地 面積 1ha	
		ニ. 東浜ふ頭地区 東浜船だまり 物揚場 水深3m 延長 408m ふ頭用地 面積 1ha	
		ハ. 中央ふ頭地区 中央ふ頭船だまり 物揚場 水深4m 延長 555m ふ頭用地 面積 1ha	
		(6) マリーナ計画 イ. 小戸地区 防波堤 延長 450m 小型栈橋 水深3m 14基 レクリエーション施設用地 面積 7ha	
		(7) 臨港交通施設計画 道路 香椎1号線 2~6車線 香椎2号線 4車線 須崎・東浜線 4車線 東浜ふ頭線 4車線 東浜1号線 2車線 東浜2号線 2車線 東浜3号線 2車線 中央ふ頭1号線 4車線 中央ふ頭2号線 4車線 須崎ふ頭線 4車線	

表 VIII-4-1 (9) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計 画 名	計 画 内 容	備考
平成元年 6 月	改訂計画 (平成 12 年 目標) 港湾審議会 第 127 回 計画部会	(8) 港湾環境整備施設計画 イ. 和白地区 規定計画を削除 ロ. 香椎地区 緑 地 面積 48ha ハ. 中央ふ頭 緑 地 面積 2 ha	図Ⅷ-4-5
平成 8 年 7 月	軽易な変更	(1) 土地造成及び土地利用計画 イ. 荒津地区 工業用地 面積 5 ha	-
平成 1 3 年 7 月	改訂計画 (平成 20 年代 前半目標) 交通政策審議会 第 1 回 港湾分科会	(1) 公共ふ頭計画 イ. アイランドシティ地区 水深 15m 岸壁 2 バース 延長 700m 水深 14m 岸壁 1 バース 延長 330m ロ. 須崎ふ頭地区 水深 5.5m 岸壁 5 バース 延長 590m ふ頭用地 面積 2ha (2) 旅客船及びフェリーふ頭計画 イ. 中央ふ頭地区 水深 10m 岸壁 1 バース 延長 340m ふ頭用地 面積 1ha 水深 10m 岸壁 1 バース 延長 250m 水深 7.5m 岸壁 2 バース 延長 380m ふ頭用地 面積 6ha ロ. 西戸崎地区 水深 3m 栈橋 1 基 (3) 危険物取扱施設計画 イ. 東浜ふ頭地区 水深 6.5m ドルフィン 1 バース (4) 水域施設計画 イ. 航 路 中央航路 水深 12～15m 幅員 300～430m 東航路 水深 15m 幅員 430m ロ. 泊 地 アイランドシティ～香椎パークポート地区 水深 5.5m～15m 面積 537ha 中央ふ頭～須崎ふ頭地区 水深 10～12m 面積 57ha (5) 臨港交通施設計画 道 路 臨港道路香椎パークポート 1 号線 6 車線 中央ふ頭 1 号線 (起点の延伸) 4 車線 荒津・須崎線 4 車線 須崎ふ頭 2 号線 4 車線	図Ⅷ-4-6

表 VIII-4-1 (10) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計画名	計画内容	備考
平成13年7月	改訂計画 (平成20年代前半目標) 交通政策審議会 第1回 港湾分科会	(6) 港湾環境整備施設計画 イ. 香椎パークポート地区 緑地 面積 14ha ロ. 東浜ふ頭地区 緑地 面積 1ha ハ. 中央ふ頭地区 緑地 面積 1ha (7) エコパークゾーン アイランドシティ地区背後の海域 (8) 大規模地震対策施設計画 イ. 中央地区 水深10m 岸壁1バース 延長 250m ロ. アイランドシティ地区 水深15m 岸壁1バース 延長 350m (9) 国際海上輸送網又は国内開場輸送網の拠点として機能するために必要な施設 イ. 航路 中央航路 水深12~15m 幅員 300~430m 東航路 水深15m 幅員 430m ロ. 泊地 アイランドシティ地区 水深14~15m 面積 128ha 中央ふ頭~須崎ふ頭地区 水深10~12m 面積 57ha ハ. アイランドシティ地区 水深15m 岸壁2バース 延長 700m 水深14m 岸壁1バース 延長 330m ニ. 中央ふ頭地区 水深10m 岸壁1バース 延長 250m 水深7.5m 岸壁1バース 延長 380m ホ. 須崎ふ頭地区 水深12m 岸壁2バース 延長 480m (10) 利用形態の見直しを検討していく区域 荒津地区 須崎地区	図VIII-4-6
平成15年7月	一部変更計画 交通政策審議会 第7回 港湾分科会	(1) 公共ふ頭計画 イ. アイランドシティ地区 ふ頭用地 面積 71ha (2) 港湾環境整備施設計画 イ. アイランドシティ地区 緑地 面積 16ha ロ. 香椎パークポート地区 緑地 面積 2ha (3) 土地造成及び土地利用計画 イ. アイランドシティ地区 ふ頭用地 面積 72ha 港湾関連用地 面積 74ha 交流拠点用地 面積 7ha 工業用地 面積 23ha 都市機能用地 面積 143ha 交流機能用地 面積 25ha 緑地 面積 42ha	-

表 VIII-4-1 (11) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計画名	計画内容	備考
平成 15 年 7 月	一部変更計画 交通政策審議会 第 7 回 港湾分科会	その他緑地 面積 16ha (4) その他重要事項の計画 (追加) 効率的な運営を特に促進する区域 イ. アイランドシティ地区 水深 15m 岸壁 2 バース 延長 700m 水深 14m 岸壁 1 バース 延長 330m ふ頭用地 面積 51ha ロ. 香椎パークポート地区 水深 13m 岸壁 2 バース 延長 600m ふ頭用地 面積 21ha	-
平成 17 年 12 月	軽易な変更	(1) 港湾環境整備施設計画 イ. アイランドシティ地区 緑地 面積 16ha ロ. 東浜ふ頭地区 緑地 削除 (2) 土地造成及び土地利用計画 イ. アイランドシティ地区 ふ頭用地 面積 72ha 港湾関連用地 面積 74ha 交流拠点用地 面積 7ha 工業用地 面積 23ha 都市機能用地 面積 149ha 交流機能用地 面積 25ha 緑地 面積 36ha その他緑地 面積 16ha ロ. 東浜ふ頭地区 ふ頭用地 面積 13ha 港湾関連用地 面積 29ha 工業用地 面積 29ha 交流機能用地 面積 9ha	-
平成 17 年 12 月	一部変更計画 交通政策審議会 第 16 回 港湾分科会	(1) 水域施設計画 イ. アイランドシティ地区 航路・泊地 水深 15m 面積 108ha 泊地 水深 15m 面積 4ha (2) その他重要事項の計画 大規模地震対策施設計画 イ. アイランドシティ地区 水深 15m 岸壁 2 バース 延長 700m 臨港道路アイランドシティ 2 号線 起点 アイランドシティ地区国際海上コンテナターミナル 終点 臨港道路アイランドシティ 1 号線 臨港道路アイランドシティ 1 号線 起点 臨港道路アイランドシティ 2 号線 終点 臨港道路香椎パークポート 1 号線 臨港道路香椎パークポート 1 号線 起点 臨港道路アイランドシティ 1 号線 終点 臨港道路箱 A-8 号線	-

表 VIII-4-1 (12) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計 画 名	計 画 内 容	備考
平成 17 年 12 月	一部変更計画 交通政策審議会 第 16 回 港湾分科会	臨港道路箱 A-8 号線 起点 臨港道路香椎パークポート 1 号線 終点 市道香椎箱崎浜線	-
平成 20 年 7 月	軽易な変更	(1) 公共ふ頭計画 外貿ユニットロード埠頭計画 イ. 中央ふ頭地区 水深 9m 岸壁 1 バース 延長 220m ふ頭用地 面積 9ha 臨海部物流拠点の形成を図る区域 イ. アイランドシティ地区 水深 15m 岸壁 1 バース 延長 350m 水深 14m 岸壁 1 バース 延長 330m 水深 11m 岸壁 1 バース 延長 190m 水深 7.5m 岸壁 4 バース 延長 520m ふ頭用地 面積 54ha (2) 旅客船及びフェリーふ頭計画 旅客船ふ頭計画 イ. 中央ふ頭地区 水深 10m 岸壁 1 バース 延長 340m ふ頭用地 面積 1ha 小型栈橋 1 基 防波堤 延長 60m フェリーふ頭計画 イ. 中央ふ頭地区 水深 10m 岸壁 1 バース 延長 250m ふ頭用地 面積 3ha (3) 臨港交通施設計画 イ. アイランドシティ地区 臨海部物流拠点の形成を図る区域内の臨港道路 (4) 港湾間整備施設計画 イ. 中央ふ頭地区 緑地 面積 1ha (5) 土地造成及び土地利用計画 土地利用計画 イ. 中央ふ頭～博多ふ頭地区 ふ頭用地 面積 22ha 港湾関連用地 面積 17ha 交流拠点用地 面積 14ha 交通機能用地 面積 11ha 緑地 面積 3ha 土地利用計画 イ. 中央ふ頭～博多ふ頭地区 ふ頭用地 面積 6ha 港湾関連用地 面積 4ha 交通機能用地 面積 1ha 緑地 面積 1ha	-

表 VIII-4-1 (13) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計 画 名	計 画 内 容	備考
平成 22 年 3 月	一部変更計画 交通政策審議会 第 37 回 港湾分科会	(1) 土地造成及び土地利用計画 イ、アイランドシティ地区 ふ頭用地 面積 72ha 港湾関連用地 面積 97ha 交流厚生用地 面積 7ha 都市機能用地 面積 149ha 交通機能用地 面積 25ha 緑地 面積 52ha ロ、東浜ふ頭地区 ふ頭用地 面積 13ha 港湾関連用地 面積 29ha 工業用地 面積 25ha 都市機能用地 面積 4ha 交通機能用地 面積 9ha	-
平成 23 年 8 月	軽易な変更	(1) 土地造成及び土地利用計画 土地利用計画 イ、須崎ふ頭地区 ふ頭用地 面積 10ha 港湾関連用地 面積 64ha 交通機能用地 面積 12ha	-
平成 25 年 2 月	軽易な変更	(1) 土地造成及び土地利用計画 土地利用計画 イ、アイランドシティ地区 ふ頭用地 面積 72ha 港湾関連用地 面積 97ha 都市機能用地 面積 156ha 交通機能用地 面積 25ha 緑地 面積 52ha	-
平成 25 年 6 月	一部変更計画 交通政策審議会 第 52 回 港湾分科会	(1) 港湾の効率的な運営に関する事項 効率的な運営を特に促進する区域 イ、アイランドシティ地区 水深 15m 岸壁 2 バース 延長 700m 水深 14m 岸壁 1 バース 延長 330m ふ頭用地 面積 51ha ロ、香椎パークポート地区 水深 13m 岸壁 2 バース 延長 600m ふ頭用地 面積 21ha ハ、箱崎ふ頭地区 水深 7.5m 岸壁 4 バース 延長 520m ふ頭用地 面積 8ha (2) その他重要事項 利用形態の見直しの検討が必要な区域 アイランドシティ地区 香椎パークポート地区 中央ふ頭地区	-

表 VIII-4-1 (14) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計画名	計画内容	備考
平成 25 年 11 月	軽易な変更	(1) 臨港交通施設計画 臨港道路 中央ふ頭 1 号線 起点 中央ふ頭 終点 臨港道路須崎・東浜線 4 車線 (2) 土地造成及び土地利用計画 土地利用計画 イ. 中央ふ頭～博多ふ頭地区 ふ頭用地 面積 21ha 港湾関連用地 面積 17ha 交流拠点用地 面積 14ha 交通機能用地 面積 13ha 緑地 面積 3ha	-
平成 25 年 12 月	一部変更計画 交通政策審議会 第 54 回 港湾分科会	(1) 臨港交通施設計画 臨港道路アイランドシティ 3 号線 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 (2) 土地造成及び土地利用計画 イ. アイランドシティ地区 ふ頭用地 面積 72ha 港湾関連用地 面積 97ha 都市機能用地 面積 156ha 交通機能用地 面積 26ha 緑地 面積 52ha ロ. 香椎パークポート地区 ふ頭用地 面積 40ha 港湾関連用地 面積 42ha 交通機能用地 面積 13ha 緑地 面積 44ha (3) その他重要事項 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 イ. アイランドシティ地区 岸壁 2 バース 水深 15m 延長 700m 岸壁 1 バース 水深 14m 延長 330m 臨港道路アイランドシティ 3 号線 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	-
平成 26 年 7 月	軽易な変更	(1) 港湾環境整備施設計画 イ. アイランドシティ地区 緑地 面積 15ha (2) 土地造成及び土地利用計画 土地利用計画 ふ頭用地 面積 72ha 港湾関連用地 面積 98ha 都市機能用地 面積 156ha 交通機能用地 面積 26ha 緑地 面積 51ha	-

表 VIII-4-1 (15) 博多港港湾計画等の概要

計画年月	計画名	計画内容	備考
平成 26 年 7 月	軽易な変更	(3) 港湾の効率的な運営に関する事項 臨港部物流拠点の形成を図る区域 イ. アイランドシティ地区	-
		水深 15m 岸壁 1 バース	
		延長 350m	
		水深 14m 岸壁 1 バース	
		延長 330m	
		水深 11m 岸壁 1 バース	
		延長 190m	
		水深 7.5m 岸壁 4 バース	
		延長 520m	
		ふ頭用地	面積 54ha
		港湾関連用地	面積 64ha
		交通機能用地	面積 9ha

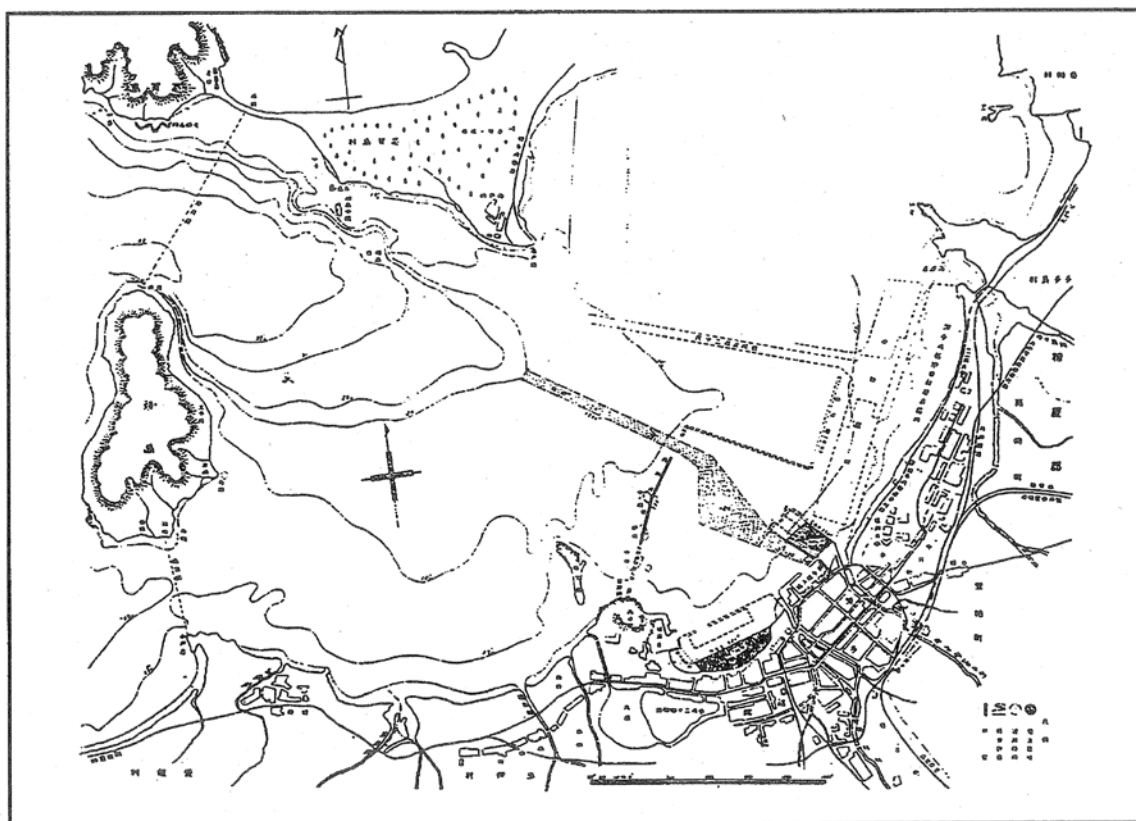


図 VIII-4-1 昭和3年策定 博多港港湾計画図

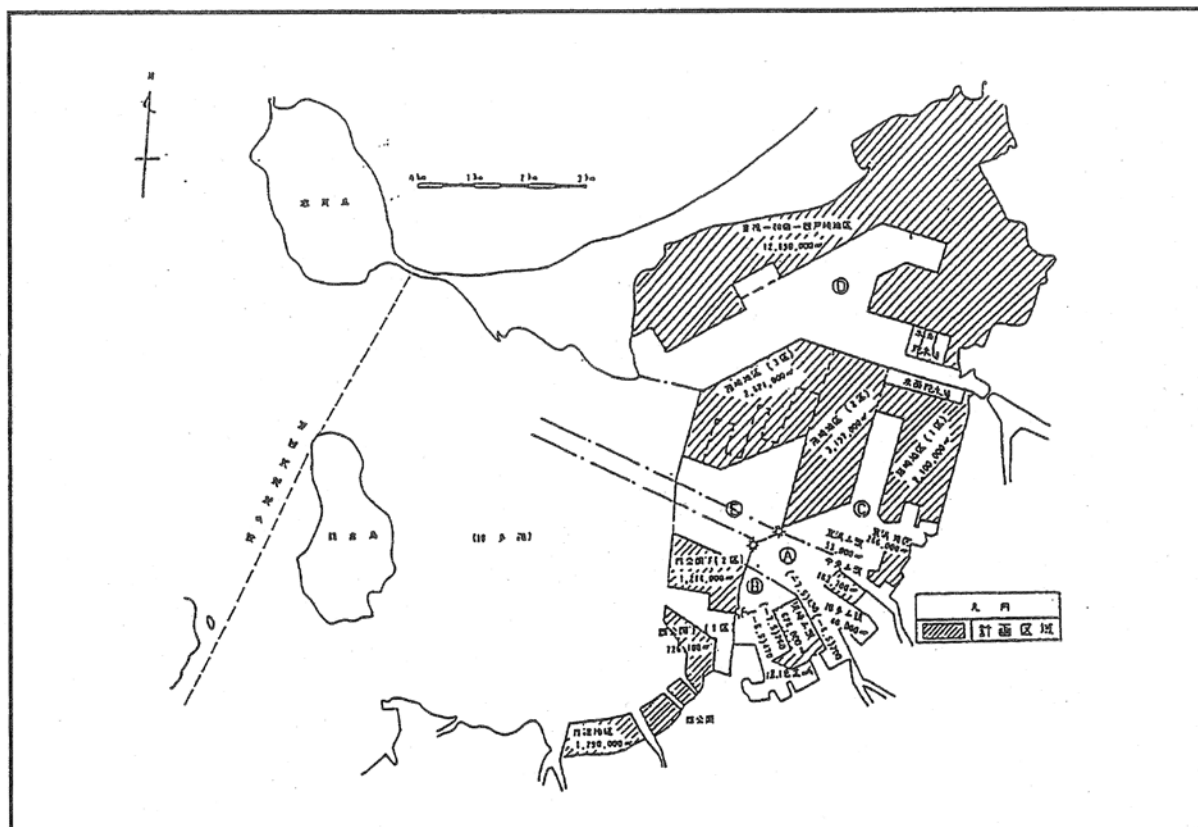


図 VIII-4-2 港湾審議会第 8 回計画部会（昭和 35 年策定）博多港港湾計画図

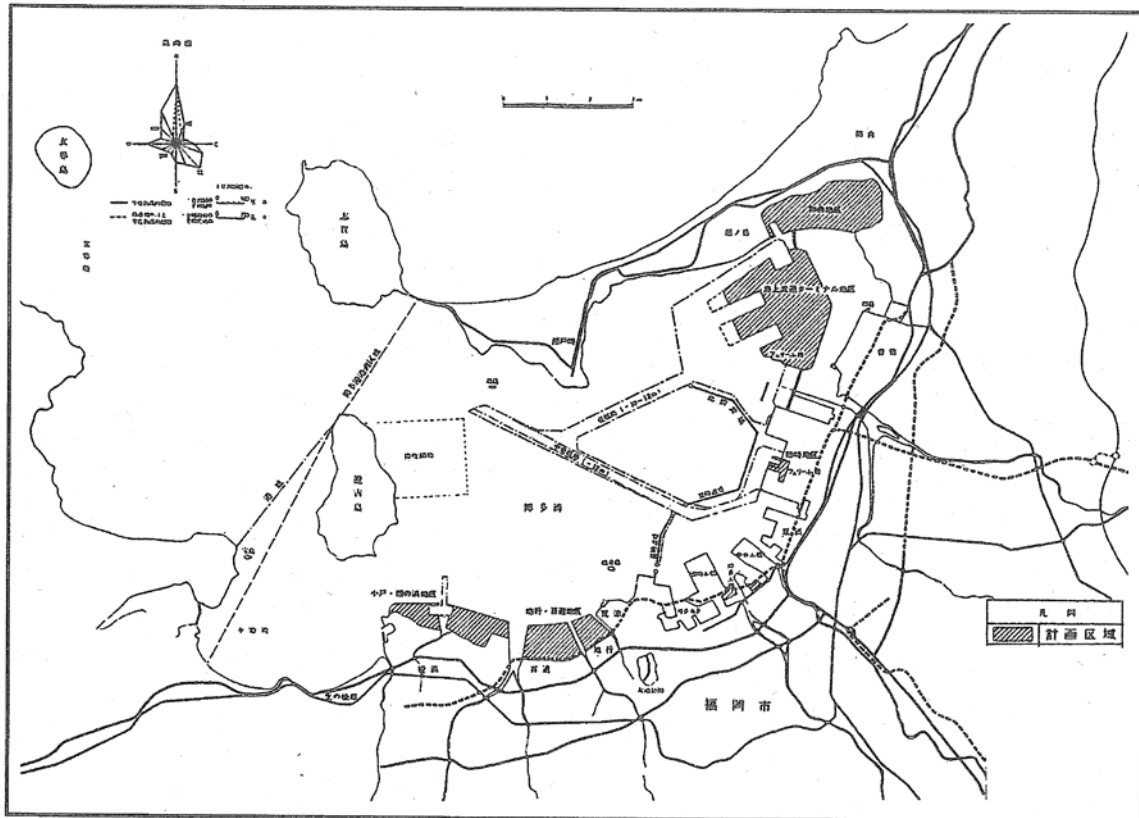


図 VIII-4-3 港湾審議会第 53 回計画部会（昭和 47 年策定）博多港港湾計画図

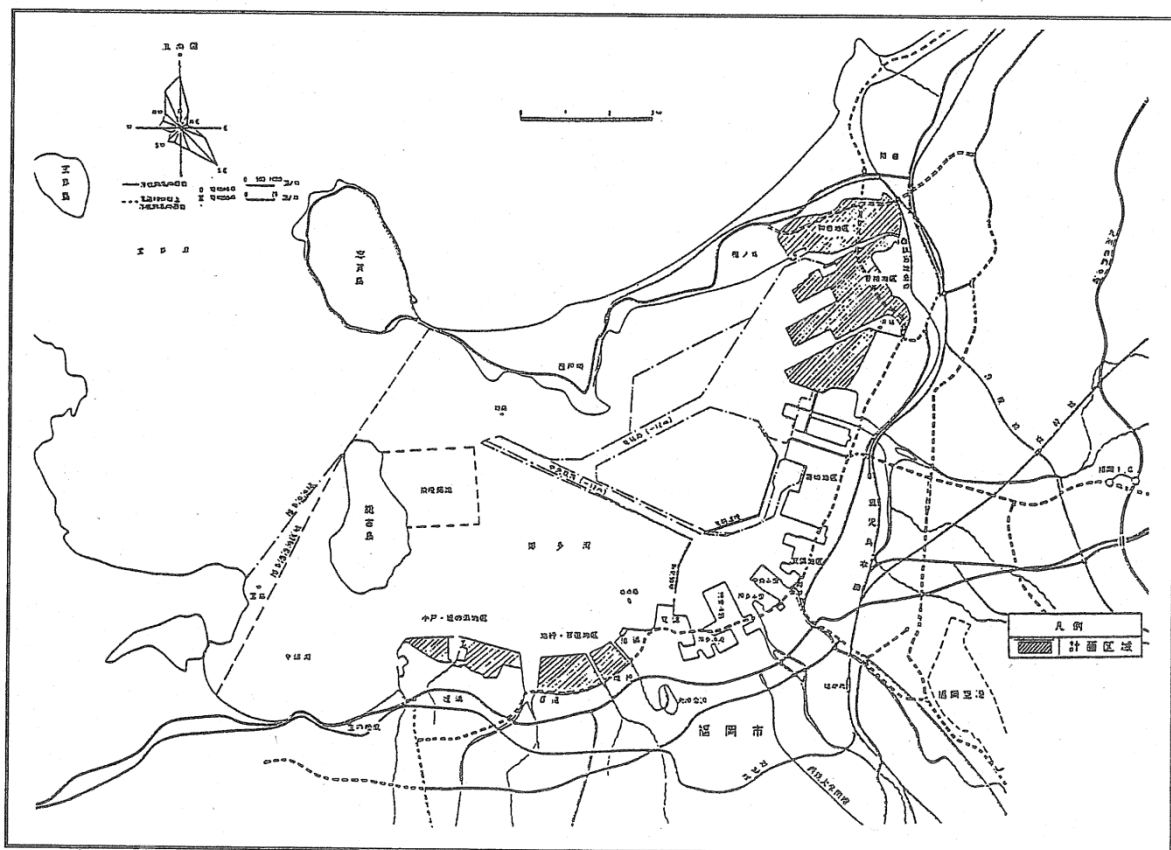
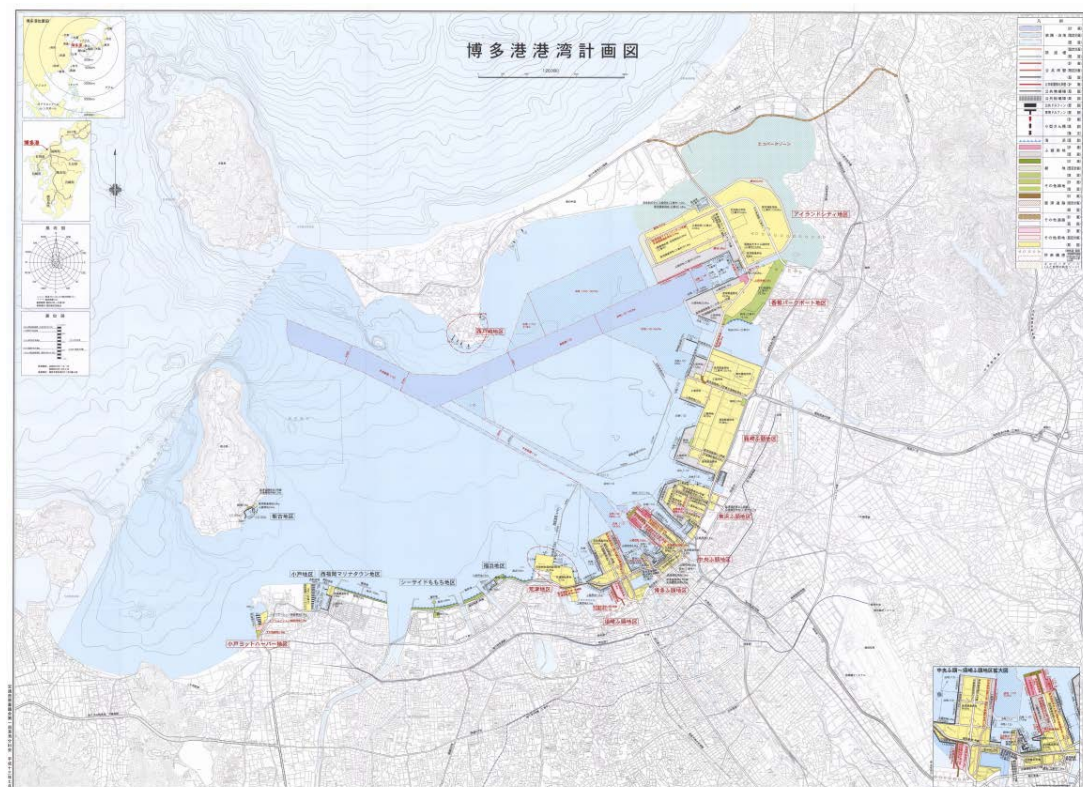
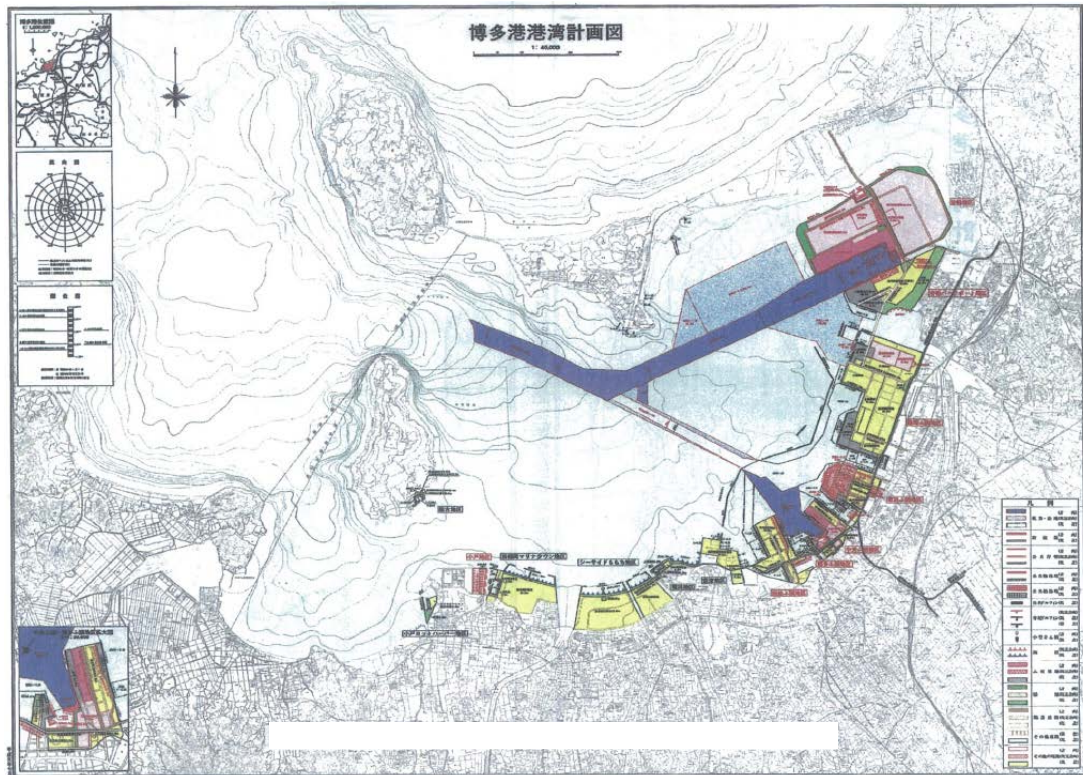
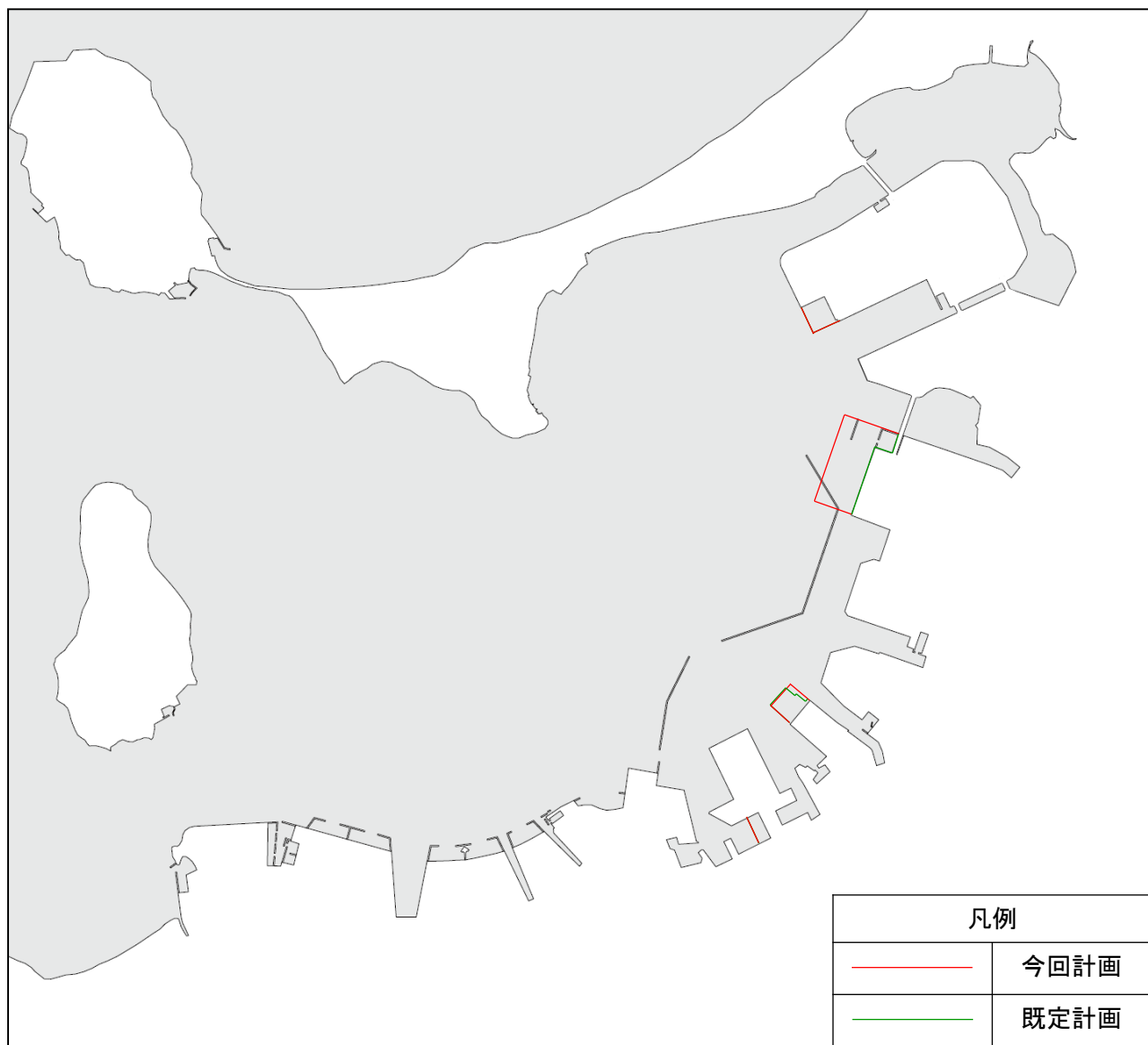


図 VIII-4-4 港湾審議会第 81 回計画部会（昭和 53 年策定）博多港港湾計画図



5. 新旧法線対照図



6. 審議会委員名簿

	役 職	氏 名
顧 問	福岡市議会議長	おばた 久弥
学識経験者	特定非営利活動法人九州キラキラみなとネットワーク理事長	大谷 鮎子
	九州大学大学院新キャンパス計画推進室教授	坂井 猛
	九州大学特任教授<工学研究院 海域港湾環境防災共同研究部門>	善 功企
	九州大学名誉教授	樗木 武
	福岡商工会議所専務理事	中村 仁彦
	九州大学大学院経済学研究院教授	星野 裕志
	九州工業大学教授<情報工学研究院>	安河内 恵子
港湾関係者	外航船主代表<日本郵船(株)九州支店長>	竹内 裕喜
	福岡汽船船主会会長<九州郵船(株)代表取締役社長>	竹永 健二郎
	博多港運協会会長<相互運輸(株)代表取締役社長>	岩崎 純
	博多港臨港地区倉庫対策協議会会長<住友倉庫九州(株)社長>	藤井 勝
	博多水先区水先人会会長	藤瀬 一則
	(一社)博多港振興協会会長	角川 敏行
	(公社)福岡貿易会会長	土屋 直知
	全日本海員組合九州関門地方支部地方支部長	漢那 太作
	全日本港湾労働組合九州地方博多支部執行委員長	山中 直樹
	博多地区海運組合理事長	阿利 欽章
県議会議員		今林 久
市議会議員	第3委員会委員	津田 信太郎
	第3委員会委員	黒子 秀勇樹
	第3委員会委員	高木 勝利
	第3委員会委員	江藤 博美
	第3委員会委員	鬼塚 昌宏
	第3委員会委員	綿貫 英彦
	第3委員会委員	とみなが 正博
	第3委員会委員	落石 俊則
関係行政機関	国土交通省九州地方整備局長	鈴木 弘之
	第七管区海上保安本部福岡海上保安部長	勢良 俊也
	国土交通省九州運輸局次長	久保田 秀夫
	財務省門司税関博多税関支署長	湊 裕司
	厚生労働省福岡検疫所長	東 威志
	福岡県県土整備部長	山本 巧