

An aerial photograph of Fukuoka, Japan, showing a dense urban landscape with numerous high-rise buildings. The city is situated along a large body of water, with a prominent bridge spanning the harbor in the background. A large ship is visible in the water, leaving a white wake. The overall scene is captured from a high angle, providing a comprehensive view of the city's layout and its proximity to the sea.

博多港長期構想

～アジアの中で輝きを放つオンリーワンのみなとづくり～

平成24年8月
博多港長期構想検討委員会

目次

I はじめに

博多港長期構想とは、市民・利用者の主な意見について	1
基本理念（キャッチフレーズ）、検討の視点	2
博多港の役割、博多港の変遷	3
博多港の現状	4
博多港の強み	5
博多港の弱み	6
時代の潮流	7

II 博多港の将来像と戦略

これからの博多港の役割	8
成長するアジアの港の一員として、ネットワークを拡充し、存在感を高める	8
アジアの成長と活力を取り込む最前線のみなととして、我が国の持続的な成長に貢献する	10
博多港の将来像と戦略	12
1 物流	12
アジア・世界へとつながる元気なみなと	12
物流戦略① 個性際立つ博多港の物流戦略	14
物流戦略② 太平洋側港湾をバックアップするみなとづくり	18
2 人流	20
アジアとの新たな交流時代のみなとまち	20
人流戦略① 海の観光・交流ゲートウェイづくり	22
人流戦略② 都心部ウォーターフロントの都市的土地利用への転換	24
3 環境	28
自然と共生した環境先進港	28
環境戦略① 低炭素物流ネットワークの構築	30
環境戦略② 環境の保全と創造の取り組み	32

III 実現に向けた取組み

実現に向けた取組み	34
1 時代を先取りする	35
世界最先端のクオリティーを持つコンテナターミナルの整備	35
東アジアとの高速物流ネットワークの拠点づくり	39
アジアとの物流情報ネットワークの構築	41
戦略性に富む国際物流拠点の形成	42
国際物流に対応した先進的な取組みの推進	43
アジア・クルーズの拠点づくり	44
中央・博多ふ頭地区におけるアジアとの交流拠点づくり	45
都心部と連携したおもてなしの都市づくり	47
2 効率的で機能的な港湾運営を実現する	49
港のリノベーション	49
箱崎ふ頭地区を核とした物流機能の再編	51
都心部ウォーターフロントの段階的な再編	53
須崎ふ頭地区における都市的土地利用への転換	55
荒津地区におけるスポーツ・レクリエーション空間の創出	57
3 海を活かし、都市との調和を図る	59
弾力的な土地利用へのギアチェンジ	59
官民協働による新たなグランドデザインづくり	61
福岡のまちを楽しんでもらう仕組みづくり	63
エコパークゾーンにおける新たな環境モデルづくり	65
みなとづくりと環境の保全と創造の両立	66
緑に包まれた美しいみなとづくり	67
水域の活用による博多湾の賑わいづくり	69
災害に強いみなとづくり	70
広域交通ネットワークの充実・強化	71
戦略とその実現に向けた主な取組み	73
ファーストステージ（概ね10年での取組み）	74
セカンドステージ（概ね20～30年後での取組み）	75

I はじめに

博多港長期構想とは，市民・利用者の主な意見について

基本理念（キャッチフレーズ），検討の視点

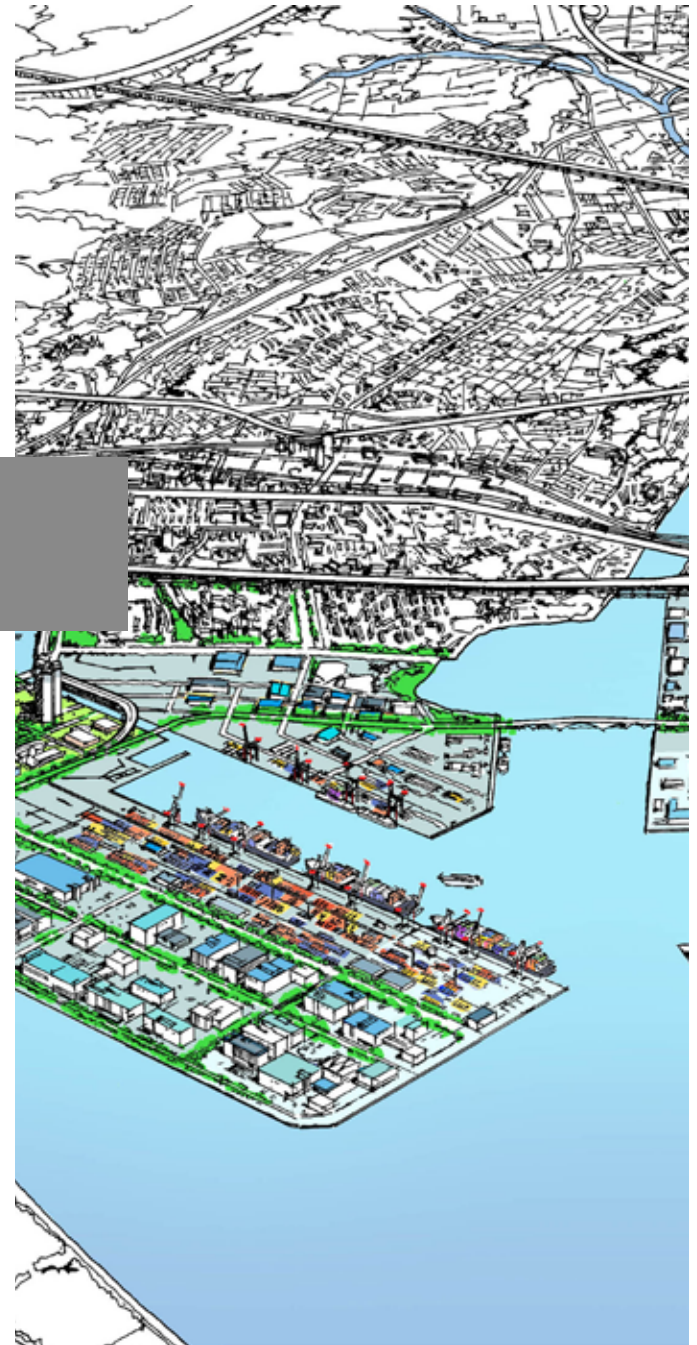
博多港の役割，博多港の変遷

博多港の現状

博多港の強み

博多港の弱み

時代の潮流



I はじめに

■博多港長期構想とは

博多港長期構想は、「博多港長期構想検討委員会」が、博多港の20～30年後の将来を展望する長期的な指針として、多くの方々の意見を聞きながら、将来像やその実現に向けた取組みをとりまとめたものです。

■市民・利用者の主な意見について

検討にあたっては、市民や利用者の方々から、アンケート調査により多くのご意見をいただきました。

※平成19年～平成24年にかけて、郵送やHP等を通じて計5回実施し、合計で4,379件の意見を聴取

●市民意見 ○企業意見

物流

- 博多港が市民生活に果たしている役割など、博多港に関する市民の理解度は低い。
- 船舶の大型化への対応や物流交通網の整備による渋滞の緩和など、需要にあわせて港湾施設の整備を進めていくことが最も重要である。
- 博多港の災害対策を進めていく必要がある。
- 港湾物流における輸送コスト・時間の削減を最も重要視しており、特に、外航船と内航船との接続による更なる利便性の向上を図る取組みに期待している。
- 博多港が持続的な発展を遂げていくためにも、背後における企業集積を進めるなど貨物の集荷が不可欠である。

人流

- ウォーターフロントへの交通アクセスが不足していることや、憩える空間が少ないという認識が強く、利用者への利便性強化がウォーターフロント活性化実現のポイントである。
- 観光、福岡の顔となる港・海浜の整備を進めていく必要がある。

環境

- 博多湾という自然を大切にしながら、人流・物流など港湾機能の拡充を図っていく必要がある。
- CO₂削減を目指すことで、温暖化問題にも大きく貢献する必要がある。
- 景観を重視した美しいみなとづくりが必要である。

■基本理念（キャッチフレーズ）

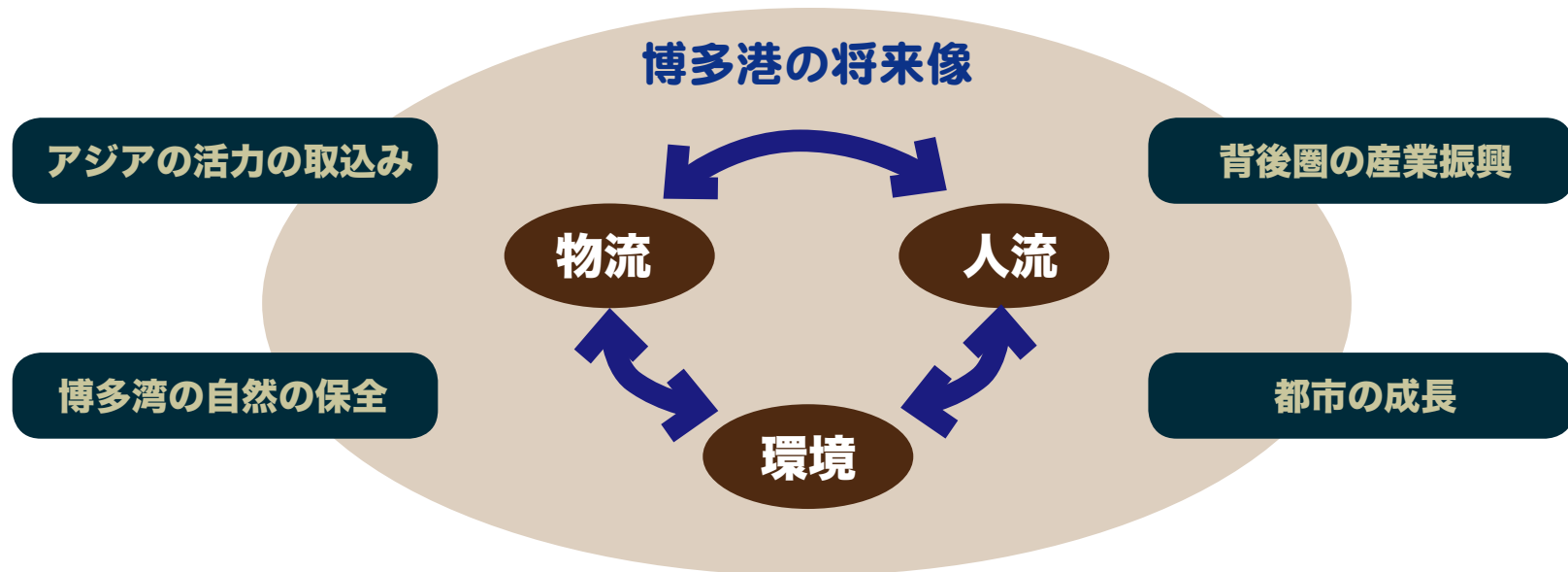
博多港は、主に九州・西日本を支える生活港湾としての役割を果たしてきましたが、一步前進し、より大きく成長していくためには、これからの時代を見据えて、アジアからの人・もの・情報を取り込みながら、**アジアと我が国の「連携」**を先導する、**キラリと光る「個性」（アイデンティティ）**を持つ賢い（スマート）みなとづくりを進めるべきです。

このため、博多港長期構想においては、「**アジアの中で輝きを放つオンリーワンのみなとづくり**」を基本理念として掲げ、博多港の未来設計図を描くべく検討を行いました。

アジアの中で輝きを放つオンリーワンのみなとづくり

■検討の視点

博多港長期構想においては、不透明な国際経済情勢や東日本大震災を契機とした安全・安心に対する意識の変化など、急速かつ大きく変化する時代の中、アジアを中心とした世界の活力を取り込み、背後産業の振興や都市の成長、さらには日本経済の成長に博多港がいかに貢献していくのかといった観点から、市民、利用者の方々の意見を踏まえ、多角的な検討を行いました。そして、検討にあたっては、物流・人流を支える「博多港」のみならず、自然豊かな「博多湾」の面からもアプローチし、大きくは、「物流」と「人流」そして「環境」の面から、それぞれ博多港の将来像や戦略等について整理しました。

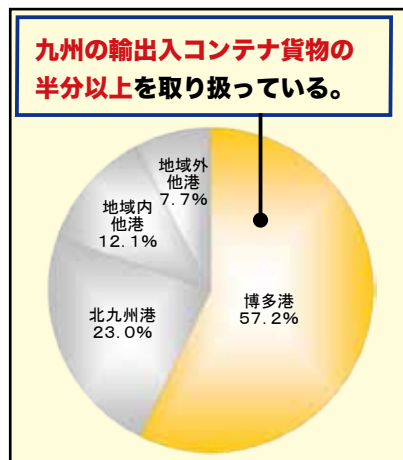


■博多港の役割

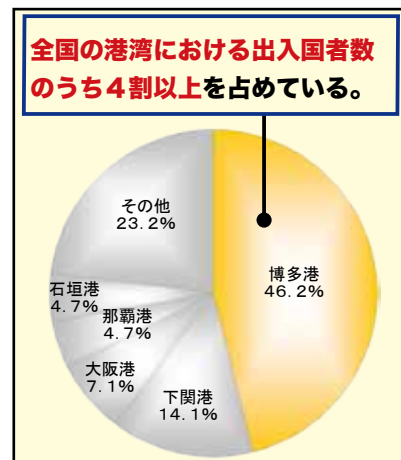
我が国は、食料の約6割、エネルギーの約9割を、海外からの輸入に依存しており、海外との輸出入貨物の99.7%は海上を通じて行われています。

港は我が国と海外を繋ぎ、安全かつ円滑な輸送を実現する社会インフラとして、国民生活や経済活動を支えています。

博多港は、九州の輸出入コンテナ貨物の約半分を取り扱い、国際乗降客数が、平成5年の博多港国際ターミナルの整備以降連続して日本一である、九州・西日本の地域を代表する港として、背後圏の市民生活や経済活動を支えています。



九州の輸出入コンテナ取扱量
における博多港の割合（平成20年）



港湾別出入国者数における
博多港の割合（平成22年）

海外から輸入している主なもの



洋服などの日用品



冷蔵庫などの電化製品



パンなどの原料になる小麦類

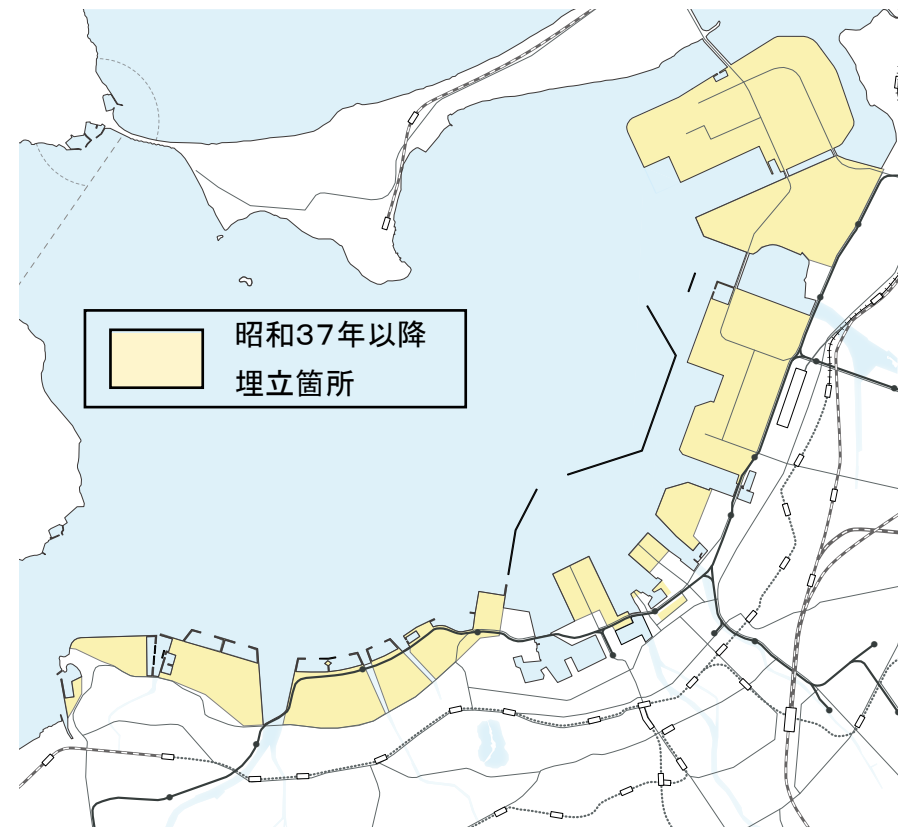
■博多港の変遷

博多港は、遣唐使の時代から大陸との交流窓口としての役割を果たしてきました。

博多港の近代化は、昭和30年代後半からの高度経済成長とあわせて進み、昭和37年から平成22年の約50年間でみなとのエリアは約3倍となりました。

土地利用面積：

約244ha → 約**734ha**
（昭和37年） （平成22年）



■博多港の現状

博多港は、アジアとの近接性を活かして、物流、人流ともに着実に成長しています。このようなポテンシャルが評価され、中国、韓国等の経済発展を我が国の成長に取り入れる「**日本海側拠点港**」（総合的拠点港）にトップで選定（平成23年11月）されるとともに、産業の国際競争力の強化、産業拠点の形成を図る「**国際戦略総合特区**」に指定（平成23年12月）されました。

国際乗降客数

全国第1位

平成22年

平成3年と比べて**約11倍**

国際RORO船【博多～上海】

週2便 片道28時間

国際海上コンテナ取扱個数

全国第6位

平成22年

平成3年と比べて**約4.2倍**



我が国では唯一博多港のみに寄港する超大型コンテナ船

MAERSK EVORA
（欧州航路）

総トン数 141,716トン
積載能力 13,102TEU

外航クルーズ寄港回数

全国第1位

平成22年



アジア最大級のクルーズ船

ボイジャー・オブ・ザ・シーズ
（平成24年6月より寄港）

総トン数 137,276トン
乗客定員 3,840人

国際戦略総合特区

■博多港の強み

自然・地理的条件

●成長著しい東アジア（韓国・中国）に近接

博多港は、1,000km圏内に世界経済の成長を牽引する中国、韓国の主要都市が位置しており、その地理的優位性を活かして、**我が国の国際物流・人流の中核を担う拠点港**となる潜在力を十分に持っています。

●災害に強い地理的条件

博多港は、**太平洋側港湾の代替機能を担いうる、災害に強い地理的条件**を持っています。

●東アジアと培われた長い交流の歴史

博多港は、**悠久の時代から、アジアとの海の玄関口**として、積み重ねてきた多様な交流の歴史を持っています。



金印

唐和上東征伝絵巻

上海港まで
900 km

釜山港まで
200 km

半径5km

社会経済条件

●背後に一定の経済圏

博多港の背後には、人口約240万人の福岡都市圏が拡がり、九州全体（人口約1,300万人）のGDPは、**世界第23位の経済規模**（4,593億米ドル）を誇っています。

●陸・海・空の輸送モードの集積

博多港は、**半径5km圏内に陸・海・空の輸送モード**が集積する交通利便性を活かして、九州のみならず全国からの集荷を促進し、発展する可能性を十分に持っています。

※九州で生産・消費される物が関西・関東の港を経由して輸出入される状況にある。

■博多港の弱み

●港に関する市民理解が不足

市民生活への直接的な関わりが希薄であることなどから、**港に関する市民の十分な理解**が得られていません。

●需要に対して、インフラ整備が後追い

国際海上コンテナ取扱個数や国際乗降客数の急増等の変化に対応した**港湾整備が後追い**となっています。

●水深の浅い博多湾

博多湾は、**水深が浅い**ことから、船舶の大型化に対応するため、順次航路の整備が必要となります。

●港湾と市街地の連携不足

博多港の背後には市街地が形成されていますが、アクセシビリティを含め、**十分な連携がなされておらず**、市民が港に親しむ環境が整っていません。

●老朽化する港湾施設

昭和30年代後半からの高度経済成長期に整備した**港湾施設が老朽化**していることや、限られた空間での活動が余儀なくされていることから、今後は、さらなる適切な維持管理の実施や機能の優先順位付けが必要です。

■時代の潮流

●アジアにおける一体的な経済圏の形成

世界の経済成長は、中国のみならず、ASEAN、インド、ロシアなどの新興国が牽引し、貿易の自由化等により、アジア域内の経済連携が進み、アジアは一つの経済圏へと成長していきます。また、情報通信技術の飛躍的な発展により、アジア域内の、人・もの・情報の流れは加速化していきます。

●低炭素社会への転換

世界人口の増加等を背景とした水や食糧、エネルギー需要の増大や、地球温暖化の原因であるCO₂などの温室効果ガスの削減に対応した、再生可能エネルギーの導入拡大による低炭素社会の進展など、限られた資源を有効に使いながら、環境に配慮した持続可能な社会への転換が進んでいきます。

●産業を支える生産人口の減少

我が国の人口は、平成22年より減少に転じており、それから約40年後の平成60年には1億人を下回り、高齢者が約4割を占める人口減少社会、超高齢社会の到来が予測されています。生産人口の減少は、我が国の経済活動に大きな影響を与えることになります。

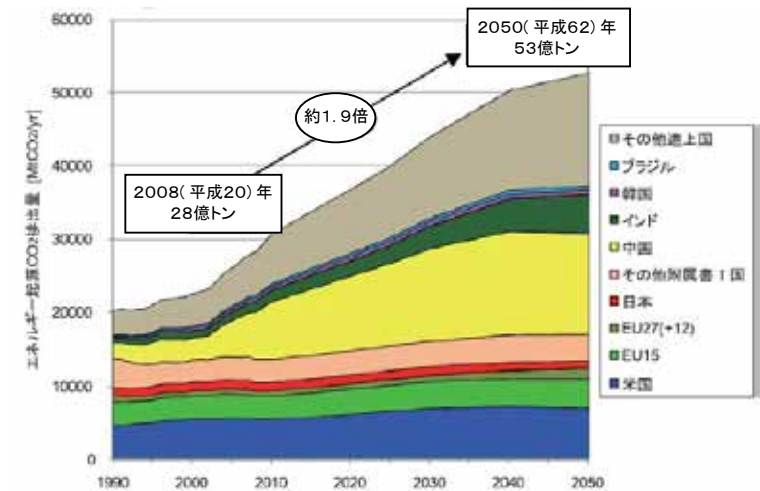
●選択と集中による投資の重点化

高齢化等に伴う社会保障費の増大などにより、国及び地方の財政状況は厳しさを増し、「選択と集中」により、投資の重点化が進んでいきます。

●安全・安心に対する危機感の増大

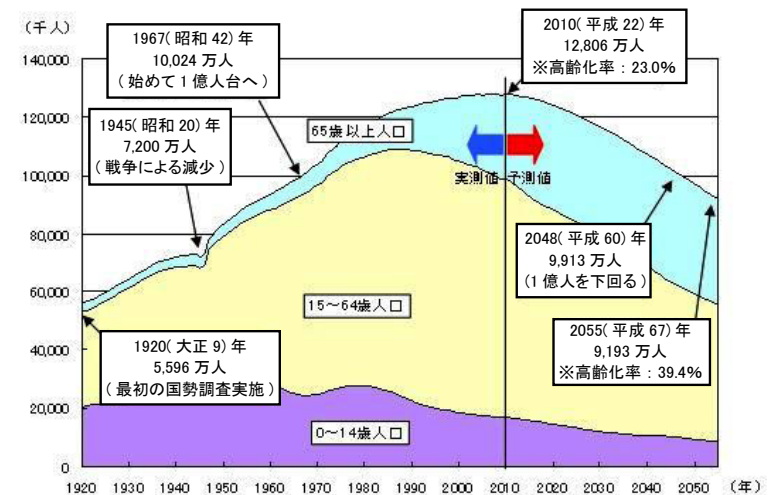
甚大な被害をもたらした東日本大震災を契機に、地震や津波、高潮などの防災対策をはじめ、安全・安心に対するニーズが高まっています。

世界のCO₂排出量の長期見通し



出典：財団法人地球環境産業技術研究機構 (RITE) 資料を基に作成

我が国の人口構造の推移と見通し



出典：内閣府「平成23年版子ども・子育て白書」、国立社会保障・人口問題研究所「日本の将来推計人口（平成24年1月推計）」を基に作成

II 博多港の将来像と戦略

これからの博多港の役割

成長するアジアの港の一員として、ネットワークを拡充し、存在感を高める
アジアの成長と活力を取り込む最前線のみなとして、我が国の持続的な
成長に貢献する

博多港の将来像と戦略

物流

アジア・世界へとつながる元気なみなと

物流戦略① 個性際立つ博多港の物流戦略

物流戦略② 太平洋側港湾をバックアップするみなとづくり

人流

アジアとの新たな交流時代のみなとまち

人流戦略① 海の観光・交流ゲートウェイづくり

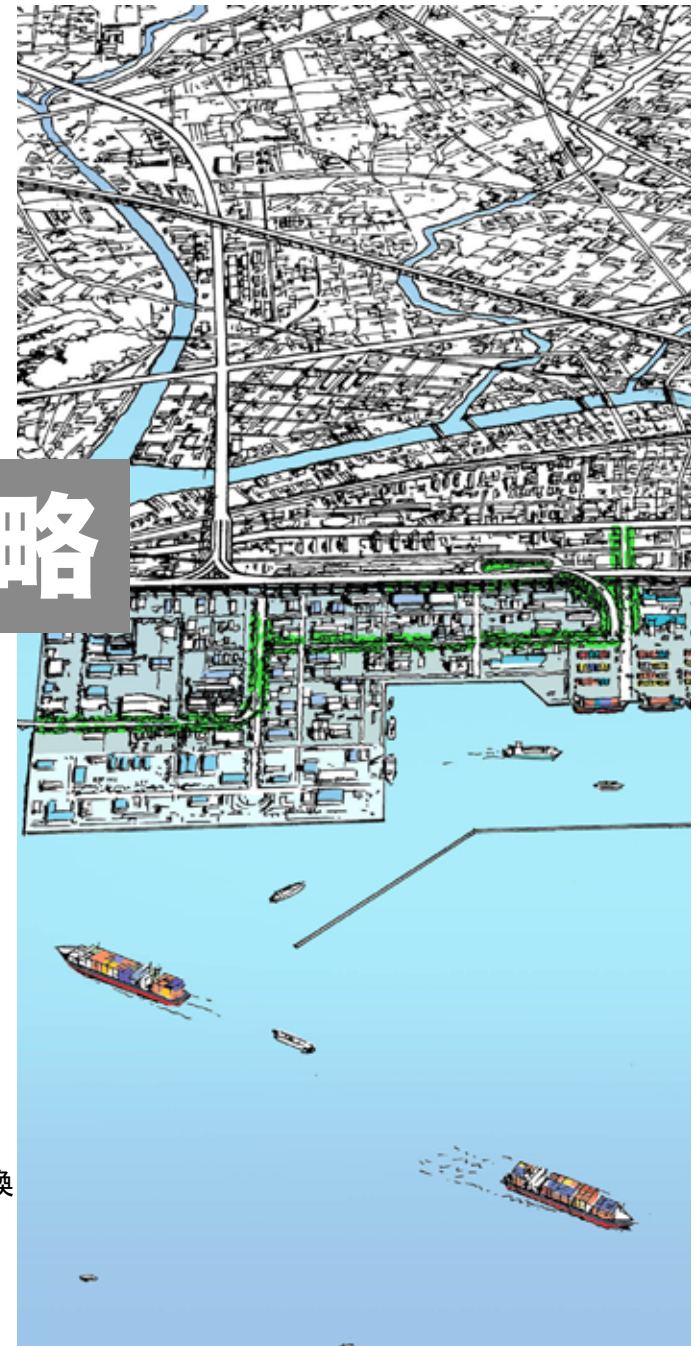
人流戦略② 都心部ウォーターフロントの都市的土地利用への転換

環境

自然と共生した環境先進港

環境戦略① 低炭素物流ネットワークの構築

環境戦略② 環境の保全と創造の取組み



Ⅱ 博多港の将来像と戦略

これからの博多港の役割

アジア の中で

成長するアジアの港の一員として、ネットワークを拡充し、存在感を高める。

- 中国をはじめとしたアジアの飛躍的な経済発展に伴い、今や中国沿岸部や韓国の各都市を含む圏域を中心に、北米・欧州に次ぐ世界経済の第三極を形成するに至っています。
- その圏域における人と物の大きな流れは、地理的に近い博多港に押し寄せ、近年、拡大の一途をたどっており、今後、日中韓FTAの進展等に伴い、さらに広がっていくものと考えられます。
- アジアの拡大する物流・人流を確実に取り込んでいくため、これからの博多港は、アジア諸港と対抗していくのではなく、より緊密なパートナーシップを構築しながら、成長するアジアの港の一員として存在感あるみなとづくりを進めていく必要があります。

過去20年間における日中韓の経済・物流の変化 (平成3年→平成22年)

■GDPの変化

中国	6.7倍	世界第 9位	→	世界第 2位
韓国	2.6倍	世界第13位	→	世界第15位
日本	1.2倍	世界第 2位	→	世界第 3位

■1人あたりのGDPの変化

中国	5.8倍	世界第122位	→	世界第93位
韓国	2.3倍	世界第 39位	→	世界第34位
日本	1.1倍	世界第 4位	→	世界第17位

※自国通貨ベース

出典:IMF「World Economic Outlook database」April, 2012を基に作成

■国際海上コンテナ取扱個数の変化

中国	83.1倍	世界第17位	→	世界第 1位
韓国	7.0倍	世界第 9位	→	世界第 5位
日本	2.1倍	世界第 2位	→	世界第 7位

出典:「Containerisation International Yearbook」1993,2012を基に作成

■貿易額の変化

中国	21.9倍	世界第14位	→	世界第 2位
韓国	5.8倍	世界第12位	→	世界第 9位
日本	2.7倍	世界第 3位	→	世界第 4位

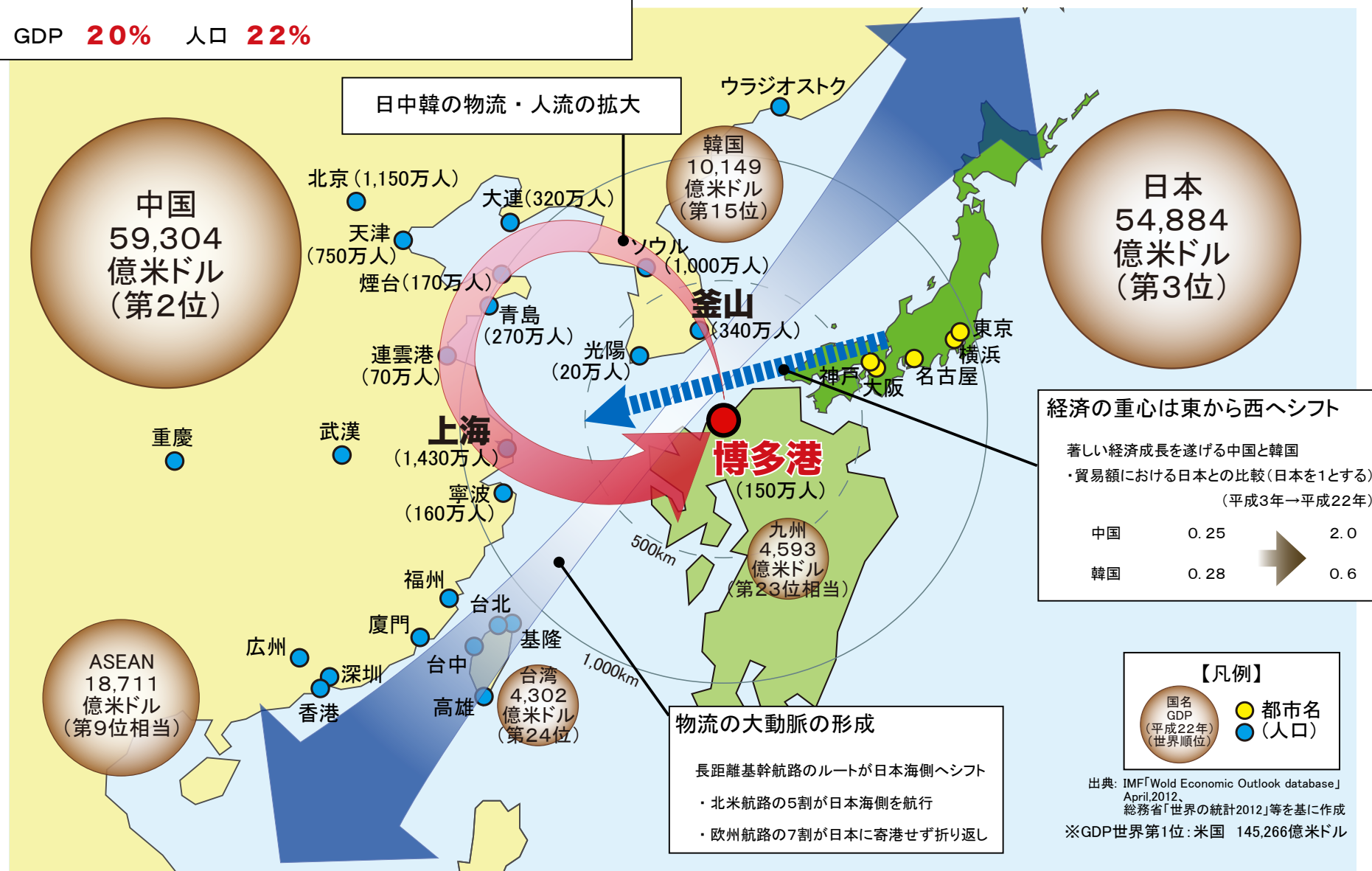
※USドルベース

出典:WTO「International trade and tariff data」を基に作成

存在感あるアジアのみなとづくりに向けて

■人口・GDPにおける東アジア（日本・中国・韓国）の世界シェア

GDP **20%** 人口 **22%**



我が国
の中で

アジアの成長と活力を取り込む最前線のみなとして、我が国の持続的な成長に貢献する。

- 博多港は、アジアとの地理的優位性を活かし、我が国においてアジアの成長と活力を取り込む最前線のゲートウェイとして、我が国の持続的な成長に貢献していくという視点が重要です。
- 博多港のコンテナ取扱個数や国際乗降客数は大きく拡大し、我が国の主要港の中で最も成長している元気なみなとです。博多港は、この勢いを我が国の経済成長や観光立国の実現に役立てるため、九州・西日本のみならず、日本海側の港など、広く日本の港と連携しながら、博多港ならではの先進的で独自性のある港湾施策を展開し、対アジアの拠点港づくりに取り組む必要があります。
- また、東日本大震災を契機に災害に強い国土づくりが大きな命題となっている中、日本全体のセーフティネットを確立する観点から、博多港は、太平洋側港湾をバックアップする拠点港としての役割を果たすべきです。

過去20年間で大きく成長した博多港 (平成3年→平成22年)

■国際海上コンテナ取扱個数の変化

博多港	4.2倍	18万TEU	→	75万TEU
日本	2.1倍	860万TEU	→	1,770万TEU

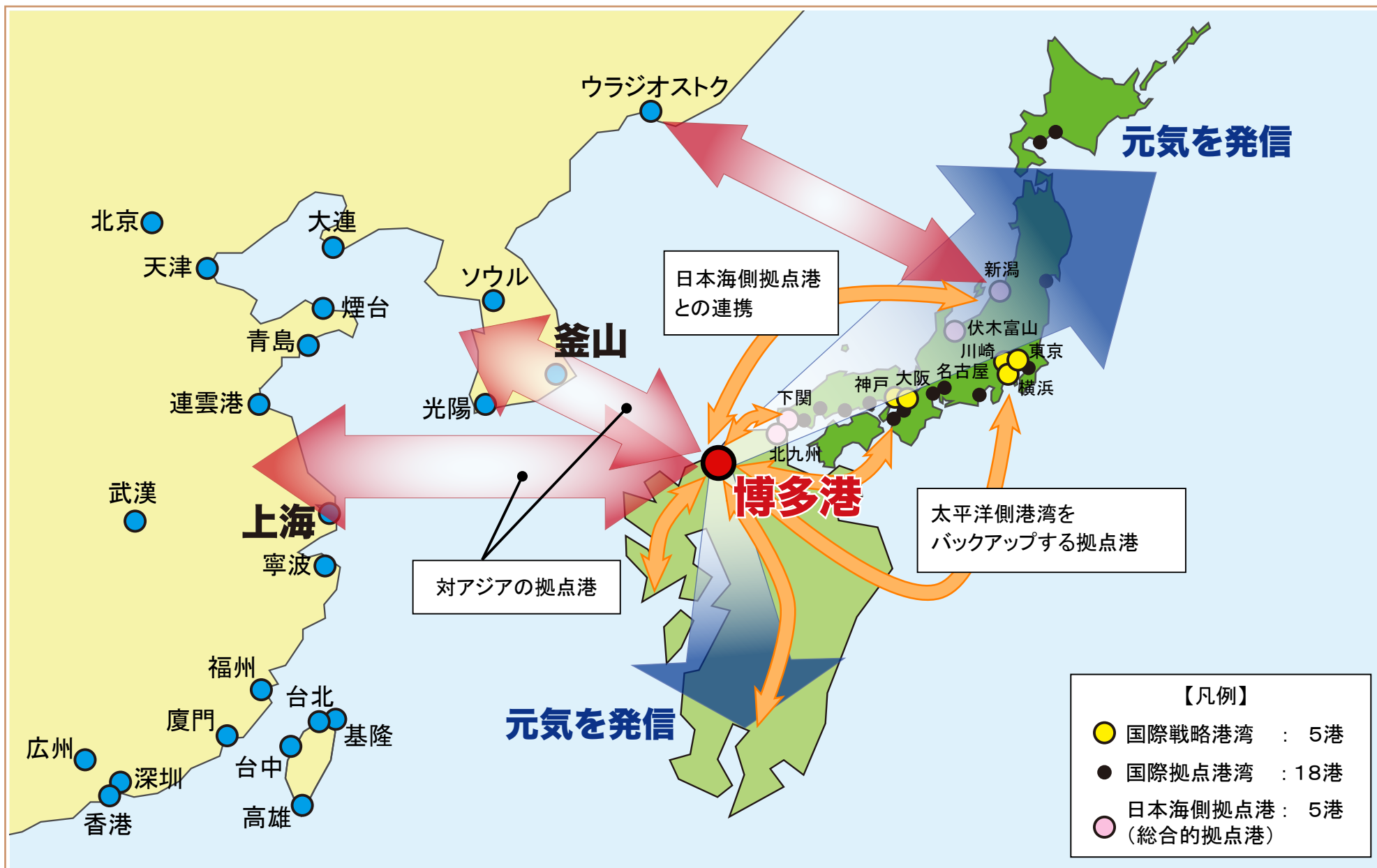
出典：福岡市港湾局資料、
「Containerisation International Yearbook」1993,2012を基に作成

■国際乗降客数の変化

博多港	10.9倍	8万人	→	87万人
日本	4.5倍	44万人	→	200万人

出典：福岡市港湾局資料、
国土交通省港湾局「港湾統計（年報）」1991,2010を基に作成

アジア戦略の最前線のみなとづくり



II 博多港の将来像と戦略

1 物流

物流

博多港は、我が国の拠点港として、「アジア・世界へとつながる元気なみなと」づくりに取り組んでいく。

- 我が国の中で最も東アジアに近く、長距離基幹航路のルート上にある博多港は、これからのアジアの成長と発展を取り込むのに絶好のポジションにあります。
- このポジションを活かして、博多港は、九州・国内における集荷を進め、欧州・北米に至る長距離基幹航路の維持・拡充と、アジアとの航路ネットワークの充実・強化に着手に取り組み、長期的な展望に立って、我が国の拠点港として、「アジア・世界へとつながる元気なみなと」づくりに取り組んでいくべきです。

博多港発展のイメージ

東アジアとの近接性を活かして、長距離基幹航路が就航。
国際RORO船等による独自の輸送モードを展開している。



現在

博多港にしかない東アジアとの高速物流ネットワークを拡大することで、
東アジア圏で存在感のあるみなとづくりを進めていく。



- アジアとの国際分業体制が進展していく中、九州で生産される自動車、IT製品等の核となる高付加価値の部品等を、博多港から輸出し、アジアの工場
で組み立て、製品化された物が港を通じてアジア・世界へと輸出されるという構造が、今後とも定着していくものと考えられます。
- このため、博多港が、高付加価値型製品を輸出する港として、東アジア圏でその存在感を高めていくためには、博多港しかできない「スピーディー」、
「グリーン」といった時代の要請に適応した、独自の輸送モードを駆使し、先導的で個性際立つ物流戦略を立案していくべきです。

さらに充実したアジアとの航路ネットワークや長距離基幹航路、大陸横断鉄道を介して、
アジア・世界とつながるみなとへと発展していく。



未来

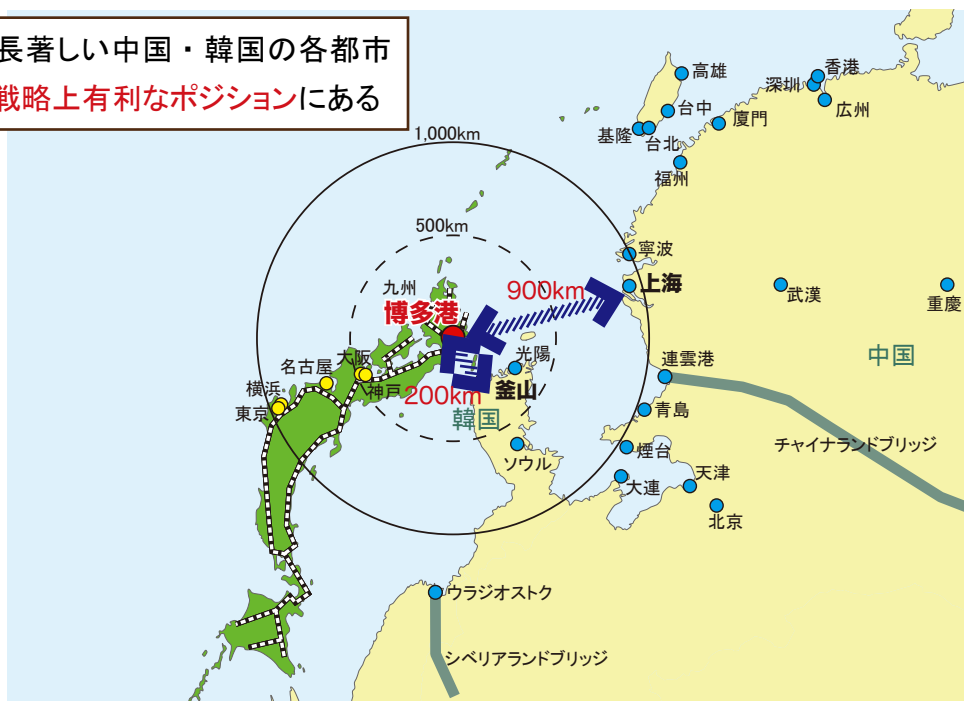
物流戦略① 個性際立つ博多港の物流戦略

まずは東アジアをターゲットにその活力を取り込んでいく。

□博多港～東京港と等距離にある1,000km圏内には、成長著しい中国・韓国の各都市が位置し、まずは世界への足がかりをこれらの圏域に見出すべきです。

□特に、上海、大連、天津、青島、煙台等の中国の沿岸部での各都市の成長は内陸部へと拡がっており、そこでは多くの日本企業が立地し、発展の余地も未だ多く残されており、また、将来、シベリアランドブリッジやチャイナランドブリッジにより、鉄道を手段として、ロシア・欧州へと繋がる可能性もあることから、まずは、東アジアをターゲットに、その活力を取り込んでいくべきです。

1,000km 圏内に成長著しい中国・韓国の各都市が位置し、博多港は戦略上有利なポジションにある



製造業を中心に、多くの日本企業が進出

○中国

平成16年
2,704社

1.7倍
→

平成22年
4,619社

○韓国

平成16年
450社

1.3倍
→

平成22年
581社

出典：経済産業省海外事業活動基本調査

物流戦略① 個性際立つ博多港の物流戦略

九州の産業を応援し、高付加価値型製品を取り扱う港として、ものづくりに貢献していく。

- 博多港の国際海上コンテナ取扱個数は、平成13年から平成22年の10年間で約1.4倍の伸びを示していますが、貿易額については、九州におけるゴム製品や二輪自動車をはじめとした自動車関連産業のほか、半導体・電子部品等の高付加価値型製品の生産の拡大等に伴い、約2.2倍に増加しています。
- 世界各国へと輸出されるゴム製品や二輪自動車は、堅調に取扱量が増加しています。また、高付加価値型製品は、これまで航空輸送が主流でしたが、国際RORO船等の海上輸送により、航空輸送に遜色のないリードタイムの実現が可能となったことから、絶対量は少ないものの取扱量は確実に増加している状況にあります。
- 博多港は、九州の産業を応援し、高付加価値型製品を取り扱う港として、ものづくりに貢献するみなとづくりを目指していくべきです。

アジア・世界に輸出する九州の主な高付加価値型産業

主な自動車関連産業の立地状況
(生産台数：全国シェアの12%)



出典：九州経済産業局
「九州経済の現状」を基に作成

主な太陽電池関連産業の立地状況
(生産能力：全国シェアの10%)



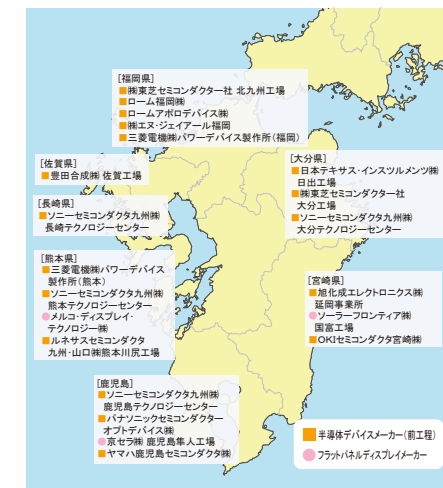
出典：(財)九州経済調査会
「九州ソーラーネットワーク」を基に作成

主な農林水産物・食品の輸出品目
(農業産出額：全国シェアの19%)



出典：九州農政局
「H18九州食料・農業・農村情勢報告」
を基に作成

主な半導体・電子部品産業の立地状況
(IC生産金額：全国シェアの30%)

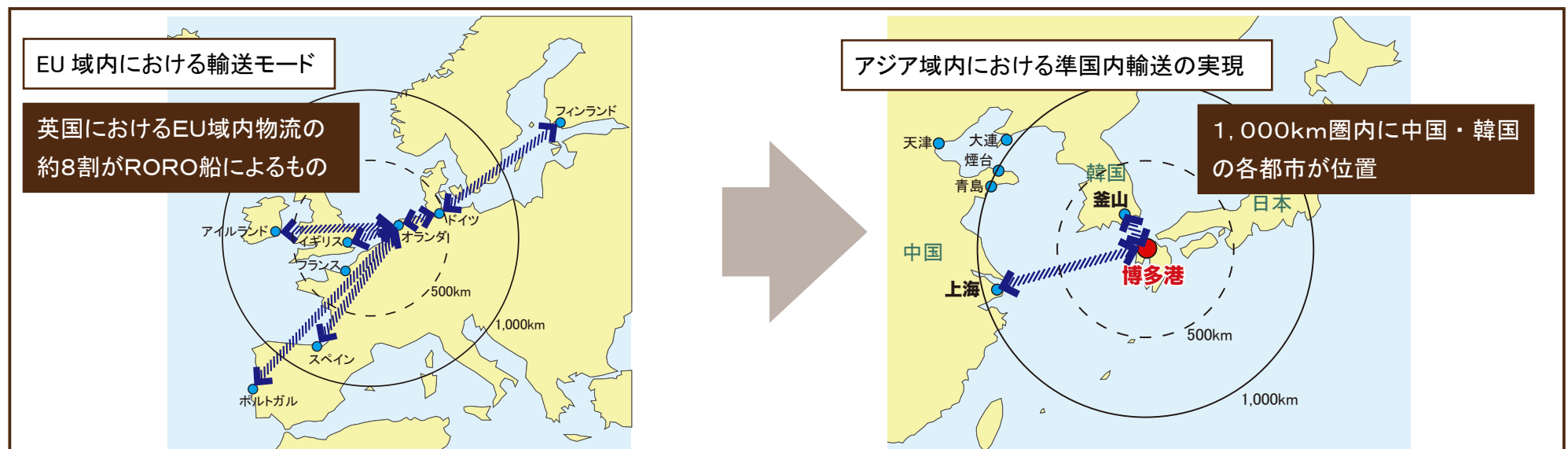


出典：九州経済産業局
「九州のビジネス環境」を基に作成

物流戦略① 個性際立つ博多港の物流戦略

国際RORO船等独自の輸送モードを駆使して、東アジアとの高速物流ネットワークづくりを進めていく。

- EU圏においては、海上・陸上の多様な輸送モードが国境を越えて網の目状につながり、円滑でスピーディーな物流を実現しており、英国とヨーロッパ本土を繋ぐ海上輸送モードの約8割がトラックシャーシが直接乗入れできるROROタイプの船舶であり、東アジア圏においても、EU圏の物流と同様に、将来は、あたかも国内輸送と同等のスピードを持った輸送が、さらに進展していくと考えられます。
- 東アジアとの高速物流を実現する、国際RORO船や国際フェリーは、港湾施設の整備が特段必要ではなく、コンテナ輸送に比べて振動が少なく、電子部品や精密機器等に最適な輸送手段です。特に、博多港は、JR貨物福岡ターミナルが近接しており、鉄道に対応した12フィートコンテナの輸送が可能であることから、民間事業者の新たなビジネスチャンスをもたらしています。
- これからの物流は、少量・多頻度化等様々なニーズにも適切に対応しながら、スピード・低コスト・環境負荷の低減が求められており、国際RORO船等の独自の輸送モードを駆使して、東アジアとの高速物流ネットワークづくりを進めていくべきです。



東アジア高速物流ネットワークづくり

アジア
経済戦略アジアとのシームレス物流（国内物流と同等のスピード）の実現グリーン・
イノベーションアジアと我が国をつなぐグリーン物流の実現

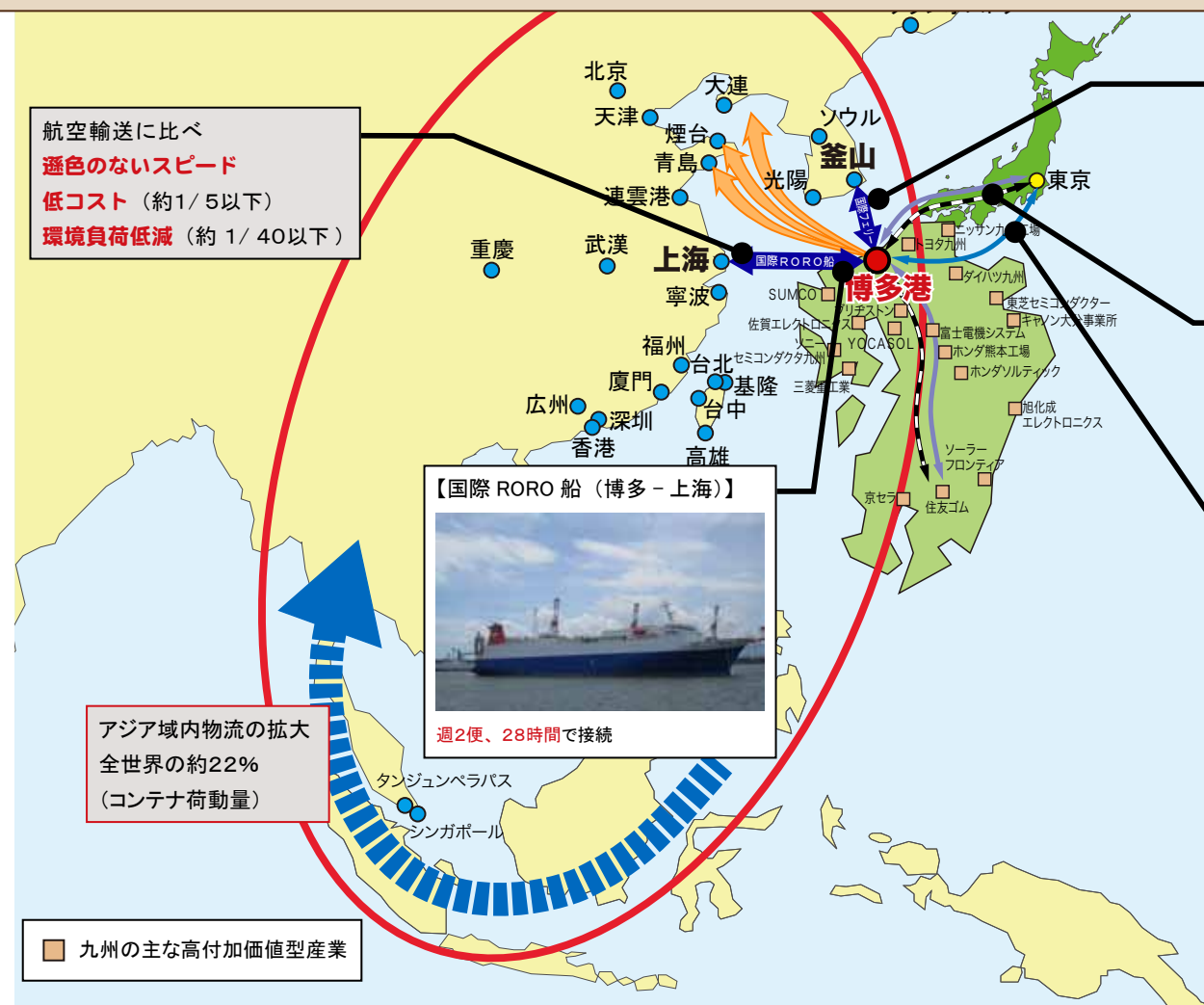
技術立国

九州の高付加価値型産業（半導体・電子部品産業、自動車関連産業等）を支援

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

アジア域内物流の拡大
 全世界の約22%
 （コンテナ荷動量）

九州の主な高付加価値型産業



【国際フェリー（博多－釜山）】



1日1便、6時間で接続

【鉄 道】



1日50便、26両編成で接続

【国内 RORO 船（博多－東京）】



週6便で接続

【国際 RORO 船（博多－上海）】



週2便、28時間で接続

物流戦略② 太平洋側港湾をバックアップするみなとづくり

太平洋側港湾の代替機能をも担いうるみなとづくりを進めていく。

- 博多港では、有史以来、被害を被るような津波は発生しておらず、全国的に見ても、大規模な地震の発生確率は低い、災害に強い地理的条件を有する港です。
- 平成23年3月に東北地方太平洋沖地震が発生し、太平洋側港湾においては、今後とも大規模な地震発生が予見される中、博多港は、その地理的条件を遺憾なく発揮し、災害時において、太平洋側港湾の代替機能をも担いうるみなとづくりを進めるべきです。

博多港における津波の発生状況			
地震名称 () は発生年月	マグニチュード	最大震度	博多港津波観測値
日本海中部地震 (昭和58年5月)	7.7	5 (秋田県)	10cm
北海道南西沖地震 (平成5年7月)	7.8	5 (北海道、青森県)	7cm
福岡県西方沖地震 (平成17年3月)	7.0	6弱 (福岡県、佐賀県)	— ※
チリ中部沿岸地震 (平成22年2月)	8.8	—	19cm
東北地方太平洋沖地震 (平成23年3月)	9.0	7 (宮城県)	32cm (観測史上最大)

※福岡県西方沖地震において、博多港で津波は観測されなかった

博多港における大規模地震の発生予測			
今後30年以内に福岡市において想定されている震度6弱以上の地震の発生確率は0.3～6%。			
出典：文部科学省 地震調査研究推進本部地震調査委員会「全国地震動予測地図」			

博多港の地理的条件



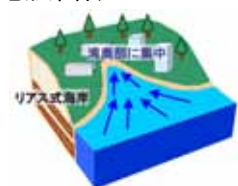
- ・大きな被害をもたらす津波は、一般的にプレート型地震により発生
- ・博多港は、ユーラシアプレート上に位置するが、玄界灘側には、地震の発生源となるプレート境界は確認されていない

(プレート型地震)



- ・プレート型地震は、海のプレートが陸のプレートの下に沈みこんでいくために、陸のプレートが跳ね上がって起こる地震
- ・特徴は、大きな津波を引き起こす危険があり、平成 23 年 3 月に発生した「東北地方太平洋沖地震」は、このタイプの地震である

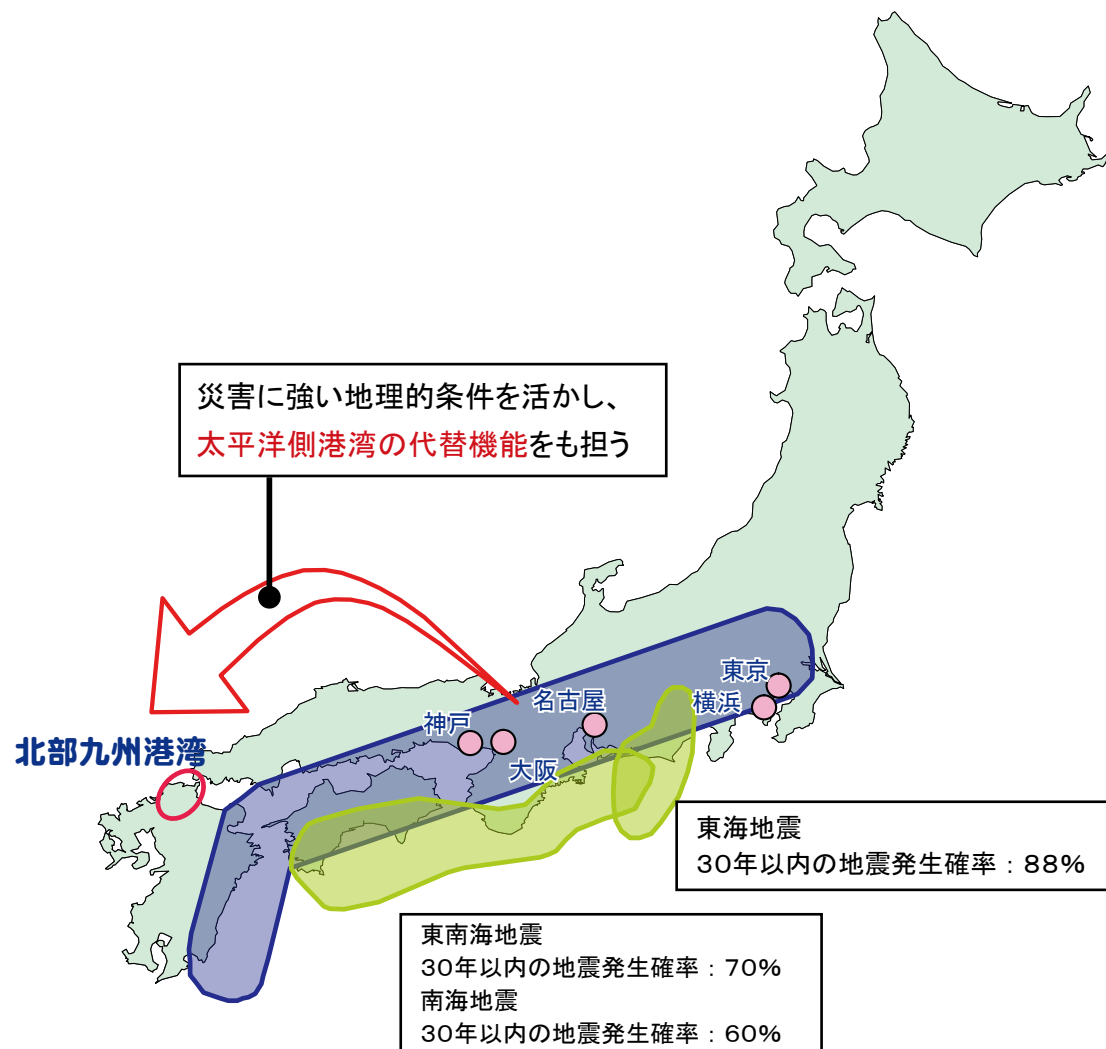
(地形条件)



- ・湾奥部が狭いV字型の湾（一般的にリアス式海岸に多くみられる）では、津波の力が集中し、津波の高さが局地的に高くなる傾向にあり、「東北地方太平洋沖地震」においても、甚大な被害をもたらした



- ・博多湾のような、湾口部が狭く、湾奥部へ進むにつれて広がる袋状の湾は、津波の力が入りづらく集中しにくい地形条件を有しており、津波による大きな被害は発生しにくい



※地震発生確率は地震調査研究推進本部による（平成24年1月1日現在）

Ⅱ 博多港の将来像と戦略 2 人流

人流

アジアに誇れる福岡・九州の顔づくり・魅力づくりを進め、みなとと都市が一体となっ
ての「みなとまち博多」を実現し、「アジアとの新たな交流時代のみなとまち」づくりを
進めていく。

- 2000年前の悠久の時代より、大陸からの人・もの・情報・文化が、博多港を通じて我が国にもたらされ、九州そして全国へと伝播していきました。そ
の中で博多港は、我が国の大陸との玄関口として、長い歴史の中で、異国情緒をもち、賑わいと彩りを放つ存在でありました。
- 積み重ねた歴史は今も息づき、約20年前のアジア太平洋博覧会を契機に、文化・学術・芸術の交流を目的としたアジアマンスでの様々な取組みなど
を通じて、釜山市との超広域経済圏構想へと、アジアとの交流は、ますます厚みを持って、様々な分野で受け継がれています。
- これからの時代は、アジアとの日常的な交流がさらに進み、アジアの人と共に働き、創造するという関係が生まれることが予想され、福岡・九州の成
長を支えていく上で、新たな関係が築かれ、アジアとの交流は次なるステージへと進むことになります。
- 博多港は、アジアとの観光・交流の増大に適切に対応し、アジアに誇れる福岡・九州の顔づくり・魅力づくりを進め、みなとと都市が一体となっ
ての「みなとまち博多」の実現に貢献し、「アジアとの新たな交流時代のみなとまち」づくりを進めていくべきです。

アジアとの文化・学術・芸術の交流



アジア太平洋都市サミット
平成6年～隔年開催（写真は平成21年）



アジア太平洋子ども会議・イン福岡
平成元年～（写真は平成22年）



福岡アジア文化賞
平成2年～（写真は平成20年）



ふくこいアジア祭り
平成12年～（写真は平成21年）



アジアフォーカス・福岡国際映画祭
平成3年～（写真は平成19年）



アジア太平洋フェスティバル
平成2年～（写真は平成21年）

博多港のみなとまちづくりの変遷

12世紀：日宋貿易の隆盛とともに、文化伝来の地として活況を呈する

平清盛が日本最古の人工港「袖の湊」を修築し、日宋貿易を積極的に推進。様々な文化が入ってきた。
日本初の禅寺である聖福寺などが建立される。



袖の湊



聖福寺



茶文化発祥の地



承天寺

承天寺境内の
饅頭発祥の碑承天寺境内の
うどん・そば
発祥の碑

16世紀：博多商人の活躍で、国際貿易港として復興を遂げる

豊臣秀吉が、「太閤町割（たいこうまちわり）」と呼ばれる都市計画を実施し、現在の博多の原型が作られた。



太閤町割図



博多塀 - 櫛田神社 -

人流戦略① 海の観光・交流ゲートウェイづくり

アジアと我が国を繋ぐ「交流」の拠点として、海の観光・交流ゲートウェイづくりを進めていく。

- 九州各地には、恵まれた自然、癒しを求め、多くの観光客で賑わう温泉地、アジアとのつながりを再発見する史跡等、多様な地域資源があり、博多港を通じてアジアから多くの観光客が訪れています。また、九州・西日本各地から韓国へ、買い物やグルメを求めて多くの方が訪れています。
- 博多港における国際乗降客数は、平成3年から平成22年の20年間で約11倍となるなど急速に増加しています。また、近年、アジアとのショートクルーズが急速に増加しており、今後、日韓交流のさらなる進展とあわせて、日中間の交流が拡大していくと考えられます。
- アジアとの観光・交流は、これからの福岡・九州の成長を牽引する重要な産業であり、博多港は、アジアへ、そして九州各地、さらには全国への旅立ちの起点として、また、福岡の良さを知ってもらうためのゲートウェイとして、大切な役割を担っています。
- 九州新幹線の全線開通を契機に、観光振興を図るための観光地間の連携（阿蘇、くじゅう等）や都市間の連携（福岡、熊本、鹿児島）が進められ、九州が「一つ」になりつつある中、博多港は、アジアと福岡・九州、そして我が国を繋ぐゲートウェイとして、背後圏の都市力や交通利便性を活かして、「Rail&Cruise」、「Fly&Cruise」等の広域からの集客や、インバウンドだけでなくアウトバウンドに取り組み、アジアとのこれからの観光・交流を支えていくべきです。

九州の観光資源



キャナルシティ博多



シーサイドももち



太宰府天満宮



ハウステンボス



別府温泉



黒川温泉



阿蘇山



門司港レトロ



嬉野温泉



雲仙温泉



湯布院



霧島

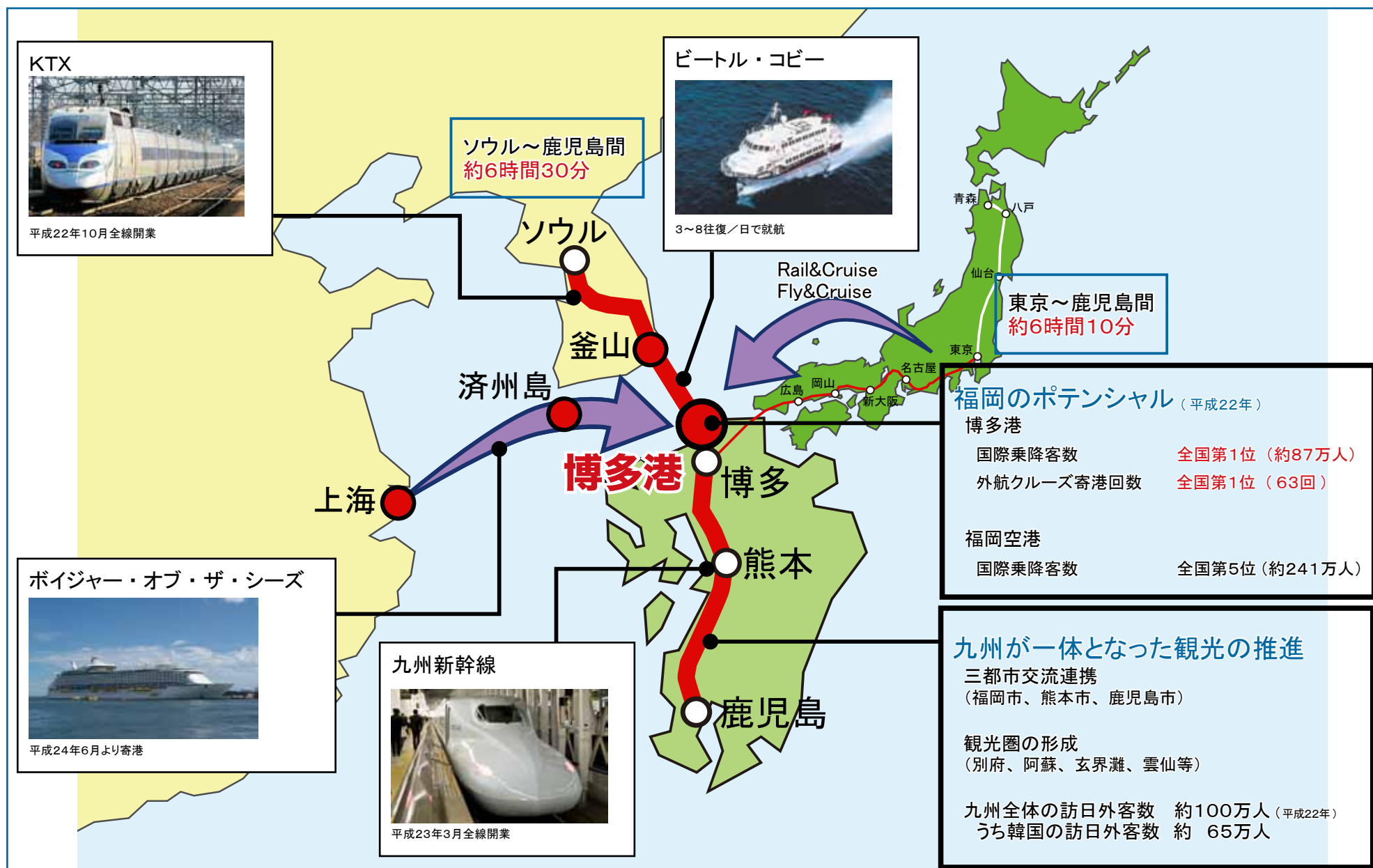


桜島



指宿

日韓交流を支える広域交通ネットワークの充実



人流戦略② 都心部ウォーターフロントの都市的土地利用への転換

都心部ウォーターフロントを、長期的な展望に立って都市的土地利用へと転換し、アジアの活力を呼び込む新しい福岡の顔づくりを進めていく。

- アジアとの長い交流の歴史の中で培われ、今も脈々と受け継がれる開放的な博多っ子の気質は、これから、福岡を真のおもてなし都市にしていく大きな原動力となります。
- また、福岡は都市環境と自然環境が程良く調和したコンパクトシティとして、また、成長著しい東アジアに近いことが評価され、ニューズウィークの「世界で最もホットな10都市」やモノクル誌の「世界で最も住みやすい都市」にランキングされています。
- 「博多っ子の気質」と「恵まれた環境」、そして「東アジアとの近接性」を持つ博多港の前面には、大陸とのつながりや自然の雄大さを感じ、賑わい、癒される博多湾が広がっています。福岡がアジアの中でさらに輝き、魅力ある都市へ成長していくためには、この最大の財産である「海」を活かして、新しい福岡の顔づくりを進める必要があります。
- このためには、近代博多港発祥の地として長い歴史を持ち、港の活動を通じて、福岡の都市の成長を支えてきた、縁の下の力持ちである「都心部ウォーターフロント」（中央ふ頭、博多ふ頭及び須崎ふ頭地区）を、都心の民間再開発の動向とも連携しながら、長期的な展望に立って、港湾機能と整合を図りつつ地域の魅力を高める土地利用を進め、アジアの活力を呼び込む新しい福岡をつくる絶好の舞台とすべきです。

世界を代表する魅力あるウォーターフロント



シドニー オペラハウス



サンフランシスコ フィッシャーマンズワーフ

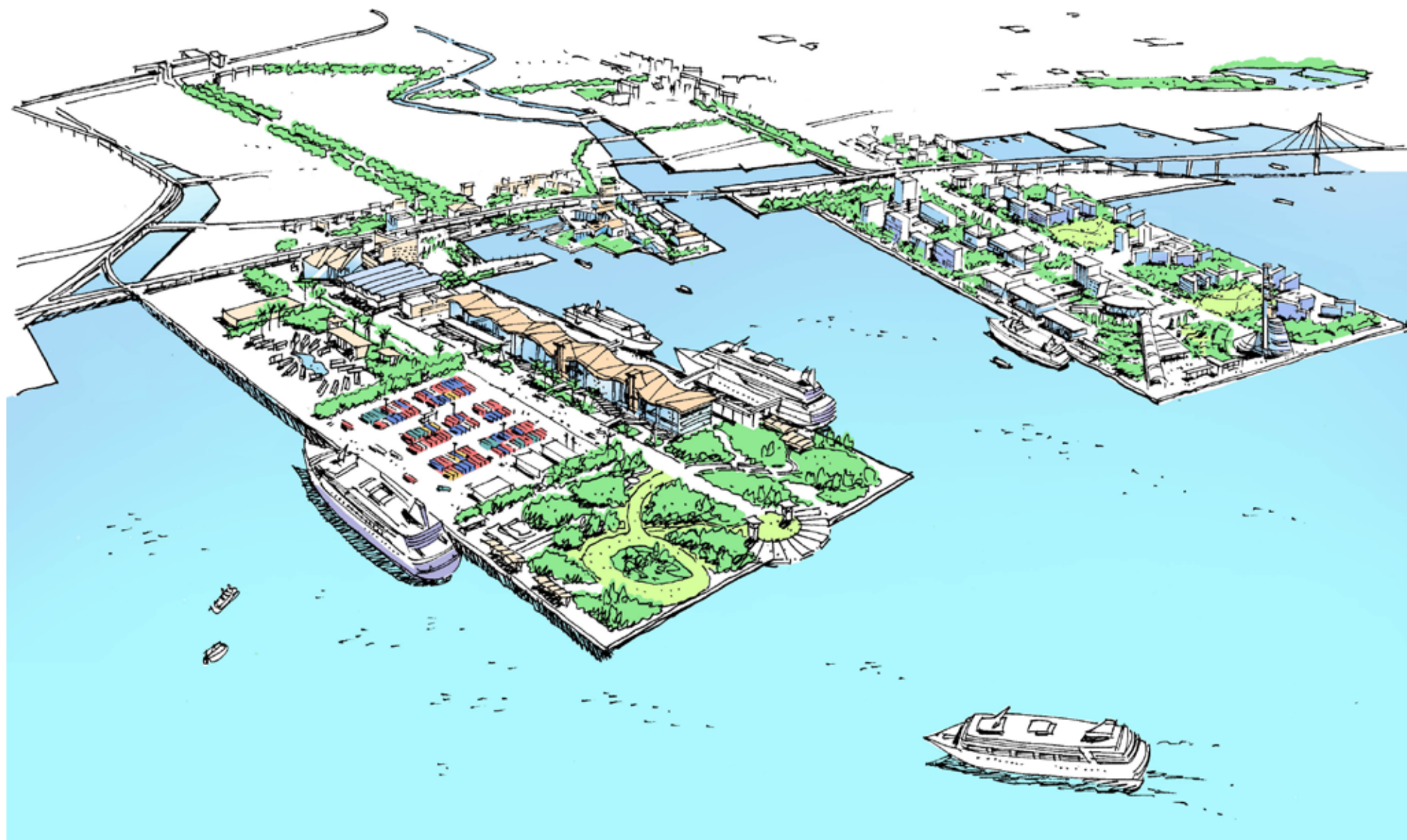


ロサンゼルス サンペドロ



ロンドン カナリーワーフ

都心部ウォーターフロントの将来イメージ



人流戦略② 都心部ウォーターフロントの都市的土地利用への転換

コンベンション、観光等といった、次代を担う交流産業が集積する魅力ある都心づくりや、海・陸の交通結節拠点づくりを、長期的な展望に立って進めていく。

●福岡に新しい活力を呼び込むアジアの中で際立つ次代の都心づくり

- ☐ 博多港は、アジアのダイナミズムを取り込み、福岡・九州に新しい活力を呼び込む原動力として、都心部ウォーターフロントにおいて、コンベンション、観光等といった次代を担う交流産業の集積を図るべきです。
- ☐ また、長期的な展望に立って、海をゆっくりと眺める親水空間や、大型旅客船が寄港しアジアから多くの人々が訪れるみなとづくり、海を感じさせる職住遊の空間の創出など、生活のあらゆるシーンで「ゆとり」や「癒し」を感じることができる、次代の魅力ある都心づくりを進めていくべきです。

●海・陸の交通結節点をつくる

- ☐ 都心部ウォーターフロントは、九州全域から高速道路を経由して、多くの人々が訪れる陸のゲートウェイとして、また、アジアからの海のゲートウェイとして、さらには、市域の東西方向の交通結節点として、次代の交通を考える上で重要なポジションにあります。
- ☐ このため、都心部ウォーターフロントにおいて、環境にやさしい新たな交通機関で天神や博多駅を結ぶ、海・陸の交通結節拠点づくりに取り組んでいくべきです。

都心部ウォーターフロントにおける新しい顔づくり



Ⅱ 博多港の将来像と戦略 3 環境

環境

博多湾の自然環境との調和を図りながら、低炭素社会を先取りする「自然と共生した環境先進港」づくりを進めていく。

- ☐ 次世代の子ども達にこの美しい地球環境を残すため、CO₂の削減は全世界が取り組むべき喫緊の課題です。
- ☐ 平成22年に閣議決定された我が国の新成長戦略においては「グリーン・イノベーション」を掲げ、平成32年までに、CO₂排出量を平成2年比で25%削減するとの目標が掲げられています。また、改正省エネ法では、運輸業者だけでなく、荷主企業にも省エネルギー対策の実行・報告が義務づけられるなど、運輸部門におけるCO₂の排出量削減の一層の取組みが求められています。
- ☐ また、美しい景観と豊かな自然を有する博多湾は、私たちに新鮮な海の幸をもたらすとともに、海水浴や潮干狩りなど憩いの場として、都市の魅力を形づくる市民の貴重な資産であり、太古の時代から受け継がれた自然豊かな博多湾を守り、次世代に継承していくことは、私たちの使命です。
- ☐ 港の整備と調和を図りながら、どのように博多湾の自然環境を保全し、そして創造していくのかを、これまでどおり市民との共働により進めることで環境に対する意識を高めるとともに、あわせて、低炭素社会を先取りするため、物流の効率化や環境配慮型のシステムの導入を進め、「自然と共生した環境先進港」づくりを実現していくべきです。

エコパークゾーンの将来イメージ



環境戦略① 低炭素物流ネットワークの構築

港湾活動による環境負荷の低減や、低炭素物流ネットワークを構築する拠点づくりを進めていく。

- 博多港においては、「アイランドシティ エココンテナターミナル」や、箱崎ふ頭地区における「国際・国内ROROターミナル」を契機として、ロジスティクスセンターとしての質的強化を図るため、今後、港湾荷役施設の省エネ化、物流情報システムの活用等による物流の効率化や自然再生エネルギーの活用など、博多港における港湾活動による環境負荷の低減について、明確な目標を持ち、順次取り組んでいくべきです。
- また、九州各地を鉄道や低炭素型のトラックなど環境に優しい輸送モードで繋ぎ、東アジアの港とも連携をしながら、アジアと九州を繋ぐ低炭素物流ネットワークを構築する拠点づくりを進めていくべきです。

CO₂ 削減における取組事例

風レンズ風車（博多湾）



出典：福岡市

トラクターヘッドのハイブリッド化（ニューヨーク港）



出典：ニューヨーク電力公社 HP

トランスファークレーンの全面電動化
（アイランドシティ地区）



出典：福岡市

港湾に導入された風力発電（北九州港）



出典：国土交通省港湾局 HP

ストラドルキャリアのハイブリッド化
（香椎パークポート地区）



出典：博多港ふ頭株式会社 HP

港湾に導入された太陽光発電（東京港）



出典：日本郵船 HP

低炭素物流ネットワークのイメージ

航空輸送から海上輸送への転換

1万 TEU が航空機から転換した場合

60万 (トン-CO₂/年) の削減

※一般家庭約12.3万世帯分の年間排出量に相当

航空輸送と船舶・鉄道輸送のCO₂排出量の比較

輸送機関別の輸送トンキロ当たり CO₂ 排出原単位

航空 1490 g-CO₂/トンキロ

船舶 39 g-CO₂/トンキロ

鉄道 22 g-CO₂/トンキロ

トラック 173 g-CO₂/トンキロ

船舶
航空輸送の約 **1/40** 以下

鉄道
航空輸送の約 **1/70** 以下

出典：経済産業省・国土交通省「ロジスティクス分野におけるCO₂排出量算定方法共同ガイドライン（平成19年3月）」

国内初

箱崎ふ頭地区 国際・国内ROROターミナル

内航海運や鉄道と円滑に接続するモーダルシフトの拠点



国内初

アイランドシティ エココンテナターミナル

荷役機械（トランスファークレーン）の全面電動化等によるCO₂の大幅な削減



既存RTGと比較した場合、CO₂排出量約80%（年間約2,142 t）削減



森林面積600haが1年間に吸収するCO₂量に相当
（「NEDO 2000年太陽光発電導入ガイドブック」より）

※ RTG（トランスファークレーン）
：海上コンテナをコンテナヤードに積み降ろしするためのコンテナ荷役用クレーン。

環境戦略② 環境の保全と創造の取組み

市民と共働で、博多湾の魅力ある環境の保全と創造に取り組んでいく。

- 博多湾には、今でも多様な生態系が息づき、美しい風景が保たれています。
- 博多港の港湾機能の充実・強化は、このような博多湾の自然環境に配慮しながら、水深の浅い博多湾に新たな航路を掘り、その際に生じた土砂等を活用して新たな土地を生み出し、みなとづくりを行うとともに、あわせて海を活かしたまちづくりを進めてきました。
- 今後とも、港湾機能の強化と博多湾の自然環境や生態系の保全が両立するための取組みを進め、エコパークゾーンにおける人と自然との共生空間の創造、海岸線の再生、市民が気軽に利用できるアクセシビリティの向上、博多湾の水産資源を活用した地産地消など、市民、関係機関と共働で、博多湾の魅力ある環境の保全と創造に積極的に取り組んでいくべきです。

環境の保全と創造を進めていく社会システム

市民との共働によるアマモ場再生への取組み



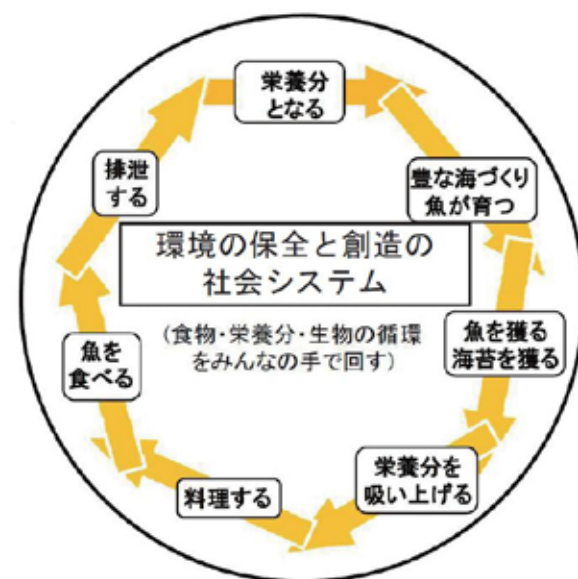
博多湾の環境改善の取組み



※貧酸素水塊：酸素が少ない状態にある水の塊



博多湾の水産資源を活用した地産地消



博多湾の自然環境の保全と創造



