

第2回 港湾局外郭団体のあり方に関する検討会議

1. 第1回会議における主なご意見
2. 事務局からの説明
 - (1) 今後の博多港のあり方
 - (2) クルーズ船受入の現状と今後
 - (3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支
 - (4) 港湾整備の役割分担
3. 今後の博多港開発(株)について

1. 第1回会議における 主なご意見

1. 第1回会議における主なご意見

平成27年10月13日に開催した第1回検討会議において、下記のようなご意見をいただいた。

今後の博多港のあり方

クルーズ船受入の現状と今後

港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

港湾整備の役割分担

1. 第1回会議における主なご意見

今後の博多港のあり方

- ① アジア全体の世界における地位が高まるなか、博多港はアジアにおいてどういうポジションを狙っていくのか。
- ② 博多港の将来の貨物量，乗降客数の見込み，埋立て等の整備計画はどうなっているのか。
- ③ 都市計画との連携，WF地区のまちづくりとの連動性は，どのように考えているのか。

1. 第1回会議における主なご意見

クルーズ船受入の現状と今後

- ① 今後、クルーズ船の誘致はどのような方針で行うのか。
- ② クルーズ船の停泊中、クルーは何をしているのか。クルーへの対応は何かしているのか。
- ③ バス渋滞についてどのような対策を行っているのか。

1. 第1回会議における主なご意見

港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

- ① 今後10年で更新時期が到来する港湾施設にどう対応するのか。
- ② 博多港開発(株)の事業の個別収支はどうなっているのか。採算はとれているのか。

1. 第1回会議における主なご意見

港湾整備の役割分担

- ① 港湾の整備は公共性が高く重要であることを踏まえ、市と博多港開発(株)の役割分担を議論すべき。

2. 事務局からの説明

2-(1) 今後の博多港のあり方

2-(1) 今後の博多港のあり方

今後の博多港のあり方

- ① アジア全体の世界における地位が高まるなか、博多港はアジアにおいてどういうポジションを狙っていくのか。
- ② 博多港の将来の貨物量，乗降客数の見込み，埋立て等の整備計画はどうなっているのか。

2-(1) 今後の博多港のあり方

上位計画

福岡市総合計画の体系

具
体
化

①基本構想

福岡市が長期的に目指す都市像

◆平成24年12月策定
目標年次：なし

②基本計画

基本構想に掲げる都市像の実現に向けた方向性を総合的・体系的に示した10年間の長期計画

◆平成24年12月策定
目標年次：平成34年度

③実施計画

基本計画を推進するにあたって、具体的な施策や事業を示した4年間の中期計画

◆平成25年6月策定
目標年次：平成28年度

2-(1) 今後の博多港のあり方

上位計画

福岡市基本構想

「住みたい，行きたい，働きたい。アジアの交流拠点都市・福岡」

福岡市が目指す
4つの都市像



② 自然と共生する持続
可能で生活の質の高
い都市



① 自律した市民が支え合
い心豊かに生きる都市



④ 活力と存在感に満ちた
アジアの拠点都市



③ 海に育まれた歴史
と文化の魅力が人
をひきつける都市

2-(1) 今後の博多港のあり方

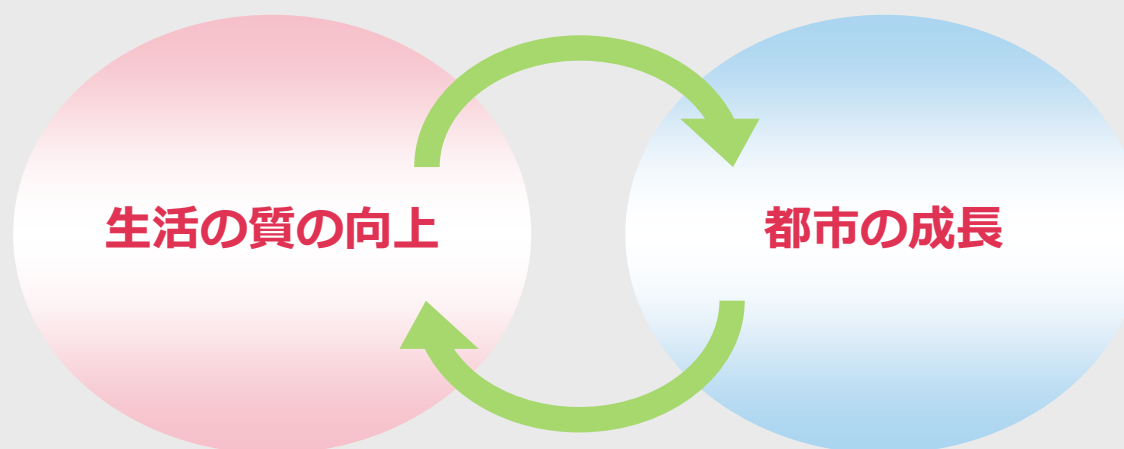
上位計画

第9次福岡市基本計画

『都市経営の基本戦略』

福岡市は、世界中からさまざまな人をひきつけ、アジアの活力を取り込みながら常に躍動する都市として発展を続け、九州、日本の成長を牽引していくとともに、**経済的な成長と安全・安心で質の高い暮らしのバランスのとれたコンパクトで持続可能な都市として、アジアの中で存在感のある都市づくりに挑戦していく。**

戦略① 生活の質の向上と都市の成長の好循環を創り出す



人材の多様性, 交流・対話, 想像力

戦略② 福岡都市圏全体として発展し、広域的な役割を担う

2-(1) 今後の博多港のあり方

上位計画

基本構想・基本計画の体系

生活の質の向上

都市の成長

〈めざす都市像〉
基本構想

- I 自律した市民が支え合い心豊かに生きる都市
- II 自然と共生する持続可能で生活の質の高い都市

- III 海に育まれた歴史と文化の魅力が人をひきつける都市
- IV 活力と存在感に満ちたアジアの拠点都市

〈分野別目標〉
基本計画

- 1 一人ひとりが心豊かに暮らし、元気に輝いている
- 2 さまざまな支え合いとつながりができている
- 3 安全・安心で良好な生活環境が確保されている
- 4 人と地球にやさしい、持続可能な都市が構築されている

- 5 磨かれた魅力に、さまざまな人がひきつけられている
- 6 経済活動が活発で、たくさんの働く場が生まれている
- 7 創造的活動が活発で、多様な人材が新しい価値を生み出している
- 8 国際競争力を有し、アジアのモデル都市となっている

2-(1) 今後の博多港のあり方

上位計画

基本計画 目標8のめざす姿

●都心部を中心とした高度な都市機能と、国際交流のゲートウェイにふさわしい充実した港湾・空港機能などにより、福岡都市圏は国際競争力の高い地域として国内外から評価されています。

●多くの地場産業がアジアをはじめとした海外に積極的に展開しており、地域の経済を活性化しています。また、海外経験などをもつ日本人や留学生、外国人が、福岡市を舞台にさまざまな分野で活躍しています。

●アジアの中の成熟都市として蓄積した知識や経験を生かし、アジア地域が抱える社会課題の解決や生活環境の向上に寄与しています。

●制度、習慣、言語などの違いを越え、海を挟んで向き合う福岡市と釜山広域市とが、二都市を中心とする圏域での生活経済圏を形成しています。

2-(1) 今後の博多港のあり方

港湾計画とは

港湾計画とは・・・

「港湾法」にもとづく法定計画。港湾整備等の基本的な指針。

国の基本方針や福岡市総合計画、博多港長期構想の提案、ならびに今後のみなとづくりの課題などを踏まえて定めている。

国	福岡市
・ 港湾法 ・ 港湾の開発等に関する基本方針 (平成26年12月改正)	[福岡市総合計画] 福岡市基本構想 (平成24年12月策定) 第9次福岡市基本計画 (平成24年12月策定)

博多港長期構想

(平成24年8月提言)

※有識者で構成された「博多港長期構想検討委員会」が、多くの方々の意見を聞きながら、20～30年後の将来像やその実現に向けた取組みをとりまとめ、福岡市に提言がなされたもの。

**博多港 港湾計画
(改訂)**

関連計画

- ・ 福岡市都市計画マスタープラン
- ・ 福岡市都市交通基本計画
- ・ 福岡市環境基本計画

など

2-(1) 今後の博多港のあり方

博多港の現状と今後のみなとづくりの課題

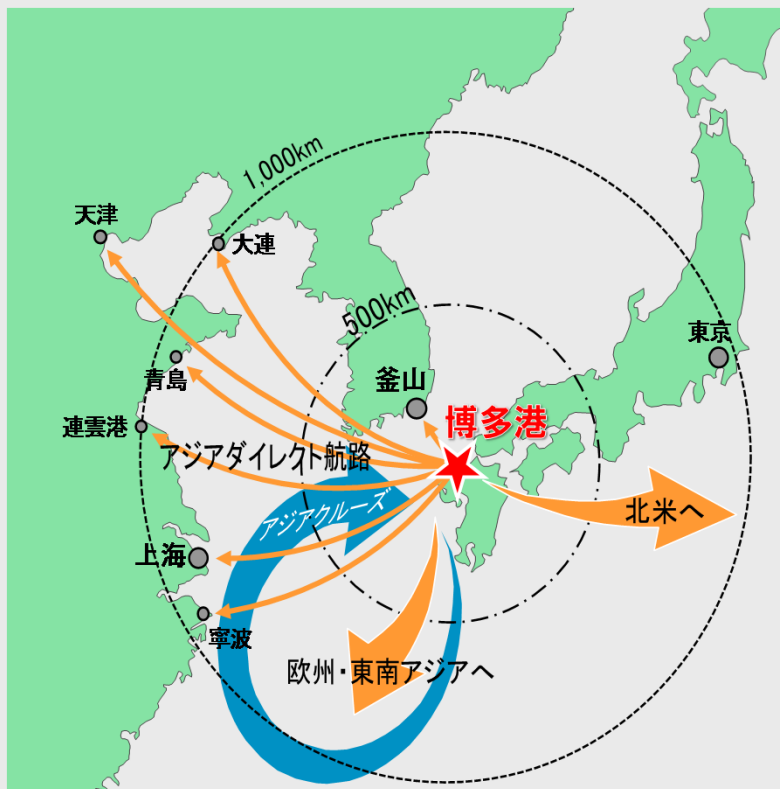
博多港の優位性のさらなる発揮

博多港は、アジアの成長と活力を取り込む絶好のポジション

- ◎ **アジアに近接した地理的優位性**
- ◎ **陸・海・空の輸送モードが集積する交通利便性**

▶ **ポテンシャルを活かす！**

■ アジア最前線のゲートウェイ



■ 海・陸・空の輸送モードが半径5kmに集積



2-(1) 今後の博多港のあり方

博多港の現状と今後のみなとづくりの課題

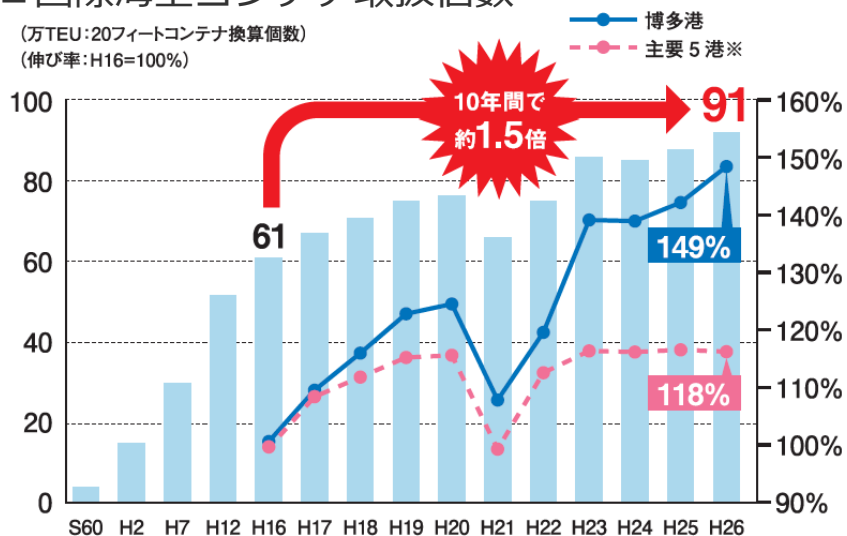
取扱貨物量の増加，船舶の大型化など

港湾施設の整備，浚渫，が必要

厳しい財政状況の中，老朽化施設も増大するため，戦略的なアセットマネジメントを展開しながら**港湾施設の機能強化**が必要

■ 国際海上コンテナ取扱個数

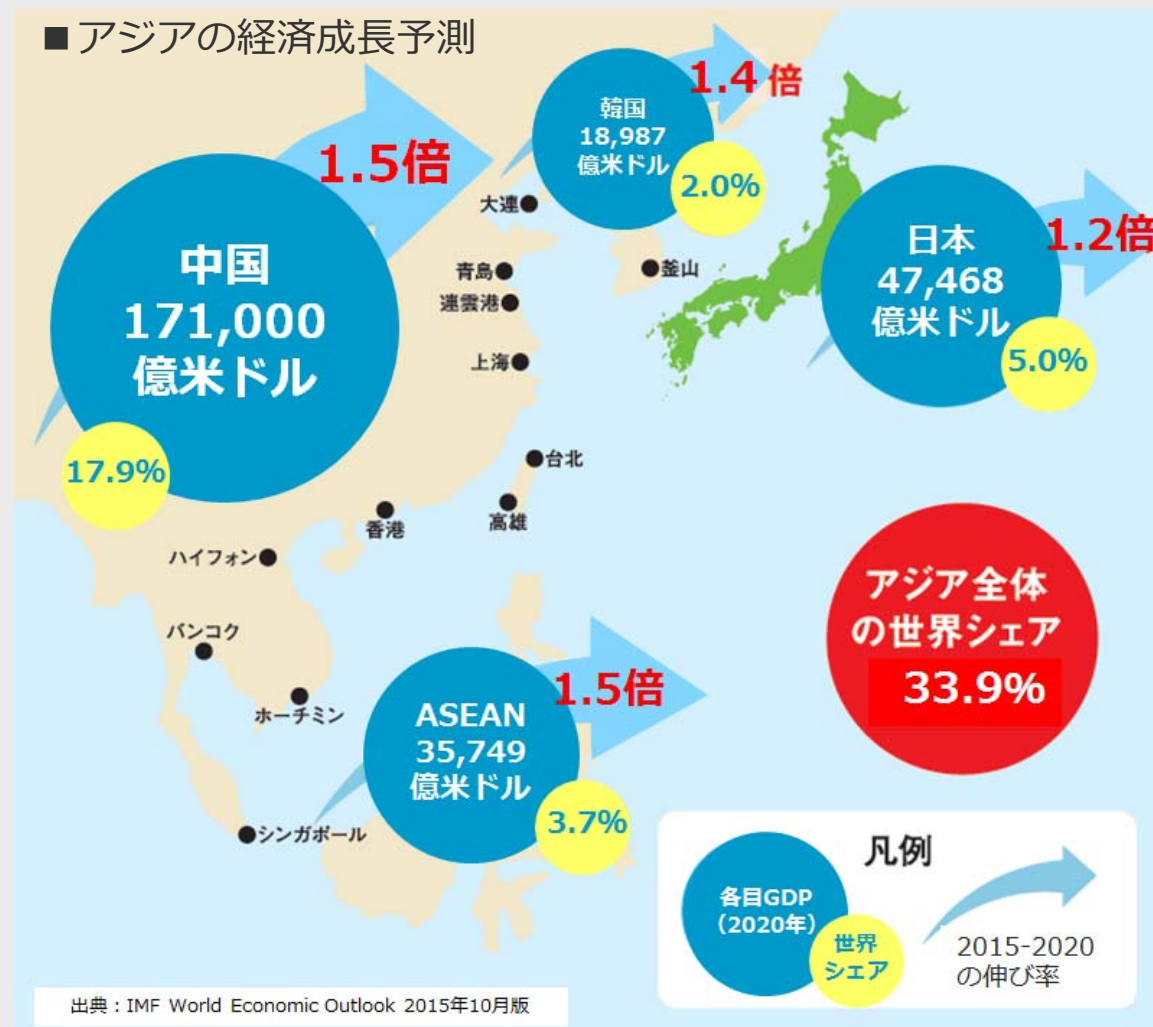
(万TEU:20フィートコンテナ換算個数)
(伸び率:H16=100%)



※コンテナ取扱量の全国上位5港:東京、横浜、名古屋、大阪、神戸

物流の拡大等への対応

■ アジアの経済成長予測



出典: IMF World Economic Outlook 2015年10月版

2-(1) 今後の博多港のあり方

博多港の現状と今後のみなとづくりの課題

RORO船

高速性・定時性に優れ、精密機械等の輸送にも適した、低環境負荷の輸送



RORO船

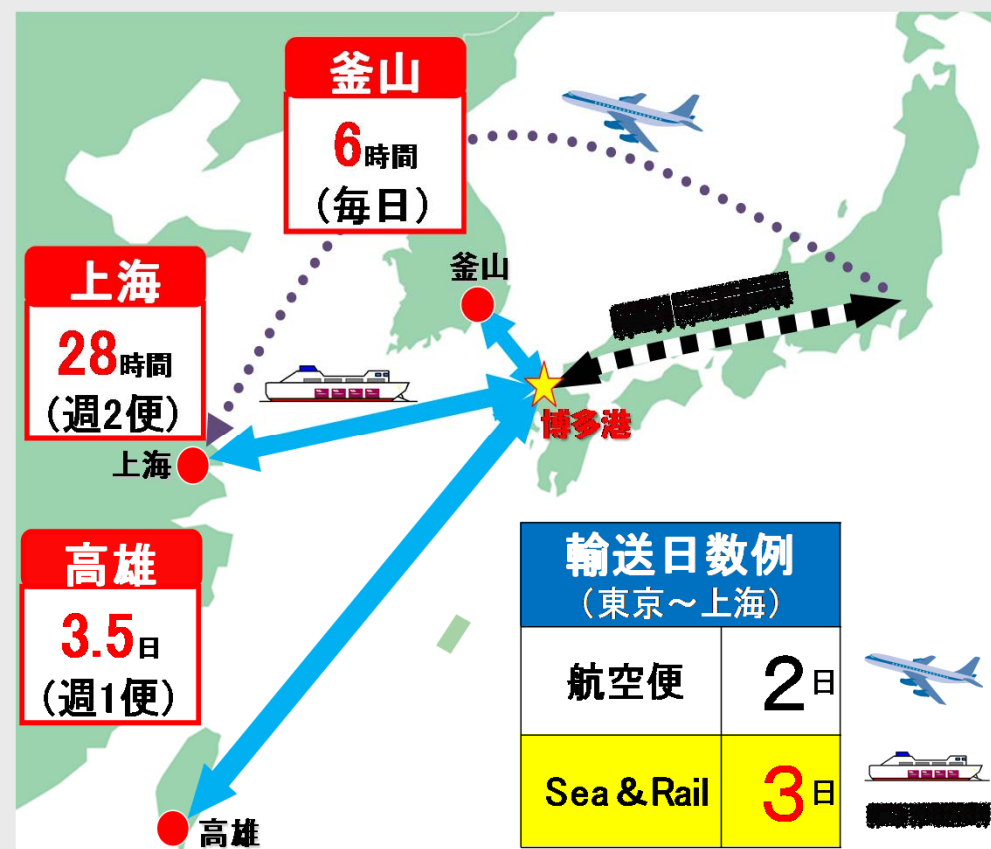
連携

JR貨物鉄道

航空輸送にも匹敵するスピードを実現

高速物流ネットワークへの貢献

■ 船舶と鉄道の高速物流ネットワーク



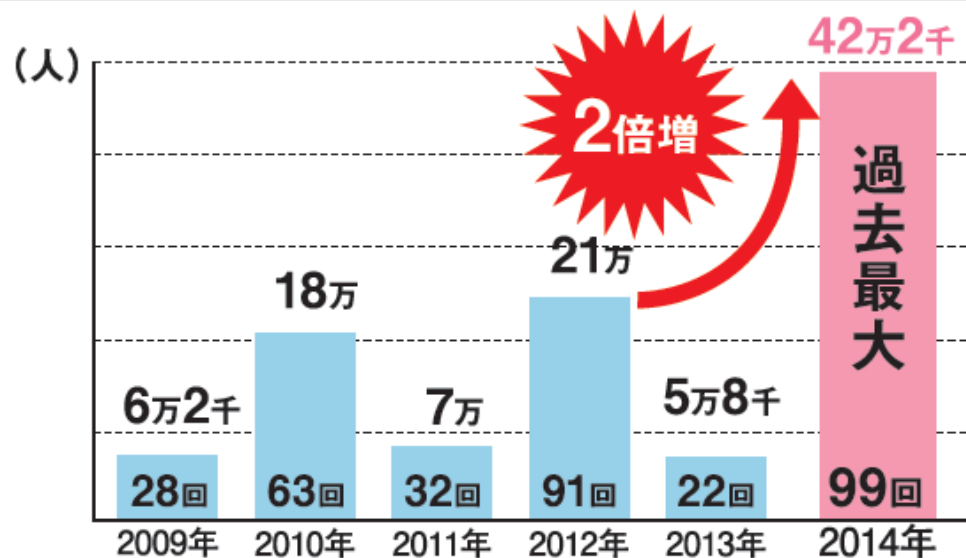
2-(1) 今後の博多港のあり方

博多港の現状と今後のみなとづくりの課題

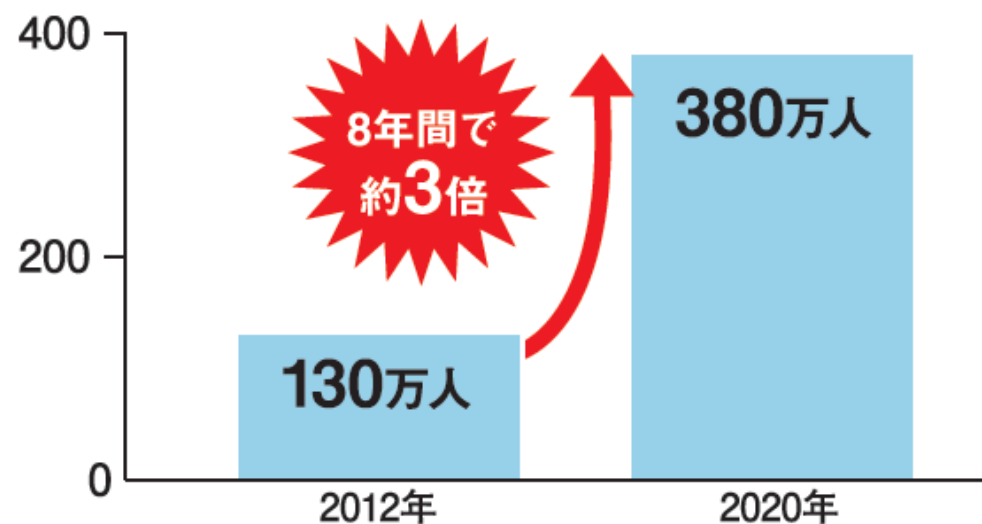
日本一の国際旅客港としての取組み

アジアのクルーズ市場は今後も成長

■ 外航クルーズ船 乗降客数と寄港回数



■ アジアクルーズ人口の予測



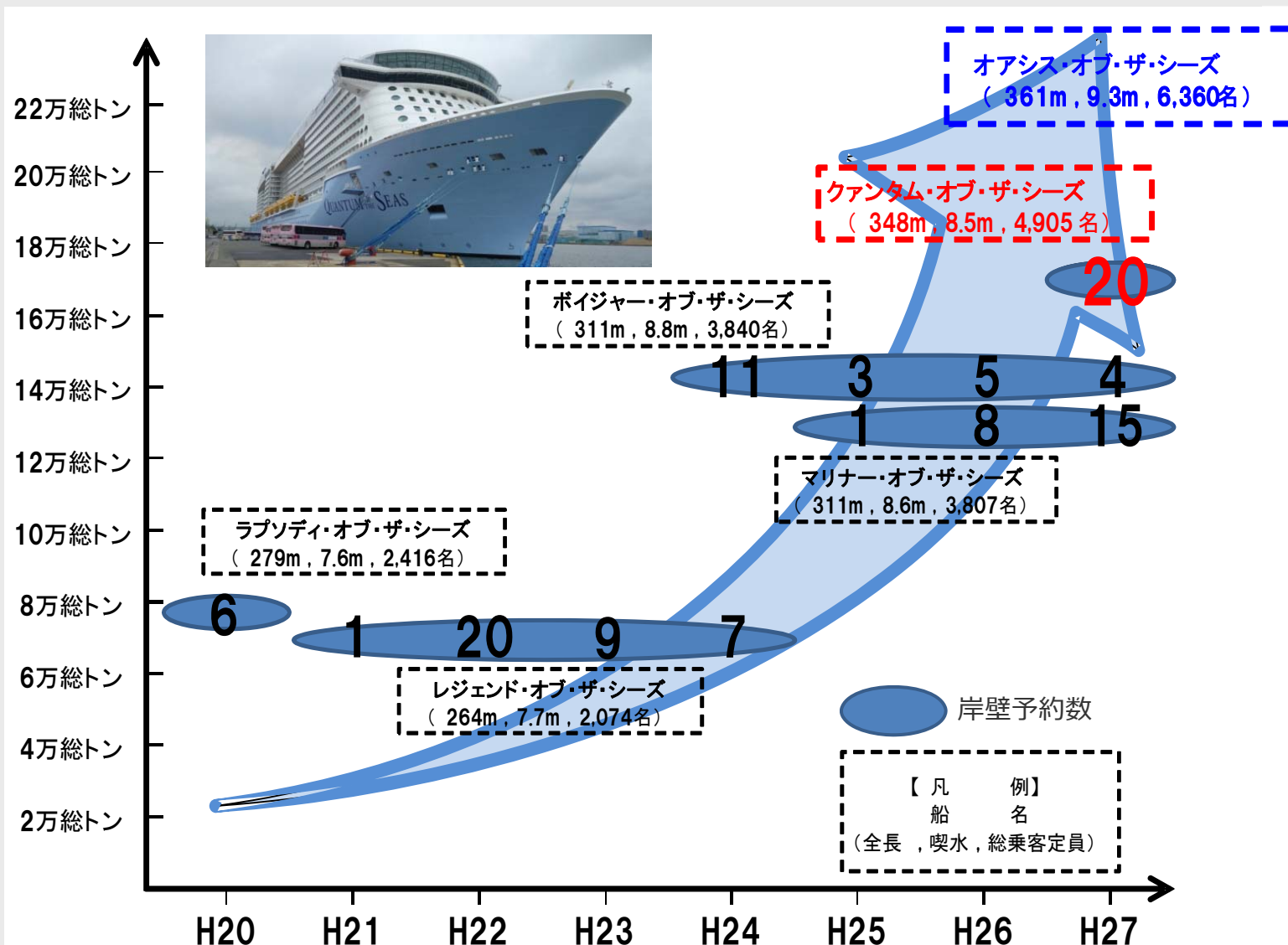
出典: アジアクルーズ協会「アジア・クルーズ産業白書2014年版」

クルーズ船を受け入れる 岸壁や旅客施設が不足

2-(1) 今後の博多港のあり方

博多港の現状と今後のみなとづくりの課題

日本一の国際旅客港としての取組み



今後投入予定



現状では 受入不可

中央ふ頭での
受入環境の
整備が急務！

2-(1) 今後の博多港のあり方

博多港の現状と今後のみなとづくりの課題

日本一の国際旅客港としての取組み

■ 博多港へ寄港しているクルーズ船例（日本籍）



NIPPON MARU
にっぽん丸



ASUKA II
飛鳥II



PACIFIC VENUS
ぱしふいっく びいなす

■ 博多港へ寄港しているクルーズ船例（外国籍）



QUANTUM OF THE SEAS
ロイヤル・カリビアン（米）

アジアに配船される客船としては最大！

2-(1) 今後の博多港のあり方

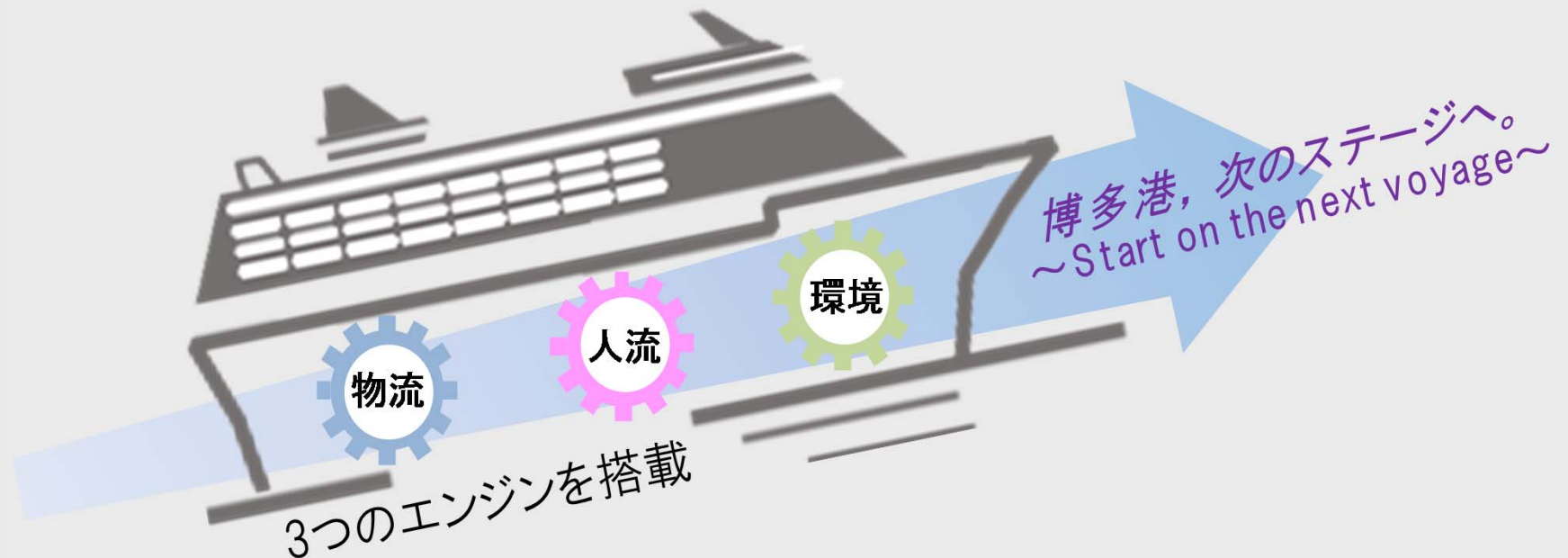
方針

博多港は

“活力と存在感に満ちた「日本の対アジア拠点港」”

をめざす

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。



2-(1) 今後の博多港のあり方

方針



物流

方針1
〔第1エンジン〕

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、使いやすさ世界トップレベルのみなとをめざし、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ながら、アジア・世界とのゲートウェイ機能を高め、都市の持続的な成長に繋げていきます。



人流

方針2
〔第2エンジン〕

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、定期旅客機能の充実や日本一のクルーズ拠点港となる受入環境の強化とともに、貴重な水辺を活かした賑わい空間の創出を図ることで、市民や国内外の方々の交流を促進し、親しまれる魅力的な海の玄関口づくりを進めます。



環境

方針3
〔第3エンジン〕

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、水底質の改善や野鳥公園の整備などを図ります。

また、環境負荷の少ない荷役機械の導入を促進するなど低炭素型輸送を促進します。

2-(1) 今後の博多港のあり方

目標年次と港湾の能力(目標値)

目標年次：平成30年代後半

	現状 (平成26年)	目標値 (平成30年代後半)
国際海上コンテナ 取扱個数	9 1 万TEU	1 3 0 万TEU程度
外国航路船舶 乗降人員	8 7 万人	2 7 0 万人程度
外航クルーズ 寄港回数	9 9 回	4 0 0 回程度

2-(1) 今後の博多港のあり方

長期展望

長期的には、下記のような将来像を念頭にみなとづくりを進めていく。
今年度行う港湾計画の改訂は、**博多港の将来像の実現に向けた第一歩**となる。



ゾーニング	内容
物流ゾーン	高速道路や鉄道貨物ターミナルなどとの近接性を活かし、海上コンテナや生活物資、産業資材、エネルギーなど多様な貨物を扱い、市民生活や経済活動を支えるゾーン。
人流・賑わいゾーン	都心部に隣接する交通利便性などを活かし、国内外から多くの人々が訪れる海の玄関口となり、また、市民が海に親しめ、賑わいに溢れ良好な景観を有する交流の拠点となるゾーン。
生活・環境保全ゾーン	福岡の将来をリードする良好な住環境や先進的な産業の場を有するとともに、自然環境を保全・創造するゾーン。
海洋レクリエーションゾーン	海域や陸域の豊かで美しい環境を保全し、市民が海や自然と触れ合い、楽しめ、利用できるゾーン。

2-(1) 今後の博多港のあり方

計画内容

- 都市の成長を牽引するみなとづくり
- 交流を促進し親しまれるみなとづくり
- 環境を守り・育てるみなとづくり

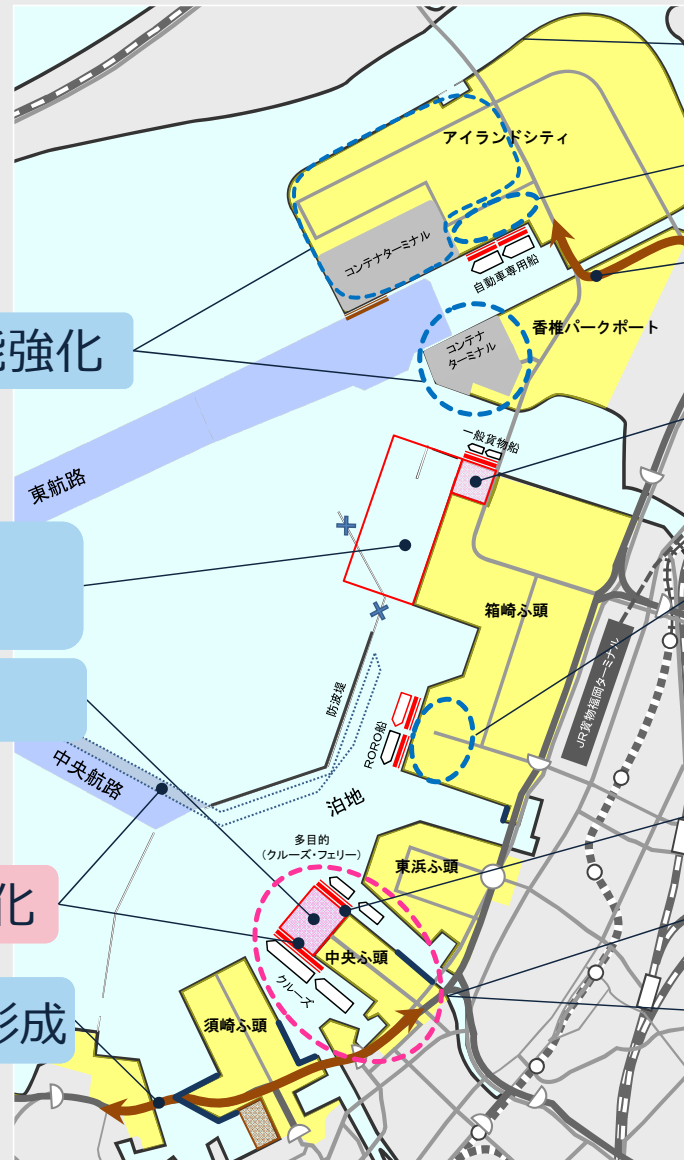
①コンテナターミナルの機能強化

⑦安定的な航路維持
(土砂受入先の確保)

⑥防災拠点の形成

⑧クルーズ船受入環境の強化

④臨港交通ネットワークの形成



⑪エコパークゾーン
における環境の質的向上

③自動車輸出拠点の形成

④臨港交通ネットワークの形成

⑤港湾施設の機能再編

②国際・国内RORO
ターミナルの機能強化

⑧クルーズ船受入環境の強化

⑨ウォーターフロントの活性化

⑩良好な景観形成

- 今回計画
- 既定計画
- 機能廃止等岸壁

2-(1) 今後の博多港のあり方

計画内容

方針1 都市の成長を牽引するみなとづくり

物流

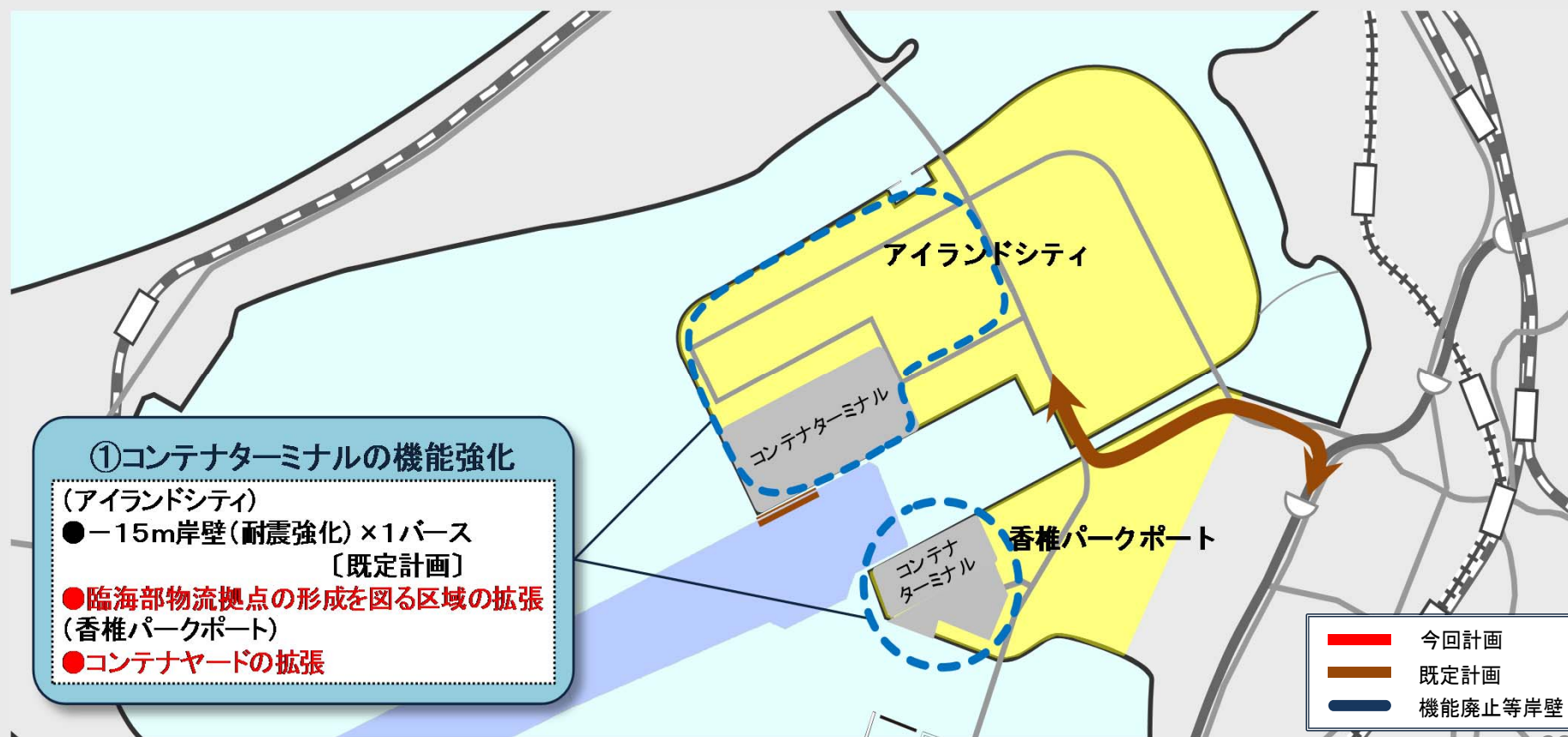
① コンテナターミナルの機能強化

船舶の大型化やコンテナ取扱量の増大に対応するため、大水深のコンテナターミナルを整備する。

【計画内容：－15m岸壁（耐震強化岸壁）〔既定計画〕】

コンテナターミナルの効率的な運営のため、**コンテナヤードを拡張**する。

ターミナルと一体となった物流施設の集積・立地を促進するため、「**臨海部物流拠点の形成を図る区域**」を**拡張**する。



2-(1) 今後の博多港のあり方

計画内容

方針1 都市の成長を牽引するみなとづくり

物流

②国際・国内ROROターミナルの機能強化

国際RORO機能をアイランドシティから箱崎ふ頭に移転し、国内RORO船や貨物鉄道との接続を強化する。

あわせて、将来的な船舶の大型化、新規航路への対応した既存岸壁の増深等とともに、大規模震災時のコンテナ輸送に資する耐震強化岸壁を整備する。

【計画内容：-7.5m岸壁 ⇒ -10m岸壁×1バース、-9m岸壁×1バース（耐震強化岸壁）】



2-(1) 今後の博多港のあり方

計画内容

方針1 都市の成長を牽引するみなとづくり

物流

③自動車輸出拠点の形成

自動車輸出台数の増加や船舶の大型化に対応するため、既存岸壁の増深やヤードを拡張する。

【計画内容： -7.5m, -11m岸壁 ⇒ -12m岸壁×2バース】



2-(1) 今後の博多港のあり方

計画内容

方針1 都市の成長を牽引するみなとづくり

物流

④臨港交通ネットワークの形成

- ・円滑な臨港交通体系の形成を図るため、臨港地区と都市部を繋ぐ幹線道路を整備する。
【計画内容：自動車専用道路（4車線）、ふ頭間道路（4車線）〔既定計画〕】



2-(1) 今後の博多港のあり方

計画内容

方針1 都市の成長を牽引するみなとづくり

物流

⑤既存ストックを活用した港湾施設の機能再編（ビルド＆スクラップ）

- ・老朽化ならびに利用の低下した岸壁において、**利用の転換**や**機能の廃止**を進める。
- ・需要が低下した水面貯木場（原木保管のための水域）を廃止し、この水域空間を活用して将来的な**物流再編の種地を形成**する。【計画内容：-7.5m岸壁×2バース】
- ・北天神地区やウォーターフロント地区の将来的なまちづくりの動向などに応じて、**博多港全体での港湾機能の再編**を検討する。



2-(1) 今後の博多港のあり方

計画内容

方針1 都市の成長を牽引するみなとづくり

物流

⑥防災拠点の形成

・大規模震災時における緊急物資輸送に資する耐震強化岸壁の整備とともに、救援活動等の拠点となるオープンスペース（緑地）を確保する。【計画内容：-9m岸壁（耐震強化岸壁）、緑地】



2-(1) 今後の博多港のあり方

計画内容

方針1 都市の成長を牽引するみなとづくり

物流

⑦ 安定的な航路維持と土砂受入先の確保

・船舶の安全かつ円滑な航行を確保・維持するため、中央航路等の整備や、継続的に発生する浚渫土砂を安定的に受け入れる海面処分場を整備する（約60ha）。これに伴い、防波堤の一部撤去、係留施設を廃止する。



2-(1) 今後の博多港のあり方

計画内容

方針2 交流を促進し親しまれるみなとづくり

人流

⑧クルーズ船受入環境の強化

・クルーズ船の増加や大型化に対応するため、中央航路の拡幅とともに、大型クルーズ船の2隻同時着岸や世界最大級のクルーズ船の受入を可能とする岸壁の延伸等を図る。

【計画内容：-12m岸壁×1バース、中央航路の拡幅（幅：300m⇒370m）】

・国際フェリーやクルーズ船などに対応した多目的に利用のできる岸壁を整備する。

【計画内容：-9m岸壁×1バース（耐震強化岸壁）〔再掲〕】



2-(1) 今後の博多港のあり方

計画内容

方針2 交流を促進し親しまれるみなとづくり

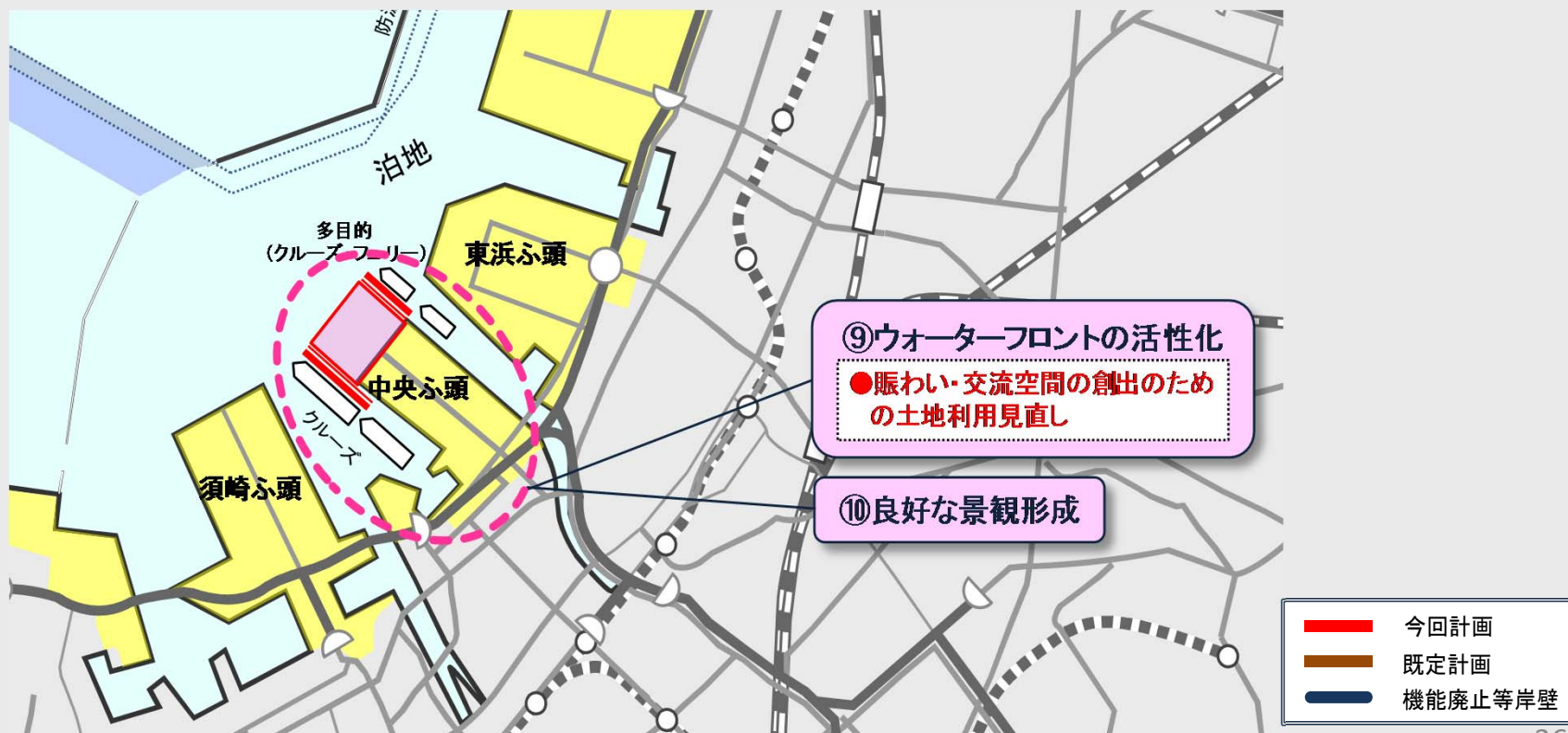
人流

⑨ウォーターフロントの活性化

- ・都心部の新たな拠点として、貴重な水辺を活かした賑わい空間やシンボリックな広場などの交流空間の創出に向けた**土地利用の見直し**を図る。
- ・小戸ヨットハーバーにおいて、**民間事業者のノウハウや活力による利用促進**などを図る。

⑩良好な景観形成

- ・今後のウォーターフロント再整備にあわせて、道路空間の高質化や賑わいの演出など、**良好な景観形成**を図る。



2-(1) 今後の博多港のあり方

計画内容

方針3 環境を守り・育てるみなとづくり

環境

⑪エコパークゾーンにおける環境の質的向上

・ はばたき公園の整備や海域での水底質の改善、ならびに市民との共働による環境の保全と創造を促進する。

⑫港湾活動における環境負荷の低減

・ 船舶と鉄道輸送の連携強化や、環境配慮型荷役機械の導入などを促進

⑬緑地の適正な配置

・ 周辺環境に応じて緑地の規模等を見直す。



2-(1) 今後の博多港のあり方

今後の博多港のあり方

- ③都市計画との連携，WF地区のまちづくりとの連動性は，どのように考えているのか。

2-(1) 今後の博多港のあり方

都市計画との連携について

高度経済成長に伴い大きく成長した福岡市では、人口増加等に対応するため計画的に住宅地や工業・流通団地等を確保する必要があった。

内陸部での無秩序な市街化などを抑制するため、臨海部に新たな空間の確保が求められた。

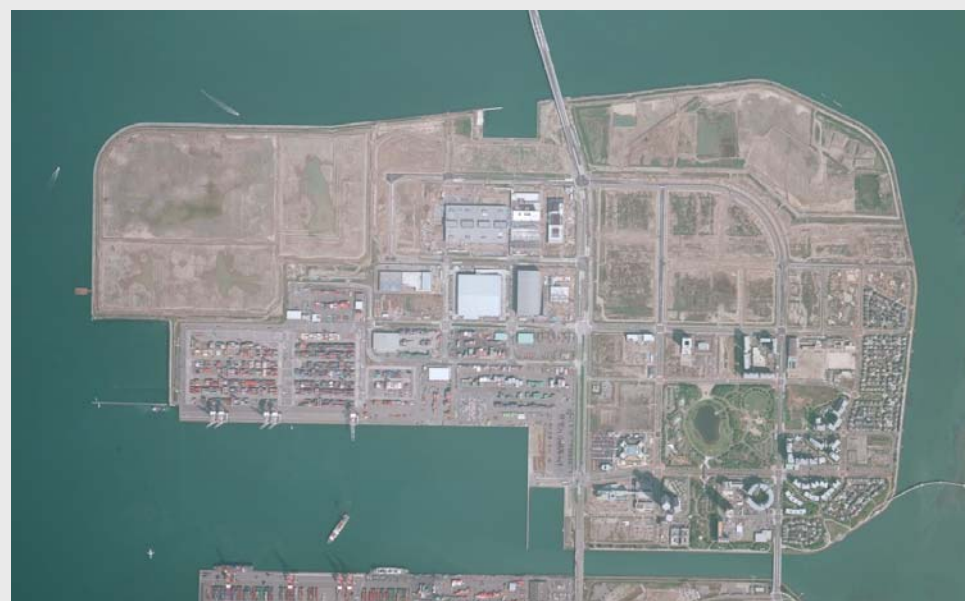
**臨海部で計画的に市街地を整備し、
福岡の成長・発展に寄与してきた。**



■ 西福岡マリナタウン



■ シーサイドももち



■ アイランドシティ

2-(1) 今後の博多港のあり方

都市計画との連携について

港湾計画の策定にあたっては、天神北地区の動向やW F 地区再整備の検討と連携を図りながら博多港全体での港湾機能再編を検討している。

■ 港湾計画における博多港の将来像



■ 都市計画マスタープランにおける将来像図



2-(1) 今後の博多港のあり方

WF地区のまちづくりについて

WF地区は、天神・渡辺通地区、博多駅周辺地区に並ぶ、賑わいのある都心の新たな拠点として、世界中から人をひきつけ、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めざし、再整備に取り組んでいる。



2-(1) 今後の博多港のあり方

WF地区のまちづくりについて

【再整備のイメージ】

国内外の人々に親しまれる，魅力的なウォーターフロントへ

【基本的な考え方】

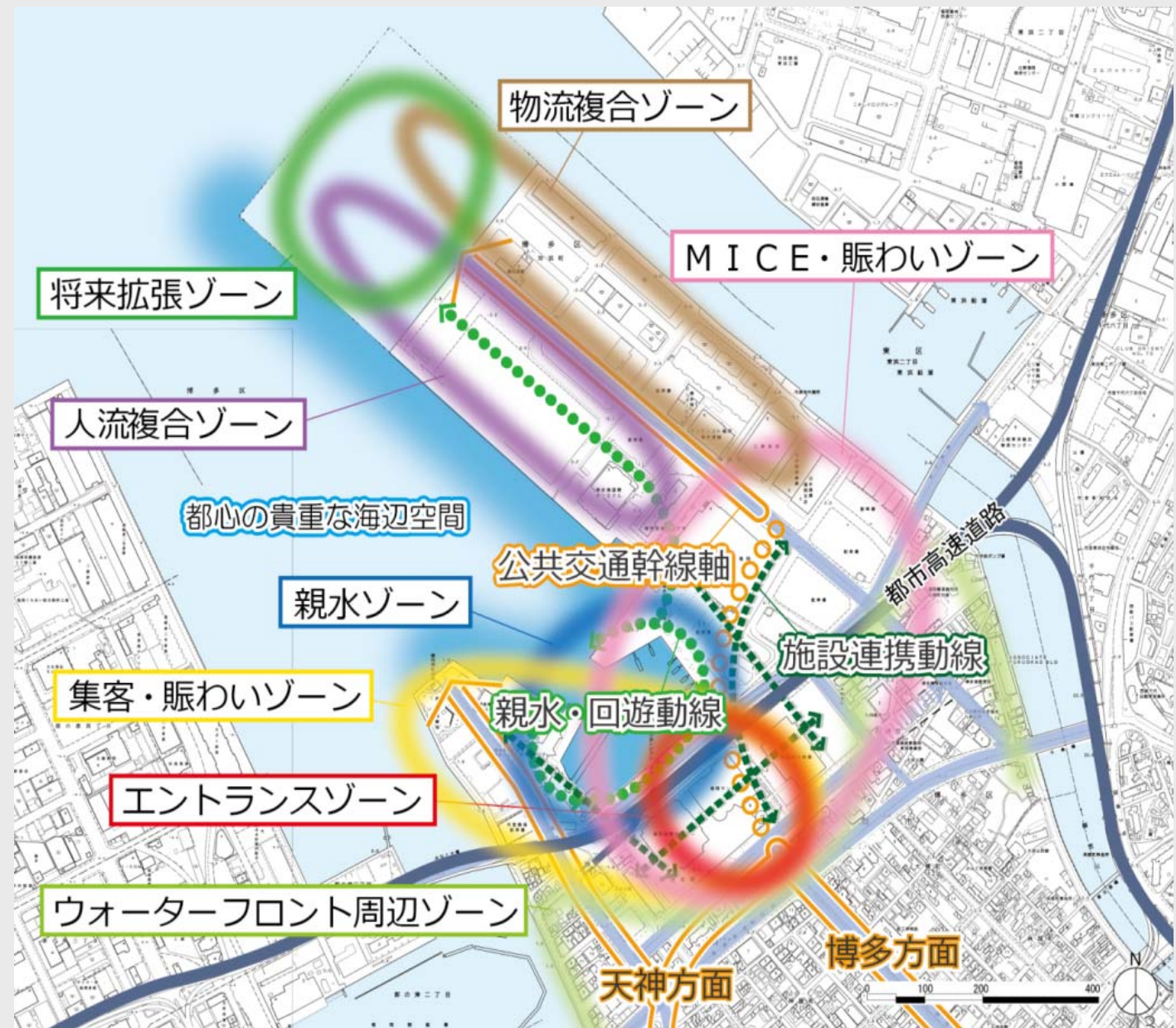
- (1) 天神・渡辺通地区，博多駅周辺地区に次ぐ，都心部の新たな拠点として，福岡市の成長エンジンとなる都心部の国際競争力の強化を図る。
- (2) 民間活力やノウハウを積極的に活用しながら，MICE機能と港湾機能が近接した地区の強みを生かした一体的な再整備を行う。
- (3) 市民をはじめ国内外からの来街者が海に出て楽しめるよう，水辺を生かしたシンボリックな空間や賑わいが連続した憩いと潤いのある空間の創出など，福岡の顔となる都心部の新たな拠点をめざす。

2-(1) 今後の博多港のあり方

WF地区のまちづくりについて

【全体イメージ】

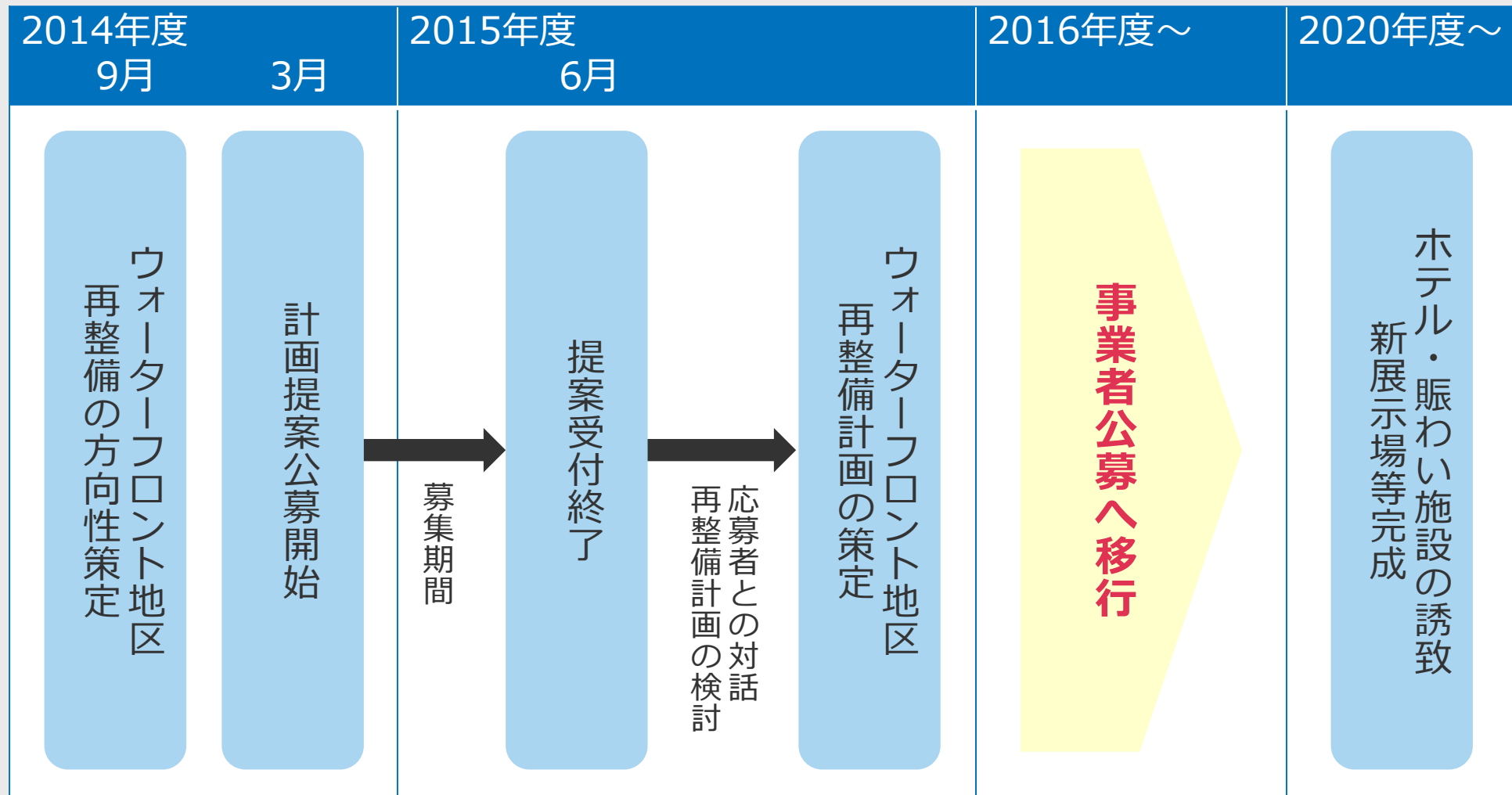
ゾーン・軸	
	集客・賑わいゾーン
	MICE・賑わいゾーン
	エントランスゾーン
	人流複合ゾーン
	親水ゾーン
	物流複合ゾーン
	将来拡張ゾーン
	ウォーターフロント周辺ゾーン
交通軸	都市高速道路
	道路ネットワーク
	道路ネットワーク (新規)
	公共交通幹線軸
	公共交通幹線軸 (専用)
歩行軸	施設連携動線
	親水・回遊動線



2-(1) 今後の博多港のあり方

WF地区のまちづくりについて

スケジュール



2-(2) クルーズ船受入の現状 と今後

2-(2) クルーズ船受入の現状と今後

クルーズ船受入の現状と今後

- ① 今後、クルーズ船の誘致はどのような方針で行うのか。

2-(2) クルーズ船受入の現状と今後

クルーズの誘致方針

現在，多くのクルーズ船が博多港に寄港しているが，**プレミアム・クラス**や**ラグジュアリー・クラス**などのハイクラスのクルーズや，**博多港発着クルーズ**など多様なクルーズの誘致に取り組み，クルーズ拠点港を目指す。

■ 博多港へ寄港しているクルーズ船例

コスタ・アトランティカ



総トン数	85,619ト
全長	292.56m
総乗客定員	2,680名
クルー	897名

クアンタム・オブ・ザ・シーズ



総トン数	167,800ト
全長	347.80m
総乗客定員	4,905名
クルー	1,460名

2-(2) クルーズ船受入の現状と今後

クルーズラインのカテゴリー

ラグジュアリー

約5%

\$ 400/泊～

10泊以上のクルーズ中心

クイーン・エリザベス, QM2, QV
クリスタル・セレニティ
シルバー・シャドー
シーボーン・プライド
飛鳥Ⅱ, アザマラ・クエスト
など

プレミアム

約10%

\$ 200/泊

7泊以上のクルーズ中心

ぱしふいっく びいなす, にっぽん丸,
ダイヤモンド・プリンセス,
サン・プリンセス, ブレーメン,
ザンダム, など

カジュアル

約 8 5 %

\$ 70/泊

3～7泊のクルーズ中心

ロイヤル・カリビアン (ボイジャー・オブ・ザ・シーズなど)
コスタ・クルーズ (コスタ・ビクトリアなど)
カーニバル・クルーズ, スタークルーズ
ノルウェー جان・クルーズ, MSCクルーズ など多数

2-(2) クルーズ船受入の現状と今後

博多港発着クルーズ

陸・海・空のアクセスが良く、周辺地域からの乗客にとっても利便性が高い博多港は、寄港地としてだけでなく発着地としても利用されている。

博多港発着 2016年4月10日(日)～4月18日(月)

第26回 きらめき 燦くる～ず2016
飛鳥IIで航く
桜舞う韓国・慶尚道と
春の日本一周クルーズ

博多 ▶ 釜山 ▶ 新潟 ▶ 函館 ▶ 大船渡 ▶ 横浜 ▶ 博多 **9日間**

25th Anniversary ASUKA CRUISE



2016.5月11日(水)出発
博多港発着

Costa COSTA AT SEA コスタ・ビクトリアで行く

台湾・石垣島
クルーズ **6日間**

JTBが丸ごとチャーター!

Cの誘惑 2016



2-(2) クルーズ船受入の現状と今後

博多港発着クルーズ

マーケットの拡大に貢献するため、市民向けのクルーズセミナーや、企業向けの研修会も多数実施している。



全国クルーズ活性化会議 研修クルーズ

2-(2) クルーズ船受入の現状と今後

クルーズ船受入の現状と今後

- ②クルーズ船の停泊中，クルーは何をしているのか。クルーへの対応は何かしているのか。

2-(2) クルーズ船受入の現状と今後

受入環境の充実

乗船客の3割程度の人数のクルーが乗船している。
乗船客やクルーに福岡の街を楽しんでもらえるよう情報発信している。

無料Wi-Fiの整備
市内345か所に設置

多言語による観光情報
WEBサイト

多言語対応のスマートフォン
アプリによる観光案内



2-(2) クルーズ船受入の現状と今後

クルーズセンター利用の様子

- ・乗船客が観光に出発した後も、クルーズセンターは休憩するクルーで賑わっている。
- ・センター内では無料でWi-Fiを利用することができる。
- ・センター内には自動販売機と外貨両替機が設置されており、多く利用されている。

■ 待合棟内で休憩する乗組員



■ 外貨両替機と自動販売機



今後、クルー等を対象としたおもてなし機能を向上させていく必要がある。

2-(2) クルーズ船受入の現状と今後

クルーズ船受入の現状と今後

③バス渋滞についてどのような対策を行っているのか。

2-(2) クルーズ船受入の現状と今後

バス渋滞対策

港頭地区

- ・ 将来的に中央ふ頭に大型クルーズ船が2隻着岸する計画であり、乗車バス200台超の待機場所の調整を効率的かつ公平に行っていく必要がある。

■ クルーズ船着岸時の中央ふ頭の様子



2-(2) クルーズ船受入の現状と今後

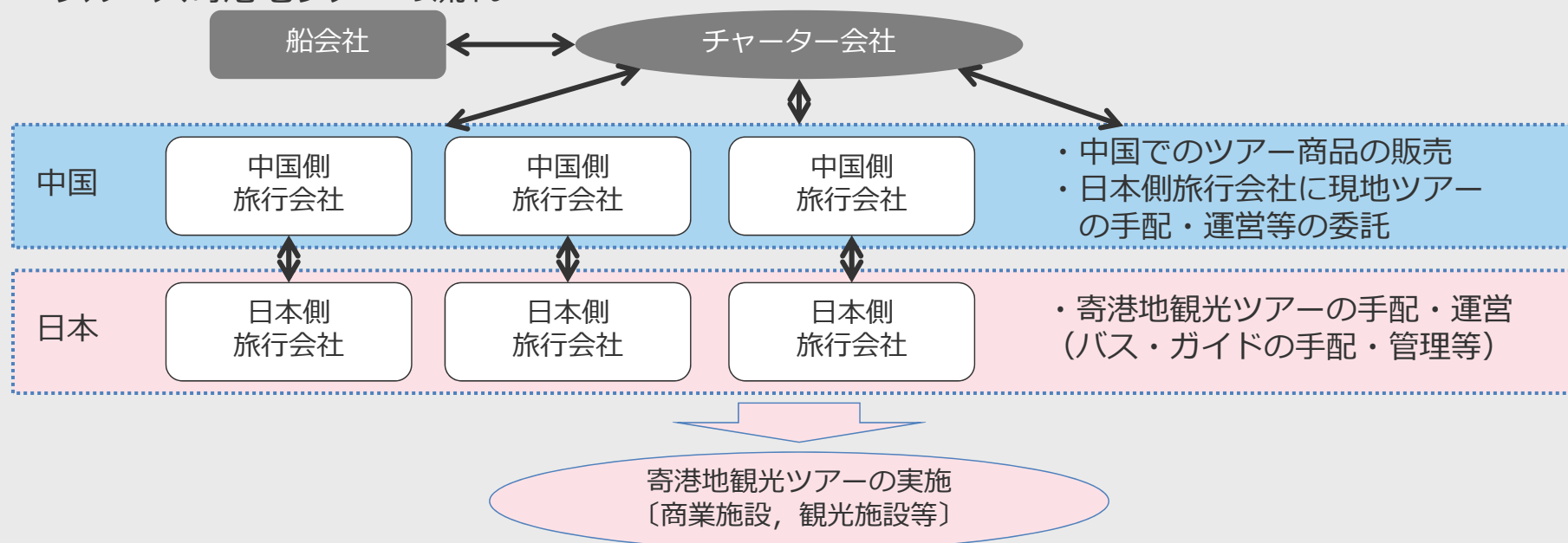
バス渋滞対策

都心部・観光地周辺

【具体的な取組内容】

- ・ 旅行会社へのツアー行程の行先や訪問時間の分散化の更なる要請
- ・ 旅行会社，商業施設，観光施設等関係者からなる協議会の設置，および混雑緩和に向けたルールづくり

■ クルーズ寄港地ツアーの流れ



- ・ 主要観光地における交通指導員の配置等による既存バス駐車場への誘導
- ・ 公有地等を活用した新たな駐車場の確保
- ・ 主な訪問地における周辺交通への影響調査による施策効果の検証

2-(3) 港湾施設の更新・ 博多港開発(株)の事業収支

2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

- ① 今後10年で更新時期が到来する港湾施設にどう対応するのか。

2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

- ・ 今後10年間に上屋、荷役機械等の更新時期が集中。
- ・ H27～H34年度までの更新費用は約100億円。

【更新時期が到来する施設の内訳】

- ・ 上屋：30億円（中央ふ頭 2棟，須崎ふ頭 4棟）
- ・ ガントリークレーン：40億円（香椎パークポート 4基）
- ・ アンローダー：約23億円（須崎ふ頭 1基，箱崎ふ頭 1基）

○平成27年度から34年度までの更新経費

（単位：百万円）

	H27	H28	H29	H30	H31	H32	H33	H34	計
更新経費	66	1,213	900	1,200	2,900	500	500	2,000	9,279
上 屋		500	500	500	500	500	500		3,000
ガントリー クレーン					2,000			2,000	4,000
アンローダー	66	713	400	700	400				2,279

今後10年間で，上屋6棟などの老朽化施設が更新時期を迎える。

2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

②博多港開発(株)の事業の個別収支はどうなっているのか。採算はとれているのか。

2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

博多港開発(株)の決算推移

(単位：百万円)

科 目	2 2 年度	2 3 年度	2 4 年度	2 5 年度	2 6 年度
営業収益（売上）	1,414	3,447	3,340	2,371	4,109
営業費用	1,973	3,151	2,935	2,045	3,359
造成土地売上原価	1,141	2,356	1,937	1,259	2,273
経 費	832	794	998	786	1,086
人件費	252	254	239	241	296
その他経費	200	167	398	184	460
固定資産税等	214	221	204	200	210
減価償却費等	165	151	154	159	118
営業損益	△ 559	296	404	325	750
営業外収益	32	28	27	19	22
営業外費用（支払利息等）	275	259	215	165	119
経常損益	△ 802	65	217	179	653
特別利益	37	37	51	304	1
特別損失	0	0	25	1	6
税引前当期純損益	△ 764	103	242	483	647

※端数処理のため計が一致しない場合がある。

2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

埋立事業

・アイランドシティ整備事業

事業概要

埋立面積：約 97.2 ha

埋立事業期間：平成6年度～平成16年度

平成26年度実績

土地分譲事業

健康・医療・福祉関連用地，住宅複合用地，複合商業用地等

合計約 2.8 ha（3,288百万円）を分譲

土地造成事業

インフラ整備工事（グリーンベルト，道路，上下水道等）を実施

事業費等：568百万円

（内 訳）工事費 244百万円

工事関連経費 324百万円

2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

埋立事業の個別収支

(単位：百万円)

科 目	2 2 年度	2 3 年度	2 4 年度	2 5 年度	2 6 年度
営業収益（売上）	959	3,021	2,899	1,932	3,288
営業費用	1,317	2,536	2,086	1,422	2,397
造成土地売上原価	1,141	2,356	1,937	1,259	2,273
経 費	176	179	149	163	124
人件費	111	111	70	72	62
その他経費	64	64	76	89	61
固定資産税等	0	2	1	0	0
減価償却費等	0	0	0	0	0
営業損益	△ 358	484	813	509	890
営業外収益	8	10	10		7
営業外費用（支払利息等）	254	245	207	161	118
経常損益	△ 604	249	616	347	780
特別利益	0	21	24	1	1
特別損失	0	0	0	0	0
税引前当期純損益	△ 604	270	641	348	780

※端数処理のため計が一致しない場合がある。

2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

賃貸事業

・博多港センタービル賃貸事業

事業内容	オフィス、会議室等の賃貸事業
開業	平成7年4月
敷地面積	3,709m ²
建築面積	2,119m ²
延床面積	13,657m ²
賃貸室数	43室（平成27年6月末現在）

平成26年度実績

33室入居で、入居率76.7%
（貸床ベース81.8%）



物流・港湾管理機能の再編・高度化を図るため、中央ふ頭に立地する港湾関連業者に対し、**公共性の高い下記施設を整備することが必要**であったが、**第3セクターであれば政府資金の活用が可能**であったため、博多港開発(株)が事業を行った。

- ・港湾業務用ホール
- ・会議施設
- ・福利厚生施設（食堂，売店）

2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

賃貸事業

・ 上屋倉庫事業

事業内容 コンテナ貨物を対象としたリース倉庫

開 業 昭和62年2月

土地面積 16,184m²

建築面積 10,044m²

平成26年度実績

港運業者等に3区画を賃貸



2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

賃貸事業の個別収支

(単位：百万円)

科 目	2 2 年度	2 3 年度	2 4 年度	2 5 年度	2 6 年度
営業収益（売上）	327	298	314	312	326
営業費用	188	173	369	207	190
造成土地売上原価	—	—	—	—	—
経 費	188	173	369	207	190
人件費	14	15	42	33	23
その他経費	54	46	201	46	46
固定資産税等	53	52	49	49	49
減価償却費等	65	59	76	78	71
営業損益	138	125	△ 54	105	135
営業外収益	0	0	0	0	0
営業外費用（支払利息等）	7	6	4	2	1
経常損益	130	118	△ 59	102	134
特別利益	0	0	0	0	0
特別損失	0	0	21	0	0
税引前当期純損益	130	118	△ 81	102	134

※端数処理のため計が一致しない場合がある。

2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

マリーナ事業

・西福岡マリーナ運営事業

事業内容 オフィス、会議室等の
賃貸事業

施設内容 艇置数235隻
(海上85隻、陸上150隻)
ハーバーハウス、
メンテナンスハウス等



平成26年度実績

①マリーナ運営の民間委託

平成19年4月から専門事業者にもマリーナ運営全般を委託

艇置数 181隻（平成26年度末）

②敷地の一部（約1.5ha）及びセンターハウス、商業施設用地 （約2.5ha）の賃貸を実施。

市民の多様なニーズに対応した海洋性レクリエーション基地としての発展が望まれていたため、マリーナを核とした市民に開かれたウォーターフロントの交流拠点の形成を目指したものである。地域振興にも貢献する公共性の高い事業であり、博多港開発(株)が運営を行っている。

2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

マリーナ事業の個別収支

(単位：百万円)

科 目	2 2 年度	2 3 年度	2 4 年度	2 5 年度	2 6 年度
営業収益（売上）	127	127	125	126	130
営業費用	149	136	152	132	123
造成土地売上原価	—	—	—	—	—
経 費	149	136	152	132	123
人件費	8	8	18	20	20
その他経費	16	9	31	9	40
固定資産税等	33	33	32	31	31
減価償却費等	90	85	69	71	31
営業損益	△ 21	△ 8	△ 26	△ 6	7
営業外収益	0	0	0	0	0
営業外費用（支払利息等）	10	7	3		
経常損益	△ 32	△ 15	△ 29	△ 6	7
特別利益	0	0	25	0	0
特別損失	0	0	0	0	6
税引前当期純損益	△ 32	△ 15	△ 3	△ 6	0

※端数処理のため計が一致しない場合がある。

2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

指定管理事業

・ 博多港国際ターミナル

事業内容	博多港国際ターミナルの管理運営、自主事業の運営
事業期間	平成26年4月1日～平成31年3月31日（5年間）
事業主体	博多港開発・西部ガス共同事業体（代表団体：博多港開発(株)）
出資比率	博多港開発(株)60%、西部ガス(株)40%
出 資 額	54百万円



2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

指定管理事業

・福岡市ヨットハーバー

事業内容 福岡市ヨットハーバーの管理運営、自主事業の運営

事業期間 平成26年4月1日～平成31年3月31日（5年間）

事業主体 博多港開発・ササキコーポレーション共同事業体
（代表団体：博多港開発(株)）

出資比率 博多港開発(株)51%、(株)ササキコーポレーション49%

出 資 額 153百万円

平成26年度実績

①博多港国際ターミナル並びに福岡市ヨットハーバーの管理運営の実施

②自主事業の運営

博多港国際ターミナル：免税店、第2駐車場等の運営を実施

福岡市ヨットハーバー：修理サービス・ヨット用品販売等の実施



2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

指定管理事業の個別収支

(単位：百万円)

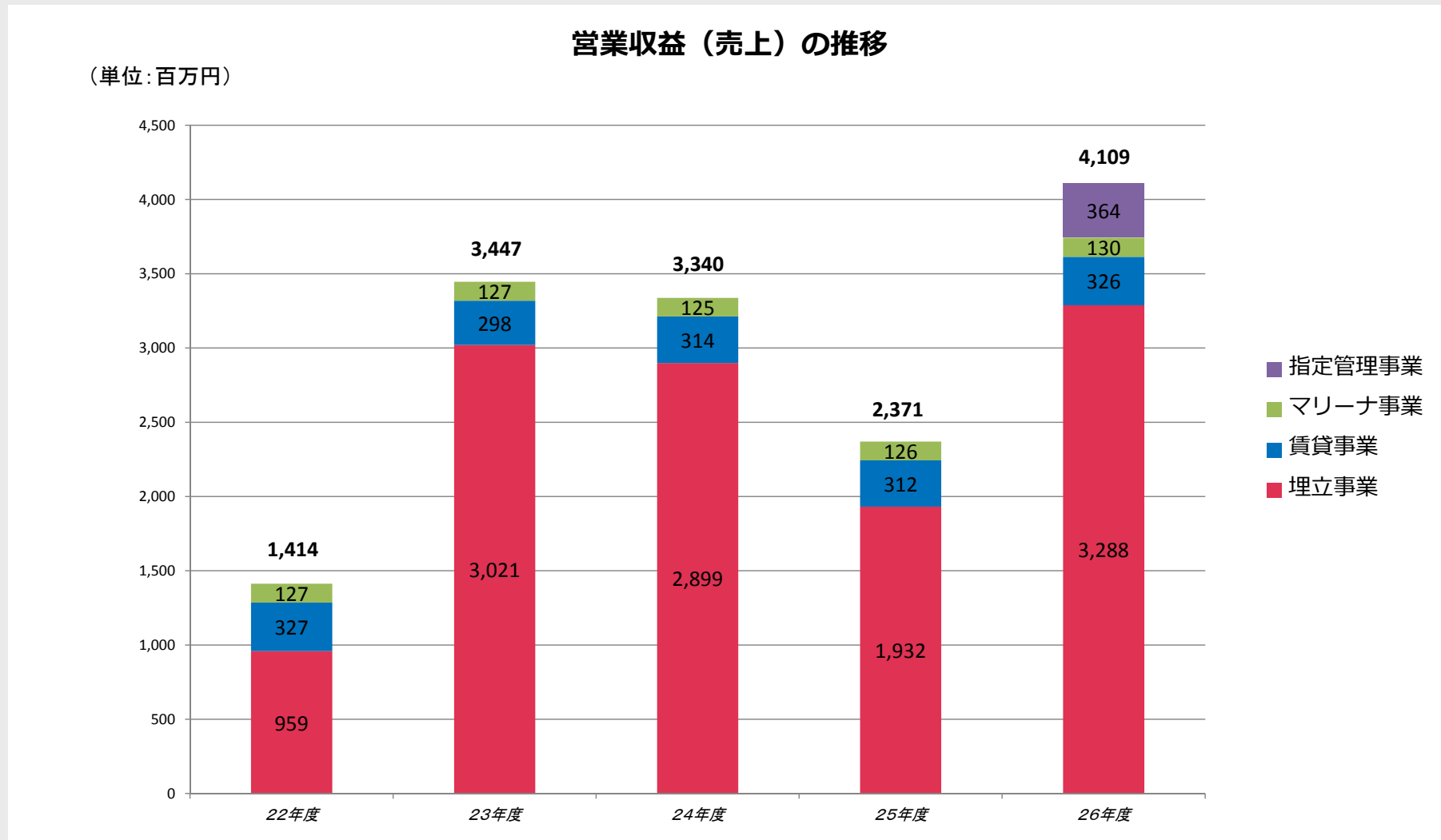
科 目	2 2 年度	2 3 年度	2 4 年度	2 5 年度	2 6 年度
営業収益（売上）					364
営業費用					348
造成土地売上原価					—
経 費					348
人件費					68
その他経費					272
固定資産税等					0
減価償却費等					6
営業損益					15
営業外収益					0
営業外費用（支払利息等）					0
経常損益					16
特別利益					0
特別損失					0
税引前当期純損益					16

指定管理事業は
平成26年度から実施

※端数処理のため計が一致しない場合がある。

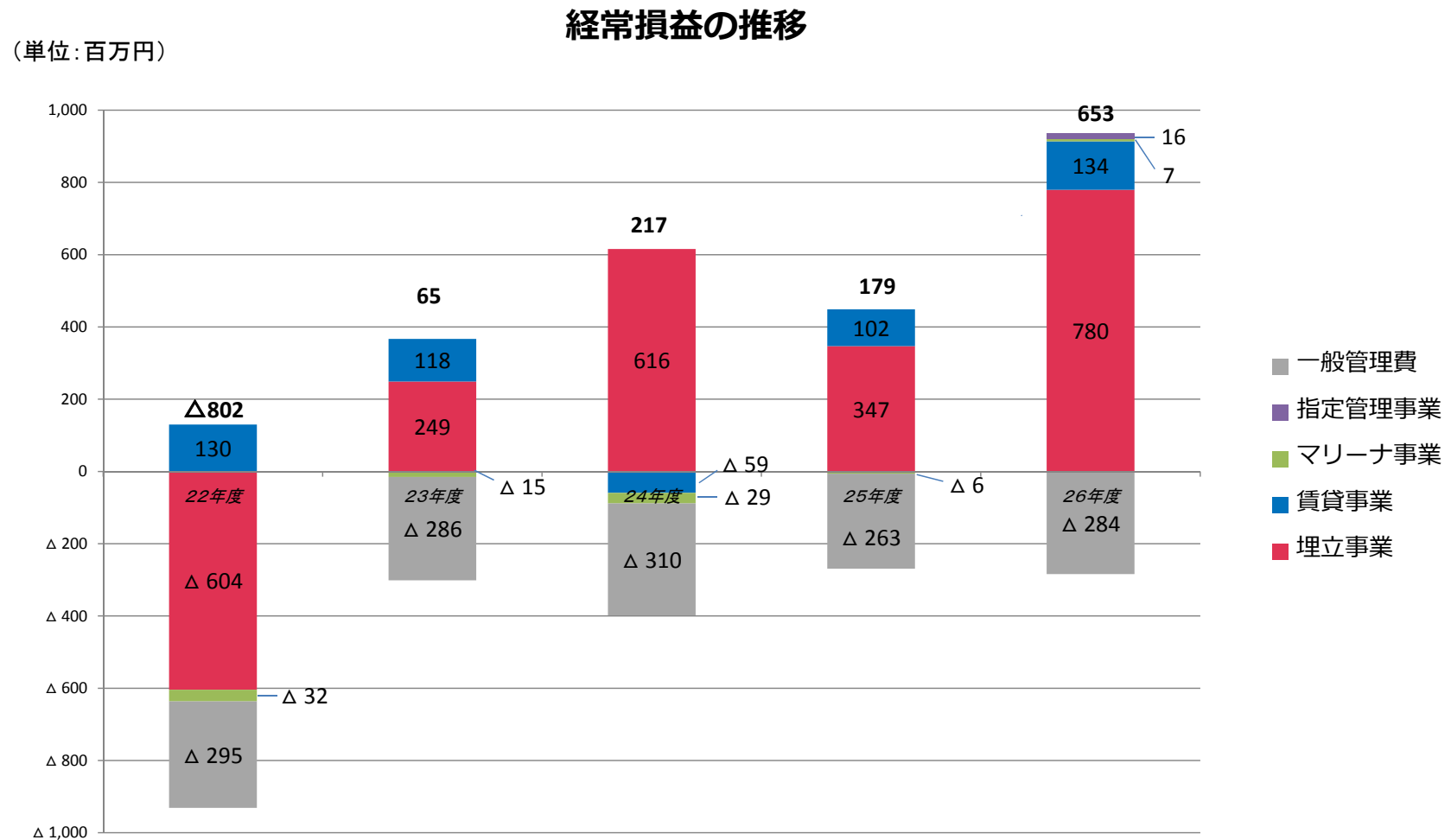
2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

営業収益（売上）の推移



2-(3) 港湾施設の更新・博多港開発(株)の事業収支

経常損益の推移



2-(4) 港湾整備の役割分担

2-(4) 港湾整備の役割分担

港湾整備の役割分担

- ① 港湾の整備は公共性が高く重要であることを踏まえ、市と博多港開発(株)の役割分担を議論すべき。

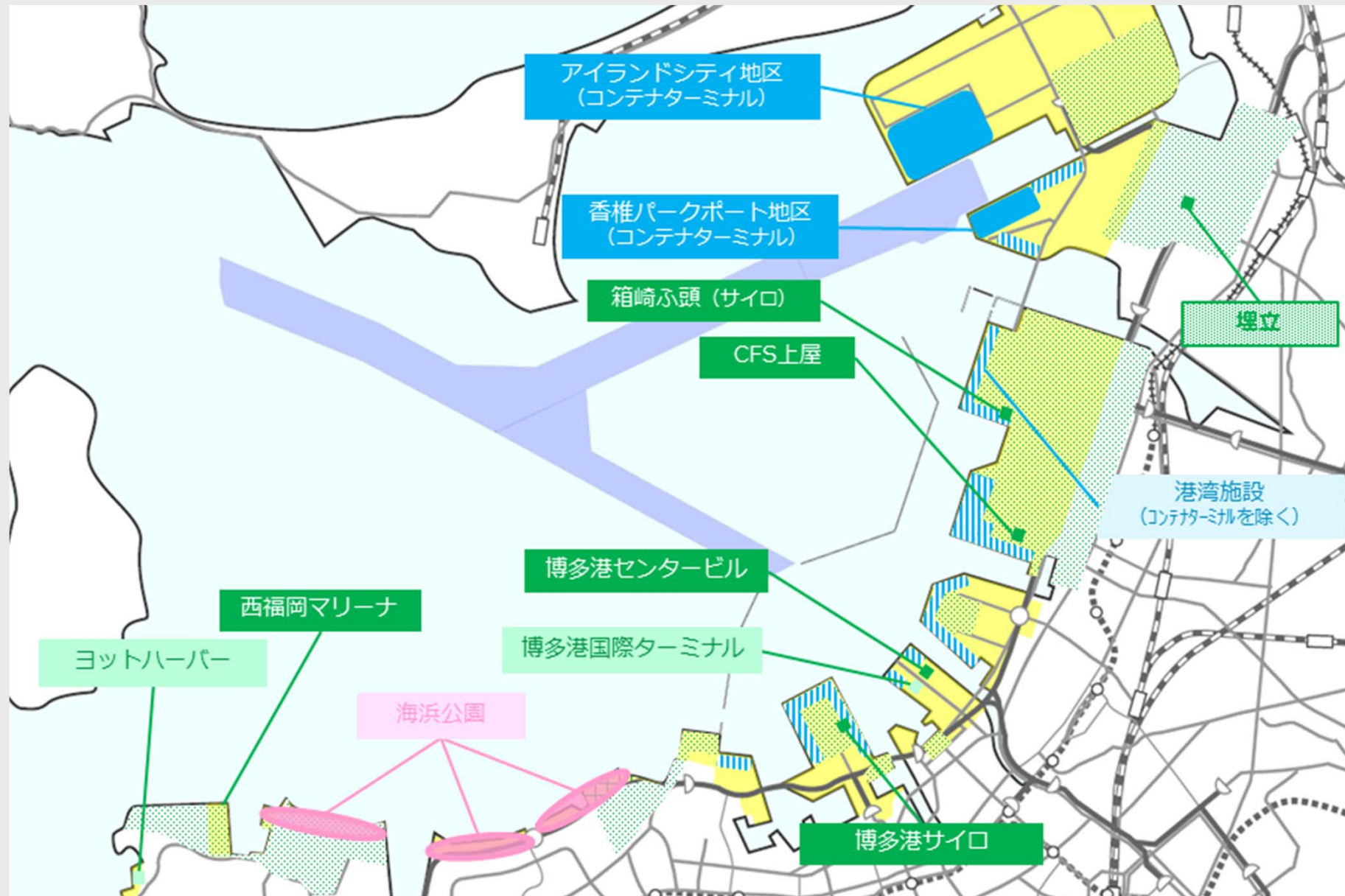
2-(4) 港湾整備の役割分担

現状の役割分担

港湾整備の主体 と主な役割		福岡市	博多港開発(株)	博多港ふ頭(株)	民間
市との関係性		港湾施設の整備・運営	港湾施設の整備・運営	コンテナターミナルの 運営	
市の財政負担あり	直 営	岸壁, 上屋, 荷役機械, 野積場, 旅客待合所, 緑 地, 臨港道路等 埋 立	臨港地区に関する港湾施設の整備・運営については福岡市が行う。 ただし, 博多港ふ頭(株)や博多港開発(株), 民間が行っているものを除く。		
	港湾運営会社の指定			コンテナターミナル (港湾運営会社) (アイランドシティ・香椎)	
	指定管理者の指定		博多港国際ターミナル (指定管理者: 公募) ヨットハーバー (指定管理者: 公募)	港湾施設 (コンテナミナルを除く) (指定管理者: 非公募) 岸壁, 荷さばき地, 上屋, 荷役機械, 野積場, けい船くい等	海浜公園 (指定管理者: 公募)
市の財政負担なし	市が土地を分譲		独立採算 CFS上屋 博多港センタービル 港湾業務用ホール, 会議施設, 福利厚生施設 (食堂, 売店)	バンプール	倉庫, 上屋, バンプール, シャースープール, その他港湾関連施設
	市が土地を賃貸				
	政策的に 位置づけされた 公共性の高い事業		埋 立 西福岡マリーナ サイロ (出資等による関与)	荷役機械 (独自事業) (ストラドルキャリア, トランスファークレーン 等のコンテナ搬送用機械) 荷役作業用コンピュータシステム等	

2-(4) 港湾整備の役割分担

現状の役割分担



2-(4) 港湾整備の役割分担

現状の役割分担

福岡市

・・・港湾施設の整備・運営

市の財政負担あり

直営

岸壁，上屋，荷役機械，野積場，
旅客待合所，緑地，臨港道路等

埋立

臨港地区に関する港湾施設の整備・運営については福岡市が行う。
ただし，博多港ふ頭(株)や博多港開発(株)，民間が行っているものを除く。

2-(4) 港湾整備の役割分担

現状の役割分担

博多港開発(株) . . . 港湾施設の整備・運営

市の財政負担あり

指定管理者の指定

博多港国際ターミナル
(指定管理者：公募)

ヨットハーバー
(指定管理者：公募)

市の財政負担なし

市が土地を分譲

政策的に位置づけられた
公共性の高い事業

独立採算

CFS上屋

博多港センタービル
港湾業務用ホール，会議施設，
福利厚生施設（食堂，売店）

埋立

サイロ
(出資等による関与)

西福岡マリーナ

2-(4) 港湾整備の役割分担

現状の役割分担

博多港ふ頭(株) . . . コンテナターミナルの運営

市の財政負担あり

港湾運営管理者の指定

コンテナターミナル (港湾運営会社)
(アイランドシティ・香椎)

指定管理者の指定

港湾施設 (コンテナミナルを除く) (指定管理者：非公募)
岸壁, 荷さばき地, 上屋, 荷役機械, 野積場, けい船くい等

市の財政負担なし

市が土地を分譲

バンプール

政策的に位置づけられた
公共性の高い事業

荷役機械 (独自事業)
(ストロムリヤリア, トランスファークレーン等のコンテナ搬送用機械)
荷役作業用コンピュートシステム等

2-(4) 港湾整備の役割分担

現状の役割分担

民間

市の財政負担あり

指定管理者の指定

海浜公園
(指定管理者：公募)

市の財政負担なし

市が土地を分譲・賃貸

倉庫, 上屋, バンプール,
シャーシープール,
その他港湾関連施設

3. 今後の博多港開発(株) について

3. 今後の博多港開発(株)について

行財政改革と博多港開発(株)のスリム化・効率化

博多港開発(株)の今後のあり方

団体の廃止

他団体との統合

団体の存続

3. 今後の博多港開発(株)について

行財政改革と博多港開発(株)のスリム化・効率化

団体の廃止

メリット

- ・ 残余財産について市の出資割合に応じて払戻される。

デメリット・課題

- ・ 今後の港湾整備にあたり、第三セクターを活用した事業実施が困難となり、財政負担の軽減等ができない。
- ・ 採算性の観点から魅力の少ない西福岡マリーナ事業や博多港センタービル等の賃貸事業などは民間移行が困難と考えられる。
- ・ サイロ事業については、第三セクターの関与がなくなることについて議論が生じる可能性がある。

3. 今後の博多港開発(株)について

行財政改革と博多港開発(株)のスリム化・効率化

他団体との統合

メリット

- ・ 今後の港湾整備にあたり，統合先との合意が得られる範囲において市財政負担の軽減が可能となる。

デメリット・課題

- ・ 博多港の整備促進など博多港開発(株)の設立目的に沿った事業が継続されるとともに，出資者の権利が毀損されないようにしなければならない。
- ・ 博多港ふ頭(株)との統合を想定する場合，同社は港湾運営会社に指定されるなどコンテナターミナルの運営を行うことを基本としており設立目的及び会社特性が合致しない。（博多港ふ頭(株)は港運業者等の出資比率が49%を占めている。）

3. 今後の博多港開発(株)について

行財政改革と博多港開発(株)のスリム化・効率化

団体の存続

メリット

- ・ 今後の港湾整備にあたり、第三セクターの活用が選択肢として保持できる。
- ・ 今後の港湾事業（クルーズ船の受入環境整備やふ頭開発等）に対して、柔軟な対応が可能となり、市の財政負担の軽減にもなり得る。

デメリット・課題

- ・ 主要事業である埋立事業が終息しつつあるため、今後会社を存続していくためには、新たな事業展開やそれを踏まえた体制の見直しを検討する必要がある。
- ・ 今後の事業展開を踏まえた資本金の検討が必要である。

3. 今後の博多港開発(株)について

第三セクター及び博多港開発(株)の特徴

公共性・公益性と企業性を併せ持つ

(第三セクターが民間企業と同様の機動的、効率的な経営手法で行政の補完・代行機能を果たす)

I 行政が直接実施するよりも効率的に、あるいは新たな価値を生み出す形で行える事業

I - i 効率的な事業実施が可能

①独自財源を活用し一定規模の事業展開が可能
(自己資本等の活用)

②民間のスピード感を持って迅速な対応が可能
(年度や行政手続にとらわれない事業展開)

I - ii 新たな価値を生み出すことが可能

II 純民間では困難、あるいは行政が直接実施はしないが、公共性・公益性の観点から一定の関与が必要である事業 (市が51%出資しており施策との整合性が担保しやすい)

II - i 市の施策に合致する事業

③事業によって国の補助等の対象となれる
(第3セクターを対象とした事業)

④埋立権者となれる

⑤投資回収が長期間に渡る事業も投資対象 (公共性、公益性はあるが、投資に対するリターンが厳しくリスクもある事業)

⑥市が直接実施することが適当でない、又は市を補完・代行する事業の実施が可能 (不動産開発、商業 等)

3. 今後の博多港開発(株)について

博多港開発(株)の特徴を生かせる可能性が考えられる事業分野

1. 港湾施設整備（倉庫，上屋，サイロ等）
2. 海洋レクリエーション（マリーナ事業等）
3. クルーズ船受入環境強化
（利便施設，駐車場，旅客ターミナル等）
4. ふ頭再整備（エリア開発）
5. 新規埋立
6. その他

3. 今後の博多港開発(株)について

第三セクター及び博多港開発(株)の特徴		1. 港湾施設整備	2. 海洋レクリエーション	3. クルーズ船受入環境強化	4. ふ頭再開発(エリア開発)	5. 新規埋立
		倉庫, 上屋 サイロ センタービル等	マリーナ事業等	利便施設, 駐車場 旅客ターミナル等		
公共性・公益性と企業性を併せ持つ						
第三セクターが民間企業と同様の機動的, 効率的な経営手法で行政の補完・代行機能を果たす						
I 行政が直接実施するよりも効率的に, あるいは新たな価値を生み出す形で行える事業						
I - i 効率的な事業実施が可能	①独自財源を活用し一定規模の事業展開が可能 (自己資本等の活用)					
	②民間のスピード感を持って迅速な対応が可能 (年度や行政手続にとらわれない事業展開)					
I - ii 新たな価値を生み出すことが可能						
II 純民間では困難, あるいは行政が直接実施はしないが, 公共性・公益性の観点から一定の関与が必要である事業 (市が51%出資しており施策との整合性が担保しやすい)						
II - i 市の施策に合致する事業	③事業によって国の補助等の対象となる (第3セクターを対象とした事業)					
	④埋立権者となる					
	⑤投資回収が長期間に渡る事業も投資対象(公共性, 公益性はあるが, 投資に対するリターンが厳しくリスクもある事業)					
	⑥市が直接実施することが適当でない, 又は市を補完・代行する事業の実施が可能(不動産開発, 商業 等)					

〔 留意点 〕

1. 第三セクター等は地方公共団体から独立した事業主体として、公共性、公益性が高い事業を行う法人である。その経営は原則として当該第三セクター等の自助努力により行われるべきである。
2. 第三セクター等の資金調達については、第三セクター等が行う事業自体の収益性に着目した資金調達（プロジェクト・ファイナンスの考え方に立った資金調達）をはじめとする自主的な資金調達を基本とするべきである。
（第三セクターの経営全体としては、一定程度の収益が必要である。）
3. 地方公共団体が、公共性、公益性と採算性を併せ持つ事業を実施する手法を選定する場合は、事業そのものの地域における意義や必要性、収支等の将来見通し、費用対効果等について検討を行い、第三セクター等以外の事業手法も含めて具体的な比較を行うことが必要である。
4. 地方公共団体が出資者として負う責任はあくまでも出資の範囲内（有限責任）であり、これを超えた責任は存在しないことを、当事者間のもとより、利害関係者をはじめとする関係者等に対しても明確にしておくことが必要である。