

**第34回博多港地方港湾審議会
報告事項**

令和5年10月16日

**博多港港湾管理者
福岡市**

博多港地方港湾審議会報告事項について

報告第1号

博多港カーボンニュートラルポート形成計画(最終案)について …… 1

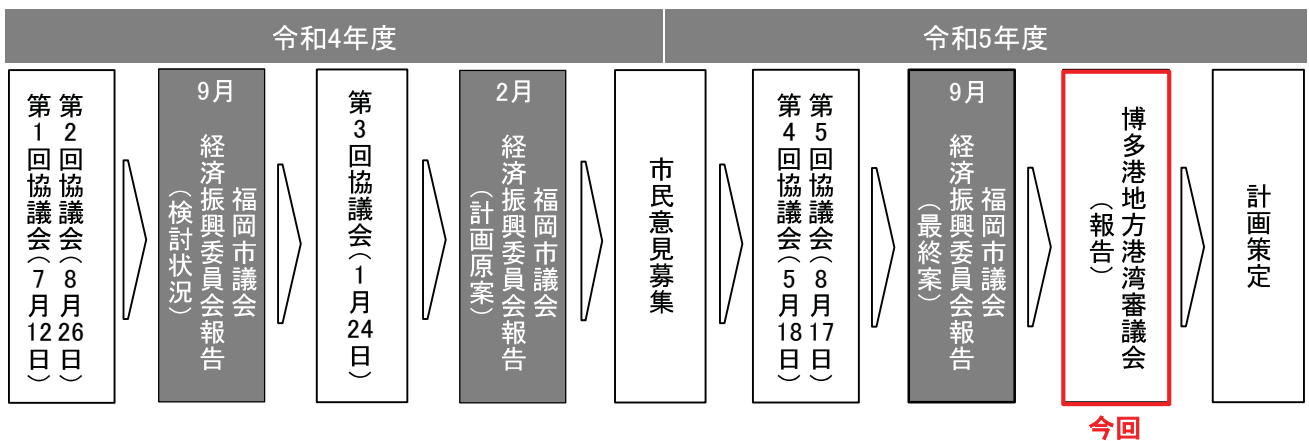
報告第2号

博多港における埠頭群の運営の事業に関する計画の変更について… 5

1. 趣旨

本市においては、「2040年度 温室効果ガス排出量実質ゼロ」をチャレンジ目標に掲げており、その実現に貢献すると共に、国際競争力の強化を図るため、博多港の脱炭素化を促進するカーボンニュートラルポート形成計画の検討を進めてきたところであり、今般、計画の最終案をとりまとめたことから報告するもの。

2. 計画策定の流れ



3. 博多港カーボンニュートラルポート形成計画 (最終案) の概要

(1) 計画の位置づけ

本計画は、福岡市の港湾分野における脱炭素化の推進に関する計画である。

(2) 計画対象範囲

港湾活動における脱炭素化の推進に向けて、官民が連携し、港湾地域において面的に取り組みを推進するため、臨港地区及び港湾区域を本計画の対象範囲とする。

(3) 計画期間、削減目標等

基準年	2013年度
計画期間	2040年度まで*
目標年次・削減目標	2030年度 温室効果ガス排出量 50%削減 * (2013年度比)
	2040年度 温室効果ガス排出量 実質ゼロ *を目指す。

※外航船舶(国際海運)については、国際海事機関(IMO)が定める目標とする。
(2050年頃までに温室効果ガス排出量実質ゼロ)
市所有施設に係るエネルギー起源CO2排出量については、2030年度70%削減(2013年度比)

(4) 博多港の温室効果ガス(CO2) 排出量推計

区分	基準年※2 (2013年度)	現状値※2 (2019年度)	削減率
ターミナル内※1	1.1万トン	0.8万トン	▲27%
ターミナル外	25.5万トン	21.6万トン	▲15%
車両	10.8万トン	10.8万トン	0%
内航船舶	11.5万トン	15.0万トン	31%
計	48.8万トン	48.2万トン	▲1%
外航船舶	1.4万トン	1.9万トン	32%
合計	50.2万トン	50.0万トン	0%

※1 対象地区:アイランドシティ・香椎パークポート(コンテナターミナル)、中央ふ頭(国際旅客ターミナル(博多港国際ターミナル、クルーズセンター)、中央ふ頭コンテナヤード)

※2 端数処理の都合上、合計と内訳の計が一致しない

(5) 温室効果ガス削減に向けた取組みの方向性

- ①博多港の脱炭素化に向けて、官民が連携して取組みを進める。
- ②脱炭素化の動きを港湾地域全体へ広げていくため、可能な取組みからスピード感をもって実践していく。
- ③新たな技術について、開発状況や実証の動向等を踏まえつつ、積極的な活用を検討する。
- ④電力を使用する施設については、再生可能エネルギー由来電力への切替を進めていく。
- ⑤化石燃料由来の燃料やガス等を利用するものについては、電化やカーボンフリーエネルギー(水素等)への利用転換を進めていく。

(6) 温室効果ガス削減計画の概要

区分	2030年度 削減目標			削減に向けた主な取組	
		2013年度(実績)	2019年度(実績)		2030年度
ターミナル内	CO2排出量	1.1万トン	0.8万トン	0.5万トン	<ul style="list-style-type: none"> ・荷役機械等の脱炭素化の検討 ・電力の低炭素・脱炭素化 など
	削減割合[削減量](2013年度比)		▲27%[▲0.3万トン]	▲50%[▲0.6万トン]	
ターミナル外	CO2排出量	25.5万トン	21.6万トン	6.5万トン	<ul style="list-style-type: none"> ・再生可能エネルギーの利用拡大 ・建築物、設備の省エネルギー化 など
	削減割合[削減量](2013年度比)		▲15%[▲3.9万トン]	▲71%[▲19.0万トン]	
車両	CO2排出量	10.8万トン	10.8万トン	7.8万トン	<ul style="list-style-type: none"> ・輸送の効率化 ・車両の低炭素・脱炭素化 など
	削減割合[削減量](2013年度比)		0%[0万トン]	▲23%[▲3.0万トン]	
内航船舶	CO2排出量	11.5万トン	15.0万トン	9.5万トン	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶の停泊時アイドリングストップ ・船舶燃料の低炭素・脱炭素化 など
	削減割合[削減量](2013年度比)		31%[3.5万トン]	▲17%[▲2.0万トン]	
外航船舶	CO2排出量	1.4万トン	1.9万トン	1.1万トン	<ul style="list-style-type: none"> ・船舶の停泊時アイドリングストップ ・船舶燃料の低炭素・脱炭素化 など
	削減割合[削減量](2013年度比)		32%[0.5万トン]	▲20%[▲0.3万トン]	

※ 端数処理の都合上、各年度の削減量の差と一致しない

(7) 水素需要推計・供給目標及び供給計画

博多港における水素の需要推計にあたっては、現在、博多港から九州各地へ石油製品を供給していることを踏まえ、計画対象範囲（臨港地区及び港湾区域）のみならず、広域にわたる需要推計が必要となる。

このため、水素需要については、引き続き、国や関係事業者の動向等を注視し、将来、博多港で担う水素の供給目標を検討していく。また、供給目標を踏まえ、供給施設の規模や配置など、拡大する水素需要に応じた供給計画を検討していく。

(8) 計画の推進体制、進捗管理

計画期間中は、博多港カーボンニュートラルポート形成推進協議会を適宜開催し、本計画の推進を図るとともに、計画の進捗状況を確認・評価するものとする。また、本計画は、評価結果や、国や市の温室効果ガス削減目標、脱炭素化に資する技術の進展等を踏まえ、適時適切に見直しを行うものとする。

(9) ロードマップ

区分	取組内容	2030			2040	2050	
		短期	中期	長期			
ターミナル内	荷役機械の脱炭素化	ストラドルキャリア等の脱炭素化に向けた検討等			脱炭素化		
	構内トレーラーヘッドの低炭素・脱炭素化	構内トレーラーヘッドの低炭素化			導入 (FC化等)		
		技術開発・実証(FC化等)					
	ヤード照明のLED化	LED照明の導入拡大			完了		
電力の低炭素・脱炭素化	【コンテナターミナル】再生可能エネルギー由来電力への切替等 <small>※国際旅客ターミナル:R4(2022)年度に再生可能エネルギー由来電力へ切替済</small>						
ターミナル外	市所有施設(上屋・道路照明等)における脱炭素化	再生可能エネルギー由来電力への切替					
		道路照明灯のLED化、太陽光発電設備の設置等					
民間事業所(倉庫・物流施設等)における脱炭素化	再生可能エネルギー由来電力への切替						
	建築物の省エネ化、省エネ設備の導入、太陽光発電設備の設置、フォークリフトの脱炭素化等						
車両	輸送の効率化	アイドリングストップなどのエコドライブの推進、共同輸配送の実施					
	車両の低炭素化	低炭素型ディーゼル車やバイオ燃料の導入					
	車両の脱炭素化	乗用車	電動車(EV、FCV等)の導入			導入 (FCV、EV等)	
		商用車(8トン以下)	電動車(EV、FCV等)の導入				
		商用車(8トン超)	技術開発・実証(FCV、EV等)				
EV・水素ステーションの整備	EVステーションの拡大			大型車両への対応			
既存水素ステーションの有効活用・水素ステーションの拡大							
内航船舶	船舶の停泊時アイドリングストップ(陸上電力供給設備の整備)	導入検討	導入				
	船舶燃料の低炭素・脱炭素化(省エネ船、バイオ燃料船、LNG燃料船、水素燃料船、バッテリー推進船の導入)	導入(省エネ船、バイオ燃料船)			導入拡大		
		実証・導入(LNG燃料船、水素燃料船、バッテリー推進船)					
	市所有船舶の低炭素・脱炭素化	バイオ燃料導入実証	導入拡大				
船舶への燃料供給施設整備	更新に合わせ、低炭素・脱炭素型の船舶を導入 <small>(2013年度比)</small>						
外航船舶	船舶の停泊時アイドリングストップ(陸上電力供給設備の整備)	導入検討	導入・拡大(クルーズ船、自動車専用船、コンテナ船)				
	船舶燃料の低炭素・脱炭素化(停泊中)	導入(省エネ船、バイオ燃料船)					
水素	水素の活用	導入検討	実証・導入	導入拡大			
	水素の受入環境整備	水素の調達方法、供給計画について検討			導入 (輸移入する場合)		
その他	脱炭素を促すインセンティブ導入	検討	導入				
	海上輸送及び鉄道輸送へのモーダルシフトの推進	推進					
	港湾物流の効率化	推進					
	カーボン・オフセットの推進	推進					
	藻場の造成・保全等	推進					

市温室効果ガス50%削減に貢献

カーボンニュートラルポートの実現

外航船舶による温室効果ガスの削減については、国際海事機関(IMO)が定める目標年次とする。ロードマップについては、関連する技術開発の動向等を踏まえ、適宜更新していく。

1. 趣旨

博多港においては、国際競争力の強化にあたり、民の視点を取り込んだ港湾運営の効率化を図るため、平成 26 年 4 月 1 日より港湾運営会社制度を適用し、博多港ふ頭株式会社を「博多港港湾運営会社」に指定している。

港湾運営会社制度の適用にあたっては、その制度を適用する区域を港湾計画に位置づける必要があったため、平成 25 年 5 月の第 27 回博多港地方港湾審議会において、博多港港湾計画の一部変更について審議している。

博多港港湾運営会社は、港湾法に基づいて「博多港における埠頭群の運営の事業に関する計画」（以下「運営計画」という。）を策定し、その運営計画に基づいて、香椎パークポート地区及びアイランドシティ地区コンテナターミナル（以下「コンテナターミナル」という。）を構成する港湾施設の貸付けを受け、一体的に運営している。

現在の運営計画には、港湾施設の貸付期間が平成 26 年度から令和 5 年度と記載されており、博多港港湾運営会社が引き続きコンテナターミナルを運営するためには、新たな貸付期間を記載した運営計画に変更する必要がある。

よって、博多港港湾運営会社から申請があった運営計画の変更について、これまでの運営実績や港湾管理者の評価もあわせて、博多港地方港湾審議会に報告するもの。

なお、運営計画や実績には、博多港港湾運営会社の資金計画や収支計画が含まれていることから、本報告資料においては、その概要を記載する。

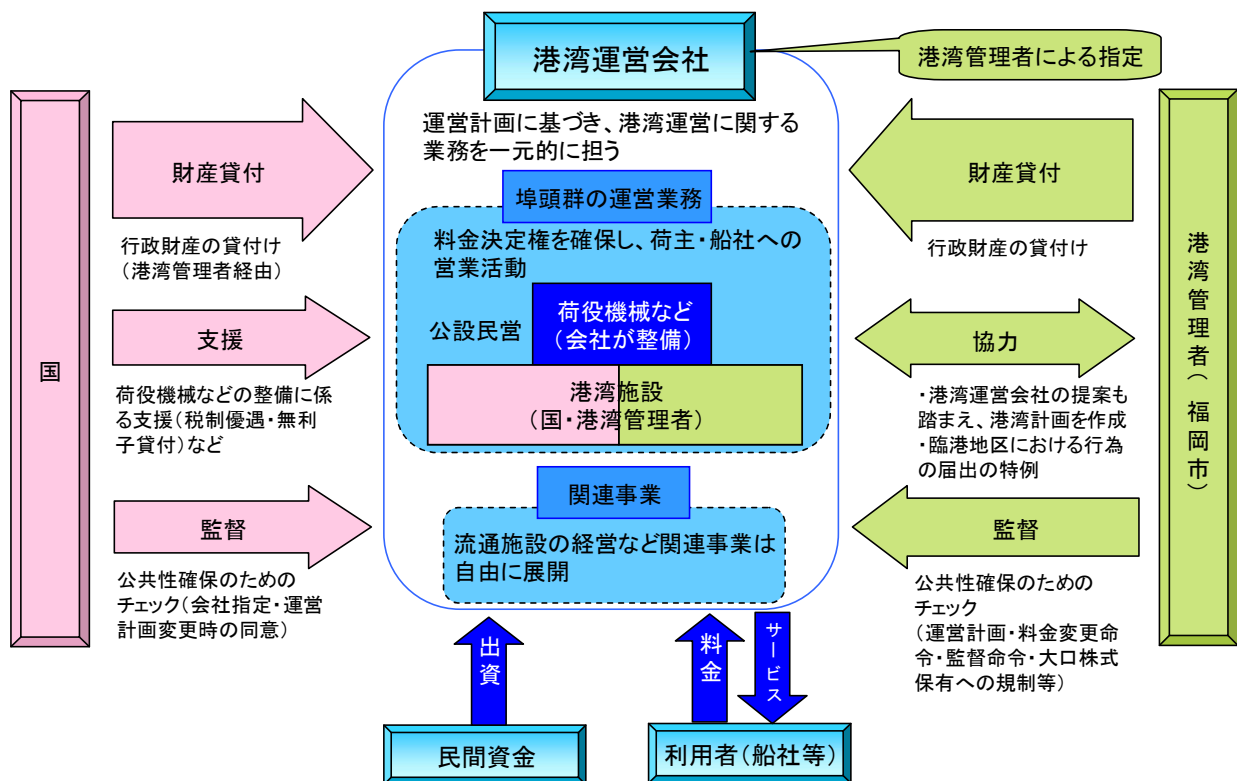
2. 港湾運営会社制度の概要

(1) 制度創設の背景（平成23年3月31日 港湾法等の改正）

- ・経済のグローバル化や東アジアの経済成長に伴い、我が国をめぐる国際海上輸送は大きく変化。日本発着貨物の東アジア諸港積み替えが増加し、国際的な基幹航路の我が国寄港回数が減少傾向。
- ・我が国の基幹航路寄港回数を回復しなければ、我が国の経済に打撃を与えるおそれがあることから、港湾整備における選択と集中及び港湾運営に民の視点を取り込んだ運営の一層の効率化を図り、我が国の港湾の国際競争力の強化等を図る必要が生じた。
- ・そこで、我が国の港湾の国際競争力の強化のため、国際コンテナ戦略港湾を港湾法上の港格として新たに「国際戦略港湾」（東京港など5港）と位置付けるとともに、特定重要港湾の名称を「国際拠点港湾」（博多港など18港）に改め、これらの港湾においてコンテナ埠頭等を一体的に運営する株式会社の指定及び当該埠頭等を構成する行政財産の貸付けに係る制度が創設された。

(2) 制度の概要

- ・1つの港に1社に限り、コンテナ埠頭等を一体的に運営する港湾運営会社を指定
- ・国や港湾管理者が整備した行政財産である港湾施設を長期的・一体的に貸付け
- ・利用者のニーズに沿った柔軟な利用料金を自ら設定し、利用者から料金を徴収
- ・港湾運営会社独自の設備投資（荷役機械等）
- ・荷役機械等の整備に係る支援（税制優遇、無利子貸付）

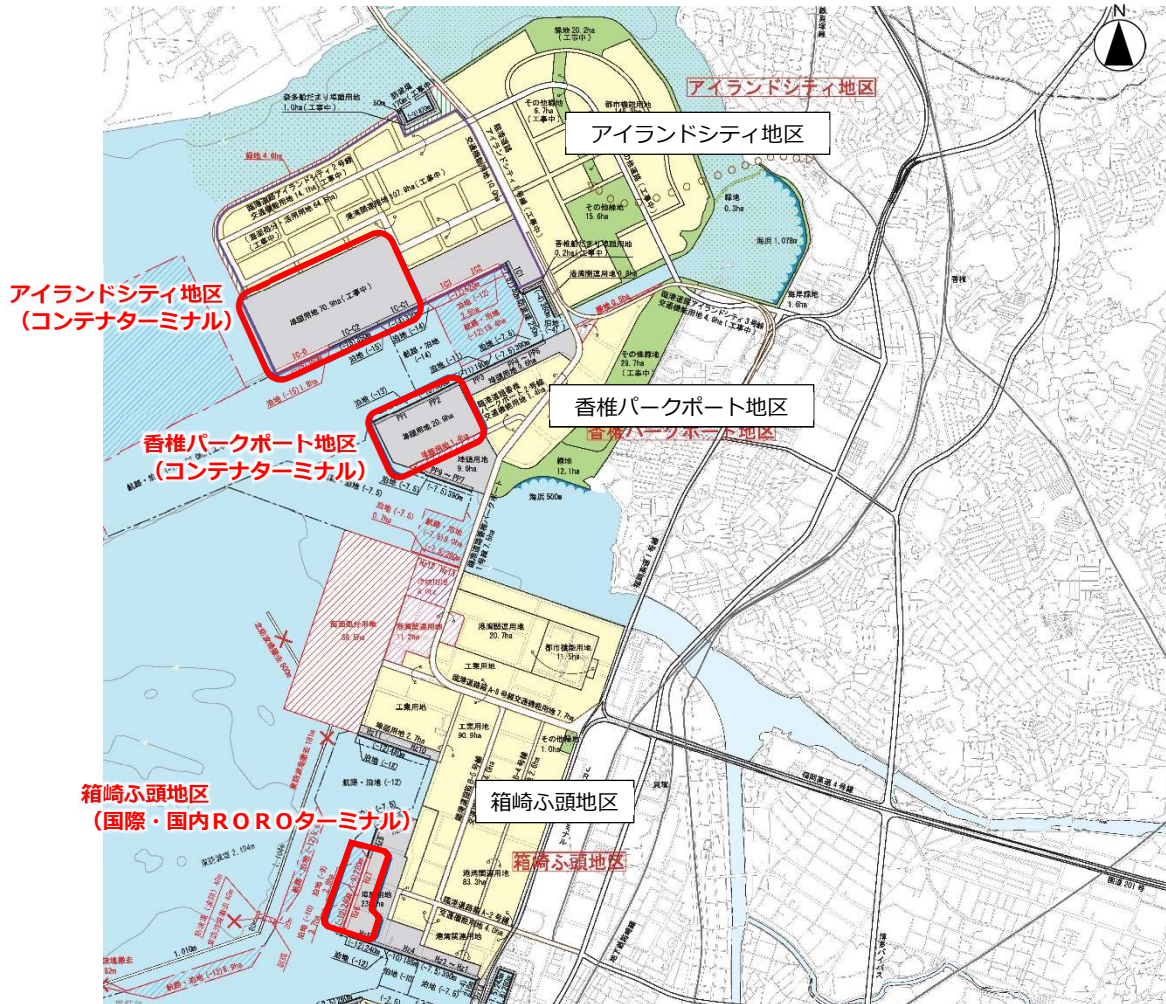


出典：交通政策審議会港湾分科会（平成24年7月 国土交通省港湾局）を基に作成

3. 博多港港湾運営会社について

(1) 博多港における港湾運営会社制度の適用区域（効率的な運営を特に促進する区域）

博多港港湾計画において、港湾運営会社制度を適用する区域として、アイランドシティ地区及び香椎パークポート地区のコンテナターミナルと箱崎ふ頭地区の国際・国内ROROターミナルを指定した。（H25年7月 博多港港湾計画の一部変更）



※箱崎ふ頭地区（国際・国内ROROターミナル）については、国際・国内ROROターミナルとしての利用が開始された段階で貸付けを行う予定。

(2) 博多港港湾運営会社の指定

港湾運営会社については、平成25年7月末より公募を開始し、外部委員で構成される「博多港港湾運営会社選定委員会」の審査を経て、平成25年11月1日、「博多港ふ頭株式会社」（福岡市東区香椎浜ふ頭四丁目2番2号）を候補事業者として選定した。

候補事業者となった博多港ふ頭株式会社は、港湾法第43条の12第1項の規定に基づき、港湾運営会社の指定申請書を港湾管理者である福岡市に提出。国土交通大臣の事前同意を得て、福岡市は博多港ふ頭株式会社を博多港港湾運営会社として指定した。

（参考）

- ・ 指定申請書提出 : 平成25年12月5日
- ・ 国土交通大臣同意 : 平成26年1月29日
- ・ 運営会社指定日 : 平成26年2月20日
- ・ 事業に関する契約 : 平成26年4月1日

4. 運営実績

博多港港湾運営会社は、貸付けを受ける港湾施設やその期間及び設備投資計画、資金計画、運営の効率化に資する取組みといった運営計画を策定しており、これに基づいてコンテナターミナルを運営してきた。

これまでの運営実績については、博多港港湾運営会社から次のとおり報告を受けている。

(1) 対象施設 (別紙参照)

- ・香椎パークポート地区コンテナターミナル
- ・アイランドシティ地区コンテナターミナル

(2) 施設の提供時間

00:00～24:00 (365日)

(3) 貸付けを受ける港湾施設

港湾法第55条第5項の規定に基づき、港湾管理者からコンテナターミナルを構成する港湾施設の貸付けを受けている。

(貸付けを受ける主な施設の種類の種類等)

令和5年8月1日現在

区分	種類	数	規模・構造等
香椎パークポート地区	岸壁	2 バース	延長 600m、水深 13m
	荷さばき地	1 式	23,556 m ²
	野積場	1 式	168,995 m ²
	ガントリークレーン	4 基	定格荷重 40.6 t (16 列 2 基、17 列 2 基)
	管理棟	1 棟	延床面積 4,996 m ² 、RC造 4 階建
	修理場	1 棟	延床面積 1,193 m ² 、鉄骨造 3 階建
	検査場	1 式	面積 4,067 m ² 、鉄骨造平屋建
アイランドシティ地区	岸壁	2 バース	延長 330m、水深 14m 延長 560m、水深 15m
	荷さばき地	1 式	36,613 m ²
	野積場	1 式	429,554 m ²
	ガントリークレーン	6 基	定格荷重 40.6 t (18 列 6 基)
	管理棟	1 棟	延床面積 850 m ² 、鉄骨造 2 階建
	検査場	1 式	面積 11,274 m ²
	冷凍コンセント	240 口	電圧 440V

(4) 港湾施設の貸付けを受ける期間

平成 26 年 4 月 1 日から令和 6 年 3 月 31 日まで (10 年間)

(5) 博多港港湾運営会社が所有する主な荷さばき施設等 令和5年8月1日現在

区分	種類	数	構造等
香椎パーク ポート地区	ストラドルキャリア	17台	ハイブリット型6台
	冷凍コンセント	300口	
	給油所	1式	
アイランド シティ地区	トランスファクレーン	26基	電動型
	トラクター・ヘッド	30台	
	シャーシ	30台	
	給油所	1式	
	トランスファクレーン修理場	1式	
	給電設備 (BUS-BAR)	1式	
	メンテナンスショップ	1棟	
	冷凍コンセント	368口	

(6) 平成26年度から令和5年度に博多港港湾運営会社が整備した主な荷さばき施設等

令和5年8月1日現在

区分	種類	数		構造等
		計画	実績	
香椎パーク ポート地区	ストラドルキャリア (更新)	9台	3台(※1)	ハイブリット型、低燃費型
アイランド シティ地区	トランスファクレーン (新規)	12基	7基(※2)	電動型
	トラクター・ヘッド (新規)	12台	6台(※2)	
	トラクター・ヘッド (更新)	14台	8台(※1)	
	シャーシ (新規)	12台	6台(※2)	
	トランスファクレーン修理場 (新規)	1式	1式	
	給電設備 (BUS-BAR) (新規)	1式	1式	
	冷凍コンセント (新規)	384口	272口(※3)	

- ※1 メンテナンス体制の強化により、ストラドルキャリア、トラクター・ヘッドの更新時期を見直した。
- ※2 アイランドシティ地区8岸 (D岸壁未整備) のトランスファクレーン、トラクター・ヘッド、シャーシの新規導入を一部見送った。
- ※3 リーファーコンテナ取扱量や冷凍コンセント稼働状況を考慮し、一部整備を見送った。

(7) 実施した主な取組み

①効率的なターミナルの運営

香椎パークポート地区及びアイランドシティ地区の二つのコンテナターミナルにおいて、利用状況に応じた船舶の岸壁利用調整等を実施し、コンテナターミナル内外の混雑を回避し、効率的なターミナル運営を行った。

アイランドシティコンテナターミナルの拡張及びコンテナ取扱量等に応じて、荷役機械等を導入するなど、コンテナターミナルの機能強化を図るとともに、365日24時間の自社メンテナンス体制を整備し、利用者に対し安全安心に利用できる荷役機械等を提供した。

(主な取組み)

- ・ターミナルの利用状況に応じた岸壁の利用調整
- ・荷役機械等の整備
 - ▶ ストラドルキャリア (ハイブリット型・低燃費型)
 - 3基更新 (平成29年度～令和元年度)
 - ▶ 電動型トランスファクレーン
 - 2基新規 (平成28年度) ※アイランドシティ C2ターミナル拡張
 - 1基新規 (令和2年度) ※アイランドシティ C2岸壁延伸
 - 4基新規 (令和4年度) ※アイランドシティ Dターミナル
 - ▶ 冷凍コンセント240口新規 (令和4年度) ※アイランドシティ Dターミナル

②IT化への取組みの推進

博多港物流ITシステム「HITS」(※)の機能拡充により、各手続きの電子化(ペーパーレス化)、スマートフォンを活用したシステム導入、海外港との連携強化など、情報の共有化等の取組みを通じて作業効率性の向上を実現した。

(主な取組み)

- ・コンテナ搬入票等の電子化 (平成28年度)
- ・スマートゲートシステム導入 (スマートフォンによるゲート受付を開始) (平成28年度)
- ・コンテナヤードの混雑状況をリアルタイムで動画配信 (令和元年度)
- ・輸出コンテナ情報照会の照会結果メール配信機能の追加 (令和4年度)
- ・海外港湾との連携
 - バンコク港 (平成27年度)
 - 天津港、厦門港、台北港、ホーチミン港 (平成28年度)
 - 上海港、香港港 (平成29年度)
 - ハイフォン港 (令和元年度)

(※) 博多港物流ITシステム ^{ヒ ッ ツ} HITS (HAKATA PORT LOGISTICS IT SYSTEM)

WEBサイトを利用して、輸出入コンテナのステータス(行政手続きの進捗状況や位置情報等)の確認や、物流関係者間における作業情報の指示・伝達など、物流の効率化・迅速化に必要な情報をリアルタイムに把握できるサービス。

③集荷対策・航路誘致

物流系展示会等を活用した集荷活動を実施するとともに、博多港コンテナ物流トライアル推進事業などにより、博多港を利用する新たな物流ルートの構築に取り組むなど、市と連携して集荷対策・航路誘致に取り組んだ。

(主な取組み)

- ・物流系展示会等への出展（博多港振興セミナー、国際物流総合展、アジア・シームレス物流フォーラムなど）
- ・博多港コンテナ物流トライアル推進事業の実施
- ・日本海側港湾との連携強化
- ・岸壁使用料や荷役機械使用料等の柔軟な料金設定

④環境負荷の低減

トランスファクレーンの電動化や省電力リーファー設備など、コンテナターミナルの脱炭素・低炭素化の取組みを推進した。

(主な取組み)

- ・電動トランスファクレーン新規導入（7基）
- ・ストラドルキャリア更新（ハイブリッド型等）（3基）
- ・ヤード照明LED化の実証実験
- ・ルーフシェード設置（リーファー設備への開閉式屋根の設置により、リーファーコンテナ表面温度の上昇を抑制し、電力消費を削減）

⑤フォローアップ体制の構築

コンテナターミナルの管理運営や安全対策、物流効率化、集荷対策等について協議するため、コンテナターミナル関係者とのフォローアップ体制を構築した。

(主な取組み)

- ・博多港港湾運営会社連絡協議会
- ・九大共同研究連携協議会
- ・博多港コンテナターミナルオペレーター会
- ・博多港コンテナターミナル安全委員会
- ・博多港指定保税地域運営協議会

⑥労働環境改善

労働環境の整備、コンテナターミナル見学会の実施など、港運業界における労働力確保に向けた取組みを実施した。

(主な取組み)

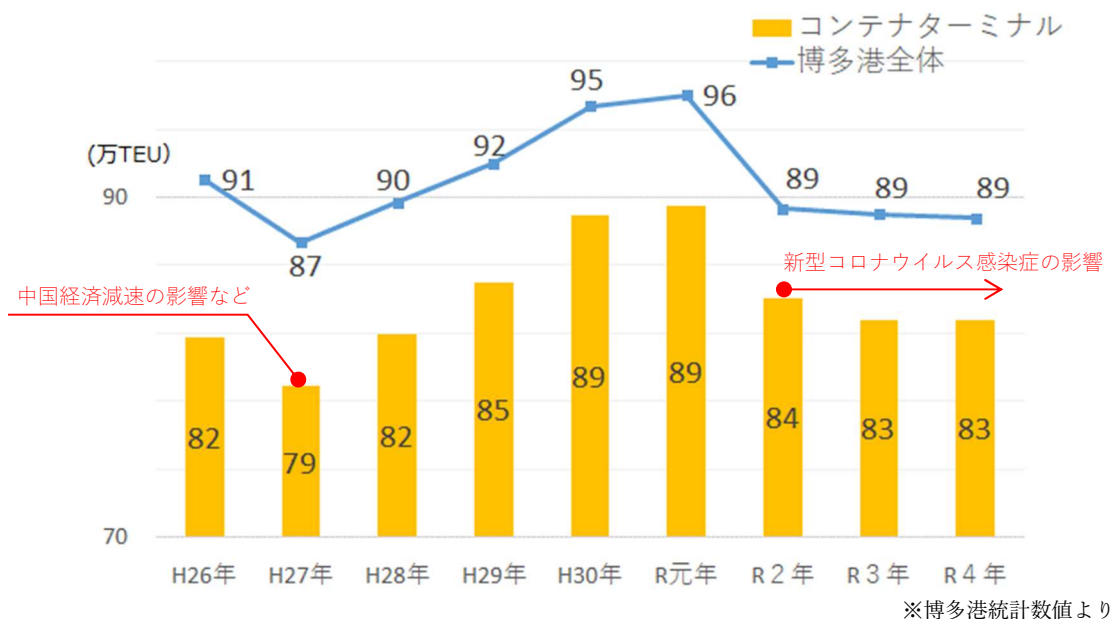
- ・男女作業員共同休憩所等の厚生施設整備（香椎パークポート地区、アイランドシティ地区）
- ・岸壁トイレの整備（香椎パークポート地区、アイランドシティ地区）
- ・マリンハウスの運営（アイランドシティ地区）
- ・博多港雇用推進検討会議への参画（港湾労働イメージアップDVD作成支援など）
- ・博多港国際コンテナターミナル親子見学会の開催

⑦安全対策

自然災害や感染症拡大時におけるコンテナターミナル事業継続への対応、特定外来生物への対応、事故防止のための荷役作業の安全性向上など、安全安心なコンテナターミナルの管理運営に取り組んだ。

(主な取組み)

- ・ 防災訓練等の実施（避難訓練、非常用電源確保訓練など）
- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大防止対策
- ・ 停電時における荷役機械搭載発電機を利用したコンテナターミナル各施設への電力供給システムの構築
- ・ 特定外来生物（ヒアリ等）対策（定期的な実態調査及び忌避剤の散布等）
- ・ 荷役機械の安全対策（事故防止）
 - 熟練技能者の視線の動きを計測、分析する「アイトラッキングシステム」を安全対策に活用
 - ストラドルキャリアに走行速度抑制機能及び速度超過警報器を設置
 - トランスファクレーンにトレーラー吊り上げ防止警笛を設置及びモニターを増設



(参考)国際海上コンテナ取扱量の推移

5. 運営実績に対する港湾管理者の評価

港湾管理者は、博多港港湾運営会社が実施した主な取組み（「4.（7）実施した主な取組み」参照）等を基に、運営実績を総合的に検討した結果、港湾運営会社制度の目的である「コンテナターミナルの効率的な運営」を適切に実施していると評価している。主な取組みに対する評価は次のとおりである。

①効率的なターミナルの運営

- ・二つのコンテナターミナルを 365 日 24 時間止めることなくサービスを提供している。
- ・コンテナターミナルの拡張に合わせた独自の荷役機械等の整備や、自社メンテナンス体制の構築により、コンテナターミナルの機能強化と安全安心な荷役機械等の提供を実現している。
- ・設備投資にあたっては、会社の経営状況を考慮しながら、自己資金を活用して適切に対応している。

②IT化への取組みの推進

- ・H i T S の機能拡充により、手続きの電子化、利便性向上のための機能追加、海外港湾との連携拡大等、コンテナターミナルの利便性や作業効率の向上を実現している。

③集荷対策・航路誘致

- ・新型コロナウイルス感染症の影響等により、令和 2 年度以降のコンテナ取扱量は減少しているが、それまでのコンテナ取扱量は増加傾向で推移している。
- ・物流系展示会等における P R 活動や博多港の新たな物流ルートの構築等、集荷対策、航路誘致に市と連携して積極的に取り組んでいる。

④環境負荷の低減

- ・港湾運営会社独自の荷役機械等の導入にあたっては、トランスファクレーンの電動化など、環境負荷の低減に取り組んでいる。
- ・博多港カーボンニュートラルポート形成推進協議会に参画し、脱炭素化に向けた具体的な取組みなどを検討、協議している。

⑤フォローアップ体制の構築

- ・博多港港湾運営会社連絡協議会など、様々な関係者との協議の場を通じて、コンテナターミナルの効率化等に向けたフォローアップ体制を構築している。

⑥労働環境改善

- ・港湾労働者の良好な労働環境の整備や港湾業界における労働力確保の支援に取り組んでいる。

⑦安全対策

- ・災害や感染症拡大におけるコンテナターミナルの事業継続に向けた取組みなど、非常時に備えた準備を適切に行っている。
- ・特定外来生物の発見時の対応はもちろんのこと、コンテナターミナル内における定期的な実態調査、忌避剤の散布などの対策を適切に行っている。

6. 運営計画の変更

港湾施設の貸付期間の変更にあたっては、港湾法に基づき運営計画を変更する必要がある。今回、博多港港湾運営会社から申請があった運営計画の内容は以下のとおり。

(1) 対象施設

変更なし (「4. (1) 対象施設」参照)

(2) 施設の提供時間

変更なし (「4. (2) 施設の提供時間」参照)

(3) 貸付けを受ける港湾施設

変更なし (「4. (3) 貸付けを受ける港湾施設」参照)

(4) 港湾施設の貸付けを受ける期間

令和6年4月1日から令和16年3月31日まで(10年間)

(5) 博多港港湾運営会社が整備する主な特定荷さばき施設等(予定)

区分	種類	数	構造等
香椎パークポート地区	ストラドルキャリア(更新)	2台	
	冷凍コンセント受変電設備(更新)	1式	
アイランドシティ地区	トランスファクレーン(新規)	3基	電動型
	トランスファクレーン(更新)	13基	電動型
	トラクター・ヘッド(新規)	4台	
	トラクター・ヘッド(更新)	16台	
	シャーシ(新規)	4台	
	シャーシ(更新)	24台	

(6) 埠頭群（コンテナターミナル）の運営の効率化に資する取組み

①効率的なターミナルの一体的運営の推進

コンテナターミナルを一体的に運営し、機能を最大限に活かし効率的な運営を推進する。

（主な取組み）

- ・ターミナルの利用状況に応じた岸壁の利用調整
- ・自社メンテナンスによる安全安心な荷役機械の提供

②手続きのIT化等のサービス向上、荷主ニーズを踏まえた取組み

コンテナ貨物情報を一元化する博多港物流ITシステム「HiTS」の安定的なサービスの提供に向け、セキュリティ対策などの強化を図るとともに混雑対策など更なるターミナル運営の効率化に資する機能拡充に取り組む。

（主な取組み）

- ・「HiTS」のバージョンアップ

③集荷体制の強化に向けた取組み

アジアに近接する日本海側最大の国際物流拠点のポテンシャルを活かした集荷促進に取り組むとともに、経済及び物流動向に即した集荷活動に向け港湾管理者を含めた博多港関係者や経済団体等と連携強化を図る。

（主な取組み）

- ・日本海側港湾との連携強化による物流ルートの複線化の推進
- ・日用品や農林水産品などの輸出強化
- ・博多港の強みの情報発信強化
- ・博多港コンテナ物流トライアル推進事業

④環境負荷の低減

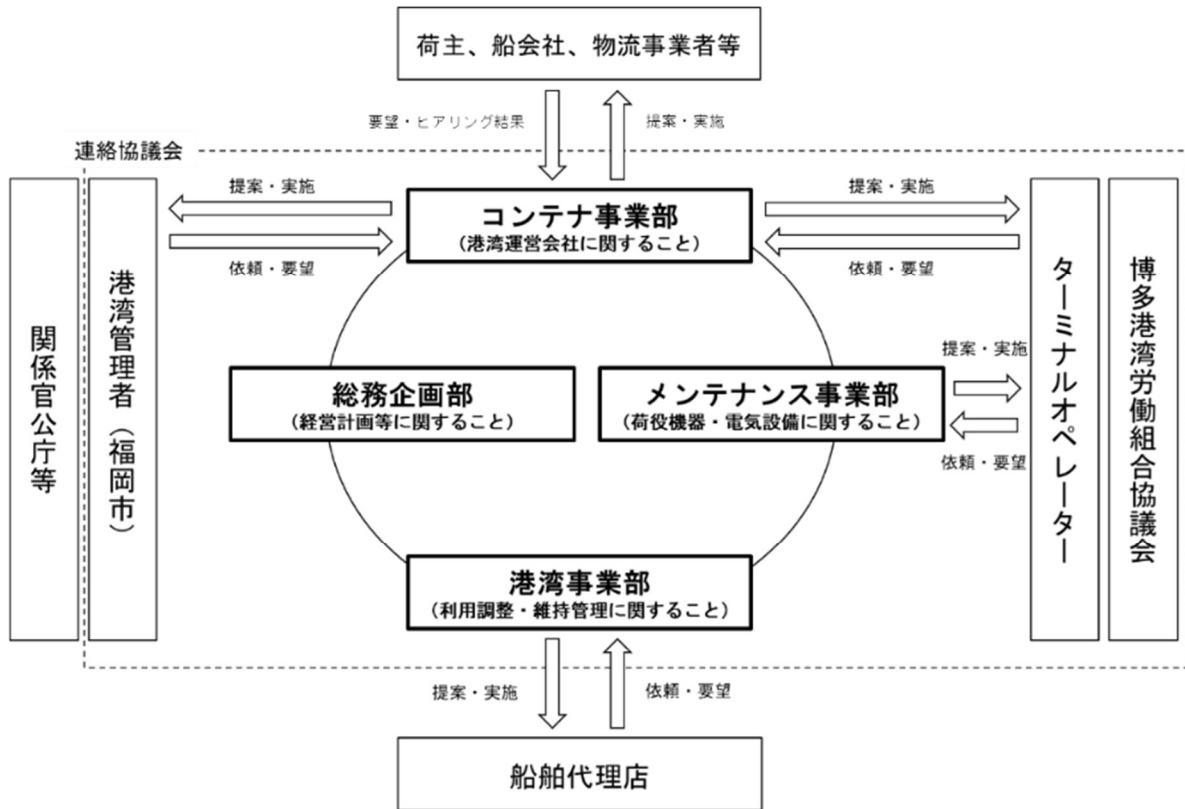
コンテナターミナルの脱炭素・低炭素化への取組みを進め、カーボンニュートラルポート形成を推進する。

（主な取組み）

- ・低燃費型ストラドルキャリア（更新）
- ・電動型トランスファクレーン（新規）
- ・博多港カーボンニュートラルポート形成計画に基づく事業の取組み

⑤フォローアップ体制の構築

物流効率化のための迅速な対応を行える体制として、コンテナターミナル関係者からなる協議の場「博多港港湾運営会社連絡協議会」を活用し、関係者の意見等を踏まえて運営に反映するなど、物流効率化の取組みを実効性のあるものにする。



(参考) 博多港港湾運営会社連絡協議会の体制図

⑥労働環境改善

コンテナターミナル関係者からの意見等を踏まえながら、労働環境の整備に取り組むとともに、コンテナターミナル機能を維持するため関係者と連携し、労働力不足への対応に取り組む。

(主な取組み)

- ・ 厚生施設等の維持管理
- ・ コンテナターミナル見学会
- ・ 博多港雇用推進検討会議への参画

⑦安全対策

災害や感染症拡大におけるコンテナターミナルの事業継続への対応、特定外来生物対策、荷役作業の安全性向上など、これまでの取組みを継続し、安全安心なコンテナターミナルの管理運営に取り組む。

(主な取組み)

- ・ 防災訓練等の実施
- ・ 特定外来生物対策
- ・ 荷役機械の安全対策 (事故防止)

⑧コンテナ貨物取扱量の目標等

(ア)コンテナ取扱量の目標

福岡市が「博多港港湾計画（平成28年3月改訂）」において目標値としている国際海上コンテナ取扱個数130万TEUの達成に向け、港湾管理者や博多港関係者などの協力を得ながら、まずは博多港全体での100万TEUの早期達成に努める。

(イ)コンテナターミナル運営の効率性

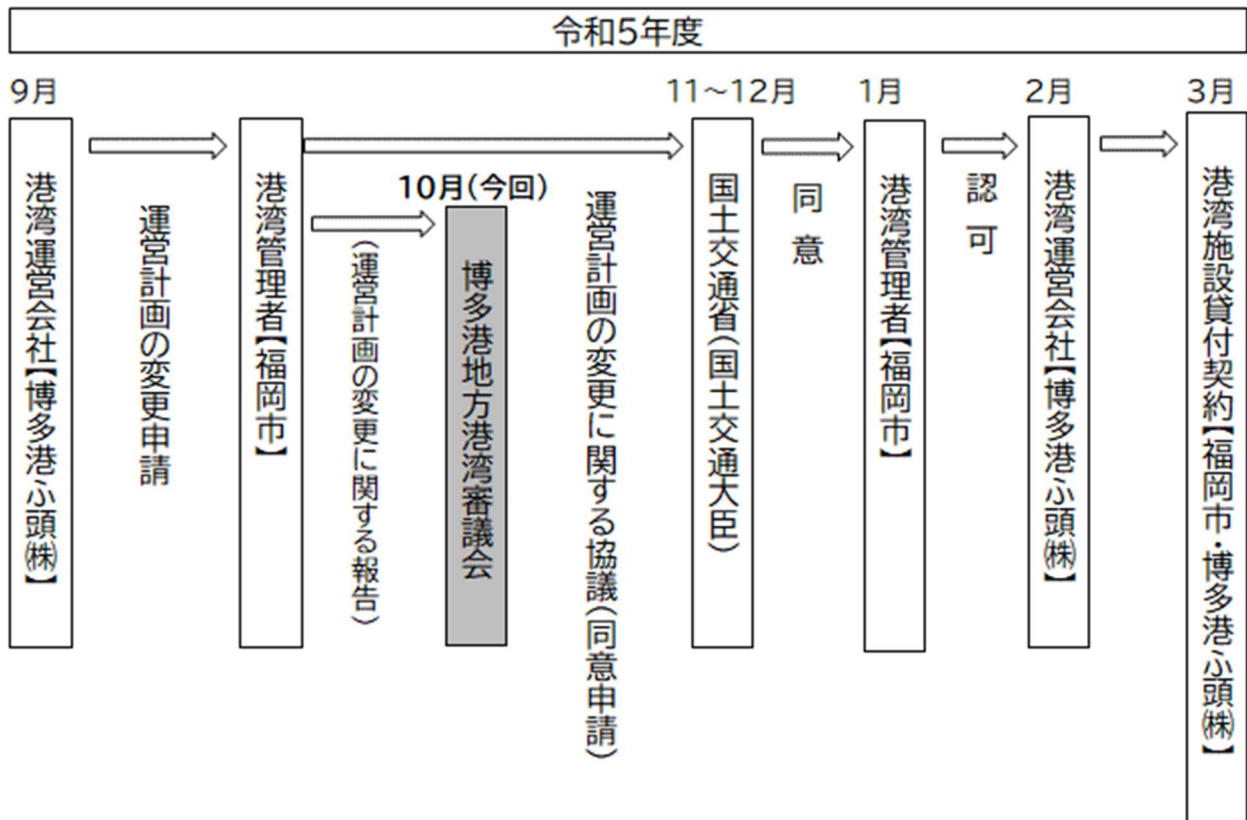
コンテナ取扱量の増加等により荷役作業量も増加するなか、本船作業本数や外来トレーラー受け渡し時間の実績値の維持・向上を図る。

【目標】

- ・ガントリークレーン1時間1基当たりの本船作業本数 37本以上
- ・外来トレーラー1台当たりの受け渡し時間 20分以下

7. 運営計画の変更申請に対する港湾管理者の認可について

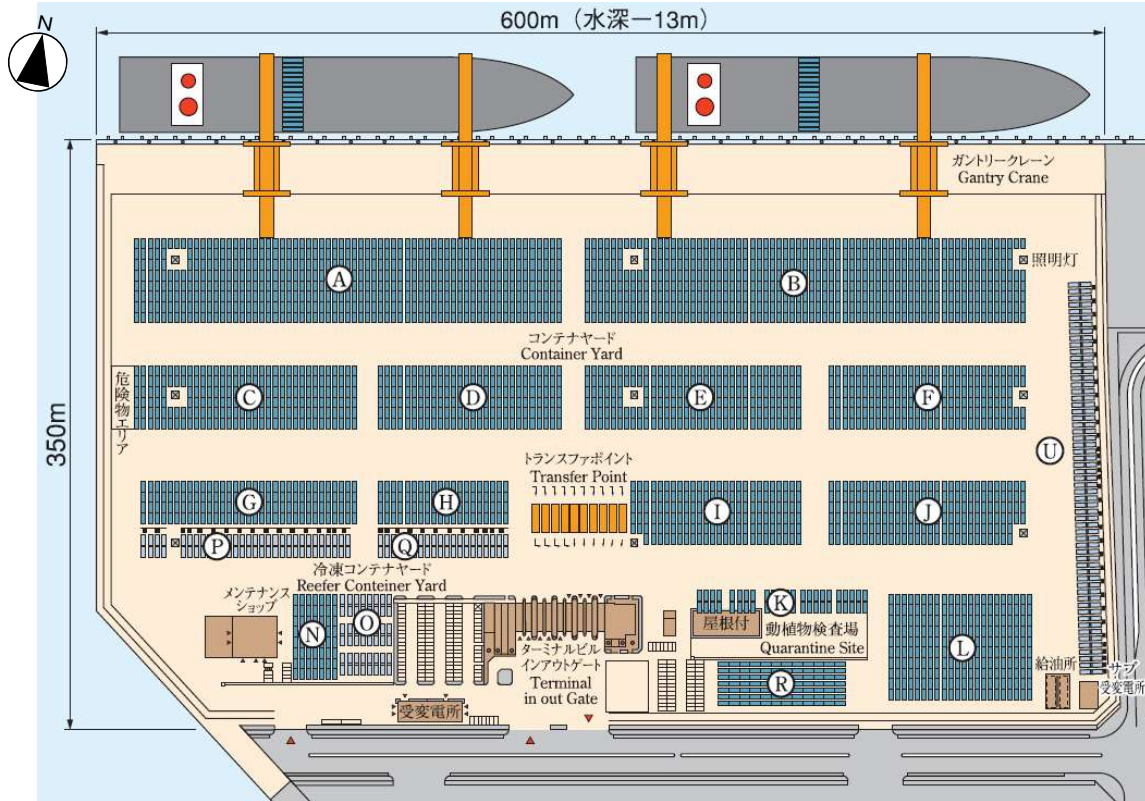
博多港港湾運営会社が申請した運営計画の変更については、コンテナターミナルの更なる効率化や利用者のニーズに沿った使いやすい港づくりを引き続き推進する計画であることから、国土交通大臣の同意を得た上で、令和5年度内に港湾管理者として認可し、令和6年度からの港湾施設の貸付契約を締結する予定である。



(参考)スケジュール

別 紙

○香椎パークポート地区コンテナターミナル



○アイランドシティ地区コンテナターミナル

