

北九州港港湾計画 一部変更

平成21年3月9日
交通政策審議会
第34回港湾分科会
資料2-5

田野浦地区

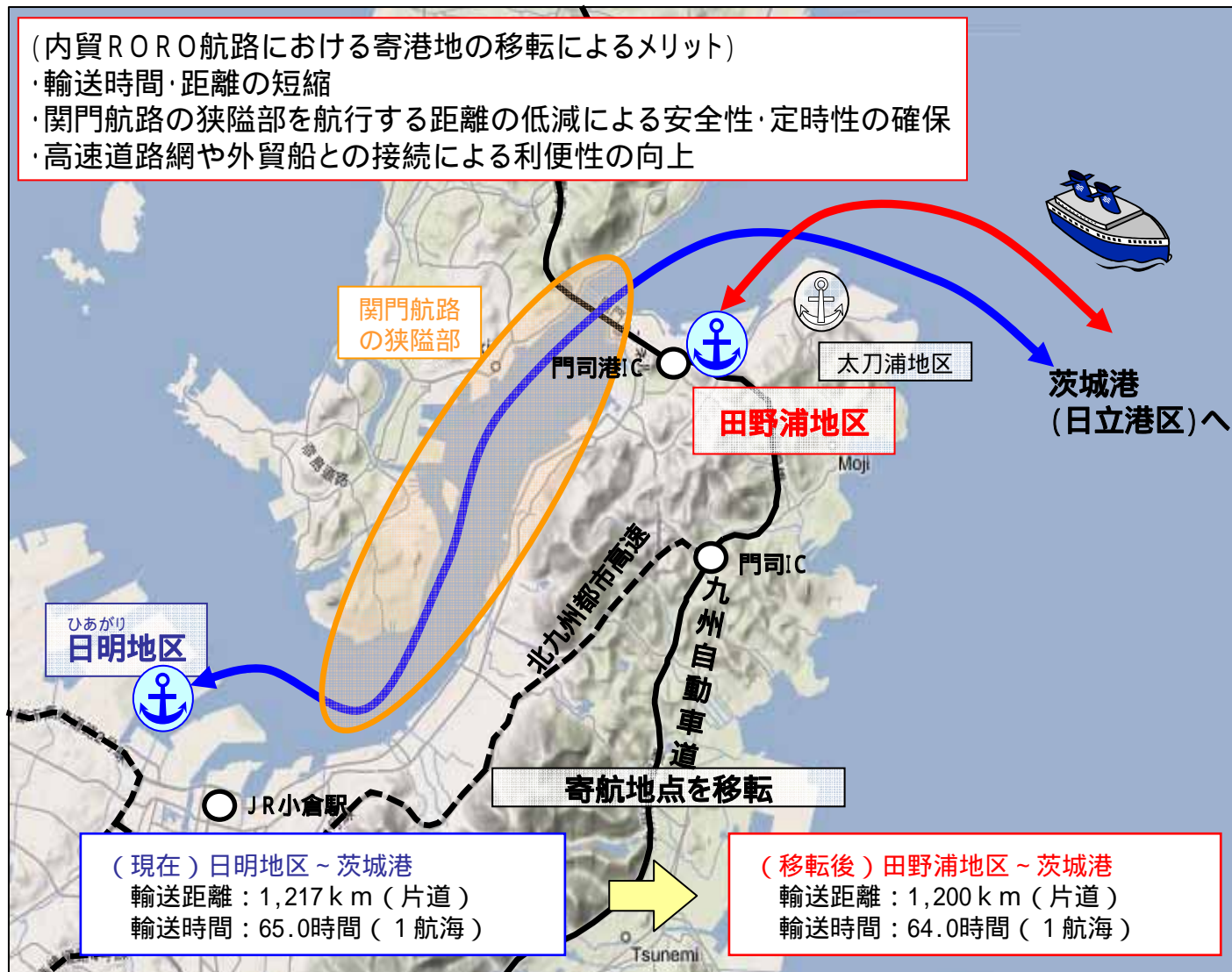
計画変更箇所



北九州港におけるRORO船の動向

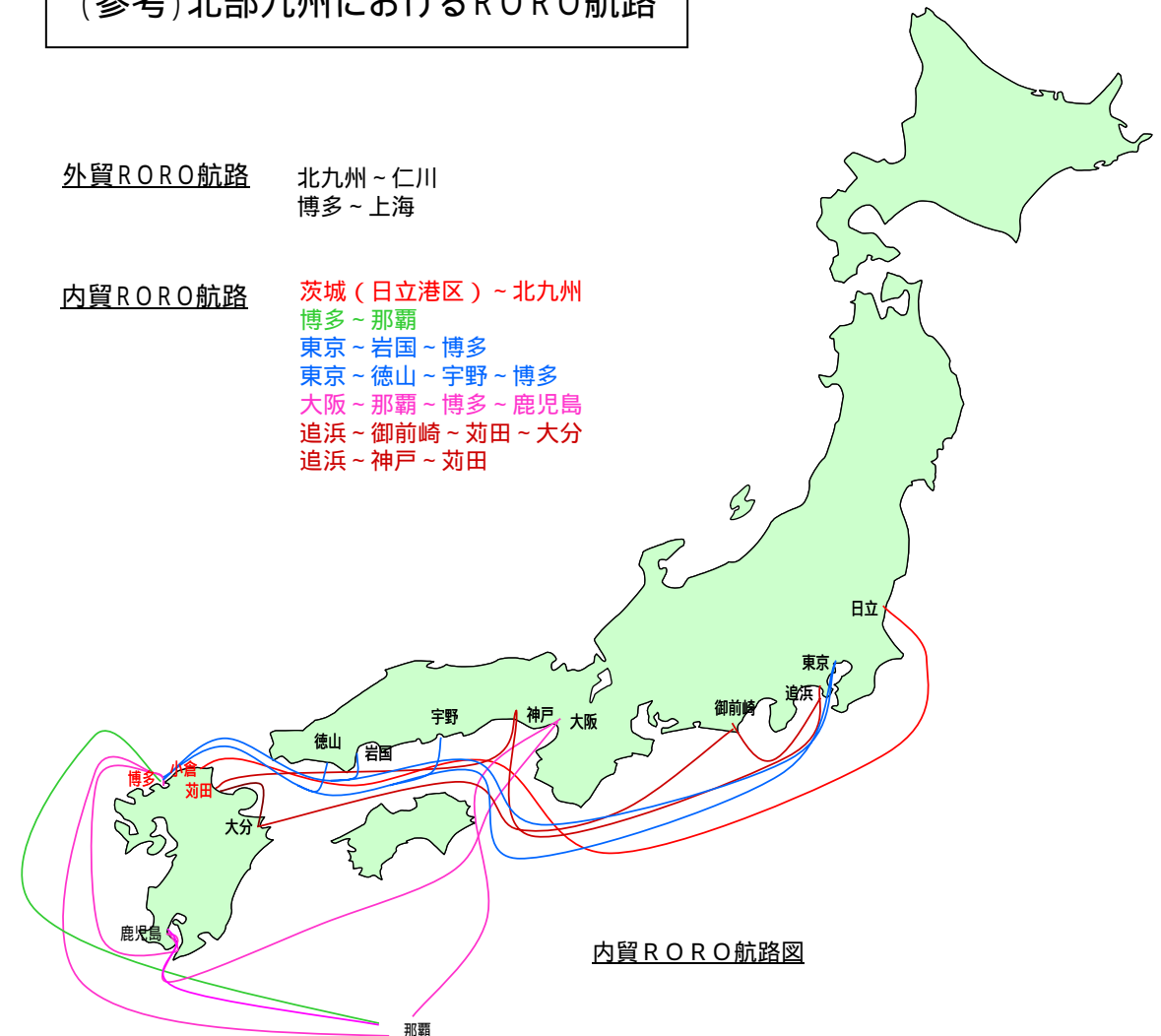
平成19年より、北九州港(田野浦地区)^{インチョン}と仁川港を結ぶ外貿RORO船が寄航(年50便)している。

平成18年より、北九州港(日明地区)^{ひあがり}と茨城港(日立港区)とを結ぶ内貿RORO船が寄港(週3便)しているが、寄港地(日明地区)へ行くためには関門航路の狭隘部(船舶が輻輳し船舶衝突事故が多発)を航行する必要がある。潮流が早く追い越し危険箇所もあり、安全性や定時性の確保などが課題となっている。燃料費の高騰による運行コストの増加や、交通渋滞による陸上輸送時間のロスなどの問題もある。理由により、船社は、日明地区から、航行時間の短縮等で有利な田野浦地区への寄港地のシフトを要望。



(参考) 北部九州におけるRORO航路

- 外貿RORO航路 北九州～仁川
博多～上海
- 内貿RORO航路 茨城(日立港区)～北九州
博多～那覇
東京～岩国～博多
東京～徳山～宇野～博多
大阪～那覇～博多～鹿児島
追浜～御前崎～苅田～大分
追浜～神戸～苅田



港湾計画変更の概要

背景・課題

既定計画では、埠頭用地に隣接する工場のセメントの取扱いを計画しているが、工場の操業停止により、セメントの取扱量は激減している。

一方で、

- ・平成19年から韓国へ産業機械を輸出する外貿RORO船が田野浦地区に寄航している。
- ・現在、日明地区^{ひあがり}を利用している内貿RORO船の船社が、田野浦地区への寄港地のシフトを要望している。

RORO船に対応する埠頭を、効率的に利用するための運営体制を構築する必要がある。

変更内容

外貿RORO船の利用状況、および、内貿RORO船の新規の利用に対応するため、「**外内貿ユニットロード埠頭**」に変更する。

外内貿ユニットロードについて、一体的な運営により効率化を図るため、「**効率的な運営を特に促進する区域(特定埠頭)**」を計画する。

港湾の開発等に関する基本方針

(平成20年12月告示)

複合一貫輸送網の強化
(国際・国内RORO船と陸上輸送の結節点、幹線道路網との円滑な接続)

港湾施設の有効活用
(貨物の荷役・保管形態の変化により利用者ニーズに合わなくなった施設について、他の用途への転換を行う)

港湾の効率的な運営
(民間事業者による長期的かつ安定的な埠頭運営のための行政財産の一体的な長期貸付)

