

国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書  
(概要版)

平成22年5月  
北部九州港湾  
福岡市・北九州市

# アジアに向けた新たな港湾物流モデルの構築

アジアとの

競争

+

アジアとの 連携

太平洋

+

日本海側拠点港づくり

日本の輸出入コンテナ貨物量シェア

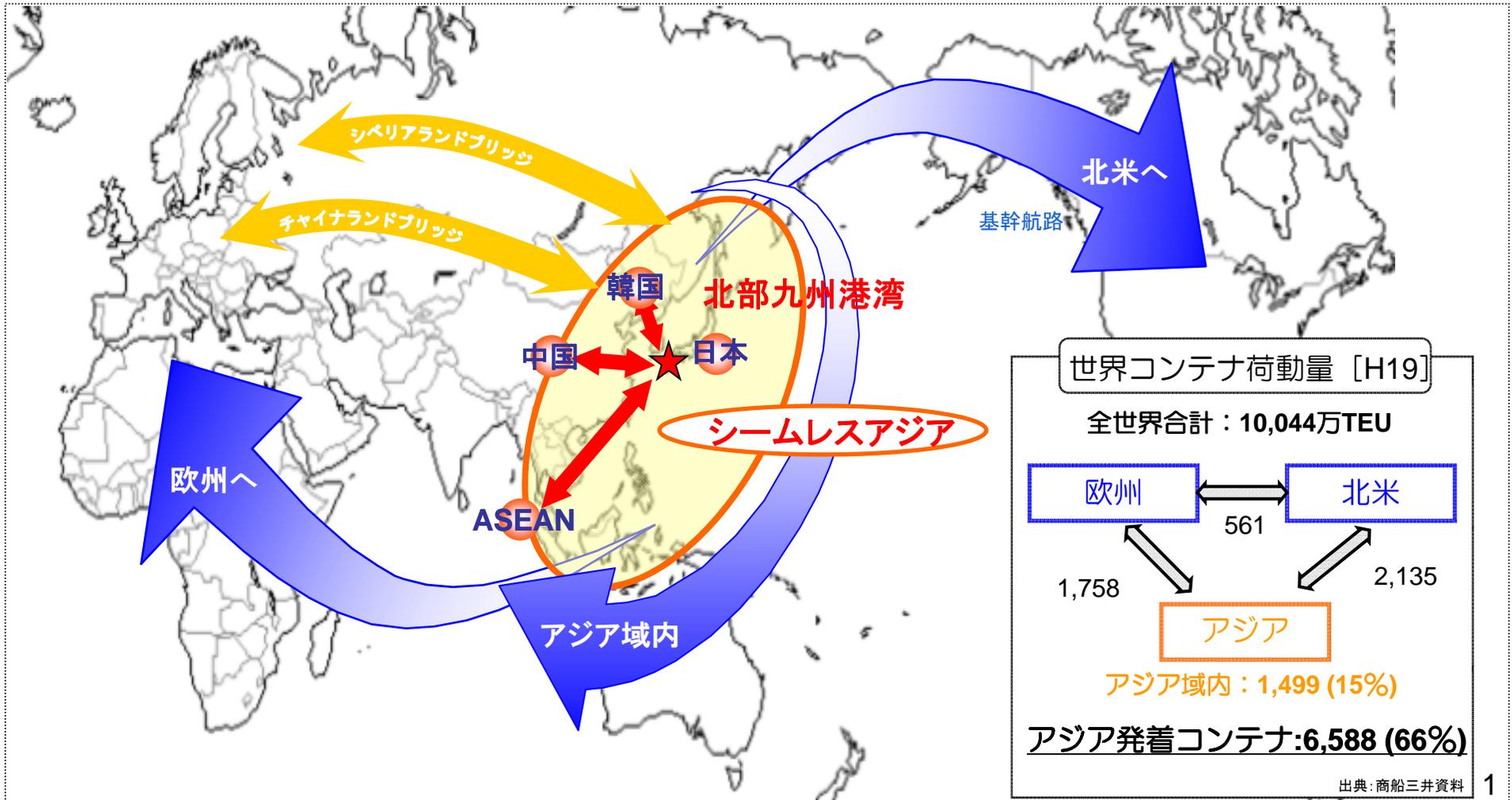
H10年  
約10,595 [千ト]



H20年  
約13,343 [千ト]



出典: 国土交通省 全国輸出入コンテナ貨物流動調査より作成



## 新成長戦略

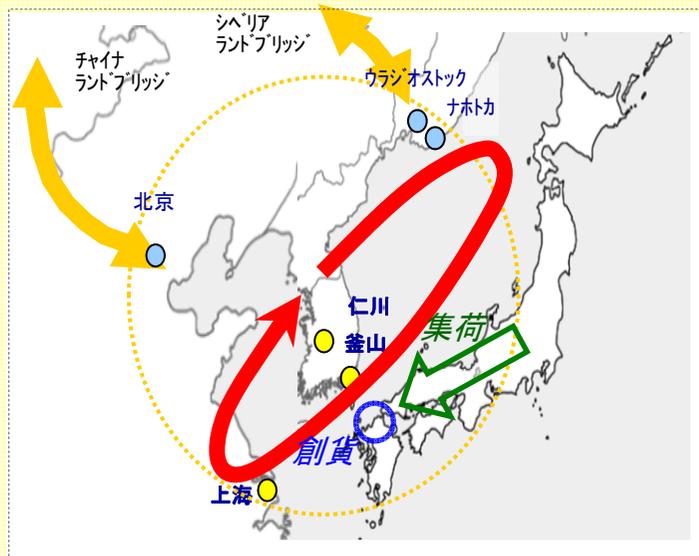
アジア経済戦略

技術立国戦略

グリーンイノベーションによる  
環境戦略

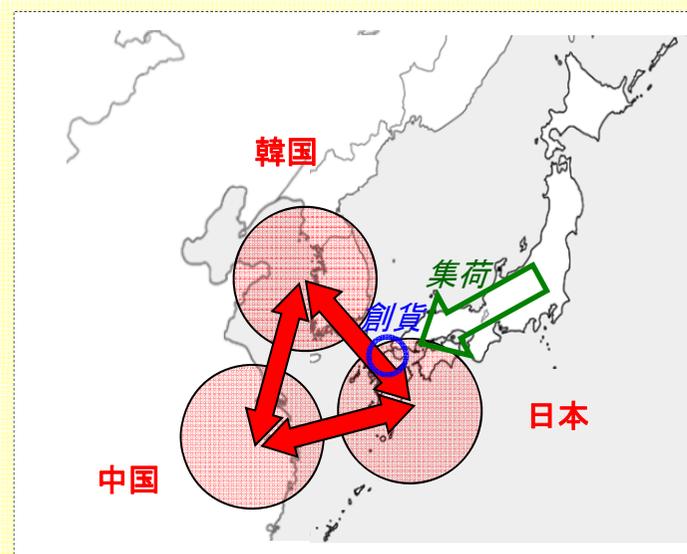
## 新成長戦略 を踏まえた港湾物流モデルの構築

### 我が国の日本海側ゲートウェイづくり



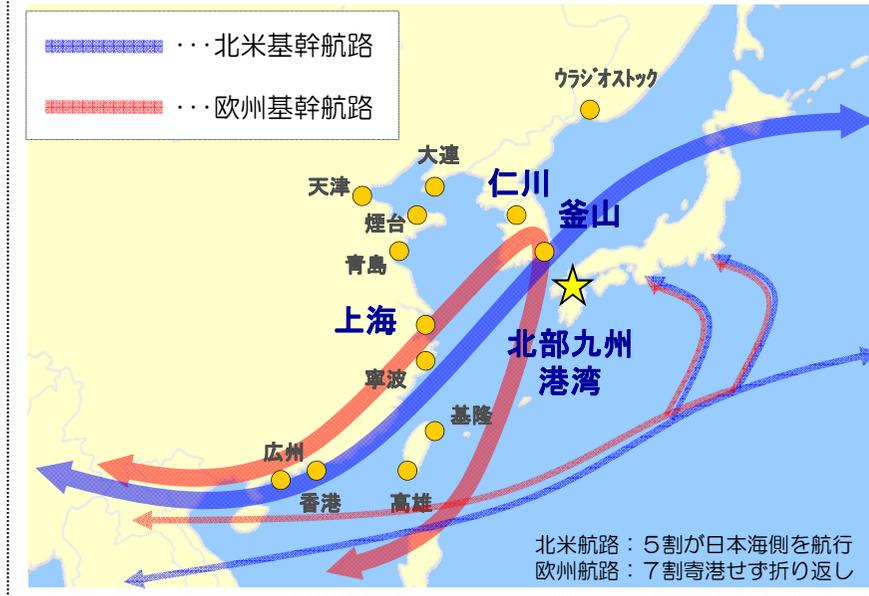
- ・ アジア域内物流の一層の拡大(基幹航路化)
- ・ 日本海の港への集荷によりトランクラインの寄港拡大

### 日中韓のシームレス物流の実現



- ・ 国内輸送と大差ないスピーディーな物流
- ・ 航空輸送に匹敵するリードタイムとローコストの実現

物流の大動脈は、太平洋側から日本海側へシフト



## —北部九州港湾—

### 長距離基幹航路の維持・拡大の必要性

- ・国際ハブポート釜山港に近接しており追加寄港時間が短いことから、一定量の集荷があれば長距離基幹航路の就航が可能
- ・北部九州港湾に長距離基幹航路があることにより、アジア航路（コンテナ、RORO、フェリー等）とあわせて、多様な物流ネットワークを提供  
⇒利用者にとって多様なサービス（港・航路）の選択が可能
- ・利用者にとって持続可能・安定的な物流を確保
- ・物流コスト等の価格相場形成に寄与

## ○ アジア基幹航路の構築（アジア各地とをダイレクトに結ぶ航路の拡大）

- ・アジア方面の貨物量が増加しているが、アジア主要港でのトランシップは依然として多い
- ・日本海沿岸をはじめとする広域からの集荷や、既存ネットワークの活用により「アジア基幹航路」を構築

## ○ 欧米基幹航路の維持・拡大

- ・我が国西向け貨物の効率的な集約を図る上で絶好のポジション（欧州航路にとって我が国は最東端）
- ・「アジア基幹航路」の構築をはずみとして北米・欧州貨物の更なる集荷を図ることで、長距離基幹航路を維持・拡大

北部九州港湾を起点としたシームレス物流



### 国際RORO船・国際フェリーの主流化

- ・海の料金で空の速さを実現

【現状】 4航路・16便/週：上海、釜山、仁川

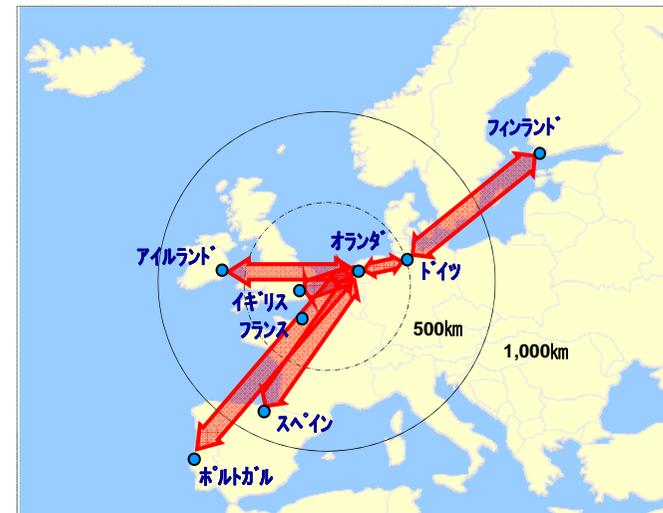
## 日中韓を結ぶ国際RORO船の増便・複線化

## アジア域内物流の準国内輸送化

- ・アジア域内における水平分業の拡大
- ・アジア域内物流増大に伴う迅速かつ低廉な輸送ニーズの高まり

⇒北部九州港湾は、我が国の成長を支える付加価値の高い技術の拡大を図るアジアのゲートウェイとして、我が国産業の振興に貢献する

<参考> EU域内における物流の準国内輸送化



○ EU域内においては、Sea&Railの深化により円滑な物流を確保

※ 交通渋滞・環境汚染への配慮より、鉄道・海運物流ネットワークを構築

※ 英国におけるEU域内物流の約8割がRORO船によるもの

## 低炭素物流ネットワークの構築による国内集荷の実現

### ○ チャレンジ25

- ・ 温室効果ガス排出量を2020年までに25%削減（1990年比）：ニューヨークの国連気候変動サミットにて（H21.9）

### ○ 運輸部門においてCO2排出量の大胆な削減が必要

- ・ 運輸部門CO2排出量はここ15年で約2割増加している



北部九州港湾は、我が国と東アジアとの中間に位置する絶好のポジションにあり、背後産業の集積も進展していることから、モーダルシフト拠点づくりを行い、アジアシームレス・グリーン物流を構築する

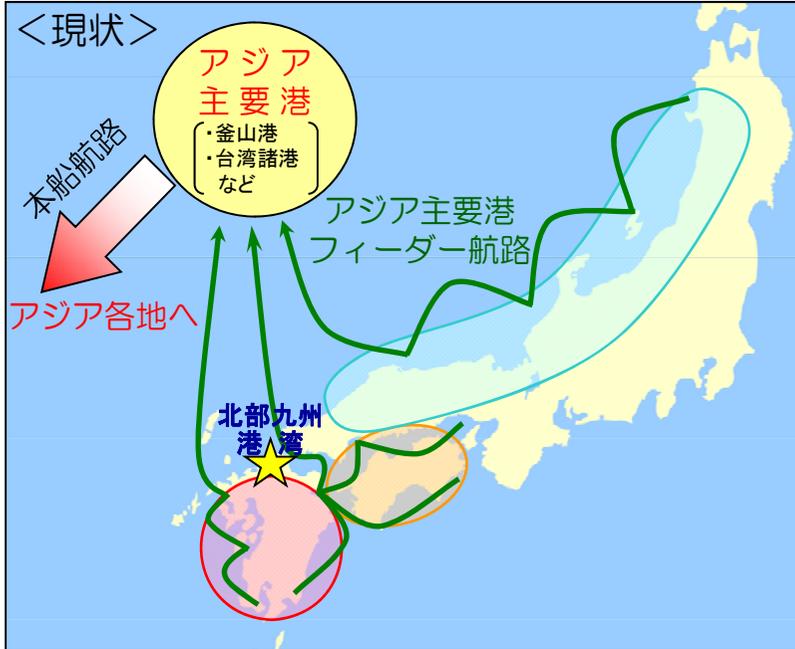
## 釜山トランシップ奪還に向けた国内集荷方策の取組方針

- 内航航路の充実・拡大
- 鉄道輸送への転換
- 低炭素型の陸上輸送の導入
- 外国船籍船舶での国内集荷の実現



# 集荷策①

## 内航航路の充実・拡大による集荷の実現



○ 日本海側、瀬戸内海・四国、九州地域諸港における、**アジア主要港でのトランシップ貨物のうち、約5～7割※がアジア方面貨物**

※平成20年コンテナ貨物流動調査結果

- これらの貨物を、
- ・ **既存の内航航路**（内航フェリー・RORO）の活用
  - ・ **新規内航フィーダー航路**の開設により北部九州港湾への集荷を図る

### <集荷策>



### 《取り組みの方向性》

- ① 既存の内航航路を活用した集荷
  - ・ 利用促進のためのインセンティブ（モーダルシフト支援制度拡大等）
  - ・ ターミナル間の円滑な接続確保（ドレージ料金への支援等）
  - ・ 社会実験の実施（料金引き下げ実験等）
- ② 内航フィーダーの新規開設による集荷
  - ・ 社会実験の実施（内航フィーダー航路の新規開設実験）
  - ・ 内航航路の競争力強化のためのインセンティブ（大型化支援、外航船並みの燃料油免税等）
  - ・ 地方港との連携（相手港と一体になった内航支援策 [施設使用料減免等]の検討、実施）

<現状>



○ アジアに近い地理的優位性により、国際RORO船（週2便）や国際フェリー（週8～9便）を活用したSea&Railサービスを提供しているが、国内輸送においては他港同様に**9割以上※がトレーラ輸送**

※平成20年コンテナ貨物流動調査結果

○ 運輸部門においてもCO2削減が求められる中、北部九州港湾をモーダルシフト拠点として、

- ・ Sea&Railなどによる**鉄道のさらなる活用**
- ・ 環境負荷の小さい**新型トレーラへの買い換えの促進**

などによる最先端の低炭素物流ネットワークの構築により集荷を図る

[近年の動向]

- ・ JR貨物が国際複合一貫輸送サービス向上のための新会社を設立(JR貨物100%出資:H21.6)
- ・ 新たな排出ガス規制「ポスト新長期規制」(H21.10～新型車へ適用、H22.9～継続車へ適用)

《取り組みの方向性》

① 国際・国内ROROターミナル（モーダルシフト拠点）づくり

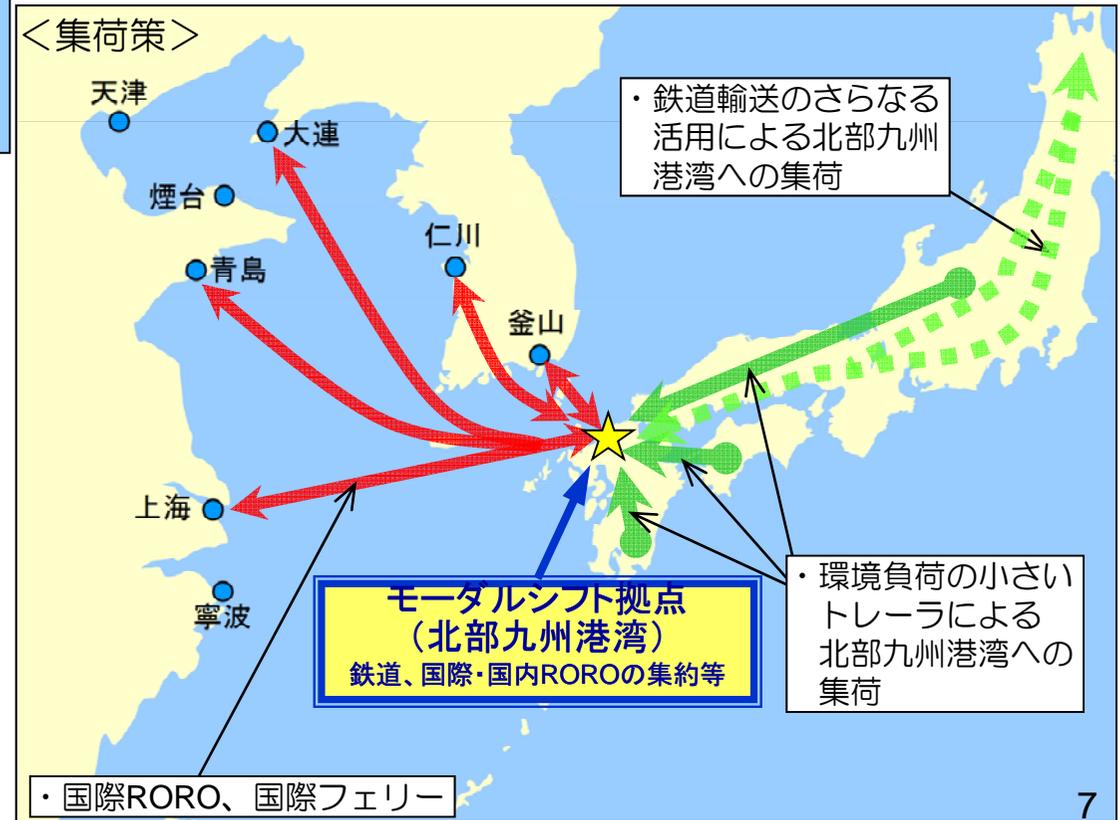
- ・ ハード・ソフト両面での社会実験の実施

〔国際・国内ROROが一体となったターミナル整備  
鉄道ターミナルとの円滑な接続に向けた整備  
日中韓のシャーシ相互乗り入れによる物流円滑化  
ICタグによる通関の円滑化 等〕

② 鉄道及び低炭素型トレーラによる集荷

- ・ 利用促進のためのインセンティブ（モーダルシフト支援制度拡大等）

<集荷策>



集荷策③ 外国船籍船舶の活用による国内貨物集荷の実現



<釜山トランシップ>  
 ○ 欧州・中東を仕向地・仕出地とする国内貨物が外国船籍船舶により輸送され、釜山港にて母船積み替えが行われている

↓  
 北部九州港湾トランシップへ

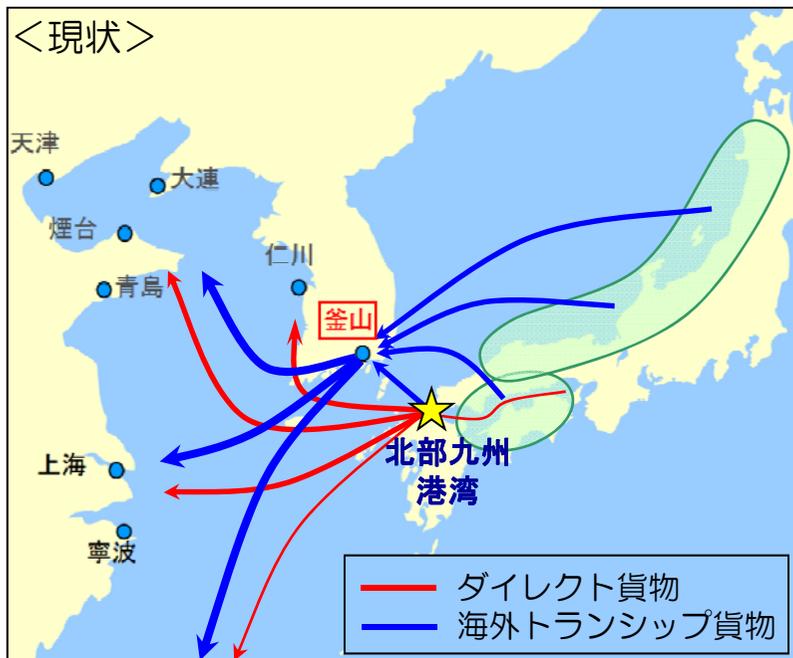


《取り組みの方向性》

- 内航海運業界に影響を及ぼさないことを条件として
- 釜山トランシップ貨物の奪還により、国益に寄与するため

特許取得による外国船籍船舶での国内貨物集荷を行う（船舶法第3条ただし書き）

<現状>



東南アジア各地へ

【日本海側・瀬戸内海諸港】  
海外近隣港でトランシップされるアジア方面貨物

+

【北部九州港湾】  
・ベースカーゴ（アジア方面：年間83万TEU）  
・アジア方面への豊富な航路網（39ループ、寄港数348便/月）  
・輸出入バランスの調整

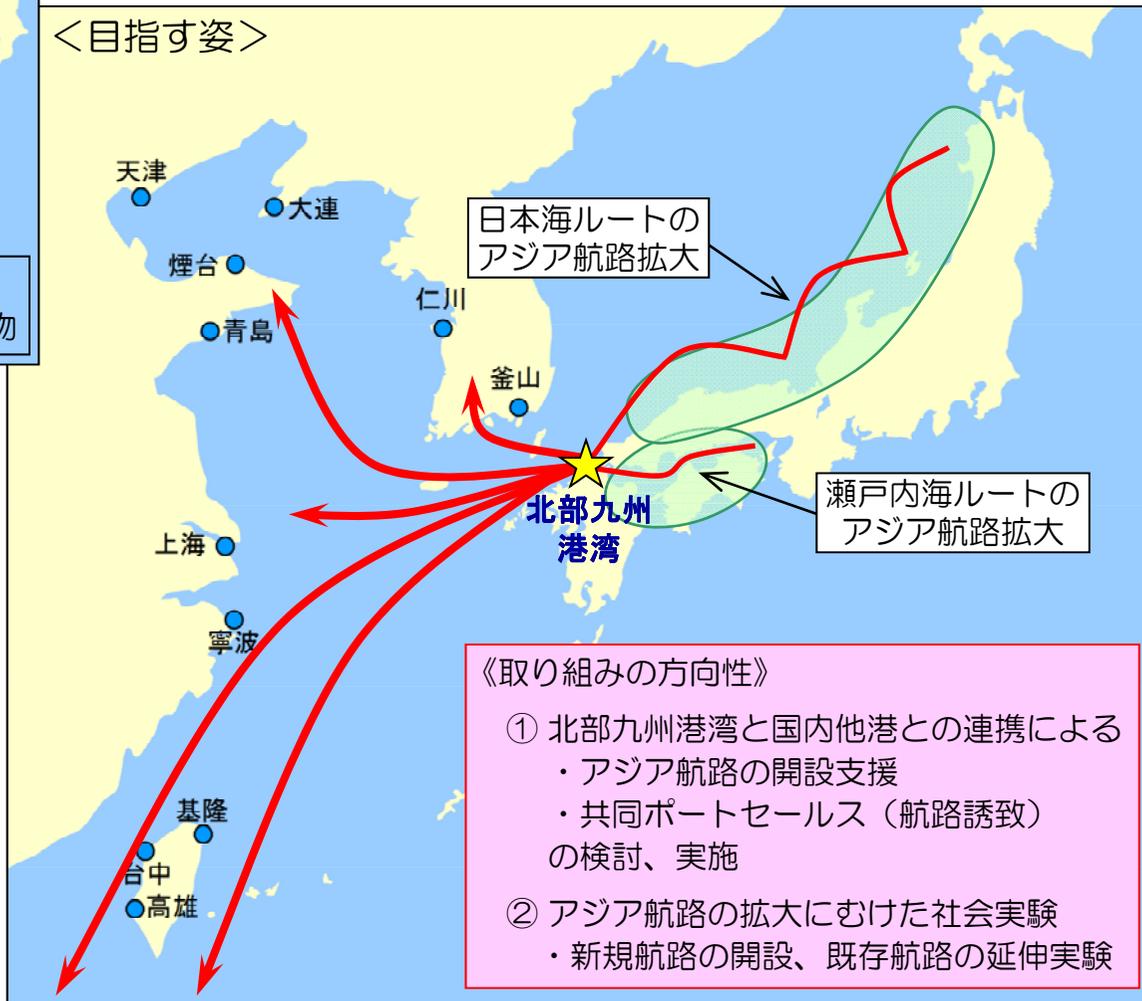


日本海側・瀬戸内海諸港と共にアジア航路を拡大  
⇒アジア輸送における海外トランシップに歯止め  
⇒海外主要港の影響力の引き下げにより、  
日本の長距離基幹航路の維持・確保にも貢献

○ アジア主要港でトランシップされる日本海側・瀬戸内海諸港のアジア方面貨物については、北部九州港湾への集荷はもとより、日本海側・瀬戸内海諸港と北部九州港湾との連携により、効率的な輸送を目指す。

○ 具体的には、北部九州港湾のベースカーゴ等を核とした連携策により、アジア航路の拡大（新規航路の開設、既存航路の延伸）を図ることで、アジア方面貨物のダイレクト輸送を拡大する。

<目指す姿>



東南アジア各地へ

《取り組みの方向性》

- ① 北部九州港湾と国内他港との連携による
  - ・アジア航路の開設支援
  - ・共同ポートセールス（航路誘致）の検討、実施
- ② アジア航路の拡大にむけた社会実験
  - ・新規航路の開設、既存航路の延伸実験