

博多港における交流・交通機能高質化方策検討調査			
調査主体	九州地方整備局港湾空港部		
対象地域	福岡県福岡市	対象となる 基盤整備分野	

1. 調査の背景と目的

アジアの経済成長を背景にわが国とアジアの人・モノの交流が活発化するなか、博多港ではアジアとの地理的近接性や国際定期航路（コンテナ、RORO、フェリー、旅客）の集積等の優位性を活かし、九州はもとより、わが国におけるアジアとのゲートウェイとしての役割がますます重要になっている。

その一方、博多港では、東アジアとのスピーディかつシームレスな物流の実現に向けた国際・国内輸送モードの結節性の向上、アジアでの急激なクルーズ需要拡大への対応など、我が国のアジア・ゲートウェイに相応しい機能に強化することが課題となっている。

このため、本調査では博多港を対象として、官民連携によりアジアとの物流及び人流のゲートウェイ機能強化を図るための方策について検討した。

2. 調査内容

（1）調査の概要

アジア・ゲートウェイとしての国際物流及び国際旅客の両面から博多港が果たしてきた役割と今後博多港に期待される役割を整理し、将来の目指すべき方向性の検討を行った上で、アジア・ゲートウェイとしてのアジアとのシームレス物流実現に向けた検討や国際旅客に対応したアジア・ゲートウェイ機能の強化方策の検討を実施した。さらに、博多港中央ふ頭地区におけるPPPによる事業成立可能性の検討を実施した。

（2）調査結果

①博多港の目指すべき方向性

1) 博多港が果たしてきた役割と今後博多港に期待される役割

博多港が果たしてきた役割と今後博多港に期待される役割について、国際物流面、国際旅客面に分けて表－1の通り整理した。

表－１ 博多港が果たしてきた役割と今後博多港に期待される役割

項 目	内 容
博多港が果たしてきた役割	国際物流面 ◆対アジア国際港湾物流拠点としての役割 ⇒国際コンテナ港として、安定的なポジションを占めてきた博多港 ⇒アジアとの国際航路が発達し、取扱貨物においてもアジア貨物の比重が高い博多港 ◆アジア発着貨物を全国に流通させる結節拠点としての役割 ⇒九州を中心としながらも、全国の貨物を取り扱っている博多港
	国際旅客面 ◆アジアの国際旅客の発着拠点としての役割 ⇒海外との交流人口が全国一の博多港 ⇒アジアとの交流人口が9割以上を占める博多港 ⇒とりわけ韓国との日常的交流を支える博多港 ⇒外国船を中心にクルーズ船の寄港が急成長している博多港
今後、博多港に期待される役割	国際物流面 ◆博多港は、我が国における国際RORO・フェリー拠点としてのポジションを、より強固なものとする。 ⇒更なるサービス水準の向上と効率化の向上、物流環境面で先進的な役割を求められている
	国際旅客面 ◆中国人の海外観光需要は拡大し、特に国際クルーズ船に関しては大きな需要の受け皿が期待される。 ⇒中国人のクルーズ船需要を引き込むとともに、我が国クルーズ振興の拠点 ⇒国内のクルーズ人口の拡大に対応したクルーズの拠点

2) 将来の博多港の目指すべき方向性

将来の博多港の目指すべき方向として、国際物流面、国際旅客面に分けて以下の通り整理した。

【国際物流面での目指すべき方向】：◆ロジスティクス機能の強化

- 常に先進的な取り組みを行ってきた博多港は、国際物流の拠点港湾として、世界に誇れる先進的港湾を創出・発信する使命を負っているといても過言ではない。このため、博多港が将来目指すべき国際物流面での方向性として、対アジア国際港湾物流拠点としてロジスティクス機能の強化が挙げられる。

【国際旅客面での目指すべき方向】：◆アジアを代表する国際クルーズ拠点港湾の整備

- 東アジアにおける動きに即応し、拡大しているクルーズ人口の取り込みのため、国際クルーズ拠点港湾としての整備が挙げられる。
- それとともに、日韓の定期旅客が快適、確実、安全に発着できるターミナル機能の強化に向けた整備も挙げられる。

②アジア・ゲートウェイとしてのアジアとのシームレス物流実現に向けた検討

1) アジアとの国際RORO貨物の流動実態の把握

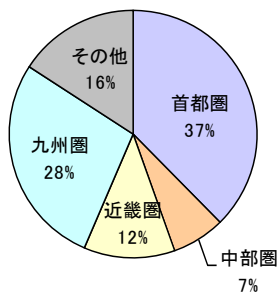
博多港における国際RORO貨物の流動は、『上海スーパーエクスプレス(株)』により運航されている博多港(アイランドシティ地区)～上海港間の高速海上輸送サービスによるもののみである。

『上海スーパーエクスプレス(株)』は、博多港～上海港間を28時間で直行する定時・定曜日のシャトル運航便(週2便)であり、迅速な通関体制と国内RORO航路、JR貨物等の国内輸送へのスムーズな接続で日本国内と上海間のリードタイムを大幅に短縮している。

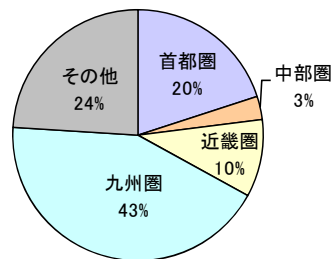
2) アジアとの国際RORO貨物のシームレス物流実現に向けた博多港の課題の整理

上海スーパーエクスプレス(株)へのヒアリングによれば、国内の輸送手段は、トラック(7割)、国内RORO(2割)、JR貨物(1割)の3種類である。

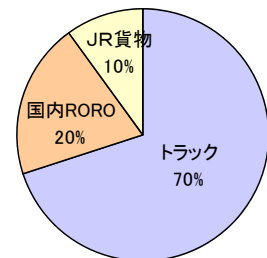
トラック輸送は、九州内への配送が主体であるが、関西等本州方面の利用もある。一方、国内RORO、JR貨物については、関東以北が中心であり、地方部はJR貨物の割合が高い状況にある。



図－1 輸入貨物の最終仕向地
(SSE2011年上期実績)



図－2 輸出貨物の最終仕出地
(SSE2011年上期実績)



図－3 国内輸送手段

資料：上海スーパーエクスプレス(株)提供資料より作成

アジアとのシームレス物流実現に向けた博多港の課題を表－2に示す。

表－２ アジアとのシームレス物流実現に向けた博多港の課題の整理

輸送モード	積み替え	横持ち	国内輸送モード
国内 RORO 輸送	<ul style="list-style-type: none"> 中国のシャーシーや船内シャーシーできた場合、横持ちするのに日本の公道を走行可能なシャーシーに積み替えねばならない。 	<ul style="list-style-type: none"> 現状では、国内 RORO 航路が集約されておらず、それぞれに横持ちが発生している。 	<ul style="list-style-type: none"> 現在、博多港からの国内 RORO 航路は東京定航の東京航路の他、沖縄・鹿児島航路のみであり、各方面への航路を充実する必要がある。
J R 貨物輸送	<ul style="list-style-type: none"> 中国のシャーシーや船内シャーシーで運んだ場合、横持ちするのに日本の公道を走行可能なシャーシーに積み替えねばならない。 国際 RORO を 12ft の鉄道用コンテナで利用する場合は積み替えなしで輸送可能であるが、国際 RORO のコンテナは ISO 規格の海上コンテナが中心であり、積み替えが発生する。 	<ul style="list-style-type: none"> アイランドシティと J R 福岡貨物ターミナル駅との横持ちは、両端の輸送（海上・鉄道）に対し、距離は圧倒的に短いものの、トラック輸送となるため、コストは割高となる。 J R 福岡貨物ターミナル駅への入り口は、貝塚 J C T 交差点から南方向に至近にあるが、貝塚 J C T の屈曲を回り込んで進入する必要があり、大型車は通行しづらい。このため、貝塚 J C T から J R 福岡貨物ターミナル駅入り口までの間が渋滞を招いている。 	<ul style="list-style-type: none"> 関東圏への博多入港翌日デリバリーが可能となる便が少ない。

③国際旅客に対応したアジア・ゲートウェイ機能の強化方策の検討

1) アジアにおけるクルーズ需要等の将来動向の分析

アジアにおける経済成長に伴うクルーズ需要の増加に伴い、日本への寄港回数も年々増加傾向にあり、特に博多港への寄港数増加が著しい。各船社のアジアへの投入船の大型化が進んでおり、天津、上海、香港、シンガポールなど主要なアジアの港は、クルーズ需要増加、大型化に対応すべく旅客ターミナルの開発・整備を進めている。

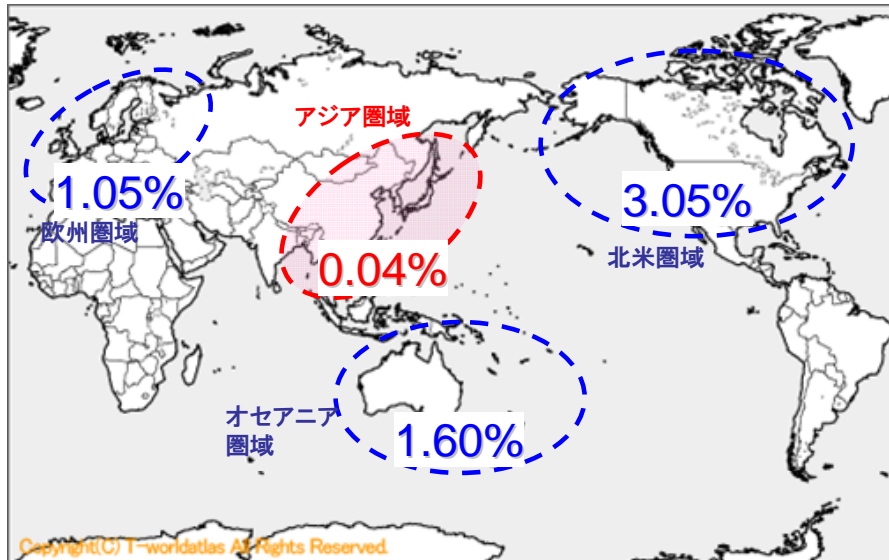
就航(年)	船社	船名	総トン数(t)	船長(m)	喫水(m)	必要な水深(m)	乗客定員(人)	価格帯	アジアへの投入年	就航後投入までの年数
1988	スタークルーズ	スーパースターアラ	42,276	216.0	7.00	7.70	1,800	スタンダード	2005	17
1992	コスタクルーズ	コスタレクラ	28,430	187.8	7.30	8.03	1,072	スタンダード	2006	14
1992	コスタクルーズ	コスタラシカ	52,950	220.6	7.60	8.36	1,766	スタンダード	2009	17
1993	スタークルーズ	スーパースターアケリアス	50,760	229.8	6.80	7.48	1,607	スタンダード	2007	14
1993	コスタクルーズ	コスタロマンチカ	53,049	220.6	7.60	8.36	1,779	スタンダード	2010	17
1995	ロイヤル・カリビアン・インターナショナル	レジエントオブ・ザ・シーズ	69,130	264.2	7.30	8.03	2,076	スタンダード	2008	13
1996	コスタクルーズ	コスタビクトリア	75,200	251.0	7.80	8.58	2,464	スタンダード	2012	16
1999	プリンセスクルーズ	オシャンブ・リンセス	30,277	181.0	6.00	6.60	826	スタンダード	2009	10
1999	ロイヤル・カリビアン・インターナショナル	ホーン・オブ・ザ・シーズ	137,280	311.1	8.80	9.68	3,838	スタンダード	2012	13

表－３ アジア地域へのクルーズ船投入の動向

資料：各社情報を元に作成

また、クルーズ船の大型化にあわせて世界のクルーズ人口も増加している（2000年～2010年の10年で約70%増加）。しかしその一方、アジアのクルーズ人口は横ばいである（2005年～2010年まで60万人で推移）。

クルーズ利用率が北米約3.2%、ヨーロッパ約1%に対して、アジアが0.05%以下であることから、アジアのクルーズ人口の拡大の可能性を示唆している。



地域	クルーズ人口	圏域人口(万人)	比率	圏域人口の内訳
北米	1,078万人	3億5,300万人	3.05%	米国、カナダ、プエルトリコ
欧州	552万人	5億2,500万人	1.05%	EU
日本	18万人	1億2,500万人	0.15%	2010年国勢調査参照
アジア	60万人	14億1,600万人	0.04%	中国、韓国、台湾
		1億4,600万人	0.41%	中国中間層、韓国、台湾
オセアニア	40万人	2,500万人	1.60%	オーストラリア、ニュージーランド

〔資料〕各国統計資料

図－4 地域別クルーズ人口と利用率

2) 将来の国際旅客動向を踏まえた博多港の課題の抽出・整理

フェリーと高速船の定期船の旅客需要は、外的要因にも影響されるがおおむね70～80万人前後で推移している。今後、新たな船社の参入も予定されており、需要発掘の可能性もある。

外航クルーズ船は、ボイジャー・オブ・ザ・シーズ（平成24年6月初寄港予定）や韓国初のクルーズ会社「ハーモニー・クルーズ」（平成24年2月初寄港）の寄港が予定されており、今後博多港に寄港する外航クルーズ船は増加するものと考えられる。

しかし、現在の博多港には表－4に示すような課題があり、将来的なクルーズ船寄港の急増への対応のためその課題解決が急務である。

表－４ 中央ふ頭地区の課題

種類	内容
入港・着岸に関する課題	クルーズ船専用バース延長が短く、船長 300m 以上のクルーズ船に対応できない。
	バース水深が 10m であり、世界最大規模の外航クルーズ船(クイーンメリー2 喫水 9.70 必要水深 10.6m)に対応していない。
	クルーズ船用バースが1隻分であり、2 隻同時に寄港する場合は 1 隻はクルーズターミナルから離れたバースに着岸せざるを得ない。
旅客ターミナルの課題	クルーズ船客の下船地点とターミナルの距離が遠く、また屋外を移動するため、クルーズ客の相互間の移動が不便である。
	CIQ 通過に時間がかかり(1,600 名程度で約 3 時間)、市内観光の時間が制約される。
	荷物持参の乗船客が 500 名を超えると、待合いスペースが不足する。
交通結節点の課題	出国審査後の乗船客のクルーズ船への移動時や、入国審査後の下船客の市内観光への移動時に、バス乗換え口が混雑する。
	バス、タクシーなどへの乗り換え時の待合スペースが不足しており、一度に 500 名以上の旅客が集中すると乗車口付近が混雑する。
	クルーズ旅客で、オプションツアーを利用せず自由行動をする旅客向けの公共交通手段が少ない。
港湾空間の課題	SOLAS 規制により旅客以外がクルーズ船に近づくことができないため、出迎えや見送りがクルーズ船付近でできず、クルーズ客に対する「歓迎」、「おもてなし」の雰囲気醸成されない。
	市内観光で十分な買物ができなかったクルーズ旅客、出発前の定期船旅客、客船の乗員向けの物販施設が少ない。

3) 中央ふ頭地区が担うべき機能の検討

2) で抽出・整理した課題解決のため中央ふ頭地区に求められる機能を検討した。結果を表-5に示す。

表-5 中央ふ頭地区の課題と求められる機能

課題		求められる機能	
入港・着岸に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> 大型クルーズに対応できる水深、バースの整備に関する課題 2隻着岸可能な岸壁の整備 	<ul style="list-style-type: none"> 大型化、クルーズ増加に対応した岸壁 	
国際ターミナルの課題	寄港地としての課題	<ul style="list-style-type: none"> 乗下船時の課題 CIQ通過時の課題 	<ul style="list-style-type: none"> CIQ(入国)処理機能(先乗り審査等の入管政策の動向に沿った整備検討) 待合場所への円滑な移動手段
	発着地としての課題	<ul style="list-style-type: none"> 乗船前集合時の課題 乗船手続き CIQ通過時の課題 乗下船時の課題 	<ul style="list-style-type: none"> CIQ(出国)処理機能 500～最大1,000名(荷物を含む)規模の待合スペース 待合場所への円滑な移動手段
交通結節点の課題	寄港地としての課題	<ul style="list-style-type: none"> 市内観光移動時の課題 	<ul style="list-style-type: none"> 最大2,000名規模の待合スペース 大量輸送手段
	発着地としての課題	<ul style="list-style-type: none"> 市内から港到着時と、港から市内へ移動する際の課題 	<ul style="list-style-type: none"> 500～最大1,000名(荷物を含む)規模の待合スペース
港湾空間の魅力向上に関する課題	<ul style="list-style-type: none"> 見学、出迎え・見送りに関する課題 商業施設等による賑わい創出に関する課題 安心、安全のための機能向上に関する課題 	<ul style="list-style-type: none"> 見学、出迎え・見送りスペース 物販施設、宿泊施設(バイサイドプレイス、コンベンションゾーンとの機能分担による整備) 	

4) 経済の活性化のため中央ふ頭地区が強化すべき機能

福岡および九州経済活性化の視点から、中央ふ頭地区が今後果たすべき役割を分析し、それを実現するために備えておくべき機能と特徴について検討した。結果を表-6に示す。

表-6 経済活性化の視点から中央ふ頭地区が強化すべき機能

機能	特徴	施設の例
観光施設	高年齢層を対象とした落ち着いた施設	特徴的な建築物 海と夜景の見えるレストラン アジアをテーマとした物販店 海に面したホテル
	あらゆる年齢層が楽しめる施設	水族館・動物園 美術館・博物館
	外国人観光客が楽しめる場所	土産物・免税店 屋台、和風飲食店
ターミナル施設	旅客をスムーズに受入れる施設	大規模旅客ターミナル バス、タクシー乗車場所
	日本観光の出発拠点となる施設	インフォメーションセンター 休憩場所、カフェ
	都心部、他交通機関との連絡	公共交通機関

市民サービス	休日に落ち着いて過ごせる場所	緑地
	人々との交流が図れる場所	クルーズ船見学スペース イベント広場
MICE 機能	会議前後の観光に利用できる施設	湾内ナイトクルーズ
	宿泊施設	ホテル
	会議中の空き時間に利用できる施設	カフェ 土産物・免税店
商業機能	一般市民、観光客が買い物を楽しむ施設	ショッピングモール

④中央ふ頭地区における PPP による事業の成立可能性の検討

1) 事業スキームの検討

中央ふ頭を構成する施設を「港湾基本施設」「旅客ターミナル等」（交通広場、駐車場等を含む施設）「その他民間施設」の3つに分類し、それぞれの施設の管理・運営形態により事業スキームのパターンを設定した。

中央ふ頭を一体的に整備する際に想定される事業スキームを表-7に示す。

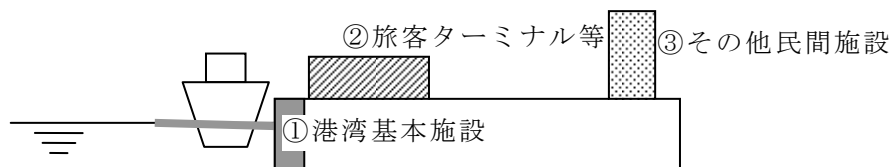


図-5 構成する施設

表-7 想定される事業スキーム

民間事業者が実施する事業	想定されるスキーム(PPPによるもの)
A: ②旅客ターミナル等+③その他民間施設を一体的に管理運営	<ul style="list-style-type: none"> ・ PFI方式(BOT) ・ PFI方式(BOT)+定期借地権方式
B: ①港湾基本施設+②旅客ターミナル等+③その他民間施設を一体的に管理運営	<ul style="list-style-type: none"> ・ PFI方式(コンセッション+BOT) ・ PFI方式(コンセッション+BOT)+定期借地権方式

※ BOT: Built Transfer Operate: 建設後、施設の所有権を公共に移転したうえで、事業期間を通じ維持管理を行う方式

※ BOT: Built Operate Transfer: 建設後、事業期間を通じ民間事業者が施設を保有し、事業期間終了時に所有権を公共に移転する方式

※ コンセッション: 公共施設等運営権

以上