



# KYUSHU コネクトポート構想

～ヒト、コト、モノを繋ぎ、流れが変わる!～

2030年に向けた九州管内の港湾施策



# 目次

## I. はじめに

1. 九州管内港湾の中長期施策の背景
2. 九州管内港湾のポテンシャルとポジショニング
3. 将来に向けた考慮すべき情勢変化
4. 我が国の最新のビジョン

## II. 九州管内港湾のあるべき姿

1. 検討の視点
2. 基本的な理念
3. 目指すべき将来像

## III. 九州管内港湾の目指すべき方向性と目標実現に向けた施策

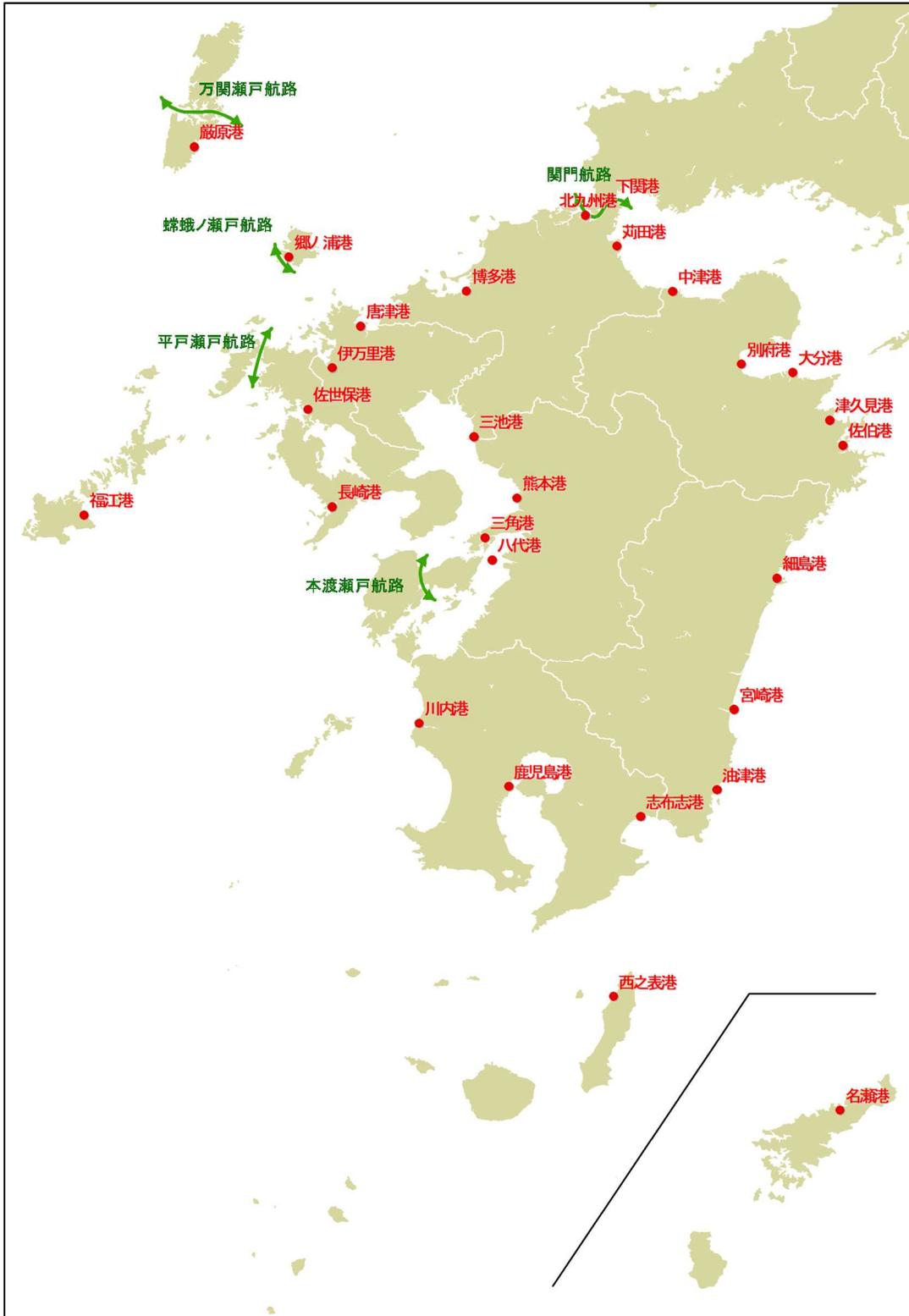
1. 九州管内における中長期港湾施策の基本的な方向性と目標
2. 目標実現に向けた課題と施策

- 方向性① 九州の交易拡大を支えるグローバルサプライチェーンの構築
- 方向性② 持続可能な産業発展と新たな価値を創造する国内物流体系の構築
- 方向性③ バルク・完成自動車の物流拠点形成による地域産業の活性化
- 方向性④ ロジスティクス機能の強化による産業・港湾物流の高度化・効率化
- 方向性⑤ 人・まち・島・自然の活用による豊かな生活環境の創出と交流の活性化
- 方向性⑥ 九州における港湾の強靱化と防災・危機管理対応力の強化

## IV. おわりに

### 参考資料（九州管内港湾のポテンシャル）

# 九州管内港湾位置図



※国際拠点港湾、重要港湾のみ記載。

# I. はじめに





# I. はじめに

## 1. 九州管内港湾の中長期施策の背景

九州管内港湾が属する九州および山口県下関地域（以下「九州管内地域」と略す）は、わが国の中でもアジアに近接する地理的な特性から、古来よりアジアとの玄関口として栄えてきた。

アジア諸国との国際分業体制の構築が進んだ今日においても、その歴史的結びつきは九州独自の強みとして認識されており、九州管内地域から、あるいは九州管内地域を經由して、国境を超えた高度なグローバルサプライチェーンが展開されている。

一方、近年の九州管内港湾を取り巻く外的・内的環境には大きな変化が生じている。

まず、国際海上輸送の分野においては、海上輸送貨物量の増加に加え、コンテナ船の大型化と海運アライアンス再編による寄港地の集約化が進展し、荷主・船社から選ばれるための港湾間競争が激化している。さらに、パナマ・スエズ両運河の拡張、中国を介してアジアと欧州をつなぐ「一带一路」構想の展開、北極海航路の開発可能性等は、海上輸送の大動脈となるルートに変化をもたらす可能性がある。

次に、九州管内地域の内部に目を向ければ、少子高齢化の進行に伴う人口減少社会が到来し、トラックドライバー不足に代表される産業・物流の担い手不足が顕在化している。加えて、離島地域や国土縁辺部等では、都市部への人口流出によって急激に過疎化が進行している。このように経済活動の基盤となる人口そのものが減少しつつある中で経済成長を下支えするためには、高付加価値の製品やサービスを創出し、雇用機会を拡大することにより地域の新たな需要と供給を掘り起こし、九州管内地域としての魅力を高めていくことが求められている。

そのための鍵となるのが、最先端の科学技術の活用である。人工知能（AI）・IoT・ビッグデータ解析・自動化機器等により、社会経済の様々な分野において高度な最適化が実現する、いわゆる「第4次産業革命」が到来している。この潮流を捉え、労働人口の減少を補うほどの生産性向上によって、社会・経済の維持発展に努める必要がある。

さらに、訪日外国人観光客数やクルーズ客船の寄港回数の増加といったインバウンド需要の高まりも好機である。九州管内地域の魅力がグローバルに認知されつつある中で、港湾インフラも含めた受入環境の整備が求められている。

ただ、そうした社会・経済にダメージをもたらす自然災害への対応も必要である。熊本県を中心に甚大な人的・経済的被害をもたらした熊本地震（2016年）や、福岡県と大分県に大きな人的被害をもたらした北部九州豪雨（2017年）の復興を推進しつつ、教訓を踏まえた防災・減災体制の構築により、大規模自然災害に対するインフラ・物

流ネットワークのリダンダンシー（冗長性）およびレジリエンス（強靱性）の向上が喫緊の課題となっている。

また、温室効果ガスの削減や再生可能エネルギーの活用等、よりクリーンで環境負荷の少ない海上輸送や港湾運営の実現についても、世界と協調した取組がこれまで以上に求められている。

このように、九州管内地域を取り巻く外的・内的環境が急激に変化する中では、九州管内地域はその地域的ポテンシャル・強みを最大限発揮して対応すること、そして九州管内港湾としても地域的ポテンシャル・強みを最大限発揮できるように支えていくことが求められる。

そのためには、九州管内港湾が地域としての一体的な方向性を共有した上で、直面する様々な問題に対処していく必要がある。特に時代の流れが急速に変化しつつある現状にあっては、将来の変化を見据えたあるべき姿を描き、今から解決すべき課題や港湾施策をビジョンとして提示する必要がある。

以上の問題認識を踏まえ、概ね10年後の将来である2030年を目標に、九州管内港湾が目指すべき姿を取りまとめた基本構想として、「九州管内港湾の中長期構想（KYUSHU コネクトポート構想）」を策定した。

なお、サブタイトルである「コネクトポート」には、九州管内港湾が様々な領域をつなぐ（コネクトする）というあり方を込めている。例えば、『九州』と『世界』をつなぎグローバルサプライチェーンを構築する、『九州』と『日本各地』をつなぎ国内物流体系を構築する、『地域産業』と『生産・消費地』をつなぎ地域産業を活性化する、先端技術を用いて『海上輸送』をより高度・効率的につなぐ、地域資源を活かし『人』・『まち』・『島』をつなぐ、大規模自然災害に備えることで『人々の暮らし』と『安心・安全』をつなぐ、というイメージである。

本構想では、まず「九州管内港湾のあるべき姿」を明らかにした。九州管内港湾を取り巻く社会・経済情勢に照らし合わせた上で、あるべき姿の実現に向けた方向性や目標、取り組むべき戦略を導き出した。それらの整理を踏まえ、2030年までに九州管内港湾が取り組むべき課題解決型・目標実現型の施策を網羅的にとりまとめた。

## 2. 九州管内港湾のポテンシャルとポジショニング

### 2-1. 九州管内港湾のポテンシャル

#### (1) 地理・風土的ポテンシャル

- ・九州管内地域は、日本列島の西南部に位置する。朝鮮半島とは対馬海峡を隔てて隣接し、中国上海は東京とほぼ同じ距離にある等、我が国の中でもアジアに近接する地域であるため、「アジアの玄関口」とも呼ばれている。
- ・こうした地理条件を有することから、古来よりアジア等の海外から人・物・情報等の交流の窓口としての役割を担ってきた。
- ・九州管内地域の風土として、都市と離島を含む自然豊かな農山漁村等が近接し、基礎的な都市的サービスとゆとりある居住環境、豊かな自然をあわせて享受しやすい地域である。
- ・九州管内地域は、中国や朝鮮半島とも歴史的に深いつながりがある多くの有人離島を有している。2017年4月に成立した国境離島新法により、国境に近い有人離島への支援として、離島地域社会の維持及び住民の人口減少阻止等の対策が取り組まれている。具体的には、港湾・漁港等の整備、航路の運賃低廉化、輸送コスト支援等の施策が展開されている。
- ・また、九州管内の離島地域は、漁業、海洋における各種調査、領海警備、領域保全等に関する活動の拠点として、我が国の中で極めて重要な役割を果たしている。

#### (2) 交流ポテンシャル

- ・九州地方への訪日客数は増加傾向にある。2017年の九州への外国人入国者数（年間値）は、前年比約33%増の約494万人であり、6年連続で過去最高を記録している。
- ・日本食や自然、歴史など日本の文化に触れ、また、繁華街の街歩きや買い物を楽しむことを目的とした欧米やASEANからの訪日観光客が飛躍的に増えている。また、市場規模の大きい中国人の観光においても、ツアー型観光から個人型観光への変化が見られる。
- ・アジア各国の経済成長に伴いクルーズ需要が高まる中、外国船社が運航するクルーズ客船の九州管内港湾への寄港回数が大幅に増加している。九州管内港湾のクルーズ客船寄港数は10年前と比較して約3倍と著しい増加傾向にある。
- ・九州管内地域は、古来より東アジアとの歴史的交流が活発であったことから、近畿圏、首都圏に次いで多くの国指定史跡等の文化遺産が残されている。
- ・東アジア（中国・韓国）との同日中の往来を可能とするフェリー・高速船が就航している。

### (3) 物流ポテンシャル

- ・九州管内地域には、港湾、空港、高速道路がバランスよく整備されており、中国・韓国の都市圏を含むアジア市場や大阪・東京の国内市場への迅速なアクセスが可能である。
- ・九州管内の各港湾に外航コンテナ航路が就航している。特にアジア地域への外航コンテナ航路が充実し、ダイレクト便も増加している。九州管内港湾におけるアジア諸国との海上貨物取扱量は、全国シェアの6割以上を占めている。
- ・定時性に優れ高い就航率を誇る国際フェリー、航空輸送並みのスピードだが航空輸送よりも安価な国際RORO船等、東アジアに近接する九州管内港湾の地理的条件を活かした国際フェリー及び国際RORO航路が充実している。
- ・九州と関西・関東を結ぶ内航ROROサービスが充実し、モーダルシフトの受け皿となる国内海上輸送網が充実している。

### (4) 産業・活力ポテンシャル

- ・九州は、広い土地、清廉な水、高度な生産技術力を持つ企業の集積を背景に自動車関連産業、半導体関連産業等の多くの製造業が立地している。
- ・鉄鋼や化学等の素材産業、金属や機械等の加工組立産業を中心に、ものづくり産業の集積が形成されている。
- ・また、環境・リサイクル産業、水素・地熱エネルギー産業、ロボット関連産業の立地、先端医療産業、次世代自動車の生産・開発拠点化といった、次世代の産業を担う先進技術も集積している。
- ・九州の農業産出額は全国シェアの約2割を占めている。また、九州一丸となった農林水産品の海外展開が推進されており、国内最有力の農林水産品輸出拠点の一つとなっている。
- ・九州の南部地域は、牛・豚・鶏等を生産する日本有数の畜産地帯であり、日本の食料供給基地となっている。そのため、南九州の港湾は世界各国からとうもろこし、牧草、稲わら等の飼料原料の輸入拠点となっている。
- ・林業に関しては、温暖な自然条件により森林の成長が早く、蓄積が進んでいる。近年の九州管内港湾からの原木輸出量も大幅に増加している。港湾別原木輸出量（2016年）を見ると、全国上位10港のうち8港を九州管内港湾が占めている。

### (5) 環境ポテンシャル

- ・九州管内地域は、緑豊かな山間地域と、複雑に入り組んだ風光明媚な海岸線を併せ持つ自然に恵まれた土地である。これらの自然環境は農林水産業の優れた生産基盤をなし、日本有数の農業・畜産地として、豊富な食品や豊かな食文化を育んでいる。
- ・固有種や希少種を含む多様な生物が生息する有明海や周防灘等の干潟に加え、国立公園、国定公園等の自然豊かな景勝地が存在する。

- ・ 阿蘇・くじゅう・雲仙・霧島・桜島等の火山群が立地し、国内温泉数の約4割を占める多数の温泉群を有している。中でも別府・湯布院・指宿等の温泉地は国内外の観光客に親しまれており、豊かな観光資源となっている。
- ・ 2016年の港湾法の一部改正により、占用公募制度（長期間にわたり、港湾区域内の水域等を占用する洋上風力発電施設等の施設設置に関する事業者を、適切に選定する基準及び手続き）が整備された。これを受け、北九州市は新制度1号案件として、北九州港響灘地区において洋上風力発電設備の導入を進め、同地区における風力発電関連産業の総合拠点形成を目指している。また、多くの離島を有し、造船などのプラント関連産業が集積する長崎県においても、海洋エネルギー関連産業の拠点形成に向けての取組みが始まっている。
- ・ 九州では、低炭素化社会の実現に向けて、3つの環境モデル都市（北九州市・水俣市・小国町）で産学官民による環境地域づくりが進展しているほか、新エネルギーの先端イノベーション拠点、産業集積等の取組みが進んでいる。
- ・ また、九州各地でCO<sub>2</sub>削減に寄与する再生可能エネルギーの導入が進んでいる。内陸各地でバイオマス混焼発電所等が運転されている他、北九州港響灘地区においてはバイオマス混焼発電所や燃料集配基地、太陽光・風力・LNG発電施設等の集積による響灘エネルギー産業拠点化が推進されている。

## (6) 防災ポテンシャル

- ・ 2016年の熊本地震時の被害や発災後対応の過程で得たノウハウ、教訓等の知見が官民学で蓄積されている。
- ・ 九州管内の国際拠点港湾（博多港、北九州港、下関港）は、南海トラフ巨大地震時の津波被害リスクが低いと想定されているため、代替港湾や支援基地として果たす役割は大きいと期待される。

## 2-2. 九州管内港湾のポジショニング

- ・九州管内地域は、遣唐使船や日明貿易、朱印船貿易等に見られるように、古来よりアジアとの交易・交流が盛んである。アジア等の海外からの人・物・文化等の窓口として大きな役割を果たし、日本の西から常に新しい風を起こしてきた。
- ・現在の九州管内地域は、各地に拠点都市が立地する等、多くの特色ある地域から成り立っている。全ての県が海に面しており、管内各港湾はそれぞれの港湾背後地域の特色に寄り添いながら、地域に根差した発展を遂げている。各背後地域には時代に即した形で「ものづくり産業」、「先端技術産業」、「農林水産業」等の産業が集積し、交易・交流が活性化してきた。
- ・物流の面では、九州管内地域は国内で最も東アジアへのアクセスに優れた地域として、国際フェリー・RORO 航路を含む海上輸送ネットワークが充実している。今後、航空輸送が拡大する中でも海上輸送の結節点となる港湾がグローバルサプライチェーンを支える中で、九州管内港湾は特にアジアとの交易における結節点として重要な役割を果たすと考えられる。
- ・交流の面では、九州管内地域は豊かな自然風土に恵まれ、温泉群や産業遺産等多くの観光資源を有する。訪日外国人観光客数も増加傾向であることから、個性豊かな地域資源を活かした滞在型や体験型の周遊観光等を通じて、九州各地域との交流の可能性を秘めている。
- ・以上より、古来からの発展経緯と各分野のポテンシャルを背景として、九州管内地域は我が国におけるアジアのゲートウェイとして交易・交流を先導し、新たな価値を創出する土壌がある地域である。

### 3. 将来に向けた考慮すべき情勢変化

#### (1) アジアの経済成長の継続

- ・ 近年、中国・韓国等東アジアは急速な経済発展を遂げ、日本との交易を考える上で重要な地域である。
- ・ 一方で、ASEAN を中心とする東南アジアや、インド等を含む南アジア地域も急速に経済成長を続けており、国民1人当たりの購買力平価 GDP が日本を超える国もある。
- ・ これらの地域では、経済成長に伴い嗜好品や耐久消費財需要が高まる等、今後の我が国との間の輸出入に新たな展開が生じる可能性がある。
- ・ また、観光・交流の観点からは、クルーズ客船ツアーを含む国際旅行のニーズも高まることが予想される。その中で日本が旅行先に選ばれる可能性もあり、訪日外国人旅行客数の更なる増加が期待される。
- ・ 我が国の経済・観光を振興するにあたって、こうしたアジア諸国等の成長市場の活力を取込み、市場のニーズの変化に迅速に対応することが重要となる。

#### (2) 東南アジア・インドへの生産機能の南下

- ・ これまで、人件費を含む製造コストが安価であることから、日系企業も含め中国への進出が積極的に行われた。しかし、近年の中国は急速な経済発展に伴い、人件費の高騰が生じている。
- ・ 一方、ASEAN・インドといった地域の技術力が向上するに伴い、欧州市場にも近く、労働力が豊富かつ安価に確保できる東南アジア・インド地域への生産機能の移転が進んでいる。
- ・ 我が国の企業の東南アジア・インドへの進出は引き続き増加すると見込まれ、それに伴い我が国と東南アジア・インドの貿易も増加していくことが予想される。
- ・ また、今後の世界の地域別人口は、アジアに加え、アフリカでの著しい増加が展望されている。製造業はより安価な労働力を求め、長期的にはアフリカや中南米が新たな経済拠点となることが予測される。

#### (3) グローバルサプライチェーンの深化

- ・ 我が国では、欧米や中国等の巨大消費地に向けた生産・物流コストの削減等を目的として、生産機能の海外進出が進んでいる。一方で、国内の生産機能は、高付加価値型、最先端生産技術活用型への特化の傾向が見られる。
- ・ インターネット技術の進展等を背景として、製造に関する直接・間接費用や技術開発力、市場規模等を考慮した適材適所の製造ネットワークが国境を超えて構築されつつある。これに伴い、国際的な産業・物流構造の変化を見据えたサプライチェーンの構築が求められる。

#### (4) 第4次産業革命の進展による生産性向上

- ・ 現在、我が国は人口減少社会を迎えているが、働き手の減少を上回る生産性の向上等によって潜在的な成長力を高めるとともに、新たな需要を掘り起こしていくことが求められている。
- ・ 近年、多様かつ多数のモノをインターネットで繋ぐことで膨大なデータの収集や制御を可能にするIoTや、機械が自ら人間の認識・行動を学習し人間を超える高度な判断を可能とするAI等、情報通信技術が指数関数的に発展している。これにより、個々の消費者ニーズに合わせたカスタマイズ生産やサービスの実現、社会に眠っている資産と消費者需要の安価なマッチング、複数者間で一つの資産・サービスを共同利用（シェアリング）すること等が可能となりつつある。
- ・ 今後は物流分野においても、情報通信技術の活用、生産設備と物流・発送・決済システムの統合等により、サプライチェーン全体での飛躍的な効率性向上が期待される。
- ・ また、ドローン・自動運転技術等の活用により、労働力不足を補う生産性の向上等が期待される。

#### (5) 諸外国との双方向交流の拡大

- ・ 欧米や中国、韓国に加え、ASEAN、インドの経済成長により、近年の訪日外国人旅行客数は増加している。2017年の外国人旅行客数は2,869万人を記録し、日本政府観光局（JNTO）が統計を取り始めた1964年以降最多となった。
- ・ 政府の取りまとめた「明日の日本を支える観光ビジョン」（2016年3月）では、訪日外国人旅行客の目標値（2020年：4,000万人、2030年：6,000万人）が示されている。人口減少社会の到来等により内需の拡大が期待できない中で、インバウンド市場の拡大は今後の日本経済にとって重要である。
- ・ 一方、日本人の海外旅行（アウトバウンド）の促進は、国際感覚の向上だけでなく、諸外国との国際相互交流拡大（ツーウェイツーリズム）を通じてインバウンドの拡大にも貢献し得る。
- ・ また、アウトバウンド市場の拡大は、現状のインバウンドとアウトバウンドのインバランスを解消するとともに、双方向の需要の拡大につながり、継続的なクルーズ誘致やクルーズ船社の魅力の創出へとつながる。

#### (6) 我が国における生産人口の減少

- ・ 我が国の総人口は2008年をピークに減少傾向にあり、2050年頃には1億人を下回ると予測されている。また、高齢化が進み、生産年齢である15歳から64歳までの人口割合は1990年代をピークに減少しており、2060年頃には全体の約5割まで低下すると予測されている。

- ・ 今後、労働力不足の顕在化が懸念されており、物流の生産性向上に向けた輸送体系の再構築が求められる。

### **(7) 離島や国土縁辺部等の過疎化の進展**

- ・ 離島や国土縁辺部等では、かねてから過疎化の潜在的問題を抱えてきたが、農林水産業が活力とコミュニティを維持してきた。
- ・ しかし、近年になって、人口減少等による農水産業や地場産業の担い手不足に陥り、若者の流出が一段と加速し、過疎化が進展している。
- ・ 特に九州に多く存在する離島では、交通面での不便さが顕著であることに加え、漁業の衰退と公共事業の減少に直面し、自立的な存続が困難となっている。

### **(8) ライフスタイルの変化と多様化**

- ・ 女性の社会進出、非婚・晩婚率の増加、労働者の意識の変化、少子高齢化等を背景に政府による働き方改革も進む中、ライフスタイルが多様化している。特に働き方がライフスタイルに与える影響は大きく、ワーク・ライフ・バランス（仕事と生活の調和）の推進など多様な働き方を受容する企業が増加し、その結果、人々の余暇時間の増加が予測されている。
- ・ ライフスタイルの変化により、観光や旅行など余暇時間を趣味に充てる人が増えている。日本人の旅行形態についても、より個々人の自由が重視される個人化の傾向が進んでいる。JTB 総合研究所「海外観光旅行の現状 2018」（2018 年）によれば、海外旅行における FIT（個人手配旅行）の割合は約 4 割以上を占めている。さらに、ツアー旅行客に関しても、現地ガイド・添乗員付きツアーの選択率は併せて 2 割未満に留まる等、ツアー旅行の中でも現地行程の自由なプランが選ばれる傾向にある。
- ・ このような旅行の個人化に対応する形で、テーマ性の強い体験型の旅行タイプであるニューツーリズムが注目を集めている。
- ・ また、消費動向については、PC やスマートフォンの普及等により、インターネット上での商品の購入・消費が増加している。国内の e コマース市場は 2010 年の 7 兆 7,880 億円から 2017 年は 16 兆 5,054 億円と 2.1 倍に増加し、全市場に対する e コマース市場の割合は年々増加している。2017 年の e コマース化率（e コマース取引総額／全商取引総額）は、アメリカは約 10%、中国は約 15%であるのに対し、日本は 5.79%とやや遅れをとっているものの、全産業において今後も e コマース市場はさらなる成長が見込まれている。

### **(9) 環境規制強化の進展**

- ・ 世界の温暖化対策や環境汚染対策に向け、各国で温暖化・気候変動に関する中長期目標の設定、報告義務等の強化、環境規制や罰則の強化等の動きがみられる。

- ・ 2015年、COP21で採択された「パリ協定」は、2020年以降の地球温暖化対策として産業革命前からの世界の平均気温上昇を2度未満に抑えることを目的に締結された。パリ協定の締結により、我が国では2030年度の温室効果ガス排出量を2013年度に比べ26%削減する中期目標、2050年までに80%削減する長期目標を設定し、各主体が対策に取り組んでいる。
- ・ 国際海運分野では、海洋汚染防止条約に基づく有害物質や大気汚染物質の排出規制、船舶のエネルギー効率規制等、様々な環境規制が導入されている。中でも、硫黄酸化物(SO<sub>x</sub>)の排出規制(SO<sub>x</sub>規制)に関しては、一般海域を航行する船舶の燃料油に含まれる硫黄分濃度について、現在の3.5%から2020年以降は0.5%とする規制強化が決定しており、今後の国際海運分野に特に大きく影響を与えることが予想される。

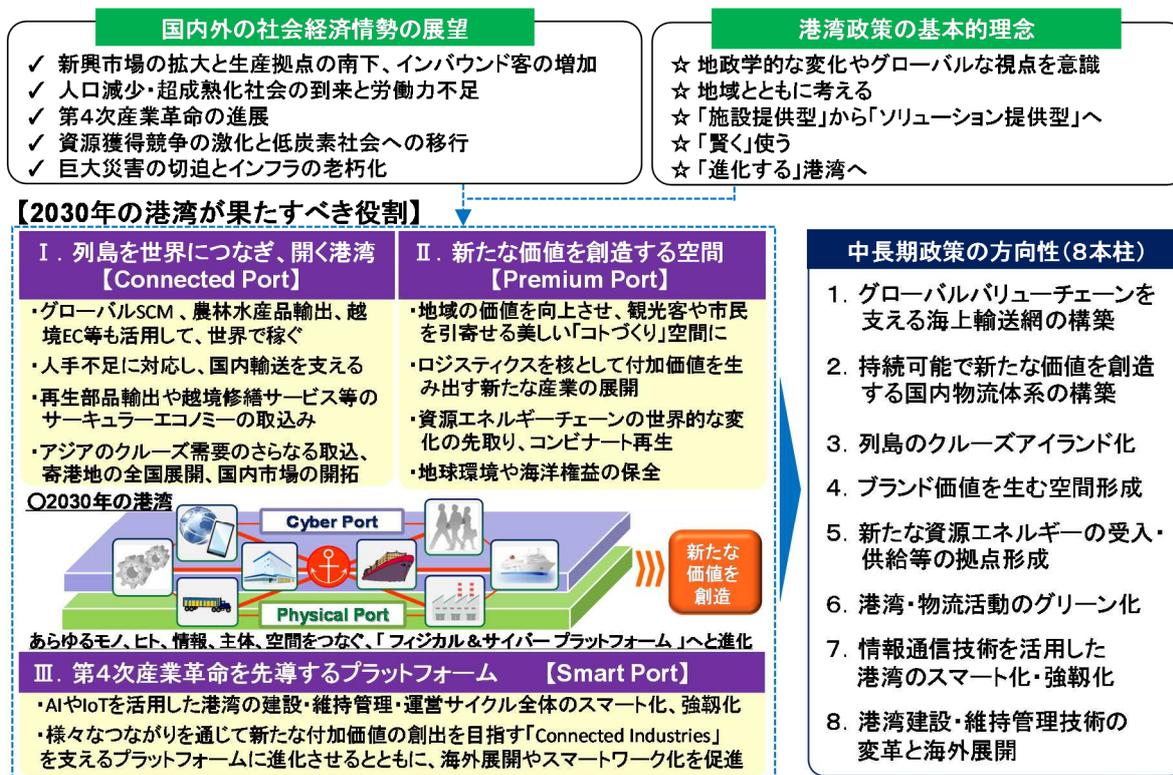
#### (10) 大規模自然災害リスクへの対応

- ・ 我が国の社会インフラは、第2次世界大戦後の高度経済成長期に整備されたものが多く、その多くが更新期に差し掛かっている。老朽化した社会インフラの維持管理・更新に際し、技術者や財源の不足が一層深刻化する。
- ・ 東日本大震災以降、地震規模の予測が見直され、最大規模の地震・津波の発生を想定した対策が必要とされる。また、近年、大型台風や大雨・洪水等の発生回数の増加や火山活動の活性化が確認されており、これら大規模自然災害への対策も必要とされている。

## 4. 我が国の最新のビジョン

### (1) 港湾の展望（港湾の中長期政策「PORT2030」）

- ・ 国内外の激変する環境の中で、交通政策審議会港湾分科会では、2016年4月以降将来の施策展開に備えて、我が国の港湾が果たすべき役割について従来の政策の枠組にとらわれず、幅広い観点から議論を重ね、次の8つの政策の柱をとりまとめた。
  - ① グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
  - ② 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
  - ③ 列島のクルーズアイランド化
  - ④ ブランド価値を生む空間形成
  - ⑤ 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
  - ⑥ 港湾・物流活動のグリーン化
  - ⑦ 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
  - ⑧ 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開



- ・ 国の中長期政策の方向性を踏まえた取組みに対応し、九州管内港湾の発展につなげていくことが求められる。

## (2) 新産業構造ビジョン

- 「新産業構造ビジョン」は、IoT、ビッグデータ、人工知能 (AI)、ロボットに代表される技術革新によって、あらゆる構造的課題にチャレンジし解決していく、そしてそれを経済成長にも繋げ、一人ひとりにとってより豊かな社会を実現することを目的に策定された。
- 日本の強み・弱みを見つめ直し、日本の勝ち筋を実現するための中長期的な「将来像」と「戦略」を描き、それを具体化していくための「目標逆算ロードマップ」を定め、具体的な制度改革を見据えた「突破口プロジェクト」がとりまとめられている。
- 新産業構造ビジョンでは、以下の4つの基本戦略が掲げられている。
  - ①「移動する」(ヒト、モノの移動)
  - ②「生み出す、手に入れる」(スマートサプライチェーン等)
  - ③「健康を維持する、生涯活躍する」(健康、医療、介護)
  - ④「暮らす」(「新たな街」づくり、シェアリング、Fintech)

**Society5.0・Connected Industriesを実現する「新産業構造ビジョン」**

- 第4次産業革命の第1幕(ネット上のデータ競争)では、プラットフォームを海外に握られ、「小作人化した産業もある
- 第2幕(これからの主戦場)は、健康・医療・介護、製造現場、自動走行等、現実世界の「リアルデータ」を巡る競争へ
- 競争領域と協調領域を切り分け、「リアルデータのプラットフォーム」を創出・発展させていくことが必要
  - ⇒AI・データ等の利活用により、従来対応できなかった「社会的・構造的課題=個人の真のニーズ」に対応可能に
  - ⇒日本の強みを活かし、第2幕で、日本にイノベーションを生み出す「リアルデータプラットフォーム」を創出

我が国の強み：①多様で活用性の高い「リアルデータ」の蓄積  
 ②「モノ」の強さ=先進技術をいち早く取り込み、モノを刷新し続ける力  
 ③グローバルに見た社会課題の先進性・大きさは「必要は発明の母」

⇒ **I:モノの強みを活かしたアプローチ**    **II:課題解決のためのアプローチ**

戦略4分野	解決される課題・ニーズ	横断的課題	産業構造・就業構造の変革
①「移動する」(ヒトの移動、モノの移動)	✓ 事故死亡者:国内3,904人・世界125万人、交通事故:国内49万件・世界数千万件 →運転手に起因する事故を半減 ✓ 免許非保有者約4000万人、最寄りバス停・鉄道駅から1km圏外に居住236万人 →移動困難を限りなく解消 等	(主な経済社会システム)	(主な対応の方向性)
②「生み出す・手に入れる」(スマートサプライチェーン等)	✓ 労働生産性の伸び率:製造業2%、サービス業2%を上回る継続的な向上 ✓ 温室効果ガス排出の削減:2030年度に2013年度比▲26% 等	ルール的高度化	データの利活用を促進するための制度整備 戦略分野のリアルデータプラットフォームの構築 新たなオープンクロス戦略を支える知財・標準 ルール 規制改革(日本版レギュラトリーサンドボックス等)
③「健康を維持する・生涯活躍する」(健康、医療、介護)	✓ 健康寿命を5歳延伸、平均寿命と健康寿命の差を短縮 ✓ 2035年時点での推定要介護者数816万人を半減、介護離職を限りなくゼロ 等	人材育成・活用システム	人材投資・育成の抜本拡充(能力・スキルを自ら継続的にアップデートする人材の育成等) 日本型雇用システム(メンバーシップ型雇用)見直し/柔軟かつ多様な働き方の実現(兼業副業等)
④「暮らす」(「新たな街」づくり、シェアリング、Fintech)	✓ 住民満足度・地域の活力向上(公共データのオープン化等による住民のための利活用) ✓ 災害に強く、治安のよい街(災害による想定死傷者数半減*、犯罪率減少) <small>*国勢調査データに基づく想定死傷者数(2025年時点推定)：2万3千人</small>	イノベーションエコシステム	世界トップの技術・知見の集約(CoE構築) 産学連携・大学改革によるオープンイノベーション 好循環を生み出すベンチャーエコシステムの構築
		経済の新陳代謝システム	中長期的な企業価値向上や円滑な産業構造・就業構造転換に資する制度整備(データ、ヒト、モノ・技術、カネ等)
		地域・中小企業システム	第4次産業革命の地域・中小企業への拡大
		社会保障システム	個別化された社会保障/公的保障と自助の 組合せ/セーフティネットの強化

将来的には、戦略4分野におけるプラットフォーム同士の連携の可能性(例えば、「食」)

## Ⅱ. 九州管内港湾のあるべき姿





## Ⅱ. 九州管内港湾のあるべき姿

### 1. 検討の視点

九州管内地域の現状や将来の情勢変化等を踏まえ、以下の4つの視点から九州管内港湾のあるべき姿を設定した。

～九州のポテンシャル・ポジショニングを礎として強みを活かし、弱みを補い、我が国をリードする姿を考える～

#### ○九州管内地域の経済を支える

- ・ 港湾は物流や人流を支え、背後企業の国際競争力を支える交通基盤である。九州管内地域が持続的に発展するため地域経済を支える港湾として発展する必要がある。

#### ○九州管内港湾のプレゼンスを高める

- ・ アジアを中心に国際貿易が将来的にさらに活発化していく中で、国際競争力を強化し他地域との差別化を図るためには、九州管内の港湾のプレゼンスを向上させる必要がある。

#### ○九州管内港湾の強みを伸ばし、弱みを補う

- ・ 強み・弱みは環境や時代によって変化し、弱みを改善することで強みに変化する可能性もある。九州管内港湾のポテンシャルを最大限発揮するためには、強みを伸ばし弱みを補う必要がある。

#### ○社会経済及び災害の不確実性に柔軟に対応する

- ・ 中長期的な将来において第4次産業革命の進展により、どのように産業構造や就業構造が変革し、サプライチェーンが変化するかを見通すことは困難であり、不確実性を伴う。また、地震や豪雨をはじめとした大規模自然災害の発生リスクを見通すことも困難である。これら社会経済及び災害の不確実性を強く認識し、将来起こり得る環境の変化に柔軟に対応する必要がある。

### 2. 基本的な理念

#### (1) アジア地域の活力を取り込み、諸外国との交易・交流を活性化させる我が国におけるアジアのゲートウェイ

- ・ 地理的にアジアに近い九州および山口県下関地域は、古来よりアジア各地とのヒト、モノの交易・交流が盛んである。現在でも、アジア地域の経済発展に伴い、交易・交流はますます盛んになっている。
- ・ これを大きな機会と捉え、アジア地域の活力を我が国に取り込むとともにその地域を経済活動の良きパートナーとし、積極的に交易・交流を発展させるため、九州管内港湾は我が国におけるアジアのゲートウェイとしての役割が期待される。

- ・ 特に、九州管内地域には我が国を代表する製造業の拠点があるとともに、農林水産品についても我が国の2割の生産量を誇りかつ高品質である。これらの競争力のある第1次、第2次産業を、港を通じたアジアとの交流により更に拡充させるとともに、アジア等海外からの観光客を受け入れ、地域の活力を一層高めなければならない。

## **(2) 持続可能な経済成長と九州各地に集積するものづくり・次世代産業の高度化・発展を支えると共に、地域活力の創造に貢献する港湾**

- ・ 九州管内の港湾は、それぞれの地域社会に寄り添い、社会経済活動を堅実に支えてきた。我が国及び世界経済が変革する中でも、時代に則した形で九州管内地域の産業は生産・流通・販売管理技術の高度化等により進化し、進化し続ける産業活動を支えるように港湾も変化してきた。
- ・ 近年においても物流の高度化・効率化の進展等により九州管内地域の産業の進化は続いている。最近では、再生エネルギー関連、林産品の輸出等、新たな地域産業の萌芽に伴い、各種港湾施設においてもそれらへの対応がなされるなど、九州管内の港湾は、地域に寄り添い、その社会経済を支える役割を果たしていかなければならない。
- ・ 近年のICTの発達は新たな経済価値を創出しており、我々の生活や経済をより豊かで便利なものにしてきている。港湾をとりまく物流においても、このような大きな変革を踏まえ、先進的でグローバルな取り組みを積極的に進めることにより地域活力の創造につなげなければならない。

## **(3) 風光明媚な景観や産業遺産、離島等の暮らしを守り活かし、環境と調和し、かつ防災力の高い港湾**

- ・ 周囲を海に囲まれた九州管内地域において、港湾は海と陸を通じたヒト、モノ、コトの流れの結節点であり、物流、産業、観光等の分野で重要な役割を担い、都市圏と離島・半島、中山間地域で生活を営む人々の暮らしを支えている。
- ・ また、九州管内地域は多くの人々が住む自然豊かな離島が点在している。九州本土と離島をつなぐ離島航路は、離島住民の移動手段や生活物資の輸送等、離島における日常生活に必要不可欠な公共交通機関として、重要な社会的使命を有しており、今後も安定的なサービスを提供していかなければならない。
- ・ 九州管内地域は、風光明媚な自然景観、海と山が織りなす文化、風土を有しており、これらを守り、次世代へと引き継いでいかなければならない。
- ・ また、水際線を解放した港湾緑地の整備を行い、市民が海に親しみ、にぎわいと潤いのある開放的な親水空間を形成していく必要もある。
- ・ 既存の社会資本ストックを活用しつつ、官民が連携して必要な整備を行う必要がある。また、港湾の管理・運営に関しても、官民の知恵やノウハウを総動員して、よ

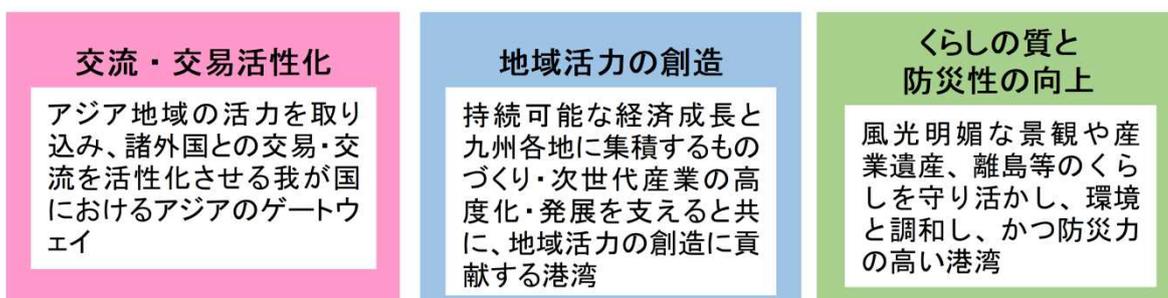
り一層地域の社会、経済に貢献し地域づくりの一翼を担うよう、地域の官民全体で行う取り組みを促進させなければならない。

- ・ また、増大する様々な自然災害の発生やテロ等のリスクに対して柔軟な対応を図るため、地域間の連携を強化しつつ、被害を未然に防止するためのハード対策を行うとともに、ソフト対策を適切に組み合わせ、国土強靱化の取組を推進し、九州管内地域に安全・安心を提供する港湾を目指す必要がある。
- ・ さらに、循環型社会及び低炭素社会の実現に向けた取り組みを推進するとともに、地域固有の自然環境の保全や再生に取り組み、持続可能な社会を実現させなければならない。

### 3. 目指すべき将来像

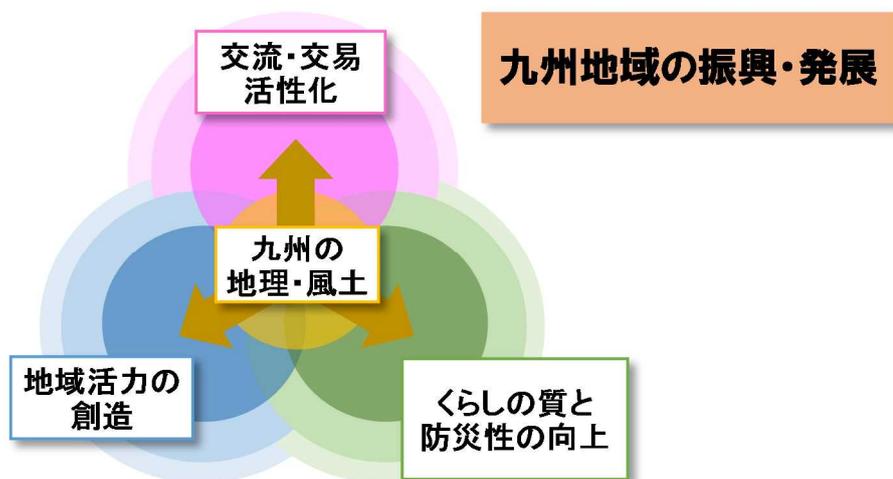
- 九州地域を取り巻く外的・内的環境の急激な変化に対応し、地域のポテンシャル・強みを最大限発揮していくため、九州の港湾は“アジアと交わり、産業と暮らしを支え・発展し、力強い九州を生み出す港湾”を目指していく。
- 九州の地理・風土面の強みを活かして九州の港湾がアジアと我が国をつなぎ、成長するアジア地域の活力を取り込み、経済活動の良きパートナーとして積極的に交易・交流を図るとともに、九州地域の産業の持続的な発展に貢献し、豊かな暮らしや生活を支える港湾として我が国を先導する役割を担う。

#### 基本的な理念



#### 目指すべき将来像

アジアと交わり、産業と暮らしを支え・発展し、  
力強い九州を生み出す港湾



### Ⅲ. 九州管内港湾の目指すべき方向性と目標実現に向けた施策

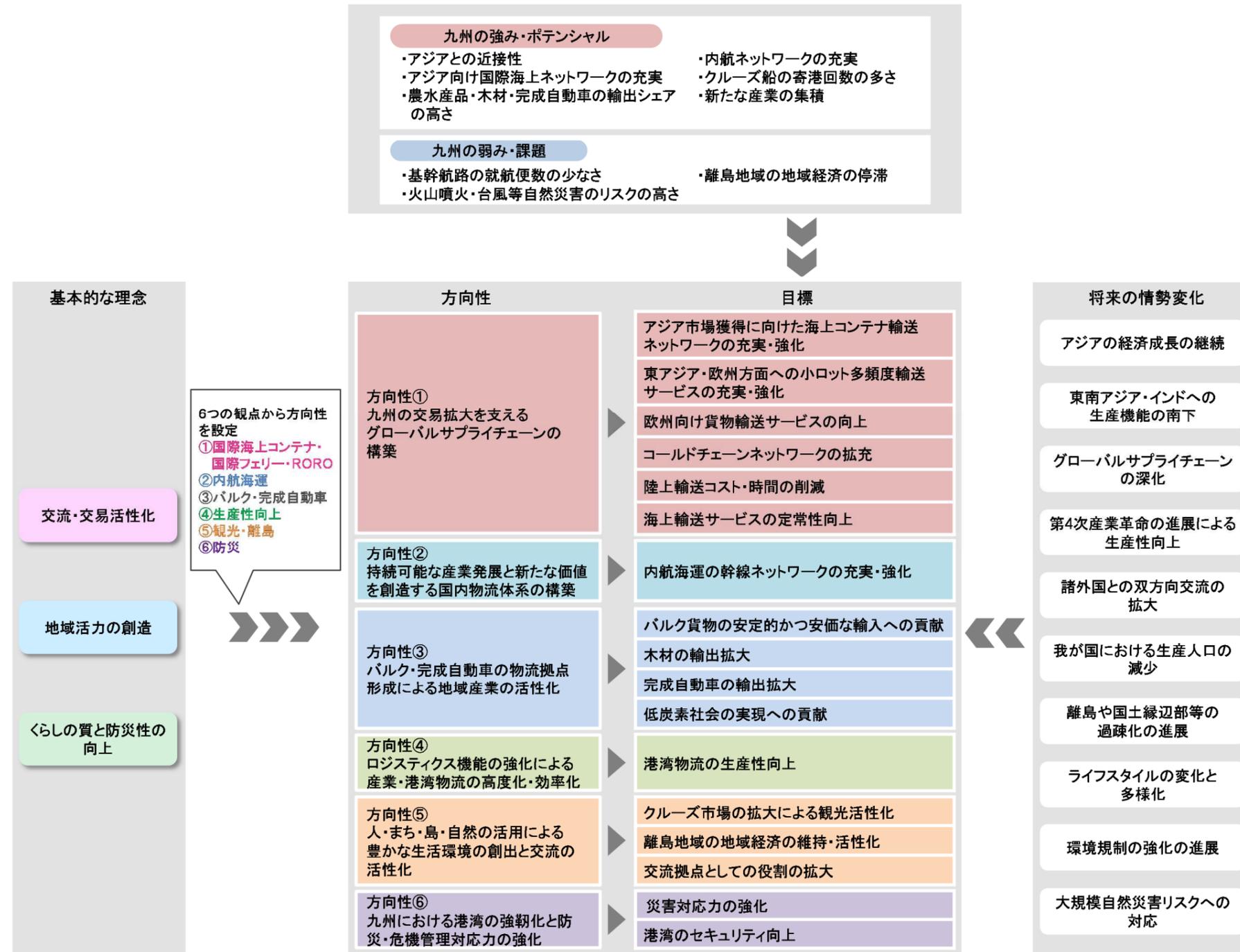




### Ⅲ. 九州管内港湾の目指すべき方向性と目標実現に向けた施策

#### 1. 九州管内における中長期港湾施策の基本的な方向性と目標

Iでは、九州管内港湾の現状と地理的・風土的な視点、物流からの視点等6つの視点から見たポテンシャル及び将来像を検討する上で考慮すべき情勢変化を整理した。また、IIでは、九州管内地域の地域経済を支える、九州管内港湾のプレゼンスを高める等4つの視点から九州管内港湾のあるべき姿を整理し、“アジアと交わり、産業と暮らしを支え・発展し、力強い九州を生み出す港湾”を目指すべき将来像として定め、「交易・交流の活性化」、「地域活力の創造」、「くらしの質と防災性の向上」を基本的な理念とした。さらに、基本的な理念を実現するために6つの方向性を定め、各方向性から具体的な目標を設定した。これらの関係を下図にて整理している。



## 2. 目標実現に向けた課題と施策

1で設定した目標の実現に向けて、現状と将来動向を整理した上で戦略を掲げた。次に、戦略を実現する上での課題を整理し、目標実現に向けた施策を設定した。

### 方向性① 九州の交易拡大を支えるグローバルサプライチェーンの構築

#### 目標①ー1 アジア市場獲得に向けた海上コンテナ輸送ネットワークの充実・強化

##### <現状と将来動向>

- ・ アジアにおける国際分業構造は、深化の一途をたどっている。一方、各地の賃金上昇等を背景に産業の日本回帰の動きもあり、我が国産業の製品に係る物流へのニーズは、今後もアジア域内で高まると考えられる。
- ・ 現在、アジアにおける生産及び消費の重心は中国にある。膨大な労働人口を背景に、引き続き中国を含む東アジア諸国が世界経済を牽引することが想定される。中国に近接する九州管内の港湾は、当面は中国市場の拡大に伴い港勢を拡大出来る可能性があり、さらに東アジア方面へのネットワーク強化を図る必要がある。
- ・ 一方、最新の国連による世界の国別人口予測（2017）を見ると、2022年にはインドが中国を抜くと予測されており、インドの台頭や周辺の東南アジアも視野に入れる必要がある。中国の人件費の高騰、ASEANとインドの技術力向上等により、労働集約的な産業は、欧州にも近く、豊富で安価な労働力の確保が可能なカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム諸国や南アジア等への生産機能の移転が進展することが見込まれる。
- ・ 特に東南アジア地域等と我が国の貿易が増加していくことが予想され、東南アジア～日本間の2030年の貨物は2014年比で約1.6倍に増加する見込みである。したがって、グローバルサプライチェーンに対応した東南アジア方面へのネットワーク強化を図る必要がある。
- ・ しかし、現状の東南アジア方面への輸出入において、九州管内港湾が韓国、台湾、中国（香港除く）の港湾を経由しない形で国内輸出港のラストポート、または国内輸入港のファーストポートとなるような定期航路便は開設されていない。
- ・ 世界的な船舶の大型化の流れの中で、新造船のみならず中古船も大型化が進行する等、いわゆる「カスケード現象」により、近海航路に投入される船舶も大型化している。また、2020年から強化される船舶のSOx規制に対してリプレースが積極的に進められているため、船舶の大型化が進展する見込みである。

## <戦略>

- 東南アジア・東アジア方面へのコンテナ航路サービスの強化（シャトル・多頻度化）
    - ・ 東南アジア、東アジアに近接している九州の地理的優位性を活かした、東南アジアとの「シャトル便」の創設及び東アジアとのコンテナ航路便数の多頻度化を目指す。
- ※本構想の「シャトル便」とは、九州管内港湾が韓国、台湾、中国（香港除く）の港湾を経由しない形で国内輸出港のラストポート、または、国内輸入港のファーストポートとなるような東南アジア諸国との定期航路を指す。本来、シャトルは2港間の往復運航を指すことが多いが、本構想では「直行便」との意味合いを多く含む。

## <戦略実現に向けた課題>

- ・ 東南アジア方面への「シャトル便」の創設及び東アジアとのコンテナ航路の多頻度化に向けて、アジア各地とのネットワークの強化によりさらなる貨物の集荷を図り、航路安定化を行うことが課題である。特に、将来の貨物需要が増大する東南アジア方面への直送を実現できるベースカーゴを確保することが課題となる。
- ・ コンテナ取扱量が増大し蔵置日数が増加する中、コンテナヤードが不足し、ターミナルの処理能力が逼迫している港湾もあり、処理能力の増強が課題となっている。
- ・ また、カスケード現象に伴い船舶が大型化する中で、岸壁の水深や延長が不足している。コンテナ貨物量の増加や蔵置日数の増加、船舶の大型化等に対応した港湾施設を整備することが課題である。

## <施策>

- 日本海側港湾との連携強化による内航フィーダー網の充実（現代版北前船構想等）
  - ・ 我が国の日本海側を周回する航路を開設し、日本海側からの東南アジア・東アジア向け釜山トランシップ貨物を北部九州に集める。そして既存の東南アジア・東アジア航路に接続させ、北部九州への貨物集約による輸送ロットの増加により東南アジア等への航路の増便を図る。
- コンテナターミナルのヤード拡張
  - ・ 将来における需要の増加を見据えて、コンテナターミナルのヤード拡張、荷役機械、保管施設等の整備を含む、港の機能の高度化、効率化を図り、物流ターミナルとしての生産性を向上させる。
- カスケード現象に伴う船舶大型化に対応した係留機能・必要水深の確保
  - ・ 船舶の大型化の進展に対応し、係留機能・必要水深を確保することにより、輸送の効率化やコスト低減を図る。

## 目標①－2 東アジア・欧州方面への小ロット多頻度輸送サービスの充実・強化

### <現状と将来動向>

- ・ 消費者の需要の多様化、越境 EC をはじめとする E コマース市場拡大に伴い、貨物の小口化・多頻度化が進展している。今後も、さらなる商品・荷物の超小口化、E コマース市場の拡大等により、小ロット多頻度輸送サービスのニーズは高まることが予想される。
- ・ 東アジアとの時間・距離の近接性から、定時性に優れ、高い就航率を誇る国際フェリー、航空輸送並みのスピードかつ安価な国際 RORO 船等、九州の地理的な優位性を活かした国際 RORO 船及び国際フェリー航路が充実している。
- ・ 日韓シャープ相互通行を実現し、さらなるシャープの相互通行の拡大に向けた取り組みとして、パイロット事業の拡大（航路・貨種等）の可能性を探求している。日中間もシャープ相互通行の実現に向けて取り組み中であり、日中の安全基準を満たしたシャープが完成している。
- ・ また、東アジアと欧州間の貨物輸送ルートにおいて、ウラジオストクからのシベリア・ランドブリッジや連雲港からのチャイナ・ランドブリッジが進展している中で、欧州方面へのスピーディーかつ信頼性の高い輸送網を構築し、日本・欧州間の国際複合一貫輸送を実現することが期待される。

### <戦略>

○国際フェリー・RORO 船による東アジア方面、Sea&Rail による欧州方面へのシームレス物流の強化

- ・ 九州管内は、沖縄地域とともに我が国最西端に位置し、東アジアと近接している強みを活かし、高速・定時性に優れた国際フェリー・RORO 船による東アジア方面、Sea & Rail による欧州方面へのシームレスな国際複合一貫物流の充実・強化を図る。
- ・ 多種多様な物流ニーズに対応するため、高速シームレス輸送網を拡充し、多様な航路網を形成する。

### <戦略実現に向けた課題>

- ・ RORO 船やフェリー、コンテナ船等の多様な国際海上輸送サービスと、内航海運、自動車輸送、鉄道、航空の国内の輸送モードの接続による複合一貫輸送に向けて、相互の円滑な積み替えを実現させることが課題である。

## <施策>

### ○国内輸送網と国際複合一貫輸送ターミナルとの接続の強化

- ・ よりスピーディーな物流を目指し、国境を越えたシャーシの相互通行についても、国レベルの検討が推進されている中、日韓及び日中のシャーシ相互通行の実現に向けた港湾におけるハード・ソフト整備を図る。

### ○コンテナシャーシや鉄道コンテナの蔵置・荷役スペースを確保したターミナルの整備

- ・ 効率的な荷役作業を実現する適切な蔵置・荷役スペースを確保したターミナルを整備する。

## 目標①－3 欧米向け貨物輸送サービスの向上

### <現状と将来動向>

- ・ 九州管内は、沖縄地域とともに我が国最西端に位置し、活発な経済活動が行われているアジア各国・地域の港湾に地理的に近い。特に、釜山新港と博多港であれば、直線距離で215kmであり、韓国の国策による集荷活動も活発である。
- ・ また、中国・東南アジア地域との貿易が拡大する中で、欧米との貿易も一定規模で推移しているが、急速なコンテナ船の大型化やコンテナ船社間のアライアンスの再編により、基幹航路の寄港地の絞り込みが行われる等、我が国の海運・港湾を取り巻く情勢は厳しさを増している。
- ・ そのような地理的・社会的条件の下で、九州管内の港湾には北米航路が週1.5便開設されているが、コスト面から釜山港でのトランシップを利用する日本の荷主も多い。
- ・ しかし、釜山トランシップ時の荷傷み等輸送品質の不安や、遅延や抜港が発生した際の代替輸送の対応等サービス品質を懸念する荷主の声もあり、海外トランシップの進展は、九州管内の企業の国際競争力低下に繋がる懸念もある。
- ・ 我が国と欧州・北米等世界の主要市場を結ぶ基幹航路の寄港を維持するとともに、トランシップ貨物のアジアチャトル航路への転換により、効率的で安定した貿易・物流サービスを提供し、九州に立地する民間事業者等の国際競争力を支える必要がある。

## <戦略>

○基幹航路の維持・国際戦略港湾との円滑な接続

- ・ 北米ダイレクト航路等の寄港ニーズに的確に対応すべく、港湾のハード面の機能強化を適切に進めるとともに、九州管内の陸、海の交通ネットワークの充実による集荷機能の強化を図る。
- ・ 併せて、国際フィーダー航路の更なる充実により阪神港との連携を強化し、輸送ルートが多様化、多重化させる。

## <戦略実現に向けた課題>

- ・ 基幹航路を維持するために、アジア主要港でトランシップされる北米・欧州貨物の更なる集荷・集約が課題である。
- ・ 外内貿一体利用のコンテナターミナルにおいては、外貿コンテナ船の寄港時間の遅延等により、国際フィーダー船の運航に影響を及ぼす事象が発生しており、この解消が課題となっている。

## <施策>

○地元経済界や関係自治体と連携した貨物の創出

- ・ 地元経済界や関係自治体と連携し、規制の特例措置や、税制上・財政上・金融上の支援措置等の規制緩和やインセンティブの付与により、港湾の背後地域へ地域ビジネスの展開や次世代産業を誘致することにより、創貨を図る。

○国際フィーダー専用ターミナルの整備

- ・ 国際フィーダー専用ターミナルを整備し、国際フィーダー航路の安定的な運航を確保する。

## 目標①ー4 コールドチェーンネットワークの拡充

### <現状と将来動向>

- ・ 日本の農林水産物・食品の輸出は、2013年度に閣議決定された「日本再興戦略」において、2020年までに1兆円規模の実現を目指す。現在、国から農業経営者に対する輸出関連の支援や情報提供等が行われ、農林水産品の輸出促進が図られている。
- ・ 世界的にも温度管理が求められる商品の市場規模は拡大しており、特に東南アジアでの市場は急拡大している。東南アジアでは将来さらに人口が増加し、生活水準も

向上していくため、今後コールドチェーンの整備の重要性はさらに高まるものと予測される。

- ・九州の農水産品の生産量は多く、大阪や東京等の大消費地に輸送する国内ルートは確立されているものの、農水産品を海外へ安定的に輸出する供給体制が十分ではなく、農水産品の輸出拡大に結びついていない。
- ・コールドチェーンは、農林水産物・食品に限らず、医薬品、化学品、電子部品等の高付加価値な貨物の輸送にも求められており、将来的にも拡大が見込まれる。

### <戦略>

○農水産品等の輸送にかかる低温物流拠点の形成

- ・全国シェア2割の九州の農水産品の輸出を促進させるため、低温物流に対応した輸出拠点となる港湾の施設整備を行う。

### <戦略実現に向けた課題>

- ・農水産物の鮮度維持を図り、小ロット多品種の農水産物を短時間で流通させるニーズへの対応が課題である。
- ・農水産品等の輸出拡大を促進するため、冷蔵・冷凍倉庫や、コンテナヤードの電源設備等港頭地区でのコールドチェーンに対応した施設の充実が課題である。

### <施策>

○国際コンテナ・複合一貫輸送ターミナルにおけるリーファー電源の確保

- ・農水産品の輸出を促進させるために拠点となる国際コンテナ・複合一貫輸送ターミナルにおいて、リーファー電源設備の整備支援を行う。また、輸出時における品質向上を図るため、海上輸送時の品質劣化防止の技術開発を促進する。

○港頭地区での冷蔵・冷凍倉庫の集積支援

- ・生産地から港湾までのコールドチェーンを構築するために、港頭地区での冷蔵・冷凍倉庫の集積支援を行う。

## 目標①－5 陸上輸送コスト・時間の削減

### <現状と将来動向>

- ・ 近年、内航船舶へのモーダルシフト、高規格道路の整備進捗による港湾背後圏の拡大、国際物流の拡大など、港湾物流の活性化に伴い、臨港地区における交通量が増大している。
- ・ 臨港地区内のふ頭間の輸送においては、一般道を経由した横持ちを余儀なくされている港湾もあり、渋滞による輸送時間の増大や一般車両との事故等のリスクが生じている。
- ・ 九州における外貿コンテナ貨物の傾向として、北部では輸入貨物、中央部では輸出貨物が多く、各港湾のコンテナ取扱量も輸出入で不均衡が生じている。輸出貨物と輸入貨物の生産消費地の偏在も見られ、空コンテナや空シャーシの回送など、非効率な輸送が発生している。
- ・ また、近年少子高齢化・人口減少に伴う貨物車両のドライバー不足が顕在化しており、ドライバーの労働生産性を高めつつ、長時間労働の是正等の負担軽減に繋げるための施策が不可欠となっている。

### <戦略>

○背後地域とのアクセスの強化と横持ち距離の短縮

- ・ 港湾と背後地域、また、港湾内のふ頭間のアクセスの強化により、円滑な港湾物流機能を確保する。

### <戦略実現に向けた課題>

- ・ 広域な高速道路網等の国内交通体系と連動した港湾施設の整備が課題である。
- ・ 港湾周辺における渋滞が顕著である港湾においては、渋滞を緩和させるために円滑な物流動線を確保することが課題である。
- ・ 国内におけるコンテナの輸送の不均衡を解消し、輸送コストの低減やドライバーの労働時間を軽減させることが課題である。

### <施策>

○背後の広域高速道路網等とアクセス可能な臨港道路の整備

- ・ 港湾貨物の背後圏との迅速かつ円滑な物流を確保するために、港湾と背後の高規格幹線道路を接続する臨港道路を整備する。

#### ○港湾のふ頭間連絡道路の整備

- ・ 港湾貨物車両と通過交通車両を分離することにより、臨港地区の渋滞を緩和し、港湾における円滑な貨物の移動等を確保するために港湾のふ頭間連絡道路を整備する。

#### ○CRU（コンテナ・ラウンド・ユース）の促進に向けた支援

- ・ 輸入ニーズのある事業者と輸出ニーズのある事業者をマッチングさせる取り組みを促進し、コンテナのインバランスを解消し、効率的な運用を図る。

#### ○インランドポートの整備の支援

- ・ コンテナ回送距離の短縮によるトラックドライバーの労働負荷の軽減や荷主の利便性向上に寄与するインランドポート整備の支援を行う。

## 目標①－6 海上輸送サービスの定常性向上

### <現状と将来動向>

- ・ 港湾整備においては、事業の進捗状況により、水域施設、外郭施設が未完成のため、減載や沖待ち等の非効率な運航が生じている事例がある。将来的に国際物流の拡大に伴う航行船舶数の増加や、船舶の大型化が進むにつれ、航行環境が悪化する懸念がある。
- ・ また、港湾施設には整備後約40年が経過する施設もあり、老朽化に伴う機能低下も懸念され、遠浅海域における長大航路や泊地においては、恒常的な水域施設の埋没等、施設の維持管理が問題となっている。

### <戦略>

#### ○安全かつ安定的な国際海上輸送サービスの提供

- ・ 沖待ちなどの非効率な運航等が発生している港湾において、水域施設、外郭施設の早期完成を目指す。
- ・ また、施設の利用頻度やライフサイクルコストを踏まえ、戦略的な維持管理・港湾施設の更新を図り、安全かつ安定的な国際海上輸送サービスを提供する。

### ＜戦略実現に向けた課題＞

- ・ 岸壁を暫定供用している港湾では潮待ちによる入港喫水調整等が生じるケースがある。定時運航が求められるコンテナ船の場合は抜港につながることも懸念されるため、航路、泊地の必要水深、幅、範囲の確保が課題である。
- ・ 既存港湾施設の老朽化の状況を把握し、機能の低下に対して適切な対策を講じ、海上輸送サービスレベルの低下を抑制することが課題である。

### ＜施策＞

#### ○水域施設の整備

- ・ 入港船舶の安全性・定時性確保のため、水域施設整備を促進する。

#### ○港内静穏度向上のための外郭施設整備

- ・ 荷役岸壁の稼働率低下等を防ぐため、外郭施設の整備を促進し、港内静穏度を向上させる。

#### ○戦略的な港湾施設の維持管理の推進

- ・ 老朽化した施設の劣化・損傷等により、円滑かつ安全な港湾利用に支障が生じないように適切な時期に施設の維持・補修を行う。

## 方向性② 持続可能な産業発展と新たな価値を創造する国内物流体系の構築

### 目標②－1 内航海運の幹線ネットワークの充実・強化

#### <現状と将来動向>

- ・九州では、関東や関西圏を結ぶフェリー・RORO 航路が充実、近年は船舶のリプレースが活発に行われ、船舶の大型化が進んでいるとともに、新規航路の開設も相次いでいる。
- ・一方、陸上輸送交通網の整備による域内の物流体系の変化、E コマースの発展に伴う小口輸送が増加、トラックドライバーの不足や働き方改革のニーズが高まる等社会・経済構造が変化しつつあることから、フェリー・RORO による海上輸送においても、これらの情勢の変化への対応が必要となる。
- ・海運へのモーダルシフトについては、「交通政策基本計画」等の閣議決定において、2030 年度までに達成すべき輸送量の目標値（410 億トンキロ）が定められており、モーダルシフトの推進への対応も求められている。

#### <戦略>

##### ○フェリー・RORO ターミナルの機能強化

- ・環境に優しく将来の労働力不足の改善にも資することができる、フェリー・RORO 船による幹線ネットワークの充実・強化に向けた港湾施設の整備を促進する。

#### <戦略実現に向けた課題>

- ・効率性向上を図るフェリー・RORO 船のリプレースに伴い、船型の大型化への対応やふ頭用地での貨物スペースの確保が課題である。
- ・フェリー・RORO 輸送は、季節変動性・片荷輸送・貨物小口化等の要因により不安定な状況に置かれており、将来にわたって航路網を維持・拡充していくためには、安定した貨物量を確保することが課題である。
- ・E コマースの進展や、高齢化に伴う労働者不足に伴うトラックドライバー不足への対応が課題である。

#### <施策>

##### ○船舶のリプレースに対応したフェリー・RORO ターミナルの整備

- ・就航船舶のリプレースによる大型化や新規航路の開設に対応した係留施設を整備する。
- ・労働力不足等を背景にしたモーダルシフトの推進による貨物量の増加や無人航走等の輸送形態の変化をふまえ、車両の蔵置・ハンドリング等に必要なヤードを岸壁背後に整備する。

○水域施設の整備

- ・ 船舶の安全かつ円滑な航行を確保・維持するため、水域施設整備を行う。

○船舶輸送への転換（モーダルシフト）の促進への支援

- ・ トラックドライバー等の労働力不足への対応のため、船舶による大量輸送を実現する。

## 方向性③ バルク・完成自動車の物流拠点形成による地域産業の活性化

### 目標③－1 バルク貨物の安定的かつ安価な輸入への貢献

#### <現状と将来動向>

- ・ 20世紀初頭に開業した官営の製鉄所を始め、北部九州の臨海部は古くから製鉄所が立地する鉄鋼業の盛んな地域であり、現在も原料となる鉄鉱石や石炭の輸入に港湾が利用されている。
- ・ また、南九州管内は、温暖な気候や広大な畑地を有し、日本有数の畜産地であり、飼料の原料となる穀物が港湾を通じて輸入されている。また、臨海部には飼料工場やサイロなどの畜産関連企業が集積している。
- ・ 我が国は、資源・エネルギー等のほぼ100%を輸入に依存している状況のなか、近年、近隣国の輸入量急増により資源獲得競争が激化しており、コスト削減を目的とした貨物輸送の効率化等のため、輸入船舶の大型化が進んでいる。
- ・ 一方で、港湾施設の水深・岸壁延長が大型船舶の満載入港に対応できていないことから、減載による輸送が強いられる場合や特定のバースへ集中する等、非効率な輸送が発生している。

#### <戦略－1>

○国際バルク戦略港湾（志布志港）の整備の推進

- ・ 飼料原料の安定的かつ安価な輸入の実現に向けて、国際バルク戦略港湾である志布志港においてバルクターミナルの整備を推進する。

#### <戦略実現に向けた課題－1>

- ・ 九州の産業の国際競争力向上を図るためには、世界中で逼迫している原料の安定的かつ安価な輸入の実現が課題である。
- ・ また、ばら積み貨物船の大型化が世界的に進展している中、我が国では大型船に対応可能な港湾は限られているため、ばら積み貨物の海上輸送用の拠点となる港湾機能の強化が課題である。

#### <施策>

○船舶の大型化に対応した大水深ターミナルの整備

- ・ 畜産農家に安価で安定した飼料穀物を供給するため、パナマックス船が満載で入港可能な大水深岸壁等を整備する。

○企業間連携による効率的な輸入を促進させる荷役施設整備への支援

- ・ 「資源等の海上輸送網の拠点となる港湾の機能強化に係る税制特例措置」等の活用について荷主企業と調整を図り、ベルトコンベアやアンローダーの設置等、荷役効率の向上を支援する。

## ＜戦略－２＞

○安定かつ競争力のあるバルク貨物輸送サービスの充実・強化

- ・ 臨海部の輸送インフラの更新、改良、強靱化及び輸送能力の強化による競争力強化を図る。また、港湾の機能分担や拠点化等により原料の受入拠点の効率的配置や投資の重点化を図る。
- ・ バルク貨物船舶の安全かつ安定的な貨物輸送サービスの充実・強化を図る。

※戦略-2のバルク貨物とは、石炭、鉄鋼石、穀物（国際バルク戦略港湾志布志港の穀物は除く。）等のばら積み貨物を指す

## ＜戦略実現に向けた課題－２＞

- ・ バルク貨物船の大型化・長大化や新たなバルク貨物需要等に対応した港湾機能の充実を図るため、港湾施設の機能強化が課題である。
- ・ 老朽化した企業専用施設の更新・維持管理、バルクターミナル（岸壁・防波堤）の老朽化、安全性の低下への対応も課題となっている。

## ＜施策＞

○大型船に対応した水域施設の水深確保

- ・ バルク貨物の安定的かつ安価な輸入に資する大型船舶の入港のため、水域施設の整備を促進する。

○老朽化した企業専用施設の更新・維持管理

- ・ 特定港湾施設工事制度等の活用や、（独）港湾空港技術研究所等による工法等の技術的助言等により企業専用施設の更新・維持管理を支援する。

## 目標③－2 木材の輸出拡大

### <現状と将来動向>

- ・九州は温暖な気候を背景に森林の成長が旺盛であり、森林面積は約45万3千haで総土地面積の72%を占めており、全国平均を上回っている。森林蓄積は約1億2千万m<sup>3</sup>であり、うち民有林における森林蓄積は約1億7百万m<sup>3</sup>で91%を占め、戦後造成された人工林を主体に、森林資源の多くが利用可能な段階に達している。
- ・九州南部を中心に木材の輸出が急増している。2017年の九州経済圏（九州7県と山口、沖縄県）の輸出額は中国向けを中心に前年に比べ約7割増え、過去最高の116億円を記録した。
- ・中国の建築法改正により、2018年8月から、日本の国産材が住宅の柱や梁といった構造材として使用が可能となった。人口と富裕層が増える中国で木造住宅の需要を取り込める可能性が高まり、国産材輸出への期待が高まっている。

### <戦略>

#### ○木材輸出の促進に向けた港湾機能の強化

- ・原木の輸出量増大に伴い、顕在化している原木蔵置場不足を解消し、さらなる輸出の促進を図る。

### <戦略実現に向けた課題>

- ・木材輸出量増加に対応した木材の蔵置スペース、燻蒸ヤード及び港内荷役機械の充実、また木材ストックヤード不足による他品目岸壁の共同利用等、非効率な輸送が課題となっている。

### <施策>

#### ○ふ頭再編等による新たなニーズへの対応

- ・老朽化及び利用率が低い港湾施設を集約・再編することにより、今後の輸出拡大に対応したヤードの確保を図る。

#### ○木材輸出の抜本的効率化にかかる荷役設備導入のための支援制度等の充実

- ・木材輸出企業と連携して荷役効率の向上に資する荷役設備のあり方を検討するとともに、設備導入のための支援制度を創設する。

#### ○木材輸出用の大型船に対応した岸壁の整備

- ・木材関係の販路拡大が進展していく中、受入国側の施設規模をふまえた木材輸出用の岸壁の整備を行い、さらなる輸送の効率化を図る。

## 目標③－ 3 完成自動車の輸出拡大

### <現状と将来動向>

- ・ 自動車関連産業は我が国の雇用と経済を支える基幹産業であり、北部九州は、国内主要メーカーの自動車製造工場を中心に、多数の自動車部品メーカーなどが立地する国有数の自動車関連産業の集積地を形成している。
- ・ 2018年7月の中国の輸入車にかかる関税引き下げや、海外の経済が堅調に推移していることを背景に輸出用の自動車生産が増加している。九州における2018年の自動車の生産台数は約143万台であり、過去最高に迫る勢いであった。
- ・ また、将来的にはEV化へのシフト等、自動車産業を取り巻く状況は大きく変化していくことが想定される。
- ・ 一方、完成自動車の輸出増加に対し、港湾のふ頭では完成自動車の保管ヤードの不足等が懸念される。

### <戦略>

○完成自動車輸出の促進に向けた港湾機能の強化

- ・ 将来的な完成自動車の輸出量増大に伴い、懸念される保管ヤード不足などに適切に対応し、さらなる輸出の促進を図る。

### <戦略実現に向けた課題>

- ・ ふ頭間における完成自動車の横持ちや、PCC船の港内シフトによる輸送コスト、モータープールの分散による管理運営コストの増加等を削減するため、完成自動車の物流機能の棲み分けを図り、効率的かつ安全な完成自動車の輸送体系を実現することが課題である。
- ・ 自動車輸出にはPCC船が接岸する岸壁はもとより、輸出量に対応したシャーシプールが必須であり、今後の自動車の生産・輸出動向を見据えた適切な規模の用地の確保が課題である。
- ・ また、塩害対策や盗難防止等の質の高い車両の保管機能を有した完成自動車取扱ターミナルの機能拡充が課題である。

## <施策>

- ふ頭再編等による新たなニーズへの対応
- ・ 老朽化及び利用率の低い港湾施設を集約・再編することにより、今後の輸出拡大や効率的な輸送体系の実現に対応したヤードの確保を図る。

## 目標③－４ 低炭素社会の実現への貢献

### <現状と将来動向>

- ・ 地球温暖化防止のための新たな国際的な枠組であるパリ協定の採択・発効を受け、我が国においても温室効果ガス削減等の取組を進める必要がある。
- ・ 特に、温室効果ガス削減に大きく貢献する再生可能エネルギーの一つである風力発電については、安定的なエネルギーが供給できること等を背景に洋上への設置需要が高まっており、港湾区域内の水域は導入適地として有望視されている。
- ・ 国際海事機関（IMO）により、2020年以降、一般海域における燃料油中硫黄分の規制値（現行3.5%以下）を0.5%以下に強化する決定がなされたことに伴い、海事分野でも環境への配慮が一層求められることとなる。
- ・ 2020年に開始される船舶の排出ガス規制強化に伴い、重油に比べて大気汚染物質や温室効果ガスの排出を低減できるLNG燃料を使用する船舶の増加が見込まれている。

### <戦略>

- 再生可能エネルギー関連産業の支援・LNGの導入拡大
- ・ 低炭素社会の実現への貢献に向けて、再生可能エネルギー・LNGの導入拡大を図る。

### <戦略実現に向けた課題>

- ・ 九州各地では、洋上風力発電、バイオマス発電等、新たな臨海部立地企業の進出が萌芽してきており、今後、九州管内港湾及びその周辺地域への新たな産業立地を牽引していくことが期待され、それらへの適切な対応が必須である。陸域においては風車、あるいはプロペラ・支柱・発電機等の大型部材の組立や蔵置が可能な強度の高いヤード・蔵置スペースの確保が課題である。
- ・ 石油よりCO<sub>2</sub>排出量が少ないLNGを燃料とする船舶が世界各国で普及が拡大している。これらLNG燃料船舶の増加に対して、九州管内港湾においても船舶へLNG燃料を供給する設備・体制を整えることが課題である。

## <施策>

○ふ頭再編等による新たなニーズへの対応

- ・ 老朽化及び低利用の港湾施設の廃止・利用転換等により、洋上風力発電基地整備の支援やバイオマス発電燃料の蔵置ヤードの確保を図る。

○既存 LNG 設備を有効活用した LNG バンカリング拠点の形成

- ・ 九州内の LNG 基地と連携した供給ネットワークの構築や拠点形成に必要となる施設整備に対する支援を行う。

## 方向性④ ロジスティクス機能の強化による産業・港湾物流の高度化・効率化

### 目標④－1 港湾物流の生産性向上

#### <現状と将来動向>

- ・ グローバルサプライチェーンが急速に進展する中で、海上輸送の分野において、輸送費用の低減と輸送時間の短縮、及び安定的な輸送サービスが求められている。しかし、近年は、船舶の大型化等による荷役作業の波動性の増大や、それに伴うターミナルゲートの混雑等が顕在化し、非効率な物流となっている。
- ・ 人口減少が進む中、日本が国際競争力を維持するためには、技術革新による生産性の向上が不可欠である。
- ・ 近年、生産性向上に向けてはAI、IoT、自動運転技術等、先端情報通信技術の研究開発が進んでいるが、港湾においてもこれらの最新技術を活用することにより、港湾を含むサプライチェーン全体のリードタイムの短縮等、従来の物流ターミナルの生産性を飛躍的に改善できる可能性を秘めている。

#### <戦略>

○最新技術等を用いた港湾物流機能の向上

- ・ 地域のニーズに沿って整備されてきた港湾の物流ターミナルにおいて、労働人口の減少等に対応するため、AI等の最新技術の活用により、ターミナルの自働化の導入を含む一層の効率化を目指す。

#### <戦略実現に向けた課題>

- ・ 将来の人手不足へ対応するため、自働化・省力化によるヤード内荷役の効率性向上が課題である。コンテナターミナル周辺では、船舶大型化によるターミナル作業の波動性増大やゲート前渋滞激化等の生産性低下の問題が発生し、今後のさらなる船舶大型化に伴い、これらの問題が顕在化する可能性があり、その対応が課題である。
- ・ 高い定時性が求められる内航フェリー・RORO航路においても、船舶の大型化に伴う積載台数の増加などに対して、より効率的な荷役作業を行う必要があり、その対応が課題である。
- ・ さらに、グローバルサプライチェーンマネジメントにおける遅延リスクの解消を図り、原材料調達・生産管理・物流・販売までを連続したシステムとして捉え効率的に管理するサプライチェーンマネジメントへの対応が課題である。

#### <施策>

○遠隔操作荷役施設の導入に向けた支援

- ・ 遠隔操作化・自働化によるクレーン（RTG）等の導入に向けた支援を行い、コンテナ処理能力の最大化とオペレーターの労働環境の改善を図る。

- 先進情報技術を活用した国内外におけるコンテナ物流情報の提供による物流効率化
  - ・ ICT、IoT 等の先進情報技術を活用した国内外におけるコンテナ物流情報の可視化サービスを普及させることにより、コンテナ船の到着・出発時刻、コンテナの船積み・船卸し時刻等の物流情報の見える化を図り、輸送リードタイム短縮や在庫削減、生産計画の精度向上を図る。
  
- 高規格ユニットロードターミナル構築に向けた支援
  - ・ 船舶自動運航、自動離着岸装置、情報通信技術を活用したヤード内におけるシャワーシの管理等の導入に向けた支援を行い、フェリー・RORO 船やコンテナ船等が着岸するユニットロードターミナルにおける作業効率の向上を図る。

## 方向性⑤ 人・まち・島・自然の活用による豊かな生活環境の創出と交流の活性化

### 目標⑤－1 クルーズ市場の拡大による観光活性化

#### <現状と将来動向>

- ・九州は、温暖な気候で豊かな自然に恵まれた地理・風土を有し、古来からの発展経緯による悠久の歴史と多様な文化を有している。
- ・また、干潟や穏やかな内海、時に厳しい表情を見せる外海等は国内でも特徴的な海洋環境である。このような海洋環境は九州管内に多数存在し、新たな地域ブランド構築の資源となり得る。
- ・九州は、外航クルーズ船の寄港が多いものの、訪日外国人一人当たりの観光消費額は全国平均と比較して低い水準であり、今後は一層の周遊、滞在を促すことが重要である。
- ・クルーズ需要が増大する中、九州の各港湾への外航クルーズ船の寄港が増加するとともに、船舶の大型化も進んでいるため、クルーズ船が寄港した際には、一度に多くの観光客が上陸し、混雑が発生している。また、港から中心市街地への交通手段が不足する場合もあり、待機時間が発生し、ストレスなく快適に観光を満喫できる環境にはない状況である。
- ・一方、中国発着を中心としたクルーズのインバウンド観光において、これまでは定型の観光地と大型観光バスで移動する無料寄港地観光ツアーが主流であったが、中国人旅行者の志向も価格から質を求める方向に変化してきている。
- ・また、クルーズ市場において、クルーズ船を継続的に寄港させるためには、インバウンドの受入環境を整えるとともに、アウトバウンドの拡大による双方向の交流拡大が不可欠となる。
- ・クルーズ船に加え、大型の高級クルーザーであるメガヨット（スーパーヨット）で沿岸部を航行する海外富裕層が全国各地で確認されている。こうした富裕層の受入環境の整備により、豊かな海洋環境の中での悠々自適な滞在体験を支えると共に、その旺盛な消費需要を地域経済に取り込む取組みが求められる。

#### <戦略>

○官民連携による国際クルーズ拠点の形成と、港湾・空港・観光地域との連携による九州発着クルーズの増大

- ・我が国の中でも、東アジアに近いという「地の利」を活用し、海外からの交流人口を積極的に受け入れる。その際、そのクルーズ旅客の様々な消費活動や体験活動等が、それぞれの「地域ブランド」の体験、経験、購入を通じて、地域経済の活性化に結びつくよう、受け入れの県及び市町村、商工会議所、経済界等が一体となった取組みを促進するとともに、各地の取組みを管内で情報共有する。

- ・ また、港湾のハード面においては、既設の岸壁等を有効に活用し、クルーズ船の受け入れを行うとともに、新たな官民連携スキーム等も活用しながら、必要なインフラ整備を行う。
- ・ さらに、九州管内の地域ブランドをより多く感じりピーターを増やすために、関係部局とも連携しながら、クルーズ旅客が寄港地から九州内の観光に出かける際のアクセス向上のための支援を行う。
- ・ これらに加え、九州管内で特徴的な海洋環境である閉鎖性水域、干潟等や、離島や半島で海上交通の要衝となっている開発保全航路等について、多くの人に訪問される地域の観光資源として活用する等、特色ある地域づくりに資するよう、地域住民、NPO、更には航路利用者である船社等民間企業との連携を促進する。

### ＜戦略実現に向けた課題＞

- ・ 旅行者がストレスなく快適に観光を満喫できる環境とするために、必要なセキュリティ対策を確保しつつ、クルーズ旅客等の乗下船の迅速さ・快適性の向上を図るとともに、港湾・空港・観光地のアクセス性の強化が課題である。
- ・ クルーズ船の大型化への進展に対応するため、大型船が入港可能なターミナルの整備が課題である。
- ・ さらに、観光先進国実現のためには、インバウンドの受入環境を整えるとともに、アウトバウンドの拡大による双方向の交流拡大が不可欠であり、また各国との双方向の人的交流を拡大させるためには、日本人を対象としたアウトバウンドの強化が課題である。

### ＜施策＞

#### ○円滑かつ快適な訪日外国人の受入環境（SMOOTH VOYAGE）の構築

- ・ クルーズ船から寄港地観光に至る各段階において、快適性を高める設備や最先端の技術・システムを導入する。
- ・ 国際旅客船拠点形成港湾におけるクルーズ船社等による旅客ターミナルビルの整備のほか、旅客ターミナルビルがない場合でも大型テントの活用や既存上屋の改修等により船外でのCIQ手続きを行うことで、訪日外国人旅行者の快適な移動を実現する。

#### ○クルーズターミナルへの公共交通機関等の接続強化

- ・ クルーズ船寄港時に発生する交通混雑を解消やバス・鉄道・連絡船等の多様な移動手段の提供による寄港地観光ツアーの高質化を図るため、港湾と市街地・観光地等のアクセス環境を向上させる臨港部における交通施設や海上交通施設等の整備を行う。

○官民連携による大型クルーズ船に対応したターミナルの整備

- ・ クルーズ船社等による旅客施設や商業施設への投資と官による受入環境の整備を組み合わせたプロジェクトスキームにより、大型クルーズ船が受入可能なターミナルを国際クルーズ拠点として整備する。

○九州発着クルーズの拡大

- ・ 港湾と空港の近接性及び九州における高品質な宿泊を組み合わせたフライアンドクルーズ等による九州発着クルーズを誘致し、さらなるインバウンドの拡大を図るとともに、九州発着クルーズツアーの増加によるアウトバウンドの活性化を促進する。
- ・ 離島における中小型の高級クルーズ船やメガヨット等を誘致し、クルーズ観光客や富裕層を誘致することで、離島の地域経済の活性化を促進する。

○寄港地観光の充実

- ・ 自治体、観光事業者等との連携・協働により、魅力ある寄港地観光メニューの開発・提供に取組み、リピーターの増加を図る。

## 目標⑤－ 2 離島地域の地域経済の維持・活性化

### ＜現状と将来動向＞

- ・ 九州管内には多くの離島が存するが、各地の離島においては、人口減少、少子高齢化、産業の低迷等の課題を抱えている。空路がない離島も少なくなく、海上輸送は、離島における生活及び産業の安定・安心・安全を支える不可欠な機能である。
- ・ 沖縄県石垣島の事例のように、クルーズ船の寄港増加は観光消費の増大に留まらず、宿泊や飲食業等の観光産業への就業機会を増大させ、Uターン、Iターン者による島内人口の増加に繋がる。したがって離島におけるクルーズ誘致は人口増加や産業を活性化させるポテンシャルを持つ。
- ・ また、海象の悪条件時における島への寄港の中止や災害時等の非常時における避難等にあたっては、バックアップの体制が確保できていない場合もあり、その対応は急がれる。

### ＜戦略＞

○離島の生活・産業の安定・安心・安全を支える海上輸送機能の確保と向上

- ・ 離島における海上輸送機能を確保・向上させ、地域産業の振興、離島における生活改善、交流人口の増大に貢献する。併せて、海象の悪条件時における抜港対策や非常時における避難ルートのリダンダンシーの確保を促進する。

### ＜戦略実現に向けた課題＞

- ・ 離島人口の減少に伴い、離島航路の輸送人員が減少している中で、安心した生活と地域経済の発展を持続するために、生活航路の安定的な運航確保が課題である。
- ・ 離島の生活を支える一次産業を支援する港湾施設の強化が課題である。
- ・ 離島におけるクルーズ需要拡大を図るためには、クルーズ船受け入れ体制を構築するとともに、国内外のクルーズ船寄港促進を図る積極的な誘致活動が課題である。

### ＜施策＞

○船舶の安定運航に資する外郭施設等の整備

- ・ 生活航路としての船舶の安定的な運航を確保するため、防波堤等の整備を推進し、就航率の向上を図る。

○非常時における支援船の受入に対応した係留施設等の整備

- ・ 災害等の非常時における自衛隊、海上保安庁等の所有する大型支援船の受入を想定した係留施設等の整備を行う。

#### ○離島港湾での就労環境の改善

- ・ 人口減少や高齢化に対応した就労環境改善及び農林水産品の安定的な輸送に資する屋根付き岸壁等の整備を支援する。

#### ○クルーズ船受入のための係留施設等の整備

- ・ 既存岸壁を活用したクルーズ船の受入環境の整備や、テンドーボートでの上陸に対応した浮棧橋（ポンツーン）等の整備を行う。

### 目標⑤－3 交流拠点としての役割の拡大

#### <現状と将来動向>

- ・ 1980年代、港頭地区では、物流形態の変化による空き倉庫や老朽化した工場の再編等で生じた土地を再開発し、商業機能等を立地させたウォーターフロント開発がなされた。これにより、港湾の役割が、これまでの荷役・倉庫・工場等の施設から商業・業務・居住等の新たな機能を持つこととなった。
- ・ 2003年より、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核としたまちづくりを促進するため設立された「みなとオアシス」制度が創設された。九州管内の港湾においても、現在17の港湾において「みなとオアシス」が設置・認定され、地域振興の取組が継続的に行われている。
- ・ 臨海部の再編としては、九州北部で複数個所行われており、将来的に他地区も含めた土地利用の見直しが行われている。
- ・ モーターボートや船外機のメーカーの輸出を含む合計出荷額は2017年に1,926億円であり、リーマンショック前のレベルを上回る規模まで回復する傾向にある。
- ・ 特に、メガヨットと呼ばれる大型のヨットは、近年台湾等で建造が始まり、アジアにおける隻数が堅実に増加している。国内では東京オリンピック等に向けて、メガヨット等の大型・高級プレジャーボートの受入環境の整備が検討されている。

#### <戦略－1>

##### ○海の玄関口にふさわしい交流の場の形成

- ・ クルーズ市場での九州のプレゼンス向上や海外及び近畿圏・首都圏との交流促進に向けて、おもてなしムードや賑わいを創出する場を形成する。

## ＜戦略実現に向けた課題－１＞

- ・ クルーズ船の寄港増や大型化の中で、既存の物流ターミナル等を利用してクルーズ船を受け入れている場合があるが、クルーズ船と貨物船の岸壁予約時期が違うため、物流事業者との入港調整が困難なケースがあり、貨物と旅客の混在により魅力的な景観が喪失している。そのため、貨物と旅客の混在を解消し、海の玄関口としての魅力的な景観を創出することが課題となっている。
- ・ また、みなとは水辺に親しむことの出来る親水空間であり、地域住民や観光客等多くの人々の気持ちを和らげたり、癒したりしてくれる憩いの場と共に活気のあふる賑わいの場を作り出すことが課題である。

## ＜施策＞

- 各地域の特徴に合わせた、まちづくりと一体となった良好な港湾空間の形成
  - ・ 各地域の特徴に合わせた、まちづくりと一体となった良好な景観形成と回遊性の高い歩行空間等を整備する。
- にぎわい交流拠点の整備（みなとオアシス等）、交流拠点ネットワークの強化
  - ・ 海浜・旅客ターミナル・広場等みなとの施設やスペースを活用して、住民参加型の継続的な地域振興に係わる取り組みが行われる交流拠点の整備を支援する。
  - ・ 他地域の交流拠点との連携促進により新たな人流を創出するとともに、災害発生時には人的・物的相互支援を行う防災ネットワークの強化を行う。
- マリーナ等の施設を核とした海洋レクリエーション拠点の形成
  - ・ 親水空間として、メガヨット等大型・高級プレジャーボートを受け入れる施設を整備し、マリーナを中心とした海洋レクリエーション拠点を形成することで、交流の場としての魅力を創出する。

## ＜戦略－２＞

- 港湾空間の民間開放を通じた新たな親水空間の創出
  - ・ 物流機能や産業機能が港湾区域内の沖合側へ移転する傾向に対応し、内港地区や旧港地区の利用再編等を図り、港湾空間の積極的な民間開放を通じた新たな親水空間を創出する。

### ＜戦略実現に向けた課題－２＞

- ・ 今後の社会資本整備はより一層の事業の効率化が求められている中で、事業効率化と臨海部の魅力向上の両立が課題である。
- ・ 民間事業者が自身のノウハウを最大限に活かして維持管理・運営・更新・経営等を担うことにより、事業全体のライフサイクルコスト（LCC）最小化やサービス向上の実現が課題である。

### ＜施策＞

○既存港湾施設の利活用や民間資金を活用した港湾空間の創設

- ・ 既存防波堤の一般開放による釣り施設としての利活用や民間資金を活用した集客力の高い商業施設や緑地を一体的な整備により、みなとに人々が集い、海に親しむことができる空間を創出する。

## 方向性⑥ 九州における港湾の強靱化と防災・危機管理対応力の強化

### 目標⑥－1 災害対応力の強化

#### <現状と将来動向>

- ・ 強力な台風、局地的豪雨、火山噴火による災害のリスクは他の地域と比べると高く、南海トラフ巨大地震に伴う津波に代表される大規模津波への備えも急務となっている。
- ・ 臨海部には多くの企業が立地しており、東日本大震災時のケースの様にコンビナート火災や大量の貨物の損失等のリスクを抱えている。
- ・ 南海トラフ巨大地震津波に直面する九州東岸の港湾はもちろんのこと、九州管内の全ての地域の港湾においては、地震やそれに伴う津波に十分備えておくことは急務である。被災地においては、緊急物資を海上から輸送する拠点が不可欠であり、また、国内外において高度な水平分業が進んでいる我が国産業への影響を最小限に食い止めるための最低限のサプライチェーンの確保は必須である。
- ・ また、2016年の熊本地震でも明らかになったように、被災を免れた大分県や福岡県の港湾から海上輸送を経て陸揚げされた人的・物的資源は、関係機関の連携の下、熊本県内陸部の被災地の早期の復旧に大いに貢献することもできた。このような九州管内の被災地支援のためのハード面及びソフト面の充実も重要である。
- ・ さらに、より広域的な観点からは、九州の港湾は、南海トラフ巨大地震及び津波による大きな被害が想定される四国から東海にかけての地域を支援する、西の拠点としても期待される。
- ・ ターミナルの天端高及び耐震性の確認、背後ヤードの液状化対策、臨港道路におけるトンネルの冠水対策、橋梁の耐震性、路面の液状化対策等が必要である。
- ・ 2018年台風21号ではコンテナターミナルが浸水し、コンテナの荷崩れ、飛散、転倒の発生や電源設備の水没により電力の供給が停止するという問題が発生している。
- ・ また、流出した流木等の船舶航行の支障となる障害物除去といった航路啓開への迅速な対応が必要となる。

#### <戦略－1>

- 自然災害時の早期復旧・復興支援に向けた、堤外地を含む臨海部の物流機能の強化
  - ・ 自然災害時の早期復旧・復興支援に向けた、堤外地を含む臨海部の物流機能の強化を図る。
  - ・ 平時からの利用を前提とした大規模災害時のバックアップ機能を確保する。

#### <戦略実現に向けた課題－1>

- ・ 大規模地震発生時に緊急物資を輸送するために耐震強化岸壁の整備が課題である。

- ・ 重要インフラの緊急点検をふまえた台風、津波等の自然災害に対する予防対策として、蔵置コンテナやシャーシ等の流出対策、多段積みコンテナや空コンテナの倒壊・飛散対策や、ガントリークレーン、管理棟、ターミナルビル等の電源設備の状況、非常電源の確保等が課題である。また、シャーシ、トラクターヘッド、荷役機械、その他車両等の避難場所の確保も課題である。
- ・ 自然災害への対応力強化に向けて、危機管理に対する各港の連携、各港の情報共有化が課題である。
- ・ 海外との玄関口となる港湾においては、生態系、農林水産業、人体へ被害を及ぼす外来生物の存在が確認されており、その防除が課題である。

## <施策>

### ○耐震強化岸壁、防災拠点緑地等の防災拠点施設の整備

- ・ 地震災害発生時に、地域の早期復旧・復興を支援するため、耐震強化岸壁を確実に整備する。
- ・ 大規模災害発生時に緊急物資輸送の中継拠点や広域支援部隊のベースキャンプとして機能する防災拠点施設を整備する。

### ○緊急時の輸送・避難ルートの確保

- ・ 港湾の耐震施設と緊急輸送道路を結ぶ臨港道路の耐震化等を図るとともに、緊急時の幹線貨物輸送等のリダンダンシーの観点から必要となる海上・陸上輸送ルートを確保する。
- ・ また、海上からの支接受入や広域的な代替輸送が可能となるよう港湾間連携を促進し、港湾の被災状況や利用可否、代替ルート情報等を関係者間で共有可能となるネットワークを構築する。
- ・ 原子力発電所周辺において、有事の避難経路が多重化されていない地域もあり、沿岸部では船による海上避難ルートを確保する。

### ○台風・津波時における貨物等の流出防止対策等の減災機能の強化

- ・ 防潮堤の整備や嵩上げを行うとともに、ふ頭用地への貨物流出防止設備の設置等により、高潮や津波による貨物等の流出や浸水による人的・経済的被害の軽減を図る。

### ○ヒアリ等の特定外来生物対策

- ・ 特定外来生物の水際での防除対策として、コンテナヤードや臨港道路の舗装の隙間の充填等の対策を講ずる。

## ＜戦略－2＞

### ○大規模災害時のバックアップ機能の確保

- ・ 大規模災害時においても、バックアップ機能を確保し、背後圏域の経済活動を支えるために港湾の機能を維持・継続する。

## ＜戦略実現に向けた課題－2＞

- ・ 南海トラフ巨大地震等の大規模自然災害を想定し、首都機能のバックアップ機能の確保が課題である。
- ・ 熊本地震における教訓を活かし、危機管理に対する各港の連携、各港の情報の共有化が課題である。
- ・ また、非常災害時における港湾管理は、通常時の港湾管理とは異なり、支援物資の受け入れのための利用調整等の業務が中心となる。そのため、発災後の各段階における対応に備えて、円滑な被災地支援体制の充実・強化が課題である。

## ＜施策＞

### ○災害時における基幹航路就航船舶の入港等に対応したターミナル機能の具備

- ・ 南海トラフ巨大地震時に被災が想定される太平洋側の港湾の物流機能を代替するためのターミナル機能を北部九州港湾において具備する。

### ○支援物資物流システムへの参画

- ・ 各地から調達される支援物資を被災自治体が円滑に輸送・仕分けし、被災地内の避難所へ供給するための支援物資物流システムに参画し、被災地への支援を行う。
- ・ 大規模災害時における支援物資輸送においては、交通インフラ等の被災も想定されることから、鉄道、内航海運、トラックといった多様な輸送機関が、状況に応じてスムーズに連携・連結できるよう、支援体制を構築する。

## ＜戦略－3＞

### ○流木・流出油回収等の海洋汚染への迅速な対応

- ・ 貯木場の流木や、流出油等による海上汚染や海上火災等、二次災害の発生・拡大を防止するため、障害物等除去の迅速化を図る。

### ＜戦略実現に向けた課題－3＞

- ・ 大量流木の漂流や油流出事故の発生時の迅速な発見・回収に向けて、航路等の異常に関する早期の情報収集と共有が必要である。効率的・効果的な航路の保全及び管理や海洋汚染防除を図るため、民間事業者等との連携による情報収集・共有体制の構築が課題である。

### ＜施策＞

- 官民協働による効果的かつ効率的な開発保全航路等の保全体制の確立
  - ・ 不法な水域占用や船舶航行に係る障害物に関する情報提供を定める民間事業者との協定制度（「海道見守り隊」制度）を通し、効果的かつ効率的な航路等の保全を図る。
- 頻発する自然災害に対する効率的な海洋汚染防除体制の構築
  - ・ 頻発する自然災害に対して、官民連携による効率的な海洋汚染防除体制を構築する。
  - ・ 効率的な油・ゴミ回収や災害支援を可能とするために新技術や災害支援機能を搭載、充実させた国有の大型浚渫兼油回収船や環境整備船の建造、更新を進め、海洋汚染防除体制の強化を図る。

## 目標⑥-2 港湾のセキュリティの向上

### <現状と将来動向>

- ・ 2001年9月の米国同時多発テロ以降、中東・アフリカ及びアジア地域等を中心にテロが多発しており、テロの脅威が各地に拡散している。
- ・ 国際港湾の保安については、米国同時多発テロをきっかけに国際テロ対策が世界中で問題となり、外国航船の出入りをする港の保安対策を整えることを目的に、国際条約である海上人命安全条約（SOLAS条約）が改正された。
- ・ これに対応した国内法として「国際船舶・港湾保安法」が成立し、国際的な動きに対応したわが国港湾の保安対策の強化が課題となっている。
- ・ 港湾施設への出入管理強化に伴い、出入管理情報システムを導入し、保安対策の確実性と物流の効率化の両立を図ることも重要となる。

### <戦略>

#### ○港湾保安機能の強化

- ・ 港湾において全国的に一定の保安水準を確保し、テロ等の危害行為の未然防止を図る。

### <戦略実現に向けた課題>

- ・ 防犯・テロのリスク軽減に向けて、港湾施設への出入管理を強化し、ふ頭におけるセキュリティ向上が課題である。

### <施策>

#### ○監視システム等の構築

- ・ ターミナルの保安向上のため、監視カメラシステム等を構築する。



# IV. おわりに





## IV. おわりに

- ・ 2030年に向けた九州管内の港湾施策のとりまとめにあたっては、現状や将来的な情勢変化を踏まえた上で、九州管内港湾の現状の課題とニーズを踏まえた課題解決型の施策に加え、あるべき姿を描いた上で目標型の施策を網羅的にとりまとめた。
- ・ 方向性や戦略ごとに体系づけられた各施策については、他の施策の取組みと相乗的に効果を生み出すことができるよう、横断的な視点をもって、他分野の施策とも連携を十分図りながら、取組みを進めていく。
- ・ 一方、港湾の整備においても、現場技術者の減少している環境の中、建設産業の生産性向上を図る i-construction の推進を進めていく。
- ・ また、軟弱地盤やシラス大地など九州特有の地域特性をふまえた整備・維持管理コストの削減等にかかる技術開発に取り組んでいく。
- ・ 我が国の港湾を取り巻く情勢は、経済連携協定（EPA）・自由貿易協定（FTA）の影響により国際情勢の変化が拡大し、パナマ運河・北極海航路の利用拡大、コンテナ船の大型化等大きく変化し続けている。
- ・ 将来的に、人口減少社会の下で社会資本や経済に対する視点が大きく変化するとともに、国際的な貿易・物流動向等の情勢変化が大きく変化する可能性がある中で社会経済情勢等を常時把握した上で、本構想のフォローアップを図っていくものとする。

## 《用語集》

本中長期構想に掲載している用語の定義・解説を以下に示す。

用語	定義
アウトバウンド	本構想では、国際旅行の内、自国から他国への旅行を指す。
「一带一路」構想	中国が形成を目指す経済・外交圏構想のこと。中国西部と中央アジア・欧州を結ぶ「シルクロード経済ベルト」（一帯）と、中国沿岸部と東南アジア・インド・アラビア半島・アフリカ東を結ぶ「21世紀海上シルクロード」（一路）の総称であり、東洋・西洋を結ぶインフラ整備および経済・貿易関係を促進する。
インランドポート	複数の船社が内陸部の物流施設に対し、コンテナの集配・保管等の場所として港湾内にあるデポ（コンテナ蔵置場所）と同様の指定をし、あたかも港湾が内陸部にあるかのように共同で利用することができるようにする、内陸部の物流拠点の新たな概念。インランドデポとも呼ばれる。
インバウンド	本構想では、国際旅行の内、他国から自国への旅行を指す。
浮棧橋（ポンツーン）	水面上に浮かぶ箱型の浮体を用いた船舶係留施設。潮位差の大きい水域、軟弱地盤の水域、大水深の水域等に設けられる。港湾法第2条第5項（港湾施設）に定められる係留施設の一つ。
上屋（うわや）	船舶から荷揚げ、もしくは積込む貨物の荷さばきや一時保管を行うための施設で、通常、エプロン（岸壁、棧橋及び物揚場の上面）の直背後に配置される。貨物の保管を目的とする倉庫とは異なる。港湾法第2条第5項（港湾施設）に定められる荷さばき施設の一つ。
海運アライアンス	欧米中国などの当局（競争法）の承認のもとで、世界規模での最適配船、コスト合理化を図るためのコンテナ運航船社間協定。複数の航路やサービスでの協調体制を指す。
カスケード現象	大型船の投入によって、既存の中小型船が玉突きのように他の航路に転配されることで、滝（カスケード）のように段々と大型化が進展していく現象を指す。近年、スケールメリットによる輸送コスト低減を図るため、基幹航路に大型の新造船が投入されることによって、基幹航路（欧州航路、北米航路）、南北航路（南米航路、豪州航路、南アジア航路）、アジア域内航路（東南アジア航路、中国航路、韓国航路）の順に転配されていく傾向にある。
開発保全航路	船舶航行量が多く、船舶交通の要衝である区域等において、船舶の大型化や高速化に対応して、海上交通の安全性、効率性を向上させるため開発及び保全のための工事を必要とする航路のこと。港湾法第2条第8項に規定されており、その航路の区域は政令で定められている。現在、全国では15航路が指定され、九州管内では関門航路、万瀬瀬戸航路、蟬蛾ノ瀬戸航路、平戸瀬戸航路、本渡瀬戸航路の5航路が指定されている。
空コンテナ	荷物が詰め込まれていないコンテナ。

用語	定義
ガントリークレーン	コンテナターミナルに設置される、船舶との間でコンテナ貨物の積み卸しを行うためのクレーン。アーム部分が長いので、大型コンテナ船の貨物の積み卸しに対応できる。
岸壁	船舶を接岸、係留させて、貨物の積み卸し、船客の乗降等の利用に供する施設。港湾法第2条第5項（港湾施設）に定められる係留施設の一つ。
喫水	船舶が水に浮かんでいる時の、船体の最下端から水面までの垂直距離のこと。ドラフトとも呼ばれる。
交通政策基本計画	我が国の交通政策の長期的な方向性を踏まえつつ、政府が今後講じるべき交通施策について定められた計画。交通政策基本法（2013年）に基づく。
航路	航路は船舶が安全に航行できるように港則法で定められた水路水域。船舶は、航行義務・追越し禁止などの航路の設定や、指定した時間に航行する管制基準等の規定に従って航行する。
港湾区域	港湾管理者が管理権を行使する区域のうちの一つ。港湾法第4条第6項において「当該水域を経済的に一体の港湾として管理運営するために必要な最小限度の区域」とされ、国土交通大臣又は都道府県知事が港湾管理者となるべき関係地方公共団体に対して認可した水域。
港湾施設	港湾法第2条第5項の港湾施設とは、原則として港湾区域及び臨港地区内にある水域施設（航路、泊地等）、外郭施設（防波堤、護岸等）、係留施設（岸壁、浮き桟橋等）などに限定されている。
国際拠点港湾	港湾法第2条第2項において、国際戦略港湾以外の港湾であって国際海上輸送網の拠点となる港湾。全国の18港が指定されている。
国際戦略港湾	港湾法第2条第2項において、国際競争力の強化を重点的に図ることが必要な港湾。京浜港（東京港・横浜港・川崎港）、阪神港（大阪港・神戸港）の5港が指定されている。
国際バルク戦略港湾	アジアの主要港湾に匹敵する物流コストサービスを実現し、我が国の産業の競争力や国民生活の向上に不可欠な物資の安定的かつ安価な供給を実現するための港湾。九州管内では、2011年5月に、志布志港（穀物）が選定。
国際複合一貫輸送	特定の運送品が、単一の契約手続きで複数の輸送手段（船と鉄道、船とトラック等）により一貫して行われる輸送サービスのこと。インターモダルとも呼ばれる。
国際旅客船拠点形成港湾	港湾施設の規模やクルーズ旅客需要の将来見通し、船社との連携等を総合的に勘案し、国際クルーズ船の拠点を形成するとして国が指定した港湾のこと。港湾管理者はクルーズ船社と協定を締結し、長期の岸壁優先使用を認める一方で、クルーズ船社は旅客施設の整備等を行う等、官民連携により拠点化に向けた整備を進める。

用語	定義
コールドチェーン	生鮮食料品など品質保持のために温度管理が必要な貨物について、産地から消費者まで低温を保ち輸送する低温流通体系のこと。
コンテナ	貨物、特に雑貨輸送の合理化のために開発された一定の容積をもつ輸送容器。アルミ製が主流。サイズは通常、10、20、40 フィートが主流。国際コンテナの幅は8 フィートが標準で、高さは8 フィート6 インチと9 フィート6 インチの2種類、長さは45 フィート、48 フィートもある。米国国内の輸送では53 フィートも使われている。
コンテナターミナル（コンテナヤード）	コンテナ輸送方式における海上輸送と陸上輸送の接点となる港湾施設。船へのコンテナの積み卸しや、コンテナの保管・輸送、これに要する各種荷役機械の管理等をつかさどる一連の施設を有するエリア。荷役機器はRTG、ストラドル・キャリアなどが使われる。
シームレス物流	国内外のシャーシ相互通行の実現や物流機材（パレット）の規格統一化等の取組により、円滑かつ迅速な貨物積替や輸送サービス間の接続が可能となった「継ぎ目のない」物流のこと。
シベリア・ランドブリッジ	シベリア鉄道と船舶やトラック等の複数の輸送モードを利用した日本・アジアと欧州・中近東・中央アジアを結ぶ国際複合一貫輸送方式による輸送ルートのこと。近年は、中核となる鉄道輸送サービスであるシベリア鉄道（Trans Siberian Railways（TSR））を指すことも多い。
シャーシ	自動車の車台のこと。港湾では、特にコンテナを搭載して、トラクターヘッドに牽引される台車を指す。
静穏度	港内における航路、泊地の静穏の度合いのこと。風、潮流等様々な要因によって変化し、船舶の操船・停泊・係留の安全性を判断する指標。
専用施設（貨物）	港湾施設において、専ら特定企業の活動に資する施設で、企業自ら整備した施設を指す。また、これら専用施設で取り扱われた貨物が専用貨物。
耐震強化岸壁（耐震バース）	大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を確保するために、特定の港湾（背後に一定規模の人口を有する港湾、地形要因により緊急物資の輸送を海上輸送に依存せざるを得ない背後地域を有する港湾等）において、通常のものより耐震性を強化して建設される岸壁をいう。
チャイナ・ランド・ブリッジ（CBL）	中国から中国国内を横断して最西部の阿拉山口駅から国境を越え、カザフスタン・ドスティークから中央アジア圏、欧州を結ぶ貨物鉄道網のこと。現状では、カザフスタンまでの輸送にとどまっている。
テンダーボート	陸地から船へ、あるいは船同士の間で人員や物資を輸送するためのボート。「通船」と呼ばれることが多い。
トラクターヘッド	コンテナが搭載されたシャーシをけん引する輸送機器。

用語	定義
トランシップ	積荷港から荷卸港まで、同一船舶で運送されずに、途中港で積み替えられること。A国から積み出された貨物が、B国の港湾で他船に積み替えられてC国へ運送される場合、この貨物をトランシップ貨物又は外貿フィーダー貨物という。
荷役機械	荷物の搬送、積み付け、仕分けなど物流の結節点で発生する作業に使用する機械の総称。港湾における荷役機械には貨物の荷姿に応じて様々な形式があるが、主なものに石炭や鉄鉱石あるいは穀物などのばら貨物を船舶から陸揚げするアンローダーと、コンテナ貨物の荷役を行うガントリークレーンがある。
バース	港内で荷役、旅客の乗降などを行うための岸壁、棧橋、ブイ及びドルフィン等施設の船舶係留場所のこと。
背後地域	その港湾で取り扱う貨物の大部分の発生源、到着地となっている地域。
泊地	港湾内で船舶が安全に停泊することのできる水面のこと。港湾法第2条第5項（港湾施設）に定められる水域施設の一つ。
パナマ・スエズ両運河の拡張	太平洋と大西洋を結ぶパナマ運河が拡張され、新しい運河では従来の3倍近い貨物の大型船が通行可能となった。また、地中海と紅海を結ぶエジプト・スエズ運河が拡張され、通航できる船の数が倍増された。
パナマックス	パナマ運河の従来開門を通行し得る最大船型。パナマ・スエズ両運河の拡張により、最大許容船型は全長 294.1m→366m、幅 32.3m→49m、喫水 12m→15m に拡大された。
パリ協定	第21回気候変動枠組条約締約国会議（COP21）が開催されたパリにて2015年12月12日に採択された、気候変動問題に関する多国間の国際的な協定。
バルク貨物	穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材などのように、包装されずにそのまま船積みされる貨物のこと。
ビッグデータ	インターネットの普及や、コンピューターの処理速度の向上などに伴い生成される、大容量のデジタルデータ。
フィーダー航路	基幹航路に対して支線的な役割を果たす航路のこと。国内の主要港で基幹航路に接続するフィーダー航路を「内航フィーダー航路」といい、そのうち国際コンテナ戦略港湾（阪神港・京浜港）と国内各港を結ぶ内航フィーダー航路を「国際フィーダー航路」という。
フライアンドクルーズ	主に海外でのクルーズ船による旅行のために、現地までの移動（往復又は片道）に航空機を利用する旅行形態をいう。Fly&Seaとも呼ばれる。
プレジャーボート	スポーツ又はレクリエーションの用に供するヨット、モーターボート及びその他の船舶。

用語	定義
北極海航路	ユーラシア大陸北方（ロシア・シベリア沖）の北極海を通過して太平洋側と大西洋側を結ぶ航路。近年の地球温暖化による北極海の夏季海氷面積の減少により、商業的な活用が注目されている。
マリーナ	プレジャーボートの利便に供することを目的とする港湾のこと。プレジャーボートの係留、保管、その他のサービスを提供する。
みなとオアシス	「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を「みなとオアシス」として国土交通省港湾局長が登録するもの。
モーダルシフト	トラックによる貨物輸送を船または鉄道などの大量輸送機関に切り換えようとする国土交通省の物流政策。ドライバー不足や交通渋滞、大気汚染を解消するため、特に大量一括輸送が可能となる幹線輸送部分を内航海運やJR貨物による輸送に転換すること。
ユニットロード（ターミナル）	荷役効率や輸送機関の運用効率の向上、物品の破損、紛失の防止等を目的として、複数の貨物をコンテナやパレット及びシャーシを用いて輸送に適した単位にまとめた輸送方式。代表的な輸送船舶としては、フェリー、コンテナ船、RORO 船などが挙げられ、これらの船舶が就航するふ頭をユニットロードターミナルと呼ぶ。
洋上風力発電	風力発電のうち、洋上に設置されるもの。海底に直接基礎を設置する着床式と、発電装置を底に固定せずに水面に浮かばせる浮体式に分類される。
リダンダンシー	「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、国土形成計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設の多重化や、予備の手段が用意されている等のバックアップ機能を指す。
リードタイム	一般的には、発注から納品までに要する時間を指す。港湾においては、船舶の着岸後、コンテナターミナルから貨物の引き取りが可能となるまでの時間を指す。
リーファー電源設備	冷蔵・冷凍輸送を行うために冷却装置を内蔵したリーファーコンテナ用の電源設備のこと。特に、港湾の蔵置場所で給電が行える設備を指す。
臨港地区	港湾区域と一体として機能すべき陸域として、住宅・店舗等や工場の建設などについて港湾管理者が規制を行うことのできる地域。都市計画法の規定により臨港地区として定められた地区又は港湾法の規定により港湾管理者が定めた地区をいう。
ロット	1回に生産する特定数の製品の単位。物流においては、出荷1件当たりの貨物重量を「流動ロット」という。
AI (artificial intelligence)	コンピューターで、記憶・推論・判断・学習など、人間の知的機能を代行できるようにモデル化されたソフトウェア・システム。

用語	定義
CIQ	税関(Customs)、出入国管理(Immigration)、検疫(Quarantine)の略で、人や貨物の国際的な移動の際に必要な手続及びその施設を指す。日本の主要な港湾・空港のほとんどで CIQ 体制が整備。税関は財務省、出入国管理は法務省、検疫は厚生労働省と農林水産省(動物検疫・植物検疫)が所管。
CRU (コンテナ・ラウンド・コース)	インランドデポ等で輸入コンテナをデバンニングした後、同じコンテナに輸出貨物をバンニングし、継続して輸出入に利用すること。国際海上コンテナの内陸輸送(港との往路・復路)において、非効率な空荷輸送を避けることで効率化を目指す取組。正式には Continuous Equipment Use。
E コマース	Electronic Commerce の略称。インターネットなどのネットワークを介して契約や決済などを行う電子商取引。
EPA (Economic Partnership Agreement) (経済連携協定)	貿易の自由化に加え、投資・人の移動・知的財産の保護や競争政策におけるルール作り、様々な分野での協力の要素等を含む幅広い経済関係の強化を目的とする協定。
EV (electric vehicle)	電動モーターで車を駆動させる電気自動車。EV 化が進展すると、内燃機関(エンジン等)からモーター・車載用電池等へ変わり、原材料も非鉄金属の需要が増加する等、必要な部品の種類が変わることによって、自動車産業の構造が転換することが想定される。近年、資源制約や環境問題への関心の高まりを背景に注目を集めており、経済産業省は2020年までにEV・PHVの普及目標最大100万台を掲げている。
FTA (Free Trade Agreement) (自由貿易協定)	特定の国や地域の間で物品の関税やサービス貿易の障壁等を削減・撤廃することを目的とする協定。
ICT (information and communication technology)	情報処理・情報通信分野の関連技術の総称。
IoT (Internet of Things)	あらゆる物がインターネットを通じて繋がることによって実現する新たなサービス、ビジネスモデル、またはそれを可能とする要素技術の総称。
LNG バンカリング	国際海事機関(IMO)による船舶の燃料油硫黄分濃度規制(SOx規制)が強化されたことを受け、クリーンなLNG(液化天然ガス)を燃料とする船舶の建造が進んでいる。それらLNG燃料船に対して、LNG燃料を供給することを指す。
PCC 船 (Pure Car Carrier)	自動車専用船。自動車運搬船の中で、自動車のみを輸送する船舶のこと。
RORO 船 (roll on roll off ship)	貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す(水平荷役方式)ために、船尾や船側にゲートを有する船舶。

用語	定義
Sea&Rail	鉄道輸送と海上輸送を接続した輸送形態。輸送距離が長い場合、一度に大量の貨物を輸送でき、車の輸送に比べてコスト面で有利である。
SMOOTH VOYAGE	国土交通省港湾局が推進する、クルーズ旅客等の乗下船の迅速さ・快適性を継続的に向上させる取り組み。船から寄港地観光への円滑かつ快適な接続の実現、船外での快適なCIQ手続き等の実施、訪日外国人旅行者の不便解消の徹底を目指すとしている。
SOx 規制	船舶からの排気ガス中の硫黄酸化物 (SOx) や粒子状物質 (PM) による人の健康や環境への悪影響を低減するため、海洋汚染防止条約 (MARPOL 条約) により、燃料油中の硫黄分濃度が世界的に規制。
SOLAS 条約 (International Convention for the Safety of Life at Sea. 1974) (海上人命安全条約)	海上における人命の安全を守ることを目的とし、船舶の構造、設備などの技術的要件や、検査の実施等について定めている。本来船舶にかかる安全事項を担保するものであるが、2001年9月11日の米国同時多発テロ事件を受け、海事分野において安全強化を図る目的で改正され、港湾施設の保安も規定された。改正部分は2004年7月に発効。

2030年に向けた九州管内の港湾施策策定委員会  
委員名簿

(2019年3月時点)

※順不同・敬称略

委員 長	九州大学大学院経済学研究院 教授	星野 裕志
委員	株式会社西日本新聞社 編集局 経済部長	岩本 誠也
委員	大分大学経済学部門 准教授	大井 尚司
委員	大分大学経済学部 准教授	川崎 晃央
委員	九州地方倉庫業連合会 会長	城野 隆行
委員	公益財団法人アジア成長研究所 研究部長 教授	戴 二彪
委員	公益財団法人九州経済調査協会 理事長	高木 直人
委員	九州運輸局 次長	吉元 博文
委員	一般社団法人九州経済連合会 専務理事	長尾 成美
委員	九州地方港運協会 会長	野畑 昭彦
委員	九州大学大学院工学研究院 助教	松永 千晶
委員	九州トラック協会 会長	眞鍋 博俊
委員	九州地方整備局 副局長	稲田 雅裕
委員	中央大学経済学部 教授	山崎 朗
委員	九州経済産業局 総務企画部長	山村 直弘
委員	長崎県立大学経営学部 教授	山本 裕
委員	立命館アジア太平洋大学大学院経営管理研究科 教授	汪 正仁
旧委員	九州運輸局 次長 (～H30. 7. 30)	高杉 典弘
旧委員	九州地方整備局 副局長 (～H30. 11. 30)	村岡 猛

(旧委員の職名は、委嘱当時のもの)

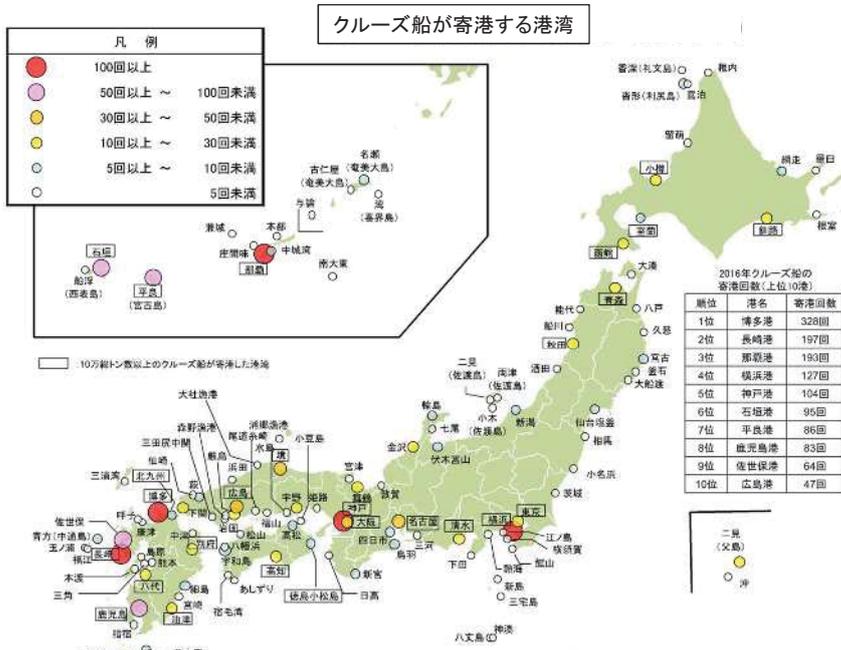


## 参考資料(九州管内港湾のポテンシャル)



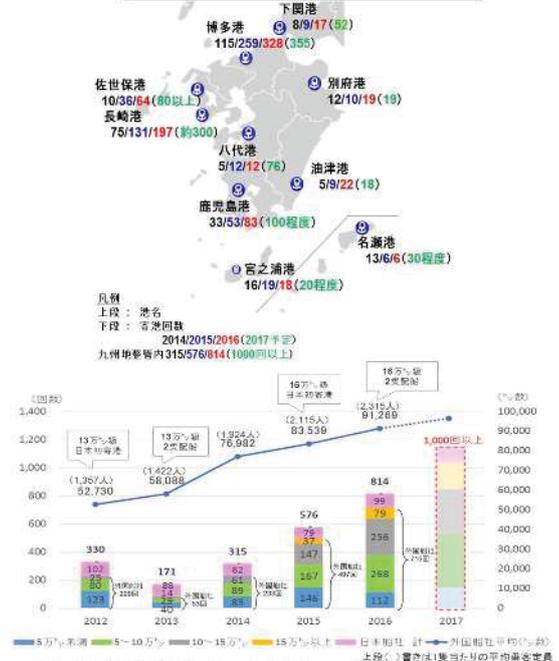


- 2016年は、全国の123の港湾にクルーズ船が寄港し、港湾別では、第1位:博多港328回(前年259回)、第2位:長崎港197回(前年131回)、第3位:那覇港193回(前年115回)となり、2年連続で博多港が最多、長崎港が2位となっており、クルーズの重要な拠点となっている。
- 九州管内の港湾へのクルーズ船の寄港回数は増加傾向で推移しており、2016年のクルーズ船の寄港回数は、外国船社が運航するクルーズ船が715回、日本船社が運航するクルーズ船が99回となり、合計では過去最高の814回(前年比41.3%増)となっている。2017年には、クルーズ寄港回数は1,000回を超えることが予想されている。



※港湾管理者への聞き取りを基に国土交通省港湾局作成

## 九州管内の主なクルーズ船寄港実績



※2017予定は、港湾管理者等がHPや報道等で公表している最新情報を掲載

※九州地方整備局作成

# アジアとの直行便・高速RORO船就航状況

- 九州圏域からアジア地域への外航コンテナ航路直行便、国際RORO船及び国際フェリー航路の就航が増加している。
- 九州管内発着の国際RORO・フェリー航路として、下関港・博多港から韓国・中国向けに計3航路 16便/週が就航している。

## 【2013年以降に新たに就航した外航コンテナ航路(九州管内発着)】

港湾名	航路名	運航船社名	便数	寄港地	航路開設年月
北九州港	韓国航路	CAMELLIA	週1便	北九州(門司)～博多～釜山～水島	平成27年3月
		D'jin/HgA	週2便	北九州(門司)～博多～釜山～博多～北九州(門司)～広島～岩国～釜山	平成27年1月
		Sinokor	週1便	北九州(門司)～三島川之江～大竹～徳山～釜山～下関	平成26年8月
		KM	週1便	北九州(門司)～志布志～細島～釜山～伊万里～熊本～長崎～釜山	平成25年7月
		Nam Sung	週1便	北九州(門司)～釜山～徳島～高松～福山～松山	平成25年7月
	中国航路	JIN JIANG	週1便	北九州(門司)～太倉～上海～博多	平成25年8月
		HASCO	週1便	北九州(門司)～博多～太倉～上海	平成25年8月
		SINOTRANS	週1便	北九州(門司)～博多～青島～大阪	平成26年5月
		APL/YM	週1便	北九州(門司)～博多～高雄～赤湾～マニラ～香港～高雄～大阪～神戸	平成26年9月
		WH	週1便	北九州(門司)～仁川～大連～高雄～香港～ハフジ～防城～香港～高雄～博多	平成27年2月
博多港	北米航路	WWD	2週1便	博多～大阪～名古屋～清水～東京～タコマ～バンクーバー～タコマ～苫小牧～釜山	平成26年6月
		M'sk	週1便	博多～釜山～大連～青島～ダッチハーバー～横浜	平成27年2月
	韓国航路	HgA	週2便	博多～釜山～北九州(門司)～博多～徳山～釜山～北九州(門司)	平成27年1月
		Nam Sung	週1便	博多～志布志～油津～細島～大分～八幡～釜山	平成27年1月
		Sinokor	週1便	博多～釜山～新潟～秋田～釜山	平成27年1月
		CAMELLIA	週1便	博多～高知～徳山～福山～釜山	平成26年3月
		HANJIN	週1便	博多～釜山～水島～北九州(門司)	平成27年2月
	中国航路	HANJIN	週1便	博多～釜山～光陽～東京～横浜～名古屋	平成27年1月
		HASCO	週1便	博多～北九州(門司)～上海	平成25年8月
		JJS	週1便	博多～北九州(門司)～太倉～上海	平成27年3月
長崎港	韓国航路	KM	週1便	長崎～釜山～北九州(門司)～志布志～細島～釜山～伊万里～熊本	平成25年6月
		Sinokor	週1便	長崎～釜山～下関～北九州(門司)～釜山～馬山～下関～北九州(門司)～北九州(ひびき)～釜山～下関～北九州(門司)	平成25年6月
熊本港	韓国航路	KM	週1便	熊本～長崎～釜山～北九州(門司)～志布志～細島～釜山～伊万里	平成25年6月
八代港	韓国航路	Sinokor	週1便	八代～釜山～馬山～下関～門司～北九州(ひびき)～釜山～長崎～志布志	平成25年6月

## 【九州管内発着の国際RORO及び国際フェリー航路】

- 国際ROROおよび国際フェリー航路として、九州圏域(下関港含む)では日中・日韓航路として計3航路(週16便)就航。
- 下関～太倉間は最短30時間、博多～釜山間は最短5.5時間、下関～釜山間は最短11.7時間の高速輸送が可能。



### ■日中航路

航路名	運航者(国籍)	開設時期	国際総トン数	運航回数	積載能力(TEU)
下関～太倉(蘇州)	蘇州下関フェリー(株)	(日本)	2014.8	14,250	週2便 143

(2016年1月現在)

### ■日韓航路

航路名	運航者(国籍)	開設時期	国際総トン数	運航回数	積載能力(TEU)
下関～釜山	釜山フェリー(株)	(日本)	1970.6	16,187	日1便 140
	釜山フェリー(株)	(韓国)	1983.5	16,875	140
博多～釜山	カメリアライン(株)	(日本)	1990.12	19,961	日1便 220

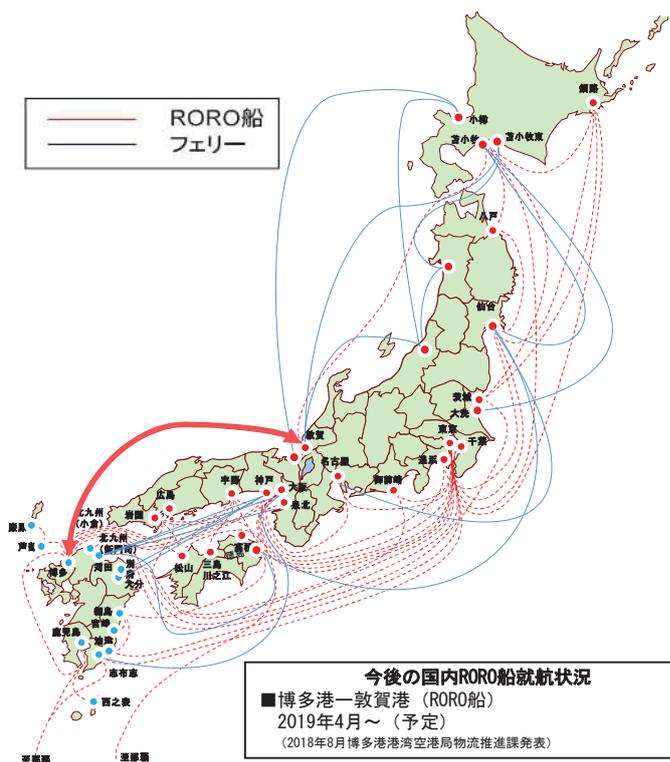
(2016年1月現在)

# 国内RORO船就航状況

- 国内の定期RORO船航路の就航状況は計29航路(2017年12月時点)であり、九州寄港サービスはうち14航路、51便/週である。
- 九州と関西・関東の各港を結ぶROROサービスは、九州東側港湾に集中している。

国内RORO船就航状況 (2017年12月現在)

運航会社	航路	運航頻度 (数字: 便/週)	総トン数 (GT)	平均 所要 時間(h)
川崎近海汽船(株)	釧路~茨城(日立)	7	13,950	20
	茨城(常陸那珂)~北九州	2	9,348	34
	清水~大分	3	6,710	20
近海郵船(株)	東京~油津~細島	2	9,832	40
	吉小牧~茨城(常陸那珂)	12	8,894	21
琉球海運(株)	東京~那覇	6	11,190	24
	東京~大阪~那覇	3	9,980	60
日本通運(株) 日本マリン(株)	博多~鹿児島~那覇	2	6,562	37
	博多~那覇~石垣~宮古~那覇~博多	2	6,700	60
	博多~鹿児島~那覇~石垣~宮古~ 那覇~鹿児島~博多	1	5,724	86
日本通運(株) 日本海運(株)	東京~吉小牧	4	8,910	33
	吉小牧~釧路~東京	1	8,910	43
商船三井フェリー(株)	吉小牧~釧路~東京~大阪	1	7,323	87
	博多~岩国~東京	12	10,488	36
日本通運(株) 日本海運(株)	博多~松山~東京	1	10,488	36
	博多~宇野~東京	3	10,488	36
栗林商船(株)	東京~御前崎~苅田~大分	4	10,971	32
	吉小牧~釧路~仙台~東京~大阪	2	13,092	88
プリンセス海運(株)	吉小牧~釧路~仙台~東京~大阪~ 名古屋~仙台	1	13,089	86
	吉小牧~釧路~仙台~東京~名古屋	1	13,018	86
	吉小牧~東京	1~2	16,726	38
マツダロジスティクス(株)	吉小牧~八戸~川崎~横須賀~仙台	3	7,971	64
大玉海運(株)	横須賀~神戸~苅田	2	10,050	34
八興運輸(株)	広島~千葉	3	4,540	38
鹿児島荷役海陸運輸(株)	千葉~大阪~宇野~三島川之江	6	8,004	32
南日本汽船(株)	細島~泉北~宮崎	3	2,187	20
マルエーフェリー(株)	大阪~鹿児島~那覇~博多	1	4,252	71
	東京~志布志~那覇新	3	7,325	45



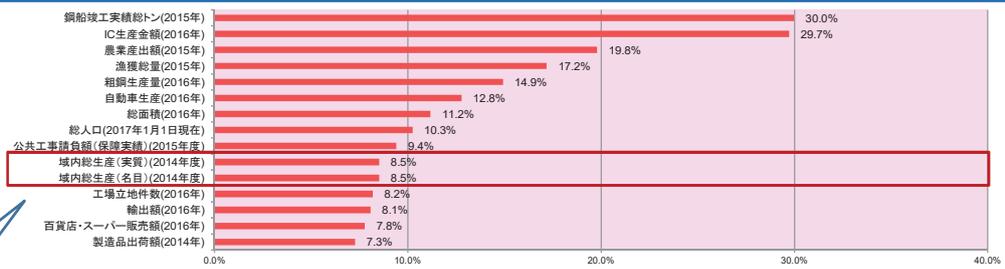
今後の国内RORO船就航状況  
 ■博多港一敦賀港 (RORO船)  
 2019年4月~(予定)  
 (2018年8月博多港湾空港物流推進課発表)

(資料) 港湾の中長期政策「PORT 2030」中間とりまとめ 参考資料より作成

# 九州経済の地位

- 九州の経済規模は「1割経済」と言われるように、域内総生産額(名目)は全国の8.5%であり、人口(同10.3%)等でも全国の10%程度である。
- IC(半導体集積回路)の生産金額では同29.7%、鋼船竣工実績では全国の30.0%、農業産出額では同19.8%、自動車生産台数では12.8%を占めている。
- また、域内生産額は、タイと同等の経済規模である。

【全国に対する九州のシェア】



域内総生産額  
:8.5%

【地域ブロックの“域力”】

項目	九州	全国	九州/全国	単位	出所
鋼船竣工実績総トン	3,783	12,619	30.0%	千トン	九州経済2017(2015年)
IC生産金額	6,758	22,731	29.7%	億円	九州経済産業局(2016年)
農業産出額	17,541	88,631	19.8%	億円	農林水産省九州農政総局「平成27年度農業産出額及び生産農業所得(確報)」
漁獲総量	61	355	17.2%	千トン	農林水産省「平成27年度漁業・養殖生産統計確報」
粗鋼生産量	15,701	105,134	14.9%	千トン	九州経済産業局(2016年)
自動車生産	11,865	92,783	12.8%	万台	九州経済産業局(2016年)
総面積	42,231	377,971	11.2%	km <sup>2</sup>	国土交通省「全国都道府県市町村別面積」(2016年)
総人口	1,312	12,791	10.3%	万人	総務省「都道府県別人口、人口動態及び世帯数(H29.1.1)」
公共工事請負額(保険実績)	14,326	152,051	9.4%	億円	九州経済2017
域内総生産(実質)	467,481	5,529,799	8.5%	億円	内閣府「平成26年度県民経済計算」県内総生産・支出額・実質
域内総生産(名目)	438,760	5,142,963	8.5%	億円	内閣府「平成26年度県民経済計算」県内総生産・支出額・名目
工場立地件数	84	1,026	8.2%	件	経済産業省(2016年速報値)
輸出額	56,559	700,395	8.1%	億円	財務省貿易統計(2016年)より九州経済産業省作成
百貨店・スーパー販売額	15,245	195,948	7.8%	億円	九州経済産業局(2016年)
製造品出荷額	222,052	3,051,400	7.3%	億円	経済産業省「平成26年工業統計(確報)」

(出典) 各国のデータは総務省「世界の統計2016」

国内地域ブロックの域内総生産は、内閣府「平成25年度県民経済計算」に基づき、各地域の割合から推定

国内地域ブロックの面積は国土交通省「平成27年全国都道府県市町村別面積調」

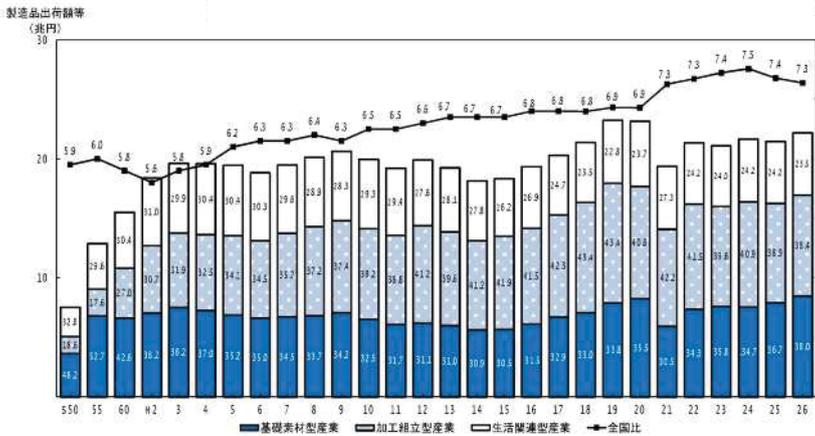
国内地域ブロックの人口及び日本の人口は総務省「住民基本台帳」に基づく人口・人口動態及び世帯数(平成28年1月1日現在)より「九州経済産業局」作成



# 九州管内における工業構造

- 2014年の工業構造をみると、加工組立型が38.4%を占め、そのうち輸送用機械器具製造業(17.9%)、電子部品・デバイス製造業(7.7%)などのウェイトが高い。2013年と比較すると加工組立型産業(前年比▲0.5ポイント)と生活関連産業(同▲0.7ポイント)の構成比が減少し、基礎素材型産業(同+1.3ポイント)の構成比が増加している。

【九州の製造品出荷額等の産業三類型別構成比と全国比】



(出典) 経済産業省「工業統計」※平成23年のみ「平成24年経済センサス活動調査(確報)」より「九州経済産業局」作成

【産業三類型の構成業種及び構成比】

業種	製造品出荷額	
	九州の構成比	対全国比
基礎素材型産業	38.0	7.0
化学工業	7.6	6.0
鉄鋼業	7.4	8.6
金属製品製造業	4.2	6.7
窯業・土石製品製造業	4.0	12.2
木材・木製品製造業(家具を除く)	1.0	8.9
プラスチック製品製造業(別掲を除く)	2.3	4.4
ゴム製品製造業	2.3	15.7
パルプ・紙・紙加工品製造業	1.6	5.2
石油製品・石炭製品製造業	3.9	4.6
非鉄金属製造業	3.7	8.7
加工組立型産業	38.4	6.4
電気機械器具製造業	3.8	5.0
情報通信機械器具製造業	1.7	4.3
電子部品・デバイス製造業	7.7	12.3
輸送用機械器具製造業	17.9	6.6
生産用機械器具製造業	3.8	5.0
はん用機械器具製造業	2.1	4.7
業務用機械寄付製造業	1.5	4.6
生活関連型産業	23.5	10.3
食料品製造業	13.2	11.3
飲料・たばこ・飼料製造業	6.2	14.3
印刷・同関連産業	1.5	6.1
家具・装備品製造業	0.7	8.1
繊維工業	1.1	6.2
なめし革・同製品・毛皮製造業	0.1	3.8
その他の製造業	0.8	4.8

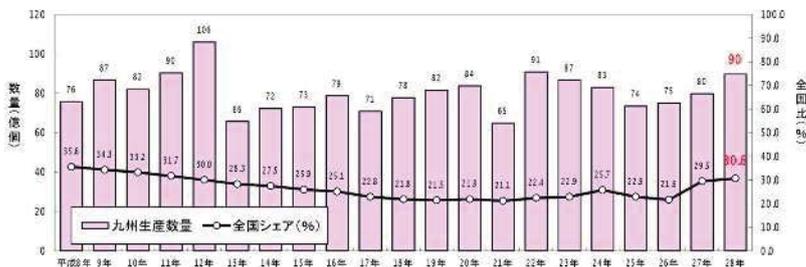
(出典) 経済産業省「平成26年工業統計・細分類」、経済産業省「平成28年生産動態統計調査」より「九州経済産業局」作成

□ 全国シェア1割以上

# 主要産業の動向 ～半導体関連産業～

- 九州地域の半導体関連産業は、製造品出荷額が約1.4兆円に及ぶ九州のリーディング産業の一つであり、集積回路にあたっては国内の約3割のシェアを誇る生産拠点となっている。また、九州には延べ、1,035の製造装置メーカーや材料・部材メーカー等、半導体関連事業所が幅広く集積している。
- 生産動態統計による2016年の九州のIC生産実績は、生産量が90億個、前年比+12.4%と3年連続のプラス、生産金額は6,742億円、同+7.3%と3年連続のプラスとなった。
- 2016年は、4月に発生した熊本地震により、半導体関連企業の生産ラインが停止するなどの影響を受けたが、その後の挽回生産に加え、スマートフォン関連のイメージセンサーや車載用途のマイコン等の高付加価値品の受注が増加し、生産増となった。

【九州のIC生産数量と全国比の推移】



【九州の半導体関連事業所数(県別)】

県	2017年1月時点										
	半導体製造	電子機器・部品	生産設備等	部材・材料	ソフトウェア	設計	加工・組立	評価・解析	ソフトウェア人材支援等	その他	合計
福岡	18	20	62	57	39	64	87	53	36	7	443
佐賀	1	6	8	11	2	2	14	2	0	0	46
長崎	3	9	3	4	9	6	12	9	3	3	61
熊本	16	9	28	16	9	25	61	16	15	1	196
大分	22	9	23	6	7	10	21	31	6	1	136
宮崎	7	9	7	7	0	4	15	14	5	0	68
鹿児島	13	15	7	5	1	3	22	17	1	1	85
九州計	80	77	138	106	67	114	232	142	66	13	1,035

(出典)「九州経済調査協会」より「九州経済産業局」作成

【九州のIC生産金額と全国比の推移】



(出典)「九州経済の現状」九州経済産業局作成

【九州の半導体関連産業(2016年)】

業種	事業所数	従業者数(人)	製造品出荷額等(億円)
集積回路製造業	35	17,670	6,186
半導体製造装置製造業	155	10,141	3,634
半導体素子製造業(光電変換素子を除く)	18	4,230	1,632
半導体メモリメディア製造業	3	646	23
半導体関連製造業計	1,323	135,820	11,475
全国シェア	15.9%	24.1%	27.6%

(出典) 経済産業省「平成29年工業統計調査」より作成

# 主要産業の動向 ～ロボット関連産業～

- 九州管内はロボット製造業が盛んであり、福岡県は全国第2位のシェア(17%)を占める。福岡県は国際的にシェアの高い産業用ロボットメーカーがあることが要因と考えられる。
- AIやIoTなどを活用した先端的な産業用ロボットにより、製造業の生産性向上だけでなく、労働者との協業によって生産ラインの柔軟性が高まることなどによって、新たな用途や産業にもロボットの導入の拡大が期待されている。

【都道府県別のロボット製造業の事業所数と製造品出荷額(2014年)】

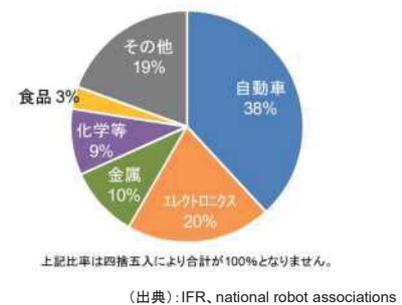


(出典) 経済産業省「工業統計調査」より「中部圏社旗経済研究所」作成  
注) 従業者数4人以上の事業所を対象としている。電子部品実装品は含まない。事業所数が1と2の都道府県は、製造品出荷額等の数値が秘匿されるため、図中ではデータ非公開としている。

【産業用ロボットの国別出荷台数】



【世界の産業用ロボットの用途別割合】  
(2015年、稼働台数ベース)



## 事例：カイゼンxロボットによる生産性向上の例



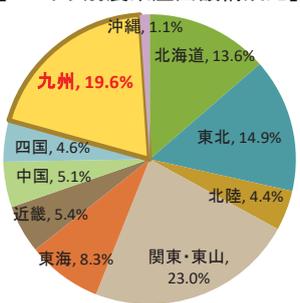
- ◆ 生産技術とロボット技術に通じたコーディネータ(企業OB2名)等を中小企業に派遣。生産性向上(カイゼン活動+ロボ導入)のための現場指導を実施。
- ◆ FAISに設置されたロボットを実際に作動させて生産効率化のための実習を実施。

※ロボット・IoTは「手の届かない高度なツール」との苦手意識を変えらるとともに、中小企業の身の丈に合った活用を推進  
(出典)：九州経済産業局 製造産業課

# 主要産業の動向 ～農業・林業～

- 2017年の九州の農業産出額は約1.8兆円、全国シェアは19.6%を占める。ブロック別では関東に次いで高い。
- 木材の輸出は、トップ10のうち九州の港湾が8つを占めており、全国シェアは2013年以降約8割と高い割合で推移している。
- 木材の産地に近い九州南部を中心に原木輸出が急増しており、2017年の九州経済圏(九州7県と山口県、沖縄県)の輸出額は前年比7割増の116億円で過去最高を記録した。

【ブロック別農業産出額構成比】

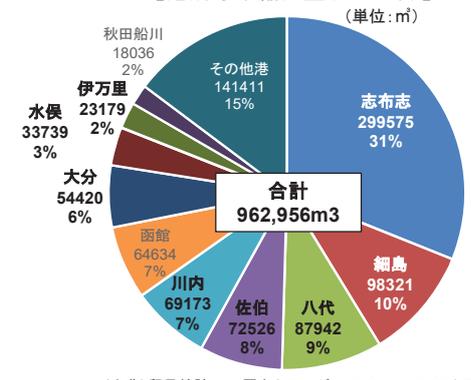


全国9.4兆円 九州1.8兆円

【九州の主な木材供給地域】

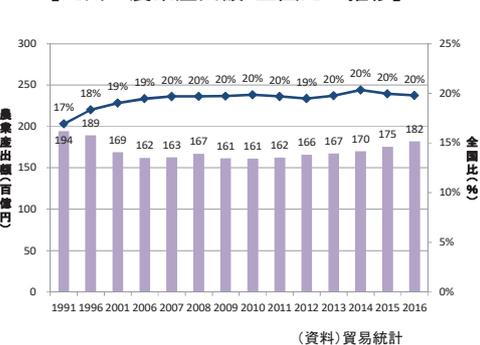


【港別原木輸出量(2017年)】

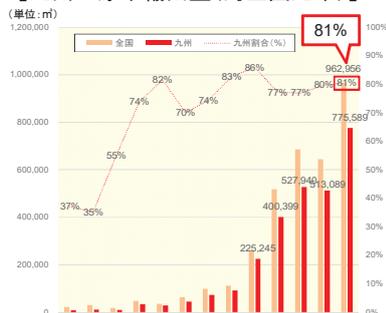


(出典) 貿易統計 原木(HSコード4403.21~4403.26)で算出

【九州の農業産出額・全国比の推移】



【九州の原木輸出量(対全国比率)】



【木材貿易額トップ10ランキング】

港湾	貿易額(百万円)
1 志布志	2,517
2 八代	1,101
3 細島	719
4 佐伯	707
5 函館	629
6 大分	510
7 伊万里	399
8 名古屋	345
9 川内	303
10 油津	198

(資料) 貿易統計(2015)

上位10港のうち  
8つが九州港湾

# 九州地域の自然環境

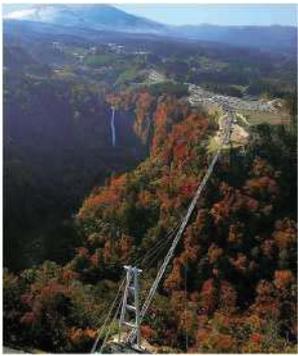
●九州圏は、自然災害の発生リスクが高い一方で、離島を抱く外洋に囲まれ、急峻な山地と急流河川、豊かな森林、清冽な水資源等、豊かで変化に富んだ美しい地域資源を有している。

鹿児島市街地と桜島(鹿児島市)



美しい錦江湾と世界有数の活火山桜島をシンボルとする国際観光都市

夢大吊橋(九重町)



日本一の人道大吊橋。橋の上からは日本の滝百選に選ばれた震動の滝等の自然景観が満喫できる

(出典)国土交通省 九州圏広域地方計画

屋久島(屋久島町)



草千里ヶ浜(阿蘇市)



九州各地に広がる国立公園や国定公園



(出典)国土交通省 九州圏広域地方計画

海食崖  
(大瀬崎断崖:五島市玉之浦町)



嵯峨ノ島(五島市三井楽町)



嵯峨ノ島(五島市三井楽町)



(出典)五島・杵岐・対馬沿岸海岸保全基本計画

瀨谷(浅茅湾:対馬市美津島町)



海食洞(鬼の足跡:杵岐市郷ノ浦町)



# 九州地域の名所・旧跡

●歴史的な価値を有する、名所、旧跡が多数存在している。

眼鏡橋(長崎市)



わが国アーチ構造の草分けであり、石橋技術の規範とされている。

(出典)長崎市HP

旧唐津銀行(唐津市)



明治中期以降、唐津市に石炭産業の発達と鉄道の普及は空前の繁栄をもたらした。

(出典)佐賀県HP

数少ない明治時代のフレンチルネッサンスを基調とする木造公共建物として貴重であるため、重要文化財として指定され保存されることとなった。

(出典)福岡県HP

旧福岡県公会堂貴賓館(福岡市)



臼杵磨崖仏(臼杵市)



大分県南部を代表する磨崖仏。県南部の石は柔らかく、加工がしやすいために体のほぼ全身が彫刻され、細部まで丁寧に作られている。実物は、磨崖仏としては初めて、彫刻として九州初の国宝に指定されています。

(出典)大分県HP

熊本城(熊本市)



熊本市中心部にある日本三名城の一つ。武者返しの石垣が名城の風格を漂わせている。

(出典)国土交通省 九州圏広域地方計画

山田の凱旋門(始良市)



日露戦争の際に山田村から従軍した人達の無事な帰還を祈念して、明治39年3月に山田村兵事会により設立された凱旋門。鹿児島が誇るアーチ型の石橋技術を応用したもの。

(出典)鹿児島県HP

高千穂峽・夜神楽(高千穂町)



高千穂には、阿蘇山の噴火によってできた渓谷や、古くからこの地方に伝承されてきた神楽がある。

(出典)国土交通省 九州圏広域地方計画