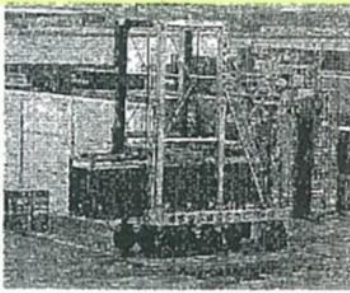


8/18(土)

博多港のコンテナ荷役車両

ハイブリッド型導入加速

新たに4台



博多港でコンテナターミナルを運営する福岡市の第三セクター、博多港ふ頭（江頭和彦社長）は今年度中に、コンテナ荷役車両4台をハイブリッド型に切り替える。総投資額は約4億9000万円。荷役会社の燃料コスト削減につながることも

に、環境に配慮した港湾運営を加速させる。導入するのはコンテナを運搬、積み下ろしする「ストラドルキャリア」と呼ばれる荷役車両。現在運用している17台のうちエンジンとリチウムイオン電池を併用したハイブリッド車両は1台だが、新たに4台をハイブリッド車両に切り替える。

ハイブリッド型は

エネルギーコスト削減で荷役会社の収益改善につながる（手前はエンジン式の荷役車両）

コンテナを下ろす際に発生するエネルギーを蓄電、コンテナを上げたり加速したりする際にエンジンと同時にためた電気も使用する。二酸化炭素（CO₂）排出量や燃費はエンジン式に比べ32%削減でき、エネルギーコスト引き下げにつながる。同社は2010年に国内港湾で初めてハイブリッド車両を導入。「トランスファークレーン」と呼ばれる設置型のコンテナ搬送機でも完全電動式を世界で初めて使い始めるなど荷役作業のエネルギー効率化に力を入れている。

る場止605蒸ラ

8/22(水)

九州

福岡市の博多港がアジア向け海上物流の拠点として存在感を増している。2011年の国際貨物取扱量は自動車生産の復興などを背景に、過去最高を達成。物流大手も収益拡大を狙い足場を築く。昨年には国から「日本海側拠点港」に選定された。成長をめざす博多港の現状と課題を追った。

ターミナル増設

福岡市東区の人工島アイランドシティのコンテナターミナル。その一角縦150m、横350mの敷地でターミナル増設へ向けた地盤改良工事が近く始まる。運用開始は13年度以降の予定で、受け入れ能力は5千個(20フィート換算)増える。さらに新たな岸壁を整備、9700個分のタ

神戸からシフト

ターミナルを増設する計画も国と協議を進めている。

国際コンテナ貨物で30、35航路、月間1900〜200便が寄港する博多港。国際貨物の取扱量は、神戸港に次ぎ国内6位に位置する。11年は85万個(20フィート換算)と過去最高を記録。中国や韓国など、アジア向けを中心に10年間で1.6倍に膨らんだ。

大分キヤノン(大分県国東市)は昨年、生産するデジタルカメラの中国向け輸出の一部を神戸経由の空輸から博多発の船便に変更した。北米向けでも釜山、神

戸経由便から博多・米西海岸に切り替えた。日産自動車九州(福岡県苅田町)も

博多港 成長への航路

博多港に軸足を置き、韓国、島根以西は博多からの配送から部品輸入を年々増やしにシフトした。

家具最大手のニトリホームディンクスは昨年、中国、博多港が注目を集めるの

は中国、韓国に近いからだではない。港から半径5キロ圏内に鉄道、航空、陸

世界最大手の中国サンテックパワーや米アマゾン・ド

と貨物情報をリアルタイム

結び、目標に掲げる年間取扱量100万個も視野に入

博多港に軸足を置き、韓国、島根以西は博多からの配送から部品輸入を年々増やしにシフトした。

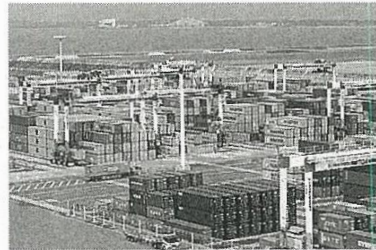
家具最大手のニトリホームディンクスは昨年、中国、博多港が注目を集めるの

は中国、韓国に近いからだではない。港から半径5キロ圏内に鉄道、航空、陸

世界最大手の中国サンテックパワーや米アマゾン・ド

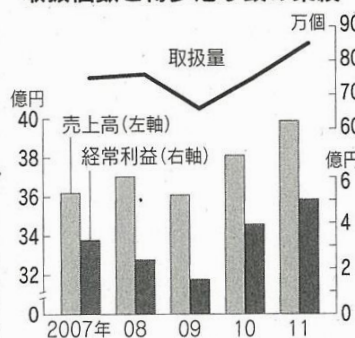
と貨物情報をリアルタイム

アジア至近、需要吸引



国際貨物取扱量は11年に過去最高に(博多港コンテナターミナル)

博多港の国際海上コンテナの取扱個数と博多港ふ頭の業績



(注)コンテナは20フィート換算、RORO船含む、業績は年度ベース

ット・コムは、「博多港の使い勝手の良さ」(サンテック)に目をつけ、昨年からは今年にかけて、博多港から高速道路で約30分の佐賀県鳥栖市に物流拠点を開設。これまで主力の神戸港より博多港での取扱量を増やしている。

ターミナルを運営する福岡市の第三セクター、博多港ふ頭(江頭和彦社長)も、選ばれた港となるために知恵を絞る。

同社は今夏、中国・青島港との間でも貨物情報をリアルタイムで共有できるよう管理システムを拡張。荷主と受取先がコンテナの個別番号を打ち込めば、通関日時など手続きの進捗を確認できる。先行導入した広島州港とあわせ、中国の港湾と貨物情報をリアルタイム

九州

博多港の一角にある日本通運の「箱崎定温物流センター」が4月、延べ床面積を3倍に拡張、荷物に応じて温度と湿度を同時調整する最新施設に衣替えした。すでに増床分の8割が埋まる活況で、アジア向けの電子部品や化学品、乳製品などが次々と運び込まれる。福岡海運支店の和田裕二支店長は「定温物流はアジアではこれから成長が期待されるサービス。博多港が市場開拓の前線基地になる」と話す。

クレーン作業不要

日通は、トレラーが船倉まで乗り込みコンテナを積み下ろしできる「RORO船」でも博多港に狙いを定める。子会社の上海スーパーエクスプレス(SSE)、東京・博多と上海を

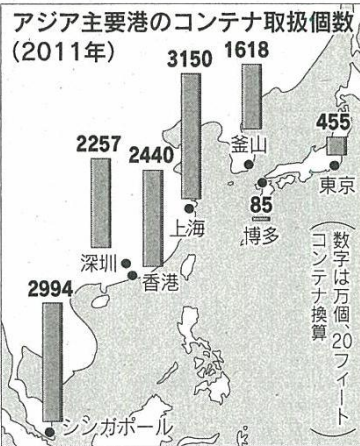
市場開拓の前線

結ぶ唯一のRORO船航路を週2便運航する。

2つの港を28時間で結ぶ、コンテナを積み下ろしするクレーンによる作業は不要。コンテナ船では半日から1日を要する荷役作業も、RORO船では3時間以内で済む。

博多港 成長への航路

中国に4工場を持つ工業用マシン世界最大手のJUKI。中国の自社工場から部品を輸入し、東日本の工場で完成品に組み立てている。その輸送に選んだのがSSE。JUKIは「上海から4日で貨物が届きコストは航空貨物の約半分。物流効率化への貢献は大きい」(営業管理部)とする。SSEが取り扱う中国からのコンテナのうち約7割



荷役コスト下げに挑む

は博多を経由して九州域外物列車専用の12mコンテナへ運ばれる。「博多港が国に追加、国際標準の20、40

内シムレス物流の結節点になっていく」(SSE) 取扱いに占める国際物流の割合がわずか1%にとどまる日本貨物鉄道(JR貨物)は博多港で「内弁慶脱却をめざす。

今年3月から、従来の貨物」(国際物流開発部)と



アジアでのトラック荷台の相互乗り入れがビジネス拡大のカギを握る(SSEのRORO船)

韓国とのトレーラー荷台の相互乗り入れ実証実験はそのための試みの1つ。山口県の下関港から日産自動車九州(福岡県刈田町)の工場につながる公道で今年度中に実施する。実験では、自動車部品を収めたコンテナを搭載したままの荷台を貨物船に積み込み韓国を出発、下関で荷台をトレーラーに連結して工場に直送する。日本と韓国では荷台の規格が異なるため、現行の規制では、荷台を替える必要があり、荷役コストを押し上げる一因となっている。

釜山・上海とは差 国内で存在感を増す博多港だが、アジアの主要港とは雲泥の差。韓国・釜山の取扱量は博多の19倍、中国・上海は37倍の規模だ。「近づくには規制緩和とカギを握る」(国土交通省博多港の利用にも弾みが

江頭和彦・博多港ふ頭社長に聞く

柔軟に料金割引

——国際貨物の取り扱いが好調だ。

「日産自動車九州（福岡県荏田町）など九州での自

博多港 成長への航路



動車生産が好調で、韓国からの部品輸入が大きく増えている。(家具専門店の)イケア・ジャパン(千葉県船橋市)が福岡県に新店をオープンしたほか、ニトリホールディングスも物流拠点を同県内に新設したため、家具製品の取り扱いも伸びている」

海運会社にトップ営業

「輸入品で今後、伸びそうなのは中国などからの太陽光発電パネルだ。輸出では（福岡に主要生産拠点を持つ）ブリヂストンなどの荷主の動向や需要を探るほか、海運会社の航路や船舶投入計画も的確に把握し、少しでも多くの貨物をかき集める経営努力が欠かせない

環境対応にも力

——設備運用ではコスト削減と環境対応の両立に力を入れている。

き、(車両を使う) 荷役会社のメリットは大きい。荷役コストを従来比で6割減らせる完全電動式コンテナクレーンも世界で初めて導入した」

——政府は京浜(東京・横浜)と阪神(大阪・神戸)の2港に貨物を集約する青写真を描いている。

写真を描いている。

「2港への集約は難しい」

「ゴム製品が高水準で推移している。待ちの姿勢では駄目だ」料金も航路数や運航便

一コンテナ運搬用の荷役多港から中国や韓国に貨物を出した方が便利な荷主も車両で（エンジンとモータ

——東京など国内の他の数に應じて割り引くなど他拠点港に先駆けて、博多港港にない柔軟な対応を取っている。当社の営業課は4ふ頭は株式会社になった。

ト型を国内で初めて導入し、京浜や阪神が地震などの被害に遭ったのに続き、今年度中には最後のとりでが博多になる

「博多港のターミナル利人だが、他の拠点港には営業料金体系は他港と違業組織がなく、当社の強み

さらに4台をエンジン式から切り替える。エネルギー」

う。当社は海運会社の貨物 港に就航する海運会社全25
取扱量の増減に応じて収入

（O₂）排出量を3割削減で
上阪欣史が担当しました。

上阪欣史が担当しました。