

改めて注目される北九州「響灘地区」

新規航路開設相次ぐ「ひびきCT」

北九州港ひびきコンテナターミナル（以下「ひびきCT」）に相次いで新規航路が開設された。

10月5日のAPL(American President Lines)による釜山航路「SKX サービス」の追加寄港開始を皮切りに、翌6日に東進商船(Dongjin Shipping)が新造船を投入しての寧波・上海サービスを開始、さらに同6日には瀬戸内～関東を結ぶ山九の内航航路もスタートした。ひびきCT直背後地の周辺で新規立地

企業の操業や事業拡張が相次ぐなか、昨年10月の東進商船の韓国航路開設に続く今回の3航路・月間16便を加え、同ターミナルのコンテナ航路網は合計7航路・月間48便となり最盛期であった2008年の水準まで回復した。

ひびきCTには、このほか多目的バース（水深-10m）に、Rickmers Linie（南米航路）、Eastern Car Liner（北米航路）、CCNI（南米航路）の在来3航路・月間5便も就航している。

ひびきCTの背後地には、自動車関連を中心とする企業立地が急速に進展している。

今回、相次いで新規航路が開設されたことにより今後の更なる産業集積、新規航路開設に弾みがつくものと期待が寄せられている。

ひびきCT供用開始から現在にいたる経緯を概観すると共に、同ターミナルの現況と今後の動向にスポットライトを当ててみよう。

港勢拡大に弾み

ひびきCTは2005年4月、PFI制度を活用した全国初の港湾施設として供用を開始した。

運営開始から翌2006年までに、月間寄港便数は好調に推移し、7航路48便まで伸ばした。

しかしその後、2007年の原油高騰、2008年秋のリーマンショックなど世界経済を襲った激震の余波をもろに受けて、ひびきCTも3航路月間28便までサービスを減らすこととなった。

一方、ひびきCTの運営面では2008年10月、同ターミナルの資産がPFI事業者から市に移転され、市直営による公共ターミナルへと事業スキームが変更された。

このようにひびきCTを取り巻く経営環境が大きく揺れ動く中、2009年以降

は、周辺の新規立地企業による輸出入活動の本格化を機に、ひびきCTの航路数は前述したとおり増加に転じ、再び賑わいを見せつつある。

ここで改めて今年10月に新規航路を開設した外航2船社のサービス概要を見てみよう。

【American President Lines(APL)】
初入港日：2011年10月5日（水）

スケジュール：釜山〔土・日〕／志布志〔月〕／細島〔火〕／ひびきCT〔水〕／釜山〔木〕（※釜山で欧州・北米ほか世界各地に接続）

投入船舶：APL HIBISCUS（5,320総トン・453TEU積み）

※10月19日からARTUS（6,385総トン・689TEU積み）にて運航。

10月5日に初入港したAPL HIBISCUSの船内で恒例の歓迎訪船のセレモニーが行なわれ、北九州市港湾空港局から同船のSAHASUBIR 船長に対し花束や記念品が贈呈された。これに対して船長は「ひびきCTへの寄港が今後長く続くことを祈念する」と謝辞を述べた。

また、同日夕刻には市内のホテルで就航記念パーティーが盛大に開催された。冒頭、会場に集まった地元の主要荷主など関係者約50人を前にAPLジャパンの藤田泰宏代表は、「今回の釜山フィーダーサービスを皮切りに、東南アジア直行本船の早期ひびき寄港についても具体的に検討している」と力強く挨拶した。

APLはサービス開設に先立ち、ウェブサイトのトップページでひびきCTを紹介するなど、北部九州の新たな拠点として同CTを高く評価していることが窺える。

当面は釜山トランシップ・サービスにより、鋼材、化学品、家具、再生資材、樹脂類などを取扱い、ひびきCTのサービスを軌道に乗せ、それをステップに更なるサービス拡充が図られることが期待されている。

【東進商船(Dongjin Shipping)】
初入港日：2011年10月6日（木）
スケジュール：寧波〔日・月〕／上海〔月・火〕／博多〔木〕／ひびきCT

〔木〕／釜山〔金〕／寧波

投入船舶：DONGJIN VENUS(9,600 総ト
・953TEU積み)

APL HIBISCUSが初寄港した翌日には東進商船のDONGJIN VENUSが初入港、歓迎訪船セレモニーが行われた。

東進商船は、2010年10月から釜山／ひびき間のシャトル航路を週1便運航していたが、同社初の自社新造船を追加投入し、かねてからニーズの高かった上海航路を開設することとなった。上海出港後2日でのひびきCT着というスピーディーな輸入サービスは、消費財、衣類といった「鮮度重視」の貨物に加え、自動車部品や産業機械部品など、日中間で進展する「水平分業によるものづくりニーズ」にターゲットを絞った点が特筆される。

東進商船ソウル本社の特務理事は「釜山航路を開設して1年間、ひびきCTで順調に実績を積み重ねてきたが、今回は新造船を投入し、一回り大きな積載量と高速性を活かして、激戦区の上海マーケットにおいて荷主の期待に応えるサービスを展開していきたい」と語り、今後も積極的な事業展開を行う姿勢を明らかにした。

内外から注目される

ひびきCTの豊富なポテンシャル

ひびきCTが持つ最大の優位性の一つに、同ターミナル周辺にトヨタ自動車九州、日産自動車九州という北部九州の2大自動車生産拠点が控えている点が挙げられる。



▲APL HIBISCUS

円高の長期化に伴い輸入部品のニーズが高まるにつれ、新たな物流、とりわけ「スピーディーな輸入サービス」にこたえていく上で、イントラエイシアと西日本を結ぶ玄関口としての地理的優位性も同CTの大きな優位性の一つと言える。

さらにダイハツ九州（大分）、本田技研工業熊本製作所（熊本・自動二輪）という組立工場や山口・広島のマツダまでを背後圏として捉えると、ひびきCTがこの広大なポテンシャルを有するマーケットの「扇の要」の位置にあることが判かる。

ターミナルの現況

ひびきCTの拠点性を活かす可能性があるのは、自動車メーカーだけに限らない。

2009年6月に操業を開始したブリヂストン北九州工場もひびきCTの拠点性に着目し、そのメリットをフルに活用している。

同工場で生産されているタイヤは、鉾山などで使用されるORRと呼ばれる大型タイヤで、直径4mを超えるものもあり、製造に特殊技術を要する同社の世界戦略製品である。ブリヂストンは、ひびきCTのマルチパーパス化された10mバースと、その直背後地（ストックポイント）を組み合わせること



▲APL 就航記念レセプション（左から北九州市港湾空港局・中崎局長、APLジャパン藤田代表、同・伊藤ディレクター



▲歓迎訪船（左・東進商船Im船長、北九州市港湾空港局・下向営業担当部長）



▲DONGJIN VENUS

で、このような特殊貨物を効率的、経済的に世界のマーケットに送り出す物流拠点としてひびきCT利用を加速させている。

現在は前述したとおりEastern Car Liner、Rickmers Linie、CCNIの3船社がひびきCTに寄港し、北米・南米との間を結んでいる。今後、第3期ラインまで工場の拡張を見込むブリヂストンにとって、新しい物流に対応するため、コンテナターミナルと広大な背後地を「セットで活用できる利点」は、非常に大きいという。

今後の見通し

ひびきCTは、大型コンテナ船の寄港に対応する-15mバースや、40haもの広大なコンテナヤードを擁する高規格ターミナルである。

加えて、新たな物流ニーズに合わせてカスタマイズできるひびきCTのフレキシビリティは北部九州地区のシッパー、コンサイニー、そして港湾ビジネスに携わる各ステークホルダーにとって、今後さらに「大きな武器」となっていくことに疑問の余地はない。

北九州市港湾空港局では、同地区が国土交通省の「臨海部物流拠点」に指定されたことを受けて、特殊車両等を使った荷役がよりスムーズに行われる

よう、「ひびきロジスティクスパーク（仮称）」の形成をめざしている。

また、「日本海側拠点港」の指定に向けたプロポーザル提出など、新たな物流ニーズに応えるための産業・物流環境の向上も併せて推進する方針だ。ひびきCTはいま、「拠点性の向上」が新規企業の立地を促し、それが同時にターミナルユーザーの増加を招くという「好循環」に入りつつあり、かねてから指摘されていた「ポテンシャル」

が実を結び、その成長が一気に加速する段階を迎えようとしている。

改めて注目される 響灘地区の魅力

北九州市は「九州の玄関口」に位置し、本州と九州の結節点、陸上交通、海上交通の文字通り「要衝」にある。

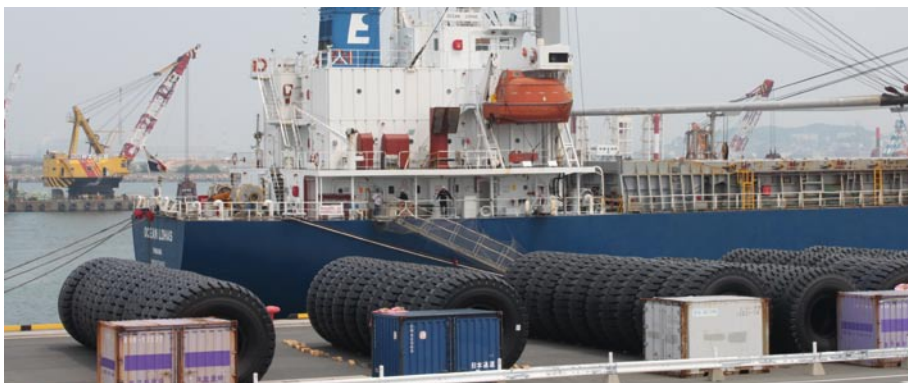
成長著しい東アジア地域に最も近い場所に立地している「地理的特性」を背景に、北九州市は近代日本の工業化を支える「モノづくりのまち」として発展し、鉄鋼、化学などの素材型をはじめ電機、機械、半導体、自動車等々幅広い産業が集積してきた。

その北九州市若松区の響灘に面した広大な埋立地が「響灘地区」である。広さ2000haにも及ぶ産業空間が控え、北九州港の一角を成す響灘地区は日本海側で唯一の水深15m岸壁2バースを持つ「ひびきコンテナターミナル」を擁し、ターミナル背後地の北九州市や民間企業が持つ広大な産業用地には、製造業を中心とした立地が相次ぎ裾野の広い生産拠点群を形成している。

とりわけ、アジアに近いという地理

【ひびきCT周辺の主な企業活動（2009年以降）】

2009年06月	ブリヂストン北九州工場操業開始
2010年05月	三菱化学黒崎事業所ポリカーボネート関連新プラント稼働
2010年04月	ブリヂストン北九州工場第2期ライン稼働・増産開始
2010年04月	東邦チタニウム若松工場操業開始
2010年10月	ブリヂストン北九州工場第3期増強を発表（2013年1月稼働予定）
2010年11月	上組ひびき物流センター（定温物流倉庫）竣工
2011年02月	東邦チタニウム若松工場増強を発表（2012年4月稼働予定）
2011年06月	鶴丸海運ひびきCT背後用地取得（敷地面積約1.5ha）
2011年07月	日本通運物流センター竣工（敷地面積約0.8ha）



▲ECL 本船に積載されるBSの大型タイヤ

的特性から、国の特定重要港湾としてアジア諸国と日本を結び、国内物流の拠点港としても北九州市内だけでなく九州・山口経済圏を支える重要な役割を担っている。

響灘地区の優位性

現在、響灘地区においてはその特徴を活かした物流拠点の集積や企業誘致が活発に展開されているが、そのセールスポイントとして次の3点が挙げられている。

【1】アジアに近接した地理的優位性／韓国・釜山へは約230 kmで大阪よりも近く、中国・上海とは約1,000 kmで東京と同距離に位置していることから経済成長が著しいアジアのマーケットを射程距離におさめ、生産および物流拠点として最適なロケーションに位置する。

【2】充実した物流インフラと輸送モード／響灘地区には「ひびきコンテナターミナル」があり、水深15m岸壁2バースを擁し、オーバーパナマックス型コンテナ船が着岸可能な高規格ターミナルとなっている。水深10m岸壁においては幅広いニーズに対応した多目的バースとして機能している。

また、増大する在来貨物輸送需要へ対応するため、新たな岸壁整備も計画されている。さらに、北九州市の優位性は、こうした物流インフラに加え

て、「陸海空の輸送モードが揃っている」という点も特筆される。

- ①海上輸送においては、ひびきコンテナターミナルを使い、前述のとおり新たに国内外に航路を拡充しているところであるが、太刀浦コンテナターミナルと合わせると、月間38航路197便のネットワークが張り巡らされている。
- ②陸上輸送においては、都市高速等の高規格道路などを中核に、有機的に張り巡らされた道路網で結ばれ市内を走る九州自動車道や東九州自動車道、中国自動車とダイレクトに接続し九州はもとより西日本地域までもカバーエリアとすることができる。また、2012年度には若戸トンネルが開通し、最寄りランプまでの時間がさらに短縮される。
- ③鉄道輸送ではJR貨物の「北九州貨物ターミナル駅」がある。トップリフターが配備され、40ftコンテナで海上貨物と鉄道貨物を一体的に取り扱うことができ、大幅なCO₂削減を可能とする「シー&レール輸送」を実現している。
- ④航空貨物については、九州で唯一の24時間運用の「北九州空港」があり深夜貨物や国際貨物の取扱いが可能である。航空貨物を集積するため、官民が一体となった「北九州空港国際航空貨物推進協議会」を組織し、

航空貨物の拠点化に向けた取り組みも行われている。

【3】安価で広大な産業用地／相次ぐ企業進出の決め手となっている理由の一つが、安価で柔軟に対応できる区画を持った産業用地の存在である。

ひびきコンテナターミナルが立地する響灘地区には、「北九州市響灘臨海工業団地」や民間企業の所有する広大な産業用地がある。

この民間地権者（新日本製鐵、旭硝子、九州工業、電源開発、ひびき灘開発）と北九州市で「響灘地区開発推進協議会」を組織し、企業誘致等について官民協働で取り組んでいる。分譲価格は14,000円/㎡〜で、大規模な港湾施設に隣接した産業用地としては極めて安価な設定となっている。

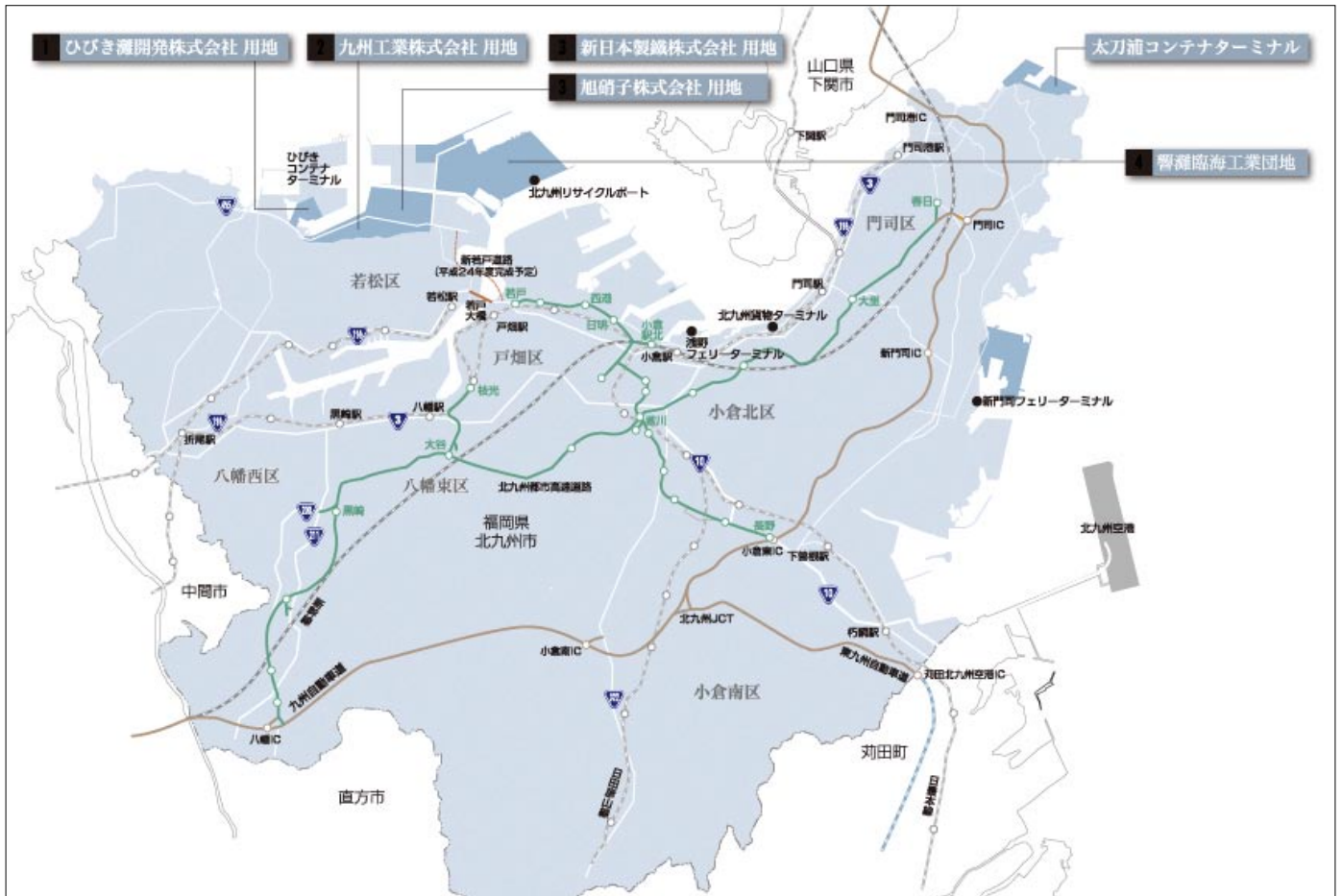
このように、物流インフラと陸海空の充実した輸送モードにより物流拠点間を立体的に結び付け、物流拠点都市「北九州市」の基盤をしっかりと支える態勢が整っている。

響灘地区の立地状況とインフラ

響灘地区は、プリヂストンの超大型建設車両用タイヤ工場（直径4m、重量5ト）、東邦チタニウム（スポンジチタン製造）の立地や増強、大阪精工（冷間圧造用鋼線の製造）、日本パワーグラファイト（リチウムイオン二次



▲響灘地区の現況



▲響灘地区の位置図

電池用負極材の製造)の立地、さらに西部ガスがLNG受入基地の建設を着工するなど大型投資が続いている。

また、ひびきコンテナターミナルの直背後地では、大手物流企業の日本通運と上組が多機能型物流施設を設営して増加する輸出入貨物のニーズに対応している。今後も、ひびきコンテナターミナルの直背後地では、分譲用地の拡張が予定されており、大型港湾施設と広大な用地を活用した「拠点」展開が増えるものと見られている。

このように響灘地区には新たな企業立地が進んでいることから、周辺におけるインフラ整備も急ピッチで進んでいる。具体的には、響灘臨海工業団地と基幹道路(国道495号)を結ぶ新たな臨港道路の整備を行っているほか、前述した響灘地区へのアクセス道路である若戸大橋を補完する幹線道路として整備が進められている若戸トンネルが2012年度に供用開始する運びだ。

響灘地区の将来

北九州港長期構想「北九州港アジア・グリーンポート構想」の中で、響灘地区は、ひびきコンテナターミナルの広大な背後地を活用した「産業ゾーン」として位置づけられており、①アジアに向けた戦略的物流・産業拠点の推進、②低炭素社会や循環型社会を支えるグリーンエネルギーポートの実現をめざす、としている。

とくに、2010年度からは響灘地区に風力発電を中心とした、再生可能エネルギー産業の集積を図る「グリーンエネルギーポートひびき立地促進事業」をスタートさせ、すでに、日本ロバロ(風車ベアリング製造)、北拓(メンテナンス)、電源開発(洋上風車実証実験)、エヌエスウインドパワーひびき(電力事業者)などの風力発電関連企業が進出している。

風車メーカーの現在の主力商品は、2MW級で、高さが100mを超え、その重量は部品ですら50tを超えるものがある。今後は、発電効率の追求により、

洋上化・大型化が進むことから、陸上輸送から海上輸送への転換、物流拠点や製造工場は、更なる臨海部シフトが加速すると予想されている。

こうしたことから北九州市では響灘地区のポテンシャルを活かし、部品の輸入や製造、実証実験を集積させることにより、製造・物流コストの削減、研究開発の促進を図るとともに、再生可能エネルギー関連企業の進出を促すための助成金制度を創設し国際競争力の強化をめざしている。

わが国では現在、想定を上回る為替リスクや震災リスクなどを分散するため、アジア諸国に拠点を移転する企業が増えている。

北九州市ではこうした動向を踏まえ「アジアの中の北九州という選択肢」「響灘地区の豊富なポテンシャル」を新規立地を検討する企業に対して強くアピールしていく考えだ。 ■