

大分港大在コンテナターミナル 将来ビジョンについて

施設の今後のあり方

**存続
(利活用)**

- ①当施設とRORO船ターミナルは、九州の東の玄関口の物流基幹拠点である大分港大在地区の重要施設であり、海上物流の両輪としての役割を担っていく。
- ②世界のハブ港である釜山や上海、神戸でのトランシップ（貨物積み替え）により世界各地の港と結ばれており、県内企業の生産活動や県民生活を支える九州屈指の国際物流拠点になっている。

目指すべき
施設像

- ①365日24時間フルタイム稼働により、船社や運送事業者にとって利便性の高い施設
- ②広大なコンテナヤードや2隻同時着岸が可能な岸壁など充実した施設整備による運航時刻の定時性確保
- ③定期航路の充実により、荷主や商社等にとって最適な物流ルートを選択が可能な施設

目指すべき
利用者像

- ①中国や韓国、東南アジアにある世界的なハブ港への定期航路サービスを提供している船社及び代理店
- ②本県のみならず九州で生産や販売を行っている企業・あわせて貿易を通じて新たなビジネスチャンスの獲得を目指す地場企業やスタートアップ企業

定量的目標
達成指標

- ①コンテナ取扱量の増
106,177TEU (R3実績：72,871TEU)
※過去10年間の伸び率(3%/年)と今後の企業動向を踏まえ設定
- ②安全管理率(事故等により荷役作業が中断しない状態)
100%の維持 (過去3年間、中断実績なし)

定性的目標
達成指標

- ①知名度向上や利用者拡大のため、大在コンテナターミナルの魅力を実感してもらう施設見学会等の取組を実施する。
- ②安全な物流拠点を指すため、定期的な法定点検の実施及び安全点検を徹底する。

主な課題と解決策

【課題】

- ①多くの航路と便数を有し輸送コストの安い博多港や北九州港との競争が激化している。
- ②供用開始から25年が経過し、施設の老朽化やコンテナ取扱量の増加によるヤード不足が生じている。
- ③国の2050カーボンニュートラル宣言により、CO2排出量の多い港湾区域における脱炭素化が求められている。

【解決策】

- ①中九州横断道路など広域道路ネットワークの整備と合わせてポートセールスを行い、九州各県からの貨物の集荷促進に取り組む。また、セミナーや企業訪問、施設見学会などと併せて、利用者ニーズに即した助成制度の見直しを適時行い、貨物の集荷促進、定期航路の維持・拡大に取り組む。
- ②県による埠頭用地の拡張工事の検討や、ガントリークレーン等の設備更新を実施する。
- ③県が策定する大分港カーボンニュートラルポート形成計画に指定管理者や荷役会社も参画し、脱炭素化を視野に入れた施設整備のあり方を検討する。