

「北九州港港湾計画改訂」の概要

北九州港の目指す姿

北九州港のこれまでの役割

【物流・産業】

■コンテナ物流拠点

アジア方面に月約140便の外貿定期コンテナ航路が就航し、九州・西中国の企業活動に貢献

■内航物流拠点

西日本最大のフェリーターミナルを有し、本州と九州間の内航物流に貢献

■在来輸送機能

北九州港背後の素材産業を中心とした我が国のモノづくり産業に貢献

【環境・エネルギー】

■洋上風力発電導入の取組

全国に先駆けて洋上風力発電の総合拠点の取組を推進

■循環資源の受入

リサイクル産業が集積し、広域的に循環資源を受入

【人流・賑わい】

■観光拠点

背後の産業遺産等の観光資源を活かし、国内外の観光客を受入

【安全・安心】

■緊急物資輸送の拠点

大規模地震災害発生時に住民の生活や地域経済活動を支える防災拠点

課題・要請

- ・フェリー・ROROターミナルの拡充、フェリー荷さばき地の確保
- ・完成自動車の輸出岸壁の整備及び保管ヤードの確保
- ・在来埠頭の拡充や背後荷さばき地の確保
- ・新たな産業用地需要への対応
- ・港湾における労働環境の改善や働き方改革
- ・カーボンニュートラルポートの形成
- ・循環型社会を支える事業支援と海面処分場の確保
- ・臨港地区内の低未利用地の活用
- ・不許可係留船対策の推進

等

基本理念

地域経済と物流・産業を支え、
「グリーン」で「スマート」な未来を創造する北九州港
～世界とつながり SDGsを牽引～

<物流・産業> 物流を強靱化し、産業をリードするみなと

- アジアダイレクト、国際フィーダーや内航フェリー・RORO航路が充実し、国内外のサプライチェーンの強靱化に貢献する港
- 陸・海・空の輸送手段を組合せ、フレキシブルに物流サービスを提供し、選ばれる港
- モノづくり産業を支えるとともに、先端成長産業や物流産業の拠点を形成し、ともに成長する港
- デジタル技術を活用し、高度な生産性と良好な労働環境を有した働きやすい港

<環境・エネルギー> 環境と経済の好循環をもたらすみなと

- 洋上風力発電等再生可能エネルギーや水素・燃料アンモニア等の脱炭素エネルギーの導入を進め、カーボンニュートラルを実現し、環境と経済の好循環をもたらす港
- 次世代循環資源のリサイクル・リユース拠点を形成するとともに、廃棄物を安定的に処理する海面処分場を確保し、市民生活や企業活動、港湾の機能を将来にわたり維持し続ける港

<人流・賑わい> 国内外の人々が訪れ、暮らし、賑わうみなと

- 国内外の人々が、地域の魅力ある歴史・産業・自然景観等に触れ、他では得られない特別な体験ができる港
- 市民等が気軽に海に接し、憩い、学び、遊べる水辺空間を有した、賑わいあふれる港

<安全・安心> 産業活動が継続し、安全・安心を感じられる強靱なみなと

- 地震や台風等の自然災害、パンデミック、テロ等から市民の生命・財産や社会経済活動を守り、安全・安心で質の高い市民生活や安定した企業活動ができる港
- 大規模・広域災害発生時に、物流機能を代替維持するとともに、緊急物資や建設機材等の輸送に貢献する港
- デジタル情報を活用し、戦略的なアセットマネジメントを実現する港

北九州港の港湾計画改訂に向けた考え方

1. 現在北九州港が担っている役割

- アジア方面に月約140便の外貿定期コンテナ航路が就航し、博多港と合わせると九州のコンテナの約8割を取り扱うコンテナ物流拠点であり、自動車産業を始めとした九州・西中国の企業活動を支える役割を担っている。
- 本州と九州とを結ぶ西日本最大のフェリーターミナルを有しており、我が国を代表する内航物流拠点としての役割を担っている。
- 北九州港背後には鉄鋼、窯業、化学工業等の素材産業を中心とした我が国の基盤となる産業が多く立地しており、これら産業が取り扱う原料や製品等の輸送を支える役割を担っている。
- 全国に先駆けて風力発電関連産業等のエネルギー関連産業の集積に向けた取組を実施しており、西日本で唯一の基地港湾の指定を受ける等、再生可能エネルギーの普及に貢献する役割を担っている。
- 北九州市は、地震による災害リスクが国内の他都市と比較して少ない地域であり、大規模な地震が発生した際に、港を介して緊急物資を輸送する背後圏の防災拠点としての役割を担っている。

2. 今後の北九州港の発展に向けた戦略

- アジアダイレクト、国際フィーダーや内航フェリー・RORO航路を充実させ、多様な輸送モードを確保する。また、港だけではなく、陸・海・空の輸送手段を組合せ、フレキシブルに物流サービスを提供できる港を目指す。
- 港の機能強化を通じて、背後のモノづくり産業の効率的な輸送を支援し、企業競争力の強化を図る。
- カーボンニュートラルを実現し、環境と経済の好循環をもたらす港を目指すため、風力発電関連産業等の新たな産業の誘致や次世代エネルギーの利活用に向けた取組を推進する。

3. 北九州港の現状の課題とその対応方策(北九州港の主たる役割に係るもの)

- 内貿ユニットロード埠頭においては、今後のモーダルシフトの進展による海運貨物量の増加に対応するため、新門司南地区、響灘西地区において新規RORO岸壁を計画する。
- 在来埠頭に関しては、岸壁混雑の解消、船舶の大型化に対応し、背後の企業競争力を高めるため、響灘東地区において在来埠頭の機能強化を図る。
- 洋上風力発電に必要な拠点機能の集積を図るため、響灘東地区において、基地港湾に求められる埠頭の機能を確保するとともに、今後立地する企業の貨物に対応するための岸壁を計画する。

計画変更の概要（東部）



計画変更の概要（西部）

■ CNP形成の推進

次世代エネルギー産業の集積
・海面処分用地→工業用地

■ 在来貨物輸送の効率化

鋼材系貨物の取り扱い
・新規岸壁(-12)230m(バルク)

■ 在来貨物輸送の効率化

大型バルク船舶への対応
・新規岸壁(-13)250m

■ 物流拠点の形成

物流関連用地の確保
・海面処分用地、埠頭用地→港湾関連用地

■ 海面処分場の確保

・浚渫土砂、
一般廃棄物等の受入

■ 海運モーダルシフトの推進

既存の内航RORO船のシフト及び
新規内航RORO航路への対応
(日本海側ルート)
・新規岸壁(-9)220m(耐震【幹線】)

■ 風力発電関連産業の総合拠点化

着床式洋上風力発電の組立・積出
・新規岸壁(-12)230m(基地港湾)
・利用形態の見直しの検討が必要な
区域削除

■ 在来貨物輸送の効率化

岸壁不足への対応
・新規岸壁(-10)180m×2B

■ 災害時における幹線貨物輸送の維持

既存岸壁の耐震化(幹線貨物輸送)
・岸壁(-15)350m(コンテナ)(既定計画)

■ 在来貨物輸送の効率化

大型船舶への対応
・新規岸壁(-8.5)160m(既定計画の変更)

■ 在来貨物輸送の効率化

岸壁不足への対応
・新規岸壁(-8.5)160m(既定計画の変更)
(耐震【緊急】)

響灘西地区

響灘東地区

戸畑地区

北湊地区

若松地区

八幡地区

二島地区

黒崎地区

計画変更の概要（新門司地区【海運モーダルシフトの推進】）

- 西日本最大のフェリー拠点である新門司地区において、トラック運転手の不足や労働時間規制等により、フェリー・RORO船等を活用した輸送量の増加が見込まれる。
- 見込まれる輸送量の増加に対して、荷捌き地や新たな航路の設置が可能な岸壁が不足。
- また、当地区は物流関連企業の立地需要が高い状況が続いているが、未竣功地を除いては新規で立地する土地がなく、新たな土地の確保が求められている。
- 上記を踏まえ、民間が所有する未利用地を活用し、新規内航RORO岸壁を計画する。
- 将来的なフェリー埠頭の拡張を視野に、フェリー岸壁背後の泊地に海面処分用地を計画する。
- 新たな企業立地用地を確保するため、未整備の緑地を港湾関連用地に変更する。



計画変更の概要（新門司北地区【自動車輸出機能の強化】）

- 新門司北地区では、完成自動車の物流企業が集積しており、北九州市近郊の自動車メーカーで製造された自動車や広域から集荷された中古自動車の移出拠点となっている。
- 輸出については、内航船で他港を經由して輸出するほか、小規模で外航貨物船を利用する等、非効率な輸送形態となっており、大型の外航PCC船が直接寄港できる岸壁が求められている。
- 上記を踏まえ、大型のPCC船の寄港を可能とする新規岸壁を計画し、完成自動車の輸出機能の強化を図る。



計画変更の概要（新門司沖地区【シーアンドエアの推進】）

- 北九州空港は、荷役が可能な岸壁を有する海上空港であることから、船舶輸送と連携したシーアンドエアによる輸送を行うことで、他空港では取り扱えない陸上輸送が困難な人工衛星等の大型特殊貨物の取り扱いが可能である。
- 今後、北九州空港の滑走路延長により大型特殊貨物の利用拡大が見込まれるため、現計画の埠頭用地の範囲では、貨物の積み下ろし等の荷捌きに必要な面積が不足。
- 将来的に見込まれる貨物の荷捌きに必要な面積を確保するため、埠頭用地の面積を変更する。



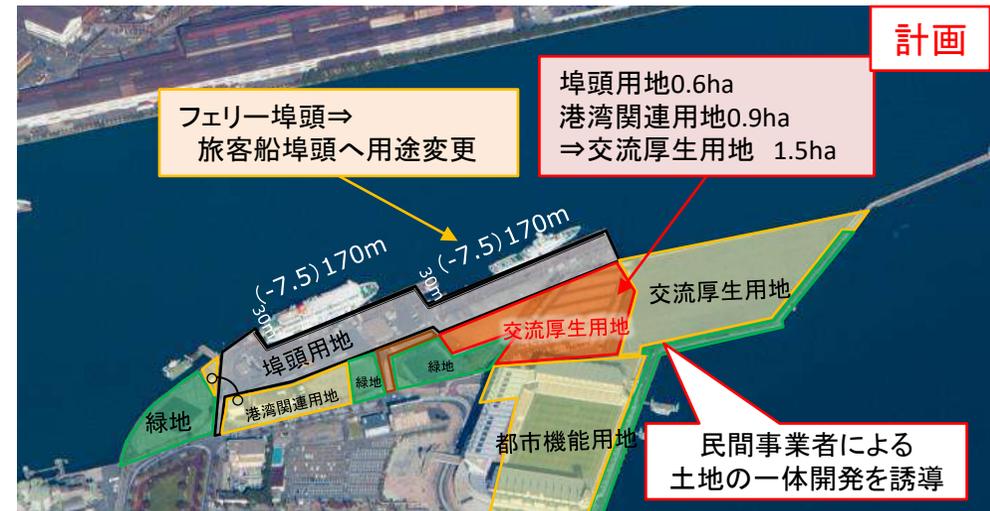
計画変更の概要（太刀浦地区【新規土砂処分場の整備】）

- 現在、北九州港の東部から発生する浚渫土砂は新門司北地区で受け入れているが、処分場の受入限界が近づいてきているため、後継の処分場が必要。
- 今後の航路・泊地の浚渫土砂の発生量を鑑み、太刀浦地区において海面処分場を計画する。
- 埋立により失われる太刀浦漁船だまりの代替として、田野浦地区に新規小型船だまりを計画する。



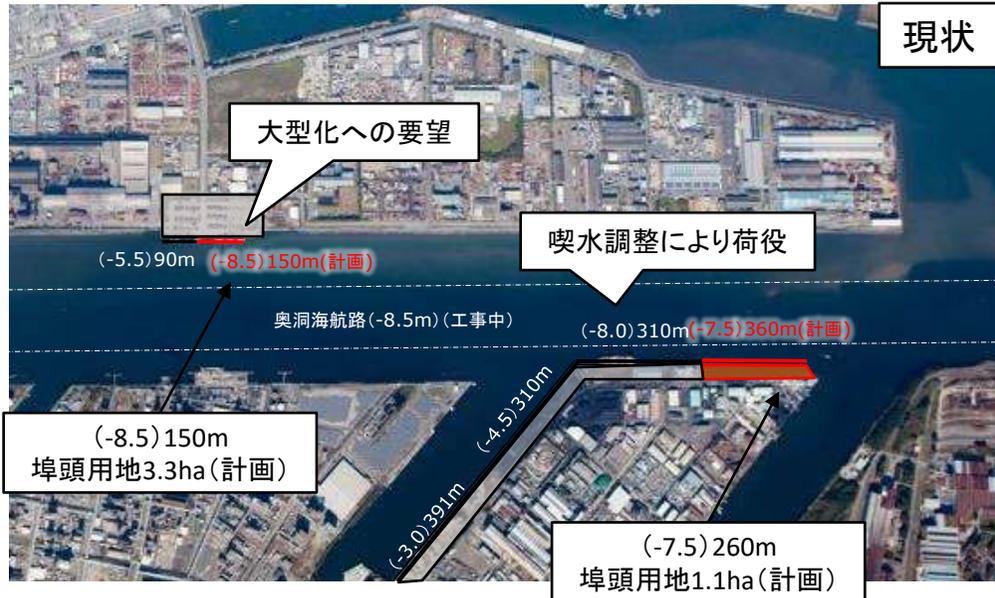
計画変更の概要（砂津地区【賑わい拠点機能の強化】）

- 砂津地区は、本市の都心であるJR小倉駅に近接しており、当地区のMICE施設や文化交流施設と連携し、都心の魅力あるウォーターフロントを形成する観光拠点を狙っている。
- 一方で、臨海部には民間の未利用地や低利用の埠頭が存在しており、それらの活用が求められている。
- 近年では、小型クルーズ船の需要が高まっており、多くの商業施設や観光施設が集約している砂津地区は、その受入の適地である。
- そのため、現在使用されていないフェリー埠頭をクルーズ船の受入のための旅客船埠頭に変更を行う。
- また、クルーズ船の受入を軸とした賑わい空間の形成に向け、民間未利用地の旅客埠頭との一体的な開発を促すため、埠頭背後地を交流厚生用地に変更する。



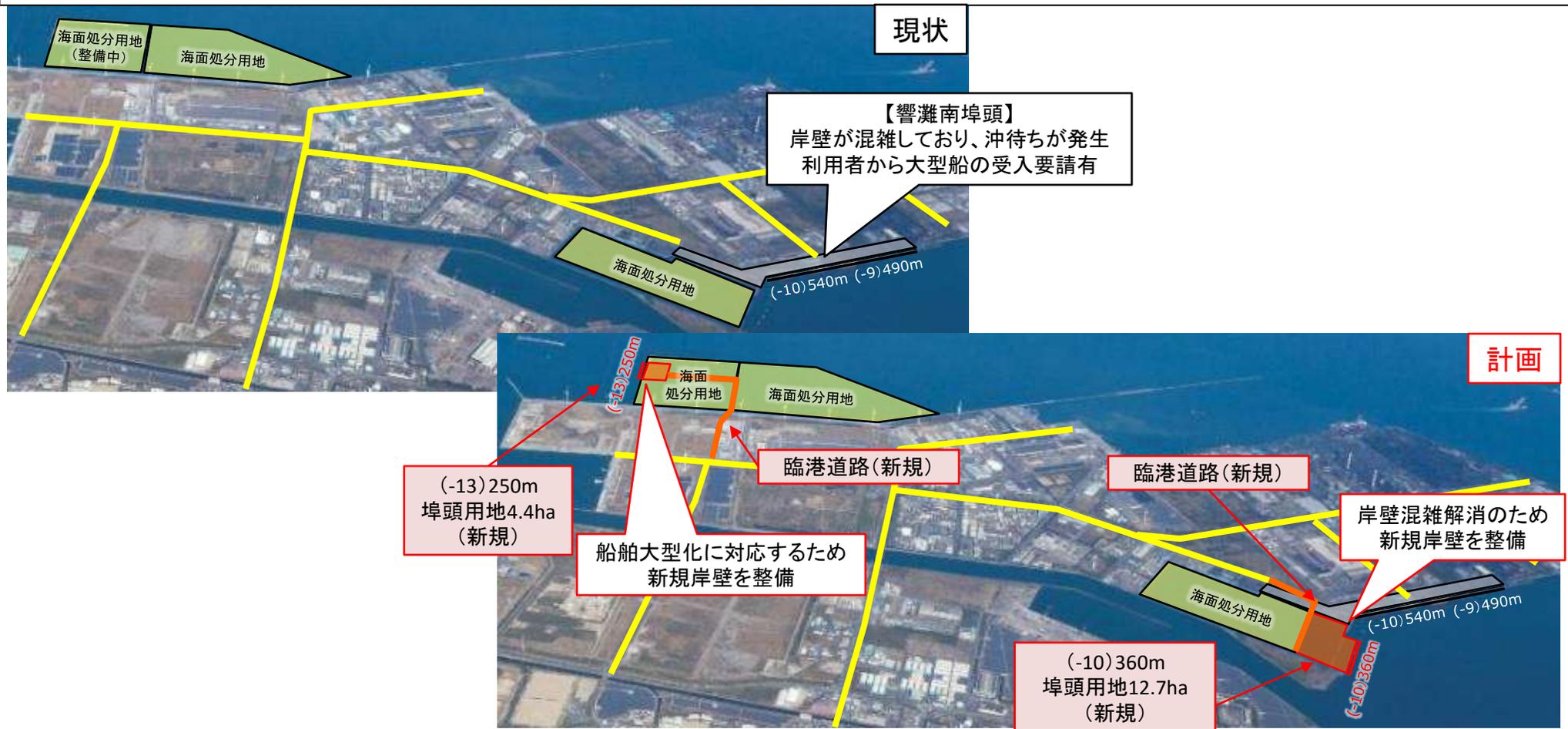
計画変更の概要（黒崎・二島地区【在来輸送機能の効率化】）

- 世界的な荷動き量の増大や遠隔地からの輸入の増加に伴い、外航バルク貨物船が大型化している状況。
- 奥洞海においても、一部船舶において岸壁水深が不足しており、喫水調整を行って荷役をしている。
- 背後の事業者からも岸壁の水深が足りず、大型化へ対応してほしいと要望を受けている。効率的な輸送を行うためには10,000DWT級に対応した岸壁の整備が必要であるため、対象船舶を見直し、岸壁の規模を変更する。



計画変更の概要（響灘東地区【在来輸送機能の効率化】）

- 響灘東地区の臨海部工業団地には、コークスや石膏、バイオマス燃料等のバルク貨物を取り扱う企業の立地が進み、響灘南埠頭での取り扱いが増加。岸壁が著しく混雑し、沖待ちが発生している状況。
- また、大型船が受け入れられないことから、非効率な荷役をしており、大型船に対応した岸壁が必要。
- 響灘東地区において、大型船舶の入港への対応、及び既存岸壁における混雑解消のため、新規バルク岸壁を計画する。



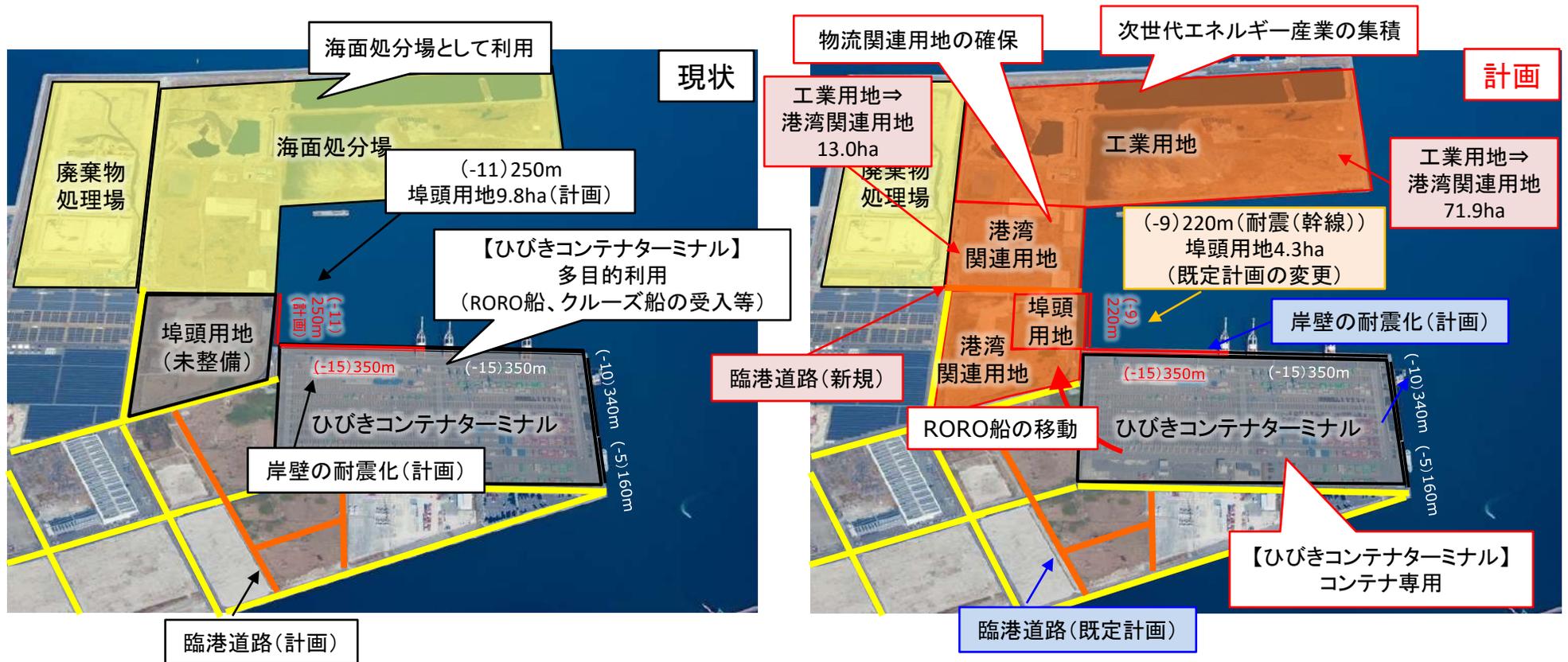
計画変更の概要（響灘東地区【風力発電関連産業の総合拠点化等】）

- 響灘東地区では、広大な未利用地が広がっており、風力発電関連産業の総合拠点の形成のため、風力発電設備の部材製造・組立及び工事関連、O&M等の産業の集積に取り組んでいる。
- また、響灘南埠頭では取扱量の増加に伴い、様々なバルク貨物を取り扱っており、品質確保のため、鋼材系の貨物とコークス等の粉ものの貨物の棲み分けが必要となっている。
- 当該地区は、「基地港湾」に指定されており、将来的にも重厚長大な風車部材の積出・建設拠点の機能を確保するため、必要な岸壁・埠頭用地の規模へ計画を変更する。
- また、今後立地を見込む企業から発生する貨物や響灘南埠頭の鋼材系貨物の集約に対応するため、新規岸壁を計画する。
- 上記の変更に伴い、利用形態の見直しの検討が必要な区域を削除する。



計画変更の概要（響灘西地区【海運モーダルシフトの推進、CNP形成の推進等】）

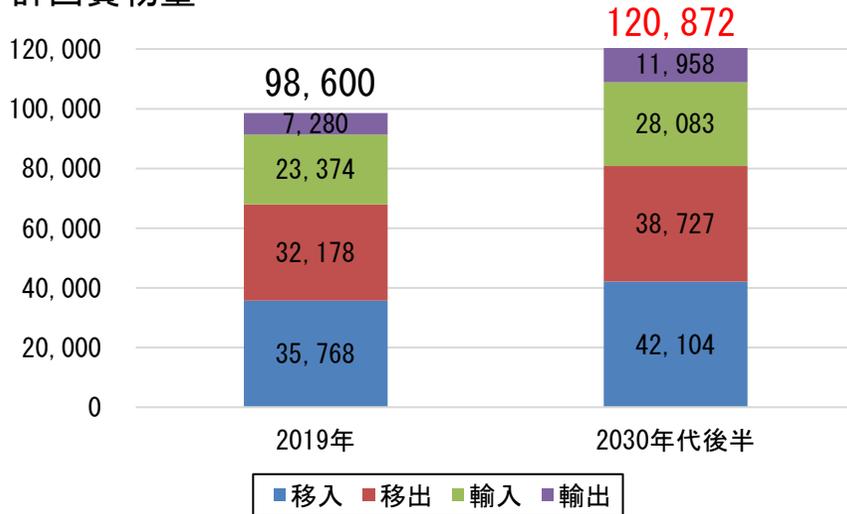
- ひびきコンテナターミナルでは、ターミナルの有効活用の一環として沖縄向けのRORO航路が就航。
- 一方で、RORO航路の就航便数の増加やコンテナ取扱量の増加が想定され、将来的にはコンテナターミナル内での就航は困難。
- 上記に対応するため、ひびきコンテナターミナルの隣接地に新規内航RORO岸壁を計画する。
- 響灘西地区の北部の海面処分場跡地の活用として、物流関連用地の確保や次世代エネルギー産業の集積を図るため、土地利用計画を変更する。



計画変更の概要（将来貨物量）

- モーダルシフトの進展によるフェリー・RORO航路の増加により貨物量の増加が見込まれる。
- 背後事業者の事業拡大により、完成自動車やLNGコンテナ等の貨物量の増加が見込まれる。
- 越境ECの増加や社会情勢の変化により、家電や家具等の貨物等の貨物の増加が見込まれる。

◆計画貨物量



◆主な追加貨物

品目	貨物量	要因
フェリー	5,115千トン	東京九州フェリーの就航 (R2~)
完成自動車	2,114千トン	背後事業者の事業拡大
金属製品、 その他輸送車両ほか	1,163千トン	新規RORO航路の就航 (新門司)
電気機械ほか	822千トン	EC貨物の増加
取り合わせ品ほか	592千トン	既存RORO航路の便数増加 (響灘)
LNG	516千トン	背後事業者の事業拡大
自動車部品	479千トン	自動車のEV化による貨物の増加

◆計画貨物量の内訳（2030年代後半）

