

北九州港長期構想検討委員会 第1回委員会 説明資料

令和3年11月2日（火）

北九州市港湾空港局

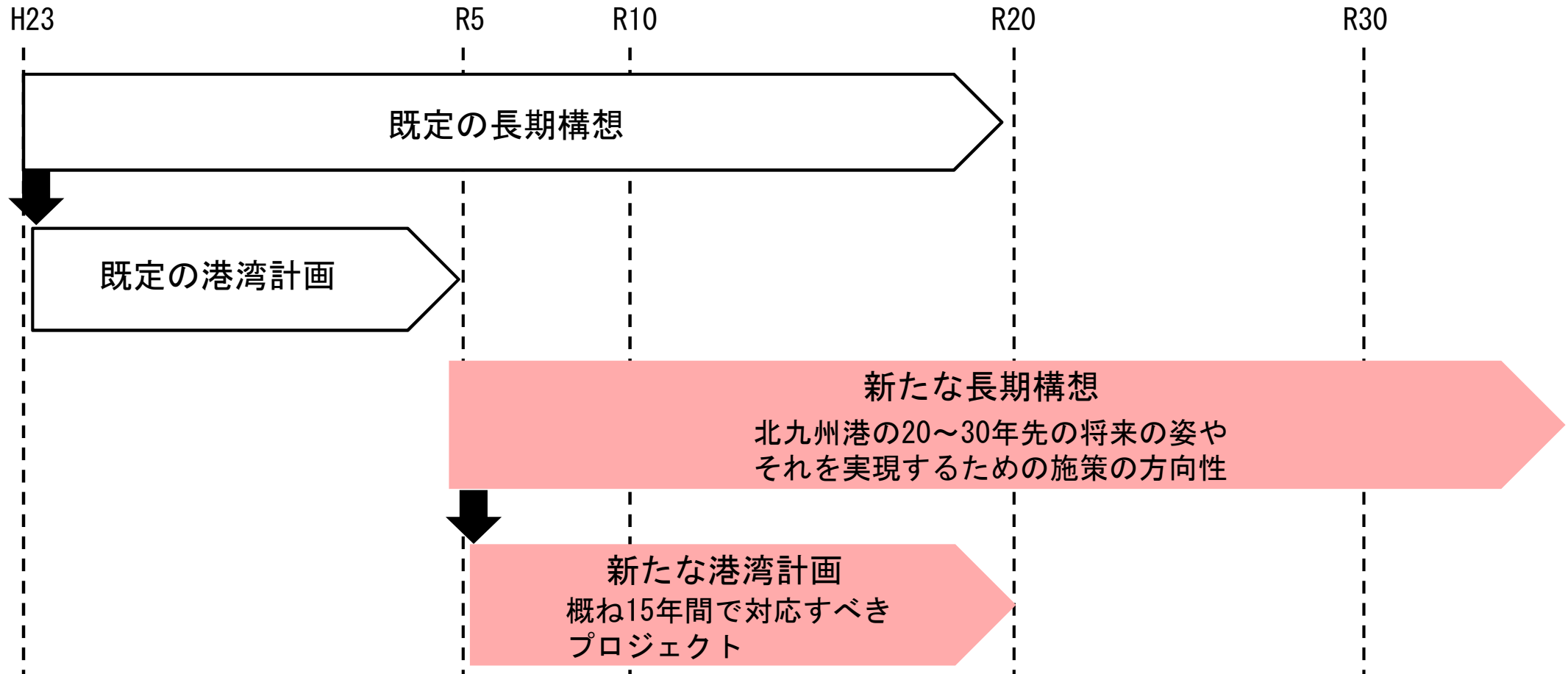
目次

1	長期構想について	2
2	北九州市の現況	5
3	北九州港の現況	13
4	既定の長期構想の総括	20
5	長期構想策定の背景	25
5-1	上位計画・関連計画	25
5-2	社会経済情勢の展望	27
5-3	北九州港の課題	29
6	北九州港の目指すべき方向性	56

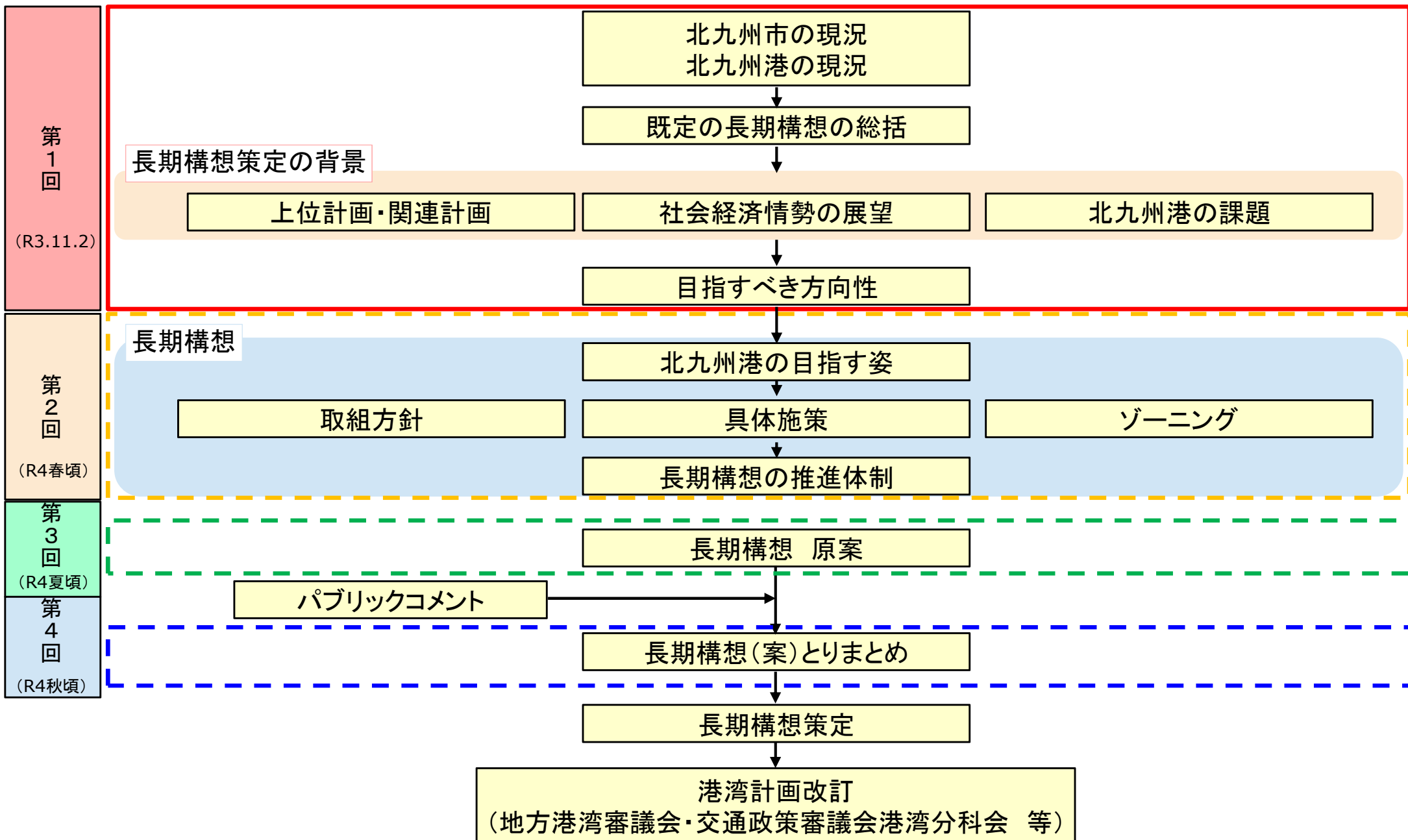
1 長期構想について

- 北九州市では、平成23年(2011年)5月に北九州港の概ね20~30年後の将来の姿や、それを実現するための施策の方向性を示した『北九州港長期構想』を策定し、平成24年(2012年)1月に平成30年代前半を目標年次として『北九州港港湾計画』を改訂。
- 近年、新型コロナウイルス感染症の感染拡大や2050年カーボンニュートラルの実現、デジタルトランスフォーメーションの進展など、港湾を巡る社会経済情勢が大きく変化するとともに、北九州港においても様々な課題が顕在化。
- このため、『北九州港港湾計画』の改訂に向け、新たな『北九州港長期構想』の検討に着手。

◆長期構想と港湾計画の関係



- 令和4年(2022年)秋頃を目途に新たに『北九州港長期構想』を策定する予定。
- その後、長期構想を踏まえ、『北九州港港湾計画』を改訂する予定。



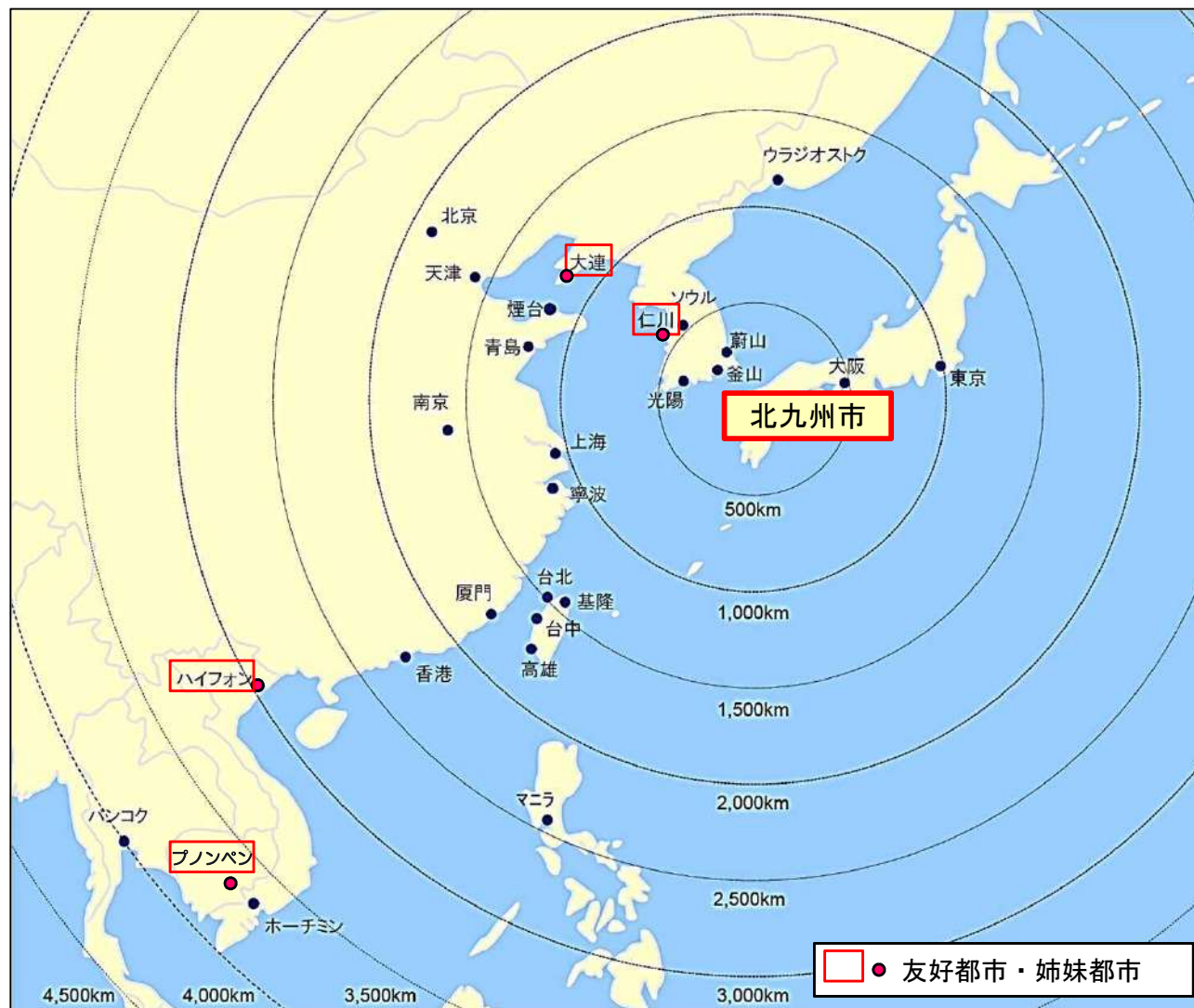
2 北九州市の現況

- 北九州市は本州と九州の結節点に位置し、国際的な主要航路である関門航路に近接。
- 東アジア、東南アジアの主要都市に近く、日本と東アジアの主要都市の中心に位置。
- 大連市と友好都市、仁川広域市、ハイフォン市、プノンペン都と姉妹都市を提携。

◆北九州市の位置

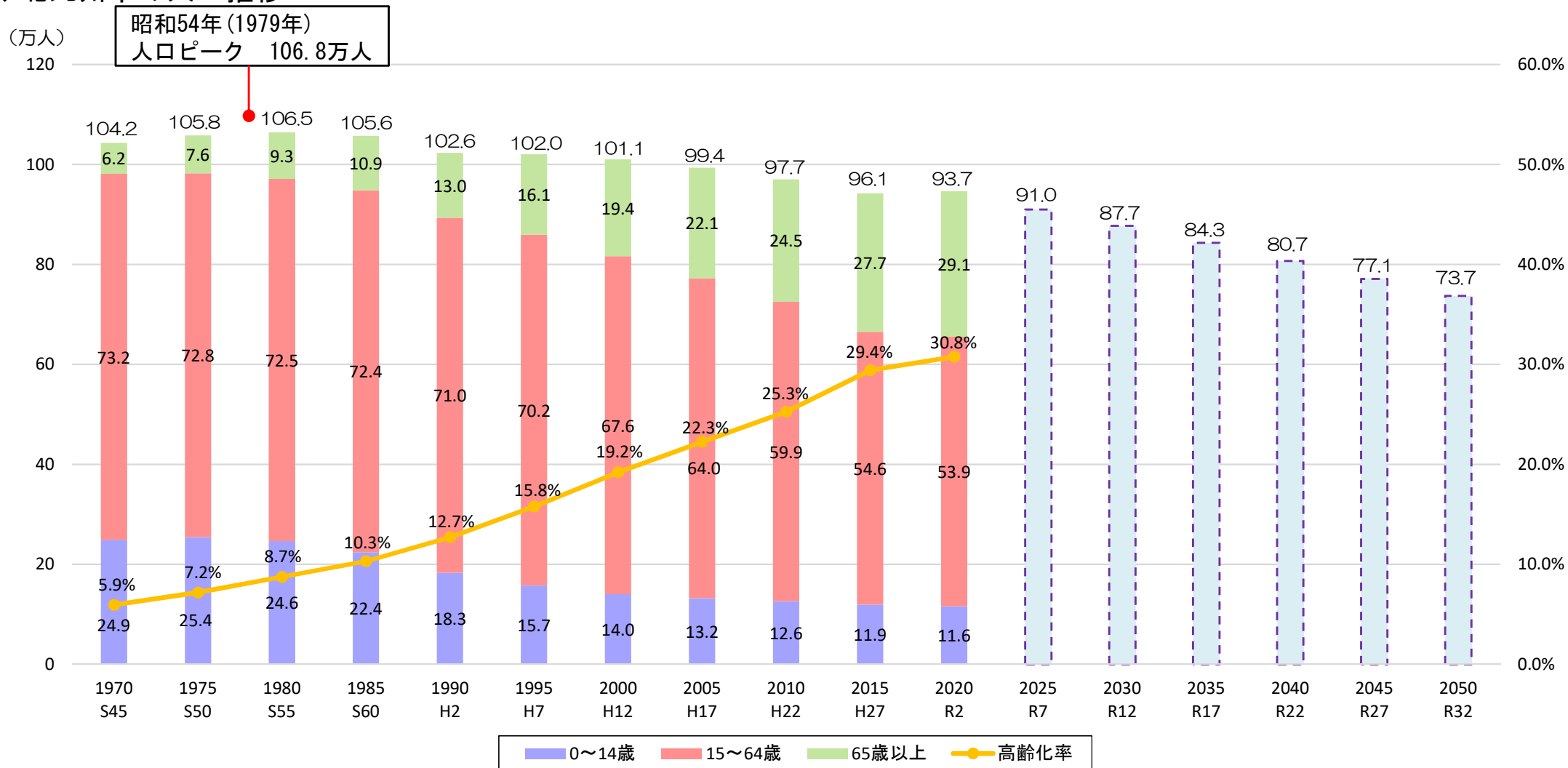


◆北九州市と東アジア・東南アジア主要都市



○北九州市の人口は昭和54年(1979年)の106.8万人をピークに減少し、令和2年(2020年)は93.7万人。
 ○年少人口(15歳未満)、生産年齢人口(15~65歳未満)が減少し、老年人口(65歳以上)が増加。
 ○今後も人口は減少する見込み(令和17年(2035年):84.3万人、令和32年(2050年):73.7万人)。

◆北九州市の人口推移



出典：【2020年以前】総務省「国勢調査」より作成
 【2025年以降】内閣府提供資料より作成

- 産業別従事割合は、第1次産業が0.8%、第2次産業が24.6%、第3次産業が74.6%。
- 第2次産業の割合は全国平均並み、第3次産業の割合は全国平均を上回る。
- 製造業の事業所数及び従業員数はピーク時の5割程度に減少しているが、製造品出荷額は横ばい。
- 主な製造品品目は鉄鋼（36.3%）、金属（10.4%）、化学（10.2%）等。

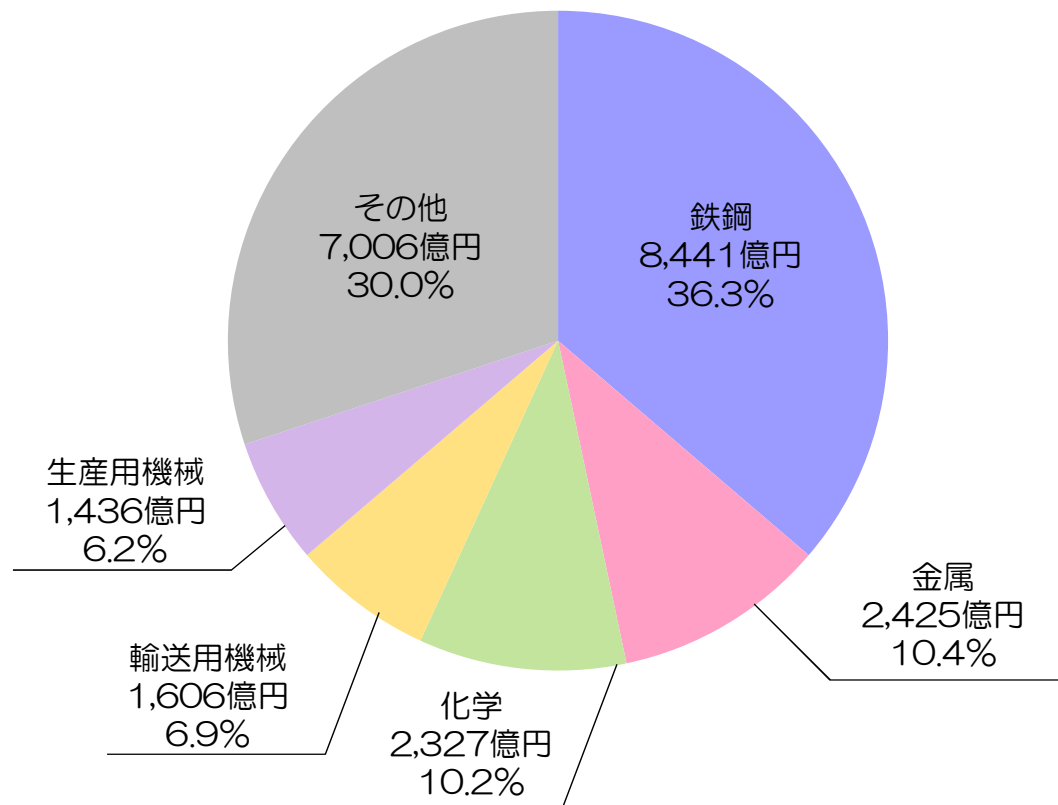
◆産業別従事割合

	第1次産業	第2次産業	第3次産業
北九州市	3,174人 0.8%	98,006人 24.6%	296,731人 74.6%
全国	2,221,699人 4.0%	13,920,834人 25.0%	39,614,567人 71.0%

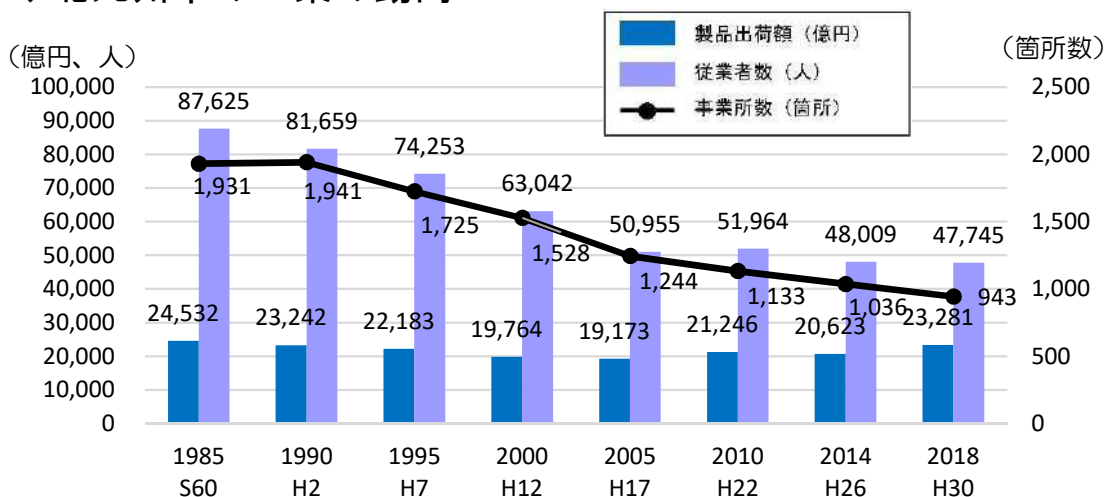
出典：総務省「国勢調査（平成27年）」

◆北九州市 製造品出荷額内訳

北九州市 製造品出荷額
2兆3,281億円
【平成30年(2018年)】



◆北九州市の工業の動向

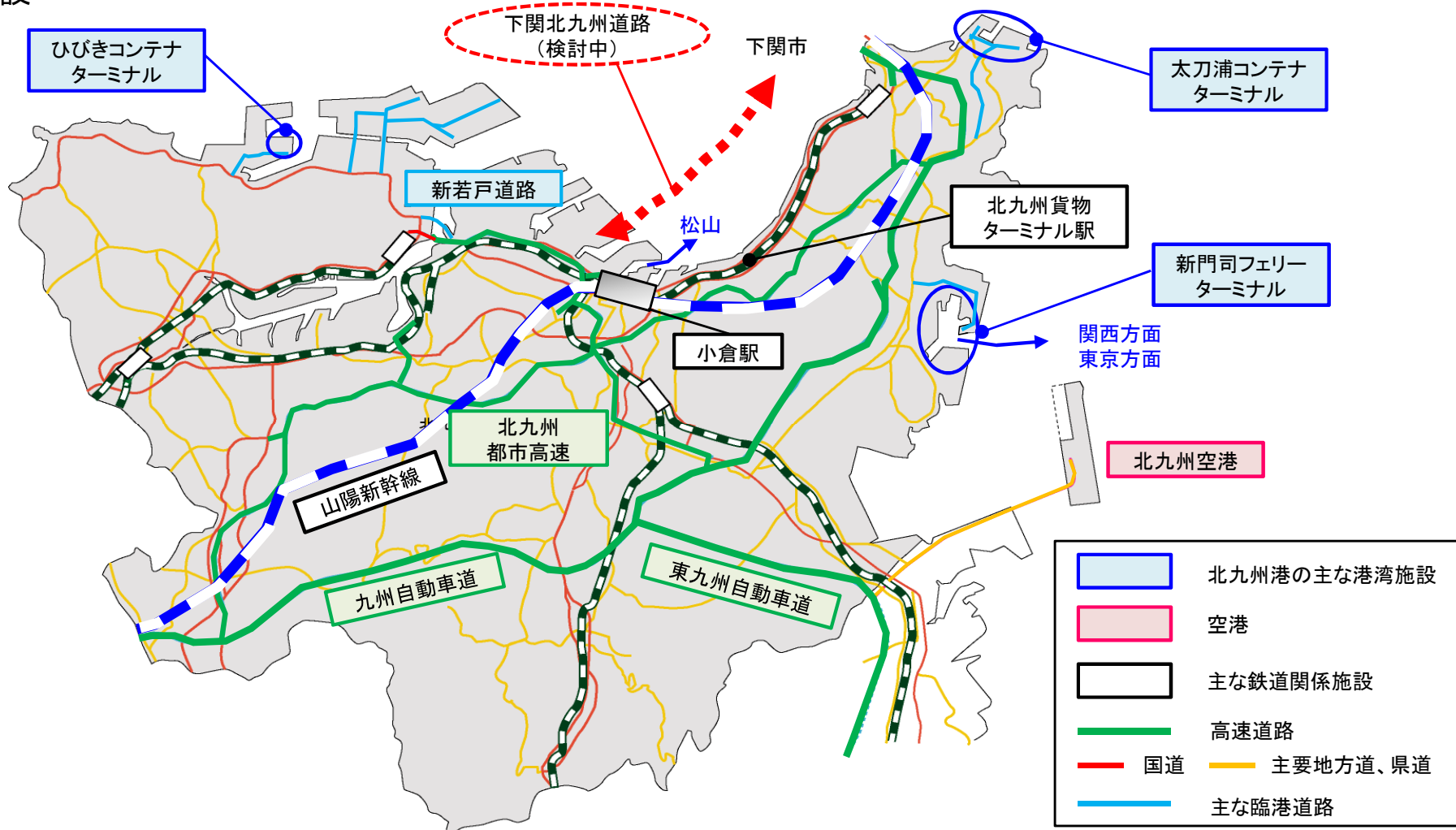


出典：経済産業省「工業統計」

出典：経済産業省「工業統計（令和元年）」

- 北九州市は本州と九州の結節点に位置することから、鉄道（新幹線、在来線、鉄道貨物ターミナル）、道路（高速道路等）、北九州港、北九州空港といった陸・海・空の交通輸送基盤が充実。
- 平成28年(2016年)に「東九州自動車道」が宮崎市まで開通し、東九州地域とのアクセスが強化。
- 「下関北九州道路」は、国と地域が役割分担を行い、計画の具体化に向けた必要な検討を実施中。
- 「北九州空港」は24時間利用可能な海上空港。
九州・西中国の物流拠点空港を目指して、滑走路の3,000m化に向け、環境アセス等の手続きが進行中。

◆北九州市の交通施設



- 1960年代には、工場から排出された煙が「七色の煙」、洞海湾が「死の海」と言われたが、市民・企業・行政が一体となった公害対策により環境は大きく改善。
- 平成23年(2011年)に、公害等の社会的な課題に他都市に先駆けて取り組む「環境未来都市」に選定。
- 令和2年(2020年)10月に、2050年までに脱炭素社会を目指す「ゼロカーボンシティ」を宣言。環境と経済の好循環を目指す「北九州モデル」を展開。

◆1960年代と現在の北九州市の環境



大気汚染
(七色の煙)



澄み渡った青空



水質汚濁
(死の海)



よみがえった洞海湾

◆環境未来都市

【概要】

我が国及び世界が直面する地球温暖化、資源・エネルギーといった環境問題に加え、人口減少や超高齢化など社会的な課題に、他都市に先駆けて取り組む都市を国が選定

【目的】

成功事例を国内外に普及展開することで、需要拡大、雇用創出等を実現し、究極的には、我が国全体の持続可能な経済社会の発展の実現を目指すもの

出典：北九州市HP

◆2050年ゼロカーボンシティ

2050年(目指すべき姿:ゴール)

市内の温室効果ガス排出の
実質ゼロを目指す(ゼロカーボンシティ)

※「実質ゼロ」とは、人為的なCO2排出量を森林等によるCO2吸収量と差し引きして、CO2排出を「ゼロ」とみなすもの。

2030年(達成目標:ターゲット)

2050年の実質ゼロの中間地点として、
今後10年が極めて重要な期間と認識し
具体的な削減対策と効果を積み上げ、
2013年度比で47%以上削減

出典：「北九州市地球温暖化対策実行計画(令和3年8月)」

◆2050年北九州市が目指す脱炭素社会「北九州モデル」

北九州モデル

I エネルギーの脱炭素化

電力、熱、運輸などあらゆる分野でこれまで以上の省エネ、電化を進め、再エネやCO2フリー水素を最大活用し、化石燃料から脱却しエネルギー全般を脱炭素化

III ライフスタイルの変革

高い市民環境力を基礎にAI・デジタル化等の社会変革を踏まえた、快適で質の高い、脱炭素型のライフスタイルに転換

II イノベーションの推進

産学官の連携で、脱炭素化に必要な研究開発を加速させ、イノベーションの早期実現を図ることで、生産活動やサービスなど、産業・経済社会を脱炭素化

IV 気候変動に適応する強靱なまち

気候変動の影響に対応するため、域内全体での蓄電システムを構築し、災害時の再エネによる電源確保など脱炭素で、強靱なまちづくりを推進

V 国際貢献

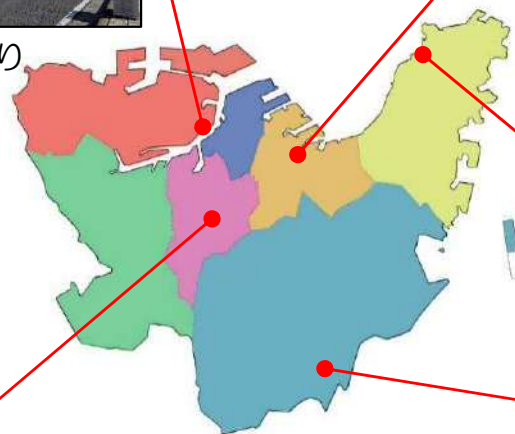
近代産業発祥の地から「北九州モデル」を構築・展開し、脱炭素社会の実現に地球規模で貢献

- 北九州市は小倉城、門司港レトロ、皿倉山等の多様な観光資源や関門海峡花火大会等の行祭事を有する。
- 北九州市を訪れる観光客数は横ばい。外国人観光客は増加傾向（日韓関係やコロナ禍の影響を除く）。

◆北九州市の主な観光資源



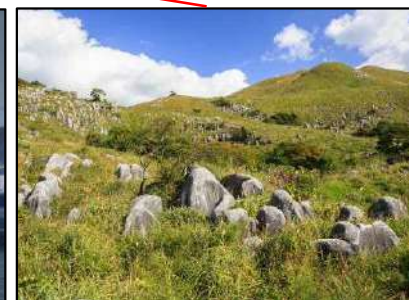
若松南海岸通り



小倉城



門司港レトロ



平尾台



皿倉山



工場夜景

※写真は頂上からの夜景

資料：「北九州市市勢概要2020-2021」より作成
出典：一部の写真は「北九州市観光情報サイト」より引用

◆北九州市の主な行祭事

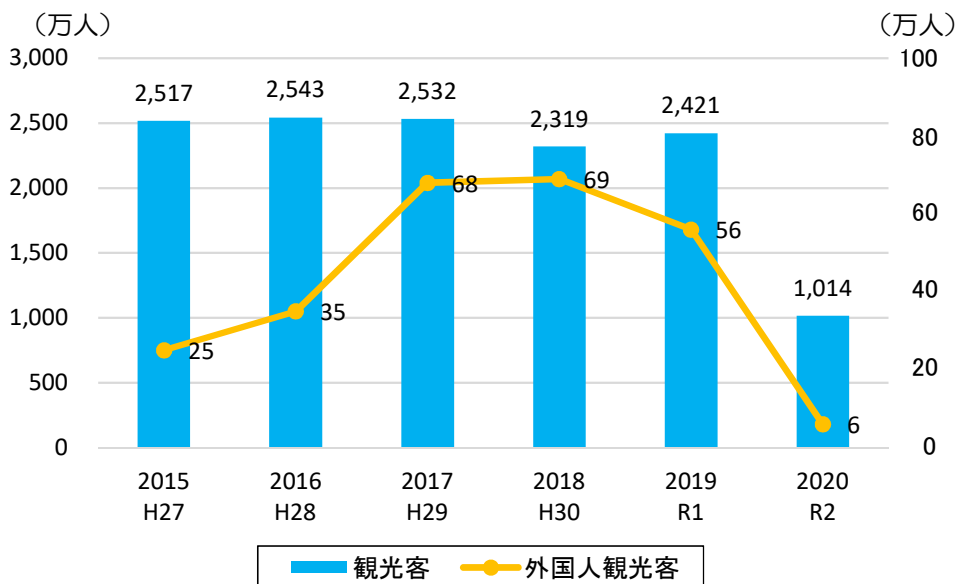


わっしょい百万夏まつり
【R1：157万人訪問】



関門海峡花火大会
【R1：45万人訪問】

◆北九州市を訪れた観光客数の推移



資料：「北九州市観光動態調査（令和2年次）」より作成

- 北九州市は、風水害により大きな被害を受けたことはあるが、他の大都市と比較し有感地震は少ない。
- 風水害については、平成11年(1999年)の台風18号での高潮による甚大な被害等を受けた経緯があり、現在、高潮対策の護岸整備等を実施中。
- 地震については、平成4年(1992年)以降に発生した震度4以上の地震は、平成17年(2005年)の福岡県西方沖地震と平成29年(2017年)の熊本地震の2回であり、建物等に被害が発生。平成7年(1995年)の阪神・淡路大震災の発生以降、耐震強化岸壁の整備等を実施中。

◆高潮による被害



平成11年(1999年)台風18号
死者2名、建物被害(全壊5棟、半壊95棟、一部損壊537棟)

◆平成4年(1992年)以降に発生した震度4以上の地震



平成17年(2005年)福岡県西方沖地震
建物被害(一部損壊)5棟



平成29年(2017年)熊本地震
建物被害(一部損壊)2棟

出典：【震度分布】気象庁HP
【本市震度】「北九州市地域防災計画(令和3年2月)」

◆高潮対策の状況



護岸整備(白野江地区)



緩衝緑地整備(新門司北地区)

◆地震対策の状況



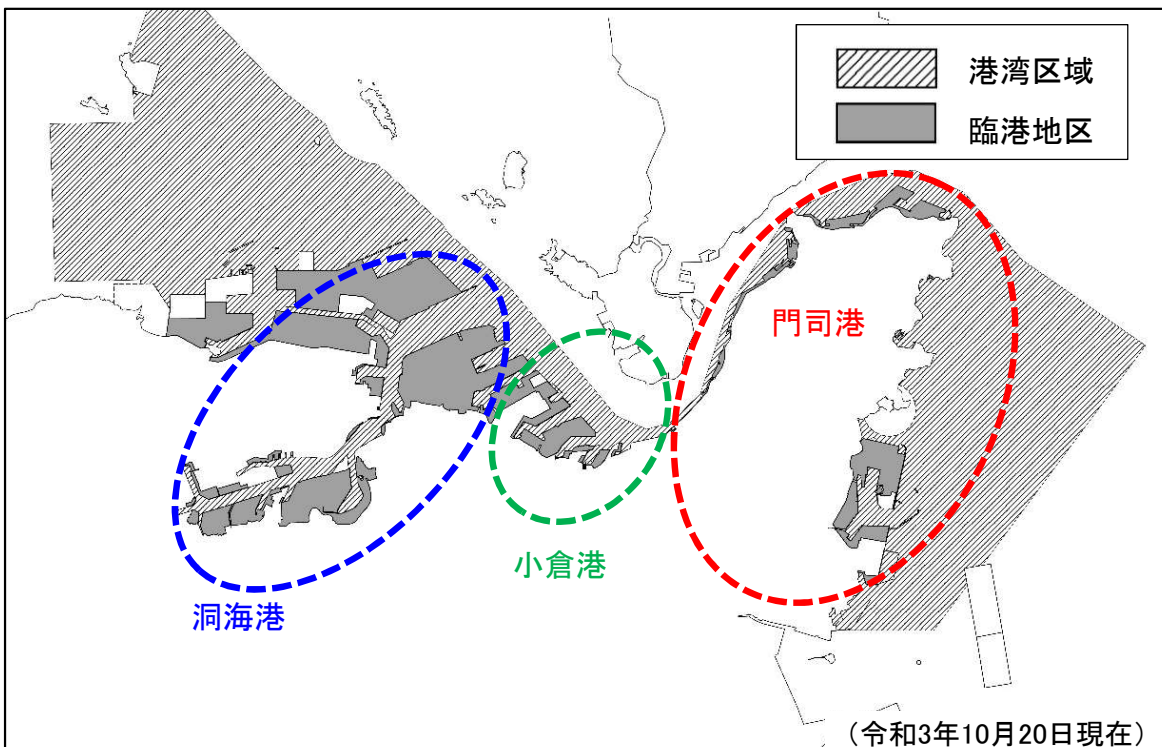
耐震強化岸壁
水深:-7.5m、延長:200m

耐震強化岸壁の整備(砂津地区)

3 北九州港の現況

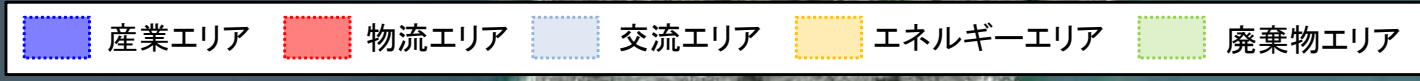
- 北九州港は明治時代より「外貿の門司港」「内貿の小倉港」「鉄・石炭の洞海港」として発展。
- 門司港は石炭・精糖の輸出等で栄え、大正3年(1914年)には入港船舶トン数が全国第1位を記録。
- 北九州市誕生を契機として、昭和39年(1964年)に3港が統合され北九州港が誕生。
- 臨港地区は全国2位(3,705ha)、港湾区域は全国4位(17,638ha)。
- アジアに近い地理的優位性、交通の結節点、ものづくり産業の集積などの特長を有する。

◆門司港・小倉港・洞海港の位置と臨港地区・港湾区域 ◆北九州港と東アジア主要都市



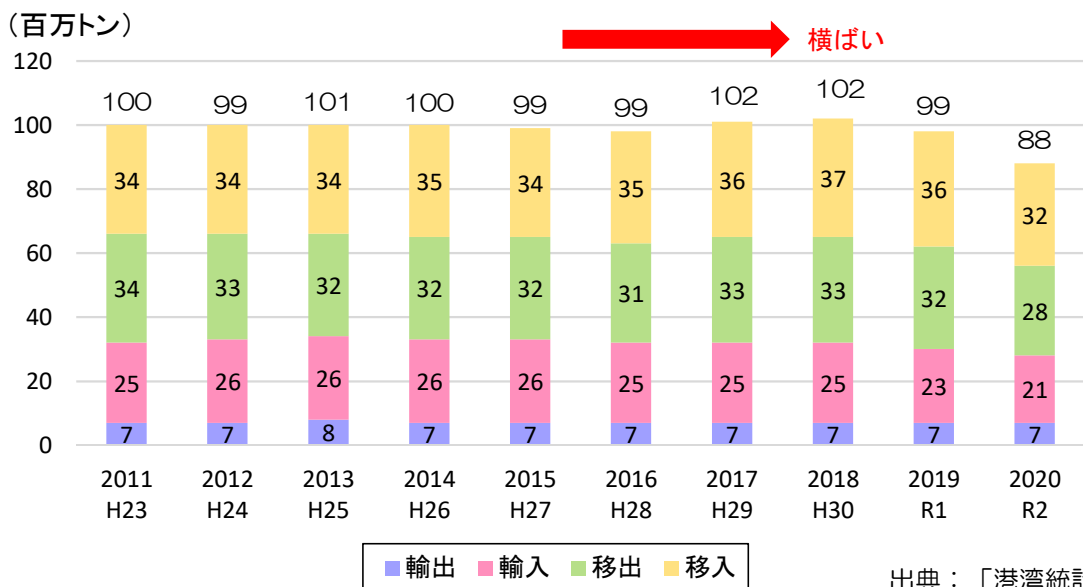
北九州港の機能

○北九州港には産業・物流・交流・エネルギー・廃棄物処分など多様な機能が集積。

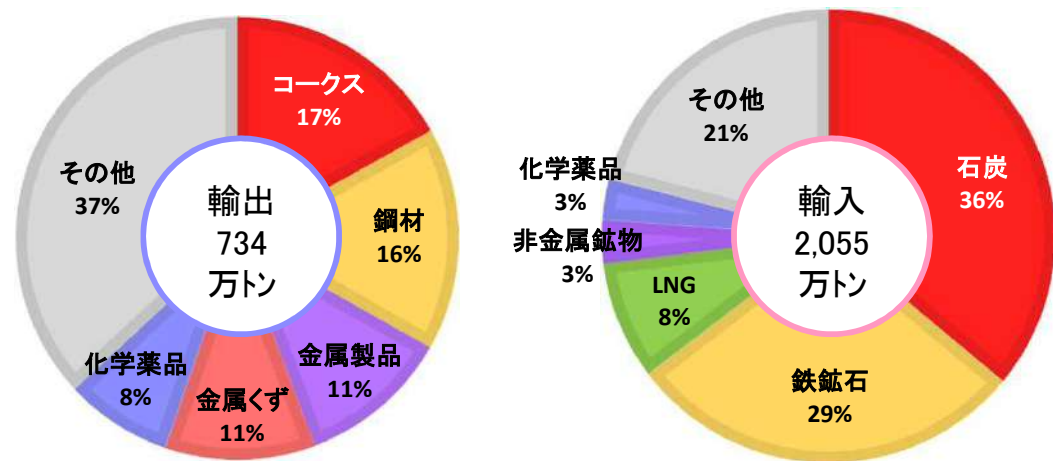


- 港湾取扱貨物量は近年横ばい。令和2年(2020年)は減少(8,845万t、対前年比▲10%、全国5位)。
- 外貿貨物は、工業都市の性格から、工業原材料とその製品の輸出入が多い。
- 内貿貨物は、フェリー貨物が移出入の大半を占めている。

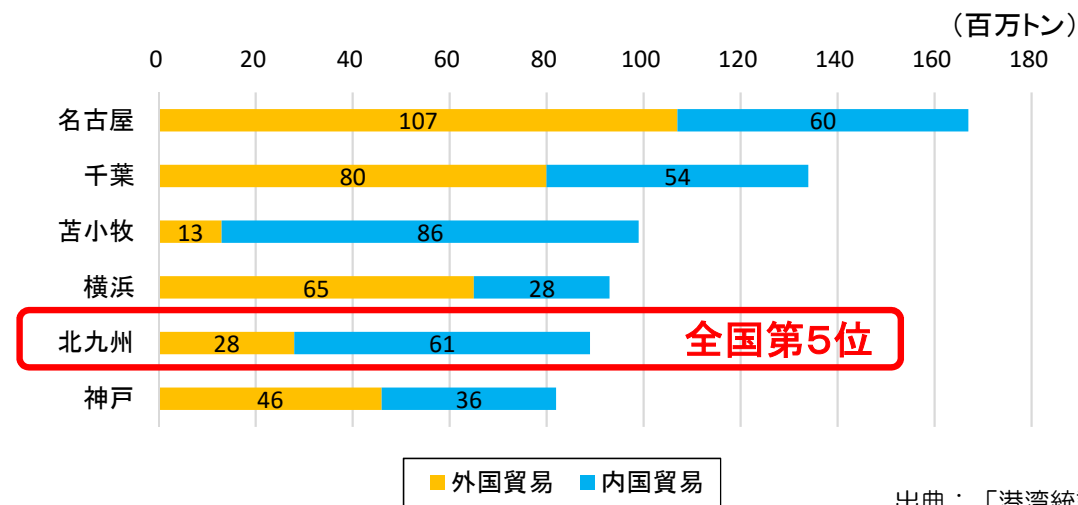
◆港湾取扱貨物量の推移



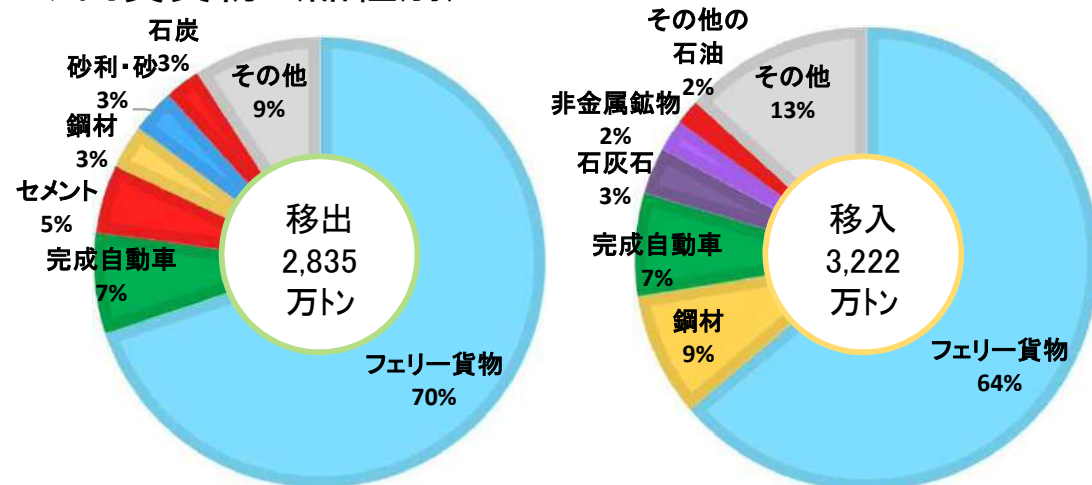
◆外貿貨物(品種別)



◆国内主要港の港湾取扱貨物量(令和2年(2020年))



◆内貿貨物(品種別)



コンテナ輸送の状況

- 東アジア・東南アジア諸国の港湾との間に37航路、月154便の外貿定期コンテナ航路が就航。
- コンテナ貨物取扱量は近年増加傾向。令和2年(2020年)は減少(47.3万TEU、対前年比▲13%、全国9位)。
- 主な輸出貨物は化学薬品、ゴム製品等。主な輸入貨物は自動車部品、化学薬品等。

◆定期コンテナ航路

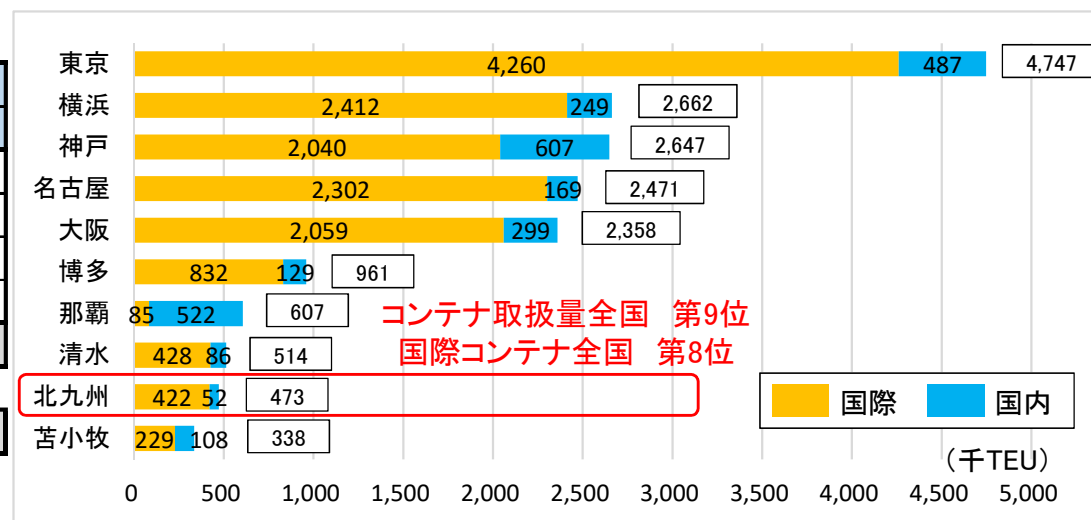
【外貿】 (R3.10.1現在)

航路	太刀浦		ひびき		計	
	航路数	便数/月	航路数	便数/月	航路数	便数/月
東南アジア	6	24	1	4	7	28
中国	14	58	4	16	18	74
韓国	7	32	1	4	8	36
台湾	4	16	0	0	4	16
計	31	130	6	24	37	154

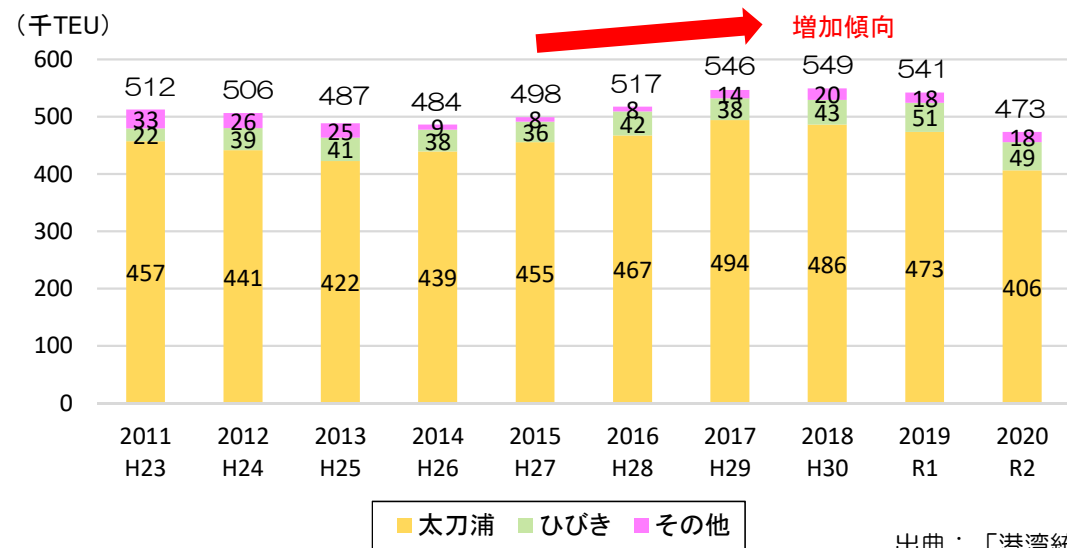
【内貿】

神戸	5	20	3	12	8	32
----	---	----	---	----	---	----

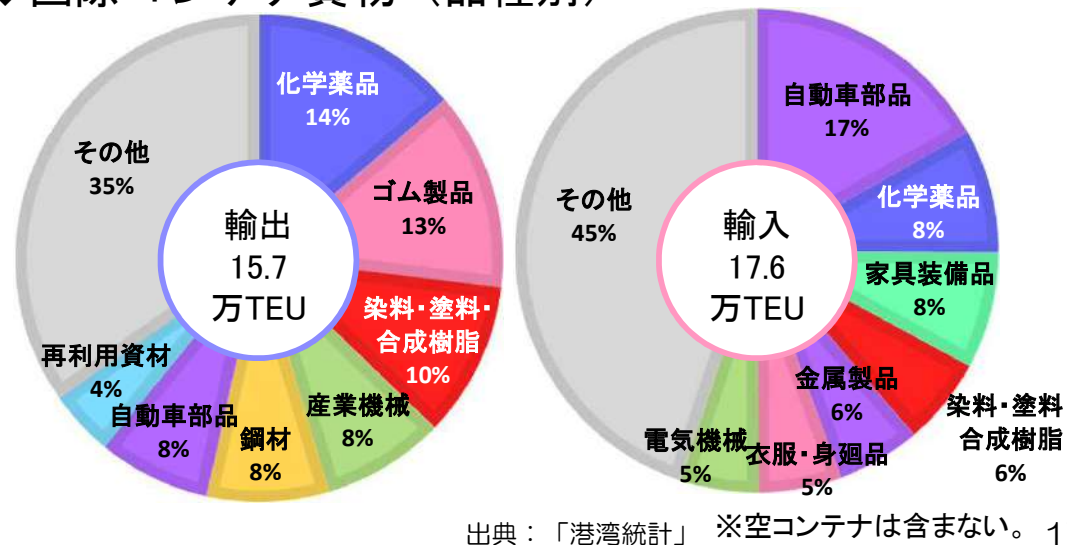
◆日本の主要港のコンテナ貨物取扱量



◆コンテナ貨物取扱量の推移 (ターミナル別)



◆国際コンテナ貨物 (品種別)



- 阪神方面に4便/日、東京方面に2便/日、松山方面に1便/日の、計7便/日が就航。
- 貨物量は近年増加傾向。令和2年(2020年)は減少(4,036万トン、対前年▲10%、全国2位)。
- 乗降客数は横ばい。令和2年(2020年)は大きく減少(49万人、対前年▲50%)。
- 平成27年(2015年)より、阪神・東京方面に就航する航路に順次大型新造船を投入。
- 令和3年(2021年)7月より、横須賀港との間を約21時間で結ぶ東京九州フェリーが就航。

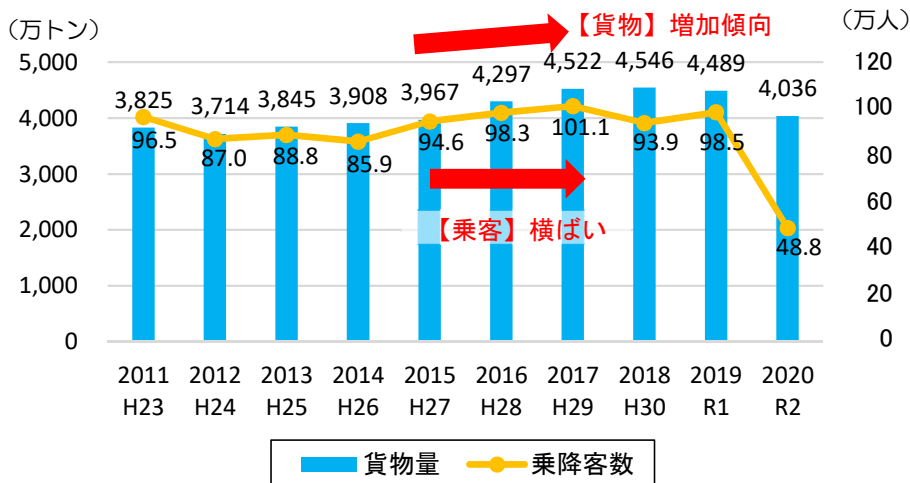
◆フェリーの運行状況

会社名	航路	運航内容
阪九フェリー	新門司～神戸	1日1便(12時間30分)
	新門司～泉大津	1日1便(12時間30分)
名門大洋フェリー	新門司～大阪南港	1日2便(12時間40分)
オーシャントランス	新門司～徳島～東京	1日1便(約35時間)
東京九州フェリー	新門司～横須賀	1日1便(約21時間) ※日曜除く
松山・小倉フェリー	小倉～松山	1日1便(7時間5分)

平成27年～令和2年
12隻のうち10隻を大型新造船化
→ 輸送力約25%UP

※ 残る2隻も令和3年度に大型化

◆フェリー貨物量、乗降客の推移



出典：「港湾統計」

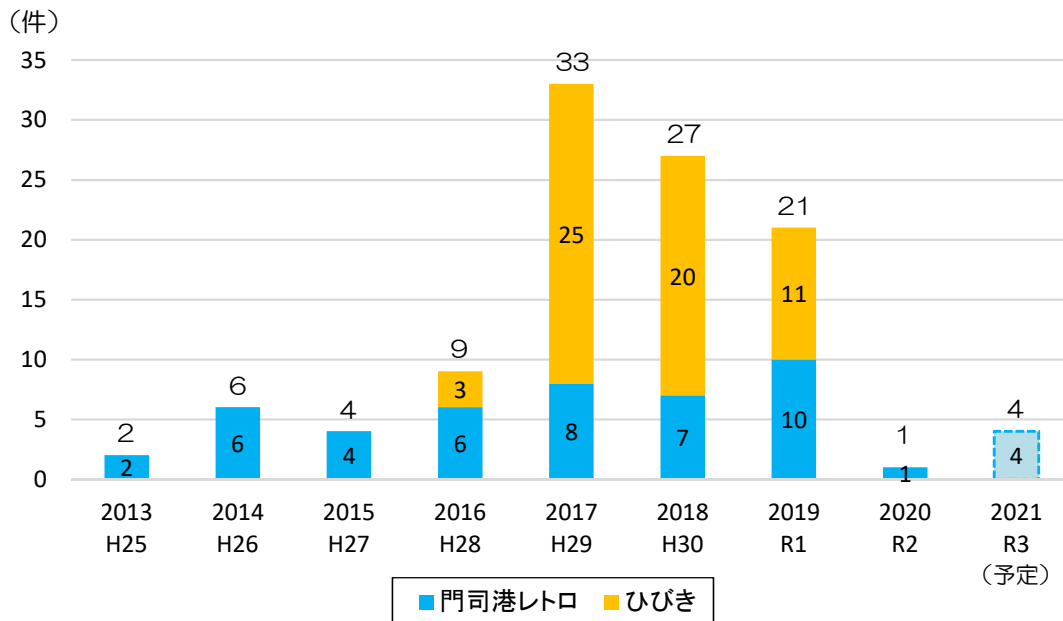
◆東京九州フェリーの概要



クルーズ船の寄港状況

- クルーズ船の寄港回数は平成29年(2017年)に過去最高の33回(全国第19位)を記録し、その後減少傾向。
- 令和2年(2020年)以降は、コロナ禍のため、外航クルーズ船社の寄港はなし。
- 国内クルーズ船社は、コロナ対策を行った上で、令和2年(2020年)10月より国内クルーズを再開し、令和2年(2020年)に1回寄港、令和3年(2021年)に4回寄港予定。

◆北九州港のクルーズ船寄港実績



◆クルーズ船におけるコロナ対策

- 「外航クルーズ船事業者の新型コロナウイルス感染予防対策ガイドライン」及び「クルーズ船が寄港する旅客ターミナル等における感染拡大予防ガイドライン」に基づくコロナ対策
 - ・船内各所のサーマルカメラによる検温・手指消毒の実施
 - ・乗客利用後には、毎回消毒を実施 等
- 船社独自のコロナ対策
 - ・乗客数を制限して運航
 - ・PCR検査等を乗船前及び乗船当日の2回実施
 - ・抗菌・抗ウイルスフィルターを備えた空調システム 等

- 平成28年(2016年) ひびきCTで大型クルーズ船の受入を開始
- 平成29年(2017年) 過去最多の33回の寄港実績
- 平成31年(2019年) 「クイーン・メリー2」が寄港



クイーン・メリー2
《英・キュナード・ライン》
(14.9万トン、344.3m、3,271人)



船内での感染症対策(消毒、検温)

4 既定の長期構想の総括

ものづくり産業を支える物流基盤としての港

①響灘西地区

コンテナ・RORO貨物等のエリア

- ・コンテナターミナルの処理能力に余裕があり、北側エリアのターミナル拡張整備は実現していないが、倉庫建設や企業立地が進んだことにより、貨物量は増加傾向である。
- ・また、クルーズ船や在来船、内航RORO船の多目的利用が進んでいる。

②響灘東地区

在来貨物等のエリア

- ・全国的な洋上風力発電導入促進の動きに合わせ、想定していた大型在来貨物船に対応した岸壁に変え、洋上風力発電の基地港湾を整備中である。

③太刀浦地区

コンテナターミナルの機能強化を図るエリア

- ・ガントリークレーンの更新やETCゲートの導入、ヤードの一部拡張、3段積を可能とする舗装改修等の機能強化を進めている。

④新門司北地区

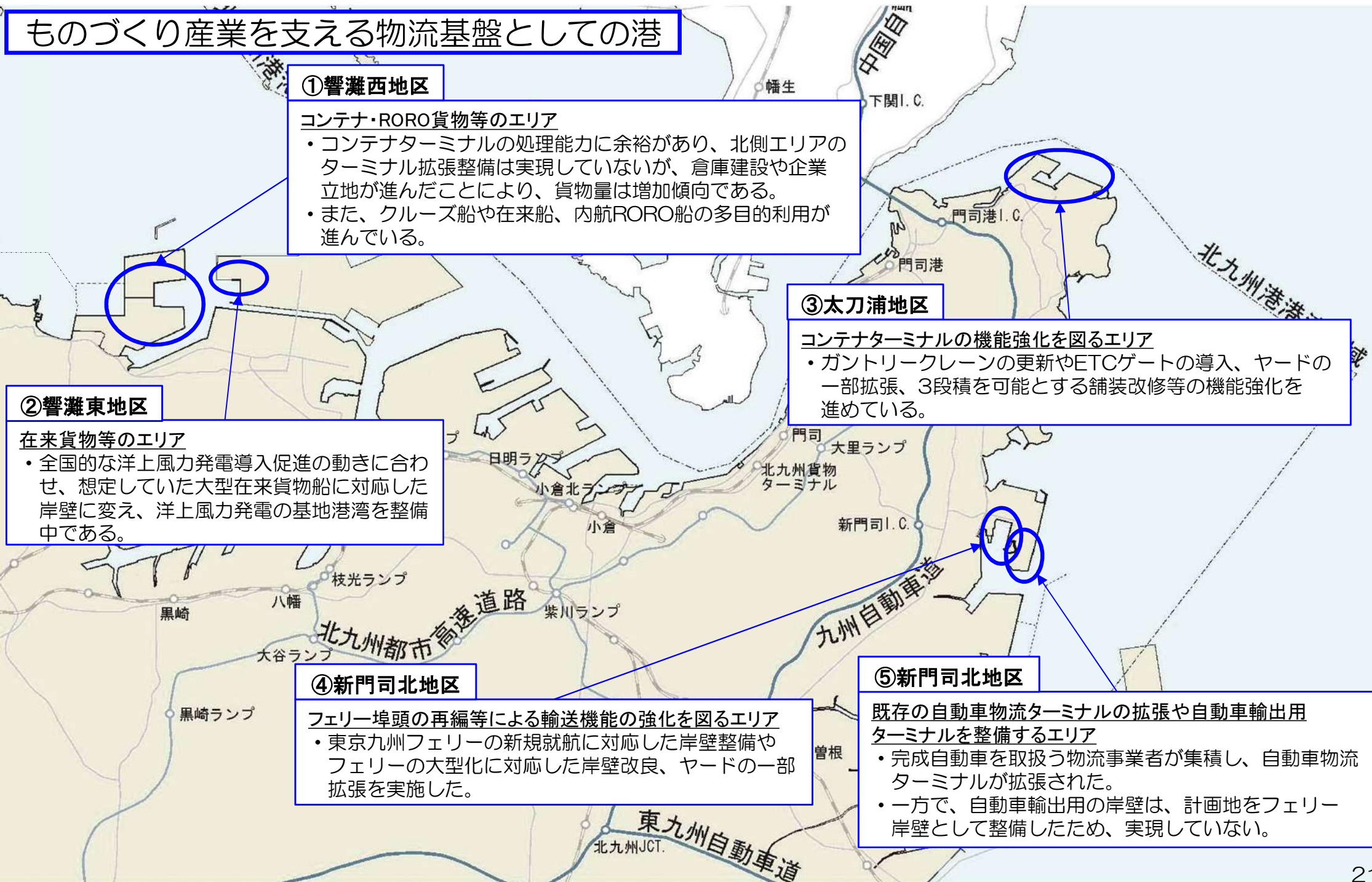
フェリー埠頭の再編等による輸送機能の強化を図るエリア

- ・東京九州フェリーの新規就航に対応した岸壁整備やフェリーの大型化に対応した岸壁改良、ヤードの一部拡張を実施した。

⑤新門司北地区

既存の自動車物流ターミナルの拡張や自動車輸出用ターミナルを整備するエリア

- ・完成自動車を取扱う物流事業者が集積し、自動車物流ターミナルが拡張された。
- ・一方で、自動車輸出用の岸壁は、計画地をフェリー岸壁として整備したため、実現していない。



災害に強く、いつも安全で市民生活や企業活動を支える港

①新門司南地区、門司港レトロ地区、砂津地区、黒崎地区、響灘西地区

防災拠点エリア

- 大規模地震時に、緊急物資等の輸送を行うための耐震強化岸壁は、計画で位置付けた5箇所のうち、2箇所（砂津地区、新門司南地区）が整備済、1箇所（門司港レトロ地区）を整備中である。

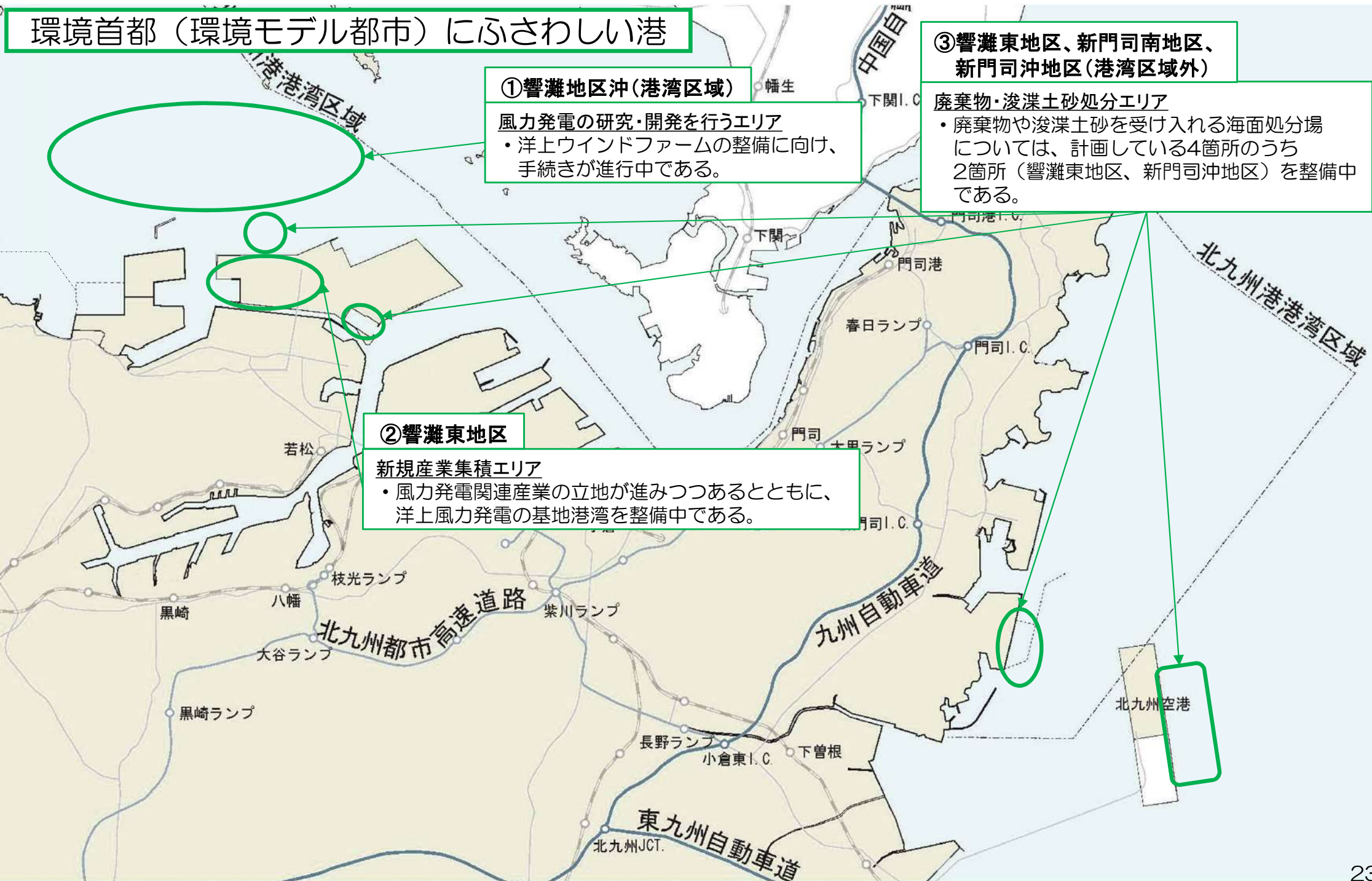
②白野江地区 新門司北地区

高潮対策エリア

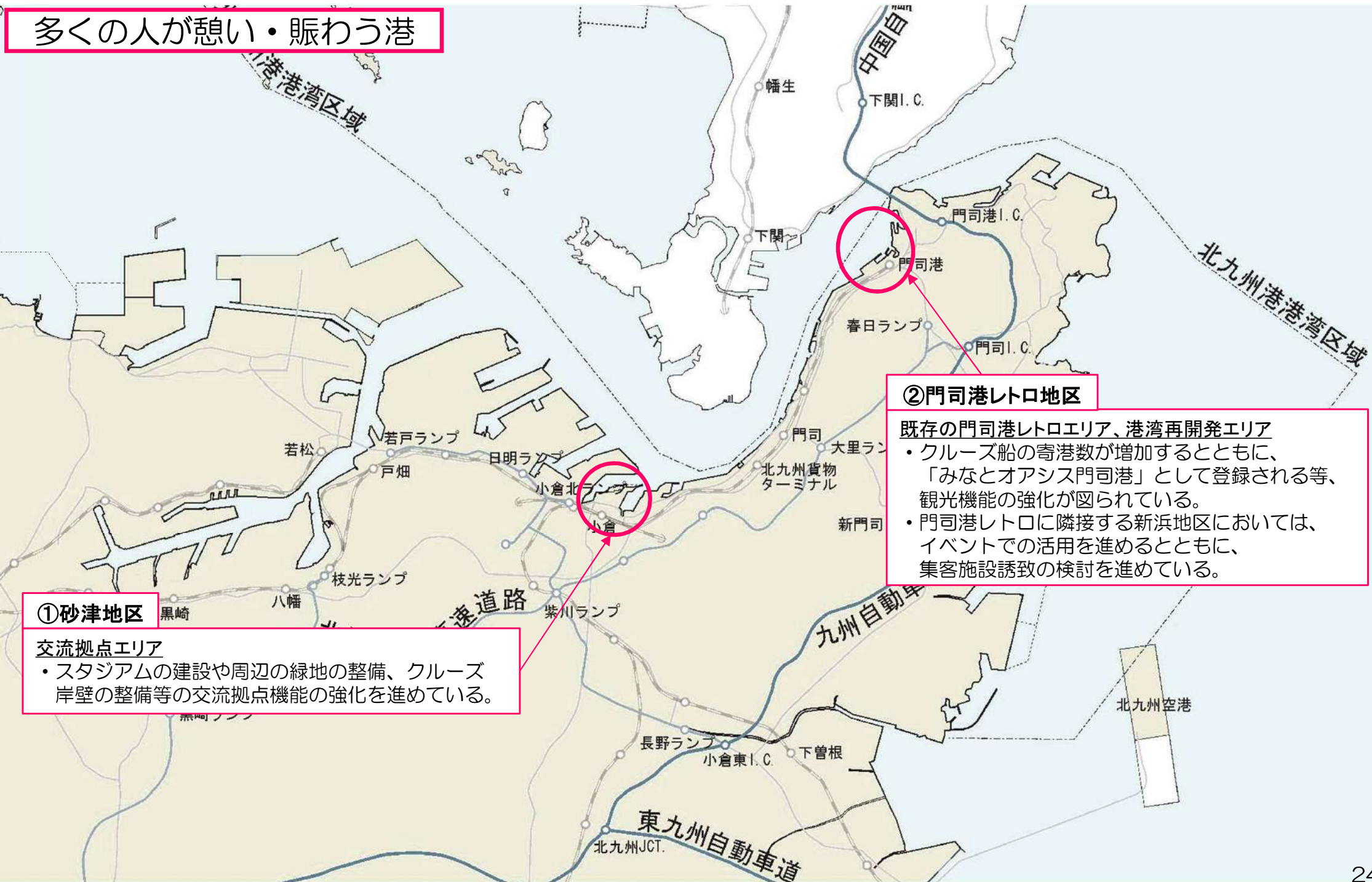
- 高潮の被害から市民生活や企業活動を守るための護岸は、白野江地区で整備済、新門司北地区で整備中である。



環境首都（環境モデル都市）にふさわしい港



多くの人が憩い・賑わう港



②門司港レトロ地区

既存の門司港レトロエリア、港湾再開発エリア
・クルーズ船の寄港数が増加するとともに、「みなとオアシス門司港」として登録される等、観光機能の強化が図られている。
・門司港レトロに隣接する新浜地区においては、イベントでの活用を進めるとともに、集客施設誘致の検討を進めている。

①砂津地区

交流拠点エリア

・スタジアムの建設や周辺の緑地の整備、クルーズ岸壁の整備等の交流拠点機能の強化を進めている。

5 長期構想策定の背景

5-1 上位計画・関連計画

◆国における上位計画・関連計画

- (1) 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針
【令和2年3月 国土交通省港湾局】
- (2) 港湾の中長期政策「PORT 2030」
【平成30年7月 国土交通省港湾局】
- (3) 九州管内港湾の中長期構想（KYUSHUコネクトポート構想）
【令和元年9月 国土交通省九州地方整備局港湾空港部】
- (4) 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略
【令和3年6月 内閣官房ほか】

◆北九州市における上位計画・関連計画

- (1) 「元気発進！北九州」プラン 【平成25年12月】
- (2) 北九州市都市計画マスタープラン 【平成30年3月】
- (3) 北九州市SDGs未来都市計画（2021～2023） 【令和3年3月】
- (4) 北九州市地球温暖化対策実行計画 【令和3年8月】
- (5) 第2期北九州市循環型社会形成推進基本計画 【令和3年8月】
- (6) 北九州市観光振興プラン 【平成26年5月】
- (7) 北九州市地域防災計画 【令和3年2月】

5 長期構想策定の背景

5-2 社会経済情勢の展望

(1) 2030年に向けたSDGsの推進

- ・平成27年(2015年)国連サミットで全会一致で「SDGs」を採択。
- ・持続可能で、多様性と包摂性のある社会実現のため、令和12年(2030年)を年限とする17の国際目標を設定。

(2) ポストコロナ社会の到来

- ・令和元年(2019年)に発生した新型コロナウイルス感染症により、サプライチェーンの寸断等が発生。
- ・コロナ禍によりeコマース等のデジタル技術の活用が進む。

(3) 2050年カーボンニュートラルの実現

- ・我が国は「2050年カーボンニュートラル」及び「令和12年(2030年度)に温室効果ガスを平成25年度(2013年度)から46%削減する」ことを表明。

(4) デジタルトランスフォーメーション(DX)の進展

- ・AI(人工知能)の急激な進歩により、令和27年(2045年)には人間の知能を超えると予測。
- ・通信規格の発展により、更なる高速化・大容量化等が進展。

(5) 人口減少社会の到来と労働力不足

- ・我が国の総人口は平成20年(2008年)頃をピークに減少に転じ、2050年代頃には1億人を切ると予測。
- ・生産年齢人口の減少により、運輸業等では労働者が不足。

(6) アジアにおける新興市場の拡大と生産拠点の南下

- ・中国沿海部等における賃金上昇に伴い、我が国企業の生産拠点は東アジアから東南アジア諸国へシフト(チャイナ+1)。
- ・労働集約的な産業はカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム諸国(タイ+1)や南アジアへシフトしていき、資本集約的な産業や消費市場としての重要性が高まると予測。

(7) 外国人旅行者の増加

- ・訪日外国人旅行者数は令和元年(2019年)まで7年連続で過去最高を更新したが、令和2年(2020年)は新型コロナによる影響により、大きく減少。
- ・ワクチンの普及等により国際観光客数は回復していくと見込まれている。

(8) 巨大災害の切迫

- ・南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の切迫性が高まり、それに伴う巨大津波の発生が懸念。
- ・地球温暖化に伴い、台風・豪雨等の激甚化が見られる。

(9) インフラの老朽化

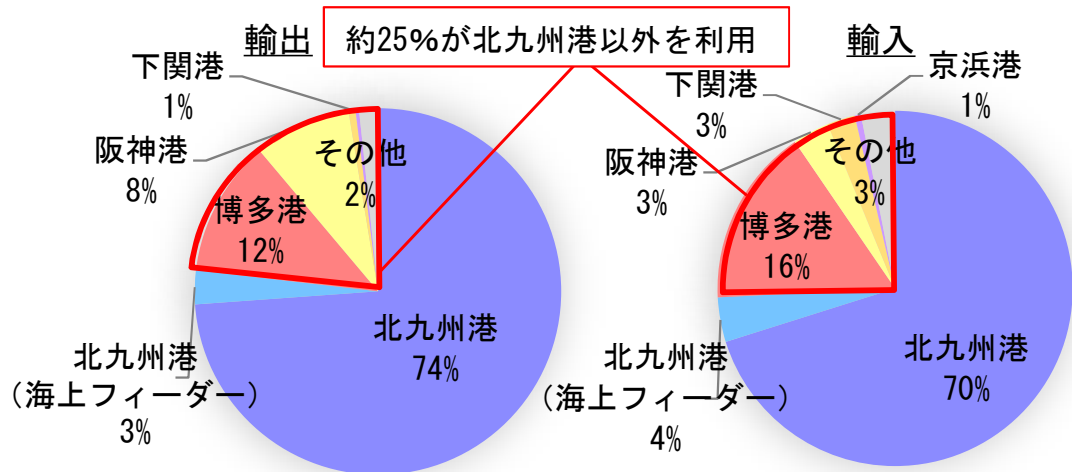
- ・今後、高度経済成長期に集中的に整備した施設の老朽化が進行。
- ・係留施設(岸壁)では、建設後50年以上経過する施設が令和16年(2034年)には約6割に急増。

5 長期構想策定の背景

5-3 北九州港の課題

- 平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査によると、北九州港背後圏発着貨物の約25%が、陸送により他港から輸出入。
 - 東九州自動車道が開通し、下関北九州道路の検討が進むなど、今後、圏域拡大の余地あり。
- 北九州港背後圏貨物の集貨及び背後圏の拡大

◆北九州港背後圏発着コンテナの取扱港



資料：平成30年全国輸出入コンテナ貨物流動調査票より作成

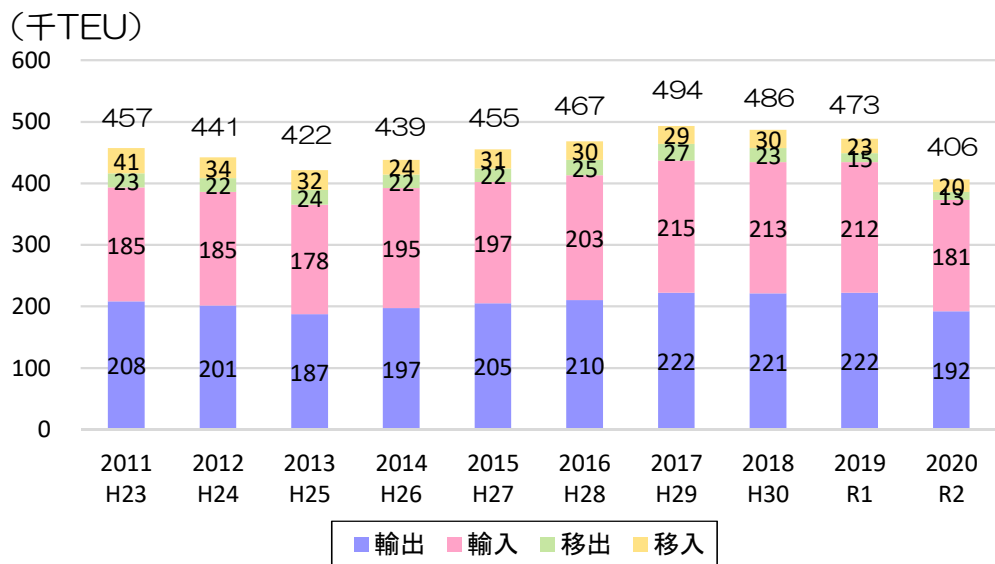
◆北九州港背後圏の道路整備状況



コンテナ物流機能の強化（太刀浦CT）

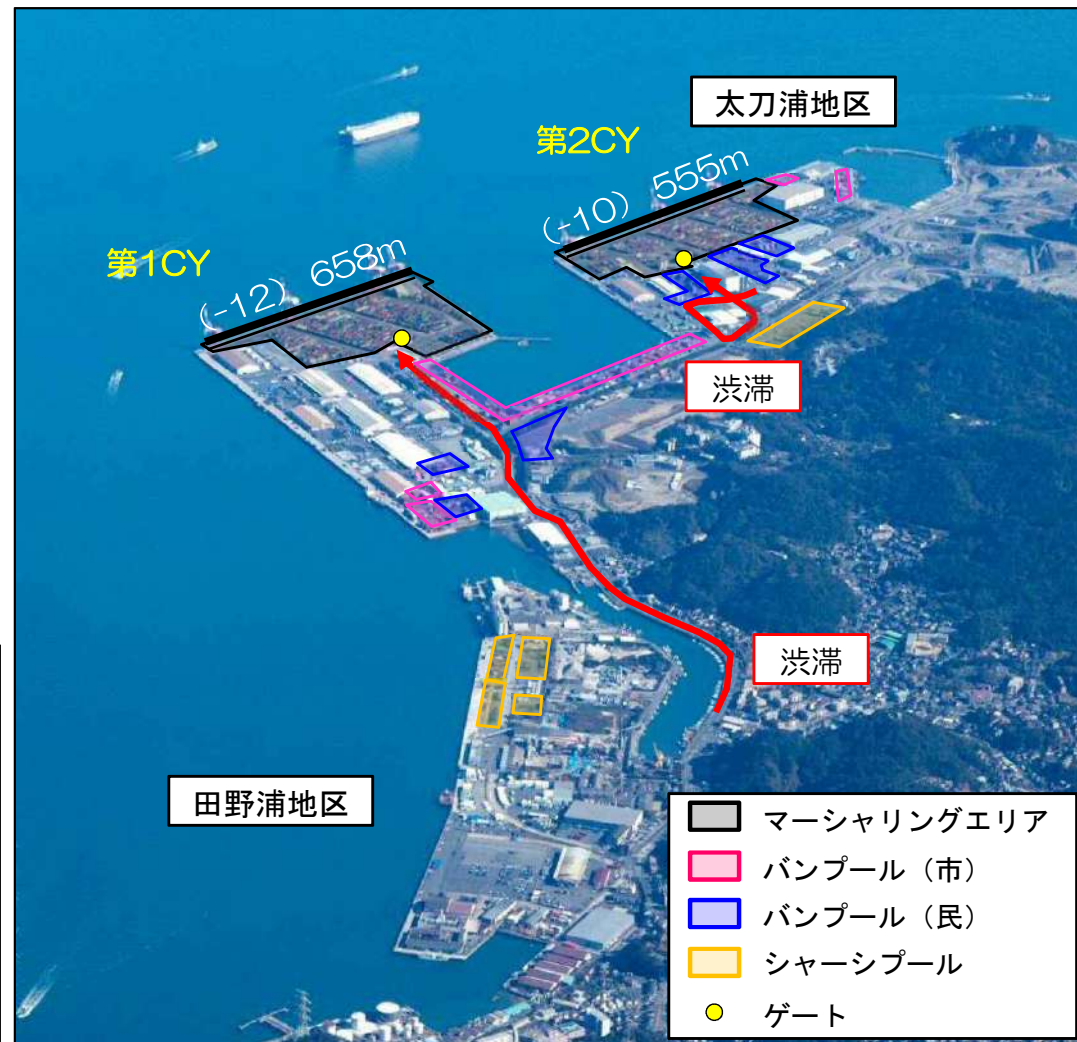
- 太刀浦コンテナターミナルでは、ヤードやゲートの能力が不足していること、第1CYと第2CYの間で荷役機械の相互利用ができないこと等により、ピーク時にゲート前の渋滞が発生。
 - また、バンプールやシャーシプールが分散しており、コンテナの回送や管理に係るコストが発生。
- ⇒コンテナターミナルの効率性の向上

◆太刀浦CTのコンテナ貨物取扱量



出典：「港湾統計」

◆太刀浦CTの利用状況（バンプール等の分散）



ピーク時の渋滞の様子



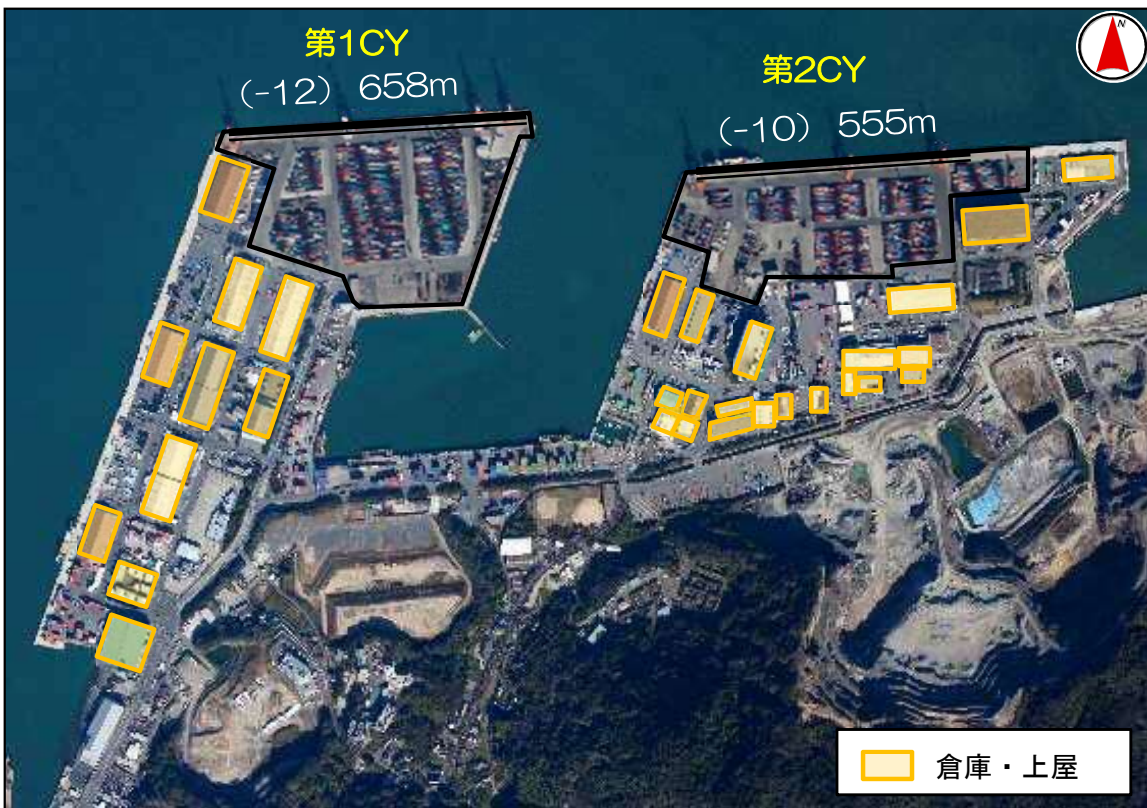
荷役機械（ストラドルキャリア）



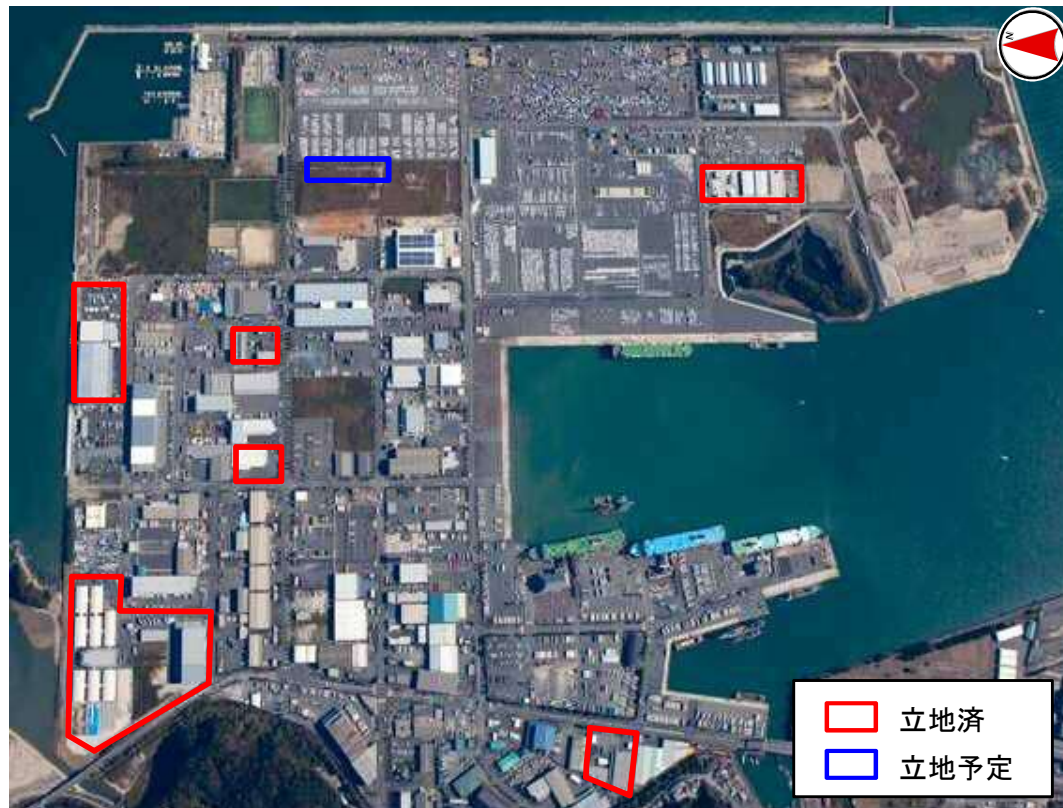
コンテナ物流機能の強化（太刀浦CT）

- 太刀浦CTの背後は土地利用が進んでおり、コンテナ貨物を取扱う新たな倉庫・上屋を建てる用地が不足。
 - 近隣の新門司北地区においても倉庫の立地が進んでいるが、残る用地が限られている状況。
 - また、既存の倉庫では老朽化が進行。
- ⇒コンテナ貨物需要に対応する倉庫の確保

◆太刀浦CTの背後においてコンテナ貨物を取扱う倉庫・上屋の立地状況



◆新門司地区においてコンテナ貨物を取扱う倉庫の立地状況

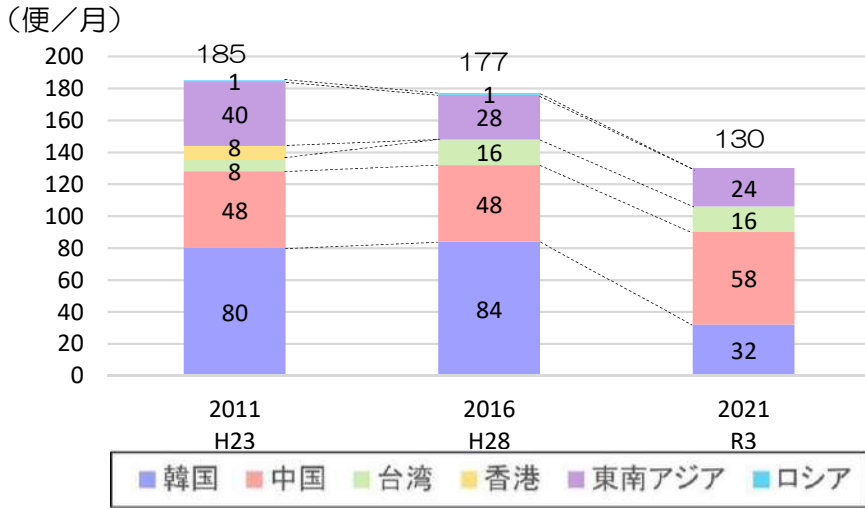


過去5年間で計7件のコンテナを取扱う倉庫が立地・立地予定

※行為の届出より抽出 (H29~R3. 9)

- 太刀浦CTでは、中国、韓国、東南アジア諸国との間に月130便の外貿定期コンテナ航路が就航。
 - これらの航路では、カスケード現象によるコンテナ船の大型化が進行。
 - 太刀浦CTの岸壁水深は12mと10mであり、水深不足による抜港が懸念される状況。
 - また、関門航路では令和16年(2034年)を目途として水深14m化の整備を実施中。
- ⇒コンテナ船の大型化への対応

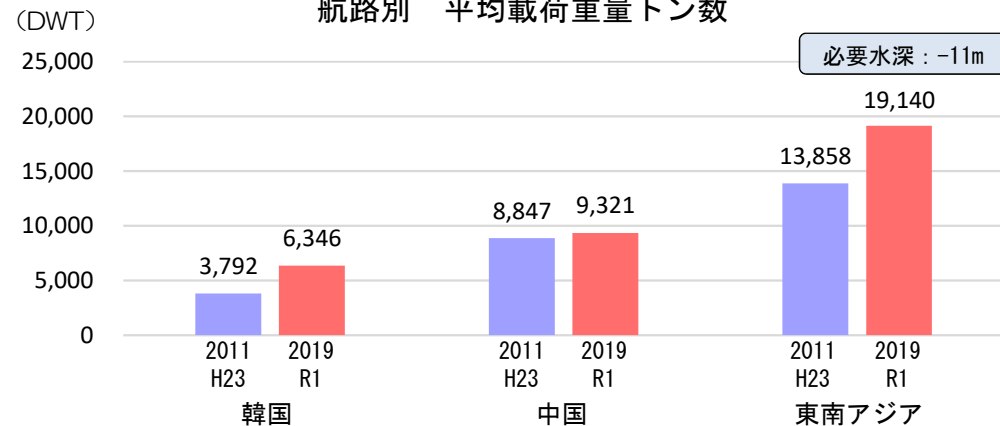
◆コンテナ定期航路便数の推移（太刀浦CT）



出典：「港湾統計」

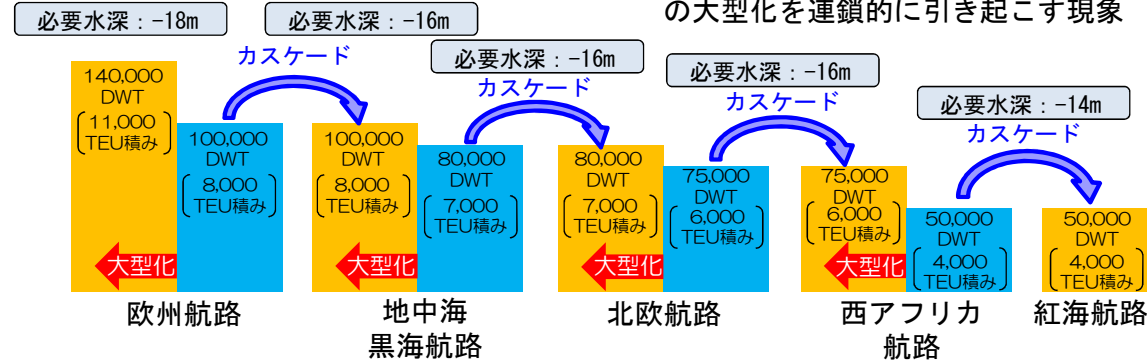
◆北九州港に入港するコンテナ船の大型化の進展

航路別 平均載荷重量トン数



出典：「港湾統計」

◆カスケード現象のイメージ



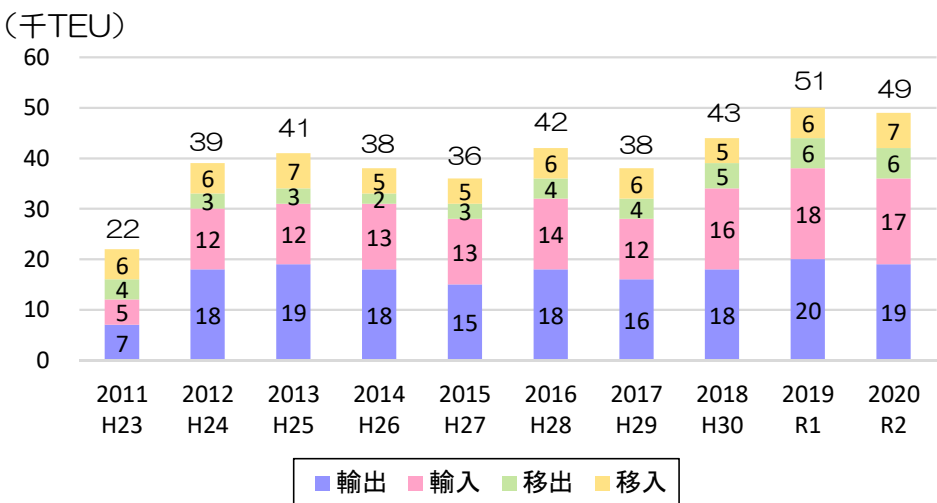
◆関門航路の状況

資料：国土交通省港湾局資料より作成



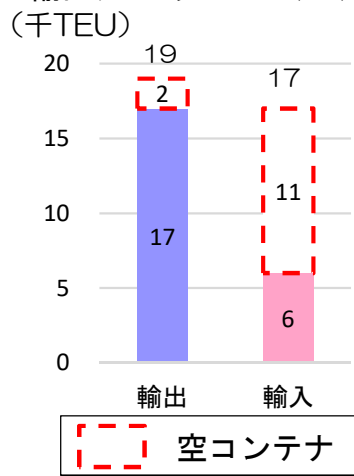
○ひびきCTのコンテナ貨物取扱量は、響灘東地区に企業立地が進んだことなどにより、近年増加傾向。
また、令和3年度(2021年度)より、新たにLNGコンテナの本格輸出が始まったところ。
○更なる取扱量の増加を図るためには、航路数が少ないこと、背後に倉庫が少ないこと、貨物量が少ないため運賃が高いこと、輸出過多により空コンテナの回送費用を要すること等について改善が必要。
⇒コンテナ航路の誘致や輸出入のバランスの取れた集貨・創貨の推進

◆ひびきCTのコンテナ貨物取扱量



出典：「港湾統計」

◆ひびきCT周辺の倉庫の立地状況



◆ひびきCT周辺の倉庫の立地状況

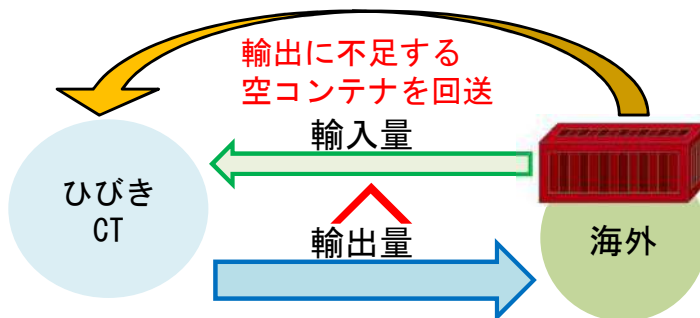


◆LNGコンテナ輸出の取組

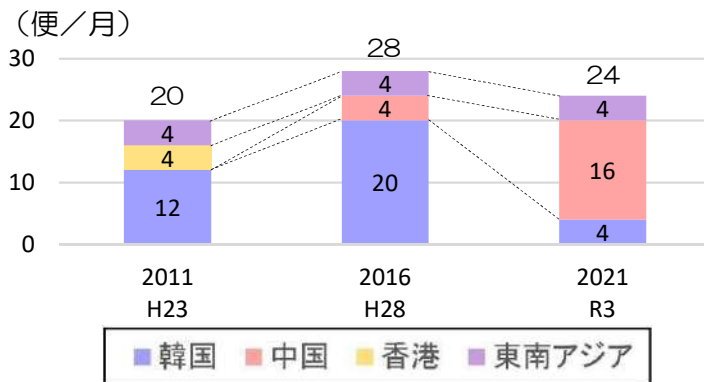


中国山東省向け輸出

◆空コンテナ回送について



◆コンテナ定期航路便数の推移（ひびきCT）



出典：「港湾統計」

- ひびきCTではターミナルを有効に活用するため、コンテナ貨物に加え、多目的利用を進めているところ。
 - 平成28年(2016年)から暫定的に大型クルーズ船の受け入れを開始。
 - 令和元年(2019年)から在来船の利用（発電所プラント設備等）を開始。
 - 令和2年(2020年)からRORO船沖縄航路が就航（3便/週）。
 - 今後も、バイオマス発電原料を取扱う在来船の受け入れの要請がある等、旺盛な需要が見込まれる。
- ⇒ひびきCTにおける多目的利用の推進

◆ひびきCT周辺の状況



◆多目的利用の事例



クルーズ船（クイーン・メリー2）寄港

平成31年(2019年)3月



発電所プラント設備荷役

令和元年(2019年)7月



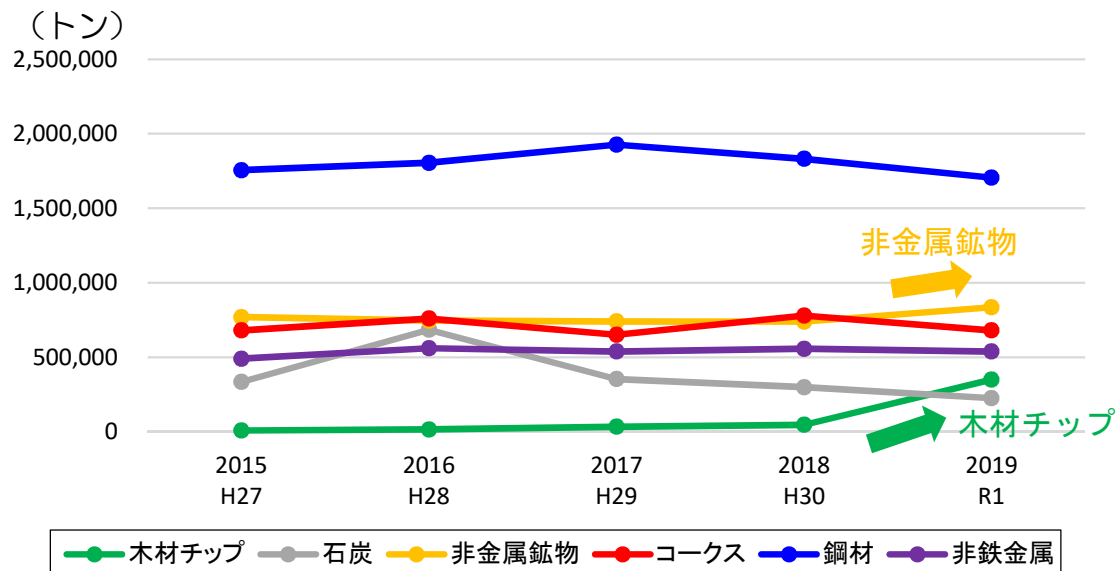
RORO船（那覇便）利用

令和2年(2020年)10月

- 在来埠頭における木質チップ・非金属鉱物等のバルク貨物の取扱量が増加。
- 特に響灘南埠頭は混雑が激しく、一部の船舶では沖待ちが発生している状況。

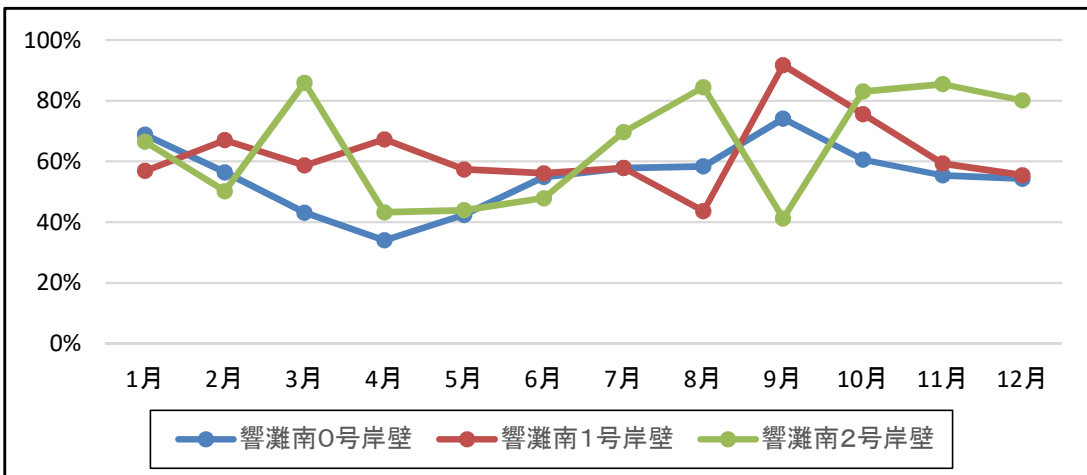
⇒在来埠頭の混雑の解消

◆在来埠頭での主なバルク貨物の取扱量推移



出典：「港湾統計」

◆響灘南埠頭の利用率（令和元年（2019年））



◆響灘南埠頭の位置図



◆響灘南埠頭の利用状況



◆響灘南埠頭での沖待ちの状況（事例）

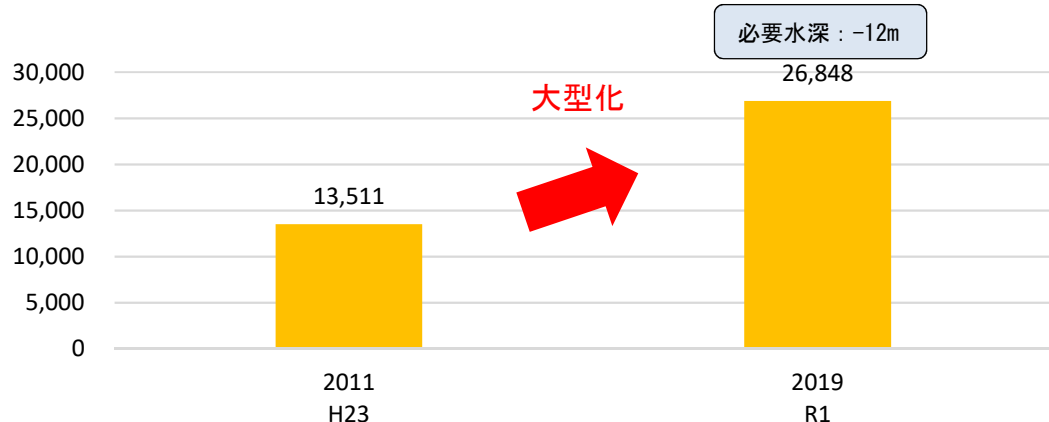
- ・令和3年（2021年）1月～10月の間に響灘南埠頭に接岸した船舶13隻のうち6隻で、1～2日間の沖待ちが発生

- 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。
- 響灘南埠頭では、岸壁水深が10mであるため大型船が寄港できず、非効率な運用となっている。企業からは大型船の寄港を可能とする環境整備の要請あり。

⇒外航バルク貨物船の大型化への対応

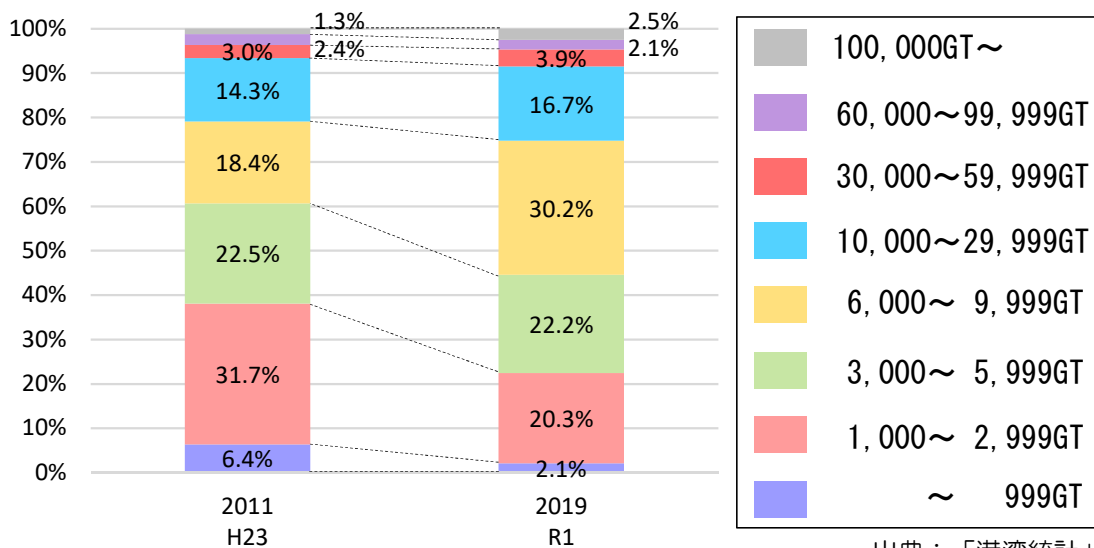
◆外航バルク貨物船の大型化

(DWT) 北九州港に入港する外航バルク貨物船の荷重量トン数の変化



出典：「港湾統計」

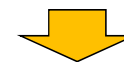
北九州港に入港する外航バルク貨物船トン階別の变化



出典：「港湾統計」

◆響灘南埠頭を利用している船舶の事例

EMERALD CORAL	14,458DWT	d=9.0m	既存岸壁水深 (-10) に合わせた運用
MEGAH ENAM	12,171DWT	d=8.8m	
CS FU HAI	7,959DWT	d=9.0m	



【利用している企業の要望】

大型の船舶（40,000DWT級：必要水深-13m）を用いて、遠方[タイ（現況）⇒中米・豪州等]から大量に原材料を運び、効率的な運用を行いたい。

◆大型外航バルク貨物船による輸送のイメージ

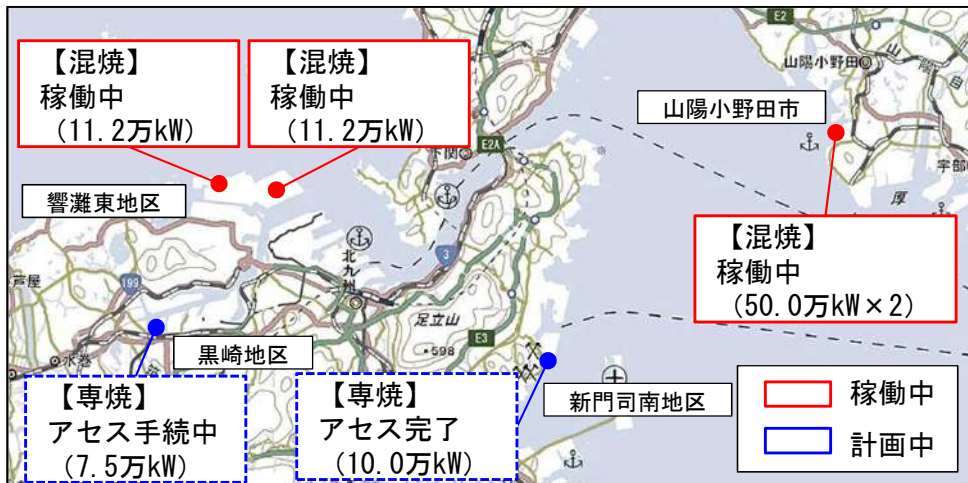


在来埠頭の機能強化

- 響灘地区と山陽小野田市に立地するバイオマス発電所3か所に、北九州港からバイオマス原料を供給中。
- また、黒崎地区、新門司南地区では、新たなバイオマス発電所の建設に向け、アセス手続き等が進行中。
- 現在は響灘南埠頭及び日明埠頭で原料を取扱っているが、新たなバイオマス発電所の稼働に伴い、両埠頭の取扱能力が不足する見込み。

⇒バイオマス発電の原料を取扱う埠頭の確保

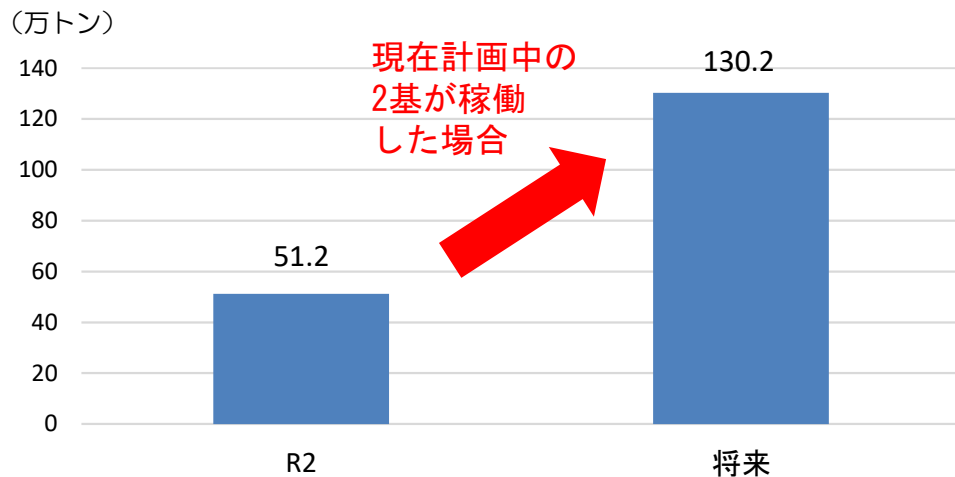
◆北九州港でのバイオマス発電の立地状況



◆バイオマス原料を取扱っている埠頭



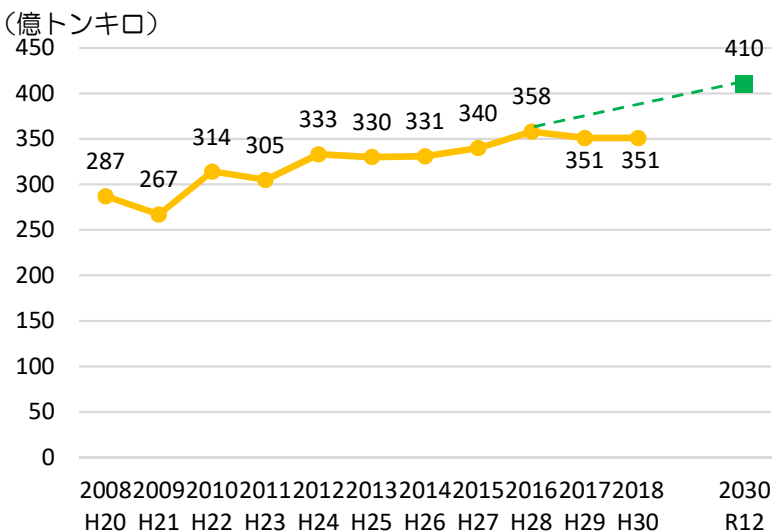
◆北九州港におけるバイオマス原料の取扱量



- 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船等の輸送量は増加傾向。
- また、政府は地球温暖化対策計画（R3.10.22閣議決定）において、令和12年（2030年）度までに海運モーダルシフト貨物の輸送量（フェリー・RORO船等の輸送量）が410億トンキロに増加する目標を設定している。
- 一方、西日本最大のフェリー拠点である北九州港でも、輸送量の増加が見込まれ、フェリー・ROROTターミナルの不足が懸念。

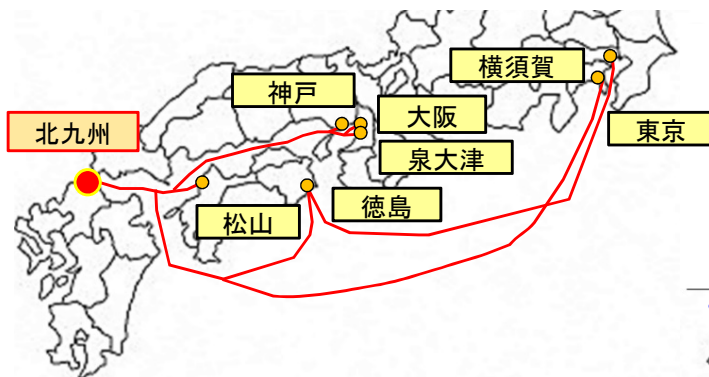
⇒フェリー・RORO船の輸送量増加への対応

◆海運モーダルシフトの現状と目標

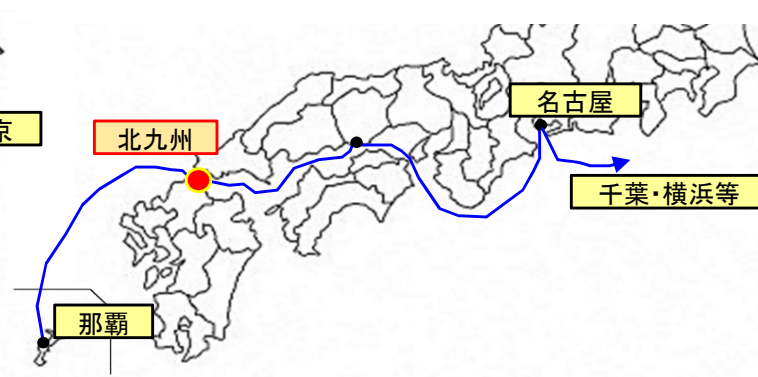


資料：交通政策審議会海事分科会第10回基本政策部会（令和元年8月）参考資料より作成

◆北九州港に就航しているフェリー航路



◆北九州港に就航しているROROH航路



運航会社	航路	便数
阪九フェリー	新門司～神戸	1便/日
	新門司～泉大津	1便/日
名門大洋フェリー	新門司～大阪南港	2便/日
オーシャントランス	新門司～徳島～東京	1便/日
松山・小倉フェリー	小倉～松山	1便/日
東京九州フェリー	新門司～横須賀	1便/日 ※日曜除く

運航会社	航路	便数
フジトランス コーポレーション/ トヨフジ海運	新門司～田原～名古屋～ 坂出～広島	7便/週
	新門司～田原～名古屋～ 横浜～川崎～仙台～横浜 ～田原～名古屋～松山～ 広島	
	新門司～中津～玉島～名 古屋～千葉～横浜～名古 屋～豊橋～尼崎～玉島	
マルエーフェリー 南西海運	ひびき～那覇	3便/週
	ひびき～那覇～宮古島～ 石垣島～那覇	

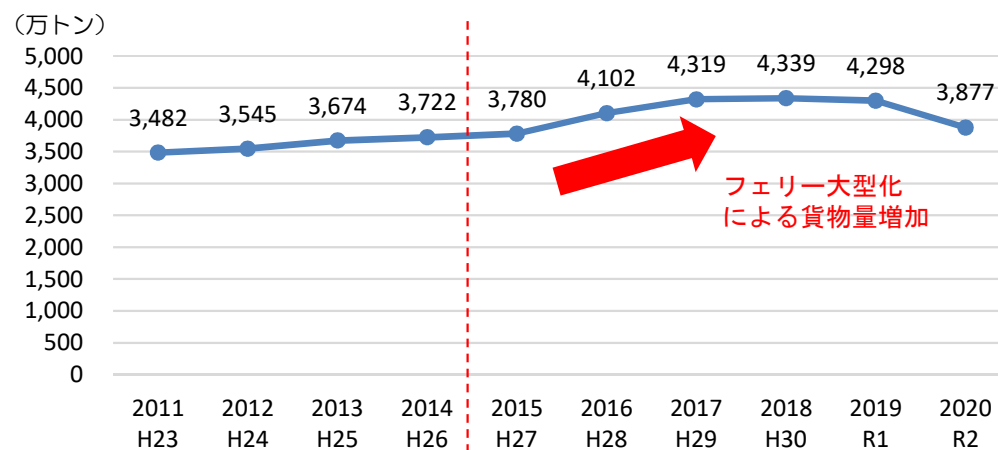
◆トラックドライバーの労働時間規制

○改正労働基準法施行により、令和6年度（2024年度）から、全事業者の全ドライバーの時間外労働を960時間以内とする罰則付き上限規制が適用される。
（6カ月以下の懲役または30万円以下の罰金）

- 新門司地区に就航するフェリーについては、平成27年(2015年)から順次大型化を進めており、貨物量が増加。
- 貨物量の増加に伴い、フェリー直背後の荷捌き地が狭隘となっており、フェリーへの円滑な車両の乗降が出来ていない。

⇒フェリーの荷捌き地の確保

◆フェリー貨物量の推移（新門司地区）



出典：「港湾統計」

◆新門司地区の利用状況



◆北九州港に就航するフェリー航路

□ 大型化が完了した船舶

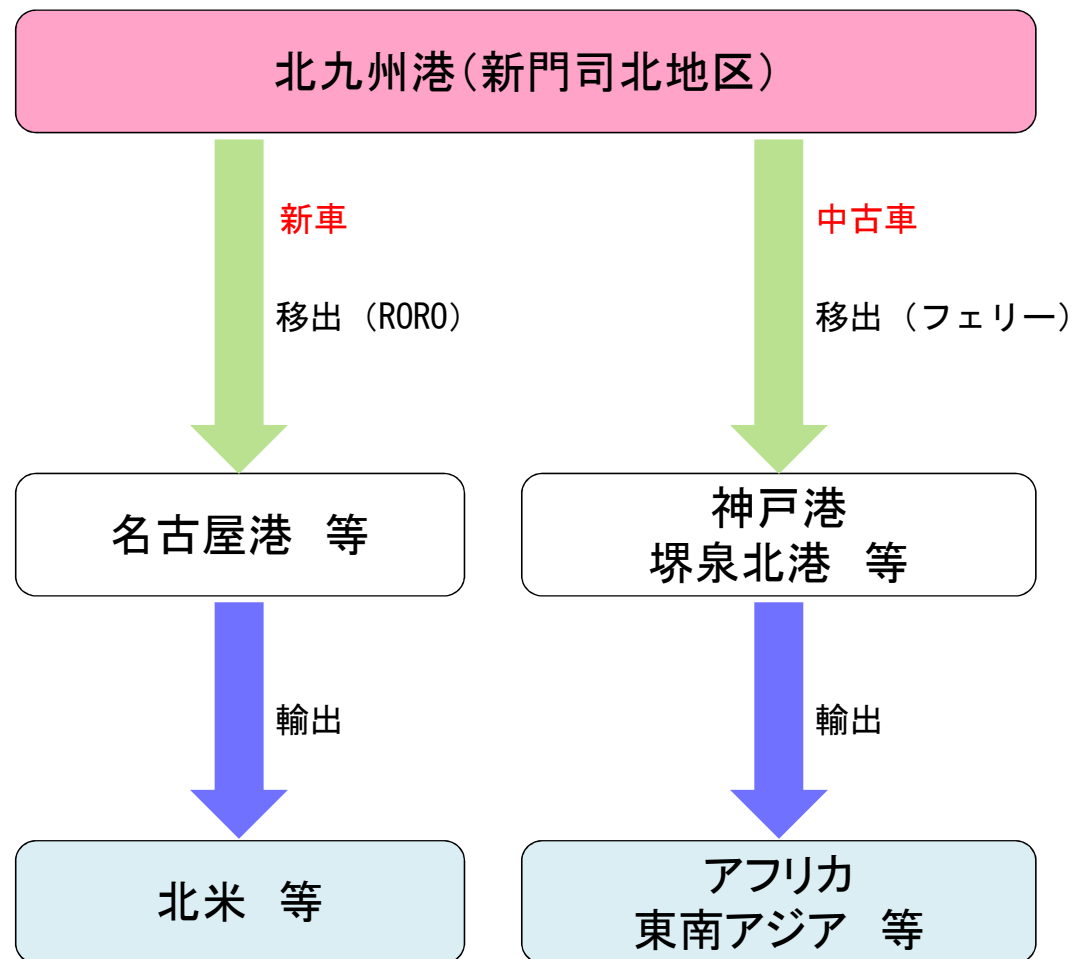
運航会社	航路	船名	総トン数 (GT)	便数
阪九フェリー	新門司～神戸	せつつ	16,292	1便/日
		やまと		
	新門司～泉大津	いずみ	16,040	1便/日
		ひびき		
名門大洋フェリー	新門司～大阪南港	フェリーおおさかⅡ	14,920	2便/日
		フェリーきたきゆうしゅうⅡ		
		フェリーきょうとⅡ	9,770	
		フェリーふくおかⅡ	9,774	
オーシャントランス	新門司～徳島～東京	フェリーびざん	12,636	1便/日
		フェリーしまんと		
		フェリーどうご		
		フェリーりつりん		
松山・小倉フェリー	小倉（浅野）～松山	フェリーくるしま	4,273	1便/日
		フェリーはやともⅡ	4,234	
東京九州フェリー	新門司～横須賀	はまゆう	15,400	1便/日 ※日曜除く
		それいゆ	15,400	

- 新門司北地区では完成自動車の物流企業が集積。
 - 現在は内航船を使って自動車を移出し、他港から輸出する非効率な運用。
新門司北地区から直接外航船で輸出したいという要望はあるが、岸壁延長や航路水深が不足。
 - また、新たな貨物需要に対応可能な保管ヤードが不足。
- ⇒完成自動車の輸出岸壁及び保管ヤードの確保

◆新門司北地区における完成自動車物流企業の集積



◆現在の自動車の輸出イメージ（新門司北地区）

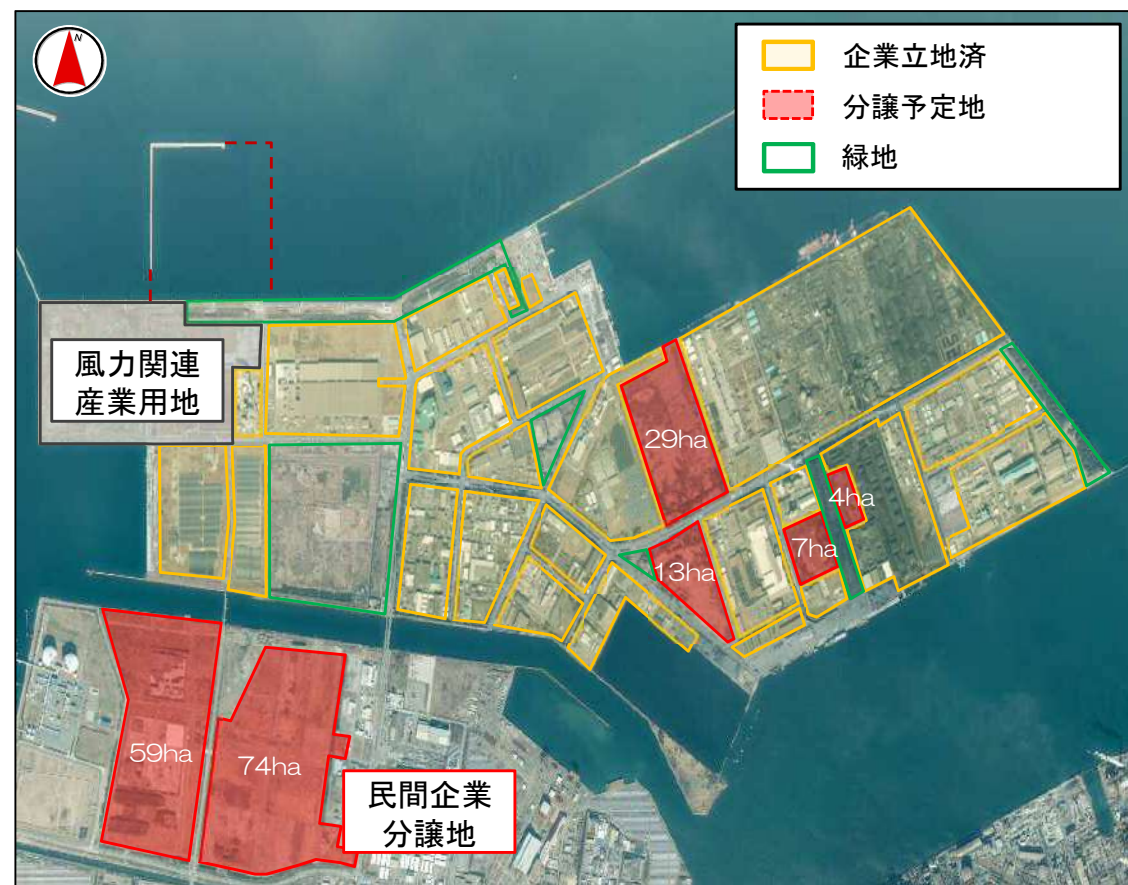


- 新門司北地区では、近傍にフェリーターミナルや太刀浦CT、高速道路インターが位置することから、物流事業者等の立地が進展。
- 響灘東地区では、近傍にひびきCTや響灘南埠頭が位置することから、製造業やエネルギー関連企業、リサイクル関連企業の立地が進展。
- 両地区ともに、産業の集積が進む一方で、新たな企業進出に対応出来る産業用地が減少している状況。
⇒**新たな用地需要への対応**

◆土地分譲状況（新門司北地区）



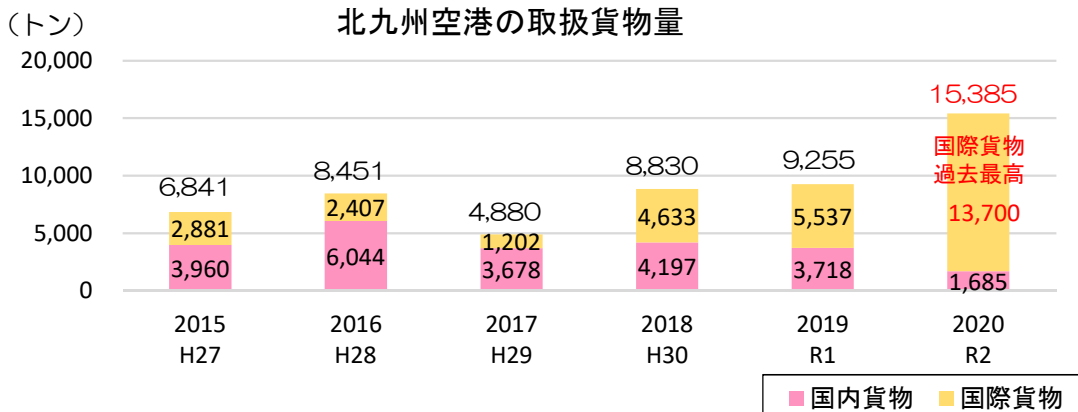
◆土地分譲状況（響灘東地区）



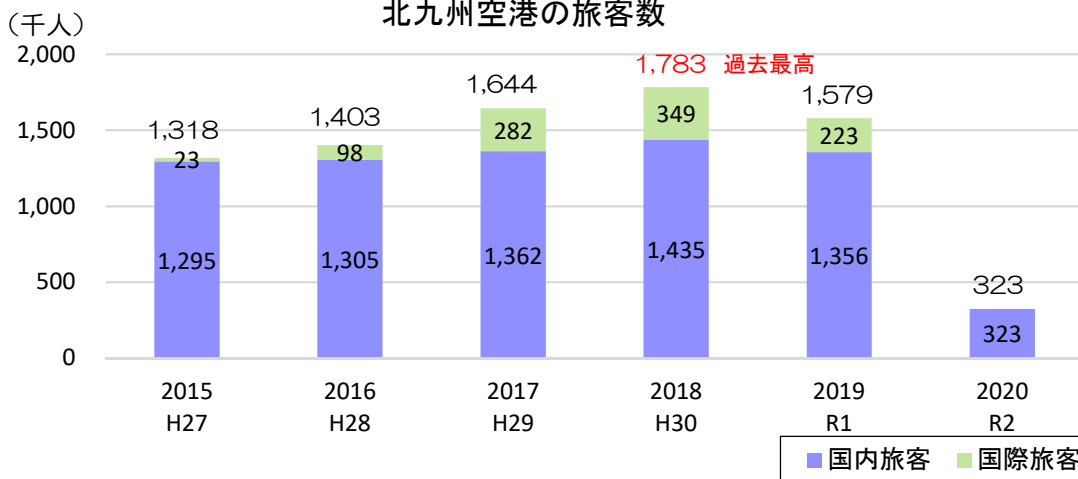
- 北九州空港では、「九州・西中国の物流拠点空港」と「北部九州の活発な交流を支える空港」の実現を目指しているところ。
- 貨物については、令和2年度(2020年度)に過去最高となる1.5万トン記録。
- 旅客については、平成30年度(2018年度)に過去最高となる178万人を記録。
(令和元年(2019年)以降は日韓関係やコロナ禍の影響により減少)
- 貨物・旅客の両面で利用が進む中、空港へのアクセスは「県道新北九州空港線（新北九州空港連絡橋）」のみであり、災害時に交通が寸断された場合の影響が懸念。
⇒災害時のリダンダンシーの確保

◆北九州空港の利用状況

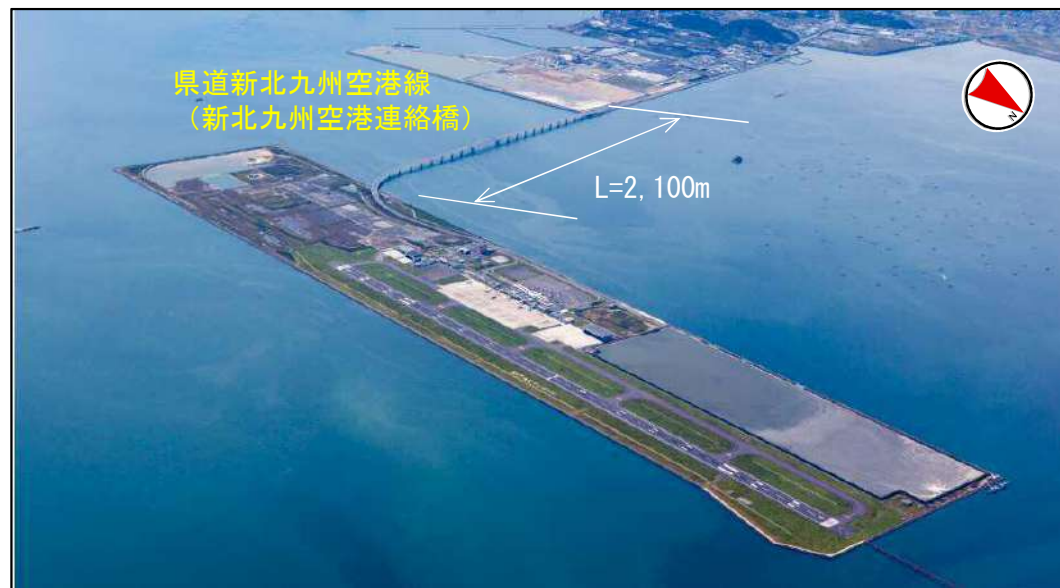
北九州空港の取扱貨物量



北九州空港の旅客数



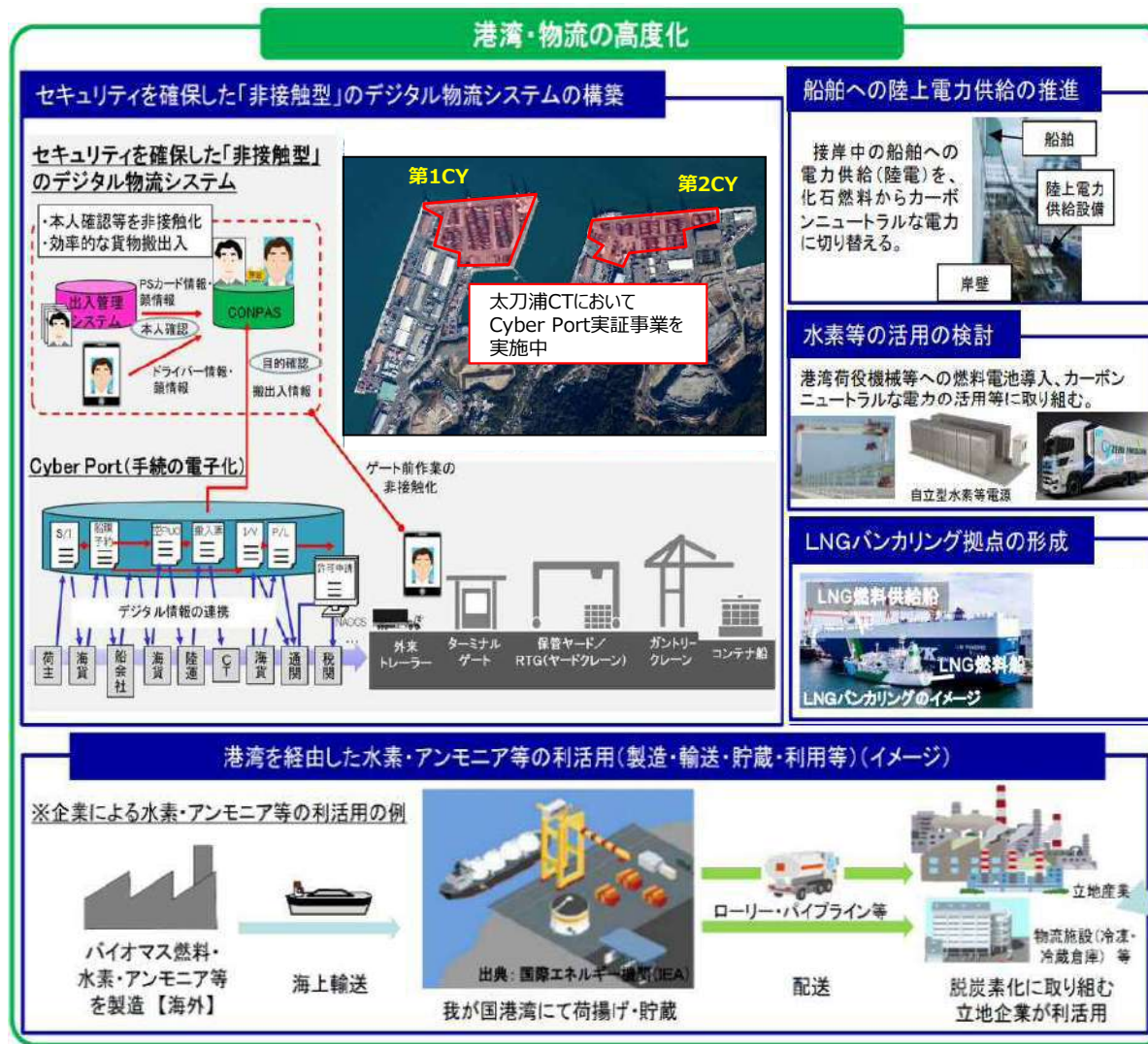
◆空港へのアクセスルート



○北九州市は、令和2年(2020年)10月、2050年までに脱炭素社会を目指す「ゼロカーボンシティ」を表明。
○その実現に向け、輸出入の拠点であり、CO2を排出する多くの産業が立地している北九州港において、水素・アンモニア等の利活用やLNGバンカリングなど脱炭素化の取り組みを進めることが重要。
⇒北九州港におけるカーボンニュートラルの実現

◆脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化（イメージ）

◆北九州港CNP検討会（R3. 6. 28、R3. 10. 25開催）



【構成員等】

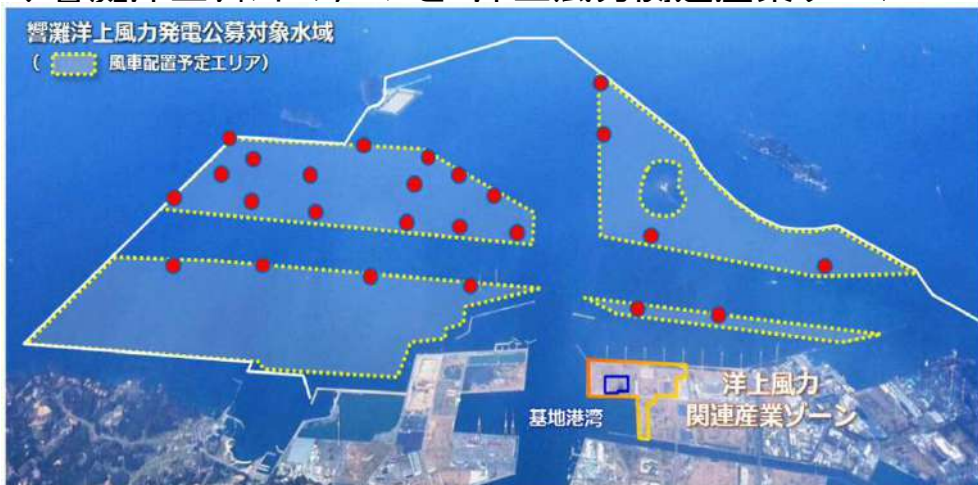
○民間事業者
IHI、伊藤忠商事、岩谷産業、ENEOS、川崎重工、北九州パワー、九州電力、九電みらいエナジー、西部ガス、シーメンス・エナジー、ジャパンハイδρο、商船三井、商船三井テクトレード、大陽日酸、電源開発、東芝エネルギーシステムズ、日鉄エンジニアリング、日本コークス工業、日本製鉄、ひびき灘開発、福岡酸素、ブリヂストン、北拓、三井物産、安川オートメーションドライブ
(以上25社)

○行政機関
九州地方整備局、北九州市

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向け、西日本では北部九州を中心に、多くの洋上ウィンドファームの整備に向けた手続きが進行中。
- 洋上ウィンドファームの整備や運転を安定して効率的に行うためには、その近傍に、風車部材の製造や風車の工事・運転・維持管理等を行う拠点が存在することが重要。
- 北九州市にはものづくり産業が集積するとともに、響灘地区は西日本唯一の基地港湾に指定され、かつ、港湾に隣接した広い産業用地を有するなど、拠点到適した特長を有している。

⇒響灘地区における風力発電関連産業の総合拠点化

◆響灘洋上ウィンドファーム と 洋上風力関連産業ゾーン



◆西日本地域で計画中の洋上風力発電事業(アセス届出ベース)

地点	事業名	発電事業者	規模
①	北九州響灘洋上ウィンドファーム	ひびきウィンドエナジー(株)	220MW
②	白鳥沖着床式洋上風力発電事業	関グロカール	9.9MW
③	唐津洋上風力発電事業	再エネ主力発電化推進機構洋上風力発電合資会社	408.5MW
④	唐津洋上風力発電事業 Phase2	再エネ主力発電化推進機構洋上風力発電合資会社	200MW
⑤	佐賀県唐津市沖洋上風力発電事業	佐賀県洋上風力発電、大飯カス隊	600MW
⑥	長崎県平戸市沖～五箇島洋上風力発電事業	再エネ主力発電化推進機構洋上風力発電合資会社	617.5MW
⑦	西海江島洋上風力発電事業	ジャパン・リニューアブル・エナジー(株)	299.5MW
⑧	西海洋上風力発電事業	電源開発、住友商事(株)	392MW
⑨	五島市沖洋上風力発電事業	戸田建設(株)	22MW
⑩	薩摩洋上風力発電事業	アカシア・リニューアブルズ(株)、三井不動産	600MW
⑪	鹿児島県における洋上風力発電事業	日本風力エネルギー(株)、南国殖産(株)	1,500MW
⑫	吹上浜沖洋上風力発電事業	吹上浜沖洋上風力発電(合)	969MW
⑬	パシフィック・エナジー和歌山沖洋上風力発電事業	パシフィック・エナジー(株)	750MW
⑭	あわら沖洋上風力発電事業	中部電力(株)、北陸電力(株)、株式会社OSCF	200MW
⑮	福井県あわら洋上風力発電事業	電源開発(株)	350MW
計			7,138.4MW

出典：環境省環境影響評価情報支援ネットワークHPより港湾空港局が作成

◆響灘洋上ウィンドファームの概要

総出力 最大22万kW
(ヴェスタス社製9.5MW機×25基)

総事業費 約1,750億円

着工予定 令和4年度(2022年度)

運転開始予定 令和7年度(2025年度)内



◆風力発電関連産業の総合拠点化(イメージ)



- 北九州港では、関門海峡を挟み東西に浚渫土砂や廃棄物を受け入れる海面処分場を確保。
- 西側海域では、既存処分場の使用年限を踏まえ、響灘東地区に海面処分場を計画し、現在一部整備中。
- 東側海域では、新門司南地区の海面処分場の事業化を断念したため、新たな処分場の確保が必要。

⇒海面処分場の確保

◆海面処分場の箇所図

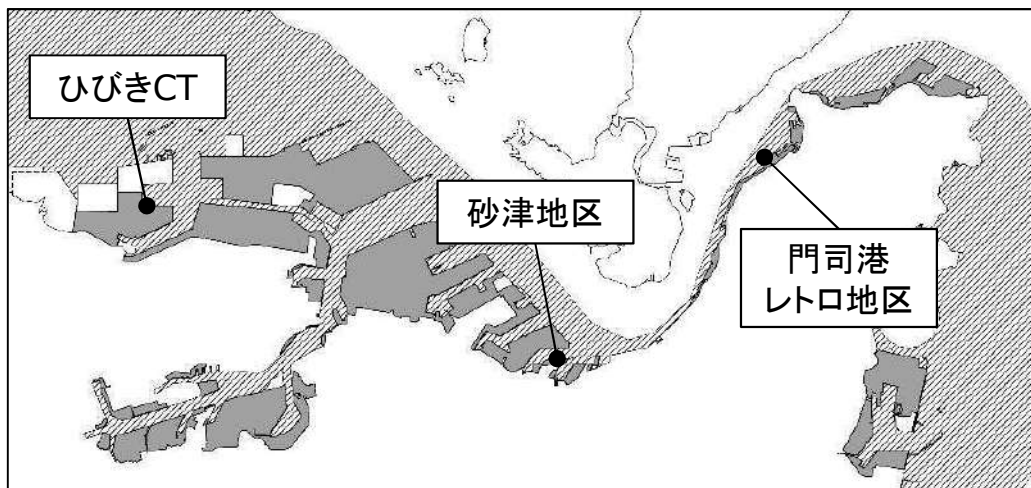


○北九州港では、クルーズ船の船型に合わせ、ひびきCT(最大16万トン級)、門司港レトロ地区(最大5万トン級)、砂津地区(最大1万トン級)でクルーズ船を受け入れる環境を整備。

○ひびきCTではコンテナ取扱量が増加し、多目的利用も進展していることから、将来的な大型クルーズ船の受け入れについて、代替岸壁等の検討が必要。

⇒クルーズ需要への対応

◆クルーズ船受入地



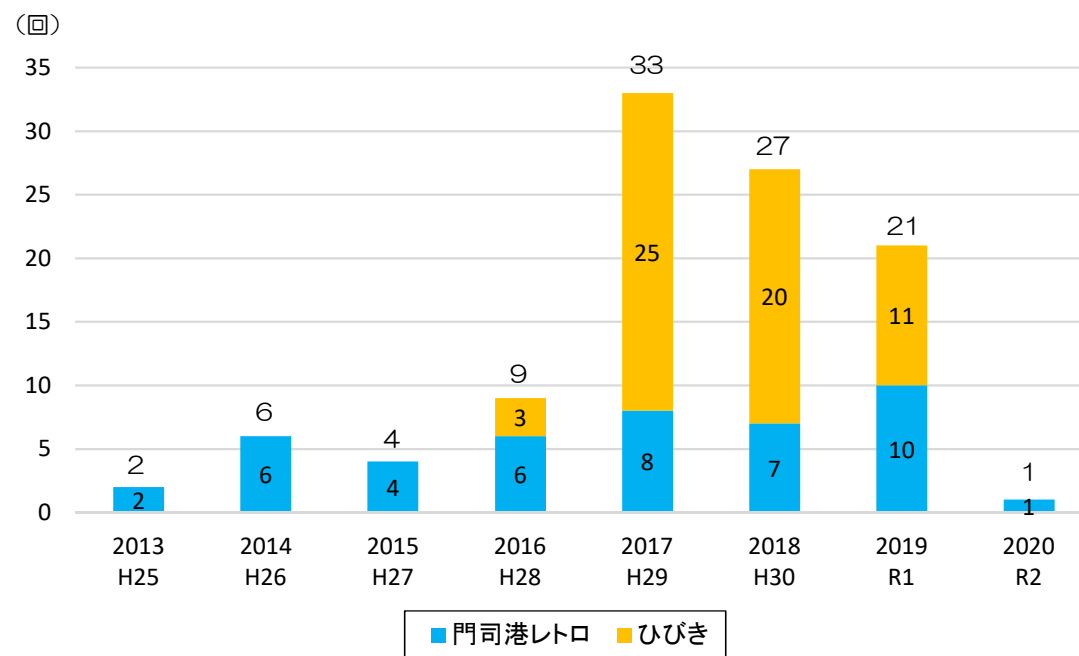
◆クルーズ船受入状況



クイーン・メリー2入港
(ひびきCT)

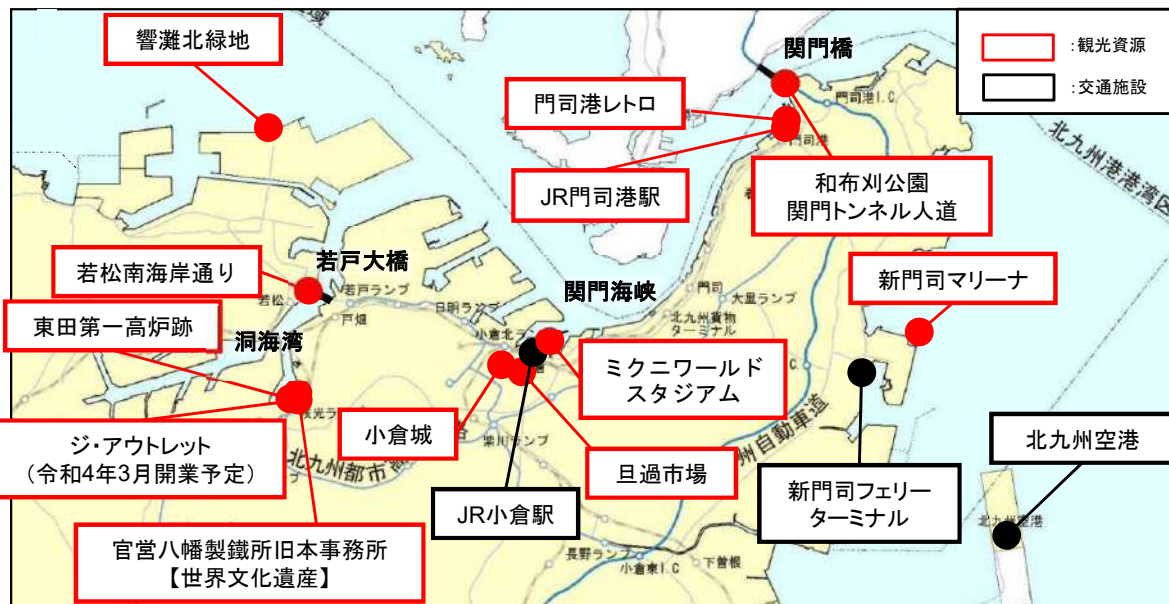
飛鳥II入港
(門司港レトロ地区)

◆北九州港のクルーズ船寄港実績



- 北九州港の臨海部は、世界文化遺産である官営八幡製鐵所旧本事務所や重要文化財である門司港駅など北九州市の発展を支えてきた歴史的施設と、関門海峡、関門橋、洞海湾、若戸大橋などの景観が一体となり、風光明媚な景観を創出。
 - 一方で、北九州港では、観光資源を十分に活かしておらず、観光客数が伸び悩んでいる状況。
- ⇒歴史的・景観的価値を活かした賑わいづくり

◆市内の主要な観光資源・交通施設



◆若松港築港関連施設群

- 明治から昭和初期にかけ整備され、日本の近代化に大きく貢献したことを伝える港湾施設（6施設）。
- 令和元年度土木学会選奨土木遺産に認定。



東海岸通護岸



測量基準点

◆若松地区の歴史的建造物

- 明治時代から石炭の積出港として栄えた若松には、旧古河鉱業若松ビル等の歴史手建造物が存在。
- 昭和37年(1962年)に開通した若戸大橋（当時は東洋一の吊橋）や洞海湾と一体となり風光明媚な景観を形成。



旧古河鉱業若松ビル



若松南海岸通りと若戸大橋

◆世界文化遺産

- 平成27年(2015年)に「官営八幡製鐵所旧本事務所」等が世界文化遺産に登録。



官営八幡製鐵所 旧本事務所

◆みなとオアシス門司港

- 令和元年(2019年)に国土交通省が旧大連航路上屋等16施設を「みなとオアシス門司港」に登録。



旧大連航路上屋



門司港駅

- 門司港レトロ地区や砂津地区では、交通の利便性の良さや近傍にある観光資源を活かし、クルーズ船の受け入れ環境の整備や、賑わいのあるまちづくりを進めているところ。
- 一方で、大規模な低未利用地が残っている状況。
⇒低未利用地を活用した賑わいのあるまちづくり

◆門司港レトロ地区の利用状況



◆砂津地区の利用状況

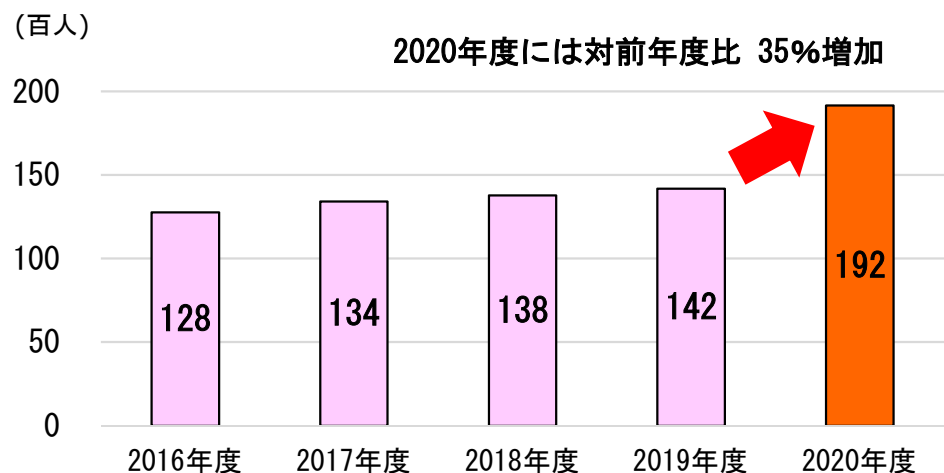


○コロナ禍の影響により、アウトドア志向が高まり、クルージングや釣り等のマリンレジャーの需要が増加。

⇒マリンレジャー需要への対応

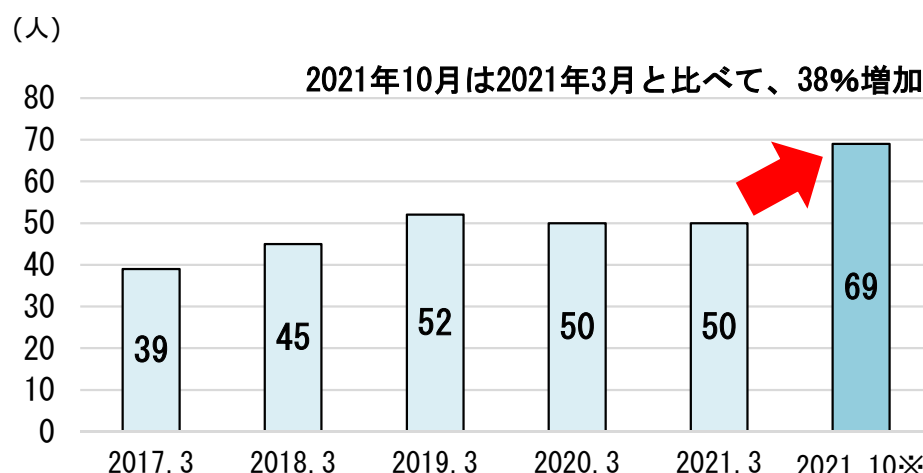
◆クルージング需要の高まり

○九州地区の小型船舶の免許取得数



資料：（一財）日本海洋レジャー安全・振興協会 統計資料より作成

○新門司マリーナのレンタルボート会員数



※会員+申込数

出典：新門司マリーナピアリング

◆クルーザーの例



◆北九州釣りいこか倶楽部

○釣りサポート、釣魚の料理、入浴、宿泊までトータルで楽しめるパッケージプランを提供



釣りサポート



魚捌き教室



釣魚の料理



宿泊

出典：「全国釣文化振興モデル港全国会議（令和2年12月）資料」

- 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し、かつ地震直後であっても安定した企業の生産活動を可能とするため、耐震強化岸壁が必要。
- これまでに、砂津地区に緊急物資輸送用耐震強化岸壁を、新門司南地区に幹線貨物輸送用（フェリー）の耐震強化岸壁を整備、門司港レトロ地区で緊急物資輸送用耐震強化岸壁を整備中。
- 引き続き大規模災害に備え、残りの耐震強化岸壁の整備を実施していくことが必要。

→耐震強化岸壁の早期整備

◆耐震強化岸壁の役割



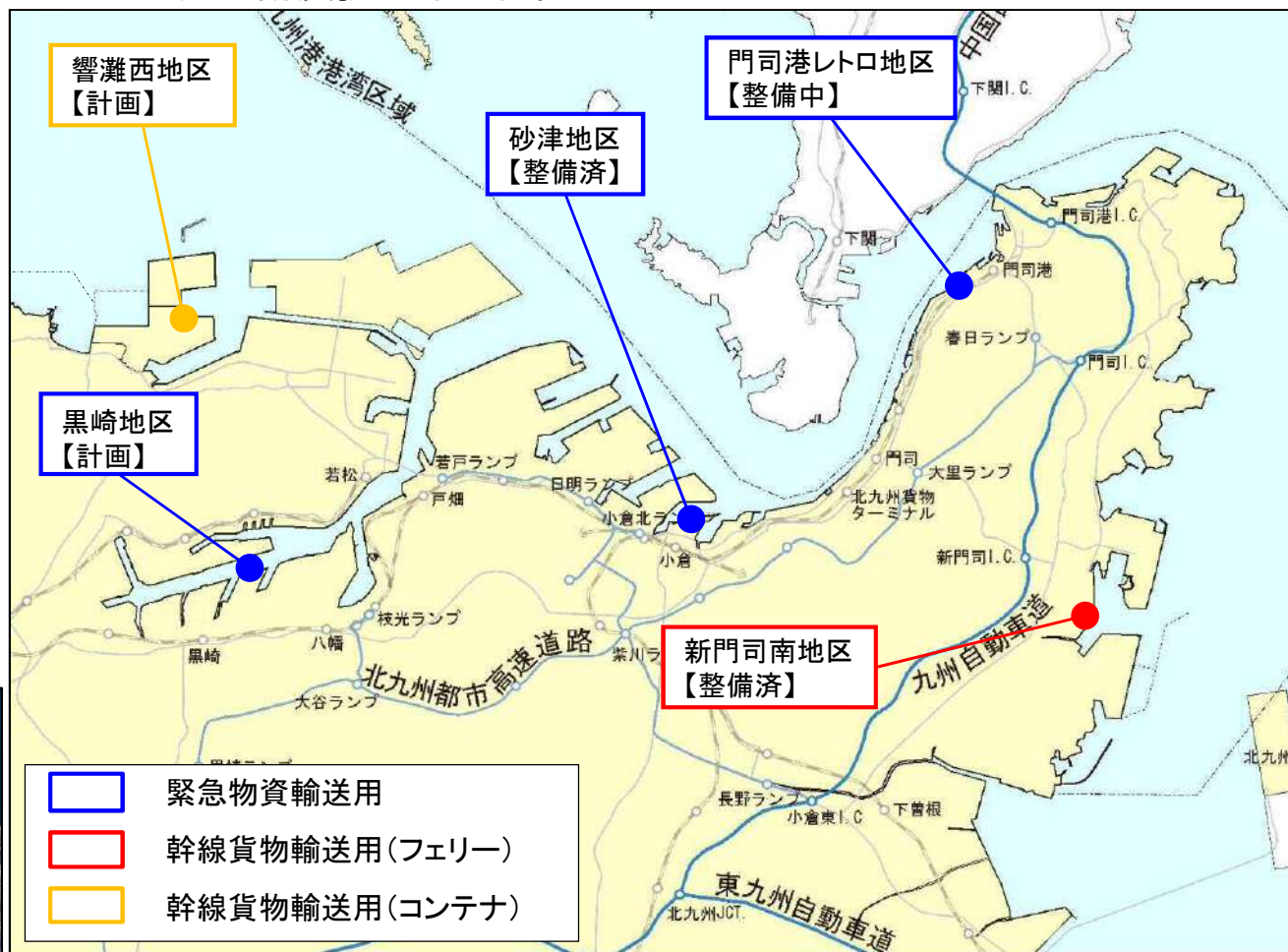
東日本大震災における緊急物資輸送事例
（仙台塩釜港の耐震強化岸壁を使用）

出典：交通政策審議会第48回港湾分科会資料（平成24年3月）

◆砂津地区 臨海部防災拠点



◆北九州港の耐震強化岸壁位置図



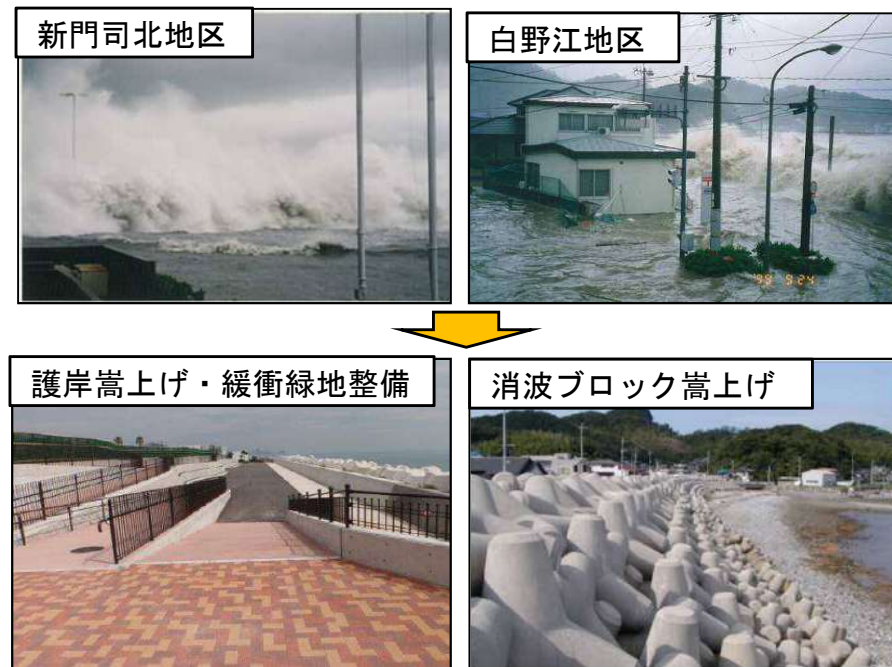
- 新門司北地区や白野江地区では、これまで台風に伴う高潮・高波により、浸水被害が発生。
- 護岸整備等の対策は順調に進捗しているものの、近年の台風の激甚化・頻発化や、気候変動の影響による平均海面水位の上昇等への対応を検討することが必要。

→風水害への対応

◆護岸改良実施箇所図



◆高潮から市民生活や企業活動を守る護岸整備等



◆平均海面水位の上昇予測（2100年時点）

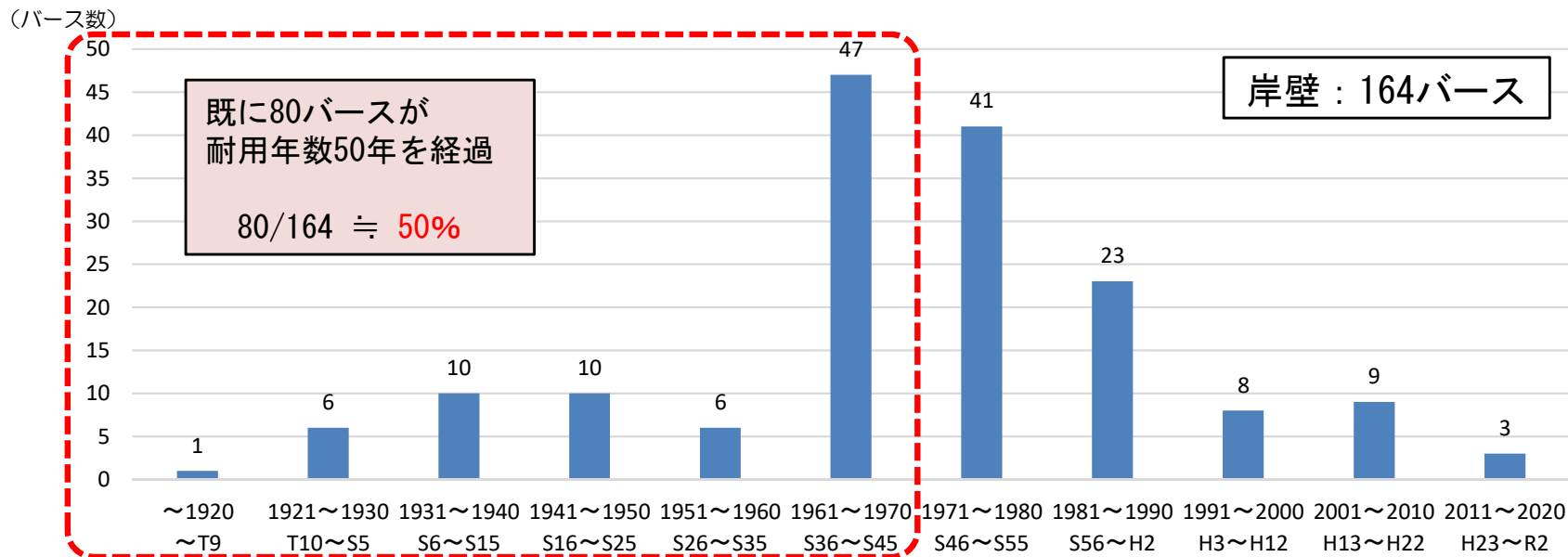
	2℃上昇シナリオ による予測 パリ協定の2℃目標が 達成された世界	4℃上昇シナリオ による予測 追加的な緩和政策を 取らなかった場合
日本沿岸の 平均海面水位	約0.39m上昇	約0.71m上昇

出典：文部科学省・気象庁「日本の気候変動 2020-大気と陸・海洋に関する観測・予測評価報告書-概要版」（令和2年12月）

- 北九州港では1960年代～1980年代にかけて多くの港湾施設が整備されたため、岸壁の約半数が整備後50年以上経過するなど、港湾施設の老朽化が進行。
- 将来にわたって必要な港湾施設が機能を発揮し続けるため、予防保全型の維持管理へ転換し、計画的、総合的な港湾施設の老朽化対策を行うことが必要。

⇒港湾施設の戦略的なストックマネジメントの実施

◆北九州港の岸壁数と整備年（令和3年（2021年）3月時点）



◆老朽化状況



物揚場エプロン部陥没
（黒崎地区）



栈橋上部工欠損
（北湊地区）

◆予防保全型維持管理への転換

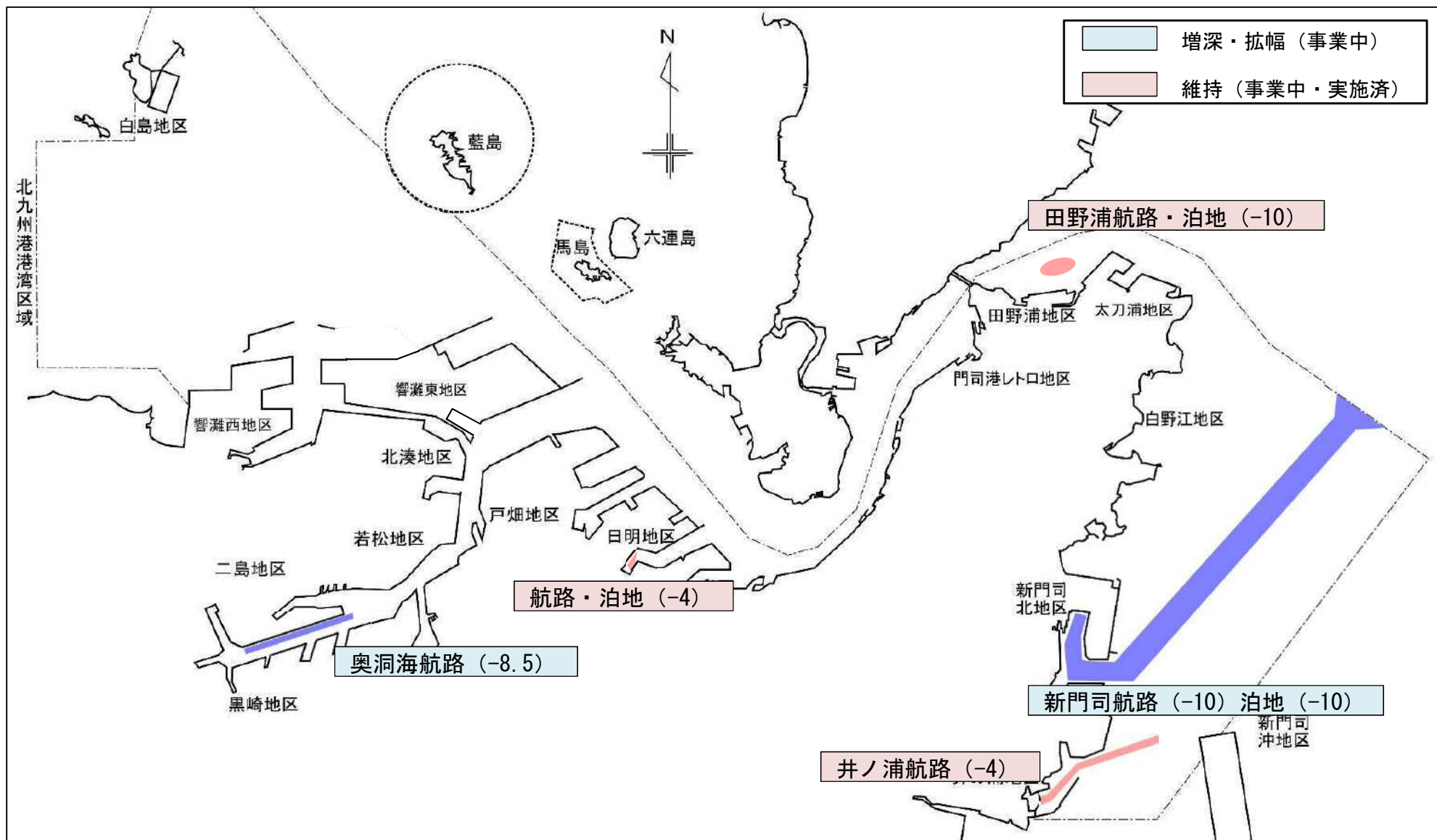


出典：国土交通省港湾局資料

○船舶の大型化に伴い航路幅が不足し、相互通航ができない箇所や、土砂の堆積等による埋没のため、船舶の航行に制約がある箇所が存在。

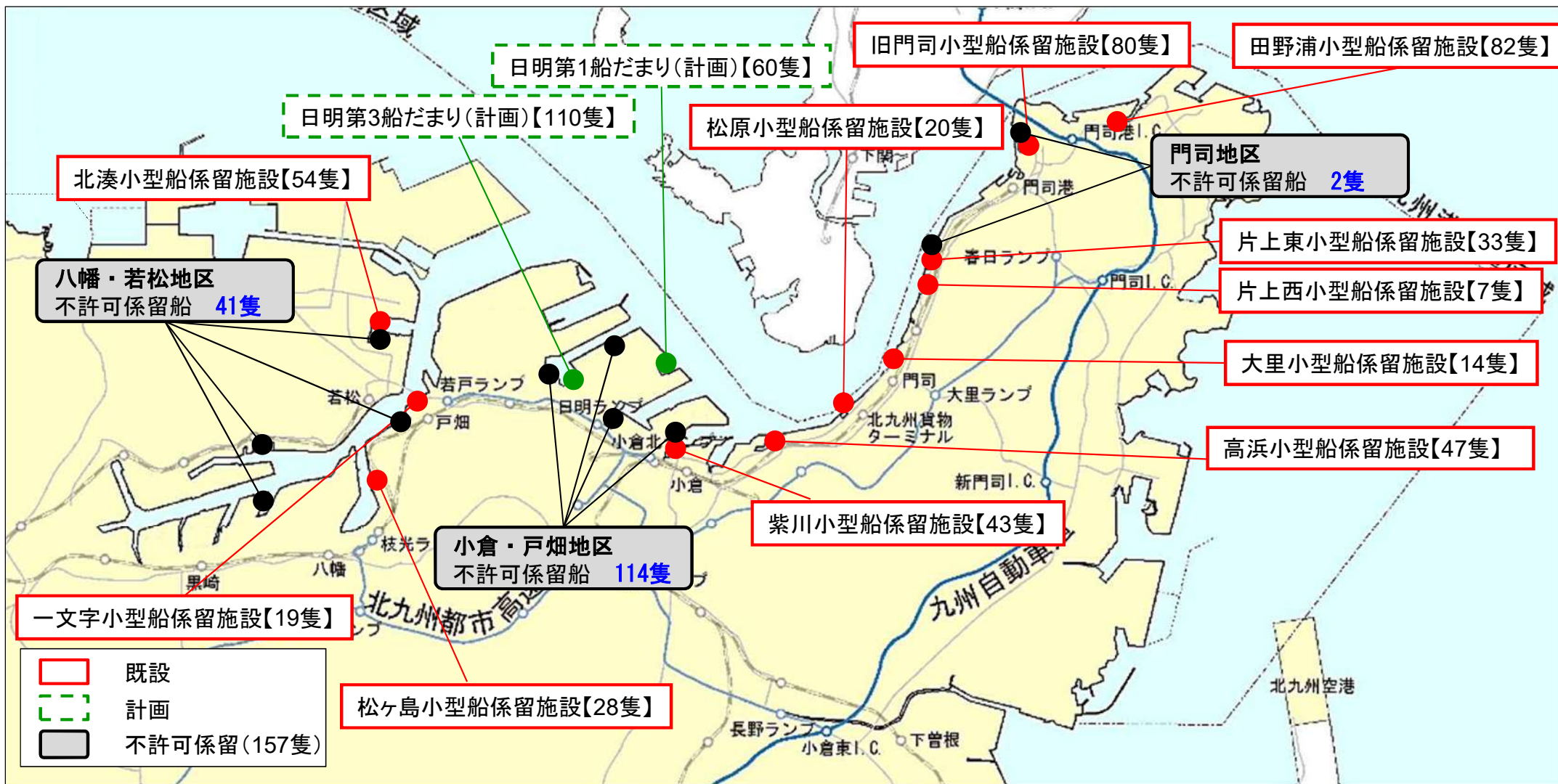
⇒船舶の航行制約の解消

◆北九州港の航路・泊地整備箇所



○北九州港では、既存の小型船係留施設の容量が不足しており、不許可係留している小型船が多数存在。
 ○他の船舶の航行への支障、自然災害における二次被害発生の懸念、景観の阻害等の問題が顕在化。
 ⇒不許可係留への対応

◆北九州港内の小型船係留施設と不許可係留船（令和3年8月時点）



6 北九州港の目指すべき方向性

1. 物流・産業

『世界とつながり産業を支えるみなと』

- ①東アジア・東南アジア地域との多頻度の直航サービスを有する次世代高規格コンテナターミナルの形成
- ②国内外一体となった次世代高規格ユニットロードターミナルの形成
- ③船舶の増加・大型化に対応したバルク貨物ターミナルの形成
- ④シー&レール、シー&エアーの拠点の形成
- ⑤先端成長産業などが集積する活力ある産業空間の形成

2. 環境・エネルギー

『カーボンニュートラルや循環型社会の実現を牽引するみなと』

- ①洋上風力による再生可能エネルギーの供給拠点の形成
- ②風車の積出、風車部品の輸移出入、O&M、産業集積の4つの機能からなる風力発電関連産業の総合拠点の形成
- ③水素・アンモニア・合成メタン等の製造・輸入・供給（バンカリング含む）の拠点の形成
- ④港湾物流や立地産業におけるカーボンニュートラルの実現
- ⑤モーダルシフトの進展に対応したフェリー・RORO輸送やシー&レールの拠点の形成
- ⑥ブルーカーボン生態系の保全・修復
- ⑦浚渫土砂や廃棄物を安定的に処分する海面処分場の確保

3. 人流・賑わい

『国内外の人々が訪れ、憩い、賑わうみなと』

- ①歴史的・景観的価値を活かした観光拠点の形成
- ②国内外のクルーズ船が寄港する拠点の形成
- ③デジタル技術を活用した周遊観光の実現
- ④マリンレジャーの拠点の形成
- ⑤市民に親しまれる水辺空間の形成

4. 防災・危機管理

『自然災害に屈せず、安全・安心を感じられるみなと』

- ①頻発化・激甚化する高潮・高波・暴風や、切迫する大規模地震・津波等に屈しない強靱な港の実現
- ②既存ストックの適切な維持管理により、将来にわたり港湾機能を発揮する港の実現
- ③国際海上輸送の安全性の確保

○第2回委員会では、第1回委員会で議論した『目指すべき方向性』を踏まえ、『北九州港の目指す姿』と、その実現に向けた『取組方針』『具体施策』『ゾーニング』『長期構想の推進体制』を議論。

