

北九州港長期構想検討委員会 第2回委員会 参考資料

(第1回委員会資料・参考資料より抜粋)

令和4年5月11日(水)

北九州市港湾空港局

目 次

- 1 北九州港の現況 2
- 2 社会経済情勢の展望 9
- 3 北九州港の課題 20

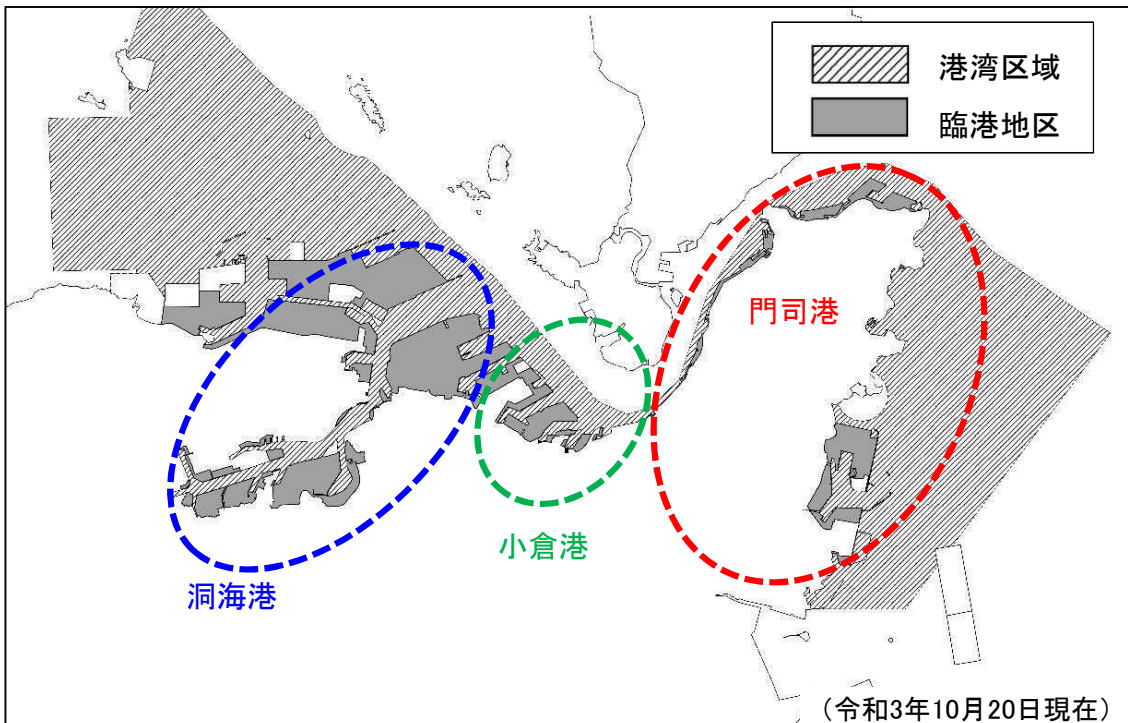
1 北九州港の現況

北九州港の歴史と特長

参考資料

- 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

参考資料

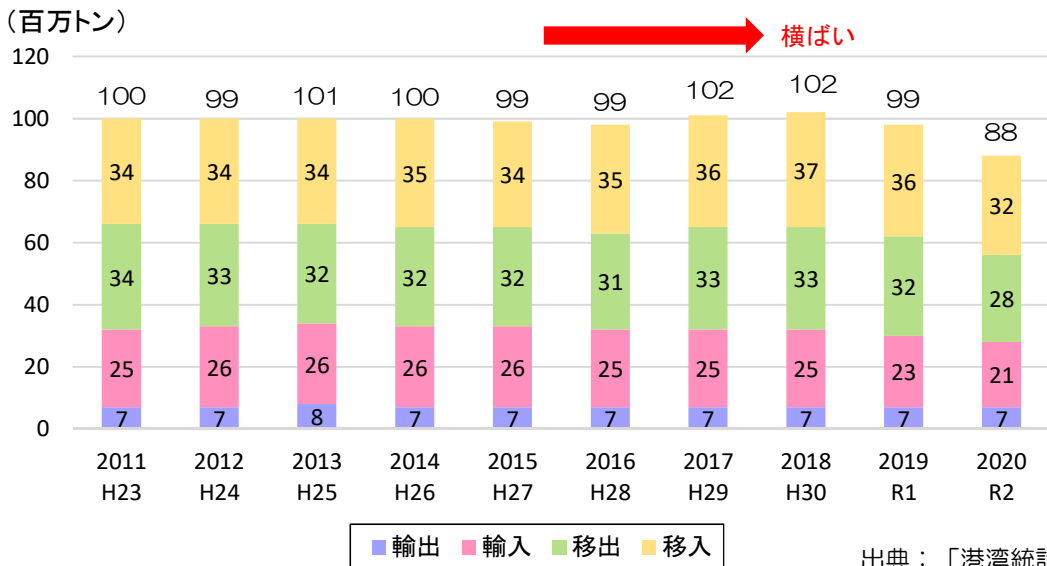
○北九州港には産業・物流・交流・エネルギー・廃棄物処分など多様な機能が集積。



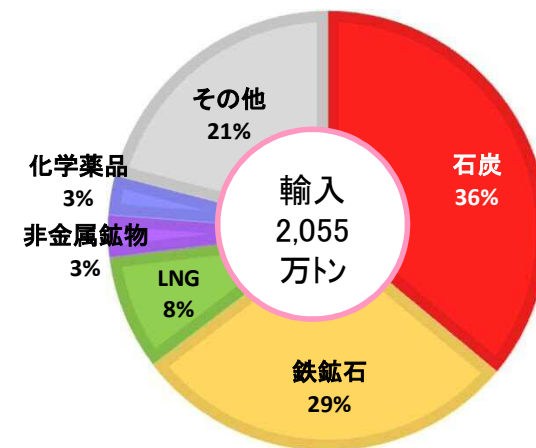
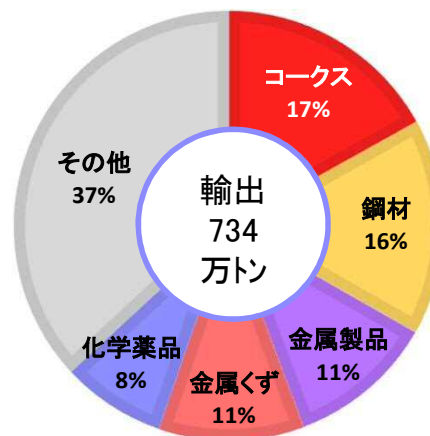
北九州港の港勢

- 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。

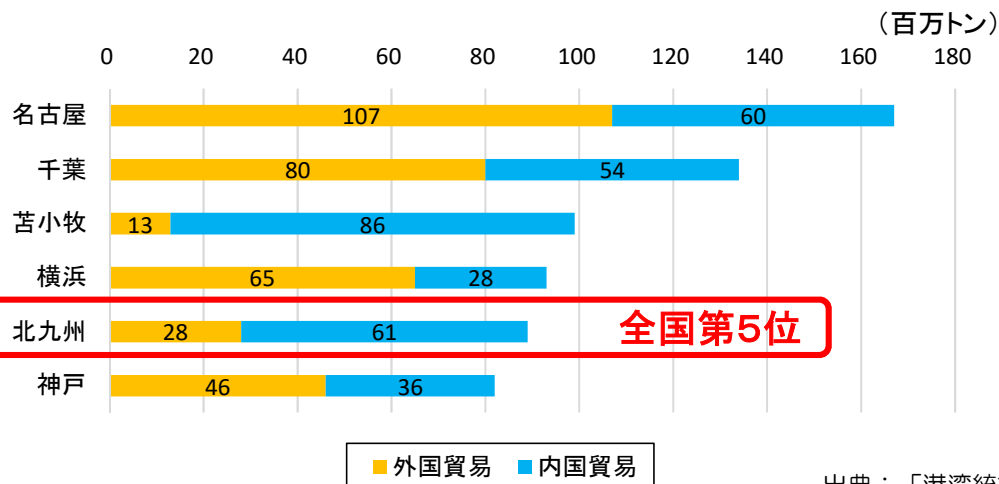
◆港湾取扱貨物量の推移



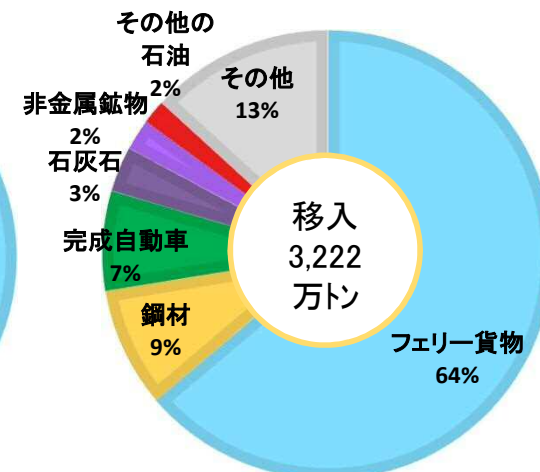
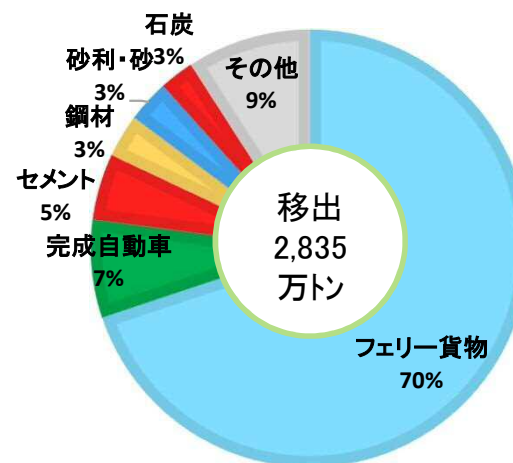
◆外貿貨物（品種別）



◆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

参考資料

- 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】

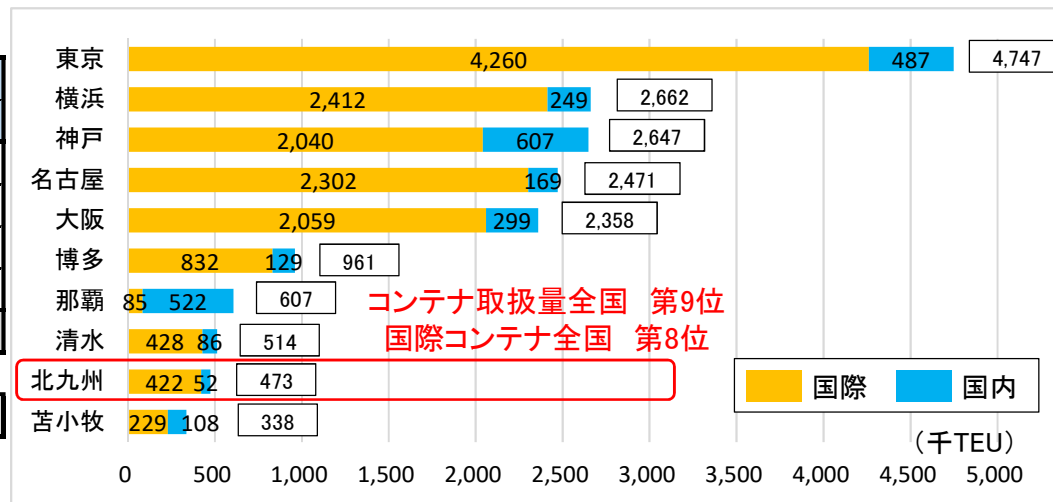
(R3.10.1現在)

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】

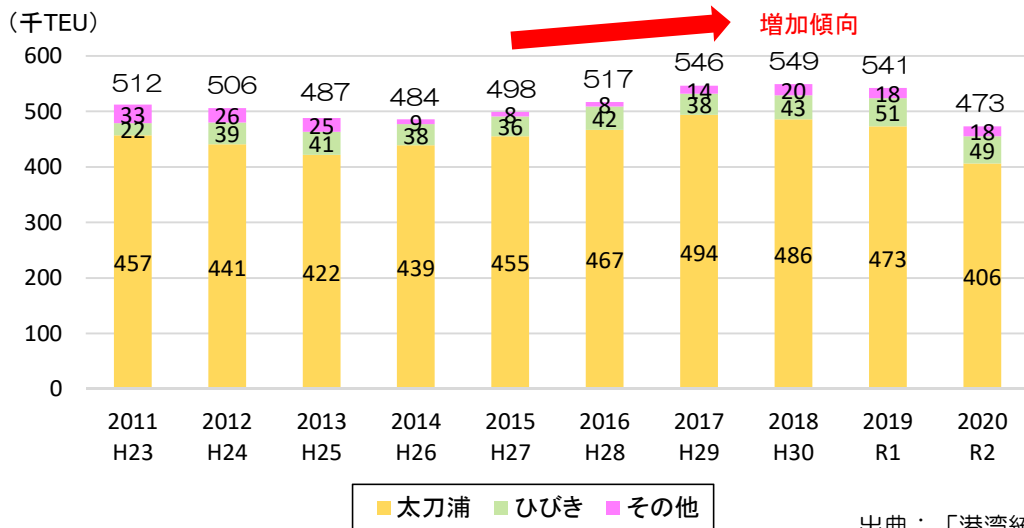
神戸	5	20	3	12	8	32
----	---	----	---	----	---	----

◆日本の主要港のコンテナ貨物取扱量



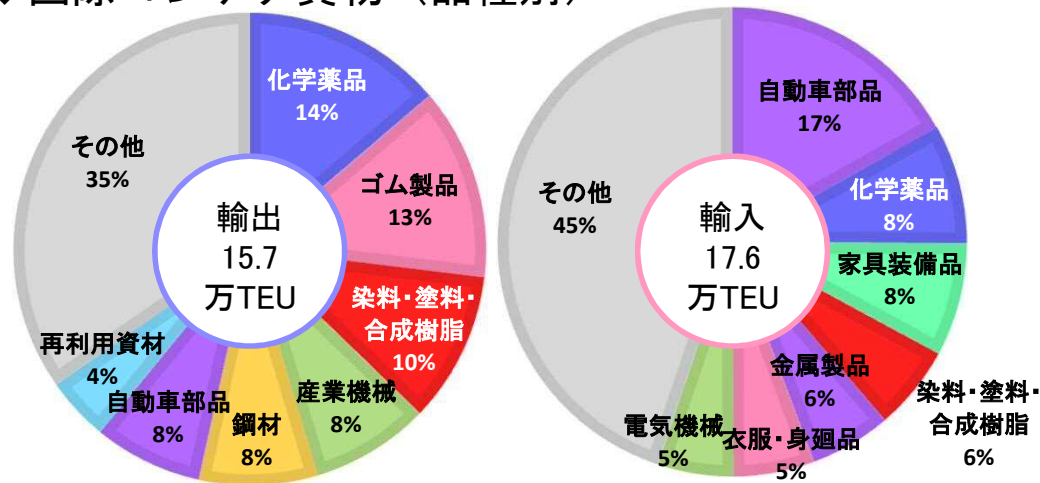
出典：「港湾統計」 他港の貨物量は速報値を含む

◆コンテナ貨物取扱量の推移 (ターミナル別)



出典：「港湾統計」

◆国際コンテナ貨物 (品種別)



出典：「港湾統計」 ※空コンテナは含まない。 6

内航フェリーの状況

参考資料

- 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。

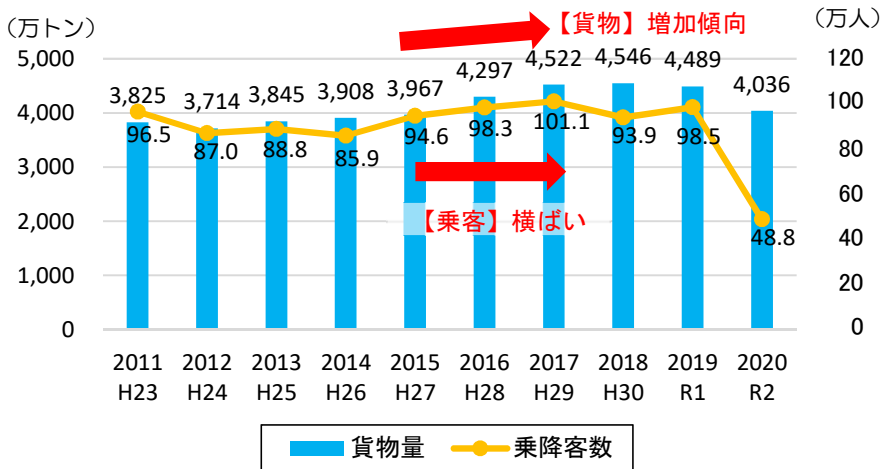
◆フェリーの運行状況

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

全長：222.5m
 総トン数：約15,400トン
 航海速度：28.3ノット
 積載台数：トラック約154台、乗用車 約30台
 旅客定員：268名
 設備：露天風呂、シアタールーム、
 BBQガーデン、スポーツルーム

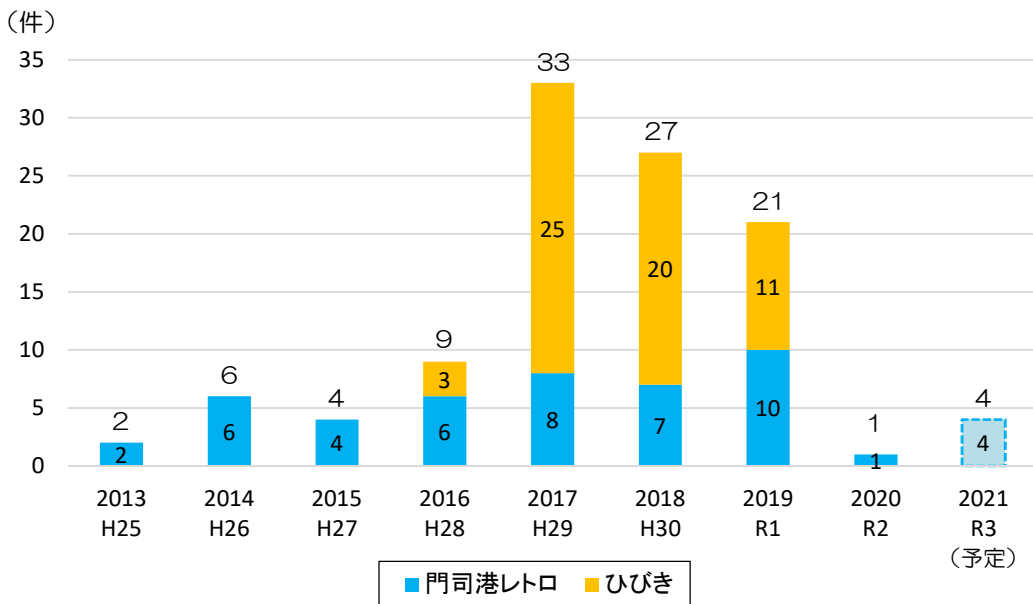
北九州港 (新門司地区) → 横須賀港 (新港地区)

日曜日を除く週6便、約21時間で運航

- 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



- 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)

◆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



船内での感染症対策(消毒、検温)

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。

- 平成27年(2015年)9月の国連サミットで全会一致で「SDGs」を採択。「誰一人取り残さない」持続可能で、多様性と包摂性のある社会実現のため、2030年を年限とする17の国際目標を設定。
- 政府は、平成28年(2016年)5月に内閣総理大臣を本部長とする「SDGs推進本部」を設置。同年12月に「SDGs実施指針」を策定。
- 北九州市は、平成30年(2018年)に国より「SDGs未来都市」及び「自治体SDGsモデル事業」に選定。

◆SDGs（持続可能な開発目標）について

Sustainable Development Goals



資料：外務省資料「持続可能な開発目標（SDGs）達成に向けて日本が果たす役割（令和3年8月）」より作成

◆国のSDGs推進体制と取り組み

国のSDGs推進体制

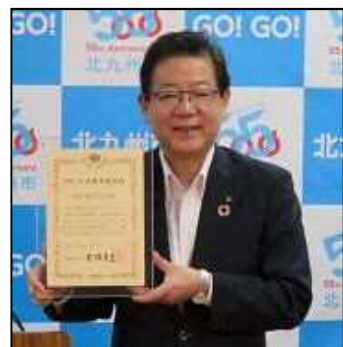


SDGsの17のゴールを日本の文脈に即して再構成した8つの優先課題【SDGs実施方針改定版（R1.12）で提示】



出典：外務省パンフレット

◆北九州市とSDGsの取り組み



国より「SDGs未来都市」及び「自治体SDGsモデル事業」に選定される。
平成30年(2018年)6月15日

【北九州市のSDGs戦略（ビジョン）】

「真の豊かさ」にあふれ、世界に貢献し、信頼される「グリーン成長都市」
～ポストコロナの新しい生活様式に対応した「日本一住みよいまち」の実現～

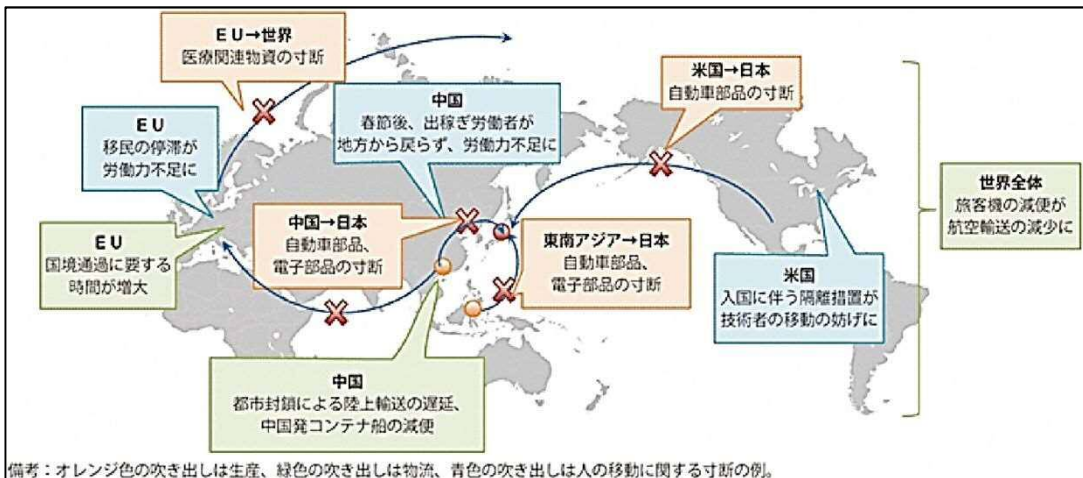
【あるべきまちの姿】

- ◆社会解決につながる「持続可能なビジネスが生まれ、育つまち」
- ◆ダイバーシティの推進による「みんなが活躍できるまち」
- ◆SDGsを踏まえた教育の実践による「未来の人材が育つまち」
- ◆環境と経済の好循環による「脱炭素社会を目指すまち」
- ◆アジア諸都市を中心とした「世界のグリーンシティをけん引するまち」

出典：「北九州市SDGs未来都市計画（2021～2023）」

- 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、一部の部品生産の停滞やコンテナ船の減便等によるサプライチェーンの寸断が発生。
- コロナ禍により、eコマース、オンライン会議ツール等のデジタル技術の活用が進展。
- 物流においても、新しい生活様式に対応した、非接触・非対面型物流へ転換する必要があり、デジタル化の推進等によるサプライチェーン全体の最適化が必要。

◆新型コロナウイルスによるサプライチェーン寸断の例



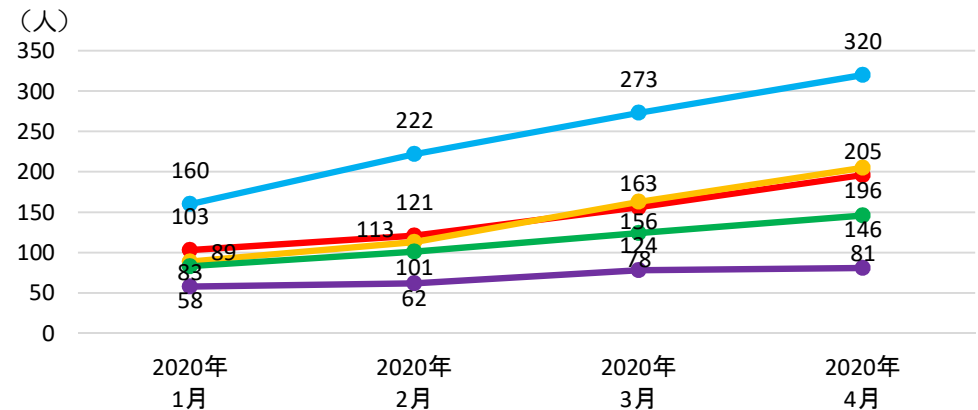
出典：経済産業省HP

◆eコマース市場の変化



出典：経済産業省「令和2年度 電子商取引に関する市場調査（令和3年7月）」

◆オンライン会議ツール等の増加



- データやソフトウェア外部からアクセスするツール (リモートデスクトップ等)
- 電子メール以外のテキストによるコミュニケーション (ビジネスチャット)
- オンライン会議ツール
- プレゼンス管理ツール (在席、離席、会議中、外出中)
- スケジュール、タスクやプロジェクトの管理ができる事務管理ツール

出典：総務省「「ポストコロナ」時代におけるデジタル活用について（令和2年10月）」

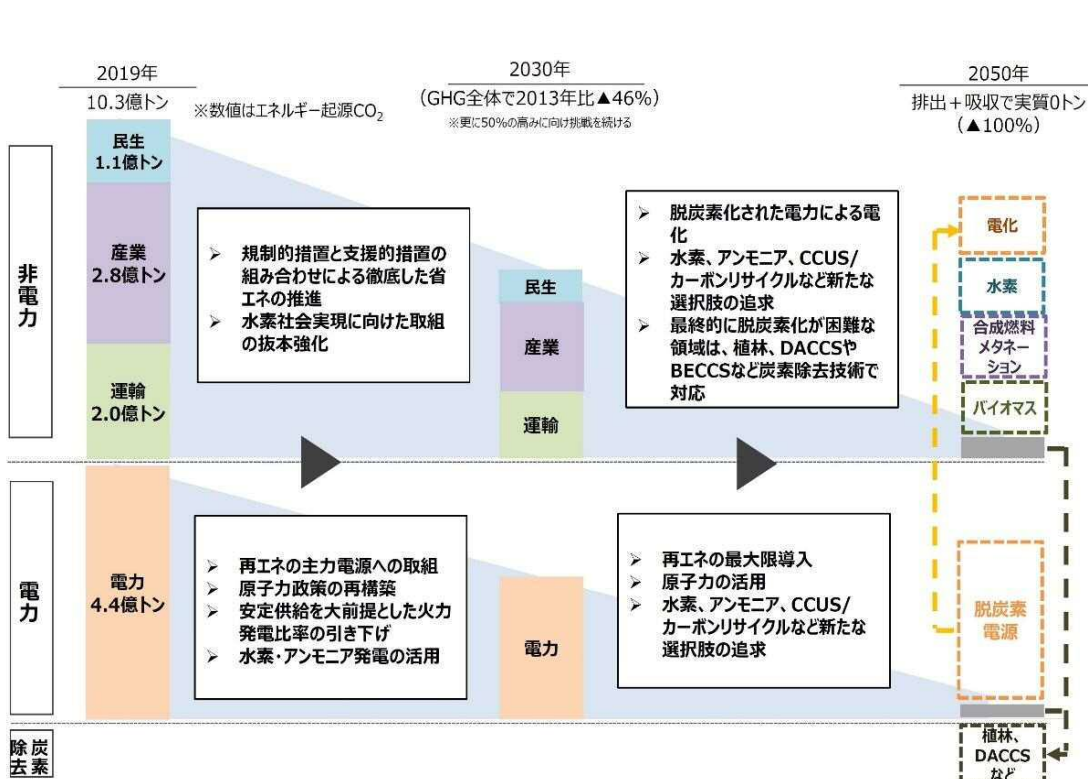
◆サプライチェーンの最適化に向け取り組むべき施策

- (1) 物流デジタル化の強力な推進
- (2) 労働力不足や非接触・非対面型の物流に資する自動化・機械化の取り組みの推進
- (3) 物流標準化の取組の加速
- (4) 物流・商流データ基盤等
- (5) 高度物流人材の育成・確保

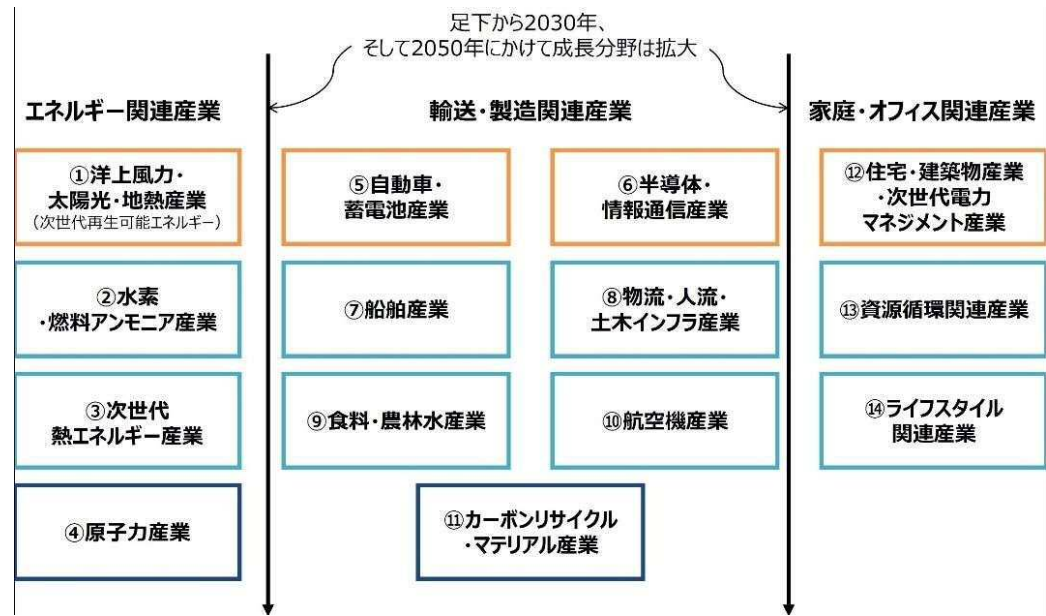
資料：国土交通省「最近の物流政策について（令和3年1月）」より作成

- 我が国は「2050年カーボンニュートラル」及び「令和12年度(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。
- 「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、洋上風力産業や水素・燃料アンモニア産業など、産業政策の観点から成長が期待される産業（14分野）において、高い目標を設定し、あらゆる政策を総動員することが示された。

◆2050年カーボンニュートラルの実現



◆成長が期待される分野



◆成長分野の今後の主な目標

分野	導入目標・取組等
洋上風力	2030年：10GW 2040年：30～45GW
水素	2030年：供給コスト30円/Nm ³ 、300万t 2050年：供給コスト20円/Nm ³ 程度以下、2,000万t程度
自動車	2035年までに電動車100%

○ICT※の浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させるデジタルトランスフォーメーション (DX) が進展。

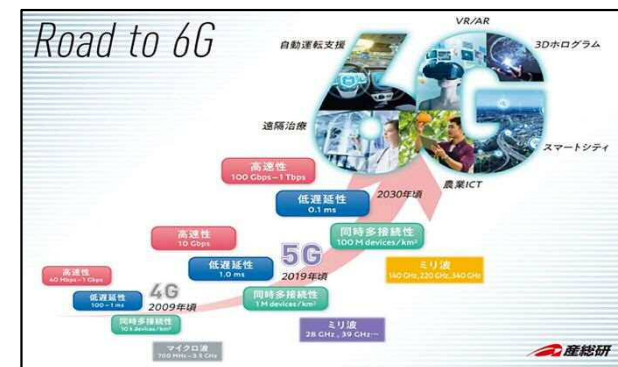
○AI (人工知能) は急激な進歩により、令和27年 (2045年) には人間の知能を超え、人間の想像を超越して社会が進化していくシンギュラリティ (技術的特異点) が来ると予測。

○通信規格は今後も発展し、更なる高速化・大容量化等が進展。

○世界半導体市場については、デジタル革命の進展に伴い今後も右肩上がり成長 (2030年：約100兆円)。

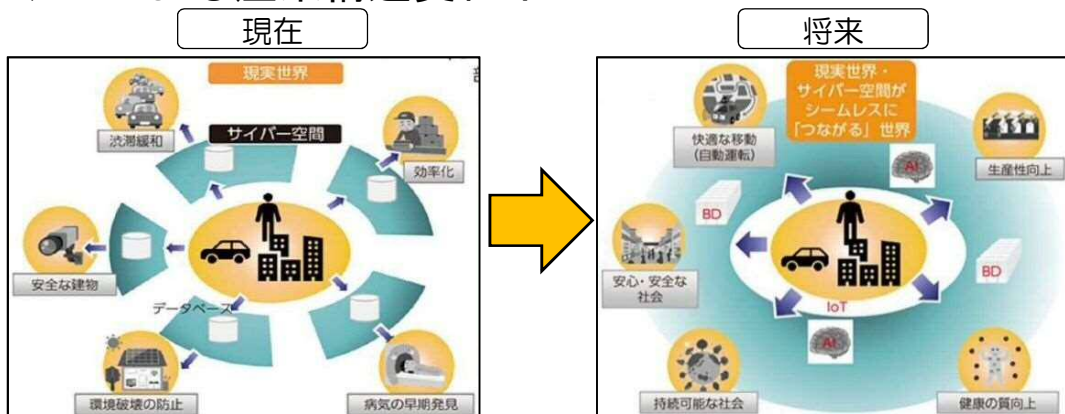
※ICT・・・ Information and Communication Technologyの略。通信技術を使って人とインターネット、人と人が繋がる技術のこと。

◆通信規格の高速化・大容量化の進展



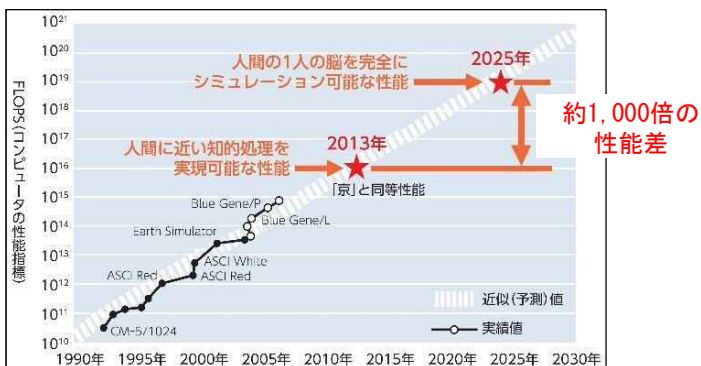
出典：産総研資料

◆DXによる産業構造変化イメージ



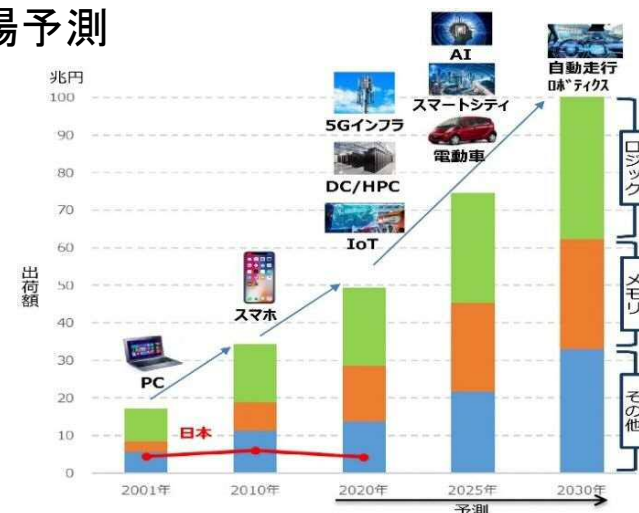
出典：総務省「平成30年版 情報通信白書」

◆AIの急激な進歩



出典：文部科学省「情報社会の進展と 情報技術」

◆世界半導体市場予測



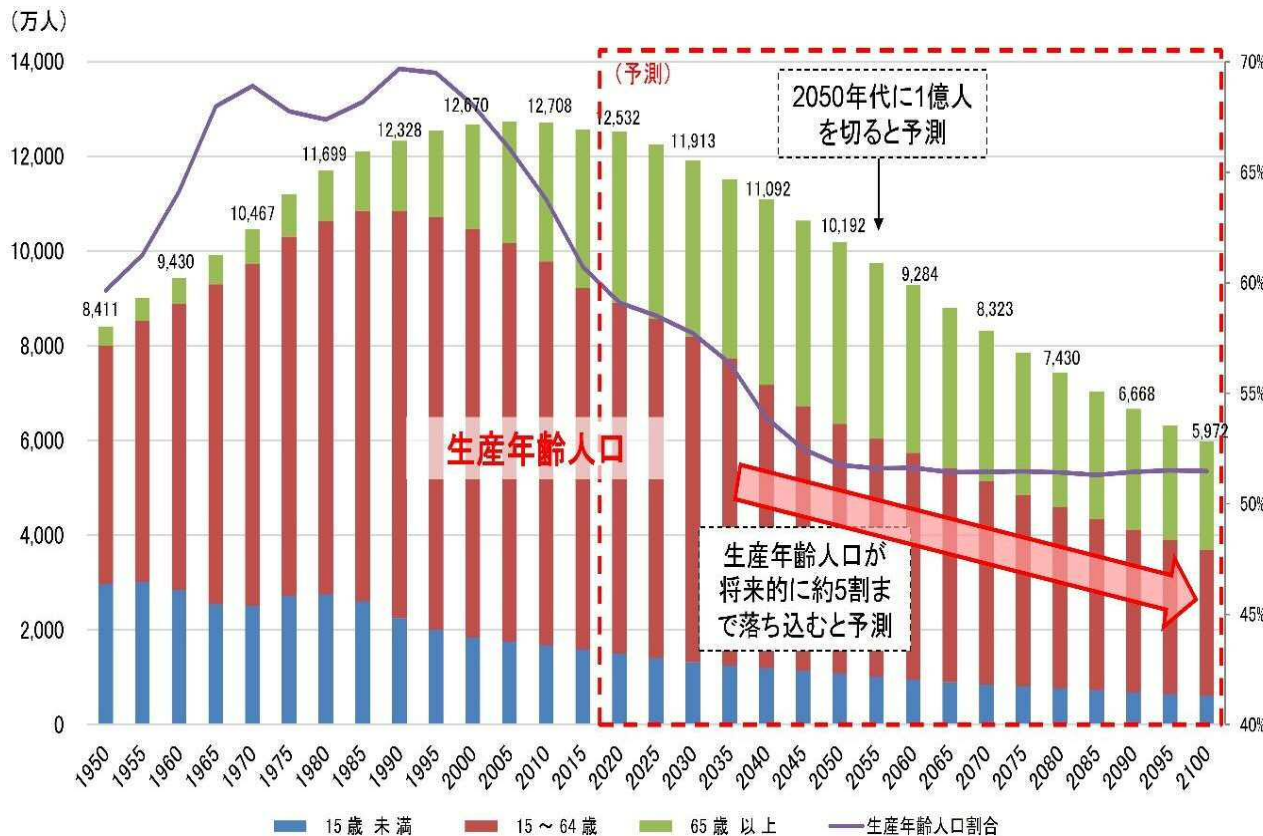
出典：経済産業省「半導体戦略 (令和3年6月)」 14

人口減少社会の到来と労働力不足

参考資料

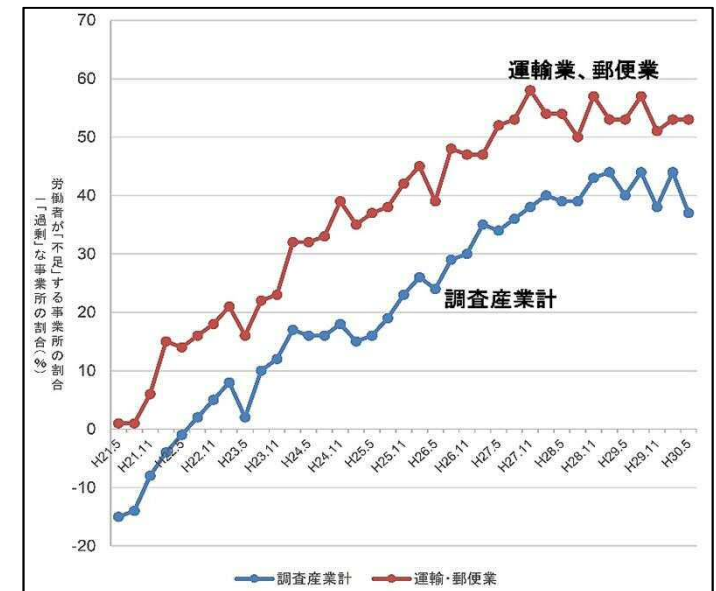
- 我が国の総人口は平成20年(2008年)頃をピークに減少に転じ、2050年代頃には1億人を切ると予測。
- 生産年齢である15歳から64歳までの人口割合は、2060年代頃には約5割にまで減少。
- 生産年齢人口の減少により、運輸業・郵便業では労働者が不足していると考えられる事業所の割合が増加。
- 高齢化の進展により、トラックドライバーの供給不足。将来的にも、ドライバーの供給不足状態が続くことが予測。

◆我が国の人口構成の推移



出典：国土交通省「PORT2030(参考資料)(平成30年7月)」

◆労働者の過不足状態の推移



出典：国土交通省「PORT2030(参考資料)(平成30年7月)」

◆トラックドライバー需要の将来予測

	2010年度	2020年度	2030年度
需要量	933,765人	1,030,413人	958,443人
供給量	964,647人	924,202人	872,497人
過不足	29,118人	▲106,211人	▲85,946人

出典：国土交通省「PORT2030(参考資料)(平成30年7月)」

- 世界各地域において、我が国との貿易額は増大傾向にあるが、特にASEAN諸国や中国、韓国等のアジア諸国との伸び率が大きい。
- 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※1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※2や消費市場としての重要性が高まると予測。

※1 労働集約的な産業・・・事業活動の大部分を人間の労働力に頼る割合の大きい産業
 ※2 資本集約的な産業・・・労働集約型の反対概念で、労働者1人当たりの設備投資率が高い産業

◆中国等からの生産拠点の南下

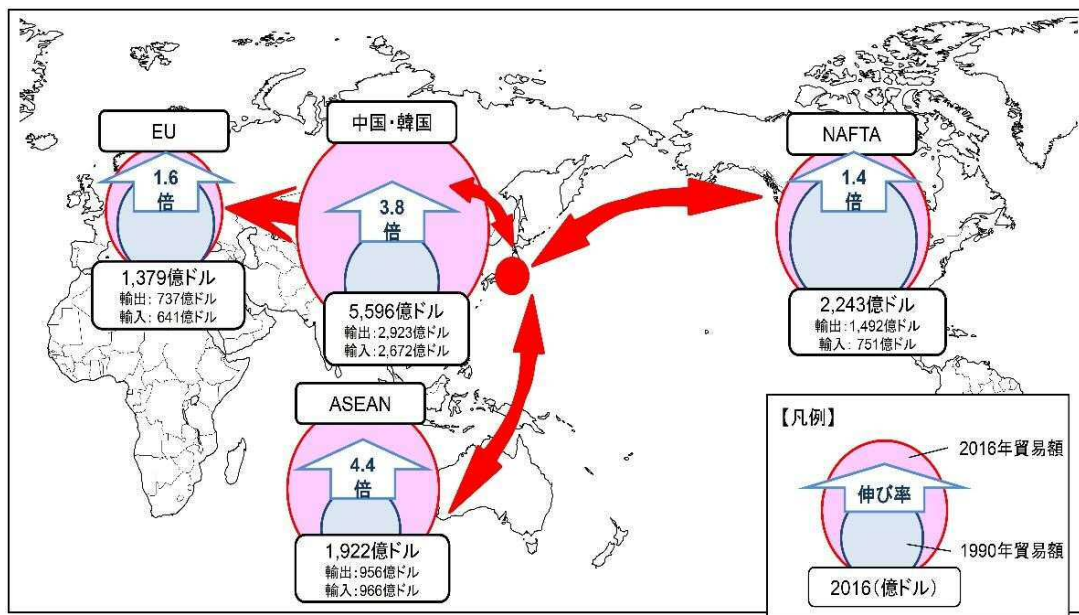


チャイナ+1：中国への集中投資によるリスクを回避するため、中国以外に拠点をもち、投資を行うという経営戦略。

タイ+1：タイで事業展開している企業がその労働集約的な部分をカンボジア、ラオスやミャンマー等のタイ国境付近にある経済特区（SEZ）に移転するビジネスモデル。

◆世界各地域と日本との貿易額

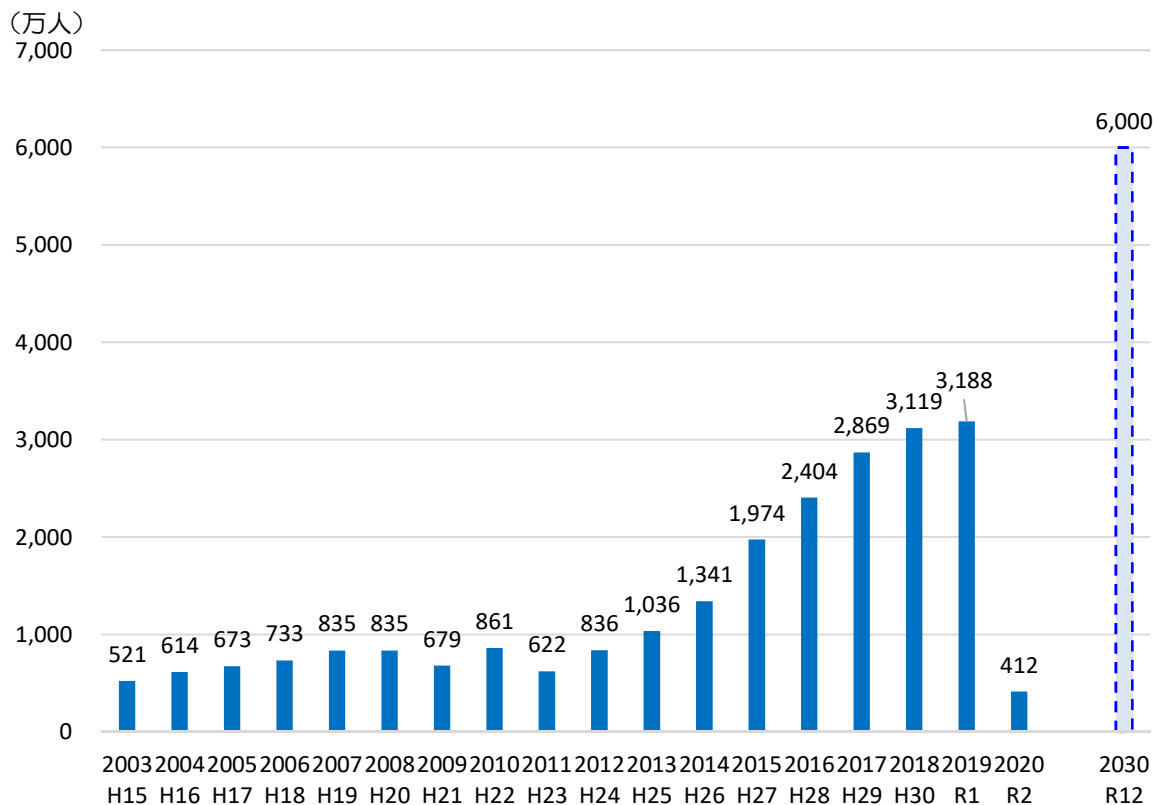
平成2年（1990年）⇒平成28年（2016年）の変化



平成2年（1990年）と比較し、平成28年（2016年）は中国・韓国は3.8倍、ASEAN諸国は4.4倍に伸びている。

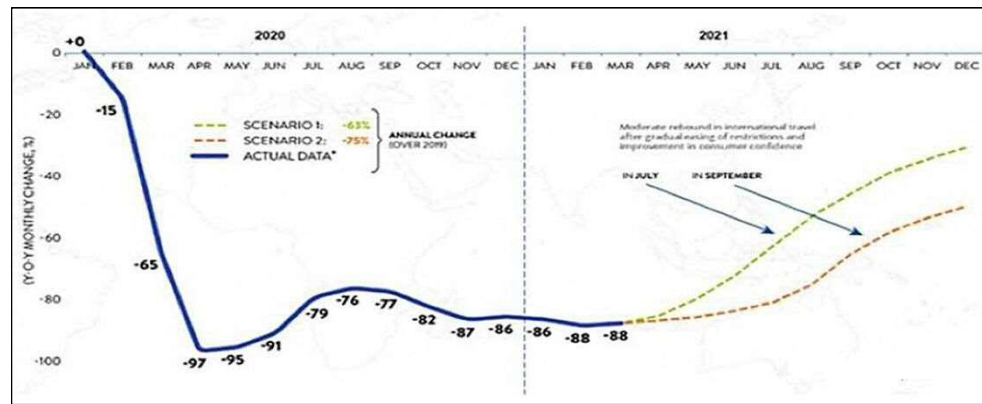
- 訪日外国人旅行者数は、受入環境整備等により、令和元年(2019年)までは7年連続で過去最高を更新したが、令和2年(2020年)は新型コロナウイルスによる影響を受け、大きく減少。
- 一方で国連世界観光機関 (UNWTO) の最新の見通しによれば、令和3年(2021年)には、ワクチンの普及等により、国際観光客数の回復が見込まれるとしている。また、IATA (国際航空運送協会) は、世界の航空旅客輸送が令和6年(2024年)に令和元年(2019年)の水準に回復すると予測。
- 政府としても令和12年(2030年)に外国人旅行者6,000万人の目標を引き続き目指している状況。

◆訪日外国人旅行者数の推移



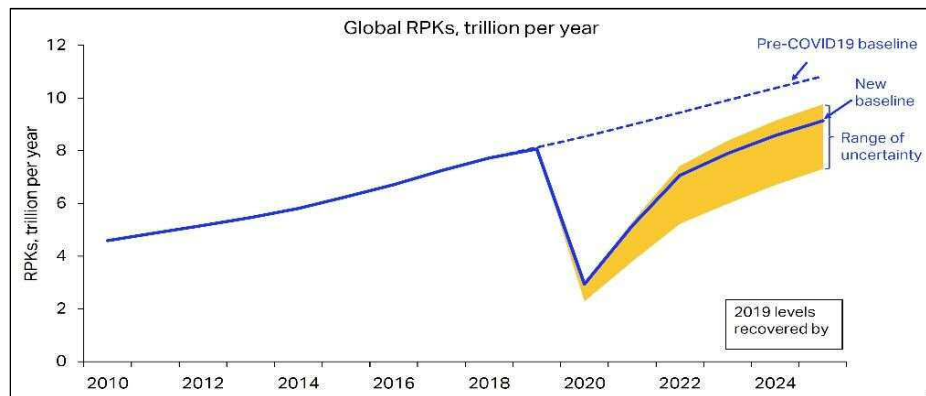
資料：観光庁「令和3年度版観光白書」より作成

◆国際観光客数の見通し



出典：観光庁「令和3年度版観光白書」、UNWTO資料

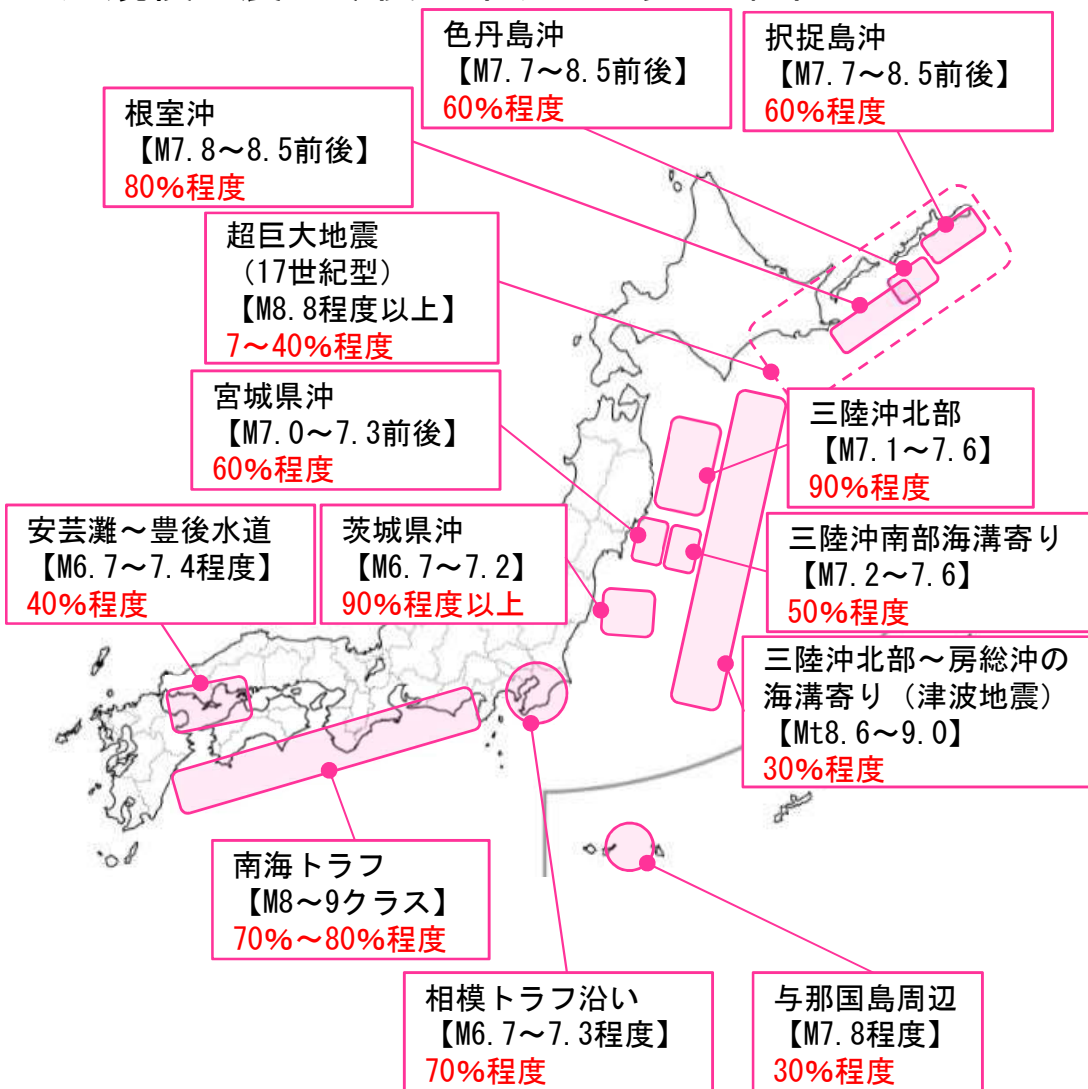
◆世界の航空旅客輸送の見通し



出典：IATA HP

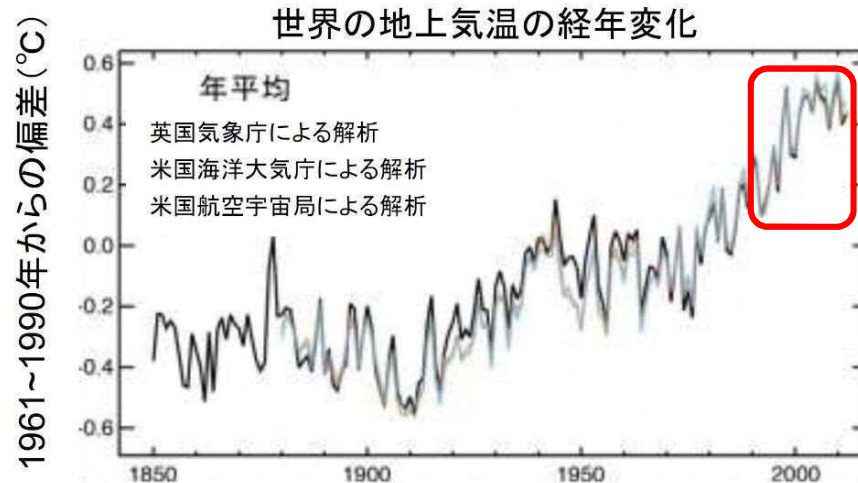
- 南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の切迫性が高まり、それに伴う巨大津波の発生が懸念。
- 地球温暖化に伴い、台風・豪雨等の激甚化が見られるなど、自然災害リスクが益々高まっている状況。

◆大規模地震の今後30年以内の発生確率



資料：国土交通省「PORT2030（参考資料）（平成30年7月）」より作成

◆地球の温暖化



最近30年の各10年間の地上気温は、1850年以降の10年間よりも高温。
出典：国土交通省「PORT2030（参考資料）（平成30年7月）」

◆台風・豪雨等の激甚化

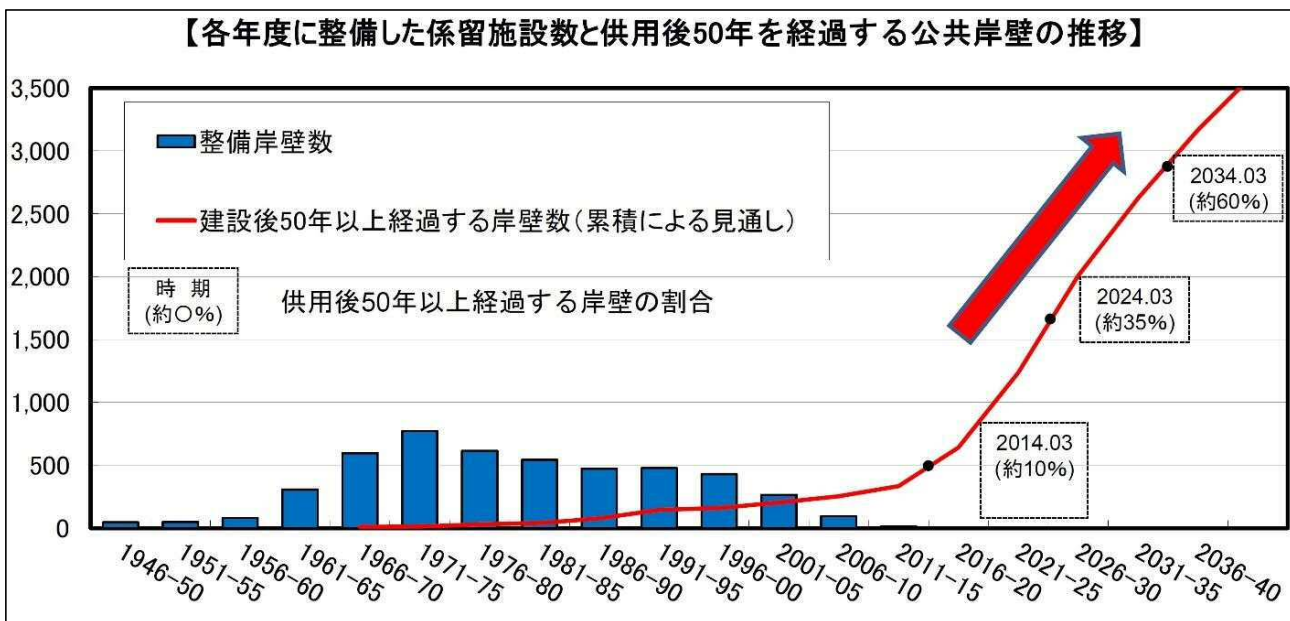


令和元年台風15号による被害
【横浜港・南本牧】

令和2年7月豪雨による被害
【山ノ井川（福岡県久留米市）】

- 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。
- 海岸堤防等も、今後老朽化した施設が急速に増加することが懸念。
- 今後は限られた財源・人材で、より一層の適切な維持管理、修繕が求められている状況。

◆係留施設（岸壁）の老朽化



出典：国土交通省「PORT2030（参考資料）（平成30年7月）」

◆港湾施設の劣化・損傷事例



栈橋脚柱部鉄筋露出(48年経過)



エプロンひび割れ、剥離(34年経過)

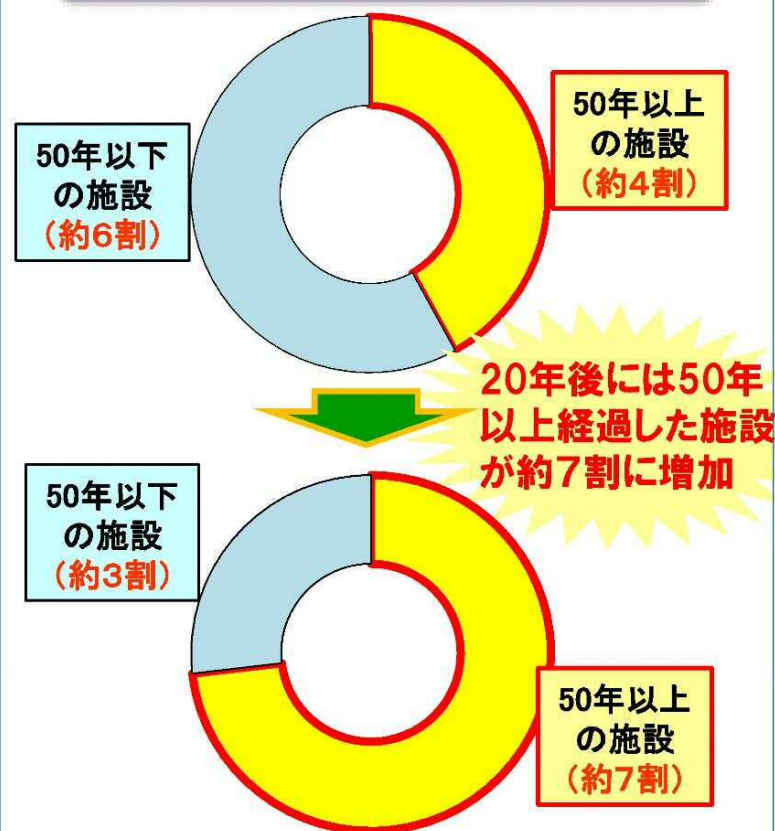


上部工割れ(43年経過)

出典：国土交通省「港湾施設の維持管理の現状と課題（平成27年2月）」

◆海岸堤防等の老朽化

海岸堤防等の老朽化の見通し



※完成後50年以上経過した施設には、施工年次不明の施設を含めている
 ※H25.3 国交省・農水省調べ(岩手県、宮城県、福島県除く)

出典：国土交通省「PORT2030（参考資料）（平成30年7月）」

3 北九州港の課題

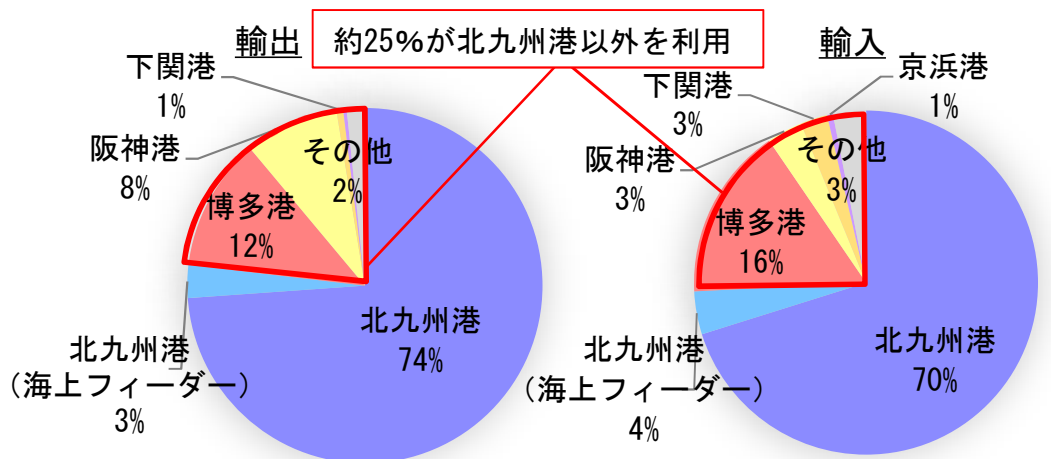
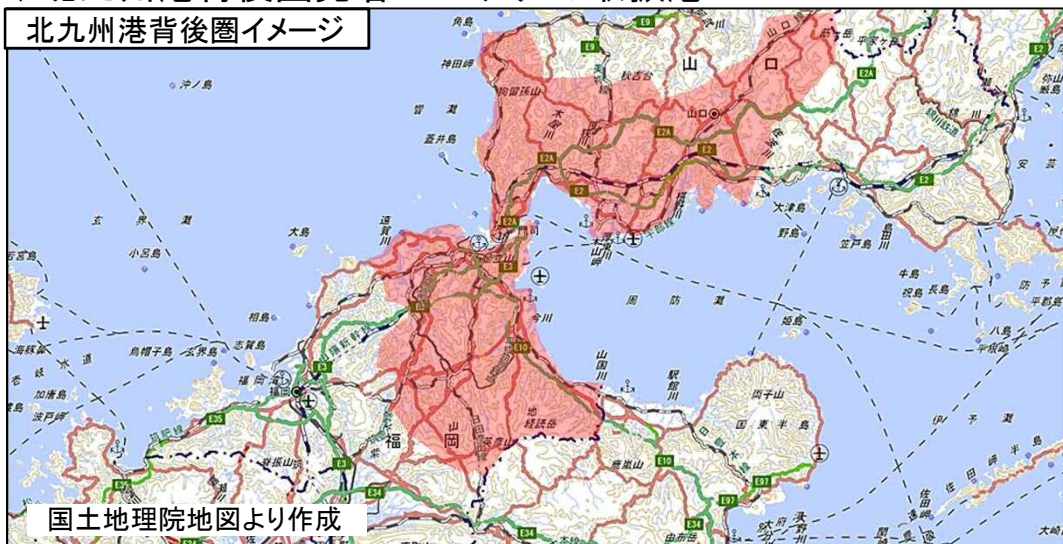
○平成30年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査によると、北九州港背後圏発着貨物の約25%が、陸送により他港から輸出入。

○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

北九州港背後圏イメージ



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



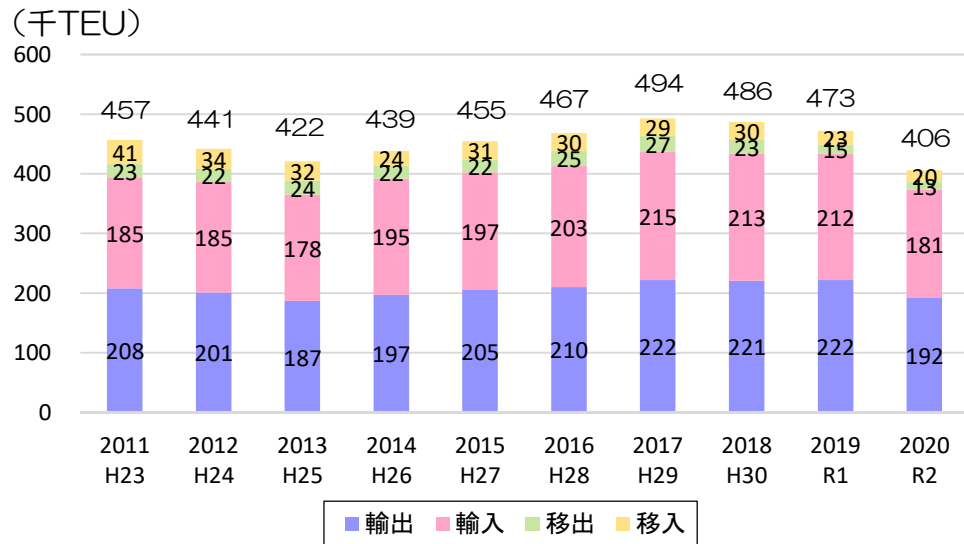
国土地理院地図より作成

コンテナ物流機能の強化（太刀浦CT）

参考資料

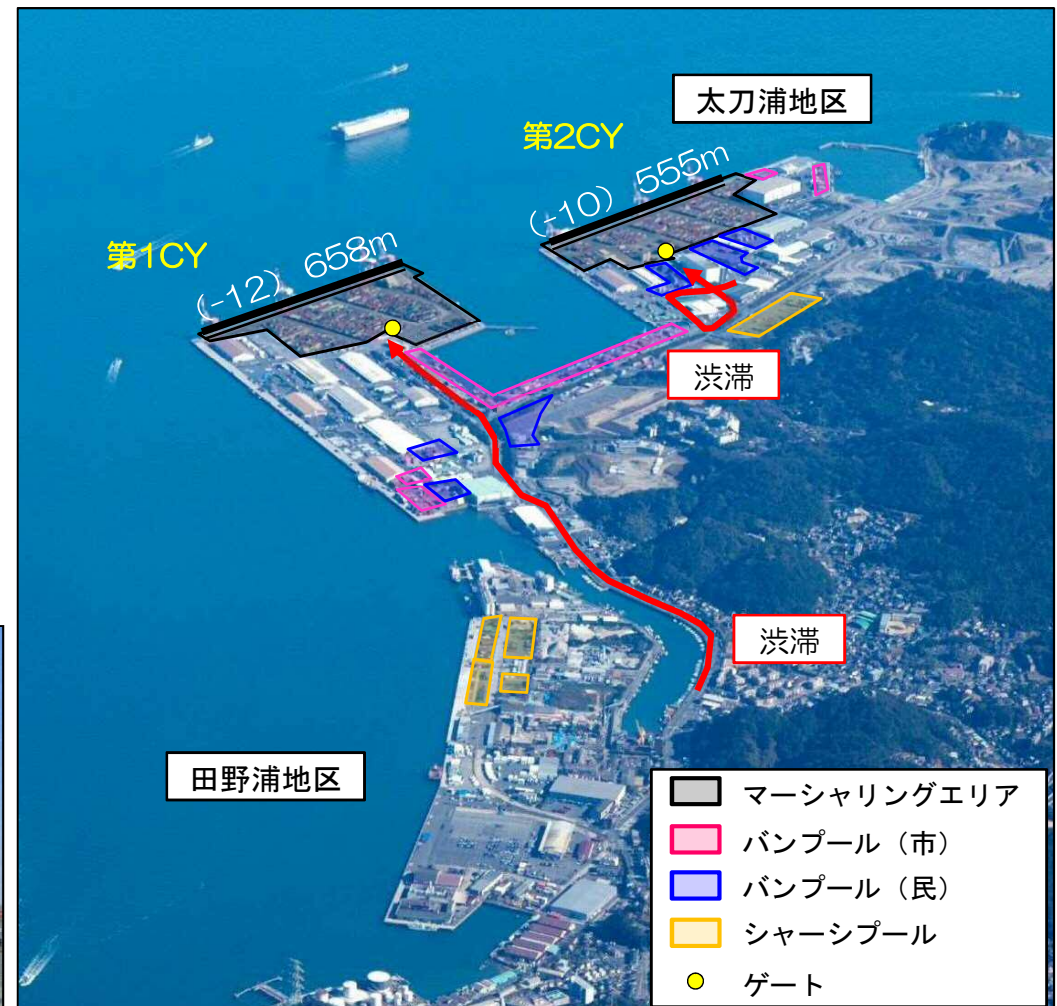
- 太刀浦コンテナターミナルでは、ヤードやゲートの能力が不足していること、第1CYと第2CYの間で荷役機械の相互利用ができないこと等により、ピーク時にゲート前の渋滞が発生。
 - また、バンプールやシャーシプールが分散しており、コンテナの回送や管理に係るコストが発生。
- ⇒コンテナターミナルの効率性の向上

◆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）



コンテナ物流機能の強化（太刀浦CT）

参考資料

- 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

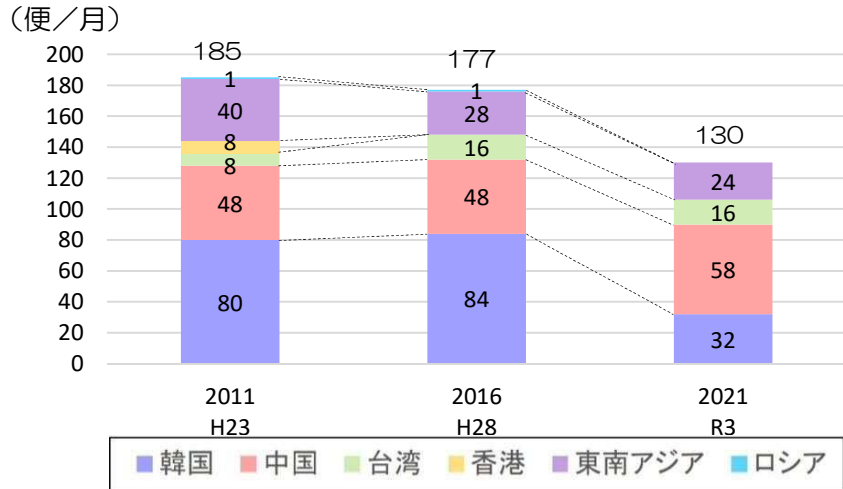
※行為の届出より抽出 (H29~R3. 9)

コンテナ物流機能の強化（太刀浦CT）

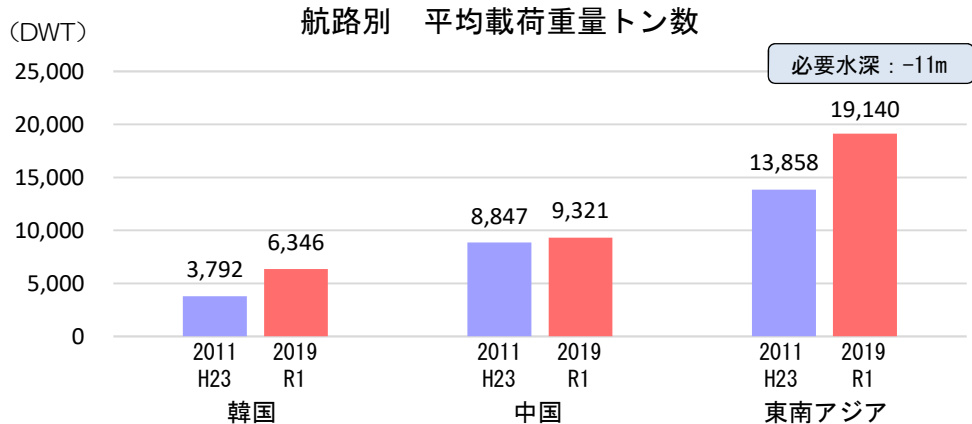
参考資料

- 太刀浦CTでは、中国、韓国、東南アジア諸国との間に月130便の外資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

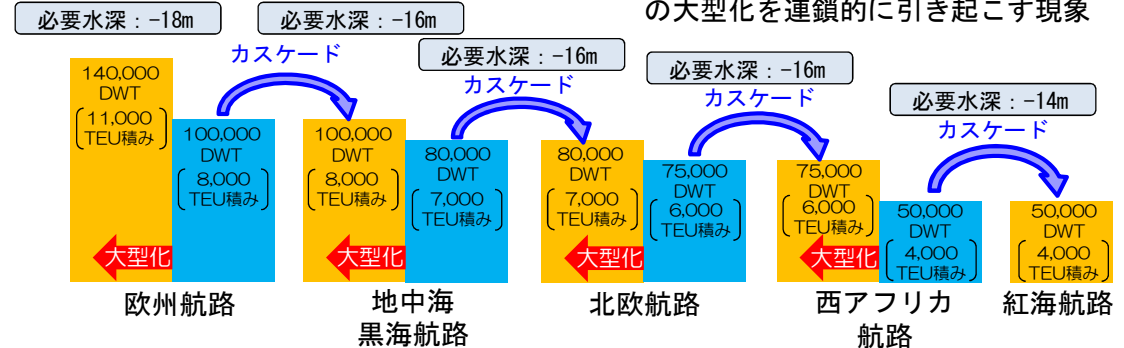
◆コンテナ定期航路便数の推移（太刀浦CT）



◆北九州港に入港するコンテナ船の大型化の進展

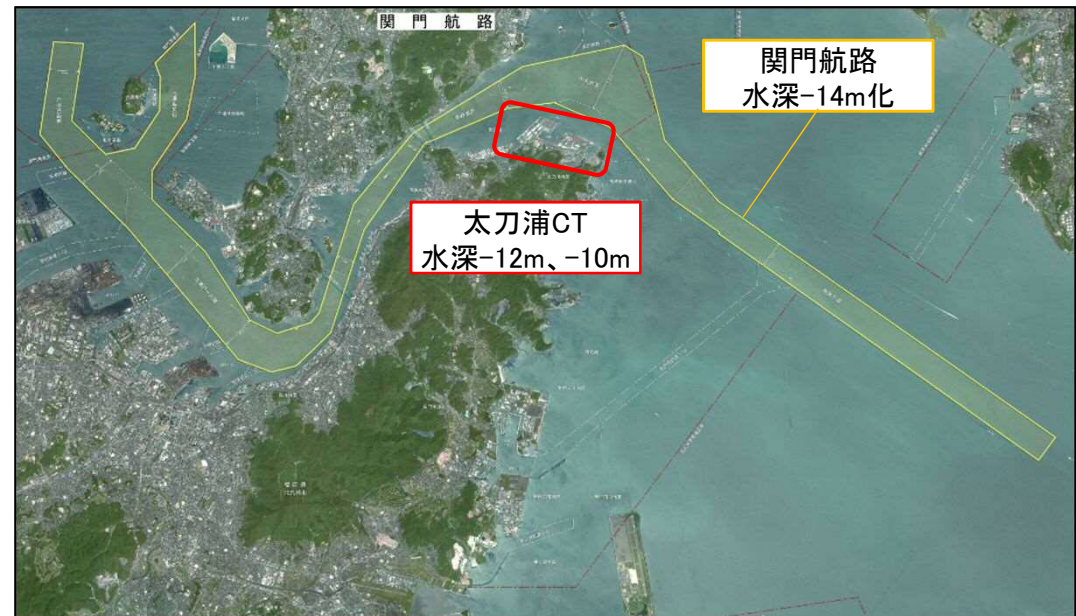


◆カスケード現象のイメージ



◆関門航路の状況

資料：国土交通省港湾局資料より作成

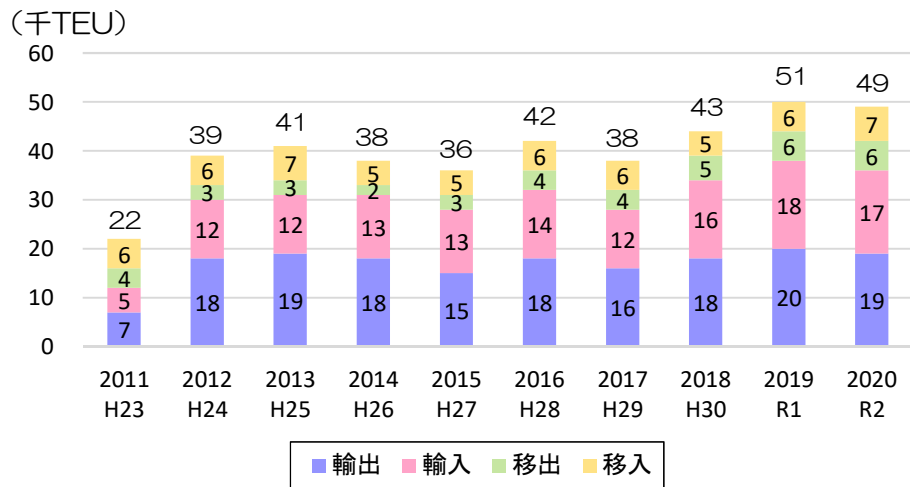


コンテナ物流機能の強化（ひびきCT）

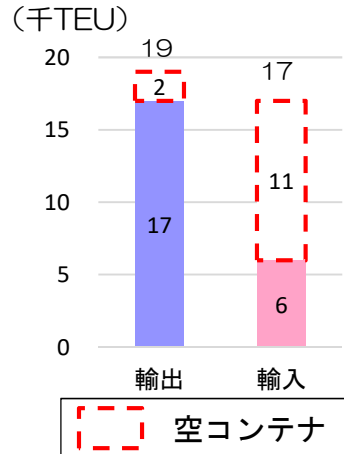
参考資料

- 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



輸出入バランス (R2)



出典：「港湾統計」

◆ひびきCT周辺の倉庫の立地状況

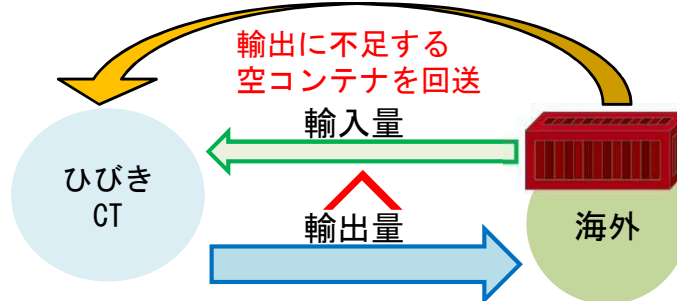


◆LNGコンテナ輸出の取組

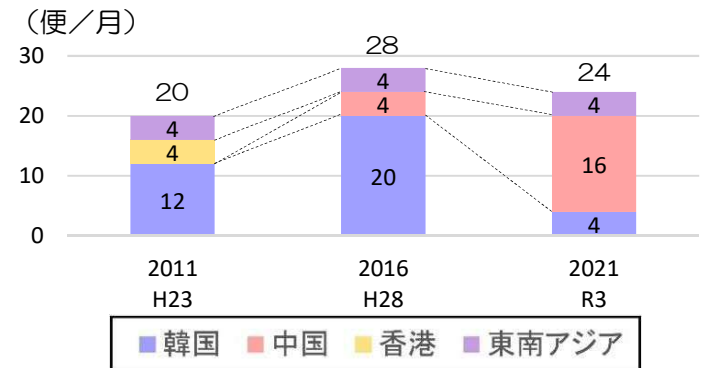


中国山東省向け輸出

◆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」

コンテナ物流機能の強化（ひびきCT）

参考資料

- 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

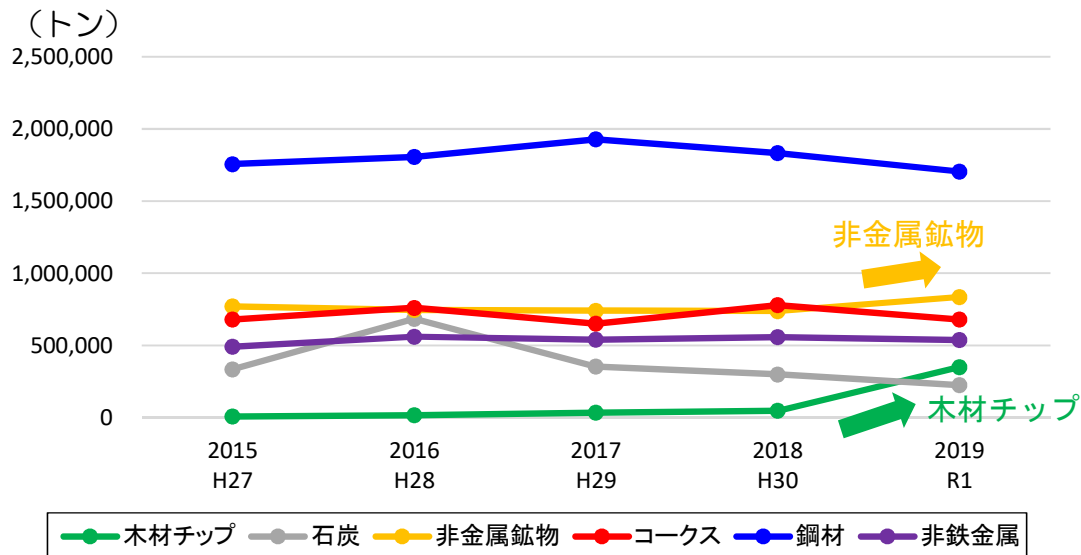
在来埠頭の機能強化

参考資料

- 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。

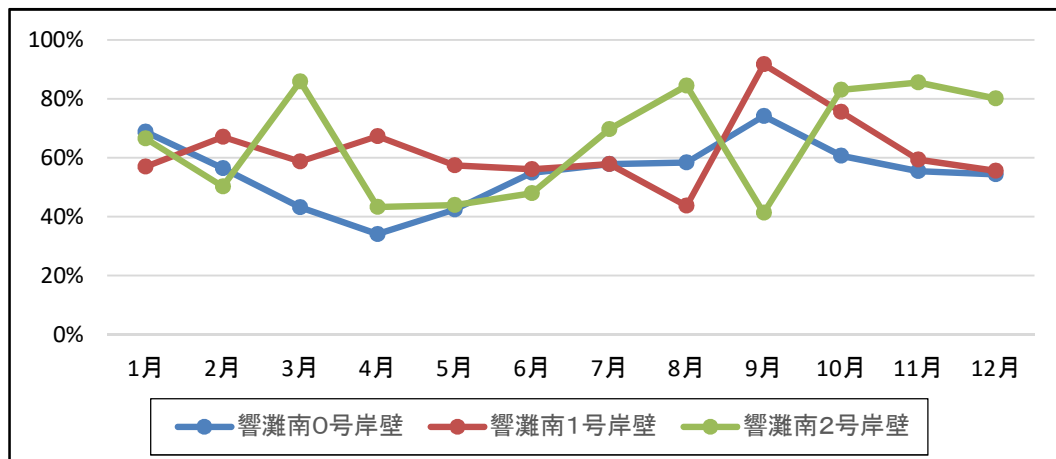
⇒在来埠頭の混雑の解消

◆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）

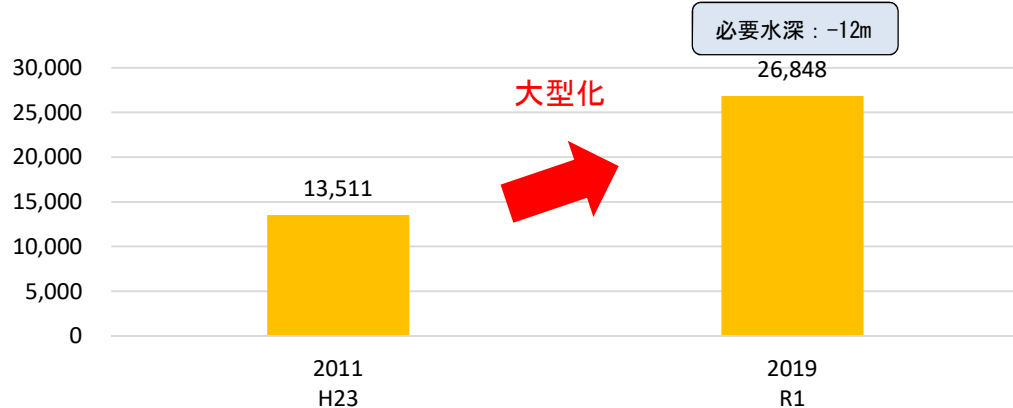
- ・令和3年（2021年）1月～10月の間に響灘南埠頭に接岸した船舶13隻のうち6隻で、1～2日間の沖待ちが発生

- 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

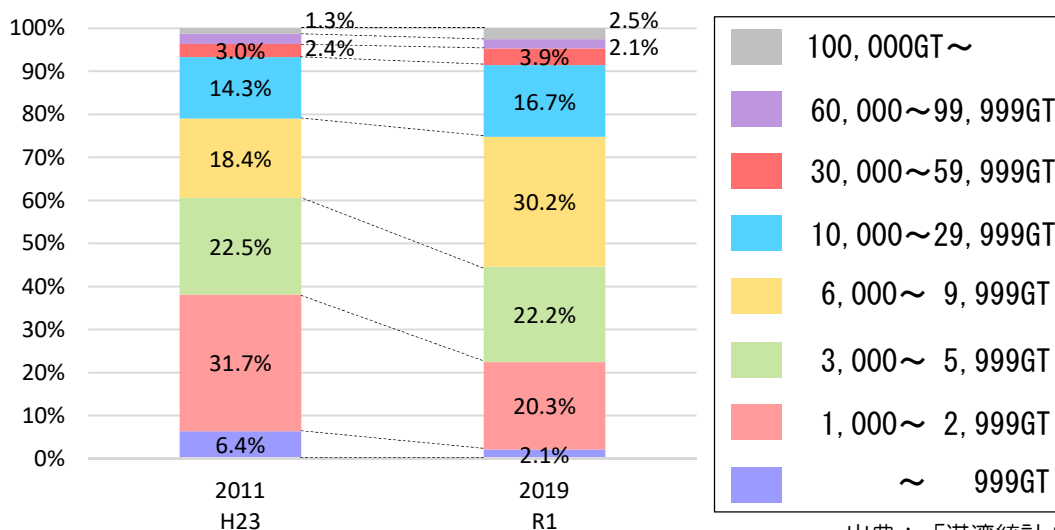
◆外航バルク貨物船の大型化

(DWT) 北九州港に入港する外航バルク貨物船の載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

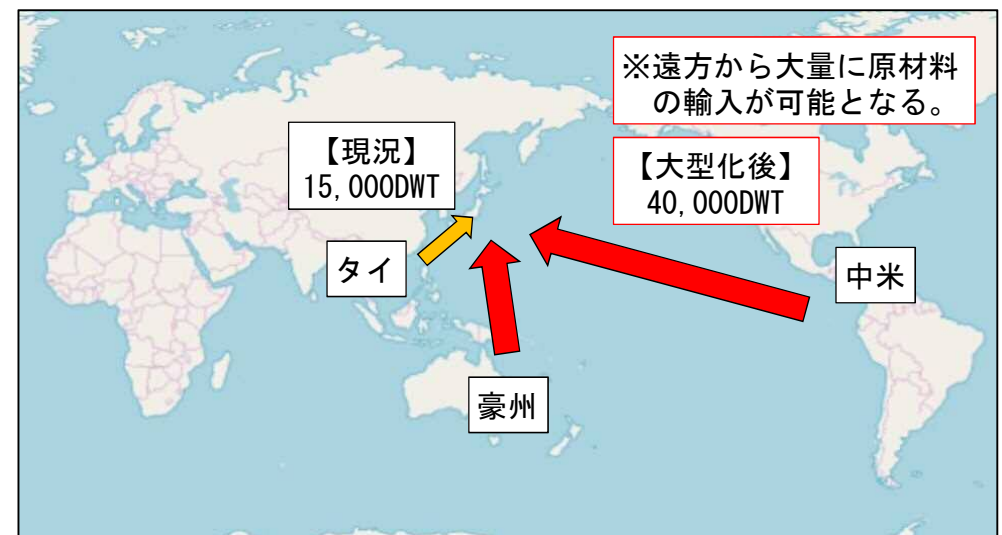
EMERALD CORAL	14,458DWT	d=9.0m	既存岸壁水深 (-10) に合わせた運用
MEGAH ENAM	12,171DWT	d=8.8m	
CS FU HAI	7,959DWT	d=9.0m	



【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。

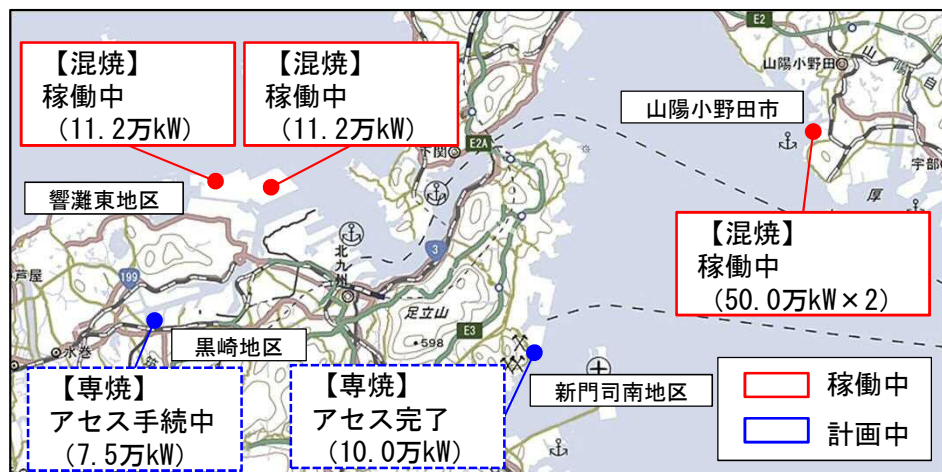
◆大型外航バルク貨物船による輸送のイメージ



- 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

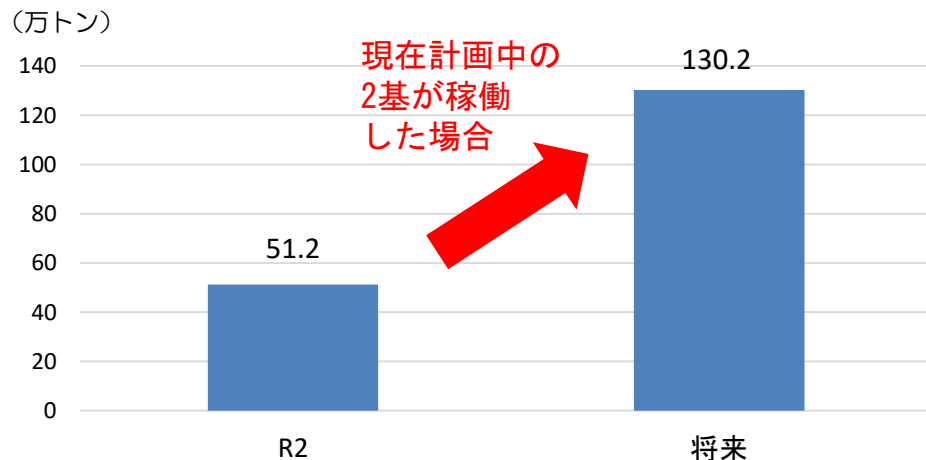
◆北九州港でのバイオマス発電の立地状況



◆バイオマス原料を取扱っている埠頭



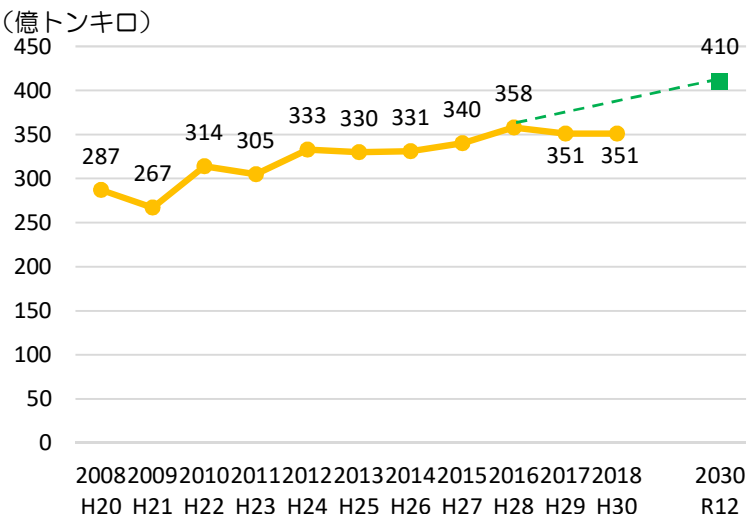
◆北九州港におけるバイオマス原料の取扱量



- 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・ROROターミナルの不足が懸念。

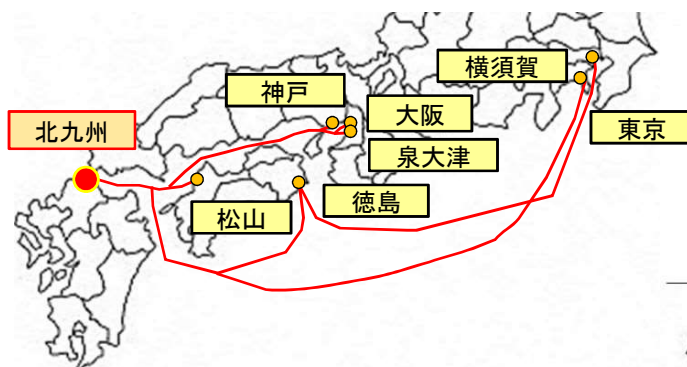
⇒フェリー・RORO船の輸送量増加への対応

◆海運モーダルシフトの現状と目標

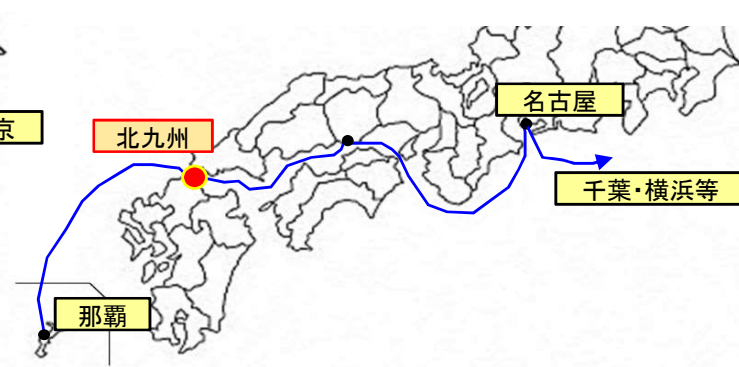


資料：交通政策審議会海事分科会第10回基本政策部会
(令和元年8月) 参考資料より作成

◆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RORO航路



◆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)

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/ トヨタ海運	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 南海海運	ひびき～那覇	3便/週
	ひびき～那覇～宮古島～ 石垣島～那覇	

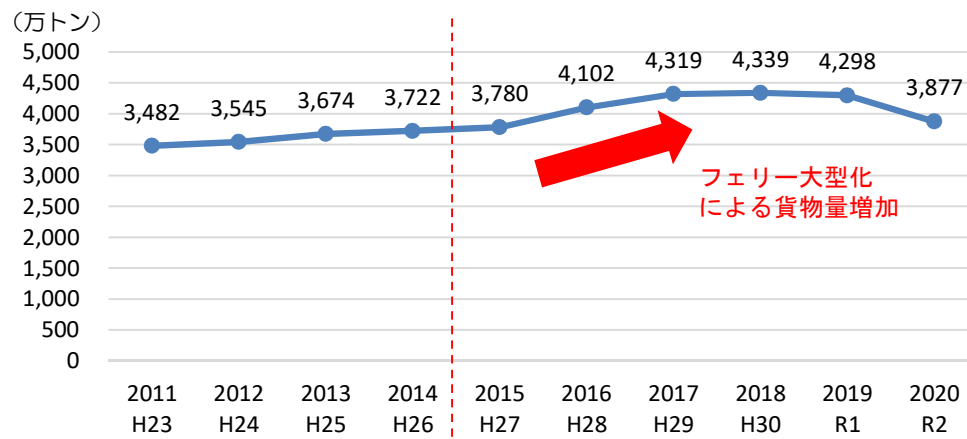
- 新門司地区に就航するフェリーについては、平成27年(2015年)から順次大型化を進めており、貨物量が増加。
 - 貨物量の増加に伴い、フェリー直背後の荷捌き地が狭隘となっており、フェリーへの円滑な車両の乗降が出来ていない。
- ⇒フェリーの荷捌き地の確保

◆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		
阪九フェリー	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		
オーシャントランス	新門司～徳島～東京	フェリーふくおかⅡ	9,774	1便/日
		フェリーびざん		
		フェリーしまんと		
松山・小倉フェリー	小倉(浅野)～松山	フェリーどうご	4,273	1便/日
		フェリーりつりん		
東京九州フェリー	新門司～横須賀	フェリーくるしま	4,234	1便/日
		フェリーはやともⅡ		
東京九州フェリー	新門司～横須賀	はまゆう	15,400	1便/日
		それいゆ		

◆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

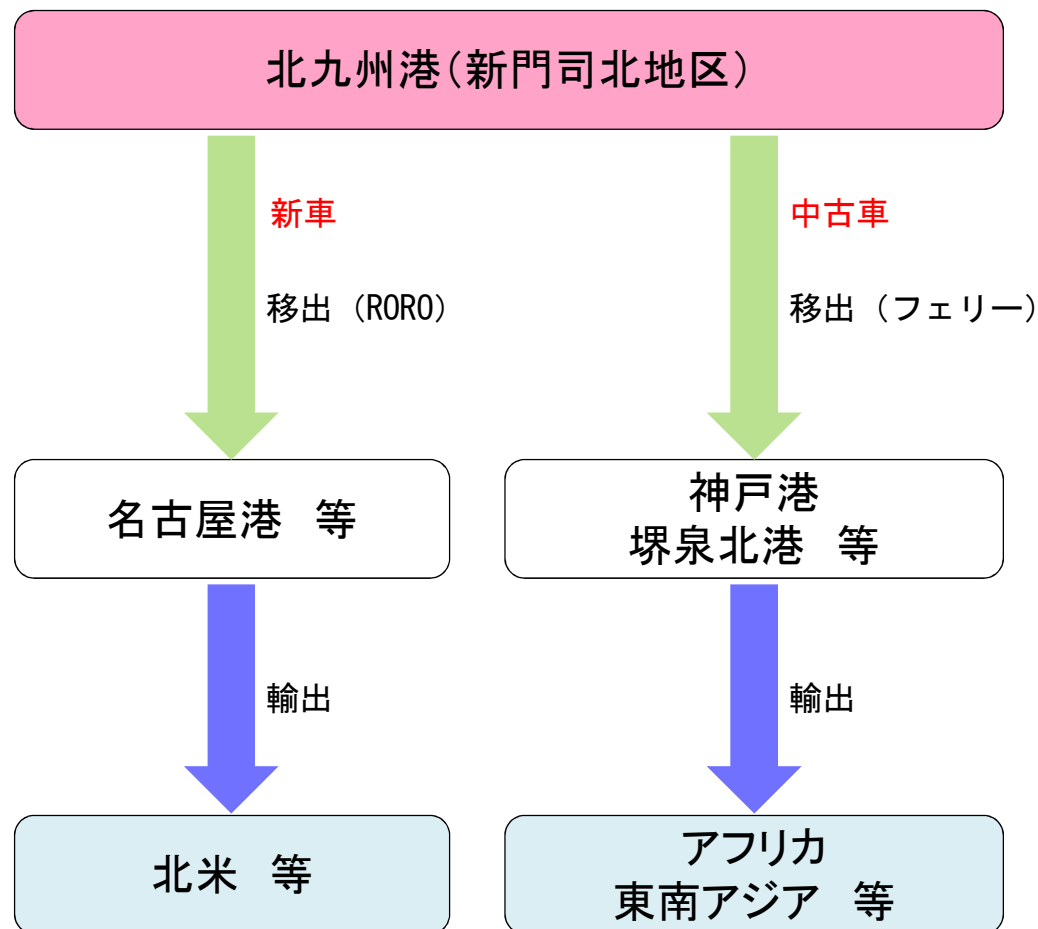


- 新門司北地区では完成自動車の物流企業が集積。
- 現在は内航船を使って自動車を移出し、他港から輸出する非効率な運用。
新門司北地区から直接外航船で輸出したいという要望はあるが、岸壁延長や航路水深が不足。
- また、新たな貨物需要に対応可能な保管ヤードが不足。
⇒完成自動車の輸出岸壁及び保管ヤードの確保

◆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）

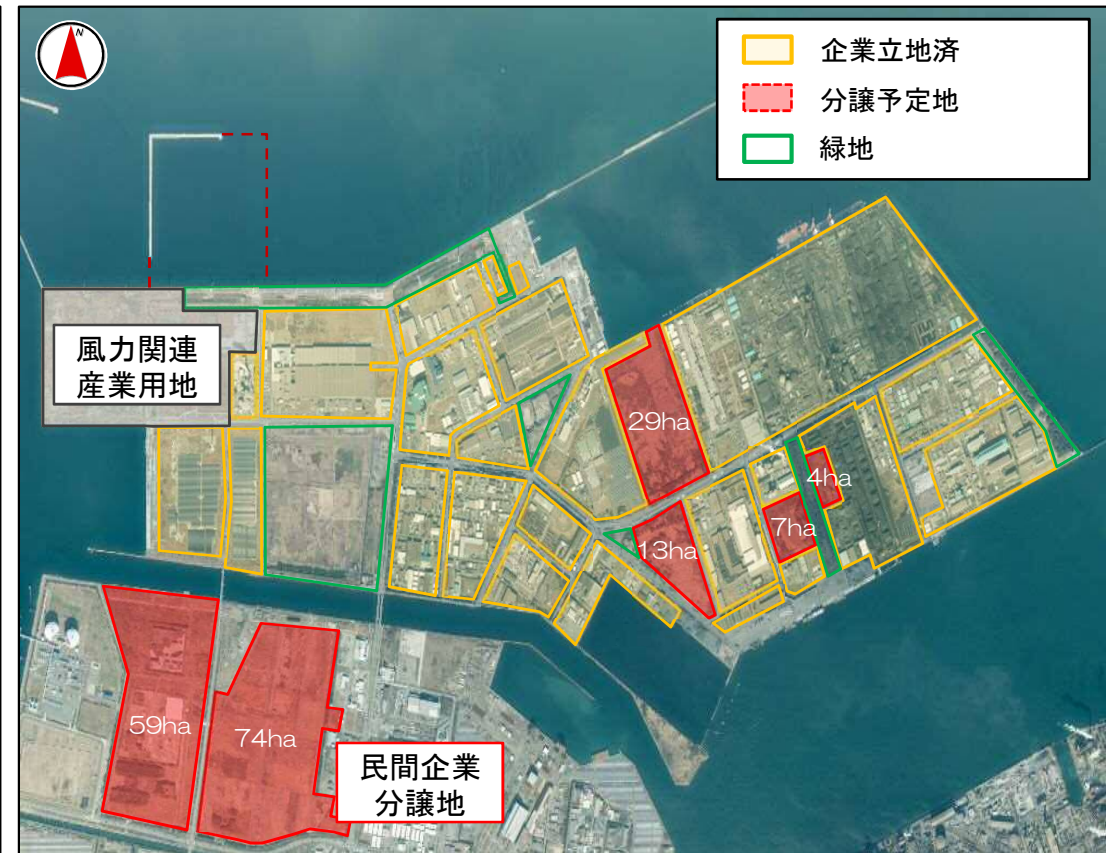


- 新門司北地区では、近傍にフェリーターミナルや太刀浦CT、高速道路インターが位置することから、物流事業者等の立地が進展。
- 響灘東地区では、近傍にひびきCTや響灘南埠頭が位置することから、製造業やエネルギー関連企業、リサイクル関連企業の立地が進展。
- 両地区ともに、産業の集積が進む一方で、新たな企業進出に対応出来る産業用地が減少している状況。
⇒新たな用地需要への対応

◆土地分譲状況（新門司北地区）



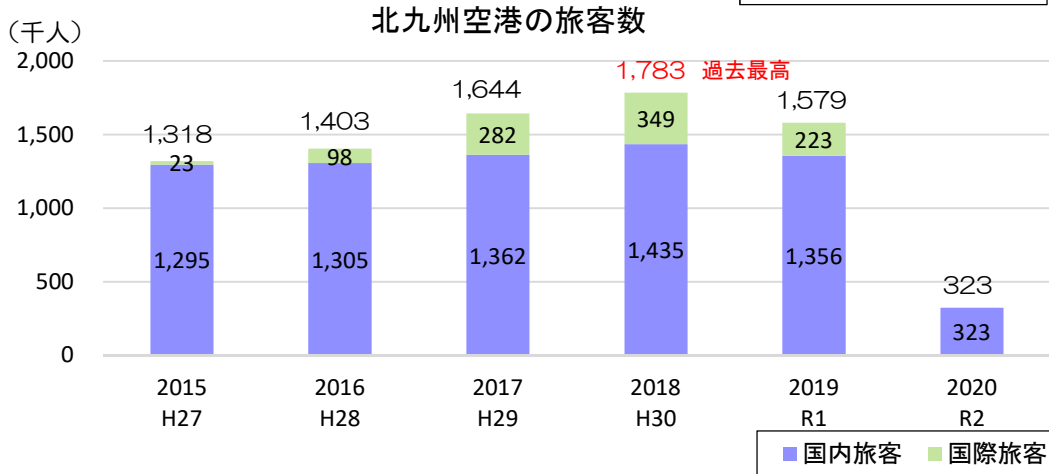
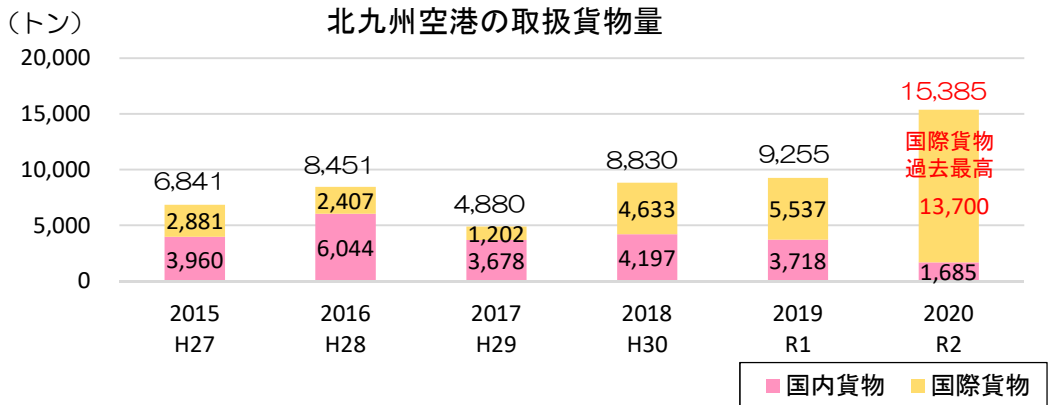
◆土地分譲状況（響灘東地区）



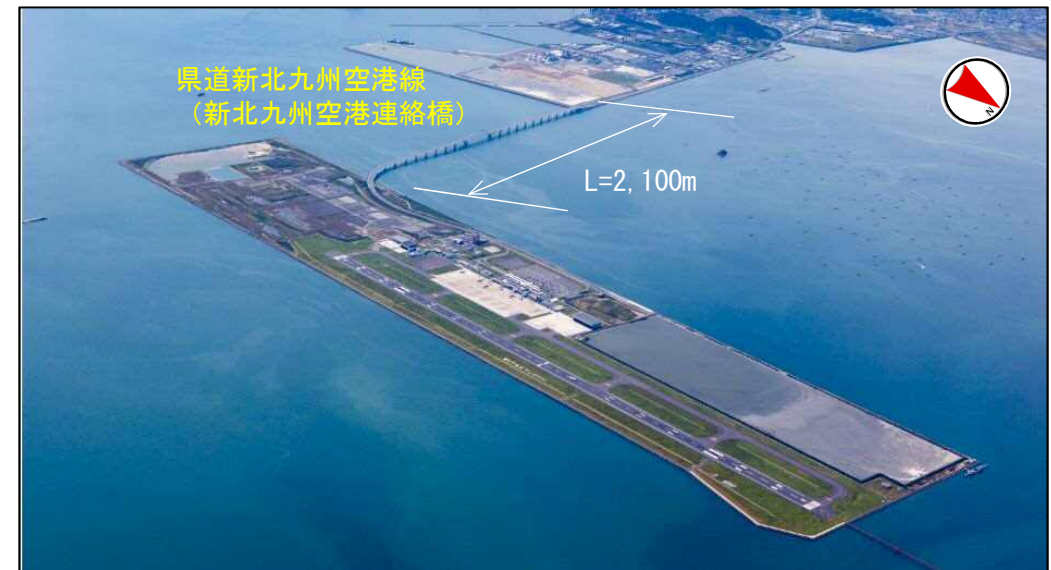
- 北九州空港では、「九州・西中国の物流拠点空港」と「北部九州の活発な交流を支える空港」の実現を目指しているところ。
- 貨物については、令和2年度(2020年度)に過去最高となる1.5万トンを記録。
- 旅客については、平成30年度(2018年度)に過去最高となる178万人を記録。
(令和元年(2019年)以降は日韓関係やコロナ禍の影響により減少)
- 貨物・旅客の両面で利用が進む中、空港へのアクセスは「県道新北九州空港線(新北九州空港連絡橋)」のみであり、災害時に交通が寸断された場合の影響が懸念。

⇒災害時のリダンダンシーの確保

◆北九州空港の利用状況



◆空港へのアクセスルート

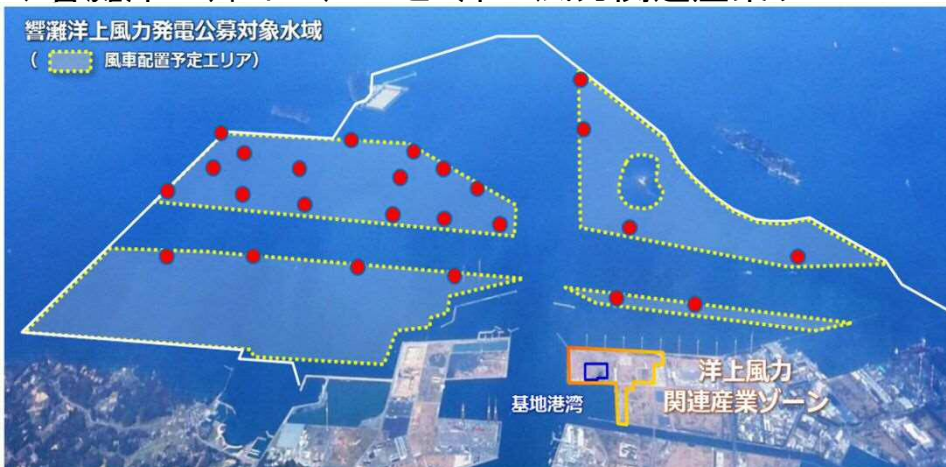


風力発電関連産業の総合拠点化

参考資料

- 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㈱	220MW
②	白島沖岩床式洋上風力発電事業	㈱グローバル	9.9MW
③	唐津洋上風力発電事業	再エネ主力強化推進機構洋上洋上発電合資会社	408.5MW
④	唐津洋上風力発電事業 Phase2	再エネ主力強化推進機構洋上洋上発電合資会社	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㈱、大坂ガス㈱	600MW
⑥	長崎県平戸市沖～長門郡沖洋上風力発電事業	再エネ主力強化推進機構洋上洋上発電合資会社	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㈱	299.5MW
⑧	西海洋上風力発電事業	電源開発㈱、住友商事㈱	392MW
⑨	五島市沖洋上風力発電事業	戸田建設㈱	22MW
⑩	薩摩洋上風力発電事業	アシア・リニューアブルズ㈱、三井物産㈱	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㈱、南国殖産㈱	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	パシフィコ・エナジー北九州西部洋上風力発電事業	パシフィコ・エナジー㈱	750MW
⑭	あわら沖洋上風力発電事業	中部電力㈱、北陸電力㈱、㈱OSCF	200MW
⑮	福井県あわら洋上風力発電事業	電源開発㈱	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)

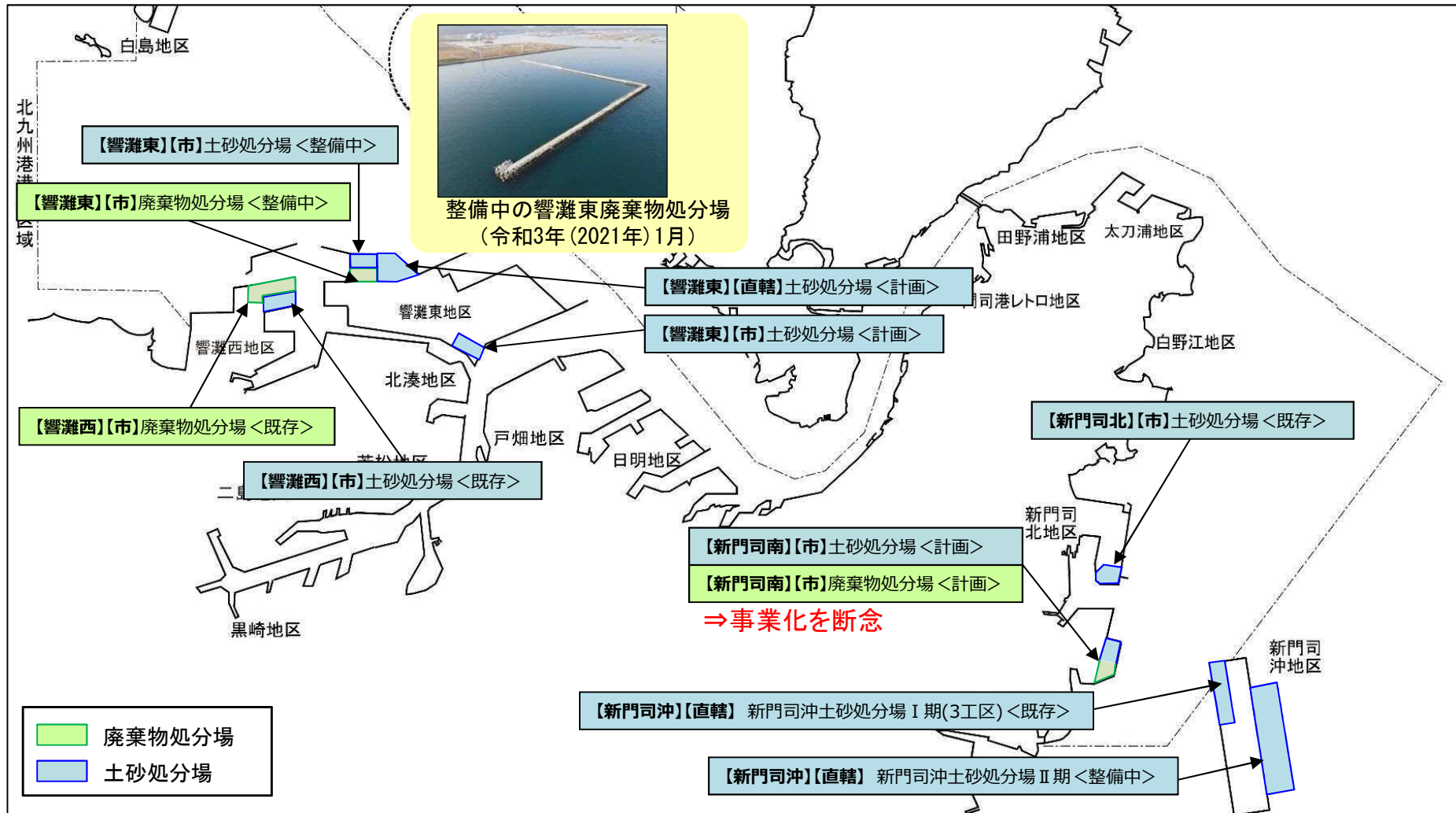


長期的・安定的な処分場の確保

参考資料

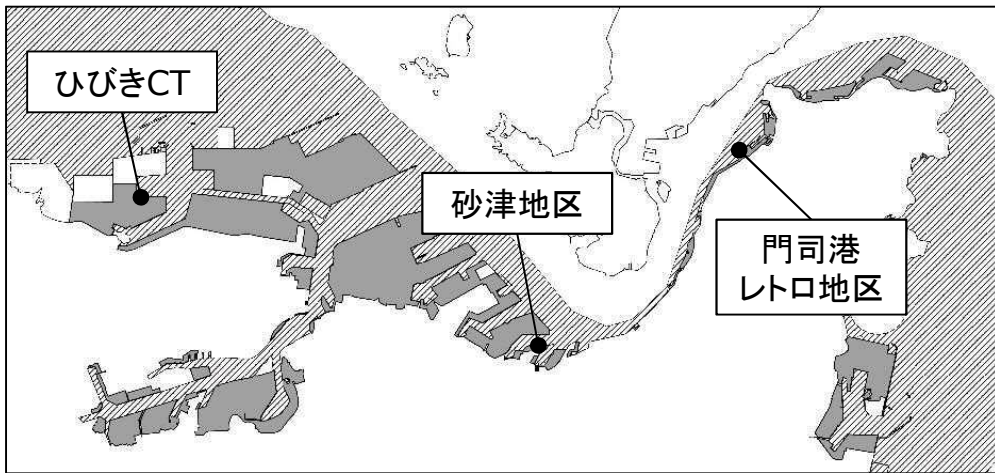
- 北九州港では、関門海峡を挟み東西に浚渫土砂や廃棄物を受け入れる海面処分場を確保。
 - 西側海域では、既存処分場の使用年限を踏まえ、響灘東地区に海面処分場を計画し、現在一部整備中。
 - 東側海域では、新門司南地区の海面処分場の事業化を断念したため、新たな処分場の確保が必要。
- ⇒海面処分場の確保

◆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



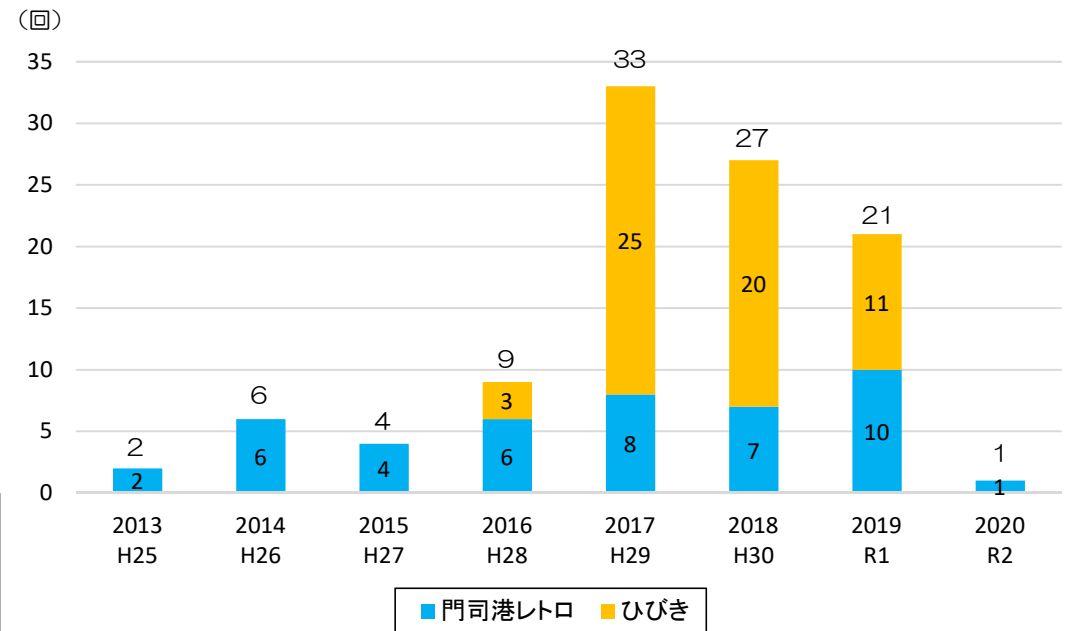
◆クルーズ船受入状況



クイーン・メリー2入港
(ひびきCT)

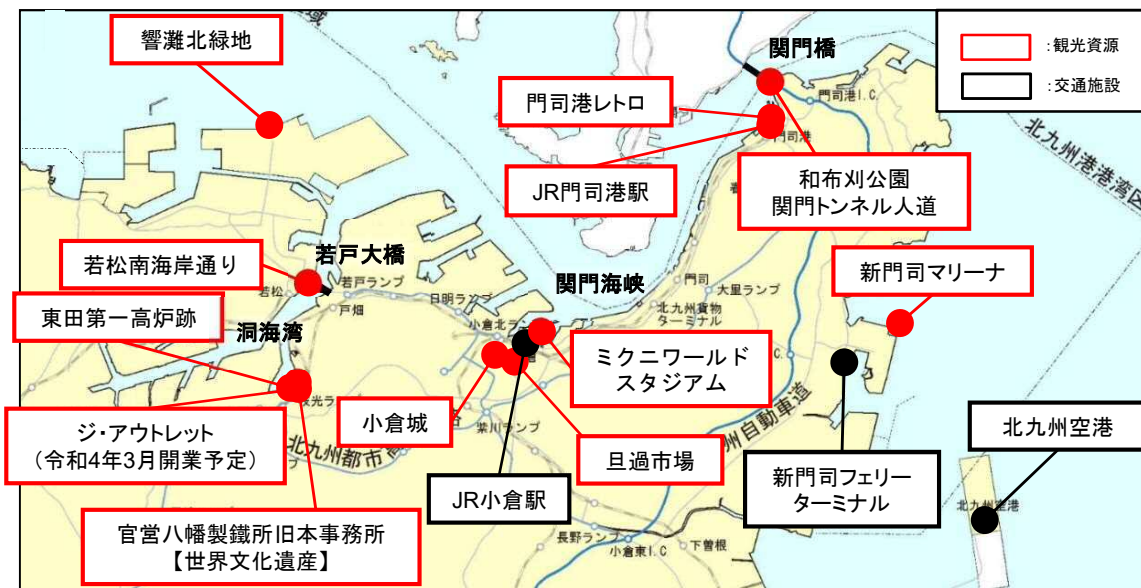
飛鳥Ⅱ入港
(門司港レトロ地区)

◆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

◆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

◆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 39

- 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

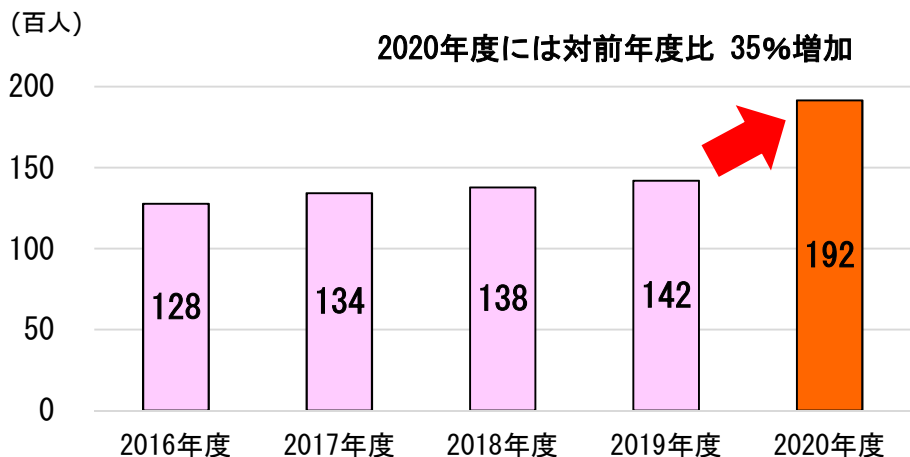


○コロナ禍の影響により、アウトドア志向が高まり、クルージングや釣り等のマリンレジャーの需要が増加。

⇒マリンレジャー需要への対応

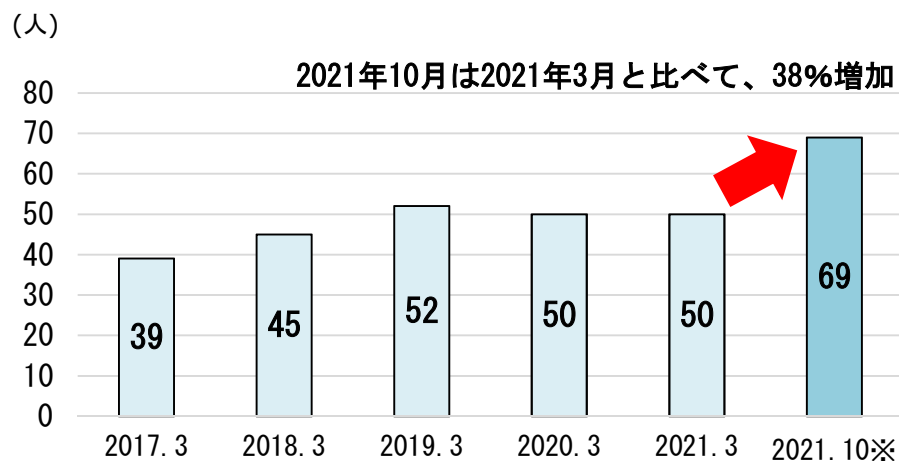
◆クルージング需要の高まり

○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：新門司マリーナヒアリング

◆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



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



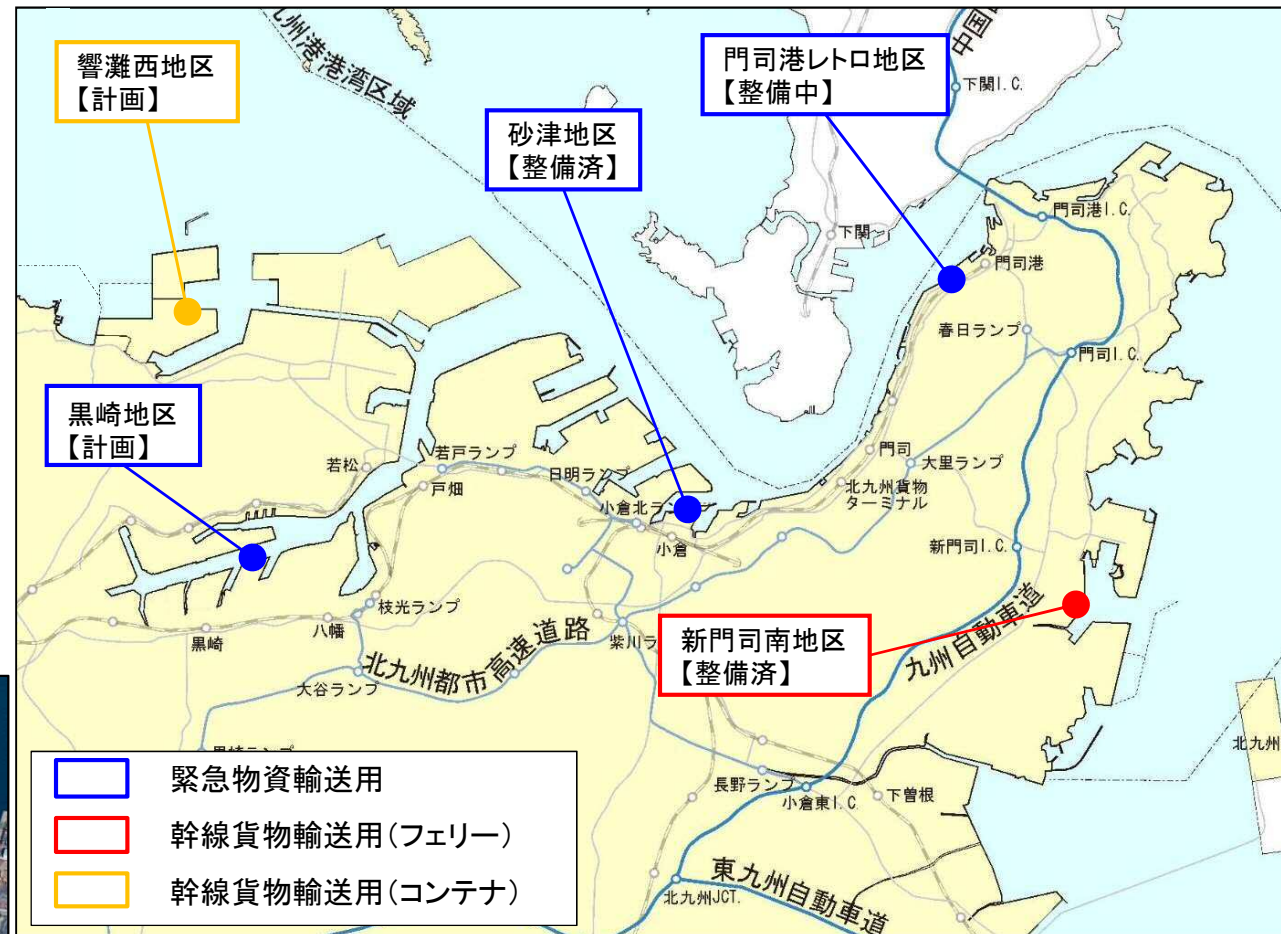
東日本大震災における緊急物資輸送事例
（仙台塩釜港の耐震強化岸壁を使用）

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



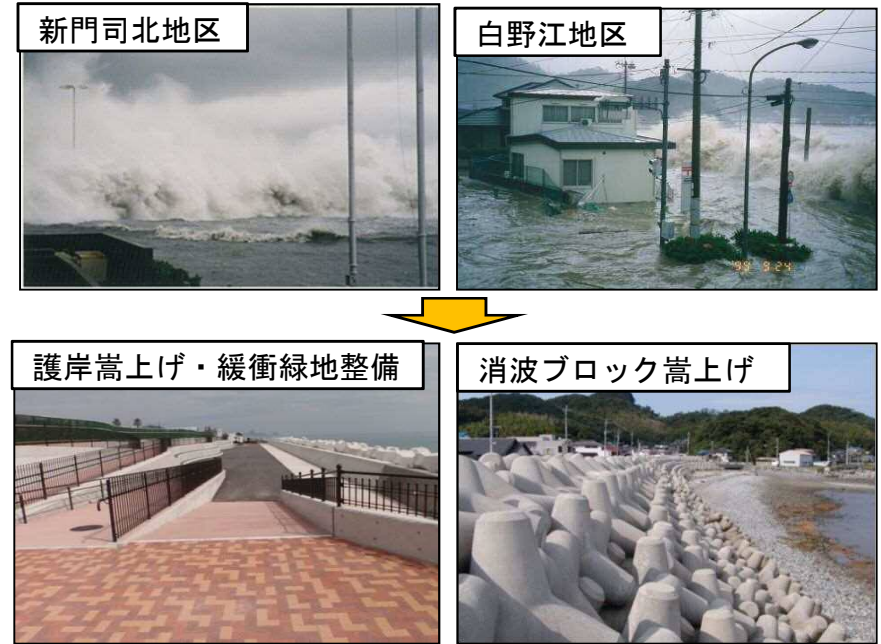
- 新門司北地区や白野江地区では、これまで台風に伴う高潮・高波により、浸水被害が発生。
- 護岸整備等の対策は順調に進捗しているものの、近年の台風の激甚化・頻発化や、気候変動の影響による平均海面水位の上昇等への対応を検討することが必要。

⇒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



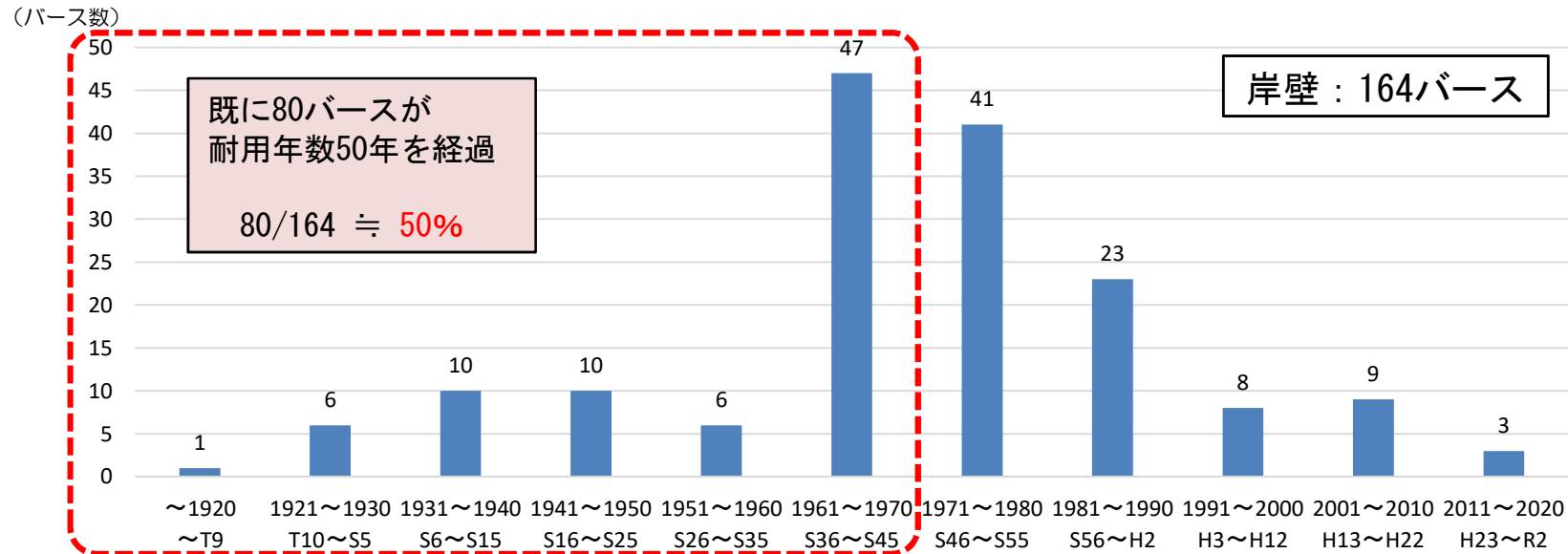
◆平均海面水位の上昇予測（2100年時点）

	2°C上昇シナリオによる予測 パリ協定の2°C目標が達成された世界	4°C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

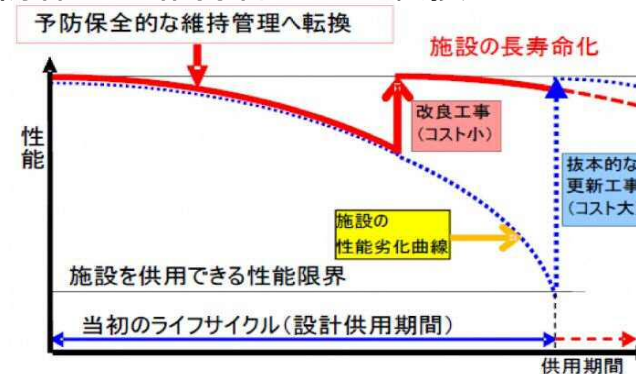


物揚場エプロン部陥没
(黒崎地区)



栈橋上部工欠損
(北湊地区)

◆予防保全型維持管理への転換

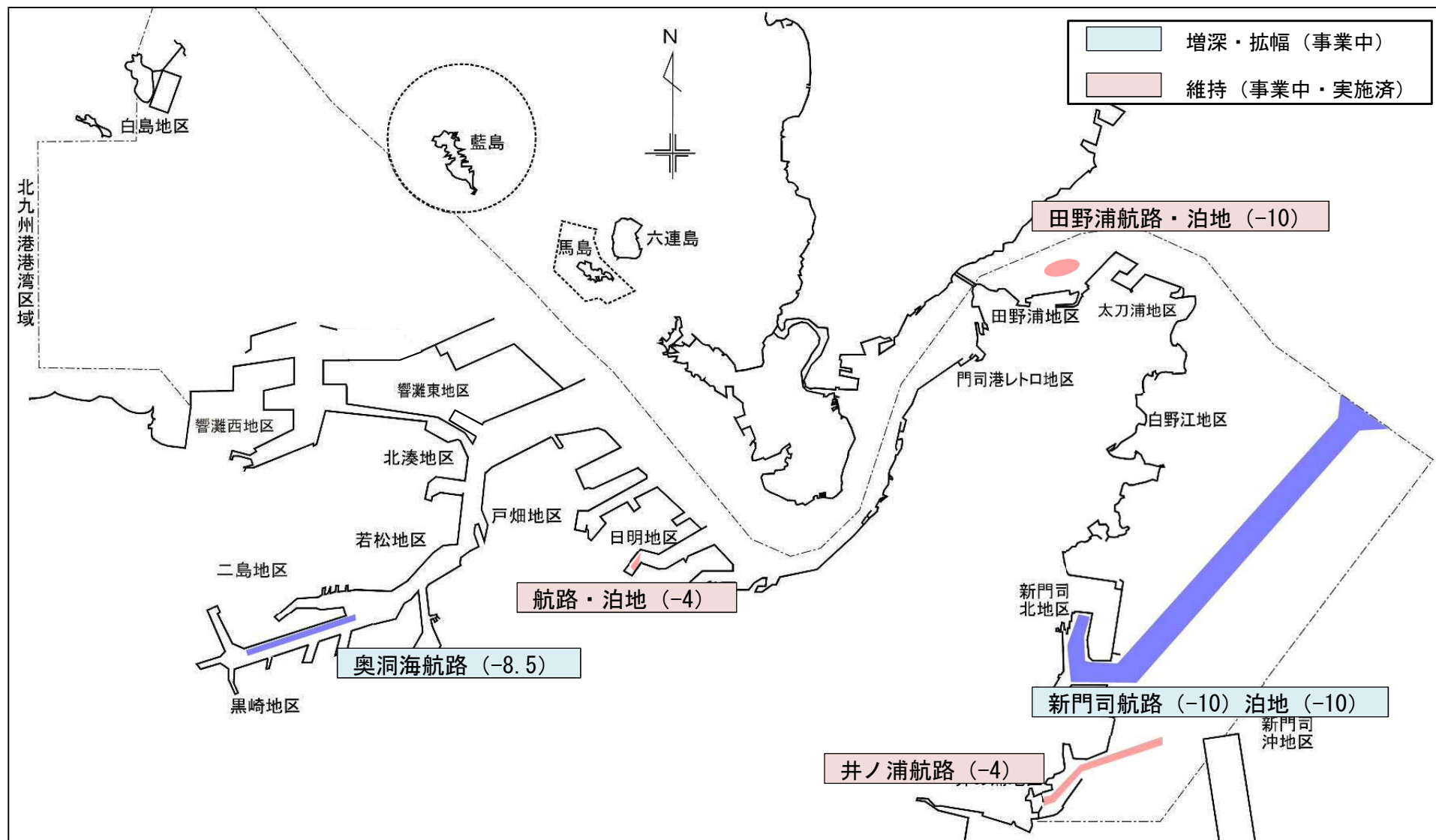


出典：国土交通省港湾局資料

○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



不許可係留対策の推進

参考資料

○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）

