

北九州港長期構想(原案)説明資料

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~
 令和4年10月

1. 北九州港の概要

1.1 北九州港の沿革と歴史



北九州港と東アジア・東南アジア主要都市

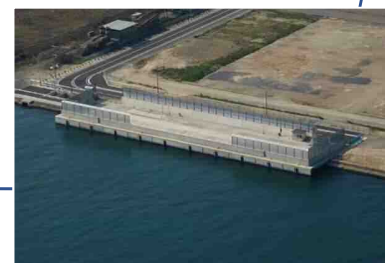
昭和40年代の洞海湾



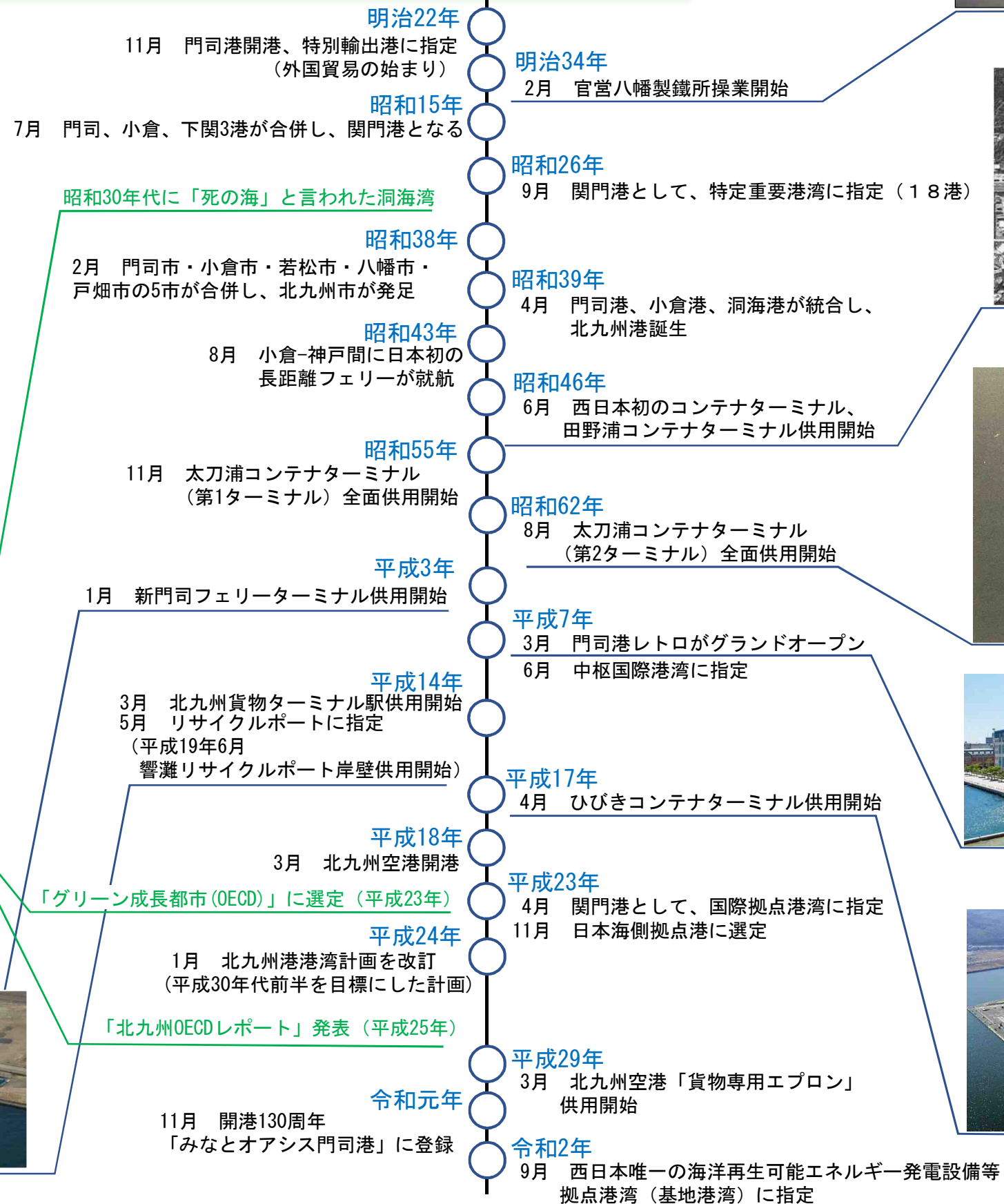
現在の洞海湾



新門司フェリーターミナル



響灘リサイクルポート岸壁



官営八幡製鐵所旧本事務所 (明治32年竣工)



田野浦コンテナターミナル



太刀浦コンテナターミナル



門司港レトロ



ひびきコンテナターミナル

1.2 各地区の概要

門司港レトロ・西海岸地区



- ・明治初期から昭和初期に日本の三大港として栄えた。当時の歴史遺産を活かした門司港レトロは、国内外から多くの観光客が来訪。
- ・下関との定期旅客船や関門海峡遊覧船が就航するほか、周辺の飼料工場や食品工場の原材料を取り扱う。

田野浦地区



- ・古くから青果物や、背後に立地する工場の原材料や製品を取り扱う拠点であり、最近では中古自動車や半導体製造装置を運ぶ国際 RORO ターミナルとして利用されている。

太刀浦地区



- ・西日本有数の定期コンテナ航路とコンテナ貨物取扱量を誇る「太刀浦コンテナターミナル」を有するコンテナ物流拠点。

響灘東・響灘西地区



- ・響灘東地区は、製造業、LNG 基地やバイオマス発電所、リサイクル関連産業等が集積。
- ・風力発電関連産業の総合拠点形成を進めており、洋上風車の積み出し拠点機能等を担う「基地港湾」に指定。沖合で響灘洋上ウインドファームの建設が進行中。
- ・響灘西地区は、大水深岸壁を持つ「ひびきコンテナターミナル」を有し、背後地に広大な産業用地を整備中。

洞海地区 (八幡・黒崎・二島・若松・北湊)



- ・古くから重工業が集積し、本市の産業を支える歴史ある地区で、洞海湾を囲む形で工業用地が広がる。
- ・八幡地区には、世界文化遺産の官営八幡製鐵所関連施設がある。

日明・戸畑地区



- ・港湾施設と物流事業者の配送拠点が近接し、鋼材、金属製品など幅広い在来貨物を取り扱う。

砂津地区



- ・JR 小倉駅に近接し、西日本総合展示場等の MICE 機能やミクニワールドスタジアム北九州等がある交流拠点。
- ・耐震強化岸壁が整備された臨海部防災拠点を有する。
- ・松山行きフェリーや離島航路が就航。

新門司北・新門司南地区



新門司北・新門司南地区



- ・新門司北地区は、西日本最大級のフェリーターミナルを有する物流拠点で、神戸、大阪、徳島・東京、横須賀向けが6便/日で就航。
- ・九州最大規模の完成自動車の物流センターを有し、自動車輸送の内航輸送拠点として利用されている。

新門司沖地区



- ・新門司沖地区は、24 時間利用可能な海上空港である「北九州空港」を有する。



2. 北九州港を取り巻く状況

【物流・産業】

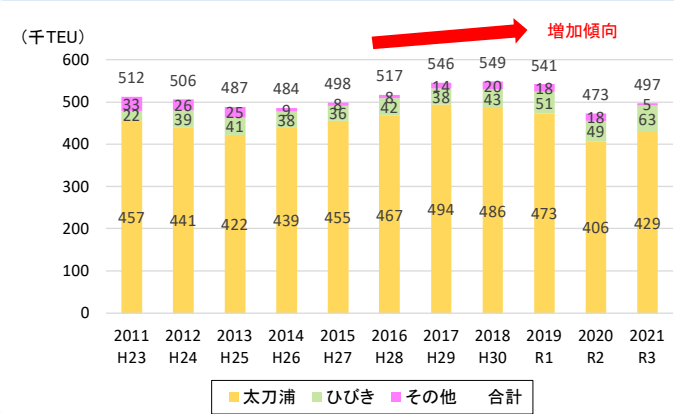
<コンテナ輸送>

- 北九州港は、昭和46年（1971年）に西日本で最初のコンテナターミナルを供用開始し、日本を代表するコンテナ物流拠点として我が国の外国貿易に大きく貢献。
- 平成17年（2005年）には、ひびきコンテナターミナルを供用開始し、太刀浦コンテナターミナルとひびきコンテナターミナルの二つのコンテナターミナルが両立する港となった。
- 現在は、東アジア・東南アジア諸国の港湾との間に35航路、月152便という数多くの外貿定期コンテナ航路が就航するとともに、週36便の国際フィーダー航路が就航し、世界各国とつながる日本を代表するコンテナ取扱拠点であり、国際コンテナ貨物量は全国第8位。

◆北九州港のコンテナ航路数



◆コンテナ貨物取扱量の推移



<在来輸送輸送>

- 北九州港は、明治34年（1901年）に官営八幡製鐵所が建設されたことを契機に、四大工業地帯の一つとして、鉄鋼、窯業、化学工業等の素材産業が取り扱う原料、製品等の在来貨物輸送を支え、我が国の発展に寄与。
- 北九州港背後には、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、特に鉄鋼業、金属製品製造業については、市区町村別製造品出荷額等は全国第3位。
- これらの産業が取り扱う石炭や鋼材等は、世界各国を通じて北九州港の在来埠頭で荷役されており、背後の産業の発展を通じて我が国のモノづくり産業に大きく貢献。

◆市区町村別製造品出荷額等比較

鉄鋼業

順位	市区町村	製造品出荷額等 (億円)
1	東海市	11,056
2	倉敷市	8,712
3	北九州市	8,439
4	福山市	7,169
5	君津市	6,411

金属製品製造業

順位	市区町村	製造品出荷額等 (億円)
1	大阪市	4,177
2	堺市	2,476
3	北九州市	2,450
4	横浜市	2,315
5	名古屋市	2,239

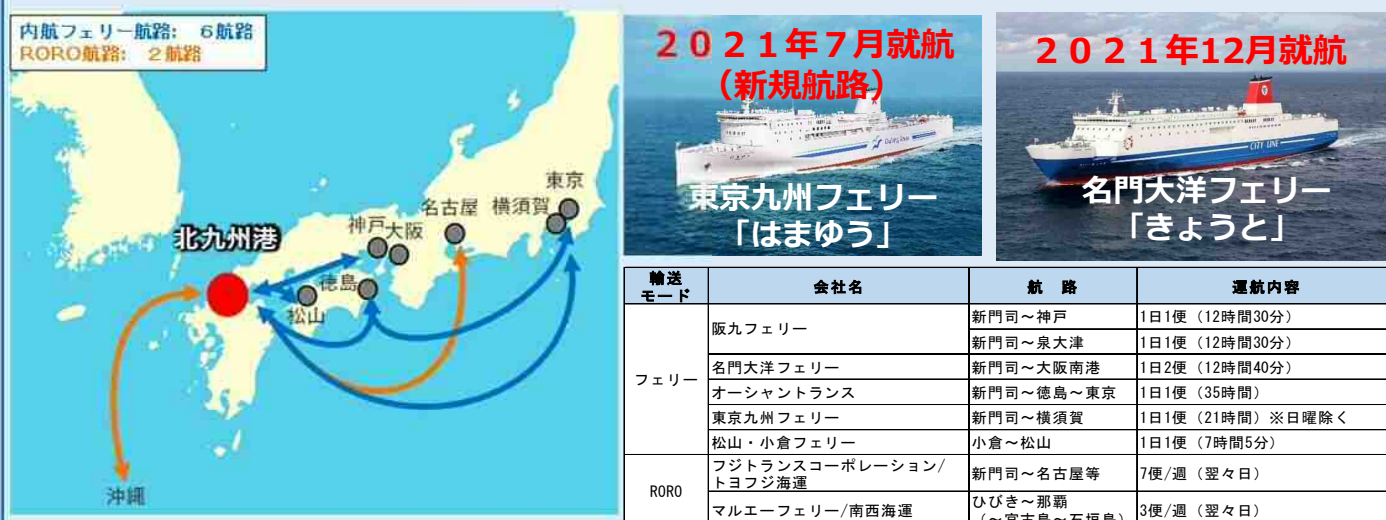
◆在来貨物の主な輸送先



<フェリー・RORO輸送>

- 北九州港は長距離フェリー発祥の地であり、昭和43年（1968年）に小倉-神戸間が日本初となる長距離フェリーが就航。古くから関西・関東・四国方面へのフェリー輸送の拠点として発展。
- 平成27年（2015年）から令和4年（2022年）にかけて、関西・関東方面に就航する航路に大型新造船が投入され輸送力が約25%増加。また、令和3年（2021年）7月より、横須賀港との間を21時間で結ぶ東京九州フェリーが就航しており、さらなるフェリー拠点化が進行。
- フェリー貨物取扱量は、全国第2位の取扱を誇る日本を代表する内航物流拠点。

◆北九州港のフェリー・RORO航路



<産業>

- 北九州市は、古くからアジアの玄関口として発展してきた日本を代表する産業都市であり、鉄鋼・化学等の素材産業、金属製品・機械等の加工組立産業やLNG基地等のエネルギー産業が集積。
- 九州・西中国には、国内有数の自動車メーカーをはじめとした多くの自動車関連産業や、半導体製造装置メーカー、材料・部材メーカー等の半導体関連産業が集積。

◆北九州港周辺の主要企業の立地状況



<背後の交通網>

- 北九州市の道路網は、3方向の高速道路に接続しており、本州・西九州・東九州方面への陸上アクセス網が発達。今後は、下関北九州道路や山陰自動車道の整備により、アクセスがさらに充実する見込み。
- 北九州市内には、24時間利用が可能な「北九州空港」や日本全国の駅を結ぶ鉄道輸送の拠点である「北九州貨物ターミナル駅」を有する。

◆北九州市の多様な輸送モード



【環境・エネルギー】

＜洋上風力発電＞

- 北九州市は、1960年代に発生した公害を市民・企業・行政が一体となり克服。平成23年(2011年)には、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月には、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。
- 平成23年(2011年)に「グリーンエネルギーポートひびき」事業を開始し、全国に先駆けて風力発電などのエネルギー関連産業の集積に向けた取組を実施。
- 令和2年(2020年)に、西日本で唯一の海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾（基地港湾）に指定され、響灘東地区において地耐力を強化した岸壁等の整備が進行しており、我が国の洋上風力発電の導入促進に大きく貢献することが期待。
- 沖合の港湾区域では、「響灘洋上風力発電施設」の令和7年（2025年）度の運転開始に向け、建設への準備が進められており、今後更なる産業集積が加速。

◆洋上風力産業ビジョンで示された地域別導入イメージ



◆響灘洋上ウインドファームの概要

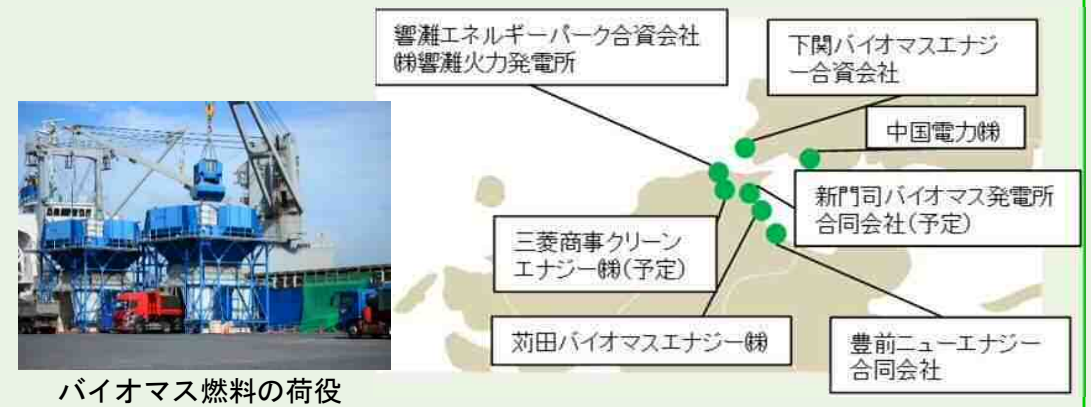
- ・ 発電出力 最大22万kW (9.6MW機×25基)
- ・ 基礎形状：ジャケット式（着床）
- ・ 着工予定 令和4年度（予定）
- ・ 運転開始予定 令和7年度（予定）



＜エネルギー＞

- 北九州市及び近隣地域には、バイオマス発電所が多数立地しており、北九州港はこれらのバイオマス発電所の燃料の取扱拠点。
- 北九州港内には、2箇所の大規模LNG基地があり、九州・瀬戸内におけるLNGバンカリング拠点を狙っている。

◆北九州市付近のバイオマス発電所の立地状況



バイオマス燃料の荷役

◆九州内におけるLNG基地の立地状況



LNG基地

＜循環資源＞

- 響灘東地区の北九州エコタウン（総合環境コンビナート、響リサイクル団地）を中心にリサイクル産業が集積し、全国から広域的にリサイクル資源を受入れており、近年では、エコタウン内で太陽光パネルやリチウム電池のリサイクル・リユースの事業化が進行しており次世代循環資源の利活用の拠点化が期待。

◆リサイクル産業等の集積状況



＜処分場＞

- 北九州港内及び関門航路等の維持・整備で発生する浚渫土砂や、市民生活や企業活動から発生する廃棄物の継続的な受入処理を実施。
- 災害時の広域的な廃棄物処理にも貢献。



浚渫土砂の受入
(排砂管による揚土)



浚渫土砂の受入
(ダンプ車による揚土)



災害がれきの受入

【人流・賑わい】

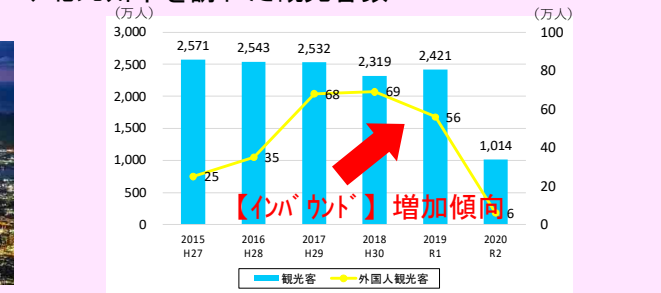
＜観光＞

- 北九州市は、美しい海岸線や緑豊かな山々等の自然に恵まれ、門司港レトロや世界文化遺産の官営八幡製鐵所旧本事務所等の歴史的価値のある建造物、関門海峡を挟んだ下関側には赤間神宮、唐戸市場など様々な観光資源があり、多くの観光客が来訪。
- 更なる観光客誘致のため、歴史的建築物の保存や緑地・遊歩道の整備等、臨海部の特性を活かした賑わい・交流拠点の形成を推進。
- 新型コロナの影響を受ける前は、北九州市を訪れた外国人観光客は増加傾向。

◆北九州市の観光資源



◆北九州市を訪れた観光客数



出典：「北九州市観光動態調査（令和2年次）」より作成

＜クルーズ船＞

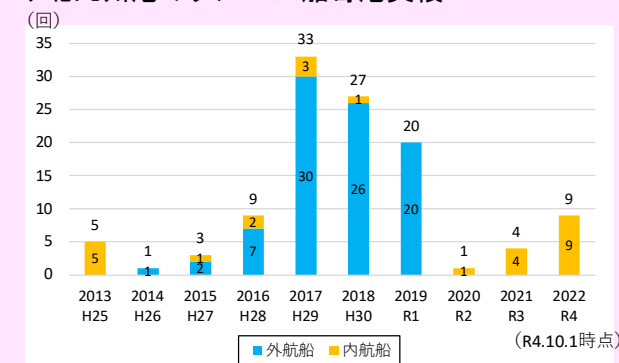
- 北九州市は、クルーズ船が寄港する岸壁や北九州空港を活用し、国内外からの観光客の受入を実施。
- クルーズ船の寄港回数は平成29年(2017年)に過去最高の33回（全国第19位）を記録し、その後減少傾向。令和2年(2020年)以降は、新型コロナのため、外航クルーズ船社の寄港はなし。
- 国内クルーズ船社は、コロナ対策を行った上で、令和2年(2020年)10月より国内クルーズを再開。

◆北九州港に寄港したクルーズ船の例



クイーン・メリー2 にっぽん丸

◆北九州港のクルーズ船寄港実績



(R4.10.1時点)

＜海辺の賑わい＞

- 北九州港は、総延長210kmという全国有数の長い水際線を有しており、海辺を訪れた人に親しまれる水辺空間を提供するため、水際線を楽しむ港湾緑地やマリーナ等の施設を整備。
- 人々が海辺を訪れるきっかけを作るため、海辺における魅力的なイベント等を実施。

◆北九州港の緑地やマリーナ



大里海岸緑地 響灘北緑地 新門司マリーナ 日明・海峡釣り公園

【安全・安心】

＜防災＞

- 北九州市は、地震による災害リスクは、国内の他の都市と比較して少ない地域であるとともに、太平洋側と日本海側の両方の海域及び瀬戸内海の港とアクセスが容易な地理的な特性を有する。
- 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、新門司地区等において、高潮対策の護岸整備等を実施。
- 地震対策としては、砂津地区に緊急物資輸送用の耐震強化岸壁を、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。

◆北九州港の地理的特性



◆高潮対策の状況



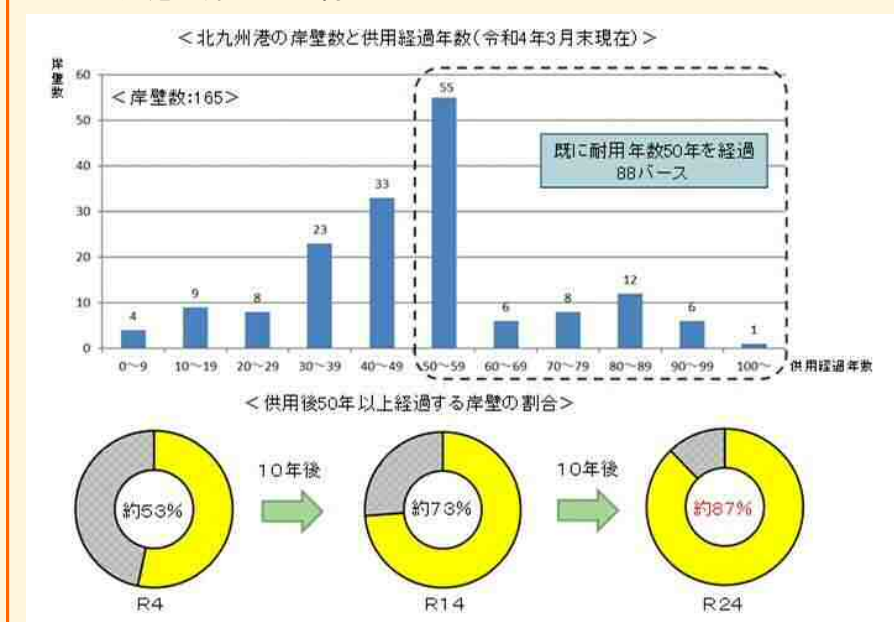
◆地震対策の状況



＜港湾インフラ＞

- 北九州港では、1960年代～1980年代にかけて多くの港湾施設を整備しており、整備後50年以上を経過する岸壁は、令和4年（2022年）では全体の約53%で、令和24年には約87%に増加する見込み。
- 老朽化対策として港湾施設の維持管理計画を策定し、計画的な更新や維持補修、利用転換等の取組を実施。

◆北九州港の岸壁の老朽化



◆港湾施設の老朽化の状況



3. 社会経済情勢の展望から求められる取組

社会経済情勢の展望

- | | |
|-------------------------------|----------------------------|
| (1) 2030年に向けたSDGsの推進 | (6) アジアにおける新興市場の拡大と生産拠点の南下 |
| (2) ポストコロナ社会を見据えて | (7) 循環型社会の形成 |
| (3) 2050年カーボンニュートラルの実現 | (8) 外国人旅行客の増加 |
| (4) デジタルトランスフォーメーション (DX) の進展 | (9) 巨大災害の切迫 |
| (5) 人口減少社会の到来と労働力不足 | (10) インフラの老朽化 |

社会経済情勢の展望から求められる取組

物流・産業	環境・エネルギー	人流・賑わい	安全・安心
<ul style="list-style-type: none"> 東南アジア諸国 (ASEAN) や南アジアまで見通したサプライチェーンの強靱化 モーダルシフトの促進 働き方改革 デジタル技術の活用 	<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルポート (CNP) の形成 循環資源の取り扱い環境の確保 適正な廃棄物処理場の確保 	<ul style="list-style-type: none"> ウィズコロナとその後のインバウンド観光需要への対応 マリンレジャー需要への対応 デジタル技術の活用 	<ul style="list-style-type: none"> 激甚化する災害への対応と広域災害時の被災地復旧支援 施設の改廃を含むインフラ管理 (アセットマネジメント)

4. 北九州港の課題

「北九州港の取り巻く状況」や「社会経済情勢の変化」から、導き出される北九州港の課題を次に整理します。

物流・産業	環境・エネルギー	人流・賑わい	安全・安心
<p>(1) コンテナ物流機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> コンテナターミナルの物流の生産性向上 倉庫の確保 コンテナ船の大型化への対応 集貨の強化、背後圏の拡大 労働環境の改善、働き方改革 <p>(2) フェリー・RORO拠点の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> フェリー・ROROターミナルの拡充 フェリーの荷捌き地の確保 <p>(3) 自動車輸送拠点の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 完成自動車の輸出岸壁及び保管ヤードの確保 <p>(4) 在来埠頭の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 取扱貨物量の増加と大型化する外航バルク貨物船に対応した埠頭の強化 バイオマス原料等の新規バルク貨物を取扱う埠頭の確保 <p>(5) 産業用地の確保と立地促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな用地需要への対応 	<p>(1) カーボンニュートラルポート (CNP) の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルポート (CNP) の形成 <p>(2) 循環型社会を支える事業支援と海面処分場の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 次世代循環資源のリサイクル・リユース拠点の形成 海面処分場の安定的な確保 	<p>(1) 交流拠点機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 歴史的・景観的価値を活かした観光・賑わいづくり 低未利用地の活用 キャッシュレス環境や多言語対応、デジタル技術を活用した移動の利便性向上 <p>(2) マリンレジャーの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> マリンレジャー需要への対応 	<p>(1) 臨海部の防災機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 耐震強化岸壁 (緊急物資・幹線貨物) の早期整備 <p>(2) 北九州空港との連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時のリダンダンシーの確保 <p>(3) 高潮・高波対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 激甚化する災害への対応 <p>(4) 港湾施設の老朽化対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの構築 <p>(5) 不許可係留対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 小型船係留施設の整備や不許可係留への対応

5. 北九州港の長期構想

5.1 将来像・基本理念と目指す姿

<将来像>

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～

<基本理念>

- ・陸・海・空の多様な輸送モードでサプライチェーンを強靱化し、産業をリードする
- ・カーボンニュートラルや循環型社会を実現し、環境と経済の好循環をもたらす
- ・デジタル技術を活用し、地域経済や豊かな生活を支え、魅力あるまち・働きやすいみなとを実現する

<目指す姿>

「物流・産業」分野では、

『世界とつながり産業を支えるみなと』

「環境・エネルギー」分野では、

『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』

「人流・賑わい」分野では、

『国内外の人々が訪れ、賑わい、憩うみなと』

「安全・安心」分野では、

『産業活動が継続し、安全・安心を感じられる強靱なみなと』

を目指します。

5.2 取組方針及び具体施策

I 【物流・産業】 世界とつながり産業を支えるみなと	
取組方針	具体施策
I-1 コンテナ輸送機能の強化	I-1-1-① アジア航路・国際フィーダー航路の拡充
	I-1-1-② デジタル技術を活用した高規格なコンテナターミナルの形成
	I-1-1-③ 付加価値を生む高規格な物流施設の拡充
I-2 複合一貫輸送機能の強化	I-2-2-① 次世代高規格フェリー・ROROターミナルの形成
	I-2-2-② 国際自動車輸送拠点の形成
	I-2-2-③ シー&エア、シー&レールの促進
I-3 在来貨物輸送機能の強化	I-3-3-① 国際バルク貨物ターミナルの拡充
I-4 臨海部交通ネットワークの強化	I-4-4-① アクセス道路の充実
I-5 先端成長産業や物流産業等の集積	I-5-5-① 産業用地の確保と企業の立地促進

III 【人流・賑わい】 国内外の人々が訪れ、賑わい、憩うみなと	
取組方針	具体施策
III-1 観光振興の推進	III-1-1-① みなとの価値を活かした観光拠点の魅力の向上
	III-1-1-② 観光拠点ネットワークの形成
	III-1-1-③ クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備
III-2 海辺の賑わいの創出	III-2-2-① 市民に親しまれる水辺空間の魅力の向上
	III-2-2-② マリンレジャー拠点の充実

II 【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	
取組方針	具体施策
II-1 港湾を活用したカーボンニュートラルの実現	II-1-1-① 洋上ウインドファームの集積と風力発電関連産業の総合拠点の形成
	II-1-1-② 水素・燃料アンモニア等リキッドバルク拠点の形成
	II-1-1-③ カーボンフリーターミナルの形成
	II-1-1-④ モーダルシフトを促進するフェリー・RORO拠点機能の強化
	II-1-1-⑤ ブルーカーボン生態系の保全・再生・創造
II-2 港湾を活用した循環型社会の実現	II-2-2-① 新たな循環資源のリサイクル・リユース拠点の形成
	II-2-2-② 海面処分場の計画的な配置・整備

IV 【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	
取組方針	具体施策
IV-1 港湾の防災・減災機能の強化	IV-1-1-① 災害に強い基幹的海上交通ネットワークの拡充
	IV-1-1-② 激甚化する自然災害に備えた防災機能の向上
	IV-1-1-③ 不許可係留船の計画的な収容
	IV-1-1-④ 臨海部広域支援拠点の形成
IV-2 適正な港湾管理の推進	IV-2-2-① 港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの推進

3.3 長期構想の目指す姿が地域にもたらす効果

【物流・産業】

世界とつながり産業を支えるみなと

- 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・空の輸送手段を組み合わせ、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



地域への効果

「サプライチェーンの強靱化による産業の活性化」「雇用の創出」「働きやすさの実現」

【人流・賑わい】

国内外の人々が訪れ、賑わい、憩うみなと

- 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



地域への効果

「街の魅力向上による賑わいの創出」「インバウンドの獲得」「住みたい・住みやすいまちの実現」

【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

- 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



地域への効果

「環境と経済の好循環による新たな成長」「持続可能な都市の実現」「環境を通じた国際貢献」

【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

- 地震や台風等による災害から市民の生命・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



地域への効果

「市民生活の安全・安心」「企業活動の継続」「都市の価値向上」

5.4 分野別イメージ

長期構想の分野別イメージ【物流・産業】

I-1-1 アジア航路・国際フェリー航路の拡充

◆本市への誘致を目指す先端成長産業の例
 EVバッテリー 次世代自動車関連産業 半導体関連産業 風力発電関連産業

内航フェリー航路 RORO航路
 東アジア航路 欧州・北米航路等
 北九州港 国際フェリー航路 フェリー・RORO航路
 東南アジア航路

太刀浦地区 響灘西地区

I-1-2 デジタル技術を活用した高規格なコンテナターミナルの形成

遠隔操作RTG導入後の荷役作業

遠隔操作室内のオペレーター 快速 安全
 モニター 遠隔操作卓
 遠隔操作RTG 有人トレーラー

太刀浦地区 響灘西地区

I-1-3 付加価値を生む高規格な物流施設の拡充

出入庫の効率化
 トラック予約受付システム

配送センター内のコンベヤー
 新門司地区 太刀浦地区 響灘西地区 小倉東IC付近 八幡IC付近

出典：住友倉庫HP

I-2-1 次世代高規格フェリー・ROROターミナルの形成

情報通信技術を活用したシャーシ管理の効率化
 車両の自動運転 セキュリティ強化
 船舶自動運行

自動運航船舶を吸着盤の吸着力により係船
 自動離 陸上給電施

新門司地区 田野浦地区 砂津地区 響灘西地区

出典：国土交通省資料

I-3-1 国際バルク貨物ターミナルの拡充

田野浦地区 日明地区 響灘東地区 ほか

出典：商船三井HP

響灘地区 ひびきコンテナターミナル 日明地区 門司港IC 太刀浦コンテナターミナル 門司IC 新門司フェリーターミナル 新門司地区 田野浦地区 太刀浦地区 紫川JCT JR小倉駅 小倉東IC 北九州JCT

I-2-2 国際自動車輸送拠点の形成

新門司北地区 響灘西地区

出典：トヨタ自動車株式会社HP

I-5-1 産業用地の確保と企業の立地促進

新門司地区 太刀浦地区 響灘地区 ほか

- 臨海部産業用地（公共）（海面処分場検討エリア含む）
- 臨海部産業用地（民間）
- 内陸部産業用地（確保予定箇所含む）

I-4-1 アクセス道路の充実

アクセス道路 空港アクセス鉄道

I-2-3 シー&エア、シー&レールの促進

シー&エアのイメージ 仕向地・仕出地【国内外】
 仕向地・仕出地【国内】

北九州空港 岸壁

海上輸送 航空輸送

新門司地区 太刀浦地区 響灘西地区

長期構想の分野別イメージ【環境・エネルギー】

響灘地区

洋上風力発電風車

産業拠点 O & M拠点 輸出入/移出入拠点

風車積出拠点 作業船基地

II-1-1 洋上ウインドファームの集積と風力発電関連産業の総合拠点の形成

水素・燃料アンモニア等の受入環境等の整備

水素等製造 水素等輸送 水素等貯蔵

海外 水素等を製造 水素等運搬船 荷揚げ・貯蔵

国内 太陽光 風力等 パイプライン 配送 水素ステーション

コークス伊ガス等から水素を製造 再生エネルギーから水素等を製造

港湾地域の面的・効率的な脱炭素化

II-1-2 水素・燃料アンモニア等リキッドバルク拠点の形成

全体

LNGバンカリング船への積込状況 LNG燃料船へのバンカリング状況

① LNG積込 ② 運搬 ③ LNGバンカリング

II-1-3 カーボンフリーターミナルの形成

響灘東地区

再利用品 (商品として他港へ) 次世代循環資源 太陽光発電 (PV) パネル 蓄電池

北九州エコタウン (総合エコタウンモデル) 新資源 (他港から) 北九州リサイクル埠頭岸壁

再利用品 (太刀浦地区等から他港へ)

II-2-1 新たな循環資源のリサイクル・リユース拠点の形成

響灘地区 北九州エコタウン 田野浦地区 門司港IC 太刀浦地区 門司IC 新門司IC 新門司地区 紫川JCT 小倉東IC

基地港湾

JR小倉駅

海面処分場

全体

コンテナトレーラー ストラドルキャリア 荷役機械RTG (FCV) (FC) (FC)

自立型大型水素等電源

冷蔵倉庫等へ電力供給 船舶へ陸上電力供給

災害時の非常用電源としても活用 荷役機械等へ電力供給

出典：パナソニック「自立型水素等電源イメージ写真」 出典：国土交通省HP

新門司地区 太刀浦地区 響灘地区

II-2-2 海面処分場の計画的な配置・整備

新門司地区 田野浦地区 響灘西地区

モータルシフトとは?

転換前 工場など 納品先など

モータルシフト

転換後 工場など 転換拠点 納品先など

出典：国土交通省

II-1-4 モータルシフトを促進するフェリー・RORO拠点機能の強化

全体

大気中 CO₂ の確保

陸域からの炭素流入 C 光合成による炭素の取り込み 沖への炭素流出 C

浅海に生息する海藻・海藻

底泥への炭素の埋没

II-1-5 ブルーカーボン生態系の保全・再生・創造

長期構想の分野別イメージ【人流・賑わい】

Ⅲ-1-③ クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備

新門司沖地区
門司港レトロ地区
砂津地区
響灘地区



クルーズ船受入



フライ&クルーズ

Ⅲ-2-② マリンレジャー拠点の充実

新門司北地区
日明地区
若松地区

釣り

日明・海峡釣り公園



釣った魚の料理を味わう



遊漁船で釣りを楽しむ



北九州釣りいこか倶楽部HP

Ⅲ-1-① みなとの価値を活かした観光拠点の魅力の向上



門司港レトロ



官営八幡製鐵所 旧本事務所



洋上風力発電風車



ヨット(マリーナ施設)

新門司マリーナの機能強化



- ・収容船舶増加
- ・大型艇係留

出典：新門司マリーナHP

若松南海岸船だまり



若戸大橋

Ⅲ-1-② 観光拠点ネットワークの形成

デジタルツイン



門司港レトロクルーズ



門司港レトロ地区 若松地区
砂津地区 響灘地区
八幡地区

Ⅲ-2-① 市民に親しまれる水辺空間の魅力の向上

大里海岸緑地



響灘北緑地



サイクリング(若松北海岸)



門司港レトロ地区 若松地区
砂津地区 響灘地区
八幡地区 ほか

長期構想の分野別イメージ【安全・安心】

IV-1-3 不許可係留船の計画的な収容



【是正指導による自主撤去】



【所有者不明船の撤去】



【船だまりへの収容】

日明地区
若松地区
ほか

IV-1-1 災害に強い基幹的海上交通ネットワークの拡充

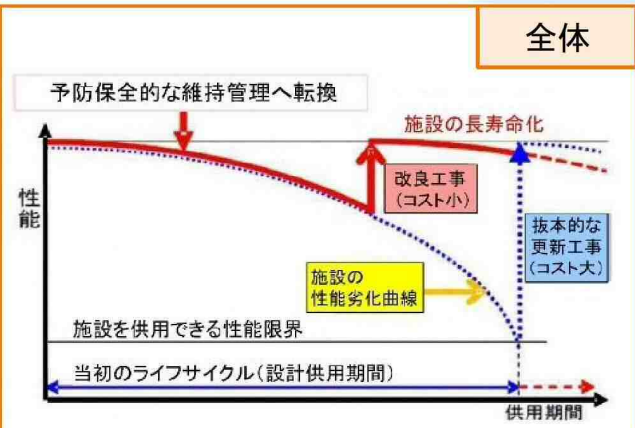
新門司地区
太刀浦地区
西海岸地区
砂津地区
黒崎地区
響灘西地区



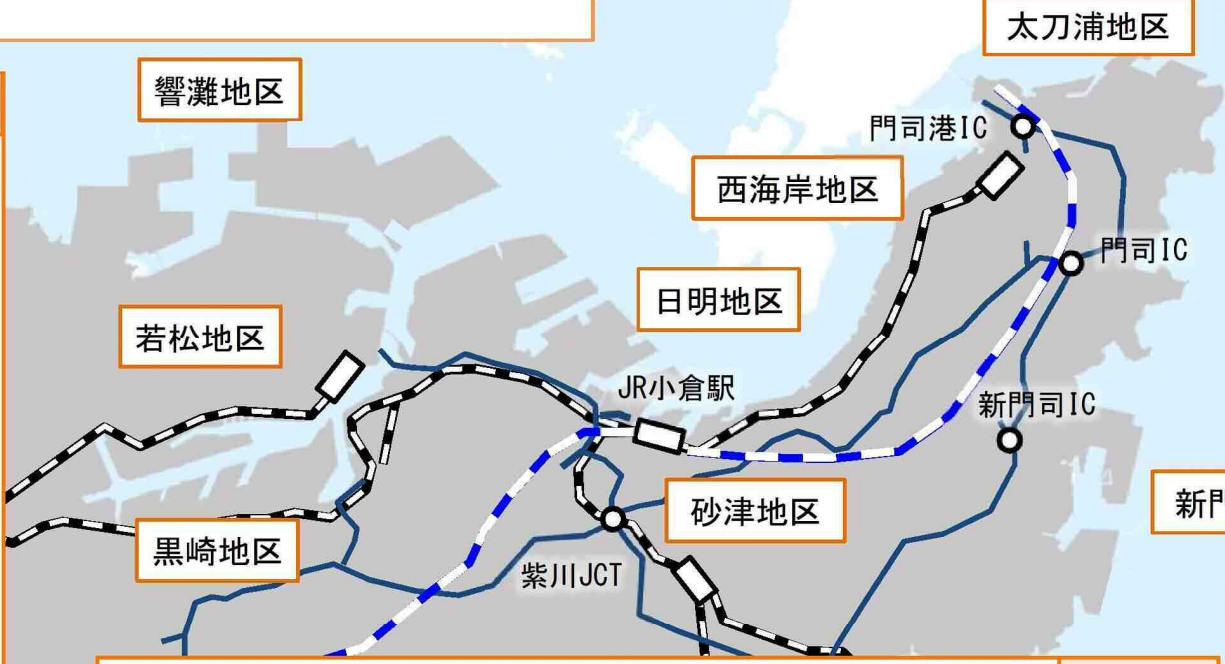
緊急物資輸送用耐震強化岸壁
(臨海部防災拠点イメージ)
出典：国土交通省「臨海部防災拠点マニュアル」



新門司南地区耐震強化岸壁



全体



公共上屋を交流施設へ利用転換 (旧大連航路上屋)

IV-2-1 港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの推進



電源設備における止水板設置



防災スピーカーの設置



出典：国土交通省「港湾の堤外地等における高潮リスク低減方策ガイドライン(改訂版)」

IV-1-2 激甚化する自然災害に備えた防災機能の向上



全体



砂津地区での物資輸送訓練状況 (平成30年1月)

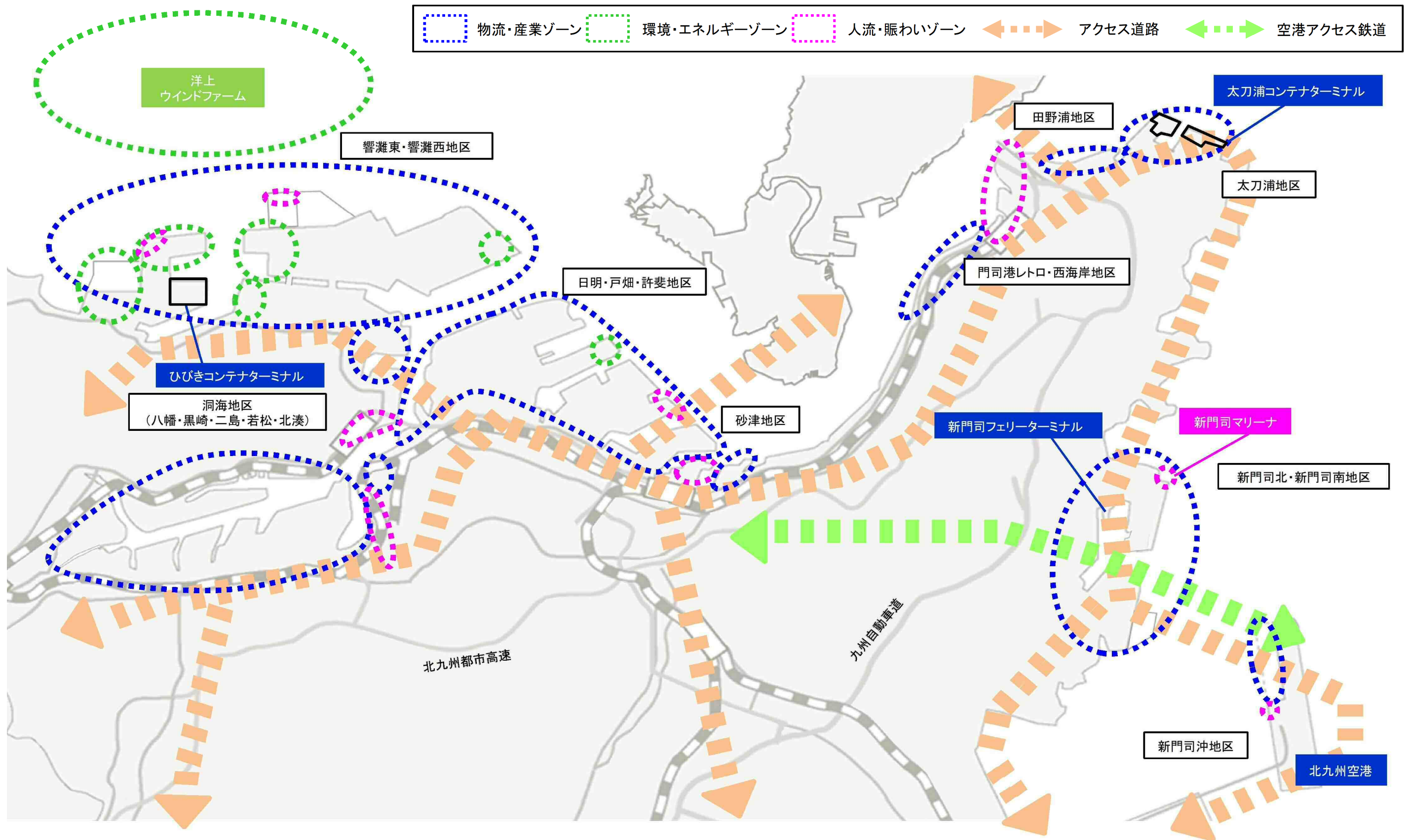
海上保安庁

自衛隊

IV-1-4 臨海部広域支援拠点の形成

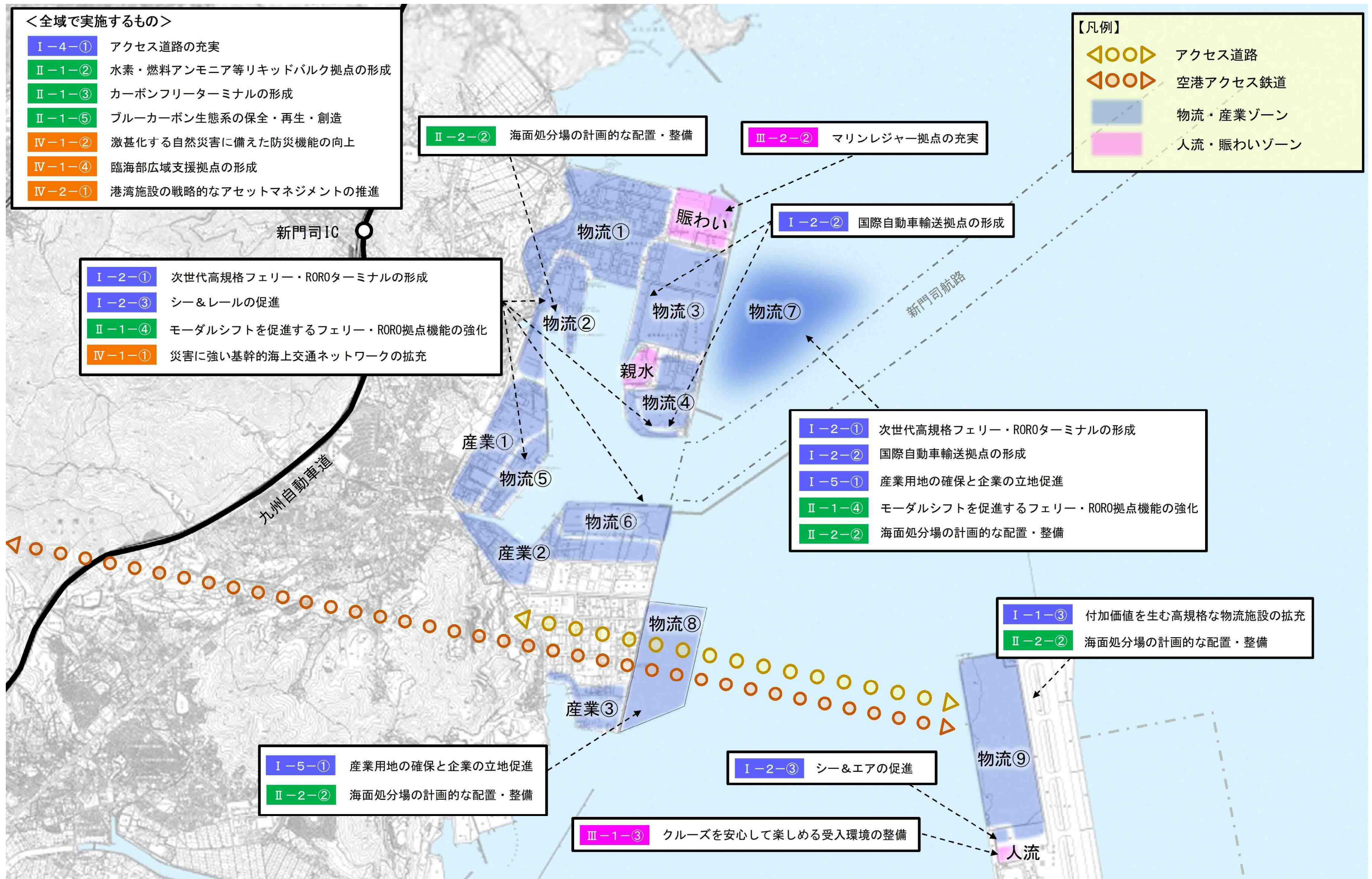
5.5 ゾーニング図

長期構想のゾーニング図

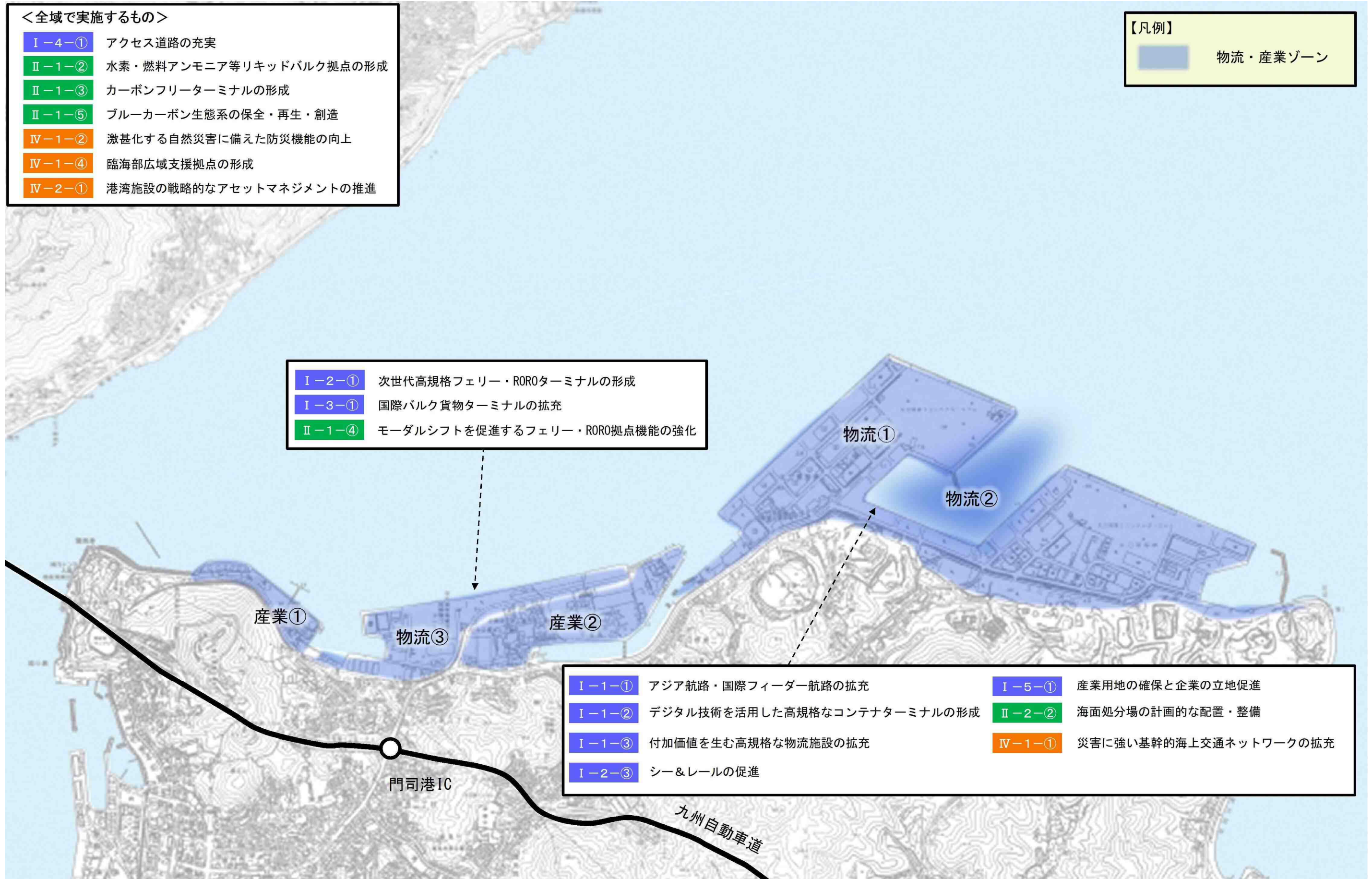


5.6 ゾーニング図（施策箇所図）

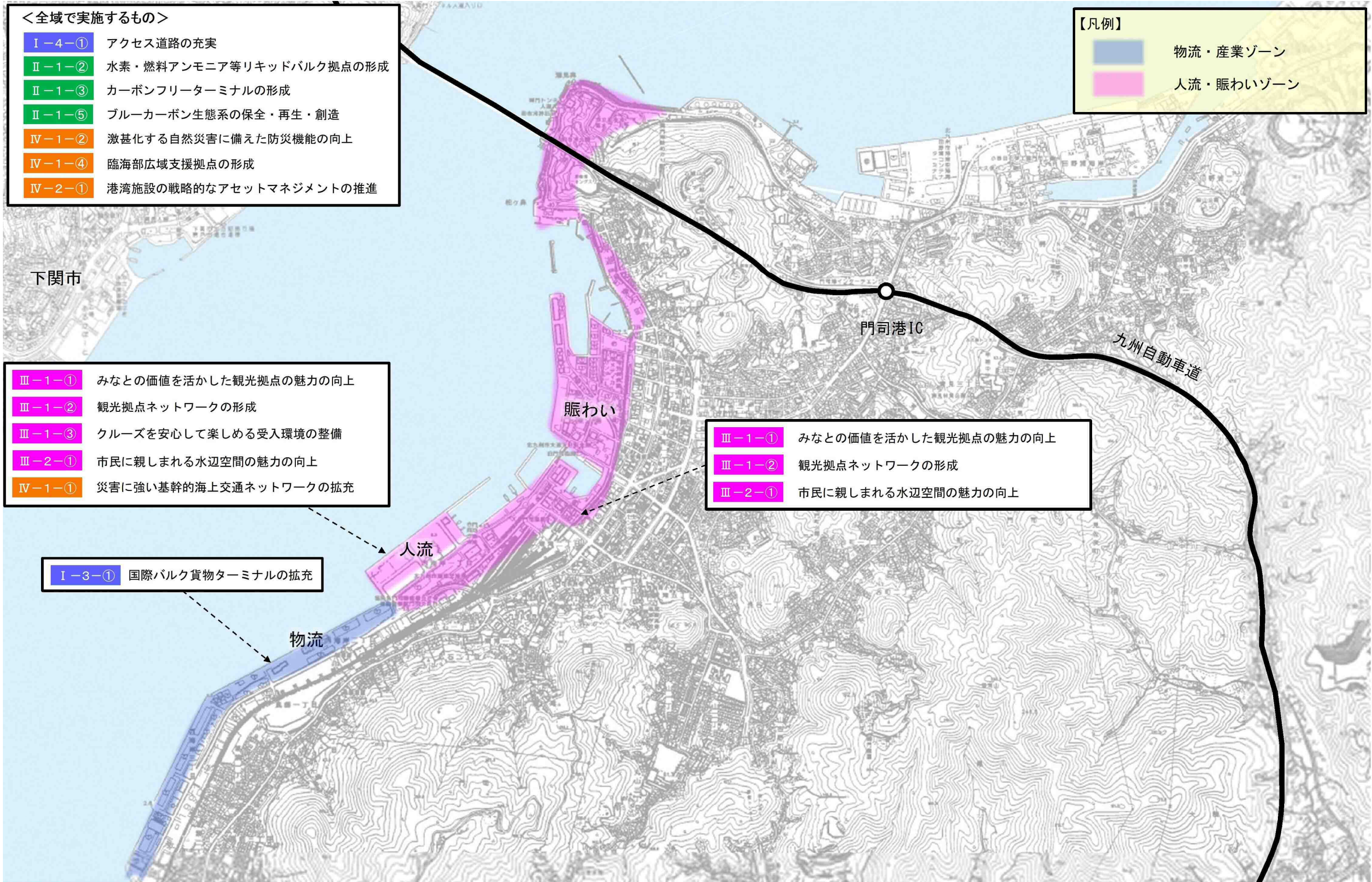
ゾーニング図（施策箇所図） 【新門司北、新門司南、新門司沖地区】



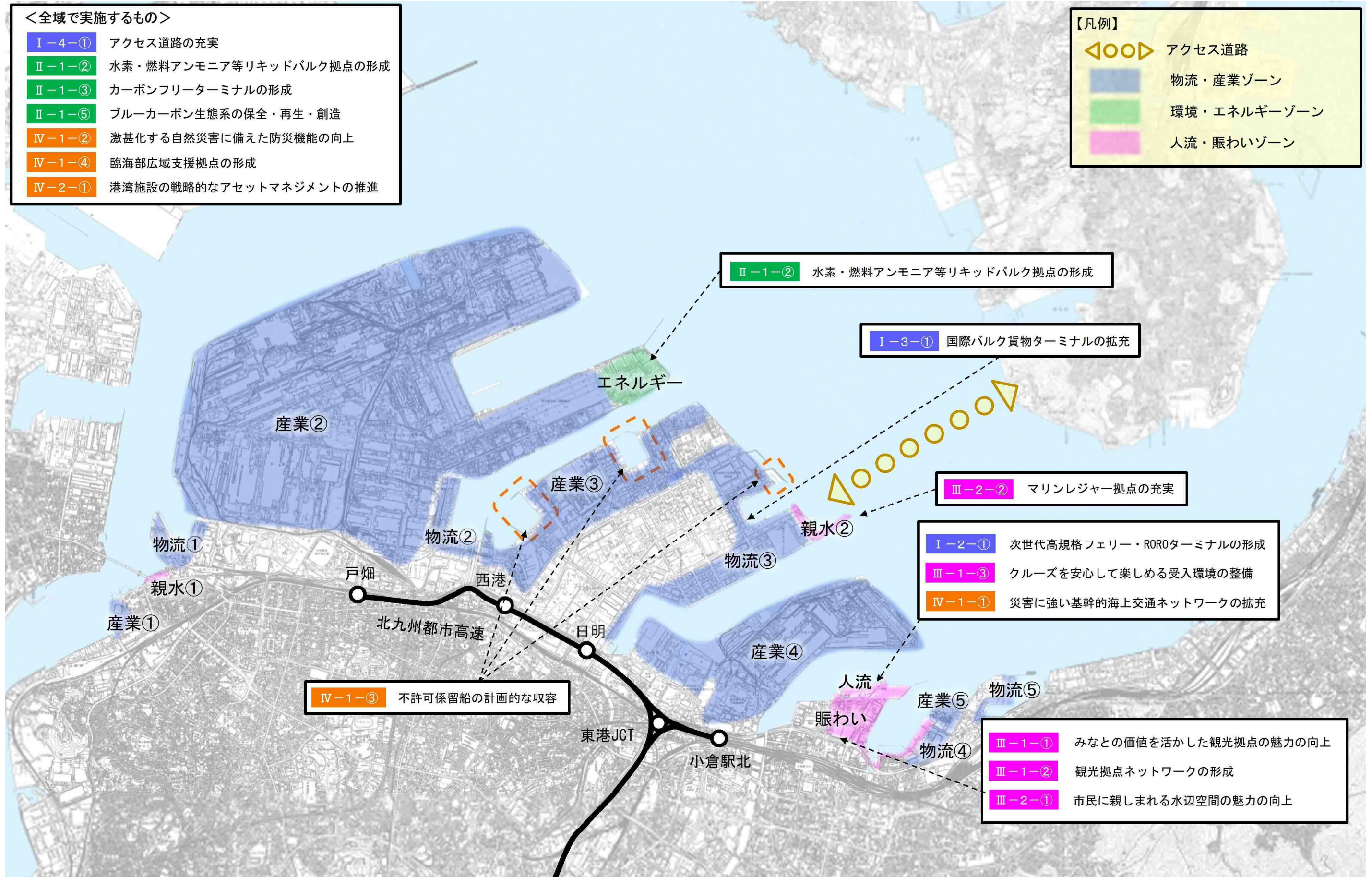
ゾーニング図（施策箇所図） 【太刀浦、田野浦地区】



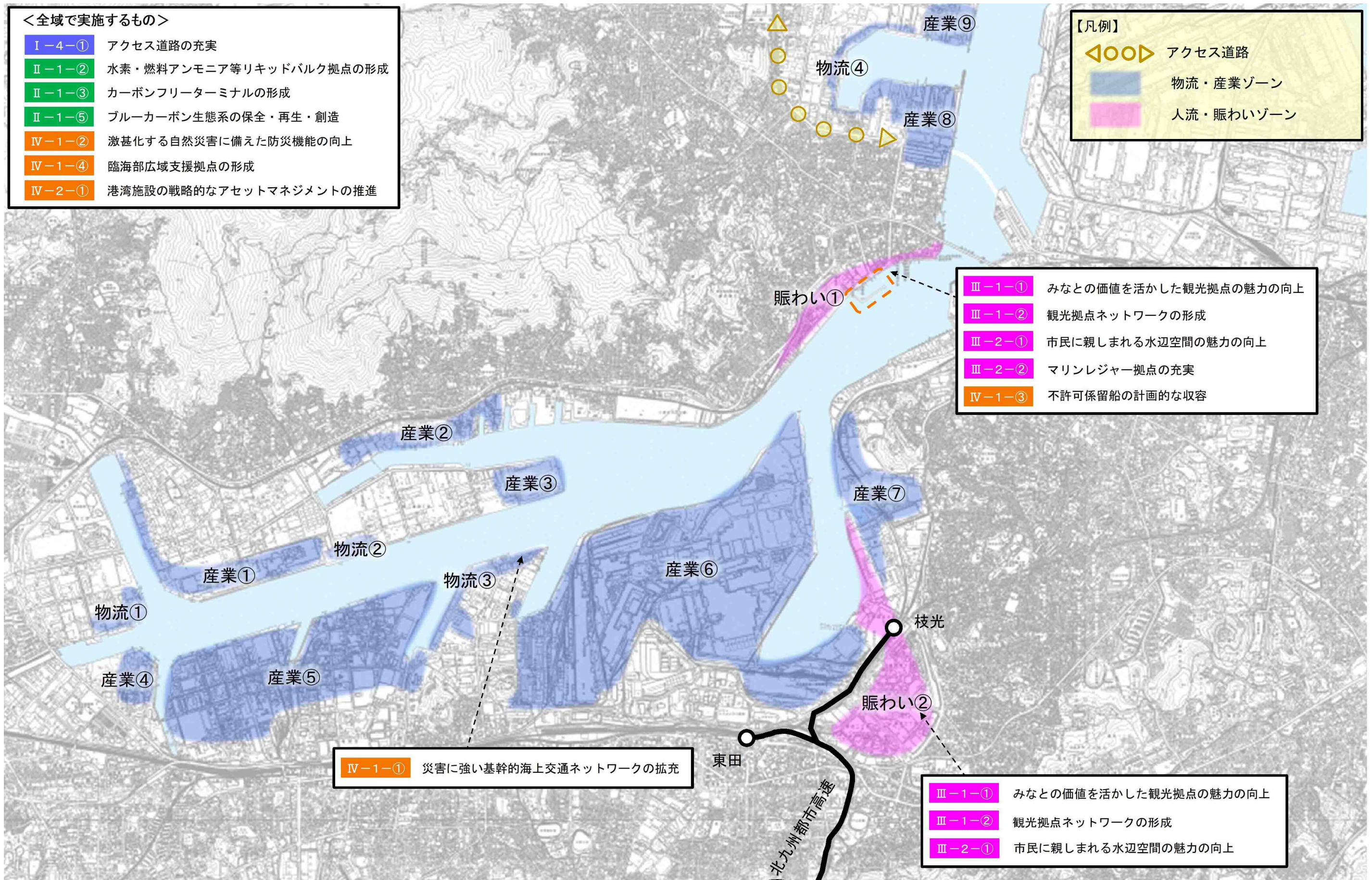
ゾーニング図（施策箇所図） 【門司港レトロ、西海岸地区】



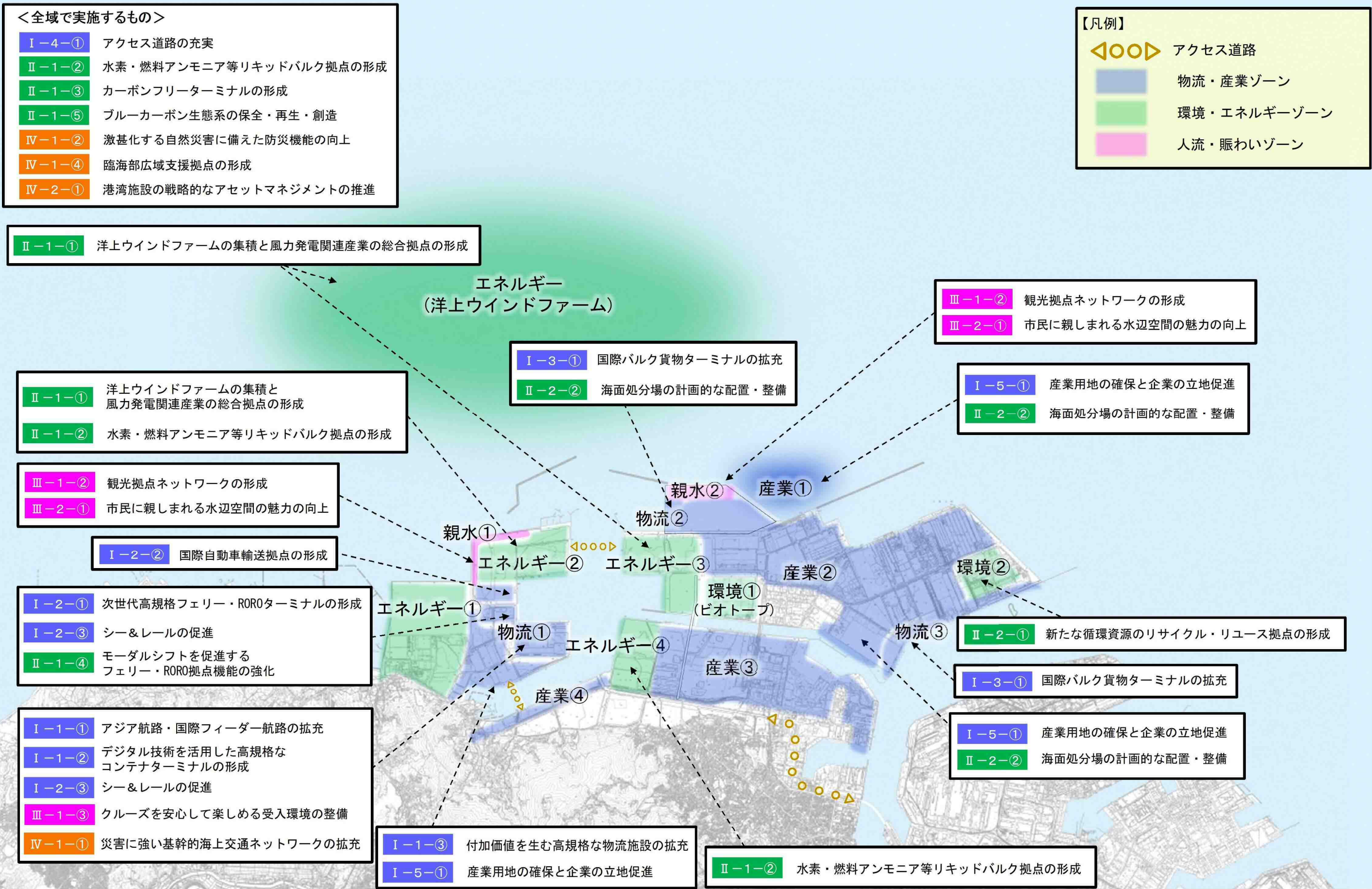
ゾーニング図（施策箇所図） 【砂津、許斐、日明、戸畑地区】



ゾーニング図（施策箇所図） 【八幡、黒崎、二島、若松、北湊地区】



ゾーニング図（施策箇所図） 【響灘東・響灘西地区】



5.7 具体施策のスケジュール

【物流・産業】

I 世界とつながり産業を支えるみなど				
具体施策	施策内容	目標時期		地区
		短期・中期：概ね15年内	長期：概ね15年後以降	
I-1 コンテナ輸送機能の強化				
I-1-① アジア航路・国際フィーダー航路の拡充	福岡県内・東九州・本州方面の集貨			太刀浦、響灘西
	日本海側港湾間を結ぶ航路による広域集貨			響灘西
I-1-② デジタル技術を活用した高規格なコンテナターミナルの形成	Cyber Port、CONPAS等の導入・連携			太刀浦、響灘西
	コンテナ蔵置場所最適化を図るAIシステム、遠隔操作RTG等の導入			太刀浦、響灘西
	太刀浦CTの再編			太刀浦
I-1-③ 付加価値を生む高規格な物流施設の拡充	老朽化した倉庫群の再編			太刀浦
	CT背後等への流通加工・組立加工機能を有する物流施設の立地促進			新門司沖、太刀浦、響灘西
	高速道路IC周辺へ先進的物流施設の立地促進			小倉東IC付近、八幡IC付近
I-2 複合一貫輸送機能の強化				
I-2-① 次世代高規格フェリー・ROROターミナルの形成	自動離着岸装置、ターミナル内横持ち自動運転の導入			新門司、田野浦、砂津、響灘西
	フェリー荷捌き地の拡張			新門司
	フェリー・ROROターミナルの整備			新門司、響灘西
I-2-② 国際自動車輸送拠点の形成	自動車の輸出機能の強化			新門司、響灘西
I-2-③ シー&エア、シー&レールの促進	シー&エアの促進			新門司沖
	シー&レールの促進			新門司、響灘西
I-3 在来貨物輸送機能の強化				
I-3-① 国際バルク貨物ターミナルの拡充	バルク岸壁の整備			響灘東ほか
I-4 臨海部交通ネットワークの強化				
I-4-① アクセス道路の充実	道路機能の強化、広域ネットワークの強化			
I-5 先端成長産業や物流産業等の集積				
I-5-① 産業用地の確保と企業の立地促進	産業用地の確保			
	先端成長産業等の誘致			

【環境・エネルギー】

II 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ど				
具体施策	施策内容	目標時期		地区
		短期・中期：概ね15年内	長期：概ね15年後以降	
II-1 港湾を活用したカーボンニュートラルの実現				
II-1-① 洋上ウインドファームの集積と風力発電関連産業の総合拠点の形成	洋上ウインドファームの集積			響灘東、響灘西
	風力発電関連産業の総合拠点の形成			響灘東、響灘西
II-1-② 水素・燃料アンモニア等リキッドバルク拠点の形成	水素・燃料アンモニア等の輸入等の環境整備			響灘東、響灘西ほか
	再生可能エネルギーを利用した水素等の製造			
	カーボンフリーな代替燃料のバンカリング拠点の形成			
II-1-③ カーボンフリーターミナルの形成	公共ターミナルにおける水素等の利活用			
II-1-④ モーダルシフトを促進するフェリー・RORO拠点機能の強化	(再掲) 自動離着岸装置、ターミナル内横持ち自動運転の導入			新門司、田野浦、響灘西
	(再掲) フェリー荷捌き地の拡張			新門司
	(再掲) フェリー・ROROターミナルの整備			新門司、響灘西
II-1-⑤ ブルーカーボン生態系の保全・再生・創造	藻場の造成			
	ブルーカーボン・オフセット制度の活用			
II-2 港湾を活用した循環型社会の実現				
II-2-① 新たな循環資源のリサイクル・リユース拠点の形成	次世代循環資源の広域利用の促進			響灘東
II-2-② 海面処分場の計画的な配置・整備	海面処分場の整備			新門司、太刀浦、響灘東

【人流・賑わい】

III 国内外の人々が訪れ、賑わい、憩うみなど				
具体施策	施策内容	目標時期		地区
		短期・中期：概ね15年後まで	長期：概ね15年後以降	
III-1 観光振興の推進				
III-1-① みなどの価値を活かした観光拠点の魅力の向上	民間活力を導入した公共上屋等の活用			門司港レトロ、砂津、八幡、若松
	グリーンスローモビリティ等の導入			
	デジタル技術の活用			
III-1-② 観光拠点ネットワークの形成	周遊クルーズ等の促進			
	観光拠点間の周遊性の向上			
III-1-③ クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備	遊休地や上屋等の活用と連携した受入機能の強化			門司港レトロ、砂津
	フライ&クルーズの実施			新門司沖
	既存貨物ターミナルを活用した受入れ			響灘西
	寄港地から観光目的地までの第2次交通7x24におけるMaaSの活用や旅行商品の企画			
III-2 海辺の賑わいの創出				
III-2-① 市民に親しまれる水辺空間の魅力の向上	サイクリングや散歩等が楽しめる水辺空間の活用			
	デジタル技術の活用による水辺空間の付加価値向上			
	SNSやMaaS等の活用による魅力発信、利便性向上			
III-2-② マリンレジャー拠点の充実	マリナー等の機能強化			新門司北、若松
	釣り施設の活用、釣りを通じた地域振興活動			
	マリンレジャーの事故防止対策			

【安全・安心】

IV 産業活動が継続し、安全・安心を感じられる強靱なみなど				
具体施策	施策内容	目標時期		地区
		短期・中期：概ね15年内	長期：概ね15年後以降	
IV-1 港湾の防災・減災機能の強化				
IV-1-① 災害に強い基幹的海上交通ネットワークの拡充	耐震強化岸壁の整備			新門司、太刀浦、西海岸、黒崎、響灘西
	臨港道路の整備			新門司、太刀浦、黒崎、響灘西
	被災状況を把握するリモートセンシング技術の導入			
IV-1-② 激甚化する自然災害に備えた防災機能の向上	将来の外力の強大化を考慮した施設の整備			
	ハザードマップの活用等のソフト対策の実施			
	港湾関係者の災害対応力の強化			
IV-1-③ 不許可係留船の計画的な収容	小型船係留施設の整備			日明、若松
	放置禁止区域の指定			
IV-1-④ 臨海部広域支援拠点の形成	被災地への緊急物資等の支援			
	被災地の物流機能の代替			
IV-2 適正な港湾管理の推進				
IV-2-① 港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの推進	戦略的な施設の更新、再編・集約、廃止、利用転換			
	計画的な維持・改良の実施			