

5. 北九州港の長期構想

5.1 将来像・基本理念と目指す姿



<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。

5.1.1 4つの目指す姿

物流・産業 『世界とつながり産業を支えるみなと』**【物流】**

- 北部九州には、素材産業（鉄鋼、化学等）や加工組立産業（金属製品、機械等）、九州・西中国には、自動車関連産業や半導体関連産業が集積し、我が国のモノづくりの基盤として経済を支えています。これらは国際分業体制を構築し、世界各国と国際サプライチェーンマネジメントを展開しています。
- 近年では、中国を含む東アジア諸国が世界経済を牽引している一方で、中国の人件費の高騰、ASEANとインドの技術力向上等により、労働集約的な産業は、豊富で安価な労働力の確保が可能な東南アジアや南アジア等への生産機能の移転が進展することが見込まれます。また、新型コロナ拡大に伴い、世界規模でのサプライチェーンの寸断が発生したため、海外の調達先の分散、多角化によるサプライチェーンの見直しが進行し、さらにその動きは加速していきます。こういった動きにより、アジア域内におけるサプライチェーンの重要性が高まることが想定されます。
- 国内物流に目を向けると、労働力不足の進展や2024年のトラックドライバーの労働規制の適用により、トラック輸送から海上輸送、鉄道輸送、航空輸送へモーダルシフトが進行することが想定されます。

【産業】

- 2050年カーボンニュートラルやDXの進展により、風力発電産業や次世代自動車産業、半導体関連産業等の先端成長産業の集積が見込まれます。製品の高機能化に必要なニッケル、コバルト等のレアメタルは輸入に依存しており、鉱物資源を取り扱う埠頭の重要性が高まることが想定されます。
- 北九州港は、日本の工業化を支えてきた歴史ある国際貿易港であり、東アジア・東南アジア方面への西日本有数のコンテナ航路が就航しているほか、背後に立地する鉄鋼業や化学工業をはじめとした製造業の原材料や製品を世界各国と取り扱うための在来埠頭を有しています。
また、長距離フェリー発祥の地であり、古くより九州と四国・本州を結ぶ内航物流の拠点として発展し、令和3年（2021年）のフェリー貨物量は国内第2位の取扱量を誇っています。
- 北九州港の背後には、九州自動車道をはじめ豊富な陸上アクセスが整備されており、平成28年（2016年）には北九州と宮崎間を結ぶ東九州自動車道が全線開通し、さらにそのアクセスが向上しました。また、全国の駅に向けて豊富なダイヤを有する『北九州貨物ターミナル駅』や九州・中四国で唯一、24時間利用が可能な海上空港である『北九州空港』等、多様な輸送モードを有しています。

北九州港に求められるもの

- 西日本のモノづくり産業の更なる競争力強化のため、アジア方面へのダイレクト輸送サービスと基幹航路向けの国際フィーダーサービスを拡充させ、陸・海・空の多様な輸送手段を使ってあらゆる用途にフレキシブルに対応できる物流サービスを提供することが求められています。
- 我が国の先端成長産業の発展や物流産業の高度化を図るため、産業用地や物流インフラを確保し、これら産業の基盤を形成することが求められています。
- 将来の労働力不足や働き方改革に対応するため、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確保することが求められています。

以上より、『世界とつながり産業を支えるみなと』を目指します。

北九州港の歴史と特長

- アジア方面中心のコンテナ航路の展開
- 西日本最大級のフェリーターミナル

社会経済情勢の展望

- アジアにおける生産拠点の南下
- 先端産業競争激化とサプライチェーンにおけるリスクの顕在化
- 労働力不足・規制によるフェリー需要
- DXの進展

新たな取組へ

目指す姿：『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靭化に貢献する港
- 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



地域への効果

サプライチェーンの強靭化による産業の活性化
雇用の創出
働きやすさの実現

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』

【カーボンニュートラル】

○地球温暖化対策は、国際的に喫緊の課題であり、我が国も「2050年カーボンニュートラル」を宣言しました。カーボンニュートラルに向けて、電力部門については、再生可能エネルギーの最大限の導入が進むと想定され、さらには、水素・アンモニア・CCUS等で作られた電力により脱炭素化が進められると想定されます。

また、非電力部門については、電化による対応が進み、電化が困難な熱需要等については、水素や燃料アンモニア等の脱炭素燃料の活用やCCUS等での脱炭素化が進むと想定されます。

○北九州港は、平成23年（2011年）から「グリーンエネルギーポートひびき」事業を開始し、響灘地区においては各種エネルギー産業が多く集積しています。令和2年（2020年）には、洋上風力発電設備の設置及び維持管理を行う港湾として、西日本唯一の「基地港湾」の指定を受け、我が国の洋上風力発電の今後の発展に重要な役割を持っています。また、背後の企業においては、水素等の製造・利活用に関する実証事業、LNGのバンカリング拠点の形成などの事業が進行しています。港湾区域では、「響灘洋上風力発電施設」が、令和7年（2025年）度の運転開始に向け、建設準備が進められており、今後さらなる産業集積が加速していきます。

響灘地区は、広大な土地と大水深岸壁が整備可能な水際線を有しており、新たなエネルギーの輸出入等に対応できるポテンシャルを有しています。令和4年（2022年）8月にカーボンニュートラルポート協議会を立ち上げ、民間事業者や関係機関等と連携し、港湾におけるカーボンニュートラルに向けた具体的な取り組みについて検討を行っているところです。

北九州港に求められるもの

- 北九州港は、本市のみならず国内外の脱炭素化の実現に貢献するため、洋上風力発電等再生可能エネルギーの導入促進、水素や燃料アンモニア等の受入拠点になることが求められています。

【循環型社会】

○資源・エネルギーや食糧需要の増大や廃棄物の発生量の増加が世界全体で深刻化しており、持続可能な形で資源を利用する「循環経済」への移行を目指すことが世界の潮流となっています。

また、カーボンニュートラルの実現に向けた自動車の電動化や再生可能エネルギーの普及に必要な基盤となる蓄電池の普及拡大に伴い、ニッケル、コバルト等のレアメタルのリサイクル・リユースが進むと想定されます。

○北九州港（市）では、リサイクル産業が集積する北九州エコタウンを中心として、太陽光パネルやリチウムイオン電池等のリサイクル・リユース事業が進行中です。

北九州港に求められるもの

- 我が国の循環型社会の実現に貢献するため、リサイクルポートを活用した循環資源の海上輸送の促進や海面処分場の確保が求められています。

以上より、『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』を目指します。

北九州港の歴史と特長

- 重化学工業地帯を抱えつつ公害を克服
- 「環境未来都市(2011)」としての取組

社会経済情勢の展望

- 2050年カーボンニュートラル実現の目標
- 循環経済への移行

新たな取組へ

目指す姿：『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

人流・賑わい 『国内外の人々が訪れ、賑わい、憩うみなと』

【観光】

- 我が国は、訪日外国人旅行者数 2030 年 6,000 万人等の目標を掲げ、国内外の感染症の状況を十分に見極めつつ、国内旅行とインバウンドの両輪で観光立国の実現に向かっていきます。
今後、DXや技術革新により、公共交通体系は自動運転を契機として、MaaSを活用したデマンド型へと再編され、観光地内の移動についても、パーソナルモビリティの普及により個人でも気軽かつ安全な観光が実現していくと想定されます。
また、キャッシュレス環境や多言語対応、自動運転等の普及により外国人観光客がストレスなく快適に観光を満喫できる環境が実現していくと想定されます。
- 北九州港は、関門海峡を始め、歴史的価値のある建造物、産業、自然景観等の様々な観光資源や、多くの水際線を有しており、地域独自の観光資源を活かしたリアルな感動・価値体験が提供できるコンテンツを有しています。

北九州港に求められるもの

- 国内外の観光需要を取り込み、港の活性化につなげるため、デジタル技術を活用し、国内外の観光客が楽しめる観光拠点の魅力や周遊性の向上など、魅力あるみなとづくりが求められています。

【海辺の賑わい】

- 余暇の増加により、マリレジャー等による海辺の利活用への関心が高まっており、みなとに人々が集い、海に親しむことができるウォーターフロント開発が全国的に進められています。
- 北九州港は、全国有数の水際線の長さを有していますが、その多くは物流や産業の場として利用されており、一部が観光地や釣り公園、緑地等で利用されています。

北九州港に求められるもの

- 市民等が気軽に海辺に接し、楽しむことができる空間を形成するため、産業機能との調和を図りながら、水辺空間における付加価値の向上やマリレジャーを通じた地域振興を行うとともに「住みたいまち」としての魅力アップが求められています。

以上より、『国内外の人々が訪れ、賑わい、憩うみなと』を目指します。

北九州港の歴史と特長

- 関門海峡を巡る自然・歴史資産
- 産業近代化の歴史
- 門司港レトロ事業に始まる賑わい創出

社会経済情勢の展望

- 人口減少・労働力不足
- 新型コロナ禍におけるアウトドア志向
- DXの進展

新たな取組へ

目指す姿：『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

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』

【防災・危機管理】

- 平成 23 年（2011 年）に発生した東北地方太平洋沖地震や平成 28 年（2016 年）の熊本地震等、近年想定を上回る大規模地震が発生しており、今後も南海トラフ地震や首都直下地震等の発生が切迫しています。
- また、世界の平均気温は上昇し、気候変動に伴う自然災害が頻発化・激甚化することが想定され、近年でも大雨や短時間強雨の回数が増加し、洪水や土砂災害が頻発しています。
- 北九州港は、比較的災害が少ない都市であるとともに、太平洋側と日本海側の両方の海域とつながる地理的特性を持っています。

北九州港に求められるもの

- 切迫する南海トラフ地震や、激甚化が予想される地震等による災害から市民や企業の財産を守るため、安全・安心で質の高い市民生活や、安定した企業活動を確保することが求められています。
- 本市以外の場所での大規模・広域災害発生時に、物流機能を代替維持するとともに、緊急物資や建設資材等の輸送に貢献することが求められています。

【インフラ管理】

- 北九州港は、多種多様な社会インフラを保有していますが、その多くは高度経済成長期以降に整備され、建設後 50 年以上経過する施設が増加しています。
- 中長期的な計画に基づき、予防保全を中心とした維持管理・修繕・更新を進めているものの、維持管理・更新費の増大が懸念されます。
- インフラの安全性・信頼性や作業の効率性を図るため、センサーやロボット等の新技術が進展しています。

北九州港に求められるもの

- 将来にわたり港湾機能を維持するため、デジタル情報を活用し、老朽化した施設の適切な維持管理や利用転換等に取り組むことが求められています。

以上より、『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。

北九州港の歴史と特長

- 風水害被害と地震災害リスクの低さ
- 太平洋・日本海につながる地理的特性
- 港湾施設老朽化の進行

社会経済情勢の展望

- 地球温暖化による風水害の激甚化
- 南海トラフ巨大地震の切迫
- 施設改廃含むインフラ管理の必要性

新たな取組へ

目指す姿：『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

5.2 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 アジア航路・国際フィーダー航路の拡充
	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
	I-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-2-1 次世代高規格フェリー・ROROターミナルの形成
	I-2-2 国際自動車輸送拠点の形成
	I-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-3-1 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-4-1 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-5-1 産業用地の確保と企業の立地促進

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 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-1-2 水素・燃料アンモニア等リキッドバルク拠点の形成
	II-1-3 カーボンフリーターミナルの形成
	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
	II-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-2-1 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 海面処分場の計画的な配置・整備

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 みなとの価値を活かした観光拠点の魅力の向上
	III-1-2 観光拠点ネットワークの形成
	III-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-2-1 市民に親しまれる水辺空間の魅力の向上
	III-2-2 マリンレジャー拠点の充実

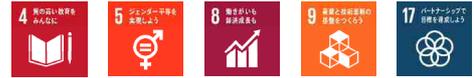
IV 【安全・安心】

産業活動が継続し、安全・安心を感じられる強靱なみなと



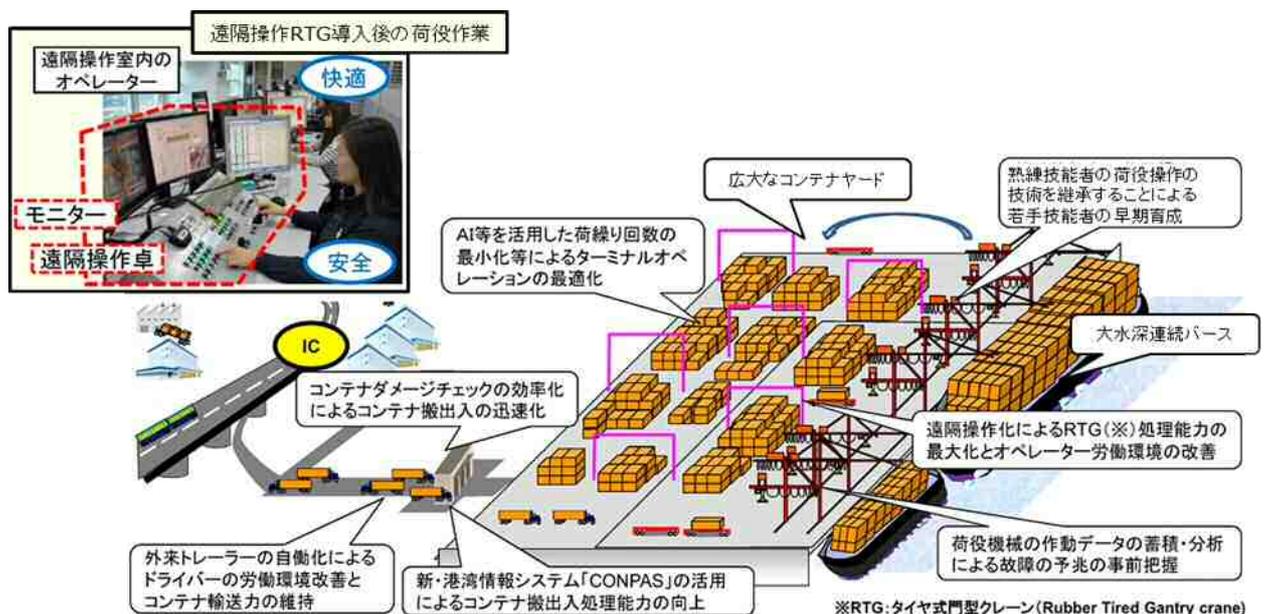
取組方針	具体施策
IV-1 港湾の防災・減災機能の強化	IV-1-1 災害に強い基幹的海上交通ネットワークの拡充
	IV-1-2 激甚化する自然災害に備えた防災機能の向上
	IV-1-3 不許可係留船の計画的な収容
	IV-1-4 臨海部広域支援拠点の形成
IV-2 適正な港湾管理の推進	IV-2-1 港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの推進

具体施策 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

コンテナ船の大型化への対応、コンテナ物流の生産性の向上、港湾労働の将来の担い手の確保を促進する良好な労働環境の確保等を図るため、太平洋側に位置し、歴史と実績があり豊富な航路網を持つ太刀浦コンテナターミナルと、日本海側に位置し、背後に広大な産業用地を持つひびきコンテナターミナルという特性の違う二つのターミナルにおいて、「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」を図ります。

- コンテナ貨物に関する民間事業者の手続きを電子化する Cyber Port や、ICT を活用したコンテナ搬出入手続きを可能とする CONPAS 等の導入・連携を促進します。
- コンテナの蔵置場所を最適化する AI システムや遠隔操作 RTG 等の導入を促進します。
- 今後の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利用状況等を踏まえ、太刀浦コンテナターミナルのターミナルレイアウトや荷役方式の変更等の再編を図ります。



出典：国土交通省資料より作成

図 5-3 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イメージ

具体施策 I-1-③

付加価値を生む高規格な物流施設の拡充



- サプライチェーンの効率化など多様化・高度化する物流ニーズに対応するため、港湾背後地等において「付加価値を生む高規格な物流施設の拡充」を図ります。
- ▶ 用地の確保や財政支援制度の活用等を行うことにより、老朽化した倉庫群の再編や、コンテナターミナル背後等への流通加工・組立加工機能を有する物流施設及び高速道路 IC 周辺などの交通便利性の高いエリアを中心に、先進的な物流施設等の立地を促進します。

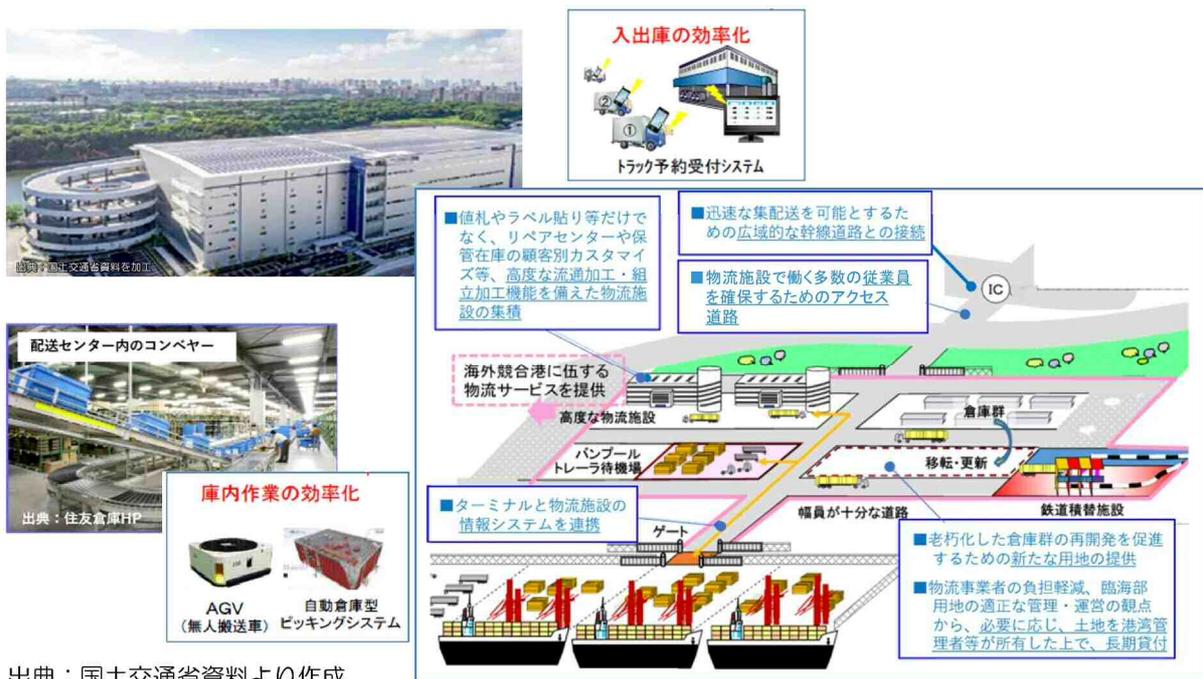


図 5-4 高規格な物流施設のイメージ

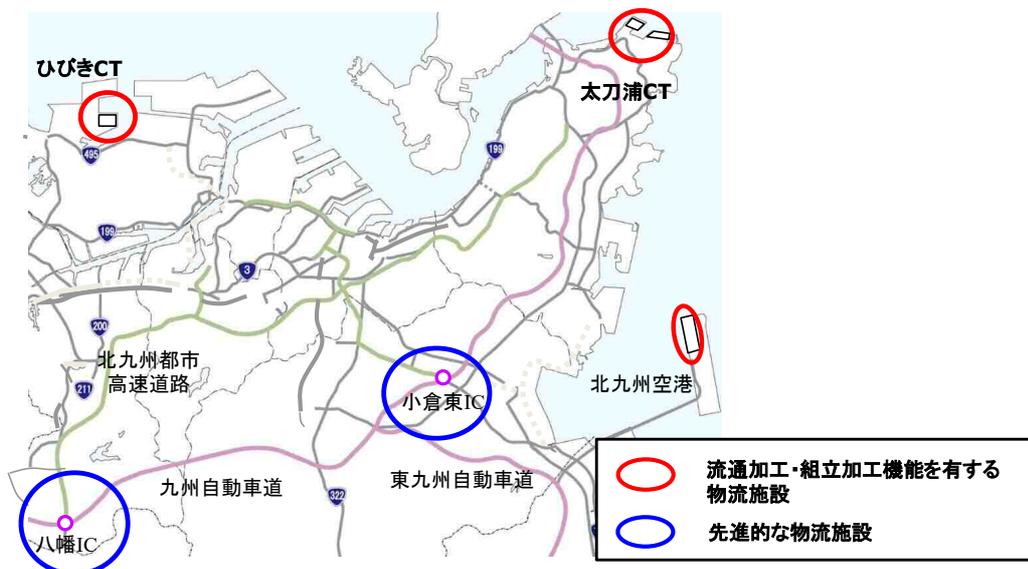


図 5-5 物流施設の集積のイメージ

取組方針 I - 2 複合一貫輸送機能の強化

具体施策 I - 2 - ①

次世代高規格フェリー・RORO ターミナルの形成



フェリー・RORO 船によるシームレス輸送の効率性向上や、トラックドライバーの不足及び労働時間規制による輸送ニーズに対応するため、「次世代高規格フェリー・RORO ターミナルの形成」を図ります。

- 自動運航船舶と連携した自動離着岸装置や、ターミナル内横持ち自動運転等の導入を促進します。
- 新門司地区において、フェリー荷捌き地を拡張するとともに、関東・関西方面や東アジア方面との間を結ぶフェリー・RORO 航路の就航状況等を踏まえ、ターミナルを整備します。
- 響灘西地区において、沖縄・日本海側方面との間を結ぶ RORO 航路の就航状況等を踏まえ、ターミナルを整備します。



出典：国土交通省資料より作成

図 5-6 次世代高規格フェリー・RORO ターミナルのイメージ

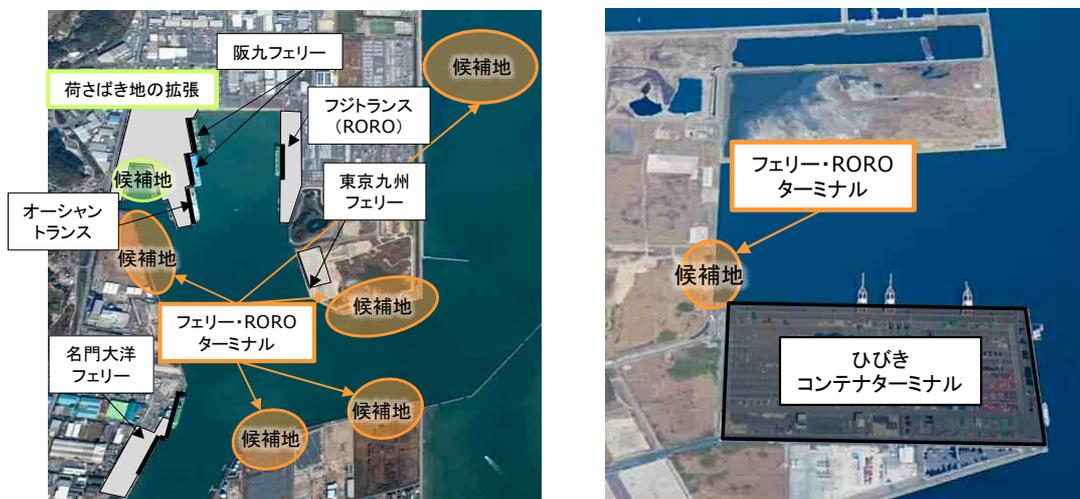


図 5-7 フェリー・RORO ターミナルの整備のイメージ (左：新門司地区 右：響灘西地区)

具体施策 I - 2 - ②

国際自動車輸送拠点の形成



北部九州に集積する自動車産業や海外向け中古車などの輸出の効率性向上のため、内外航の一貫輸送が可能な「国際自動車輸送拠点の形成」を図ります。

➤ 新門司地区及び響灘西地区において、自動車の輸出機能を強化します。



図 5-8 国際自動車輸送拠点のイメージ



図 5-9 国際自動車輸送拠点の整備のイメージ（左：新門司北地区 右：響灘西地区）

具体施策 I-2-3

シー&エア、シー&レールの促進



貨物輸送サービスへの多様なニーズに対応するため、「シー&エア、シー&レールの促進」を図ります。

- 一般道の通行が困難な大型特殊貨物等の輸送に対応するため、海上空港である北九州空港の特長を活かしたシー&エアを促進します。
- 定時性が求められる貨物や危険物貨物等の安全性が求められる貨物輸送に対応するため、北九州貨物ターミナル駅を活用したシー&レールを促進します。



図 5-10 シー&エアのイメージ



図 5-11 シー&レールのイメージ

取組方針 I-3 在来貨物輸送機能の強化

具体施策 I-3-1

国際バルク貨物ターミナルの拡充



外航バルク船の大型化や新規バルク貨物の需要に対応するため、「国際バルク貨物ターミナルの拡充」を図ります。

- 響灘東地区において、船舶大型化や取扱貨物量増加に対応した岸壁を整備します。
- 各地区における在来埠頭において、老朽化した上屋の廃止・岸壁の集約等により埠頭の再編を行います。



図 5-12 バルク岸壁の整備のイメージ

取組方針 I-4 臨海部交通ネットワークの強化

具体施策 I-4-①

アクセス道路の充実



- 臨海部における円滑な物流や企業の立地、福岡県内・東九州・本州方面への背後圏の拡大等に対応するため、臨港道路等の「アクセス道路の充実」を図ります。
- 主要ターミナルと高速道路 IC 等の間や埠頭の間を結ぶ道路機能を強化します。
 - 下関北九州道路など、地域間の広域連携強化を支援する道路交通ネットワークを強化します。
 - 北九州空港において、今後の航空需要の増加に合わせて検討が行われるアクセス鉄道とともに、空港島内における部品の組立・加工施設や物流施設等の集積の促進と、空港島への道路交通のリダンダンシーの確保の観点から、新たな道路機能の強化を検討します。

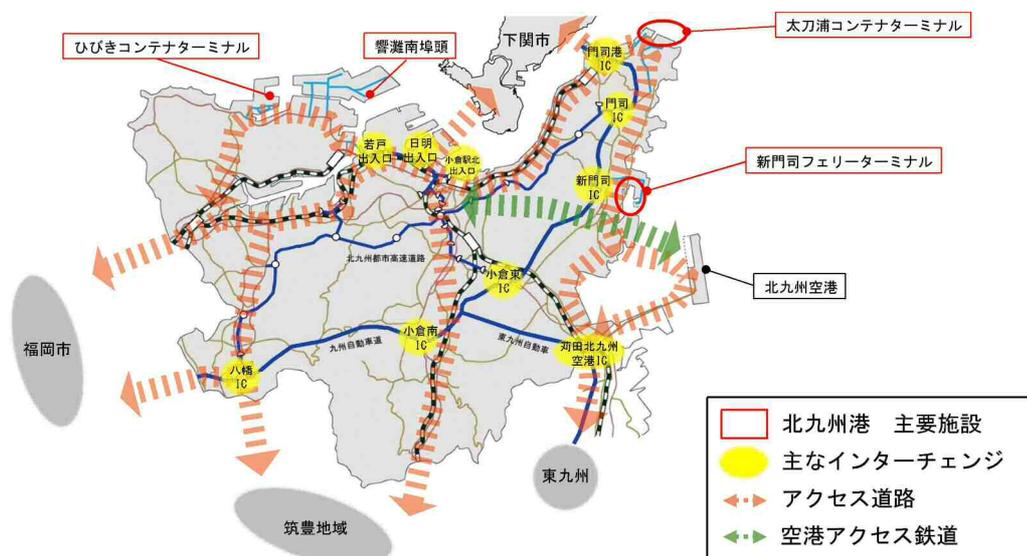


図 5-13 北九州港と背後圏の交通ネットワーク強化のイメージ

取組方針 I-5 先端成長産業や物流産業等の集積

具体施策 I-5-①

産業用地の確保と企業の立地促進



- 雇用の拡大等による地域経済の活性化を図るため、「産業用地の確保と企業の立地促進」を図ります。
- 海面処分用地や遊休地等を活用した産業用地を確保します。
 - 産業用地において、充実した物流基盤やその機能強化を背景に企業誘致を行うとともに、支援制度の活用や行政手続き等の支援を行い、物流産業のほか、風力発電関連産業や水素等脱炭素エネルギー関連産業、次世代自動車関連産業、半導体関連産業等の先端成長産業等の集積を促進します。

取組方針Ⅱ－1 港湾を活用したカーボンニュートラルの実現

具体施策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】

再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札である洋上風力発電の導入を促進するため、北九州港周辺において「洋上ウインドファームの集積」を図ります。

- 響灘の港湾区域内で計画されている洋上ウインドファーム事業を促進します。
- 響灘の一般海域で想定されている洋上ウインドファーム事業を促進します。



図 5-14 洋上ウインドファームの集積

【風力発電関連産業の総合拠点の形成】

洋上風力発電の導入促進や、雇用の創出等につながる産業の活性化を図るため、4つの拠点機能（①風車積出拠点、②風車部材の輸出入/移出入拠点、③O&M拠点、④産業拠点）からなる「風力発電関連産業の総合拠点の形成」を進めます。また、風車の更なる大型化や浮体式の展開等にも対応するため、総合拠点機能の拡充・発展を図ります。

- 響灘地区において、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に必要となる、重厚長大な資機材を扱うことが可能な耐荷重・広さを備えた埠頭を整備します。
- 上記埠頭の背後にある広大な用地等を活用して、風車部材の製造や洋上風力発電設備の設置・運転・維持管理等を行う企業の集積を促進します。
- 上記企業が行う風力発電関連貨物の輸出入・移出入を行う岸壁や、作業船の基地となる岸壁を整備します。



図 5-15 風力発電関連産業の総合拠点のイメージ

具体施策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製造・輸入・貯蔵・供給の拠点の形成】

北部九州をはじめとした広域での脱炭素化を実現するため、水素等の製造・輸入・貯蔵や、パイプライン・内航船等で需要地への二次輸送を行う「水素・燃料アンモニア等リキッドバルク拠点の形成」を図ります。

- 響灘地区等で水素等の大量・安定・安価な輸入や貯蔵、供給を可能とする環境を整備します。
- 洋上風力発電等再生可能エネルギーの余剰電力などを利用した水素等の製造を促進します。
- カーボンニュートラルポート(CNP)協議会等により、民間企業と連携して水素等の利活用を促進し、カーボンニュートラルを目指します。

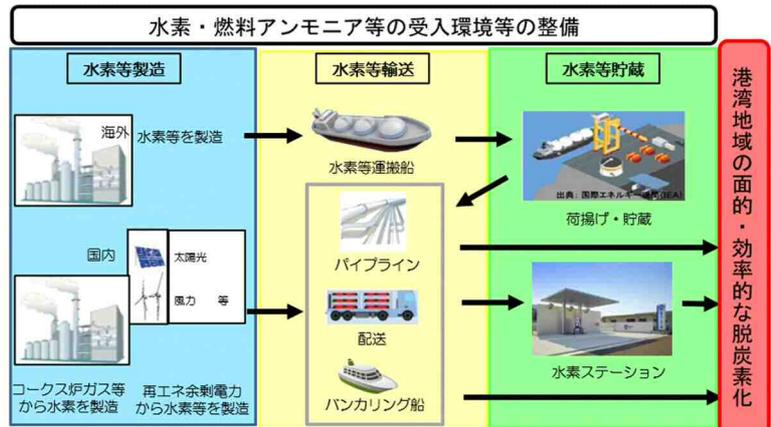
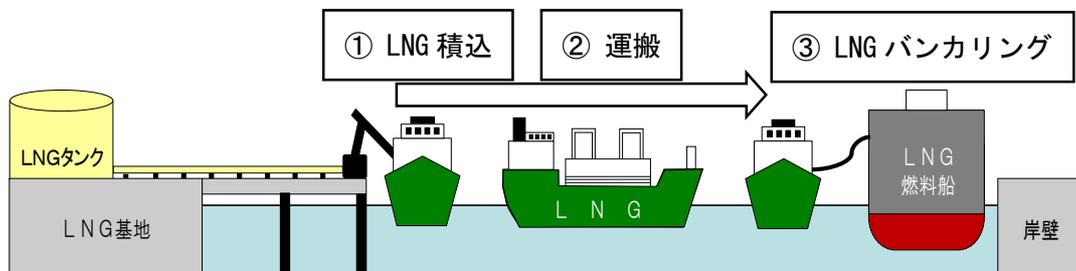


図 5-16 水素・燃料アンモニア等
リキッドバルク拠点のイメージ

【カーボンフリーな代替燃料のバンカリング拠点の形成】

海上輸送におけるカーボンフリーな代替燃料への転換に対応することにより、脱炭素化とこれらの燃料船の寄港増加による港湾の競争力強化を実現するため、九州・瀬戸内における「カーボンフリーな代替燃料のバンカリング拠点の形成」を図ります。

- 船舶の脱炭素化の第一段階となる LNG 燃料やカーボンフリーな代替燃料となる水素・燃料アンモニア等の供給に必要な受入環境を整備します。



資料：国土交通省資料より作成

図 5-17 LNG バンカリングのイメージ

具体施策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脱炭素化を実現するため、「カーボンフリーターミナルの形成」を図ります。

- 公共ターミナル内で使用する電力を再生可能エネルギー100%電力や自立型水素等電源に転換します。
- 公共ターミナル内の荷役機械の電化・FC化や、停泊中の船舶への陸上電力供給設備の導入等を行います。
- 公共ターミナルに出入りするトラック等のFC化を促進します。
- 公共ターミナルを荷役機械のFC化などの実証実験の場として活用します。

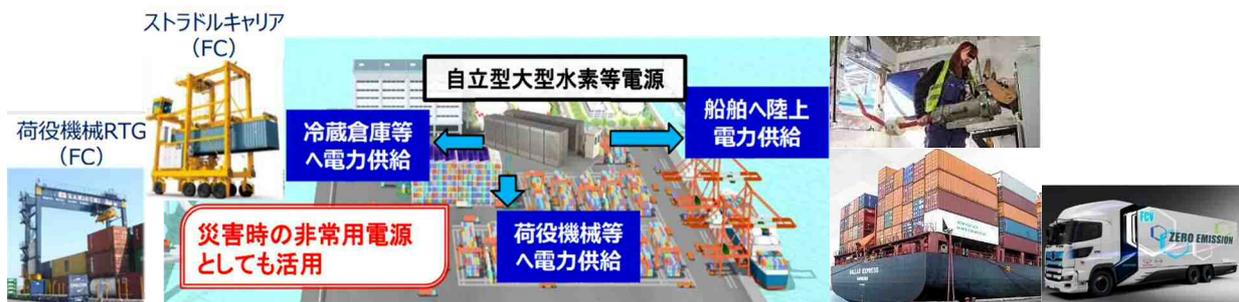


図 5-18 カーボンフリーターミナルのイメージ

具体施策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



物流部門におけるCO2排出量を削減するため、「モーダルシフトを促進するフェリー・RORO拠点機能の強化」を図ります。

- 自動運航船舶と連携した自動離着岸装置や、ターミナル内横持ち自動運転等の導入を促進します。
- 新門司地区において、フェリー荷捌き地を拡張するとともに、関東・関西方面や東アジア方面との間を結ぶフェリー・RORO航路の就航状況等を踏まえ、ターミナルを整備します。
- 響灘西地区において、沖縄・日本海側方面との間を結ぶRORO航路の就航状況等を踏まえ、ターミナルを整備します。

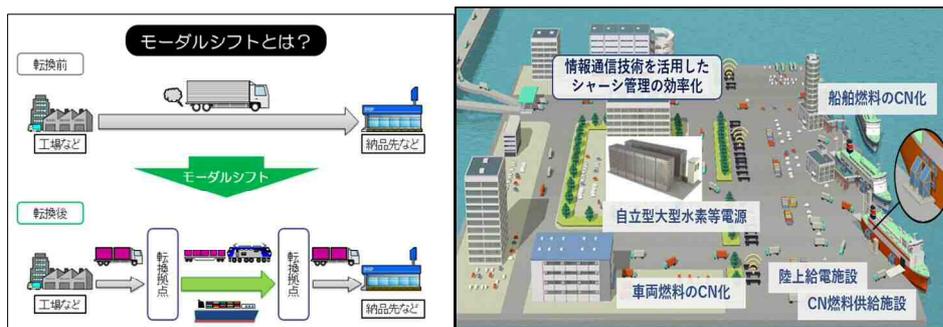


図 5-19 モーダルシフトのイメージ

出典：国土交通省資料より作成

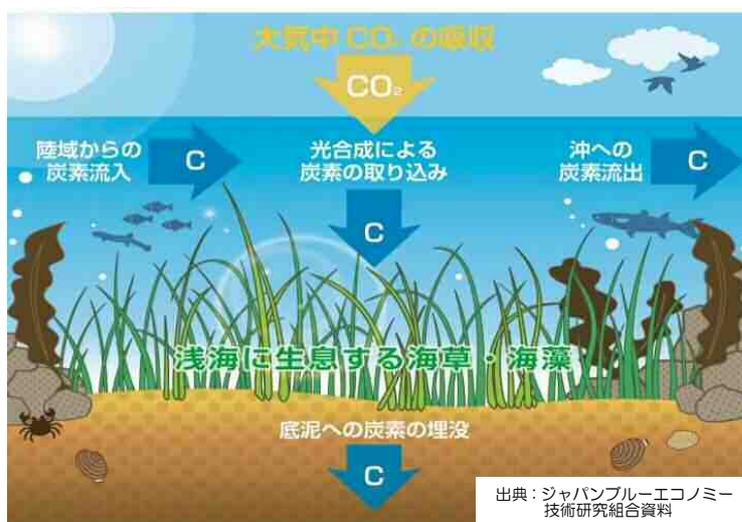
具体施策Ⅱ－1－⑤

ブルーカーボン生態系の保全・再生・創造



大気中のCO₂を削減するため、長い海岸線を有する本市の特性を活かし、CO₂吸収源として大きなポテンシャルが期待されている「ブルーカーボン生態系の保全・再生・創造」を図ります。

- 港湾工事において藻場が形成しやすいコンクリートブロック等を活用し、藻場を造成します。
- ブルーカーボン・オフセット制度等を活用し、企業やNPO等におけるCO₂吸収拡大の取組を促進します。



J-POWER 若松総合事業所の周辺護岸におけるブロック設置による藻場造成

図 5-20 ブルーカーボンのメカニズム及び藻場造成取組事例

取組方針Ⅱ－２ 港湾を活用した循環型社会の実現

具体施策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



今後大量に発生することが想定される次世代循環資源（太陽光パネル、リチウム電池等）を有効活用するため、「新たな循環資源のリサイクル・リユース拠点の形成」を図ります。

- ▶ 国内のリサイクルポート間で連携し、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、次世代循環資源の拠点として広域利用を促進します。



図 5-21 リサイクルポートを活用した海上輸送のイメージ

具体施策Ⅱ－２－②

海面処分場の計画的な配置・整備



北九州港内及び関門航路の維持・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を長期的かつ安定的に処分するため、「海面処分場の計画的な配置・整備」を図ります。

- ▶ 浚渫土砂等の今後の発生量と既存の処分場の残容量や、発生場所からの運搬距離、海域環境への影響、将来的な土地利用ニーズ等を踏まえ、新門司地区、太刀浦地区、響灘地区に新たな海面処分場を配置するとともに、既存の処分場と併せて整備を進めます。

取組方針Ⅲ－1 観光振興の推進

具体施策Ⅲ－1－①

みなとの価値を活かした観光拠点の魅力の向上



国内外からの観光客を呼び込むため、背後のまちづくりと連携し、歴史・産業・自然・構造物等に関する観光資源や集客・商業施設等を活かした「観光拠点の魅力の向上」を図ります。

- 民間活力を導入し、遊休地や老朽化した上屋等の観光用途への転換を促進します。
- 観光地内での移動の利便性向上のため、自動運転のグリーンスローモビリティ等の導入を促進します。
- 観光拠点への人々の関心を高めるため、仮想体験ができるデジタルツインやSNSの活用に取り組みます。

① 関門地区

大正ロマンあふれる臨海部の歴史的建造物や、関門海峡の自然景観を活かした魅力ある観光拠点



関門連携



② 砂津地区

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



③ 響灘地区

洋上風力発電施設やコンテナターミナルなど、港の価値を活かした産業観光拠点



④ 洞海地区 (八幡地区、若松地区)

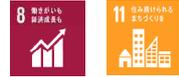
世界文化遺産や博物館群、大型商業施設に近接し、学び楽しむ観光拠点
若松港の土木遺産や大正期の建造物、石炭積出港として栄えた歴史に触れる観光拠点



図 5-22 臨海部の観光拠点

具体施策Ⅲ-1-②

観光拠点ネットワークの形成



- 北九州港の観光拠点や、関門海峡を挟む下関など周辺の観光拠点について、観光拠点間の周遊性を高めるため、「観光拠点ネットワークの形成」を図ります。
- 臨海部の観光拠点を周遊するクルーズ等の観光商品の企画を促進します。
 - 内陸部も含めた観光拠点間の周遊性を高めるため、関係交通機関等と連携し、MaaSの活用等を促進します。

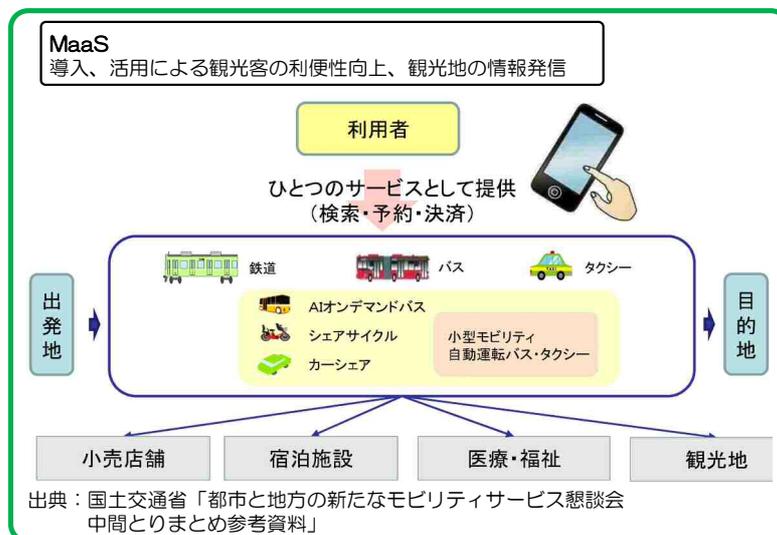


図 5-23 MaaS を利用した観光拠点ネットワークの形成

具体施策Ⅲ－1－③

クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備



国内外からの観光客を呼び込むため、将来のインバウンドの再開を見据え、各地区の特長を活かし「クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備」を図ります。

- 門司港レトロ地区と砂津地区では、近接する観光拠点や鉄道アクセスを活かし、遊休地や老朽化した上屋等の活用と連携して受入れ機能を強化します。
- 新門司沖地区（北九州空港）では、北九州港発着のフライ&クルーズの誘致を図ります。
- これらの地区で受け入れることが出来ない大型クルーズ船については、響灘地区の既存の貨物ターミナルを活用して受け入れます。
- 寄港地から観光目的地までの移動の利便性向上を図るため、第2次交通アクセスについて MaaS の活用や旅行商品の企画等を促進します。



図 5-24 クルーズ船が寄港する拠点の強化

取組方針Ⅲ－2 海辺の賑わいの創出

具体施策Ⅲ－2－①

市民に親しまれる水辺空間の魅力の向上



海辺で市民が憩いや安らぎ、地域のにぎわいを創出するため、憩い・学び・遊ぶことができる「市民に親しまれる水辺空間の魅力の向上」を図ります。

- サイクリングや散策、眺望などが楽しめる水辺空間の活用に取り組みます。
- デジタル技術の活用により、水辺空間を訪れる付加価値向上に取り組みます。
- 水辺空間の魅力の発信や利便性の向上を図るため、SNS や MaaS 等を活用します。



図 5-25 水辺空間の活用



図 5-26 SNSやMaaSの活用

具体施策Ⅲ－2－②

マリンレジャー拠点の充実



ヨットや釣り等のマリンレジャーの需要の増加に応えるため、「マリンレジャー拠点の充実」を図ります。

- 新門司マリーナにおいて、民間活力を活用し、収容船舶の増加や大型化への対応を図るとともに、若松地区で係留機能を確保します。
- 日明・海峡釣り公園等の釣り施設の活用に加え、釣りを通じた地域振興活動の充実や活性化に取り組みます。
- マリンレジャーの事故防止対策について、関係機関と連携して取り組みます。



図 5-27 マリンレジャー拠点と釣りを通じた地域振興

取組方針Ⅳ－1 港湾の防災・減災機能の強化

具体施策Ⅳ－1－①

災害に強い

基幹的海上交通ネットワークの拡充



- 災害時に、企業のサプライチェーンと緊急物資輸送機能を維持するため、「災害に強い基幹的海上交通ネットワークの拡充」を図ります。
- 国内物流拠点である新門司フェリーターミナルや、国際物流拠点である太刀浦・ひびきコンテナターミナルにおいて、耐震強化岸壁の整備を行います。
 - 緊急物資輸送の拠点のうち耐震強化岸壁が未整備である西海岸地区と黒崎地区において、耐震強化岸壁の整備を行います。
 - 耐震強化岸壁と背後の緊急輸送道路網とを結ぶ臨港道路の整備を行います。
 - 港湾の利用可否の判断や施設復旧を迅速に行うため、被災状況の把握にリモートセンシング技術等を導入します。



図 5-28 耐震強化岸壁の整備



自律制御型ドローンによる被災状況把握のイメージ
 出典：国土交通省「リモートセンシング技術による被災状況把握高度化検討委員会資料」より作成

図 5-29 被災状況把握の高度化

具体施策Ⅳ－1－②

激甚化する自然災害に備えた防災機能の向上



台風の強大化や海面水位の上昇等により頻発化・激甚化する高潮・高波等の災害から、市民の生命・財産や社会経済活動を守るため、ハード・ソフトが一体となった「防災機能の向上」を図ります。

- 将来の風や波の強大化を考慮して、港湾施設や海岸保全施設の整備を行います。
- 災害時に被害を最小限に抑えるため、ハザードマップの活用等による防災意識の向上や安全な場所への迅速な避難の確保、防災スピーカー等の活用による情報伝達体制の強化、港湾利用者によるコンテナの流出対策等の減災対策を行います。
- 港湾を取り巻く状況の変化や激甚化する自然災害に対応した港湾BCPの高度化を継続的に行うとともに、訓練の実施により港湾関係者の災害対応力を強化します。



北九州港における対策事例



図 5-30 ハード・ソフトが一体となった機防災能の向上

具体施策Ⅳ－1－③

不許可係留船の計画的な収容



高潮等の災害時に不許可係留船の流出による航路・泊地の閉塞等を防ぎ、水域の安全性の確保等を図るため、「不許可係留船の計画的な収容」を行います。

- 日明地区や若松地区において、不許可係留船の状況を考慮し、小型船係留施設を適正な場所に配置・整備します。
- 収容能力の向上に合わせ、放置禁止区域の指定等、規制措置の実施についても取り組みます。

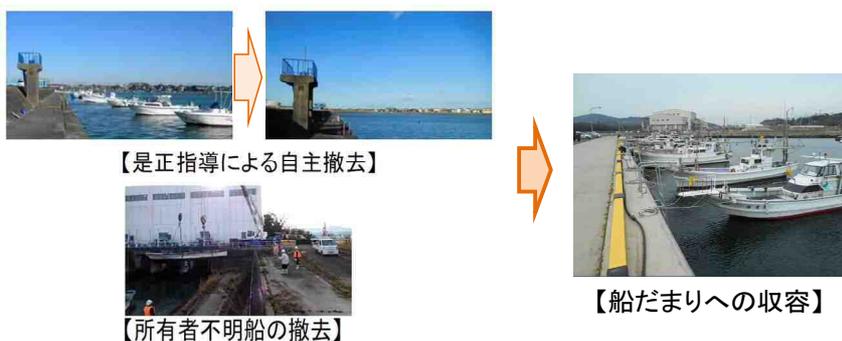


図 5-31 不許可係留船の適正収容のイメージ

具体施策Ⅳ－1－④

臨海部広域支援拠点の形成



南海トラフ地震等の大規模災害発生時に被災地域の復旧・復興を支援するため、太平洋側と日本海側の両方の海域と繋がる北九州港の地理的優位性や大規模災害が少ない特性を活かし、「臨海部広域支援拠点の形成」を図ります。

- 自衛隊や海上保安庁等の緊急物資輸送船による被災地への緊急物資や建設機材等の輸送を支援します。
- 北九州港のフェリー・コンテナ等の物流インフラを最大限活用し、被災地の物流機能を代替します。



緊急物資輸送用耐震強化岸壁
(臨海部防災拠点イメージ)



砂津地区での物資輸送訓練状況
(平成30年1月)

図 5-32 災害時の対応イメージ

取組方針Ⅳ－2 適正な港湾管理の推進

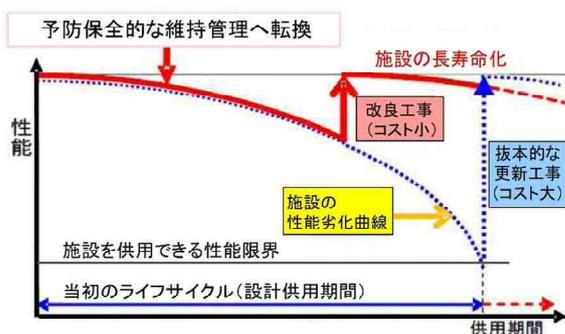
具体施策Ⅳ－2－①

港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの推進



将来にわたって北九州港の港湾機能を維持するため、インフラの老朽化や地球温暖化による海面上昇等の気候変動、車両の大型化等の社会状況の変化を踏まえ、「港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの推進」を図ります。

- Cyber Port によりデジタル情報を活用して予防保全型の維持管理へ転換し、港湾施設の利用状況を見極めながら戦略的な施設の更新、再編、集約、廃止、利用転換を図ります。また、利用転換や集約等により発生した跡地を新たな港湾利用につなげます。
- 航路・泊地については、安全で円滑な航行環境を確保するため、計画的な維持浚渫を実施します。



出典：国土交通省「港湾施設の戦略的な持管維理の推進について」

図 5-33 予防保全型維持管理への転換

公共上屋を交流施設へ利用転換（旧大連航路上屋）



図 5-34 港湾施設を利用転換した事例

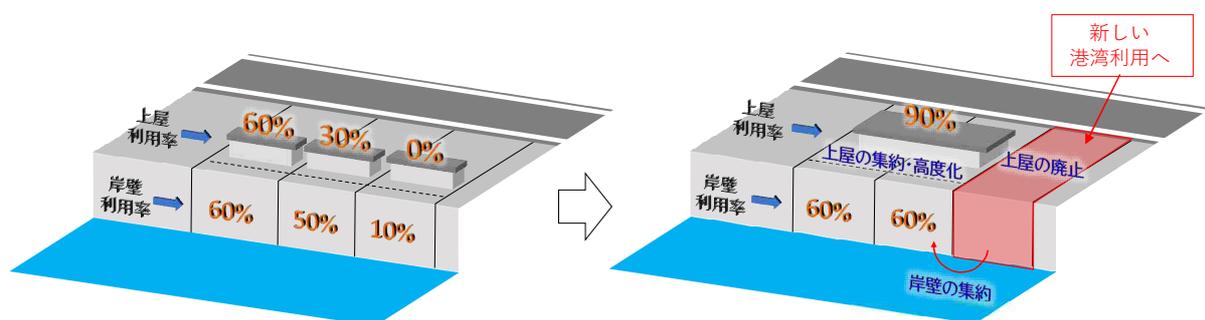
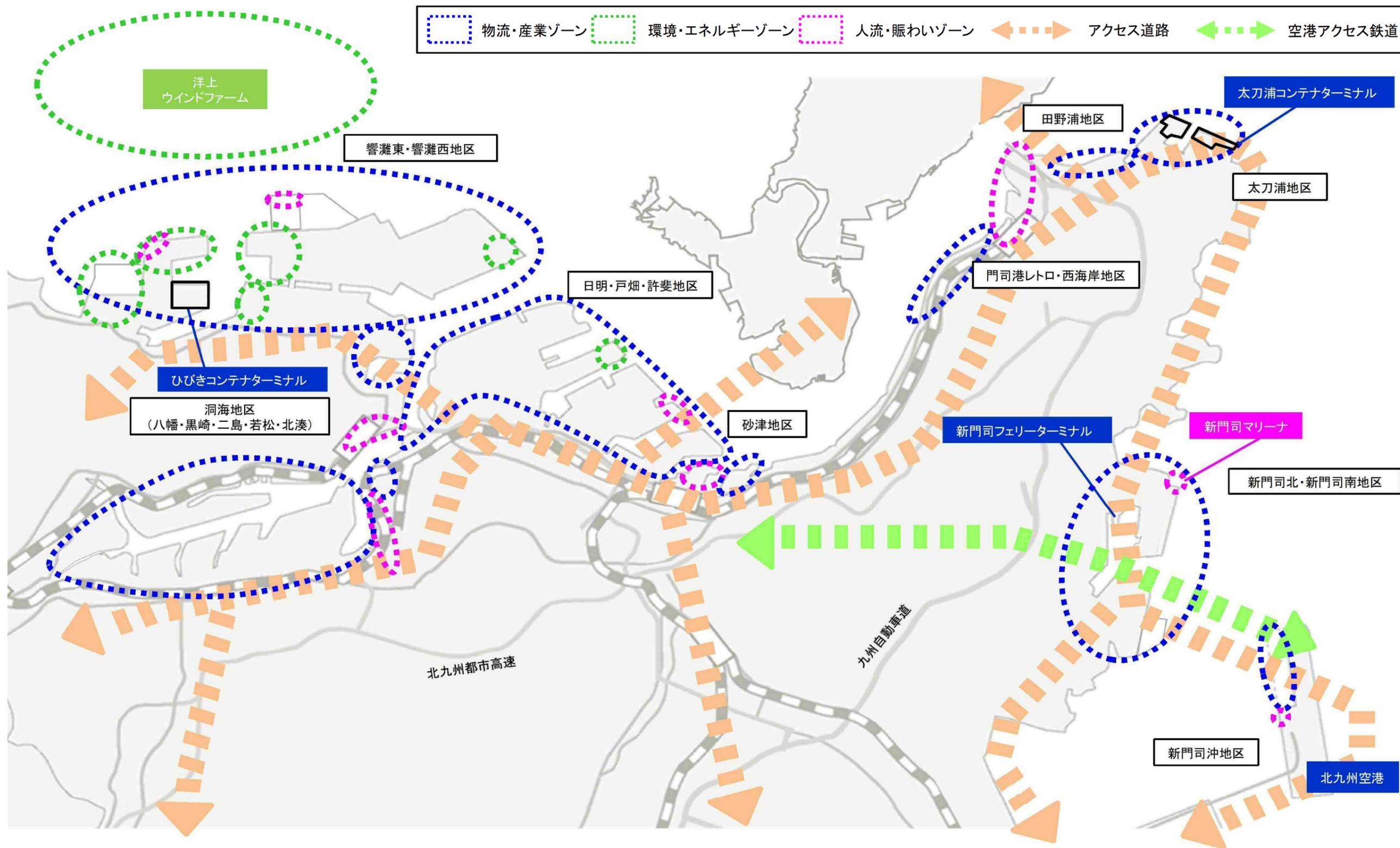


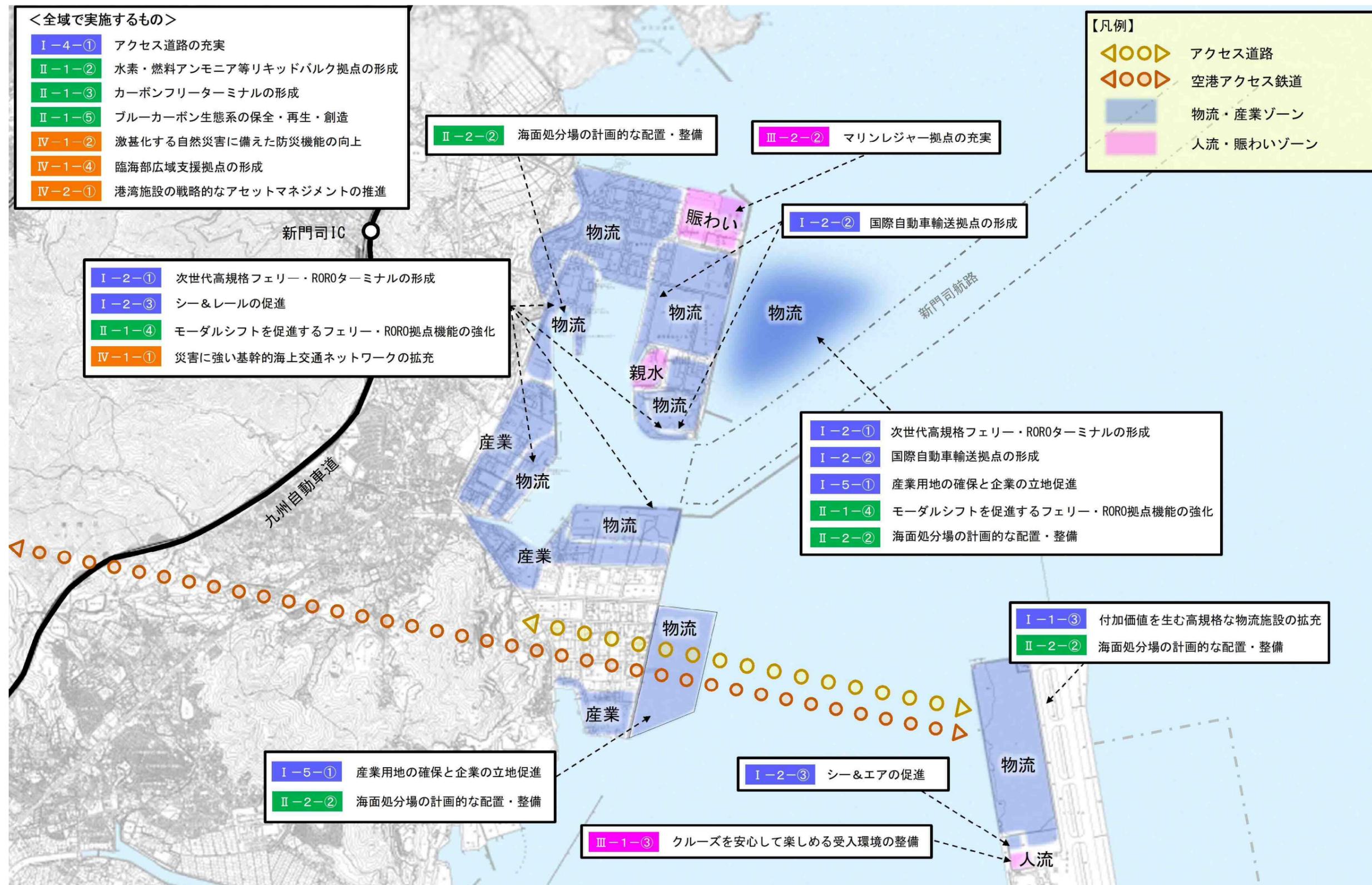
図 5-35 港湾施設の利用転換・集約のイメージ

5.3 ゾーニング図

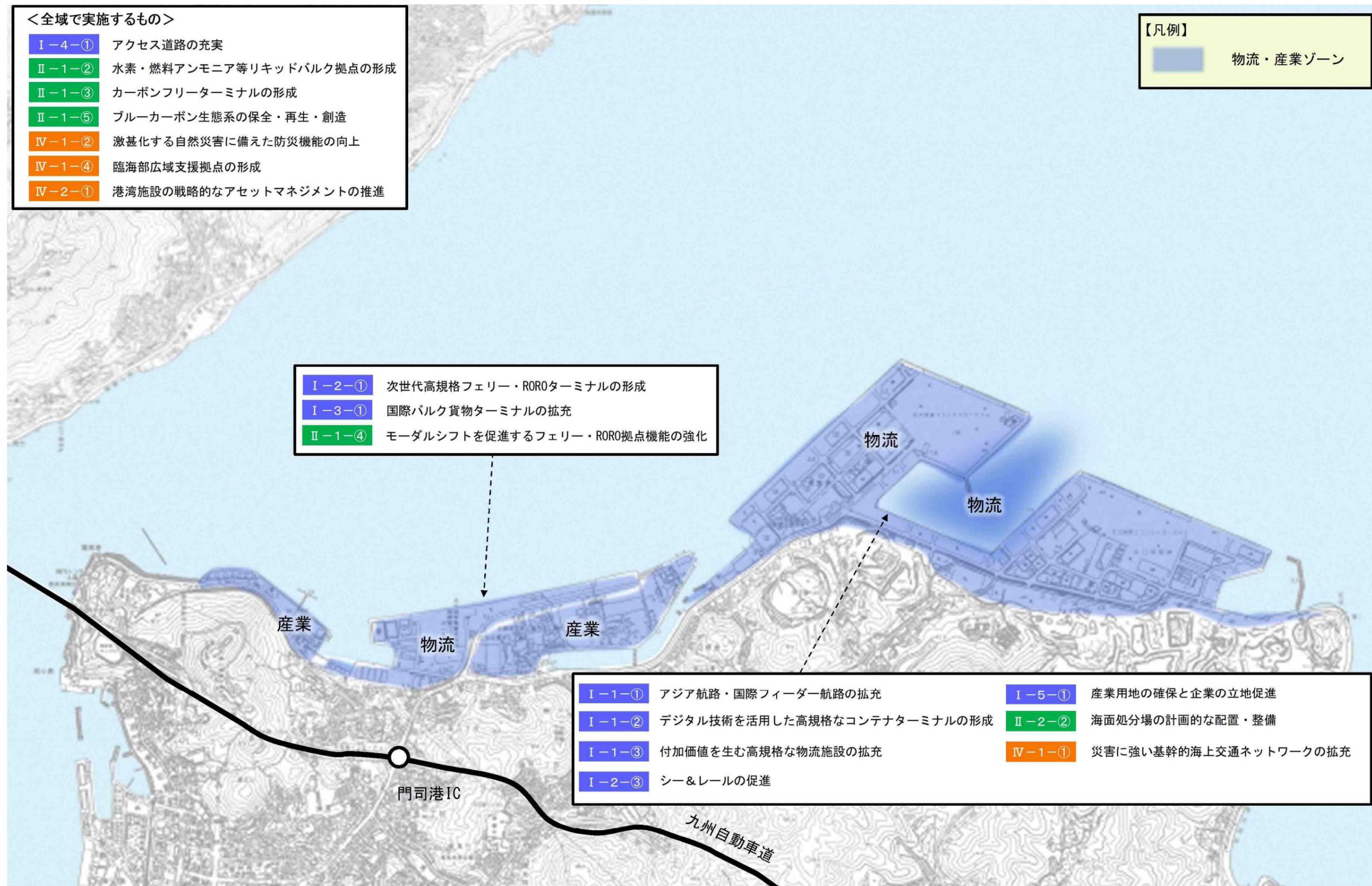


5.4 ゾーニング図（施策箇所図）

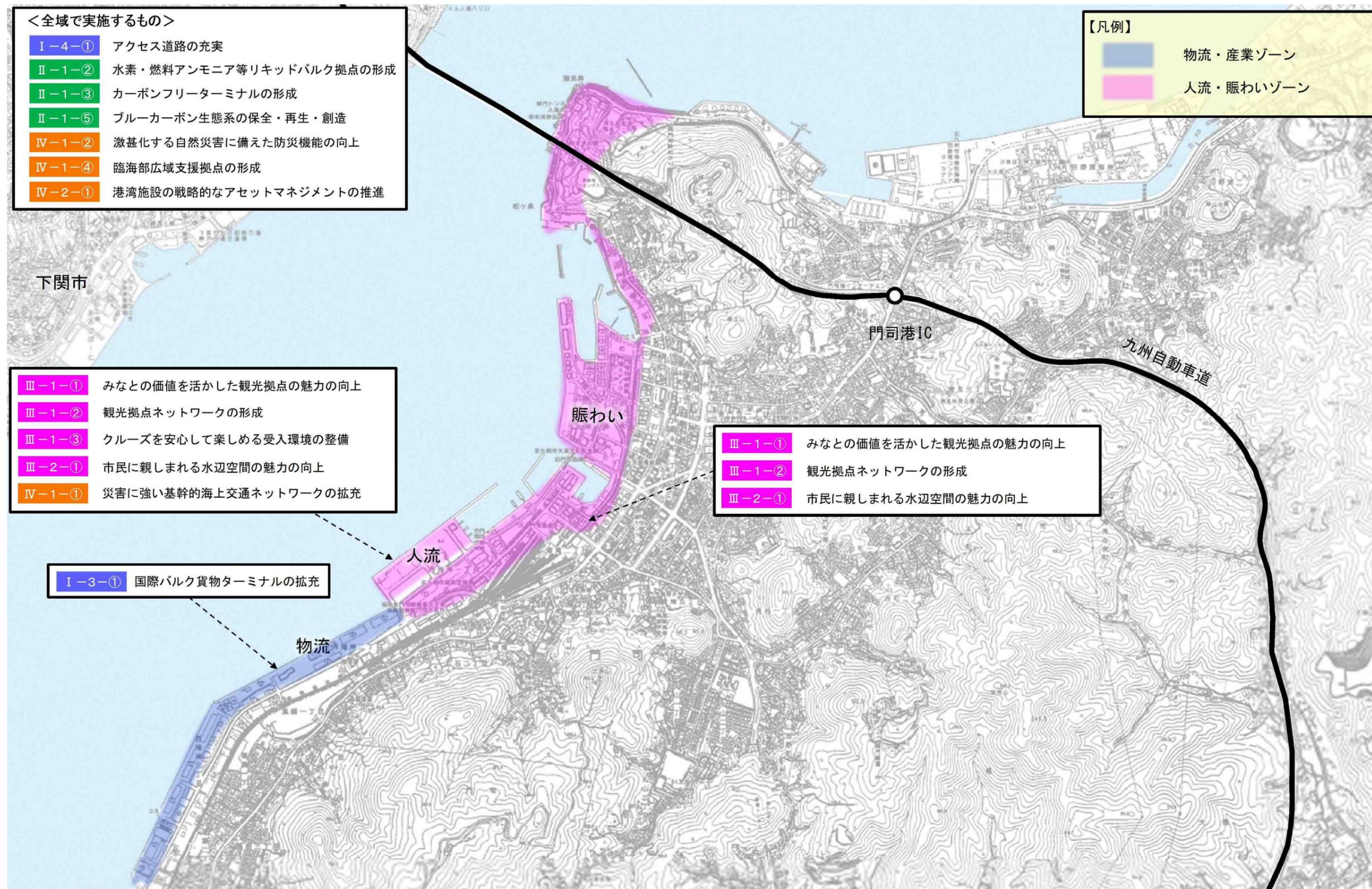
＜新門司北、新門司南、新門司沖地区＞



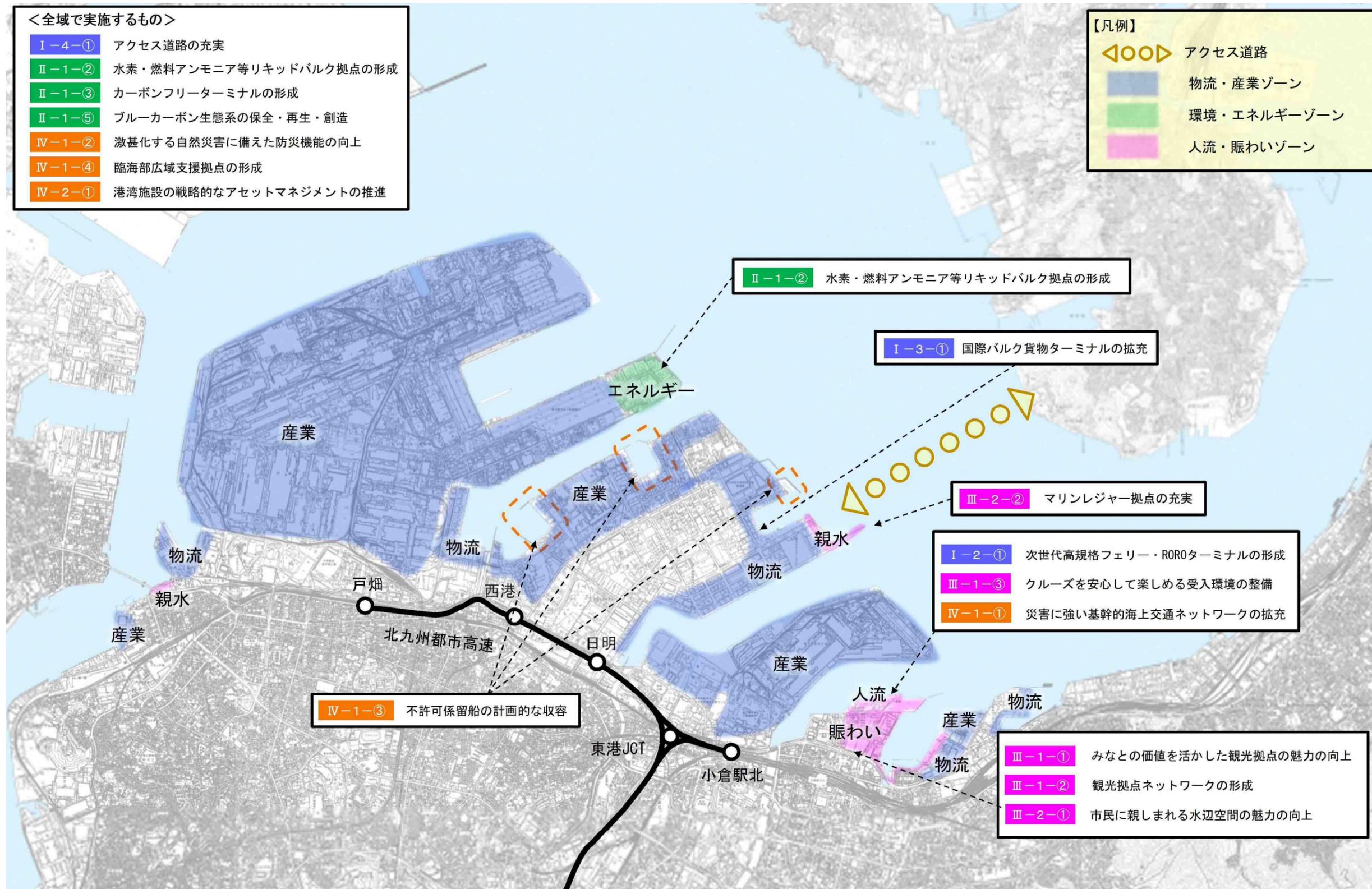
<太刀浦、田野浦地区>



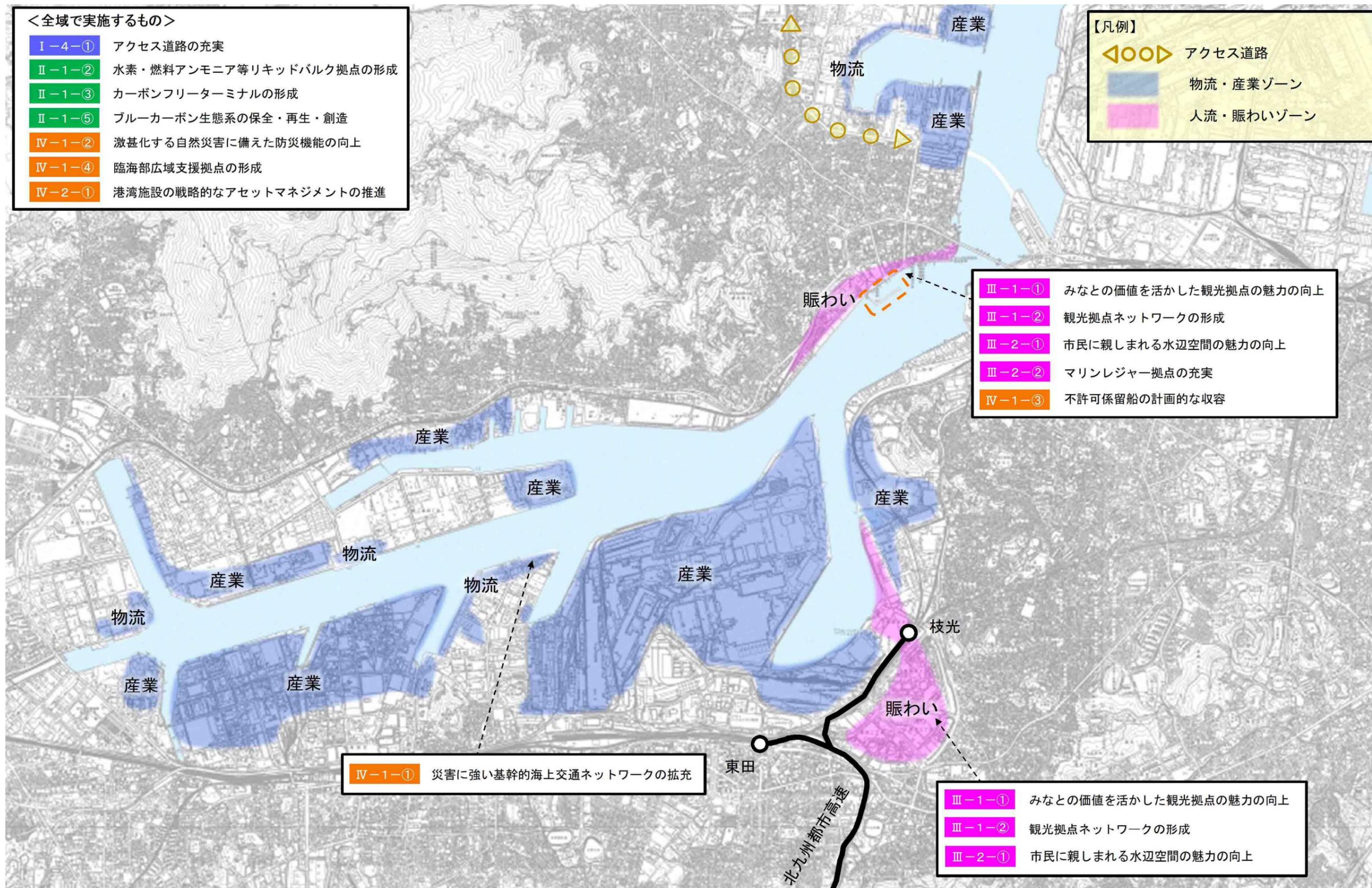
<門司港レトロ、西海岸地区>



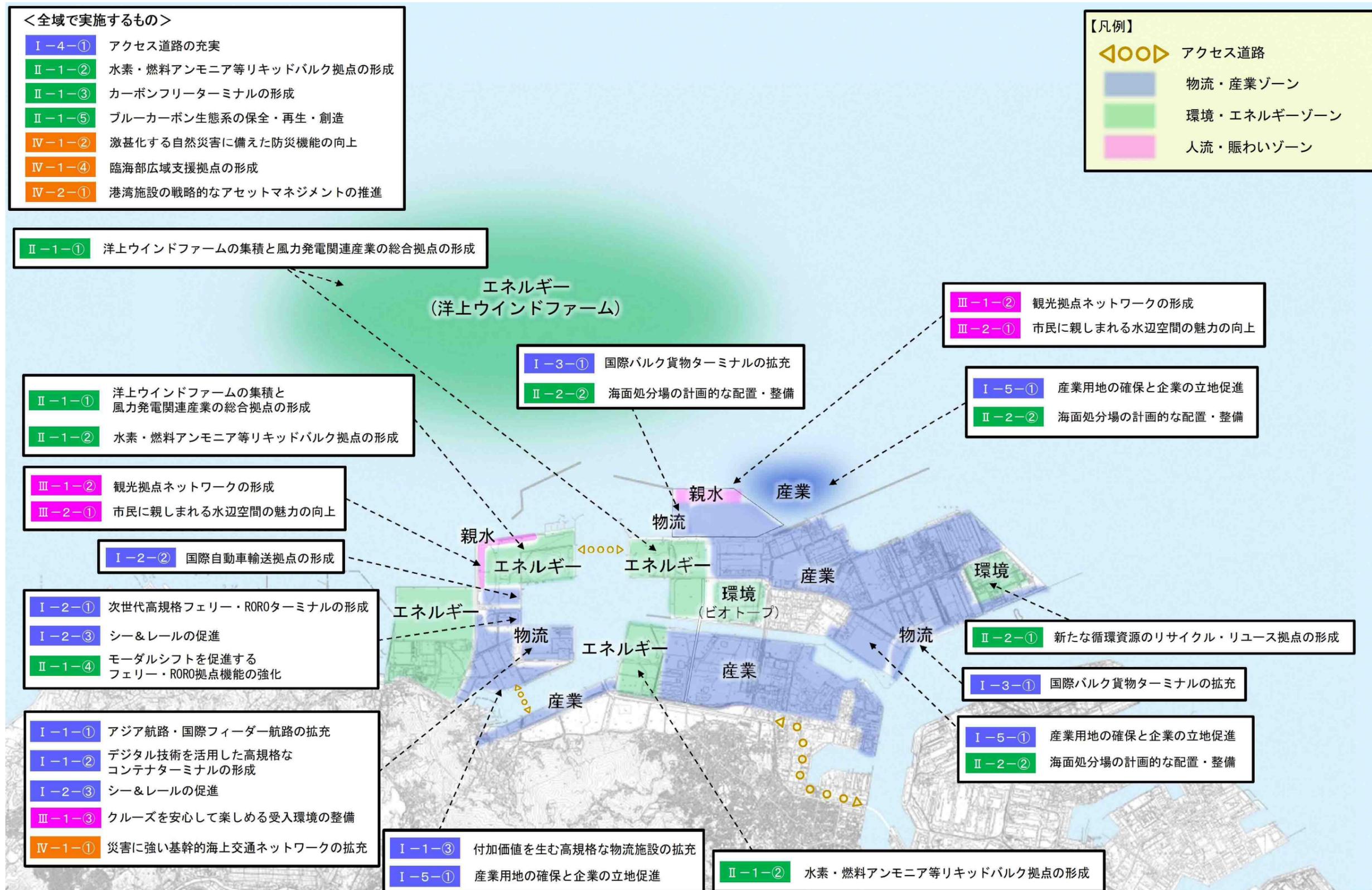
<砂津・許斐・日明・戸畑地区>



<八幡、黒崎、二島、若松、北湊地区>



<響灘東・響灘西地区>



5.5 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と

具体施策	施策内容	目標時期		地区
		短期・中期	長期	
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、COMPAS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10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と

具体施策	施策内容	目標時期		地区
		短期・中期	長期	
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、憩うみなと

具体施策	施策内容	目標時期		地区
		短期・中期	長期	
Ⅲ-1 観光振興の推進				
Ⅲ-1-① みなと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77tX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			
	マリナーの事故防止対策			

【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と

具体施策	施策内容	目標時期		地区
		短期・中期	長期	
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	短期・中期	長期	新門司、太刀浦、西海岸、黒崎、響灘西
	臨港道路の整備	短期・中期	長期	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	短期・中期	長期	
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	短期・中期	長期	
	ハザードマップの活用等のソフト対策の実施	短期・中期	長期	
	港湾関係者の災害対応力の強化	短期・中期	長期	
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	短期・中期	長期	日明、若松
	放置禁止区域の指定	短期・中期	長期	
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	短期・中期	長期	
	被災地の物流機能の代替	短期・中期	長期	
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	短期・中期	長期	
	計画的な維持浚渫の実施	短期・中期	長期	

5.6 実現に向けて

北九州港長期構想を実現するため、以下に示すような取り組みや体制づくり等を継続的に進めていきます。

①北九州港港湾計画への反映と官民の連携した取り組み

早期に取り組むべき施策については、北九州港港湾計画への反映を行う等、その実現に向け、港湾関係者や関係行政機関等と連携して取り組みを進めます。

②港に対する市民理解の促進

広く市民の方に北九州港の多様な役割や市民生活との関わり合いを理解していただくため、SNS やイベント等を活用した情報発信を行います。

③人材の確保や育成

港湾に関する仕事に従事する人材の確保や育成を促進するため、DX の推進等により働きやすい“みなとづくり”に取り組みます。

④情勢の変化への柔軟な対応

施策を進める途中で、社会経済情勢等が変化する可能性もあることから、情勢の変化を見落とさぬよう、継続的に PDCA サイクルを実行します。

■官民の連携した取り組み事例

《利用しやすい港づくり懇話会》

- ・ 設 立：平成13年12月
- ・ 構 成：官民31団体(オブザーバー含む)
- ・ 取 組：北九州港の振興のため、港湾関係者が一体となり、北九州港の振興策について検討。
策定した振興策について官民一体となって取組み、取組状況についてフォローアップを実施。



図 5-36 懇話会の様子

■官具体施策を円滑に進めるための取り組み事例

《港に対する市民理解の促進》

- ・ 工事見学会やイベントでの船舶の公開等を通じた PR 活動を行う
- ・ 市民の方が気軽に港湾に触れる機会を増やすため、市民に親しまれる水辺空間を創出する。



図 5-37 船舶の一般公開

《人材の確保や育成》

- ・ 産学官が連携して、高校生等に港湾に関わる仕事内容を紹介する機会を設ける等、若年層が港湾に興味を持つ取り組みを行う
- ・ DX の推進による業務の効率化や女性労働者の働きやすい環境整備等の働き方改革を、関係者と連携して進める。



図 5-38 高校生等への海や港の仕事の紹介

附属資料

<用語集>

用語	定義
アセットマネジメント	社会基盤構造物の点検・対策について、その資産の評価や管理という概念を導入し、設計、施工、維持管理の投資に対する構造物の性能および機能という効果、すなわち投資対効果を総合的に判断して、構造物の点検・対策の最適化に対処するもの。
上屋	船舶から荷揚げ、もしくは積込む貨物の荷さばきや一時保管を行うための施設で、通常、エプロン（岸壁、棧橋及び物揚場の上面）の直背後に配置される。
エプロン	岸壁の陸側にあつて、背後の上屋や野積場までのスペースのこと。
沖待ち	船舶が船混みその他の理由で入港できず港外に停泊し入港の機会を待っている状態。
開発保全航路	船舶航行量が多く、船舶交通の要衝である区域等において、船舶の大型化や高速化に対応して、海上交通の安全性、効率性を向上させるため開発及び保全のための工事を必要とする航路のこと。港湾法第2条第8項に規定されており、その航路の区域は政令で定められている。現在、全国では15航路が指定され、関門航路はそのうちのひとつ。
海面処分場	水面を有するところに設置された廃棄物最終処分場のこと。浚渫土砂や廃棄物を埋立により処分する。
カスケード現象	大型船の投入によって、既存の中小型船が玉突きのように他の航路に転配されることで、滝（カスケード）のように段々と大型化が進展していく現象を指す。近年、スケールメリットによる輸送コスト低減を図るため、基幹航路に大型の新造船が投入されることによって、基幹航路（欧州航路、北米航路）、南北航路（南米航路、豪州航路、南アジア航路）、アジア域内航路（東南アジア航路、中国航路、韓国航路）の順に転配されていく傾向にある。
カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させる概念。
カーボンニュートラルポート	国際物流の結節点・産業拠点となる港湾において、水素、燃料アンモニア等の次世代エネルギーの大量・安定・安価な輸入や貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて温室効果ガスの排出を全体として実質ゼロにすることを目指すものをいう。
空コンテナ	貨物が詰め込まれていないコンテナのこと。
ガントリークレーン	コンテナターミナルに設置される、船舶との間でコンテナ貨物の積み卸しを行うためのクレーン。アーム部分が長いため、大型コンテナ船の貨物の積み卸しに対応できる。

用語	定義
岸壁	船舶を接岸、係留させて、貨物の積み卸し、船客の乗降等の利用に供する施設。
基幹的海上交通ネットワーク	災害発生時においても、基幹的な人流・物流や緊急物資輸送網を維持し、我が国の社会経済への影響を最小限に抑制するため、フェリー・RORO 船等の就航環境の整備による物流網のリダンダンシーの確保が求められる海上交通ネットワーク。
基地港湾 (海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾)	正式には港湾法第二条の四で規定する「海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾」のことをいい、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に利用される港湾のこと。
グリーンスローモビリティ	時速 20km 未満で公道を走ることができる電動車を活用した小さな移動サービスで、その車両も含めた総称。
クルーザー	寝台、トイレ、台所などの居住設備のある船室（キャビン）付きのボート。
クルージング	寝台、トイレ、台所などの居住設備のある船室（キャビン）付きのボート（クルーザー）で、洋上を短期間または長期間にわたって航行する海洋性レクリエーション。
クルーズ船	船旅に必要なとなる宿泊施設やその他レストラン、バー、プールなどの設備を備えた客船。
ゲート	トレーラーがコンテナターミナルに出入りする際に、搬出入の受付や正しいコンテナが載せられているか、コンテナにダメージがないかなどを確認するための施設。
小型船	原則 500GT 級未満の船舶を指す。 小型船の種類は、タグボート、通船、給油船、給水船、作業船、漁船、遊漁船、官公庁船等がある。
護岸	波浪による浸食や水圧による崩壊を防止するための施設。
国際拠点港湾	重要港湾のうち国際海上輸送網の拠点として特に重要として政令により定められていた港湾。全国で 18 港が指定。
国際フィーダー航路	国内の主要港で基幹航路に接続する支線的航路のうち、国際コンテナ戦略港湾(阪神港・京浜港)と国内各港と結び外貨コンテナの 2 次輸送を担う航路のこと。
コンテナ	貨物、特に雑貨輸送の合理化のために開発された一定の容積をもつ輸送容器。アルミ製が主流。サイズは通常、海上輸送では 20、40 フィートが主流で、JR 貨物では 12 フィートが主流。
コンテナターミナル	コンテナ輸送方式における海上輸送と陸上輸送の接点となる港湾施設。船へのコンテナの積み卸しや、コンテナの保管・輸送、これに要する各種荷役機械の管理等をつかさどる一連の施設を有するエリア。荷役機器は RTG、ストラドルキャリアなどが使われる。

用語	定義
載荷重量トン数 (DWT)	船舶が積載できる貨物の重量を示すトン数。貨物船の大きさを示すのに用いられる。
在来貨物	コンテナ貨物等の新しい荷役方式に対し、本船がクレーンを装備している貨物船で荷役を行う貨物。
サプライチェーンマネジメント	生産から消費までの情報と物の流れを効率化し、消費者ニーズを反映した商品をスピーディーに適正な価格で提供するための仕組み。
棧橋	杭をある間隔で打ち込み、杭頭部を床状に構築した係留施設。
シー&エア	海上輸送と航空輸送とを組み合わせた輸送サービスで、海上輸送の低運賃と航空輸送の高速性というメリットを組み合わせた形の輸送サービス。一般道での輸送が困難な特殊大型貨物の輸送手段としてもニーズがある。
シー&レール	鉄道輸送と海上輸送を接続した輸送形態。車の輸送に比べ、一度に大量の貨物を輸送できるため、コスト面で有利であり、ドライバー不足の改善やCO2発生の軽減に寄与する。
シャーシプール	シャーシ（自動車の車台）を保管する場所。
浚渫土砂	船が安全に航行・停泊できるように海底を掘削して発生した土砂。
循環型社会	廃棄物等の発生抑制、循環資源の循環的な利用及び適正な処分が確保されることによって、天然資源の消費を抑制し、環境への負荷ができる限り低減される社会。
ストックマネジメント	施設の供用期間内における補修・更新等の維持管理を含めた総費用の最適化を図る管理手法のこと。
ストラドルキャリア	コンテナヤード内でコンテナを多段に積み重ねたり、シャーシへの積卸しを行う移動式荷役機械。
倉庫	貨物を保管する施設。普通倉庫、野積倉庫、貯蔵槽倉庫、危険品倉庫、冷蔵倉庫などの種類がある。
総トン数 (GT)	船舶の大きさを、その船舶の容積で表す場合に用いる。旅客船や貨客船の大きさを示すのに用いられる。
耐震強化岸壁	大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資及び避難者の海上輸送を確保するために、通常よりも耐震性を強化して建設される岸壁。
耐震強化岸壁 (幹線物資輸送)	大規模な地震による災害が発生した際に、経済活動を支える上で必要な物流機能の維持に資する耐震強化岸壁。
耐震強化岸壁 (緊急物資輸送)	大規模な地震による災害が発生した際に、物資の緊急輸送、住民の緊急避難等に資する耐震強化岸壁。
高潮	台風等、気象の影響により、海面が異常に上昇する現象。

用語	定義
国際中枢港湾	欧米等とを結ぶ国際幹線航路に就航する大型コンテナ船が寄港可能な大水深で高規格なコンテナターミナルを有する港湾であり、旧運輸省（現国土交通省）が1995年に策定した長期港湾政策「大交流時代を支える港湾」で明記された通称。東京湾、伊勢湾、大阪湾及び北部九州の4地域が該当する。
定期コンテナ航路	週毎など一定の期間毎に、コンテナ船の運航が行われる航路。
ダイレクト	内航フィーダーや海外でのトランシップを行わず、日本国内から直接対象地域に輸送を行うこと。 ※トランシップ：積替港から積卸港まで、同一の船舶で運送されずに、途中港で積み替えされること。
デジタルツイン	インターネットに接続した機器などを活用して現実空間の情報を取得し、サイバー空間内に現実空間の環境を再現すること。
デジタルトランスフォーメーション（DX）	進化したデジタル技術を浸透させることで人々の生活をよりよいものへと変革することを指す。
デマンド型	電話予約など利用者のニーズに応じて柔軟な運行を行う公共交通の一形態。
トンキロ	貨物輸送量を表す単位。例えば、1tの貨物を1km運んだ場合は「1トンキロ」と表す。
日本海側拠点港	対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れつつ、日本海側港湾の国際競争力を強化することを目的に日本海側の拠点の港として、国土交通省が指定した港。
バイオマス発電所	動植物などから生まれた生物資源を直接燃焼したり、ガス化するなどして発電を行っている発電所。
パーソナルモビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。
抜港	予定されていた寄港をとりやめること。
バルク貨物	穀物、鉄鉱石、石炭、油類、木材などのように、包装されずにそのまま船積みされる貨物。
バンプール	空コンテナ置き場。
フィーダー	支線サービス。基幹航路に就航する本船の寄港地と本船の寄港しない最寄りの港の間の輸送のこと。
フライ&クルーズ	主に海外でのクルーズ船による旅行のために、現地までの移動（往復又は片道）に航空機を利用する旅行形態をいう。
ブルーカーボン・オフセット制度	CO2排出量削減の手法の一つとして、クレジット申請者のCO2吸収・固定の効果をオフセット実施者（企業など）が買い取り、オフセット実施者（企業など）が排出するCO2と相殺するもの。

用語	定義
ブルーカーボン生態系	ブルーカーボン（海洋で生息する生物によって吸収・固定される炭素）を隔離・貯留する海洋生態系（藻場、湿地・干潟、マングローブ林等）。
マリンレジャー	海水浴、釣り、潮干狩り、サーフィン、ボードセーリング、スキューバダイビング等の海浜における余暇活動並びにプレジャーボート（モーターボート、ヨット、カヌー、水上オートバイ等）及び遊漁船による遊走等のこと。
みなとオアシス	「みなと」を核としたまちづくりを促進するため、住民参加による地域振興の取組が継続的に行われる施設を「みなとオアシス」として国土交通省港湾局長が登録するもの。
モーダルシフト	トラックによる貨物輸送を船または鉄道などの大量輸送機関に切り替えること。ドライバー不足や交通渋滞、大気汚染を解消するため、特に大量一括輸送が可能となる幹線輸送部分を内航海運や鉄道貨物による輸送に転換すること。
物揚場	船を停泊させ貨物や旅客の積み卸しをするための施設。水深-4.5mより浅い施設。
ヤード	コンテナやバルク貨物を蔵置する場所のこと。
洋上ウインドファーム	海岸線から離れた沖合いに設置した複数の風力発電装置からなる風力発電所。
洋上風力発電	風力発電のうち、洋上に設置されるもの。海底に直接基礎を設置する着床式と、浮体を基礎として係留などで固定する浮体式に分類される。
予防保全	施設・設備の機能不全や著しい劣化・変状の発生を未然に防止するために、規定の間隔又は基準に従って点検等を実施し、施設・設備の機能不全又は機能劣化の確率を低減するために行う保全のこと。
リキッドバルク	バルクのうち石油類、化学薬品など液体バラ積み貨物のこと。
リサイクルポート	広域的な循環資源の需給分布に対応し静脈物流ネットワークの拠点として、国土交通省港湾局が指定した港湾のこと。リサイクル処理施設の集中立地、残さ処分のための廃棄物最終処分場、ストックヤード等の整備が一体的に展開され、循環資源の収集、輸送、処理の総合的な静脈物流拠点を形成する。
リモートセンシング	「物を触らずに調べる」技術。

用語	定義
リダンダンシー	「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設の多重化や、予備の手段が用意されている等のバックアップ機能を指す。
レアメタル	地殻中の存在量が比較的少なかったり、採掘と精錬のコストが高いなどの理由で流通・使用量が少ない非鉄金属。
CONPAS（新・港湾情報システム）	「CONPAS（Container Fast Pass）」の略で、国土交通省において、情報通信技術の活用によりゲート処理及びヤード内荷役作業を効率化することを目的として開発した新・港湾情報システムのこと。
Cyber Port	港湾に係る貿易手続、管理行政、インフラ情報の全てを電子化し、有機的にデータ連携させること。 港湾物流分野では、紙・電話・メール等で行われている民間事業者間の港湾物流手続きを電子化することで業務を効率化し、港湾物流全体の生産性向上を図ることを目的としている。
LNG	天然ガスを約-162℃まで冷却して液体にしたもの。
LNG バンカリング	船舶燃料として LNG（液化天然ガス）を供給すること。
MaaS	Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。
O&M	operation and maintenance の略で、運転及び保守のことを意味する。
RORO 船	Roll on Roll off 船の略。貨物をトラックやフォークリフトで積み卸す（水平荷役方式）ために、船尾や船側にゲートを有する船舶。
RTG	コンテナターミナルにおける荷役機械の一つ。Rubber Tired Gantry crane の略であり、コンテナヤード内のコンテナを運搬するときに使われるタイヤ式門型クレーンのこと。
SDGs	2001 年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）別ウィンドウで開くの後継として、2015 年 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標。
SNS	Social Networking Service の略で、登録された利用者同士が交流できる Web サイトの会員制サービスのこと。
TEU	20ft 換算のコンテナ取扱個数の単位。20ft コンテナ 1 個を 1TEU として計算する。（40ft コンテナ 1 個は 2TEU と計算する。）