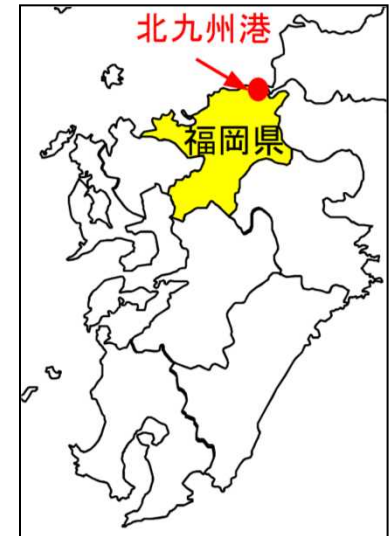


北九州港 港湾計画 一部変更






前回改訂：平成23年12月(目標年次：平成30年代前半)

平成27年12月7日
交通政策審議会
第61回港湾分科会
資料 2



港湾管理者：北九州市

【凡 例】

-  国際拠点港湾
-  重要港湾
-  主要な高速道路
-  主要な一般道路
-  主要な鉄道



北九州港響灘地区

計画変更箇所

「再生可能エネルギー源を活用する区域」の設定

白島国家石油備蓄基地



位置図

ひびきなだひがし
響灘東地区

ひびきなだにし
響灘西地区

ひびきコンテナターミナル

きたみなと
北湊地区

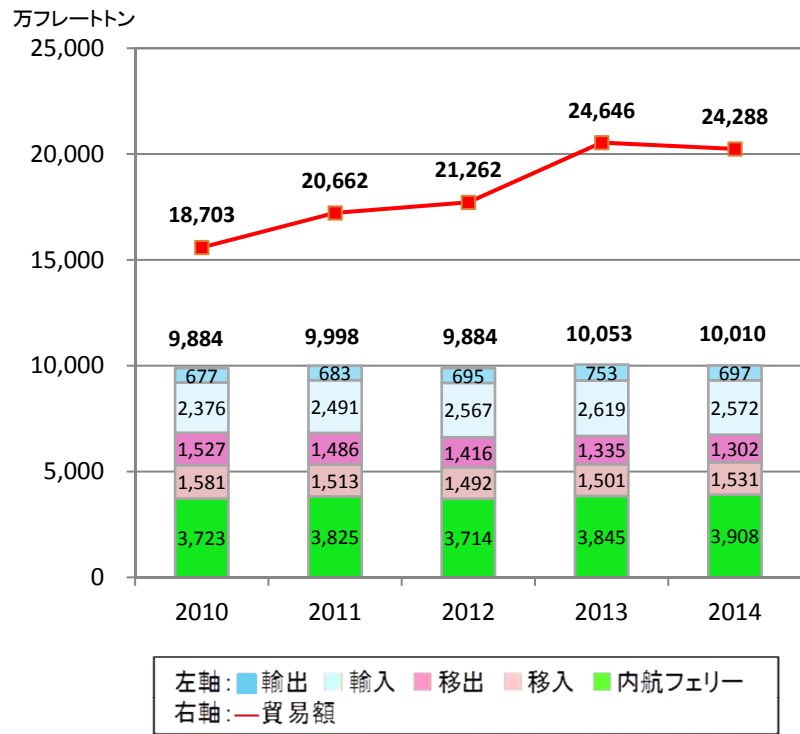
国道495号

土地利用計画の変更

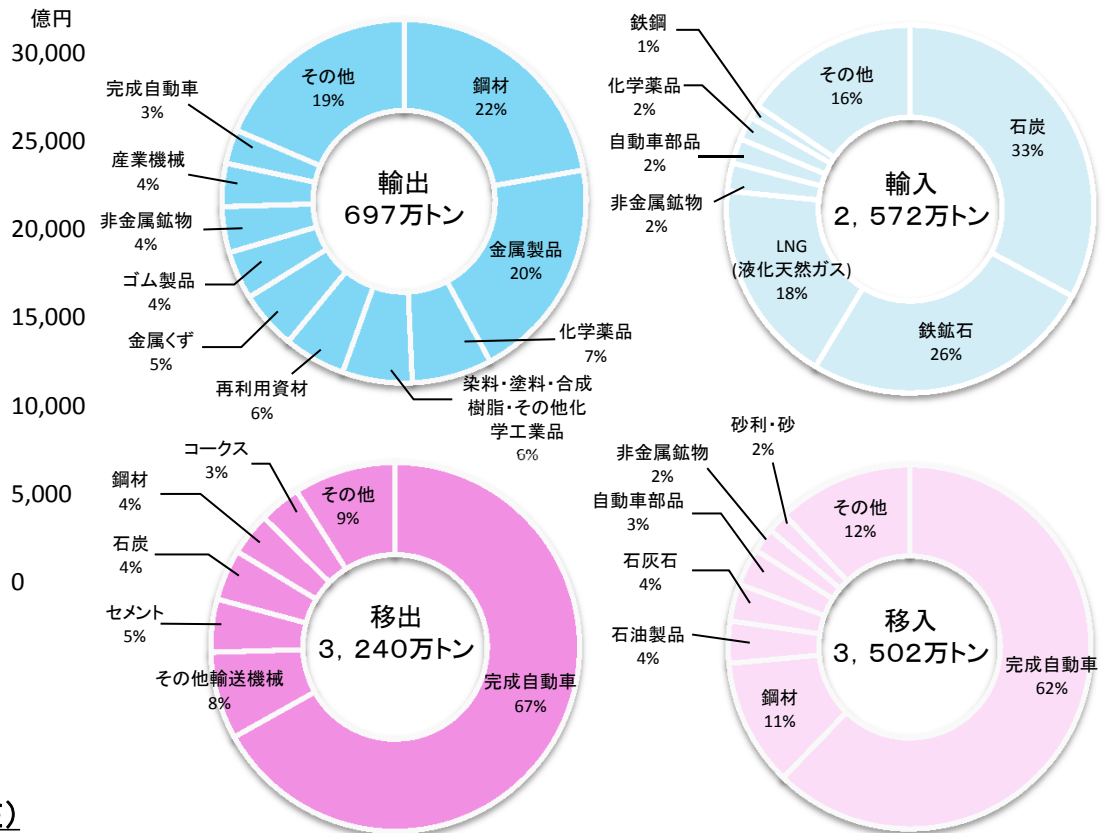
北九州港の概要

○北九州港は、周防灘から関門海峡、洞海湾、響灘までの広範囲にまたがる国際拠点港湾であり、成長著しいアジア諸国と日本とを結ぶ重要な役割を果たしている。また、外国貿易や国内物流、西日本地域の人々の生活、産業、経済の拠点ともなっている。

総取扱貨物量の推移



取扱貨物の品目内訳(2014年)



北九州港の主な定期航路(2015年4月1日現在)

外貿コンテナ航路	便数
韓国航路	23便/週
中国航路	12便/週
東南アジア航路	9便/週
台湾航路	4便/週
ロシア航路	1便/4週

国際フィーダー航路	便数
阪神航路	8便/週

内航RORO船航路	便数
北九州～常陸那珂	2便/週

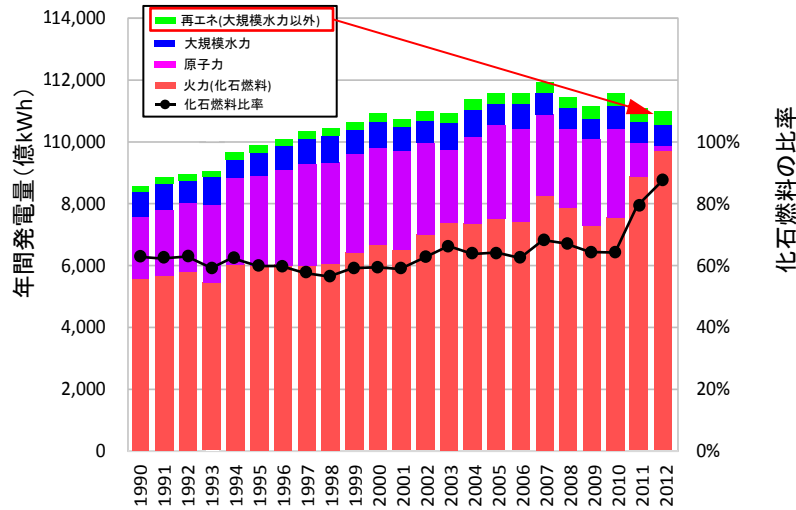
内航フェリー航路	便数
北九州～徳島～東京	7便/週
北九州～松山	7便/週
北九州～泉大津	7便/週
北九州～神戸	7便/週
北九州～大阪	14便/週

港湾の適正かつ効率的な利用に努めつつ、地球温暖化等の課題に対応するため、港湾における洋上風力発電施設の導入を図る区域を設定する。(p4~p8)

企業立地の促進を図るため、土地利用計画を変更する。(p9)

- 東日本大震災以降、石炭や天然ガス等の化石燃料に依存する割合は、震災前の6割から9割に増加している。
- 化石燃料への依存の増大は、国富の流出や温室効果ガス排出量の増加に繋がるのが危惧されるため、再生可能エネルギーの導入拡大が求められている。

国内発電量の推移

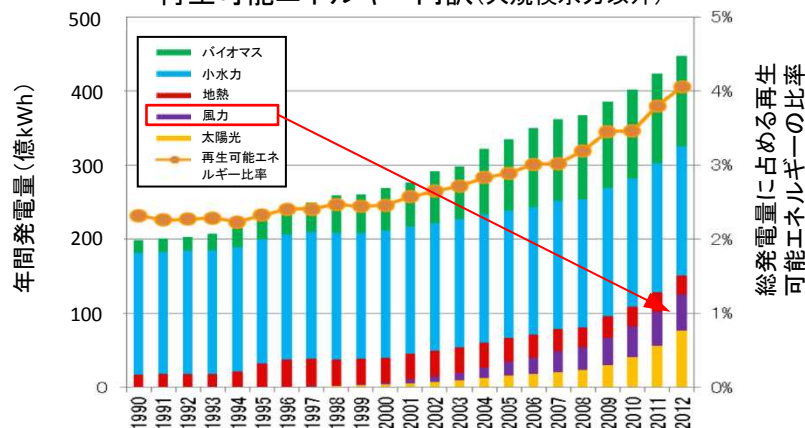


海洋基本計画(平成25年4月26日閣議決定)

- ・海洋再生可能エネルギーの利用促進
[洋上風力発電]
先導的な取組等

既に管理者が明確になっている海域における先導的な取組として、港湾区域においては、洋上風力発電が港湾の管理運営や諸活動と共生していく仕組みの構築によって、引き続き導入の円滑化に取り組む。

再生可能エネルギー内訳(大規模水力以外)



エネルギー基本計画(平成26年4月11日閣議決定)

- ・再生可能エネルギー 政策の方向性
[風力]

大規模に開発できれば発電コストが火力並みであることから、経済性も確保できる可能性のあるエネルギー源である。

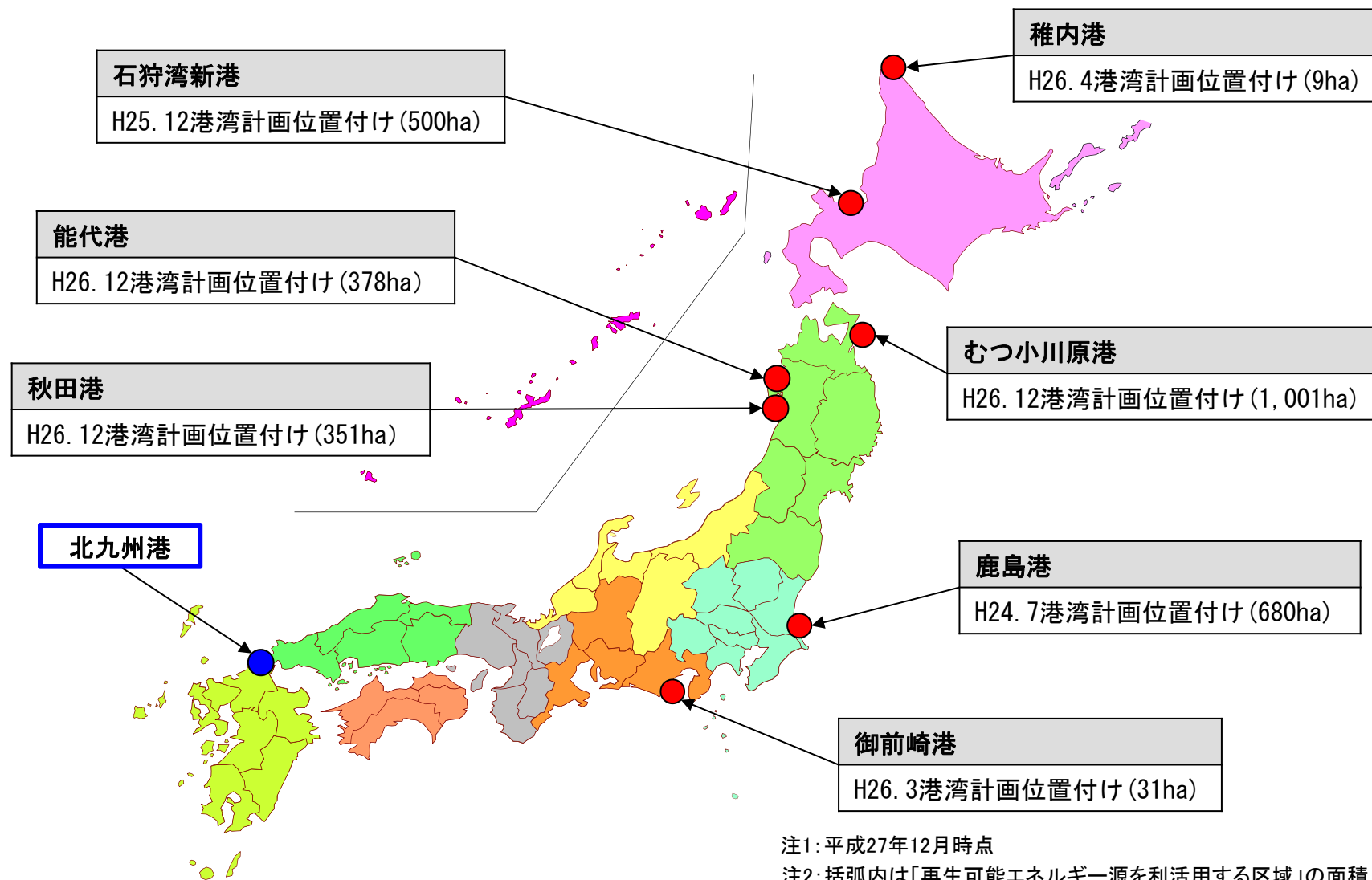
- ・再生可能エネルギーの導入加速

中長期的には、陸上風力の導入可能な適地が限定的な我が国において、洋上風力発電の導入拡大は不可欠である。

出典: 環境エネルギー政策研究所 「自然エネルギー白書2014」より

洋上風力発電の導入に向けた動き

○現在、全国7港において「再生可能エネルギー源を利活用する区域」が港湾計画に位置付けられており、洋上風力発電施設の導入に向けた取組が進められている。



北九州市の上位計画

●「元気発進！北九州」プラン(北九州市基本構想・基本計画)

(基本構想:平成20年12月策定、基本計画:平成25年12月変更)

◇再生可能エネルギー・基幹エネルギーの創出拠点の形成

再生可能エネルギーの市内への最大限の導入とそれを下支えする高効率石炭火力発電など基幹エネルギーの立地促進とともに、響灘地区への風力発電をはじめとするエネルギー産業の拠点化を推進します。

分野別計画

●北九州市新成長戦略(平成25年3月策定)

◇再生可能エネルギーの立地促進

太陽光、風力、潮力等再生可能エネルギーの市内への最大限の導入を図るとともに、それに伴う地域企業の新エネルギービジネスの展開を促進します。

●北九州市環境未来都市計画(平成26年7月計画更新)

◇大規模風力発電の導入促進

・民間事業者による大規模風力発電の導入を促進する。また、導入の適地エリアを把握、情報提供する。

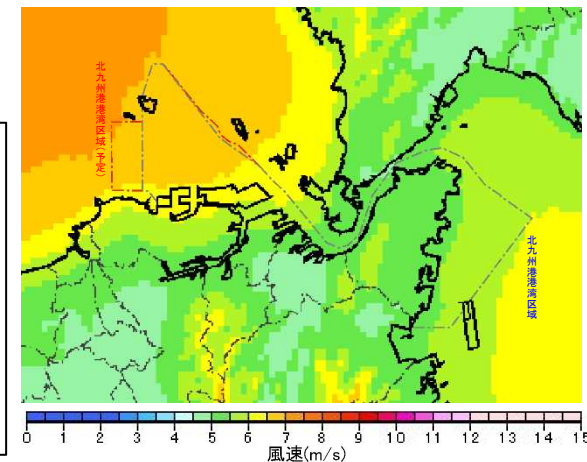
北九州市内における洋上風力発電についての取組

洋上風力発電システム技術の確立や環境影響調査等に関する実証研究

○事業者(共同):

NEDO(国立研究開発法人新エネルギー・産業技術総合開発機構)、
電源開発(株)

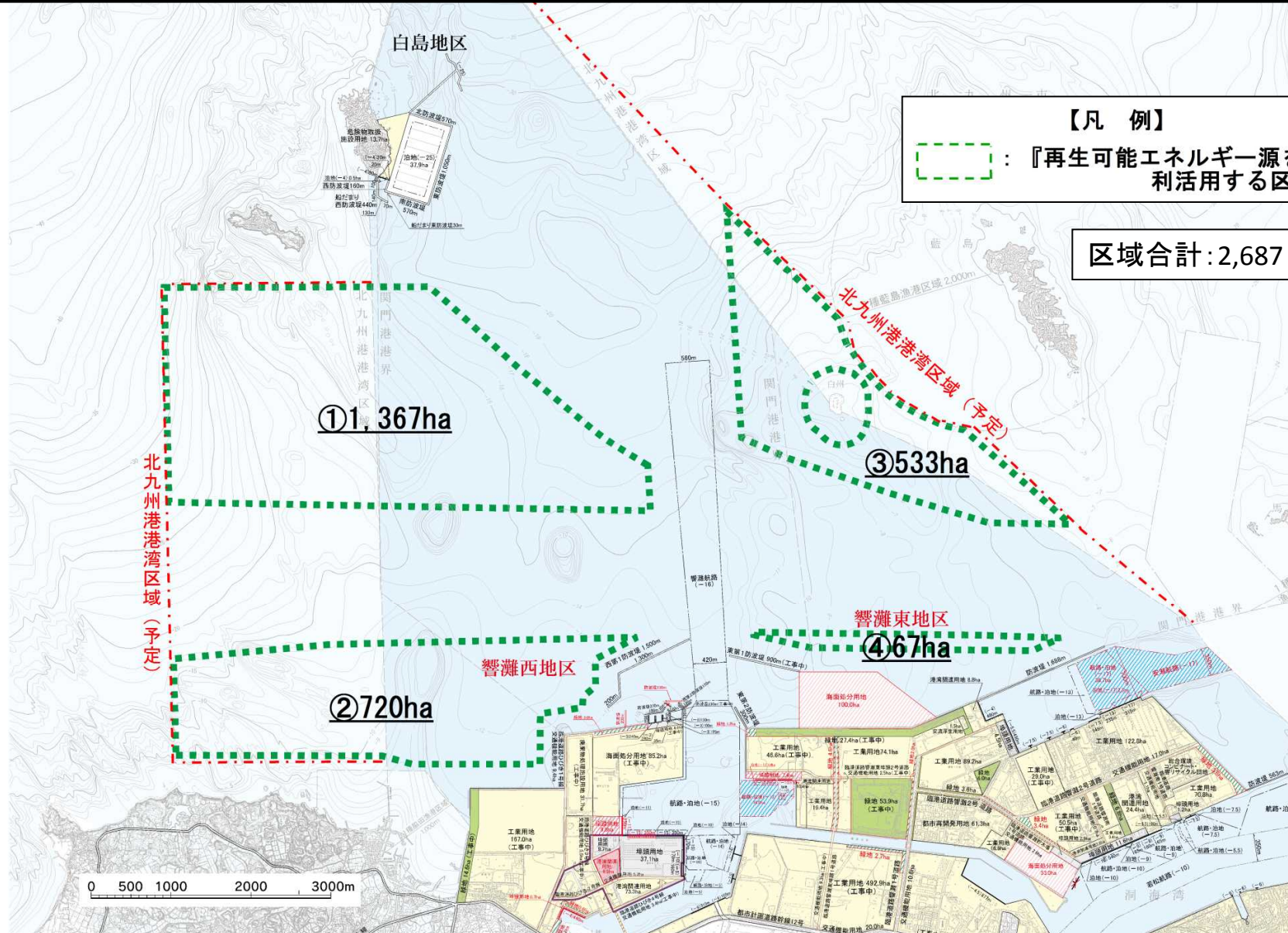
○研究期間:平成23年8月～



出典: NEDO風況マップより北九州市作成

計画変更の内容

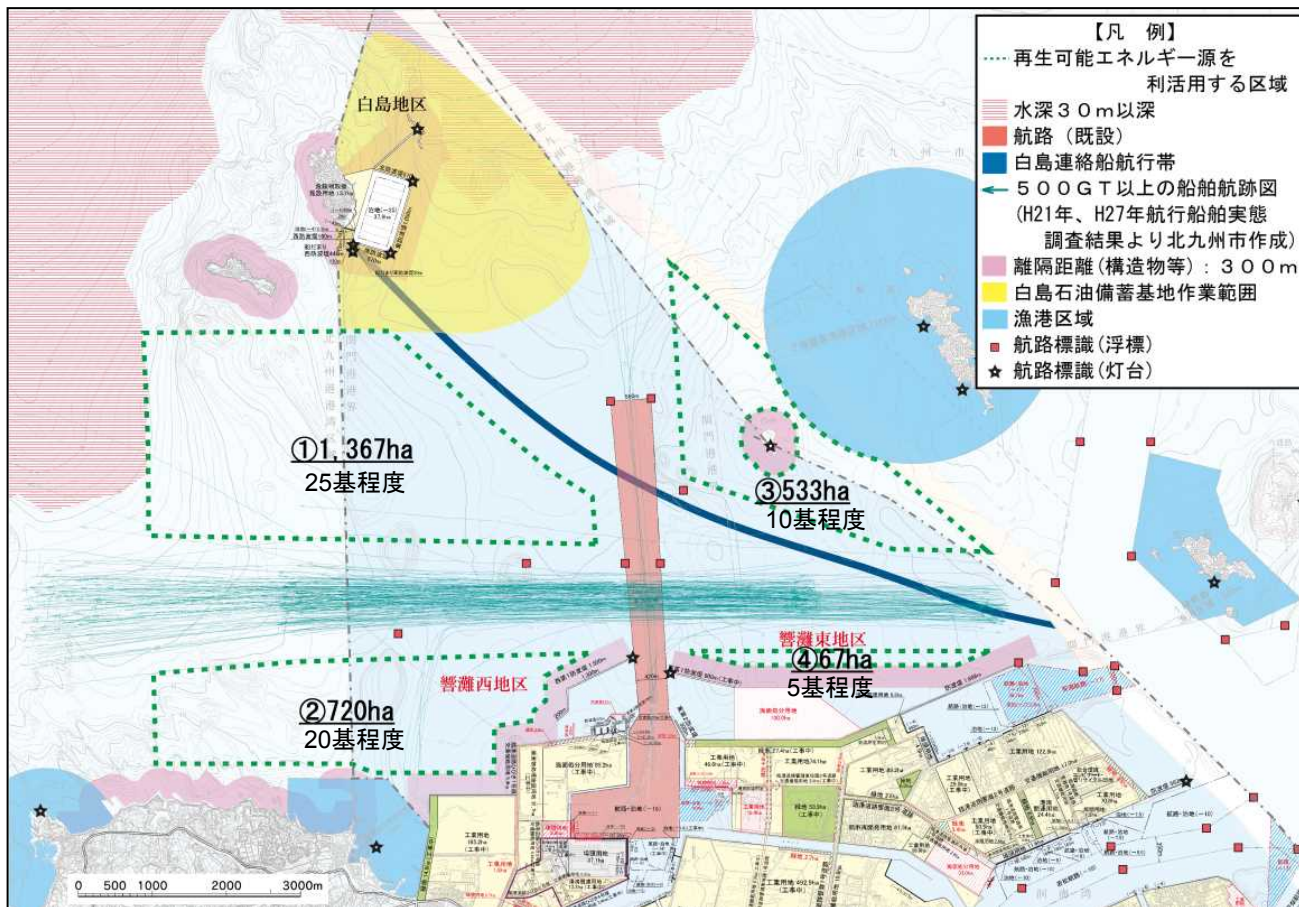
○洋上風力発電施設の導入を図るため、再生可能エネルギー源を利活用する区域を計画する。



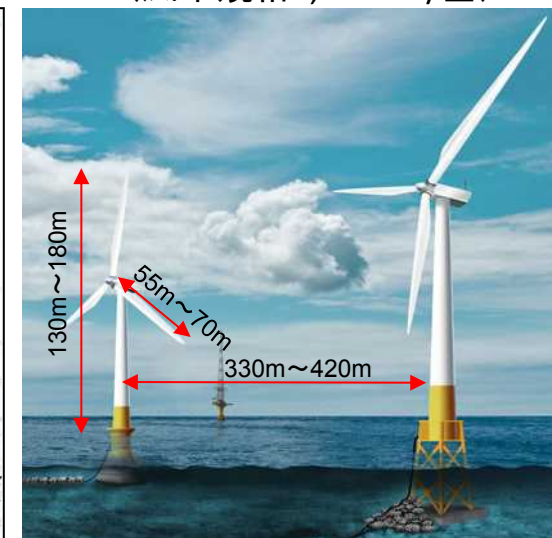
区域設定の考え方

- 水深30m以浅の範囲を設定
- 船舶航行等に影響のない範囲を設定
- 発電事業の採算性の観点から20万kW以上の規模を満たすよう設定(事業者ヒアリングを踏まえ設定)

区域設定の考え方



風車の規格及び配置のイメージ
(風車規格5,000kW/基)



(NEDOHPより国土交通省港湾局作成)

(参考)

総出力	年間発電量	世帯数換算
20万kW	5億3千万kWh	14万6千世帯

注1: 年間発電量は、設備利用率30%と仮定して算出
注2: 1世帯あたり年間電力使用量3,600kWhと仮定
(経済産業省資源エネルギー庁HPより)

注1: 設置基数は、風車の規格を5,000kW/基と想定した場合の最大設置基数であり、「港湾における洋上風力発電施設等の技術ガイドライン(案)」を基に国土交通省港湾局が算定。自然条件や設置する風車の規格等により増減する可能性がある。
注2: 風車の規格及び離隔距離は、「港湾における洋上風力発電施設等の技術ガイドライン(案)」を基に記載。

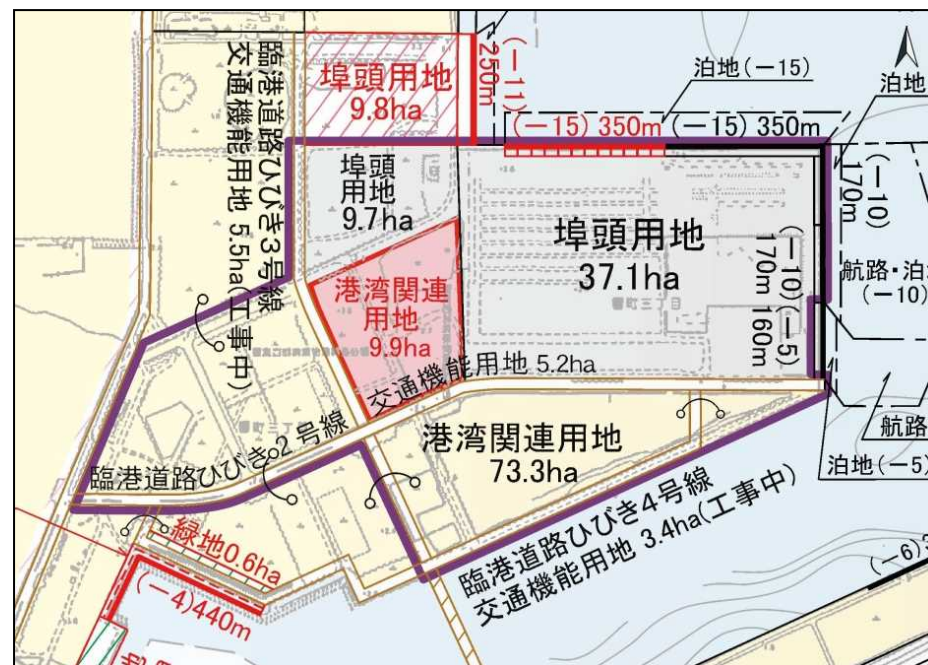
計画変更の内容

- 響灘西地区では、アジアとの近接性を活かして、特にひびきコンテナターミナルに隣接した産業用地において、国際競争力を高める物流産業の集積を促進している。
- 企業立地の更なる促進を図るため、土地利用計画を「埠頭用地」から「港湾関連用地」へ変更する。

既定計画



今回計画



確認事項	「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」との適合
再生可能エネルギー源を活用する区域	<p>IV 良好な港湾・海洋環境の形成及び循環型社会への対応</p> <p>2 多様化する環境問題への対応</p> <p>① 地球温暖化防止対策</p> <p>港湾における地球温暖化防止対策を進めるためには、港湾を核とした効率的な物流体系の構築及び港湾活動や臨海部における企業活動の低炭素化の促進が重要である。</p> <p>このため、港湾機能の適切な配置や、貨物自動車よりもCO₂の排出原単位が小さい海上輸送・鉄道輸送への利用転換、コンテナターミナルゲート前等での渋滞の緩和、空荷輸送の削減等の環境負荷が小さい効率的な物流体系を構築する。また、港湾の活動に必要な設備等において、CO₂の排出原単位の低減に資する先進的な技術を導入するとともに、再生可能エネルギーの利活用を促進する。さらに、CO₂の吸収源対策として、緑地の整備を進める。また、適切な管理等によりCO₂の吸収効果が期待される藻場の保全・造成を進める。</p>
土地利用計画	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築</p> <p>(2) 臨海部の産業立地・活動環境の向上</p> <p>経済のグローバル化の進展、東アジア地域の急成長、企業の国際分業の進展等の中で、製造業を中心とする企業は最適生産地を求めて、国や地域を選択する時代となっており、東日本大震災を受けてその傾向はますます強くなると考えられる。</p> <p>また、臨海部における国内外からの産業立地や設備投資を促進することにより、我が国産業の国際競争力を向上させるとともに、雇用や所得の創出等により地域を活性化させることが必要である。</p> <p>このため、原材料等のバルク貨物等を輸送する船舶の大型化や企業立地等に対応した港湾施設の整備、臨海部の有効活用・再編による用地の提供を行うとともに、ターミナル隣接地における大型特殊貨物を円滑に輸送するための措置や幹線道路網とのアクセスの確保について関係機関と連携して取り組む。</p> <p>また、産業活動を支える高度なサプライチェーンを構築するため、荷さばき、流通加工、在庫管理等ロジスティクス機能を備えた物流産業の誘致・育成を進める。</p>