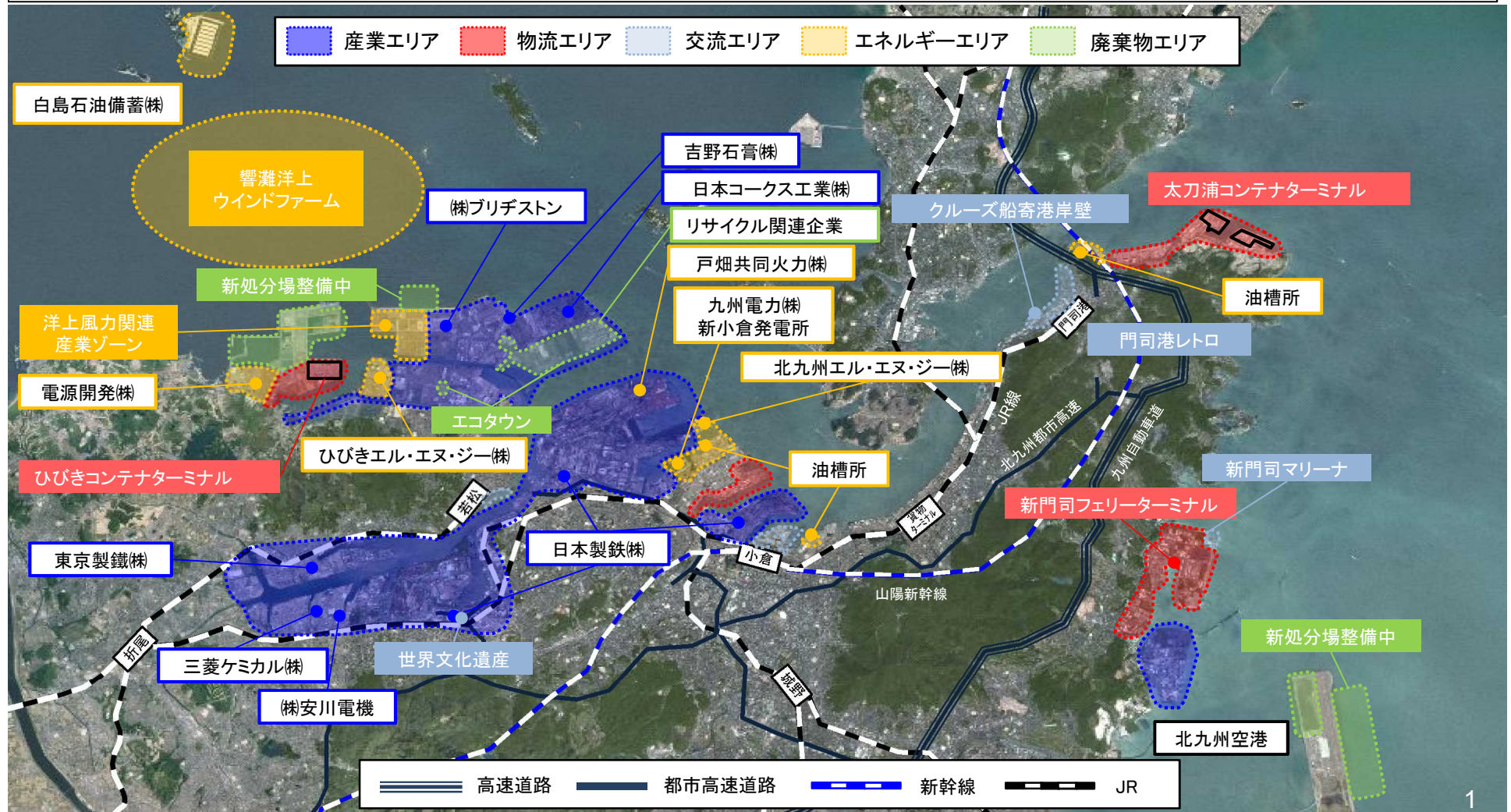


北九州港(改訂)

北九州港 港湾計画 改訂

前回改訂：平成23年12月（目標年次：平成30年代後半）
 今回改訂：令和 5年10月（目標年次：2030年代後半）

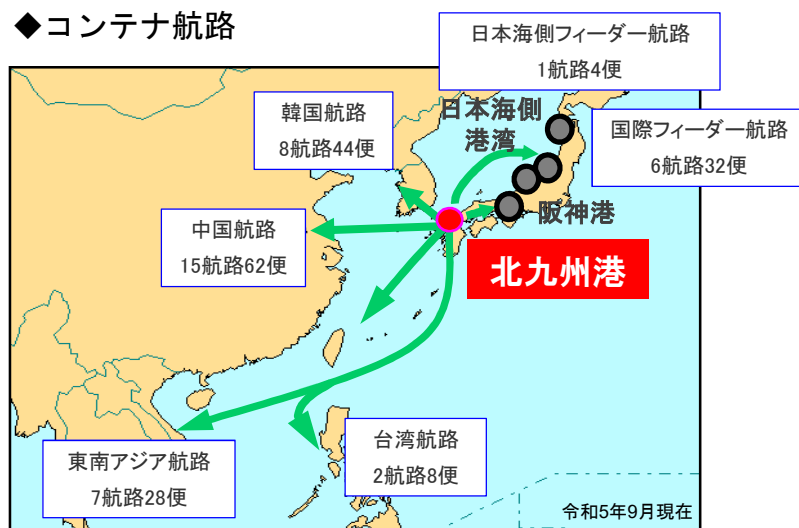
- 国際拠点港湾である北九州港は、アジアに近い地理的優位性、陸・海・空の交通の結節点、ものづくり産業の集積等の特徴を有しており、海外との貿易や国内物流の拠点として、北九州市内だけでなく、西日本地域の産業・経済を支える役割を担う。
- 北九州港は、港湾区域面積が全国第4位、臨港地区面積が全国第2位と港湾の規模が大きく、産業・物流・交流・エネルギー・廃棄物処分など多様な機能が集積。



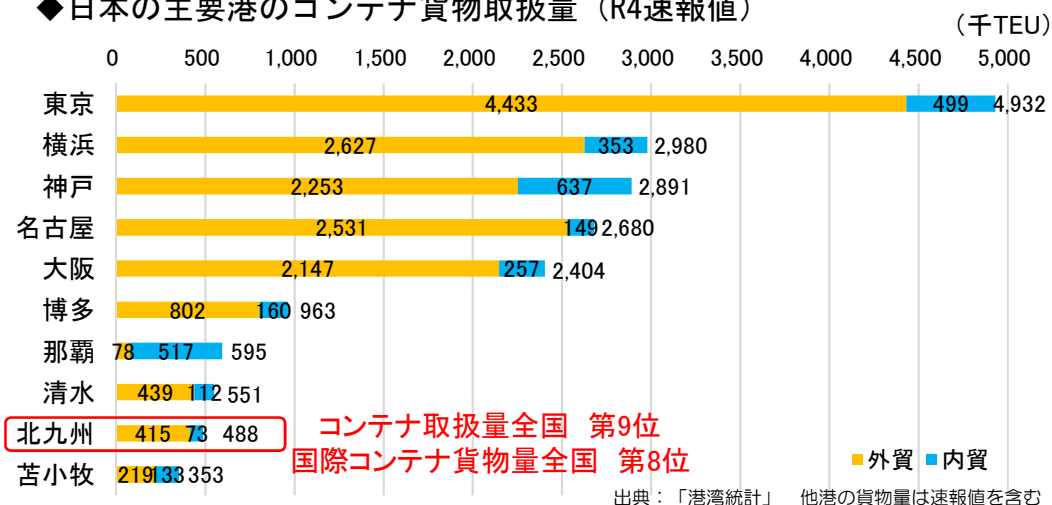
北九州港が担う役割【物流・産業（コンテナ輸送）】

- 太刀浦CTとひびきCTの二つのコンテナターミナルを有し、現在では、東アジア・東南アジア諸国の港湾との間に32航路、月142便の外貿定期コンテナ航路が就航。
- 阪神方面への国際フィーダー航路は6航路、月32便が就航しており、令和4年11月には、ひびきCTと秋田港・新潟港を結ぶ日本海側航路が就航。令和5年5月には伏木富山港が追加された。
- 令和4年のコンテナ貨物取扱量は全国第9位であり、九州・西中国の企業活動に貢献。

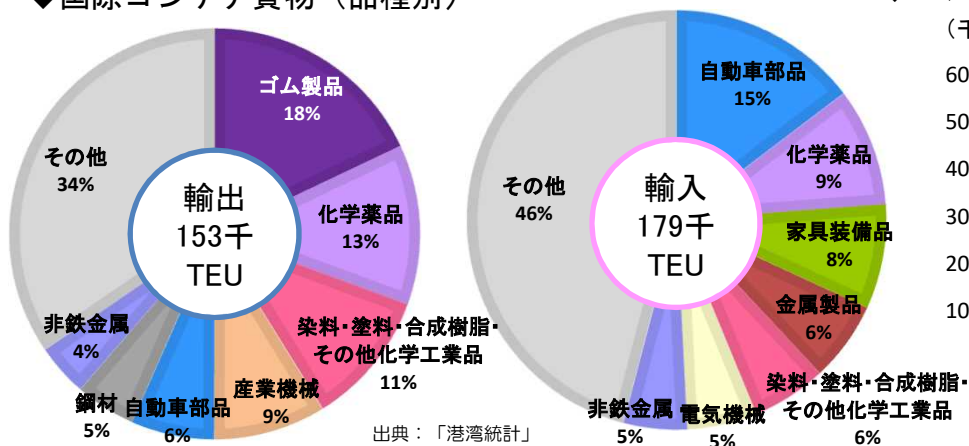
◆コンテナ航路



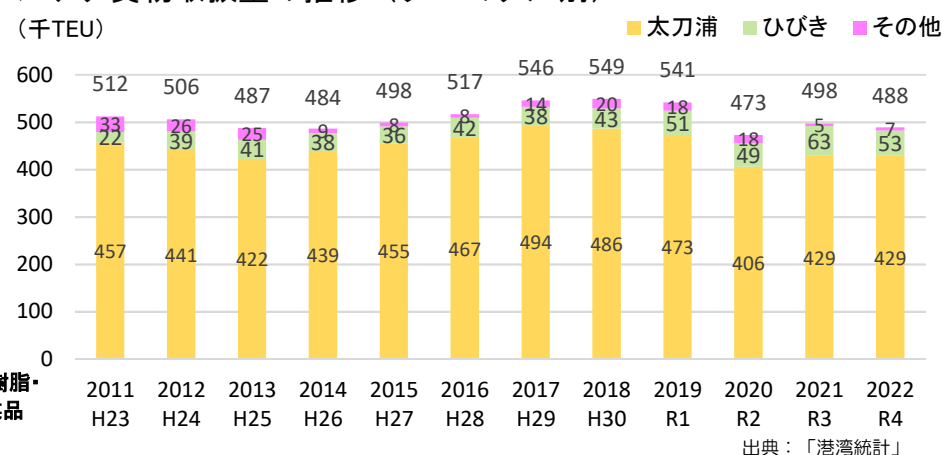
◆日本の主要港のコンテナ貨物取扱量（R4速報値）



◆国際コンテナ貨物（品別別）



◆コンテナ貨物取扱量の推移（ターミナル別）



北九州港が担う役割【物流・産業（フェリー・RORO輸送）】

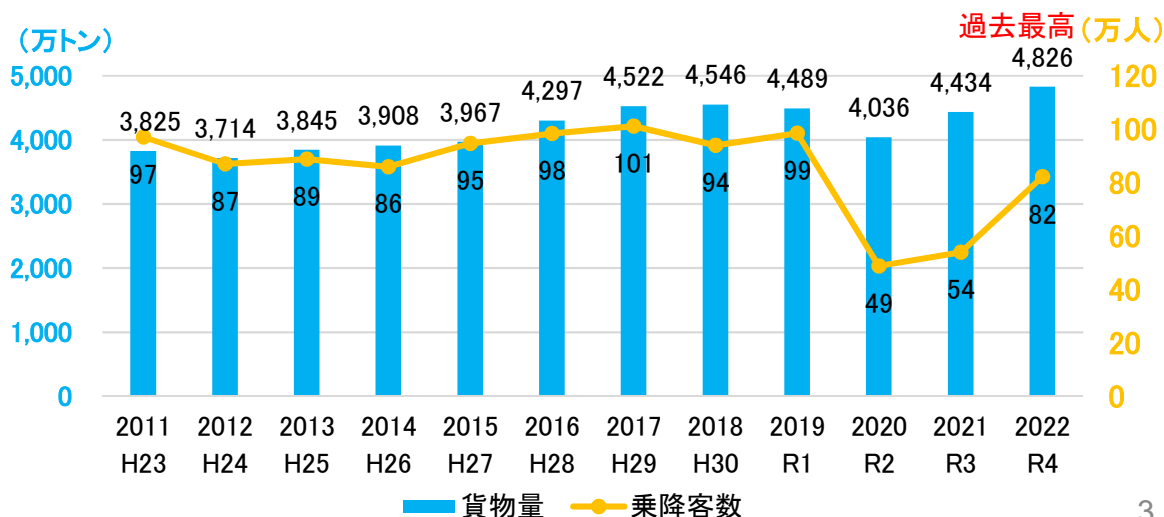
- 北九州港は長距離フェリー発祥の地であり、現在は、関東・関西・四国方面へ計7便/日の定期フェリー航路が就航。また、名古屋方面に7便/週、沖縄方面へ3便/週のRORO航路が就航。
- 平成27年から令和4年にかけて、東京・阪神方面に就航する航路に大型新造船が投入され輸送力が約25%増加。また、令和3年7月に横須賀港との間を約21時間で結ぶ東京九州フェリーが就航。
- 令和4年のフェリー貨物量は、全国第2位の取扱量となっており、西日本最大の内航物流拠点。

◆北九州港のフェリー・RORO航路



輸送モード	会社名	航路	運航内容
フェリー	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
RORO	松山・小倉フェリー	小倉～松山	1日1便（7時間5分）
	フジトランスコーポレーション/ トヨフジ海運	新門司～名古屋等	7便/週（翌々日）
	マルエーフェリー/南海海運	ひびき～那覇 （～宮古島～石垣島）	3便/週（翌々日）

◆フェリー貨物量、乗降客の推移



北九州港が担う役割【物流・産業（在来貨物輸送）】

- 北九州港は、明治34年に官営八幡製鐵所の操業を契機に発展した北九州工業地帯において、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ている。
- 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。これら産業が取り扱う石炭や鋼材等は世界各国との取り扱いを北九州港の在来埠頭で行っており、令和4年の取扱量は約4,000万トン。
- 北九州港の在来貨物輸送は、背後の産業の発展を通じて我が国のものづくり産業に貢献。

◆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

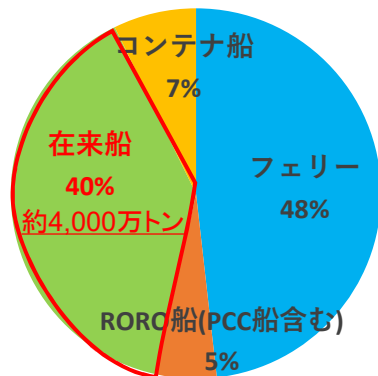
順位	市区町村	製造品出荷額等 (億円)
1	大阪市	4,177
2	堺市	2,476
3	北九州市	2,450
4	横浜市	2,315
5	名古屋市	2,239

資料：2020年工業統計表 地域別統計表より作成

◆在来貨物の主な輸送先



◆北九州港の輸送手段別貨物量 (令和4年実績)



◆主な在来貨物の例



石炭



鉄鉱石



鋼材(薄板)

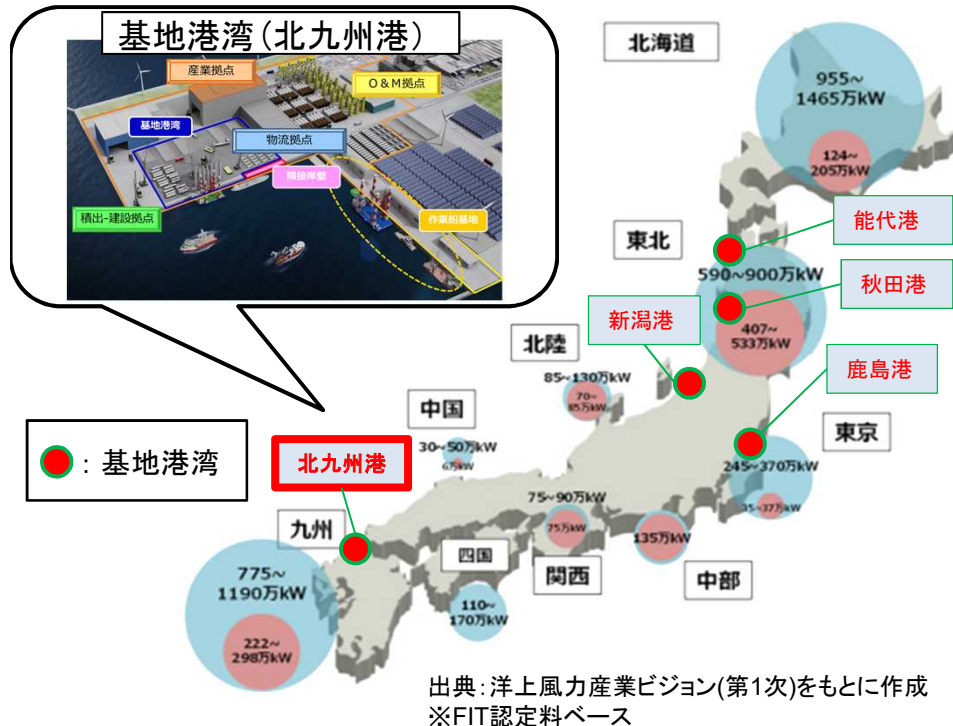


金属製品(レール)

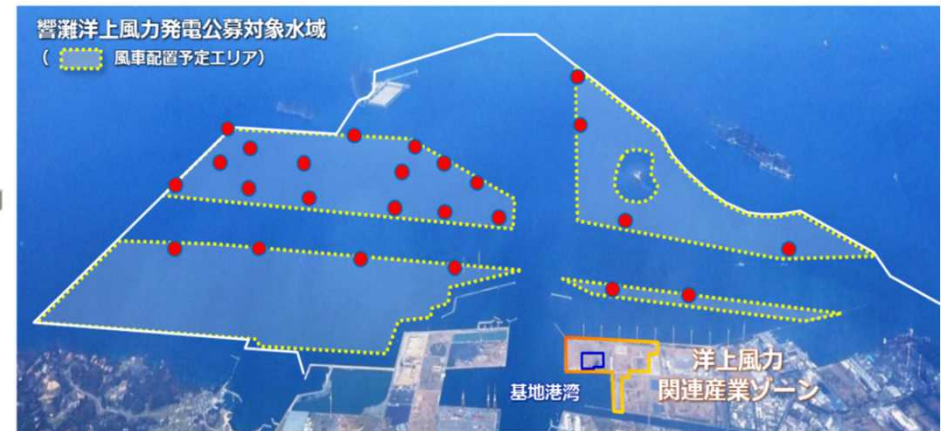
北九州港が担う役割【環境・エネルギー（洋上風力）】

- 北九州市は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しているほか、令和2年に北九州港が西日本で唯一の基地港湾に指定されるなど、我が国の洋上風力発電の導入を促進。
- 港湾区域内の沖合側では、「響灘洋上ウインドファーム」の令和7年度の運転に向け、建設工事が進められており、今後さらなる産業集積が加速。
- 北九州市に立地する企業では、水素の製造、利活用に関する実証や事業化に向けた動きが進展しており、北九州市は、令和5年に「北九州港港湾脱炭素化推進協議会」を立ち上げ、民間事業者と関係行政機関と連携し、北九州港のカーボンニュートラルの実現に向けた取組を推進中。

◆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と洋上風力関連産業ゾーン



◆響灘洋上ウインドファームの概要

- 事業主体: ひびきウインドエナジー(株)
- 発電出力: 最大22万kW
(ヴェスタス社製9.6MW機 × 25基)
- 基礎形状: ジャケット式(着床)
- 着工: 令和4年度
- 運転開始: 令和7年度予定



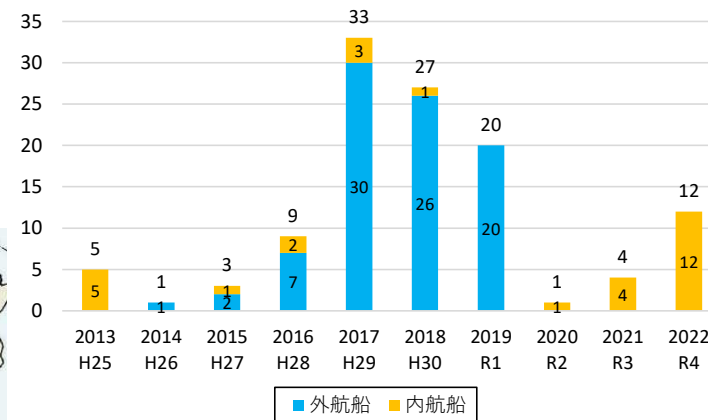
北九州港が担う役割【人流・賑わい】

- 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、門司港レトロや小倉城、世界文化遺産の官営八幡製鐵所旧本事務所等、様々な観光資源があり、年間約2,500万人の観光客が来訪。
- 北九州港は、総延長177km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空間を提供するため、水際線を楽しむ港湾緑地やマリナー等の施設を整備。
- クルーズ船の寄港回数は平成29年に過去最高の33回(全国第19位)を記録。

◆北九州市の観光資源、海辺のスポット



◆北九州港のクルーズ船寄港実績



若松南海岸通り

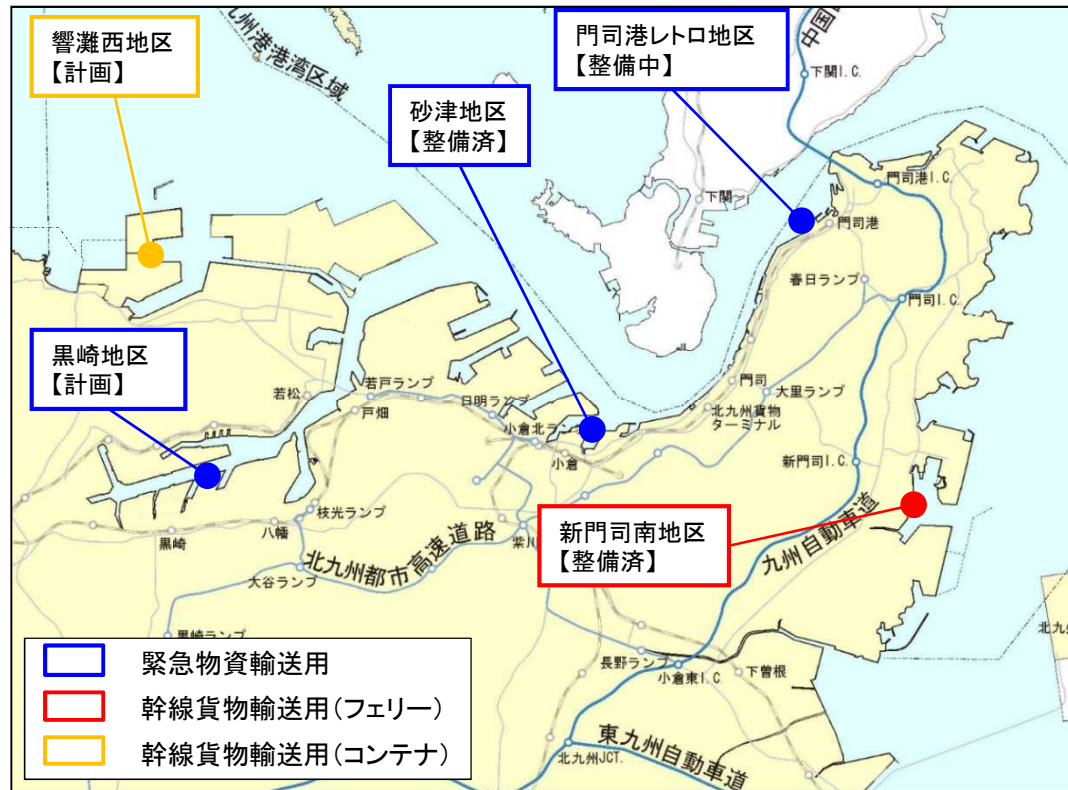
官営八幡製鐵所旧本事務所

小倉城

北九州港が担う役割【安全・安心（防災）】

- 北九州市は、太平洋側と日本海側の両方の海域及び瀬戸内海の港との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年の台風18号での高潮による甚大な被害を受けた経緯があり、現在、新門司地区等において、高潮対策の護岸整備を実施。
- 地震対策としては、砂津地区に緊急物資輸送用の耐震岸壁、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。

◆北九州港の耐震強化岸壁位置図



◆高潮対策の状況

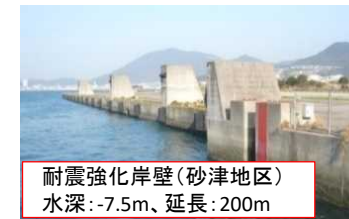


緩衝緑地整備



護岸整備

◆地震対策の状況



耐震強化岸壁(砂津地区)
水深:-7.5m、延長:200m

耐震強化岸壁の整備



海上保安庁

自衛隊

物資輸送訓練状況

◆北九州市地域防災計画（R5.3）（抜粋）

大規模地震による被災直後の緊急物資・避難民等の輸送や企業活動の継続・市民生活の維持に影響を及ぼす貨物の輸送に重要な役割を果たす在来岸壁、コンテナターミナル、フェリーターミナル等の係留施設については、港湾計画に基づき耐震強化岸壁の整備を進める。

北九州港の目指す姿

北九州港のこれまでの役割

【物流・産業】

■コンテナ物流拠点

アジア方面に月約140便の外貨定期コンテナ航路が就航し、九州・西中国の企業活動に貢献

■内航物流拠点

西日本最大のフェリー基地を有し、九州と本州間の内航物流に貢献

■在来輸送機能

北九州港背後の素材産業を中心とした我が国の基盤となる企業活動に貢献

【環境・エネルギー】

■洋上風力発電導入の取組

全国に先駆けて洋上風力発電の総合拠点の取組を推進

■循環資源の受入

リサイクル産業が集積し、広域的に循環資源を受入

【人流・賑わい】

■観光拠点

背後の産業遺産等の観光資源を活かし、国内外の観光客を受入

【安全・安心】

■緊急物資輸送の拠点

大規模地震災害発生時に住民の生活や地域経済活動を支える防災拠点

課題・要請

- ・フェリー・ROROターミナルの拡充、フェリー荷さばき地の確保
- ・完成自動車の輸出岸壁の整備及び保管ヤードの確保
- ・在来埠頭の拡充や背後荷さばき地の確保
- ・新たな産業用地需要への対応
- ・港湾における労働環境の改善や働き方改革
- ・カーボンニュートラルポートの形成
- ・循環型社会を支える事業支援と海面処分場の確保
- ・臨港地区内の低未利用地の活用
- ・不許可係留船対策の推進

等

基本理念

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～

<物流・産業> 物流を強靱化し、産業をリードするみなど

- 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

<環境・エネルギー> 環境と経済の好循環をもたらすみなど

- 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

<人流・賑わい> 国内外の人々が訪れ、暮らし、賑わうみなど

- 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

<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ど

- 地震や台風等の自然災害、パンデミック、テロ等から市民の生命・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

1. 現在北九州港が担っている役割

- アジア方面に月約140便の外貿定期コンテナ航路が就航し、博多港と合わせると九州のコンテナ貨物取扱量の約8割を取り扱う物流拠点であり、自動車産業を始めとした九州・西中国の企業活動を支える役割を担っている。
- 本州と九州とを結ぶ西日本最大のフェリー基地を有しており、全国有数の内航物流拠点としての役割を担っている。
- 鉄鋼、窯業、化学工業等の産業が取り扱う原料や製品等の輸送を支える役割を担っている。
- 西日本唯一の基地港湾に指定されるなど、再生可能エネルギーの普及に貢献する役割を担っている。
- 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する背後圏の防災拠点としての役割を担っている。

2. 今後の北九州港の発展に向けた戦略

- アジアダイレクト、国際フィーダーや内航フェリー・RORO航路を充実させ、多様な輸送モードを確保する。また、港だけではなく、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できる港を目指す。
- 港の機能強化を通じて、背後のモノづくり産業の効率的な輸送を支援し、企業競争力の強化を図る。
- 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を目指すため、風力発電関連産業等の新たな産業の誘致や次世代エネルギーの利活用に向けた取組を推進する。

3. 北九州港の現状の課題とその対応方策(北九州港の主たる役割に係るもの)

- 内貿ユニットロード埠頭においては、今後のモーダルシフトの進展による海運貨物量の増加に対応するため、新門司南地区、響灘西地区においてRORO岸壁を計画する。
- 在来埠頭に関しては、岸壁混雑の解消、船舶の大型化に対応し、背後の企業競争力を高めるため、響灘東地区において在来埠頭の機能強化を図る。
- 洋上風力発電に必要な拠点機能の集積を図るため、響灘東地区において、基地港湾に求められる埠頭の機能を確保するとともに、今後立地する企業の貨物に対応するための岸壁を計画する。

北九州港港湾計画改訂(案)の概要<東部>

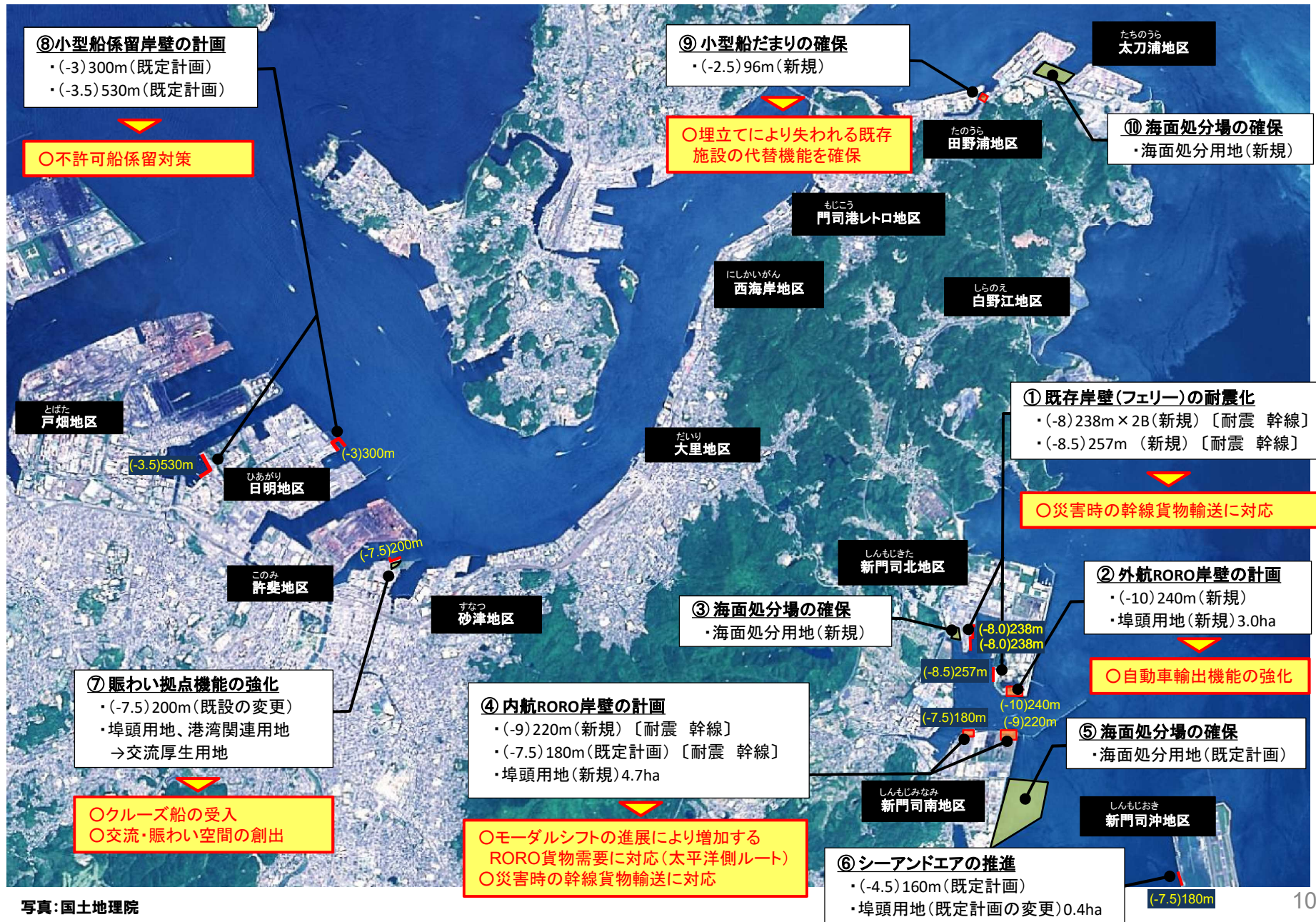


写真: 国土地理院

北九州港港湾計画改訂(案)の概要<西部>



写真: 国土地理院

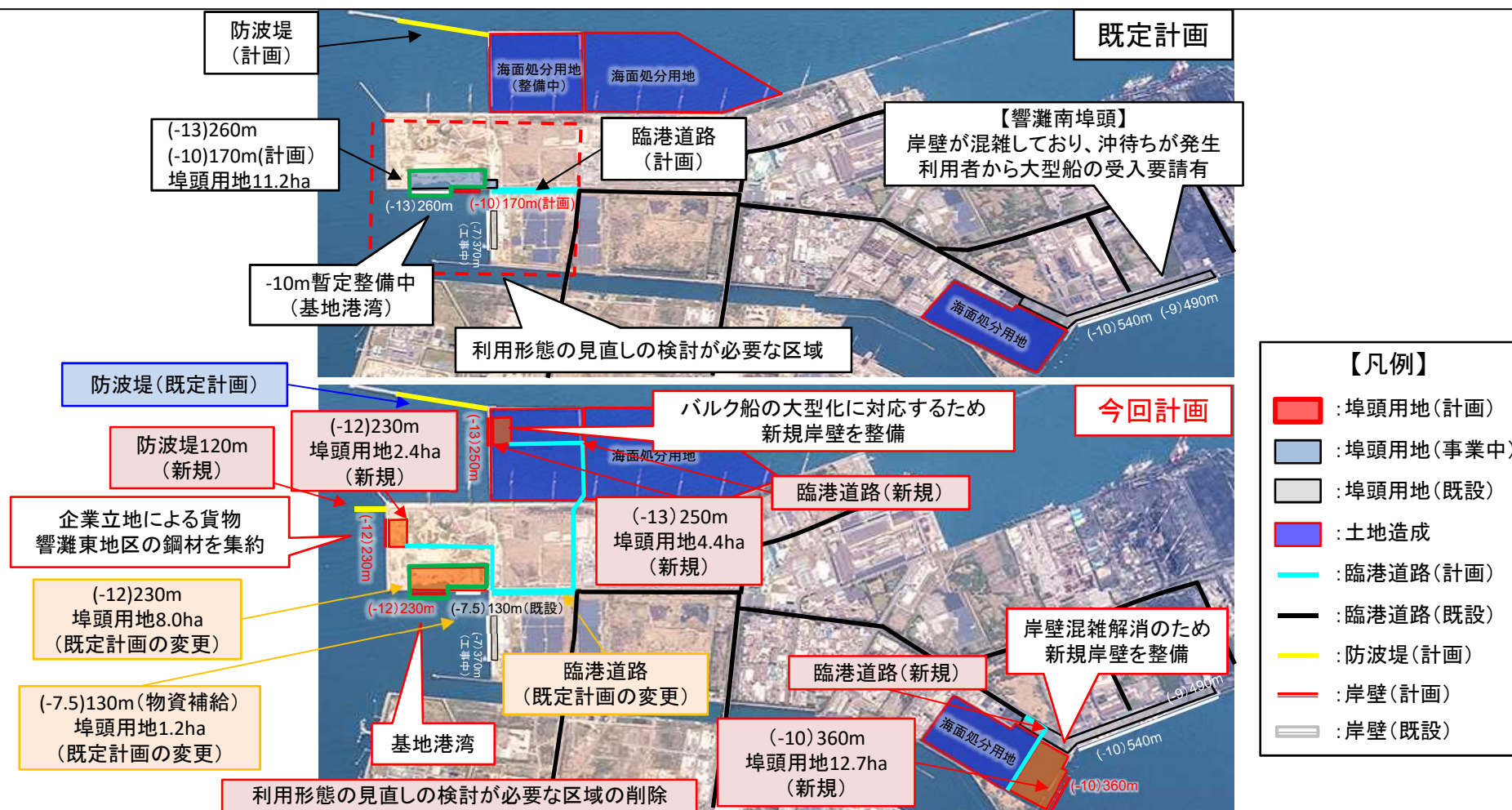
主な計画内容（新門司北・南地区（フェリー岸壁・RORO岸壁））

- トラック運転手の不足や物流の2024年問題等により、フェリー・RORO貨物の輸送量の増加が見込まれるが、荷捌き地や新規航路の就航が可能な岸壁が不足している状況である。そのため、内航フェリー・RORO船拠点の機能強化を図る。
- 完成自動車を輸送する企業が集積しているが、内航船で他港を経由して輸出するなど、非効率な輸送形態である。そのため、大型外航RORO船に対応する岸壁を計画し、完成自動車の輸出機能の強化を図る。
- 物流関連企業の立地需要が高い状況が続いているが、未竣功地を除いては新規で立地する土地がなく、新たな土地の確保が求められている。そのため、未整備の緑地を港湾関連用地に変更する。



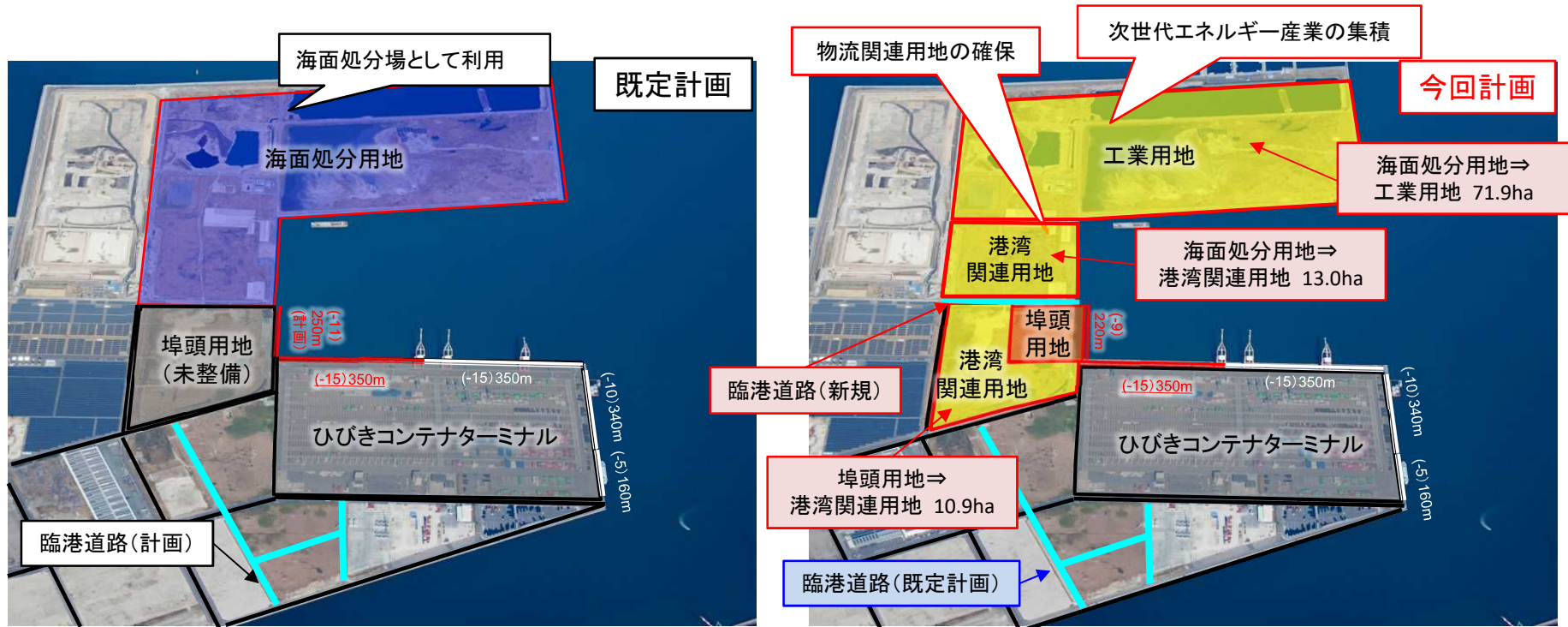
主な計画内容（響灘東地区（洋上風力・バルク岸壁））

- 響灘東地区では、風力発電関連産業の総合拠点の形成のため、風力発電設備の部材製造・組立及び工事関連、O&M等の産業の集積に取り組んでおり、今後、風車部材を製造する企業の立地が想定される。
- コークスや石膏、バイオマス燃料等のバルク貨物を取扱う響灘南埠頭は、岸壁が著しく混雑し、沖待ちが発生している状況であり、また、大型船が受け入れられないことから、非効率な荷役を行っている。
- 上記を踏まえ、今後立地を見込む企業から発生する貨物への対応や大型船舶入港への対応、既存岸壁における混雑解消等のため、新規バルク岸壁を計画し、在来埠頭の機能強化を図る。



主な計画内容（響灘西地区（土地利用計画））

○ 北九州港では、令和5年3月に北九州港港湾脱炭素化推進協議会を設置し、官民連携で港湾脱炭素化推進計画の策定に向けた検討を行うなど、港湾における脱炭素化の取り組みを推進している。今後、一層の推進を図るため、将来的な次世代エネルギー産業の集積を見込み、土地利用計画を変更する。



【凡例】

: 埠頭用地(計画)	: 臨港道路(計画)
: 埠頭用地(既設)	: 臨港道路(既設)
: 土地造成	: 岸壁(計画)
: 土地利用変更	: 岸壁(既設)

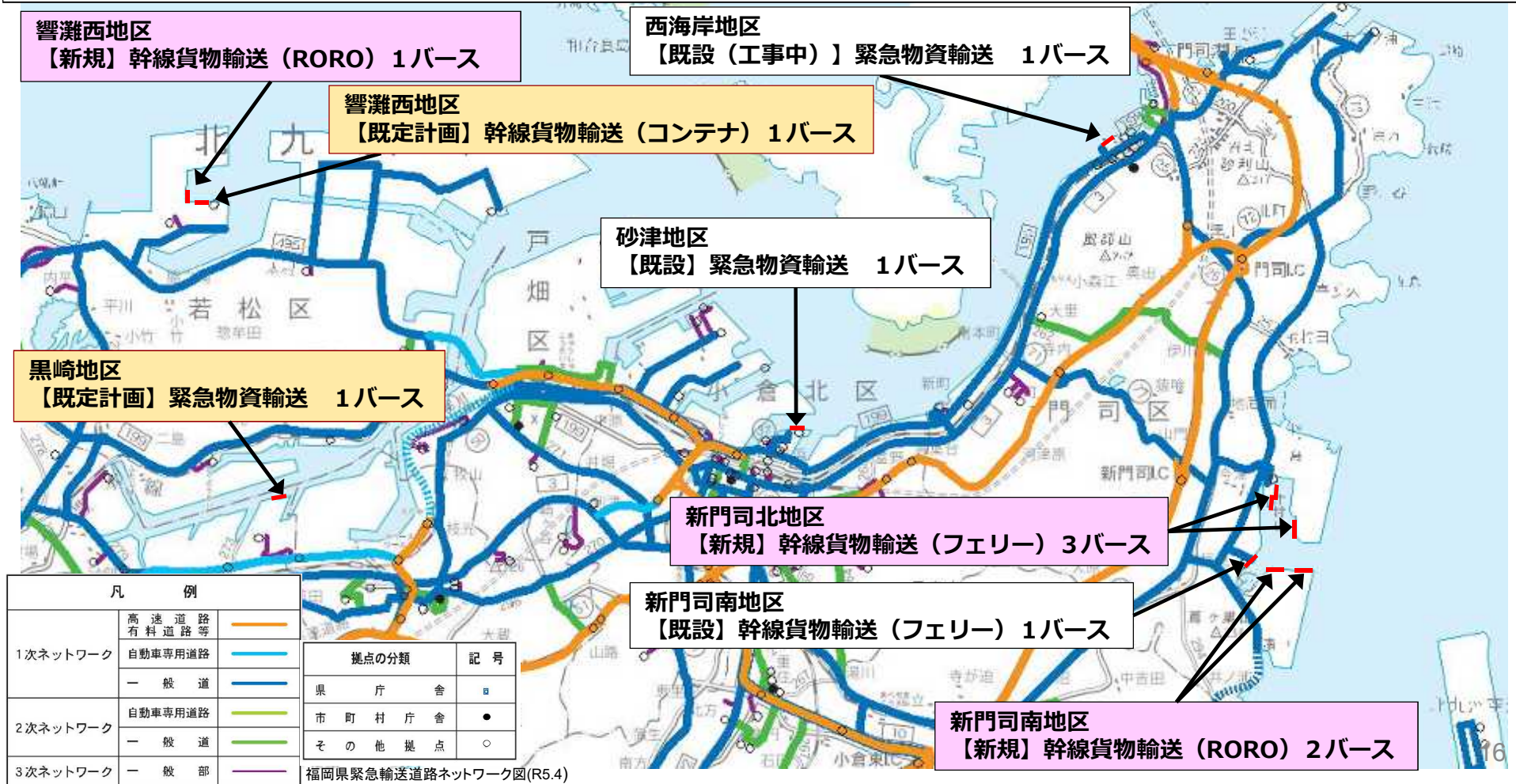
主な計画内容（砂津地区（旅客船埠頭計画、土地利用計画））

- 砂津地区は、北九州市の都心部であるJR小倉駅に近接しており、MICE施設や文化交流施設と連携した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を目指す地区である。
- 一方で、臨海部には民間の未利用地や低利用の埠頭が存在しており、それらの活用が求められているとともに、近年では、小型クルーズ船の需要が高まっており、商業施設や観光施設が集約し、新幹線の停車駅である小倉駅に近い砂津地区は、その受入の適地である。
- クルーズ船需要に対応するため、現在使用されていないフェリー埠頭を旅客船埠頭に変更を行い、背後地についても、クルーズ船の受入を軸とした賑わい空間の形成に向け、旅客船埠頭との一体的な民有地の開発を促すため、埠頭背後地を交流厚生用地に変更する。



主な計画内容（大規模地震対策施設計画）

- 大規模な地震が発生した場合の物資の緊急輸送や住民の避難等に供するとともに、コンテナ・フェリー・RORO等の物流機能を維持するため、大規模地震対策施設が必要。
- 既定計画において、緊急物資輸送用耐震強化岸壁を3箇所、幹線貨物輸送用耐震強化岸壁を2箇所位置づけており、そのうち砂津地区（緊急物資輸送用）と新門司南地区（幹線貨物輸送用）において整備済み。
- 今回、新規計画として位置づけるRORO岸壁及び幹線輸送の需要性が高い既存のフェリー岸壁等について、幹線物流機能を維持するため、大規模地震対策施設への位置づけを行う。



地方港湾審議会(令和5年10月4日)における主な議論内容

○計画全体について

- (意見) ・長期構想をベースに非常に意欲的な計画内容だと思う。たくさんのプロジェクトがあるので、早くやるべきことをしっかりやるというメリハリが必要だと思う。
- (回答) ・今回、意欲的に様々な物流・産業の課題に対応できるような港湾計画の改訂とした。すべてを動かすのは難しいので、優先順位をつけて実施していきたい。

○新門司地区のRORO岸壁の計画について

- (意見) ・2024年問題やドライバー不足等々、国内物流の観点で見ても、新門司地区の計画については重要な位置づけだと思う。
- (意見) ・海運モーダルシフトは、早急に進める課題の一つである。今回の新門司地区のRORO岸壁の計画は、瀬戸内海に面した使いやすいところに位置付けられており、今の日本全体で言われている物流の問題にも直接的に寄与できるものではないかと思う。

○響灘地区の風力発電関連産業の総合拠点化に向けた計画について

- (意見) ・響灘地区では、洋上風力発電の建設のための基地だけではなく、組立工場等の総合拠点を目指すという形であり、再生可能エネルギーの導入促進に資するものとして非常に意欲的な計画となっている。
- (回答) ・響灘地区については、基地港湾の風車の建設に加え、風力発電関連産業の総合拠点の形成を図っている。海外の風車メーカーを誘致し、北九州市のモノづくりの企業も参画しながら、サプライチェーンを構築していくことを目指している。

○新門司地区の航行安全対策について

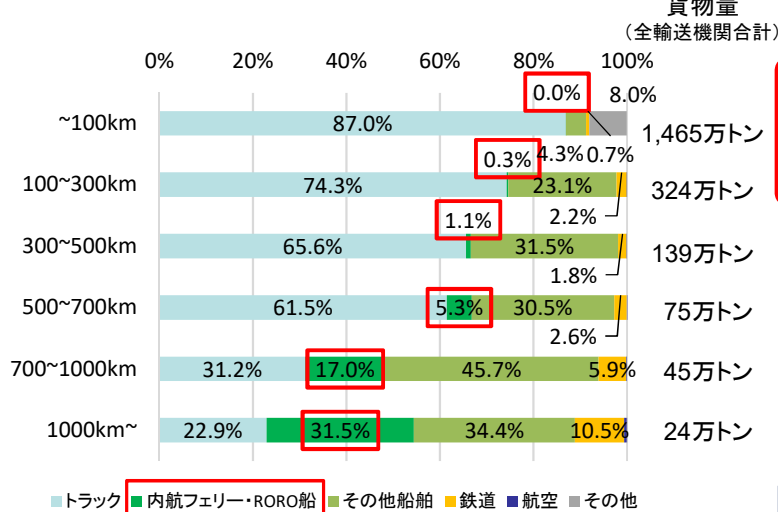
- (意見) ・新門司地区は、長距離フェリーの入港場所、停泊場所となっており、更に新たにRORO船が入ることになるが、港の入り口の付近にRORO船が入る形になると、航路が狭くなる懸念があるので、その安全性の確保を確実にできるように調整しながら取り組んでほしい。
- (回答) ・実施の段階、また運用の段階で新門司の利用者の方々含め、調整させていただきながら安全性を確保していきたいと思う。

▶ 【答申】 北九州港港湾計画の改訂案について、原案を適当と認めるとの答申をいただいた。

モーダルシフトを踏まえた港湾の機能強化

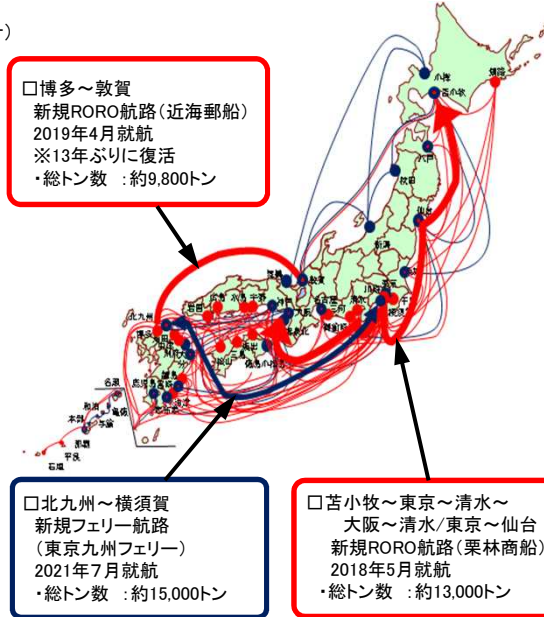
- 内航フェリー・RORO船による輸送は、1,000km以上の距離帯で全輸送モードの3割以上の貨物量を占めるなど、国内の長距離輸送において重要な輸送手段であり、災害時に緊急輸送手段となるなど国内物流を維持する上で極めて重要。
- 「物流の2024年問題」等により不足するトラック輸送量に対し、長距離輸送を中心に、陸送から内航フェリー・RORO船による輸送へモーダルシフトが進む可能性があることから、港湾の機能強化、物流の効率化を図る必要がある。

■ 距離帯別代表輸送機関分担率(2021年)



出典: 全国貨物純流動調査(3日間調査)

■ 内航フェリー・RORO船の就航状況



■ 内航フェリー・RORO船の大型化動向(全国平均)

内航フェリー	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	7,900トン	11,000トン	約1.4倍
シャーン積載台数	95台	131台	約1.4倍

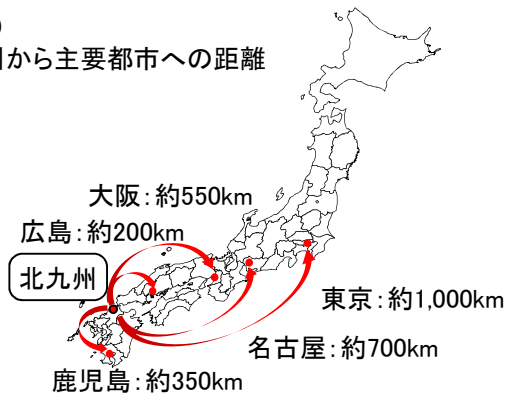
RORO船	1990年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	4,300トン	11,000トン	約2.6倍
シャーン積載台数	50台	133台	約2.7倍

※内航フェリーは中長距離航路(100km以上の航路)を対象とした(沖縄本島以外の離島航路除く。)

出典: 海上定期便ガイド、日本船舶明細書、内航船舶明細書

(参考)

北九州から主要都市への距離



※都市間の距離計算はGoogle Mapで実施

「経済財政運営と改革の基本方針2023」(令和5年6月16日閣議決定) (抜粋)

第2章 新しい資本主義の加速

5. 地域・中小企業の活性化

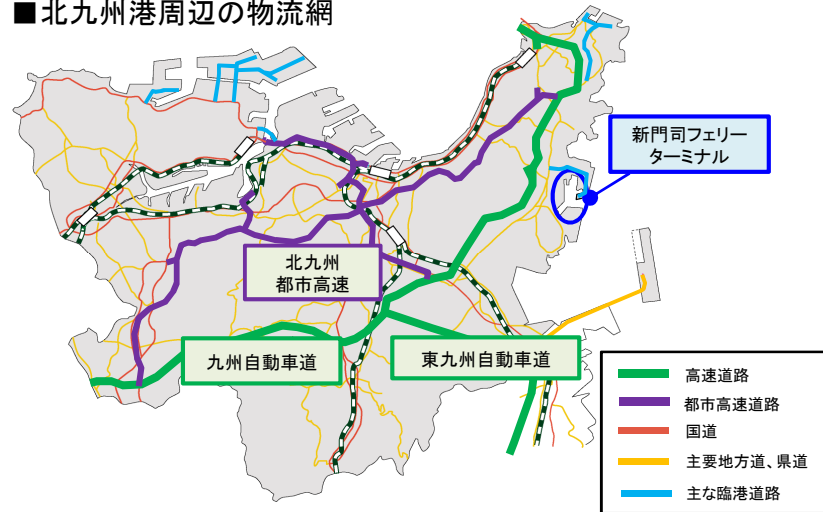
(物流の革新)

～「物流2024年問題」の解決等に向け、持続可能な物流を実現すべく、「物流革新に向けた政策パッケージ」【139】に基づき、道路・港湾・貨物鉄道・倉庫等の物流拠点・ネットワークの災害対応能力を含む機能強化、モーダルシフトなど物流GX【140】、物流DX【141】・標準化等による「物流の効率化」、～等の抜本的・総合的な対策を一体的に進め、物流の生産性向上等を推進する。

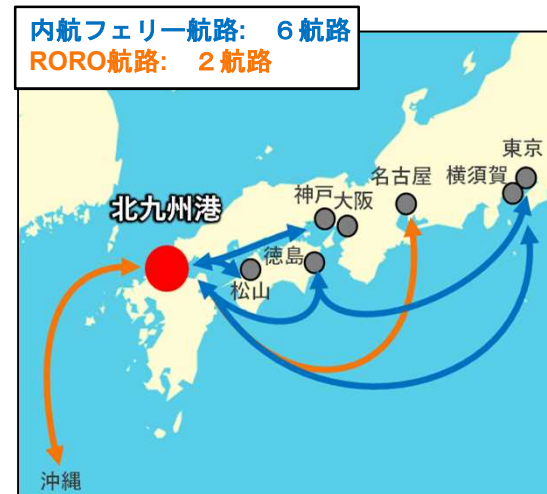
北九州港の役割(物流拠点)

- 北九州港は、本州と九州の結節点として、フェリー・RORO船等に対応する港湾施設に加え、高速道路網などの物流インフラが充実しており、重要な物流拠点となっている。
- 特にフェリーは関東・関西・四国方面に計7便/日、RORO船は名古屋・沖縄方面に計10便/週の定期航路を有し、北九州港の取扱貨物量の約53%が内航フェリー・RORO船による輸送となっており、西日本最大の内航物流拠点である。
- 今回の改訂で新規に計画するRORO岸壁は、物流の2024年問題等に起因するモーダルシフトの更なる進展への受け皿となるとともに、災害時の幹線物流機能の維持など、国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築につながる。

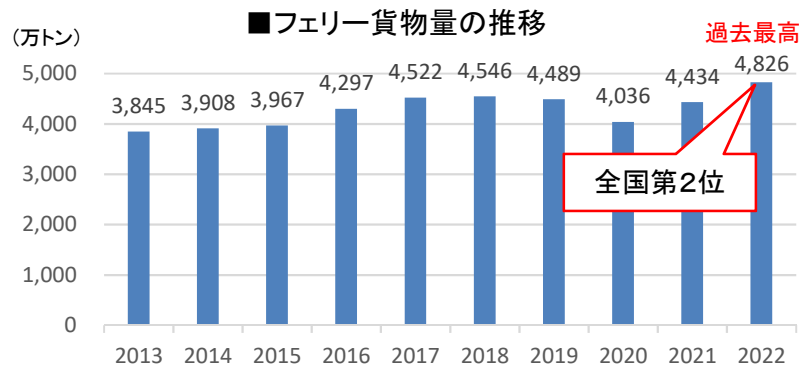
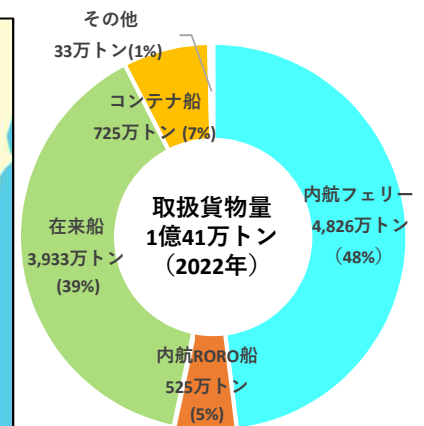
■北九州港周辺の物流網



■フェリー・RORO航路



■輸送手段別取扱貨物量の割合



輸送モード	会社名	航路	運航内容
フェリー	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
RORO	松山・小倉フェリー	小倉～松山	1日1便 (7時間5分)
	フジトランスコーポレーション/トヨフジ海運	新門司～名古屋等	7便/週 (翌々日)
	マルエーフェリー/南西海運	ひびき～那覇 (~宮古島～石垣島)	3便/週 (翌々日)

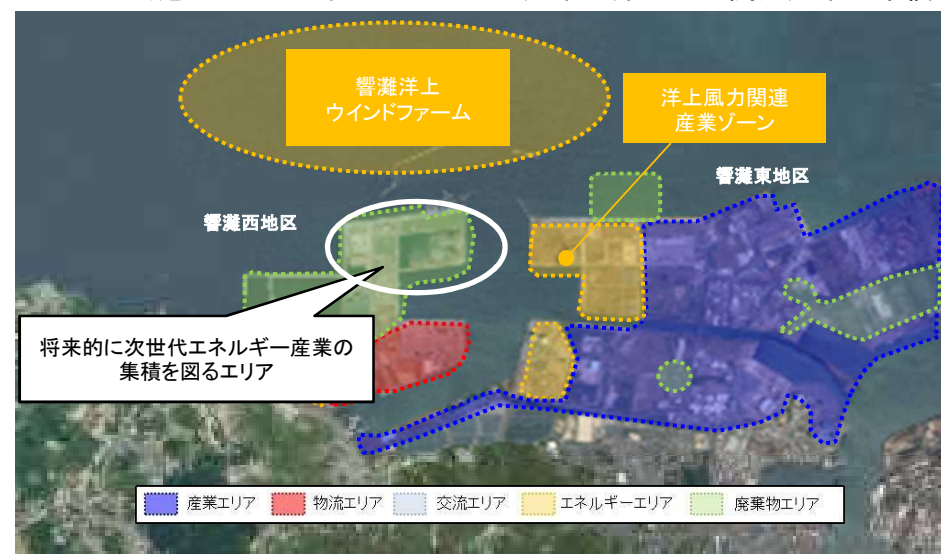
港湾におけるカーボンニュートラルの実現

- 我が国の産業や港湾の競争力強化と脱炭素社会の実現に向けて、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や水素等の受入環境の整備等を図るカーボンニュートラルポート(CNP)の形成が進められている。
- こうした中で、北九州港では響灘地区において、風力発電などのエネルギー産業の集積に向けた取組が実施されており、基地港湾の整備など、我が国の洋上風力発電の導入促進に貢献する取組が進められている。
- 今回の港湾計画改訂では、洋上風力発電関連貨物に対応した埠頭を計画するとともに、将来的に次世代エネルギー産業の集積を図るための土地利用計画の変更を行うなど、地域のみならず我が国の脱炭素化の実現にも貢献するものとなっている。

■カーボンニュートラルポート(CNP)の形成のイメージ



■北九州港における次世代エネルギー産業や洋上風力関連産業の集積



■響灘洋上ウインドファーム



「エネルギー基本計画」(令和3年10月22日閣議決定) (抜粋)

・洋上風力は、大量導入やコスト低減が可能であるとともに、経済波及効果が大きいことから、再生可能エネルギー主力電源化の切り札として推進していくことが必要である。

「洋上風力産業ビジョン(第1次)」(令和2年12月15日策定) (抜粋)

・政府は、年間100万kW程度の区域指定を10年継続し、2030年までに1,000万kW、2040年までに浮体式も含む3,000万kW~4,500万kWの案件を形成する。

北九州港の目指す姿と基本方針との適合

【目指す姿(前回改訂時)】
 ものづくりを支え、まちを元気にする
 人と地球にやさしく、世界の環境首都を支える

①物流 ものづくり産業を支える港

- ・ 環黄海地域等とのシームレス物流の実現に向けた対応
- ・ 増大する在来貨物輸送需要への対応
- ・ 自動車関連の国内輸送強化及び国際輸送の拠点化
- ・ 企業のニーズに対応した魅力的な産業用地の確保

②環境 環境首都にふさわしい港

- ・ 緑地や水際線の整備による魅力的な親水空間の形成
- ・ モーダルシフトの更なる進展への対応
- ・ 快適な市民生活や企業の産業活動を支える廃棄物及び土砂処分場の確保
- ・ 港湾の整備や管理運営への影響に配慮した洋上風力発電施設の導入

③交流 多くの人が憩い賑わう港

- ・ 北九州港の歴史を活かした観光拠点の魅力向上
- ・ 国際フェリーやクルーズ船等の受入体制の充実

④安全・安心 災害に強く、安全・安心な港

- ・ 大規模地震発生時における港湾物流機能の確保
- ・ 小型船等の係留施設の不足解消及び港内の航行安全性の向上



【目指す姿(今回改訂)】
 地域経済と物流・産業を支え、「グリーン」で「スマート」な未来を創造する港
 ～世界とつながり SDGsを牽引～

①物流・産業 物流を強靱化し、産業をリードするみなと

- ・ 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、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

②環境・エネルギー 環境と経済の好循環をもたらすみなと

- ・ 洋上風力発電等再生可能エネルギーや水素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、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

③人流・賑わい 国内外の人が訪れ、暮らし、賑わうみなと

- ・ 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、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

④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

- ・ 地震や台風等の自然災害、パンデミック、テロ等から市民の生命・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
- ・ 大規模災害発生時に、物流機能を代替維持し、緊急物資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

【港湾の基本方針】港湾の開発、利用及び保全の方向に関する事項

【今回計画での主な対応】

将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築

- 国内複合一貫輸送網の機能強化

我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

- 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を維持し、民間投資及び雇用を誘発するための港湾機能の強化並びに内陸部との連携強化
- 物流機能・産業空間の新たなニーズに柔軟に対応する港湾空間の利用再編・再開発の推進

海洋再生可能エネルギーの利用及び脱炭素化に資する港湾空間の利活用の推進

- 洋上風力発電等の海洋再生可能エネルギーの導入促進

観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興

- 東アジア発着クルーズ及び日本発着クルーズの寄港需要に応じたクルーズ船受入環境の整備

観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用

- みなととその周辺における散策・飲食・ショッピング等の機能の確保及び地域住民との交流・賑わいの創出等、快適で利便性の高い交流空間の形成
- 地域の文化・歴史等の特色を活かした美しく魅力的なみなとまちづくり
- クルーズ船、大型のプレジャーボートやその他の水上交通等の多様な船舶の回遊・寄港要請への対応

災害等から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築

- 災害時における緊急物資や、国際海上コンテナをはじめとする幹線貨物の一連の輸送ルートの構築及び航路等の啓開体制の強化

※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5年3月国土交通省港湾局)

<物流・産業>

- ・ モーダルシフトの進展等により増加するRORO貨物需要に対応するため、RORO船用の埠頭を計画
- ・ 大型バルク船の入港や在来貨物輸送の効率化、既存埠頭の混雑解消に対応するため、バルク岸壁を計画
- ・ 物流関連企業の立地を想定した土地利用計画の変更

<環境・エネルギー>

- ・ 風力発電関連産業の総合拠点を形成するため、風車の積出・建設拠点、風車部材の輸移出入拠点等となる埠頭を計画
- ・ 将来的な次世代エネルギー産業の集積を見込んだ土地利用計画の変更

<人流・賑わい>

- ・ クルーズ船需要に対応するため、既存埠頭を旅客船埠頭へと変更
- ・ クルーズ船の受入を軸とし、背後の観光施設や商業施設と一体となった賑わい空間の形成を図るため、土地利用計画を変更

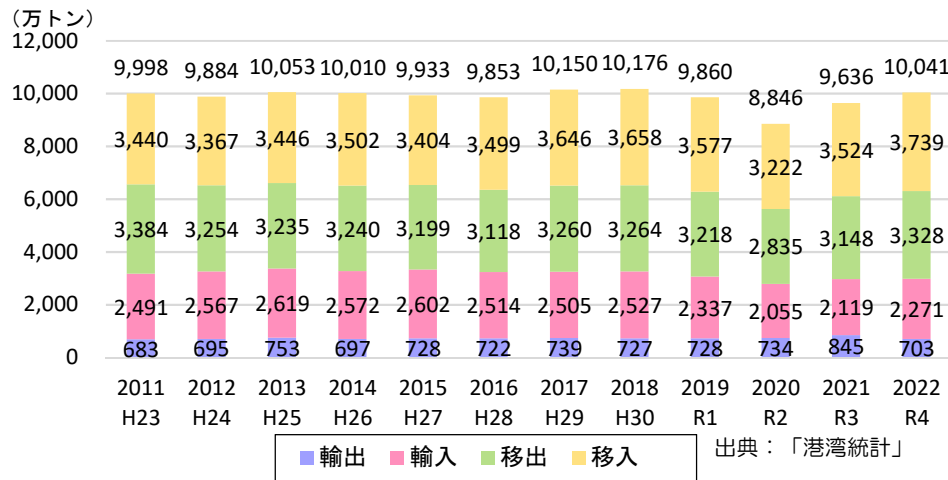
<安全・安心>

- ・ 大規模地震発生時の緊急物資輸送やフェリー・RORO船等の国内海上幹線物流機能を維持するため、耐震強化岸壁を計画

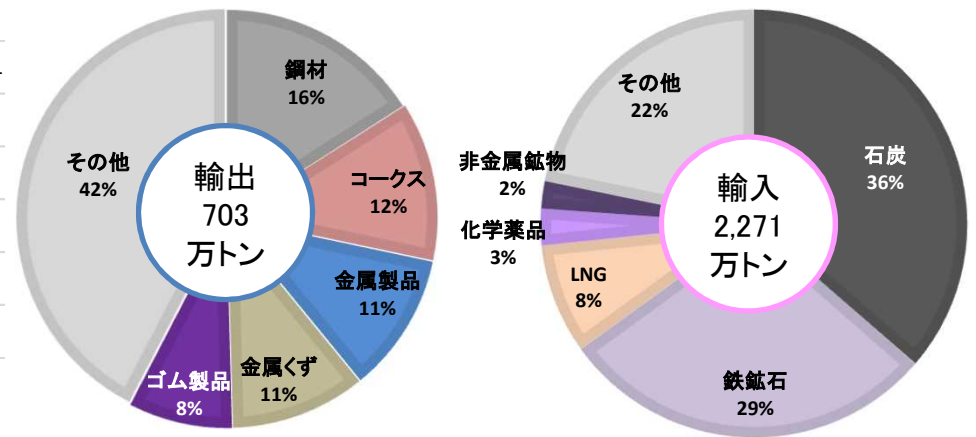
北九州港の港勢

○海上出入貨物取扱量は、令和2年は新型コロナの影響により減少したものの、令和4年は1億41万トン（対前年比+4%、全国5位）に増加し、コロナ禍前の水準に近づいた。
 ○外貨貨物は、後背地が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。
 ○内貨貨物は、フェリー貨物が移出入の大半を占めている。

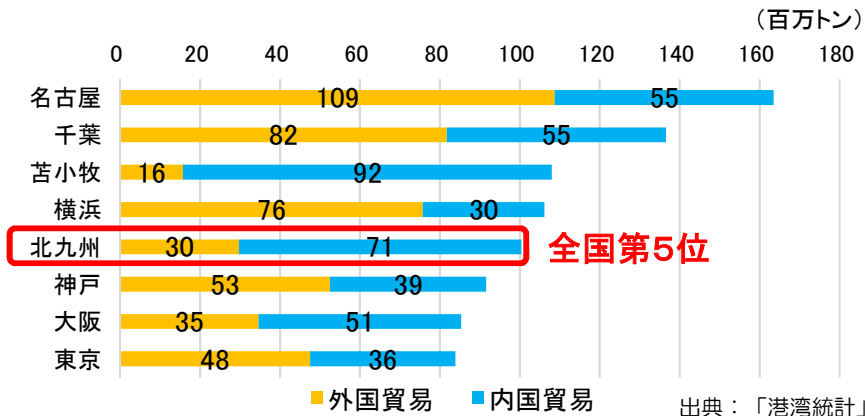
◆海上出入貨物取扱量の推移



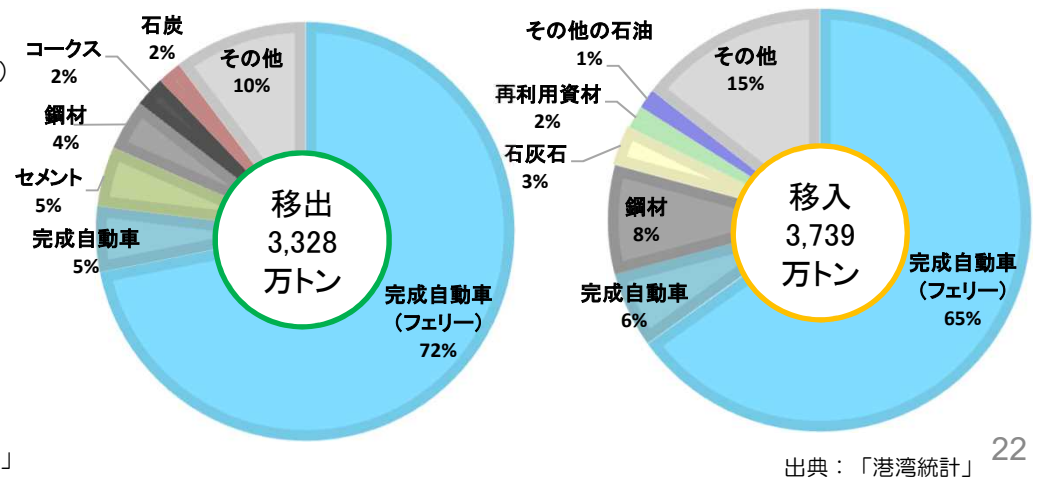
◆外貨貨物（品種別）（R4）



◆国内主要港の港湾取扱貨物量（R4速報値）



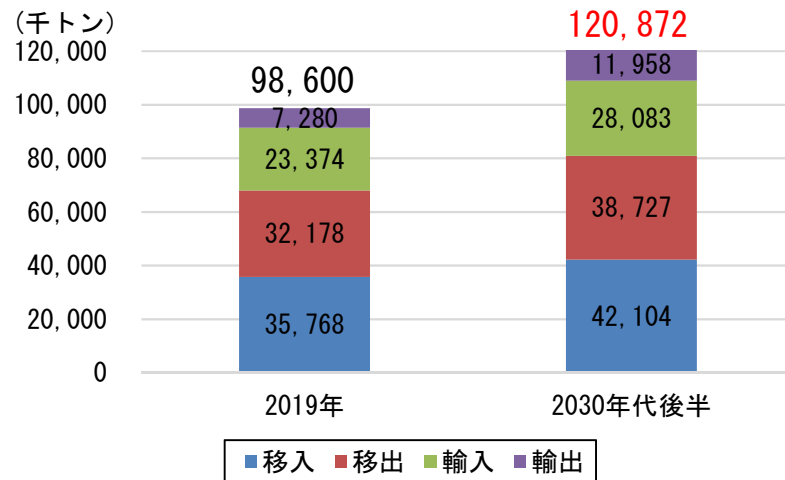
◆内貨貨物（品種別）（R4）



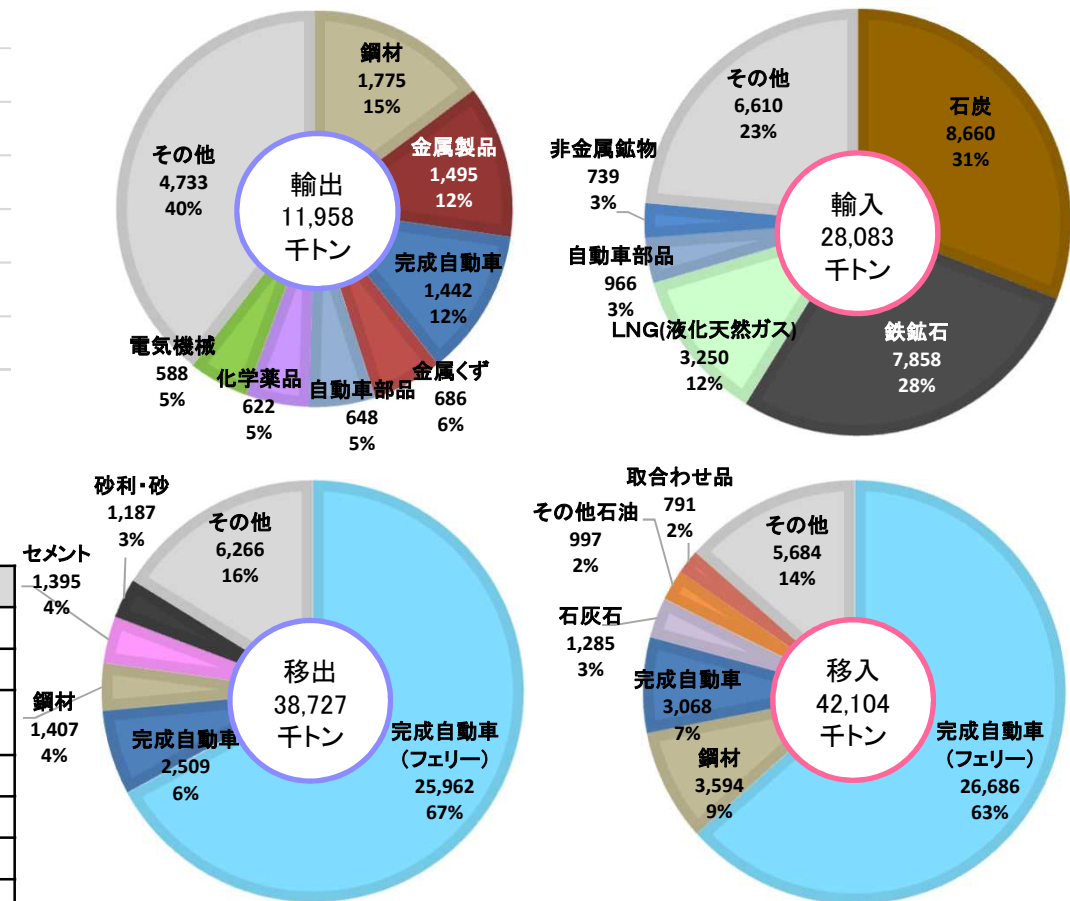
計画貨物量の設定

- モーダルシフトの進展によるフェリー・RORO航路の増加により貨物量の増加が見込まれる。
- 背後事業者の事業拡大により、完成自動車やLNGコンテナ等の貨物量の増加が見込まれる。
- 社会情勢の変化等により、電気機械や家具、自動車部品等の貨物の増加が見込まれる。

◆計画貨物量



◆計画貨物量の内訳（2030年代後半）



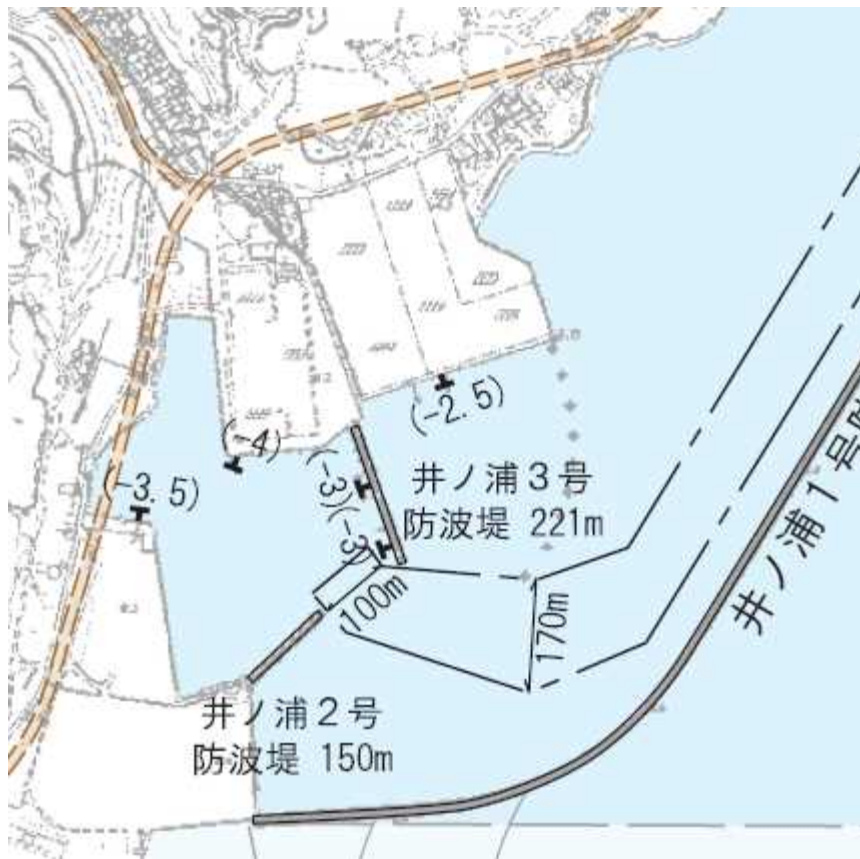
◆主な追加貨物（公共）

品目	貨物量	要因
フェリー	5,115千トン	東京九州フェリーの就航(R2~)
完成自動車	2,114千トン	背後事業者の事業拡大
金属製品、 その他輸送車両ほか	1,163千トン	新規RORO航路の就航(新門司)
電気機械ほか	822千トン	EC貨物の増加
取り合わせ品ほか	592千トン	既存RORO航路の便数増加(響灘)
LNG	516千トン	背後事業者の事業拡大
自動車部品	479千トン	自動車のEV化による貨物の増加

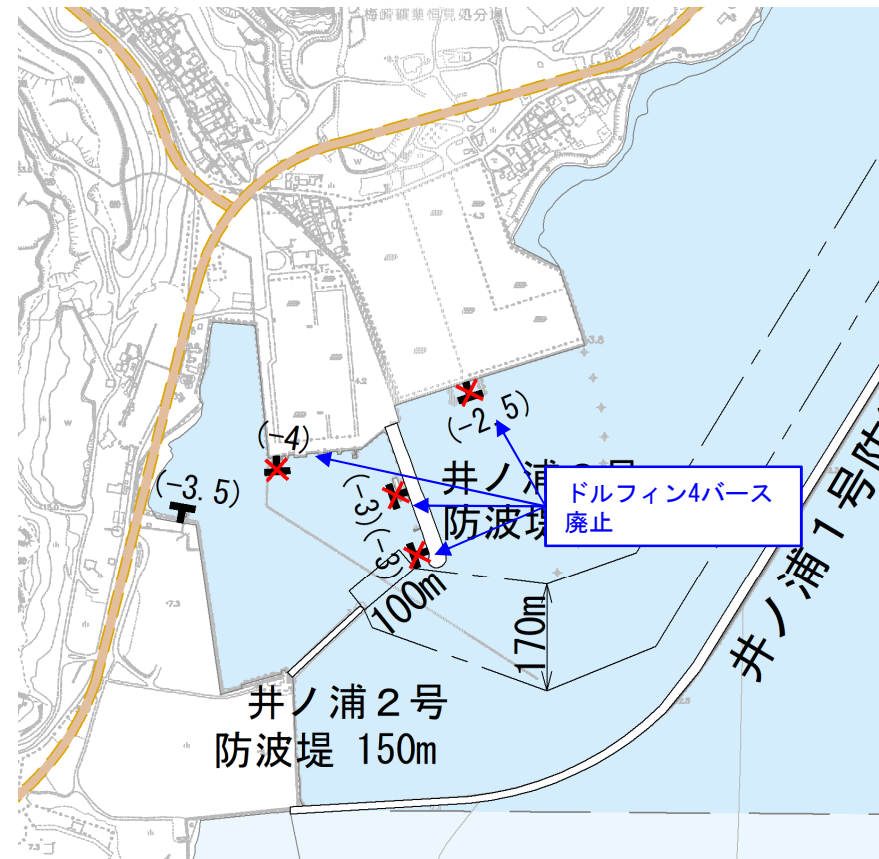
計画変更内容（井ノ浦地区）

○ 企業の事業計画を反映し、専用施設を廃止する。

【既定計画】



【今回計画】



計画変更内容（新門司沖地区）

○ シー&エア輸送を想定した貨物の荷さばき地を確保するため、埠頭用地の規模を変更する。

【既定計画】



【今回計画】



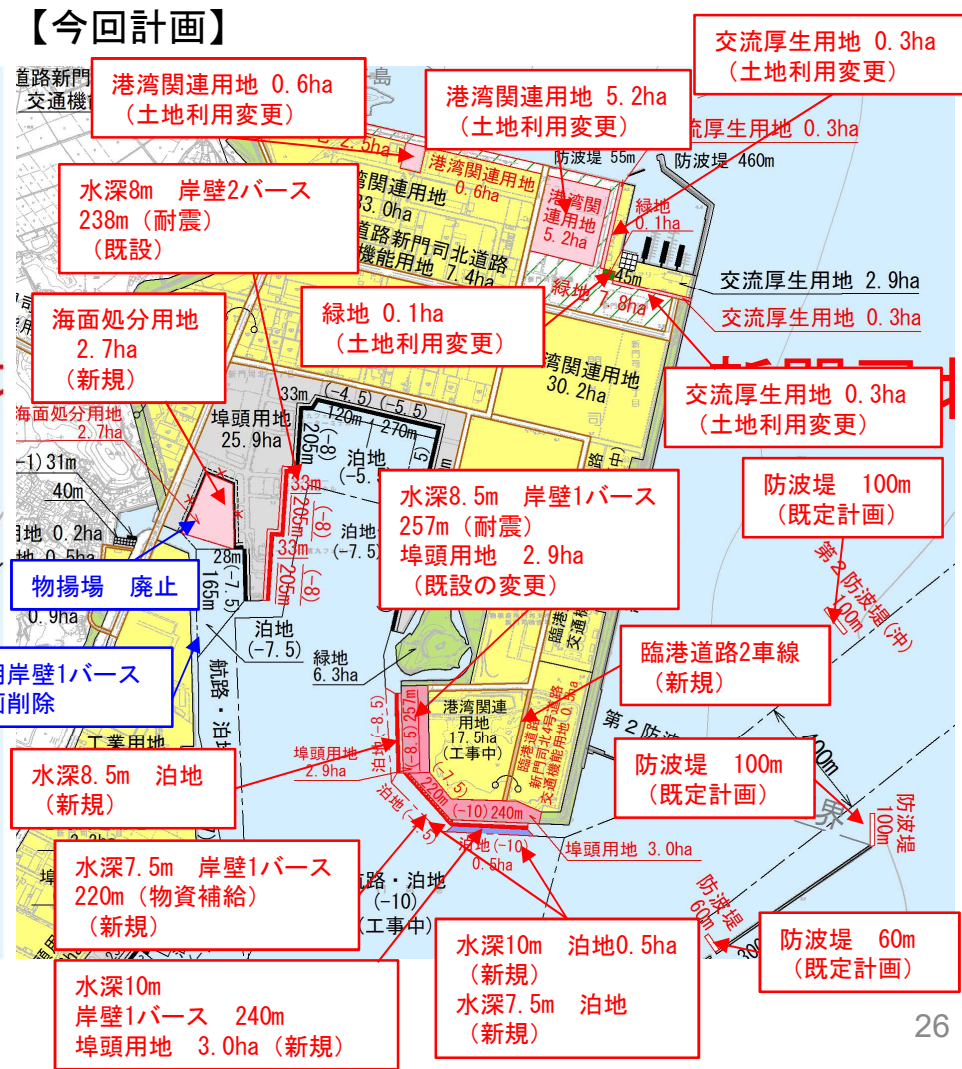
計画変更内容（新門司北地区）

- 完成自動車の輸出機能の強化を図るため、新規ROR0岸壁を計画する。
- 大規模地震が発生した際の幹線貨物輸送に対応するため、耐震強化岸壁を計画する。
- 新たに企業が立地するための用地を確保するため、土地利用計画の変更を行う。
- 将来的なフェリー埠頭の拡張を視野に、海面処分用地を計画する。

【既定計画】



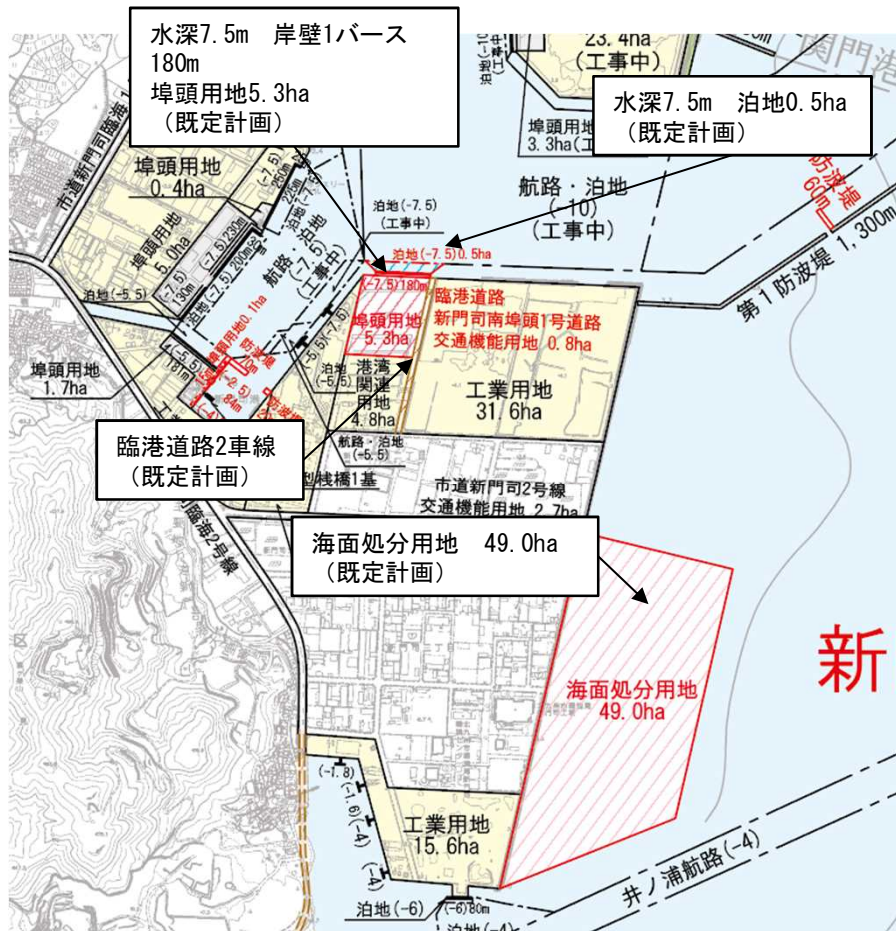
【今回計画】



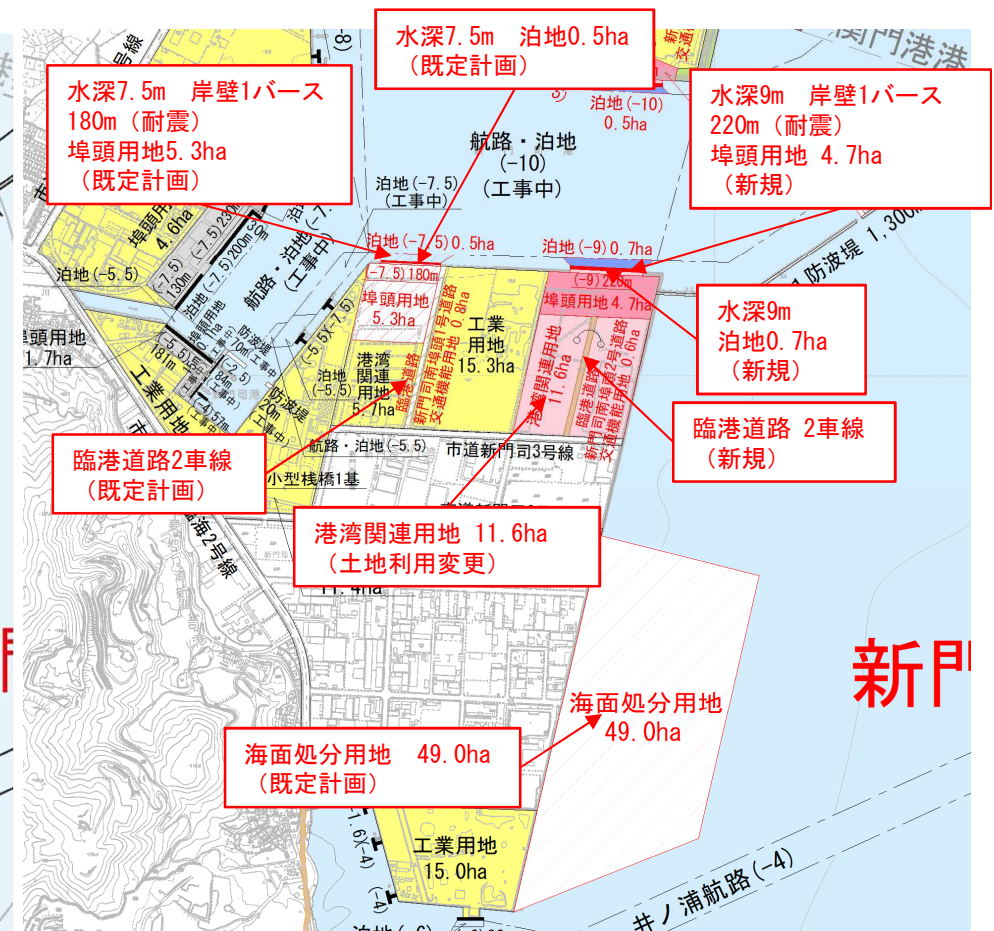
計画変更内容（新門司南地区）

- モーダルシフトの進展等により、今後増加が見込まれるRORO貨物に対応するため、新規RORO岸壁を計画する。
- 上記計画に伴い、シャーシプールや倉庫等の利用を想定し、土地利用計画を変更する。

【既定計画】



【今回計画】



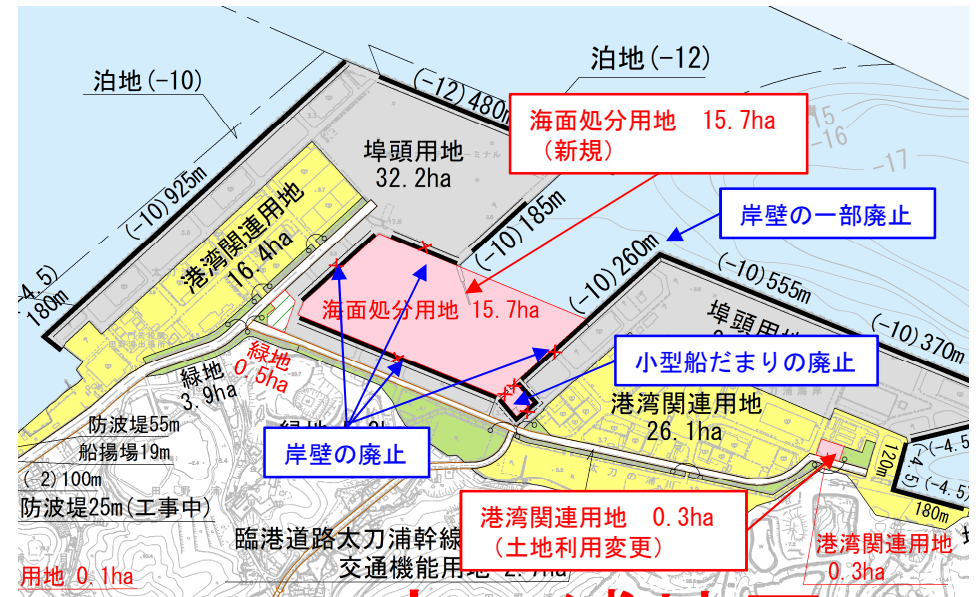
計画変更内容（太刀浦地区）

○ 航路や泊地から発生する浚渫土砂等の処分用地を確保するため、海面処分用地を計画する。

【既定計画】



【今回計画】



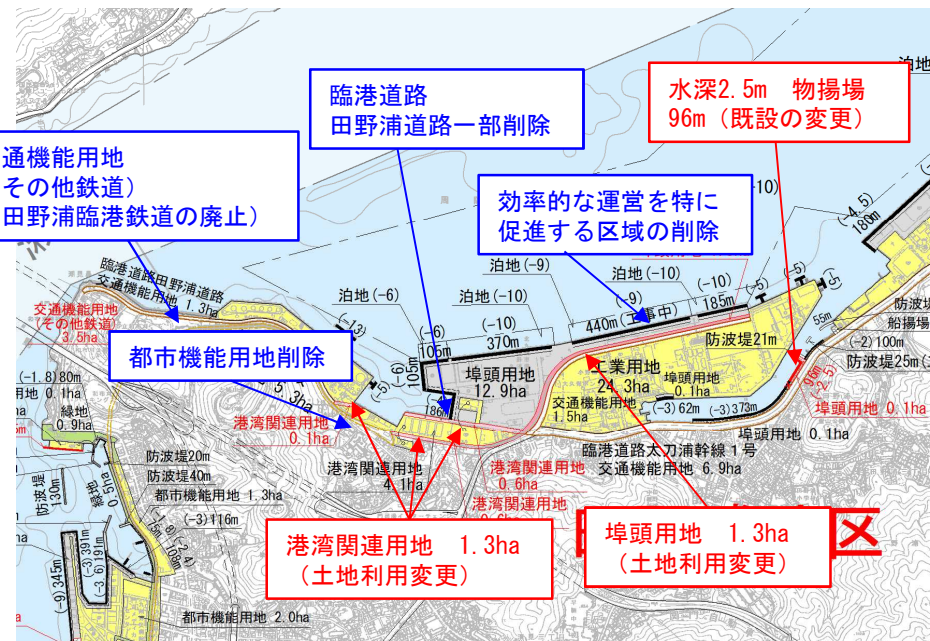
計画変更内容（田野浦地区）

- 太刀浦地区の埋立てにより失われる漁船だまりの代替として、小型船だまりを計画する。
- 今後も利用見込みがなく、位置づけが残っている臨港鉄道を廃止し、それに伴う土地利用計画を変更する。

【既定計画】



【今回計画】



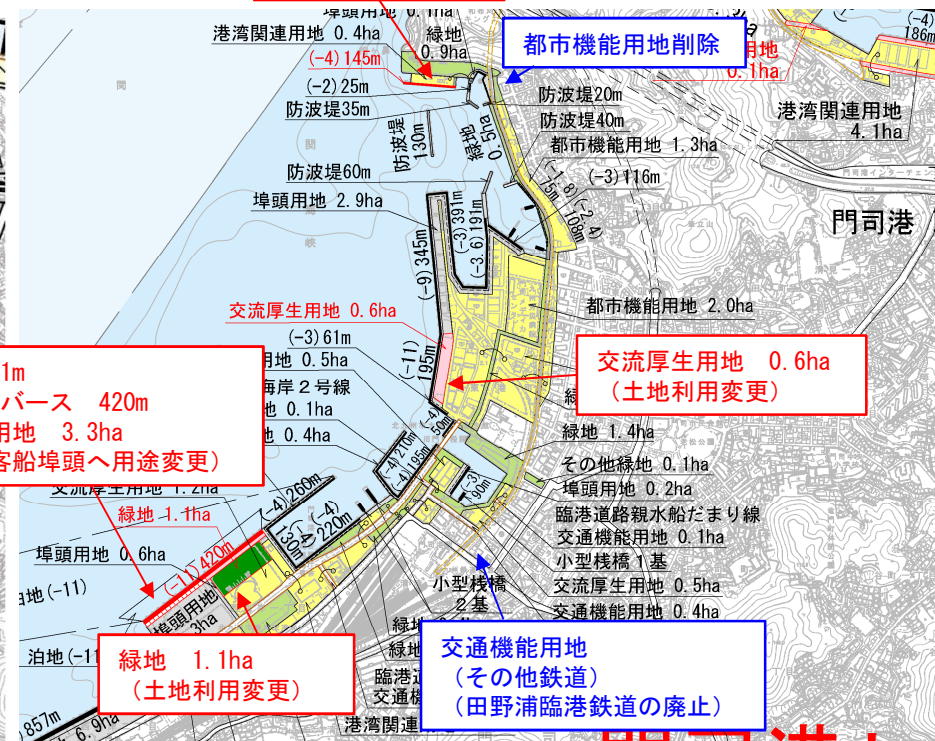
計画変更内容（門司港レトロ・西海岸地区）

- クルーズ船需要に対応するため、既存埠頭を旅客船埠頭計画に位置づける。
- 観光エリアにおける更なる賑わい空間の形成のため、土地利用計画を変更する。

【既定計画】



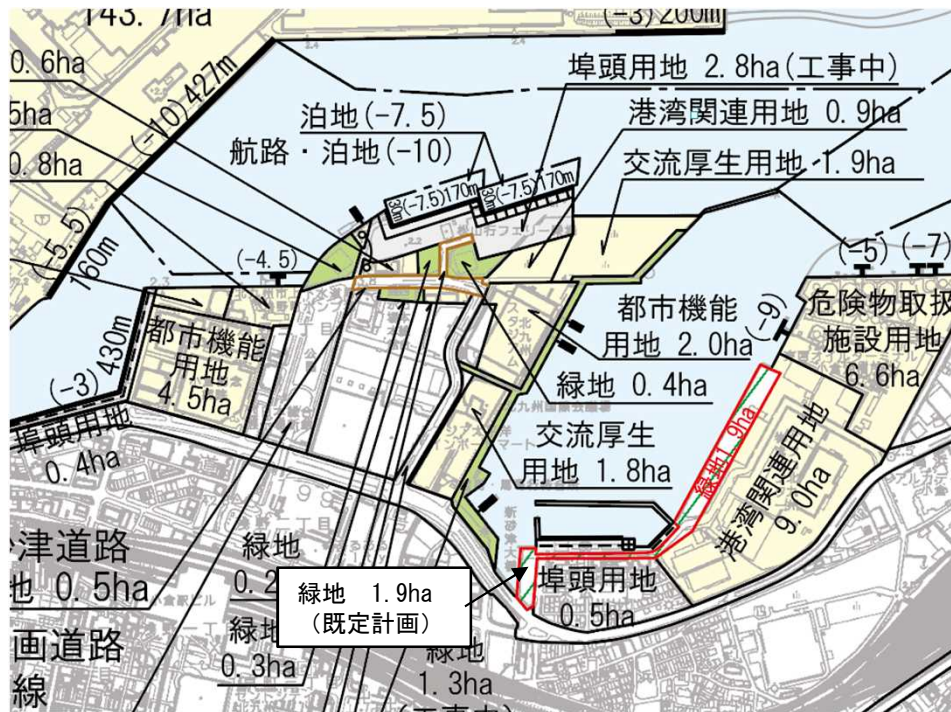
【今回計画】



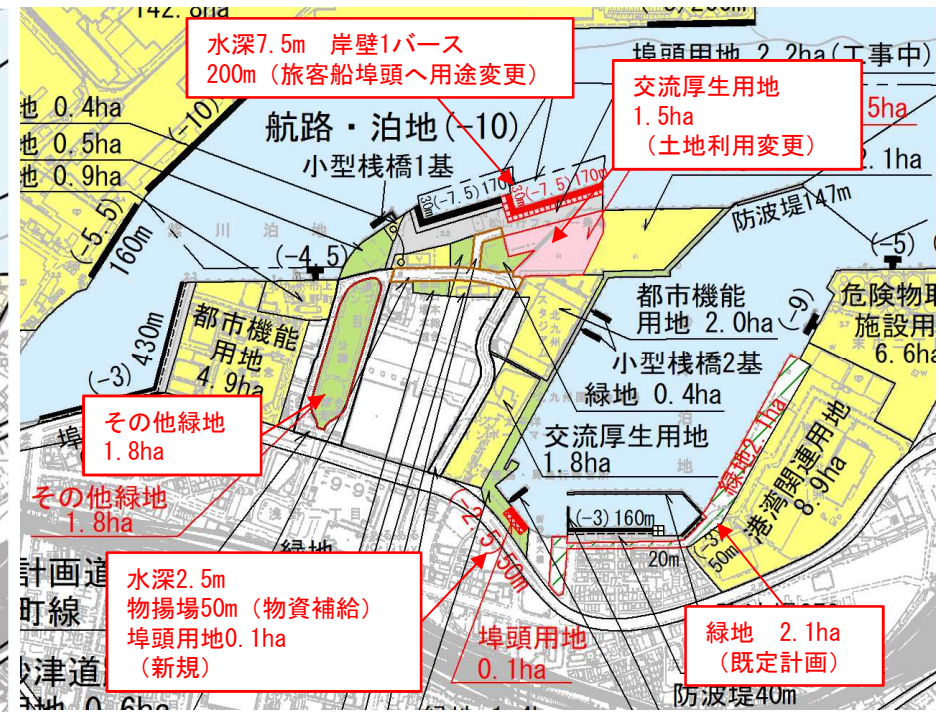
計画変更内容（砂津地区）

- クルーズ船需要に対応するため、既存埠頭を旅客船埠頭計画に位置づける。
- クルーズ船受入を軸とした賑わい空間の形成に向け、旅客船埠頭との一体的な民有地の開発を誘発するため、土地利用計画を変更する。

【既定計画】



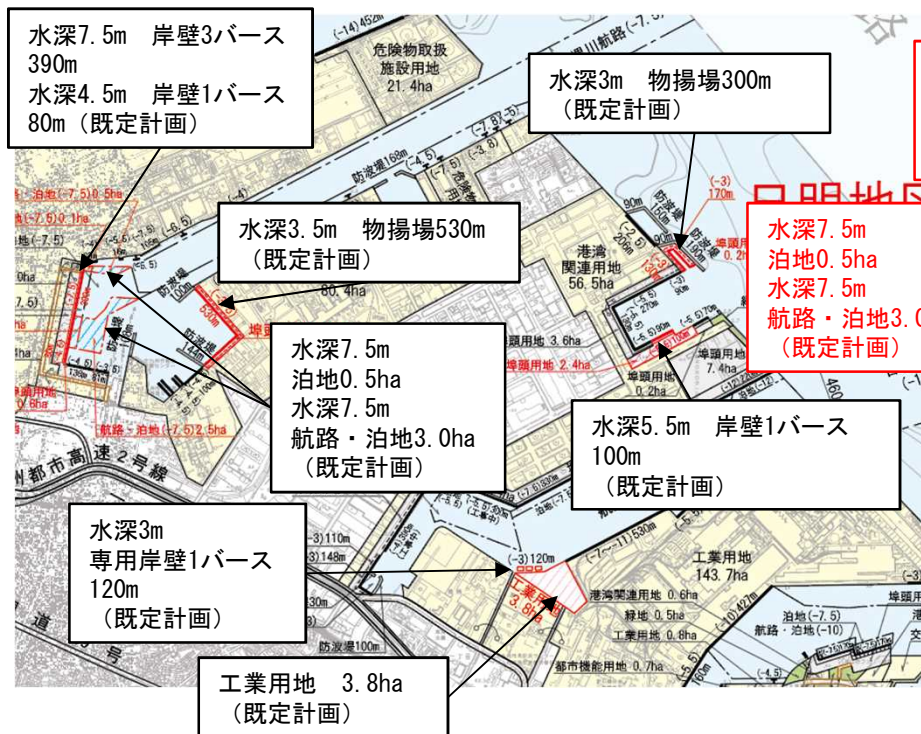
【今回計画】



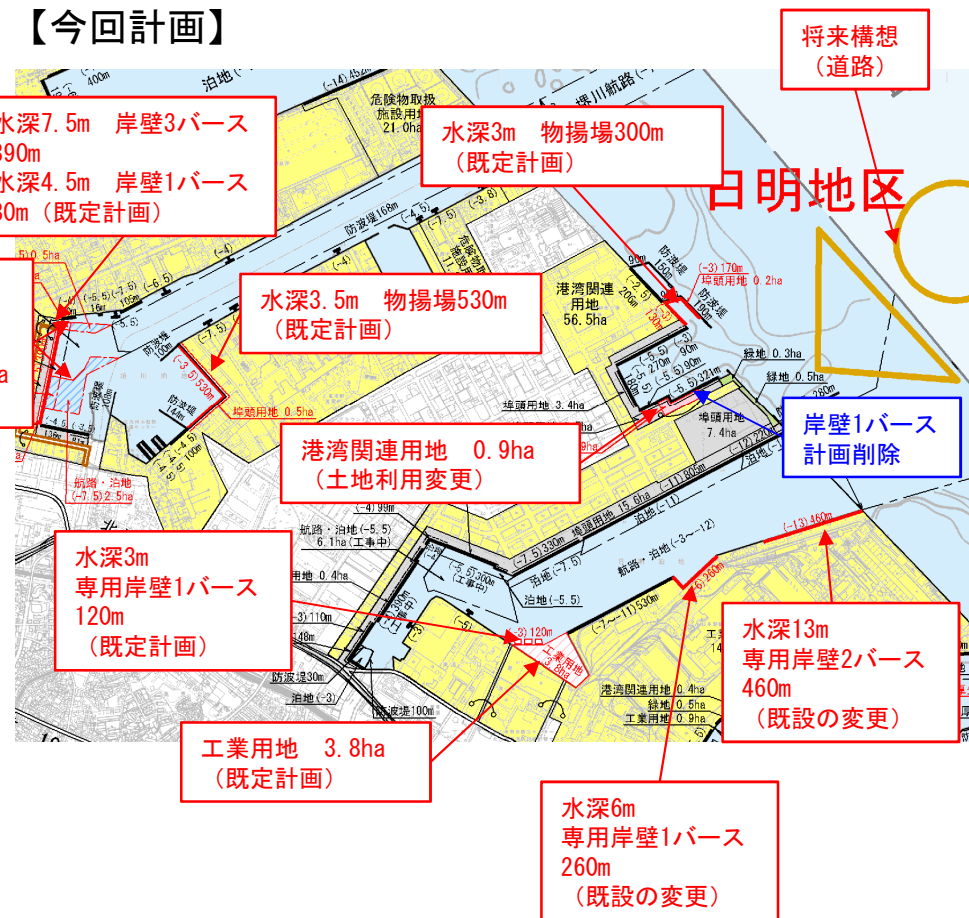
計画変更内容（許斐・日明・戸畑地区）

- 企業の事業計画を反映し、専用施設計画を変更する。
- 下関北九州道路について、港湾計画図に将来構想として参考表示する。

【既定計画】



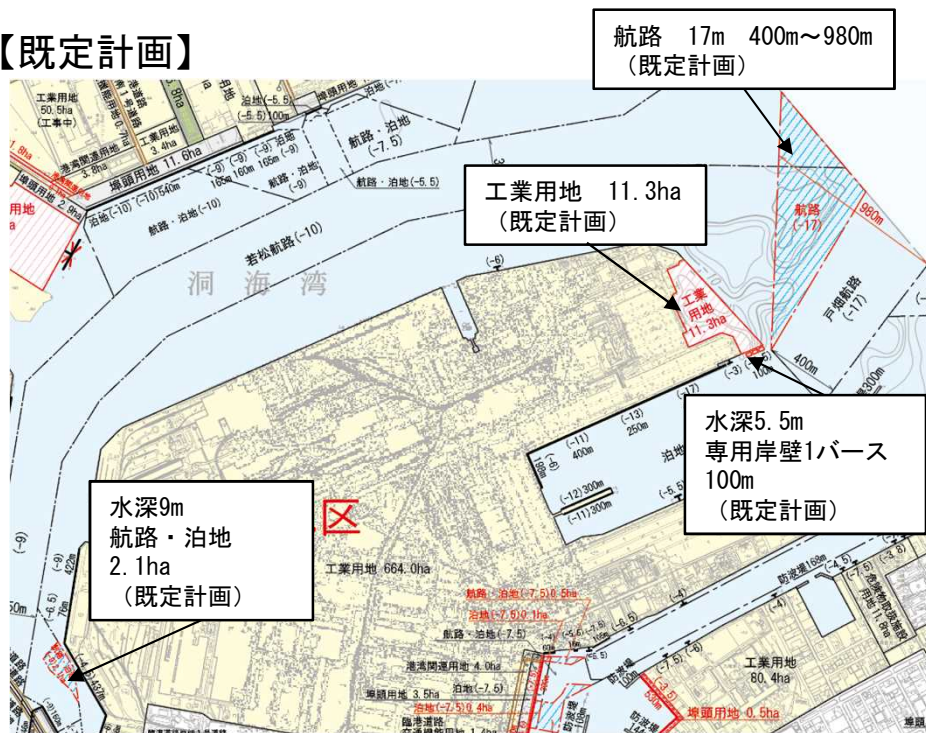
【今回計画】



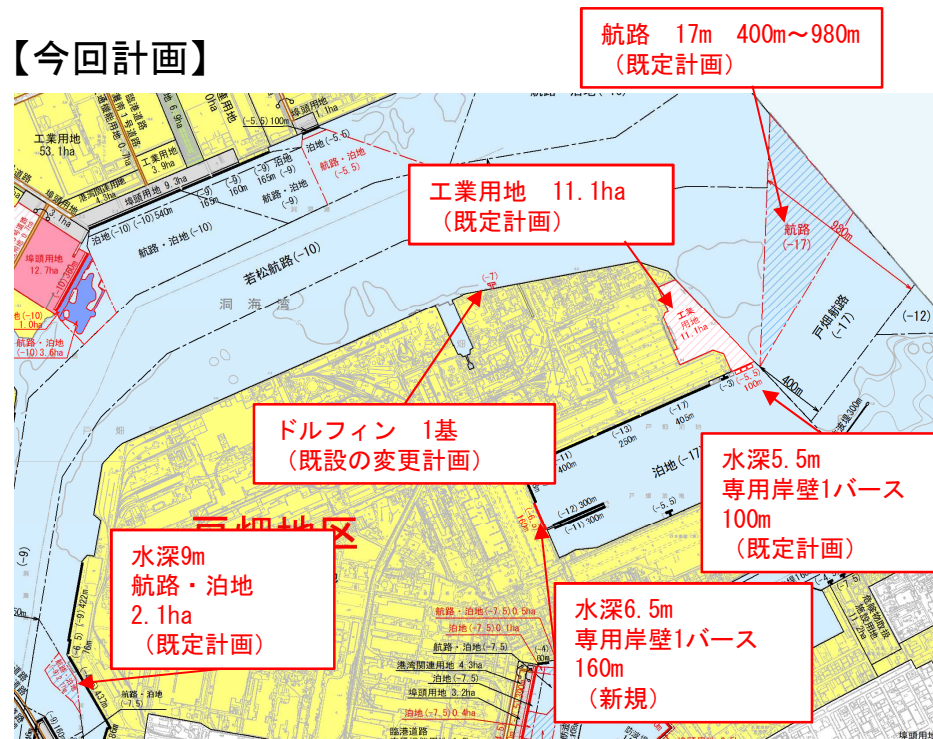
計画変更内容（戸畑地区）

○ 企業の事業計画を反映し、専用施設を計画する。

【既定計画】



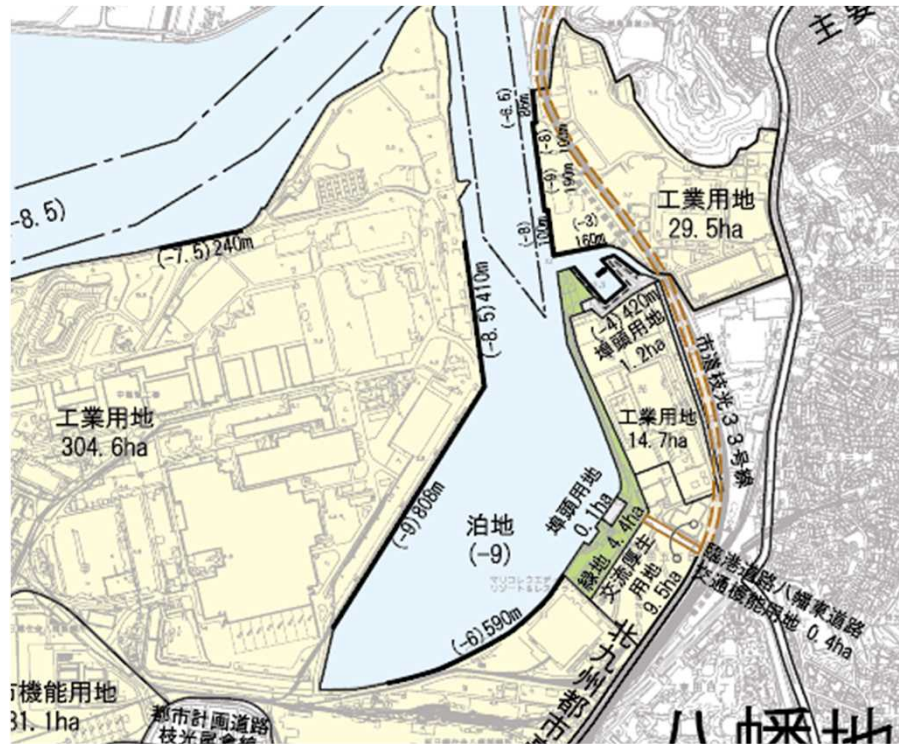
【今回計画】



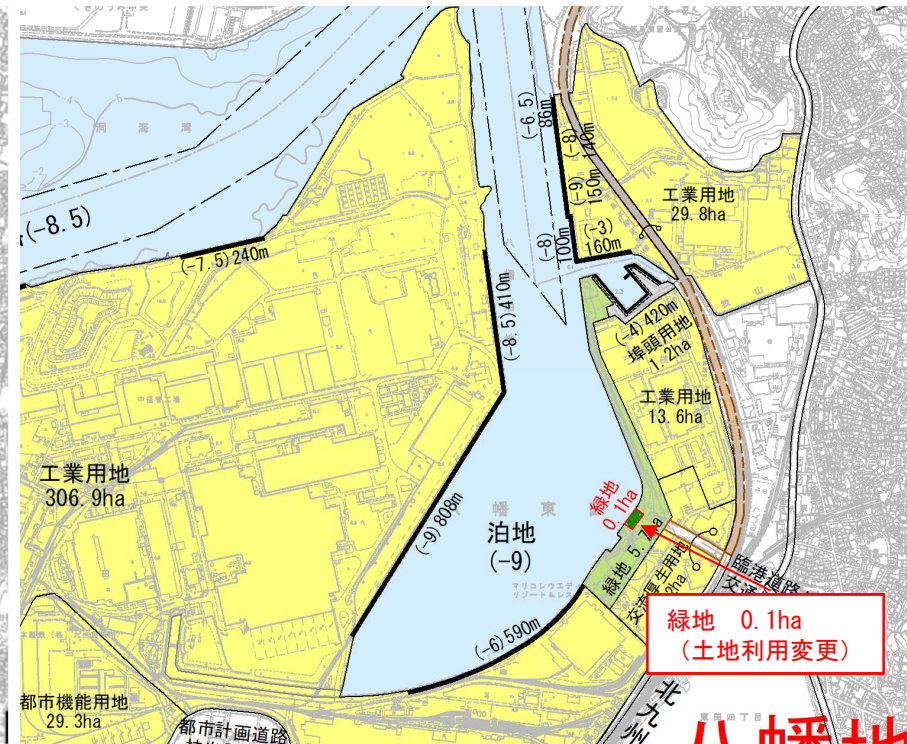
計画変更内容（八幡地区）

○ 現在の利用状況を踏まえ、土地利用計画を変更する。

【既定計画】



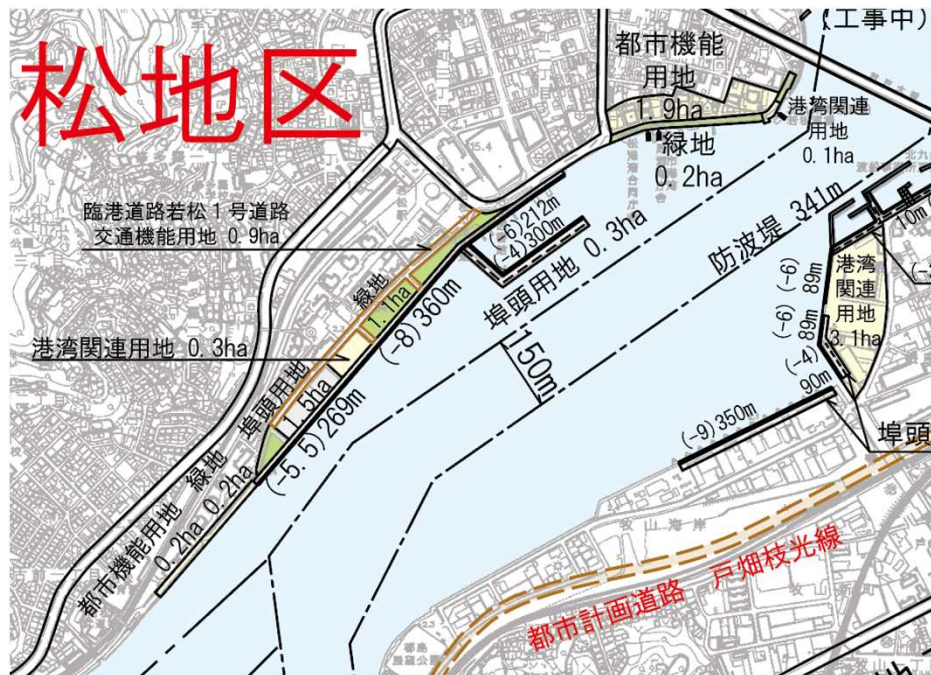
【今回計画】



計画変更内容（若松地区）

○ 臨港地区が解除され、港湾利用が見込まれない箇所について、土地利用計画を削除する。

【既定計画】



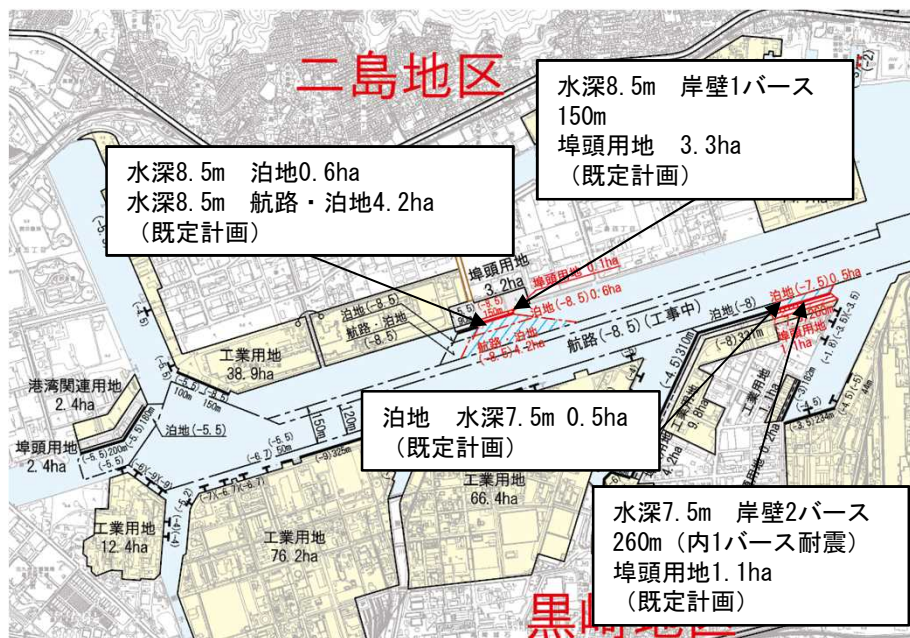
【今回計画】



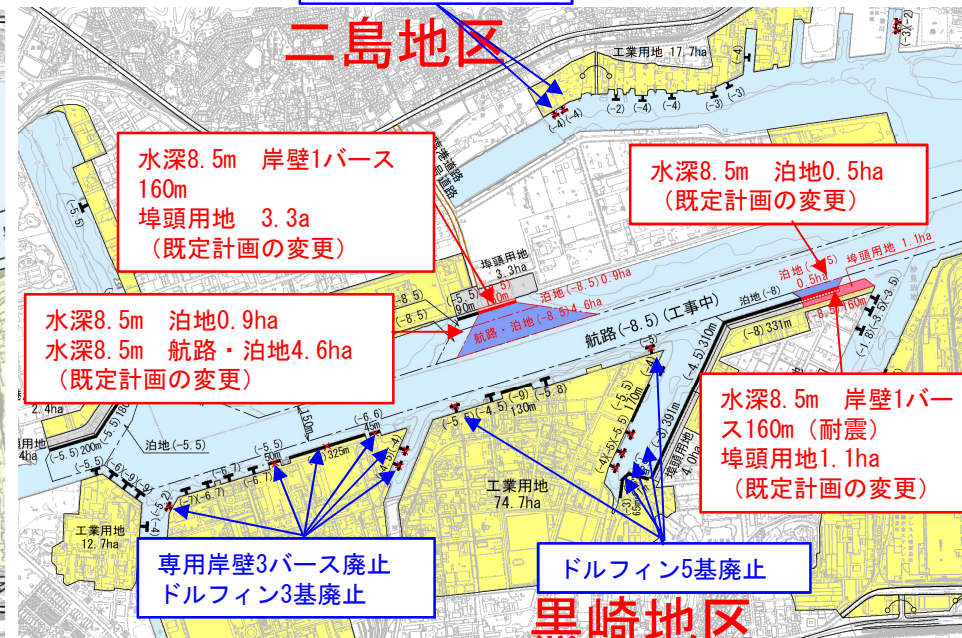
計画変更内容（黒崎・二島地区）

- 船舶の大型化に対応するため、公共埠頭計画を変更する。
- 企業の事業計画を反映し、専用施設を廃止する。

【既定計画】



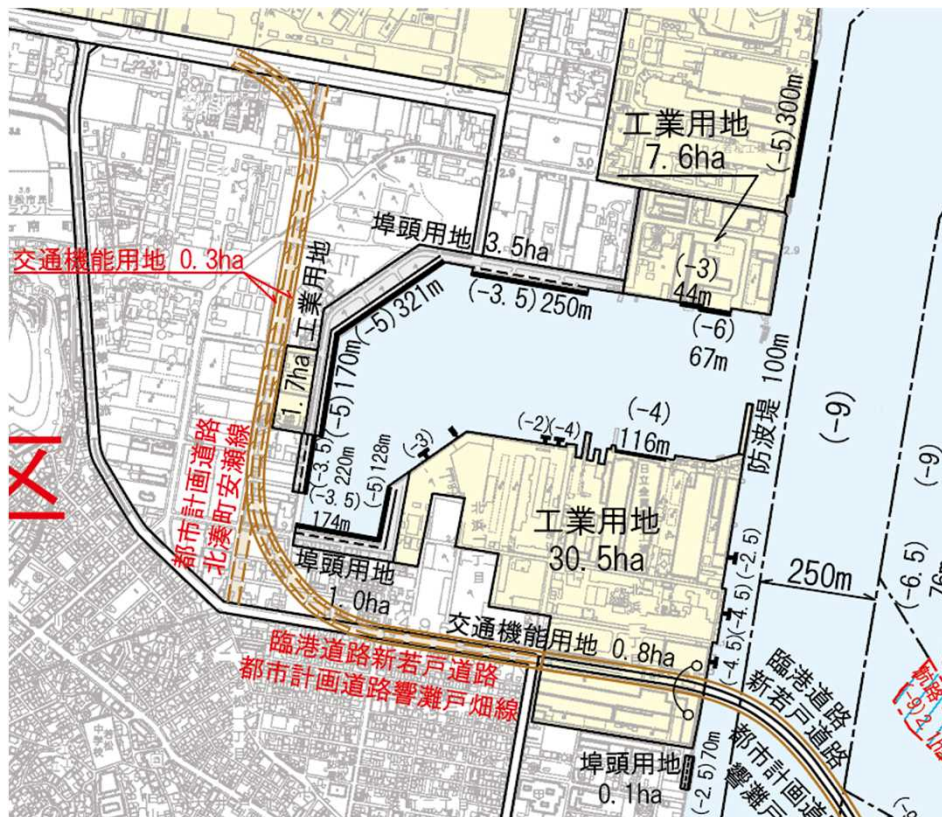
【今回計画】



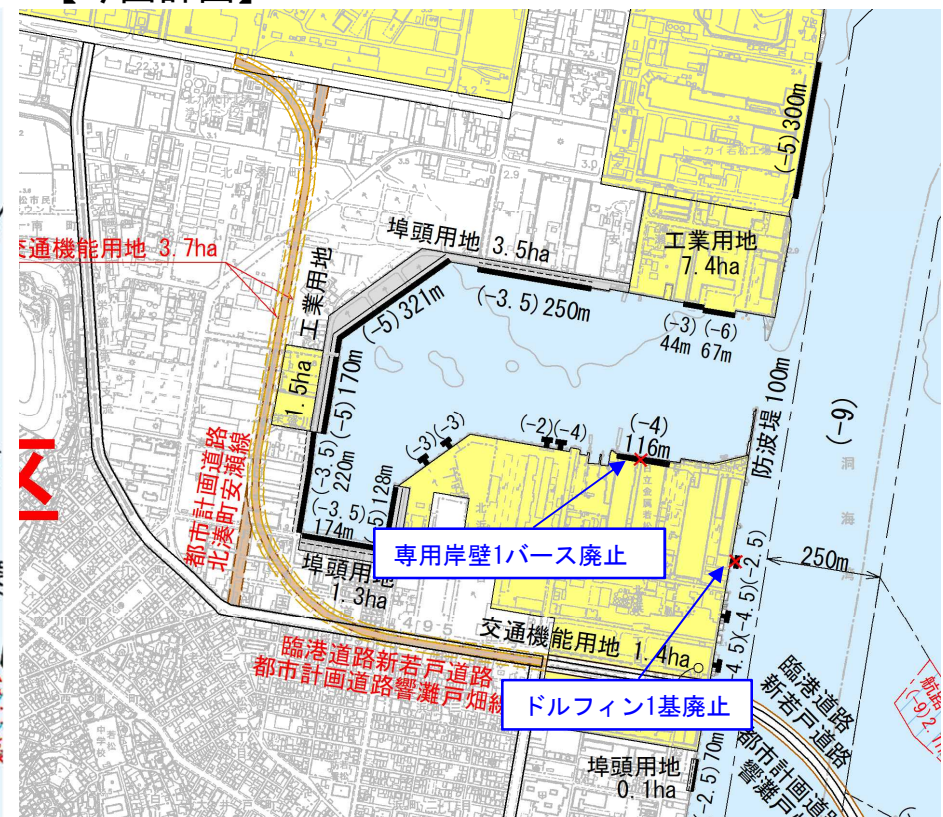
計画変更内容（北湊地区）

○ 企業の事業計画を反映し、専用施設を廃止する。

【既定計画】

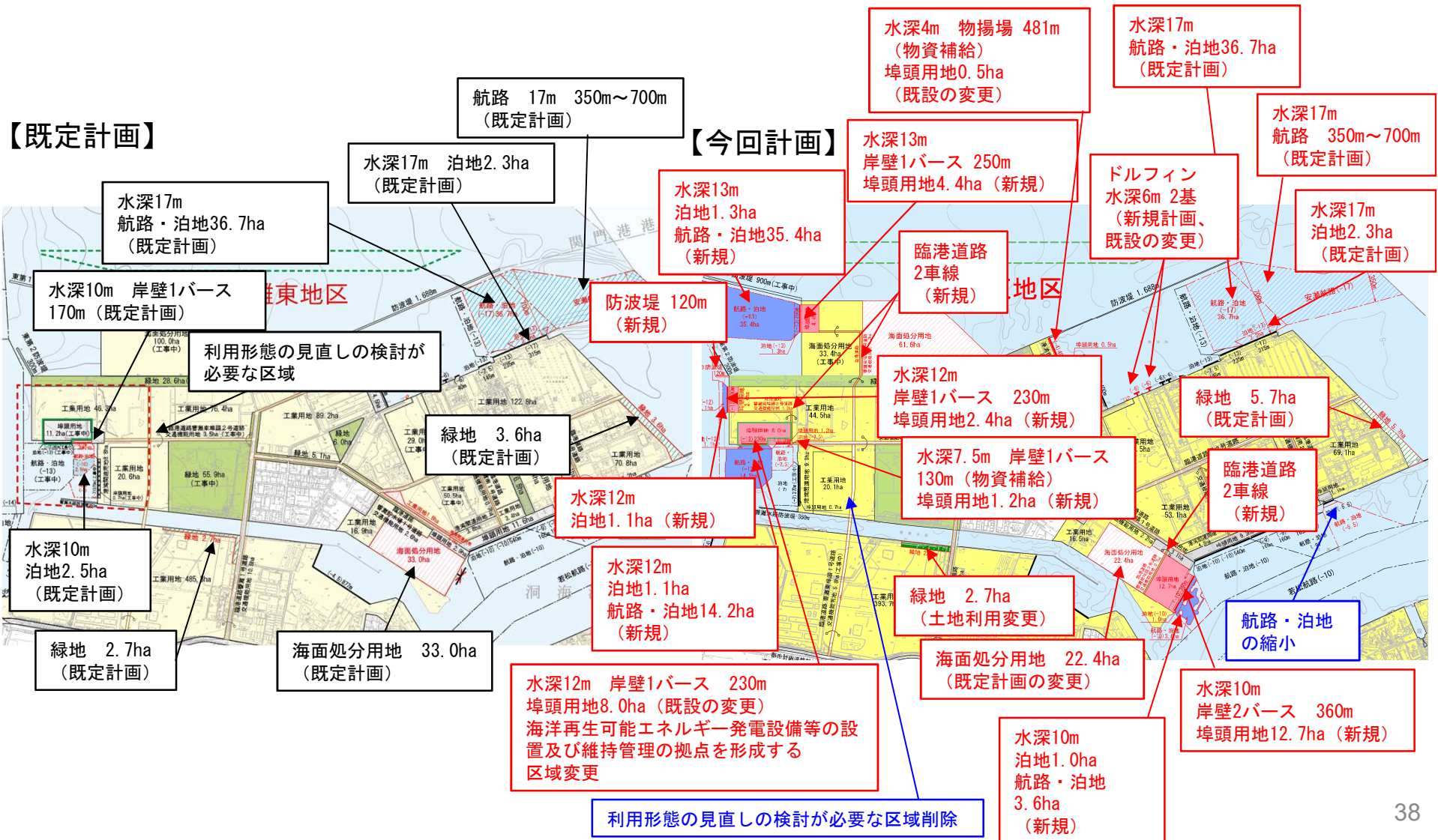


【今回計画】



計画変更内容（響灘東地区）

- 今後立地が見込まれる企業から発生する貨物への対応や大型船舶入港への対応、既存岸壁における混雑解消等のため、新規バルク岸壁を計画する。
- 利用形態の見直しの検討が必要な区域を削除する。



計画変更内容（響灘西地区）

- コンテナターミナルに就航している既存RORO航路の便数の増加や、今後のRORO貨物需要に対応するため、RORO岸壁の既定計画を変更する。
- 海面処分場の跡地の活用として、物流関連用地の確保や次世代エネルギー産業の集積を図るため、土地利用計画を変更する。

