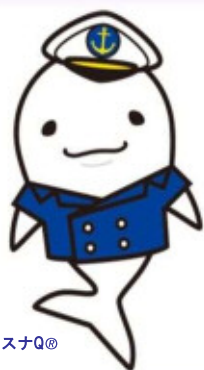


令和5年度（2023年度） 事業概要

北九州市港湾空港局



Port of
KITAKYUSHU

北九州
歴史と夢は 港から

スナQ®

目 次

I トピックス		
1	北九州空港国際旅客便及び北九州港クルーズ船の運航再開	P 1
2	北九州空港滑走路 3,000m化の事業化が決定！	P 2
II 北九州港の概要		
1	北九州港の歴史と役割	P 3
2	北九州港の特徴	P 5
3	国内外の充実した航路網	P 6
4	アクセスと産業	P 7
III 施設紹介		
1	公共埠頭の運営	P 8
2	多様な用途に対応した公共埠頭	P 9
3	門司	P 13
4	ひびき	P 15
5	新門司	P 17
6	小倉	P 18
7	臨海部産業団地	P 19
8	北九州市市民太陽光発電所	P 21
9	北九州空港～早朝から深夜まで、利便性の高い海上空港～	P 22
IV 計画・構想		
1	北九州港港湾計画	P 26
2	北九州港港湾計画改訂	P 30
3	北九州市物流拠点構想	P 31
V 事業紹介		
1	多くの人々が憩い・賑わう港	P 32
2	クルーズ船の誘致活動	P 38
3	ポートセールス活動	P 39
4	海外諸港との交流～姉妹港・友好港～	P 40
5	風力発電関連産業の総合拠点港	P 41
VI 対策・整備		
1	災害に強く、いつも安全で、市民生活や企業活動を支える港	P 48
2	港湾整備事業	P 52
VII 資料編		
1	北九州港の港勢（令和4年(2022年)北九州港港湾統計）	P 53
2	クルーズ船の寄港状況	P 56
3	北九州空港の利用状況（令和5年(2023年)3月31日時点）	P 57
4	令和5年度(2023年度) 予算・組織	P 58

●北九州空港国際旅客便及び北九州港クルーズ船の運航再開

令和2年（2020年）、新型コロナウイルスの世界的な流行に伴い、北九州空港の国際線については全便運休、クルーズ船については国内外で運航停止となりましたが、令和5年（2023年）現在、徐々にコロナ禍前の状況を取り戻しつつあります。

■北九州空港

北九州空港の国際線については、令和2年（2020年）3月11日以降全便運休となっていました。令和4年（2022年）10月の水際対策緩和を受け、就航に向けて航空会社との協議や空港での受け入れ準備について、関係機関と協議を行ってきました。

その結果、令和5年（2023年）5月8日、3年2か月ぶりに北九州ーソウル（仁川）線の定期便が運航再開しました。コロナ禍前には、最大1日2往復（運休直前は週3往復）定期便を運航していましたが、現在は1日1往復の運航となっています。

再開当日は、約30名の来賓をお迎えし、関係者皆で盛大に定期便の復活を祝いました。また、到着便には歓迎放水を実施するとともに、到着ロビーにて搭乗客の歓迎イベントを実施しました。



【就航記念式典の様子】



【歓迎放水の様子】

■北九州港

北九州港へのクルーズ船の寄港については、日本政府が令和2年（2020年）10月から日本船の国内クルーズを許可し、令和4年（2022年）には、12回の寄港がありました。

外国船については、令和5年（2023年）3月に欧米から、7月に中国からの寄港が再開しており、アメリカのクルーズ船「スター・ブリーズ」と中国からのクルーズ船「ブルードリームスター」が初入港しました。



【スター・ブリーズ】



【初入港歓迎式典】

北九州港の歴史と役割

■北九州港の役割

北九州港は、本州と九州の結節点に位置し、瀬戸内海（周防灘）から関門海峡、そして日本海（響灘）に面しているわが国固有数の大きな港です。北九州港は、国際拠点港湾^(注1)として北州市内だけでなく九州・山口地域の人々の生活や産業、経済を支える大切な役割を担っています。



(注1) 港湾法第2条で定められた「国際海上貨物輸送網の拠点となる港湾」として、北九州港を含む全国で18港が指定されています。

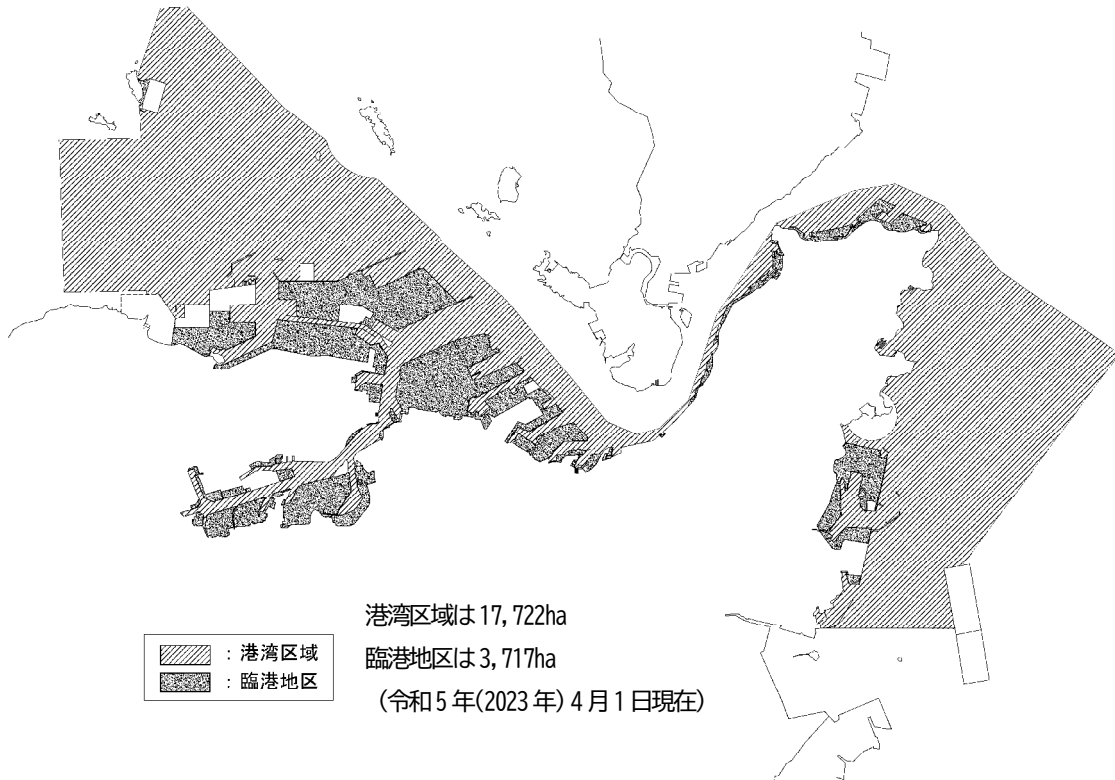
■歴史

北九州港は、古くは朝鮮、中国との交易におけるわが国の西の門戸として、また、近代は日本の工業化を支える港としての役割を果たしてきた、歴史ある国際貿易港です。

今から1700年前	アジア大陸との交易船の停泊地として利用される。	1995 (平成7) 年3月	門司港レトロがグランドオープン。
明治初期	「外貿の門司」、「内貿の小倉」、「鉄・石炭の洞海」として、3つの港がそれぞれの特色を活かして発展する。	1995 (平成7) 年6月	中興国際港湾に指定。
1889 (明治22) 年11月	門司港開港、特別輸出港に指定。	1996 (平成8) 年11月	北九州港港湾法を改訂。
1904 (明治37) 年4月	若松港が特別輸出港に指定。	1999 (平成11) 年4月	北州市物流拠点都市構想を策定。
1940 (昭和15) 年7月	門司、小倉、下関3港が合併し、関門港となる。	1999 (平成11) 年8月	北州市物流拠点都市づくり基本方針を策定。
1951 (昭和26) 年9月	関門港として、特定重要港湾（現在は、国際拠点港湾）に指定。	2002 (平成14) 年2月	海辺のマスタープラン2010を策定。
1963 (昭和38) 年2月	門司市・小倉市・若松市・八幡市・戸畑市の5市が合併し、北州市が発足。	2002 (平成14) 年3月	北九州貨物ターミナル駅供用開始。
1964 (昭和39) 年4月	門司港、小倉港、洞海港3管理者の統合による北九州港管理組合発足。北九州港誕生。	2002 (平成14) 年5月	リサイクルポートに指定。（平成19年6月同施設供用開始。）
1970 (昭和45) 年	響灘臨海工業団地分譲開始。	2004 (平成16) 年11月	仁川港（韓国）とロジスティクス・パートナー港締結。
1971 (昭和46) 年6月	西日本初のコンテナターミナル、田野浦コンテナターミナル供用開始。	2005 (平成17) 年4月	ひびきコンテナターミナル供用開始。
1974 (昭和49) 年4月	北九州港管理組合を解散。北州市が北九州港の管理者となる。	2005 (平成17) 年11月	天津港（中国）とロジスティクス・パートナー港締結。
1979 (昭和54) 年12月	北九州港港湾法を改訂。	2005 (平成17) 年12月	煙台港（中国）、青島港（中国）とロジスティクス・パートナー港締結。
1980 (昭和55) 年11月	太刀浦コンテナターミナル（第1ターミナル）全面供用開始。	2011 (平成23) 年4月	関門港として国際拠点港湾に指定。
1984 (昭和59) 年7月	タコマ港（米国）と姉妹港締結。	2011 (平成23) 年5月	北九州港長期構想を策定。
1985 (昭和60) 年5月	大連港（中国）と友好港締結。	2011 (平成23) 年5月	新・海辺のマスタープランを策定。
1985 (昭和60) 年	マリナクロス新門司分譲開始。	2011 (平成23) 年11月	日本海側拠点港に選定。
1987 (昭和62) 年8月	太刀浦コンテナターミナル（第2ターミナル）供用開始。	2011 (平成23) 年12月	北九州港が「グリーンアジア国際競争力総合特区」に選定される。
1991 (平成3) 年1月	新門司フェリーターミナル供用開始。	2012 (平成24) 年1月	北九州港港湾法を改訂。
1991 (平成3) 年7月	レムチャバン港（タイ）と姉妹港締結。	2013 (平成25) 年3月	北九州港物流拠点化戦略基本方針を策定。
1991 (平成3) 年8月	新門司マリナー供用開始。	2019 (令和元) 年11月	北九州港開港130周年。「みなとオアシス門司港」に登録。
1994 (平成6) 年5月	市民に親しまれる水際線づくりマスタープランを策定。	2020 (令和2) 年9月	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。
		2022 (令和4) 年3月	北州市物流拠点構想を策定。
		2022 (令和4) 年12月	北九州港長期構想を策定。

■範囲

北九州港は、小倉南区から若松区に至る臨海部に展開し、その海岸線の延長は約180kmで、北九州市が有する海岸線の約80%を占めています。北九州港の港湾区域^(注2)は、周防灘、関門海峡、洞海湾、響灘の4つの海域にまたがっており、臨港地区^(注3)は、港湾の多様な機能が展開される空間として3,717haが指定されています。



(注2) 港湾管理者が管理を行う必要最低限の水域として設定されています。

(注3) 港湾区域を地先水面とする一定の陸域を指定しています。

北九州港の特徴

■ アジアに近い地理的優位性

北九州港は韓国・釜山まで約230km、中国・上海まで約1,000kmと近接しており、経済発展著しいアジアの活力を取り込む最適なポジションにあります。

この絶好のロケーションを活かして、多種多様なサービスを提供しています。

【特徴】

- 豊富な定期コンテナ航路
- 中・韓向け多頻度サービスの提供
- 充実した内航フェリー・RORO航路への接続が容易

■ 国内交通の結節点

北九州港は本州と九州の結節点に位置し、東九州、西九州、本州の3方向に伸びる陸上アクセス（高速道路、一般道路、鉄道）が優れているため、西日本の広いエリアからの集貨が可能です。

【特徴】

- 九州自動車道と東九州自動車道の分岐点
- 東九州自動車道の延伸により、利便性が向上（平成28年（2016年）4月、北九州から宮崎まで全線開通）
- 広い背後圏には多種多様な産業が展開

■ ものづくり産業の集積

北部九州は、100年以上にわたり鉄鋼業をはじめ重化学工業の拠点として発展した歴史から、製造業や先端産業が集積しており、近年では特に自動車関連産業の集積が顕著です。

また、臨海部には港湾に隣接した産業用地があり、環境・エネルギー産業も多く立地しています。

【特徴】

- 市内には素材・部材関連、自動車関連、環境・エネルギー関連の製造業が集積
- 企業立地の受け皿として、港湾に隣接した広大な産業用地を分譲中
- 知的基盤（北九州学術研究都市）による高度人材育成、研究開発支援、新産業創出

■ あらゆる輸送モードに対応

コンテナ・RORO・在来に対応する多彩な港湾施設に加え、24時間運用可能な海上空港や鉄道貨物ターミナル、高速道路網など、陸海空の物流インフラが充実しており、あらゆる輸送モードに対応できます。

【特徴】

- 陸海空の充実した物流インフラ
- 港湾施設は、コンテナ、フェリー、RORO、在来とあらゆる輸送モードに対応
- シー&シー、シー&レール、シー&エアなどの複合一貫輸送も提供可能

■ 環境にやさしい物流の推奨

北九州市は、運輸・交通部門でのCO₂削減を推進するため、トラック輸送から内航フェリー・RORO船輸送への転換によるモーダルシフトを推奨しています。

【特徴】

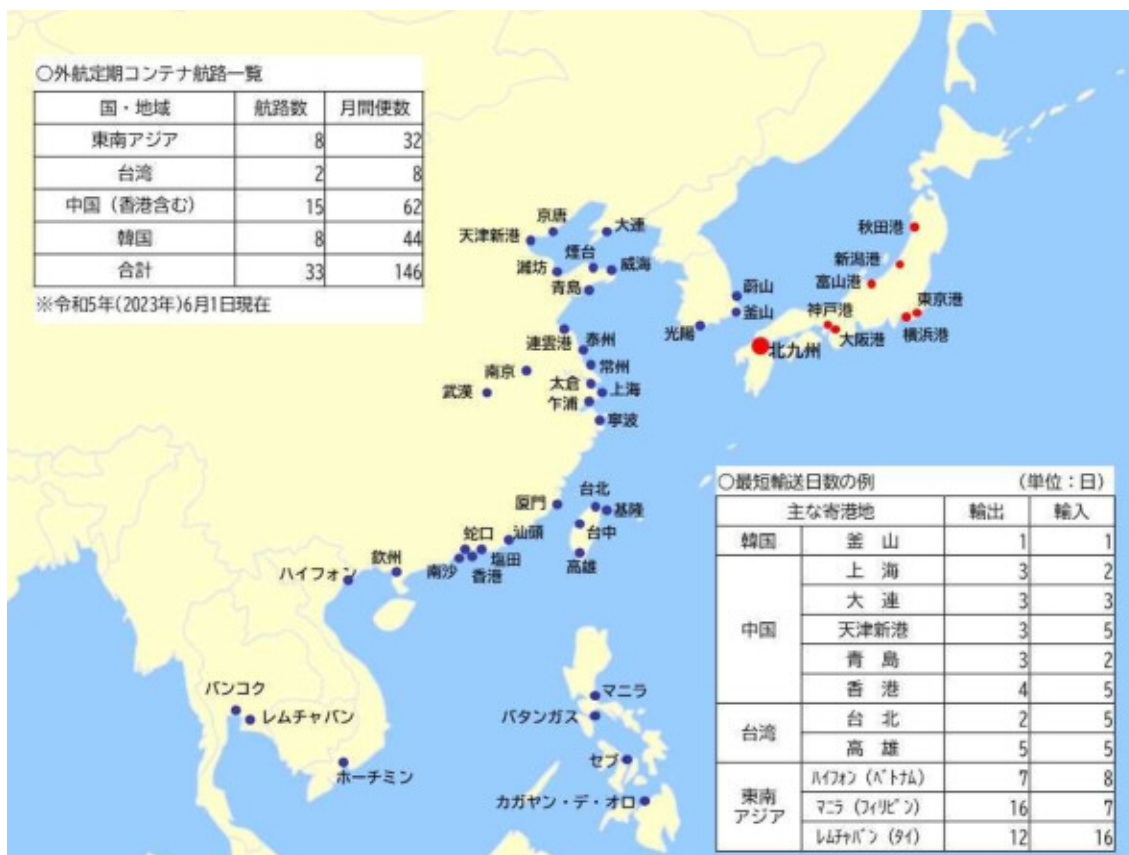
- 環境にやさしい物流を実現しながら、関東・関西・中部などとの多頻度輸送も可能
- 内航フェリーで輸送される貨物取扱量は、北九州港全体の約半分
- 平成27年（2015年）以降、新門司発着のフェリーは、船舶の大型化に伴い貨物輸送能力が拡大



国内外の充実した航路網

■外航定期コンテナ航路

明治以降、国際貿易港として発展してきた北九州港。外航定期コンテナ航路は、アジア（特に韓国・中国）を中心に 33 航路が開設され、月間 146 便が就航しています。また、北九州港と阪神港、京浜港を結ぶ内航フィーダー航路も開設されています。さらに、北九州港と秋田港、新潟港及び富山港を結ぶ日本海航路が就航しました。



■内航フェリー・RORO 航路

北九州港は、国内長距離フェリー発祥の地です。日本各地に向け、内航フェリーが毎日 7 便、内航 RORO 船が週 10 便就航しています。

○内航フェリー・RORO 船の寄港地

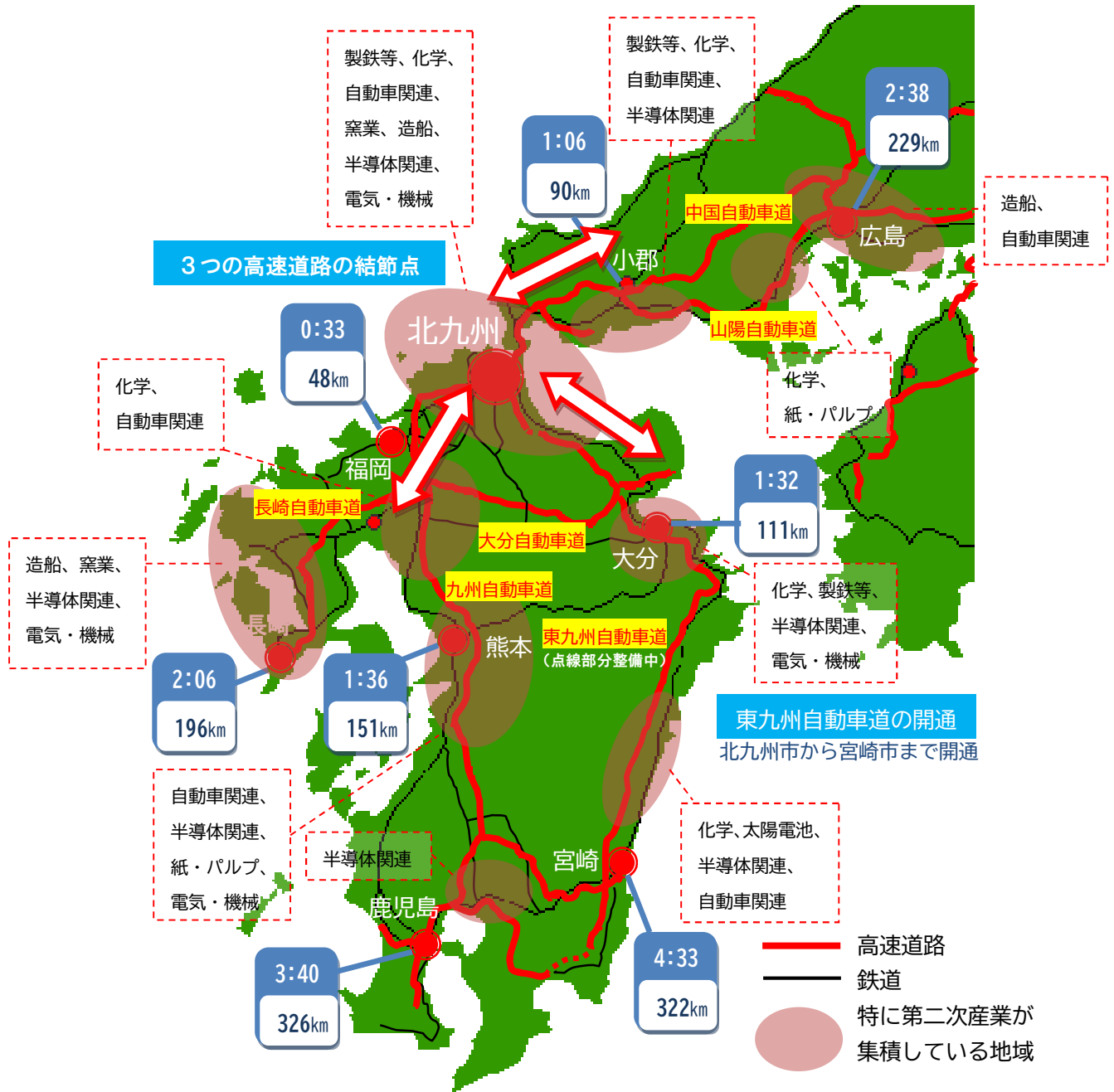


○航路の所要時間

発	着	所要時間
新門司	大阪・神戸	12 時間
	徳島	14 時間
	名古屋	42 時間
	東京	35 時間
	横須賀	21 時間
小倉 (浅野)	松山	7 時間
ひびき	沖縄	33 時間

アクセスと産業

北九州港は、外海である日本海と内海である瀬戸内海の両方に面しているため、古くから交通の要衝として栄えてきました。背後圏の九州・山口地域には、製鉄や化学などの基礎素材産業を核に、自動車関連産業や産業機械製造業などの幅広い加工組立型産業が集積しています。東九州、西九州、本州の3方向に伸びる陸上アクセス（高速道路、一般道路、鉄道）が優れているため、西日本の広いエリアからの集貨が可能です。



0:00	←所要時間	北九州市から西日本の主要都市までの時間と距離
00km	←距離	※小倉南 IC から各都市 IC までの時間と距離 (NEXCO 西日本発表値)

公共埠頭の運営

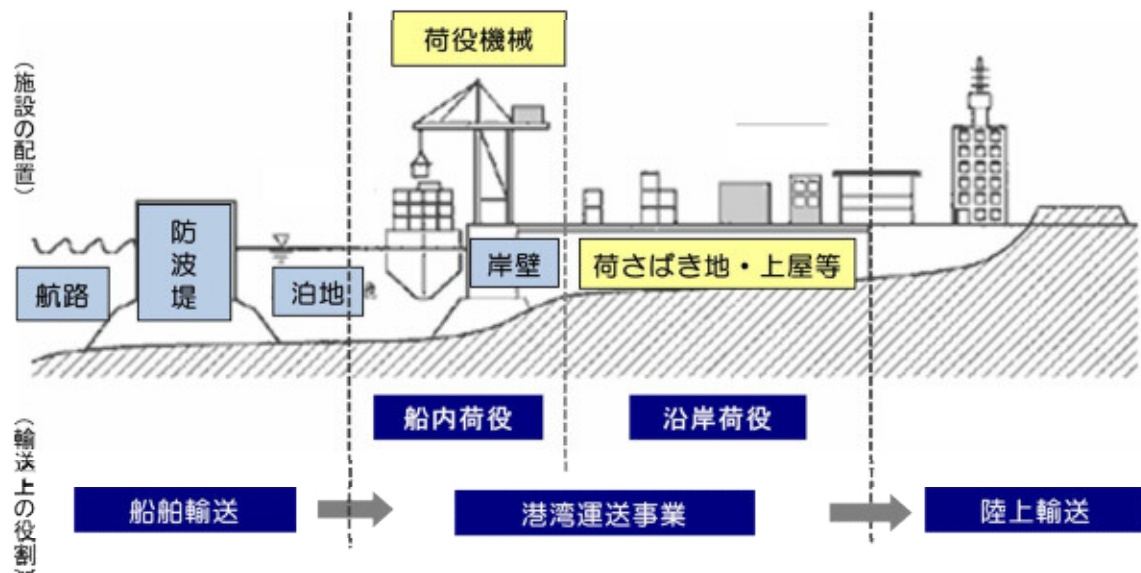
港は、船舶が利用する航路や泊地など港湾区域内に配置される水域施設に加え、陸域の臨港地区内に配置された係留施設（岸壁、物揚場）、荷さばき施設（荷さばき地、上屋等）、保管施設（野積場、倉庫）、臨港道路、緑地等をあわせた港湾施設で構成されており、船舶輸送～埠頭での港湾運送事業～陸上輸送までの機能を一体的に担っています。

港湾施設には、地方自治体などの港湾管理者が管理する公共施設と企業が所有し自社で利用する専用施設があります。北九州市は、北九州港の港湾管理者として、国・市が整備した港湾施設の管理運営を行っています。

港湾管理者の役割ですが、港湾施設の利用者からの使用申請に対して許可を行い、使用料を徴収し、施設の維持管理費用に充てています。

北九州港には、主に輸出入コンテナ貨物を取り扱うコンテナターミナル、国内物流の大動脈であり旅客も扱うフェリーターミナル、完成自動車や貨物専用のシャーシを取り扱う RORO ターミナル、鋼材やコークスなどを取り扱う在来埠頭など、荷役形態に応じた数多くの公共埠頭があり、様々な貨物の取り扱いに対応しています。

■港湾施設の配置イメージ



多様な用途に対応した公共埠頭



【北九州港 公共埠頭】

- | | | | |
|-----------|-----------|----------|----------|
| ①新門司埠頭 | ②太刀浦埠頭 | ③田野浦埠頭 | ④門司・新浜埠頭 |
| ⑤門司・西海岸埠頭 | ⑥高浜埠頭 | ⑦砂津・浅野埠頭 | ⑧日明埠頭 |
| ⑨堺川埠頭 | ⑩戸畑（川代）埠頭 | ⑪黒崎埠頭 | ⑫堀川埠頭 |
| ⑬二島埠頭 | ⑭若松埠頭 | ⑮北湊埠頭 | ⑯響灘埠頭 |
| ⑰響灘西埠頭 | | | |

① 新門司埠頭

新門司北及び新門司南の物流・工業団地の中心に位置する大規模な埠頭です。

新門司北埠頭には、西日本最大のフェリーターミナルがあり、神戸・大阪・徳島・横須賀・東京に向けて1日6便の大型フェリーが就航しています。また、完成自動車の物流センターや国内最大の肉用子牛の輸入基地としても利用されています。

新門司南埠頭では、周辺の工業団地の製品などが取り扱われています。

利用状況

係留施設 新門司北埠頭 岸壁 (-4.5m~-10.0m) 15 バース

新門司南埠頭 岸壁 (-5.5m~-7.5m) 5 バース

入港隻数 2,402 隻

取扱貨物 完成自動車、その他輸送機械、鋼材

数量 37,928 千トン

(入港隻数、取扱貨物及び数量は令和4年(2022年)の港湾統計値)

② 太刀浦埠頭

コンテナターミナルをはじめ多くの港湾施設が集積する、北九州港を代表する埠頭です。

太刀浦コンテナターミナルは第1及び第2の2つのターミナルから成り、ガントリークレーン7基を備え、月間約160便の定期航路が就航するなど、西日本有数の規模を誇っています。また、在来埠頭も多くの内外船舶に利用され、多様な品種の貨物が取り扱われています。

利用状況

係留施設 太刀浦第1コンテナターミナル 岸壁(-12.0m)2バース

太刀浦第2コンテナターミナル 岸壁(-10.0m)4バース

在来埠頭 岸壁(-4.5m~-10.0m)31バース

入港隻数 2,677隻

取扱貨物 化学薬品、染料・塗料、合成樹脂・その他化学工業品、自動車部品 数量 6,915千トン

③ 田野浦埠頭

中古自動車の輸出基地や国際ROROターミナルとして使用されています。また、埠頭背後に立地する工場の原材料や製品を取り扱うほか、青果物の輸入基地にもなっています。

利用状況

係留施設 岸壁(-6.0m~-10.0m)

8バース

入港隻数 415隻

取扱貨物 完成自動車、砂利・砂、野菜・果物

数量 168千トン

④ 門司・新浜埠頭

門司地区のうち、門司港レトロ地区を挟んで西海岸埠頭の北側に位置する埠頭で、主に周辺の飼料工場で利用される飼肥料や食品原料などが取り扱われています。

利用状況

係留施設 岸壁(-9.0m~-11.0m)

3バース

入港隻数 106隻

取扱貨物 動植物性製造飼肥料、製造食品

数量 80千トン

⑤ 門司・西海岸埠頭

明治期から外国航路が開設された北九州港発祥の埠頭で、関門海峡に沿って岸壁と荷さばき施設が広がっています。現在は主に周辺の肥料工場や食品工場で利用される原材料等を中心に取り扱われています。

また、北端部は門司港レトロ地区の一画として多くの市民や観光客が訪れており、下関との間の連絡船や関門海峡の遊覧船が就航しています。

利用状況

係留施設 岸壁(-10.0m~-11.0m)

10バース

入港隻数 487隻

取扱貨物 とうもろこし、砂糖、紙・パルプ

数量 374千トン

⑥ 高浜埠頭

北九州港で唯一、大量ばら積みを通例とする物資の取り扱いを目的とする臨港地区の特殊物資港区に指定された、砂利・砂の取り扱いに特化した埠頭です。

利用状況

係留施設 岸壁(-4.5m)4バース

入港隻数 75隻

取扱貨物 砂利・砂

数量 45千トン

⑦ 砂津・浅野埠頭

JR小倉駅に近接した埠頭で、松山行きフェリーターミナルが駅のすぐ北側にあるほか、離島への航路が就航しています。このほか周辺の工場で生産される製品などが取り扱われています。

利用状況

係留施設 岸壁 (-7.5m~-9.0m)
3バース
入港隻数 1,709隻
取扱貨物 完成自動車、金属くず
数量 1,433千トン

⑧ 日明埠頭

多くの港湾施設が集積する、北九州港を代表する埠頭の一つです。

鋼材を中心に金属製品などが取り扱われています。

利用状況

係留施設 日明東・南埠頭
岸壁 (-5.5m~-12.0m)
8バース
日明北埠頭
岸壁 (-5.5m) 7バース
入港隻数 2,459隻
取扱貨物 鋼材、金属くず、木材チップ
数量 1,720千トン

⑨ 堺川埠頭

埠頭の周辺に広がる工業地帯の原材料や製品を中心に扱う埠頭です。

利用状況

係留施設 岸壁 (-4.5m~-7.5m)
7バース
入港隻数 402隻
取扱貨物 砂利・砂、化学薬品、化学肥料
数量 273千トン

⑩ 戸畑(川代)埠頭

鉄鋼製品を中心に扱っている埠頭です。

このほか、周辺の工業地帯の原材料などが取り扱われています。

利用状況

係留施設 岸壁 (-5.5m~-9.0m)
12バース
入港隻数 792隻
取扱貨物 化学薬品、鋼材、鉄鋼
数量 43千トン

⑪ 黒崎埠頭

周辺の工業地帯で利用されるコークスや石炭などを中心に、その製品なども扱う埠頭です。

利用状況

係留施設 岸壁 (-4.5m~-8.0m) 7バース
入港隻数 302隻
取扱貨物 電気機械、金属くず、石炭
数量 732千トン

⑫ 堀川埠頭

砂利・砂を中心に扱う埠頭です。

利用状況

係留施設 岸壁 (-5.5m) 4 バース
 入港隻数 355 隻
 取扱貨物 砂利・砂、化学製品、染料・塗料・
 合成樹脂その他化学工業品
 数量 229 千トン

⑭ 若松埠頭

船舶の離着岸の補助などを行なうタグボートの基地として利用されている埠頭です。

利用状況

係留施設 岸壁 (-5.5m~-8.0m)
 6 バース
 入港隻数 10 隻

⑯ 響灘埠頭

洞海湾に面した響灘南埠頭及び響灘に接する安瀬埠頭ともに響灘臨海工業団地内に立地し、工業団地の製品やコークスなどを中心に取り扱っています。

特に、響灘南埠頭は、在来埠頭としては洞海・響灘地区で最大の施設規模を誇っています。また、北九州港で唯一、廃棄物を取り扱うためのリサイクルポート岸壁を整備しています。

利用状況

係留施設 響灘南埠頭
 岸壁 (-5.5m~-10.0m)
 6 バース
 安瀬埠頭
 岸壁 (-5.5m) 5 バース
 入港隻数 1,566 隻
 取扱貨物 コークス、石炭、非金属鉱物
 数量 2,206 千トン

⑬ 二島埠頭

二島工業団地の中心に位置し、工業団地の原材料である鉄スクラップや製品を中心に扱う埠頭です。

利用状況

係留施設 岸壁 (-5.5m~-7.5m)
 2 バース
 入港隻数 286 隻
 取扱貨物 金属くず、鋼材、金属製品
 数量 332 千トン

⑮ 北湊埠頭

金属製品、砂利・砂を中心に周辺の工業地帯の原材料や製品を中心に扱う埠頭です。

利用状況

係留施設 岸壁 (-5.0m) 8 バース
 入港隻数 511 隻
 取扱貨物 砂利・砂、鋼材、金属製品
 数量 79 千トン

⑰ 響灘西埠頭

コンテナ船の大型化に対応した-15m岸壁を有するコンテナターミナルを供用し、周辺に広がる産業用地と一体となって利用されています。

また、-10m岸壁は、多目的利用として、コンテナには収まらない大型タイヤの輸出などにも利用されています。

利用状況

係留施設 ひびきコンテナターミナル
 岸壁 (-10.0m~-15.0m)
 4 バース
 在来埠頭
 岸壁 (-5.0m) 2 バース
 入港隻数 572 隻
 取扱貨物 その他輸送機械、ゴム製品、完成自動車
 数量 1,369 千トン

門司

■太刀浦コンテナターミナル

「PORT MOJI」として世界的にも長年親しまれている、西日本有数のコンテナターミナルです。全国で初めて、複数の元請港運事業者によるコンテナ荷役作業の共同化を実現し、効率的な運営が行われています。

現在、中国・韓国方面を中心に外航定期コンテナ航路が開設され、月間126便（令和5年（2023年）6月現在）が就航しています。豊富な航路網と地理的優位性を活かし、アジアのゲートウェイとして充実した物流サービスの提供に努めています。



【太刀浦コンテナターミナルの施設概要】

区分	第1コンテナターミナル	第2コンテナターミナル
岸壁・延長	658m (取り付け部含む)	555m
水深	-12m	-10m
ターミナル総面積	16ha	16ha
コンテナクレーン	4基	3基
ストラドルキャリア	15基	13基
蔵置能力	8,647TEU	5,239TEU
冷凍コンセント	400V×95	400V×96、200V×36
運営形態	公共	公共

◆門司港コンテナターミナル貨物情報サービス

○MOJI PORT WEB

(<http://www.moji-cont.com/>)

○システムの利用料（登録料等）は無料です。

○コンテナ情報を 24 時間ネット上に公開しています。

○システムメニューは以下のとおりです。

- ・本船スケジュール照会
- ・PICKUP オーダー入力
- ・本船荷役情報照会
- ・搬出入予約登録
- ・コンテナ情報照会
- ・検査情報照会（税関等）



■田野浦 RORO ターミナル

田野浦自動車物流センターは、約 2,000 台の自動車蔵置能力を有し、中古自動車の輸出基地として、主にニュージーランド向け自動車輸送船（PCC）が寄港しています。

また、アジアに近い地理的優位性を活かし、RORO 船による半導体製造装置等の国際輸送拠点としても活用されています。



ひびき

■ひびきコンテナターミナル



アジア各国へのコンテナ航路網に加え、南・北米とダイレクトに繋がる在来航路網も充実しています。また、直背後の広大な産業用地には、物流施設をはじめ各種企業の立地が加速しており、今後更なる発展が見込まれています。



◆ひびきコンテナターミナルの施設概要

区分	詳細	
岸壁・延長	350m×2	170m×2
水深	-15m	-10m
ターミナル総面積	39ha	
コンテナクレーン	3基	
トランスファークレーン	7基	
蔵置能力	22,464TEU (4段積み)	
冷凍コンセント	400V×324	
運営形態	公共	

◆ひびきコンテナターミナルの特長

- アジアの主要港と接続する日本海ルート上に位置する港
- 大型船の寄港に適した大水深岸壁（-15m）を有する港
- -10m岸壁を多目的バースとして暫定活用
- 危険物蔵置エリアの設定（拡張可能）
- ターミナル背後地に広がる 安価で広大な産業用地
- 秋田、新潟、富山と結ぶ日本海航路が就航
- 沖縄へ RORO 船が運航



◆企業進出が進む響灘地区

地区内には、ひびきコンテナターミナルを配すとともに、北九州市が有する 24 時間運用可能な空港やフェリー・RORO 船、鉄道貨物ターミナルの物流インフラを活用した物流網の構築が可能となっています。

日本とアジアを結ぶゲートウェイとして、製造・物流の拠点として、多くの企業から熱い注目を集めております。

また、同地区では、グリーンエネルギーポートひびき事業に基づき、風力発電産業をはじめとした環境・エネルギー産業の集積を図っています。



新門司

■新門司フェリーターミナル



新門司フェリーターミナル

西日本最大級のフェリー基地として、関西、四国、関東への長距離フェリーと名古屋等への RORO 船が就航しており、大消費地との多頻度輸送が可能です。

新門司自動車物流センター

自動車物流における海上輸送の効率化及び国内自動車メーカーの共同輸送を実現する、九州最大規模の総合的な自動車物流センターです。完成車 62 万台、自動車部品搬送用トレーラー 8 万台、計 70 万台の年間取扱能力を有し、完成車・自動車部品の国内物流を強力にサポートしています。



新門司北地区

新門司発着航路一覧

阪九フェリー

神戸向け	1 便/日
泉大津向け	1 便/日

名門大洋フェリー

大阪南港向け	2 便/日
--------	-------

オーシャントランス

徳島・東京向け	1 便/日
---------	-------

東京九州フェリー

横須賀向け	1 便/日
-------	-------

トヨフジ海運・

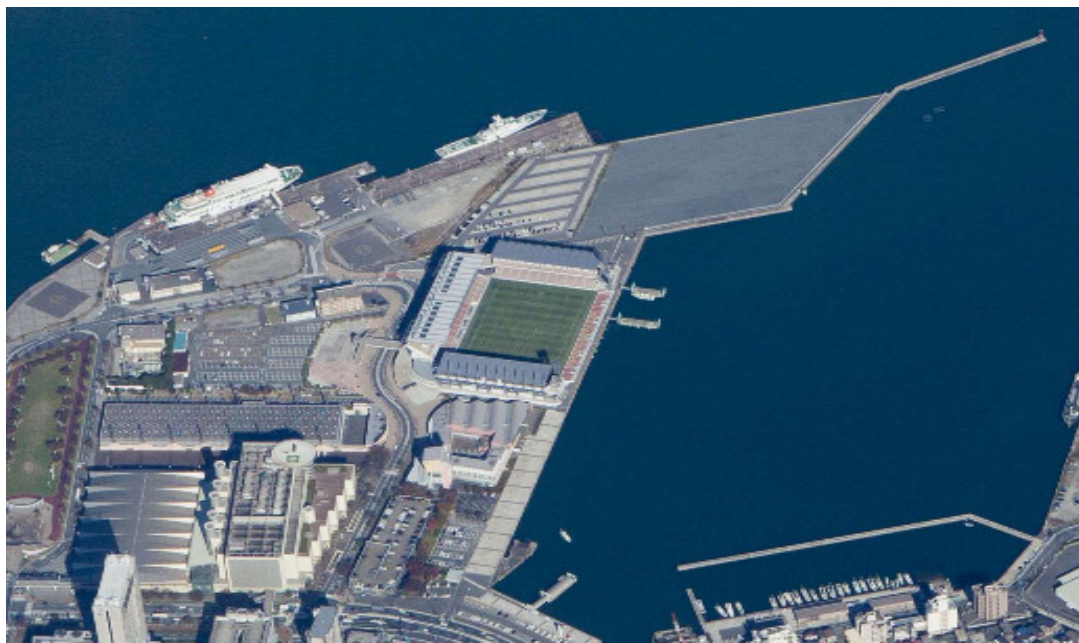
フジトランスコーポレーション

名古屋等向け	7 便/週
--------	-------

小倉

■小倉(浅野)フェリーターミナル

都心に近く JR へのアクセスもよい利便性にすぐれたフェリーターミナルです。四国（松山）へ毎日 1 便のフェリーが運航されています。



松山・小倉フェリー



北九州貨物ターミナル駅

①24 時間稼働、②本線上の列車からのコンテナの直接荷卸し(着発線荷役方式)により迅速な荷役作業が可能、③海上コンテナへの対応によりアジアへ向けた「シー&レール」が可能という 3 つの特徴を有し、全国のコンテナ取扱駅と豊富なダイヤで結ばれています。

<新門司地区>

■マリナクロス新門司

九州の玄関口に位置し、高速道路にわずか 5 分でアクセスできるロケーションを誇り、九州のみならず、中国地方をはじめ本州への最適物流が実現できる九州でも有数の物流団地です。また、団地内には西日本最大級のフェリーターミナルを擁し、関東・関西圏へのグリーン物流を実現します。さらに北九州空港へのアクセスも良く、陸・海・空の様々な物流ルートの活用が可能です。

現在、トヨタ自動車の物流拠点をはじめ、約 100 社の企業が立地しており、本州や九州への結節点としての優位性から、九州における物流拠点として物流企業の集積が加速しています。



マリナクロス新門司主要地点までの距離

- 新門司インターチェンジ……………2km(5分)
 - 西尾インターチェンジ……………5km(8分)
 - 新門司大分ジャンクション……………5km(8分)
 - JR西尾駅……………6km(10分)
 - JR小倉駅……………12km(20分)
 - 北九州貨物ターミナル駅……………8km(15分)
 - 人工地コンテナターミナル……………10km(18分)
 - 北九州空港……………20km(35分)
- ※()は車での所要時間

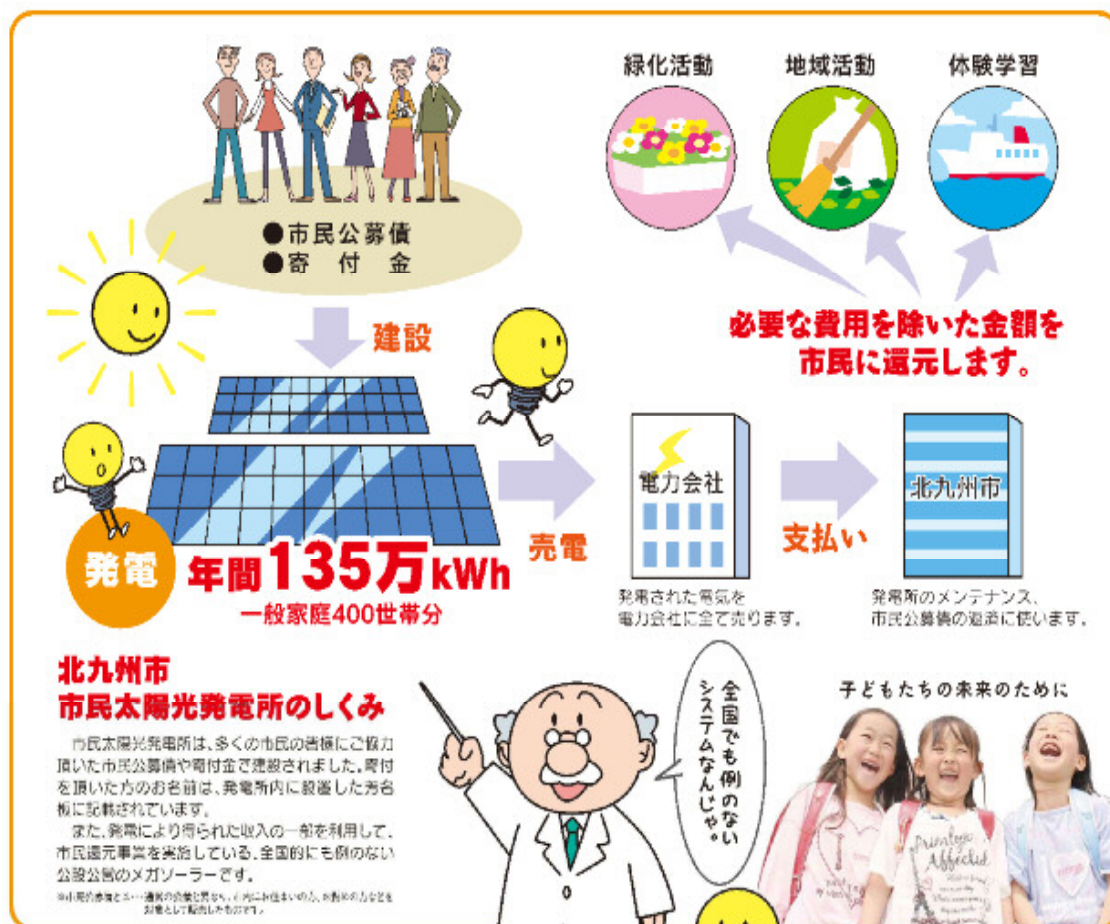


分区	商港区	
用途地域	準工業地域	
建ぺい率 及び容積率	建ぺい率60% 容積率200%	
インフラ	用水	上水道
	排水	処理主体一個別企業 排水先 一瀬戸内海
	電力	高压(6kV)



北九州市 市民太陽光発電所

■市民太陽光発電所の概要



北九州市 市民太陽光発電所

- ◇所在地 : 北九州市若松区響町
- ◇敷地面積 : 2.3ha
- ◇発電出力 : 1,500kW
- ◇発電開始 : 平成25年(2013年)9月1日
- ◇発電形式 : 太陽光発電(多結晶シリコン太陽電池)



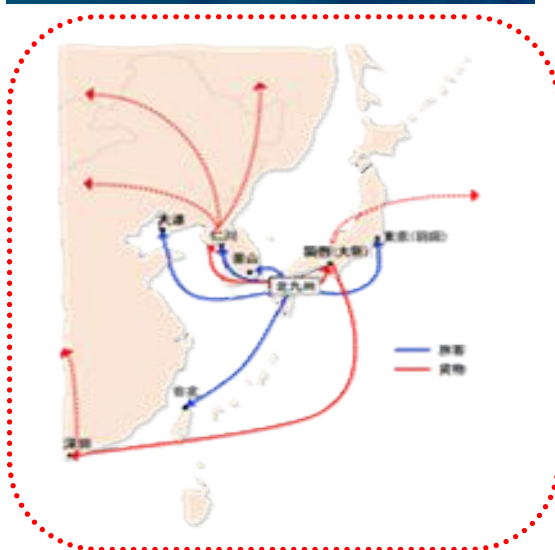
現在の発電量が分かります！

<http://210.191.73.35/megasolar/p/publish/kitakyushu.action>

北九州空港 ～早朝から深夜まで、利便性の高い海上空港～

■北九州空港の概要

- ◇設置管理者 国土交通大臣
- ◇所在地 福岡県北九州市小倉南区空港北町
- ◇標点位置 北緯 33° 50' 44"
東経 131° 02' 06"
- ◇管理面積 約160ha
- ◇空港島面積 約373ha (4,125m×900m)
- ◇滑走路 (L)2,500m×(W)60m
滑走路3,000m化の事業化決定 (R5(2023).3)
事業期間：R5～R9 (2023～27)
- ◇開 港 平成18年(2006年)3月



■北九州空港からの就航路線図

- ◇定期便運航状況 (令和5年(2023年)6月現在)

種別		路線	航空会社	運航便数(R5(2023).6)
旅客	国内線	東京(羽田)	日本航空	4 往復/日
			スターフライヤー	11 往復/日
	国際線	ソウル(仁川)(韓国)	ジンエアー	1 往復/日
		※釜山(韓国)	ジンエアー	3 往復/週
		※台北(桃園)(台湾)	スターフライヤー	1 往復/日
	※大連(中国)	中国東方航空	3 往復/週	
貨物	国際線	仁川→北九州→仁川	大韓航空	4 便/週
		深圳→関空→北九州→ 関空→深圳	UPS	5 便/週

※現在運休中

■北九州空港ターミナルビル

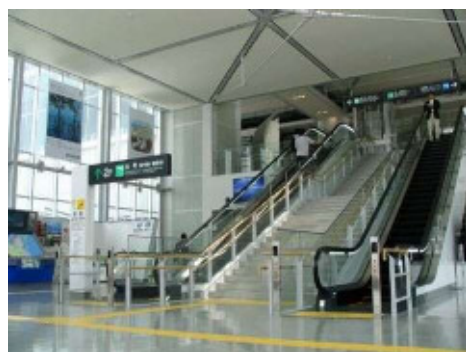
- ◇快適性と安全性を追求したわかりやすく機能的な館内構造。
- ◇北九州の山並みや海、祭の山車をモチーフにした地方色豊かな外観。
- ◇イベントや地域情報も発信する憩いとにぎわいのエントランス。
- ◇全館インターネット利用可能な、無線 LAN 環境。
- ◇安心してご利用いただくために消毒・洗浄など新型コロナウイルス感染防止対策の実施。



外観



1F 到着フロア



1F 到着フロア&エントランス



2F 出発フロア&ショッピング



2F メーテル像

©松本零士・東映アニメーション



3F 展望デッキ

■北九州空港利用者数

	平成 29 年度 (2017 年度)	平成 30 年度 (2018 年度)	令和元年度 (2019 年度)	令和 2 年度 (2020 年度)	令和 3 年度 (2021 年度)	令和 4 年度 (2022 年度)
航空便 利用者数 (人)	1,644,094	1,783,432	1,579,108	322,783	481,505	838,792

■物流拠点化を目指す 北九州空港

北九州空港の物流拠点化のメリットについて

- ◇九州で唯一 24 時間利用可能な海上空港
- ◇就航時間に左右されず、早朝・深夜の貨物輸送が可能
- ◇アジアに近い地理的な優位性を持つ
- ◇空港島の護岸を使ったシーアンドエア輸送が可能
- ◇税関空港、検疫空港、動物検疫空港に指定
- ◇門司税関北九州空港出張所による通関・保税対応

国際貨物定期便について

- ◇大韓航空による国際貨物定期便が運航
B747F を中心とした大型機材を運用
仁川国際空港から世界 43 カ国 120 都市に接続
- ◇UPS による国際貨物定期便が運航
B767F の中型機材を運用
関西国際空港や深圳宝安国際空港から世界 220 以上の国・地域へ接続

国際貨物チャーター便について

- ◇日本貨物航空、アトラス航空、大韓航空、シンガポール航空などの就航実績
- ◇ジャンボ貨物機 (B747F) やアントノフ (An-124) などの大型機材によるチャーター便 (人工衛星等)
- ◇高さのある貨物や長尺貨物、重量物、大量貨物から旅客便で搭載できない危険品まであらゆる貨物の搭載が可能

国際貨物上屋 (荷捌き施設) について

- ◇第一国際貨物上屋 (875 m²)
トラックドックリフター、14 トンスケール、冷凍冷蔵コンテナなど完備
- ◇第二国際貨物上屋 (1,240 m²)
20m の底、14 トンスケール完備
- ◇貨物テント倉庫 (保税) (375 m²)

大型貨物用エプロン (90 番スポット) について

- ◇エプロン: コンクリート舗装 17,900 m²
- ◇ノーズオペレーション用地: コンクリート舗装 3,000 m²
- ◇ノーズオペレーションによる長尺貨物の取扱いが可能



大韓航空



UPS



日本貨物航空



アトラス航空



シンガポール航空



貨物上屋配置図



大型貨物用エプロン

北九州港港湾計画

■港湾計画の概要

港湾計画は、港湾空間（陸域・水域）において、開発、利用及び保全を行うにあたっての指針となる基本的な計画です。

港湾法第3条の3に規定されている法定計画で、港湾管理者に策定が義務付けられています。

■港湾計画の変更

港湾計画の内容を変更する必要があるときには、港湾管理者は港湾計画変更を行っています。港湾計画変更には、改訂、一部変更、軽易な変更の3種類があります。

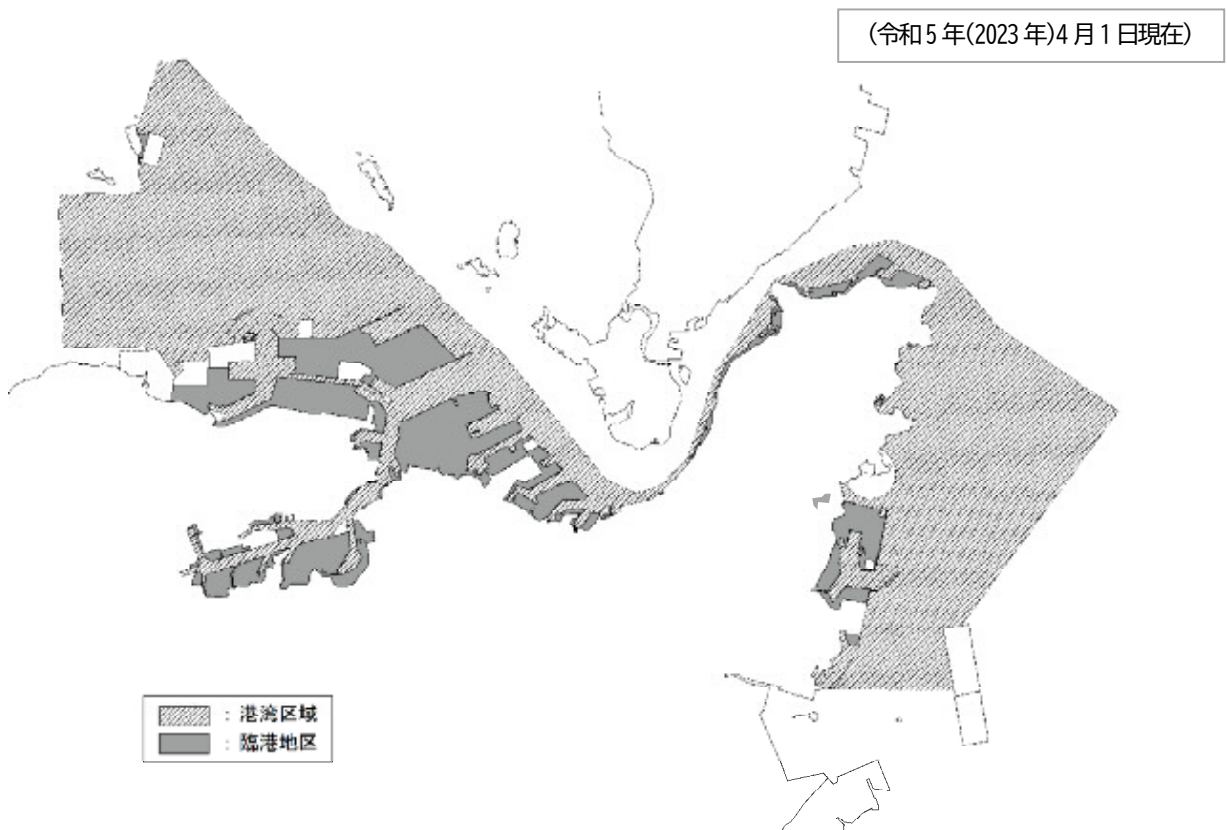
■北九州港港湾計画の変遷

時期	変更の種類	主な内容
昭和54年（1979年）	改訂	新門司フェリーターミナル
平成3年（1991年）	改訂	響灘西地区処分場
平成8年（1996年）	改訂	新若戸道路・ひびきコンテナターミナル
平成24年（2012年）	改訂	響灘東地区処分場

■港湾計画の概要

○北九州港の範囲

港湾計画の範囲（令和5年（2023年）4月時点）は、次に示すとおりです。



○現行計画の目標年次

現行の港湾計画の目標年次は平成30年代前半（2018～22年）としています。

現行計画の策定から約10年が経過し、港を取り巻く情勢も大きく変化しており、現行計画では対応できない課題が出てきています。現在は、港湾の更なる発展を目指すため、10～15年後を目標とする新しい計画の策定に着手しています。

○現行計画の基本方針（平成24年（2012年）改訂）

【物流】ものづくり産業を支える港づくり

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

【交流】多くの人が憩い賑わう港づくり

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

【環境】環境首都にふさわしい港づくり

- (7) 緑地や水際線の整備による魅力的な親水空間の形成
- (8) モーダルシフトの更なる進展への対応（フェリー・RORO船等の複合一貫輸送機能の強化）
- (9) 快適な市民生活や企業の産業活動を支える廃棄物及び浚渫土砂処分場の確保
- (10) 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

【安全・安心】災害に強く、安全・安心な港づくり

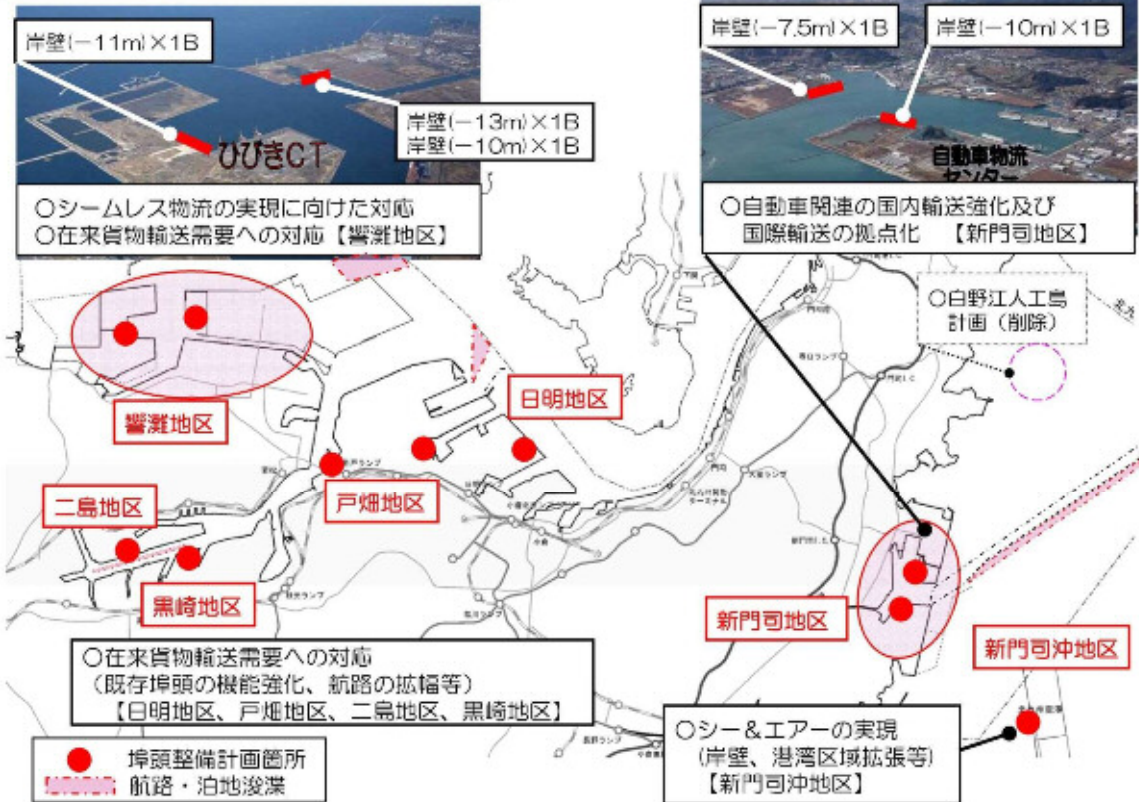
- (11) 大規模地震発生時における港湾物流機能の確保
- (12) 小型船等の係留施設の不足解消及び港内の航行安全性の向上

※長期構想、港湾計画の詳細については、北九州港ホームページをご覧ください。

http://www.kitaqport.or.jp/jap/outline/tyouki_kousou.html

計画の基本方針【物流】

ものづくり産業を支える港づくり



計画の基本方針【交流】

多くの人が憩い賑わう港づくり



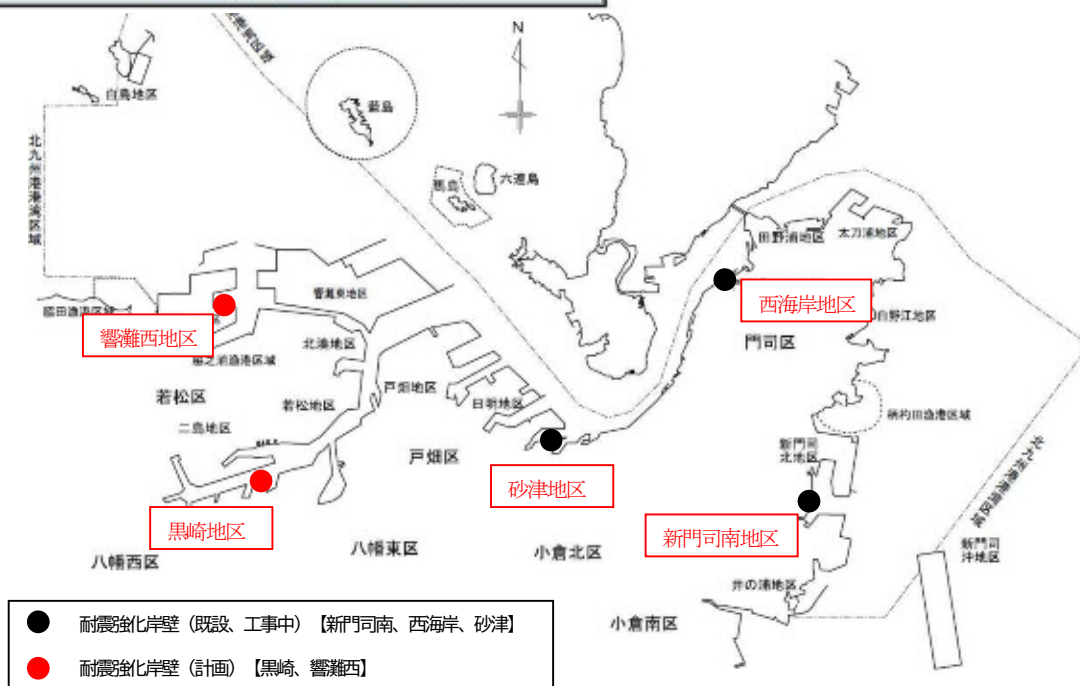
計画の基本方針【環境】

環境首都にふさわしい港づくり



計画の基本方針【安全・安心】

災害に強く、安全・安心な港づくり



北九州港港湾計画改訂

■港湾計画改訂

現在の港湾計画は、平成23年（2011年）に「北九州港長期構想（北九州港アジア・グリーンポート構想）」を策定し、翌年の平成24年（2012年）に目標年次を平成30年代前半（2018～22年）とする港湾計画を改訂しています。

それから約10年が経過し、2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会の実現、デジタルトランスフォーメーションの進展、ポストコロナ社会の到来や人口減少社会の到来と労働力不足など、社会情勢や環境が変化するとともに、様々な問題が顕在化してきました。

このため、北九州港が抱える課題に対応するべく、次の港湾計画改訂に向け、概ね20～30年後の将来の姿を示す「北九州港長期構想」の検討を進めてきました。

検討にあたっては、令和3年（2021年）11月に港で働く関係者や学識経験者等により構成された、「北九州港長期構想検討委員会」を立ち上げ、令和4年（2022年）12月に「北九州港長期構想」を策定したところです。

長期構想では、基本理念のもと、将来の北九州港の目指す姿を4つの分野からまとめ、「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」の実現に取り組むこととしています。

この長期構想に基づいて、港のマスタープランである港湾計画を令和5年度（2023年度）中に改訂する予定です。

現在の北九州港港湾計画 平成24年（2012年）1月改訂

社会経済情勢の変化への対応

物流拠点化の推進に向けた、コンテナターミナル等の利用促進・機能強化への対応
 デジタル・トランスフォーメーション（DX）の進展への対応
 2050年カーボンニュートラル実現への対応 等

北九州港長期構想

北九州港の概ね20～30年後の将来の姿やそれを実現するための施策の方向性

■北九州港長期構想検討委員会（全4回）

- 第1回委員会（令和3年（2021年）11月2日）
- 第2回委員会（令和4年（2022年）5月11日）
- 第3回委員会（令和4年（2022年）10月6日）
- 第4回委員会（令和4年（2022年）12月16日）

⇒令和4年（2022年）12月
 北九州港長期構想 策定

■北九州港長期構想

<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～

<目指す姿>

【物流・産業】	物流を強靱化し、産業をリードするみなと
【環境・エネルギー】	環境と経済の好循環をもたらすみなと
【人連・賑わい】	国内外の人々が訪れ、暮らし、賑わうみなと
【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

令和5年度（2023年度）港湾計画改訂予定

「北九州港長期構想」の策定（令和4年（2022年）12月）

http://www.kitaqport.or.jp/jap/outline/tyouki_kousou.html

北九州市物流拠点構想

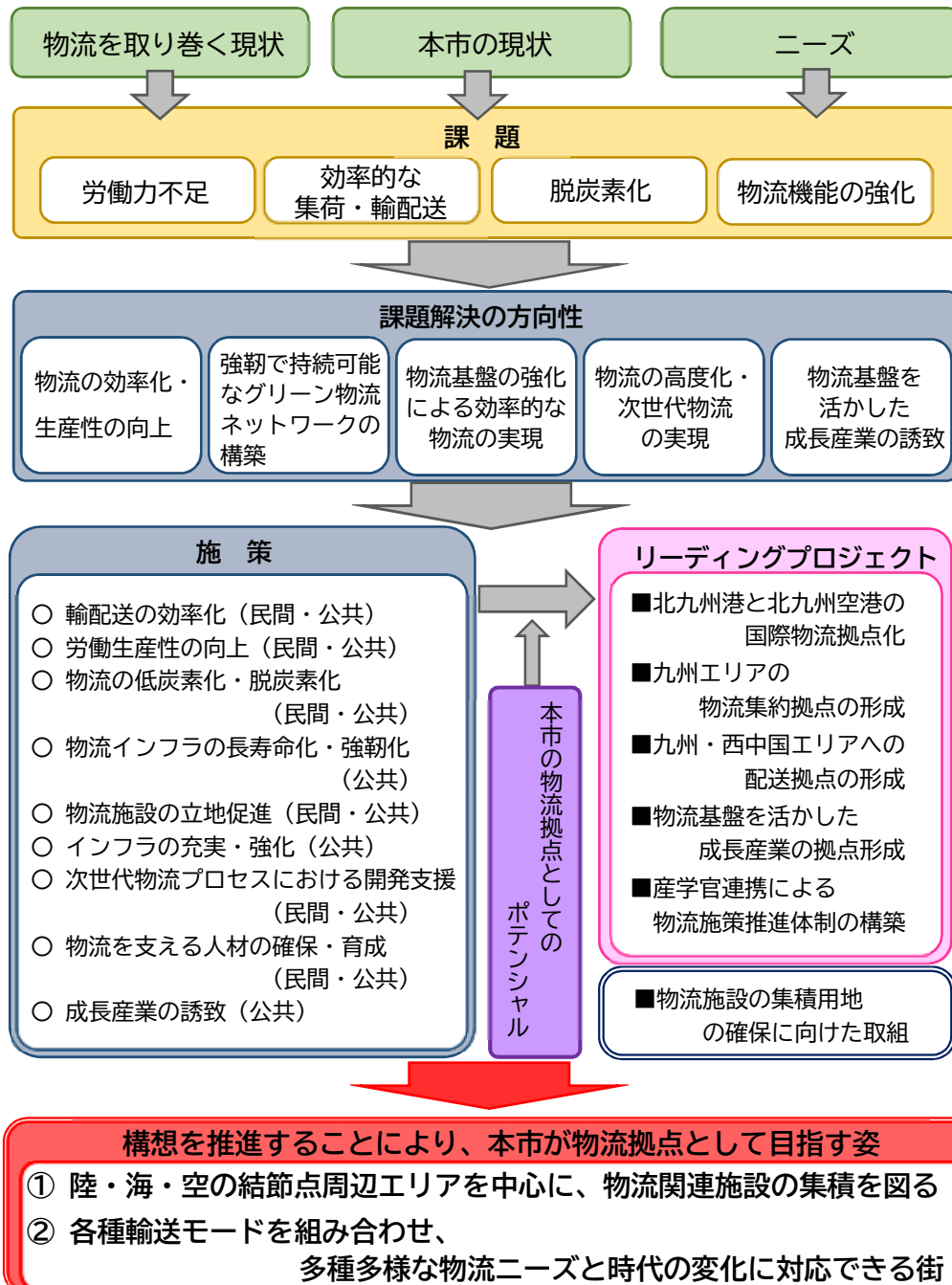
【構想策定の経緯】

近年の E コマース市場の急拡大による輸送需要の増加や、ドライバー不足が深刻化するなど物流業界を取り巻く環境の「目まぐるしい変化」や、脱炭素や SDGs などの「新たな時代の要請」に対応しつつ、陸海空の充実した交通網など、本市が有する物流拠点としてのポテンシャルを更に活かすために、令和 4 年（2022 年）3 月、新たに「北九州市物流拠点構想」を策定しました。

■ 本市が目指す姿のイメージ図



【構想の構成及び内容】



多くの人が憩い・賑わう港

■観光・交流拠点の形成

多くの人々が憩い賑わう港を目指し、海や港に接する機会の少ない市民が、海や港を身近なものに感じてもらえるような事業を実施しています。船舶等の体験航海・一般公開やフェリーによるクルージングなどを通じて船や港について学んでいただくとともに、下関市と連携した関門海峡花火大会など海や港に関するイベントを開催することにより、海辺の賑わいづくりを行い、北九州港の魅力を広く市内外へ向けて PR しています。

◆北九州港・みなとまちづくり事業

北九州港の魅力を様々なイベント等を通じて広く市民に周知するとともに、人々が集い、交流することで、にぎわいのある海辺づくりとイメージアップを目指しています。また、スナQのTwitter等を活用し、タイムリーな情報発信を行っています。

●船舶招聘事業

船内の一般公開や広報活動等を通じて、海や港に親しむ機会を市民に提供しています。令和4年度（2022年度）は、北九州港開港記念イベント（10月29日、30日）にあわせて、帆船「みらいへ」や浚渫船など5隻を招へいしました。

帆船「みらいへ」では、関門海峡の体験航海を行い、56名の親子が参加しました。航海中は、セイルドリル（帆張り、帆畳み）やデッキゲーム、バウスプリット（船の先端）渡りなど、帆船ならではのメニューを実施しました。また、一般公開も行い、2日間で約1,700人の市民が、操舵室や船室等を見学しました。

浚渫船などの4隻についても、一般公開や体験アクティビティを実施したほか、「みらいへ」を含む5隻を周遊するスタンプラリーも行い、2日間で約2,000人の市民に船舶や海の素晴らしさを体感していただきました。



セイルドリル（帆張り、帆畳み）体験



浚渫船グラブデモンストレーション

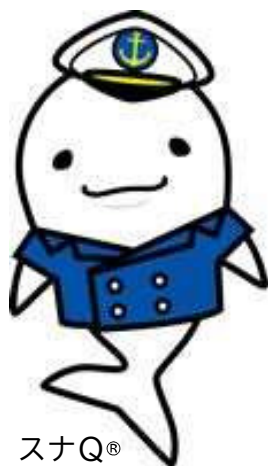
●歓迎訪船

北九州港に入港する練習船等に対し歓迎の意を表するため、歓迎訪船を実施しています。



◆北九州港マスコットキャラクター「スナQ」の利活用

スナメリが生息する環境に優しいエコ・ポート「北九州港」の象徴的存在として、海辺や港で行われるイベントや市内の様々なイベントに参加しています。また、スナQの公式 Twitter やフェイスブック、北九州港ホームページ（スナQの部屋）など、様々な媒体を活用し、北九州港を PR しています。なお、門司区にある旧大連航路上屋には、スナQと一緒に写真を撮ることができるフォトスポットがあります。



スナQ®

プロフィール

- 名前
スナQ（スナキュー）
427 点の応募の中から選ばれました。
スナメリの「スナ」と北九州の「キュー」を掛け合せた名前です。
- 誕生日
11 月 15 日（北九州港が開港した日と同日）
- 住んでいる所
関門海峡や響灘に住んでいます。
- モデル
世界最小のクジラ「スナメリ」がモデルです。
北九州港開港 120 周年（平成 21 年(2009 年)）のマスコットキャラクターとして誕生しました。



スナQ®

「スナQ」の facebook では、「スナQ」の活動を通じて北九州港の魅力などの情報を発信しています。

アドレス：<https://www.facebook.com/minatonosunaq>



◆みなとオアシス推進事業

令和元年（2019年）、門司・西海岸エリア一帯の施設が「みなとオアシス門司港」として国土交通省に登録されたことを受け、地域住民の交流や観光の振興を通じた地域の活性化に資する「みなと」を核とした地域づくりを推進しています。

●みなとオアシス門司港 PR イベントの実施

令和4年度（2022年度）は、開港記念日（11月15日）を含む前後1ヶ月間を北九州開港記念マンスとし、「みなとハロウィン」をテーマに、働く船舶・大集合！や栄町銀天街でトリック・オア・トリート、音楽・アート関連イベント、パーティーバイク運行など、さまざまなイベントを実施しました。10月29日～30日に開催されたメインイベントには、2日間で約2万6千人が来場しました。令和5年度（2023年度）は、11月18、19日に実施する予定です。



令和4年度(2022年度) 開港記念メインイベントちらし

●船舶を利用したクルーズの実施

海や港の魅力等を学ぶことを目的に、海上交通機関としてなじみの深い「フェリー」を使用し、一般公募した参加者を乗せて北九州港及び関門海峡を見学するクルージングを実施しています。令和4年度（2022年度）は、新型コロナウイルス感染症の影響により中止となりましたが、代替イベントとして北九州港に就航する5社（阪九フェリー、名門大洋フェリー、オーシャン東九フェリー、東京九州フェリー、松山・小倉フェリー）のモニターツアーを実施しました。



◆北九州港市民 PR 事業

●海の日記念事業

「海の日」とは、『海の恩恵に感謝し、海洋国日本の繁栄を願う日』であり、国民の祝日として平成8年（1996年）に制定されました。当初は7月20日でしたが、平成15

年（2003年）から7月の第三月曜日に変更となり、この日に合わせてさまざまな事業を実施しています。令和4年度（2022年度）は、新型コロナウイルス感染症の拡大防止のため、事業の一部を中止・変更しました。

【関門港ボート天国】

海上安全思想の普及や、マリンレジャーの健全な発展に資することを目的とし、SWIM&RUN やクルーザー・プレジャーボートの体験乗船などのイベントを実施しています。

令和4年度（2022年度）は、SWIM&RUN 等を実施し、約1万人の来場者でにぎわいました。令和5年度（2023年度）は、7月16日に実施しました。

【ミニ・ミニ・トライアスロン】

門司区の地元海運業者等を中心とした民間団体が主体となり、港湾区域をめぐるトライアスロンを実施しています。令和4年度（2022年度）は新型コロナウイルス感染症拡大防止対策を徹底し、2年ぶりに開催しました。海運事業者や行政機関等から計113名が参加しました。令和5年度（2023年度）は、8月20日に実施しました。

●花火大会

関門海峡や洞海湾という「海」を舞台に行われる花火を支援し、海辺の賑わいづくりを行っています。

【関門海峡花火大会（門司区）】

海峡を挟み、海から打ち上げる世界でも珍しい花火大会であり、約90万人の来場者で賑わう北九州市を代表する花火大会です。8月13日にまちづくり団体が主体となり、関門連携事業として開催しています。

令和4年度（2022年度）は、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策を徹底し、3年ぶりに実施しました。門司側と下関側で計40万人が来場しました。令和5年度（2023年度）も、8月13日に実施しました。



【くきのうみ花火の祭典（若松区）】

洞海湾の夏の夜を彩る風物詩として、30万人近くの来場者で賑わう花火大会であり、若松みなと祭りと同時期の7月下旬に開催しています。

令和4年度（2022年度）は、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策を徹底し、3年ぶりに実施の予定でしたが、台風5号による強風のため、中止となりました。令和5年度（2023年度）は、7月29日に実施しました。



■門司港レトロ地区

明治22年(1889年)に国の特別輸出港の指定を受けて開港した門司港は、戦前に横浜・神戸と並んでわが国の3大貿易港と呼ばれるまで発展を遂げ、活気に満ち溢れていました。

当時の繁栄を物語る歴史的建造物や関門海峡の変化に富んだ自然景観を観光資源として門司港レトロ地区事業を展開し、本市で最も賑わう観光地となりました。

■旧門司税関

旧門司税関は、明治45年(1912年)に2代目門司税関庁舎として建設されたものです。昭和2年(1927年)の庁舎移転に伴い民間所有となっていました。

横浜赤レンガ倉庫の設計等手がけた妻木頼黄監修の希少な現存建物で、明治時代の赤レンガ建築として貴重であることから、市民や観光客の休憩所として再整備し平成7年(1995年)3月31日にオープンしました。

1階は、門司税関展示室、休憩所があり、2階は貸しスペースとして絵画展示等に利用されています。



■旧大連航路上屋

旧大連航路上屋は、昭和4年(1929年)に門司税関1号上屋として建設されたものです。当時は、大連航路や欧州航路など約40航路(約180便/月)が就航する国際旅客ターミナルとして多くの旅客や送迎者で賑わいました。

観光交流拠点施設として再整備し、平成25年(2013年)7月19日にオープンしました。

1階は、門司港の歴史を紹介する常設展示スペースのほか、映画資料の展示室や会議、音楽の練習等に使える多目的室、大型イベントスペースとして利用されています。

2階は、当時の待合室のおもかげを復元したホールは、演奏会やセミナーなどで利用されています。また回廊からは、関門橋や多くの船が行き交う関門海峡を望むことができます。



※上記2施設は、平成29年(2017年)4月28日、門司港レトロほか関門地区の観光施設とともに、「関門“ノスタルジック”海峡～時の停車場、近代化の記憶」の構成文化財として日本遺産の認定を受けました。

日本遺産とは、地域の歴史的魅力や特色を通じて我が国の文化・伝統を語るストーリーを「日本遺産(Japan Heritage)」として国(文化庁)が認定するものです。

■門司港レトロ地区臨海部開発事業

本事業計画地は、門司港レトロ地区内の関門海峡に面する魅力的なウォーターフロント空間にあり、JR 門司港駅に近接する交通利便性にも優れた立地環境を有しています。

本事業では、門司港レトロ地区のより一層の魅力向上や同地区が抱える来訪者の滞在の長時間化等を図るため、宿泊機能を有する集客施設の整備が行われます。

【事業概要】

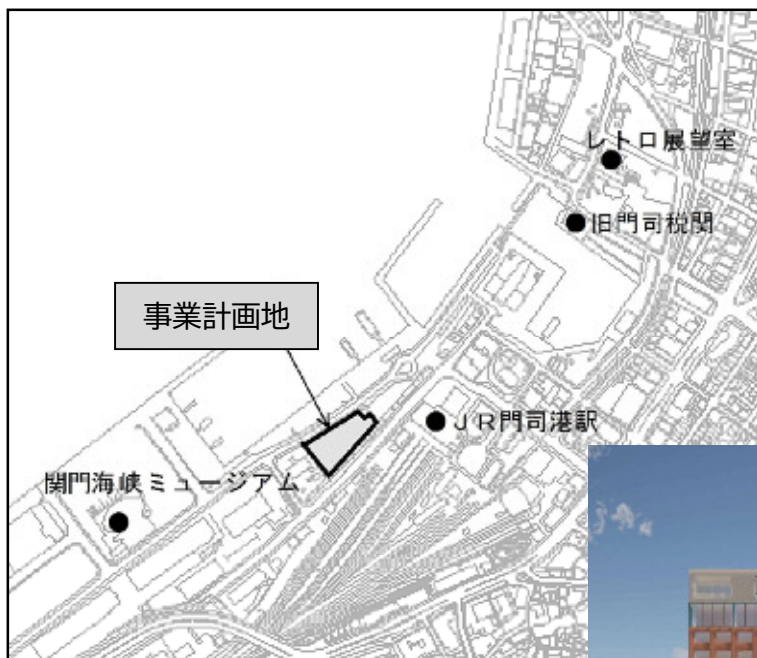
所在地：門司区西海岸一丁目 29 番 6

面積：3,520.60 m²

事業者：美里建設株式会社

【事業スケジュール】

- ・令和3年（2021年）9月 優先交渉権者決定（開発事業者公募）
- ・令和4年（2022年）1月 市有財産（土地）売買契約締結
- ・令和5年度（2023年度） 着工（予定）
- ・令和7年度（2025年度） ホテル、商業施設開業（予定）



【イメージ図(事業者提案より)】

クルーズ船の誘致活動

クルーズ船を北九州港へ誘致し、港の魅力を国内外へ広く発信することで、さらに多くの人や物が集まる港を目指します。

■船会社・旅行会社等への情報発信

国内外の船会社・旅行会社等へ港の情報や観光情報を発信することで、クルーズ船の寄港誘致や寄港地ツアーの造成につなげます。



船社・旅行社等を招へいした FAM ツアー

■船会社等の招へい活動

船会社等の担当者を招へいし、港や観光地を視察してもらうことで、港のイメージアップを図り寄港誘致につなげます。



展示会への参加

■ポートセールス

下関市や九州各都市と連携して展示会や商談会に参加し、積極的に国内外の船社や旅行社等に共同でポートセールスを行い、クルーズ船の寄港誘致につなげます。

■市民クルーズ

船会社・旅行会社と協力し、市民への特別割引等を行う市民クルーズを設定してもらい、クルーズの魅力を PR するとともに、クルーズ人口の増加を図ります。

市民がクルーズを楽しむ機会を増やせるよう、北九州港発着のクルーズ実施を船会社や旅行会社に働きかけます。



市民クルーズ説明会

■おもてなしイベント

地元関係団体の協力のもと、寄港した船のお出迎えやお見送りイベントなどを催し、乗客の心に残るおもてなしを実施します。



保育園児による太鼓演奏でのお見送り

ポートセールス活動

北九州港への集貨や定期航路の誘致を行うため、国内外の船会社、メーカー、商社、物流事業者への訪問を行うなど、官民一体となった営業活動を積極的に行っています。

■北九州港航路集貨対策委員会

北九州港に関係するメーカー、商社、港運事業者、海事関係団体など約 110 団体で構成し、定期航路誘致や集貨に向けたさまざまな活動を展開しています。

■北九州港セミナー事業



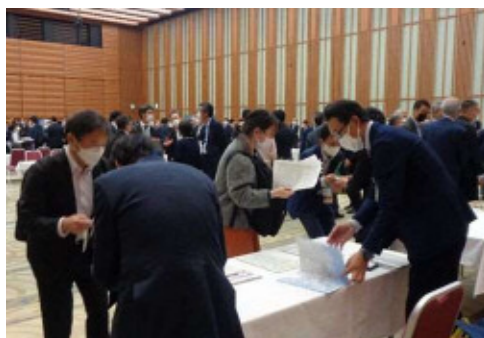
北九州港セミナー in 大阪（令和 4 年(2022 年) 7 月 20 日）

各地のメーカー、商社、船社、物流事業者などの方々を対象に、港の PR と利用促進を目的に開催しています。

令和 4 年度（2022 年度）は大阪と東京でセミナーを開催しました。



北九州港セミナー in 東京（令和 4 年(2022 年) 10 月 25 日）



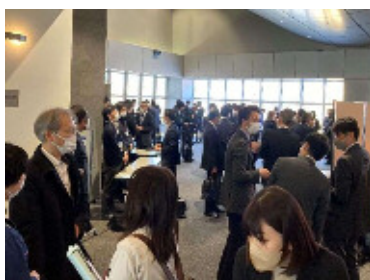
名刺交換会

■北九州港物流セミナー

北九州港の認知度向上及び利用促進を図る目的で、国際物流に関するセミナーや、港湾施設等の見学会を実施しています。



北九州港物流セミナー（令和 5 年(2023 年) 2 月 8 日）



名刺交換会



施設見学会

海外諸港との交流 ～姉妹港・友好港～

北九州港では、米国・タコマ港及びタイ・レムチャバン港と姉妹港を、中国・大連港と友好港を締結し、姉妹港・友好港会議や、研修生の相互派遣など、活発な国際交流活動を行っています。



タコマ港（アメリカ合衆国）	昭和 59 年(1984 年)7 月 5 日／姉妹港宣言書
大連港（中華人民共和国）	昭和 60 年(1985 年)5 月 8 日／友好港提携協議書
レムチャバン港（タイ王国）	平成 3 年(1991 年) 7 月 22 日／姉妹港宣言書

※ 「姉妹港」と「友好港」の違い：大連港（中華人民共和国）においては、日中間の国際関係上、姉妹という優劣をつけるような表現を使用しないため、「友好港」としている。

◆姉妹港・友好港の紹介

●アメリカ合衆国・タコマ港（姉妹港）

米国西海岸のワシントン州に位置する北米屈指のコンテナ港であり、アジアやアラスカへのゲートウェイとして利用されています。ターミナル内から2つの大陸横断鉄道へと接続でき、また他州へのアクセスもよく、物流面における立地条件にも恵まれています。



●中華人民共和国・大連港（友好港）

遼東半島の南端に位置し、広い港域と大深水、不凍という恵まれた自然条件を備え、東アジアと北米、欧州を結ぶトランシップ港として、優れたロケーションにあります。ターミナル内には、160km に及ぶ鉄道網や 300,000 m³の倉庫群、180 万m²の蔵地場があり、80 以上のバースを有しています。令和元年(2019 年)に遼寧省内の営口港と合併し、遼寧港口集団有限公司により運営されています。



●タイ王国・レムチャバン港（姉妹港）

バンコク東南のシャム湾に位置し、11のコンテナターミナルやRORO 船用ターミナルの他、多様なターミナルを有し、国際的なサービスを行っています。港の運営は、タイ港湾公社の監督のもと、民間に委託されており、国際的に見ても成長率の高い港のひとつです。



風力発電関連産業の総合拠点港

深刻化する地球環境問題に積極的に取り組む先進都市の港湾として、広大な陸域、海域を積極的に活用して、風力発電関連産業の総合拠点の形成を目指しています。

■「グリーンエネルギーポートひびき」事業

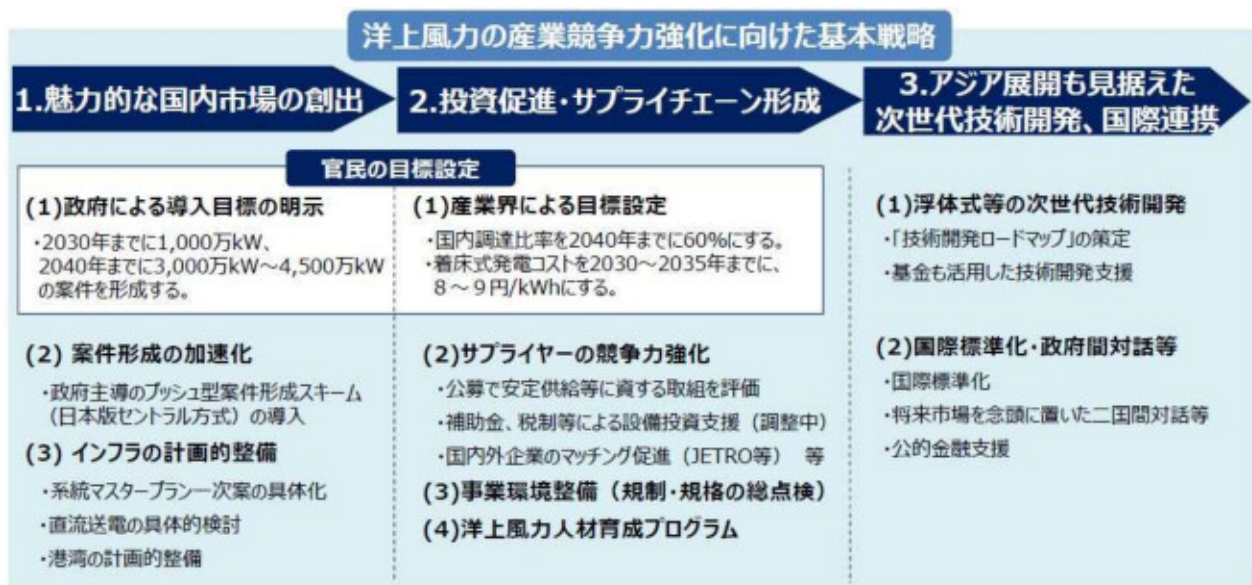
◆「風力発電関連産業の総合拠点」の形成

1 事業の目的

洋上風力発電の関連産業は、海洋調査、設備の製造・組立・建設、海洋土木工事、O&M（運転管理と維持管理）など産業の裾野が広く、経済効果、雇用創出効果が期待できるといわれています。

北九州市は、広大な産業用地を有し、港湾インフラが充実している等響灘地区の特徴を活かし、再生可能エネルギーの普及拡大に貢献する「**風力発電関連産業の総合拠点化**」を進めることにより、「SDGs 未来都市」として北九州地域の経済活性化、雇用の創出をはじめとする持続可能な社会の構築を目指しています。

国において令和2年（2020年）7月に立ち上げられた「洋上風力の産業競争力強化に向けた官民協議会」を皮切りに、同年10月の菅首相によるカーボンニュートラル宣言、同年12月の経産省による「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」策定など、洋上風力発電の促進に向けて急速に環境が整っています。



（出典：令和2年（2020年）12月15日開催 第2回洋上風力の産業競争力強化に向けた官民協議会資料）

2 本市の目指す風力発電関連産業の総合拠点

本市が目指す「総合拠点」は次の4つの機能を備えています。**①「積出／建設拠点」機能。**これは、洋上風車を SEP（自己昇降式作業台船）に積み込み建設現場へ輸送する際に、風車を仮組み立てし、完成体に近い形で積み出しするための機能です。**②「物流拠点」機能。**これは響灘地区で製造した風車部材を他の地域へ輸出／移出し、また、国内外で製造された風車部材を輸入／移入する、本来の港湾施設がもつ物流センターとしての機能です。**③「O&M拠点」機能。**これは、風車が長期にわたり安定的かつ効率的に発電するための制御や点検、迅速な補修などの維持管理サービスを各地の風力発電施設に提供する機能です。**④「製造産業拠点」機能。**これは、港湾施設の背後地にメーカー、サプライヤー（部品の供給事業者）、EPCI（設計・調達・建設・据付）、物流事業者、海運事業者などの関連産業の集積を図るものです。

①積出／建設拠点	風車設置場所へ向けた最終積出基地としての機能
②物流拠点	風車部品の輸出入、移出入拠点としての機能
③O&M拠点	風車のオペレーション及びメンテナンスを行う機能
④製造産業拠点	背後地における風力関連産業の集積



3 総合拠点形成のシナリオ

総合拠点の基盤を作る（フェーズ1、2、3）

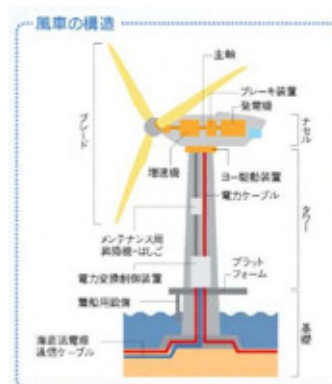
- ・臨海部に風車の実証研究エリアを設置し、産業の誘致を進めます。
- ・大規模な洋上ウインドファーム事業を誘致し、併せて基地港湾を整備することで、特殊作業船の拠点、EPCI、海運等の関連産業を創出します。



- ・継続的な基地港湾の利用により地元に関連産業が根付くよう、計画が進む西日本地域の複数の洋上ウインドファーム事業者に基地港湾の利用を働きかけます。

総合拠点を充実させる（フェーズ3）

- ・日本をはじめ東アジアでの洋上風力発電の普及を見据え、“地元企業による風車サプライチェーン参入の支援”、“風車関連部材メーカーの誘致”、“O&M 拠点の充実”を図ります。



4 取組状況と今後の展開

フェーズ1：実証研究施設等の誘致

響灘地区に設定した「実証研究エリア」において、平成25年度(2013年度)の公募で選定した(株)北拓及びジャパン・リニューアブル・エナジー(株)が、メンテナンスに関する物流倉庫兼メンテナンストレーニングセンターや、風力発電所（洋上設置モデル2基を陸上に設置）と太陽光発電所を併設したハイブリッド発電所を設置。また、同公募で選定した自然電力(株)が、定格出力約5MWの大型風車を設置するなど、提案に沿って着実に事業を進めています。



(株)北拓 北九州支店 物流倉庫兼メンテナンストレーニングセンター



響灘ウインドエネルギーリサーチパーク
(Vestas社製3.3MW機×2基)



北九州響灘風力発電所・太陽光発電所
(日立製作所社製5MW機)

フェーズ2：大規模洋上ウインドファームの誘致

平成28年(2016年)8月、北九州港港湾区域に大規模な洋上ウインドファームを誘致する「響灘洋上風力発電施設の設置・運営事業者」の公募を行い、平成29年(2017年)2月、九電みらいエナジー(株)を代表企業とするコンソーシアム「ひびきウインドエナジー」を選定しました。平成30年(2018年)1月、事業が円滑かつ確実に実施されるよう、本市は同社と「響灘洋上風力発電施設の設置・運営事業」に係る基本協定を締結し、洋上風力発電関連産業の創出に協力して取り組むことに合意しました。総事業費約1,700億円、最大出力約22万kW(予定)で、令和元年(2019年)10月にはウインドファームで設置する風車の機種をVestas社製9.6MW(25基)に決定しました。令和5年(2023年)3月に着工し、今後、令和7年度(2025年度)内の運転開始に向けて建設工事が本格化します。



<スケジュール>

主体	内容	R1年度 (2019年度)	R2年度 (2020年度)	R3年度 (2021年度)	R4年度 (2022年度)	R5-R7年度 (2023-25年度)
ひびき ウインドエナジー	海域、風況等調査	■	海域地形、地質、風況調査			
	環境アセス		環境影響評価手続き			
		■ 現地調査				
	設備設計、設置工事	基本設計・詳細設計・準備工				■ 工事
市・国	工事(基地港湾)		■ 工事			

現在

フェーズ3：風力発電関連産業の総合拠点化に向けて

●総合拠点の基盤作りに向けた環境整備

本市では、令和元年度（2019年度）から積出／建設拠点及び物流拠点の核となる「基地港湾」の整備を進めています。令和2年度（2020年度）には国の新規事業採択により直轄事業としてその一部を整備することとなりました。さらに、令和2年（2020年）9月、国土交通大臣から港湾法に基づく国内初・西日本唯一の「海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾（基地港湾）」に指定されました。

また、風車のEPCI（設計・調達・建設・据付）には、SEP船を始めとした特殊作業船が必要となるため、その停泊場所の確保をはじめ、事業者が利用しやすい港湾施設整備を進めます。



これら基地港湾をはじめとした港湾施設を核に、響灘地区に創出された関連産業がしっかりと地に根付くよう、今後、洋上風力発電の導入ポテンシャルの高い九州地域をはじめ、西日本地域における促進区域指定が加速されるよう関係自治体との情報交換等を行うとともに、事業計画を有する事業者に対して、本市基地港湾の利用を働きかけていきます。

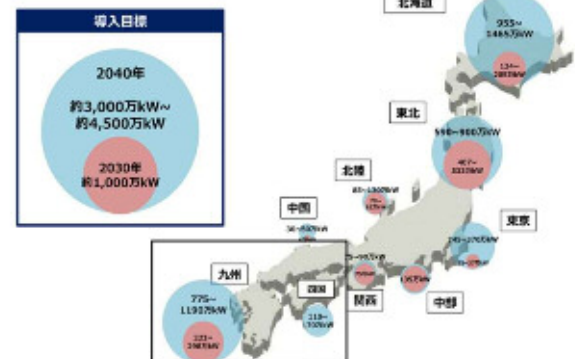
●総合拠点の充実のための取り組み

これまで洋上風力発電の中心は欧州でしたが、再生可能エネルギーの導入が進む中、日本や台湾などアジアでも事業がスタートしました。欧州の風車メーカーなどは、アジアの洋上風力発電の普及拡大を見据え、日本で風車や基礎の製造をするために、部品の調達や組立工場の立地を検討しています。

北九州地域にはモノづくりの厚い産業基盤や響灘地区の広大な産業用地といった強みがあり、地元企業による部品製造への参入や、市内外から響灘地区への工場進出が期待できることから、産業拠点を目指し、地元企業による風車サプライチェーン参入支援や工場の誘致に取り組んでいます。

また、洋上風力のO&M機能の充実に向け、人材育成の拠点化など具体的展開を検討しています。さらに、今後見込まれる風車の大型化や浮体式風車の導入に対応できるように検討を行っていきます。

【参考】エリア別の導入イメージ



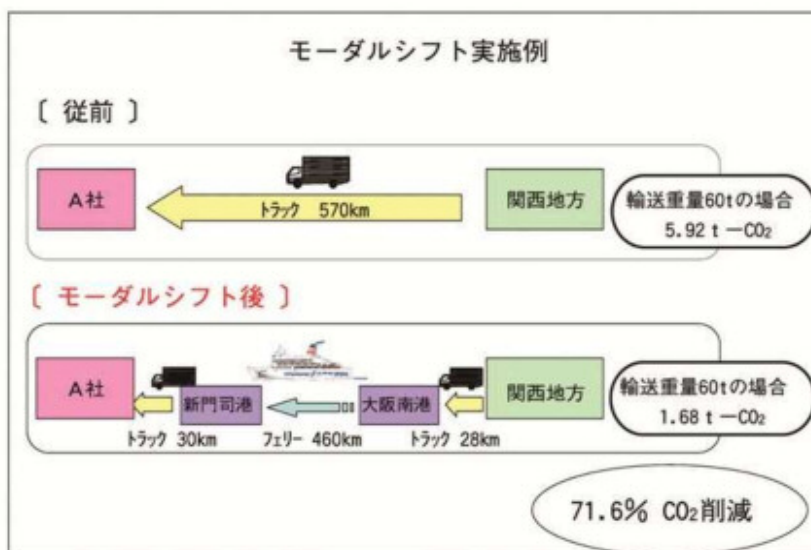
※2030年については、国連アセスメント（2020年10月実施）の一部環境アセスメントが完了した計画を含む。の条件を元に作成。
 ※2040年については、NEDOの浮体式洋上風力プラットフォーム開発を推進（洋上風力発電の発電コストに関する検討）補助書における、LCOE（内訳は発電設備）や、自前部によるLCOE、事業性の環境アセスメントを考慮し、推定値として作成。なお、本マップの作成にあたっては、浮体式O&Pセンターを想定している。

（出典：令和2年(2020年)12月15日開催
 第2回洋上風力の産業競争力強化に向けた官民協議会資料）

■モーダルシフトの推進

地球温暖化対策の必要性が高まる中、物流部門においては、モーダルシフト（トラックによる輸送から、フェリー・鉄道などの環境に優しい輸送手段への転換）の流れが進んでいます。

環境モデル都市及び環境未来都市に認定されている北九州市では、西日本最大級の新門司フェリーターミナルや、北九州貨物ターミナル駅などの充実したインフラを活用したモーダルシフトを推奨しています。



■LED 照明

海岸地域にある照明灯は、設置して十数年以上が経過して老朽化が進んでいるため、更新を行っています。平成 24 年度（2012 年度）の更新より LED 照明器具を導入し、低炭素社会づくりの取り組みを推進しています。

照明器具	種類	消費電力	寿命	省エネ効果(水銀灯と比較)
水銀灯	300W	360W	12,000 時間	—
ナトリウム灯	180W	240W	24,000 時間	約 34%
LED 灯	—	96W	60,000 時間	約 73%

災害に強く、いつも安全で、市民生活や企業活動を支える港

大規模災害やテロ等から地域を守り、安全・安心で質の高い市民生活の構築や安定した企業活動の実現等に貢献する港づくりを目指します。

■災害対策

北九州港は、日本海と瀬戸内海の両方に面しているため、港内で災害が発生した場合でも、別海域の施設による代替機能が確保しやすい港です。この地理的優位性を活かし、災害に強い港づくりを目指します。

◆大規模地震対策の推進

港湾は、市民生活や地域の企業活動を支える重要なインフラですが、大規模災害時には、多くの緊急物資や災害復旧に必要な資材などを受け入れる輸送拠点としての機能も発揮します。そのため、大規模災害に備えて、ハード・ソフト対策を進めています。

●市民生活の維持

大規模災害が発生した場合、水、食料、生活必需品などの緊急物資は、市民生活を維持するため被災直後から必要となります。そのため港を活用した緊急物資の輸送を確実にを行うために、通常の岸壁より耐震性を増した耐震強化岸壁及び一体として機能するオープンスペース（緊急物資輸送対応の施設）が必要になります。

砂津地区においては、耐震強化岸壁を中心とした臨海部防災拠点が整備されています。しかし、北九州港は海岸線が長く、背後圏人口が多いことから、港湾計画では、西海岸地区と黒崎地区にも耐震強化岸壁を位置付けており、現在、西海岸地区の整備を行っています。

図1 耐震強化岸壁の配置計画



●企業活動の維持

北九州港の背後圏には、鉄鋼や化学などの素材型産業を中心に、自動車関連産業や精密機械製造業など多くの企業が立地しています。大規模災害が発生した際、これらの企業の活動を支えるため、港湾機能の維持・早期復旧が重要となります。

そのため港湾計画では、幹線貨物であるフェリーやコンテナ貨物輸送用の耐震強化岸壁を新門司南地区、響灘西地区に位置付けています。平成 26 年度（2014 年度）には、新門司南地区のフェリー利用岸壁の耐震強化が完了しました。また、平成 26 年度（2014 年度）に策定した北九州港事業継続計画（北九州港港湾 BCP）について、適宜改訂を行い、普段から災害に対する意識の向上を図るため、教育・訓練を実施する等ソフト対策にも取り組んでいます。



図 2 新門司南地区耐震強化岸壁

※港湾 BCP (Business continuity plan)

地震等の大規模災害の発生に備えて、限られた人的・物的資源のなかで物流機能の維持と早期復旧を可能とするため、事前に港湾関係者で連絡体制の整備や、行動計画の共有を行うもの

◆高潮・津波対策の推進

北九州港では、平成 11 年（1999 年）の台風 18 号により、周防灘沿岸を中心に高潮や高波による大きな被害が発生しました。このような被害を減らすため、護岸などの整備（高さを上げる、消波ブロックを設置するなど）を行っています。

また、福岡県が、津波対策については、平成 28 年（2016 年）に津波防災地域づくりに関する法律に基づく津波浸水想定を公表し、高潮対策についても、令和元年（2019 年）12 月に水防法に基づく豊前豊後沿岸高潮浸水想定を公表したことから、関係部局と連携して避難対策など市全体で対処していきます。



図 3 高潮対策実施事例（新門司北地区）

■港湾施設の保安対策

平成13年(2001年)9月の米国同時多発テロを契機に、港湾や船舶におけるテロ対策を強化すべきという機運が国際的に高まり、平成14年(2002年)12月に海上人命安全条約(SOLAS条約)が改正され、平成16年(2004年)7月より条約締結各国(164か国)において、保安対策が実施されることとなりました。

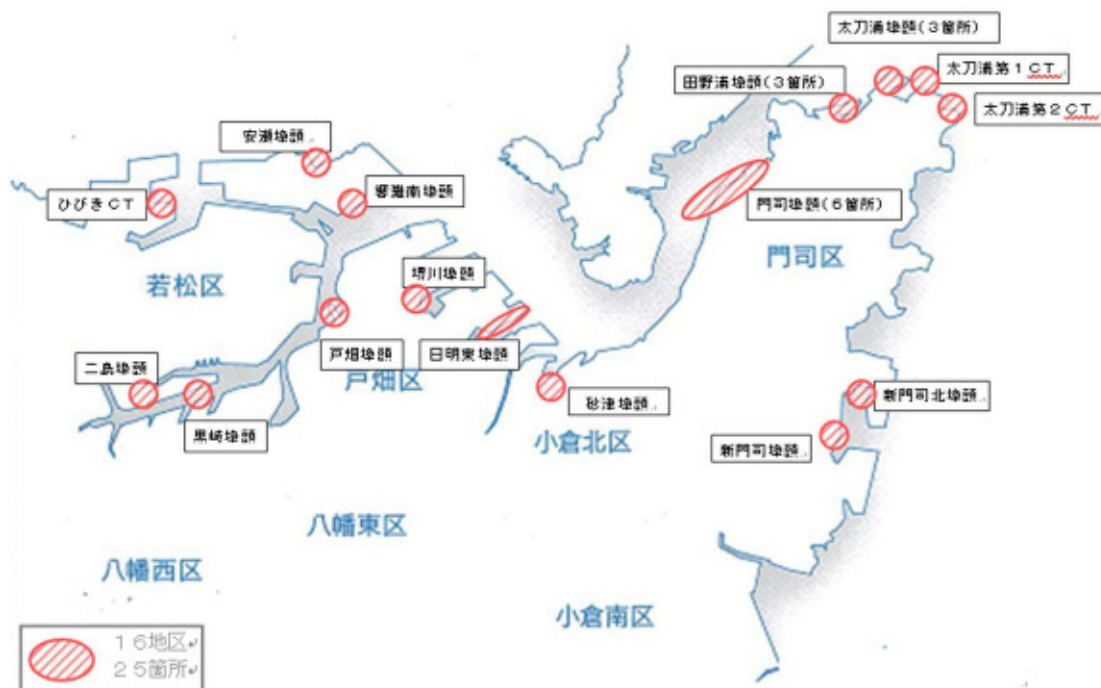
わが国においても、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律(国際船舶・港湾保安法)」が制定され、平成16年(2004年)7月より、外航船舶に利用される港湾施設等において、保安対策を実施しています。

◆北九州港における保安対策の取り組み

●保安対策を実施している港湾施設

北九州港において保安対策を実施している公共埠頭は25施設です。これら以外では民間事業者が所有する専用埠頭があり、官民各々にて保安対策を実施しています。

●北九州港 保安対策実施埠頭



●保安対策の概要

SOLAS 条約や国際船舶・港湾保安法に基づき実施している保安対策の内容は、次のとおりです。

- 制限区域の設定
- 制限区域における人・車両・貨物の出入管理
- 港湾施設内の監視及び巡視
- フェンス・ゲート・監視カメラ等の保安設備の設置
- 関係者との連絡及び調整
- 保安訓練の実施等

●北九州港保安委員会

関係機関が連携して港湾の保安の向上と水際の出入管理の強化を図るため、平成 16 年（2004 年）4 月に、北九州市、海上保安部、警察等の港湾関係行政機関で構成する「北九州港保安委員会」を設立しました。港湾関係団体や専用埠頭を所有・管理する企業などが構成員となり、連携、協力体制の一層の強化を図っています。

●関門港テロ対応訓練

令和 4 年（2022 年）11 月に、門司 1 号岸壁において、関門港危機管理コアメンバーによる関門港テロ対応訓練を実施しました。門司海上保安部、門司警察署、下関警察署、門司税関、福岡出入国在留管理局、福岡検疫所門司検疫所、九州運輸局、北九州市危機管理室、港湾空港局等が参加し、想定される国際テロ行為対策の合同訓練を実施することにより、緊急事態発生時に各関係機関の執るべき措置について確認し、一層の相互理解及び連携を深め、関門港における危機管理体制の充実を図ることを目的として開催されました。



港湾整備事業

■市民生活や経済活動に不可欠な処分場の整備

市民生活や経済活動に伴い発生する廃棄物や航路・泊地の浚渫土砂を最終的に処分する処分場は、私たちの生活に欠かせないものです。しかし、既存の処分場ではあと数年しか受け入れが出来ません。そのため、本市では、響灘東地区に新たな処分場を整備しています。



処分場整備箇所

■ものづくり産業を支える物流基盤の整備

岸壁の補修、臨港道路や荷さばき地の舗装改良など、港湾施設を適切に維持管理することによって、長寿命化を図り、将来にわたって北九州港の物流機能を最大限に発揮させます。

■市民や企業の経済活動を守る海岸高潮対策

本市では、過去に高潮等による大きな災害を受けた経験から、海岸線近くで生活している市民の生命や財産、立地企業の経済活動を守り、安全・安心を高めるため、消波ブロックの設置や高潮による浸水を防ぐ護岸の整備など、海岸の高潮対策に取り組んでいます。



高潮対策(新門司北地区)

■太刀浦コンテナターミナル機能の維持強化

太刀浦コンテナターミナルの機能強化を図るため、荷役作業の安全性や効率向上のための整備や施設老朽化による更新等、総合的な取組みを進めています。

現在は、第2コンテナターミナル内のヤード舗装補修工事、チェックングブリッジの更新工事を行っています。また、ガントリークレーンについても、コンテナ船の大型化への対応や荷役作業の高速化等の機能強化を図るため、計画的な更新を進めており、令和4年度(2022年度)に1基目の更新を完了しました。



ガントリークレーン
(太刀浦コンテナターミナル)

北九州港の港勢（令和4年（2022年）北九州港港湾統計）

■概況

北九州港における令和4年（2022年）の入港船舶隻数は、45,302隻と前年より減少、総トン数も95,195,844トンと前年と比べ減少した。

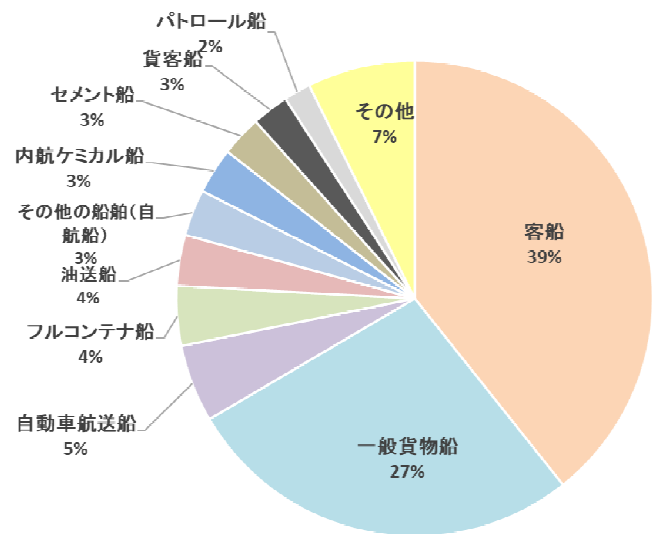
海上出入貨物取扱量は、100,411,538トンとなり、前年と比べ約405万トン増加した。コンテナ貨物取扱量は、48.8万TEUとなり、前年と比べ約1.0万TEU減少した。

■入港船舶

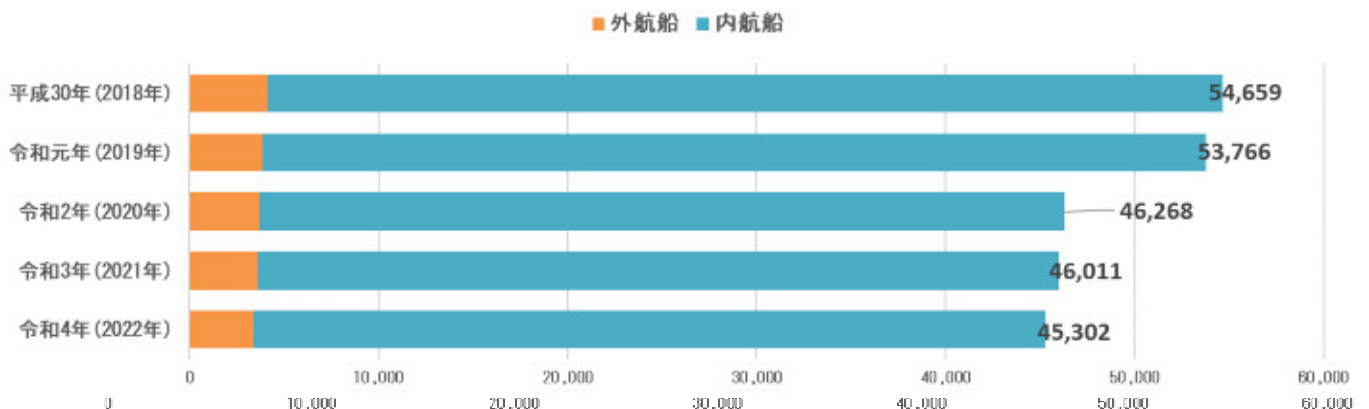
（単位：隻・総トン）

		令和4年(2022年)	構成比(%)
隻数	外航船舶	3,410	7.5
	内航船舶	41,892	92.5
	合計	45,302	100.0
総トン数	外航船舶	43,907,451	46.1
	内航船舶	51,288,393	53.9
	合計	95,195,844	100.0

入港船舶船種別隻数の割合



入港船舶隻数の推移



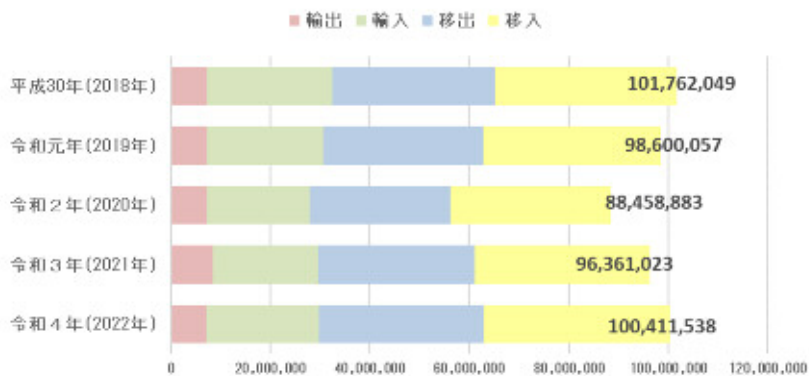
■海上出入貨物取扱量

(単位：トン)

		令和4年(2022年)	構成比(%)
外国貿易	輸出	7,033,592	7.0
	輸入	22,707,838	22.6
	合計	29,741,430	29.6
内国貿易	移出	33,281,845	33.1
	移入	37,388,263	37.2
	合計	70,670,108	70.4
総計		100,411,538	100.0

海上出入貨物量の推移

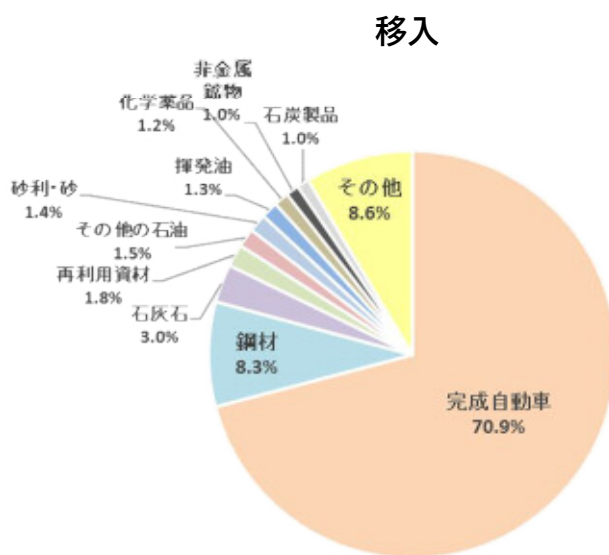
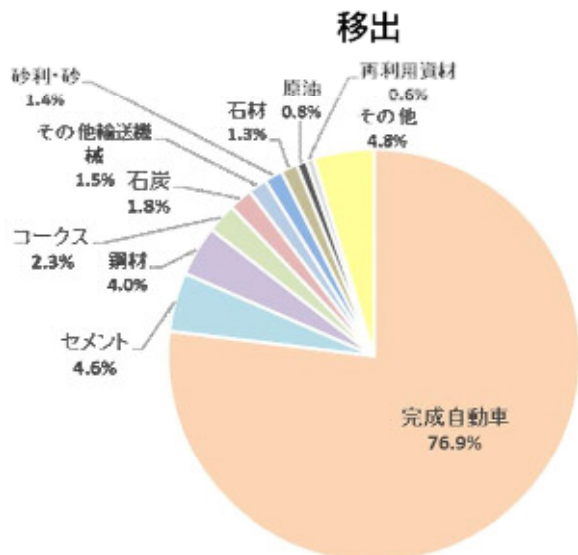
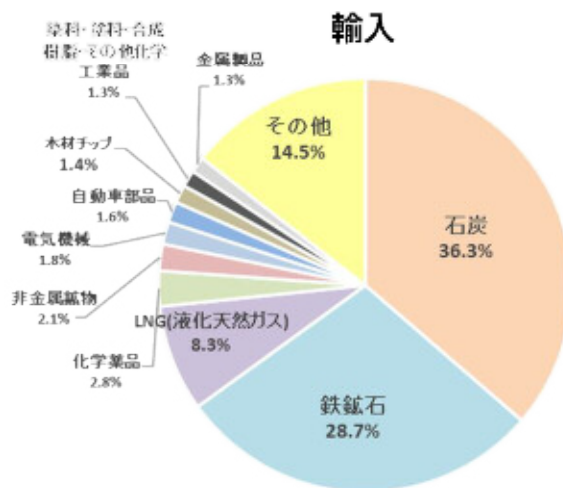
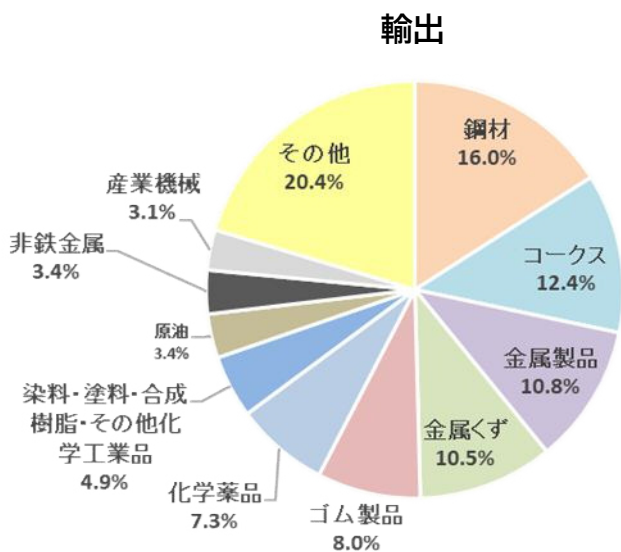
(単位：トン)



移出：国内の他の地域へ貨物を送り出すこと。

移入：国内の他の地域から貨物を運び込むこと。

◆海上出入貨物主要品種の割合

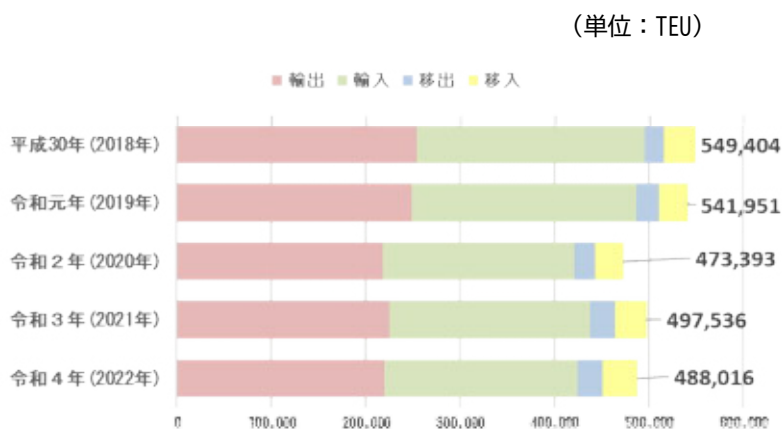


■国際国内コンテナ貨物

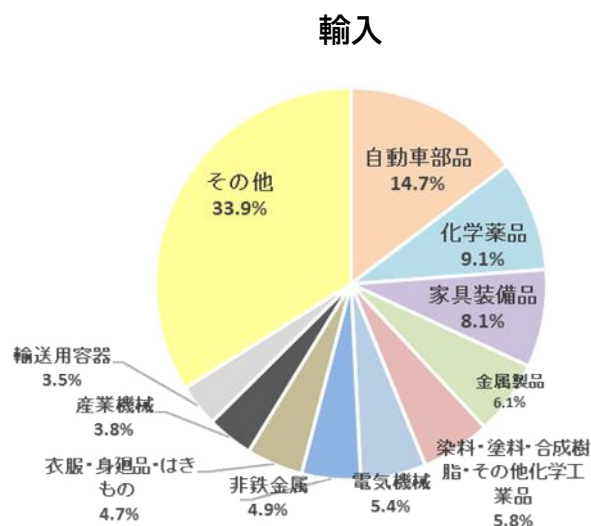
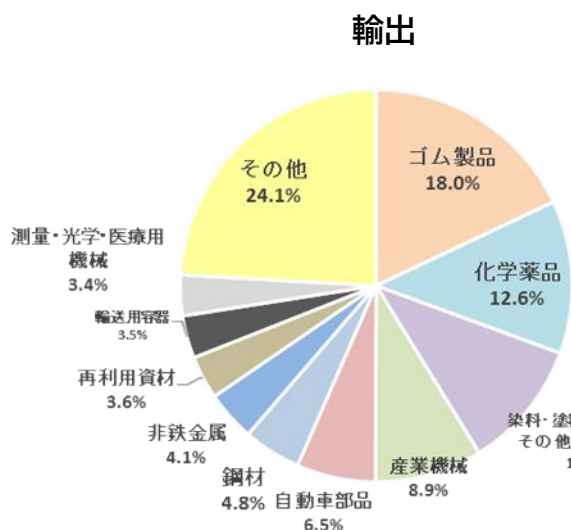
(単位：TEU)

		令和4年(2022年)	構成比(%)
合 計		488,016	100.0
輸 移 出		246,219	50.5
輸 移 入		241,797	49.5
国際コンテナ (フィーダーを含む)	合 計	424,600	87.0
	輸 出	219,845	45.0
	輸 入	204,755	42.0
国内コンテナ (フィーダーを除く)	合 計	63,416	13.0
	移 出	26,374	5.4
	移 入	37,042	7.6

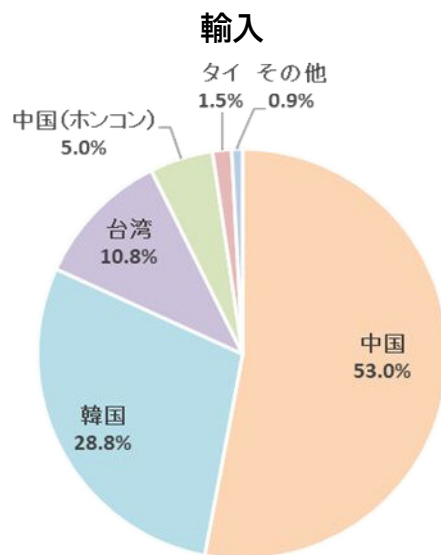
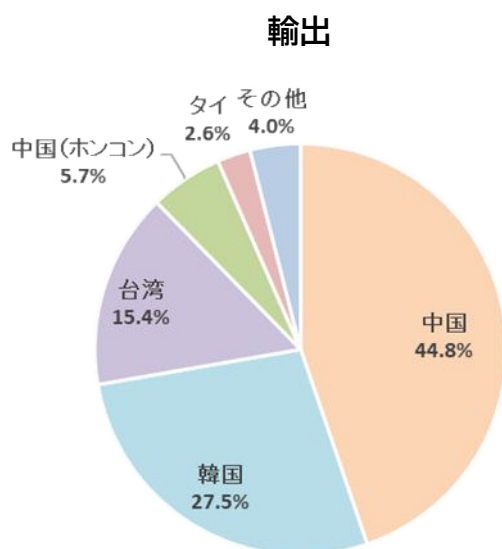
国際国内コンテナ貨物量の推移



◆国際コンテナ貨物主要品種の割合



◆国際コンテナ貨物相手国別の割合



クルーズ船の寄港状況

■令和4年（2022年）

岸壁	寄港回数	備考
西海岸	12	日本船のみ運航
ひびきコンテナターミナル	0	
合計	12	

■令和3年（2021年）

岸壁	寄港回数	備考
西海岸	4	日本船のみ運航
ひびきコンテナターミナル	0	
合計	4	

■令和2年（2020年）

岸壁	寄港回数	備考
西海岸	1	クルーズ船は3月から運航停止 日本船は10月より運航再開
ひびきコンテナターミナル	0	
合計	1	

■令和元年（2019年）

岸壁	寄港回数	備考
西海岸	9	
ひびきコンテナターミナル	11	
合計	20	

■平成30年（2018年）

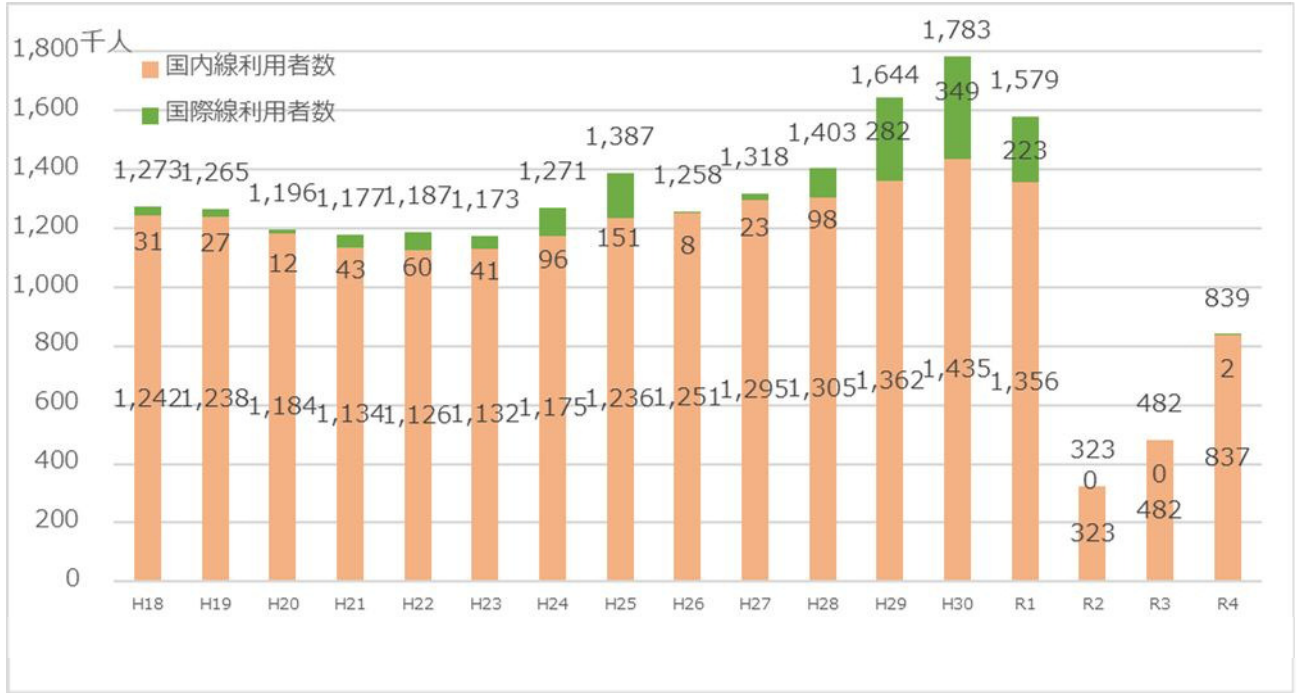
岸壁	寄港回数	備考
西海岸	10	
ひびきコンテナターミナル	21	5月：夜間入出港開始
合計	31	

■平成29年（2017年）

岸壁	寄港回数	備考
西海岸	8	
ひびきコンテナターミナル	25	
合計	33	

北九州空港の利用状況（令和5年(2023年)3月31日時点）

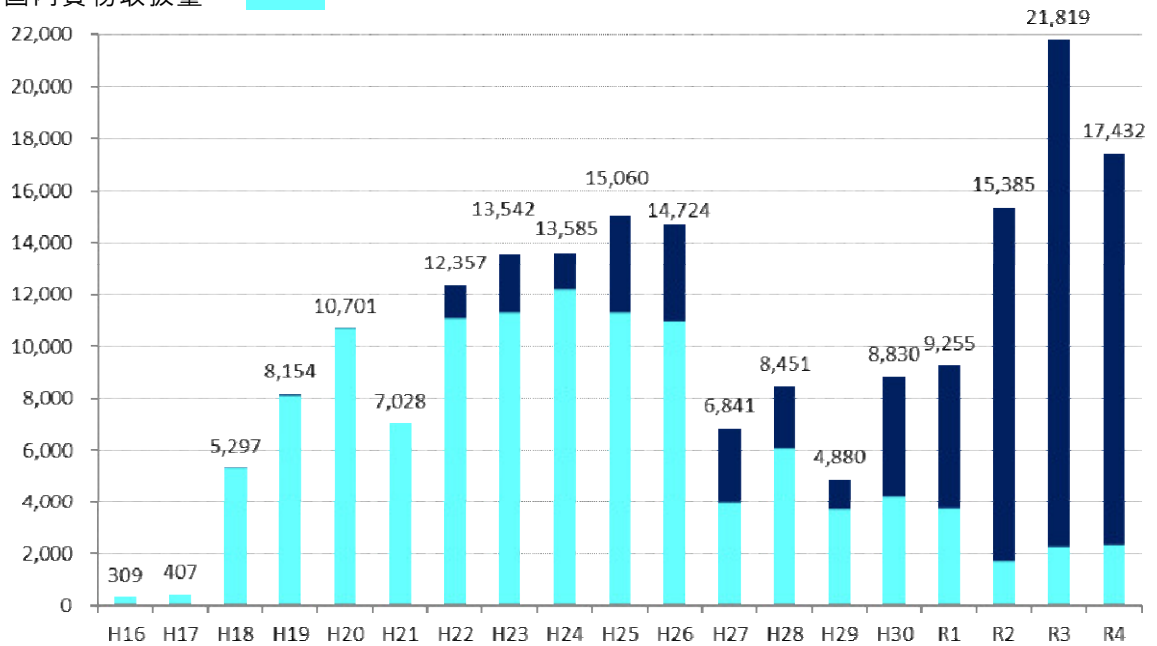
■利用者数（国内・国際合計） 単位；千人



■航空貨物取扱量（国内・国際合計） 単位：トン

国際貨物取扱量

国内貨物取扱量



令和5年度（2023年度）予算・組織

■令和5年度（2023年度）予算

北九州市港湾空港局の予算は、一般会計、港湾整備特別会計、空港関連用地整備特別会計、臨海部産業用地貸付特別会計及び市民太陽光発電所特別会計の5会計で構成されています。

各会計の予算規模（港湾空港局関係）は次のとおりです。

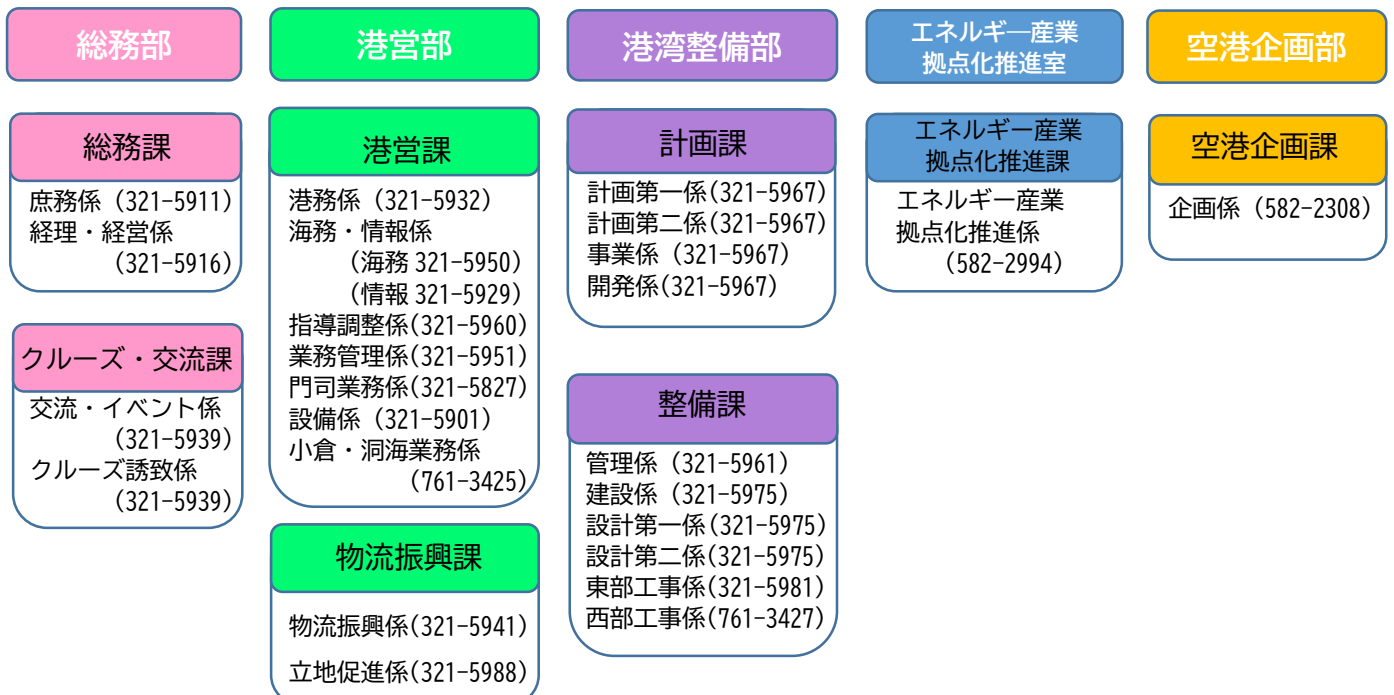
（単位：千円）

項目	令和5年度 (2023年度) 当初予算額 a	令和4年度 (2022年度) 当初予算額 b	増減額 a-b	増減率 (a-b)/b×100
一般会計	14,595,530	8,773,653	5,821,877	66.4%
港湾整備特別会計	4,189,500	5,135,000	△945,500	△18.4%
空港関連用地整備特別会計	3,600	3,500	100	2.9%
臨海部産業用地貸付特別会計	952,600	427,300	525,300	122.9%
市民太陽光発電所特別会計	112,000	103,100	8,900	8.6%
計	19,853,230	14,442,553	5,410,677	37.5%

（参考）

市全体	1,302,889,220	1,266,487,790	36,401,430	2.9%
-----	---------------	---------------	------------	------

■組織図（令和5年（2023年）4月1日現在）



■ ホームページのご紹介



北九州港ホームページでは、北九州港に関する「ニュース・トピックス」や「イベント等開催報告」がご覧いただけるほか、以下の情報を提供しています。

- 北九州港の概要
- コンテナターミナル・港湾施設
- 海ナビ（市民向け海辺情報）
- 統計・データ集
- 北九州市港湾空港局について など



北九州市港湾空港局

City of Kitakyushu Seaport and Airport Bureau

〒801-8555 北九州市門司区西海岸 1-2-7

TEL .093-321-5911 FAX .093-321-5915

URL: <http://www.kitaqport.or.jp>