

令和8年度（2026年度） 事業概要

北九州市港湾空港局



目 次

I トピックス		
1	北九州港 新門司南地区で RORO 船ターミナル整備の事業化決定！ ～北九州港の物流拠点化が更に進展～	P 1
II 北九州港の概要		
1	北九州港の歴史と役割	P 2
2	北九州港の特徴	P 4
3	国内外の充実した航路網	P 5
4	アクセスと産業	P 6
III 施設紹介		
1	公共埠頭の運営	P 7
2	多様な用途に対応した公共埠頭	P 8
3	門司地区	P12
4	響灘地区	P14
5	新門司地区	P16
6	臨海部産業団地	P17
7	北九州市市民太陽光発電所	P19
8	北九州空港～早朝から深夜まで、利便性の高い海上空港～	P20
IV 計画・構想		
1	北九州港長期構想	P25
2	北九州港港湾計画	P28
3	北九州港港湾脱炭素化推進計画	P32
4	北九州市物流拠点構想	P34
V 事業紹介		
1	多くの人が憩い・賑わう港	P35
2	クルーズ船の誘致活動	P41
3	ポートセールス活動	P42
4	海外諸港との交流～姉妹港・友好港～	P43
5	グリーンエネルギーポートひびき事業	P44
6	環境首都にふさわしい港	P51
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	P52
2	港湾整備事業	P56
3	港湾施設の老朽化対策	P57
VII 資料編		
1	北九州港の港勢（令和 7 年(2025 年) 北九州港港湾統計）	P58
2	クルーズ船の寄港状況	P61
3	北九州空港の利用状況（令和 8 年(2026 年) 3 月 31 日時点）	P62
4	令和 8 年度(2026 年度) 予算・組織	P63

●北九州港 新門司南地区で RORO 船ターミナル整備の事業化決定！

～北九州港の物流拠点化が更に進展～

国土交通省港湾局の令和8年度予算が公表され、かねてより北九州市が要望しておりました、新門司南地区での RORO 船ターミナル整備の事業化が決定いたしました。

北九州港は、モーダルシフトの進展等を背景にフェリー貨物量が令和4年から3年連続で過去最高を更新し、令和6年には全国第2位となり、西日本の物流拠点の地位を確立しています。

また、2024年度からのトラックドライバーの労働時間規制の適用や将来的なドライバー不足等を背景に、今後も海上輸送の需要は一層の増加が見込まれます。

本事業により、貨物輸送に特化した RORO 船対応の新たな岸壁等が整備され、北九州港の物流拠点化が更に進展し、地域経済の活性化に大きく貢献することが期待されます。

【整備概要】

整備主体：国（直轄） 岸壁(水深9m)(耐震)延長220m、泊地(水深9m) 0.7ha
北九州市 ふ頭用地(荷さばき地)3.6ha、臨港道路 370m

全体事業費(概算)：約 110 億円

事業期間(予定)：令和8年度～令和10年代前半



※RORO 船とは・・・

トレーラーが直接、船に乗り込み、荷台部分のみを積み込むことができる船のこと

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。

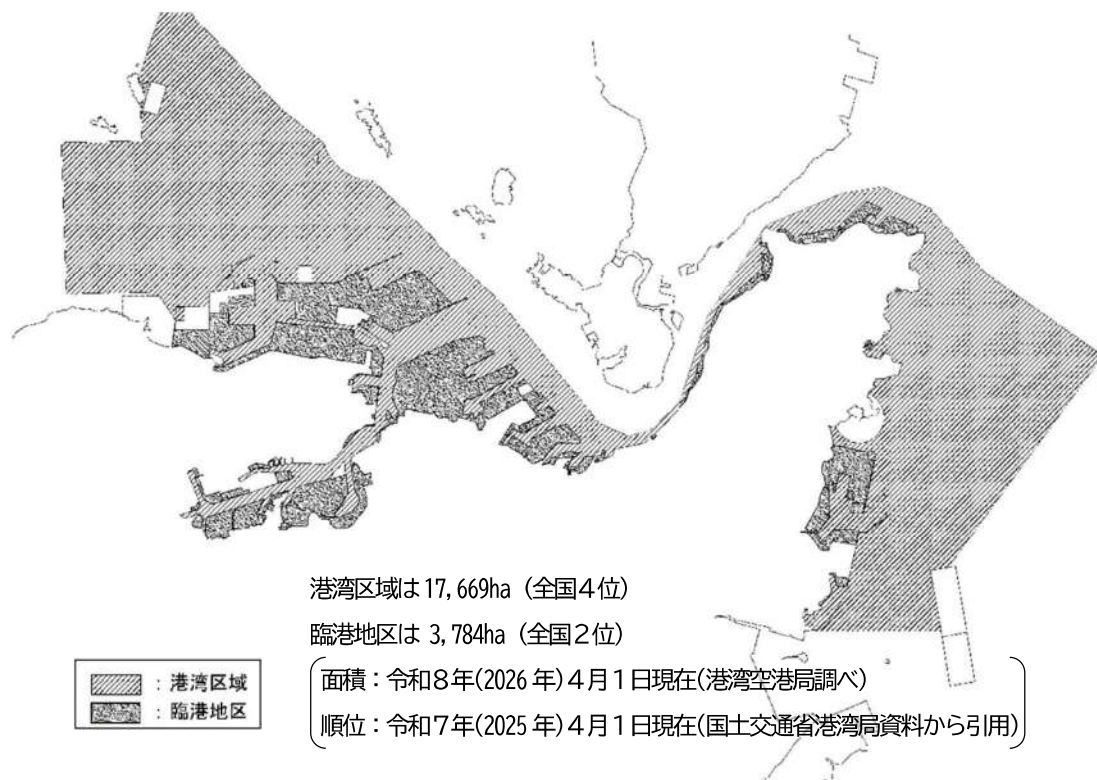
歴史

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。

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	中核国際港湾に指定。
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	北九州港港湾計画を改訂。
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	北九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	北九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3月	北九州貨物ターミナル施設供用開始。
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、北九州市が発足。	2002（平成14）年5月	リサイクルポートに指定。（2007（平成19）年6月同施設供用開始。）
1964（昭和39）年4月	門司港、小倉港、洞海湾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。	2005（平成17）年4月	びびきコンテナターミナル供用開始。
1970（昭和45）年	響灘臨海工業団地分譲開始。	2006（平成18）年3月	北九州空港開港。
1971（昭和46）年6月	西日本初のコンテナターミナル、田子浦コンテナターミナル供用開始。	2011（平成23）年4月	関門港として国際拠点港湾に指定。
1974（昭和49）年4月	北九州港管理組合を解散。北九州市が北九州港の管理者となる。	2011（平成23）年5月	北九州港長期構想を策定。
1979（昭和54）年12月	北九州港港湾計画を改訂。	2011（平成23）年11月	日本海側拠点港に選定。
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12月	北九州港が「グリーンアジア国際戦略総合特区」に選定される。
1984（昭和59）年7月	タコマ港（米国）と姉妹港締結。	2012（平成24）年1月	北九州港港湾計画を改訂。
1985（昭和60）年5月	大連港（中国）と友好港締結。	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。
1985（昭和60）年	マリナクロス新門司分譲開始。	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。
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。	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。
1991（平成3）年1月	新門司フェリーターミナル分譲開始。	2022（令和4）年3月	北九州市物流拠点構想を策定。
1991（平成3）年3月	北九州港港湾計画を改訂。	2022（令和4）年12月	北九州港長期構想を策定。
1991（平成3）年7月	レムチャン港（タイ）と姉妹港締結。	2023（令和5）年12月	北九州港港湾計画を改訂。
1991（平成3）年8月	新門司マリーナ供用開始。	2024（令和6）年2月	北九州港港湾政策（推進）計画を策定。
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。	2026（令和8）年3月	「北九州響灘海上風力発電場」運転開始。

■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3,784ha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・フェリー・RORO・在来に対応する多彩な港湾施設に加え、24 時間運用可能な北九州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が可能
- 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、船舶の大型化や新規航路の就航に伴い貨物輸送能力が拡大

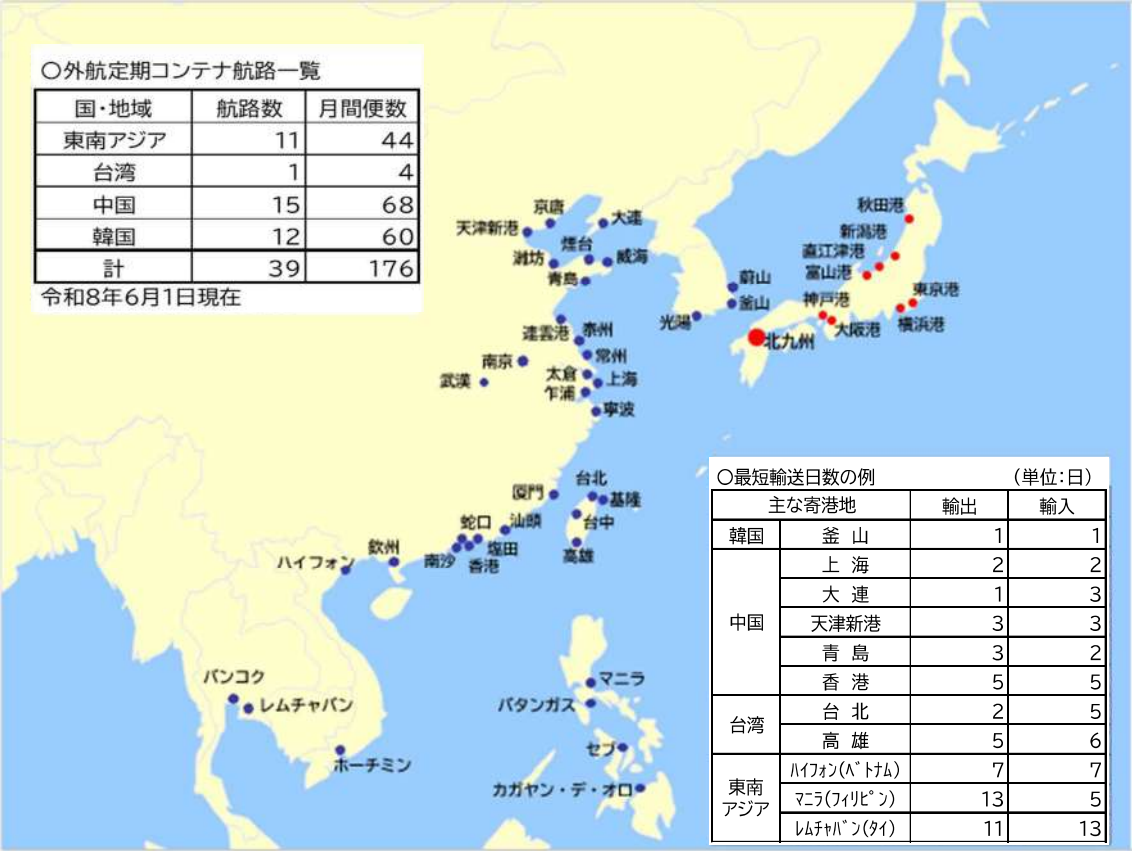


国内外の充実した航路網

■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 39 航路が開設され、月間 176 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に加え、北九州港と秋田港、新潟港、富山港及び直江津港を結ぶ日本海航路も就航しています。



■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 5 便から 6 便、内航 RORO 船が週 10 便就航しています。

※令和 7 年（2025 年）7 月 1 日現在

○内航フェリー・RORO 船の寄港地

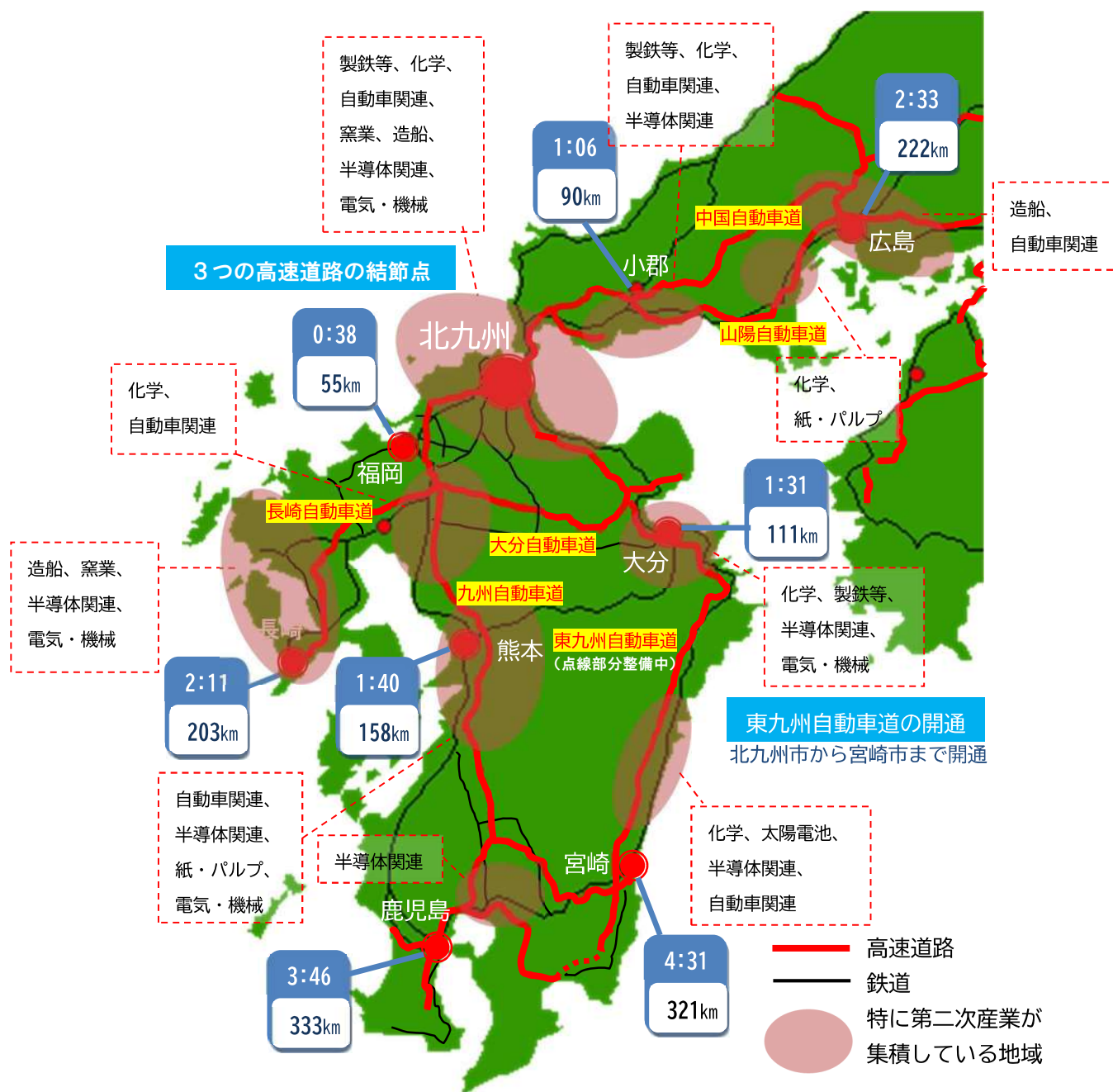


○航路の所要時間

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
ひびき	那覇	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荷が可能です。



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	※小倉東 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

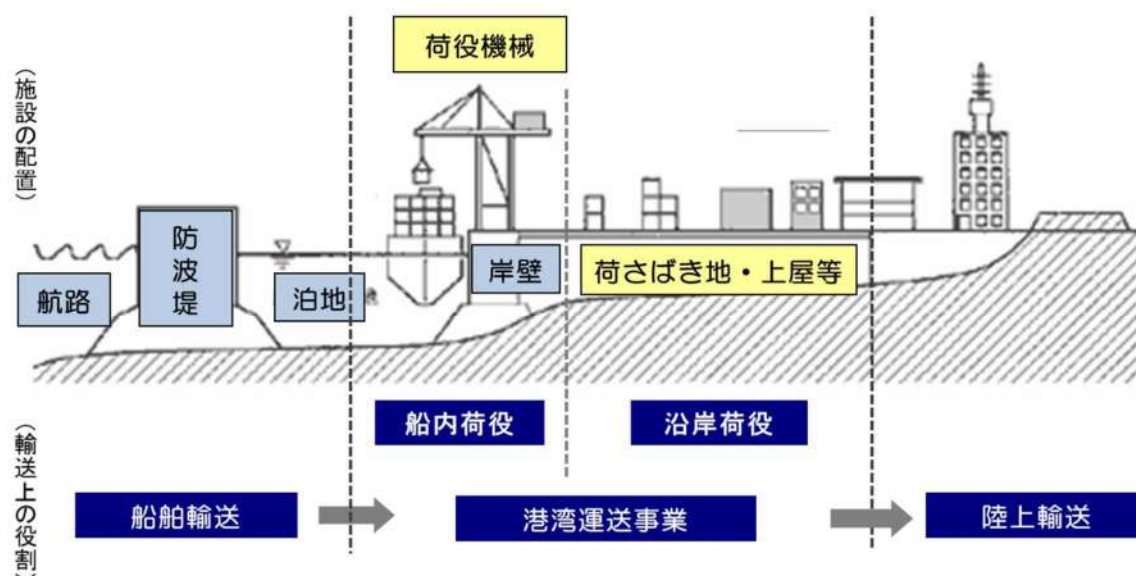
港は、船舶が利用する航路や泊地など港湾区域内に配置される水域施設に加え、陸域の臨港地区内に配置された係留施設（岸壁、物揚場）、荷さばき施設（荷さばき地、上屋等）、保管施設（野積場、倉庫）、臨港道路、緑地等をあわせた港湾施設で構成されており、船舶輸送～埠頭での港湾運送事業～陸上輸送までの機能を一体的に担っています。

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スを取り扱う 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 | | | |

＊（入港隻数、数量は令和7年（2025年）の港湾統計値）

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、徳島・神戸・大阪・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食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）17バース（北九州空港岸壁2バース含む）

新門司南埠頭 岸壁（-5.5m～-7.5m）5バース

入港隻数 ＊2,275 隻

取扱貨物 完成自動車、鋼材 等

数量 ＊42,503 千トン

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130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 *2,767隻

取扱貨物 ゴム製品、自動車部品 等

数量 *6,695千トン

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(半導体製造装置等)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 *499隻

取扱貨物 完成自動車、非金属鉱物 等

数量 *163千トン

④ 門司・新浜埠頭

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 *92隻

取扱貨物 動植物性製造飼肥料、製造食品

数量 *17千トン

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 *551隻

取扱貨物 とうもろこし、砂糖

数量 *371千トン

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 *116隻

取扱貨物 砂利・砂

数量 *28千トン

⑦ 砂津・浅野埠頭

J R小倉駅に近接した埠頭で、周辺の工場で生産される製品などが取り扱われているほか、離島への航路が就航しています。

利用状況

係留施設 岸壁（-7.5m~-9.0m）3バース
入港隻数 *1,508 隻
取扱貨物 金属くず、完成自動車 等
数量 *237 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 *2,742 隻
取扱貨物 鋼材、木材チップ 等
数量 *1,187 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取り扱う埠頭です。

利用状況

係留施設 岸壁（-4.5m~-7.5m）7バース
入港隻数 *447 隻
取扱貨物 砂利・砂、化学肥料 等
数量 *352 千トン

⑩ 戸畑（川代）埠頭

鉄鋼製品を中心に取り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 *995 隻
取扱貨物 鋼材、鉄鋼 等
数量 *457 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、その製品なども取り扱う埠頭です。

利用状況

係留施設 岸壁（-4.5m~-8.0m）7バース
入港隻数 *270 隻
取扱貨物 金属くず、セメント
数量 *289 千トン

⑫ 堀川埠頭

砂利・砂を中心に取り扱う埠頭です。

利用状況

係留施設 岸壁（-5.5m）4バース
入港隻数 *330 隻
取扱貨物 砂利・砂 等
数量 *231 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取り扱う埠頭です。

利用状況

係留施設 岸壁（-5.5m~-7.5m）2バース
入港隻数 *399 隻
取扱貨物 金属くず、鋼材 等
数量 *496 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 ＊87 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
響灘東埠頭
岸壁（-7.0～7.5m）3バース
入港隻数 ＊1,175 隻
取扱貨物 コークス、石炭、非金属鉱物
数量 ＊1,982 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取り扱う埠頭です。

利用状況

係留施設 岸壁（-5.0m）8バース
入港隻数 ＊671 隻
取扱貨物 砂利・砂、鋼材 等
数量 ＊77 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 ＊797 隻
取扱貨物 その他輸送機械、ゴム製品、完成自動車
数量 ＊1,376 千トン

■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 148 便（令和 8 年（2026 年）4 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。



区 分	第1コンテナターミナル	第2コンテナターミナル
供 用 開 始	昭和54年	昭和62年
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
定 格 荷 重	40.6t×2／30.5t×2	40.6t×1／30.5t×2
オンデッキコンテナ積載	13列5段×2／13列3段×2	13列5段×1／13列3段×2
ストラドルキャリア	15台	13台
蔵 置 能 力	8,647TEU	5,825TEU
冷 凍 コ ン セ ント	400V×95	400V×96／200V×36

◆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。



響灘地区

■ひびきコンテナターミナル



アジア・北米を結ぶ日本海ルート上に位置し、大型船の寄港に適した大水深（-15m）のバースと、39ha の広大なコンテナヤードを有するコンテナターミナルです。

広大なコンテナヤードには貨物の大量蔵置が可能であり、また、背後の広大・安価な産業用地には、企業立地や物流施設の建設が加速しており、今後、さらなる発展が見込まれています。



区 分	コンテナ船バース
供 用 開 始	平成17年
岸 壁 ・ 延 長	350m×2
水 深	-15m
ターミナル 総 面 積	39ha
コンテナクレーン	3基
定 格 荷 重	40.6t×3
オンデッキコンテナ積載	18列6段
トランスファークレーン	7台
蔵 置 能 力	22,464TEU(4段積み)
冷 凍 コ ン セ ント	400V×324

◆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、直江津、富山と結ぶ内航定期コンテナ航路（日本海航路）が就航
- 沖縄へ RORO 船が就航



◆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。



新門司地区

■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、四国、関西、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
--------	-------

臨海部産業団地

＜響灘地区＞
■響灘臨海工業団地

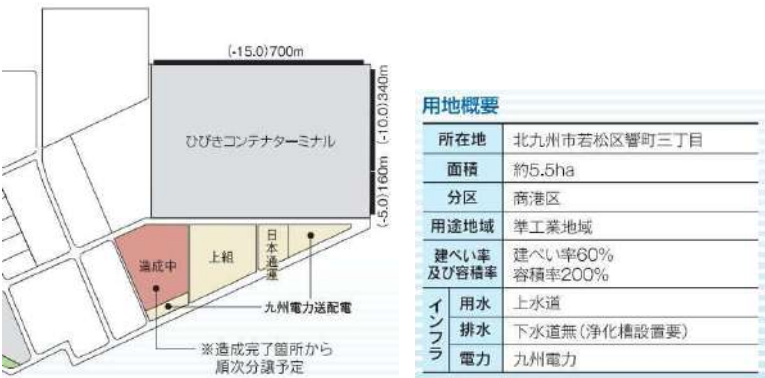
本団地は九州全域及び中国地方へのアクセス面に加えて、港湾インフラによってアジア諸国と連携した生産・貿易拠点としての優位性を背景に、ブリヂストンをはじめ、製造業を中心とした多くの企業が立地しています。

また、本団地を含む響灘地区は本市環境・リサイクル産業振興政策の中心地であり、グリーンエネルギー関連企業をはじめとした製造業の一大拠点として発展しています。

響灘東部地区分譲地



響灘西部地区分譲地



<新門司地区>

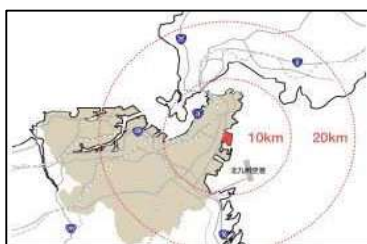
■マリナクロス新門司

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、本州や九州各地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。

用地概要

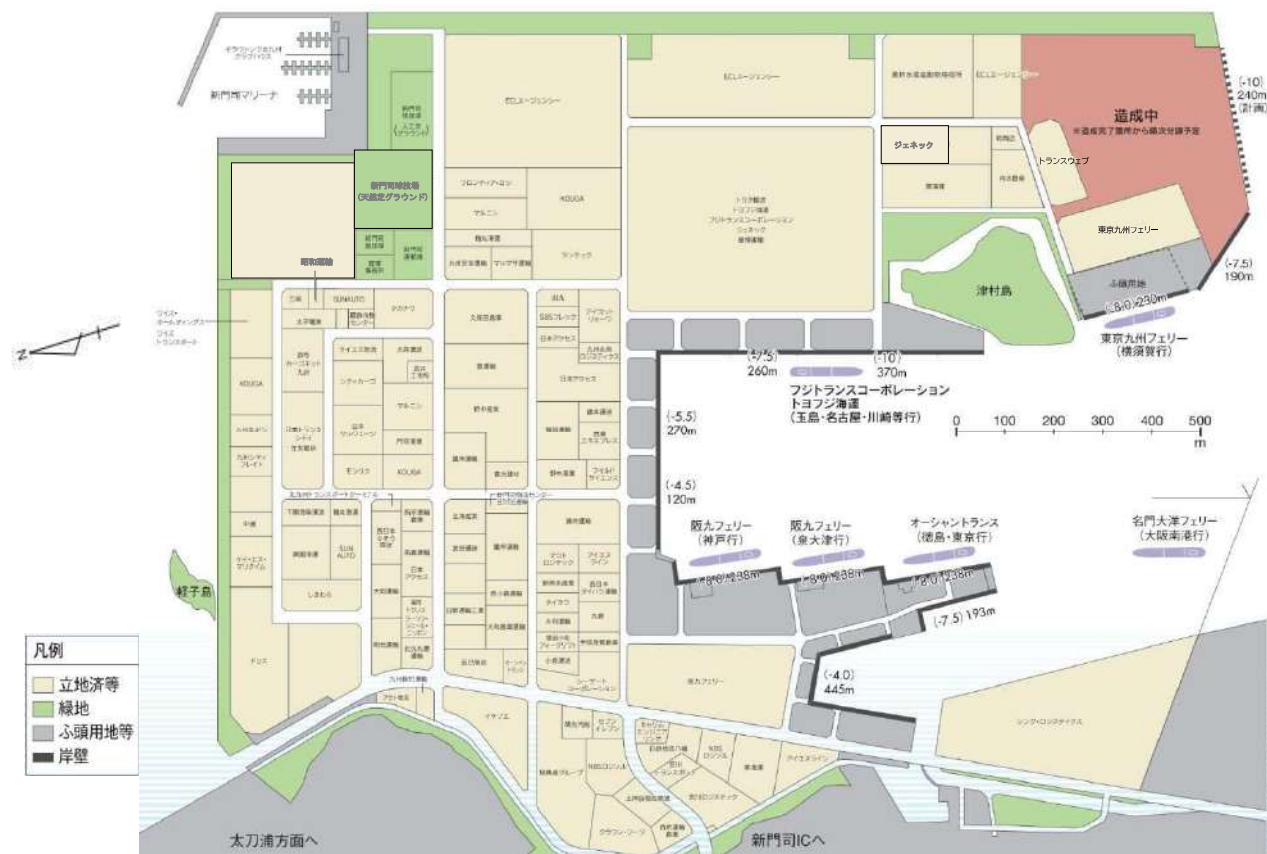
所在地	北九州市門司区新門司北二丁目	
分区	京東区	
用途地域	工業地域及び準工業地域	
建ぺい率 及び容積率	建ぺい率60% 容積率200%	
インフラ	用水	上水道
	排水	処理主体 個別企業 排水先 一瀬戸内海
	電力	高圧 (6kV)



マリナクロス新門司主要地点までの距離

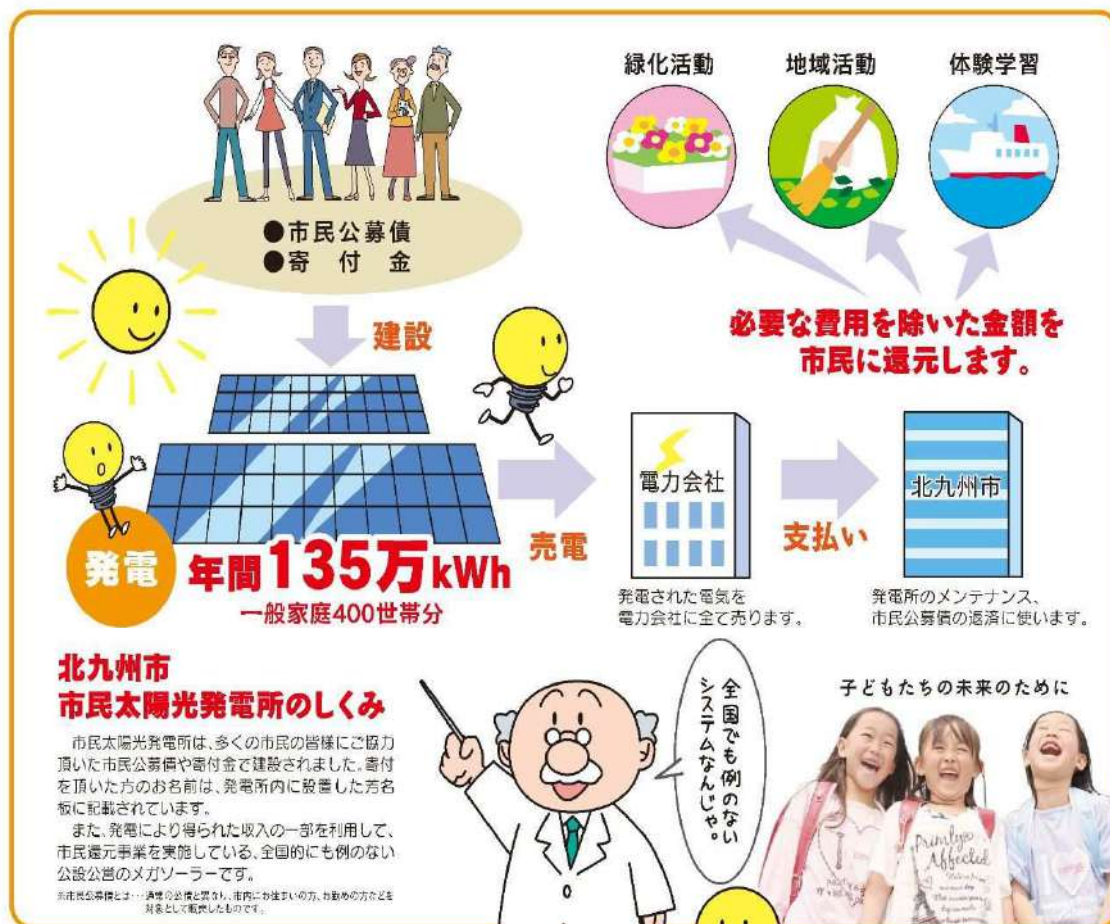
- 新門司インターチェンジ..... 2km(5分)
- 門司インターチェンジ..... 5km(8分)
- 都市高速大里ランプ..... 5km(8分)
- JR門司駅..... 6km(10分)
- JR小倉駅..... 12km(20分)
- 北九州貨物ターミナル駅..... 8km(15分)
- 太刀浦コンテナターミナル..... 10km(16分)
- 北九州空港..... 20km(35分)

※()内は空での移動時間



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

北九州空港は、国が設置する国管理空港で、平成 18 年（2006 年）3 月に開港し、令和 8（2026 年）年 3 月には、開港 20 周年を迎えました。

九州・中四国で唯一の 24 時間利用可能な海上空港です。

現在の滑走路の長さは 2,500m で、令和 5 年（2023 年）3 月、国において、「北九州空港滑走路延長事業」が決定、滑走路が 3,000m に延長されます。

供用開始は、令和 9 年（2027 年）8 月末の予定です。



■北九州空港からの就航路線

令和 8 年（2026 年）8 月 3 日現在の定期便運航状況は、以下のとおりです。

種別		路線	航空会社	運航便数 (R 8 (2026). 8. 3)
旅客	国内線	東京(羽田)	日本航空	3 往復/日
			スターフライヤー	11 往復/日 ※一部曜日運航
	国際線	ソウル(仁川) 【韓国】	ジンエアー	1 往復/日
		清州【韓国】	エアロ K	10 往復/週
		台北(桃園)【台湾】	スターフライヤー	3 往復/日 ※R 8. 9. 2 再開予定
貨物	国内線	東京(羽田/成田) 新千歳	ヤマトグループ	4 往復 8 便/日
	国際線	仁川【韓国】	大韓航空	2 便/週
		深圳(関空経由) 【中国】	UPS	5 便/週

■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となっています。

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を備え、エントランスでは、イベントや地域情報も発信しています。

全館インターネット利用可能な無線 LAN 環境が整備されており、飛行機見学、写真撮影が間近にできる展望デッキがあります。



外観



1 F 到着フロア



1 F 到着フロア&エントランス



2 F 出発フロア&ショッピング



2 F メーテル像

©松本零士・東映アニメーション



3 F 展望デッキ

■北九州空港利用者数

	令和3年度 (2021年度)	令和4年度 (2022年度)	令和5年度 (2023年度)	令和6年度 (2024年度)	令和7年度 (2025年度)
航空便 利用者数(人)	481,505	838,792	1,175,399	1,199,517	1,251,393

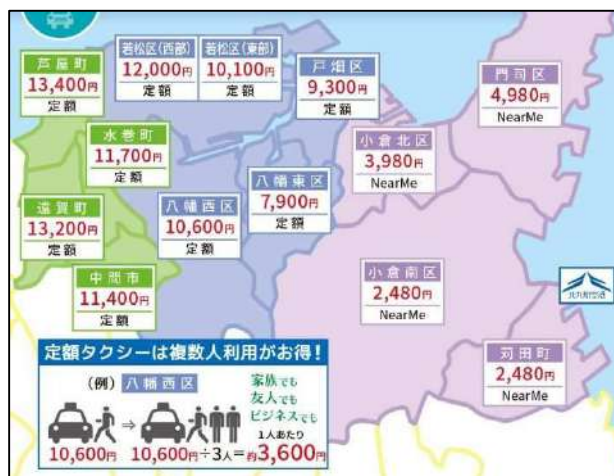
■空港へのアクセス

バス・タクシー

- ◇北九州市内の主要 JR 駅や拠点を結ぶエアポートバスが運行しており、小倉線は始発から最終便まで全ての北九州空港発着の航空旅客便に接続しています。
- ◇早朝・深夜便に合わせて、福岡方面行のリムジンタクシーも運行しています。
- ◇市内各地並びに周辺市町へは、相乗り・定額タクシーが便利です。また、北九州空港の航空便利用者限定で、折尾駅・黒崎駅から 5 km 圏内で定額タクシーも運行しています。



▲バス路線図



▲相乗り・定額タクシー運行エリア

鉄道

- ◇空港最寄り駅の朽網駅は特急停車駅（R 8. 3. 14 から 1 日計 16 本に増便）となっており、市西部方面の折尾駅からは約 25 分で朽網駅までアクセスが可能です。また、大分方面からも乗り換えなしでアクセスが可能です。朽網駅からは空港まで約 17 分のエアポートバス朽網線をご利用いただけます。

駐車場

- ◇北九州空港は、苅田北九州空港 IC（東九州自動車道）から車で約 10 分のところに位置し、ターミナルビルの目の前に大規模駐車場を完備しています。収容台数は約 1,780 台となっており、北九州空港のホームページにて空き状況の確認が可能です。
- ◇駐車料金については、1 時間無料、3 日目以降の長期間利用割引があり、クレジットカード、電子マネー、QR コードによる決済に対応しています。



▲空港の目の前（普通車 1,780 台）



▲車両ナンバーをデジタル管理

■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・中四国で唯一 24 時間利用可能な海上空港のため、就航時間に左右されず、早朝・深夜の貨物輸送が可能です。
- ◇アジアに近い地理的な優位性があるほか、空港島の護岸を使ったシー・アンド・エア輸送が可能です。
- ◇北九州空港は、税関空港に指定されており、門司税関北九州空港出張所が、通関・保税対応しています。また、検疫空港、動物検疫空港にも指定されています。

国内・国際貨物定期便について

- ◇ヤマトグループによる国内貨物定期便が運航しています。
A321-200P2F の小型機材を運用し、日本で唯一の国内線フレイターとして、北九州エリアの物流集積機能向上に貢献しています。
- ◇大韓航空による国際貨物定期便が運航しています。
B777F を中心とした大型機材を運用し、仁川国際空港から世界 39 カ国 116 都市に接続しています。
- ◇UPS による国際貨物定期便が運航しています。
B767F の中型機材を運用し、関西国際空港や深圳宝安国際空港から世界 200 以上の国・地域へ接続しています。

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があります。
- ◇ジャンボ貨物機 (B747F) や大型機材によるチャーター便 (人工衛星等) の運航が可能です。
- ◇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です。

貨物地区について

- ◇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を完備した第一国際貨物上屋 (875 m²)、20m の底・14 トンスケールを完備した第二国際貨物上屋 (1,240 m²) の他、貨物テント倉庫 (保税) (375 m²) も備えています。
- ◇大型貨物機用エプロン (90 番スポット) は、ノーズオペレーションによる長尺貨物の取扱いが可能で、大型機用エプロン (0 番スポット) 及び小型貨物機用エプロン (91 番スポット) も備えています。
- ◇新たに、89 番貨物機用エプロン拡張整備が進行中です。



国内貨物定期便 (ヤマトグループ)



国際貨物定期便 (大韓航空)



国際貨物定期便 (UPS)



日本貨物航空



アトラス航空



シンガポール航空



貨物地区

■北九州空港の滑走路延長

九州・西中国地方には、半導体産業や自動車関連産業等、北米・欧州向けの輸出ニーズの高い企業が集積しており、こうした企業の需要を受け止めるため、令和5年3月末、本市の悲願である滑走路延長の新規事業化が決定しました。滑走路延長は、令和9年8月末に供用開始で、貨物機がダイレクトに北米や欧州まで、長距離運航することが可能となります。



■北九州空港の貨物機用エプロン拡張

令和7年度より、北九州空港の貨物機用エプロン（駐機場）の拡張整備が事業化されました。

現在、北九州空港の貨物機用エプロンは3スポット（国内線1スポット、国際線2スポット）にて運用していますが、滑走路3,000m化に合わせて、新たな貨物機用エプロン（89番スポット【国際線】）が整備されることにより、北米・欧州を含む新規貨物路線誘致に弾みがつき、物流拠点化が更に進展することが期待されます。



北九州港長期構想

■長期構想の策定（令和4年(2022年)12月）

長期構想は、北九州港の20～30年先の将来の姿や、それを実現するための施策の方向性を示したもので、港湾法により港湾管理者に策定が義務付けられている『港湾計画』の指針となるものです。

今回の長期構想は、物流産業を軸とし、カーボンニュートラルや循環型社会を実現する『グリーン』な港、デジタル技術を活用した円滑な物流、高度な生産性と良好な労働環境、魅力ある観光等を実現する『スマート』な港を実現し、港からSDGs（持続可能な開発目標）を牽引していくため、基本理念を「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～」と定めています。

この基本理念のもと、目指す姿を4つの分野ごとに掲げ、目指す姿の実現に向け、11の取組方針とそれぞれに対応した具体施策を定めています。

■長期構想の概要

<基本方針>

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～



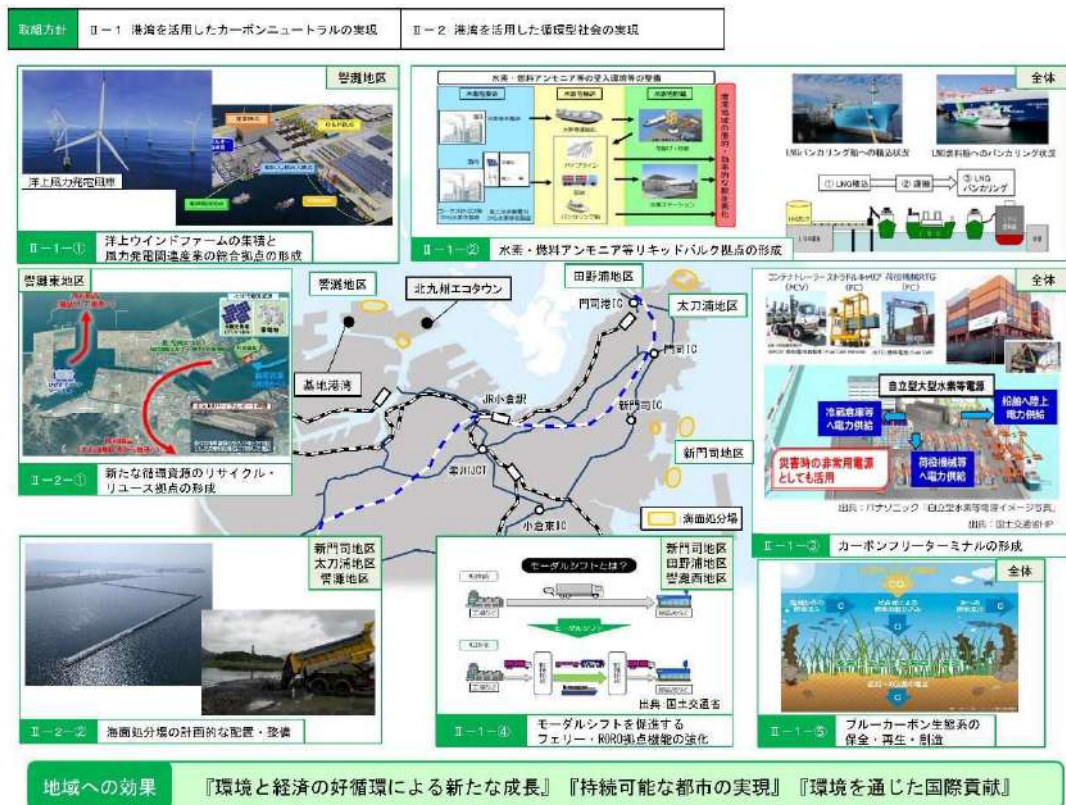
<取組方針・具体施策>

Ⅰ【物流・産業】 物流を強化し、産業をリードするみなと		Ⅱ【環境・エネルギー】 環境と経済の好循環をもたらすみなと	
取組方針	具体施策	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・国際フェーダー航路の拡充	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
	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		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
	Ⅰ-1-③ 付加価値を生む高規格な物流施設の拡充		Ⅱ-1-③ カーボンフリーターミナルの形成
Ⅰ-2 複合・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		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
	Ⅰ-2-② 国際自動車輸送拠点の形成		Ⅱ-1-⑤ ブルーカーボン生態系の保全・再生・創造
	Ⅰ-2-③ シー&エア、シー&レールの促進	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
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		Ⅱ-2-② 海面処分場の計画的な配置・整備
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	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	
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	取組方針	具体施策
Ⅲ【人流・賑わい】 国内外の人々が訪れ、暮らし、賑わうみなと		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
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		Ⅳ-1-② 激甚化する自然災害や感染症等に備えた防災機能等の向上
	Ⅲ-1-② 観光拠点ネットワークの形成		Ⅳ-1-③ 不許可係留船の計画的な収容
	Ⅲ-1-③ クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備		Ⅳ-1-④ 臨海部広域支援拠点の形成
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	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
	Ⅲ-2-② マリンレジャー拠点の充実		

【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



【人流・賑わい】国内外の人々が訪れ、暮らし、賑わうみなど



【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



北九州港港湾計画

■港湾計画とは

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
令和 5 年（2023 年）	改 訂	新門司 RORO ターミナル

■北九州港港湾計画の概要

◆港湾計画の目標年次

現行の港湾計画の目標年次は 2030 年代後半としています。

◆港湾計画の基本方針（令和5年（2023年）改訂）

●【物流・産業】物流を強靱化し、産業をリードするみなと

- (1) アジア航路・国際フィーダー航路の拡充
- (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
- (3) 付加価値を生む高規格な物流施設の拡充
- (4) 次世代高規格フェリー・RORO ターミナルの形成
- (5) 国際自動車輸送拠点の形成
- (6) シー&エア、シー&レールの促進
- (7) 国際バルク貨物ターミナルの拡充
- (8) アクセス道路の拡充
- (9) 産業用地の確保と企業の立地促進

- 【環境・エネルギー】環境と経済の好循環をもたらすみなと
 - (1) 洋上ウインドファーム事業の促進と風力発電関連産業の総合拠点の形成
 - (2) 水素・燃料アンモニア等リキッドバルク拠点の形成
 - (3) カーボンフリーターミナルの形成
 - (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
 - (5) ブルーカーボン生態系の保全・再生・創造
 - (6) 新たな循環資源のリサイクル・リユース拠点の形成
 - (7) 海面処分場の計画的な配置・整備

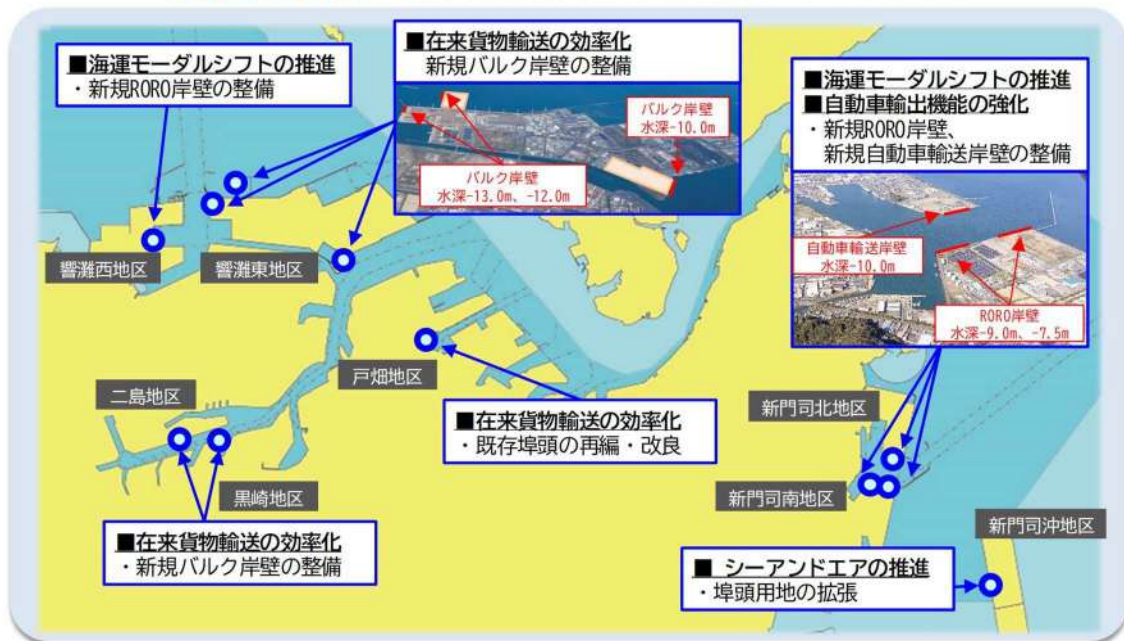
- 【人流・賑わい】国内外の人々が訪れ、暮らし、賑わうみなと
 - (1) 観光資源や集客・商業施設等を活かした観光拠点の魅力の向上
 - (2) 観光拠点ネットワークの形成
 - (3) クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備
 - (4) 市民に親しまれる水辺空間の魅力の向上
 - (5) マリンレジャー拠点の充実

- 【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
 - (1) 災害に強い基幹的海上交通ネットワークの拡充
 - (2) ハード・ソフトが一体となった防災機能等の向上
 - (3) 不許可係留船の計画的な収容
 - (4) 臨海部広域支援拠点の形成
 - (5) 港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの推進

※北九州港長期構想及び北九州港港湾計画の詳細については、
北九州港ホームページ [北九州港長期構想・港湾計画] をご覧下さい。
https://kitaqport.jp/jap/outline/tyouki_kousou.html



【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



【人流・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



北九州港港湾脱炭素化推進計画

■港湾脱炭素化推進計画の策定（令和6年(2024年)2月）

港湾脱炭素化推進計画は、港湾における温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする『カーボンニュートラルポート（CNP）』の形成を目指して、継続的かつ計画的に港湾の脱炭素化の取組の推進を図るために港湾管理者が作成する法定計画（港湾法第50条の2）です。

北九州港では、脱炭素化に取り組む官民の港湾関係者等により構成する「北九州港港湾脱炭素化推進協議会」を設立し、この協議会での議論を踏まえ、北九州港における官民の連携による脱炭素化の取組を定めた「北九州港港湾脱炭素化推進計画」を策定しました。

■北九州港港湾脱炭素化推進計画の概要

◆対象範囲

- ①公共ターミナルにおける脱炭素化の取組
 - ②公共ターミナルを経由して行われる物流活動（船舶・車両）に係る脱炭素化の取組
 - ③港湾区域及び臨港地区内の企業活動や港湾利用等に係る取組
- [公共ターミナル外における脱炭素化の取組]

◆主要目標

●CO2 排出量

- ・令和12年度（2030年度）：838万トン/年（平成25年度（2013年度）比47%削減）
- ・令和32年（2050年）：実質0トン/年

◆脱炭素化の促進に資する港湾の効果的な利用の推進に係る取組方針

●温室効果ガスの排出量の削減並びに吸収作用の保全及び強化に関する取組

[公共ターミナルに関する取組方針]

- ・港湾管理者や港湾施設利用企業等は、公共ターミナルの使用電力の再エネ100%電力化や荷役機械の低・脱炭素化等による「カーボンフリーターミナル」の形成を推進します。
- ・将来的には、港湾へのDX（デジタルトランスフォーメーション）の導入拡大や更なるモーダルシフトの推進等による港湾機能の高度化、効率化を促進します。

[公共ターミナルを出入りする船舶・車両に関する取組方針]

- ・次世代エネルギーの利用や脱炭素技術の導入等による低・脱炭素化を推進します。

[公共ターミナル外に関する取組方針]

- ・港湾・臨海部の立地企業は、産業機械等の省エネ化・電化、製造プロセスの変革、既存発電設備における低・脱炭素型発電設備への転換等による産業活動の脱炭素化を推進します。

[吸収源対策に関する取組方針]

- ・ブルーインフラの整備を推進することで、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造成・再生・保全を促進し、CO2吸収源対策に寄与します。

●港湾・臨海部の脱炭素化に貢献する取組

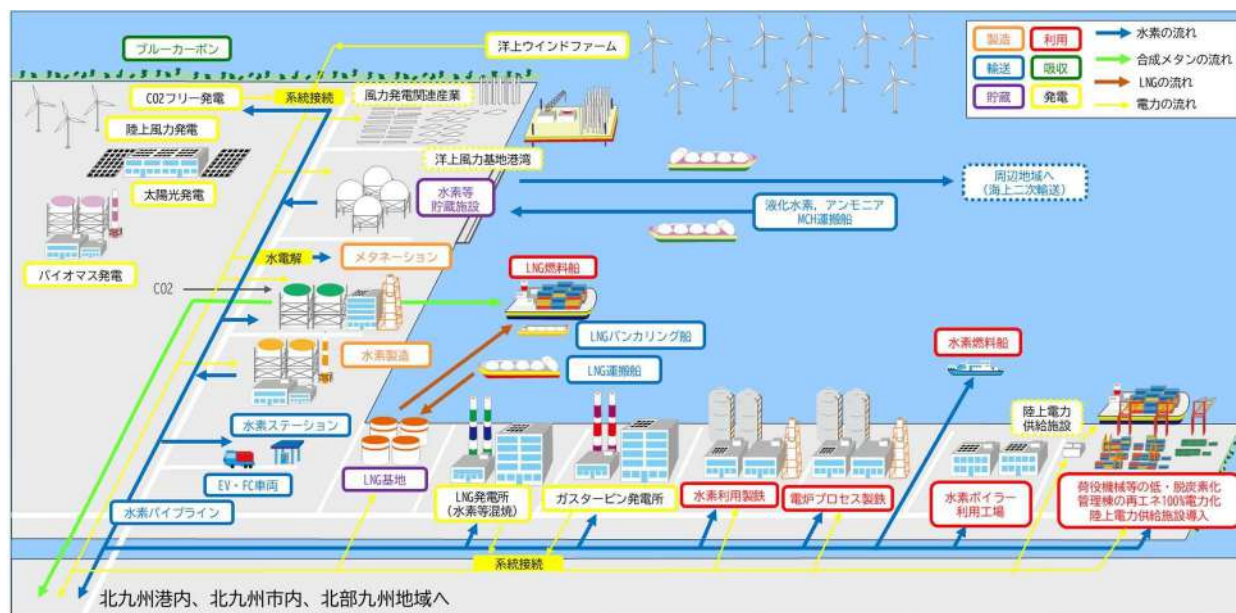
[脱炭素電力の供給に関する取組方針]

- ・再生可能エネルギーや水素等の次世代エネルギーを利用した電力供給源の確保を推進し、港湾・臨海部への脱炭素電力の供給量拡大による産業活動等の脱炭素化を促進します。

[水素・アンモニア等のサプライチェーン構築に関する取組方針]

- ・水素等のサプライチェーンの構築を推進し、港湾・臨海部における産業活動等の脱炭素化を促進します。

○北九州港におけるカーボンニュートラルポート（CNP）形成のイメージ



※北九州港港湾脱炭素化推進計画及び北九州港 CNP 形成の詳細については、
北九州港ホームページ「北九州港カーボンニュートラルポート（CNP）」をご覧ください。

<https://kitaqport.jp/jap/outline/cnp.html>



北九州市物流拠点構想

【構想策定の経緯】

近年、Eコマース市場の急拡大や深刻なドライバー不足など、物流業界を取り巻く環境は目まぐるしく変化しています。北九州市では、こうした変化や脱炭素・SDGsといった新たな要請に対応するため令和4年（2022年）3月に「北九州市物流拠点構想」を策定しました。本市が持つ陸海空の充実した交通網など物流拠点としてのポテンシャルを最大限に活かした政策を推進しています。

■ 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事業を実施しています。具体的には、船舶の体験航海・一般公開などを通じて船や港について学んでいただいたり、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「X（旧 Twitter）」等を活用し、タイムリーな情報発信を行っています。

●船舶公開事業

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7年度（2025年度）は、門司みなと祭（5月24、25日）にあわせて、帆船「BLUE OCEAN みらいへ」を招へいしました。

当日はあいにくの荒天により、予定していた体験航海は中止となりましたが、内容を「停泊中の船内の特別見学プログラム」に変更し、31名の親子が参加しました。



バックヤードツアー（食糧庫内）

プログラムでは、普段は見ることのできないエンジンルームや船員の生活空間を巡るバックヤードツアーや、ロープマットづくりなど、いつもとは違う特別な体験を提供しました。

また、一般公開も行い、2日間で約1,300人の市民が、操舵室や船室の見学等を楽しみました。令和8年度（2026年度）は、5月23、24日に実施しました。

●北九州市民クルーズ事業

船舶を活用して体験航海（イベント）を実施し、広く市民に港や海に親しんでもらうと共に



練習船「大島丸」体験航海

港のにぎわいを創出しています。令和7年度（2025年度）は、8月8日に、大島商船高等専門学校の練習船「大島丸」による門司港周辺海域を巡る体験航海を実施し、56名の親子が参加しました。航海を楽しむほか、普段は入ることができない操舵室や機関室などを見学しました。

●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。

令和7年度（2025年度）は、独立行政法人海技教育機構が所有する練習船や自衛艦等が8回寄港しました。



◆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X（旧 Twitter）やフェイスブック、北九州港ホームページ（スナQナビ）などを活用し、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。



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」のX（旧 Twitter）と 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

【X（旧 Twitter）】

https://twitter.com/kitakyushu_port

【facebook】

<https://facebook.com/minatonosunaq>



X(旧 Twitter)



facebook

◆みなとオアシス推進事業

令和元年（2019年）、門司港・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7年度（2025年度）は、開港記念日（11月15日）に近い11月2、3日に開港記念イベントを実施しました。

帆船「海王丸」や門司海上保安部巡視艇等が一堂に寄港した船舶大集合や新門司港就航のフェリー会社等がPRブースを出展したお船フェスタ、海事関係者等の制服ファッションショーなど、多彩なイベントを実施しました。

船舶や構成施設等をめぐるスタンプラリーでは、1日目にJR九州ウォーキングとコラボレーションし、相乗効果により多くの方に参加いただきました。さらに2日目は開港記念イベント初の夜イベントとして、海王丸のイルミネーションと、音楽や食事を楽しむ「みまとまちナイト」を実施しました。こうした取り組みの結果、2日間で約4万人の方が来場しました。

令和8年度（2026年度）は、11月14、15日に実施する予定です。

●船舶招聘事業

船内の一般公開や広報活動等を通じて、海や港に親しんでもらうとともに、各船舶に関する仕事への理解を深めてもらう機会を市民に提供しています。令和7年度（2025年度）は、北九州港開港記念イベント（11月1、2日）にあわせて、2年ぶりの寄港となる大型帆船「海王丸」や浚渫船など5隻が門司港に寄港し、一般公開や浚渫船のグラブデモンストレーションを実施しました。



開港記念イベントちらし



「みなと」のお仕事制服ファッションショー



「みまとまちナイト」



帆船「海王丸」



監視艇「たいかい」



巡視艇「ともなみ」



水素・バイオディーゼル船「HANARIA」



グラブ浚渫船兼全旋回式起重機船「アポロ18号」

●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に乗船いただき、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7年度（2025年度）は、前年度に引き続き、新門司港に就航する3社（阪九フェリー、名門大洋フェリー、東京九州フェリー）の営業航路を活用したモニターツアーを実施しました。

また、令和7年（2025年）6月に運航を終了した松山・小倉フェリーの最後のモニターツアー「松山・小倉フェリーさよなら！ありがとう！ツアー」を実施し、全クルーズで合計175人が参加しました。



●Instagram等を活用したSNSの推進

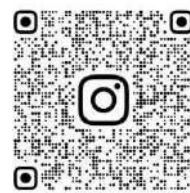
門司港エリアの認知度向上と集客を目的として、SNSによる積極的な情報発信を行っています。

令和7年度（2025年度）は、門司港のイベントや施設情報をタイムリーに発信するとともに、6月から7月にかけて「みなとオアシス門司港」の公式Instagramにてフォローキャンペーンを実施しました。

提携施設で利用できる割引特典を提供することで、多くの方に門司港の最新情報に触れていただくきっかけを創出しました。



みなとオアシス
門司港
Minato-Oasis Mojiko



@MINATO_OASIS_MOJIKO
Instagram

◆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。

【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7年度（2025年度）は、SWIM&RUN や海や港に関するパネル展等を7月20日に実施しました。

令和8年度（2026年度）は、7月19日に実施する予定です。



【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。めかり塩水プールでの「SWIM」、和布刈から田野浦埠頭を通り太刀浦埠頭までの「RUN」、太刀浦埠頭内を周回する「BIKE」で競います。

令和7年度（2025年度）は、8月24日に実施し、海運事業者や行政機関等から計192名が参加しました。令和8年度（2026年度）は、8月23日に実施する予定です。

●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、門司側と下関側で合わせて約18,000発の花火を打ち上げる北九州市を代表する花火大会です。まちづくり団体が主体となり、例年8月13日に関門連携事業として開催しています。

令和7年度（2025年度）は、8月13日に門司側と下関側で計80万人が来場しました。



【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、例年約4,000発の花火を打ち上げる花火大会です。

令和7年度（2025年度）は、開催時期が秋へと変更になり、10月25日に開催しました。

第40回開催を記念した「40」文字の打ち上げ花火など、約5,000発の花火が打ち上げられ、約30万人が楽しみました。令和8年度（2026年度）は、10月24日に実施する予定です。



■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した。

◆事業概要

所在地：門司区西海岸一丁目 29 番 6

面積：3,520.60 ㎡

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６年（2024 年） 1 月 | 着工 |
| ・令和８年（2026 年） 7 月 | ホテル、商業施設「AMAZING SPOT」開業 |



【ホテル、商業施設 全景】

クルーズ船の誘致活動

国内外のクルーズ船社等に寄港を働きかけ、安全安心な受入を実施するとともに、乗船客を市内へ誘導することにより、賑わいの創出と市内経済の活性化を目指しています。

■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会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・船内見学会

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っています。また、本市に寄港したクルーズ船内の見学会を実施しています。

市民がクルーズに親しみ、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。



船内見学会

■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。



地元学生による演奏でのお見送り

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 in 東京

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実施している事業です。

令和7年（2025年）10月23日に開催し、約550名の参加を賜り、盛大な会となりました。



副市長プレゼンテーション

■北九州港セミナー in 富山

日本海航路の活用による北九州経済圏と北陸経済圏の活性化を目的として、令和8年（2026年）1月29日に富山県で北九州港物流セミナーを開催し、約60名が参加しました。

今後も北九州港の利用促進のため、ニーズに即したテーマ・場所でセミナーを行っていく予定です。



局長プレゼンテーション

■ひびきコンテナターミナル視察会

ひびきコンテナターミナル視察会は、北九州圏を中心とした荷主企業・物流事業者等を対象とした事業で、令和8年（2026年）3月25日に開催し、約20名が参加しました。



港湾荷役の様子

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・友好港会議などの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」としています。

■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 m²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、遼寧港口集团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。



「グリーンエネルギーポートひびき」事業 （「風力発電産業の総合拠点」の形成）

■ 事業の目的

洋上風力発電は、再生可能エネルギーの主力電源として期待されています。令和2年（2020年）、洋上風力の産業競争力強化に向けた基本戦略として、政府は導入目標を明示し、同時に次世代技術とされる「浮体式」についての技術開発支援を掲げました。また、海洋基本計画において、現在は、領海内に限られる洋上風力発電所の設置海域を排他的経済水域（EEZ）にまで広げる法整備を行っているところです。

一方、北九州市は、平成23年（2011年）から「グリーンエネルギーポートひびき」事業に取り組み、北九州市から全国、更には東アジアに向け、多様なサービスを提供する「風力発電産業の総合拠点」の形成を目指しています。この取組を通じて、地域経済の発展及び日本のグリーンイノベーションの成長に貢献していきます。

■ 風力発電産業の総合拠点とは

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。

- ◆ 積出・建設機能：洋上風車を陸上で事前組み立てし、完成体に近い形で設置海域に向け積み出し設置する機能。
- ◆ 製造産業機能：基地港湾直背後の産業用地に風車部材や風車基礎等の製造産業を集積させる機能。
- ◆ O&M機能：風車の安定的かつ効率的発電を維持するため、運転監視やメンテナンスサービスを提供する機能。
- ◆ 物流機能：海域に設置する洋上風車の部材の他、響灘地区で製造した風車部材やその原料を搬出入する機能。



■ これまでと今後の取組み

平成 23 年（2011 年）の事業開始から、次のとおり段階を経て取組を進めています。

ACT I 【平成 23 年(2011 年)～令和 4 年(2022 年)】

① 平成 23 年（2011 年）～ 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（2013 年）5 月、風車実証研究の他、将来の産業集積につながる企画を公募しました。

この結果、国内最大の風車メンテナンス専門業者である㈱北拓の北九州市への進出が実現し、メンテナンスのための物流倉庫兼トレーニングセンターが設置されました。

また、本来、海上に設置する洋上風車を臨海部で運用し、太陽光と合わせたハイブリッド発電所を運営するなど事業が進められています。



② 平成 28 年（2016 年）～ 大規模洋上ウインドファームの誘致

国内での洋上ウインドファームの需要喚起、また響灘地区への産業集積を目的に、平成 28 年（2016 年）8 月、北九州市が管理する港湾区域に大規模な洋上ウインドファームを誘致するための公募を行い、九電みらいエナジー(株)、九電工(株)（現・(株)クラブティア）、電源開発(株)、西部ガス(株)、(株)北拓の 5 社で構成される「ひびきウインドエナジー(株)」を選定しました。

同社が建設する「北九州響灘洋上ウインドファーム」は、最大出力 約 22 万 kW、Vestas 社製 9.6MW 風車 25 基からなる洋上風力発電所で、約 17 万世帯分（本市の世帯数の約 4 割）の電力を発電することが可能であり、総事業費は 約 1,700 億円です。

令和5年3月に洋上ウインドファーム据付けのための工事を開始し、令和8年3月、営業運転を開始しました。



③ 平成 29 年（2017 年）～ 風力発電産業の総合拠点形成

●総合拠点の基盤作りに向けた環境整備

響灘東地区において、令和元年度（2019 年度）から洋上ウインドファームの建設に不可欠な港湾インフラの整備を他都市に先行して進めていました。令和 2 年（2020 年）9 月、制度の創設に合わせ、国土交通大臣から西日本唯一の基地港湾に指定された後は、国土交通省と連携して整備を進め、令和 6 年（2024 年）10 月に供用開始されました。

加えて、洋上風車の建設に必要な特殊作業船についても、国内 5 隻のうち、2 隻が北九州港を母港とし、現在、風車建設のために活躍しています。



●風力発電産業のサプライチェーン形成

基地港湾等のハード整備と並行して、直背後の広大な産業用地 60ha に風車や基礎部材等の製造企業の誘致活動を鋭意進めており、官民協同しての商談や交渉を行っています。

また、洋上風車の基礎であるジャケット式風車基礎において、日鉄エンジニアリング(株)が、若松区で国内初の本格的製造業のサプライチェーンを形成し、製造のみならず、輸送面においても、多くの地元企業が参入しています。



日鉄エンジニアリング(株) 若松工場

●O&M拠点の形成

令和6年5月、(株)北拓と(株)商船三井は、日本初となる実機の風車基礎を活用したトレーニング設備を開設しました。市内にはGWO認証訓練(※)を提供する日本サバイバルトレーニングセンターも立地しており、洋上風力発電設備の運転・維持管理(O&M)に必要なメンテナンス技術者の育成が進められています。

(※) GWO (Global Wind Organisation : デンマークに本拠を置き、世界の風車メーカーが共同設立したNPO組織) が認証する安全訓練



(株)北拓 北九州支店
洋上風力発電のO&Mに特化した
トレーニング設備
【令和6年(2024年)5月設置】

また、産業の裾野が広く、様々な業種の市内企業が参加できる可能性のあるO&Mについて、必要な訓練・研修の受講または資格の取得等に要する経費を補助する「北九州市洋上風力O&M競争力強化事業補助金」を令和7年度に創設しました。現在、新規参入・事業領域の拡大に向けて、制度の活用が進んでいます。

ACT II 【令和5年(2023年)～令和12年(2030年)】

●次世代型総合拠点の形成

令和5年(2023年)～令和12年(2030年)までの中期的展開として、3本の柱を中心に据え、事業を実施しています。

- 1 「浮体式」への対応
- 2 風車の超大型化への対応
- 3 次世代型O&M拠点の形成と人材育成

洋上風車の基礎構造は、現在は「着床式」が主流ですが、今後は水深の深い海域にも対応できるよう風車を浮かせて設置する「浮体式」が主流となります。従来の法律では洋上風車の設置は領海内のみが対象でしたが、令和7年の法改正により排他的経済水域(EEZ)での設置が可能となりました。欧州のように遠浅ではなく、かつ、世界第6位の排他的経済水域を有する我が国においては、必然的に「浮体式」の重要性が高くなります。北九州市は、こうした動きに先行して、着床式のみならず、浮体式総合拠点形成も進めていきます。

●次世代型総合拠点イメージ



■モーダルシフトの推進

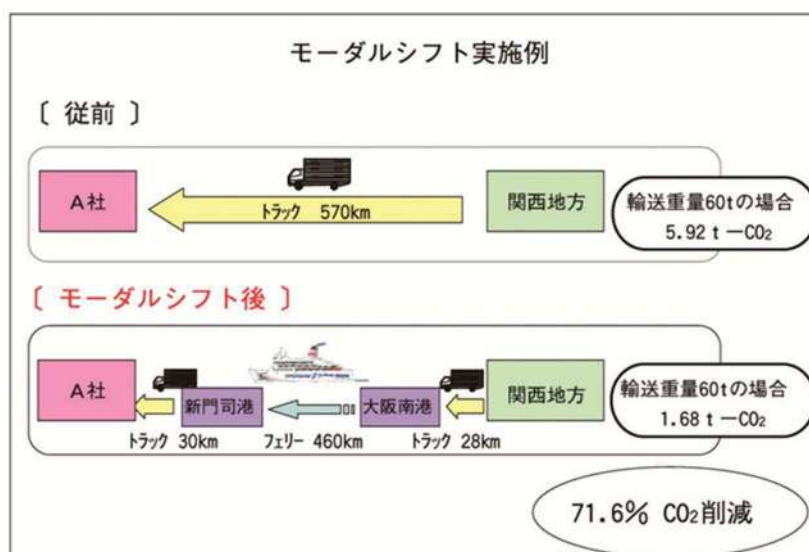
地球温暖化対策の必要性が高まりにあわせ物流部門においては、陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフト（トラックによる輸送から、フェリー・鉄道などの環境に優しい輸送手段への転換）が推奨されています。

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、かねてからフェリーと鉄道を活用したモーダルシフトに取り組んでいますが、更に近年「2024年問題」を解決する手段の1つとして、モーダルシフトの注目度が高まってきたことから、「海上モーダルシフト促進補助制度」を創設し「脱炭素」と「ドライバー不足への対応」の両立を図る施策を推進しています。

【海上モーダルシフト促進補助制度】

□開始時期 令和6年度（2024年度）～

□補助対象 北九州港に発着する国内フェリー及び国内 RORO 航路で輸送される貨物のうち、新たに海上輸送される貨物及び陸上輸送から海上輸送に転換した貨物、若しくは国内他港利用から北九州港利用に転換した貨物。



■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。

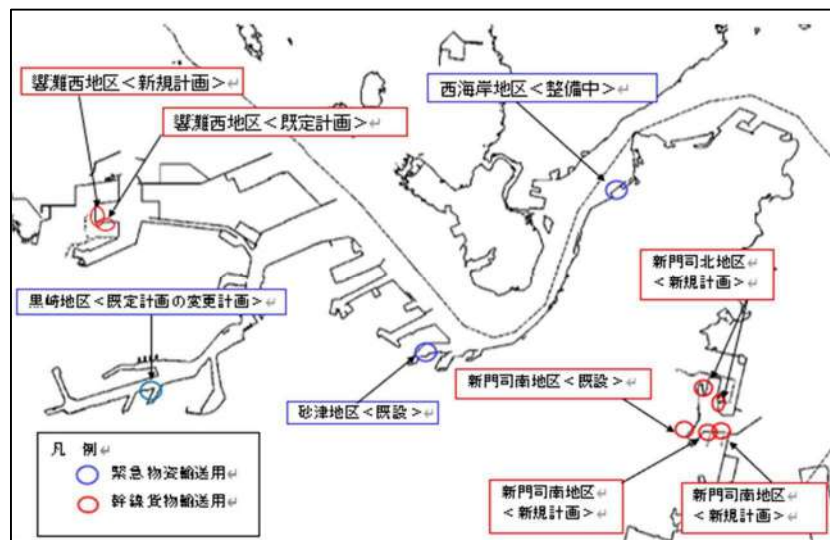


図1 耐震強化岸壁の配置計画

●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北地区、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。

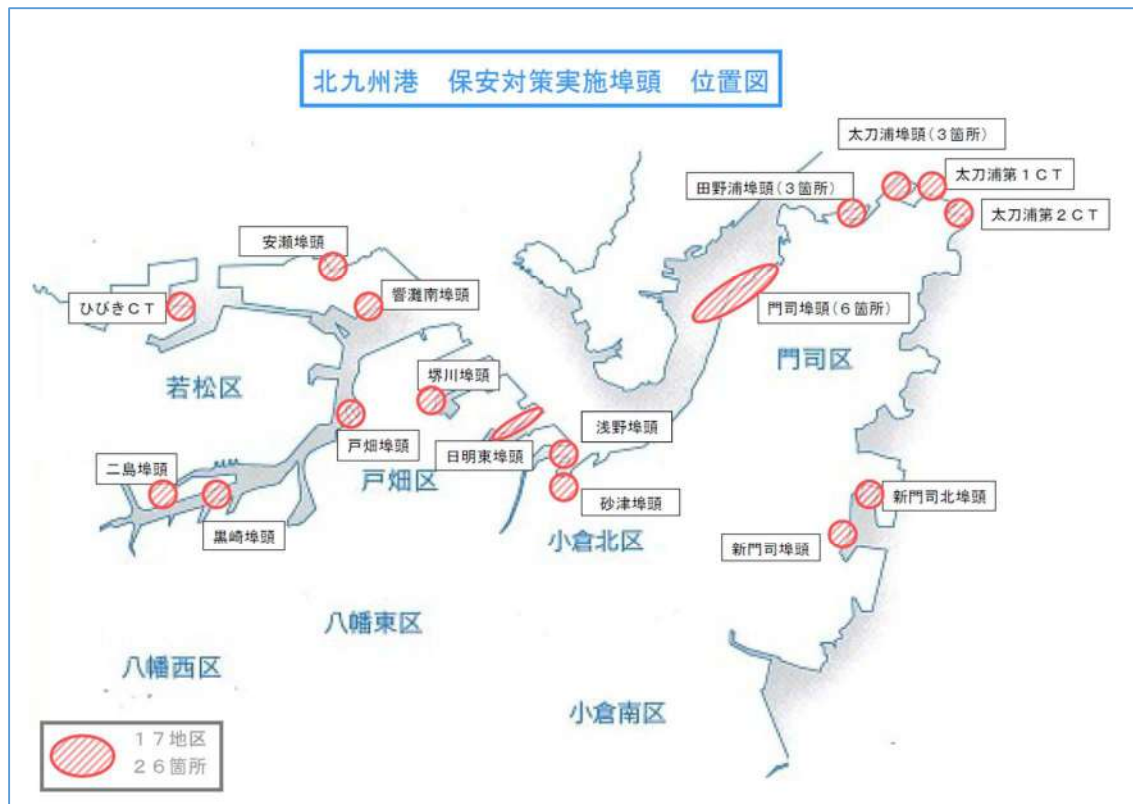
わが国においても、「国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（国際船舶・港湾保安法）」が制定され、平成 16 年（2004 年）7 月より、外航船舶に利用される港湾施設等において、保安対策を実施しています。

◆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 26 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 7 年（2025 年）11 月に、下関港において、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

■市民生活や産業活動に不可欠な処分場の整備

市民生活や産業活動に伴い発生する廃棄物や、航路・泊地の浚渫土砂の最終的な処分先となる処分場は、私たちの生活や産業活動を続けていくために欠かせません。

既存の響灘西地区処分場は、空き容量が少なくなっているため、令和13年度（2031年度）の完成を目指し、響灘東地区に新たな処分場を整備しています。



整備中の新処分場(響灘東地区)

■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、過去に高潮や高波による大きな被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るため、消波ブロックの設置や護岸の嵩上げ、胸壁の整備など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、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、3基の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8年度（2026年度）に3基目の更新が完了する予定です。

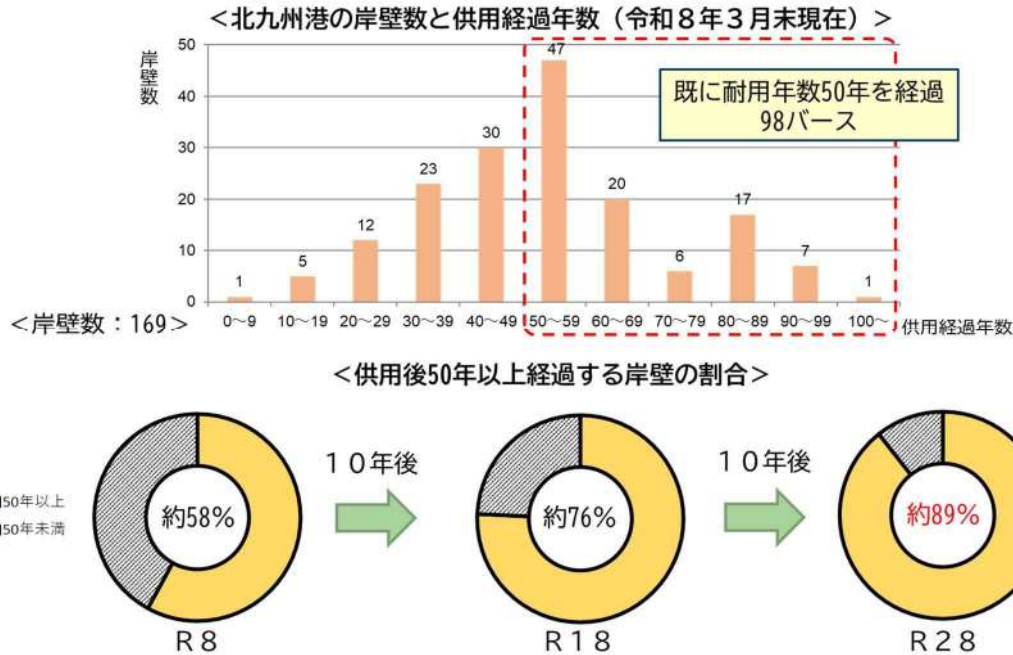


ガントリークレーン
(太刀浦コンテナターミナル)

港湾施設の老朽化対策

■港湾施設の老朽化状況

北九州港の港湾施設は、高度成長期以前に整備されたものが多く、老朽化が進行しています。現在、公共岸壁の約 58%が建設後 50 年以上を経過しており、20 年後には約 88%に増加します。



■港湾施設マネジメントの推進

◆北九州港港湾施設マネジメント実施計画

老朽化施設が増加している状況において、限られた維持管理・更新予算で、すべての施設を維持管理することは厳しい状況です。

この課題に対するため、施設管理の見直しやトータルコスト縮減に向けての対応について検討するとともに、港を効果的に再編し、競争力を維持・発展させることで更なる活性化を目指していくため「北九州港港湾施設マネジメント実施計画」を策定し取組を進めています。

◆港湾施設マネジメントの取り組み

●老朽化施設の計画的な改修

施設の健全度や取扱貨物量、利用者の要望等を考慮しながら、優先的に改修する施設を決定することで、計画的に施設の長寿命化を図り、トータルコストの縮減に努めます。

●施設の集約・利用転換等の推進

施設の利用状況や健全度を踏まえ、施設保有量の適正化や民間活力の導入等を検討しながら、港湾施設等の集約・利用転換等を進めます。

北九州港の港勢（令和7年(2025年)北九州港港湾統計）

■概況

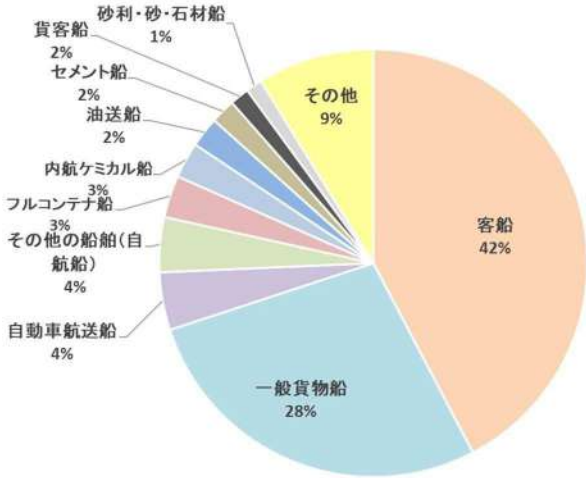
北九州港における令和7年（2025年）の入港船舶隻数は、46,552 隻と前年と変化なし、総トン数は 96,552,445 トンと前年と比べ増加した。
海上出入貨物取扱量は、97,447,372 トンとなり、前年と比べ約 318 万トン減少した。
コンテナ貨物取扱量は、52.6 万 TEU となり、前年と比べ約 3,600TEU 増加した。

■入港船舶

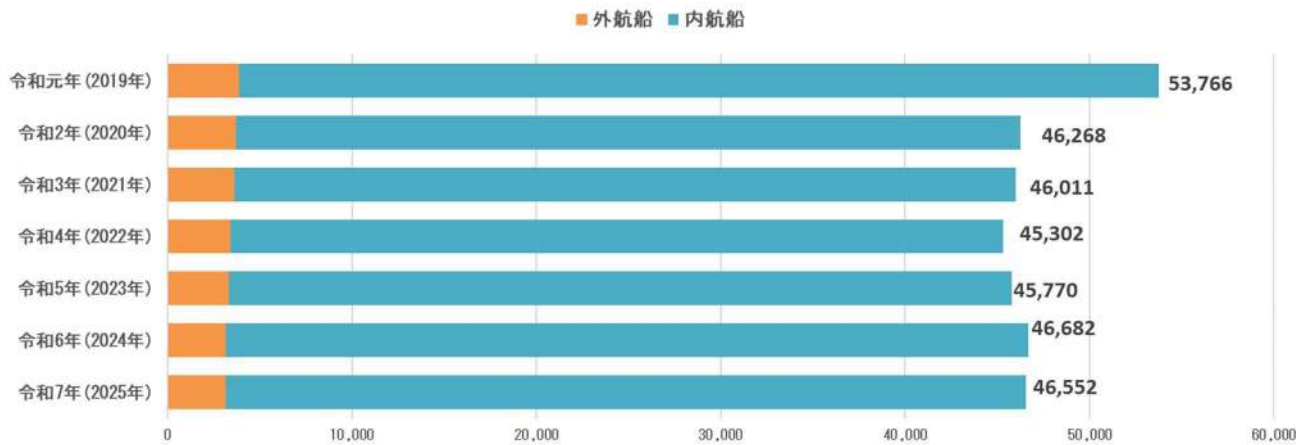
(単位:隻・総トン)

		令和7年(2025年)	構成比(%)
隻 数	外航船舶	3,146	6.8
	内航船舶	43,406	93.2
	合 計	46,552	100.0
総トン数	外航船舶	45,340,616	46.2
	内航船舶	51,211,829	52.2
	合 計	96,552,445	100.0

入港船舶船種別隻数の割合



入港船舶隻数の推移



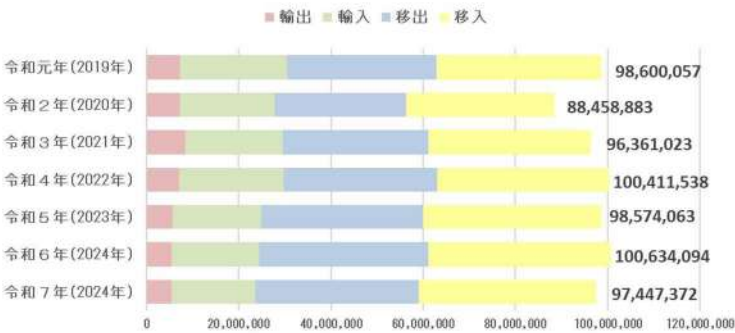
海上出入貨物取扱量

(単位:トン)

		令和7年(2025年)	構成比(%)
外国貿易	輸 出	5,563,427	5.7
	輸 入	18,145,674	18.6
	合 計	23,709,101	24.3
内国貿易	移 出	35,284,477	36.2
	移 入	38,453,794	39.5
	合 計	73,738,271	75.7
総 計		97,447,372	100.0

海上出入貨物量の推移

(単位:トン)

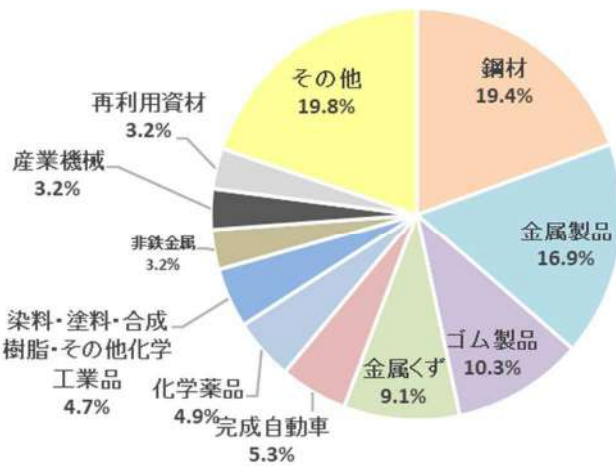


移出: 国内の他の地域へ貨物を送り出すこと。

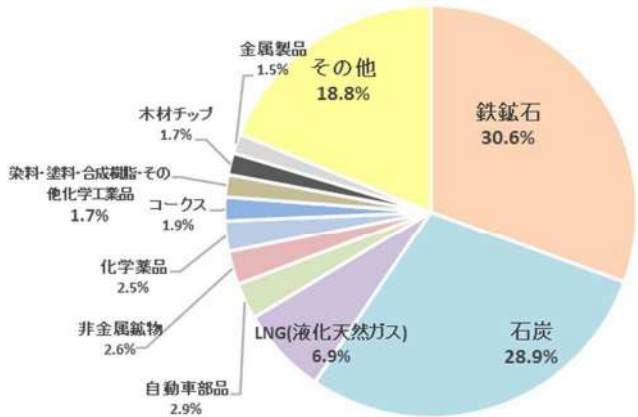
移入: 国内の他の地域から貨物運び込むこと。

海上出入貨物主要品種の割合

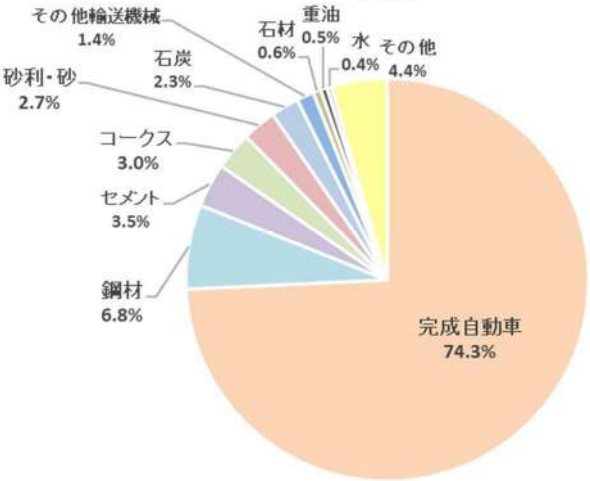
輸出



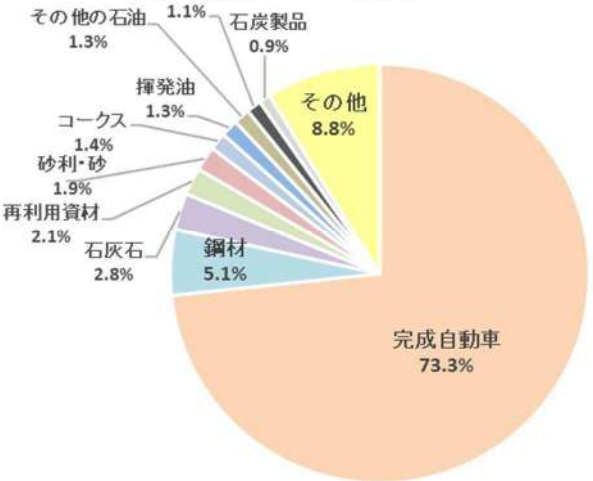
輸入



移出



移入



■外貿内貿コンテナ貨物

(単位:TEU)

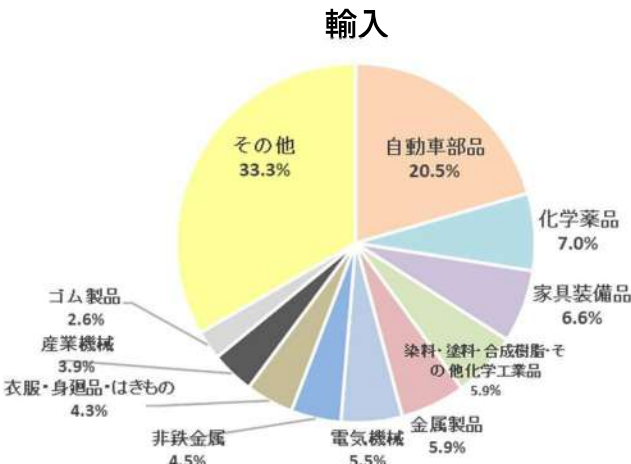
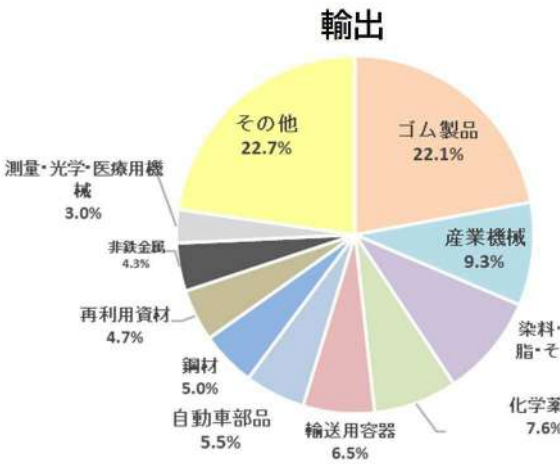
		令和7年(2025年)	構成比(%)
合 計		526,233	100.0
輸 移 出		266,199	50.6
輸 移 入		260,034	49.4
外貿コンテナ	合 計	423,727	80.5
	輸 出	214,196	40.7
	輸 入	209,531	39.8
内貿コンテナ	合 計	102,506	19.5
	移 出	52,003	9.9
	移 入	50,503	9.6

※内貿コンテナの合計は移出:52,003 と
移入:50,503 の合計のため 102,506

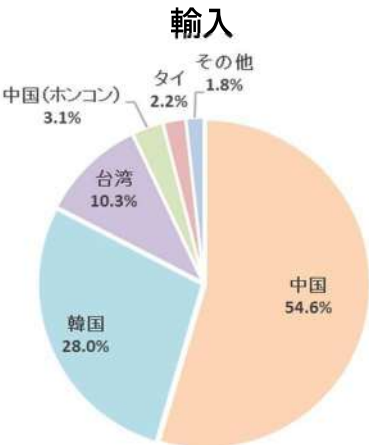
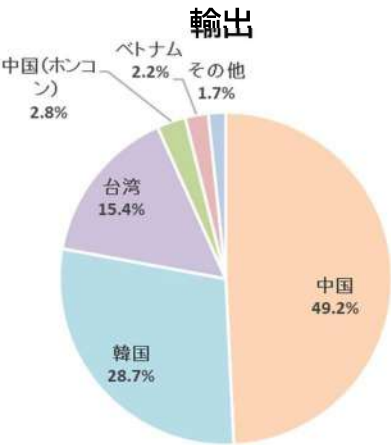
外貿内貿コンテナ貨物量の推移



◆外貿コンテナ貨物主要品種の割合



◆外貿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7年（2025年）

岸 壁	寄港回数	備 考
西海岸	17	
ひびきコンテナターミナル	0	
合 計	17	

■令和6年（2024年）

岸 壁	寄港回数	備 考
西海岸	7	
ひびきコンテナターミナル	5	
合 計	12	

■令和5年（2023年）

岸 壁	寄港回数	備 考
西海岸	8	3月から、日本政府が国際クルーズ船の受入を再開
ひびきコンテナターミナル	0	
合 計	8	

■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）

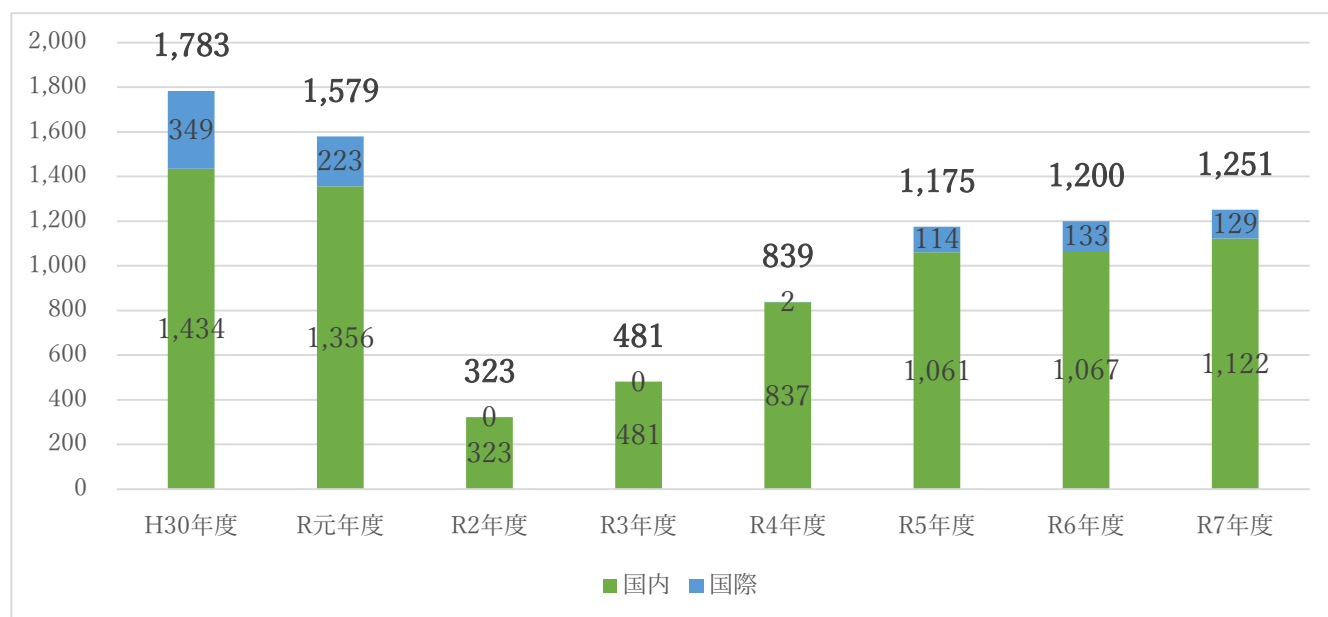
岸 壁	寄港回数	備 考
西海岸	4	日本船のみ運航
ひびきコンテナターミナル	0	
合 計	4	

■令和2年（2020年）

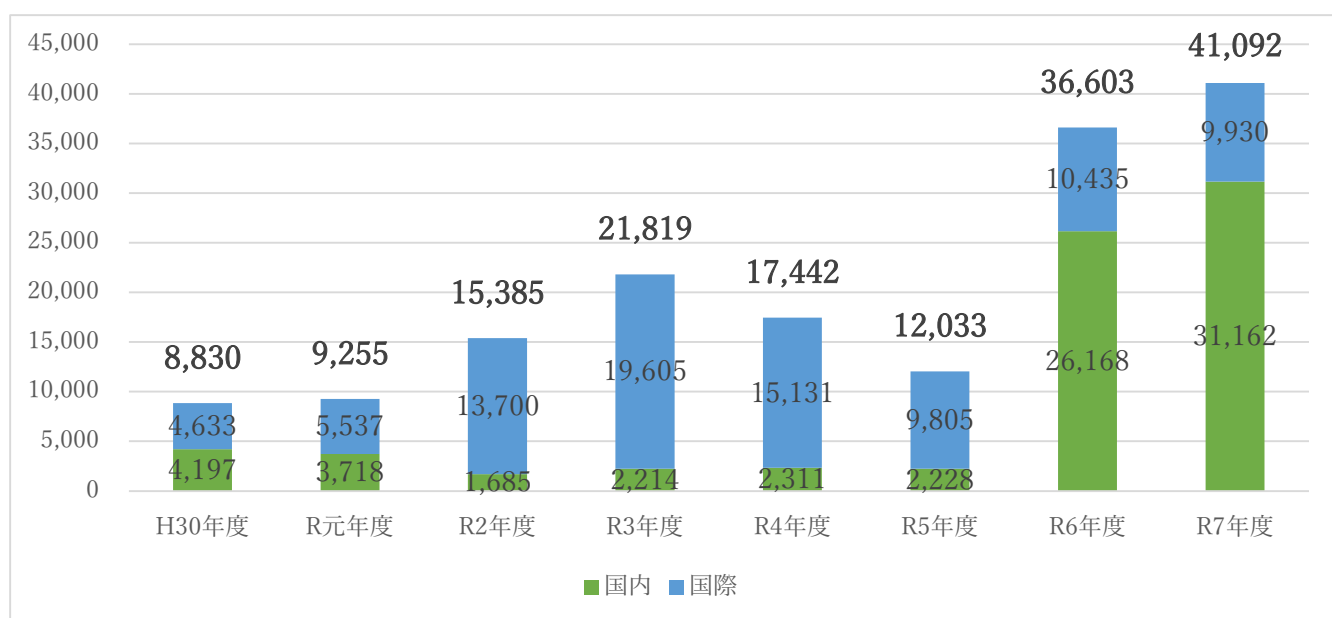
岸 壁	寄港回数	備 考
西海岸	1	クルーズ船は3月から運航停止 日本船は10月より運航再開
ひびきコンテナターミナル	0	
合 計	1	

北九州空港の利用状況（令和8年(2026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



令和8年度（2026年度）予算・組織

■令和8年度（2026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（令和7年度は、土地取得特別会計を含む6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8年度 (2026年度) 当初予算額 a	令和7年度 (2025年度) 当初予算額 b	増減額 a - b	増減率 (a-b)/b×100
一般会計	11,836,230	12,722,700	△886,470	△7.0 %
港湾整備特別会計	6,300,800	5,743,800	557,000	9.7 %
土地取得特別会計	0	125,556	△126,556	皆減
空港関連用地整備特別会計	4,900	3,500	1,400	40.0 %
臨海部産業用地貸付特別会計	466,300	468,600	△2,300	△0.5 %
市民太陽光発電所特別会計	105,400	103,000	2,400	2.3 %
計	18,713,630	19,167,156	△453,526	△2.4 %

（参考）

市全体	1,397,063,450	1,407,300,060	△10,236,610	△0.7 %
-----	---------------	---------------	-------------	--------

■組織図（令和8年（2026年）4月1日現在）

