

2. 北九州港を取り巻く状況

2.1 港の機能

港は大きく分けると、「物流・産業」、「環境・エネルギー」、「人流・賑わい」、「安全・安心」の4つの機能（空間）を持っています。

物流・産業



環境・エネルギー



人流・賑わい



安全・安心



図 2-1 港の4つの機能（空間）

2.2 物流・産業

<コンテナ輸送>

北九州港は、昭和46年(1971年)に西日本初のコンテナターミナルを供用開始してから、日本を代表するコンテナ物流拠点として、我が国の外国貿易に大きく貢献してきました。平成17年(2005年)には、大水深岸壁を有するひびきコンテナターミナルを供用開始し、太刀浦コンテナターミナルとひびきコンテナターミナルの二つのコンテナターミナルが両立する港となりました。

現在は、東アジア・東南アジア諸国の港湾との間に35航路、月152便という数多くの外貿定期コンテナ航路が就航するとともに、9航路の国際フィーダー航路が就航し、世界各国とつながる日本を代表するコンテナ取扱拠点となっています。コンテナ貨物取扱量は、全国第9位(令和3年(2021年))で、博多港と合わせると九州のコンテナ貨物の約8割を取り扱っており、九州・西中国の企業活動に大きく貢献しています。



図 2-2 北九州港のコンテナ航路

<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、昭和43年(1968年)に小倉-神戸間に日本初となる長距離フェリーが就航しました。古くから関西・関東・四国方面へのフェリー輸送の拠点として発展し、我が国のモーダルシフトを牽引してきました。平成27年(2015年)から令和4年(2022年)にかけて、関西・関東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%増加しました。また、令和3年(2021年)7月から、43年ぶりの新規フェリー航路として、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しており、更なるフェリー拠点化が進行しています。

現在は、関西方面に4便/日、関東方面に2便/日、四国方面に1便/日の計7便/日の定期フェリー航路と、中部方面に7便/週と沖縄方面へ3便/週のRORO航路が就航しています。フェリー貨物は、全国第2位の取扱量を誇る日本を代表する内航物流拠点となっています。

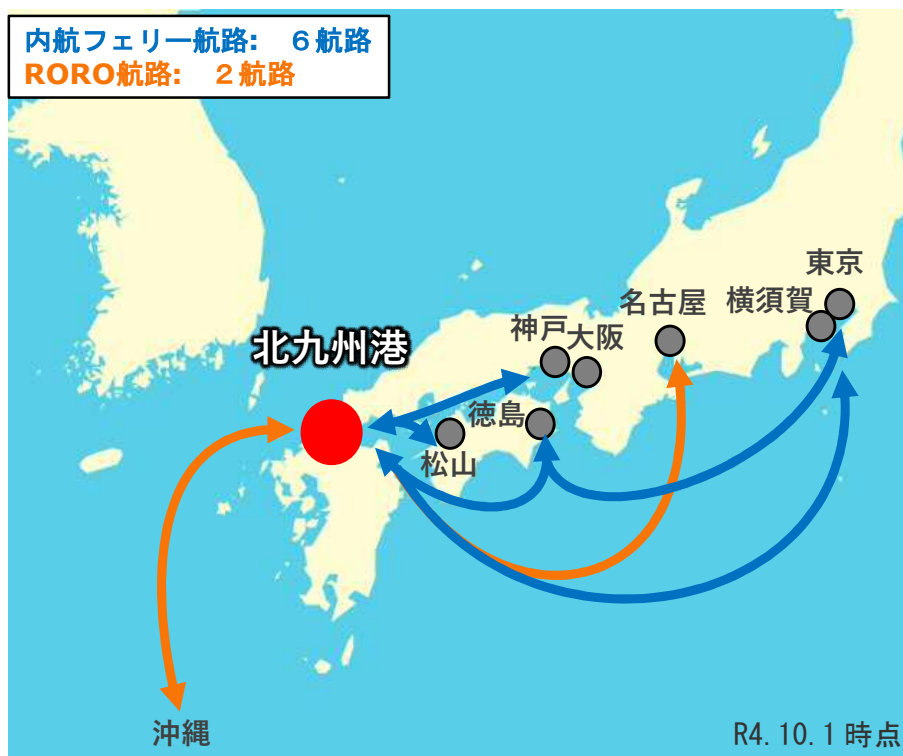


図 2-3 北九州港のフェリー・RORO 航路

<在来貨物輸送>

北九州港は、明治34年(1901年)に官営八幡製鐵所が操業したことを契機に、四大工業地帯の一つとして、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、我が国の発展に寄与してきました。そのため、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位となっています。

これらの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、取扱量は年間約4,000万トンとなっています。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モノづくり産業に大きく貢献しています。



図 2-4 北九州港の在来貨物輸送

表 2-1 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

<産業>

北九州市は、アジアに近接する地理的特性から、古くからアジアの玄関口として発展してきた日本を代表する産業都市であり、鉄鋼・化学等の素材産業、金属製品・機械等の加工組立産業やLNG基地等のエネルギー産業が集積しています。

また、九州・西中国には、国内有数の自動車メーカーをはじめとした多くの自動車関連産業や、半導体製造装置メーカー、材料・部材メーカー等の半導体関連産業が集積しています。

これらの産業は、国際分業体制を構築し、国際的なサプライチェーンマネジメントを展開しており、北九州港はこれらのサプライチェーン構築に貢献しています。

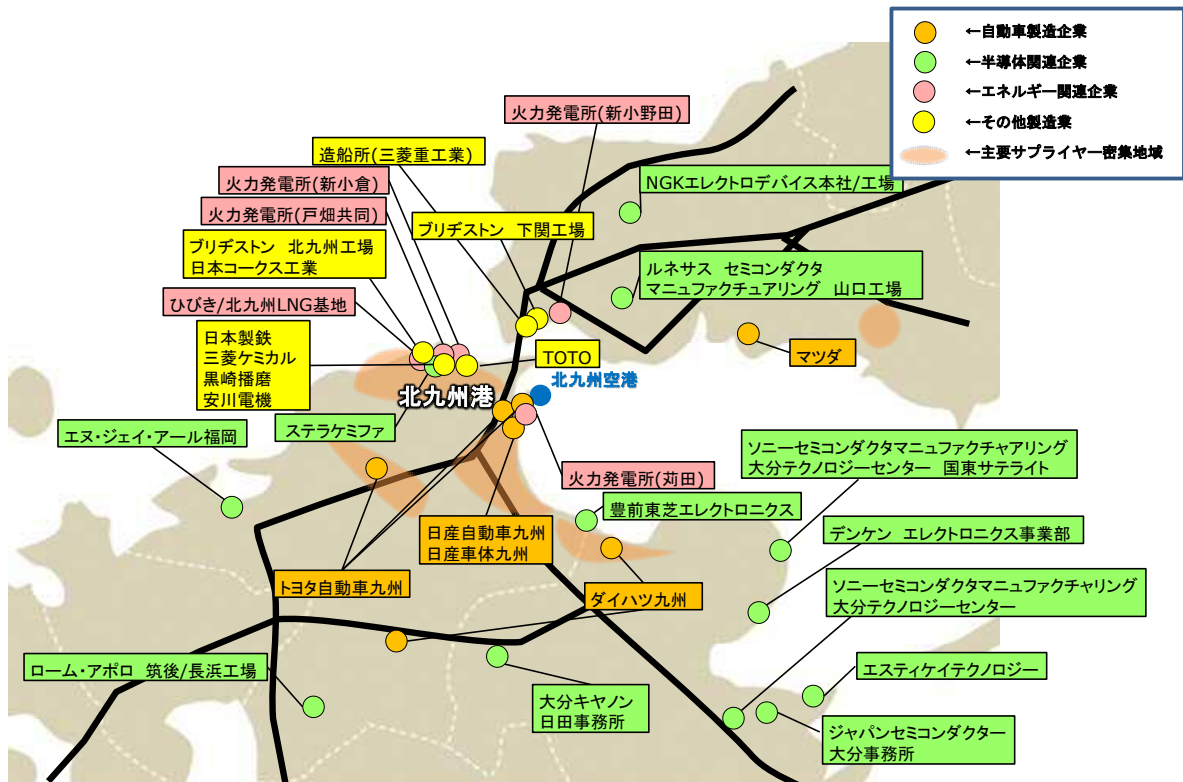


図 2-5 北九州港周辺の主要企業の立地状況

<背後の交通網>

北九州市の道路網は、九州自動車道、東九州自動車道、中国自動車道の3方向の高速道路に接続しており、本州・西九州・東九州方面への陸上アクセス網が発達しています。今後は、下関北九州道路や山陰自動車道の整備により、アクセスがさらに充実する見込みです。

北九州市内にある「北九州貨物ターミナル駅」は、本州・九州間の全ての貨物列車が停車する鉄道貨物駅で、豊富なダイヤにより日本全国の駅を結ぶ鉄道輸送の拠点となっています。

北九州空港は、九州・中国・四国で唯一24時間利用可能な海上空港であり、早朝から深夜まで貨物輸送に対応でき、さらには海上輸送と連携したシー&エアによる輸送も可能です。現在、国際貨物定期便が北九州と韓国の仁川を週4便運航しており、仁川ハブを経由し世界各都市への輸送ネットワークを構築しています。また、令和5年(2023年)2月からは、米国を拠点とする世界最大級のインテグレーターによる、関西国際空港経由で北九州と中国・深圳とを結ぶ国際貨物定期便が、そして令和6年(2024年)4月からは、国内大手宅配事業者による北九州と首都圏・沖縄とを結ぶ貨物定期便の就航が予定されています。このように九州・西中国の物流拠点空港として、更なる発展が期待されています。

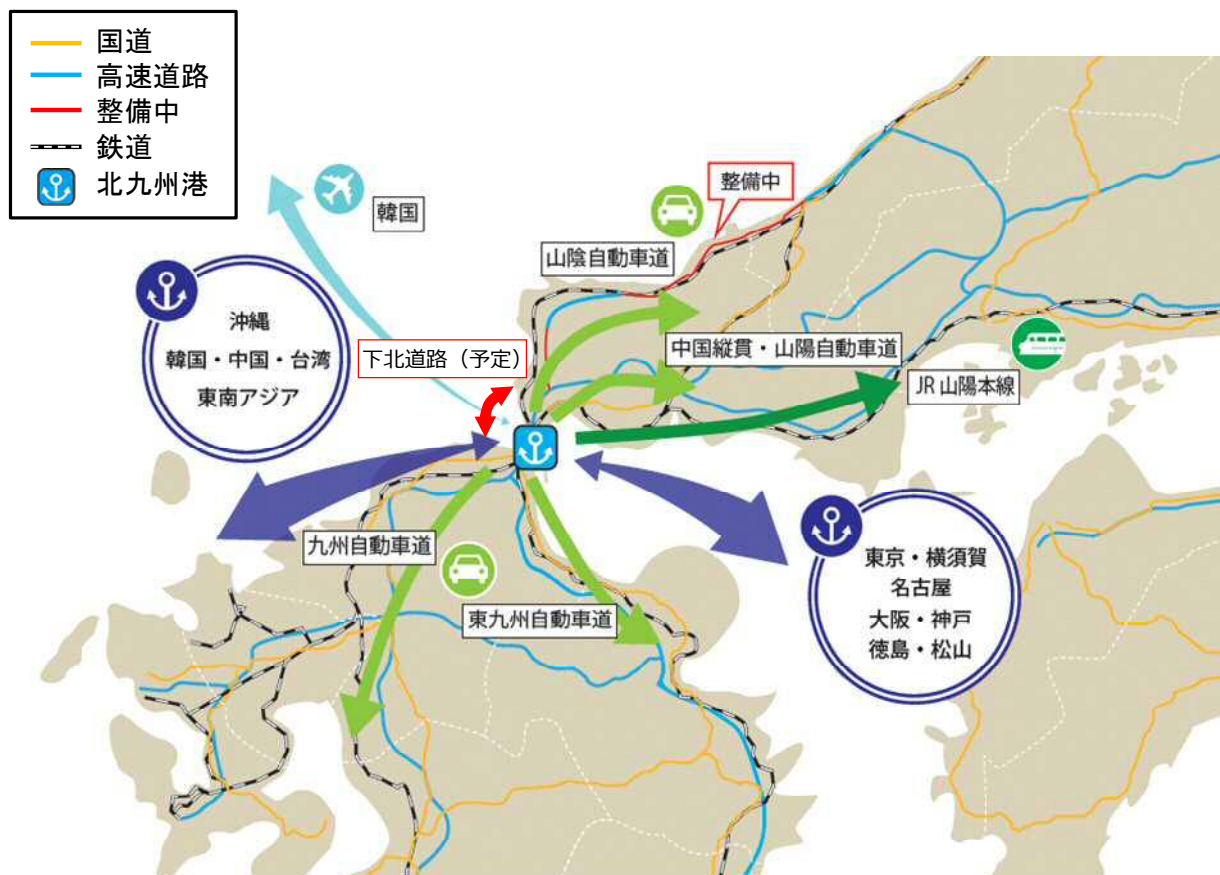


図 2-6 北九州市の多様な輸送モード

2.3 環境・エネルギー

<洋上風力発電>

北九州市は、1960年代に発生した公害を市民・企業・行政が一体となり克服しました。平成23年(2011年)には、公害等の社会的な課題に他都市に先駆けて取り組む「環境未来都市」に選定されました。令和2年(2020年)10月には、2050年までに脱炭素社会を目指す「ゼロカーボンシティ」を宣言しました。

平成23年(2011年)に「グリーンエネルギーポートひびき」事業を開始し、全国に先駆けて風力発電などのエネルギー関連産業の集積に向けた取り組みを実施しています。令和2年(2020年)に、西日本で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、響灘東地区において地耐力を強化した岸壁等の整備が進行しており、我が国の洋上風力発電の導入促進に大きく貢献することが期待されています。沖合の港湾区域では、「響灘洋上ウインドファーム」の令和7年(2025年)度の運転開始に向け、建設への準備が進められており、今後更なる産業集積が加速していきます。



図 2-7 洋上風力産業ビジョンで示された地域別導入イメージ

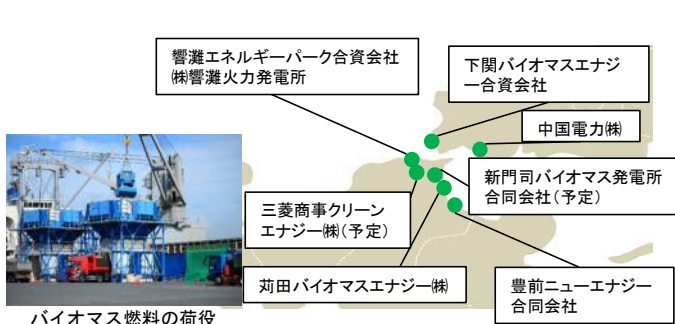


図 2-8 響灘洋上ウインドファームと洋上風力関連産業ゾーン

<エネルギー>

北九州市及び近隣地域には、バイオマス発電所が多数立地しており、北九州港はこれらのバイオマス発電所の燃料の取扱拠点となっています。

北九州港内には、2箇所の大規模LNG基地があり、九州・瀬戸内におけるLNGバンカリング拠点を目指しています。



バイオマス燃料の荷役

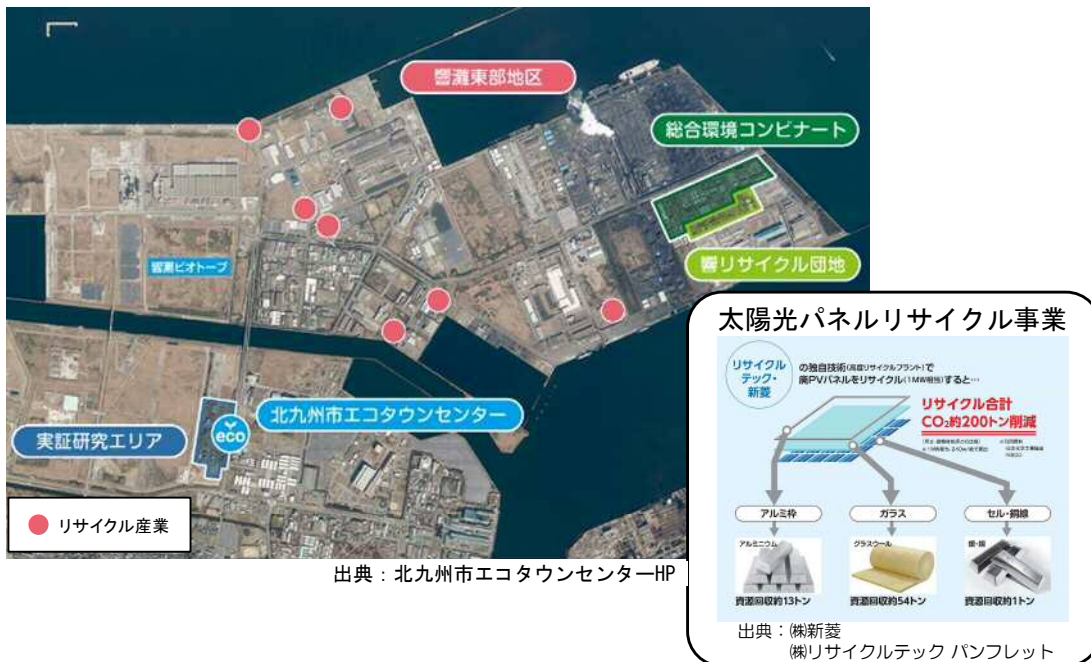
図 2-9 バイオマス発電所の立地状況



図 2-10 九州のLNG基地の立地状況

<循環資源>

響灘東地区の北九州エコタウン（総合環境コンビナート、響リサイクル団地）を中心にリサイクル産業が集積し、全国から広域的にリサイクル資源を受入れており、近年では、エコタウン内で太陽光パネルやリチウム電池のリサイクル・リユース事業が進行しており、次世代循環資源の利活用の拠点化が期待されています。



出典：北九州市エコタウンセンターHP

出典：(株)新菱 (株)リサイクルテックパンフレット

図 2-11 リサイクル産業等の集積状況

<処分場>

北九州港内及び関門航路の維持・整備で発生する浚渫土砂や、市民生活や企業活動から発生する廃棄物が継続的に埋立処理されています。また、災害時の広域的な廃棄物処理にも貢献しています。

2.4 人流・賑わい

<観光>

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、門司港レトロや世界文化遺産の官営八幡製鐵所旧本事務所等の歴史的価値のある建造物、関門海峡を挟んだ下関側には赤間神宮、唐戸市場など様々な観光資源があり、多くの観光客が訪れています。更なる観光客誘致のため、歴史的建造物の保存・活用や緑地・遊歩道の整備等、臨海部の特性を活かした賑わい・交流拠点の形成を推進中です。

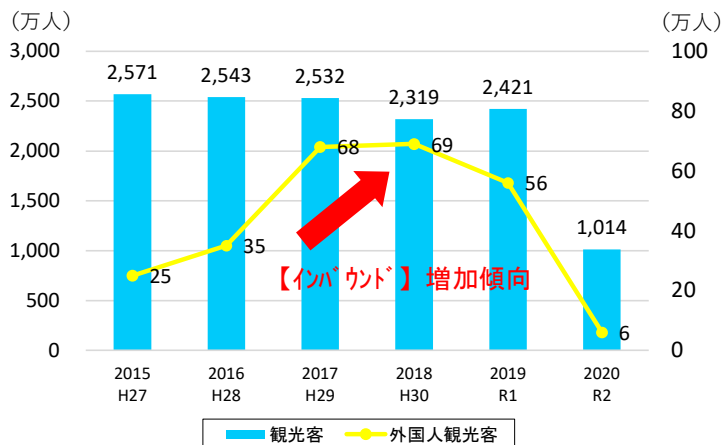
新型コロナの影響を受ける前は、北九州市を訪れる観光客数は横ばいでしたが、クルーズ船の寄港が増え、外国人観光客が増加傾向でした。



図 2-12 北九州市・関門地域の観光資源

(出典：「北九州市市勢概要 2020-2021」より作成)

※一部の写真は「北九州市観光情報サイト」、「下関市観光サイト」より引用



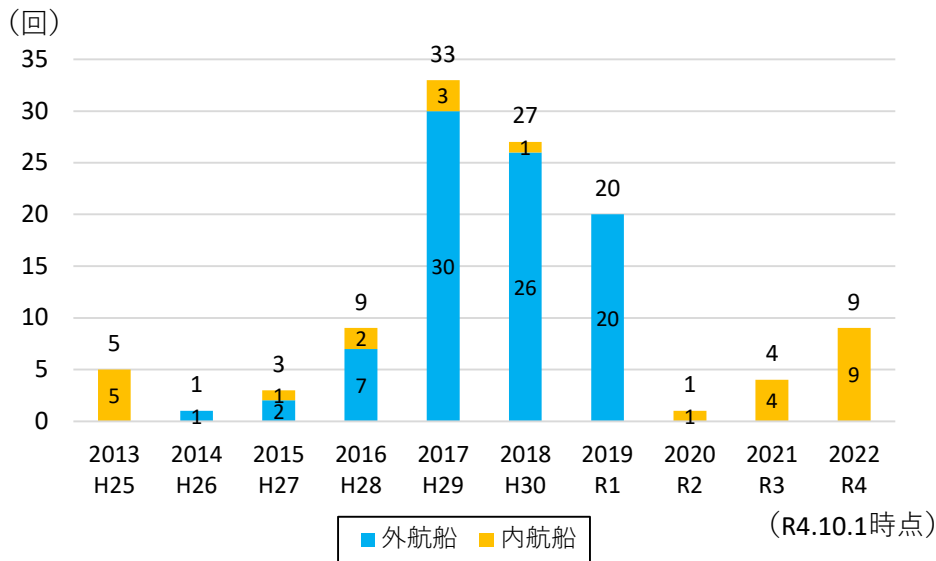
出典：「北九州市観光動態調査(令和2年次)」より作成

図 2-13 北九州市を訪れた観光客数の推移

<クルーズ>

北九州市は、クルーズ船が寄港する岸壁や北九州空港を活用し、国内外からの観光客を受け入れています。

クルーズ船の寄港回数は平成 29 年(2017 年)に過去最高の 33 回(全国第 19 位)を記録し、その後減少傾向に転じました。令和 2 年(2020 年)以降は、新型コロナのため、外航クルーズ船の寄港はありません。国内クルーズ船は、新型コロナ対策を行った上で、令和 2 年(2020 年)10 月から再開し、令和 2 年(2020 年)に 1 回、令和 3 年(2021 年)に 4 回、令和 4 年(2022 年)は 9 月までに 9 回寄港しました。



北九州港に寄港したクルーズ船の例



クイーン・メリー 2



にっぽん丸

図 2-14 北九州港のクルーズ船寄港実績

<海辺の賑わい>

北九州港は、総延長 210km という全国有数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水辺空間を提供するため、水際線を楽しむ港湾緑地やマリーナ等の施設を整備してきました。

さらに、人々が海辺を訪れるきっかけを作るため、海辺における魅力的なイベントや港湾施設等の見学会等を実施しています。



大里海岸緑地



響灘北緑地



新門司マリーナ



日明・海峡釣り公園

図 2-15 北九州港の港湾緑地やマリーナ

2.5 安全・安心

<防災>

北九州市は、地震による災害リスクが国内の他都市と比較して少ない地域であるとともに、太平洋側と日本海側の両方の海域及び瀬戸内海の港とアクセスが容易な地理的な特性を有しています。

風水害については、平成11年(1999年)の台風18号での高潮による甚大な被害等を受けた経緯があり、新門司地区等において高潮対策の護岸整備等を実施してきました。

また、地震対策としては、砂津地区に緊急物資輸送用の耐震強化岸壁、新門司南地区に幹線貨物輸送用(フェリー)の耐震強化岸壁の整備を行ってきました。

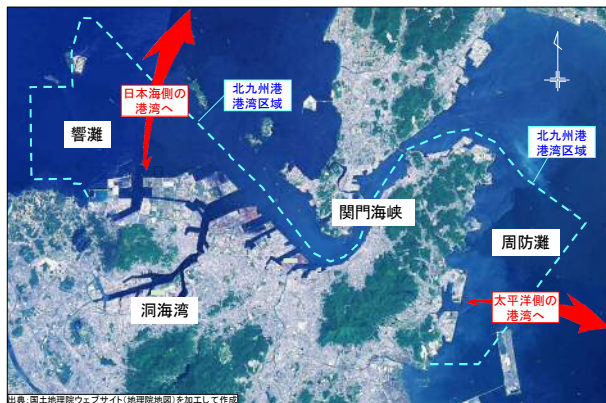


図 2-16 太平洋・日本海に面する北九州港の地理的特性



図 2-17 護岸整備(新門司地区)



図 2-18 耐震強化岸壁の整備(砂津地区)

<港湾インフラ>

北九州港では、1960年代～1980年代にかけて多くの港湾施設を整備しており、整備後50年以上を経過する岸壁は、令和4年(2022年)では全体の約53%、令和24年(2042年)には約87%に増加する見込みです。

そこで、老朽化対策として港湾施設の維持管理計画を策定し、計画的な更新や維持補修、利用転換等を進めています。

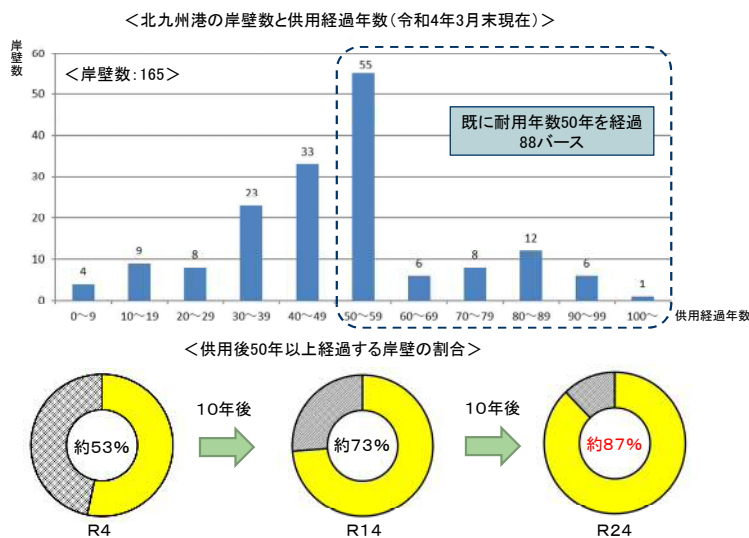


図 2-19 北九州港岸壁の老朽化



図 2-20 老朽化の状況