

5. 北九州港の長期構想

5.1 基本理念と目指す姿

<基本理念>



<目指す姿>

「物流・産業」分野では、

『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」分野では、

『環境と経済の好循環をもたらすみなと』

「人流・賑わい」分野では、

『国内外の人々が訪れ、暮らし、賑わうみなと』

「安全・安心」分野では、

『産業活動が継続し、安全・安心を感じられる強靱なみなと』

を目指します。

5.1.1 4つの目指す姿

物流・産業 『物流を強靱化し、産業をリードするみなと』**【物流・産業】**

- 北部九州には、素材産業（鉄鋼、化学等）や加工組立産業（金属製品、機械等）、九州・西中国には、自動車関連産業や半導体関連産業が集積し、我が国のモノづくりの基盤として経済を支えています。これらは国際分業体制を構築し、世界各国と国際サプライチェーンマネジメントを展開しています。北九州港は、日本の工業化を支えてきた歴史ある国際貿易港であり、東アジア・東南アジア方面への西日本有数のコンテナ航路が就航しています。
- 近年では、中国を含む東アジア諸国が世界経済を牽引している一方で、中国の人件費の高騰、ASEANとインドの技術力向上等により、労働集約的な産業は、豊富で安価な労働力の確保が可能な東南アジアや南アジア等への生産機能の移転が進展することが見込まれます。また、新型コロナ拡大に伴い、世界規模でのサプライチェーンの寸断が発生したため、海外の調達先の分散、多角化によるサプライチェーンの見直しが進行し、さらにその動きは加速していきます。こういった動きにより、アジア域内におけるサプライチェーンの重要性が高まることが想定されます。
- 北九州港は長距離フェリー発祥の地であり、古くより九州と四国・本州を結ぶ内航物流の拠点として発展し、令和3年（2021年）のフェリー貨物量は国内第2位の取扱量を誇っています。今後、労働力不足の進展や2024年のトラックドライバーの労働規制の適用により、トラック輸送から海上輸送、鉄道輸送、航空輸送へモーダルシフトが進行することが想定されます。
- 北九州港には、背後に立地する鉄鋼業や化学工業をはじめとした製造業の原材料や製品を世界各国と取り扱うための在来埠頭を有しています。今後、2050年カーボンニュートラルやDXの進展により、風力発電産業や次世代自動車産業、半導体関連産業等の先端成長産業の集積が見込まれます。これらの製品の高機能化に必要なニッケル、コバルト等のレアメタルは輸入に依存しているため、鉱物資源を取り扱う在来埠頭の重要性が高まることが想定されます。
- 北九州港の背後には、九州自動車道をはじめ豊富な陸上アクセスが整備されており、平成28年（2016年）には北九州と宮崎間を結ぶ東九州自動車道が全線開通し、さらにそのアクセスが向上しました。また、全国の駅に向けて豊富なダイヤを有する「北九州貨物ターミナル駅」や九州・中国・四国で唯一、24時間利用が可能な海上空港である「北九州空港」等、多様な輸送モードを有しています。

北九州港に求められるもの

- 西日本のモノづくり産業の更なる競争力強化のため、アジア方面へのダイレクト輸送サービスと基幹航路向けの国際フィーダーサービスを拡充させ、陸・海・空の多様な輸送手段を使ってあらゆる用途にフレキシブルに対応できる物流サービスを提供することが求められています。
- 我が国の先端成長産業の発展や物流産業の高度化を図るため、産業用地や物流インフラを確保し、これら産業の基盤を形成することが求められています。
- 将来の労働力不足や働き方改革に対応するため、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確保することが求められています。

以上より、『物流を強靱化し、産業をリードするみなと』を目指します。

北九州港の歴史と特長

- アジア方面中心のコンテナ航路の展開
- 西日本最大級のフェリーターミナル

北九州港の課題

- コンテナ物流機能の強化
- フェリー・RORO 拠点の機能強化
- 自動車輸送拠点の機能強化
- 在来埠頭の機能強化
- 産業用地の確保と立地促進
- 港湾労働者の担い手不足への対応

社会経済情勢の展望

- アジアにおける生産拠点の南下
- 先端産業競争激化とサプライチェーンにおけるリスクの顕在化
- 労働力不足・規制によるフェリー需要
- DXの進展

新たな取組へ

目指す姿：『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



地域への効果

サプライチェーンの強靱化による産業の活性化
雇用の創出
働きやすさの実現

環境・エネルギー 『環境と経済の好循環をもたらすみなと』

【カーボンニュートラル】

○地球温暖化対策は、国際的に喫緊の課題であり、我が国も「2050年カーボンニュートラル」を宣言しました。カーボンニュートラルに向けて、電力部門については、再生可能エネルギーの最大限の導入が進むと想定され、さらには、水素・アンモニア・CCUS等で作られた電力により脱炭素化が進められると想定されます。

また、非電力部門については、電化による対応が進み、電化が困難な熱需要等については、水素や燃料アンモニア等の脱炭素燃料の活用やCCUS等での脱炭素化が進むと想定されます。

○北九州港は、平成23年（2011年）から「グリーンエネルギーポートひびき」事業を開始し、響灘地区においては各種エネルギー産業が多く集積しています。令和2年（2020年）には、洋上風力発電設備の設置及び維持管理を行う港湾として、西日本唯一の「基地港湾」の指定を受け、我が国の洋上風力発電の今後の発展に重要な役割を担っています。また、背後の企業においては、水素等の製造・利活用に関する実証事業、LNGのバンカリング拠点の形成などの事業が進行しています。港湾区域では、「響灘洋上ウインドファーム」が、令和7年（2025年）度の運転開始に向け、建設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。

響灘地区は、広大な土地と大水深岸壁が整備可能な水際線を有しており、新たなエネルギーの輸出入等に対応できるポテンシャルを有しています。令和4年（2022年）8月にカーボンニュートラルポート協議会を立ち上げ、民間事業者や関係機関等と連携し、港湾におけるカーボンニュートラルに向けた具体的な取り組みについて検討を行っているところです。

北九州港に求められるもの

- 北九州港は、本市のみならず国内外の脱炭素化の実現に貢献するため、洋上風力発電等再生可能エネルギーの導入促進、水素や燃料アンモニア等の受入拠点になることが求められています。

【循環型社会】

○資源・エネルギーや食糧需要の増大や廃棄物の発生量の増加が世界全体で深刻化しており、持続可能な形で資源を利用する「循環経済」への移行を目指すことが世界の潮流となっています。

また、カーボンニュートラルの実現に向けた自動車の電動化や再生可能エネルギーの普及に必要な基盤となる蓄電池の普及拡大に伴い、ニッケル、コバルト等のレアメタルのリサイクル・リユースが進むと想定されます。

○北九州港（市）では、リサイクル産業が集積する北九州エコタウンを中心として、太陽光パネルやリチウムイオン電池等のリサイクル・リユース事業が進行中です。

北九州港に求められるもの

- 我が国の循環型社会の実現に貢献するため、リサイクルポートを活用した循環資源の海上輸送の促進や海面処分場の確保が求められています。

以上より、『環境と経済の好循環をもたらすみなと』を目指します。

北九州港の歴史と特長

- 重化学工業地帯を抱えつつ公害を克服
- 「環境未来都市(2011)」としての取組

北九州港の課題

- カーボンニュートラルポート（CNP）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

社会経済情勢の展望

- 2050年カーボンニュートラル実現の目標
- 循環経済への移行

新たな取組へ

目指す姿：『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・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



地域への効果

環境と経済の好循環による新たな成長
 持続可能な都市の実現
 環境を通じた国際貢献

人流・賑わい 『国内外の人々が訪れ、暮らし、賑わうみなと』

【観光】

○我が国は、訪日外国人旅行者数 2030 年 6,000 万人等の目標を掲げ、国内外の感染症の状況を十分に見極めつつ、国内旅行とインバウンドの両輪で観光立国の実現に向かっていきます。

今後、DXや技術革新により、公共交通体系は自動運転を契機として、MaaSを活用したデマンド型へと再編され、観光地内の移動についても、パーソナルモビリティの普及により個人でも気軽かつ安全な観光が実現していくと想定されます。

また、キャッシュレス環境や多言語対応、自動運転等の普及により外国人観光客がストレスなく快適に観光を満喫できる環境が実現していくと想定されます。

○北九州港は、関門海峡を始め、歴史的価値のある建造物、産業、自然景観等の様々な観光資源や、多くの水際線を有しており、地域独自の観光資源を活かしたリアルな感動・価値体験が提供できるコンテンツを有しています。

北九州港に求められるもの

●国内外の観光需要を取り込み、港の活性化につなげるため、デジタル技術を活用し、国内外の観光客が楽しめる観光拠点の魅力や周遊性の向上など、魅力あるみなとづくりが求められています。

【海辺の賑わい】

○余暇の増加により、マリレジャー等による海辺の利活用への関心が高まっており、みなとに人々が集い、海に親しむことができるウォーターフロント開発が全国的に進められています。

○北九州港は、全国有数の水際線の長さを有していますが、その多くは物流や産業の場として利用されており、一部が観光地や釣り公園、緑地等で利用されています。

北九州港に求められるもの

●市民等が気軽に海辺に接し、楽しむことができる空間を形成するため、産業機能との調和を図りながら、水辺空間における付加価値の向上やマリレジャーを通じた地域振興を行うとともに「住みたいまち」としての魅力の向上が求められています。

以上より、『国内外の人々が訪れ、暮らし、賑わうみなと』を目指します。

北九州港の歴史と特長

- 関門海峡を巡る自然・歴史資産
- 産業近代化の歴史
- 門司港レトロ事業に始まる賑わい創出

北九州港の課題

- 交流拠点機能の強化
- マリンレジャーの推進

社会経済情勢の展望

- 人口減少・労働力不足
- 新型コロナ禍におけるアウトドア志向
- DXの進展

新たな取組へ

目指す姿：『国内外の人々が訪れ、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、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



地域への効果

街の魅力向上による賑わいの創出
 インバウンドの獲得
 住みたい・住みやすいまちの実現

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』

【防災・危機管理】

- 平成 23 年（2011 年）に発生した東北地方太平洋沖地震や平成 28 年（2016 年）の熊本地震等、近年想定を上回る大規模地震が発生しており、今後も南海トラフ地震や首都直下地震等の発生が切迫しています。
- また、世界の平均気温は上昇し、気候変動に伴う自然災害が頻発化・激甚化することが想定され、近年でも大雨や短時間強雨の回数が増加し、洪水や土砂災害が頻発しています。
- 北九州港は、比較的災害が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とつながる地理的特性を持っています。

北九州港に求められるもの

- 切迫する南海トラフ地震や、激甚化が予想される風水害から市民や企業の財産を守るため、安全・安心で質の高い市民生活や、安定した企業活動を確保することが求められています。
- 本市以外の場所での大規模・広域災害発生時に、物流機能を代替維持するとともに、緊急物資や建設資材等の輸送に貢献することが求められています。

【インフラ管理】

- 北九州港は、多種多様な社会インフラを保有していますが、その多くは高度経済成長期以降に整備され、建設後 50 年以上経過する施設が増加しています。
- 中長期的な計画に基づき、予防保全を中心とした維持管理・修繕・更新を進めているものの、維持管理・更新費の増大が懸念されます。
- インフラの安全性・信頼性や作業の効率性を図るため、センサーやロボット等の新技術の開発が進展しています。

北九州港に求められるもの

- 将来にわたり港湾機能を維持するため、デジタル情報を活用し、老朽化した施設の適切な維持管理や利用転換等に取り組むことが求められています。

以上より、『産業活動が継続し、安全・安心を感じられる強靱なみなと』を目指します。

北九州港の歴史と特長

- 風水害被害と地震災害リスクの低さ
- 太平洋・日本海につながる地理的特性
- 港湾施設老朽化の進行

北九州港の課題

- 臨海部の防災機能の強化
- 北九州空港のリダンダンシーの確保
- 高潮・高波対策の推進
- 港湾施設の老朽化対策
- 不許可係留対策の推進

社会経済情勢の展望

- 地球温暖化による風水害の激甚化
- 南海トラフ巨大地震の切迫
- 施設改廃含むインフラ管理の必要性

新たな取組へ

目指す姿：『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・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



地域への効果

市民生活の安全・安心
 企業活動の継続
 都市の価値向上

5.2 取組方針及び具体施策

I 【物流・産業】

物流を強靱化し、産業をリードするみなと



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・国際フィーダー航路の拡充
	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
	I-1-3 付加価値を生む高規格な物流施設の拡充
I-2 複合一貫輸送機能の強化	I-2-1 次世代高規格フェリー・ROROターミナルの形成
	I-2-2 国際自動車輸送拠点の形成
	I-2-3 シー&エア、シー&レールの促進
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
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
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

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
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
	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
	II-1-3 カーボンフリーターミナルの形成
	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
	II-1-5 ブルーカーボン生態系の保全・再生・創造
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
	II-2-2 海面処分場の計画的な配置・整備

III 【人流・賑わい】

国内外の人々が訪れ、暮らし、賑わうみなと



取組方針	具体施策
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
	III-1-2 観光拠点ネットワークの形成
	III-1-3 クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備
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
	III-2-2 マリンレジャー拠点の充実

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



取組方針	具体施策
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
	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
	IV-1-3 不許可係留船の計画的な収容
	IV-1-4 臨海部広域支援拠点の形成
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

取組方針 I-1 コンテナ輸送機能の強化

具体施策 I-1-1

アジア航路・国際フィーダー航路の拡充



企業のサプライチェーンマネジメント等に資する多方面・多頻度のコンテナ物流サービスを提供するため、「アジア航路・国際フィーダー航路の拡充」を図ります。

- ▶ 福岡県内・東九州・本州方面の既存産業や、新たに立地する先端成長産業等の荷主を対象に、新たな集貨支援制度の創設や物流改善の提案等を行うことにより、集貨を促進します。
- ▶ 日本海側都市への効率的で安定した輸送や、輸送ルートの多様化によるリスク分散の観点から日本海側港湾を活用した代替海上輸送ルートの提案を行うこと等により、日本海側港湾との間を結ぶ内航フィーダー航路や RORO 航路の就航を実現し、広域集貨を促進します。



図 5-1 航路拡充による広域集貨のイメージ



次世代自動車関連産業



半導体関連産業



風力発電関連産業

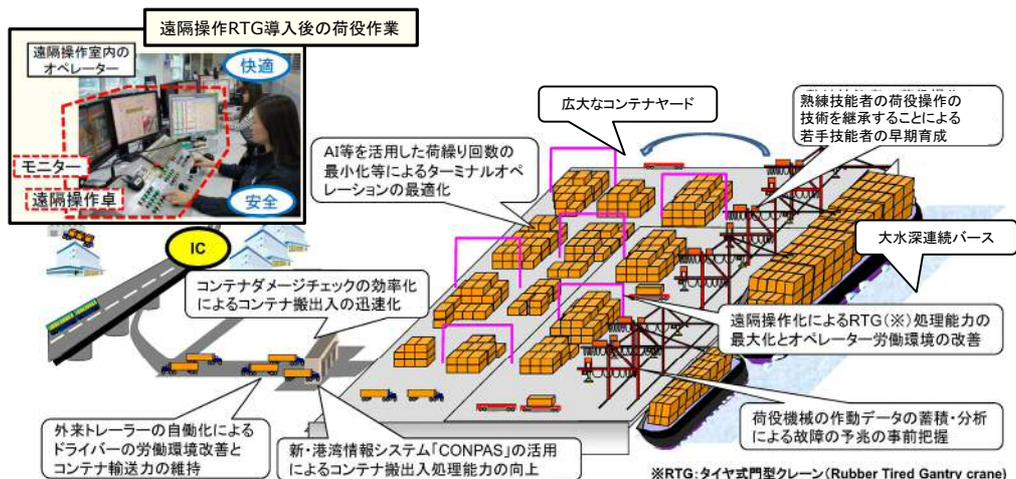
図 5-2 先端成長産業の例

具体施策 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

コンテナ船の大型化への対応、コンテナ物流の生産性の向上、港湾労働の将来の担い手の確保を促進する良好な労働環境の確保等を図るため、太平洋側に位置し、歴史と実績があり豊富な航路網を持つ太刀浦コンテナターミナルと、日本海側に位置し、背後に広大な産業用地を持つひびきコンテナターミナルという特性の違う二つのターミナルにおいて、「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」を図ります。

- ▶ コンテナ貨物に関する民間事業者の手続きを電子化する Cyber Port や、ICT を活用したコンテナ搬出入手続きを可能とする CONPAS 等の導入・連携を促進します。
- ▶ コンテナの蔵置場所を最適化する AI システムや遠隔操作 RTG 等の導入を促進します。
- ▶ 今後の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利用状況等を踏まえ、太刀浦コンテナターミナルのターミナルレイアウトや荷役方式の変更等の再編を図ります。



出典：国土交通省資料より作成

図 5-3 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イメージ



図 5-4 コンテナターミナルの整備のイメージ (左：太刀浦地区 右：響灘西地区)

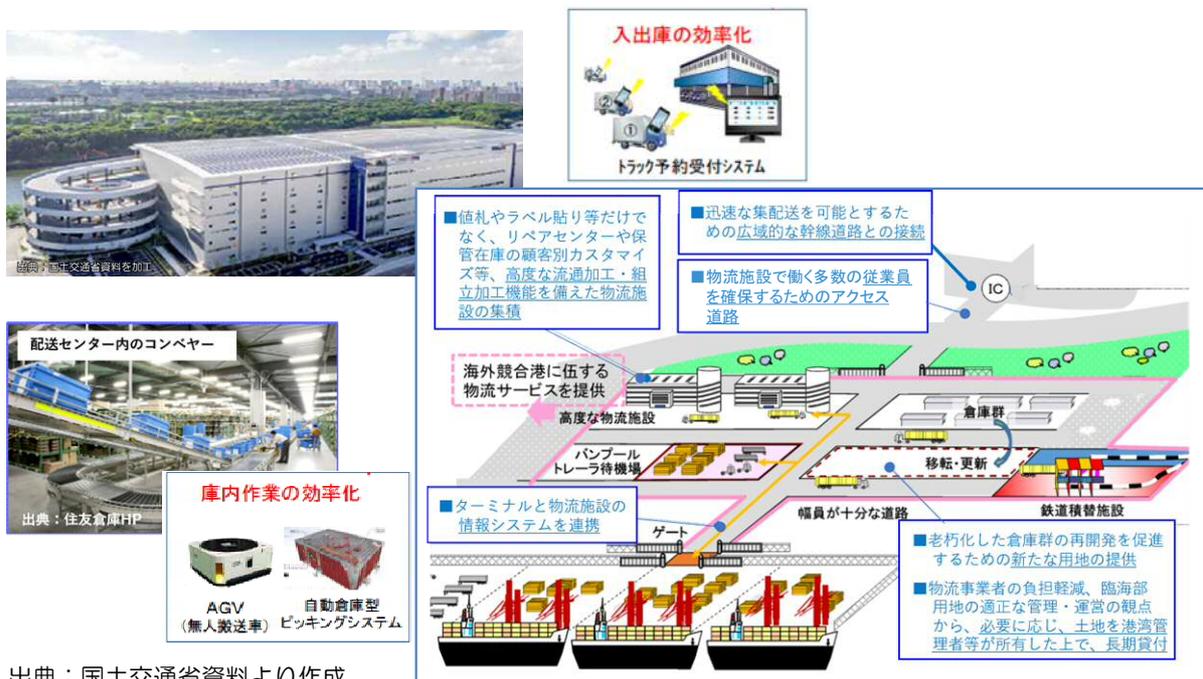
具体施策 I-1-③

付加価値を生む高規格な物流施設の拡充



サプライチェーンの効率化など多様化・高度化する物流ニーズに対応するため、港湾背後地等において「付加価値を生む高規格な物流施設の拡充」を図ります。

- ▶ 用地の確保や財政支援制度の活用等を行うことにより、老朽化した倉庫群の再編や、コンテナターミナル背後等への流通加工・組立加工機能を有する物流施設及び高速道路 IC 周辺などの交通便利性の高いエリアを中心に、先進的な物流施設等の立地を促進します。



出典：国土交通省資料より作成

図 5-5 高規格な物流施設のイメージ

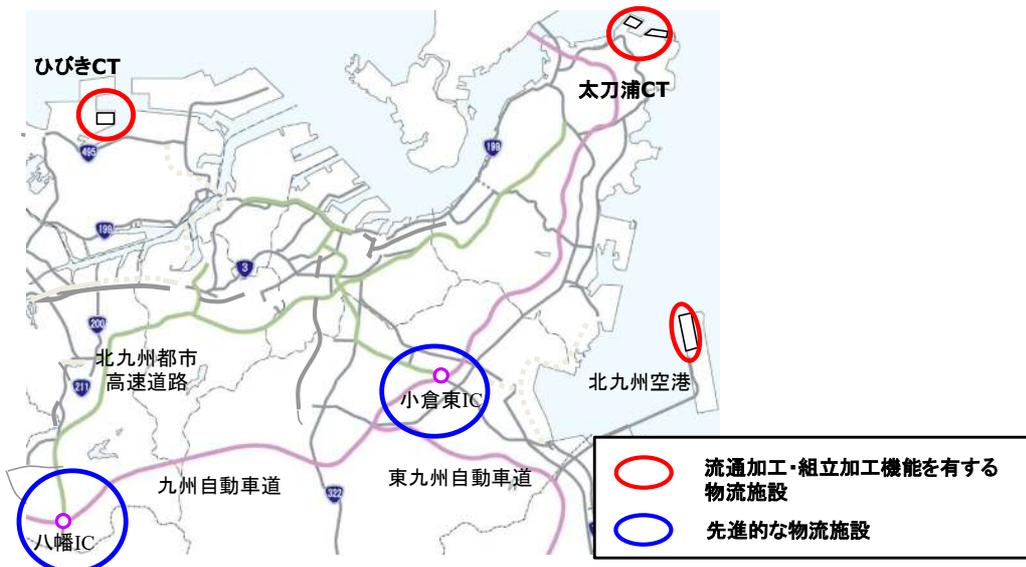


図 5-6 物流施設の集積のイメージ

取組方針 I - 2 複合一貫輸送機能の強化

具体施策 I - 2 - ①

次世代高規格フェリー・RORO ターミナルの形成



フェリー・RORO 船によるシームレス輸送の効率性向上や、トラックドライバーの不足及び労働時間規制による輸送ニーズに対応するため、「次世代高規格フェリー・RORO ターミナルの形成」を図ります。

- 自動運航船舶と連携した自動離着岸装置や、ターミナル内横持ち自動運転等の導入を促進します。
- 新門司地区において、フェリー荷捌き地を拡張するとともに、関東・関西方面や東アジア方面との間を結ぶフェリー・RORO 航路の就航状況等を踏まえ、ターミナルを整備します。
- 響灘西地区において、沖縄・日本海側方面との間を結ぶ RORO 航路の就航状況等を踏まえ、ターミナルを整備します。



出典：国土交通省資料より作成

図 5-7 次世代高規格フェリー・RORO ターミナルのイメージ

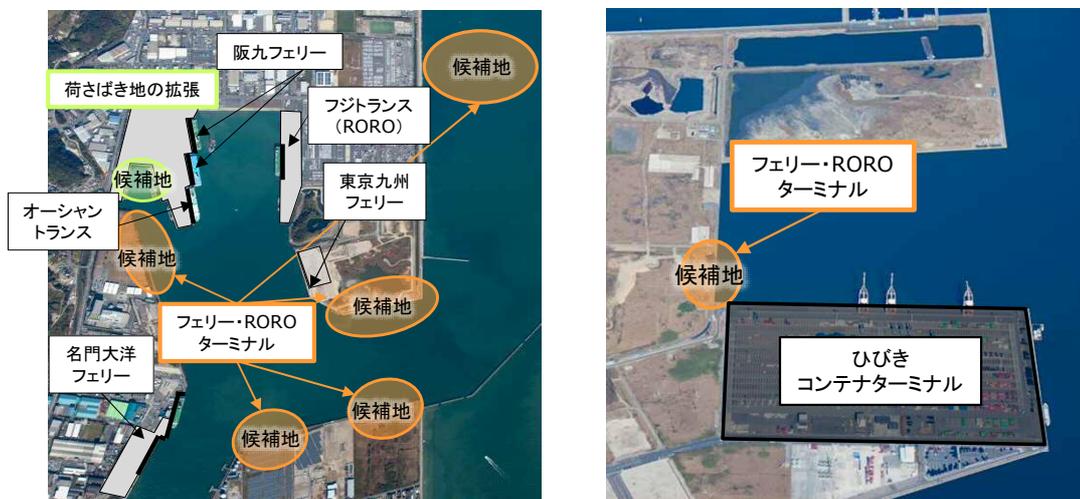


図 5-8 フェリー・RORO ターミナルの整備のイメージ（左：新門司地区 右：響灘西地区）

具体施策 I - 2 - ②

国際自動車輸送拠点の形成



北部九州に集積する自動車産業や海外向け中古車などの輸出の効率性向上のため、内外航の一貫輸送が可能な「国際自動車輸送拠点の形成」を図ります。

➤ 新門司地区及び響灘西地区において、自動車の輸出機能を強化します。



図 5-9 国際自動車輸送拠点のイメージ



図 5-10 国際自動車輸送拠点の整備のイメージ（左：新門司北地区 右：響灘西地区）

具体施策 I-2-③

シー&エア、シー&レールの促進



貨物輸送サービスへの多様なニーズに対応するため、「シー&エア、シー&レールの促進」を図ります。

- 一般道の通行が困難な大型特殊貨物等の輸送に対応するため、海上空港である北九州空港の特長を活かしたシー&エアを促進します。
- 定時性が求められる貨物や危険物貨物等の安全性が求められる貨物輸送に対応するため、北九州貨物ターミナル駅を活用したシー&レールを促進します。



図 5-11 シー&エアのイメージ



図 5-12 シー&レールのイメージ

取組方針 I-3 在来貨物輸送機能の強化

具体施策 I-3-①

国際バルク貨物ターミナルの拡充



外航バルク船の大型化や新規バルク貨物の需要に対応するため、「国際バルク貨物ターミナルの拡充」を図ります。

- 響灘東地区において、船舶大型化や取扱貨物量増加に対応した岸壁を整備します。
- 各地区における在来埠頭において、老朽化した上屋の廃止・岸壁の集約等により埠頭の再編を行います。



図 5-13 バルク岸壁の整備のイメージ

取組方針 I-4 臨海部交通ネットワークの強化

具体施策 I-4-①

アクセス道路の充実



- 臨海部における円滑な物流や企業の立地、福岡県内・東九州・本州方面への背後圏の拡大等に対応するため、臨港道路等の「アクセス道路の充実」を図ります。
- ▶ 主要ターミナルと高速道路 IC 等の間や埠頭の間を結ぶ道路機能を強化します。
 - ▶ 下関北九州道路など、地域間の広域連携強化を支援する道路交通ネットワークを強化します。
 - ▶ 北九州空港において、今後の航空需要の増加に合わせて検討が行われるアクセス鉄道とともに、空港島内における部品の組立・加工施設や物流施設等の集積の促進と、空港島への道路交通のリダンダンシーの確保の観点から、道路機能の強化を検討します。

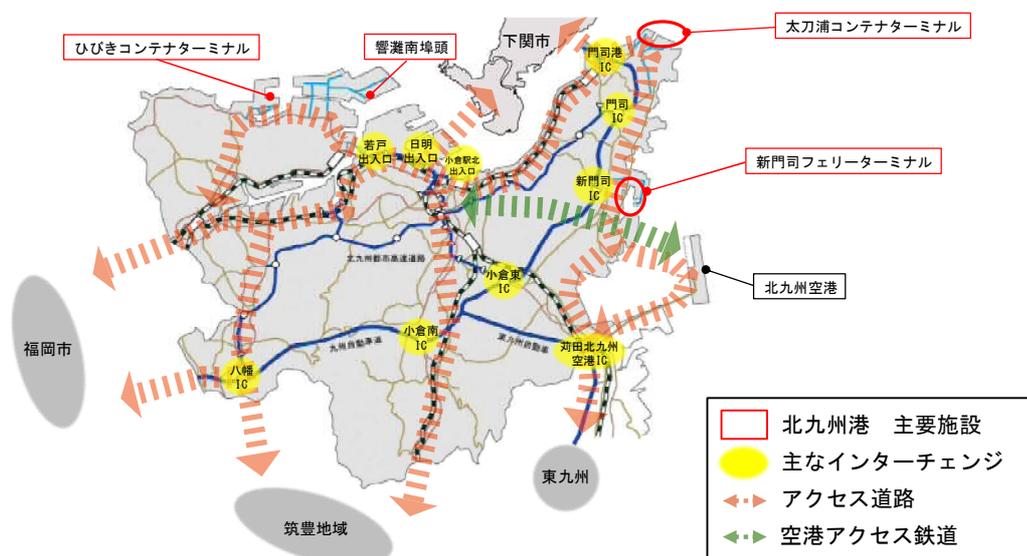


図 5-14 北九州港と背後圏の交通ネットワーク強化のイメージ

取組方針 I-5 先端成長産業や物流産業等の集積

具体施策 I-5-①

産業用地の確保と企業の立地促進

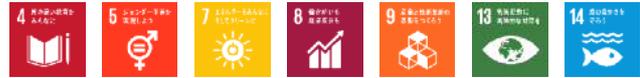


- 雇用の拡大等による地域経済の活性化を図るため、「産業用地の確保と企業の立地促進」を図ります。
- ▶ 海面処分用地や遊休地等を活用した産業用地を確保します。
 - ▶ 産業用地において、充実した物流基盤やその機能強化を背景に企業誘致を行うとともに、支援制度の活用や行政手続き等の支援を行い、物流産業のほか、風力発電関連産業や水素等脱炭素エネルギー関連産業、次世代自動車関連産業、半導体関連産業等の先端成長産業等の集積を促進します。

取組方針Ⅱ－1 港湾を活用したカーボンニュートラルの実現

具体施策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



【洋上ウインドファームの集積】

再生可能エネルギーの主力電源化に向けた切り札である洋上風力発電の導入を促進するため、北九州港周辺において「洋上ウインドファームの集積」を図ります。

- 響灘の港湾区域内で計画されている洋上ウインドファーム事業を促進します。
- 響灘の一般海域で想定されている洋上ウインドファーム事業を促進します。



図 5-15 洋上ウインドファームの集積

【風力発電関連産業の総合拠点の形成】

洋上風力発電の導入促進や、雇用の創出等につながる産業の活性化を図るため、4つの拠点機能（①風車積出拠点、②風車部材の輸出入/移出入拠点、③O&M拠点、④産業拠点）からなる「風力発電関連産業の総合拠点の形成」を進めます。また、風車の更なる大型化や浮体式の展開、O&Mをはじめとした人材育成等にも対応するため、総合拠点機能の拡充・発展を図ります。

- 響灘地区において、洋上風力発電設備の設置及び維持管理に必要となる、重厚長大な資機材を扱うことが可能な耐荷重・広さを備えた埠頭を整備します。
- 上記埠頭の背後にある広大な用地等を活用して、風車部材の製造や洋上風力発電設備の設置・運転・維持管理等を行う企業の集積を促進します。
- 上記企業が行う風力発電関連貨物の輸出入・移出入を行う岸壁や、作業船の基地となる岸壁を整備します。



図 5-16 風力発電関連産業の総合拠点のイメージ

具体施策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



【水素、燃料アンモニア等の製造・輸入・貯蔵・供給の拠点の形成】

北部九州をはじめとした広域での脱炭素化を実現するため、水素等の製造・輸入・貯蔵や、パイプライン・内航船等で需要地への二次輸送を行う「水素・燃料アンモニア等リキッドバルク拠点の形成」を図ります。

- 響灘地区等で水素等の大量・安定・安価な輸入や貯蔵、供給を可能とする環境を整備します。
- 洋上風力発電等再生可能エネルギーの余剰電力などを利用した水素等の製造を促進します。
- カーボンニュートラルポート(CNP)協議会等により、民間企業と連携して水素等の利活用を促進し、カーボンニュートラルを目指します。

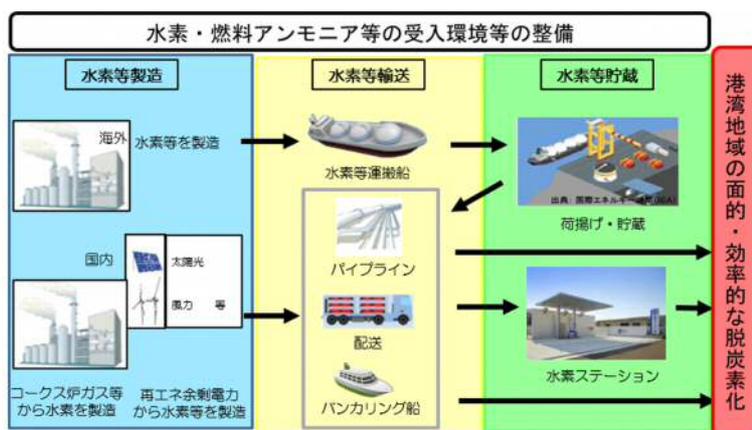
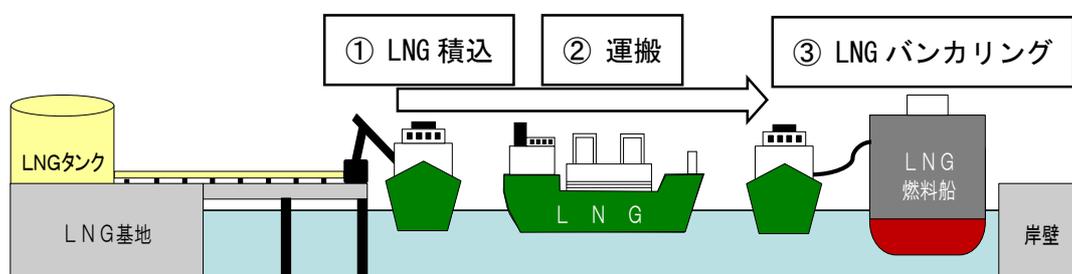


図 5-17 水素・燃料アンモニア等
リキッドバルク拠点のイメージ

【カーボンフリーな代替燃料のバンカリング拠点の形成】

海上輸送におけるカーボンフリーな代替燃料への転換に対応することにより、脱炭素化とこれらの燃料船の寄港増加による港湾の競争力強化を実現するため、九州・瀬戸内における「カーボンフリーな代替燃料のバンカリング拠点の形成」を図ります。

- 船舶の脱炭素化の第一段階となる LNG 燃料やカーボンフリーな代替燃料となる水素・燃料アンモニア等の供給に必要な受入環境を整備します。



出典：国土交通省資料より作成

図 5-18 LNG バンカリングのイメージ

具体施策Ⅱ-1-③

カーボンフリーターミナルの形成



公共ターミナルにおける脱炭素化を実現するため、「カーボンフリーターミナルの形成」を図ります。

- 公共ターミナル内で使用する電力を再生可能エネルギー100%電力や自立型水素等電源に転換します。
- 公共ターミナル内の荷役機械の電化・FC化や、停泊中の船舶への陸上電力供給設備の導入等を行います。
- 公共ターミナルに出入りするトラック等のFC化を促進します。
- 公共ターミナルを荷役機械のFC化などの実証実験の場として活用します。

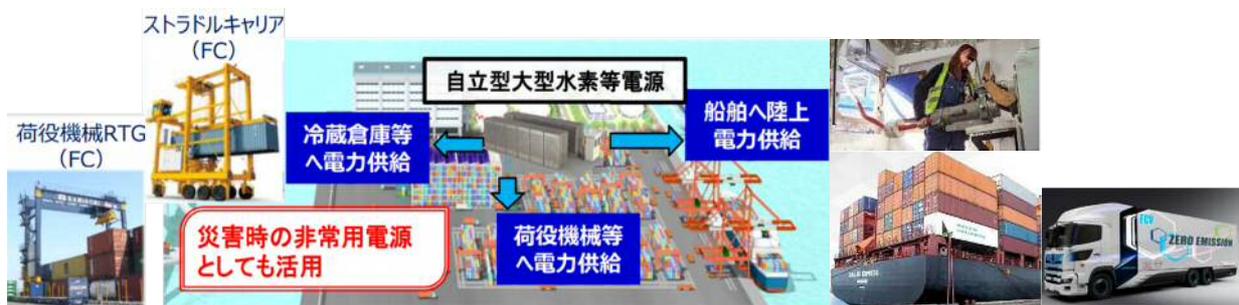


図 5-19 カーボンフリーターミナルのイメージ

具体施策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



物流部門におけるCO2排出量を削減するため、「モーダルシフトを促進するフェリー・RORO拠点機能の強化」を図ります。

- 自動運航船舶と連携した自動離着岸装置や、ターミナル内横持ち自動運転等の導入を促進します。
- 新門司地区において、フェリー荷捌き地を拡張するとともに、関西・関東方面や東アジア方面との間を結ぶフェリー・RORO 航路の就航状況等を踏まえ、ターミナルを整備します。
- 響灘西地区において、沖縄・日本海側方面との間を結ぶRORO 航路の就航状況等を踏まえ、ターミナルを整備します。

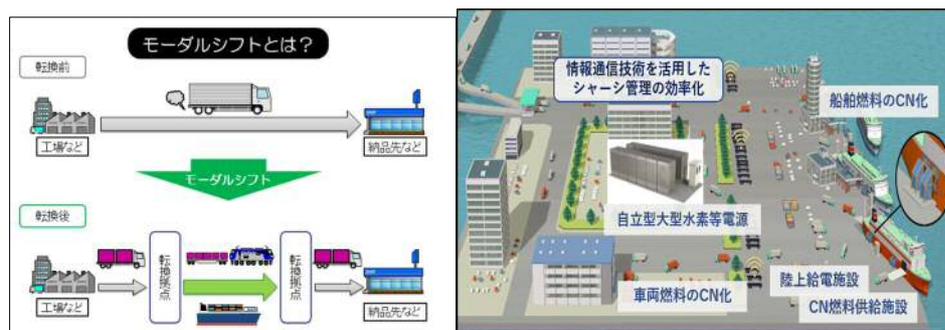


図 5-20 モーダルシフトのイメージ

出典：国土交通省資料より作成

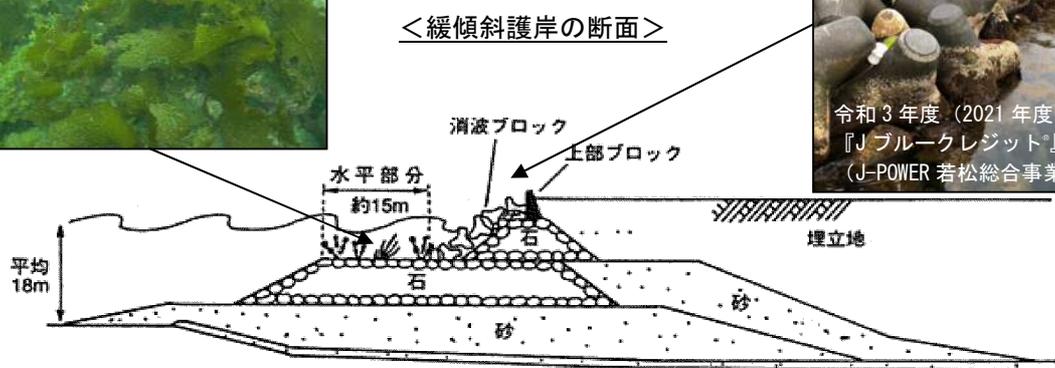
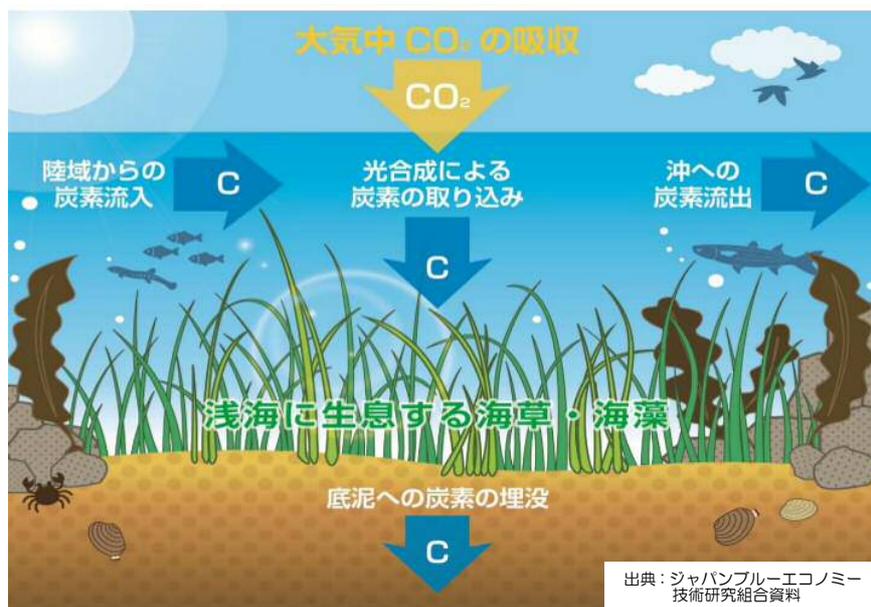
具体施策Ⅱ－1－⑤

ブルーカーボン生態系の保全・再生・創造



大気中のCO₂を削減するため、長い海岸線を有する本市の特性を活かし、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保全・再生・創造」を図ります。

- ▶ 港湾工事に於いて藻場が形成しやすい緩傾斜護岸等の構造形式やコンクリートブロック等を活用し、藻場を造成します。
- ▶ ブルーカーボン・オフセット制度等を活用し、企業やNPO等におけるCO₂吸収の取組を促進します。



出典：生物共生型港湾構造物の整備・維持管理に関するガイドライン 資料編

図 5-21 ブルーカーボンのメカニズム及び藻場造成のイメージ

取組方針Ⅱ－2 港湾を活用した循環型社会の実現

具体施策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



今後大量に発生することが想定される次世代循環資源（太陽光パネル、リチウム電池等）を有効活用するため、「新たな循環資源のリサイクル・リユース拠点の形成」を図ります。

- 国内のリサイクルポート間で連携し、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、次世代循環資源の拠点として広域利用を促進します。



図 5-22 リサイクルポートを活用した海上輸送のイメージ

具体施策Ⅱ－2－②

海面処分場の計画的な配置・整備



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を長期的かつ安定的に処分するため、「海面処分場の計画的な配置・整備」を図ります。

- ▶ 浚渫土砂等の今後の発生量と既存の処分場の残容量や、発生場所からの運搬距離、海域環境への影響、将来的な土地利用ニーズ等を踏まえ、新門司地区、太刀浦地区、響灘地区に新たな海面処分場を配置するとともに、既存の処分場と併せて整備を進めます。



図 5-23 海面処分場の配置のイメージ

取組方針Ⅲ－1 観光振興の推進

具体施策Ⅲ－1－①

みなとの価値を活かした観光拠点の魅力の向上



国内外からの観光客を呼び込むため、背後のまちづくりと連携し、歴史・産業・自然・建造物等に関する観光資源や集客・商業施設等を活かした「観光拠点の魅力の向上」を図ります。

- ▶ 民間活力を導入し、遊休地や老朽化した上屋等の観光用途への転換を促進します。
- ▶ 観光地内での移動の利便性向上のため、自動運転のグリーンスローモビリティ等の導入を促進します。
- ▶ 観光拠点への人々の関心を高めるため、仮想体験ができるデジタルツインや SNS の活用に取り組みます。

① 関門地区

大正ロマンあふれる臨海部の歴史的建造物や、関門海峡の自然景観を活かした魅力ある観光拠点



② 砂津地区

MICE 施設や文化交流施設と連携し、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



③ 響灘地区

洋上風力発電施設やコンテナターミナルなど、港の価値を活かした産業観光拠点



④ 洞海地区（八幡地区、若松地区）

世界文化遺産や博物館群、大型商業施設に近接し、学び楽しむ観光拠点
若松港の土木遺産や大正期の建造物、石炭積出港として栄えた歴史に触れる観光拠点



図 5-24 臨海部の観光拠点

具体施策Ⅲ-1-②

観光拠点ネットワークの形成



北九州港の観光拠点や、関門海峡を挟む下関など周辺の観光拠点について、観光拠点間の周遊性を高めるため、「観光拠点ネットワークの形成」を図ります。

- ▶ 臨海部の観光拠点を周遊するクルーズ等の観光商品の企画を促進します。
- ▶ 内陸部も含めた観光拠点間の周遊性を高めるため、関係交通機関等と連携し、MaaSの活用等を促進します。

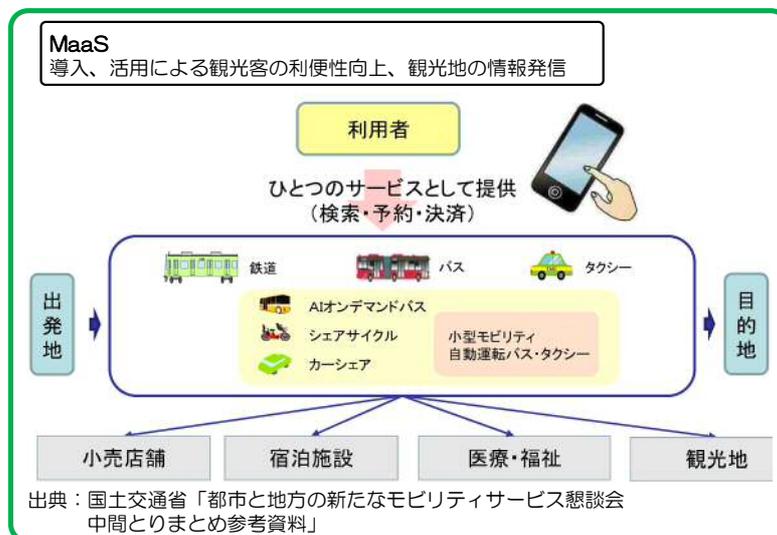


図 5-25 MaaS を利用した観光拠点ネットワークの形成

具体施策Ⅲ－1－③

クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備



国内外からの観光客を呼び込むため、将来のインバウンドの再開を見据え、各地区の特長を活かし「クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備」を図ります。

- ▶ 門司港レトロ地区と砂津地区では、近接する観光拠点や鉄道アクセスを活かし、遊休地や老朽化した上屋等の活用と連携して受入れ機能を強化します。
- ▶ 新門司沖地区（北九州空港）では、北九州港発着のフライ&クルーズの誘致を図ります。
- ▶ これらの地区で受け入れることが出来ない大型クルーズ船については、響灘地区の既存の貨物ターミナルを活用して受け入れます。
- ▶ 寄港地から観光目的地までの移動の利便性向上を図るため、第2次交通アクセスについて MaaS の活用や旅行商品の企画等を促進します。
- ▶ クルーズ船や旅客ターミナル等の感染症対策等、クルーズを安心して楽しめる環境整備を推進します。



図 5-26 クルーズ船が寄港する拠点の強化

取組方針Ⅲ－2 海辺の賑わいの創出

具体施策Ⅲ－2－①

市民に親しまれる水辺空間の魅力の向上



海辺で市民が憩いや安らぎ、地域のにぎわいを創出するため、憩い・学び・遊ぶことができる「市民に親しまれる水辺空間の魅力の向上」を図ります。

- サイクリングや散策、眺望などが楽しめる水辺空間の活用に取り組みます。
- デジタル技術の活用により、水辺空間を訪れる付加価値向上に取り組みます。
- 水辺空間の魅力の発信や利便性の向上を図るため、SNS や MaaS 等を活用します。



図 5-27 水辺空間の活用



図 5-28 SNSやMaaSの活用

具体施策Ⅲ－2－②

マリンレジャー拠点の充実



ヨットや釣り等のマリンレジャーの需要の増加に応えるため、「マリンレジャー拠点の充実」を図ります。

- 新門司マリーナにおいて、民間活力を活用し、収容船舶の増加や大型化への対応を図るとともに、若松地区で係留機能を確保します。
- 日明・海峡釣り公園等の釣り施設の活用に加え、釣りを通じた地域振興活動の充実や活性化に取り組みます。
- マリンレジャーの事故防止対策について、関係機関と連携して取り組みます。



図 5-29 マリンレジャー拠点と釣りを通じた地域振興

取組方針Ⅳ－1 港湾の防災・減災機能の強化

具体施策Ⅳ－1－①

災害に強い

基幹的海上交通ネットワークの拡充



- 災害時に、企業のサプライチェーンと緊急物資輸送機能を維持するため、「災害に強い基幹的海上交通ネットワークの拡充」を図ります。
- ▶ 国内物流拠点である新門司フェリーターミナルや、国際物流拠点である太刀浦・ひびきコンテナターミナルにおいて、耐震強化岸壁の整備を行います。
 - ▶ 緊急物資輸送の拠点のうち耐震強化岸壁が未整備である西海岸地区と黒崎地区において、耐震強化岸壁の整備を行います。
 - ▶ 耐震強化岸壁と背後の緊急輸送道路網とを結ぶ臨港道路の整備を行います。
 - ▶ 港湾の利用可否の判断や施設復旧を迅速に行うため、被災状況の把握にリモートセンシング技術等を導入します。

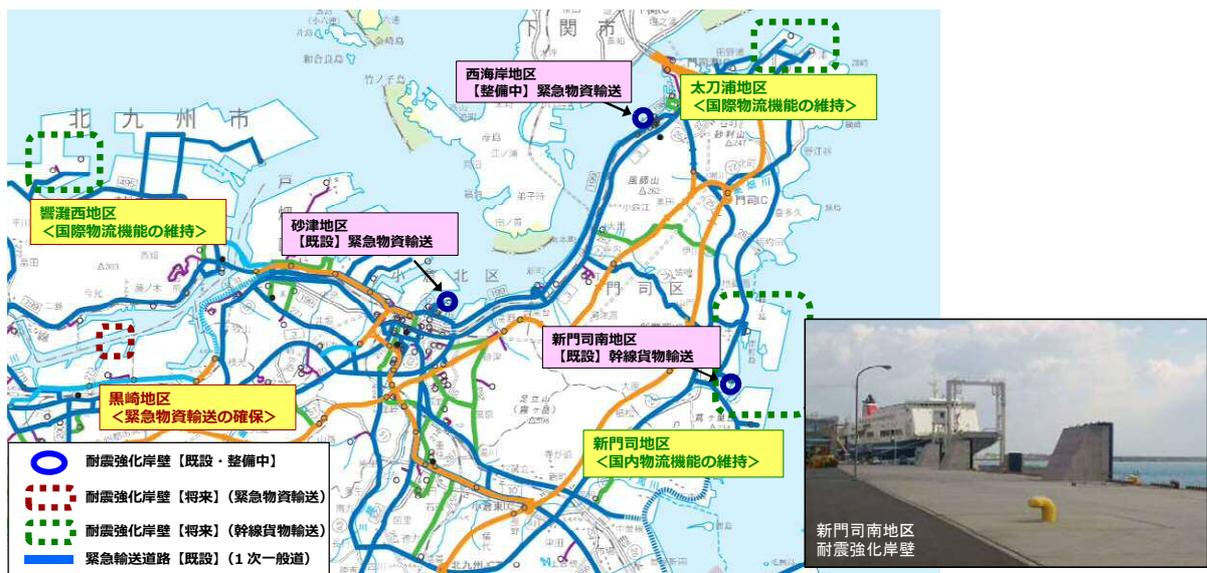


図 5-30 耐震強化岸壁の整備



自律制御型ドローンによる被災状況把握のイメージ
 出典：国土交通省「リモートセンシング技術による被災状況把握高度化検討委員会資料」より作成

図 5-31 被災状況把握の高度化

具体施策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



台風の強大化や海面水位の上昇等により頻発化・激甚化する高潮・高波等の災害やパンデミック、テロ等から市民の生命・財産や社会経済活動を守るため、ハード・ソフトが一体となった「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」を図ります。

- 将来の台風の強大化や激甚化する高潮・高波等を考慮して、港湾施設や海岸保全施設の整備を行います。
- 災害時に被害を最小限に抑えるため、ハザードマップの活用等による防災意識の向上や安全な場所への迅速な避難の確保、旅行者等の情報収集が困難な避難者に対しては、防災スピーカーや多言語による情報提供、防災アプリ等の活用による情報伝達体制の強化、コンテナの流出対策等の減災対策を行います。
- 激甚化する自然災害、感染症や特定外来生物等の水際対策等、港湾を取り巻く状況の変化に対応するため、港湾 BCP の高度化を継続的に行うとともに、緊急時の事前準備と即応体制の構築や訓練等により、港湾関係者の対応力を強化します。



図 5-32 ハード・ソフトが一体となった防災機能等の向上

具体施策Ⅳ－１－③

不許可係留船の計画的な収容



高潮等の災害時に不許可係留船の流出による航路・泊地の閉塞等を防ぎ、水域の安全性の確保等を図るため、「不許可係留船の計画的な収容」を行います。

- ▶ 日明地区や若松地区において、不許可係留船の状況を考慮し、小型船係留施設を適正な場所に配置・整備します。
- ▶ 収容能力の向上に合わせ、放置禁止区域の指定等、不法係留船の対策についても取り組めます。



図 5-33 不許可係留船の適正収容のイメージ

具体施策Ⅳ－１－④

臨海部広域支援拠点の形成



南海トラフ地震等の大規模災害発生時に被災地域の復旧・復興を支援するため、太平洋側と日本海側の両方の海域と繋がる北九州港の地理的優位性や大規模災害が少ない特性を活かし、「臨海部広域支援拠点の形成」を図ります。

- ▶ 自衛隊や海上保安庁等の緊急物資輸送船による被災地への緊急物資や建設機材等の輸送を支援します。
- ▶ 北九州港のフェリー・コンテナ等の物流インフラを最大限活用し、被災地の物流機能を代替します。

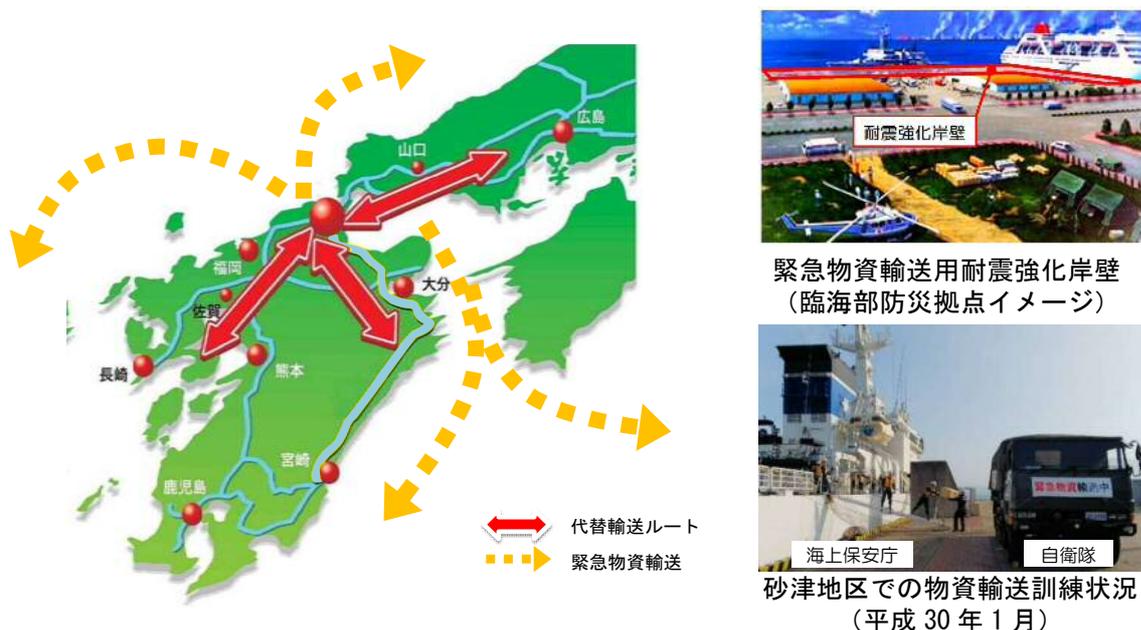


図 5-34 災害時の対応イメージ

取組方針Ⅳ－2 適正な港湾管理の推進

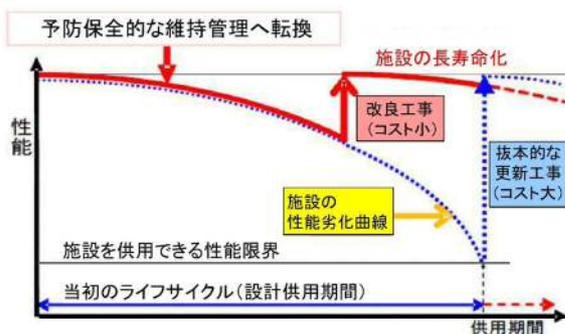
具体施策Ⅳ－2－①

港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの推進



将来にわたって北九州港の港湾機能を維持するため、インフラの老朽化や地球温暖化による海面上昇等の気候変動、車両の大型化等の社会状況の変化を踏まえ、「港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの推進」を図ります。

- Cyber Port によりデジタル情報を活用して予防保全型の維持管理へ転換し、港湾施設の利用状況を見極めながら戦略的な施設の更新、再編、集約、廃止、利用転換を図ります。また、利用転換や集約等により発生した跡地を新たな港湾利用につなげます。
- 航路・泊地については、安全で円滑な航行環境を確保するため、計画的な維持浚渫を実施します。



出典：国土交通省「港湾施設の戦略的な持管維理の推進について」

図 5-35 予防保全型維持管理への転換

公共上屋を交流施設へ利用転換（旧大連航路上屋）



図 5-36 港湾施設を利用転換した事例

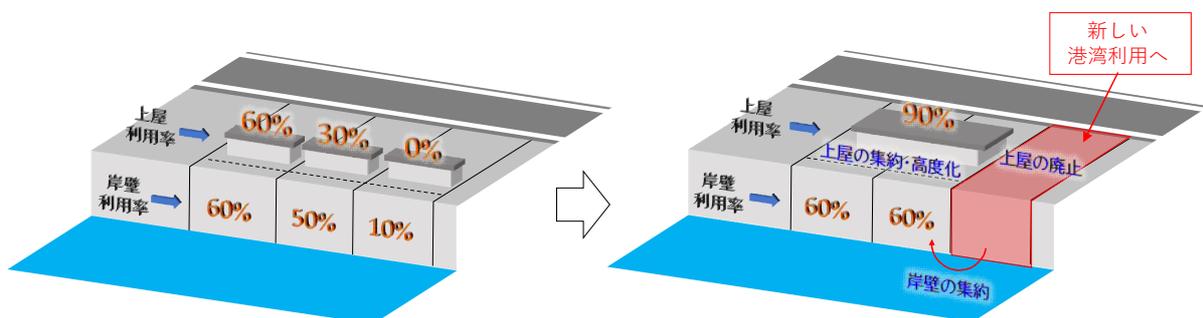


図 5-37 港湾施設の利用転換・集約のイメージ