

北九州港長期構想(原案)

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～

令和4年10月

北九州市

目次

はじめに	1
1. 北九州港の概要	3
1.1 北九州港の位置と役割	3
1.2 北九州港の沿革	4
1.3 北九州港の歴史と特長	5
1.4 北九州港の港勢	7
1.5 各地区の概要	10
1.6 上位計画・関連計画の動向	11
2. 北九州港を取り巻く状況	19
2.1 港の機能	19
2.2 物流・産業	20
2.3 環境・エネルギー	25
2.4 人流・賑わい	27
2.5 安全・安心	29
3. 社会経済情勢の展望	30
3.1 2030年に向けたSDGsの推進	30
3.2 ポストコロナ社会を見据えて	30
3.3 2050年カーボンニュートラルの実現	31
3.4 デジタルトランスフォーメーション（DX）の進展	31
3.5 人口減少社会の到来と労働力不足	32
3.6 アジアにおける新興市場の拡大と生産拠点の南下	32
3.7 循環型社会の形成	32
3.8 外国人旅行客の増加	33
3.9 巨大災害の切迫	33
3.10 インフラの老朽化	33
4. 北九州港の課題	34
4.1 産業・物流に関する課題	34
4.2 環境・エネルギーに関する課題	40
4.3 人流・賑わいに関する課題	41
4.4 安全・安心に関する課題	42
5. 北九州港の長期構想	45
5.1 将来像・基本理念と目指す姿	45
5.2 取組方針及び具体施策	54
5.3 ゾーニング図	75
5.4 ゾーニング図（施策箇所図）	76
5.5 具体施策のスケジュール	82
5.6 実現に向けて	85
附属資料	86

はじめに

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、北九州市内だけではなく、西日本地域の産業・経済を支える国際拠点港湾です。

その歴史は古く、明治時代中期から門司港・小倉港・洞海港の3港が、各々の特色を活かして発展し、昭和39年（1964年）に3港の管理者が統合されて「北九州港」が誕生しました。それ以降、社会経済情勢の変化や求められるニーズに対応するため、港湾計画を改訂し、計画的な整備や一体的な管理運営など、国際競争力のある港づくりに努めてきました。

平成24年の改訂や、その後の一部変更等による現在の港湾計画では、再生可能エネルギー源を利活用する区域（洋上風力）や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）として関連計画を位置づけ、風力発電関連産業の総合拠点化に向けて整備を進めています。また、フェリー・RORO・自動車輸送の機能強化のための岸壁や航路拡幅、市民生活や企業活動から発生する廃棄物を処分するための海面処分場用地、市民が憩う緑地、耐震強化岸壁などを位置づけ、これまでその整備を進めてきました。

しかし、港湾を取り巻く情勢はこの十数年間で大きく変化し、新型コロナウイルス感染症（以下「新型コロナ」という。）の拡大や2050年カーボンニュートラルの実現、デジタルトランスフォーメーション（DX）の進展など、港湾をめぐる社会経済情勢が大きく変化するとともに、北九州港においても様々な課題が顕在化しています。

このような状況の中、港湾計画を見直すための第一歩として、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を示した北九州港長期構想（原案）を策定しました。長期構想では、3つの基本理念のもと、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』の実現に取り組んでいきます。

北九州港長期構想（原案）の策定にあたっては、学識経験者、港湾関係者や行政機関を構成員とする北九州港長期構想検討委員会を設置して、幅広く長期的な視点から検討頂きました。

今後は、この長期構想を踏まえ、港湾計画の改訂に取り組み、北九州港の更なる発展を目指していきます。

～北九州港長期構想（位置づけ）～

①性格

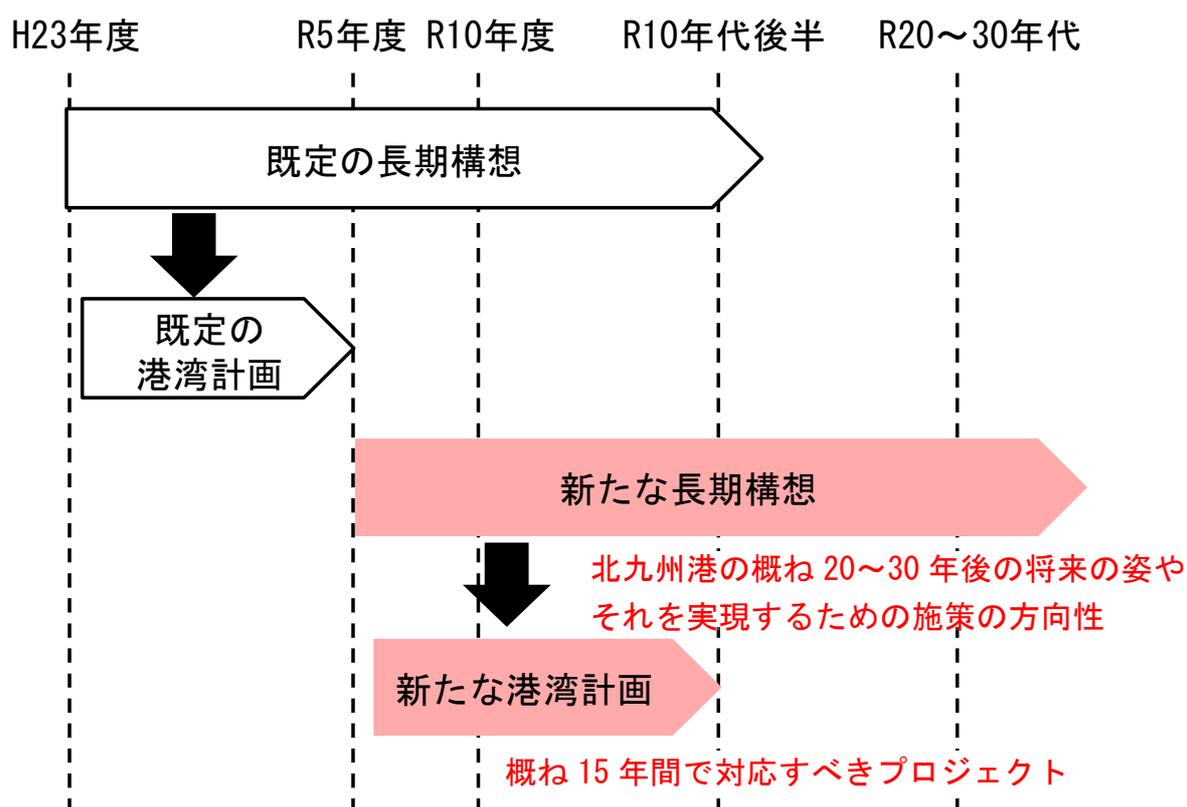
この構想は、北九州港の概ね 20～30 年後の将来の姿やそれを実現するための施策の方向性を示したものです。

②港湾計画との関係

長期構想が示す方向性を受け、概ね 15 年間で、対応しなければならないプロジェクトについて新しい港湾計画に位置付けられます。

※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。

港湾管理者に策定が義務付けられている法定計画です（港湾法第 3 条の 3）。



1. 北九州港の概要

1.1 北九州港の位置と役割

北九州港は、本州と九州の結節点に位置するとともに、日本海へと繋がる響灘、瀬戸内海と太平洋へ繋がる周防灘、そして国際的な主要航路である関門航路に面しています。

海外との関係では、東アジア、東南アジアの主要都市に近く、日本と東アジアの主要都市の中心に位置しています。

また、中国の大連市と友好都市協定を、韓国の仁川広域市、ベトナムのハイフォン市及びカンボジアのプノンペン都と姉妹都市協定を締結しています。

北九州港は、国際拠点港湾に位置づけられており、海外との貿易や国内物流の拠点として、北九州市内だけでなく、西日本地域の人々の生活、産業や経済を支える重要な役割を担っています。

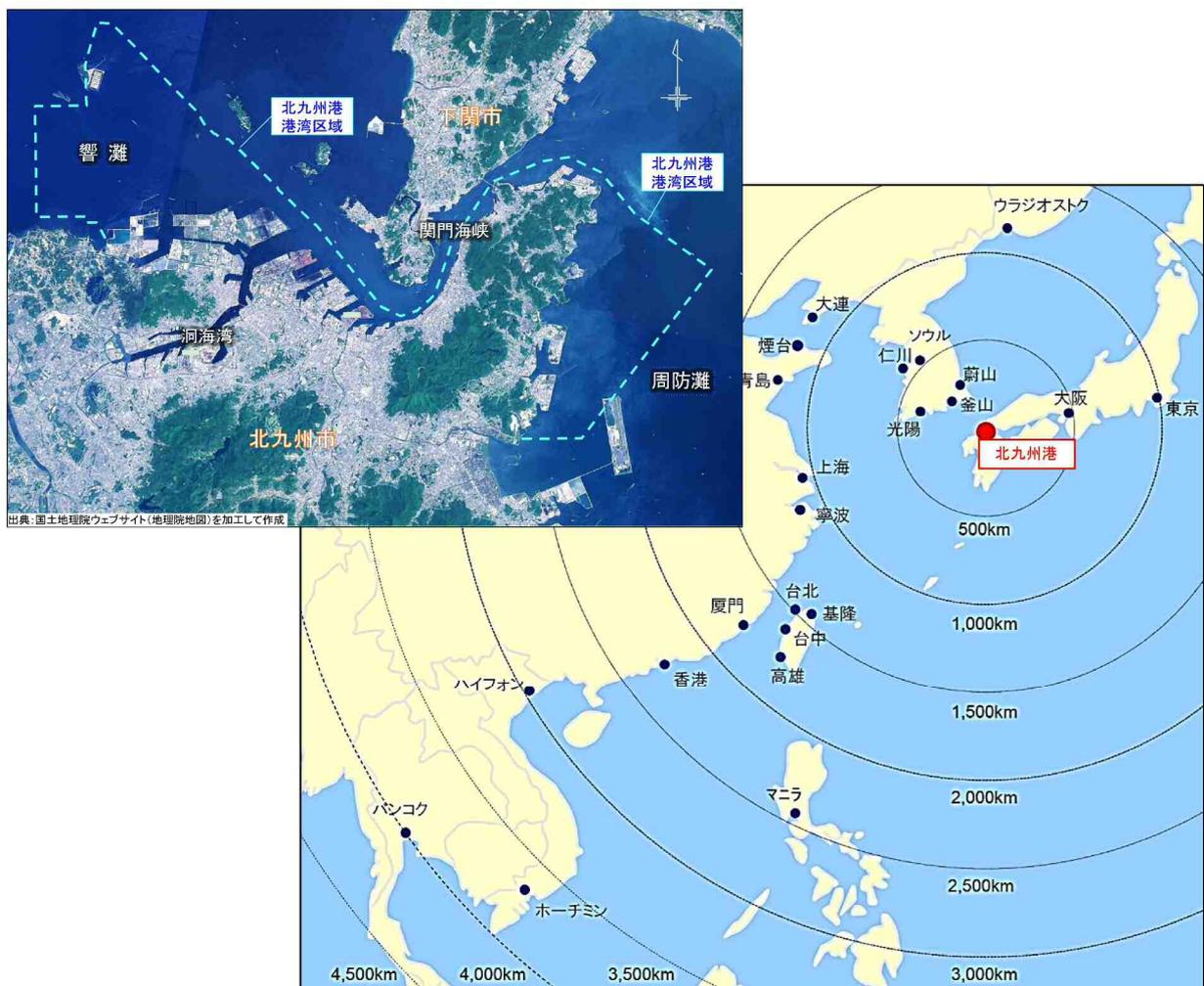


図 1-1 北九州港と東アジア・東南アジア主要都市の位置

1.2 北九州港の沿革

北九州港は、明治 22 年（1889 年）の門司港開港から、令和元年に 130 周年を迎えました。

昭和 38 年（1955 年）の 5 市合併に伴い、翌年、それまでの門司港・小倉港・洞海港の 3 港が統合され、北九州港が誕生しました。平成 23 年（2011 年）には、国際拠点港湾に指定及び日本海側拠点港に選定されています。

表 1-1 北九州港の沿革

年	内容
明治 22 年 11 月	門司港開港、特別輸出港に指定
昭和 15 年 7 月	門司、小倉、下関 3 港が合併し、関門港となる
昭和 26 年 9 月	関門港として、特定重要港湾に指定
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
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が発足 北九州港誕生
昭和 43 年 8 月	小倉-神戸間に日本初の長距離フェリーが就航
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
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
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
平成 3 年 1 月	新門司フェリーターミナル供用開始
平成 7 年 3 月	門司港レトロがグランドオープン
平成 7 年 6 月	中枢国際港湾に指定
平成 14 年 3 月	北九州貨物ターミナル駅供用開始
平成 14 年 5 月	リサイクルポートに指定（平成 19 年 6 月響灘リサイクルポート岸壁供用開始）
平成 17 年 4 月	ひびきコンテナターミナル供用開始
平成 18 年 3 月	北九州空港開港
平成 23 年 4 月	関門港として、国際拠点港湾に指定
平成 23 年 11 月	日本海側拠点港に選定
平成 24 年 1 月	北九州港港湾計画を改訂（平成 30 年代前半を目標にした計画）
平成 29 年 3 月	北九州空港「貨物専用エプロン」供用開始
令和元年 11 月	開港 130 周年 「みなとオアシス門司港」に登録
令和 2 年 9 月	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

1.3 北九州港の歴史と特長

①門司港の開港から北九州港誕生まで

- 門司港は、明治 22 年に石炭、米、麦、麦粉、硫黄の 5 品目の特別輸出港に指定され、明治 32 年に一般開港。
- 若松港（のちの洞海港）は、明治 34 年の官営八幡製鐵所の操業開始とともに諸工場が進出し、明治 37 年には特別輸出港に指定され、大正 6 年に一般開港。
- 小倉港は、背後に商業中心地をひかえ、大正年代から港湾整備が進められた結果、港勢は急速に進展し、昭和 10 年に一般開港。
- 5 市合併により北九州市が発足したことを契機に、昭和 39 年、門司港、小倉港、洞海港の 3 港の管理者を統合して北九州港が誕生。



大正時代の門司港



大正時代の若松港



大正時代の小倉港

②コンテナ輸送への対応

- 昭和 40 年代、海上輸送はコンテナの時代へ移行。
- 昭和 46 年、西日本初となるコンテナターミナルを田野浦地区で供用開始。
- 昭和 55 年、コンテナ輸送需要の増大に対応するため、太刀浦コンテナターミナルが全面供用開始。
- 平成 17 年、より大きなコンテナ船に対応したひびきコンテナターミナルが供用開始。



田野浦コンテナターミナル



太刀浦コンテナターミナル



ひびきコンテナターミナル

③フェリー輸送の発展

- 昭和 43 年に日本初となる長距離フェリーが小倉-神戸間に就航したことを契機に関東、関西、四国方面に次々に中・長距離フェリーが就航。
- 平成 3 年、新門司フェリーターミナルが供用開始し、フェリー航路の集約が始まる。
- 令和 3 年、43 年ぶりとなる新規フェリー航路が新門司-横須賀間に就航。



日明フェリーターミナル



砂津フェリーターミナル



新門司フェリーターミナル

④賑わいの創出への取り組み

- ・ 昭和 63 年から門司港レトロ事業がはじまり、年間 300 万人以上の観光客が訪れる観光地へと成長。
- ・ 平成 6 年に「市民に親しまれる水際線づくりマスタープラン」を策定し、水際線の市民開放を積極的に展開。海辺の賑わい空間の創出を実施。
- ・ 平成 23 年に「新・海辺のマスタープラン」を策定し、水際線の整備に加え、魅力ある海辺づくりを実施。海辺への来訪者の増加に貢献。
- ・ 令和元年、「みなとオアシス門司港」に登録。



和布刈観潮遊歩道



大里海岸緑地



日明・海峡釣り公園



若松南海岸(エルナト)

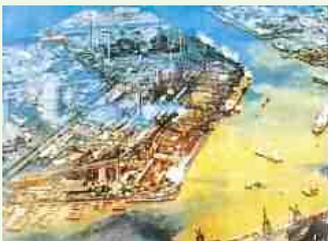


八幡東田緑地

市民に親しまれる水際線づくりの代表的な整備箇所

⑤環境への取り組み

- ・ 昭和 30 年代、急速な産業発展により発生した公害問題の解決のため、洞海湾の汚泥の除去を行い、「死の海」と言われた洞海湾の浄化を実施。
- ・ 平成 9 年、「北九州エコタウンプラン」が我が国初のエコタウン事業として承認。循環型社会の先導的な役割を果たす。
- ・ 平成 14 年に静脈物流の拠点として、リサイクルポートに指定。平成 19 年に産業廃棄物等の循環資源の荷役作業に対応した「響灘リサイクルポート岸壁」が供用開始。
- ・ 平成 23 年に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。
- ・ 平成 23 年より、「グリーンエネルギーポートひびき」事業を実施し、響灘地区における風力発電関連産業の総合拠点化に取り組む。
- ・ 令和 2 年に 2050 年までに脱炭素社会の実現を目指す「ゼロカーボンシティ」を宣言。



昭和40年代の洞海湾



現在の洞海湾



響灘リサイクルポート岸壁

⑥防災機能の向上に向けた取り組み

- ・ 平成 7 年の阪神・淡路大震災において、港は海上交通による緊急物資の輸送など、復旧・復興活動に大きな役割を果たす。
- ・ 砂津地区に地震に強い岸壁や避難機能（広場）等が一体となった臨海部防災拠点を整備し、安全・安心なまちづくりに貢献。
- ・ 平成 28 年の熊本地震時に、砂津地区において緊急物資の輸送を実施し、復興活動を支援。

1.4 北九州港の港勢

1.4.1 概況

海上出入貨物取扱量は、近年横ばい傾向でありましたが、令和2年(2020年)は、新型コロナウイルスの影響により減少したものの、令和3年(2021年)は9,636万tに増加(対前年比+9%、全国5位)して、新型コロナウイルスの影響前の取り扱いに戻りつつあります。

外貨貨物は、工業原材料とその製品の輸出入が多く、内貨貨物は、フェリー貨物が移出入の大半を占めています。

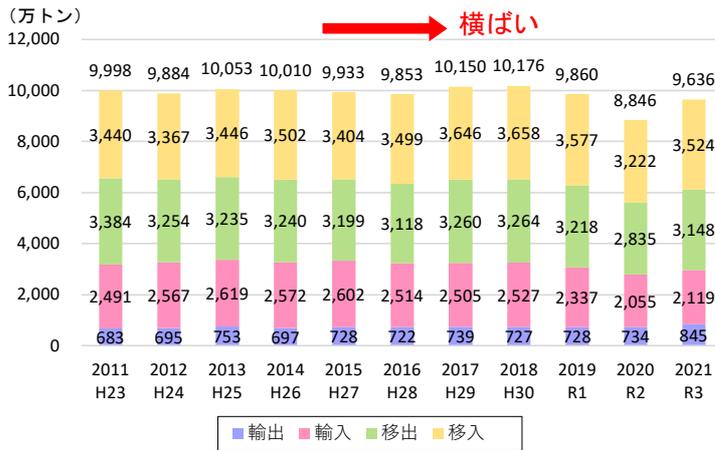


表 1-2 港湾別海上出入貨物取扱量 (R3 速報値) 単位: 万トン

順位	港名	海上出入貨物取扱量
1	名古屋	17,779
2	千葉	13,455
3	横浜	10,480
4	苫小牧	10,478
5	北九州	9,636
6	神戸	9,027
7	東京	8,473

R4.9.1時点

図 1-2 海上出入貨物取扱量の推移(出典: 港湾統計)

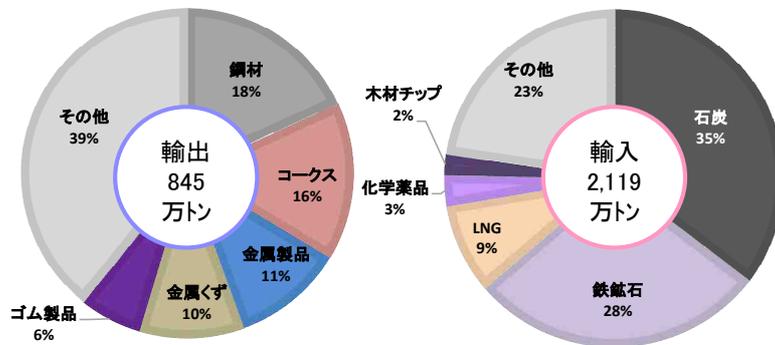


図 1-3 外貨貨物(品種別) (R3) (出典: 港湾統計)

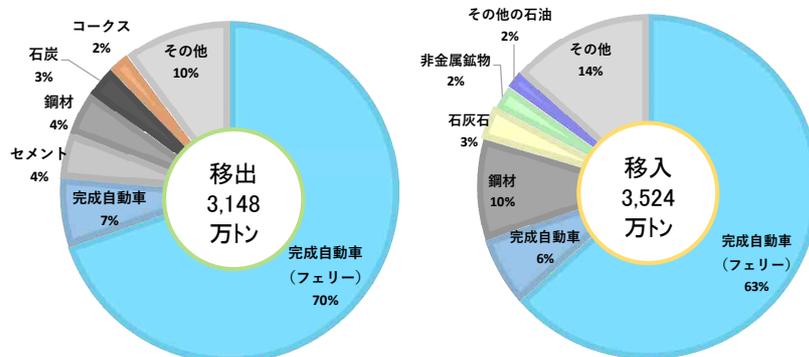


図 1-4 内貨貨物(品種別) (R3) (出典: 港湾統計)

1.4.2 コンテナ輸送の状況

外貿定期コンテナ航路については、東アジア・東南アジア諸国の港湾との間に 35 航路、月 152 便が就航しています。コンテナ貨物取扱量は、近年増加傾向でありましたが、新型コロナの影響により減少し、令和 3 年(2021 年)は 498 千 TEU (対前年比+5%、全国 9 位) となっています。主な輸出貨物は、ゴム製品、化学薬品等であり、主な輸入貨物は自動車部品、化学薬品等です。

表 1-3 定期コンテナ航路(R4.9.1 時点)

航路	太刀浦		ひびき		計	
	航路数	便数/月	航路数	便数/月	航路数	便数/月
東南アジア	6	24	1	4	7	28
台湾	4	14	0	0	4	14
中国	14	58	2	8	16	66
韓国	6	36	2	8	8	44
計	30	132	5	20	35	152
【内貿】						
神戸	5	20	3	12	8	32

表 1-4 港湾別コンテナ貨物取扱量(R3 速報値)

単位：千 TEU				
港名	コンテナ貨物取扱量	港名	コンテナ貨物取扱量	
1 東京	4,863	6 博多	954	
2 横浜	2,861	7 那覇	593	
3 神戸	2,824	8 清水	563	
4 名古屋	2,726	9 北九州	498	
5 大阪	2,426	10 苫小牧	321	

R4.9.1 時点

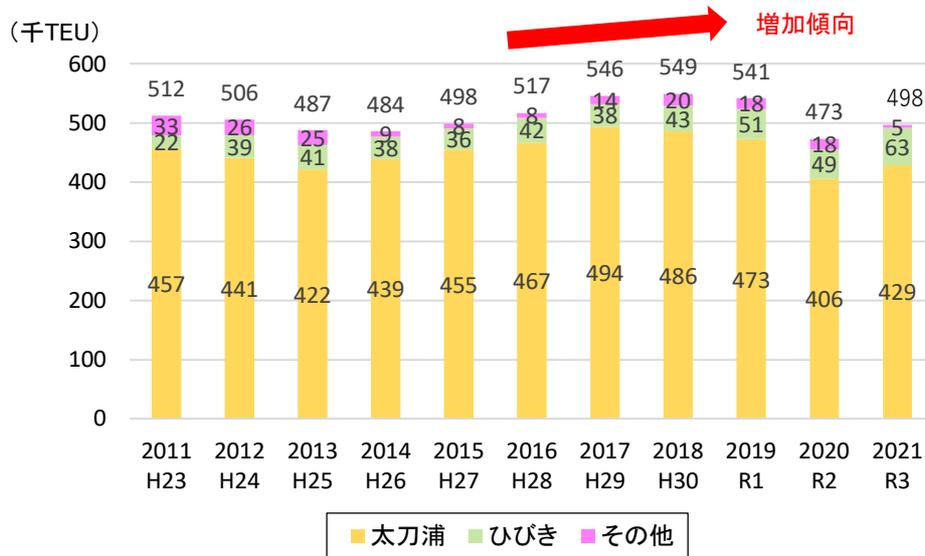


図 1-5 コンテナ貨物取扱量の推移(ターミナル別) (出典：港湾統計)

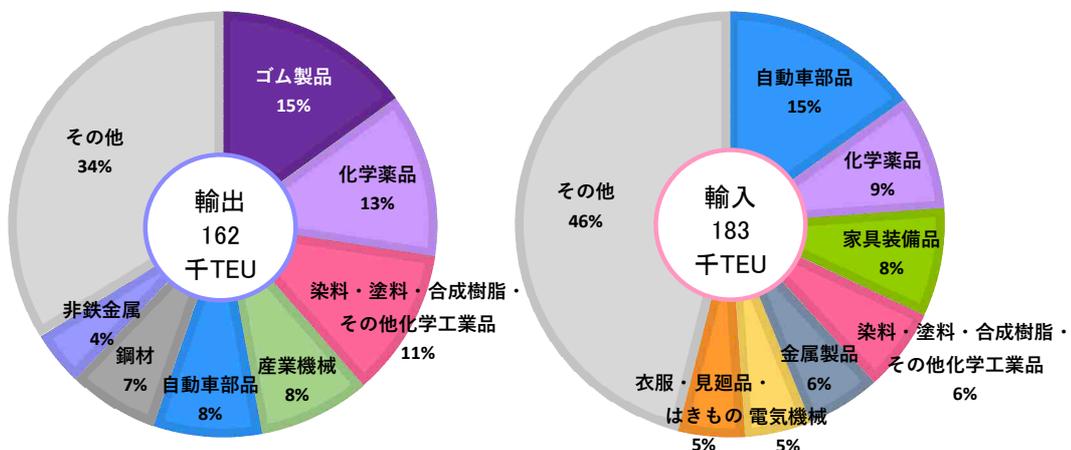


図 1-6 国際コンテナ貨物(品種別) (R3) (出典：港湾統計 ※空コンテナは含まない)

1.4.3 内航フェリーの状況

内航フェリー航路については、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/日が就航しています。取扱貨物量は、近年増加傾向にあり、令和3年(2021年)は4,434万トン(対前年比+11%、全国2位)となっています。乗降客数は横ばい傾向にありましたが、令和2年(2020年)に大きく減少し、令和3年(2021年)は微増(54万人、対前年比+11%)となっています。

平成27年(2015年)～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、令和3年(2021年)7月から、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ました。

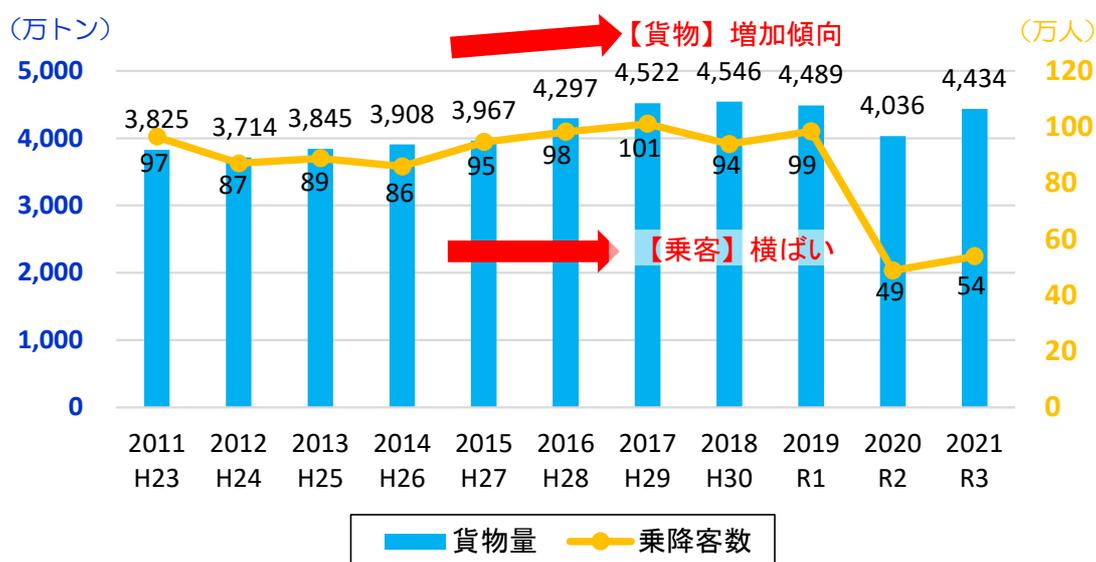


図 1-7 内航フェリーの貨物量と旅客数の推移(出典：港湾統計)

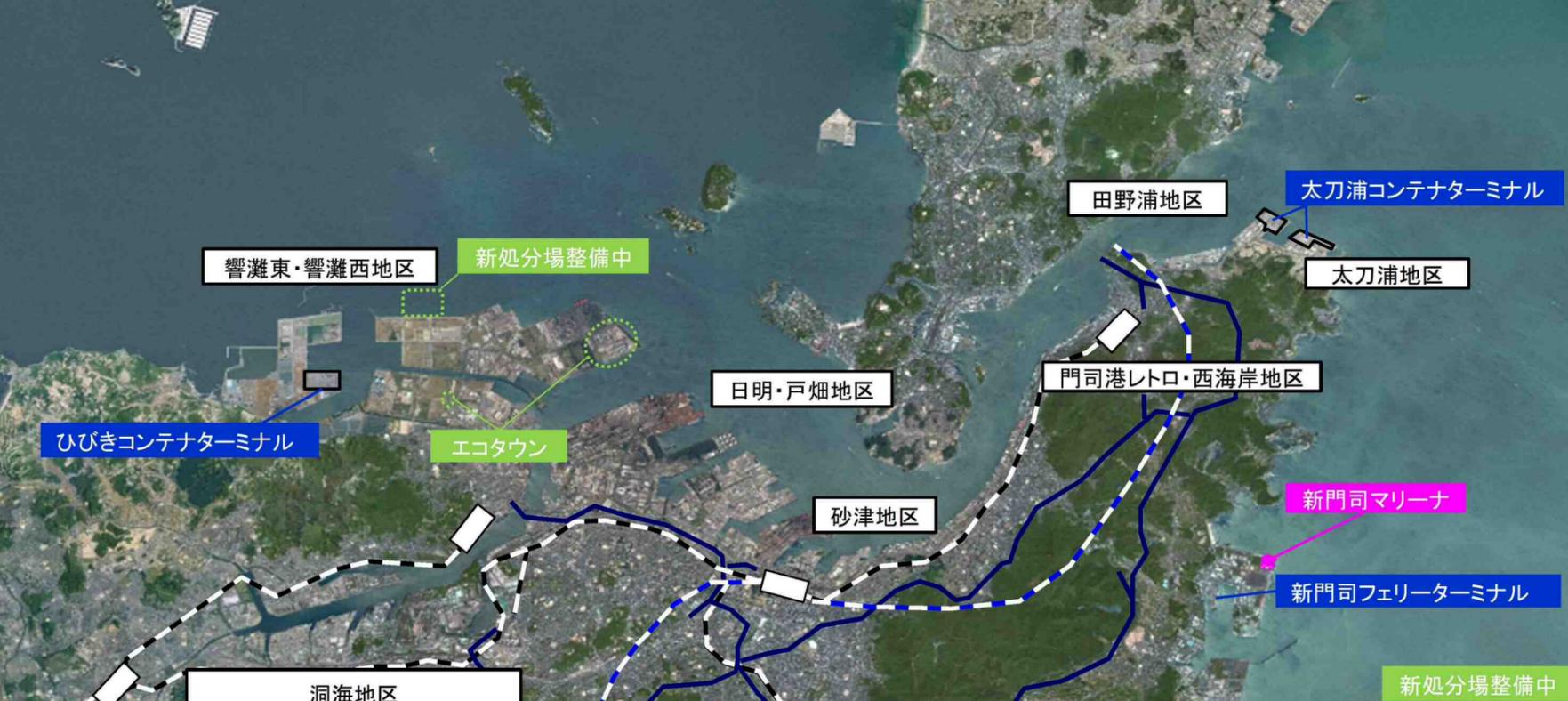
表 1-5 フェリーの運航状況

輸送モード	会社名	航路	運航内容
フェリー	阪九フェリー	新門司～神戸	1日1便(12時間30分)
		新門司～泉大津	1日1便(12時間30分)
	名門大洋フェリー	新門司～大阪南港	1日2便(12時間40分)
	オーシャントランス	新門司～徳島～東京	1日1便(35時間)
	東京九州フェリー	新門司～横須賀	1日1便(21時間)※日曜除く
	松山・小倉フェリー	小倉～松山	1日1便(7時間5分)
RORO	フジトランスコーポレーション/ トヨタ海運	新門司～名古屋等	7便/週(翌々日)
	マルエーフェリー/南西海運	ひびき～那覇 (～宮古島～石垣島)	3便/週(翌々日)

R4. 10. 1 時点

1.5 各地区の概要

<p>門司港レトロ・西海岸地区</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・明治初期から昭和初期に日本の三大港として栄えた。当時の歴史遺産を活かした門司港レトロは、国内外から多くの観光客が来訪。 ・下関との定期旅客船や関門海峡遊覧船が就航するほか、周辺の飼料工場や食品工場の原材料を取り扱う。 	<p>田野浦地区</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・古くから青果物や、背後に立地する工場の原材料や製品を取り扱う拠点であり、最近では中古自動車や半導体製造装置を運ぶ国際 RORO ターミナルとして利用されている。 	<p>太刀浦地区</p> 	<ul style="list-style-type: none"> ・西日本有数の定期コンテナ航路とコンテナ貨物取扱量を誇る「太刀浦コンテナターミナル」を有するコンテナ物流拠点。
--	--	---	---	---	---

<p>響灘東・響灘西地区</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・響灘東地区は、製造業、LNG 基地やバイオマス発電所、リサイクル関連産業等が集積。 ・風力発電関連産業の総合拠点形成を進めており、洋上風車の積み出し拠点機能等を担う「基地港湾」に指定。沖合で響灘洋上ウインドファームの建設が進行中。 ・響灘西地区は、大水深岸壁を持つ「ひびきコンテナターミナル」を有し、背後地に広大な産業用地を整備中。 			<p>新門司北・新門司南地区</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・新門司北地区は、西日本最大級のフェリーターミナルを有する物流拠点で、神戸、大阪、徳島・東京、横須賀向けが6便/日で就航。 ・九州最大規模の完成自動車の物流センターを有し、自動車輸送の内航輸送拠点として利用されている。
<p>洞海地区 (八幡・黒崎・二島・若松・北湊)</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・古くから重工業が集積し、本市の産業を支える歴史ある地区で、洞海湾を囲む形で工業用地が広がる。 ・八幡地区には、世界文化遺産の官営八幡製鐵所関連施設がある。 	<p>日明・戸畑地区</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・港湾施設と物流事業者の配送拠点が近接し、鋼材、金属製品など幅広い在来貨物を取り扱う。 	<p>砂津地区</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・JR 小倉駅に近接し、西日本総合展示場等の MICE 機能やミクニワールドスタジアム北九州等がある交流拠点。 ・耐震強化岸壁が整備された臨海部防災拠点を有する。 ・松山行きフェリーや離島航路が就航。 	<p>新門司北・新門司南地区</p>  <p>新門司沖地区</p>  <ul style="list-style-type: none"> ・新門司沖地区は、24 時間利用可能な海上空港である「北九州空港」を有する。

1.6 上位計画・関連計画の動向

1.6.1 既定の長期構想

■理念

<理念1> ものづくりを支え、まちを元気にする

我が国産業の競争力の強化を支援し、アジアの成長を取り込むことで、日本全体の産業・経済の活性化に貢献するとともに、地域社会の活力向上を目指す。

<理念2> 人と地球にやさしく、世界の環境首都を支える

環境負荷の少ない港湾活動を通して地球環境にやさしい港づくりを、また、人が憩い賑わう快適な水際線づくりを進め、世界の環境首都を目指す北九州市を港の分野から支えていく。

■将来像

○ものづくり産業を支える物流基盤としての港

ものづくり産業の競争力強化や市民の豊かな暮らしを支えるため、国際競争力のある港づくりを目指す。

<施策>

①国際競争力及び産業競争力の強化

- ・コンテナターミナルの機能強化、多目的利用
- ・競争力のある臨海部産業エリアの形成
(増大するバルク貨物への対応)
- ・フェリー・RORO船等の複合一貫輸送機能強化
- ・自動車輸出入拠点機能の強化
- ・シー&レール、シー&エアの検討
- ・魅力的な産業用地の確保
- ・既存埠頭の再編
- ・土砂処分場の確保

②物流ネットワークの強化

- ・広域的な物流ネットワークの強化
- ・臨海部物流ネットワークの強化

○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す。

<施策>

①大規模災害への対応

- ・耐震強化岸壁の整備
- ・臨海部防災拠点の整備
- ・災害時の複数アクセスルートの確保
- ・高潮等への対策の推進

②船舶航行等の安全の確保

- ・航路の拡幅・増深・維持
- ・小型船等の適正な収容場所の確保

③老朽化した施設の適切な維持管理

- ・港湾施設の計画的な維持管理の実施
- ・既存埠頭の再編

④テロ対策等の港湾セキュリティ向上

○環境首都（環境モデル都市）にふさわしい港

深刻化する地球環境問題に積極的に取り組む先進都市港湾として、陸域、海域からなる広大な港湾空間を積極的に活用して、資源循環型社会の形成、低炭素社会の実現、自然環境の保全・再生などを行い、本市が掲げる世界の環境首都にふさわしい港づくりを目指す。

<施策>

①循環型社会の形成

- ・国際資源循環拠点の形成(多様な輸送モードの活用)
- ・廃棄物処分場の確保

②低炭素社会の実現

- ・船舶及び臨海部からの排出ガス削減
- ・臨海部施設を利用した低炭素社会の実現
- ・モーダルシフトの推進
- ・洋上風力発電などの港湾空間を利用した発電の促進

③自然環境の保全・再生

- ・洞海湾等の環境修復の推進
- ・自然海岸の保全・修復
- ・環境教育の推進及び施策の実施

○多くの人が憩い・賑わう港

多数の船が行き交う関門海峡のダイナミックな景観を活かした水際線づくり、産業観光拠点や近代化遺産を活かした観光・レクリエーションの場を創出することによって、多くの人々が楽しめる交流・観光拠点を目指す。

<施策>

①市民に親しまれる水際線の整備

- ・都市の魅力を高める水際線の整備
- ・市民参加型の水際線づくり

②海辺の活用

- ・海辺の特性を活かしたにぎわいづくり
- ・海辺の活動振興

③まちの賑わいと一体となった交流拠点の形成

- ・門司港レトロを中心とした観光地の強化
- ・周遊観光ができる人の流れの形成
- ・国際旅客需要への対応

1.6.2 国における上位計画・関連計画

国土交通省港湾局は、2030年頃の将来を見据え、我が国経済・産業の発展及び国民生活の質の向上のために港湾が果たすべき役割や、今後特に推進すべき港湾政策の方向性等を、「港湾の中長期政策『PORT2030』」として策定しました。これを踏まえて、国土交通省九州地方整備局は、九州・山口地方に特化した「KYUSHU コネクトポート構想」を策定しました。

また、国土交通省港湾局は、海洋再生可能エネルギー発電設備等拠点港湾の埠頭の長期貸付制度の創設等の措置を講ずる「港湾法の一部を改正する法律」が令和2年（2020年）2月に施行されたことに伴い、「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」を見直しました。

さらに、関係10省庁で策定された「カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」において、「カーボンニュートラルポートの形成」が盛り込まれ、「洋上風力」や「水素」等についての具体的な施策が示されています。

「北九州港長期構想」の検討に当たっては、これらの計画を指針としました。

<港湾の中長期政策「PORT2030」> 【平成30年7月 国土交通省港湾局】

- 1 グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築
- 2 持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築
- 3 列島のクルーズアイランド化
- 4 ブランド価値を生む空間形成
- 5 新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成
- 6 港湾・物流活動のグリーン化
- 7 情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化
- 8 港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開

※令和4年6月フォローアップの実施

- ・新型コロナウイルス感染症の流行による国際サプライチェーンの強靱化（経済安全保障）への要請の高まりやデジタル化（DX）の加速への対応
- ・ロシアによるウクライナ侵攻も踏まえた脱炭素化の動き（GX）の加速への対応
- ・国際クルーズ等の人流（貨物船の乗船員等も含む。）への水際・事後対応
- ・軽石漂流など新たな自然災害への対応

<九州管内港湾の中長期構想(KYUSHU コネクトポート構想)>

【令和元年9月 国土交通省九州地方整備局港湾空港部】（目標年次：2030年）

- ・九州の交易拡大を支えるグローバルサプライチェーンの構築
- ・持続可能な産業発展と新たな価値を創造する国内物流体系の構築
- ・バルク・完成自動車の物流拠点形成による地域産業の活性化
- ・ロジスティクス機能の強化による産業・港湾物流の高度化・効率化
- ・人・まち・島・自然の活用による豊かな生活環境の創出と交流の活性化
- ・九州における港湾の強靱化と防災・危機管理対応力の強化

＜港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針＞

【令和2年3月 国土交通省港湾局】

1 特に戦略的に取り組む事項

(1) 我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成

- ① グローバルバリューチェーンを支える国際海上輸送網の構築と物流機能の強化
- ② 資源・エネルギー・食糧の安定確保を支える国際海上輸送網の構築
- ③ 将来にわたり国内物流を安定的に支える国内複合一貫輸送網の構築
- ④ 我が国及び地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化と港湾空間の形成

(2) 観光立国と社会の持続的発展を支える港湾機能の強化と港湾空間の利活用

- ① 観光を我が国の経済成長につなげるクルーズの振興
- ② 観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用
- ③ 海洋再生可能エネルギーの利用及び低炭素化に資する港湾空間の利活用の推進

(3) 国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保

- ① 災害から国民の生命・財産を守り、社会経済活動を維持する港湾・輸送体系の構築
- ② 船舶航行及び港湾活動の安全性の確保

2 引き続き重点的に取り組む事項

- ① 地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保
- ② あらゆる人に優しく安全で快適な港湾の実現
- ③ 良好な港湾環境の保全・再生・創造
- ④ 循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化
- ⑤ 国土の保全への配慮
- ⑥ 国際海上輸送の信頼性と安全性を確保する港湾保安対策等の推進
- ⑦ 港湾空間に求められる多様な要請への対応と港湾空間の適正管理
- ⑧ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進

3 時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて 取り組む事項

- ① 港湾の完全電子化とデータ連携の拡大によるサイバーポートの実現
- ② AIターミナルの実現によるコンテナターミナルの生産性向上及び良好な労働環境の確保
- ③ 持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性向上及び働き方改革の推進
- ④ 柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進

<2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略>

【令和3年6月 内閣官房ほか】（目標年次：2050年）

洋上風力

- ・魅力的な国内市場の創出に政府としてコミットすることで、国内外からの投資の呼び水とするため、政府として導入目標を明示する。具体的には、2030年までに1,000万kW、2040年までに浮体式も含む3,000万kW～4,500万kWの案件を形成する。
- ・2019年4月に施行された再エネ海域利用法に基づき、着実に案件形成プロセスを進めていく。
- ・系統や港湾等のインフラ整備を計画的に進めていく。

水素

- ・導入量拡大を通じて、2030年に供給コスト30円/Nm³（現在の販売価格の1/3以下）、2050年に水素発電コストをガス火力以下（20円/Nm³程度以下）にする等、化石燃料に十分な競争力を有する水準となることを目指す。

カーボンニュートラルポート

- ・我が国の輸出入の99.6%を取り扱う物流拠点であり、かつ我が国のCO₂排出量の約6割を占める産業の多くが立地する産業拠点である港湾において、水素・燃料アンモニア等の大量かつ安定・安価な輸入や貯蔵・配送等を図るとともに、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化や臨海部産業の集積等を通じて、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）」を形成し、2050年までの港湾におけるカーボンニュートラル実現を目指す。

1.6.3 北九州市における上位計画・関連計画

日本の経済成長に貢献してきた工業都市である北九州市は、大気汚染や水質汚濁等深刻な公害を経験しました。これを克服し、持続可能な経済社会システムを持った都市・地域づくりを目指す「環境未来都市」構想を進めてきました。現在は、本市の強みである「市民力」や「ものづくりの技術力」等を生かしたSDGs未来都市として、「真の豊かさ」にあふれ、世界に貢献し、信頼される「グリーン成長都市」を目指し、次に挙げるような構想、プラン等を進めています。

港は物流・産業が展開される空間であり、市民の生活の場とも近く、北九州港はこれらの取り組みを支えるとともに、先進港として他港も牽引していきます。

<「元気発進！北九州」プラン>【平成25年12月】

産業づくり～元気で人が集まるまちをつくる

○物流産業の振興

- ・アジア地域における物流の拡大や北部九州における自動車産業等の集積に伴う貨物の需要増加などに対応するため、本市にある陸海空の物流基盤の活用・充実と連携強化により、調達、生産、販売、廃棄などのものづくり活動のさまざまな局面を支援する物流産業の振興を図る。

○都市の資源を活かした集客・観光産業の振興

- ・工業等の産業施設や各種の近代化遺産・文化施設などを活用し、産業観光などの「知」の観光を推進する。また、門司港レトロ地区をはじめ市内の観光拠点を整備するとともに、市外の観光拠点との連携を促進しながら広域的な観光振興を図り、国内外からの滞在型の集客の向上をめざす。

都市づくり～便利で快適なまちをつくる

○港湾の機能強化

- ・ひびきコンテナターミナルについては、アクセス機能の強化、背後地への企業・物流センターの誘致、航路網の充実などにより、利用促進を図る。
- ・太刀浦コンテナターミナルについては、ターミナル機能向上に努め、さらなる利用促進に取り組む。
- ・その他の港湾施設は、フェリー・RORO船などの新たな物流モードや原料運搬船・自動車専用船などの船舶の大型化への対応を図り、産業競争力の強化に努める。

<北九州市都市計画マスタープラン>【平成30年3月】（目標年次：2040年度）

市街地臨海部における適切な土地利用の誘導

- ・市街地臨海部において、工業や港湾機能の維持・増進を図るべき区域では、引き続き周辺環境と調和した工業系土地利用を図る。
- ・既存の工業系土地利用のうち、街なかに隣接する低・未利用地など土地利用転換を図るべき区域において、商業・業務系土地利用や次世代を支える産業系土地利用などへの計画的な利用転換を進める。

<第2期北九州市まち・ひと・しごと創生総合戦略> (第2次改訂版)【令和4年4月】**【基本方針】**

女性と若者の定着などにより社会動態をプラスにしていき、SDGsを原動力に地方創生の「成功モデル都市」を目指す

【基本目標】**○北九州市に魅力あるしごとをつくり、安心して働けるようにする**

- ・ロボット・自動車などリーディング産業の振興
- ・風力発電関連産業の総合拠点の形成
- ・脱炭素社会の実現に向けたグリーン成長の推進
- ・さらなる物流拠点化の推進・北九州港の利用促進

○北九州市への新しいひとの流れをつくる

- ・観光客増に向けた取組

○時代に合った魅力的な住みよいまちをつくる

- ・関門連携

<北九州市物流拠点構想>【令和4年3月】

構想を推進することにより、本市が物流拠点として目指す姿

- ・陸・海・空の結節点周辺エリアを中心に、物流関連施設の集積を図る
- ・各種輸送モードを組み合わせ、多種多様な物流ニーズと時代の変化に対応できる街

主な取組み内容

- ・インフラの充実・強化、物流施設の立地促進、物流の低炭素化・脱炭素化など、9つの施策の柱を推進する。
- ・また、個別の施策を組み合わせた本市ならではの取組として、北九州港と北九州空港における国際物流拠点化、物流基盤を活かした成長産業の拠点形成など、5つの物流リーディングプロジェクトを推進する。

<北九州市SDGs未来都市計画(2021~2023)>【令和3年3月】**2030年のあるべき姿****○社会課題解決につながる「持続可能なビジネスが生まれ、育つまち」**

- ・風力発電とメンテナンス技術や高度エネルギーマネジメント等により新たな産業の核となるエネルギー産業を創出することで、地元経済の活性化を図るとともに、持続可能な都市モデルを構築する。
- ・響灘地区を中心に、広大な産業用地と充実した港湾インフラを活かし、風車の積出、風車部材の輸出入・移出入、設置した風車のO&M、風車関連部材メーカー等の産業立地という4つの拠点機能が集積した「風力発電関連産業の総合拠点」の形成を進める。

○環境と経済の好循環による「ゼロカーボンシティを目指すまち」

- ・本市の強みである風力発電をメインに、蓄電池と水素の3つを柱として、安価で安定的な脱炭素エネルギーの供給体制の構築を進めていく。あわせて、脱炭素イノベーションの早期実現に向け、産学官の連携による人材育成や、国と連携した制度面・財政面での企業活動の後押しを行う。

＜北九州市地球温暖化対策実行計画＞【令和3年8月】（目標年次：2030年度）

温室効果ガスの削減目標

○2050年の目指すべき姿（ゴール）

- ・2050年において、市内の温室効果ガス排出の実質ゼロ※を目指す（ゼロカーボンシティ）。
※「実質ゼロ」とは、人為的なCO2排出量を森林等によるCO2吸収量と差引きして、CO2排出を「ゼロ」とみなすもの

○2030年度の達成目標（ターゲット）

- ・2030年度において、温室効果ガスの47%以上削減を目指す（2013年度比）。

＜北九州市グリーン成長戦略＞【令和4年2月】（目標年次：2050年度）

- ・「北九州市地球温暖化対策実行計画【令和3年8月】」のアクションプランとして策定。
- ・「エネルギーの脱炭素化」と「イノベーションの推進」を軸として、環境と経済の好循環の実現に向けた取組や道筋を具体化し、産学官で協働して推進することで、新たな産業の創出や企業の競争力強化に繋がる脱炭素化を目指す。

2050年の目指すべき姿に向けた基本戦略

- ①経済性の高い脱炭素エネルギーの安定供給と利活用による既存産業の脱炭素化と新産業の創出
 - ・脱炭素電力推進拠点都市の推進
 - ・水素供給・利活用拠点都市の推進
- ②イノベーション創出に向けた企業支援
- ③都市整備や交通施策を通じた快適で脱炭素なまちづくり
- ④今後拡大が見込まれるアジアを中心とする海外マーケットへの展開

＜第2期北九州市循環型社会形成推進基本計画＞【令和3年8月】

ごみ処理施設の今後のあり方

○廃棄物処分場の確保

- ・快適な市民生活や市内中小企業などの産業活動を、将来にわたって支えていくためには、長期、安定的に廃棄物処分場を確保していく必要がある。
- ・今後も、ごみの減量化・資源化の推進等により、既存施設の延命化を図るとともに、使用年限の到来を見据え、現在の処分場に代わる「響灘東地区廃棄物処分場」の整備を進める。

<北九州市観光振興プラン>【平成26年5月】※現在時期プラン策定中

北九州市ならではの地域資源の観光資源化（資源の発掘・磨き上げ）

- 近代化産業遺産やサブカルチャー観光など新規観光テーマの育成
- 産業観光・環境観光など本市ならではの特徴的な観光テーマの磨き上げ
- 重点磨き上げエリアの設定：門司港レトロ・関門海峡など

- ・門司港レトロをアートの発信拠点にするなどリニューアルの検討
- ・門司港レトロの「食」のブランド化
- ・「関門」ブランドの磨き上げ
- ・小倉都心部のにぎわいの創出
- ・東田地区の魅力向上
- ・各エリアにある観光資源の魅力向上（若松北海岸・南海岸等）

インバウンド戦略〈東アジアからの誘客〉

- クルーズ客船や航空機定期便・チャーター便などの誘致

- ・他港と連携した国内外船社、代理店への営業活動を行い国内外クルーズ客船の寄港や、航空機定期便・チャーター便の更なる誘致を行う。

<北九州市地域防災計画>【令和4年2月】**地震に強いまちづくりの推進**

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

高潮災害の予防

- ・過去に記録された潮位に基づき、被災状況や施設の重要度を勘案し、適切な対応を講じる。

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。国際コンテナ貨物量は全国第8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、関東・関西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、さら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建設されたことを契機に、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、世界各国を通じて北九州港の在来埠頭で荷役されており、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

資料: 2020年工業統計表 地域別統計表より作成

<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。

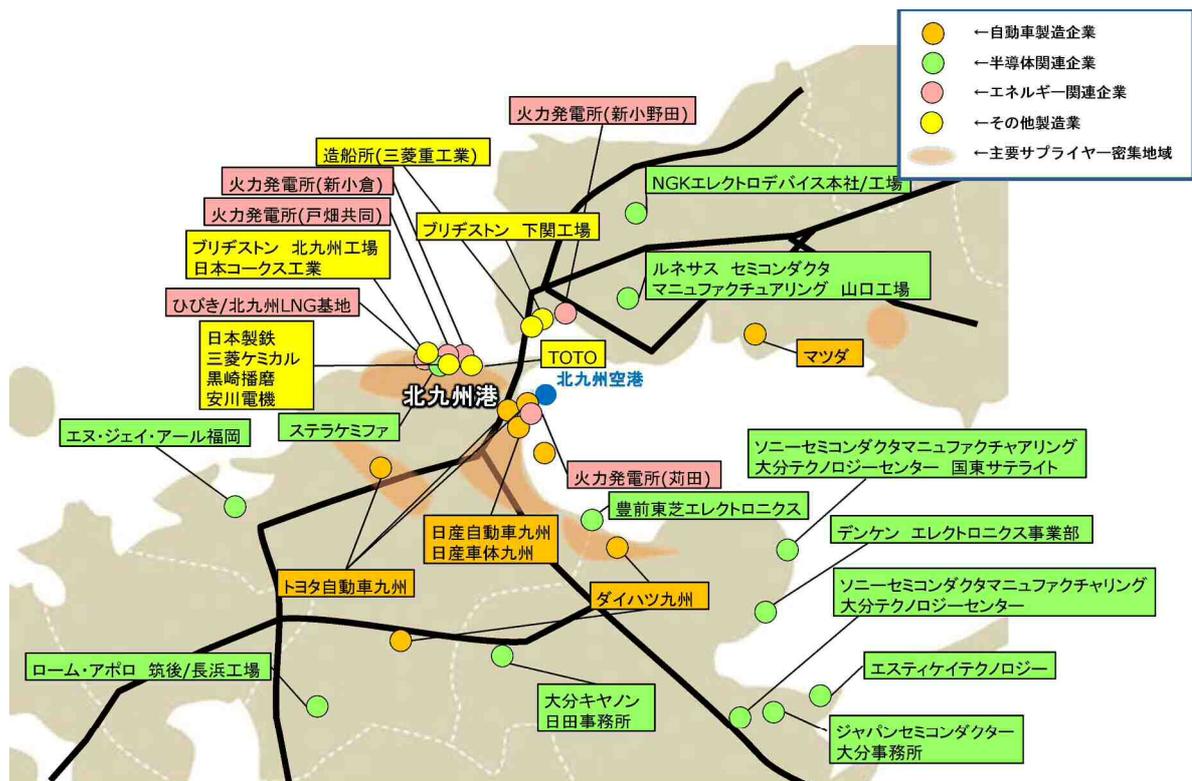


図 2-5 北九州港周辺の主要企業の立地状況

<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6年(2024年)4月からは、国内大手宅配事業者による首都圏と北九州空港を結ぶ貨物定期便の就航も予定されており、北九州空港が九州・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。

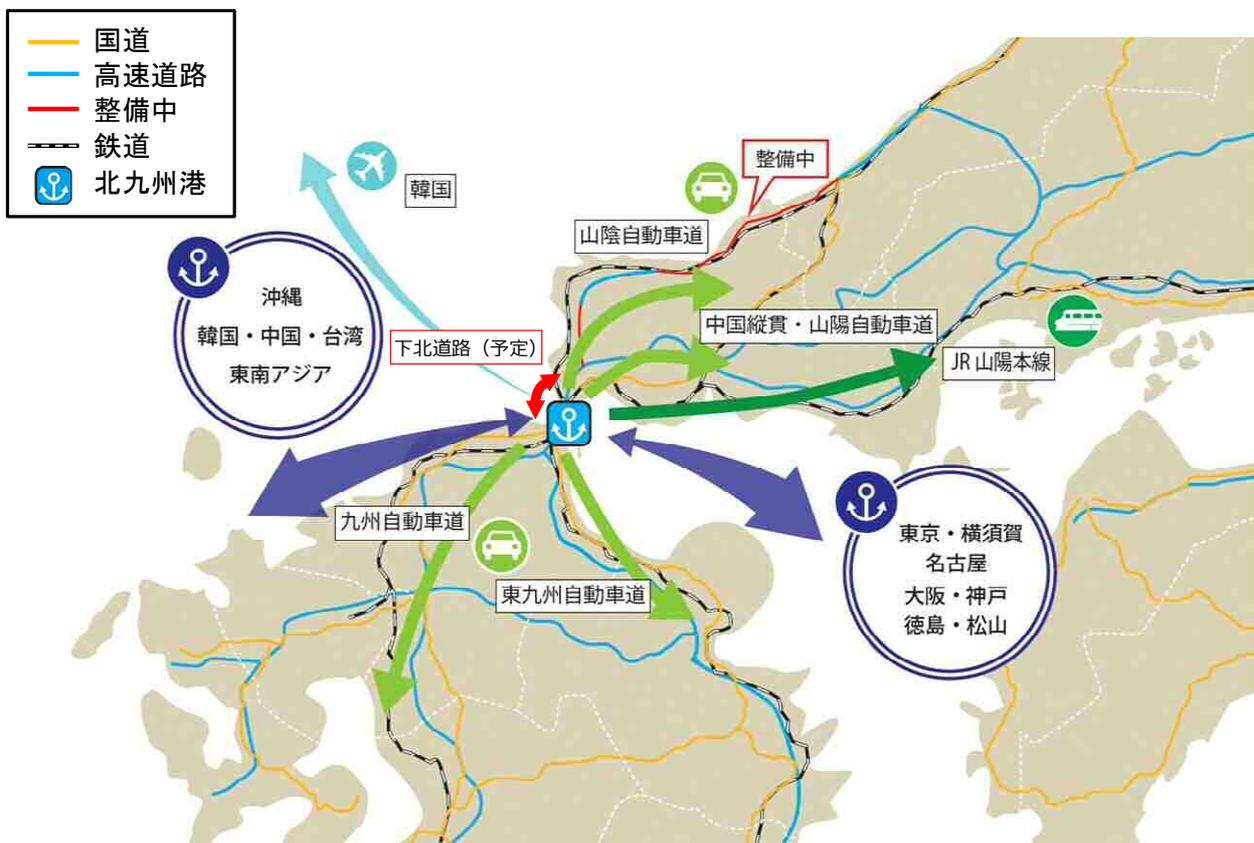


図 2-6 北九州市の多様な輸送モード

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、「響灘洋上風力発電施設」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

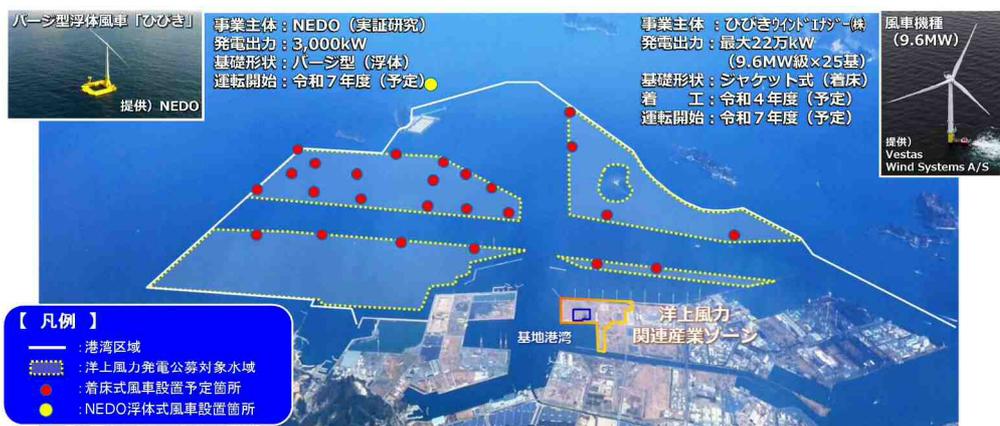
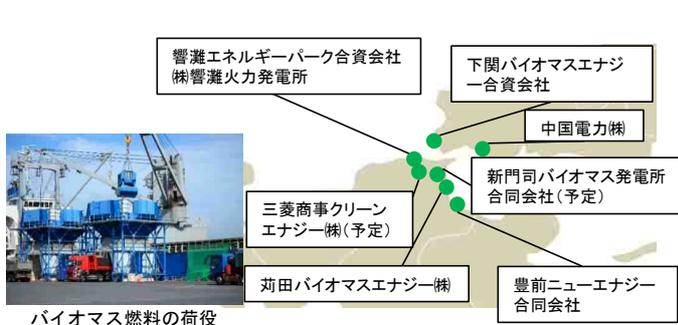


図 2-8 響灘洋上ウインドファームと洋上風力関連産業ゾーン

<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

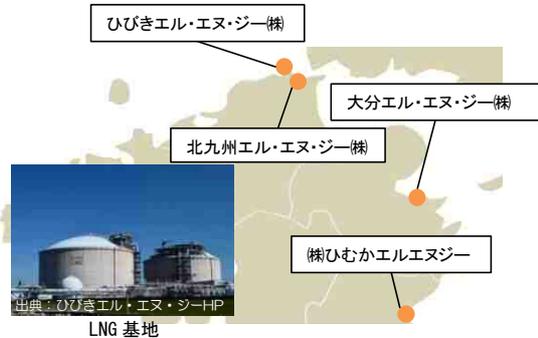


図 2-10 九州のLNG基地の立地状況

<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。

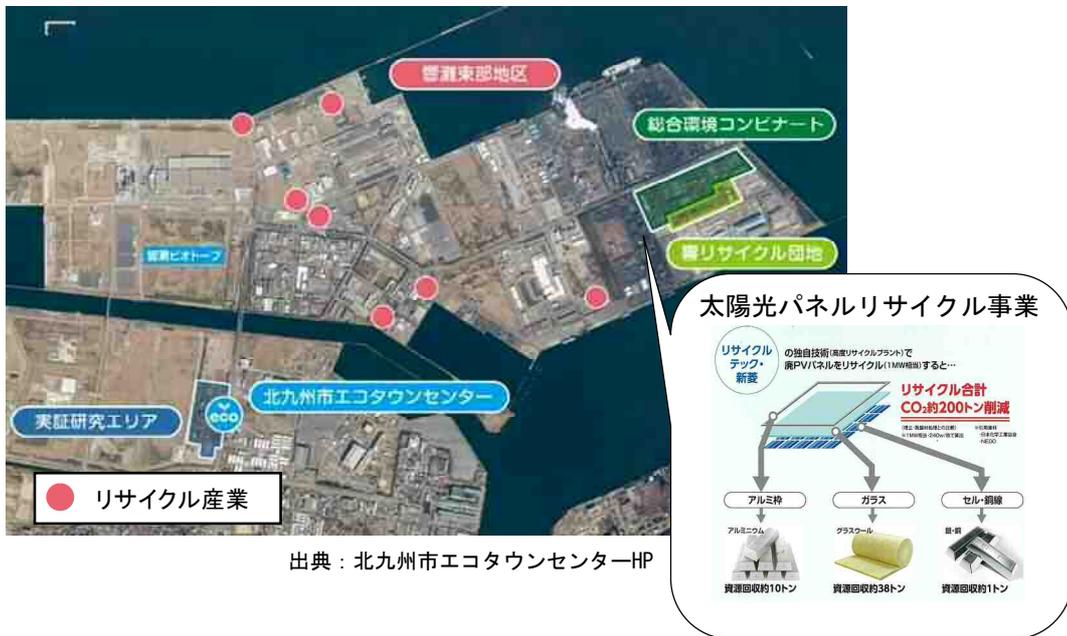


図 2-11 リサイクル産業等の集積状況

<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。

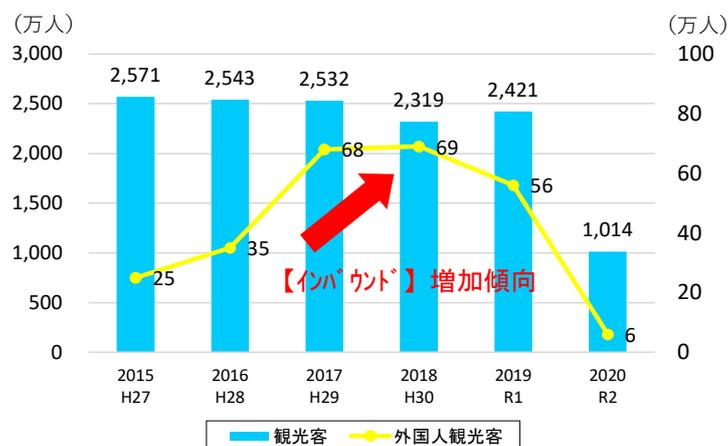
新型コロナの影響を受ける前は、北九州市を訪れる観光客数は横ばいでしたが、クルーズ船の寄港が増え、外国人観光客が増加傾向でした。



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



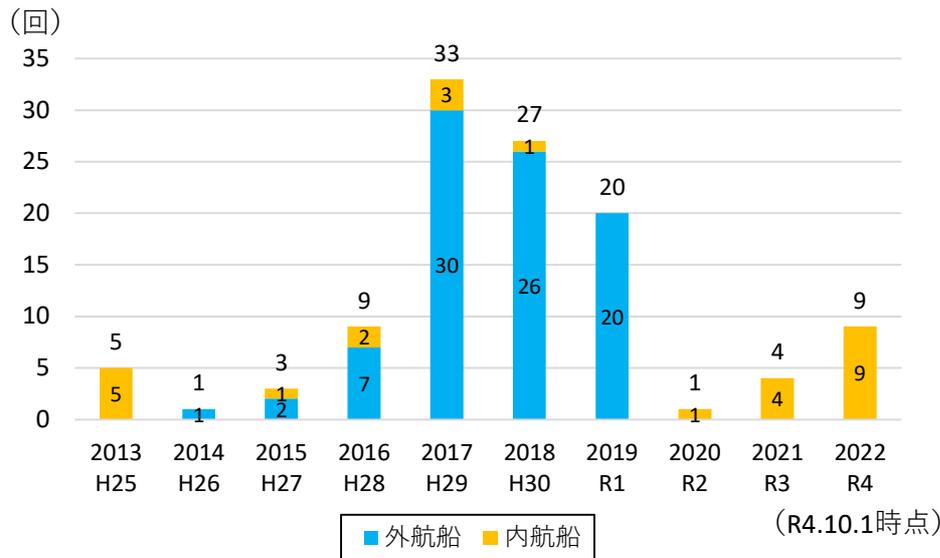
出典：「北九州市観光動態調査(令和2年次)」より作成

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は、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。

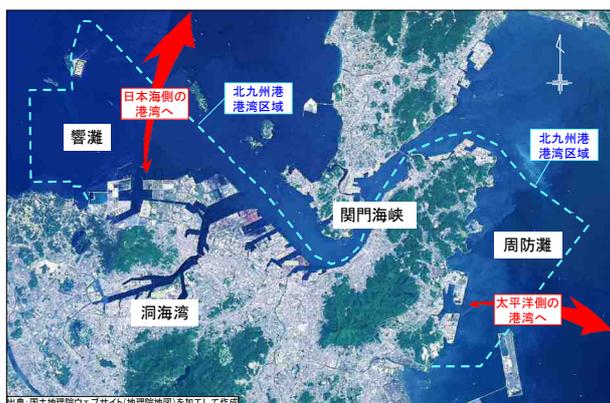


図 2-16 太平洋・日本海に面する北九州港の地理的特性



図 2-17 護岸整備(新門司地区)

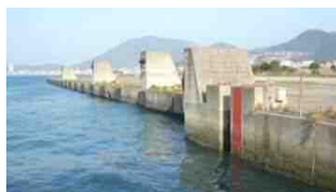


図 2-18 耐震強化岸壁の整備(砂津地区)

<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%で、令和 24 年(2044 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。

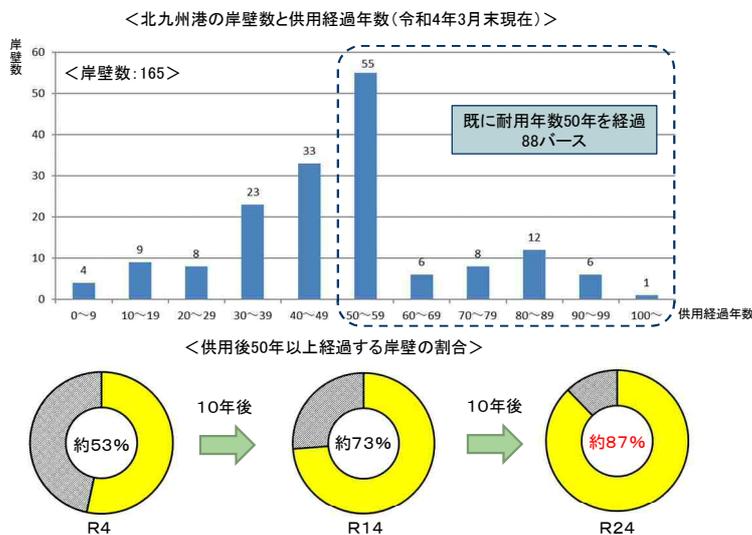


図 2-19 北九州港岸壁の老朽化



図 2-20 老朽化の状況

3. 社会経済情勢の展望

3.1 2030年に向けたSDGsの推進

平成27年(2015年)9月の国連サミットで、全会一致で「SDGs」が採択され、「誰一人取り残さない」持続可能で多様性と包摂性のある社会実現のため、2030年を年限とする17の国際目標が設定されました。

日本政府は、平成28年(2016年)5月に内閣総理大臣を本部長とする「SDGs推進本部」を設置し、同年12月に「SDGs実施指針」を策定しました。北九州市は、その積極的な取り組みが認められ、平成30年(2018年)に国から「SDGs未来都市」及び「自治体SDGsモデル事業」に選定されています。

SDGsの推進に向け、地球規模の気候変動、人口減少や働き方改革等の新しい課題への対応が必要となっています。



図 3-1 SDGs (持続可能な開発目標)

3.2 ポストコロナ社会を見据えて

令和元年(2019年)に発生した新型コロナにより、一部の部品生産の停滞やコンテナ船の減便等によるサプライチェーンの寸断が世界的に発生しました。この新型コロナの影響は、eコマース、オンライン会議ツール等のデジタル技術の活用の急速な進展をもたらしました。

物流においても、新しい生活様式に対応した非接触・非対面型物流へ転換する必要があり、デジタル技術を用いたサプライチェーン全体の強靱化が必要となっています。

また、アウトドア志向が高まり、クルージングや釣り等のマリレジャー需要への対応が必要となっています。

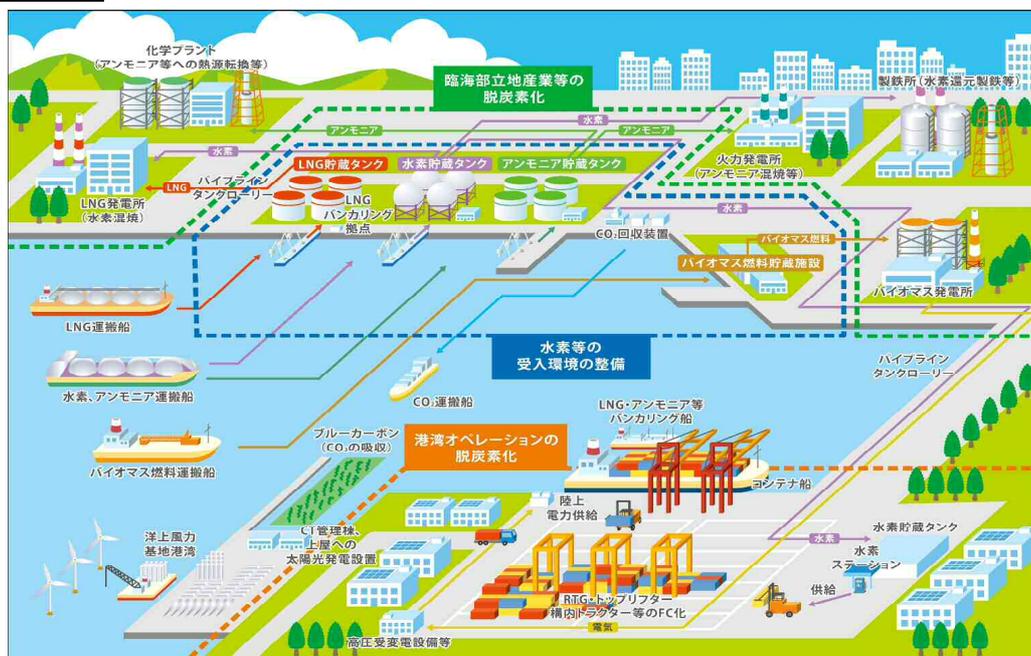
3.3 2050年カーボンニュートラルの実現

我が国は「2050年カーボンニュートラル」及び「令和12年度(2030年度)に温室効果ガスを平成25年度(2013年度)から46%削減する」ことを表明しました。

「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」では、洋上風力産業や水素・燃料アンモニア産業など、産業政策の観点から成長が期待される産業(14分野)において、高い目標を設定し、あらゆる政策を総動員することが示されています。

そのような中、港湾はCO₂排出量の約6割を占める発電、鉄鋼、化学工業等の多くが立地する臨海部産業の拠点、エネルギーの一大消費拠点であり、水素・燃料アンモニア等の活用等によるCO₂削減の余地が大きい地域です。

そのため、水素・燃料アンモニア等の大量・安定・安価な輸入・貯蔵等を可能とする受入環境の整備や、脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化、集積する臨海部産業との連携等を通じて、カーボンニュートラルポート(CNP)を形成することが必要となっています。



出典:国土交通省港湾局資料

図 3-2 カーボンニュートラルポート形成のイメージ

3.4 デジタルトランスフォーメーション(DX)の進展

ICTの浸透が人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させる、デジタルトランスフォーメーション(DX)が進展しています。物流部門においては、自動車の自動運転技術の確立や、AIターミナルの整備が進むと想定されます。

通信規格も今後の発展が見込まれ、更なる高速化・大容量化等が進展すると考えられ、世界半導体市場については、デジタル革命の進展に伴い、今後も右肩上がり成長すると予想されています(2030年:約100兆円)。

物流インフラや観光産業にもデジタル技術を組み込むことが必要となっています。

3.5 人口減少社会の到来と労働力不足

我が国の総人口は平成20年(2008年)頃をピークに減少に転じ、2050年代頃には1億人を切り、生産年齢である15歳から64歳までの人口割合は、2060年代頃には約5割にまで減少すると見込まれています。

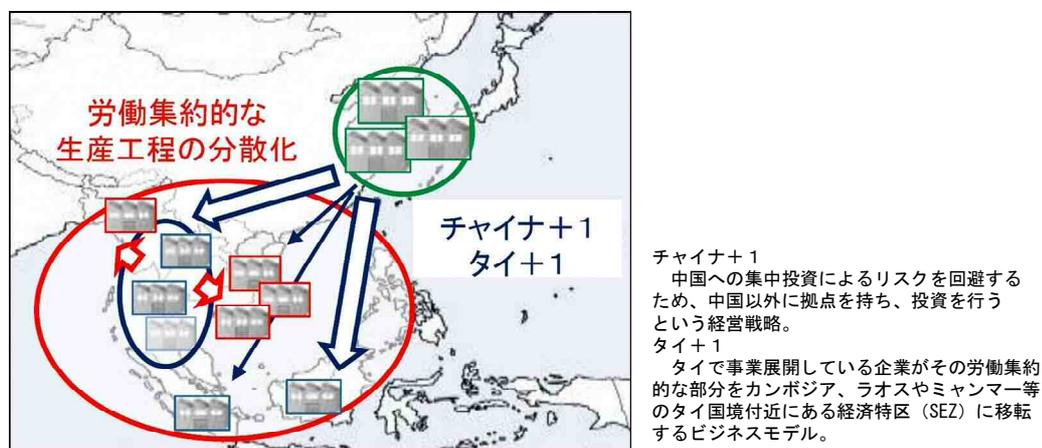
近年、トラックドライバー不足が叫ばれている中、運輸業等では労働者が不足していると考えられる事業所の割合が増加しています。

これらに対応するため、働き方改革やモーダルシフトの促進が必要となっています。

3.6 アジアにおける新興市場の拡大と生産拠点の南下

世界各地域と我が国との貿易額は増大傾向にあります。特にASEAN諸国や中国、韓国等のアジア諸国との伸び率が大きくなっています。その中で、中国沿海部等における賃金上昇に伴い、我が国企業の生産拠点は東アジアから東南アジア諸国へ(チャイナ+1)シフトしつつあります。長期的には、東南アジア諸国でも賃金上昇が進み、労働集約的な産業はカンボジア、ラオス、ミャンマー、ベトナム諸国(タイ+1)や南アジアへシフトしていき、東アジアや先発ASEAN諸国は資本集約的な産業や消費市場としての重要性が高まると予測されています。

そのため、東南アジア諸国(ASEAN)や南アジアまで見通したサプライチェーンの強靱化が必要となっています。



出典：国土交通省「PORT2030（参考資料）（平成30年7月）」

図 3-3 中国からの生産拠点の南下

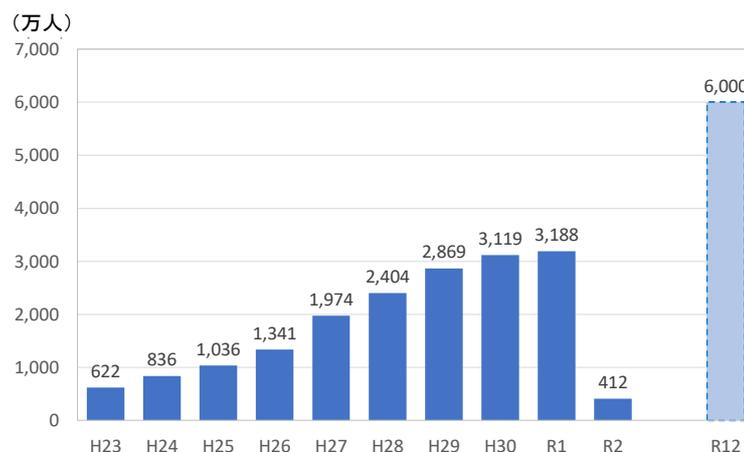
3.7 循環型社会の形成

2050年の世界全体の廃棄物発生量は、2010年の2倍以上となる見通しです。国際的な資源価格の高騰、需給ひっ迫、鉱物資源の品位の低下から、今後は世界的な資源制約が強まると予想されています。「必要なモノ・サービスを必要な人に、必要な時に、必要なだけ提供する」ことで、ライフサイクル全体で徹底的な資源循環を行うことや、廃棄物の適正処理が求められており、循環資源の取り扱い環境と適正な廃棄物処理場の確保が必要となっています。

3.8 外国人旅行者の増加

訪日外国人旅行者数は、受入環境整備等により、令和元年(2019年)までは7年連続で過去最高を更新していましたが、令和2年(2020年)は新型コロナの影響を受けて大きく減少しました。

一方で、IATA(国際航空運送協会)は、世界の航空旅客輸送が令和6年(2024年)に令和元年(2019年)の水準に回復すると予測しています。日本政府も、令和12年(2030年)に外国人旅行者6,000万人の目標を引き続き目指しており、ウィズコロナとその後のインバウンド観光需要への対応が必要となっています。



出典：観光庁「令和3年度版観光白書」より作成

図 3-4 訪日外国人旅行者の推移

3.9 巨大災害の切迫

近年、南海トラフ巨大地震や首都直下地震等の切迫性が高まり、それに伴う巨大津波の発生が懸念されています。また、地球温暖化に伴い台風・豪雨等の激甚化が見られるなど、自然災害リスクが益々高まっており、激甚化する災害への対応や、広域災害時における被災地の復旧支援が必要となっています。



出典：国土交通省「防災・減災対策本部資料」より作成

図 3-5 台風・豪雨の激甚化

3.10 インフラの老朽化

今後、全国で高度経済成長期に集中的に整備した港湾施設の老朽化による問題が更に顕在化してきます。係留施設(岸壁)では、建設後50年以上経過する施設が、令和16年(2034年)には約6割に急増するため、施設の改廃を含むインフラ管理(アセットマネジメント)が必要となっています。

4. 北九州港の課題

4.1 産業・物流に関する課題

4.1.1 コンテナ物流機能の強化

<太刀浦コンテナターミナル>

太刀浦コンテナターミナルでは、取扱貨物量が増加する中、順次施設の機能拡充やゲートの効率化に加えて、荷役の共同化など競争力強化を進めています。しかし、更なる機能強化に向けては、ヤードの不足や、バンプールやシャーシプールが分散していることなどに対応し、コンテナ物流の生産性を向上することが求められています。

また、背後には、コンテナ貨物を取り扱う新たな倉庫・上屋を建てる用地が不足しているとともに、既存の倉庫も建設から年数が経過しています。コンテナ貨物需要は今後も伸びるとみており、これに対応する新たな倉庫の確保が求められています。

太刀浦コンテナターミナルでは、中国、韓国、東南アジア諸国との間に月 132 便の外貿定期コンテナ航路が就航しています。これらの航路では、カスケード現象によるコンテナ船の大型化が進行しており、船舶の大型化への対応が求められています。



図 4-1 太刀浦コンテナターミナルの利用状況

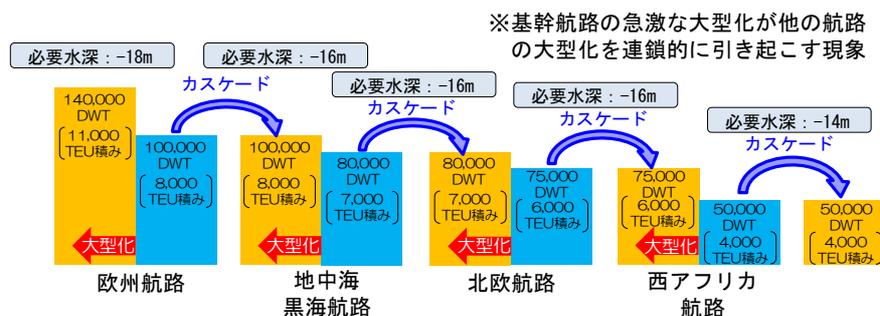


図 4-2 カスケード現象のイメージ

出典：国土交通省港湾局資料より作成

<ひびきコンテナターミナル>

ひびきコンテナターミナルのコンテナ貨物取扱量は、響灘東地区に企業立地が進んだこと等により、近年増加傾向です。また、令和3年(2021年)度より、新たにLNGコンテナの本格輸出が始まったところです。

一方で、ひびきコンテナターミナルは、航路数が少ないこと、背後に倉庫が少ないこと、輸出過多により空コンテナの回送費用を要すること等の課題があります。

今後の取扱量の増加を図るため、背後の利便性を向上させつつ、新たなコンテナ航路の誘致や輸出入のバランスの取れた集貨・創貨を推進すること等、より一層の利用促進に向けた取り組みが求められています。

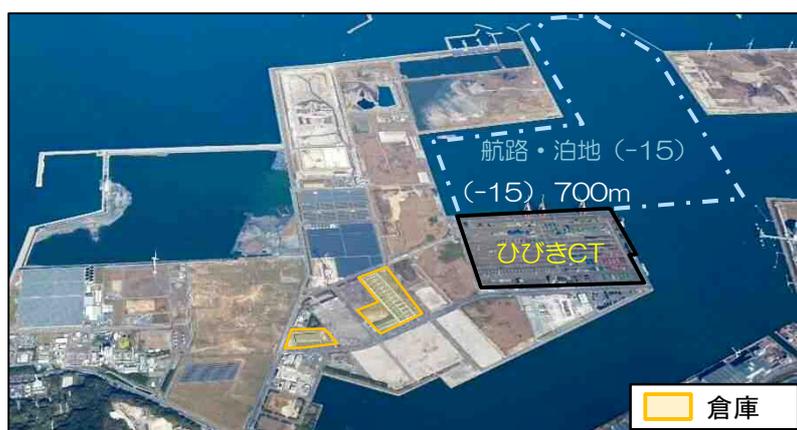


図 4-3 ひびきコンテナターミナル周辺の倉庫の立地状況

そのような中、現状ではターミナル能力に余裕があることから、大水深の岸壁と広いヤードを有効に活用して、

- ・平成28年(2016年)から暫定的に大型クルーズ船の受け入れを開始
- ・令和元年(2019年)から在来船の利用(発電所プラント設備等)を開始
- ・令和2年(2020年)からRORO船沖縄航路が就航(3便/週)

など、コンテナの取り扱いに支障がない範囲で、暫定的な多目的利用を行っています。

さらに、バイオマス発電原料を取り扱う在来船の受入れの要請があります。



図 4-4 ひびきコンテナターミナルの多目的利用の例

<両コンテナターミナル共通>

平成 30 年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査によると、北九州港背後圏発着貨物の約 25%が、陸送を経て他港から輸出入されています。東九州自動車道が開通し、下関北九州道路の検討が進む等、今後、背後圏拡大の余地があるため、北九州港背後圏貨物の集貨の強化及び背後圏の拡大を行う必要があります。



出典：平成 30 年全国輸出入コンテナ貨物流動調査票より作成
 図 4-5 北九州港で取り扱っているコンテナ貨物の約 8 割を扱っているエリア

また、労働力人口の減少や高齢化の進行により、今後、労働者の担い手不足が懸念されています。このため、作業員の労働環境の改善及び働き方改革が求められています。

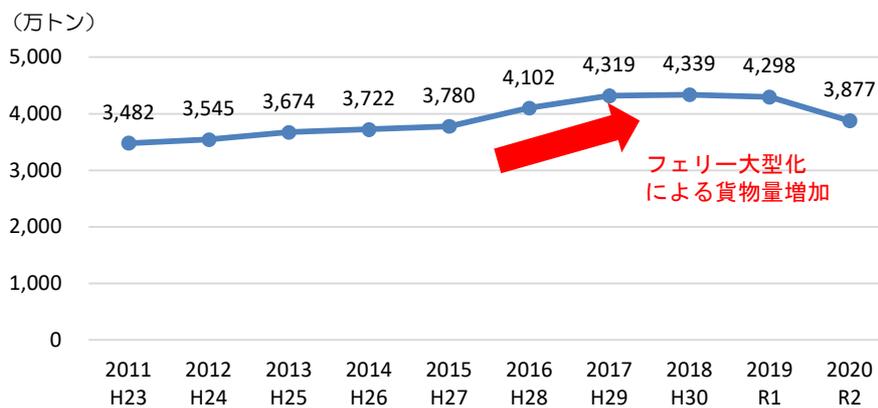
4.1.2 フェリー・RORO 拠点の機能強化

トラック運転手の不足や労働時間規制[※]等により、フェリー・RORO 船等の輸送量は、全国的に増加傾向です。また、日本政府は、地球温暖化対策計画（令和 3. 10. 22 閣議決定）において、令和 12 年度（2030 年度）までに海運モーダルシフト貨物の輸送量（フェリー・RORO 船等の輸送量）を、令和元年の 358 億トンから 410 億トンに増加させる目標を設定しています。

そのため、西日本最大級のフェリー拠点である北九州港においても、輸送量の増加が見込まれています。新門司地区に就航するフェリーについては、船舶の大型化に伴う貨物量の増加に加え、シャーシ置場の需要等のため、背後の荷捌き地が狭隘となっており、フェリー・RORO ターミナルの拡充、フェリーの荷捌き地の確保が求められています。

※) トラックドライバーの労働時間規制

改正労働基準法施行により、令和 6 年度（2024 年度）から、全事業者の全ドライバーの時間外労働を 960 時間以内とする罰則付き上限規制が適用される。
（6 カ月以下の懲役または 30 万円以下の罰金）



出典：港湾統計

図 4-6 フェリー貨物量の推移（新門司地区）



図 4-7 新門司地区の利用状況

4.1.3 自動車輸送拠点の機能強化

新門司北地区では、完成自動車の物流企業が集積しています。現在は、内航船により他港へ移出し、そこから輸出する輸送形態となっており、一部事業者から新門司北地区から直接外航船で輸出したいという要望があります。

しかしながら、岸壁延長の不足や航路水深が十分でないこと、新たな貨物需要に対応可能な保管ヤードが不足しているため、完成自動車の輸出岸壁の整備及び保管ヤードの確保が求められています。

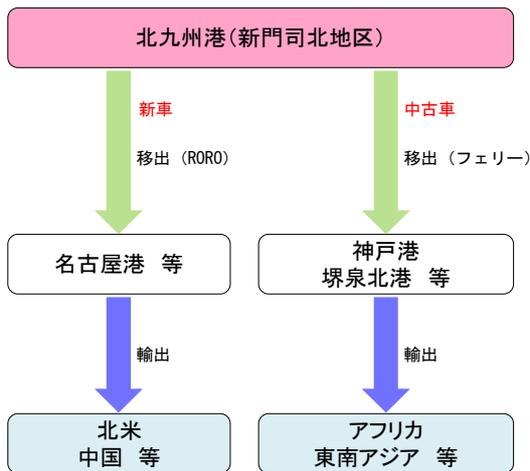


図 4-8 現在の自動車輸出イメージ



図 4-9 新門司北地区における完成自動車物流企業の集積

4.1.4 在来埠頭の機能強化

在来埠頭では、木質チップや非金属鉱物等のバルク貨物の取扱量が増加しています。特に響灘南埠頭は混雑が激しく、一部の船舶では沖待ちが発生している状況です。また、世界的な荷動き量の増大や遠隔地からの輸入の増加に伴い、外航バルク貨物船が大型化しており、企業からは、更なる大型船を配船して効率を上げたいとの要請もあります。

その他の埠頭においても、背後地の不足や岸壁水深の不足等により、貨物の取り扱いに制限が発生し、貨物の横持ち等が発生しています。

在来埠頭における、取扱貨物量の増大や大型化する外航バルク貨物船に対応した埠頭の強化が求められています。

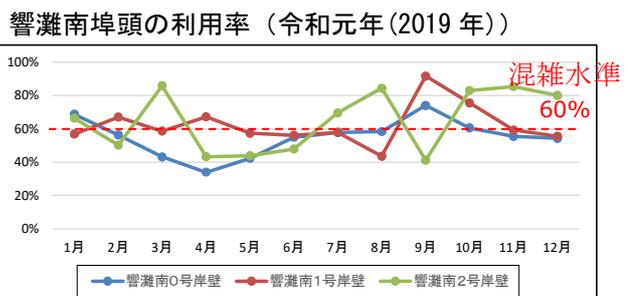


図 4-10 響灘南埠頭利用状況

北九州港では、響灘東地区と山陽小野田市に立地するバイオマス発電所3か所で使われるバイオマス原料を扱っています。黒崎地区、新門司南地区では、新たなバイオマス発電所の建設に向け、環境アセスメント手続き等が進行中であり、今後、北九州港内でバイオマス発電の原料の取り扱いが増える見込みです。

また、2050年カーボンニュートラルやDXの進展により、先端成長産業等の集積が見込まれる中、これら産業の製品の高性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、今後、レアメタルを含む鉱物資源を取り扱う埠頭の重要性が高まることが想定されます。

これらのことから、新規バルク貨物の需要に対応した新たな埠頭の確保が求められています。



図 4-11 北九州港でのバイオマス発電の立地状況

システム・要素技術		必要となる主な鉱物資源
発電・蓄電池	風力発電	銅、アルミ、レアアース
	太陽光発電	インジウム、カリウム、セレン、銅
	地熱発電	チタン
	大容量蓄電池	バナジウム、リチウム、コバルト、ニッケル、マンガン、銅
蓄電池・モーター等	リチウムイオン電池	リチウム、コバルト、ニッケル、マンガン、銅
	全固体電池	リチウム、ニッケル、マンガン、銅
	高性能磁石	レアアース
	燃料電池（電極、触媒）	プラチナ、ニッケル、レアアース
	水素タンク	チタン、ニオブ、亜鉛、マグネシウム、バナジウム

出典：資源エネルギー庁「2050年カーボンニュートラル社会実現に向けた鉱物資源政策」より

図 4-12 カーボンニュートラルの進展で必要となる鉱物資源

4.1.5 産業用地の確保と立地促進

新門司北地区は、フェリーターミナルを有し、近傍には太刀浦コンテナターミナル、高速道路インターチェンジが位置することから、物流事業者等の立地が進展してきました。響灘東地区は、近傍にひびきコンテナターミナルや響灘南埠頭が位置することから、製造業やエネルギー関連企業、リサイクル関連企業の立地が進展しています。

両地区ともに、産業の集積が進む一方で、新たな企業進出に対応出来る産業用地が不足しているため、新たな用地需要への対応が求められています。



図 4-13 北九州港の土地の分譲状況（左：新門司北地区 右：響灘東地区）

4.3 人流・賑わいに関する課題

4.3.1 交流拠点機能の強化

臨海部では、世界文化遺産である官営八幡製鐵所旧本事務所や重要文化財である門司港駅等、本市の発展を支えてきた歴史的施設、関門海峡と関門橋、洞海湾と若戸大橋等の景観が一体となり、風光明媚な景観を創出しています。さらに、歴史的建造物の保存や緑地・遊歩道の整備等、臨海部の特性を活かした賑わい・交流拠点の形成を進めています。また、小倉城、門司港レトロ、皿倉山等の多様な観光資源や関門海峡花火大会等の行祭事があります。

しかしながら、これらの各区に点在する観光資源を機能的に連携させていくことが課題であり、観光客誘致や賑わいづくりに、歴史的・景観的価値を活かしていくことが求められています。

門司港レトロ地区や砂津地区では、交通の利便性の良さや近傍にある観光資源を活かし、クルーズ船の受け入れ環境の整備や、賑わいのあるまちづくりを進めています。更なる賑わいのあるまちづくりのために、地区内にある低未利用地の活用が求められています。

また、インバウンド需要に対応するため、キャッシュレス環境や多言語対応、デジタル技術を活用した移動の利便性向上が求められています。



官営八幡製鐵所 旧本事務所



旧大連航路上屋



JR 門司港駅

出典：パンフレット「”世界遺産のある街”北九州市」

図 4-15 北九州港の観光資源（左：世界文化遺産、右：みなとオアシス門司港）



東海岸通護岸



測量基準点



旧古河鉱業若松ビル

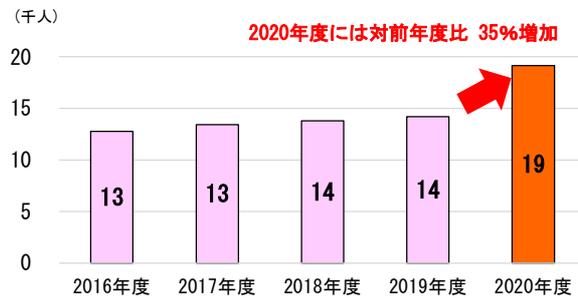


若松南海岸通りと若戸大橋

図 4-16 若松地区の観光資源（左：築港関連施設群、右：歴史的建造物）

4.3.2 マリンレジャーの推進

新型コロナの影響により、アウトドア志向が高まり、クルージングや釣り等の需要が増加しており、マリンレジャー需要への対応が求められています。



(一財) 日本海洋レジャー安全・振興協会 統計資料より作成

図 4-17 九州地区の小型船舶の免許取得数

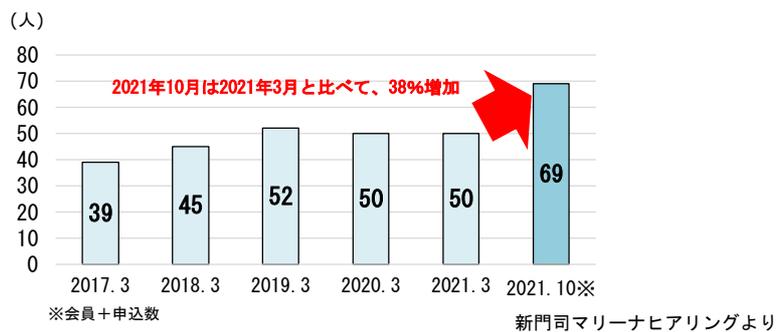


図 4-18 新門司マリーナのレンタルボート会員数

4.4 安全・安心に関する課題

4.4.1 臨海部の防災機能の強化

北九州港では、大規模な地震が発生した際に、港を介して緊急物資を輸送するために耐震強化岸壁を砂津地区に整備しています。引き続き、計画されている西海岸地区・黒崎地区の耐震強化岸壁を早期に整備することが求められています。

また、地震時にも安定した企業の生産活動を可能とするため、幹線貨物輸送機能を維持する耐震強化岸壁を新門司南地区に整備しています。大規模災害に備え、幹線貨物輸送航路における耐震強化岸壁の更なる整備が求められています。



図 4-19 砂津地区 臨海部防災拠点

4.4.2 北九州空港との連携強化

北九州空港では、「九州・西中国の物流拠点空港」と「北部九州の活発な交流を支える空港」の実現を目指しているところです。

貨物については、令和3年度(2021年度)に過去最高となる2.2万トンを記録し、旅客については、平成30年度(2018年度)に過去最高となる178万人を記録しました。

貨物・旅客の両面で利用が進む中、空港へのアクセスは「県道新北九州空港線（新北九州空港連絡橋）」のみであり、災害時に交通が寸断された場合の影響が懸念されるため、災害時における交通のリダンダンシーの確保が求められています。

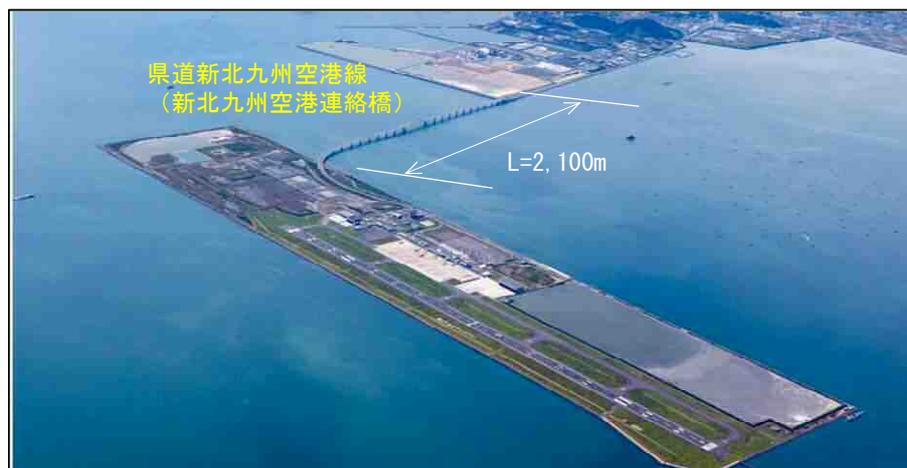


図 4-20 空港へのアクセスルート

4.4.3 高潮・高波対策の推進

新門司北地区や白野江地区では、これまで台風に伴う高潮・高波により、浸水被害が発生しました。護岸整備等の対策は順調に進捗しているものの、近年の台風の大型化・頻発化や、気候変動の影響による平均海面水位の上昇等が顕在化してきており、激甚化する災害への対応が求められています。

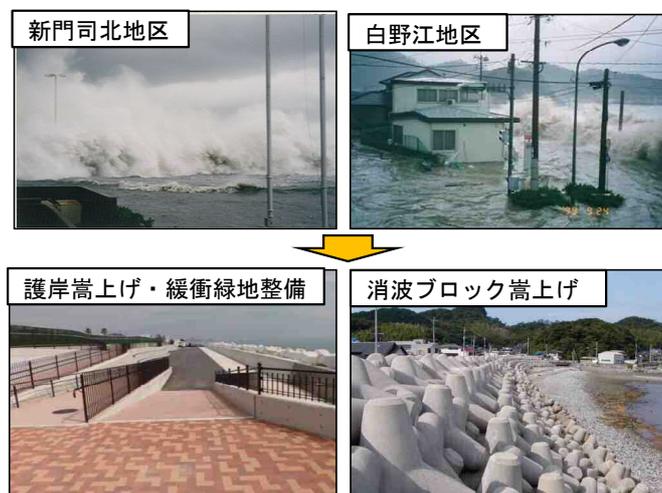


図 4-21 高潮から市民生活や企業活動を守る護岸整備等

4.4.4 港湾施設の老朽化対策

北九州港では、1960年代～1980年代に多くの港湾施設が整備されたため、岸壁の約半数が整備後50年以上経過する等、港湾施設の老朽化が進行しています。

限られた財源の中、将来にわたって必要な港湾施設が機能を発揮し続けるため、予防保全型の維持管理へ転換し、計画的、総合的な港湾施設の老朽化対策を行うことが必要です。そのため、港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの構築に取り組むことが求められています。

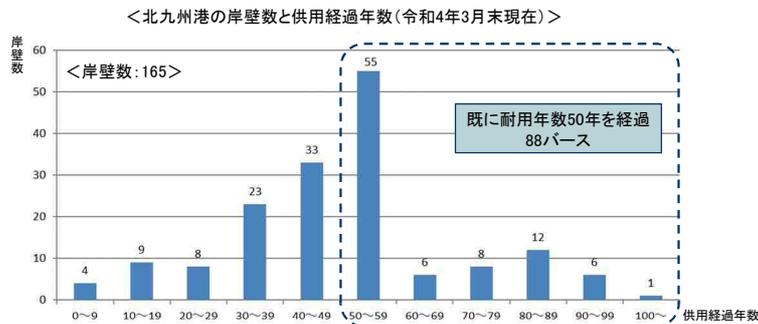


図 4-22 北九州港の岸壁数と整備年（令和4年（2022年）3月時点）

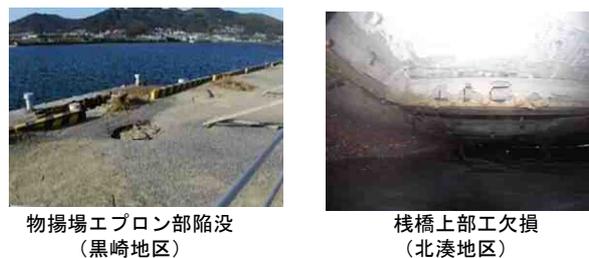


図 4-23 老朽化の状況

4.4.5 不許可係留対策の推進

北九州港では、既存の小型船係留施設の容量が不足しており、不許可係留している小型船が存在しています。小型船の不許可係留は、他の船舶の航行への支障、自然災害における二次被害、景観の阻害等の様々な問題が発生する原因になります。そのため、小型船係留施設の整備や不許可係留への対応が求められています。

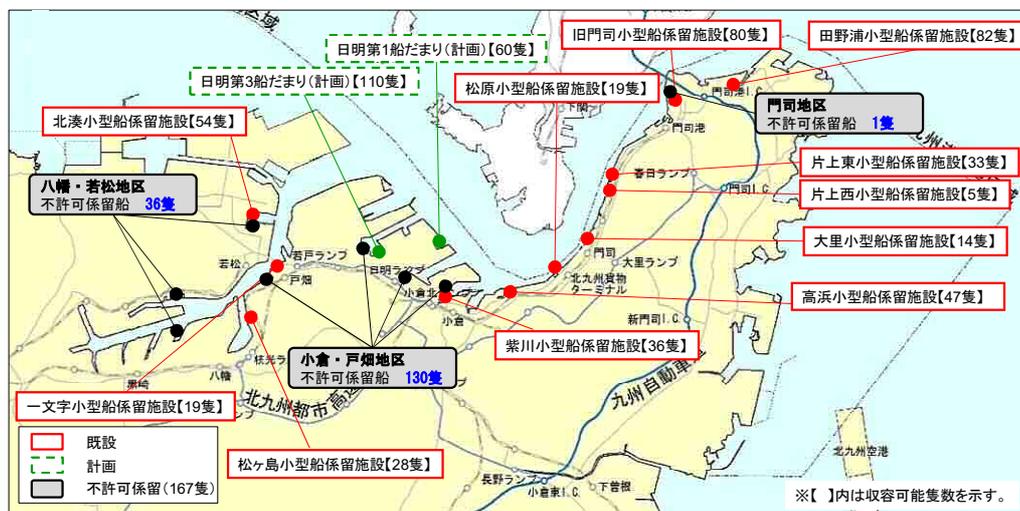


図 4-24 北九州港内の小型船係留施設と不許可係留船（令和4年（2022年）7月時点）