

北九州港長期構想 概要版

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~

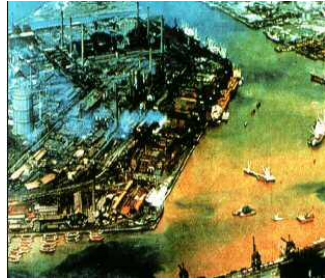
1. 北九州港の概要

1.1 北九州港の沿革と歴史



北九州港と東アジア・東南アジア主要都市

1960年代の洞海湾



現在の洞海湾



新門司フェリーターミナル



響灘リサイクルポート岸壁

港の始まりと産業の発展

明治22年(1889年)
 11月 門司港開港、特別輸出港に指定
 (外国貿易の始まり)

明治37年(1904年)
 4月 若松港が特別輸出港に指定

戦後の復興と北九州港の誕生

昭和15年(1940年)
 7月 門司、小倉、下関3港が合併し、関門港となる

昭和38年(1963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
 1960年代に「死の海」と言われた洞海湾

新しい輸送モードへの対応 昭和43年(1968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55年(1980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

平成3年(1991年)
 1月 新門司フェリーターミナル供用開始

進化を続ける北九州港

平成14年(2002年)
 3月 北九州貨物ターミナル駅供用開始
 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18年(2006年)
 3月 北九州空港開港
 平成23年(2011年)「グリーン成長都市(OECD)」に選定

平成24年(2012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25年(2013年)「北九州OECDレポート」発表

令和元年(2019年)
 11月 開港130周年
 「みなとオアシス門司港」に登録

明治34年(1901年)
 2月 官営八幡製鐵所操業開始

大正時代初期(1910年代)
 北九州市域で企業設立・拡張が相次ぎ、
 北九州市域の人口が大幅に増える

昭和26年(1951年)
 9月 関門港として、特定重要港湾に指定

昭和39年(1964年)
 4月 門司港、小倉港、洞海湾が統合し、
 北九州港誕生

昭和46年(1971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62年(1987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7年(1995年)
 3月 門司港レトロがグランドオープン
 6月 中枢国際港湾に指定

平成17年(2005年)
 4月 ひびきコンテナターミナル供用開始

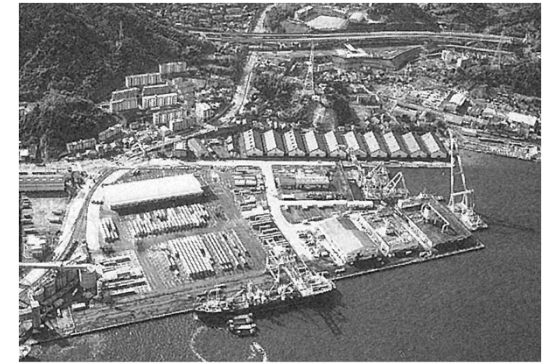
平成23年(2011年)
 4月 関門港として、国際拠点港湾に指定
 11月 日本海側拠点港に選定

平成29年(2017年)
 3月 北九州空港「貨物専用エプロン」
 供用開始

令和2年(2020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



官営八幡製鐵所旧本事務所
 (明治32年竣工)



田野浦コンテナターミナル



太刀浦コンテナターミナル



門司港レトロ



ひびきコンテナターミナル

長い歴史で培われた機能・知見を活かし、新たな『北九州港長期構想』を策定

1.2 各地区の概要

門司港レトロ、西海岸地区



- ・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。

田野浦地区



- ・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。

太刀浦地区



- ・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。

響灘東、響灘西地区



- ・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。

八幡、黒崎、二島、若松、北湊地区



- ・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。

許斐、日明、戸畑地区

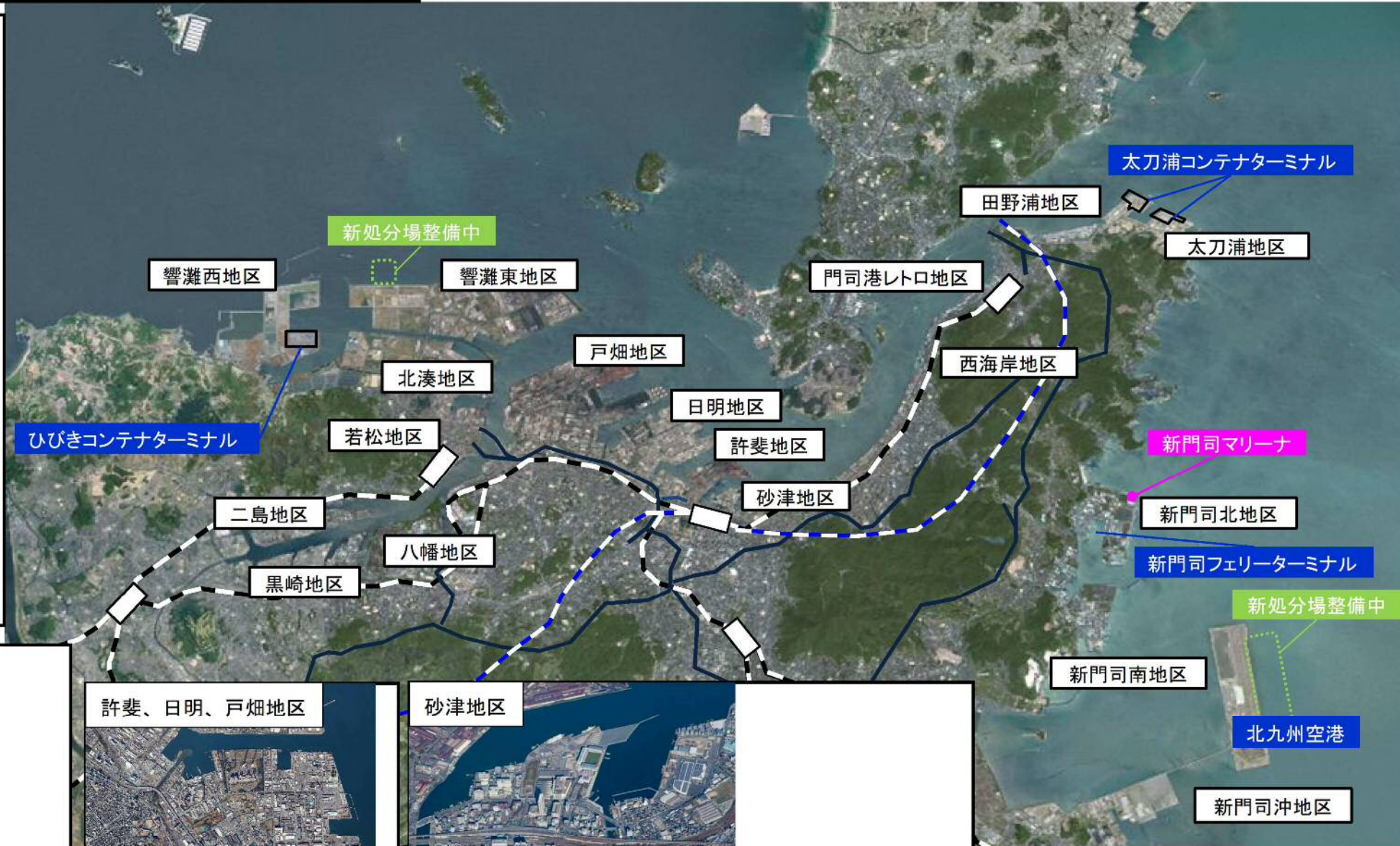


- ・港湾施設と物流事業者の配送拠点が近接し、鋼材、金属製品など幅広い在来貨物を取り扱う。

砂津地区



- ・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。



新門司北、新門司南地区



- ・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。

新門司沖地区



- ・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。

2. 北九州港を取り巻く状況

【物流・産業】

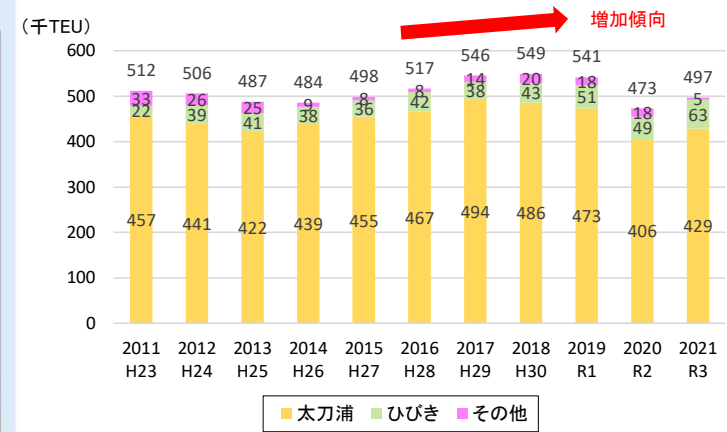
<コンテナ輸送>

- 北九州港は、昭和46年（1971年）に西日本で最初のコンテナターミナルを供用開始し、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。
- 平成17年(2005年)には、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った。
- 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、週36便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であり、コンテナ貨物取扱量は全国第9位。

◆北九州港のコンテナ航路数



◆コンテナ貨物取扱量の推移



<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-神戸間が日本初となる長距離フェリーが就航。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。
- 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。また、令和3年(2021年)7月より、横須賀港との間を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。
- フェリー貨物取扱量は、全国第2位の取扱を誇る日本を代表する内航物流拠点。

◆北九州港のフェリー・RORO航路



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

2021年7月就航 (新規航路)
東京九州フェリー「はまゆう」

2021年12月就航
名門大洋フェリー「きょうと」

<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。
- 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。
- 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、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。

◆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

◆在来貨物の主な輸送先



<産業>

- 北九州市は、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。
- 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。

◆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、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。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。
- 北九州市内には、24時間利用が可能な「北九州空港」や日本全国の駅を結ぶ鉄道輸送の拠点である「北九州貨物ターミナル駅」を有する。

◆北九州市の多様な輸送モード

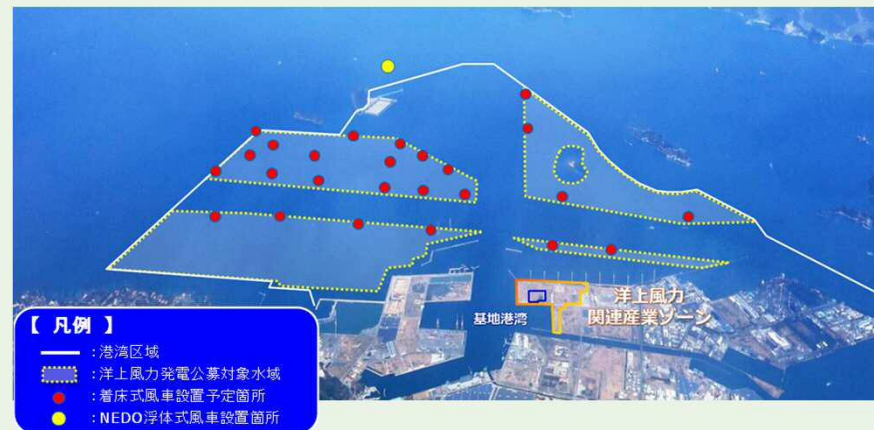
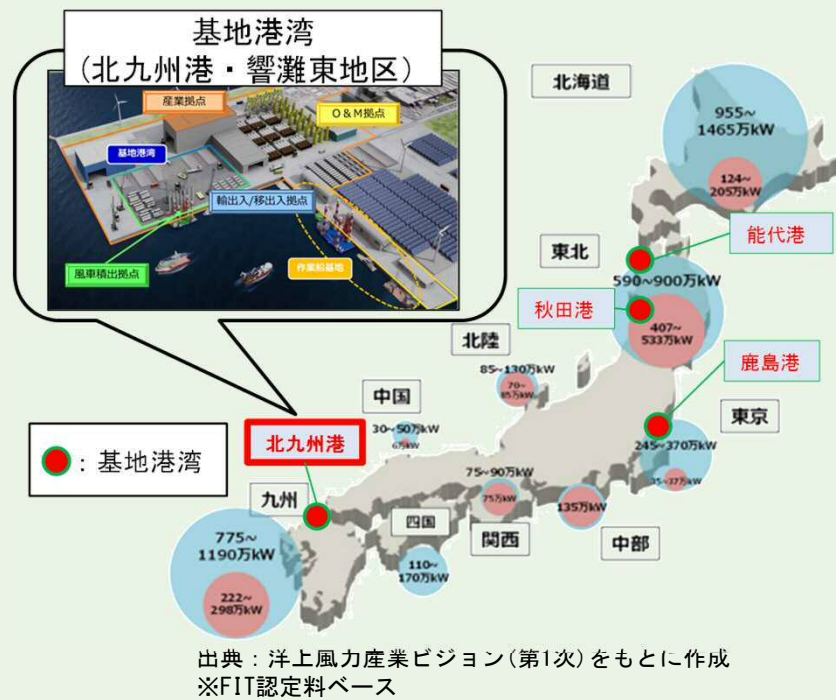


【環境・エネルギー】

＜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。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。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。
- 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組を実施。
- 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。
- 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。

◆洋上風力産業ビジョンで示された地域別導入イメージ



◆響灘洋上ウインドファームの概要

- ・発電出力 最大22万kW (9.6MW機×25基)
- ・基礎形状：ジャケット式(着床)
- ・着工：令和4年度(予定)
- ・運転開始：令和7年度(予定)



＜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。
- 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狙っている。

◆北九州市付近のバイオマス発電所の立地状況



バイオマス燃料の荷役

◆九州内におけるLNG基地の立地状況



LNG基地

＜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・リユースの事業化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。

◆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等の維持・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の継続的な受入処理を実施。
- 災害時の広域的な廃棄物処理にも貢献。



浚渫土砂の受入
(排砂管による揚土)



浚渫土砂の受入
(ダンプ車による揚土)



災害がれきの受入

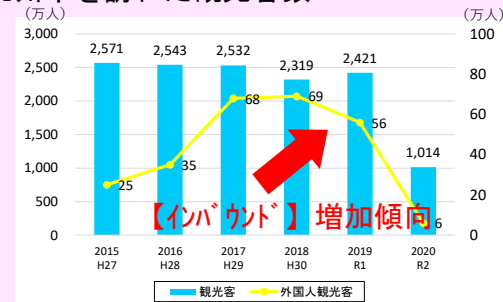
＜観光＞

- 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、多くの観光客が来訪。
- 更なる観光客誘致のため、歴史的建築物の保存や緑地・遊歩道の整備等、臨海部の特性を活かした賑わい・交流拠点の形成を推進。
- 新型コロナの影響を受ける前は、北九州市を訪れた外国人観光客は増加傾向。

◆北九州市の観光資源



◆北九州市を訪れた観光客数



出典：「北九州市観光動態調査（令和2年次）」より作成

＜クルーズ船＞

- 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の受入を実施。
- 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。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なし。
- 国内クルーズ船社は、コロナ対策を行った上で、令和2年(2020年)10月より国内クルーズを再開。

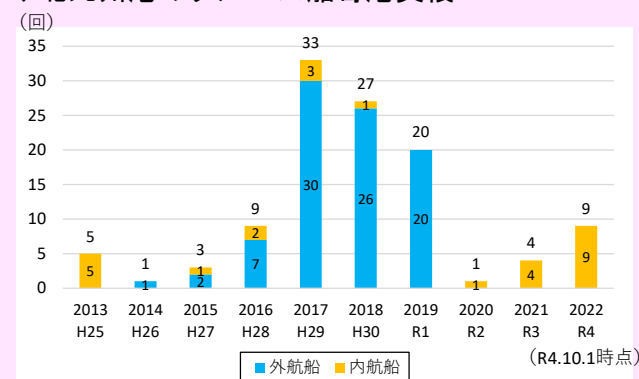
◆北九州港に寄港したクルーズ船の例



クイーン・メリー2

にっぽん丸

◆北九州港のクルーズ船寄港実績



(R4.10.1時点)

＜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。
- 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等を実施。

◆北九州港の緑地やマリーナ



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

＜防災＞

- 北九州市は、地震による災害リスクが国内の他の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する。
- 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。
- 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を、新門司南地区に幹線貨物輸送用（フェリー）の耐震強化岸壁を整備。

◆北九州港の地理的特性



出典：国土地理院ウェブサイト(地理院地図)を加工して作成

◆高潮対策の状況



護岸整備（新門司地区）

◆地震対策の状況

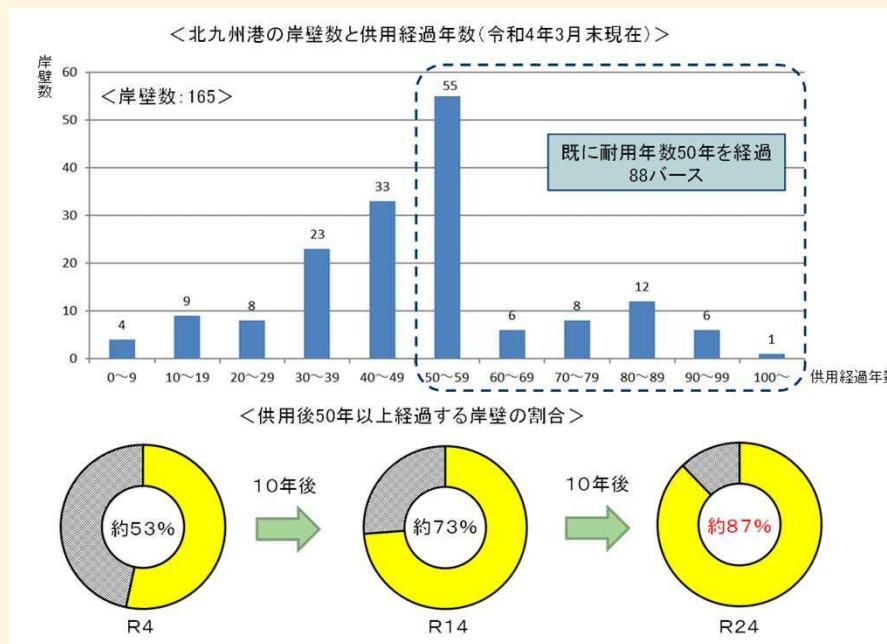


耐震強化岸壁の整備（砂津地区）

＜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年には約87%に増加する見込み。
- 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、利用転換等の取組を実施。

◆北九州港の岸壁の老朽化



◆港湾施設の老朽化の状況



物揚場エプロン部陥没（黒崎地区）



栈橋上部工欠損（北湊地区）

3. 社会経済情勢の展望から求められる取組

社会経済情勢の展望

- | | |
|-----------------------------|----------------------------|
| (1) 2030年に向けたSDGsの推進 | (6) アジアにおける新興市場の拡大と生産拠点の南下 |
| (2) ポストコロナ社会を見据えて | (7) 循環型社会の形成 |
| (3) 2050年カーボンニュートラルの実現 | (8) 外国人旅行客の増加 |
| (4) デジタルトランスフォーメーション（DX）の進展 | (9) 巨大災害の切迫 |
| (5) 人口減少社会の到来と労働力不足 | (10) インフラの老朽化 |

社会経済情勢の展望から求められる取組

物流・産業	環境・エネルギー	人流・賑わい	安全・安心
<ul style="list-style-type: none"> 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 モーダルシフトの促進 働き方改革 デジタル技術の活用 	<ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルポート（CNP）の形成 循環資源の取り扱い環境の確保 適正な海面処分場の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 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 マリンレジャー需要への対応 デジタル技術の活用 	<ul style="list-style-type: none"> 激甚化する災害への対応と広域災害時の被災地復旧支援 施設の改廃を含むインフラ管理（アセットマネジメント）

4. 北九州港の課題

「北九州港を取り巻く状況」や「社会経済情勢の展望」から、導き出される北九州港の課題を次に整理します。

物流・産業	環境・エネルギー	人流・賑わい	安全・安心
<p>(1) コンテナ物流機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> コンテナターミナルの物流の生産性向上 倉庫の確保 コンテナ船の大型化への対応 集貨の強化、背後圏の拡大 <p>(2) フェリー・RORO拠点の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 <p>(3) 自動車輸送拠点の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 完成自動車の輸出岸壁及び保管ヤードの確保 <p>(4) 在来埠頭の機能強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 取扱貨物量の増大に対応した埠頭の拡充や荷捌き地の確保 船舶の大型化への対応 新規バルク貨物を取扱う埠頭の確保 <p>(5) 産業用地の確保と立地促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 新たな用地需要への対応 <p>(6) 港湾労働者の担い手不足への対応</p> <ul style="list-style-type: none"> 港湾作業員の労働環境の改善や働き方改革 港のイメージアップの取り組み 	<p>(1) カーボンニュートラルポート（CNP）の形成</p> <ul style="list-style-type: none"> カーボンニュートラルポート（CNP）の形成 <p>(2) 循環型社会を支える事業支援と海面処分場の確保</p> <ul style="list-style-type: none"> 次世代循環資源のリサイクル・リユース拠点の形成 海面処分場の安定的な確保 	<p>(1) 交流拠点機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 歴史的・景観的価値を活かした観光・賑わいづくり 低未利用地の活用 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 <p>(2) マリンレジャーの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> マリンレジャー需要への対応 	<p>(1) 臨海部の防災機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 耐震強化岸壁（緊急物資・幹線貨物）の早期整備 <p>(2) 北九州空港との連携強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 災害時のリダンダンシーの確保 <p>(3) 高潮・高波対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 激甚化する災害への対応 <p>(4) 港湾施設の老朽化対策</p> <ul style="list-style-type: none"> 港湾施設の戦略的なアセットマネジメントの構築 <p>(5) 不許可係留対策の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> 小型船係留施設の整備や不許可係留への対応

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。

5.2 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

5.3 長期構想の分野別イメージ

分野別イメージ【物流・産業】

取組方針	I-1 コンテナ輸送機能の強化	I-2 複合一貫輸送機能の強化	I-3 在来貨物輸送機能の強化	I-4 臨海部交通ネットワークの強化	I-5 先端成長産業や物流産業等の集積
------	-----------------	-----------------	-----------------	--------------------	---------------------

I-1-1-① アジア航路・国際フェイダー航路の拡充

◆本市への誘致を目指す先端成長産業の例
EVメーカー 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

内航フェイダー航路 RORO航路
東アジア航路 北九州IC 国際フェイダー航路 フェイダー・RORO航路 東南アジア航路
太刀浦地区 響灘西地区

I-1-2-① 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

遠隔操作RTG導入後の荷役作業

遠隔操作室内のオペレーター 快速 安全
モニター 遠隔操作卓
有人トレーラー

太刀浦地区 響灘西地区

I-1-3-① 付加価値を生む高規格な物流施設の拡充

出入庫の効率化
トラック予約受付システム

配送センター内のコンベヤー
新門司地区 太刀浦地区 響灘西地区 小倉東IC付近 八幡IC付近

I-2-1-① 次世代高規格フェリー・ROROターミナルの形成

情報通信技術を活用したシャシ管理の効率化
車両の自動運転 セキュリティ強化
船舶自動運行

自動運転船舶を吸着盤の吸着力により係船
自動離陸 陸上給電施設

新門司地区 田野浦地区 砂津地区 響灘西地区

I-2-2-① 国際自動車輸送拠点の形成

新門司北地区 響灘西地区

I-2-3-① シー&エア、シー&レールの促進

シー&エアのイメージ 仕向地・仕出地【国内外】
仕向地・仕出地【国内】

北九州空港
岸壁
海上輸送 航空輸送

新門司地区 太刀浦地区 響灘西地区

I-3-1-① 国際バルク貨物ターミナルの拡充

出典：商船三井HP

田野浦地区 日明地区 響灘東地区 ほか

I-4-1-① アクセス道路の充実

アクセス道路 空港アクセス鉄道

I-5-1-① 産業用地の確保と企業の立地促進

新門司地区 太刀浦地区 響灘地区 ほか

- 臨海部産業用地（公共）（海面処分場検討エリア含む）
- 臨海部産業用地（民間）
- 内陸部産業用地（確保予定箇所含む）

響灘地区 ひびきコンテナターミナル 田野浦地区 太刀浦地区 門司港IC 門司IC 新門司IC 新門司フェリーターミナル 新門司地区 日明地区 JR小倉駅 紫川JCT 小倉東IC 北九州JCT

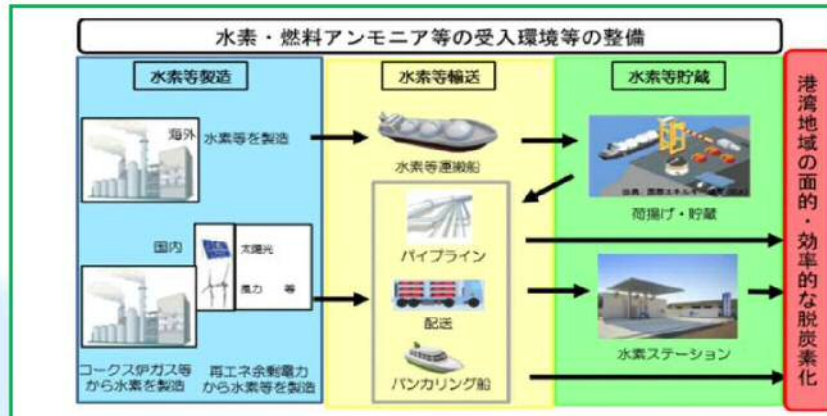
地域への効果 『サプライチェーンの強靱化による産業の活性化』 『雇用の創出』 『働きやすさの実現』

分野別イメージ【環境・エネルギー】

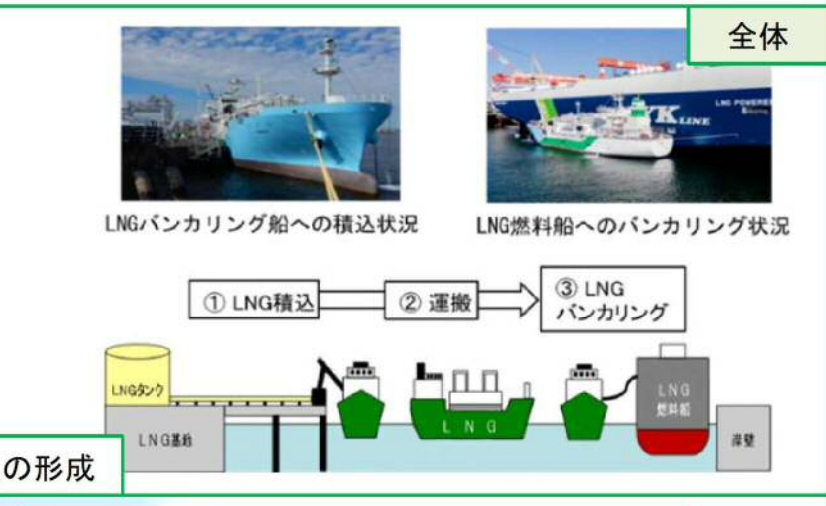
取組方針	II-1 港湾を活用したカーボンニュートラルの実現	II-2 港湾を活用した循環型社会の実現
------	---------------------------	----------------------



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



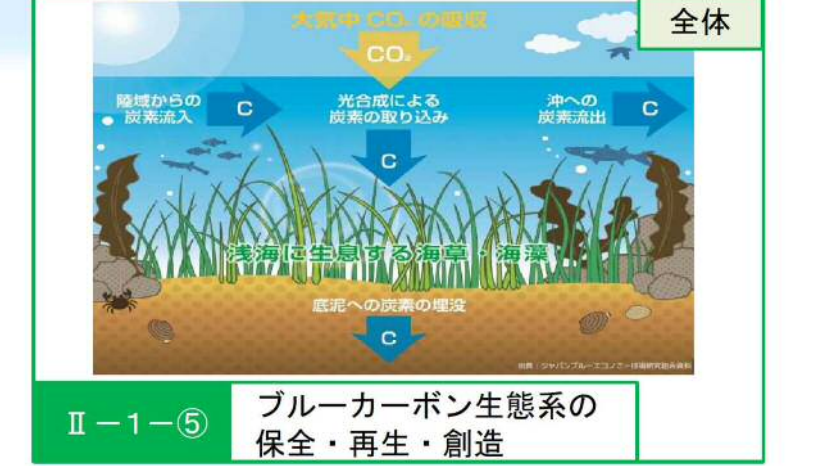
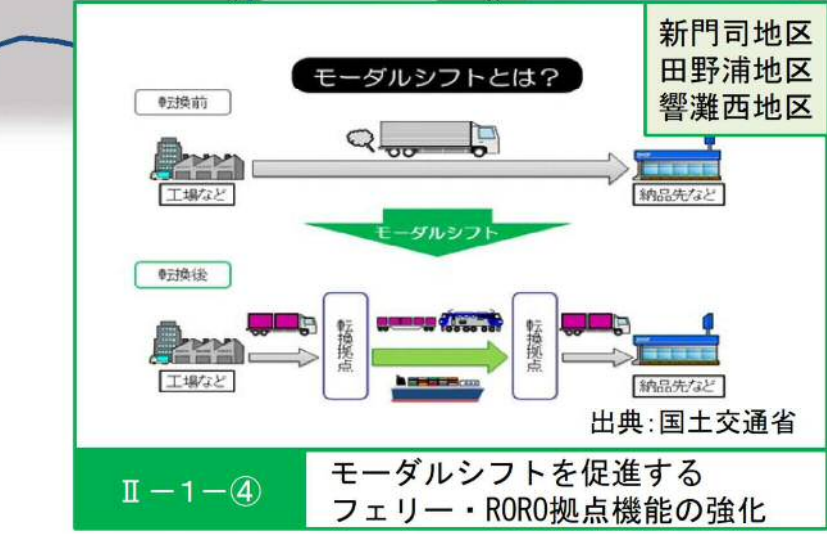
II-2-1 新たな循環資源のリサイクル・リユース拠点の形成



II-1-3 カーボンフリーターミナルの形成



II-2-2 海面処分場の計画的な配置・整備



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』

分野別イメージ【人流・賑わい】

取組方針	Ⅲ-1 観光振興の推進	Ⅲ-2 海辺の賑わいの創出
------	-------------	---------------

Ⅲ-1-③ クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備



クルーズ船受入



フライ&クルーズ

新門司沖地区
門司港レトロ地区
砂津地区
響灘地区

Ⅲ-2-② マリンレジャー拠点の充実

釣り



日明・海峡釣り公園



釣った魚の料理を味わう



遊漁船で釣りを楽しむ

出典：北九州釣りいこか倶楽部HP

新門司北地区
日明地区
若松地区

Ⅲ-1-① みなとの価値を活かした観光拠点の魅力の向上



門司港レトロ



官営八幡製鐵所 旧本事務所



洋上風力発電風車



ヨット(マリーナ施設)

新門司マリーナの機能強化



- ・ 収容船舶増加
- ・ 大型艇係留

出典：新門司マリーナHP

若松南海岸船だまり



若戸大橋

Ⅲ-1-② 観光拠点ネットワークの形成



デジタルツイン



門司港レトロクルーズ



門司港レトロ地区 若松地区
砂津地区 響灘地区
八幡地区

Ⅲ-2-① 市民に親しまれる水辺空間の魅力の向上



大里海岸緑地



響灘北緑地

サイクリング(若松北海岸)



門司港レトロ地区 若松地区
砂津地区 響灘地区
八幡地区 ほか

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』

分野別イメージ【安全・安心】

取組方針	IV-1 港湾の防災・減災機能の強化	IV-2 適正な港湾管理の推進
------	--------------------	-----------------

IV-1-③ 不許可係留船の計画的な収容

【是正指導による自主撤去】
【所有者不明船の撤去】

日明地区
若松地区
ほか

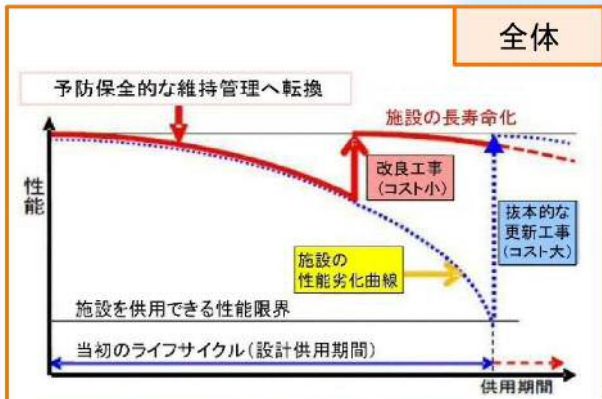
【船だまりへの収容】

IV-1-① 災害に強い基幹的海上交通ネットワークの拡充

韓国航路 耐震強化岸壁 (幹線貨物物流対応)により サプライチェーンを維持
中国航路 北九州港
台湾航路
東南アジア航路

内航フェリー航路: 6航路
RO-RO航路: 2航路

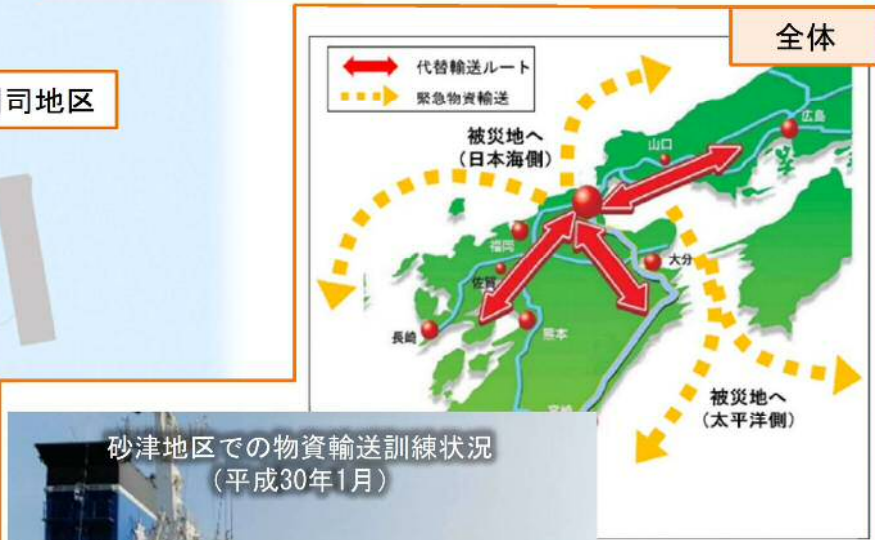
新門司地区
太刀浦地区
西海岸地区
砂津地区
黒崎地区
響灘西地区



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



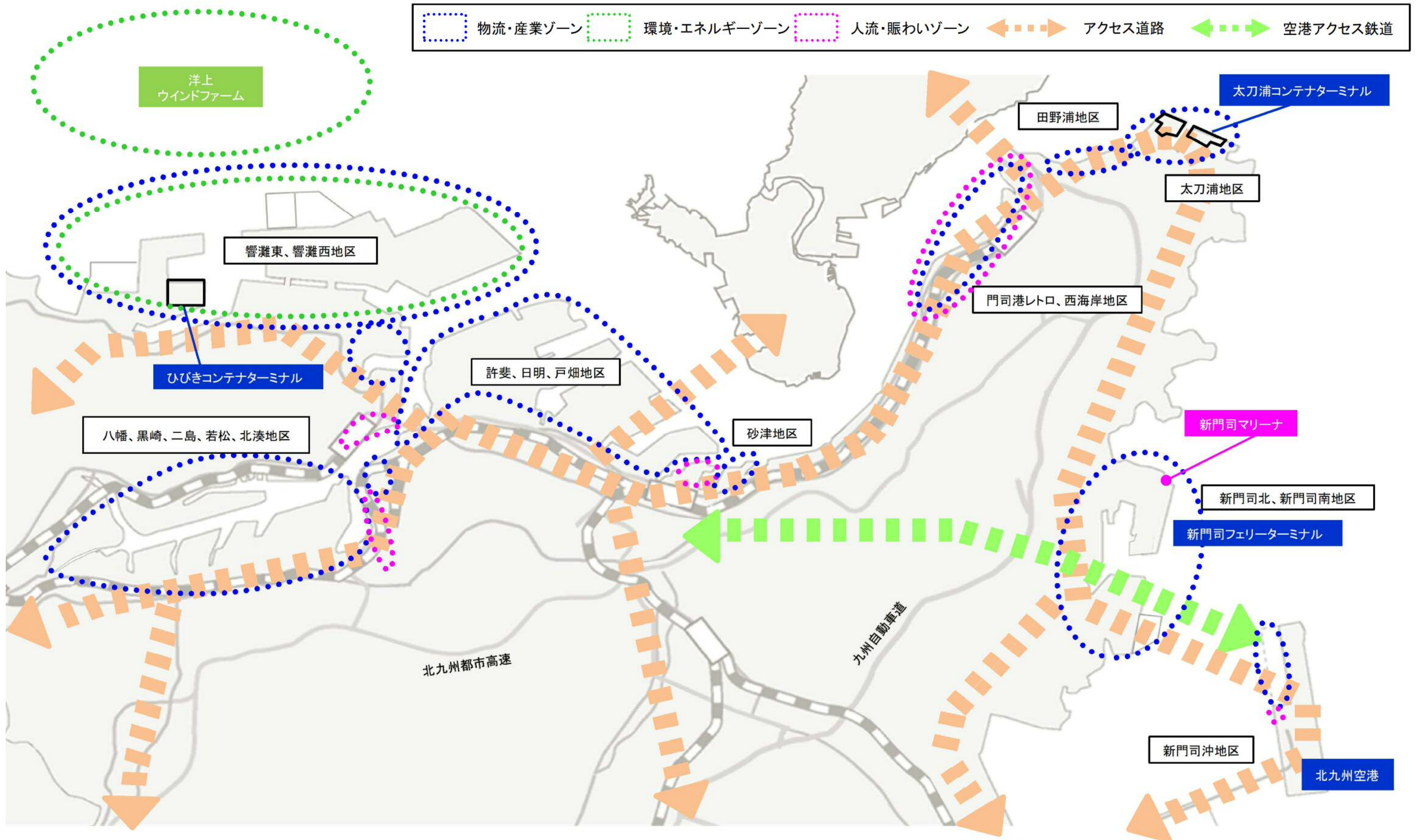
IV-1-② 激甚化する自然災害や感染症等に備えた防災機能等の向上



IV-1-④ 臨海部広域支援拠点の形成

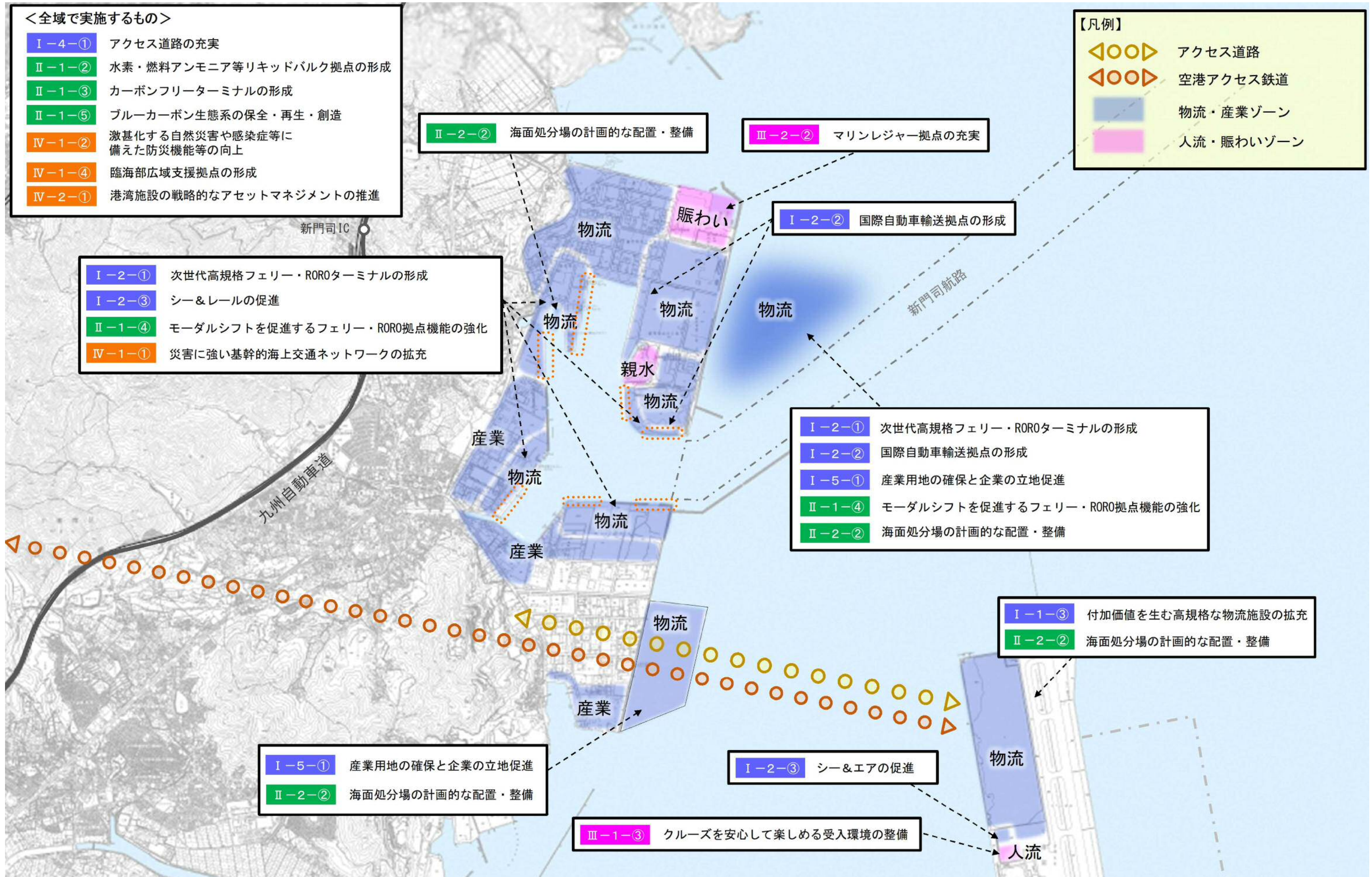
地域への効果 『市民生活の安全・安心』 『企業活動の継続』 『都市の価値向上』

5.4 ゾーニング図



5.5 ゾーニング図（施策箇所図）

ゾーニング図（施策箇所図） 【新門司北、新門司南、新門司沖地区】



ゾーニング図（施策箇所図） 【太刀浦、田野浦地区】

<全域で実施するもの>

- I-4-① アクセス道路の充実
- 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-1-⑤ ブルーカーボン生態系の保全・再生・創造
- 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-1-④ 臨海部広域支援拠点の形成
- 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

【凡例】

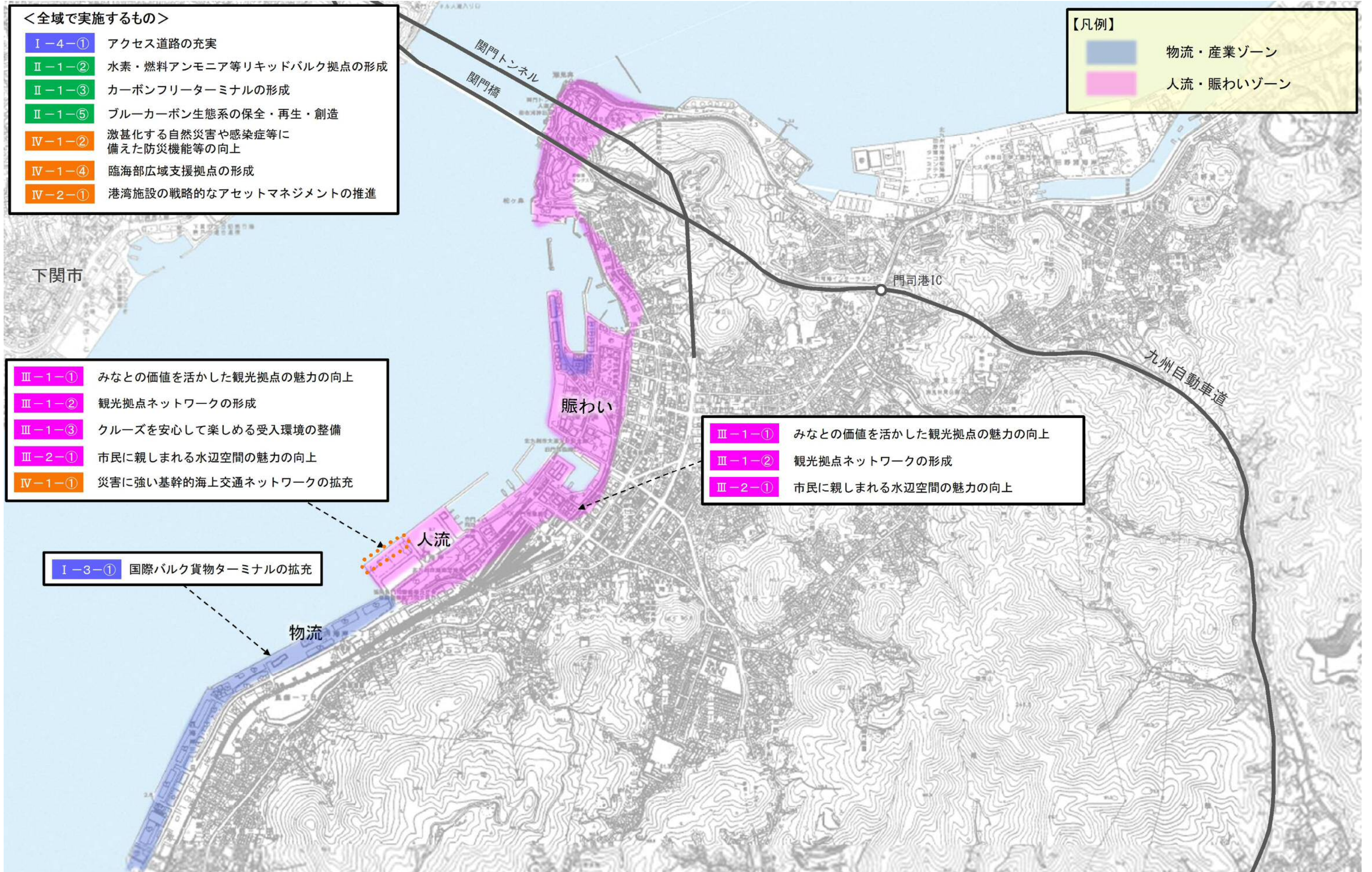
物流・産業ゾーン

- I-2-① 次世代高規格フェリー・ROROターミナルの形成
- I-3-① 国際バルク貨物ターミナルの拡充
- 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-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-2-③ シー&レールの促進
- I-5-① 産業用地の確保と企業の立地促進
- II-2-② 海面処分場の計画的な配置・整備
- IV-1-① 災害に強い基幹的海上交通ネットワークの拡充

ゾーニング図（施策箇所図） 【門司港レトロ、西海岸地区】



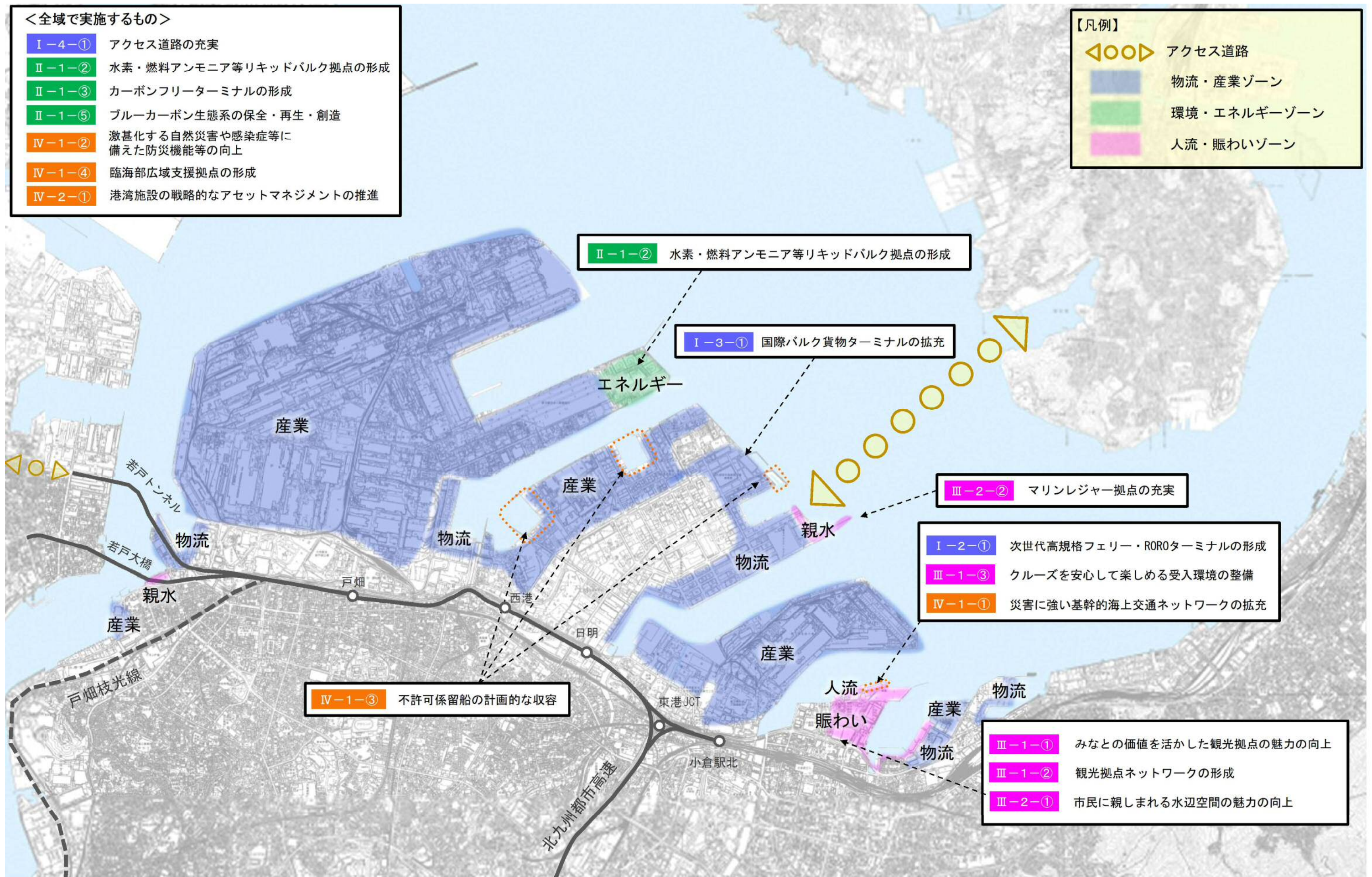
ゾーニング図（施策箇所図） 【砂津、許斐、日明、戸畑地区】

<全域で実施するもの>

- I-4-① アクセス道路の充実
- 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-1-⑤ ブルーカーボン生態系の保全・再生・創造
- 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-1-④ 臨海部広域支援拠点の形成
- 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

【凡例】

- ◁○○▷ アクセス道路
- 物流・産業ゾーン
- 環境・エネルギーゾーン
- 人流・賑わいゾーン



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-3-① 国際バルク貨物ターミナルの拡充

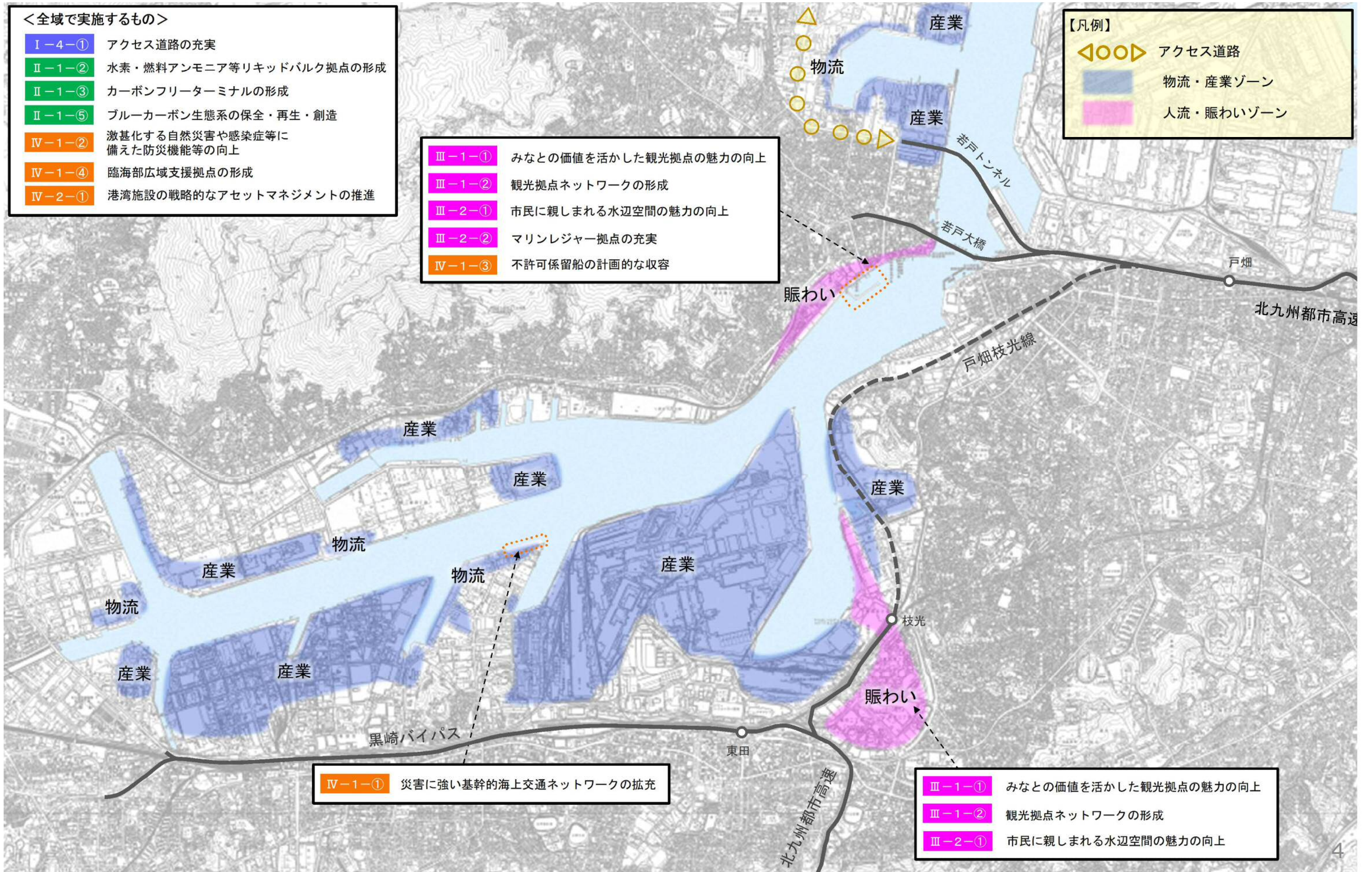
III-2-② マリンレジャー拠点の充実

- I-2-① 次世代高規格フェリー・ROROターミナルの形成
- III-1-③ クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備
- 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-1-③ 不許可係留船の計画的な収容

- 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-2-① 市民に親しまれる水辺空間の魅力の向上

ゾーニング図（施策箇所図） 【八幡、黒崎、二島、若松、北湊地区】



ゾーニング図（施策箇所図） 【響灘東、響灘西地区】

<全域で実施するもの>

- I-4-① アクセス道路の充実
- 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-1-⑤ ブルーカーボン生態系の保全・再生・創造
- 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-1-④ 臨海部広域支援拠点の形成
- 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

【凡例】

- ◁○○▷ アクセス道路
- 物流・産業ゾーン
- 環境・エネルギーゾーン
- 人流・賑わいゾーン

- 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

エネルギー
(洋上ウインドファーム)

- 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

- III-1-② 観光拠点ネットワークの形成
- III-2-① 市民に親しまれる水辺空間の魅力の向上

- I-2-② 国際自動車輸送拠点の形成

- I-2-① 次世代高規格フェリー・ROROターミナルの形成
- I-2-③ シー&レールの促進
- 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
- IV-1-① 災害に強い基幹的海上交通ネットワークの拡充

- 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-2-③ シー&レールの促進
- III-1-③ クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備
- IV-1-① 災害に強い基幹的海上交通ネットワークの拡充

- I-1-③ 付加価値を生む高規格な物流施設の拡充
- I-5-① 産業用地の確保と企業の立地促進

- 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-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

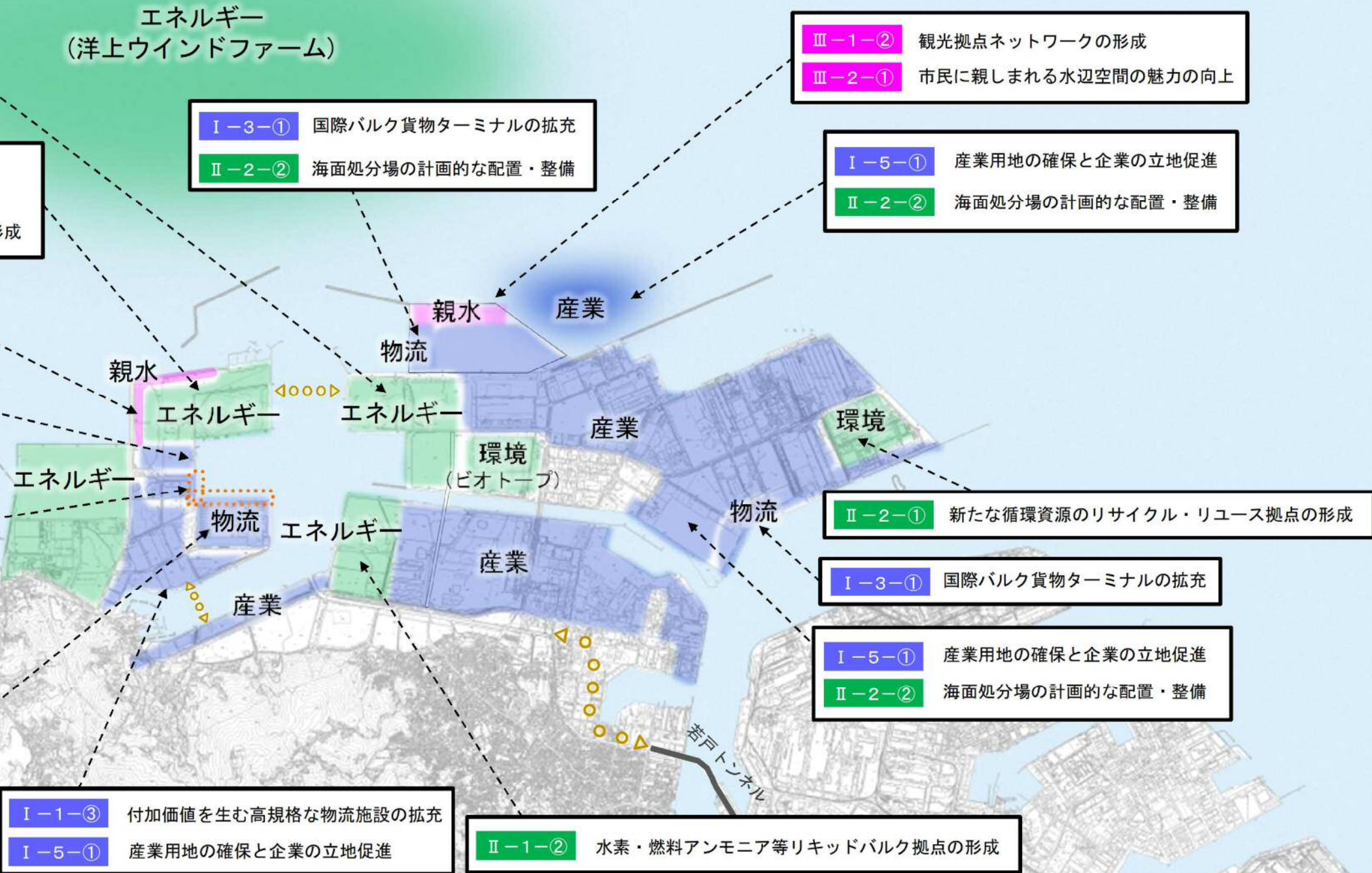
- III-1-② 観光拠点ネットワークの形成
- III-2-① 市民に親しまれる水辺空間の魅力の向上

- I-5-① 産業用地の確保と企業の立地促進
- II-2-② 海面処分場の計画的な配置・整備

- 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-3-① 国際バルク貨物ターミナルの拡充

- I-5-① 産業用地の確保と企業の立地促進
- II-2-② 海面処分場の計画的な配置・整備



5.6 具体施策のスケジュール

【物流・産業】

I 物流を強靱化し、産業をリードするみなど				
具体施策	施策内容	目標時期		地区
		短期・中期：概ね15年内	長期：概ね15年後以降	
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	福岡県内・東九州・本州方面の集貨			太刀浦、響灘西
	日本海側港湾間を結ぶ航路による広域集貨			響灘西
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	Cyber Port、CONPAS等の導入・連携			太刀浦、響灘西
	コンテナ蔵置場所最適化を図るAIシステム、遠隔操作RTG等の導入			太刀浦、響灘西
	太刀浦CTの再編			太刀浦
I-1-③ 付加価値を生む高規格な物流施設の拡充	老朽化した倉庫群の再編			太刀浦
	CT背後等への流通加工・組立加工機能を有する物流施設の立地促進			新門司沖、太刀浦、響灘西
	高速道路IC周辺へ先進的物流施設の立地促進			小倉東IC付近、八幡IC付近
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	自動離着岸装置、ターミナル内横持ち自動運転の導入			新門司、田野浦、砂津、響灘西
	フェリー荷捌き地の拡張			新門司
	フェリー・ROROターミナルの整備			新門司、響灘西
I-2-② 国際自動車輸送拠点の形成	自動車の輸出機能の強化			新門司、響灘西
I-2-③ シー&エア、シー&レールの促進	シー&エアの促進			新門司沖
	シー&レールの促進			新門司、響灘西
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	バルク岸壁の整備			響灘東ほか
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	道路機能の強化、広域ネットワークの強化			
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	産業用地の確保			
	先端成長産業等の誘致			

【環境・エネルギー】

II 環境と経済の好循環をもたらすみなど				
具体施策	施策内容	目標時期		地区
		短期・中期：概ね15年内	長期：概ね15年後以降	
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	洋上ウインドファームの集積			響灘
	風力発電関連産業の総合拠点の形成			響灘
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輸入等の環境整備			響灘ほか
	再生可能エネルギーを利用した水素等の製造			
	カーボンフリーな代替燃料のパンカリング拠点の形成			
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水素等の利活用			
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	(再掲) 自動離着岸装置、ターミナル内横持ち自動運転の導入			新門司、田野浦、響灘西
	(再掲) フェリー荷捌き地の拡張			新門司
	(再掲) フェリー・ROROターミナルの整備			新門司、響灘西
II-1-⑤ ブルーカーボン生態系の保全・再生・創造	藻場の造成			
	ブルーカーボン・オフセット制度の活用			
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	次世代循環資源の広域利用の促進			響灘東
II-2-② 海面処分場の計画的な配置・整備	海面処分場の整備			新門司、太刀浦、響灘東

【人流・賑わい】

III 国内外の人々が訪れ、暮らし、賑わうみなど				
具体施策	施策内容	目標時期		地区
		短期・中期：概ね15年後まで	長期：概ね15年後以降	
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	民間活力を導入した公共上屋等の活用			門司港レトロ、砂津、八幡、若松
	グリーンスローモビリティ等の導入			
	デジタル技術の活用			
III-1-② 観光拠点ネットワークの形成	周遊クルーズ等の促進			
	観光拠点間の周遊性の向上			
III-1-③ クルーズを安心して楽しめる受入環境の整備	遊休地や上屋等の活用と連携した受入機能の強化			門司港レトロ、砂津
	フライ&クルーズの実施			新門司沖
	既存貨物ターミナルを活用した受入れ			響灘
	寄港地から観光目的地までの第2次交通7ヶ所におけるMaaSの活用や旅行商品の企画			
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	サイクリングや散歩等が楽しめる水辺空間の活用			
	デジタル技術の活用による水辺空間の付加価値向上			
	SNSやMaaS等の活用による魅力発信、利便性向上			
III-2-② マリンレジャー拠点の充実	マリナー等の機能強化			新門司北、若松
	釣り施設の活用、釣りを通じた地域振興活動			
	マリンレジャーの事故防止対策			

【安全・安心】

IV 産業活動が継続し、安全・安心を感じられる強靱なみなど				
具体施策	施策内容	目標時期		地区
		短期・中期：概ね15年内	長期：概ね15年後以降	
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	耐震強化岸壁の整備			新門司、太刀浦、西海岸、黒崎、響灘西
	臨港道路の整備			新門司、太刀浦、黒崎、響灘西
	被災状況を把握するリモートセンシング技術の導入			
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	将来の台風の強大化や激甚化する高潮・高波等を考慮した施設の整備			
	ハザードマップの活用等のソフト対策の実施			
	港湾関係者の災害対応力の強化			
IV-1-③ 不許可係留船の計画的な収容	小型船係留施設の整備			日明、若松
	放置禁止区域の指定			
IV-1-④ 臨海部広域支援拠点の形成	被災地への緊急物資等の支援			
	被災地の物流機能の代替			
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	戦略的な施設の更新、再編・集約、廃止、利用転換			
	計画的な維持・改良の実施			