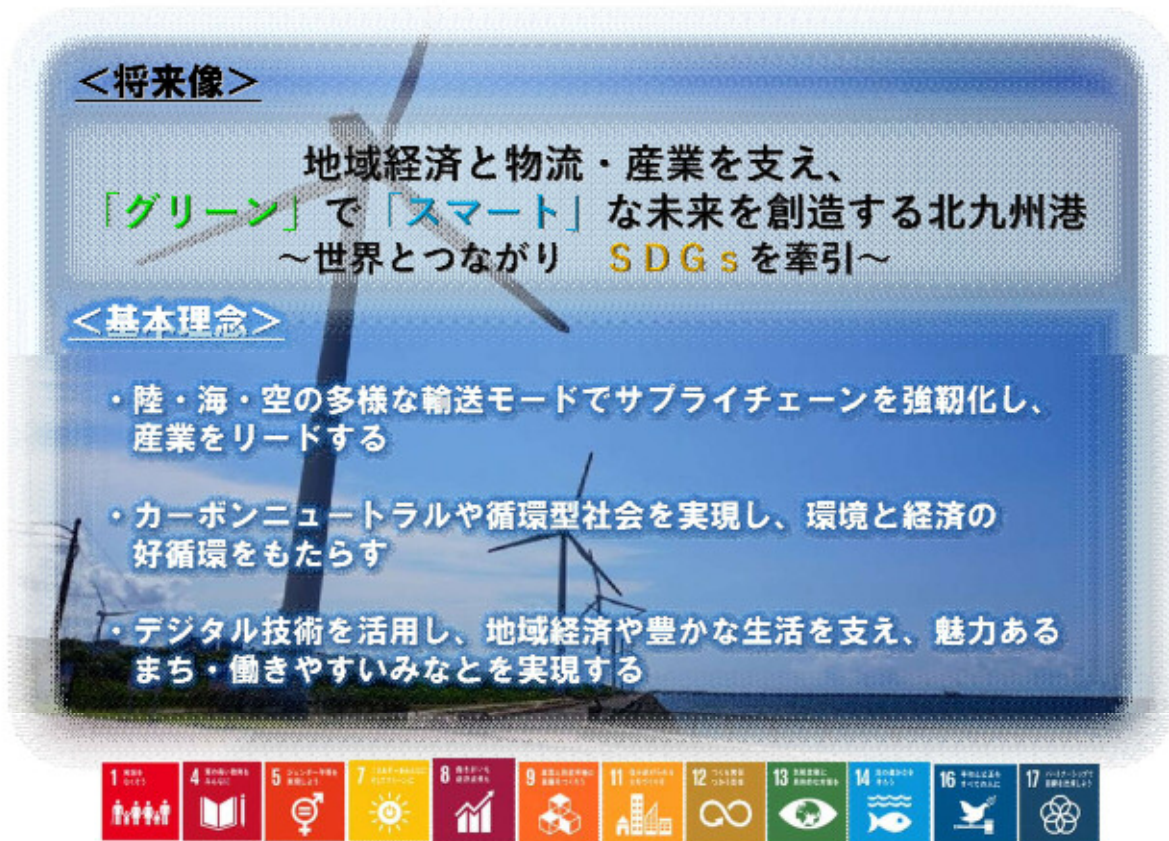


5. 北九州港の長期構想

5.1 将来像・基本理念と目指す姿



＜目指す姿＞

「物流・産業」分野では、

『世界とつながり産業を支えるみなど』

「環境・エネルギー」分野では、

『カーボンニュートラルや循環型社会の実現を牽引するみなど』

「人流・賑わい」分野では、

『国内外の人々が訪れ、賑わい、憩うみなど』

「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ど』

を目指します。

5.1.1 4つの目指す姿

物流・産業 『世界とつながり産業を支えるみなと』**【物流】**

- 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。
- 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。
- 国内物流に目を向けると、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。

【産業】

- 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。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おり、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。
- 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るほか、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。
また、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。
- 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、『世界とつながり産業を支えるみなと』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

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：『世界とつながり産業を支えるみなと』

- 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靭化に貢献する港
- 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靭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 『カーボンニュートラルや循環型社会の実現を牽引するみなと』

【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持っています。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、「響灘洋上風力発電施設」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、今後さら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、『カーボンニュートラルや循環型社会の実現を牽引するみなと』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

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：『カーボンニュートラルや循環型社会の実現を牽引するみなと』

- 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、賑わい、憩うみなと』

【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」としての魅力アップが求められています。

以上より、『国内外の人々が訪れ、賑わい、憩うみなと』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

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、賑わい、憩うみなと』

- 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都市であるとともに、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地震等による災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

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』

- 地震や台風等による災害から市民の生命・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