

4. 北九州港の課題

4.1 物流・産業に関する課題

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

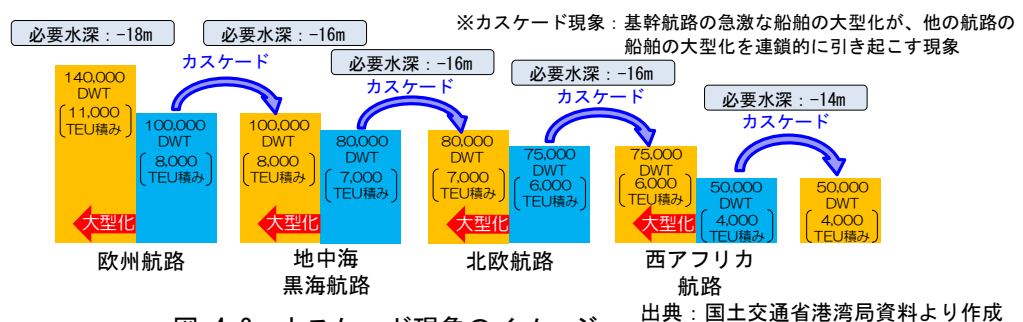


図 4-2 カスケード現象のイメージ

<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。

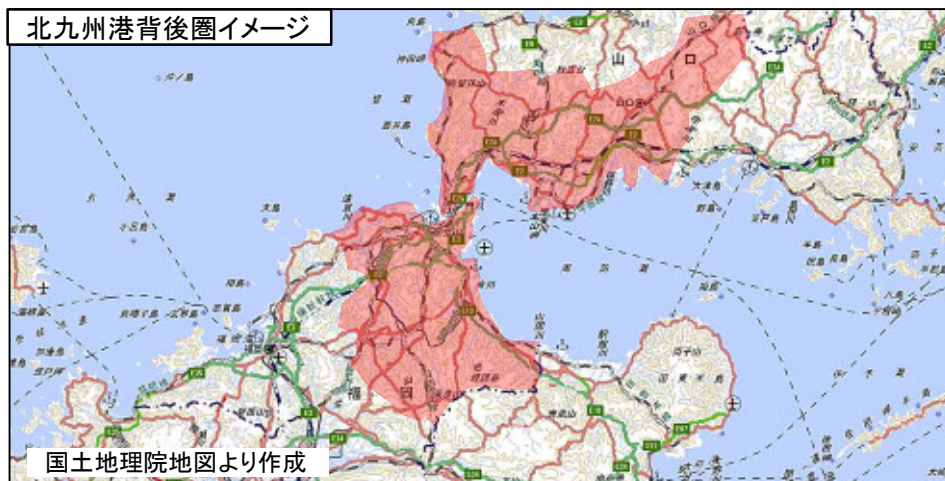
さらに、バルク貨物を取り扱う在来船の受入れの要請があります。



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

4.1.2 フェリー・RORO 拠点の機能強化

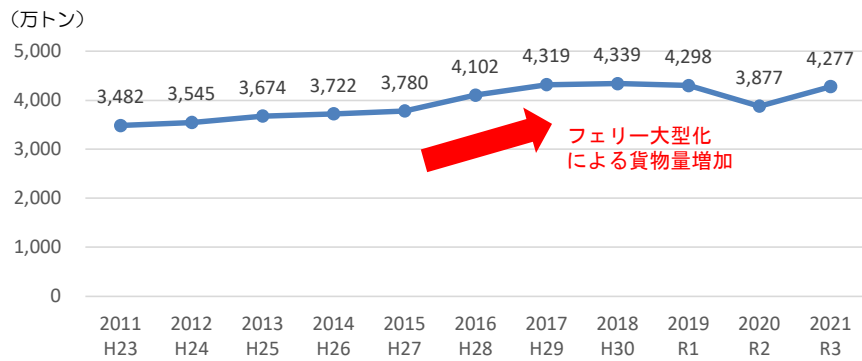
トラック運転手の不足や労働時間規制[※]等により、フェリー・RORO 船等の輸送量は、全国的に増加傾向です。また、日本政府は、地球温暖化対策計画（令和 3. 10. 22 閣議決定）において、令和 12 年度（2030 年度）までに海運モーダルシフト貨物の輸送量（フェリー・RORO 船等の輸送量）を、令和元年の 358 億トキロから 410 億トキロに増加させる目標を設定しています。

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、内航船等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や、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。

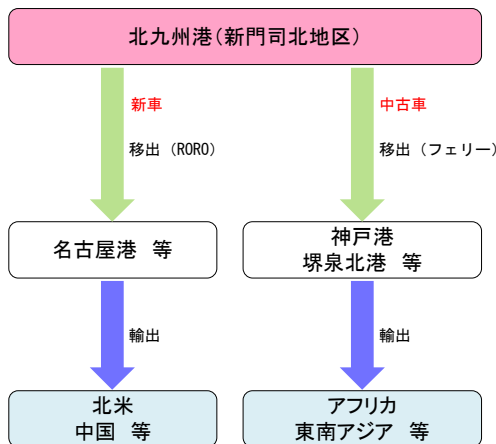


図 4-8 現在の自動車輸出イメージ



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。

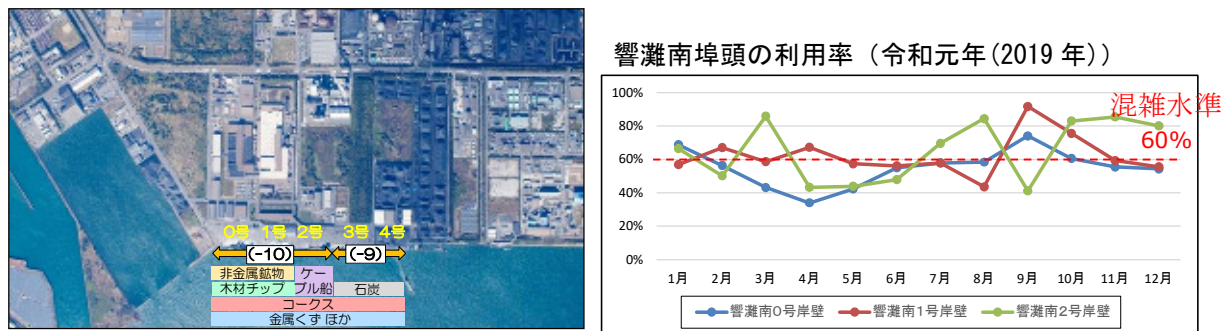


図 4-10 響灘南埠頭利用状況

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、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。

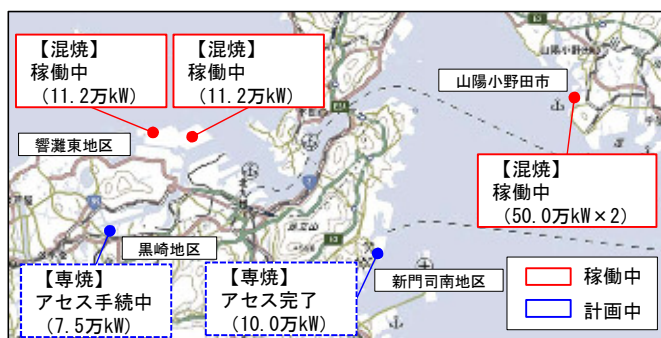


図 4-11 北九州港でのバイオマス発電の立地状況

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、ガリウム、セレン、銀
	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（固体、液体）	プラチナ、ニッケル、レアアース
	水素タンク	チタン、ニオブ、炭素、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。

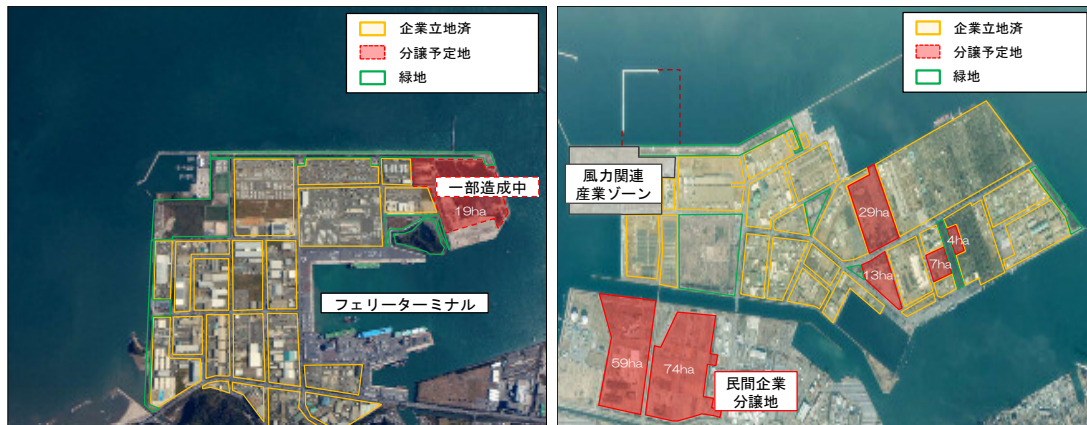
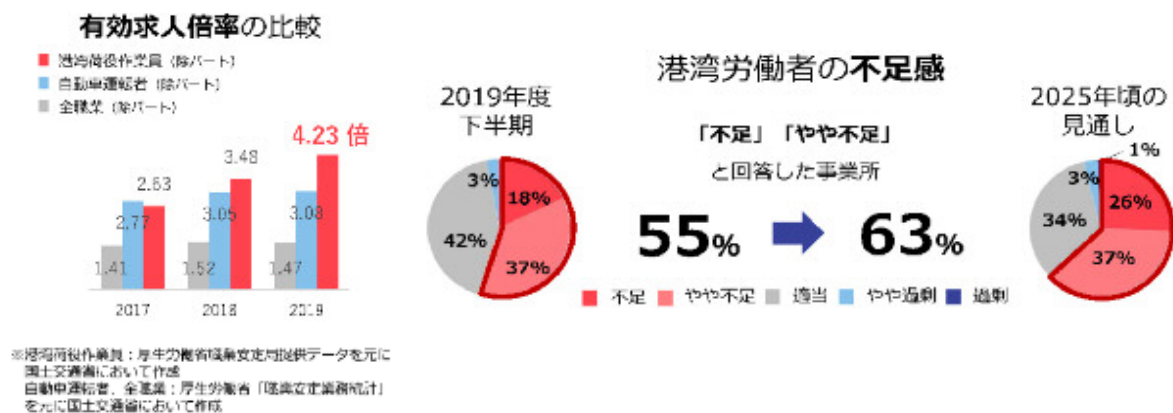


図 4-13 北九州港の土地の分譲状況（左：新門司北地区 右：響灘東地区）

4.1.6 港湾労働者の担い手不足への対応

全国的な労働力人口の減少や高齢化の進行により労働力不足が懸念されるなか、港湾運送事業の有効求人倍率は他の業種と比べて高く、また年々高くなっており、港湾労働者の不足が顕在化してきています。北九州港においても暑さ、寒さ等の厳しい労働環境や、職業としての認知度の低さ・イメージ等により、港湾労働者の不足を懸念する声が上がっており、港湾における労働環境の改善や働き方改革、港に対するイメージアップへの取り組みが求められています。



出典：港湾労働者不足アクションプラン（国土交通省港湾局）

図 4-14 港湾労働者の不足状況

4.2 環境・エネルギーに関する課題

4.2.1 カーボンニュートラルポート（CNP）の形成

地球温暖化対策は国際的に喫緊の課題であり、本市もゼロカーボンシティを表明しています。本市の臨海部には、製造業やエネルギー産業等、CO₂を排出する多くの企業が立地しており、2050年カーボンニュートラルの実現に向けて、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）を形成することが求められています。

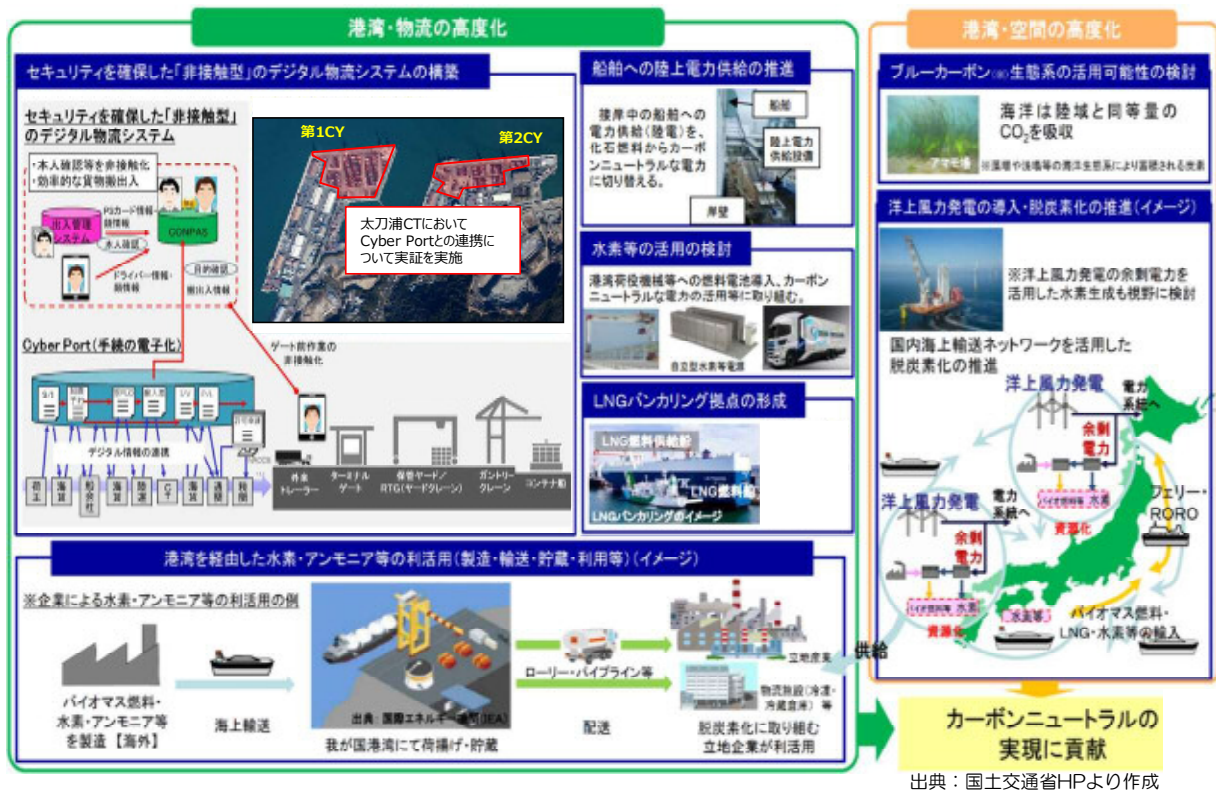


図 4-15 脱炭素化に配慮した港湾機能の高度化 (イメージ)

4.2.2 循環型社会を支える事業支援と海面処分場の確保

我が国の循環型社会の実現に貢献するため、今後予想される再生可能エネルギー設備の大量廃棄に備え、北九州エコタウンを核として、次世代循環資源のリサイクル・リユース拠点を形成することが求められています。

北九州港では、浚渫土砂や廃棄物を受け入れる海面処分場を東西に確保しています。既存処分場の使用年限を踏まえ、現在、響灘東地区に海面処分場を整備中です。将来に渡り、海面処分場の安定的な確保が求められています。

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。



JR 門司港駅

旧門司三井倶楽部

関門海峡ミュージアム

旧大連航路上屋

図 4-16 門司港レトロ地区の観光資源（みなとオアシス門司港登録施設群）



東海岸通護岸

測量基準点

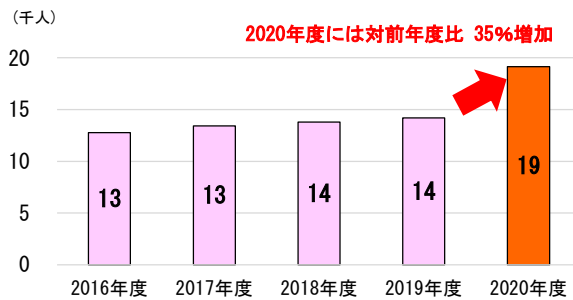
旧古河鉱業若松ビル

官営八幡製鐵所旧本事務所

図 4-17 洞海地区の観光資源（土木遺産・若松築港関連施設群と歴史的建造物）

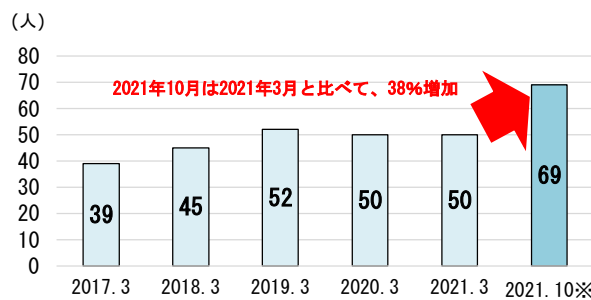
4.3.2 マリンレジャーの推進

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。



出典：(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 4-18 九州地区の小型船舶の免許取得数



※会員十申込数

出典：新門司マリーナヒアリングより

図 4-19 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 4-20 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。

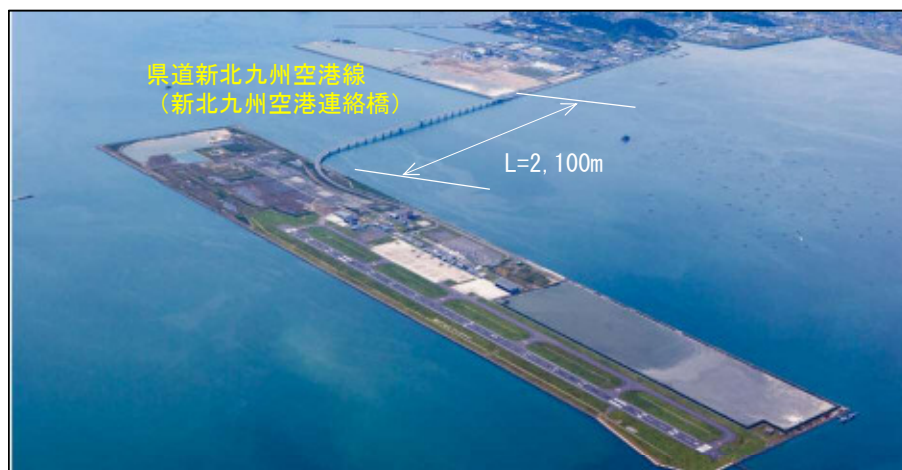


図 4-21 空港へのアクセスルート

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。

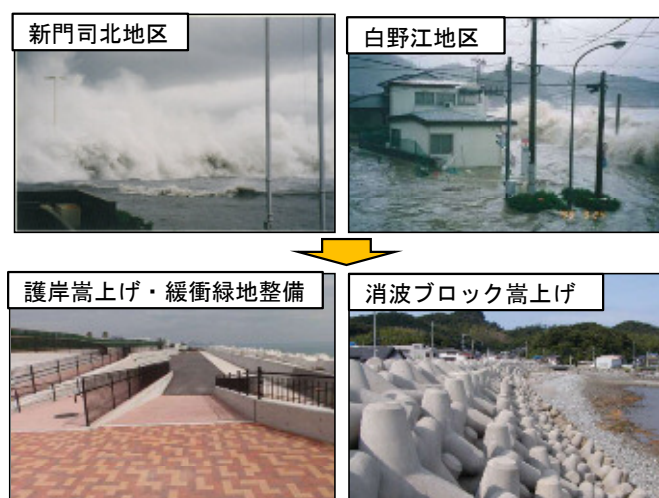


図 4-22 高潮から市民生活や企業活動を守る護岸整備等

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。

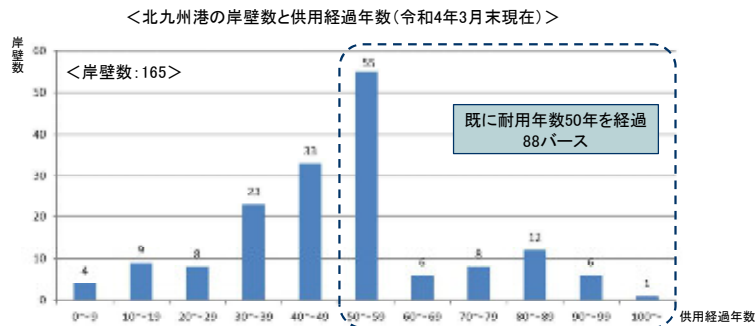


図 4-23 北九州港の岸壁数と整備年（令和4年（2022年）3月時点）

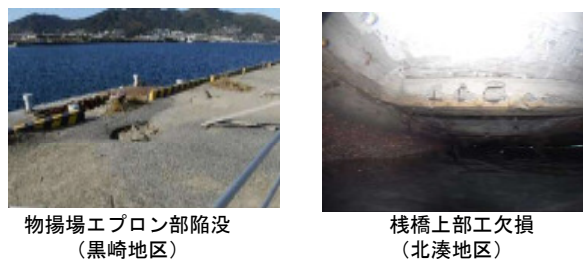


図 4-24 老朽化の状況

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。

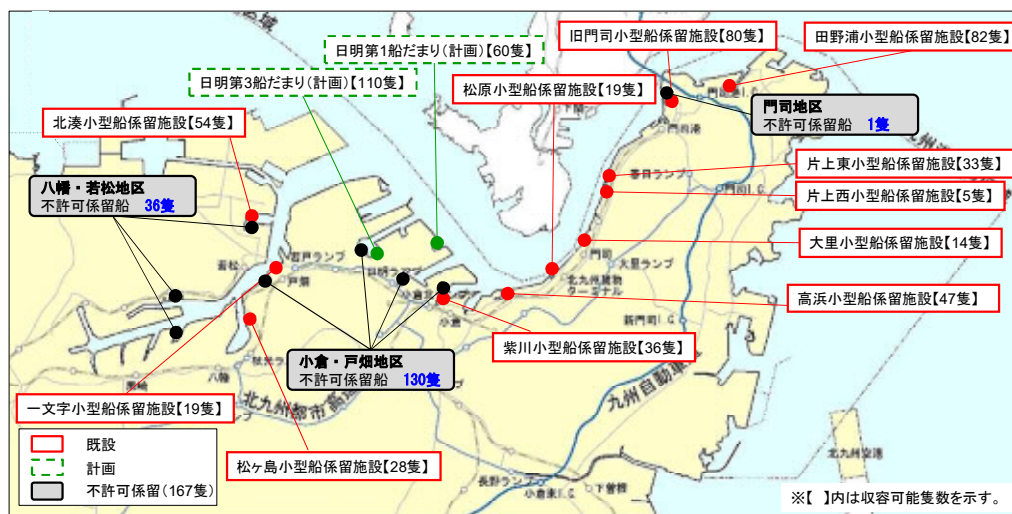


図 4-25 北九州港内の小型船係留施設と不許可係留船（令和4年（2022年）7月時点）