

北九州港（一部変更）

既定計画：平成8年改訂、目標年次 概ね平成22年

1. 北九州港の位置づけ

特定重要港湾指定：1951年

北九州港は、本州と九州の結節点に位置し、アジア大陸との近接性を活かした外国貿易港として、また、国内物流の拠点港として、北九州市のみならず九州・山口地域を背後圏とする生活・産業・経済を支える港湾。

2. 主な港湾活動（フェリー関連）

全国第4位の1億14百万ト（'07年）の取扱貨物量の内4割を、関西3航路、東京・徳島航路の長距離航路、松山航路のフェリーが担う、フェリー取扱量全国第4位の港湾。フェリー利用圏は、貨物量の3分の1が福岡県外の九州・山口地域に及ぶ広範な背後圏。

☆ 北九州港発着の中長距離フェリー航路の概要

地区	船会社	相手港	便数	取扱（'07実績/計画）
新門司	名門大洋フェリー	大阪港	2便/日	4,010万ト/3,426万ト
	阪九フェリー	堺泉北港	1便/日*	
		神戸港	1便/日	
オーション東九フェリー	東京・徳島小松島港	1便/日		
小倉	関西汽船	松山港	1便/日	

※ 平成21年9月までは2便/日就航

3. 一部変更の背景

新門司北地区では新門司フェリー岸壁3バースで3便、新門司南地区では専用岸壁1バースで2便が就航。この内、専用バースでの在港時間が重複するため、隣接する新門司4・5号岸壁へのバースシフトや沖待ちが恒常的に発生し、非効率な運用の実態。

新門司3～5号岸壁は、上記シフトの他、砂砂利・鋼材を扱うが、取り扱い実績は計画の1/3程度。

4. 港湾計画としての対応

主にフェリーシフトバースとして利用される新門司3～5号岸壁のより有効な活用を図るため、4～5号岸壁をフェリーバース1バースへ転用。

併せて、大規模地震発生時にも、物流機能を維持できるよう耐震強化岸壁に位置付け。

〔港湾計画書p2～5〕

新門司南地区 フェリーふ頭計画 水深7.5m 230m（内船首尾係船岸30m）

〔添付資料〕

1. 北九州港新門司地区の現況	2
2. 北九州港港湾計画図（既定計画：平成21年3月現在）	3
3. 北九州港新門司地区の既定計画図	4
4. 一部変更対象地区の新旧計画図	5
5. 「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」及び「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」との適合状況	6

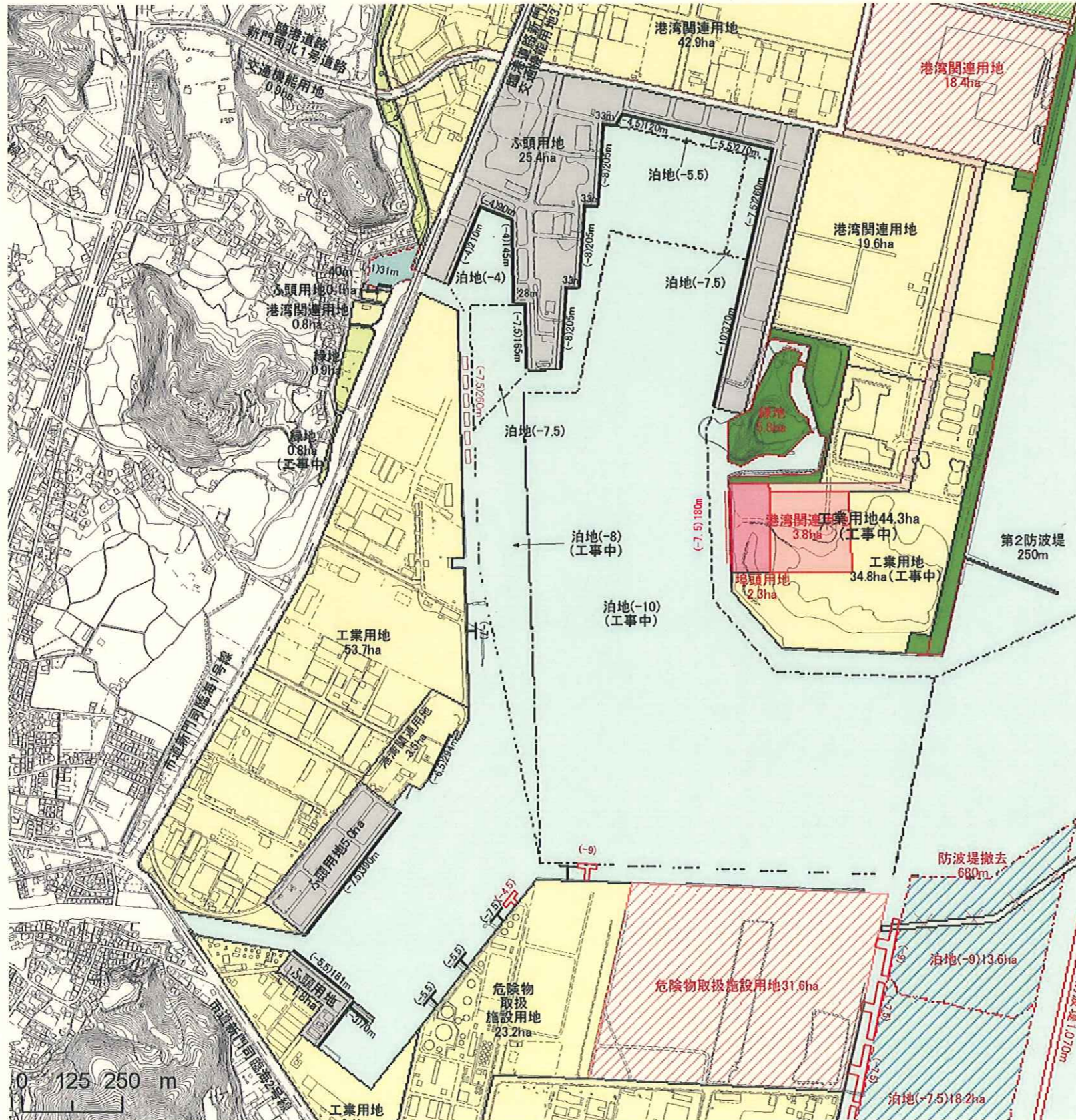
1. 北九州港 新門司地区の現況



2. 北九州港港湾計画図(既定計画:平成21年3月現在)

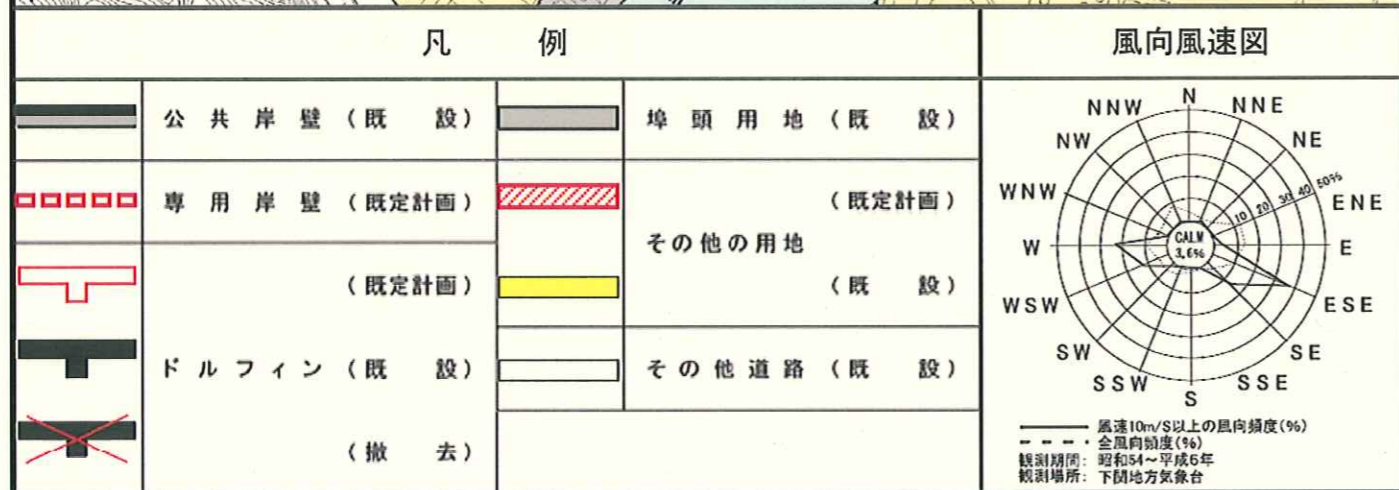
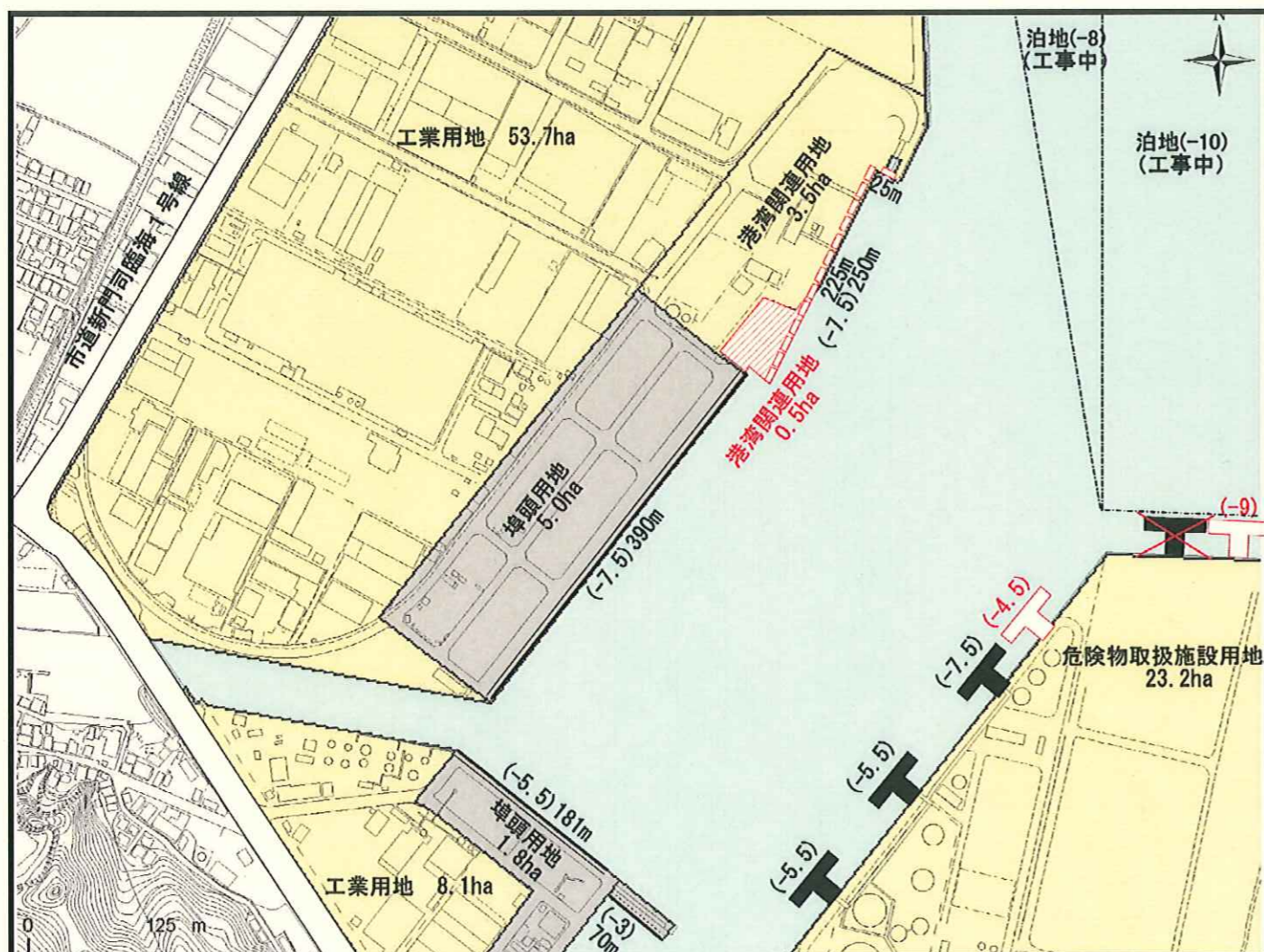


3. 北九州港 新門司地区の既定計画図

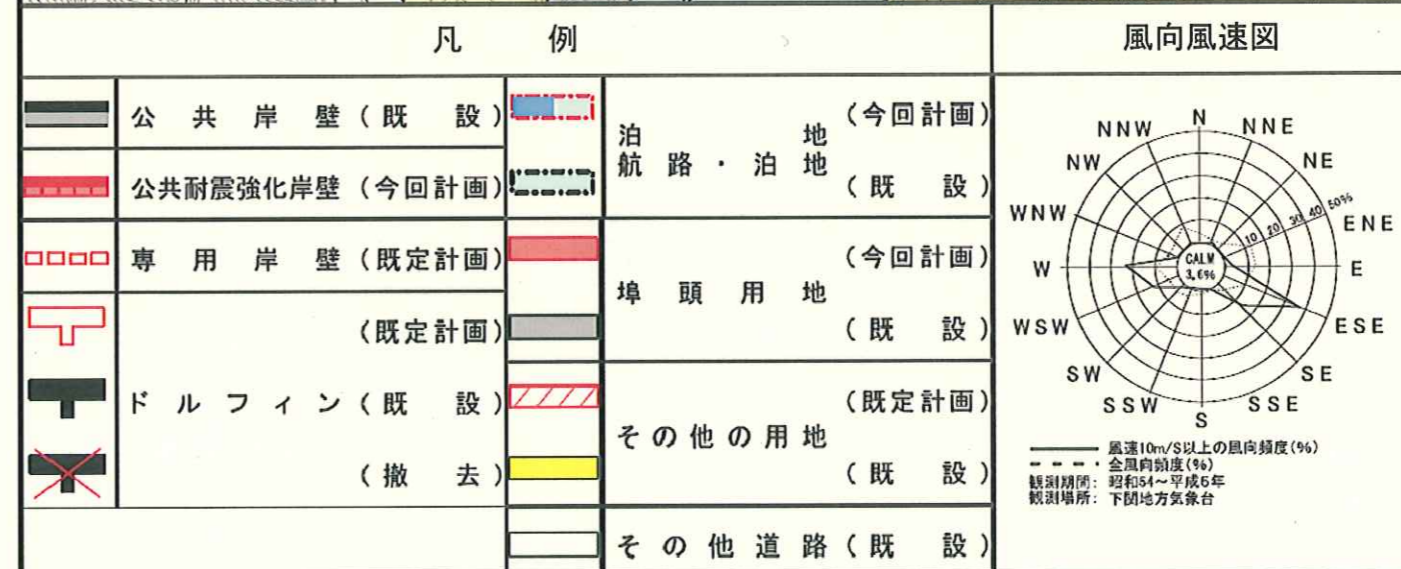
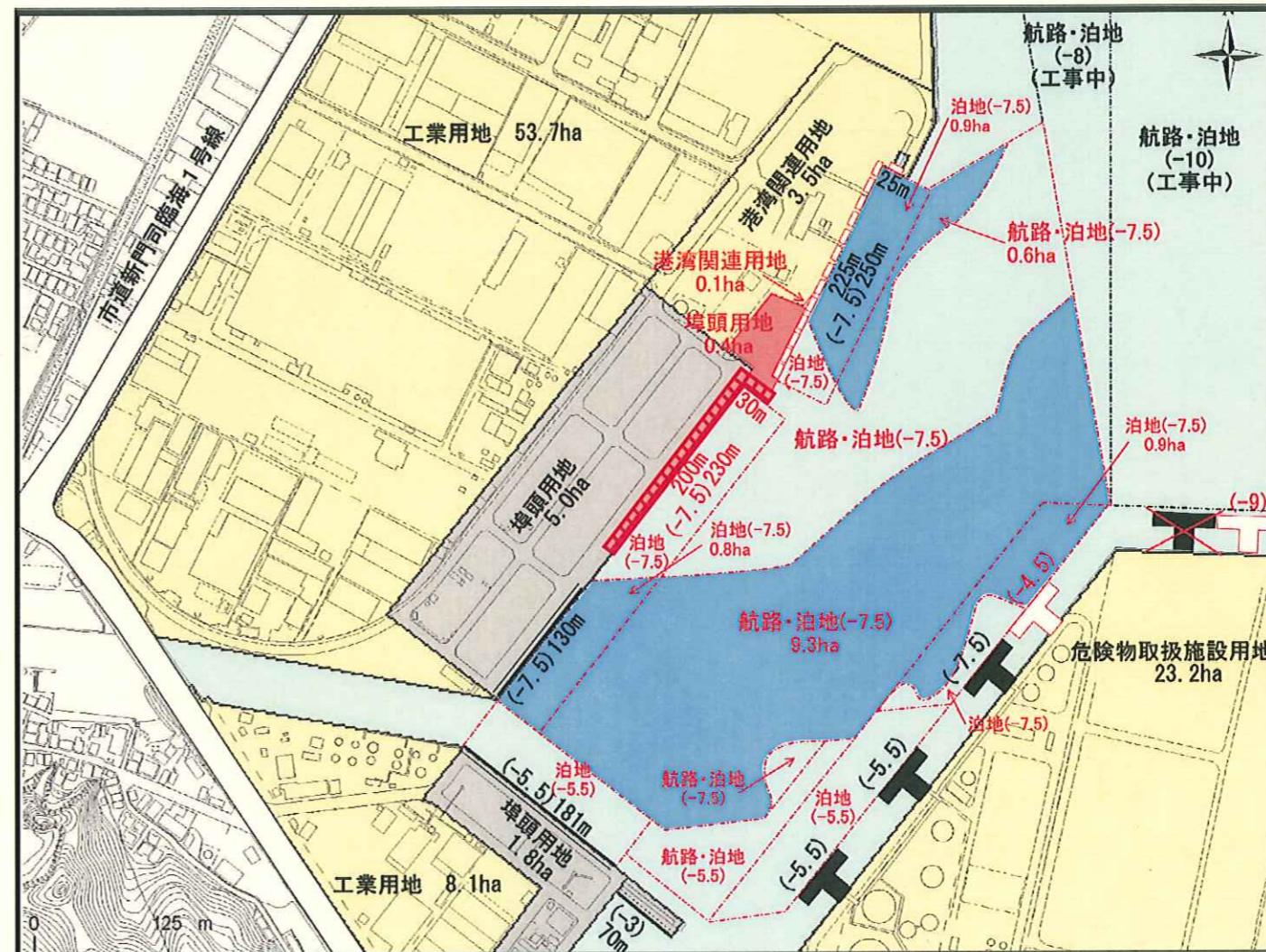


4. 一部変更対象地区の新旧計画図

【既定計画図】



【今回計画図】



5. 「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」及び「港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令」との適合状況（北九州港）

1. 複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの整備

九州・山口地域を背後圏とする新門司地区において、非効率なバースシフト等を解消するため、既存施設を活かした耐震性の高いフェリー埠頭を計画する。

基本方針

I 今後の港湾の進むべき方向

1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流体系の構築

(1) 国際及び国内海上輸送網の基盤の強化

③ 複合一貫輸送網の強化 (p 4)

国内の海上輸送については、輸送費用の低減等のため、船舶の大型化が進んでいる。また、物流の効率化やCO2排出量削減の観点から、複合一貫輸送（フェリー、RORO船、貨物自動車、鉄道等複数の輸送手段が一体となって、ドア・ツー・ドアの一貫輸送サービスにより貨物を輸送する方式。以下同じ。）の一層の利用促進が期待されている。

さらに、企業のアジア地域との国際分業の進展を受けて、アジア地域内との国際輸送の準国内化（我が国の国内輸送と同様、円滑に提供されること。以下同じ。）を求める荷主ニーズに対応した国際RORO船や国際フェリーの航路拡充が期待されている。

このため、国内の長距離輸送において、環境への負荷が少なく、エネルギー効率の高い海上輸送の利用を促進するとともに、アジア地域との海上輸送の準国内化、高速化に対応するため、貨物自動車や鉄道と円滑かつ迅速に結ばれたシームレスな複合一貫輸送網を強化する。

また、船舶の大型化等に対応するとともに、幹線道路網と円滑に接続される等複合一貫輸送に対応したターミナルを整備する。加えて、島嶼部や海峡部等海上輸送以外の代替輸送が困難である地域においても、輸送の利便性を向上させるため、複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルを整備する。

2 国民の安全・安心の確保への貢献

① 災害に強い港湾の構築 (p 7)

地震対策については、防災拠点として災害時に緊急物資輸送を担う耐震強化岸壁や避難地として機能する港湾緑地を一体的に整備する。その際、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況、地域防災計画との整合に配慮する。さらに、臨港道路の橋梁、高架部等既存施設の耐震強化を進める。また、首都圏等の大都市圏においては、緊急物資の中継拠点や支援部隊のベースキャンプの機能を担う基幹的広域防災拠点を整備し、適切な運用体制を確立する。

さらに、港湾が被災した場合にも一定の海上輸送機能を確保して、経済活動等への影響を最小限に止められるように、国際海上コンテナ輸送や複合一貫輸送に対応したターミナルの耐震強化を進める。

(以下略)

4 活力のある美しい港湾空間の創造と適正な管理

⑤ 港湾空間の再編 (p 11)

産業・貿易構造や荷役形態の変化に伴い利用者ニーズに合わなくなった施設や低・未利用地については、海陸交通の結節点であり、水際線を有するという臨海部の特性を活用した空間として再編を進める。その際、関係者と連携しつつ、都市の再生にも資するように、周辺の土地利用との調和や市街地との機能面での連携に努めるとともに、景観等良好な港湾環境の形成に配慮する。

5 ストック型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施

(1) 効率的・効果的な事業の実施

⑧ 港湾施設の有効活用 (p 13)

船舶の大型化や貨物の荷役・保管形態の変化、背後地の都市化等を背景として、機能的に利用者ニーズに合わなくなった施設については、既存ストックの有効活用の観点から利用者や市民、NPO等からの要請も踏まえつつ、機能の増強や他の用途への転換を行う。

II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化

港湾の配置、機能及び能力については、今後の港湾の進むべき方向を踏まえて、港湾の多種多様な機能のうち、国際海上輸送網又は国内海上輸送網の拠点としての機能等、国の利害に重大な関係を有する機能について示すこととし、その配置及び能力に関する基本的な事項は、以下のとおりとする。

4 複合一貫輸送網の拠点 (p 17)

複合一貫輸送網の拠点は、長距離フェリー、内航コンテナ船、国際・国内RORO船等の海上輸送と陸上輸送の結節点となる港湾である。

複合一貫輸送網の拠点については、全国的な貨物の発生集中状況、航路が成立する需要規模、CO2排出量削減等を考慮するとともに、幹線道路網の整備状況を踏まえ、海上輸送と陸上輸送の物流全体での効率化を進めることができるように適切に配置する。

また、複合一貫輸送網の拠点となる港湾には、船舶の大型化に対応した十分な延長の岸壁、十分な面積の荷さばき用地や駐車場等とともに、必要に応じて旅客ターミナル施設を備える。さらに、関係機関と連携して、幹線道路網等との円滑な接続を進める。

7 大規模地震対策施設 (p 18)

大規模な地震が発生した場合に、被災直後の緊急物資、避難者等を輸送するための機能を確保すべく、東海地震、東南海・南海地震等の大規模地震災害の切迫性、地理的条件、港湾の利用状況、緊急輸送道路網等背後地へのアクセスの状況等を考慮して、大規模地震対策施設を適切に配置する。また、大規模地震対策施設は、耐震強化岸壁と、緊急物資の保管や被災者の避難等に資する広場、市街地と港湾を連絡する道路等を一体的に備える。

(中略)

また、震災直後から復旧完了までの期間に、国際及び国内海上輸送網としての一定の機能を確保できるように、港湾間の代替・補完機能を考慮しつつ、中枢国際港湾及び中核国際港湾の国際海上コンテナターミナルや、複合一貫輸送に対応する内貿ターミナルについては、岸壁や関連施設の耐震強化を進める。

IV 良好な港湾・海洋環境の形成及び循環型社会への対応

2 各地域における港湾相互間の連携

⑨ 九州地域 (p 30)

離島や半島が多く、東アジア地域と地理的に近接し、また、北部地域を中心に製造業が集積している九州地域では、九州本土と離島の重要港湾が連携して国際及び国内海上輸送網の拠点としての機能を担う。

九州地域における国際海上コンテナの取扱いは、主に北部九州のコンテナターミナル群が連携して担う。また、古くから交流が盛んで、今後更なる発展が見込まれる環黄海圏に位置するという地理的特性を活かして、北部九州の港湾が連携し、東アジア地域との海上輸送の準国内化に対応するための国際RORO船航路等を活性化し、アジア諸港との高速・高品質輸送を進める。さらに、国内の複合一貫輸送については、関東・近畿地域に近い、地域の東側沿岸に位置する港湾が主要な拠点としての機能を担う。その際、それぞれの港湾と内陸部の産業集積地を結ぶ幹線道路網との連携を考慮する。

(以下略)

省令

(係留施設)

第八条 係留施設の規模及び配置は、係留施設を利用する船舶の種類、船型及び隻数、取扱貨物の種類及び量、荷役方式、水域施設の利用状況、埠頭保安設備（国際航海船舶及び国際港湾施設の保安の確保等に関する法律（平成十六年法律第三十一号）第二十九条第二項に規定する埠頭保安設備をいう。第十条において同じ。）の配置等を考慮して、港湾の機能及び係留施設の安全かつ効率的な運用その他の適正な運営が十分に確保されるように定めるものとする。

(大規模地震対策施設)

第十六条 大規模な地震による災害が発生した際に、港湾及びその周辺地域の復旧及び復興に資する港湾施設（以下「大規模地震対策施設」という。）に関する事項は、自然条件、港湾及びその周辺地域の経済的及び社会的条件並びに土地利用の状況等を考慮して、円滑な物資輸送及び避難地が確保できるように、大規模地震対策施設の種類、規模及び配置を定めるものとする。この場合において、当該港湾に関し、災害対策基本法（昭和三十六年法律第二百二十三号）第四十条又は第四十二条の計画が定められているときは、これらの計画との整合性について配慮するものとする。

※ 基本方針の該当文章は、関連記載の章節等の内、当該計画の変更事項に関係の深い部分のみ抜粋している。省令は、当該計画の変更事項に、特に関係の深い条文のみを抜粋している。