

北九州港 港湾計画 改訂

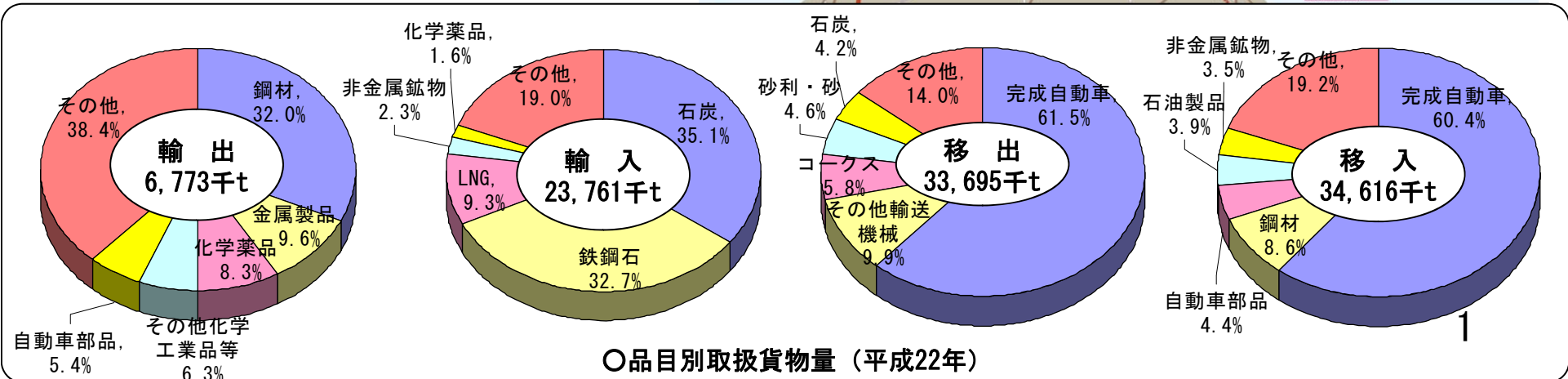
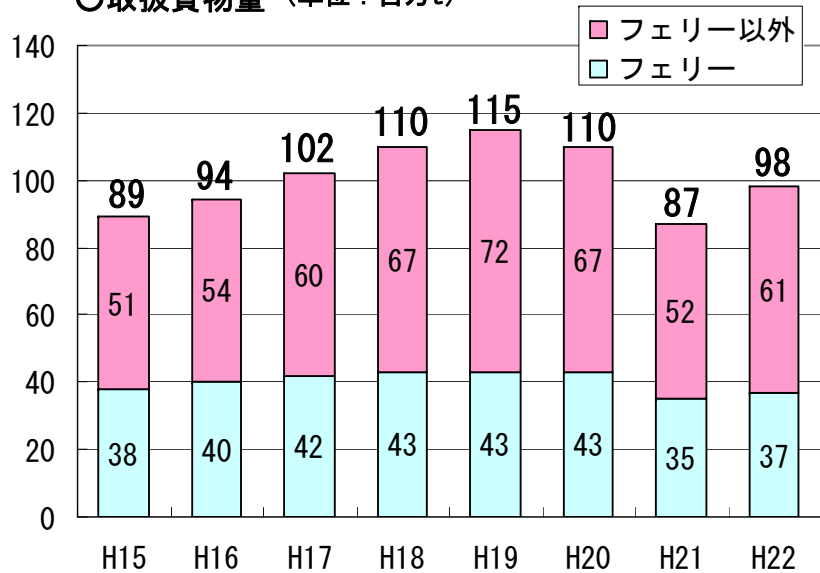
平成23年12月8日
交通政策審議会
第47回港湾分科会
資料 1-1



北九州港の概要

- ▶北九州港は、本州と九州の結節点に位置し、周防灘から関門海峡、そして洞海湾、響灘にかけて展開している。
- ▶アジアに近く、中国をはじめとする成長著しいアジア諸国と日本を結ぶ国の国際拠点港湾であり、外国貿易や国内物流の拠点として西日本地域の人々の生活や産業、経済を支える役割を担う。
- ▶平成22年の取扱貨物量は約9千8百万tで、そのうち内航フェリー貨物量は約3千7百万tで全体の約4割を占める。背後圏に鉄鋼業や自動車産業が集積しており、輸出は鋼材、金属製品、輸入は石炭、鉄鉱石の取扱量が多い。また、西日本における自動車の国内物流基地となっており、移出入は、東海・関東方面との完成自動車の取扱量が多い。

○取扱貨物量 (単位：百万t)



北九州港の港湾計画の基本方針

■既定計画（平成8年改訂） （目標年次：概ね平成22年）

【物流・産業】

- 北米・欧州航路等の基幹航路に対応する大水深コンテナターミナルの位置づけ
- 臨港交通体系の充実
- 地域経済の活性化を図る高質な産業空間の確保

【安全・安心】

- 大規模地震災害への対応
- 港内の安全性の向上（小型船収容施設の充実）

【環境】

- 緑地や海洋性レクリエーション活動の核となる空間の創出
- 地域環境の保全を図る廃棄物処理空間の確保

【人流・交流】

- 港湾再開発の推進



■今回計画（目標年次：平成30年代前半）

【物流・産業】

ものづくり産業を支える港づくり

- 自動車産業等における東アジア地域との定時多頻度輸送（近海シャトル輸送）需要に対応するための**国際及び国内フェリー・RORO機能の強化**
- 国際及び国内フェリー・RORO航路や鉄道が一体となった**環黄海圏におけるシームレス物流の実現**
- 企業のニーズに対応した**魅力的な産業用地の確保**

【安全・安心】

災害に強く、安全・安心な港づくり

- 緊急物資の受入れ及び国際・国内幹線輸送機能を確保するための**耐震強化岸壁の整備**

【環境】

環境首都にふさわしい港づくり

- 産業活動を支えるための廃棄物及び浚渫土砂処分場の確保
- 市民の多様化する価値観や水辺に対する意識の高まりに対応するための緑地や魅力的な水際線の整備

【人流・交流】

多くの人々が憩い賑わう港づくり

- 国際旅客需要やクルーズ需要の増加に対応するための東アジア等の諸都市と北九州港を結ぶ国際フェリーやクルーズ船の受入体制の充実

港湾貨物量の見通し

目標年次（平成30年代前半）における全体の港湾取扱貨物量の見通しは、約120百万トで、そのうち公共は約66百万ト、コンテナ取扱個数は約87.5万TEUを想定している。

- 平成22年の北九州港全体の取扱貨物量（全体）としては、約99百万ト。
→平成19年までは順調に推移してきており、平成20年の景気後退により一時的に貨物が減少しているものの近年回復の傾向。

●平成30年代前半の取扱貨物量を設定

【内貿】

- ・船舶大型化によるフェリーの移出入の増加の見込み
- ・コークス製造企業の増産計画によるコークスの移出の増加の見込み

【外貿】

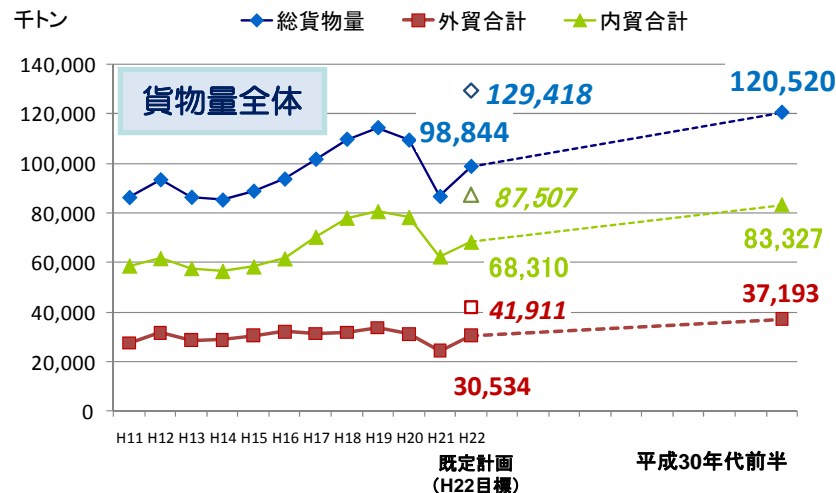
自動車関連企業の新工場建設及び鉄鋼関連企業の増産計画に伴い輸出入とも増加の見込み

- ・鉄鋼、ゴム製品（輸出）
- ・石炭、金属鉱、樹脂類（輸入）

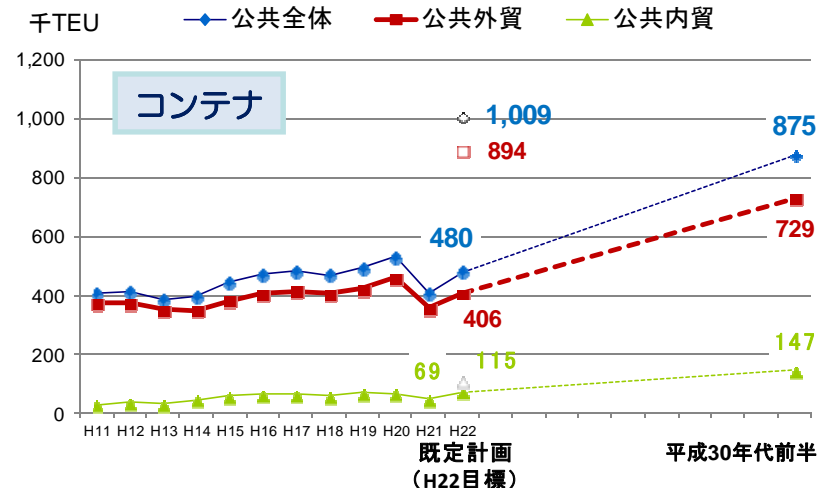
●コンテナ貨物について

アジアとの国際水平分業の進展に伴い、輸出入とも増加の見込み

- ・自動車部品、産業機械（輸出）
- ・自動車部品、窯業品、化学薬品（輸入）

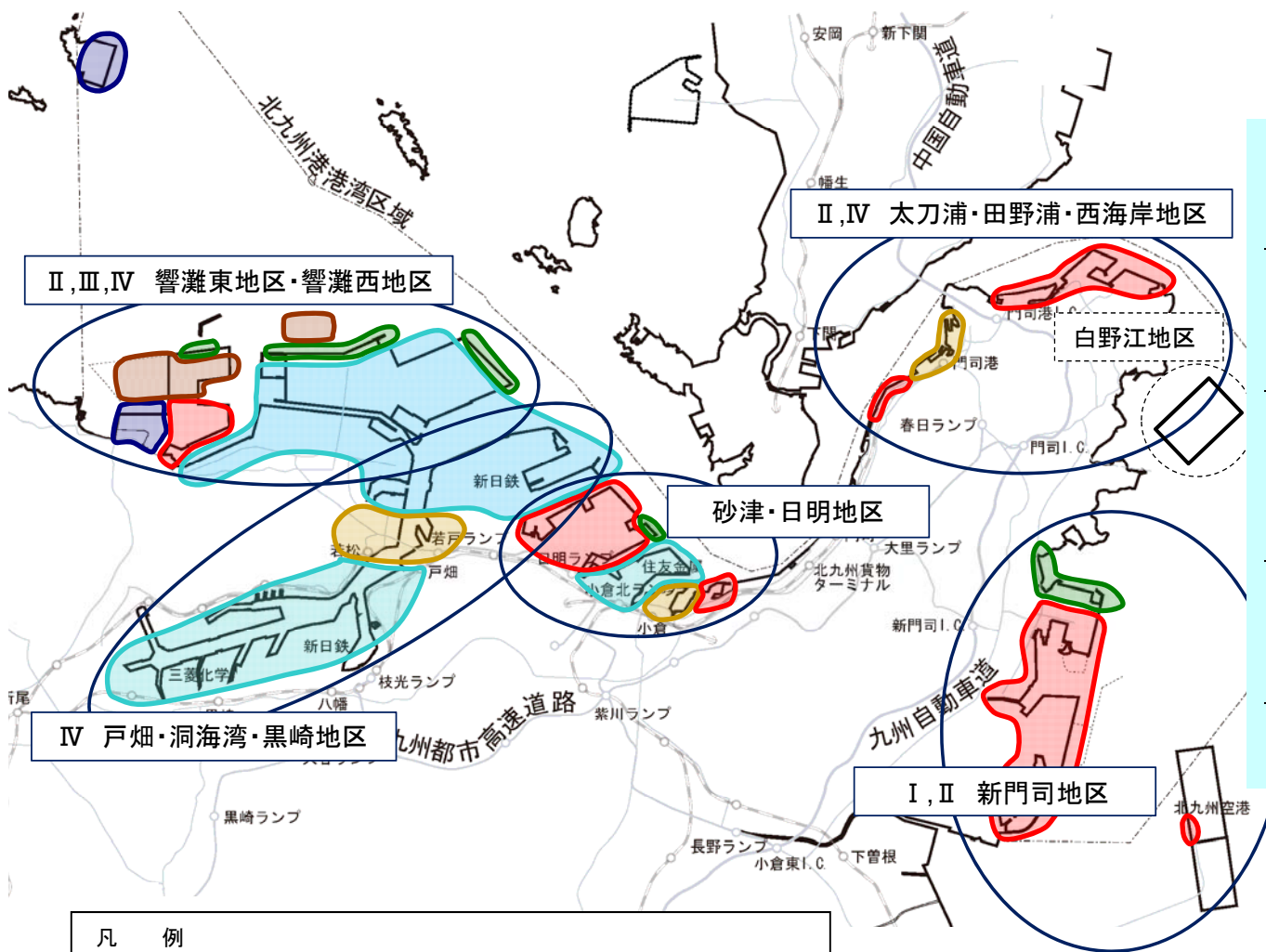


北九州港における取扱貨物量の推移(公専)



北九州港におけるコンテナ貨物取扱の推移(公共)

改訂のポイント



改訂の4つのポイント

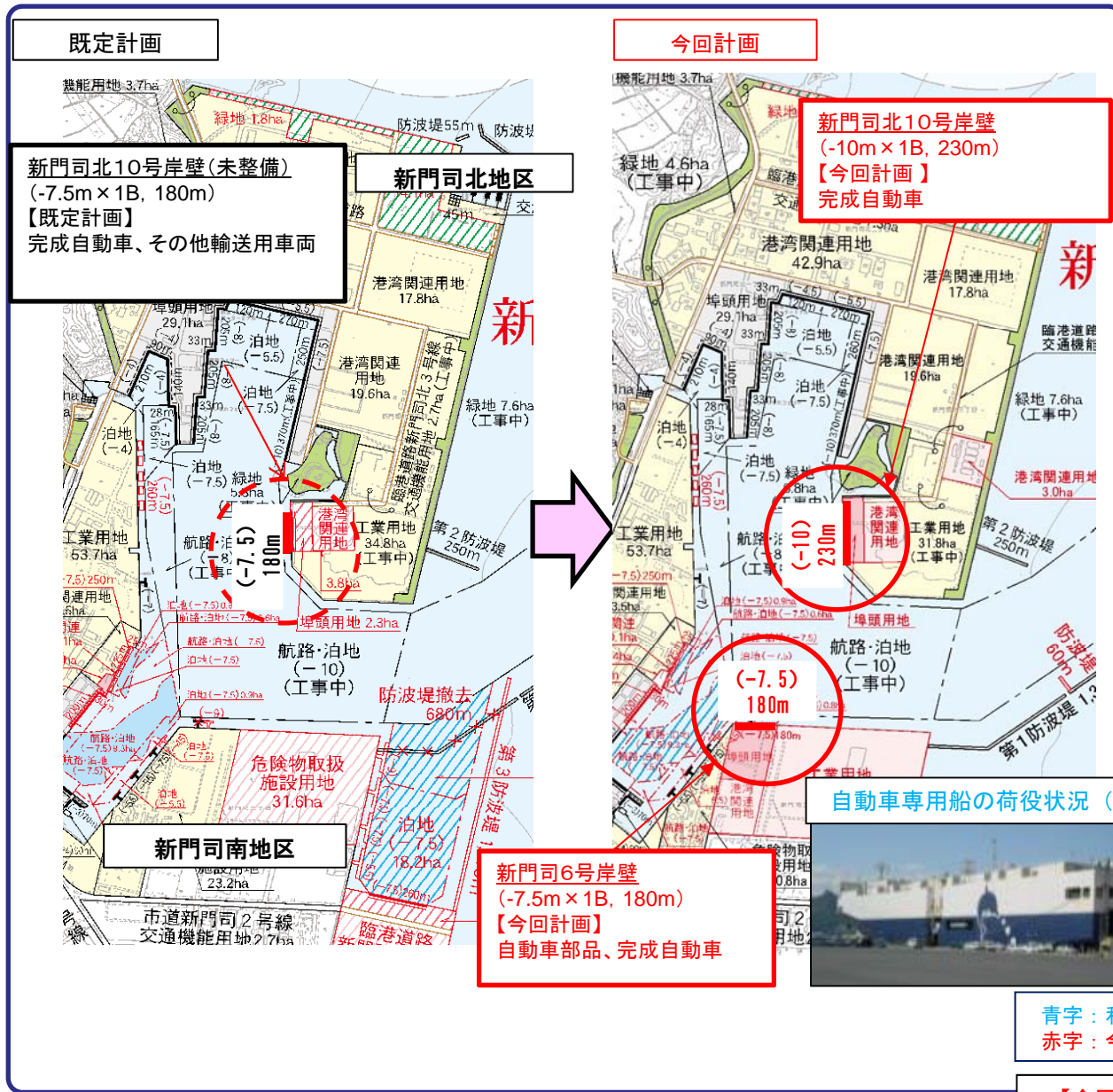
I. 自動車部品等の国内輸送強化及び完成自動車の国際輸送拠点化（新門司地区）

II. 環黄海地域とのシームレス物流の実現（響灘西地区、太刀浦・田野浦・西海岸地区、新門司地区）

III. 臨海部の産業立地・活動環境の向上への対応（響灘東地区）

IV. 防災機能の充実（西海岸地区、黒崎地区、響灘西地区）

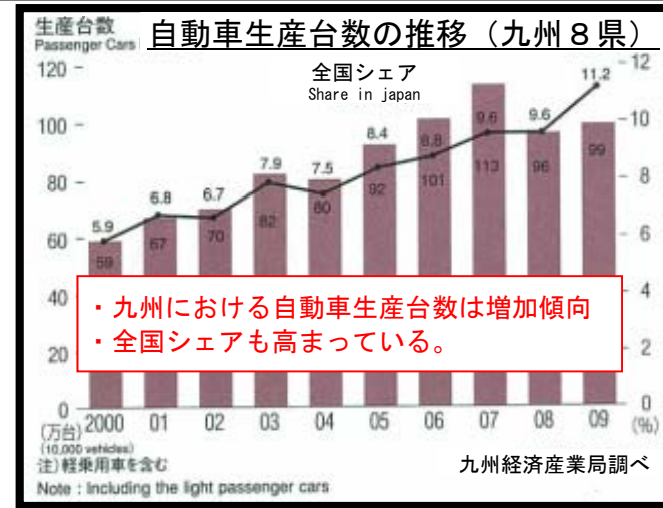
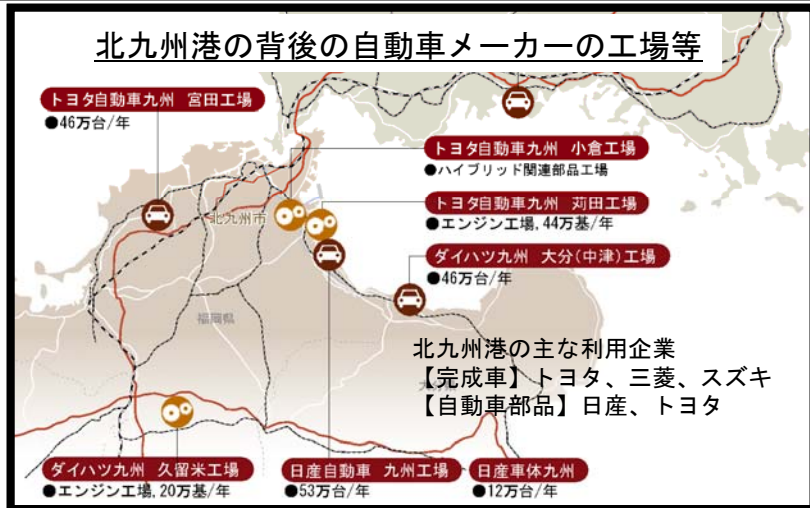
I 自動車部品等の国内輸送強化及び完成自動車の国際輸送拠点化(新門司地区)



【今回計画】新門司北10号岸壁 (-10) 230m

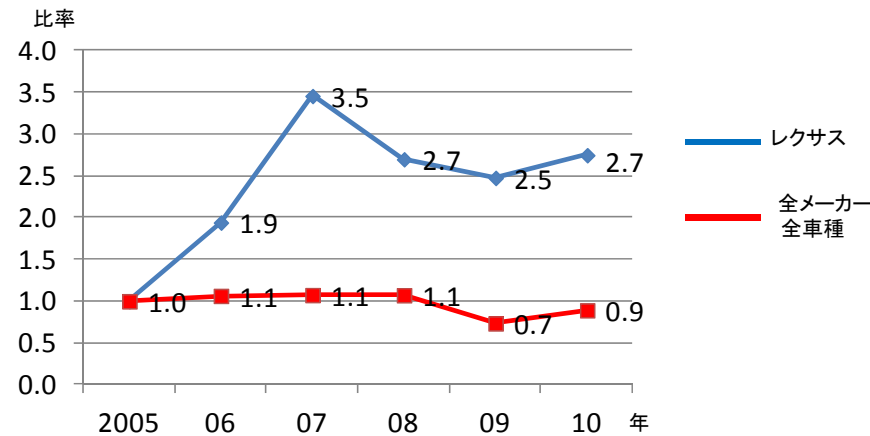
九州地区における自動車産業の動向

- ・九州は自動車産業の重要な拠点であり、完成自動車、自動車部品の取扱量は今後も増加すると見込まれる。
- ・とりわけ、トヨタ自動車九州は、主に北米向けのレクサス製造（2005年製造開始）を機に生産台数を伸ばしてきており、リーマンショックの影響で一時落ち込んだものの、現在回復傾向にある。
- ・なお、トヨタ自動車九州の主力車種であるレクサスは、北米において、高級車のうち11年連続で販売台数1位を獲得している。



主な自動車港湾の完成自動車取扱状況

順位	港湾名	港湾取扱貨物量(完成自動車)(2009)					産業の立地状況	備考	
		輸出	輸入	移出	移入	総計		取扱が最も多い港湾(移出)	
								港湾背後の自動車組立工場	移出
1	名古屋	17,990,352	254,826	17,692,610	7,370,630	43,308,418	トヨタ、三菱、スズキ	仙台塩釜 4,399,020	中津 2,559,150
2	三河	7,442,688	788,045	2,747,560	2,628,315	13,606,608	トヨタ、三菱、スズキ	北九州 824,650	北九州 1,577,220
3	横浜	9,437,553	475,166	1,464,582	1,599,779	12,977,080	日産、いすゞ、三菱ふそう	名古屋 619,593	名古屋 1,580,150
4	仙台塩釜	0	0	2,406,552	3,570,337	5,976,889		名古屋 1,626,830	名古屋 2,269,220
5	千葉	737,344	344,809	740,679	2,832,019	4,654,851		大阪 443,420	名古屋 1,361,020
6	川崎	2,612,344	16,790	1,191,431	741,800	4,562,365	日産、いすゞ、三菱ふそう	仙台塩釜 405,440	名古屋 350,755
7	北九州	162,382	1,054	2,402,277	1,686,794	4,252,507	トヨタ、日産、ダイハツ	三河 2,036,395	三河 867,122
8	三田尻	3,263,485	29,110	371,417	171,363	3,835,375	マツダ	広島 371,417	広島 170,763
9	広島	1,961,592	0	1,477,205	356,920	3,795,717	マツダ	千葉 501,700	四日市 220,340
10	横須賀	897,532	0	1,523,245	850,033	3,270,810	日産、いすゞ、三菱ふそう	神戸 690,727	三河 412,285
11	刈田	1,751,565	730	708,310	685,080	3,145,685	日産	横須賀 409,500	横須賀 269,200



出典：港湾統計年報(2009年)

出典：日本自動車工業会、トヨタの概況

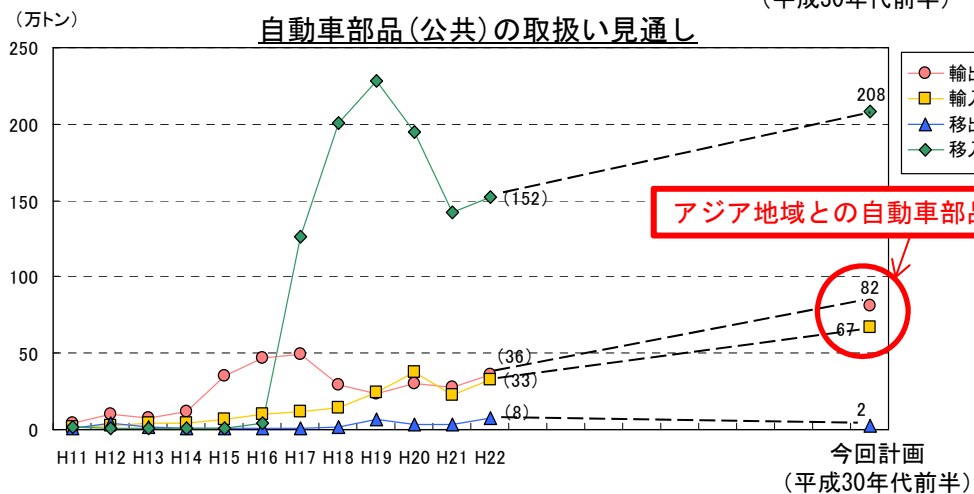
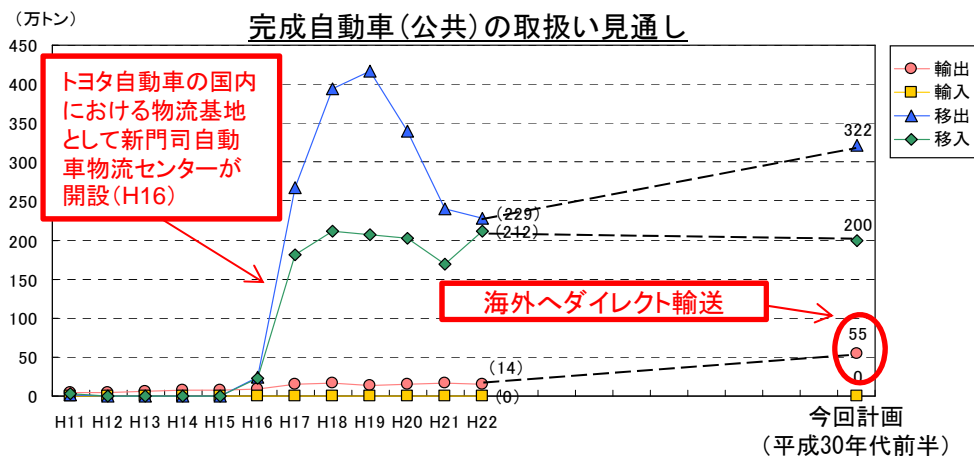
完成自動車・自動車部品の取扱いの見通し

【完成自動車】

- ・平成16年に新門司自動車物流センターが開設され、トヨタ自動車の国内における物流基地となっており、今後も移出の増加が見込まれる。
- ・北部九州地域の自動車生産拠点化が進む中で、完成自動車を海外へダイレクトに輸送する動きがあることから、輸出の増加が見込まれる。

【自動車部品】

- ・新門司地区は、中部地方で生産されたトヨタ自動車九州やダイハツ九州向けの自動車部品の中継基地となっており、今後移入の増加が見込まれる。
- ・響灘地区では、自動車メーカーのアジア地域からの自動車部品調達率拡大に伴い、輸入・輸出の増加を見込む。



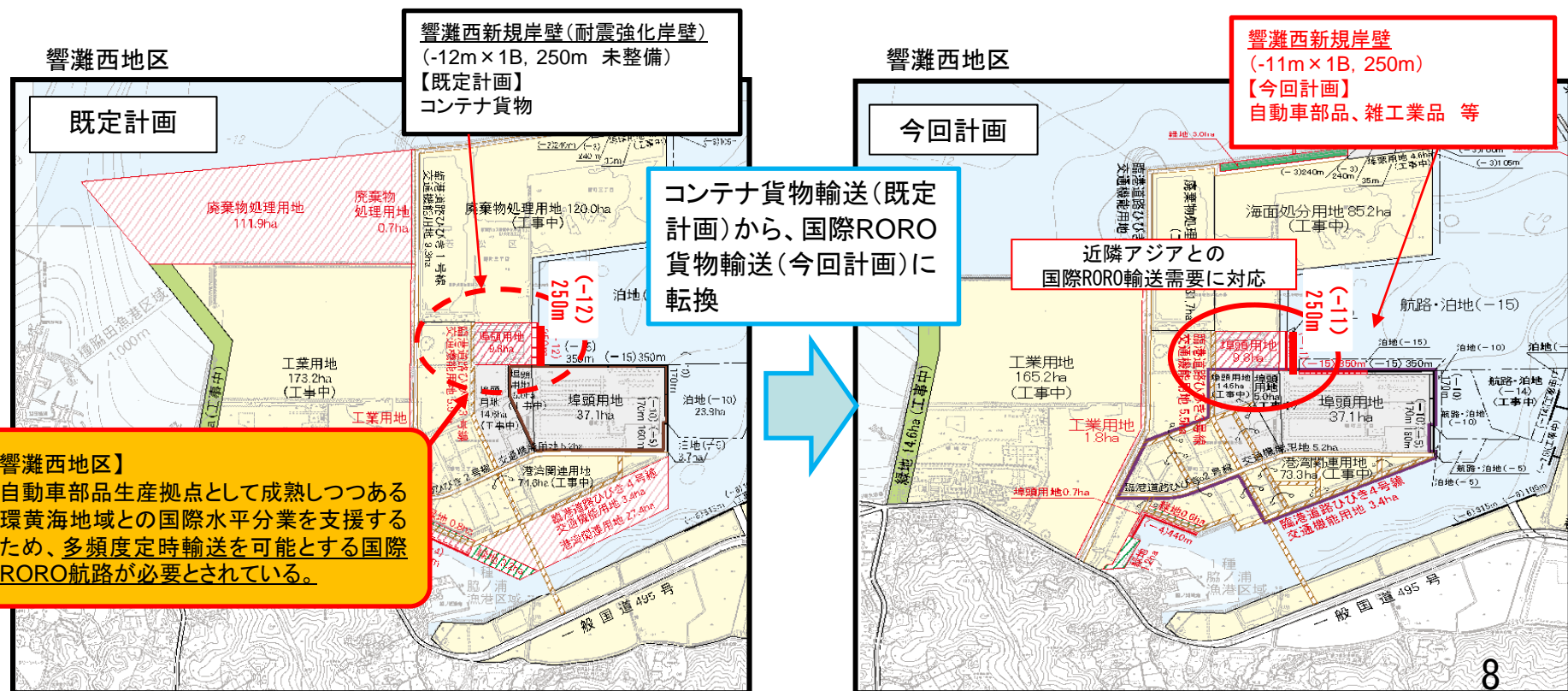
Ⅱ 環黄海地域とのシームレス物流の実現

【自動車部品の需要】

- ・東南アジアにおける完成自動車の生産増に伴う輸出の増加。
- ・アジア製(韓国・中国・タイ)部品の調達拡大に伴う輸入の増加。

【シームレス物流への実現に向けた対応】

- ・近隣アジアとの多頻度定時輸送を可能とする、国際RORO輸送への対応。(響灘西地区)
- ・国内と国外の結節点における物流のスピーディーな対応。(新門司地区)



Ⅱ 環黄海地域とのシームレス物流の実現

【内航フェリー・RORO】

- ・北部九州地域における完成自動車及び自動車部品の国内輸送の需要増加を踏まえ、内航フェリー・RORO機能を強化する。

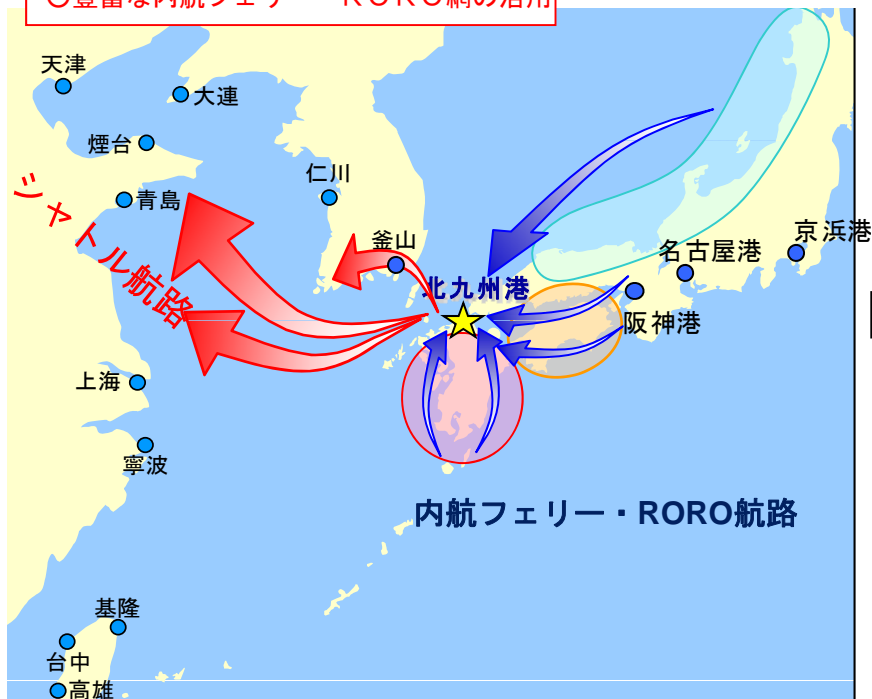
【国際フェリー・RORO】

- ・自動車部品生産拠点として成熟しつつある環黄海地域との国際水平分業を支援するため多頻度輸送（近海シャトル輸送）を可能とする国際フェリー・RORO機能を強化する。



国内と国外の結節点となる拠点港を目指し、アジア向けの物流機能の強化を図る。

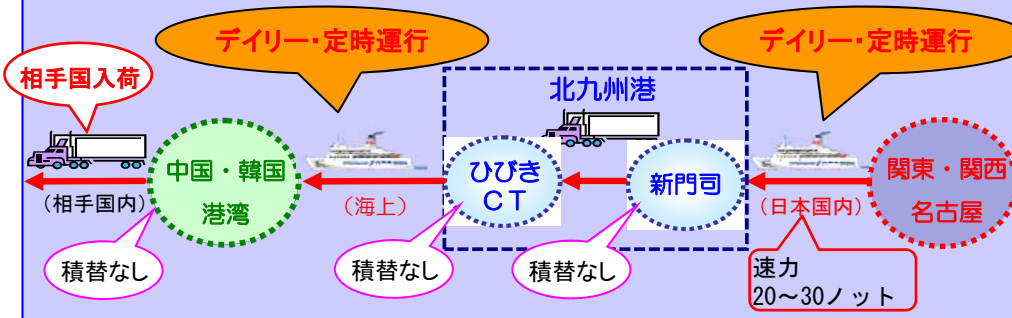
- 東アジアに近いという地理的優位性
- 豊富な内航フェリー・RORO網の活用



コンテナ輸送の場合



フェリー・RORO輸送の場合



付加価値の高い輸送サービス

- ・コンテナ規格外の長尺貨物
- ・ジャストインタイム対応の定時性を要する貨物 等

Ⅱ 環黄海地域とのシームレス物流の実現

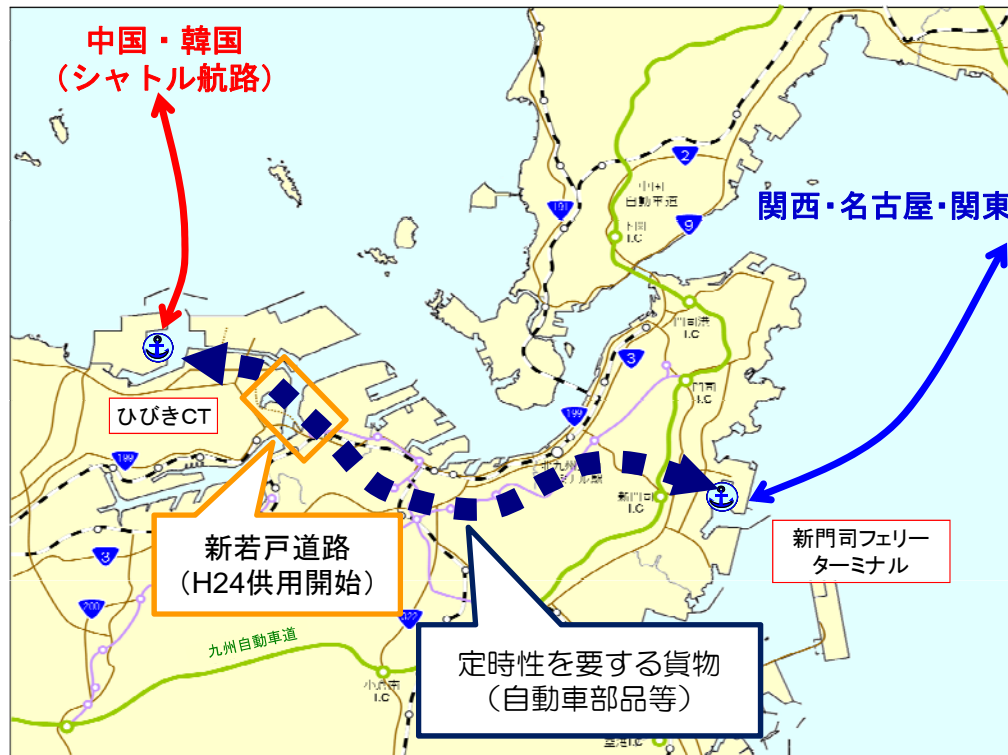
【現在】

- ・ 現在供用中の若戸大橋は、若松地区と戸畑地区を結ぶ橋である。一般車両を含む交通渋滞が、響灘地区と新門司地区を結ぶ陸上輸送の大きな妨げになっている。

【今後】

- ・ 新若戸道路が平成24年に供用開始されることで、響灘地区・新門司地区間で円滑な陸上貨物輸送が可能となり、定時性を要する自動車部品等のスピーディーな貨物輸送体制が構築できる。

アジア物流の強化に向け、付加価値の高い輸送サービスの提供



若戸大橋混雑状況



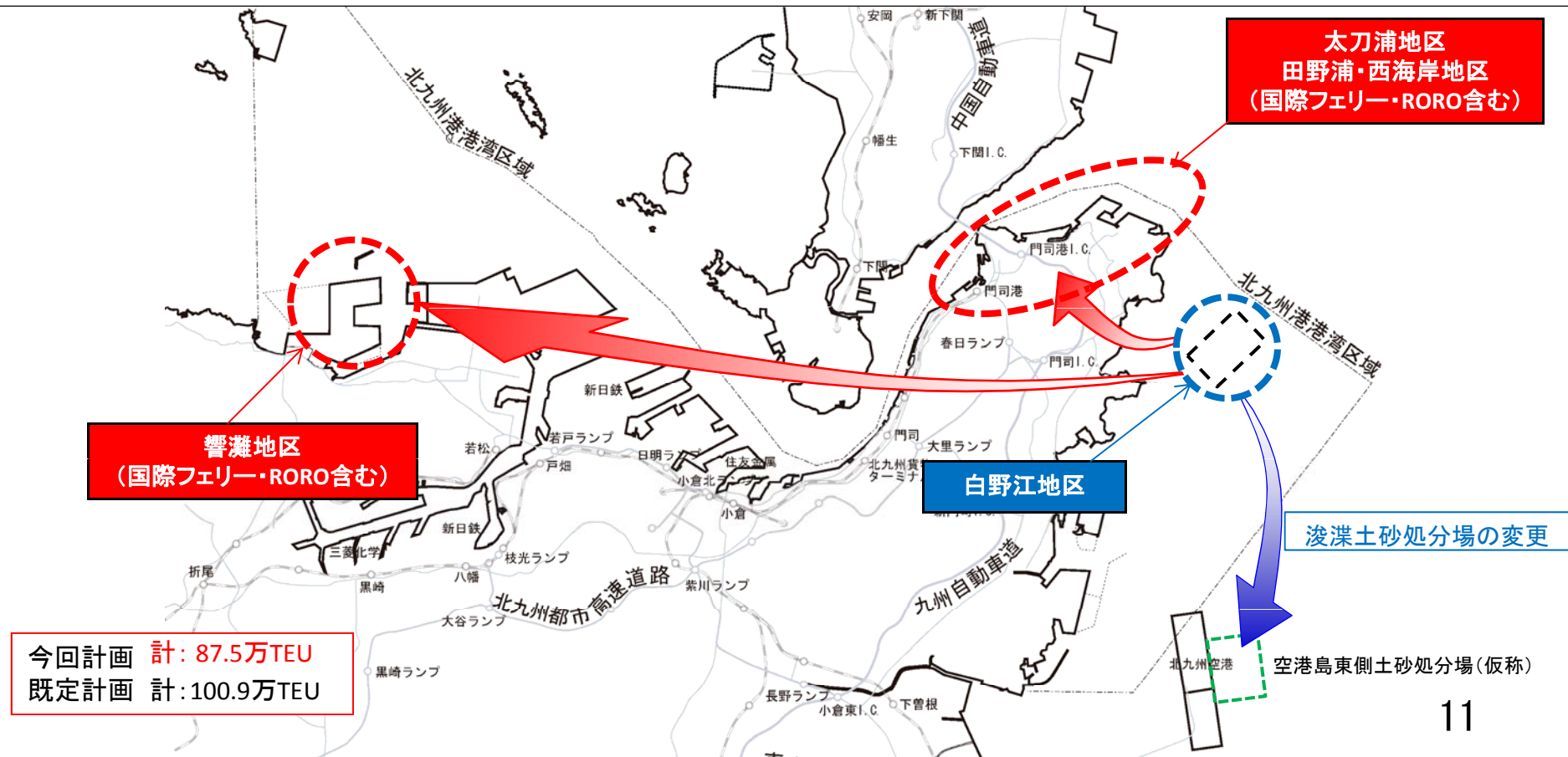
コンテナ取扱拠点の再配置

【既定計画】

- ・ 響灘西地区を北米・欧州航路、白野江地区をアジア・東南アジア航路対応として国際コンテナ埠頭計画を位置づけていた。

【今回計画】

- ・ 北九州空港島東側における国の新たな処分場計画の策定により、関門航路及び新門司航路の浚渫土砂処分場としての白野江人工島の役割がなくなったことから、白野江人工島計画を削除する。
- ・ 新若戸道路の完成に合わせたひびきCTの活用及び太刀浦CT等既存施設の有効利用により、コンテナ貨物を効率的に輸送し、今後見込まれるコンテナ貨物の輸送需要に対応する。



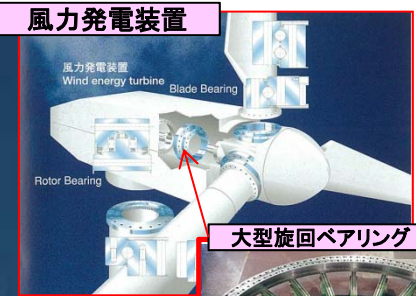
企業立地状況（響灘東地区）

【現状・課題】

- ・ 響灘南埠頭の利用率が高く、大変混雑しているため、早期の岸壁整備が望まれている。
- ・ 風力発電関連企業の誘致に取り組んでおり、将来的にこれらの企業が進出するための土地及び貨物を取り扱うための施設の整備が求められている。

【D地区】

- ・ 風力発電関連企業（主に洋上風力発電の部品関連企業を想定）の誘致に取り組んでおり、これらの企業が効率的な貨物の取扱いを可能とする土地及び施設が求められている。



【響灘南埠頭】

- ・ 大型船はバース調整のため他地区の岸壁を利用する等、非効率な輸送を強いられている。
(利用船舶隻数実績: H11 235隻→H20 641隻)

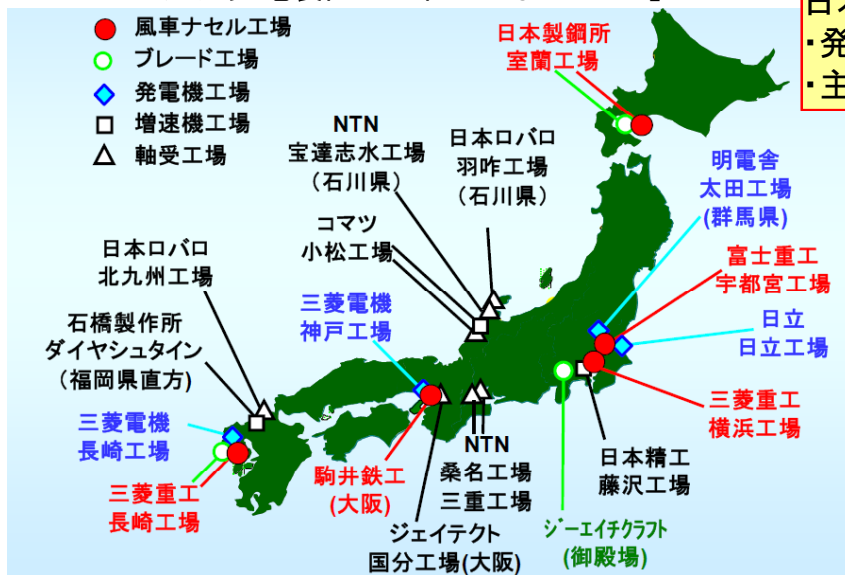
風力発電産業の立地促進

- ・「グリーンエネルギーポートひびき」構想を掲げ、風力発電産業の取り込みに向け鋭意取り組んでおり、中でも響灘地区は、平成19年に経済産業省より次世代エネルギーパークとして認定されている。
- ・風力発電産業は、欧州だけでなく、アジア地区も主要マーケットになっており、今後も需要増が予想される。



風力発電の製造拠点としてだけでなく、物流拠点としての機能も合わせもった**風力発電産業のアジア総合拠点**を目指す。

「風力発電装置と日本の主なメーカー」



日本メーカーと世界シェア

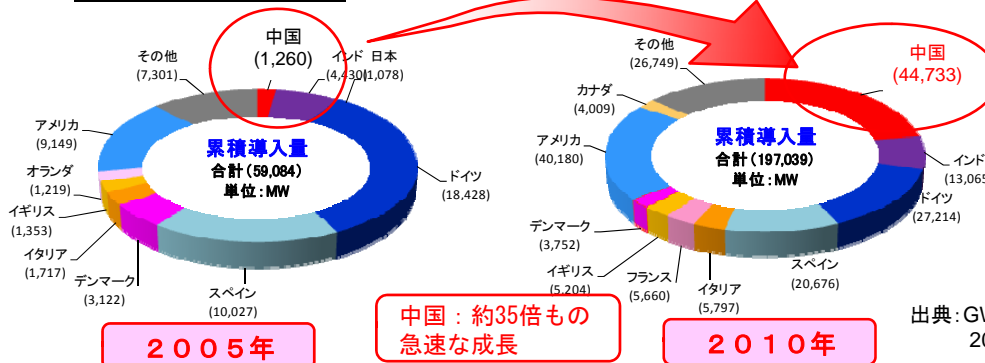
- ・発電機 約35%
- ・主軸受 約50%

- ◇日本には、数多くの風力発電装置メーカーが立地しており、**発電機や主軸受に係る部品に関して、高い世界シェアを占めている。**
- ◇2010年の新規導入量は、**中国が世界1位**である。中国の設置数増加によって風力発電のマーケットが欧州だけでなく、**アジア地区も主要なマーケット**になっている。



風力発電 累積導入量

出典：日本風力発電協会



響灘地区

- ◇今後、風力発電は洋上へ展開することが予想され、より気象条件の厳しい環境のもとで効率的な稼働が要求される。よって、**アジアに近い地理的優位性を活かし、高い技術力が必要とされる部品産業の取り込みを図る。**

出典：GWEC Global Wind 2010 Report

IV 防災対策の充実（大規模地震対策施設）

【現状・課題】

- 北九州市の背後人口より緊急物資輸送の耐震強化岸壁は3バース必要であり、現在1バースが整備済みであるものの、2バース不足している。

【今後の方針】

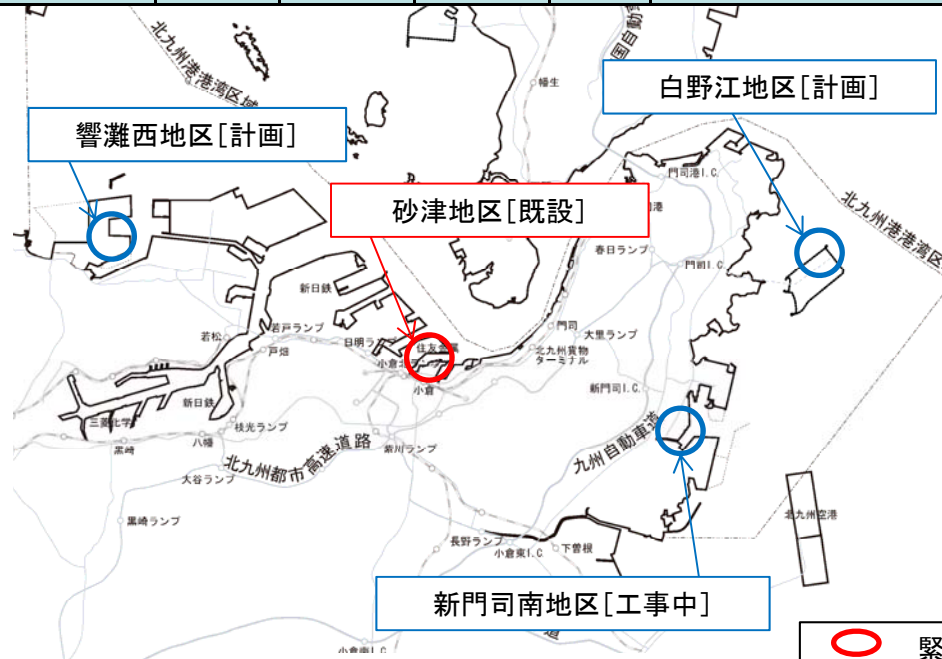
- 不足している2バースの耐震強化岸壁を西海岸地区及び黒崎地区に計画。

大規模地震対策施設の現況計画

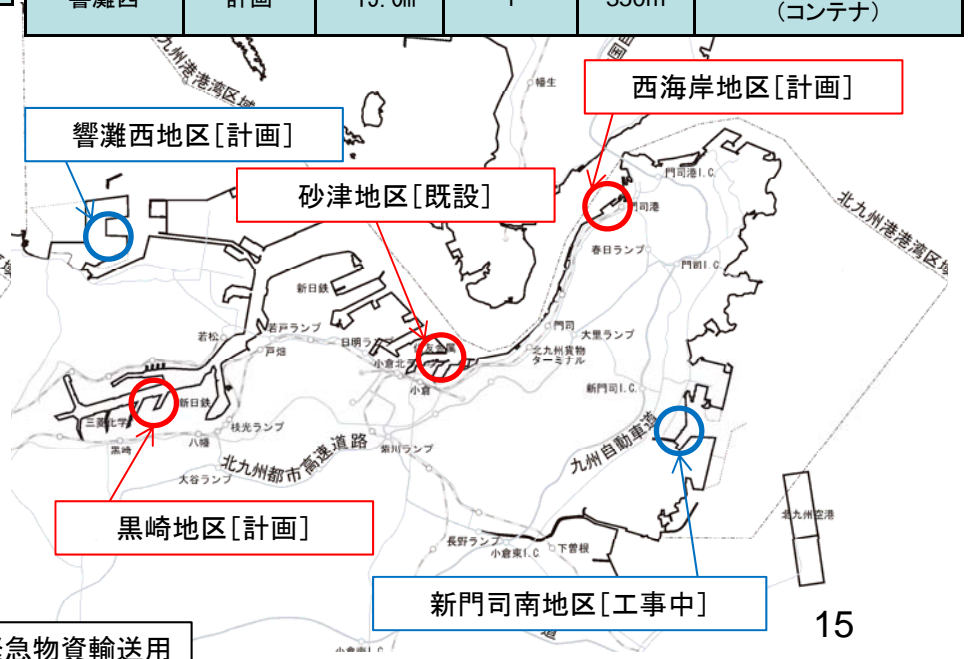
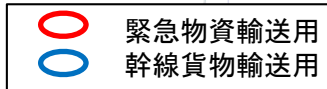
地区名	区分	水深	バース数	延長	機能
砂津	既設	-7.5m	1	170m	緊急物資輸送用 (フェリー)
新門司南	工事中	-7.5m	1	230m	幹線貨物輸送用 (フェリー)
白野江	計画	-14.0m	1	330m	幹線貨物輸送用 (コンテナ)
響灘西	計画	-12.0m	1	250m	幹線貨物輸送用 (コンテナ)

大規模地震対策施設の今回計画

地区名	区分	水深	バース数	延長	機能
砂津	既設	-7.5m	1	170m	緊急物資輸送用 (フェリー)
西海岸	計画	-11.0m	1	210m	緊急物資輸送用
黒崎	計画	-7.5m	1	130m	緊急物資輸送用
新門司南	工事中	-7.5m	1	230m	幹線貨物輸送用 (フェリー)
響灘西	計画	-15.0m	1	350m	幹線貨物輸送用 (コンテナ)



耐震強化岸壁計画箇所(現況)



耐震強化岸壁計画箇所(今回計画)

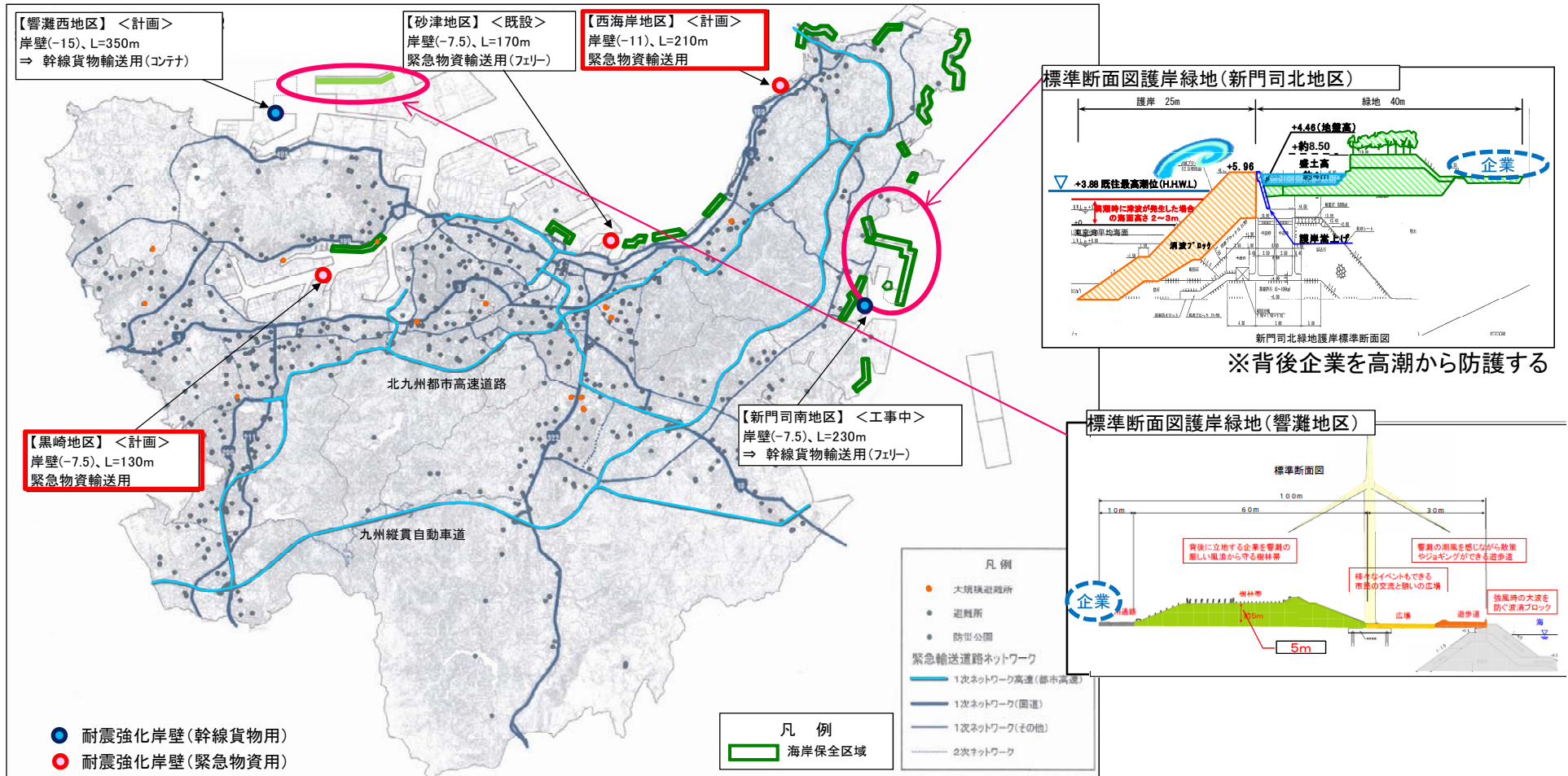
IV 防災対策の充実（高潮・津波対策等）

【現状・課題】

・北九州港では、過去の被害状況等を踏まえ、これまで津波対策よりも高潮対策を進めてきた。東日大震災を踏まえ、これまでの防災対策について、検証する必要がある。

【今後の方針】

・北九州港の「港湾BCP」の策定に向けて、国・地方関係機関、物流事業者、荷主等の関係者と協同して取組を進める。また、地域防災計画見直し検討会を設置（H23.7）しており、避難方法・避難所の在り方等ソフト面の施策も再検討する。



確認の視点について

確認事項	国としての確認の視点
	基本方針※
自動車取扱拠点の配置 (新門司地区)	<p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>3 バルク貨物等の輸送の拠点</p> <p>・産業の立地状況、資源の産出地・消費地の分布状況、エネルギー拠点の立地状況等に対応し、品目ごとの陸上輸送や海上輸送の状況等を考慮して配置。</p>
国際RORO船拠点の配置 (響灘西地区)	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>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</p> <p>③複合一貫輸送網の強化</p> <p>・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、環境への付加が少なく、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。</p>
臨海部の活性化 (響灘地区)	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>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</p> <p>(2) 臨海部の産業立地・活動環境の向上</p> <p>・<u>原材料等のバルク貨物等を輸送する船舶の大型化や企業立地等に対応した港湾施設の整備、臨海部の有効活用・再編による用地の提供を行うとともに、ターミナル隣接地における大型特殊貨物を円滑に輸送するための措置や幹線道路網とのアクセスの確保について関係機関と連携して取り組む。</u></p> <p>また、<u>産業活動を支える高度なサプライチェーンを構築するため、荷さばき、流通加工、在庫管理等ロジスティクス機能を備えた物流産業の誘致・育成を進める。</u></p>
大規模地震対策施設の配置 (響灘西地区、黒崎地区、西海岸地区)	<p>II 港湾機能の拠点的な配置と能力の強化</p> <p>7 大規模地震対策施設</p> <p>・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るべく、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、緊急輸送道路網等後背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。</p>
東日本大震災を踏まえた 北九州港の防災の取組	<p>I 今後の港湾の進むべき方向</p> <p>2 国民の安全・安心の確保の貢献</p> <p>・<u>特に発生頻度の低い大規模津波に対して、浸水を前提として、臨海部の企業の立地状況を踏まえつつ、背後のまちづくりと連携した防護ラインの見直しを行った上で、防潮堤等の整備による防護を図るとともに、港湾の事業継続計画の策定、臨海部の土地利用の見直し等、ハード・ソフトの施策を総合的に講ずる。</u></p>