

北 九 州 港
長 期 構 想 検 討 委 員 会
第 1 回 委 員 ・ 幹 事 合 同 委 員 会

委 員 会 資 料

平成 20 年 8 月 22 日

北九州市港湾空港局・社団法人 日本港湾協会

目 次

序章 長期構想検討委員会の概要	1
1. 委員会の目的	1
2. スケジュール	2
3. 検討フロー	3
1. 北九州港の現況	4
1-1 位置	4
1-2 北九州港の沿革及び発展の経緯	5
1-3 港勢	6
2. 上位計画・関連計画等	13
3. 北九州港を取り巻く情勢変化と要請	15
3-1 世界経済の潮流	15
3-2 人口	17
3-3 港湾・海上輸送を取り巻く動向	18
3-4 臨海部産業を取り巻く動向	22
3-5 物流ネットワーク整備による背後圏の拡大	24
3-6 モーダルシフトの進展	26
3-7 環境保全への要請	27
3-8 廃棄物処分場の逼迫	31
3-9 既設港湾施設の老朽化	32
3-10 みなとに対する市民の意識	34
3-11 災害に強いまちづくりへの要請	36
3-12 港湾連携の動き	39
4. 北九州港の果たすべき役割	40

序章 長期構想検討委員会の概要

1. 委員会の目的【なぜ今、港湾計画を見直すのか。】

北九州市が管理する北九州港は、成長著しいアジアのゲートウェイとして、西日本地域の産業・経済を支える国の特定重要港湾である。

その歴史は古く、明治中期から門司、小倉、洞海 3 港が、各々の特色を活かして発展してきた。その後、昭和 39 年の 3 港合併で北九州港が誕生して以降、4 度に亘り港湾計画を改訂し、計画的な整備や一体的な管理運営など、国際競争力のある港づくりに努めてきた。

現在の港湾計画は、平成 8 年に改訂したものであり、目標年次の平成 22 年での取扱貨物量を約 1 億 1 千万トンとし、日本海側で唯一水深 15m の大水深岸壁を有するひびきコンテナターミナルや新若戸道路等の物流拠点施設やアクセス道路、地震や台風被害から市民や企業を守るための護岸や緑地等の防災施設、国際交流や市民の憩いの場としての水際線、市民生活や企業活動を支える廃棄物処分場等の環境施設の整備を進めてきた。

平成 19 年の取扱貨物量は、新門司自動車物流センターの開所やモーダルシフトの進展による RORO 船航路の新規開設やフェリー貨物量の増加等により、約 1 億 1 千 5 百万トンとなり、当初の目標値を既に超えている。

コンテナは、当初の目標値に達していないものの、約 49 万 4 千 TEU となり、取扱量を順調に伸ばしている。その中で、ひびきコンテナターミナルにおいては厳しい船出となったが取扱量は徐々に増え、背後地域においては、将来の利用を見込んだ企業立地が進みはじめている。

さらに、西海岸、田野浦、日明埠頭では、日韓フェリーや RORO 船が就航する等、これまでに整備した施設により新たな利用につながった。

一方、物流を担う港湾を取り巻く情勢はこの 10 年間で大きく変化し、北九州港においても、アジア地域との国際水平分業の進展に伴う貨物の多頻度輸送需要の増大、臨海部への企業の国内回帰とアクセス等の物流の効率化、船舶の大型化・多様化と寄港地の集約化、施設の老朽化と財政の逼迫等、喫緊の課題として迅速かつ効率的な対応を迫られている。

物流以外にも、アジアとの国際交流の拡大、関門海峡等の美しい自然景観を活かしたみなとづくりや環境配慮の要請に伴うモーダルシフトの進展、干潟や藻場を活用した環境修復、市民活動や企業活動を支える廃棄物処分場の確保等、本市が掲げる世界の環境首都の確立に向けた役割を果たしていかなければならない。

また、被害が甚大化する地震や台風への防災力、市民の安全や施設の保全に繋がる港湾セキュリティの向上等、様々な要請に対応した北九州港の果たすべき役割を考えていかなければならない。

このようなことから、港湾計画を北九州港全域で見直し、新しい計画を策定することとした。

そこで、学識経験者・地元経済界・港湾関係者・市民代表者等から構成される長期構想検討委員会で、北九州港の将来の目指すべき姿を様々な観点から検討し、平成 22 年度に予定している港湾計画改訂を目指したい。

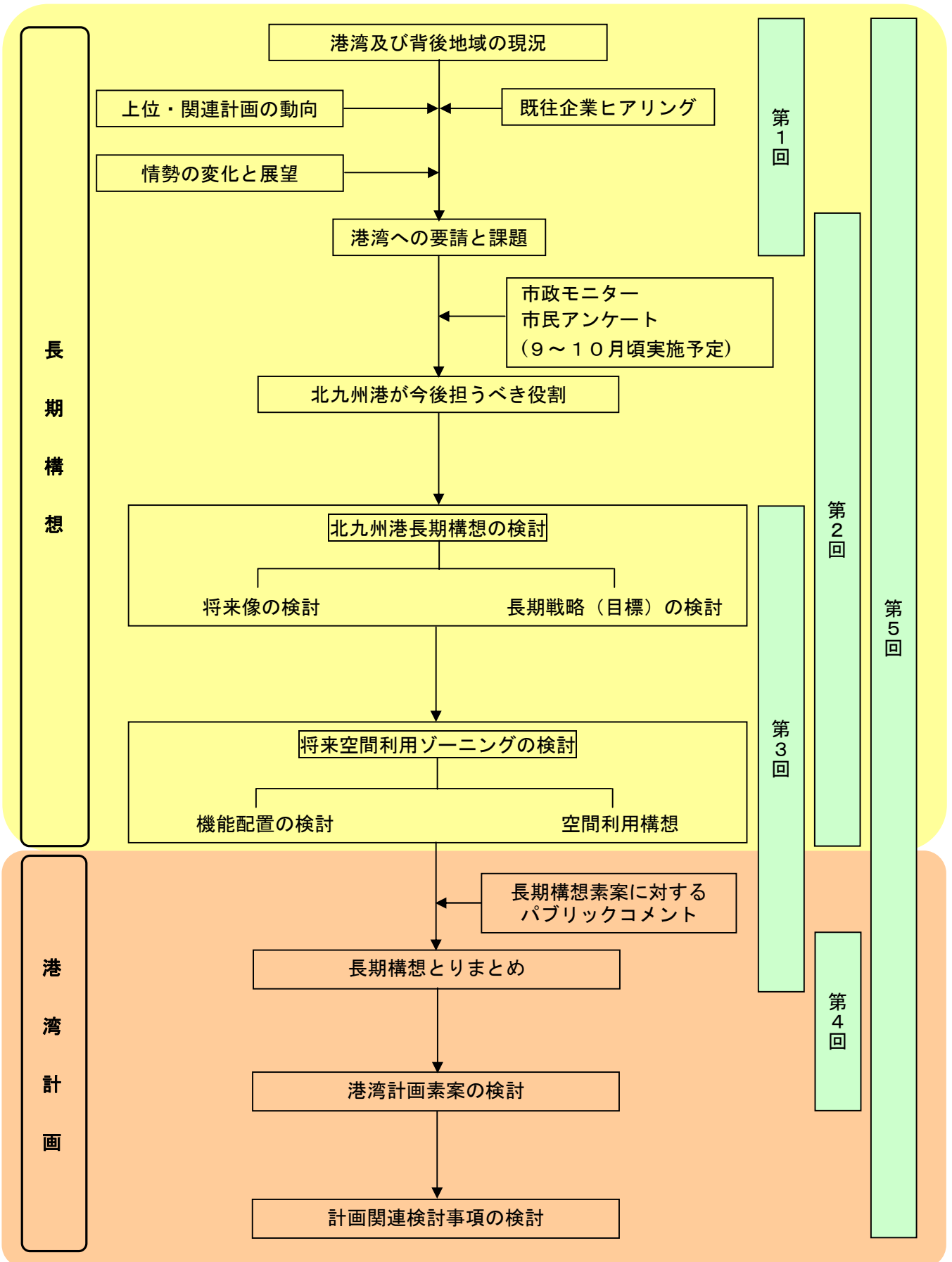
2. スケジュール

本委員会のスケジュールは、概ね以下の予定である。

なお、港湾計画改訂にあたり、本検討会と並行して物流予測調査等の支援調査、環境調査を実施するものである。

平成 20 年度 (長期構想の 検討)	第 1 回北九州港長期構想検討委員会【委員・幹事合同委員会】 (北九州港の現況、港を取り巻く情勢変化と課題)	8 月 22 日 実施
	第 2 回北九州港長期構想検討委員会 幹事会 (長期構想素案と将来空間利用ゾーニング)	11 月末 予定
	第 2 回北九州港長期構想検討委員会 (長期構想素案と将来空間利用ゾーニング)	1 月末 予定
平成 21 年度 (港湾計画の 検討)	第 3 回北九州港長期構想検討委員会 幹事会 (長期構想取り纏め、将来目標の設定、港湾計画の検討)	5 月頃 予定
	第 3 回北九州港長期構想検討委員会 (長期構想取り纏め、将来目標の設定、港湾計画の検討)	6 月頃 予定
	第 4 回北九州港長期構想検討委員会 幹事会 (港湾計画改訂に向けた素案検討)	12 月頃 予定
	第 4 回北九州港長期構想検討委員会 (港湾計画改訂に向けた素案検討)	1 2 月頃 予定
平成 22 年度 (港湾計画の 策定)	第 5 回北九州港長期構想検討委員会 幹事会 (港湾計画改訂案)	7 月頃 予定
	第 5 回北九州港長期構想検討委員会 (港湾計画改訂案)	8 月頃 予定
	港湾計画の改訂	1 1 月 審議会予定

3. 検討フロー



1. 北九州港の現況

1-1 位置

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、響灘に囲まれた特定重要港湾である。

北九州港は外国貿易港として、また国内物流の拠点港として北九州市内だけでなく、九州・山口地域の人々の生活や産業、経済を支える大切な役割を担っている。

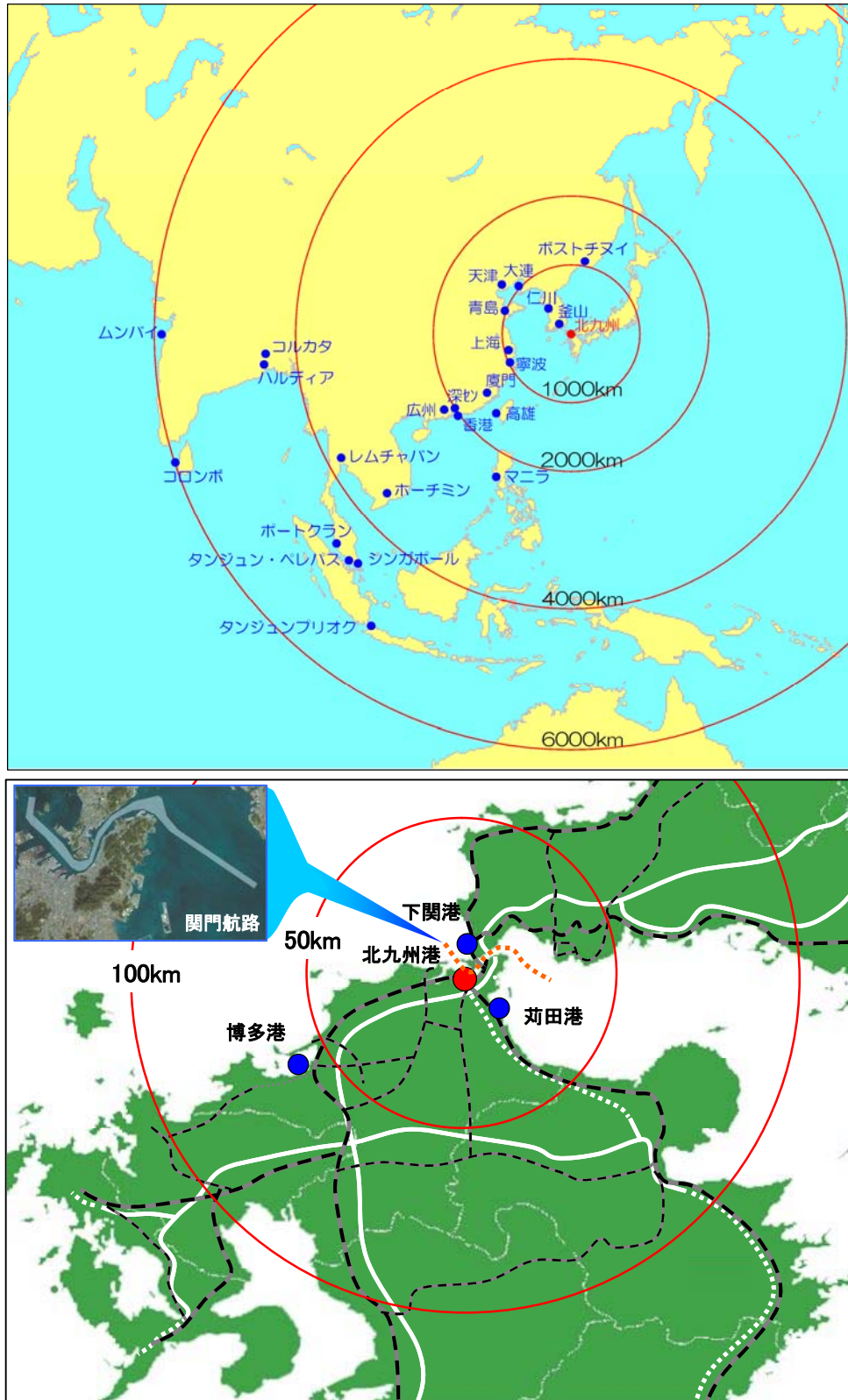


図 1-1 北九州港の位置

1-2 北九州港の沿革及び発展の経緯

北九州港は、今から 1,700 年前、既にわが国の西の門戸として朝鮮、中国との交易が行われていた。明治の初期までは、城下町小倉以外は小漁村と塩田、そして葦の茂る沼地であったが、明治の産業革命により筑豊の石炭が開発され、海陸交通の要衝にある門司と石炭積み出しに優位な若松の港湾修築に着手し、近代化の第一歩を踏み出した。

明治 22 年（1889 年）には、門司地区が石炭、米など 5 品目の特別輸出港の指定を受け、その後、「外貿の門司」「内貿の小倉」「鉄・石炭の洞海」と地域の特徴を生かしながらそれぞれの港が発展を遂げてきた。



1-3 港勢

(1) 北九州港の順位

北九州港の全国港湾における順位は、海上出入総貨物量 4 位、外貿コンテナ個数 8 位、内貿貨物量 2 位、内航フェリー貨物量 4 位と、いずれも上位を占める。また、海上出入総貨物量、コンテナ取扱個数、フェリー貨物量が、北九州港発足以来最高の記録を更新している。

表 1-1 海上出入総貨物量

単位：千トン

順位		港湾名	総貨物量
2006年	2005年		
1	1	名古屋	208,041
2	2	千葉	166,964
3	3	横浜	138,194
4	6	北九州	109,723
5	4	苫小牧	108,622
6	5	水島	103,027
7	8	大阪	95,535
8	10	神戸	95,499
9	7	川崎	91,360
10	9	東京	90,811
⋮	⋮	⋮	⋮
26	25	博多	34,250
⋮	⋮	⋮	⋮
30	31	苅田	31,020
⋮	⋮	⋮	⋮
67	69	下関	8,852
⋮	⋮	⋮	⋮

表 1-2 外貿コンテナ取扱個数

単位：千TEU

順位		港湾名	コンテナ個数
2007年	2006年		
1	1	東京	3,721
2	2	横浜	3,182
3	3	名古屋	2,638
4	4	神戸	2,019
5	5	大阪	1,973
6	6	博多	702
7	7	清水	431
8	8	北九州	412
9	9	苫小牧	179
10	12	広島	166
⋮	⋮	⋮	⋮
16	15	下関	74
⋮	⋮	⋮	⋮

(2007年速報値)

表 1-3 内貿貨物量

単位：千トン

順位		港湾名	内貿貨物量
2006年	2005年		
1	1	苫小牧	87,715
2	2	北九州	77,939
3	4	名古屋	76,329
4	3	千葉	68,735
5	5	大阪	58,489
6	6	横浜	50,854
7	7	高松	50,675
8	8	宇野	50,611
9	10	堺泉北	47,055
10	9	神戸	46,815
⋮	⋮	⋮	⋮
21	22	苅田	24,279
28	23	博多	20,904
⋮	⋮	⋮	⋮
68	67	下関	6,495
⋮	⋮	⋮	⋮

表 1-4 内航フェリー貨物量

(内貿貨物量のうち)

単位：千トン

順位		港湾名	内航フェリー
2006年	2005年		
1	1	苫小牧	61,730
2	2	高松	48,883
3	3	宇野	48,183
4	4	北九州	42,965
5	6	大阪	38,105
6	5	鹿児島	37,406
7	7	神戸	27,137
8	9	青森	24,505
9	8	桜島	23,978
10	10	函館	22,584
⋮	⋮	⋮	⋮
35	36	博多	5,057
⋮	⋮	⋮	⋮
39	38	下関	3,939
⋮	⋮	⋮	⋮

資料：いずれも「数字で見る港湾 2008」

(2) 全体取扱貨物

北九州港の取扱貨物量は、平成 15 年（2003 年）以降、約 7%の増加で推移しており、平成 19 年（2007 年）は約 1.1 億トンを取扱っている。品目別では、輸出が鋼材・化学薬品、輸入は石炭・鉄鉱石、移出は完成自動車・その他輸送機械、移入は完成自動車・鋼材が多い。

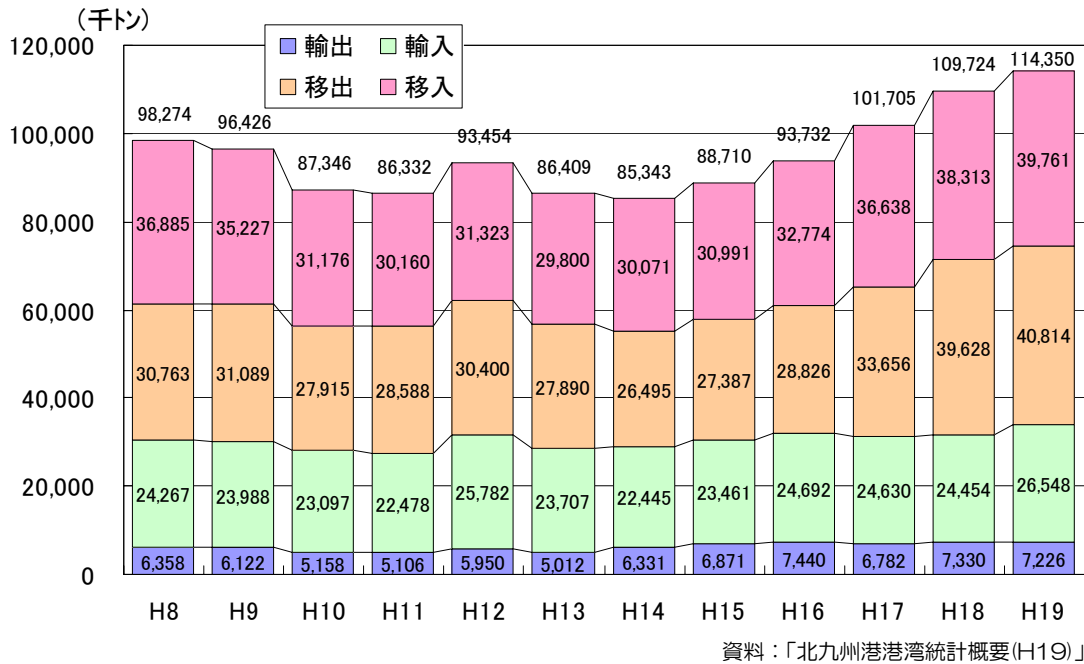
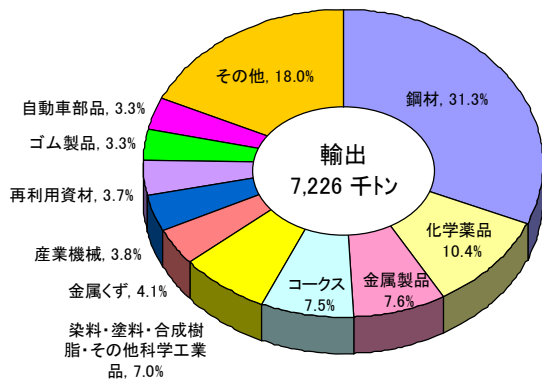
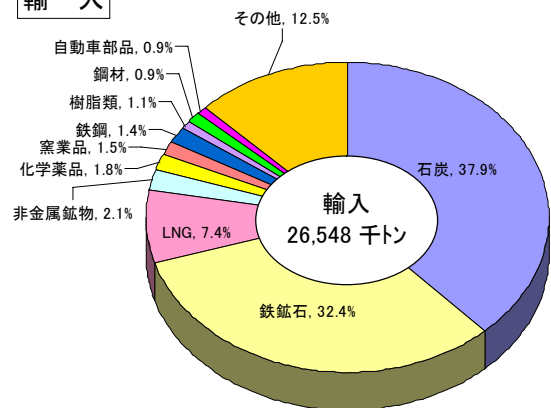


図 1-2 北九州港の全体取扱貨物量の推移

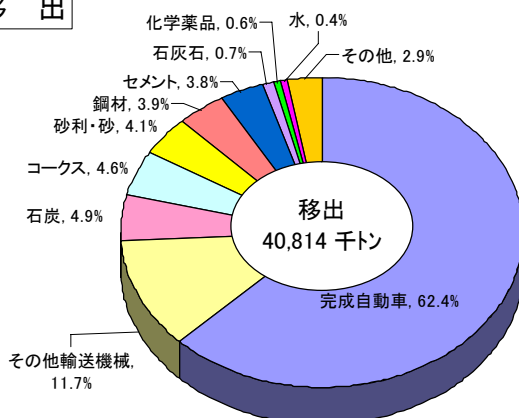
輸出



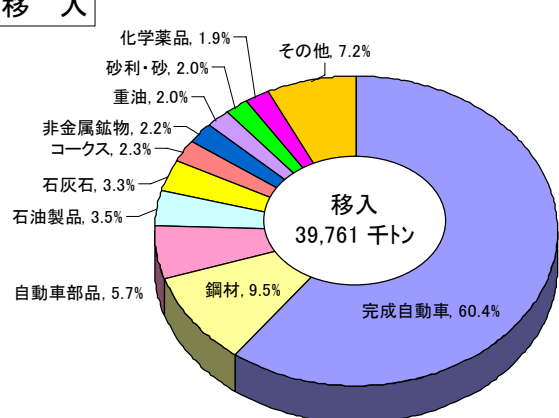
輸入



移出



移入



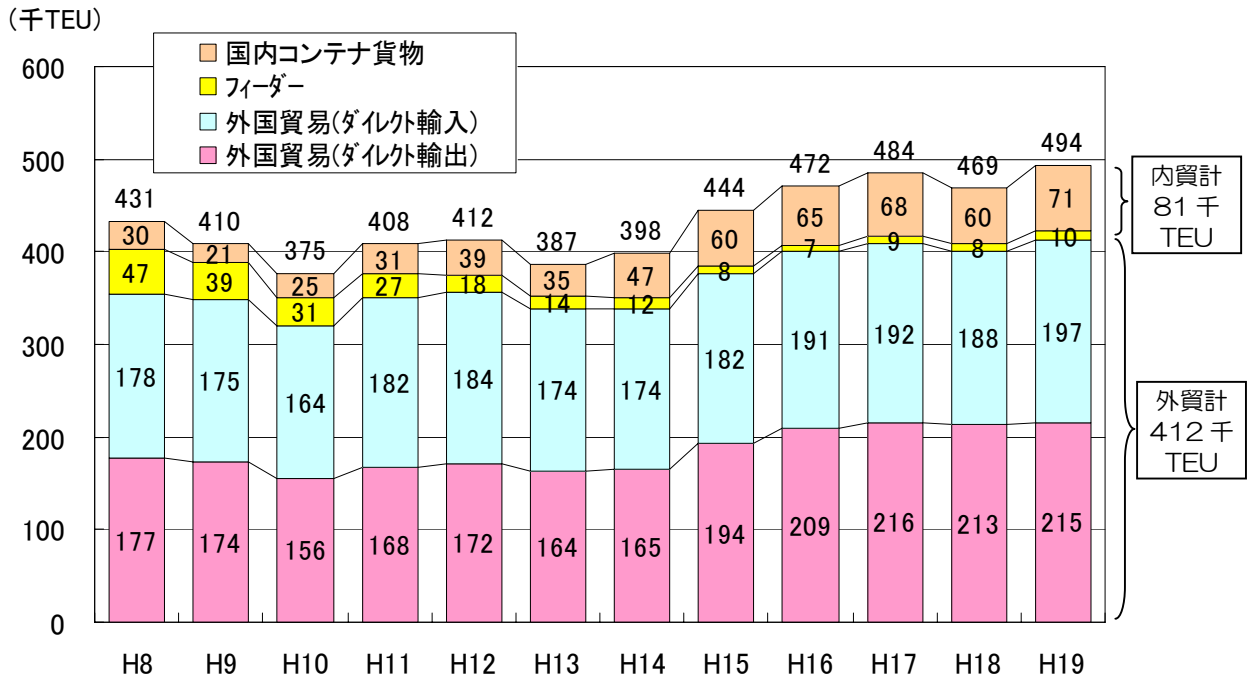
資料：「北九州港港湾統計概要(H19)」

図 1-3 北九州港の品目別取扱割合

(3) コンテナ貨物

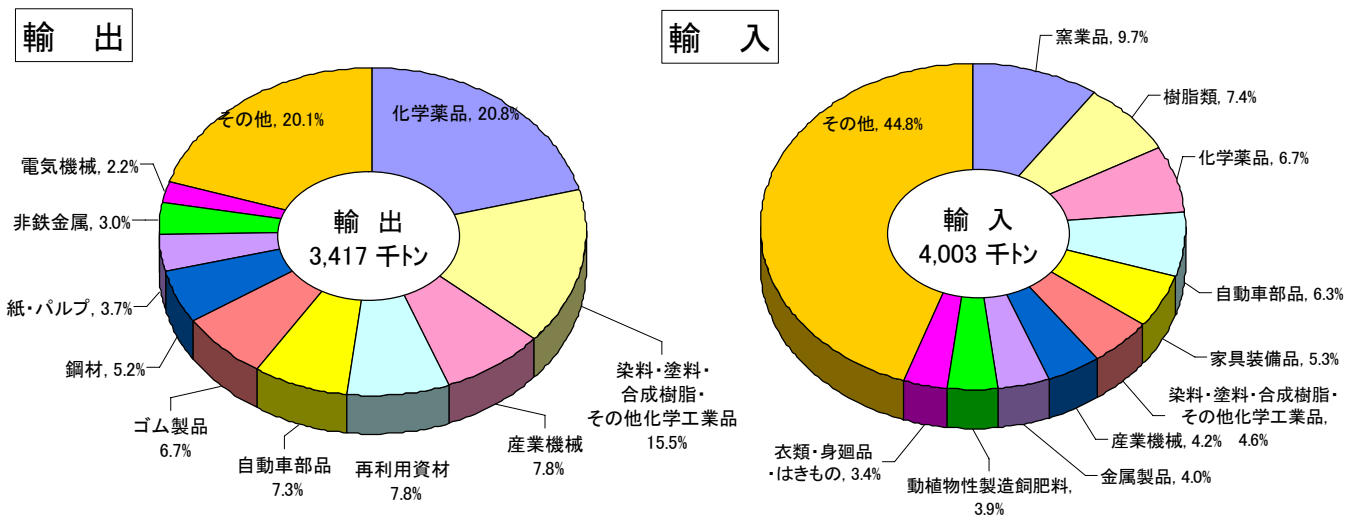
1) 取扱量の推移及び品目構成

北九州港のコンテナ貨物量は、平成 18 年（2006 年）に一度減少したものの、概ね増加傾向で推移しており、平成 19 年（2007 年）は約 49 万 4 千 TEU となっている。ダイレクト輸出入が大半を占め、フィーダーは年々減少傾向を示している。品目構成は、輸出が化学薬品、化学工業製品が多く、輸入では、窯業品、樹脂類、化学薬品、自動車部品、家具装備品が多い。



資料：「北九州港湾統計概要(H19)」

図 1-4 北九州港の海上コンテナ取扱個数の推移



資料：「北九州港湾統計概要(H19)」

図 1-5 北九州港の外貿コンテナ品目構成

2) 定期航路

北九州港の外貿コンテナ定期航路は、航路数が39であり、ロシアの1航路を除いて、他はすべてアジア航路となっている。月間寄港便数は189便であり、特に中国、韓国航路が多い。

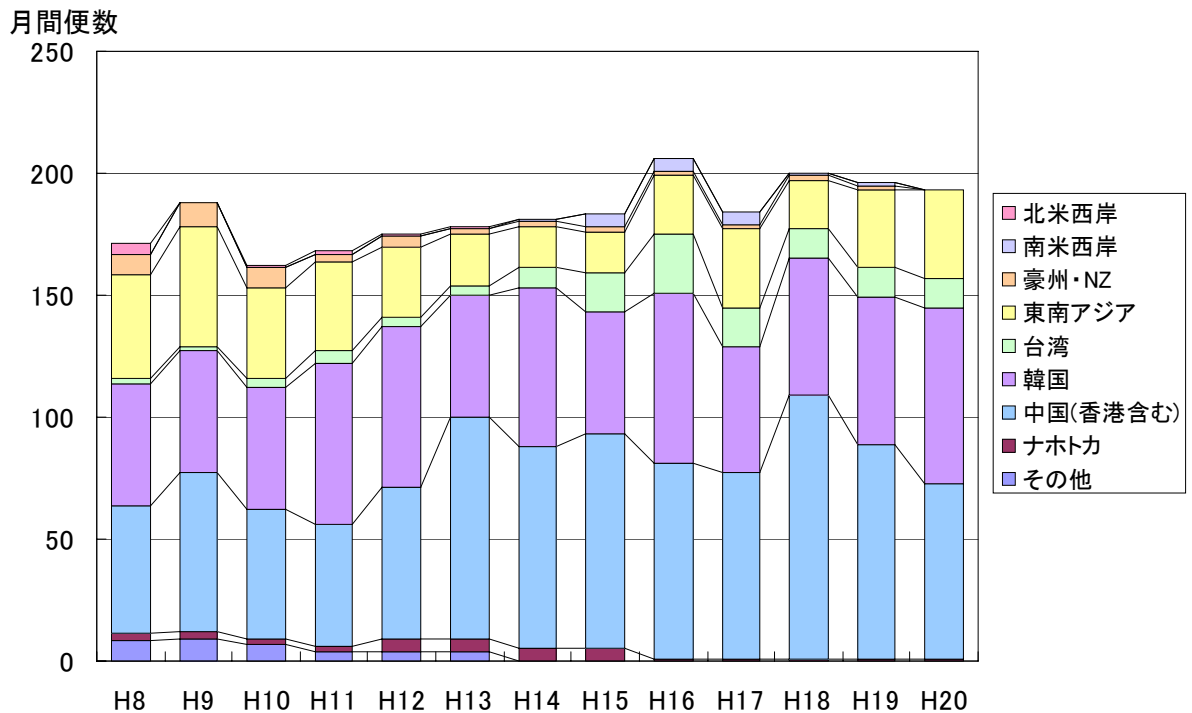
表 1-5 北九州港の外貿コンテナ航路数

航路	航路数	便数/月
東南アジア	9 (1)	36 (4)
中国	16	68
香港	2 (1)	8 (4)
台湾	3	12
韓国	8 (2)	64 (8)
ロシア	1	1
計	39 (4)	189 (16)

※表中()内はひびきCT寄港航路



資料：北九州市 HP「定期コンテナ航路一覧」(H20.7.1 現在)



資料：北九州市資料 (H20.7.1 現在)

図 1-6 北九州港の外貿コンテナ定期航路月間便数の変遷

(4) 国際フェリー航路

平成 20 年 (2008 年) 6 月 21 日より、北九州港 (西海岸地区) と韓国釜山港間に国際フェリー定期航路が開設され、1 日 1 往復 (週 6 便) で運航されている。

(5) 国際 RORO 航路

韓国・中国とを結ぶ不定期航路であるが、キャリムエンジニアリング(株)による精密機器輸送が行われ、週 1~2 便程度の実績がある。

(6) 内航フェリー・RORO 航路

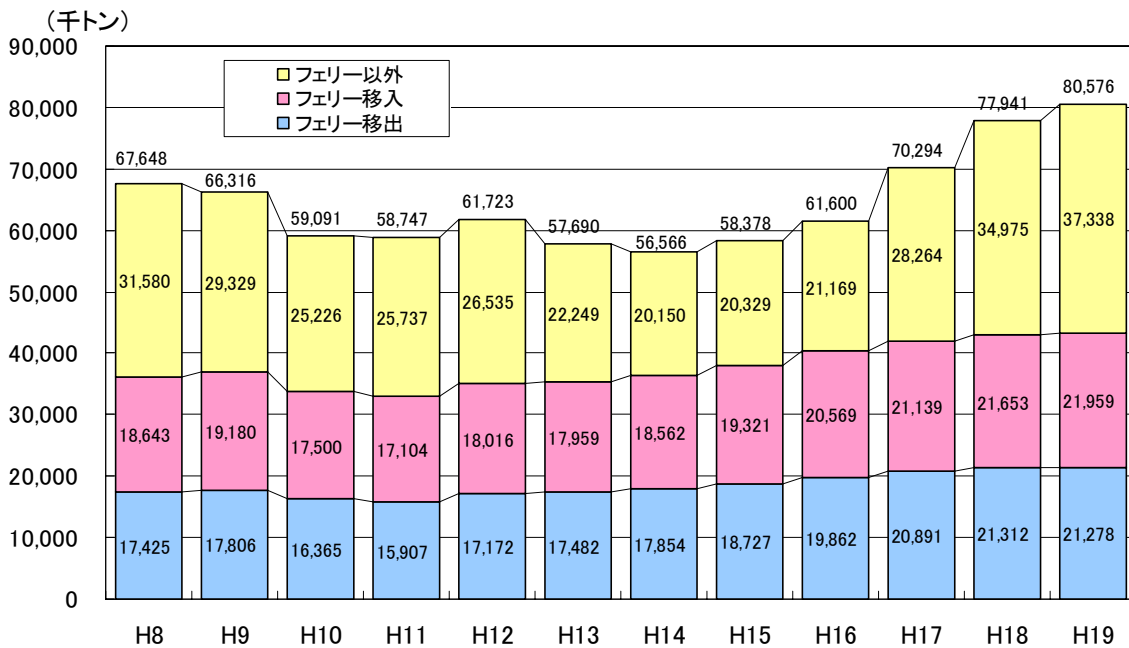
内航フェリー航路は、新門司～関西方面の便が多く、1日計5便、小倉～松山、新門司～徳島～東京にそれぞれ1日1便が運航している。フェリー貨物取扱量は増加傾向にあり、平成18年(2006年)は、内航貨物全体の取扱量約7,800万トンの55%にあたる、約4,300万トンを取り扱っている。

RORO 船は、名古屋、日立との間に定期便を運航している。

表 1-6 北九州港の内航フェリー航路の概要

船社	行き先	便数	トラック積載台数
(株)名門大洋フェリー	大阪	1日2便	160 または 180
阪九フェリー(株)	神戸	1日1便	180 または 229
阪九フェリー(株)	泉大津	1日2便	180 または 229
関西汽船(株)	松山	1日1便	73
オーシャン東九フェリー(株)	徳島・東京	1日1便	128 または 130

資料：北九州市資料



資料：北九州市資料

図 1-7 北九州港の内航貨物取扱量の推移

表 1-7 北九州港の RORO 定期航路の概要

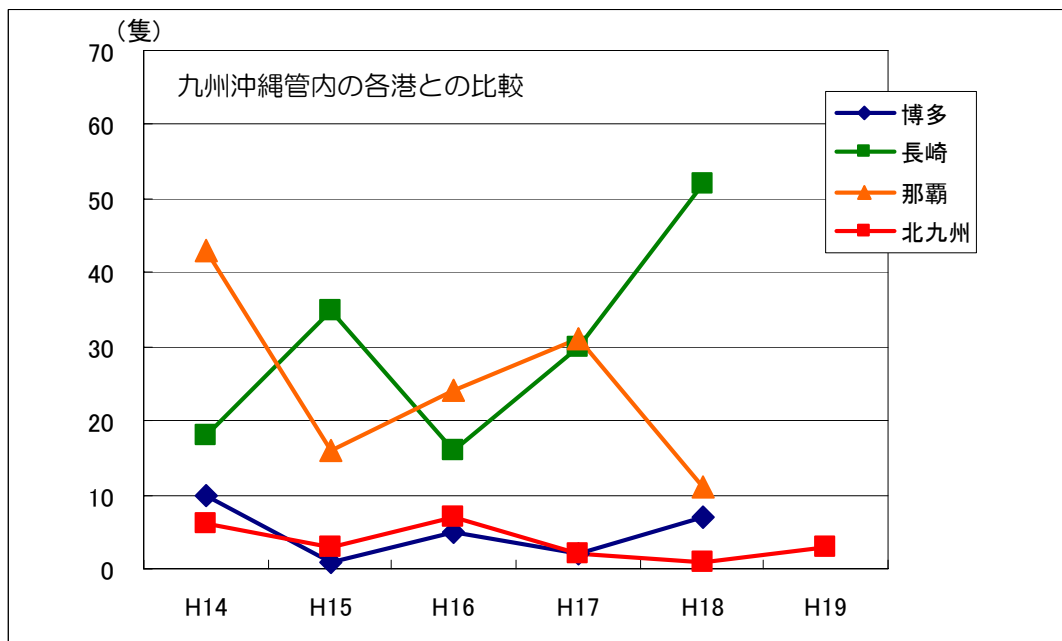
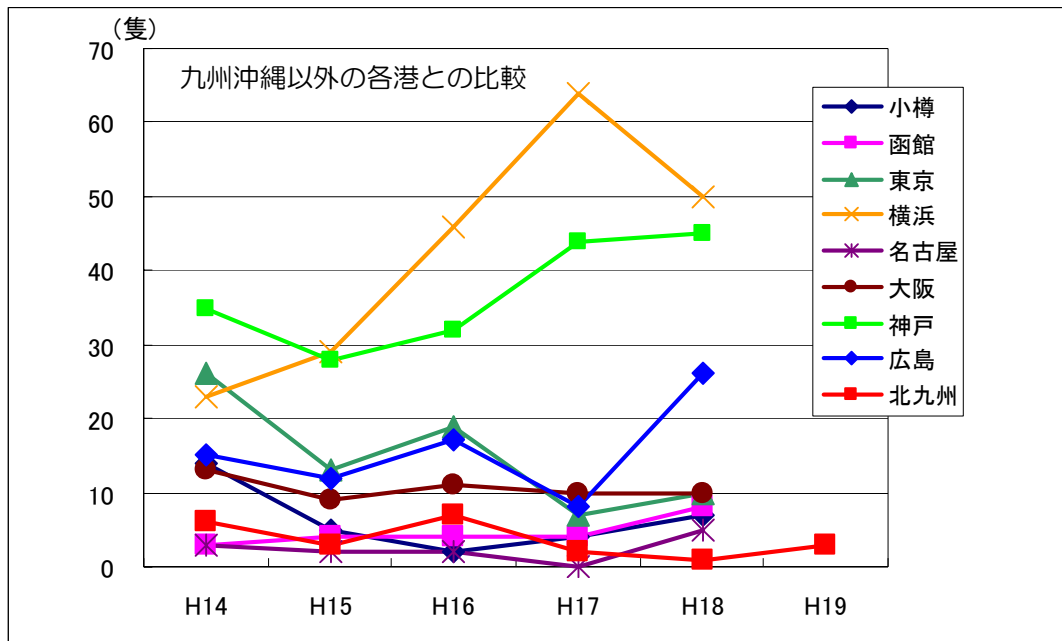
船社	行き先	便数
川崎近海汽船(株)	日立	週3便
トヨヅ海運(株)・(株)ヅトランスコーポレーション	名古屋	1日1~2便

資料：北九州市資料

(7) クルーズ船の寄港

北九州港への過去6年間におけるクルーズ船の寄港実績は、外航、内航併せ計21件であり、「にっぽん丸」、「ふじ丸」、「ぱしふいっくびいなす」、「飛鳥」と邦船社4社全ての客船の他、外国船籍の「シルバーシャドー」が寄港している。

全国及び九州沖縄管内の各港との比較においては多いとは言えないが、平成14年(2002年)及び平成16年(2004年)にはそれぞれ6隻、7隻が寄港している。



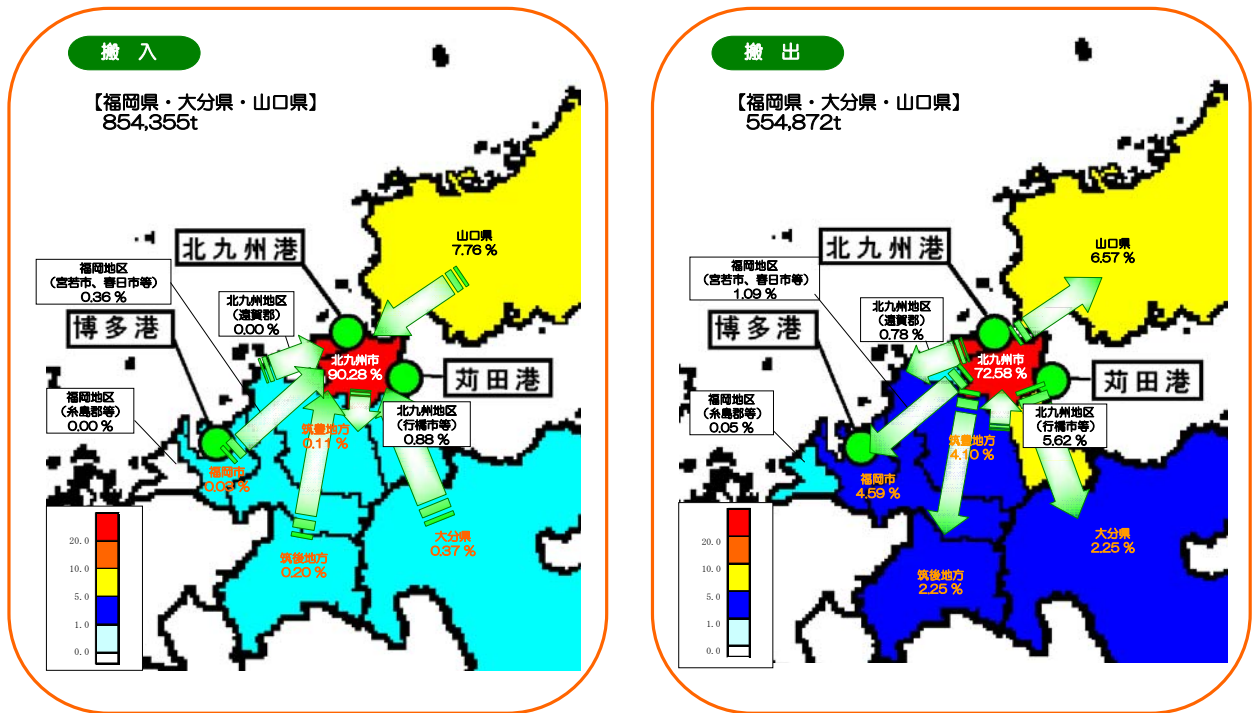
資料：【北九州港以外】…「数字で見る港湾2008」
 【北九州港】…北九州市資料

図 1-8 クルーズ船の寄港数比較

(8) 北九州港の貨物流動状況

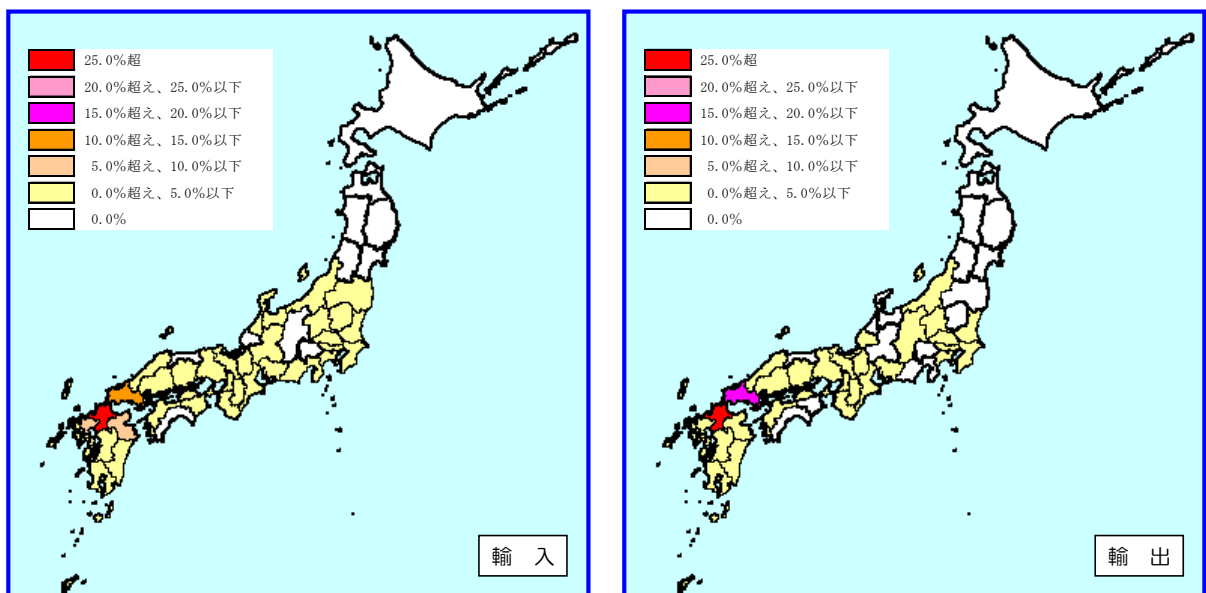
近年、北九州港背後の臨海部は、自動車関連産業、化学メーカー、半導体メーカー等の企業や工場集積により、九州を代表する産業エリアが形成され、貨物流動が活発に行われている。

海上輸送を利用した貨物流動は、コンテナ等の輸送に加え、近畿・中部方面へのフェリーやRORO 船の内航定期航路が充実している。



資料：「陸上出入り貨物流動調査 H17, 国土交通省総合政策局情報管理部」

図 1-9 北九州港利用貨物の流動状況



資料：「全国輸出入コンテナ貨物流動調査 H15, 国土交通省港湾局」

図 1-10 全国輸出入コンテナ貨物流動状況

2. 上位計画・関連計画等

北九州港に関わる上位計画・関連計画等として、以下のものがある。

表2-1 北九州港に関わる上位計画・関連計画等の策定状況

分類	名称	策定年次／策定主体
上位計画	国土形成計画、九州圏広域地方計画（案）	H20年予定/国土交通省、九州圏広域地方計画協議会
	わが国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方	H20年/国土交通省
	アジア・ゲートウェイ構想	H19年/アジア・ゲートウェイ戦略会議
	北部九州港湾基本構想	H20年予定/国土交通省九州地方整備局
	新・北九州市基本構想及び基本計画	H20年予定/北九州市
関連計画等	北九州市都市計画マスタープラン	H15年/北九州市
	新・北九州市道路整備中期計画	H20年予定/北九州市
	北九州市環境基本計画	H19年/北九州市
	北九州市地域防災計画	H18年/北九州市
	新北九州市物流拠点都市づくり基本方針	H18年/北九州市
	海辺のマスタープラン 2010	H14年/北九州市
	北九州港長期ビジョン	H15年/北九州市

上位計画・関連計画等

上位計画	
「国土形成計画」及び「九州圏広域地方計画」	<ul style="list-style-type: none"> ・国際競争力の強化による活力ある経済社会の実現 ・東アジアの成長と連動し、自立的に発展する九州圏の形成
わが国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方(答申)	<ul style="list-style-type: none"> ・物流ネットワーク構築支援による産業の国際競争力強化 ・企業の立地促進等による臨海部産業の活性化（産業競争力強化ゾーンの形成）
アジア・ゲートウェイ構想	<ul style="list-style-type: none"> ・陸海空のシームレスなネットワーク整備の促進 ・アジア全体の切れ目ない（シームレス）物流圏の構築
北部九州港湾基本構想	<ul style="list-style-type: none"> ・北部九州港湾としての連携事業の展開と国際競争力の強化
新・北九州市基本構想及び基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・「世界の環境首都」及び「アジアの技術首都」の都市ブランドづくり
関連計画等	
北九州市都市計画マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> ・産業の多様化、交流の活発化、国際化を進展→にぎわいと活力があるまちの形成
新・北九州市道路整備中期計画	<ul style="list-style-type: none"> ・広域ネットワークの充実による活力ある都市の実現 ・都市内のモビリティの向上による円滑な交通体系の実現
北九州市環境基本計画	<ul style="list-style-type: none"> ・「世界の環境首都づくり」の実現 ・循環型の産業構造への転換
北九州市地域防災計画	<ul style="list-style-type: none"> ・災害時の防災拠点としての役割
新北九州市物流拠点都市づくり基本方針	<ul style="list-style-type: none"> ・東アジアのサプライチェーンネットワークを支える港の機能拡充 ・総合物流拠点性を活かした環境にやさしい物流の推進
海辺のマスタープラン2010	<ul style="list-style-type: none"> ・さまざまなニーズに応える魅力ある水際線づくりを推進
北九州港長期ビジョン	<ul style="list-style-type: none"> ・世界に開かれた交易、交流、産業を展開する港湾空間の形成 ・自然とアメニティ豊かな生活環境を提供する港湾空間の形成
北九州港が求められていること	