

# 港湾計画について

港湾計画とは、

- ▶ 港湾計画は、港湾空間(陸域・水域)において、開発、利用及び保全を行うにあたっての指針となる基本的な計画です。
- ▶ 港湾法第3条の3に規定されている法定計画で、港湾管理者に策定が義務付けられています。

港湾計画で定めるべき事項（港湾法施行令第1条の四）

- |   |   |                |
|---|---|----------------|
| ▶ 港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全の方針          | ⇒ | 計画方針           |
| ▶ 港湾の取扱貨物量、船舶乗降旅客数その他の能力に関する事項            | ⇒ | 将来取扱貨物量等       |
| ▶ 港湾の能力に応ずる水域施設、係留施設その他の港湾施設の規模及び配置に関する事項 | ⇒ | 泊地や岸壁の施設整備計画   |
| ▶ 港湾の環境の整備及び保全に関する事項                      | ⇒ | 緑地や処分場計画       |
| ▶ その他港湾の開発、利用及び保全並びに港湾に隣接する地域の保全に関する重要事項  | ⇒ | 土地利用や耐震強化岸壁の計画 |

長期構想と港湾計画

- ▶ 長期構想が目指す4つの将来像の実現に向けて、概ね10年間に着手したい、あるいは成果を挙げたいと考える取組内容を具体的に位置づけることとしています。

# 長期構想(北九州港 アジア・グリーンポート構想)

## 理念

ものづくりを支え、  
まちを元気にする

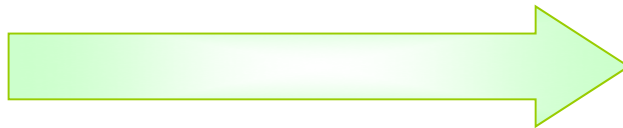
人と地球にやさしく、  
世界の環境首都を支える



北九州市のものづくり産業の競争力強化や市民の暮らしを支えるため、国際競争力のある港づくりを目指す。



災害等に強く、安全・安定した市民・企業活動の実現に貢献する港づくりを目指す。



低炭素社会への推進、自然環境の保全・再生などを行い、世界の環境首都にふさわしい港づくりを目指す。



関門海峡の景観を活かした水際線づくり、産業や近代化遺産を活かした観光拠点づくりなど、交流・観光拠点の形成を目指す。

## 将来像

ものづくり産業を支える物流基盤としての港

## 施策

国際競争力及び産業競争力の強化

物流ネットワークの強化

## 将来像

災害に強く、いつも安全で、市民生活や企業活動を支える港

大規模災害への対応

船舶航行等の安全の確保

老朽化した施設の適切な維持管理

テロ対策等の港湾セキュリティ向上

## 将来像

環境首都(環境モデル都市)にふさわしい港

循環型社会の形成

低炭素社会の実現

自然環境の保全

## 将来像

多くの人々が憩い・賑わう港

市民に親しまれる水際線の整備

海辺の活用

まちの賑わいと一体となった交流拠点の形成

# 港湾計画の方針

## ■課題及び要請

### 【物流】

- コンテナ船の大型化と寄港地の集約化への対応
- アジア域内貿易の活発化に伴う、定時多頻度輸送需要への対応
- 原材料運搬船の大型化への対応
- 臨海部産業の多様化する企業ニーズへの対応

### 【交流】

- アジアとの国際交流の拡大への対応
- まちの賑いと一体となった交流拠点の形成

### 【環境】

- 自然環境の保全・再生
- 低炭素社会の実現に向けた取り組みの強化
- 市民生活や企業活動を支える廃棄物・土砂処分場の確保

### 【安全・安心】

- 大規模災害への対応
- 安全な航行環境の確保

## ■計画の基本方針（目標年次：平成30年代前半）

### 【物流】

- (1) コンテナ船の大型化が進んでいるアジア基幹航路に対応するため、日本海側や西日本地域など広域からの集荷を行うとともに、既存のコンテナターミナルの利用促進を図る。  
東アジア地域との国際分業の進展に伴う定時多頻度輸送（近海シャトル輸送）需要に対応するため、国際及び国内フェリー・RORO航路や鉄道が一体となったシームレス物流の実現を図る。これらを有機的に連携させ、アジア輸送における国際拠点港湾を目指す。
- (2) 原材料運搬船等の船舶の大型化に対応するため、岸壁、航路や泊地等を拡充し、港湾機能の強化を図る。
- (3) 24時間運用可能な海上空港である北九州空港の特徴を活かし、陸上輸送が困難な特殊貨物等を輸送するシー&エアーの実現を目指す。
- (4) 企業のニーズに対応した魅力的な産業用地を確保する。

### 【交流】

- (5) 北九州港の歴史を活かした観光拠点について、さらに魅力ある観光拠点として拡大を図り、観光客の集客に努める。
- (6) 国際旅客需要やクルーズ需要の増加に対応するため、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等の受入体制の充実を図る。

### 【環境】

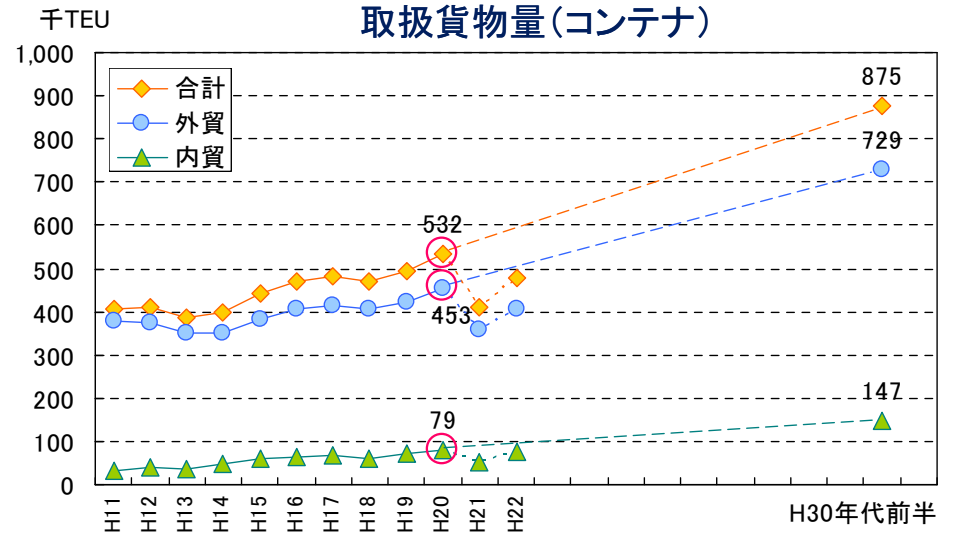
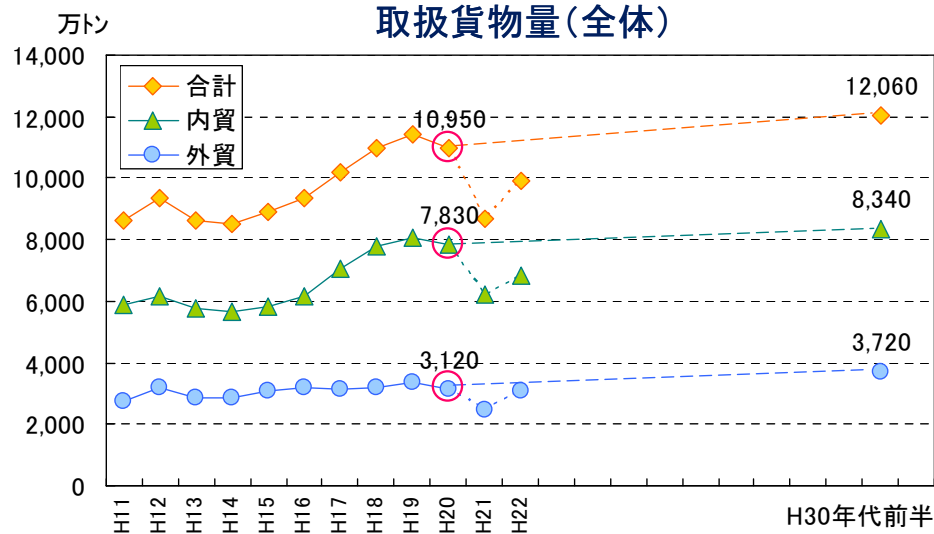
- (7) 市民の多様化する価値観や水辺に対する意識の高まりに対応し、親しめる港湾空間を形成するため、緑地や魅力的な水際線の整備を進める。
- (8) モーダルシフトの更なる進展に対応するため、国内フェリー・RORO船・鉄道による複合一貫輸送機能の強化を図る。
- (9) 快適な市民生活や企業の産業活動を支えるため、廃棄物及び浚渫土砂の処分場を確保する。

### 【安全・安心】

- (9) 大規模地震が発生した場合において、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、耐震強化岸壁の整備を進める。
- (10) 小型船等の係留施設の不足を解消するため、港内の航行安全性の向上に努めながら、小型船収容施設の充実を図る。

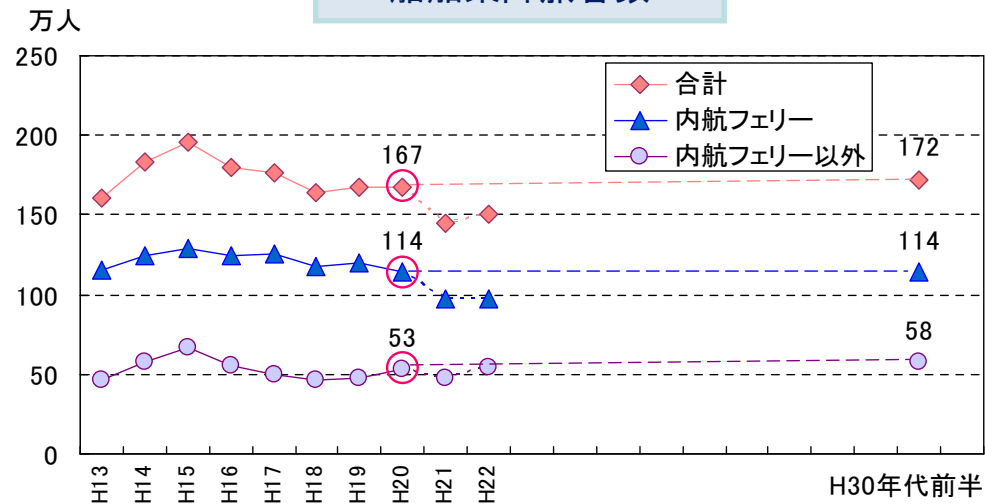
# 港湾の能力

## 取扱貨物量



## 船舶乗降旅客数

○ 推計基準年



# 計画の基本方針【物流】

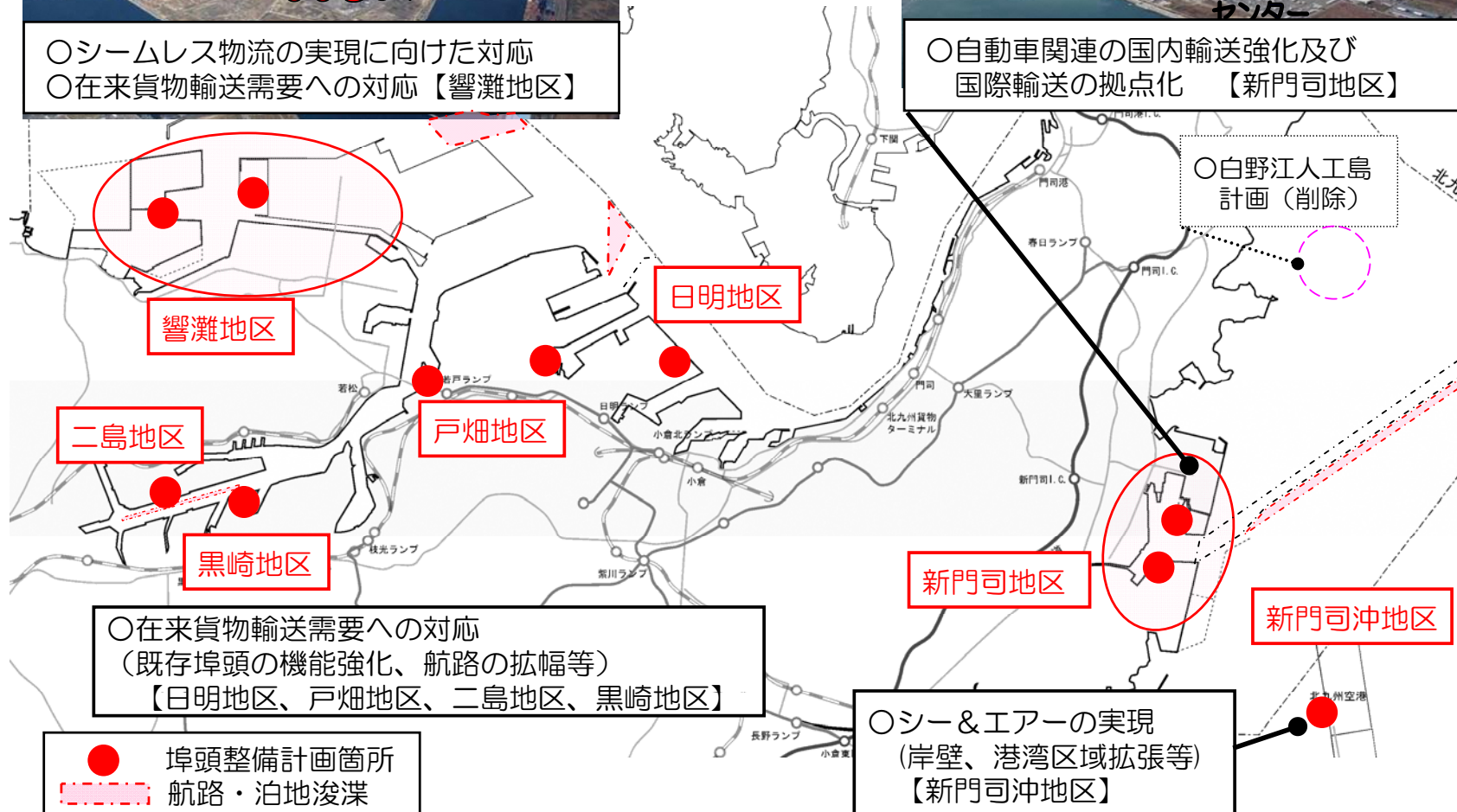
ものづくり産業を支える港づくり



- シームレス物流の実現に向けた対応
- 在来貨物輸送需要への対応【響灘地区】

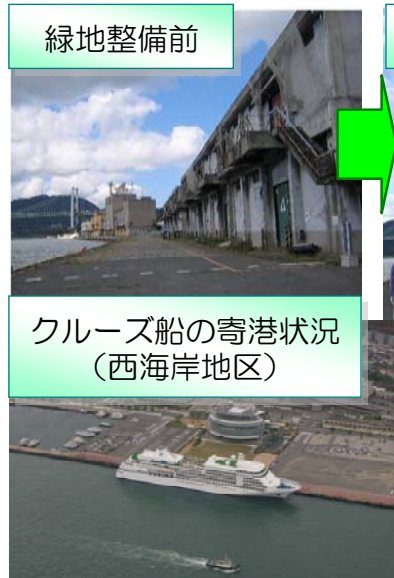


- 自動車関連の国内輸送強化及び国際輸送の拠点化【新門司地区】



# 計画の基本方針【交流】

多くの人々が憩い賑わう港づくり



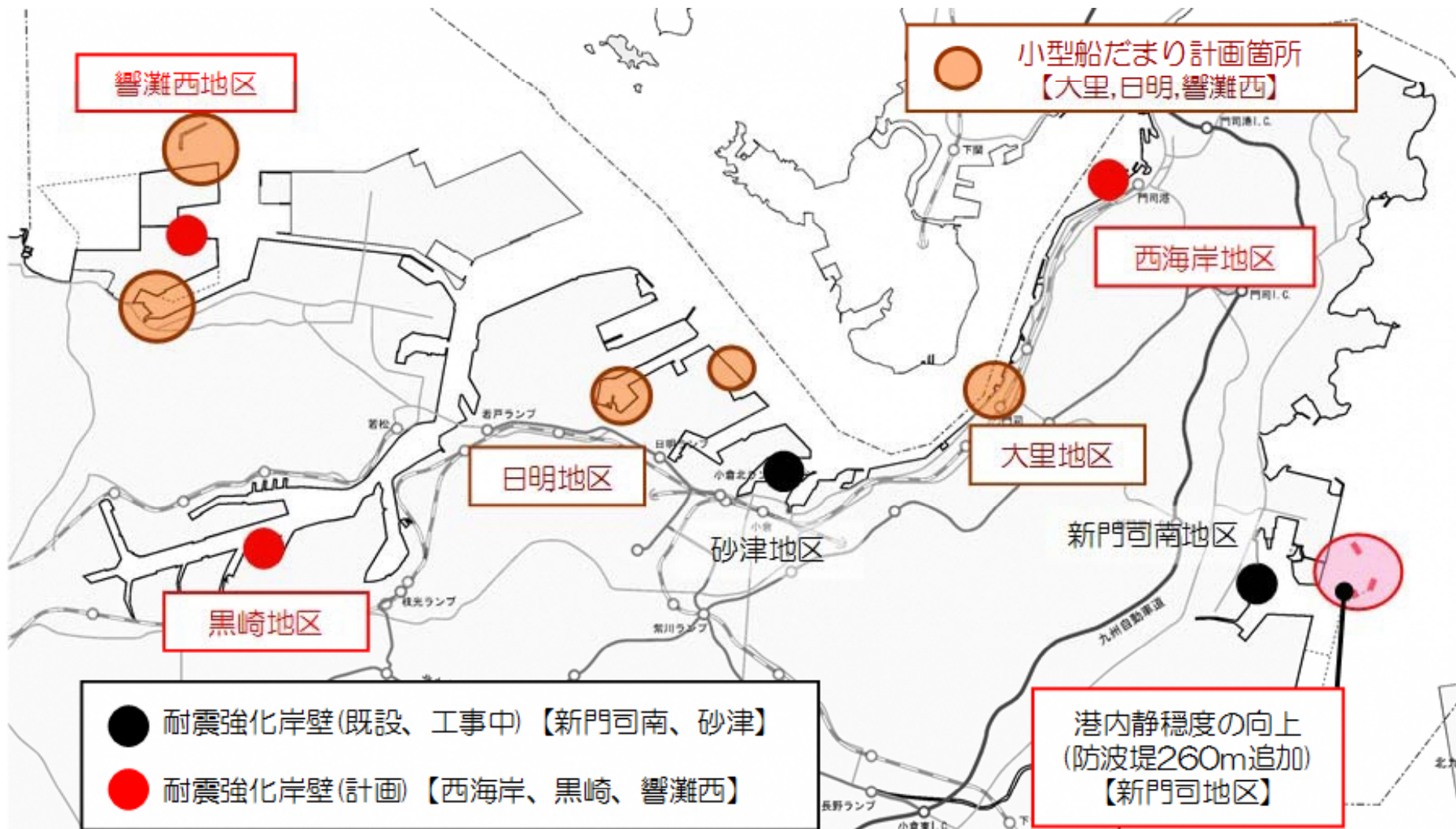
# 計画の基本方針 【環境】

環境首都にふさわしい港づくり



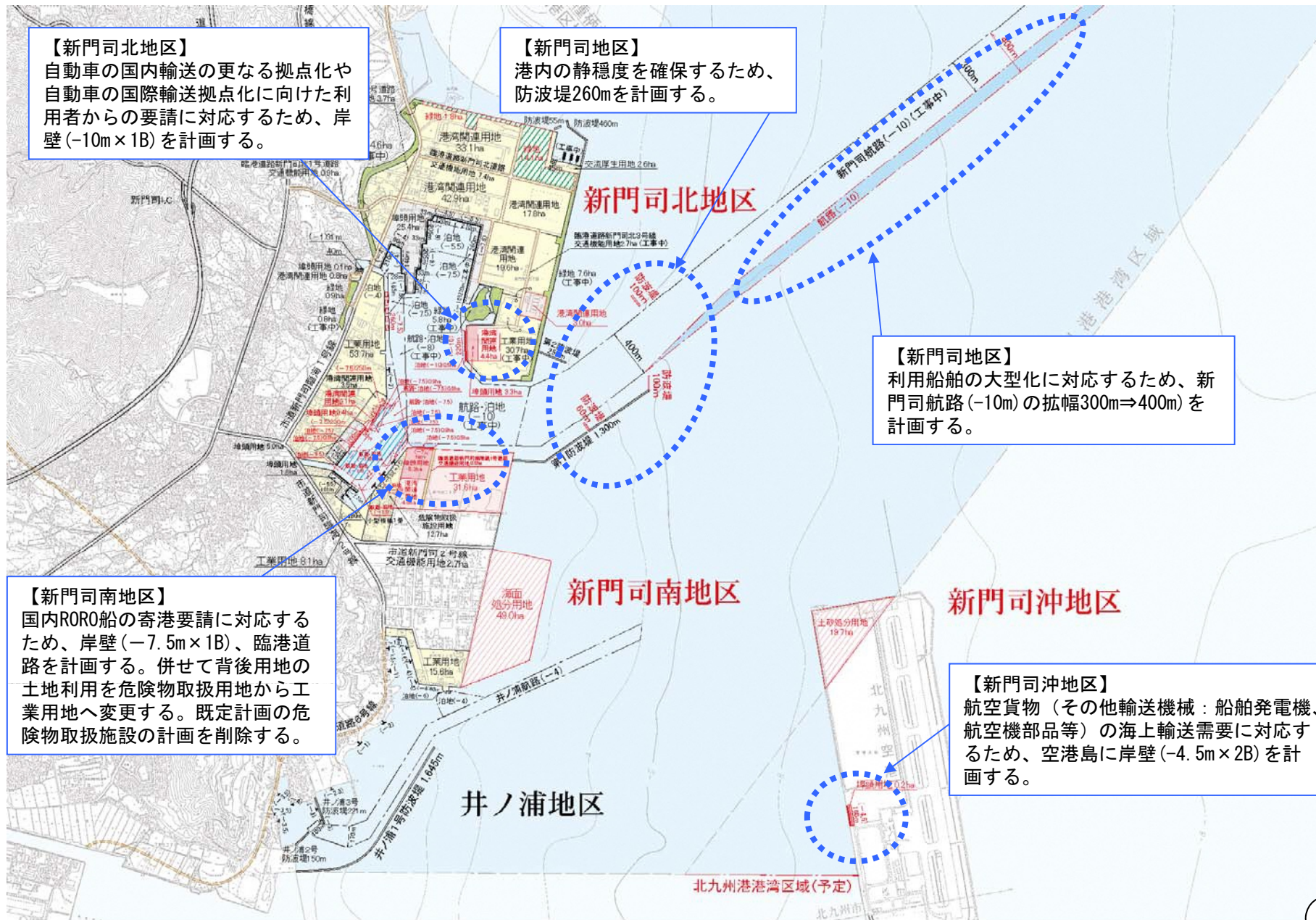
# 計画の基本方針【安全・安心】

災害に強く、安全・安心な港づくり





# 今回計画(新門司地区)



【新門司北地区】  
自動車の国内輸送の更なる拠点化や自動車の国際輸送拠点化に向けた利用者からの要請に対応するため、岸壁(-10m×1B)を計画する。

【新門司地区】  
港内の静穏度を確保するため、防波堤260mを計画する。

【新門司地区】  
利用船舶の大型化に対応するため、新門司航路(-10m)の拡幅300m⇒400mを計画する。

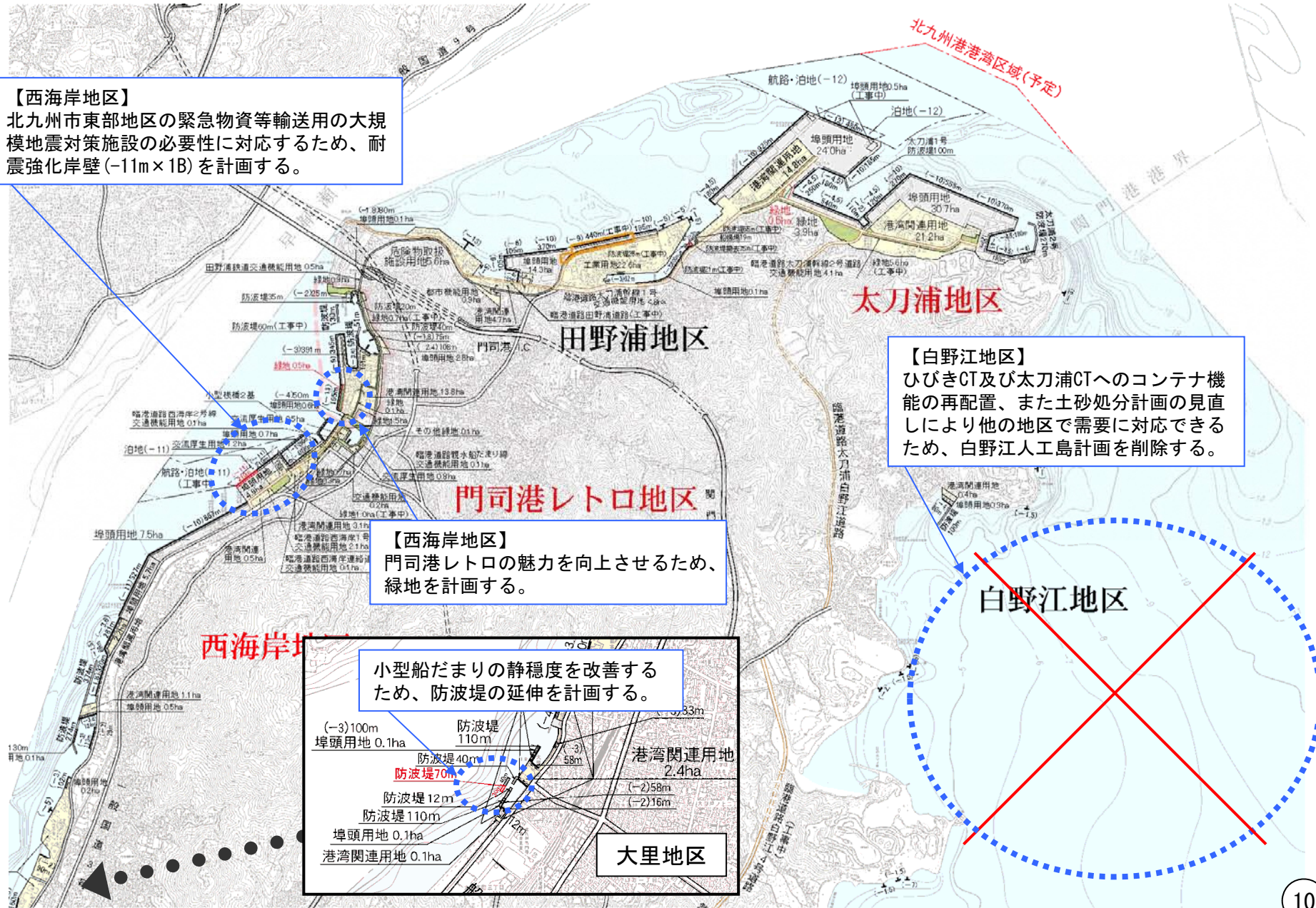
【新門司南地区】  
国内RORO船の寄港要請に対応するため、岸壁(-7.5m×1B)、臨港道路を計画する。併せて背後用地の土地利用を危険物取扱用地から工業用地へ変更する。既定計画の危険物取扱施設の計画を削除する。

【新門司沖地区】  
航空貨物(その他輸送機械:船舶発電機、航空機部品等)の海上輸送需要に対応するため、空港島に岸壁(-4.5m×2B)を計画する。

# 今回計画(太刀浦・田野浦・西海岸・大里地区)

## 【西海岸地区】

北九州市東部地区の緊急物資等輸送用の大規模地震対策施設の必要性に対応するため、耐震強化岸壁(-11m×1B)を計画する。



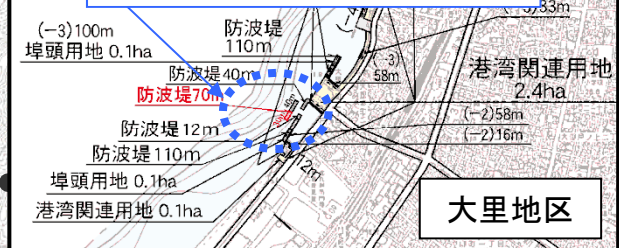
## 【白野江地区】

ひびきCT及び太刀浦CTへのコンテナ機能の再配置、また土砂処分計画の見直しにより他の地区で需要に対応できるため、白野江人工島計画を削除する。

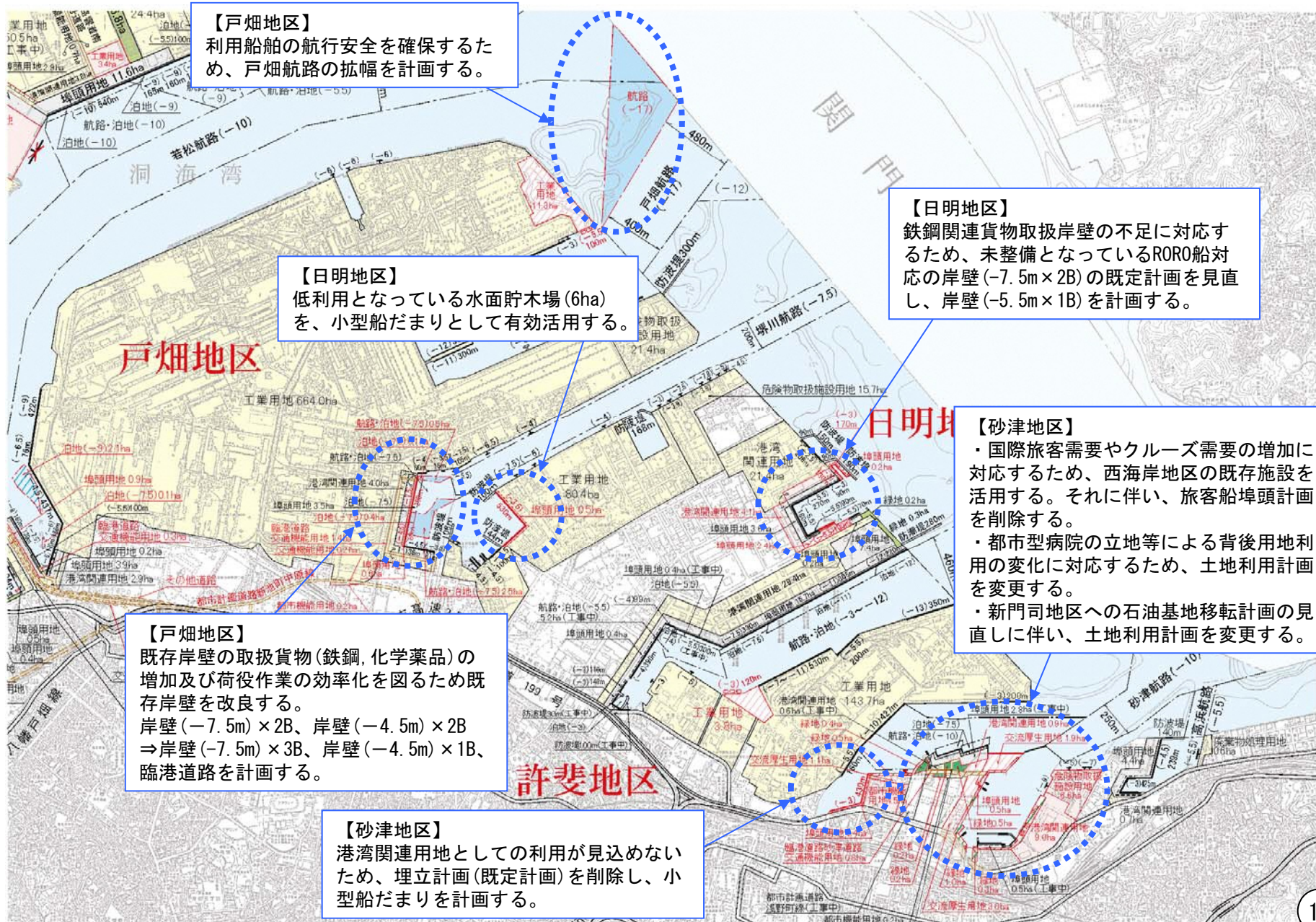
## 【西海岸地区】

門司港レトロの魅力を上させるため、緑地を計画する。

小型船だまりの静穏度を改善するため、防波堤の延伸を計画する。



# 今回計画(砂津・日明・戸畑地区)



**【戸畑地区】**  
 利用船舶の航行安全を確保するため、戸畑航路の拡幅を計画する。

**【日明地区】**  
 低利用となっている水面貯木場(6ha)を、小型船だまりとして有効活用する。

**【日明地区】**  
 鉄鋼関連貨物取扱岸壁の不足に対応するため、未整備となっているRORO船対応の岸壁(-7.5m×2B)の既定計画を見直し、岸壁(-5.5m×1B)を計画する。

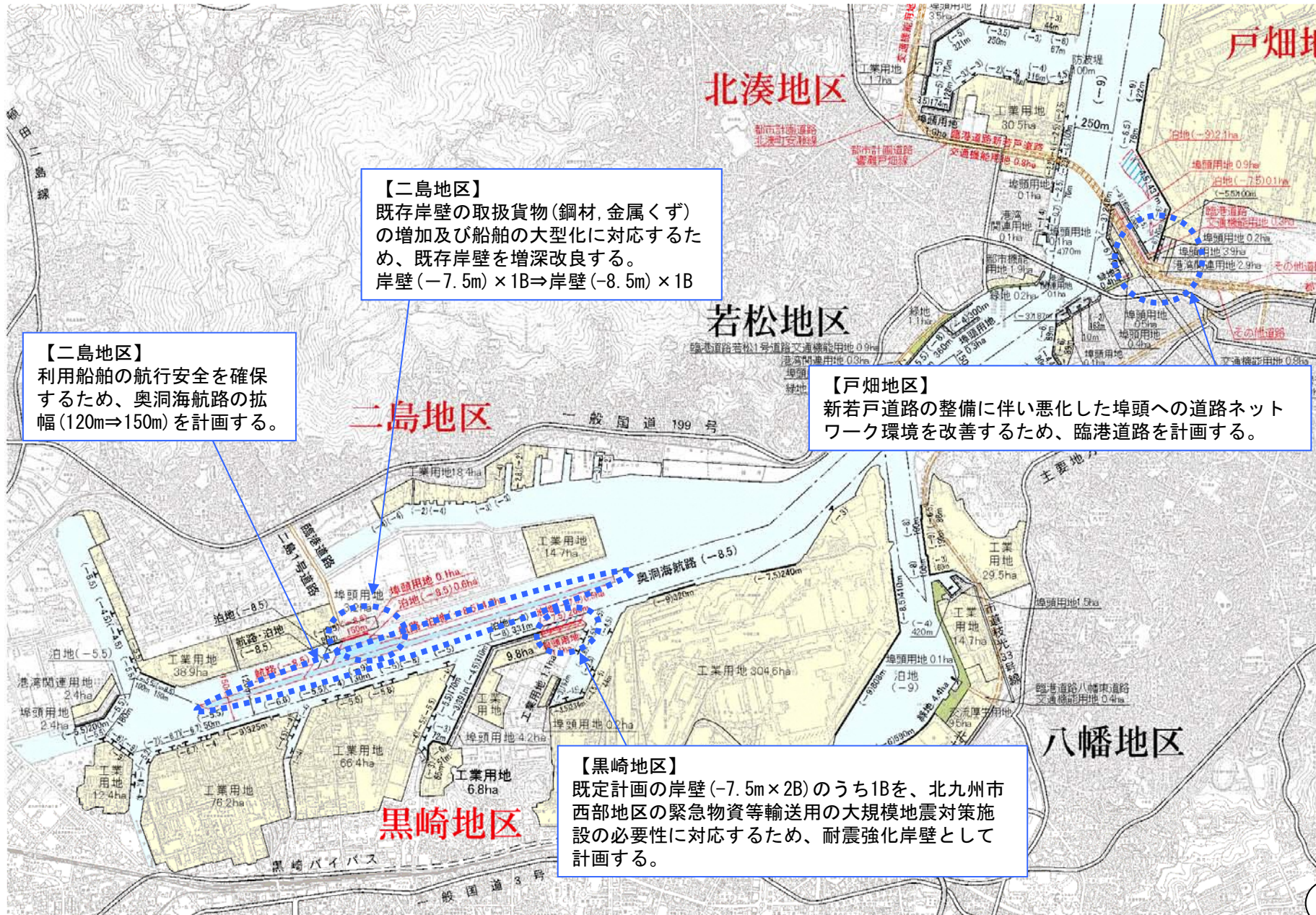
**【砂津地区】**

- ・国際旅客需要やクルーズ需要の増加に対応するため、西海岸地区の既存施設を活用する。それに伴い、旅客船埠頭計画を削除する。
- ・都市型病院の立地等による背後土地利用の変化に対応するため、土地利用計画を変更する。
- ・新門司地区への石油基地移転計画の見直しに伴い、土地利用計画を変更する。

**【戸畑地区】**  
 既存岸壁の取扱貨物(鉄鋼, 化学薬品)の増加及び荷役作業の効率化を図るため既存岸壁を改良する。  
 岸壁(-7.5m)×2B、岸壁(-4.5m)×2B  
 ⇒岸壁(-7.5m)×3B、岸壁(-4.5m)×1B、臨港道路を計画する。

**【砂津地区】**  
 港湾関連用地としての利用が見込めないため、埋立計画(既定計画)を削除し、小型船だまりを計画する。

# 今回計画(洞海湾地区)



**【二島地区】**  
 既存岸壁の取扱貨物(鋼材, 金属くず)の増加及び船舶の大型化に対応するため、既存岸壁を増深改良する。  
 岸壁(-7.5m) × 1B ⇒ 岸壁(-8.5m) × 1B

**【二島地区】**  
 利用船舶の航行安全を確保するため、奥洞海航路の拡幅(120m ⇒ 150m)を計画する。

**【戸畑地区】**  
 新若戸道路の整備に伴い悪化した埠頭への道路ネットワーク環境を改善するため、臨港道路を計画する。

**【黒崎地区】**  
 既定計画の岸壁(-7.5m × 2B)のうち1Bを、北九州市西部地区の緊急物資等輸送用の大規模地震対策施設の必要性に対応するため、耐震強化岸壁として計画する。

# 今回計画(響灘地区)

**【響灘西地区】**  
 在来貨物取扱需要や近隣アジアとの国際RORO輸送需要に対応するため、岸壁(-11m×1B)を計画する。

**【響灘西地区】**  
 小型船だまりの静穏度確保のため、防波堤を追加する。  
 緑の回廊構想を推進するため緑地を計画する。

**【響灘東地区】**  
 北九州港内の航路・泊地及び関門航路から発生する浚渫土砂や市内から発生する一般廃棄物等を処分するため、海面処分場(100ha, 1,350万m<sup>3</sup>)を計画する。

**【響灘西地区】**  
 港内に点在している作業船を収用するため、小型船だまり(作業船基地)を計画する。

**【響灘東地区】**  
 響灘南埠頭の混雑解消、在来貨物船の大型化への対応、背後地への企業立地を促進するため、岸壁(-13m)×1B、岸壁(-10m)×1B、泊地(-13m)、泊地(-10m)を計画する。

**【響灘西地区】**  
 大規模地震が発生した際の、幹線貨物輸送維持のため、耐震強化岸壁(-15m×1B)を計画する。

**【響灘東地区】**  
 低利用となっている水面貯木場(33ha)を、海面処分場(210万m<sup>3</sup>)として有効利用する。

