

# 第2回苅田港長期構想検討委員会

資料 1

## 苅田港長期構想素案 説明資料



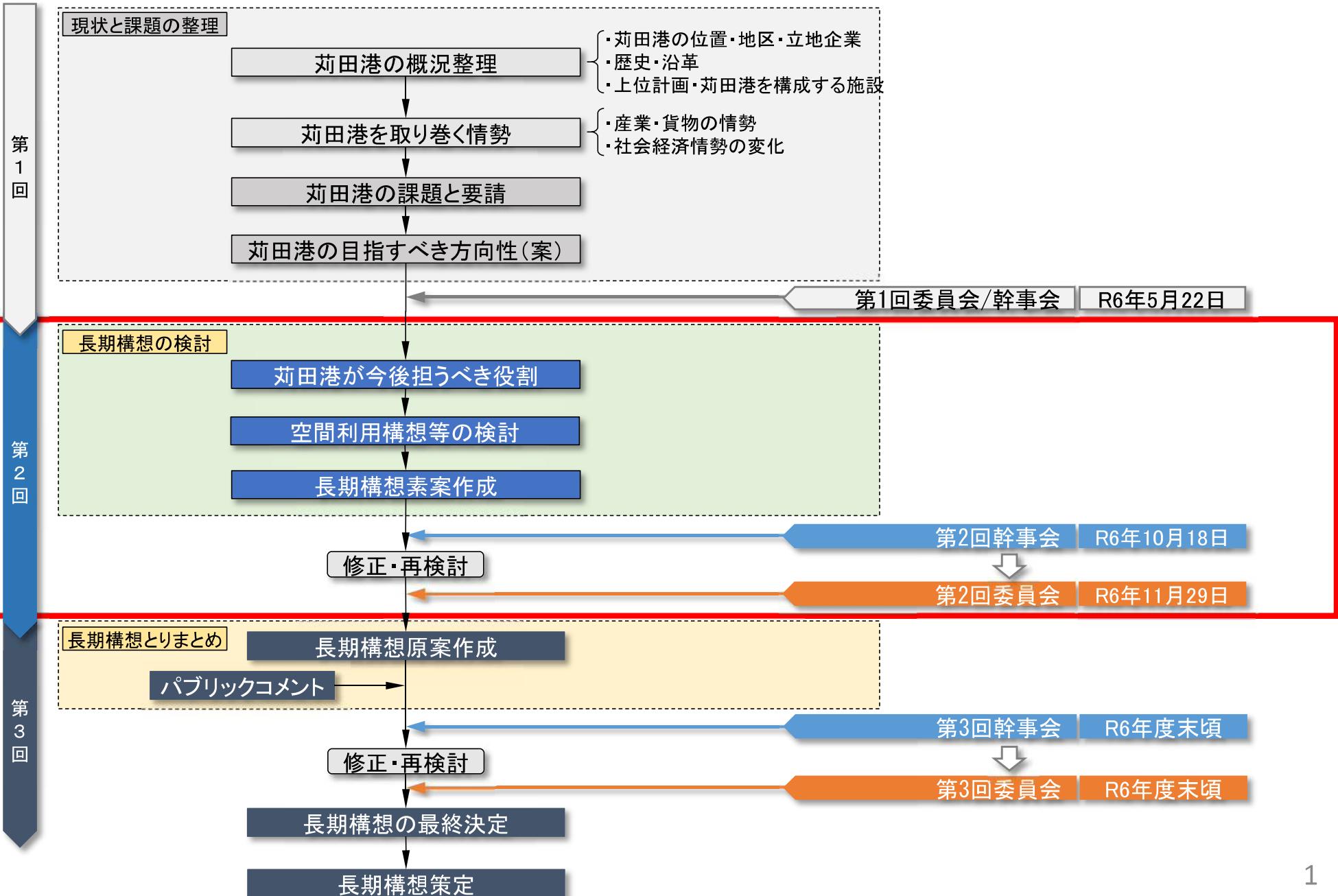
令和6年11月29日

# 第2回 莢田港長期構想検討幹事会 目次



1. 莢田港長期構想策定のスケジュール	P.1
2. 第1回委員会での主な意見と対応	
(1) 全体	P.2
(2) 物流・産業	P.3
(3) 環境保全	P.5
(4) 人流・賑わい	P.6
(5) 安全・安心	P.7
3. 社会情勢の展望と菖田港に求められる役割	P.8
4. 莢田港の基本理念	P.9
5. 莢田港の目指す姿	P.10
6. 基本戦略と取組方針	
(1) 基本戦略と取組方針の全体像	P.11
(2) 「物流・産業」に関する基本戦略と取組方針	P.12
(3) 「環境保全」に関する基本戦略と取組方針	P.14
(4) 「人流・賑わい」に関する基本戦略と取組方針	P.15
(5) 「安全・安心」に関する基本戦略と取組方針	P.16
(6) 取組方針に対する具体施策	P.17
7. 長期構想の分野別イメージ	
(1) I 物流・産業分野	P.18
(2) II 環境保全分野	P.28
(3) III 人流・賑わい分野	P.33
(4) IV 安全・安心分野	P.35
8. 長期構想の方向性	
(1) 物流・産業	P.39
(2) 環境保全	P.41
(3) 人流・賑わい	P.43
(4) 安全・安心	P.43
9. ゾーニング図	
(1) 全体図	P.44
(2) 物流・産業のゾーニングと具体施策	P.45
(3) 環境保全のゾーニングと具体施策	P.46
(4) 人流・賑わいのゾーニングと具体施策	P.47
(5) 安全・安心のゾーニングと具体施策	P.48
10. ロードマップ	
	P.49

## 1. 莳田港長期構想策定のスケジュール



## 2. 第1回委員会での主な意見と対応

## 2 第1回委員会での主な意見と対応

### 全体

No	委員名	主な意見	対応案
①	<b>山城委員</b> 九州大学大学院 アジア防災研究 センター	これからの長期構想には20～30年後に起こり得る課題を予測した検討も必要である。	20～30年後も継続する社会像から、社会的課題の抽出、苅田港の役割を確認した上で、サステナブルな社会を基軸にイノベーションを起こす港としてテーマを設定した。  ●社会情勢、基本理念、目指す姿、基本戦略と取組方針 P.10～P.19
②	<b>上田委員</b> 北九州市立大学	北九州港の長期構想のように、港としての「もっと大きな視点」からのテーマ等の設定が必要である。	
③	<b>遠田委員</b> 苅田町	港とともに発展してきた街であり、今後も持続可能な発展に向けた取り組みを進めていきたい。(CNやDX等、苅田港の情報発信。苅田町としてできる取り組みも進めていきたい)	
④	<b>樋口委員</b> 九州地方海運組合 連合会	岸壁整備等のインフラ整備を進めて欲しい。 ヒアリングによるユーザーのニーズの吸い上げが重要である。	企業ヒアリングによる要請について実現性を検討し、各具体施策に盛り込んだ。  ●具体施策 P.20～P.40 ●長期構想の方向性 P.41～P.45 ●ゾーニング図 P.46～P.50

## 2 第1回委員会での主な意見と対応

### 物流・産業

No	委員名	主な意見	対応案
(5)	<b>一丸委員</b> 九州電力(株) 苅田発電所	苅田発電所は7月で計画停止となるが、今後も発電所用地と変電所は残す計画である。用地・電源等の既存ストックを今後の苅田港の発展に有効活用できるよう協力したい。	本港13号岸壁の石炭取扱貨物量が減少するため、新たな取扱貨物の利用を想定し、バルクバースの再編について具体施策に盛り込んだ。  【物流・産業】I-4① 大型バルクバースの再編(P.23)
(6)	<b>三好委員</b> (株)商船三井さんふらわあ 苅田支店	現行船のリプレイスのタイミングが近づいている。大型化となればこれに対応した港湾施設整備が必要となる。モーダルシフトの受け皿としてRORO船を活かすには、高規格ユニットロードターミナルの整備を検討していく必要がある。	RORO航路の移転や高規格ユニットロードターミナルの形成に加え、上屋やヤードの検討等、航路の拡充を促すための具体施策を盛り込んだ。  【物流・産業】I-1① 内賀RORO航路の拡充(P.18) 【物流・産業】I-1② 高規格ユニットロードターミナルの形成(P.19) 【物流・産業】I-2① 上屋・ヤード確保による集貨能力の向上(P.20)
(7)	<b>三原委員</b> 苅田商工会議所	陸海空の結節点にある苅田港の利便性の良さを活かした検討をお願いしたい。国際海上コンテナ貨物を取り扱えるような整備を考えて欲しいという意見もある。	物流利便性のある港であることを活かすため、RORO航路の拡充や、シー・アンド・エアの実現に向けた取り組みについて検討し具体施策に盛り込んだ。  【物流・産業】I-1② 高規格ユニットロードターミナルの形成(P.19) 【物流・産業】I-2② シー・アンド・エアの促進(P.21)
(8)	<b>野畠委員</b> 九州地方港運協会	老朽化した岸壁の再整備が重要である。新松山地区もバイオマス燃料輸送船の滞船が発生している。岸壁の整備が必要である。	港湾施設の予防保全について戦略的に行っていくことを具体策に盛り込んだ。  新松山13号岸壁での滞船については、国が整備中の新松山12号岸壁が供用開始すれば解消する見込みである。  【安全・安全】IV-2① 港湾施設の戦略的な予防保全(P.38)

## 2 第1回委員会での主な意見と対応

### 物流・産業

No	委員名	主な意見	対応案
⑨	<b>鶴丸委員</b> (一社)日本船主協会 九州地区船主会議	利便性があり、効率性・生産性が高く、かつ、働きやすい港にして欲しい。また、コストパフォーマンスの良い港、使いやすい港にして欲しい。	ふ頭再編によるバルク貨物の集約と高規格ユニットロードターミナルの検討、整備により、荷役作業の効率性や利便性(港の使いやすさ)の改善を図ることを具体施策に盛り込んだ。  【物流・産業】I-1② 高規格ユニットロードターミナルの形成(P.19) 【物流・産業】I-4① 大型バルクバースの再編(P.23)
⑩	<b>下野委員</b> 日産自動車九州(株) 苅田工場	苅田港が港湾機能を果たさないと生産が止まる。生産活動維持のための継続的な維持浚渫等を確実に実施して欲しい。	航路、泊地機能を維持するため、継続的な維持浚渫を行うことを、土砂処分用地(将来の産業用地候補地)の確保と共に具体施策に盛り込んだ。
⑪	<b>宮津委員</b> 九州地方整備局 港湾空港部	苅田港は遠浅のため、今後も土砂浚渫が必要となる。浚渫土を活用した海面処分場の整備により、企業立地等を進めることが可能である。	【物流・産業】I-6① 土砂処分用地の計画的な配置と確保(P.26) 【物流・産業】I-6② 産業用地の確保と企業の立地促進(P.27)
⑫	<b>石黒委員</b> 神戸大学大学院 海事科学研究科	北九州空港と苅田港が貨物連携を図ることで物流面の活性化が図られる。高規格ユニットロードターミナルと空港の連携等が実現できると良い。	仁川空港、他港の事例を参考に、苅田港に合った、シー・アンド・エアの取り組みについて具体策に盛り込んだ。  【物流・産業】I-2② シー・アンド・エアの促進(P.21)
⑬	<b>石川委員</b> UBE三菱セメント(株) 九州工場	地球温暖化対策の推進に向け、官民が連携した苅田港のCNPへの取り組みや公共インフラ整備が重要である。	脱炭素化に寄与する苅田港の機能強化の取り組みについて具体策に盛り込んだ。  【物流・産業】I-4① 大型バルクバースの再編(P.23) 【物流・産業】I-5① 循環型資源のリサイクル・リユース拠点の形成(P.24) 【物流・産業】I-5② 次世代エネルギーの拠点形成の検討(P.25)

## 2 第1回委員会での主な意見と対応

### 環境保全

No	委員名	主な意見	対応案
(14)	<b>樋口委員</b> 九州地方海運組合連合会	環境問題(特にCNP)への対応が課題である。	CNP形成に向けた取り組みについて具体施策に盛り込んだ。  【環境保全】II-1① カーボンニュートラルポートの取り組みの推進(P.28) 【環境保全】II-1② モーダルシフトを促進するRORO拠点機能の強化(P.29) 【環境保全】II-1③ ブルーカーボン生態系の保全・創造(P.30)
(15)	<b>加賀谷 オブザーバー</b> 国土交通省港湾局 計画課	脱炭素化推進協議会で検討されている計画について委員会へ共有してもらいたい。	
(16)	<b>下野委員</b> 日産自動車九州(株) 苅田工場	白石海岸、神ノ島、周辺の緑地公園等の環境保護にも積極的に取り組んでおり、今後も継続していくと考えている。	苅田港の自然環境等について現状把握を行い、特定の生物だけではなく、苅田港に根付く多様な生態系や自然環境の保全と再生、新たな生態系の創出等に関する具体施策を長期構想に盛り込んだ。
(17)	<b>松下委員</b> 西日本工業大学 工学部	浚渫土砂を利用した藻場や干潟の創出はあるが、シルト質のため藻場としては利用し辛い。環境面についてもしっかりと考慮して検討を進める必要がある。	【環境保全】II-2② 緑地の形成や自然環境の保全(P.32) 【環境保全】II-1③ ブルーカーボン生態系の保全・創造(P.30) 【環境保全】II-2① 希少種の環境保全(P.31)
(18)	<b>上田委員</b> 北九州市立大学	クロツラヘラサギはもちろんだが、その他様々な種の多様性や、ブルーカーボンによるCO2の固定機能などにも目を向けるべきである。	
(19)	<b>中原委員</b> 北九州市立自然史・歴史博物館	干潟の創出と言うよりは、既存環境の具体的な現状把握をまず行い、環境の保全や維持管理方法についても考える必要がある。	

## 2 第1回委員会での主な意見と対応

### 環境保全

No	委員名	主な意見	対応案
(18)	<b>長委員</b> 西日本工業大学 デザイン学部	苅田町都市計画マスターplanで挙げられた市街地と工業用地の調和の取れたまちづくりや、緩衝緑地の整備などが必要である。	苅田町都市計画マスターplanにより、必要な緑地緩衝帯の確認ができたことを具体施策に盛り込んだ。  【環境保全】II-2② 緑地の形成や自然環境の保全(P.32)

### 人流・賑わい

No	委員名	主な意見	対応案
(19)	<b>中原委員</b> 北九州市立自然史・歴史博物館	自然環境や文化遺産について、どういった魅力があるか現地・文献の調査を実施することも重要である。	長期構想を踏まえた港湾計画改訂の際に、自然環境等の調査を実施した上で、環境への影響を評価するものとする。  【環境保全】II-2② 緑地の形成や自然環境の保全(P.32) 【人流・賑わい】III-1① 歴史文化遺産や特徴的な産業景観の活用(P.33)

## 2 第1回委員会での主な意見と対応

### 安全・安心

No	委員名	主な意見	対応案
⑩	<b>三原委員</b> 苅田商工会議所	苅田港は災害リスクが低く、防災拠点を整備するのに適している。北九州空港と苅田港の連携により、北部九州の防災拠点となるような港湾計画を検討して欲しい。	災害リスクが他地域に比べて低いことを利点とし、災害時の防災拠点としての機能強化(ハード・ソフト)を図るため、耐震機能の確保や他港連携について具体施策に盛り込んだ。  【安全・安心】IV-1① 臨海部の防災・減災機能の強化(耐震強化岸壁等)(P.35) 【安全・安心】IV-1② 近隣港や空港と連携した広域防災機能の構築(P.36)
⑪	<b>樋口委員</b> 九州地方海運組合 連合会	岸壁の耐震化を進め、支援物資の拠点として利用できるような港にして欲しい。	
⑫	<b>山城委員</b> 九州大学大学院 アジア防災研究 センター	防災拠点として港湾から道路のアクセスも良く、物資輸送拠点に適している。	
⑬	<b>石黒委員</b> 神戸大学大学院 海事科学研究科	北九州空港と苅田港が連携することで防災面の活性化が図られる。	
⑭	<b>松下委員</b> 西日本工業大学 工学部	苅田港は防災拠点となり得るが、住民の防災意識が低いことが課題。 苅田港には耐震強化岸壁が1施設しかない。老朽化対策の中で耐震化の検討を行うことが望ましい。	
⑮	<b>長委員</b> 西日本工業大学 デザイン学部	隣接している北九州港の長期構想との連携を検討する必要がある。	

### 3. 社会情勢の展望と苅田港に 求められる役割

### 3 社会情勢の展望と苅田港に求められる役割

#### 20～30年後の社会情勢の展望：『サステナブルな社会の実現』

20～30年後の社会像	社会的課題	苅田港に求められる役割	
脱炭素化	脱炭素化のための <u>エネルギー・産業イノベーション</u> の促進	再生エネルギー・次世代エネルギーの受入 企業活動の脱炭素化の支援	物流 ・ 産業
人口減少	労働力減少に対する <u>物流イノベーション</u> の促進	モーダルシフトの受け皿 港湾物流の効率化・省力化	
循環型社会	内需縮小に対する 海外市場への進出拡大	企業の国際競争力強化(物流効率化)	
DX 技術 の導入	循環型社会の形成	循環資源の受入	
脱炭素化	カーボンニュートラル社会の 実現に向けた取組加速	カーボンニュートラルポート形成	
自然共生社会	生物多様性の保全・再生・創出	産業と環境の共存、良好な自然環境の再生・創出	
地域の 活力維持	地域の活力維持への取組加速	人流・賑わいの創出	環境保全 ・ 人流・賑わい
安全で強靭な 国土 気候変動	様々な交流ニーズへの対応	水辺空間の利活用	安全 ・ 安心
	大規模災害への備え	臨海部の災害対応力の向上	
	気候変動による海面上昇・ 台風強大化への備え	大規模災害発生時の被災地支援	
	インフラの老朽化対応	臨海部の災害対応力の向上	
		港湾機能の維持	

## 4. 莳田港の基本理念

## 基本理念

### ～安心と笑顔は”みなど”から～ サステナブルな社会をイノベーションで拓く苅田港

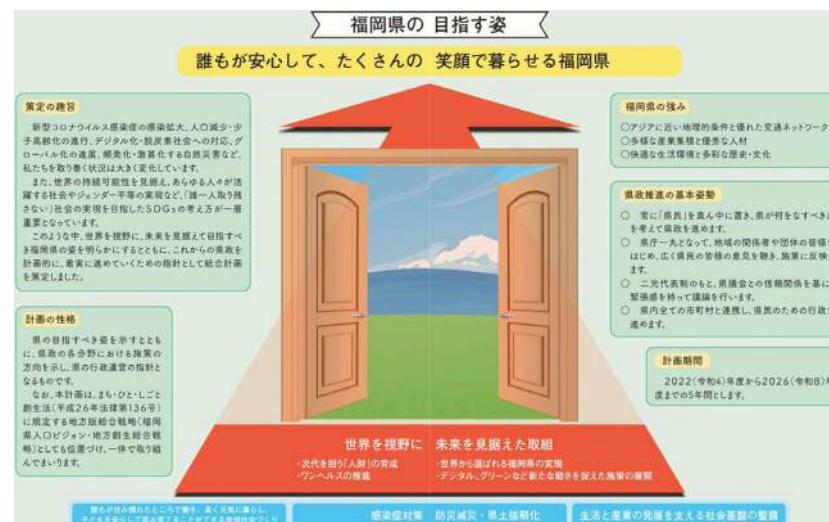
- 我が国を取り巻く社会情勢は、人口減少(労働力不足)に加え、脱炭素社会に向けたエネルギー転換や循環型社会への取り組みが加速し、また、DX技術が飛躍するなど、大きな転換点を迎えており、

#### 《福岡県総合計画》

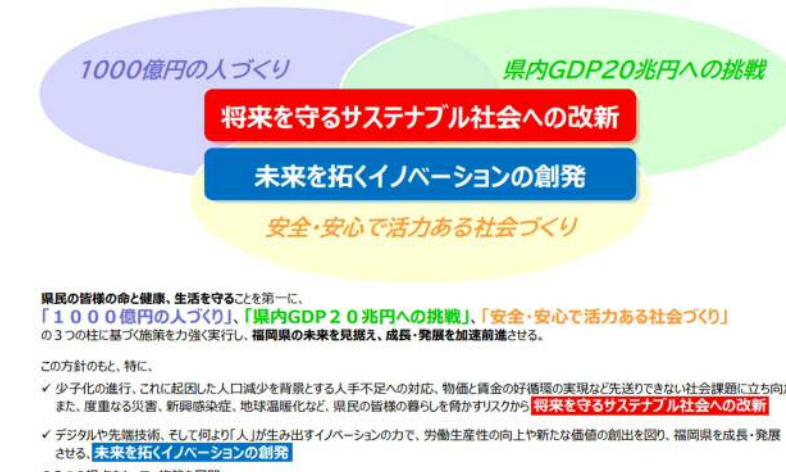
- 福岡県では『誰もが安心して、たくさんの笑顔で暮らせる福岡県』を目指す姿と定め、福岡県の強みである物流・交通ネットワークや多様な産業の集積を武器に、世界に向けて、未来を見据えた様々な計画を策定し、その実現に取り組んでいる。

#### 《令和6年度県政方針～「当初予算の概要」より～》

- 令和6年度県政においては、「1000億円の人づくり」、「県内GDP20兆円への挑戦」、「安心・安全で活力ある社会づくり」を3つの柱として掲げ、「将来を守るサステナブル社会への改新」、「未来を拓くイノベーションの創発」という視点から施策を展開している。
- こうした背景から、苅田港は『～安心と笑顔は”みなど”から～ サステナブルな社会をイノベーションで拓く苅田港』を基本理念とし、地域社会や産業のサステナブル社会への改新(イノベーション)に向けた取り組みを支える「物流の要」「産業基盤の要」として、世界と繋がる地域づくりの一翼を担うものとする。



出典:福岡県 総合計画(※拡大版を「参考資料」に記載)



令和6年度当初予算と、国の経済対策を最大限活用した令和5年度2月補正予算、12月補正予算を一体とした**16か月予算**として、切れ目のない対策に取り組む。

出典:福岡県 令和6年度当初予算の概要

## 5. 莳田港の目指す姿

### 基本理念

～安心と笑顔は”みなど”から～ サステナブルな社会をイノベーションで拓く苅田港



概ね20年～30年後の苅田港が目指す姿（将来像）

### 目指す姿

#### I. 物流・産業

- 地域産業の生産活動を支える物流基盤としての港
- 陸海空の交通の結節点としての高いポテンシャルを活かした港

#### II. 環境保全

- 経済と環境が好循環するグリーン社会を実現する港
- 産業活動と生物多様性が共存する港

#### III. 人流・賑わい

- 水辺空間を利用した憩いや安らぎの場を創出する港

#### IV. 安全・安心

- 災害に強く地域生活や企業活動を支える港

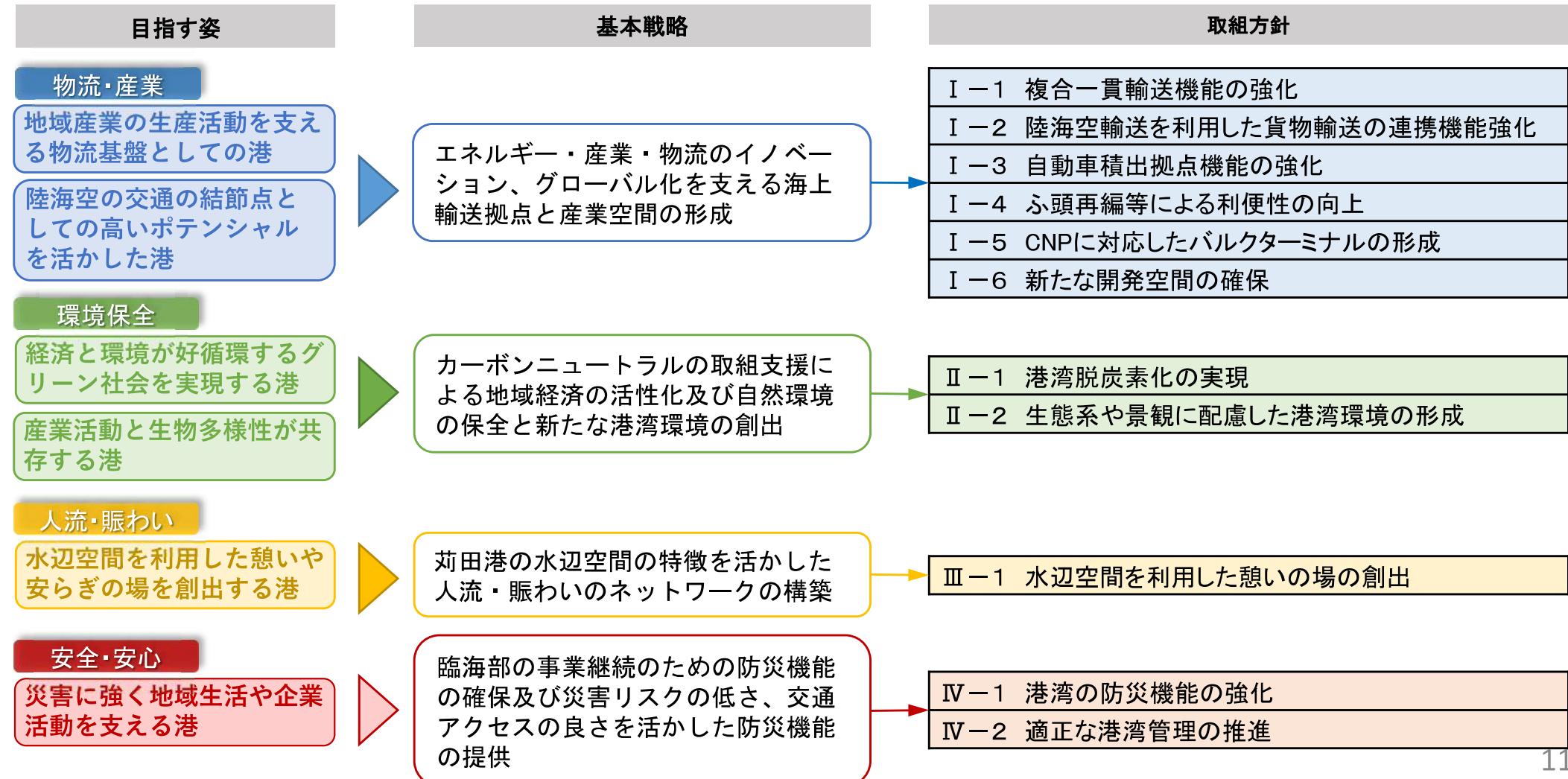
## 6. 基本戦略と取組方針

## 6 基本戦略と取組方針

- 「苅田港の目指す姿」の実現に向け、「I.物流・産業」、「II.環境保全」、「III.人流・賑わい」、「IV.安全・安心」の視点から基本戦略を定め、基本戦略の実行に向けた取組方針を設定した。

### 基本理念

～安心と笑顔は”みなど”から～ サステナブルな社会をイノベーションで拓く苅田港



## (背景)

- 脱炭素化のためのエネルギー・産業イノベーションの促進
- 労働力減少に対する物流イノベーションの促進
- 内需縮小に対する海外市場への進出拡大
- 循環型社会の形成

## (課題)

- 再生エネルギー・次世代エネルギーの受入れ
- 企業活動の脱炭素化の支援
- モーダルシフトの受け皿
- 港湾物流の効率化・省力化
- 企業の国際競争力の確保(物流効率化)
- 循環資源の受入れ
- 船舶大型化への対応
- バルク貨物の集約とふ頭再編
- 陸海空を結ぶ物流網の構築
- 浚渫土砂の処分、産業用地需要への対応

## &lt;目指す姿&gt;

## I. 物流・産業

「地域産業の生産活動を支える物流基盤としての港」

「陸海空の交通の結節点としての高いポテンシャルを活かした港」

## &lt;基本戦略&gt;

エネルギー・産業・物流のイノベーション、グローバル化を支える海上輸送拠点と産業空間の形成

## ■取組方針: I-1 複合一貫輸送機能の強化

- ①企業のサプライ・チェーン・マネジメントや物流の2024年問題に資する複合一貫輸送サービスの充実を目指し、内賀RORO航路の拡充を図る
- ②港湾労働者やトラックドライバー等の人手不足と高齢化、働き方改革、船舶大型化等に対応するため、次世代型の「高規格ユニットロードターミナル」を形成し、複合一貫輸送の荷役効率化を図る

## ■取組方針: I-2 陸海空輸送を利用した貨物輸送の連携機能強化

- ①多様化する物流体系やニーズに対応するために、上屋の確保や大型物流施設の誘致、ターミナルの高規格化に併せたヤードの確保を行い、集貨能力の向上を図る
- ②松山地区及び新松山地区から約3km圏内にある北九州空港との連携を図り、将来の「シー・アンド・エア」に対応できるように港湾機能を強化する

## ■取組方針: I-3 自動車積出拠点機能の強化

- ①大型自動車専用船に対応したターミナルを形成し、苅田港をはじめ九州北東部に集積する自動車産業における完成自動車の輸出や、自動車部品の移入・移出等に係る物流効率化を図る
- ②完成自動車荷役の効率化のため、積出しふ頭の拡張、高度化を図る

## (背景)

- 脱炭素化のためのエネルギー・産業イノベーションの促進
- 労働力減少に対する物流イノベーションの促進
- 内需縮小に対する海外市場への進出拡大
- 循環型社会の形成

## (課題)

- 再生エネルギー・次世代エネルギーの受入れ
- 企業活動の脱炭素化の支援
- モーダルシフトの受け皿
- 港湾物流の効率化・省力化
- 企業の国際競争力の確保(物流効率化)
- 循環資源の受入れ
- 船舶大型化への対応
- バulk貨物の集約とふ頭再編
- 陸海空を結ぶ物流網の構築
- 浚渫土砂の処分、産業用地需要への対応

## &lt;目指す姿&gt;

## I. 物流・産業

「地域産業の生産活動を支える物流基盤としての港」

「陸海空の交通の結節点としての高いポテンシャルを活かした港」

## &lt;基本戦略&gt;

エネルギー・産業・物流のイノベーション、グローバル化を支える海上輸送拠点と産業空間の形成

- 取組方針: I-4 ふ頭再編等による利便性の向上**
- ①社会情勢の変化に伴う次世代エネルギーにも対応するため、**大型バルクバースを再編する**
- 取組方針: I-5 CNPに対応したバルクターミナルの形成**
- ①今後の需要増が見込まれる低炭素鉄鋼原料の蔵置、搬入・搬出拠点を形成することで、**国内製鉄業の脱炭素化を支援するとともに、循環型資源のリサイクル・リユースに向けた取り組みを支援する**
  - ②CNPの形成に向けた取り組み支援の一環として、液化CO<sub>2</sub>、水素、燃料アンモニア、合成メタン等の輸送、貯蔵、製造等を担う**リキッド・バルク取扱拠点形成を検討する**
- 取組方針: I-6 新たな開発空間の確保**
- ①既存航路、泊地の埋没対策(維持浚渫)に加え、船舶大型化や将来の港湾計画に対応した**浚渫土砂の新たな受け皿(土砂処分用地)を確保する。**
  - ②産業港の特性を活かした**生産能力の向上や雇用の拡大**等による地域経済の活性化を目指し、「**産業用地の確保と企業の立地促進**」を図る

## (背景)

- カーボンニュートラル社会の実現に向けた取組加速
- 自然共生社会に向けた取り組み促進

## (課題)

- カーボンニュートラルポートの形成
- モーダルシフトの推進
- 産業と環境の共存
- 生物多様性に配慮した適切な環境の保全、再生、創出
- 港湾環境機能の不足

## &lt;目指す姿&gt;

## II. 環境保全

「経済と環境が好循環するグリーン社会を実現する港」

「産業活動と生物多様性が共存する港」

## &lt;基本戦略&gt;

カーボンニュートラルの取り組み支援による地域経済の活性化  
自然環境の保全と新たな港湾環境の創出

## ■取組方針: II-1 港湾脱炭素化の実現

- ①臨海部に集積する産業と連携し、官民関係者が一体となった、カーボンニュートラルポートの取り組みを推進する
- ②トラック等による自動車輸送を、より環境負荷の小さい船舶の利用へとモーダルシフトさせることで、カーボンニュートラルへの貢献を目指す
- ③藻場等の既存のブルーカーボン生態系を保全しつつ、CNPに寄与し得る新たなブルーカーボン生態系を創出する

## ■取組方針: II-2 生態系や景観に配慮した港湾環境の形成

- ①苅田港新松山地区(現在造成中)等に飛来する渡り鳥に対する環境保全措置により、希少種を保護する
- ②市街地と工業用地、あるいはバルク貨物とその他貨物の緩衝帯として緑地を形成し、苅田港周辺に残される自然環境の保全に努めるとともに、環境教育や憩いの場、グリーンカーボン等としての活用の促進を図る

## (背景)

- 地域の活力維持への取り組みの加速
- 多様な交流ニーズへの対応

## (課題)

- 人流・賑わいの創出
- 水辺空間の利活用
- 交流機能の不足

## &lt;目指す姿&gt;

III. 人流・賑わい

「水辺空間を利用した憩いや安らぎの場を創出する港」

## &lt;基本戦略&gt;

苅田港の水辺空間の特徴を活かした人流・賑わいのネットワークの構築

**■取組方針: III-1 水辺空間を利用した憩いの場の創出**

- ① 苅田港周辺の歴史文化遺産や産業景観を活かし、**水辺と自然、歴史遺産、産業を結ぶ交流機会の創出**を図る
- ② 利用ニーズの低い岸壁・物揚場の機能転換を図り、**緑地や水辺のプロムナード化を促進**する

## (背景)

- 大規模災害への備え
- 気候変動による海面上昇・台風強大化への備え
- インフラの老朽化対応

## (課題)

- 臨海部の災害対応力の向上
- 大規模災害発生時の被災地支援
- 港湾機能の維持

## &lt;目指す姿&gt;

IV. 安全・安心

**「災害に強く地域生活や企業活動を支える港」**

## &lt;基本戦略&gt;

臨海部の事業継続のための防災機能の確保  
 災害リスクの低さ、交通アクセスの良さを活かした防災機能の提供

**■取組方針: IV-1 港湾の防災機能の強化**

- ①大規模地震発災後、地域経済を支える主要産業の幹線貨物や緊急物資等の輸送機能を確保し、港湾BCPの拡充を図る
- ②切迫する南海トラフ地震等の大規模災害発生時において、被災地の救援活動や復旧・復興を支援するため、災害リスクが少ない苅田港を支援側港湾として活用し、北九州港や北九州空港とも連携した広域防災機能を構築する
- ③長期的な港湾インフラ改修と官民連携による「協働防護」の推進により、気候変動に伴う外力変化に対応する

**■取組方針: IV-2 適正な港湾管理の推進**

- ①老朽化が進む港湾施設に対する定期診断と計画的な予防保全を実施し、施設の延命化や、既存ストックの有効活用を促進する

# 6 取組方針に対する具体施策

## ■基本理念

～安心と笑顔は”みなど”から～  
サステナブルな社会をイノベーションで拓く  
**苅田港**

## ■目指す姿と基本戦略

### 物流・産業

地域産業の生産活動を支える物流基盤としての港  
陸海空の交通の結節点としての高いポテンシャルを活かした港

→ エネルギー・産業・物流のイノベーション、グローバル化  
を支える海上輸送拠点と産業空間の形成

### 環境保全

経済と環境が好循環するグリーン社会を実現する港  
産業活動と生物多様性が共存する港

→ カーボンニュートラルの取組支援による地域経済の活性化  
自然環境の保全と新たな港湾環境の創出

### 人流・賑わい

水辺空間を利用した憩いや安らぎの場を創出する港  
→ 苅田港の水辺空間の特徴を活かした人流・賑わいのネットワークの構築

### 安全・安心

災害に強く地域生活や企業活動を支える港  
→ 臨海部の事業継続のための防災機能の確保  
災害リスクの低さ、交通アクセスの良さを活かした防災機能の提供

## ■取組方針と具体施策

### I 物流・産業

取組方針	具体施策
I-1 複合一貫輸送機能の強化	① 内貨RORO航路の拡充 (P.18) ② 高規格ユニットロードターミナルの形成 (P.19)
I-2 陸海空輸送を利用した 貨物輸送の連携機能強化	① 上屋・ヤード確保による集貨能力の向上 (P.20) ② シー・アンド・エアの促進 (P.21)
I-3 自動車積出拠点機能の強化	① 大型自動車専用船に対応したターミナルの形成 (P.22) ② 自動車積出し埠頭の拡張・高度化 (P.22)
I-4 ふ頭再編等による利便性の向上	① 大型バルクバースの再編 (P.23)
I-5 CNPIに対応したバルクターミナルの形成	① 循環型資源のリサイクル・リユース拠点の形成 (P.24) ② 次世代エネルギーの拠点形成の検討 (P.25)
I-6 新たな開発空間の確保	① 土砂処分用地の計画的な配置と確保 (P.26) ② 産業用地の確保と企業の立地促進 (P.27)

### II 環境保全

取組方針	具体施策
II-1 港湾脱炭素化の実現	① カーボンニュートラルポートの取り組みの推進 (P.28) ② モーダルシフトを促進するRORO拠点機能の強化 (P.29) ③ ブルーカーボン生態系の保全・創造 (P.30)
II-2 生態系や景観に配慮した 港湾環境の形成	① 希少種の環境保全 (P.31) ② 緑地の形成や自然環境の保全 (P.32)

### III 人流・賑わい

取組方針	具体施策
III-1 水辺空間を利用した憩いの場の創出	① 歴史文化遺産や特徴的な産業景観の活用 (P.33) ② 老朽化施設の機能転換等による交流拠点の創出 (P.34)

### IV 安全・安心

取組方針	具体施策
IV-1 港湾の防災機能の強化	① 臨海部の防災・減災機能の強化(耐震強化岸壁等) (P.35) ② 近隣港や空港と連携した広域防災機能の構築 (P.36) ③ 気候変動への対応 (P.37)
IV-2 適正な港湾管理の推進	① 港湾施設の戦略的な予防保全 (P.38)

## 7. 長期構想の分野別イメージ

## I 物流・産業 I-1 複合一貫輸送機能の強化

## 施策 I-1①

## 内貿RORO航路の拡充



企業のサプライ・チェーン・マネジメントや物流の2024年問題解決の取り組みに資する複合一貫輸送サービスの充実を目指し、内貿RORO航路の拡充を図る。

## 背景等

- 九州にはEV・自動運転等に必要な車載半導体や画像センサーなどの先端技術の生産拠点が集積している。今回新たにEVの心臓部とも言えるEV電池工場が苅田港や県内に立地すること等で、福岡県が先進モビリティの一大生産拠点へと発展していくことが見込まれている。
- 一方、これら産業の物流を担ってきた陸上輸送は、トラックドライバーの労働時間規制や人口減少等による輸送能力の低下が懸念されており(物流の2024年問題)、内航RORO船等へのモーダルシフトの期待が高まっている。

## 施策内容

- 苅田港立地企業をはじめ、福岡県内及び九州北東部に立地する各種産業のニーズを踏まえた「既存航路の増便」や「新規航路の誘致・開設」等に対する取組支援を行い、広域集貨を促進し、苅田港の活性化に繋げる。

## &lt;主な改正内容&gt;

	改正前	改正後(令和6年4月~)
時間外労働の上限 (労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間 (労働時間+休憩時間) (改善基準告示)	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、<b>年3,516時間</b>を超えない範囲内で、<b>320時間</b>まで延長可。</p>	<p>【1日あたり】 原則13時間以内、最大15時間以内。 宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内</p> <p>【1ヶ月あたり】 原則、284時間、年3,300時間以内。ただし、労使協定により、<b>年3,400時間</b>を超えない範囲内で、<b>310時間</b>まで延長可。</p>

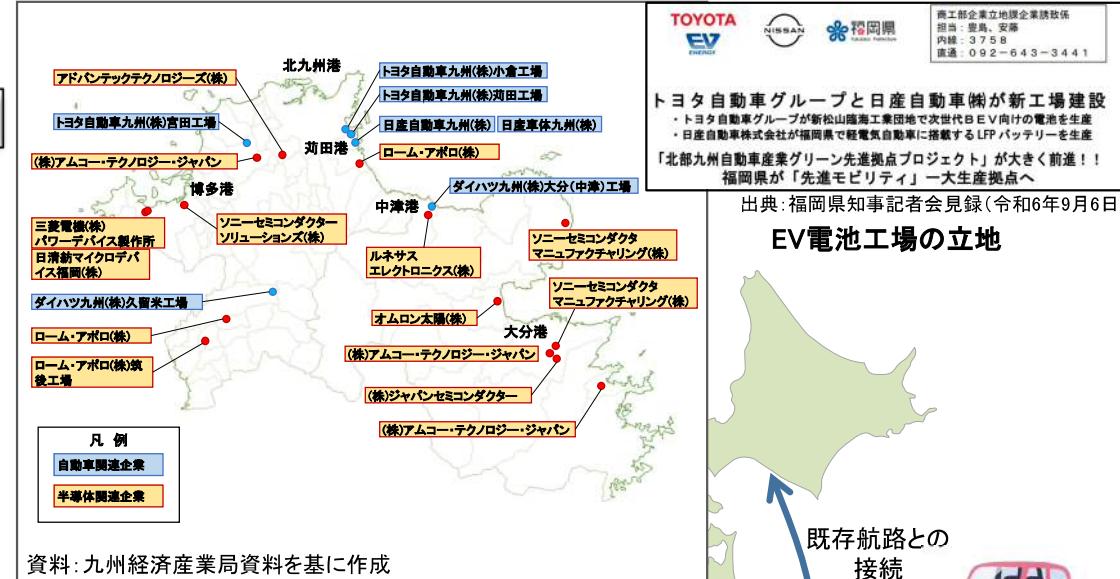
## &lt;労働時間規制等による物流への影響&gt;

具体的な対応を行わなかった場合  
その後も対応を行わなかった場合

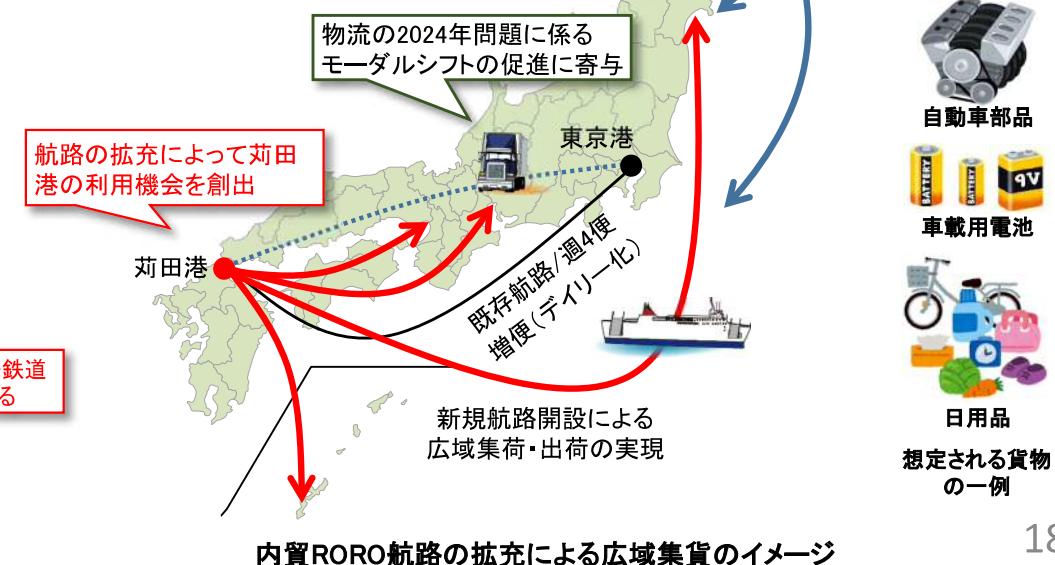
2024年度には輸送能力が**約14% (4億トン相当)**不足する可能性  
2030年度には輸送能力が**約34% (9億トン相当)**不足する可能性

出典:国土交通省 第23回物流小委員会資料

## 自動車運送事業における時間外労働規制等による物流への影響



## 九州北東部における先端技術産業の集積



I 物流・産業 I-1 複合一貫輸送機能の強化

施策 I - 1②

## 高規格ユニットロードターミナルの形成



港湾労働者やトラックドライバー等の人手不足と高齢化、働き方改革、船舶大型化等に対応するため、次世代型の「高規格ユニットロードターミナル」を形成し、複合一貫輸送の荷役効率化を図る。

背景等

- 労働力不足が顕在化し、DX技術等の導入による省力化が求められている。
  - 船舶の大型化が進展し、既存のROROバース（南港フェリーA岸壁）では今後の船舶大型化に対応できなくなっている。

## 施策内容

- 薩摩北九州空港ICや北九州空港とのアクセスが良い松山地区地先に、次世代高規格ユニットロードターミナルを形成する。
  - 車両ナンバーの自動読み取り、GPSやRFIDタグ等による収置位置の管理、シャーシの船内入退場管理、自動運航船舶と連携した自動離着岸装置、ターミナル内横持ち輸送の自動運転化等の高度化技術の導入を促進する。
  - ターミナルの高規格化とともに内貿RORO航路の拡充、上屋の確保、大型物流施設の誘致、シー・アンド・エアの促進などの施策を平行的に展開することでターミナルの付加価値を高め、各施策の早期実現を目指す。



## 次世代高規格ユニットロードターミナルの形成イメージ



次世代高規格ユニットロードターミナルの配置イメージ

## RORO船の大型化動向

項目	1990年	2000年	2010年	2020年	伸び率 (1990年⇒2020年)
総トン数	4,300トン	5,400トン	8,100トン	11,000トン	約2.6倍
積載トン数	3,900トン	4,500トン	5,200トン	6,100トン	約1.6倍
シャーシ積載台数	50台	59台	100台	133台	約2.7倍
船長	120m	130m	150m	160m	約1.3倍
満載喫水	5.8m	6.2m	6.6m	6.8m	約1.2倍
船幅	19.0m	20.5m	26.4m	28.2m	約1.5倍

出典：国土交通省 次世代高規格ユニットロードターミナル検討会資料

【既設

**むさし丸(2003年就航)**  
全長166.3m  
船幅27.0m  
総トン数13,927GT  
積載能力  
トラック160台(12m)  
乗用車120台



出典:商船三井さんふらわ



# 7 長期構想の分野別イメージ

## I 物流・産業 I-2 陸海空輸送を利用した貨物輸送の連携機能強化

### 施策 I-2①

#### 上屋・ヤード確保による集貨能力の向上



多様化する物流体系やニーズに対応するために、上屋の確保や大型物流施設の誘致、ターミナルの高規格化に併せたヤードの確保を行い、集貨能力の向上を図る。

#### 施策内容

- 用地の確保や財政支援制度の活用等により、苅田港に流通、加工、梱包、配送機能等を有する大型物流施設や公共上屋を誘致・確保することで、苅田北九州空港ICや北九州空港との良好なアクセスを最大限に活用した物流拠点の形成を目指す。
- 上屋施設の確保は、長期的な物流体系の変化(例えば、ドローンによる過疎地域への医療品やECの配送等)にも対応可能となる。

#### 苅田港立地企業



#### 県内立地企業



#### 苅田港



流通、加工、梱包、配送等

#### 北九州空港



施策 I-2②  
シー・アンド・エア  
の促進との連携

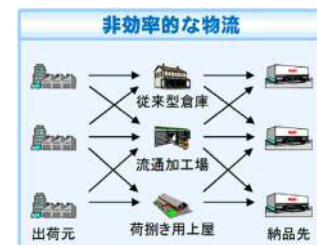
#### ドローン



#### 苅田北九州空港IC



#### 《参考》国土交通省による「物流総合効率化法」に基づく支援制度



出典：国土交通省 物流総合効率化法の概要

- 開発許可に関する配慮
- 物流拠点施設に関する税制特例等



施策 I-1①内航RORO航路の拡充、施策 I-1②高規格ユニットロードターミナルの形成等と組み合わせることで付加価値を高め、苅田港の魅力向上に繋げる。

県外の工場や過疎地域等のエンドユーザーへ

## I 物流・産業 I-2 陸海空輸送を利用した貨物輸送の連携機能強化

## 施策 I-2②

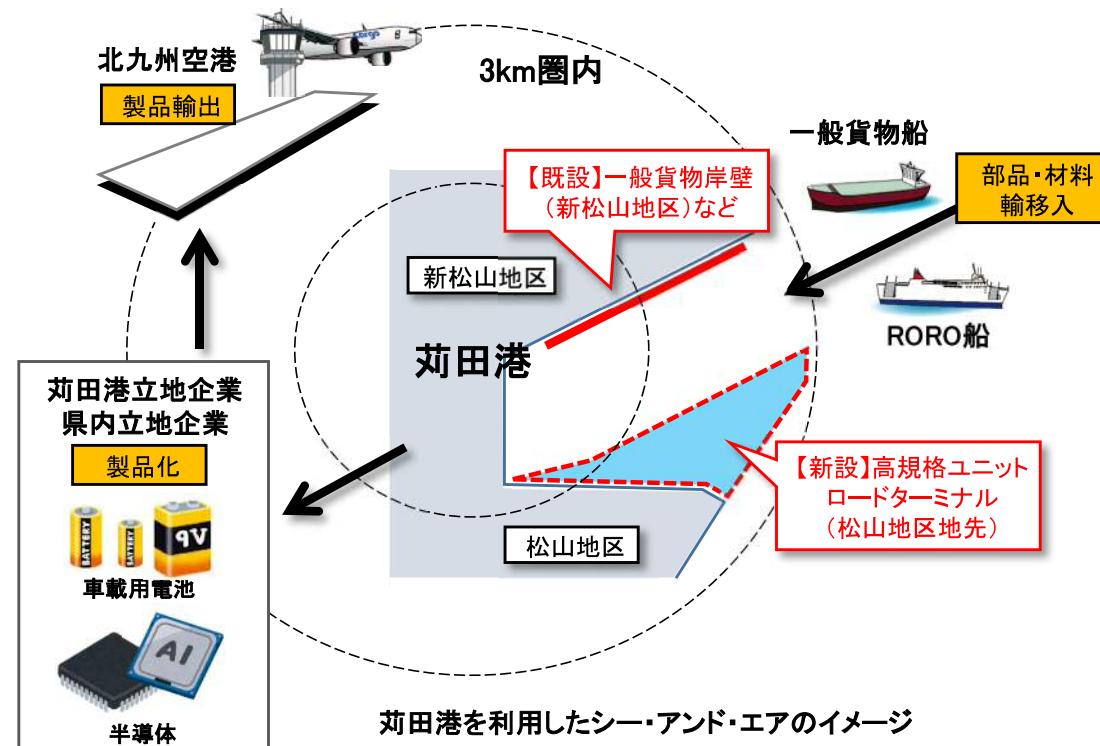
## シー・アンド・エアの促進



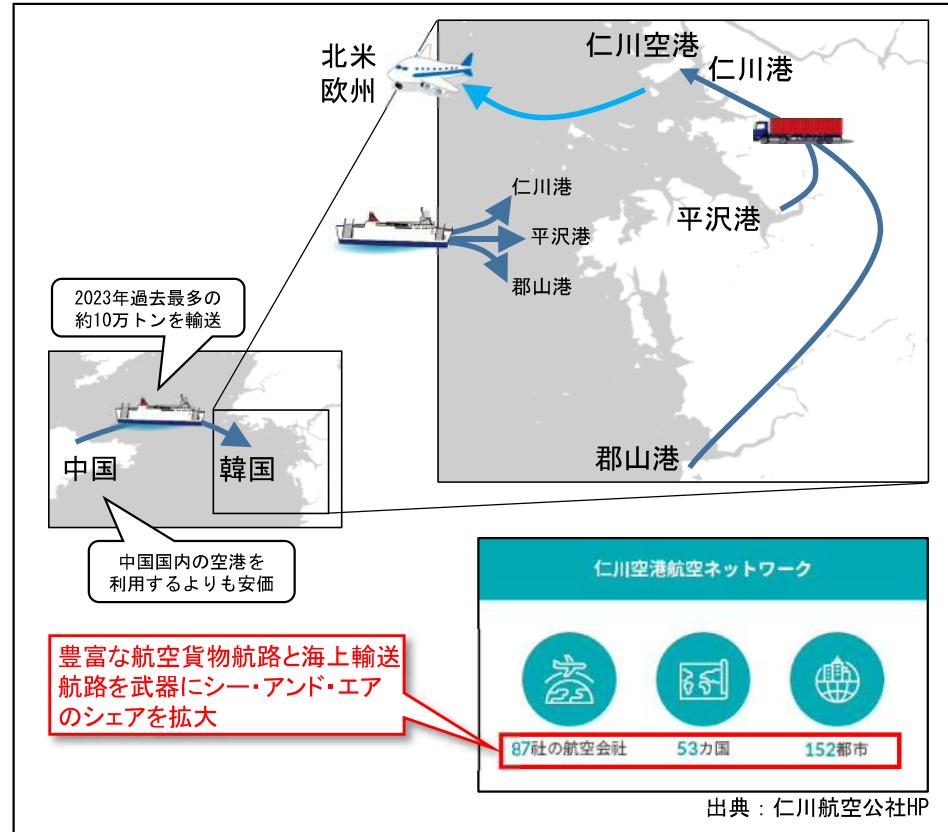
松山地区及び新松山地区から約3km圏内にある北九州空港との連携を図り、将来の「シー・アンド・エア」に対応できるように港湾機能を強化する。

## 施策内容

- 仁川空港(韓国)の成功事例を参考に、北九州空港における国際航路の拡充に併せて、内貿RORO航路等の拡充を図る。
- 高付加価値の貨物(電子部品や車載用電池の原料等)を海上輸送によって集貨し、苅田港背後に立地する工場で製品化⇒航空便で輸出する輸送モデルなどを提案し、関連産業の誘致を図る。



## 《参考》仁川空港におけるシー・アンド・エアの輸送モデル



## 《参考》北九州港とのシー・アンド・エア貨物の棲み分け



## I 物流・産業 I-3 自動車積出拠点機能の強化

## 施策 I-3①

## 大型自動車専用船に対応したターミナルの形成



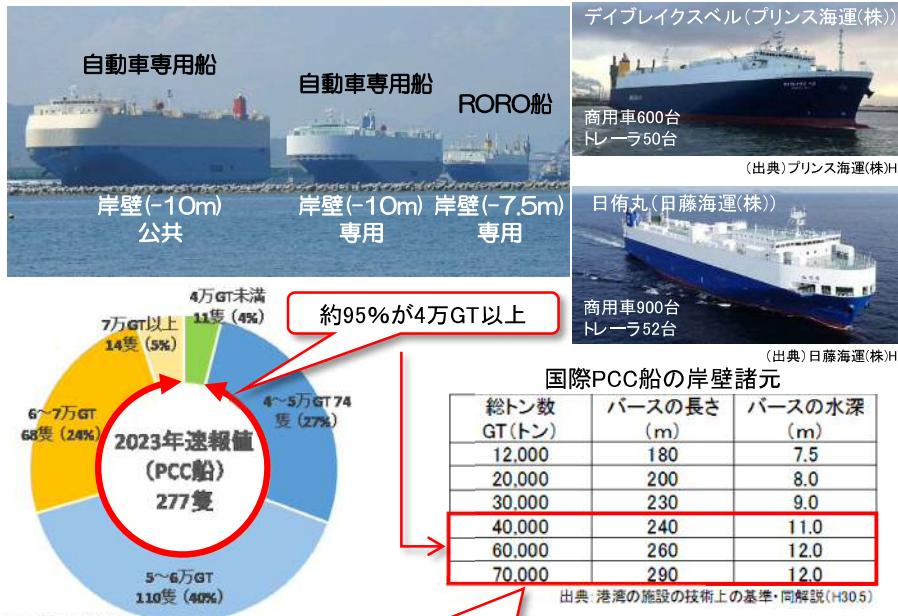
大型自動車専用船に対応したターミナルを形成し、苅田港をはじめ九州北東部に集積する自動車産業における完成自動車の輸出や、自動車部品の移入・移出等に係る物流効率化を図る。

## 背景等

- 苅田港は九州最大の自動車生産拠点（輸出は博多に次ぐ九州2位）であり、苅田港に立地する自動車工場での生産能力は年間約65万台である。
- 自動車専用船の大型化に伴い、喫水調整や潮待ちが発生している。

## 施策内容

- 南港地区地先に大型PCC船対応のターミナルを形成し、物流効率化を図る。



苅田港における自動車専用船の入港実績と必要水深

## 施策 I-3②

## 自動車積出ふ頭の拡張・高度化

**ONE Health**  
 地球温暖化対策


完成自動車荷役の効率化のため、積出しふ頭の拡張・高度化を図る。

## 背景等

- 完成自動車の積み出しに必要なふ頭用地が不足している。
- 自動車関連企業をはじめとする新規企業立地に必要な用地が不足している。

## 施策内容

- 完成自動車の荷役の効率化や将来的な省力化を踏まえ、積出しふ頭の拡張・高度化を図る。



新たなターミナル形成の候補地



## 荷役自動化



蔵置ヤードの高度化のイメージ

## I 物流・産業 I-4 ふ頭再編等による利便性の向上

## 施策 I-4①

## 大型バルクバースの再編

ONE Health  
地球温暖化対策

新たなバルク貨物の集約を図るとともに、社会情勢の変化に伴う次世代エネルギーにも対応するため、大型バルクバースを再編する。

## 背景等

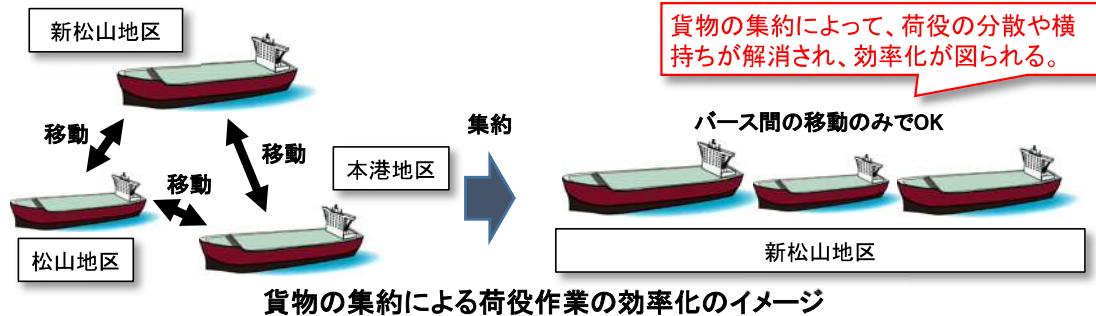
- 苅田火力発電所の廃止に伴い、本港13号岸壁の石炭利用がなくなる。
- 一方、循環型資源や次世代エネルギー等に係る新たなバルク需要があり、大型バルクバースの再編が望まれている。

## 施策内容

- バースホッピング(※)による荷役を強いられているバルク貨物(バイオマス燃料等)を集約し、荷役作業の効率化を図る。
- 立地企業のニーズとCNP形成を視野に、低炭素鉄鋼原料や液化CO<sub>2</sub>、水素・メタン等の新たなバルク需要に対応可能な大型バルクバースを再編・整備する。



苅田港における新たなバルク貨物の集約イメージ



撤去・改修等



本港13号岸壁の再編イメージ

# 7 長期構想の分野別イメージ

## I 物流・産業 I-5 CNPに対応したバルクターミナルの形成

### 施策 I-5① 循環型資源のリサイクル・リユース拠点の形成

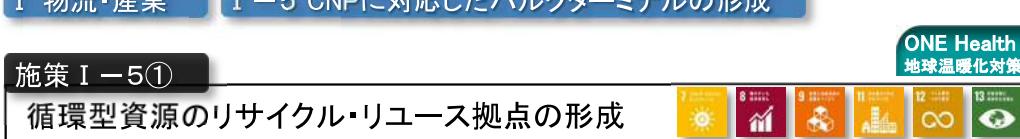
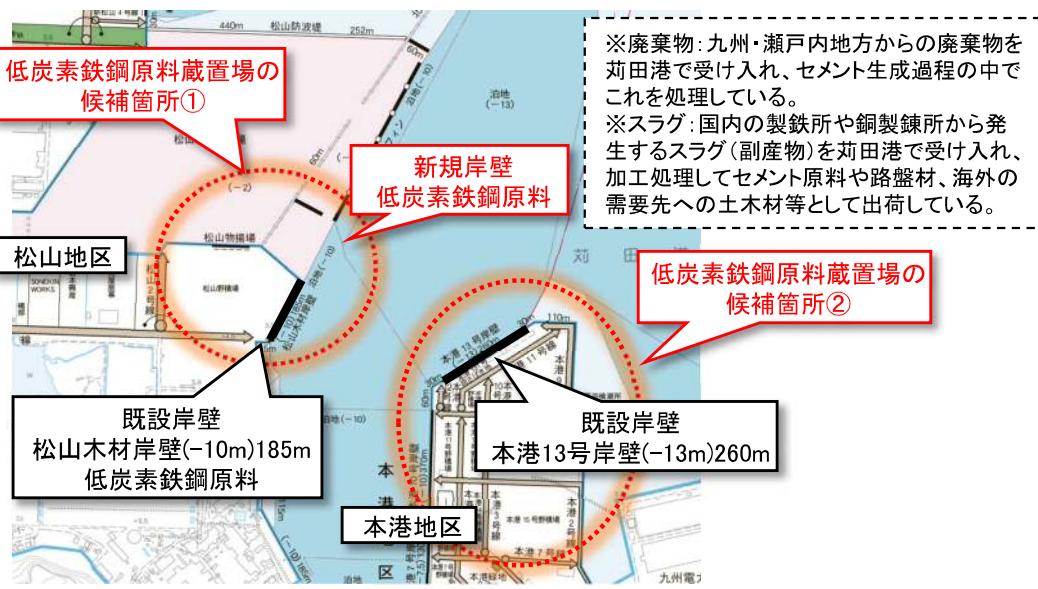
今後の需要増が見込まれる低炭素鉄鋼原料の蔵置、搬入・搬出拠点を形成することで、国内製鉄業の脱炭素化を支援するとともに、循環型資源のリサイクル・リユースに向けた取り組みを支援する。

#### 背景等

- 鉄鋼部門の脱炭素化のため、大型電炉導入等が促進され、低炭素鉄鋼原料の需要が高まっている。
- 大水深岸壁による低炭素鉄鋼原料やスラグ等の循環型資源利用の強いニーズ(3万～5万DWT級)。

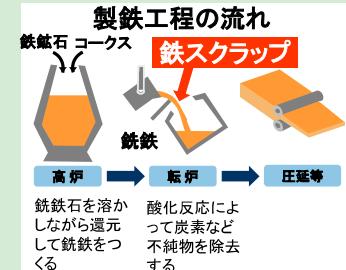
#### 施策内容

- 本港13号岸壁を有効活用しつつ、現在低炭素鉄鋼原料が取り扱われている松山木材岸壁の隣接箇所を候補に、低炭素鉄鋼原料の取扱拠点の形成を図る。
- 「廃棄物」や「スラグ」等(※)の取り扱いについても継続的に対応していく。



### これまで

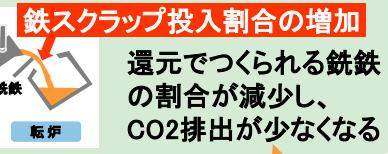
#### 高炉・転炉



コークスによる還元の過程でCO2を大量に排出

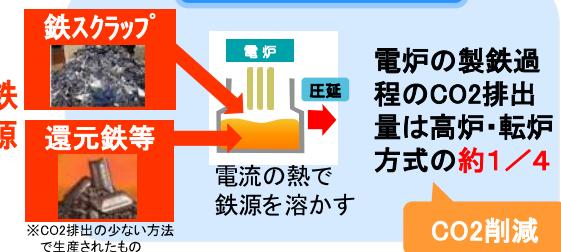
### これから

#### 高炉・転炉



CO2削減

#### 大型電炉導入



CO2削減

### 高炉メーカーの脱炭素化の取り組み(イメージ)

#### 苅田港



### 苅田港の低炭素鉄鋼原料の集積拠点イメージ

# 7 長期構想の分野別イメージ

## I 物流・産業 I-5 CNPに対応したバルクターミナルの形成

### 施策 I-5②

#### 次世代エネルギーの拠点形成の検討

CNPの形成に向けた取り組み支援の一環として、液化CO<sub>2</sub>、水素、燃料アンモニア、合成メタン等の輸送、貯蔵、製造等を担うリキッド・バルク取扱拠点形成を検討する。

##### 背景等

- CNP形成に向けた次世代エネルギーとして、公共岸壁等を利用した液化CO<sub>2</sub>や水素・メタンの取り扱いに係る企業ニーズがある。

##### 施策内容

- 既定計画に位置図けられている松山地区海面処分用地を主な候補地として検討する。
- 企業ニーズを踏まえながら、水素等の大量・安定・安価な輸入や貯蔵、オンサイトメタネーション(※)によって生成される合成メタンの貯蔵、供給等の拠点形成について、可能性や効果の検討を行う。

※オンサイトメタネーション：サイト(工場)内で水素と二酸化炭素を化学反応させてメタンを合成し、都市ガスの原料として再利用する技術。排出したCO<sub>2</sub>をサイト内でエネルギー転換できることから、カーボンニュートラルに貢献すると期待されている。

### ONE Health 地球温暖化対策



## 《参考》苦小牧港におけるCCS実証実験

### ■ 苦小牧CCS実証試験センターの設備

- |                            |  |  |
|----------------------------|--|--|
| ① CO <sub>2</sub> 含有ガス供給設備 | ② 観測井  | ⑥ OBC (Ocean Bottom Cable : 海底受振ケーブル)    |
| ② CO <sub>2</sub> 分離・回収設備  | 滙ノ上層観測井OB-1 (調査井から改修)<br>萌別層観測井OB-2 (新設)<br>滙ノ上層観測井OB-3 (新設) | ⑦ OBS (Ocean Bottom Seismometer : 海底地震計) |
| ③ 圧入設備                     | ⑧ 陸上地震計  | ⑨ その他モニタリングシステム                          |
| ④ 圧入井 … 萌別層、滙ノ上層           |  |  |

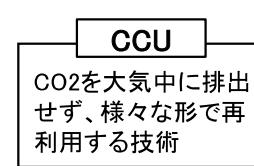


出典：経済産業省 資源エネルギー庁HP



**CCS**  
CO<sub>2</sub>を大気中に排出せず、地下深くに貯留する技術

なお、CCUSはCCUとCCSの総称



**CCU**  
CO<sub>2</sub>を大気中に排出せず、様々な形で再利用する技術



リキッド・バルク取扱拠点の形成イメージ



**岸壁、荷役機械、貯蔵施設等の整備**



**岸壁、荷役機械、貯蔵施設等の整備**

**都市ガス原料等として再利用**

**オ nsite メタネーション**

**合成メタン生成(CH4)**

**メタン輸移出**

# 7 長期構想の分野別イメージ

## I 物流・産業 I-6 新たな開発空間の確保

### 施策 I-6①

#### 土砂処分用地の計画的な配置と確保



既存航路、泊地の埋没対策(維持浚渫)に加え、船舶大型化や将来の港湾整備に対応した浚渫土砂の新たな受け皿(土砂処分用地)を確保する。

#### 施策内容

- 既存の松山地区(既定計画では海面処分用地)に加えて、松山地区、新松山地区、南港地区の地先に新たな土砂処分用地を確保する。
- 確保した土砂処分用地は、埋め立て後はふ頭用地や産業用地、ブルーカーボン用地等として有効に活用する。



■航路・泊地の機能維持  
航路・泊地の整備・維持

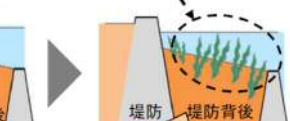
■南航路 (-10m)  
南港地区では、PCC船やRORO船が航行。  
南航路は供用後20年経過し、航路埋没  
に対応した浚渫を行っている。

荘田港の航路概況



新たな土砂処分用地と産業用地を確保する  
とともに、埋め立て後の付加価値を与えること  
で企業立地やブルーカーボン事業の促進  
を図る。

#### 浚渫土砂を有効活用



出典: 国土交通省 港湾局

浚渫土砂の有効活用のイメージ

# 7 長期構想の分野別イメージ

## I 物流・産業 I-6 新たな開発空間の確保

### 施策 I-6②

#### 産業用地の確保と企業の立地促進



産業港の特性を活かした生産能力の向上や雇用の拡大等による地域経済の活性化を目指し、「産業用地の確保と企業の立地促進」を図る。

#### 背景等

- 苅田港の産業用地の分譲は非常に好調であり、企業立地の引き合いも多く、新松山地区で土地造成を進めている。一方、現港湾計画では、将来の産業用地の計画がなく、新たな開発空間の確保が望まれている。

#### 施策内容

- 海面処分用地(既定・新規ともに)等を活用し、産業用地を確保する。また、必要となるふ頭用地も確保する。
- インターチェンジや港、空港へのアクセスが良く、産業が集積する充実した物流基盤を活かした企業立地の促進を図る。
- 高規格ユニットロードターミナルの形成とこれに付随する物流機能の強化によって港湾の魅力と付加価値を高め、今後の企業誘致活動の活性化を図る。



苅田港における新たな企業立地の一例

<span style="background-color: yellow; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>	: 製造業
<span style="background-color: orange; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>	: バイオマス発電所
<span style="background-color: blue; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>	: 埠頭用地
<span style="background-color: green; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>	: 公共岸壁
<span style="background-color: purple; border: 1px solid black; padding: 2px;"> </span>	: 緑地(計画)

R2年3月 分譲完了



新松山地区の土地利用状況(令和6年9月時点)



新たな開発空間の候補地

II 環境保全

## II-1 港湾脱炭素化の実現

施策 II - 1①

## カーボンニュートラルポートの取り組みの推進



臨海部に集積する産業と連携し、官民関係者が一体となった、カーボンニュートラルポート(CNP)の取り組みを推進する。

## 背景等

- 茄田港では、CNP検討会（令和3年度に計3回）と港湾脱炭素化推進協議会（令和5年12月）を開催しており、官民連携による脱炭素化の取り組みや、その方向性に関する積極的な議論・検討が進められている。

## 施策内容

- 港湾地域の面的・効率的な脱炭素化に取り組むため、企業等と連携し、脱炭素化に資する港湾空間の形成等の取り組みを推進し、苅田港のカーボンニュートラルを目指す。



出典：国土交通省港湾局



出典：第1回苅田港カーボンニュートラルポート(CNP)形成計画協議会(R4.10) 資料に加筆

## 苅田港におけるCO<sub>2</sub> 排出量推計結果

《業種別》			
業種	CO2排出量 (2018)	CO2排出量 (2020)	削減率
セメント製造	752万	680万	10%
電力間連	173万	34万	80%
自動車関連	20万	17万	15%
運輸・物流	—	1万	—
合計	953万	740万	22%



(※)水素、メタン、液化CO<sub>2</sub>に関しては今後港湾脱炭素化推進協議会で検討

## 薺田港のCNP形成のイメージ(企業要請による)



CCS(液化CO<sub>2</sub>)



#### 循環資源(低炭素鐵鋼原料)



# 7 長期構想の分野別イメージ

## II 環境保全 II-1 港湾脱炭素化の実現

### 施策 II-1②

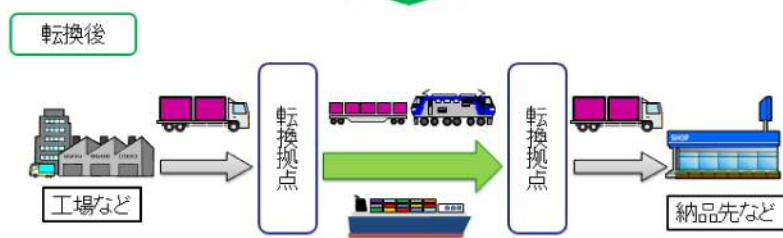
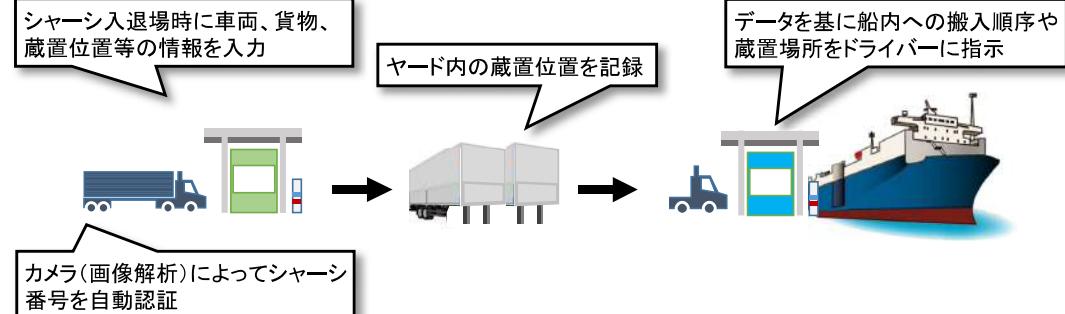
#### モーダルシフトを促進するRORO拠点機能の強化

トラック等による自動車輸送を、より環境負荷の小さい船舶の利用へとモーダルシフトさせることで、カーボンニュートラルへの貢献を目指す。

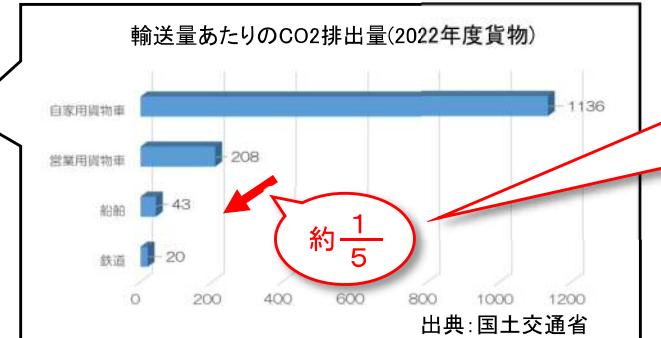
##### 施策内容

- 松山地区地先に新たなROROターミナルを形成し、荷役等の高規格化、省力化、電化等を図るとともに、陸送からRORO利用に転換する企業を増やし、モーダルシフトを促進する。

#### ONE Health 地球温暖化対策



#### その他の省力化取組事例



代替輸送手段の確保に加え、  
CO2排出量の抑止にも寄与

約  $\frac{1}{5}$

脱炭素化に貢献

# 7 長期構想の分野別イメージ

## II 環境保全 II-1 港湾脱炭素化の実現

### 施策 II-1③

#### ブルーカーボン生態系の保全・創造



藻場等の既存のブルーカーボン生態系を保全しつつ、CNPに寄与し得る新たなブルーカーボン生態系を創出する。

##### 背景等

- 苅田港周辺の底質は厚さ4~5mほどの粘土質シルトであり、広範囲の藻場等の群生は難しい環境にあるが、神ノ島と南港地区の苅田港緑地公園周辺で小規模であるが藻場が存在しており、ワカメ、アマモ等の自生が確認されている。

##### 施策内容

- 神ノ島は苅田町都市計画マスターplanで「自然環境保全ゾーン」に指定されている。人工的な整備は行わず、必要に応じてモニタリングを実施するにとどめる。
- 苅田港緑地公園周辺については、自生している藻類等を保全しつつ、その生息範囲を広げ、多様な生態系を育み、環境の好循環を生み出すような人工藻場の造成等について協議・検討を重ねていく。
- 護岸を利用した藻類の着定や新松山地区地先の人工干潟の整備等により、CO<sub>2</sub>吸収による脱炭素社会の実現に向けたブルーカーボン生態系の創出を目指す。
- なお、藻場や干潟の造成に浚渫土を使う場合、シルトを多く含む苅田港の底質の特性を踏まえ、分粒等の検討を行っていく。



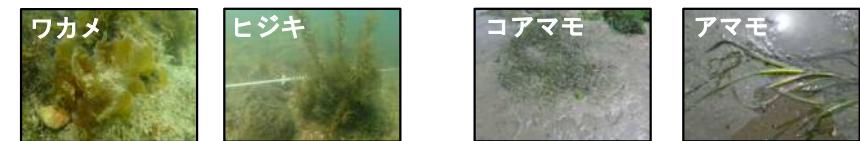
出典: ジャパンブルーエコノミー技術研究組合資料に追記

#### ブルーカーボンの概念図



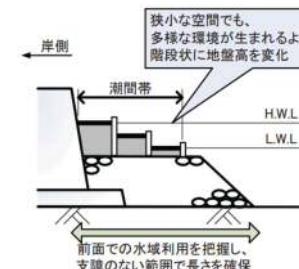
資料: 平成29年度 苅田港環境影響評価現地環境調査を基に作成

#### 苅田港における藻類等の生息状況と対応方針

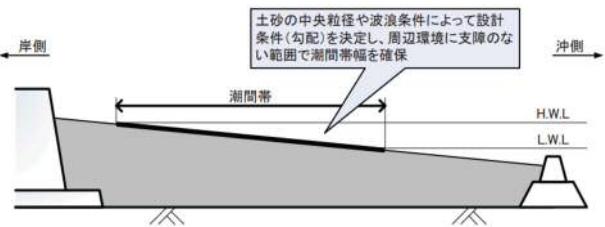


#### 苅田港に自生する藻類等

##### 【生物共生型港湾構造物の場合】



##### 【一般的な造成干潟の場合】



#### 生物共生型港湾構造物における断面形状の考え方

# 7 長期構想の分野別イメージ

## II 環境保全

### II-2 生態系や景観に配慮した港湾環境の形成

#### 施策 II-2①

##### 希少種の環境保全

苅田港新松山地区(現在造成中)等に飛来する渡り鳥に対する環境保全措置により、希少種を保護する。

##### 背景等

- 埋立造成過程で出現した湿地に渡り鳥(クロツラヘラサギ等)の飛来が確認されている。クロツラヘラサギはIUCNレッドリストで絶滅危惧種に指定されており、保全すべき希少な鳥類として位置付けられている。

##### 施策内容

- 松山地区に人工干潟を新たに造成し、代替地として活用するとともに、自然と工業立地の共存共栄を図る。暫定的措置として候補地①を整備し、恒久的には候補地②を代替地として整備する。



苅田港に集まる渡り鳥



クロツラヘラサギ

ペリカン目トキ科  
英名: Black-faced spoonbill  
体長: 74cm  
季節: 冬鳥

出典: NPO法人ふくおか湿地保全研究会

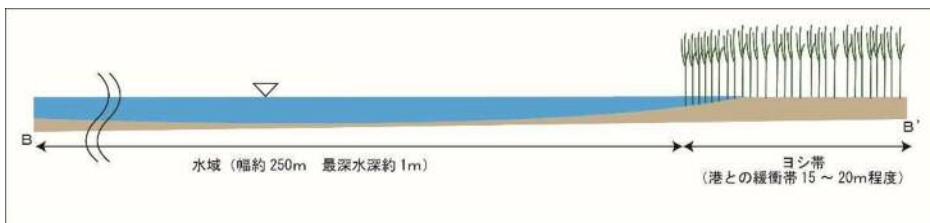
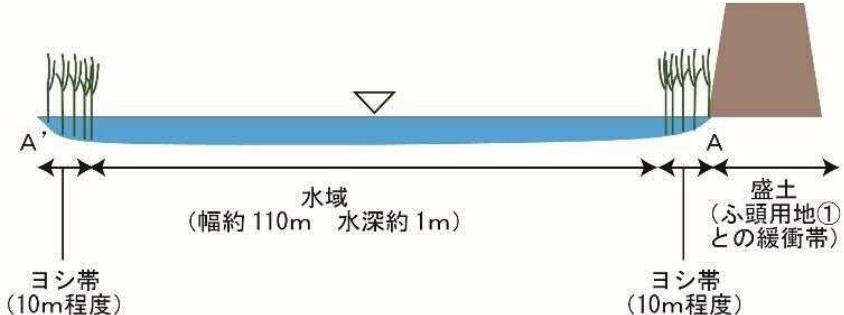


希少種(渡り鳥)の環境保全処置

#### ONE Health 生物多様性の保全

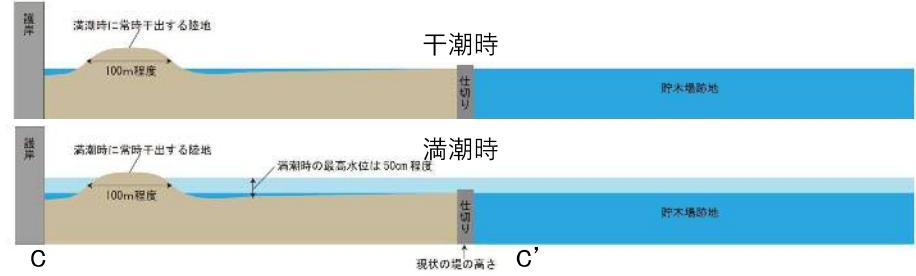


#### 代替地候補地①



※候補地②の整備までの暫定対応

#### 代替地候補地②



出典: 福岡県作成資料

## 7 長期構想の分野別イメージ

II 環境保全

## II-2 生態系や景観に配慮した港湾環境の形成

施策 II - 2②

#### 緑地の形成や自然環境の保全

市街地と工業用地、あるいはバルク貨物とその他貨物の緩衝帯として緑地を形成し、  
苅田港周辺に残される自然環境の保全に努め、環境教育や憩いの場、グリーンカーボン等としての活用の促進を図る。

## 施策内容

- 荘田港周辺に残される自然環境(神ノ島等)を保全する。
  - 荘田町都市計画マスター・プランに示される「住宅と工業施設の調和と共存」「緩衝帯となる都市計画緑地の整備」により、本港地区～南港地区の緑地を結んだ「緑地帯」を形成し、これを市街地と工業地の緩衝エリアとして活用する。
  - 美化活動等を通して自然環境を保全し、環境教育や憩いの場、グリーンカーボン等としての活用の促進を図る。



## 緑地帯の形成と美化活動の実施イメージ

■ 工業地・港湾用地

企業の立地ニーズの受け皿となる新たな工業用地の確保と、立地に伴う周辺環境への配慮や、公害防止への対応が求められています。

- 工業施設周辺における環境面での配慮や緑地の確保などにより、公害防止を図ります。

## 《関連する取組み》

- #### ・住宅地と工業地の緩衝帯となる都市計画緑地の整備の検討



## III 人流・賑わい III-1 水辺空間を利用した憩いの場の創出

## 施策III-1①

## 歴史文化遺産や特徴的な産業景観の活用



ONE Health  
自然とのふれあいを通じた健康づくり

苅田港周辺の歴史文化遺産や産業景観を活かし、水辺と自然、歴史遺産、産業を結ぶ交流機会の創出を図る。

## 施策内容

- 苅田町都市計画マスターplanのレクレーション拠点の位置づけ内容を踏まえ、工場夜景や飛行機の発着等を眺めることができる既存の視点場を活用する等、苅田港が有する歴史文化と水辺と産業の交流拠点を創出することを念頭に置いた港湾施設の整備検討を行う。



出典：苅田町HP



出典：宇原神社HP



出典：苅田町観光ガイドブック



出典：苅田町観光ガイドブック



出典：苅田まちづくり観光協会HP



出典：苅田まちづくり観光協会HP



出典：苅田まちづくり観光協会HP



令和6年9月撮影

## 苅田港周辺の賑わい・観光スポット

## Ⅲ 人流・賑わい Ⅲ-1 水辺空間を利用した憩いの場の創出

## 施策Ⅲ-1②

## 老朽化施設の機能転換等による交流拠点の創出

ONE Health  
自然とのふれあいを通じた健康づくり



利用ニーズの低い岸壁・物揚場の機能転換を図り、緑地や水辺のプロムナード化を促進する。

## 施策内容

- 苅田町都市計画マスターplanを踏まえ、JR苅田駅や商店街と連携した土地利用と回遊性の強化を図り、苅田町の中心市街地の活性化を図る。
- また、港湾施設の整備計画にあたっては、市街地に近接している本港湾奥部(磯浜緑地周辺)の新たなレクリエーションスポットとしての活用や、豊前海水産会館を経て港町緑地に至る周遊コースを水辺のプロムナードとして活用するなど、地域住民に新たな憩いの場の提供をできるよう、検討を進める。

県民ごとで電車でハロウィン2024 &  
**秋の苅田えきらく大市**  
**2024年10月27日(日)**  
JR苅田駅1階(駅東口広場多目的スペース)  
11時開始~15時30分終了(入場無料)

★イベントスケジュール★

★11:00~	オーニング	★13:40~	豪玉姫カラライズステージ SAKI&KANA
★11:30~	サックス演奏	★13:50~	キッズアイドルダンス HONNY(ハニー)
★12:10~	チアダンス&ダンス チャリーブロッサム	★14:20~	JR九州のヒーロー! ソニックショウ
★13:00~	ハロウィン仮装ハイハイ レース	★14:50~	ハロウィン栗子まき
子育て支援隊にじいろ 情かしのフォークシンギング ギターや歌		★15:30~	

品・飲食販売

おけいこ  
JRの車掌体験コーナー<sup>(※内放送、改札など車掌さんの日頃のお仕事体験できます!)</sup>

主催：一般社団法人苅田町  
出典：苅田まちづくり観光協会

豊前がおいしいぞ！たのしい！  
イ・で・け・テ・ル散歩

サイクリングマップ

豊前がおいしいぞ！たのしい！  
イ・で・け・テ・ル散歩

サイクリングマップ作製協力  
「サイクリングマップサコッシュ」

けいちくチャリ散步

出典：行橋市観光ポータルサイト

苅田港及びJR苅田駅周辺を活用したイベント



本港湾奥(磯浜緑地)周辺



# 7 長期構想の分野別イメージ

## IV 安全・安心 IV-1 港湾の防災機能の強化

### 施策IV-1①

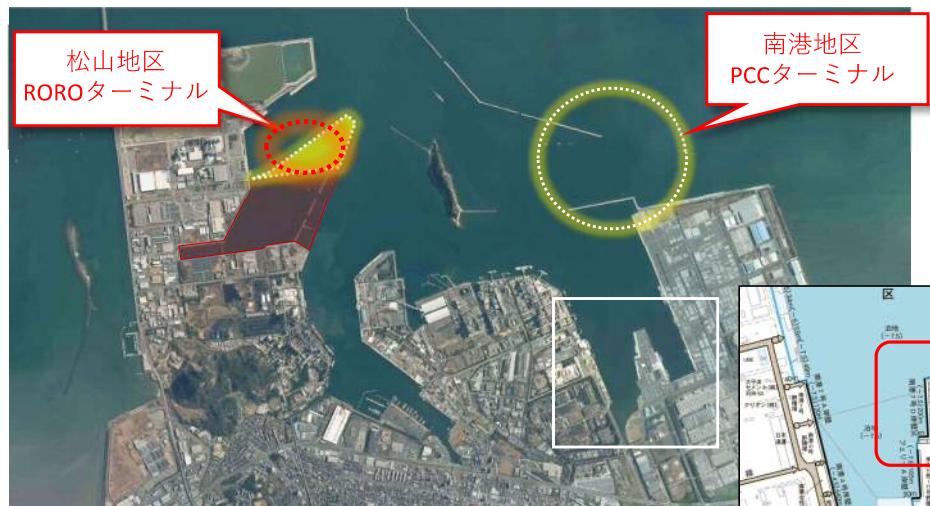
#### 臨海部の防災・減災機能の強化(耐震強化岸壁等)



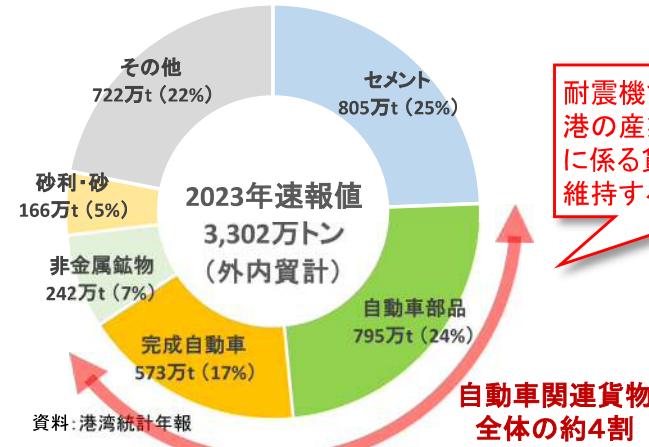
大規模地震発災後、地域経済を支える主要産業の幹線貨物や緊急物資等の輸送機能を確保し、港湾BCPの機能拡充を図る。

#### 施策内容

- 松山地区地先に計画する新たなROROバースの耐震機能を確保し、地震後の立地企業の生産活動や地域住民の暮らしの維持に努める。
- また、災害時に苅田港の主要産業である完成自動車の海上輸送網が途切れることがないよう、自動車専用船バースの耐震機能を確保し、同じく完成自動車輸送を行っている北九州港や博多港、大分港等の近隣港の災害リスクに対するリダンダンシーの確保を図る。
- 既設の南港7号D岸壁(耐震/緊急物資輸送)について、計画的な予防保全を行う。



苅田港における耐震機能の確保



苅田港における取扱貨物の貨物品目



輪島港の被災 (輪島市)



国道249号道の駅千枚田付近 (輪島市)



出典:国土交通省資料

岸壁の地震被災事例(R6能登半島地震)と耐震強化岸壁の整備効果

# 7 長期構想の分野別イメージ

## IV 安全・安心 IV-1 港湾の防災機能の強化

### 施策IV-1②

#### 近隣港や空港と連携した広域防災機能の構築

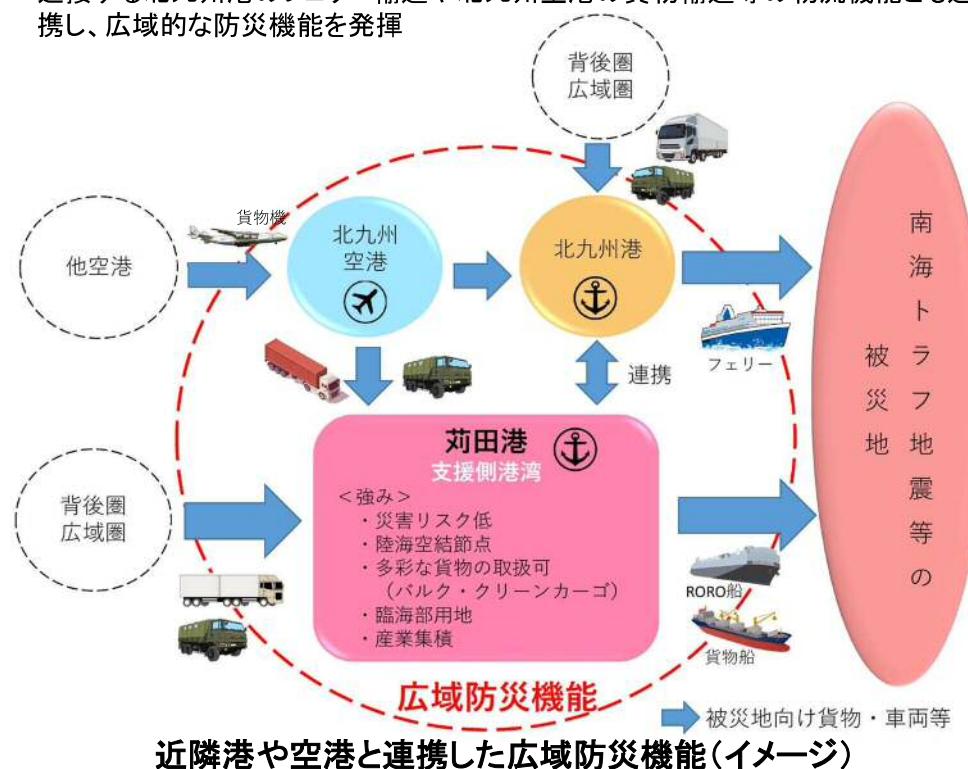
ONE Health  
災害発生時等に備えた体制整備



切迫する南海トラフ地震等の大規模災害発生時の被災地の救援活動や復旧・復興を支援するため、大規模災害リスクが少ない苅田港を支援側港湾として活用し、北九州港や北九州空港とも連携した広域防災機能を構築する。

### 施策内容

- 自衛隊、海上保安庁、民間等の支援船舶による被災地への物資・資材等の積み込み基地として苅田港を活用
- 被災地の産業機能の低下により九州圏の産業での増産(カバー)が想定され、苅田港から被災地への海上輸送で代替供給
- 近接する北九州港のフェリー輸送や北九州空港の貨物輸送等の物流機能とも連携し、広域的な防災機能を発揮



### 【能登地震の事例】

被害が比較的小さかった金沢港や伏木富山港は、被災港湾への物資輸送の積み込み基地や、支援船への給油・給水基地として、多くの支援船舶が利用

フェリー粟国と護衛艦2隻係留  
(1月10日)@金沢港



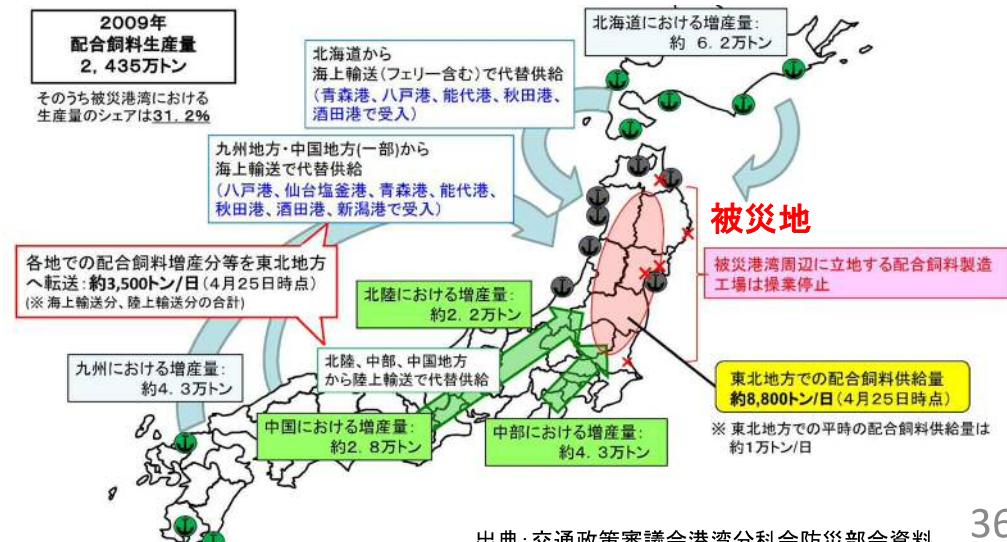
フェリー粟国  
(1月26日)@伏木富山港



出典: 交通政策審議会港湾分科会防災部会資料

### 【東日本大震災の事例】

東北・北関東における配合飼料が被災し、東北地方の飼料供給が不足したため、各地の飼料工場で増産し、東北地方へ海上輸送等で代替供給



出典: 交通政策審議会港湾分科会防災部会資料

# 7 長期構想の分野別イメージ

## IV 安全・安心 IV-1 港湾の防災機能の強化

### 施策IV-1③

#### 気候変動への対応

ONE Health  
災害発生時等に備えた体制整備



長期的な港湾インフラ改修と官民連携による「協働防護」の推進により、気候変動に伴う外力変化に対応する。

#### 背景等

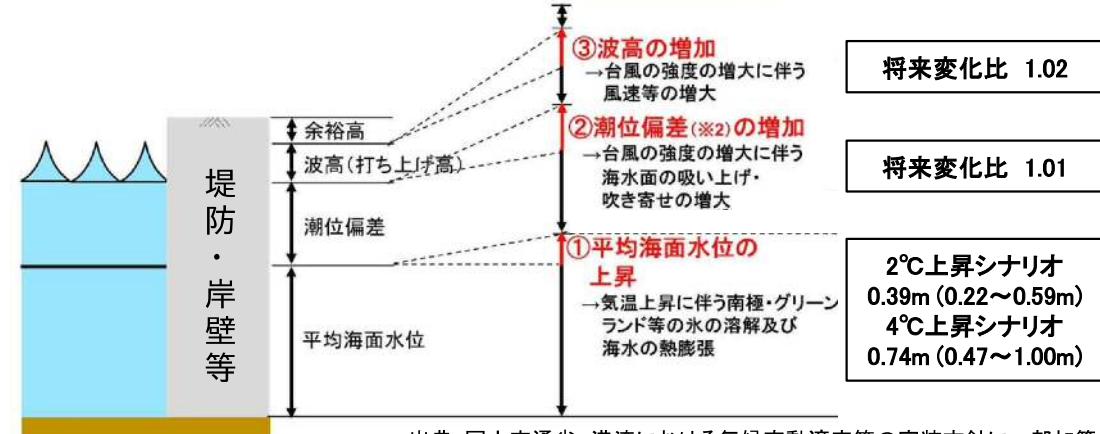
- 気候変動の影響は平均海面水位の上昇等すでに顕在化しており、将来の災害リスクの増大が懸念されている。

#### 施策内容

- 短中期的な潮位変動等に対しては、既存岸壁の改良事業や修繕事業に併せ、必要に応じて天端の嵩上げ等による対応の可能性を検討する。また、新たな岸壁設備等の際には、将来の外力変化を踏まえた「事前適応策」や「順応的適応策」を念頭に置いた計画・設計を行う。
- 同時に、港湾管理者のみならず、官民の多様な関係者が協働で対応する「協働防護」の推進を図る。

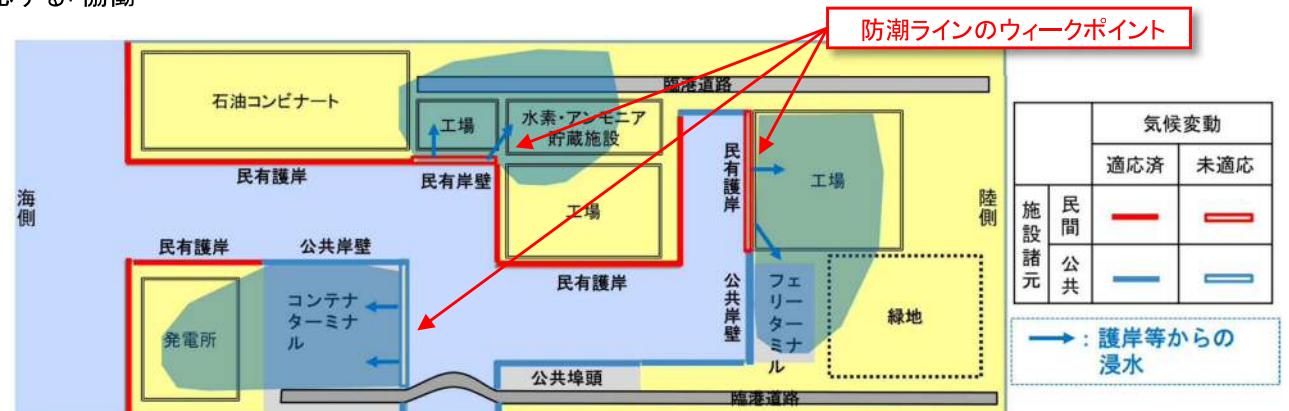


苅田港における公共岸壁と専用岸壁の配置



出典：国土交通省 港湾における気候変動適応策の実装方針に一部加筆

#### 気候変動に伴う外力の変化



出典：国土交通省 港湾における気候変動適応策の実装方針

#### 協働防護が行われなかった場合に想定される浸水被害イメージ

協働防護によって「防潮ラインの弱点」を取り除くことで、港湾エリア全体の防潮機能の確保が図られ、高潮等に対する本来あるべき防潮効果が機能する。

# 7 長期構想の分野別イメージ

## IV 安全・安心 IV-2 適正な港湾管理の推進

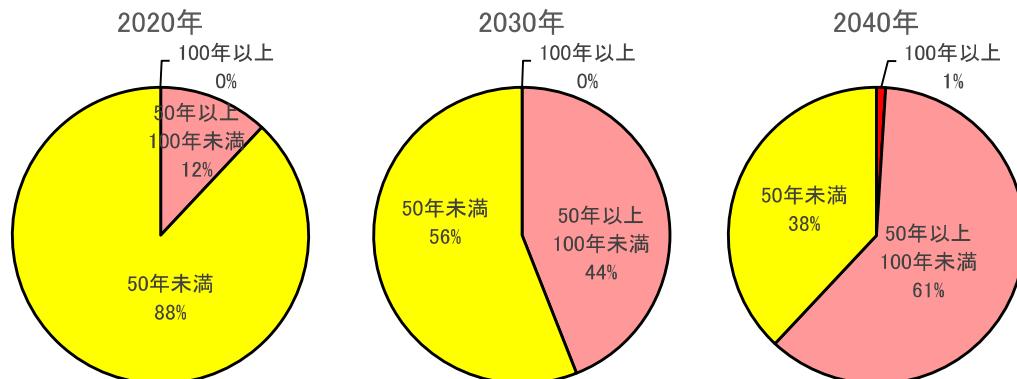
### 施策IV-2①

#### 港湾施設の戦略的な予防保全

老朽化が進む港湾施設に対する定期診断と計画的な予防保全を実施し、施設の延命化や、既存ストックの有効活用を促進する。

#### 施策内容

- 本港地区及び南港地区で進行する岸壁の老朽化及び性能低下に対し、PDCAサイクル型維持管理に基づく計画的な予防保全を実施する。
- 本港地区及び南港地区の低利用岸壁を物資補給岸壁として利用転換し、作業船等の安全な係留場所や給水場所として提供する。



資料:港湾施設個別施設計画(令和2年2月)

#### 苅田港における建設後50年以上及び100以上の施設数の将来推移



南港4号岸壁(-4.5m)の劣化状況図



苅田港における低利用岸壁の利用転換(案)



PDCAサイクル型維持管理の概念図

## 8. 長期構想の方向性

物流・産業

地域産業の生産活動を支える物流基盤としての港



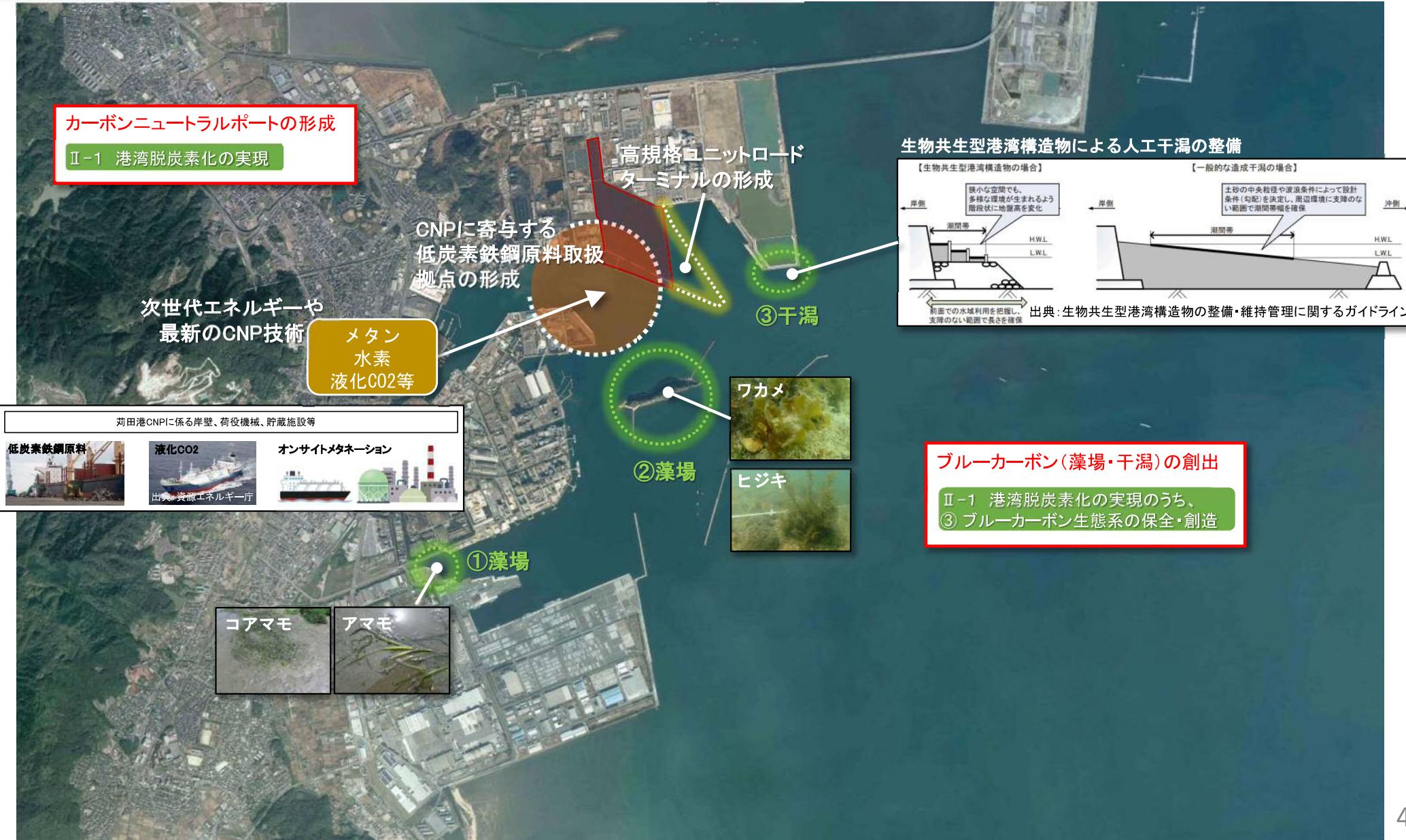
物流・産業

陸海空の交通の結節点としての高いポテンシャルを活かした港



環境保全

経済と環境が好循環するグリーン社会を実現する港



## 環境保全

## 産業活動と生物多様性が共存する港



人流・賑わい

苅田港の水辺空間を利用した憩いや安らぎの場を創出する港

安全·安心

災害に強く地域生活や企業活動を支える港



## 9. ゾーニング図



# ゾーニング図

## (2) 物流・産業のゾーニングと具体施策

- I-5① 循環型資源のリサイクル・リユース拠点の形成  
I-5② 次世代エネルギーの拠点形成の検討



低炭素鉄鋼原料の取扱拠点  
イメージ



次世代エネルギーへの対応  
に必要な港湾施設

- I-4① 大型バルクバースの再編



大型バルクバースの利用が想定される船舶の一例



- I-2② シー・アンド・エアの促進



部品・原料



苅田港



背後企業  
製品化



北九州空港  
製品輸出

シー・アンド・エアの促進イメージ

- I-1① 内貿RORO航路の拡充

- I-1② 高規格ユニットロードターミナルの形成  
I-2① 上屋・ヤード確保による集貨能力の向上



次世代高規格ユニットロード  
ターミナルのイメージ



ターミナル背後の  
大型物流施設

- I-6① 土砂処分用地の計画的な配置と確保  
I-6② 産業用地の確保と企業の立地促進



出典：日本埋立浚渫協会  
処分場への土砂投入



- 物流関連ゾーン  
生産ゾーン  
緑地レクリエーションゾーン  
船だまりゾーン  
交流拠点ゾーン

- I-3① 大型自動車専用船に対応したターミナル形成  
I-3② 自動車積出し専用頭用地の拡張・高度化



自動車専用船と輸出車両の  
蔵置ヤード

## II-1① カーボンニュートラルポートの取り組みの推進

低炭素鉄鋼原料の取扱拠点  
イメージ次世代エネルギーへの対応  
に必要な港湾施設

## II-2② 緑地の形成や自然環境の保全

白石海岸クリーン大作戦 神ノ島清掃活動  
環境美化活動

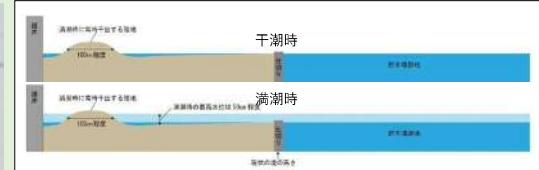
- 物流関連ゾーン
- 生産ゾーン
- 緑地レクリエーションゾーン
- 船だまりゾーン
- 交流拠点ゾーン



## II-2① 希少種の環境保全



クロツラヘラサギ



渡り鳥飛来のための代替地の整備イメージ

## II-1③ ブルーカーボン生態系の保全・創造



ブルーカーボンのイメージ



苅田港周辺に自生する藻場

## II-1② モーダルシフトを促進するRORO拠点機能の強化

次世代高規格ユニットロード  
ターミナルのイメージ



## (5) 安全・安心のゾーニングと具体施策

#### IV-1③ 気候変動への対応

## 《苅田港全体での取り組み》



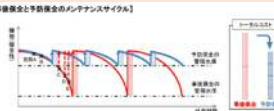
### 既存施設を活用した潮位上昇への対応例



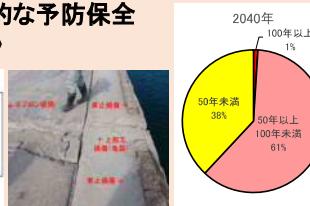
協働防護が行われなかつた場合に  
想定される浸水被害イメージ

#### IV-2① 港湾施設の戦略的な予防保全

## 《苅田港全体での取り組み》



メンテナンスサ  
概念図



2040年には全体の約6割の港湾施設が建設から50以上経過する



#### IV-1① 臨海部の防災・減災機能の強化 (耐震強化岸壁)

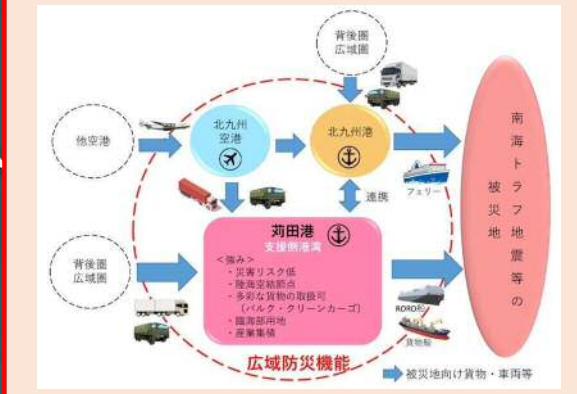


## 地震による岸壁被災事例



耐震強化岸壁の整備効果

#### IV-1② 近隣港や北九州空港と連携した広域防災機能の構築



## 10. ロードマップ

## I 物流・産業

取組方針	具体施策	目標期間(中期)10~15年後	目標期間(長期)15年後以降	対象地区
I-1 複合一貫輸送機能の強化	① 内貿RORO航路の充実			松山地区
	② 高規格ユニットロードターミナルの形成			松山地区
I-2 陸海空を利用した貨物輸送の連携機能強化	① 上屋・ヤード確保による集貨能力の向上			松山地区
	② シー・アンド・エアの促進			松山地区
I-3 自動車積出拠点機能の強化	① 大型自動車専用船に対応したターミナル形成			南港地区
	② 自動車積出しふ頭の拡張・高度化			南港地区
I-4 ふ頭再編等による利便性の向上	① 大型バルクバースの再編	→		本港地区、松山地区
I-5 CNPに対応したバルクターミナルの形成	① 循環型資源のリサイクル・リユース拠点の形成			本港地区、松山地区
	② 次世代エネルギーの拠点形成の検討			本港地区、松山地区
I-6 新たな開発空間の確保	① 土砂処分用地の計画的な配置と確保			南港地区、松山地区
	② 産業用地の確保と企業の立地促進			南港地区、松山地区

## II 環境保全

取組方針	具体施策	目標期間(中期)10~15年後	目標期間(長期)15年後以降	対象地区
II-1 港湾脱炭素化の実現	① カーボンニュートラルポートの取り組みの推進			本港地区、松山地区
	② モーダルシフトを促進するRORO拠点機能の強化			松山地区
	③ ブルーカーボン生態系の保全・創造			南港地区、本港地区、新松山地区
II-2 生態系や景観に配慮した港湾環境の形成	① 希少種の環境保全	→		松山地区、新松山地区
	② 緑地の形成や自然環境の保全	→		南港地区、本港地区、松山地区、新松山地区

## III 人流・賑わい

取組方針	具体施策	目標期間(中期)10~15年後	目標期間(長期)15年後以降	対象地区
III-1 水辺空間を利用した憩いの場の創出	① 歴史文化遺産や特徴的な産業景観の活用	→		南港地区、本港地区、松山地区、新松山地区
	② 老朽化施設の機能転換等による交流拠点の創出	→		本港地区

## IV 安全・安心

取組方針	具体施策	目標期間(中期)10~15年後	目標期間(長期)15年後以降	対象地区
IV-1 港湾の防災機能の強化	① 臨海部の防災・減災機能の強化(耐震強化岸壁等)			南港地区、松山地区
	② 近隣港や空港と連携した広域防災機能の構築	→		南港地区、松山地区
	③ 気候変動への対応			南港地区、本港地区、松山地区、新松山地区
IV-2 適正な港湾管理の推進	① 港湾施設の戦略的な予防保全			南港地区、本港地区、松山地区、新松山地区