

第3回 苅田港長期構想検討委員会

資料2-2

取扱注意

苅田港長期構想（案）説明資料



令和7年3月11日

1. パブリックコメントに寄せられた意見と対応		
	P.1	
2. 社会情勢の展望と苅田港に求められる役割		
	P.4	
3. 苅田港の基本理念		
	P.5	
4. 苅田港の目指す姿		
	P.6	
5. 基本戦略と取組方針		
(1) 基本戦略と取組方針の全体像	P.7	
(2) 「物流・産業」に関する基本戦略と取組方針	P.8	
(3) 「環境保全」に関する基本戦略と取組方針	P.10	
(4) 「人流・賑わい」に関する基本戦略と取組方針	P.11	
(5) 「安全・安心」に関する基本戦略と取組方針	P.12	
(6) 取組方針に対する具体施策	P.13	
6. 長期構想の分野別イメージ		
(1) I 物流・産業分野		P.14
(2) II 環境保全分野		P.24
(3) III 人流・賑わい分野		P.29
(4) IV 安全・安心分野		P.30
7. 長期構想の方向性		
(1) 物流・産業		P.35
(2) 環境保全		P.37
(3) 人流・賑わい		P.39
(4) 安全・安心		P.39
8. ゾーニング図		
(1) 全体図		P.40
(2) 物流・産業のゾーニングと具体施策		P.41
(3) 環境保全のゾーニングと具体施策		P.42
(4) 人流・賑わいのゾーニングと具体施策		P.43
(5) 安全・安心のゾーニングと具体施策		P.44
9. ロードマップ		
		P.45
参考資料		
参考資料1～9		P.46～54

1. パブリックコメントに寄せられた意見と対応

1 パブリックコメントに寄せられた意見と対応

【産業・物流】

No	意見の内容(要旨)	対応案(※)
① ②	人口減少や労働力不足に対応していくために、港湾全体の管理システムや、防犯面、安全面、業務効率化など、統合的なDX化を急ぐ必要がある。 気象予測や苅田港の状況を地元事業者と共有・連携できるシステム導入を官民連動で行えるようになることを希望する。 (同趣旨他1件)	施策 I-1②「高規格ユニットロードターミナルの形成」及び施策 I-3②「自動車積出ふ頭の拡張・高度化」の施策内容の中に、DX技術の導入に関する記述を明文化した。 なお、港湾全体のDX化については、本構想に基づいて推進する取組について今後検討を深める上で、参考にさせていただく。 【産業・物流】I-1② 高規格ユニットロードターミナルの形成 P.15 (P.80) 【産業・物流】I-3② 自動車積出ふ頭の拡張・高度化 P.18 (P.85)
③ ④	港湾整備により、利用者や取引の増加が予測される。苅田港へのアクセス、周辺道路の整備、渋滞緩和措置も並行して行われることを希望する。 (同趣旨他1件)	施策 I-6②「産業用地の確保と企業立地の促進」の施策内容の中に、周辺道路へのアクセスや渋滞緩和措置に関する内容を盛り込んだ。 【産業・物流】I-6② 産業用地の確保と企業立地の促進 P.23 (P.90)
⑤	脱炭素化により、新しい燃料での供給も始まると考えられる。貯蔵施設の新設に伴い、安全性の確保やスムーズな供給ができるようになることを希望する。	施策 I-5②「次世代エネルギーの拠点形成の検討」の施策内容の中に、脱炭素化に係る新しい燃料の取り扱いにおける安全性の確保やスムーズな供給について追記した。 【産業・物流】I-5② 次世代エネルギーの拠点形成の検討 P.21 (P.88)
⑥	シーアンドエアの促進が記載されているが、航空輸送以外にも道路輸送・鉄道輸送との連携についても触れるべきではないか。	施策 I-6②「産業用地の確保と企業立地の促進」の施策内容の中に、港周辺の空港・鉄道等の各拠点との物流が活性化することを踏まえた交通アクセス等に関する内容を盛り込んだ。 【産業・物流】I-6② 産業用地の確保と企業立地の促進 P.23 (P.90)

※対応案の欄内のページ番号は本資料の該当頁を指し、()内のページ番号は長期構想(案)の該当頁を指す。

1 パブリックコメントに寄せられた意見と対応

【環境保全】

No	意見の内容(要旨)	対応案(※)
⑦	老朽化施設の機能転換等による交流拠点の創出として、磯浜縁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が記載されているが、緑地利用に対する地域住民への周知が徹底されておらず、家族や子ども同士で自由に無料で遊べる場所がない。また、苅田港には野球場やソフトボール場が整備されていないので、大会等を開催できる場所を整備して欲しい。	苅田港内には臨海総合グラウンドが整備されており、野球場、庭球場が有料であるが貸し出し可能なグラウンドとなっている。情報として施策Ⅱ-2②「緑地の形成や自然環境の保全」の説明図に旗揚げ及び写真を追加した。 その他の意見は、本構想に基づいて推進する取組について今後検討を深める上で、参考にさせていただく。 【環境保全】Ⅱ-2② 緑地の形成や自然環境の保全 P.28 (P.96)
⑧	現在、苅田港には、脱炭素化としてバイオマス発電所が3社立地しており、カーボンニュートラルが進んでいるが、以下のような環境対策を推進するべく対策を行って欲しい。 (1) 各企業へのCNへの取組強化 (2) 環境復元への取り組み(ブルーカーボン、干潟造成、環境回復等) (3) 子供へ学習場の提供(白石海岸、神ノ島等)	意見については、長期構想(原案)に記載されている。 (1) CNへの取組:P.24 (P.91) (2) 生態系の保全・創造:P.26 (P.93) (3) 緑地整備と環境教育:P.28 (P.96)

※対応案の欄内のページ番号は本資料の該当頁を指し、()内のページ番号は長期構想(案)の該当頁を指す。

【人流・賑わい】

No	意見の内容(要旨)	対応案(※)
⑨	海に見える景色は憩いの場でもあると思います。交流拠点ゾーンには、誰でも気軽に立ち寄り、海洋や苅田港に関して知ることのできる設備を備えた、観光地としても紹介できる、海が見渡せるランドマーク施設があると良いと思います。今ある海に面した公園やその周辺には車を停められるスペースがもっとあればいいと思います。	施策Ⅲ-1①「歴史文化遺産や特徴的な産業景観の活用」の中に、「北九州空港連絡橋」の状況が分かる写真を追加した。 【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.29 (P.98)

※対応案の欄内のページ番号は本資料の該当頁を指し、()内のページ番号は長期構想(案)の該当頁を指す。

1 パブリックコメントに寄せられた意見と対応

【安全・安心】

No	意見の内容(要旨)	対応案(※)
⑩	駐車場を整備する場合は、災害時避難場所、あるいは災害時に備えた備蓄ができる機能を持った設備があると良いと思います。	施策IV-1①「臨海部の防災・減災機能の強化(耐震強化岸壁等)」の説明図に防災緑地(災害時に備えた備蓄が可能な場所)の旗揚げを追加した。 【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.31 (P.101)
⑪	船舶の大型化に伴い、水深維持や護岸整備がより必要になってくると思います。改良と安全・安心な港湾環境を維持できることを願います。	船舶の大型化への対応や維持浚渫に係る施策は、港湾施設の戦略的な予防保全として長期構想(原案)に記載されている。P.34 (P.106) (※水域も港湾施設に含まれる)
⑫	アクセス道路が限定されることは、企業BCPの観点からも不安材料になっていると考えられるが、次期苅田港長期構想においてアクセス道路構築等をどのようにお考えかお聞かせ願いたい。	施策IV-1①「臨海部の防災・減災機能の強化(耐震強化岸壁等)」及び施策IV-1③「気候変動への対応」の施策内容の中に、耐震強化施設やアクセス道路を含むハード整備と避難計画等のソフト対策を一体的に充実させていくことを追記した。 【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.31 (P.101) 【安全・安心】IV-1③ 気候変動への対応 P.33 (P.104)

※対応案の欄内のページ番号は本資料の該当頁を指し、()内のページ番号は長期構想(案)の該当頁を指す。

【その他】

No	意見の内容(要旨)	対応案(※)
⑬	苅田港への企業進出等により、旺盛な住宅需要が見込まれる。磯浜緑地等(現在は港湾区域)を都市的な用途へ変更すれば地域活性化に繋げることができるのではないか。	意見について、本構想に基づいて推進する取組について今後検討を深める上で、参考にさせていただく。
⑭	企業訪問や各種セミナー開催など、官民一体となって積極的なポートセールスをお願いしたい。	意見について、本構想に基づいて推進する取組について今後検討を深める上で、参考にさせていただく。
⑮	新松山地区の土地造成については、優先順位を決め、国のケーソン製作完了後に確保可能となる岸壁・ヤードを最大限確保するなど、工期短縮を図るべきである。埠頭用地整備については、防水シート等による縁切り等の工夫が重要である。また、後続工事についても、投入する工事車両台数を増やすなど、工期短縮に向けた対策を図るべきである。	頂いた意見は、新松山地区の整備を進めていく上で活用させていただく。

※対応案の欄内のページ番号は本資料の該当頁を指し、()内のページ番号は長期構想(案)の該当頁を指す。

2. 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
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)
脱炭素化	循環型社会の形成	循環資源の受入
自然共生社会	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
地域の 活力維持	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
安全で強靱な 国土 気候変動	地域の活力維持への取組加速	人流・賑わいの創出
	様々な交流ニーズへの対応	水辺空間の利活用
	大規模災害への備え	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
	気候変動による海面上昇・ 台風強大化への備え	臨海部の災害対応力の向上
	インフラの老朽化対応	港湾機能の維持

DX技術の導入

物流・産業

環境保全

人流・賑わい

安全・安心

3. 苅田港の基本理念

基本理念

～安心と笑顔は”みなと”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いる。

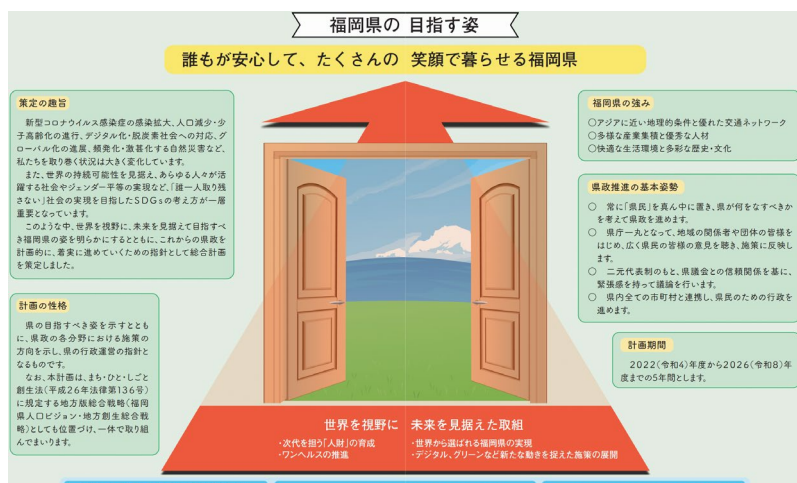
《福岡県総合計画》

- 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。

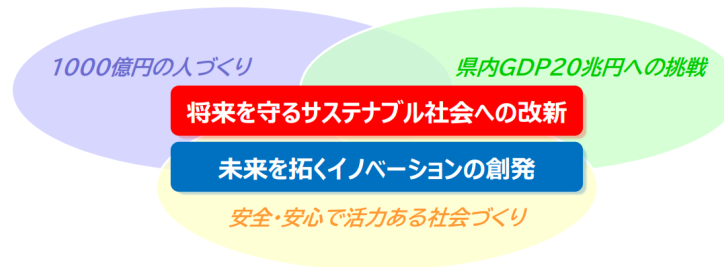
《令和6年度県政方針～「当初予算の概要」より～》

- 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本の柱として掲げ、「未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”みなと”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、苅田港を中心とした「地域の発展」と、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)



県民の皆様への命と健康、生活を守ることを第一に、「1000億円の人づくり」、「県内GDP20兆円への挑戦」、「安全・安心で活力ある社会づくり」の3つの柱に基づく施策を力強く実行し、福岡県の未来を見据え、成長・発展を加速前進させる。

この方針のもと、特に、
 ✓ 少子化の進行、これに起因した人口減少を背景とする人手不足への対応、物価と賃金の好循環の実現など先送りできない社会課題に立ち向かう。
 また、度重なる災害、新興感染症、地球温暖化など、県民の皆様を脅かすリスクから**未来を守るサステナブル社会への改新**
 ✓ デジタルや先端技術、そして何よび人」が生み出すイノベーションの力で、労働生産性の向上や新たな価値の創出を図り、福岡県を成長・発展させる。**未来を拓くイノベーションの創発**
 の2つの視点をもって、施策を展開

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

4. 苅田港の目指す姿

基本理念

～安心と笑顔は”みなと”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

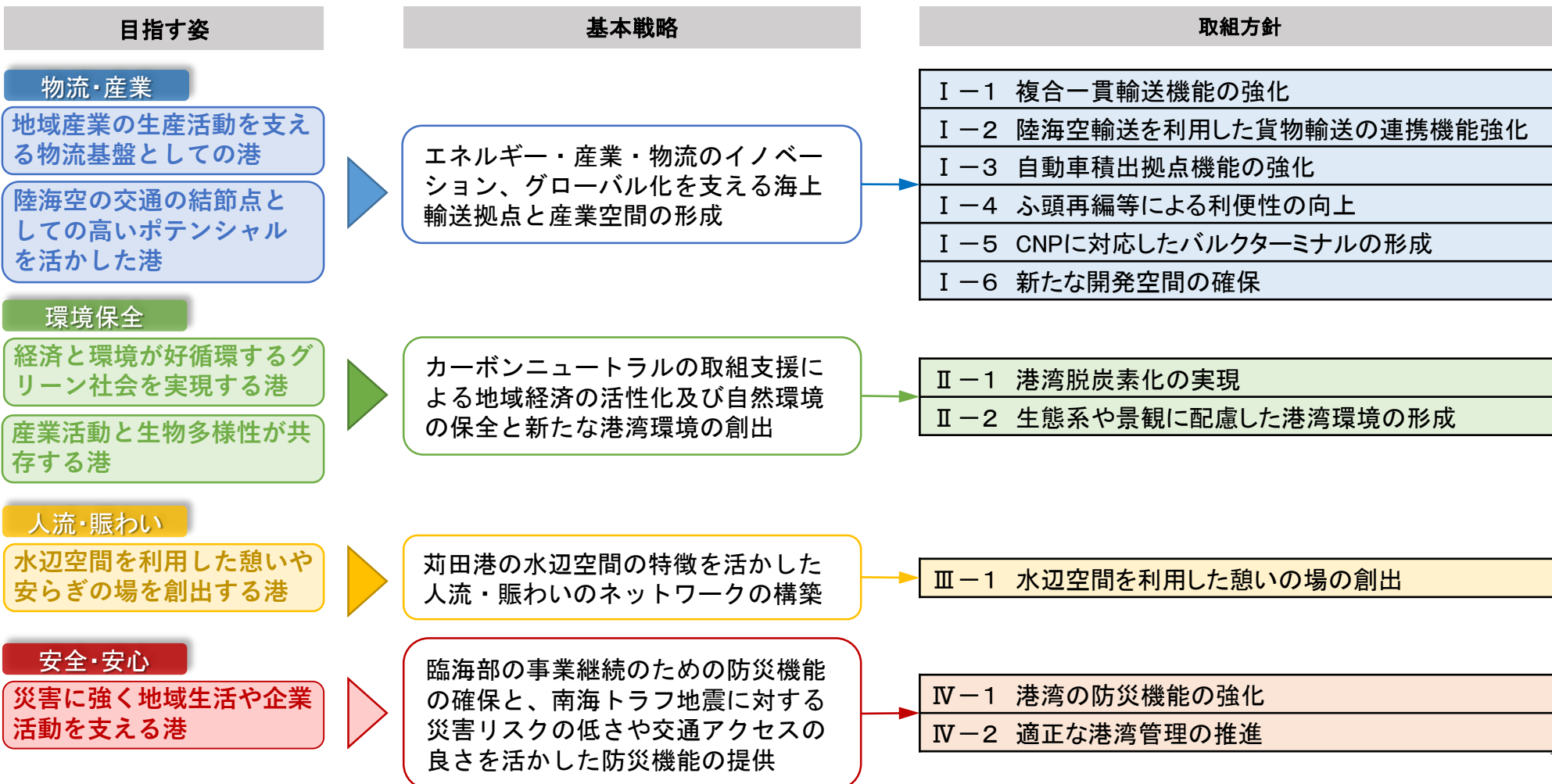
- 災害に強く地域生活や企業活動を支える港

5. 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”みなと”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：社会情勢の展望〉

- 内需縮小に対する海外市場への進出拡大
- 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
- 循環型社会の形成
- 労働力減少に対する物流イノベーションの促進

〈課題：苅田港に求められる役割〉

- 企業の国際競争力の確保（物流効率化）
- 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
- 循環資源の受入
- モーダルシフトの受け皿
- 港湾物流の効率化・省力化

〈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」

〈基本戦略〉

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

〈苅田港の課題〉

- 船舶大型化への対応
- 新たなヤードの確保
- 港湾脱炭素化(CNP)への具体的な取組方策の検討
- 本港13号岸壁の利活用
- バルク貨物の集約とふ頭再編
- 物流の2024年問題等への対応
- 航路、泊地等の浚渫土砂の処分
- 新たな分譲用地(工業用地)の確保

■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、**内貿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と併せて**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**完成自動車の荷役の効率化**のため、**積出しふ頭の拡張、高度化**を図る

〈背景：社会情勢の展望〉

- 内需縮小に対する海外市場への進出拡大
- 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
- 循環型社会の形成
- 労働力減少に対する物流イノベーションの促進

〈課題：苅田港に求められる役割〉

- 企業の国際競争力の確保（物流効率化）
- 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
- 循環資源の受入
- モーダルシフトの受け皿
- 港湾物流の効率化・省力化

〈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」

〈基本戦略〉

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

〈苅田港の課題〉

- 船舶大型化への対応
- 新たなヤードの確保
- 港湾脱炭素化(CNP)への具体的な取組方策の検討
- 本港13号岸壁の利活用
- バルク貨物の集約とふ頭再編
- 物流の2024年問題等への対応
- 航路、泊地等の浚渫土砂の処分
- 新たな分譲用地(工業用地)の確保

■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の形成に向けた取組支援の一環として、**液化CO2、水素、燃料アンモニア、合成メタン等の次世代エネルギーの輸送、貯蔵、製造等を担う拠点(リキッド・バルク取扱拠点)の形成を検討**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立地の促進**」を図る

(背景: 社会情勢の展望)

- カーボンニュートラル社会の実現に向けた取組加速
- 生物多様性の保全・再生・創出

(課題: 苅田港に求められる役割)

- カーボンニュートラルポートの形成
- 産業と環境の共存
- 良好な自然環境の再生・創出

<目指す姿>

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」

<基本戦略>

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

<苅田港の課題>

- 2050年カーボンニュートラルの実現に向けた取り組みの促進
- 次世代エネルギーの受け入れ
- 生物多様性に配慮した適切な環境保全

■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(RORO船等)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、CNPI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希少種の生息環境を把握し、保全に努める。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、**希少種のための環境保全**を図る
- 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: 社会情勢の展望)

- 地域の活力維持への取組加速
- 様々な交流ニーズへの対応

(課題: 苅田港に求められる役割)

- 人流・賑わいの創出
- 水辺空間の利活用

<目指す姿>

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」

<基本戦略>

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

<苅田港の課題>

- 交流拠点機能の強化・創出

（背景：社会情勢の展望）

- 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：苅田港に求められる役割）

- 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

＜目指す姿＞

IV.安全・安心

「災害に強く地域生活や企業活動を支える港」

＜基本戦略＞

臨海部の事業継続のための防災機能の確保
 南海トラフ地震に対する災害リスクの低さと交通アクセスの良さを活かした防災機能の提供

＜苅田港の課題＞

- 港湾施設の計画的な予防保全の実施
- 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
- 気候変動に伴う外力（平均海面・潮位偏差・波高）の変化への対応
- 港湾機能の維持

■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、南海トラフ地震に対する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

■基本理念

～安心と笑顔は”みなと”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
南海トラフ地震に対する災害リスクの低さと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 内貿RORO航路の拡充 (P.14)
	② 高規格ユニットロードターミナルの形成 (P.15)
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.16)
	② シー・アンド・エアの促進 (P.17)
I-3 自動車積出し拠点機能の強化	① 大型自動車専用船に対応したターミナルの形成 (P.18)
	② 自動車積出し埠頭の拡張・高度化 (P.18)
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.19)
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.20)
	② 次世代エネルギーの拠点形成の検討 (P.21)
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.22)
	② 産業用地の確保と企業立地の促進 (P.23)

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.24)
	② モーダルシフトを促進するRORO拠点機能の強化 (P.25)
	③ ブルーカーボン生態系の保全・創造 (P.26)
II-2 生態系や景観に配慮した港湾環境の形成	① 希少種のための環境保全 (P.27)
	② 緑地の形成や自然環境の保全 (P.28)

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.29)
	② 老朽化施設の機能転換等による交流拠点の創出 (P.30)

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.31)
	② 近隣港や空港と連携した広域防災機能の構築 (P.32)
	③ 気候変動への対応 (P.33)
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.34)

6. 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

- 苅田港の立地企業をはじめ、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」等に対する支援を行い、広域集貨を促進し、苅田港の活性化に繋げる。

<主な改正内容>

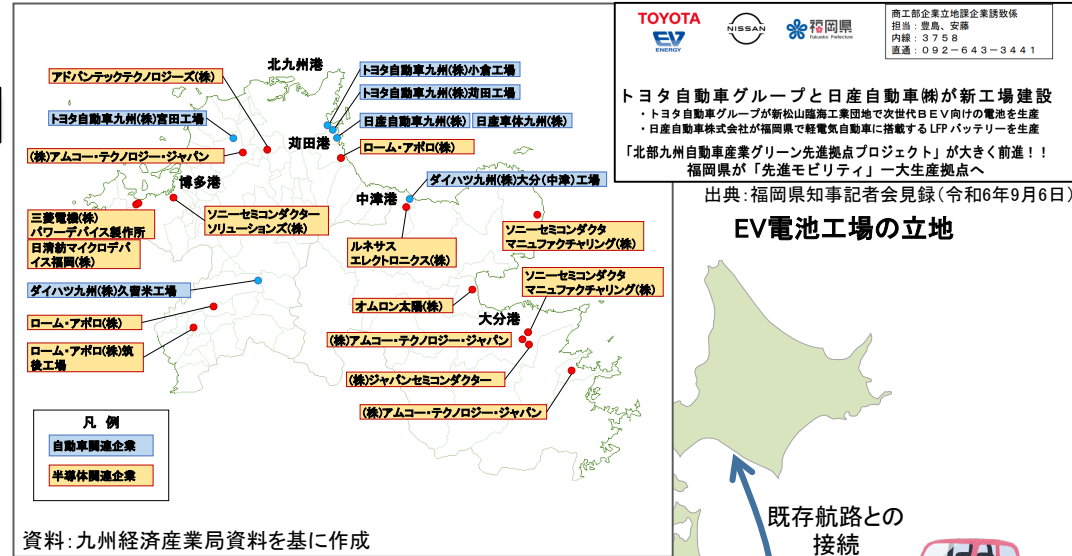
	改正前	改正後(令和6年4月~)
時間外労働の上限(労働基準法)	なし	年960時間
拘束時間(労働時間+休憩時間)(改善基準告示)	【1日あたり】 原則13時間以内、最大16時間以内 ※15時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、293時間以内。ただし、労使協定により、年3,516時間を超えない範囲内で、320時間まで延長可。	【1日あたり】 ・原則13時間以内、最大15時間以内。 ・宿泊を伴う長距離運行は週2回まで16時間 ※14時間超は1週間2回以内 【1ヶ月あたり】 原則、284時間、年3,300時間以内。ただし、労使協定により、年3,400時間を超えない範囲内で、310時間ま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

<労働時間規制等による物流への影響>

具体的な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
その後も対応を行わなかった場合	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

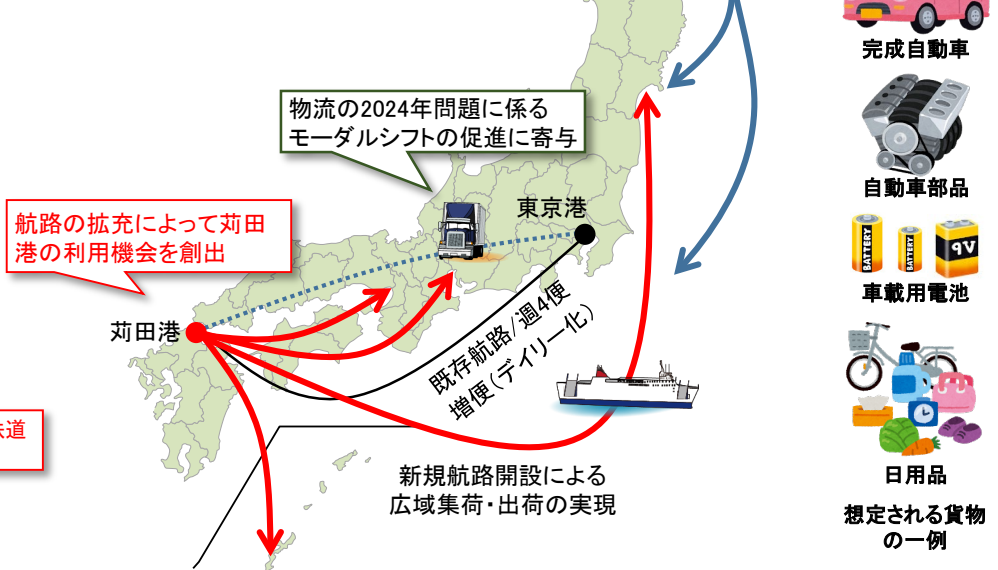
出典:国土交通省 第23回物流小委員会資料

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



資料:九州経済産業局資料を基に作成

九州北東部における先端技術産業の集積



内貿RORO航路の拡充による広域集貨のイメージ

I 物流・産業 I-1 複合一貫輸送機能の強化

施策 I-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。

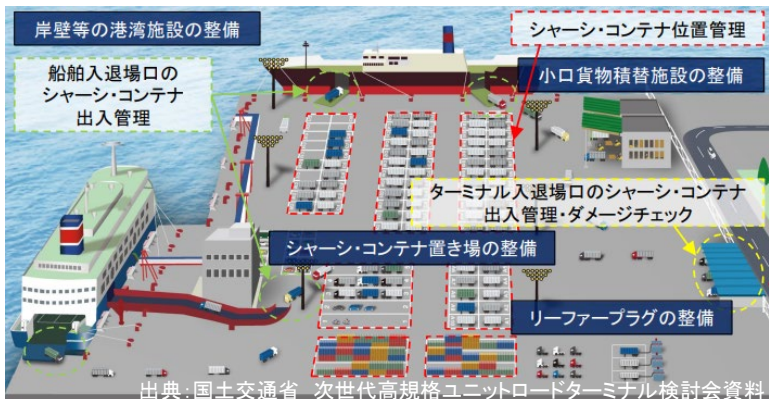
背景等

- 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船利用岸壁(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

- 苅田北九州空港ICや北九州空港とのアクセスが良い松山地区地先に、次世代型の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タグ等による蔵置位置の管理、シャーン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**DX技術**の導入を促進する。
- ターミナルの高規格化、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・エアの促進等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る。また、背後企業と連携することで、苅田町内の企業の活性化等の相乗効果を図る。

追加

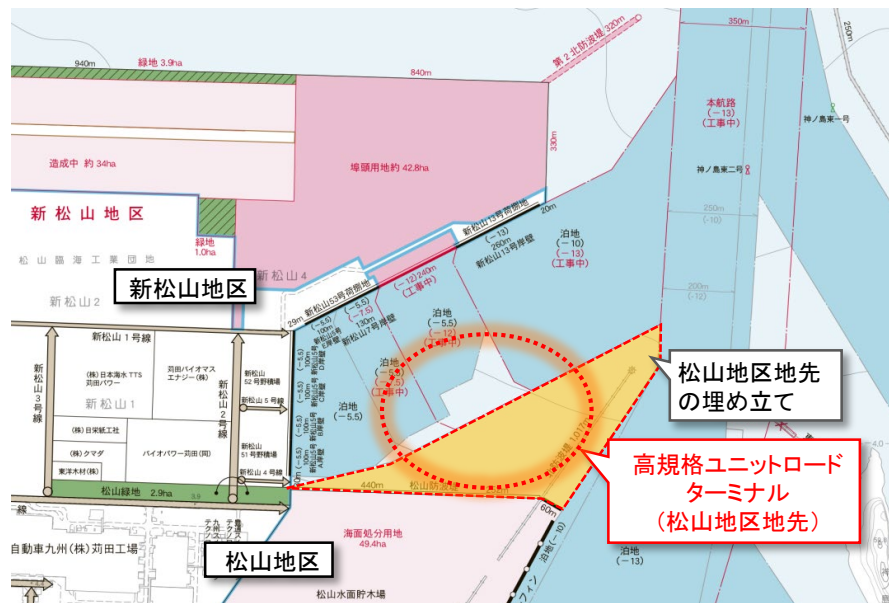


高規格ユニットロードターミナルの形成イメージ

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



船齢20年(一般的なリプレイス時期)を超過している。岸壁延長が短く、船の大型化への対応が課題に



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
シャーンシ積載台数	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

大型化

【既設】 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



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

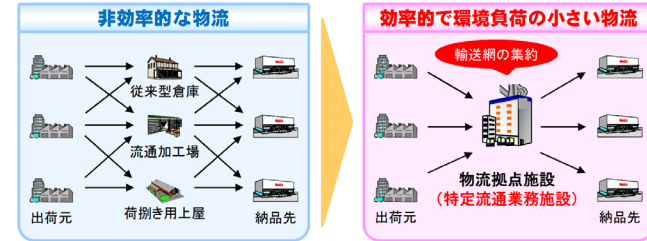


多様化する物流体系やニーズに対応するために、上屋の確保や大型物流施設の誘致、ターミナルの高規格化と併せてヤードの確保を行い、集貨能力の向上を図る。

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公共上屋や大型物流施設を整備・誘致し、陸海空の結節点を活かした物流拠点の形成を目指す。

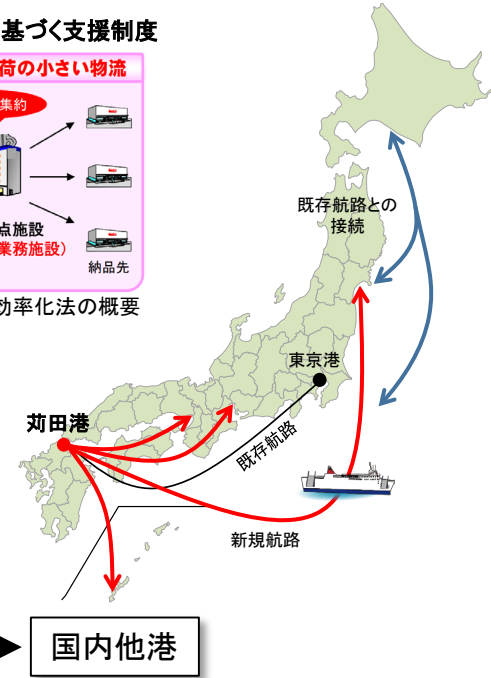
《参考》国土交通省による「物流総合効率化法」に基づく支援制度



主な支援措置

- 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

出典：国土交通省 物流総合効率化法の概要



苅田港立地企業



県内立地企業



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



県外の工場や過疎地域等のエンドユーザーへ

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。

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

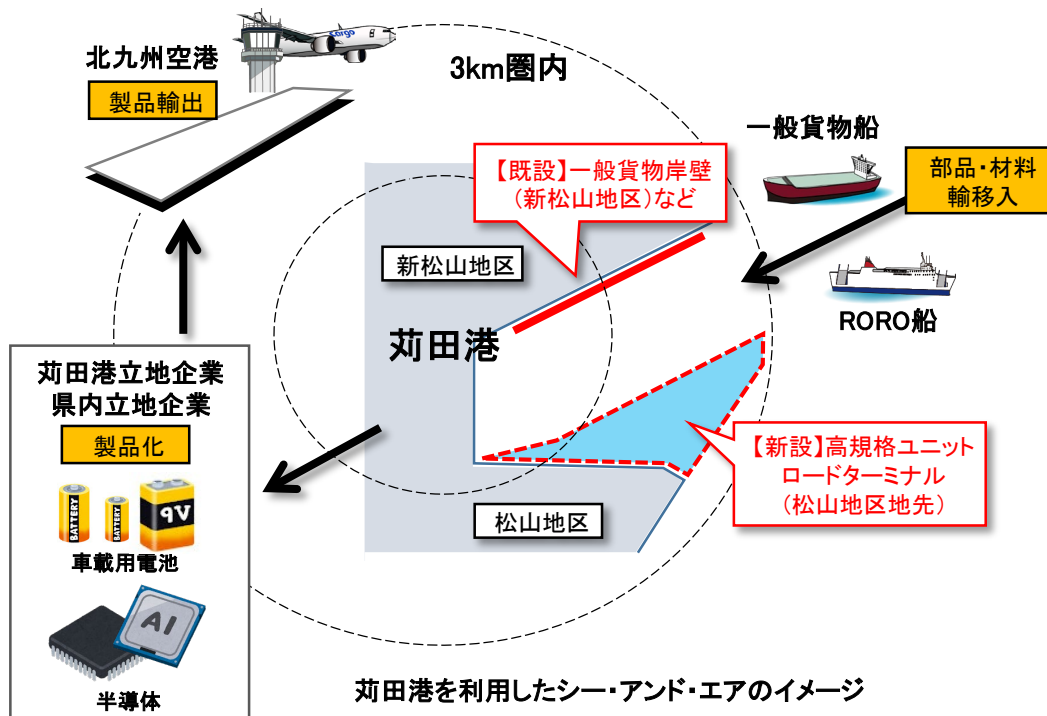
シー・アンド・エアの促進



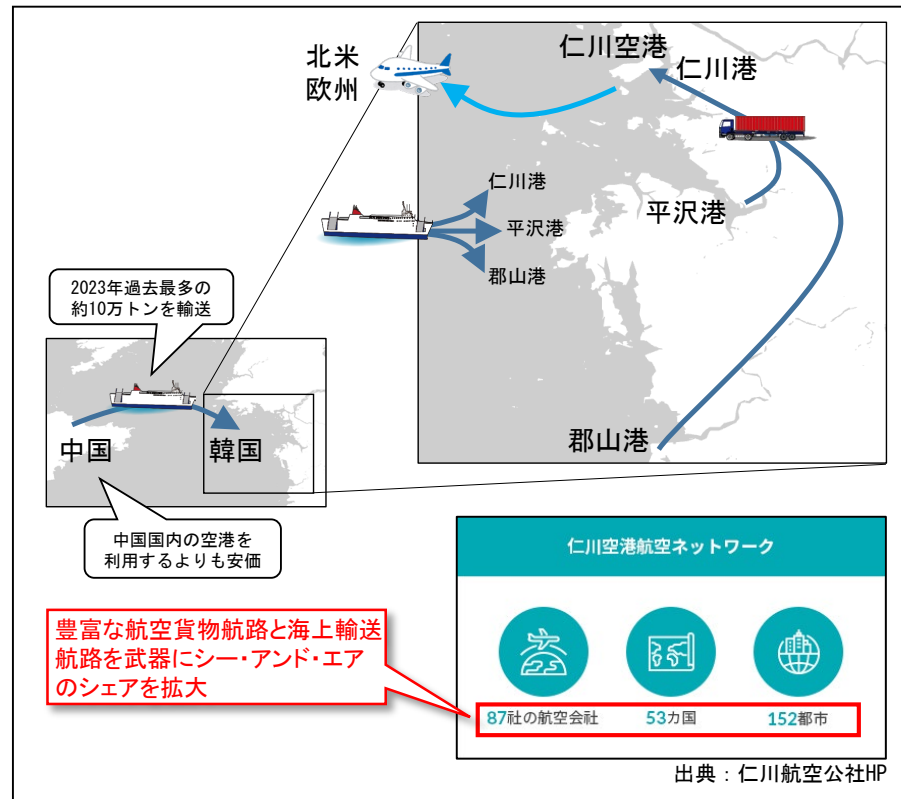
松山地区及び新松山地区から約3km圏内にある北九州空港との連携を図り、将来の「シー・アンド・エア」に対応できるように港湾機能を強化する。

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したのちに航空便で輸出する輸送モデル等を提案し、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



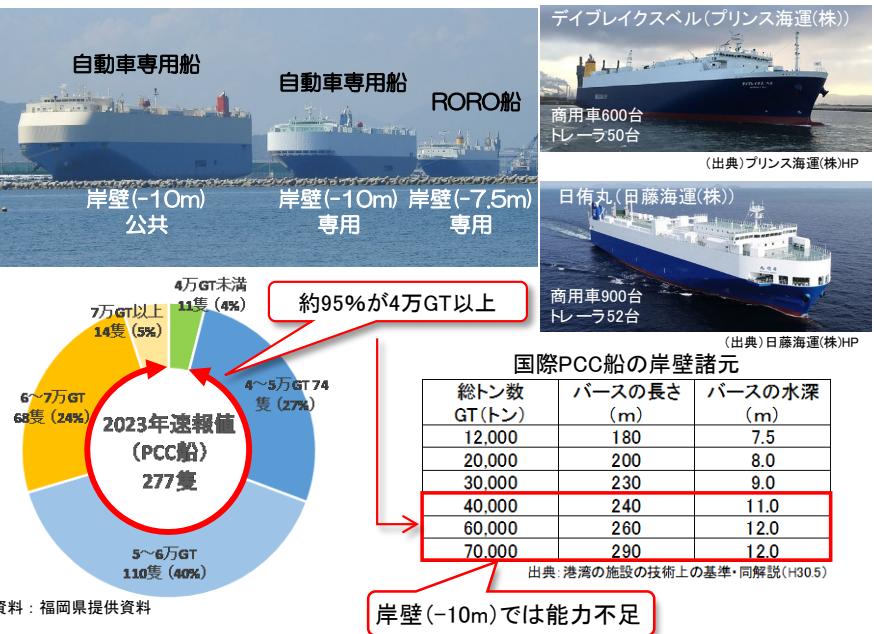
I 物流・産業 I-3 自動車積出拠点機能の強化

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、物流の効率化を図る。



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

完成自動車の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**
- 苅田港の主要産業である完成自動車の荷役の効率化や将来的な省力化に対応するため、積出し作業や蔵置に必要なふ頭の拡張とDX技術等の導入による機能の高度化を図る。



新たなターミナル形成の候補地



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



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

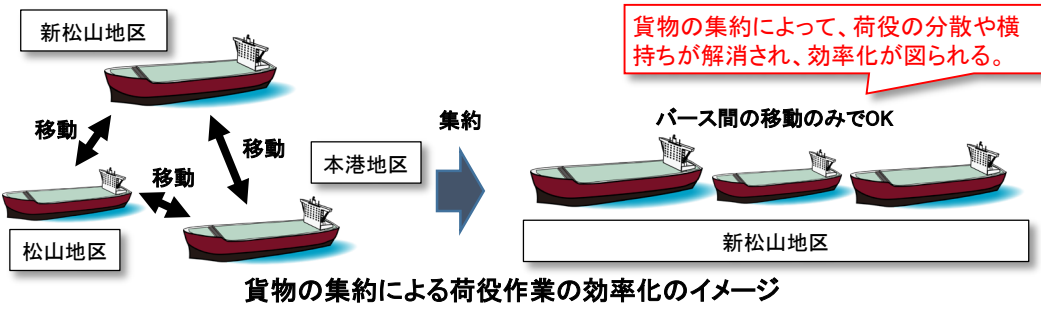
- 九州電力(株)苅田発電所の廃止に伴い、本港13号岸壁の石炭利用がなくなる。
- 一方、循環型資源や次世代エネルギー等に係る新たなバルク需要があり、大型バルクバースの再編が望まれている。

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CO2、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



貨物の集約による荷役作業の効率化のイメージ



撤去・改修等



本港13号岸壁の再編イメージ

I 物流・産業 I-5 CNPI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

ONE Health
地球温暖化対策

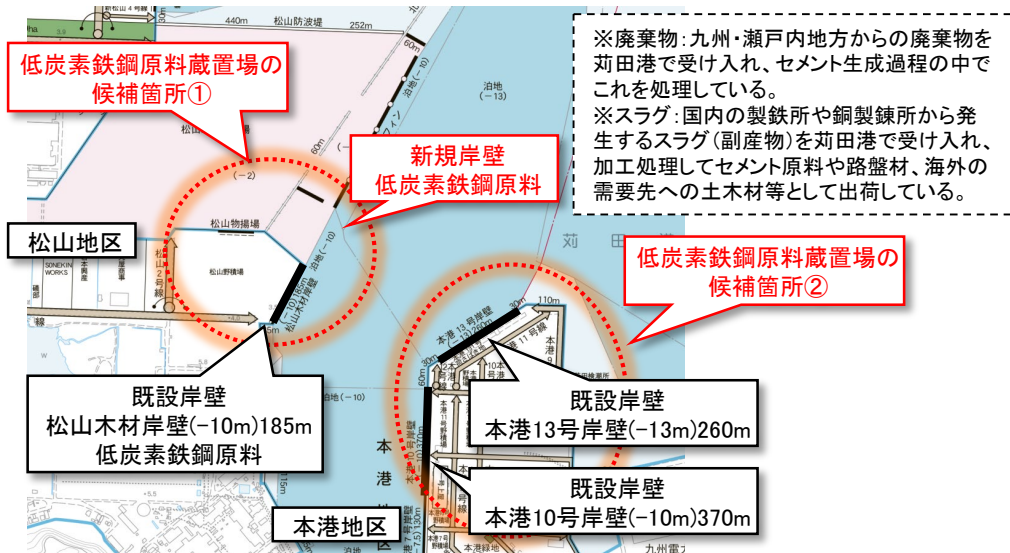
今後の需要増が見込まれる低炭素鉄鋼原料の蔵置、搬入・搬出拠点を形成することで、国内製鉄業の脱炭素化を支援するとともに、循環型資源のリサイクル・リユースに向けた取り組みを支援する。

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)がある。

施策内容

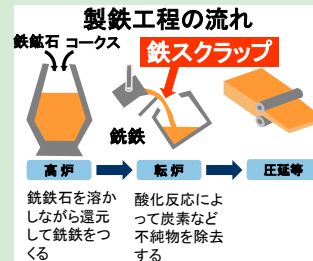
- 本港13号岸壁を有効活用しつつ、現在、低炭素鉄鋼原料が取り扱われている松山木材岸壁の隣接箇所を候補に、低炭素鉄鋼原料の取扱拠点の形成を図る。
- 廃棄物やスラグ等(※)の取り扱いについても継続的に対応していく。



低炭素鉄鋼原料の取扱拠点の形成イメージ

これまで

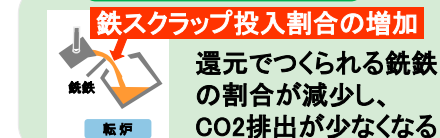
高炉・転炉



CO2を大量に排出

これから

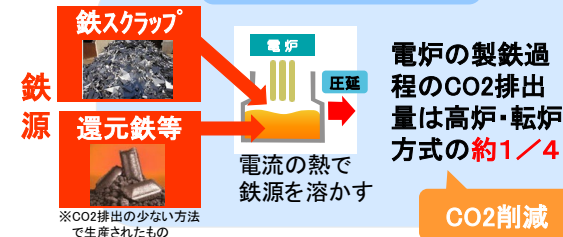
高炉・転炉



※将来的には水素還元によるCO2削減を目指し技術開発中

CO2削減

大型電炉導入



高炉メーカーの脱炭素化の取り組み(イメージ)

鉄源
鉄スクラップ等

輸入

苅田港

鉄源輸入・集積

優位性

- 主要な製鉄所と同様に瀬戸内海側に位置
- バルク貨物の大水深岸壁・集積機能
- 従来より鉄スクラップを製鉄所へ供給 等

供給

国内の製鉄所

苅田港の低炭素鉄鋼原料の集積拠点イメージ

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

ONE Health
地球温暖化対策

CNPの形成に向けた取り組みへの支援の一環として、液化CO₂、水素、燃料アンモニア、合成メタン等の次世代エネルギーの輸送、貯蔵、製造等を担う拠点(リキッド・バルク取扱拠点)の形成を検討する。

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CO₂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

- 既定計画に位置付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た上で、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について、安全性の確保やスムーズな供給等を実現する拠点形成に向け、可能性や効果の検討を行う。

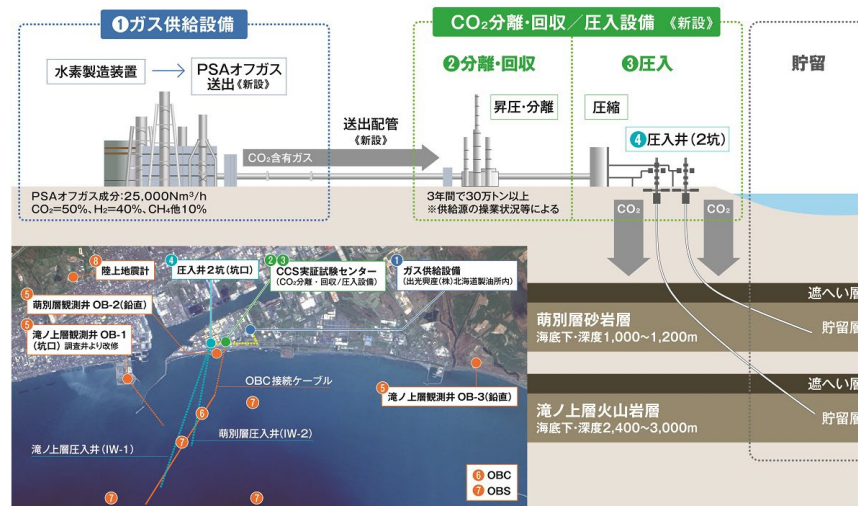
追加

※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CO₂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。

《参考》 苫小牧港におけるCCS実証実験

■ 苫小牧CCS実証試験センターの設備

- | | | |
|----------------------------|-----------------------|---|
| 1 CO ₂ 含有ガス供給設備 | 5 観測井 | 6 OBC (Ocean Bottom Cable: 海底受振ケーブル) |
| 2 CO ₂ 分離・回収設備 | 滝ノ上層観測井OB-1 (調査井から改修) | 7 OBS (Ocean Bottom Seismometer: 海底地震計) |
| 3 圧入設備 | 萌別層観測井OB-2 (新設) | 8 陸上地震計 |
| 4 圧入井 … 萌別層、滝ノ上層 | 滝ノ上層観測井OB-3 (新設) | その他モニタリングシステム |

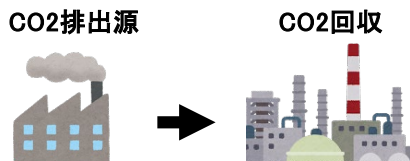


出典: ILCB1070302016141LGN00, courtesy of the U.S. Geological Survey) を加工

出典: 経済産業省 資源エネルギー庁HP

CCS

CO₂を大気中に排出せず、地下深くに貯留する技術

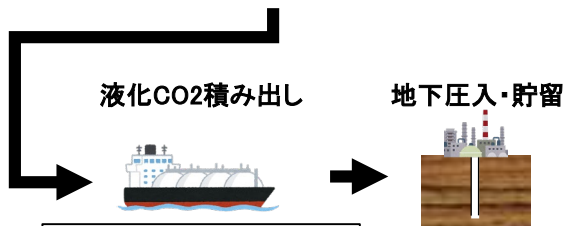


CCU

CO₂を大気中に排出せず、様々な形で再利用する技術



なお、CCUSはCCUとCCSの総称



リキッド・バルク取扱拠点の形成イメージ

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立地の促進

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立地の促進を図る。

背景等

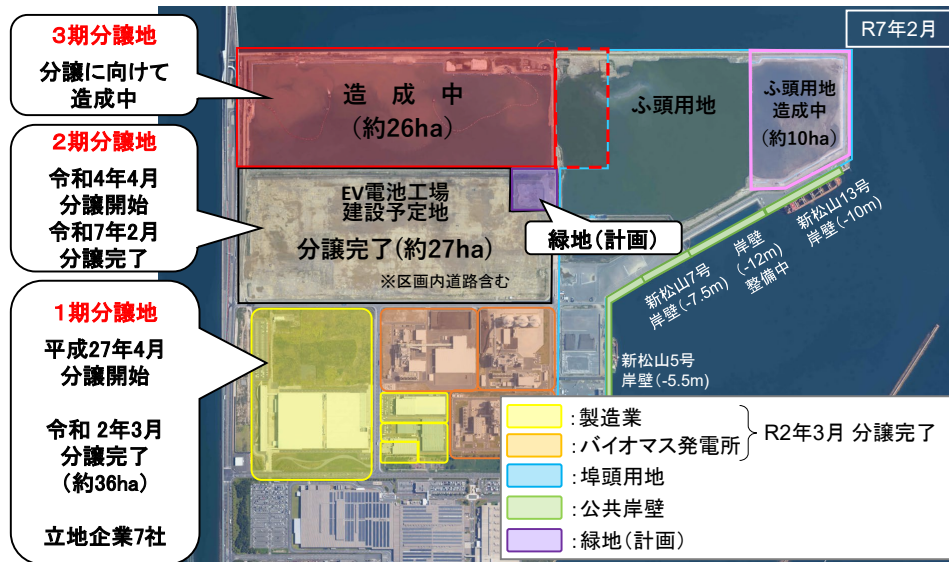
- 苅田港の産業用地の分譲は非常に好調であり、企業立地の引き合いも多く、新松山地区で土地造成を進めている。一方、現港湾計画では、将来の産業用地の計画がなく、新たな開発空間の確保が望まれている。

施策内容

- 土砂処分用地等を活用し、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。
- 企業立地の促進に伴い、**港周辺の空港・鉄道等の各拠点との物流が活性化し、ICや周辺道路への交通アクセス向上や渋滞緩和措置等**についても関係各所と連携し対応していく。



新たな開発空間の候補地



新松山地区の土地利用状況(令和7年2月時点)

追加

商工部企業立地誘致課
担当：豊島、安藤
内線：3758
直通：092-643-3441

トヨタ自動車グループと日産自動車㈱が新工場建設
 ・トヨタ自動車グループが新松山臨海工業団地で次世代BEV向けの電池を生産
 ・日産自動車株式会社が福岡県で経電気自動車に搭載するLFPバッテリーを生産

「北部九州自動車産業グリーン先進拠点プロジェクト」が大きく前進!!
 福岡県が「先進モビリティ」一大生産拠点へ

【立地場所】
苅田港新松山臨海工業団地
(第2期分譲地)

出典：福岡県知事記者会見録(令和6年9月6日)

苅田港における新たな企業立地の一例

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

ONE Health
地球温暖化対策



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

- 苅田港では、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。



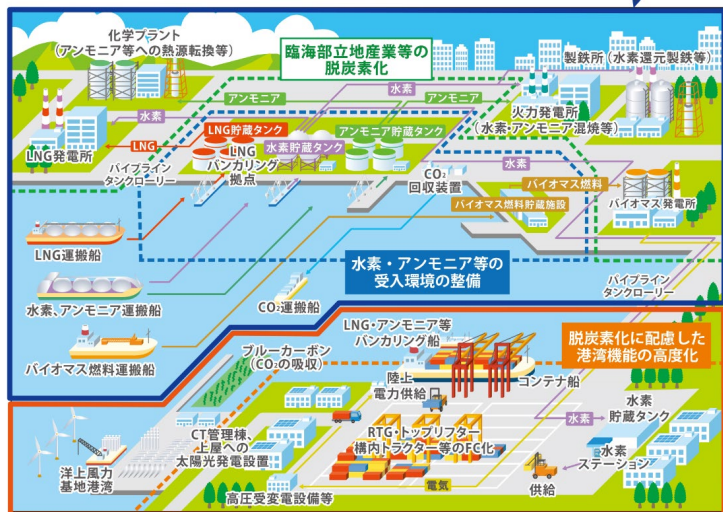
港湾地域の面的・効率的な脱炭素化に取り組むとともに、企業等と連携し、水素等サプライチェーンの拠点としての受入れ環境の整備を行い、苅田港のCNP形成を目指す。

苅田港におけるCO2排出量推計結果

業種別	CO2排出量(2018)	CO2排出量(2020)	削減率
セメント製造	752万	680万	10%
電力関連	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%

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

産業の構造転換及び競争力強化への貢献



出典: 国土交通省港湾局

荷主や船社から選ばれる競争力のある港湾の形成

CNP形成のイメージ



(※)水素、メタン、液化CO2等に関しては今後港湾脱炭素化推進協議会で検討

苅田港のCNP形成のイメージ(企業要請による)

オンサイトメタネーション(水素・メタン等※)



液化CO2(※)



循環資源(低炭素鉄鋼原料)



II 環境保全 II-1 港湾脱炭素化の実現

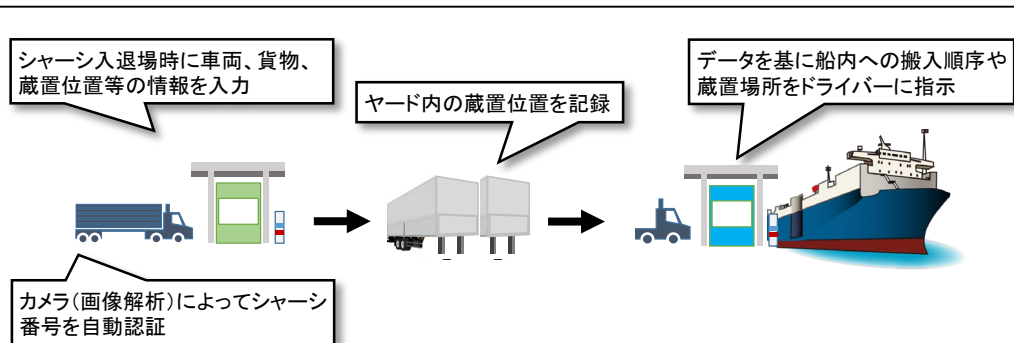
ONE Health
地球温暖化対策

施策II-1② モーダルシフトを促進するRORO拠点機能の強化

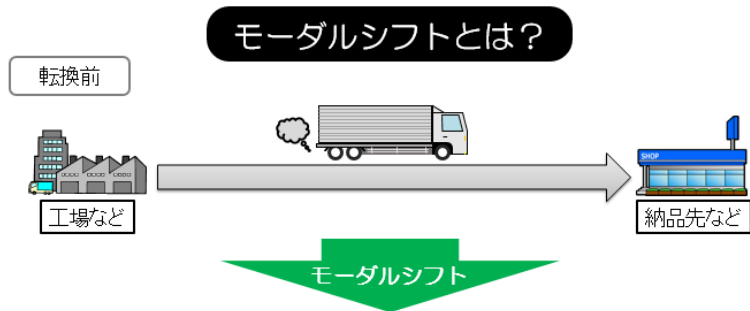
トラック等による自動車輸送を、より環境負荷の小さい船舶(RORO船等)の利用へとモーダルシフトさせることで、カーボンニュートラルへの貢献を目指す。

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、陸上輸送からRORO船の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。



苫小牧港におけるROROターミナルの省力化取組事例

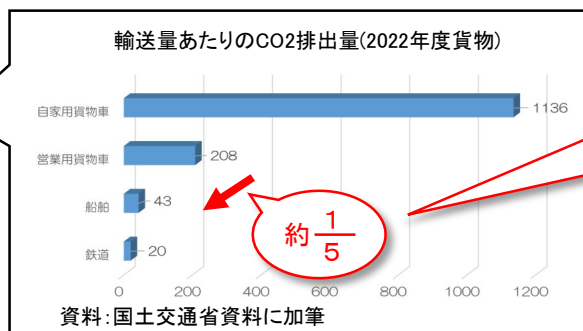


モーダルシフトの概念

出典:国土交通省



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

↓

環境負荷の低減に貢献

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、CNPI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ながら藻類が生息しており、ワカメ、アマモ等の自生が確認されている。

施策内容

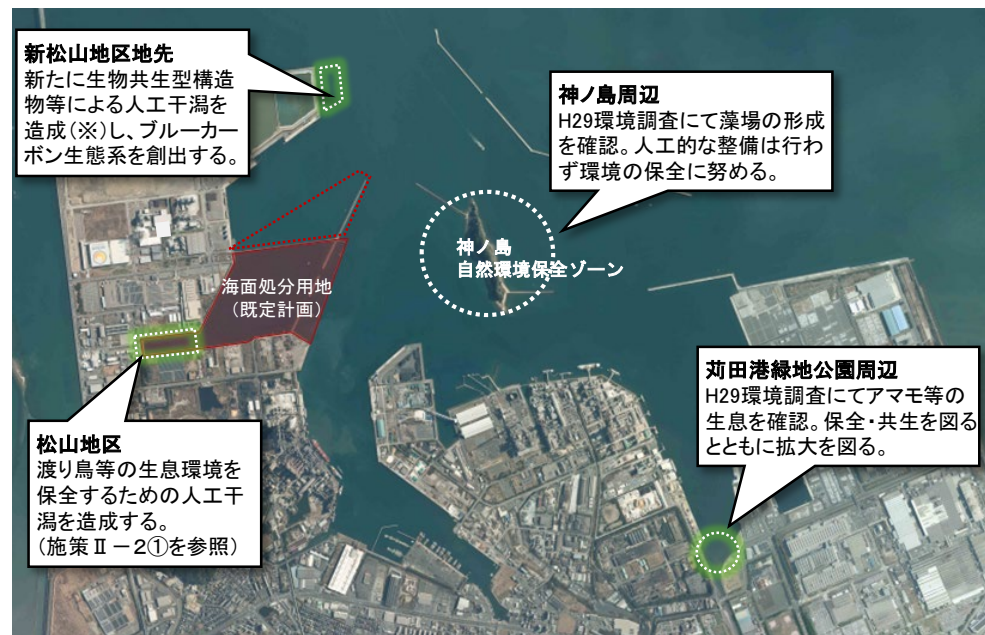
- 神ノ島は苅田町都市計画マスタープランで「自然環境保全ゾーン」に指定されている。人工的な整備は行わず、必要に応じてモニタリングを実施するにとどめる。
- 苅田港緑地公園周辺については、自生している藻類等を保全しつつ、その生息範囲を広げ、多様な生態系を育み、環境の好循環を生み出すような人工藻場の造成等について協議・検討を重ねていく。
- 護岸を利用した藻類の着定や新松山地区地先の人工干潟の整備等により、CO2吸収による脱炭素社会の実現に向けたブルーカーボン生態系の創出を目指す。
- なお、藻場や干潟の造成に浚渫土を使う場合、シルトを多く含む苅田港の底質の特性を踏まえ、分粒等の検討を行っていく。



藻場や干潟等の保全・再生・創出により、環境の好循環を生み出す

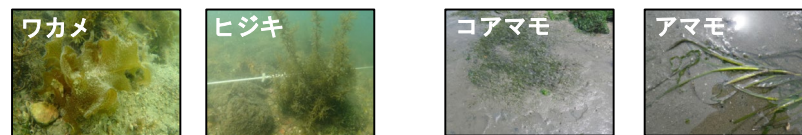
出典：ジャパンブルーエコノミー技術研究組合資料に追記

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
※浚渫土砂を利用した検討も行う

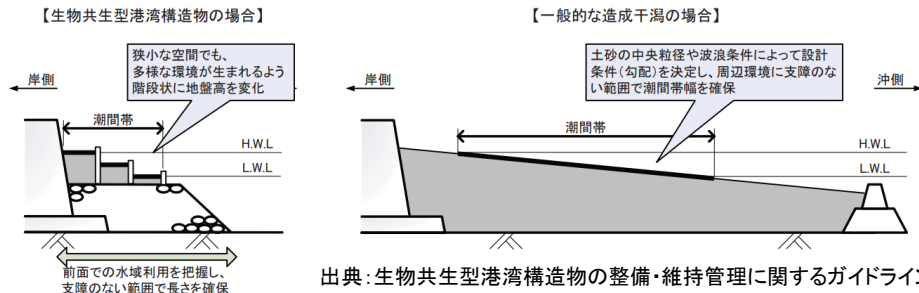
苅田港における藻類等の生息状況と対応方針



(神ノ島)

(苅田港緑地公園付近)

苅田港に自生する藻類等



出典：生物共生型港湾構造物の整備・維持管理に関するガイドライン

生物共生型港湾構造物における断面形状の考え方

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

希少種のための環境保全



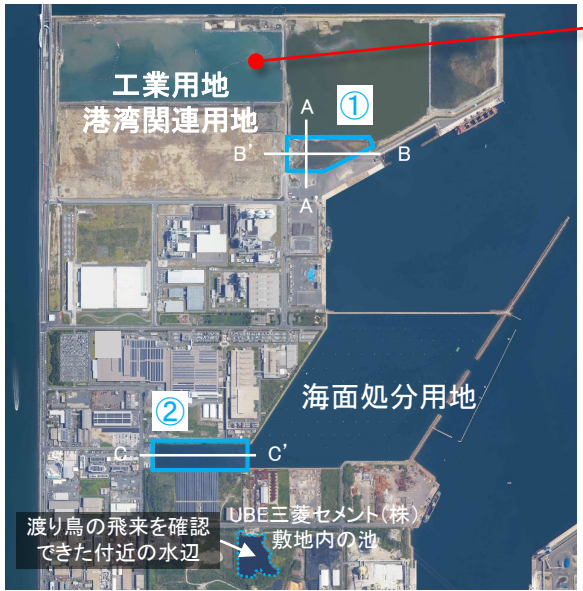
希少種の生息環境を把握し、保全に努める。苅田港新松山地区(現在造成中)等に飛来する渡り鳥に対する環境保全措置により、希少種のための環境保全を図る。

背景等

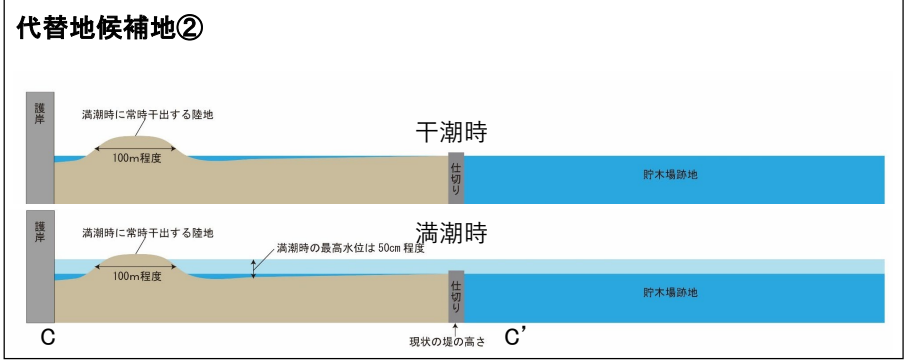
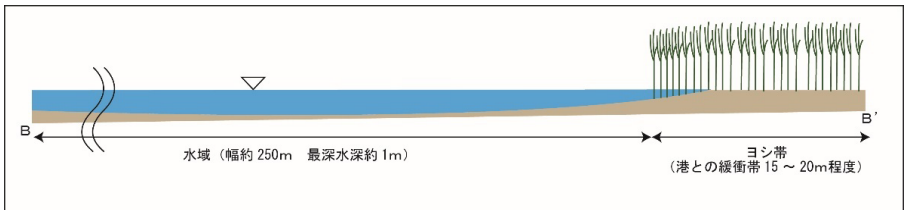
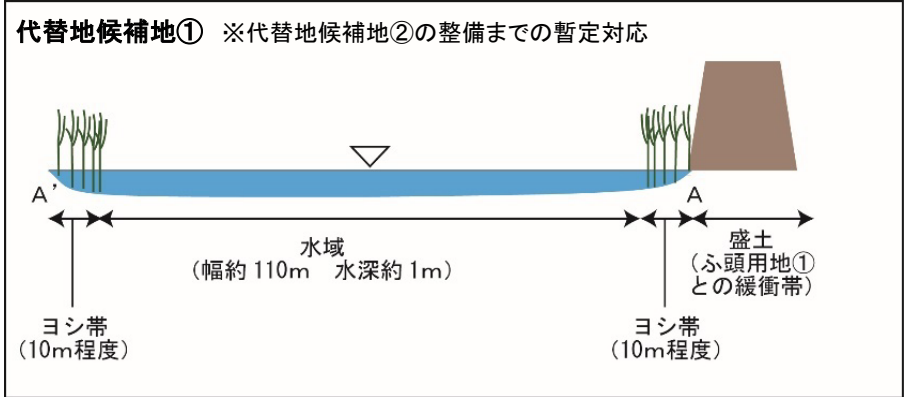
- 苅田港周辺には様々な希少種が生息しており、埋立造成過程で出現した湿地では、渡り鳥(クロツラヘラサギ等)の飛来が確認されている。クロツラヘラサギはIUCNレッドリストで絶滅危惧種に指定されており、保全すべき希少な鳥類として位置付けられている。

施策内容

- 希少種の生息環境を把握し、その保全に努める。
- 松山地区に人工干潟を新たに造成し、現在の飛来地の代替地として活用するとともに、自然と工業の共存共栄を図る。暫定措置として代替地候補地①を整備し、恒久的には代替地候補地②を整備することで生態系の保全を図る。



出典: NPO法人ふくおか湿地保全研究会



出典: 福岡県作成資料

希少種(渡り鳥)の環境保全処置

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

ONE Health
自然とのふれあいを通じた健康づくり


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を図る。

施策内容

- 苅田港周辺に残される自然環境(神ノ島等)を保全する。
- 苅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。
- 美化活動等により、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を図る。
- 緑地を機能ごとに「交流エリア」、「自然保護エリア」等に区分し、各エリアの特性に合わせた整備と保全を行っていく。

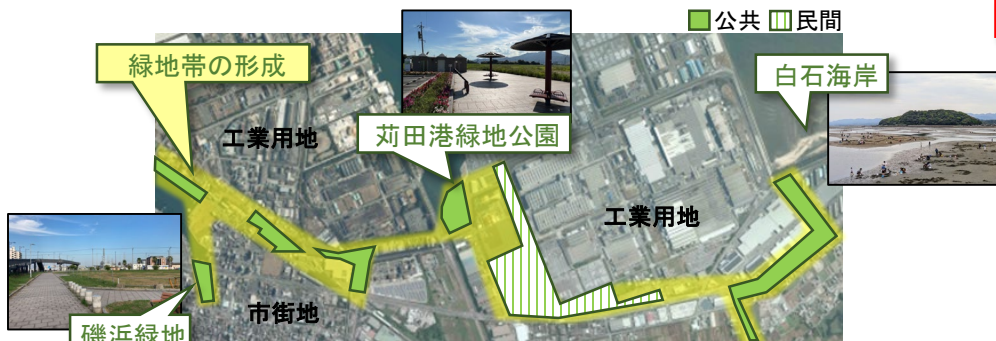


苅田町
都市計画
マスタープラン
2020

■ 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



提供: 苅田港美化協議会
神ノ島清掃活動



出典: 日産自動車九州(株)HP
白石海岸クリーン大作戦



提供: 苅田町
苅田港緑地公園花植

緑地帯の形成と美化活動の実施イメージ



緑地のエリア区分

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

苧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

- 水辺空間に隣接し、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かしながら、苧田港が有する自然、歴史遺産、産業と地域住民を結ぶ交流機会の創出を図るとともに、港や立地企業が地域住民に対し理解を深めるための交流機会を提供する。



松山城址

出典：苧田町HP



宇原神社

出典：宇原神社HP



御所山古墳

出典：苧田町観光ガイドブック



追加



石塚山古墳

出典：苧田町観光ガイドブック



神ノ島

出典：苧田まちづくり観光協会HP



工場夜景

出典：苧田まちづくり観光協会HP



白石海岸の潮干狩り

出典：苧田まちづくり観光協会HP



北九州空港連絡橋

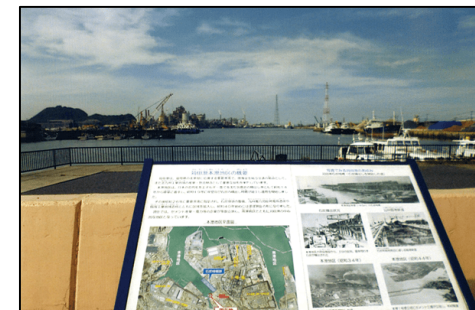
連絡橋からの眺望

駐車場の整備

つづら折歩道

サイクリングコースの整備

出典：ふくおかクロスロードHP他



出典：苧田まちづくり観光協会HP

港を紹介する交流場所の提供例
(港町緑道)

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)

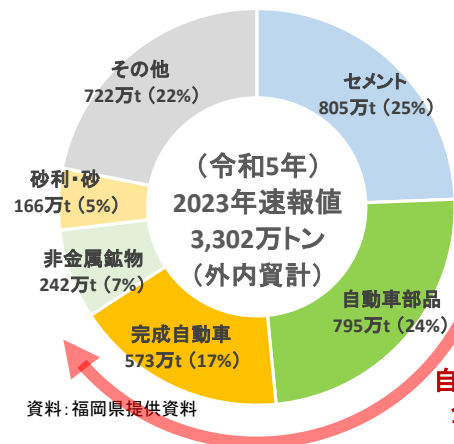
ONE Health
災害発生時等に備えた体制整備



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。

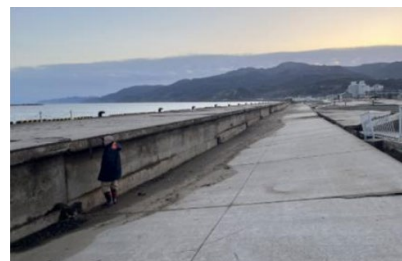
施策内容

- 地震後に、背後圏域の企業の生産活動及び地域住民の生活を維持するため、松山地区地先に耐震機能を確保したRORO船利用岸壁を新たに計画する。
- 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のないよう、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。
- 新規耐震強化岸壁の検討においては、既設耐震強化施設では受け入れできない大型の緊急物資輸送船への対応も視野に入れ検討する。**追加** また、**港灣BCPと連動したアクセス道路整備を検討するなど、一体的な防災機能の強靱化を目指す。**
- 既設耐震強化岸壁である南港7号D岸壁(耐震/緊急物資輸送)と**防災緑地(救援・復旧基地等)としての機能を有する南港緑地及び苅田港緑地公園**の計画的な予防保全を行う。



耐震機能の確保により、苅田港の産業を支える自動車産業に係る貨物輸送を、発災後も維持することができる。

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)



苅田港における耐震機能の確保



追加

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

出典: 国土交通省資料

IV 安全・安心 IV-1 港湾の防災機能の強化

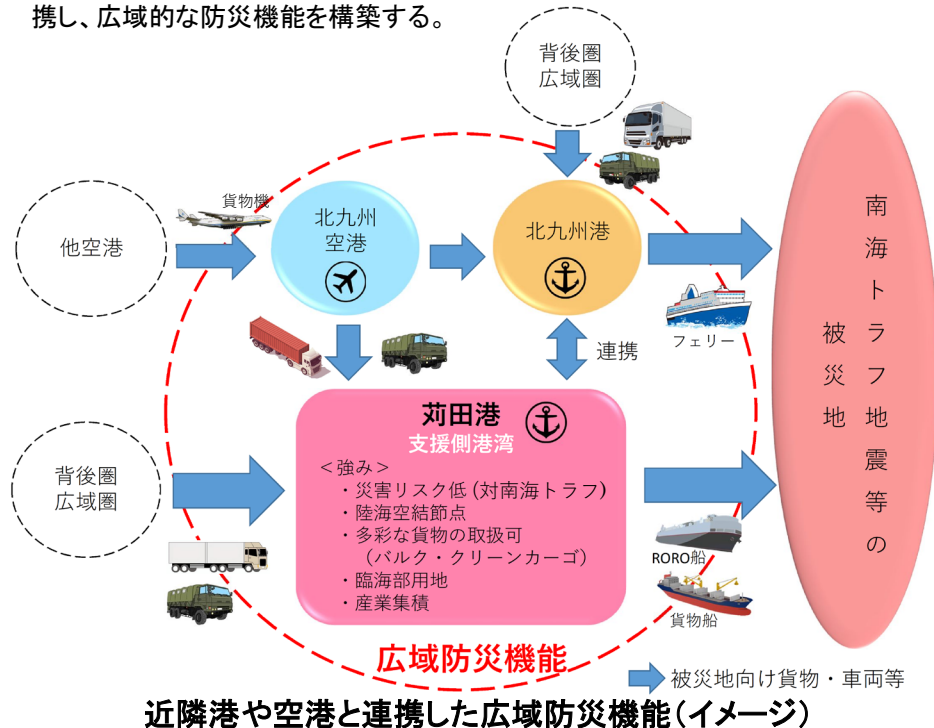
施策IV-1② 近隣港や空港と連携した広域防災機能の構築

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、南海トラフ地震に対する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する。
- 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する。
- 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構築する。



【能登地震の事例】

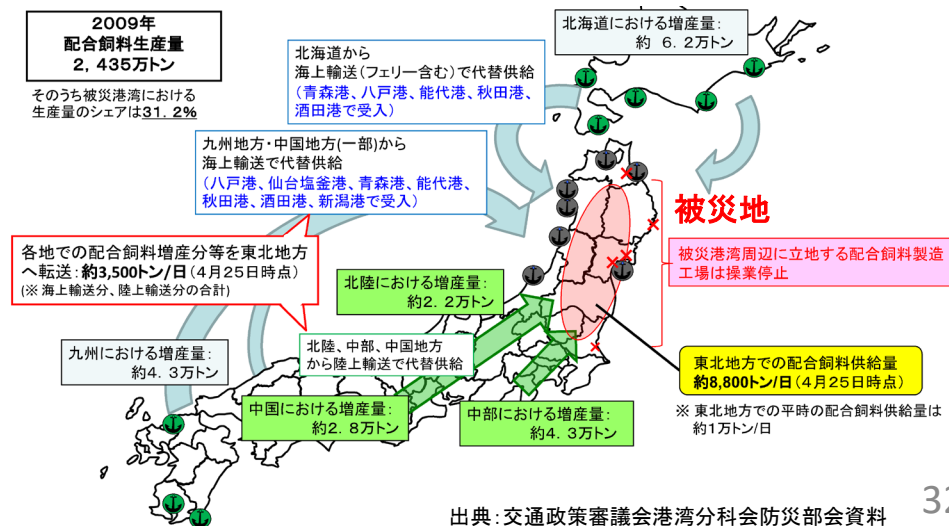
被害が比較的小さかった金沢港や伏木富山港は、被災港湾への物資輸送の積み込み基地や、支援船への給油・給水基地として、多くの支援船舶が利用



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、各地の飼料工場を増産し、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

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。**ハード・ソフトが一体となった港湾BCPの充実を目指す。**

背景等

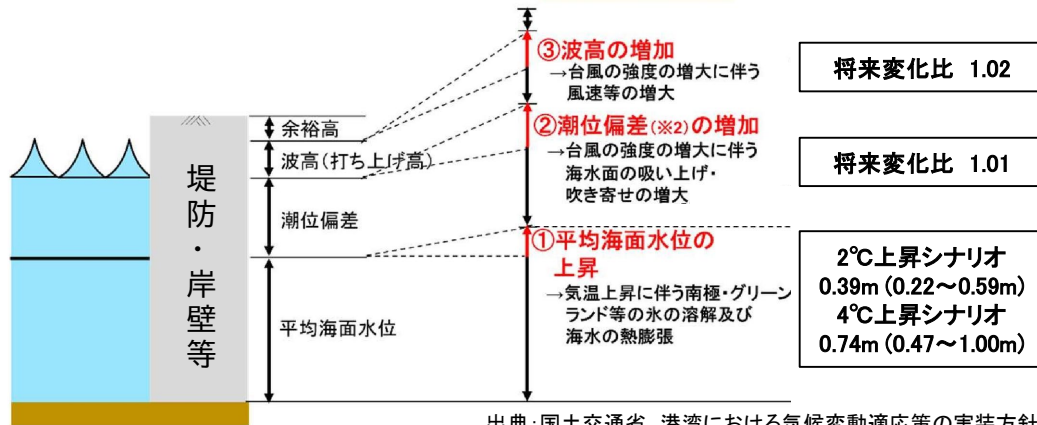
- 気候変動の影響は平均海面水位の上昇等すでに顕在化しており、将来の災害リスクの増大が懸念されている。

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高上げ等による対応の可能性を検討する。また、新たな岸壁整備等の際には、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。
- 港湾管理者のみならず、官民の多様な関係者が協働で**港や住民を守るための「協働防護」の推進を図るとともに、アクセス道路の整備や避難計画の更新等ハード・ソフトが一体となった港湾BCPの充実と実効性の向上に取り組む。**

追加

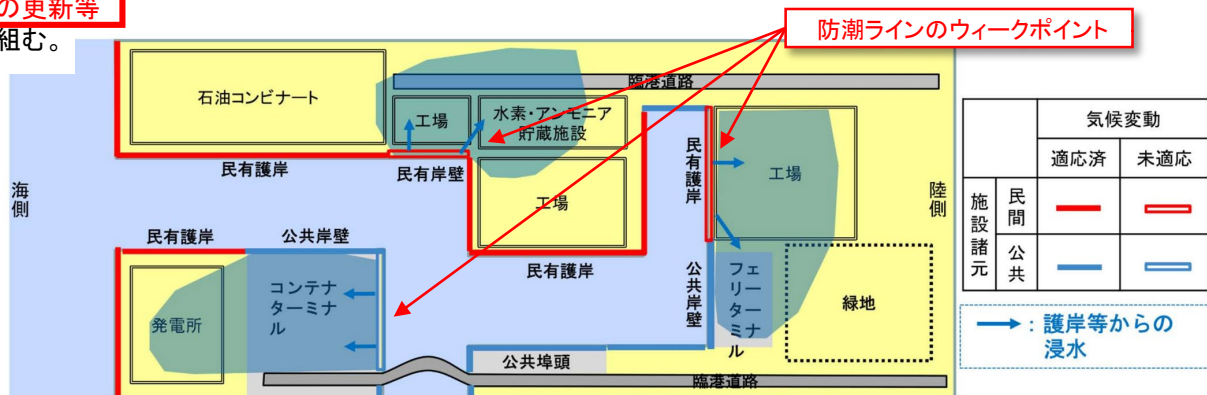
追加



気候変動に伴う外力の変化



荻田港における公共岸壁と専用岸壁の配置



資料: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工

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「防潮ラインのウィークポイント」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。

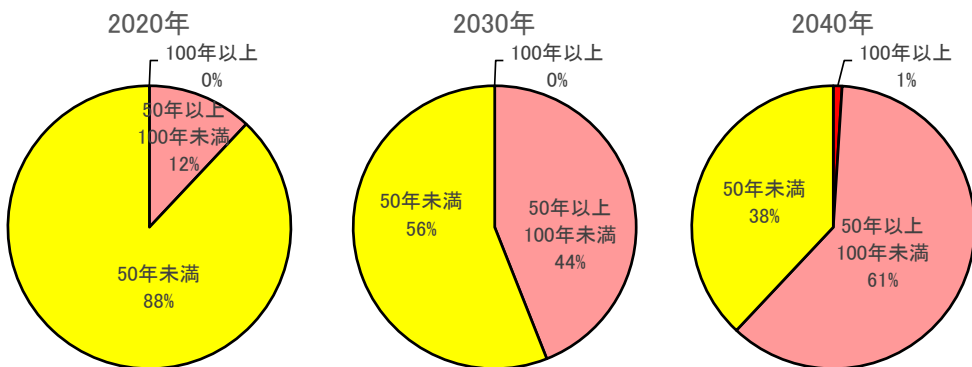
IV 安全・安心 IV-2 適正な港湾管理の推進

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頻度の係留施設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。



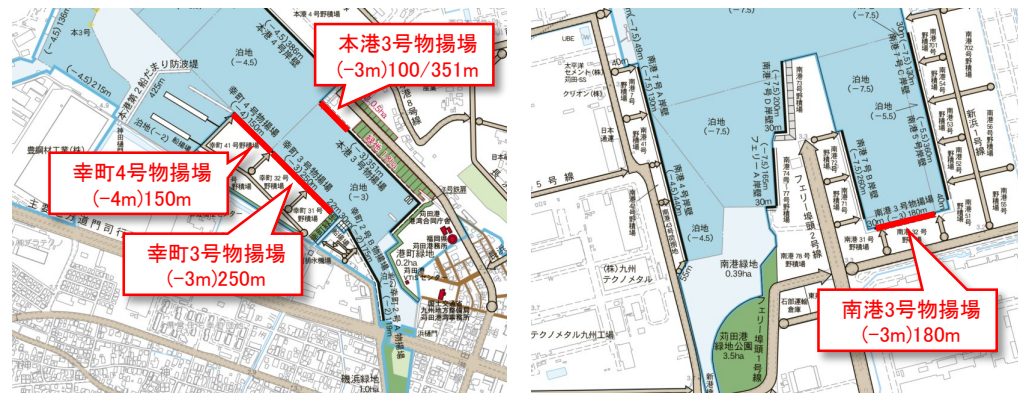
資料：港湾施設個別施設計画(令和2年2月)

苅田港における建設後50年以上及び100年以上の施設数の将来推移



出典：福岡県提供資料

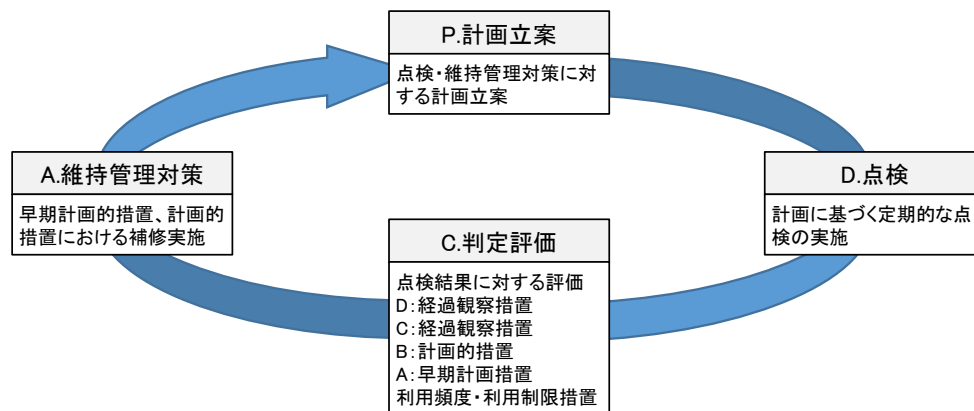
南港4号岸壁(-4.5m)の劣化状況図



苅田港における低利用岸壁の利用転換(案)



作業船の一例



PDCAサイクル型維持管理の概念図

7. 長期構想の方向性



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

カーボンニュートラルポートの形成

II-1 港湾脱炭素化の実現

 CNPに寄与する
低炭素鉄鋼原料取扱
拠点の形成

 次世代エネルギーや
最新のCNP技術

 メタン
水素
液化CO2等

 高規格ユニットロード
ターミナルの形成

③干潟

②藻場

①藻場

ワカメ

ヒジキ

コアマモ

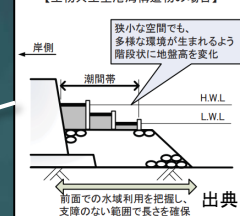
アマモ

珂田港CNPに係る岸壁、荷役機械、貯蔵施設等

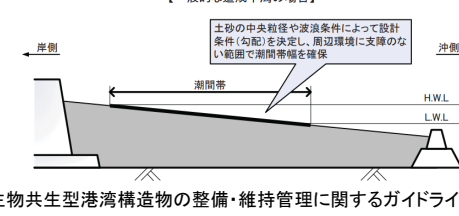


生物共生型港湾構造物による人工干潟の整備

【生物共生型港湾構造物の場合】



【一般的な造成干潟の場合】



出典：生物共生型港湾構造物の整備・維持管理に関するガイドライン

ブルーカーボン(藻場・干潟)の創出

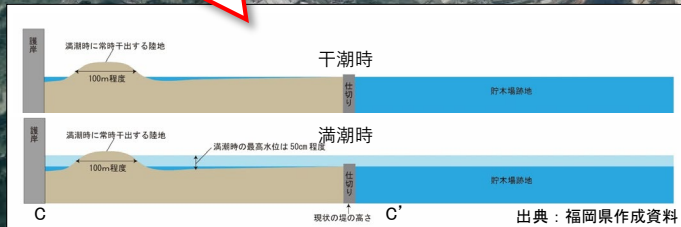
 II-1 港湾脱炭素化の実現のうち、
③ ブルーカーボン生態系の保全・創出

環境保全

産業活動と生物多様性が共存する港

希少種等の環境保全措置

II-2 生態系や景観に配慮した港湾環境の形成



主な飛来地

環境保全

生物多様性に配慮した適切な環境保全



環境保全他

緑地帯による産業と市街地の調和

環境保全

残された自然環境の保全



緑地保全

緑地の形成と保全



緑地の形成や自然環境の保全

II-2 生態系や景観に配慮した港湾環境の形成

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



賑わい・交流拠点機能の強化
残された自然環境の保全や特徴的な産業景観の活用
Ⅲ-1 水辺空間を利用した憩いの場の創出

既存ストックの計画的な予防保全による港湾機能の維持
Ⅳ-2 適正な港湾管理の推進

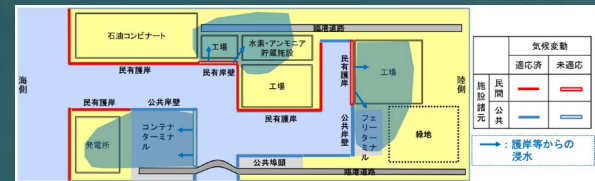
大規模災害発災時の臨海部防災機能の強化
Ⅳ-1 港湾の防災機能の強化



高規格ユニットロードターミナル(耐震機能確保)



自動車積出しターミナル(耐震機能確保)



気候変動への対応

気候変動	
対応済	未対応
民間	未対応
公共	未対応
民間	未対応
公共	未対応

→ 護岸等からの浸水

8. ゾーニング図



- 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



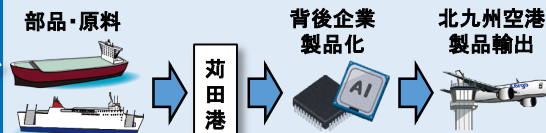
次世代エネルギーへの対応に必要な港湾施設

- I-4① 大型バルクバースの再編



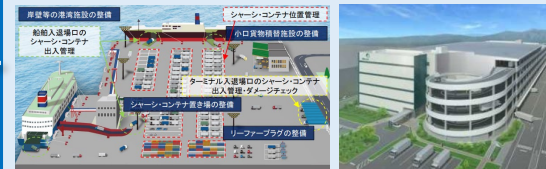
大型バルクバースの利用が想定される船舶の一例

- I-2② シー・アンド・エアの促進



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



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立地の促進



処分場への土砂投入



- I-3① 大型自動車専用船に対応したターミナル形成
- I-3② 自動車積出しふ頭の拡張・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

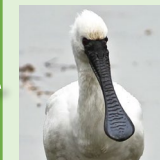


鉄源輸入・集積
低炭素鉄鋼原料の取扱拠点イメージ

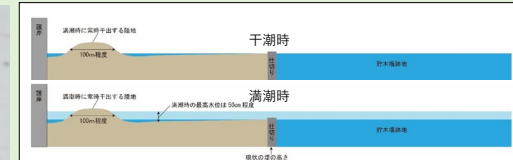


大水深岸壁
荷役機械、貯蔵タンク等
次世代エネルギーへの対応
に必要な港湾施設

II-2① 希少種のための環境保全



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-2② 緑地の形成や自然環境の保全

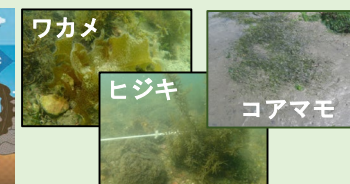


白石海岸クリーン大作戦
神ノ島清掃活動
環境美化活動

II-1③ ブルーカーボン生態系の保全・創造

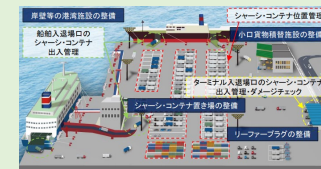


ブルーカーボンのイメージ



ワカメ
ヒジキ
コアマモ
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



高規格ユニットロードターミナルのイメージ

- 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





Ⅲ-1② 老朽化施設の機能転換等による 交流拠点の創出



磯浜緑地

JR苅田駅

Ⅲ-1① 歴史文化遺産や特徴的な産業景観の活用



松山城址

工場夜景



北九州空港連絡橋

神ノ島



宇原神社

白石海岸の潮干狩り

9. 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立地の促進			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 希少種のための環境保全			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

参考資料

参考 1. 企業ヒアリングに基づく苅田港への要請

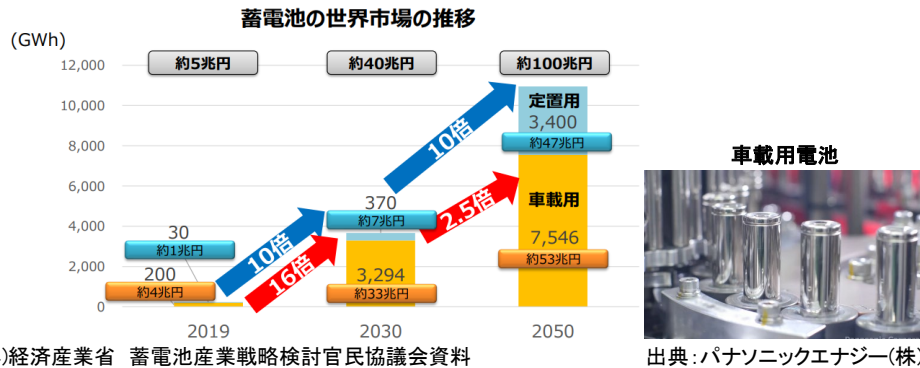


参考 2. 自動車産業を巡るEV化と車載用電池の動向

- 自動車のEV化事業に関しては、国内自動車メーカー各社がパートナーシップの締結や車載用電池の開発・生産等に乗出している。
- 福岡県は令和6年9月6日、トヨタ自動車グループが苅田港新松山地区の工業団地にて、車載用電池の新工場を建設すると発表した。

蓄電池市場の拡大

- 蓄電池市場は車載用、定置用ともに拡大する見通し。当面は、EV市場の拡大に伴い、**車載用蓄電池市場が急拡大**。足下では定置用は車載用の1/10程度の規模だが、**2050年に向けて定置用蓄電池の市場も成長する見込み**。



商工部企業立地課企業誘致係
担当: 豊島、安藤
内線: 3758
直通: 092-643-3441

トヨタ自動車グループと日産自動車(株)が新工場建設

- ・トヨタ自動車グループが新松山臨海工業団地で次世代BEV向けの電池を生産
- ・日産自動車株式会社が福岡県で軽電気自動車に搭載するLFPバッテリーを生産

「北部九州自動車産業グリーン先進拠点プロジェクト」が大きく前進!!
福岡県が「先進モビリティ」一大生産拠点へ

- トヨタ自動車株式会社(本社:愛知県豊田市)とプライムアースEVエナジー株式会社(本社:静岡県湖西市)^{*1}が、本県の「新松山臨海工業団地」に九州新工場を建設し、次世代BEV(次世代電気自動車)等への搭載を目指している次世代電池(パフォーマンス版)の生産を行うことを決定しました。
次世代電池(パフォーマンス版)は、現行車種であるbZ4Xに搭載している電池よりも航続距離やコスト、充電時間等の面でパフォーマンス性を高めたもので^{*2}、九州新工場で2028年の生産開始が予定されています^{*3}。

- また、日産自動車株式会社は、2028年に軽電気自動車に搭載する予定のLFPバッテリー^{*4}を開発・量産する計画を明らかにし^{*5}、そのための新工場を福岡県内に建設する予定としています。
日産自動車株式会社は、より手頃な電気自動車を提供するための将来技術の一つとして、LFPバッテリーを採用しています。

- 九州にはEVや自動運転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おり、今回、新たに電気自動車の心臓部ともいうべきEV電池の工場が本県に立地することで、「北部九州自動車産業グリーン先進拠点プロジェクト」は大きく前進します、本県が「先進モビリティ」の一大生産拠点へと発展していく新時代が幕を開けます。

^{*1} 令和6年10月1日から「トヨタバッテリー株式会社」に社名変更予定
^{*2} 次世代電池(パフォーマンス版)
トヨタ自動車の電動車 bZ4X(ピースイーフォーエックス)に搭載している電池と比べ、
①航続距離2倍/1,000kmを実現(空力や軽量化などの車両効率向上分を含む)、②コスト20%減、③急速充電20分以下を目指すパフォーマンスを高めた次世代電池(参考:トヨタ自動車「統合報告書2023」)
^{*3} 九州新工場での生産について、トヨタ自動車株式会社とプライムアースEVエナジーは、本日付で、経済産業省から「蓄電池に係る供給確保計画」として認定。
^{*4} リン酸鉄リチウムイオンバッテリー
^{*5} 車載用蓄電池(LFPバッテリー)の開発および量産について、日産自動車株式会社は、本日付で、経済産業省から「蓄電池に係る供給確保計画」として認定。

(出典)福岡県知事記者会見録(令和6年9月6日)

【周辺地図】



日産自動車、Hondaと三菱自動車、三社での戦略的パートナーシップ検討の覚書を締結

各社の強みを生かした戦略的パートナーシップの検討を開始



日産自動車株式会社(以下、日産自動車)と本田技研工業株式会社(以下、Honda)、ならびに三菱自動車工業株式会社(以下、三菱自動車)は、2024年3月15日に日産自動車とHondaが締結した、自動車の知能化・電動化に向けた戦略的パートナーシップの検討開始に関する覚書に基づく検討枠組みについて、このたび三菱自動車が新たに参画し、三社で協議を進めることについて覚書を締結しました。

出典:日産自動車(株)ニュースリリース

日産自動車株式会社
本田技研工業株式会社
三菱自動車工業株式会社



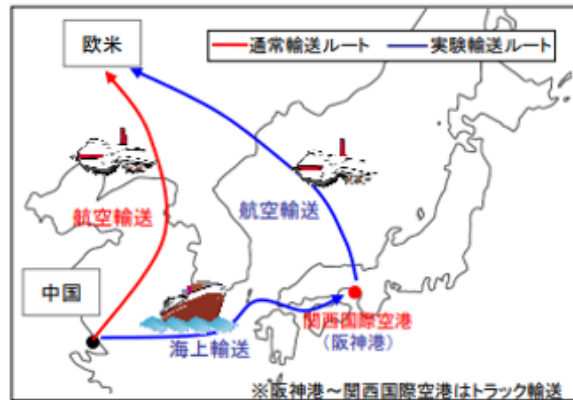
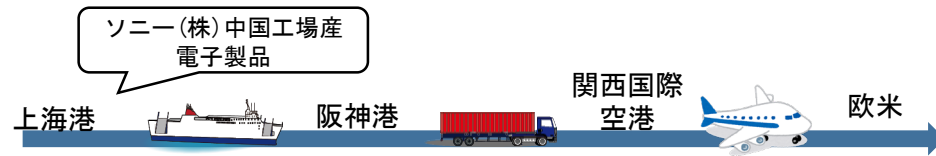
本田技研工業株式会社
株式会社 GSYUASA

本田技研工業株式会社(以下、Honda)と株式会社 GSYUASA(以下、GSYUASA)は、2023年1月23日付「HondaとGSYUASA、高容量・高出力なリチウムイオンバッテリーに関する協業に向けた基本合意を締結」と題した共同リリースでお知らせしたとおり、EV搭載用を中心とした高容量・高出力なリチウムイオンバッテリーに関する協業に向けて具体的な協議を進めてきましたが、新会社設立に関する合弁契約を締結しましたので、お知らせします。

出典:本田技研工業(株)ニュースリリース

■ 阪神港&関西国際空港

国際トランジット型シー・アンド・エア輸送の導入可能性を検討するため、中国発～阪神港・関西国際空港～欧米向けのシー・アンド・エア輸送の実証実験を実施。ソニー(株)中国工場で製造された電子製品4～5トン程度を輸送。



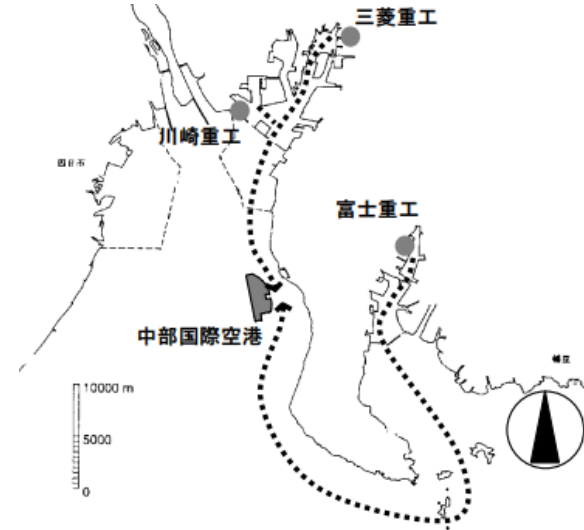
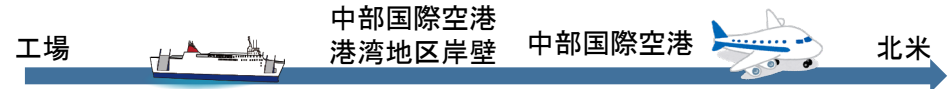
輸送スケジュール(例)

ソニー中国工場	上海港	阪神港(大阪港) 本船 CY	関西国際空港 航空会社上屋	アムステルダム	ソニーオランダ倉庫
1日目(木) 12:00 出発	→ 3日目(土) 14:00 出港(予定)	5日目(月) 12:00 入港(予定) 14:00 搬入	5日目(月) 18:00 搬入 7日目(水) 23:00 搬出	8日目(木) 05:10 到着(予定)	8日目(木) 15:00 配送(予定)
	海上輸送 (コンテナ船)	トラック輸送	航空輸送	トラック輸送	
		陸揚	荷卸し 搭載 貨物仕立		

(出典) 海上と航空の連携によるSea&Air輸送に関する実証実験の実施～関西国際空港の国際物流ハブ機能を強化～

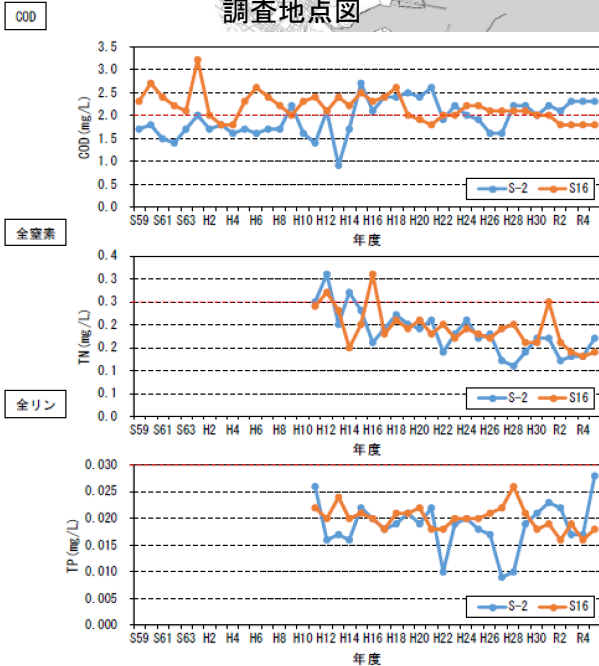
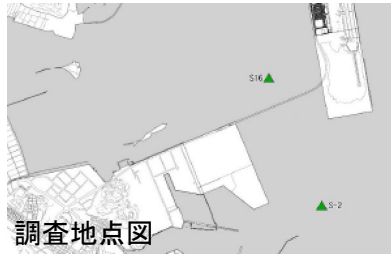
■ 中部国際空港

車両制限の問題から陸上輸送できない大型特殊貨物（航空機部品）を空港もしくはその近くまで海上輸送する。中部国際空港は、港湾地区の岸壁で荷揚げし、特殊ローダーに積み替え、輸送機に積み込むことができるため実績が多い。その他、原子炉容器、艦船用ガスタービンエンジンなどの輸送実績がみられるが、これらは通常、海上輸送品目であり、トラブル等により緊急時にのみ、航空輸送されている。



(出典) 国土交通省航空局 Sea&Air輸送の推進に関する調査・検討業務

海域環境



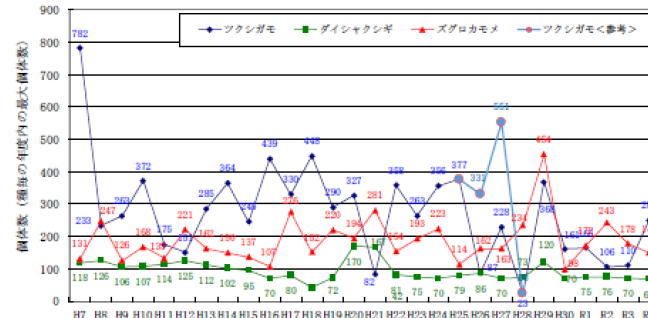
出典)「公共用水域測定結果」(環境省HP、<https://water-pub.env.go.jp/water-pub/mizu-site/>)より作成

本航路側でCODがやや環境基準値(2.0mg/L)を上回るものの、全窒素・全リンはいずれも基準値以下。

有機汚濁や富栄養化は進行しておらず、近年は安定した水環境を維持している。

鳥類

貴重種の経年変化(曾根干潟)



※平成26年度、平成27年度のツクシガモ<参考>については、新松山土砂処分場での出現個体を含む個体数。

出典)「令和4年度 新門司沖生態系調査報告書」



出典)「平成29年度苅田港環境影響評価現地環境調査」

曾根干潟を中心に、苅田港周辺に飛来する鳥類の調査が継続的に実施されている。直近10年では種類数・個体数ともにほぼ横ばい推移となっている。

なお、平成29年苅田港環境影響評価に係る調査では神ノ島でハヤブサの営巣が確認されている。

藻場

苅田港周辺海域で面積1ha以上の藻場は確認されていないが、H29年調査では小規模ながら神ノ島や南港地区で藻場の形成が確認されている。

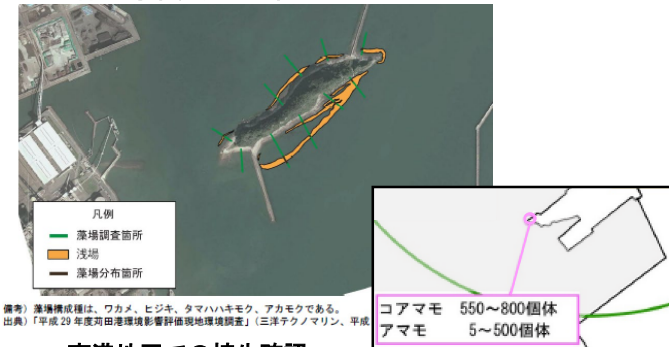
海藻草類の種類数の経年変化(苅田港周辺海域)

種名\調査年度	H19	H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R1
単子葉植物	コアマモ				○							○	○
アママ													
褐藻	ハバブリア属							○					
ツルモ		○											
紅藻	ウシケノリ						○						
ヒラアオノリ													○
オゴノリ			○										○
アオノリ属		○				○			○		○	○	○
アオアオサ		○											○
アオサ属		○											○
合計	1種	2種	3種	1種	3種	1種	3種	5種	3種	1種	1種	4種	6種

種名\調査年度	R2	R3	R4
単子葉植物	アママ	○	○
褐藻	カヤモノリ		○
紅藻	オゴノリ	○	○
アオノリ属	○	○	○
ボウアオノリ	○	○	○
アオサ属	○	○	○
合計	5種	2種	4種

備考) 1. ○は確認された種を示す。
2. 平成6年度は冬季のみの実施である。
出典) 平成25年まで:「新門司沖土砂処分場(二期)公有水面埋立事業環境影響評価書」(国土交通省九州地方整備局、平成28年)、平成26年以降:「新門司沖生態系調査」(国土交通省九州地方整備局、平成27年~令和4年)

神ノ島藻場調査結果(平成29年)



南港地区での植生確認



出典:平成29年度 苅田港環境影響評価現地環境調査

参考 5. 苅田港の災害リスク

- 九州一円が西山断層帯、中央構造線断層帯、南海トラフ等様々な地震災害リスクを抱える中で、苅田港及び北九州港(新門司港)は地震・津波に対する災害リスクが比較的低い港湾であると言える。
- また、地震・津波以外の自然災害に対しても大きな被災はなく、苅田港を含む九州北東部エリアは「災害の空白域」となっている。
- 平成28年熊本地震で大分・別府港、八代港などが支援物資や支援部隊の輸送拠点として機能したように、九州北部～北西部エリア(博多等)で大規模な地震災害等が発生した場合には、北九州港と苅田港が連携し、災害対応拠点を形成することが期待できる。

支援物資や支援部隊の輸送拠点としての港湾

○震災発生後、港湾管理者を始めとする関係者による速やかな点検、復旧作業により、熊本港、八代港、大分港等に支援物資を積載した海上自衛隊の輸送艦や、海上保安庁の巡視船が入港し、支援物資、支援部隊の輸送拠点として機能。

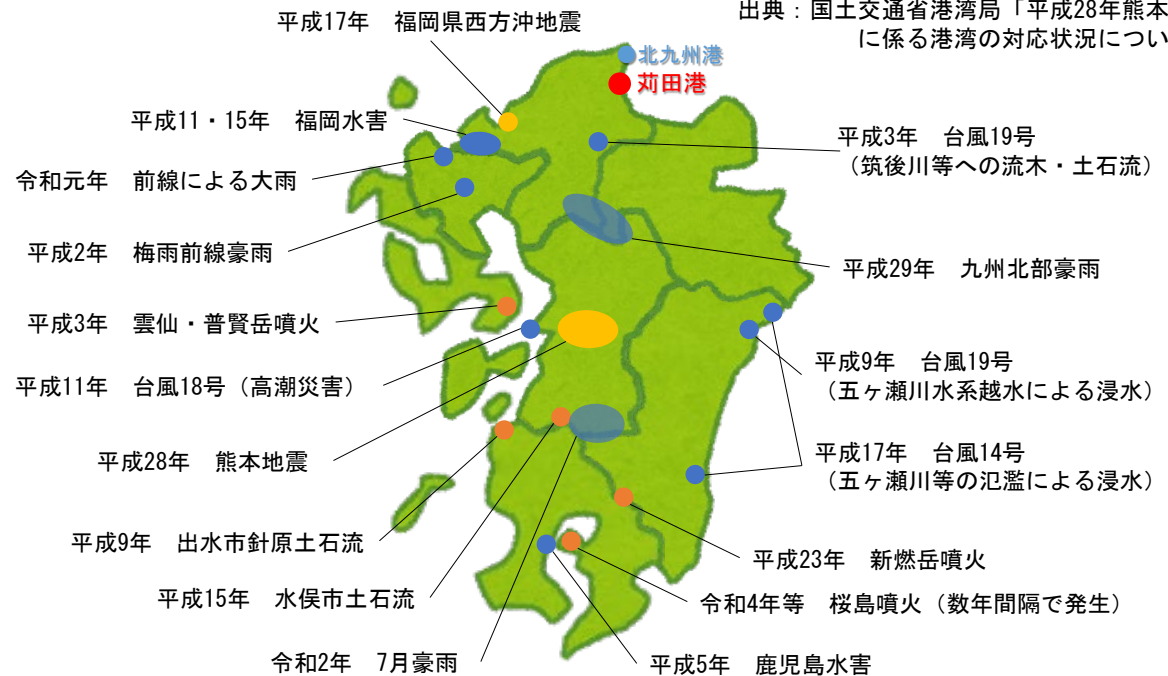


出典：国土交通省港湾局「平成28年熊本地震に係る港湾の対応状況について」



主な地震	想定震度	
	北九州港(新門司)	苅田港
小倉東断層地震	5強～6強	5弱～6強
西山断層帯地震	4～5強	4～5強
警固断層帯地震	4～5弱	4～5弱
中央構造線断層帯地震	4未満	4未満
周防灘断層地震	5弱(津波0～0.5m)	5強(津波1～1.5m)
南海トラフ巨大地震	4(津波2～5m)	4(津波2～5m)

資料：「福岡県地域防災計画」及び「津波に関する防災アセスメント調査」を基に作成



資料：九州地方整備局「防災の取り組みと過去の災害」及び(一社)九州地域づくり協会「九州災害履歴情報データベース」を基に作成

九州北東部エリアにおける主な断層と被害想定

九州で過去に発生した大規模自然災害

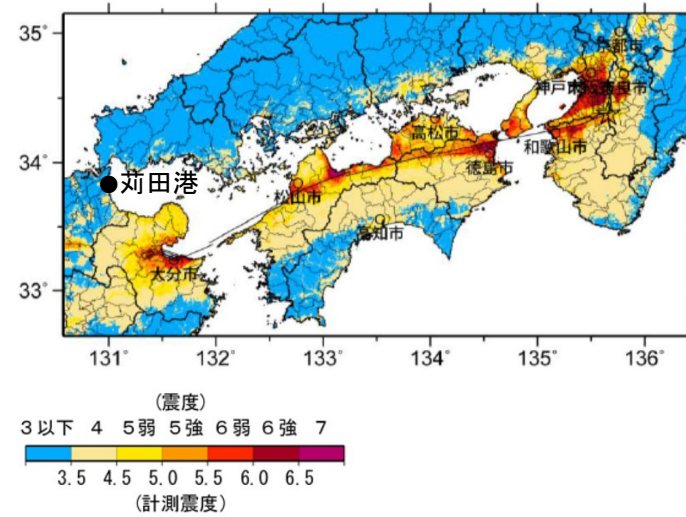
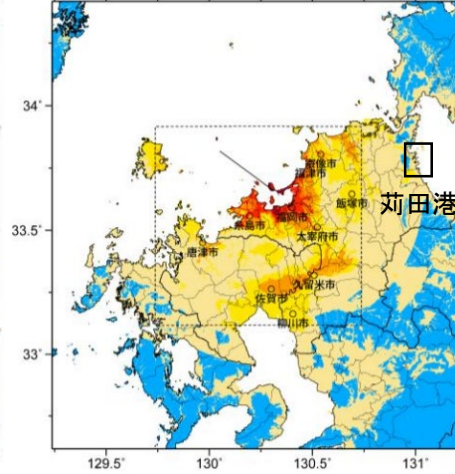
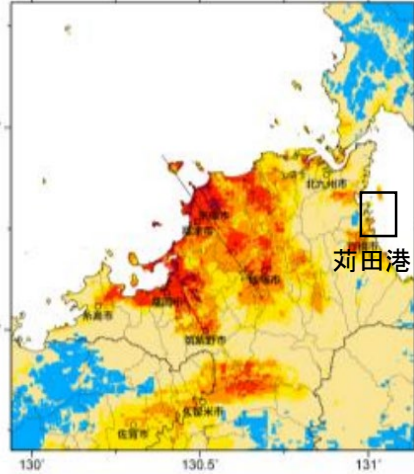
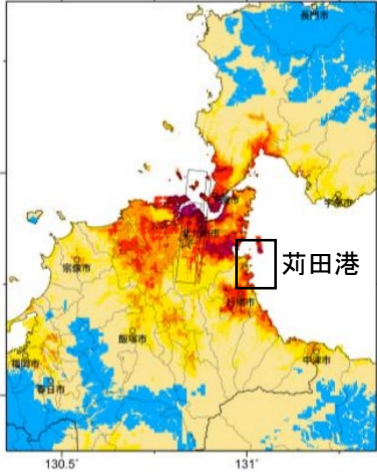
参考 6. 主な地震による震度分布と南海トラフ巨大地震による最大津波高

小倉東断層地震

西山断層地震(西山区间)

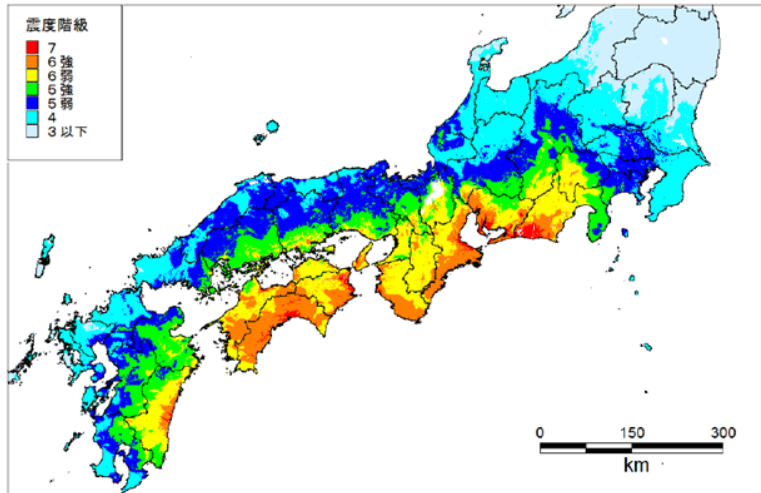
警固断層地震

中央構造線地震

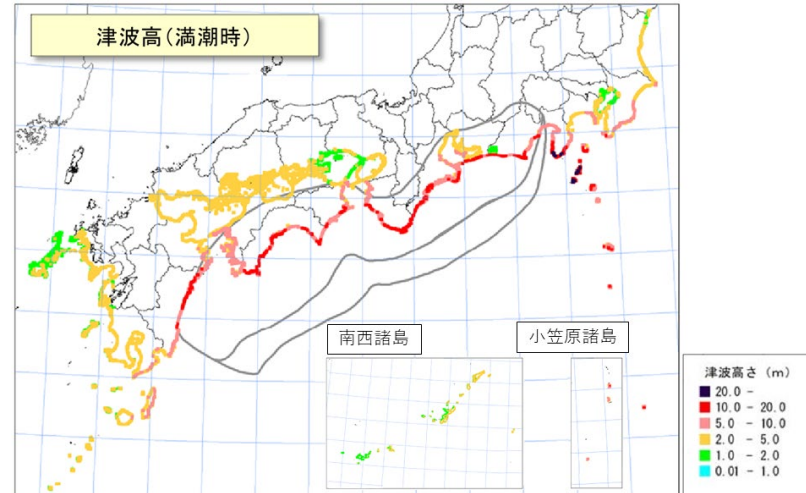


出典:地震調査研究推進本部:震源断層を特定した地震動予測地図(シナリオ地震動予測地図)

南海トラフ巨大地震震度分布



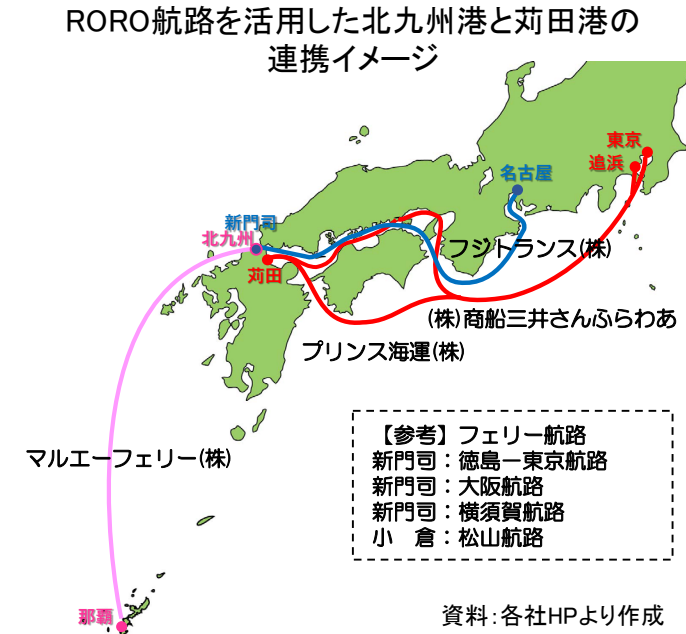
南海トラフ巨大地震最大津波高分布



出典:内閣府南海トラフ巨大地震対策検討ワーキング:南海トラフ巨大地震の被害想定について(第二次報告)

参考 7. 災害時の北九州港との連携イメージ

- 北九州港と苅田港の間は緊急輸送道路（一次ネットワーク）で接続されており、北九州港にはコンテナ、RORO、フェリー（徳島・東京航路、大阪航路及び横須賀航路）に対応した耐震強化岸壁（一部整備済）が計画に位置付けられている。
- 両港はともに災害リスクが低く、RORO航路を有している。大規模災害時に両港が連携し、中部・沖縄方面（北九州港が接続）や関東方面（苅田港が接続）とRORO航路を結ぶことで、九州北部～北西部エリアの幹線貨物輸送（RORO）を一体となって担うことが可能となる。
- 仮に両港が被災した場合には、残存機能を相互に補完することにより、各々の港湾の事業継続や復旧等を行う事も可能である。



港	船社	航路方面
北九州港	マルエフェリー(株)	沖縄(那覇)
	フジトランス(株)	名古屋
苅田港	(株)商船三井さんふらわあ	東京
	プリンス海運(株)	神奈川(追浜)

資料：北九州港事業継続計画【資料編】（平成29年1月 改訂版）に加筆

北九州港の耐震強化岸壁等位置図

※フェリー・コンテナは北九州港が担う

● 長期構想の基本理念の策定に当たっては、社会情勢の変化を踏まえつつ、福岡県総合計画、県政の方針等を参考とした。

福岡県の 目指す姿

誰もが安心して、たくさんの笑顔で暮らせる福岡県

策定の趣旨

新型コロナウイルス感染症の感染拡大、人口減少・少子高齢化の進行、デジタル化・脱炭素社会への対応、グローバル化の進展、頻発化・激甚化する自然災害など、私たちを取り巻く状況は大きく変化しています。

また、世界の持続可能性を見据え、あらゆる人々が活躍する社会やジェンダー平等の実現など、「誰一人取り残さない」社会の実現を目指したSDGsの考え方が一層重要となっています。

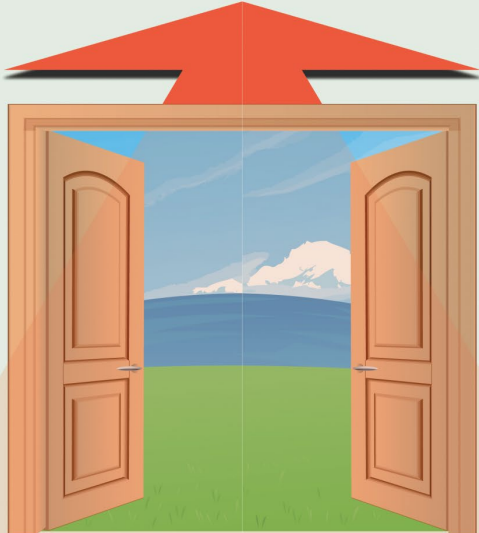
このような中、世界を視野に、未来を見据えて目指すべき福岡県の姿を明らかにするとともに、これからの県政を計画的に、着実に進めていくための指針として総合計画を策定しました。

福岡県の強み

- アアジアに近い地理的条件と優れた交通ネットワーク
- 多様な産業集積と優秀な人材
- 快適な生活環境と多彩な歴史・文化

県政推進の基本姿勢

- 常に「県民」を真ん中に置き、県が何をなすべきかを考えて県政を進めます。
- 県庁一丸となって、地域の関係者や団体の皆様をはじめ、広く県民の皆様の意見を聴き、施策に反映します。
- 二元代表制のもと、県議会との信頼関係を基に、緊張感を持って議論を行います。
- 県内全ての市町村と連携し、県民のための行政を進めます。



世界を視野に

- ・次代を担う「人財」の育成
- ・ワンヘルスの推進

未来を見据えた取組

- ・世界から選ばれる福岡県の実現
- ・デジタル、グリーンなど新たな動きを捉えた施策の展開

誰もが住み慣れたところで働き、長く元気に暮らし、子どもを安心して産み育てることができる地域社会づくり

感染症対策

防災減災・県土強靱化

生活と産業の発展を支える社会基盤の整備

福岡県の 目指す姿

誰もが安心して、たくさんの笑顔で暮らせる福岡県

九州のリーダー県として
さらに成長 さらに発展

未来への扉を開く



世界を視野に 未来を見据えて

- ・次代を担う「人財」の育成
- ・世界から選ばれる福岡県の実現
- ・ワンヘルスの推進
- ・デジタル、グリーンなど新たな動きを捉えた施策の展開

地方創生の基本

住み慣れたところで働く 長く元気に暮らす 子どもを安心して産み育てる

**感染症や災害に負けない
強靱な社会づくり**

感染症対策 防災減災・県土強靱化

**将来の発展を支える
基盤づくり**

生活と産業の発展を支える社会基盤の整備

出典: 福岡県 総合計画

参考 9. 福岡県の「ワンヘルス」への取り組み

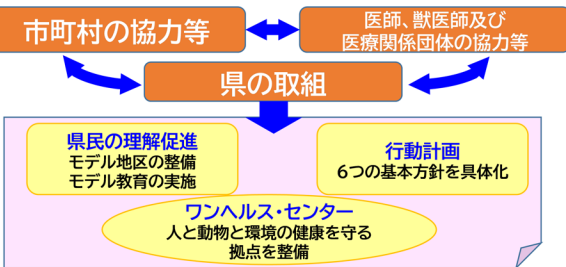
- 福岡県は、ワンヘルスの実践に関する条例として、全国で初めてとなる「福岡県ワンヘルス推進基本条例」を令和3年1月に施行。
- 福岡県におけるワンヘルスの実践の仕組みを構築し、県民及び動物の健康並びに環境の健全性を一体のものとして守り、その活動を次世代に継承していくために、6つの基本方針（7つの柱）を示している。

福岡県ワンヘルス関連条例

全国初

〈福岡県ワンヘルス推進基本条例〉R3.1.15公布・施行
ワンヘルスの理念に基づく行動又は活動を推進し、ワンヘルスの理念の実践に関する課題に取り組むための基本理念、基本方針及びその基盤となる措置等に関し必要な事項を定めたもの

〈ワンヘルスの実践促進に関する条例〉R4.10.28公布・施行
「ワンヘルス」の取組の実効性を確保するため、県や市町村、事業者、県民が担うべき責務などを定めたもの



出典：福岡県ホームページ

ワンヘルス実践の基本方針(6つの課題への取組)

人獣共通感染症対策 医療、獣医療をはじめ各分野と連携し、発生予防、まん延防止を図る	薬剤耐性菌対策 薬剤の適正使用を推進する
環境保護 自然環境の保全を図る	人と動物の共生社会づくり 動物愛護の推進と野生動物の理解と共存を図る
健康づくり 自然や動物とのふれあいを通じた健康づくり	環境と人と動物のより良い関係づくり 健全な環境下における安全な農林水産物の生産・消費、食育を推進する

7つの柱と取組事項

7つの柱	取組事項
1 人獣共通感染症対策	(1) 発生予防(平時の対応) (2) まん延防止(患者発生時の対応) (3) 動向調査、監視 (4) 研究開発、創薬 (5) 普及啓発
2 薬剤耐性菌対策	(1) 動向調査、監視 (2) 感染予防、管理 (3) 抗微生物剤の適正使用 (4) 普及啓発
3 環境保護	(1) 生物多様性の保全 (2) 地球温暖化対策 (3) 大気・水・土壌環境保全対策 (4) 普及啓発
4 人と動物の共生社会づくり	(1) 人と愛玩動物の関係性の向上 (2) 災害発生時等に備えた体制整備 (3) 人と野生動物の共存
5 健康づくり	(1) 自然とのふれあいを通じた健康づくり (2) 愛玩動物とのふれあいを通じた健康づくり
6 環境と人と動物のより良い関係づくり	(1) 健全な環境下における安全な農林水産物の生産等 (2) 生産・消費における環境への負担の低減 (3) 地産地消・食育の推進 (4) 有益な微生物の活用
7 ワンヘルス実践の基盤整備	(1) 啓発活動の推進 (2) 教育の推進 (3) 中核拠点の整備等

出典：福岡県 ワンヘルス推進行動計画

「ワンヘルス」とは？

ワンヘルス (One Health) とは、「人の健康」「動物の健康」「環境の健全性」を一つの健康と捉え、一体的に守っていくという考えです。私たちが健康に暮らしていくためには、地球に暮らす動物、そして地球自身も健康である必要があります。



出典：福岡県 ワンヘルス推進ポータルサイト