

【港湾施設マネジメントの推進】 経営分析・事業分析報告書

2025年3月
港湾空港局港営課

目次

- 1 クラスターの目的・目標
- 2 港が果たす社会的意義・役割
- 3 現状における問題認識
- 4 現状の把握①（経年の推移等）
- 5 現状の把握②（他都市比較）
- 6 ユーザー意見
- 7 他都市事例
- 8 枠組みの転換の考え方
- 9 課題（変革案）
 - （１）利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止
 - （２）集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用
 - （３）集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導
 - （４）老朽化施設の効率的な維持管理・改修
 - （５）収入増への新たな取組の実施
- 10 課題(変革案)実行のための打ち手(案)
- 11 打ち手の検討体制及び実行体制
- 12 行程表（スケジュール）

目次

- 1 クラスターの目的・目標
- 2 港が果たす社会的意義・役割
- 3 現状における問題認識
- 4 現状の把握①（経年の推移等）
- 5 現状の把握②（他都市比較）
- 6 ユーザー意見
- 7 他都市事例
- 8 枠組みの転換の考え方
- 9 課題（変革案）
 - （１）利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止
 - （２）集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用
 - （３）集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導
 - （４）老朽化施設の効率的な維持管理・改修
 - （５）収入増への新たな取組の実施
- 10 課題（変革案）実行のための打ち手（案）
- 11 打ち手の検討体制及び実行体制
- 12 行程表（スケジュール）

北九州港では、1960年代から1980年代にかけて整備された港湾施設が多く、施設の老朽化が進んでおり、今後、建設後50年を経過する施設はさらに増加するため、一斉に施設を更新する時期を迎える。

一方で、維持管理等の予算は近年横ばい状態であり、今後も大幅な増加は見込めず予算の確保は厳しい状況である。

このような状況では、全ての施設を維持管理していくことは困難であるため、老朽化した施設は、利用状況等を踏まえたうえで、「施設保有量の適正化」及び「施設の計画的な改修」を行う必要がある。そこで、以上の考え方を「北九州港港湾施設マネジメント実施計画」（以下、実施計画）として、2023年12月に取りまとめた。

しかし、実施計画策定の時点では完全に現在の予算額とのギャップを埋め切れなかったため、策定後も継続して方策を検討してきた。

今回の経営分析では、方策を示し、港湾施設マネジメントの一環として取り組むことで、持続可能な港湾運営を実現させていく。民間の活力を生かしながら港湾施設等の集約・利用転換等を進めることにより、港を効果的に再編し、競争力を維持・発展させることで更なる活性化を目指していく。

目次

- 1 クラスターの目的・目標
- 2 港が果たす社会的意義・役割
- 3 現状における問題認識
- 4 現状の把握①（経年の推移等）
- 5 現状の把握②（他都市比較）
- 6 ユーザー意見
- 7 他都市事例
- 8 枠組みの転換の考え方
- 9 課題（変革案）
 - （１）利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止
 - （２）集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用
 - （３）集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導
 - （４）老朽化施設の効率的な維持管理・改修
 - （５）収入増への新たな取組の実施
- 10 課題（変革案）実行のための打ち手（案）
- 11 打ち手の検討体制及び実行体制
- 12 行程表（スケジュール）

港が果たす社会的意義・役割 ～4つの機能～

- 港は、以下の4つの機能をあわせもち、有機的に結びついて成り立っている。
- 岸壁のように使用料収入がある施設や、護岸や防波堤のように公共性が高く収入が発生しない施設など、様々な施設を港湾空港局では維持管理を行っている。

① 物流空間

岸壁などを利用して貨物の輸出・輸入を行う。



② 産業空間

企業が工場などを建設して、ものづくりを行う。



③ 防災空間

護岸により津波や地震などの自然災害から守る。



④ 生活空間

緑地などでレクリエーションや散策などを楽しむ。

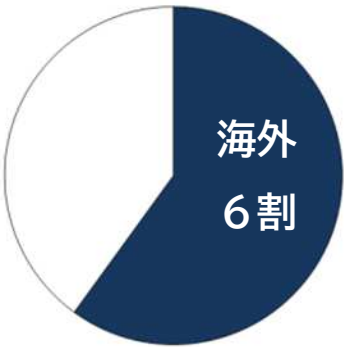


◆ 海上貿易量の割合

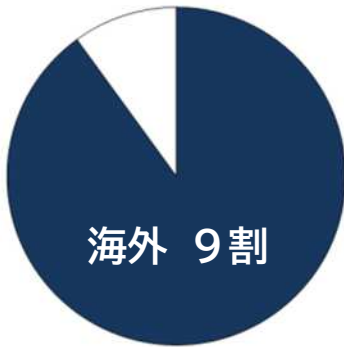
- ・ 輸出入貨物の**99.5%**は港から
- ・ 食料の**6割**は海外から
- ・ エネルギーも**9割**が海外から



出典：貿易統計をもとに国土交通省港湾局作成
(2021年)



出典：農林水産省「食料需給表（令和2年版）概要」



出典：資源エネルギー庁長官官房総合政策課
「2019年度エネルギーバランス表」

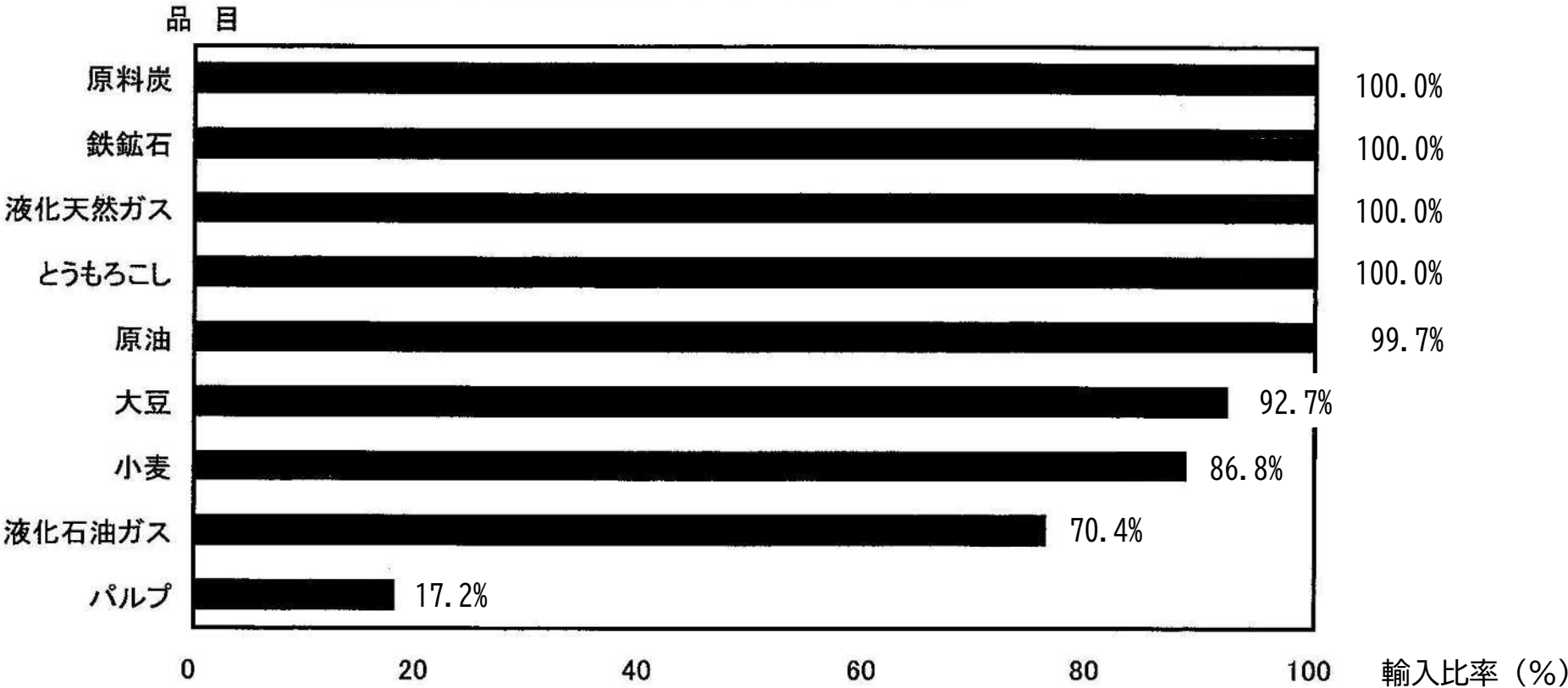
◆ 港の機能がストップしてしまうと・・・？

- 店舗にならぶ食品や雑貨が品薄になったり、照明などの明かりが消えるだけでなく、ガソリンがなければ車を運転することもできなくなる。
- 港は、わたしたちの日々の生活を支えている。



◆主要商品の輸入比率（重量ベース）

- 石炭や鉄鉱石など、ものづくりの原材料は100%輸入に頼っている。
- 大豆や小麦など、食品の原材料についても約90%を輸入に依存している。
- これらの輸入のほとんどは港を通して行われており、わたしたちの生活は港と密接な関係にある。



出典：経済産業省「総合エネルギー統計（2017年度）」
経済産業省「確報（資源・エネルギー統計（石油関係））（2018年3月）」
「生産動態統計年報（紙・印刷・プラスチック製品・ゴム製品
統計編（紙・パルプ））2018年」
農林水産省「平成29年度食糧需給表（概算値）」
財務省「貿易統計」より国土交通省港湾局作成
（注）輸入比率＝輸入量／（輸入量＋国内生産量）

目次

- 1 クラスターの目的・目標
- 2 港が果たす社会的意義・役割
- 3 現状における問題認識
- 4 現状の把握①（経年の推移等）
- 5 現状の把握②（他都市比較）
- 6 ユーザー意見
- 7 他都市事例
- 8 枠組みの転換の考え方
- 9 課題（変革案）
 - （１）利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止
 - （２）集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用
 - （３）集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導
 - （４）老朽化施設の効率的な維持管理・改修
 - （５）収入増への新たな取組の実施
- 10 課題（変革案）実行のための打ち手（案）
- 11 打ち手の検討体制及び実行体制
- 12 行程表（スケジュール）

① 港湾施設の多様性

港湾施設（約1,400）
+ その他設備（約200） = 1,634

○ 土木（岸壁、護岸、防波堤、橋梁、トンネル、道路など）

○ 建築（上屋、管理事務所など）

○ 機械・電気（ガントリークレーン、フェリー可動橋、受変電所など）

2024年3月31日時点

港湾施設名			施設数	
	一般会計	特別会計		
水域施設	航路		13	71
	泊地		29	
	船だまり		29	
外郭施設	防波堤・防砂堤・突堤		63	150
	護岸		87	
係留施設	岸壁		165	279
	物揚場・船揚場		87	
	係船くい		1	
	栈橋		14	
	小型船係留施設		12	
臨港交通施設	道路		336	360
	駐車場		2	
	トンネル		4	
	橋梁		16	
	鉄道		2	
航行補助施設	航行安全施設		42	42
荷さばき施設		荷役機械	10	212
		計量機	2	
		荷さばき地	159	
		上屋	40	
		くん蒸上屋	1	
旅客施設	旅客乗降用固定施設		5	5

港湾施設名			施設数	
	一般会計	特別会計		
保管施設		野積場	77	80
	貯木場		3	
船舶役務用施設		船舶給水施設	33	34
		船舶保管施設	1	
廃棄物処理施設	廃棄物埋立護岸		15	15
港湾環境整備施設	便所		17	67
	緑地		44	
	休憩所		5	
	魚釣施設		1	
港湾厚生施設		港湾労働者休憩所	6	6
港湾管理施設		港湾管理事務所 その他の港湾管理施設	59	59
移動式施設		移動式荷役機械	7	7
その他設備		冷凍コンセント	175	247
		クレーン式揚降施設 (7tテルハ)	1	
		揚降機(船体引き揚げ装置)	1	
		荷役機械(トラックヘッド)	7	
		荷役機械(シャーシ)	7	
		荷役機械(フォークリフト)	5	
		ヤード照明	31	
		受変電所(電気・設備)	8	
		受変電所(電気・設備)※1	6	
		受変電所(建築物)※2	6	
合 計				1,634

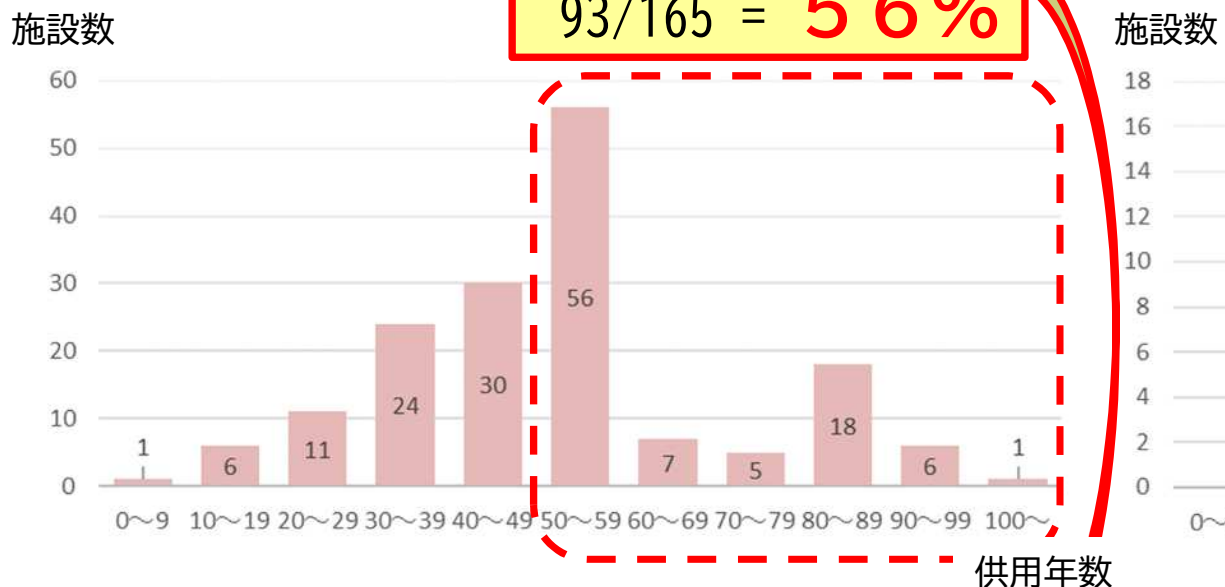
※1 6基のうち、対象3基 ※2 6施設のうち、対象3施設

② 港湾施設の老朽化

◆ 港湾施設の供用経過年数（2024年時点）

岸壁（165施設）

50年以上
 $93/165 = 56\%$



10年後
(2034年)

$123/165 = 75\%$

20年後
(2044年)

$147/165 = 89\%$

上屋（36施設）

50年以上
 $25/36 = 69\%$



10年後

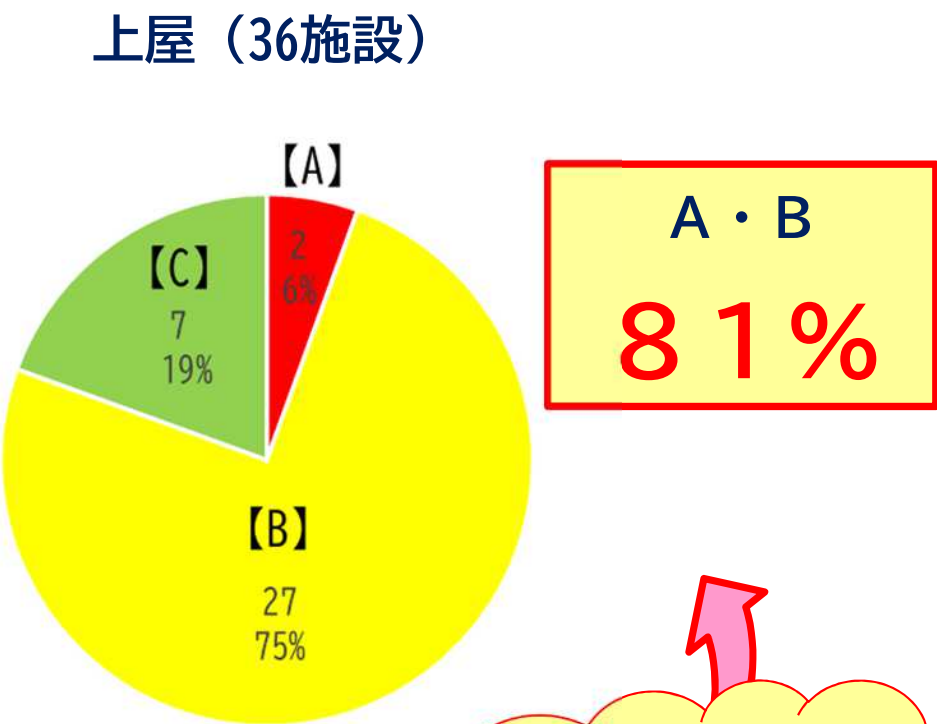
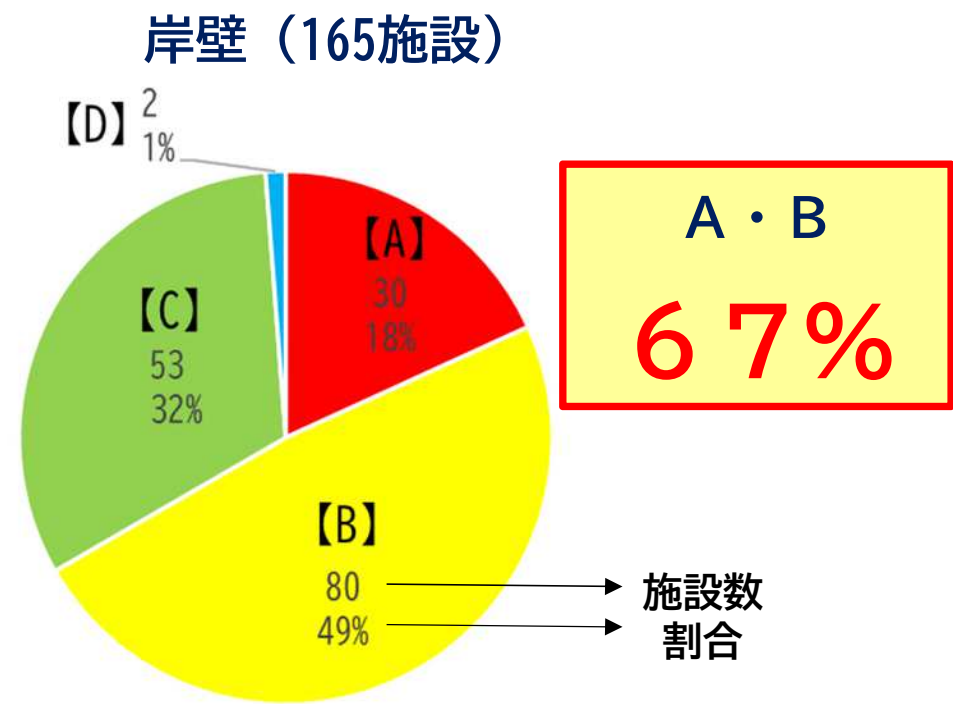
$30/36 = 83\%$

20年後

$33/36 = 92\%$

② 港湾施設の老朽化

◆ 性能低下度の状況（2024年時点）



性能低下度	変状の程度
Aランク	大きな変状があり、施設の性能が相当低下している状態。
Bランク	変状があり、施設の性能が低下している状態。
Cランク	変状はあるが、施設の性能の低下がほとんど認められない状態。
Dランク	変状は認められず、施設の性能が十分保持されている状態。

A・B

施設の改修・修繕を検討する必要あり

③ 施設の利用度

＜例＞：荷役形態の変化（ 人力 → 機械（バラ） → コンテナ ）
船舶の大型化 など

例1）岸壁



例2）上屋



目次

- 1 クラスターの目的・目標
- 2 港が果たす社会的意義・役割
- 3 現状における問題認識
- 4 現状の把握①（経年の推移等）
- 5 現状の把握②（他都市比較）
- 6 ユーザー意見
- 7 他都市事例
- 8 枠組みの転換の考え方
- 9 課題（変革案）
 - （１）利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止
 - （２）集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用
 - （３）集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導
 - （４）老朽化施設の効率的な維持管理・改修
 - （５）収入増への新たな取組の実施
- 10 課題（変革案）実行のための打ち手（案）
- 11 打ち手の検討体制及び実行体制
- 12 行程表（スケジュール）

北九州港の変遷

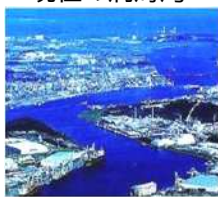


北九州港と東アジア・東南アジア主要都市

1960年代の洞海湾



現在の洞海湾



新門司フェリーターミナル



響灘リサイクルポート岸壁

港の始まりと産業の発展

明治22年(1889年)
11月 門司港開港、特別輸出港に指定
(外国貿易の始まり)

明治37年(1904年)
4月 若松港が特別輸出港に指定

戦後の復興と北九州港の誕生

昭和15年(1940年)
7月 門司、小倉、下関3港が合併し、
関門港となる

昭和38年(1963年)
2月 門司市・小倉市・若松市・八幡市・
戸畑市の5市が合併し、北九州市が発足

1960年代に「死の海」と言われた洞海湾

新しい輸送モードへの対応 昭和43年(1968年)

8月 小倉-神戸間に日本初の
長距離フェリーが就航

昭和55年(1980年)
11月 太刀浦コンテナターミナル
(第1ターミナル) 全面供用開始

平成3年(1991年)
1月 新門司フェリーターミナル供用開始

進化を続ける北九州港

平成14年(2002年)
3月 北九州貨物ターミナル駅供用開始
5月 リサイクルポートに指定
(平成19年6月 響灘リサイクルポート岸壁供用開始)

平成18年(2006年)
3月 北九州空港開港
平成23年(2011年)「グリーン成長都市(OECD)」に選定

平成24年(2012年)
1月 北九州港港湾計画を改訂
(平成30年代前半を目標にした計画)

平成25年(2013年)「北九州OECDレポート」発表

令和元年(2019年)
11月 開港130周年
「みなとオアシス門司港」に登録

明治34年(1901年)

2月 官営八幡製鐵所操業開始

大正時代初期(1910年代)

北九州市域で企業設立・拡張が相次ぎ、
北九州市域の人口が大幅に増える

昭和26年(1951年)

9月 関門港として、特定重要港湾に
指定

昭和39年(1964年)

4月 門司港、小倉港、洞海湾が統合し、
北九州港誕生

昭和46年(1971年)

6月 西日本初のコンテナターミナル、
田野浦コンテナターミナル供用開始

昭和62年(1987年)

8月 太刀浦コンテナターミナル
(第2ターミナル) 供用開始

平成7年(1995年)

3月 門司港レトロがグランドオープン
6月 中枢国際港湾に指定

平成17年(2005年)

4月 ひびきコンテナターミナル供用開始

平成23年(2011年)

4月 関門港として、国際拠点港湾に指定
11月 日本海側拠点港に選定

平成29年(2017年)

3月 北九州空港「貨物専用エプロン」
供用開始

令和2年(2020年)

9月 西日本唯一の海洋再生可能
エネルギー発電設備等拠点港湾
(基地港湾)に指定



官営八幡製鐵所旧本事務(1899年竣工)



田野浦コンテナターミナル



太刀浦コンテナターミナル



門司港レトロ



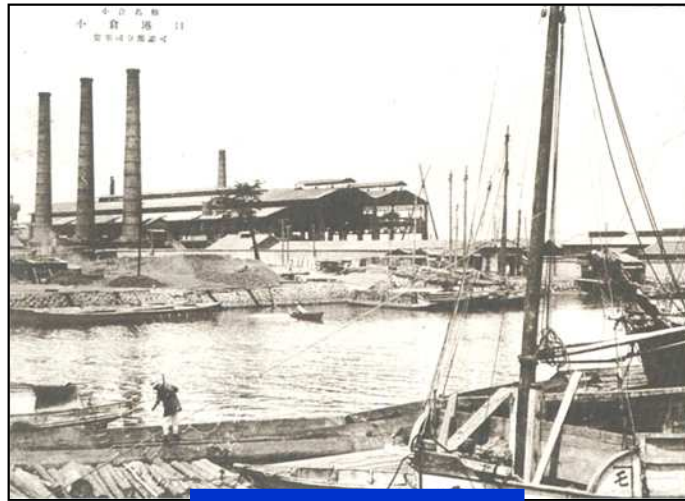
ひびきコンテナターミナル

北九州港の変遷

昔



門司港



小倉港



洞海港

1964年 北九州港に統合

今



大陸に近く、横浜、神戸と並ぶ国際貿易港として繁栄。

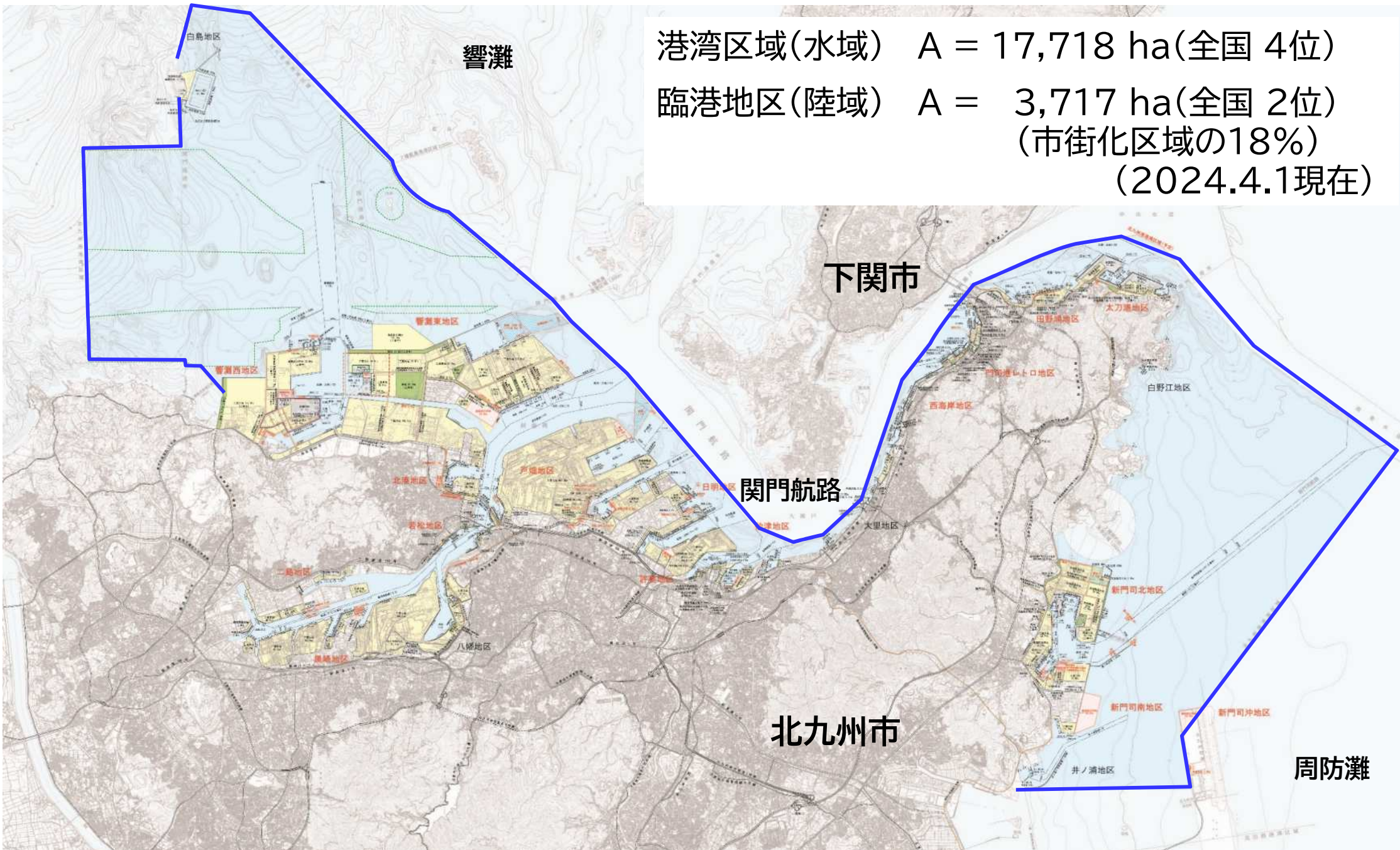


100万都市の商業の中心・小倉に隣接。内貿の拠点として繁栄。



日本の四大工業地帯の中心港湾。筑豊炭田の石炭積出し港としても繁栄。

北九州港の規模



北九州港の主要地区・施設

門司港レトロ、西海岸地区



- ・明治初期から昭和初期に日本の三大港として栄えた。当時の歴史遺産を活かした門司港レトロは、国内外から多くの観光客が来訪。
- ・下関との定期旅客船や関門海峡遊覧船が就航するほか、周辺の飼料工場や食品工場の原材料を取り扱う。

田野浦地区



- ・古くから青果物や、背後に立地する工場の原材料や製品を取り扱う拠点であり、最近では中古自動車や半導体製造装置を運ぶ国際 RORO ターミナルとして利用されている。

太刀浦地区



- ・西日本有数の定期コンテナ航路とコンテナ貨物取扱量を誇る「太刀浦コンテナターミナル」を有するコンテナ物流拠点。

響灘東、響灘西地区



- ・響灘東地区は、製造業、LNG 基地やバイオマス発電所、リサイクル関連産業等が集積。
- ・風力発電関連産業の総合拠点形成を進めており、洋上風車の積み出し拠点機能等を担う「基地港湾」に指定。沖合で響灘洋上ウインドファームの建設が進行中。
- ・響灘西地区は、大水深岸壁を持つ「ひびきコンテナターミナル」を有し、背後地に広大な産業用地を整備中。

八幡、黒崎、二島、若松、北湊地区



- ・古くから重工業が集積し、本市の産業を支える歴史ある地区で、洞海湾を囲む形で工業用地が広がる。
- ・八幡地区には、世界文化遺産の官営八幡製鐵所関連施設がある。

許斐、日明、戸畑地区

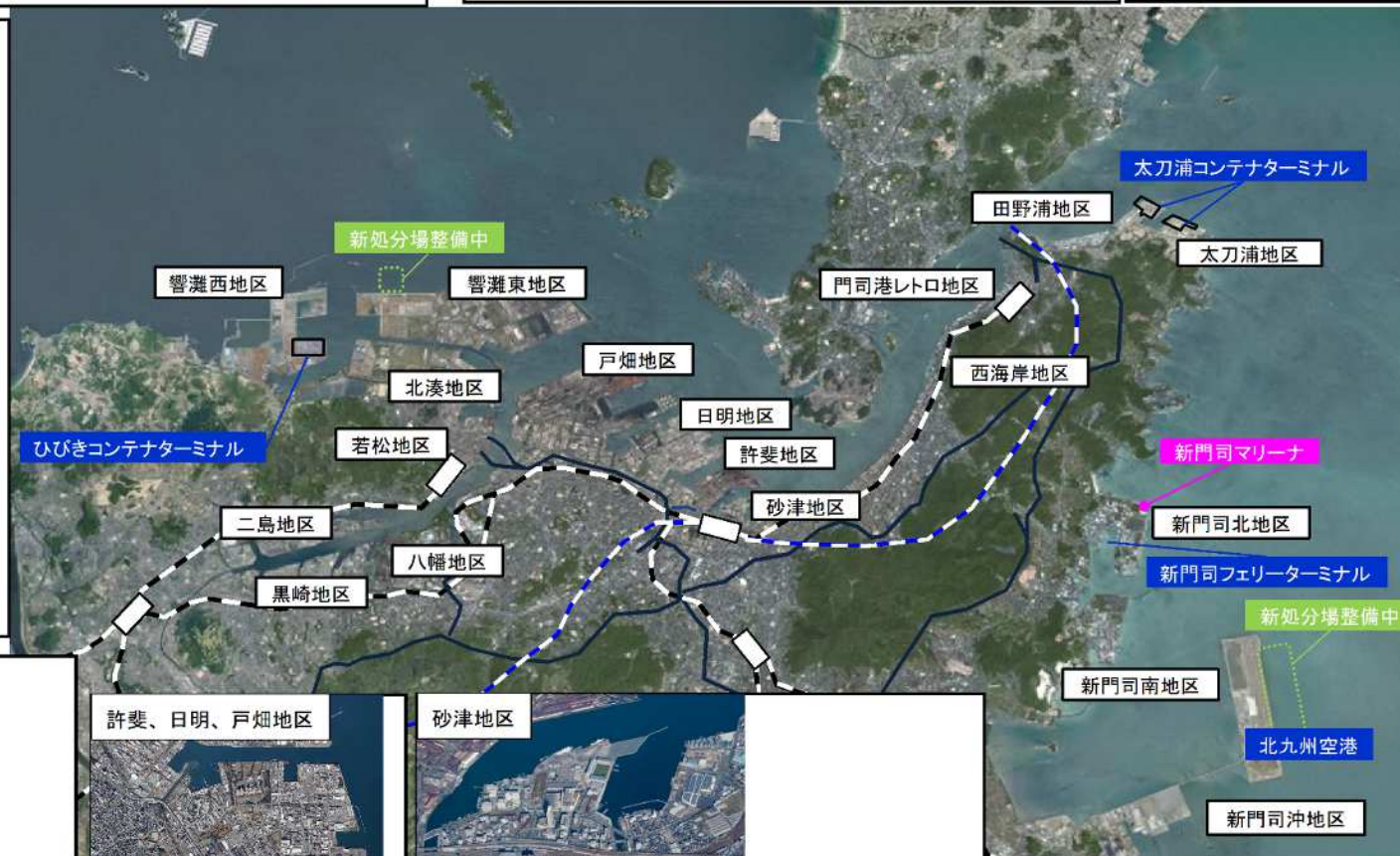


- ・港湾施設と物流事業者の配送拠点が近接し、鋼材、金属製品など幅広い在来貨物を取り扱う。

砂津地区



- ・JR 小倉駅に近接し、西日本総合展示場等の MICE 機能やミクニワールドスタジアム北九州等がある交流拠点。
- ・耐震強化岸壁が整備された臨海部防災拠点を有する。
- ・松山行きフェリーや離島航路が就航。



新門司北、新門司南地区



- ・新門司北地区は、西日本最大級のフェリーターミナルを有する物流拠点で、神戸、大阪、徳島・東京、横須賀向けが 6 便/日で就航。
- ・九州最大規模の完成自動車の物流センターを有し、自動車輸送の内航輸送拠点として利用されている。

新門司沖地区

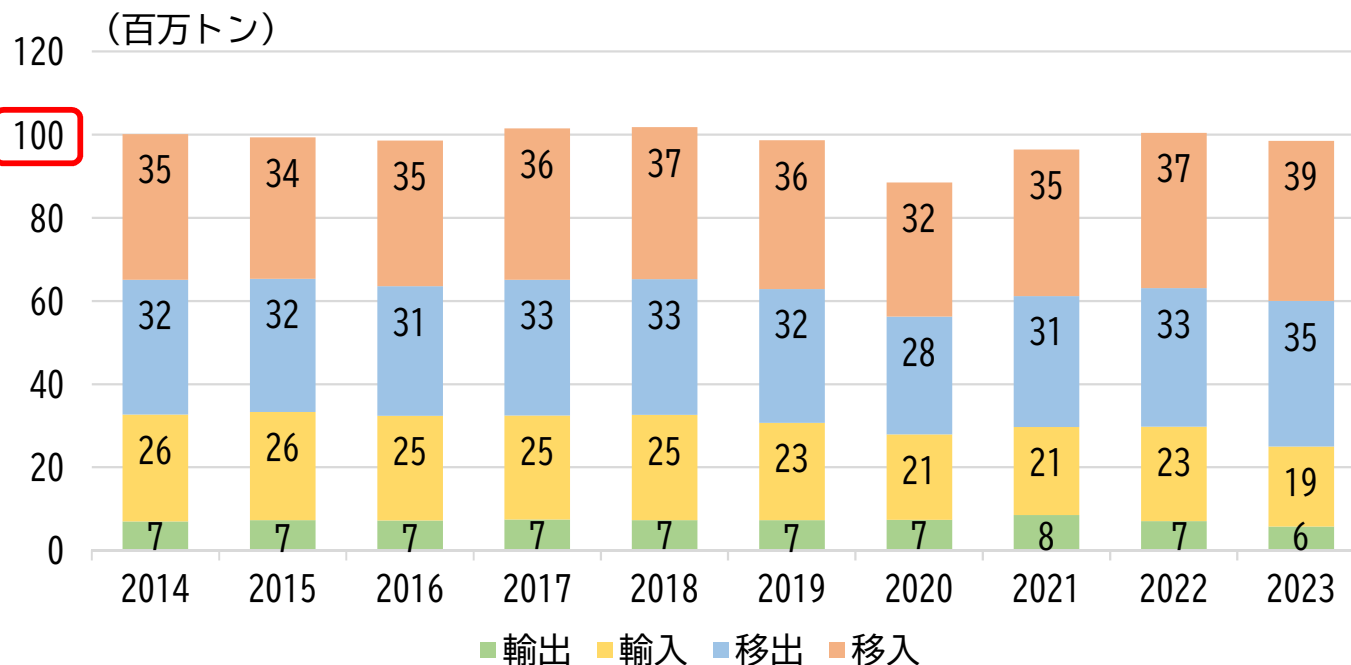


- ・新門司沖地区は、24 時間利用可能な海上空港である「北九州空港」を有する。

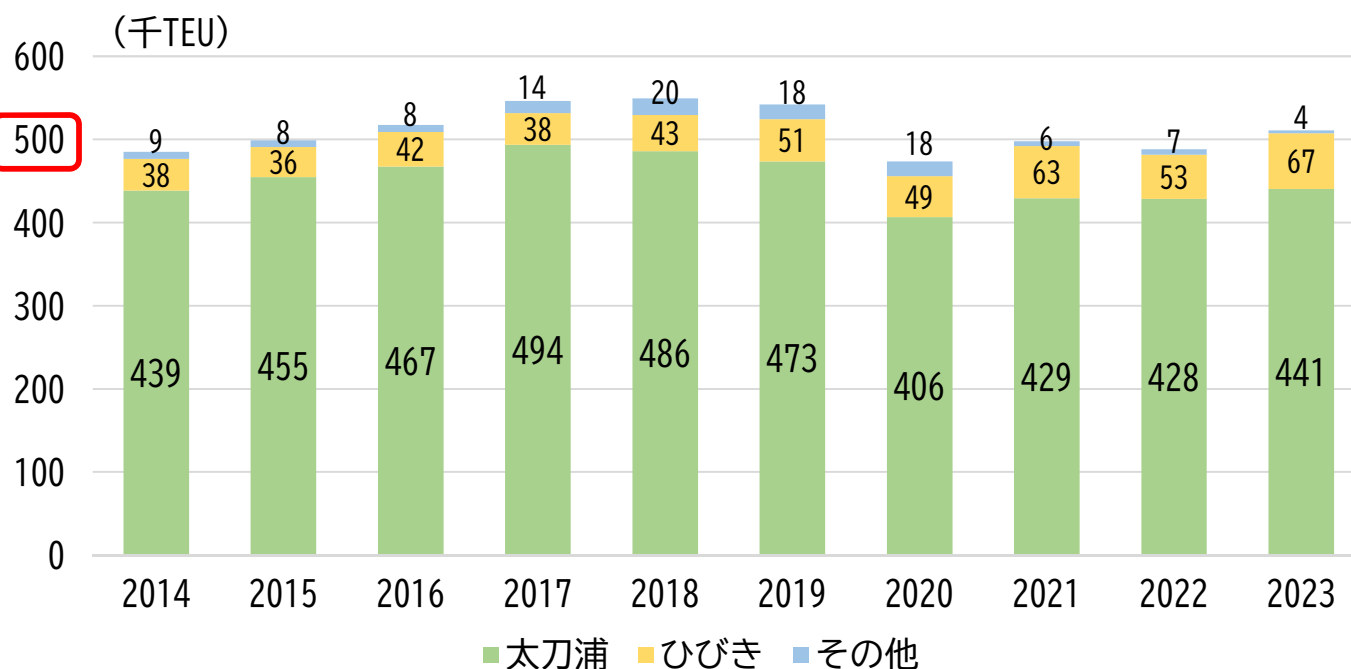
北九州港の利用状況①（貨物量）

◆ 港湾貨物量の推移

2020年は新型コロナの影響により減少したものの、2022年は10,041万t（対前年比+4%、全国5位）に増加し、新型コロナ前に戻りつつある。



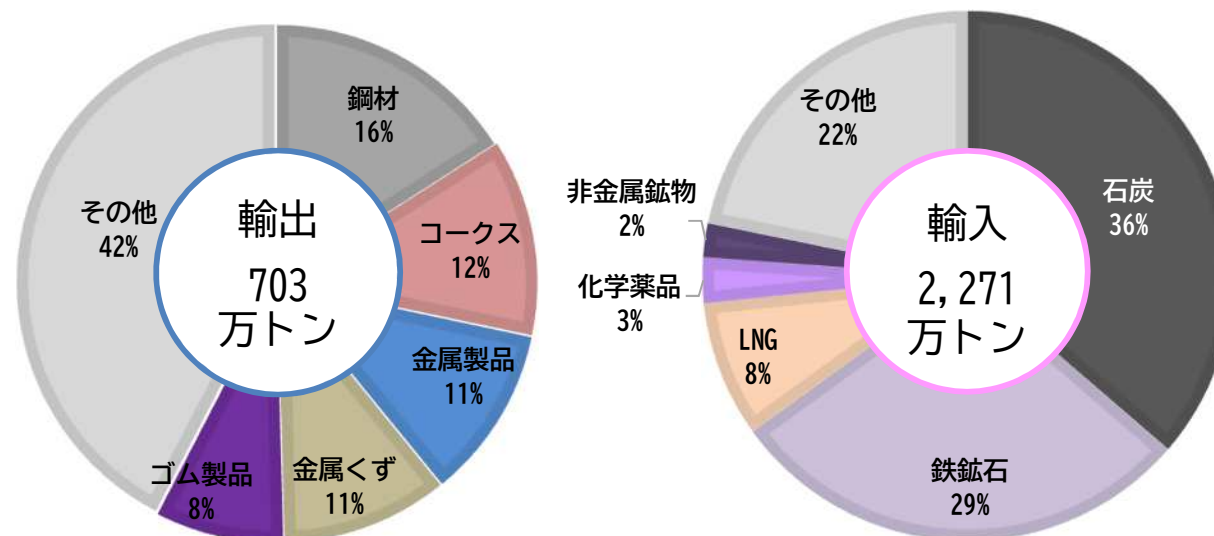
◆ コンテナ貨物量の推移



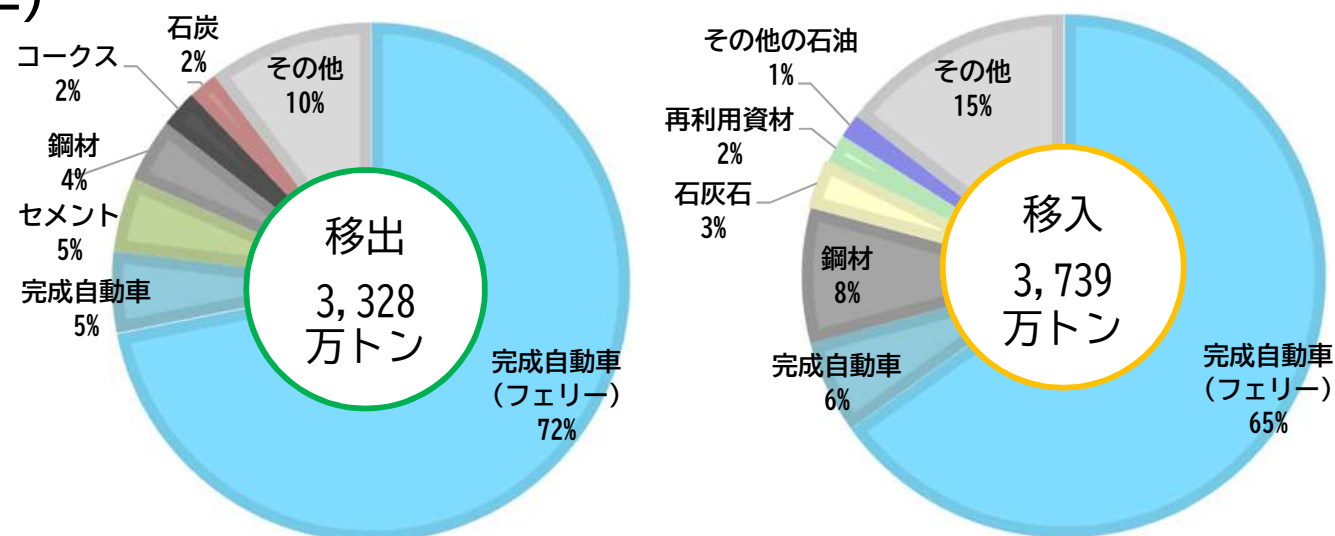
北九州港の利用状況②（品種別）

- 外貿貨物は、工業都市の性格から、工業原材料とその製品の輸出入が多い。
- 内貿貨物は、フェリー貨物が移出入の大半を占めている。

◆外貨貨物（品種別）（2022年）



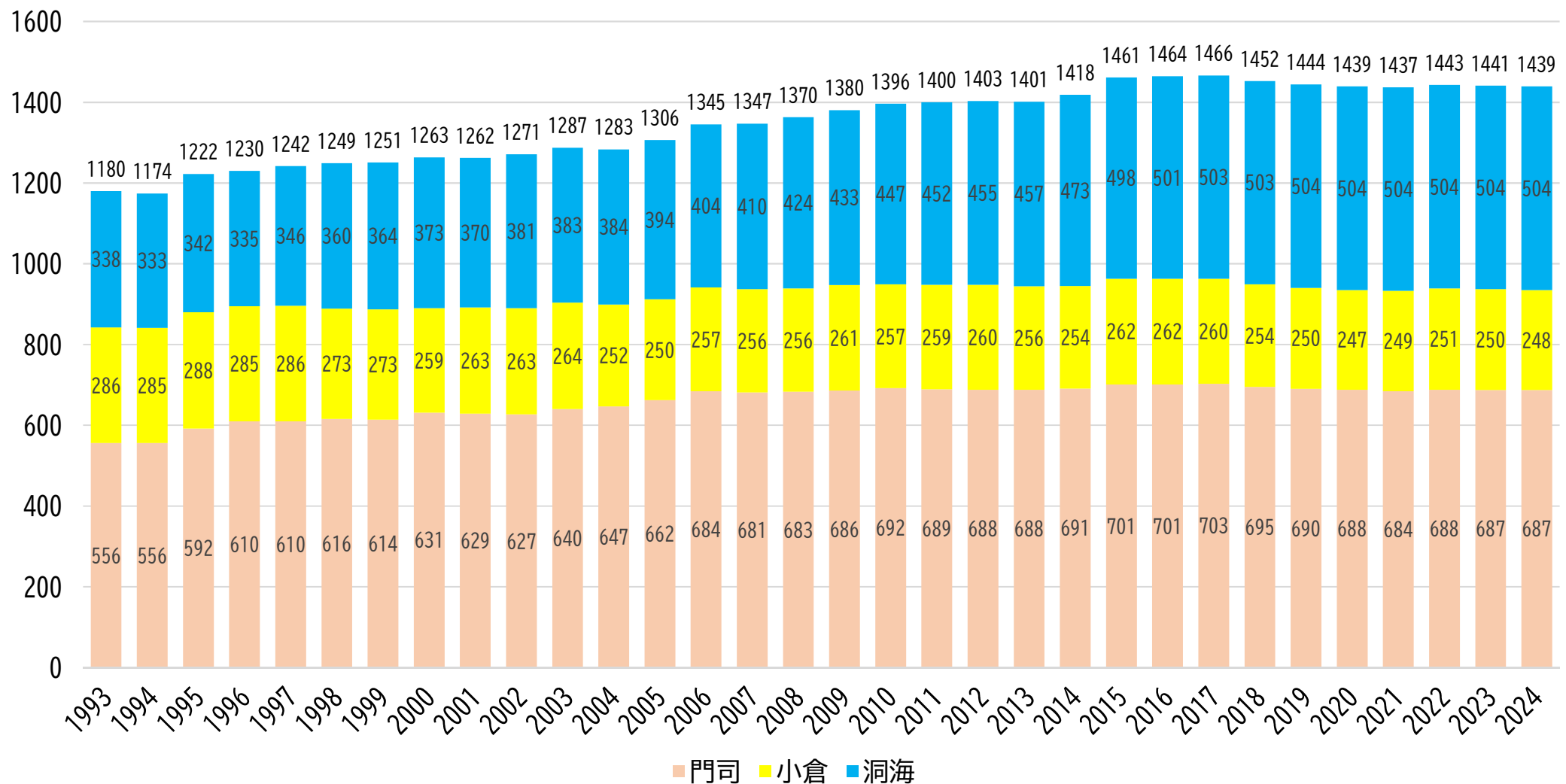
◆内貨貨物（品種別）（2022年）



北九州港の利用状況②

◆港湾施設数の推移（1993年～）

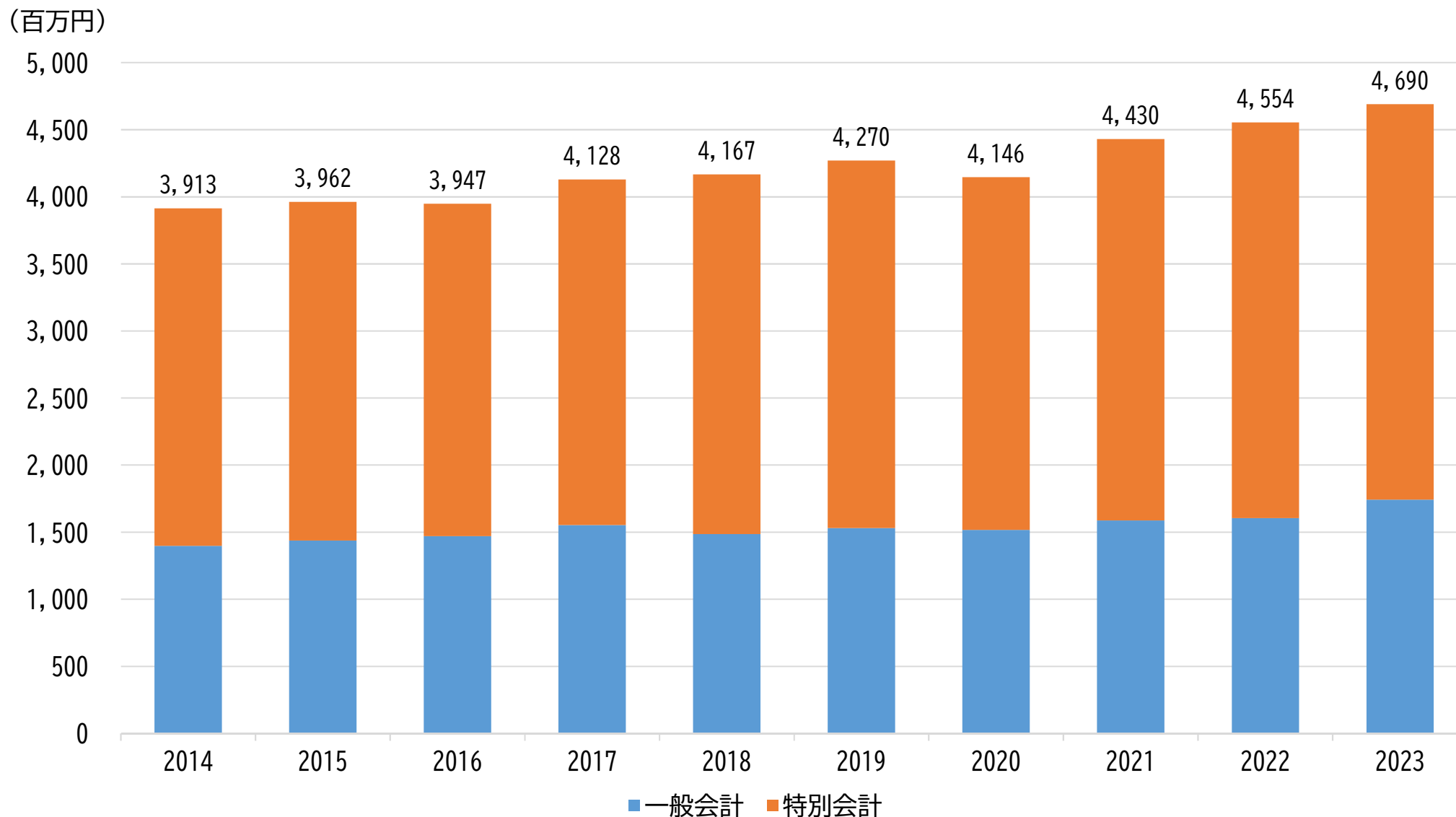
- 施設数は増加傾向から、2017年（1,466）をピークに横ばいとなっている。
- 1993年（1,180）と2024年（1439）で比較すると、約30年で施設数が約21.9%増加した。



北九州港の利用状況③

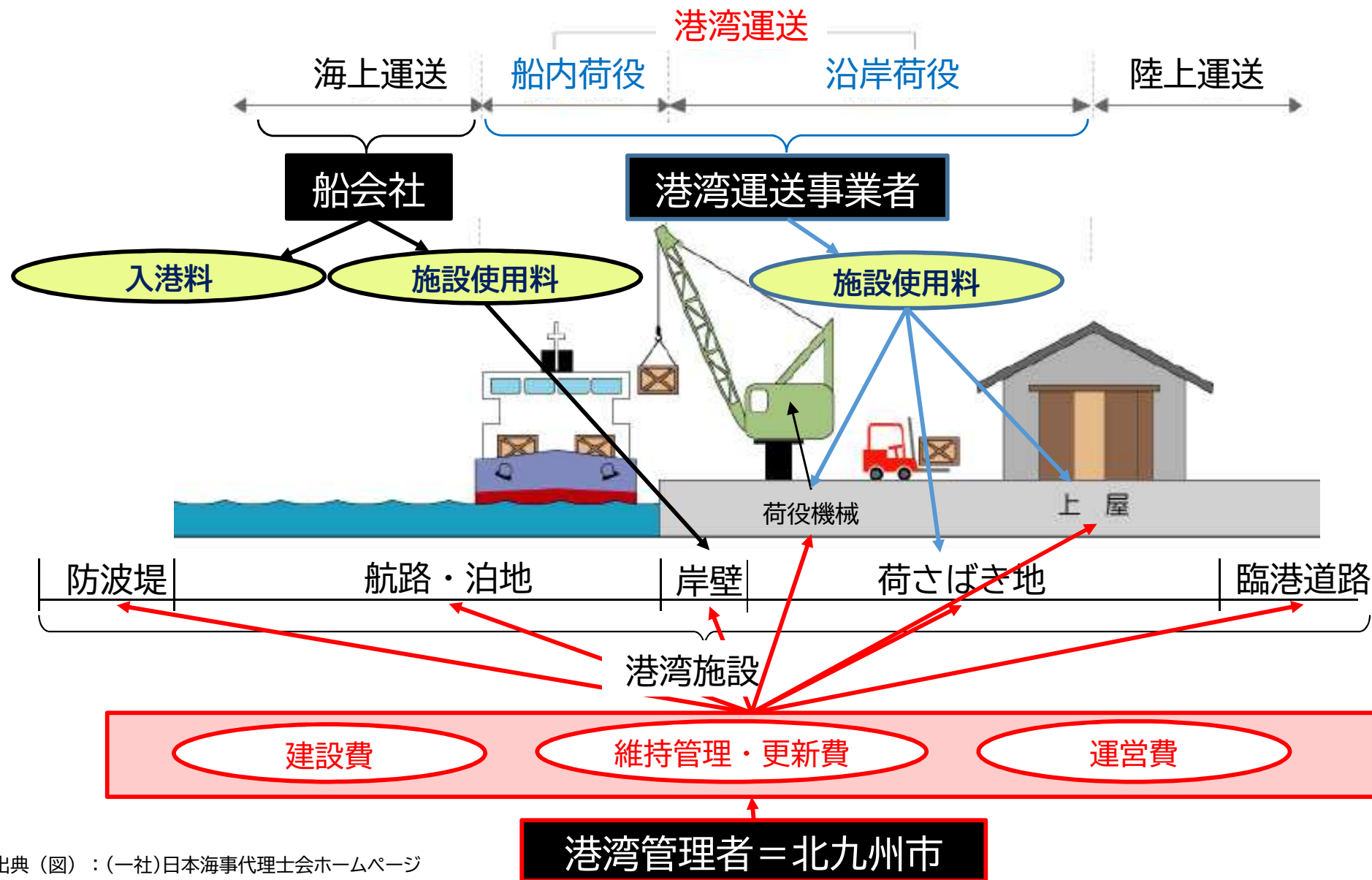
◆使用料・手数料収入の推移

○ 過去10年間の使用料・手数料収入は増加傾向。



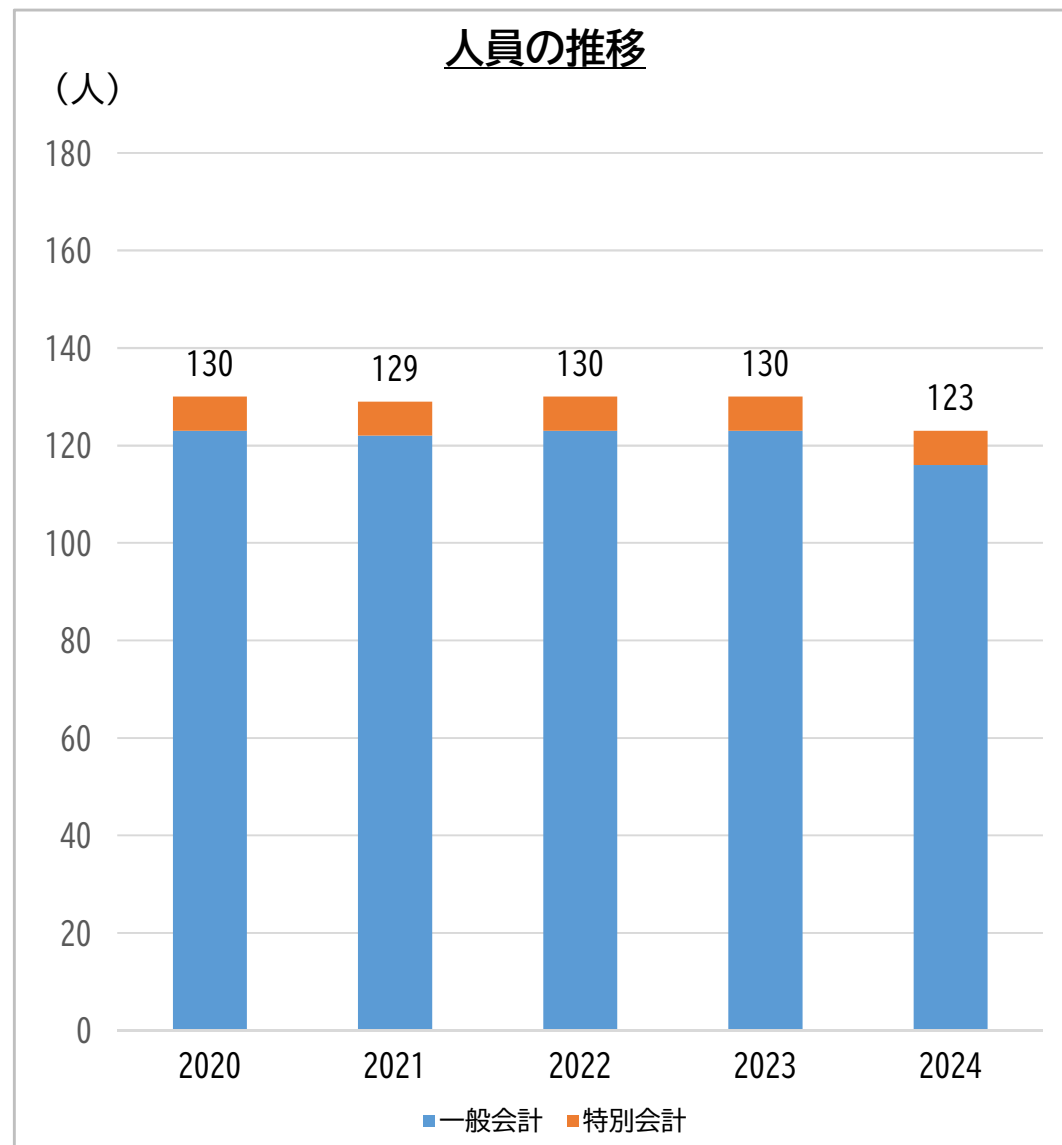
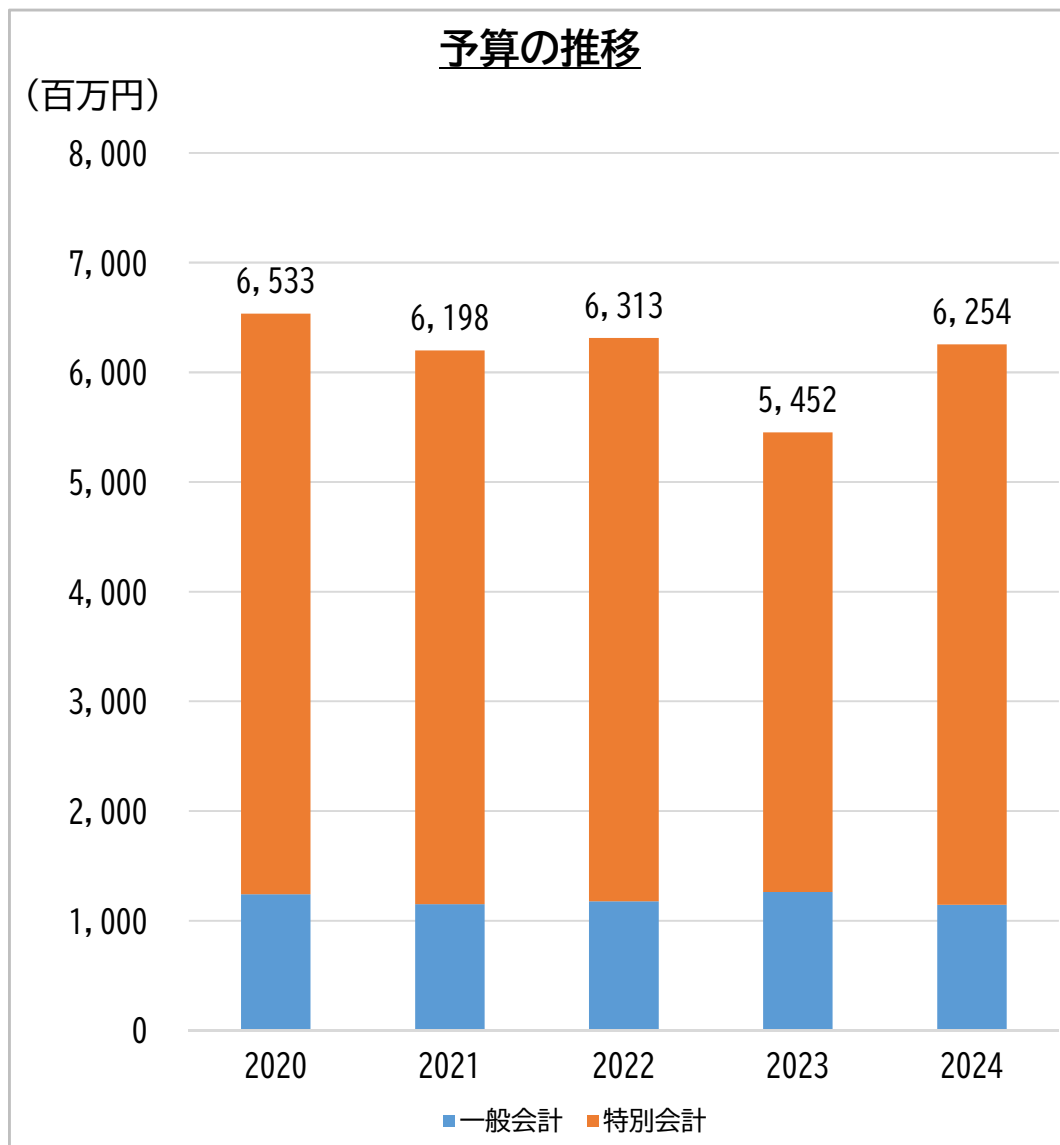
港内の関係者

- 船会社や港湾運送事業者は、入港料や使用料を払って港を使っている。
- 港湾管理者である北九州市は、防波堤や臨港道路など、使用料収入は入らないが港の機能を確保するため必要な施設も、整備・維持管理を行っている。



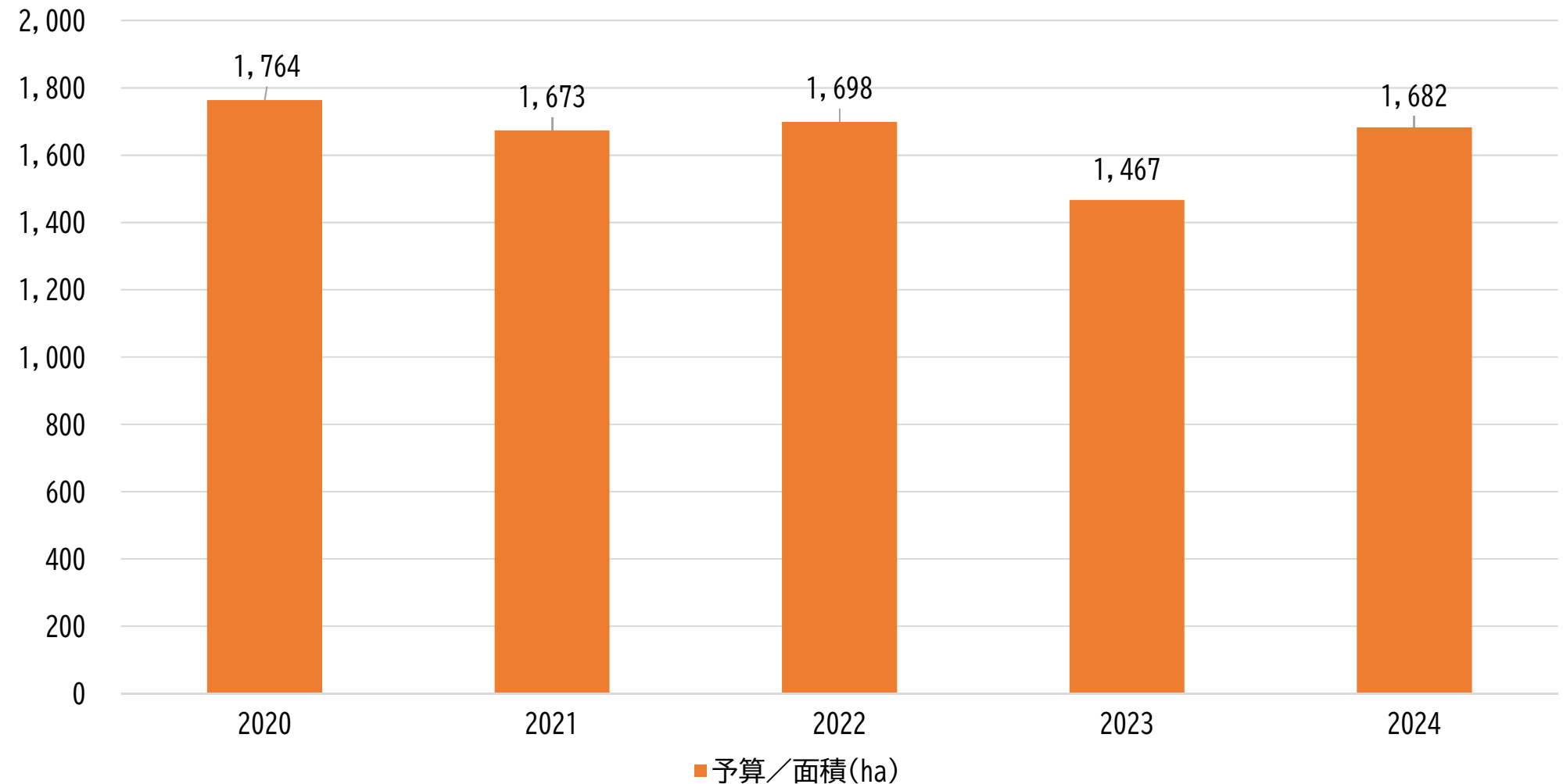
予算及び人員の推移

- 予算規模（施設管理費等）は60億円前後で推移。
- 人員は減少傾向。

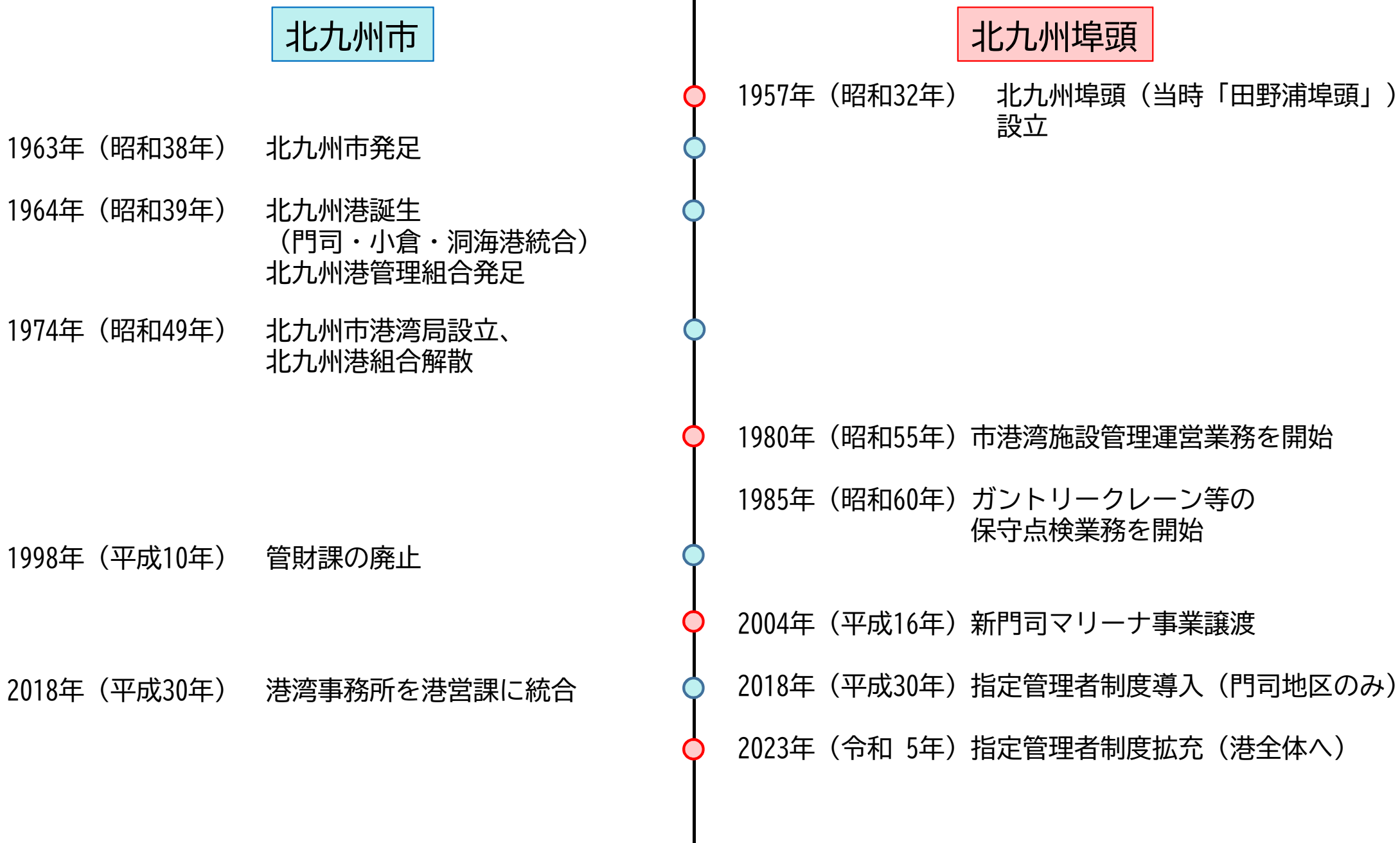


臨港地区 1 haあたりの予算の推移

(千円)



組織体制の変遷



目次

- 1 クラスターの目的・目標
- 2 港が果たす社会的意義・役割
- 3 現状における問題認識
- 4 現状の把握①（経年の推移等）
- 5 現状の把握②（他都市比較）
- 6 ユーザー意見
- 7 他都市事例
- 8 枠組みの転換の考え方
- 9 課題（変革案）
 - （１）利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止
 - （２）集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用
 - （３）集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導
 - （４）老朽化施設の効率的な維持管理・改修
 - （５）収入増への新たな取組の実施
- 10 課題（変革案）実行のための打ち手（案）
- 11 打ち手の検討体制及び実行体制
- 12 行程表（スケジュール）

わが国における北九州港の役割

○ 北九州港は、港湾法で国際拠点港湾として分類されており、国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾のひとつとされている。

□ 国際戦略港湾 5港

(東京・横浜・川崎・神戸・大阪)

◎ 国際拠点港湾 18港

(千葉・名古屋・**北九州**・博多など)

● 重要港湾 102港

[その他]

- ・ 地方港湾
- ・ 避難港
- ・ 56条港湾

合計 約1,000港

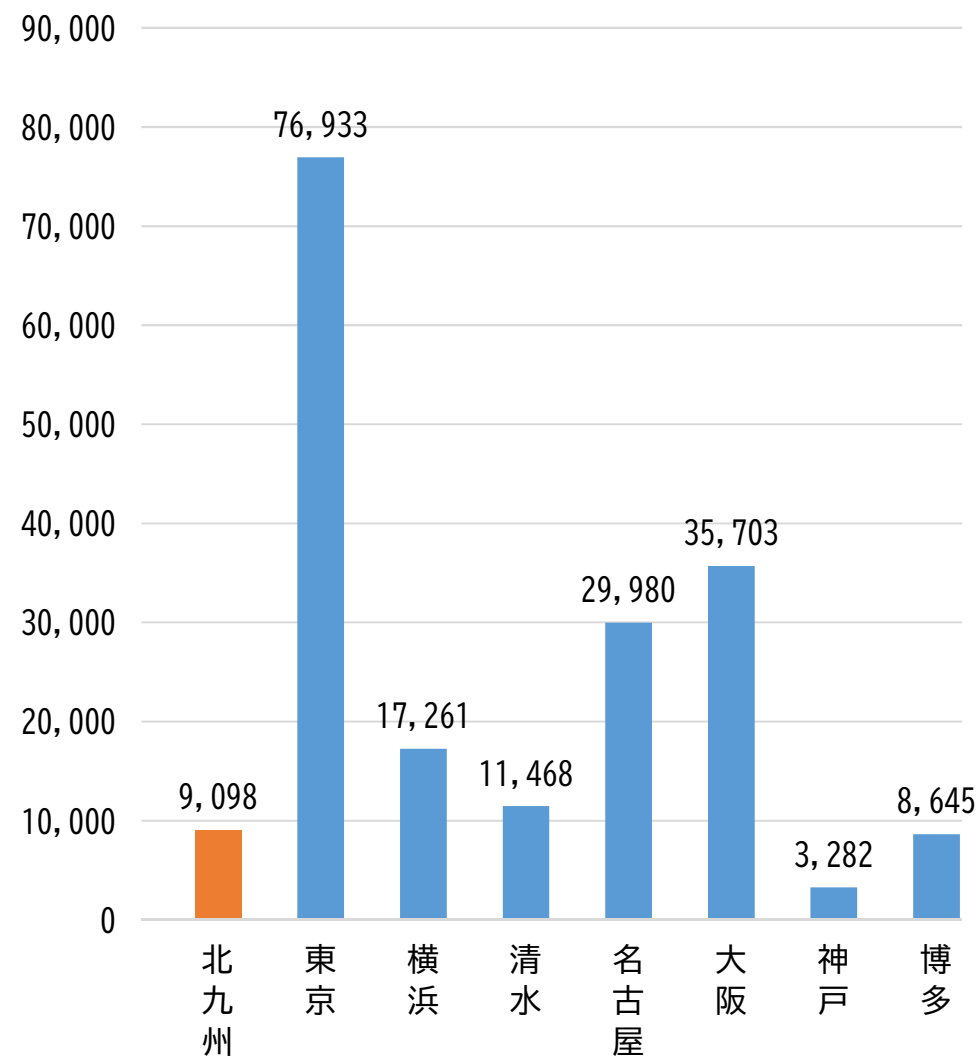


予算の他港比較(2024年度)

○ 港湾管理者の違い（都県・市・組合等）もあり、予算規模にはばらつきがある。

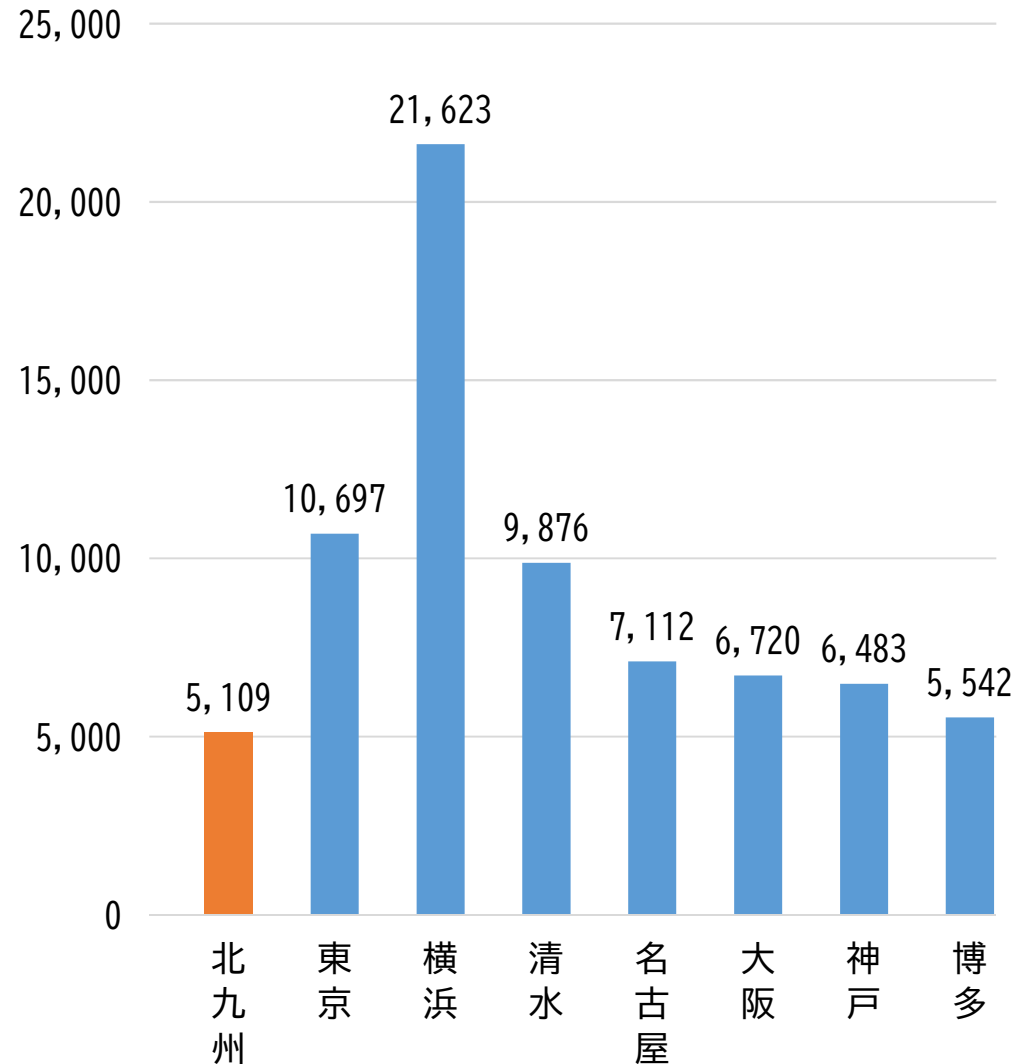
一般会計(港湾費)

(百万円)



特別会計(機能)

(百万円)



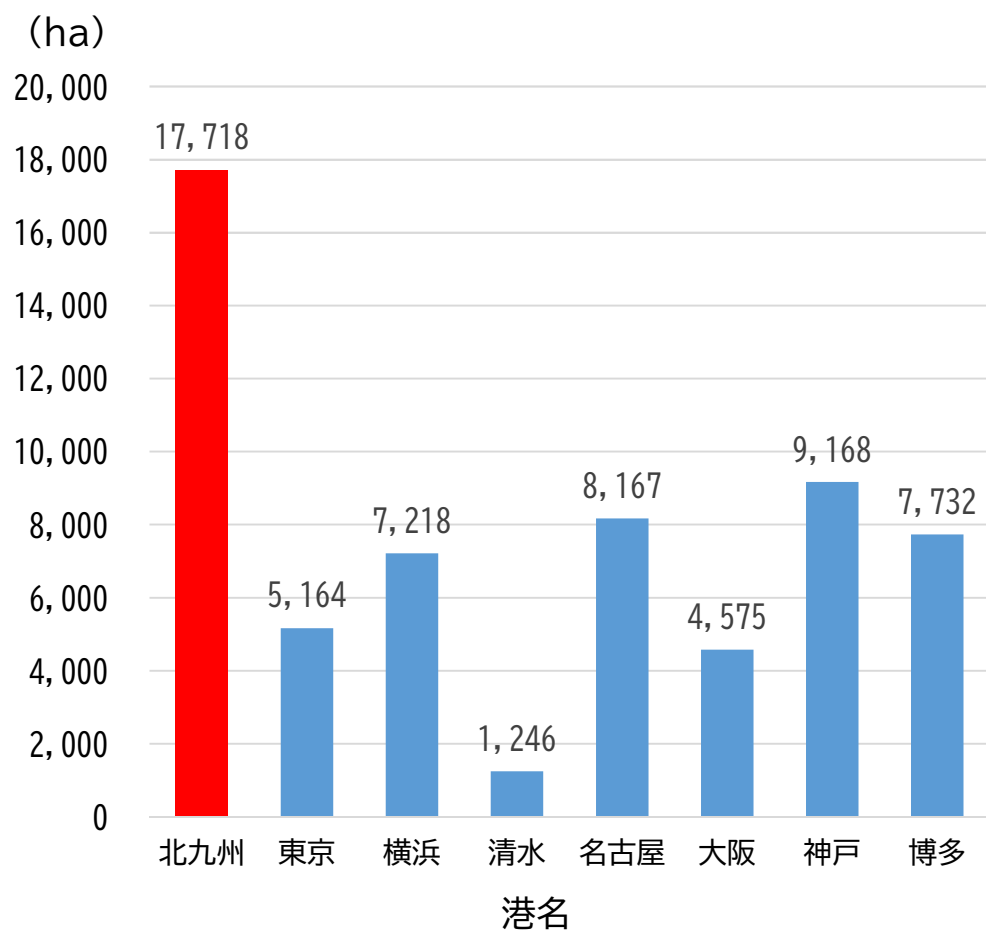
主要他港との比較①(2022年)

◆港湾空間の規模

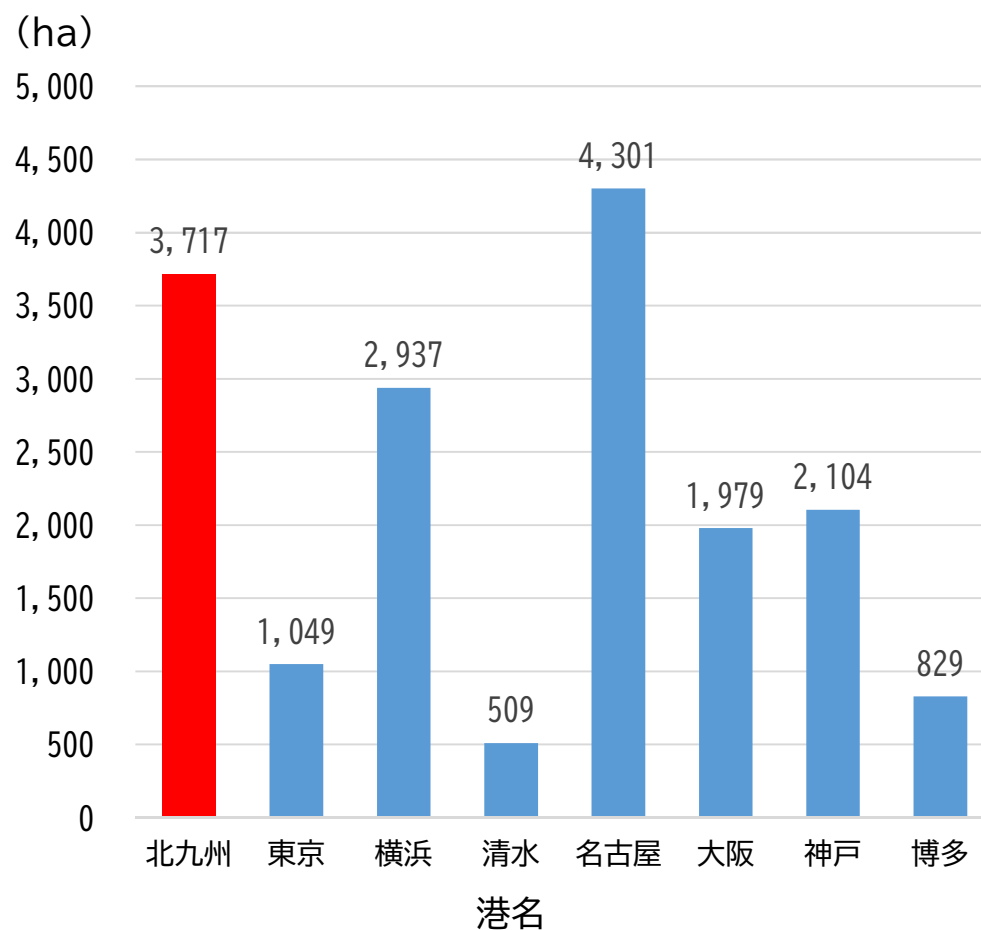
○ 水域、陸域ともに、主要他港に比べ広大な港湾空間を有している(特に水域)

… 港湾区域:全国4位、臨港地区:全国2位(再掲)

港湾区域(水域)の比較



臨港地区(陸域)の比較

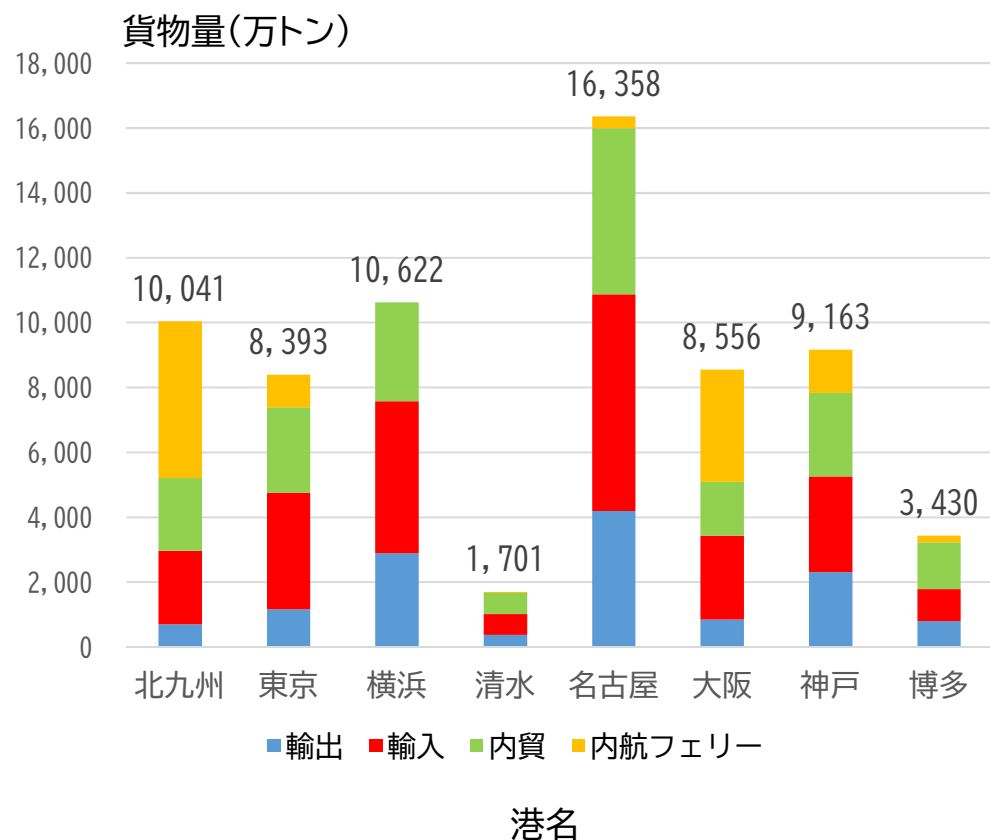


主要他港との比較②(2022年)

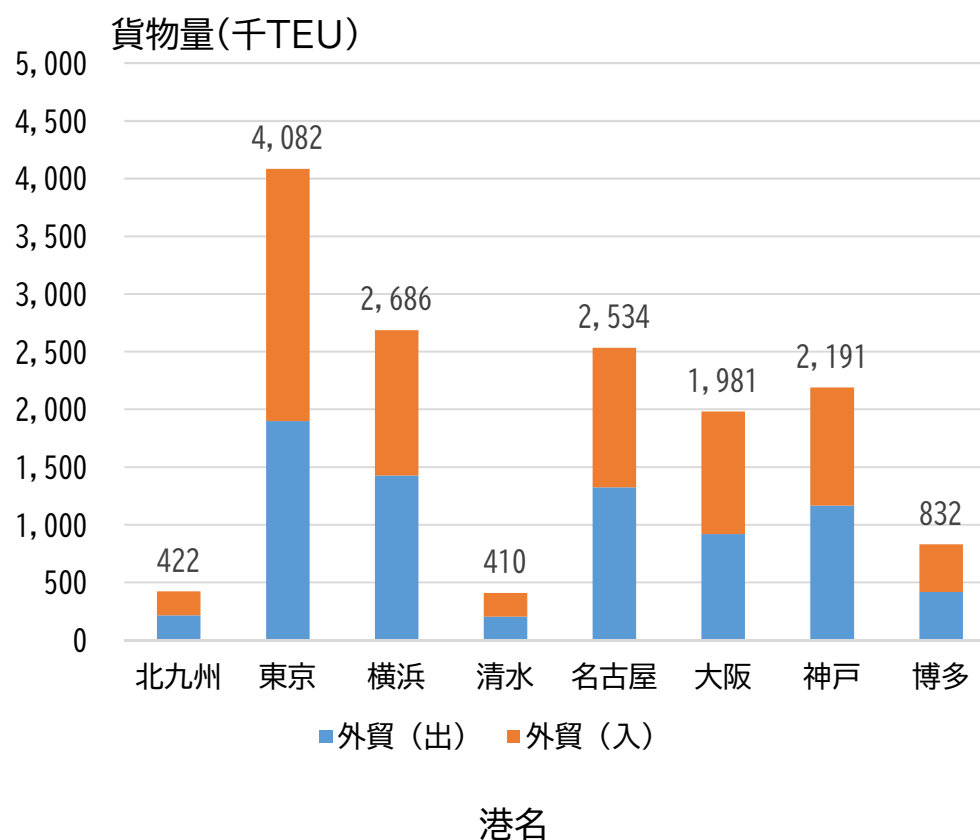
◆取扱貨物量

- 取扱貨物量全体では西日本最大となっている一方、コンテナでは三大都市圏の港湾とは差が大きくなっているが、順位は全国トップレベルとなっている。
… 取扱貨物量:全国5位、外貿コンテナ取扱貨物量:全国7位

取扱貨物量の比較



外貿コンテナ取扱貨物量の比較



北九州港の特徴

○ 競争力を確保するうえで、北九州港が他港と比べ有利な点と不利な点は以下のとおり。

有利な点

- ・ 面積(港湾区域・臨港地区)が大きい
- ・ 関門海峡を挟んで、東西に2つのコンテナターミナル(太刀浦・ひびき)を有している
- ・ 西日本最大の内航フェリー基地(新門司)を有している(内航の貨物量が多い)
- ・ 工業原料や製品の取り扱いが多く、背後の市内産業を支えている

不利な点

- ・ 水際線が長いため、管理する施設が多い
- ・ 近隣に大消費地を抱える博多港があり、雑貨などの一般消費財の取扱いは博多港が優位
- ・ 歴史が長いため、施設の老朽化が進んでいるが、更新が進んでいない。

目次

- 1 クラスターの目的・目標
- 2 港が果たす社会的意義・役割
- 3 現状における問題認識
- 4 現状の把握①（経年の推移等）
- 5 現状の把握②（他都市比較）
- 6 ユーザー意見
- 7 他都市事例
- 8 枠組みの転換の考え方
- 9 課題（変革案）
 - （１）利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止
 - （２）集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用
 - （３）集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導
 - （４）老朽化施設の効率的な維持管理・改修
 - （５）収入増への新たな取組の実施
- 10 課題（変革案）実行のための打ち手（案）
- 11 打ち手の検討体制及び実行体制
- 12 行程表（スケジュール）

<将来利用に関する勉強会>

- 2022年度（令和4年度）から2025年度（令和7年度）にかけて、港内の10地区を順次、地区ごとの特性を踏まえ施設の利用者と意見交換を行いながら、将来利用の方向性を検討している。
- 勉強会や事前の個別ヒアリングにおいて以下の趣旨の意見を伺っている。

【主な意見】

- ・ 倉庫用地や空コンテナの保管用地を紹介してほしい。
- ・ 利用の効率化ができそうな土地はあるように思う。
- ・ 上屋では、雨漏りなど老朽化が進んでいる。
- ・ エプロンが狭くて荷役機械を使えないなど、施設の老朽化により施設の規格が今のニーズに合わなくなった施設がある。

<意見交換会・ヒアリングの内容>

- 港湾施設では、港運事業者など特定の会社で利用するケースが多い。
- 市では、港の更なる活性化に向けて、港内の関係者（港湾事業者など）との意見交換会やヒアリングを適時行っている。

【主な意見】

- ・ 施設の機能強化を行い、北九州港の将来に向けて利便性を高めてほしい。
- ・ 他港と比べて競争力のある港になってほしい。
- ・ 道路のひび割れ・わだち掘れを補修してほしい。
- ・ 大型車の交通量が多いので、高耐久性の舗装に換えてほしい。

<要望書の内容>

- 港湾施設では、他のインフラと異なり、ほぼ一社が利用している施設や、特定社で利用している施設が多い。
- そこで、施設の利用に問題が生じた場合、利用者側から市が要望書を受ける場合がある。

【主な意見】

- ・ 航路や泊地を浚渫してほしい。
- ・ 2024年問題により陸上輸送から海上輸送へのモーダルシフトが進むなど、新たな需要を取り込むための施設（岸壁など）を確保してほしい。

<指定管理者の情報収集>

- 市では2018年（平成30年）に門司地区で指定管理者制度を導入し、2023年（令和5年）には北九州港全体へと拡充した。
- 指定管理者は港内の巡回を行う中で、施設の不具合箇所について情報収集を行っている。

【主な意見】

- ・ 岸壁の防舷材が損傷している。
- ・ 施設の老朽化に伴う不具合箇所が多数みられる。

① 施設の老朽化

- ・全体的に老朽化した施設が多い。不具合箇所の発生頻度が高くなり、利用時の利便性が低下している。

② 機能の陳腐化・ニーズとのミスマッチ

- ・港湾施設のうち、船舶の大型化や荷役形態の変化などの社会情勢の変化で利用者側のニーズと合わなくなり、利用度が低下している施設がある。

③ 海上輸送への新たなニーズ

- ・2024年問題による陸上輸送からのモーダルシフトの進展や洋上風力発電の普及など、海上輸送に対する新たなニーズが存在している。



【課題1】施設の老朽化への対応

- ・維持管理予算は限られており、すべての施設を維持管理していくことは困難である。
- ・真に必要な施設にしばって管理していくことが重要である。

【課題2】新たなニーズを受け入れる土地・施設の確保

- ・新たなニーズを満たす土地・施設がない。（新たな貨物を保管する倉庫用地、水深がより深い岸壁など）
- ・新たな土地・施設をすべて造成・新設により創出していくことは困難である。
- ・ゆえに、既存施設の集約・利用転換・廃止により創出していくことが重要である。

目次

- 1 クラスターの目的・目標
- 2 港が果たす社会的意義・役割
- 3 現状における問題認識
- 4 現状の把握①（経年の推移等）
- 5 現状の把握②（他都市比較）
- 6 ユーザー意見
- 7 他都市事例**
- 8 枠組みの転換の考え方
- 9 課題（変革案）
 - （１）利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止
 - （２）集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用
 - （３）集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導
 - （４）老朽化施設の効率的な維持管理・改修
 - （５）収入増への新たな取組の実施
- 10 課題（変革案）実行のための打ち手（案）
- 11 打ち手の検討体制及び実行体制
- 12 行程表（スケジュール）

◆三河港

～新規投資(新規整備)と併せてふ頭再編を行った例(三河港)～

コンテナ貨物、完成自動車、バルク貨物が混在していたため機能を再配置して貨物の集約化等を行い、①既存岸壁約2,100mを不荷役岸壁や護岸に利用転換すると共に、② 250mの岸壁の整備に新規投資を行った。



先行事例②

◆名古屋港

【ふ頭再編計画】

【再編前】

自動車取扱施設 延長
水深10m～水深10.5m : 2,200m
水深12m : 240m

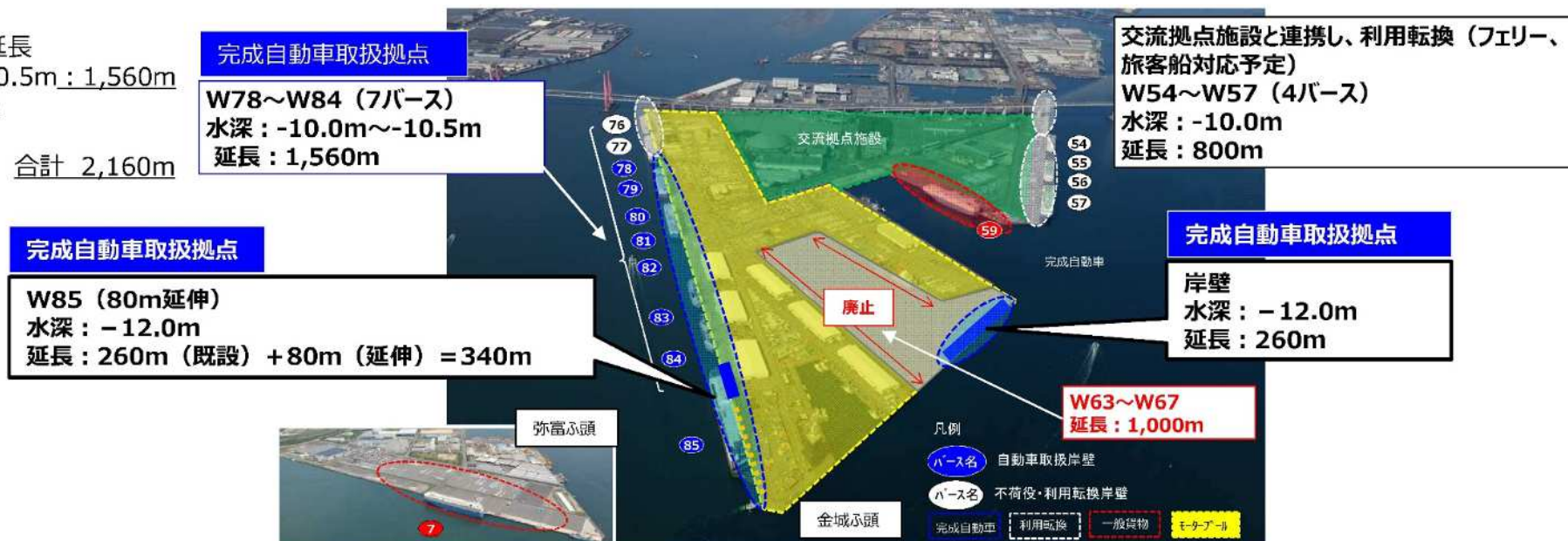
合計 2,440m



【再編後】

自動車取扱施設 延長
水深10m～水深10.5m : 1,560m
水深12m : 600m

合計 2,160m



北九州港での事例①

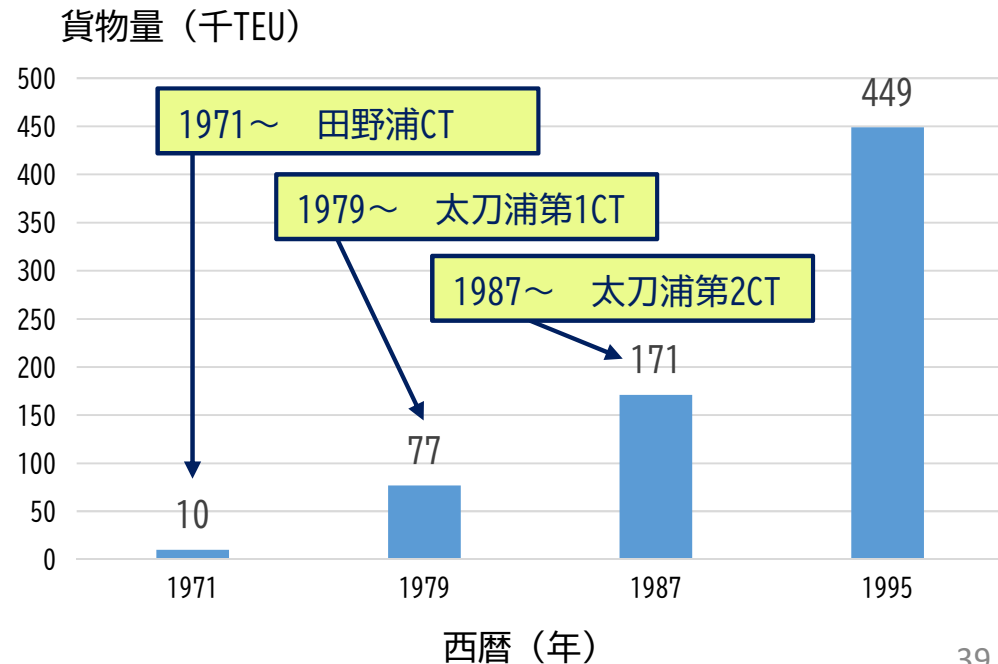
◆コンテナターミナル（田野浦地区⇒太刀浦地区）

- 昭和40年代から始まった海上貨物のコンテナ化に対応し、北九州港の競争力を確保していくため、1971年（昭和46年）に西日本初となるコンテナターミナルの供用を田野浦地区で開始した。
- 以降、コンテナ輸送の急速な高まりに対応するため、太刀浦地区において、第1ターミナルが1979年（昭和54年）に一部供用開始し、翌1980年（昭和55年）に全面供用開始した。さらに、1987年（昭和61年）には第2ターミナルの供用を開始した。
- その後、田野浦コンテナターミナルは2003年（平成15年）に廃止し、自動車物流センターへ利用転換した。



太刀浦コンテナターミナル

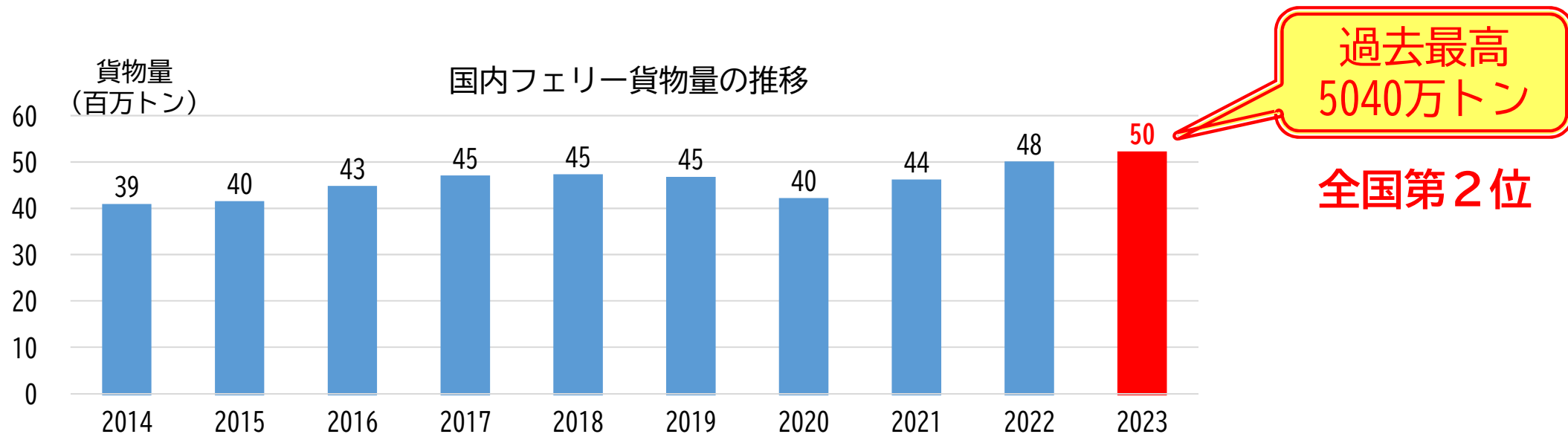
北九州港のコンテナ取扱貨物量



北九州港での事例②

◆フェリーターミナル（小倉地区⇒新門司地区）

- 1968年（昭和43年）に日本初の長距離フェリー（小倉/神戸間）が就航以来、フェリー輸送が急激に進展した。
- 1995年（平成7年）、航路の増設や船舶の大型化、航行時の安全性の確保に対応するため、関門海峡から東側の新門司地区に総トン数1万トンを超える大型船の運航が可能なフェリーターミナルの供用を開始した。



- 新門司港を拠点とする長距離フェリー3社は、就航する全12隻を大型新造船化 輸送力 約25%UP
- 2021年(令和3年)に、新門司～横須賀間を結ぶ東京九州フェリーが就航し、現在では4社が新門司を拠点に運航している。



目次

- 1 クラスターの目的・目標
- 2 港が果たす社会的意義・役割
- 3 現状における問題認識
- 4 現状の把握①（経年の推移等）
- 5 現状の把握②（他都市比較）
- 6 ユーザー意見
- 7 他都市事例
- 8 枠組みの転換の考え方
- 9 課題（変革案）
 - （１）利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止
 - （２）集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用
 - （３）集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導
 - （４）老朽化施設の効率的な維持管理・改修
 - （５）収入増への新たな取組の実施
- 10 課題（変革案）実行のための打ち手（案）
- 11 打ち手の検討体制及び実行体制
- 12 行程表（スケジュール）

以上を踏まえ、
「港湾施設マネジメントの推進」クラスターについて下記のとおり考え方を転換する

<これまで>

- ◆ 保有する港湾施設を一律に健全な状態で維持管理
- ◆ 民間の力を活用した維持管理が限定的
- ◆ 条例で定められた、施設利用料収入を確保する取組の実施

<これから>

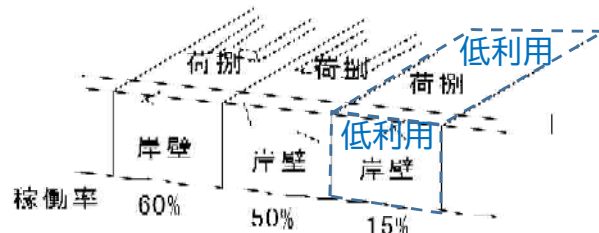
- ◆ 施設の集約・利用転換・廃止による効率的な施設利用
- ◆ 集約・利用転換・廃止後の跡地での民間投資の誘導
- ◆ 老朽化施設の効率的な改修
- ◆ 指定管理の導入等、民間の力の活用した維持管理の拡大
- ◆ 既存ストック(土地など)の有効活用による収入増に向けた取組の実施

目次

- 1 クラスターの目的・目標
- 2 港が果たす社会的意義・役割
- 3 現状における問題認識
- 4 現状の把握①（経年の推移等）
- 5 現状の把握②（他都市比較）
- 6 ユーザー意見
- 7 他都市事例
- 8 枠組みの転換の考え方
- 9 課題（変革案）
 - （１）利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止
 - （２）集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用
 - （３）集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導
 - （４）老朽化施設の効率的な維持管理・改修
 - （５）収入増への新たな取組の実施
- 10 課題（変革案）実行のための打ち手（案）
- 11 打ち手の検討体制及び実行体制
- 12 行程表（スケジュール）

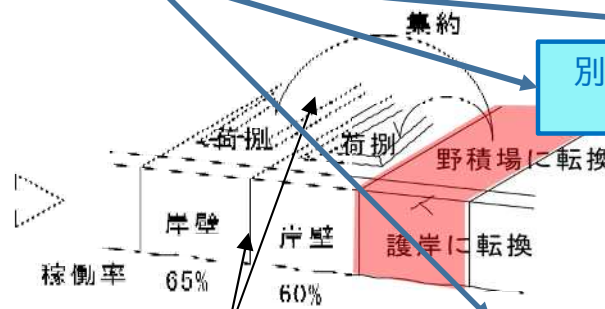
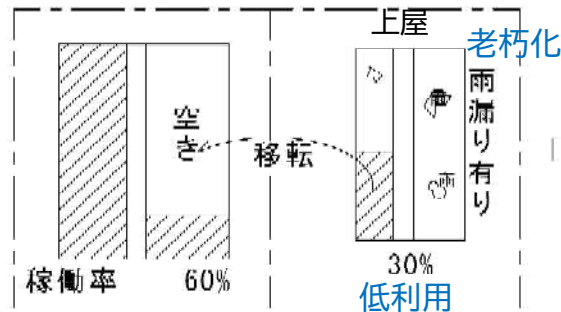
◆課題(変革案) 1 利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止 視点: ①選択と集中

例1) 岸壁・荷さばき地

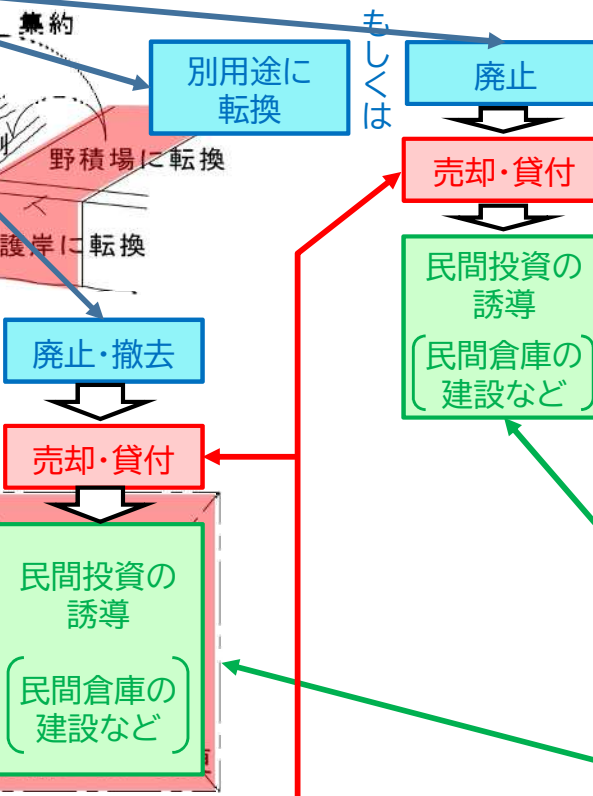
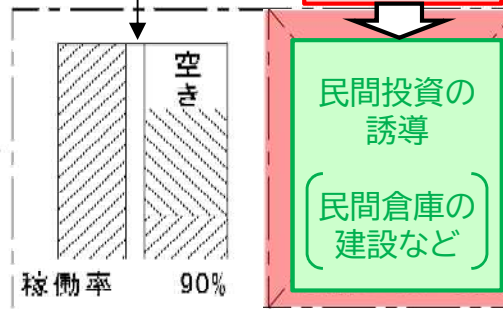


維持管理費の増大

例2) 上屋



取扱貨物量は集約後も維持



◆課題(変革案) 2 集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用 視点: ②付加価値向上

◆課題(変革案) 3 集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導 視点: ②付加価値向上

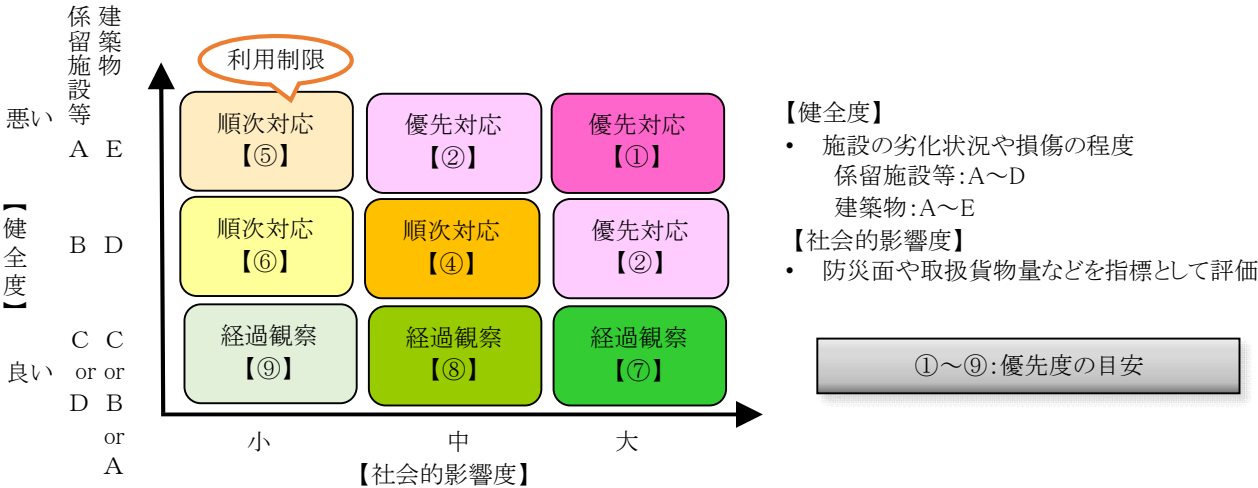
◆課題（変革案）4 老朽化施設の効率的な改修
視点： ①選択と集中

・・・以下のフローを参考に施設の優先度を整理したうえで、どの施設から優先的に改修していくか判断する。

Step 1：優先度の整理
⇒「健全度」および「社会的影響度（利用状況など）」を指標に施設の優先度を整理

Step 2：改修施設の決定
⇒Step 1 を踏まえて、「利用者等からの要望」、「日常点検」および「将来的な廃止等」も考慮しながら、総合的に判断して、改修施設を決定

毎年、定期点検等を踏まえて見直しを行い、改修施設を決定

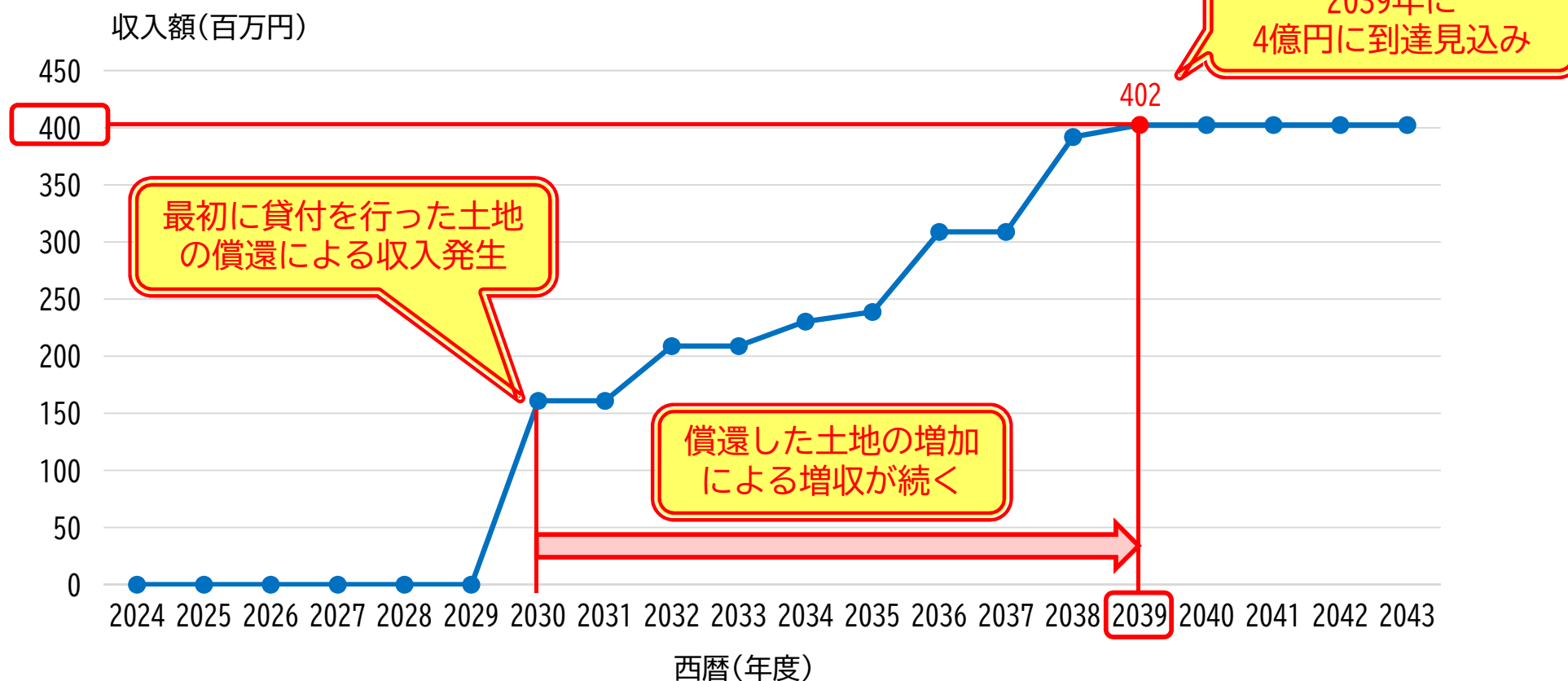


◆課題(変革案) 5 収入増への新たな取組の実施

視点： ①選択と集中

- 市が分譲する産業用地については売却を前提としているが、立地を希望する企業から賃借の要請を受けた場合には、貸付を行うことで企業の進出につなげている。
- 貸付を行っている土地の償還（土地の造成等にかかる借入金を貸付料収入で完済）後も引き続き貸付を行うことで、収入を生み出していく。
- 他にも、現在、低未利用となっている土地の売却・貸付や新たな使用料収入の確保など、収入増に向けて取り組んでいく。

土地貸付収入による増収額



目次

- 1 クラスターの目的・目標
- 2 港が果たす社会的意義・役割
- 3 現状における問題認識
- 4 現状の把握①（経年の推移等）
- 5 現状の把握②（他都市比較）
- 6 ユーザー意見
- 7 他都市事例
- 8 枠組みの転換の考え方
- 9 課題（変革案）
 - （１）利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止
 - （２）集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用
 - （３）集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導
 - （４）老朽化施設の効率的な維持管理・改修
 - （５）収入増への新たな取組の実施
- 10 課題（変革案）実行のための打ち手（案）
- 11 打ち手の検討体制及び実行体制
- 12 行程表（スケジュール）

課題(変革案)実行のための打ち手(案)

課題(変革案)を実行するため、以下の打ち手が考えられる。

◆課題（変革案）１：利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止

打ち手(案)

- ① 施設の利用度と健全度に係る現状の把握と精査
- ② 利用者との意見交換を通じた将来利用の方向性の共有と施設再配置
- ③ 集約・利用転換・廃止による施設の最適化(数・配置)
- ④ 港湾計画や分区等の変更
- ⑤ 国有港湾施設の利用転換・廃止等に係る調整

◆課題（変革案）２：集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用

打ち手(案)

- ⑥ 港湾施設マネジメントによる事業用地の創出

◆課題（変革案）３：集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導

打ち手(案)

- ② 利用者との意見交換を通じた将来利用の方向性の共有と施設再配置(再掲)
- ⑦ 市や国・県などの補助・融資制度の活用

課題(変革案)実行のための打ち手(案)

◆課題（変革案） 4： 老朽化施設の効率的な維持管理・改修

打ち手(案)

- ⑧ 指標により整理された優先順に基づく改修の実施
- ⑨ 施設の補修・更新時に国の補助制度等を最大限活用
- ⑩ 予防保全型の維持管理への移行
- ⑪ 指定管理による効率的な点検の実施

◆課題（変革案） 5： 収入増への新たな取組の実施

打ち手(案)

- ⑫ 貸付特会償還後の貸付継続による収入の確保
- ⑬ 低未利用地の売却・貸付による収入の増加
- ⑭ 新たな使用料収入の確保

「持続可能な港湾運営」実現のイメージ

◆課題（変革案）4
老朽化施設の効率的な
維持管理・改修

◆課題（変革案）2
集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用

◆課題（変革案）5
収入増への新たな取組の実施

港湾施設マネジメント
実施計画

35億円

今後、維持管理・更新に
必要な予算

28億円

計画実施後の
必要な予算

指定管理による
効率的な維持管理
3億円

持続可能な
港湾運営

収入増加策
の実施
4億円

21億円

現在の予算額

◆課題（変革案）1
利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止

◆課題（変革案）3
集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導

◆課題（変革案）4
老朽化施設の効率的な
維持管理・改修

目次

- 1 クラスターの目的・目標
- 2 港が果たす社会的意義・役割
- 3 現状における問題認識
- 4 現状の把握①（経年の推移等）
- 5 現状の把握②（他都市比較）
- 6 ユーザー意見
- 7 他都市事例
- 8 枠組みの転換の考え方
- 9 課題（変革案）
 - （１）利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止
 - （２）集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用
 - （３）集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導
 - （４）老朽化施設の効率的な維持管理・改修
 - （５）収入増への新たな取組の実施
- 10 課題（変革案）実行のための打ち手（案）
- 11 打ち手の検討体制及び実行体制
- 12 行程表（スケジュール）

【民間利用者等からの意見の吸い上げ】

- ・ ・ ・ さまざまな機会をとらえて施設の利用者等からの意見を伺い、北九州港の管理・運営に活かしていく。
- ・ 港湾施設マネジメントでの施設利用者等との勉強会（2022年～）、検討会（2024年～）
- ・ 利用者や関係者との懇話会、意見交換会（既存）
- ・ 指定管理者等との情報共有（2024年～）



【各担当部署による課題の整理】

- ・ ・ ・ 吸い上げた意見から、解決に向けて課題を整理する。



【庁内のプロジェクトチームによる打ち手の検討】

- ・ 北九州港 Action!ミーティング（2024年～）
- ・ 北九州港予防保全計画調整会議（2024年～）

目次

- 1 クラスターの目的・目標
- 2 港が果たす社会的意義・役割
- 3 現状における問題認識
- 4 現状の把握①（経年の推移等）
- 5 現状の把握②（他都市比較）
- 6 ユーザー意見
- 7 他都市事例
- 8 枠組みの転換の考え方
- 9 課題（変革案）
 - （１）利用状況や健全度等を踏まえた、低利用施設の集約・利用転換・廃止
 - （２）集約利用転換後の跡地の売却・貸付による土地等の有効活用
 - （３）集約利用転換後の跡地利用における、民間投資の誘導
 - （４）老朽化施設の効率的な維持管理・改修
 - （５）収入増への新たな取組の実施
- 10 課題（変革案）実行のための打ち手（案）
- 11 打ち手の検討体制及び実行体制
- 12 行程表（スケジュール）

行程表(スケジュール)

令和6年度	令和7年度	令和8年度	令和9年度以降
◆ 施設の集約・利用転換等の推進			
施設の集約、利用転換等、施設活用の検討 公有財産の売却、貸付			
～モデル地区（西海岸地区）の取組～			
（西海岸地区） 測量、調査分析 施設再配置計画の策定	（西海岸地区） 施設再配置の実施		
◆老朽化施設の効率的な維持管理・改修			
保全事業実施施設の 優先順位の設定	優先順位に基づいた効率的な保全事業の実施		