

苅田港

福岡県県土整備部港湾課

〒812-8577 福岡市博多区東公園7-7

☎092-651-1111(代)

URL : <http://www.pref.fukuoka.lg.jp>



1. 概況

本港は、国の出炭奨励政策が進められていた昭和14年に、筑豊炭の積出港として国の手によって修築に着手し、19年に岸壁及び積出し棧橋の一部が竣工し、運用を開始した。

第2次大戦後は、一時閉鎖状態となったものの、鉄とともに石炭が戦後復興の重点産業とされ、筑豊炭の出炭量の増大に伴い活況を取戻し、26年には重要港湾、準特定重要港湾に指定され、同年福岡県が港湾管理者となり、29年に福岡県苅田港務所が設置された。

20年代後半我が国の産業は、急速な発展を続け、それに伴って産業製品等の内外貿易は飛躍的な伸びを示した。海上輸送上好位置にある本港は43年に貿易港として開港し、44年に木材輸入港として指定されるに及び、急速に港勢を伸ばすこととなった。

30年には九州電力(株)苅田発電所が進出したのをはじめ、セメント関連企業、木材関連企業等の進出、操業が続き、50年には日産自動車(株)九州工場がエンジンの生産・出荷を開始した。

その間臨海工業用地(1号埋立地、昭和34年～40年)、小波瀬工業用地(昭和40年～47年)、松山工業用地(昭和47年～54年)、臨海工業用地(2号埋立地、昭和52年～61年)等の埋立て造成を行うとともに、45年に本港10号岸壁、48年にフェリー埠頭、52年には松山木材岸壁、54年には南港7号B岸壁の供用開始と港湾施設の整備・拡充を図り、背後に大小の工場群を配する県営の最大埠頭となった。

年間貨物取扱量も順調に推移し平成6年には3,000万トンを超え、平成9年には3,500万トンに達した。翌10年から景気停滞のあおりを受け減少に転じたものの、平成20年まではおおそ3,000万トン台で推移していた。平成21年にはリーマンショックに端を発した世界同時不況の影響により大幅に落ち込んだが、その後、景気回復により自動車関連やセメントなどの国内貨物が毎年増加し、平成25年の取扱貨物量は3,527万トンと16年ぶりに過去最高を更新、平成28年は3,529万トン、平成29年は3,720万トンとなった。

一方、港湾の整備・拡充も着々と進められており、南港地区では平成11年10月、南航路を水深-10m、航路幅190mに拡幅、南港10号岸壁とともに供用開始し、更に22年には耐震強化岸壁の整備や航路幅300mの拡幅を行った。加えて野積場整備も進め、南港地区の利便性及び機能が飛躍的に向

上することとなった。また、本港地区では平成16年に本港13号岸壁がアンローダーとともに供用開始し、本港地区におけるバラ貨物の取扱が飛躍的に向上したほか、令和元年には第2本航路も水深-12m、航路幅200m、延長12,300m暫定供用を開始した。

松山地区では、17年にトヨタ自動車九州(株)のエンジン工場が操業開始。隣接する新松山地区では船舶の大型化と内外貿易貨物の増大に対応した埠頭の整備、並びに自動車関連産業等の臨海部用地需要に対応した工業用地の造成を行い、27年から新松山臨海工業団地(約40万㎡)の分譲を開始し、令和元年度には完売した。さらに、29年度から新たな工業用地として約31万㎡の造成を行っている。30年には野積場を、令和元年には岸壁及び泊地の一部の整備が完了し、供用を開始した。

港周辺を取り巻く状況として、18年に東九州自動車道(北九州JCT～苅田北九州空港IC)が開通、北九州空港も開港し、新松山地区から高速道路・港湾・空港が半径5km圏内で利用可能な、陸・海・空の三拍子が揃った交通の結節点として高いポテンシャルを有する港湾となった。更に、28年には東九州自動車道が北九州～宮崎市間全線で開通するなど、苅田港の役割は今後ますます大きくなるものと期待されている。