

北九州港長期構想検討委員会 第4回委員会・幹事会 合同委員会 議事録

平成22年8月18日(水)13:30~17:00

場所:リーガロイヤルホテル小倉 3階エンパイアルーム

(:委員、 :オブザーバー、 :事務局)

それでは定刻になりましたので、ただいまより北九州港長期構想検討委員会の第4回委員会・幹事会を開催させていただきます。

委員、幹事の皆様方におかれましては、ご多忙中、また非常にお暑い中にもかかわらず、本委員会にご参集をいただきまして心から感謝を申し上げます。

議事に入りますまで、進行を務めさせていただきます。

着席をさせていただきます。

まず、資料の確認を行いたいと思います。お手元に配付してあります資料でございますけれども、1枚目から議事次第、配席図、委員名簿の3枚の後に、本日の資料の目次という紙がありまして、順番にその後、資料1から2、3、4、5、6、7-1と7-2となっております。不足のもの等がございましたら、事務局までお知らせいただきたいと思います。よろしゅうございますか。

なお、本委員会は公開としておりますので、お手元の資料は報道機関、傍聴の皆様方にお配りをしてございます。また、会議の議事要旨等につきましても、北九州市のホームページ等に掲載いたしますので、ご了解いただきたいと思います。

それでは、早速ですが議事に入らせていただきます。

なお、本日は非常に長時間を予定してございます。資料が多くて盛りだくさんでございますが、説明につきましては3回に分けて行っていきたいと考えております。

まず、資料1から5、昨年度の検討状況に関しまして説明をし、続いて資料6の経済・物流専門部会に関する報告がございまして、最後に資料7、長期構想最終取りまとめの案についてでございます。

それでは、この後の進行は委員長にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

はい、わかりました。

時間の関係もございまして、早速ですが、次第に従って議事を進めたいと思います。

前回第3回の委員会からおよそ1年がたちまして、記憶をたどっていただきながらということになりますが、今お話がありましたように、大変資料も盛りだくさんで、時間の制約もございます。資料はできるだけ要領よく説明をしていただいて、質疑にできるだけ時間をとりたいと思いますので、よろしく願いをしたいと思います。

それでは、事務局から資料の説明をお願いしたいと思います。

まず、資料1から5までを通してご説明をお願いしたいと思います。

【 事務局から、資料1、資料2、資料3、資料4、資料5について説明 】

ありがとうございました。

今、資料1から5までを事務局のほうからご説明いただきました。ご説明をいただいた資料について、ご質問やご意見がありましたら、どの資料でも結構ですのでお願いをいたします。

資料としては非常にわかりやすくすばらしいなと思いましたが、二つほどお聞きします。

一つは環境面で、2050年までに50%削減ということで、かなり詳細な努力目標を挙げていますけれども、このためのコストですね。例えば設備投資の話とか、大体どのぐらいの費用をおかけになるのかということがわかれば、教えていただきたい。

それともう一つは、マスタープランのロケーションの話ですね。これもすばらしいと思うんですけども、例えばとらえ方が、最近、北九州は、一つは環境、それからあと観光の話が盛んなわけですね。それで北九州港全体でとらえたときに、このマスタープランで海辺の整備とかありますけれども、観光という点で、例えば海峡の美しさをもう少しPRするとか、そういう視点があるのかどうかお聞きしたいと思います。

今2点御質問がありました。事務局のほうで答えはありますか。

今2点ご質問がございまして、一つは環境施策に対するコストということでした。

提案した数字は、2050年の環境目標を50%削減というものであり、公共や民間でする部分、いろいろ取りそろえていますが、コストまでは具体的に検討しておりません。

事務局から、「海辺のマスタープラン」の観光の件についてご説明いたします。これ

まで「海辺のマスタープラン」につきましては、市民に親しまれる水際線ということで、水際線の整備に力を入れてまいりました。今後その整備した水際線プラス、市民に親しまれる、またいかに既存の整備した水際線を活用していくかということに主眼を置いていきたいと思っております。

その中で、ご指摘のありました観光につきましては、これまで整備しまして、北九州は非常にすぐれた海辺の観光財産を持っていると思います。特に最近「工場萌え」とかいった意味で、工場付近にあります工場、それから産業遺産につきましては、新たな観光資源として活用を考えております。また当然ながら、関門海峡を含めましていろいろな大型の船が通るという全国にない特色を持った海岸線を持っておりますので、そういったところを生かしながら、次のマスタープランには訪れる機会をつくりまして、市民に親しまれるとともに、市外、海外から訪れる層を増やしていきたい、そういうふうなマスタープランに取り入れていきたいと考えております。

以上でございます。

はい、よくわかりました。よろしく申し上げます。

ほかに。

引き続き、環境の勉強会の報告の件ですが、5ページの削減量(CO2)の試算表では、二つの部門設定うち、「(1)現状排出量が設定できるもの」により9万トン、「(2)現状排出量が設定できないもの」で25万トン、合計34万トン削減となっています。その結果(6ページ)、北九州港の排出量を現在(2005年)の67万トンから34万トン減らして33万トンにする、つまり、50%の削減目標を設定されています。

この目標とされた50%削減の実現の可能性のレベル感といいますが、感触的なところをお聞きしたいことと、2点目として、港湾排出量の対象として抽出された2つの部門(業務その他部門、運輸部門)における北九州市全体の削減目標が現在の264万トンから77万トンに、70%の削減目標となっています。

北九州市全体の削減目標としては、50%削減が掲げられている訳ですが、部門別で見ると、この2部門は市全体で70%の削減目標が設定されています。同じ部門の一部に当たる港湾の排出量が50%の削減目標にとどめるということは、港湾が市全体の足を引っ張ることにならないかと感じましたので、その辺りについても教えていただきたい。

それから、この削減により、最終的な排出量目標値を33万トンとされているが、この数字は、今後の物流や経済規模の拡大を織り込んだ数字として算出されているのかお尋ね

したい。要するに、今後、成長がなく、現状の経済規模で推移するのであれば、現在の67万トンが33万トンに減少するということも理解できるが、物流量の将来予測においては、経済環境の変化を踏まえたうえで、物流規模が縮小することなく、若干なりとも伸びていくと推測していることから、ベースとなる経済活動の拡大が削減目標の中に織り込まれているのかお聞きしたい。

それから、長期構想には直接関係しないことですが、(3)に記載されている北九州、特に関門海峡の特性を生かした海洋エネルギーなどのクリーンエネルギーの開発構想は大変喜ばしいことで、これはぜひ進めていただきたいと思います。しかし、実際に進めるとなると、技術開発や設備投資のコストが大変嵩むものと思われる。この構想が、今後の需要見込みの中で、具体的に取組もうとされているのか、将来にわたる開発テーマの一つとして取り上げられているのか、その点も併せてお聞かせ願いたいと思います。

では事務局、よろしく申し上げます。

ただいま環境に関するさまざまな質問がございました。

実現可能性につきましては、6ページの上段部分については、今後の機種の変換のときに徐々に入れていってもらおう。また下段につきましては、LNGの発電は新しい基地ができることによって可能性があるものです。その他については今後の技術開発、また太陽光パネルについては今後、臨港地区にある建物の屋根等にパネルを設置することに関して、国のほうにも補助、助成策の要望等をしていくことで実現を図っていきたいと考えております。

また、市全体で取り組む運輸部門が70%削減に対して、港湾の部分を我々は50%削減ということについては、運輸といいますと、基本的にはトラック関係の数字が大きく反映されていると思います。そういうことで、港湾の部門よりも、陸域といいますか都市内で発生するトラックにつきましては、自動車を含めまして、ハイブリッド、電気とか、そういう技術革新でどんどん数字が大きくなっていくと考えられます。そういった中で、物流にかかわる部門につきましては、技術開発のコストがかなりかかるので、臨港地区におけるトラック関係自体が自動車、乗用車ほど大きくはならないと考えております。

最後に、経済関係の成長に伴ってCO2排出量が伸びていくのかということなんですけれども、市の削減目標ということで、2005年の1,560万トンが、このままだと2050年には375万トン増えて1,935万トンになります。そういう中で、技術革新やら

国レベル・市レベルの対応で約1,175万トン削減され、1,935万トンから1,175万トン削減されて760万トン、約1,560万トンの半分になると試算しております。これも港のほうは同じように、将来的にはプラスして下げていくということでご理解いただければと思います。

よろしいですか。

はい。

「環境施策充実に向けた勉強会」の報告についてですが、勉強会をやられたのであまりけちをつけるつもりはございませんけれども、5ページの具体的施策による削減量の試算のところで、現状排出量が設定できるものに関しては、削減量はパーセンテージでもあらわされていますし、9.1万トンという数字も出ているんですけども、現状排出量が設定できないにもかかわらず削減量25万トンという数字が出て、なおかつLNGの発電システムに18.2万トンですか、かなりのウエートを占めている。

現状がはっきりしないけれどもこれだけ削減できますというのは、逆に67万2,000トンの現状の排出量があって、それを9.1万トン減らした残りが25だから、ここに25を当てはめようか、特にLNGの発電で18.2入れておこうかというような、何か安易な数字の持っていく方のような気がしてですね。LNGの発電システムは私はよくわかりませんが、実際にこれだけの削減量を掲げても問題はないのでしょうか。ちょっとその辺が私にはわかりませんので、説明をお願いいたします。

よろしく申し上げます。

これはそれぞれ積み上げて出しております、特に現状排出量が設定できないLNGの冷熱発電システムにつきましては、今現在はこういったものがないので、それを使うことによって電気として、例えば火力発電として出てきているCO₂排出量が、それを使わないということになって70%削減というふうに我々は試算しております。これは大阪ガスのホームページで出されているものを参考に、1トン当たりのキロワット数とか、そういったもので出した結果、であり、引き算で算出ということではなくて、積み上げた計算結果ということでご理解いただければと思います。

よろしいですか。ある程度の仮定を置いて試算した結果ということだと思います。

やっぱり、持ってきたところがちゃんとあるということですよ。

同じページの一番上のモーダルシフトですけども、これは現状が3.7万トンで削減量が2.5ということですが、昨今の高速道路の無料化とかでフェリー業界は極めて厳し

いんですが、モーダルシフトの場合はフェリーを使ったり、あるいは内港のコンテナを使ったりすればするほどシフトが進んで、CO₂の排出量が削減できるというふうに考えたほうがいいのではないかなと思うんです。北九州のフェリー頑張れという応援の意味でも、この削減率がどういう考え方から来ているのか教えていただきたいと思います。

ありがとうございます。京都議定書で国のほうが定めたトラックから海運へのシフト量というのが54億トンキロと設定されております。これは全国ベースですので、北九州市はそのうちの1%が分担されるということで考えておりまして、今現在2010年ですけども、2050年時点ではそれが倍になると想定して計算した結果ということでご理解いただければと思います。

それでは次に、資料6のご説明、ご報告をお願いしたいと思いますので、よろしくをお願いします。

【 事務局から、資料6について説明 】

ありがとうございました。大変詳細にご説明をいただきました。

将来貨物量推計について、専門部会の先生方のご意見も踏まえて、前提条件の整理やら推計方法の検証やら、現時点で最も確からしい数字を示していただけたものと思っております。

この資料の内容についてご意見等ございましたら、よろしくをお願いします。

ただいまご説明いただきました貨物の推計について、非常に詳細な説明と、まだ検討されているということで、まずもって敬意を表したいと思います。長期構想、また改訂の中でここまでオープンな形で作業をされてまとめられたものは、なかなか今までなかったのではないかと思います。私どもの大臣も、この交通需要の推計に非常に興味を持っておられまして、最初は航空でしたか、あと港湾、それから道路と、いろいろと予測と実績の乖離みたいなことを記者会見の中でも大臣はしゃべっておられまして、ホットイシューの一つになっております。

それで一つ、ご参考までにとということなんですが、今GDPの話の前段、詳細にご説明いただきました。実は省内で将来交通需要推計の検討会議というのを馬淵副大臣のもとで

やっております、何をやっているかということ、国土交通省の中にある各分野、道路、鉄道、港湾、空港、これがそれぞれ、GDPみたいな将来のフレームをばらばらに推測しておったと。これはおかしいじゃないかということで、統一しましょうという動きになってございます。行く行くは推計モデルも統一しましょうという非常にチャレンジングなことをやっております。中身は技術的に非常に困難なところが多々あって、まだ検討中で、どういう形になるかというのはまだわかりませんが、少なくともフレームは統一しましょうということで、その生成交通量のフレームについては、近々おそらくプレス発表か何かになると思います。もう近々だと思います。

特にGDP、ここの北九州港さんでは、今、平成32年まで年1%の増加ということになっておりますが、今私どものほうで相当低目というんですか、落ちついたような伸びということで統一しようじゃないかという議論をしまして、ちょっと今手元に数値がないので、何.何%というのは言えないんですが、そういう形で、特に国が推計するものについては統一を図りましょうと。具体的には、道路は旅客と貨物、それから鉄道は整備新幹線、港湾は国際のコンテナと内貿の複合一貫輸送、いわゆるROROと内港コンテナ、それから空港国内旅客、これの統一をしましょうということでございます。

特に港湾の場合は内貿一貫輸送、まあ国際貨物は港湾の独壇場で、航空貨物の国際分はほとんど無視できる量ですので、そこは港湾で勝手にやってよろしい勝手というわけではないですけれども、そこは港湾でそれなりの適正な手法に基づいてやると。統一する相手がないということなんですが、先ほども議論に出ました高速道路と内貿一貫は、例えば先ほどもございましたフェリーに乗るか高速道路を利用するかということで分担が変わってきます。いわゆるシェアが変わってきますので、そこを統一することによって何かしら説明力の高いアウトプットが出るのではないかとことをしております。

ただ港湾の場合は、その推計を行うのが港湾会社さんでございまして、最終的には省内でまとめますけれども、ぜひ参考にさせていただきたいという形になろうかと思います。これは国が貨物量を定めるものではなくて、コントロール・トータルはおそらく基本方針で定めていくことになると思いますが、個々の港について強制力はないので、近々発表されるフレームをぜひ参考にさせていただきたいと思います。

以上でございます。

はい、ありがとうございます。あくまで参考といっても、国がそういう数字を示されれば、やはりその数字を使わざるを得ないという感じになりますので、その情報をで

できるだけ早く入手して、この結果にどう生かすかはまたその時点で相談をしてということになろうかと思えます。ありがとうございました。

ほかにありますか。少し専門的な内容でしたので、なかなか意見が言いにくい部分かもしれませんが。

とりあえず、それでは資料6については後ほどまた全体の話の中でご意見があればお聞かせいただきたいと思います。

ここでとりあえず、時間がちょっと押しておりますので、10分間の休憩をとりたいと思えます。

(休 憩)

おそろいのようなので、休憩前に引き続きまして議事を進めさせていただきたいと思えます。

それでは、今日の委員会のメインの資料というか内容になります、北九州港長期構想最終取りまとめ案の資料7について、事務局からご説明をお願いいたします。

【 事務局から、資料7 - 1、資料7 - 2について説明 】

はい、ありがとうございました。

今ご説明がありましたように、前回の委員会までの議論で固めていただいた二つの理念と四つの将来像、12の施策がそれぞれの地区ごとに展開されております。前回まででは少しゾーニングがわかりにくいというか、大ざっぱ過ぎるというご意見もあったように思います。今回は具体的かつ詳細な形に掘り下げていただきました。今日の議論が長期構想についてはほぼ最終の委員会になりますので、ぜひ活発なご意見をいただければと思います。どなたからでも結構です。あと30分ないし40分ぐらいを議論に当てたいと思いますので、よろしく願います。

詳細な説明をいただきましてありがとうございました。今回の中で一番私が興味があるのが、最初の視点にあります「ものづくり産業を支える物流基盤としての港」ということで、これがやっぱり一番大事な点かと思っています。今日いろいろなゾーニングの中でずっと説明を受けておまして、全体を見ますと非常によくまとまっているんですけども、やはりこの響灘以外の地区というのは、どうも見ていると時代のニーズに合わせて

若干の改修とか、そういった話かなと思います。今後の長期的な展望から見ると、この響灘がどういうふうになっていくかということが一番大事なのかなと感じました。今もアジアへ向けた拠点という話がありまして、私もこのひびきコンテナターミナルと、その背後を使って、ROROも入れながらのロジスティクス産業拠点といったものを今後は形成していく必要があるのではないかと。

特に日中間での北九州にある産業との連携、産業政策と一体になった中での背後地の使い方というのをきちんと検討していただきたいということと、ただ単に土地があるというだけでは企業も来ないわけで、釜山新港がやっているような大胆な政策というか、事業所税がただというぐらいして、やはり来たいなと思えるようにする。これは日本企業だけではなくてアジアの企業にここに来ていただいて、日中間の貿易をやっていただければ、当然、ひびきコンテナターミナルの貨物量も増えると思います。

こんなことができるのかわかりませんが、この背後地を例えばFTZみたいな形で、一体的に特別地域として運用できるようなことを考えてもらいたいと思うんです。

ちょっとご意見をいただければと思います。

どうもありがとうございます。特に企業誘致については、我々も響の活用の重要な施策だと思っております。企業を誘致するという事で、例えば釜山新港のように、かなり長期にわたって安い金額で土地を利用してもらおうとか、補助金を出すとかいう施策もございます。そういった中で我々にできること、今我々が考えていることというのは、一つは国の新成長戦略に合わせて、総合特区というものが今、各地域から提案されております。そういう中で、我々は規制緩和だけではなくて、財政面であったり税制面であったり、いろいろなことを国や市から支援していただけるということを見越した提案を、響ほか、いろいろな地区で我々も密かにやっているところでございます。

よろしいですか。

はい。

ほかに。どうぞ。

何点かお聞きしたくて。

最初、14ページの西海岸地区の件なんですけれども、新浜埠頭の施設の老朽化ということがあって、これを新しくしようというときに、以前言ったように、トロッコ列車から

見たときに、ほんとうにあの辺が老朽化していて、ちょっと幻滅するようなレトロ観光でしたので、ほんとうにこれが美しくなればすごくいいなと。ただ、これにはやっぱり企業の方がすると言わなければならないのでしょうか。

それと、旧大連航路上屋ですね。いろいろ整備しましたと言うけれども、実際にどのように活用をするのか何か全然見えてこないなと。ぜひ活用したいと思っているので言っているんですけども。

それと、18ページに砂津のシンボルロードがありますけれども、このイメージ図を見たときに、なぜここにこのようなロードをつくるのか、そしてつくったときに、計画した一、二年ぐらいはきれいに整備されているけれども、三、四年目からは草が生えっ放し、ごみも散らかしっ放しというようなロードになっているところが結構多いので、そういうふうにならないように、もしつくるんだったら、なぜこういうものをつくるのかということがきちんとあって持続してもらいたいということ。

それと、25ページの響灘で、ビオトープは今、若松のほうでよくされているんですけども、このスペースにこれだけのビオトープをやったときに、企業が進出しようとか工場を出そうとかしたときに、何か環境によくしなければいけないとか、そういうマイナスなことはないのでしょうか。

以上です。

事務局、よろしいですか。

いろいろ意見をいただきました。

まず新浜ですけども、こちらは施設の老朽化ということで、民間さんが積極的に動かないとできないのではないかというご意見だと思います。実際、今現在使われておりまして、行政のほうで積極的に動かすとしたら、それなりの費用がかかりますので、そういった意味では、すぐ「いつまでにこういう計画にする」ということに関しては、なかなか難しいところがあります。

それから、旧大連航路上屋につきましても、今現在まだ整備中のところでした、新たにどういったことに活用するのかに関しましては、鋭意検討中でございます。平成25年度ぐらいに大連航路上屋のリニューアルができて、それ以降の活用ということになります。その間、どのように活用していくのかということも含めて具体的に検討に入っているところでございます。

それから、シンボルロードの特に維持管理ということになると思うんですけども、こ

れはすべての施設について言えることだと思います。小倉の町の玄関口になっておりますので、人がかなり集まるエリアで、特に今度、記念病院がその横にできますけれども、人がさらににぎやかになってくるということを考えると、草ぼうぼうというわけにはいかないと考えています。維持管理を含めてしっかりやっつけていかなくてはいけないと思います。やはり人目にかなりつくところで、先ほど言いましたように人が水際線を歩いていけるエリアも一部ありますので、きちんと維持管理していけるのではないかと考えております。

それから、ビオトープについては、ビオトープを含む響灘の南緑地というところは全体で54ヘクタールございます。その中のコアな部分の41ヘクタールがビオトープでございまして、周囲については企業立地のエリアと、バッファゾーンというか、緑地とかの緩衝エリアを整備することで、企業が出てきたら困るみたいなことはないようにしたいと考えてございます。

ビオトープについてお答え申し上げます。ビオトープを含む響灘の南緑地というところは全体で54ヘクタールございます。その中のコアな部分の41ヘクタールがビオトープでございまして、周囲については企業立地のエリアと、バッファゾーンというか、緑地とかの緩衝エリアを整備することで、企業が出てきたら困るみたいなことはないようにしたいと考えてございます。

今ご質問があった最初の話については、例えば清水港では色彩計画というのがありまして、行政と民間の企業の方が、将来この港はこういう色彩で統一しようというのをまちづくり協定みたいなものでつくっているんですね。それで、塗装をし直すときにこういう色にしてくださいということを行政のほうからお願いをして、企業の方がそういう取り組みを自分たちでやっておられる。ですから、倉庫の外壁を塗装し直すようなときに、こういうふうにしたらどうかという提案を行政のほうから民間の方をお願いするとか、そういう一体になった取り組みが必要で、行政だけをお願いする話では多分ないだろうと思いますし、民間だけでもなかなかやりにくいところがあると思いますね。

3点目のビオトープの話は、むしろ今の時代はそういうものがあることが、企業が立地するインセンティブになるようなケースが多分多いだろうと思いますね。やっぱり環境のいいところに工場を持ってきて、それで自分たちの工場もそういうものに協力していくような感じではないかと思うんですが、どうでしょうかね。

今のビオトープの話も、そこに広大な緑地があることによって、例えば全体のバラ

ンスとして、あちこちにそれぞれ小さい緑地をつくらなくていいとか、例えば緑地の規制緩和の一つの材料として今後うまく使っていくことができるのかなと思います。

新浜の件については、ご存じのように、現在まだ生きている施設でございますので、これについては先ほど委員長のほうから清水港のお話がございましたけれども、北九州港の中でもカラールネッサンスということで、いろいろな建てかえとか改装をする場合に、このエリアはどういったカラーで統一しましょうというのを持っておりますので、そういった中で一つの方向性を出していく。ただ、いずれにしても老朽化していますので、これをどうやっていくかについては少しお金もかかりますし、一気にということではなくてゆっくり時間もかけながら、一定の方向を目指しながらじわじわと進めていくということになるかと思います。

市の建築都市局でございますけれども、シンボルロードについては道路の一部として整備をするということで、港というよりも、局でいえば建設局というところが整備をして維持管理をすることにしております。ここはもう都心の一番大事なところでございますので、市役所周辺とか紫川と同じように整備をきちんとしてほしいと思います。それから、低炭素のいろいろな施設をこの中につくっておりますので、市民がそういう低炭素の施設を見るところとか、記念病院もございますので、その入院患者さんが散歩するとかいった利用を考えておりますので、草ぼうぼうにならないようにきちんやりたいと思います。

大変前向きな答弁をいただきました。

ほかに、何かありますか。

一番最初に、やっぱり北九州港は北九州港らしさを出したいと。そういう中で、日本全国で初めてエコタウンの承認を得たということは大いにPRすべきだし、またそれを一つの特徴としてとらえていくべきだという話から、環境をもっと重要視しようということになったと思っていますね。

先日、ピオトープを見てまいりました。何と30年間ほったらかし、だれも入っていないんですよ。だれも入っていないくて、54ヘクタールとか言われてもあまりぴんとこないんですけども、ほんとうにバスでぐるぐる回れるぐらい広い。しかも、そのように回れるようにつくってある。

びっくりしたのは、実生で勝手に樹木が生えているんですよ。もう森になっているんです。それほど自然にはもとに戻そうという力があるんですね。人間でいうと自然治癒力を

大事にしましょう、何でもかんでもちょっとけがしたから病院にじゃなくて、ほったらかしてなめていたらよくなったということですね。昔は人間も自然治癒力を持って生きていたんですけれども、今は自然環境に対してあまりにも手をかけ過ぎるなど。ちょっとここが悪かったらこう直そう、あそこが悪いからこう直そうというようなことが私は当たり前だと思っていましたけれども、ほったらかしておくということも絶対大事なんだという、いい見本がこのビオトープにあるんですよ。

もちろん樹木もほんとうにここの自然環境に一番適したものが生えてきて、そしてそれを求めて動物もやってくる。その動物も、つがいでやってきていたんですね。そうするととても先の楽しみがある。環境がよくないと、つがいで片方が嫌と言ったらだめとか、そんなのがあるんですけれども、つがいで歩いているんですよ。それとか、勝手にメダカが泳いでいました。それもちょっとした小さな水たまりですけれども、そういうのを見ると、ほんとうにこのメダカはどこから来たのかしらと。周りは全部海水なんですよ。ですから、どこから来たかわからないけれども、メダカがそこに勝手に出たきたというようなことって、私は自然環境を子供たちが学ぶのにこんなに適したところはないのではないかと思います。

これを今から見せようという意見はありますけれども、ただ、ここをぱっとバスで見て、ああ、そうかそうかというだけでは、ちょっと物足りないんですね。せめてこの長期構想計画の中には、これを一つの博物館とか美術館とかそういうふうな、それこそ簡単な野外博物館みたいなものでいいと思うんですよ。この地域にはプリヂストンだとか西部ガスだとか寿工業だとか、たくさん企業が入っていますので、企業の人たちが外国の人を呼んだときに、ぜひ我が事務所のすぐ近くのをこれを見てもらいたいという見学会も一緒に計画の中に入れるというぐらい、ここのビオトープに力を入れてもらいたいということをぜひお願いしたいと思います。

ありがとうございました。環境局長がおられますので。

ほんとうにありがとうございます。今お話のあったように、ほったらかした結果、貴重なビオトープができたという。辛口の方からは柵からぼたもちという意見もございませけれども、せっかく今こういう形でできているビオトープですので、私ども市の環境局としましては、今ある貴重なところは基本的に手をつけずに、やはり見学者の方が増えますので、そのためのゲストハウスとか駐車場とか、それから自然を壊さないレベルであそこに植栽をしたりして、平成24年の本格オープンに向けてやっております。

今ご指摘があったように、ここは単に見学というよりは、ちょっと偉そうに申し上げると環境学習の拠点でもありますので、そういった学習の仕組みとか、それから維持管理をしていく、それから具体的に案内をしていく仕組みとか、いろいろこれから検討しなければいけないハード以外の面もしっかりやりたいと思います。また、先ほどお話がありましたように、ここの響灘というのは産業立地ゾーンでありますし、物流ゾーンでもありますので、企業がこのピオトープも含めてここに立地をしたいと思うような、産業と自然が調和した北九州ならではのゾーンとして、これから港湾局、建築都市局を含めて、しっかり整備をしていきたいと思っております。どうもありがとうございました。

はい、ありがとうございました。

この会議ももう4回目ということで、今回は長期構想のゾーニングということで、各地区ごとの細かな方向性を見せていただいて、非常に喜ばしいといううれしかったんですけれども、2点ほどあります。

資料の13ページですね。今回鉄道によるアクセス強化として、シー・アンド・レールというのが太刀浦に延びているんですね。これは毎回出たは消え、出たは消えているはずなんです。今回もまあ出しておこうかと。それと今回、響にもシー・アンド・レールが出ております。ほんとうに長期構想の中で実際にこういう方向性があるのかどうか。環境云々でいうと鉄道というのは今見直されていますから、その関係でただ載せたのかどうかなんです。実際に今トロッコ列車は走っていますけれども、トンネルは40フィートは通らないことになっていますよね。ですから、それをまたチェックするんですかと。それから、トロッコ列車が走っているからトンネルも改修なんかはなかなかできないでしょうし、長期のお話だとほんとうにこれはたどり着けるんですかというのがまず1点。

次に14ページ。西海岸で新浜の整備の話も出ましたけれども、現在、西海岸には国際フェリーターミナルで韓国のフェリーが入ってきております。それを踏まえて、16ページを見てください。防災拠点で、海上保安庁がここに拠点づくりをするということですが、今フェリーが入ってきているにもかかわらず、ここはオープンスペースですとこの書類に載せること自体いかなものか。フェリーの会社がこれを見たら「えっ？」ということになると思うんですね。新浜を岸壁整備してフェリーを入れるという構想も多少あるとは聞いておりますけれども、この時点でここをオープンスペースとして出してしまうていいんですかね。

以上、2点です。

事務局、よろしく申し上げます。

まず、シー・アンド・レールの実現性ということなんですけれども、確かに非常にコストも時間もかかります。そういった中で、野畑委員が言われたように、環境に配慮しまして、さらに鉄道とフェリー、コンテナをつなぐことによって、スピード感と定時性がある程度確保できるといったこともあります。その辺をねらった貨物における空港と船といった、速さとコストの中間をねらったシー・アンド・レールということをやっております。その実現性ということに関しては、まだまだ遠い先の将来になるのではないかと思います。そういった意味で、いきなり鉄道ではなくて、まずは、鉄道とコンテナターミナルとの間の横持ち費用を助成するというをやりながら、コスト高になる部分がある程度抑えていくことで、シー・アンド・レールというものを普及させていきたいと考えています。最終的に長期的なものとしてのシー・アンド・レール鉄道の直結ということで、響や太刀浦の絵をかいております。実績を積み上げていって、シー・アンド・レールというものがどんどん普及するように我々は考えているところでございます。

それから、16ページのオープンスペースにつきましては、防災拠点、耐震強化岸壁ということでここに位置づけたとき、背後にオープンなスペースが要ると我々は考えております。実際使われているということはそのとおりなんですけれども、説明の中でも複数の船社といたしますが、今1社で運用されているんですけれども、それが2社、3社と来たときに、ここでは賄えないということで、その移転候補地の一つとして新浜地区を挙げております。

以上でございます。

よろしいですか。

いや、僕が言っているのは、書類上で出してしまっていていいんですかということです。

ちょっと補足させていただきますけれども、防災という面で、海上保安部の基地云々とは別に、北九州市としても耐震強化岸壁を西海岸に、本市の東側の拠点の一つとして整備すると。その場合は、その背後地を広場という形で確保する必要があります。ここにはグリーンがかいていますが、それは芝生広場にするとかいう意味ではなくて、舗装していても構わないんですが、そういう意味で広場としては確保していると。将来フェリーが増えるなり、または本格的にここを防災基地としていく場合には、私どもは新浜のほうにフェリーのターミナルを移転していこうという長期構想でございます。

以上でございます。

長期ビジョンの中で、今この時点でこれを出してしまっているのかというのが僕は気になったんですね。使っている人がいますから。

これはあくまで、防災拠点とはこんなイメージですということで、長期構想の絵というよりは、防災拠点のイメージ図ととらえていただければと思います。

私はいいですけど。

今の件は、後ろにオープンスペースを設けるからおかしいことになるんじゃないですか。防災岸壁を北九州市としてそこに整備すると。要するに西海岸のその施設が老朽化していることもあって耐震岸壁をそこに整備することで、別に防災基地に使うというわけではないんでしょう。基本的には、今のフェリーの利用との競合を長期構想の中で出すと。これは市民あるいは関係者から当然のことながらコメントが来るのではないかと思いますから、そこは調整されたほうがいいのではないかと思います。

もう一点、二点あるんですけども、これが最終的にはパブリックコメントに出す資料になるということで、今のゾーニングの中で、老朽化したものを改修しながら新たな機能を付加していくということであれば、プレゼンテーションとしては、資料7の74ページで新港地区を再開発エリアというふうにくるっと囲んでいますよね。例えば田野浦の岸壁も古くなっていると。以前のこの委員会で、かなり老朽化した施設を何とか更新していかなければいけないという議論があって、せっかくだったらそこに、この施設はもうもたないとか老朽化しているから何とかしなければいけないというようなところは、ぎざぎざでも、あるいは色でもつけて、一般の市民にもわかりやすいようなプレゼンテーションをしたほうが多分いいのではないかと思います。それを見ると、ここは何とかしないといけないということに多分なるのではないかと思います。

そのぐらいにしましょう。

ご意見は、基本的に20年先とかの絵をかくとこうなるという話で、途中の段階を説明していないから、そこをきちんと関係者の方にも丁寧に説明するということが、もう一つ、多分要るんだろうと思うんですね。

僕はそう思うんですね。急にこれがぼんと出てしまうと、当事者としてみれば、自分たちはどけと言われるだけかと思っちゃう。

だから、どういう条件のときにこうなるということをきちんとご説明するということに尽きるだろうと思うんですね。シー・アンド・ルールも、将来的にはこういうことが望ましいけれども、それはどういう条件が整ったらこうなるんだという話を丁寧にすると

いうことだと思います。

ええ。再開発のことなんですけれども、倉庫が古いから新しいものをどこか別のところといういろいろなご意見がある中で、行政がやる部分と民間がやらなければいけない部分があって、実を言うと、あの新浜地区に私どもも倉庫があります。これがもう老朽化していて切りかえなければいけない、新しいものにしなければいけない。だけど、ここがこの図面で再開発になってしまった。さあ、倉庫をどうしようかとなるわけですよ。新しいものをそこで建てていいのかどうか。今、会社の内部でもめているんです。ちょうどその場所の私どもの倉庫を建て直そうにも、テントハウスにするのか。もし、どこか別のところに行ってくれと言われる可能性があるのに、何億もかけて倉庫をつくっていいのかどうか。そこの検討課題というのは私どもも実際に今、目の当たりにしていますので、行政がどうする、こうするというのもありますけれども、事実これは民間としても悩んでいる部分があります。

他にありますか。

前にこの会議があってもう1年たっていますので、私の記憶も少し薄れているんですが、長期構想で、物流の量推計については10年ぐらいの単位で考えて、かなり量が増えるわけですね。私どものビジネスで考えると、北九州のまちづくりで一番大事なのは、アジアをにらむということが一つ、それから北九州への企業誘致、この辺がビジネスチャンスだろうと思うんですね。そのときに新北九州空港をアジアのハブ空港として生かしていくということと、本来北九州が持っている港の整備と。そうすると、長期構想というのがかなり重要な位置を占めるだろうと思うんですね。

そのときに、私ども民間ですと、必ず設備投資の金額とかが入るんですけれども、行政は設備投資の金額の前に、あるべき姿の絵が先に来ますよね。その中で、ちょっと確認なんですけれども、結局、こういう貨物の量推計でどんどん増えていくから、ぜひとも港を全部生かしていかないといけないとなったときに、いわゆる重点指向からいうと、北九州の中で考えると、例えば門司、それから小倉、戸畑、八幡、若松の港が全部生かされて、同じように老朽化したものも全部含めて生かしていくことによって、基本的には企業誘致と物流の量に対応できるという発想でお考えになっているわけですね。ちょっとその辺を確認させてください。

それともう一つは、例えば10年、20年先の長期ビジョンということになると、いわゆる市民目線や私どものビジネス目線から言うと、若干福岡との関係があると、もっと絵

としてはいいのではないかという気がしましたので、その辺をお聞きしたいと思います。
あくまでも総論の話ですけれどもね。

では事務局、お願いします。

北九州の歴史は古くて、いろいろな港から成ってきている、いろいろな活用をされているということがあります。それぞれの港に事業者さんがおられますので、この案につきましても事業者さんといろいろ打ち合わせさせていただいてつくっております。最終的にこれが終わりましたら、それぞれまたお見せして、今回と同じように意見をもらう場を設けることになっています。ということで、基本的には、例えばこの地区をつぶしてこの地区に集約するんだということまでは、なかなか難しいのかなと私は考えております。

そのところで結局、北九州港というとらえ方をして、極端に言うと北九州港の中に門司港も生かしますよ、それから若松も生かしますよ、八幡も生かしますよというのが、今後10年、20年の北九州港の考え方ということですね。

それぞれ、歴史、生い立ち、それから活動状況、すべて違うわけなんですよ。そういう中で、すべて平等にというのはなくて、港湾計画を位置づける中で、重点的に投資するような、整備するようなところは出てきます。その辺はまた今後詰めていくようなこととなりますけれども。

わかりました。それと、もう一つの福岡との関係は。

いずれにしても、今絵に落としているやつすべてが同時並行的にということはありませんので、委員が言われるように、例えば物流、企業誘致、そういった点でどこに重点を置くかといったことは、次のステップの中で出てこようかと思います。

もう一つ、福岡との関係でございますけれども、今、北九州市と福岡市との連携が進んでいることについては十分承知しておるんですが、物流面についてどんな連携ができるかについては、港の生い立ちが、ものづくりの北九州と、消費を中心とした博多という違い、そういったところでどういった連携ができるかについては、もう少しいろいろお互い話し合ってみる必要性はあるなど。これまでも、例えば防災上で何かあったときの補完ができないとか、いろいろなところがございます。そういった面も含めて、いろいろ検討する必要はあると思いますけれども、ちょっと港の成り立ちが違うので、どんなことができるか、まずはそこから考える必要があると思っています。

この7-1の資料を全部読むと理解できるんですね。非常にアジアのことや環境のことを考えているという感じがするんだけど、今日のやりとりだけ見ますと、かなり

老朽化しているの、その老朽化しているものを修復するということが今後の長期構想の主体というか、主力というか、何かそういうふうに見える節があるのではないかと思うんですよ。あくまでも北九州の長期構想ということになると、小さな話は別にしても、やっぱりある程度夢のあるところを全面に出したほうが受けるのではないかと思うんですね。

例えば、北九州の利点を生かしてアジアに発信する北九州港とか、それから今後、物流の数量が増えるからそれに対して手を打っていくということがあって、そのために北九州港全体をよくしていくというか、老朽化しているやつに手を入れていくということのほう、長期構想としては、ああ、なるほどなという感じが私はするんですけどね。

今の件に関して的を射ているかどうかはわかりませんが、若干お答えさせていただきますと、おっしゃるとおり、アジアと環境という面で私どもは今回の長期構想をつくっております、重点を置いているのは、絵を見ていただければ、新規の赤い線を入れているところの大半が新門司地区と響灘地区です。太刀浦とかも含めてアジアとの結びつき、それから響灘については中国等、長距離アジアとの結びつきに重点を置いています。どこの地区においてもすべて新規の施設をつくるというのは時代としては難しい話でございますから、既存ストックの有効活用という面から、各地区で利用されている施設で必要なものは補修をして、そのまま維持管理していきますということを、この中ではうたっております。大きな方向としては、やはりアジアとかそういう面に対応できるように私どもは考えているつもりでございます。

今の事務局の答えは、まさに委員が言われているように、この報告書自体はものすごくよくできている。細かく丁寧にやっている。だけど一般市民から見れば、すべて読むわけじゃないから、やっぱり宣伝というんですか、キャッチフレーズみたいな、ぽんと胸に響く何か欲しいよねといったところだろうと思います。それがまさに我々が今劣っている面だと感じておりますので、パブコメの実施に当たっては市民に伝わりやすいものになるように、もう少し検討したほうが良いと思います。

そのことが言いたいんですよ。やっぱりインパクトがね。今からの長期構想なんですから、ぜひそこをね。これを読むとほんとうにすばらしいなと思うんだけど、やっぱりインパクトがちょっと弱いような感じがします。ぜひそこをお願いしたいと思います。

ありがとうございます。多分、長期構想を検討する際に常に議論になるのは、大ざっぱにして特徴的にやればわかりやすいんだけど、もう少し細かいのが欲しいという意見が出ますし、細かくすると総花的になって特徴が薄れるというところがあって、そこ

のバランスをどうとるかという。多分、市民に訴えかけるには、もっと特徴的なところを際立たせるようなプレゼンをしないと、長期構想らしくないという感じがしますね。

あと5分か10分で締めますので、ほかにこれだけはどうしても言っておきたいというお話があれば。

非常に大変な作業でまとめられたと思うんですけども、ゾーニングというか全体的なまとめというのかな、そういうことから1点、もしできたらご検討いただきたいというのがございます。その根本は、やはり北九州港の特徴ということで、物流がメインになってしまうというのは重々承知しているんですけども、港湾機能のもう一つの特徴あるいは機能として人流というのがあるんです。それが交流ゾーンという形でまとめられているんですけども、人流、例えば国際フェリーがせっかく就航したのに、北九州港として今後長期的にどう人流を考えていくのかというのが、今回の説明では見当たらなかったんですね。ですから、やはり長期的に考えると、今後クルーズ船も来るでしょうし、あるいはクルーズ船を誘致するのかもしれないのかも関係しますが、人流を今後どうするのか、その辺の構想なり方向性を説明をしていく必要があるのではないかと思います。

それと、全体を今回読ませていただいて、まず一つが、今回ゾーニングということで詳しくやられているんですけども、長期構想の案の将来像とどう結びついているのか、もう少し連携をわかるようにしたほうがいいのではないかと思います。例えば将来像で「ものづくり産業を支える物流基盤としての港」というのは、多分、物流ゾーンという形でゾーニングされているのだろうとは思いますが、そういう関係がもう少しわかるように整理、あるいは表現されたほうがいいのではないかと思います。

それと、もう一度読み直してみますと、一般市民の目で見ると外来語がものすごく多いんですね。例えば「シームレス」ですとか「トランシップ」ですとか、一般市民はこんな言葉はわかりませんよね。最後のほうに付録で用語集がついているんですけども、一般市民の方にわかってもらうという観点から、なるべく日本語で表現したほうがよろしいと思いますので、ぜひ、なるべく片仮名用語は使わないという姿勢でいていただきたいと思います。

貴重なご意見をいただきました。人流の話は事務局のほうで何かありますか。

人流につきましては、第1回目の委員会のときから意見をいただいております、

かなり意識してつくったつもりではあるんですけども、将来像と具体の施策の結びつきをどう示すのか、今後、市民意見を募集するにあたり、その辺についてはもうちょっと検討しなくてはいけないと考えております。

今委員が言われた、例えばこの四つの将来像の中の「にぎわい」の部分ですね。ちょっと前後しますけれども、四つの将来像ごとに、ものづくりだったらこういうものですよとかを各地区ごとに絵的に表現しているのです、将来像ごとにやるとこういう絵になりますというのも表現の一つかなと。その中の「にぎわい」のところはどう表現できるかといったところを少し検討させてください。

今の人流の話に関してですが、北九州空港のアクセス強化として「道路・鉄道の実現を目指す」と記載されています。しかし、「太刀浦・田野浦地区」と「響灘地区」のゾーニング図には、「鉄道ネットワーク」が構想として明示されていますが、「新門司地区」の図では、空港アクセスとしての「鉄道ネットワーク」が図示されておりません。「空港アクセス強化 道路・鉄道」と説明されてはいますが、空港を物流機能だけではなく、人流の視点で考えると軌道系のアクセスは非常に重要なポイントとなります。今の連絡橋のみでは、気象条件などのアクシデントに弱いことから、将来的にはトンネルによる軌道系ルートが非常に重要になってくるものと思います。

それと、鉄鉱石を直接輸出入出来ない背景にある北九州港の水深の問題では、ブラジル喫水21メートル、オーストラリア喫水18メートル、国内の大分港27メートル、鹿島19メートルとあり、課題の中にも「この整備が喫緊の課題」と記載されていますが、実際に必要とする水深は幾ら位なのか、また、水深が課題として提示してあるものの、構想の中に具体化されていません。船舶の大型化への対応として、目指すべき方向性や具体化が示されず、「課題」という問題提起だけに終わっている点についてもお聞きしたい。

お願いします。

まず、空港等への鉄道アクセスということですが、これは実は別の部署で過去何年もかけていろいろ検討をやっていて、かなりデリケートな案件になっております。そういう中で、人流ということを考えたときに、長期構想の中での位置づけは可能だと思っています。

もう一つが鉄鉱石の分ですけれども、例えば21ページをごらんください。この長期構想のゾーニングという中で、例えば戸畑航路、日明航路ということで、航路に色塗りしております。こういったところの大水深の航路のしゅんせつ、拡幅ということを我々は意図してかいております。

はい、ありがとうございました。

ほぼ予定された時間になりましたが、まだご発言のない方で、特にこれだけは言っておきたいということがありましたらお願いいたしたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

進行役の不幸でいつも時間を少しづつオーバーして申しわけありませんが、とりあえず第4回の委員会はここで閉めたいと思います。長期構想らしさというか、長期構想だから書ける部分があるのではないかというご意見がいろいろな面であったかと思います。それについてはまた最終の成案に向けて、もう少し検討をさせていただこうと思います。

あと、将来貨物量推計のフレームの問題については、これは長期構想というより、むしろ次回、計画改訂の素案をご審議いただく際に、その数字あるいはその取り扱いについて、また検討した結果をご報告いただくようにさせていただければと思っています。

ということで、大変長時間にわたり熱心にご議論いただいて、委員各位には大変ありがとうございました。これをもって第4回の委員会を閉じたいと思います。

事務局から連絡事項はありますか。

どうも長時間にわたりまして、委員の皆様方にはご討議ありがとうございました。連絡事項として、本日お車でお越しの方は、ホテルの駐車場の無料券を用意しておりますので、お帰りに受付にてお受け取りください。また、謝金、交通費等の支給のある方は、お手元に所定の用紙をお配りしてございますので、こちらに返送していただければと思います。

本日はどうも長時間にわたりありがとうございました。これで第4回の北九州港長期構想検討委員会を終了させていただきます。

了