

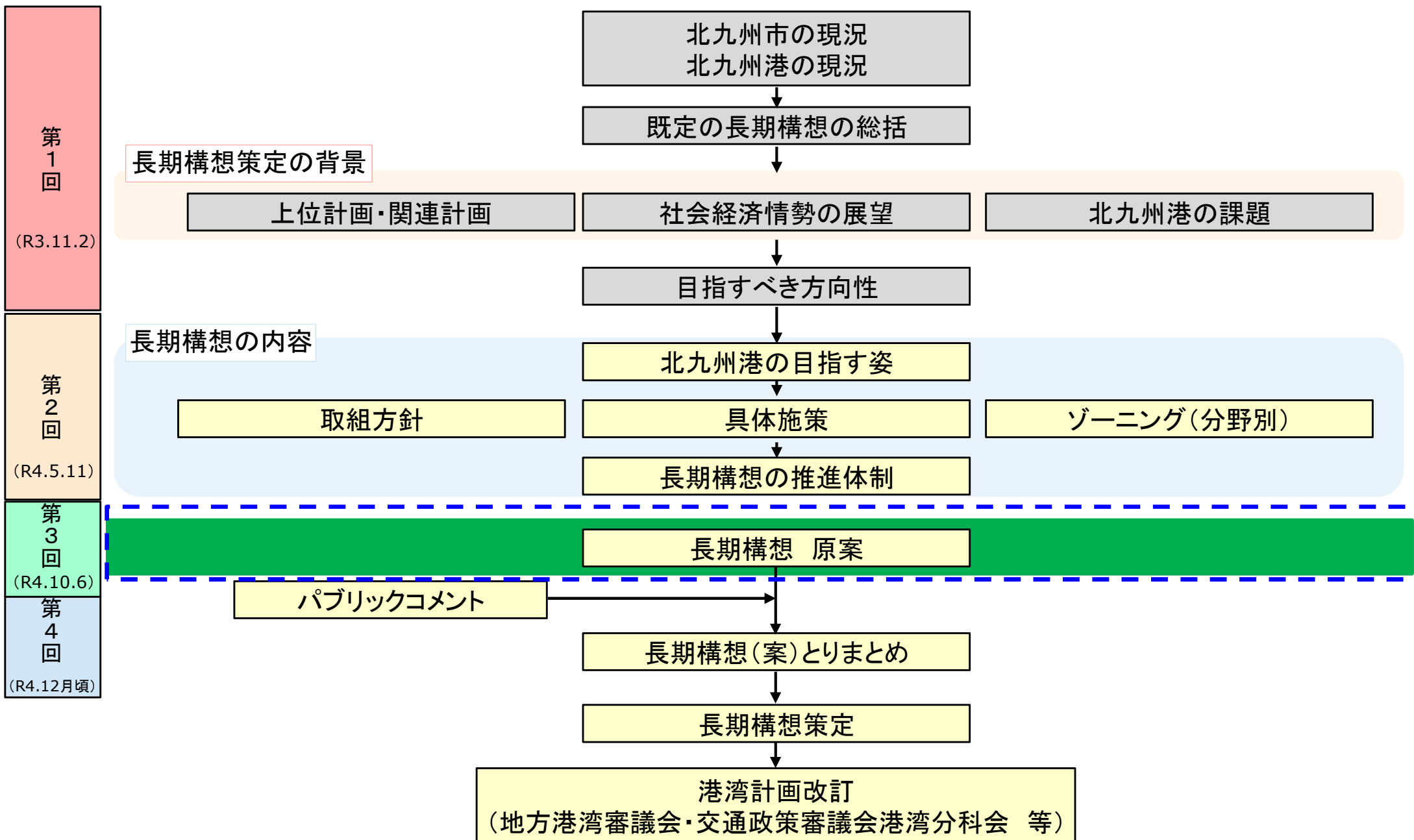
第2回委員会での主な意見と対応

令和4年10月6日（木）

北九州市港湾空港局

港湾計画改訂までの流れ

- 令和4年(2022年)中に、新たに『北九州港長期構想』を策定する予定。
- 令和5年度(2023年)に、長期構想を踏まえ『北九州港港湾計画』を改訂する予定。



第2回委員会での主な意見と対応（全体に対する意見）

主な意見	対応
<p>○「SDGsリーディングポート」、北九州市が先進的に力を入れている点をタイトルにしたことは非常に良いが、SDGsの目標のうち網羅している数が8項目にとどまっており、せめて半数以上は関連づけて欲しい。各具体施策ごとに内容を照らし合わせ、SDGsの目標を貼り付けると良い。</p>	<p>○SDGsの目標との関連性を各具体施策ごとに照らし合わせ、目標との関連付けを再整理し、P45, 54のとおり12の目標との関連付けを行った。</p>
<p>○「SDGsリーディングポート」という言葉はキャッチーだが、違和感を感じる。強い産業基盤を支える港だという所を伝えたいけれど少々ディフェンシブな印象になる。 SDGsという言葉を使うのであれば、4つの目標とSDGsという言葉の関係性をより明確なストーリーで伝えないと、メッセージとして伝わらない。</p>	<p>○P45「長期構想の将来像」について、長期構想で発信するメッセージとして、物流・産業を支えることを軸とし、カーボンニュートラルや循環型社会を実現する『グリーン』な港、デジタル技術を活用した円滑な物流、高度な生産性と良好な労働環境、魅力ある観光等を実現する『スマート』な港、この2つのキーワード『グリーン』、『スマート』を将来像に盛り込んだ。さらに、3つの基本理念のもと、将来の北九州港のあるべき4つの姿を目指すこととする。 ○P45の「目指す姿」については、それらが実現することによって地域の発展にどうつながるのかをP47, 49, 51, 53において、地域への効果として盛り込んだ。</p>
<p>○長期構想のメッセージや目標を港湾で働く方、産業の方、市民の方、新しい賑わいを創っていこうという方々に、より分かりやすく伝えるべき。目指す姿として「拠点を形成」や「提供する」という言葉が用いられているが、それを通じてどういったことをするのか具体の目標まで落とし込めていない。北九州港がどんな港になって、この町の発展を今後支えていくのかというメッセージを受け取れたら非常に良い。</p>	
<p>○SDGsリーディングポート北九州は、理解するのに時間がかかる。ネーミングを検討してほしい。</p>	
<p>○港や空港というのは、産業立地、物流、人流であり、北九州港が選ばれ続ける条件は、物流産業が集積し、雇用が生まれ、税収が増えるというコミュニティだと考える。そういった目線で考えると4つの目指す姿も濃淡をつけられる。</p>	
<p>○長期構想のメッセージ性を考えると、もう少し吹っ切れて書いた方が良い。例えば、「ニーズに応じて」ではなく、「先取りして」といった表現が良い。 また、個々の各具体施策の用語が古い。例えば、「次世代高規格コンテナターミナル」は昔から使われている言葉。「ターミナル運営におけるDX」といった表現にするなど、中身が分かるようにした方が良い。</p>	<p>○P45「長期構想の将来像・基本理念と目指す姿」において、メッセージ性を持たせる積極的な表現に改めた。また、P54「具体施策」の用語について、中身が分かる表現に改めた。</p>

第2回委員会での主な意見と対応（全体に対する意見）

主な意見	対応
<p>○北九州港はもっとスケールの大きい港である。目指す姿に関しては、スタート地点が北九州市ではなく、もう少し広域的な目線で見してほしい。</p>	<p>○P19～P29「北九州港を取り巻く状況」において、広域的な目線で見たと北九州港の分析を再整理した。</p>
<p>○SDGsリーディングポートとして働く人の立場、働く人たちが安心して働き続けることができる、そういう視点を入れてほしい。</p>	<p>○P45「長期構想の基本理念」の中に、労働者の視点から「働きやすいみなと」を盛り込むとともに、P46、P47の「目指す姿」の中で、「良好な労働環境を有した働きやすい港」を盛り込んだ。 また、P85「実現に向けて」において、DXの推進等により働きやすい“みなとづくり”に取り組むこととした。</p>
<p>○AIなどを用いた自動化により省人化を行うことに関しては、労働者の働き甲斐や生き甲斐の視点も大事。新しい施策を行うのであれば新しい人材が必要であり、例えば、就労支援機関や技能実習機関等による人材育成・確保といったソフト面からの配慮が見えるようにしたほうが良い。</p>	<p>○P75において、ゾーニング図を盛り込んだ。 また、P76～P81「ゾーニング図（施策箇所図）」において、将来の各ゾーンにおいて、どういった施策を実施するのかを盛り込んだ。なお、ゾーニングにおいては、機能が重複する部分に気を付けて作成した。</p>
<p>○ゾーニングについては、空間の使い方で重複する部分があると思う。その作り込み方に気を付けてほしい。</p>	

第2回委員会での主な意見と対応（『物流・産業』に対する意見）

主な意見	対応
<p>○八幡西地区に企業誘致を推進する上で、ひびきコンテナターミナルにおける船の誘致も含めて、ご検討いただけたら有難い。</p>	<p>○航路誘致は重要だと考えており、P55「具体施策」において、ひびきコンテナターミナルも含め航路の充実を図っていく。</p>
<p>○太刀浦コンテナターミナルにおいて、次世代高規格コンテナターミナルを目指していくには、海面処分場の位置づけ、埋立、ヤード拡張、耐震化、二つの岸壁の法線合わせの検討も入ってくると思う。その中で荷役機械をストラドルキャリアからRTGへ変更を行い、再編を行うという考え方でよろしいか。</p> <p>○ストラドルキャリアを扱う会社が国内1社となっている。キャリアそのものの供給体制、フリーカーボン化の流れに対する対応について不安がある。RTG化をにらんだカーボンニュートラルという取組も必要ではないか。</p> <p>○太刀浦コンテナターミナルの再編に関しては、15年以降先と示されているが、できるだけ早い実現を図っていただきたい。 太刀浦コンテナターミナルが外国船社から選ばれる港であり続けないと、太刀浦コンテナターミナルの問題だけではなく、北九州市域の物流、西日本地域の物流にまで影響が及んでくる恐れがある。</p>	<p>○太刀浦コンテナターミナルにおいて、高規格なコンテナターミナルを形成するには再編が必要であり、P56「具体施策」において、「今後の太刀浦コンテナターミナルとひびきコンテナターミナル利用状況等を踏まえ、太刀浦コンテナターミナルのターミナルレイアウトや荷役方式の変更等の再編を図る」ことを盛り込んだ。 また、スケジュールについては、P82の通り、短期・中期から取り組むこととしている。</p>
<p>○バルクを含めた機械類・大型重量物を扱える在来型のターミナルがあるというように記載していただきたい。経済安全保障の観点から、様々な鉱物資源を扱える多目的なバルクターミナルがあるという観点から加えていただきたい。</p>	<p>○P22「北九州港を取り巻く状況」において、背後産業を支える在来貨物輸送の機能を盛り込んだ。 ○また、P39「北九州港の課題」、P46「目指す姿」において、ニッケル、コバルト等の鉱物資源を取り扱う埠頭の重要性を盛り込んだ。 ○P60「具体施策」において、響灘地区をはじめ、各地区における在来埠頭の強化も盛り込んだ。</p>
<p>○北九州空港をいかに地域のネットワークに取り込んでいくかというのは非常に重要であり、空港アクセス鉄道の検討に力を入れて頂くと、地域全体の交通ネットワークが強化される。</p>	<p>○P61「具体施策」に記載のとおり空港アクセス鉄道について検討していく。</p>

第2回委員会での主な意見と対応（『環境・エネルギー』に対する意見）

主な意見	対応
<p>○国のエネルギー産業施策で、日本海側のメタンハイドレード等の海洋資源の掘削等検討されている。響灘地区は、エネルギー産業の集積を狙える位置にあると思う。カーボンニュートラルについてももう少し視点を広げると良い。</p>	<p>○P63「具体施策」に記載している、水素・燃料アンモニア等リキッドバルク拠点の形成については、メタンハイドレードやそれ以外の燃料についても含めて考えており、今後の開発動向にも注視しながら幅広く検討を行っていききたい。</p>
<p>○カーボンニュートラルの話ですが、港湾管理者が単独でできることは限られているため、産業界と連携して進める色を出してほしい。</p>	<p>○P63「具体施策」において、カーボンニュートラルポート協議会等により、民間企業と連携して水素等の利活用を促進し、カーボンニュートラルを目指す旨を盛り込んだ。</p>
<p>○船舶業界において、カーボンニュートラルやゼロエミッションの時代が参り、次世代燃料として水素・アンモニア・LNGのどれにするか模索中である。次世代燃料への切り替えは、船のリプレースのタイミングとなり、インフラ整備と新造船建造のタイミングが重要となるため、インフラ整備のフレキシブルな対応をお願いしたい。</p>	<p>○P63「具体施策」において、カーボンフリーな代替燃料への転換に対応していくこととしており、船舶のリプレースのタイミング等も含めて、インフラ整備をフレキシブルに対応していきたい。</p>
<p>○北九州港はカーボンニュートラルの今後の技術革新を促進する実証研究の場に成り得る。技術革新を手助けする機能について検討してほしい。</p>	<p>○P64「具体施策」において、公共ターミナルを荷役機械のFC化などの実証実験の場として活用する旨を盛り込んだ。</p>
<p>○藻場の造成候補地が狭い範囲に限られている。護岸の老朽化の更新のタイミングや洋上風力の基礎等で考えることもできる。</p>	<p>○P65「具体施策」やP76～P81「ゾーニング図」において、直近で想定される候補地だけではなく北九州港全体で取り組むよう改めた。</p>
<p>○海面処分場の整備は、海岸線を広く持つ北九州港の特長だと思うが、埋め立てていくのが良いことか、海そのものもカーボンニュートラルの役割を果たすと考えたら、埋立をゆっくり進めるとか、海があるから幾らでも計画していいということではないことを念頭に置きながらか進めた方が良い。</p>	<p>○P66「具体施策」に記載のとおり、浚渫土砂等の発生量や海域環境への影響などを鑑み、ふ頭の間を候補地にするなど、カーボンニュートラルの視点も踏まえて海面処分場計画を立てていきたい。</p>

第2回委員会での主な意見と対応（『人流・賑わい』に対する意見）

主な意見	対応
<p>○北九州市は5市合併したこともあり、たくさんの港がある。それぞれ個性のあるみなどを造っていただきたい。例えば洞海湾地区には、色々な企業が立地しており、産業観光も含めた個性的な開発もあると思う。環境汚染を克服した象徴的な地域でもあり、それをテーマにした市民に開かれた洞海湾づくりというのも可能ではないか。</p>	<p>○P67「具体施策」において、各地区ごとの特色を活かした、それぞれの目指す方向性を盛り込んだ。 洞海地区では、世界文化遺産の官営八幡製鐵所旧本事務所や若松港の土木遺産等を中心に歴史に触れる観光拠点を目指し、環境汚染を克服した象徴的な地区として水辺に親しめる場の提供を行い、開かれた場所としたい。</p>
<p>○水辺の賑わいについては、働く、住まうという視点も組み込んでほしい。</p>	<p>○P45「長期構想の基本理念」において、「魅力あるまち・働きやすいみなど」を盛り込むとともに、P51「目指す姿」において、「憩い・学び・遊べる水辺空間を有した、賑わいあふれる港」を通じて、住みたい・住みやすいまちに繋げていくことを盛り込んだ。</p>
<p>○市民が親しめる水辺空間や地域の資源を活用することについて、具体施策は、対象がクルーズ船でくる観光客やデジタルを使う若者なのか、また若者も地元の若者なのか観光客の若者なのかというようにターゲットがあいまいになっている。北九州市は高齢者が多い、高齢者の方や地域の方という目線を加えた方が良い。</p>	<p>○長期構想で考える20～30年後には、デジタル技術を活用した環境が高齢者も含め一般的となると想定して施策を策定しているが、その過渡期においてはデジタル技術に不慣れな方にも対応できるように配慮をしていく。</p>
<p>○地域資源も響灘、門司港、若松だけなのかといった目線を加えた方が良い。整備した港湾緑地の活用も入れたら良い。</p>	<p>○響灘、門司港、若松地区以外にも地域資源があり、これらの地区において港湾緑地等の地域資源の活用を図っていききたい。</p>
<p>○釣場を活用するだけでなく、遊漁船、レストラン、土産物など、マリンレジャーの拠点を形成するような大きな夢を盛り込んでよい。</p>	<p>○P70「具体施策」のとおり、マリンレジャー拠点の充実として、「釣りを通じた地域振興活動の充実や活性化」を盛り込んだ。</p>
<p>○P43の図中に観光拠点の○が弱すぎるような気がする。ネットワークの形成といいながらあまりネットワークになっていない。前項と重複する写真を削除して、拠点性や相互の矢印を強調してはどうか。</p>	<p>○P68「具体施策」のイメージ図をネットワークがつながるように修正した。</p>
<p>○ジ・アウトレット北九州と皿倉山ケーブルを結ぶアクセスが開通されたので、東田地区と皿倉山を同じ拠点として扱ってもよいと感じる。</p>	<p>○P68「具体施策」の東田地区と皿倉山を同じ拠点として囲むように修正した。</p>

第2回委員会での主な意見と対応（『安全・安心』に対する意見）

主な意見	対応
<p>○BCPにおいては、稀に発生する極端に大きな災害と、小さいが頻度が高い災害への2パターンを考えておくことが必要。</p>	<p>○北九州港BCPでは、本港に甚大な災害をもたらした平成11年の台風第18号を危機的事象としている。なお、水防法に基づく「想定し得る最大規模の高潮」についても被災想定と避難行動一つの目安として記載している。今後も被害規模が極めて甚大となる巨大災害等にも対応できるよう、P72「具体施策」のとおり、継続的に港湾BCPの高度化を図っていく。</p>
<p>○災害発生時に、働く人や市民だけでなく、観光客など現地を詳しく知らない人たちが逃げられることも大事。</p>	<p>○P72「具体施策」において、旅行者等に対する取り組みとして、「防災スピーカー等の活用による情報伝達体制の強化」を盛り込んだ。</p>
<p>○大雨時における河川からの流出土砂や流木により、航路が閉塞する恐れがある。そういう視点も考えた方がよい。</p>	<p>○北九州港航路等啓開要領において、航路閉塞に対応しており、今後の社会情勢の変化に合わせ、P72「具体施策」のとおり継続的に港湾BCPの高度化を図っていく。</p>
<p>○マリンレジャーの拠点を目指すということで、将来的には小型船が集まってくる。今後関係行政機関と相談しながら、安全安心にマリンレジャーが楽しめる街づくりのため、協力したい。</p>	<p>○P70「具体施策」のとおり、関係機関と連携して事故防止に取り組みたい。</p>