

北九州港長期構想検討委員会 第1回委員会・幹事会 合同委員会 議事要旨

日時：平成20年8月22日 14:00~17:00

場所：リーガロイヤルホテル小倉

【アジアでの競争力強化、魅力向上について】

アジアでの競争については、どういう貨物をどういうふうを集めるか。また、ビジネスの場としてどのように魅力を高め、どのような産業でアジアと連携していくのかを考える必要がある。

- ・ 日本各地の港でアジアとのゲートウェイと言っているため、北九州港はアジアとの関係で他地域との差別化を図らないと一地方港で終わってしまう。
- ・ 近距離にある韓国の大港湾(仁川、光陽、釜山等)との連携、さらに中国の港湾との連携をすすめ、北九州港の今後のあり方を考えていけばいいのではないか。
- ・ 博多港との関係という視点で議論した方がよい。
- ・ 地域の産業を支える港湾を目指すべき。

ひびきを中心とした背後地に産業を誘致するには、コンテナターミナルの利活用を更に進めることが必要である。そのためには大胆な政策が重要である。北九州港は背後のアクセスとの連携も優れているので、RORO 船利用を拡大していけるような港づくりを進めてほしい。

北九州空港と新門司地域はすごく近いにも関わらず、何故橋がないのかと率直に思った。早く北九州市からのアクセス道路がほしい。

抜港されない港づくり、利用者が魅力を感じる港づくりを進めるべき。

- ・ ドラスティックな企業誘致を行い、産業を呼び込まない限り、船会社としては非常に魅力の薄い港となってしまう。
- ・ 港は陸上の施設、ソフトウェア、ハードウェアをいろいろ考えても大前提として船が寄らないことには何事も始まらない。港湾の優位性を考える時に、船が寄る港、海運会社が魅力を感じる港をどう作るかという視点を入れたい。激化する国際競争に晒されている企業が求める港とは、競争力がある港である。競争力とは、安全を前提とした利便性である(コスト競争力を含む)。利便性にはソフトとハードの両方が伴う必要があり、ハードの代表は何といても水深の確保である。鉄鋼石、石炭等は大型船で運搬できるかどうか極めて大きなコスト競争力の差となる(特に石炭は遠隔地より運搬)。
- ・ 現在、関門航路全域水深13m化実現に向けて取り組まれているが、これが実現しても20数万トンの船に6~7万トン程度(鉄鉱石で5日分相当)積載して入港することとなる。満載であれば月2回の入港ですむが、現状では6回に分けているため、運賃も割高である。

- ・ 早期の関門航路の 13m化の実現はもちろんのこと、次のステップとしての 14m 化を実現してほしい。また、六連だけでなく、関門橋の方からも喫水 16m、17m 級の船舶が入港できるようにしてほしい。せめて、六連島の方からだけでも、21m 化を実現し、現在入港している 23 万トン級の船舶が満載で入港できるようにしてほしい。

原料運搬船と同様に、製品運搬船も大型化しているが、荷物が間に合わないもの（積み残し）が出てきている（数千トン/月程度）。これらの貨物は船いっぱいにはならないが、神戸港などへ陸送し、載せ替えている。ひびき CT から出したいが、関係者は荷物が少ないので船がつけられないとのことである。逆に、船があれば荷物を出せると、ひびきを利用したいニーズがあるので、このテーマを解決していきたい。

北九州港は、コンテナ、フェリー・RORO 等、多機能に渡って活用されている、全国でも数少ない港である。その需要を活かし、利用者の立場で輸送モードが自由に選べる港になればさらに使いやすい。多目的ターミナルが必要である。

【北九州港が抱える問題点について】

特徴的な地区が多数ある中で、北九州港内での連携が重要である。

非常に活発な太刀浦 CT とキャパシティが十分にあるひびき CT をどのように使っていくかが大きな課題である。

泊地、航路が狭い課題に対しては埋立地を海域に戻す、未利用地の課題に対しては現在立地しているものを未利用地に移すなど、施設の再配置、再整備する必要があると思われる。

北九州港は外から見ると元気な港に見えるが、いろいろな港のニーズに合わせて建て増しを繰り返して開発してきたため、使いづらくなっている。一気に進まないとは思いますが、長期的にどういう港にするか見据えながら少しずつ再配置し、使い勝手のよい港にしていく必要がある。

ひびき灘地区でコンテナ以外のニーズがあるというのは課題ではなく、ニーズが高いという事だと思う。本来のコンテナ需要に応えていくことは必要であるが、その他のニーズにも応えていくことも重要である。

門司、ひびきのまちの繁栄を考えた時に、お互いが繁栄することが重要である。

【現行計画の評価、課題に対する優先度の整理】

新しい計画を考える上で、従来計画を評価（既定計画における位置づけ、進捗状況等）し、引き継ぐべき計画の部分、外的な環境変化の中で新たに対応すべき部分の整理が必要である。

検討項目の優先度を議論すべきである。

利用者のニーズがどこにあるのかをよく把握することが一番大事である。

経済効果について、港湾計画を実施することによってどういうふうな雇用につ

ながるのかについて、議論していただきたい。

・北九州港は数値で見ると非常にいいが、海運関係の支店・本店は博多港に移転しており、雇用やまちづくりには貢献していない感じがする。

ひびき CT は目標数に対して、10%を切っている。民間では考えられないことであるが、これに対する理由を整理していただきたい。

【人流、景観】

人流に関する視点が欠けている。

環境首都について、ハード面のインフラ整備と港の景観についても考える必要があると思われる。北九州港は対岸の下関から見える状況にあるため、北九州市の考える景観について下関と連携し、長期的には考えていかなければいけない。

まちの中心にある砂津地区は美しくない。まちの顔なので、遠くに見える元気の部分とまちの中心の賑わいや華やかさについては考えて欲しい。

レトロ地区は観光客が減少ぎみであるというが、他の地区の人は一度は行ってみたいと言っており、潜在的な魅力は十分に持っている。豪華客船がきた時も、目の前の芝生広場、海峡ドラマシップ、その横にはレトロ街と非常にいい。関門の景観は点で見ると良いけれど、線で見るとちょっと歩いてみたいと思うところがあまりない。人が来たいなと思う海岸整備がされていないのではないかと思った。

クルーズ船の誘致について、もっと視点を変えたアピールが大切である（例えば、世界に類を見ない狭い海をクルーズ船が通る等）。

【環境首都を支える、市民が憩いにぎわうみなとづくり】

市民にとって港があるとどういう利点があるのかを考えると、港を利用したまちづくり、賑わいの空間づくりが重要である。これらの観点での資料がほとんどなかったので、可能性や考え方を示してほしい。

環境首都を目指す観点では、モーダルシフトなどは重要なポイントであるが、開発により失われた環境をどう修復、創造、再生するのか、試験的に実施されている洞海湾以外でも可能であるか等、考える必要がある。

今後、環境に対するシステムを提案されると思うが、そのシステムを評価する際にどう見ていくのか。環境負荷をどう削減していくのかが北九州市ならではの見方になると思う。

環境首都である北九州市に他の港が絶対になわなない部分として、これまで公害の中心であった企業が環境を守る一番の旗手になっていることである。その取り組みとして、工場からの廃熱を市民や公共の建物に使ったり、住宅にも配ろうとしている。これは大きなメリットであり、港としてシンボルにしてもよいのではないかと思う。すでに取り組んでいる東田地区からエルナードまでつ

なげていけば、港のにぎわいづくりにつながると思う。

モーダルシフトについて、燃料高騰に対して海運、鉄道をどう事業に位置づけるか。

環境首都を支えるという観点では、静脈物流は非常にふさわしいが、リサイクルポートはなかなか使われていない現状がある。これは非常に重要な視点であり、国として静脈物流をどう考えるのかも含めて、計画の中で検討していく必要がある。

【港に対する市民の意識】

ニーズを拾い上げることは大事であるが、市民ニーズは多様化しており、ニーズを探ること自体が難しくなっている。しかし、ニーズを聞かなくていいという訳ではなく、上手に拾い上げて、長期構想につなげる必要がある（例えば、利用者ニーズはピンポイントで拾い上げる、市民ニーズは漠然としながら合意できるニーズであれば拾い上げる、行政はニーズを作り出して提案する等）。

【安全・安心】

安全に関する視点(入出港時の長さ規制緩和等)が欠けている。

岸壁法線の変更に対する柔軟な対応

プライベート耐震岸壁の他社との共同利用

- ・ 鉄鋼メーカーは長期的には高炉を大型化したいと考えている。そのためには、原料のストックヤードを確保する必要があり、埋立計画地を活用したいと考えている。また、それを土砂処分場候補地として活用できるのではないかと考えている。
- ・ 老朽化している岸壁については、耐震化を併せて行うニーズもある。この時、岸壁法線の変更に対して、柔軟な対応をしていただくと比較的安価なコストで実施可能である。また、災害発生時に耐震化した岸壁を他社も利用できるような仕組みづくりは、官民の共同のテーマとなると考えている。

全国的に見ても鉄で出来た港湾施設については老朽化が進展しており、非常に危険な状態である。安全な港湾施設をどう維持していくのかが非常に重要である。