

## 北九州港長期構想検討委員会 第2回委員会 議事録

日時：平成21年2月3日 13：30～16：00

場所：リーガロイヤルホテル小倉

( 〃：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第2回委員会を開催いたします。

議事に入りますまで、進行を務めさせていただきます。

まず、お手元に議事次第、配席図、委員名簿等をまとめた資料と、それから、本日メインの会議資料、大判のものがお配りしてあるかと思しますので、ご確認をいただきたいと思えます。

なお、本委員会は公開としております。お手元の資料は報道機関、あるいは傍聴の方々にお配りいたしますとともに、議事等につきましては、北九州市のホームページに公開する予定でございますので、あらかじめご了承くださいと思えます。

それでは、早速でございますけれども、議事に入らせていただきます。この後の進行は委員長にお任せしたいと思えます。よろしく願います。

今、お話がありましたように、昨年8月に第1回の委員会を開きまして、そのとき、委員の皆様から大変貴重なご意見を多数いただきました。そういったご意見も踏まえまして、今日は長期構想の骨子案について事務局のほうでご用意をいただいております。長期構想の骨子等について活発なご議論をお願いできればと思っております。

それでは、早速ですが、お手元の次第に従いまして、事務局より資料の説明をお願いしたいと思えます。資料説明は2回に分けてお願いしたいと思っております。まず、前半の分の説明をお願いいたします。

### 【 事務局から、1章、2章について資料説明 】

ありがとうございました。それでは、一度ここで切りまして、ご意見なりいただきたいと思えます。今、ご説明をいただきました第1章、北九州港の現状と課題の整理、第2章、北九州港の特徴と役割について、全部結構ですので、ご質問、あるいはご意見がありましたら、どうぞ。

8ページの下、人流・交流の整備による評価と効果のところ、主婦的な視点でしたら、地域をきれいにしようとか、そういうことも今の説明の中に入るのかなと思いま

した。例えば、門司港レトロ地区で、年に1～2回ぐらい、たしか港湾関係の方が海をお掃除してくださっていると思いますが、外から見たときに、海岸にごみがたまっているから、市から雇われて仕事でしているんだなという感じにしか見えません、せっかく港湾の方たちがボランティアでやっているのをもっとPRしたり、5月30日「ごみゼロの日」に、レトロ地区は地域で一斉にキャンペーンをすとか、みんなでそういう意識を高めるように、もっとPR的な感じでやればいいのになと思っています。

それと、15ページのハブポートのところですか。この前、北九州港を視察するチャンスをお願いしたときに、門司港からずっと回って最後に若松のほうに行ったんですが、「ハブポート構想は失敗だった」とか、そういう言葉はよく聞いていたんですが、現実に広げて整備されているところがあまり稼働していない現状を見てすごくショックでした。でもここが動き出せば北九州市は絶対いいんだらうなと思いました。資料で新しい荷物を集約して寄港地にするとかもあったんですが、きっと北九州市の英知を集めると、ひびきをこんなふうに使ったらいいとかいうアイデアがもっともっとあるんじゃないかと思います。ひびきをもっともっと元気な港にしてもらいたいと思います。

ありがとうございました。多分、2点目の話はこの後ご説明をいただく骨子のところで、そういうものに対してどう考えていくのかというのを議論していただくようなことになるかと思います。

1点目のクリーン作戦というか、そういうのは市として観光地として喜んでいただくための方策の中で取り組んでいるところがあると思うんですが、その辺いかがでしょうか。

港はおもてなしの玄関口でございます。とにかく最初のイメージが大事だということ、また、港をきれいに使ってもらいたいということで、積極的に港周辺のクリーンアップ作戦もやっております。ただ、PRがうまくないということもあるのかもしれませんが、皆さん方に周知されていないということもあると思います。

今回の委員の中にも、地元の業界という形でいろいろご協力いただいております。

レトロ地区を含め、いろんな団体さんが清掃活動をやっております。私ども港湾関係者も、市と一緒に例年7月にクリーンアップ作戦をやっております。ただ、先ほど言われたように5月30日「ごみゼロの日」に合わせて何かという動きはしていないので、その辺のアピール度がちょっとずれてしまいます。私ども、5月末はちょうど年度が切りかわって連休明けで結構忙しいときというのもありますし、例年7月20日、昔の「海の日」に合わせてクリーンアップをやっておりますので、その辺

でもうちょっとアピールしてもいいのかなという気はします。ただ、それ以外にも、レトロ地区なんか特にそうなんですけれども、ロータリークラブとか、ライオンズクラブとか、いろんな団体の方も清掃活動をやっていますし、レトロ地区は結構きれいなのはきれいなんですね。ところが、太刀浦へ行きますと、空き缶が落ちていたり、いろいろと汚れというか、ごみが散乱している部分がありますので、ちょっと見た目と感じ方が違うかもしれませんけれども、私どもは官民一体となって清掃活動をやっています。

多分それぞれの団体がそれぞれ自分たちのやれる範囲で色々なことをやっていたいていると思うんですが、自分でそれをPRするというのはなかなか難しいので、市の港湾空港局なりが、全体にこんなことがやられているというのを市民の皆さんにもっとよく知ってもらおうということ、市報を使ってもいいですし、皆さんに認知してもらおうことが大事なのかもしれませんね。

せっかくご発言になったので、前回の計画の評価がどうなのか、それに対して随分市のほうで評価の資料を用意していただいたので、これをお聞きになってはいかがでしょうか。

今回、反省に立って、先の長い年数の計画を練っていきましょうということだったので、ひびきコンテナターミナルもそうでしょうけど、今回2回目ですが、ある程度反省の部分 反省と言ったらおかしいですが、前の長期構想のときはこうだったから、今度はこういう形でいきましょうねという、私は特にこの資料に関してはいいんではないかと思います。細かなことを言っていると、きりがないので、総体的にこういう進め方で結構だと思います。

非常によくまとめられていると思います。特に今、委員からもご発言があったように、平成3年の3月と平成8年の11月の港湾計画の目標とそれを取り巻く環境を比較して、現在どうであるかという分析が非常によくできていて、かつ北九州市の基本構想が12月にできて、それに対してどうしたらいいかというフレーム的なところはいいのですが、現在どういうふうになにか困っているかというピンポイントの指摘がいま一つ欠けているんじゃないかというところがありました。

この後の説明の中で、そこはもしかしたら出るのかなと思いますが、せっかく関係者とか、あるいは港を愛している委員の方々がおられる中で、そこは港湾空港局として、こう考えているというところを、次の説明でぜひしていただきたいと思います。切り口としては、例えば、20ページにある物流・産業とか、前回に整備された分野はよいかどうかということだと思います。

ありがとうございました。それでは、後ほどの後半部分の説明では、港湾局の思い

を込めてご説明を願いたいと思います。

私も、資料に関しては非常によくできているなと思っております。ただし一つ残念に思うのは、17ページに北九州市基本構想があって、その基本方針が四つ挙げられているのですけれども、先ほどのご説明では、多分この図の赤で塗られているところが港湾に関係するというご説明があったと思うのですが、私は1から4まで全部関係があると思うのです。特に環境ですとか、人流・交流というのは人づくりがまさに一番重要ではないかなと思いますので、その辺の切り口でも、港湾と人づくりとの関係をこれからまとめていかないといけないのではないかと思います。暮らしづくりなんて、まさに港湾が一番関係しているのではないかなと思うので、この二つを除く理由が何かあるんですか。その辺をちょっとお聞きしたいです。

事務局のほうでお考えがありますか。私も同感なんです。

今回の長期構想に関しましては、どちらかというハードの面を中心につくってきております。そういった意味で、市の基本構想の1番、2番につきましては、ソフト的なことで考えておまして、3番、4番がメインになるということで今回、提示しました。

実は、今回の資料には構想だけ載っておりまして、実際は市の構想の下にはこういう構想、方針を実現するための具体的なプロジェクトがぶら下がってしまっていて、そのプロジェクトを当てはめていくと、港湾が行うプロジェクトにこの1と2がなかなか当てはまらなかったということで、こういう色分けをしております。ただ、あくまでも、港湾の整備事業のようなプロジェクトとの関連で、直接的に1、2に関わるものがあまりなかったというだけの話で、長期構想を考える概念を形成していく上では、委員おっしゃるように、1も2も港湾と関係ないということは全くございませんし、港湾も当然北九州市域を形成する重要な要素でありますので、暮らしづくりに関係ないということは一切ないと思います。そういう意味で誤解を与える書き方になっているとすれば、限定的な色塗りは修正をさせていただきたいと思います。

港湾空港局が単独でできる、あるいは中心になってやるものと、ほかの局と横断的に連携しながらやるものとか、色々あると思うんですね。そこを少し色分けすると、誤解は生じないと思います。

18ページ、アンケート調査をやっておられるのですけれども、無作為抽出とか、港内事業所の調査で回収率がかなり低くて、長期構想の取り組みとか浸透していないのではないかなと思うので、やはり何回か同じような取り組みを続けていって、広く要請をくみ上げる努力をされたほうがいいのではないかなと思いました。

今回、こういう市民意識の調査をやらせまして、その後、ゾーニングみたいなもの

が終わった後、素案に対してパブリックコメントみたいなものをまとめますね。そういうときに、やっぱりできるだけ広範囲なご意見が吸い上げられるような努力をしていただくということだと思いますけれども、よろしいですか。

アンケートの話が出ましたので、当初、アンケート表を見て感じたことですが、確かに港湾の機能や役割について市民の認知度を高めることの重要性は理解できます。しかし、市民は必ずしも港湾機能のエンドユーザーではありません。市民へのニーズ調査では、にぎわいづくりや憩いの場としての公園、自然環境についてのニーズは掴めるとしても、最も重要な港湾機能についての焦点がぼけてくるのではないかと思います。

今回の資料では、「展望」の四つの切り口(「物流・産業」「安全・安心」「環境」「人流・交流」)について、「北九州港の特徴と役割」の中で機能と役割が分かり易くまとめてあります。また、「既定計画の評価総括表」においても、同じ四つの括りで過去の計画における実施内容と積み残しなど、現状と課題が非常によく整理してあります。

今後の方向性も、まさに書かれているとおりだと思うが、先ほども話が出たように、もう一つ、課題が絞り込めていないような気がします。総論として、また個々の項目としても確かにこのとおりですが、もう少し港湾の持つ機能別の切り口で見て行く方が分かり易いのではないかと思います。例えば、港湾が本来的に持っている交易や物流の機能といった業務的な部分、関連する生産、交通、交流などの部分でどういう課題を抱え、今後どういう対応が必要かというような視点です。それは今後の北九州市のあり方、産業だけではなく、市の大きな方向性の中で港湾機能をどのように位置づけるかというところに絡んできます。その中において、観光やレクリエーション、まちづくりなどの場面での役割も当然出てくることとなります。この点の総論的な切り口としては、「人流・交流」、「環境」で良いのですが、機能面を具体化すると分かりやすくなるのではないのでしょうか。

それと、この前も述べましたが、水際線には漁港もあり、他の機能もあります。例えば、藍島などの離島航路や若戸の渡船事業があります。港湾管轄のフェリーターミナルは図表の中に記載されています。しかし、生活航路でもあり、人の交流の観点からも重要な機能を持つ渡船は対象外となっています。特に離島航路の発着場は砂津地区にあり、都心のまちづくりとも関連してきます。管轄外の機能とも横断的な連携の中で、利用者の視点による一体的な見方が必要ではないかと思います。

それからもう一点、課題の中で、港湾施設の老朽化が進み、今後、改修時期が集中的に到来することから、財政難の中で危険度の高い港湾施設への対応が重要課題となっていました。今後、色々な視点から港湾機能を見直す中で、港湾としての歴史的使

命を終えたところは用途変更して別の使い方をするなど、スクラップ・アンド・ビルドによる抜本的な見方が必要だと感じました。

ありがとうございました。今、3点ほどありましたけれども、先ほどの委員のお話も含めて、事務局のほうで何かお答えがあればお願いします。

アンケートにつきましては、我々は今まで色々な整備をやってきました。ただ、市の評価ということに関しましてはかなり低いということで、認知されていないということがございました。PRという面も含めまして、このアンケート調査、いろいろ整備を行った箇所について写真をつけたりとか、答えやすいような形でアンケート調査を行いました。その中で、市民2,000人の無作為抽出、これが約30%の回答を得ております。これが多いか少ないかという話になりますと、一般的にこういった無作為に出して返ってくるのが約20%と聞いております。それを考えますと、30%は多いほうではないかと我々としては考えております。

漁港のお話ありがとうございました。先ほど委員が言われたとおり、所管が違うということになれば、それまでなんですけれども、やはり海を利用して玄関口として使うということは同じだと思いますので、タイアップしながらやっていきたいと考えております。

もう一つが、老朽化に伴うスクラップ・アンド・ビルドといった方向も考えるべきではないかというご意見をいただいております。スクラップ・アンド・ビルドは大事なことだと思います。レトロ地区はその方向性を出した成功例だと思います。現在の利用者の方もおられますし、そういった方々と協議しながら、今後、観光だけではなくて、新たな物流ということも踏まえまして、スクラップ・アンド・ビルドは考えていきたいと思っております。

多分、次の骨子案をご説明していただくと、今、前半でご説明いただいた分をベースにした議論になっていきますので、当然前に戻ってご意見をいただくこともあると思いますが、とりあえず、前半部分の質疑はここで閉じさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

#### 【 事務局から、3章について資料説明 】

ありがとうございました。先ほどの前半部分も含めて、この長期構想の骨子案についてご意見を賜りたいと思っております。どなたからでも結構ですので、ご意見がある方はお願いをいたします。

今、説明を受けて、何点かちょっと疑問点がございまして、事務局のほうに質問でよろしいでしょうか。

資料の32ページをお願いします。ここで、ものづくり産業を支える物流基盤としての港、響灘地区の施策イメージ(案)ということで出ておりますが、今、赤い四角で囲ってありますひびきコンテナターミナル、これが上のほうに埋め立てをされているところの拡張性というところで矢印が入っておりますが、これはひびきコンテナターミナルの2期工事をあらわしているんですか。まず、これが1点目。

それから、34ページに関してです。先ほどの耐震強化岸壁の話をされておりましたが、太刀浦のコンテナターミナルも、年間45万TEUを超えるコンテナを取り扱っています。ここの耐震強化は考えにないのでしょうか。

それともう一点、私ども業界から、第1ターミナルと第2ターミナルの間の埋め立てをお願いしている部分がございます。これは完全にこの長期構想の中には入っておりません。先ほど、バンプールの不足とかいう話もございましたから、私どもはその辺をお願いしています。確かに、国定公園の関係があって非常に難しいというお話は聞いておりますけれども、ヤードも第1と第2で二極化しておるわけですね。私ども業界としましても、それを一つにできないだろうか。岸壁を一直線にするのが一番理想的なんですけれども、その辺が難しいのであれば、間の泊地の埋め立てを業界としてはお願いを出しております。その辺がこれには出ておりません。

最後に、シー・アンド・レールの検討なんです。太刀浦の手前の田野浦まで臨港線が入っておりました。鉄道を延ばしてという話は、トロッコ列車よりも、もっと以前の話であり、過去10年ぐらい前にもありましたが、結局、何もしていない。それこそ大里にJRの貨物ターミナルの整備をしたときに、なぜしなかったのか。今になってCO<sub>2</sub>削減のためかまた検討課題になっている。

まず、32ページのひびきコンテナターミナルの拡張性のところでございます。

こちらは2期工事を表しているのかということでございます。一つは東部に産業エリアがございます。こちらでバルクということを考えております。西部には、ひびきコンテナターミナル、我々としてもこれからどんどん伸ばしていきたいと考えております。ひびきコンテナターミナルは、先ほどご説明しましたように、50万TEUの目標を掲げておりました。現在10分の1の取り扱いになっておりますので、5年とか10年の期間では今のコンテナターミナルで賄えるのではないかと考えておりますけれども、その先になりますと、さらに伸びていくということも考えられます。その場合、北側については現在埋め立て中であり、そういった意味で拡張性という表示をしております。

それから次、34ページの太刀浦コンテナターミナルに、耐震強化岸壁を配置する考えはないのかという提案でございました。

今現在、白野江人工島にコンテナの耐震強化岸壁を位置づけております。この長期構想の中で、白野江人工島の取り扱いを考えることになると思いますので、その時点で耐震強化岸壁の配置ということも、さらに検討していきたいと考えております。

それから、埋め立てのご要望についてでございます。太刀浦の機能強化には、埋め立ても含めていろいろなやり方があると思います。現時点では、それらを含めて「機能強化」という表現をしております。

それから、シー・アンド・レールでございます。今先ほど、委員のほうからお話がありましたように、環境にやさしいということで鉄道貨物ということも脚光を浴びております。さらに、平成14年に北九州貨物ターミナル駅を整備しております。それでシー・アンド・レールということで、環境にやさしい取り組みについても、さらに推進していくことで、例えば、トラックのゲート混雑も解消されるのではないかと、ということで、長期構想の中で位置づけさせていただいております。

今日の骨子の議論を踏まえて、また次回以降に中身としてもう少しきっちり書けるところは書いていくということで、今のところはこういう書き方になっているとご理解をください。

15ページのハブポート構想で、ひびきコンテナターミナルができるときに、私も当時、民間の立場にあったわけですが、北米航路が2日間ぐらい短縮されるということで伺っていたんですが、これはいまだにひびきコンテナターミナルのメリットというか、いわゆる売りとしては2日間ぐらい短縮というのは変わっていないのでしょうか。

それと経済界の立場で言うと、この長期プランは非常にすばらしいし、インフラの整備はぜひやっていただきたいと思います。それで、特にこれはハード面で資料を見ると、やはり北九州市は港で栄えたまちですから、ぜひともこの辺のハードを充実させていただきたいと思うわけですが、ビジョンがあって、コンセプトがあって、そして手段、目標があって、そして、あと効果のところはインフラの整備が最終的な目標になるのか。それとも例えば、こういうインフラ、ハードを整備することによって経済効果のところ、単に観光が増えるということも一つの効果確認になるんですが、例えば、北九州市は環境で頑張ったとか、それから製鉄さんの後、車とかITの企業誘致に成功したというのもあるわけですが、そうなったときに経済効果としての海運とか港湾関係に従事する雇用とか、それから、支店とか出張所とか、そういうところがかなり福岡市のほうに逃げたと聞いていますが、その辺の効果としてのものはもう少し数値化できないかどうか。その辺がいわゆるインフラ、ハードの整備が目標なんだろうが、できれば、その辺も少しあればわかりやすいかなと。いわ

ゆる数値目標です。

それと、こういうのは単に費用対効果の問題で計れないところがあると思うんですけれども、大体総額どれくらいの費用が投入されるのか、その辺も、今日は無理にしても少しお話をしていただければ、ますますわかりやすいかなという感じがいたしました。

ありがとうございました。今、ご指摘のあった点は多分事務局のほうでご説明をもう少し詳しくするべきだったのだらうと思いますが、29ページ、骨子の一覧表、今、地区ごとにご説明をいただいたのですが、とりあえず、まとめて施策のラインナップを書くと、こうなると。それによる効果がこんな形であるということまでは書いてあります。ただ、今のところは、定性的な表現だけですから、次回以降でどれだけ評価できるかというところはこれからの事務局の作業になるだらうと思うんですが、コストとベネフィットをどのように考えていくのかは、計画、あるいは構想をつくる場合に大変重要な点だらうと思いますので、ご意見としてお聞きしておきたいと思います。あと、最初の点についてはいかがですか。北米航路の時間短縮効果は。

これはハブポート構想を位置づけたときに、日本海ルートというのがかなり出てきておりまして、中国とアメリカを結ぶ航路の約2割が日本海を通っていくということで、このため日本を抜港するということが言われておりました。その中の一つとして2日間短縮ということを当時言われておりました。日本海ルートで2日間短縮されるということは現在も変わっておりません。

それから、先ほど効果のところ、委員のからもございましたが、最初の資料説明で省略してしまいました。29ページの一番最後に「産業界から見た効果」、「市民から見た効果」ということで整理させていただいております。それぞれこういう施策をやれば、こんな効果がありますよということで、具体的に見えるような形にしました。ただ、数字で出すという形になると、なかなか難しいところがあると思いますけれども、現段階ではこのようなことで企業にとっても、市民にとっても効果がありますよということで出しています。

これは確かに効果なんだけれども、もう少しパンチが欲しいかなという感じがするので、期待されるべき効果、せつかくこれだけの長期構想ですから、もう少し効果のところを工夫していただきたいなという感じがいたします。

施策の効果をいかに市民に見せるか、大変重要な視点でございます。やはり港湾は、直接市民が受益をするという施設ではございませんので、道路などに比べてその効果はわかりにくい分野ですので、何とかこれを定量的な数字で効果を示したいということで我々も検討しております。正直、技術的になかなか難しいところはございまして、

アンケート用紙の裏面につけておりますけれども、北九州港全体でどのような波及効果があるかということにつきましては、昨年試みで出しました。臨海部に関連する産業から創出される総生産が市域全体の45%になるとか、3人に1人の雇用機会を生み出しているということです。

それと、個別の事業の実施に当たっては、費用対効果ということでコストに対してどれだけの便益があるかということをも算定しまして、その効果の大きいものについて事業着手をしております。

構想の段階で、市民にどういうふうによく効果をアピールしていくのかについては、技術的にまだ確立したものがございませんで、模索をしていきたいと思っておりますけれども、今後の検討課題とさせていただきたいと思っております。現段階ではこういう手法があるということでお答えできるようなものは、残念ながら持ち合わせておりません。

ご説明ありがとうございました。少々関連する部分もあるかもしれませんが、この施策の項目で書かれているところは、先ほどご説明いただいたような各地区の具体的な施策とリンクしていると考えればよろしいのでしょうか。各地区の整備は事例ととらえたらいいのでしょうか。長期構想というのは抽象的な書き方なのか、又は個別具体的なこの地区のこの部分をこうやるのだと書いていかれるのかを伺いたい。

次に、先ほどの現状のところでもご質問があったかと思っておりますが、現状と評価のところの未整備の部分の今後の課題がこういった施策に反映されているのか、もしくは今後の長期を見据えて、新たなこれだという目玉があるとしたら、どれだと拝見すればよろしいのでしょうか。

もう1点、市民との関わりの部分でいえば環境とか、にぎわいとか、緑地というのは、市民にとっては非常に入りやすく、港に関わる大きな入り口だと思うんですが、アンケートにもありましたように、最終的には、この港が元気づくりだとか、人々の生活とか、経済、安全・安心とかに貢献するということを市民の人たちに知っていただくのが非常に大きな課題ではないかと思っております。ソーラス条約の制約もあるので、環境、エコタウンのように簡単に一般の人が入れるという場所ではないかもしれませんが、そういったものづくりや安全・安心の部分を市民にどう知らせていく視点で整備をしていくのかというところを、ぜひ入れていただけるとありがたいなと思いました。

今回お示ししたのは、ゾーニングということで、個別のどの施設をどういうところまでは含んでおりません。骨子ということで、そのゾーニングの中でどのような方針で臨むかというレベルでございます。そして、この作業がもう少し進んでまいりますと、行く行くは港湾法に基づく港湾計画、法律で定められた計画を策定してい

くこととなりますが、その時点で、具体的にどの施設をどういう規模でどこに、というところまで落とし込んでいきます。今の段階は、方針的なものを決める、ゾーニングを決めるということでございます。

それから、目玉というところにつきましては、明らかに平成8年のひびきコンテナターミナル、あるいは白野江人工島のような大きな目玉はございませんが、既存の施設をいかにうまく使って、これからのニーズに応じていくのかというところ、そんなに大きな投資をしないでも、今まであるものをいかにうまく使っていくのか、これだけ北九州港の将来、市民にとって役に立つんだというのをどうアピールしていくのか、先ほど委員もおっしゃったように、それをどう示していくのかというところが大きなテーマだと思っています。大きな絵をかかなくても、これからの北九州市にとって大事な計画、構想であることは間違いないので、それをいかに理解をしていただくように工夫をするかということで、ぜひ皆様のお知恵もお借りしたいと思っております。

ずっと拝見して、一つ一つに関して、ああなるほどなど。私のほうから特に何かということはないですけれども、ずっと拝見していて何か直接的に響かないなと思うことが何なのかと思ったら、北九州市の基本構想のところ、先ほどご意見も出ていましたが、基本方針とか、ブランドの創造というところではそうなんです、先ほど事務局の方からも説明があったように、まちづくりの基本構想に対して港湾がどのように貢献できるかというところがピンクのところです。そうすると、そもそもまちづくりに対する目標というのは何かというと、住んでみたい、住み続けたいというところが一つ大きいのかなと思います。いわゆる定住、少子・高齢化に向けて人口がどうしても流れていく中で、北九州市に定住をさせたい。今ずっと説明されていた物流とか、観光、環境という意味で、そういう間接的な効果になるんですかね。雇用が創出され、環境がよくなり、観光として経済効果が生まれれば、そこに人が定住するという流れになっていると理解するんですが、そうすると、今まで説明されてきたことが実際、港の地域に昼間人口を増やすということの間接的な効果であって、直接的な定住という意味において夜間人口を増やすことはどのように考えられているのでしょうか。

昨今の経済事情もありますし、やはり北九州市さんの歴史的な経緯とか、土地の様子とかもありますので、即不動産投資とかはできないにしろ、そういうことも踏まえて考えたんだけど、こういう間接的なところに行き着くに至ったという流れが何かあるのかどうか。そうしないと、直接的な定住ということに港が貢献できるのかわからないのかという議論がなされないまま、昼間人口だけを増やすというところに特化している印象が、いまいち聞いていてしっくりこないのかなと。港にマンションを建てるとなること自体がちょっと難しいところもあるかもしれませんが、何かお

考えがあって、こういう間接的な効果に特化していると、昼間人口の増加に特化しているということがあるのかなという印象を持ったので、その辺もしお答えができれば、お聞かせいただきたいと思います。

事務局、何かありますか。私も聞いていて思うのは、29ページの骨子の全体の流れの中で、一番左側に「理念」があって、その次に「将来像」がありますので、この間を埋めるものがもう少し要るような感じがするんです。そこがちょっとギャップがあって、今、委員が言われたようなところで、何となくまだ響きがいけないなという感じがあるんじゃないかと思うんです。この辺、どうでしょうか。

大変難しいテーマをいただいたと思っております。今、委員がおっしゃったように、「ものづくりを支え、まちを元気にする港」、それから「将来像」ということで、港湾として、それを具体的にどういう手段でできるのかというのがこの二つ、同じ色で書いてありますけれども、「物流基盤」と、それから、「災害に強く持続的な港湾」という整理をしているつもりでございますが、これはやはり昼間人口のことを言っております。市としては当然、夜間人口の定着もしていけないといけないということなんですけれども、我々港湾の分野から、その部分についてはそのまますぐにつながるというようなところになっておりません。

港湾としても、先ほども施設の老朽化のところ、今、港湾としての機能が必ずしも必要なくなっている部分について無理やり直すのではなくて、他の用途に転用していてもいいのではないかというご意見がございました。私どももそのように思っております。例えば、門司港レトロ地区は昔は港湾の機能がもっとたくさんございましたが、港湾の機能を残しつつ、観光的な施設に変えていきました。こういうものが将来的に港湾機能として必要なのか、あるいはレトロというまちづくりの延長線上で再開発していくのかということになるかと思います。

レトロのまちづくりについても、観光だけだと、一時的な効果になるということもあって、そこにいかに定着人口を増やすか、それを増やすことによってまた商業施設も活性化してくるということもありまして、やはりまちづくりの一環として観光も考えていこうというようなことで、港湾の中でも将来の使い方を変えていく。レトロ地区のようなところには、もう少し住機能のようなものを高めていてもいいのではないかと。そういうような議論を市の中で別の場面でもやっております。長期構想の中ですべて盛り込んでということにはなかなかいきませんが、大変重要な視点をいただいたと思っております。まちづくりの中でこの長期構想との関係も含めて、市の中でぜひ検討させていただきたいと思っております。

今のご意見とお答えになったことに少し関係します。私、二つ、物足りないなとい

うのがあって、一つは今まさにご質問とお答えに関係するもので、要は我々の検討しているのは、市民にまずわかってもらわないといけないということです。それと、もちろん産業界にもわかってもらわないといけないという、対象として二つに大きく分けられるのではないかと思います。そのうちの市民に対してはわかりにくいものになっていないでしょうか。なぜかという、市民が見るのは多分「理念」と「将来像」、それと「施策」までではないでしょうか。一番重要なのは、将来像だと思うんですけども、そのときに、「ものづくり産業を支える物流基盤としての港」に関してはいいのかなと思いますが、「災害に強く持続的な港湾活動を可能とする港」がわかりにくいところではないでしょうか。

やはり港というと、ものづくりに寄与する、それは当然だと思いますけれども、もう一つは暮らし、生活ですね。その観点が出ていないのではないかと思いますよ。もし入れられるなら、「ものづくりを支える」というところに「生活」だとか、「暮らし」という言葉を入れてはどうかと思います。

そうすると、オレンジ色のところでいくと、「災害に強い」という観点は、ものづくり産業を支える物流基盤としての港に関しても必要なことだと思います。ですから、「災害に強く持続的な」というのは、将来像では無いのではないかと思います。むしろ、この二つ目のところが、「市民生活を支える」ですとか、「暮らしを支える港」ですとか、市民に直接アピールするような将来像を見せたら良いのではないかと思います。

それと、一番下の「多くの人が憩い・賑わう港」ですが、これは港ではなく、まちがにぎわうことが重要ではないかと思います。ですから、「多くの人が憩い・賑わうまちづくりを支える港」ですとか、「まちづくり」をどこかに出してはどうでしょうか。ですので、理念と将来像の中間に何か必要なのかどうかは、私にはちょっと分かりませんが、将来像の文言はもう少し工夫していただくと、もう少し理念と結びついてくるのではないかと思います。そうすると、市民に対しても分かりやすくなるのではないのでしょうか。

もう一点は、長期構想として30年先を考えたときに、現在の港湾の課題以外の視点も必要ではないのでしょうか。

一つは、港湾の役割分担についてです。実際に今使われている方がいらっしゃるのに、太刀浦のコンテナはもうやめて、みんなひびきコンテナターミナルに持っていかとか、そういう乱暴な意見になってしまうかもわかりませんが、やはり役割分担をもう少し整理する必要があるのではないかと思います。

あと、「環境首都にふさわしい港」に関して言うと、30年先となると、石油がど

うなるかわからない、そういう時代を我々は考えないといけない中で、環境モデル都市に採択された北九州市にしては、物足りなく感じました。今、既にあるクリーンエネルギー、風力発電、モーダルシフト等の促進はもう少し具体的にできるのではないのでしょうか。ここがまさに今回の目玉の一つになるのではないかなと思うので、もう少しご検討いただきたいという感じがいたします。

貴重な意見ありがとうございます。次回にご提示いただく資料は、今のご意見を踏まえて文言の整理も含めてしていただきたいと思います。

今の委員のご意見につながると思うんですけども、私も、世界の環境首都を支える北九州の港に大変期待を持っておりまして、それからまた、これが一番北九州港らしい特化したところじゃないか、環境モデル都市なんてなかなかないですから、なった以上は大いに使わないといけないと思っています。

実は一昨年、北九州港と姉妹港であるタコマ港に行っていました。あそこも環境問題で大変頑張っているんですけども、港の頑張り方はいろいろ違ってまして、去年、タコマ港からエコタウンを視察したいというお話があって、実際エコタウンに行かれたら、お茶を飲むところもないし、もちろんレストランもないし、5時になったら人は誰もいない。タクシーも頼んでここまで来てくださいと言わないと、ないんですね。結局、バスでエコタウンまで行って、全部見て「素晴らしい」と言っていたんですけども、それだけで、またバスに乗って帰ってしまう。それでちょっとも触れ合いがないんですね。それから、子供たちが学習に来ていても、バスで来てバスで帰ってしまうんですね。

アメリカに行ったときは、どこの環境施設に行っても、港のすぐ横にちょっとおしゃれなレストランがあって、そこでみんなで一緒にカニを食べたりしながら、本当にいい港だなと思って帰るようなところが、今、わざわざレトロ地区まで行かないとな。そういうことじゃなくて、ここの世界の環境首都を支えるということは、エコタウンも含めて、実際に人がいっぱい集まって勉強もできる。もう少しそこで実験したり、楽しんだり、何かそういうものをこの長期構想の中に入れて、10年後、20年後には楽しいエコタウン、エコパークみたいなディズニーランドの環境版を目指すんだというぐらいの、人がどんどん来るような感覚を入れていただきたいなと思っています。

私は、韓国・釜山で生まれ育ちました。釜山の例で恐縮なんですけど、釜山の港はとてにぎわいがあります。それは釜山400万人、北九州市100万人という人口の差だけのことではないのです。港なのに都心に負けず人でにぎわっているんです。それは港にも商業施設があるからではないかと思います。海を眺める場所のほか、カフ

ェで休憩したり、港ならではの海産物料理を食べられたり、買い物できたりする楽しみも提供しているからです。この数年北九州港ではきれいな公園を整備したり、水際線整備が進んでいるようですが、それだけではにぎわいは生まれにくいのではないかと思います。吸引力が弱いのです。暮らしや食やエンタテイメント要素をつける必要性があるかなと思っています。

もう一点、北九州市は環境首都に力を入れているのですが、「環境首都らしさ」を市民と外部に向け、わかりやすくアピールするエリアとして、港周辺を特別景観地区にしてみたいかと思いますが。響灘で立地する企業さんの建物の色は大体グレーで近寄りにくいのですが、例えば、極端なのですけれども、新しくできる建物を全部白にしたとすると、クリーンなイメージも強く、観光名所にもなる。エコタウンもそうですが機能の充実と共に、海を親しめることができる施設も、一緒に整備できたらいいと思いました。

まだご発言のない方がおられるので、今後はまとめてお願いします。

産業界の立場から2点、質問というよりは半分要望、あるいは指摘ということになるかもしれません。

一つは、第1部で過去と現在をつないでいただいて、第2部で将来を見せていただいたんですけども、あまりにもたくさんの将来があって30年がかりとはいえ、資金は有限であるということからすると、プライオリティー、優先順位、費用対効果みたいな観点がないと何も実現できないのではないかという、我々企業は必ずスケジュールということが頭にありますので、つついそういうことを申し上げますが、それが1点です。

もう一つは、安全に関してなんですけど、我々は港の利便性と安全性の両立をぜひ実現していただきたいと常々思っておりまして、そこで安全に関して言うと、対災害だけではなくて、航行安全も重要です。港が閉塞してしまうと、企業は一遍に参ってしまいますので、29ページにも書いてあるんですけど、ハード面だけでなくソフト面も費用がかからないという点で、非常に有効な策として入れていいのではないかと思います。

例えば、こういう話があります。規制緩和の一環で3,000トン以下の船はパイロットを乗せなくてよろしいとなっているわけですけども、それによってかどうかわかりませんが、この港で特に外国船舶が狙ったところに一発で行けずに迷走し、うろろしてしまおうと。衝突の危険性が非常に高いという事例がこの1年ちょっとは出ていないんですけども、少し前まで大体月に1回ぐらい、そういう事例が出ておったわけですが、それに対処する対策として自主ルールということで、私、西部地区海

務協議会の会長もさせていただいていますが、3,000トン以下でも船長さんがこの港に2回目まではパイロットを乗せてくださいという運用ルールをやむなく開始しました。当然ながらパブリックポートに入る皆さんはそもそもそんなに儲かっていないという理由から、パイロットをお乗せにならないと。それで、その自主ルールを運用後もしばらくは迷走が発生していたということだったのですが、自然とそういうことをやり出すと、皆さんの注意が集まり、官の皆さんもいろいろな対策を打っていただき、主にソフト面ですけれども、一部にはブイを大きくするとか、そういうハード面もありましたが、なくなっていきまして、この1年は全く発生していません。ある意味、ソフト面が非常に功を奏した航行安全の例ではないかと思えます。

あと、先ほどブイと言いましたけれども、ハードもそう大それたハードではなくて、例えば、照度を上げて、文字どおり明るい港にすると、当然ながら夜間の港の活用も安全裏にできるということにもつながりまして、コスト、競争力にも直結します。ちょっとした工夫でできるようなこと、あるいは純粋なソフトの面も含めて考慮いただければ、企業サイドとしてはありがたいなと思えます。

31ページの物流・交通ネットワークの強化ということで、道路網のアクセスの強化に大変期待するところなんです。物流という意味では港湾は海と陸の結節点でありまして、ものづくりを支える港、その物をつくっているのは内陸の製造業ですから、港からものづくりをしている工場までの物流を円滑にすることで、港の機能がアップします。この絵をごらんになってわかるように、前の資料でもありましたけれども、多様な物流基盤、確かに門司からひびきまで多様なんですが、非常に距離がある。そして、それぞれは良い基盤を持っているんですが、つながっていない。利用者にとすると、どうしてこれがつながらないのかということで、我々お客さんからもおしかりを受けるんですが、北九州市は陸路の交通ネットワークが遅れているなと思えますので、この強化はぜひ進めてもらいたいと思うんです。

それと、港湾の長期構想ということで、どうしても臨港道路の計画に限定されると、臨港道路にならない道路の整備はなかなか進まないというジレンマもあるのかもしれませんが、コンセプトとして「人流・交流」、「安全・安心」というキーワードも出ておりましたが、物流側からすると、当然、一般道路に交通量が増える。そうすると渋滞したり、当然安全・安心という意味でも問題になってくると思えますので、長期構想の中でぜひ交通ネットワーク強化を強く期待したいと思えます。

それから2点目ですが、既存施設の老朽化というコメントもありました。北九州港は既存の施設を少ない予算で有効に活用するしかないとは思いますが、老朽化が本当に進んでおります。この構想の中にも文言としては入っておりますけれども、どうい

う施設が今どれだけ老朽化していて、今後どう整備していくのか、構想の中でも具体化していただきたいと思います。

それから、最後3番目ですが、北九州港は製造業を中心にプライベートのバースを持っているということもありまして、これだけバース長があるのに、公共の岸壁、公共の施設が少ない。ものづくりを支えるという意味では、公共の岸壁が整備されていくということが、さらなる企業進出の一つの起爆剤になると思いますから、構想の中に盛り込んでいただきたい。

我々は船会社なので、ソフト面からの航行安全という点で、太刀浦地区に入る船もパイロットが必要ないということがありますけれども、他の委員が言っておられた状況がありますので、大体パイロットをつけて入っております。太刀浦地区や新門司地区など、水深がそんなに深くない航路は、船会社から見ると、船舶が安全に航行ができるように深くしていただけたらなというのが、私どもの願いです。

ありがとうございました。あまり時間もなくなってきました。

この長期構想は今年の7月から始まったのですが、極めて難しいときに長期構想をやっているのではないかなと思うんです。7月にはリーマン・ブラザーズの破綻などはなかった時代ですね。世界の大きなうねりは変わっていないのかもしれませんが、少なくとも我々の感じていること、それから、将来に向かっての不安とか、そういうところは非常に大きいものがあるのではないかと思います。

資料の2ページを見ると、次の第3回に将来目標の検討というのがあるのですが、そこに向けて非常に難しい事務局の対応、あるいは市ご当局の対応があるのではないかと思います。今までの不況と全く違う状況にあると世間では言われておりまして、私もそう思うのですが、価値観そのものを大きく変えていかないといけないようなすごく大きな時代の流れ、変化というところで港湾の長期構想をつくっていくのはなかなか難しいなと思います。フレームもなかなかわからない。背後に200万台の自動車の生産能力はあるのだけれども、それが今後どうなっていくか。現在は半分ぐらいになっているが、在庫がなくなったら、また戻るのがとか、そこら辺のところはなかなか読めないのではないかなと思うんです。

しかしながら、そういう中で考えていくというのは、この委員会に課せられた使命だと思います。そこで先ほどから委員の皆様の意見にあるように、環境と人はすごく重要になってくると思います。ただ、環境と人が重要なのですが、やはり港湾の長期構想ということだと、港湾が今後何を扱ってどういうふうにしていくかというところを十分に検討する必要があります。残念ながら、港湾のオペレーションが時には人と相反することが多いんです。それはもうどうしようもないんです。みんな、トラ

ックとかトレーラーにそばを通ってほしくないのです。でも、それをどうにかうまく共生して、それをまちの中でちゃんとさばくということが必要なのではないかと思いますので、そのところをぜひしっかりと検討して行ってほしいし、いきたいなと思います。

その中で、あと2点か、3点あるのですけれども、ハードの計画がやはり港湾の施設としてのいろいろな提案になっているのですが、委員の皆さんも含めてオペレーションとインフラとの関係、そのところをよく整理して、今後の長期構想をつくっていくというのが必要だと思います。長期構想と港湾計画とは違うのですが、やはりオペレーション上どうしていくかという、北九州港としての将来展望をぜひ検討していただきたいと思います。

それからもう一つは、先ほど申し上げたように、課題に対するアクセスがまだまだ足りないと思います。事務局の説明をお聞きして感じましたが、委員からも太刀浦をどうするんだという話がありまして、前回の港湾計画で0.5ヘクタールの緑地を太刀浦の埠頭用地から取り払って、それをコンテナの置き場にしなければいけないぐらい困っている状況を今後どのようにするのかというところも含めて、課題をもう少し整理したほうがいいと思いました。

目玉が平成3年、平成8年にはあったかと思うんですが、今後の計画には多分要らないのではないかと思います。目玉があればあったでいいのですが、特に目玉はつくらずにクオリティーの高い港をつくっていく。その中で、人と環境に調和したものをつくっていく、それで港は元気になっていく、それが多分必要なのではないかなと思います。

30ページと39ページに「土砂処分場の確保」と「廃棄物処分場の確保」という点線で囲まれた地域があります。一つは響灘西地区で進められている埋め立てが該当すると思われませんが、もう一つの囲みの中には、現在も埋め立て中の空港島と計画から消えたはずの白野江の人工島が入っています。これは処分場の将来計画として白野江の人工島計画がまだ生きていくということでしょうか。

それと、これは国の事業になりますが、関門航路の浚渫土砂の処分場として埋め立てる場合も明確な事業計画がないと埋立ては出来ないという話を聞きました。今のよう環境変化の激しい中で、埋立が終わる遠い将来に必要な事業内容を特定するのは難しい。しかし、実際には関門航路の浚渫は必要不可欠であり、続けられる限り土砂処分場が必要となります。先に浚渫土砂処分の必要性があるのに、その前に利用目的を策定しないと埋立てが出来ないというのは不合理ではないでしょうか。また、浚渫土砂は埋立て以外に利用方法はないのでしょうか。例えば、海砂を骨材として活

用することは考えられないのでしょうか。他に活用方法がないのであれば、いずれ今の空港島も、響灘西地区も埋まることから、次の埋立計画が求められることとなります。

他の委員からも意見がありましたが、今、環境問題を背景に化石エネルギーに替わる新エネルギーの研究開発が進められています。南九州では太陽電池など太陽光や熱を活用したエネルギー開発が行なわれています。北九州市内でも自然環境を活かした風力発電が既に行なわれていますが、関門海峡の速い潮流を活用した自然エネルギーの開発なども考えられるのではないのでしょうか。港湾の関係においても、今からエネルギー環境の変化に対応した取組みが必要だと感じています。

それともう一点、市の基本計画の中で、北九州市が西九州軸(鹿児島本線方面)、東九州軸(日豊本線方面)、山陰軸(山陰本線方面)、山陽軸(山陽本線方面)の結節点にあたることから、これを四つの連携軸として位置づけ、関係地域の自治体との連携強化を目指しています。関門地域の場合、特に関門港という切り口があるように、下関港も含めた連携が重要であり、更に大きくは、福北連携の中で、博多港を含めた北部九州の港湾連携が、今後のアジア、ユーラシア大陸を睨んだ展開の中では必要と思われると思います。具体的に進めるには、なかなか難しい問題や制約があるのですが、そういう視点も必要ではないかと思えます。

何人かの委員の方に続けてご意見をいただいたので、その中で今の時点でお答えできることについては事務局のほうからお話しいただけますか。

まず、環境への取り組み方などについてまだまだこの中での位置づけが不十分ではないかというご意見をいただきました。北九州市が環境モデル都市となりまして、これからまさにそれをどう具体的に実現していくのかを市の内部で検討していく時期にございます。そういう中で、港湾の役割を矮小化せずに、そういう議論の中で港湾として何ができるのかということをおわせて検討し、そして、この中に極力反映をさせていきたいと思っております。

それから、プロジェクトのプライオリティーをとということでございました。これはまさに法定計画の港湾計画に位置づける段階で、この構想からプライオリティーを置いて、急ぐものについて計画に落とし込んでいくという作業がございますので、その時点でまたプライオリティーについて皆様のご意見をいただきたいと思えます。

それから、航路などの浚渫について、ハードだけではなくてソフト面での対応もできるのではないかというご意見もいただきました。これはまさにそのとおりで、やはり航路の浚渫は相当莫大なコストがかかりますので、それをやれない間はどのようなソフト的な対応をするのかという視点が大事だと思っておりますので、あわせて考えて

いきたいと考えております。

それから、道路のネットワーク、これはともすると臨港道路だけの計画に終わってしまいがちということで、実際に工場から港まで連結するルートがないといけないということでございまして、それはおっしゃるとおりで、今回のような、例えば、筑豊エリアとのネットワークというようなことも出ささせていただきましたが、港頭地区から外れる部分がほとんどでございますので、それは市の中の道路部局、あるいは市域も超えるネットワークが必要になりますので、福岡県などとも港の側からその必要性について十分に訴えていきたいと思っております。

結果として、道路のネットワークが港に結節できるように、港湾計画とは違う部分も含めまして、我々として取り組んでいきたいと思っております。

それから、施設の老朽化について、これはどの時点でどの施設をどうしていくのが明らかということでございました。これはまさにこれから港湾施設の維持管理計画を来年度、再来年度にかけまして、我々が作成することにしております。これは国の方針でそういうものを早急につくるようにということもございますので、我々としても来年度検討してまいります。それで、この長期構想に反映できるものについては反映をしていきたい、お示しできるものについてはお示しをしたいと思っております。

それから、公共岸壁の整備の必要性については、私どももそういう認識をしておりますので、まさにこの長期構想の中でまたご意見をいただきたいと思っております。

それから、水深の増深というお話がございました。これは今もその必要性について認識をしているところでございますので、より具体的な中身についてこれからお諮りをしたいと思っております。

それから、現在の状況をどうとらえるかということで、これは正直答えがわかりません。わかりませんが、あまり今の状況を大きな前提に置くと、これまた将来を見誤るということもあろうかと思っておりますので、我々としては、背後にある企業の生産能力が活かされる形での港湾整備はどう取り組んでいくのかという視点で、長期構想として考えていきたいと思っております。

それから、処分場の関係で非常に大きな楕円で困っておりますが、実は白野江の人工島というのは港湾計画にまだ生きておりますので、これをどうするのかというのがまずテーマでございます。その際に、白野江の人工島はコンテナ機能と土砂を処分する場所としての機能、この二つがございまして、それぞれ別々に検討して、白野江の人工島の必要性を最終的に判断していくということになるかと思っております。

コンテナ機能につきましては、ひびきもございまして、それから太刀浦もございまして、将来、どれだけコンテナの発生が増えていくのか、定量的な分析の中で白野江の必要

性の有無が出てこようかと思えます。

それと、土砂処分場としての位置づけにつきましては、やはり関門航路から発生する土砂が相当部分を占めます。それと新門司航路の増深に伴って発生する分がございますけれども、いずれも国の直轄工事でございますして、九州地方整備局で土砂処分場について、ご検討をいただいております、方針が出された時点でこの長期構想の中にそれを取り込んでまいりたいと思っております。

埋め立てについて事業計画がないとできないというところについては、「公有水面埋立法」で埋立地の土地利用を決めないといけないとなっています。土地利用がないのに、単に埋め立てをするということが公有水面埋立法では認められておりませんので、一定の埋め立て処分をした後に、出来上がる土地についての土地利用の構想を持たないといけないということでございます。そうしたものも含めて、今、新しい処分場について国のほうで詰めの検討をしている状況でございます。

関門航路につきましては、船舶が大型化しております、平成26年までに水深をマイナス13メートル化ということで、鋭意進めております。その後、水深を14メートル化に下げていくわけですけれども、その具体的な事業計画については今、ブラッシュアップしております、あわせて土砂の処理の具体的な検討もしております。浚渫土砂につきましては、最大限有効利用することは考えておまして、一つはもちろん用地造成ということでありまして、また、ニーズがございますれば、これまでもやってきておりますが、海底に砂をまいて底生生物をつけること、覆砂に有効活用等をしていくということでございます。

ありがとうございました。まだまだおっしゃりたいことがあると思えますが、予定の時間を過ぎておりますので、この辺で今日の委員会のまとめをしたいと思えます。

委員の皆様からいろいろな切り口でご意見をいただきました。具体的な課題としての航行安全や、広域交通ネットワークの話、あるいはにぎわいづくりのための具体的な提案などもあったと思えます。全体を通して、港湾の長期構想ということからやむを得ない部分もありますが、物流とか産業の書き込み量がやや多い割に、環境とかまちづくり、生活、暮らしへの貢献といったところの目配りがもう少し欲しいというご意見がたくさんあったかと思えます。特に、これはせっかく作る長期構想ですから、やはりこれを市民の方に見ていただいて、市民の方に港湾に関心を持ってもらうという意味でも、その見せ方というのは大変重要だと私自身も思えます。

当然、緊急に解決すべき課題もございますし、長期的に見て北九州港を何で売っていくのかということで、行政的にはすべてのことを包んだような書きぶりにどうしてもなってしまうんですが、やはり市民に見せる場合は、少しメリハリをつけた書き方

も必要かなという気がしますし、これから20年、30年見た場合に、北九州港のアピールをどういう形でしていくのかということについても、多分次回以降の委員会になると思いますけれども、うまく提示ができるような形で整理をしていただければと思います。

いずれにしても、今日はとりあえず骨子ということで、かなり総花的にとというか、いろんな課題、それに対してこんなふうに解決したいということを事務局から提案をしていただきましたけれども、今日のご意見を踏まえて、それをもう少し整理した上で、もう少しパンチのあるご提案、ご提示を次回できるように事務局、あるいは私も協力したいと思います。ぜひ今後ともよろしくお願いします。