

北九州港長期構想検討委員会 第3回委員会・幹事会 合同委員会 議事録

日時：平成21年8月18日（火） 13：30～16：00

場所：門司港ホテル4階ジョイア

（ ）：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、ただ今より、北九州港長期構想検討委員会第3回委員会・幹事会を開催させていただきます。

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、資料の確認ですが、議事次第、配席図、委員名簿の3枚がセット、委員会資料1から4、参考資料1、2をお配りしております。不足資料がございましたら、挙手などによりお伝え願います。

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、傍聴の皆様方にお配りしますとともに、議事要旨等につきましては市のホームページに掲載することにしておりますので、あらかじめご了承いただきたいと思います。

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たいと思います。

ご案内のとおり、資料の1から3までが長期構想に関して、それから4が将来貨物量推計に関してということになっておりまして、本日は大きく分けてこの二つをご説明させていただきます、ご意見をちょうだいするといったしたいと思います。

では、この後の進行は委員長にお任せいたしたいと思います。委員長、よろしくお願いいたします。

それでは早速ですが、お手元の議事次第に従って、議事を進行させていただきます。

まず最初に、事務局のほうから北九州港長期構想関係資料1から3についてご説明をお願いいたします。

【 事務局から、資料1、資料2、資料3 - 1、資料3 - 2について説明 】

ありがとうございました。長期構想の中間取りまとめ案についてご説明をいただきました。

この長期構想については、前回の委員会で骨子をお示しして、皆様からご意見をいただき、それを踏まえ肉づけをしたものであります。大変大部なものですけれども、要領よく説明をいただきました。どなたからでも結構ですのでよろしくをお願いします。

資料の56ページについてお聞きします。

ここに安価で広大な産業用地の提供というのがあります。以前、北九州市は国内では負けない、ただ海外にはちょっと負けるというようなお話をちょっと聞いたことがあります。グローバル化が進んでいる現在においても、海外と対抗して企業誘致できるぐらいの魅力的なものなのかなというのが1点です。

次の58ページ、59ページで、多くの人が憩い・にぎわう港とありますけれども、今トロッコ列車が門司港レトロにずっと入っていて、レトロの美しい街並み、和布刈の自然あふれる緑を見て、すごいなと、10分間なんだけどもとも魅力があるという評判ですが、あのトンネルに入る前のほんの1分ぐらい、古い倉庫が立ち並んでいる。市は、新しく建てるものに対しては規制をして、レトロの街に合ったものじゃないとだめだとかいろいろ言うんですが、これだけ門司港の港も老朽化してきているということは、いろいろな企業の倉庫もすごく老朽化していて、せっかくの美しい街並みを10分間味わいたいのにな、ほんの一、二分ですけれども、「えー」というような風景が目の前に広がってくるということに関しては、何か手を打つことはできないのかなという2点です。

土地の安さということで、日本国内ではほとんど負けることがないのではないかと考えていますけれども、海外となりますと、例えば、税金や土地の値段はただでいいよということを経済政策としてやっている。そういう中で、北九州が負けないようなということになりますと、やはり過去からものづくりとして栄えてきた技術力であり、あと雇用の面では、製鉄業では、3交代で夜間も勤勉に働くということで、北九州の人というのは昔から評価されていました。

そこで、海外と立ち向かうということだと、コスト面だけでいくと、なかなか厳しいところはありますが、技術であったり、雇用の面、それから労働力の勤勉さ、さらにもう一つは水や電気などインフラ関係、そういったものは十分に供給できるということがございまして、そういった面から我々も頑張って企業誘致を進めていきたいと考えています。

それから、先ほどの門司港の和布刈のところですけども、船だまりの倉庫ですね。民

間や市の施設がございます。新たな投資というのが非常に厳しい状況の中で、新たにつくりかえるとなると、今の景色にマッチしたようなということでいろいろお願いはできますが、今使っている倉庫をどうのこうのというのはなかなか厳しい状況がございます、建てかえの時点でマッチするように協力を願うということで考えています。

よろしいですか。今おっしゃられた1点目の話は、安価で広大な産業用地の提供というだけではなくて、そこに技術の集積があるとか、インフラが整備されているとか、労働力が豊富にあるとか、そういう付加価値がついていることが重要なのではないかという感じが私もありますね。土地だけがあるということではなくて、それにさらにプラスされているから企業が来てくれると書いておいたほうがいいような、そんな感じですか。

標語については工夫したいと思います。

そうですね。ご意見を踏まえて、少し工夫をしていただけたらいいと思います。

2点目の話は、多分市もそういう場面でいろいろ企業の方に問いかけをして、新しく建てかえるときにはこんなふうにしてくださいという。少し時間がかかるかもしれませんが、すぐにやれることは何かありますか。例えば、壁面の色を少し何かうまく工夫するとかですね。

正直言って、今まであの辺の施設が一般の市民の方から見られることはあまりありませんでした。トロッコができたことをきっかけにして、そういう意見を言っていた。民間の施設でありますから100%公的な資金でそれを直すということはできませんが、みんなに見られるようになり、汚いという意見が出て、自分たちのほうでもこれは何とかしようという発意が出てくれば、公共と民間が協力をして取り組んでいくという素地が生まれてくるのではないかなと思っています。

そういう意味でいうと、あのトロッコが通って見られるようになったところからスタートかなと思っています。いろいろなやり方はあると思っていますので、できるところからどんどんやっていきたいと思っています。

民間側から前向きなアドバイスをどうぞ。

見られるようになった倉庫群という中に、私どもの倉庫もあると思います。確かに

そうだと思います。私どものあの辺の倉庫で取り扱っている荷物が魚粉とか飼料関係が多いんですね。実は、あそこにメディカルセンター、昔の門司労災病院がありますが、あそこに病院が来たときに、非常ににおいの問題が出まして、病院が移ってきたときに、私どもは、そこで昔から経済活動をやっているにもかかわらず、においがすごい、何とかしろと。私どもは、そこで昔から経済活動をやっているのに、においがするからどいてほしいと。そこまでは言われませんが、実際に経済活動をあそこでやっております。

確かに古い倉庫ですけども、実を言いますと、あそこの倉庫群が、今、日本の中で指折りの飼料のストックポイントになっています。ものすごい量をあそこで扱っているんです。多分、土曜、日曜はあまり作業をやっていませんけれども、平日の日中はかなりの物流があそこで動いています。以前、動いてないならあの倉庫はつぶしたらいいじゃないかというようなことを言われたこともありますが、実を言うと大間違いで、今、日本の中で5本の指に入るぐらいのストックポイントになっています。その部分と倉庫のきれいさをキープしろというのはちょっと難しいというか、そう言われれば何とかきれいにできればいいなとは思いますが、昔はだれも見えてなかったところが、見えるところになってしまったということで、私どももその辺は考えていきたいと思っています。

市民の側からそういうご意見もあるということ踏まえていただければと思います。

先ほど、局のほうから将来像を四つほど説明していただきました。その中で道路の必要性、道路整備のおくれ、こういうものが非常に以前から気になっていました。特に大手高炉メーカーさんが隣接する199号線、それから今注目されております響灘地区に一流企業がどんどん進出しています。そういうところから物が入る、出る、こういったときには当然港を使って海上輸送、あるいは陸上輸送というのが頻繁に行われるわけですけども、非常に道路の整備がおくれているために、おくれているというか計画があるかどうかというのはいまははっきりしておりませんが、響灘地区の進出企業からも不満の声、あるいは地域住民の方からも199号線は通勤にも非常に大変だと、場合によっては交通事故も多発していると。箱物をつくるだけで、背後の道路は手つかずということでは全体的な港の発展にはつながらないと思います。

それから、国際競争力という話も出ておりましたけれども、先日、中国の大連に行ってきました。その大連の北100キロぐらいのところに、長興島という島がありまして、こ

ここに世界一を目指す造船所が今立ち上がりつつあります。この造船所に向けての道路の整備、これは土地が広いだけの問題かなと。じゃあ、北九州は土地が狭いからそういうことができないのかな、もう少し知恵を絞れば何かいいアイデアが生まれてくるのではないかなということで、他国を見たときに、道路の整備という部分でのおくれが将来的にも非常に気になりました。

ありがとうございました。事務局のお答えはありますか。

道路整備の遅れということで、我々もそういうふうに認識しております。そういう中で、港湾だけでなく、道路サイドと一緒に整備をやっているという事例を一部ご紹介したいと思います。

例えば、新若戸道路、若戸大橋の北側にもう一本のトンネルを掘っておりますけれども、その海上部分につきましては港湾のエリア、陸上部分につきましては道路サイドということで、今、国土交通省は一つになっておりますけれども、昔の運輸省と建設省が一緒になって整備して一本の道路をつくっていたり、さらに太刀浦コンテナターミナルと新門司のフェリー基地、この間で、道路整備が全くできてなかった部分がございます。太刀浦から臨港道路でここまで来まして、県道を通ってまた内陸側を通って新門司のフェリーターミナルのほうにおりていく。かなり時間もかかるし、遠回りしているということがありまして、その部分を港湾サイドと道路サイドが一体となって整備を行っています。

現在の199号は、門司・小倉を経由しまして、戸畑の中原交差点までは4車線で来ています。その先はご存じのとおり、今、委員がおっしゃられたとおり、2車線で若松との境までいっています。それで、まず現在やっている事業としては、その一つ内陸側に入った部分で、新若戸と接続するための、都市計画道路名の日明渡船場線ですが、今、現道の4車線拡幅の事業にかかっておりまして、かなり用地買収は進んでいます。これにより戸畑と小倉の境ぐらいいまではある程度4車線で拡幅されます。

それから、新若戸道路が一度戸畑の新池というところで市街地に降りますが、現在の国道199号はJR鹿児島本線との間に挟まれていまして、なかなか拡幅が難しいということで、新若戸から戸畑の市街地におりずに小倉との境の中原の変則交差点まで、実は新日鐵の土地の中に都市計画道路を決定させてもらっておりまして、これはまだ事業にかかっておりません。私ども港湾サイドといたしましては、早期事業化を道路サイドのほうにず

っとお願いしてきているところではございます。併せて都市高速道路も新若戸と直結いたしますので、そういう状況を見ながら、さらに次の新日鐵の土地の中に計画されております道路の事業化についても市として考えていきたいということで、我々も道路サイドと協議しております。

また、響灘地区、今おっしゃられたとおり、ここにブリヂストンの工場が今年の8月から本格操業を始めました。また、来年になりますけれども、東邦チタニウムの工場やその他いろいろ、随分企業進出が進みまして、今日現場を船の上から見ていただいた方、ここに青い響灘大橋が4車線でありますけれども、これが非常に渋滞しているということをご説明いたしました。今回、国の補正予算でこの部分に新たにもう一本道路が認められまして、国の港湾事務所のほうで今年度から事業にかかっておりまして、響灘地区からこの島の形状になっております東部地区の埋立地からもう一本の道路が数年後にはこちらにつながるということで、遅れてはおりますが、少しずつ道路整備を進めていっているところでございます。

あの絵でひびきから洞海湾の一番奥に縦に道路の計画がありますね。そこからまた西のほうに紫色の破線が描かれている道路がありますが、これは今どういうステージにあるんですか。

これは方向性ということで、黒崎地区の工業地帯とひびきCTとの結節機能を強化する必要があるという事を矢印で示したものです。実際のルートとしましては、頓田二島線という4車線の道路、さらには都市計画道路12号線という道路がございます。そういったところで、なんとか黒崎地区の工業地域とひびきCTとの間の物流ネットワーク強化をしていきたいと考えています。あともう一つは、先ほど申しましたけれども、シー&レールということで、鉄道を延伸して、コンテナターミナルまで直結ができればと考えております。さらには、この道路ですけれども、こちらは市域外とのアクセスということで我々が考えております。このエリアの中、北九州市域の中なんですけれども、要はひびきと例えば直方や田川、そういったところと結ぶ道路の整備ということで、この点線を入れております。

今の説明でよろしいですか。新若戸道路をできるだけ早くつくるというのは当然で

すけれども、ひびきについては、九州の西側とのネットワークというか、道路の結びつきが弱いというところは前々から指摘をされていて、港湾空港局としてはそういう構想をお持ちで、そこに力を入れていこうということですが、当然道路サイドとは十分これからも調整、協議をした上で、そういうことの実現を目指していくということだと思います。

今、長期構想についていろいろお聞きしまして、全体的に網羅されているのかなという感じはいたしました。その中で私が一番関心を持つのは、もともと物流をやっているものですから、ものづくりを支え、まちを元気にするという、いわゆる産業と港湾との関連ということになるかと思います。

港湾のターミナルというところを中心に考えるときに、やはり大事になってくるのは背後圏の産業、それと港湾の背後圏にあるロジスティクスセンターとの関連。それから、今お話も出ましたように、アクセス道路が非常に大事になってくるのかなと考えています。

その中で、今のアクセス道路の話では北九州市内のお話が出てまいりました。当然市内の移動性を高めるということも大事ですが、北九州港をもうちょっと大きな視点から見た場合は、東九州軸というか、東九州自動車道の早期整備と港との関連も非常に重要かなと考えています。当然大分北部の地域にも自動車関連産業などいろいろなものがあって、北部九州にもそういった産業がありますので、自動車の部品を中心とした輸入拠点といったことも考えられます。逆に、何かお考えの点がございましたら、市の担当の方に少しお話を聞きたいと思っております。

それからもう1点は、ロジスティクス拠点というのが釜山港をはじめいろいろなところで形成されています。今も一番最初に土地の話など出てまいりましたが、国内の企業だけではなくて、今話がありました技術力の問題などを中心にわかりやすい資料をつくって海外の企業にもっと積極的にセールスをしていく、そういった企業に北九州に目を向けてもらって来ていただくというのは、非常にこれからの北九州の発展のためにもいいのではないかと。

そのときに、市だけがやるのではなくて、当然ここには国際的な企業、新日鐵さんをはじめTOTOさん、安川電機さん、皆さん海外に進出されておりますので、そういったネットワークを生かして企業PRをしながら、北九州港の今後の発展をもう少し大きい立場からも考えていただきたいと思います。ちょっとご意見をいただければと思います。

事務局、よろしいですか。

はい、どうもありがとうございました。

まず、東九州自動車道を含めて周辺地域との連携ということですが、資料の67ページに、物流ネットワークの強化ということで提案しています。上の図が北九州市と周辺とのアクセスということで、一つはこの東九州地域ということで、自動車関連やITなどの企業が集積しているエリアがございます。そちらの東九州自動車道の早期整備。さらには、本州方面でのアクセスということで、こちらにつきましては第二関門橋という構想がございます。さらには田川、直方の自動車関連の産業等をにらみ、こういった背後地とのアクセスを積極的に推進してもらいたいということで我々港湾サイドも望んでおりますし、そういった整備に関しましてはいろいろお願いしているところでございます。

それと、東九州自動車道の整備に当たりましては、大分・北九州間が平成26年度中には供用開始されるということで承っております。それとあと宮崎との間も順次供用開始されていくと思います。そうすることで、背後圏も必然的に広がってくると考えております。

それとあと我々のポートセールスの部隊がございまして、その中で企業ヒアリングも積極的に行っております。そういう中で、東九州軸に立地されている企業さんにおきまして、北九州港の利用促進に対していろいろヒアリングを行い、北九州のセールスも行っている。つい先日ですが、中津市で北九州港のセミナーも行ったということもございます。

海外投資を積極的に受けるために、やはり海外でのポートセミナーなど、企業と一緒にあって、実際に北九州港のPRを連携して行っています。

理念から将来像を結ぶところ、あるいは理念そのものも非常にわかりやすくまとめさせていただいて、過去2回の委員会の成果はそれなりにあったのではないかなと私は思っています。今回将来像をもう少し具体的にするために、目標とその目標を達成するための施策が出されています。この目標というのは、これを読めば皆さんそれなりにこれを目指しましょうとなるようなものであると思うのですが、じゃあ具体的にどのようなことをやるのかなと思ったときにもう少し明確なというか、あるいは具体的な目標をこの中に盛り込んでいかないといけないのではないかと思います。できれば数値目標みたいなものも掲げていく必要があるのではないかなと思います。というのは、長期構想というのは、これを

見て、よし頑張ろうとなるのが長期構想の一つの目的だと思うのです。今回提示されたものを見た限りだと、特に目標のところを読んで、言葉が足りないというか、もう少し明確な目標値を設定すべきじゃないかなと思います。

具体的に61ページからはじめますと、ものづくり産業を支える物流基盤としての港と
いいましたならば、先ほどありましたけれども、道路整備に関してもう少し突っ込んだ目
標、例えば高速道路からの入り口まですべての港から15分で入れますよとか、これはあ
まりに極端なのかもしれませんけれども、もう少し具体的な目標を掲げる。それから、災
害に強いということであれば耐震強化岸壁、あるいは臨海部の防災拠点はまだ1カ所しか
ないのを、じゃあ何カ所つくるのかなとか、それから環境首都にふさわしい港ということ
からすると、もう少し突っ込んで、例えば港湾施設の電力をすべて再生可能なエネルギー
で賄うとか、最後の多くの人が憩いにぎわう港ですと、平成6年で一般市民に利用できる
海岸線というのは2キロで、平成20年度で13キロになった。じゃあ20年後、30年
後にはどのくらいを目指すのかという、もう少し具体的な目標を盛り込んでいく必要があ
るのではないかなと思うんですよね。

今後、事務局のほうとしてはそういうところを盛り込んでいくのかもしれませんが、ぜ
ひともその辺をご検討いただきたいなと思っております。

前日もそういったご意見がございました。数値目標ということになるとなかなか長
期目標の中では出しにくいということで、今後長期構想が終われば港湾計画、10年先の
目標ということになります。そのときには数値目標が出てきますし、例えば事業費であっ
たり、優先順位であったりとかそういうところまで出てくるので、そちらのほうで反映さ
せていこうと考えております。長期構想の中でそういった数値はなかなか出しにくいのか
なということで考えております。

数値目標というのは確かに難しいと思うんですけれども、市あるいは北九州港が目
指す港として、こういう目標でやりますよというのがもう少し市民にアピールできるよう
な目標は掲げるべきじゃないかなと思うんですよね。

おっしゃられるとおりで、私どもが今書いている案というのは、あまり深く踏み込
んでいない形で書いているんですが、今まで2回委員会を開催いたしまして今日3回目
ですが、こういう皆様の意見を受けて、少しずつ修正をかけていっているところでござい
ますので、委員の方々がおっしゃられたこと、とりあえずお答えはいろいろ現時点までま

めた考えをもってお答えさせてもらっていますけれども、今回、いただいた意見をもとに修正をかけて、長期構想として目標を明確化できる範囲で、一步ずつ進めていきたいと考えております。

これからパブリックコメントをかけていく中で、そういうインパクトが必要だというご指摘を今頂いたとっております。事務的には、責任の持てない数値目標はなかなか出せないという事情はありますが、我々の覚悟というか、目指す決意というか、そういうものを伝えていかないと、やっぱり市民からも反応が返ってこないのかなと思いますので、少しそこは大胆な部分があったとしても、そういう数値目標といいたいまいしょうか、具体的な姿といいたいまいしょうか、そういうものを出せる範囲で出していくような努力をしてみたいと思います。またご相談させていただくことがあるかと思っておりますけれども、よろしく願いいたします。

今の件に関してなんですけれども、いわゆる長期構想のこの四つにくくった中で、かなり多岐にわたって具体的というか、項目が網羅的に出ているというところは良いと思います。けれども、今まで議論した中で、例えば二つ目のいわゆる老朽施設をどういうふうに直していくかという安全確保の面については、以前のデータではここら辺の施設が昭和40年代につくって、50年代がここら辺だというような資料がせっかく出ている。ですから、そういうバックデータというものをこの今日まとめたようなそれぞれの施策のベースとして、参考資料として、事務局が一つ一つつくっていくという作業は多分必要なのではないかなと思うんですね。

これから2回委員会があって、長期構想の最終取りまとめ案が出て、最終案報告と2回あるとすれば、今日のこれは少しぼやとしてるんですね。それについて、もう少し問題点であるとか、プライオリティーがこっちより高いんだとか、そういうところも含めてほんとうは長期構想の中にあっただほうがいいのではないかなという感じがしました。

ご説明はなかったんですけども、84ページに「実現に向けて」というところがあって、それぞれにどんなことをやればいいのかというのが出てるんですね。この84ページで、港利用者に対する永続的サービス、これは非常に重要なところだし、他機関等との協調とか、そういうのも非常に重要なんですが、もう一つこの中で抜けているのは、市民からの港に対する理解の促進というか、集う港、にぎわう港という視点がありますので、市民の皆さんからいかに港を理解してもらおうかというPRが非常に重要なのではないかなと思います。

ます。

2点言いましたけれども、一つはもう少し具体的な問題整理をして、長期構想の報告書にそれを反映できるようにしたほうがいいかと思います。

一番最初に、北九州港らしい港湾の長期構想を出しましょうという話がありました。その後、じゃあ北九州港らしい特徴を踏まえた上でつくっていきましょうということになったと思うんですね。私は一番北九州港らしいということについていえば、やっぱり環境モデル都市に選ばれたということがとても大きな要素だと思っております。

今回、この環境に対しての章立てをしていただいたということはとてもいいことだと思います。ただ、世界の環境首都を支えるというような文句があるわりには、中身としては全然具体性がない。具体性は今からつくりますというようなことなんですけれども、ほんとうに市民が公害都市からの復活ということに関しての歴史がだんだん忘れられてきていますし、しかも北九州の人だけが知っているということではなくて、北九州港の復活の歴史、どのようにして環境を変えてきたか、どのようにして公害を克服してきたかということは、世界中のどこの港でもこれから大変参考になると思います。

世界中の港で、よく似たような公害の問題というのは出てきております。北九州港は、そのときの教科書になるような港なんですね。それを踏まえて、もう少し環境のテーマのところはしっかり力を入れて、これだけ別に勉強会をつくっていいものをつくろうというような、そういった別の検討の場をつくってでも私はこれは出すべきだと思っております。

私も全く同感で、将来構想の具体性に欠けていると思います。特に環境の部分は、現況とあまり変わらない内容です。全般的に、現状については、データやグラフなどを用いて詳しく説明していますが、これからどういう港を目指すのかという将来構想については、具体性に欠けています。

将来像を四つの視点に分けている点は、地域特性を生かした構想の方向性として評価できますが、具体性に乏しいため、イメージを描き難く、インパクトに欠ける印象があります。

それともう一点、「ひびきコンテナターミナル」の問題は、避けて通れない大きな課題だと思います。中間取りまとめ案の12ページに、「『日本一安い経費の港』、『365日24時間稼働の港』という目標を掲げた」とあります。これが実際にどうなっているのかとい

うことですが、別添の企業アンケート調査結果によると、12番の「ひびきコンテナターミナル活用策について、どのようにすれば活用しやすくなるとお考えですか」という設問に対して、の「航路を増やす」が15件で最も多く、次いでの「港湾施設の利用料金等を低価格化する」が14件と、ほぼ近い回答数になっています。ということは、現在の「ひびきコンテナターミナル」は低価格になっていないということではないでしょうか。

『日本一安い経費の港』というのは、利用者にとっての経費ではなく、安い経費で出来た港という意味なのかと疑いたくなりますが、問題は、このアンケート結果にあるように、安い料金で利用できるかどうかです。ここが重要なポイントだと思います。

「ひびきコンテナターミナル」をどう生かしていくか。北九州の将来にとって大事な港湾施設であるが、活用策を進めるうえで、先程も出たアクセスの問題があります。

二、三年前、山口県の宇部から行橋、直方、飯塚の物流業者に、「ひびきコンテナターミナルの利用」についてヒアリング調査をしたことがありますが、やはり先程から出ているように、アクセス道路の問題がありました。

特に、飯塚、直方方面からは、アクセス道路が一般道路しかなく、混雑していて非常に使い難いということでありました。飯塚は博多港との使い分けができる地域だけに、特にアクセス道路の整備が必要であり、飯塚、直方方面からの集荷策が大事だと思います。

行橋方面からは、都市高速道路があってもコスト面でなかなか使い難いのが実情で、一般道路を走ると小倉の中心市街地を縦走するため、非常に行き難いということでありました。

それから山口県方面からは、結構、太刀浦の利用率が高い。3年ぐらい前、山口県が実施した山口県内物流会社の港湾利用に関するアンケート調査結果を見ると、輸出、輸入ともに40%、30%ぐらいの高い比率で、地元の下関港や徳山港などではなく、北九州の港湾が利用されていました。

取材した宇部の運送業者の場合、国道2号線経由で、関門トンネルを通過して太刀浦には非常に行きやすい。ところが、「ひびきコンテナターミナル」は、門司から更にかかなりの距離があるため、時間やコスト面から利用は難しいという話でした。

「ひびきコンテナターミナル」の立地を考えると、利用促進にはアクセス道路がかかなり重要なポイントになるものと思われます。

また、「ひびきコンテナターミナル」の利用促進は、他港との競争になるわけで、特に、近隣他港の利用条件、企業にとっての利用コスト比較がどうなっているのでしょうか。も

もちろん長期構想の中にコスト比較を盛り込むのは難しいと思いますが、そういうコスト競争の中でどうやって荷物を集めるかという検討が必要です。特に博多港にあれだけの荷物が集まっている。もちろんロケーションの違いはあるが、港湾コストの比較分析はどのようなのでしょうか。コスト競争力が重要なポイントになります。近年、コンテナ港が各地にできて、釜山港が日本のハブポートのように直接結ばれていく中で、コスト競争力の見直しなどによって、如何に荷物を集め、港湾機能をどう活用し、高めていくかということが非常に大事なテーマとなります。

もう一点、細かいことですが、7ページの「産業構造転換への対応」の挿絵に「白野江人工島計画」と「砂津地区再開発計画」の完成予想図が掲載されています。ところが、「白野江人工島計画」は既に平成12年にコンテナターミナル事業としては中止されており、「砂津地区再開発計画」も当初の計画内容とはかなり違う形になってきています。同じ「(1) 発展経緯」の他の項目の掲載図には、それぞれの項目の事業実績の写真が掲載してあるにもかかわらず、この項目には、中止された事業の完成予想図が、継続されている事業のごとく掲載されている点に違和感を覚えました。

それから、19ページに「既存施設が抱える問題点」がまとめてあります。これは現状の問題点としてまさにそのとおりだと思いますが、それをどう解決しようとするのでしょうか、長期構想の中に具体策としてどのように織り込まれているのかが見えてきません。利用者ニーズの中には、水深問題もあります。それぞれの港湾の特徴や役割を港湾全体の中で効果的な役割分担などを考えながら計画することが、長期構想として、港湾のあり方としての基本的な視点だと考えます。それぞれの港湾が開発の歴史の中で必要に応じて造られてきたわけですが、新たな長期構想には、単なる過去の延長ではなく、将来的にはこういう港湾を目指す、港湾全体をどういう方向に持っていく、更に言うならば、下関港と併せた連携も含めたところで、関門港湾としてどう位置づけていくかということが、日本国内、それから国際的な競争を考えたときには当然必要になると思います。長期構想には、そういった視点も欲しい気がします。

何点かご質問、ご指摘をいただきまして、とりあえず最初のほうでご指摘いただきました12ページの前回の長期構想、ハブポート構想の関係で、日本一安い経費の港、365日24時間稼働の港、この結果はどうだというご指摘がございましたので、ちょっと簡単にご説明いたします。

当時、私どもがひびきを考えましたときに、太刀浦、関門港は非常に経費が高いということで、いろいろな雑誌等にかかれていまして、日本では組合などの関係もあって、非常に高い、日本がアジアで一番高いと言われまして、釜山がその半分や3分の1ということが随分雑誌等データで出ました。その中でも、門司は特に組合の強さもあって、日本でも一番高いんだという指摘を受けまして、それを改善するために、新しい港をつくる一つの目標としてこの二つを掲げました。

その結果どうなったかといいますと、太刀浦もひびきができるということが決まりましたから、随分組合も含めて変わりました、ひびきは釜山の経費と変わらないようなものを実現しようということで努力いたしまして、そういう価格を提示していると聞いております。また、特に日本はそれまではほとんど日曜日は休みということで、海外と太刀打ちできないということでしたが、365日24時間稼働にすると。私どもはこの2点についてはいろいろなところから強烈な反発を受けましたけれども、結果として、港湾の関連の組合や港運業界の皆様のご協力をいただきまして、正月の1日だけは休み、それ以外は364日稼働、要望があれば24時間対応しますということになりました。これは北九州港だけではありませんが、私どもが言い出して、当時の国でありました港湾計画の審議会のときに、国の委員の一部の方からも強烈な反発がありましたけれども、結果として、皆さんが努力していただいたおかげで、今、太刀浦も含めて非常に評価の高い結果になっていると理解しております。

また、アクセス道路ということで、先ほどから何度か出ておりますけれども、飯塚、直方、行橋、山口のほうからそれぞれの港へのアクセスが悪い、特にひびきというご意見がございました。これは全く我々も同感と考えております。そういう中で、ひびきの取り組みの一つとして、陸上は確かに厳しいんですけども、海上からフィーダーで持ってくる、そういう取り組みも今回の資料の参考の中で一部入れております。

それと7ページの将来構想、白野江人工島と砂津地区の再開発。確かに白野江人工島は全くやっておりませんし、砂津地区につきましてもがらっと計画が変わってきているということで、過去の計画ということでこれをお示ししている状況になっています。違和感があるならこの取扱いをどうするかということを検討したいと思います。

それとあと19ページの課題に対応する施策をどうやるのかということ、これにつきましてもまた今後を含めて検討させていただきたい、そういう中で長期構想に盛り込めるも

のは盛り込んでいきたいと思います。よろしくお願いします。

限られた財源の中で計画を進めていくわけであり、事業の優先順位、何を重要ポイントに置いて進めるかという絞り込みが必要だと感じます。

事務局のほうからコンテナターミナルの経費について説明がございましたので、補足説明になるかどうかは別にしまして、非常に料金の高い門司の港だという話が先ほど出ました。ひびきができたから安くなったというようなことも言われましたけれども、現実問題として、私どもも港湾の倉庫、それから港湾のガントリークレーンなどのいろいろな施設を使わせていただいて、市に使用料はお支払いしております。非常に減免していただきながら、私どももそれで何とか食いつないでいるのが現状でございます。

そういった中で、先ほど港が完全週休2日という話が出ました。これは公務員もそうだし、いろいろな企業が完全週休2日という方向に流れたときに、組合から即そういう要求がございまして、完全週休2日制が定着しました。しかしながら、これはあくまでも山側の作業であって、海側の、要は船が着いて作業するのはその昔から第1、第3の日曜日はやっておりました。完全に週休2日じゃなくて、全部じゃないですけども実際は海側もやっていたんです。先ほど土日は完全に作業をしてなかったということを言われましたので、ちょっとそこに語弊があるかなと私は思いました。

ですから、作業のほうは海側ですね。海側と山側といってもおわかりにならない方もおられるかもしれませんが、船から荷物を揚げたり積んだりする、これが海側です。倉庫の中で荷物を動かしたりする、これが山側です。ですから、日曜日はあくまでも海側は昔は第1とか第3とかはやっていた、第2、第4はやめていたという事実はありました。山側は山側で当然週休2日制ですから土日は作業をしていない。コンテナヤードに関しては山側も土曜日は作業をやっていましたから、トレーラーがコンテナをとりにきても土曜日なら作業ができるという現状がありますけれども、ただ、今は海側も364日、作業をやっております。山側に関しては正月は31日から4日まではお休みですけども、海側に関しては1日だけがお休みで、あとはすべて364日作業を今やっております。ということでフォローしたいと思いますがよろしいでしょうか。

それから1点だけ。先ほどのこの説明の中で確認したいことがございます。61ページ。先ほど松本委員から白野江コンテナターミナルの話がちらっと出たんですが、ただいま太

刀浦のコンテナターミナルとひびきのコンテナターミナル、この二つが稼働しております。長期的なコンテナ需要に対応できることから、白野江コンテナターミナルの計画は削除しますという言葉が入っております。実際問題、今、北九州空港ができていますけれども、あれも関門海峡のしゅんせつ土砂でできた飛行場ですね。白野江も多分予定ではその可能性があったというか、そういうコンセプトで計画されたものだと思います。これをやめてしまうと、国の予算で毎年70何億かけて出たしゅんせつ土砂は一体どこに行くんでしょうか。これはほんとうに外しちゃっていいんですか。コンテナターミナルの計画はなくても、どこかしゅんせつ土砂を埋める場所が必要なんではないかなとちょっと疑問に思いました。

今のご質問につきましては、白野江コンテナターミナル計画は削除しますということで、ここの埋立地云々ということについては、そこまで含めて言うてはおりません。関門航路などの土砂の処分場については、今、国のほうで新たな処分場の確保に向けた検討をされていますので、それを踏まえましてこの白野江の位置が要らないのであれば、その時点で土砂処分場としての位置づけも削除されることになろうと思いますが、今の時点ではそこがまだ明らかになっていませんので、我々としては、ここにコンテナターミナルをつくるということについては計画を削除しますという意味でございます。土砂処分場としての必要性までなくなったと、今ここの時点で言っているということではございません。

ご質問のありました土砂処分の関係です。関門航路については、国内外にとって重要な航路でありまして、これの拡充整備は引き続きやってまいります。その際に発生する土砂の処分については、どこの場所でどのように処分していくかということについて、いわゆるパブリックコメントをいただきながら、年度内に方向づけをしていきたいと思っております。現在はそういう段階でございます。

ありがとうございました。

それでは、後半部分ということで、資料4のご説明をいただいた上、その資料に対する質疑と全体にわたる質疑をその後行いたいと思います。よろしく申し上げます。

【 事務局から、資料4について説明 】

ありがとうございました。今ご説明がありましたように、いろいろな課題に対して、この委員会の中に専門部会を設置して、さらに意見等を深めたいというご説明でした。これについてご意見ありますか。

前回の委員会でも議論になったと思うんですけども、やはり未曾有の世界同時不況という中で、長期構想を検討するというのは、将来フレームをつくる上で極めて難しく、どうやってやったらいいかということで今こういうご提案があったのではないかなと思います。

少し時間をかけてというのが多分必要なのではないかなということと、それからどういうふうになりカバリーしていくかということは、多分まだだれにもわからないと思いますけれども、ただ、さまざまな分野の専門家あるいは経済の専門家の方々が集まって議論をするというのは非常に重要なのではないかなと思います。

その専門部会がもしつくられた場合には、地元の企業の方など地元ばかりではなくて、もうちょっと本社というか、将来かなり長期にわたっていろいろなことを考えている方々からのご意見もその部会の中でお聞きできたらいいのではないかなと思います。という意味で、この専門部会がぜひ前向きに進んでいったらいいのではないかなと思います。

ありがとうございました。ほかにこの件についてご意見があれば。

特にないようですので、全体を通じて、あと10分、15分時間がありますので、今までご発言のなかった委員の先生方でご意見があれば、ご意見をざっといただいて、あとまとめて事務局のほうでお答えをいただくことで、時間の節約をさせていただきたいと思えます。

北九州港に関して市民にアンケートをしたときに、一番期待が高かったのは、私を含めてなんですけれども、北九州港が憩いとにぎわいのある港であってほしいということが上位に挙がっています。ところがそれに関しての取り扱いのボリュームが薄いなという感じがあります。例えば54ページなんですけど、長期構想の理念の中でも、ほんとうに最後の一言、「人が憩い、にぎわう都市と調和した快適な水辺」という表現のみです。またどのようににぎわって、どのように憩えるような具体策ということが後ろに書いてありますが、「水際線を整備して開放する」ことは、憩いには関連があると思いますが、市民は、もっとにぎわいがある港も期待しているんだと思います。77ページのdに、「都市の魅力を高める水際線の整備」があって、砂津港がその中に入っているんですけど、具体的に、どの

ように都市の魅力を高め、わくわくするようなウォーターフロントにするのかというビジョンがちょっと思い浮かばないんですね。

その前の76ページに国際旅客需要への対応があります。今、釜山間の国際フェリーはなくなっているんですが、砂津はほんとうに都心と近い、すごく利便性の高いところですので、例えば優先的にここをアジアの拠点都市としてもう少し強く航路を誘致するとか、ウォーターフロントとしてどのように魅力を高めるとか、もうすこし方向づけてほしいなと思っています。

それと、76ページの観光拠点の形成。今日も船で臨海部をちょっと見させていただいたんですが、以前から思っていたのは、響灘もそうなんですけれども、新しく誘致する工場や企業などの建物の色がすごく地味で控え目にグレーなどを使っているんですね。将来こういったところはブリヂストンさんも入りますし、名の通った企業が入っていると、これから産業観光としてその地域が活性化していくと思ったら、もうちょっと一般市民に親しみやすい景観、色づかいにしてほしいなと思っています。

弊社は情報誌を作っており、北九州の頑張っている企業さんのトップにインタビューする記事があります。できれば、ここの響灘に入っている企業を取り上げてほしいと北九州市から取材依頼がありました。その理由は北九州市が頑張っている企業を誘致していても、地域の住民の中に全然受け入れられてない、知られてないということなんですね。産業と環境、人が交流できる、結びついていくというか、親しみを持てる、そういった新しい臨海部もあつたらいいなと、一般生活者の立場から思ったりしています。

まずは、市民にもわかりやすいようにということで、表現ですとか写真や図、色などを駆使して、わかりやすい長期構想をおまとめになられたことに対して、ねぎらいを表したいと思います。一方で、わかりやすく、やさしくしたために、全体的に何かフィルターがかかってしまったという、先ほど皆様がおっしゃれたような印象になってしまったのかなという感じもいたします。

80数ページのこの構想のうち、実は50数ページが背景や至る経緯で、長期構想の部分が30ページぐらいなんですね。私なんかは気が短いものですから、この先は一体どうするのかというのが早く読みたい印象なんですね。

先ほど参考資料というお話もありましたので、この辺の図や資料などを参考資料の部分

とうまく振り分けて、長期構想のこれからの部分を強調できるようなレイアウトの工夫をしていただけたらどうかなという印象を持ちました。

例えば、先ほど道路の部分とか、それからシー&レールだとか、北九州港の特徴となるようなページがあって、ご説明の中では、貨物の部分で40フィート35トンコンテナを扱える全国で七つのうちのひとつだということだったんですけども、そういう現状というか背景というか、これまではこうだからその個性を生かして強化していくんだというところを同じ部分に書いていただけると、私たちは、なるほどそういうことか、北九州はこういう方向でいくのかというのがわかりやすいのではないかという印象を持ちました。そういう部分がほかにも何カ所ありましたので、これからパブコメをかけるに当たって、縮小版みたいなものをおつくりになると伺っておりますので、そういう折々にうまく振り分けを考えていただけるとありがたいなと思いました。

それから、素人ではわかりにくい語句の説明などを最後に巻末の資料でつけていただいたんですが、せっかくでするので本文に、この説明が後ろにあるということを書いておいていただけると、さらにわかりやすいのかなという印象を持ちました。

それでは、簡潔に2点ほど、意見というか、感想を述べさせていただきたいと思えます。

委員の皆様がご指摘されているように、何か漠然としてというところの一つの理由として、冒頭にもご説明がありましたように、都市計画と長期構想の差別化というか、位置づけが一般の市民の方たちにはなかなかわかりづらいという行政的な問題があるとは思いません。

そこまで踏み込むべきなのかということはまたちょっと別の議論になると思いますが、その折り合いをつける点として、一つ、せっかく既存施設が抱える問題点というところを出されているので、それに対応してこのような長期構想が策定されているというところを述べていただく。具体的に全部書くとこれは港湾計画にかかわることだと思いますので、具体的にそこまでいなくても、ワンクッション、こういう問題点に対して、後半のこういうところに対応というか、説明をしているというところを述べると、少しわかりやすくなるというか、現実的にこういう問題に港湾の方たちは対応しようとしているんだというのがわかるのではないかという一つの感想です。

それからもう一つ、先ほどから皆様から出ているんですけども、ちょっと私の個人的

な感想として、将来像のこの四つの中で、前半二つ、ものづくりと災害時というのは、多分皆さんに共通してこういうものだというのが長期にわたってあると思うんですが、環境や多くの人が憩い・にぎわいというのは、おそらく皆さんの中で価値観が違うのではないかとということが私の中ではあります。

先ほど、レトロの景観の中の倉庫についておっしゃった委員さんもしましたし、でもそこは産業として活用されているというご意見もあった。それはどちらにしても一般市民が生活するあるべき姿の歴史なり文化だったりするわけですね。それをどこの視点から見るかというのは、短期的にはある程度計画が立てられたとしても、長期的にはおそらく変わり得るものであるということ踏まえるならば、ボリュームということもそうなんですけれども、もう少し多様な価値観といいますか、そういうところを少し念頭に置いた環境なり憩いという定義をされてもいいのかなと私なんかはちょっと思ったりします。

というのは、例えば、船だまりのところをこのように水際線を整備しますといったときに、私なんかは、市民の方たちがそこに根づいていて、そういうふう生きてきたという文化を感じて、いいのではないかなと思ったりもするわけですね。それを一律にコンクリートで固めて整備するといったときに、じゃあそれは環境に対してどうなのかなということも市民の方たちにはあると思うんですよ。そういうところにも少し配慮した長期的な構想のあるべき姿というのも出してもいいのではないかなという感想です。

今日の間取りまとめ、非常に興味深くお聞きしました。私の場合、環境ということいろいろ考えているんですけども、この82ページの環境首都にふさわしい港というのを見たときに、環境という立場から見ると、非常に寂しいなという感じがしています。といいますのは、左側、右側にありますように、廃棄物処分場の確保というところがちょっと目立ち過ぎる感じがするということと、今もお話がありましたとおり、港の環境に一般の市民の方がどうかかわるかということを考えますと、環境教育の場ですとか、自然海岸等も少ないながらあるかと思うんですけども、そういうところを取り上げていくべきなのかなと思いました。

今回、長期構想ということですので、具体的な港湾計画というのはこれからになるかと思うんですが、ただ長期構想といっても、これから市民や事業者、そして行政、こういった方がどういうふうにかかわっていくのか。市民の方の参加ということを考えていくとき

には、そのあたり、具体的な構想ではありますけれども、ある程度のビジョンという形で示しておいてもいいのかなと思いました。特に環境ということで、北九州市ですので、そのあたりで市民の方がどういうふうにかかわっていくかというところは、ある程度示してもよいのではないかなと思います。

以上です。

ほぼ予定の時間を今過ぎようとしておりますので、特にないようでしたら、私のほうで本日の委員会の議論をまとめさせていただきたいと思います。

大変いろいろな角度からご意見をいただきました。特に、多くの委員の方からご意見があったのは、多分これからパブリックコメントを求めるということを意識してだろうと思うんですが、やはり市民の方にこの計画をよく理解していただいて、意見を言ってもらいたいという観点から、目標をできるだけ明確に書くというか、それも大胆かつ戦略性に飛んだもので書くと。ただ、それを書くということは、それを実現するための手段についても具体性を持たせるということが当然表裏で出てきますから、どこまで書けるかというのは、当然これから事務局でご検討いただきたいのですが、市民のご意見を伺うという意味では、できるだけ具体性のあるものにしていくほうがいいのではないかなと思います。

あと道路整備のご意見がかなり多くの委員の方からありました。これについても将来どうするのかということについて、あるいは環境面の施策の充実ということについてもご意見をいただきました。これはパブリックコメントもさることながら、事務局のほうでさらにこれらの点については検討を深めていただきたいと思います。

もう1点、事務局のほうから提案のありました専門部会の設置については、経済情勢の変化も見きわめながら、ヒアリング等の調査をさらに充実させるということにするべきだと私自身も思います。その結果については、成果が出た段階で委員会のほうにもご報告をいただきたいと思います。委員会の委員の中から学識者の皆さんを中心に組織をさせていただきたいと思いますが、人選については事務局のほうにお任せをしたいと思います。

以上、まだまだお示しをしていないご意見もありますけれども、今日の委員会はこのようなことではなかったかと思います。これからも事務局の皆さんにはご苦勞をかけますが、できるだけ大胆な戦略性に富んだ目標を立てていただいて、北九州港が将来こうなっていくのだということが市民の皆さんによくわかるような取りまとめにさせていただきたいと思います。

以上でよろしいでしょうか。

それでは、事務局のほうにマイクを戻します。

委員の皆様方、大変貴重なご意見を長期時間にわたりいただき、大変にありがとうございました。

今ございましたように、専門委員会との関係もございますので、次回の委員会がいつごろかというのは、またこれから検討させていただき、決まり次第ご相談をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。

それでは、以上をもちまして、北九州港長期構想検討委員会第3回委員会 幹事会合同会でございますが を閉会させていただきたいと思っております。皆様、大変ありがとうございました。

了