

## 北九州港長期構想検討委員会 第5回委員会・幹事会 合同委員会 議事録

平成23年2月22日（火）13：30～16：00

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第5回の委員会・幹事会を開催させていただきます。

議事に入りますまで、日本港湾協会森川が進行を務めさせていただきます。なお、これ以後はお許しを得て座らせていただきます。

まず、資料の確認ですが、お手元に議事次第、委員名簿、配席図の3枚がセットされたものが1部、それから委員会の資料といたしまして、資料の目次で資料の1から資料の6までと、資料6の参考資料、A3のものです。それと北九州港長期構想案（概要版）と左側に白とじをいたしました北九州港長期構想案キャッチフレーズというものがお配りしてあると思います。不足資料等がございましたら、事務局までお申し出願います。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するとともに、会議の議事要旨等につきましては、北九州市のホームページ等に掲載いたしますので、ご了承いただきたいと思っております。

本日の委員・幹事の出席でございますけれども、名簿及び配席図をお配りしておりますので、ご参照いただきたいと思っております。

本日委員の代理で出席していただいている方がおられますので、ご紹介いたしたいと思います。

株式会社商船三井九州支店長清水委員の代理で、九州支店アシスタントマネジャーの牛嶋様でございます。それから、新日本製鐵株式会社八幡製鐵所生産業務部長丸山委員の代理で生産業務部出荷物流グループマネジャー清田様でございます。北九州市環境局長佐藤委員の代理で環境局循環社会推進部施設課長竹内様でございます。北九州市企画文化局長梅本委員の代理で企画文化局スポーツ振興部長の高尾様でございます。

また、本日はオブザーバーといたしまして国土交通省九州地方整備局北九州港湾・空港整備事務所長宮地様でございます。同じく関門航路事務所長の森木様でございます。門司

海上保安部航行安全課長石山様でございます。若松海上保安部航行安全課長長崎様でございます。

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。これ以降の進行は鬼頭委員長にお願いいたしたいと思っております。よろしく申し上げます。

◎ はい、わかりました。

本日も大変盛りだくさんの内容が予定されております。時間の関係もございますので、早速ですが、今ごらんいただきました次第に従いまして、資料の説明をお願いしたいと思います。

まず、資料の1から4まで通して申し上げます。

○

【 事務局から、資料1、資料2、資料3、資料4について説明 】

◎ はい、ありがとうございました。

ただいまご説明をいただきました資料1から4、特に4は新しい話として今までご説明をしてまいりました長期構想の一部ゾーニングを見直すということに触れられております。この資料について、何かご質問、ご意見等がございましたらどうぞ。

はい、池田先生どうぞ。

◎ パブリックコメントですが、8ページに、今回の結果公表は市の指定場所等で公表予定となっておりますけれども、ホームページの中でも公表するのでしょうか。

○ 公表の仕方は、資料3の表紙をめくっていただいて2ページ目、パブリックコメントの実施概要のところ、最終取りまとめ案の配布場所・閲覧場所として、港湾空港局、総務市民局広聴課、各区役所まちづくり推進課、各区出張所、北九州港ホームページで出すようにしております。

◎ よろしいですか。ほかに、ありますでしょうか。

今まで4回の委員会で、委員の皆様からいただいたご意見、あるいはパブリックコメントで市民の皆様、あるいは市議会の先生方からいただいた意見、事務局に大変頑張ってい

ただいで新しい形でこの長期構想の案を取りまとめていただいています。私もざっと見せていただいで、ほぼ皆さんからいただいた意見が反映されているというふうに思っております。

それでは、次の議題に移りたいと思います。資料5について、事務局よりご説明をお願いします。

○ 資料5につきましてご説明いたします。北九州港の長期構想キャッチフレーズのアンケート集計結果の資料がございます。

こちらにつきましては、市民意見からも出ておりましたし、長期構想委員会、前回の検討委員会の中でもキャッチフレーズ等が要るのではということでした。それを受けまして、事務局のほうで案を三つ考えまして、委員の皆様方に事前に配付し、それぞれ5段階評価していただいでおります。その合計点を総合点として一番右側に書いております。それと、委員の皆様方に、これにとらわれずもっといいものがあればということをお願いしましたところ、3名の方から三つの代替案が出されております。

そういう中で、我々が考えておりますやり方としましては、投票用紙を今から皆様方にお配りいたします。案-1、案-2、案-3という事務局で考えた案の中からは、最高点の62点を得ました案-2、それと代替案(1)(2)(3)でございます。次のページめくっていただければ、それが出ております。

北九州港キャッチフレーズの選定は、候補(1)、これは事務局の3案の中からの一つということで、「北九州港 アジア・グリーンポート構想」、候補の2番目が「アジア・グリーンポート北九州」、3番目が「アジアのオアシス北九州港・フロントライン構想」、4番目が「ポート北九州！エコ・もの共存構想」で、この四つの中から絞り込んでいきたいと、皆様方に投票用紙を今お配りさせていただきました。

この中から、これはと思うものに一つだけ丸をつけていただいで、そして裏返してください。それを回収して、すぐに集計いたします。その結果をもってご報告させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいいたします。今、ご記入をよろしくお願いいいたします。

1番が「北九州港 アジア・グリーンポート構想」、2番目が「アジア・グリーンポート北九州」、3番目が「アジアのオアシス北九州港・フロントライン構想」、4番目が「ポート北九州！エコ・もの共存構想」です。北九州港を一言であらわし、ものづくり産業を支

えるとか、環境に優しいとか、成長するアジア、それらを取り込んだ、目指したものになると思います。

よろしいでしょうか。今から回収させていただきますけれども、皆様方、裏返されていますかね。はい、それでは回収をお願いいたします。

(投票用紙、回収・集計)

今手元に集計結果が入りました。投票が多い順に、1番目の「北九州港 アジア・グリーンポート構想」、これが11票ございました。2番目は「アジア・グリーンポート北九州」、こちらが5票でございました。

以上でございます。

◎ ありがとうございます。

委員の皆様からいただいた票の数は今ご紹介があったとおりです。別に多数決で決めるような話であるかどうかはよくわかりませんが、やはり幾つかの案がある中で、一番多くの委員の方々にご賛同いただいた候補をキャッチフレーズとするのが適当ではないかというふうに思いますので、今ごらんをいただいた候補の中で、一番最初の「北九州港 アジア・グリーンポート構想」、これをキャッチフレーズとして採用することを決定したいと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

◎ それでは、採用を決定させていただきます。

◎ 私もアジア・グリーンポート構想ということで賛同申し上げたのですが、ここに北九州港長期構想というタイトルがあって、キャッチフレーズがあって、さらに「～」という形でサブタイトルがついているんですね。もし、この部分がもう少し手短になったほうが何となく字面として落ちつくのではないかなど。何か今さら申し上げるのも大変恐縮ですけれども、そんなふう感じたのですが、一応感想ということで。

どうしてもそうでなくてはいけないということではありませんが、例えば「環境力」と「港湾力」でアジアの拠点港湾を」とか、「拠点港湾へ」とか、そういう簡単な文章にした

らどうかと思いましたが、検討の余地があればということで申し上げたいと思います。

◎ ご意見ありがとうございます。最初の事務局が考えた三つの案を皆さんにお示しをしたときも、少し長いというご意見をいただいたというお話も聞いております。一応候補(1)を多数でいただきましたので、今のご意見を踏まえて最終的にどうするか私にご一任をいただきたいということで、ご了承いただけますでしょうか。

(「異議なし」声あり)

◎ ありがとうございます。

それでは、次に移りたいと思います。よろしいでしょうか。

先ほどもちょっとお話をいたしました。これまで4回にわたって当委員会で検討を重ねてまいりました北九州港の長期構想についてであります。先ほどお話ししましたように、皆様からいただいた意見、あるいは市民からのパブリックコメント、あるいは議員の先生方のご意見、あるいは新しく追加された施設等も踏まえまして、今日席上に配らせていただいておりますが、この長期構想をこの委員会の決定事項として市のほうに報告をしてよろしいかどうか、この場で確認をさせていただきたいというふうに思います。

この検討委員会の決定事項としてよろしいでしょうか。

( 拍 手 )

◎ ありがとうございます。

そういうことで、長期構想(案)を検討委員会の決定事項として北九州市に報告をさせていただきたいというふうに思います。なお、これからご説明ないしご審議をいただく港湾計画の改訂の素案の中でも、この長期構想を踏まえたいろいろな内容に触れられておりますので、そういうところでもいろいろご意見をいただける可能性があるかと思っております。

それでは、続きまして事務局から資料の6、港湾計画改訂素案について説明をお願いしたいと思います。説明時間がちょっと長くなる可能性もございますので、説明を前半と後半に分けて、まず前半部分についてご説明をいただき、それが終わった時点で暫時休憩

をとるような段取りにさせていただきたいと思っておりますので、ご説明よろしくお願  
いたします。

○

【 事務局から、資料6（前半）について説明 】

◎ はい、ありがとうございました。

それでは、先ほど申しあげましたように、ここで15分間休憩をとりたいと思います。

（ 休 憩 ）

◎ それでは、議事を再開させていただきたいと思います。

それでは、資料6の後半部分20ページからですか、説明をよろしくお願いたします。

○

【 事務局から、資料6（後半）について説明 】

◎ ありがとうございます。長期構想で議論をいただきました北九州港の抱える課題、  
そしてその解決策について当面对応が急がれるもの、そして港湾計画の性格上、ハードを  
中心にそれを抜き出して港湾計画の素案として提示をしていただいたわけでありませ

今、ご説明のあった内容についてどなたからでも結構ですので、ご質問、ご意見があれ  
ばよろしくお願をいたしたいと思ひます。

ちょっと確認ですけれども、先ほど説明のあった新球技場については、今回の計画には  
載せないけれども、それが具体化した時点で一部変更なりで対応するというご趣旨ですね。

○ はい、そのとおりです。

◎ はい、わかりました。

じゃあ、どなたからでも結構ですので、ご意見等あればよろしくお願ひします。

◎ 詳細な説明をいただきましてありがとうございました。私が一番関心があるのは、ど  
ちらかというところからコンテナ物流のところですから、5ページとか6ページ、7ページぐら

を中心に見ました。5 ページで、アジア輸送における国際拠点港湾ということで、北九州港を中心としながらフィーダーを集めて、そして基幹航路、またシャトル便航路ということとつなげていく、アジアとの関連性を強調するという事は非常にいいことかなと思ひまして、ぜひこれはやっていただきたいと。

特に、今回非常に説明でも強調されておりましたシャトル航路ですね。やはり企業さんは在庫を持たないものですから、シャトル航路と国内とのシームレス物流というか、これが重要なかなと思ひましたので、この構想は続けていただきたいと思ひています。

その中で、6 ページを見ますと、これは多分そうだろうと思ひんですが、その構想というのは、この港湾計画においては響で全部やるという位置づけかと思ひますね。コンテナ取扱量が40万と37万という配分をしてありますけれども、多分これから増える分、そういった新たなロジスティクスネットワークというのを響で全部やるという位置づけだとしますと、従来の太刀浦、田野浦地区についての言及は全くなかったんですが、今後どういうふうに関連を考えていくのか。今度の港湾計画では、全くこの地区は検討しないという形になっているのか、ちょっとそのあたりを教えていただければというふうに思ひます。以上です。

◎ 6 ページの配分の考え方みたいなものについてのご質問だと思ひますが、事務局、よろしいですか。

○ 港湾計画ということですので、まずは施設整備で、主に土地利用が変わったりですとか、岸壁を位置づけるということの計画になっております。ということといきますと、一応形的には変わらない現状のままでの対応というのが前提になります。

あと、貨物をどうするかということといきますと、例えば太刀浦地区は、当面は今の施設で対応するという事になりますので、今後の船型の変化等を考えまして、それについては高規格の岸壁がある響でコンテナを受けると位置づけています。足の速いものについては、やはり関門海峡を通峡しないといけないということで、響の11メートルでの対応としておます。

太刀浦、田野浦地区について、今後どうするかということにつきましては、港湾計画上の形としてはあらわれませんが、当然かなり使われている岸壁でありますし、地区でございますので、いろいろな老朽化した施設ですとか機能面の強化というものを実施段階でいろいろ対応していくということとを考えておます。

◎ そうすると、この絵からいけば、響では外内貿一体運営というのを念頭において、システム展開をしていこうと。港湾計画だからハードの話になるかもしれませんが、私はどちらかというソフトの話を知りたいと思っていて、一体運営というのを念頭に置いた整備というのを考えてほしいんです。いわゆる内航船も響のところに着いて、外貿がすぐ隣というか、そういった形での一体運営というのを考えた上で、この5ページの絵になっているのか、そのあたりをお聞きしたいと思います。

○ 響につきましては、当初のコンセプトが大水深岸壁15メートル2バースと、それに付随します10メートルのバースを縦に2バース計画しています。この縦の水深10メートルの岸壁というものが、まさに内貿向けのフィーダー航路対応と位置づけておりますので、当初のコンセプトからも外内貿一体型のコンテナターミナルという位置づけにしております。

◎ よろしいですか。

◎ はい。

◎ 次の方、どうぞ。

◎ 今、コンテナの話がありましたし、ハードだけでなくソフト、そして外貿だけでなく内貿、あるいはコンテナだけでなくROROということで、多様なモードのスムーズな乗り継ぎというか、積みかえというのか、そういうことも非常に大事だというふうに私どもも考えております。

そんな関係で、資料でいいますと8ページになりましょうか。写真が響灘地区現況ということでもあります。右下のほうに点線部分で新若戸道路（整備中、平成24年度完成予定）ということではありますが、この点線の部分、実はトンネル事業で、国土交通省のほうで今整備を進めておまして、24年度中に完成、そして供用というふうに考えております。港湾の事業とあわせて道路事業、有料道路事業と一体となって、共同で進めていくということで24年を目指しているところでございます。

響のコンテナあるいは響灘地区の工場立地あるいは環境面からもここは強く環境力ということで、港湾力と環境力の中心地点の響灘地区というふうに見ているわけですが、こういった物流の内陸での輸送がスムーズにつながっていくということも必要だというふうに思っていて、ここの道路の事業が完成して、できるだけスムーズに、つまり渋滞を緩

和し、そして環境面からも今迂回している実線のところをぐるぐる回りながら重量車両が動いているようですが、今ある4万から5万台の輸送、交通量のある部分の半分程度をこの点線のほうの道路で分担して、より環境に優しく、そして渋滞緩和、スムーズに物流が流れるようにと計画をし、事業しているところでございます。

市のほうでは、料金を取るという計画がされているということですが、できるだけ料金抵抗は大きくならず、環境面からも多少お金を払ってでもスムーズに流れるという、その辺の考え方、案分というのか、道路の事業の経営とあわせて考える話であると思いますけれども、その辺の内陸との輸送の考え方、サービスの提供について、いろいろとご配慮というかご検討をさらに進めていただければというふうに思っております。以上です。

◎ ありがとうございます。まさに物流をいかにスムーズにするかという意味で大変大事なポイントだと思いますので、ぜひ今後の課題としてよろしくお願ひしたいと思ひます。

◎ ハードのことでちょっと質問と意見を言ひたいと思ひます。資料6の参考資料という大きい絵が見やすいと思ひんですが、その1ページ目の響灘地区のところにも東地区に15メートル岸壁が位置づけられている。これはコンテナではないというご説明だったんですが、15メートルで岸壁延長300メートルというのがいかにも短いんじゃないか。偶角部であるとすれば、コンテナの西地区のほうは、15メートルで350メートルの岸壁延長が2バース連続していますが、そこはこれでいいのかというご検討を1点指摘させていただきます。

それから、それを1ページめくって、2ページのところに新門司地区があります。新門司航路を400メートルに拡幅するというところで、これは2方向通行するということですが、この400というのが本当に必要なかどうかということについては私ちょっとわかりませんが、300では2方向というのは不可能かということなんです。

なぜかという、新門司地区の南地区に7半を計画しようとして、そこに防波堤の400メートル沖にハの字型の200メートル、400メートルの防波堤と。これについてはシミュレーションあるいは模型実験をやって、どの程度の効果があるのかということについて慎重に検討されたほうがいいんじゃないか。波というのは航路に沿ってそのまま入ってきますから、400メートルの開口部が本当に必要なのか。要するに防波堤のコストと、それから新門司地区の静穏度との関係がどの程度コストパフォーマンスがあるのかという

ところは十分検討されて計画したほうがいいんじゃないかなというのが2点目でございます。

それから、あと2点ほどありまして、一つは先ほど説明していただいた資料の23ページ、24ページに小型船だまりで不法係留の位置が23ページにプロットされていて、24ページに小型船だまりの計画検討箇所というのがあります。それぞれの地区に小型船対応の施設を計画すると。不法係留してあるところすべてに対応するというのは、なかなか公共事業ですから難しいとは思いますが、要は小型船をどういうふうな形で港の中に係留させるのかというポリシーをしっかりと持って計画をするということじゃないかなと思います。

24ページの点線で丸が書いてある検討箇所以外に、例えば新門司地区とか豊前海に面しているほうにも結構不法係留の船がいるとすると、そっちなほうでもある程度の対応が必要なのかなというふうに感じました。したがって、ポリシーをちゃんとするというところでございます。

それから、港湾計画に直接関係ないとは思いますが、今の27ページで土砂処分計画がありまして、空港と東側海域、これは関門航路の浚渫土砂も含めて国が今計画しようとしているというふうに伺っていますが、その新門司航路の300メートル拡幅の場合と400メートルの拡幅の場合、かなり土量も違ってくるんじゃないかなというふうに思いますし、全体の土量バランスというのも、いつか整理してご説明いただければわかりやすいんじゃないか。

特に関門航路の西と東で処分計画が、やっぱり東側は東側、西側は西側で基本的には処分するというのが一番やりやすい処分じゃないかなと思いますので、そこら辺についてもよろしくご検討をお願いしたいという4点でございます。

◎ 4点、ご質問なりご指摘がありましたけれども、今、事務局のほうで答えられる部分についてお答えをいただきたいと思います。

○ まず1点目の響の15メートルのバルクのバースですけれども、現段階では、技術基準に基づき計画させていただいています。詳細につきましては、来年度海事関係者・学識経験者から成ります航行安全のほうの検討会を開きますので、その中でいろいろご議論していただきたいと思っております。

2点目の新門司航路の幅員400メートル化については、現状各フェリーの事業者さんのほうにヒアリングしたところ、船型を大型化して、200メートル近くの船を導入したいという計画を皆さん持たれております。

そうなりますと、この新門司航路自体かなり延長が長いということで、相互航行を可能にするには、基準上2Lとなりますので、200の岸壁の400メートルというところで、今回400という形にさせていただきました。

3点目の不法係留の船についてですけれども、これについては現状と整備地区というものがすべてリンクしていないということと、あと東側につきましては、現在関門海峡も含めてですけれども、市の条例で小型船係留施設というものを位置づけて、料金徴収しております。西側の部分は若干それがおこなわれているというところもございますので、そういったところについては、既存施設を新たに港湾計画で小型船だまりに位置づけて、適正な管理を考えていこうと思っています。

全体の配分としましては、既存の新門司マリーナですとか、あと現在位置づけている小型船係留施設及び周辺地区で新たに脇田漁港のほうのフィッシャリーナ計画とかございます。それと今、この文中でもご説明しましたけれども、12年から19年の7年間で140隻減になっているというところもありますし、そういった将来の予測も見ながら各地区の小型船だまり計画、収容計画を検討していきたいと考えております。

浚渫土砂について、各地区のどこから発生してどこの地区に処分するというところについては、一応事務局としては整備しておりますけれども、今回概要としてまとめた形でご説明させていただいておりますので、また後日別途ご説明にあがりたいと思います。

○ 1点だけ補足させていただきます。

今、委員のほうから、周防灘側についての小型船だまりの計画について、現状で不法係留がある程度あるのにというご質問がございました。とりあえず先ほどちょっとお話の出ました新門司マリーナについては、かなり収容能力に余裕があるものですから、若干料金の問題等はございますけれども、そういうところを使って収容を図っていききたいと。指導はしているんですけれども、なかなか簡単にはいきません。そういうことで考えておりますので、ご理解いただきたいと思います。

◎ どうもありがとうございました。新門司航路については、長大航路であるというのは

よくわかるんですが、2Lという基準が果たしてどのぐらい必要なかというところを言  
い出すと切りがなくて、例えば、実際の操船シミュレーション等々もありますし、要する  
にコストとそれから効果の話においては、航路の幅とそれから安全性は非常に重要なとこ  
ろだと思います。それから防波堤の効果みたいなところも、総合的に検討が必要なんじゃ  
ないかというふうに思いました。

◎ その点も含めて航行安全対策委員会等で議論をしていただくということでもいいんじ  
ゃないかと思いますが。

ほかにありますか。どうぞ。

◎ 資料6の6ページですけれども、先ほど他の委員からもちょっとご質問がありました  
ように、コンテナの貨物量の配分のところで、全体最適ということで考えれば響灘地区を  
重点的に強化するという事は非常にわかりやすいし、これで問題はないんですけれども、  
今日の説明でいくと、例えば太刀浦、田野浦については老朽化したものの修繕等しか意識  
されていないということでした。私ども経済の世界では現状維持ということは停滞につな  
がるんで、やっぱり今後の長期構想の中の今後5年間ぐらいでやるべきことの中には、多  
少なりとも部分最適のイメージが要するというか、部分としての太刀浦、田野浦に何らかの  
形で配慮をしたほうが、全体の意欲の向上につながるんじゃないかなとちょっと思いま  
した。

◎ 事務局のほう、何かありますか。

○ ただいまのご意見については、私どももちろん太刀浦、田野浦地区、門司地区を軽視  
しているわけではございません。ただ、例えば太刀浦が昨年も40万以上のコンテナを扱  
っているということで、足りなくなるから、第1ターミナル、第2ターミナルの間の泊地  
を埋めて、ターミナルの大規模な拡張をやってほしいというふうな大規模な投資につ  
いては全体最適の問題からできかねますということです。ただし、コンテナの置き場がどう  
しても不足する場合は、近隣でそれほど費用のかからない範囲で投資、また機能の拡張は  
図っていきたいと考えています。

例えば現在のターミナルの2段積みとかなっていますけれども、こういうものを例えば  
3段積みに対応していけるようにしたいとか、そういうようなことで、ある程度の投資範  
囲の中で機能拡張を図っていきたいということは考えておりますので、ご理解いただき

いと思います。

◎ 今の説明ありがとうございました。商工会議所の立場で言えば、やはり働いている人たちが今後とも意欲を持って働くということが希望になりますから、先ほどのお話で全く無視しているわけではないというありがたい発言がありましたので、ぜひ、その辺は今後とも多少なりともご配慮いただければと思います。ありがとうございました。

◎ ありがとうございました。

ほかにありますか。どうぞ。

◎ 資料6の26ページの国際旅客事業への対応というところで、この図では、砂津港が対象となっていますが、以前は門司港レトロ国際ターミナル整備という話もあったように思います。

市議会議員からの意見というところで、小倉北口に中国からのクルーズ船が寄港できるようにしてほしいという意見が載っておりますが、確かに北九州の中に国際ターミナルというのは何個も要らないと思います。しかしつくるのなら、すてきな国際ターミナルをつくっていただきたいと思うのです。そこでなぜ砂津なのか、門司港レトロではいけないのかと思ったんです。門司港レトロのほうがすごく景観的にもいいんじゃないかなという気はしますけれども、いかがでしょうか。

◎ 今のご意見に対してどうでしょうか。

○ 計画上、国際クルーズということで一応砂津にしてあります。これについては既定計画というものもありますけれども、主に中国の方が来て、買い物というところが一つのターゲットとしてありますので、それを含めて今計画上はこちらの既定計画を生かした形で砂津にしております。

ちなみに現既定計画においては、西海岸地区の今のドラマシップの前、こちらのほうも旅客船対応のバースとして位置づけております。ですから、西海岸については引き続き一つは国際フェリー、もう1バースを旅客船ということで、砂津地区と合わせて2地区の計画になっております。

それぞれやはり地区の特性というものがありますし、また砂津地区については今後周辺も含めまして土地利用計画というものを考えなければいけないところなんですけれども、現計画としては、国際旅客については砂津で、門司港レトロについては不定期船ですとか、あとイベント船への対応ということで、今整理をしているところでございます。

◎ ということは、門司港のほうは今できている国際ターミナルというフェンスがあるだけみたいな感じでそのままということですね。

○ 当面はそういう形になるかと思えます。ただ、需要等が出たときの今後の対応というものがございまして、あと長期構想の中で触れておりますのが新浜地区と。ただ、あちらのほうはまだ現在物流活動が行われている地区でございまして、超長期的にはあちらのほうまで使って展開できればということを考えております。

○ 今の説明にもう少し加えますと、長期構想の中では新浜地区と砂津地区、こちらは国際の旅客に対応していくというエリアにしております。さらに先ほど新浜地区につきましては超長期的なもの。今現在倉庫とかで活用されておりますので、再編をにらんで短期的な今回の港湾計画の改訂の中では今回位置づけませんが、将来、フェリー、RORの需要が増え、再編となったときに、あわせて位置づけていきたいエリアというふう考えております。

だから、将来的には2地区が国際旅客対応のエリアになると思えます。あくまでも10年先の港湾計画ということに関してということで、今回砂津地区のほうの絵をかいているということです。

◎ よろしいですか。一応時点を切るものですから、どうしても急ぐものから先に位置づけるということで、今のお話では長期的にはそういうことも考えながら需要が出てきた時点で必要であればその次の計画になるのか、その途中で見直すのかわかりませんが、そういうことも検討の視野には入れておきたいということだと思います。

よろしいですか。

◎ 今の国際旅客需要の対応で、私も同じような意見があったんですけども、一つは港湾計画に位置づける場合に、将来予測等のデータをやはり出さないといけないと思うんですけども、取り扱い貨物に関しては将来予測というのはしっかりやられているんですが、こういう人流というか、旅客に対しては、非常に今はあまり北九州港に寄ってくれないから、現在データ自体がない。ないやつを予測するのは非常に難しいのかもわからないんですけども、やはり何らかの予測をして、あるいは目標値を定めて、それでではどのぐらいの規模の施設をつくらないといけないのかというふうなやり方をしないといけないと思

うんです。

それで、今計画されているのが29ページですよ。既定の計画ではマイナス12メートル岸壁だったのが、マイナス9メートルで、例えば最近の国際的なクルーズ船にほんとうに対応できるのかなというのが一つ心配の種になっているんですけども、その辺いかがなんでしょうか。

◎ 事務局のほういかがですか。

○ まず人流関係の推計ですけども、今回出していませんが、現在推計中でございます。旅客船の人数ですとか、あと緑地を訪れる人数等につきましては推計いたします。ですから次回の委員会の中ではご説明できると思います。

9メートル岸壁でどの大きさのクルーズ船まで対応できるかというところですけども、今、港湾施設の技術上の基準でいけばマイナス9が最大になっていまして、大体標準船型で10万グロストンまでの旅客船に対応できるということなので、この近辺に来ている、例えば博多港に入っているクラスであると十分対応できると考えております。

○ わかりました。もう1点あるんですけども、よろしいでしょうか。

25ページの洞海湾等の環境修復の推進ということで、今、中期的な計画としてお考えのようなんですけれども、実証試験に私もちょっとかかわっておりますものですから。今やっております、それなりにどうしたらいいのかというところまで来ていると思います。一方、関門航路からは浚渫土砂が出てきて、それを有効活用することが非常に求められているわけですね。

それで有効活用の一つの方策として、こういう洞海湾の環境修復をやろうということなので、もし受け入れようと思えばいつでも受け入れられるような体制をとっていたほうがいいんじゃないかなと思うんです。短期計画というと10年ぐらいですよ。中期となると20年をめぐりということですが、10年ぐらいで十分対応できるんじゃないかなと私思っていて、中期というのが非常にひっかかるんですが、いかがでしょうかね。

◎ よろしいですか。

○ 確かに効果があればいつでもということもあると思います。細かく言いますと、人工海浜等につきましては、規模にもよるんですけども、港湾計画に定める内容でないということもございますので、随時対応できるということもございます。

それと、洞海湾の中ということになりますと、今回もいろいろ航路の拡幅等を行います

が、かなり狭いというところもありまして、そこに砂を持ってくると潮流とかの影響で航路埋塞とかいった関係もございますので、やはりそこら辺については適地というものを考えていかなければならないのかなと思っております。まず、効果があり、そういう適地があったら、その時点で対応ということも可能かと思っております。

○ ちょっと1点補足させていただきます。洞海湾に限らずですが、港湾計画である程度の人工海浜を位置づけるとすれば、それなりの規模を持ったところを書く場合は、位置づけるというよりも絵に落とすということはやっているんですが、洞海湾の場合、今説明の中にもありましたように、航路との関係もかなりあるものですから、現在実験しているところも非常に規模が小さいものですから、こういうのはあえて書かなくてもその都度できると実は考えておまして、その辺ご理解いただければと思います。

◎ もしそうであれば短期でよろしいんじゃないかなと。要はこれは一般の市民にも見えると思うんですよね。環境首都にふさわしい港ということで、すべて短期でやってますよというのも一つのアピールじゃないかなと思うんで、もし可能であれば短期にしたほうが僕はいいと思うんですけれども。

○ ちょっと検討させていただきます。

◎ 多分、市のほうとしては気持ちとしては短期に非常に近い部分だろうと思うんですが、少し条件がつくものですからこの中期に整理をしてあるというだけで、もう少しそこは検討いただきたいと思います。

もう一つ、旅客船ターミナルの話は多分飛鳥Ⅱの吃水が7.5メートルで9メートルで十分入るんですよね。ですから、かなりの旅客船は対応可能というふうに私も思います。

◎ はい、わかりました。

◎ ほかに。どうぞ。

◎ 他の委員の方がコンテナの話をしましたので、今日は私はしません。29ページ、先ほども先生から出ました砂津のところなんですけれども、これはもう単純に質問です。

既定計画と今回計画を見比べて、港湾関連用地という印がついているんですけれども、これはどういう意味合いからつけられたのかなというのと、それから上の地図で見ますと石油輸送所と物流施設、多分これはナフコじゃないかと思うんですけれども、そういうのが現状であります、ここの港湾関連用地というのは何か意味があるんでしょうか。以上です。

◎ はい、既定計画で交流拠点用地と書いています。これがどちらかというと人が集まるというところで、これ平成3年の計画で位置づけられたものなのですが、当時こちらのほうにスタジアムの計画等もありました。そういった意味合いでこの一帯を絵にかいております。

今回、こちらの港湾関連用地というふうにいたしましたのは、この地点に物流関係の倉庫等が一部出てきておりますので、そういった関係上、要は人流というよりは物流ということで、今回土地の実態に合わせて港湾関連用地ということで位置づけ変更を行っております。

◎ その北側の石油輸送所というのは、どういうふうになっているんですか。

○ 現状、石油輸送所という形でございます。これについては、現計画、既定計画が緑地になっておりますので、引き続きここについては緑地ということで位置づけさせていただいております。

◎ 特にいいですけれども、現物があるのに緑をつけましたというのはおかしいんじゃないの。計画は計画かもしれないけれども、現状はこうなっていますよという。将来、5年ぐらい先には、そこは全部緑地にしますということですか。

○ 今おっしゃられているのは、現状を追認したところと現状と違うのをそのまま計画で残したところがあるじゃないかということだと思います。おっしゃるとおりではありますけれども、緑地部分については、当面我々がヒアリングしても石油輸送所がなくなるということはないという確認はしております。

ただ、ここは長期的にも長期構想の中でも将来的に、砂津、小倉駅北口の玄関口のシンボリックな緑地として整備していこうという位置づけをしております。全くできておりませんが、そういうことでやってきておりますので、今回これを用地買収までして緑地にするという事は当然ありませんが、ここに関しては将来的にもそういうことを目指していくということで、既定計画をそのまま位置づけて継承しております。

港湾関連用地の部分につきましては、今の話と若干矛盾するかもしれませんが、石油タンクがなくなった後、随分長い期間空白ではございました。ここについてはコンテナとして太刀浦に上げて、そしてそれを今ここに持ってきている、コンテナ倉庫を中心にした物流関連の誘致に成功いたしましたものですから、今回はそっちの方向で位置づけるということで考えております。以上でございます。

◎ やや苦しい説明になってはいますが、さっきのご説明で、もともとスタジアムの

あった計画みたいなものが新しいところに移るということも頭に置いて、ここのところはそういう機能がある意味では必要がなくなるではないかということも背景にあるんだろうというふうに私は理解させていただきました。それで、よろしいでしょうか。

◎ 東側もそうなんですけれども、西側も記念病院ができて、その背部に私ども道路をつくっているんですけれども、いわゆる用地買収は今後どうなるんだと。港湾計画は法定計画ですから、これが通ればもう1回新たに位置づけられることになる。それで、じゃあ緑地になるのと。ただ現状では倉庫があるしセメントの輸送所があるし、一度やっぱり現状と10年後と、きちんとこの砂津のところについては考える必要があるのかなと。

それと、この防災緑地というのに長期構想の中でちょっと私も気がつかなかったというか、長期構想の中ではきれいな絵になっていて、あまり違和感がなかったんですけれども、29ページで見ると真ん中に緑地がどんとある。フェリーの背後に防災緑地というのがあるんですけれども、ちょっとこの辺も何かもったいないかなと。

防災緑地で面積が必要であれば、その背後にシンボルロードというのがありまして、今芝生の広場が整備されている。そういうのも考慮して計画しないと、港湾は港湾、都市は都市という話にもならないんじゃないかなというふうに思いますので、少し調整が必要なんじゃないかなというふうに思います。

◎ はい、ありがとうございました。多分この地区というのは、北九州港の顔になるところですから、やっぱり将来的にどんなふうに持っていくのかという長期的なビジョンと、その中で今回の計画でどう対応するかというのをよく議論をする必要があると思います。せっかく手がつかなかったところが、今度新球技場ができることで少し何かきっかけができそうな感じがしますので、これを機会にいい顔になったらいいなというふうに私自身も思います。

ほかに。はい、どうぞ。

◎ 私、港湾計画のほうはあまり詳しくないので的外れの意見になるかもしれませんが、全体を通してなんですけど、長期構想に対応した形で各施策がいろいろ具体的に短期計画ということでまとめられていますよね。細かい予測は難しいかと思うんですが、そういった施策を実施することによる効果みたいなことを書き込む必要、意味というのはないんでしょうか。例えば一つの表になっていますけれども、そういったところで一つのまとめとしてどういう効果があるのかとか、期待されるかということですね。

◎ 先ほどちょっとご説明をいただいた31ページのところで、多分今日の議論を踏

まえてもう少し詳細に中身を検討していく中で、事業効果の確認ということもあわせて行って、次回の委員会ではそういった結果もご披露していただくようなことになるだろうと思います。今日はとりあえず全体の少し大ざっぱなところでご意見をいただくということでご了解をいただきたいというふうに思います。

他にありますか。どうぞ。

◎ 今日、「北九州港 アジア・グリーンポート構想～「環境力」と「港湾力」で目指す、アジア輸送における国際拠点港湾～」という名前がはっきりと決定いたしましたんですね。まず最初に環境力というのがバンと出てきていまして、これを見ると、ああ、環境に相当力入れているなと思います、これを見ると。

それで、どんなふうになっているのかなと思って見ると、これぞ環境力というところには行ってないと思うんです。25ページの緑地の整備とか環境修復の推進、未利用エネルギーの有効活用というのをそれぞれ点線で囲って、こういうところですよというふうになっているんですけども、これを全部まとめて環境力という形にするほうがいいんじゃないですか。環境といっても、もちろんエコもあるし、CO<sub>2</sub>の削減ということもありますけれども、それこそグリーンの豊富なところ、それからビオトープのすばらしい財産がありますから、そういったものも含めてですね。それと環境修復の推進ということで、洞海湾が見事に、昔からすると見事によみがえっているんですね。

そういうのも外国の人からすると、すごいなということになるろうかと思っておりますので、この環境力のところを大きく訴えるためには、これは一緒に大きな枠で囲って、それで環境力の中にはこういうことがありますという形にする。今の25ページと26ページを例えば環境力ということにすると、こういう、浚渫土砂の処分場の確保とかいう分け方じゃなくて、市民とか観光客、国際的な視察という観点から、環境力とはこれだという形に組み直すということにはできないかなとちょっと思いました。

ご意見を聞かせていただければと思いますが。

◎ よろしいですか。環境のとらえ方みたいなことをもう少し広くとらえたほうが、環境力ということをアピールする力があるんじゃないかというご意見だと思います。

○ 本日まで説明した資料というのが、要は長期構想で位置づけた施策にチェックかけて、

どの分を港湾計画に位置づけるかをこれで示しております。

確かに、長期構想のほうではいろいろ環境関係をご説明したところで、今回キャッチフレーズも決まったということになっておりますが、今回この作業でいきますと、港湾計画での事項としては、どうしても緑地という形でしか環境面というのをお出しできません。廃棄物というのが港湾拠点施設としてはありますけれども、一般的にアピールできるのは緑地になろうかと思えます。ですから、ちょっとこの資料はそういった趣旨で、ご説明のためにこういうふうにつくっている関係上、ちょっとそこら辺がそういうふうな見せ方と言いましょうか、こういう形にさせていただいています。

◎ これからパブリックコメントとか市民が新しい長期構想はこんなことで決まったんだなどといったときに、環境力といたら緑地だけとは大体だれもあんまり感じませんよね。そういう点で、大きな枠として、全体をとらえた環境力がすごいんだよという形をとることとはできないんでしょうか。

○ 今、委員からございましたように、パブリックコメントもこれからやることでございますし、いずれにしてもいろんな見せ方については、いろいろ今日いただいた意見をもとに、どういう見せ方をするかといったところについては今後工夫させていただきたいというふうに考えておりますのでよろしくお願いします。

◎ よろしいですか。大きな宿題をいただいたようですが、ほかにありますでしょうか。

◎ あえてちょっと申し上げますと、中長期計画として位置づけられて、確かに内容は今から長期にわたって検討されるべき内容だと思うんですけども、これらの後送りといいますか、長期にかかるだけに早い段階からの着手といいますか、計画的な対応が必要になるかと思えます。そのあたりのところは、中に盛るのは難しいかもしれませんが、単に後送りするということじゃなくて、10年間の中にもこういうことをやっていくよという点での位置づけでの推進をお願いできたらと思います。

◎ ぜひ、その点はよろしく願いいたします。

◎ ちょっとお尋ねしたいんですけども、耐震強化岸壁の整備というのが現在砂津にあって、21ページですかね、西側に、響地区と門司に書いてありますけれども、範囲が岸壁だけなのか、例えばエプロンのところまで考えているとか、もしくは例えば砂津だったら国道199号までのある幅はコンクリートのバースにするとか、いろいろあると思うんです。要は範囲の確認と、実効性含めて今からつくられるということで……。すべて埋立地になっていますので、博多は西方沖ぐらいの地震でも液状化して、復旧に数カ月かかったというのがありますので。港湾計画なのでその辺、今からやるにしろアピール性があるものとか実行力のあるものをつくっていただけたほうがいいですよ。もともと船は着く前提でしょうけれども、物が運べなければ意味がないので、そのあたりをちょっとこう……。中身の話であればいいんですけども、少なくともそういうのをアピールしてあげたらどうかと思います。

以上です。

◎ 事務局のほうよろしいですか。

○ 施設として位置づけるのは岸壁までです。整備という話になりますと、エプロンというところまでしなくてはいけないところです。じゃあ、その背後をどこまでするかというのがあって、確かに埋立地の中ですので液状化という問題も考えられます。

厳密に言うと、例えば、各施設、臨港道路もすべて耐震化というものが一番好ましいということもございますけれども、砂津、黒崎などの年数がたっているところについては比較的締まっていると考えられるところもあります。あと、砂津については岸壁の背後、先ほど出ました広場的なもので緊急物資の蔵置場所も確保していくこととしています。

すべて耐震化するのが理想ですけども、費用対効果とかの問題もありますので、岸壁と主な部分は耐震にして、岸壁の機能の確保というところに現在は主眼を置いております。

○ ちょっと説明を補足させていただきます。今、整備が終わっているのは砂津だけですが、これは当然消防局等と協議を行いまして、また市の道路部局とも協議を行いまして、その背後につながる道路に橋梁とかある場合は耐震強化という位置づけです。岸壁だけが単独で耐震強化岸壁になっているというわけではございませんので、その辺は実際整備したら背後もそれに合わせて耐震の強化を行ってもらっておりますので、一応機能は途切れないように考えております。

◎ よろしいでしょうか。

ほかに、まだご発言のない方で、今日どうしてもお話をしたいという方がおられれば、お願いしたいと思いますが。

大体予定された時間が参りましたので、とりあえず今日は長期構想をお決めいただき、それに基づいて港湾計画として落とし込む部分についてのご議論をしていただきました。

いろいろな意見をいただきましたけれども、長期構想と同じように港湾計画についてもやっぱり市民の理解を得るという意味で、どういう形で見せるかということも非常に大事であるということで、特にキャッチフレーズに書いた環境力みたいなところについても少ししっかりと位置づけをした上で市民に提示をする必要があるでしょう。

あるいは次回に向けてこれから検討していただく部分として、航行安全の点からの検討、あるいは人流とか旅客需要についてのバックデータ、あるいはそれぞれの事業がどんな効果をもたらすのかということ、それはまさに事業を実施する上で非常に重要なポイントになりますので、そんなことについても、これからご検討いただいて、次回の委員会にお示しをいただきたいと思います。

もう一つは、市の中で都市部局あるいは部門局ともしっかりと調整をしていただいて、整合性のとれたというか、一体感のある港湾計画にさせていただくということが大変重要だと思います。その点についてもよろしく願いをして、特にこれ以上ありませんようでしたら、港湾計画の素案の検討を中心とした、この第5回の委員会を閉じたいと思います。

ありがとうございました。

○ 鬼頭委員長ご苦労さまでございました。また、委員の皆様には長時間のご討議まことにありがとうございました。二つほど事務連絡をさせていただきたいと思います。本日お車でお越しの方は、駐車無料券を用意してございますので、受付にてお受け取りください。また、交通費などの支給のある方につきましては、お手元に口座確認の用紙をお配りしてございますので、ご記入して返送していただければと思います。

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5回委員会・幹事会を閉会させていただきます。皆様どうもありがとうございました。

— 了 —