

## 北九州港長期構想検討委員会 第6回委員会・幹事会 合同委員会 議事録

平成23年8月22日(月) 15:00~17:00

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)

ただいまより北九州港長期構想検討委員会第6回委員会・幹事会合同会議を開催させていただきます。

議事に入りますまで、日本港湾協会の佐藤が進行を務めさせていただきます。

まず、資料の確認をさせていただきます。お手元に議事次第と委員会の配席図、それから委員・幹事名簿、資料としまして資料1から5まで、いずれもA4の横のものでございます。それから「新・海辺のマスタープラン(概要版)」という北九州市のパンフレットと、A3横で、日本海側拠点港の形成に向けた計画書という資料でございます。不足がございましたら事務局にお知らせいただきたいと思いますのですが、よろしいでしょうか。

本委員会は公開とさせていただいております。お手元の資料につきましては、報道機関、傍聴の方々にもお配りいたしますとともに、会議の議事要旨につきましては、北九州市のホームページ等を通じて掲載をさせていただきますので、ご了解をよろしくお願い申し上げます。

委員・幹事の出席の確認でございますけれども、お手元に配付させていただいております名簿をもちましてかえさせていただきます。

なお、オブザーバーとしまして国土交通省九州地方整備局北九州港湾・空港整備事務所長の吉田様、それから同じく関門航路事務所長の中島様、それから門司海上保安部航行安全課長の石山様、若松海上保安部の航行安全課長平山様にご出席をいただいております。あわせてよろしくお願いいたします。

それでは、これから議事に入らせていただきますが、議事の進行につきましては、委員長、よろしくお願い致します。

それでは、早速ですが議事に入りたいと思います。

次第に従いまして、事務局から資料1から4までを通し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、資料4について説明 】

はい、ありがとうございました。

委員の皆様のところへ送付申し上げた長期構想策定以来、いろいろな動きについて、今事務局のほうから資料に沿ってご説明をいただきました。これについてまずご議論いただきたいと思います。ご質問なりご意見がありましたらどうぞ。

資料2の3ページで、高潮等の対策の図の中で、赤い消波ブロックの天端が5.96、左側の既往最高潮位（H.H.W.L ハイ・ハイ・ウォーター・レベル）は3.88になっています。この基準点はどこですか。CDL、いわゆる基本水準面なのか、どこからプラスになるのか。

これはTP表示、東京湾平均海面からとっております。

ケーソンの天端高さが4.0メートルと書いてあるんですけども、そこから類推すると、この天端高はもっとすごく高いような感じに見えますが。

CDLでいきますとプラス8.0が天端高になっています。TPが今2.04となっていますので。

では、2.0を足すということですね。

はい。

ありがとうございました。どうも済みません。

ほかにありますでしょうか。

多分、次にご説明する資料5の中で、今ご説明した意見に対するお答えなども含まれていますので、資料5を説明していただいた後、全体についてまたご意見があれば伺うということにさせていただいて、とりあえず1から4までについてはここまでにして、次、資料5の説明に移りたいと思います。事務局、よろしく申し上げます。

【 事務局から、資料5について説明 】

はい、ありがとうございました。

ここでちょっと一息入れたいと思いますので、10分ほど休憩をとりまして、4時から再開をしたいと思います。よろしくお願いします。

( 休 憩 )

それでは、お揃いになられたようですので、委員会を再開したいと思います。

ただいま事務局のほうからご説明をいただいた資料5を中心に、その前の1から4までも含めて、ご意見のおありになる方はよろしくお願ひしたいと思います。

どうぞ。

資料の10ページにあるコンテナ貨物量の配分という表の中に、計画貨物量として響灘地区に40万TEU、太刀浦地区に50万TEUの配分が計画されていますが、配分という言葉のイメージからすると、一元的に管理されて、意図的に取扱量の配分を計画されているような印象を受けますが、今までお聞きした限りでは、それぞれの地区で努力して取扱量の拡大を目指していくという方向で理解していました。もし、計画的に配分できるような一体的な管理体制が出来るのであれば、それはそれで良いことだと思いますので、その辺の状況を教えてください。

次に、23ページの砂津地区の土地利用について、前回検討時の図では栈橋のようなものが3本ありますが、再検討の図では消えています。これがサッカーのスタジアム建設計画の関係で廃止されているのであれば、新たにスタジアムの計画を図の中に表示することは出来ないのでしょうか。

もう1点、今回の港湾整備計画とは直接関係のないことですが、4ページの新門司地区の計画図にある港湾関連用地の状況について、地域産業の繁栄があってこそその港湾ですので、単なる物流業だけではなく、港湾の機能を生かした後背地の産業開発が必要だと思います。現在の土地利用の動向を教えてください。以上です。

ありがとうございました。事務局のほうでお答えいただけますか。

まず、1点目のコンテナ貨物の配分でございますが、その前、北九州港全体のコンテ

ナ貨物の予測を87万5,000TEUとお示しました。それをあえて地区ごとに割って  
ございます。委員の方もおっしゃったとおり、双方努力しながら取扱量を増やすというの  
が私たちの目標ではございますが、手法として施設ごとの配分が手続として求められてお  
りますので、門司側につきましては太刀浦を基本として、田野浦と西海岸を含めた形であ  
らわせていただきました。響灘につきましては、ちょっと多めにはなっておりますけれ  
ども、これにつきましてはひびきコンテナターミナルが公共運営になったときの目標値で  
もございますし、これからも汗を流してその貨物に近づけていきたいという目標値でござ  
います。

2点目の砂津地区のページで、23ページのご指摘がございましたけれども、砂津泊地  
の西側の小型船がとまるような棧橋が出ております。こちらについては平成3年改訂時に  
港内クルーズを対象としまして位置づけたものでございまして、今回削除いたしてありま  
す。

ここにつきましては、ご存じのとおりプロサッカーチーム、ギラヴァンツ北九州の新球  
技場の候補地で、これはマスコミでも発表いたしましたところでございます。実現性について  
の有無はまだ公表はされておられませんので、今回記載しておりませんが、そういったもの  
をにらみながら、その先につきましても動向を見ながら計画していきたいと思えます。

ちなみに、6ページに今回の港湾計画図の変更案がございまして、図面が小さくて恐縮で  
すけれども、同じ場所に2本の黒いもの、小型船の棧橋が飛び出ていると思えますが、現  
状のポンツーンがここにございまして、削除して、現状に合わせた形で表記することにい  
たしてあります。

それと、三つ目の新門司地区の港湾関連用地の動向でございまして、おそらく2期の新門  
司の北地区を言われているんだと思えますけれども、4ページの新門司地区の港湾計画  
図をごらんいただけますでしょうか。グリーンの緑地、島を塗りつぶして、その北側  
一帯に港湾関連用地がございまして、説明の中でも申し上げましたように、津村島の北側  
についてはトヨタの完成車を出す自動車物流センター、それと動物検疫所等も立地してあり  
まして、大部分が埋まった状態でございまして、さらに北側の関連用地については物流企業  
さんの立地が平成初頭ごろに一気に進んだんですけれども、その後の経済情勢等を受けま  
して、今、徐々に買い手がついてはございますが、まだ分譲区画が残っているような状況  
でございまして。

以上でございます。

よろしいですか。2点目のサッカースタジアムの話は、それが具体化した時点で、計画をその部分だけ一部変更するというか、軽微な変更になるのかわかりませんが、そこで変えるということによろしいですか。

そういうことです。

ほかに。

ちょっとご質問したいと思うんですけども、私は国際物流が専門なので、2ページ目は非常に興味があるところなんです。今の資料5の2ページに書かれているアジア輸送における国際拠点港湾については、ここ北九州を中継しながら、アジアと国内外のロジ戦略を構築していこうということは非常に確かによろしいと思うんです。その流れの中で、今、松本委員からお話が出た、響と太刀浦と新門司というのがそれに絡んでくると思うんです。この大きな拠点港湾の中でこの三つの地区がそれぞれどんな機能を持つていくのか教えてください。同じような機能を担うのではなかなか発展が厳しいのではないかなと思いますので、それぞれの特徴と、こことここはアジア戦略の中ではこういう連携を考えているんだといったところがあれば教えていただきたいと思います。

事務局、どうぞ。

今、委員がおっしゃった響と太刀浦と新門司はそれぞれ個性があるんですけども、新門司地区というのは内航のフェリーが毎日5便出ておりますし、国内からの国際貨物の集荷を今後進めていきたい。さらに今回の港湾計画でも、場所は移しましたが、内航のRORO岸壁を位置づけておまして、そういったものに積極的に力を入れていきたいと思っております。そのように内航で国際貨物を集めて、それを響でやりとりすることも非常に意識しておまして、響ではこれから、先ほども言いました風力発電産業や背後地の企業さんたちから出てくる物量がかなりございますので、そちらについては国内と国際のやりとりについて、響と新門司で密な連携を図っていく必要があるとは考えております。

太刀浦地区につきましても、既存の韓国、中国、東南アジア等、豊富な航路がございますので、響灘では先ほど言ったシャトル航路なんかも視野に入れ、太刀浦は既存の航路を

うまく使ってアジア基幹航路の利用をさらに増やしていく。響灘ではそういうシャトルなどの特性も生かしながら発展させていきたいと思っております。

よろしいですか。ほかに。

2点ほどお伺いいたしたいんですけれども、25ページの小型船の係留の現状と将来ということで、不法係留をこのまま放置すればとあるんですが、現在、放置されているものは放置したままでいいのかなと。車なんか置いていたら罰金とられたりするのに、船はこんなにたくさん放置されたままでいいのか、それに対して何か手だてはないのかということなんです。

もう1点は、14ページの港のにぎわいを考えてという部分なんですけれども、レトロのところで行われているように、北九州は国際港のわりに大型客船が入ってもおもてなしが全く感じられないという話を聞きました。人をおもてなすとか、ホスピタリティーいい気持ちにするということは環境にかかわってくると思うんです。港のハード的な整備もさることながら、やはりソフト面も重要ですよ。

北九州は子育て日本一を目指していて、子育てサーポーターなどを地域でたくさん養成しているんですけれども、こういう大型客船が入ったときには何かおもてなし隊みたいなことはやれないんですか。私もそうなんですけれども、北九州にはやりたいという思いの人はいっぱいいると思うんですよ。だから、そういうものを何か提供するような、広報で募るようなことはできないのかなという、この2点をお聞きしたいと思います。

ありがとうございました。事務局、いかがでしょう。2点目は前にも多分ご意見をいただいたことがあると思いますが。

まず1点目の25ページの小型船の係留について、下のほうに、このまま放置しておくとして190隻ということですが、このまま放置するというのではなく、北九州港の港湾区域内では、今回の計画に新たに位置づける日明の船だまりにしても、新たなものを加味すれば、総数としては収容できる数字的にはなっております。

利用者の方はより利用しやすい場所というのをございます、不許可係留のある場所にすべての施設を満足させるのは不可能でございますので、よりうまく適正に移動しても

らうなりしたいと考えています。今回、日明地区に計画しましたのも不許可係留が一番多い場所ですので、そういう足りてない場所に施設をつくるなどの対策で対応していき、そのまま放置するという意味ではないです。放置しておけば190隻ですけれども、先ほどの説明でもありましたように、日明の船だまりで170隻程度の収容がございますので、大幅に不許可係留は減っていくものと思っております。

それと、14ページに関連して、国際旅客船が入ったときにおもてなし、ソフト面での対応を改善したほうがいいのではないかとのご指摘ですけれども、それはおっしゃるとおりごもっともなことでございます。局の中でも国際フェリーの誘致部門がございますし、そういう会社と精通した部署もございますので、そういうことを心がけて今後対応してまいりたいと思っております。

よろしいですか。放置船対策は一応受け皿を用意することによってできるだけそちらのほうに誘導していくということで、徐々に解消していこうというのが市のお考えだと思います。

2点目は港湾計画と直接関係ないんですけれども、やはりそういうことは大変大事なので、ほかの部署とも連携しながら港湾局としては一生懸命やっていきたいという姿勢を言われたんだと思いますが、よろしいですか。

今の方のご質問にもちょっと関係するのですけれども、3点ございます。

まず1点目が15ページでございます。将来旅客数予測ということで、これは前回私が意見を述べたことに対して対応していただいたのだと思います。特に外航客船、いわゆるクルーズ船を見ますと、例えば平成16年は1,692名で、多分1隻しか来てないんじゃないかと思えます。目標年度では2,000名ということですから、これも多分1隻。目標としてたった1隻でいいのかなというのが私の質問です。

例えば、比較するのは悪いのですが、博多港あたりですと数十隻、50隻や60隻、その辺を目標としてやられているのではないかと思います。私個人としては、北九州市が持っている観光の魅力というのは福岡市以上じゃないかなと思っているのです。特に最近ですと工場見学ですとか、そういうのに外国人の方は興味を持っていらっしゃるわけですので、そういう意味からすると、ポテンシャルとしては非常に高いと僕は思っているのです。それでこの目標値として年1隻しか考えてないというのは、ちょっと少ないの

ではないかなと思うのですけれども、その辺まず1点目として聞かせていただきたいと思っています。

外航客船について、16年の実績をベースに目標とさせていただきまして、おそらく1隻じゃないかということですが、実績としてこれは5隻の旅客の合計でございます。ちなみに内航は14年を採用したんですが、こちらについても5隻という実績で、今、内航・外航5隻ずつの10隻を目標とさせていただいております。

最近の外航クルーズ船などは1隻で数千人程度いますよね。その辺を僕はイメージしたのですけれども、1隻あたりはそんなに少ない人数なのですか。

今、手元に16年の入港船舶の実績があるんですけれども、16年の実績でいきますと、すべて2万トンクラスでございます。21年、22年の入港実績でいきますと飛鳥が入ったと。これは5万トンありますが、これを除けばやはり2万トンクラスが主流というか、最大になっております。

実績はそうなのかもわかりませんが、5万トン以上のクルーズ船を誘致することを目標としてやっていくべきじゃないかなと思うので、もし再考できるなら、もう一度その辺を考えていただければなと思います。それが1点目です。

2点目は耐震強化岸壁の件です。5ページで門司港レトロ地区に一つ計画しているし、7ページで黒崎地区、8ページで響の岸壁の3岸壁あります。既存で砂津地区があって、既定計画で新門司港での計画をされていると思うのですが、そうすると全部で5岸壁ということですか。多ければ多いほどいいと僕は思うのですけれども、実際にそういうのは可能なかなというのが一つ危惧するところなんです。100万都市として、こういう耐震強化岸壁をどのくらいつくらないといけないとか、そういう基準みたいなものがありましたら教えていただければなと思います。

耐震強化岸壁のバース数につきましては国のマニュアルに基づいて算定しております。本市の中央部・小倉から10キロ円をかきまして、それを背後圏人口として60何万人かが出るんですが、その人口に見合う3バースを計画しております。

この3バースというのは緊急物資に対応した既存の砂津、それと新規で位置づけます西海岸と黒崎の三つでございます。あと幹線物流として、コンテナにつきましては北部九州で3バース必要というのが示されておりまして、うち博多に既存が1バースあって計画1バース、北九州で1バースという分担になっております。あとフェリーについては、特に必要という基準はないんですが、フェリーによる物資輸送も震災時には非常に大きな機能を発揮しますので、北九州としましては、今、名門大洋フェリーさんの専用岸壁の横で耐震化をやっております。

事業として今回3バース位置づけて、全部必要なのかという話がございますが、東北の震災もございましたし、安全であるべきという姿勢をお見せしております。また事業についてはいろいろ費用対効果や、同市の西側は小倉でカバーできるのかとか、そういう地域間の連携も考えながら今後事業化については考えていきたいと思っております。

わかりました。どうもありがとうございました。3点目は、時間が余りましたらでよろしいです。

それでは、ほかの方にまずバトンをタッチします。

今の質問とほとんど同じなんですけれども、内航フェリーと内航定期客船の違いは何ですか。フェリーは新門司から出ている阪九フェリーさんと名門大洋フェリーかと思うんですけれども。

内航フェリーにつきましては、図中にも示していますが、砂津地区から出ています松山行きのフェリー、それと新門司地区から出ています東京、関西、四国、徳島行きのフェリーがございます。それと日明地区から出ています彦島を渡している船が内航フェリーでございます。内航定期客船につきましては、西海岸から出ています下関の唐戸行きの渡船でございます。

渡船だけの人数ですか。

渡船だけです。

平成20年の数字がそのまま30年代前半の目標値になっているんですね。フェリーに関していうと、1,000円高速などで阪九フェリーさんなんかは船を減らしている状況があったと思うんですね。これから先、また本船の数が増えるかは別にしても、初めからこういう数値目標というんですか……。定期客船の唐戸の往復だったらそんなに増えるはずはないかなと思いますけれども。

それとあとクルーズ船ですね。先ほどクルーズ船の話も出ましたけれども、実際に飛鳥や日本丸が来ましたが、花火のときだけじゃないですか。それ以外のときに来てないでしょう。西海岸に着いているのを私はあまり見たことがないんですね。砂津に入っているかどうかわかりませんが、現実問題として8月13日の花火のときだけは2隻か3隻来ているのは見ますけれども、それ以外にクルーズと言える船はほとんど今まで来てないんじゃないかと思うんですね。過去には来ていましたが、最近はですね。30年代前半の数字が2,000というのもあまりにも目標が低くて、クルーズにもっと力を入れるのかどうかというのが、この数字を見るとちょっとあやふやじゃないかとさっき先生も思われたんじゃないかと思います。

国際フェリーは先週なくなりましたのでもう来ていませんから、またこの辺も数字が変わってくると思います。目標というのは、クルーズ船に関しては福岡との兼ね合いもあるでしょうけれども、もう少し力を入れるという考えがあってしかるべきなんじゃないかなと思います。

以上です。

事務局、どうぞ。

今の委員の質問を含めて、先ほど来ご質問いただいている件で若干補足説明をさせていただきます。

まず、最初に委員からご質問のあった、回答がわかりづらかった砂津の小型船係留施設は、もともとは北九州港内のクルーズをイメージして3バースほどポンツーンを位置づけていました。一時それも実現したんですが、採算の問題ですぐなくなりまして、20年ほどたちましたので、今回、小型旅客船によるクルーズのポンツーンの配置は削除いたしました。ただ、実際問題として、砂津港では現在、国の港湾関連の小型船棧橋が実際整備されて、利用されておりますので、それが黒い図で示されているという意味でございます。

次に、委員のご質問にあった国際物流の中で、響、太刀浦、新門司の位置づけについてです。今回の長期構想を含めて、特徴として、まず新門司については内航フェリー、RORRの基地にするという位置づけを強くしております。これはフェリーを利用したコンテナの集荷を含めて、あくまで新門司まではほぼ内航だと。ただ、自動車関連につきましては、輸出したいという直接の要望も聞いていますし、海外でつくられた車が入ってくる可能性もあるので、そういうのも含めて10メートル岸壁を位置づけております。

それから、太刀浦につきましては、これまでどおり韓国・中国を中心とした近海アジアと言われる航路のコンテナ航路を中心に、将来にわたって現状以上の位置づけをもっていきたい。配分としてはひびきコンテナターミナルがあいていますので、船が大型化したりして、そういう面でひびきの能力も生かしてもらいたいという数字の配分にしております。

それから、ひびきコンテナターミナルにつきましては、今回の理念の中に一つ最初の絵でお示ししておりますけれども、アジア基幹航路といわれるコンテナ船もかなり大型化してきておりますので、東南アジアとの間とのコンテナ航路、それから時間を重視した中国・韓国との間の国際RORRフェリー、これは西海岸、太刀浦というよりもひびきで受けたいということで、ひびきはどちらかということ国際物流の拠点として今回位置づけております。

それから、次に、ご質問のありました放置艇につきましては、ほうっておくと10年後にはまだ190隻ぐらいの放置が継続されるので、今回2カ所ほど、特に新規1カ所、日明の水面貯木場跡地がもう使われておりませんので、ここに小型船係留施設を位置づけて、北九州港全体の数字としては190隻すべてを収容できるようにしたい。

現在、北九州港には約11カ所だったと思いますけれども、約530隻の小型船の収容能力がございます。ほぼこれは常時満隻状態でございます。それではまだ収容できないものがありますので、今回さらに1カ所、2カ所位置づけて、一応計画上、ここにある190隻ぐらいの放置艇が収容できるように整備していくというのが今回の港湾計画です。

それと、大型客船のもてなしの面でございますけれども、私どもは、もてなしについては得意でないというところが正直なところあります。北九州港振興協会という組織で、旅客船が入港してくれたときにはいろんなもてなしをやっておりまして、私もその現場に一、二回行って、小倉の祇園太鼓を呼んだりしております。おっしゃるようなことに該当するようなことができているかどうかはちょっとわからないところですが、私どもにもそういう部署がございますので、今後、特にホスピタリティーという面で、レトロが相変わ

らずお客さんを集めていますので、そういう面での歓迎を含めて、港湾空港局としても位置づけていこうと考えております。

それから、先ほど二人の委員のご指摘にございました外航客船は、おっしゃるとおり北九州港の実績は非常に少のうございまして、過去、平成16年や14年でしたか、最大入って外航も内航も5隻ずつでございました。したがって、現在は、今、委員がおっしゃられたように、花火のときに1隻とか、今年の初めぐらいに新浜地区に1隻、ふじ丸が来ましたが、せいぜい年間一、二隻でございます。ここ二、三年の実績はその程度で、博多港に比べると10分の1ぐらいと少ないんですけども、過去に入った最大実績の5隻をそれぞれの目標にしています。

実は私は過去に中国に基地を置いているコスタクルーズに誘致に行ったことがあるんですけども、そのときに関門にも来てくれということをやったら、関門海峡が潮流の関係で大型船は自由に航行できないじゃないか、だから行程を組めないんだということをはっきり言われました。大型船が通れないということは非常に流れが速くて、海が川のように流れるので眺めとしては素晴らしいよということをやったんです。2年後ぐらいの航行スケジュールを組んで動いているらしくて、そのときは、この次見にいてみるよとは言われたんですけども、その後、うまくいっていません。ただ、我々としては、最低でも5隻は維持することを目標にしております。

ちょっと舌足らずかもしれませんが、以上でございます。

ありがとうございました。どうぞ。

多分、港湾計画にいろんなものを落とし込む段階で、「目標」というもの、これを港の振興のための「目標」を整備のために必要となる「目標」に切り替えていったところが見えないのではないかと思います。北九州市の資料5で、1ページ目をめくっていただくと、「港湾計画について」という法律に基づいた内容が書いてあります。今回の資料の「目標」は、そこで将来取扱貨物量等の能力を定めなければいけないと記載されている「目標」になるのでしょうか。この「目標」は、これに基づいて施設整備などをやっていくことになるという「目標」になるのですが、そうするとどうしても、いろんなところから指摘を受けたときのために、確実な数字を上げざるを得ないんだと思います。ただ、それとは別に、地域として港を振興していくための「目標」を掲げることは重要なことです。この長期

構想でもこのような「目標」をいろいろ使っていると思いますので、「目標」を使い分けていることが理解できるよう、今回の資料でも表現の仕方をちょっと工夫していただければと思っています。

ありがとうございました。

12ページの環境力なんですが、この長期構想計画を立てるときは、まだまだ3.11の東北大震災もありませんでしたし、福島原発事故もありませんでした。環境力というのは必要だし、次世代エネルギーパークの全国第1号の認定になっているということは大変重要なことですから、環境力ということは大いに出してくださいということを私は一番最初に言ったと思うんですね。この12ページを見ましたら、ちゃんとこんなことをやりましょうということになっておりますけれども、環境に関しては、そのときから時代が激変しているんですね。

自然エネルギーをどういうふうに使っていくかということで、今は菅さんの言い分ですからどうなるかわかりませんが、すごい予算がついています。これは経済産業省でしょうから港湾局の予算ではないのかもしれませんが、どっちにしても北九州市の港湾局がこういうことをやっているということで予算は落とせると思うんですよ。電源開発さんをはじめとして西部ガスさん、エヌエスウインドパワーひびきさん、日本コークスさん、テトラエナジーひびきさん、グリーンエネルギーポートひびきさん、こういうすばらしい企業が全部ここに位置していますから、具体的にここはこういう計画をやっています、ここはこういうことを考えていますというような各社のヒアリングなどもされていらっしゃるんじゃないかと思うんですけれども、もしもされてなかったら、こんなもったいないことはないと思います。

今が10年以内の計画の中に具体的に入れられる一番いいチャンスだと思っています。これをつくったときと違って、将来は脱原発という話も出ていますので、自然エネルギーに対する市民の要望も大変大きいですし、こちら辺は長期計画と一緒に港湾計画の改訂でも大いにアピールできるようなことがあればやってもらいたいなと思っております。

以上です。

ありがとうございます。これについて何か、事務局、お答えはありますか。港湾計画

の中にどこまで表現できるかという点はあると思いますが、当然そういう意識を持って臨んでいくということですね。

非常にお答えしにくいんですが。

港湾計画の話でいきますと、土地利用をかねて、そういう産業を目指すという信念は持っています。工業地でも業種をにらんで土地利用はやっていけるんですが、これから企業ヒアリングを積極的にやって、とにかくここは一大エネルギー基地としてやっていくということについては港湾計画から一線離れます。役所の中でも環境局、産経局、あるいはグリーンエネルギー、風力発電については港湾も大いに携わっておりまして、連携しながら、情報を共有しながら企業さんともつき合っているところと聞いております。

委員のご意見を重々肝に銘じて関係部署にも伝えておきますし、そういう姿勢で臨んでいきたいと思っておりますが、港湾計画ではちょっとご勘弁いただきたい範疇ということでお願いいたします。

もう一つ説明事項がありますので、大体45分ぐらいに一度切ります。どうぞ。

先ほどのクルーズ船の議論で、門司港にクルーズ船が入ると景色も美しくなるし、にぎわいもあるし、ぜひ実現してほしいなと思います。

一方、現実的にいうと大変厳しくて、そういう大型の何万トンクラスのものは世界を相手に3年後、4年後を目指して誘致合戦をやっていますし、日本の港でも総力を挙げてやっているところですよ。やっぱり1市や1港が誘致できるようなものじゃなくて、先ほどの委員もおっしゃられましたけれども、どれだけその客船の誘致に向き合うかという意気込みだと思っただけですね。それは北九と多分ほかの地域や県など、もっと広い範囲のエリアとどれだけタッグを組みながら誘致ができるかの問題かなと承っておりました。でも、ぜひ実現していただきたいです。

それから、今回も市民の皆さんたちや委員の意見に対して大変真摯にご説明をいただきましてありがたく思っております。このいただいた資料の扱いと云ったら何ですけれども、例えば、先ほど話題になった環境力のお話で表現方法の工夫が必要ではないかというのは、私たちに対する説明というよりも、これをどういうふうに市民にフィードバックしていくかという趣旨なんだろうと思っただけです。いただいたこういう資料は、今後どうやって市民

の皆さんたちにわかりやすく説明していくのか。計画には乗せられないということなんですけれども、そうじゃないところで市民に説明していく必要があるんだと思うので、その辺はどういうふうになっているのかというのをお聞きしたく思います。

非常に大事なポイントだと思います。2点目について、市の考えをお聞かせいただければと思います。

今日の資料についてはもちろん市民目線でわかりやすくつくっているわけですし、これについてはこの委員会だけの資料にとどまらず、広報誌や局内でも事業概要をつくり出す際に、使える資料は使っていきたい、よりわかりやすくできる部分は改善してまた使っていきたいと思っております。

以上です。

一つは、いままでの委員の方々のご意見と絡むんですけれども、3.11以降の津波あるいは高潮に対する防災ということを見ると、ふだんからの防災教育というのが非常に重要であると。ここについてはハードだけでなくソフトだということがあって、防災教育を行うというのは海からの脅威に対して教育をする、あわせて、響の環境がこういうふうになっているんだとか、あるいは港というのはこういう機能があるということを経験していくことが多分重要じゃないか。

港湾計画というのはもともとハードの計画であるけれども、3.11以降については、ハードとソフトと両面で対処しようじゃないかという新しい概念で港湾計画をつくらなければならない。国土交通省がどう考えるかというのがありますが、ソフトをどう組み込んでいくかを十分考えたほうがいいんじゃないかなというのが1点です。

それから、2点目が資料の5ページで、太刀浦地区は新しい計画がない。まさになんてなんですけれども、ただ、ほかの地区も含めて昭和40年代以前につくられた施設が全体の58%あるというのが長期構想の中でよくわかった。赤じゃなくて黒だと。黒の中でもやはり改修がどうしても必要になってくるというのは、今後の港湾の維持管理、あるいは管理運営ということを見ると、新しい概念として何かの色がそこについていく可能性があるのかなと思います。機能を充実させるということで耐震強化岸壁は同じ水深でも赤の色がつくんですけど、もう古くなって危ないぞというところについては、十分考慮の上で港湾計

画が多分できていくんじゃないかなと思います。長期構想でかなり詳細に我々が検討したということだと思うんですけども、その点を港湾計画にどう組み込むかというのも重要じゃないかなと思います。

以上です。

ありがとうございました。

次の資料の説明がありますのでここで一遍切らせていただいて、資料番号はないみたいですけども、日本海側拠点港の形成に向けた計画書という資料について、ごくごく簡単に短時間でご説明いただいて、先ほどの資料5も含めて全体でもう一度ご意見をいただく機会を設けたいと思いますのでよろしくお願いします。

#### 【 事務局から、日本海側拠点港について説明 】

済みません、時間の関係で急がせまして。先ほどの港湾計画は少しかた目な数字でしたけれども、こちらは少し意欲的な形の計画書になっています。これも含めてあと5分ほど、民間の企業の方のご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。どうぞ。

さっき事務局から説明をいただいたんですけども、今の話も伺った上で、前の資料の15ページの北九州港の将来旅客者数予測は非常に気になりますね。今回の長期構想がハード中心であるのであれば、むしろこれはないほうがいいんじゃないですか。この資料は市民に触れるんでしょう。

ハードをやって、しかも企画局のブランド戦略、それから経産局で産業観光をやって、北九州に多くの人に来てもらってまちおこしをやるうというときに、将来予測で港を整備して、そしてソフト面でクルーズ船が増えないよというのは、なかなか納得がいかないんじゃないかなと思うんです。これは幾ら考えても気になるんですよね。

さっきどなたがおっしゃったけれども、おもてなしも含めてソフトは局がお互い連携しながら、飛行機しかり、新幹線しかり、それから港の整備、クルーズ船を呼んでくるということですが、これは10年先の話です。企業でも10年後に売り上げが全く現状と同じ

なんていうのはあり得ないので、今から営業努力をやるような仕組みで、ここの資料は少し再考されたほうがいいんじゃないかという気がします。これが市民に触れるということになると、何となく違和感を感じます。

はい、ありがとうございました。

最後に申し上げようかなと思っていましたが、5隻というところはなかなか変えにくいだろうと私も思うんですが、クルーズ船が大型化していることによって、1回の乗降客の数が多分過去よりは増えるでしょうから、それを数字の中に含めるような形で新しいクルーズ客を出されたほうがいいような感じが私もいたします。そうすると、少し過去よりは伸びたような感じの数字が出せるのではないかなと思いますが、そこはまた事務局でご検討いただきたいと思います。

ほかに、何かありますか。

あえて言いますと、東南海地震の資料2なんですけれども、2ページで北九州港は津波の高さは1メートルで見えてあるのかという確認です。

それとあわせて3ページ目に、表現だけですが、津波の想定高さが「2～3メートル」という表現があります。多分東京湾の平均海面に、この辺は最満潮が2メートルぐらいありますから、1プラス2で3メートルかなと思うんですが、そうした場合に、この表現で「2～3メートル」というのは、何か二、三メートルの津波が来るのかなととりますので、そこがどういう考えか。

あと耐震岸壁の岸壁高さが何メートルかということで、例えば、国の基準だけで何メートルにしましたというのか。岸壁だけは想定よりも高目にはつくりましたとある程度しないと、国の基準どおりつくりましたが、来たら全部埋まりましたというのは非常にまずいので、表現だけかもしれませんが、五つ全部とは言いませんけれども、特色のある、今からつくるやつは考えますとか。それをさらに、今からつくる分はいいですよと市民にPRする。どちらかというソフト面になるんですけれども、つくりましたはいいんですが、何かそこら辺の工夫や検討を今からしていただいたほうがわかりやすいんじゃないかなと思います。

以上2点ですけれども、よろしくお願いします。

はい、ありがとうございました。コメントありますか。

高さですけれども、今ゼロから1メートルとありますが、実際に推計されたのは約50センチから60センチぐらいの波です。3ページにアンダーラインを引いています「2～3メートル」は、委員がおっしゃったように図中に書いております満潮時に津波が発生した場合の海面高さとなっていて、先ほどの50何センチの津波高に潮位2メートルで、大体海面の高さが2～3メートルという推計になっています。

それから、耐震強化岸壁の高さなんですけれども、通常は荷役に使うということが耐震強化岸壁の原則になっておりまして、岸壁があまり高過ぎますと荷役の障害になります。周防灘については潮位差が非常にあって、例えば4メートル何がしかございます。岸壁の高さを上げることによって、逆に満潮時はいいんですけれども、干潮時になりますと岸壁よりかなり低い位置になりまして荷役に支障を来すということで、現状としては構造物としては基準のとおりにつくっております。ただ、先ほどもご説明しましたように、また今回も国等の見直しがあると思いますので、そういうことを見ながら工夫ができるところは工夫していきたいと考えております。

以上です。

よろしいですか。

さっきの3問目はよろしいですか。

今さらという感じで申しわけないのですけれども、パブリックコメントの件ですが、提出者が12名ということで、それ自体少ないという印象です。こういう計画に関して市民があまり意見を出さないというのは仕方ないのかなと思うのですけれども、出された意見というのはやはり港湾関係者から出されているのかなと。

我々が長期構想で検討したのは、「ものづくりを支え、まちを元気にする」という理念と、もう一つ「人と地球にやさしく、世界の環境首都を支える」という理念なり目標で、後者に関する意見は全く出ていないのではないかと思いますので、今後こういうパブリックコメントというか、アンケート調査をやられるときにもう少し工夫されたほうがよろしいのではないかなと思います。その点、よろしくお願ひしたいというだけです。

今回の検討を受けて、何か意見を聞くような場はもうないんですか。

これで最後になります。本委員会後に改訂（案）を地方港湾審議会に付議していくという法律上の手続になっていきますので、これが最後になります。

では、次からは今のご意見を踏まえて、しっかりと意見がいただけるような形でしたいと思います。

ほかに。時間が相当過ぎまして、もしなければそろそろ委員会を閉めたいと思いますが、よろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

6回にわたって、この委員会を皆さんのご協力をいただいて開催をしてきまして、今日も大変熱心な議論と貴重なご意見をたくさんいただきました。大変ありがとうございます。

いろいろなご意見をいただきました。港湾計画という少しかたい箱の中に、長期計画でいろいろご議論をいただいた中身を押し込めようということで少し窮屈な感じがありました。これから地方審議会にかけていくわけですけれども、市民の皆さんにいろんな機会でご計画の話をする場合に、もう少し表現の工夫やソフトの関係も含めてこの計画をご理解いただくということがこれから北九州港の整備を進めていく上でも大変大事だと思いますので、ぜひその辺は事務局あるいは北九州市にご努力をお願いしたいと思います。

今回の議論で港湾計画の案についておおむねのご了解はいただけたものと認識をしております。先ほど申し上げたような数字について少しご検討をしていただくことも含めまして、必要な修正があればしていただくことにしたいと思います。文言等で特に変えるところがあれば、私に一任をしていただければと思います。

当初はもう少し短い期間でこの委員会を終える予定だったんですが、当初想定をしていないリーマンショックや東日本大震災等々がございまして、3年という長丁場にわたりました。事務局としてもいろいろ頭の痛い問題が横たわってきたんですが、この間、委員の皆様には大変いろいろな形でご助言、アドバイスをいただきまして、無事にこの委員会の務めを果たすことができました。私がこの大役を実際に果たしたかどうかなかなか自信がありませんが、皆様のご協力に最後にもう一度感謝を申し上げまして委員長役目を終え

たいと思います。ありがとうございました。(拍手)

委員長、どうもありがとうございました。

結びに当たりまして、港湾管理者を代表して、北九州港湾空港局長よりお礼のあいさつをさせていただきますと思います。

それでは、よろしく願いいたします。

3年の長い期間、熱心なご議論を6回にわたっていただきましてほんとうにありがとうございました。今日たくさんのご意見をまたいただきましたけれども、総括的にコメントをさせていただきます。

クルーズ、フェリーについて、特に我々も組織を挙げて一生懸命やっております。数字の扱いなどは注意して、市民向けには誤解のないように公表していきたいと思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

市民向けという意味では、環境力の今後の展開についても予算や規制緩和など国に働きかけていく予定でございます、それは風力発電の風車をつくるという意味ではなくて、アジア全体に向けた産業拠点をつくるということも含めてやっていきます。これは裏返しますと港湾力を高める、いわゆる創貨に当たるということでもございます。

あと市民向けの中で防災の件もございましたけれども、地域防災計画を我々は今見直し中でございます、まさにその中にソフトが書き込まれていくところでございますが、先生方にはその点についてもまた引き続きよろしく願いいたします。

物流のソフトについては今、日本海拠点港で説明したような内容を推進していく予定でございます。料金体系についても見直す予定と書いておりまして、先ほど貨物量で太刀浦は例えば50万という数字がございましたけれども、これは最小値とっております。何か固定した数字と思っているわけではございませんので、ここも誤解ないようにどうぞよろしく願いいたします。

最後まで熱心なご議論で温かくご意見いただいたことに感謝申し上げて、あいさつにかえさせていただきますと思います。ほんとうにありがとうございました。(拍手)

どうもありがとうございました。

委員の皆様におかれましては本日は長時間のご討議どうもありがとうございました。ま

た、3年間、6回にわたりました北九州港長期構想並びに港湾計画につきましてご熱心なご討議を賜りましてまことにありがとうございました。

以上をもちまして、北九州港長期構想検討委員会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

了