

〔意見への対応方針の凡例〕
 案に反映:意見の趣旨を改訂案に反映するもの
 原案どおり:原案どおりとするもの
 その他:港湾計画に直接関係ないもの

意見番号	意見の要旨	対応方針	対応
方針①「都市の成長を牽引するみなとづくり」への意見			
1	東アジアに近い博多港の優位性を最大限に活用する事が大事であり、物流の拡大が見込まれる現状を考え、もっとコンテナターミナル、ROROターミナル、自動車輸出拠点の拡大が必要。	案に反映	世界のモノの流れは、成長著しいアジアを中心に展開されており、東アジアに近く歴史的にも深い繋がりを持つ博多港は、その成長と活力を取り込む絶好のポジションにあります。 この地理的優位性を活かして、世界の港と航路ネットワークを有し、大型コンテナ船などにより多様な貨物を取り扱っています。また、高速性や定時性に優れたフェリーやRORO船(※)も就航しています。 今後もアジアの成長や貿易の自由化の進展などにより、博多港での取扱貨物は増加すると見込んでおり、いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきました。
2	今後も堅調な成長が見込まれる東アジア経済の活力を日本に取り込めるように、特にアジアとの物流に特化した物流機能の強化が必要である。	案に反映	
3	物流の拡大等の対応について、博多港の取扱貨物量はさらに増加する予測になっており、施設を整備したり、効率よく活用していくことは必要だと思った。	案に反映	
4	物流を盛んにしていく上で、船舶やコンテナ量に対応していく必要性を実感した。岸壁の増深や新設、環境負荷、また土砂の受入先の確保を考慮していく必要性も感じた。	案に反映	
5	今後、クルーズ船、コンテナ船の受入れは更に多くなると思うが、それに対応出来る岸壁の整備は不可欠。 思いきった整備と同時に、漁業者の目線で共存共栄が出来る施策を。	案に反映	
6	シンガポールでは、需要が能力の50%に達した段階で次の整備の検討を始め、75%に達したら整備を開始する。これにより、需要が能力の上限に達する前に必要な整備が完了するので、常に需要に対応できる。我が国もシンガポールに倣って、博多港のように真に必要な施設は、需要追従型ではなく、先回りして整備すべき。	案に反映	
7	日本の技術を売る役割は大きく、それを繋げる博多港の役割も大きい。	案に反映	※RORO船 「Roll-On Roll-Off」の略。コンテナクレーンを使わず、貨物を積んだ車両が直接船内に入出りして荷役する貨物船。 《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) I-(2) 港湾計画の方針 ・博多港港湾計画資料(その1) I-2-2 博多港の目指すべき姿
8	コンテナ取扱量増量のためには、航路を増やしていくことが不可欠。	原案どおり	
9	今後の課題に物流の拡大等への対応とあるが、計画内容には特段コンテナターミナルの拡張などの計画が見受けられない。	原案どおり	
10	香椎パークポートのコンテナヤードの更なる効率的運用の為にヤード拡張計画のみならず、香椎1~3号岸壁の水深を-9m程度に浚渫し、ガントリークレーンを増設する事で、内航を含む小型のコンテナ船の接岸・荷役が可能になるよう検討をお願いしたい。	原案どおり	
11	コンテナヤードレイアウトの変更や蔵置スペース確保の為、ゲート位置変更に伴う管理棟の建替えは必須となるであろうから、具体的な計画案に含めても良いのでは。	原案どおり	
12	中央ふ頭コンテナターミナルが他の2カ所と離れている為に不便を感じる。将来的に130万TEUを目標にするのであれば、カメララインも集約し、コンテナヤードの拡張を行うべき。	原案どおり	
13	外貿コンテナの輸送の効率を上げる為に、コンテナシャーシ置き場の確保が必要。	原案どおり	
14	海上コンテナの陸上輸送効率化を図り、なおかつ環境問題を考慮した場合には、コンテナヤード近隣にシャーシ置き場を設置することが他港の例からしても必須だと考える。	原案どおり	
15	コンテナ取扱量の増大には、コンテナシャーシの確保が必須であり、効率的な輸送を行う為にも、港頭地区に十分なシャーシ置場の確保をお願いしたい。	原案どおり	
16	コンテナ取扱量を拡大させるためには、シャーシヤードの拡充が必要。	原案どおり	
17	コンテナターミナルの機能強化は今後のアジアの発展を取り込む為には不可欠だが、現状でも、コンテナターミナル外にコンテナヤードやトレーラー等が溢れており、ターミナルヤードの拡張が急務とを感じる。	原案どおり	
18	臨港交通ネットワークの形成について、物流のために都市高速を延長してコンテナターミナルに直結するようしたらどうか。	原案どおり	

19	大型化する貨物船に対応する大水深のターミナルを増やしていく必要がある。	案に反映	<p>いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきました。</p> <p>《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) Ⅲ-1-1-(1) 外内貿コンテナ埠頭計画 ・博多港港湾計画資料(その1) Ⅲ-1-2 外内貿コンテナ埠頭計画</p>
20	コンテナターミナルに、オンドックバンプールと、コンテナのメンテナンス(洗浄、修理等)施設を設置し、主要港に負けない作業コストを実現できるターミナルにしていきたい。	案に反映	<p>いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきました。</p> <p>《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) Ⅲ-1-2-(1) 外内貿コンテナ埠頭計画 ・博多港港湾計画資料(その1) Ⅲ-1-2 外内貿コンテナ埠頭計画</p>
21	自動車輸出拠点の形成について、現在九州の自動車生産が減少傾向だと聞いている。今後の自動車工業、輸出についての力点の入れ方を考え直す必要があるのではないかと。	原案どおり	<p>自動車生産拠点が集積する北部九州は、日本の自動車産業を支える拠点として成長しており、博多港においても、今後、東アジアの経済成長などにより、自動車取扱量の増加と船舶の大型化を見込んでいます。</p> <p>このため、今回の計画では、アイランドシティにおいて、完成自動車輸出拠点を形成することとしており、いただいたご意見は、今後の整備などにおいて参考にさせていただきます。</p>
22	自動車輸出拠点の形成について、アイランドシティの-7.5m岸壁を-12mに増深するのにかかる費用と時間を要するため、アイランドシティの西側を拡張し、香椎パークポートのコンテナターミナルをそこに移し、その跡地を自動車輸出拠点とする方が博多港全体としてのメリットが大きい。	原案どおり	
23	自動車輸出拠点の形成について、コンテナターミナル横に予定されているが、そこを外航在来船など荷役可能なスペースにしていきたい。	原案どおり	
24	自動車船積貨物は、自動車以外の建機・非自走貨物の引合いが多くあるが、現行では、前受する場所が限られている為、関門港及び関西に多くの貨物が流出している。埠頭地区に蔵置場の確保をお願いしたい。	原案どおり	
25	国際輸送と国内輸送の接続強化のための施設整備(受渡機能)を図る。	案に反映	
26	鉄道、自動車ターミナル、航空混載、大口、海運、全ての輸送モードとの接続が1カ所で出来るできる施設整備で、埠頭からの横持ちによる時間・コストの削減を図る。	原案どおり	<p>ご意見ありがとうございます。</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考にさせていただきます。</p>
27	港内で座礁事故が発生した場合、RORO機能、穀物機能がストップすると思われるが、これに対応した防波堤の移設などは計画に示さないのか。	原案どおり	<p>港内における航行環境の向上を図るため、今回の計画において、防波堤内の航路・泊地を拡幅することとしており、船舶の航行安全については、今後とも関係機関と連携し取り組んでいきます。</p> <p>《参考(航路・泊地の拡幅)》 ・博多港港湾計画書(案) Ⅲ-5-2 航路・泊地計画 ・博多港港湾計画資料(その1) Ⅲ-5-2 航路・泊地計画</p>
28	防波堤を撤去する必要がなく、将来的(処分完了後陸地になった時)にはコンテナターミナルの機能強化にも繋がるため、海面処分場の場所は箱崎ふ頭ではなく、アイランドシティ沖にしてはどうか。	原案どおり	<p>海面処分場は、船舶の安全な航行などのために発生する浚渫土砂を安定的に受け入れる施設であり、計画する位置については、周辺の環境への影響や土地利用の長期的な観点から、箱崎ふ頭沖としています。</p>
29	海面処分場が必要なら、箱崎ふ頭よりもアイランドシティ付近に整備した方が、環境的にも景観的にもいいのではないかと。	原案どおり	
30	土砂処分場を箱崎ふ頭でなく、アイランドシティを延伸してコンテナターミナルを計画するように見直すべき。	原案どおり	

31	箱崎ふ頭地先の海面処分場については、長期的に物流関連施設やコンテナターミナル等の種地となる可能性があることから、海面処分場の範囲は慎重に計画していただきたい。	案に反映	<p>いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきました。</p> <p>《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) IV-2 廃棄物処理計画 ・博多港港湾計画資料(その1) IV-2 廃棄物処理計画</p>
32	海面処分場の整備について、埋め立て後の土地利用はどのように考えているのか。	案に反映	
33	防波堤の一部撤去や海面処分場の整備により、海の環境へ影響はないのか。	案に反映	<p>いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきました。</p> <p>《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画資料(その2) 第3章 環境影響の予測と評価</p>
34	アイランドシティへの進出企業が増加し、日増しに渋滞がひどくなっているため、都心部への幹線道路の整備を早急にかつ大胆にやっていただきたい。	案に反映	
35	アイランドシティ地区ではコンテナターミナルの機能強化が進められ、背後地の物流施設の整備・立地が着実に進んでいる。また、平成28年春には「新青果市場」の開場が予定されており、物流車両の飛躍的な増加が見込まれる。以上に加え、海の中道・志賀島方面へのレジャー関連交通などを考えると、既定計画であるアイランドシティへの「自動車専用道路」の早期整備が是非とも必要である。	案に反映	<p>アイランドシティにおいて、今後増加する交通需要に適切に対処するとともに、幹線道路のネットワーク化による東部地域全体の交通の円滑化を図るため、既に計画に位置付けている、臨港地区と都心部を繋ぐ自動車専用道路の整備を進めることとしており、いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきました。</p>
36	アイランドシティと都市高速の接続が悪いことにより、大型車の渋滞が起きていると思われる。早急に自動車専用道路を整備し、円滑な臨港交通体系を形成して欲しい。	案に反映	<p>《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) III-7 臨港交通施設計画 ・博多港港湾計画資料(その1) III-7 臨港交通施設計画</p>
37	今後、アイランドシティには青果市場、倉庫、温泉施設、体育館と集中してくるが、これらの影響による交通渋滞が予測される為、コンテナ輸送等港湾交通に影響を及ぼさない様、早急な交通ネットワークの形成をお願いしたい。	案に反映	
38	臨港交通ネットワークの形成について、ベイサイブレイス博多の入口も一般道、臨港道路、都市高速の出口と交差しており、交通の便が非常に悪いため、ぜひ解消していただきたい。	原案どおり	
39	東浜埠頭前は右折車が多く直進方向が1車線しかない場合が多く、交通渋滞となっている。	原案どおり	
40	アイランドシティ地区での雇用は今後増加すると思われるが、交通手段は自家用車がメインのため、乗用車の駐車場の設置を検討できないか。	原案どおり	
41	都市高速道路の延伸など対貨物物流のみならず、香椎パークポートやアイランドシティで働く人に対する交通利便性を改善していただきたい。	原案どおり	
42	アイランドシティや香椎パークポートへの外部からの流入車両に対し、休憩用パーキング(店舗兼)等、付帯設備の充実をお願いしたい。	原案どおり	
43	ふ頭間道路の整備は以前から計画されているが、ふ頭内道路の整備が必要な箇所はないのか。	原案どおり	
44	アイランドシティは「住居、病院、公園」があり、環境への配慮とアイランドシティの発展に繋がることから、鉄道のインフラを検討してほしい。	原案どおり	
45	臨港地区のインフラ整備と同時に、都心部のインフラについても十分な計画のもと改革していかなければ、港の拡大とともに都心部での渋滞が更に悪化するのとは明らかである。	原案どおり	
46	各ゾーンとの交通アクセスを道路だけでなく、地下鉄、モノレール等の環境にやさしい交通手段で構築していただきたい。	原案どおり	
47	臨港交通ネットワークの形成について、幹線道路だけでなく、地下鉄又はモノレール等を港地区への乗り入れをしてはどうか。	原案どおり	
48	物流も大切なことだが人流にもっと重点を置いて、国内外から中央ふ頭・博多ふ頭に人が集まるような取組をしてほしい。そのためにも、交通網の整備は急務だと思う。	その他	
49	天神・博多駅からの交通アクセスの改善を望む。	その他	
50	各ふ頭をつなぐ公共交通機関ができれば渋滞緩和に役立つのでは。	その他	

臨港交通施設は、港から発生する車両が円滑に行き来し、また、ふ頭間のアクセスの強化や、広く全市的な交通アクセスの向上を図る目的があります。現在の計画では、ふ頭間を結ぶことなどで道路ネットワークの形成を促進することとしており、個別の課題や自動車以外の交通体系の導入などについては、今後の参考とさせていただきます。

51	臨港交通ネットワークの形成が早急に実現することを望む。	案に反映	<p>いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきます。</p> <p>《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) Ⅲ-7 臨港交通施設計画 ・博多港港湾計画資料(その1) Ⅲ-7 臨港交通施設計画</p>
52	臨港交通ネットワークの形成について、港湾の開発は周辺とのバランスを考えて進めていただきたい。	案に反映	<p>須崎ふ頭は、箱崎ふ頭とあわせて、九州の食用輸入小麦の全てを取り扱うなど、福岡・九州の市民生活を支える大変重要な役割を果たしています。平成30年代後半を目標とした今回の計画においては、現在の穀物などの取扱機能を維持することとしており、いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきます。</p> <p>《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) Ⅰ-(3) 港湾空間のゾーニング ・博多港港湾計画資料(その1) Ⅰ-3-2-(2) 港湾空間の利用</p>
53	須崎ふ頭は、大規模な保管施設を備える九州の穀物基地だが、何も表示されていないので、「穀物の安定供給維持」と表示されることを希望。	案に反映	<p>博多港では、老朽化した施設も多く、厳しい財政状況も踏まえると、効率的な運営や管理が必要となっているため、今回の計画では、老朽化し利用も低下した岸壁の一部について、「物資補給岸壁」への転換を進めることとしています。</p> <p>※物資補給岸壁 貨物船、業務船等の待機、係留並びに物資補給の用に対応する施設</p> <p>《参考(物資補給岸壁)》 ・博多港港湾計画書(案) Ⅶ-3-(1) 物資補給等のための施設 ・博多港港湾計画資料(その1) Ⅶ-3-(1) 物資補給等のための施設</p>
54	輸入食糧等のコンビナートとして重要な役割を果たしている須崎埠頭地区については、本計画から外れているように思われるが如何か。	案に反映	<p>新たな施設の計画にあたっては、大規模地震等が発生した場合に、災害支援の緊急物資を輸送する拠点となるため、または、博多港を通じた経済活動への影響を極力抑えるため、通常より耐震性をさらに強化した岸壁を位置付けることとしており、いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきます。</p> <p>《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) Ⅶ-2 大規模地震対策施設計画 ・博多港港湾計画資料(その1) Ⅶ-2 大規模地震対策施設計画</p>
55	須崎ふ頭の東側岸壁の機能を廃止となっているが、廃止後はどうなるのか。	その他	<p>ご意見ありがとうございます。 いただいたご意見は、今後の参考にさせていただきます。</p>
56	大規模震災時における緊急物資輸送がスムーズに行われる様、耐震強化岸壁の整備、救援活動等の拠点としての位置付けが必要と思う。	案に反映	<p>博多港は、高度成長期における都市の成長に追従する形で急速な港湾整備を進めてきた結果、穀物、鋼材などの物流機能が埠頭で分散しているなど、港湾の活動や運営等の面で非効率な状況な状況も点在しています。 このため、港湾空間と本市の財政状況は限られていますが、既存施設を有効活用しながら、効率的で使いやすいみなとづくりを段階的に進めていくこととしており、港の機能再編については、下記のとおり計画しています。</p> <p>《参考》 ・博多港港湾計画書(案) Ⅰ-(2) 港湾計画の方針 ・博多港港湾計画資料(その1) Ⅰ-2-3 港湾計画の方針</p>
57	老朽化した港湾設備等の更新には、地震、津波等の災害対策も観点に取り組んでいただきたい。	案に反映	<p>現在、香椎4号・5号の岸壁で防舷材の形状が異なり、4岸と5岸をまたいでの本船着岸が不可である為、効率的なバース線りを可能にすべく、防舷材の早期交換をお願いしたい。</p>
58	南海トラフ巨大地震・津波が発生したら、大分県・宮崎県・鹿児島県は大きな被害を受け、緊急物資の輸送ができない。その場合は、被害が少ない博多港は、被害のない地域から輸送される物資を受け入れるための海上拠点になる可能性があるため、将来像として防災に特化したゾーン形成も必要になると思う。	案に反映	<p>他の近隣アジア諸国は、既に整備された24時間使用可能な港を持っている国があり、アジアの「ハブ港」を目指している。これに対抗し優位性に立つのであれば、「博多港」も、「24時間対応」の港に成るべきである。</p>
59	防災拠点の形成について、地震発生の際に埋め立て地は液状化の危険性もあるため、避難所、避難場所を明確にしておいた方がよい。	その他	<p>今後、主にどんな貨物を多く取り込む予定なのか。最近のできごととして、天津の火災があった為、なるべく透明にしてほしい。</p>
60	博多港は、バース(岸壁)もヤードも足りない。	原案どおり	
61	博多港はバラ積船を扱えるバースが少ないため、前面に土場を備えるバースの形成をお願いしたい。	原案どおり	
62	博多港には他の港に比べ市営倉庫(上屋)が少なく、貨物が急増した場合の貨物の保管先を探すのに非常に苦勞する。	原案どおり	
63	一般貨物船受入貨物用の上屋(市営)の整備。	原案どおり	
64	TPPでの農産物等の輸出入拡大に備え、食品衛生検査、植防検査施設、公共くん蒸倉庫の整備により利便性を高め、検査機能強化を図る。	原案どおり	
65	現在、香椎4号・5号の岸壁で防舷材の形状が異なり、4岸と5岸をまたいでの本船着岸が不可である為、効率的なバース線りを可能にすべく、防舷材の早期交換をお願いしたい。	その他	
66	他の近隣アジア諸国は、既に整備された24時間使用可能な港を持っている国があり、アジアの「ハブ港」を目指している。これに対抗し優位性に立つのであれば、「博多港」も、「24時間対応」の港に成るべきである。	その他	
67	今後、主にどんな貨物を多く取り込む予定なのか。最近のできごととして、天津の火災があった為、なるべく透明にしてほしい。	その他	

方針②「交流を促進し親しまれるみなとづくり」への意見			
68	クルーズ船受入環境の強化について、現在の著しい来航状況を踏まえ、一刻も早く受入環境を強化した方が良い。	案に反映	クルーズ市場はアジアを中心に急成長しており、東アジアに近く歴史的にも深い繋がりを持つ博多港は、その成長と活力を取り込む絶好のポジションにあります。
69	クルーズ船を受け入れる岸壁や旅客施設は、早急な受入環境の強化が必要。	案に反映	しかしながら、寄港数の急増や大型化など、クルーズ需要の高まりに対して、岸壁などの施設が十分でないため、今回計画において、受入環境の強化を図ることとしており、いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきます。
70	最近では来日外国人の増加が顕著で、特に東アジアの中国、韓国、台湾、インドネシアからの観光客が増加している。アジアの拠点である博多港が一番受入が必要。	案に反映	
71	クルーズ船等を受け入れるに当たり、中央ふ頭地区は海の玄関口になるので、受入環境の強化には受入体制も充実できるような施設を整備されたい。	案に反映	《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) I-(2) 港湾計画の方針 ・博多港港湾計画資料(その1)
72	日本一の国際旅客港として、魅力的な海の玄関口を整備して欲しい。	案に反映	I-2-2 博多港の目指すべき姿
73	国際旅客は経済に影響されやすいので、あくまで自国民の消費を主体にすべて発想するよう、業界の指導を行うべきで、もっと先見性のある施策を望む。	原案どおり	博多港における外国航路のクルーズ船の寄港回数は日本一(平成26年)で、平成27年は260回(国内航路を含む)を超える見込みとなるなど、近年、クルーズ船の寄港が急増しています。
74	クルーズ船受け入れ環境の強化は必要だと思うが、激減した場合のバースの有効活用をどのように考えているか。	原案どおり	しかし、岸壁等の受入施設が不足し、寄港を断らざるを得ない場合も生じており、受入環境の整備は急務となっています。
75	日中間の関係悪化により寄港回数が低迷してする年もあるため、クルーズ船が寄港しない場合の岸壁の利用方法も検討すべき。	原案どおり	民間の船会社なども今後アジアクルーズ市場は大きく成長すると予測しており、また、博多港においても博多発着クルーズなど多様なクルーズを振興することとしており、本計画において、目標年次の外航クルーズ寄港回数を400回程度に目標を掲げています。
76	クルーズ船について、多くの中国人が利用しているが、今後の中国経済の先行きが不安な中、せっかく整備してもクルーズ船の寄港数は減少するのではないか。	原案どおり	岸壁等の整備にあたっては、クルーズ船の寄港状況などを見ながら進めるとともに、クルーズ船が寄港しない場合の岸壁の利用の方法など、いただいたご意見は、今後の参考にさせていただきます。
77	今後のアジア経済成長に伴う観光客増加や、外航クルーズ船自体の需要等の十分な予測・検証ができない中、クルーズ船の受入強化に伴う航路拡幅、岸壁延伸の整備が必要なのか。	原案どおり	
78	もしクルーズ船の大型が進み、-12m岸壁×1バースでは寄港できず、他国や他地域が-15m岸壁などを整備していき、博多港に寄港するクルーズ船が減ったときの対応は考えているのか。	原案どおり	
79	クルーズ船等の受入環境の強化としては、今の計画の2倍くらいの拡大が必要。	原案どおり	
80	中央ふ頭先端に新たな埋立を行い、クルーズ船受入用の新たなバース整備が計画されているが、船の大型化は世界的傾向であり、新バースの構造を将来は増深が可能な構造にすべきである。	原案どおり	
81	中央ふ頭地先の埋立地については、長期的なクルーズ船受入環境の強化の観点から、埋立地の突端にも着岸スペースがとれるようであれば、バース設置の可能性を残した計画にしてはどうか。	原案どおり	中央ふ頭で計画している、クルーズ船受入に対応した岸壁などの施設規模は、対象とする船舶の大きさや水深などを考慮し、国が定めた基準に基づき決定しています。
82	クルーズ船受入環境の強化が急務になっているとあるが、どこに、いつまでに、どのような施設を作る予定なのか明示してほしい。	原案どおり	具体的な整備手法などについては、今後、検討していくこととしており、いただいたご意見は、今後の参考にさせていただきます。
83	今後の中央ふ頭の整備は、埋め立て費用も工期もかかるので、早急、中期、長期のステップアップで進めるのが良いと思う。まず、早期整備は西側の国際フェリーとクルーズ船二隻分の岸壁延伸。岸壁幅はペデストリアンデッキが設置できる幅とし、雨の日や雪の日でも乗降客が苦勞しないように、ポーディングブリッジも設置する。デッキの屋上には一般の人が通行できるようにし、また、親水区域も設けて、船ならではのゆっくりとした歓送迎を演出できると良い。 箱崎ふ頭ではRORO船ターミナルを計画しており、クルーズ船との岸壁併用は無理と想像しており、早急な整備が望まれる。	原案どおり	
84	クルーズ人口は今後もまだまだ伸びると思われるので、中央ふ頭に大規模な「クルーズターミナル」を整備して、クルーズ船用のふ頭として整備してはどうか。	案に反映	クルーズ船の受入にあたっては、船舶や利用者の規模などに応じた岸壁以外の関連施設(出入国の管理施設など)の拡充などもあわせて検討する必要があると考えており、いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきます。
85	韓国の定期船及びクルーズ船の受入場所としては、国際ターミナルとクルーズセンターは小さすぎると思う。釜山港の新ターミナルに負けず、クルーズ船も受入れできる新ターミナルを建設する方針を検討していただきたい。	案に反映	《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) I-(2) 港湾計画の方針 ・博多港港湾計画資料(その1)
86	人を受け入れる対応もさることながら、入国・出国をよくチェックする必要もあると思う。	案に反映	I-2-3 港湾計画の方針

87	今後の事を考えると韓国以外に、中国上海、台湾は距離的にも外航定期フェリーに十分であり誘致したいところ。	その他	
88	中央ふ頭の東側には、以前の日本海縦断航路のような内航長距離フェリーの復活の誘致が望まれる。太平洋側の将来的な地震や津波での海の交通が遮断された時など、日本海側で、博多一境港一敦賀一新潟一北海道は重要な裏航路になる。	その他	ご意見ありがとうございます。 いただいたご意見は、今後の参考にさせていただきます。
89	ウォーターフロントとは耳触りのいい言葉だが、海上には商業業務施設も住空間もできない。そんな賑わいゼロの空間が隣接しては、発展も困難。半島部の振興は難しいのは、このため。つまり、ウォーターフロントとは、地理的ハンディキャップを有しており、生来的に条件が悪い。条件が悪いのに発展すると言われても、説得力がない。	原案どおり	
90	ウォーターフロント開発なんて、次のステージどころか、昔の流行りではないか。今時ウォーターフロントなんて、センスがないと思う。あんな立地条件では、上手く行かないだろう。	原案どおり	
91	博多港は物流だけでなく、人流ゾーンに小手先でなく、長期を十分見通した整備計画を立てる必要があり、「人流・賑わいゾーン」について長期的視野から提言したいと思う。 (このゾーンの課題は)港と市街地間を都市高速でイメージ遮断していることにあると思う。また、(平成26年9月に策定された『ウォーターフロント地区(中央ふ頭博多ふ頭)再整備の方向性』では)乗用車動線は無視されているに等しい計画である。 以上の課題解決のためには、埋め立てによって臨海部に厚みを作り、大博通りを臨海部まで延長直結することで、臨海部空間に自由度が生じ、「集客・賑わいゾーン」「MICE・賑わいゾーン」「エントランスゾーン」の機能向上とゲート機能が強化されると思う。 (具体的には)埋立により「MICE・賑わいゾーン」に広大な空間を提供できる、ふ頭間道路の4車線化事業に役立つ、市街地から道路が直結し混雑から解放されるとともに港のイメージが好転換する、バスよりも規模の大きな交通機関の導入が可能となるといった効果がある。交通インフラを整えることで事業可能性が大きく拡大することを認識してほしい。現計画ではあまりにもインフラ計画が貧弱。	原案どおり	博多港は、日本一の国際旅客港を目指しており、中央ふ頭及び博多ふ頭は、都心部に位置する貴重な水辺空間という特性を活かし、福岡・九州の海の玄関口として、人流・賑わい機能の充実・強化やMICE機能の集積などを図りながら、国内外との交流の拠点としての役割を担うこととしています。 今回の計画では、中央ふ頭において、クルーズ船に対応した岸壁や土地利用の変更などの計画を位置付けており、交流を促進し親しまれるみなとづくりを進めていきます。
92	博多ふ頭及び中央ふ頭を一体としたウォーターフロントを創出し、陸側からも楽しくなる場所にして欲しい。	案に反映	
93	ウォーターフロントの活性化について、このエリアは人流における「海の玄関口」なので、写真を見るだけで「博多」と分かるような整備を進めていただきたい。また、土地利用の見直しを検討するのであれば、博多駅周辺や天神とコンセプトや機能が競合しないよう、港のロケーションを最大限に活かしたエリアとしていただきたい。	案に反映	いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきました。 《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) I-(2) 港湾計画の方針 ・博多港港湾計画資料(その1) I-2-3 港湾計画の方針 III-2 フェリー及び旅客船埠頭計画
94	港を目的地とするのではなく、日常のショッピング等の目的場所が港にあるということになれば、自然と人が増え、みなとが親しまれることになる。	案に反映	
95	ふ頭の入口に背の高い都市高速が走っているので、視覚的にイメージ的にそこを超えて(くぐって)海際にアクセスしようという気持ちがそがれる。だからこそ、「港」が目的地ではなく、他の用事で結果として港に行くことになような施設があると良いと思う。	案に反映	

96	ウォーターフロントの環境整備に関して、現状の博多・中央ふ頭には魅力的な施設がないと思う。もっと、地場の中小企業を活用して、商売(物品販売・飲食)を出来る場所を作っていただきたい。	その他	
97	博多・中央ふ頭に、クルーズ船の人達及び市民が利用出来る施設(ショッピングモール)があればと思う。	その他	
98	中央ふ頭の先端に花火を上げられる施設を作り、常時打ち上げ花火を上げることはできないだろうか。大型イベントに合わせた打ち上げ、クルーズ船の入港、出港を花火でお祝いするなど、定期的なイベントでも集客が見込めるし、全国、全世界の最新の花火を楽しめる場になればと思う。花火のかすは、環境にやさしい材料(海水に溶ける)で作れば、海を汚すことはないと思う。周辺の可燃物、危険物を持つ施設、船舶への影響があるかと思うが、検討してはどうか。	その他	
99	市民、国内外の人々に感銘を与えるような、博多、福岡、北部九州ならではの'潮っ気の効いた'オリジナルのコンセプトをベースにすべし。博多港の要にある旅客(貨物も)集積力を活かした野外劇場整備で、北部九州沿海(五島、杵岐、対馬、玄海島、志賀島、能古、その他)の海洋文化を紹介し、クルーズ客やマリナーメッセやコンベンションなどで港にこられた人々に楽しんでもらう「しくみ」展開を行う。四季を通じて海に関する催事、イベントアトラクションなどを他が真似出来ない方法で展開する。福岡空港や博多駅、天神と独自のパフォーマンス等を効果的に行うとさらに都心臨海部に集客可能だ。これらの状況を見つつ交通導線の充実を小さいことから進める。簡単にすばやく出来る改善点もある。小さい改善だが客にとっては大きな魅力となり得る。博多ポートタワーや野母商船・九州郵船フェリーとも連携。今までの内容を修復しても十分効果的で福岡・博多港ならではの各所視点が創出・演出可能。	その他	整備に関する具体の提案など、いただいたご意見は、今後の参考にさせていただきます。 なお、ウォーターフロント地区においては、再整備に向けたまちの将来像を示し、計画的にまちづくりを進めていくため、現在、ウォーターフロント地区再整備計画について検討を進めております。
100	バイサイドプレイス等へのアクセスが不便な現状のため、フェリー等を利用しようと思えない。ウォーターフロントの活性化の為に交通アクセスを見直して欲しい。	その他	
101	今後、MICEクラスター整備、ウォーターフロント活性化のため、博多駅からの交通アクセス(モノレール、地下鉄)の整備を検討してほしい。	その他	
102	現在ある鮮魚市場をアイランドシティに移転し、須崎ふ頭の一部も他のふ頭に移し、景観を整備する。こうして、中央ふ頭のクルーズ船や須崎ふ頭の穀物船が近くで見学できるのをメインテーマにし、周辺道路も整備し、福岡市民が気軽に楽しめるとともに、観光名所として、県内外からも集客できる港公園を建設してほしい。	原案どおり	須崎ふ頭は、箱崎ふ頭とあわせて、九州の食用輸入小麦の全てを取り扱うなど、大変重要な役割を果たしています。 博多港の長期展望の中では、須崎ふ頭は中央ふ頭・博多ふ頭とあわせて人流・賑わいゾーンとしていますが、上記の役割に加え、大半が民有地であることなどから、まちづくりに向けては相当長期のスパンでの取組が必要になると考えています。 今回の計画では、ふ頭基部から、段階的な港湾機能の再編を進めていくこととしており、いただいたご意見は、今後の参考にさせていただきます。
103	中央市民会館や須崎公園、福岡競艇場周辺の施設を見直し、現在のマリナーメッセのように国際交流やイベント会場として利用しやすくするなど、天神北方面への交通アクセスをより便利にして活性化できたら良いと思う。	原案どおり	
104	須崎ふ頭は長期的な視点で港湾機能の再編を行い、「天神」の延長としての再開発を検討してはどうか。	案に反映	須崎ふ頭の都市的な土地利用への転換について、下記の項目に反映しました。 《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) VII-4 利用形態の見直しを検討していく区域 ・博多港港湾計画資料(その1) I-3-2-(1) 博多港の将来像 VII-4 利用形態の見直しを検討していく区域
105	小戸公園と小戸ヨットハーバーにおいて、ウォーターフロントとしての活用を強化する。	案に反映	小戸地区周辺は、小戸ヨットハーバーにおける海洋レクリエーションの提供など、市民の方々が自然とふれあい、楽しめる場として、今後も利用促進などを図っていくこととしており、いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映しました。 《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) I-(3) 港湾空間のゾーニング ・博多港港湾計画資料(その1) I-3-2-(2) 港湾空間の利用

106	港湾空間に憩いや楽しみを提供できる施設、学生や家族が遊びにいける施設等の整備が進むことを期待。	案に反映	シーサイドもちをはじめ、博多湾に面する水際線は、多くの人々が海に親しみ憩う場でもあり、今後も魅力ある空間づくりに取り組むこととしています。 いただいたご意見は、今後の参考にさせていただきます。
107	都心の新たな拠点づくりについて、中央ふ頭・博多ふ頭以外の箱崎ふ頭や香椎パークポート等は、物流機能がメインであるためか、市民が気軽に立寄れる所があまりないような感じなので、そういう所でも博多湾岸がより身近に感じられるようになればと思う。	案に反映	
108	ベイサイドプレイスのある博多ふ頭は、最近ほとんど人の行かないふ頭になっている。シーサイドもち地区は、海浜公園の賑わいもほとんどない。「港」「海」を楽しむに行く方が多数現れるような「港」を創っていただきたい。	案に反映	
109	生の松原の「元寇防塁」の環境整備(駐車場、トイレ、食事処、休憩所)と観光資源化。	その他	
110	愛宕浜海浜公園の整備。	その他	
111	能古島航路の充実と天神・博多駅方面へのアクセス強化。	その他	
112	「クルーズ船受入環境の強化」&「良好な景観形成」について、博多港にアプローチしているクルーズ船の乗客から見た博多港湾の景観を良くしましょう、という計画にはおおいに賛成であり推進してほしい。物流ターミナルはもちろん必要と思うが、適度な距離を担保しながら再配置・整備してほしい。	案に反映	
113	長崎港の“松が枝国際ターミナル”の小高い丘や“水辺の森公園”の海岸線の遊歩道も参考していただき、来客者に対しても、受け入れる側にとっても、その周辺に住んでいる人たちや活動している人たちにとっても、心地よい空間を整備してほしい。	案に反映	
114	ウォーターフロントの活性化、良好な景観形成について、博多港自体を福岡の重要な観光資源とする活動は特に重要性が高いと思う。	案に反映	
115	博多港の将来像として、「国内外から多くの人々が訪れる海の玄関口となり」とあるが、旅客・貨物が混在しており、玄関口としての景観形成ができていない。中央ふ頭・博多ふ頭をはじめ隣接する須崎ふ頭、東浜ふ頭の景観整備が必要でないか。	案に反映	
116	良好な景観形成について、ぴあとびあプロムナードは整備により景観が大変良くなったが、都市高速の高架下の景観が良くないため、もっと活かした方が良くと思う。	案に反映	
117	港の景観は、市民がふれあう時、その港を感じ何度でも行きたいと思えることが需要であると思う。	案に反映	
118	寄港したクルーズ船から東浜ふ頭の砂山等が見えて、あまり良い景色ではないと思うが、景観の改善について何か検討しているのか。	案に反映	
119	景観整備の必要性は、市民が気軽に立ち寄れる環境があつて初めて市民側から要望されるものと思う。	その他	
120	税金を使って公共インフラを整備するのだからいろいろと説明責任が生じてくるが、日常的に港が市民の目に触れるようになれば、景観上の維持管理も含めて、投資の必要性が自然と理解されていく環境が作られていくと思う。	その他	
121	博多ふ頭の離島フェリーの岸壁や建物がきれいではない。対岸の中央ふ頭などに日常生活の中で訪れる市民が増えると、「玄関口博多港」のいろんなところをきれいにしていこうという要望も市民側の方から出てくるのではないか。	その他	
122	博多ポートタワー展望室の窓ガラスは、網入りガラスを強化ガラスに変更して、眺望を良くしてほしい。	その他	
123	遊具のある緑地・公園を整備すれば、市民の日常に自然と博多港の景色が入ってくる。	その他	
124	博多ふ頭先端の緑地も遊具を置くだけで人は集まり、自然と飲食店の客も増えるはず。	その他	

方針③「環境を守り・育てるみなとづくり」への意見			
125	エコフレンドリーな博多湾に向けて、引き続き、人と自然との共生に努力すべき。	案に反映	博多港は、暮らしや経済を支える物流の拠点、また、海に親しみ人の交流で賑わうアジアの玄関口であると同時に、多様な生物を育む自然豊かな空間でもあります。
126	利益優先ではなく環境に配慮した計画で進めてほしい。	案に反映	今回の計画では、人と自然との共生をめざし、環境を守り・育てるみなとづくりを進めることとしており、いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきます。
127	経済発展のためには、物流・人流を大事にしなければいけないのは分かるが、環境や温暖化に対する取組みに力を入れてほしい。	案に反映	《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) I-(2) 港湾計画の方針
128	環境面において、色々と方針を決めているが、これを維持継続する取り組みを行ってほしい。	案に反映	・博多港港湾計画資料(その1) I-2-3 博多計画の方針
129	自然と野鳥の保護のため、水底質の改善はきちんと行っていただきたい。	案に反映	エコパークゾーンでは、自然と人との共生を基本理念として、自然環境の保全・創造、地域の生活環境向上に向けた様々な取組を実施しており、豊かな自然環境が広がるだけでなく、多くの市民が散策、潮干狩り、バードウォッチングに利用するなど、海辺に触れ親しむ場所となっています。
130	エコパークゾーンの御島エリアは、歴史と自然がいつぱいの東部の要であり、もっと市民に来てもらうPRが必要。	案に反映	また、これらの貴重な場所を多くの市民に体感していただくとともに、次世代へ繋いでいくため、市民共働による環境保全活動の実施やガイドブックの作成・配布にも取り組んでいます。
131	広大な和白干潟を有する博多港においては、日本を代表する”人と自然が共生する港”を目標として、環境の保全・創造に努め、潮干狩りやバードウォッチング等の活性化を図ることで、博多港の魅力が増加すると考える。	案に反映	今回の計画においても、アイランドシティはばたき公園の整備や海域での水底質の改善、市民との共働による環境の保全と創造を進めることにより、エコパークゾーンの環境の質の向上を図ることとしており、いただいたご意見の趣旨は、下記の項目に反映させていただきます。
132	エコパークゾーンは、市民が行きやすく生き物と接して楽しむこと(特に子供にとって大事)が重要と思うが、存在自体のアピールが少ないのではないか。	その他	また、エコパークゾーンのPRなどについては、今後の参考とさせていただきます。
133	エコパークゾーンへのアクセスや駐車場の有無がわかりにくい。	その他	《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画書(案) I-(3) 港湾空間のゾーニング IV-1-(1) 自然的環境を整備又は保全する区域
134	エコパークゾーンは人が憩うことも目的のうちだとすれば、立体遊具、駐車場、きれいなトイレがあれば、必ず子供連れがそこを目的地として集まってくるはず。	その他	・博多港港湾計画資料(その1) I-3-(2) 港湾空間の利用 IV-1-1 自然的環境を整備又は保全する区域
135	自然と人が共生する持続可能な環境づくりとして、成長する野鳥公園(仮称)を計画しているが、将来のイメージを見る限りでは維持管理が難しそうに見えるうえ、一時的には流行ると思うが流行を過ぎると廃れそうなイメージがある。	その他	野鳥公園(『アイランドシティはばたき公園』に名称決定)は、渡り鳥の利用など環境の保全・創造に加え、市民の方が身近に自然とふれあい、学習できる場となることなどを目指し、平成27年7月に基本計画(整備プラン)を策定しました。
136	「成長する野鳥公園」とあるのは、ビオトープのような空間でしょうか?とても素敵な試みだと思う。	その他	その中で、維持管理については、自然の状況変化に柔軟に対応できるような手法を導入することとしており、将来にわたって持続的に人と自然が共生できる場を目指していきます。
137	小規模でも良いから、早期に人目付くような公園を。	その他	

計画策定の手続き及び「目標年次と港湾の能力(目標値)」への意見			
138	博多港長期構想は20年～30年後ではなく、50年～100年後を見据えて作成してもらいたい。	原案どおり	港湾計画の改訂にあたっては、有識者や港湾関係者の方々が、市民アンケートなどを踏まえ、博多港の将来を展望する長期的な指針として「博多港長期構想」をとりまとめたいただき、この内容を踏まえて、今回の改訂原案を策定しました。 なお、この長期構想については、他港の事例などに基づき、概ね20～30年後先の博多港のあり方をとりまとめたいただきました。
139	「目標年次と港湾の能力(目標値)」について、内容をできるだけ分かりやすく充実されることを希望。	案に反映	
140	コンテナの目標値について130万TEUは少ないのでは。全国的にコンテナ取扱量が低迷している中、博多港だけがコンテナを着実に増やしているのは、物流効率化を志向する企業が、経済合理性に基づく選択の結果、博多港を利用するようになってきたから。企業の物流効率化への志向は、今後さらに強まり、博多港への貨物の集中も、さらに進む。	原案どおり	国際海上コンテナ取扱個数の目標値(130万TEU)については、博多港における過去の取扱実績や、貿易相手国のGDPや人口の推移、関連産業の今後の予測などに基づいて推計したものです。 目標値の考え方や推計方法については、下記の項目に記載しました。
141	港湾の能力について博多港のコンテナ取扱個数は、今や北九州港の2倍。福岡市は今後も人口が増えるが、北九州市の人口は今後も減り続け、両市の差は今後さらに拡大していくと考えるのが自然である。コンテナの目標値が130万TEUとなっているが、北九州港の目標値は73万TEUであり、北九州港の目標値が妥当ならば、博多港の130万TEUは控え目であり、180万TEU程度が妥当であろう。	原案どおり	《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画資料(その1) Ⅱ 港湾の能力に関する資料
「博多港の長期展望」への意見			
142	人流・賑わいゾーンについて、現在多くの企業が存在している。計画の実施の中で取り残されて、経済活動に影響が出るような状態は回避して欲しい。	原案どおり	長期展望にもとづいた「人流・賑わいゾーン」の形成にあたっては、経済状況や国際情勢、福岡市全体のまちづくりの動向などを踏まえた上で、福岡市の経済を支える物流機能などとの調和を図りながら検討していきます。
143	ゾーニングプランにおいて、自然との共生は常になされるべきで「生活環境保全ゾーン」だけを特化すべきでないと思う。	原案どおり	人と自然との共生は博多港全体で取り組むものと考えています。その中でも「生活・環境保全ゾーン」については、自然豊かなエコパークゾーンにおいて、市民の方々の共働による環境の保全や創造の取組を促進するなど、中心的な場になるものと考えています。
144	海洋レクリエーションゾーンに関して、特殊船舶(ジェットスキー)のモラル低下していること、航路周辺では、小型漁船やレジャーボートなどが混雑し、事故の可能性が増大している。また今後、ジェットスキーなどが増加すれば、更に深刻な重大事故が発生する恐れがある。さらに、博多港は豊かな漁場でもあり、小型船舶の漁業が盛んで、能古島周辺には、遊漁船が6月から9月の間、多数出船している。	原案どおり	「海洋レクリエーションゾーン」は、海水浴やマリンスポーツなど人々が楽しむ場である他、豊かな水産資源を有する漁場としての利用や、市民生活の足となる市営渡船の運行の場であるなど、市民が海や自然と多様なかたちで関わる空間を大きく示したものです。
145	海洋レクリエーションゾーンにおいて、市民が海や自然と触れ合い楽しめ利用できるとは、具体的にどのような取組を行うのか。	原案どおり	
資料の記載方法への意見			
146	輸送モードが半径5kmに集積の図面は、JR貨物ターミナルが他に比べて突出した色調になっており、全体的に色調を合わせてはどうか。	案に反映	ご意見を踏まえ資料の色調を変更しました。 《意見の趣旨を反映した箇所》 ・博多港港湾計画資料(その1) Ⅰ-2-1 港湾への要請や課題
147	陸・海・空の輸送モードが半径5kmに集中して優位性があるとの記載があるが、陸・海や陸・空の連携はよく聞か、陸・海・空3つが連携することはあるのか。または今後考えていくのか。	原案どおり	福岡市には、陸(道路・鉄道網)・海(港)・空(空港)の輸送モードが近距離に集積しており、この利便性を活かすことで、物流・人流のさらなる拡大が期待できると考えています。
148	アジアクルーズ人口の予測について、2012年→2020年と間がグラフにない為、中間点は1つ入れるべきだと思う。	原案どおり	出典の資料が2012年と2020年の比較となっています。

その他			
外国人観光客の受入に関すること			
149	クルーズ船が着岸できる岸壁の整備はなされても、それらクルーズ船に乗ってきた外国人観光客の受入れ(観光, ショッピング, 宿泊等)については、ハード面もソフト面もまだ十分な対応ができておらず、満足度の低い「来福」となっていると思う。中国を筆頭に「ただ近いただけ」という理由で寄港しているクルーズ船が継続して来てもらえる福岡となるよう、行政の関係部局が連携をとり、調和のとれた街づくりを進めていただければと思う。	その他	<p>第9次福岡市基本計画の実現に向けて、クルーズ船の誘致を進めるとともに、博多港や都市の受入体制・おもてなしを強化していくこととしています。</p> <p>このため、クルーズ船の寄港に伴う市内を走る観光バス台数の増加を要因とした交通課題などについても、関係部局と連携しながら対策を検討しています。</p> <p>いただいたご意見は、今後の参考にさせていただきます。</p>
150	外国人観光客等を受け入れる(迎える)環境の整備、産業と観光ゾーンの差別化も必要かと思われる。	その他	
151	平成30年代後半に外航クルーズ寄港回数が400回程度という目標値となっているが、下船する人々を受け入れる体制(施設やサービス等)は大丈夫か。	その他	
152	大型クルーズ船の受入強化も重要だが、外国人のマナーやモラルの向上にも努めて欲しい。	その他	
153	クルーズ船の寄港による大型観光バス等の影響で福岡市内(特に商業施設周辺)の交通渋滞が発生しており、渋滞緩和の施策をお願いしたい。	その他	
154	クルーズ船での観光客に福岡でのショッピングだけでなく、グルメ体験や、寺院、神社などへの観光をすすめるべき。また、大濠公園の水辺にある環境の良さをPRすべきである。それには、観光客を受け入れる駐車場などをどう確保するかが課題である。	その他	
155	クルーズ船受入環境の強化について、交通インフラの整備や受入れする観光施設等との連携強化が必要だと思う。既に多数の観光バス運用による弊害も現実のものとなっており、観光の質の低下、リピート率の低下、悪い風評のネット上等での拡散につながりかねない。	その他	
156	クルーズ船の寄港回数激増による貸切バス不足・駐車場不足・マナーの問題等、船舶の受入ばかりに偏らない受入態勢の改善が求められる。	その他	
157	大勢のクルーズ客が観光へと向かう際、多数のバスが集結し、港周辺で渋滞を引き起こしている状況を考えると、クルーズ船の規模に応じた駐車場と待機スペースの確保、また周辺道路の整備が必要。更に観光で行く先々での駐車場不足も問題となっており、同時かつ大量の観光客をいかにコントロールできるか、港湾計画だけの問題ではないと思う。	その他	
158	クルーズ船の受入環境を強化すれば更なる交通渋滞を招き、緊急車両が到着できない等の問題が懸念される。道路の増幅や警察官による誘導等、渋滞緩和について考えてほしい。	その他	
159	クルーズ船等の受入環境(岸壁・旅客施設)の強化と同時進行で、天神や博多の交通環境も考えるべき。現時点でも、クルーズ船入港による交通渋滞や旅行客のマナー等の問題が多く出てきている。	その他	
160	クルーズ船の受入れ強化と同時に、観光バスが足りなくて困っている現状も関係部局と連携し解消していただきたい。	その他	

その他の意見			
161	需要予測がどの程度か不明であるが、福岡市への経済効果が期待できるため、必要な施設は早急に整備したほうがよい。	その他	博多港では、生活必需品の多くが輸入され、また、日本の高い技術で造られた製品が海外へ輸出されるなど、博多港は雇用や税収など本市の経済活動の約3割を生み出しています。こうした博多港の役割等について、広く市民の方にご理解いただくため、今後も情報発信などに努めていきます。
162	博多港の経済効果などは、小・中学校等で「郷土の経済活動」として学ばせるべき。また、港町「博多・福岡」を市政だより、ネット、TV、ラジオなどで、もっともっと内外に宣伝すべき。	その他	
163	博多港は、年々発展しており、取扱量も増加して福岡市の歳入に大きく寄与しているが、そのあたりの状況は、物流業者は実感しているものの、一般市民にはあまり浸透していないような気がする。	その他	
164	食料やエネルギーを海外依存していることについて、食料については、自給化を徐々に図る。ハンバーガーが普及していなかったころはもっと日本人は健康であり、医療費も少なくて済んでいたように思う。また、ゴミも散乱していなかった。 また、エネルギーについては、林業及び再度、石炭採取に挑戦し海外依存を減らす。水力やハイドレイドも一考。気候の変動は道路のアスファルト化や埋め立て、山林破壊の建売建設の影響が大なりと思料。災害も助長。人にとって、生き物にとっても発展しているのではなく後退しているように思う。	その他	ご意見ありがとうございます。 いただいたご意見は、今後の参考とさせていただきます。
165	我が国の港湾では、なぜ、管理者でもない国が直接工事をするのか。地方自治の精神に則り、管理者でもない国が国の都合で工事をするようなことはなくすべき。	その他	
166	港湾は広域的なインフラ。北九州空港の旅客数は、福岡空港の1/15。北九州空港が開港したら福岡空港の旅客は減ると主張していた先見の明のない者もいたが、大外れ。福岡空港と北九州空港の現実からも火を見るより明らかなどおり、広域的なインフラであればあるほど、利用者は拠点性の高いところに集約されていく。ひびきCTがスカスカだからそっちを使えばいい、という言い分は馬鹿げた誤り。スカスカの北九州に足を引っ張られることなく、博多港は必要な整備を進めていくべき。	その他	
167	北九州市は福岡市の足を引っ張って利益を得ようと企んでいるとの噂を耳にする。そんな妨害行為に負けずに、福岡は九州の成長を牽引する役割を果たしてほしい。	その他	
168	神戸港に力を入れる国の戦略は誤りかつ不適切だと思う。	その他	
169	現在の福岡空港は先の墜落事故をみると危険としますので、アイランドシティに福岡空港の移転は可能か。	その他	
170	今津港で港湾機能を強化し、博多港を補完する。	その他	
171	福岡市基本構想に「住みたい・行きたい・働きたい」とあるが、「住みたい・住みつけたい・ここで子育てがしたい」と変わる市になればと思う。	その他	
172	博多港は、福岡市中央部(ビジネス商業地域)や農林部との交流を活発化すべき。	その他	