

第28回博多港地方港湾審議会 議事録要旨

1 日 時 平成25年11月15日（金） 14:00～15:10

2 場 所 博多港センタービル 2階会議室

3 審議内容

- (1) 博多港港湾計画の一部変更について
 - ・アイランドシティ地区等における自動車専用道路の位置づけ
- (2) 博多港港湾計画の軽易な変更について
 - ・中央ふ頭地区におけるターミナル機能の充実・強化

4 議事概要

- (1) 会長が事務局へ審議内容の説明を求め、事務局から「第28回博多港地方港湾審議会 資料」を用いて報告事項及び審議事項を説明。
- (2) 報告事項及び審議事項の内容についての質疑・意見交換等（内容は以下のとおり）
 - ※質疑・意見交換等の中で引用されている資料は、いずれも「第28回博多港地方港湾審議会 資料」である。

[報告事項について]

(会長) 審議を行うにあたり、まず報告事項について、質問等はないか。

(委員) 来年、パナマ運河の拡張工事が完了すると、パナマを通航できる船型が、コンテナの積載量では約3倍になると言われており、海運企業が投入するコンテナ船も順次大型化されていくと予想される。資料の4ページによると、アイランドシティのC2岸壁はすでに水深15メートルで、東航路を水深15メートルにする整備は26年度からの予定と記載されているが、完了予定はいつごろか。

(事務局) 概ね10年後を予定している。東航路は、距離が長く、限られた予算の中で、選択と集中を図り、早期供用を目指したいと考えているが、現時点では、その程度の期間が必要であると考えている。

(会長) 物理的に制約がありその程度の期間が必要なのか、あるいは様子を見る必要があるのかその程度の期間が必要という意味か、どちらか。

- (事務局) 事業規模等から、その程度の期間が必要であると考えている。
- (会長) 将来的な世界の動向に遅れないよう、意識してがんばってもらいたい。
- (事務局) 現在、C2岸壁が水深15メートルで供用しているの、まずは航路、泊地ともに、15メートルの機能を確保することが重要であると考えている。

[議案第1号について]

(博多港港湾計画の一部変更：アイランドシティ地区等における自動車専用道路の位置づけ)

- (会長) それでは議案の審議に入っていきたい。議案第1号（博多港港湾計画の一部変更：アイランドシティ地区等における自動車専用道路の位置づけ）について、質問・意見等はないか。
- (委員) 自動車専用道路の人工島への延伸について、事業主体はどこになるのか。
- (事務局) 福岡北九州高速道路公社、福岡市の道路担当部局に加えて、港湾整備事業での実施について、検討しているところである。
- (委員) 福岡市が事業主体になっていくということか。
- (事務局) 自動車専用道路は有料道路であるので、福岡北九州高速道路公社による有料道路事業が基本であると考えているが、現在、同公社において採算性等を検証しているところである。検証結果によっては、福岡市の公共事業の導入の検討も必要であると考えている。
- (委員) 都市高速道路事業において、これまで福岡市が直接の事業主体になったことはあるのか。
- (事務局) 福岡市の道路担当部局からは、ないと聞いている。
- (委員) この2.5キロメートルの工事の建設費は250億円という報道もされているが、採算性について、現時点での認識を尋ねる。
- (事務局) 採算性については、福岡北九州高速道路公社において、出資者である福岡県、北九州市等を交えて、詳細な検討を行っているとしている。

(委員) 採算性について、250億円と言われている建設費を有料道路事業では回収することが難しいと言われている。だからこそ福岡市が公共事業として行うということになっていると思うが、認識を尋ねる。

(事務局) 自動車専用道路は、本市東部地域の交通体系の整備のほか、アイランドシティにおいて新青果市場や新病院の立地など様々な事業が進捗する中で、関係者や利用者の利便性を高めていくうえで、大変重要で不可欠なインフラであると考えており、福岡市が、九州自動車道と直結するための取り組みを進めていくことは必要であると考えている。

(委員) 国直轄による港湾整備事業という可能性もあると思うが、本市がこの事業にどれだけ財政的に負担することになるのか、また、その財源について尋ねる。

(事務局) 本市の財政負担額については、現在、福岡北九州高速道路公社で採算性を検証しているところである。財源についても、現在、事業手法を検討しているところであるため、確定していない。

(委員) 2.5キロメートルに250億円を要する工事であるにも関わらず、いまだに事業主体や本市の財政負担額について協議中であり、何も決まっていない中で、必要だからという理由でこれだけ大きな公共事業を進めていくことに疑問がある。苦しい市の財政状況をますます厳しくするおそれがあり、この道路による利便性の向上について十分な議論が行われたとは思えない。これらの点について危惧しているが、市の認識を尋ねる。

(事務局) 当該道路の整備は、福岡北九州高速道路公社の有料道路事業が基本となるが、公社の採算限度額等があるので、それを補完する、公共事業の導入を検討しているものである。250億円という大きな事業費となるので、都市側の事業と併せて、港湾整備事業についても協力することで、事業を推進していきたい。

アイランドシティには現在、北側に1本、南側に2本しか道路がないので、夏場を中心に道路が混雑している状況であり、港湾物流の面でも課題がある。現在、道路下水道局においても補償交渉や測量設計を進めているところであり、港湾局としてもできる限り早期に、自動車専用道路の導入を進めていきたいと考えている。

(委員) 事業主体も財政負担額も検討中というのは無責任である。明確にしたうえで審議すべきであると指摘しておく。

[議案第 2 号について]

(博多港湾計画の軽易な変更：中央ふ頭地区におけるターミナル機能の充実・強化)

- (会長) 続いて議案第 2 号について、質問・意見等はないか。
- (委員) 資料 20 ページの図面において、中央ふ頭の先端部に緑地とされている部分があるが、19 ページの位置図の写真では建物があるように見える。緑地とは実際にどのように利用されているのか。
- (事務局) 20 ページの図面における先端部の斜線部分は、港湾計画で位置づけを行っているものの、まだ、埋立等の事業を行っていない部分であり、19 ページの当該写真に対応するのは、グレーと黄色で着色している部分までとなる。
- (委員) 博多港長期構想における中央ふ頭の位置づけと、今回の軽易な変更の関係はどうなっているか。
- (事務局) 博多港長期構想において、中央ふ頭地区は、アジアのクルーズ拠点づくりとして、クルーズ需要に対応した受入環境の充実・強化や、旅立ちの起終点となる旅客機能、コンベンション機能やにぎわい機能などの土地利用が交差するアジアとの交流拠点づくりを進めていくべきとされている。今回の港湾計画の変更は、ターミナル機能の強化を進めていくものであり、博多港長期構想に合致した内容であると考えている。
- (委員) アジアクルーズの実態はどうなっているか。2012 年と 2013 年を比較すると落ち込んでいるが、その理由は何か。
- (事務局) 平成 24 年は外航・内航を合わせ 112 回寄港している。平成 23 年は 55 回であった。この伸びは続くと見込んでいたが、25 年になって日中関係の影響で中国のクルーズ船の寄港が減少しており、寄港回数は 38 回になると見込んでいる。
- (委員) 2022 年に寄港回数 250 回、乗降客数 120 万人を目標として掲げているが、この算定の根拠と、達成のためにどういう整備が必要で、事業費がいくらかかるのか尋ねる。
- (事務局) 第 9 次福岡市基本計画で掲げている計画目標値については、アジアクル

ーズの動向・伸び等を含めた将来の需要予測のほか、これまでの実績値等も勘案して設定したものである。

(事務局) 今後必要な整備については、岸壁、クルーズターミナルなどが考えられるが、今後のクルーズの動向を見極めながら検討を進めていきたいと考えている。

(委員) 目標設定の根拠や、事業の必要性、事業費が明確に示されているとは言えないと思われる。この港湾計画の変更は、そういった説明が十分になされないまま大事業につながっていくものであり、懸念していると指摘しておく。

(会長) 外国から来る人たちにとって、今のように、港に入ってきてまず貨物が並んでいるのが見えるのは良くない。長崎の松が枝国際ターミナルは非常に立派になっていて、今年のクルーズ船の発着回数は博多港と同程度となっている。博多港は仮設の状況が続いていくので、長期構想等を踏まえてできる限り早期に整備を進め、真の国際ターミナルらしいものにしていてもらいたい。また、ビートルが行く釜山港は、もっと立派なターミナルになると聞いているが、そういった国際競争の観点のほか、旅をする人が質を求めるようになってきているというニーズの変化をとらえて、整備を進めていてもらいたい。

また、資料19ページの位置図の写真に今回変更を行う箇所が示されているが、今回の港湾計画の変更により、左側の四角の左の外側にある建物が残ることになると思われるが、今後どのように使うこととなるのか。

(事務局) 当該建物については、現在、内航のクルーズターミナルとして利用しているものであり、今後解体して、その空間を活用していくこととしている。

(委員) 昨年ボイジャー・オブ・ザ・シーズが寄港したとき、何台のバスが収容できなかったのか。また、変更することによりどのくらい収容できるようになるのか。不足は解消されるのか。

(事務局) ボイジャークラスのクルーズ船が寄港すると、80台を超えるバスが必要となる。現在は中央ふ頭内の分散した空間を使って乗降してもらったり、バスのピストン輸送によって対応しているが、今回の港湾計画の変更により空間を集約すれば、同クラスのクルーズ船の寄港には十分に対応できるようになると考えている。

(委員) ボイジャークラスの船が来ても、乗客に迷惑をかけることなく、スムーズな乗降が実現するということか。

(事務局) 現在、乗客にはバスの乗り換えのため最大で500メートル歩いてもらっている状況があるが、近くで安全に乗り換えてもらえるようになる。

(委員) 既定計画が策定されたのは平成13年なので、クルーズ船の寄港など、状況が当時とは大きく変わっている。これまで物流を中心に港湾計画は考えられてきたと思うが、ふ頭の緑化率や、乗客の動線に配慮するなど、人を中心にしたふ頭のあり方を検討するのもいいのではないかと思う。

(事務局) 今回の港湾計画の軽易な変更は、クルーズターミナル機能の充実・強化のため、喫緊の課題である乗客のバスの乗り換えについて先行して対応するものである。乗客の動線に配慮した利便性の向上やおもてなしなど、人流の観点からも、長期構想なども踏まえながら、今後の港湾計画の改訂の中で検討していきたいと考えている。

—————質疑終了—————

(会長) それでは諮問内容について採決を行う。第1号議案（港湾計画の一部変更案）について、賛成される方の挙手を求める。

—— 賛成多数 ——

(会長) 続いて第2号議案（港湾計画の軽易な変更案）について、賛成される方の挙手を求める。

—— 賛成多数 ——

(会長) 第1号議案、第2号議案いずれも賛成多数であるので、本審議会は諮問案のとおり、市長へ答申することとする。

以 上