

第1回福岡市港湾局外郭団体のあり方に関する検討会議 議事録要旨

- 1 日 時 平成27年10月13日(火) 10:00~11:40
- 2 場 所 エルガーラホール7階 多目的ホール
- 3 出席者 [委員]
坂井座長, 大谷委員, 嶋津委員, 高崎委員, 中村委員, 安河内委員
- 4 議事次第 ①開会
委員紹介
②議事
博多港の歴史
博多港の現況・課題
博多港開発(株)
③閉会
- [配布資料]
福岡市港湾局外郭団体のあり方に関する検討会議 委員名簿
第1回福岡市港湾局外郭団体のあり方に関する検討会議 座席表
資料1 福岡市港湾局外郭団体のあり方に関する検討会議 設置要綱
資料2 スケジュール(案)
資料3 説明資料

①開会

委員紹介

②議事

博多港の歴史

博多港の現況・課題

博多港開発㈱

(事務局より説明)

座長 博多港のそもそものところから説明していただきました。3回実施する検討会議のうち1回目でございますので、委員の疑問点などを事務局に投げ返していきたいと思います。どなたからでも意見をいただけたらと思います。

委員 港湾局から博多港の現況について説明していただき、非常によく整理されていると思いました。こうした視点も盛り込んだらどうか、という観点で意見を申し上げます。

アジアにおける博多港の位置づけ、アジア全体の世界における地位が高まる中で、博多港がどのようなポジションをとっていくべきなのか、そういった分析があってもいいのではと思います。

私の認識では、これまでは中国が生産においてアジアの拠点でした。上海港や東南アジアの拠点であるシンガポールなどがありますが、近年は釜山港の位置づけが比較的高まっていると認識しています。博多港は釜山に近いということもあり、釜山港がいろんな意味でのハブになってくると、博多港の活用可能性はもっと広がると思います。博多港がもつ優位性、あるいは弱みをアジアの中でどのように位置づけるかということも、視点として持っていたほうがいいと考えております。

座長 博多港開発㈱の事業にとっては非常に大事なポイントではないかと思えます。事務局お願いします。

事務局 もともと福岡市自体がアジアに近いということで、平成元年のアジア太平洋博覧会から始まり、ずっとアジアに目を向けてまいりました。港も、ちょうどアジアのほうを向いており、アジアに近いので、上海港やシンガポール、今は釜山が取扱量の大きいところですので、それらとの連携はしっかりやっっていこうと思っております。そういう面では、コンテナターミナルの強

化などが、今後アジアなどを踏まえながら取り組んでいくべきだと考えております。

次回に博多港の将来について議題がありますので、その中で今のご指摘いただいた点を触れさせていただきます。

座長 他にいかがでしょうか。

委員 回りの内容というのは、どういうものでしょうか。

座長 今回は「今後の博多港について」、「今後の博多港開発(株)について」を予定されていますが、もう少し詳しく説明をお願いします。

事務局 54 ページにございます、これまで博多港開発(株)が担ってきた埋立事業が減少し、一方で、港湾計画の中でも事業を進めていかなければならないということで、博多港開発(株)がこういった形で博多港の事業に関与・関連していくべきか、というご意見をいただければと思っております。今回は、今後の博多港について詳しくご説明させていただきまして、今後の展開のご意見をいただければと思っております。

委員 博多港開発(株)が果たしてきた役割や課題はよくわかったのですが、博多港開発(株)の課題だけを解決する話ではなく、福岡市全体における博多港のあり方や、何を行うべきかという視点が必要だと思います。博多港開発(株)にも民間事業のような特徴が様々ありますから、その中で、何ができるのかという話になるはずですが。

例えば、将来の物流量がどう増えていくのか、どういう位置づけになっていくか、という視点が必要だと思います。その中で、果たすべき役割を見ていく必要があると強く思います。博多港開発(株)のことだけでなく、財政も健全になって借金もなくなったからいいと、可能性としてはこんなことがやれる、ということではなくて、何をすべきか、という視点が必要です。将来の港湾物流量はどうなるのか、そういった面を含めたあり方を、どう考えているのかお聞かせいただければと思います。

事務局 ご指摘のとおり、今後博多港開発(株)がどうあるかということは、博多湾・博多港全体のあり方、福岡市全体がどうあるべきか、という観点が当然関わってきますので、その話は密接にリンクしております。まず本日の1回目では、博多港開発(株)の現況、あるいは博多港が今までたどってきた道、という

内容で、まずは現状認識・過去の簡単な歴史を踏まえてご理解いただいた上で、次回の2回目に博多港の今後、港湾局としてどういうことを考えているか、どういう整備をしていかなければいけないか、その中で博多港開発㈱はどうあるべきか、という議論をしていただこうと思っております。そういう意味からも、現況こういうところを押さえておいたほうが良いというアドバイスがございましたら、次回ご説明させていただきたいと思っておりますので、様々な観点から、次回の議論が深まるようにご意見をいただければと思っております。

座長 2回目は今後の話ですので、視点の1つとしてアジアを中心とした物流の動き、博多港がどういった位置づけになるのか、それにどう博多港開発㈱が貢献するのか、ここをしっかりと次回説明いただきたいと思えます。

委員 博多港は今、クルーズ船の受入に関して大変活況をおびております。ほとんど毎日、クルーズ船が着かない日はないくらい、1隻から、多い日は3隻寄港しております。しかも夜になると、大型船のそれぞれの窓に明かりがついて、夢のような光景を現します。

 たくさんの方がいらっしゃってありがたいという観点がありますが、ほとんどの乗降客の方は、その場でバスに乗って、いろんなところへ行って、夕方に帰ってこられます。

 その間クルーの方たちは昼間に掃除をしたりし、そういう業務が終わると休みなのだと思えます。

 大体クルーズ船はお客様3人に対しクルーが1人の割合だと聞いたことがあります。ということは3,000人のお客様がいらっしゃったら、クルーだけでも1,000人近くいらっしゃることになります。そういう方々が何をされているのか、非常に興味があります。

 クルーのお役に立つことを博多港で行うことが、おもてなしの気持ちを表していると思ひ、そこに私は大事な視点があるのではないかと思います。

 次回には、クルーの人たちに対するこちらからのサービスでどういったことを行っているのかを調べていただければと思えます。

座長 クルーズ船のクルーに対してどのように対応ということです。事務局お願いします。

事務局 クルーの方々には船から降りてこられて、クルーズセンターにいらっしゃる場合や、買い物に行かれる方もいらっしゃいます。中央ふ頭は利便施設が

少ない状況ですので、クルーズセンターに降りても何もなく、ご不便をかけているのではないかと考えております。そのあたりの状況を確認して次回ご報告差し上げます。

クルーにもいい港という印象を持ってもらうことは非常に大事なことであると考えております。

委員

博多港開発(株)といえばアイランドシティという関連性を強く持っている方も多いかと思いますが、様々な事業を行っているということがよくわかりました。

今は財務上優良企業だということが 52 ページに記載してありますが、アイランドシティも分譲の目途がたったということで、54 ページにありますように、今後は賃貸事業やマリナー事業、サイロ事業については事業継続というような指摘がありました。52 ページで借入残高の推移がありますが、多くは埋立事業によってこういう会社の状況になったと思うのですが、埋立事業が終わって優良企業になっているということは、つまり利益がでていくということになるかと思えます。

それで、今後博多港開発(株)をどうするかと考える際に、今やっている事業だけをやるというのも一つの選択肢ですし、あるいはなくすという選択肢もありますし、あるいはもう少し別の事業を行うという選択肢もあるかと思えます。

たとえば、今やっていることだけを継続、必要最低限やって黒字を出しましょうという選択もあるかと思えますが、その場合に、54 ページでいうそれぞれの事業で個別の収支はどういうふうになっていて、個別に事業をやることについてそれぞれ採算がとれるのかどうかお伺いしたいです。

そして、これからガントリークレーンなどの大型更新時期が来て 100 億円くらいかかるとのことですが、その 100 億円は今やっている事業では賄えないと思います。採算がどうなっているのか、現状と今後をお尋ねしたいと思います。

座長

個別の事業収支と更新に対する考え方、更新に係る費用について、事務局お願いします。

事務局

現在の状況ですが、54 ページの事業ごとで申し上げますと、埋立事業は目途がたち、賃貸事業・マリナー事業等については、一定期間たちましたので減価償却が下がってきたということで、少しずつ改善してきました。ただ、大きな黒字ではありません。

会社全体でみた場合に、現在は一般管理的な部門を埋立事業で賄っておりますが、そういった一般管理的な部門を賃貸事業とマリナー事業で賄うのは厳しい状態です。数字については次回お示しいたします。

31 ページにあります今後 100 億円の更新経費がかかるという内容ですが、荷役機械は使用料を設定しており、その金額を大幅な黒字になるほどの高い金額に設定することは厳しい状況です。博多港は後発でございましたので、ぜひ使いやすい港を作りたいということで、荷役の使用料についてもできるだけ抑えてまいりましたので、ここで大きく料金を上げるということは厳しい状況です。この点についても状況は整理させていただきますが、なかなか黒字になるような事業ではないというのが現状です。

委員 そうすると、財務上は優良企業ということにですが、これは埋立・分譲をしたためその利益が上がった。そして現在は新たな埋立をしていない。そのことによって一時的に優良企業になっているということですか。

事務局 ここで申し上げております優良企業というのは、借入がなくなったということと、純資産が 127 億円あるという意味で記載しています。毎年の経営の点からいえば、必ずしも優良企業といえる状況ではございません。その危機感を我々も持っておりますので、今回ご意見をいただければと思っております。

委員 公共的なことなので、必ず絶対に黒字にしなければならないと思っているわけではないですが、現状がどうなっていて、今後の見通しがどうなっているのかということはおさえておくべきかと思えます。そのあたりも次回詳しく教えていただければと思えます。

委員 港の整備の必要性についてです。近年の自由経済のブロック化、特に先ほどご指摘のアジアでは、2015 年の 12 月から AEU の実施が始まって、AEU と NAFTA、EU など世界経済のブロック化が進んでいます。次に起こってくるのが、国同士の水平分業です。ということは、貿易がもっと動いてくるということです。そうなると、整備は必ず必要です。実は、輸出入の物量の 99.8% は港から入ってきます。飛行機の割合はそんなに大きくない。港は我々の国の生活に根を生やしているわけです。港の整備をしていくことは、公共的な役割に非常に重要なことだと思います。その中で、今後福岡市でやるべきこと、それと博多港開発でやるべきこと。だから、必要だ、不要だという内容を 2 回目以降の議論に入れていただきたいです。

港の関係者からいいますと、必ず港は今後も重要性を増していくと思いません。

座長 ブロック化への対応、福岡市との役割分担などについて整理をお願いします。

委員 ガントリークレーン等の更新に 100 億円かかるとおっしゃいますが、それは現在あるガントリークレーンの数が前提だと思います。
釜山港にあるガントリークレーンの数はいくつですか。

委員 ガントリークレーンの数だけでは比較できないのですが、博多港は 90 万 TEU というコンテナの数を 1 年間で処理しています。釜山港は約 1,700 万 TEU です。ですので、それに対応した数があると考えてもらえばと思います。

委員 釜山新港はガントリークレーンが 100 基ほどあり、コンテナ船の接岸岸壁は約 10 km に及ぶという港です。アジアにそのような規模の港は、大連にも上海にもあります。そういう意味では国際的にどういう位置づけをするかという、委員のご指摘のとおりだと思います。そこでぜひ聞きたいのが、博多港は遠浅で、港のサイズも限られており、東京湾に比べたら 1/10 くらいのサイズくらいしかありません。そのような規模で将来どれだけの物流量がさばけるのかというポテンシャルをはじいてほしいと思います。

その上で、博多港開発(株)だけでなく港湾全体の話ですが、どういう港湾を目指すかという議論をしたいと考えています。その中で博多港開発(株)の役割が見えてくるのではと思います。

また、埋立がひと段落したということでしたが、埋立は今後必要ないのでしょうか。アイランドシティがまだ売れ残っているから、もう不要だということかもしれませんが、エリアやどういう機能を整備するかによっても違うでしょうから、まだ必要な場所や、埋立によってポテンシャルが増すということもあるかと思しますので、本当に埋立が必要ないのかどうかという検証もいただければと思います。

座長 大きく 2 点です。

博多港が持っている、そんなに大きな港ではない・遠浅であるという物理的条件。そういった制約条件をどう見るか。

また、それをどのようにこれから位置づけて事業につなげていくか、とい

うことでした。事務局お願いします。

事務局 31 ページをご覧ください。ここはあくまでも、現在の上屋や荷役機械、現在あるものを更新する前提で 100 億円としております。現在改訂中の新たな港湾計画ですが、新たな整備・プラスの部分については、32 ページに記載しております港湾計画の中で整理をしております。ここは次回詳しく説明差し上げようと思っております。

埋立につきましては、中央ふ頭の先端部分は埋立を進めていく予定であります。また、航路を浚渫した土砂の受入先の確保を進めていく予定です。同じようにアイランドシティは浚渫土砂を地盤にしてまちづくりを進めていくところでもあります。現在は土砂受入先の確保としておりますが、将来的にどうしていこうかという話はあるかと思えます。

この点はまた整理して、第 2 回でご説明差し上げます。

委員 “やれることをこのようにやっています”ではなく、“どうありたいか”ということですね。そういった意味では、アジアとの比較優性の問題でないかなと思いますので、今後どうするかというところが大事なのかなと思います。

座長 今のご意見よろしいでしょうか。もう少し引いたところから、ものごとを見たいということだと思いますので、次回、整理をお願いします。

委員 先ほど委員から指摘のあったクルーズ船の話は、博多港を考えるうえで重要なポイントだと思います。現在クルーズ船に関しては各地で誘致競争になっており、その中で博多港は強いポジションをとっているというのは基本的には望ましいことだと思います。一方で渋滞の問題などもあり、市民レベルで本当にどんどん増やしていくことが良いことなのかという議論もあるのではないかと思います。

これは港湾局だけでなく市全体の話なのかもしれませんが、市の基本的な考え方というのはどうなっているのでしょうか。

座長 クルーズ船に対する基本的な考え方について、事務局お願いします。

事務局 現在、急激に数字が伸びておりますので、交通対策・駐車場の確保につきましては、経済観光文化局やインフラ関係の住宅都市局、あるいは道路下水道局などと一緒になって連携して対策をとろうとしております。

過去のクルーズ船の寄港状況は、情勢変化でいろいろ変わってきております。我々としては、博多港発着クルーズ、あるいはもう少しハイクオリティなクルーズ船もターゲットにしたいと考えております。

座長 クルーズについて整理をお願いします。

委員 博多港は人流でいくと日本一です。物流でいくと日本で何位でしょうか。今後は両方伸ばしていくのか、または人流は圧倒的に強いのでそれを伸ばしていくのか。そのあたりの考え方も整理していただければと思います。

座長 人流・物流について、事務局をお願いします。

事務局 経済波及効果をお示しいておりますように、港としては物流が基盤です。まずはしっかり取り組んでいく必要があります。一方で、博多港はクルーズ船が来る以前から釜山との定期便を結んでおります。この外航の乗降人員というのは実は 22 年連続で日本一でございます。もともと人流にも力を入れてきました。ここに、クルーズ船という形で不定期の便が入っておりますので、しっかり物流をやりながらも、人流という変動も見据えて対応していきたいと考えております。

委員 素朴な疑問ですが、平成 26 年から 27 年にかけて、クルーズ船が 2 倍以上に増えた理由は何でしょうか。

事務局 現在、主に博多港へは中国の方がたくさんお越しいただいております。中国でクルーズのブームが高まり、また船の大型化によって、これだけ増えてきたのではなかろうかと思えます。

座長 今年は MERS の影響で、ソウルに行くはずの便がこちらに来ていて聞いていますが、いかがでしょうか。

事務局 6、7 月は当初韓国に行く予定だった便が急きょ博多に来たということもございました。

委員 実は物流でも、生活雑貨のようにコンテナで来る貨物、それと船にばら積みで穀物なども来ています。博多港は九州の 100% の小麦粉を入れています。小麦を取り扱うためには、港に深い岸壁を造らなければいけません。深

い岸壁を作ったら、荷役をするのにニューマチックアンローダーという真空で吸い取る特別な荷役機械がなければ効率的にできません。そのあとは大きなビンのような、サイロが必要ですし、製粉会社も必要です。実はそういった装置産業であるため、簡単にほかの港に変えることはできません。ですから、そういうものも博多港でしっかり大事にしていき、計画を組んでいただきたいと思います。

人流というのは、GDPに対する効果というものが、車1台作ることは比べ物になりません。両方大事にして計画する必要があります。

委員

港湾機能は今からますます必要になり、動かせないという話がありました。博多湾はこれだけ街から近いのに、海が街に開かれておりません。32ページにありますように、今後このように整備していくとありますが、特に聞きたいのがウォーターフロントのまちづくりや連動性についてです。陸の都市計画行政と海の港湾行政との連携が今後のあり方に関わってくると思っています。博多港開発(株)だけの話ではありませんが、ウォーターフロントゾーン全体のプランとでも申しましょうか、このまま同じように使っていくのか、どこかに集約するのか、それで海を街に開かれた場所にできればと思います。そういった視点も大事なのではと考えます。

座長

アジアにおける位置づけの話から始まり、福岡都市圏での位置づけの話となりました。事務局お願いします。

事務局

全体からの視点は重要であると考えております。ウォーターフロントでいいますと、中央ふ頭・博多ふ頭での再整備に市としても取り組んでいるところですが、そのあたりは住宅都市局や道路下水道局などの他局とも連携していこうと考えております。

交通が渋滞するなどの問題もありますので、都市側の機能をどうしていくかということは非常に重要です。例えばアイランドシティを整備する時も、東部の交通体系については市全体を見据えて整備方針に入れておりました。次回ご説明できればと思います。

座長

次回よろしく申し上げます。

様々な方面からご意見をいただきましたが、ほかにございませんでしょうか。ないようでしたら、今日出た意見をまとめたいと思います。

1つは、市の政策やスタンスとの関係です。アジアにおける位置づけ、福岡市における位置づけ、内陸部との関係、このあたりをどう解くのかという

ことです。これを次回はわかりやすく整理をして欲しいということでした。博多港のあり方に関わる問題でございます。このあり方と、博多港開発㈱がどうかかわっていくのか。福岡市との役割分担も必要です。

この中で、いろいろなブロック化の対応、これからの伸びをどう予測するのか、という問題もあります。

2つめは、近年増えているクルーズ船の対応です。クルーが実際にどのように過ごしているのか、実態を知りたいという話から始まり、クルーズ船をどう位置付けていくのか、スムーズに処理していくのか。物流と人流のバランスをどのようにするのか、ということでした。

3つめは、博多港開発㈱の個別事業収支です。更新の波にどう対し、どう対応していくのかという課題でございました。

他にも重要なご意見をたくさんいただいておりますが、今申し上げた3つを柱として事務局で整理し、次回説明していただくようお願いします。