

第 34 回博多港地方港湾審議会 議事要旨

1 日 時 令和5年 10 月 16 日(月曜日) 14:00~15:50

2 場 所 福岡国際会議場 国際会議室 501

3 博多港の現状と取組みについて

4 審議事項

議案第1号 博多港臨港地区及び臨港地区の分区の指定について

5 報告事項

報告第1号 博多港カーボンニュートラルポート形成計画(最終案)について

報告第2号 博多港における埠頭群の運営の事業に関する計画の変更について

6 議事概要

- (1) 会長が事務局へ博多港の現状と取組み、審議内容、報告事項の説明を求め、事務局から説明。
- (2) 博多港の現状と取組み、審議事項、報告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)

[博多港の現状と取組みについて]

(会 長) 何か質問、意見等はないか。

(委 員) ウォーターフロント地区再整備について、博多ふ頭には野母商船の五島航路や九州郵船の壱岐・対馬航路があり、少なからず福岡市に貢献している船会社があるということも理解のうえ、どういう整備をするのか、既存の船会社が不利益を被らないような形になっているのか、分かる範囲で説明していただきたい。

(事務局) 離島航路等がある博多ふ頭については、ウォーターフロント地区再整備のふ頭基部における、海辺を生かした連続的なにぎわいづくりの観点から、非常に重要であり、船会社の意見も伺いながら検討を進めていきたい。

[議案第 1 号] 博多港臨港地区及び臨港地区の分区の指定について

(会 長) なぜ、アイランドシティはばたき公園や外周緑地を対象とするのか。この地区にあるのは緑地だけで建造物はないのか。港湾管理者が一体的に管理運営する意味は何か。もし、今回分区の指定がなされなかった場合、どのような不都合が生じるのか。この 4 点について説明を求める。

(事務局) 今回指定の対象とするアイランドシティはばたき公園や外周緑地については、親水空間など海域と一体となった自然環境の保全、創造を行っていくため、港湾法に基づく港湾施設として整備したものであり、今後も港湾管理者が海域と一体的に管理運営するため、臨港地区に指定するものである。

次に、この地区においては、将来的に公園を管理するための管理棟やトイレといった建造物も建築される予定であり、博多港の臨港地区内の分区における構築物の規制に関する条例の中で、構築物の規制を行うこととしている。

次に、港湾管理者が一体的に管理運営する意味については、陸域である臨港地区と水域である港湾区域を一体的に管理することが、港湾管理者の管理運営を行う役目と考えている。

最後に、分区の目的は、港湾における土地利用を規制・誘導するため、分区の指定がなされない場合は、港湾管理者が土地利用を規制・誘導することができなくなる。

(会 長) 今回指定する対象が臨港地区であるからこそ、港湾管理者が一体的に管理運営することによって、より効率的に管理ができるということで説明を受けた。

このほか、何か質問、意見等はないか。

特に質問等がなければ、博多港臨港地区及び臨港地区の分区の指定について、諮問のとおり承認いただくことでよろしいか。

— 全委員了承 —

(会 長) それでは、諮問案のとおり市長へ答申することとする。

[報告第 1 号] 博多港カーボンニュートラルポート形成計画（最終案）について

(会 長) 現在、世界の海運企業では、LNG燃料による客船或いは自動車専用船というものが出てきている。

国内のフェリーでもLNG船が出てきているが、博多港ではLNG燃料の供給にかかる対応について、どう考えているのか。

(事務局) LNG燃料船については、本計画のロードマップの中で船舶燃料の低炭素・脱炭素化の取組みの1つとして記載しているところであるが、博多港には入港実績がない。

LNGや水素、バイオ燃料など、船舶燃料の低炭素化、脱炭素化に向けた取組みを進めていきたいと考えている。

(会 長) LNG燃料の供給についてのサプライチェーンの構築には時間がかかると思うので、ぜひ準備を始めていただきたい。

(委 員) 博多港でも停泊船舶への陸上電力供給をやっていたと思うが、船舶の冷暖房機器等、全ては動かせなかったと思う。

陸上電力供給を行うのであれば、どれだけの電力量が必要かということ、きちんと理解して行うべきで、計画への記載は曖昧であると思う。

LNG燃料や水素、アンモニア等、色々な形で今船舶も様変わりしようとしているが、全く進んでいる状態ではない。

燃料を換えるためには船を造り変えないといけませんが、そのコストは誰が負担するのか。船会社ではないか。

国際的には、IMOでもCO₂排出の規制について定められ、CO₂を排出する船舶は入港できない港もでてきていると思うし、将来的には、そのようになっていくと思う。本計画のロードマップにも記載はあるが、2030年までにできるかは疑問である。

また、水素ステーションであれ、何かを作るには、やはり福岡市だけでは対応できないと思うので、政府とも連携を取ってほしい。

また、船会社もこれらの取組みによって赤字が出て、会社が成り立たなければ何の意味もないため、十分慎重に検討していただきたい。

(事務局) 本計画を検討する中でも、船会社から、各取組みにはコストがかかるとの意見をいただいている。陸上電力供給についても、陸側の設備だけでなく、船側の改造も必要となってくるが、陸側については国の補助があるものの、

船側にはない状況である。脱炭素化に取り組むにあたっては、コスト面も非常に課題だと考えている。

本市としては、予算の確保について国に働きかけたり、船会社の意見もしっかりと伺いながら、取組みを進めていきたいと考えている。

(委員) ターミナル外のCO₂削減対策について、太陽光発電設備の設置とあるが、その規模はどれくらいか。同じく記載のある再生可能エネルギー由来電力の補助的なイメージなのか、或いはこれで大半を賄おうというイメージなのか、どちらなのか。

(事務局) アイランドシティで物流施設が順次建設されているが、その事業者に、太陽光発電や再生可能エネルギーの利用促進をお願いしており、倉庫の屋根部分に太陽光発電設備が設置されている状況である。

大規模に発電ということは難しいかもしれないが、既存の屋根などを使い対応していきたいと考えている。

(委員) 水素の活用、受入環境整備の検討について、水素はどこから運んできて使うというイメージで、博多港で作るという考えはないと理解してよいか。

(事務局) 水素の調達方法については、大量に水素を輸入して博多港で使うというような需要があるかについて、エネルギー供給事業者とも協議を行ったが、現時点でははっきりした計画はないとのことだった。

水素の調達方法や供給計画について、引き続き、事業者の意見も伺いながら、検討を進めていきたい。

(委員) コンテナターミナル内外の再生可能エネルギーについて、コンテナターミナル内は、照明のLED化やストラドルキャリアやテナーも電動化等しており、ほとんどCO₂を排出していないはずである。あとは、構内トレーラーのヘッドぐらいかと思うが、おそらくこれ以上の削減は非常に難しいと思う。

また、車両については、大型トラック等を想定されていると思うが、燃料等が変わらない限り、CO₂削減には至らないと思う。先ほど意見があったように船舶も期待ができなくなると、何か新しいものが必要と思う。

かもめ大橋の下で、九州大学かどこかが、いかだを浮かべ、風力と波での発電実験をしていたかと思う。もし、それが実用化されれば、多少なりとも寄与できるのではないかと思うため、その結果が分かれば教えてほしい。

(事務局) かもめ大橋での風力発電について、いかだは浮かんでいるが、現在発電はしておらず、その理由については把握していない。

脱炭素化に向け、さまざまな新しい技術が現在開発されているところであり、そのような技術も活用しながら、一つずつ取組みを進めていきたい。

また、コンテナターミナル内については、先進的な取組みを進め、CO₂の排出がほとんどない状況であるが、大型トラックについて、水素や電気を使う車両は技術開発の途上であり、車両については、課題があると考えている。

まずは、ターミナル内の照明灯のLED化など可能な取組みから進めていきたい。

(会長) 参考資料中のカーボンニュートラルポート形成計画に対する市民意見の中での一つに、『アンモニアについては、現時点では博多港における需要は無いと考えられる』とあるが、どのようなソースからの意見か。」という意見に対して、現時点の博多港における需要は無いと考えられると回答している。

先ほど意見があった陸上電力供給やLNG燃料船への対応についてもそうだが、今後、LNG燃料の船舶が博多港に寄港したいとなった時のために、しっかり準備は進めていただいた方が良いのではないかと思う。

博多港において現時点でアンモニアの需要がないと言い切ってしまうところが少し気になったため、指摘しておく。

(委員) 博多港と同程度の取扱量がある神戸港や世界の港について、どれだけCO₂の削減が進んでいるのか、比較資料等はあるか。特にヨーロッパなどは進んでいるのではないかと思うが、グローバル化が進んでいる中、日本の港が選ばれるために、できることは何なのかを考えていく必要があると思う。そのような比較資料があれば、もう少し客観的に考えられるのではないかと思う。

(会長) 博多港の電動RTGやハイブリッドのストラドルキャリアは、10年前、博多港が国際港湾協会の港湾環境賞を受賞した時には、すでに整備されており、それ以降にどれだけ進捗しているのか。また、一方で、世界の港湾はもっと先んじているかもしれない、その辺りのベンチマークなどが無いと、博多港は今どういう状況なのかがわからないため、ご指摘に同感である。事務局から回答はあるか。

(事務局) 海外の港のCO₂排出量の状況については、数値を持ち合わせていないが、国内他港と比較すると、博多港は大規模な発電所や製鉄所が立地していないことからCO₂の排出量は非常に抑えられていると認識している。
今後は海外の事例等も踏まえ、整理していきたい。

[報告第2号] 博多港における埠頭群の運営の事業に関する計画の変更について

(会長) 何か質問、意見等はないか。

(委員) コンテナ貨物取扱量の目標というところで、ガントリークレーン1時間一基当たりの本船作業本数37本以上とあるが、現状はどうか。

(事務局) 現状、一番良い時で37本と聞いている。

(委員) 現状で37本だから、それ以上を目標にしているということか。

(事務局) 現状の取り扱いの効率を、維持もしくは向上させるという計画になっている。

(委員) 船によって本数は違うと思うが、おそらく平均40本以上はあるはずなので、改めてしっかりとデータを取った方がいいと思う。

また、労働環境整備として、女性更衣室や休憩室等を設置していただいたが、10年以上前から申請し、やっと作っていただいたというのが現状であるということを強く申し入れをしておく。

なお、須崎埠頭、中央埠頭、東浜埠頭には、何ら設置されていないため、改めてお願いしておく。

労働力不足に対する推進検討委員会も、労働組合側から申し入れをして初めてできた会である。我々が開催をお願いしないと開催がないという状況なので、もう少し、市側が積極的に参画していただきたい。

また、積極的な航路誘致により港が大きくなることはいいことだが、現在の労働者不足で厳しい状況の中、日曜にインセンティブを使って誘致されると、休みがなくなり、平日も港を動かせなくなるという状況になりつつある。もう少し、行政と労働者側でしっかり協議の上でどういう誘致をするのか、計画を立てていただきたい。

(事務局) 本船作業本数については、改めて資料を確認する。また、今後の取組みについて、しっかり皆様のご意見を伺いながら進めていきたい。

(委員) 福岡は警固断層の地域であり、30年以内に地震が起こる確率がSランクと高い。もし、災害が起きた場合の責任の所管について、どこまでが福岡市の範囲になるのか尋ねる。

(事務局) コンテナターミナルに関しては、災害が起きた場合、福岡市と港湾運営会社がしっかり連携、情報共有等を行い、災害対応に取り組むこととしている。

また、アイランドシティコンテナターミナルの一部は、耐震強化岸壁、コンテナクレーンは免震構造を持っており、災害時の物流拠点としても活用できるよう整備をしている。

緊急時の物流拠点の活用という点においても、福岡市、港湾運営会社がしっかりと連携して取り組むこととしている。

(委員) 人命に関わる場所、また大きなお金を動かさないといけない場所でもあるので、責任の所管を明らかにしながら、安全対策に努めていただきたい。

また、地球環境も変わってきており、特定外来種などによる働く方の人命にかかる安全対策についても、しっかり協議しながら進めていただきたい。

(委員) スライドで示された資料がわかりやすかったが、なぜ配付しないのか。

次に、フォローアップ体制の構築とあるが、過去10年間、ずっとフォローアップをやってきたのか。そうであれば、まずフォローアップ後の改善状況を報告すべきじゃないかと思う。

また、今後のフォローアップについて、定期的に報告を行うのか。また、その報告についても関係者だけで終わるのか。市として、どのように管理監督していくのかということも踏まえ、説明を求める。

(事務局) 今回配付の報告資料は、港湾運営会社から提出された申請書に基づき記載をしているが、少し追加で説明を要する部分もあったため、スライド資料は港湾空港局で作成し、説明させていただいた。

資料の示し方については、今後検討していきたい。

また、フォローアップについては、毎年、港湾運営会社が実施した事業内容に関する報告書に対して、港湾管理者として、適宜評価を行っている。

今回の本審議会への報告については、運営会社制度の導入時に本審議会の中で、制度の内容について説明した経緯があることから、貸付契約期間10年が終わる節目の機会をとらえて、行ったものである。

今後、どのような形で報告するかについては、今回いただいた意見等を参考に検討していきたい。

(委 員) 博多港は利用しやすい港だと思っている。今後、より良い港を作っていくために、このような計画のフォローアップをきちんと行うとともに、関係団体と連携してやっていけたらと考えているので、よろしく願いしたい。

(会 長) 本審議会には、様々な分野の委員に就任いただいている。特に、物流港湾は分かりづらい分野でもあるため、国内外における博多港の今の位置付けなどを含めて、よりわかりやすい資料を準備いただき、この場で共有することも必要だと思われる。今後、事務局には、これらのことをご理解のうえで、準備いただきたい。

以上