

第1回 苅田港長期構想検討委員会・幹事会
議事概要

日時；令和6年5月22日（水） 14：00～16：00

場所；リーガロイヤルホテル小倉 4階 ロイヤルルーム

委員長及び幹事長

委員長 大脇 崇 （公社）日本港湾協会 理事長
委員長代行 山城 賢 九州大学大学院工学研究院附属
アジア防災研究センター 教授
幹事長 雑賀 光美 福岡県県土整備部港湾課長

議事（委員意見概要）

○UBE 三菱セメント（株）九州工場 石川委員

- ・弊社では中期経営戦略の中で地球温暖化対策の推進を最重要課題として取り上げている。その中でカーボンフリーエネルギー転換の早期実現、CCUSの早期事業化を挙げている。
- ・これらの実施のためにはインフラの整備が必要である。苅田港においては燃料アンモニアの貯蔵施設、液化CO₂輸出のための施設、メタネーションのための水素貯蔵施設などが必要であり、苅田港のインフラ整備は大変重要である。

○九州電力（株）苅田発電所 一丸委員

- ・苅田発電所で唯一稼働していた新1号機も2024年7月で計画停止となり、石炭の輸入も途絶えることになる。これは非効率石炭火力のフェードアウトではなく、純粋な発電事業の見直しの中での経営判断によるものである。
- ・今後も発電所用地には変電所が残り、22万kV回線が複数あり、引き続き安定した電源供給が可能であることから、用地・電源といった既存のストックを今後の苅田港の発展に有効活用できるよう協力していきたいと考えている。

○（株）商船三井さんふらわあ 苅田支店 三好委員

- ・東京～苅田航路に現在投入しているRORO船「むさし丸」は2003年の就航から既に20年以上利用しており、新造船の投入を計画していかなければならない段階に来ている。
- ・別府～大阪航路ではLNG船を導入済みであり、今後当該航路においても導入を検討する可能性があるが、将来的にはアンモニアやメタンを燃料とした新造船を検討する可能性もある。同時に、船の大型化についても検討が必要であり、仮に大型化する場合には、これに対応した港湾施設整備が必要となる。
- ・人口減少や2024年問題労働力減少によるモーダルシフトの受け皿としてRORO船を活

かすには、高規格ユニットロードターミナルの整備を検討していく必要があると考えられる。また、苅田航路は夜間運航のため、労働者が集まりにくく、この労働力不足の課題にも対応する必要がある。

○苅田商工会議所 三原委員

- ・陸海空の結節点にある苅田港の利便性の良さを活かし、今の苅田港に何が必要で、どんなニーズがあるのかを的確に把握した上で、長期構想の検討を進めていただきたい。国際コンテナ貨物を取り扱えるような整備を考えて欲しいという意見がある。自動車業界、ユニ・チャームも町外の港湾を利用して国際貨物を取り扱っているので長期構想の中で考えていただきたい。
- ・苅田港は災害リスクが低いと、防災拠点を整備するのに適しているのではないかと考えている。北九州空港と苅田港の連携により、北部九州の防災拠点となるような港湾計画を検討していただきたい。

○九州地方港運協会 野畑委員

- ・老朽化した岸壁が増えており、再整備することが重要である。
- ・新松山地区はバイオマス燃料輸送船の滞船が発生しているため、岸壁の整備が必要である。

○九州地方海運組合連合会 (代) 樋口専務理事

- ・物流の2024年問題で海上輸送の需要が高まる中、老朽化している船舶のリプレイスや大型化を検討していかれることと思われるが、それに対応した岸壁がなければ苅田港を利用することはできない。ヒアリングによるユーザーのニーズの吸い上げが重要と考えている。
- ・環境問題、特にカーボンニュートラルが今後の大きな課題と考えており、CNPへ向けた取組をしっかりと進めてほしい。
- ・災害対応については、岸壁の耐震化を進めていただき、支援物資の拠点として利用できるような港にしていきたい。

○苅田町 遠田委員

- ・苅田町として、企業の立地を促進するため、事業所の新設等やカーボンニュートラルに資する設備投資を行った企業に対して奨励金を準備している。
- ・カーボンニュートラルやDX、苅田港の情報発信を進めていきたい。
- ・港とともに発展してきた街であり、今後も持続可能な発展に向けた取り組みを進めていきたい。

○日産自動車九州（株） （代）下野総務課長

- ・2023年は40万5千台を生産、苅田南港地区から出荷している。一部陸送はあるが大半は船舶を利用して輸出・移出している。苅田港が機能を果たさないと生産が止まる。日産自動車のうち日産自動車九州は、国内生産の約半分を生産する主力工場である。航路埋没により入港できないなどの問題があると困るため、生産活動維持のため継続して維持浚渫を計画的に実施して欲しい。
- ・白石海岸、沖ノ島、周辺の緑地公園等の環境保護にも積極的に取り組んでいるところであり、今後もこうした活動（海岸清掃、緑化活動）を継続していきたいと考えている。

○日本船主協会 九州地区船主会議 鶴丸委員

- ・荷主にとって利便性や使いやすい港、港湾運送事業者にとって作業効率・生産性の高い港、人材確保のため働きやすい港の3つを苅田港に求めたい。港湾関連のトータルコストを考えた上でコストパフォーマンスの良い港、使いやすい港としていただきたい。

○九州地方整備局港湾空港部 宮津委員

- ・苅田港は遠浅となっており、今後も航路の増深等で浚渫が必要となるため、浚渫土を活用した海面処分用地の整備が必要となる。
- ・その海面処分用地を利用し、企業立地などを進めることが可能ではないかと考える。

○九州大学大学院工学研究院 山城委員

- ・防災拠点として港湾から道路のアクセスも良く、物資輸送拠点に適している。
- ・環境保全について、港湾の脱炭素化について長期構想のスパンと2050年カーボンニュートラル目標とがマッチしており、構想で取り組むべき課題である。
- ・苅田港は物流・産業が軸になると想定される。今回の資料は「現状の課題や直近で見込まれる課題」については考慮しているが、これからの長期構想には20～30年後に起こり得る課題を予測した検討も必要と考えている。例えば、情報技術の進展によるAIの導入などである。

○神戸大学大学院 石黒委員

- ・資料 P37 に示された「目指すべき方向性」の中、港湾利用企業の集積、陸海空輸送の接点、希少種の存在が苅田港の特徴だと思われる。この特徴・魅力を最大限活かしていきたい。
- ・空港との連携は興味深い。我が国では苅田港を含めて港湾と空港の貨物連携事例はほぼないが、海外ではコンテナ貨物やRORO船から降りた貨物車が空港へ直行する事例がある。例えば仁川港・仁川空港が中国東北部の貨物を集荷し欧米向けに輸送を行っている。
- ・苅田港には既にRORO航路があるので、高規格ROROターミナルと空港の連携を実現

できると良いと考える。

- ・港湾と空港の貨物連携を図っていくことで物流面、防災面双方の活性化が図られるのではないか。

○西日本工業大学 松下委員

- ・災害リスクが少ないことから、防災拠点となり得る。その一方で、住民の防災意識が低いことが課題である。
- ・防災拠点として考えると、耐震強化岸壁が1か所しかないのが課題。北九州市の小倉東断層が動けば能登半島地震と同等の震度6が発生すると想定されることから北九州港の状態が懸念され、離れた位置にある博多港よりも苅田港の防災上の利用価値が高く、耐震強化岸壁の整備が求められるのではないか。港の老朽化も進んでいることから、再整備の際の耐震化検討などに取り組んでいただきたい。
- ・苅田港は遠浅であるため、今後継続的に浚渫が行われ、浚渫土砂の処分が必要となる。藻場や干潟としての利用が挙げられているが、シルトなど細かい土砂であるため藻場としては使いづらい。処分に当たっては環境面についてもしっかりと考慮していただきたい。

○西日本工業大学 長委員

- ・今後苅田港への車両のアクセスが増えて行く中で、市街地側への安全面の確保が必要である。
- ・苅田町都市計画マスタープランで挙げられた市街地と工業用地の調和の取れたまちづくりを進めるうえで、緩衝緑地の整備などが必要ではないか。
- ・隣接している北九州市の長期構想との連携を検討する必要がある。

○北九州市立大学 上田委員

- ・北九州港の長期構想は脱炭素計画を軸に、再エネ対策を上位目標として取り上げつつ、北九州空港の役割についてもフォーカスしたものとなっていた。苅田港は社会情勢の変化に対して具体的に何を軸に検討を進めていくのか、現在では明確には見えてこない。現状の細かな課題の整理だけではなく、苅田港としてもっと大きな視点からのテーマの設定が必要ではないか。
- ・干潟については「創出」という表現より、既存の重要な干潟を保全するという方向性がふさわしいのではないか。
- ・希少種は確かに対応しないといけませんが、これに重点に置くというよりは、もっと広く、種の多様性や、ブルーカーボンによるCO₂の固定機能などを構想に挙げるべきではないか。

○北九州市立自然史・歴史博物館 中原委員

- ・環境保全について、残された自然環境保全の観点がしっかり描かれており、評価できる。
- ・松山地区の埋立地に人工的な干潟環境の創出を考えているのであれば、維持管理が大きな課題となるのでしっかり検討してほしい。
- ・既存環境の具体的な現状把握をまず行い、環境の保全や維持管理方法について考える必要があるのではないか。また、人流・賑わいの項目の自然環境については、こういった魅力があるか現地・文献の調査を実施することも重要と考える。

○国土交通省港湾局計画課 加賀谷港湾計画審査官（オブザーバー）

- ・脱炭素化推進協議会で検討されている計画を長期構想に反映させることが重要である。