

第2回 苅田港長期構想検討委員会 議事概要

日時；令和6年11月29日（金） 14：00～16：00

場所；リーガロイヤルホテル小倉 4階 ロイヤルホール

委員、オブザーバー意見概要

○日産自動車九州株式会社 長尾様（芦澤委員代理）

- ・ 苅田港は生産活動の重要な拠点となっており、具体的な施策に取り組んでもらいありがたい。我が社の自動車生産を行う「従業員」の視点から、陸海空のうちの「陸」の部分の繋がりが重要だと感じている。

○UBE三菱セメント株式会社 九州工場 石川委員

- ・ 地球温暖化対策の推進に向けた官民連携のインフラ整備を盛り込んでいただき、感謝したい。
- ・ セメント業界ではカーボンニュートラルに向けて様々な取り組みを行っている。当社は、2030年までに熱エネルギーの50%を廃棄物で代替することを中長期対策の目標としている。また、アンモニアや都市ガスへの熱エネルギー転換の検討も進めており、宇部セメント工場では、アンモニア混焼の実証実験も開始している。
- ・ CCUSについては近隣企業を含めて官民連携を図る必要があり、エネルギー転換、CO2回収後の液化CO2の基地化、輸送基地化について長期構想でも触れられているが、1社だけで成しえるものではない。行政のバックアップも重要と考える。
- ・

○九州電力株式会社 苅田発電所 安武委員

- ・ 第1回委員会では、苅田発電所は計画停止となり2024年7月から発電を停止し、輸入石炭はなくなると説明済みである。
- ・ 新たに、2年後の2026年6月に発電所は廃止となることを公表済（2024年9月）である。無人となり、敷地内にある発電設備と送電設備のうち、発電設備（ボイラ、タービン）は公共埠頭の石炭コンベアも含め、当面使用されないまま残置予定である。変電設備は廃止ではなく、稼働設備として引き続き電力を供給する。
- ・ 残置した発電設備の撤去については、2026年6月の廃止以降を予定している。発電所の跡地活用の計画はまだ何もないが、その内容によっては廃止設備の一部を再利用することも考えられる。現時点では、アンローダやベルトコンベア等を今後有効活用するという選択肢と撤去するという選択肢がある。

○株式会社商船三井さんふらわあ 菟田支店 三好委員

- ・ 現有運航船舶は2003年就航と古くりプレイスのタイミングが近づいている。長期構想では高規格ユニットロードターミナルの整備を松山地区に進めるところであるが、松山地区の埋め立てのスケジュール（整備時期）を示していただきたい。

○菟田商工会議所 本田様（三原委員代理）

- ・ 菟田商工会議所の会員である企業のニーズとして、ヤード等の企業用地の拡充が求められている。
- ・ 会員企業は陸上輸送、海上輸送、航空輸送を行っており、陸上での輸送形態の考え方も検討していただきたい。
- ・ ユニットロードターミナルとなると、各企業の梱包の問題や2024年問題への対応といった課題もある。
- ・ 専用岸壁も多くあるが、老朽化が進んでおり改修が必要であるため、国・県からの補助金の検討もお願いしたい。
- ・ また、都市計画道路について、トヨタの新松山への展開により、菟田北九州空港ICからの従業員等の通勤に係る交通量について、車線拡幅や交差点整備、高架化なども含めて道路整備の考え方（利用者と労働者の交通分離）を検討して欲しい。

○九州地方港運協会 野畑委員

- ・ 第1回委員会でお話しした新松山のバイオマスの輸送の滞船について現場を確認すると、既にケーソン1/10が整備済みであり、順調に工事が進捗していると感じている。
- ・ 一方、漁業組合について、既得権益等の考えがあるため、理解してもらえるように事務局も進めていくべきとも進言したところである。

○九州地方海運組合連合会 樋口様（宗田委員代理）

- ・ 企業ヒアリングによる企業ニーズの吸い上げが必要である。例えば船舶リプレイスは現有施設と整合をとるのか、燃料のLNG化の計画はあるのか等を把握する必要がある。上記を踏まえて港湾整備のタイムスケジュールをしっかりと進めて明示していただかないと、企業は計画を具体化することができない。
- ・ 資料1のp.35：耐震機能の強化について、緊急物資輸送船の大型化の例として「はくおう」を挙げているが、これは主に被災地でホテルシップとして利用されており、輸送船の例として不適切ではないか。また、その性質上、岸壁を長期に占用することから、仮に新たな耐震岸壁にこれを受け入れると、本来の目的である幹線貨物輸送の維持が阻害されるのではないか。

○(一社)日本船主協会九州地区船主会 山本委員

- ・ 入出港において船舶大型化や危険物輸送が進展する状況で海難事故のリスクも高くなる。海難事故では、地域住民の生活、地域経済、環境に大きな影響を与える。これからの港湾計画策定にあたり、港のリスク調査や、海難事故発生時のBCP等の計画検討にも注力頂きたい。

○苅田町 遠田委員

- ・ 苅田町は港で発展してきた町である。日産自動車苅田港に立地して経営上の問題がない町営を行っており、海の恩恵を受けている。
- ・ 時代のニーズとして、SDGs、カーボンニュートラルシティ、ワンヘルス、パートナーシップ、ファミリーシップ、多文化共生に取り組んできた。
- ・ 前回、住民の防災意識について啓発に努める必要があるとご指摘いただいたことを念頭において取り組みを進めている。地元でやらないといけないこと、期待されることについてご教示いただきたい。
- ・ 公園整備等の計画はあるが、その他に要望・要請があれば教えていただきたい。

○福岡県商工部長

- ・ 福岡県では、環境と経済の好循環を実現するため、EVバッテリーやグリーンデバイス(半導体)といったグリーン産業の振興に力を入れている。
- ・ 企業誘致の追い風が吹く中、トヨタ自動車グループが蓄電池工場を新設するこの苅田港は、注目の地域である。
- ・ 今回、長期構想に新たな産業用地の確保が位置付けられており、商工部としては大いに期待している。企業誘致は、県民の新たな雇用や地域経済の活性化など、地域に大きなインパクトを与える。積極的な産業用地の確保、可能な限りの早期分譲に向けて、検討を進めていただきたい。

○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 山城委員

- ・ 施策は一つ一つ、様々な観点から強みを踏まえた案が示されており、よく考えられている。
- ・ 基本理念について、長期構想は苅田港が先々発展していくということが大前提であり、背後の地域の活性化に貢献するという位置づけであると考えている。「発展する」という要素が基本理念から読み取りにくい。もちろん、重要なのは個々の具体施策なので、基本理念をそこまで重要視するわけではないが、少し気になったので触れておく。
- ・ 資料1のp.35:耐震強化岸壁の整備は苅田港が支援の役割を達成するために重要だと考えられるが、岸壁(-7.5m)は十分な水深か?

- ・ 資料 1 の p.37：気候変動は海面上昇、高潮のリスクがあり、高潮の災害自体は完全に防ぐことは難しい。浸水した際、いかに復旧を早くするのが重要であり、そうした視点からの記載が不足しているように感じる。
- ・ 緑地レクリエーションと交流拠点は親和性が高いと考えられるが、それぞれ独立したゾーニングになっているように見える。両者間をアクセスしやすいようなゾーニングにする必要はないか？

○神戸大学大学院海事科学研究科 石黒委員

- ・ 多様な意見に対してバランス良く盛り込んでいる。
- ・ 物流・産業において、社会情勢の変化等、時代の要請に応える施策について前に出されている点を評価したい。一方、RORO ターミナルはトラックが域内を通過していくだけでは地元への還元がないため、苅田港と背後企業の連携によって相乗効果、付加価値を生み出すという視点から長期構想を取りまとめた方が良い。
- ・ 資料 1 の p.32：環境教育に藻場などは活用できると期待できる。
- ・ ゾーニング図を見ると、交流拠点や緑地レクリエーションゾーンへアクセスするためには物流・産業ゾーンを通る必要があるように見える。一般交通が港湾交通の中に混在することは双方にとって良くないと考えられるため、今後の港湾計画の検討（改訂・変更等）やその後の運用にあたっては、動線の分離など安全の確保を意識して施設配置を行うことが望ましいのではないか。

○西日本工業大学 工学部 松下委員

- ・ 海沿いの整備は美しい部分が多いが、歩行者がいることはほとんどない。居住空間からは距離があるため、アプローチ方法の検討が必要ではないかと思われる。
- ・ CNP は企業の努力によるボリュームが大きいですが、藻場は排出量を削減するものであり、魅力的な施策である。河口付近でアマモが生息しているということであれば、望みはあるのではないかと考えてる。多段積み方式の人工干潟や人工藻場は全国的に実施されているため、それらを参考に是非取り組んでいただきたい。新松山地区地先で成功すれば、港内の他エリアでも応用可能となるかも知れない。
- ・ 苅田町のハザードマップでは高潮の被害が大きいことが確認できる。JR 苅田駅を超えると 5~10m の浸水が想定されている。老朽化対策と合わせて、護岸等の天端や消波ブロックの嵩上げ等を行っていかれるのだろうと思われるが、一方の住民の防災意識については、（ハード整備のように福岡県に任せるとは）地元大学としても地域と協力して進めていきたい。

○北九州市立大学 上田委員

- ・ 長期構想として非常に良くまとまった資料になっていると思う。
- ・ 一方で懸念される点が3点ある。まず、資料1のp.37：気候変動の対応で公共岸壁と専用岸壁の混在とあるが、どこがリーダーシップをとるのが課題になるのではないかとといった点である。
- ・ また、資料1のp.14：環境保全のなかに自然環境の保全や新たな港湾環境の創出を行うとある。どこの港の構想にも同じような内容は必ず入っているが、絵に描いた餅のようなものであり、実現させるには課題が大きい。今後の港湾計画の検討(改訂・変更等)にあたっては、既存エリアにおいてもどのように保全を行うのかなど、施策に落とし込むための具体的な検討が必要となってくる。
- ・ 3点目に、クロツラヘラサギ以外(ズグロカモメ、ツクシガモ、シギ・チドリ)にも希少種は飛来している。クロツラヘラサギ「等」とするなど、もう少し広い視点で見た方が良いのではないか。

○北九州市立自然史・歴史博物館 中原委員

- ・ 土砂処分の位置の説明があったが、埋め立てを行うことによって潮流の変化などが発生する可能性がある。既存の自然環境への影響(白石海岸・曾根干潟の干潟面積の変化や、神ノ島周辺の水深変化等)についてシミュレーションする必要がある。
- ・ 緑地は、自然環境を守るエリアと環境教育を行うエリアの2種類に分けて考える必要がある。それぞれ目的やコンセプトを持って整備すべきで、例えば樹種などについても専門家を入れて検討する等を今後行っていく事が望ましい。
- ・ 人工干潟については、作った後の環境の維持管理が課題となるため、出資面等も含めた長期管理体制の構築が重要である。苅田港は官民が大きくかかわる場所であることから、官民協同で管理し、持続して環境を維持できるよう取り組むことを検討してもよいのではないか。

○国土交通省港湾局計画課 加賀谷オブザーバー

- ・ 第1回委員会でカーボンニュートラル協議会の取り組みと連携して欲しいと発言したところであるが、今回、カーボンニュートラルについてしっかりと反映されている。
- ・ CO₂の海上輸送について長期構想の中にこれだけ具体的に記載されている素案は見たことがなく、全国的に特色のある構想になっているのではないか。
- ・ RORO船に関する構想があるが、ドライバー不足に関しては、国も喫緊の課題として認識しており、モーダルシフトに取り組んでいる。隣の北九州港でも新門司地区で新しいROROターミナルも位置付けられている。短期・中期の対策として、周辺の状態も見ながら検討する必要がある。