

第14回 西海防セミナー

地域を支える北九州港・北九州空港の整備について

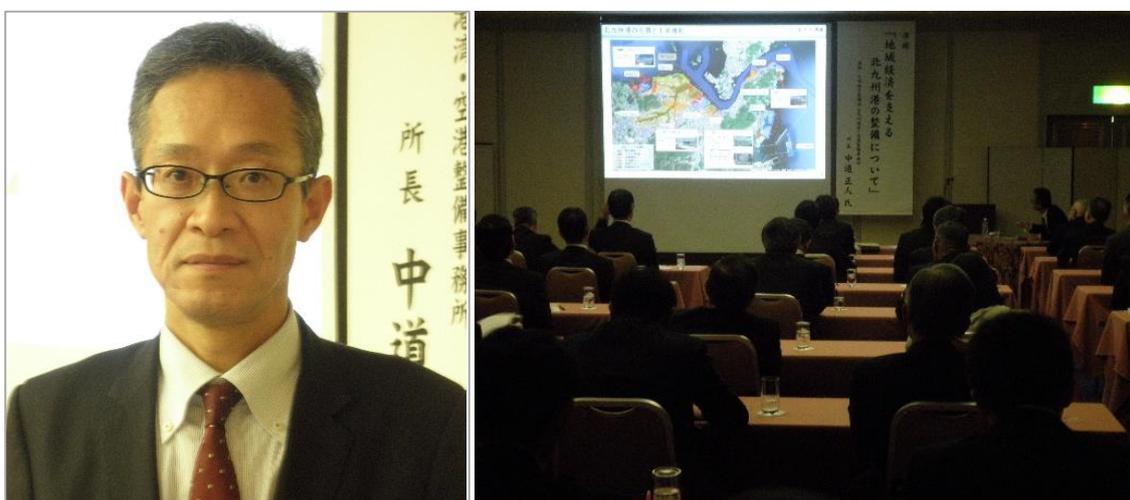
開催日：平成26年12月2日（火）

開催場所：リーガロイヤルホテル小倉

講師：九州地方整備局

北九州港湾・空港整備事務所

所長 中道 正人



只今ご紹介に預かりました九州地方整備局北九州港湾・空港整備事務所の中道でございます。先ほどご紹介いただきましたように、6年程前に同じ九州地方整備局の関門プロジェクトの所長をしております、その後本省等で勤務しまして、26年4月に北九州港湾・空港整備事務所所長に参りました。北九州地域のために頑張りたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。本日は、地域を支える北九州港と北九州空港についてお話をさせていただきます。

先ずは、全体の目次ですが、最初に北九州港と北九州空港の現状、主に利用の観点からご説明します。次に、港湾・空港を取り巻く状況ということで主な北九州エリアの産業の状況でございますとか、北九州市のこれからの成長戦略を簡単に紹介させていただきます。3番目にその産業を支える港湾・空港整備ということで、現在の整備の方向性といったものをご説明いたしまして、現在、

当事務所等で行っております取り組み、物流の関係、複合一貫輸送でありますとか、あるいは施設の老朽化への対応、また、防災、観光としてクルーズの話そして最後に北九州空港の取り組みについてお話しします。そして4番目にこれからの北九州港・空港の整備について、地区別に少しお話させていただければと考えております。

【北九州港・北九州空港の現状】

○北九州港

北九州港の歴史

<ul style="list-style-type: none"> • 明治初期 「外貿の門司」、「内貿の小倉」、「鉄・石炭の洞海」として、3つの港がそれぞれの特色を生かして発展。 • 1889年(明治22年) 門司港、国の特別輸出入港に指定(開港)。 • 1901年(明治34年) 官営八幡製鐵所操業開始。 • 1964年(昭和39年) 北九州港誕生(門司港・小倉港・洞海港)。北九州港管理組合発足。 • 1971年(昭和46年) 西日本初、「田野浦コンテナターミナル」供用開始。 • 1974年(昭和49年) 北九州市港湾局が発足し、北九州市が港湾管理者となる。 • 1980年(昭和55年) 太刀浦コンテナターミナル全面供用開始。 • 1995年(平成7年) 門司港地区の歴史的建造物を活かした観光拠点として「門司港レトロ」オープン。 • 2002年(平成14年) リサイクルポートに指定。 • 2005年(平成17年) ひびきコンテナターミナル供用開始。 • 2006年(平成18年) 北九州空港開港。 • 2011年(平成23年) 港湾法改正により、関門港として国際拠点港湾に指定。 • 2012年(平成24年) 新若戸道路(若戸トンネル)開通。 	<div style="margin-bottom: 20px;"> <p>◆大正時代の門司港</p>  </div> <div> <p>◆大正時代の若松港</p>  </div>
--	--

出典:「北九州市産業史」より作成 3

先ず、北九州港の現状でございます。北九州港の歴史は、明治初期から門司・小倉・洞海という形で発展してきました。1889年には門司港が開港いたしました。その後、1901年に官営八幡製鐵所が操業を開始しました。それ以降、北九州市が合併し、これまで門司港、小倉港、洞海港の三つの港で行っていたところを北九州港という形で港湾管理組合が発足しまして、1964年に誕生しております。その後、西日本で初めて田野浦のコンテナターミナルが供用を開始し、1980年には太刀浦のコンテナターミナルが供用を開始しまして、平成7年には門司港レトロがオープンします。その後、ひびきのコンテナターミナル、あるいは北九州空港が平成18年に開港しております。最近では若戸トンネルが平成24年に開通しているというような歴史的な流れでございます。

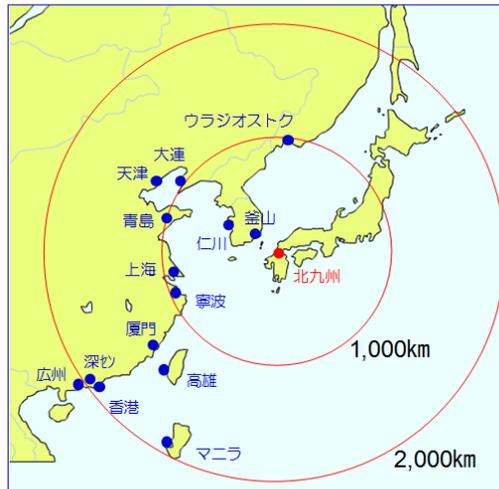
充実したネットワーク・アジアとの近さを活用

《北九州港の地理的特性》

- ◆ 釜山まで230km、中国の主要商業港(上海・青島、大連)まで約1,000km。
- ◆ 港の前面が関門航路で、周防灘(太平洋側)と響灘(日本海側)の両側に面する。

《陸海空ネットワーク》

- ◆ 東アジアを中心としたコンテナ航路やフェリー・RO-RO航路など、海上物流ネットワークを有している。
- ◆ 都市高速道路、九州縦貫自動車道等との物流ネットワークを形成するとともに、北九州貨物ターミナル駅との「シー&レール」による貨物輸送が行われている。
- ◆ 海上空港の特性を活かし24時間運用している北九州空港による貨物輸送が行われている。



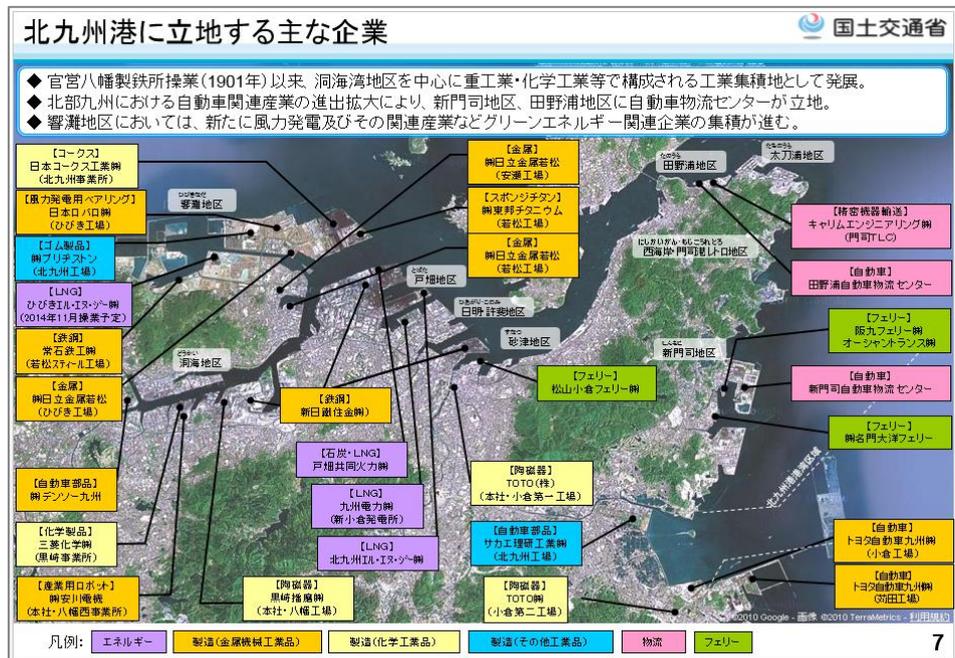
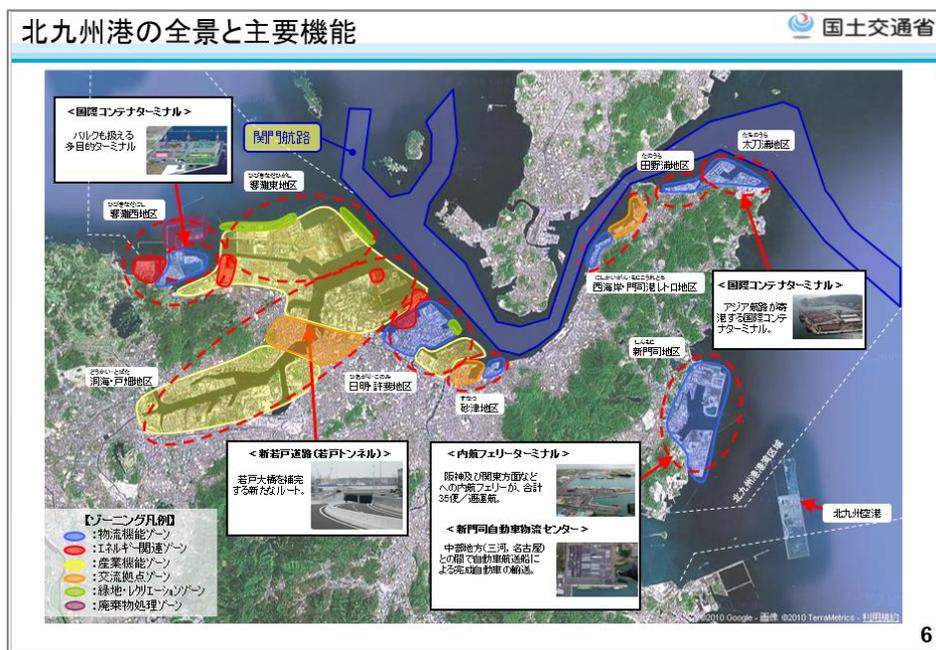
北九州港の特性については、今さらながらの感がございますが、1つはアジアと近いということがございます。釜山まで230 km、中国の上海・青島でも約1000 km、東京も約1000 kmでございますので、極めてアジアに近いということがございます。それと、北九州港の場合は日本海側と周防灘側の両面を持っているということがございます。

北九州港のターミナルとネットワーク



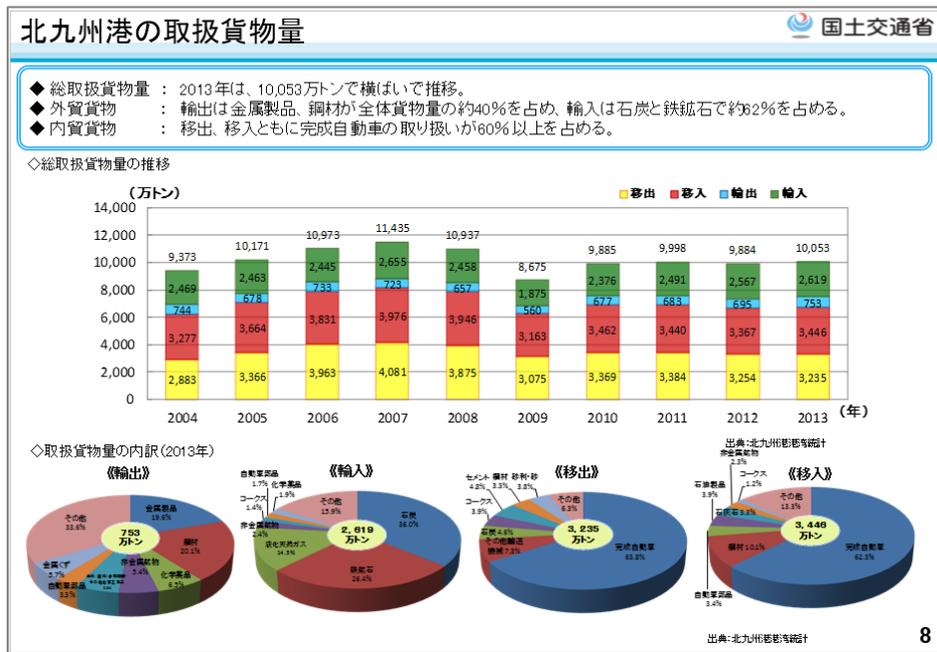
陸海空ネットワークもかなり整備されており、東アジア中心のコンテナ・フェリー・RORO の海上ネットワーク、都市高速、九州縦貫自動車等の陸上ネットワーク、鉄道の貨物ターミナルといったものもありますし、さらに北九州空港もあります。陸上であれば、東九州自動車道が今年度末には一部区間を除いて供用が開始され、陸上ネットワークは整ってきています。さらに門司には鉄道の貨物ターミナルがございまして、もちろん空港は北九州空港がございまして。

コンテナターミナルについても、太刀浦・響灘があり、陸海空のネットワークが整備されているという状況でございまして。



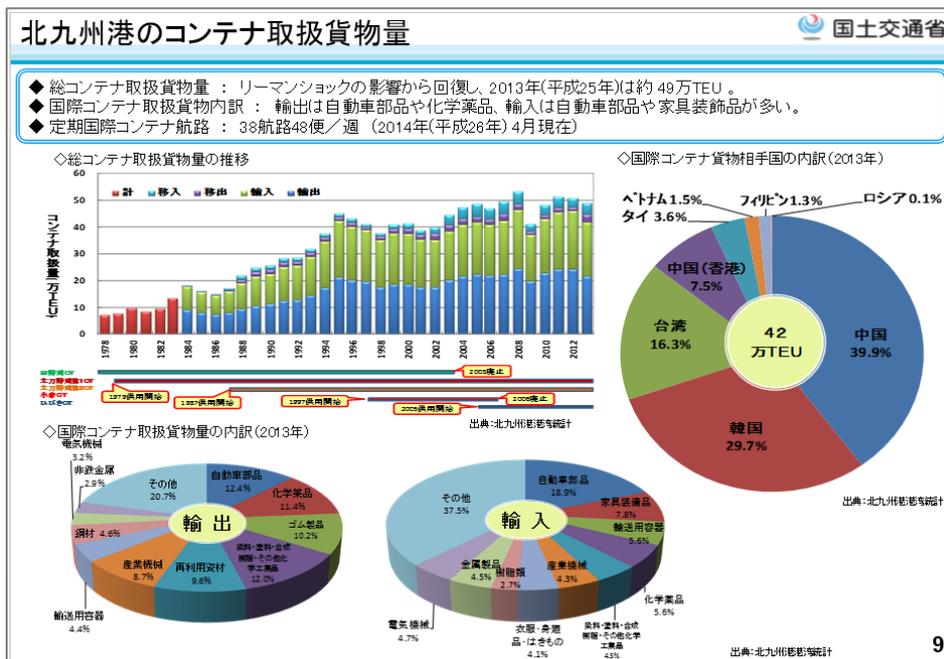
地区としては、新門司地区、太刀浦・田野浦地区、門司港レトロ・西海岸地区、そして砂津、戸畑がありまして、響灘の東と西という地区に分かれております。

機能としましては、物流ゾーンとして新門司、太刀浦、響等が、産業ゾーンとしては、やはり響、戸畑の辺りがございます。それから交流ゾーンとしては、門司港レトロ或いは砂津辺りでございます。エネルギー関係のゾーンとしましては、響灘に結構張り付いているところでございます。北九州港にはかなりの産業が立地しておりまして、洞海湾地区を中心に重化学工業が発展してきています。また、自動車産業もトヨタやデンソーがございまして、ブリヂストンの工場が響灘にあります。最近、響灘地区におきましては、風力発電等のグリーンエネルギー関連産業が形づいてきております。そういった産業を支える形で港湾・空港をやっつけていかなければならないと考えております。

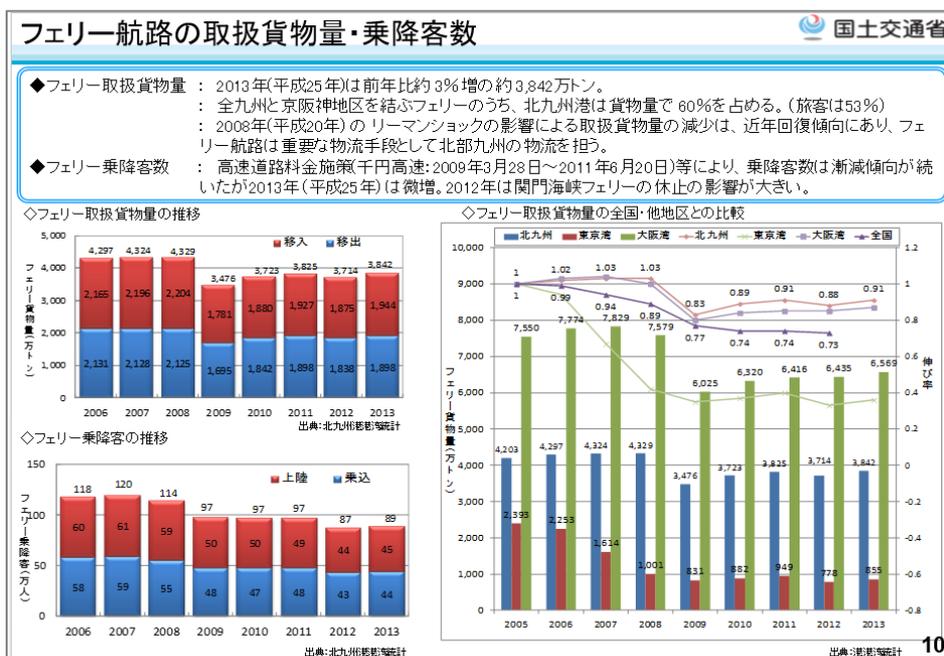


次は、港の全体の話しということで、まず物流面での取扱貨物量でございます。横軸が年次で、縦軸がトン数でございます。2013年は1億トンを超えまして、リーマンショック前までは上っていませんが、少しずつ回復はしてきているところです。2013年で見ますと、内貨と外貨の割合は内貨が65%で外貨が35%でした。内貨は移出・移入ともに大体、1対1でその中身というのが主に完成自動車となっております。外貨につきましては、輸入が約80%で輸出が約20%という形になっております。輸入につきましては、石炭、鉄鉱石、液化天然ガスといったものでございます。輸出につきましては、金属製品ですとか鋼

材等といったものがございます。

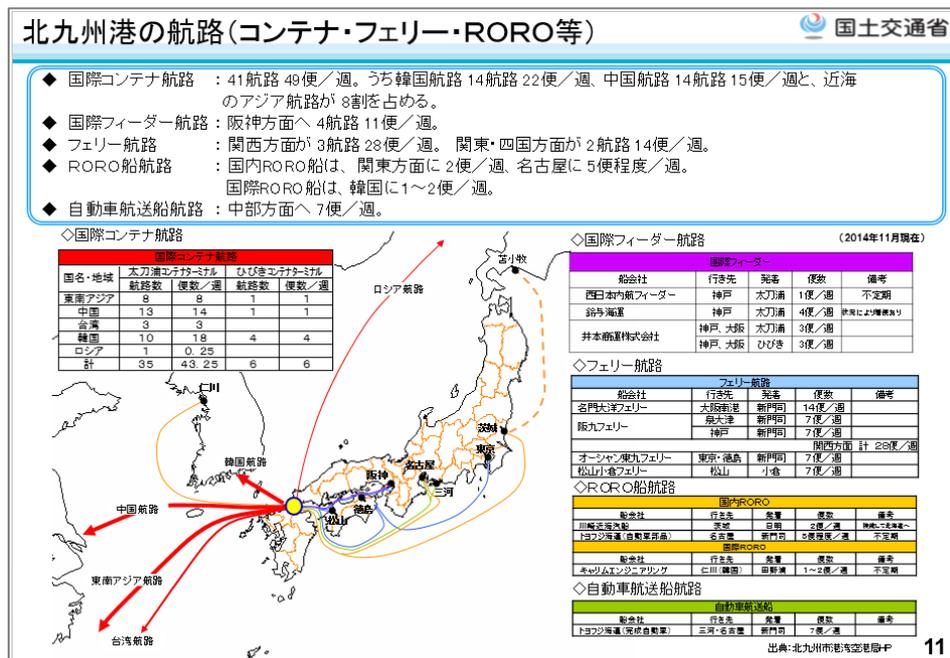


続きまして、コンテナ取扱貨物量でございます。近年は横ばい気味で、2013年につきましては、49万TEUとなっております。これは全国で9番目ということでございます。因みに先程の全体の取扱貨物量につきましては、全国で5番目でございます。名古屋、千葉、横浜、苫小牧の次となっております。コンテナにつきましては、全国で9位ということで三大湾の他、博多港、清水港、那覇港、その次に北九州港が位置しているという状況でございます。



続いてフェリーでございませう。フェリーの取扱貨物量につきましては、やはりトラックのドライバー不足等々がございまして、貨物量自体は3800万トン強という形で少しずつ戻ってきているという状況でございませう。

他の大阪湾とか東京湾と比べてのですが、2005年を1としたとき、2013年はどれぐらいの割合になっているのかということですが、北九州港は大体0.91まで戻ってきておりまして、大阪とか東京湾よりも2005年のレベルまで戻っている状況でございませう。フェリーにつきましては全国で2位ということで、苫小牧の次となっています。後ほどまた説明いたしますが、大型フェリーの新造船導入という話もございませう。



次は北九州港の航路でございませう。航路は、国際コンテナに国際フィーダー、フェリー、RORO船そして自動車航送船でございませう。国際コンテナにつきましては、大体41航路ということで、韓国、中国のアジア航路が8割を占めるという状況でございませう。国際フィーダーにつきましては、阪神に4航路。フェリーにつきましては関西方面、或いは関東、四国方面に航路がございませう。RORO船につきましては、国内RORO船は主に自動車部品となりますが、名古屋方面に航路があります。国際RORO船につきましては、精密機器などの関係となりますが、韓国方面に航路がございませう。自動車航送船の完成車輸送につきましても名古屋方面に航路がございませう。この様な状況でございませう。

続きまして、港湾での観光、北九州港における最近のクルーズの状況でございませう。北九州港は主に西海岸、門司港レトロ近くの西海岸地区の岸壁にクル

北九州港におけるクルーズの状況

◇北九州港へのクルーズ客船の寄港

クルーズ客船寄港の際は、大正ロマンの香り漂う門司港レトロの町並みや関門の風景、夏の一大イベント・海峡花火大会や冬のイルミネーションなどをはじめとした北九州の魅力を楽しむため、豪華・中小型クルーズ客船が寄港。



◇PORT of MOJI クルーズセミナー(H26.8北九州市実施)

大正のロマンの香りが漂う門司港は、昔から多くの人々の船出を見送ってきた港です。門司港へのクルーズ船寄港を進展させるため、客船関係者による日本船や外国船のそれぞれの特徴や、クルーズファンの方から、船旅の醍醐味など様々な視点から、クルーズの魅力をつまみご紹介するセミナーを開催。



◇北九州港へのクルーズ客船寄港実績

年度	船名	総トン数	船籍
平成21年度	クリッパーオデッセイ	5,218	バハマ
	ふじ丸	23,340	日本・東京
	飛鳥Ⅱ	50,142	日本・横浜
	ふじ丸	23,340	日本・東京
平成22年度	クリッパーオデッセイ	5,218	バハマ
	ふじ丸	23,340	日本・東京
平成23年度	飛鳥Ⅱ	50,142	日本・横浜
	にっぽん丸	22,472	日本・東京
平成24年度	ふじ丸	23,340	日本・東京
	にっぽん丸	22,472	日本・東京
平成25年度	ふじ丸	23,235	日本・東京
	ばしふいつくびいなす	26,518	日本・大阪
	飛鳥Ⅱ	50,142	日本・横浜
平成26年度	ロストラル	10,700	フランス

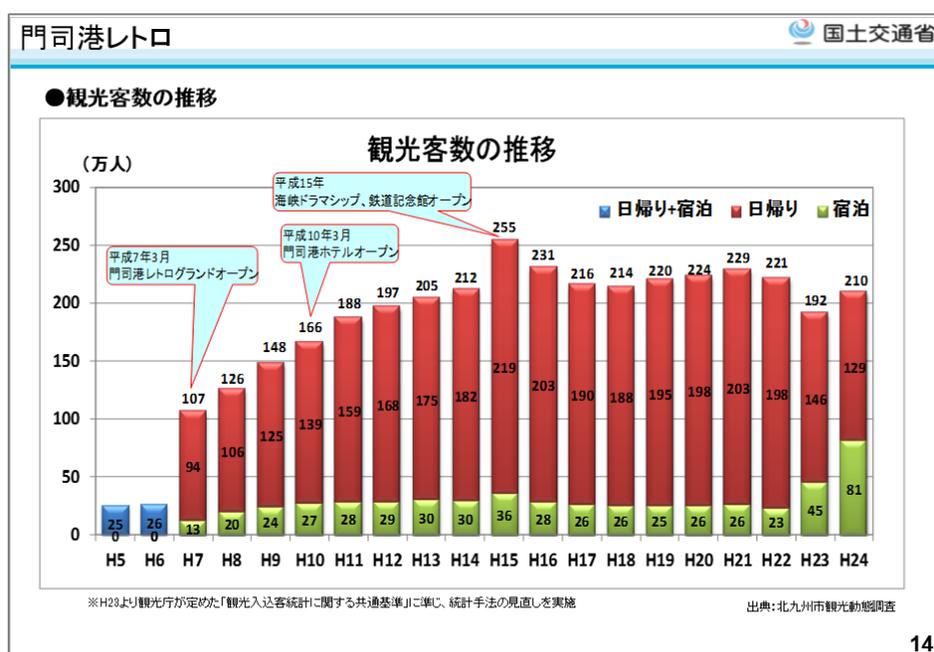
ーズ船が泊まることになっておりますが、件数につきましては 21 年度が 5 件、22 年、23 年、24 年度がそれぞれ 2 件、25 年度が 4 件で、今年度が 1 件となっております。関門航路の規制もありまして、最大 5 万トン級までしか着岸できない状況にございます。写真は、10 月に寄港した 1 万トンのロストラルというフランスの豪華客船です。今後は中小型の豪華クルーズ船も誘致するというような話を北九州市から聞いているところでございます。また北九州市では、PORT of MOJI クルーズセミナーといったものを開催されております。日本の船会社やこのロストラル関係の船会社といったところから、クルーズの魅力などを色々紹介していただいているということでございます。

門司港レトロ

- ◆門司港地区は明治以降、横浜、神戸などと並ぶ一大貿易港として繁栄し、1942年(昭和17年)の関門鉄道トンネル開通までは、本土と九州を結ぶ交流の要衝であった。
- ◆往年の隆盛の面影を残す建物群が残る地域であったことから、再開発事業に着手し、1995年(平成7年)にオープン。現在では200万人を超える観光客が訪れる場所となり、更なる発展のため北九州市では対岸の下関市唐戸地区との連携を推進。
- ◆また、近年には官民、ハード・ソフトが一体となり、めかり地区へトロッコ列車を運行している。さらに平成25年7月には、北九州市が改装に取り組んでいた80数年の歴史を持つ旧大連航路上屋がオープン。



次は観光の関係で門司港レトロでございます。先程も申し上げましたが、平成7年に歴史的な建築物の移築等を旧建設省、旧運輸省或いは旧自治省、北九州市等々の事業を活用し移築等をして保存しているということでございます。こちらは三井倶楽部でございまして、アインシュタインが泊ったという所で、重要文化財になっています。これは旧門司税関です。こちらは大連上屋ですが、旧門司税関の上屋で、2階部分が旅客ターミナルだったところでございます。昨年オープンいたしました。門司港ホテルは有名なアルベルトロッシという建築家の設計で整備されているというところでございます。



門司港レトロの観光につきましても、最近ちょっと横ばいではありますけれども、200万人を突破しているという状況でございます。ここで宿泊数が23年、24年と多くなっておりますけれども、これにつきましては門司港レトロ地区に泊ったという訳ではなくて、門司港レトロに行った人が小倉に泊ったというものもカウントされているという話がありますし、23年、24年につきましては、北九州市の市制50周年のイベントやその前のプレイベントなどの関係で宿泊客が多くなっているという状況がございます。

これは参考でございますが、世界産業遺産の登録について、九州・下関を中心に、静岡の韮山とか釜石市といった所の産業遺産を世界遺産に登録しようという動きがございます。この中で、北九州関係では官営八幡製鐵所です。スペースワールドの近くにある訳でございますが、先ず旧日本事務所です。これは少し前まで鉄鋼研究所や検査室に利用されておりました。それから修繕工場で

す。これにつきましては、当初から製鐵所で日常使用する機械の修繕とか部材の製作加工等をするところで、現在も修繕工場として稼働しておりますので、稼働資産という形になっております。その他、鍛冶工場というのもございます。

この世界遺産の登録状況でございますけれども、8県11市からなる推進協議会や関係省庁連絡会などを開催しながら、今年の秋にイコモスという機関によって現地調査がございました。来年の5月頃にはイコモスの評価結果が発表され、6月にその世界遺産に登録されるかどうかが決定的な運びとなっているところでございます。

○北九州空港

次に北九州空港の状況でございます。

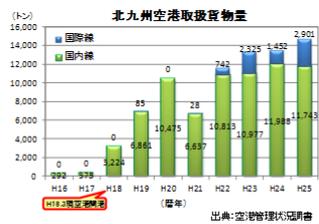
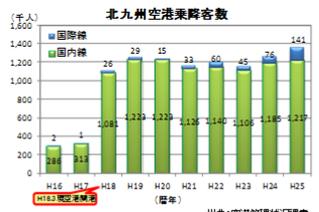


北九州空港につきましては、元々は関門航路通航船の大型化に対応して、航路の海底を掘ってその土砂をこのエリアに捨て込んで、その一部を空港として活用し整備したということでございます。北九州空港は国が管理する空港でありまして滑走路は2500mでございます。土砂処分場を活用しましたので、他の空港に比べコスト的にはかなり安くできているという状況でございます。また、ご承知の通り24時間運用の空港でもございます。

北九州空港の利用状況につきましては、大体135万人強という状況でございます。国際線は過去最高となっております。釜山便があったのですが、航空会

北九州空港の利用状況

- ◆乗降客数は約135.8万人で、国際線は過去最高。貨物取扱量は14,644トンで過去最高。
- ◆定期貨物便の就航(2013年5月)と高速道路ネットワークの延伸により拡大へ。
- ◆24時間発着可能な海上空港という特徴を利用したアジア・北米等への航空貨物の拠点化を目指す。



2014年12月現在

- スターフライヤー: 東京路線 12往復/日 (ANA共同運航 11往復/日) 発08:30 着21:40
- 日本航空: 東京路線 6往復/日 発08:35 着21:55
- 不定期(生体馬)
- 不定期(肥育用牛)
- オーストラリア
- 成田へ1日線就航へ

◇航空路線
国内線: 東京路線 18往復/日
定期貨物便: 桃園→北九州→成田 1便/週

生体馬輸入 不定期
鹿児島空港と並ぶ馬の輸入拠点 (H26d: 2回予定)

日本貨物航空(貨物)
札幌-北九州-成田-海外へ 1便(週日曜日)

社の関係で今年から廃止されております。全国 97 空港の中で旅客については 24 番目となっております。他方、貨物につきましては、1 万 4600 トンということ で、これはどんどん伸びているところでございます。こちらにつきましては 97 空港中で 14 番目となっております。北九州空港の場合は国際貨物の専用機が就 航しておりますけども、九州の空港で専用機が就航しているのは北九州空港だ けでございます。旅客につきましては朝 5 時半発の便がありますし、到着が深夜 0 時 35 分着の便がある状況になっております。貨物の関係で申しますと、馬 をカナダから輸入し或いは子牛をオーストラリアから輸入して、新門司の検疫 所で検疫を行う形で輸入がなされているところでございます。

北九州空港のトピックス

◆NASA・JAXA共同開発の人工衛星輸送

平成25年11月24日(日)に米国から超大型長距離輸送機により人工衛星を北九州空港に空輸。同空港島に整備されていた資材等搬入岸壁を利用して、種子島に海上輸送が行われた。

◇輸送された人工衛星の概要

- ・人工衛星は、米航空宇宙局(NASA)と宇宙航空研究開発機構(JAXA)が共同開発したもの。
- ・地球全体の降水状況をリアルタイムに観測するシステムを搭載した新型衛星。

◇人工衛星輸送の概要

- ・NASAは輸送計画の検討にあたり、今回の輸送ルートが最もリードタイムが短く、安全性が高いと判断。
- ・空輸経路はワシントンDc(アンドルース空軍基地)→アラスカ(アンカレッジで給油)経由で北九州空港に到着。
- ・空港到着後、専用トレーラーで直轄港湾工事の資材等搬入岸壁まで陸送。
- ・資材等搬入岸壁にて陸上クレーンで運搬船に積込み、夜間に鹿児島種子島の島間港に向けて出港。
- ・なお、NASAとJAXAが共同開発した人工衛星を米国から国際輸送し、種子島からの打上げは今回3回目。過去2回はどちらも鹿児島空港～加治木港(17km、5時間)を利用(H9、H16)。



◇輸送機材の概要

- ▼超大型長距離輸送機 (ロッキードC-5ギャラクシー-NASA所有、米軍運用)
 - ・全幅: 67.88m、全長: 75.54m、全高: 18.8m
 - ・最大搭載量: 122.472t
- ▼人工衛星輸送重量 約30t
- ・人工衛星(5t程度)積込コンテナ、輸送専用シャーシ

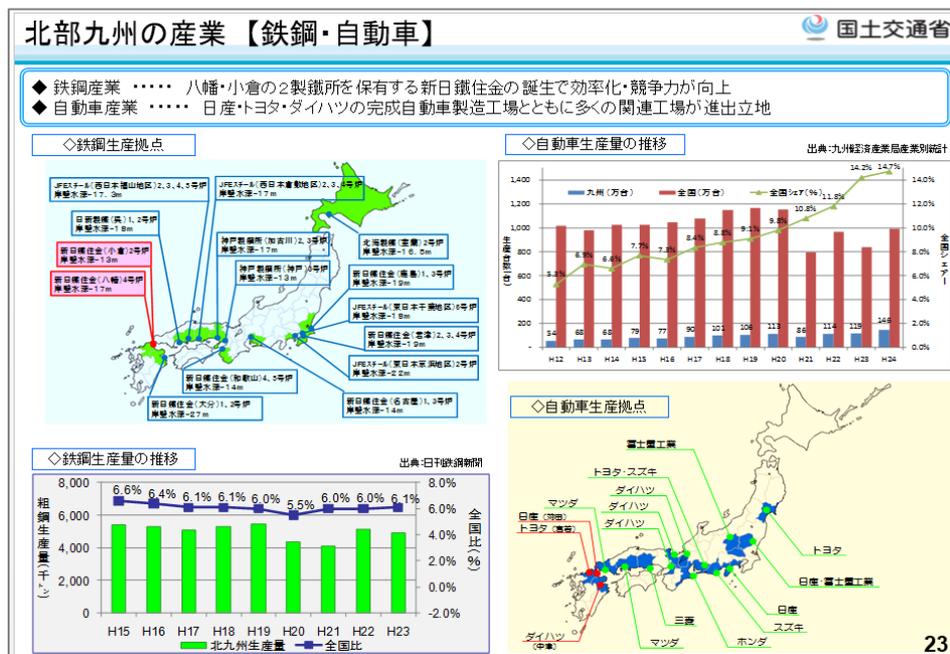


北九州空港に係るトピックスとしてはNASAとJAXAが共同開発した人工衛星を輸送したということがございます。アメリカで人工衛星自体を造るのですが、それをこれまでは鹿児島空港に運んでまいりまして、そこで鹿児島空港の近くの加治木港という港に、大体17kmあり陸上輸送で5時間ぐらいかかるのですけれども、輸送しまして、加治木港から種子島に海上輸送して、それで打ち上げるということをやってきたところがございます。5時間も陸上輸送していると、やはり人工衛星も精密機械でございますので、あまりよろしくないということで、NASAから北九州空港が使えないかと打診がありました。これは去年の話でございます。アメリカで造った人工衛星をこのギャラクシーという輸送機で運んで参りました。北九州空港は、まだ一部を土砂処分場として活用しておりまして、その関係で資材搬入のため工事用の岸壁があります。ギャラクシーで輸送してきた人工衛星をその岸壁まで運んで、そこから海上輸送するという方法を取ってまいりまして、極めて陸上輸送の時間が短いということで、NASAからもかなり好評を得たということがございます。今後はこういったニーズも受け止めていくのかなと考えているところです。

【北九州港・北九州空港を取り巻く状況】

○主な産業の状況

続きまして、港湾・空港を取り巻く状況ということで、主な産業の状況についてお話しします。



データの少し古くて恐縮でございますけれども、鉄鋼産業と自動車産業の状況でございます。

八幡、小倉には製鉄所がございまして、自動車産業につきましても、日産、トヨタ、ダイハツといった企業が九州に進出して、自動車について言えば、少し古いのですが150万台に向け生産されてきているという状況でございます。次のスライドも自動車関連産業についてです。

北部九州の集積拡大する自動車関連産業

国土交通省

- ◆ 順調な成長を前に、自動車生産目標を180万台に引き上げへ(北部九州自動車150万台先進生産拠点推進会議)。
- ◆ 完成自動車製造工場では部品の地元調達率を上げる予定であり、すでに県内に463立地地(2012年10月現在)。

◇ 関連産業の集積状況

◇ 九州地域の自動車生産能力

自動車メーカー	生産開始	敷地面積	従業員数	生産能力
白鳥自動車九州(株)	1976年12月 (津田生産)※1	236.2ha (うち日産提供九州17ha)	約3,780人	53万台
日産車体九州(株)	2009年12月	113ha	約1,000人	12万台
トヨタ自動車九州(株) 新田工場	1992年12月	113ha	約7,050人	43万台
トヨタ自動車九州(株) 小倉工場	2005年12月	32ha	約50人	22万台
ダイハツ九州(株) 大分(中津)工場	2008年8月	34ha	約50人	—
ダイハツ九州(株) 久留米工場	2004年12月※2	130ha	約3,150人	46万台
久留米工場	2008年8月	17.4ha	約50人	32.4万台

※1-1976年12月～2011年9月まで日産自動車(株)九州工場として稼働
※2-2004年12月～2006年9月までダイハツ車体(株)として稼働
出典:福岡県企業立地情報HP

◇ 九州の自動車生産台数の推移

年	自動車生産台数(千台)	全国シェア(%)
2000	54	5.3
2001	64	6.9
2002	68	6.6
2003	73	7.7
2004	77	7.3
2005	90	8.4
2006	101	8.8
2007	106	9.3
2008	113	10.8
2009	86	11.9
2010	114	11.9
2011	119	14.3
2012	146	14.7

出典:九州経済産業局産業別統計

◇ 九州の自動車生産 過去最高

毎日新聞 (平成25年4月9日)

航空機産業(MRJ飛行試験のサブ拠点)

国土交通省

- ◆ MRJ飛行試験のサブ拠点に北九州空港を活用 ～工場誘致への第一歩～
- > 我が国で初めての国産ジェット旅客機(定員70~90人)
- > 今後20年、世界で5000機以上の需要が見込まれる70~90席クラス(リージョナルジェット機)の市場に投入

平成26年10月19日(日) 西日本新聞 朝刊 (1)

平成26年10月23日(木) 西日本新聞 朝刊 (6)

半世紀ぶり国産の翼
MRJ 完成機体を初公開

MRJ 多難な空へ
国産小型ジェット 来春にも初飛行
計画に遅れ競争も激化

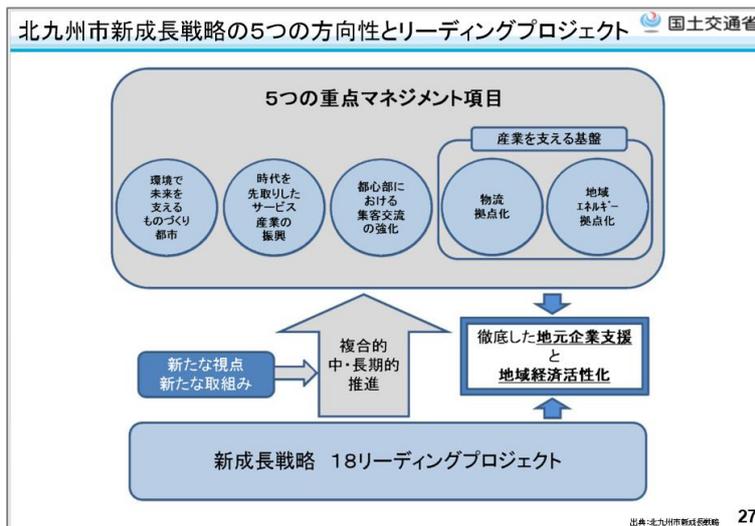
今後20年で需要5000機

次に航空機産業の状況ですが、北九州空港が MRJ Mitsubishi Regional Jet の試験飛行のサブ拠点になるということがございます。MRJ につきましては、地域間航空ということで大体、定員が 70 人から 90 人ぐらいのジェット旅客機でございます。これには 2 タイプありまして、今後 20 年で、そういう地域航空需要というものがかなり見込まれますので、その市場に導入して行こうということがございます。この 10 月にお披露目会があったところがございますけれども、基本的に名古屋で製造して、試験飛行もやるのですけれども、最終的な確認の試験飛行を北九州空港で行うというようなことがございます。一応、2016 年度の後半には北九州空港で試験飛行を行いたいとのことがございます。

○北九州の成長戦略

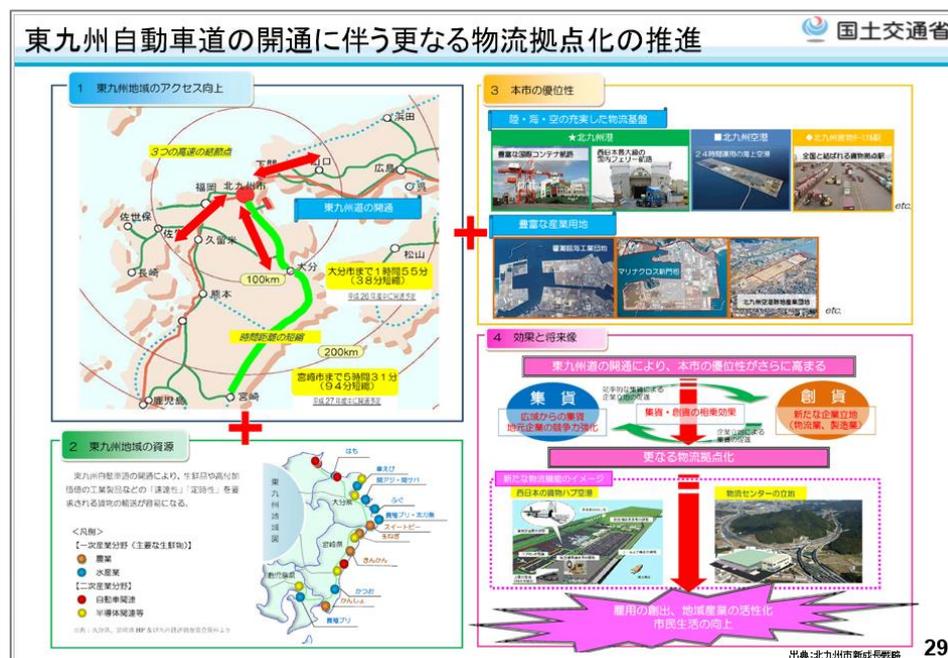
次に北州市の成長戦略について簡単にご紹介させていただきます。

これは 5 つのマネージメント項目と 18 のリーディングプロジェクトでございます



まして、一つは環境で未来を支えるものづくり都市を目指すというものでございます。その他、サービス産業の振興、集客交流の強化と物流の拠点化、そして地域エネルギーの拠点化という5つの柱でやっているということでございます。この中で主なものだけご紹介させていただきます。

ものづくりの都市を目指してということにつきましては、ロボット産業の拠点化あるいは、次世代の自動車産業の拠点化、環境産業の拠点化といったものを押し進めていくということでございます。



更なる物流拠点化の推進につきましては、先ほどお話をさせていただきましたように、東九州自動車道ができますとすでに陸海空のネットワークがある程度ございますし、広大な用地もありますので更なる物流拠点化を推進していこうというものです。集貨をすると共に創貨、企業誘致して貨物を創り出すといったことをやっていこうということでございます。

地域エネルギーの拠点化ということにつきましては、主に響灘地区を中心にしてまして風力発電等々によりエネルギーの拠点にしていこうというものでございます。特にその響灘地区はグリーンエネルギー産業というものにつきましては、ソーラーのサイトが幾つかございますし、この11月にLNG基地が供用されました。それから風力発電の洋上における現地実験も行われております。風力発電産業としてベアリング関係のロバロという企業、或いは風力発電のメンテナンスを行う北拓という企業が張り付いて徐々にグリーンエネルギー産業が集積

しつ々あるという状況でございます。

国土交通省

産業を支える『地域エネルギー拠点化』

北九州市は、エネルギー問題を解決する受け皿として国内有数の適地です

環境技術都市・エネルギー産業のバイオニアとして

1901 電力事業開始
1963 電力供給
1969 戸数増大
1973 戸数増大
1977 電力供給
1979 電力供給
1996 電力供給
2002 電力供給
2010 電力供給

エネルギー拠点としての実績

低炭素で安定・安価なエネルギー拠点の形成を目指す

- 安心して市民生活・産業活動ができる都市
- 多くの企業が選択し立地する都市
- 北九州市だけでなく九州・広域に貢献する都市

地域の成長を支えるとともに環境・エネルギー問題を解決する拠点を目標

2013

2030

世界をリードするビジネス環境

安定・安価で高いエネルギー単価の確保

再生可能エネルギーの推進

省エネルギー（ネガワット）の推進

再生可能エネルギー・蓄積エネルギーの創出拠点の形成

安定・安価で高いエネルギー単価の確保

発電事業者の立地可能性調査

北九州市地域エネルギー推進会議 部会の設置

再生可能エネルギー（ネガワット）の推進

創出拠点の形成

30

出典：北九州市新市長戦略

国土交通省

北九州港響灘地区：拡大するグリーンエネルギー産業

◆グリーンエネルギーポートひびき …… 充実した港湾インフラ、広大な産業用地などを活かして、風力発電産業アジア総合拠点化を目指す

◆風力発電産業の外、太陽光発電やエコ・リサイクルの基地に

洋上風力発電実証実験 (2MW) H25.6~

ひびき離島開発 (2MW) H25.秋~

響灘ソーラーウェイ (2MW) H26.2~

響灘太陽光発電所 (1MW) H20.2~

ひびきLNG (36万k) H26.11~

響灘太陽光発電所 (20.5MW) H26.9~

響灘ソーラーウェイ (2MW) H25.秋~

大和ガス(伴)海上 (2MW) H24.10~

市民公衆スカンター (1.5MW)

響灘ヒートポンプ

ネットワーク北九州太陽光発電所 (1.8MW) H24.12~

総合環境エネルギーリサイクル基地

北九州ワイヤルネット

ネトラエナジーひびき風力発電所 (2.0MW×1基) H18.11~

ネットワーク響灘太陽光発電所 (1.7MW) H25.7~

31

これはグリーンエネルギーポートひびき事業についての説明でございますが、風力の発電拠点というものを整備していこうというものでございます。洋上風力の発電拠点自体は港湾区域に設けることになろうかと思っております。そういった洋上風力或いは九州の陸上風力といったものを組み立てて港から搬送するようなターミナルを整備していこうというものでございます。風力ですと、羽根と

「グリーンエネルギーポートひびき」事業

◆ 充実した港湾インフラや広大な産業用地といった響灘地区の特性を活かし、今後、大きな成長が見込まれるエネルギー産業の中でも、特に風力発電産業をターゲットに企業集積を進めている。



かタワーといったものにつきましては中国等から輸入する形になりますけれども、軸受或いは発電機などが入ったナセルという頭の部分ですが、そういったものは国内で調達しますが、ものによってはやはり、響灘地区にそういう産業を誘致しよう。洋上風力の場合は輸入してきたもの、或いはここで製造したもの、或いは国内で輸送するものをここで組み立てて、近くの洋上風力発電のサイトに持って行って設置する、そのような事業を今後考えていくのかなと思います。

続いて、北九州市の観光振興プランにつきましては、このプランは平成 26 年

北九州市観光振興プラン（平成26年5月北九州市策定）

◇計画期間と目標値について

計画期間：6年間
 目標値：観光客数 2,460万人(2011年:2,242万人)
 宿泊客数 130万人(2011年:119万人)

◇「ありたい姿」を実現するための基本戦略の方向性

- 戦略の着手順
- ①北九州市＝観光都市としてのブランディング＜都市イメージ＞
 - ・市内に向けた郷土愛醸成、おもてなし意識の醸成
 - ・市外に向けたイメージプロモーションの実施
 - ②北九州市ならではの地域資源の観光資源化＜資源の発掘・磨き上げ＞
 - ・近代化産業遺産やサブカルチャー観光などの新規観光テーマの育成
 - ・産業観光・環境観光など本市ならではの特格的な観光テーマの磨き上げ
 - ・重点磨き上げエリアの設定：門司港レトロ・関門海峡など
 - ③セールスプロモーション戦略＜情報発信＞
 - ・SNSなど新規双方向メディアや既存マスメディアの戦略的活用
 - ・PR効果を高める北九州市観光大使やキャラクターの活用
 - ・北九州市ならではのオンリーワン情報などの有効活用
 - ・東九州自動車道沿線や来訪者意向を踏まえたターゲットエリアの明確化
 - ④おもてなしの充実＜受け入れ体制の整備＞
 - ・観光関連団体などとの連携による観光推進体制の強化
 - ・おもてなし人材の育成、組織的サポート
 - ・案内機能など着地サービスの充実
 - ⑤MICE戦略＜都市型集客＞
 - ・MICE誘致体制の強化
 - ・環境・グルメなどテーマ別MICEの誘致促進
 - ⑥インバウンド戦略＜東アジアからの誘客＞
 - ・案内機能強化や環境整備による受け入れ体制の充実
 - ・ターゲットエリアを意識したプロモーションの展開

クルーズ客船
 航空機定期便・チャーター便

5月に策定されておりますが、観光客数2,460万人、宿泊客130万人を6年間で達成するというものでございます。この中でインバウンドの戦略ということで、クルーズの話或いは航空便・チャーター便の更なる充実というのが位置づけられております。

【地域の産業を支える北九州港・北九州空港の整備について】

○整備の方向性

次は北九州港、北九州空港の整備についてお話しします。

国土交通省

整備の方向

1. アジア諸国に近い地理的特性を活かし対岸の成長を取り込み、陸・海・空の交通ネットワークの特性を活かし競争力の高いモノづくりを更に発展させ、北部九州の産業を支える北九州港・北九州空港の整備を図る。
2. 大規模地震等の自然災害に対する防災・減災対策や港湾施設の適切な維持管理により、安心して暮らせる地域づくり、地域活性化を推進する。

35

今行っている港湾・空港整備の方向性でございますが、やはり、アジアに近いという地理的特性と陸・海・空の交通ネットワークを活かして北部九州の産業を支える港湾・空港の整備をやっていくこと。合わせて防災関係、そして施設の老朽化が進んできていますので、その適切な維持管理を行っていくこととさせていただきます。

○現在の取組み

◆新門司地区

現在、当事務所が行っている取組みでございます。

新門司地区では自動車産業の支援、物流拠点の形成という観点で複合一貫輸送ターミナルの整備を行っております。これが新門司地区でございますが、この山際を九州縦貫自動車道が通っております。港内のここらがフェリーの拠点になっておりまして、その向い側が完成自動車の移出・移送、或いは自動車部品を輸送する拠点になっております。

複合一貫輸送ターミナルの整備(新門司地区)

- ◆九州自動車道を活かした広域的な貨物・自動車関連貨物などを主な貨物としたフェリー・RORO船等のターミナル。
- ◆移出する貨物を九州各地域へ繋げるための物流ターミナルが集積（マリナクロス新門司）。



フェリーにつきましては、阪九フェリーが神戸行、泉大津行、オーシャン東九フェリーは徳島に寄る東京行フェリーです。自動車物流センターは、完成自動車を名古屋方面に、或いは自動車部品を RORO 船で名古屋からという自動車に関わる基地でございます。完成自動車の取扱台数につきましては、23年には年40万台でしたが、24年にはさらに50万台弱まで増えてきている状況でございます。因みに、こちらには検疫施設がありまして、先ほど飛行機で子牛が輸送されてくるという話をしましたが、船でも子牛をこちらに輸送してきて、ここで検疫を受けるという拠点になっております。

複合一貫輸送ターミナルの整備(新門司地区)

- ◆フェリーは、大阪港、神戸港等に35便/週運航。
- ◆北部九州では自動車産業の集積が進んでおり、自動車部品や完成自動車等を輸送するため、名古屋港等にRORO船が5便/週程度、自動車航送船が7便/週運航。
- ◆大型船の入港及び行き会いを可能とするため、航路の増深(-8m⇒-10m)・拡幅(300m⇒400m)を推進中。その他、フェリー対応の岸壁(-7.5m)1バース(230m)を整備中。

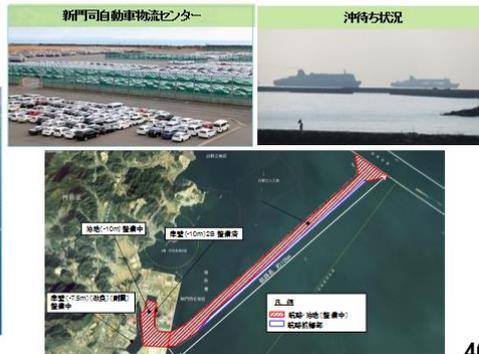
課題

- ◇大型船が入港できない
自動車関連運搬船等の船舶の大型化に対応できない。
- ◇船舶の行き会いができない
航路幅が十分ではなく、大型船舶の行き会いができないため沖待ち等が発生。



対応

- ◇航路・泊地(-8m)を水深10mに増深
- ◇航路幅を300mから400mに拡幅



新門司地区の航路でございますが、特にフェリーにつきましては、現在3社で12隻あり、これまで大体1万トンから1万2・3千トン程度でしたが、来年ぐらいから、そのうちの8隻を新造船に変えていくということで、大きさも1万5・6千トン、長さも190、200m弱という、大型化がなされるという状況でございます。

新門司地区と関門航路を結ぶ、約10kmの新門司航路という航路を我々の方で整備をしているところでございます。水深が場所によっては5・6mしかないところもありますので、最終的には水深10m、航路幅400mに整備することを目指しておりますが、最初は水深8mで航路幅を200mとし、その後300m。300mになりますとぎりぎり船がすれ違えることができます。400mにすると安全な、ある程度余裕をもって行き違えることができるという状況になります。昨年度までに水深8mで、航路幅300mの整備を行って参ったところでございます。今年度からは水深8mで航路幅を300mから400mに広げることを行って参るということでございます。

◆ 田野浦地区

次に、RORO 船に対応した老朽化に伴う岸壁改良ということで田野浦についてお話しします。

RORO等に対応した岸壁改良(田野浦地区)

- ◆昭和40年代に竣工し、西日本初のコンテナターミナルやセメント輸送基地など港湾物流、生産活動の拠点として古くから北九州港の中でも重要な役割を担ってきた。
- ◆中古車の輸出や国内外RORO船の基地として精密機械等を扱っているが、エプロン陥没に伴う荷役制限など施設の劣化により港湾荷役に支障が生じている。そのため効率的な物流機能確保のために岸壁改良を整備中。

国際RORO船利用状況

バルク船利用状況(シメント積み下ろし)

田野浦地区 岸壁(-9m)(改良) 【整備中】

43

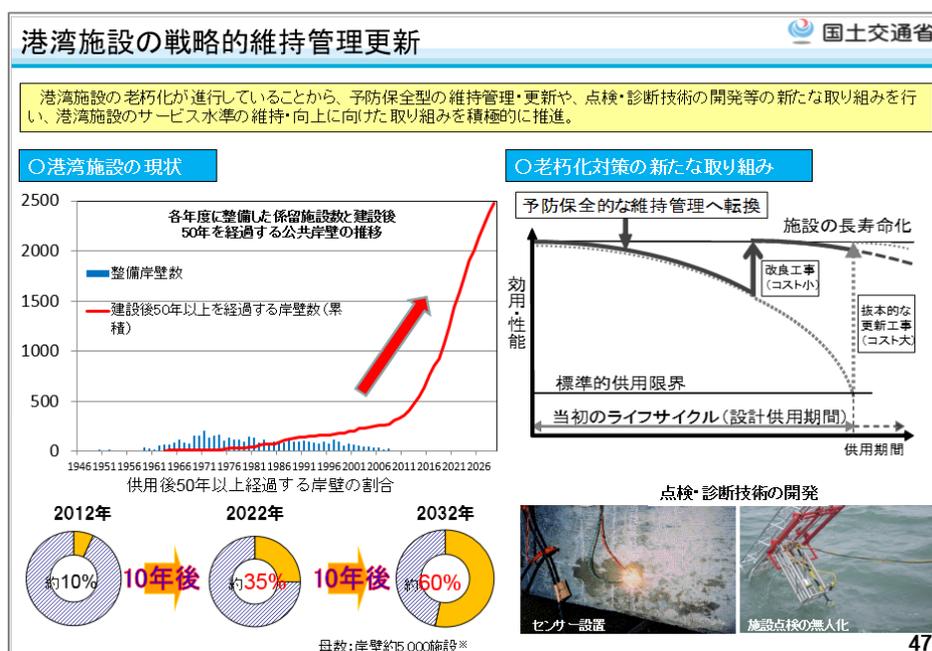
田野浦につきましては施設が昭和20年代にできたということで、かなり古くなっております。他方で韓国に向かう国際RORO船の基地となっており、精密機械を輸出するRORO船も就航しております、この岸壁の改良を行っている

ところでございます。フェリーとか RORO 船ですが、これにつきましては航空機と一般のコンテナ船との中間に位置するといえますか、航空機よりはコストが安く、コンテナ船よりは若干高いのですが、リードタイムはコンテナ船よりはかなり早くできるが、飛行機よりかはちょっと遅いというようなことがあります。特に東アジアといった所のダイレクト便にはかなり有利です。北九州港から先程言いましたように田野浦から出ている訳でございますが、下関等々でも就航しておりまして、かなり効果を得ているというものでございます。

国際 RORO 船につきまして、生鮮品のトマトと切花のゆりの港別輸入シェアについて下関の例で申しますと、数量でトマトは 34%、ゆりが 72% という状況でございます。また日産につきましても、自動車部品を下関から RORO 船で出す、フェリーで出すというようなことをやっております。

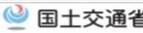
◆老朽化した施設の的確な維持管理、更新の推進

続きまして、老朽化対策ということでございます。



これは全国のデータになりますけれども、港湾施設は 1970 年代、80 年代にも多数造ってまいりましたけれども、それが、耐用年数は 50 年でございますので、50 年経過する施設がこれから急激に増えるということが起こります。50 年以上経過する施設の割合が 2012 年には 10% だったのが、2022 年には 35%、さらに 2032 年には 60% になってしまうということです。他方でかなり老朽化が進んでから手当するとかなりコストがかかりますが、こまめに改良工事を行っていくと比較的安いコストでやっていけるというようなこともございます。

北九州港の港湾施設の現状で申しますと、全部で施設が 172 ありまして、そのうち直轄の国有港湾施設は大体 60%の 102、残りの 40%は北九州市が保有している施設でございます。やはり西海岸地区や洞海地区に施設が多く、特に昔の施設が多いという状況になっています。26 年 4 月の時点ですが、40 年経過している施設はかなりあるということで、あと 10 年も経てば耐用年数の 50 年を過ぎてしまうという状況でございますので、改良を適切にやっていく必要があるということでございます。

 国土交通省

予防保全計画策定の考え方

予防保全計画導入の趣旨

港湾施設は点検により老朽化状況等を把握したうえで、施設毎に適切な維持管理のために必要な維持管理計画を作成している。

一方で港全体での事業費縮減や各年度の事業費平準化が求められており、港単位等の俯瞰的な視点に立った検討が必要。また、より厳格なストック管理が求められることから、真に必要な港湾施設の選択と集中を図りつつ、施設の延命化とライフサイクルコストの縮減を実現するため、予防保全計画の導入が必要不可欠。

予防保全計画の概要

作成主体	国及び港湾管理者が共同で作成
計画期間	5 年
対象港湾	重要港湾以上（地方港湾も可）
対象施設	国有港湾施設（港湾管理者所有施設も可）

対応方針の考え方

- ・施設の社会的状況（利用状況、代替性の有無、緊急時利用想定の有無等）
当該港湾においてその施設がどれだけ必要性や重要性の高い施設であるかを判断するための指標。
- ・施設の物理的状態（老朽化状況、構造特性）
各港において当該施設への何らかの対策がどれだけの緊急性を有しているかを判断するための指標
- ・施設の利用転換等
将来的に廃止する施設、既存の施設として重要な役割を果たせないと考えられる施設等は用途変更し予防保全事業は実施しないなど、コスト縮減やストック管理等を意識した計画的かつ合理的な計画となるよう配慮。

49

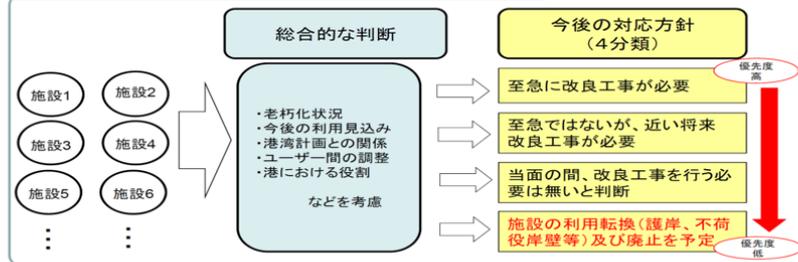
それで、適切にということで予防保全計画を作ってやっていこうという、これは全国的な方針でございます。港湾施設の選択と集中を図って、施設の延命化とライフサイクルコストの縮減を実現するということで予防保全計画を導入してやろうということでございます。作成主体は国と管理者が共同で作成し、計画期間は 5 年間で、重要港湾以上の港湾が対象です。とりあえずは国有港湾施設を対象に計画を作っていこうということでございます。

基本的に各施設についてその老朽化の状況とか、今後の利用の見込み、或いは港湾計画との関係等々総合的に判断しまして今後の対応を 4 分類し、至急に改良が必要、至急ではないが近い将来改良工事が必要、当面改良工事を行う必要はない、或いは施設の利用転換か廃止するという 4 つに分類をします。これはフォーマットになりますけども、施設毎に 4 つの分類をして対応・方針を示して計画的にやっていくということでございます。北九州港につきましても、現在北九州市と計画を進めているところでございまして、今年度中にはできると考えているところでございます。

予防保全計画

- ◆ 予防保全計画を策定し、同計画に基づく予防保全事業の導入により、具体的には特に以下の目標の達成を目指す。
 - ① 個々の港湾施設のライフサイクルコストの縮減、延命化
 - ② 各港の予防保全事業を行う施設の選択と優先順位付け
 - ③ 各港での改良工事の各年度の事業規模の平準化
 - ④ 陳腐化した港湾施設の廃止や利用転換の推進
- ◆ 予防保全計画の策定について直轄事務所と港湾管理者が協議し、施設毎の対応方針、老朽化対策の優先順位等を決定。

【港湾施設の対応方針に関する決定までの概念図】



○ ○ 港 予防保全計画 (イメージ)

○ ○ 港 港湾管理者 (○ 県), ○ ○ 地方整備局 (○ 事務所)

港湾名	地区名	施設名	完成年次	主な利用状況	港湾計画との関連 港湾計画における施設としての位置づけられていないか	老朽化状況	対応方針(案)	事業規模(百万円)						
								概算 事業費 (百万円)	HO1	HO2	HO3	HO4	HO5	
○ 港	○ 地区	A岸壁	1959	飲料・砂の移入	利用機能が既に位置づけられていない	老朽化が著しい	廃止	1,000						
○ 港	○ 地区	B岸壁	1969	コンテナ定期結航の利用	見直しは予定されていない	上部工にひび割れが著しいなど老朽化が著しい	利用転換をかけたいため予防保全事業を優先的に実施							

◆ 南海トラフ巨大地震等に対する事前防災・減災対策

次は防災の関係でございます。防災の関係といいますと、南海トラフ巨大地震等の地震、津波に対する事前防災や減災対策のことでございます。

南海トラフ巨大地震等の地震・津波に対する事前防災・減災対策

切迫する大規模地震・津波

○ 南海トラフの地震をはじめ、全国で大規模地震の切迫性が指摘されており、それに伴い、巨大津波の発生も懸念されている。

【海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率】

- 平成15年の中央防災会議で提示された震源域
- 地震調査研究推進本部「活断層及び海溝型地震の長期評価結果一覧」(2013年5月24日改訂)における南海トラフの地震の震源域

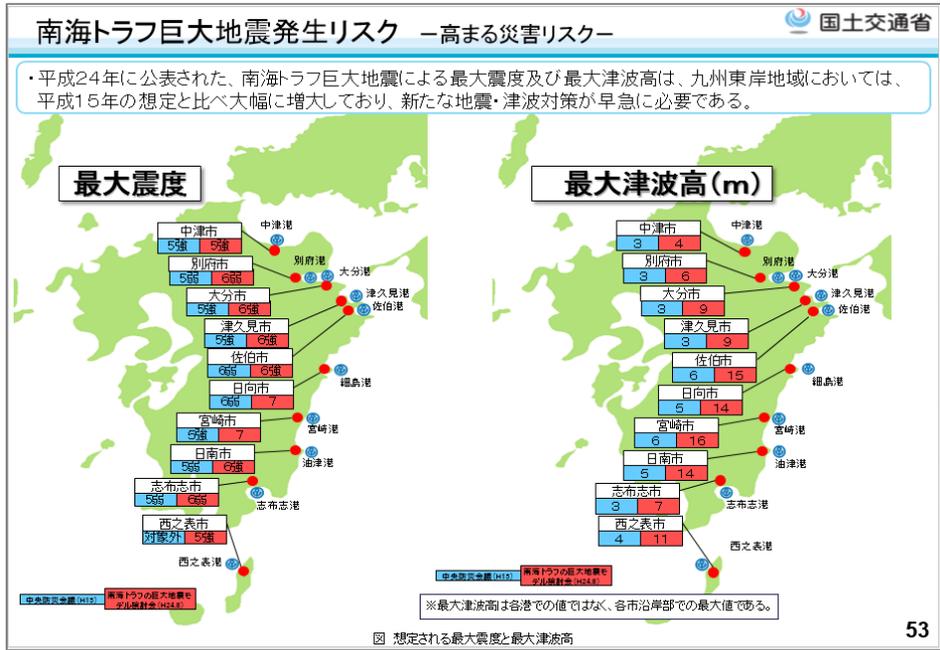
- その他海溝沿いの主な地震の今後30年以内の発生確率
- 横室沖(M7.6程度) 50%程度
 - 三陸沖北部(M7.1~7.6) 90%程度
 - 宮城県沖(M7.0~7.3) 60%程度
 - 三陸沖南部海溝帯(M7.2~7.6) 50%程度
 - 茨城県沖(M6.9~7.6) 70%程度
 - 安芸灘~豊後水道(M6.7~7.4) 40%程度
 - 与那国島周辺(M7.8程度) 30%程度

日向灘のひとまわり小さいプレート間地震(M7.1前後) 70~80%程度

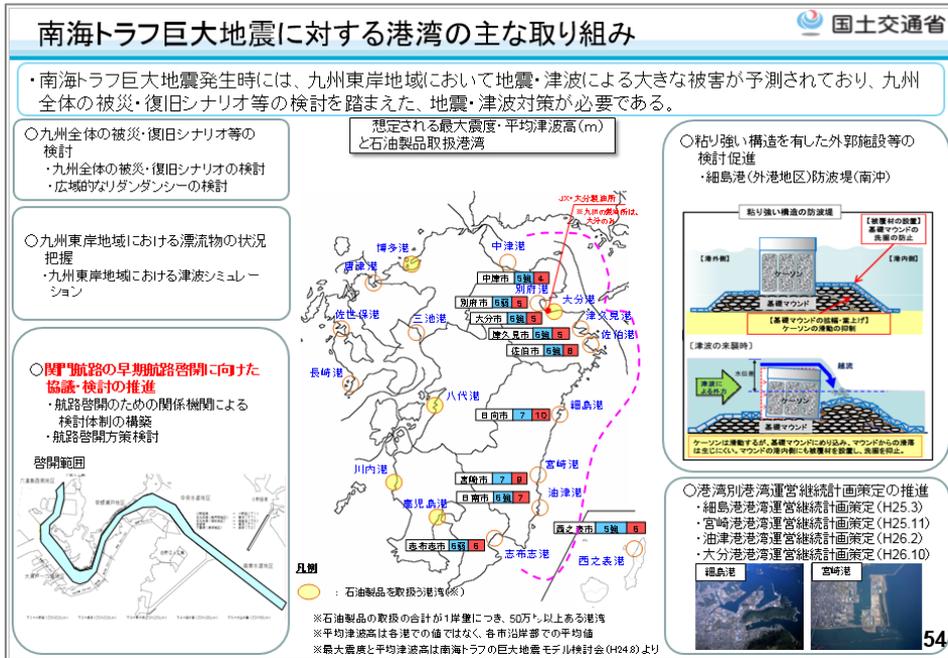
南関東の地震(M6.7~7.2程度) 70%程度

南海トラフの地震(M8~M9クラス) 60~70%程度

皆さんご承知の通り、今後 30 年以内の発生確率は、南海、東南海等の南海トラフが 60%から 70%程度ということで、かなり差し迫っている状況でございます。

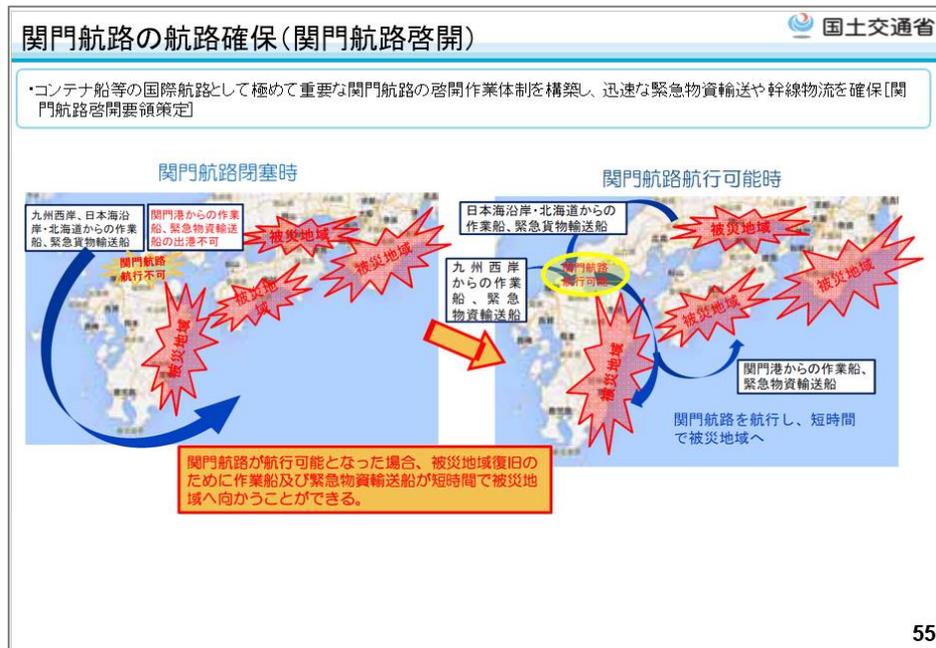


次のスライドの左は最大震度ですが、宮崎辺りでは震度 7 と予想されています。右は最大津波高です。宮崎、日向といった所では津波の最大高が 15m ぐらいになるとされています。青色は平成 15 年の時の推測でございまして、赤が現在公表されている平成 24 年の推測でございまして。

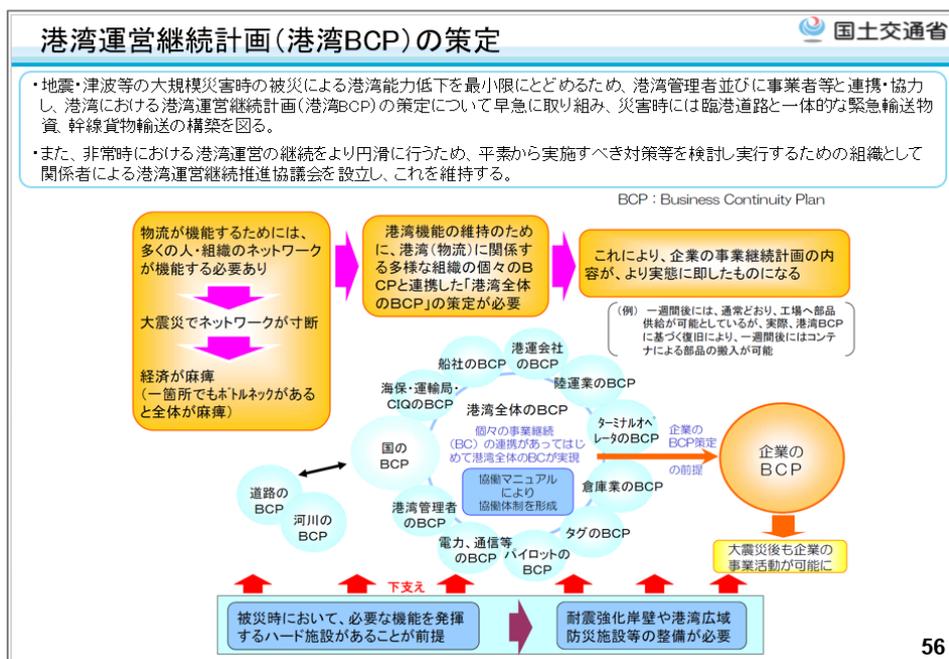


それで、対策となりますと、津波が襲ってくる宮崎等の九州東岸域では、防

波堤です。釜石の湾口で一定の効果を果たしたのですが、より効果を発揮するために、こちらは防波堤の断面図ですが、港内側に石を更に築いてケーソンが簡単に倒れないように補強して、時間を稼ぐといったことをやろうとしているのでございます。



北九州港の辺りにつきましては、関門航路の閉塞、漂流物もあるかもしれませんので、そういった対応を検討していく必要があるだろうということがございます。

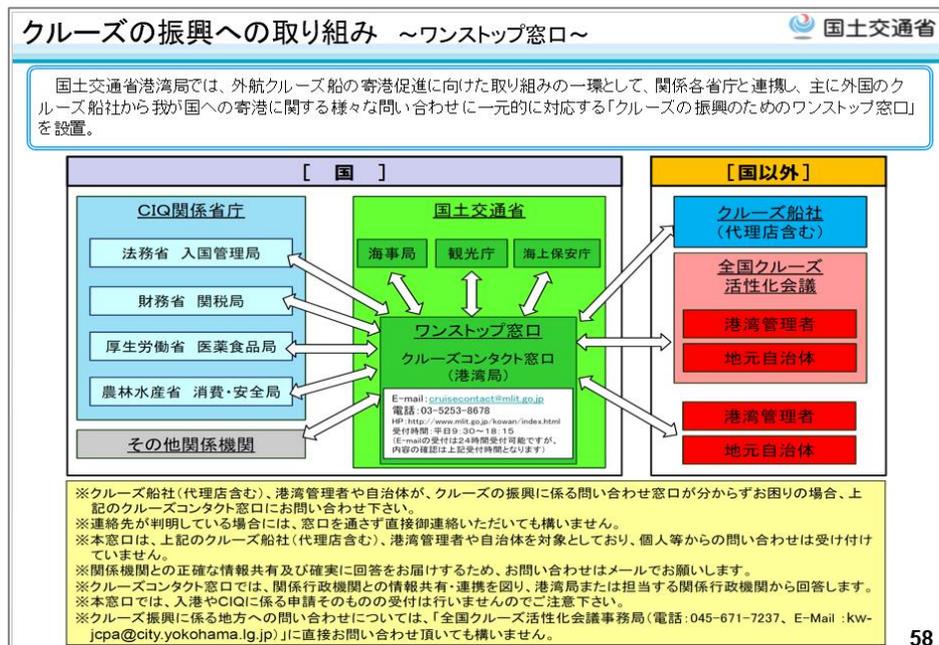


また、各港湾別に BCP を作りつつありまして、九州管内では細島港、宮崎港等の 4 港が港湾 BCP を作っているところがございますが、北九州港につきましてもエリアの作成に努めているという状況でございます。

関門航路の啓開については、海上保安部と一緒に関門航路の啓開の要綱を策定しているということでございます。関門航路がいち早く通れば被災地に対しても緊急物資を輸送できるということで、やはり関門航路の啓開がかなり重要ではないかと思っております。これも今年度には要綱が策定されると聞いておるところでございます。

◆クルーズの振興への取組み

続きまして、クルーズの取り組みでございます。



クルーズにつきましては、もちろんクルーズ船が接岸できるようなハードの整備はこれまでもやってきているところがございますが、本省でワンストップ窓口、クルーズコンタクトワンストップ窓口というのを港湾局のほうで設け、関係官庁、あるいは港湾管理者とか船会社から問い合わせがあれば、関係省庁等に繋ぐという窓口を開設しているというところがございます。これ以外に九州地方整備局としましても港湾管理者や大手船会社等を招いての寄港促進のための意見交換会といったものも実施しているところがございます。

◆北九州空港における取組み

次は、北九州空港の現在の取り組みでございます。

北九州空港における取り組み 国土交通省

- ◆ 現在運航されている定期便等によりナイトステイスポットに余裕が少なく、今後のナイトステイ機の増加及び新規就航に支障があることから、エプロンの増設を実施。【2014年(平成26年)4月供用開始】
- ◆ 2006年(平成18年)9月に発生した台風13号に伴う越波により、場周道路縁石の飛散、滑走路上等へのゴミの散乱及び着陸帯一帯が冠水。今後の空港運用に支障が生じないよう越波対策を実施。【2014年(平成26年)3月対策完了】

◇2014年度(平成26年度)事業実施内容
・GSE通路のコンクリート舗装



60

最近の取り組みにつきましては、平成18年に台風の越波によって、かなり浸水しましたので護岸の嵩上げ工事をやってきたということでございます。対策自体は今年の3月に対策は完了しております。それからナイトステイ機の対応という観点からエプロンの増設を行いまして今年の4月から供用しているという状況でございます。先ほどMRJの試験飛行の話をして頂きましたけれども、その試験飛行の関連施設でございますとか、大型の貨物専用機の対応のためのエプロン等の整備が緊近の課題と考えているところでございます。

【今後の北九州港・北九州空港の整備について】

最後になりますけれども、今後の北九州港湾・空港の整備についてでございます。

先ず、地区別にバシッと書ければいいのですが、なかなかできませんので、とりあえずキーワードを並べてみたというところでございます。全体の方向としましては、やはりアジアに近いということ、それからこのエリアというのは災害・大地震というのは少ない地域であるということ、すなわち全国的なリダンダンシーの観点ということからも考えていく必要があるのではないかと思っております。そして、東九州自動車道を含め、陸・海・空のネットワークの活用、そして広大な臨海部の用地の活用、産業の誘致、そしてそれを支えるための港湾・空港のインフラを整備する。また、やはり老朽化対策というものは、先ほ

ど申し上げましたように予防保全計画に沿って確実に対応していくことと考えております。

今後の北九州港・北九州空港の整備について		国土交通省
◆地区	新門司地区、響灘地区、西海岸地区、門司港レトロ地区、北九州空港地区 等	
◆キーワード	○産業(自動車、鉄鋼、再生可能エネルギー、航空、観光 等) ○アジア、陸・海・空ネットワーク(東九州自動車道含む)、リダンダンシー 広大用地、物流拠点(ロジスティックパーク等)、老朽化対策 等 ○国際コンテナ・RORO・フェリー等 ○クルーズ、レトロ ○24時間利用、滑走路延伸、航空貨物拠点、シー&エアー、空港アクセス ○地域創生	
		62

続いて地区別にどのような方法が考えられるのか私なりに考えてみたいと思います。

まず、新門司地区でございますが、新門司地区は先ほどお話しさせていただきましたように、やはり自動車あるいは中古自動車、将来的には次世代の自動車というものを含めて、こういった自動車産業を支える。今は内港でございますけれども、外港への展開ということも考えられるのではないかと考えてございます。航路の整備もしておりますけれども、水深10m化へ向けて、段階的に航路幅を広げていって、できるだけ早く水深10mの供用を図っていきたいと考えてございます。また、フェリーや自動車航送船あるいはRORO船が大型化、或いは多く就航するようになってくれば、外港への展開というものもあるのではないかと考えております。また、響灘地区につきましては広大な臨海部への用地があるわけございまして、またアジアに対して、関門航路を通航しなくていいというメリットを活用しまして、集積が進んでおります風力やバイオマス等の再生可能エネルギー産業、これを支えるような港づくりをして、特に風力発電の拠点港ということにつきましては、拠点港化が国内で遅れますと、中国・韓国にその拠点を取られることも懸念されますので、できるだけ早く、風力発電の拠点港になるよう整備していくことが必要と考えております。また、鉄鋼産業については、鉄鋼製品、コンテナ化が進んでおりますので、近接する

ひびきコンテナターミナルのコンテナ利用の促進がやはり重要になってくると思っております。これが進めば響灘西地区へのアクセスのための橋梁の整備も必要となってくるのではないかと思っております。また、物流拠点、響灘を中心とする物流拠点形成というものにつきましては、特にロジスティックパークというものの開発は検討してみたいなと思っております。このロジスティックパークにつきましては各企業のロジスティック部門のセンター部門、或いはセンターを誘致して集約する。このために必要な陸・海・空のインフラの整備或いは情報インフラの整備というものをやる。また、港湾管理者は推進役として、関係の官公庁や民間を結束させるというような事例もございますし、ロジスティック研修等を行ってロジスティックの人材確保をしていくという事例もある訳でございます。この事例というのは欧米に既にある訳でございます、バルセロナ或いはブレマーハーフェンといった所に事例があるところでございます。このロジスティックパークの研究につきましては、政策研究大学院大学教授の井上先生が詳しいということで、まさに先生に一度話を聞きながら勉強していきたいなと思っております。

また、北九州というのは先ほどの話で災害が少ないということで、リダンダンシーの点と、そして響灘エリアでは広大な用地活用ということでその可能性を検討してみたいと思っております。それから、レトロ地区でございますが、私も視察対応で色々な方にご紹介させて頂いているところでございますけれども、歴史的建築物は良いのだけれども、もっとうまく活用すれば、もっと人が呼べるのではないかとといったことを時々聞く訳でございます。私案でございますけれども、歴史的な建築物の中に当時の模造品を置いて、イベント時に限って、人もその当時の服を着て、観光客に密接すると、或いはバナナのたたき売りみたいなものをするという、日光江戸村みたいなことを、みなと祭りとかイベント時に限ってやってみたらどうかというふうに思っているところでございます。更に、やはり世界遺産に登録されれば、八幡製鐵所との連携ということも考えてみたいと思っております。

西海岸でございますが、こちらは先ほどから申し上げておりますけれども、クルーズの対応として、今は老朽化している岸壁の改良といったハード面の対応に加え、27年度に国交省の要求として、クルーズ船を受け入れるための先導的の事業というものを要求してございまして、具体的には人と車両を区分けするとか、或いは無線 LAN の設置、或いは多言語サービスといったものの現地実証事業を行うというものでございます。

最後に空港の関係でございます。空港につきましては、やはり 24 時間利用が可能だということ等々を活用しまして、福岡空港と適切に分担しまして、貨物は東九州自動車道等を活用して、集貨して貨物を拡大していく、或いはシー

&エアを拡大していく。他方で旅客につきましては、福岡とのアクセスをうまくして、早朝・深夜の羽田便、或いは東南アジア等の国際便を誘致して実績を作っていくのかなど。その上で3000m滑走路の延伸というものがあるのかなど。延伸部分の土地につきましては、今は地盤改良中でございますけども、2年も経てば土地として使えるようになるのではないかなどというふうに考えております。3000m化になれば大型化も進み、或いは欧米の旅客直行便というのも就航可能になってくるのではないかとというふうに思っております。

シー&エアですが、さらに拡大されていけば空港島とは別に港湾施設を整備するというのも考えられるかなど。あと、もちろん航空機産業の誘致ということで地域の活性化ということでございます。旅客面、物流面、誘致面ということで空港のアクセスの改善というものが大事ではないかと思っております。当面は高速バスで、将来的には沈埋トンネルで結ぶとか、新幹線というのもいいのではないかと思っております。

以上でございます。やや雑把な説明になって申し訳ございませんでしたが、以上でお話を終らせていただきます。ご清聴ありがとうございました。

(以上、講演要旨を抜粋)