

## 第35回博多港地方港湾審議会 議事要旨

1 日 時 令和8年2月4日(水曜日) 10:30~12:00

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 博多港港湾計画の一部変更について(箱崎心頭地区)

5 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、審議事項の内容についての質疑・意見交換等

(内容は以下のとおり)

[ 議案第1号 ]博多港港湾計画の一部変更について(箱崎心頭地区)

(会 長) 委員からご質問、ご意見をいただきたい。

(委 員) RORO 船が大型化していくことを予測して、埠頭を改良したいという計画は必要なことだと思う。RORO 船が運ぶ主な貨物として、5ページのスライドにはいろいろ掲げられているが、現在の様子や今後の動向からすると、この中の何が増えていくのか。

(事務局) 船会社からは、福岡市及びその都市圏が大消費地であるという特性から、生活必需品の需要がかなり大きいと聞いており、人口増加などの背景から、スライドで示した飲料や食用品、日用雑貨などは、今後ともさらに伸びていくのではないかと考えている。加えて、集貨の取組みという目線では、九州内で生産される工業品など福岡・九州から出る貨物も増えると考えている。他には北海道と九州の農産品について、季節的な特徴を活かしたやりとりが相互に広がっているとも聞いており、幅広い貨物において今後とも伸びていく可能性があると考えている。

(委員) 最近、スクラップの金属については、近隣国が高価格で買い上げていくため国外に流出している。資源を循環する国内の製錬業者が製錬技術を持っているにも関わらず、購入できない状況であるため、国内で発生したスクラップが国内で循環されにくい状況が生まれているとよく言われている。経済産業省がまだガイドラインを策定していないためだと思われるが、現状として港の水際で何がどこにどれくらい流出しているのか測定し、まずはデータを上げて、経済産業省が日本のガイドラインを作る基礎にすべきとの声が国内の金属製錬の業界からは聞こえてくる。このトピックスに触れるような知見があれば、お聞かせいただきたい。

(事務局) スクラップの金属はバラ積みの貨物船で運ばれており、RORO 船の貨物としては、ほぼないという認識である。RORO 船については、発着地あるいは到着地などの詳細な調査は国においてなされているが、一般のバラ積みの貨物船においては、そういった調査がなされていないと認識している。

(事務局) サーキュラーエコノミーに関して、RORO 船はバラ積みの貨物船に比べ、海運の中では運賃負担力のある、単価の高い貨物が運ばれているという実態である。例えば金属スクラップ、鉄屑などは比較的安いバルク船で一部外国に輸出されたり、国内であればトラックで陸上輸送されている。その中で例えば島をまたぐ、北海道や沖縄から九州に持ってくる際には RORO 船も使われる可能性があると思う。そのため、九州がレアアースやレアメタルといったものを、再精錬をする場所となれば活用が進むのではないかと思われる。

(委員) 今後、スクラップ金属の海外と日本とのやり取りについて、港湾が何か役目を果たせることがあれば、このような話も頭の片隅に入れていただけたらと思う。

(事務局) 先ほどの今後の貨物需要についての質問に関して補足する。

スライド6ページの輸送手段別の割合のグラフのとおり、輸送距離が長くなるほど RORO 船・フェリーの輸送シェアが大きくなる。労働基準法が改正され、トラックドライバーの拘束時間が厳しくなった物流2024の問題などを背景として、輸送距離が長くなるほど、トラックではなく海上輸送を選択する動きがある。

グラフの区分で、700キロから1,000キロに敦賀航路が、1,000キロ以上に東京航路が該当するが、見てのとおりモーダルシフトが進んでおり、海上輸送が増えてきている。トラックで輸送されていたものが海上輸送に切り替わっていくこの動きは、今後も変わらないものと考えている。

船会社に聞くと、このような需要から貨物輸送の依頼があっても、すでに満載

に近い状態になっているため、断らざるを得ない状況が出てきているとのことである。

今後、船を大型化することによって、これらの貨物を運ぶことができるため、モーダルシフトの需要に応じた貨物増加が見込まれると考えている。

(会 長) 長距離になるほど、RORO 船での輸送が増えるということであり、例えばカーボンニュートラルという視点で委員からご意見をいただきたい。

(委 員) 先ほどの説明で、RORO 船を使うことで CO2の排出量が削減できるという事例を2つ挙げられたように、この RORO 船というのはとても重要でいいことだと思っている。

気になった点としては、東京航路は積載率が100%に近くなっていて余力があまりなく、敦賀航路も今後増えていくといった意味では、船の大型化で対応することはもちろん良いが、一方で、新しく造船するとコストや時間もかかると思うが、便数を増やすような計画もあるのか。

(事務局) 今回計画を検討するにあたり、当該航路を運航している船会社とは協議を重ねており、便数の動向や今後の展望も聞く中で、東京航路については、増便ではなく現在の週6便4隻体制を維持しつつ大型化をしていく意向である。

一方、敦賀航路は1隻で運航しているが、積載率が顕著に増加してきている状況もあり、将来的に増便の可能性はあると聞いている。

(委 員) CO2削減に向けて物流はとても大切であり、この RORO 船が活躍するので、ぜひ脱炭素化に向けて頑張っていたきたい。

(会 長) 今後のモーダルシフトの流れについて、委員からご意見をいただきたい。

(委 員) モーダルシフトについては、トラックからのシフトということで、労働時間とCO2の削減という非常に意味があることだと思っている。

当然船もリプレイスを重ねていくたびに大型化していく傾向は明らかであり、港側の制限によって大型化できないということはネックになるので、港の施設が大きくなる、広がる、深くなる、長くなるというのは非常に有益な対応である。需要が増えてくれば、それに合わせて頻度を増やしていくというのが基本的に船会社側の発想でもあるので、今後、モーダルシフトが進んでくれば、当然に増便や大型化というのは視野に入ってくると思う。

(会 長) 耐震強化の必要性という観点から委員にご意見をいただきたい。

(委 員) 福岡では警固断層の地震発生確率が高いと言われており、地震への備えは喫緊の課題だと考えている。

国土交通省の基準では、耐震強化岸壁が2種類あり、1つ目が現在取り扱っている物流を震災が起こった場合も維持するという目的のものである。2つ目が、緊急物資輸送を担うという目的のもので、これは被災した方々の生活用の物資や、復旧などの資材を運ぶために必要な岸壁というものである。今回の箱崎ふ頭の岸壁については、前者の幹線貨物輸送ということで、例えば福岡が被災した場合においても物流を止めないという観点で非常に必要性が高いと考えている。

国土交通省は、幹線貨物輸送のための岸壁としては、コンテナ、フェリー、RORO 船のほか、博多港は対象ではないが、国が指定しているバルク戦略港湾、これは穀物、鉄鉱石、石炭の取扱いだが、これらの主要な岸壁については、基本的に耐震強化が必要であるという考えである。

今回の東京航路と敦賀航路は、まさに我が国の基幹的な航路であり、耐震強化すべき岸壁だと考える。

(会 長) 労働人口の減少という傾向の中で、貨物のハンドリングという観点から委員にご意見をいただきたい。

(委 員) 物量が減っており、また荷役する人員の不足という問題も抱えているが、博多港から九州、全国、日本の国力を上げていく意味でも、岸壁の耐震も含め、新しい物量を探っていきたい。また新しい船に就航してもらうという意味合いでも、博多港が元気だということを示せるよう頑張っていきたいと思っている。

(会 長) 今回の整備は大きな投資になるかと思うが、これについて委員からご意見をいただきたい。

(委 員) 福岡都市圏、並びに九州の経済を支えている博多港であるため、まず市民の皆さんに博多港の持つ重要性を認識してもらうことで、今後の開発について市民の協力も得られると思う。物流の2024年問題で働く人員の課題がある中、アイランドシティのバンプールにおいて働き手の休憩所を確保するなど、随分協力してもらっていると思う。

博多港が日本海側に位置するという地理的な部分は、他の港にない優位性を持っているため、今後も中国、韓国、台湾等のアジア航路や、国内の日本海側の

北海道も含めたルートをしっかり維持するという意味でも、今回の変更について応援をしていきたい。

(会 長) 物流の2024年問題は、トラックドライバーの問題だけではなく、港湾で働く人たちの問題でもある。これに関して委員からご意見をいただきたい。

(委 員) この会議に参加をさせていただき、博多港で働いている我々は九州の物流の拠点となる博多港で働いているということを改めて感じた。今回の岸壁の耐震というところで考えると、2024年の元日に石川県で地震があり、全港湾の仲間が組織している職場も2年経った現在でも未だ、港が完全に機能していないと聞く。それを考えると、岸壁の耐震の必要性について、港で仕事をしている我々も、当然安心して働ける職場であり続けることが大事で、九州の物流を守ることを考えると、博多港の耐震強化岸壁が早期に整備されることで、九州の移流や経済の安定につながる港になると思っている。

(委 員) 今回の計画変更のポイントはいくつかあるが、1つは先ほどからの耐震化だと思う。もう1つは、国際 RORO 船の就航を予定しその利用目的だった岸壁を、東京航路や敦賀航路において重要性が高まっている国内の RORO 船の利用へ変更したいというもの。国際 RORO 船は就航予定もないので見直すということだが、それで本当に大丈夫なのか尋ねたい。

例えば、TSMC などが進出し、非常に投資も進んでいると思うが、今後10年先などを考えると、国際 RORO 船の拡大による影響はないのか。例えば、台湾あるいは中国などからもっと拡大したいという話があった場合に、対応はどのように考えているのか尋ねる。

(事務局) 今後の国際 RORO 船については、今回計画の位置付けでは対応する岸壁を明示していないが、外国航路の多目的な利用を図っている Hz5岸壁があり、中古車、重機の輸出、あるいは曜日によってはクルーズ船など、多目的な船に利用されている当該岸壁での対応を考えている。航路誘致については、船会社や代理店に対し、博多港の強みやサービスの紹介などに取り組んでおり、国際 RORO 船についても、博多港の利用に向けた提案を行うなどの誘致活動を現在も続けている。アジアからの近さを活かして、対アジア拠点港という博多港の将来像といった観点からも、引き続き、国際 RORO 航路の誘致に取り組んでいきたいと考えている。

(委 員) 国際 RORO 船に対応する(Hz5)岸壁について、水深は十分だと思うが、延長

は240メートルである。日本よりも外国の方が非常に大型化が進んでいると思うが、対応できるということによいか。

(事務局) 240メートルの Hz5岸壁と連続する Hz4岸壁の利用がない場合には、連続のバースとしての利用も可能である。実際に、全長300メートルを超える大型クルーズ船の利用にも対応できており、既存の岸壁スペック、規格としては十分対応できるものと考えている。

(会長) 国際 RORO 船でいえば以前、上海スーパーエクスプレスが博多港に就航していたが、大型クルーズ船にも十分対応できるため問題ないということによいか。

(事務局) 船の着岸については問題ない。ただし、船会社は岸壁だけではなく、背後の野積み場の利用も併せて希望すると思うので、実際の利用にあたっては、様々な調整が発生することになると思う。それらの調整が整えば就航を受け入れることができるのではないかと考えている。

(会長) 福岡市を支えるインフラストラクチャーとしての必然性について、委員にご意見をいただきたい。

(委員) 人口がまだ増加している福岡において、RORO 船を中心とした物流がインフラストラクチャーとして大事だと今回改めて認識した。九州の人口の7割を担う背後圏の物流の入り口であるということも、インフラとしても博多港は重要な場所であり、災害を考慮し、今回の計画変更を機会に強固な岸壁等も整備される予定であるため、箱崎ふ頭がさらにサステナブルになっていくことも期待される。博多港の限られた資源を有効に活用していくという意味でも大事な一歩になるのではないかと思う。

一方で、福岡市は基本計画を2024年12月に策定し、これが都市計画マスタープランをはじめ、様々な計画に波及している最中という観点から見ると、この箱崎ふ頭などは、物流がメインで人は危ないため訪れない場所だが、レクリエーションなどのほかのエリアともつながるよう、博多港全体で交通ネットワークを含むインフラとしてつながると良いと思う。安全を確保することは非常に大事であるが、市民が使いやすい、期待されるような博多港であってほしい。

(会長) 同じような視点から他にもご意見をいただきたい。

(委員) 福岡市の総合計画では、成長戦略とともに、成長を生活の質の向上につなげ

るという大きなビジョンを掲げている。港湾のインフラは、私たちが日頃生活している中ではなかなかその重要性を意識しづらい。しかし、だからこそロバスト性、冗長性が必要であり、災害対応や少子化による働き手の減少などをしっかり見越してこのような投資をしていくということが、長期的に私たちの生活を支える上では重要であると感じている。港湾の役割は、そこに運ばれる貨物があるものである。スライド5ページに生産地と消費地のマップが示されているが、九州が今後も強い製造業や農業で生産が続いてこそ、博多港の役割も益々大きくなると思う。消費地という点では、九州全域は人口が長期的には減っていくが、その中にあっても福岡都市圏を中心に成長を続けていくということが期待される。

スライド6ページにある、敦賀航路の積載率増加のデータについて、令和2年はコロナ禍の影響が多少あったのではないかと感じたので、恣意的なデータの見せ方だとの疑念が出ないように表示の工夫をしたほうがいいと思う。

全体として提案の内容は、福岡市だけではなく九州全体において重要な基幹的なインフラの更新として重要だと思う。

(事務局) 客観的に納得いただけるデータの示し方は、今後ともしっかり心がけたい。

(会 長) 他にご質問、ご意見等はないか。

それでは本審議会としての意見をまとめたい。委員の方々より、利用しやすい港湾、あるいは今後のカーボンニュートラル、船舶の大型化、そして福岡市を支えるインフラストラクチャーとしての港湾という、様々な視点からご意見をいただいた。

これまでの質疑を踏まえ、今回の議案である博多港港湾計画の一部変更について(箱崎ふ頭地区)、諮問のとおり承認してよろしいか。

－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。

以上