

令和元年度（第4回）北九州市公共事業評価に関する検討会議 議事録

日 時：令和元年12月17日（火）
15：40～17：00
場 所：北九州市役所本庁舎（5階）
プレゼンルーム

1 事業内容説明について

・【事前評価2】太刀浦第2コンテナターミナルコンテナクレーン更新事業

～事業課より資料9に基づき説明～

2 内部評価結果について

～事務局より資料11に基づき説明～

3 質疑応答について

（座 長）

それでは委員の皆様、ただ今の事業課及び事務局からの説明につきまして、ご意見、ご質問等があればお願いしたいと思います。

（座 長）

大きなところでいうと、収支は、更新の前後で、単年度で見たときに増えているのでしょうか、減っているのでしょうか。

（港湾空港局港営課）

収入は増えます。

（座 長）

どのくらい増えますか。

（港湾空港局港営課）

13%くらいは伸びます。

（座 長）

貨物量でいくと13%くらいですか。

（港湾空港局港営課）

はい。

（座 長）

金額でいうとどうですか。

（港湾空港局港営課）

概ね貨物量に比例して、約13%です。

(座長)

予測としてですね。まあ、1割は更新後に増えるだろうと予測しているのですね。

(港湾空港局港営課)

そうでございます。

(座長)

わかりました。

(構成員)

3段積みから5段積みになるということなのですね。

(港湾空港局港営課)

はい、そうです。今は3段積みですけど、3段積みの船から5段積みの船まで取れるようになります。

(座長)

ということは、船主が船舶を大型化するという可能性があつて。

(港湾空港局港営課)

既に大型化した船舶が来ているのですが、実際には前の港で3段積み調整して入港しているというのが現状でございます。

(構成員)

全国9位とおっしゃいましたけれど、上位のところはどこなのだろうということ、8位と9位の差は開いているのかということ、もっと上位を狙っていらっしゃるのかということ、もう一つは資料9 17ページの44.5mにしますよという説明でありましたが、45.5mの名古屋港がライバルなのか。1m高いものを使用しているのを見ても、大きければいいという問題ではないのかもしれないけれども、大は小を兼ねるところがあるので、1mの差はどういうふうにして考えられたのかなというところです。

(港湾空港局港営課)

港毎に特徴がありまして、埋め立て地の高さ、干満の差といったところがございまして、名古屋の方が確かに若干高いのですけれど、船積みでいえば同じ5段積み処理可能だと聞いてございます。

それとランキングでございますが、2018年度で申しますと9位でございますが、上の方で言いますと、やはり東京、横浜、神戸、名古屋、大阪といったところがございまして。近隣では博多が6位に入っております。

9位が北九州港ですけども、8位に清水港が入っております。この清水港といつも抜きつ抜かれつといったところを繰り返しておるのが現状でございます。そういった意味で、北九州港は549千TEUでございますけれども、清水港は567千TEUということで、これをなるべく頑張ってお取扱個数を増やし順位を上げることを目標に毎年やっておりますが、上位港は桁数がもう1つ上になってございますので、そこは難しいと思っておりますけれども、一番近々で言いますと

清水港といったところ。

もちろん、上位に行きたいとは思ってございます。そういったことを目標に営業活動もやっているところでございます。

(座 長)

後背地の産業集積がないとなかなか集荷の問題があって難しいですよ。

(港湾空港局港営課)

そうですね。

(座 長)

企業誘致や立地促進の関係もありますよね。

(港湾空港局港営課)

そうです。そういう意味では北九州は工業等をバックに抱えているという歴史的背景がござい
ますので、そこはずっと逃さずやっているのですが、商業が多い博多港の方がぐんぐん伸びてお
ります。

(座 長)

人口集積の関係ですか。

(港湾空港局港営課)

ちょっと種類は違うのかと思います。

元々、コンテナというのが消費財を運ぶものでございまして、やはり人口が多い街にコンテナ
の数も増えると。私共は工業港でございまして、いわゆる民間が持っている土地、工場は直接、
民間のバース（※船が荷卸しのために接岸する岸壁のこと）に入ってくるのです。それでトン
数で言いますと全国で5位。1億トン以上の取り扱いを行っております。ただ、コンテナ数だけ
を見ると、今は9位となっております。

(座 長)

はい。あとはいかがでしょうか。

(構成員)

1基を壊して建て替える。次にまた1基壊して建て替えるのですよね。

(港湾空港局港営課)

そうです。

(構成員)

それはお金の問題がかなり出てくると思うのですが、新しく1基建てて3基使いながら4基に
すると。1基増やして宣伝効果を出した方がよいのではないのでしょうか。

(港湾空港局港営課)

実は第1ターミナルと第2ターミナルでございまして、資料9の19ページにあるとお
り、左側の第1ターミナルはクレーンが4基付いているのですが、右側が今回の第2ターミナル

で3基のクレーンが付いております。一見、第2の方が大きく見えますが、岸壁として使用可能なところで見ますと、約70mは第1の方が長くなっております。(※岸壁延長：第1ターミナル620m、第2ターミナル555m) 第2の右の半分くらいはクレーンによって荷役可能な岸壁になってございませんので、現実的にはそういう岸壁としての使用区域が第2コンテナターミナルの方が小さいということございまして、その分、クレーンを3基設置しておりますが、その中にもう1基設置するというのはスペース的にも難しいということです。1基増設するために全体をやり替えるということになってきますと莫大な費用が港湾施設としてかかってきますので。

ただ、現実的には1基あたり1年半の工期ということで考えてございますけれども、新規クレーンの工場製作が1年2か月ほどかかります。現場では入れ替えるのに3か月間、この間は2基体制を見込んでおります。

(構成員)

全部終わるまでには何年もかかるわけでしょう。

(港湾空港局港営課)

現場では3か月間かかります。

(構成員)

更新している間は稼働しないことをどう考えるのかですけど、そこはほかとの融通の中でなんとか可能ということでしょうか。

(港湾空港局港営課)

先程、[資料9](#)の23ページでピークお示ししましたけれども、毎日ピークを指しているわけではございませんので、そういった中で、第1との連携も必要ですが、ピークが955個ということで、これはフル稼働しておりますねとお示ししましたけれども、決して毎日がそういうことではないということで、十分に対応していけると考えております。

(座長)

要は、更新中も現状と同じ荷物をさばけるということですか。

(港湾空港局港営課)

はい。そういうふうに考えてございます。

(座長)

基本的には、こういったピークのときには湾内で船が待機するという形になるということでしょうか。

(港湾空港局港営課)

第1と第2のそのときの掛け合いがございますので、決してそのときに第1が満杯状態かというのはまた状況次第で変わってございますので。

(座長)

このグラフは第2だけなのでよくわからないですけども、第1のクレーンと合わせればさばけるということでしょうか。

(港湾空港局港営課)

はい、第1と合わせれば十分に可能でございます。

(構成員)

このグラフがよくわからなくて、ピークと言っているのは、3基ともに全ての時間で稼働しているということでしょうか。

7月の段階でピークとおっしゃっているのは、クレーンの3基が積み下ろしという限られた時間がありますよね。その中で全部フル稼働して、稼働率でいうと100%に近いことをピークとおっしゃっているのか、ちょっとわからないのは、資料9 24ページのクレーンの必要数を見ると、コンテナ船Cというのは4号基、5号基、6号基も使っているのですよね。それが重複しているのかよくわからなくて。

(港湾空港局港営課)

6隻がこのときに入港しています。

(構成員)

コンテナ船Cというのは、5号基を14時間45分使っているし、4号基でもたぶん11時間45分の3分の1以上は使っていることになっているし、6号基の9時間45分の一部を使っていることになっているということが、船が動いているということですよ。それと、その稼働率がピークというふうに言っているのが、どうなっているというのが専門ではないのでよくわからなくてというところです。

だからクレーンの必要数とここで言われても、ちなみに、今日の午前中に事前説明を受けたので、私が一番記憶に新しいと思うのですが、よく見るとこれはどういうことなのだろうと。これでもってクレーンが3基必要なのですよねというところが、いまいちよくわからない。例えばもっと稼働時間を長く伸ばせるのなら、もしかしたら2基でもいいのか。

しかもピークも年度によってばらつきがあるのですよね。

(港湾空港局港営課)

そうですね。

(構成員)

だからそうすると、結局、これって貨物の量というのは読めないのではないかなと。

(港湾空港局港営課)

このグラフで示したかったのは、今現在3基ある中で、これが仮に2基としたときには、現実、沖合で待ってもらうような状況が出るということ。

あるいは、もっと怖いのは、点検や故障等があったときには1基での運用となってしまうため、いよいよ対応が厳しくなってくるといったことで。

(構成員)

そこは理解しているのですが、例えば、沖合で待つということはそう珍しいことではないですよ。北九州港ではわかりませんが、他港では待っていますよね。あとは時間が空いていない、勤務時間ではないということで荷物を降ろせなくて待っていたりするのですよね。だから、そういうふうに待つということがあると、例えば北九州港をコンテナ船(所有)社さんが選ぶのか、コンテナに積んでいる消費財の供給側が選ぶのかにもよるのだと思いますが、港の選択をす

る際に、ここでは降ろしたくはないとか、選択されなくなるとか、それによる経済的な損失等を考えると重なることもあると思うのですが、そういうこともあるのかどうなのだろうと。

(港湾空港局港営課)

おっしゃるとおりでございます。そういった待ち時間とか、コンテナの段積みの調整も含めた調整時間とか、やはり流通の方から見ますとスムーズな運航ができるような港を選んでいくといったことは（現実に）起こっていることだと思います。

私どもといたしましては、なるべくお客様を待たせないでスムーズに対応していきたいという考えでございます。

(構成員)

最大時の稼働で何%くらいの稼働率だと理解すればよいでしょうかというところの質問なのですけれども。

(港湾空港局港営課)

時間的に見ますと、8時間を超えるような、最大で15時間にも及ぶような稼働をやっているのですが、現実的にモノの稼働としては24時間対応可能でございます。

とはいえ、やはり港湾労働者の関係もございまして、そういった中での運用ということでございますから、なるべくスムーズな人員の確保、配置ができるように私どももサービスを充実していきたいと考えてございます。

(座長)

労働時間は9時～17時ということではないのですかね。

(港湾空港局港営課)

そうですね。勤務体制で組んではまいります。

(座長)

状況に応じて検討しているということ。

(港湾空港局港営課)

はい。

(構成員)

なのでもう一回戻りますが、3基必要ではないとは思っていないのですが、ただ説明は必要だと思うので、ピークはどこを取っているのですたっけ。

(構成員)

1日ですよ。

(港湾空港局港営課)

そうです。

(構成員)

1日の、月最大のピークというのを1年間の中で最大であったところをプロットしたというこ

とですか。

(港湾空港局港営課)

1年間で、最大のところをもってきたと。

(構成員)

そうですね。だからそこで、こんなに凸凹があるということは、読み切れないところで令和元年度のこのピークの稼働時間から3基必要ですよというふうに説明されても、1日だけ少し我慢してもらって、例えば我慢してもらうのだからそこにはインセンティブとして貨物料を少し安くするとかそういうことをした方がコスト的にメリットがあるのかという疑問も生じますよね。

(港湾空港局港営課)

先程、ユーザーの視点からお話をいただきましたけれども、やはり使う側から見ますとそこら辺がスムーズにいくかいかないかというのは大きな選択肢になろうかと思います。

(構成員)

そうですねけれども、ただそれが、年間に何日もないことだったら、そこで安くなるのであれば問題ないことなのか。

(港湾空港局港営課)

経済原理はそうなのですが、船は1日待たされるとしたら寄りません。

(構成員)

わかります。そこで私が聞いたのは、何が船会社の選ぶインセンティブになっているのかということです。ただ、現実には待っている船もあるわけですよね。ですから、必ず、絶対に選ばないというわけではないというところで、ただ北九州の地理的に、待っている船はそこで荷揚げしないとダメなところとか、そこで荷揚げすることの必要性が高いところ。だとすると、こういった説明よりも、北九州港の背景にあるようなこととか、やっぱりここで3基整備することが市や経済圏にとっても重要なことであるというのが、この資料だとわかりにくいと思います。

別に必要ではないというふうには言っていないで、むしろどちらかというと私は港応援組だと思うのですよね。ただ、その応援組でも、ピークが読み切れないところがMAX（瞬間的な最大値にあるところ）に対して言われたときにその返答がスムーズにできることが必要だと思います。

(座長)

変動が激しくなっているときに、ピークに合わせて設備を整備しておくというのは基本だとは思いますが。

もしこの資料9 24ページの図で、これが2基であったときには時間的には24時間くらいかかるのではないですか。

(港湾空港局港営課)

船が3艘着いています。4号基が青いB船、5号基はC船、6号基はA船と3つ並んでいます。それぞれがクレーンで荷物を降ろしています。一番最初に終わったのがAです。終わったので6号基がCの荷降ろしを手伝います。船が入替わる間に、クレーンが横移動しますので。その間、4号基はまだ同じBの荷役をしています。6号基にDが入ってきました。6号基はどんどんDを

荷役します。そうしたら今度、4号基のBが終わりました。それでCを手伝います。次にEが入ってくるので、Eを一生懸命にやります。それでEが出ていったらまたCを手伝いますと。

(座長)

だから3基態勢で休みが出るということではなくて、できるところで荷役をするということですね。

(港湾空港局港営課)

クレーンが横移動して対応します。

(構成員)

細長いからできるということですか。

(座長)

クレーンが移動できるということですよ。

(構成員)

レールの上を移動します。

(港湾空港局港営課)

結果を見ると、真ん中に入ったCの船が巨大であったか荷が多かったかということです。

(資料9) 14ページの写真を指し示し) 足の下に二本あるのがレールです。これを跨いで、その上をクレーンが左右に動いていくという形になります。ですから、船の大きさによっては、2基または3基で対応しますし、小さい船であれば1基で対応します。

船がCだけであれば、3基で対応して、早く終わっていたということです。

(座長)

単純に言うと、4号基と5号基しかない状況になると、24時間を超えてしまう可能性があるということですか。

(港湾空港局港営課)

この日はですね。

(座長)

だから、ピークに合わせて能力を持っていないと逃げられる可能性は確かにあります。

神戸港が阪神淡路大震災の後に、かなり個数を減らしたのですよね。戻ってくるだろうと思っていたらそれは戻ってこなくて、ずっとそのまま個数が減っているのです。だから逃げられるというのは非常に怖いのです。

そういった意味では3基態勢で回していくというのはとても大事なことだと思います。

(構成員)

おっしゃっていることはもちろんよくわかるのですが、ただここで、あくまでもこのピークというのは結果からのピークであって、能力として最大でどのくらいということではないので、結果として逃している可能性もあるかもしれないと、そこでこの最大値に合わせておくことの整合性というか、3基態勢でやるということをもうちょっと説明が必要なのかなと思います。

(港湾空港局港営課)

説明には一つの例を出した方がよからうということで、ある日こういったことと例示しました。

(構成員)

もう一つ。横軸の単位の記載がないので、これは年度を表しているのか、日付を表しているのかがわかりにくい。

(港湾空港局港営課)

わかりづらくて申し訳ございません。

(構成員)

港湾は北九州市の生命線だと思っていまして、懸念していますのは、今回の整備に伴ってコンテナヤードの問題がすごく大きいと思います。取扱量が増えるのは非常に結構で良いことだと思うのですが、ヤードのキャパシティが十分なのかというところが、最終的に物流網全体で見たときにはそこまで後背地を整備しないといけないのではないかと思っていまして、そこについてのお考えだけお聞かせいただきたいと思います。

(港湾空港局港営課)

おっしゃるとおりだと思います。ヤードの確保といったところで、資料9の19ページをご覧くださいなのですが、従来、2段積みであったものが3段積みにするためにヤードの改良を行って蔵置能力を上げているといったところでございます。

それから、民間ベースではございますけれど、山側が採石場でございます。立派な石が出るのですが、その平地になっているところを民間ベースで確保していくといったところも私どもも中に入って一緒にやっております。

空のコンテナを中に置いていたりするのも、わざと外に出して、実際に実が入っているコンテナを蔵置するというやり方も考えて工夫しております。

(構成員)

荷が増えて、スペースがなくなって止まってしまうというのはもったいないので、そこだけは留意していただきたい。

(構成員)

そういう意味では、今後のことを考えると、ひびき。これ以上バックヤードは確保できないですよ。今のように、運用でしかスペースは取れないので。今後のことを考えると、北九州港としては、やっぱりひびきを活用していく方向だと考えてよろしいですかね。

(港湾空港局港営課)

はい。ひびきについては、利用のあり方といったところで内部的にも検討を行っているところでございますけれども、方向性としてはそういったところだと思っております。

(座長)

そこはしっかりと検討していただきたい。

(港湾空港局港営課)

はい。

(座長)

それでは、各委員の皆様から様々なご意見をいただきましたが、ここで一つ構成員の皆様にご確認をしておきたいのですが、基本的に当該事業をこの計画で進めてしていくことに対して、ご異議、ご意見などはありませんでしょうか。

< 異議なし >

それでは異議なしということで、ありがとうございました。

それでは、当該事業につきましては、この計画どおり進めていくことを前提とした上で、検討会議としての意見を整理したいと思います。

まずは必要性ということですが、市民生活を支える物流基盤ですので、しっかりと整備していただきたいということを前提としまして、老朽化という現状を鑑みまして、更新の必要性はあるだろうと。

それから、船舶の大型化が進んでおりますので、これに対するクレーンの大型化も必要であろうということで、基本的にはこういったところで皆様、賛成していただいたのだと思います。

あとは追加的に、一つは、クレーンの更新中に荷主が離れない対応を是非、慎重にお願いしたいという点。

それから、3基態勢が必要な根拠をもう少しデータで固めておいた方がよいのではないかということですね。そこのところは是非、お願いしたいということです。

最後に、今日は事業対象が太刀浦ということでしたけれども、ひびきコンテナターミナルの活用も今後は連携という視点から検討をいただきたいということころでございます。

このような意見を「公共事業評価に関する検討会議の意見」としたいと思いますが、よろしいですか。

< 異議なし >

ありがとうございました。

なお、具体的な記載内容につきましては、座長である私がお預かりいたしまして、事務局と調整させていただきますがよろしいでしょうか。

< 異議なし >

本日の会議資料及び議事録につきましては、後日、市のホームページに掲載することとします。議事録につきましては、私が事務局と調整させていただきたいと思います。

それでは今後の予定につきまして、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

只今、構成員の皆様からご了承いただきましたとおり、「太刀浦第2コンテナターミナルコンテナクレーン更新事業」につきましては、現計画どおり事業を進めさせていただきます。

今後の予定といたしましては、本日の検討会議の意見を踏まえまして、市の方で「対応方針(案)」を決定し、パブリックコメントの手続きに入らせていただきたいと思います。以上でございます。

(座 長)

ありがとうございました。
それでは、これで本日の検討会議を終了いたします。
皆様、大変、お疲れ様でした。