

報 告 書

令和4年12月7日

北九州市議会議長 鷹木 研一郎 様

経済港湾委員会

委員長 大久保 無我

次のとおり報告します。

記

- 1 派遣議員 大久保 無我、金子 秀一、井上 秀作、日野 雄二、
村上 直樹、泉 日出夫、高橋 都、本田 一郎
- 2 目 的 (1) 洋上風力発電の取組
(2) 港湾機能の強化
(3) 物流拠点化の推進
に関する調査研究
- 3 派遣場所 茨城県鹿嶋市、千葉県、川崎市 及び 東京都大田区
- 4 派遣期間 令和4年8月2日（火）から
令和4年8月4日（木）まで 3日間

5 用務経過

(1) 洋上風力発電の取組（茨城県鹿嶋市）

鹿島港は、洋上風力発電施設の集積地として多くの関連施設が立地しており、既に6事業者、計30基の施設が稼働している。

現在、国土交通省関東地方整備局鹿島港湾・空港整備事務所が洋上風力発電基地港湾を整備するとともに、南海浜沖地区において、株式会社ウインド・パワー・エナジーが洋上風力発電事業を計画している。

鹿島港湾・空港整備事務所の案内により、建設中の基地港湾を見学するとともに、株式会社ウインド・パワー・エナジーより事業計画等の説明を受けた。



【説明概要】

○鹿島港洋上風力発電事業の事業主体は、株式会社ウインド・パワー・エナジーで、株主は株式会社ウインド・パワー・グループ、東京ガス株式会社、日本風力エネルギー株式会社となっている。

事業エリアは、茨城県神栖市鹿島港湾区域内680ヘクタール、プロジェクトコストは約1,000億円、発電規模は159.6メガワットとなっており、2026年内の売電開始を目標に掲げ取り組んでいる。

○プロジェクトリーダーは東京ガス株式会社であり、株式会社ウインド・パワー・グループは、主に地元対応や環境アセスメントを担当している。

日本風力エネルギー株式会社は、世界的に再生可能エネルギー事業を手がけてい

るヴィーナ・エナジーの日本法人であり、鹿島港を含めて日本各地で事業を展開している。

○鹿島港での洋上風力発電事業は2012年に公募を開始したが、2019年10月、事業に参加していた日立製作所が風車の供給を辞退したため、計画の全面見直しを行った。

○現在の進捗状況は、環境影響評価の現地調査が完了し、準備書の作成段階に至っている。風車の変更に伴い、改めて風況調査を実施したため、終了次第、認証に取りかかる予定。

○計画に比べ事業進捗が大幅に遅れており、行程の短縮に向け施工計画等の見直しを進めている。

また、鋼材等の資材価格の上昇、為替の影響により大幅なコストの増加が見込まれ、工事費の削減に向けた対策に迫られている。

○洋上風力発電事業の公募規程に、地元企業参入が条件として明記されており、O&M（運用及び保守点検）や港湾での工事に地元企業を極力参入させようと考えている。

神栖市、鹿嶋市は、鹿島コンビナートが立地しており、産業に対する理解が高いといった素地があるため、事業に対する市民の理解が得やすいといった利点がある。

○現在、風力発電施設の保守点検を担う技術者の育成と国際的な認証訓練（GWO訓練）を行う総合トレーニングセンターの整備を進めており、今後、鹿島港臨海部が訓練拠点として、風力発電事業に係るO&Mの従事者は、必ずここで教育を受けるといった流れを構築しようと考えている。

【主な質疑】

○総合トレーニングセンターの運営について

→官民協働ではなく、ウインド・パワー・グループ独自で開設に向けて準備を進めている。グループのウインド・パワー・マリンサービスが、地元のサルベージ会社と提携して事業を進めている。

2024年初めの開設を目標に準備を進めており、早ければ、今秋以降、建設工事に着手する予定である。

○鹿島港における洋上風力発電事業の今後の展開について

→鹿島港及び鹿島海域は、太平洋に面し海域も広く、また、電力の大消費地である首都圏に隣接しており、非常に有望なエリアと考えているが、一方で、鹿島港に入港する大型タンカー等の運航経路には風車を建設できないため、現在進めている事業は、そこに入らない範囲で公募エリアが設定されている。

今後、一般海域への展開は十分に可能性があると考えているが、その場合は、別の公募事業として開始するため、しばらく先の話になると考えている。

○メンテナンス人材の募集について

→鹿嶋市臨海部は、日本製鉄の廃炉の影響等があり、日本製鉄関連の設備会社、電気工事業者から洋上風力発電事業に係るO&Mの問い合わせがなされている。人材育成に当たって、ゼロからの育成となると、多くの時間を必要とするが、北九州市同様、鹿嶋市も工業地帯として技術者や関連企業の層が厚いため、産業構造の変革に伴ってゼロから行うのではなく、設備なら設備会社、電気なら電気工事業者といった形で、既存の企業と協力してO&Mの技術者養成を考えている。併せて、新卒で入社した方については、当然、ゼロから教育し育成していくことで、将来の技術者不足に対応していくこととしている。

○風車の規模について

→鹿島港沖の洋上風力発電事業は、8メガクラスの風車を導入することとしている。

近年、風車も大型化されているが、やはり日本は台風によく見舞われること、また、近年の海水温の上昇による台風の大型化、災害の激甚化も考慮するなど、安全性を重視して計画を策定している。

(2) 洋上風力発電の取組（千葉県）

千葉県では、国の再エネ海域利用法施行（平成31年4月）に先駆け、平成26年度から洋上風力発電の導入に向け取り組んでいる。

平成26年度に、有識者や漁業関係者などが加わった千葉県海洋再生可能エネルギー導入可能性研究会を立ち上げ、洋上風力発電の可能性や課題について議論を始めた。

その後、平成27年度に、千葉県太平洋岸における風況など、様々な条件を示した外房地域洋上風力発電ポテンシャルマップを作成し、千葉県における洋上風力発電のポテンシャルを図式化し、平成29年度に、具体的な導入可能性を検討するため、県、地元市町村、漁業関係者等による検討会議を設置し、外房地域における洋上風力発電の導入可能性のある候補海域イメージをまとめた。

これらの検討を経る中で、法律が施行され、現在、銚子市沖、いすみ市沖、九十九里沖の3つの海域で導入に向けて取組を進めている。

今回、千葉県庁において、商工労働部産業振興課エネルギー産業振興室から説明を受けた。



【説明概要】

○千葉県では、再エネ海域利用法に基づく手続きに加え、洋上風力発電を進める促進区域の指定に向けた国への情報提供に当たって、地元の同意を取るなど独自の取組を行っている。

洋上風力発電の導入に当たっては、漁業者の理解を得ることが重要と考え、より丁寧な対応を行っており、このため、国への情報提供後の手続きが比較的スムーズに進んでいる。

○銚子市沖は、令和2年7月に国から洋上風力発電を進める促進区域に指定され、令和10年9月の運転開始を目指して取り組んでいる。

○銚子市沖での発電事業者は、千葉銚子オフショアウインドで三菱商事グループを主体としている。

○導入する風車は12メガワット機で、ブレードの羽根の先端の高さが250メートルにもなり、世界的に見ても、現状、最も大きい部類の風車である。

○洋上風力発電事業については、再生可能エネルギーの促進に留まらず、漁業振興や産業振興にもつながるよう取り組んでいる。

○漁業振興については、発電事業者の負担により地元基金が設置され、漁業関係者等を中心に用途を協議して魚礁の設置など、漁業振興策の財源に活用していくこととしている。

- 発電事業者三菱商事グループが加わっているため、総合商社としての知見やネットワークを生かして、地元水産物の販路開拓等にも協力していただいている。
- 洋上風力発電関連産業への県内企業の参入を促すため、洋上風力発電事業への参入可能性等について、シンクタンクによる講演など勉強会を開催している。
- 県内企業の参入促進に向けた説明会では、発電事業者が具体的な事業計画、工事内容、維持管理の概要等の説明を行い、県内中小企業を中心に175団体、230名の方々と活発な意見交換が行われている。
- 今後は、より具体的に建設工事や風車の部品製造など、分野別の業務説明会や商談会を実施して、県内企業と発電事業者等のマッチングを図っていくこととしている。
- 風車のメンテナンス事業は、風車の運転期間を通して必要であり、かなりの長期にわたって行われることや、作業を行ううえでも地元拠点に置いて活動する必要がある、経済波及効果が見込まれるため、メンテナンス人材の育成、確保に向け取組を検討している。
- 銚子市では、メンテナンスを専門企業に任せるのではなく、専門企業からアドバイスをもらいながら自分たちの手でやっていくといった独自の取組を進めている。具体的には、銚子市漁協、銚子商工会議所、銚子市が共同でメンテナンス会社C-COWSを設立し、メンテナンス専門の企業や洋上風力発電事業者の協力を得ながら、メンテナンス技術者の効果的な育成方法のあり方を検討しており、風車の運転開始後はメンテナンスを担っていけるよう取り組んでいる。

【主な質疑】

- 漁業関係者以外の地元住民等への説明について
 - 銚子市沖での洋上風力発電事業については、銚子市も協議会へ加わっており、市民意見も踏まえて検討を進めてきた。
 - 事業者決定後には、市民説明会なども実施しており円滑に進んでいる。
 - 今後、いすみ市沖や九十九里沖でも展開していくが、引き続き、漁業関係者だけでなく様々な声を伺いながら丁寧に進めていきたいと考えている。
- 洋上風力発電事業に導入される風車の規模について
 - 銚子市沖では、12メガワット機を31基設置する事業計画を策定しており、建設までに風車の大型化や技術開発が進んでいくものと思われるが、現時点では変更の予定はない。
 - 今後、他の海域にも広げていくが、その時点で最も効率的なものを導入すると思われ、場合によっては15メガワット機を導入する可能性もある。
 - ただし、風況等も考慮し、しっかりと安全確認を行いながら進めていく必要がある。

ある。

○風車周辺の漁礁整備について

→漁業関係者からのヒアリング等でも、魚礁整備による漁業への効果はあると言われている。

漁業関係者等の意見を踏まえつつ、漁船等の航行の安全確保にも配慮しながら整備を検討していきたい。

○発電事業者の選定手続きについて

→発電事業者の公募など、国で定めたルールに従って発電事業者を決定している。公募の段階では、地元へ詳細な情報が提供されず、また、評価の中の事業点に地元意見が反映されることとなっているが、地元意見に関する配点が少なく、結果的に地域の声が反映されない仕組みになっている。

価格点と事業点の配分等については、課題と認識しており、国へ意見している。

○漁業振興のための基金について

→銚子市、旭市及び千葉県漁業協同組合連合会に対し、発電事業者が合計118億円を出えんし、漁業振興のための基金が設置される。

売電収入の一部が事業者から拠出され、地元へ還元される仕組みとなっており、地元自治体に設置される基金は地元の漁業振興策に活用され、県漁連に設置される基金は県全体の漁業振興に活用される予定である。

○洋上風力発電事業の地元経済への波及効果について

→今後、千葉県内の企業にどれくらい影響があるか、現時点では予測できていない。

海外の風車メーカーが、日本国内で風車を造るといっても、いきなり全て日本企業が引き受けられるわけではなく、段階的に広がっていくものと考えている。このため、発電事業者等と意見交換を行い、どういった分野に地元企業が参入できるか、また地元企業がどういった技術を持っているか等、PRを行い地元企業が少しでも多く参入できるよう取り組んでいる。

○銚子市漁協等が設立したメンテナンス会社C-COWSについて

→現時点での事業内容は、風車の保守管理と調査・視察等の対応としている。

会社のイメージとしては、社員が実際に海に出て、メンテナンスに行くといったものを想定しているが、運転開始後の具体的な計画はこれからである。

○C-COWSと発電事業者の関係について

→C-COWSは、銚子市漁協、銚子商工会議所、銚子市が共同で設立した会社であり、風車のメンテナンス等に何か知見を持っているわけではない。

ただし、C-COWSでもメンテナンス事業を担えるよう、発電事業者や風車メーカー等の協力を得ながら、今後、人材育成を行っていくこととしている。

○いすみ市沖、九十九里沖の洋上風力発電事業の展開について

→いすみ市沖については、国から有望な区域として指定され、既に第1回目の協議会が行われており、おおむね銚子市沖と同規模の洋上風力発電事業となることが見込まれている。

九十九里沖については、国から有望な区域として選定されるために、情報提供を行った段階であり、具体的な取組はこれから。

○千葉県内で行われる洋上風力発電事業の基地港湾について

→千葉県の洋上風力発電事業は、いずれも茨城県鹿島港を基地港湾としている。このため、県内で基地港湾の整備に向けた検討は行っていない。

○地元企業へのサプライチェーンの展開について

→発電事業者と協力して、地元企業が参入できるよう海外の風車メーカー等とのマッチング支援を行っている。

海外企業との取引になるため、様々な課題があるとは考えるが、何とか入口にたどり着けるよう、千葉県としても事業者と一体となって取り組んでいる。

○海外メーカーと地元企業のマッチング支援における課題について

→現時点では、つなぎの段階であるが、今後、海外企業と具体的に交渉をする段階になって、ニーズがあれば、言語や法律の問題等についての支援も検討していきたいと考えている。

(3) 港湾機能の強化（川崎市）

川崎港は、平成22年8月に国による重点投資を行う国際コンテナ戦略港湾に京浜港（川崎港、横浜港、東京港）として選定され、東京湾の国際競争力の強化を図るため、3港で連携して利用促進に向けた貨物集貨の取組を推進している。

今回、川崎港コンテナターミナルにおいて、港湾局誘致振興課、及び経営企画課から説明を受けた。





【説明概要】

ア 航路誘致等の取組について

- 川崎港は、臨海部に石油化学や製鉄、電力関係の企業が多く立地していることから、LNG、石油製品、化学薬品等の取り扱いが多く、令和2年の取扱貨物量は約6,763万トン、全国で10位となっている。
- 川崎港コンテナターミナルは、平成8年に供用開始し、当初は、第三セクターの川崎港コンテナターミナル株式会社が運営を担った。
- 平成16年に川崎港コンテナターミナル株式会社が経営破綻したことで、港湾局による航路誘致の取組を開始した。
- 航路誘致に当たっては、臨海部に立地する冷凍・冷蔵倉庫を所有する食品メーカー等と連携し、航路を引けば必ず利用されるということを売りにすることで船会社との交渉力も増し、平成25年に中国青島からの直行航路が引かれることとなった。
- 大手メーカーと連携することで、他の荷主も川崎港に注目するようになり、さらに集貨が促進されるという良い流れが生まれた。
- 平成16年以降、川崎市が主体となりポートセールスに取り組んできたが、さらなる川崎港の振興、発展に向けて港運協会や企業とつながりの深い商工会議所など様々な団体を巻き込んで川崎港戦略港湾推進協議会を立ち上げ、官民一体となってポートセールスに取り組むとともに、川崎港の方向性やあり方を決定している。
- 物流センター等の進出に当たっては、センターに入居するテナントにも着目し、川崎港の貨物取扱量がより高まるような企業とのマッチング支援に取り組んでいる。

イ 港湾機能強化の取組について

- 川崎港コンテナターミナルは、令和7年度に年間のコンテナ取扱量20万TEUを目標に掲げ、ソフト・ハード両面にわたって官民一体となって取り組んでいる。
しかし、コンテナ取扱量は、新型コロナウイルス感染症の影響により、令和2年の約16万TEUから、令和3年は約12万7,000TEUまで落ち込んでいる。

- 新型コロナウイルス感染症が収束すれば、コンテナ取扱量は回復すると見込んでいるが、既存の施設では、年間の取扱量は16万～17万TEUが限界であり、増加するコンテナ貨物に対応するため、バンプール(荷さばき地)の整備を進めるとともに、併せてコンテナ輸送事業者の利便性向上に向け、シャースープール(駐車施設)の整備にも取り組んでいる。
- 川崎港コンテナターミナルは、近隣に物流倉庫が多く立地しているため、コンテナターミナルに隣接してバンプール、シャースープールを整備することで、ドレージ業者の輸送距離短縮によるコスト削減が図れるとともに、排ガスも削減され環境負荷低減にも寄与できると考えている。
- 川崎港コンテナターミナルは、羽田空港や東京湾アクアラインなどに近く、大変利便性の高い場所に立地している。
この強みを生かして、分譲を進めた結果、東扇島地区ではかわさきファズ物流センターや東扇島総合物流拠点地区に多くの物流施設が立地することで、1万1,000人の雇用を生むとともに、冷凍・冷蔵倉庫の設備能力は100万トンに達し、国内随一の集積を誇っている。
- かわさきファズ物流センターは、全3棟、延床面積23万平方メートルを擁し、冷凍・冷蔵倉庫のほか、高圧電力、排水施設等を備え、様々な流通加工に対応可能な総合物流センターであり、施設全体が、日本で4か所しかない総合保税地域である。
- 現在、コンテナターミナル背後の産業団地については、分譲ではなく事業用定期借地権を活用することで川崎港の継続利用が見込まれる企業へ貸与している。
- 立地企業とともに東扇島物流拠点地区協議会を立ち上げ、情報共有を図りながら、様々な課題解決に向け取り組んでいる。

ウ カーボンニュートラルポートの取組について

- 令和4年5月、川崎カーボンニュートラルコンビナート形成推進協議会及び川崎港カーボンニュートラルポート形成推進協議会合同会議を立ち上げた。
- カーボンニュートラルポート形成計画の策定に当たっては、経済産業省、国土交通省、学識経験者に参画していただくとともに、民間事業者も巻き込んで方向性を検討している。
- 川崎港の背後には、製鉄会社をはじめ、これまで日本の産業をけん引してきた大企業が立地しており、これらの企業が今後も持続的に発展していくためには、一定の転換を図る必要があるが、その方向性により川崎港のあり方も変わってくる。
このため、ポートを議論する前提として、背後にあるコンビナートの転換の方向性を見定めながら、川崎港に必要な機能を検討するため、検討会では両方を合わせて

議論することとした。

- 川崎市は、政令指定都市で最も多くCO₂を排出しているが、市内排出量の73%を臨海部が占めていることから、カーボンニュートラルを踏まえた臨海部エリアの将来像を関係企業と共有し、実現に向けた取組を推進していくため、カーボンニュートラルポート形成計画と併せて、川崎港カーボンニュートラルコンビナート構想を策定することとしている。
これらの取組により、川崎市が他に先駆けて新しいコンビナート像を構築していくこととしている。
- 川崎市では、脱炭素に資する取組として、全国に先駆けて、2015年に川崎水素戦略、2018年に臨海部ビジョンを策定した。
- 臨海部ビジョンでは、川崎港を含めた臨海部エリア全体の方向性を示し、低炭素型インダストリーエリア構築プロジェクトや水素エネルギー利用推進プロジェクトを掲げ、水素を含めた低炭素化に資する取組を推進している。
- 臨海部に立地する企業のサプライチェーンを有効活用して、脱炭素プラントを構築するなど、既に実証実験を行っている。

【主な質疑】

- 川崎港を拠点とするRORO航路の寄港地について
→九州では福岡県苅田港を寄港地としているが、航路は船会社が決定しており、自動車メーカーが立地していることが主な理由と思われる。
- 将来の貨物需要を見越した泊地の埋立てについて
→JR東海の中央リニア新幹線トンネル工事で排出される残土を受け入れて、埋立てを行うこととしている。
- 京浜港（川崎港、横浜港、東京港）としての協働の取組について
→3港で協定を結び入港料を一元化した。従前、東京湾に入港した船舶について入港した港がそれぞれ1トン当たり2.7円を徴収していたが、コンテナ船に限っては1港分の使用料とし、寄港した港の数で案分している。
現在、横浜港埠頭株式会社に委託し、一括で請求書を発行して使用料を徴収するなど事務の簡素化も図っている。
また、3港合同の研修や海外視察なども行っている。
- コンテナターミナル周辺の渋滞解消の取組について
→臨港道路等は国が関係しており、港運事業者等も交えて国に要望活動を行うなど、現場の生の声を上げていくとともに、迅速かつ柔軟に道路整備等を行っている。

○カーボンニュートラルレポートに向けた水素の活用について

→水素戦略については、策定段階から国等にも参画いただき、共に目指す方向性をすり合わせてきた。

ただし、水素だけにこだわっているわけではなく、場合によってはアンモニアなど現実的で転換しやすいエネルギーの導入も検討していくこととしている。

○カーボンニュートラルレポートの形成に係る民間企業の理解について

→臨海部に石油製品の加工プラントなどが多く集積しているため、市内のCO₂排出量の73%を臨海部が占めており、カーボンニュートラルレポートの形成に向けては、これらの企業の取組が必要不可欠と考える。

民間企業なのでコスト等の問題もあり、必ずしも全事業者が賛成というわけではないため、アンモニアなど他の代替エネルギーについても選択肢の一つとして検討していくこととしており、社会情勢等を見極めつつ方向性を検討していく。

(4) 物流拠点化の推進（東京都大田区）

ヤマト運輸株式会社が運営する、羽田クロノゲートは羽田空港に近接して立地し、陸・海・空のあらゆる輸送手段を効率よく活用して、国内と海外を結ぶ国内最大級の物流ターミナルである。

当該施設は、ヤマトグループが提供する物流サービスに修理・組み立て・加工・洗浄・印刷・3Dプリントなど様々なサービスを組み合わせ、コスト削減、リードタイムの短縮を実現し、新たな付加価値を提供する最先端の物流拠点施設でもある。

羽田クロノゲートにおいて、ヤマト運輸株式会社の担当者から説明を受け、施設を見学した。





【説明概要】

- 2024年からフレイターを導入し、北九州空港と首都圏を結ぶ航空輸送を開始するが、そもそも北九州市は九州のゲートウェイであり、飛行機だけでなくトラックやJRといった陸上輸送、またフェリー等の海上輸送等の活用も含めて、総合的な形で九州のゲートウェイとして取り組んでいきたいと考えている。
- 新しい形の九州、日本を代表するゲートウェイとして、東南アジアをはじめ海外に向けて、フレイターも使いながら他の輸送も組み込んでいければと考えている。
- 九州は、産業面では半導体関連産業等の集積が進んでおり、九州から世界中に円滑に輸送できるようになることが、北九州市だけでなく、九州、西日本の発展につながると考えており、北九州市がそのハブになるような形で戦略を検討していきたい。

- 北九州市は、他の自治体と比べ積極的にSDGs、ESGに取り組んでいる。今後、物流業界としても温室効果ガスの排出抑制にしっかり取り組んでいかなければならず、ヤマト運輸としても環境に優しい北九州ゲートウェイモデルの構築に向け、北九州市と連携して取り組んでいきたい。
- 現在、北九州市では小倉南区に物流拠点施設を設け、15か所の営業所を配置し、2,000人程度を雇用している。今後、北九州市での事業をさらに強化し、物流拠点として盛り上げていきたい。
- ヤマト運輸は、地方と地方をつなぎ、地方創生を進めていきたいと考えている。フレイターの導入も、当初は北九州、東京間であるが、例えば北九州、北海道間など、地方と地方をつなぎ消費が拡大することで、トラック輸送並みのコストで全国へ新鮮な食材を届けるなど、よりよいサービスが提供できるようになるとともに、地方創生も進むと考えている。

6 意見交換（8月18日 経済港湾委員会）

視察後、委員会で各視察先の取り組みについて意見交換等を行った。

【主な質問・意見】

（1）洋上風力発電の取組

- 今後、洋上風力発電事業に海外メーカー等も参入する中で、国際的レベルの研修の実施など、メンテナンス人材の育成を推進していく必要があると考えている。洋上風力発電事業に係る人材育成について、鹿嶋市は随分進んでいるように感じたが、本市の取組はどのような状況か。
 - 現在、北九州市洋上風力キャンプと称して、大学生、高専生、高校生に向けて座学やワークショップを開催している。また、風力発電人材育成連絡会を通して、インターンシップや企業視察の受け入れなどを行い、就職に結びつくよう重点的に取り組んでいる。ワークショップで学んだ高校生が洋上風力発電関連の企業に就職するなど、実際に成果も出ている。
- 鹿島港では、実績のある海外企業と連携して、風力発電施設の保守点検を担う技術者の育成と国際的な認証訓練を行う総合トレーニングセンターを開設することであったが、北九州市の人材育成関連施設の整備はどのような状況にあるのか。
 - 北九州市内でメンテナンスを行っている北拓は、トレーニングプール等を持っていないため、他の企業と連携して国際標準規格の訓練が受けれるよう取り組んでいる。
- 北九州市における洋上風力発電事業を、日本国内や世界に向けて、さらにアピールするためにも、技術者等育成の専用施設の整備を検討していただきたい。

- 洋上風力発電事業を行っている自治体は、いずれも地元の企業を参入させたいという意向があり、本市に基地港湾があるといても、北九州市内の企業だけが参入できるかは疑問に感じている。
- 国内で基地港湾に選定された政令指定都市は、本市だけである。鹿島港等の状況を見ていると、政令指定都市と県との関係が分かりづらいように感じた。情報の一元化や県と政令市の二重行政にならないようにする必要があるが、本市と福岡県の役割分担はどうなっているのか。
 - 港湾区域は市、一般海域は県が所管となる。このため、岡垣町沖等の一般海域での洋上風力発電事業に係る国への申請等は福岡県が行うことになる。福岡県とも協議を行い、より効率的な事業の推進に努めていきたい。
- 九州・山口等で洋上風力発電事業を実施する場合、本市の基地港湾を利用して工事を行うという考え方でよいか。
 - 本市の基地港湾は西日本エリアをカバーするということで整備を進めている。九州を中心として、福井県沖程度まではカバーできると考えている。
- 基地港湾の整備に当たっては多額の費用を要しており、本市周辺自治体がさらに基地港湾を整備するといったことがないよう、また、無駄なインフラ整備を避けるためにも、洋上風力発電事業を実施する周辺自治体と本市基地港湾の利用について基本的コンセンサスを取っていただきたい。
- 本市の基地港湾が、アジア諸国から利用される可能性について
 - 現時点では西日本が中心ではあるが、今後、韓国、中国、台湾等でも市場が膨らんでいく中で、メーカー等の考え方も注視しつつ、できるだけ範囲を広げていけるよう取り組んでいきたい。
- 本市はものづくりの町として、市内企業が風車の部品等を生産できるようになり、販路が拡大していくことを期待している。
- 本市基地港湾の能力について
 - 現在の計画では、12メガワット程度までの風車の組立てには対応できると考えている。今後、風車が大型化していった場合は、岸壁強化等の対応が必要となる。
- 銚子市では、魚礁の設置や地元水産物の販売開拓などの漁業振興策を行っているが、本市での取組はどのような状況か。
 - ひびきウインドエナジーとの協定に、魚礁の設置をはじめとした漁業振興の取組等、地域に貢献するようなメニューが盛り込まれている。
- 魚礁設置に当たっての漁船等の安全確保について
 - 安全対策を図るうえで、風車のブレードとの距離は非常に重要と考えており、港湾管理者としてしっかりと安全性を担保できるよう検討している。

漁礁が設置されたことで、漁業に良い影響が出たというデータもあり、安全対策を図りつつ、漁業振興にも取り組んでいきたい。

(2) 港湾機能の強化

- 外貿コンテナ取扱量について、川崎港は12万TEU、北九州港は40万TEUとかなりの差があるが、川崎港は、京浜港として東京港、横浜港と共に国際コンテナ戦略港湾に選定され、将来に向けて様々な取組を進めているように感じた。
- 川崎港は、内航RORO船の拠点港として、九州では苅田港との間でRORO航路が開設されている。何故、北九州港でなく苅田港なのかという思いがあり、荷主や船会社に対して、積極的にプロモーションを行っていくべきである。
→RORO航路の拠点港化について、現状で満足しているわけではなく、RORO船を運航している船会社等にセールスをかけ、新しい航路や既存の航路で北九州港に寄港していただけるよう努力していきたい。
- 北九州港は、コンテナターミナルへの搬入・搬出に比較的時間がかかっており、渋滞が発生している状況にある。一方、川崎港は、コンテナターミナルへの搬入・搬出に要する時間の短縮化を図ることで、東京港や横浜港に対して優位性を保っている。
北九州港が、博多港や下関港など近隣の競合する港に勝っている部分はどこかを考え、川崎港のように、競合する港に対して優位性を高めていけば、貨物が集まってくる可能性があると感じた。
- 貨物輸送の効率化を図ることで、川崎港は東京港や横浜港と比べて競争力をつけており、さらに強めるよう取り組んでいる。川崎港と北九州港では条件は異なるが、ライバルと比較して競争力を高めていくためにはスピードやインフラ整備が重要であると感じた。
- 川崎港は、渋滞を発生させないために、入口と出口の設置場所を変える等の工夫をしている。
- コンテナターミナルのバースは、川崎港が水深14メートル、太刀浦コンテナターミナルが11メートルと12メートルとなっている。川崎港は泊地の埋立ても予定しており、今後、北九州港が川崎港に一気に抜かれる可能性もあると感じた。
- 北九州港の渋滞解消には、太刀浦第1コンテナターミナルと第2コンテナターミナル間の泊地埋立てを推進することが先決である。同様の課題に対して、川崎港は将来を見据えて既に動いている。

(3) 物流拠点化の推進

- ヤマト運輸は、今後、農産物等の生産者と直接つながって配送していくような新

しい物流の仕組みづくりを検討しており、ヤマト便就航に併せて、本市としても連携して取り組んでいただきたい。

○ヤマト運輸とタイアップして、地元の農産物等の販路拡大に取り組んでいくのであれば、中央卸売市場の再整備が重要と考える。

→今年度から、中央卸売市場では、農林水産省の補助を活用し農産物を集めて大消費地へ送ることができるようストックポイントとして整備に取り組んでいる。

また、首都圏に売り込む商品についても検討を開始している。2024年のヤマト便就航に向けて着実に準備を進めていくこととしている。

○羽田クロノゲートでの医療機器の集配の取組を伺い、コロナ患者へのパルスオキシメーターの配送等にヤマト運輸を活用すれば、配送までの期間短縮が図れると感じた。市民の命に関わる問題でもあり、検討が必要と考える。

7 随員職員	議事課委員会担当係長	有永 孝
	総務課副議長秘書担当係長	上野 祐輔