

経 済 港 湾 委 員 会 記 録 (No.21)

1 日 時 令和6年4月18日(木)
午前10時01分 開会
午前11時33分 閉会

2 場 所 第3委員会室

3 出席委員(9人)

委 員 長	吉 田 幸 正	副 委 員 長	渡 辺 修 一
委 員	田 中 元	委 員	香 月 耕 治
委 員	渡 辺 徹	委 員	世 良 俊 明
委 員	奥 村 直 樹	委 員	高 橋 都
委 員	本 田 一 郎		

4 欠席委員(0人)

5 出席説明員

産業経済局長	柴 田 泰 平	企業立地・農林水産担当理事	山 口 博 由
未来産業推進部長	森 永 康 裕	スタートアップ推進課長	吉 田 智 子
企業立地支援部長	城 戸 健 一	企業立地支援課長	石 橋 孝 通
物流拠点推進室長	神 谷 直 秀	物流拠点推進室次長	池 田 弘 幸
港湾空港局長	佐 溝 圭 太 郎	港 営 部 長	小 田 聡
港 営 課 長	中 野 仁	物流振興課長	鈴 木 啓 介
			外 関係職員

6 事務局職員

委員会担当係長	松 永 知 子	調 査 係 長	筒 井 大 亮
---------	---------	---------	---------

7 付議事件及び会議結果

番号	付 議 事 件	会 議 結 果
1	行政視察について	行政視察の事前研修のため、本市での取組等について別添資料のとおり説明を受けた。
2	令和5年北九州港港湾統計概要（確定値）について	港湾空港局から別添資料のとおり報告を受けた。

8 会議の経過

（4月1日付人事異動に伴う人事紹介を受けた。）

○委員長（吉田幸正君） それでは、開会をいたします。

本日は、所管事務の調査を行った後、港湾空港局から1件報告を受けます。

初めに、所管事務の調査を行います。

本委員会の行政視察につきましては、所管事務の調査に資する取組を行っている都市に視察を行うこととしていますが、この視察が実りあるものとなるように事前の研修を行います。

まず、浜松市のものづくり企業と融合したスタートアップ支援の取組について、東京都大田区の物流拠点化推進の取組について、千葉県地域未来投資促進法を活用した産業用地の確保及び企業誘致の取組についての参考とするため、本市での取組等について執行部からの説明を受けます。

それでは、説明をお願いいたします。スタートアップ推進課長。

○スタートアップ推進課長 浜松市の視察に関しまして、ものづくり企業と融合したスタートアップ支援の取組について説明いたします。

タブレット資料1ページを御覧ください。

北九州市と浜松市はともに、令和2年に内閣府からスタートアップ・エコシステム拠点都市に選定されています。

次に、2、目指す姿についてです。

北九州市と浜松市は、ものづくりの町という点で共通しており、そのポテンシャルを生かしたスタートアップの創出支援を目指しています。

引き続き、3、創業支援施設についてです。

北九州市では、創業支援施設としてコンパス小倉をAIM6階に設置しています。コワーキングスペースやスモールオフィス等の設置、運営、インキュベーションマネージャーによる伴走支援、創業前後の起業家を対象としたマッチング支援やアクセラレーションプログラムなどによる支援を行っております。

資料2 ページを御覧ください。

浜松市の創業支援施設についてです。

都市部、浜名湖地域、中山間地域の3か所でサテライトオフィスを運営しています。

次に、4、スタートアップ支援の取組についてです。

まず、北九州市の全体像をお示ししています。機運醸成、そして、起業から研究開発段階、事業化段階に至るまで、成長フェーズに応じた切れ目のない支援を行っています。

次のページから主な取組を紹介いたします。

3 ページを御覧ください。

主な取組として、北九州市では、まず、①コンパス小倉がアクセラレーションプログラムにおいて独自の支援を行っています。具体的には、各専門家による伴走支援やビジネスマッチング、資金調達などをサポートしています。

次に、②グローバルアクセラレーションプログラムです。これは、スタートアップ・エコシステム拠点都市の中核と位置づけています。市内大手企業、安川電機、TOTO、第一交通産業を含む民間企業14社が組織した民間主体の支援プログラムで、事業拡大が期待されるスタートアップに対し、専門家による協業先の紹介や販路開拓といった伴走支援を行っています。

次に、③企業変革・スタートアップ・グロースサポート事業です。これは、これまでのスタートアップへの事業の成果を踏まえ、より市内スタートアップに特化した支援や行政課題の解決、市内企業とのオープンイノベーションが必要であることから、今年度、制度設計を行っているものです。

次に、④仮称イノベーション共創プラットフォームについてです。北九州市は、少子・高齢化や人口減少など、全国の大都市に先行して様々な課題に直面している課題先進都市であります。行政、地域、企業が抱える様々な課題をプラットフォームに集約化、見える化、共有化し、スタートアップが有する優れた技術、斬新なビジネスアイデアやスタートアップの特徴である機動性、柔軟性の高さを最大限活用して解決できるよう、このようなプラットフォームを今年度構築していく予定でございます。

最後に、⑤認定ベンチャーキャピタル制度についてです。北九州市では、認定したベンチャーキャピタルに、スタートアップ支援に関して様々な協力をいただいています。北九州市の紹介により、会社設立から1年で認定ベンチャーキャピタルなどから資金を調達した例も生まれてきております。

続きまして、4 ページを御覧ください。

引き続き、浜松市の取組についてです。

北九州市と同じく、機運醸成、そして、起業から研究開発、事業化、事業拡大の各成長ステージにおいて、切れ目のない支援を行っています。

取組の例としては、①ファンドサポート事業を行っています。認定ベンチャーキャピタル制度を導入しており、スタートアップに投資しやすい環境整備を行っています。

5 ページを御覧ください。

また、②実証実験サポート事業として、採択したスタートアップに対して、補助金の交付や実証フィールドの提供を行う事業を行っています。

その下、引き続き、5、スタートアップ都市推進協議会についてです。

北九州市は、北福連携の一環として、福岡市をはじめスタートアップ支援に先進的に取り組む全国の11自治体が加盟するスタートアップ都市推進協議会に昨年7月に加盟をいたしました。加盟自治体は表にある11都市で、浜松市も加盟しています。

6 ページを御覧ください。

④スタートアップ都市推進協議会の主な活動についてです。自治体のスタートアップと首都圏企業等のマッチングイベント、各自治体で行っている支援施策に関する情報交換など、ノウハウの共有を行っております。

最後に、6、K P Iについてです。

北九州市は、北九州市産業振興未来戦略において、検証指標の目標として、スタートアップのイグジット件数、資金調達額、誘致件数の3つを上げています。

浜松市につきましては表のとおりです。説明は以上でございます。

○委員長（吉田幸正君） 物流拠点推進室次長。

○物流拠点推進室次長 東京都大田区の物流拠点化推進の取組について御説明させていただきます。

着座にて説明させていただきます。

ヤマト運輸・羽田クロノゲートの視察に関しまして、初めに本市の物流拠点構想の取組について御説明いたします。

最初のページですけれども、本市では、令和4年3月に物流拠点構想を策定いたしました。この背景には、物流業界の持つ課題、大きなものでは物流の2024年問題、また、BCP対応やカーボンニュートラルなどに対応していく必要があるなど、物流の転換期を迎えていることがあります。また、北九州市は、九州と本州の結節点にあり、太刀浦、ひびきの2つの国際コンテナターミナルや国内最大級の新門司フェリーターミナル、JR貨物の北九州貨物ターミナル駅、そして、24時間空港である北九州空港等、充実した交通基盤を有しております。この陸海空の充実した物流基盤を活用し、物流を本市の主要な産業としてさらに発展させるため、北九州市物流拠点構想を策定いたしました。

本構想において、本市を陸海空の結節点周辺エリアを中心に、物流関連施設の集積を図るとともに、各種輸送モードを組み合わせ、多種多様な物流ニーズと時代の変化に対応できる町を目指すこととしております。

そして、これを実現するために、ページ下段の5つのリーディングプロジェクト及び物流施設用地の確保に取り組むこととしております。

次のページをお願いいたします。

上段は、先ほどのリーディングプロジェクトのうち、物流の集配送拠点形成についてお示ししております。

本年4月より、トラックドライバーの時間外労働規制が強化される、いわゆる物流の2024年問題により、トラックによる長距離幹線輸送に制約がかかることとなります。これに対応するものとして、九州各地から本市の物流拠点に物を運び込み、これを集約して、空港やフェリーなどを活用したモーダルシフトにより幹線輸送を行う流れをつくり出すこととしております。また、これと逆向きの方角で、本州方面からまとめて本市の物流拠点に送られてきたものを分配して、九州各地に輸送する物の流れも併せてつくり出すという物流集配送拠点機能の形成に取り組むこととしております。

また、こうした機能を支えるためには、先進的な物流施設が必要となってきますが、本市にはこうした機能を持つ物流施設が少なく、また、そうした施設をすぐ開発できる用地もないという課題を抱えております。そのため、インターチェンジや港、空港といった交通結節点周辺で民間開発を支援することで用地を生み出し、物流関連施設の立地を促進したいと考えております。

次に、今回の視察に係るポイントの一つでありますヤマト運輸の貨物専用機就航について御説明いたします。

お手元の資料の最終ページの参考資料を御覧ください。

先週、4月11日より、ヤマト運輸の航空貨物専用機、いわゆるフレーターが北九州空港に就航いたしました。使用する機材はエアバスA321-200P2Fです。これは、スターフライヤーが使用しているエアバスA320とほぼ同等の機材となっております。最大積載量は28トンで、大型トラック3台から4台分を登載することが可能となっております。

運航路線は、成田、羽田空港を中心に、新千歳空港、北九州空港、那覇空港を結ぶネットワークを形成することとなっております。

運航当初のダイヤ、今現在のダイヤですけれども、北九州空港と成田空港の間で1日2便運航されております。夏以降は、深夜帯の北九州から羽田空港間の運航も始まり、1日3便体制となる予定となっております。

また、現在、ヤマト運輸はこのフレーター機材を2機導入済みですが、近日中に3機目も導入される予定となっております。3機まで導入されると、一部那覇からの便も入りまして、都合5往復、10便の運航体制となる予定となっております。

お手元の資料に戻りまして、3ページ目をお願いいたします。

ヤマト運輸の羽田クロノゲートについて記載しております。

施設の詳細につきましては、視察時にヤマト運輸から詳しく御説明していただけますので、本日はポイントのみ御説明させていただきます。

次のページの4ページ目をお願いいたします。

羽田クロノゲートは、羽田空港に隣接した場所に立地しております。国内幹線輸送接続のゲートウエーであるとともに、羽田空港近接という恵まれた立地条件を生かし、羽田空港と日本各地を結ぶ航空ネットワークを活用した高付加価値のサービス、また、成田空港や東京港、横浜港を活用した海外への輸送サービスも提供しております。このゲートウエーは、東京、大阪、名古屋の3大都市圏に整備されておまして、九州にはゲートウエー等ではなくて、各エリアに置かれているベース店が幹線輸送と地域内ネットワークをつなぐ中継拠点として機能しております。本市には、小倉南区葛原に北九州ベースがございまして、幹線輸送の荷物が一旦ここに運ばれてきた後、北九州市内や京築、筑豊方面に仕分けられ、地域の配達店に運ばれていく流れとなっております。

次のページの5ページ目に、クロノゲートにある付加価値機能を載せております。これについても、こういった付加価値物流があるかというのは、当日、ヤマト運輸から詳しく御説明する時間をいただいております。

今回のクロノゲートの視察に関しましては、ヤマト運輸のフレーター便が就航した北九州空港を活用した航空ネットワークを利用した高付加価値の物流について、今後、本市の物流施策を考えていく上で大変参考になるものと考えております。

以上で、本市物流拠点構想と羽田クロノゲート視察についての説明を終わります。

○委員長（吉田幸正君） 企業立地支援課長。

○企業立地支援課長 最後に、地域未来投資促進法を活用した産業用地の確保及び企業誘致の取組についての千葉県への視察に関しまして、本市の取組について説明いたします。

着座にて失礼いたします。

まず、北九州市内の産業用地の現状について説明いたします。

タブレット資料の1ページ目を御覧ください。

企業誘致を行うに当たりましては、市所有の産業団地のほか、民間の所有地も含め、相手方の企業のニーズに合った土地を提案しながら進めております。

市所有の産業団地につきましては、これまで11か所を産業団地として整備してまいりました。分譲率は約98%となっており、現在、誘致可能な用地としましては、小倉南区曾根北町の北九州空港跡地産業団地と若松区青葉台西のサイエンスパークの2か所、合計約12ヘクタールとなっております。

なお、マリナクロス新門司につきましては、現時点で未分譲の土地はございませんが、埋立造成が完了した部分について随時分譲を行っているという状況でございます。

このようなことから、市の産業用地に加えまして、企業が産業用地として整備した土地

や企業の未利用の土地など、民間所有地約100ヘクタールを産業用地として紹介し、企業誘致を進めているところでございます。

このように、民間所有地も活用しながら企業誘致を進めているところではありますが、広さ、エリア、工業用水や電力などのインフラの整備状況等が誘致企業のニーズに合わないケースも散見されているのが現状でございます。

そこで、現在、地域未来投資促進法による特例措置を活用した新たな産業用地の創出について取組を進めているところでございます。

タブレット資料の2ページ目を御覧ください。

まず、地域未来投資促進法による特例措置の概要について御説明いたします。

この特例措置は、福岡県地域未来投資促進基本計画に定められた地域経済けん引事業に該当する施設の用地が対象となります。具体的には、自動車、半導体などの成長ものづくり分野、物流関連分野、データセンターなどのIT関連分野など、8分野が対象分野となります。

なお、物流関連分野及びデータセンターにつきましては、今月から対象として追加されたものでございます。

次に、具体的な特例措置については2点ございます。

まず、1点目として、後ほど説明いたします所要の手続を経ることで、市街化調整区域のまま開発許可が可能となります。対象施設としましては、高速道路等のインターチェンジや幹線道路に近接した区域における工場、研究施設、物流施設、それから、変電所近傍におけるデータセンターなどが対象とされています。

2点目としましては、原則農地転用が認められない農用地区域や第一種農地について、地域経済けん引事業に該当する施設の用地を整備する場合には、農地転用が可能となります。

このような特例措置を適用することにより、これまで活用が難しかった市街化調整区域内の土地が産業用地として活用可能となりますので、北九州市としましても、制度の活用に向けて、現在、手続を進めているところでございます。

タブレット資料2ページ目の2、特例措置適用に向けた手続の流れ、北九州市の取組状況を御覧ください。

地域未来投資促進法の特例措置を活用するためには、幾つかの法定の手続が必要となります。具体的には、太線で囲っています3つの手続、県基本計画に特例措置の適用が可能となる重点促進区域の追加、市による土地利用計画の策定、事業者によるけん引事業計画の策定が必要であり、手続の窓口となります福岡県によりますと、これらの手続に8か月程度を要するとのことです。

最初の法定手続であります重点促進区域の追加に当たっては、民間事業者による具体的

な開発計画が必要とのことですので、現在、市では、民間開発計画募集エリアの設定に向けた検討を進めており、本年夏頃には募集エリアを公表する予定としております。

この特例措置の適用により、市街化調整区域内で開発が可能となり、事業者による用地取得などが順調に進めば、最短で令和7年度末には造成工事に着手が可能となると見込んでおります。

いずれにしましても、経済安全保障上の観点などから、現在、日本企業による生産拠点の国内回帰などが進んでおりますので、このような動きをチャンスと捉えまして、競争力のある産業用地の確保に向けて、スピード感を持って取り組んでまいります。

以上で、地域未来投資促進法を活用した産業用地の創出に係る北九州市の取組についての説明を終わります。

○委員長（吉田幸正君） ありがとうございます。

それでは、ただいまの説明は行政視察のための事前研修ですので、委員の皆様は、執行部に対する意見、要望ではなく、説明に対する質問を行っていただきたいと思っております。

当局は答えられる範囲で結構ですので、答弁をお願いいたします。答弁の際は、補職名をはっきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁願います。

それでは、御質問はございませんか。高橋委員。

○委員（高橋都君） 私は羽田のクロノゲートに2年前に1回行ったのですけれども、もうすごいなと思えました。あれから特に中身は変わっていないと思いますが、何か変わったところがあれば教えていただきたいということですね。

特に、日本中からそこに荷物が集まってくるのだらうと思う中で、医療用の機器をそこでメンテナンスして、そこからまたすぐに発送するという施設まであるということ、それがもうとにかく驚いたということと、全てにおいて先進的だなと思えました。

北九州市は、先ほどお話にあったように、実際に届いた荷物を小倉南区の葛原に集め、それから地域に持っていくということですが、羽田のような拠点というのを、北九州空港の中なり、地域の外なりにそういった施設を今後造る予定があるのかと、これは聞いても答えていただけないかと思うけど、どういうふうになっているかというのを教えていただきたいと思っております。実際に、そこで積み替えて次に行くのか、それだけの施設しかここにはないのかということですね。

それと、産業用地のことは聞いていいですか。

○委員長（吉田幸正君） いいです。

○委員（高橋都君） 産業用地のことですけれども、今朝の朝日新聞ですか、造成予定地に貴重種がいるということで、若松の舟尾山にかつて開発を断念したところがあり、また半導体の誘致ということで、用地拡張に転換するというような記事が載っていたのですが、これに関して何か分かることがあれば教えていただきたいと思っております。以上です。

○委員長（吉田幸正君） 物流拠点推進室次長。

○物流拠点推進室次長 まず、羽田クロノゲートの中身が変わっていないかということですが、羽田の大枠の機能自体は変わっておりません。ただ、委員にも御覧いただいたと思いますが、上の高付加価値エリアというのは、ヤマト運輸が、例えばテナントであったり、自社の社員でそういう作業をしたりとか、そういうのを請け負っておりますので、中身のテナントについては変わっている可能性はありますが、ちょっとそこは承知しておりませんので、また現地で御覧いただければと思います。

それから、まず、本市葛原にきた荷物が各地に運ばれているのかということですが、幹線輸送は、例えば大型の10トン車であったり、トレーラーであったりといったものが、北九州に大型車で日に何台か来ますよと。そこで、各配達店別、方面別に葛原で仕分けて、葛原の配達エリアもありますけど、例えば西港だったり、畑だったり、個別のもうちょっと小さいヤマト運輸の店に持って行って、そこからドライバーが各家だったり、会社に運んでいるといった形になっています。たしか、ベースが全国で70か所ぐらいあると聞いていますけれども、そのうちの 하나가北九州のベース店になっております。

また、羽田クロノゲートのような施設を造らないのか、予定していないのかということですが、現在は、空港の貨物地区に、今度フレーターを飛ばします関係で、ヤマト運輸が上屋を、北九州エアターミナルが建てたところにテナントで入るような形で倉庫を建てております。ただ、こうした高機能なものにつきましては、その荷の流れですとか、ネットワークとかいろんなことが関係していきますので、我々としては、昨年7月に物流連携協定を結んだこともありますので、ぜひこういった機能を実現してほしいという意見交換はしておりますけれども、すぐにとというのはなかなかちょっと難しいので、一步一步いろんな既存の施設とかを活用しながら、流れを呼び込むことでそういったものにつなげていきたいとは思っております。以上です。

○委員長（吉田幸正君） 企業立地支援課長。

○企業立地支援課長 学術研究都市の今日の記事の件で答弁申し上げます。

まず、今回御説明しました地域未来投資促進法に関する取組につきましては、民間事業者による民間用地の開発でございますが、学術研究都市の用地は私有地開発ですので、今回の話とは違いますが、いずれにしましても、新聞記事にもありましたように、これから大規模な企業誘致を進めていくに当たって、内陸の大規模な形の良い用地が不足しているというのは現状でありますので、学術研究都市の活用について今検討を進めているところでございます。

この調査の検討の中で、現在、貴重種が生息しているところまでは確認はしておりますので、その再整備の検討と併せまして、環境保全の対策もしっかり検討していくということで、いずれにしましても丁寧に対応していきたいと考えておりますので、よろし

くお願いいたします。

○委員長（吉田幸正君）高橋委員。

○委員（高橋都君）ありがとうございます。

実際にヤマト便が来るようになりまして、物流の集積用地がないというのが本当に大きな問題、課題だと思いますので、せつかく北九州市にこれが来るというのであれば、それに向けての用地の確保、そしてまた、それを推進する計画というものを積極的に進めていただけたらと思います。

あと先ほどの産業用地の件ですけれども、民間ということも言われていましたが、自然保護というのは重要だと思いますので、その辺は慎重にやっていただかないと、大きな問題になっていくと思います。よろしくお願いいたします、これは、慎重にお願いいたします。

○委員長（吉田幸正君）本田委員。

○委員（本田一郎君）産業用地の現状のサイエンスパークの件についてですけれども、約4万5,800平米ということで、これは例えば4万5,000平米の中で、さらに分譲して、例えば個人の医院とか病院等々の活用はできますか、教えてください。

○委員長（吉田幸正君）企業立地支援課長。

○企業立地支援課長 全体で4万5,000平米ということで、区画は分けておりまして、その中で、医院、病院につきましては対象として建設可能となっております。

○委員長（吉田幸正君）本田委員。

○委員（本田一郎君）ありがとうございます。

たまたま近隣で400坪ぐらいで探されている医者がいるのですけれども、そういった部分も可能でしょうか。例えば400坪で利用させてくださいという形でも可能でしょうか。

○委員長（吉田幸正君）企業立地支援課長。

○企業立地支援課長 具体的な区画割りも相談させていただかないといけないですけれども、検討は可能かと考えております。

○委員長（吉田幸正君）本田委員。

○委員（本田一郎君）ありがとうございます。以上です。

○委員長（吉田幸正君）ほかにございましたら。奥村委員。

○委員（奥村直樹君）私も地域未来投資促進法のところですけど、これはこれからの話だと思うのですが、2番の手の流れとかの中で、ヒアリングをしていくというのは、企業のヒアリング調査というのはありますが、例えば地域とかに対してとかもあるのですか。要はニーズがあればどんどん進んでいく話なのか、この流れでいくと地域との折衝みたいなものはあるのかなと思うのですが、どうなのですか。

○委員長（吉田幸正君）企業立地支援課長。

○企業立地支援課長 この資料に書いております企業ニーズ、ヒアリングにつきましては、

具体的に我々が誘致している対象となるような企業と、あとはこのエリアを開発できるようなディベロッパーとか、そういったところに今ヒアリングをしております。最終的にこれを整備するに当たっては、地権者等々をそのディベロッパー、開発事業者にまとめていただく必要があるとは考えておりますが、現在、地域の住民の方々に対する意見というのは聞いていないというのが現状でございます。

○委員長（吉田幸正君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）例えば、若松のところは重点で書かれていますが、それ以外のところもこれから対象になっていく可能性はあるのですか。インターチェンジの近くとかと書いてありますが、それは今重点とかなんとかがないところでも、ここもニーズがあれば対象になるよと増えていくような感じですか。

○委員長（吉田幸正君）企業立地支援課長。

○企業立地支援課長 エリアについてはこれから公表を考えておまして、書いていますように、インターチェンジ周辺等々を中心に企業ニーズが高いところを考えておりますが、逆に、今入っていないけれども、このエリアでどうやらまとまりそうだというような話があれば、そこは個別具体的に対応を検討したいと考えております。

○委員長（吉田幸正君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）まとまりそうということは、逆に言うと当然反対があれば、企業ニーズがあっても、地域の反対があつたりしたらもうそれは進まなくなるということですか。

○委員長（吉田幸正君）企業立地支援課長。

○企業立地支援課長 いずれにしろ、民間の方が開発をしないといけないので、地権者の同意というか、地権者が売ってくれないと話になりませんので、反対があればそこは進まないというところは問題としてあると思います。

○委員長（吉田幸正君）奥村委員。

○委員（奥村直樹君）今日は要望の場ではないと言われたので、懸念するのは、もともと産業用地としてそれ専用で造ってきた、例えば新門司とかと比べて、市街化調整区域になってくると、その周りに対する影響が非常に大きいなど。今でも新門司のところはトラックが増えて、生活に対する影響がどんどん増えているので、そういったところも出るだろうと思ったので聞きました、すみません。また、これは今後の委員会等でやらせていただければと思いますので、終わります。

○委員長（吉田幸正君）ほかにございましたら。なければいいですか。ここで副委員長と交代します。

（委員長と副委員長が交代）

○副委員長（渡辺修一君）吉田委員。

○委員（吉田幸正君）時間があるので教えてください、あまり長く聞きませんけど。

まず、スタートアップのところで、今回、浜松市を見たいと思いましたが、皆さんの意見も踏まえてですが、ものづくりに特化した唯一のスタートアップ支援自治体だとホームページ、また、地元の市議あたりも結構大きく言われているというところで、非常に興味を持って行こうと思っています。北九州市では当然ものづくりは支援されると思いますが、ものづくり以外のところもあると思いますが、まず、ものづくりと融合したスタートアップというのが北九州市のコンパス内で積極的な感じになっているか知りたいのが1つ。

それと、コンパスも随分長くやってもらっていると思いますけど、このK P Iを見ると、令和6年から令和10年でうんぬんと書いているのですが、同時に、浜松市は令和4年でK P Iの数値として成果というか結果が出ているのですが、北九州市のコンパスではこのK P Iを設定されていない状況なのか教えてください。スタートアップはそれだけです。

クロノゲートのところで付加価値のところにごく興味があるのですが、これはあくまでヤマト運輸株式会社内部だけの話ということになると、北九州市がこういう付加価値があるのが欲しいなと思ったとしても、株式会社の社長がやるかどうかというところが判断の材料になってしまうだろうと思います。北九州市としてどう考えているかですけど、北九州市として、どうしても高付加価値施設が欲しいと要請したいようなものが具体的にあるのかというのを教えてほしいと思いますので、お願いします。

それと、熊本から宮崎から福岡から北九州市にトラックに乗って荷物を持ってくる、北九州市で下ろす、北九州市から東京なりに送ると、そこでどれぐらい雇用が生まれて、どれぐらい税収の見込みがあるかというのが、ちょっとよく私も見えていないところがあって、全体の物流構想の中で、雇用と、これに伴って本社機能を含めた税収ということになるとと思いますが、その見込みはK P Iに設定されているかを教えてください。

それと最後に、今度未来投資をやるとしたときに2つ教えてください。1つは農地を持たれている方が100人いて、99人は合意したけど、1人がどうしても先祖代々だから嫌ですよと、そうすると常識的には進まないだろうと思うのですが、合意に対してのルールとか、あるいは民間と民間の話だろうと思いますが、例えば行政が代わりに農地を御紹介したりとか、合意を得るための用意というのがあるのかを知りたいのが1つ。

それと、例えば農地が転用されたときに、橋の強度が弱いのではないとか、道路のアクセスが悪いのではないとかいうときに、それは事業者でなくて、行政がアクセス道路に対して責任を持って整備をするところまでがセットなのかを教えてください。私からは以上です。

○副委員長（渡辺修一君） スタートアップ推進課長。

○スタートアップ推進課長 スタートアップの点につきまして、1点目のまず、ものづくりに特化した取組をやっていないのかというところですよ。

北九州市もものづくりの企業、産業が発展してきたという土壌がありますので、スタートアップのエコシステム拠点都市に選定されたときには、強みである環境ロボット、DX分野という、主に技術系に特化した支援を行っていききたいということで設定をしております。実際に、スタートアップの方が本市の支援事業を活用する中では、当然いろんなニーズとかその成長段階に応じて何が必要かというのはあるのですけれども、そこで必要に応じて、地元の企業とおつなぎしたりと、ものづくり企業があるという強みを生かした支援は行っていると考えております。

あとコンパスでのKPIを設定していないかということですが、コンパスにおいても、相談件数だとか、入居率というところは目標として設定しているところですが、コンパスだけではなくて、市全体として、まず、スタートアップの創出数を、例えば令和2年度から令和5年度までに500社を目指していこうとか、市全体としてKPIを設定する中で、コンパスにもどのように取り組んでいただくかということ協議しながらやっているところがございます。以上でございます。

○副委員長（渡辺修一君） 物流拠点推進室次長。

○物流拠点推進室次長 まず、いただいた御質問のうち、どういった付加価値を目指していくのか、それはヤマト運輸だけの判断で、そこを要望していくのかといった御質問に関してです。

今ヤマト運輸がやられているのは、いわゆる物流というのが、昔の倉庫に入れて、そこで保管して出していく、そういったものではなくて、いかにその途中で、例えば製造業みたいなもの、流通加工みたいなものの最先端をいっているのが多分ヤマト運輸のクロノゲートだと思っています。そこは首都圏のパイであったり、羽田空港のネットワークという、なかなか日本でもあそこでしか実現できないようなものもございますけれども、逆にそういったものを見ながら、北九州で陸海空のネットワークを生かして、どういった付加価値をつけた物流をつくっていけるのか、そういったところをどう考えるのかですので、ヤマト運輸だけではなくて、そこを参考にしながら、いろんな企業に展開する中で、どういった付加価値物流ができるのかといったところの参考になるかと思っています。我々としては、そういうただ保管して出すだけという、なかなか雇用にもつながらないので、中でそういういろいろな加工ですとか、作業ですとか、そういったもうちょっと高度な物流というものを目指していきたいという思いがございます。これはヤマト運輸に限らず、いろんな企業を誘致する中で、そういった御提案とかをしながら、一番簡単な例えでいくと、飛行機を使って、九州から持ってきたものや、船で持ってきて、太刀浦で揚げてきたものに、eコマースだったり、バーコードに入れて、梱包するだけでも一つの付加価値をつけられますので、そういったものをいろいろ広げていくことで雇用を生んでいきたいと思っております。そういったものの一企業の施設を見るのですが、そこに限らず、我々として

は広く北九州にそういったものを展開していきたいと考えております。

雇用とか税収につきましては、物流拠点構想の中で、K P I、目標値としまして、2022年から2026年の5年間で、民間投資額を延べ390億円、物流関連施設等の立地件数を、大小合わせまして25件、それから、雇用の新規創出550人としております。これもどのような付加価値をつける物流にしていくかで、雇用人数も増えます。逆にあまり最先端になって自動化倉庫になってくると、設備投資額は非常に増えますが、人は要らなかつたりとか、そういういろんなものがありますので、なかなか税収効果とかは見込みにくいところがあるのですけれども、少なくとも民間の投資額というのは計測可能ですので、そういったことをK P Iとして設定させていただいております。以上です。

○副委員長（渡辺修一君） 企業立地支援課長。

○企業立地支援課長 2点答弁いたします。

まず、地権者の合意を得るためのサポートについてでございます。現在、こういうメニューがあるというところまでは検討は進めていないところですが、委員長がおっしゃるように、個別の案件といいますか、100人の土地があって、その中で99人の合意があって、残り1人をどうにかしないといけないという場合に、民間の事業者から相談があったときには、何ができるかというのは考えたいと思っています。

それから、アクセス道路等の補強につきましては、基本的にこの地域未来投資促進法を活用して民間開発を促進するエリアにつきましては、幹線道路に近いところと考えていますので、そこまで弱いアクセスはないと思うのですが、とはいえ、幹線道路にアクセスするための道路というのは、場合によっては弱い部分も出てこようかと思えます。そこにつきましては、都市整備局とも連携しながら進めていきたいと思っております。以上でございます。

○副委員長（渡辺修一君） 吉田委員。

○委員（吉田幸正君） スタートアップについてです。家賃が安いのでコンパス小倉に入っているという方ももちろんいらっしゃるのですが、結構あそこで話をして、つながりが出て、うまくいっている例もよく聞いていますし、地元の企業が何か挑戦しようとするときに、自社の会社がそこがあれば、逆にわざわざコンパス小倉を借りないというので、全市的にK P Iを設定しているというのはいいと思いますが、比較対象になっているときに、我々としてはものづくりも背負っている北九州市で、浜松市が日本で唯一うんぬんと書かれると、得意分野を少し触られているなという気がしました。コンピューターの中だけで作り上げているものは正直どこでもできると思いますが、ネジチョコのときも僕は随分F A I Sにお世話になりましたが、あの技術は多分アプリではなくて、現場で精密機械があって動いている話なので、日本でどこかでやろうかというときに、ああ、北九州市のほうが何か進んでいる感は欲しいなと率直に思いましたので、我々は視察に行ってきた、

その感想等も伝えさせていただきます。もし、ものづくりをやりたいのだったら浜松市ということで向こうがすごく大ブレイクしているのであれば、我々のほうがもっとすごいすよということも含めて、PRの角度を変える必要があるという気がしますので、そこは一緒に勉強させてほしいと思います。

それと、おっしゃるように、今我々はヤマト運輸のことだけに特化して、クロノゲートの話聞いていますけど、佐川急便もいらっしゃるし、日本郵政もいらっしゃるから、北九州という都市としてどういう施設、制度をつくれば、佐川急便も来なくなる、日本郵政も来なくなる、アマゾンも来なくなるだろうと思っています。我々が大連に視察に行ったときに、超巨大な保税區みたいなものあって、その中は積替えするときに関税もかからない。そのことで、僕らが行ったときは、中国の方がフランスのワインをめちゃくちゃ大量に買われていて、その保税區がそこにあるので荷物がここに集まっているという信じられないくらい大きい倉庫を見させてもらって、温度の管理みたいなことも含めてやってらっしゃった。それは民間企業の話だけではなくて、多分都市としての構え方であったと思いますので、北九州市としてどういうものをつくればより集めやすいかというのは、税関とかは多分行政がしっかり入ったほうがスピードが速いと思いますので、何かそういう目標値みたいなのが見えればまた教えてほしいと思います。

それと最後に、合意のところの話です。大体いつも行政に依頼があれば取り組みます、相談があればうんぬんと。こういうことは仕方がないのかも分かりませんが、可能性の探りが来たときに準備ができているみたいなこともあるのだらうと思います。民間の人たちが農家の人たち1軒ずつ回って聞いたらいいいというのは、それはルールかもしれないですけど、それを一步越えられるかどうかというのがすごく大事な気がするのです。あまり熱心ではない人と熱心にやっている方は、農林課に聞いたら分かると思いますので、例えば代替用地みたいなこととかも含めて、スピーディーに進む準備だけは必ず進めてほしいと思います。

それと、アクセスについては、もしかしたら自動トラックとかが動く時代になるかも分かりませんが、相当大きなアクセスは考えないといけないと思います。ようやく通れるというのでは多分うまくいかないと思います。企業立地は、規制緩和だけをやっているわけではなくて、小倉でいうと、紫水会館の跡地みたいなところは都心の大規模な土地ですが、アクセスが悪くて、活用ができていないですよね。だから、ルールの活用というか、目線は、市が一本いい道路を造れば、すごくいい土地として確立ができるときに、農地転用はいいけど、都心は全く触りませんという考え方を少し一步前に進めてもらって、全体としていい土地が市内に供給できるように要望して終わります。私からは以上です。

○副委員長（渡辺修一君） ここで委員長と交代します。

（副委員長と委員長が交代）

○委員長（吉田幸正君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） 地域未来投資促進法は視察とは直接関係ないと思っておりますが、私はこの地域未来投資促進法に関しては、北九州が未来、都市再生と経済の再生ということでは最後のチャンスになるのではないかと大変重く受け止めております。産業用地というか、企業がどこでどういう土地を求めているかということ考えた場合に、先般も熊本の菊陽町に行ってきましたが、北九州で言ったら本当に調整区域のようなところ、ほとんど家がないところに新しい産業の大規模用地というか工場ができています。どういうことかという、ロジスティックというか、物流を考えた場合に、市街地では道路の渋滞等々があって、搬入、搬出に問題があるということで、結局北九州でいえば調整区域、それも今九州縦貫道が通っている八幡、小倉、門司の周りは全て調整区域だということで、私は最適だと思います。今からの基本的に整備された大規模な産業用地は調整区域が最適で、そこに働く人たちの住まいをどうするか、それはその周辺の市街化区域に住んでもらうということで、調整区域の基本的な使い方の再考というか、考え方を変えていかないと。この地域未来投資促進法は北九州にとっては最後のチャンスと思っております。

先ほども話があったが、インター周辺ということでは、今事業者の話聞いていますという話があったけど、どういう流れでというか、どういうレベルで話を聞いているのか、説明してほしい。

○委員長（吉田幸正君） 企業立地支援課長。

○企業立地支援課長 開発事業者にどういうレベルでといいますと、1つは大手のゼネコンから地場の不動産屋まで、いろんなレイヤーの方々に対して今意見を聞いてまして、そのニーズを把握しているというところでございます。以上です。

○委員長（吉田幸正君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） 実際にニーズがないとなかなか事が進まない。当然地権者もいるので、私も今までいろいろとやってきましたが、かなり時間がかかる。特に農地も関わってくると、今まではそれを転換するのに極めて時間がかかってきた。今度視察する千葉にもいろいろな活用があるのでしょけれど、この新法を適用して、極めてうまく話を進めていかないと時間がかかる。先ほども地権者の農地の問題で代替地がないかということですが、いろいろと手法があるので、区画整理手法を使えば全体の90%以上の合意があればものが進むわけですけど、それにしても地権者のことはきちんと整理していくということ。

あとは、市がどのくらいインター周辺の整備に力を入れていくか。私は、一番すべきことは、インター周辺に物流を展開すべきだと思う。私も北九州市は陸海空合わせた九州の物流の拠点、鳥栖であればただ陸上関係だけと、北九州はそれが3つそろっているということです。陸海空という言葉はある意味耳障りがいいというか、でも、具体的には今か

ら陸海空の連携というか、地域未来投資促進法を含めて、どういう展開をしていくか、私はインター周辺の物流だと思います。物流の拠点をまず造って、そして、その周辺に物流を使う新産業を誘致する、これが雇用を増やす最善の方法だと考えていますが、その辺の構想は、私は今回が最後のチャンスだと思っていて、それが陸海空が連携をした九州の物流の拠点にするということも市と共有していると思いますけど、なかなかその辺の具体的な発想というか、まずは産業用地が供給できていないということから始まるわけですけど、最終的にはそういうところまで、そうしないとGDPも雇用も増えないということですが、局長、何か御意見があったら。

○委員長（吉田幸正君） 産業経済局長。

○産業経済局長 産業用地が不足しているということにつきましては、これまでずっと議会でも御議論いただいているところです。このたび、地域未来投資促進法や、先ほどお話のあった学術研究都市も含めて整備の検討を進めることになっています。物流が肝というか、一つのポイントだということはおうまさに香月委員がおっしゃるとおりだと思っています。

確かに従来から陸海空というのは、まさに北九州は東西どちらでも行けるし、九州の玄関口だみたいなことをずっと言ってきたわけで、ただ実態として北九州が物流の拠点になってきたかという、必ずしもそうではない部分もあったかなと思っています。このたび構想を新たにつくりましたので、それをベースに、今、委員のおっしゃるような陸海空の連携というか、具体的に今私が何かあるわけではないですけど、今おっしゃっていることも頭に入れて、全力で取り組んでいきたいと考えております。以上です。

○委員長（吉田幸正君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） 陸海空というのはある意味大変耳障りがいいと。耳障りがいいだけではなくて、北九州しかそういうことができないというか、インフラがないと、ほかの都市にはできないことで活用しなさいと提案しました。今地域未来投資促進法を使うというレベルになると、もう少し具体的な北九州の産業の再生というレベルの中で、ヤマト運輸は物流を葛原で仕分けるといような話があったけど、もうちょっと大きな意味合いでの構想を立てていく必要がある。これでやっぱり北九州はそういう方向性を持っているなど、これを事業者が見ているわけです。そうすると、ああ、北九州で立地というか、進出しようかという結果になるわけで、私はこの地域未来投資促進法は極めて重要だと思っている。

それに関連して、北九州が物流で、そして、一足飛びに新産業を誘致するというのは、そういう物流の機能が十分に果たされて、そして、次のレベルとして新産業だということですけど、ある意味企業誘致というのはスピード、時間が本当に大切です。先日も話しましたが、ヨドバシカメラがeコマースで物流の拠点が欲しいということで、今八幡インターの周辺でちょっと物流をやっていますが、2万坪強なので狭いと、最低でも5万坪要る

と。これはなぜかという、スピードで、結局企業が進出するときにはすぐに工場を建てられる土地がないと行かない。だから、今後の産業用地の造成というか、半導体にしても必ず過剰生産の時期が来るわけで、タイムリーな土地の提供ができないと、頑張りましたが、結局なかなか難しいですねというようなことに終わりかねない。今さっき言った事業者と十分に話し合いながら事業を進めていくということは肝に銘じて取り組んでいただきたいと思います。

○委員長（吉田幸正君） ほかにございましたら。渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） 全員言っているみたいですので、ちょっと私も。

今もう委員が言われたとおりでと思います。そして、僕は議会質問で何回もこの地域未来投資促進法を使つての企業誘致ということで、特に産業経済局と港湾空港局はもう北九州のエンジンというか、稼げるところで言えばもうそういったところしかない。市長も今度は稼げる町と言われてはいますが、それを行うためには、この市街化調整区域をどう使っていくかということで、地域未来投資促進法を県とどのようにそのときはうまくやっていますかということ。県から少し漏れ聞いたのは、北九州からあまりにもどうのこうのということがあったりしたものですから、もう2年近くかかるのですよね。企業というのは本当にもうスピード感がありますので、特にこういったところに関してはこのようにやっつけていこうとしっかりと持った中で、総合的にこういった地域未来投資促進法を使つてうまい具合に、今言われたように元気な町をつくっていくということで。

特に、奥村委員も先ほど言われたのですが、新門司地域で空いているところがかなりあるのですが、やはり行儀の悪いところは先を見越して、かなり高齢が進んでいまして、土地を持て余して、二束三文で売って、それで校区とか地域からは大分言われました。それが、なぜこんな形になるのか。自分たちで建物を建てられないのにそういうのも違法的に造って、それを結局は、今はそうしながらでも、後でいろんな用地になったら、それを高く売ろうみたいな感じでしたりとか、そういったものが民間でもう目鼻が利いた人はどんどん進んでいっていますから、歯抜けになってしまいますので、もう早めにそういった手だてをしっかりと持って、今言われたもう本当に最後のチャンスだと思っております。港湾空港局も海空は一生懸命頑張っていますので、陸海空をしっかりと生かし、しっかりと力を合わせて、これはもう要望です。今あれだけ言っていますから、特に用地確保はよろしくお願ひしたいと思います。以上です。

○委員長（吉田幸正君） ほかにございましたら。よろしいですか。

なければ、以上で行政視察の事前研修を終わります。

なお、視察終了後に、本委員会において視察内容について委員間で意見交換を行い、所管事務の調査の委員会報告書に反映させていく予定ですので、よろしくお願ひいたします。

以上で所管事務の調査を終わります。

ここで、本日の報告に係る職員を除き、御退出をお願いいたします。

(執行部入退室)

それでは次に、港湾空港局から、令和5年北九州港港湾統計概要確定値について報告を受けます。物流振興課長。

○物流振興課長 令和5年北九州港の港湾統計概要について御報告いたします。

1 ページを御覧ください。

本統計は、令和5年に北九州港と内外諸港との間に出入りした船舶、貨物、人員等の利用状況を統計法に基づく港湾調査規則により調査した結果となります。

なお、貨物量などの1万未満の端数は省略させていただきます。

1、海上出入貨物量につきましては、北九州港の貨物量全体を意味しており、総計9,857万トン、前年比98.2%となっております。国外の港との輸送量を示す外国貿易貨物量は2,493万トンで、前年比83.9%、国内の港との輸送量を示す内国貿易貨物量は7,363万トンで、前年比104.2%となっております。

なお、国内他港の速報値との比較におきましては、前年同様、名古屋、千葉、苫小牧、横浜に次ぎまして、全国第5位となっております。

次に、2、入港船舶についてです。

入港船舶隻数は4万5,770隻で、前年比101.0%、総トン数は9,598万トンで、前年比100.8%となっております。

2 ページを御覧ください。

3、コンテナ貨物量についてでございます。

(1)外貿・内貿別でございます。コンテナ貨物量の総量は51万TEU、前年比104.7%で、50万TEUを超えたのは4年ぶりとなります。国外の港との輸送を示す外貿コンテナは42万TEUで、前年比101.9%、国内の港との輸送を示す内貿コンテナは8万TEUで、前年比120.6%となります。

なお、外貿コンテナの取扱量を国内他港の速報値と比較いたしますと、東京、横浜、名古屋、神戸、大阪、博多に次ぎ全国第7位となっており、清水港を抜き、順位を1つ上げてございます。

次に、(2)地区別コンテナ貨物量についてです。門司地区につきましては前年比102.1%、若松地区につきましては前年比125.8%となっております。

次に、4、フェリーについてです。

(1)フェリー貨物量につきましては5,040万トンで、前年比104.5%となっております。2年連続で過去最高を更新し、初めて5,000万トンを超えました。国内他港の速報値と比較いたしますと、苫小牧港に続きまして全国第2位となっております。

(2)フェリー乗降客数につきましては、100万人を超える水準まで回復し、前年比122.8%

となつてございます。

3 ページを御覧ください。

海上出入貨物、コンテナ貨物、フェリー貨物の3つの貨物量につきまして、それぞれの推移を上から順にグラフにしておりますので、御参照ください。

4 ページを御覧ください。

これより内訳となりますが、上記3位までの主な傾向についてのみ御説明いたします。

まず、海上出入貨物量の内訳についてでございますが、(1)の相手国別の順位につきましては、上位3か国に変動はございません。

(2)の主要品種別のうち、輸出につきましては、前年2位だったコークスが減少し、ランキング外の7位となつてございます。輸入につきましては、上位3品種に変動はございません。

5 ページを御覧ください。

外貿コンテナ貨物量の内訳について御説明いたします。

(1)の相手国別の順位につきましては、輸出、輸入とも上位3か国に変動はございません。

(2)主要品種別の順位につきましては、輸出がゴム製品、産業機械、化学薬品の順、輸入が自動車部品、家具装備品、化学薬品の順となつてございます。

御説明は以上となりますが、引き続き本市の物流、産業、生活を支える港湾の動向把握を着実にまいりまして、一層の利用促進に努めてまいりたいと考えてございます。

以上で、令和5年北九州港港湾統計概要に関する報告を終わります。

○委員長（吉田幸正君） ありがとうございます。

ただいまの報告に対し、質問、意見を受けます。なお、当局の答弁の際は、補職名をはつきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁をお願いいたします。

質問、御意見はありませんか。高橋委員。

○委員（高橋都君） 2点ほどお聞きします。

1点目に、海上の出入貨物の分で、国内の他港との比較で北九州は今5位になっていすけれども、北九州は外国貿易がかなり減って、内国貿易は増えているかと思うのですが、これは1位から4位までの順位の他港も外国貿易というのは少なくなっているのかどうか、教えてください。

それと、2ページの地区別のところで、若松地区が今回かなり伸びておりますが、これの要因を教えてください。以上です。

○委員長（吉田幸正君） 物流振興課長。

○物流振興課長 まず、1点目が、海上出入貨物取扱量の上位港の動向でございます。

上位5港の取扱量は全体としてはいずれも前年を下回つてございます。そして、外貿に関してでございますけれども、すみません、ちょっと手元に正確な数字はないのですが、

いずれの港も日本全体の傾向としてトン数は下がっていると認識してございます。

2点目の御質問でございます、若松地区のコンテナが伸びた理由でございますけれども、これは、令和4年11月に、ひびきと日本海側の秋田、新潟、富山とを結ぶ日本海航路と我々は呼んでおりますけれども、その航路が始まりまして、令和5年は1年間を通じて安定的に就航していたところでございます。このコンテナが、週1便ではございますけれども、安定的に国内貨物を輸送してございますので、その分が若松地区の伸びにも貢献してございますし、北九州港全体としても内貿コンテナの伸びに貢献しているところでございます。以上です。

○委員長（吉田幸正君） 高橋委員。

○委員（高橋都君） ありがとうございます。

外国貿易っていうのはどこもやはり下回っていると考えていいですね。これで、先ほど言われた内国貿易も他港はやっぱり減っているのですか。北九州はちょっと増えていますけれども、ほかは減っていると今言われたのですか。

○委員長（吉田幸正君） 物流振興課長。

○物流振興課長 今令和5年の数字が手元にあるのですけれども、全体で前年と比較したものがございまして、それはいずれも減ってございます。

ただ、外貿と内貿の正確な数値比較をしておりませんので、正確な答弁はできませんが、日本全体の傾向というのは日本全体の港湾の統計が出てみなければ何とも言えないところではございます。まず、北九州港に関して外国貿易が減っている理由でございますが、輸入の主力である石炭と鉄鉱石が大きく減ってございます。輸出も、鋼材が若干減っているところでございまして、それが全体に大きく響いております。いずれも鉄鋼関連に欠かせない原材料であり、製品でございます。

この減った理由というのが、これは生産動向に関連することなので正確なことは言えませんが、中国経済の減速というのが一つの大きな要因で、その影響を受けているのではないかと分析しているところでございます。したがって、他港が全体で量を減らしているというのも何らかの影響があっているのではないかと考えてございます。以上です。

○委員長（吉田幸正君） 高橋委員。

○委員（高橋都君） ありがとうございます。

それと関連するのかがというのが、5ページのコンテナ貨物量、先ほど中国がと言われましたけど、中国がトップで、前年比からそんなに減っていないように思ったんですが、その辺はどうですか。香港はかなり減っていますかね。これとは関連はないですか、教えてください。

○委員長（吉田幸正君） 物流振興課長。

○物流振興課長 委員御指摘のコンテナでございますけれども、コンテナも海上出入貨物の一部でございます。今回の報告ではT E Uベース、個数の単位で比較しているものでございまして、個数で見ますと全体で増えているところではございます。しかしながら、トンで示しますと、北九州港全体の海上出入貨物は1億トンをちょっと切っておりますけど、その7%程度のものでございまして、コンテナは全体のごく一部で、そこは何とか前年を維持しているという状況でございます。以上です。

○委員長（吉田幸正君） 高橋委員。

○委員（高橋都君） 分かりました。品種別のところはいずれもマイナスになっているので、そこで実際には減っているということ、ただコンテナ数は変わらないというか、ちょっと増えてはいるけれどということで、そういう理解でよかったですか。

○委員長（吉田幸正君） 物流振興課長。

○物流振興課長 統計はいろいろ分かりにくいことがあって申し訳ございません。

まず、コンテナに関してでございます。(1)の相手国別のところは、輸入の表の下に注釈を入れておりますけれども、空コンテナを含むと書いてございます。最初に言いました51万T E Uも空コンテナを含んだ数字でございます。コンテナは、実入りで、全部中身を積んだ状態で出入りできれば一番効率がいいですけれども、どうしても貨物を運ぶために空コンテナを輸入したりと、そういったことがございます。

(2)品種別は、一番下の注釈に空コンテナを含まないという注釈を入れてございます。品種別にしますと、この数字の中には空コンテナを含んでございませんで、これと別に空コンテナの数量っていうのが一定数あるということになります。委員御指摘のとおり、コンテナだけで考えると、確かに実入りは輸出に関しては若干減ってございます。輸入はトータルで増えてございます。ここには載せておりませんが、内貿のコンテナに関しては、実入りも増えてございます。最初に答弁で御説明いたしましたのは、コンテナというのはコンテナだけで見ると一つの指標ですけれども、それをトン数に考えると、もっとコンテナ以外の貨物というのも含んだところで全体の1億トン近い数字というのがあります。特に、北九州港の場合はフェリー貨物が強いので、そこが伸びていることで全国5位になっているというところでございます。以上です。

○委員長（吉田幸正君） 高橋委員。

○委員（高橋都君） 分かりました。ありがとうございます。

○委員長（吉田幸正君） ほかにございましたら。渡辺徹委員。

○委員（渡辺徹君） 今この統計を見れば、比較的こういう時期に皆さんよく頑張っていたでいる。特に、今般は、要するに稼げる町ということで、陸海空と先ほども話が出ましたが、そういったものを利用してしっかり頑張っていくという中で、海空が2つ港湾空港局に関わってきております。特に為替の問題とかいろいろあって、取引はあると思うの

ですが、僕が一番危惧するのは、今は順調にいつているが、海上が90何%、一応日本の貿易を支えているのですけれども、その中で、どのように岸壁の手入れをやっていただいているのか。安全に船を着ける、安全に荷物を積み下ろしするのは、岸壁の整備がしっかりないと。だから、特にこういう海上輸出入では5位になっているのですが、今度はコンテナ貨物では7位と、それは港の差があるのではないかと思います。北九州は特に狭い中、集中してやっていただいています。いろんなお金はかかるとは思いますけど、今、田野浦でも1号、2号岸壁、埋立てとか、そういう計画も立てていますが、10年、20年かかることです。前回も言ったのですが、こういったものが必要だということであれば、もう前倒し前倒し、そして、未来計画といいますか、そういったものはしっかり持っていただいて、今は順調ですけれども、何か要素が関わると、ああ、もう北九州よりも博多に行こうとか、そうになってしまうと、それこそ北九州の支えというのが大変きつくなりますので、その辺の整備をしっかり、総務部長もよろしく願いいたします。これは意見というか、要望で終わります。

○委員長（吉田幸正君）ほかにございましたら。高橋委員。

○委員（高橋都君）今回フェリーの貨物量が過去最高で増えています。これは横須賀便ができたからということですか、その辺を教えてください。

○委員長（吉田幸正君）物流振興課長。

○物流振興課長 委員御指摘のとおり、令和3年7月に、東京九州フェリーが新門司と横須賀を結ぶ航路を就航いたしました。この影響は間違いなくございます。それだけではなくて、フェリーも、コロナで一旦貨物量、旅客はかなり落ち込んだのですが、そこから回復しているところでございまして、東京九州フェリーを除いたところでも、100%とまでとは言いきれませんが、コロナ前の水準までは戻ってきていると考えてございます。以上です。

○委員長（吉田幸正君）高橋委員。

○委員（高橋都君）ありがとうございます。

○委員長（吉田幸正君）ほかにございましたら。香月委員。

○委員（香月耕治君）今、陸海空で頑張られているという評価はしていますが、少し伸び方というか、全国的な経済の成長からしたらまだまだ追いついていないと思います。空にしても令和9年に空港を3,000メートル延長しますということ。海の響灘なり田野浦というか、門司、この課題というのはどう考えられているのか、お答え願いたい。

○委員長（吉田幸正君）物流振興課長。

○物流振興課長 港の部分の課題と受け止めてお答えさせていただきます。

今日は統計の報告、事実を御報告させていただいたところでございますけれども、まず、門司地区に関しましては、前年を上回る結果は残していますが、やはりヤードとか、コン

テナに関して言うと、荷さばき地がかなり窮屈というか、もうキャパシティーいっぱいになってきているというところがございます。

あと、施設の老朽化という問題もございますので、そこは優先順位をつけて、機能強化、施設整備を進めていく必要があると認識してございます。

一方で、ひびきですけれども、コンテナターミナルにつきましては、今回、御報告したとおり、6万6,000TEUという過去最高の結果が出ましたが、これはまだまだ目標途上だと考えております。実際にキャパシティーもまだまだ余裕がございますので、ここはまずコンテナをもっと増やすということと、多目的な利用も進めていく必要があると認識してございます。

次にフェリー貨物でございます。フェリーも2年連続で過去最高を更新したと答弁させていただきましては追いかけておりましたが、今2024年問題への対応という、これは我々にとりましては追い風になっており、フェリー事業者も船舶がかなり大型化してきたにもかかわらず、それが平日であれば荷物がほぼ満載になるといったケースも出ていていると聞いてございます。国からも内航フェリーの輸送量を増やしていくように、極端な話、2倍にするようにみたいな計画も出てございますので、これはまずは船会社にも考えてもらわないといけないですけども、今運べなくなる貨物をなくすために、そういった岸壁の整備と併せて、長期的な視野を持って計画を立てていく必要があると考えてございます。以上です。

○委員長（吉田幸正君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） 空港、港湾について、北九州に関して追い風が吹いているということでは、今から北九州の経済を支える柱に当然なれると思っております。課題というか、その一つに、ひびきであれば、門司もそうでしょうけど、荷物を持ってきて、そして、また北九州から荷物を積んでいくと、そういう場所でないと、なかなか船が来にくいということが私は当然あると思えます。だから、その対応ができているのかということ。それから、空港に関しては、北九州空港は半導体の荷さばきが今のところできていないと。なぜかという、利用料が高いと。だから、その辺を今後改善していかないと、せっかく追い風が吹いた経済的な効果を楽しめないと思えますが、その点はどう考えられているか。

○委員長（吉田幸正君） 港営課長。

○港営課長 委員おっしゃるとおり、まずは荷物を積むという機能があるのかということと思えます。

確かに北九州の場合、ひびきであっても、岸壁の隣接地、ひびきの南といいますか、東側はいろんな倉庫が建っております。一方で、西側についてはすぐ背後に少ししかないかもしれません。そういった意味では、機能的なところを民間の力をお借りしながら投資していかないといけないと思えます。

それから一方で、港湾施設の整備、維持につきましては、今様々な改修費用も非常に高

騰している状況でございます。そういった中で、使用料の水準等はこれから改修ができる費用を確保しながら、他港の状況も見ながら、適正な水準を考えていきたいと思っております。

日本全体としては、海上出入貨物がマックスだったころは、1996年でございます、全体で35億トンぐらいありました。令和4年でいうと、全国的には25億トンと3分の2ぐらいに減っていると。ただ、北九州の場合は、1億トン、当時も1億トンで今も1億トン。そういった意味で貨物量は変わらないと思います。それはやっぱり構造的に鉄、石油といったものは全国的に減っておりますが、市内は構造的な転換をいろいろと図っていただきながら、何とか維持している状況だと思いますので、引き続き民間の土地の利用、それから、施設の改修、維持をしっかりと図って、物流の振興を図ってまいりたいと考えております。以上でございます。

○委員長（吉田幸正君） 香月委員。

○委員（香月耕治君） 産業の振興ということで、産業用地の問題もあります。トータル的に地盤沈下をしていると、ある意味失われた30年等々の話もありますけど、日本経済としては幾らか伸びているわけです。その中で、伸び方が比較して低いというのが、私は実際の北九州の現状だと認識しています。また、反対に、いろんなインフラ、北九州にしかないインフラを備えていると。かなりハードルは高いけど、響灘での洋上風力の設備ができるようなこともあるし、空港が3,000メートルになる、24時間使えるという利便性を生かしながら、トータル的に、先ほども話しましたが、コンテナでも下ろして、また、どこかに積んでいくというぐらいの地域経済力がないと、なかなか思ったような形にならないと思っています。先ほど産業経済局のときに話しましたが、陸海空を生かした産業の形、陸海空という言葉は私もずっと使っていますが、まだ使い切るまでっていない。実際にそれは十分に考えて、空港、港湾、そして高速道路網を活用するような、時代に乗り遅れないように、せっかくある資源をいかに使うかということでは大変ハードルがあると思いますが、努力していただきたいと思います。以上。

○委員長（吉田幸正君） ほかにございましたら。ここで副委員長と交代します。

（委員長と副委員長が交代）

○副委員長（渡辺修一君） 吉田委員。

○委員（吉田幸正君） 短く教えてください。

伸びているところはすばらしいことと思います。逆に減っているところで気になるのが、鉄鉱石、石炭、コークス。その理由を聞くと、鉄冷え、あるいは中国経済の停滞ということになる。北九州の人口減少もやっぱり新日鐵に頼り過ぎたというか、その構造転換がうまくいかなかったのではないかと僕自身は思っているところです。

それで、お尋ねですけれども、石炭、鉄鉱石、コークスの輸出は一時的な現象であって、

今後伸びると予想しているのか。それとも、CO₂のこともありますので、伸びるといふより今から減少、鉄も小倉で高炉を閉じまして、どういう状況になるかといふのをまず教えてください。以上です。

○副委員長（渡辺修一君） 物流振興課長。

○物流振興課長 製鉄関連につきましては、委員御指摘のとおり、小倉高炉の休止以降、石炭、鉄鉱石も減ってございます。去年から今年にかけての動きに関しては、これは短期的な動きだと認識してございまして、鉄冷えという言い方をされましたけれども、中国経済が鈍化している、特に不動産市況がよくない、そういった関連で、まず中国に向けてなかなか売りにくいというのがあるかと思えます。

一方で、中国国内にある製造業も生き残りが必要ですので、かなり安い価格で製品をつくっていて、そこの価格競争にも巻き込まれていると聞いてございます。推測を挟んだところではございますけれども、そういった意味で、今回、落ちた部分というのは、短期的、一時的なものであって、来年、あるいは再来年に回復していくことを期待しているところではございます。

また、長期的な視野になりますと、八幡におきまして日本製鉄が電炉化の検討を開始するというのを発表したのがちょうど1年前でございまして、まだ検討段階でございまして、正式な決定ではないという認識ではございますけれども、実際に電炉化になりますと、取り扱う原材料、石炭、鉄鉱石から、金属、スクラップとかに変わっていくのではないかと推測してございます。そうすると、また北九州港全体の品種で見たとところの構造というのも大分変わってくる可能性もありますけれども、そこはまだ構想段階と考えていますので、日本製鉄とも適宜情報交換しながら、長期的なところも対応していきたいと考えてございます。以上です。

○副委員長（渡辺修一君） 吉田委員。

○委員（吉田幸正君） ありがとうございます。

相当大きな転換になるでしょうし、電炉化をやるとしても、諸外国で使うものは諸外国でつくるといふ国際的なルールになりそうですから、鉄に頼っていたら北九州は寂れてというのが、今からまた起こることがあってはならないと思います。特に若松のコンテナについては、まだ相当に余裕があると聞いていますし、鉄鉱石をやっている人たちは、今一生懸命目の前のことをやっちらしやるといふので、なかなか転換といふのは、少し行政がリードして率いていかないと、昔、清水に人を取られたときと同じことになってはならないと思いますので、そこはしっかりとと思います。

最後に意見だけ。フェリーが逆に伸びていて、東京航路を含めてうれしいニュースだと思っておりますが、同時に今度、四国松山行きの便は結局50%減、要するに2日に1便しか動かなくなったのは、少しトレンドから外れているという気がしないでもありません。い

い場所に集約してやってほしいということと同時に、駅裏の一番いい場所に、1日1便でももったいないと思っていたところが、2日に1回になるということになると、商業、要するに町の活性化の観点からするとどうなのかということは意見として申し上げておきます。ぜひいい協議をして、町全体の発展になるように、いい事業を組み立ててほしいと要望して、終わります。私からは以上です。

○副委員長（渡辺修一君）ここで委員長と交代します。

（副委員長と委員長が交代）

○委員長（吉田幸正君）それでは、ほかになれば、本日は以上で閉会をいたします。

経済港湾委員会	委員長	吉田幸正	印
	副委員長	渡辺修一	印