

経 済 港 湾 委 員 会 記 録 (No.16)

1 日 時 令和7年12月11日(木)
午前10時00分 開会
午前10時47分 閉会

2 場 所 第3委員会室

3 出席委員(9人)

委 員 長	渡 辺 修 一	副 委 員 長	三 宅 まゆみ
委 員	菊 地 公 平	委 員	上 野 照 弘
委 員	香 月 耕 治	委 員	富 士 川 厚 子
委 員	大 石 正 信	委 員	井 上 しんご
委 員	松 尾 和 也		

4 欠席委員(0人)

5 出席説明員

産業経済局長	柴 田 泰 平	企業誘致・農林水産担当理事	山 口 博 由
港湾空港局長	倉 富 樹 一 郎	総 務 部 長	吉 永 一 郎
総 務 課 長	日 比 野 将 隆	港湾工事担当部長	井 上 康 一
工 事 課 長	牛 島 和 充	公営競技局長	春 日 伸 一
			外 関係職員

6 事務局職員

議 事 課 長	木 村 貴 治	書 記	西 嶋 真
---------	---------	-----	-------

7 付議事件及び会議結果

番号	付 議 事 件	会 議 結 果
1	議案第157号 北九州市モーターボート競走 実施条例の一部改正について	可決すべきものと決定した。
2	議案第168号 市有地の処分について	
3	議案第185号 令和7年度北九州市一般会計 補正予算（第4号）のうち所管分	
4	議案第187号 令和7年度北九州市渡船特別 会計補正予算（第1号）	
5	議案第192号 令和7年度北九州市一般会計 補正予算（第5号）のうち所管分	
6	陳情第64号外1件について	別添陳情一覧表の陳情2件について、 閉会中継続審査の申出を行うことを 決定した。
7	地域経済の成長とにぎわいの創出及び農林水 産業の活性化について外2件	別添所管事務調査一覧表の事件につ いて、閉会中継続調査の申出を行うこ とを決定した。
8	「太刀浦第1コンテナターミナルコンテナク レーン更新事業」の公共事業評価に関する市 民意見の募集について	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

○委員長（渡辺修一君）開会します。

本日は、議案の採決、陳情の審査及び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、議案第157号、168号、185号のうち所管分、187号及び192号のうち所管分の以上5件を一括して議題とします。

これより採決を行います。

まず、議案第157号、168号、185号のうち所管分及び187号の以上4件について、一括して採決することに御異議ありませんか。

（「異議なし」の声あり。）

御異議なしと認め、一括して採決します。

議案4件については、いずれも可決すべきものと決定することに御異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり。)

異議なしと認めます。よって、議案4件については、いずれも可決すべきものと決定しました。

次に、議案第192号のうち所管分について採決します。

本件について、可決すべきものと決定することに賛成の方の挙手を求めます。

(賛成者挙手)

賛成多数であります。よって、本件については可決すべきものと決定しました。

以上で議案の審査を終わります。なお、委員長報告については、正副委員長に一任願います。

次に、陳情の審査を行います。

本委員会に新たに付託されたお手元配付の一覧表記載の陳情2件については、いずれも閉会中継続審査の申出を行うことに御異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり。)

御異議なしと認め、そのように決定しました。以上で陳情の審査を終わります。

次に、所管事務の調査を行います。

お手元配付の一覧表記載の事件について、次の定例会までの間、調査を行うこととし、閉会中継続調査の申出を行いたいと思います。これに御異議ありませんか。

(「異議なし」の声あり。)

異議なしと認め、そのように決定しました。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、退室願います。

(執行部入退室)

次に、港湾空港局から、太刀浦第1コンテナターミナルコンテナクレーン更新事業の公共事業評価に関する市民意見の募集について報告を受けます。工事課長。

○工事課長 それでは、太刀浦第1コンテナターミナルコンテナクレーン更新事業の公共事業評価に関する市民意見の募集について報告いたします。

本事業につきましては、令和8年度の事業化に向け、北九州市公共事業評価システム要綱に基づき公共事業評価を行っておりますが、このたび公共事業評価に関する検討会議が開催され、その意見を踏まえた市の対応方針案を決定したため、市民意見を募集するものです。

まず、1、事業概要について説明いたします。(1)事業名は、太刀浦第1コンテナターミナルコンテナクレーン更新事業です。資料の次のページに位置図がございます。太刀浦コンテナターミナルの西側のターミナルが対象となります。その下の写真に赤白で大きいクレーンがあると思いますが、これがコンテナクレーンでございます。

ページを戻りまして、(2)の事業の目的でございます。まず1つ目は、利用者への安全かつ安定した設備の提供で、設置後27年から29年を経過しております老朽化したクレーンを更新し、

利用者に安全かつ安定した設備を提供することを目的としております。

2つ目でございますが、物流機能の強化、利用促進、安定した物流サービスの提供でございます。コンテナ船の大型化に対応し、クレーンの大型化と荷役の効率化を進め、物流機能のさらなる強化やコンテナターミナルの利用促進を図ること、さらには、安定した物流サービスを提供するとともに、地域企業の発展と新たな企業立地につなげ、本市の産業、経済の発展や雇用の拡大を図ることを目的としております。

太刀浦第1コンテナターミナルでは、現在4基のコンテナクレーンが稼働しておりますが、(3)の更新対象のクレーンとしましては、太刀浦7号クレーン、8号クレーン、9号クレーンの3基となっております。(4)スケジュールでございます。令和8年度から令和15年度の8年間を予定しております。(5)事業費につきましては約49.7億円で、クレーン1基当たりでは約16.6億円を予定しております。事業概要については以上でございます。

次に、2、公共事業評価に関する検討会議の結果について説明いたします。本事業については、本年11月19日に実施した外部有識者で構成される公共事業評価に関する検討会議におきまして、構成員の総意として、必要な事業であり、計画どおり進めることについて異論はないとの意見が出されました。

また、各委員からの個別意見といたしましては、本事業が地域の発展や企業立地につながるよう全庁的に取り組むこと、経済発展や雇用創出等の副次的効果についても市民に周知すること、工事は慎重に実施し、荷役への影響を可能な限り短くすること等の意見が出されました。

これらの意見を踏まえ、3、市の対応方針案でございますが、計画どおり実施するということを決定いたしました。

4、市民意見の募集につきましては、市の対応方針案及び公共事業評価の説明資料等を公表し、意見の募集を行います。公表資料につきましては本日配付しておりますので、後ほど御確認いただければ幸いです。募集期間につきましては、令和7年12月18日から令和8年1月16日までの30日間としております。公表に当たりましては、報道各社への投げ込み、市政だよりや市のホームページへの掲載により市民に周知いたしますとともに、各区役所や出張所の窓口などで関係資料の閲覧を行います。

最後に、5、今後の対応でございますが、意見募集期間が終了した後は、市民意見を踏まえ、市の対応方針を決定し公表いたしますので、本委員会に改めて報告させていただきたいと思っております。

以上で報告を終わります。

○委員長（渡辺修一君） 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、補職名をはっきりと述べ、指名を受けた後、簡潔、明確に答弁願います。

質問はありませんか。大石委員。

○委員（大石正信君） 今回の太刀浦第1ターミナルにおけるガントリークレーン4基のうち3

基の更新は、老朽化していると、大型化する必要があるということで、新規更新は必要なことだと思いますけども、3基の更新費用が総額49億7,000万円、10億円を超える大型案件であることから、公共事業評価に関する検討会議の対象となる案件として、その必要性、妥当性について確認をいたします。

まず、太刀浦第1ターミナル、10号クレーンについては平成27年に更新されたということで、3基を更新するとなっています。ガントリークレーンの耐用年数は35年と書いておられますけども、令和6年に52件の故障が発生したと言われていています。使用年数の27年から29年で見れば、5年もつかどうかということですけども、これは長期修繕を行ったとしても、やっぱり更新しなくてはいけないのか、法定では17年になっていると言われてはいますけども、その状況についてまず教えてください。

○委員長（渡辺修一君） 工事課長。

○工事課長 ガントリークレーンの耐用年数ということで御質問をいただきました。

法定耐用年数としましては17年というのが基本となっております。ただ、やはり17年たった後も我々としましては延命化を図るためにいろいろ大規模修繕ですとか、そういったものを小まめにやまして、引き続き使えるような状態を保っていきたいと考えておまして、実際の状況といたしまして、現在事業をしております太刀浦第2コンテナターミナルも更新を図っているんですが、実際のところ35年をめどに交換をさせていただいております。今、細かな修繕をしたらもう少し延びるんじゃないかという御意見もございましたけれども、やはり沿岸部でございます。長年の使用で、金属で造られたガントリークレーンの肉厚というものがやはり非常に薄くなってきている部分がございますして、単純な改修では到底追いつかないと判断いたしまして、今回更新の手続を取らせていただきたいと要望しているところでございます。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 写真も載っていますよね。老朽化している、海岸のそばにあり、かなり腐食も激しいということで、私も先日見に行きましたけども、トイレもないということで、非常に作業効率が悪いんじゃないかと思うんですけども、1基で見ると16.6億円、これを3基購入するということで49億7,000万円となっています。コンテナ船が大型化しているということで、クレーンも大型化する必要があるということですけども、この1基当たりのコストですね。これが大型化とかコストだとか含めて費用が膨れ上がってきていると思うんですけど、その状況、それと、作業効率がどうなっているか、古いものだったらどうで、今度大型化にすることによってどうなるか教えてください。

○委員長（渡辺修一君） 工事課長。

○工事課長 事業費の推移で大幅に大きくなっているのではないかというお話と、それから、作業効率のお話だと思います。

まず、事業費に関しまして、膨れ上がってきているという状況は否めないところがございま

す。実際、今第2コンテナターミナルで事業を行っていますけれども、令和3年度に契約したときには約11億2,000万円の契約金額でございました。その後、3基目の令和6年の契約状況を見ますと14億2,000万円と、ここ3年間で3億円ほど上がってございます。こういう物価上昇の傾向がございますので、今回の計画におきましては、上昇率約2%と見込みまして、令和6年度からそれが上がっていくと考えておりまして、16億円というのはそれを3基設置した後、要は平均的な値段としてはそれぐらいになるのであろうということで、今回計画を立てさせていただいております。

それから、効率化につきましては、今回3基を更新するとしておりますけれども、現在、このうち2基につきましては比較的小さなガントリークレーンになってございます。したがって、現在船が大型化している傾向がありますので、コンテナの積み段数が5段積み相当に対応できるようなコンテナクレーンに替えることで、大型化することで作業効率を上げたいという思いがございます。この辺につきましては利用者からも要望があったものですから、そういう形で大型化を図って作業効率を上げていきたいと考えているところでございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 3年間で3億円、ずっと建設コスト、単価が上がってきているということで、16億円というのがそういうのを見越して考えておられるということなんですけれども、やっぱり建設コストが非常に高くなってきているということと、この19ページに書いていますように、結局大型化したときに、3段積みから5段積みにすれば、作業効率が上がるということ詳しく書いてあるんでしょうけれども、これはどういうことですかね。5段積みになったらどのように効率化、倍ぐらいになるということですかね。

○委員長（渡辺修一君） 工事課長。

○工事課長 19ページの話でございます。これは、現在の段階で先ほども申しましたように、太刀浦第1コンテナターミナルにつきまして、大きなクレーンが2つに小さなクレーンが2つという状況になっておりまして、実際に船が着きまして作業しようとする、5段積みが来ますと、どうしても大きいクレーンしか使えないということになります。ですので、2隻着いてしまいますと、1隻に1台しかつかない状況が生まれます。そうしますと、小さいのは3段積み対応でございますので、5段積みは上2段を大きいクレーンで最初にさばいた後でないと、小さなクレーンが近寄れないんですね。そういう状況がございまして、実際の運用としては3段に下がった段階で、小さなクレーンを使いながら効率を上げているんですけども、これを100%にするためには、やっぱり2台大きいのがあるべきではないかと我々も考えておりまして、そういう形で効率を上げていきたいという考えでございまして。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 分かりました。私も太刀浦コンテナターミナルを見に行くと、結局市は管理者として土地を提供し、そして、ガントリークレーンの使用料で作業会社に貸している

ということなんですけど、そうであるならば、クレーン1基の使用料、1億円とか書いていますけども、それが35年で回収できると、維持費だとか償還計画を書いてはいますけども、これはちょっと私たちはよく分かんないんですけども、そういう見積りであるということですね。32年たてば黒字になっていくということで確認としてよろしいでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 工事課長。

○工事課長 事業の採算性の話だと思います。1基当たりの収支ということで考えておりました、クレーンの使用料収入で1基当たり大体評価期間は35年と考えた場合に、クレーンの使用料収入としては45億8,000万円ぐらいを見込んでおります。そうした中で、支出としては16億円の事業費と、それから、当然お金を借りているわけですので、利息が生じます。当然維持管理費も生じますし、17年が耐用年数と先ほど説明しましたが、35年までするためには長寿命化の対策費用も当然必要になります。そういったものを考えてみますと、1基当たり35年間で35億円はかかるだろうと見込みまして、そういう計算をしております。

使用料収入で借金といたしますか、事業費を賄っていくと考えると、シミュレーション上ではございますが、23年後に黒字になると見込んでおりますので、35年間使い切れば黒字になるというシミュレーション結果となっております。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君） 1基当たり約1億円、維持管理費が約2,900万円、35年で償還できるというシミュレーションがあるんですけども、ちょっと確認なんですけど、港湾整備特別会計で法律上基金をつくれると思うんですけども、今のところ港湾整備特別会計で基金がありませんよね。本来ならば基金をつかって、銀行からお金を借りずにずっと償還を、自分たちの積み立てたお金でその分を返していくというふうにしたほうが、本来はお金を借りればその利息分だとかありますから、そういうふうに積立てしてやったりすることはできないんでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 総務課長。

○総務課長 港湾整備特別会計に対してのお尋ねでございます。

今、基本的には港湾整備特別会計は市債を発行してお金を借りて、基本的にその事業者からの使用料収入を得て、その市債を返していくというスキームが原則というか一般的でございます。その中には、昨年度で言いますと収支が88億円程度ございまして、その中から市債の返済をしております。港湾整備特別会計の中でも基金というのは設けておまして、今基金の残高は4億円強でございます。それとプラスして翌年度繰越金、いわゆる内部留保みたいなものです。これが昨年度の決算額で45億円ございますので、それを足すと約50億円弱の内部留保がございまして、です。市債の残高はもちろんありますけども、特別会計の経営的には問題ないと思っておりますし、この第1コンテナターミナルでクレーンの更新を計画したとしても、特段港湾整備特別会計の経営が行き詰まるということは考えてございません。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 大石委員。

○委員（大石正信君）できるということですかね。基金を活用して、普通考えたら銀行からお金を借りれば、その利息分を払っていかないといけない、利息が上がってくればそれも負担になってくるけども、自分たちの基金で積み立てていけば、その範囲の中でやっていけばいいんじゃないかと思ったけど、それはできるということによろしいんですか。

○委員長（渡辺修一君）総務課長。

○総務課長 そのとおりでございます。償還については財政・変革局と相談しながらと考えておりますけども、私どもも基金というものは用意してございます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）調べてみると、大阪でも港湾整備特別会計で減債基金を積み立てていたりとか、横浜市でも港湾運営会社への資金供給を通じてガントリークレーンの作製や更新をしたりとか、全国各地やっているんで、北九州市もできるのかなと思ったんですけど、できるということですね。分かりました。

あと、直接この公共評価事業とは関係ないんですけども、働く人たちの環境ですね。そのあたりについて、今度新しいガントリークレーンができれば、エレベーターで行ったりとか、トイレがついたりとか、そういう作業環境についても大分改善されるんですかね。

○委員長（渡辺修一君）工事課長。

○工事課長 ガントリークレーンが更新されることによつての労働環境といった点でございます。例示していただきましたエレベーター、こういったものはつけますので、スムーズに上れるという形になります。ただ、トイレにつきましては、過去につけた経験がございます。ただし、やっぱり維持管理が適切に行われないと非常に不衛生でございますし、鋼材の腐食の進みが非常に早いんですね。そういったことで、過去につけたけれども荷役事業者様からの要望があつて撤去したといった過去の経緯もございます。そういった流れの中で、我々としてはガントリークレーンの更新を図ることによつて、いかに荷役効率を上げて残業時間がなくなるようにするかといったところで、労働環境に資するものと考えているところです。以上です。

○委員長（渡辺修一君）大石委員。

○委員（大石正信君）分かりました。国からも荷役労働者の作業環境の改善は指摘されている、それで、休憩所もかつてできていましたし、トイレも今度は新しく設置されるということなんで、働いている人たちの作業環境も一体として見ていただきたいということを要望して、終わります。

○委員長（渡辺修一君）ほかにございせんか。菊地委員。

○委員（菊地公平君）11ページの返済スケジュール等の中身をちょっと聞きたいなと思つております。この前提となるコンテナ取扱量の見通しが多分あると思うんですけども、これの根拠の部分の部分をちょっと詳しく教えていただきたいところが1点と、あと耐用年数の話があつたと思います。長寿命化を図れば、長寿命化を毎年やっていけばということになっているんで

すけど、この長寿命化の内容はほとんどが腐食対策になってくるのか、具体的にどういった部分を想定して長寿命化のコストの分を試算しているのかを教えてください。

あとは、見た感じは大丈夫だと思っているんですけど、事業債の返済スケジュールの妥当性に関して、例えば売上げ、コロナのときに取扱量が大きく減ったように、ああいったストレスに対してはどの程度耐えられるかという、ストレステストみたいなことをされているのかというのがもしあればお答えください。以上3点お願いします。

○委員長（渡辺修一君） 工事課長。

○工事課長 まず1点目のコンテナ取扱量の将来予測といった御質問がございました。使用料収入を考える上でどうしてもコンテナ取扱量というものは必要になってまいりますので、そこもシミュレーションしてございます。この資料の9ページに書いてございますけれども、コロナ関係がございましたものですから、一時的に大きく下がったんですが、近年は右肩に伸び方向に進んでございます。ただ、過去3年間を見ましたところ、大体2.1%程度の伸び率でございます。ですので、順調に伸びていけば、このまま2.1%の伸びで推移すると考えてはおりますけれども、永遠に伸びるというわけにもいかないと思ひまして、我々としては10年間これが伸びたとしたときに、どの程度になるかといったところで55万TEUを基本といたしまして、それ以降も伸びるかもしれませんが、コロナみたいなこともございますので、その後は横ばいというシミュレーションをしてございます。

それから、次が長寿命化の中身についてどういったことをやるかというお話でございました。ガントリークレーンは、鋼材だけではなくて、やはり電子部品、それから、機械部品、そういったものが非常に多く入ってございます。鋼材につきましては基本的に腐食防止の塗装をするとかがメインになるんですけども、機械部品ですと、やはり定期的にオーバーホール、それから、場合によっては部品の交換というものを小まめにやる必要がございまして、必要以上にお金がかかる場合もございます。そういった部分を大規模補修という形の中でやらせていただきながら、長寿命化を図っているといった状況でございます。

それから、返済計画の中でのストレステストということでございました。実際のところ、ストレステストはやってございませぬ。ここのシミュレーションは、あくまでもシミュレーションでしかやっていないような状況でございます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 港湾工事担当部長。

○港湾工事担当部長 ストレステストに関しましては、コロナの影響等考えた場合、仮にですけど、令和6年度の貨物の実績がずっと将来も続くと、2%の上昇を考慮しないといった条件で計算した場合、32年で償還できるということで、実際今35年利用しようと思っておりますので、その中で償還できるという一応感度解析的なものは行ってございます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） ありがとうございます。いろいろときちんとシミュレーションされてい

るということで安心いたしました。

当然、30年先の話になってくるので、このとおりにいくのかどうかというのは、なってみないと分からないわけですが、見た感じ、バッファも十分取られている感じではございますので、その辺は大丈夫なのかなというのが私の感想であります。

先ほどの大規模補修の中身のところなんですけど、当然電子部品とかオーバーホールとか含めてということだったんですけど、いわゆる外側の腐食対策と中身の機械と、どっちのほうがお金がかかってくるんですかね。

○委員長（渡辺修一君） 工事課長。

○工事課長 実際に、今も長寿命化工事をやっているわけなんですけれども、外側の腐食防止対策というのは、動かしながら現在やっておりますので、なかなかできない部分が多々ございます。今やっておりますのは、やはり電子部品ですとかモーターですとか、そういったものの不具合で完全にストップしてしまうことを防止するために、小まめに点検しながら、場合によっては基板とか、そういったものの総入れ替えとかをやりながら、長期的に稼働できるように頑張っているところでございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） ということは、割合としては外側の腐食対策というよりは、中のほうが比率的には大分高いというイメージでよろしいですか。

○委員長（渡辺修一君） 工事課長。

○工事課長 どうしても塩害がございますので、現在、やはり腐食部分はとてもあります。ただ、やっぱり届かないところがどうしてもございます。そういうところは仕方がないということで経過を見ている状況でございまして、現在の状況、第1コンテナターミナルの古いコンテナターミナルの状況を見ますと、やはり部品のほうが多くございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） 分かりました。

最後に、金利のところなんですけど、想定されている金利が10年債の実績から1.6%ということで計算されていると思うんですけど、これから金利環境が変わってくると思うんですよ。これは実際起債するのが5年先とかという話になってくると、ここの前提が結構変わってくる可能性があるのかなと思ってまして、当然先ほどのトップラインというか、貨物取扱量から発生する収入が減少するリスクというのと、あとは金利が上がっていった返済額がどんどん増えていく、5年後に起債したときの金利で決まってしまうという、その辺のリスクというのはちょっとまだあるのかなと思っております。

恐らく財政・変革局の話になるかもしれないですけど、10年債で想定した理由って何なのかなというのがちょっと気になりまして、事業が多分20年返済ぐらいで考えていると思うんですけど、その期間のミスマッチというのは、財政・変革局が調整したといえそうなのかなと

は思うんですけど、もし分かれば、難しいですか。すみません。

○委員長（渡辺修一君） 工事課長。

○工事課長 財政・変革局のほうでしていただければ非常に助かるんですけども、10年債とした経緯は、シミュレーションする上では、少し金利が高いほうがいいだろうと、不利な方向で一番適当なところを見ながら設定をしたつもりでございます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 菊地委員。

○委員（菊地公平君） 分かりました。じゃあ、金利もある程度のバッファーを見て想定して計算したということですね。分かりました。いろいろしっかり考えられているというのが伝わってきましたので、しっかりと更新して、今後の貨物、それ以上に今後の貨物取扱量はもっと増えていくようなこと、あとはヤードの埋立ての話も多分、今後あると思いますので、そこをしっかりとやっていただいて、太刀浦がもっともっと活用される方向でやっていただければと思います。私から以上です。

○委員長（渡辺修一君） 上野委員。

○委員（上野照弘君） 少し太刀浦のお話を聞きながら、ちょっと若松のひびきコンテナターミナルのことを気になりましたので、お話を聞かせていただきたいと思いますが、ひびきも2005年に開港して20年がたっているわけでありまして、先ほどのお話で、耐用年数は17年だけれども、しっかり整備をしていって、30数年使えるようにしていきたいということであるんですけども、その太刀浦の利用状況、太刀浦のクレーンの使用頻度と、ひびきコンテナターミナルの使用頻度って、クレーン自体のそもそもの使用頻度が違うと思うんですけども、今日はすみません、太刀浦のお話なんですけれども、ひびきは何年くらい先に更新ということを考えておられるのかというのを、ちょっと関連として聞かせてください。

○委員長（渡辺修一君） 工事課長。

○工事課長 ひびきコンテナターミナルの耐用年数というお話でございます。先ほど来からお話しさせていただきましたように、法定耐用年数としては17年ということで、もう20年たつてございますので、そろそろ大規模な補修が必要になってくるであろうという感触は持っております。太刀浦は35年でやってございますので、35年を目指して、今日資料を持ってきていないんですけども、老朽度調査というものをやってございます。今年度で終了しますので、その状況を見ながら、やっぱりどういったところが大丈夫で、どういったところが悪いのかを見極めながら、何年先まで延ばせるかといったところも検討していきたいなどは考えてございます。目標としては、35年は必ずもたせたいなどは考えてございますが、今後の状況もございまして、今のところはそういうふうと考えてございます。

○委員長（渡辺修一君） 上野委員。

○委員（上野照弘君） 今日の太刀浦のお話を聞きながら、使いまくった20年と、そんなに使っていない20年とでは多分かなりの差が開いてくるでしょうし、若松区民としてはたくさん使い

まくってほしいなという思いもありましたので、ちょっと確認ということで聞かせていただきました。いずれにせよ、更新の時期は必ず迫ってくるのでしょうから、ぜひきちんとした整備をしながら、使えるものはしっかり使っていただきたいなと要望させていただきます。ありがとうございました。

○委員長（渡辺修一君） ほかにありませんか。井上委員。

○委員（井上しんご君） 質問させていただきます。

この更新期間が8年間ということで、使いながら徐々に1基ずつで更新していくということではよろしかったでしょうか。確認です。

これまで、先ほど説明があったみたいに、5段を2段削って3段積みでクレーンが入ってという形で、今まで10時間かかっていたものが5時間になりますよと、19ページの資料に書いてあるんですけども、8年間は更新しているので、今の10時間よりもさらに時間がかかってしまうと思うんですけど、これが今の10時間、完成すれば5時間になりますけど、何年間ぐらい今よりも長い時間がかかると想定されているか教えてください。

次が、コンテナ船の大型化ということで、今まで3段積みのコンテナ、小型のクレーンを大型に替えるというお話でした。この18ページのグラフに書いてあるんですけど、確かに令和4年、令和5年、令和6年ということで、3段積みの割合が23%から2%まで減るということで、だんだん大型化になっていると思います。この5段積み相当もどんどん増えているということで、コンテナ船の写真を見ると、6段とか7段とか8段積みとか結構大きいコンテナ船であるんですけど、仮にそういったコンテナ船が太刀浦に入ってきた場合は、荷役できないということなのか、もしかしたら何かの方法でできるのかということで、もともと北九州市にはそういった5段を超えるようなコンテナ船は来ないという設定なのか、そこら辺をちょっと教えてください。

次です。北九州港は太刀浦もガントリークレーンが紅白のデザインになっております。大体見ると紅白が多いんですけど、福岡市の博多港は白で、2022年には観光目的というか、黄色に塗って、キリンというふうに一般的に言われているんですけども、キリンのデザイン、黄色地に水玉模様というふうにしたりしております。

もし法律的に色の指定がないのであれば、今回更新に合わせてそういったデザインの見直しとかも可能なのかなと思ったんですが、その点について、するしないは別としても、そういうことが可能なのかなということでちょっとお聞かせください。

それと、今回の更新についてですけども、阪神・淡路大震災のときにガントリークレーンが倒壊している写真が当時は随分見ることもあったんですけども、今回新しくするというので、当然そういった、これが構造物なのか施設なのかという、その辺区分けがちょっと分からないんですけども、恐らく耐震化とか、安全構造とか、荷役中にもし地震が起きたときのということを考えたら、最低限それは必要と思うんですけど、そういった仕様になっているかどうか

ついてちょっと併せて教えてください。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 工事課長。

○工事課長 まず、設置のスケジュールについて御質問がございました。今3基のクレーンを1基当たり3年間をかけてやっていくというスケジュールで考えてございます。実際のところ、機械物でございますので工場で作成して、それが出来上がった後に持ってきて設置をするという形になりますが、1基ずつを3年間かけながら、少しラッピングさせながら、今のところは計画をしております。ですので、状態としては1基を設置するとき、設置、撤去をする作業中でも3基は常時動いているといった状況を常につくりながら更新を図っていくと考えてございます。

それから次に、荷役効率のお話がございました。荷役効率につきましては、一応これはあくまでもシミュレーションの流れの中でございますが、やはり大型化することが必要であって、大型化することによってどういった効率が上がるかをシミュレーションするために、こういった絵を用いて作ったものでございまして、そういった効率化を図るシミュレーションとして作成させていただいております。

それから、大型化に対応する状況について御質問がございました。現在は5段積み対応にしております。実際、船が大型化しましても、大型化すると水深がどうしても、喫水ですね、それが必要になってございます。太刀浦第1コンテナターミナルにつきましては、前面の岸壁が12メートルしかございません。そういうところでいきますと、パナマックス級といえますけれども、そういうのが最大船籍になると想定しておりまして、そうしますと、5段積みが最高かな。場合によっては6段積みが来ることもございますので、そういった場合につきましては潮待ちといひまして、潮が引いたときに作業するとか、そういった状況で対応するという形がベストだろうと考えてございます。

それから、コンテナクレーンの赤白についての御質問がございました。赤白といひますのは、これは航空法で決まっております。要は60メートルを超える大きい建物につきましては、基本的に赤白で表示をするという形になってございます。博多港は違うものがついているということですが、それは一番高いところに航空障害灯といひまして、発光する、ちかちか光るものをつけますと、それも航空障害の標識になりますので、そういった措置をすることによって色を変えるということが出来る形になってございます。ちょっと費用がかさむということになりますが、そういったところでございます。

それから、耐震のお話がございました。今回のコンテナターミナルにつきましては、耐震といひますと基本的には岸壁、それから、地盤ですね、そういったものも併せてやる必要があるかと思っております。実際のところ、太刀浦の岸壁につきましては耐震構造としてはなってございません。最低限の耐震しかない。阪神・淡路大震災みたいに大きいものに対する対応はちょっとしかねるという状況でございますので、それに合わせた形でのコンテナクレーンで今回は計

画をしているところでございます。以上でございます。

○委員長（渡辺修一君） 井上委員。

○委員（井上しんご君） 分かりました。じゃあ、この更新している8年間も3基は基本的にあるということで、シミュレーションの現状10時間かかっているやつがこれ以上になるということはない、これ以下でいいということで確認してよろしいですかね。

あとデザインのことは分かりました。赤白にするか、もしくは色を変えるんだったら照明灯をつけるということですね。今回もあそこは水深12メートルで5段がマックスだということで、さらに水深の深いひびきコンテナターミナルは何段積みまで対応できるということですかね。

○委員長（渡辺修一君） 工事課長。

○工事課長 ひびきコンテナターミナルにつきましては、15メートルの水深がございます。大型化に対応するというので設計しておりまして、単純に6段は完全に大丈夫だという設計になってございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君） 井上委員。

○委員（井上しんご君） 参考までに教えてほしいんですけども、このグラフどおりになれば、どんどん大型化になってくるようなイメージで、こうなれば太刀浦の水深に限りがあるということで、今後ひびきコンテナターミナルの荷役も増える可能性が、6段は楽勝で、7段もしくは潮待ちで8段までいけるんだったら、そういったふうに見積もっているということでしょうか。

○委員長（渡辺修一君） 工事課長。

○工事課長 ひびきコンテナターミナルは8段ぐらいまで対応は可能だとは思いますが、荷役に関しましては、どうしても水深という制限がございますし、関門航路自体の水深もございますので、そういうところでいろいろ制限がかかってくる状況がございますけれども、可能な限り大型化して、荷役がより有効に進むような環境を整えていきたいと考えてございます。以上です。

○委員長（渡辺修一君） ほかにございませんか。

ほかになければ、以上で報告を終わります。

本日は以上で閉会します。

経済港湾委員会 委員長 渡辺修一 印