

「下関港長期構想（案）」に対するパブリックコメントの実施結果

1. 実施期間

平成30年4月18日（水曜日）から平成30年5月18日（金曜日）まで

2. 意見提出状況

意見提出者数：20名 意見件数：50件

3. 意見の要旨と市の考え等

該当箇所 (頁)	意見 番号	意見の要旨	市の考え又は対応
p13～14	1	<p>北部九州（下関港含む）の港湾は、大陸と近い地理的環境から国内の他地域とは異なり、国際フェリー・RORO基地として港湾の優位性を保っている。 その傾向は顕著であり、最近もRORO船の新規航路が開設されており、ターゲット貨物は、現在下関港を利用している荷主であり、貨物である。 上記環境の中、本港地区を国際フェリー（RORO）基地にする計画には賛成であり、また物流機能の強化は必須と考える。とりわけ、下関港長期構想（案）に記載されている</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 細江埠頭と第1突堤の間には水産品荷役岸壁が位置しており、細江埠頭と突堤間、細江埠頭と岬之町間の一般道を経由した横持を余儀なくされている 2) 荷役作業車輛と通過車輛が輻輳し、埠頭内の安全が確保されていない 3) 岸壁と上屋の間が狭く、纏まった岸壁背後地が確保できていない <p>といった本港地区の課題・問題は深刻であり、喫緊に解決すべき事項と考える。</p> <p>具体的には、次のとおりであり、早急な対応が必要。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) SOLASにより遮断されている埠頭内のシームレス化の実現 *細江埠頭と第1突堤及び21岸背後荷捌地（後ろ）間のシームレス化 2) 岬之町から本港地区までの港湾エリアの一体化の実現 3) 岸壁背後地の拡大 <p>安全・安心な荷役作業体制の確保並びに顧客からの信頼・競合先との競争に打ち勝つことが今求められている。貴局の迅速な行動を期待する。長期構想においては、貴局の方向性に賛同する。</p>	<p>本港地区では、港湾関連施設の保安対策のためソーラスフェンスで細江埠頭と第一突堤及び第二突堤がそれぞれ囲まれていることから相互の行き来が一般道を経由する非効率な荷役・運送となっていること、また、施設の老朽化や岸壁背後が狭あいであるために車両輻輳による埠頭内安全性の低下、作業スペースが狭いことによる非効率な荷役作業が発生していることは認識しており、この解決に向け、老朽化した本港地区の埋立再編を想定した港湾エリアの一体化と物流機能の集約を行っていくこととしています。</p> <p>一方、岬之町地区は、交流・レクリエーションゾーンと位置づけ、既定港湾計画において賑わい創出の土地利用を計画しており、中心市街地と一体となったウォーターフロント開発を推進し本港地区における物流機能との分離を進めてまいります。</p> <p>なお、岬之町地区については、現在はコンテナターミナル跡地として利用していただいておりますが、現在の岬之町地区の機能は、新港地区や本港地区再編の中で確保していくことを考えており、今後も利用者の皆様との調整に努めてまいりたいと考えております。</p>

p13~14	1	<p>下関港の課題として掲げている「国際フェリーターミナルの改善」についての（案）については賛成であるが、これらは予てより問題視されてきた事であり、早急に解決すべきものであると考える。</p> <p>【現況】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・荷役用地が狭く且つ点在している為、一般道を経由した横持ちが必要となっており、その為の設備（NO付シャーシ）も相当量必要。 下関港の特色である、シームレス・スピーディーな物流に支障が生じている ・上記から、限られた敷地の埠頭内に作業機器、通過車輛が輻輳し、安全面の確保ができていない。 <p>【要望】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・埠頭内のシームレス化の実現。（埠頭内ソーラースゲートの再考） ・本港地区～岬之町地区間の港湾エリア一体化 <p>これまで、本市のみならず、日中・日韓の物流を支えてきた下関港の国際フェリーだが</p> <ul style="list-style-type: none"> ・そこで働く人々に安全で安心な施設を提供する事 ・追随する大阪、福岡、北九州港に劣らないスピーディーな物流を永続的に提供できる環境を整える事 <p>これらについて、早急に対処しなければ、下関港並びに下関市の衰退は必至であると考え。貴局の迅速な対応を期待している。</p>	<p>本港地区では、港湾関連施設の保安対策のためソーラースフェンスで細江埠頭と第一突堤及び第二突堤がそれぞれ囲まれていることから相互の行き来が一般道を経由する非効率な荷役・運送となっていること、また、施設の老朽化や岸壁背後が狭いであるために車両輻輳による埠頭内安全性の低下、作業スペースが狭いことによる非効率な荷役作業が発生していることは認識しており、この解決に向け、老朽化した本港地区の埋立再編を想定した港湾エリアの一体化と物流機能の集約を行っていくこととしています。</p> <p>一方、岬之町地区は、交流・レクリエーションゾーンと位置づけ、既定港湾計画において賑わい創出の土地利用を計画しており、中心市街地と一体となったウォーターフロント開発を推進し本港地区における物流機能との分離を進めてまいります。</p> <p>なお、岬之町地区については、現在はコンテナターミナル跡地として利用していただいておりますが、現在の岬之町地区の機能は、新港地区や本港地区再編の中で確保していくことを考えており、今後も利用者の皆様との調整に努めてまいります。</p>
		<p>下関港長期構想（案）より課題として挙げられている、</p> <p>①狭い背後地による作業の輻輳、②埠頭内の非効率な荷役・輸送の発生</p> <p>上記については、正に現状が抱える問題そのものであり、荷役作業の効率性、及び安全性の確保は本港を発展させる上での喫緊の課題と捉える。</p> <p>北部九州地区（博多・北九州）に競合航路も就航しており、サービスクオリティで差別化を図るべく可及的速やかに解決に向けた行動に取り組んで頂きたい。</p> <p>1) 荷役用地（細江埠頭・突堤間・岬之町）が点在し繋がっていない為、一般道経由での横持ちを余儀なくされている。本港地区（細江ふ頭・第一突堤・第二突堤）、および岬之町を一体化するよう強く要求する。</p> <p>2) 埠頭内にてSOLASゲートを設けずシームレスで移動できる体制・制度の構築 ex: (21号岸壁-NEW YARD間、8号岸壁-第一突堤間、等)</p> <p>3) 岸壁背後地の確保</p> <p>本港地区を国際フェリー（RORO）貴地とする方向性については全面的に賛成する。 その上で本港地区の使用者、利用者の意見、提案を反映頂きたい。</p>	
		<p>下関港長期構想（案）より課題として挙げられている</p> <p>②埠頭内の非効率な荷役・輸送の発生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現状、荷役用地（細江埠頭・突堤間・岬之町）が点在しており、一般道を経由しないと横持ちが行えず非常に非効率かつ危険である。本港地区（細江ふ頭・第一突堤・第二突堤）、および岬之町の一体化を強く要望する。 ・21号岸壁-NEW YARD間、8号岸壁-第一突堤間等、埠頭内をシームレス化する事で作業の効率化、安全性が飛躍的に向上する。 ・本港地区を国際フェリー（RORO）基地とする方向性については賛成する。 	

p13~14	2	<p>これまで、本市のみならず、日中・日韓の物流を支えてきた下関港の国際フェリーだが</p> <ul style="list-style-type: none"> ・そこで働く人々に安全で安心な施設を提供する事 ・追随する大阪、福岡、北九州港に劣らないスピーディーな物流を永続的に提供できる環境を整える事 <p>これらについて、早急に対処しなければ、下関港並びに下関市の衰退は必至であると考え。貴局の迅速な対応を期待している。</p> <p>点在されている荷役用地 (ex. 細江細江埠頭・突堤間・岬之町) の一体化。 細江ふ頭と岬之町地区間の一般道を経由した横持ちを余儀なくされている為、非効率が生じ、また、横持ちする際、一般車両との事故などのリスクも考えられる。</p> <p>点在されている荷役用地の一体化が考えられる。 荷役用地が点在されている (ex. 細江細江埠頭・突堤間・岬之町) ため、非効率が生じ、また、移動中、一般道路も走るため、走行中の車両との事故のリスクも生じると思う。</p> <p>本港地区から岬之町までのエリア全体を港湾埠頭にする等、20~30年後を見据えた場所の拡大、並びに船舶や装備の大型化に対応可能な機能を有した施設・設備の計画を、民間業者を交えた定期検討委員会の設置により推進してほしい。</p>	<p>本港地区については、狭い背後地による作業の輻輳と非効率な荷役輸送が課題となっており、港湾エリアの一体化と物流機能の集約を行うことで、港内での荷役作業や通行時の安全性の確保を図ることとしています。</p> <p>また、スピーディーな検査体制など下関港の独自の特長をより活かしたオンリーワンのみならず、進めることで競争力を高めていきたいと考えております。</p>
p13~14	3	<p>本港地区の利用者として、下関港はエプロンのすぐ背後に上屋が位置する港であり、トラックの離合も難しく、背後地の安全が確保できていないと感じる。</p> <p>下関港長期構想 (案) より課題として挙げられている、狭い背後地による作業の輻輳について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・港内にコンテナ・シャーシ、搬入出のトラック・トレーラーがひしめくように作業、通行しており、いつ事故が発生してもおかしくない状況である。 ・構内が狭いである事が理由で顧客の要望に沿えない事案もあり、最悪失注 (他航路利用) となる事もあり、機会の損失が発生していると言わざるを得ない。 <p>このため、本件は喫緊の課題として一刻も早く改善に取り組んで頂きたい。</p> <p>細江ふ頭内は、関釜フェリー着岸岸壁 (18号岸壁) の本船荷役、蘇州下関フェリー岸壁 (21号岸壁) の本船荷役による作業車輛と通行車両のほか、蔵置場所も確保しなければいけないため、ふ頭内の安全が確保できていない。</p> <p>細江ふ頭は岸壁から背後地までの距離が短い (狭い) ため、十分な作業スペースが確保できていない。</p> <p>本港地区は、この数十年必要な埠頭用地の規模が確保されず、施設の老朽化も顕著である。対して、取扱貨物は増加にあり、単に場所確保の問題だけ安全性が低下し続けている。現状早急に解決すべき問題点と考える。</p>	<p>本港地区については、施設の老朽化や岸壁背後が狭いであるために車両輻輳による埠頭内安全性の低下、作業スペースが狭いことによる非効率な荷役作業の発生が課題であると認識しており、この解決に向け、港湾エリアの一体化と物流機能の集約を行い荷役作業の効率性や港湾エリア内での安全性の向上を図ってまいります。</p>

p13~14	4	SOLAS条約に基づくフェンスにより臨港道路による岸壁間移動が分断されている。	本港地区では、岸壁背後が狭あいである中、港湾関連施設の保安対策のためソーラスフェンスで細江埠頭と第一突堤及び第二突堤がそれぞれ囲まれています。このため相互の行き来が一般道を経由する非効率な荷役・運送となっていることは認識しており、この解決に向け、老朽化した本港地区の埋立再編を想定した港湾エリアの一体化と物流機能の集約を行っていくこととしています。
		細江ふ頭と埋立て拡張した第1突堤が連携し通行帯を確保してほしい。	
		細江ふ頭と第一突堤の間には冷凍運搬船が接岸し、日中は荷の積み下ろしが行われているため、行き来が出来ないほか、細江ふ頭・第一突堤・第二突堤の間についてもソーラスフェンスの設置により一体的に行き来ができない構造となっていることから、隣接する港湾道路を通行せざるを得ない。	
		ソーラスフェンスが本港地区内のスムーズな移動を阻害し、非効率な荷役を余儀なくされている。現状早急に解決すべき問題点と考える。	
p13~14	5	埋め立てにおいては、水産品取扱岸壁/第一突堤・第二突堤岸壁の整備拡大による保税地域内の作業場所/通行場所確保。 但し、フェリーについては毎日運航であるため影響を最小限とされたい。	本港地区では、狭あいな背後地による作業の輻輳や埠頭内の非効率な荷役・輸送の発生が課題であり、この課題に向け、港湾エリアの一体化と物流機能の集約を行います。 本港地区につきましては、いただいたご意見も参考にしながら段階的整備について検討を進めてまいります。
		埋め立てにおいて現行フェリー・RORO船の運航の妨げにならないよう船尾可動橋及び既存の下関国際ターミナルを利用し工事中の運航確保を要望。フェリーは毎日運航している。	

p13~14	6	<p>現在の国際フェリーターミナルと市民会館の間の道路/港湾道路（倉庫前）を保税地域内とし、物流動線を確保してほしい。</p>	<p>本港地区については、狭あいな背後地による作業の輻輳と非効率な荷役輸送が課題となっており、港湾エリアの一体化と物流機能の集約を行っていくこととしています。臨港道路は、港湾の物流や人流のために必要な施設のひとつであることをふまえ、作業効率の向上につながる動線形態を検討して参ります。</p>
		<p>下関港長期構想（案）より課題として挙げられている、 ①まとまった岸壁背後用地が確保できていない ②荷役作業車両と通過車両が輻輳し、埠頭内での安全確保が求められている ③荷役待ちの車両が一般道に路上駐車し、通行の妨げとなっているほか、荷役効率の低下に繋がっている といった現状は、荷捌地（保税地域）が分断された結果によるものであり、至急解決すべき問題と考える。 北部九州地区（博多・北九州）に競合航路も就航しており、サービスクオリティ差別化を図るべく、可及的速やかに解決に向けた行動に取り組んで頂きたい。 1）荷役用地（細江埠頭・突堤間・岬之町）が点在し繋がっていない為、一般道経由での横持（荷主事情によっては無駄に保税運送手続が発生）を余儀なくされている。 このため、本港地区（細江ふ頭・第一突堤・第二突堤）、および岬之町を1つの保税地域として区画を一体化するよう、強く要望する。 （岬之町は消防署を避ける形で区画をまとめ、湾岸沿いに22号岸壁、背後荷捌地、21号岸壁（UTOPIAIV碇泊地）を全て繋ぐ。釣り人は入場禁止） フェリー乗客の送迎バスは事前にナンバー登録することで、ターミナル前市営駐車場に支障のない範囲で、倉庫沿い湾岸道路も全て保税地域とすれば作業効率や安全確保に繋がると考える。 2）上述に関し、SOLASゲートは岬之町、22号岸壁、8号岸壁（榊松岡付近）、合同庁舎、第1突堤付近のみでまかなえるはずと考える。 3）本港地区では空容の置き場にすら困っている狭さで、裸貨物の積替え場所にも苦勞している状況です。岸壁背後地確保のために、第二突堤・第一突堤・細江ふ頭・岬之町地区を一体化するような対策が至急必要である。</p>	
p13~14	7	<p>国際フェリーターミナルと市民会館の間の道路の整備により観光バス待機場所の確保。</p>	<p>国際フェリーターミナル利用につきましては、車両の駐車スペース不足が課題となっており、この解決に向け、老朽化した施設の建て替え等もふまえた計画的な整備検討と合わせ、車両スペースの確保を検討し、国際フェリーターミナルの利便性向上を図ってまいります。</p>
		<p>現在の法務局周辺の整備によりターミナル一般利用者の駐車場スペース確保。</p> <p>ターミナル周辺に観光バスの待機場場、一般利用者の駐車場などを整備してほしい。</p>	
p13~14	8	<p>活魚車待機場所（本港地区8号岸壁周辺）/モータープール周辺の整備拡張してほしい。</p>	<p>本港地区では、埠頭内の非効率な荷役・輸送の発生が課題となっており、この解決に向け、国際フェリーターミナル機能と水産機能の集約を図っていくこととしています。</p>
		<p>本港地区において、活魚車は多い日は10台を超える。特に荷卸しの際は別の国内活魚車へ載せ替えのため活魚荷捌場所は倍の台数となる。よって現8号岸壁やモータープール周辺の整備拡張を希望。</p>	

p13~14	9	現国際ターミナルの旅客待合スペースの整備拡張（500名程度待機できるスペース）や観光案内所、フリーWi-Fi使用可等を希望。	国際フェリーターミナルを利用される約9割が外国人となっております。施設の老朽化も進んでいることから建替え等もふまえた計画的な整備を検討するとともに、施設のバリアフリー化や多言語化、情報環境の提供などのソフト対策を図り、国際フェリーターミナルの機能向上を行ってまいります。
		現国際ターミナルの待合スペースの拡張と椅子の増設、Wi-Fi新設を希望。	
		将来、訪日外国人の便利向上を図り、海外からヒト・モノ・情報等が集積しやすくなるため、国際フェリーターミナルの機能改善（拡充）を求められるのではないかと思います。	
		中国と韓国を中心に 来日観光利用者及び海外に訪問者に便利向上を図り、海外からヒト・モノ・情報等が集積しやすくなるため、国際フェリーターミナルの機能改善（拡充）を求められるのではないかと思います。	
p13	10	埋め立てにおいて現行フェリー・RORO船の運航の妨げにならないよう、不荷役岸壁（船だまり）を埋立てて岬之町地区との連携を希望（岬之町地区でのにぎわい空間計画の変更で荷役可としたい）。	本港地区では埋立再編を想定した港湾エリアの一体化と物流機能の集約を行うこととしております。一方、岬之町地区は、交流・レクリエーションゾーンと位置づけ、既定港湾計画において賑わい創出の土地利用を計画しており、中心市街地と一体となったウォーターフロント開発を推進し、本港地区における物流機能との分離を進めてまいります。 なお、岬之町地区におけるコンテナ機能は新港地区へ、本港地区荷役に関連する公共施設は本港地区にて確保できるよう、今後も利用者の皆様との調整に努めてまいりたいと考えております。
p14	11	保税地域自体を可能な限り拡大（場合により埋立等）し、岸壁背後地の確保する事で、将来的な取扱量の増加を促進させる。 本港地区を国際フェリー（RORO）基地とする方向性については賛成する。	本港地区では、岸壁背後が狭あいである中、港湾関連施設の保安対策のためソーラスフェンスで細江埠頭と第一突堤及び第二突堤がそれぞれ囲まれています。このため相互の行き来が一般道を経由する非効率な荷役・運送となっていることは認識しており、この解決に向け、老朽化した本港地区の埋立再編を想定した港湾エリアの一体化と物流機能の集約を行っていくこととしています。 上記に伴い、保税地域につきましても見直していく必要があると考えております。
p15	12	Ⅱ期計画、Ⅲ期計画地に、企業を誘致することなどを希望する。また、工場等が進出した場合に、そこで出る熱などを利用して垢田のトマト等の農作物を作成、地産地消などにも貢献する事を期待する。	新港地区の未利用地につきましては、いただいたご意見も参考にしながら、活用検討エリアとして土地利用の方向性及びそれに伴う施設の必要性について検討してまいります。
p15	13	ガントリークレーン1基だけでは、船舶誘致は厳しいと考える。港構想とあわせて、装備・設備またはインフラ等の計画も同時に行えるように要望する。	新港地区は、国際物流ターミナルの活用において、物流の需要拡大に向け、いただいたご意見も参考にしながら機能強化を図ってまいります。

p21～22	14	<p>クルーズ船に関しては、観光という観点から物流ゾーンに係船するのは、リピーター等考えると景観が好ましくないため、施設拡充を行い「あるかぼーと岸壁」付近が望ましい。</p>	<p>関門海峡沿いに着岸できる船舶の規模は限られているという現状もありますが、クルーズ船社からも賑わいエリアの広がる関門海峡沿いに着岸したいとの声もいただいています。 いただいたご意見も参考にしながら、今後もクルーズ船受入体制の充実に向けた検討を進めてまいります。</p>
p23～24	15	<p>岬之町地区の土地利用に理解はしているが、事実上、現岬之町地区の移転先の候補地、またウォーターフロント計画と港湾長期計画の一体化がないと、当社等はどこで事業を行えばよいのか計画が見えない。 また、関釜フェリーや蘇州下関フェリーのシャシー置場等が、この地区にある事から、荷役が出来る港が出来ても事業は行えないことも理解した港整備をお願いしたい。</p>	<p>本港地区での取り扱いに付随する必要な土地については本港地区内の再編において確保、またコンテナターミナル機能については新港地区での取り扱いに向けて検討を進めてまいります。いただいたご意見も参考にしながら、今後も調整させていただきたいと思っております。</p>
p35～36	16	<p>現在の下関港が置かれている課題については、以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本港地区は狭隘な環境（岸壁、荷捌き地、エプロン、背後地等）であり荷役スペースと物流スペースが混在し、安全性、機能性を阻害。下関港の本来の力が十分発揮できていない。 ・上屋施設についても、老朽化が進み、高品質な取扱いが荷主から求められているが対応が出来ず、他港との競争力低下を招いている。 ・第1突堤、第2突堤においても、在来船（バルク・冷凍品等）の物流動線が悪く、荷役効率が上がりづらい。 ・下関港において、在来船の取り扱いが減少している。 ・大型・重量品貨物の取扱いも難しい。 ・本港、西山港、新港埠頭、長府港とバラバラに点在しており、荷役ハードや作業人材が分散してしまう。 ・クルーズ船入港が地元への経済効果に繋がり難しく残念な状況となっている。 ・下関港の特徴であったスピード通関/物流サービスは他港でも開始しており、優位性が低下している。 <p>以上の事象から下記3項目（意見No. 16～18）を提言します。 下関港として、物流機能を明確に打ち出し、九州北部に負けない未来を見据えた港作りが必要である。（例：新港埠頭の24時間、365日運用）</p>	<p>新港地区につきましては、既存利用の維持・向上を図り、また産業振興用地として企業誘致を促進することで国際物流ターミナルとしてのさらなる機能強化、物流産業拠点の形成を図っていくこととしております。</p>
P35	17	<p>本港地区は細江岸壁を国際フェリー/RORO船ゾーン、1突・2突では在来船や大型貨物に対応できるマルチカーゴゾーンとする。</p>	<p>本港地区につきましては、ふ頭再編に際し、国際フェリーターミナル機能の集約及び水産機能の移転・集約を図り、主に国際フェリー・RORO貨物及び水産品貨物を取り扱う地区として今後の整備を進めていくこととしております。</p>

p35～36	18	<p>特に港湾エリアの一体化と物流機能の集約、国際物流やターミナル等の機能強化、未利用地及び未着手施設の利用転換の促進等を拝見し正に必須であると考え。</p> <p>これらを軸に、今後どのように進めていけば良いのか、具体的に意見させて頂く。</p> <p>①20年～30年後にも、現在と今以上のサービスを提供する為には、現在出ている諸問題の早期解決を図りサービスの継承を行う。</p> <p>②北部九州には、東アジアの玄関口として、有力企業の進出が今後も続くと考え、当然下関も候補に入るべきで、荷主（工場）と港湾の一体化、荷主に対して産業立地と港湾の連携によるインパクトのあるPRができる様、用地確保、物流機能を準備する。</p> <p>顧客のニーズ、物流業者との情報収集、交換。（近視眼的ではなく長期ビジョンとして取組）</p> <p>③水産物、農産物、冷凍貨物、設備、鋼材、雑貨、プラント等の貨種に応じた設備、施設の整備。</p> <p>④20年～30年後を見据えて計画を立てても環境の変化は著しい。短期間に軌道修正ができるように最大限の対応。（法的、物理的側面から）</p> <p>上記①～④の検討には、荷主、物流業者等民間業者を交えた定期的な情報交換が必要と考える。</p>	<p>課題となっている本港地区の埠頭内の非効率な荷役輸送の発生、国際物流拠点の機能強化、未利用地及び着手施設の見直しにつきましては、課題解決に向け、いただいたご意見も参考としながら、「港湾エリアの一体化と物流機能の集約」「国際物流ターミナル等の機能強化」「未利用地及び未着手施設の利用転換の促進」を進めてまいります。</p>
p35	19	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「A. 港湾エリアの一体化と物流機能の集約」について、第一突堤防及び第二突堤における内貿域と外貿域の区別をいかにすべきか、SOLAS関連の施設によって使いづらさはあるが、混合使用ができれば効率的である。また、大型内航船の休憩岸壁的な利用実態もあり、配慮が必要である。</p> <p>なお、これらのバース老朽化対策、水域適正化、上屋や荷さばき地の効率的利用について総合的な検討が必要である。</p>	<p>本港地区では埋立再編を想定した港湾エリアの一体化と物流機能の集約を行うこととしており、いただいたご意見も参考としながら、検討を進めてまいります。</p>
p35	20	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「A. 港湾エリアの一体化と物流機能の集約」について、コンテナの取り扱いを長州出島に移転することに伴い、岬之町ふ頭の利用方法又老朽化対策を検討する必要がある（休憩岸壁としての利用、ふ頭用地を親水性施設の用地として活用）。</p>	<p>岬之町地区については、既定港湾計画において賑わい創出の土地利用計画を描いており、ウォーターフロント開発に伴う土地利用及び必要港湾施設の検討を進めていくこととしています。</p>
p35	21	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「A. 港湾エリアの一体化と物流機能の集約」について、岬之町船だまりは、小型内航船用施設として利便性の向上と景観上の配慮を検討する必要がある。</p>	<p>東港地区及び岬之町地区は交流・レクリエーションゾーンとしており、関門海峡の絶好のロケーションを活かした美しく大人が癒される上質な空間形成等を通じ、市民や観光客が集うエリアとして、地域の活性化の核となり得る開発に向けて検討しているところです。いただいたご意見も参考としながら、今後も検討を進めてまいります。</p>

p35	22	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「A. 港湾エリアの一体化と物流機能の集約」について、細江ふ頭では、当面はフェリーターミナルとして利用するとしても、将来的には長州出島にてコンテナ物流の一元化を図ることも検討する必要がある。現在、旅客については、JR駅に近接しているというメリットがある。</p>	<p>本港地区でのふ頭再編に際し、港湾エリアの一体化が可能となるよう国際フェリーターミナル機能の集約を行う事とし、フェリー貨物としてのコンテナ貨物についても本港地区において取り扱うこととしております。また、フェリー旅客においても、下関駅に近接した下関港国際ターミナルの立地特性を活かした国際フェリーターミナルの機能向上について検討してまいります。</p>
p35	23	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「A. 港湾エリアの一体化と物流機能の集約」の取組施策「A-① ターミナル機能と水産機能の集約」について、現状の本港地区は渾然としていて機能的にも非効率であるためエリア用途を明確にし、集約することは最重要だと考える。</p>	<p>本港地区では、狭あいな背後地による作業の輻輳や埠頭内の非効率な荷役・輸送の発生が課題となっており、この解消に向け、港湾エリアの一体利用が可能となるよう国際フェリーターミナル機能の集約と水産品取扱機能の移転・集約を図ることとしています。</p>
p35	24	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「A. 港湾エリアの一体化と物流機能の集約」の取組施策「A-② 物流エリアと人流エリアの分離」について、物流車両が同じ動線を走行しないルート、例えば細江交差点から進入し、岸壁背後を走行して第一突堤端部で旋回、竹崎交差点へ向かうルートなどを検討する必要があると考える。</p> <p>フェリー客の送迎に関しては、現行は物流車両や一般車両が交錯するエリアで行われているため、上記の狭間をバスプールとし、「海峡ゆめ広場」の脇を経由して一般道に入るなどの安全対策が必要と考える。</p> <p>現行の人流路（ペDESTリアンデッキ）は歩行距離も長く、特に悪天候時などは利用者にな大きな負担を与えるため、ルート変更が望ましいと考える。</p> <p>具体的には、2F出口からターミナル西側を目指し、市民会館の脇を経由して直接、シーモールに入るルートが有力と思います。また、人流路は、悪天候等を考慮に入れ、屋根付きのペDESTリアンデッキが望ましいと考える。</p>	<p>荷役車両の輻輳やフェリー利用客の利便性の確保などの課題への解決に向けた取り組みとして、いただいたご意見も参考にしながら、物流エリアと人流エリアの分離の検討を行ってまいります。</p>
P35	25	<p>新港埠頭は、地理的優位性を活かした官民一体となった産業誘致を展開するとともに、大規模災害時対応拠点とする。南海トラフ等太平洋岸地震の影響が少ないと思われる日本海側、さらに本州最西端である下関港にBPC機能を含めての物流拠点に整備する。</p>	<p>新港地区につきましては、地理的優位性を活かし、港湾貨物を創出する企業誘致や雇用創出につながる活用が求められており、物流産業拠点の形成を図ります。</p> <p>また、大規模災害時における危機管理体制の強化が求められており、平常時より体制強化を図り、災害に強いみなどづくりを行っていくこととしています。</p>
p36	26	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「B. 国際物流ターミナル等の機能強化」について、「新港地区の国際物流ターミナルとしてのさらなる機能強化を図る」とあるが、-12m岸壁を利用してどのような船を対象にどのような施設を整備していくのか示すべきではないか。</p> <p>現在、ずいぶん小さいコンテナクレーンが設置されているようだが、機能強化の過程を示してもらわないと理解できない。</p>	<p>新港地区における国際物流ターミナルの機能強化においては、概ね30年先の長期的な視点に立った下関港の長期構想策定後、その実現に向けて、概ね15年先を目標に整備する内容を位置づける港湾計画にて示して参りたいと考えております。</p>

p36	27	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「B. 国際物流ターミナル等の機能強化」について、新港地区におけるコンテナ物流の高速道路とのアクセスは一応完成していると理解しているが、新港地区にコンテナ物流が集中することに伴い、市内一般道の混雑が緩和されることを期待する（道路事情の調査が必要となる。）。</p>	<p>新港地区において、国際物流ターミナル機能の強化並びに物流産業拠点の形成を図るにあたり、一般道の通行にも配慮した検討を進めてまいります。</p>
p36	28	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「B. 国際物流ターミナル等の機能強化」について、モーダルシフトという観点から、JR用のコンテナターミナルの設置（幡生地区）は望ましいと考えるが、JRを含めた投資効果が薄いのであれば当分は保留すべきである。</p>	<p>新港地区において、効果検討を踏まえ、既存利用の維持・向上を図りながら、国際物流ターミナル等の機能強化を図ってまいります。</p>
p36	29	<p>長期構想（案）「C. 未利用地及び未着手施設の利用転換の促進」について (1) 長州出島について 長州出島は、当面は関門航路(-14m)の土砂処分場として埋め立て事業が実施されることとなっているが、下関・北九州道路の発生土、関門航路の増深(-14m→-16m)による浚渫土増、市内および近隣の一般廃棄物等の受け入れが今後想定され、現計画より埋立地が拡大する可能性が高い。埋立地の利用がすべて可能となるのは20～30年後であろう。今現在の時点で、確定的な利用計画を定め、30年度の土地利用を見通すことも困難である。なお、港湾区域内の水面を埋め立てる関係上、港湾関連地として優先利用されることは妥当と考える。なお、次の様な利用も勘案してほしい。 a) 国の直轄処分場として、埋め立てられた土地は国有地となる。よって、まず国として省壁を越えて国の施設が配置されることを希望したい。例えば、水産大学校移転用地、海上保安庁基地、自衛隊基地、その他国の研究施設等、人工島でありセキュリティの面からも又臨海部としての利用性を広範囲に検討してもよい。国は、下関市における経済効果、人口流入といった点を含め、貢献してほしい。 次に、国有地を地方公共団体に無償貸付し（国有財産法等の改正の要あり）、公共用財産、公用財産の施設敷として使用させてほしい。もちろん国の普通財産として、企業などに売却、有償貸付などを行うことを否定するものではない。 b) 長州出島は、冬期、風波の影響を受け、風対策が必要である。そのため、国有保有林として大規模な防風、防潮、防津波の緑地（人工林）を設置してほしい。なお、横浜国大の宮脇教授が提唱している「鎮守の森」構想の活用も考えられる。 c) 港湾利用としては、人工島の遮蔽効果を利用した静穏水域に内航船用バース、危険物取扱ふ頭、中小造船所団地等を設置するとともに背後に内航用の荷主企業や船舶関連企業等の用地を確保する。 d) 企業のニーズがあれば、テーマパーク的な広域利用の可能性も一考すべきと思う。</p>	<p>新港地区における未着手施設については、将来における土地利用の方向性を検討し、施設の必要性を整理する必要があると考えています。いただいたご意見も参考にしながら、今後の検討を進めてまいります。</p>
p36	30	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「C. 未利用地及び未着手施設の利用転換の促進」について、西山ふ頭の水面貯木場、荒田ふ頭及び福浦地区等はできるだけ水域として活用すべきで、例えば、官公庁用船だまりや港湾作業船の基地としての活用も検討すべきと考える。</p>	<p>西山地区の水面貯木場、荒田地区の物揚場及び福浦地区のドルフィン等の低利用施設については利用転換を図ることとしています。その際、現在の利用状況をふまえた上で、いただいたご意見も参考にしながら今後の活用について検討を進めてまいります。</p>

p36	31	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「C. 未利用と及び未着手施設の利用転換の促進」について、新港地区（Ⅱ期）は、バブル期に全国各地で盛んに提案されたヨットハーバー等を核とする計画で、経済停滞や人口減が顕著な現状に合致していません。</p> <p>特に、平面計画は、ウォーターフロント開発を主眼としており、護岸・岸壁延長も長く、多くの工事費が必要なため、大幅な見直しが必要と考えます。</p> <p>なお、土地利用計画は、老朽化が進み非効率な市内産業（水産加工業など）の集約も考慮に入れ、再検討することが必要と思います。</p>	<p>新港地区（Ⅱ期）は、利用状況及び社会情勢の変化により着工のめどが立っていないことから、施設の必要性を整理し、将来における土地利用の方向性を、いただいたご意見も参考にしながら、検討を進めてまいります。</p>
p38	32	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「E. クルーズ船受入体制の充実」について、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・あるかば一と岸壁は、関門海峡沿いであり、利用規制がある。そのため、邦船社客船の使用やイベントバースとしての利用が適当である。 ・外国クルーズ船は、長州出島のコンテナバースを使用することになるが、常に一過性の傾向が強く、クルーズ船専用バースの設置は困難であろう。コンテナ船、自動車専用船との利用調整により対応することで是と考える。今後、仮設旅客ターミナルの設置について検討すべきであるが、十分投資効果を考え、無理することはない。フェリーが新港地区に移設した場合は、総合的な旅客ターミナルを考慮すべきと考える。 <p>なお、クルーズ船の下関への経済効果は、バス会社などを別として、船内宿泊が前提であり、下関市内観光も現状では期待できないことから、落ち着いた対応が必要である。</p> <p>今後他港との競争が続くと考えられるが、あくまで船社が優位な立場にあることを理解し、無理な対応は避けることが肝要である。</p>	<p>近年、我が国へのクルーズ人口は増加傾向にあり、船型も大型化してきております。現在、下関港では主に東港地区と新港地区においてクルーズ船の受け入れを行っております。ご意見のとおり、東港地区の関門海峡沿いでは利用規制が、新港地区においては物流機能との利用調整が生じており、また、円滑な入国検査体制の確保からクルーズ船寄港時のターミナルの必要性も認識しており、いただいた意見も参考にしながら、クルーズ船受け入れ態勢の充実に向けた検討を進めてまいります。</p> <p>なお、最近ではクルーズ船下船後に市内観光をする旅行者も増えております。</p>
p39	33	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「F. 賑わい創出に向けた検討」について、あるかば一との土地利用については、造成時に市起債が充当されていることを踏まえ、民間資本の導入を第一とすべきである。もちろん市自ら使用することを否定はしないが、過度な市財政負担とならないよう、十分、慎重に検討すべきである。但し、親水的な利用が期待されることは言わずもがなである。</p>	<p>岬之町地区から唐戸地区方面の関門海峡を臨むウォーターフロントは、市民や国内外からの観光客が集い、賑わう場としての活用が期待されております。人々が憩うみなとづくりの基本方針に基づく賑わい創出に向け、事業手法も踏まえた土地利用の検討を進めてまいります。</p>
p39	34	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「F. 賑わい創出に向けた検討」の取組施策「F-① ウォーターフロント開発に伴う土地利用の検討」について、市内（特に駅周辺）には終日、ゆったりとした時間を過ごすことが出来る空間が全くないのが現状であるため、その解決策として残された空間「岬之町～東港地区」は、貴重な最後のウォーターフロント開発用地と考える。</p> <p>その際、各エリアに挟まれた海域は、利用者が憩える空間として活用出来るよう、「安全な磯遊びが出来るエリア」や関門海峡では見当たらない「マリナー」などが組み込めれば良いと思う。</p> <p>なお、岬之町地区に現存する建屋は、比較的良好な状態であるため、前面がクルーズ向け係留岸壁、並びに後背地がイベント広場などで再開発されれば新たなテナント導入の起爆剤となる可能性が高いと考える。</p> <p>新たなテナントという観点からは、関門海峡付近にはない「道の駅」も大きな集客ターゲットになるかもしれません。近隣の「唐戸市場」「カモンワーフ」は、現状、どちらかと云えば飲食場のイメージであり、一般市民も手軽に利用し、新鮮な山海の食材などを一箇所で安価に入手出来る場がないと思う。</p>	<p>岬之町地区及び東港地区においては、本市の賑わい創出において大きな役割を担うエリアであると認識しています。いただいたご意見も参考にしながら、ハイクオリティなウォーターフロント開発を目指し、必要な施設及び土地利用の検討を進めてまいります。</p>

p39	35	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「G. 交流拠点の人流動線の確立」の取組施策「G-①連続した遊歩道の整備」について、下関駅から唐戸に至る動線は、「細江ふ頭～岬之町」間で寸断されており、この区間にゆったりとしたウォーキングが出来る遊歩道を配置することは、良好なウォーターフロント開発を行なう上で重要なポイントになると思う。</p> <p>また、下関駅から唐戸に至るルートには比較的殺風景な景色が多いので、植栽等を含む高度な修景を行なう必要があると考える。</p>	<p>下関駅・岬之町地区・東港地区・唐戸地区間の連続した人流動線を確立することで一体的な賑わいの創出につながるものと考えています。いただいたご意見も参考にしながら、連続した遊歩道の整備に向けた検討を進めてまいります。</p>
p42	36	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「K. 戦略的維持管理の推進」について下関市公共施設等総合計画との整合が重要であるが、個別行政上のニーズの調整や維持管理（補修などを含む）財源などの問題が解決されていないと思われる。なお、下関港には国有港湾施設が多くあり（特に老朽化した施設が多い）、国有施設の財産管理（適切な改良補修）については、国の責任でかつ負担を最小限とするよう要望すべきである。</p>	<p>下関市が管理する港湾施設には、国から管理委託を受けた国有港湾施設があります。いただいたご意見も参考にしながら、限られた財源の中、負担を最小限とするよう関係機関との調整に努めてまいります。</p>
p42	37	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「K. 戦略的維持管理の推進」の取組施策「K-①戦略的な老朽化対策の実施」について、本港地区は、築後40～50年を経過した工作物が多く、耐震面でも大きな問題が残るため、優先順位を定めた改修工事が必要と思う。</p> <p>また、その際には広域災害に対する備えに配慮し、新設計基準（H30改正）に適合した改修工事が行われることが望ましいと考える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・緊急物資受入及び他地区への配送ルートの確保 ・対外貿易を途切れさせないための耐震岸壁などの確保 ・岸壁を供用しながら行なう施工方法などの検討 <p>→ 岸壁構造の変更、背後土圧軽減や載荷重の軽量化、など</p>	<p>本港地区では、老朽化した施設の再編による国際フェリーターミナル機能の集約を行うこととしており、老朽化対策においても、費用の平準化・縮減を図るため、予防保全の観点で踏まえた戦略的な老朽化対策に向けて検討しているところです。いただいたご意見も参考にしながら、今後も検討を進めてまいります。</p>
p43	38	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「N. 地元企業の要請への対応」について、</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地元企業の下関港の利用実態を十分把握するため、詳細な調査をまず実施すべきである。 ・臨海部の土地利用は地元優先とすべきであるが、下関港のセールスポイントを理解させ、他地域の企業の立地も歓迎する。しかしながら、企業の持続性については常にリスクを持って対応すべきと考える。 ・港湾法上の問題はあるが、臨港地区の設定や利用規制については企業ニーズとうまく整合させることが肝要である。 	<p>地元企業をはじめ下関港を利用していただける企業に向けて積極的にPRするとともに、いただいたご意見も参考にしながら、企業の要請に柔軟に対応できる開かれた港湾運営に努めてまいります。</p>
p43	39	<p>長期構想（案）将来像に向けた取り組み「O. 近隣港湾との連携強化」について、下関港と北九州港の役割分担及び山口県内の港湾としての位置づけについては、先述の意見（No. 43）で述べたが、特にコンテナ貨物の取扱については、近隣港湾との棲み分けと港運業界との調整について検討すべきであろう。</p> <p>下関北九州道路計画において、港湾物流の観点から積極的に関与し、下関港、北九州港間の臨港道路としての事業参加に取り組むことを強く要望する。</p>	<p>下関港の輸出入コンテナ貨物の取扱については、主に本港地区・新港地区にて機能強化を図ることとしております。</p> <p>いただいたご意見も参考にしながら、北九州港をはじめとした近隣港湾や港運業界との連携について、今後検討してまいります。</p>

—	40	<p>下関を、「海洋国家日本」の一大拠点にするという構想を提案させていただきます(No. 41, 42関連意見)。</p> <p>下関はじつに多くの海洋資源に恵まれていると言えそうです。すでに、様々な取組みがなされていると思いますが、さらなる発展の余地は十分にある。</p> <p>まずは、人の流れをつくるのが重要です。人の流れが物の流れを生み、そしてそれは、紛うことなき地域再生の起爆剤になるだろう。</p>	<p>下関港は古来よりヒトとモノとが行き交うみなとまちとして栄えてきました。これからの下関港の将来像として「歴史を歩み 時代を切り拓く モノとヒトをつなぎ 世界に開かれたオンリーワンのみなと下関」を掲げ、いただいたご意見も参考にしながら、物流機能強化による地域活力UPや賑わい創出により人々が憩うみなとづくりを進めてまいります。</p>
—	41	<p>海洋関連の博物館・資料館・史跡・神社仏閣などの歴史文化施設、水族館・ヨットハーバーなどのアミューズメント施設、名勝・飲食店・ホテル旅館などの観光施設などに関する情報をネットワークで一元化したうえで県内外あるいは国内外に情報をどんどん発信する。ネットワークングすることで【学ぶ・観る・遊ぶ・集まる・味わう・買う・働く】の機会を創出するという副次的な効果も期待でき、何よりも、昨今のインバウンド観光客増加政策にも合致すると考える。</p>	<p>県内外や国内外へのみなとを中心とした情報発信については、関係機関と調整しながら、訪日外国人への利便性向上に向け、今後検討を進めてまいります。</p>
—	42	<p>地域性を反映させた「サロン」を開設し、市民の方、他県また外国からの観光客も気軽に立ち寄れる空間として無料開放するのはどうだろうか。</p> <p>そこに行けば、当地の海洋文化や歴史、食文化などを楽しむことができる。地域の民話や伝説、心震わす船の話などを知ることができる。幼児向けに紙芝居、お母さん向けの各種講演会を開催するのもおもしろい。地域の高齢者や郷土史家による説話・実演なども考えられる。さらには、バーチャルリアリティ技術を駆使した映像一和船による航海、下関条約調印時の様子、フェリーでの船旅など。テーマについては、アイデアを公募するのも一案を楽しむこともできる。こうした試みは多くの方が下関の海に親しむことにつながり、地域の活性化、観光地としてのブランドの創造に一役も二役も買うにちがひありません。地域のイノベーションと位置付け、地域の各種行事とのコラボレーションも良いでしょう。お金のかかることかもしれませんが、ふるさと納税、個人や企業からの寄付、クラウドファンディングなどの方策も考えられるのではないだろうか。</p>	<p>東港地区及び岬之町地区は交流・レクリエーションゾーンとしており、関門海峡の絶好のロケーションを活かした美しく大人が癒される上質な空間形成等を通じ、市民や観光客が集うエリアとして、地域の活性化の核となり得る開発に向けて検討しているところです。いただいたご意見も参考にしながら、今後も検討を進めてまいります。</p>

1. 下関港長期構想策定における我法人としての前提的基本認識について

(1) 下関市の臨海部の総合的視点の確保について

①下関市の都市計画、交通計画、人口動態、市内企業の将来動向（立地状況を含む）との関連を確認し、整合性を確保することが必要である。特に、人口動態については、市の人口が2045年には18万人(40%減)と推定されており、構想に対しても危機的影響があると思われる。

②現在策定中の立地適正化計画（コンパクトシティ）に臨海部活用の観点を織り込むことを検討すべきである。

③市内企業の物流と荷主の動向（下関港の利用可能性）の将来像を調査、構想し、港湾施設の配置計画を策定することが重要である。

④臨海部には、下関漁港があり、かなり広域の水域などが管理域となっている。臨海部全域について、将来像を示すべき立場にある下関市として、港湾域と漁港域をトータルの視点から考察する必要がある。漁港区域は山口県の管理であり、水産行政の立場以上の政策を打ち出しづらいところである。

下関市は臨海部をトータルの視点を持って、利用、開発計画を策定すべきであり、港湾行政、水産行政の枠を超えた諸施策を検討すべきである。

（港湾区域と漁港区域は重複可能であり、山口県と下関市とが共同管理することも一案である。）

(2) 山口県内の港湾としての位置づけ及び関門港としての位置づけについて

①山口県内の港湾は下関港を除き、県が港湾管理者となっている（下関港管理委員会には県もメンバーとなっている。）。山口県として、総合的に県域港湾の役割分担や利用調整を実施しているとは言い難く、各港湾が独立した運用となっている。港湾法では、各港ごと港湾管理者を定め、独立機能的な性格が強いが、山口県として総合的な港湾行政として各港の将来像を描くことも重要であるまいか。そういった点で、下関港の独自性を考慮しつつ、山口県と十分な意見交換が必要である。

②港湾法上、下関港と北九州港は関門港と位置付けられている。法制定時は一体的な港湾として管理運営されることが期待されていたかも知れないが、別々に港湾管理者を設け70年近く経過し、いまさら統合する必要は薄い（関門市構想もあったが歴史的に見ても山口県と下関市であることも重要であり、下関市が北九州市に埋没するのまいか）と考える。）。しかしながら、関門海峡を挟んで存在する港湾であり、双方が連携し（場合によっては、役割分担）、補完し合うことも必要である。そのため、北九州港の長期構想などの動向を十分注意しつつ、下関港の構想策定を行う必要がある。

(3) 長期構想が20～30年後の下関港をイメージしているとしているなら、臨海部に係る諸法規、規制の範囲を超えた構想（案）の策定も許されるのではあるまいか。例えば、公有水面埋立法上の土地利用計画策定の規制緩和や、臨港地区の利用制限の柔軟化が考えられる。いずれにしても、国への働きかけが重要である。

(4) 港湾関連並びに臨海部域において、港湾のみならず様々な他の社会資本整備事業があり、かつ各々が将来計画を策定している。事業主体も国、県、市、場合によっては民間企業と広範囲である。よって、これらの将来計画の情報を十分把握し、関連する事業主体と連携、調整することが必要である。特に、所管官庁（港湾以外の国交省、農水省、防衛省、総理府）の動向把握も重要である。

(5) ゾーニングについては、20～30年後の下関港をイメージする場合、今現在において、社会経済情勢、人口動向の変化を想定することが困難なこともあり、固定化を避け、時点ごとの社会的ニーズに適宜対応する柔軟な姿勢が必要である。なお、既存の水域を安易に埋め立てせず、水域としての活用を第一とすべきである。

下関港は、市街地や漁港と隣接していることから、人流・物流・地域振興など様々な面からまちづくりの中核としてその役割を担っていると認識しており、他の計画や動向を把握しながら、みなととまちが一体となったみなとづくりを進めてまいります。

また、山口県には工業港が多い中、下関港は県内唯一の国際旅客ターミナルを有しており、物流だけでなく人流機能も併せ持つみなとです。今後とも、県内他港の管理者である山口県と協力して、下関港の独自性を活かした港湾運営を進めてまいります。また、大規模災害時における近隣港湾との相互連携をはじめ、クルーズ船の受入体制の確立など、北九州港との港湾連携を図ってまいります。

長期構想は概ね30年後である2040年代後半を目標年次としていますが、ご意見のとおり、長期構想を実現していくにあたっては、社会経済情勢をはじめ法制度の変化に柔軟に対応する必要があると考えております。必要に応じて、他の事業主体と連携を図りながら下関港のみなとづくりを進めてまいります。

—	44	<p>下関港は、本州で最も東アジアに近いという地理的優位性を活かし、韓国・中国との貿易を主体に発展してきたことから、現在においても輸入・輸出ともに韓国・中国との取引が取引が占める割合が高い事が大きな特徴となっている。</p> <p>今後も東アジア貿易の窓口として、両国と日本を結ぶ高速輸送拠点の役割を果たし、より一層スピーディーなサービスを展開していく為には本港地区を国際フェリー（RO-RO）基地にする計画には賛成であり、また物流機能強化については必須と考える。</p> <p>安全・安心な荷役作業体制の構築の為に20年、30年先ではなく、構想案から構想計画として早急に対応、実現して頂きたい。</p> <p>物流体系の構築、国際RORO船によるアジア諸港との高速・高品質輸送の向上、物流機能の集約にあたり、次のことが言える。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下関港、北部九州は地理的にも最適な場所である事。 ・下関港は、40年弱にわたる国際RORO船の経験を有している事。 ・これほどの前提条件が整っている下関港は日本の中で類を見ない港である事。 	<p>下関港はこれまで「海よりも速く、空よりも安く」をキャッチフレーズとして、地理的優位性やスピーディーな検査体制を特長として発展してきましたが、近年他港も同サービスの提供が可能となってきた背景もあり、ご意見のとおり、下関港の優れた定時性や即日通関、高品質輸送の向上など、独自の特長をより活かしたオンリーワンのみならずづくりを進めていく必要があると考えています。</p> <p>概ね30年先の長期的な視点に立った長期構想実現に向け、概ね15年先を目標に整備する内容を港湾計画に位置づけ、対応してまいりたいと考えております。</p>
—	45	<p>本港地区を取りまく港湾道路がその機能を発揮していない。使用方法があいまいである。</p>	<p>荷役待ちの車両や観光バスが臨港道路に路上駐車し通行の妨げとなっていることから、本港地区再編による港湾エリアの一体化と物流機能の集約を行い、併せて物流エリアと人流エリアの分離による安全性の向上を図っていくこととしております。</p>
—	46	<p>駅に隣接する本港の立地条件は何より優位であり、従いましてこの優位性を保ちながら構想の最初にある「人・物の分離」を成すことことでオンリーワンの達成が可能になると考える。このために、一刻も早く本港エリアの拡大整備を推し進めて頂きたいとお願いする。</p>	<p>下関駅と下関港国際ターミナルの近接した立地特性を活かしながら、物流エリアと人流エリアの分離を図っていくこととしております。</p>
—	47	<p>大型車が通行する国道等での渋滞解消・通勤時の負担軽減、貨物の定時運航等のために、港への道路の上下線複数車線化や直線化・歩道の設置・右折レーン停車時の車間縮小など、道路の有効利用促進対策を検討してほしい。</p>	<p>下関港は市街地と近接していることから、臨港道路にも多くの一般車両が通行しています。埠頭と背後地域を結ぶ臨港道路の動線計画については、背後地域幹線道路への負担軽減や臨港道路を通行する一般車両の安全性の確保等、いただいたご意見も参考にしながら、今後検討してまいります。</p>
—	48	<p>現2隻体制で検査運休のある関釜フェリーなどについて、北朝鮮との交流再開時を想定し、中国・ロシア・朝鮮半島の道路・鉄道を利用した欧州・中央アジアを含めた増船・増便時には、船舶・トラック等の排出するCO₂だけでなく排気ガスや粉じん対策についても考慮して欲しい。</p>	<p>世界情勢の変化に応じた増便の可能性は現段階では言及できませんが、CO₂排出に対する環境対策としては、トラック単体の低燃費化や輸送効率の向上と併せて、鉄道貨物ターミナルを活用したシーアンドレールの推進を図ることとしております。</p>
—	49	<p>北九州市若松のように、観光客向けばかりでなく、船員向けの観光や、船員が航海用の食料品・油・船舶用品の補充・買い物ができる場所やその案内があってもよいのではないかと。</p>	<p>港湾利用者への利便性向上につきましては、需要や動向把握に努め、いただいたご意見も参考にしながら、今後検討してまいります。</p>

—	50	利用頻度にもよるが、下関を国際港として発展させるには、海峡メッセ等を利用した保税展示場又は総合保税地域としての機能も検討すれば、海外見本市等下関港のアピールにつながるのではないかと思う。	現在の港湾エリア背後との連携もふくめて、いただいたご意見も参考にしながら、下関港の活性化に向けて今後検討してまいります。
---	----	---	--