

## 「下関港港湾計画（素案）」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11月12日（月曜日）から平成30年12月12日（水曜日）まで

### 2. 意見応募状況

意見応募者数：8名 意見件数：34件

### 3. 意見の要旨と市の考え等

番号	該当箇所 (頁)	意見の要旨	市の考え又は対応
1	P5	長期構想には基本方針の4)において地球温暖化対策としてのCO2削減に資するため、緑地や藻場の造成がうたわれていることから、「海面処分用地」は浅場を造成して藻場を涵養するなど、海洋保護区の趣旨を生かした保護海面とするなど、知恵を絞るべきである。これは、港湾法施行令第1条の4港湾の環境の整備及び保全に関する事項に合致するものと考えられる。	基本方針に則り、地球温暖化対策として緑地や藻場の造成を計画しております。実際に新港地区の海面処分用地の護岸を整備する際には、いただいたご意見も参考に、環境共生型護岸等の適用可能性について、今後、検討してまいります。
2	P6	「水産機能の集約」については、県管理の下関漁港との機能分担を含め、水産業及び水産行政との整合性について議論が不足しているのではあるまいか。集約とのイメージが不明確である。	本計画では、官民の水産事業関係者との意見交換を踏まえ、本港・岬之町地区で分散されている水産機能を第1突堤と第2突堤の間の用地に集約し、荷役機能の効率化につなげることであります。引き続き、関係者と意見交換し、具体的な事業を進めてまいります。
3	P6	「物流エリア」と「人流エリア」の分離については、特に新港地区のクルーズ船とコンテナ船の混在を無理に分離することは、コストパフォーマンスの確保が難しく、ソフト面（運用面）での適切な対応で処置する等、ケースバイケースで考えるべきである。	新港地区の水深12m岸壁と埠頭用地では平成21年（2009年）3月より供用を開始し、主にコンテナ貨物や中古自動車が取り扱われています。しかし、近年、大型クルーズ客船の寄港の増加により、岸壁や埠頭用地の利用調整が困難な状況となっています。そのため、クルーズ客船専用の旅客埠頭を計画しています。なお、実際に整備する際は、関係法令に則り、事業主体による新規事業採択時評価の手続きを経て、実施の可否が判断されることとなります。
4	P6	国際フェリーターミナルの機能向上について、現況の機能上の問題点等が明らかにされておらず、具体的な施策がイメージできない。	本港地区の国際フェリーターミナルについては、下関港長期構想において「狭あいな背後地による作業の輻輳」「埠頭内の非効率な荷役・輸送の発生」が主な課題であるとお示ししています。そのため、埠頭用地を19.6haから24.3haに拡張することを等を通じて、課題の解消を図る計画としています。

番号	該当箇所 (頁)	意見の要旨	市の考え又は対応
5	P7	<p>2. 下関港港湾計画の基本方針  (3) 港湾計画の基本方針  項目「3) 防災・危機管理」の②については、「ソフト対策」の前段階として被害想定と対策が必要十分条件であるため、それらを含む文面とした方が良いのではないかと考えます。  ②大規模災害発生後に…(中略)…維持するため、想定する大規模災害の規模や発生頻度に応じた防災対策の検討を進めると共に、港湾BCP等のソフト対策を講じる。</p>	<p>本計画の基本方針は、平成30年(2018年)11月に策定した長期構想を基にしております。防災・危機管理のソフト対策については、いただいたご意見も参考に、検討してまいります。</p>
6	P7	<p>2. 下関港港湾計画の基本方針  (3) 港湾計画の基本方針  世界規模での地球温暖化傾向が叫ばれる中、現行の基本方針の中で「地球環境への取り組み」について比較的希薄な感があるため、一つの項目として整理した方が良いのではないかと考えます。  例)  ①地球温暖化対策が求められる中、CO2削減に向け港湾緑地の整備や発生土砂等の有効活用を推進する。  ②関門航路早期啓開に資する浚渫土砂の有効活用により、新たな生物環境の創造、及び防災対策のための用地確保を推進する。</p>	<p>本計画の基本方針は、平成30年(2018年)11月に策定した長期構想を基にしております。CO2削減に向けた取り組みについては、いただいたご意見も参考に、検討してまいります。</p>
7	P7	<p>港湾計画として、物流と交流(賑わい)に関する展望をもとに記されているが、昨今の国際的な風潮としての環境への配慮が乏しい。長期構想の一部にはCO2削減に寄与する記載もあるが、素案には具体的な記載はない。  わが国においても、時代の変化を受けていくつかの方針変更を示しており、環境省は瀬戸内海環境保全特別措置法を改正し、その目標をきれいな海にするばかりでなく、豊かな海を目指すことを明記している。また、国連が提唱する海洋保護区の設定も進められており、沿岸域の多くが様々な方法で海洋保護区として生物多様性の保全を図ることとなっている。  港湾計画区域もこれらの取り組みにかかる海域に含まれることから、素案にも海洋環境の保全への寄与を示すことが求められる。  それがエコポートとして、市民の理解を得ることに役立つものと考えられる。</p>	<p>本計画の基本方針は、平成30年(2018年)11月に策定した長期構想を基にしております。環境面への配慮については、いただいたご意見も参考に、検討してまいります。</p>
8	P7	<p>「既存施設の更新に際しては、民間活力を導入した・・・」については、現在の下関の経済状況下において、民間(企業)活力に期待できる環境にあるのか疑問である。また、「開かれた港湾運営」については、具体的なイメージが浮かばない。</p>	<p>今回計画の改訂にあたっては民間企業に対してヒアリングを実施しており、企業の意向等も踏まえた計画としています。民間企業と連携し、既存施設の更新等を進める等、開かれた港湾運営を進めてまいります。</p>

番号	該当箇所 (頁)	意見の要旨	市の考え又は対応
9	P7	<p>「近接港湾」とは、おそらく北九州港や山口県内のいわゆる重要港湾と推察するが、連携関係の一方、競争関係もこれあり、いかにして下関港が埋没しないか危機感を持って対処することが重要である。</p>	<p>いただいたご意見も踏まえつつ、下関港の優位性を活かして、近隣港湾との連携強化を進めてまいります。</p>
10	P9	<p>貨物量推計コンテナ102万トから202万トン陸送においてモーダルシフト推進(幡生ヤードに時間待ちで停車している実態をうまく活用できないのか(発着線ではなく相乗り))ご検討願いたい。</p>	<p>貨物の陸送については、トラック運送業界において近年顕在化しているドライバーの不足や地球温暖化対策の一環として、シーアンドレールの活用を推進しているところです。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。</p>
11	P9	<p>貨物量の推計については、経済規模の拡大とリンクするものであり、過大な推計ではとの懸念がある。過去の計画時の推定値と実績値とのレビューを実施し、オープンにする必要がある。</p>	<p>貨物量推計については、過去の実績、企業ヒアリング、新規の産業用地から発生集中する貨物量等に基づき、実施しています。詳細な基礎資料については、企業情報が含まれていることから開示は差し控えさせていただきます。</p>
12	P10	<p>4. 計画変更の内容 (1) 計画変更の考え方 「新港地区」へのアクセスは現在、H18年に完成したPCボックスゲーター1橋があるのみであるため、近年発生した複数の連絡橋損壊(関空、周防大島)でも露呈した様に、人災や大規模災害による孤立化の危険が内在している。従って、港湾BCPの観点から中・長期的な展望に立脚した対応が必要と考える。 例) 中期対応; 想定外の大規模災害への対応 長期対応; 複数アクセス路の確保</p>	<p>大規模災害時の新港地区へのアクセス確保につきましては、下関市地域防災計画及び港湾BCPを踏まえ、いただいたご意見も参考に、今後、検討してまいります。</p>
13	P10	<p>4. 計画変更の内容 (1) 計画変更の考え方 「福浦地区」の整備は、「(3) 港湾計画の基本方針」 「(5) 地球環境配慮」が根底にあると思います。 従って、以下の表現が相当ではないでしょうか。 ・浚渫土砂の有効利用 ●海浜の整備 ●藻場等の造成</p>	<p>実際に海浜を整備する際には、いただいたご意見も参考に、浚渫土砂の活用の可能性について、今後、検討してまいります。</p>

番号	該当箇所 (頁)	意見の要旨	市の考え又は対応
14	P10	<p>4. 計画変更の内容  (1) 計画変更の考え方  大規模災害時の「物資補給岸壁」は現在、「本港地区」だけの設定となっています。大規模災害発生後は、関門航路に多くの浮遊物が漂着する可能性が大きいため、そのリスク回避のためにも、浮遊物集積の可能性が低いと思われる「新港地区」の一部（例えば、現在工事中の第Ⅲ工区）を第2の「物資補給岸壁」として位置付けた方が良いと考える。</p>	<p>「物資補給岸壁」とは、荷役を行わず、係留船への燃料や物資の補給を行なう利用形態の岸壁を意味するものです。いただいたご意見も参考に、下関市地域防災計画や港湾BCPについて、今後、検討してまいります。</p>
15	P11	<p>本港地区の大規模地震対策としての整備は、本港地区が海峡内にあり、津波の影響を受けない（0.4m以下）という特性を活かし、下関港の広域的な存在意義を示す適時適切な計画だと考える。緊急時において、下関港が西日本の復興拠点港の役割を担うことが期待される。</p>	<p>大規模地震対策として、本港地区の岸壁（-10）240mを緊急物資輸送のための耐震強化岸壁として整備することを計画しております。いただいた意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
16	P11	<p>岬之町埠頭には水産大学の練習船が2隻係留されており、海に携わる人材育成の教育研究に活用されている。その内側の旧コンテナヤードは交流厚生用地として位置づけられているが、遊戯施設などは似つかわしくなく、港湾博物館や海峡資料館など教育文化施設を設けることによって、下関港湾の知の拠点を形成する方向で検討されることを期待する。</p>	
17	P11	<p>水産大学校では岬之町に二隻の練習船を係留し、乗船学生に入港中の船舶管理、出入港の実体験、関門海峡船舶往來の実地観察等の実習も行っており、日頃より教育の現場ともなっている。漁船や官庁船を含む、出入港・往來する船舶の職員を養成する観点に鑑み、関門地区は教育の側面も有する事を計画に入れてほしい。</p>	<p>東港地区及び岬之町地区におけるウォーターフロントは、世界有数の景観を誇るとともに、歴史、文化、食の魅力も集中する貴重な財産であると考えています。いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
18	P11	<p>岬之町埠頭の内側は交流厚生用地と位置づけられているが、係留中の実習も行われ学生が乗船（船内居住も）している事から、交流厚生施設整備の際には教育的配慮を要します。特に歓楽的施設の設置は避けてほしい。</p>	

番号	該当箇所 (頁)	意見の要旨	市の考え又は対応
19	P11	今般の計画では、岬之町埠頭の整備も含まれており、歓迎する。特に給水・物資補給設備等の老朽化が著しい現状はぜひ改善してほしい。	老朽化対策については、予防保全計画に基づき、下関港全体での優先順位を踏まえ、進めてまいります。
20	P11	4(2)本港地区、岬之町地区 本港、岬之町のバースを使用している内航船舶の配慮が必要である。特に、本港地区の水域が減少する計画であり、使い勝手を含め、内航船業者の意見を当局サイドから聞く必要がある。	本港地区及び岬之町地区に多くの物資補給岸壁を計画しています。引き続き、意見交換を行い、使いやすい港湾整備を進めてまいります。また、内航船舶の関係者の意向を踏まえ、運用面での変更やバースの整備を実施する際は、内航船舶の関係者に改めて周知を行う予定としております。
21	P12	新港地区 海面土砂処分用地としての置位付けは妥当と考える。土地（おそらく国有地）としての利用については、将来計画上のフリーゾーンとし、土地化した段階で、利用計画を策定すべきものとする。また関門航路整備事業の進展に応じて、面積の拡大を十分念頭に置くべきである。なお、面積増などを踏まえ新たな連絡橋（あるいはトンネル）の増設も今後の検討課題である。	いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
22	P12	新港地区の「海面処分用地50.4ha」について ・国保全航路浚渫土砂等を積極的に受け入れ又、将来、下関～北九州道路等連携し残土も受け入れられ、将来の開発空間の造成推進をしていただきたい。	新港地区の海面処分用地50.4haにつきましては、関門航路で発生する浚渫土砂をはじめとした建設残土を受け入れる計画としています。いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
23	P12	新港地区「岸壁-12m1B」について ・沖側は、水深が深く経済断面、又関門航路(-13m)から潮待ち係留可能な構造の検討をされてはいかがですか。	本計画を改訂するにあたり実施した貨物量推計からは、新港地区において、水深12mを超える岸壁が必要であるとは考えていません。



番号	該当箇所 (頁)	意見の要旨	市の考え又は対応
24	P12, 13	<p>下関港は瀬戸内海（響灘を含む）に属しており、瀬戸内海環境保全特別措置法に定められている「埋め立て抑制」が求められることから、新港地区（北側への拡張）ならびに西山荒田地区（海面貯木場など）に描かれている新規の埋め立て計画はいったん取り下げ、海域の環境保全の観点からの検証を行う必要がある。</p> <p>とくに新港地区（長州出島）の計画は既存計画のマリーナや緑地という用途目的を変更して「海面処分用地」という港湾の本来目的から離れるもので、瀬戸内海環境保全特別措置法の埋め立て抑制を免れるものではないと考えられる。</p>	<p>新たな埋立てを整備する際には環境に配慮した計画とし、環境保全に努めていきたいと考えており、埋立ての計画を取り下げることは考えていません。また、現在、新港地区の埋立てについては、環境監視業務により環境に与える影響が少ないことを毎年確認している状況にあります。実際に埋立てを実施する際には、関係法令に則り、環境影響評価を行ない、埋立ての可否について検討することとなります。</p>
25	P12	<p>旅客用バースとして常時使用されるとは、他港との競争もあり、言い難く、多目的バース的な使用も考えるべきである。</p>	<p>新港地区の水深12m岸壁と埠頭用地では平成21年（2009年）3月より供用を開始し、主にコンテナ貨物や中古自動車を取り扱われています。しかし、近年、大型クルーズ客船の寄港の増加により、岸壁や埠頭用地の利用調整が困難な状況となっています。そのため、クルーズ客船専用の旅客埠頭を計画しています。なお、実際に整備する際は、関係法令に則り、事業主体による新規事業採択時評価の手続きを経て、実施の可否が判断されることとなります。</p>
26	P12	<p>公共ふ頭1バース増設に伴い、防波堤の延長等の改良が、必要ではあるまいか。</p>	<p>本計画を改訂するにあたり、静穏性の検討を実施しており、現在の防波堤延長でも所要の静穏度の確保は可能であることから、防波堤の延長改良は考えていません。</p>
27	P13	<p>西山地区、荒田地区、福浦地区 西山地区の水面貯木場が投資効果のない施設であったことは否定できないが、水域施設として残置することも検討する必要はあるまいか。 過去の状況を踏まえ、新規の-13mバースふ頭については、費用対効果の説明責任は重いものとする。</p>	<p>西山地区の水面貯木場につきましては、未利用地を活用し、経済の活性化を図ることが期待されており、水面貯木場として港湾計画に残置することは考えていません。なお、実際に整備する際は、関係法令に則り、事業主体による新規事業採択時評価の手続きを経て、実施の可否が判断されることとなります。</p>

番号	該当箇所 (頁)	意見の要旨	市の考え又は対応
28	—	人や物資の流通増大に対する備えについて、保安(防衛舎)、防疫、また二次的に関連するインフラの整備が加えられても良いと考えてます。また、関連する部署との接点や総合的連携が必要であると思います。	人流や物流の増加に対する、保安、防疫等への対応につきましては、いただいたご意見も参考に、各関係当局と連携を進めてまいります。
29	—	全般的言えることであるが、撤去又は埋め立てられる岸壁等の多くは、老朽化した国有港湾施設である。あらかじめ、国と十分、財産処理について調整することが必要である。	国有施設の管理処分につきましては、引き続き、国と連携し、検討してまいります。
30	—	下関北九州道路について、議論が行われているが、仮に国道が交通量の関係で、片側1車線しか確保できない場合、関門港としての港湾物流に資するため、1車線分を臨港道路として、確保することを要望したい。なお、この場合は港湾計画の一部改訂が必要となり、更に北九州港サイドの計画改訂も必要になると考える。	いただいたご意見も踏まえ、今後、検討してまいります。
31	—	“歴史に学ぶこと”はよく言われる教訓です。1991年計画、1999年計画が何故、達成されなかったのか、理性的に客観的に検討すべきです。人口減少・高齢化と財政逼迫の折から、無駄な税金・資金を使う余裕はありません。市財政全体を深く考慮し、合理的な計画づくりを目指してください。	実際に計画に位置づけた施設の整備を行なう際は、一つひとつの事業の必要性を慎重に判断し、過剰投資とならないように努めてまいります。

番号	該当箇所 (頁)	意見の要旨	市の考え又は対応
32	—	パブリック・コメントは行政が関係者・住民の意見を聴こうとするものだと思います。重要な目標推計値の結論だけ提示し、判断せよというのは“知らしむべからず、依らしむべし”という旧来の上意下達の官僚的行政と代わりありません。早急に貨物量推計の根拠を公開してください。	
33	—	私達の11.12付け意見に対し、港湾局経営課から11.28付け回答がありました。ヒアリングや事業計画等による推計で内容を公開できない、とのこと。公共港湾の整備、それも具体化以前の将来計画の策定にあたり、個別企業を前提に結論だけ置押しつける”ことが行政の姿勢でしょうか、再考を求めます。	貨物量推計については、過去の実績、企業ヒアリング、新規の産業用地から発生集中する貨物量等に基づき、実施しています。詳細な基礎資料については、企業情報が含まれていることから開示は差し控えさせていただきます。
34	—	経営課回答にある僅か積極的な回答は、人工島中古船輸出、木材チップ輸入、電気・電子関連製品輸入の増大という3主要品目の説明です。例えば、中古車について、現状で（私の推計では）、月2000台、1台あたり平均重量1450キロとして、年3.48万トンです。この現状が、どれだけ増大するのでしょうか？ また、木材チップは2017年統計がゼロ、西山地区での企業誘致により新規に輸入が起こるとの推測です。しかし、バイオマス（木材ペレット）発電とはいえ、安岡沖風力発電建設にみられるごとく、未だ未解明領域が残されています。国内間伐材の有効活用での小規模発電は実例も多く、期待されますが、遠い外国から木材チップを運んでの大規模発電は、十分な検討の必要があります。大型クルーズも10万トン以下は関門海峡沿いと分化されるようで、大規模船誘致のデメリットも考慮に入れるべきです。	