

第38回福岡県地方港湾審議会

議 事 録

1. 日 時 令和5年8月30日(水) 14:00開会

2. 場 所 西鉄イン福岡 大ホール

3. 出席委員

役職名	氏名	代理
九州大学大学院工学研究院教授	山城 賢	
九州大学大学院芸術工学研究院教授	近藤 加代子	
九州大学大学院工学研究院准教授	清野 聡子	
福岡県議会議員	永川 俊彦	
福岡県議会議員	豊福 るみ子	
(株)大貝環境計画研究所代表取締役	大貝 知子	
豊の国海幸山幸ネット事務局長	原賀 いずみ	
九州地方海運組合連合会会長	宗田 銀也	山口 茂樹 専務理事
九州地方港運協会会長	野畑 昭彦	池田 伸広 専務理事
(公社)西部海難防止協会会長	佐藤 元洋	
(一社)日本船主協会九州地区船主会議長	鶴丸 俊輔	
福岡県倉庫協会会長	城野 隆行	竹本 直樹 事務局長
国土交通省九州運輸局次長	金子 純蔵	藤木 淳史 交通政策部次長
第七管区海上保安本部長	宮本 伸二	村上 寛 門司海上保安部次長
国土交通省九州地方整備局長	森戸 義貴	本田 一行 苅田港湾事務所長
経済産業省九州経済産業局長	苗村 公嗣	荒木 久男 産業部産業課長
門司税関長	末永 広	井上 昌彦 総務部企画調整室長
福岡県人づくり・県民生活部長	小林 文子	平田 康人 九州国立博物館・ 世界遺産室世界遺産班長
苅田町交通商工課長	田口 和幸	

4. 会議に出席した職員

県土整備部技監 野上 和孝
港湾課長 佐々木 大介
課長技術補佐 檜崎 寿晃
港湾係長 横尾 真一
ほか関係職員

5. 諮問事項

(1) 苅田港港湾計画の軽易な変更

6. 議事経過

○ 司会（檜崎補佐）

定刻になりましたので、只今より「第38回福岡県地方港湾審議会」を開催させていただきます。私は、本日の進行を担当させていただきます港湾課課長技術補佐の檜崎と申します。よろしくお願いいたします。

本審議会の委員は臨時委員を含めまして23名でございます。

現在19名の御出席をいただいております。過半数の御出席をいただいておりますので、福岡県地方港湾審議会条例第6条第2項の規定によりまして、本審議会が成立しておりますことを御報告申し上げます。

開会にあたりまして、知事が挨拶すべきところでございますが、本日公務のため出席できませんでしたので、知事に代わりまして、県土整備部技監の野上より御挨拶申し上げます。

○ 知事挨拶（野上技監）

委員の皆様方には日頃より、大変お世話になっております。

只今、御紹介いただきました。私は、福岡県県土整備部で技監を務めております野上でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日は御対応中にも関わらず、また、このように暑い中御出席賜りまして、誠にありがとうございます。

本来であれば、港湾管理者でございます知事が出席致しまして、皆さまに御挨拶申し上げるところではございますが、公務のため本日出席することができません。挨拶文を代わりに預かって参りましたので、代読させていただきます。

(知事挨拶代読)

第38回福岡県地方港湾審議会の開催にあたり、一言御挨拶申し上げます。

委員の皆様におかれましては、日頃から本県の港湾行政の推進につきまして、格別の御指導、御支援を賜り厚くお礼申し上げます。また、本日は大変お忙しい中、御出席いただき、誠にありがとうございます。

さて、港湾は日本経済を支える基本的かつ不可欠な社会基盤として重要な役割を担っております。本日御審議いただく苅田港は、昭和14年から筑豊炭の積出港として整備が始まり、現在ではセメント、電力、自動車など多数の企業が立地する北部九州の物流拠点として発展して参りました。

また、本港の周辺には、東九州自動車道のインターチェンジや、24時間利用可能な北九州空港があり、県では陸海空の交通の結節点という好立地を活かした企業誘致を進

めております。

特に苅田港の新松山地区では平成27年に、分譲開始した第一期はすでに完売し、第二期の約30haについても、昨年4月から分譲を開始するとともに、更なる企業集積を図るため、更なる土地造成にも着手しているところです。

一方、国土交通省が推進する、2050年の港湾におけるカーボンニュートラルの実現に向け、苅田港も立地する企業や国、町等と協力し、脱炭素化に取り組んでおり、今後、それらに関連した企業の進出も期待されます。

本日の審議会は、土地利用の見直しに関する苅田港港湾計画の変更について、御審議をお願いするものであり、今後の苅田港の整備と発展のためには、欠かすことのできない重要な事項であります。

最後になりますが、委員の皆様からの、忌憚のない御意見を賜りますことをお願い申し上げます。私からの御挨拶とさせていただきます。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

令和5年8月30日

苅田港港湾管理者 福岡県

代表者 福岡県知事 服部 誠太郎

○司会（榎崎補佐）

申し訳ございませんが、技監の野上は公務の都合により、ここで退席させていただきます。

それでは、委員の皆様を御紹介させていただきます。

座席順に御紹介させていただきます。

九州大学大学院工学研究院教授 山城 賢 様

株式会社大貝環境計画研究所代表取締役 大貝 知子 様

九州大学大学院芸術工学研究院教授 近藤 加代子 様

九州大学大学院工学研究院准教授 清野 聡子 様

豊の国海幸山幸ネット事務局長 原賀 いずみ 様

九州地方海運組合連合会会長 宗田 銀也 様

本日は代理で、専務理事 山口 茂樹 様

九州地方港運協会会長 野畑 昭彦 様

本日は代理で、専務理事 池田 伸広 様

公益社団法人西部海難防止協会会長 佐藤 元洋 様

日本船主協会九州地区船主会議長 鶴丸 俊輔 様

福岡県倉庫協会会長 城野 隆行 様
本日は代理で、事務局長 竹本 直樹 様

福岡県議会議員 永川 俊彦 様

福岡県議会議員 豊福 るみ子 様

国土交通省九州運輸局次長 金子 純蔵 様
本日は代理で、交通政策部次長 藤木 淳史 様

第七管区海上保安本部長 宮本 伸二 様
本日は代理で、門司海上保安部次長 村上 寛 様

国土交通省九州地方整備局長 森戸 義貴 様
本日は代理で、苅田港湾事務所長 本田 一行 様

経済産業省九州経済産業局長 苗村 公嗣 様
本日は代理で、産業部産業課長 荒木 久男 様

門司税関長 末永 広 様
本日は代理で、総務部企画調整室長 井上 昌彦 様

福岡県人づくり・県民生活部長 小林 文子 様
本日は代理で、九州国立博物館・世界遺産室 世界遺産班長 平田 康人 様

苅田町交通商工課長 田口 和幸 様

続きまして本日の配付資料の確認をさせていただきます。①次第②出席者名簿③座席表④苅田港港湾計画書（案）－軽易な変更－⑤苅田港港湾計画資料（案）⑥パワーポイント資料（苅田港説明資料）でございます。以上、御確認をお願いします。不足している資料がございましたら事務局までお申し付けください。

それでは、引き続き議事に入りますが、会議の議長は、福岡県地方港湾審議会条例第6条第1項の規定により会長があたるということになっておりますので、山城会長に議長をお願いいたします。

山城会長は議長席へ御移動をお願いします。

○議長（山城委員長）

第38回福岡県地方港湾審議会会長の山城でございます。よろしく申し上げます。

本日は皆様お忙しいところ、御参集頂きましてありがとうございます。本日の審議は、福岡県地方港湾審議会運営規程第8条の規定により公開することとします。

本日、知事から本審議会に諮問されております議案は、

- ・苅田港港湾計画の軽易な変更

の1件でございます。

今後の苅田港の整備及び管理運営を行っていく上で重要な案件でございますので、委員の皆様におかれましては、よろしくお願いいたします。

それでは、議案の“苅田港港湾計画の軽易な変更”について、事務局より説明をお願いします。

○ 事務局（佐々木課長）

福岡県港湾課長の佐々木と申します。よろしくお願いいたします。

委員の皆様におかれましては、平素から県土整備行政、特に港湾行政につきまして、色々と御指導御鞭撻を頂きまして、誠にありがとうございます。心より厚く御礼申し上げます。

議案「苅田港港湾計画の軽易な変更」について説明させていただきます。
前方のスクリーンか、お手元のパワーポイント資料を御覧ください。

2ページ目を御覧ください。

福岡県内の港湾の位置図でございます。

県内には9つの港湾があります。この内、北九州港と博多港につきましては政令市管理、残りの苅田港を含めまして7港湾が県営港湾となっております。

今回御審議いただく苅田港は、瀬戸内海の周防灘に面する福岡県京都郡苅田町に位置しています。

では、議案の説明に入らせて頂きます前に、まず苅田港の概要について、簡単に御説明させていただきます。

まずは、苅田港の開港までを簡単にお話しします。

苅田町は、古来より塩をつくる製塩業が盛んであり、小笠原藩の主要な産業だったそうです。

製塩は、約250年前にはじめられ、江戸・明治にかけて塩業者が20人、そこで働く“浜子”も200人を超えたといわれています。

その後、昭和に入ってから新しい製塩技術が進み、昔ながらの塩田は衰退し、20年代後半には生産が中止されております。

塩田の衰退に伴って、港の整備が開始され次第に陸地が拡大していくことになります。

苅田港築港の始まりですが昭和14年より築港工事が最初に開始され、筑豊炭田の積出し港として整備が進められました。

写真は、現在の九州電力苅田発電所付近の埋立の様子です。これは、現在の幸町付近から神の島を望んで撮られたものであります。これは、排送管を沖まで伸ばし、浚渫土を排送している状況です。

航空写真の青い部分は、石炭栈橋があった場所を示しております。その後も継続的に港湾整備を進め、火力発電やセメント関連企業、自動車関連企業の進出が相次ぎました。

現在の苅田港は大きく4つの地区に分かれています。

電力・セメント産業を中心とした本港地区、自動車・鉄鋼産業を中心とした南港地区、木材拠点として整備され、その後自動車産業・その他製造業が立地した松山地区、現在埋立事業をおこなっている新松山地区の4つの地区で構成されています。今回審議いただく箇所は、この新松山地区となります。

このように苅田港は、電力事業者や自動車産業、セメント産業に関する企業が立地している状況です。

続きまして、苅田港の現在の取扱い貨物について説明します。

苅田港における主な取扱貨物は、自動車部品・セメント・完成自動車となっており、この3品目で取扱貨物の約6割を占めています。

昨年の取扱貨物量は約3,200万トンとなっています。3,200万トンという貨物量は博多港とほぼ同程度の数値となります。

コロナ禍の影響により令和2年度は取扱貨物量が減りましたが、令和3、4年は若干回復した状況です。今後は、コロナ禍からの自動車関連貨物の回復や新たなバイオマス発電所の稼働による取扱貨物量の増加が見込まれます。

以上が、簡単ではございますが苅田港の概要です。

では、議案の説明に入らせて頂きます。

「苅田港港湾計画の軽易な変更」についてですが、内容につきましては、お手元配布の「苅田港港湾計画書（案）」と「苅田港港湾計画資料（案）」についての説明となっております。

今回の変更は、新松山地区において、土地需要の変化に対応するため、土地利用計画を変更します。主に・工業用地の位置付け・港湾関連用地の位置付け・緑地の位置付けというものであります。

続いて港湾計画変更の理由についてでございます。

変更理由の一つ目が福岡県総合計画です。

福岡県総合計画の、基本施策として国内外からの戦略的企業誘致を掲げております。具体的には「デジタル化や脱炭素化等の産業構造の変化を捉えた企業誘致やその受け皿の整備を進めること。」「令和8年度迄に福岡県内で公的な産業用地整備着手100haを目指す。」としております。福岡県では大枠として産業用地の確保に重点的に取り組んでいるところでございます。

2点目が苅田港周辺の社会基盤の整備状況です。

今回変更箇所である、苅田港新松山地区は、半径5km圏内に北九州空港や東九州自動車道のインターチェンジを擁しています。そのため、陸海空の輸送拠点が集約した物流の結節点として高いポテンシャルを有しています。

道路整備面では高速道路の東九州自動車道が平成28年に北九州市から宮崎まで直結しております。また、令和5年度より北九州空港の滑走路延伸が事業化し、将来北米主要都市への貨物直行便の運航が可能となります。

菟田港新松山地区におきましては、外航船が着岸可能な13号岸壁に加えまして12号岸壁が今年度より事業化しており、今後、更なる輸送の安定性や効率性が向上致します。

菟田港周辺では、今後も、陸海空の社会基盤の整備が進んでいくため、更なる交通機能の高度化が図られていきます。

これらのことから、菟田港では港湾機能の強化が見込まれ、企業からの分譲地への関心が更に高まることが想定されます。

3点目が菟田港の立地企業です。

こちらは菟田港の主な立地企業を示しており、緑色が自動車産業、黄色がセメント関連企業、青色が電力関係の企業が立地しております。

現在、世界的な取り組みである2050年カーボンニュートラルを目指す動きが日本においても加速しております。脱炭素化への取組は、社会経済を大きく変革し産業構造の転換と成長を生み出す契機ともなります。

県においても、菟田港にて令和3年度から温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることを旨とする「カーボンニュートラルポート」の形成に向けた検討を進めています。

次世代エネルギーの需要や利活用方策、港湾の施設の規模・配置等について、立地する民間事業者、自治体等の参画を得て、脱炭素化に向けた協議会で検討しているところです。こちらは、検討会でまとめた菟田港におけるCNPの形成イメージとなっております。

このことから、菟田港でも産業構造の転換がはかられ、脱炭素化に資する企業などの進出が期待されます。

4点目が新松山地区における分譲状況です。

左下の第1期分譲地約36haは、平成27年度の分譲開始以降、次々に分譲申し込みがあり約5年度間で完売となっております。ユニ・チャームプロダクツをはじめとした製造業や、バイオマス発電企業が3社立地しています。

令和4年4月より中央部の赤着色箇所の第2期分譲を開始し、数多くの企業より問合せが入っている状況でございます。

このことから、近年、菟田港の分譲地への企業の関心が非常に高いことが分かります。そういった、企業のニーズに応えるべく、第3期分譲予定地につきましても令和4年度より造成工事に着手している状況です。

現在、新松山地区に立地するバイオマス発電所3社は主に13号岸壁を利用してバイオマス燃料の輸入を行っています。

このような貨物需要に対応するため、12号岸壁やふ頭用地の整備を進めております。

この12号岸壁が整備されることで、新松山地区での取り扱う貨物量が増加することが見込まれます。また、安定的に資材等を確保するための保管用地についても多くの企業から問い合わせがあっている状況です。

今後、資材等の保管場所の需要に対応するため、新たに港湾関連用地が必要となってきております。

以上の理由を踏まえて、

①荻田港での港湾機能の高度化や脱炭素化への取組による企業の進出ニーズに遅れることなく、県の総合計画における産業用地の確保を進める為に、緑地を工業用地へ変更します。

②につきましては、立地企業から資材等の保管場所のニーズがあります。利便性を考慮し岸壁に近い位置に新たに保管用地を確保するため、ふ頭用地を港湾関連用地へ変更します。

③につきましては、①②の変更に併せて、港湾内就業者の為に、徒歩圏内の休息の場を確保するため新松山地区中央部で港湾関連用地を緑地へ変更します。

土地利用計画の具体的な変更面積につきましては、画面上の表のようになります。詳細は、お手元の港湾計画資料にも明記しておりますので、別途、御覧頂ければと思います。

最後に環境面への影響についてですが、今回の変更については、土地利用計画のみであり埋立行為の変更は無く環境への影響も変わりません。

土地利用計画の変更についても今後分譲する企業に対しては、環境関連法令の遵守を求めているところです。また、国においては、2050年カーボンニュートラルが取り組まれており、県においても港湾におけるカーボンニュートラル形成に取り組んでいるところです。

これらの状況を鑑みて企業活動に伴う環境への影響については軽易なものと考えられます。

こちらが今回の変更後の港湾計画図（案）全体になります。

左上の新松山地区における土地利用計画の変更案となります。以上が今回の港湾計画変更の説明となりますが、今後の荻田港全体の港湾計画変更の方針について少し説明させていただきます。

荻田港全体としても、平成9年の港湾計画改訂以降、大きな計画変更は行っておらず、今の社会情勢や取扱貨物の変化にあったものではない為、また現在の港湾関係者のニーズに則したものとすることが必要です。

そのため、今後の取り組みとして、将来を見据えた荻田港の長期構想・ビジョンを取りまとめる予定です。そして、それを踏まえまして概ね10～15年先を目標とした荻田港全体の港湾計画改訂を行うこととしています。この改訂では、新たな港湾施設の計画や土地利用計画の見直し等を行う予定です。

例えば、今回変更を行った新松山地区や隣接する松山地区においては、「将来の取扱貨物量の見直し」「新たな港湾施設の計画」「ふ頭用地や緑地の再配置等に関する土地利用の計画・見直し」の3点が検討項目として想定されます。

以上で荻田港港湾計画変更に関する説明を終わらせて頂きます。

○議長（山城委員長）

事務局の説明が終わりましたが、ただいまの説明について御質問、御意見等あれば、御発言をお願い致します。

○委員（原賀委員）

丁寧な説明ありがとうございます。私は、豊の国海幸山幸ネット事務局長として、市民活動を行っている団体です。

前々回、この荻田港の港湾計画が議題になったと思います。そのとき、工業用地の確保①の緑地について、私が提言させていただきました。

北九州の曾根干潟で、活動されておられる高橋俊吾先生、私たちも、荻田、行橋で野鳥観察会などをやっておりますが、日産工場がある所でも、クロツラヘラサギが飛来しています。①の緑地にも沢山のクロツラヘラサギが飛来している場所です。

クロツラヘラサギはまさに種の保存の指定種となっております、世界で6000羽しかいない鳥です。世界で6000羽の内、日本には600羽飛来します。その600羽の内60羽が①番の所を利用している希少な土地であります。

偶然生み出された土地ではありますが、高橋先生のお話でも、「緑地に寄せていくことで、北九州空港のバードストライクを防ぐことができる。」と仰っています。何とか、この土地を鳥のために確保できないか前々回から申しております。

そうすることで「土地が売れなくて損するのではないか。」という考え方もあるかもしれませんが、荻田は世界に例の無い、自動車の大企業が2社集積する所です。2月には、日産の所でクロツラヘラサギが20羽、①のところで60羽と確認しています。

まさに、自然と共生している工業地帯ということで、世界にアピール出来る場所になるかと思えます。埋立ててしまうと何処にでもある工業地帯です。

先程の説明の通り、カーボンニュートラルの為に、バイオマス企業も呼んでいらっしゃるわけですから、荻田港を自然と共生している港湾になるように考えてほしいです。

今日は軽易な変更と聞いていましたが、軽易では無いと思っております。何とか考えて頂きたいです。

コロナ禍前に、日中韓環境教育協力会（諏訪哲郎代表）のメンバーとして、大連にも行きましたけど、クロツラヘラサギは今、代名詞となっていて色々な所に看板があり、空港にも野鳥の写真が飾られ自然と共生が謳われています。近年、中国は自然に敏感になっていて、10年以上行っていますけど、日本は全然変わらない路線を走り続けています。

荻田港は、世界的大手自動車工場が2社ある、自然と共生する港湾であるということを経済的にも訴えることができれば、より港湾価値も上がり、そこに立地する企業ということで企業価値も上がると思えます。

前、高橋先生が港湾局に提言書を出されたとも聞いております。なんとか工事しない方がいい、①番だけです。他に意見はありませんが、ここの20年ぐらい先のビジョンを持ってやられるのであれば、今が分岐点かと思えます。

荻田港を「自然との共生港湾」と打ち出すことです。この20年で、荻田港の位置付けがグレードアップして頂きたいと思っておりますので、ここにたくさんの企業から依頼があると書かれていますが、そのような依頼と、10年先を見据えたビジョンを比較した時にどちらが良いかです。

大切な分岐点に来ているのではないかと感じましたので意見させて頂きました。

○事務局（佐々木課長）

御意見ありがとうございます。

クロツラヘラサギの重要性につきましては、こちらの方でも認識しているところでございます。①の緑地は既に事業を進めているところで、構造につきましてもクロツラヘラサギが居ることは難しいところがあります。造成の高さが上がって、海面水位の高さが低いために、自然体での水の補給が難しい地形です。

先ほど最後に説明させて頂きましたが、今回の軽易な変更は、港湾計画変更の中で一部分を取って軽易な変更とさせて頂いております。荻田港につきましては、新松山地区だけではなく、大きな部分での構想を今後は考えていきます。

クロツラヘラサギにつきましては、様々な情報、意見を頂きながら貨物量の取り扱いや世界の情勢を踏まえ、荻田港全体として捉え最適な場所を検討していきたいと考えています。

軽易な変更とさせて頂きたいのは、企業進出、道路、空港が整備される中で、県は総合計画として工業用地を確保していくものでございます。

そのため、このタイミングを逃さずに、今回の計画で進めていきたいと考え、御審議して頂いているところであります。

委員がされた話につきましては、近いところの情報を踏まえまして、今後しっかり検討する上で考えていきます。

○委員（近藤委員）

私は休んでいた時期があって、今回クロツラヘラサギの話を初めて聞いて驚愕しています。

今、環境問題は2つあって、脱炭素と生態系保全です。この2つは両輪で、脱炭素のために生態系の保全が脅かされるなんてあってはいけません。

ここで福岡県が生態系の保全をしないことは、マイナスでしかなく、「この面積をお金のため、生態系を犠牲にした。脱炭素しか考えていない県。」とアピールすることになります。

クロツラヘラサギの問題がある訳ですから、「将来検討します。」と案を通すのではなく「クロツラヘラサギについての現状はこうで、ここに代替があるので問題はない。」や、「生態系にも考慮しました。」と説明をすべきで今のような説明では、私は納得できません。これに賛成すると私の人生に汚点がつくようなものです。

○事務局（佐々木課長）

パワーポイント19ページをお願いします。

まず、こちらの荻田港新松山地区につきましては、埋立事業を進める上で、現状の湿地帯がある状況は、段階的に起こっていくところでありまして、最終的な計画は埋立地になります。

しかし、クロツラヘラサギが飛来している状況はしっかり理解しているところでございます。先ほど説明させて頂きました通り①の箇所ですけれども、現状では湿地帯になっておりますが、既に事業着手しております。こちらに水があるのはその工事に要する水です。

○委員（近藤委員）

「仕方がないかどうかの説明」ではなくて、現状クロツラヘラサギが飛来する状況であれば、この保全を県としてどうやるのかを説明をして頂きたいです。

これはその生態の絶滅が関わっている問題です。それをどうするのかについて「仕方がありません。工事中ですから」ではなく説明が必要です。

脱炭素だけであれば、素晴らしい計画と感じましたが、絶滅種の話が入ってきた時点で、これはしっかりとした検討が必要です。このままでは、この意見を通すということが出来ないのではないかと思います。

○事務局（佐々木課長）

パワーポイント19ページでございますが、今後、苅田港全体として考えなくてはならないところでございます。

今もクロツラヘラサギが飛来する箇所につきましては、県として認識しているところで、苅田港にはまだ埋め立ても進んでいない箇所もございます。

パワーポイント記載の「土地利用計画の新たな計画・見直し」これは埠頭用地や緑地の再配置です。誤解を受ける言い方になりますけれども、①の緑地が適地かどうかもございます。緑地の再配置も当然視野に入れながら考えているところです。

○委員（清野委員）

一つずつ伺います。

クロツラヘラサギ、企業の環境配慮、国際的な脱炭素だけではなく、最近の内閣からも発表されましたが、ネイチャーポジティブや生物多様性というのは、ちょっと分かりにくいカーボンよりも企業の貢献に見えやすいです。日本として港湾技術、干潟技術を生かしやすいと期待されています。そちらについて、前回の議論から今回の審議まで、どれくらいの情報収集をされていますか。

また、国際的な港湾であれば、原賀委員が申された通り、プサン、香港、タイでは鳥をどのように保存するかは、港湾のステータスと関係があります。

苅田港をレベルの劣る所として位置付けるのか、九州としてトータルに配慮された港湾として位置付けたいのかその辺の感触はいかがですか。

ここが分岐点だと思っていて、県の情報収集能力と港湾関係者の港湾に対するビジョン。九州全体の港湾についての国内、国際的なステータスについての状況です。

○事務局（佐々木課長）

前回、令和2年に緑地の御意見を頂いております。

こちらにつきましては企業ヒアリングや国、県、町の関係者と、苅田港の長期ビジョンについて戦略会議を進めている状況です。まだ、終わったわけではなく、今後も進めていくところです。具体的な中身については控えさせて頂きたいと思っております。

また、苅田港の改訂については当然、港湾の議論としてもございますので、取扱貨物量、企業ニーズ等、脱炭素化に向けた取組、国の施策も考慮します。

先ほど申し上げた通り、県としましてはクロツラヘラサギが苅田港に飛来している状況は理解しており、十分な意見を頂きながら検討していきたいところでございます。しかし、その具体的な方向性については決まっていないところが現状です。

ただ、委員が言われるように、十分な議論の必要性があるかと思しますので、来年に向けた長期構想につきましては、意見を伺いながら検討していきたいと思っております。

○委員（清野委員）

ここが本当に境目です。今出ている県の情報収集での検討では、このまま通すのは難しいです。予め、こういう重要な案件と認識されていたら、もうちょっと具体的な情報を提供頂くのが大事だと思います。

これから行う項目については分りましたが、具体的にどのように進めていくのかを示してもらわなければ納得は難しいのかと思います。

緑地面積の擦り分けや再配置は、私も提案しましたし賛成です。ただ緑地面積を干し上げてしまうのか、それとも湿地として活用するのか、カーボンや、生物多様性の企業の責任の割り当てを検討しているか、レベルの高い議論がされているかもしれないが、その情報を提供頂くことが今回非常に重要だと思います。

また、堤防で困ってしまった為、湿地にするのは難しいというのは、前の審議会でも沖縄の泡瀬干潟、博多港のアイランドシティで、湿地公園作ろうとした際、外郭の施設が多すぎて問題があるということで、基本的な技術的課題はお伝えしています。

ここを湿地として活用される場合は、既存堤防の一部改修を見込み、ある程度湿地を入れる検討をするか、それとも古い技術のままで進まれるか、もう1度確認してほしいです。

○事務局（佐々木課長）

その後の港湾計画につきましては、様々な情報を踏まえた検討が必要になってきます。今の段階で具体的な構想を持ってやっていくというのはかなり難しいものです。「今後この方向性で議論を進めていきたい。」その議論の中で、先ほど委員が言われたように緑地の形態はどうするのか、いわゆる野原なのか湿地なのか、当然そういったものも含めた議論になると思います。

実際にクロツラヘラサギが飛来しているということは、こちらの方でも認識しております。それを踏まえどういう形、どういう場所、どういう広さであれば良いのか十分な議論をして、今後の方向性について検討していきたいと考えているところです。

CNPにつきましても、関係者の方で協議会を立ち上げ会議を進めている所でございます。同様に十分な議論を進めていく計画です。

○委員（近藤委員）

言われていることは良いと思います。

ただ、令和2年時点から今まで検討されていない「今後検討します。」と言われたときに発言の担保がないです。担保がない状態でこの計画を通すことは非常に危険です。

令和2年にこの意見が出てから3年間どのような議論をされましたか。軽易な変更であるためアセスはいらなかったわけです。アセスをやれば生態系について確認し、「クロツラヘラサギが何羽きている。」や「代替地をどこに確保するか。」といった議論が出ます。ところが軽易な変更であるために、代替地の確保の検討を3年間行わなかったわけです。ここで計画が通ってしまえば、検討するプレッシャーもなくなるので、検討する担保が無くなってしまいます。

本当に生態系保全は重要なもので、曖昧な議論では駄目だと思います。本当でしたら、

アセスはやるべきだったと思います。やらなかったのであれば、それに相応するものをやるべきです。県として、ちゃんとした姿勢を生態系の保全に対して示すべきです。

○事務局（佐々木課長）

議案として将来の話でございますから、具体的には回答できない所がございます。

ですが、パワーポイント資料、土地利用の見直しの中で緑地の再配分とコメントを使わせて頂いております。事務局としては、その旨の説明をもって御理解頂ければと思います。

また、改訂につきましては、軽易な変更とはなりませんので、次回の長期構想を踏まえた港湾計画の改訂になります。そのため、アセスの手続きも入ってまいりますので、その際は、環境を配慮し進めていかなければならないことを説明させていただきます。

○委員（清野委員）

土地利用審議会の方にはどのようにかけられる予定ですか。

土地利用審議会としては、このエリアの豊前海の高潮の問題、防災上の問題、東南海で地震が発生した時の瀬戸内海側への波の問題で、港湾の安全性のためにも、施設の必要性、避難をどうするか等トータルで安心安全エリアを議論しています。

その情報は県の総合政策の方から入手できますが、土地利用審議会の際に、私もこの審議会に参加しておりますが、防災と環境2つの観点から御意見を申し上げることになります。

それを含めた港湾計画の見直しの中で緑地の再配置、生態系を使った防災、ネイチャーポジティブなど政府の方でも政策を出していますので、「そういうものを一体的に取り入れた良い計画にする。」というのを具体的に言ってもらわないと、次のプロセスで頓挫すると思います。

環境アセスや手続きだけではなく、国際的な港湾の在り方としても、社会的な批難等のリスクを減らさないといけません。

ですから、もう一度県としてどのように位置付けるか議論を差し戻してでも、御一考頂きたいです。

○事務局（横尾係長）

港湾係長の横尾と申します。

土地利用計画変更のタイミングについては、基本的には埋立竣工時に手続きが入ってくるものです。その際に防災、環境について土地利用審議会の中で出てくると思いますので、説明をさせて頂くことになると思います。

○委員（清野委員）

ありがとうございます。

環境だけで言っている訳ではなく、防災を含めて苅田港が大丈夫なのかと思います。

そのためにも緑地の整備だとか、様々なアイデアがあると思いますので、これだけ知恵のある方々が集まっておりますので是非、環境と防災とカーボンとネイチャーポジティブ高いところで狙って頂きたいです。今のままだと若干ナイーブな内容かと思います。

○議長（山城委員長）

他に御意見ございますか。

○委員（原賀委員）

「土地利用計画見直し、緑地の再配置」と書かれていますが、今これだけの湿地とクロツラヘラサギの生態系を保全出来ている場所は、簡単に出てこないと思います。県は「代替ができます。」と言われますが、やはり①番はキープしつつ他のところに作らないと終わります。この計画は消した方がいいです。もっと審議が必要です。

また、提言書を出されている団体もありますし、荻田港が、価値のある世界に誇れる荻田港になりますように、この計画見直しは丁寧に扱って頂きたいと思います。

2年前か3年前この議題が挙がって、このように変わってしまったことは非常に残念だと思っておりますが、今でもまだ間に合うと思っております。

別の土地で埋め立てる時間や生物などがどうなっていくか全く見えない状況があるので、①番だけ計画を見直し、具体的に活動している人、観察している人、意見持っている地元の人と共に話し合いを持って考えて頂ければと思います。

○事務局（佐々木課長）

委員がおっしゃることは十分に理解しており、クロツラヘラサギの重要性についても十分に認識しているところでございます。

ここで挙げてある荻田港港湾計画の改訂につきましては全体の範囲になるわけです。

松山地区赤ハッチングのここは海面処分場ですけれども、こちらはまだ埋め立ても何もなく海の状態です。長期構想の検討の中には、当然こちらも入ってくるところでございます。こちらは50ha弱ほどの非常に広い土地です。

当然ながら、こちらも含めたところでの長期構想となり、色々な方々の十分な意見を踏まえた検討を進めていきたいと県としては考えているところでございます。記載のとおり、緑地の再配置についても十分な検討をしていく方針でございます。

○委員（原賀委員）

あの斜線のところが、これからの土地であるというのはわかりました。けれども、その斜線を使いつつ①のところを残すことはできないですか。トータルなところで考えると①の部分がベストです。一番見渡しやすく、鳥の気持ちになれば、中に入っていくほど飛来しないと思います。

生態系を保全した港湾であることを言うのであれば、この再配置の考え方で①番の所にするってということになるのではないですか。

ビジョンはわかりましたので、より重要性について考えて検討した方が良いのではないですか。①の箇所が重要です。斜線のところにも工場は増やせると思います。

○事務局（佐々木課長）

重要性については、十分理解しているところでございます。

参考までですが、ハッチング横のところにも湿地帯がございまして、クロツラヘラサギが飛来しているという状況もございまして、委員が言われるように①の所は、現在飛来していますけれども、現箇所につきましては既に、事業を進めているところでございます。

そこが最適が当然いろんな議論がございましてけれども、今後形態も踏まえ、形、面積、

タイミング等、十分な検討していきたいと考えておりました、今回の計画に御理解頂ければと思っております。

○委員（清野委員）

港湾利用者の方々もいらっしゃいますので、御心配かけないよう申し上げます。

岸壁などの新たな港湾施設の計画ということで岸壁の周辺、荷揚場の整備について、面的に埋め立てるものでなければ、需要等もありますので、優先的に進めて頂けたらと思います。

一方で、今懸案になっています湿地帯の部分については、どのような配置がありうるのか具体的な項目、検討プロセス、何時どのようにと話をして頂くのが望ましいです。港湾管理されているのは分かりますが、具体性がないと審議が難しいです。

手順、プロセス等を御検討頂いて、ここで約束するのは立場上難しいかもしれませんが、その方針がないと審議を通すのは難しいのではないかと思います。

仮に決をとったときに審議を決しない場合、県の方も大変だと思います。どのようにされるのか、仮に保留って形じゃないですがお伝え頂きたいです。

立場上のことは御理解致しますけど、審議にかけるには準備不足だと思います。この議論は前から挙がっています。より具体的に内容を言ってもらえたら、福岡県の考えがわかると思います。

○事務局（佐々木課長）

具体的な方針、項目つきまして説明できればよろしいのですが、今の段階でというのは難しい状況です。ただ今後の審議の経緯、経過、進め方については相談出来ると思っております。

しかしながら、スケジュールについては事業の流れがありますので、県としては早急に決めたいと思っております。

今後の流れにつきましては申し上げた通り、苅田港全体の港湾計画を変更する場合、長期構想を策定しなければなりません。色々な意見を踏まえながら、長期構想委員会の方で審議を行っていくこととなります。

その後、港湾計画の改訂になりますけれども、港湾計画の改訂の際、同様に地方港湾審議会で審議頂くこととなります。そのあと、交通政策審議会等もございます。

こちらと並行しまして、委員が心配されておられる環境面の配慮になりますけれども、面積規模にもよりますが、環境影響評価手続きの段取りがありますので、そちらでの環境面の配慮策を進めていくこととなります。

そのような数々の段階で、意見を踏まえ具体的な進め方を決定するタイミングは十分にあるかと思っております。中身についてもより具体的にどうするか、代替地を置くかなどの検討は可能です。

○委員（近藤委員）

今無くなるようにしている湿地帯が問題です。この湿地帯について、代替案を出して進めていく訳でもなく、「代替案は長期構想で検討します。」というのが良くないです。いつ代替するのか、その間に埋立てを行い飛来しなくなることを避けてもらいたいです。

現在ある湿地帯が、計画の中でも工事の中でも配慮してもらいながら保全していくスタ

ンスがあるかを教えてほしいです。ここで問題になっているのは、今ある湿地帯をどうしていくのかこれ1点です。

○事務局（佐々木課長）

現在①の湿地帯でありますけど、横の湿地帯についても同様に湿地帯の状況となっております。なぜこのようなタイミングで軽易な変更を行うのかについてです。

○委員（近藤委員）

将来の話はいいです。今直面している生態系の保全についての責任をどうするかを聞いている。人類としての責任をどう果たすのかということです。湿地帯があり、クロツラヘラサギが来るのであれば、その湿地帯はどう保全されていくのか、工事の中で配慮されていくのか知りたいです。

県に言いたいのは、ゼロカーボンだけではなく、生態系の保全と2つの柱でやっています。それを、生態系を抜いて、ゼロカーボンだけやっていることが時代遅れです。博多湾で採めたことをどうして県は学ばないのか、保全がどのようにされるかを教えてほしいです。

○事務局（佐々木課長）

①の部分は、工事を進めておりました湿地帯となっておりますが、右側の灰色の所ですが、広く湿地帯となっております。こちらの方を代替として、クロツラヘラサギが飛来するのではないかと考えております。

○議長（山城委員長）

他に御意見はありますか。

今ずっと議論されています①の緑地ですが、そこの計画を変えて緑地から工業用地として使えるようにします。それを認めるかの議論です。

もともとそこを湿地帯のまま残すという話にはなっておりません。それを心配されている意見が1つ、そこを埋立する為に作業が進んでいるわけですが、どうにか保全できないかという御意見です。

もう1つあったのが先々どうするかということです。それは長期構想で良いと思います。環境と生態と防災、それは長期構想の中で全部ひっくるめるといいです。現在の作業が進んでいるところを、提案の通り変えることを承認するか、止めて今の湿地帯の現状を保存するかという話です。

もしこのまま、この提案で変えていくとするならば現時点で代替地を用意するか、実行可能な計画を今立てることが必要です。そうであれば、多分承認はされません。この計画が変更承認できないってことになりますが他に御意見はありますか。

○委員（本田委員代理）

14ページをお願いします。

これが現状県の事業だと思います。話されていた新松山地区の30ha、これは昨年からの工事を行っている状況と認識しており、皆さんの言われる湿地帯の現状ではないような状態かと思っています。

もう1つはその30haの隣は湿地として残っている状態です。その隣の10haについても事業をすでに着手している状況だと思います。なので、クロツラヘラサギの問題は、この残りの湿地がある部分が重要ではないかと考えます。

この湿地が何時まで残っているのか、今後、湿地帯として残っていくのか、それとも、もっと土を入れて地盤改良をしていくのかが問題なると思います。

また、原賀委員が言われた、南港地区にもクロツラヘラサギが飛来している状況。クロツラヘラサギが生息するには、どういった環境が必要になるかだと思います。

何時まで湿地帯が残り、次のステップ長期構想で何時それが出来ていくのか時間の流れが大切です。

実際に①も10haの土地も工事が進んでおりますので、ここを止めるは難しいのではないかと思います。その間の30ha部分を何時まで残すというのが、問題なのかと個人的には思います。

また、南港地区については現在工事をやっていません。ここで、どういう所にクロツラヘラサギが現れるか。日産の工場が相当稼働しておりますので、その生態をどのように残していくかが問題だと思います。

県の方で言われている中長期の問題、私の方からも御説明いたしますと18ページを見れば分かります。この荻田港の港湾計画自体は平成9年に作り、この部分については平成の目標で作った計画でございます。

この問題につきまして長期構想委員会で、今後この港をどのようにしていくか、緑地をどのように造っていくか検討の必要があると思います。全国の中でも湿地の政策を港湾計画上に位置付けて、港湾計画を作っていくのも現状です。

ただ実際に、CNPの問題、ブルーカーボン等でCO2を削減する方向っていうのも検討していく必要があります。

それともう1つ、先ほど先生が言われましたように、防災の安全安心、これをいかに共存させていくか、今後我々の港整備の方向性を十分考えて頂きたい。ただし、それを1メンバーではなく皆さんで考えていくことが大事です。

個人的に言わせてもらえば、真ん中の方に神の島っていう島があります。このような所を干潟としていくなど、考えていった方が良くかと思っております。

また静穏度でいうと、波の静かなところについては牡蛎の養殖、海洋性の生産が盛んです。その皆さんと、どのように共存して行けば良いかということを考えながら、全体の計画を作っていかなければならないと思っております。

クロツラヘラサギの問題もそうですが、何を今から進めていき、その間に何をしないといけないかを考える必要があります。

県の港湾課長がお話されましたように、中長期構想も個人的にはすぐにやっていかないといけないと思っておりますし緑地の問題、カーボン問題というのが、今後重要な問題になってきますので、議論していく必要があると思っております。

○委員（近藤委員）

今の意見は議長が整理された意見と少しずれていると私は思います。

本田委員は保全されたら良いと御希望を言われた訳で県の方針ではございません。私が知りたいのは県の方針です。現状この①は埋立していますので、追認しろと言われているように感じます。

委員長が言われたとおり1度会議をやめて本田委員が言われたとおり「代替地を用意します。」と、「代替地については専門家の方々と一緒に計画作りますよ。」それで「近々にもう1回やりましょう。」であれば、私は大いに賛成です。

それを本田委員ではなくて、県が今の大事な話をどうするのかを具体的に示していただかないと賛成できない状況があります。本田委員は国土交通省の方で、県としての方針をお伝えいただきです。

○議長（山城委員長）

質問ですが、いま赤着色①湿地帯となっている箇所を整地してしまったとき、隣の埠頭用地はまだ湿地ということですが、クロツラヘラサギは隣に移るのでしょうか。原賀さんお願いします。

○委員（原賀委員）

わかりません。

南港地区に日産の調整池があり、広い堤防の横に今川の河口があります。そこを往復している状態です。①の所で観察されている高橋さんは、1番最初にここにクロツラヘラサギが来ると言っています。なので、重要な土地です。

例えば、築上町の椎田干拓のところも20羽程います。荻田町でも「なんだかんだ」がある所を歩いています。

絶滅危惧種がいることが信じられないですけど、まだ豊前海一带は生態系があるっていう証明になっていると思います。

先ほど委員が言われたように、もう一度①のところを見直していくことが、将来ビジョンのためにベストです。工事はしているかもしれませんが変更はできると思います。

以前、大阪港湾を見てもわかめがいっぱい茂っていました。今は豊前海でアサリが採れないです。昔は、日産の工場があった所には、藻場があって、行橋の漁師が言っていました。シャコも山ほど取れていましたが、今は取れないです。

日産のところに松原が少し残っている事、御存じですか。昔、亀井さんが知事の時に地元の方が訴えて、「どうしても松原と浜辺を残してくれ。」と言ったそうです。

なので、あそこは浜が残っていて、潮干狩りできます。日産の工場の真横です。ちゃんと生き物が共生できる場所になっています。クロツラヘラサギだけでなくツクシガモ、いろんな生物がいます。和白干潟も守れています。

ここ荻田、行橋沿岸はすごく貴重な場所ですので、今日、私がここに来たのも何かあると思います。保全していきたいです。今、日本で環境意識が薄れていると思います。

2大自動車工場を持つ町として、電気自動車もどんどん追いついていかないといけない立場になっています。工場見学に来たときに、荻田にこのような鳥が来ているのは海外の方はより関心が高いです。湿地公園もあります。それは市民が守った感じですよ。

私は市民委員として参加させて頂いておまして何の利権の絡みもないです。ですが鳥の気持ち、色んな自然の気持ちを言えたと思いますので、そこを配慮して頂きたいと思えます。

○議長（山城委員長）

私は、本日代理で来られている本田委員の意見を聞いて、埠頭用地がしばらく湿地のまま

ま残っており、代替地としてクロツラヘラサギが移ってその間に長期構想かなにかで代替案を考える時間的余裕ができれば、折衷案になるのではないかと思いましたが、そちらに移るか分からないということですね。

もう1つお尋ねしたいのは、①の箇所を湿地として残したときに周りの黄色の箇所は、分譲され企業が来られるので工場が建ちますが、それでもクロツラヘラサギは飛来するのでしょうか。

○委員（清野委員）

クロツラヘラサギは、人が寄るとかではなく孤立した所の方が良いです。黄色箇所と湿地の間に人が出入りできない施設を設けるなど、グリーンベルトを何処に配置するかです。

○議長（山城委員長）

隔離させるようなイメージですか。

○委員（清野委員）

そうです。あと国土交通省の方では、関門航路の浚渫土砂処分の問題があって、受け入れ場所が割り当てられていると思います。

防災の面から言えばあれを平地のまましておくのか、もう少し土砂を入手できるのであれば、高潮のときに対処できるような築山のような工業用地で効果的に使える方法はあるのではないかと思います。

そういう点で、幾つかクロツラヘラサギがいる場所をそのままの状態に残しつつ、一方で抱えている、土砂処分の問題についても、そういう意味での荻田港の平地と背後地で広域的に議論して頂きたいです。

それから県の立場からすると、審議会が通らないことを心配されているのではないかと思います。平成に立てた計画を、この時代の内容に則して丁寧に審議を続けることや、ステークホルダーの皆様へ環境へのニーズをヒアリングして、実現させる場を早急にする方が、審議を速やかに通すことよりも評価されると思います。

企業も、環境のカーボンやネイチャーポジティブ等に悩まれていると思います。一緒に国際的な鳥の問題、鳥が最初に入ってくる場所ですので、どのように守りながら経済発展していくか、今は経済界も含めて考えられる時代になっていますので、是非そのように考えて頂けたらと思っております。

経済界について言えば、日本経済新聞がブルーエコノミーということで、有識者会議を組織しているのですが、明らかに経済界の流通や倉庫だとか色々な自動車産業の考え方が変わってきております。

そういう点で、御判断が難しいと思いますが、打ち合わせればポジティブなものになると思います。それを考慮し、今日の審議を最終的にどうするか御検討頂ければと思います。

クロツラヘラサギの生態については、地元の野鳥の会がとても丁寧に議論されております。それから、国際的にもカウントしている鳥ですので、香港とか台湾で国の立場を超えて情報共有していますので、プサンとか中国港とか台湾の港はそこと共存できるようなスタンスを取っています。

是非、そういう方々とも連携して情報を入れて頂き、また選出の方々にも国際的な情報に詳しい方もいらっしゃるので、情報をバージョンアップして図面等を工夫して頂けたら良いのかと思います。

私からは以上です。

○議長（山城委員長）

他に何か御意見ありませんか。

○委員（近藤委員）

言われたとおり国際的絶滅危惧種なので、国際的に注目を浴びているような案件についてあまりにもやり方がお粗末です。

福岡も国際的水準で、絶滅危惧種も人類にとって危機です。カーボンだけじゃないです。これに対してもちゃんとした姿勢で示して欲しいです。

福岡県が持っている生態系の保存計画等の面からも、問題になると思います。県知事判断だと思います。どのような港湾や福岡県を作るのか姿勢そのものが問われています。

もう1つだけ、ゼロカーボンという際に、ゼロカーボンの水素や水素関連の工場を呼ばばゼロカーボンと思っていること自体がもう遅いと思います。環境保全型の地域開発という全体として緑地をどう作るか、そのような自然調和を含めたデザインングが工場にも必要とされています。

構造そのものが緑地をどう作るかをアピールしている時代に、「ここに水素会社を作りましたとか〇〇会社を作りました。」みたいな計画を作っている時点で20年ぐらい前に思えます。

アップデートして、福岡が本当に環境都市として世界をリードするぐらい責任を持ってやってもらいたいと思います。期待しています。

○議長（山城委員長）

他に御意見がある方はいらっしゃいますか。

たくさん意見がありまして時間も大分長くなり、現状だと承認を頂くという話にはならない気がします。どうしますか。

○事務局（佐々木課長）

繰り返しの説明とはなりますが、公共事業ということで税金を投入し事業を進めているところです。もともと海のところに護岸を造って、その途中段階でクロツラヘラサギが飛来するようになった。その重要性も十分に分かっているところでございます。

その認識を持ちながらどう対処するかということにつきましては、付け焼刃ではできずに、しっかりとした議論、計画、意見を踏まえた検討をしていくことが重要になっていくと思うところです。

そのタイミングにつきましては、この場ではなくて、港湾全体としての環境面の配慮も含めたところのニーズをどう評価するか、どう検討するか、取り入れるかというところでございます。

港湾課としましては、環境面の配慮も重要ですが、それとは別の目的で港湾整備をしていかなければいけない立場もございます。

そのようなことを含めて十分な議論するためには、先程から申し上げましたように全体計画の改訂の段階が適切かと思えます。その中で、緑地の再配置、当然ながら環境を踏まえたとありますが、しっかりと議論させて頂きたいと考えているところでございます。

例えば数ヶ月待つて議論が決まるかっていうと、そういうわけではないボリュームの大きな事案だということは認識しています。

実際事業を進めている中で、これをどうするかでございますけれども、具体的な日付だったり、面積だったりとは分かりませんが、浚渫土を入れた状態のままの埠頭用地については、一定期間において湿地帯になっているところでございます。

意図してその部分に寄せるということは難しいかもしれませんが、そこに湿地帯が残ることは事実でございますので、①の事業を進めている湿地帯の代替場所になり、クロツラヘラサギが飛来することが期待できる湿地帯がある現場の状況ではあります。

荻田港全体として長期構想を変えなければならないタイミングでございますので、早々に議論を始めたいと思えます。

今回の案件につきましては、緑地の再配置の中で議論を早々に始めたいと思っておりますので、変更については御理解頂ければと思えます。

○議長（山城委員長）

今回の計画変更は認めて頂いて、埠頭用地になっている箇所がしばらく湿地帯として残るため、その間に長期構想を行うのでしょうか。

○事務局（佐々木課長）

長期構想を平行して早々に協議するなり、具体論を進めるような段階になろうかとございます。そのタイムラグにつきましては、灰色の部分の湿地帯にクロツラヘラサギが飛来することを期待します。

○議長（山城委員長）

事務局の説明ですが、いかがでしょうか。

○委員（大貝委員）

今計画しているところの干潟と、代替案の干潟どう違いますか。どういう状況で①番の干潟にはクロツラヘラサギが飛来し、灰色の干潟にはクロツラヘラサギが来ないのですか。

○事務局（佐々木課長）

13ページを見て頂いて青着色で造成中の箇所については事業が現在進んでいるところです。その右側のふ頭用地、グレーの部分ですが、そちらについては事業に着手していない状態です。

そのエリアを踏まえまして、19ページ右下の航空写真が最近の写真となります。赤着色箇所については、工事を進めており、かなり水位が無くなっているところでございます。右側の工事を進めていないところですけども、こちらについては工事を進めていないので一定量の水がある状態です。

本県としては、こちらの水位がある方にクロツラヘラサギの飛来を期待したいところでございます。

○委員（大貝委員）

飛来しないということは水深があるということですよね。それでしたら、干潟ではないと思います。

現状でその干潟の担保は、ふ頭用地をどれくらいの年月があれば干潟にできるのか、要するに「お願いします。」ではなく、具体的に検討しないとよく分からない事ばかりです。

○事務局（佐々木課長）

今回の事業はクロツラヘラサギを囲うための湿地を作るような事業ではございません。港湾計画、現在のニーズを踏まえ今後進めて行きます。

その中で問題を議論し、検討していくところでございます。今の段階でそれをどう担保するかは、そういった事業になっておりません。

○委員（近藤委員）

県の立場はわかります。でもそこに絶滅危惧種があれば、私はそれに賛成できません。

絶滅危惧種なのであれば、それについて「その種の保全措置はどのように図られたのですか。」に対して、「それは私たちの案件ではありません。私たちは整備するのが仕事です。」と言われるのであれば、「私は種の保全ということで、これには賛成できません。」ってことです。何度も言っておりますが、非常に重要なことを言われたわけです。

本田委員も、皆さんも隣の湿地帯が代替案になると言われたが、現在、代替になるか確認はされてないです。会議で確認もされていないのに、「代替地になってほしいです。」と言われてます。「代替地になっています。」という話でしたら私は賛成します。しかし、県の希望っていう話では賛成できません。確認をしてほしいです。

令和2年度にも出た話ですから、確認せずにここまで来られて、それは私たちの責任ではなくて、県に責任があります。やはり、これだけ問題になるわけですから、少なくともここが代替地になるのかどうか確認をされないで、賛成はできません。

確認してからもう一回、会議を開いてほしいです。ですが、会議は1回しかないから、そのこと効率性と呼んでそれしかないのであれば今回ですが、賛成はできません。賛成する方は賛成すればいいと思います。私は、責任が取れないので賛成できません。

県の説明はあまりにもずさんで、「してほしい」とか「長期的な」で、現状のクロツラヘラサギをどのように保全するのかについて明確な言及がないです。

だから不安です。1人1人が絶滅種に対する責任がありますので責任を負えないです。

○事務局（佐々木課長）

まず1つは荻田港の整備につきまして、その代替措置を取るということは、事業着手という話になってきますので早々に出来るかどうかというところがございます。今の整備につきましては、目的が違います。

○委員（近藤委員）

大貝委員が言われましたが、ここが実際に代替地になるのか事実確認して欲しいと言っていますので、言葉ではなくて事実確認をしてほしいです。

○議長（山城委員長）

事務局の方は港湾を整備する立場ですので、環境保全は専門ではなく、今たくさんの意見が出ても厳しいとは思いますが、委員からこのような御意見がありますので、確認し資料がないと承認は難しいのではないかと思います。どうでしょうか。

○事務局（佐々木課長）

実際に工事は進めているところをごさしまして、その確認が取れないと工事を止めるという話が出てきます。

当然ながら、言われていることも分かりますが、それについて確認を取るにしても、どのように確認するか、時期は何時なのかという話になると、ある一定期間が必要になるのではないかと考えられます。

今回このタイミングで計画変更をお願いしたのは、周辺状況、企業ニーズ、色々なものを踏まえて早々に県の施策である工業用地を確保しなければならないというもので、必要最低限のところですけども審議頂いたところです。

現在飛来しているクロツラヘラサギについては、何も考えないということに対しては、近々に全体的な計画を平成9年からかなり経過していますので考えていきます。

全体の中でしっかりと議論を進めていくところを理解して頂きたいと思っております。

○議長（山城委員長）

事務局の立場も分かりますが、仮に決を取るとしてどうすればよいでしょうか、普通は満場一致となるので気にしたことがないです。

○事務局（佐々木課長）

規約にもあるとおり委員長と協議させて頂きたいです。

10分程度よろしく願います。

○議長（山城委員長）

再開でよろしいでしょうか。

今回の議題については、再度事務局から説明があります。

○事務局（佐々木課長）

委員からの御指摘、十分理解しているところでございます。

現在、飛来している①があつて、長期構想までの代替をどうするのか、まずは、現地の状況を確認し、どういう事が出来るか持ち帰って検討したいと思います。

そちらを踏まえまして、また御提案させて頂きたいと思っております。

○議長（山城委員長）

今回は決を取らずに持ち越しということになります。また、調査後、御説明して頂ければと思います。また後日、委員会で審議したいと思います。以上で終わりたいと思いますが、他に全体として意見等ありますか。

○委員（清野委員長）

本当に港湾審議会としても県行政としても、大きな判断を頂きまして、ありがとうございます。私も御提案したものの、技術的、情動的なフォローアップをしないでいた事を反省しております。

県の環境部局の生物多様性であるとか、あるいは種の保全に関わる場所、そういうところも含めまして、私、生物多様性の副委員長も仰せつかっておりますので、県の施策も含めての港湾課の応援をして頂くように、至急、お願いに上がります。環境の面で関係がある方にも、御心配をかけていると思いますので、御説明に上がりたいと思っております。

○委員（近藤委員）

私も県の英断に希望を持ちました。どうぞよろしく申し上げます。これは長期計画ではなくて、「クロツラヘラサギプロジェクト」として全体の港湾計画じゃないです。問題なのは絶滅危惧種の保全ですから、これを特定プロジェクトとして位置付けることが大切です。ここで先ほどの休憩時間に本田所長が原賀委員に「鳥の保全にはどのような条件が必要か。」「代替地はどのようにするべきか。」と聞きに来られました。早急に委員が言われた形で進めていくことが大事です。それは、県にとってはアピールポイントです。

港湾整備で目先のことを言えばそうかもしれませんが、時代はそうではなく、今まで我々は目先の公益とか目先の税金があるから仕方がないと進め、今はどうしようもない地球環境の危機です。生態系と温暖化の状態にあつて「目先で決めている公共事業だから」って言われても、説得力がないです。

その辺りを理解して頂いた上で是非、良い観点でここの港の価値が上がる可能性がありますので進めてほしいです。

○議長（山城委員長）

それでは、私は議長の役を降ろさせて頂きまして、司会を事務局にお返ししたいと思います。よろしく申し上げます。

○司会（檜崎補佐）

山城会長、ありがとうございました。

それでは、これをもちまして、第38回福岡県地方港湾審議会を閉会させて頂きます。

出席頂いた委員の皆様、本日は、大変お忙しい中、御審議誠にありがとうございました。改めてまた次期開催等につきましては、御連絡させて頂きたいと思っておりますのでその時はよろしく願いいたします。本日はありがとうございます。

以上

議事録署名

山城賢