

# 芦屋港活性化基本計画

## ダイジェスト版

（素案）

2019年1月



芦屋町

## 1 計画策定の趣旨

福岡県が港湾管理者となり、昭和 61 年に整備された地方港湾芦屋港は、最近では非金属鉱物、砂・砂利の移出入に一部が活用されていますが、未利用地も多く、当初期待されていた遠賀、筑豊地域などからの物流基地としての機能が十分発揮できていないとは言えない状況にあります。

しかしながら、芦屋港は背後地に広大な緑地帯などを備え、一方で遠賀川河口に隣接し、多くの背後人口を有することから、芦屋町の観光拠点として高いポテンシャルをもつ港湾といえます。



芦屋港全景(福岡県資料より)

また、芦屋町は北九州都市圏域からの観光レジャー地域として、周辺地域に比べ多くの観光入込客があることから、海岸線を活かした地方創生を掲げ、様々な施策を展開しています。この中でも、芦屋港の活性化は芦屋町にとって大きな課題であるとともに、地方創生の中心となるものであります。

このようなことから、芦屋町では、平成 21 年度から、港湾管理者である福岡県に対し、観光レジャーの要素をもつ港としての用途変更や事業の推進について、要望や協議を重ねてきました。

平成 27 年度に福岡県による「芦屋港周辺における水辺の空間を活かした地域創生のための基盤整備検討調査」が実施され、ニーズ調査（アンケート調査・ヒアリングなど）や関係者による意見交換（芦屋港活性化検討委員会）などにより、芦屋港を活性化させるための活用方策や機能についてまとめられ、将来像（暫定案、将来案）が示されるとともに、事業化にむけた課題が整理されたところです。

本計画では、福岡県による調査結果を踏まえ、事業化にむけて必要となる課題の調査検討を図るとともに、具現化することを目的とします。このため、関係者協議の場として「芦屋港活性化推進委員会」（町の附属機関）を設置するとともに、利用者ニーズや商圈分析などのマーケティング調査、詳細な経営分析、管理運営に関する詳細な検討を踏まえ、計画策定するものです。

この芦屋港活性化基本計画は、今後の事業化にむけた指針となるほか、芦屋港の用途を定めた港湾計画を福岡県において改定する際の参考資料として、芦屋町の考え方を示すものです。

### (1) 芦屋港の現状

### ① 芦屋港の位置づけ

芦屋港は、都市計画法に基づく、芦屋都市計画において、港湾の区域を示す「臨港地区」と定められていますが、港湾法に基づき臨港地区内を機能別に区別する「分区」は指定されていません。

この芦屋港は、昭和 50 年に地方港湾の指定を受け、福岡県が管理者となり改修事業や維持管理にあたることとなり、昭和 61 年に完成しました。北九州港と博多港の間に位置する唯一の港湾として、物流と漁業の地域拠点機能を担っています。

また、港湾の利用方針や土地利用を具体的に定めた「港湾計画」が策定されており、これまで3回の改定(1回は軽微な変更)を経て、現在次のように定められています。

この他に芦屋港は、九州・山口9県災害時応援協定において、「広域海上緊急輸送基地」と位置付けられ、災害発生時には大量の人流・物流が可能な輸送拠点としての役割を担っています。

〔芦屋港施設概要〕（福岡県資料より抜粋）



〔芦屋港港湾計画〕（福岡県資料より抜粋）

## 芦屋港港湾計画の基本方針

- 1) 芦屋港周辺のレジャー施設との連携を図り、地域の交流の場として活用される港とする。
- 2) 芦屋町を中心に背後地域の経済を支える物流基地としての港とする。
- 3) 緑地整備により、人々が水辺に自由に安心して行き来でき、その魅力を楽しむことができる港とする。
- 4) 大規模災害発生時の緊急海上輸送に資する港とする。

## 芦屋港港湾空間の利用方針

- ① 芦屋地区東側は船だまり関連ゾーンとする。
- ② 芦屋地区中央は物流関連ゾーンとする。
- ③ 芦屋地区西側は緑地レクリエーションゾーンとする。

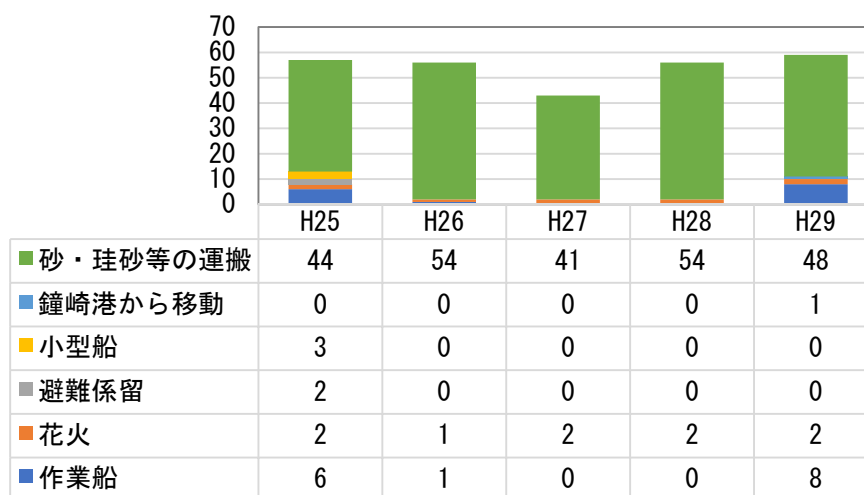
## 芦屋港の土地利用計画

|      |      |        |      |      |
|------|------|--------|------|------|
|      | 心頭用地 | 交通機能用地 | 緑地   | 合計   |
| 芦屋地区 | 10ha | 1ha    | 10ha | 22ha |

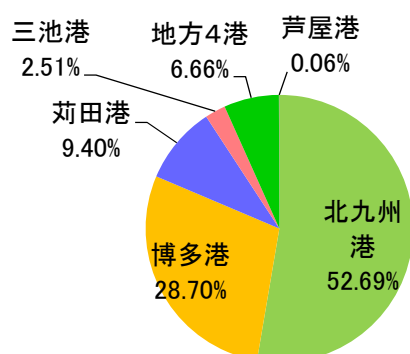
※端数処理のため、内訳の和は必ずしも合計とはなりません。

## ② 物流港としての利用状況

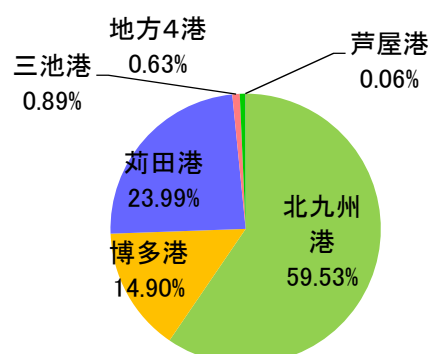
芦屋港は物流港として位置づけされていますが、主に2つの事業者が砂・砂利の移出入で利用しているだけで、芦屋港の物流施設の約87%が未利用地となっており、福岡県内の入港船舶数、取扱貨物量のシェアはともに0.06%と十分に活用されているとはいえません。



芦屋港への入港回数の内訳（単位：回）



福岡県内の港湾の入港船舶数のシェア  
(平成29年)



福岡県内の港湾の取扱貨物量（国内）のシェア  
(平成29年)

## ③ 漁協エリアと緑地帯

芦屋港内の北東側は、遠賀漁業協同組合芦屋支所（以下「漁協という」）が使用しています。臨港地区内ですが、一部に漁協及び芦屋町が所有する土地があります。

また、物流施設の背後地には緑地帯が整備されていますが、一部は堆砂の影響から利用できない区画もあります。西側には「芦屋の里浜事業」が福岡県により実施されているエリアもあります。



## （２）これまでの主な経緯

|        |                                                                                                                                                                                                                                         |
|--------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 平成21年度 | 芦屋港の活性化について、港湾管理者の福岡県に要望開始                                                                                                                                                                                                              |
| 平成22年度 | 福岡県によるニーズ調査(住民アンケート)実施                                                                                                                                                                                                                  |
| 平成24年度 | 芦屋港港湾計画の改訂(あしやの里浜づくり事業実施のため)                                                                                                                                                                                                            |
| 平成27年度 | <p>芦屋港活性化会議(国土交通省、福岡県、芦屋町)による三者協議</p> <p>福岡県による「芦屋港周辺における水辺の空間を活かした地域創生のための基盤整備検討調査」の実施<br/>         ※ アンケート調査、関係者による意見交換(芦屋港活性化委員会)などにより将来像と課題を示した</p> <p>芦屋町議会による「芦屋港の活用・活性化の推進を求める意見書」を福岡県知事に提出</p> <p>芦屋町議会による「芦屋港湾活性化特別委員会」の設置</p> |
| 平成28年度 | 調査検討を踏まえた、福岡県と芦屋町による事務協議                                                                                                                                                                                                                |
| 平成29年度 | <p>芦屋町による「芦屋港活性化推進委員会」設置</p> <p>芦屋町によるマーケティング調査、基本計画策定(30年度まで)</p>                                                                                                                                                                      |
| 平成30年度 | 芦屋町議会による「芦屋港活性化の推進を求める意見書」を福岡県知事に提出                                                                                                                                                                                                     |

\*関係各所への陳情・要望活動は平成21年度以降毎年実施

### (3) 平成27年度福岡県による調査検討結果

# 芦屋港周辺における水辺の空間を活かした地域創生のための基盤整備検討調査

**○（調査の背景・目的）** 芦屋港は福岡県の北端で遠賀川河口に位置し、周辺には景勝地や観光施設、各種イベントも開催され、観光ポテンシャルが高い地域である。昭和50年に地方港湾の指定を受け、昭和61年には4.5m～5.5m岸壁（5バース）と野積場が完成し、北九州港と博多港の間に位置する唯一の港湾として、物流および漁業の地域拠点機能を担っている。しかしながら、芦屋港の取扱貨物量は近年横ばい傾向にあり、野積場等も十分活用されていない状況である。また、芦屋港周辺ではプレジャーボートの不法係留が問題となっている。このような状況を踏まえ、本調査では今後の北九州地域における水辺空間を活かした地域創生による芦屋町並びに芦屋港周辺の活性化を図ることを目的に、産業・観光需要を踏まえた利活用の検討、地域活性化に資する基盤整備の検討、PPP/PFIを用いた施設整備の可能性等について検討を行った。

**（調査の手順）**

**調査成果**

**①物流・観光需要等の調査及び検討**  
芦屋港を中心とした物流・観光・産業の現状及び芦屋町内の地域住民及び芦屋町周辺地域の住民が持つ、地域の観光・産業の活性化に関するニーズの把握を行い、課題を整理した。

**②活用方策・機能の検討**  
芦屋港の物流・観光・産業の需要および観光・産業に関するニーズより、芦屋港に求められている機能の整理を行い、芦屋町並びに芦屋港周辺の活性化を図るための利活用方策について検討を行った。また、先進事例収集及び委員会での検討を踏まえ、芦屋港の将来像としてパース図を作成した。

**③施設の整備・管理・運営手法の検討**  
芦屋港に求められる将来像に対し、想定される港湾施設、緑地施設及び、その他施設に関する管理方法、運営方法について検討を行った。具体的には、各ゾーンの管理運営方法（PPP、指定管理等）を検討し、想定される売上規模や来訪者数の試算と施設をPFI（BTO）で整備する場合のVFM算定結果を踏まえ、DBO方式（民間が設計・施工・運営）を提案した。

**④施設概略設計**  
芦屋港の利活用方策、管理運営方法を踏まえ、地域活性化に必要と考えられる港湾施設（ポートパーク・付帯施設・多目的広場・港湾緑地）の概略設計を行い、概算事業費を算定した。

**【暫定案】**

**【将来案】**

**【概要】**

**【共通の利点】**

- ① 直販直売により収入が見込める
- ② 釣りの利用及び収入が見込める
- ③ 観光客への誘引により関係施設への案内が可能（望み、歴史資料館等）
- ④ 交通渋滞発生時の回避
- ⑤ 各施設の詳細及び管理運営
- ⑥ PFI利用と多目的広場の稼働

**【共通の課題】**

- ① 直販直売による収入が見込める
- ② 釣りの利用及び収入が見込める
- ③ 観光客への誘引により関係施設への案内が可能（望み、歴史資料館等）
- ④ 交通渋滞発生時の回避
- ⑤ 各施設の詳細及び管理運営
- ⑥ PFI利用と多目的広場の稼働

**図 芦屋港の利活用案**

**図 イメージパース**

**基盤整備の見込み・方向性**

芦屋港活性化検討委員会にて地元関係者等と協議・検討した結果、左記の暫定案と将来案で基盤整備の方向性をまとめた。

今後は今回の成果を基に、管理運営方法および事業化の整理が整った施設から整備を進め、将来案の実現を目指す。

**今後の課題**

（1）関係者協議の推進  
地元住民や関係者、芦屋町と更に意見交換を進め、計画の具体化と円滑な推進に向けた情報収集及び検討を重ねる必要がある。

（2）事業化に向けた詳細検討の実施  
①マーケティングの実施  
利用ニーズの把握に努め各種施設（PR係留施設や商業施設等）の具体化を図る必要がある。

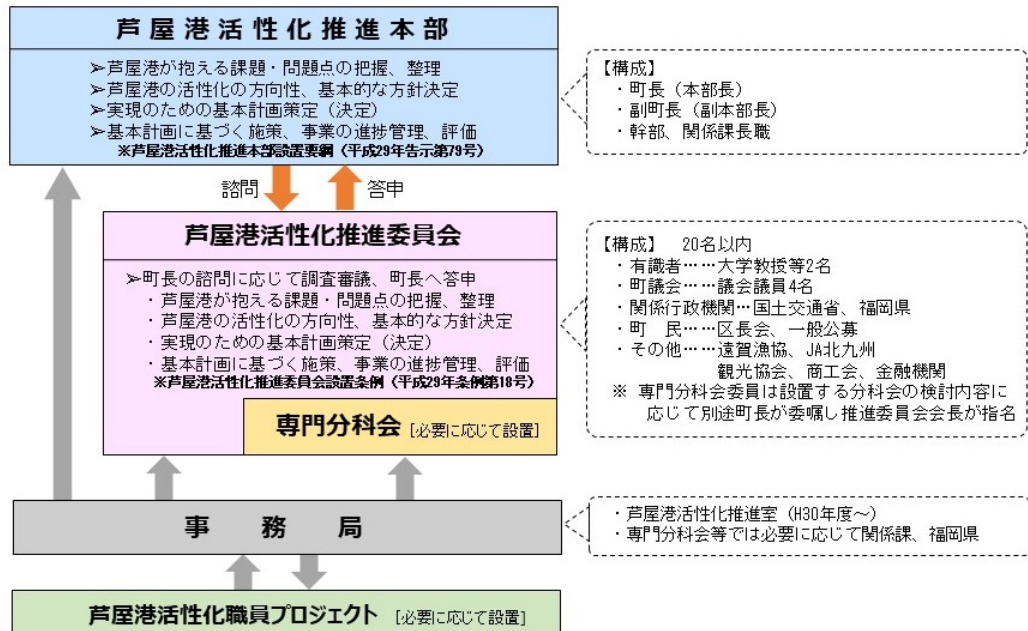
②管理・運営に対する詳細検討  
民間事業者参入の可能性等に関して詳細な検討を行う必要がある。加えて官民の役割分担を明確化する。

※ここに示された検討課題の検討を図るために、平成 29 年度より芦屋町が主体となり推進しています。

#### （４）本事業の推進体制

平成 27 年度に実施された福岡県による検討調査にて示された『今後の課題』を検討するとともに、客観的なデータや調査分析をもとに実現性のある計画とするため、平成 29 年度に芦屋町において検討体制を整えました。

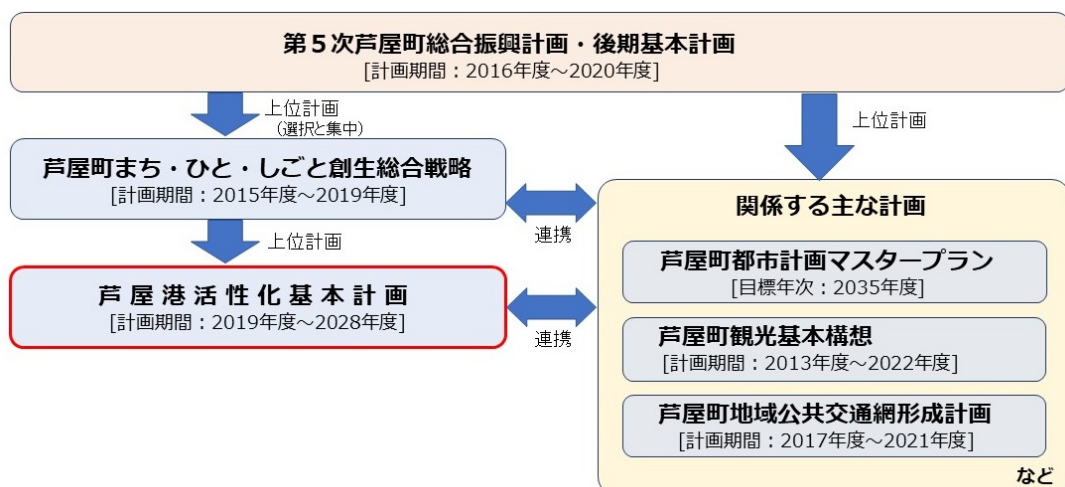
〔検討体制の整備（推進体制図）〕



#### （５）本計画と関連計画との位置づけ

本計画は、「第5次芦屋町総合振興計画・後期基本計画」の主要施策及び、「芦屋町まち・ひと・しごと創生総合戦略」における政策目標を具体化するための方向性を定めるもので、関係する各種計画と連携しながら推進するものです。

〔芦屋港活性化基本計画と関連計画との位置づけ〕



## 2 基本方針

---

### (1) 整備方針

芦屋港には広大な敷地があり本来の港湾機能として十分に活用されていないエリアが多く存在します。しかし、一部には物流事業者が利用している現状もあるため、芦屋港全体のレジャー港化には時間を要することから、段階的に整備を図ることとします。

また、施設整備にあたっては、社会経済環境の変化などに対応しながら、芦屋港内での機能移転なども見据えた柔軟な施設配置とし、将来案を目指すこととします。

さらに、事業化にあたっては、都市計画法や港湾法などの関係法令をはじめ、現在定めてある芦屋港港湾計画を、利用用途にあわせて改定する必要があります。

### (2) 計画期間

10 年（2019 年から 2028 年）

※社会経済環境の変化などに対応するため、計画期間中に見直しを行う場合があります。

### (3) 整備範囲

現在、遠賀漁業協同組合芦屋支所が使用している範囲を除いた全ての範囲を対象とします。

ただし、整備に伴い遠賀漁業協同組合芦屋支所に影響を及ぼす部分については、改修などの必要な対策を講じます。

### (4) 導入機能の考え方

平成 27 年度に実施された福岡県による「芦屋港周辺における水辺の空間を活かした地域創生のための基盤整備検討調査」を踏まえ、芦屋港活性化推進委員において検討した導入機能をもとに、現時点で考えられる事業の実現可否を検討し、整理しました。

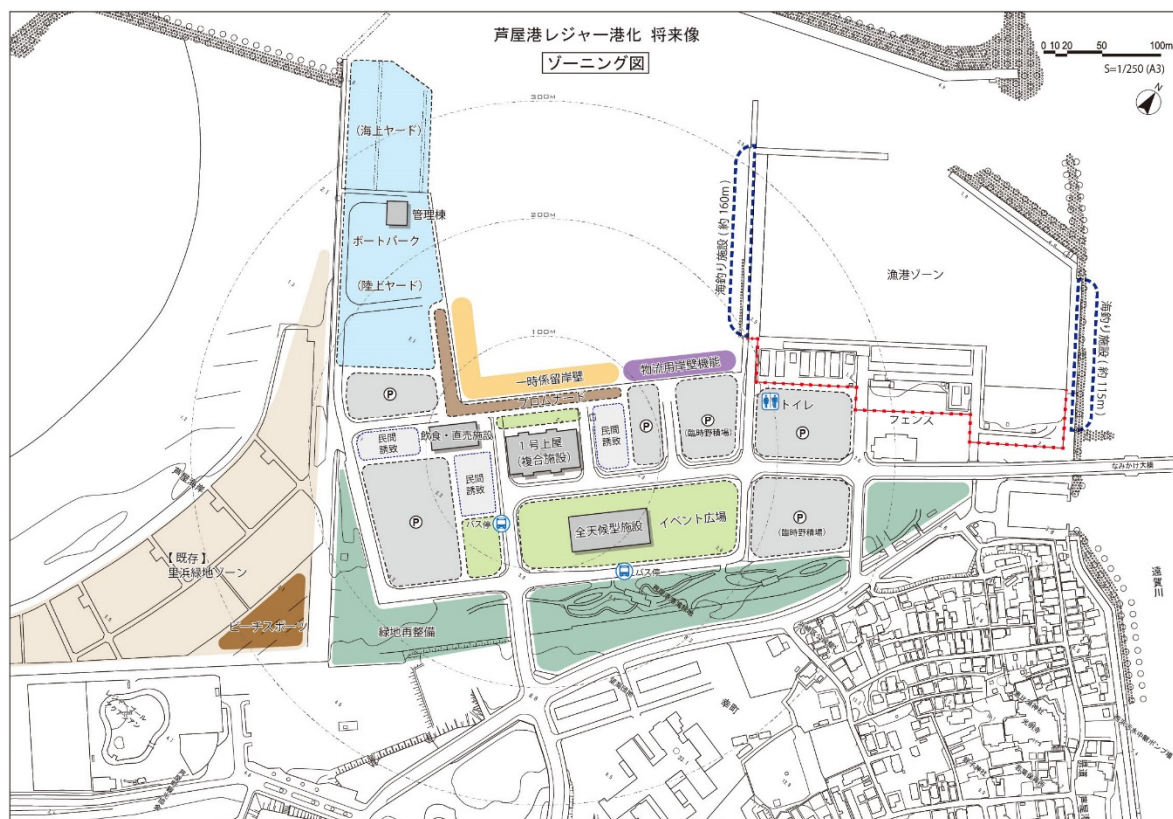
### (5) 事業主体

事業の実施にあたっては、港湾管理者である福岡県と芦屋町が協力して実施することとします。また、官民連携手法や民間事業者誘致などによる民間活力の活用も積極的に導入していくこととします。



### 3 事業計画

#### (1) 導入する機能と施設概要



#### □ボートパーク

響灘に面した立地から、マリンレジャーを中心にした観光ポテンシャルがあり、レジャー用船舶の係留施設が周辺に複数立地するほか、河川にも多数の係留があることから、マリンレジャーの拠点として一定のニーズがあるといえます。このためレジャー用の小型船舶を係留する施設を整備します。

係留には静穏域を確保する必要があるため、波除堤（54m）を新設します。施設配置は波除堤により確保される静穏域や景観に配慮した配置、規模とし他に管理棟や駐車場などを整備します。

利用料金は、周辺類似施設と同様としますが、詳細は、今後の検討課題とします。

#### ボートパークの係留隻数

|             | 係留隻数  | 係留手法 |
|-------------|-------|------|
| 水上保管（海上ヤード） | 71 隻  | 浮き栈橋 |
| 陸上保管（陸上ヤード） | 129 隻 | 斜路式  |



## □飲食・直売機能

漁協との近さから魚食の拠点として飲食・直売機能の導入ニーズが高いものの、現状では民間事業者参入の可能性が低いため、それぞれの機能に観光案内所や体験プログラムなどによる活用を図る多目的室などで構成する複合施設として導入します。また、国土交通省認定制度である「みなとオアシス」として位置づけすることで集客効果を高めることとします。

施設は、町内の飲食店や直売所などと相乗効果を高めるために連携を図り、様々なニーズに訴求できるよう複数の飲食店で構成するフードコート形式とし、回遊性を高めることや空間の有効活用、将来的な拡張、機能の移転を想定し、木造平屋の施設とします。

- |            |                                                      |
|------------|------------------------------------------------------|
| ・メインターゲット層 | 週末：ファミリー層　／　平日：アクティブシニア層                             |
| ・飲食機能の規模   | 店舗数：3 店舗<br>客　席：100 席                                |
| ・直売機能の規模   | 売場面積：70 m <sup>2</sup><br>商品構成：鮮魚 40％・野菜 30％・加工品 30％ |
| ・施設の構成と規模  |                                                      |

| 項 目              | 面 積                |
|------------------|--------------------|
| フードコート（飲食機能）     | 320 m <sup>2</sup> |
| 直売機能（売り場、バックヤード） | 100 m <sup>2</sup> |
| 水産加工スペース         | 50 m <sup>2</sup>  |
| 観光案内スペース・事務室     | 110 m <sup>2</sup> |
| 多目的室             | 80 m <sup>2</sup>  |
| トイレ、ホールなど        | 100 m <sup>2</sup> |
| 合 計              | 760 m <sup>2</sup> |

※施設整備の基本設計時に詳細検討が必要なため、面積が変更となる場合があります。

## □海釣施設

芦屋港及び周辺は場所により一定の釣果があり多くの釣り客が利用していることや、芦屋町商工会青年部が主催する釣りイベントには毎回定員を超える応募があることなどから、釣り場としてのニーズが高いといえます。そのため、既存施設を有効に活用しながら、大きく２段階に分けて釣り場を整備します。

釣り場整備にあたっては、一部の釣り客による(マナー)トラブルが懸念されるため、漁協とのエリア分けを行い、漁業従事者と釣り客の共存を図ることとします。

なお、防波堤の安全対策上必要となる設備は、国土交通省港湾局によるガイドラインに沿った整備とします。

また、釣り公園としての整備ではなく釣り場としての整備のため、芦屋港の形態や実態を考慮し、利用料金は徴収しないこととします。

#### 海釣施設の整備範囲

|        | 整 備 範 囲                                                                         |
|--------|---------------------------------------------------------------------------------|
| ステップ 1 | 東防波堤の一部（延長 160m、幅員 5m）、<br>駐車場の整備等、漁協とのエリア分け、安全設備の整備<br>※利用状況に応じて順次整備する         |
| ステップ 2 | 遠賀川沿い導流堤の一部（延長 115m、幅員 4m）、<br>安全設備の整備<br>※国土交通省遠賀川河川事務所所管部分<br>※利用状況に応じて順次整備する |

#### □イベント広場

賑わいの創出に効果的なものとして、様々なイベントや体験プログラムを行うことが可能なイベント広場を設けます。イベント未利用時には、来訪者が自由に過ごせる場所として開放し、他の導入機能や隣接する芦屋海浜公園と連携した利用促進を図っていくこととします。

また、イベント広場の一部には特に冬季の集客を目的とした、屋内でのイベント開催が可能な全天候型施設を整備します。

#### イベント広場の施設規模

| 機 能              | 面 積                     |
|------------------|-------------------------|
| イベント広場（全天候型施設含む） | 約 12,000 m <sup>2</sup> |

#### □全天候型施設

来訪者の少ない冬季の集客対策として、イベント広場に全天候型の施設を導入します。

芦屋町のキラーコンテンツである「砂像」を展示することを想定し、またイベントを開催していない時は一般開放するなど、天候に影響されない様々なイベントや行事で施設の有効活用が図れるようにします。

#### 全天候型施設の施設規模

| 項 目  | 内 容                    |
|------|------------------------|
| 構 造  | 鉄骨造                    |
| 延床面積 | 約 2,000 m <sup>2</sup> |

## □ 1号上屋の活用

現在、物流施設として利用されている1号上屋をリノベーションし、商業施設やレジャー用途などとして活用します。

なお、1号上屋は現在物流事業者が利用中のため既存事業者の移転後に整備を行うこととし、導入する機能は整備段階での地域住民や来訪者のニーズ、社会経済情勢に応じた地域の活性化に資するものとし、民間事業者による提案方式とします。

1号上屋の施設概要（現状）

| 項 目 | 内 容                        |
|-----|----------------------------|
| 建 築 | 昭和 63 年竣工                  |
| 構 造 | R C（鉄筋コンクリート）造             |
| 規 模 | 延床面積約 1,895 m <sup>2</sup> |

## □海辺のプロムナード

水辺の魅力向上のため、景観に配慮したタイルなどからなる散策できる空間を整備します。

プロムナードの施設規模

| 機 能    | 延 長    | 面積                     |
|--------|--------|------------------------|
| プロムナード | 約 200m | 約 4,200 m <sup>2</sup> |

## □緑地帯・アウトドア体験

背後地の緑地帯については、アウトドア体験スペースや遊歩道、サイクリングコースなどを整備し周辺施設との連携を図るとともに、飛砂対策に考慮した松の植樹などの整備を行います。

## □ビーチスポーツ

芦屋の里浜事業において砂浜にビーチスポーツができる「多目的広場」が計画されています。このスペースはビーチバレーなど砂浜を活用したアクティビティの拠点とします。

また、周辺の緑地・芦屋海浜公園との連携を図り、一体的な空間形成を行います。

## □観光オペレーション

観光案内に留まらず芦屋港や周辺地域で展開する体験プログラム、ビーチスポーツなどの一元窓口機能、イベント企画などの観光オペレーション機能とし、直売・飲食機能と一体となった機能を導入します。

## □サイクルステーション

芦屋海浜公園内のレンタサイクル利用者も多く、周辺にはサイクリングロードも整備されており、レンタサイクルやサイクリストが休憩や簡単な整備ができる場所として整備します。

施設は、現在レンタサイクルを行っている芦屋町観光協会と調整のうえ、初期段階は飲食・直売施設（平屋）に併設された移動可能なコンテナなどの施設とします。

なお、1号上屋の整備に併せて飲食機能、直売機能の機能移転が想定されるため、将来的には平屋への移転を視野に検討することとします。

## □民間事業者の誘致

民間事業者の出店ニーズが出た際の民間開発のための開発予定地を確保し、民間活力を活かす場所、仕組みを整えます。

## □物流機能

緊急時の活用が可能なよう一部に物流機能を残すこととします。これは「広域海上緊急輸送基地」の位置づけを維持することや、福岡県内の広域物流のひとつとして機能を維持するためです。

物流として未利用時は、駐車スペースやイベント活用など有効に利用することとします。

## □岸壁活用

岸壁の一部に、クルーザーなどのレジャー用船舶のビジターバースとして利用できるスペースを整備します。これにより、海からの玄関口としての役割を担い、芦屋港がマリレジャーの拠点として位置づけられるとともに、国土交通省認定制度の「海の駅」としても位置づけることで、全国の「海の駅」との連携や情報発信が可能となり、相乗効果が期待できます。



## (2) 概算事業費

施設整備にかかる整備費用（調査・設計・工事）について、概算事業費を算出しました。なお、事業費は物価上昇などの経済環境変化や、設計により変更となる可能性があります。

|                    |
|--------------------|
| 概算事業費 3,597,000 千円 |
|--------------------|

## (3) 整備方法

施設整備にあたっては、港湾管理者である福岡県と芦屋町が協力して実施することとします。詳細な分担は今後具体的に協議しながら決定していきます。

## (4) 財源の考え方

芦屋港整備の財源については、国の交付金など最大限活用するものとします。国土交通省の社会資本整備総合交付金、内閣府の地方創生推進交付金をはじめ関係機関による各種補助制度などを有効かつ効果的に活用します。

## (5) 集客見込みと経済効果

芦屋港への集客見込み、各施設での消費額試算にもとづきレジャー港化に伴う1年間の経済効果を算出しました。（ボートパーク、直売・飲食機能、海釣施設のみ）

|         |            |
|---------|------------|
| 年間集客見込数 | 256,895 人  |
| 年間経済効果額 | 264,830 千円 |

※全天候型施設の利用料金や消費額、1号上屋活用における消費額は含んでいません。

※海釣施設は、利用料金を徴収しないため、町内での消費額として算出しています。

## (6) 維持管理

芦屋港の管理運営は、港湾管理者である福岡県が行うこととなりますが、レジャー港化にあたっては、特に観光・レジャーに関する施設は芦屋町が管理運営を担うこととなります。芦屋町が担う部分に関しては、芦屋港の魅力向上のために各施設の連携が必要であり、さらには隣接する施設の集客力を活かすため、芦屋港周辺も含めた一体的な管理運営の方針とし、指定管理者制度により1つの法人などに一括して委託することが望ましいと考えられます。