

平成16年7月9日(金)

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會第11回港湾分科會議事録

交通政策審議會港湾分科会

交通政策審議会第11回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成16年7月9日(金)
開会 10時00分 閉会 12時00分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎3号館)11階特別会議室
3. 出席者氏名

氏名	役職名
池淵 浩介	中部インダストリアル・エンジニアリング協会会長
木村 琢磨	千葉大学大学院助教授
坂井 淳	(社)全国漁港漁場協会会長
須田 漉	八戸工業大学大学院特任教授
瀬田 信哉	(財)国立公園協会理事長
東 恵子	東海大学短期大学部教授

4. 会議次第
平成十六年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について・・・2

港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・5
・清水港(改訂)
・名古屋港(一部変更)
・鹿児島港(一部変更)

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更について(答申案)・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・17

地震に強い港湾のあり方について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・21

5 . 議会経過

開 会

管理課長

大変長らくお待たせをいたしました。ただいまより交通政策審議会の第11回港湾分科会を開催をさせていただきます。

最初に、港湾分科会の委員に新たに2名の方がご就任されました。木村委員と黒川委員でございます。

本日、委員12名中、委員が1名遅れているようですが、7名のご出席を予定しておりますので、交通政策審議会令第8条の規定によりまして定足数に達しますのでご報告を申し上げます。

お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。資料はお手元に議事次第、港湾分科会委員の名簿、配席図、議事資料として資料1から6まで綴じたものが置いてございます。もしなければお申し出をいただければと存じます。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、本日予定をしております議事に入りたいと思います。須田分科会長に司会進行をお願いしたいと思います。

議 事

平成16年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について

分科会長

皆さん、おはようございます。議事に入ります前に、現在、会長代理が不在となっておりますけれども、交通政策審議会令の第6条第5項に基づきまして、分科会長の代理を指名させていただきたいと思います。交通工学分野の専門家で社会整備基盤に関して造詣の深い森地委員をお願いしたいと存じますのでよろしく願いいたします。

それでは、議事を進めていきたいと思います。本日は議事次第にありますように、平成16年度特定港湾施設整備事業基本計画、3つの港の港湾計画、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更、地震に強い港湾のあり方が審議事項となっております。

それでは、まず、「平成16年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について」審議を行いたいと思います。事務局からご説明をお願いいたします。

開発課長

それでは、平成16年度の特定港湾施設整備事業基本計画についてご説明いたします。資料1-1と1-2がございまして、まず資料1-2の4ページをお開き願いたいと思います。この4ページの図に示してございますように、港湾事業におきましては、ここで青色で示しておりますような防波堤、岸壁につきましては公共事業として整備をしております。それに附帯しておりますような荷役関係を扱うふ頭用地でありますとか、上屋あるいは荷役機械、こういったものにつきましては起債事業で行うことになってございます。

あわせて、6ページをお開き願いたいと思います。6ページにオレンジ色で示してございます、今、申し述べましたふ頭用地のさらに背後になるわけでございますが、港湾に関連いたしますような工業用地でありますとか、あるいは都市再開発関連の用地、こういったものにつきましてもあわせて起債事業で行う。これを臨海部土地造成事業、先ほどのものを港湾機能施設整備事業ということで、あわせて起債事業で行うこととしております。

ちょっと戻っていただきまして、2ページをお開きいただきたいと思いますが、港湾の機能を一体として確保するために、先ほどのブルーの公共事業と一体として行う起債事業の部分、この資金調達の円滑化によりまして、港湾整備を促進するという目的で、港湾整備促進法という法律がつくられております。これに基づきまして、毎年、国土交通大臣が基本計画を定めるということになっております。今回、お諮りしておりますのは、平成16年度の基本計画に該当いたします。

続きまして3ページをお開き願いたいと思います。概念的にこの促進法を図示してございます。真ん中ののところでございますが、国土交通省が基本計画を作成いたしまして、左側に流れ、それぞれ資金の運用が可能な範囲で融通するように努めるという努力規定によりまして、先ほど申し述べましたような、港湾に関連いたします施設の整備が円滑に進むような流れになってございます。

続きまして5ページをお開き願いたいと思います。事業の内容の最近の動向ということでご説明申し上げたいと思います。まず先ほどの港湾機能施設整備事業、ふ頭用地でありますとか、あるいは荷役機械といったものの動向でございます。近年の傾向といたしましては、既存ストックの有効活用。例えば、いろいろな機能の再配置に伴いまして移転をするであるとか、時代の背景を反映して、貯木場が要らなくなったことによって新たに土地を確保する。あるいは耐震強化や複合的な利用、船舶の大型化に対応したようなクレーンの高規格化。あるいは荷さばきの効率化のためのふ頭用地の規模拡大。こういったような内容になってございます。

続きまして7ページをお開き願いたいと思います。臨海部土地造成事業の時系列的な経緯を整理してございます。臨海部の土地造成につきましては、開始以来、現在まで約6万6,000ヘクタールの造成が行われております。機能別には、真ん中に書いてございますように、製造業用地が55%ほど、港湾関連用地が15%ほどと、こういったような内訳になっております。また、地域的には三大都市機能を中心に全国に広がっておるような状況でございます。

続きまして8ページをお開き願います。臨海部の土地造成事業の動向といたしましては、右上のほうに造成面積の推移の表がつけてございますが、やはり1960年代、70年代を中心に高度成長期に工業用地を中心とした大規模な土地造成が行われてございます。それ以降、全体としての面積も減少しておりますし、内訳としては物流関係等の都市再開発用地、こういったシェアが大きくなってございます。

これらに対応しまして、9ページに総括表をつけてございますが、16年度に関しましては港湾機能施設整備事業、臨海部土地造成事業をあわせまして、1,270億程度の事業規模となっております。全体的に土地造成が減少しているという背景を受けまして、対前年度比で0.85と、ピーク時の約半分の事業規模となっております。

それから、特徴的なものを少し整理してございますので、簡単にご説明いたしたいと思います。10ページをお開き願いたいと思います。荷役の効率化を図るための上屋、荷役機械の整備ということで、それぞれ国際競争力の強化、あるいはユニット貨物への対応、ばら貨物への対応と、こういったことでの事業が挙がっております。後ほど少し事例を紹介させていただきたいと思います。

11ページをお開き願いたいと思います。既存ストックの有効活用ということで、最近の経済情勢も反映しまして、いろいろな既存ストックを有効に活用することにより、新しい機能を付加していこうという試みがそれぞれ行われております。

また、下のほうの用地関係では、先ほども言いましたように、時代背景の変化に伴いまして、貯木場を用地で使うとか、そういったような取り組みも行われております。

12ページから簡単に事例を紹介させていただきたいと思います。既存ストックの有効活用事例といたしまして、これは福山港の事例でございますが、既設の燻蒸上屋を背後地の条件等の良い海側の埋め立て地のほうにそのまま建物を移設するというような事例。それから、13ページでございますが、これは一般的な事例になるかと思いますが、清水港の事例でございます。水深15メートルの岸壁の整備にあわせて、それぞれコンテナのヤードも確保される。さらにその背後に港湾関連用地といたしまして、赤の部分ですが、整備

することによりまして、既存の奥のほうにございます物流関係をここに集約するというものでございます。

続きまして14ページをお願いいたします。これは産業基盤の強化ということでございまして、背後に工場がございまして、そのチップヤードの拡張ということで、港側の埋め立て地のほうに機能を強化して拡充するというものでございます。

続きまして15ページをお開き願いたいと思います。これは防災対策ということでございまして、耐震バースの整備にあわせまして、その背後地に防災拠点を整備するというものでございます。

続きまして16ページをお開き願いたいと思います。これは、いわゆるみなとまちづくり関連とありますが、みなとまちの形成ということで、臨海部の商業施設、あるいは緑地等の整備を行うことにより、まちづくりと一体となって港の機能も向上させるというものでございます。

17ページでございますが、これは環境に配慮した、生態系等に配慮しました埋め立てを行いまして、あわせて環境機能の確保も図るというものでございます。

これらを総括いたしまして、資料1-1に戻っていただきたいと思います。再度同じ説明になりますが、2ページ目でございますように、合計1,270億円ということで、16年度の特定港湾施設整備事業基本計画を策定しておるところでございます。よろしくをお願いいたします。

分科会長

ありがとうございました。それでは、ただいま説明のありました、平成16年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)につきまして、ご意見、ご質問ございましたらお願いしたいと思います。いかがでしょうか。何でも結構でございますので。

それでは、特にご質問、ご質疑等ございませんので、答申案についてお諮りいたします。「平成16年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)については適当である」、これでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

港湾計画について

清水港

分科会長

次に港湾計画でございます。

それでは、清水港の港湾計画を議題としたいと思います。事務局からご説明をお願いいたします。

港湾計画審査官

それでは、清水港についてご説明させていただきます。全面的な改訂ということで、関係者にも出席していただいておりますので、ご紹介させていただきます。中部地方整備局より梅原副局長、藤田港湾空港部長、片山清水港湾事務所長でございます。また、港湾管理者である静岡県から大津土木部港湾総室長、岡田清水港管理局長にお越しいただいております。

それでは、資料2およびプロジェクターでご説明させていただきます。

清水港は、ご承知のように駿河湾の西岸、静岡県のほぼ中央に位置しております。写真を見ていただくとわかりますように、日本のシンボルである富士山を背景に、羽衣伝説で有名な三保半島を天然の防波堤として古くから栄えた天然の良港でございます。また、コンテナへの対応も早くから行われておりまして、昭和45年、興津地区のコンテナふ頭の整備を皮切りにコンテナターミナルが整備されております。また、全国に先がけて24時間のコンテナ荷役を実現するなど、利用者のニーズに応じた取り組みもなされてきております。

今回の計画の主な内容でございますけれども、図で赤く囲っておる部分、清水港全体での物流機能の再編、これが1点でございます。2点目が、緑の枠で囲っております、魅力ある港湾空間の形成、この2点が大きなテーマでございます。

1つ目のポイントの清水港の全体での物流機能の再編でございますけれども、ここが既存の袖師ふ頭、興津ふ頭という、古くからメインのふ頭の写真でございます。清水港では、増大するコンテナ貨物を既存バースで分散して対応しており、その結果、横持ち輸送が発生したり、あるいは原木など、異種貨物との混在が生じるなど、一部非効率な物流が生じております。写真を見ていただくとわかりますように、コンテナのクレーンがございまして、その背後はコンテナが整然と並んでおりますが、それでは足りないもので、至るところにコンテナが仮置きされているというような状況でございます。また、別の地区では外国貿易と国内の貨物が混在して扱われており、保安対策上の問題等にも対応する必要があるのでございます。

これを踏まえまして、今回の計画では、外貿コンテナターミナル、これを新興津、興津地区、一番左の青く塗った部分ですけれども、ここに集約しようということでありまして。また、各地区に分散しておりました外国貿易の貨物をその右隣の青の斜線の袖師地区等へ移転集約しようということで保安対策も集中

的に行うということでございます。

次のページをお開きください。物流機能再編の具体的な1つ目のポイントが、国際海上コンテナ機能の拡充・強化でございます。これが現在、コンテナを新しく取り扱っている新興津地区のコンテナターミナルで、左側にクレーンが見えているところが新しい水深15メートルのコンテナバースが1バース。それから、この写真でいきますと、新興津ターミナルの2つ隣のバースで、水深12mのコンテナターミナルが2バースございまして、その3バースで運営しております。先ほど言ったような問題を解消するために、この新興津地区と、隣の興津地区の間のふ頭間を埋めまして、コンテナターミナルの背後用地を確保いたします。この図面で水深12m、2バース、今回計画と書いておりますが、ここに新しい岸壁をつくりまして、その背後、楕形の水面の部分、ここを埋めて土地にしていこうというものでございます。

次のページをお願いします。右下の外貿コンテナターミナルと書いてあるところで、先ほどの写真を図面で示したものでございますが、中ほどの黒で「350m(-15)」と書いてあるのが、既にある先ほどのバースで、その右に12mの岸壁を2バースつくるものです。これはでき上がった後で、その楕形のところを埋めて、その背後をコンテナターミナルにするということで、既に計画しております一番左の赤の-15m、350mと、これを加えまして連続4バースの大型コンテナターミナルとして整備を図っていこうというものでございます。

2つ目のポイントが、人々に安心・安全を提供する大規模地震対策施設の強化でございます。ご承知のように、東海地震の発生が懸念される静岡県におきまして、清水港の防災機能の強化ということの要請が高まっているわけでございます。具体的には、中ほど、赤囲みで書いてあります。耐震強化岸壁、既にございます10m岸壁2バースを、新たに耐震強化するものでございます。加えまして、その周辺に災害時のオープンスペースとして活用できる港湾緑地を配置いたします。

3つ目のポイントが、臨港交通体系の強化でございます。清水港周辺は非常に主要道路の慢性的な混雑が発生している状況でございます。特に、この図面で青く丸で囲っております、袖師臨港道路の交差点部は国道1号線の清静バイパスのランプがおりてくる交差点ともなっております、写真でもわかるように渋滞が激しい状況でございます。このような中で、今後、背後がコンテナの集約を図っていく地区でございますので、交通混雑への対応ということが必要でございます。この図面に示しております赤い線、これが今回新たに計画します臨港道路でございます。これで港から発生する貨物を分散して既存の道路につないでいこうという計画でございます。

2つ目の大きなポイントでございます、魅力ある港湾空間の形成でございます。市民へのアンケート結果によりますと、8割の方が水際線に出て海と親しめる空間の整備というものを求めており、一層市民に開かれた港になるという観点も重要な点と考えております。そこで、この図面でいきますと、一番左側、新興津地区でございますけれども、ここに人工海浜と親水緑地を位置づけて、地域の人々が親しめる空間を確保してまいりたい。

また、中ほど、緑で囲っております交流拠点空間の形成と書いております日の出地区でございますけれども、ここは特に、景観形成重点ゾーンと位置づけて、シンボリック空間づくりに力を注いでいきたいと考えております。

さらに右上に公共マリーナ、小型棧橋と囲っておりますけれども、放置艇対策としてプレジャーボートの収容施設の整備を図ってまいりたいということでございます。

プロジェクターを見ていただきたいのでございますけれども、ここで清水港の特徴でございます、景観形成にかかる取り組みについてご紹介させていただきたいと思っております。清水港は港の魅力づくりの点から、恵まれた景観資源と融合した港湾の景観の創出をしていこうということで、行政と民間企業、市民の理解と協力のもとで、清水港・みなと色彩計画を作成いたしまして、その親展に向けて取り組んできております。本分科会の東委員も、その中心的役割を担っていただいております、その取り組みも13年に及んでおります。写真を見ていただくとわかりますように、景観と調和した、白いガントリークレーンの姿が見てとれると思っております。

交流拠点空間の形成ということで、先ほど、コンテナターミナルの隣の地区、江尻地区、日の出地区、この辺が町の中心部分で、市民が憩える空間を集中的に整備していつている地区でございます。

次のページをお願いします。左上が日の出地区を拡大したところでございます。いろいろなイベント広場だとか、商業施設、遊歩道等が整備されております。右上の写真は、商業施設、映画館などを有するエスパルスドリームプラザ、左下に日の出ふ頭に入港した客船、その隣がイベントでにぎわうマリパークです。こういうものが既に整備されて、にぎわう空間になっております。

日の出地区では、フェリーの就航が増え、玄関口としての機能も高まっております。今回計画では、具体的に日の出地区で赤く塗っております、左上の写真でございますけれども、老朽化した上屋を撤去して、旅客船岸壁と連続して多くの人々が行き交う、交流拠点空間を創造したいということでございます。

右下の写真でございますが、江尻地区でございます。ここはJRの清水駅が直近にございまして、東口の再開発事業が進展しております。駅から港湾へのアクセスが飛躍的に改善されるということから、駅の近接地に港内の遊覧船や

海上バス、こういうものの発着施設を整備していくというものでございます。

次、お願いします。今の写真を計画の図面に落としたものでございます。左が日の出地区、右が江尻地区でございます。

折戸地区と書いております、一番港の奥まったところでございますけれども、プレジャーボート収容施設を確保するという命題に対応するために、現在、貯木場としております地区について、その機能集約を行おうというものでございます。左側に水面貯木場とございますけれども、今まで全面が水面貯木場に使用されておりましたけれども、この左の水面貯木場と書いてあるところに貯木場機能を集約し、右側の空間に小型棧橋を整備し、港内の放置艇を収容し、港内の安全確保と海洋レクリエーションの普及を図ってまいりたいというものでございます。

プロジェクターに、清水港の港湾計画図を示させていただいております。今ご説明した内容が盛り込まれました、正式の港湾計画図でございます。お手元にA判の図面を用意させていただいております。

最後でございますけれども、港湾計画が実現したときの清水港の鳥瞰図でございます。

以上が今回の港湾計画の概要でございます。

続きまして、中部地方整備局から、地方港湾審議会での審議の概要について説明いたします。副局長、お願いいたします。

中部地方整備局副局長

地方港湾審議会での審議の概要について説明させていただきたいと思っております。

清水港の港湾計画改訂につきましては、お手元に参考資料で配付させていただいておりますけれども、中部地域港湾連携方針の内容を踏まえながら、地元の関係者の間で見当を進めてまいりました。中部地方港湾連携方針とは、中部地方整備局と管内の港湾管理者で構成いたします中部地域港湾連携協議会におきまして、清水港をはじめいたします中部地域港湾各港が担うべき役割、連携施策のあり方について検討を進めてきたものでございます。

さて、5月25日に開催されました静岡県地方港湾審議会におきましては、国際海上コンテナ取り扱い機能の拡充、強化、及び魅力的な交流空間の形成を中心として審議されたところでございます。

1点目の国際海上コンテナ取り扱い機能の拡充強化につきましては、従来の外貿コンテナターミナルや関連施設の分離によるふ頭間横持ちの発生を解消するための新興津コンテナふ頭のハード面の拡充、強化に加えまして、ワンストップサービスの推進など、ソフト面の取り組みを含めた本格的なコンテナ港湾としての期待が示されたところでございます。

次に、2点目の魅力的な交流空間の形成につきましては、清水港が交流空間の場として地域の活性化に寄与するという観点から、旅客船ターミナルやフェリーターミナルの機能強化を図りますとともに、その利用者用のオープンスペースや駐車場の事業にも対応した、国際交流拠点づくりに対する期待が示されたところでございます。

また、清水港では、従来より、清水港・みなと色彩計画など、景観形成の推進に取り組んでまいりましたが、特に日の出地区におきましては、シンボリックな交流拠点となるため、景観形成重点ゾーンとして、周辺への景観向上の発信基地としての期待が示されたところでございます。

清水港は、従来より、夜間や休日のコンテナ荷役を行うなど、東西の主要港にもない、低廉かつ高質な輸送サービスの提供を通じまして、我が国経済を牽引する静岡県や内陸県の製造業の国際物流基盤として地域経済を支えてまいりましたが、今後も引き続き背後圏の製造業等を支えるとともに、地域活性化に寄与する港まちづくりに向け、整備が図られるものと考えておるところでございます。中部地方整備局といたしましても、背後圏の製造業の国際競争力の強化と、地域活性化に寄与するインフラ整備を早期に実現するために、積極的に支援してまいりたいと考えておるところでございます。

以上が報告でございます。

分科会長

ただいま説明がありました清水港の港湾計画につきまして、ご意見、ご質問がございましたらお願いいたします。

委員

この清水港港湾計画図がありますけれども、この図の真ん中のところに丸があって、片一方は三角があります。これは何か構想の意味があるのでしょうか。

港湾計画審査官

この右下にある凡例にもございますように、陸上アクセス（将来構想）です。凡例の下から3つでございますが、正式の港湾計画をつくる前に、地元のほうで長期構想委員会、長期的にこの地区をどうしていくかというような委員会がございます。そういうところで、地元としては昔から、三保地区の先端部分と申しますか、それとこちら側の既存の都市部分、清水駅だとか、そのあたりを陸上で結びたいという構想がございました。また、これは具体的にはまだ位置づけられておりませんが、地元としては道路のネットワークとも結びつけてまいりたいというお考えがあるように聞いております。

ただ、今の段階で行政上、正式な計画に位置づけるという段階には至っておりませんので、こういう構想という形で参考を示させていただいているというものでございます。

委員

この構想が実現するということは、橋か何かをかけるということですね。

港湾計画審査官

そういうことでございます。

分科会長

ほかの方、おられますでしょうか。

委員

大変たくさんの計画ですが、いつごろまでに行われるのでしょうか。タイムスケジュールのようなものがありましたら教えてほしいのですが。

港湾計画審査官

おおむね10年から15年でございますから、20年代後半を目標年次にしております。

分科会長

それでは、私から1つ質問なのですが、奥のほうにヨットハーバー的な船だまりを計画されており、プレジャーボートを集約するというお話ですが、このプレジャーボートは、外海に出るときには、ずっと航路のところを通っていくような感じになるのでしょうか。本船航路とプレジャーボートの安全性、競合といたしますか、そういうものについてはどういうお考えでしょうか。

静岡県清水港管理局長

それではお答えいたします。現在、清水港におきましては、約1,180隻程度のプレジャーボートが、既に不法係留ではなく、暫定係留施設に登録された形で入っております。その暫定係留施設におります船につきまして、今回、正式な形でこの折戸地区の中に位置づけるということで、トータルとしての清水港のプレジャーボートの数が急激に増えるというものではございません。

それから、もう1点、海難防止協会等ともその辺につきまして議論をいたし

まして、ご承認をいただいた計画でございます。

港湾計画審査官

特に現状として、船舶交通と問題が発生しているということではないとお聞きしております。

分科会長

はい、わかりました。

ほかに何かございませんか。

委員

清水港は今まで大変緑が少ないと言われております。新しい港湾計画の図を見せていただきますと、緑が随分点在するように計画されています。この緑地として、市街地と港湾区域との一体感を深める上でグリーンベルトとしての連続性の確保ということが大変重要かと思えます。お考えはどのようでしょうか。

静岡県土木部港湾総室長

緑の連続性というものを非常に重要視しておりまして、この港湾計画で位置づけられた後は、5年前に100周年を迎えたときに、地元の方が親しめる港づくりに協力したいという方がたくさんおられましたので、そういう方の意見を聞きながら、これとは別に、緑のネットワーク計画といいますが、それぞれの個々の緑地をどうよくしていくか。それをどうつないでいくか。幸いに、昔の臨港線の後が遊歩道になっておりますので、それを一つの軸としながら、日の出、あるいは江尻、これを拠点として、三保半島あるいは興津のほうに向かって、徐々にネットワークを広げて、そういう親しめる緑地があるというような形を目指して着実に取り組んでいきたいと思っております。

委員

新しい港湾計画図で、景観形成重点というエリアを設けられています。これは、13年間、美しい港づくりを計画的に進めている上で、大変画期的でよろこばしいことと思っております。ますます港を核にした市街地、まちづくりと一体になった美しいみなとまちづくりの魅力ある拠点として、市街地との連携を図っていただきたいと願っている次第です。

委員

横浜棧橋から飛鳥で清水まで行ったことがありまして、そのときに、三保の

松原は風景がいいんですが、それから日の出棧橋に着いたと思います。その間に、工場があったと思います。せっかくいい風景があっても、そのところで工場がある。今、地図を見ていると、その先が産業廃棄物か何かの処理用地になっていると思います。三保の松原の近くは景観意識がありますが、離れた場所であってもこれは見るところになりますから、工場地帯かもしれませんけれども、方向として景観の保全といいますか、あるいは創成というのでしょうか、そういうところにご配慮いただきたいと思います。

静岡県土木部港湾総室長

1つだけ、廃棄物処理場、これは土砂処分用地でございまして、産業廃棄物ではございません。その隣の工業地のところに工場がございまして、今でもボーサイトが野積みになっています。ただ、その前面に、委員のご指導もあって、いろいろ木を植えさせていただいたりもしました。まだちょっと木が小さいものですから、隠れるまでに至っていないのですが、そういったものが大きくなってくると、かなり景観的にも目立たなくなるのかなということです。もっと大きい木を植えるという案もございまして、その辺も今、検討しているところでございます。

分科会長

そのほかいかがでしょうか。

委員

いわゆるスーパー中核港湾という概念と、清水港の整備というものがどういう関係になっているのか、少し教えていただけますでしょうか。

港湾計画審査官

大きくスーパー中核港湾と申しますか、中核港湾ということで、いわゆる三大湾とか北部九州など、こういうところで世界に伍して、しかも複数、大量に取り扱う、そういうところでかなり集約してこうということでございますが、ご承知のように、日本の産業自体も随分いろいろなところで展開しております、そのネットワークを補完するというようなところ、これはもう限定的に中核国際港湾ということで、清水港はその中核に当たるわけでございます。全国で8地域に限定いたしまして、最先端に行く中核を補完するというようなことでの位置づけです。最適なものを整備していくという考え方でやっております。

分科会長

そのほかございませんでしょうか。

それでは、特にないようですので、答申案をご紹介します。

「国土交通大臣に提出された清水港の港湾計画については適当である」。これ
でよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

一部変更の案件について

名古屋港

鹿児島港

分科会長

それでは、続きまして一部変更の案件といたしまして、名古屋港及び鹿児島
港の港湾計画を議題といたしたいと思えます。事務局から説明をお願いいたし
ます。

港湾計画審査官

それでは、名古屋港及び鹿児島港港湾計画の一部変更でございます。まとめ
てご説明させていただきます。

まず、名古屋港からでございます。プロジェクターおよび資料3でご説明さ
せていただきます。

名古屋港はご承知のように伊勢湾の湾中央部に位置し、ものづくり産業の集積
した中部圏の海の玄関口でございます。名古屋港は貿易額で全国第1位、取扱
貨物量でも第2位を誇るなど、我が国屈指の国際貿易港でございます。

名古屋港の特徴といたしまして、名古屋港の玄関口に、写真の中ほどに右か
ら左に線が見えますけれども、伊勢湾台風を教訓に建設した、日本一長い高潮
防潮堤がございます。それから、その奥にふ頭間を結ぶ道路がございますが、
名港トリトンの愛称で親しまれております3つの斜張橋が雄大な景観をかもし
出しております。

今回の一部変更は、コンテナターミナルにかかわる変更でございます。背景
でございますが、2点ございます。コンテナ貨物量の増大への対応。特に近海
航路の貨物が急激な増大をしております。左下の図でございますが、国際水平
分業体制の進展による自動車部品等の増加。あるいは、中国を中心とした輸入
消費財のさらなる増加ということ。2点目が、コンテナ船の大型化でございま
す。右の図で、名古屋港における6万トン以上のコンテナ船の入港実績でござ
いますが、そのうち赤い部分が岸壁350メートル以上を要する船舶というこ

とで、コンテナ船のさらなる大型化が進んでいるということでございます。

右上の図が、現在の飛島ふ頭南側の計画図でございます。赤く塗っておるところ、-15から-16。これは水深でございます、700と書いておりますのが岸壁の延長。350mの岸壁2バース、これが現在の計画でございます。先ほどの1点目が近海航路貨物に対応するために水深12mのバースを1つ追加するというものでございます。下の図が今回計画でございます、一番右で赤く書いている部分に1バースを計画する。それから、船舶の大型化に対応するというので、既に計画しております2バース、700mの岸壁延長、これを1バース400mといたしまして、2バースで800m、延長を長くするというので対応したいと考えております。この3つが連続のバースになります。それと、背後500mの奥行きでございますが、既存の計画から500メートルっておりますけれども、大型の連続のコンテナターミナルということで位置づけるものでございます。

このような大型の連続岸壁及びコンテナの背後用地のハードを準備し、さらに高度な荷役システム等を取り入れることによりまして、名古屋港の国際競争力のさらなる強化、ひいては中部地域全体の経済の持続的な発展に寄与したいというものを考えております。

以上が名古屋港の計画であります。

引き続きまして、鹿児島港についてご説明させていただきます。お手元の資料4でございます。

鹿児島港は戦後間もなく、昭和26年、重要港湾に指定され、臨海工業地帯を擁する産業拠点として、また、沖縄、種子島、屋久島等のフェリーの輸送拠点。資料に見えておりますのは桜島でございます、港の部分はフェリーの拠点の部分でございます。南九州の物流拠点として重要な役割を担っております。

下の図で、左側のほうに赤く丸が書いてありますのが、鹿児島の中央駅、それから新しい鹿児島県庁という市の中心部分でございます。鹿児島港はこの写真で見ていただいてもわかりますように、左側の本港地区から、一番右側の7つございます地区まで、南北20キロにわたる港でございます。市街地もその背後に広がっているということで、港の背後の幹線道路でございます国道225号線、この青い線で書いているところでございますけれども、それから県道等、こういうところが非常に混雑しているということでございます。

もともとそれぞれの港の地区から幹線道路の国道225号線等へ、それぞれの地区で出た貨物を幹線道路につなぐという道路計画をいたしておりました。ところが、その幹線道路自体が渋滞しているというのが現状であるということでございます。

今回の計画におきましては、各ふ頭間を臨港道路で一連で結んでいこうということで、赤い実線の部分が、既にある計画、あるいは道路になっている部分でございますが、その赤実線を結ぶ点々の部分、ここを新たに臨港道路として2カ所位置づけて、それで一連の幹線の臨港道路として、連続して使える形にしていきたいということでございます。

既存の道路及び計画を活用して、ふ頭間を一連で結ぶ臨港道路計画でございます。これによって、港間の物流の効率化を図るとともに、背後の幹線道路の渋滞の緩和にも寄与しようというものでございます。

以上でございます。

分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの名古屋港及び鹿児島港の一部変更につきまして、ご意見、ご質問ございましたらお願いしたいと思います。

委員

確認ですけれども、鹿児島の方のご説明で、これはむしろ既定計画の話ですが、現在の段階でどれくらい実現されているのでしょうか。

あるいは、段階的な道路の供用開始について、計画の中での重点的な地域とか、そういうものがあればお聞かせください。

港湾計画審査官

先生のご指摘のように、段階的に進めていくということで考えております。まず、早々に着手したいと考えておりますのが、今回計画する部分。それから、中央港区、これと既存の陸地側、ここを結ぶところが最優先ということで考えております。

先ほど申しました既存施設の有効利用ということで、すべて新設でつくるわけではなく、一部は車線を拡幅したりして高規格に対応していくという部分も含んでおりますので、既存道路を利用しながら、優先順位をつけ整備していくということです。

委員

そういう市道とかを臨港道路にシフトするといいますが、それは国土交通省になって大体うまくいくようになっているのですか。

港湾計画審査官

よりスムーズに調整をさせていただいております。

分科会長

3ページの図面の右下を見ますと、茶色い、いわゆる計画路線というのが、線形があまりよくない。おそらく何か船だまりみたいなものがあるようになっていてのかもしれないけれども、かぎ型になっていますよね。そのところは大丈夫なのでしょうか。

港湾計画審査官

ご指摘のように、本来、かぎ型のところをまっすぐつなげばいいということですが、ちょうどそこが大きな交差点になっておりまして、しかも、もとの大きい道路がカーブしている位置だとか、こういうことがありまして、いろいろな案を検討したのですが交差点処理などの問題もございまして、この位置に決まりました。

道路の線の大きさはわかりづらいのですが、一番下側で山のようになっているところは、かなり大きな産業道路という6車線の道路がカーブしているところでもございまして、まっすぐいくと、そのカーブしている交差点のところにつながってしまうので、カーブの五叉路という形になって、なかなかうまく設計できない。しかも、この辺が密集地でございますので、既存の道路を拡幅して、現状の交差点で処理するというので、地元の県警などとも協議し対応いたしております。

分科会長

はい、わかりました。

よろしゅうございますか。

それでは、答申案をお諮りいたします。「国土交通大臣に提出された名古屋港の港湾計画については適当である」。それから、「国土交通大臣に提出された鹿児島港の港湾計画については適当である」。これでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更について(答申案)

分科会長

では、第3番目の議題ということで、「港湾の開発、利用及び保全並びに開発

保全航路の開発に関する基本方針の変更について（答申案）」に移ります。

本日は、この答申案について審議いたしまして、結果を交通政策審議会会長へ報告し、国土交通大臣への答申といたしたいと考えております。事務局から説明をいたします。

港湾計画審査官

基本方針につきましては、3月に諮問がございまして、5月の分科会で素案に対してご審議をいただいております。そのときいただいた意見に対応するとともに、その後、関係する省庁等に意見照会を実施いたしまして、また、広く一般の方々にもご意見をいただけるパブリックコメントという形で意見徴収を行いました。これらの調整を踏まえた上で、本日、答申案としてとりまとめさせていただきます。

今回は、前回提出させていただきました案から変更になっている部分を中心にご説明させていただきます。お手元の資料5 - 1、それから資料5 - 2が新旧対応表になっておりますので、この2つを使ってご説明させていただきます。

まず、資料5 - 1でございしますが、左側が主な意見の概要で、右側が対応方針でございします。前回いただいた意見でございしますけれども、地球規模での環境問題に対応するために、RORO船等、複合一貫輸送の利用の促進に取り組むといった記載ができないかということでございますが、これにつきましては、5 - 2の4ページです。中ほど下のほうに、今回、特にご説明させていただくところは、二重の下線を引かせていただいております。「温室効果ガスの排出抑制等環境への負荷が少なく」ということで、明示的に修文を行わせていただいております。

それから2点目が、住民という概念は狭いのではないかと。市民のほうが適切な表現なのではないかということにつきましてはですが、住民というと、そこに住んでおられる方という若干狭い概念になるということ、個人からも広く意見を把握できるようにという趣旨。あるいは、同趣旨から、一般の公募からも、特に環境問題等、そこに住んでいる人だけの問題ではなくて、もっと広い人の問題でもあるから、市民のほうがいいのではないかとのご意見もございました。また、他の公共の政策で使っているところも調べさせていただきましたけれども、住民というのはいは「住民への説明会」だとか、非常に法定的に限定した使い方をしているようなものもございしますので、ここでは市民という形で修文させていただきたいと考えております。

それから、市民が港に近づけない場所とパブリックアクセスを推進する場所の考え方について記載が必要ではないかということのご指摘でございます。10ページで、いろいろなところで、それぞれの考え方を書いた部分がございます。

すが、ご指摘のように、全体の書いている部分というのはなかなか難しゅうございまして、我々としては、この港湾空間の適正な管理と全体の空間のことを述べている部分で、下から七、八行目でございますけれども、「利用形態に配慮しつつ」ということを入れさせていただいております。その2行上ぐらいからいきますと、「さらに、港湾を適正に管理・運営し、港湾における諸活動が円滑に、かつ他の機能と調和を持って行われるように、利用形態に配慮しつつ港湾の多様な機能を適切に配慮する」と、こういうような形で修文させていただきました。

それから4点目の、実施に当たっての事業評価のみならず、過去の事業評価を織り込んだ形で振り返ってみることも必要ということで、事前評価については触れていたのですが、その部分に事後評価についても実施することを修文しております。

それから、予測は予測として、現実の変化が激しいとき、予測値そのものを見直すなどの機敏な対応が必要だと。これはそのときにお答えさせていただきましたように、必要に応じて適切な時期に見直すこととしたいと考えております。

1ページ目の一番下でございますが、スーパー中枢港湾の目指すものとして、コストの3割削減とリードタイムの短縮のみではなく、物流の質の向上の観点が必要なのではないかということで、指摘を含めて、物流の高品質化の観点も含めて19ページの下部分でございますが、こゝで構造改革モデル港湾のプロジェクト、いわゆるスーパー中枢港湾のところの記述でございます。そのところに「コスト・サービス水準の実現及び物流の高品質化を目標に」という形で対応させていただいたということでございます。

資料5 - 1の2ページ目でございますが、関係省庁からたくさんの意見はいただきましたが、主なものといたしまして、厳しい財政事情等を踏まえて、より効率的な対応を求める記載ができないかということで、具体的には公社制度の見直しをより明確に記述した。それから、港湾の統合についての考え方、これは資料5 - 2の13ページでございます。上から3分の1あたりのところに「さらに、国と港湾管理者が連携しつつ必要に応じて港湾の統合を進め、効率的・効果的な港湾の整備、管理、運営を目指す」というような対応を図る。あるいは、既存の古いターミナル、こういうものの再編について言及し、修文しております。

関係省庁の2点目でございますけれども、循環資源について効率的なだけでなく、適正な収集運搬される必要がある。記述が「効率的な収集運搬のために」となっておりましたので、ご指摘のように「適正に」という言葉を加えたということでございます。

それから、港湾管理者から、貨物量やそういう予測について、基本方針の改正の間隔を適切に確保していただきたいということで必要な時期が来れば改訂していくということでございます。

それから、観光による地域の活性化には、一体的な水際の魅力創出が必要ではないかということで、これも対応させていただいております。

中枢港湾と中核港湾の機能、役割の違いを明らかにし、より国際港湾に集中させる必要があるということをお記していただきたいと、こういうご意見がございました。ここは17ページから18ページと、中枢国際港湾、それから中核国際港湾の記述のところでございますけれども、中枢国際港湾におきましては、コスト・サービス水準の国際競争力の確保や、超大型コンテナ船への対応と求められる機能、役割について記載をさらに充実していくということで、原案で対応させていただきたいということでございます。

2ページの一番下でございますけれども、港湾利用者は、経済合理性に基づいて港湾を選択するので、施設の配置の考え方は、投資効果が最大限発揮される経済合理性の観点を中心に重点的な施設配置とすべきと、26ページのところのご指摘だったのですが、ここがそもそも港湾相互間の連携の確保を図るところに視点を当てて記述したところですので、背後圏の特性を踏まえて施設を配置することは、個々の輸送形態ごとの拠点形成の箇所に記載しているところで、ここでは隣接する港湾間での役割分担に重点を置いた計画策定に当たって踏まえるべき事項について述べたものであるということで、原案のとおりとさせていただいております。

3ページ目でございますけれども、その他港湾における国際海上コンテナ貨物の推計値は、近年の傾向から見て少ないのではないかとことです。これは36ページの国際コンテナ貨物量の見通しの部分でございますが、左側が今回の新しい見通しでございます。中枢国際港湾、中核国際港湾、その他という形になっておりまして、ここが少ないのではないかとご指摘が、中核港湾以外の港湾管理者から複数ございました。今回の基本方針の変更案では、中枢国際港湾におけるコスト・サービスの国際競争力確保方針として、中枢国際港湾と地域のコンテナ港湾との連携に努めるよう求めている前提での見通しであると。そういういろいろな要因を入れた形で行っているもので、現状を単純なトレンドで行っているものではないということで、原案のとおりとさせていただきたいということで整理させていただいております。

それから、一般公募から、複数ございましたので整理させていただいております。環境関係のものがやはり多くございました。1点目が、沿岸域における港湾の開発、環境保全の取り組みは、縦割りの行政の視点からの取り組みにならないよう、総合的な沿岸域管理の観点から行う必要があるということで、我々

自身も基本方針の記載のところに、港湾を超えた沿岸域全体の環境保全を視野に入れて、関係者と連携しつつ、自然環境の保全を詰めてまいりたいというような姿勢も示しておりますので、ご意見を踏まえていきます。

それから2点目が、地元住民の視点のみならず、港湾の利用者、市民の視点を取り入れるべきということで、これは構想段階から住民の意見を把握していきましょうということで、今回の基本方針自身もこういう意見公募をしているところでございます。また、住民というところは市民ということで修文をいたしております。

それから、環境について方針を立てるだけでなく、具体的に推進するための事業制度や財政措置の充実を行う必要があるというご指摘でございますが、今回の基本方針の変更を受けて、具体的な政策や推進方策について、今後、港湾分科会の環境部会等で検討が進められることになるということでございます。

それから、事業開始後についても環境についての新たな知見に基づいて事業計画を柔軟に再検討していくシステムの構築が必要ではないか。これは事業開始後においても、環境に限らず、外的要因や状況の変化に対応すべく中間的な評価等を取り入れているところでございます。

以上、概略でございますが、ご説明を終わらせていただきます。

分科会長

ありがとうございました。

それでは、ただいま説明のありました基本方針の変更について、ご意見、ご質問がございましたらご発言をお願いします。

いかがでしょうか。特にございませんでしょうか。

それでは、基本方針の変更についてお諮りいたします。基本方針答申案をもって、港湾分科会の答申とさせていただきたいと思っております。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

地震に強い港湾のあり方について

分科会長

ありがとうございます。

それでは、最後の議題でございますが、「地震に強い港湾のあり方について」ということでご審議をお願いしたいと思います。事務局から説明をお願いいたします。

災害対策室長

それでは、地震に強い港湾のあり方ということで、お手元の資料6 - 1と6 - 2に基づいてご説明させていただきます。資料6 - 2のほうは、地震に強い港湾のあり方ということで、答申の素案のようなものを文章の形でまとめておりますけれども、パワーポイントの形で資料6 - 1のほうでまとめさせていただいておりますので、資料6 - 1のほうを主に説明させていただきます。

まず、資料6 - 1を1ページあけていただきまして、右下に2ページと打っておりますけれども、今回の地震に強い港湾のあり方の進め方ということで、前回、諮問をさせていただきまして、現状と簡単な課題について説明させていただきました。本日は素案審議ということで、現状等につきましてもデータ等に基づきまして、少し詳しく分析させていただいております。さらにそれに基づきまして、地震対策の具体的な展開ですとか、着実な推進ということで必要な事項をまとめさせていただいております。それから、次回11月の分科会におきましては、答申をいただくという予定で進めさせていただいております。

港湾における大規模地震対策の課題ということで、4ページでございます。緊急物資輸送への対応ということで、港湾につきましてはいろいろな地震災害等を受けましたときに、緊急物資を輸送する機能というのが期待されておるわけでございます。そういうことに対応するために、港湾局では、耐震強化岸壁という耐震性を強化した岸壁を整備しているところであります。前回、簡単にご説明いたしましたけれども、その整備がなかなか進んでいないという状況であります。

左側に日本地図全体を示しておりますけれども、丸で示しておりますのが重要港湾のうちで耐震強化岸壁が計画されているところでありますが、赤い印がまだ未整備のものであります。また、黒い枠で示しておりますが、これが最近言われております、大規模地震の切迫性が高い地域をあらわしています。もう少し細かく、大規模地震の切迫性の高い地域における耐震強化岸壁の計画に対する整備の状況を見て見ますと、右の図のようになります。一番上の黄色い線、約50%と書いてありますが、これは全国平均で、今のところ約50%の整備率となっておりますけれども、例えば、南関東ですとか、東海、あるいは島根県東部といったような地域では、全国の平均に比べて大変高い整備状況となっております。一方、北海道東部ですとか、宮城県東部、福島県東部といった地域では、なかなか整備が進んでいないというような格差が見られております。

また、薄い黄色で示しておりますけれども、背後圏の人口が多い港湾の耐震強化岸壁も大変重要なわけですが、その整備状況を見ても、全国の平均とほとんど変わらない状況となっております。あるいは、海上輸送依存港湾と

書いてありますけれども、離島ですとか、そういった地域では、地形的な要因から海上輸送への依存度が大変高いわけでありましたが、こういった地域の耐震強化岸壁の整備状況も、全国の平均値とほとんど変わらない状況であるというような状況になっております。

1ページめくっていただきまして、臨港道路の耐震強化の状況というものでございます。先ほどご説明いたしました耐震強化岸壁が整備されたといたしましても、そこで荷揚げされた緊急物資を都市のほうに運んでいくためには、臨港道路は大変重要な役割を果たすわけでありまして、左は阪神・淡路大震災のときに、尼崎西宮芦屋港のときの緊急物資輸送の状況を示したものでございます。まず、緑色の帯状に示した部分ですが、これは道路、いわゆる平面的なところで被害を受けたところ、赤色が橋梁の部分で被害を受けたところであります。こういった、平面の部分と橋梁の部分が実際に被害を受けたときに、復旧にどれぐらいかかったかということを見てもみますと、薄い緑色で書いてありますが、平面部は数日で復旧したのに対して、橋梁部では半年、あるいは場合によっては2年間かかったということがございます。

このときは右下のブルーのところ耐震強化岸壁がございまして、地震発生翌日から緊急物資が輸送可能な状態だったわけですが、いわゆる内陸部に向かって北に向かっていく道路につきましては、平面部も一部被災しておりましたけれども、早期に復旧したということでその役割を果たしたわけですが、左側、西の方への輸送については橋梁が被害を受けたということで、円滑な緊急物資の輸送が行えなかったという実態がございます。

右のほうは、臨港道路の橋梁部の耐震強化状況を調べたものでございます。薄い茶色で示したものが実際に耐震強化されている道路の割合です。約7割ぐらいは耐震強化がされているわけですが、残りの3割については、耐震強化岸壁であるにもかかわらず、それに接続する臨港道路の橋梁部の耐震強化がまだなされていないという状況であります。

もう1ページめくっていただきまして、次は少しソフト的な話になります。地域防災計画への位置づけという観点で課題を調べてみました。耐震強化岸壁、臨港道路といったハードが整備されておまして、実際には各地域で地域防災計画というものを策定しているわけでありまして、それに従って実際に地震が起こったときにいろいろな対応がなされるわけでございます。

左側、これは千葉の木更津付近の地域防災計画を調べさせていただいたものでございますけれども、緊急輸送路というのが黄色で示されています。こういった道路網が指定されておまして、私も整備させていただいております耐震強化岸壁も緊急輸送路にきちんとつながる形で地域防災計画の中でも位置づけられております。このような状況ですと、実際に地震が起きた場合に耐震強化岸壁の

機能が十分に発揮されると考えられますが、実際、耐震強化岸壁を整備している都道府県等の地域防災計画を調べさせていただいたところ、4分の1の都道府県では地域防災計画への位置づけは少し不明確だということで、実際に機能が十分に発揮されない可能性があります。

1ページめくっていただきまして7ページ目、災害時における運用ということで、これも先ほどと同じく、少しソフトなお話ですが、左にありますように、耐震強化岸壁は、平常時は通常の荷役ということで利用されているわけがあります。平常時に使われている民間の利用者の方と、災害時にはこういった形で使おうという具体的な取り決めがない場合に、災害時の円滑な利用に支障をきたす場合が考えられます。

また、荷物を運ぶときに、輸送路等に障害物があれば当然撤去しなければならないわけですが、その撤去の取り決めがないところもあるということで、地震時の混乱の発生、あるいは機能の不全というものが起こる可能性があります。これも先ほどご説明いたしました地域防災計画で、障害物の除去の取り決めがどの程度あるのかということをお調べさせていただきましたところ、約4割の都道府県ではあるわけですが、残りの6割については障害物除去の取り決めが地域防災計画の中で記述されていないといった様子になっております。

以上が緊急物資輸送ということで、地震を受けたときの緊急時の港湾の役割における課題ということでございますが、8ページ以降は国際海上コンテナ輸送への対応ということでございます。物流機能は大変重要な機能でございます、当然、震災時にもそれなりの通常の物流機能を果たさなければいけないわけでございます。特に基幹的な国際海上コンテナ輸送の確保が被災地域の早期復興ですとか、産業の国際競争力維持という観点から重要だということで、その耐震強化を推進しているところです。

その状況を示したのが左の日本全図でございますが、緑の丸が港湾の位置を示しております。その下に数字が0とか1とか書いてあります。その数字が実際、耐震強化岸壁となっているコンテナターミナルで、括弧が今整備しているものでございます。そのうち、特に黄色の吹き出しで示しておりますのは、各中枢港湾の水深14m以上のバースに占める耐震強化岸壁の割合を示しております、大地震の切迫性が高いと言われております東京湾、伊勢湾、あるいは大阪湾といった地域についても整備の割合は2割強という状況でございます。

港湾局といたしましては、前回の計画では全体のストック量の3割程度の耐震強化を目指してきておりますけれども、前回、平成8年にその計画を立てたわけですが、皆様既によくご存じのように、右に出ておりますが、コンテナの役割が大変大きくなっていることですとか、船舶の大型化が進んでいる

といったような、コンテナを取り巻く状況は大きく変化しているということから、耐震強化の考え方をもう1度見直す必要があるだろうということでございます。

それから、9ページ目。先ほどは耐震強化岸壁という岸壁の耐震性の話をさせていただきましたけれども、実際、阪神・淡路等の地震を見てみますと、左の写真がありますように、コンテナクレーンが倒壊したり、その背後のコンテナターミナルの液状化が起きるといったような被害が生じております。コンテナターミナルが全体として機能を果たすためにはこういったものにも対処しなければいけないという状況でございます。

右上のほうに横長の表を2つ示しております。上のほうは阪神・淡路大震災に海上輸送を利用していた企業に、実際、休業期間をアンケートさせていただいた結果でございます。休業期間が1週間未満が約6割ということで、1週間後には6割の方はもう事業を開始していたということ。さらに、1～2週間が休業割合2割と書いてありますけれども、先ほどの1週間未満と足しますと8割の企業の方が2週間たつと既に操業を開始していました。それに対して、港湾の復旧がどうだったかということを示したものが下の表でございます。岸壁、コンテナクレーン、臨港道路のところを赤字で書いておりますけれども、3カ月、半年、あるいは橋梁などの場合には2年も復旧期間がかかったということで、やはりこういうところもきちんと耐震強化をしていかなければいけないという課題であろうかと考えています。

実際の状況を見てみますと、下の円グラフ、左側がコンテナクレーンの耐震強化の状況でして、4分の1のコンテナクレーンが免震化等の耐震強化がなされていないという実態です。それから、右側がコンテナターミナルへの臨港道路の耐震強化の状況ですけれども、7割は耐震強化されているけれども、3割についてはまだ耐震強化されていないといったような状況であります。

それから10ページ目でございますが、先ほどまでは個別の港の話をしていただきましたけれども、ここは幾つかある港がそれぞれ代替的な拠点を果たすだろうという観点でこれまでの例を調べさせていただきました。そこに出ておりますのは、阪神・淡路大震災のときに、広島県のある自動車メーカーが震災前と震災後で北米へどういう形で輸出していたかということ調べております。震災前は神戸港に8割方の荷物を出していたのが、そこを使えなかったということで、いろいろな形でほかの港湾に回したわけでございます。その中で大阪港については、神戸港が使えなくなったということで、従来、神戸港を使っていたいろいろな荷物が大阪港に集中したということで、結果的に輸送時間が大幅に増加したというようなことがございました。被害の状況をお互いに連絡しあうような、あるいはその後の使われ方の状況が実際にお互いに伝わるよ

うな体制が整っていなかったというようなことがありました。

11ページ目、少し観点を変えまして、臨海部における防災拠点としての機能ということでございます。港湾は非常に広いスペースを有しているということで、阪神・淡路のときもそうでしたけれども、防災拠点的な機能があります。左のほうにイメージ図を示させていただいておりますけれども、避難の場所ですとか、緊急物資の補完、荷さばきの場所ですとか、瓦礫の処分、あるいは仮設住宅の用地といったような形で使われるわけでありまして。

右のほう、これも港湾管理者の方にアンケートをさせていただきまとめたものでございます。実際、9割の港湾管理者の方が、臨海部における防災拠点の必要性はあるということで考えていらっしゃるわけでございますけれども、実際、防災拠点となる広場を確保しているかということになりますと、16%、2割弱の港湾でしか広場を確保できていないということです。さらに、これも先ほどからご説明しております、地域防災計画という、実際に災害が起きたときの対応についてですけれども、16%のうち、さらにそのうちの2割しか臨海部における防災拠点の機能が計画の中で位置づけられていないという形になっております。

1ページめくっていただきまして、先ほど、港湾は非常に広いスペースがあるということで、瓦礫処分につきましてもそれを受け入れる可能性があるということで、実際、阪神・淡路大震災のときにおきましても、約372万トンの瓦礫を港湾の中で処分、あるいはほかの港にも一部輸送して、処分したということでございます。瓦礫の処分につきましては下に書いておりますけれども、国の関係省庁ですとか、都道府県、市町村、あるいは実際の事業者の間で処理方針、処分量、搬送ルート、積出施設、最終処分場といった、大変細かいことですが、そういったことについて調整が必要なわけございまして、地震が起きてからそういったことを調整していたのでは、なかなか早期に対応できないということで、事前に調整する必要があるのではないかということでございます。

そういった課題を受けまして、13ページ以降、大規模地震対策の展開ということでまとめさせていただきました。14ページに実際の施策等、ハード対策を水色で、ソフト対策を赤色で示しております。まず緊急物資への輸送を円滑に確保しようということで、例えば左側にありますけれども、耐震強化岸壁につきましても、地震の切迫性ですとか、人口集積といったことをよく考えて、総花的にやっていくのではなくて、戦略的に強化岸壁を整備していかなければいけないだろうということ。あるいは、背後を結びます臨港道路の耐震強化ですとか、防災拠点に使いますオープンスペースの確保、あるいは民間の方も港湾施設がございまして、そういったものの耐震強化といったようなハード対

策がございますし、それから、先ほどから申し上げます地域防災計画への調整、あるいは実際に地震が起きたときの関係者との調整、あるいは左上にございますけれども、施設の被害ですとか、その後の状況の関係者への発信ということが施策として重要で、やっていくべきでものであろうと考えております。

15ページが基幹的な国際海上コンテナ輸送への対応ということで、これも先ほど申し上げましたように、課題の裏返しでありますけれども、耐震強化岸壁についてもコンテナの最近の動向をきちんと把握した上で整備する計画が必要であるということ。あるいは、コンテナクレーン、臨港道路の耐震強化。それから、実際に地震が起きたときに、コンテナクレーンをオペレートする運用の方法なんかもよく考えておかなければいけないということで、発災後の運用体制の構築なども必要だろうと考えております。

16ページ、リダンダンシー機能の強化ということで、これは先ほど神戸港が被害を受けたときの大阪の例で申し上げましたけれども、事前に港湾間で連携をとっていただくことによって、地震が起きたときにも円滑な代替輸送へのシフトが可能ということで、そういったものが必要であらうということになります。

17ページが、臨海部における防災拠点の強化ということで、これもやはりハード的な対策、ソフト的な対策があらうかと思っておりますけれども、オープンスペースを確保する方策を考える必要があるですとか、あるいはソフト的な防災計画、あるいは関係機関との連携、瓦礫等の事前の調整が必要であらうということでございます。

18ページに実際の進んでいる話を書かせていただきましたけれども、防災拠点の中でも基幹的広域防災拠点ということで、首都圏におきましては左の地図にございますけれども、川崎港の東扇島地区で整備させていただいております。右がもう少し詳しいバースの図を示したものでございますけれども、白丸と黒丸で示しておりますが、通常時の使われ方、主に緑地として使われるということで、通常時には自然との触れ合いですとか、そういった市民が憩える緑地として使っているわけですが、災害時にはヘリポートを備えた、緊急物資輸送の中継拠点ということで整備を進めています。こういったことをほかの地域でもやっていく必要があるのではないかと考えております。

19ページ、20ページですけれども、先ほど申し上げました具体的な施策の展開に当たって留意事項といいますか、全体を進めていく上での考えを最後にまとめさせていただいております。

最初が、関係者が連携した総合的な取り組みということで、先ほどから何回か申し上げますけれども、やはり港湾間の連携ですとか、港湾利用者への情報提供という形での連携ですとか、国、港湾管理者、地元市町村という中

での協議会等による災害時の対応策といった形の連携というものが必要なのではないかとあります。

2つ目が、防災の観点を港湾行政の中でも少し取り入れていこうということで、例えば、具体的には事業を始める前に事業評価をやっているわけですが、防災の観点でもう少し積極的にその効果を入れられるような事業評価の確立ということがあるのではないかとあります。

3つ目が、コスト縮減などを図る技術開発の推進ということで、先ほど説明しましたように、耐震強化岸壁の整備がなかなか進まない一つの理由は、整備コストが通常の岸壁に比べて4割増程度かかるということがあります。そういった意味で、整備コストを少しでも抑えるためにコスト縮減を図る技術開発を推進していく必要があるのではないかとあります。それから、既存ストックの耐震強化等についてもコスト縮減を図る必要があるのではないかと考えています。

最後、20ページ目でございますけれども、港湾施設の早期復旧体制の確立ということで、緊急点検ですとか、復旧の優先順位ということについて、実際、直轄の工事ですとか補助の工事とか、工事をやった者との関係もございまして、そういったことで、国と港湾管理者の間で、協力・連携の方法などについて事前に検討しておく必要があるということがございます。

それから、5番目が、港湾における大規模地震対策の評価ということで、実際、いろいろな港湾でそれぞれの管理者が工夫されて、いろいろな対策をとっておられるわけですが、その進捗状況や内容といったものを客観的に評価させていただいて、それに応じて計画の見直し等もやっていく必要があるのではないかと考えております。

それから、最後は耐震強化施設の再点検ということでございますけれども、耐震強化岸壁というのが、ある基準によって設計されているわけですが、その基準が平成11年度に変わったということで、それ以前に設計された耐震強化岸壁については耐震性能をもう1回点検して、必要に応じて改良していく必要があるのではないかとあります。

それから、地震につきましては、震源の特性ですとか、いろいろな科学的な知見がどんどん進められているということで、確率的な話もよくわかってきたということで、そういう点をライフサイクルコストを考慮した設計手法を考えていく必要があるのではないかとあります。

以上、地震に強い港湾のあり方ということで、冒頭にもご説明いたしましたが、それを文書の形で素案ということでまとめさせていただいたものが資料6-2でございます。以上で説明を終わらせていただきます。ありがとうございます。

ました。

分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、ただいまの地震に強い港湾のあり方につきまして、ご質問、ご意見がございましたらご発言をお願いいたします。

委員

今のご説明で強調されていたとおり、総花的にやるのではなく、戦略的、重点的にやっていく必要があるという、そのご指摘はごもっともだと思いますが、重点化するに当たって、大きく分けて2つの視点があるはずであります。一つには、ミクロの視点で、先ほどの橋梁など、そういったものに重点を置くということが一つあると思うのですが、もう一方で、国全体のマクロの視点でどこに重点を置くのか、そういう視点が必要だと思います。

その点につきまして、先ほどの表などで、離島とか、人口の密集地、人口が多い都市を控えているところについては重点を置く、あるいは、地震の切迫性が高いところについては重点を置くということ、これはごもっともだと思うのですが、それ以外にほかの交通手段との関係で、例えば、高速道路が整備されていないところについては復旧のための重点が必要だとか、そういう観点からすると、おそらく北海道なんかは重点が置かれるべきなのではないかと素朴に感じます。そういったマクロの視点についての認識がどうなのかということがご質問でございます。

それから、もう一つ、言葉として強調されたこととして、連携という言葉がございまして、これはむしろ先ほどの基本計画のところで申し上げようと思ったのですが、至るところで連携という言葉が出てくるわけです。最近の行政活動では、コラボレーションが重視されているということは、それは重々承知の上なのですが、同じ連携という言葉をつたつと、連携、連携で何もやっていないという、そんなイメージを持たれかねないと思いますので、言葉の上でもう少し、強調とか連絡とか言いかえていただいたほうが説得力があるのではないかと思います。

災害対策室長

ありがとうございました。

ミクロの観点ではなく、マクロの観点ということでございますけれども、国全体としては、例えば、中央防災会議などで、港湾だけでなく、道路ですとかいろいろなものの防災計画等を策定していますので、そのような中で考えて

いく必要もあろうかと思えます。また、離島港湾に代表される海上輸送依存港湾というものの中には、実は、今、先生からご指摘いただきましたような、道路では入っていきにくいような半島部ですとか、そういったものも含まれますので、先生にご指摘いただきました幾つかの点は重要な観点ということで考えていきたいと思っております。

それから、連携ということで、連携の具体的内容は大変重要だと思っております。今回、基本的な方向ということで答申をいただくわけですが、実際にそれぞれの港湾で、例えば先ほどありましたようなコンテナのオペレーションで、地震が起きたときにどういう形でやっていくんだという、具体的なところを詰めていく必要があると思っております。素案の全体としては連携という形になっていますが、具体的なところで詰めていく必要があると考えているところです。

委員

津波というのは、この中で全体を通してどういうふうにご考えておられるのですか。それが1点です。

それから、ここで言っているいろいろなことは、物流が中心で、小規模港湾になるともう少し考え方が違って、地域社会というか、そういうものをどうやって守ってやるかとか、そういうことになると思いますので、もし、あり方というものをまとめるとすれば、前書きのところに、どういうことを目標にしているかということをごきちんとして書いておいたほうがよいような気がいたします。

災害対策室長

まず、津波のお話ありがとうございましたけれども、前回の諮問のときに少しお話しさせていただきましたが、従来、港湾の分野では海岸事業と連携して津波防波堤を整備しております。しかし、港湾地域の総合的な津波対策について少し専門的な勉強が要るだろうということで、津波対策につきましては、別途、委員会をつくりまして勉強させていただいております。その結果がまた出てきましたら、この分科会等でも必要に応じてご相談させていただいて、総合的な地震に強い港湾というものを考えていきたいと思っております。

それから、2点目の、前書きに目標の観点を書いたらどうかということでございますが、その辺は実際どういう形で書けるかまた考えたいと思っておりますので、ご相談させていただきたいと思っております。よろしく願いいたします。

分科会長

そのほかの方、いかがでしょうか。

委員

4ページなんですけれども、耐震強化岸壁の未整備港湾はなぜ西のほうに集中して多いのでしょうか。未整備港湾が四国とか瀬戸内海地方とか九州に多いように思うのですが。

災害対策室長

いろいろな理由が考えられますが、例えば、東海ですとか、南関東ですとか、従来から大規模地震の切迫性が高いところは、港湾管理者も意識が高くて、耐震強化岸壁を整備してきているのに対して、意識が低かったとは申しませんが、いろいろな事情で西の地域においては未整備の港湾が多いと思います。しかし、東南海、南海などは、最近大きな地震が危惧されている地域でございますので、こちらのほうの港湾管理者も最近は防災意識が高まってきているように感じております。

委員

それから、先ほど委員からも出ましたが、全体にご説明を伺っていると、やはり物流の視点がすごく高く、もちろんそれが港湾の役割だと思っております。地震に強い港湾のあり方は地域防災計画の策定によるものですが、市民の視点、地域の視点、国民の視点から、地震に強い港湾のあり方をうたったほうが、物流、製造の産業ベースでない海の国の日本の防災のあり方が強調できて、皆さんにご理解が深まるのではないかと思います。

災害対策室長

その点につきましても、また事務局で検討させていただいて、対応していきたいと思っております。

分科会長

そのほかございませんでしょうか。

じゃあ、私から最後に1つお伺いしますが、橋梁というハード面についていろいろお考えになっているわけですが、オープンスペースとか港湾のふ頭用地、臨港道路とか、そういうところの液状化によってかなり被災を受ける場面があるのかもしれませんが、これではそういうことは考えないわけですか。

災害対策室長

今回、特に橋梁を取り上げたのは、橋梁は非常に復旧期間が長くかかるとい

うことがございまして、そのような観点で橋梁について特に取り上げたようなまとめ方をしております。現在でも岸壁背後の液状化対策等を実施していますが、今後は、ほかの施設の液状化対策の必要性も検討していきたいと思っております。

分科会長

ぜひお願いします。

それではいかがでしょうか。もしなければ、6 - 2という素案、これをさらにお読みいただいて、きょういろいろ出ましたご意見等も事務局のほうで参考にして、また形成すると思うのですけれども、7月16日まで、皆様方、何かご意見がございましたら、さらに事務局にご提出をお願いしたいと思います。そして、これらをもとに事務局で修正した案を作成して、次の港湾分科会で審議するということのようにございます。

それでは、以上で本日の審議はすべて終了しましたが、若干事務局のほうからお話があると思うので、お返しいたします。

管理課長

まことに長時間のご審議をいただきましてありがとうございます。本日の議題につきましては、先ほど来、分科会長のもとで十分ご審議をいただきまして、適当であるとお認めいただいたわけですが、実は、本日、ご出席の返事をいただいております委員につきましては、急なご欠席がございまして、最終的には委員出席者の定数に達しないという状況になりました。まことに申しわけありませんでした。

こういう場合の措置でございますが、港湾分科会の運営規則第4条に、書面による議事という規定がございますので、本日ご欠席の委員のご意見を含めまして、後日、再度でございますが、書面による議事をもって正式な答申として諮らせていただきたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

さて、本日、議事の進行を務めていただきました須田分科会長様でございますが、本日の分科会をもちまして、分科会長を控えたいという申し出が事務局のほうにございました。分科会長には、長きにわたりまして港湾行政の推進に多大なご指導を賜ってまいったところでございまして、まことにありがとうございます。よろしければ、一言ごあいさつを賜りたいと思います。よろしくお願いいたします。

分科会長

それでは、簡単にごあいさつ申し上げたいと思います。

私、平成 8 年に旧運輸省の中央港湾審議会の会長代行、そして計画部会長というふうな役職に任命されまして、この審議会をずっと今までやってきたわけですが、途中、平成 13 年に国土交通省になりまして、その後は国土交通省の交通政策審議会の委員で、かつ港湾分科会の会長ということで今日に至っております。その間、この審議会、あるいは分科会に何回出席したかというのを数えてみますと、大体 28 回あったわけです。しかし、そのほかにさらにいろいろな部会とか、そういうものが数多くありまして、これがおそらく十数回はあるんじゃないかと思っておりますので、結構な数、こちらの東京のほうにお邪魔したという実情だと思っております。

しかし、それはそれとして、この審議会あるいは分科会というものは、各港の港湾計画のみならず、港湾行政の基本的なあり方、基本的な方針、こういったものを審議して答申するという会議でございます。したがって、時代の流れを的確にとらえて、そして将来を見誤らないように、大所高所から委員の皆様方のご意見をちょうだいするというのがよかろうと私は常々考えておりますし、また、委員の皆様におかれましては、そのようなご発言をたくさんいただいで感謝しております。ひとつこれからも、今言いましたような点にご着目いただきまして、どうぞ委員の皆様方のご意見をちょうだいできればと思っております。

私は今回でやめますけれども、月並みなのですが、今まで大過なく過ごさせていただきましたことは、ここにご出席の皆様方の熱心なご議論、そしてご協力、また事務局の周到な準備、こういうものがあったものだと思っております。深く感謝申し上げます。これから委員の皆様方、そして港湾の一層のご発展をお祈りしたいと思います。どうもありがとうございました。

管理課長

分科会長、どうもありがとうございました。引き続き港湾の関係で大所高所からご指導賜りたいとお願い申し上げます。

それでは、閉会に当たりまして、港湾局長からごあいさつを申し上げます。

港湾局長

本日は須田分科会長をはじめ、委員の皆様方には、大変お忙しいところご出席をいただきました。さらに、大変盛りだくさんな内容でございましたけれども、貴重なご意見をいただきましてほんとうにありがとうございました。

特に、本日、ご答申をいただきました基本方針でございますが、既に申し上げたかと思っておりますが、我が国の港湾のあり方を示す基本的な指針であるとともに、港湾管理者等がおつくりになる港湾計画の適合基準という性格も持ってい

るわけでございます。本日、頂戴をいたしました答申を十分尊重させていただきまして、港湾行政を今後も進めていきたいと思っておりますが、一方で港湾行政を取り巻く環境は大変大きく動いております。今後もダイナミックな変化が予測をされます。そういう中で必要に応じて、適切かつ柔軟に本基本方針を見直していきたいと考えておりまして、また、その節、いろいろな形でご指導をいただくようお願いをしたいと思います。

また、今、お話がありましたが、本日をもってご退任をされます須田分科会長におかれましては、省庁再編の前から8年間にわたりまして、港湾審議会の会長代行、及び計画部会長、及び交通政策審議会委員、及び港湾分科会長をお務めをいただいたわけでございます。この間、本日の基本方針を含めまして、私どもの港湾行政の羅針盤となるさまざまな答申をおまとめいただいたわけでございます。この間のご指導とご尽力に改めて厚く感謝を申し上げたいと思っておりますし、今後も別の形でまたご指導をいただきますようお願いをいたしたいと思います。

最後になりますが、委員の皆様方におかれましては、どうぞ今後とも港湾行政に対するご指導、ご鞭撻をよろしくお願い申し上げます。本日は大変ありがとうございました。

管理課長

以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

閉 会