

平成19年11月29日(木)

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會第27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27回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成19年11月29日(木)
開会 13時30分 閉会 16時25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. 出席委員氏名

氏名	役職名
縣 忠明	産経新聞社客員論説委員
圓川 隆夫	東京工業大学大学院教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
小林 潔司	京都大学大学院教授
鹿野 久男	(財)国立公園協会理事長
白石 真澄	関西大学教授
東 恵子	東海大学教授
外園 賢治	(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
丸山 和博	(社)日本経済団体連合会運輸・流通委員会物流部会長
森地 茂	政策研究大学院大学教授
山内 弘隆	一橋大学大学院教授

4 . 会議次第

我が国産業の国際競争力強化等を図るための

今後の港湾政策のあり方について・・・ 3

- ・ 日本商工会議所からのヒアリング
- ・ スーパー中樞港湾施策の進捗状況
- ・ 目標達成に向けた港湾施策の推進
- ・ その他

地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方について・・・ 19

港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23

- ・ 三田尻中関港（改訂）
- ・ 油津港（改訂）
- ・ 苫小牧港（改訂）
- ・ 八戸港（一部変更）
- ・ 新潟港（一部変更）
- ・ 堺泉北港（一部変更）
- ・ 北九州港（一部変更）
- ・ 中津港（一部変更）

報告事項・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 47

5 . 議会経過

開 会

【総務課長】 1時半、定刻ちょうどでございます。お待たせいたしました。ただいまより交通政策審議会第27回港湾分科会を開催いたします。私は、事務局を務めさせていただきます港湾局総務課長の岸本でございます。よろしくお願いいたします。

初めに、委員のメンバーの交代について報告させていただきます。はこだて未来大学教授の長野委員に委員をしていただいていたのですが、ご退任されまして、新たに丸山委員にご就任いただきました。本日も出席いただいておりますので、ご紹介申し上げますとともに、よろしくお願いいたします。

【委員】 ありがとうございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 出席予定の山内委員が少しおくれてお見えになると伺っております。現時点で、委員18名中10名の出席で、交通政策審議会令第8条の規定の定足数に達しております。

それから、今日ご欠席の池淵委員の代理として山田さんに、尾崎委員の代理として川崎さんにご出席いただいておりますので、ご紹介申し上げます。

それから、お手元に配らせていただいている資料の確認でございますが、議事次第、委員名簿、配席図、当該議事資料、それから、次回以降の日程調整のための連絡事項をとじたものがございます。

それでは、本日も予定しております議事に入らせていただきます。黒田分科会長、この後の司会進行をお願い申し上げます。

【分科会長】 それでは、早速本日の議事に入らせていただきます。お手元の議事次第をごらんいただきたいのですが、まず1番目の議事でございます。「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」について、ご審議をお願いしたいと思います。

審議に先立ちまして、本日は、日本商工会議所の方からヒアリングを予定しております。3名の方に出席していただいておりますので、まずご紹介申し上げたいと思います。日本商工会議所特別顧問でありまして、同会議所の国際競争力強化のための中枢空港等の整備に関する特別委員会の前委員長でいらっしゃいます、三井不動産株式会社代表取締役会長の田中順一郎様でございます。よろしくお願いいたします。

引き続きまして、同じく日本商工会議所理事・企画調査部長の近藤英明様でいらっしゃい

ます。

【近藤氏】 近藤です。よろしくお願いします。

【分科会長】 同じく日本商工会議所の国際競争力強化のための中枢空港等の整備に関する特別委員会の前委員の平野委員の代理でいらっしゃいます、日本郵船株式会社経営企画グループ課長の高須伸夫様でいらっしゃいます。よろしくお願いいたします。

それでは、田中様より、きょうの資料も含めましてご説明をお願いいたしたいと思います。大変恐縮でございますが、10分ほどお話を伺いまして、その後、委員からの質疑応答の時間に充てたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、田中様、よろしくお願いします。

【田中氏】 日本商工会議所の特別顧問をやっております田中でございます。私は、日本商工会議所で本年2月に設置されました国際競争力強化のための中枢空港等の整備に関する委員会、特別委員会で委員長を務めておりました。去る10月に最終的な提言を取りまとめたわけですが、既に冬柴大臣には、山内前会長とともに訪問をいたしまして、我々の意見の概要をご説明させていただいております。本日、このような場所でご説明の機会を与えられましたことを心から感謝申し上げている次第でございます。

まず我々日本商工会議所は、なぜ港湾や空港整備に関する特別委員会を設置し、検討したかにつきましてご説明させていただきたいと思います。

急速に国際分業などが進展する中にありまして、最も重要な物流インフラにおきまして、我が国の港湾や空港の貨物取扱実績が中国等に逆転されるなど、国際競争力が相対的に低下の傾向にあることに対して、かねてから強く懸念をいたしておりました。そこで、財政的な制約もある中で、グローバルスタンダードや選択と集中の観点から、拠点となる港湾や空港の重点的かつ戦略的な整備運営のあり方について検討することになったわけでありまして。ちょうど政府におかれましても、アジア・ゲートウェイ構想を検討していた時期でありましたので、4月には中間的な提言を発表し、結果、多くの意見を政府の改革の方向性に盛り込んでいただくことができました。

日本商工会議所といたしましては、港湾整備のあり方については本格的に検討することは初めてでございまして、今回の提言も、あくまで円滑な経済活動を進めるに当たり、どのような港湾が存在すれば最大限にその機能を有効に活用できるかという観点から、過去の経緯などには一切とらわれず、取りまとめたものでございます。

提言の内容につきましては、隣の近藤理事からご説明申し上げますが、私からは特に主張

したい点として、2点お話しさせていただきたく存じます。

まず1つ目ではありますが、我が国が激化する国際競争に打ち勝っていくためにも、アジア諸国等から大きく遅れている首都圏の社会資本整備、これがもはや一刻の猶予も許されない状況にあるということを経済界として強く申し上げたいと思っております。

個人的には、羽田再拡張後の空港需要や港湾の海上コンテナ貨物の増加が予想される一方で、都市空間や観光資源としてのポテンシャルの高い東京湾を首都圏共有の限られた都市資産、資源と考え、東京湾における港湾や空港機能のあり方といった観点で、組織横断・地域横断的に今後の利活用や機能配置を考えていくような仕組みはないだろうかと考えております。

2つ目でありますけれども、港湾運営の効率化やサービス向上を進めていくためには、広域化、ポートオーソリティー的なものをいかに進めていくかが鍵になると考えております。もちろん港湾だけでは採算性に問題が出てくることも理解をしておりますので、空港や鉄道も含めたポートオーソリティーのあり方について、こうした専門的な検討会の場で検討していただくとともに、各地域においても真剣に検討していく必要があると考えております。あわせて、港湾と空港、あるいは都市をつなぐ道路整備なども進めていく必要があると考えております。

それでは、提言内容につきまして、近藤理事からご説明申し上げます。

【近藤氏】 それでは、お手元の資料1-1に基づきまして簡単にご説明させていただきます。

1ページをお開きいただきたいと思っております。まず1番の利便性やコスト面における国際的な優位性の確保についてでございますが、基本方針2007にも盛り込まれておるところでございますが、(1)として、貿易手続改革プログラムの着実かつ早期実現を強く要望しております。

特に具体的な内容でございますが、(1)として、輸出における保税搬入原則をはじめとする関税法の見直しを含めた現行の保税・通関制度の見直し、あるいは港湾手続の統一化、簡素化等が非常に重要であるということ述べております。

は、特に港湾手続の統一化につきましては、国と地方公共団体の協力のもと、港湾手続の統一化を早急にすべきとしております。

その他、港湾EDI化などの電子的な基盤整備や国が責任を持って整備していくべき、あるいは国主導による民間事業者の負担がないセキュリティーシステムの策定などを要望して

おります。

続いて、(2)ポートオーソリティーの推進でございます。現行の港湾法を抜本的に改正をして、東京湾等の三大湾につきましては、国が主導権を持って整備や管理運営を行うとともに、運営に当たっては、民間が活動しやすい環境を整え、港湾運営の効率化や港湾の利用料金の低減などを実現させるべきとしております。

例としては、本文にあるのですが、一定規模以上の主要港湾ごとに、国と官民、港湾関係者による港湾運営審議会のようなものを設置していただき、官民一体で国家として最適な港湾の整備や運営計画を策定していただくなど、港湾運営の効率化の実現に向けたさまざまな取り組みを推進していかなければならないというようにしております。

(3)でございます。スーパー中枢港湾の抜本的な整備拡充・機能強化でございますが、既にこれも政策として進められているところでございますが、では、港湾の拡充整備として、大型船や大量なコンテナ等への対応に向けた整備拡充、あるいは規制緩和への取り組みを要望しております。

またでは、港湾の機能強化として、スーパー中枢港湾の機能を最大限発揮できるようにするため、メガターミナルオペレーターの育成とIT化を推進すべきとしています。

またでは、コスト低減を図るための方策として、内航フィーダーの活性化について要望しております。燃料の非課税化、あるいは競争力強化のための取り組みを進めていただきたいということでございます。

次のページをご覧いただきたいと思っております。2番目の港湾地域の国際物流機能の拡充と総合的な交通ネットワークの構築に関しましては、(1)として、有機的な道路・鉄道・内航等の総合的な交通ネットワークの構築を掲げております。内陸部の製造拠点、知的集積拠点、地方港湾と拠点となるスーパー中枢港湾などとの有機的な道路・鉄道・内航等の総合的な交通ネットワークを構築し、地域の活性化のためにも、いかに港湾を有効活用できる環境整備をしていくかが、極めて重要と思っております。

最後の(2)でございますが、国交省さんでは、競争力のある臨海部産業エリアを形成するために、港湾隣接地において、民間資金等も有効に活用しながら、流通加工機能等もあわせ持つ大規模かつ高機能なロジスティクスセンターを設置し、ぜひ国際競争力強化に向けた整備を図っていただきたいということでございます。

また、産業競争力強化ゾーンの設計においては、ドバイのジュベリ・アリ・フリーゾーン等の海外事例を参考に、国内外からの投資促進、あるいは企業活動の活性化が図られるよう

な税制等の優遇措置、こういったものが必要であるということを要望させていただいております。

非常に簡単でございますが、以上でございます。ありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました日本商工会議所からの提言内容に関連しまして、ご質問あるいはご意見ございましたら、委員各位からお願い申し上げたいと思います。よろしくお願いたします。

【委員】 最初の(1)に港湾EDI等の電子化、電子的基盤を整備すべきとあるのですが、私は詳しくないのですが、来年、府省ポータルでNACCSとかが拡充されて、かなり機能拡充される。そういった中で、いわゆる国際物流の中で、原産地証明が紙である。あるいは、NACCSにある程度電子的なデータはほとんどそろっている。そういった意味で、原産地証明、これは日本商工会議所が発行されていたと思うのですが、この電子化であるとか、あるいはNACCSとの連携で電子化ですね。そういったことについて、どういうふうな取り組み、あるいは方向性を持っておられるのでしょうか。

【近藤氏】 原産地証明につきましては、商工会議所で主として発給をしておりますので、特にコスト削減、あるいはリードタイムを短縮していくためにも、電子化というのは非常に重要だということで認識しておりまして、内部では一応検討はしているのですが、相手国においては電子化されていないところも随分、発展途上国で特にございますので、両方対応していくためには相当コストがかかってしまうという問題も、直接私どもの担当ではないのですが、そういう問題点も指摘をされているところでございますが、将来的には、国際的な統一基準というものができれば、それに当然対応していきたいと思っています。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご意見……。

【委員】 この2.(2)の国際競争力のある産業エリアの形成という中で、国内外の投資促進、こういうご提言をされているのですが、今、外資の参入というのが非常に活発に行われてきていまして、こういうインフラ部門に関しても外資が非常に関心を持っておられる。そういう中で、例えば来年、あるいは再来年にJ-SOX法、内部統制が本格的にスタートしていくのですが、例えば日本の企業でも、外資に匹敵するようなERMというのですが、リスクマネジメントというのか、そういうのを整備されてし、外資と競争できるような体制というのをどの程度までご検討されているのか、その辺の見通しというのを教えていただきたいというのが1点。

それから、もう一つお願いします。もう一つは、サプライチェーンが国際的に展開していく中で、利益というのが一体どういうところに集中しているのかというのが実はよくわからないところがありまして、せっかく国内でいろいろ投資しても、その便益がどこに最終的に帰着していつているのだろうか。これはきちっとデータを持って調べていかないといけないところですが、なかなかこれを分析できない。そういうこともありまして、戦略として、国際競争力、あるいはこの部分のインフラを強めていくことによって、どの部分を強化すれば、我が国の便益と申しますか、経済の発展につながるのか。その辺、もしご検討とか、そういうのをされている事例があったら、ご紹介していただければと思います。

【近藤氏】 大変申しわけないのですが、そこまでまだ内部では検討しておりませんので、なかなかお答えすることはちょっとできないのでございますけれども、せっかくこういう提言を出しておりますので、さらに深めて検討していきたいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。今の委員のご意見と先ほどのお答えに関連してですが、商工会議所として、この提言書を出された後の会議所団体としてのアクションというのは、どういうことを考えていらっしゃるのでしょうか。

【近藤氏】 特に港湾整備に関する提言につきましては、特別委員会で提言を取りまとめたということでございますけれども、それぞれ、先ほどご質問ありましたように、原産地証明の近代化、それは国際経済小委員会とか、そういうそれぞれの小委員会を設けてございますので、さらに掘り下げて検討するというようにしております。

【田中氏】 国際競争力という観点から考えますと、我々が海外に行って、いろいろ都市を見てまいりますと、特にアジアの各都市では、空港にしても、あるいは港湾にしても、非常に整備が進んでおりますね。私、素人でよくわからないのですが、コンテナは、今の大井のコンテナヤードでは比較にならないような、積んできたものをまた積みかえるとか、あるいは加工するとか、そういうことについても、後背地に準備されているということで、大井の埠頭そのものが、そろそろ消費期限が来ているのではないかなというような感じがいたしまして、もっともっと沖合に展開して、船も着きやすくする、あるいはマストラも入れるということが必要なのではないかなと考えるのですが、ご承知のとおり、江戸川からずっと南におりてくる線で、東京港の港湾地区というのが限定されておりますから、千葉港のほうはものすごい広い千葉港港湾地域を持っていながら、埋め立てすることもできない。そういう状況を何とか打開して、コンテナヤードそのものも、もっと広い、何倍もあるような大きなヤードを準備して、コンテナヤードをそっちに移すことによって、航路が要らなく

なりますね。航路が要らなくなってくると、羽田の第5区滑走路、今やっていますけれども、これが間もなくだめになるに決まっているわけですから、また滑走路が要るようになってきますが、もう埋める余地がないのですね。船主協会はものすごい反対して、大分そのときやったのを覚えていらっしゃると思いますが、そういうことで、コンテナヤードを外に出しちゃって、そして羽田も拡張ができるというような対応をしていかないと、国際的な競争に勝てないのではないかとということを感じておりますものですから、そういう提言になっていったわけでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 だからこそ、提言は、国主導で、国家戦略としてやらなきゃいけないということだろうと思うのですけれども、でも、その一方で、この間ちょっと中間取りまとめが出たんですけれども、地方分権推進委員会のほうでは、地方主導というようなニュアンスの中間取りまとめを出されているのですが、その整合性が非常に難しいと思うのですね。要するに、使い勝手がよくて、国際競争力が上がればいいわけですから、そういう提言をどんだんささって行ってほしいなど、これは要望なのですけれども、ということです。

【分科会長】 ありがとうございます。同じような提言は、経団連さんのほうからも先立って提言していただいているのですね。経団連さんのほうでは、あの提言の後、どういうことで具体的に進めようとしていらっしゃるのか。きょう、代表の丸山委員がお越しでございますので、もしその後の経団連の取り組み等がわかるようでしたら、お話ししたいのですが。

【委員】 分科会が現実に幾つもできておりますので、各省庁の方々と分科会で具体的な検討を進めさせていただいております。今、先生方からお話がありますように、地方分権という片一方の流れの中で、国家戦略として国が主導をとって、国のために判断をするということが非常にしづらい世の中に、今、流れとしてはなってしまうということを大変我々も危惧しております。政府の先生方、自民党の先生方を一生懸命巻き込んで、大きなうねりができないかということは今、一生懸命取り組んでおりますが、まだ力及ばずで、具体的な反映がされるようなところまでいっていないというのが実情だと認識しております。

【分科会長】 どうもありがとうございました。まだご質問、あるいはご意見ございますでしょうか。

もしないようでしたら、商工会議所の方々からのヒアリングはこれで打ち切らせていただきたいと思います。本日は、田中様、近藤様、高須様、ほんとうにありがとうございました。

それでは、引き続きまして、「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」の審議事項のうち、「スーパー中樞港湾施策の進捗状況」について、事務局からご報告をお願いいたします。

【港湾経済課課長補佐】 それでは、説明させていただきます。資料1 - 2をご覧ください。最初に1ページ目でございますが、スーパー中樞港湾プロジェクトのねらいと推進施策について簡単にご紹介しております。

プロジェクトのねらいとしては、1つ、まず我が国港湾における基幹航路の維持確保、これを図るためにスーパー中樞港湾において、我が国発着の基幹航路貨物の集中的取り扱いを推進することが1点ございます。そして、この効果とともに、スーパー中樞港湾の利用者に対して、良質な物流サービスを提供するため、貨物の集中的取り扱い等の効果を効率的に使いながら、貨物を効率的に処理することによって、港湾コスト・サービス水準の向上を目指しております。

このための目標として、貨物量については、各スーパー中樞港湾の港湾管理者がそれぞれ設定し、港湾コスト・サービス水準については、かねてからご案内のとおり、3割低減、リードタイム1日ということを目標に掲げております。

推進施策については、ここに述べておりますが、国、港湾管理者、関係民間事業者の方々の協力により、ハード、ソフトが一体となった総合的な施策を推進することとしておりまして、例えば次世代高規格コンテナターミナルの形成などといったところに取り組むこととしております。

2ページ目をご覧ください。ここでそれらの取り組みについて、各港の取り組み状況を簡単に示しております。次世代高規格コンテナターミナルの形成に関しましては、現在5カ所で取り組みが進められておりますが、高規格コンテナターミナルについては、横浜港のみ完成しており、その他はまだ整備中といったところでございます。

民間ターミナルオペレーターに関しましては、それぞれ認定が行われております。そして、それぞれのレベルで運営事業を開始しているといったところでございます。

3ページ目をごらんください。それらの取り組みによりまして、参考としまして、次世代高規格コンテナターミナルの取扱量を一部例示で紹介しております。横浜港本牧BCコンテナターミナル、これは次世代高規格コンテナターミナルでございますが、2005年12月にグランドオープンしまして、その後1年間の2006年の実績は88万TEU。その翌年の2007年1 - 5月の同月比を見たところ、横浜港全体を上回る順調な伸びを示しており

ます。

名古屋港の飛島埠頭南側コンテナターミナルも、同じく2005年12月に1バース、第1ターミナルがオープンしまして、その後、2007年1-5月をご覧いただければわかりますとおり、同様に引き続き取扱量を伸ばしております。

両港とも、これはすべて港湾管理者の努力や、それから外航船社の方々、港湾運送事業者の方々の協力によって、今のところは貨物が順調に伸びているということでご紹介しました。

続きまして、4ページ目をご覧ください。官民によるサービスの向上の取り組み、どのようなことをしているかということでございますが、入港料、施設使用料などがここで紹介してありますけれども、これがすべてということではございません。スーパー中枢港湾政策が始まる以前から、港湾管理者の方々が既に引き下げ等のいろんな取り組みを行ってきたところでございます。もちろんスーパー中枢港湾の施策開始後も、こうした取り組みは続けられておりまして、ここに示しておりますように、入港料、岸壁の施設使用料、ヤードの施設使用料といったところについて、いろいろなインセンティブ制度を創設・拡充しており、ここで紹介している内容は、その一部を例示としてご紹介した次第でございます。

5ページ目をお願いします。続きとして、港湾の24時間化に資するような取り組みも行っておりまして、これを紹介します。一番最初は2001年11月の港湾荷役の24時間化といったところが一番の取り組みでございますが、その後、それにおくれて行政機関が、2003年から体制を整備してきているといった状況でございます。2007年、今年7月は、東京港では、例えば航空貨物の通関とあわせて、税関が24時間体制を整備したという話もあります。

港湾関係諸手続の簡素化、迅速化については、従前にもご説明しておりますが、シングルウィンドウシステムの構築などといったところについて、スーパー中枢港湾に限らず、全国的な取り組みを展開しているということでございます。その他、各港でも、民間物流情報システムの導入や拡大といった取り組みが鋭意、進められております。

6ページ目をお願いします。国内物流ネットワークとの連携強化につきましては、道路、内航、鉄道と各モードとの連携を進めております。道路アクセスに関しましては、例えば国際物流基幹ネットワークの形成により、港湾や中央都市間のアクセス強化に取り組んでいるといったような道路局の取り組み等のほか、内航フィーダーの利用促進や鉄道輸送との連携についても、地元の方々が一緒になって社会実験等による取り組みを行っております。

ロジスティクス機能の構築に関しましては、現在、当方において臨海部物流拠点の形成に

向けた制度要求等も行っておりますが、もちろん各港湾管理者においても、それぞれ取り組みを進めているということでございます。

以上が各港の取り組み状況の紹介といったところでございますが、これを踏まえて、実際スーパー中枢港湾、どんなふうに進んでいるかといったところを7ページ目からご説明させていただきます。

まず貨物量がどういう状況かということでございますが、外貿コンテナ貨物量は、港全体で見れば、各港とも目標に向けて、現在のところは順調に推移しているといった状況にございます。

右側の1ターミナル当たりの取扱量でございますが、これは2002年から2005年と2006年で使っているターミナルが違っておりますけれども、徐々には伸びてきております。2006年現在で、大体一体運営されている1ターミナルという平均的規模で見ますと、年間43万TEUまで拡大しております、引き続き、3バース一体運営ぐらいを目指すとすれば、100万TEUを目指していきたいといったところで、運営規模の拡大を図っていかうと考えております。

8ページ目、ここから港湾コストの低減、リードタイムの短縮の考え方についてご説明いたします。まず最初に、港湾コストのさらなる低減の考え方を簡単にご説明しますと、どういふことかといいますと、コンテナ貨物の取り扱いを、例えば1バース1.5倍から2倍、通常よりも多く取り扱うことによって、なおかつ、それにかかるコスト増を抑えていきたい。そうしますと、コンテナ1個当たりのコストは低減されます。これを約3割まで、低減まで目指そうということでございます。

どのように貨物量の拡大を図っていくかということでございますが、例えば3バース一体運営による取り扱い能力の強化や、それから、これから進めていこうとしております臨海物流拠点の形成等による貨物集荷能力の強化、それから、いろんな港湾管理者等で取り組んでおりますインセンティブ等により、推進していきたい。それから、コスト増の抑制については、もちろんインセンティブ制度というのはコスト増の抑制にも働きますが、そのほかにも、例えば3バース一体運営に伴うターミナル作業の共同化とか、荷役機械の機動的運用といったようなところも、コスト増の抑制に資するのではないかと考えております。

じゃあ、3割という仕組みはどうかというと、もう少しわかりやすく言いますと、例えばコスト増が1.4倍で、貨物増が2.0倍になれば、単純に分母と分子の関係からすれば0.7ということで、3割下がりますというレベルで考えております。

9ページ目をお願いします。これを踏まえまして、現在、どのくらいになっているかということでございますけれども、最初に申し上げておきますと、ここでの方法は、一定の前提条件のもとでモデルターミナルについて試算した形にしておりまして、実際のコストというのは、個々のターミナルの方々がいろんな運営方法やいろんな単価等を使って行っておられますので、異なるということだけをご説明しておきます。その上で試算した結果でございますが、2006年現在のコンテナ貨物量、1バース平均して約23万TEUといった量でございますが、これは2002年時点で標準的な取り扱いというところから見た場合、約1.4倍ぐらいに当たります。コスト増については、入港料や施設使用料のインセンティブ制度といったことを述べておりますが、基本的には貨物量が増加しても、あまりコスト増には直接影響しない固定的な経費といったものもございまして、これらを踏まえまして、結果として約1.2倍ぐらいに抑えられていると想定しております。その結果、コンテナ1個当たりのコストが約13%ぐらいの低減の試算となった形でございます。

10ページ目をお願いします。リードタイムについては、既に2006年3月に関税局の調査が行われていまして、ここからコンテナ貨物についてのみご紹介しております。順次短縮されておりますけれども、2006年現在の状況で見れば、全体で2.1日。週末等、あまり物流が動かない時間帯を除いた平日のみの取り扱いで見れば、1.1日というところまで短縮されております。

これに関しまして、11ページ目、最後でございますが、参考としてご覧いただければと思いますけれども、コンテナターミナルの荷役能率というのを紹介しております。日本は横浜港を代表に紹介しておりますけれども、既にこういった荷役能率については、海外諸国と比較しまして、高い能力を日本は既に有しているといったこともございます。このような日本のターミナルのメリットというのもありますので、これを生かしながら、さらに取り組んでいくことも期待できるのではないかとということで、参考にご紹介した次第でございます。

以上で説明を終わります。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきましたスーパー中枢港湾施策の進捗状況に関連しまして、ご質問、ご意見ございましたら、お願いいたしますと思います。

【委員】 すみません。7ページですけれども、1ターミナル当たりの取扱量が2005年から2006年で30%ぐらい増えている。これは、それまでのターミナルとそれ以降のターミナルについてはとり方が違うので必ずしも比較できないと思うのですが、全体

的な荷動きそのものは6%か7%しか動いてないのに、ここだけ30%も増えているというのは、何かのとり方でちょっとそこがあるのではないかとと思われるのですが、それが1点です。

それから、8ページ目、2006年度の、先ほど本牧のBCだとか、名古屋の飛島の話がちょっと出ていましたけれども、全体的には同じ港湾というのですか、同じ港の中で荷物が動いているだけなのですね。ターミナルからターミナルに荷物が動いているというのですか、大きいターミナルができたから、そちらに船が着いて、荷物が動いた。こういう形なので、どちらかという、スーパー中枢港湾で、選択と集中ですか、8ページでいうと、国内物流ネットワークとの連携強化、内航フィーダーの利用促進だとか、こういうものを本来的にやっていって、こういうスーパー中枢港湾に荷物を集めていくんだ。こういう考え方は実際にはあるべき話じゃないかなと僕は思っております。

それから、3点目として、これとは直接関係ないかもしれませんが、今、スーパー中枢港湾の中で指定されたターミナルで取り扱われている荷物というのは、大体スーパー中枢港湾の港の中では10%ぐらいなのですね。この審議会について何度かお話しさせていただいていますが、既存のターミナルというのは約62~63%ぐらい荷物を扱っているわけです。この10%の荷物を中心になって動かすということも大変大事なのですが、残った六十何%の、この大きな荷物が動いている既存のターミナルに対しても、早くいろんな支援策というのですか、こういうものを考えていくべきじゃないかと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局から、今3点、質問を含めましてございましたが、補足説明ないしは回答でございますでしょうか。

【港湾経済課課長補佐】 最初に、7ページ目の右側のところ、確かに同じ色にしておりますので、このままでいくと、このように増えていくという誤解を生じるような提示の仕方をしたということは、少し反省しております。申し上げたかったのは、スーパー中枢港湾プロジェクトを開始した当初、基幹航路を利用しているターミナルが平均的には1ターミナル当たり27万TEUぐらい取り扱っているということが事実としてありますと。こういったところのターミナルをどんどん、ターミナルの運営規模を拡大していって、コスト・サービスも上げていきたいということがスーパー中枢港湾のねらいの1つとしてございますので。2006年、すなわちスーパー中枢港湾プロジェクトを始めてきたところということは、その中でも、コスト・サービスに重点的に取り組んでいくようなターミナルをピックアップして紹介したところです。例えば横浜の88万TEU、そういったところがクローズアップ

された形になるかと思えますけれども、32万TEUから43万TEUに不連続に上がった形になっております。

なお、同じような評価でいったらどうなるかといったら、大体この線形で推移していると思っていただければと思います。

【計画課長】 それから、委員からご指摘ございました2点目、3点目についてでございますけれども、当然のことながら、スーパー中枢港湾のねらいは、港の中の貨物をどこかに集中させることが目的ではございませんで、それはあくまでも高いサービス水準を提供していくための1つの過程としてそういうことが起こっているということでございますので、それをてこに海外の荷物をより多く集めていくというふうに展開していくべきものと認識しております。

それから、スーパー中枢港湾全体の中で、指定されたターミナルの取り扱いが10%。それ以外の部分についての効率化促進というものも大事ではないかというご指摘も、そのとおりだと思っております。スーパー中枢港湾政策は、あくまでも基幹航路をいかに我が国につなぎとめていくかということを中心眼に置いて展開している施策でございますので、その代表選手には頑張ってもらいたい。ただ、当然それ以外の近隣諸国とのコンテナなども非常に多いわけでございますから、それに対しては、また別途きちとした対応をしていくということは当然のことだろうと考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。

【委員】 個別の施策について、どういうふうな成果が得られたかということはよくわかったんですが、結果として、全体として、総合的に見て、どう評価できるのかという枠組みが必要になってくるという気がするのですね。特に国家プロジェクトとして推進しているというねらいがあるのであれば、国家全体としてこういう施策を打つことによってどういう便益が生まれてきているのかというのをどこかの時点できちと整理していく必要があると思うのですね。個別の情報は随分わかってきたと思いますが、ぜひそういう総合評価というのですか、あるいは、もっと言えば便益はどこに出てきているのかとか、そういうのを含めてご検討いただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。現在、スーパー中枢港湾政策について施策を実施している途中でございますが、今やっている施策が終了した時点といいますが、完成していった、目標に近づいてきたときに、日本国全体の便益としてはどの程度上がっているんだというふうな評価が必要ではないかというご指摘ですが、これに関連しまして事務局は何かお

考えはございますでしょうか。

【計画課長】 施策の評価をどうしていくのかということですね。もちろん個別のプロジェクトについては、その都度B/Cを計算しているわけですが、スーパー中樞港湾全体としてどういう政策効果が上がっているかということについては、いろんな形での評価をしていく必要があるだろうと思っております。そんなこともございまして、2010年を目標にしてやっておるわけでございますけれども、進捗がどうなっているのか。そして、それがどういう効果を生み出しているのかということについて、引き続ききちっとフォローアップしていくことをしていきたいと思っております。

また、その過程におきましては、いろいろお知恵を拝借したいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。特にございませんか。

それでは、引き続きまして、同じく「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」のうち、「目標達成に向けた港湾政策の推進」について、事務局よりご説明をお願いいたします。

【企画室長】 それでは、資料1-3に従いましてご説明いたします。これは、ことしの7月5日に今回の諮問の中間報告をいただきまして、その中で、各施策についてきちんと進捗管理をして、目標を見据えて実施すべきであるということをご指摘いただいております。それに従いまして現在進めておりますのを整理したのになります。

1-3の1ページをまず見ていただきますと、中間報告の中で、特に3年以内に速やかに実施すべき施策というものの、そして、それによってどういう効果が出て、さらに5年以内にどういう成果が得られるか。こういった整理を中間報告の中でいただいておりますので、その中からまとめております。3年以内といえますのは、2008年から3年以内ということで、考えている施策をまとめております。

1ページ目は、スーパー中樞港湾政策の充実・深化ということで、それぞれにコンテナターミナルの早期形成、以下、ここにありますような施策を実施し、その結果、施策の効果、さらに5年以内にめどということで、ここに挙げておりますようなコスト、リードタイムの短縮、さらにターミナル内の処理時間とか渋滞解消、こういったところについて成果を得たいということで実施するものになっております。

なお、5年以内にめどを得る成果といえますのは、現在、社会資本整備重点計画の策定作

業が進められておりますが、その中の指標とちょうど合致しているものになります。

それから、2ページ目は、さらにスーパー中樞港湾政策以外のさらに3つの部分になります。1つは、地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現、さらに産業地域経済への支援、さらに物流シーズ・ニーズに対応した港湾サービスの一層の向上ということで、同様にまとめております。

この点につきましては、現在、制度要求等を行っております、そういった予算、制度につきましては、12月に政府原案がまとまっております。そういったものを含めて、この点につきましては、次回の審議会で詳細についてご報告をしたいと考えております。

ちなみに3ページ以降は、それぞれの個別の政策について年度別にまとめたものになりますが、これにつきましても、次回で詳細をご報告したいと考えております。

説明は以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまご説明いただきました資料1 - 3に関連しまして、ご質問ないしはご意見ございましたら、お願いいたしたいと思いません。

目標達成に向けた港湾施策の推進で、特にご意見、あるいはご質問ございませんでしょうか。

もしないようでしたら、議事1の「その他」について、事務局から何かございましたら、お願いいたしたいと思いません。

【企画室長】 別途、手元に参考資料の1 - 1というのをお配りしております。先ほど縣委員から地方分権の話がございました。それについてのご報告になります。今月の16日に地方分権改革推進委員会から中間的な取りまとめが出されております。この内容について概要をまとめたものがこの資料になります。この資料の1ページ目の右上のほうに、この中で個別の行政分野、事務事業の抜本的見直し、検討というものが出されておまして、その重点事項、その他の主な事項、この中に国土交通省関連が入っております。

2ページ目を見ていただきますと、2ページ目の中で、国土交通省関連では、左側に重点事項で、に道路、に河川、それから右側にその他の主な事項で、に交通。その交通の中に、港湾管理への関与というものが入ってきております。その中身はどういうものかといいますと、3ページ目に、港湾の部分だけを抜粋しております。特にこの部分の下から3行の部分ではありますが、「港湾管理者が自主的・総合的に港湾を管理することができるよう、港湾計画の審査や公有水面埋立免許の認可等の国の関与を縮小すべきである」。こういうふう

に言われております。

4 ページ目は、港湾計画の策定フロー、さらに5 ページ目は、国の認可を必要とする埋め立ての概要をまとめたものになっておりますが、こういった内容が出ております。

1 ページ目に戻っていただきますと、今後の予定として、左上のほうにスケジュールをまとめておりますが、今年度末までに各府省に指示があり、その報告をする。順次、それ以降、勧告をするという段階になっております。

以上、ご報告になります。

【分科会長】 ありがとうございます。最近の状況をご報告いただいたわけですが、これに関連しまして、ご質問等ございましたら、お願いいたしたいと思っております。

特にございませんでしょうか。

それでは、議事1の「今後の港湾政策のあり方」に関する議事はこれで終了させていただきたいと思っておりますが、事務局から今後のスケジュールについて少しご説明いただけますでしょうか。

【企画室長】 お手元の資料の1 - 4、1枚紙をお配りしております。今回ご審議いただいたことも踏まえまして、来年の1月に次回の分科会をお願いしたいと思っております。その中で、先ほどの工程を含めた施策の中で、今後、政府の予算原案の中で決まってくること、それから、特に今課題として地域の港湾におけるアジア物流など、例えば国際コンテナ物流において日本海側の港湾の政策をどうするかとか、その他の課題をいただいております。その点につきまして、1月にご審議をお願いしたいと思っております。

その後、その時点で、今回の答申案をまとめまして、パブリックコメントを経た後に、3月ごろを予定に答申をお願いしたいと思っております。

また、答申に合わせまして、政府のほうの社会資本整備重点計画にも今回の内容を反映したいと思っておりますし、また答申の内容については、フォローアップをできるように体制を検討していきたいと考えております。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいまご説明いただきましたように、来年3月に答申を取りまとめるスケジュールでございますので、委員各位におかれましては、引き続き今後ともご議論を賜りますよう、よろしくお願いいたしたいと思っております。

それでは、次の議事に入ります前に、今後の港湾政策のあり方についてご審議いただくためにご参加いただいております委員の方々が退席されますので、ここで休憩をとりたいと思っております。事務局にマイクをお返しいたしますので、よろしくお願いいたします。

【総務課長】 ありがとうございます。長期施策のご審議、ありがとうございます。次回以降の港湾分科会の案内だけまずさせていただいてご退席のほうお願いいたします。

次回の港湾分科会につきまして、先ほど企画室長から申し上げましたように、まず次回、1月下旬か2月頭ぐらいに開催させていただきたいと考えております。また、その次は、定例の3月を予定しております。お手元に次回、次々回、28、29回の日程調整、ご案内をさせていただいておりますので、ご都合のよろしい日程をご記入いただきまして、事務局まで後ほどご返送いただけますようよろしくお願いいたします。

それでは、「今後の港湾政策のあり方」に関しまして、ご参加いただいております3名の委員の方、縣委員、圓川委員、小林委員におかれましては、きょうはどうもありがとうございました。他の委員におかれましては、恐縮でございますが、5分ほど休憩の後、議題の2、3に移ってまいりたいと思いますので、よろしくお願いいたします。現在2時29分ぐらいでございます。35分ぐらいをめでに再開したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

(休 憩)

【総務課長】 それでは、再開させていただきます。委員13名中、8名のご出席です。審議会令第8条の定足数に達しております。議事資料は、この休憩のときにお配りさせていただきました2番、3番、4番の資料でございます。

それでは、黒田分科会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、再開させていただきたいと思います。本日の議事の2番目でございますが、地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方についてということでございますが、まず事務局から資料のご説明をお願いいたしたいと思います。

【海岸企画官】 海岸企画官の丸山でございます。お手元に資料2-1と書いた諮問文及び諮問理由と書いたもの、それから、資料2-2というパワーポイントの資料をおつけしてございます。ただいまから説明させていただく内容につきましては、資料2-1の形で質問をさせていただいている地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方といったことにつきまして、この分科会に部会を設置する形でご検討をいただきたいということをご了承いただくためのご説明でございます。説明は、資料2-2のほうに基づきまして、説明をさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、1ページ目をご覧くださいければと思います。地球温暖化に

よる影響といったところでございます。既にご承知のことかと思えますけれども、今年の2月にIPCCのほうから地球温暖化についての新たな評価報告書といったものが提出され、先日了承されているところでございますが、その中で、21世紀末の地球温暖化の状況、それから海面水位の上昇の状況といったものが予測値として出されてございます。上の右側に小さな表をつけてございますけれども、いろいろな環境政策のシナリオによっていろいろ変動はあるわけですが、大まかにとらえれば、平均海面上昇が18センチから59センチの間で21世紀末には生じる可能性があるといったことでございます。それから、その四角枠の左側に赤字で書いてありますけれども、熱帯低気圧の強度は増大と書いてありますけれども、こういったことによりまして、我が国の台風等による災害というのが非常に増大してくるといったことが予想されるところでございます。

直接的に顕著な被害の例として挙げておりますのが、その下でございます。私どもにとりまして最も頭の痛いところは、左側の三大湾のゼロメートル地帯拡大といったところでございます。ゼロメートル地帯という言葉、一般的に使われておりますが、工学的な若干の間違いを許していただければ、要は、必ず1日に1回満潮時があるわけですが、その満潮時に、黙っていれば水没してしまう場所だととらえていただければよろしいかと思えますけれども、我が国のゼロメートル地帯につきましては、この三大都市圏にほとんどが集中しているという実態でございますけれども、仮にIPCCの予測によりまして59センチの海面上昇を見た場合には、このゼロメートル地帯が1.5倍に拡大してくるといったところでございます。また、右側でございますけれども、ラフな推測で恐縮ですが、仮に水位が1メートル上昇した場合には、我が国の砂浜の9割は消失してしまうといったことが試算されてございます。

2ページ目をご覧くださいいただければと思います。ゼロメートル地帯の高潮のリスクといったものがどんなものであるのかといったことを簡単にご説明してございます。東京湾の中の、特に東京都のゼロメートル地帯というのはこういう形で広がっておりますというのが右側の図でございます。ピンクで書いてありますが、いわゆるゼロメートル地帯です。それから、仮に伊勢湾台風級の台風が通過した場合に、水位が上昇して、水位よりも地盤高が低くなっていく場所というのがこの青い場所でございます。いずれにしても、非常にリスクの高い地域でございますので、さらにそういったところに人口、諸機能が集積してございますので、海岸堤防等々につきましては、一応整備をされているという状況でございます。ございますが、ただ、地震が来た場合、特に液状化に対する強度というのが全くもって保たれてないと

というのが現状でございます。起こり得る話といたしましては、例えば水門が閉まらないとか、ポンプが機能しないとか、そういったことによって被害が来る可能性が非常にございます。左側に書いてありますように、台風期に仮に首都直下地震が起こった際には、大規模な浸水の被害を受ける可能性があるということで、現在さまざまな対策をとっているわけですが、単純に海面が上昇いたしますと、そのリスクが上昇分だけ上がるというふうにご理解いただければと思います。

3ページ目に、こういったゼロメートル地帯ですので、現在どんな対策をしているのかといったことを挙げさせていただいております。右の下側にポンチ絵をかいておりますけれども、そういった堤防の耐震化でありますとか、あるいは、水門の自動化・遠隔操作化、あるいはハザードマップの作成等々、そういったことに取り組んでいておりますけれども、こういった取り組みをするために、今後10年間だけで東京港の中で約1,000億の予算が必要だといったこともあり、なかなかはかばかしく進められてないというのが現在の状況でございます。

4ページ目をごらんいただければと思います。少し視点を変えまして、そういった災害リスクの問題がございまして、港湾の政策としてそういった災害リスクに対応していくといったことのほかに、温室効果ガスの削減のためのさまざまな取り組みに少しでも貢献していくといったことで、さまざまな政策をとらせていただいている。この辺のところにつきましては、数年前に環境部会のほうでいろいろとお取りまとめをいただいた中身に従って施策を推進させていただいているといったところでございます。

例を3つほど挙げてございます。1つは、船舶のアイドリングストップの推進といったことで、船舶のアイドリングストップを進めることによりまして、CO₂の削減をしていくということで、これは既に昨年度、実証実験という形で、実施に向けた取り組みを進めさせていただいているといったところでございます。

それから、真ん中にさまざまなコンテナターミナル、あるいはユニットロードターミナル等々の整備によりまして、貨物の陸上輸送距離を削減していくといった取り組みによりまして、CO₂の排出量を削減するといったことも貢献できるのかなということでございます。

また、緑地自体のCO₂の吸収効果といったところも期待できるのではないかとということで、挙げさせていただいております。

5ページ目をご覧いただきたいと思っております。いろいろと申し上げましたけれども、こういったことをまとめまして、真ん中に青い、角が丸まった四角が書いてあると思っておりますけれど

も、大きくは、港湾の政策として、災害リスクを最小化するというのと、それから、気候変動を緩和するという、この2つの政策の柱が立つのかなと考えておりますけれども、これをどういう形で総合的に進めていくのかといったところが必要になっております。特に一番下の四角に書いてありますが、「中長期的な港湾政策プログラムの検討が急務」と書かせていただいております。IPCCの報告書自体が、21世紀末、2100年の話ですので、そういった観点の中で、どういった時点でどういった対応をしていくのかといったことを長期的なスパンで今から備えておくといったことが極めて重要なのではないかと考えている次第でございます。今回、港湾分科会に防災・保全部会といったものを設置いただき、ご検討いただきたいといったことでございます。

なお、真ん中あたりに「河川との連携」と書いてありますけれども、既にご承知のとおり、河川分科会のほうでは、治水の観点から同様の検討がされておりますので、そういったところと連携しながら、結論を得ていきたいといったことで考えてございます。

6ページ目に分科会の検討案といったものを載せさせていただいております。一番下に「検討スケジュール(予定)」といったところを挙げさせていただいております。ご検討につきましては、平成20年度いっぱいを目途にご検討いただきたいと考えておるわけでございますけれども、来年、洞爺湖サミットがあるということ等々を考えますと、来年の夏ぐらいには中間的な取りまとめを行っていただきたいといったようなことを考えておるわけでございます。

7ページ目に、今申し上げたことを挙げておりますけれども、こういった形でご審議を賜ればと考えております。よろしく願いいたします。

以上でございます。

【分科会長】 ただいま事務局からご説明がございました。本分科会に防災・保全部会を設置し、「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方」について議論を行ってきたいということでございますが、これに関連してご意見、ご質問がございましたら、お願いいたします。

【委員】 ゼロメートル地帯はもちろんです。一般に整備すると、ウォーターフロントとか、そういうところをこういう問題についてどうするんだということをよく言われる。例えば横浜で赤レンガ地帯の整備をしましょうと。いずれ水没するところ、まあ、水没しないのですけれども、普通の人から見るとそういうことを一体どうするのと。海面が上がるのに何にも手当てしなくて、これからそのまま使っていくのかという類のことがあるのです。何

が言いたいかという、ターゲット、三大港湾のゼロメートル地帯という一番重要な問題だけじゃなくて、港湾政策全体でそういうことにまともに対応するのか。あるところだけは確実にやっておくのか。その辺の基本的なスタンスもぜひクリアにしていればいいかなと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。今の先生のご意見に対して、事務局ではどういふふうを考えられますか。

【海岸企画官】 今回のご検討をお願いするに当たりまして、事前にいろいろな形で検討してございます。1つの例を挙げますと、今、中央防災会議のほうで大規模水害対策といったことをご検討されておりますけれども、その中では、東京湾ではあるんですが、東京に限らない形で、いろいろな形でシミュレーションをご提供させていただいている。そんな中で、赤レンガ自体はどうだったか覚えてないのですけれども、随所に若干問題のある場所が出てきております。今回の検討は、そういったものを集めまして、多分全体として一般論でどうしていきましようといったことを整理することも重要ではあるのですが、単純に日本全国の堤防を60センチかさ上げをしましようといったことでは、多分国民的な理解は得られないと思いますので、そこにどういふ濃淡をつけるのかといったところが非常に大きな課題だと思っておりますので、地域を三大湾に限りますと申し上げるつもりはないのですけれども、ただ、やっぱり地域的なものも含めて濃淡というのは当然出てくるのではないかと考えてございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにこの部会設置に関連しまして、ご意見ございますでしょうか。特によろしいでしょうか。

ほかにご意見、ご質問がないようでございますので、事務局からご説明いただきました案に沿って、本分科会に防災・保全部会を設置するとともに、「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方」につきまして、防災・保全部会に対し付託し、集中的・専門的な議論をすることにしたいと思っておりますが、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。ご異議がないようでございますので、防災・保全部会の設置及び「地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方」を防災・保全部会に付託することについて承認させていただきたいと思っております。

どうもありがとうございました。

それでは、本日の議事の3番目でございますが、港湾計画の審議のほうに入りたいと思

ます。本日は、改訂の案件が3件、一部変更の案件が5件ございます。まず改訂の案件について、それぞれご審議をお願いし、その後、一部変更の案件のご審議を一括してお願いしてまいりたいと考えてございます。

それでは、中国地方整備局の方、ご入室をお願いします。

(中国地方整備局、山口県 入室)

【分科会長】 それでは、港湾計画の改訂について審議に入りたいと思います。1件目でございますが、三田尻中関港の港湾計画について、事務局から資料のご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 計画課、大脇でございます。よろしく願いいたします。

まず1件目でございます。三田尻中関港の港湾計画の改訂でございます。これにつきましてご説明を申し上げます。本日、関係者といたしまして、中国地方整備局から上田港湾空港部長、小林技術審査官、西田宇部港湾事務所長が出席しております。また、港湾管理者であります山口県からは、堀江港湾課長にお越しいただいております。

それでは、内容をご説明申し上げます。お手元の資料3-1をご覧くださいと思います。それから、前方左手のスクリーンのほうには、ご説明をさせていただきますところの場所を航空写真で指し示させていただきたいと思っておりますので、必要に応じまして、見比べながらお話をお聞きいただければと思っております。

三田尻中関港でございますけれども、山口県の瀬戸内海沿岸の中央部に位置する重要港湾でございます。昭和39年に周南工業整備特別地域に指定され、昭和58年には港の直背後に自動車工場が進出するなどしまして、工業港として発展している港でございます。近年は特に完成自動車の輸出が非常に増加しております。自動車航送船が数多く入る港になってございます。また、あわせまして、外貿コンテナ貨物も取り扱いが増加をしつつあるといった港湾になってございます。

1ページおめくりいただきまして、2ページをご覧くださいと思います。このページには、今回の港湾計画の改訂に当たりましての将来の貨物量の見込みをまとめてございます。従来の港湾計画につきましては、平成12年を目標にして平成2年に改訂したものでございましたけれども、今回の港湾計画につきましては、約10年後の平成30年代前半をターゲットにした港湾計画としております。このグラフをご覧くださいいただければおわかりいただけますように、平成12年ごろから完成自動車の輸出が急増しております。さらに平成14年ごろからは、先ほども申し上げましたけれども、自動車部品を中心に外貿コンテナの取り扱いも

伸びてきているという状況になってございます。今回ターゲットにしております平成30年代前半におけます貨物量でございますけれども、平成17年、直近でございますが、こちらの実績値よりも約10%程度の増加を見込んだ775万トンというのを見込んでございます。

もう1枚ページをおめくりいただきたいと思います。今回の計画改訂の方針でございます。大きく地区が、この図で左側中央にあります。中関地区、それから、右上のほうに当たりますけれども、三田尻地区と、大きく2つの地区が分かれておりますが、中関地区では、完成自動車の積み出し、それからコンテナを扱っておりますけれども、こちらの公共埠頭の機能強化、それから、後ほどご説明申し上げますけれども、臨港道路の通過交通とそれを横断する貨物車両の問題を解消するといった課題に対応することを検討しております。

それから、右上のほうの三田尻地区でございますけれども、こちらでも、点線で青く囲っております地域防災機能の強化とか、交流機能の強化と書いております。この辺の埠頭でございますけれども、同じ埠頭の中で、ここは完成自動車の積み込みでございますけれども、完成自動車と砂じゃりが、近接する埠頭で扱われておりますので、こういったものの分離、それから、市街地に非常に近接した場所でございますので、市民、来訪者が楽しめる交流空間の形成といったものをここで実現しようというのが課題でございます。

それから、従来より検討されておりました人工島の計画がございます。これはちょうど中央右手のほうの赤い点線で囲った部分でございますけれども、こちら、物流機能の拡充に伴いまして発生します浚渫土砂の処分場の確保といった課題もございます。こういった問題にも対処するように人工島の計画、これも一部見直してございます。そのほか、大規模地震対策、港の中の静穏度の確保といったような課題に対応するといったことで、計画の改訂の方針を設定してございます。

ページをおめくりいただきまして、4ページをご覧いただきたいと思います。中関地区でございますけれども、先ほども申し上げましたように、完成自動車の取り扱いが非常に増えてございます。こちらの自動車専用船、PCC船の利用に適切に対応するために、12メートルの岸壁を1バース追加して公共埠頭を拡大するという計画にしております。このページの中央にございます図の中の埠頭用地7.8ヘクタールと書いてございますが、こちらの岸壁を延長するということでございます。具体的な写真としましては、左下に船が着いているところがございますが、この水面になっている手前側、こちらに岸壁を増設する、拡大するという計画にしております。それから、この写真の下のほうにお示しをしておりますけ

れども、この埠頭用地と直背後のモータープール、この間は臨港道路が通っております。この臨港道路、一般の車両も混入しますので、危険であるということもございまして、これを埠頭内道路みたいな形で使うということにしまして、この道路を、真ん中の図にございませけれども、「臨港道路の付け替え」とお示しをしておりますけれども、このモータープールの背後のほうに臨港道路をつかえて、その対策としていきたいという計画にしております。

次のページをおめくりいただきたいと思います。もう一つは三田尻地区でございますけれども、三田尻地区につきましては、冒頭申し上げましたけれども、埠頭用地の一部を大規模地震の緊急用などにも活用できる緑地に変更いたしまして、前面には人工海浜なども配置するとともに、7.5メートルの耐震強化岸壁を配置するという計画にしております。先ほど申し上げましたとおり、このページの左手にございますように、現在、この埠頭では砂じゅりと完成自動車隣接して取り扱われてございます。こういったものを分離することのために、この計画図の中央にございますような人工島、これはしゅんせつ土砂を処分するといったことで増設するわけでございますけれども、こちらに砂じゅりの扱いを移転させていきたいという計画にしております。

6ページ目をござらんいただきたいと思います。そのほか、冒頭申し上げましたように、港内の静穏度の向上につきまして、いろんな要望、あるいは現状の静穏度の確保の問題、それから放置艇対策の問題、こういったものもございまして、そういった施設を適切に配置するといった計画になってございます。

以上が三田尻中関港の港湾計画の改訂の内容でございます。

中国整備局のほうから、既に開催されております地方港湾審議会での審議の概要についてご説明をお願いしたいと思います。

【中国地方整備局】 中国地方整備局の上田でございますが、地方港湾審議会での審議の概要につきましてご報告させていただきます。

去る10月9日に開催されました第11回山口県地方港湾審議会三田尻中関港部会におきましては、本計画が審議されまして、物流機能の拡充・強化、交流・環境機能の強化を中心に議論されたところでございます。

まず物流機能の拡充・強化につきましては、新たに位置づけるマイナス12メートルの自動車専用船対応岸壁などに関する説明の後、三田尻中関港において、外貿コンテナ貨物取扱量が伸びていることから、企業ニーズを踏まえたコンテナヤードの整備、及び事業の早期実

現に強い期待が寄せられました。

次に、交流環境機能の強化につきましては、歴史・文化の集積を生かした市民の港としての実現や干潟による環境機能について議論がなされました。三田尻中関港は、昭和34年に重要港湾に指定され、完成自動車を中心とした外貿貨物等の輸送拠点として、また、地域の活力と市民への潤いを与える場としての役割が期待されております。中国地方整備局といたしましても、背後県の産業の国際競争力に強化と港湾における快適な環境の創出等につながる施設整備を早期に実現するため、積極的に支援してまいりたいと考えております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまご説明いただきました三田尻中関港の港湾計画につきまして、ご意見、ご質問を賜りたいと思います。よろしく願います。

ご質問、ご意見ございませんか。

ご質問、ご意見がないようでしたら、答申案についてお諮りを申し上げたいと思います。

答申。三田尻中関港。「国土交通大臣に提出された三田尻中関港の港湾計画については、適当である」という答申でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、三田尻中関港の港湾計画答申につきまして異議がないようでございますので、答申案のとおりとさせていただきます。地方整備局、山口県の皆さん、どうもお疲れさまでございました。ありがとうございました。

(中国地方整備局、山口県 退出)

(九州地方整備局、宮崎県 入室)

【分科会長】 それでは、関係者がおそろいでございますので、引き続きまして、油津港の港湾計画について、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、油津港の港湾計画につきまして、ご説明申し上げます。本日は関係者といたしまして、九州地方整備局から佐藤副局長、鈴木港湾空港部長、西園港湾計画課長、加藤宮崎港湾・空港整備事務所の所長、それから、港湾管理者の宮崎県さんからは今西副参事、蓑方主幹においでいただいております。

それでは、資料3-2をご覧くださいと思います。油津港の港湾計画の改訂につきましてご説明を申し上げたいと思います。

まず表紙の1ページ目をご覧いただきたいと思いますが、油津港につきましては、この右下の地図にお示ししていますように、宮崎県の南部、日南海岸に位置する重要港湾でございます。昔から飢肥杉の出荷、あるいはマグロの水揚げといったことで栄えた天然の良港でございます。平成10年に東地区の埠頭が供用開始をしております、現在、木材のチップ船の取り扱い、それから、韓国との定期コンテナ航路が開設されております。また、定期のRORO航路の開設もございまして、取扱量も増加しているといった状況でございます。

また、写真に左手にもお示しをしておりますように、こういった大型のクルーズ客船が寄港したり、あるいはこの背後のほうでは、運河がございますけれども、堀川運河のプロジェクト、こういったものも進められている港でございます。

もう1ページおめくりいただきたいと思いますが、港湾の取扱貨物量でございますけれども、今回の計画につきましては、約15年後の平成30年代半ば、具体的には平成34年ごろになりますけれども、これを目標の年次としてございます。貨物量につきましては、この近辺に製糸工場がございますが、製糸工場向けの木材のチップを搬入しまして、製品としまして、紙あるいはパルプ、こういったものの輸出、あるいは移出といったもので取り扱いの貨物量が増加してきてございます。

一方、平成10年に東地区の埠頭が供用開始をしまして、韓国との定期航路も増えてございますけれども、先ほど申し上げましたように、定期のRORO航路、特に関東地方との定期のRORO航路が開設をされて以来、コンテナ、特に内貿ユニットロードの貨物量が増加傾向にございます。外貿のコンテナ貨物につきましても、近くに立地しております製材会社の増産計画もございまして、韓国への木製品の伸びというのも期待されております。また、先ほど申し上げましたように、RORO貨物としての紙製品の輸出といったものを中心に伸びが期待をされてございます。

こういったことを反映しまして、目標年次の平成30年代半ばにおきましては、トータルの貨物量としまして、約270万トンに設定しております。そのうち、外貿の貨物としましては、下の青い線で引いておりますけれども、80万トン。それから、内貿貨物につきましては190万トンというふうに設定してございます。

もう1ページおめくりをいただきたいと思いますが、今回の油津港の港湾計画の改訂の方針でございますけれども、3ページには、ゾーニングの図をお示ししてございます。まず物流機能についてご説明いたしますと、この図の右上の点線で囲った丸いところでございます。先ほど来から申し上げております東地区でございますけれども、ここでは、今後増加が見込

まれます内貿ユニットロード、これに対応するといったこと、もう一つは、この中でのS O L L A S条約に基づきます港湾保安のエリア、これに関します内貿と外貿の混在を解消するといったことを対応しようといった方針でございます。

もう一つは、このすぐ隣の左側でございますが、大節地区というのがございますが、こちらが住居地と危険物取扱施設用地が隣接してある状況でございますので、この状況を解消するための危険物取り扱いの再配置、具体的には右下に西地区とございますが、ここに赤、緑、青の色がついておりますが、こちらに移設をするといったことを考えてございます。

それから、2点目でございますが、大規模地震への対応といったことございまして、後ほどご説明しますが、先ほどの東地区で新たにR O R O岸壁、9メートルを位置づけしておりますけれども、こちらを耐震強化岸壁として位置づけるということを考えております。

それから、プレジャーボート対策ということでございますけれども、この漁港地区、西地区のすぐ左手でございますが、漁港地区の右手のほう、こちらでプレジャーボートと漁船が混在するトラブルも発生しておると聞いてございますけれども、これらに対応するための施設を配置するといったことでございます。

もう1ページおめくりをいただきたいと存じます。東地区の変更の概要でございます。先ほど申し上げましたように、東地区に水深9メートルの耐震性強化をした内貿R O R O用のターミナル1バース、これの増設を計画してございます。これによりまして、内貿ユニットロードの貨物に対応しますとともに、先ほど申し上げましたような埠頭保安制限区域、S O L L A S条約の制限区域によります内貿と外貿の混在といったものを分離ができて、この問題も解決できるということでございます。

それから、この背後には緑地も配置してございますので、この耐震バースを活用して、大規模地震時の避難、あるいは緊急物資等の受け入れといったことに活用できる地域と認識してございます。

5ページ目をおめくりいただきたいと存じます。これも先ほど申し上げました大節地区からの危険物の移設先の計画でございます。西地区でございます。中央に危険物を取り扱う埠頭用地並びに泊地の計画をしてございます。その左手、緩衝緑地を挟みまして、小型の栈橋3基、プレジャーボート対策用に計画してございます。

6ページをお開きいただきたいと思えます。6ページ目には、今ご説明しました西地区周辺での従来の港湾計画に位置づけられた埋立計画がございます。危険物の取り扱い施設用地を中心にわりと規模の大きな埋立計画を持ってございましたけれども、この計画がされて以

降、実はこの背後で、近辺で企業活動をされている製糸会社等の燃料、当初は重油が増大するであろうという見込みを立ててございましたけれども、タイヤチップへのエネルギー転換といったようなこともございまして、これほどの埋立地が当面必要がないということでございますので、この計画を削除して、将来の保留空間として確保するといった計画にしております。

また、右下のほうのマリーナ計画、山王地区でございますけれども、これにつきましても、現状の海洋性レクリエーション事業の状況に照らしまして、これも削除しているという状況でございます。

以上、油津港の港湾計画の今回の改訂の内容でございます。

それでは、九州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ご説明をお願いいたします。

【九州地方整備局】 九州地方整備局の副局長の佐藤でございます。

それでは、10月3日に開催されました宮崎県港湾審議会における議論についてご報告させていただきます。宮崎県港湾審議会におきましては、物流機能の充実・強化、及び地域に安心と安全をもたらす防災機能の強化、これを中心に審議がなされました。

1点目の物流機能の充実・強化につきましてはですが、港湾施設の狭隘化による埠頭の利用効率の低下について議論がなされ、今後の港湾取扱貨物量の増加に対応した内貿ユニットロード埠頭整備に対する期待が示されたところでございます。

2点目の地域に安心と安全をもたらす防災機能の強化につきましては、東南海・南海地震などの大規模地震対策としての耐震強化岸壁と背後地の整備、これに対する要望がございました。また、津波来襲時における港内の安全性及びその対策について活発な議論がなされたところでございます。

油津港でございますけれども、製糸工場をはじめとする周辺立地企業の原材料や製品を取り扱う工業港として、宮崎県南地域の経済を支えてまいりました。近年では、歴史的価値の高い堀川運河において、石積み護岸の保存・再生などの港湾環境整備にも努め、観光をはじめとした地域活性化についての取り組みが活発になされている港湾でございます。九州地方整備局といたしましても、物流及び防災機能の充実・強化に加えまして、地域活性化に貢献する油津港の発展に向けて、積極的に支援してまいりたいと考えておりますので、ご審議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す。それでは、ただいまご説明いただきました油津

港の港湾計画に関係しまして、ご質問、ご意見を賜りたいと思います。

【委員】 若干個人的な趣味の質問で恐縮です。油津というのは、港湾の緑地といっても、普通の港で、周りの人が来るというよりも、もう少し歴史的な資源で、かつて飼肥とセットになった、そういうところだと思うのですね。もう長いこと僕は行ってないのですけれども、工事が始まったころを見ていますと、ただ緑地をつくって、レストランがあるわけでもなしというので、それでちゃんと公益の観光地の1つの基幹になるのかなという印象をかつて持ったことがあります。今日は港湾計画の改訂ですからいいのですが、地元の観光政策だとか、今回観光関係のいろんな制度改革が行われるときに、こういうところは何か手だてを、そういう緑地としてうまく使っていくような手だてがあり得るのかどうかという、それが1つの質問です。

もう一つは、中国が材木を輸出してはいけないというので、九州から割りばしの材料、間伐材、逆輸出しているとかという話が新聞で報道されたことがあるのですけれども、この港はそういう役割は果たしているのでしょうか。両方とも、今日の本質的な話じゃなくて恐縮です。

【港湾計画審査官】 港湾管理者さん、宮崎県さんのほうから、その辺の地元の状況についてご説明をいただければと思います。

【宮崎県】 宮崎県港湾課の副参事をしております今西と申します。今ご質問にありました地元の緑地等の活用の考え方でございますけれども、今、港湾計画の説明の中にもありましたように、堀川運河を中心にしまして、日南市が独自にですけれども、それを中心にした周辺の緑地も含めまして活用計画を立てております。それとタイアップしながら、改訂計画も進めてまいりまして、十分地元の方のご意見も聞きながら計画を立てておりますので、今後港湾管理者といたしましても、日南市への支援とか、また、タイアップして共同作業をしていきたいと思っております。日南市は特にそのあたりの活性化といいますか、これを目玉に油津港を位置づけておりますので、そのあたりは今後期待できるかなと思っております。

それから、木材の活用ということでございますけれども、今回は、この地区としまして、ご存じのとおり、王子製紙が大きな企業として入っておりますけれども、またそのあたりの貿易等の情報とかも逐一、県も、観光といいますか、商工部局もございますので、そちらとのタイアップもしながら、情報交換しながらやっていきたいと考えております。

以上でございます。

【港湾計画審査官】 若干補足させていただきますと、先ほどもご説明ございましたけれ

ども、特に緑地の運河のほうでございますが、本年の4月に運河の魅力再発見プロジェクトということで、第1次に認定されました全国8港のうちの1つでございます。油津港についてはそういうことございまして、また、みなと振興交付金といったこともご活用いただいて、整備をしております。この資料の表紙にございますように、左中央に夜の写真がつけられておりますが、これも地元産の飫肥杉でつくられた屋根つきの歩道橋といえますか、橋でございます。最近オープンしたものでございます。

【分科会長】 ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。

【委員】 私も質問ですけれども、東地区の埠頭用地ととの間の緩衝緑地、既存の整備がされていると思いますが、どのような整備がなされているのか教えてください。またこのたびの港湾計画で、臨港道路が0.1ヘクタール増えるということで、緑地の西地区の背後地と西地区の間に計画されている道路が既存の道路より幅員が随分狭いように見受けられます。この利用を教えてください。

【港湾計画審査官】 東地区の背後の緑地でございますけれども、こちらにつきましては、基本的にオープンスペースになるような緑地として整備がなされてございます。

それから、この漁港地区、あるいは西地区への道路でございますけれども、幅員のほうを確認します。こちらの道路につきましては、幅員は従来の計画と変えてございまして、幅員は同じ計画の扱いにしてございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【港湾計画審査官】 片側1車線のトータル2車線の道路を整備してございます。

【委員】 地図では既存の道路より半分くらいの幅員になっています。既存の道路幅と同様にしたほうが使いやすいのではないのでしょうか。

【港湾計画審査官】 すみません。図の表記がそのようになっているかもしれませんが、必要な幅員は確保する計画にしてございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。港湾管理者さんから何か補足説明ありますか。

【宮崎県】 すみません。宮崎県です。先ほどの木材関係の輸出関係の件で補足させていただきます。現在、油津港におきましては、といいますか、宮崎県は木材、中でも杉の木材が非常に豊富な県でして、杉の生産が全国的にもずっとトップクラスであるのですが、今現在は、県南地区においては加工業が盛んでして、今、韓国に向けて木材を住宅用として出すような動きが既に始まっております。

【分科会長】 ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。特にございませんか。

特にこれ以上、ご質問、ご意見がないようでございますので、答申案についてお諮りをいたします。

答申。油津港。「国土交通大臣に提出された油津港の港湾計画については、適当である」これでご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。ご異議がないようでございますので、答申案のとおりとさせていただきたいと思っております。九州地方整備局さん、宮崎県の皆様、ご苦労さまでございました。

(九州地方整備局、宮崎県 退出)

(北海道開発局、苫小牧港管理組合 入室)

【分科会長】 それでは、引き続きまして苫小牧港の港湾計画について、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、苫小牧港の港湾計画につきましてご説明を申し上げます。本日、関係者として、北海道開発局から山口港湾空港部長、川合港湾計画課長、魚住港湾企画官、梅沢苫小牧港湾事務所長が出席しております。また、港湾管理者、苫小牧港管理組合からは、平澤施設部長にご出席をいただいております。

それでは、資料の3-3を使いましてご説明を申し上げたいと思っております。

苫小牧港につきましては、皆様ご案内のとおり、北海道の南西部の太平洋側に位置します特定重要港湾でございまして、東港区と西港区の2つの港区に大きく分かれてございます。2005年の貨物量でいきますと、総貨物量では全国4位、内貿貨物の量としては全国1位といった状況になってございます。苫小牧港につきましては、本年の3月にも外貿コンテナターミナルを西港から東港区へシフトするといった件につきましてご審議をいただきまして、決定しているところでございますけれども、今回は、苫小牧港の全体につきまして、約10年後の平成30年代前半を目標にする計画の改訂でございます。従来の港湾計画につきましては、平成7年の苫小牧東部開発新計画、これを踏まえました計画、特に東港区を中心に位置づけたものでございますけれども、今回はその後の10年ごとに見直される苫東計画、この段階計画の目処が立ったということもございまして、それを踏まえた港湾計画の改訂としてございます。

1枚資料をおめくりいただきたいと思っております。取扱貨物量の推移と目標値をお示ししてございます。今回の苫小牧港の計画目標値でございまして、平成30年代前半に、全体

の貨物量としまして、1億1,180万トン、直近の平成16年と比べますと、約1割の増加といった貨物量を見込んでございます。それから、外貿貨物でございますけれども、外貿貨物につきましては、このグラフの一番下のところにお示ししていますように、トータルで2,220万トン、このうち、コンテナは30万TEUを扱うというふうに予測してございます。この規模につきましては、平成16年と比べまして約3割増える状況でございますけれども、その増分の要因につきましては、専用の石油関係、原油等の取り扱いといったものを見込んでございます。以前、先生方ご存知だと思いますが、タンクの火災事故がございましたが、その事故の前の水準に戻るといったことを見込んでございます。このうち、外貿コンテナにつきましては、先ほど申し上げました30万TEUを見込んでございまして、現状と比べますと、約1.6倍になるうかと考えてございます。また、内貿貨物につきましては、このグラフでお示ししていますように、微増といったところで推移するだろうと見込んでございますけれども、このうち、特にフェリーからRORO船への貨物の転換を見込んでございます。

次のページをおめくりいただきたいと思います。今回の苫小牧港の港湾計画改訂の方針でございますけれども、まず左手に書いてございますように、物流、交流、環境、安全とございますが、これらに対応して、右の四角のところにありますように、まず大型のバルクバース、リサイクルポート、こういったものの機能を強化するといったことで、図の下の写真の右のほうに書いてございますが、東港区の弁天地区、こういったところでの対応を考えてございます。

それから、内貿ユニットロードターミナルにつきましても、機能の再編と強化、これを西港区の本港地区、並びに東港区の浜厚真地区で対応するという計画にしております。

それから、外貿コンテナ貨物につきましては、冒頭申し上げましたように、西港から東港へのシフト、これにつきましては、3月にご審議をいただいたところでございますが、東港区の弁天地区に集約移転をするということで計画をしております。

また、地域防災拠点の形成ということで、本港地区での耐震強化岸壁を確保するといったことも計画の中に盛り込んでございます。

また、緑地、あるいは臨港道路につきましても、従来のとりの交流拠点の確保、並びに道路につきましても、後ほど若干出てまいりますけれども、必要なところの臨港道路の追加計画といったものも併せて計画しております。

4ページをご覧いただきたいと思います。冒頭申し上げましたとおり、今回の計画の改訂でございますけれども、苫東計画の10年に一度の段階計画の見直しといったものを踏まえ

てございます。ただ、今回の段階計画につきましては、従来のマスタープランを踏襲しつつも、優先的な開発地区や、あるいは優先的な誘致産業の分野、これを示すといったところにとどまっております。従来のような具体的な生産規模、あるいは定量的な目標値を示す内容とはなってございません。したがって、今回の港湾計画の改訂に当たりましては、港湾サイドから見てもかなり確実な、確度の高い産業分野をベースに需要推計をしてございます。この下のところ、写真にいろんな絵を入れてございますけれども、ここにお示ししていますような自動車関連産業、あるいは石油関連産業、リサイクル関連産業、こういったものを中心に需要推計を行っております。従来計画されていた施設を大きく見直してございます。具体的にはJRの日高本線、この写真の中に点線を入れておりますのがJRの日高本線でございますけれども、こちらも当面、移設をするという計画になってございませんので、こちらから海側に施設が全部配置できるようにといったことも配慮して、計画を位置づけているといった次第でございます。

次の5ページ目をご覧くださいと思います。具体的には、東港区で幾つか写真をつけてございますけれども、真ん中の図でいきますと、中央の赤いところ、右下のほうに引き出しがしてございますけれども、こちらが、先ほど来申し上げます、本年3月に移設をご審議いただきましたコンテナバース、コンテナも扱う多目的国際ターミナルのバースを計画している場所でございます。14メートルのコンテナバース1つ、それから、耐震強化の多目的国際ターミナル1つという計画を位置づけてございます。

それから、左側でございますけれども、左側の東港区の弁天地区でございますが、この弁天埠頭におきましては、リサイクル関係の金属くずを中心に扱う10メートルの岸壁と、石炭を中心に扱います14メートルの埠頭を計画してございます。特に金属くずにつきましては、左中段につけてございますように、金属くずの取扱量というのはかなり増加するであろうと見込まれてございます。それから、右上の写真につけてございます、東港区の一番東側でございますけれども、周文埠頭、こちらにつきましては、9メートルのフェリーとRORO船も扱えるターミナル、1つは、RORO船を扱える9メートル岸壁、これを2バース計画しているという状況でございます。

次のページをお開けいただきたいと思います。6ページでございます。6ページにつきましては、まず入船埠頭の14メートル岸壁、左下の写真の右のほうに14メートル、280と書いてございますが、こちらで従来コンテナを扱っておりましたが、こちらにつきましては、先ほど申し上げましたように、コンテナの扱いを東港区へ移転いたしますので、その後

は、RORO船、それから特に製材の輸入を取り扱う船が着岸する岸壁として利用を考えてございます。

そのほか、西港区につきましては、水深9メートルのRORO岸壁を主体にした再編を考えてございます。

それから、左手のほうでございますけれども、左下の写真の奥のほうでございます。耐震強化岸壁と書いてございますけれども、こちらにつきましても、9メートルのRORO岸壁を耐震強化岸壁と改良するというを位置づけてございます。この岸壁とそのすぐ横にございます緑地、工事中となっておりますけれども、この避難緑地、あるいは緊急物資の積み込みのできる緑地というふうにも活用できる緑地、これとあわせて大規模地震対策を盛り込んでいるということでございます。

以上、苫小牧港の港湾計画の概要につきましてご説明を申し上げました。地方港湾審議会の概要につきまして、北海道開発局からご報告をお願いいたします。

【北海道開発局】 北海道開発局の山口でございます。それでは、地方港湾審議会での審議の概要についてご説明させていただきます。去る9月27日、苫小牧港地方港湾審議会におきまして、国際・国内輸送ネットワークの拠点としての機能強化、並びに、安全・安心で信頼性の高い港湾空間の形成を中心といたしまして、苫小牧港港湾計画改訂についての審議がなされております。

1点目の国際・国内輸送ネットワーク拠点としての機能強化につきましては、近年の苫小牧港におけるコンテナ取扱貨物量の増大から、現在の西港区入船埠頭のコンテナターミナルが狭隘化しており、コンテナターミナルの西港区から東港区への移転・拡充を図ること。また、西港区で分散されております内貿ユニットロードターミナル機能の再編と東港区への機能展開による強化を図ること。さらには、十分な背後ヤードを備えた公共のバルクバースが未整備であることから、バルクバースの機能強化を図ることについてご理解をいただいたところでございます。

2点目の安全・安心で信頼性の高い港湾空間の形成につきましては、現在、苫小牧港には耐震岸壁がないことから、東港区及び西港区のそれぞれにおいて大規模地震対策を推進すること。ポートサービス船の大型化及び漁船等の安全かつ効率的な利用に対応するための小型船だまり機能の強化についてご理解をいただいたところでございます。

審議の結果、本計画に対し、異議なく全員一致で妥当であるという答申がなされたことをご報告申し上げます。これまで苫小牧港は、北海道全体における物資流通及び産業経済の拠

点としまして重要な役割を担ってまいりました。今後とも、これらの機能を強化することによって、発展するアジア経済圏に北海道を組み込む要となる港づくりに向けまして、所要の整備が図られるものと考えております。現在、新たな北海道総合開発計画の策定に向けた検討が進められております。この中でも、北海道が東アジアとともに成長していくために苫小牧港が果たす国際物流機能としての重要性が位置づけられようとしているところでございます。北海道開発局といたしましても、このような苫小牧港の役割を果たすための機能強化が早期に実現されるよう積極的に支援してまいりたいと考えているところでございます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまご説明いただきました苫小牧港の港湾計画に関しまして、ご質問、ご意見を賜りたいと思います。

【委員】 せっかくの機会ですので、3点教えていただければと思います。1点は、先ほど大脇さんのご説明の中にもありましたように、何年か前にタンクが火災を起こしましたよね。私、あの報道に接したときに、航路といいますか、港湾機能は大丈夫かなと瞬時に思ったわけです。昔の話をするつもりは全くありませんけれども、たしか昭和35年か6年か7年か、そのころですが、室蘭で大火災を起こして、30日くらいでしたか、港湾機能がストップしたことがあります。あまり昔の話はしたくはありませんが、瞬時にそれを思い起こしまして、大丈夫かなと思ったことがあります。さて、このとき、航路に大きな支障がなかったのかどうかということ。なかったから問題になっていないのだと思うのですが。これは実は、何も苫小牧に関したわけではなくて、この種の港湾の宿命的な問題なのですね。もう一つ航路を掘ったらいいいじゃないかという話も二、三十年前からあるのですが、漂砂等々を考えると、そう簡単なものではない。そうしますと、タンクの立地自体を、ロケーションを考えると、それは先ほどここで承認されました防災何とか部会で議論されるのかもしれませんが、万が一火災があったときにも、陸上の道路とか陸上の民家に災害を及ぼしてはいけないことは言うまでもないことなのですが、ここは特に口は1つですから、航路機能が最低限度確保されるようにしておかないといけないうらうと思います。これは実はどうすればいいんだという答えがないまま申し上げているので、タンクのロケーションとか、そういうようなことしか工夫のしようがないのかなと思ったりしておりますが。私、冒頭、質問と申し上げましたけれども、質問ではなくて、希望ですね。これは実はここだけではなくて、鹿島だとか、ほかの港でも考えなければいけない問題だと思います。埋め立てでつくられる東京港とか神戸港でも、最近橋がかかったりしていますので、口が1つだということがあり

得るのですね。どう考えていいのか、答えはないのですが、今後の港湾計画をやるときに、ひとつ考えていただきたい。あるいは、先ほどの防災何とか部会ででも結構ですから、ご検討いただければと思います。希望の1点です。

2点目は、これも僕、10年ほど前、名瀬港か何かのときに申し上げたのですが、先ほどご質問ありましたように、耐震岸壁がないという話でしたね。だから、ここにつくる。これは結構だと思うのですが、ここにありますように、同じ方法のやつを2バースか3バースつくるのはどうかなと思うのです。地震の揺れ方というのはなかなか予想できない。ですから、このような一直線で3バースつくるよりか、方法の違う、東西にあるなら、片一方は南北にあるとか、こうしておかないと、せっかくつくっても下手すれば3つともつぶれちゃうのではないかと。こういうところをご検討されるか、あるいはどうしてもここしかないならば、構造をご検討されて、どのような地震波が来るかわからないわけですから、同じ構造にはしないほうがいいのではないかと思います。これも希望です。

それから、3点目は、東部何とか何とか計画がされたということなので、教えていただければありがたいのですが、東港ですね。これはいろいろな経緯があって、広大な水域ができていますね。防波堤をつくるということは、大変なインベストメントだと思います。さて、先ほどの何とか計画の中で、この空間をどうしたらいいのかと。これも僕にアイデアがないまま。どんな議論されたのか、議論の一たんでもご披露いただければと思います。

冒頭の2点は、希望ですから、答えは結構です。3点目は、どのような議論がされたのかということが、もしあればご披露いただければと思います。

以上です。

【分科会長】 事務局のほうから。

【港湾計画審査官】 今、3点ご質問いただきましたが、1つ目のタンクの火災、あるいはタンクのロケーションの問題と、それから、苫東の開発の計画についてのご議論につきましては、北海道開発局さんのほうからご説明いただければと思いますが、2点目の耐震強化岸壁でございますけれども、資料の作りがよくなかったかもしれません。6ページにございますように、これは図の書き方がよくないのかもわかりませんが、1バースを耐震強化岸壁にしております。3バースのように見えるかもしれませんが、一番奥の1バースを耐震強化岸壁に位置づけてございます。

【委員】 ああ、そうですね。見間違えました。

【港湾計画審査官】 1つ目、2つ目につきまして、よろしく申し上げます。

【北海道開発局】 委員ご指摘の1点目の出光のタンクの火災の件でございますけれども、やはり今回の計画を議論していく中で、安全性についてはいろいろなご意見、ご議論がされました。その結果、港湾計画図の中に西港区の勇払地区から海岸線に向けて、矢印と丸で計画として書いてございますが、地元の中での議論で、やはりここに復水路という形で、1方向だけではなくて、もう1方向で将来的には航路をつけて、今の安全対策といえますか、取り組みをしていくという意思表示として今回港湾計画の中でも整理をつけてきてございます。

それから、3点目の東港区の水域の関係、それから、苫東の計画の関係でございますけれども、苫東のほうの計画の中では、残念ながら、水域の議論はなされておられません。今回、港湾計画をつくっていく中での議論では、先ほどもございましたけれども、JR本線の外側といえますか、海岸線側で発生予想されています貨物を対応していく計画をどうしていこうかという形で、今回ご提案をしておりますこの計画になってございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

ほかにご意見、ご質問ございますでしょうか。苫小牧の港湾計画について、ご意見、ご質問ございませんでしょうか。

特にこれ以上ないようでございますので、答申案についてお諮りいたしたいと思います。

答申。苫小牧港。「国土交通大臣に提出された苫小牧港の港湾計画については、適当である」という答申でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。異議がないようでございますので、答申案のとおりとさせていただきます。北海道開発局、さらに苫小牧港管理組合の皆様、大変お疲れさまでございました。ご苦労さまでございました。

(北海道開発局、苫小牧港管理組合 退出)

【分科会長】 それでは、引き続きまして、一部変更の案件として、八戸港と新潟港、堺泉北港、北九州港、中津港の港湾計画について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。

【港湾計画審査官】 それでは、八戸港、新潟港、堺泉北港、北九州港、中津港の5つの一部変更につきまして、一括してご説明を申し上げたいと思います。お手元の資料の3 - 4から3 - 8、順次ご覧いただきたいと思います。

まず八戸港でございますけれども、資料3 - 4をご覧いただきたいと思います。ご案内の

とおり、八戸港につきましては、青森県の太平洋側南部の八戸市に位置する重要港湾でございます。昭和39年に新産業都市に指定されたところでございますが、臨海部では、製糸業、あるいは非鉄金属といった工場が集積しておりまして、東北の北側、北東北を代表する産業エリアが形成されております。平成17年には、3,000万トン強の貨物を扱ってございます。全国で30位。そのうち、約4割がフェリーの貨物といった状況になってございます。

この八戸港でございますが、定期コンテナ航路も就航してございまして、現在中国、韓国、あるいは一部北米、それから東南アジアの5航路、年間約3万4,000TEUを扱っている状況でございまして、対前年度比10%ぐらいでコンテナが増えているという状況でございます。お手元の資料にお示しをしています1ページ目の写真、ここの中央部に八太郎地区というところをお示しをしております。現在、八戸港でコンテナを扱っておりますのが、水深13メートルの岸壁を有しておりますターミナルでございます。ここでコンテナを扱ってございますけれども、今回の計画の変更は、コンテナ物流の一層の効率化を図りたいということで、八太郎地区で特定埠頭として一体貸し付けができるように、この地区を効率的な運営を特に推進する区域と設定したいという一部計画の変更でございます。

1ページおめくりいただきまして、2ページ目をごらんいただきたいと思います。左手に従来の計画がございます。特に施設の計画を新たに追加するというものではございませんけれども、中央にございますように、オレンジ色でくくっている部分、この区域につきまして、効率的な運営を特に推進する区域に指定するというところでございます。港湾管理者であります青森県としまして、港湾法の54条の3、いわゆる従来の特区制度、これが全国に展開できるようになっておりますが、特定埠頭と呼んでおりますけれども、特定埠頭を構成する行政財産の貸し付けという制度がございますので、これによりまして、岸壁と埠頭用地の一体貸し付けを実施し、効率的な運営を行い、この場所でコンテナ埠頭の効率的な運営、さらに貨物量の増大に備えたいということでございます。オレンジ色でお示した区域をその区域に指定するという変更でございます。

以上が八戸港でございます。

続きまして、新潟港につきましてご説明申し上げます。1ページをごらんいただきたいと思いますけれども、今回の一部変更につきましては、新潟港の東港の部分でございます。新潟港につきましては、コンテナ貨物につきまして、いわゆる中枢港湾、中核港湾ということでいきますと、中枢港湾を補完するという意味で、日本海側での中核港湾ということで、港湾の利用・保全の基本方針というのがございますけれども、これにも位置づけをしておる港

でございます。

この新潟港につきましては、特に中国航路をはじめとします近海航路を中心に年々コンテナが増加してございます。平成17年には16万TEUを扱っておりまして、全国10位の取り扱いとなっております。一方、取り扱いの貨物量が増える分、コンテナ船の入港頻度も増加してございまして、実際にコンテナ船の滞船が生じているという状況でございます。そのため、今回の一部変更につきましては、新潟港の外貿コンテナターミナルになっております東港区の西埠頭地区のコンテナターミナルの埠頭計画を見直すといった内容でございます。

具体的には次の2ページ目をご覧くださいと思います。従来新潟港のコンテナのターミナルにつきましては、このページの右上、既定計画とお示しをしております図がございませけれども、この中にお示ししていますように、黒く塗っています14メートル、350メートルと書いてあるこの埠頭、これが冒頭の写真でお示しました東西に向いて設置されているコンテナターミナルでございまして、これが現在、暫定的に12メートルの水深で供用をされているという状況でございます。そのとなりの左側、こちらに水深14メートル、350メートルの延長のコンテナターミナルというのが埠頭用地とあわせて計画をされていたという状況でございます。

これを今回は、この下の図にございますように、水深12メートルの岸壁2バースとその背後、埠頭用地、従来公共用地と位置づけをしておりました土地も含めて埠頭用地ということに位置づけをし直すということでございます。12メートルの岸壁の1つ目、真ん中に当たります、はしごのようにチェックの線を縦に入れておりますけれども、こちらにつきましては、特に耐震強化岸壁に位置づけをするという内容で考えてございます。この12メートル岸壁につきましては、今後も新潟港でのコンテナ取り扱いで見込まれる航路の方面が中国を中心とした近海航路であろうと見込みを立ててございますので、14メートルというよりも、むしろ12メートルでも十分対応ができるということと、それから、先ほど申し上げました入港頻度の増加に伴います滞船も生じている状況でございますので、こういったバースウィンドウを確保するといった意味で、12メートルの岸壁、2つに位置づけを変更しようというものでございます。なお、12メートルのもう1つ目の左側の岸壁につきましては、コンテナだけでなく、それ以外の貨物も扱える多目的ターミナルという位置づけもあわせて考えてございます。

以上が新潟港の港湾計画の一部変更でございます。

次、資料3 - 6をご覧くださいと思います。堺泉北港の港湾計画の一部変更でございます。堺泉北港につきましては、大阪港のちょうど南側に隣接した堺市、高石市、泉大津市の3市にまたがる特定重要港湾でございますけれども、港湾管理者は大阪府ということになってございます。

堺泉北港につきましては、昨年、平成18年の2月に港湾計画の改訂をしたところでございますけれども、このうち、この写真の中央にお示ししています堺2区につきましては、一部の住居も含めた都市機能、あるいは交流レクリエーション機能を含めた機能も併せた土地利用計画を考えていたところでございますが、今般、この場所につきましては、高付加価値型の家電メーカー、先端産業の企業が立地の意向を示してございまして、今回の計画におきましては、次のページをご覧くださいと思いますが、ちょうど2ページ目の上の右側に写真をお示ししておりますが、ここに工業用地と書いてございますが、土地利用を見直しまして、この工業用地の大半、このうちの130ヘクタールに相当しますが、ここに先ほど申し上げました大手電機メーカーの企業が立地をすると決めてございますので、これが可能なように全体を工業用地に見直すといった土地利用の計画変更でございます。

それから、次に北九州港でございます。資料の3 - 7をご覧くださいと思います。今回の北九州港の一部変更でございますけれども、場所は、響灘の東地区というところでございます。今回の計画変更は、従来、立地企業への売却も想定もしていた場所でございますけれども、その土地利用を工業用地となっているところを緑地に見直して、緑地の部分を増やすという計画の変更でございます。

具体的には、2ページ目をご覧くださいと思います。この図の中央ちょっと左手のところに、緑地空間の拡大、25ヘクタールから53ヘクタールと書いてございますけれども、従来ここの緑地、ちょうど薄緑色に塗っている部分、約25ヘクタールでございますけれども、こちらの緑地を、周りに濃く塗っている緑地まで拡大をするという計画でございます。この場所でございますけれども、焼却灰や瓦礫、土砂、あるいは上下水道の汚泥、シュレッダーダストといったような管理型、水が入ってもそこからしみ出さないような護岸で管理をして、廃棄物を埋め立てた場所でございますけれども、そういったことで、埋め立ててできた用地でございます。この用地でございますけれども、冒頭の1枚目の写真をご覧くださいてもおわかりかと思いますが、現在は実態的に湿地帯となつてございまして、鳥などもたくさん来ているような状況ということでございます。一方、平成15年に土壤汚染対策法というのも制定されまして、そういったことの規制強化もあり、先ほど申し上げましたシ

ユレッターダストが入っている廃棄物で埋め立てた用地でもございますので、その後の売却に対する規制、あるいは、工場を建てるにしましても、いろんな不等沈下が見込まれるということもございますので、この場所の土地利用の変更、かつ、北九州市では、響灘・鳥がさえずる緑の回廊創成基本構想というのもございまして、そういった面での環境学習にも資する場所としてこの場所を緑地に変更して使っていきたいという内容の計画変更でございます。

以上が北九州港の内容でございます。

それから、最後でございますが、中津港の港湾計画の変更でございます。ご案内のとおり、中津港は大分県北西部に位置します重要港湾でございますが、近接して立地しております自動車工場の進出、あるいは大分北部の工業団地の開発などが非常に進んでおりますということで、この近辺での貨物量が非常に急増してございます。そういった状況に対応するために、今回の一部変更では、1ページ目の左の下のほうにお示しております、中津港と内陸を結ぶ道路のネットワークでございますけれども、将来東九州自動車道というのができますが、ここのインターから海側へ、黄色でずっと書いてございますけれども、中津日田道路という高規格道路の計画がございまして、これが県道中津高田線、海岸に沿って青く塗っている一番上側にお示した道路でございますけれども、ここまで来るという状況でございます。

今回の計画変更は、次のページにもお示してございますように、多目的国際ターミナルが現在活動しておりますけれども、こちらから、今申し上げました中津日田道路、高規格道路に直接結節ができるようにということで、4車線の道路を位置づけるという計画内容でございます。

また、2ページ目の右のところの写真でございますように、従来、海面処分場として活用してきましたところも、港湾関連用地として位置づけをするということで、3ページ目の右側にお示しをしていますような土地利用の変更といったことも併せて計画の変更をするというものでございます。具体的には3ページ目にお示していますように、道路を位置づけるということと土地利用、海面処分場から港湾関連用地にという、赤く四角く囲った部分の土地利用の変更という内容でございます。

以上、駆け足でございましたけれども、5港の一部変更につきまして、概要をご説明申し上げます。よろしくご審議をお願いいたします。

【分科会長】 それでは、ただいまご説明いただきました八戸港から中津港まで、合わせ

て5港について、ご質問、ご意見ございましたら、お願いいたしたいと思います。

【委員】 すみません。今、2つの港湾をあわせて見ていたんですが、1つは堺泉北で、1つは北九州なのですが、何を言いたいかという、北九州は、今回変更して緑地を増やしていく。しかも、写真を見ると、岸壁の上のほうにずっと風車がついて、エネルギー対策も講じているというような形になっているわけですね。一方、堺泉北は、緑地を減らして工業用地を増やすという計画になっていて、正反対の方向に進んでいるのですが、この辺で、これから多分、港湾計画、先ほどの地球温暖化との関連で港湾計画がどうあるべきかというようなことも考えていくわけですが、この2つを見ると、指導が一貫していないのかなという感じを受けるのですが、この辺についての指導方針について伺いたいと思います。

【港湾計画審査官】 まず堺泉北港の港湾計画におけます今回の工業用地への土地利用変更に伴いまして、この資料の2ページ目をご覧くださいませとおわかりいただけますように、緑地というのを30.8ヘクタールから右側の図のように27.9ヘクタールということで、約3ヘクタールほど減少している、減らざるを得ないという状況になってございます。ただ、まずこの緑地につきましては、現在も10万人ほどの皆さんが来訪される緑地になってございますけれども、特にこの緑地に対しまして大きく期待をしてございますのは、大阪湾における基幹的な防災拠点という位置づけを担う緑地として期待しておりまして、この右側の下の埠頭用地というところに耐震強化岸壁もあわせて書いてございますけれども、こういったところの岸壁とあわせて緊急時に対応するものと期待しておるところでございます。

したがって、先ほど委員もご指摘いただきましたように、緑地が減ってということももちろんございますけれども、一方で、私ども、港湾の利用、開発、保全に関する基本方針というのを持ってございますけれども、そちらの中でも、特にこういう未利用地、実はこの全体の場所につきましては、もともと新日鐵が埋め立てた場所でございます、こちらの土地の活用につきましては、長年地元でもいろんな検討がなされ、いろんな計画がなされてきた経緯がございます。私どもも持っております基本方針の中でも、未利用地の活用、特に産業競争力の強化に対する活用について連携を図っていくという方針も一方で持っておりますので、そういった中で、緑地は若干、3ヘクタール減少はいたしますけれども、先ほど申し上げました大規模地震時の防災拠点としての機能、あるいは、必要最低限の緑地として、皆さんにおいでいただく機能は確保できるであろうということで、若干減ってはございますが、今回のような計画の変更をしているという状況でございます。

一方で、北九州港のほうにつきましても、これは先ほどご説明申し上げましたように、こ

これは委員がおっしゃっているのは全くそのとおり、堺泉北港とは逆の措置をしてございますけれども、一方で、先ほど申し上げましたような基本方針の中でも、こういった環境整備といったことも併せて進めていこうという方向も持っておりますので、その辺の、こっちが減って、こっちが増えてという、なかなか難しいところがございますけれども、必要最低限の機能を確認しながら、かつ、地元の地域の経済活性化ということも視野に入れて、こういった対応をしていくべきなのかなと考えておるところでございます。お答えになっておりますでしょうか。

【委員】 単に数字だけでなく、土地利用として、例えば工場用地といったって、全部が工場でびたっと埋まるわけではないはずですし、全体として港湾をどう整備していくかというところに、常にそういう配慮を働かせるということが重要だと思っています。ですから、単に土地利用において、若干緑地の面積が減ったというだけでなく、全体として港湾の中で、そういうことを全体として配慮されている。そういうことのほうがずっと重要だと思えますので、そういう観点で今後進めていただければと思っています。

【港湾計画審査官】 貴重なご指摘ありがとうございます。堺泉北港、ここの地区だけでもございませんで、もっと南側のいろんな地区におきましても、緑地などの活用、こういったものも併せて考えてございます。この港だけに限りませんけれども、そういったことも配慮して進めていきたいと思っています。

【分科会長】 ほかにご意見、ご質問ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。それでは、他にご意見、ご質問がないようでございますので、答申案につき、先ほどご審議いただきました5港について一括してお諮りを申し上げたいと思います。

答申。八戸港。「国土交通大臣に提出された八戸港の港湾計画については、適当である」。ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

答申。新潟港。「国土交通大臣に提出された新潟港の港湾計画については、適当である」。ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

答申。堺泉北港。「国土交通大臣に提出された堺泉北港の港湾計画については、適当であ

る」。ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。答申。北九州港。「国土交通大臣に提出された北九州港の港湾計画については、適当である」。ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。最後でございます。

答申。中津港。「国土交通大臣に提出された中津港の港湾計画については、適当である」。ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、港湾計画について、以上、一部変更5港の答申案については、原案どおりとさせていただきたいと思います。

【港湾計画審査官】 委員長、申しわけございません。先ほど苫小牧港のところで防災関係のお話も出ましたけれども、そのときに説明しておりましたが、海岸・防災課長のほうから、災害に関するBCPに関しましてご説明をさせていただきたいと思います。

【海岸・防災課長】 ちょっとお時間をいただきましてご紹介させていただきたいと思います。まず苫小牧のときのタンクの火災時には、フェリーやRORO船の定期船自体は実際には東港だとか室蘭港に若干避難して、そこで救われたということがございます。そういうオペレーションを実際には船会社さんや港湾管理者さんがやっておられたということでございます。

出光のタンク火災、実際には地震が原因で起こったものでございますので、そのときはどういった対応をしたらいいかというのはなかなか訓練もしていないという状況でございましたが、最近、我々、国土交通省が中心となって、BCPという、これは自然災害を中心に初動をどういうふうにするかというのを、我々の訓練も含めてどういう対応をするか、手順を決めておきましょうという動きをしておりまして、先ほど苫小牧の改訂の中で説明がございましたけれども、水路をもう1本をつくるといった、そういうハードの力技での解決もございますが、なかなかそういう方向に行くというのも非常に難しいということで、ソフト的な対策を迅速に行うという緊急時対策のシステム化みたいなものを今行っております。港湾局では、特に東京湾を中心に直下型地震が起こったときに港湾機能が最小限どういうふうに残れるかという観点で、今、BCPを策定して、実際には細かい手順を決めて、職員一同頑張ろうという形になってございます。本省がつくっても、地方整備局の問題もございませ

で、これを順次、整備局に広げていこうということで、今、作業を始めたという状況でございます。ご紹介でございますけれども、防災に関してそういうソフト的な対策もとつつあるということでございます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、予定の時間が迫っておりますが、長時間にわたって恐縮ですが、あとわずかでございますので、最後の4番の報告事項でございますが、事務局からご説明お願いしたいと思います。

【計画課長】 計画課長の富田でございます。お手元の資料4、「『港湾関係事業の中期計画（仮称）』の作成に向けて」という資料がございますが、そちらをご覧になっていただければと存じます。ご存じのように、現在、国土形成計画でございますとか、社会資本重点整備計画の策定作業が進んでおります。また、来年に向けて、今、答申の取りまとめもお願いしているところでございますけれども、こういった5年、10年といった中期的なタームでの今後の港湾政策を決めていく非常に重要な時期に今あると思っております。こういったことから、今後20年度以降、中期的な期間に実施するべき必要な事業というものを具体的にわかりやすく整理していく必要があるだろうと考えておまして、とりあえず仮称で中期計画と称しておりますが、こういった10年タームの計画づくりをしようということで、今、作業を進めておるところでございます。

1枚めくっていただきまして、基本的考え方とお示ししてございますが、この4点、ここに書いてございますようなことを十分意識しながら、今、計画の策定をさせていただいているということでございます。

次のページに全体のスケジュールをお示ししてございますけれども、年内に計画の骨子を作成し、今年度中、3月ごろに計画の案を作成いたしたい。そして来年6月ごろを目途に中期計画を取りまとめるというスケジュールで作業を進めていこうと考えております。

次のページでございますが、計画の基本的な事項ということでお示ししてございますけれども、今回の計画の作成の対象でございますが、従来こういった計画というのは、港湾の関係の計画、海岸の計画、別々につくってきておるわけでございますが、今回は、港湾と港湾海岸にかかるあらゆる施設、事業を対象とした計画にいたしたいと考えてございます。

計画の期間は、先ほど申し上げましたように、概ね10年程度と考えてございます。

計画の策定に当たりましては、これまでこういった計画の取りまとめというのは、基本的には港湾管理者さんと意見交換をしながら取りまとめていくというやり方をしておったわけでございますが、今回は、港湾管理者はもちろんのことでございますけれども、地元の首長

さん方、あるいは港のユーザーの皆さん、船会社の方、港運関係の方、そして荷主企業の方、学識経験者の方、できるだけ多くの方のご意見を徹底的にヒアリングをいたしまして、ほんとうに必要とされているものは何なのかということをきちっと整理した上で取りまとめをいたしたいと考えているところでございます。

また、この計画の作業が進みました段階で、節目節目でご報告を申し上げていきたいと考えております。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいまの報告事項、港湾関係事業の中期計画についてご質問、ご意見ございますでしょうか。

特にございませんでしょうか。

ありがとうございます。特にご意見もご質問もないようでございますので、本日の審議はこれで終了させていただきたいと思っております。大変長時間、ありがとうございました。マイクを事務局のほうにお返しいたします。

【総務課長】 分科会長、ありがとうございました。最後までご審議いただきました委員の皆様にご心から感謝を申し上げます。

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

了