

平成19年3月8日(木)

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會第23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23回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成19年3月8日(木)
開会 13時30分 閉会 14時20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
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
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
木村 琢磨	千葉大学大学院助教授
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
鹿野 久男	(財)国立公園協会理事長
長野 章	公立はこだて未来大学教授
東 恵子	東海大学短期大学部教授
外園 賢治	(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長

4. 会議次第

港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3

- ・ 鹿島港(改訂)
- ・ 常陸那珂港(一部変更)
- ・ 苫小牧港(一部変更)
- ・ 東京港(一部変更)
- ・ 神戸港(一部変更)
- ・ 福山港(一部変更)

5 . 議会経過

開 会

【総務課長】 お待たせいたしました。ただいまより交通政策審議会第23回港湾分科会を開催いたします。私、事務局の総務課長、福本でございます。よろしくお願いいたします。

本日は定員13名中9名の出席予定でございます。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。尾崎委員、白石委員、森地委員、山内委員は所要のため欠席という連絡をいただいております。また尾崎委員の欠席に伴いまして、川崎さんにご出席いただいております。

次にお手元の資料をご確認いただきたいと思います。資料については、議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、それから議事資料になっておりまして、議事資料は資料1から6までの資料が置かせていただいております。ご確認ください。

それでは議事に入りたいと思います。黒田分科会長、司会進行をお願いいたします。

【分科会長】 それでは早速議事の方に入らせていただきたいと思います。本日はお手元の議事次第でございますように、港湾計画の改訂の案件が1件、それから港湾計画の一部変更が5件ございます。まず鹿島港の港湾計画の改訂、常陸那珂港の一部変更のご審議をお願いいたしまして、その後残り4件を一括してご審議をお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは鹿島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】 港湾計画審査官、大脇でございます。よろしくお願いいたします。それでは鹿島港の港湾計画につきましてご説明申し上げます。本日関係者といたしまして関東地方整備局から中村副局長、古土井港湾計画課長、村岡鹿島港湾・空港整備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茨城県から小平田港湾振興監、それから菊地課長補佐にお越しいただいておりますのでご紹介申し上げます。

それでは内容につきましてご説明申し上げます。お手元にお配りをさせていただいております、資料をご覧いただきたいと思います。鹿島港でございますが、茨城県の南東部、鹿島灘海岸の南部に掘り込み式で整備された重要港湾でございます。昭和39年の工業整備特別地域に指定され、昭和44年の開港以来、鉄鋼、石油化学、あるいは飼料のコンビナート群を形成しながら工業港として発展をしてきております。従来の港湾計画につきましては平成5年に改訂されたものでございまして、今回は平成30年代前半を目標にした計画の改訂でございます。

2 ページでございますが、今回の改訂の方針を整理してございます。鹿島港、この赤く点線で囲った部分というのが主に公共の埠頭に対応した場所でございます。このうち右下の南公共埠頭地区での取り扱い貨物量の集中、あるいは今後増大が見込まれる公共貨物に対応した物流機能の充実といったこと、それから同時に安全で使いやすい港湾の実現、それから海洋性レクリエーション空間を充実するといったことを基本方針として、今回の改訂で計画を見直しているところでございます。

3 ページでございますが、まず外港地区の計画の変更でございます。外港地区につきましては現在、一般貨物を取り扱う14メートルの岸壁を整備中でございます。従来の計画では14メートルの岸壁2バース、この図の縦に灰色と緑で塗っているところでございますが、こちらの2バースと、それから陸側で横に、従来10メートルの岸壁4バースが位置づけられておりましたけれども、今回10メートル岸壁のうちの2バースを見直しまして、赤く塗っているところでございますが、内貿のRORO船貨物対応の9メートル岸壁、それからその隣に砂・砂利対応の7.5メートルの岸壁を位置づけるといった見直しをしております。またこのブルーの線を書いてありますが、これらの埠頭に至ります臨港道路を既存の4車線道路も活用しながら計画を見直しているところでございます。

4 ページをご覧いただきたいと思います。北埠頭地区でございます。先ほど申し上げました南公共埠頭地区に貨物の取り扱いが集中しておりますが、その一方で公共岸壁の最大水深、南埠頭の方が10メートルのために満載だと入れない船舶がございます。飼料、あるいは肥料、それから木材関連を取り扱う神之池の西部地区、こちらに立地する企業関係の貨物にも対応するために、従来の計画を活かしながら最も奥の部分、この図の赤く塗っているところでございますが、従来、7.5メートルの岸壁を位置づけていたところでございますが、こちらを11メートルの水深の岸壁2バースに変更したいという内容でございます。

5 ページをご覧いただきたいと思います。安全で使いやすい港の実現というところで整理をさせていただいております。鹿島港におきましては従来、底うねりと呼ばれます、周期が30秒から300秒といった長周期の波によりまして、船舶を繋いでおります係留用のロープの切断といったような荷役の障害が発生しているところでございます。もう一つは港の沿岸部を流れます漂砂によりまして、防波堤の内側の航路、こういったところの航路の埋没の問題もございまして、こういった問題への対応が従来課題とされておりました。これに対しましてこの図にお示しをしておりますように外港地区で現在整備中の中央防波堤を途中で、この赤く塗っておりますけれども、沖側の向きに法線の変更をします。更

に航路沿いに潜堤、潜った堤防でございますけれども、潜堤を設置、それから南防波堤の内側3カ所、それから掘り込んだところの一番突き当たりのところ、及び、先ほど曲げると申しましたが中央防波堤の内側、こういったところに消波構造物、透過タイプの消波構造物を設置しまして、長周期波とそれから漂砂に対しての対応策を講じることとしております。

6ページをご覧いただきたいと思います。プレジャーボートの収容の関係でございます。鹿島港におきましては港湾区域全域を放置艇の禁止区域に設定しております。北海浜の第一船だまりというところに現在プレジャーボートを暫定的に係留させているところでございますけれども、作業船でありますとかタグボート、官公庁船といった船舶も多いところでございます。プレジャーボートとの錯綜も懸念されますので、この図の中央下の方に赤く塗っておりますけれども、新浜船だまり、こちらに係留する収容先の水域として新たに位置づけまして、プレジャーボートの収容場所にしたいという内容でございます。

7ページをご覧いただきたいと思います。この港の南北、この図でいきますと左右両端でございますけれども北海浜地区、それから南海浜地区、それぞれの既存の砂浜を使いまして、その砂浜を緑地に位置づけまして海浜と一体となったレクリエーション空間の創出というのも新たに計画を位置づけたところでございます。

8ページをご覧いただきたいと思います。防災の関係でございますけれども、冒頭にご説明申し上げました外港地区の10メートルの岸壁、この1バースを耐震強化岸壁に位置づけております。防災用の緑地、それから臨港道路を介して緊急輸送ルートに接続する防災拠点を確認する計画としております。

9ページをご覧いただきたいと思います。今回貨物需要、あるいは土地需要の見直しによりまして、南海浜沖地区に従来計画をしておりました大規模埋立て計画、こちらにつきましては削除をさせていただき、将来の開発空間として留保をするといった内容でございます。

なお、最後のページにご参考までに、今回計画の改訂をいたしました前提となります貨物量の目標値とそれから最近までの推移をグラフにお示ししてございます。計画書にはトータルの貨物量と外貿、それから内貿別でお示しをしておりますが、このグラフにつきましては7,860万トンというのがトータルの目標でございます、その内訳、輸入、輸出、それから移出、移入といった区分での推計値をグラフとしてご参考までにお示ししてございます。ご説明の方は以上でございますけれども、続きまして関東地方整備局から地方港湾審議会での審議の概要につきましてご説明をお願いしたいと思います。

【副局長】 関東地方整備局の副局長でございます。去る1月25日に開催されました茨城県地方港湾審議会におきましては、物流機能の強化の観点、それと安全で使いやすい港の整備という観点の2点を中心に審議がなされております。

1点目の物流機能の強化につきましては公共埠頭で取り扱う貨物が今後増加する要因や、3地区となります公共埠頭間での適切な役割分担が重要であるという指摘がありました。またコンテナ輸送やRORO船輸送に関しては鹿島港の場合、どうしても出る貨物主体の片荷傾向になるので、立地企業の多様化など、入る貨物を増やし、バランスよく育成していく努力が欠かせないという指摘がございました。さらに北公共埠頭の13メートル岸壁の整備を急ぐべきとの意見もございました。いずれも鹿島臨海工業地帯や周辺に立地する産業の国際競争が激化する中で、物流機能の強化や効率化がいかに急務であることを示すものであり、鹿島港に寄せられる強い期待が示されたものというように認識をしております。

2点目の安全で使いやすい港の整備という観点につきましては、漂砂による埋没対策や長周期波対策を急ぐべきとの指摘がありました。これに対しましては事務局より、今回の計画に盛り込んでいる対策のほかに、既に航路の浚渫事業にも着手しているところであり、いずれもできるだけスピーディーに取り組んでいく旨の説明がなされております。

また昨年の秋に大型船が相次いで座礁したことに関連して、安全が港の基本であるというご意見もございました。これにつきましては別途、関係機関からなる連絡会議などにおきまして再発防止に向けた取り組みが行われており、従来は台風の際に限られておりました港外への避難勧告を、低気圧の時にも拡大していくといったようなことで検討がなされている旨の報告がなされております。いずれも安全が港湾サービスの基本であり、今後とも安全で使いやすい港づくりを進めていくことの重要性が示されたものという風に認識しております。

これまで鹿島港は各種の基幹産業が立地する鹿島臨海工業地帯を支える物流、生産拠点として、重要な役割を果たしてまいりました。今後も産業の国際競争が激化する中で、産業の立地環境を一層向上するとともに、ユニットロード輸送への対応などの物流機能の強化、町づくりと一体となった水辺利用など市民の港としての役割、さらには防災拠点としての役割など、鹿島港に寄せられる期待はきわめて大きいものと考えております。

関東地方整備局といたしましても首都圏港湾連携推進協議会といった枠組みも活用し、東京湾内の港や、北関東の他の港との連携も踏まえながら、鹿島港の機能の充実と魅力ある空間形成のため、積極的に支援をしてみたいと考えております。以上でございます。

【分科会長】 はい、ありがとうございました。それではただいまご説明がございました鹿島港の港湾計画につきまして、ご意見とご質問ございましたらお願いいたしたいと思います。

【委員】 よろしいでしょうか。

【分科会長】 はい。

【委員】 地方港湾審議会で、砂浜の環境についていろいろ意見等は出なかったのかということと、それに絡んで、この漂砂で埋没するという話ですけれども、年間どれくらいの漂砂量というか、維持浚渫というか、量があるかというのをちょっとお聞きしたいのですけれども。

【港湾計画審査官】 漂砂の関係でございますけれども、過去約6年間のデータにつきまして、場所によりまして年大体5センチから13センチほどの堆積というのが現状で、これは1993年から2000年までの6年間のデータでございますが、そういった傾向になってございます。

【副局長】 それから1点目の砂浜の環境に関する議論というのは特にございませんでした。

【分科会長】 はい、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。私の方から2点確認させていただきたいのですけど、防波堤の変更ですが、これで潜堤も入れて整備した場合に、現行の長周期波による振動というのはどの程度おさまるのですか。これは何かシミュレーションか平面水路の実験結果みたいなものがあるわけですか。

【港湾計画審査官】 長周期波につきましては先ほど申し上げました30秒から300秒といった周期の波が入ってきてございますけれども、これもちょっと場所によりまして、大体波高にしまして30センチほどの波が入ってきているという統計のデータがございます。今回この長周期波の対策、いろいろ複合的に重ね合わせることによりまして、10センチから15センチ以内に、荷役の稼働に支障がない程度ということで、10センチないし15センチ以内におさまるというシミュレーションの結果でこういった対策を講じているところでございます。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。現行ではそうすると長周期波とか、あるいは副振動の影響もあるかもしれませんが、時間的にどの程度の荷役のストップみたいなものがあるのですか。いや、データがあればいいですけど、ざっとして。

【鹿島港湾・空港整備事務所長】 荷役障害といたしますが、荷役が途中で中断されるといった例が、年に数件あるという程度でございます。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。もう一件は、耐震バース、外港地区に計画されているのですが、この背後圏から考えて、僕は耐震バースが足りないような気がするのですが、これは今、既設の耐震バースはないのですか。

【港湾計画審査官】 現在鹿島港に耐震強化岸壁の整備はございません。それで私ども、通常この圏域半径約10キロ圏の中での人口に対しまして、この必要の岸壁数をはじまして、1バース確保が必要ということで、この10メートルの岸壁を位置づけているところでございます。

【分科会長】 ああ、そうですか。はい、ありがとうございます。はい、どうぞ。

【委員】 1つ教えていただきたいことがあるのですが、先ほどのご説明の中に私ども実は心を痛めているといったら大げさですけども、外洋での難破船事故が多いというか、ありますよね。確かにここを計画したころからちょっと心配で、そのためにメイン航路も汀線に5度ほど角度をつけて入りやすいようにするとか、防波堤を随分延伸したのですよね。さて、先ほどご説明ありましたように地元で海上保安庁関係の方だとか、いろいろな方と議論されておられるのでしょうからそれで僕、十分だと思うのですが、ちょっと気がかりましたことは、低気圧の時に港外に出すという話、ありましたですね。やっぱり中であるということは危ない状況ですか。だから外へ出すという感じ。

【鹿島港湾・空港整備事務所長】 はい、究極的には港を全部もちろん防波堤で囲んでしまえば中は安全になるわけでございますけれども、当然そうすると出入りができませんので、どうしても1方向あけざるを得ないと。そうするとその1方向あけたところでやはりどうしても波が入ってくるということは免れませんで、その場合にそのかたい岸壁に岸壁よりはやわらかい船が当たりますと、どうしても動揺で船が傷んだりするということもありますので、全国的に非常に波が高い場合には港外に出ていただくというのが一般的な形だと思います。

【委員】 そうですよ。僕はここで、波ですか。風かなと思ったのです。やっぱり波ですか。

【鹿島港湾・空港整備事務所長】 今回の避難勧告基準に関しましては、波と風の基準を持っておりまして、波については4メートル、風については秒速10メートル以上を超えたという段階で……。

【委員】 出ざるを得ない。

【鹿島港湾・空港整備事務所長】 はい、出ざるを得ないと、避難勧告を出すということになっております。

【委員】 はい、ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご質問、あるいはご意見ございますでしょうか。特にご意見、ご質問ございませんでしょうか。それでは答申案についてお諮り申し上げたいと思います。

答申。鹿島港。「国土交通大臣に提出された鹿島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】 どうも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ますと思います。

引き続きまして常陸那珂港の一部変更についてご説明をお願いいたしたいと思います。

【港湾計画審査官】 続きまして常陸那珂港の港湾計画の一部変更につきましてご説明申し上げます。お手元の資料2をご覧くださいと存じます。表紙に現況の写真と若干の絵をつけてございます。右下の図にございますように、先ほどご審議いただきました鹿島港の北側のところに位置しております。茨城県中部に位置する重要港湾でございます。国際海上コンテナ輸送におきましては中核国際港湾という位置づけのもとに整備中の港湾でございます。現在北埠頭地区、この写真でいきますと左側にございますが、北埠頭地区では石炭火力発電所が立地しておりまして、その手前、ちょっと青く囲んでおりますが、14メートル、12メートルの水深の岸壁などを主力にするこの北埠頭外貿コンテナターミナルというのが完成しておりまして、外貿コンテナ、あるいは内貿ユニット貨物などを取り扱っているという状況でございます。

2ページをご覧くださいと思います。今回の計画の一部変更の中心でございますが、こちらには常陸那珂港におきましては、大手の建設機械メーカーの工場立地の要請がございまして、必要規模の工業用地の確保が必要となっております。この図の中にも、その中段よりもちょっと下の「西部地区」と書いてございますけれども、こちらの土地利用、港湾関連用地及び緑地というのを工業用地に土地利用の変更をすると。それから中央埠頭地区、中央の工業用地30ヘクタールと書いてございますが、この横の赤く塗りました細長い土地でございますが、こちらも港湾関連用地などを工業用地へ変更するということ。それからこういった土地利用の変更に伴いまして、北埠頭地区と中央埠頭地区、赤色で塗っておりますけれども、臨港道路の変更を位置づけるというものでございます。

3ページをご覧くださいと思います。先ほど申し上げました北埠頭外貿コンテナターミナルの場所でございますけれども、こちらにつきましては平成12年度からPFI事

業として整備をされてきておりまして、一体的に管理運営がなされているというところがございます。これも後追的ではございますけれども、他港の計画と同様に効率的な運営を特に促進する区域ということで明示をさせていただくという内容でございます。簡単でございますが、以上、常陸那珂港の一部変更の概要でございます。

【分科会長】 はい、ありがとうございました。ただいまご説明ございました、常陸那珂港の港湾計画一部変更に関連しましてご意見、ご質問ございましたらお願いいたしたいと思っております。はい、どうぞ。

【委員】 せっかく管理者お越しでございますので、要望的なことを申し上げたいと思っております。申し上げるまでもないことではあるのですが、それはこの常陸那珂港は、鹿島港がご存じのように工業港として首都圏の負担を肩代わりするというか、分散させるかということで鹿島港ができたと思うのですよね。同じように首都圏全体の流通体系をよくしようということでもできた、できたというかスタートした。スタートしてかれこれ20年ぐらい経つかなと思っております。このたび、この港湾がやや先行投資されていたのに着目して、工場が来たということはまことに喜ばしいことだと思います。したがってこれを一つの推進力にして、後ろの道路の整備も進められていると思っておりますが、当初の目的が一日も早く達成できるように、せっかくこういう工場が来たのだから、それを何というのか、うまく利用してという何か功利的な言い方しましたけれども、本来の目的が一日も早く実現の緒につくよう希望いたします。要望だけです。お答えはもちろん結構です。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。ほかにご意見、はい、どうぞ。

【委員】 今回の計画変更では数カ所で緑地が減る、工業用地に変わるという計画変更になっていますが、基本的には緑地が減る計画というのはあまり好ましくないと思うのですが、その辺についてお考えをちょっとお聞かせいただきたいと。

【港湾計画審査官】 委員ご指摘のとおり、緑地につきましては土地利用で減少するような位置づけになっております。現在、港湾管理者の方でもある程度どこどこに将来確保していこうかというようなことも検討しております。今後港湾の整備、まだまだ整備途中でございますけれども、港湾の整備に併せまして計画の改訂時に所要の規模を確保、検討していこうという方向ということでございます。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほかにご意見、ご質問ございますでしょうか。特にございませんか。それではこれ以上ご意見、ご質問がないようでございますので、答申案につきましてお諮り

いたしたいと思います。

答申。常陸那珂港。「国土交通大臣に提出された常陸那珂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】 はい、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います。関東地方整備局、茨城県の皆様、お疲れさまでございました。ご苦労さまでございました。

(関東地方整備局、茨城県 退室)

【分科会長】 それでは残っております一部変更の案件といたしまして、苫小牧港、東京港、神戸港、福山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たいと思いません。

【港湾計画審査官】 はい、それでは4港の一部変更につきまして続けて概要ご説明を申し上げたいと存じます。

まず資料3でございます。苫小牧港港湾計画の一部変更でございます。苫小牧港につきましては北海道の南西部、太平洋岸に位置する特定重要港湾でございます。この写真、あるいは図にもお示ししておりますように、東港区と西港区からなる港湾でございます。2004年の総貨物量では全国5位ということでございまして、コンテナの貨物につきましてはTEUベースで全国9位でございます。北海道全体の8割以上を取り扱っている港湾でございます。

2ページをご覧いただきたいと思えます。今回の港湾計画の変更の内容の一つでございますけれども、現在、外貿コンテナにつきましてはこの写真左側にお示ししております西港区の入船埠頭、14メートルの岸壁がございますけれども、こちらで取り扱ってございます。一方苫小牧港のコンテナ貨物の取扱量、年々増加しておりまして、岸壁、あるいは背後のヤードの不足、それからこちらでは滞船も発生している状況でございます。ということで現在の場所では今後のコンテナ貨物の増大への対応が困難ということでございまして、そのためこの東港区、この外貿コンテナ機能を東港区の弁天地区に移転をするという計画でございます。この弁天地区におきましては14メートルの岸壁が整備されてございます。さらに今後のコンテナ貨物の増大にも対応するために、その14メートルの先に12メートル岸壁、これは耐震強化岸壁、後ほどご説明しますが、これを整備する計画に変更したいという内容でございます。これが1点でございます。

3ページをご覧いただきたいと思えます。こちらは西港区の汐見地区でございます。こ

こちらの小型船だまりに関する計画の変更でございます。一つは近年、貨物船の大型化といったことに伴いまして、タグボートも馬力アップをすることでタグボートの大型化というのがございます。そのためにタグボートが利用しております、この図の汐見地区の右肩に括弧して4.5と書いてございますけれども、こちらの船だまりの水深、4メートルから4.5メートルに深くするというのが1点。それからその左側のところでございます。「第3船だまり」ということで吹き出して書いてございますけれども、こちらは主に漁船が利用している船だまりでございますが、この左下の写真でご覧いただけますように非常に多艘係留のような状況でございます、係留施設が不足しております。この船だまり内が狭くて安全性が危惧されているということもございまして、この中央の絵の赤く塗っているところでございますが、隣接する空き地がございまして、こちらを掘削して船だまりを拡大するという計画でございます。

4ページをご覧いただきたいと思えます。大規模地震対策でございます。先ほど申し上げました東港区の弁天地区に計画をします12メートルの岸壁でございますが、こちらの12メートル岸壁を耐震強化岸壁に位置づけるということで、この黄色く塗った臨港道路と併せて大規模地震対策施設として計画に位置づけたいという内容でございます。

続きまして資料4をご覧いただきたいと思えます。東京港の港湾計画一部変更でございます。東京港につきましては、ちょうど約1年前でございますが、昨年2月に港湾計画の改訂をしたところでございます。

2ページをご覧いただきたいと思えます。その計画改訂の中で内貿のRORO船対応の岸壁につきましては水深を8.5メートルということになっておりましたけれども、近年主要な船舶が大型化の傾向にございまして、1万トンから1万2千トンクラスの船に対応するためには9メートルの水深が必要ということでございまして、この真ん中の図にお示しをしております中央防波堤内側、それから15号地、この右側になりますけれども、それから中央にあります10号地その2といったところのRORO対応の岸壁の水深を8.5メートルから9メートルに変更するという内容でございます。

続きまして資料の5をご覧いただきたいと思えます。神戸港の一部変更でございます。この1枚目の写真は六甲アイランドをお示ししたものでございます。この神戸港におきましては六甲アイランドの西側に外貿の一般貨物を取り扱うために、利用転換が計画された公共埠頭がございまして、外貿コンテナ貨物を取り扱う公共埠頭に変更したいという内容でございます。

2ページをご覧いただきたいと思えます。先ほど申し上げました六甲アイランドの西

にあります地区の写真と併せてお示しをしておりますが、この場所におきましては外貿貨物を取り扱う13メートルの水深の3バースがございまして、延長780メートルでございます。その背後に22.5ヘクタールの港湾関連用地というのが位置づけられているところでございます。こういった既存のストックを有効に活用しまして、現在中国をはじめとするアジア諸国とのコンテナ貨物の増大、あるいは内航フィーダーサービス網の充実といったものに対応するために、埠頭背後の港湾関連用地というのを再度、埠頭用地に変更いたしまして、水深13メートル、延長350メートルの岸壁を2バース持つコンテナターミナルとして、神戸港埠頭公社が船会社等に貸し付けができるようにということで、今回計画を変更するという内容でございます。

続きまして福山港の港湾計画の一部変更でございます。資料6の1枚目の写真、箕沖地区、丸く囲っておりますが、こちらの箇所での変更でございます。福山港につきましては広島県の東部に位置します、瀬戸内海に面した重要港湾でございまして、鉄鋼業、それから電気機械器具、あるいは繊維といった様々な企業が立地する工業港でございます。またこの広島県の東部地域の流通港湾としても発展してございます。特にこの福山港につきましては外貿コンテナ貨物、あるいは鉄鋼、それから造船関連の貨物が非常に増大しております、今回の計画変更はこういった貨物量の増大に対応するためのものでございます。

2ページをご覧いただきたいと思っております。ここに変更箇所をお示した図をつけてございます。この箕沖地区でございますけれども、従来水深が10メートルの岸壁、2バースが計画されておりました、そのうちの1バース、この図の黒くお示しをしている岸壁がございまして、こちらが平成17年3月に供用化したところでございます。一方福山港で、先ほど申し上げましたように外貿コンテナ貨物の取り扱いも非常に急増しております、従来の計画、平成20年代前半には、例えばコンテナですと4万TEUを扱うというように見込んでおりましたが、平成17年に既に7万TEUを超えて取り扱っているという状況がございまして、さらに鉄鋼、あるいは造船関連の貨物、こういった一般貨物の取り扱いも増加をしております、今後更なる貨物量の増大が見込まれております。そのためこの図にお示ししています海面処分用地というところの地形に沿った形ですけれども、水深10メートルの岸壁2バースに加えまして、12メートル岸壁1バースを有する埠頭を海面処分用地の水際線に沿って追加をするという変更内容でございます。駆け足でございますが、以上4港の一部変更のご説明を申し上げます。

【分科会長】 はい、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苫小牧港から福山港までの4港の港湾計画一部変更に関連しまして、ご意見とご質問を

お願いいたしたいと思います。はい、どうぞ。

【委員】 今ごろ気がついたので申しわけないのですが、苫小牧の2ページですが、14メートルと12メートルが2バース計画されていますね。14メートル、深い方が奥で、それよりも浅い12メートルが手前というのはこれ、ちょっと普通の感覚とは逆のように思うのですが、もちろん何か理由があるからこうなっているのでしょうか。14メートルの岸壁はもうありますよね。

【港湾計画審査官】 14メートルの岸壁につきましては、ちょうどこの資料3の4ページをご覧いただきたいと思いますが、14メートルの岸壁が既に整備をされております。現在は延長が280メートルということでございますけれども、これを延長330メートルの水深14メートルの岸壁として使おうと。今12メートルということで書いてございますところは、現状10メートル、ちょっと陸側に入ったところで、10メートルの岸壁ができていたところでございます、実際はこれを前出しして、12メートルの岸壁に耐震強化岸壁として位置づけるという内容でございます。沖側が浅いのではないかとのご指摘をいただいておりますけれども、今回この需要を見たところ、14メートルが2バース必要なところまでの船型がちょっと見込まれないということが1点ございます。それから12メートルであれば、ではその奥に位置づければよいではないかということもあろうかと思いますが、こちらもまた泊地等を奥に掘らないといけないということもございます。委員ご指摘の感覚、非常によくわかるわけですが、12メートルの岸壁を沖側に位置づけをさせていただいているという状況でございます。14メートルの岸壁が先行して既にございます、さらに計画での見込みも含めて12メートルの岸壁を位置づけていると、こういう形になっているという状況でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほかに。はい、どうぞ。

【委員】 それぞれの港を見れば一部変更ということでそれぞれ出てきているのですが、全部RORO船、あるいはコンテナ絡みの計画の変更になっているので、これを政策的、あるいは長期計画的に解説するとどのようになるのでしょうかというのを教えていただければと思います。

【港湾計画審査官】 まずコンテナにつきましては、港湾法に基づきます港湾の開発、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というものがございます。この基本方針に沿いまして、西暦でいきますと2015年に日本全体で2,000万TEUから

2,300万TEUを扱うであろうという見込みを立てております。その内訳としてそれぞれ東京湾、大阪湾、伊勢湾、あるいは北部九州といったところでそれぞれこれぐらいのボリューム、上限、下限ございますけれども、想定をいたしましてその内側でコンテナの貨物量の増大に対応できるように計画を位置づけてきているという状況でございます。

それからRORO船につきましてはやはり最近、貨物の輸送がRORO船にシフトしているという傾向がございます。全国的な傾向を見ますと内貿貨物自体はほぼ横ばいで推移しているようでございますけれども、そのうち、その中身が若干フェリーからROROにシフトしているというような傾向が見られます。ということもありまして、流れている貨物自体は外貿コンテナみたいに右肩でぐんとかう上がっているという感じではないのですけれども、その運び方、内訳が若干変わってきているという状況ございまして、それへの対応ということで、その拠点になります、例えば東京もそうですし、苫小牧も北の拠点でございますし、あるいは大阪湾、それから九州方面、そういったそのRORO、あるいは一部フェリーもございまして、そういったところの拠点になる港湾での岸壁整備、こういった計画の位置づけというのを対応してきているという状況でございます。

【分科会長】 はい、よろしいでしょうか。ほかにご意見、ご質問ございませんか。よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 内容的なことではなくて体裁上の問題ですが、苫小牧に関して、先ほど委員からもご指摘のあった、東側の埠頭の問題が、苫小牧のペーパーでいうと2ページあたりに書かれていて、それがまた4ページで耐震強化岸壁の関係で述べられるわけですね。要するにページが少し飛ぶような格好ですね。同じような問題は鹿島港の最初の話でも感じておりまして、防波堤の問題、これは波の問題として物流でトップに来ておりまして、それに対して耐震強化岸壁の話は安全ということで最後に来るわけですね。同じような話が分断されているというのはあまり見やすくないという感じがしますので今後ちょっとご検討いただければと思います。

【港湾計画審査官】 はい、また今後工夫させていただきたいと思います。

【分科会長】 よろしく願いいたします。ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。もしないようでしたら答申案についてお諮り申し上げたいと思います。一括してお諮り申し上げます。

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。」

答申。東京港。「国土交通大臣に提出された東京港の港湾計画については、適当である。」

答申。神戸港。「国土交通大臣に提出された神戸港の港湾計画については、適当である。」

答申。福山港。「国土交通大臣に提出された福山港の港湾計画については、適当である。」

この答申でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 はい、ありがとうございます。特に答申につきましてご意見がないよう
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えます。

これで本日の議事は全部終了いたしましたので、マイクは事務局の方にお返しいたしま
す。

【総務課長】 ありがとうございます。私の方からスケジュールだけ、ご報告させて
いただきます。次回の第24回港湾分科会につきましては4月12日木曜日、13時30
分から、この同じ場所ですが国土交通省11階の会議室で開催させていただきます。

それから次々回の第25回港湾分科会につきましては、5月24日木曜日、13時30
分から、会議室はまだ決まっておりませんが、国土交通省の中の会議室で開催を予定して
おります。よろしく願いいたします。よろしいでしょうか。

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。どうもありがとうござ
いしました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

了