

新規事業採択時評価に係る 港湾管理者・海岸管理者の意見

釧路港計第85号
平成23年9月26日

国土交通省港湾局長 山縣 宣彦 様

釧路港港湾管理者 釧路市
代表者 釧路市長 蝦名 大也



港湾整備事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について (回答)

時下、貴職におかれましては、益々ご清祥のこととお慶び申し上げます。

また、平素より当市の港湾行政に対しまして、格別のご理解とご高配を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、平成23年9月21日付け国港計第31号にて、意見照会のありました標記の件につきまして、意義のない旨をご報告致します。

釧路港では、現在西港区第2埠頭において、飼料原料の輸移入が行われていますが、水深が不足していることから、セカンドポートで減載での対応となっており、非効率な物流体制となっています。去る5月31日に「国際バルク戦略港湾」に選定いただいたところであり、今後の船舶の大型化や物流の効率化に向け、より一層の機能強化が求められております。

本事業は、これら釧路港における課題を解決し地域経済の活性化に寄与するだけでなく、新たな穀物輸送ネットワークの形成によって背後圏はもとより東北以北における酪農業の振興など、大変重要な事業であるため、速やかな事業の進捗及び早期供用の実現をお願い致します。

さらに、本事業は、国の成長戦略である「国際バルク戦略港湾」の機能を発揮するために必要不可欠な事業であり、その効果は広く全国に裨益するものであることから、「国際バルク戦略港湾」の計画書で謳っております制度改正及び国による相応の負担を、重ねて要望致します。

(連絡先)

〒084-0914 釧路市西港1丁目100-17

釧路市水産港湾空港部港湾計画課

TEL : (0154)53-3374 FAX : (0154)53-337

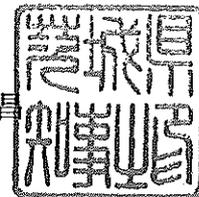
E-mail : ko-keikakukensetu@city.kushiro.hokkaido.jp



港 第 196 号
平成23年9月22日

国土交通省港湾局長 殿

茨城港港湾管理者 茨城県
代表者 茨城県知事 橋本



港湾整備事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について（回答）

茨城県の港湾行政につきまして、平素からご理解とご支援を賜り厚く感謝申し上げます。
さて、平成23年9月21日付 国港計第31号で照会のありました「茨城港常陸那珂港区中央ふ頭地区国際物流ターミナル整備事業」の予算化につきましては、下記のとおりです。

記

近年、茨城港常陸那珂港区につきましては、貨物の陸上輸送距離の大幅な短縮など、輸送効率向上の観点から、臨海部に大手建設機械メーカー等が集積し、北米、欧州、豪州、中国、東南アジア、極東ロシア等への航路が開設され、建設機械等の輸出が順調に増加してきております。さらに、今後も建設機械について、世界需要の急激な伸びが確実であることから、企業の生産体制の増強が図られつつあります。

こうした中、常陸那珂港区では、大型 RORO 貨物を扱う大水深の岸壁が不足する事態を招いており、これに伴う他港への貨物の振替えや貨物船の沖待ちが生じるなど、企業活動に重大な支障をきたしております。このため、常陸那珂港区中央ふ頭地区における大水深岸壁の整備は喫緊の課題であり、茨城県の経済発展・震災からの復興にとって、本施設の早期着工は不可欠な状況となっております。

また、当港区は、関東地域と北海道を結ぶ主要な RORO 航路を有する国内有数の拠点港湾であるとともに、本年3月に北関東自動車道が全線開通し、東西方向の物流ルートが確立されたことにより、本県のみならず栃木県、群馬県からの貨物の増加が見込まれております。

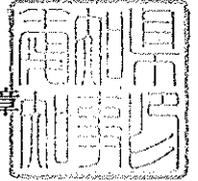
つきましては、我が国産業の国際競争力の強化を図り、更なる貨物量増加へ対応するため、ぜひ平成24年度新規事業として整備に着手くださるよう、特段のご配慮をお願いいたします。

問合せ先
計画・調整 担当
電話 029-301-4526

23港第 304号
平成23年 9月22日

国土交通省港湾局長 殿

三河港港湾管理者 愛知県
代表者 愛知県知事 大村 秀章



港湾整備事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について（回答）

貴職におかれましては、平素より、愛知県の港湾行政の推進に格別のご理解、ご尽力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、平成23年9月21日付け国港計第31号で照会のありました「三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業」につきましては、下記の点から必要不可欠であり、平成24年度の新規採択事業としていただきますようよろしくお願いいたします。

記

三河港は、モノづくり愛知を代表する自動車関連産業が周辺地域に集積し、また、海外メーカーも臨海部に多数立地するなど、我が国のみならず世界的にもトップクラスの自動車流通港湾として重要な役割を果たしてまいりました。今年5月に改訂した港湾計画では、完成自動車の国際海上輸送のハブ港として更なる機能強化を図ることとし、神野地区をその中核と位置付けるとともに、地元関係者とともに鋭意取り組みを進めているところです。

神野地区では、現在、完成自動車の輸出入の拠点として利用されており、近年、特に中南米などの新興国に向けた輸出が増加しております。今後も、中南米を主とする新興国の自動車需要に伴う完成自動車の輸出、それに伴うトランシップ貨物や輸入自動車の増大が見込まれております。

一方、自動車運搬船の大型化や完成自動車と一般貨物の混在による非効率な荷役となっており、自動車運搬船が運航制約を受けるなど物流機能に支障をきたしている状況となっております。これら課題を解消し、今後、増大が見込まれる貨物に対応するためには、新たな岸壁の整備が必要となっております。

さらに、東海・東南海・南海地震など大規模地震発生時における緊急物資の受入拠点として、また、自動車流通港湾としての物流機能の停滞を最小限に抑え自動車関連産業の事業継続を確保するための耐震強化岸壁の整備が急務となっております。

港湾利用者からも早期の整備を強く求められており、「三河港神野地区国際物流ターミナル整備事業」は、これら課題を解決し、自動車流通港湾としての機能強化を図ることが可能となります。

大港湾第 1373 号

平成 23 年 9 月 22 日

国土交通省港湾局長 様

大阪港港湾管理者 大阪市

代表者 大阪市長 平松 邦



港湾整備事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について (回答)

平素より、大阪市の港湾行政の推進に格別のご理解とご尽力を賜り、心から御礼申し上げます。

さて、平成 23 年 9 月 21 日付国港計第 31 号にてご照会のありました標記につきましては、特段の意見はございません。

なお、国際戦略港湾「阪神港」では、港湾運営会社による戦略的港湾運営の実現のため、平成 24 年度早々の特例港湾運営会社指定を目指すとともに、ハブ機能強化に向けた貨物集荷、インフラ機能強化等に取り組んでいるところです。

しかしながら、近年の国際海上コンテナ貨物の増大により、岸壁の利用が満杯状態となっております。大阪市としましては、咲洲地区も含む大阪港の 24 時間対応やコンテナターミナルの一体運営による効率化に最大限取り組んでいるものの、既に取扱能力の限界に達しており、ユーザーの新規利用要請に対応できない状況にあります。

このため、増加するコンテナ貨物を効率的に取り扱うとともに、地方港から釜山港経由で欧米等へ輸送されている貨物を奪還し、基幹航路の維持・拡大を実現するため、大阪港北港南地区国際海上コンテナターミナル整備事業（夢洲コンテナターミナル拡張）への新規着工が必要不可欠であります。

以上の点をご斟酌いただき、新成長戦略に基づく国家戦略の一環として、本事業を平成 24 年度の新規港湾整備事業として是非ともご採択いただきますよう、特段のご配慮をお願い申し上げます。



境管第 1235号

平成23年9月26日

国土交通省港湾局長 様

境港管理組合

管理者 平井 伸治



港湾整備事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について (回答)

貴職におかれましては、日頃から境港の整備、利用促進についてご理解とご協力を頂きありがとうございます。

さて、重要港湾「境港」は、日本・韓国・ロシアを結ぶ唯一の国際定期貨客船が運航し、原木の輸入量は平成22年実績で日本海側1位、合板及び製紙生産量は国内シェアの約15パーセントを占めています。また、本年1月にはリサイクルポートに指定されるなど、物流・人流・静脈物流の日本海側拠点港としての機能を果たしており、現在、国の施策である日本海側拠点港の指定を目指し、港湾機能の強化を図っているところです。

しかしながら、「境港」では船舶の大型化に対応した施設や荷捌き用地が不足しており、船舶の沖待ちや喫水調整が発生するとともに、ふ頭間での横持ち輸送を強いられるなど非効率な輸送が常態化しています。背後圏に立地する製紙企業や木材加工企業、電子機器製造業、リサイクル関連企業等は、「境港」の機能強化と併行して新規立地や新たな設備投資を進めていますが、立地企業の競争力の強化のためにもユーザーのニーズに応じた「境港」の確実な整備を図り、輸送コストを削減することが喫緊の課題となっております。

加えて、本年3月に発生した東日本大震災を契機に、日本海側の物流ルート的重要性が高まっており、震災時には「境港」が太平洋側港湾の原木輸入を代替するなど、地震・津波による被災リスクの高い瀬戸内・太平洋側のリダンダンシーとしての役割を担っていくことが求められています。

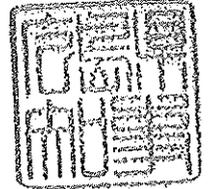
これら喫緊の課題に対応し、今後の増加する多様な貨物を円滑に取扱うとともに、災害に強い国土軸の形成に貢献するためには、境港外港中野地区国際物流ターミナルの平成24年度における新規事業化が必要不可欠であり、平成23年9月21日付国港計第31号による照会については、異存ありません。

港 企 第 1 2 号

平成23年9月26日

国土交通省港湾局長 様

広島港港湾管理者 広島 県
代表者 広島県知事 湯崎 英彦



港湾整備事業の新規事業採択時評価に係る意見照会について（回答）

当県の港湾行政につきましては、平素からご理解とご支援を賜り厚く御礼申し上げます。

さて、当県が管理する広島港は、中四国最大の人口を要する広島都市圏を主要な背後圏とする国際拠点港湾であり、エネルギーや原材料の輸入、それらを基に生産された製品の輸出等を通じ、我が国製造業の競争力の強化や、安定した市民の生活を支えるため、重要な役割を担っています。

各種製造業の生産活動に使用するエネルギーのひとつとして、近年、LNGの需要が高まっており、広島港では廿日市地区が輸入拠点となっています。しかしながら、水深の制約から現在は2万トン級の小型船舶の入港となっており、LNG輸送の主流となる15万トン級の大型船の活用ができず、他国はもとより、国内他地域より高コストの輸送を強いられています。このため、LNGを主要なエネルギー源とする各種製造業の産業競争力を確保する上で、大型船の入港を可能とする航路・泊地を早急に整備することが必要です。これら各種製造業は、広島港の機能強化が進むことを前提に新たな設備投資を予定していることから、産業の空洞化を防ぎ、雇用の確保、輸出競争力の強化を図るため、安定的かつ安価なLNGの供給を図ることが喫緊の課題となっています。

また、同地区は、木材取扱拠点としても重要な役割を担ってきましたが、近年の産業構造の変化等により、必ずしも効率的な利用とはいえない状況が生じています。航路・泊地の整備を契機に、同地区の再編を進めることで、利用の高度化を図り、更なる広島港の機能強化を進めることが求められています。

これらの喫緊の課題に対応するためには、広島港廿日市地区航路・泊地整備を平成24年度の新規事業として着手し、早期に整備されることが必要不可欠であり、平成23年9月21日付国港計第31号の照会に対しては、異存ありません。

23高港海第338号
平成23年9月27日

国土交通省港湾局長 様

高知港海岸管理者 高知県
代表者 高知県知事 尾崎 正直

高知港海岸直轄海岸保全施設整備事業の新規事業採択時評価
に係る意見照会について（回答）

平素は、本県の海岸行政の推進につきまして、格別のご協力をいただき厚くお礼申し上げます。

さて、平成23年9月21日付け国港計第31号で照会のありましたうえのことについては、下記のとおりですので、よろしく申し上げます。

記

高知港海岸（浦戸湾）は、背後に本県の人口の約45%（約34万人）を占める県都高知市を抱えており、県全体の中核機能や鉄道、国道等の主要交通に加え、石油やガスのエネルギー基地等が立地しています。

一方で、臨海部にはゼロメートル地帯が広がり、今後30年以内に60～70%程度の高い確率で発生が予測される東南海・南海地震による大規模な津波の襲来に加え、2m程度の地盤沈降と液状化による堤防等の倒壊により、広範囲にわたる長期浸水が発生し、甚大な被害が及ぶのではないかとの点が大変大きな課題となっております。

当海岸における大規模地震・津波対策は、この課題の解決に向けて大きく歩みを進めるものであり、県政の最重要課題である南海地震対策の加速化と抜本的な強化の一翼を担うものと考えております。

これらの対策にあたっては、まずは海岸管理者である県が主体となって県民の安全・安心のために全力を尽くす所存です。しかし、本件事業に関しては、地震の強度や津波の規模、到達時間等の条件が非常に厳しいこと、また、港湾内における既存施設の利用と並行した工事を余儀なくされることなど、高度な技術力が必要とされます。さらに、湾口部津波防波堤の整備と周辺海岸の整備との一体的な実施が必要となるなど、事業規模も大きいものとなります。こうしたことから、本件事業の国による整備が不可欠です。

現在の社会情勢においては、被災地の復旧・復興が重要であることは異論がないところでありますが、一方で、大規模地震の発生が切迫している地域において、事前の備えを行うことも重要であります。県といたしましても直轄事業と連携して県事業の推進に努めて参りますので、当海岸の整備につきましては、直轄事業による早期の事業化を強く要望します。