

平成23年7月22日（金）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階特別会議室

交通政策審議会第45回港湾分科会議事録

交通政策審議会港湾分科会

交通政策審議会第45回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成23年7月22日（金）
開会 10時00分 閉会 12時00分
2. 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階特別会議室
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
赤井 伸郎	大阪大学大学院教授
上村 多恵子	(社) 京都経済同友会常任幹事
木場 弘子	キャスター・千葉大学特命教授
木村 琢磨	千葉大学大学院教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
小林 潔司	京都大学経営管理大学院長
篠原 正人	東海大学海洋学部教授
吉野 理佳	毎日新聞社東京本社地方部長

4. 会議次第

- ① 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（答申案）について（審議）・・・ 4

- ② 国際コンテナ戦略港湾の取組に係る
フォローアップについて（報告）・・・・・・ 9

- ③ 防災部会における検討状況について（報告）・・・・・・ 17

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 政務官は間もなく到着するとのことですが、もう定刻で、皆様おそろいでございますので、ただいまより、交通政策審議会第45回港湾分科会を開催いたします。私は、港湾局総務課長の若林でございます。よろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料の確認をお願いいたします。資料は議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、議事資料をお配りしております。

議事資料といたしましては、資料1-1「基本方針の変更の主な内容（案）」、資料1-2「パブリックコメント等における意見と対応」、資料1-3「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（案）新旧対照表」、資料1-4「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（答申案）」、資料1-5「今後のスケジュール（案）」。

（国土交通大臣政務官入室）

【総務課長】 恐縮ですが、続けさせていただきます。

資料1「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」（参考資料）、資料2「国際コンテナ戦略港湾の取組に係るフォローアップについて」、同じく、資料2「阪神港国際コンテナ戦略港湾 年次フォローアップ プレゼンテーション資料」（参考資料1）、資料2「平成23年度フォローアップ 国際戦略港湾京浜港 取組状況」（参考資料2）となっております。

資料3-1「港湾における総合的な津波対策のあり方（中間とりまとめ）」、資料3-2「港湾における総合的な津波対策のあり方（中間とりまとめ）（概要）」、資料3「第3回防災部会資料（平成23年7月6日開催）」（参考資料）の計12部の大部でございますが、お配りをしております。

そのほか、お手元には「港湾の開発、利用及び保存並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の冊子を配布しております。

落丁などございましたら、お申しつけください。

それでは、議事に入ります前に、委員の皆様の出席等を確認いたします。

本日は、（社）日本船主協会の村上英三委員がご欠席でございますが、専門的なご意見をいただくために、船主協会の飯田事務局長にお越しいただいております。

委員の皆様につきましては、14名中8名の出席です。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数である過半数8名に達しております。

なお、本日は、国土交通大臣政務官が出席しております。

所用により、政務官及び港湾局長は、11時ごろ退席させていただくことになっておりますので、お許しください。

それでは、本日子定しております議事に入ります。分科会長、司会進行をよろしく願います。

なお、カメラの撮影は一旦、ここまでとさせていただきます。また、本日、政務官から挨拶をさせていただきますので、その際もカメラ撮影を可といたします。

よろしくお願いいたします。

【分科会長】 皆さん、おはようございます。

それでは、早速、議事に入らせていただきます。お手元の議事次第をご覧いただきたいと思えます。まず最初の議事でございます。「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（答申案）」についてでございます。

早速、事務局から答申案の原文について、ご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、ご説明いたします。港湾計画審査官の真田でございます。

「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（答申案）」についてご説明をいたします。

まず最初に、お手元の資料1-1をご覧ください。これは「基本方針の変更の主な内容（案）」です。従前よりご説明をしておりますので、詳しい説明は省きますが、1つは、経済のグローバル化や東アジアの経済発展等を踏まえた我が国の港湾の国際競争力強化を踏まえた国際戦略港湾の記述の追加、また、港湾運営会社制度に関する記述の追加などを行っております。

同じく、資源の獲得競争の進展ということで、国際バルク戦略港湾に関する記述の追加、また、3月11日の東日本大震災を受けた津波防災対策に関する記述の大幅な追加などを

行っております。

次に、資料1-2をご覧ください。前回の6月30日の港湾分科会におきまして、それまでに行ったパブリックコメントの結果をご紹介いたしました。そこで、事務局よりパブリックコメントの募集期間が短かったこともあって、まだまだ意見を出したいというご要望があったということをお申し上げしました。それで、再度パブリックコメントを実施するとアナウンスさせていただき、予定どおり、前回の港湾分科会以降、再度、パブリックコメントを行っております。その結果を中心に、資料1-2でご説明させていただきたいと思っております。

2ページをご覧ください。「2. 再パブリックコメントでの意見と対応」と書いております。約1週間ほどございまして、電子政府総合窓口（e-Gov）のホームページなどを通じて行いました。

第2回目のパブリックコメントでは、合計37のご意見がありました。参考までに、前回のパブリックコメントでは60件のご意見がありまして、今回の基本方針に対するパブリックコメントとしましては、合計97件のご意見を頂戴したことになっております。

今回、2回目のパブリックコメントの37件のうち、半数以上が国際戦略港湾並びに港湾運営会社に関するご意見がありました。かいつまんで申し上げますと、2番ですが、「地方港において外航船の誘致政策としてインセンティブを提供している事例が見られる。内航フィーダー輸送の強化をもっと打ち出すべきだ。」というご意見。

3ページの5番ですが、「港湾運営は、公共性・公益性が高く、一部の会社の利便・利益に偏ることのないよう慎重な取扱いが必要である。」というご意見をいただきました。

また、7番では、「港湾運営について民間のガバナンスが十分に発揮されるための民間資本の参加というところであるが、一方で、公共・公益性の確保をどう担保していくのか。」というご意見がございました。

同じく4ページの8番では、「民営である港湾経営会社において、公平・公正な港湾の管理・運営が担保できるか。」というご意見。

また、9番では、「港湾運営会社の財務体質の強化を図ることが不可欠」というご意見がありました。

以上のご意見を踏まえまして、最終的に、基本方針の答申案を取りまとめております。資料1-3の「新旧対照表」をご覧ください。

まず、表紙をめくっていただきますと、目次が新旧で分かれて書いてあります。赤字の

ところは、今までご議論いただいて、修正・見直しを行ったところです。

今回の変更箇所は青字になっております。

目次－２をご覧ください。「５ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進」と書いてあります。少し右下に目を転じていただいて、現行の基本方針では、「５ ストック社会に対応した効率的・効果的な事業の実施」という中に「⑥海洋に関する施策の推進」という項目が書いてありましたが、このたび、いわゆる低潮線保全法の施行に伴う南鳥島、沖ノ鳥島における特定離島の拠点整備ということも踏まえまして、実質的な施策を推進していくという観点から、新たに項目を格上げいたしまして、「５ 新たな海洋立国の実現に向けた海洋政策の推進」という項を設けさせていただきました。これが一つの変更点です。

次に、２つ目は、本文の２１ページをお開きください。従前からご議論いただいております「⑥港湾空間の適正な管理」のところです。いわゆる防波堤等を釣りなどのレクリエーションに有効活用していったらどうかということでした。前回、「安全性を確保した上で」という表現でお示したところ、１００％の安全性の確保は難しいのではないかとご指摘をいただきました。私どもも、過去の公物管理者に対する裁判の判例なども分析しまして、最終的には施設管理者の責任が問われるだろうということも踏まえて、「安全性の確保に努めた上で」ということで努力をしていく、行政としてはガイドラインなどの必要な施策を打っていくということで「努めた上で」という表現に変えさせていただきます。それが２点目の修正です。

最後に３点目ですが、２８ページをご覧ください。「２．国際海上コンテナ輸送網の拠点」という項で、「②基幹航路の国際海上コンテナ輸送」というところの記述です。基幹航路の国際海上コンテナ輸送は今回の国際戦略港湾の規定により、阪神港と京浜港を中心に基幹航路の輸送を取り扱っていくということを書いております。しかしながら、２９ページをご覧ください。実は、選定の過程で次点になりました伊勢湾におきましては、相当な基幹航路を持っていて、背後の需要に的確な対応をされています。今後の輸出産業の拠点としての位置づけも踏まえまして、「なお、伊勢湾における国際拠点港湾においては、基幹航路の将来性等を考慮した上で、背後圏の需要に的確に対応する。」という一文を付け加えさせていただきました。

以上が６月３０日の前回の港湾分科会からの変更点です。

【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変更点でございますが、前回、既にこの分科会で6月30日に皆様方のご意見を頂戴し、さらにまた、今月初めから、先ほどご説明いただきましたような2回目のパブリックコメントをやっていただきまして、それらの意見を踏まえた上での最終的な修正案を今日、ご説明いただいたわけですが、これに関しまして、ご意見等がございましたら、お願いしたいと思っております。よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 失礼いたしました。説明をいたしませんでしたが、資料1-4に「答申案」という赤字を全部抜いた今回の答申案があります。

【委員】 一言感想を申し上げてよろしいでしょうか。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 今回の基本方針（案）について、いろいろ意見を取り入れて作成されたということを評価させていただきたいと思っておりますけれども、先ほどご説明のありました27ページの「2. 国際海上コンテナ輸送網の拠点」というところです。アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送の重要性を付け加えていただきました。一方で、国際コンテナ戦略港湾についての方針が後ろのほうに並んでおりますが、私はアジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送がむしろ非常に重要なものであると認識しております。それは何かといいますと、「基幹航路」と言っていた北米航路とか欧州航路が重要性の比重をどんどん低くしています。GDPを見ましても、これから中国をはじめとしたアジア諸国がどんどん伸びてまいります。それに伴って海上輸送が爆発的に伸びてくる。アジア航路というのは非常に短距離です。どこかを拠点としてハブ港からハブ港へ、その他はフィーダーでという輸送形態はそぐわないわけでありまして。いろいろな港に直接寄港してほしいというのが多くの荷主の願いであり、自分のところを最後に寄港し、自分が行ってほしい揚げ地港に先に寄港してほしいということですから、このアジアのごちゃごちゃした物流網をこれからどのようにとらえるかというのが非常に重要なことになってまいります。そのために、日本の港湾はどういう働き方をするかを考えますと、今回、指定がありました京浜港、阪神港の重要性はもちろんございますけれども、地方の港湾から直接アジアの各港に船が行く、船が来るということが、我が国にとっては非常に重要なことなのではないかと思っております。そのことを強調させていただ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。

今の委員のご意見に対して、事務局から何か追加の説明はございますか。

【港湾計画審査官】 では、お答えいたします。

従前より委員のお考えは承っております。そのことも踏まえまして、今回、「2. 国際海上コンテナ輸送網の拠点」を書きかえるに当たって、まずはアジアだということアジア諸国との海上輸送に関する記述を最初に持ってきたということです。今後ともよろしくをお願いします。ありがとうございます。

【分科会長】 ほかにご質問、あるいはご意見はございませんでしょうか。

特に基本方針（答申案）について、ご異議ございませんでしょうか。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。

特にご異議がないようでございますので、今日、ご説明いただきました答申案をもって、私から交通政策審議会にご報告を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す。

本日、答申をいただきましたということでございますので、国土交通大臣政務官より一言、ごあいさつをお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

【国土交通大臣政務官】 ご紹介いただきました大臣政務官の市村でございます。本日も大変ご多用な中、貴重なお時間を賜りまして、この審議会にご参加いただきましたこと、心から感謝を申し上げます。

今の「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」の答申に当たりまして、一言、ごあいさつを申し上げたいと存じます。

本基本方針につきましては、4月の諮問以来、4回にわたりまして、港湾分科会でご熱心にご議論賜りましたこと、心から、改めて、感謝申し上げます。

そして、分科会長をはじめとして、各委員の皆様には厚く御礼を申し上げる次第であります。

今回の基本方針の変更につきましては、我が国港湾の国際競争力強化の速やかな実現のために、今般、港湾法を改正させていただきましたが、この改正におきまして規定しました国際戦略港湾及び港湾運営会社制度を反映することに加えまして、3月11日の東日本大震災を踏まえた津波防災対策や、資源・エネルギー、食糧等の世界的な資源獲得競争の進展などを踏まえた国際バルク戦略港湾に関する事項などにつきましても、新たに位置づけられたところでございます。

本日の答申を受けまして、国土交通省といたしましては、9月上旬には国土交通大臣告

示を行い、各港の港湾計画への反映などを通じまして、国際戦略港湾をはじめとします港湾の国際競争力の強化、東日本大震災からの早急な復旧・復興などを目指しまして、港湾行政を強力に推進してまいりたいと存じております。

本日はどうもありがとうございます。

【分科会長】 政務官、どうもありがとうございました。

引き続きまして、本日の2番目の議事に移らせていただきたいと思います。これは報告でございます。「国際コンテナ戦略港湾の取組に係るフォローアップ」について、事務局から資料のご説明をよろしく申し上げます。

【港湾経済課長】 港湾経済課長の永松でございます。資料に沿いまして、ご説明を申し上げます。

資料2をご覧ください。表紙をめくっていただきまして、1ページです。本分科会におきましても、何度かご報告を申し上げますけれども、国際コンテナ戦略港湾につきましては、国際コンテナ戦略港湾検討委員会におきまして検討が行われ、昨年8月第7回の検討委員会をもって委員会としての選定作業が終わり、8月6日に阪神港と京浜港が国際コンテナ戦略港湾として選定され、当時の前原国土交通大臣から発表したところです。発表の際に、当時の前原大臣から、目標年次まで毎年、計画の実施状況についてフォローアップを行う、それから、3年後を目途に入替えも含めて見直しを行うということを発言され、先般、7月14日に第8回目の検討委員会を開催いたしまして、選定後の初めてのフォローアップを行ったところです。

概要をご報告申し上げたいと思います。

まず、冒頭に、本分科会の委員でもいらっしゃいます木村委員が検討委員会の座長に選定されまして、フォローアップの報告が阪神港、京浜港からなされたところです。

資料の2ページ、3ページがそれぞれのフォローアップの概要です。当日のプレゼンテーション資料につきましては、参考資料として別途配布されておりますので、適宜ご参照いただきたいと思います。

まず、阪神港についてです。1点目として、阪神港と京浜港は東西の国際コンテナ戦略港湾ですが、先般の東日本大震災の際に放射線の影響を懸念しました船舶の京浜港抜港などもありましたけれども、阪神港でそれを受けとめたということで、基幹航路が我が国自体を抜港するという事態を阻止する役割を、東西2つの戦略港湾があることによって果たしたという報告がありました。

それから2点目、コンテナ取扱貨物量と基幹航路数です。取扱貨物量につきましては、2008年と2010年を比べまして、リーマンショックを挟んでおおむね回復したところですが、基幹航路、寄港回数、便数とも2008年に比べて減少しているということです。

3点目、基幹航路維持・強化のためのコスト低減ということで、それぞれの取り組みが紹介されました。自主的な使用料の減額の継続実施ですとか、遊休資産の売却、あるいは集荷のための取り組み、公設民営化の取り組みについて報告がありました。また、神戸港におきましては、平成23年から30%削減しておりましたターミナルリース料について、さらに10%の削減を行ったということ。また、大型コンテナ船に対して入港料を減額しているという取り組みが紹介されたところであります。

それから4点目、各港湾の整備状況について報告がありました。これにつきましては、プレゼンテーション資料をご覧いただきたいと思います。

5点目といたしまして、基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約につきまして、報告がありました。まず、内航フィーダー関係ですが、神戸港におきましては、内航フィーダー利用促進事業に3億円、大阪港におきましてはモーダルシフト補助制度に8,000万円、それぞれ予算を計上して取り組みを行っている。その他各種支援措置の実施状況について報告がありました。

それから、内航フィーダー関係の2番目といたしまして、阪神港を利用する港運事業者を中心に西日本内航フィーダー合同会社という新しい会社を昨年12月に設立いたしまして、釜山港に流れている貨物を阪神港に奪還しつつあるという報告がなされたところです。

鉄道、インランドポート、トランシップ貨物関係につきましても、それぞれ補助制度、あるいは実現に向けた検討、国際トランシップにつきましては、入港料補助、ポートセールス等を行って積極的な実現に向けた取り組みを行っているという報告があったところです。

それから、西日本諸港における海外フィーダーの展開を促進する助成制度につきましては、各港で外航フィーダーについても助成制度があるわけですが、これについての懸念が表明されました。

その他6点目として、荷主へのサービス向上、環境・セキュリティ対策について取り組みの概要が紹介されました。

ここまでは計画書のフォローアップの関係でございますけれども、その後に先般の港湾

法改正により導入されました港湾運営会社制度の指定に向けた検討状況についてご報告がありました。

神戸港、大阪港、それぞれの埠頭公社が今年4月1日に既に民営化をされたということ、それぞれ民間ご出身の経営者をトップに招いて鋭意取り組みを進めているということ、また、両港でつくる協議のための組織などを設立し、一体となった検討を進めているというご報告があったところです。

続きまして、3ページの京浜港の関係です。1点目、貨物量等の現状につきましては、2008年から2010年にかけて回復しておりますが、まだ、完全にリーマンショック等の影響が払拭できていない、若干減少のままであるというご報告でした。一方で国際トランシップ貨物、横浜港で積みかえられる貨物ですが、これについては37万TEUから45万TEUへと増加をしている旨の報告がありました。

それから2点目、京浜港の場合は東日本大震災による影響が非常に大きく、太平洋側港湾が被災したことによりまして、既存の航路が休止し、日本海側諸港への貨物シフトが発生したこと、また、原発事故により放射能汚染を懸念した海外荷主・船社による抜港があったこと、また、それらの対策として、放射線測定費用等のコスト増があったこと、また、電力供給不足が発生したことなどが述べられました。それらへの取り組みとして、3点目の戦略港湾実現に向けた取組状況の中で、第1番目として、震災への取り組みが紹介されました。内航フィーダー航路や鉄道フィーダーについては休止しているものが多いことから、その復活のための支援を実施していく。それから、その後に三港で連携し、コンテナ貨物集荷補助制度を実施していくということが報告されました。

2番目、大規模コンテナターミナルの集中整備として、施設整備の状況が紹介されております。資料をご覧いただきたいと思っております。

3番目、基幹航路の維持・強化のためのコスト低減として、ターミナル貸付料の4割削減やターミナルの生産性向上という目標に向けての取り組みの状況が紹介されています。

4番目、戦略的な港湾経営に関しては、コンテナターミナルの再編、一体的運営の推進など、どちらかというと将来的な取り組みの方向が報告されました。

それから4点目として、総合特区制度が導入されようとしておりますけれども、これについても検討を進めているという報告がなされております。

港湾運営会社関係の報告といたしましては、横浜港埠頭公社におきまして、7月中に民営化のための受け皿会社を設立し、来年度初頭の指定を目指す、その後に港湾運営会社の

関係の申請を目指していくという報告がなされたところです。

最後に、4ページ、5ページで当日の議事概要をお付けしております。出されました意見といたしまして、全般的な意見として、戦略的な検討を行うということだと思いますと、経済的な指標、GDPに関する指標ですとか、貿易関係の指標等々、基礎的なデータを事務局のほうで整理してくれないかというご指摘がありました。

阪神港につきましては、ターミナルコストの低減の具体策をもう少し詳しく示してほしいというご指摘がありました。

最後に、座長から全体を取りまとめたコメントとして、「昨年8月の選定以降、コスト低減、広域からの貨物集約等に関するさまざまな新規施策に着手していることは評価。今後は具体的な成果が上がるよう各施策の継続・強化に努められたい。」、それから、港湾運営会社指定に向けての検討状況について、「今年4月より神戸港埠頭株式会社、大阪港埠頭株式会社が業務を開始したことに加え、阪神港運営効率化協議会の準備会を設立するなど阪神港一体となった取組は評価。スケジュールに沿って引き続き精力的に取り組まれない。」というコメントをいただいたところであります。

それから、京浜港関係につきましては、三港一体となって何にどのように取り組まれるのか、いまひとつ具体的な姿が見えてこないというご指摘がありました。

最後に、座長の締めくくりのコメントとして、「東日本大震災の対応として予定になかった被災地港湾支援策、フィーダー航路復活支援策、放射線対策などの実施により国際戦略港湾の機能維持、向上に努めていることは評価。一方で、昨年8月の選定以降着手した新規施策が限定されているなど、必ずしも十分な取組がなされているとは言い難い。各港が連携しつつより一層精力的に取り組まれない。」、港湾運営会社指定に向けての検討状況について、「民営化に関する東京、川崎、横浜の三港の進捗状況が異なることから、港湾単位での検討にとどまっている。平成26年度の統合に向けて三港が連携をより強化しつつ、スケジュールに沿った取組を加速されたい。」というコメントをいただいたところです。

なお、本検討委員会につきましては、フォローアップを継続して実施することといたしております、次回は11月ごろに開催を予定しているところです。

説明は以上です。

【分科会長】 ありがとうございました。

先ほども話題に出ておりました国際コンテナ戦略港湾の指定を受けている各港について

のその後のフォローアップの結果のご報告でございました。

このご報告に関連しまして、何かご質問等ございますでしょうか。

【委員】 幾つか質問というか、確認というか、どのように進んでいるかなんですけれども、今回の施策で一番重要なのはスピード感を持って、あと、お金を使うという意味での透明性を持って、いかに効率化を行うかということだと思っておりますが、例えば、阪神港の資料ですと、シート3ですけれども、「釜山港と戦えるターミナルコストの実現」というのが一番重要になってくると思っておりますが、それに向かって着実に、どのようにコスト削減が進んでいるのか、自助努力をしていくとか、集荷施策とか書いてあるのですが、その点に関して、より進んでいるというのが明確にわかるような事実があれば教えていただきたい。

あと、それに関連して、シート7で西日本内航フィーダー合同会社をつくり、ここに写真がありますが、「貨物を奪還しつつある合同会社の新造船」と書いているのですが、実際、どのように荷物が戻りつつあるのか、何か事実があれば教えていただきたい。

それから、シート9ですが、海外フィーダーの展開を促進する助成制度は各地であると思っておりますけれども、これが逆に、阪神港や京浜港に荷物を集める障害になっているのか、これは地域の活性化政策なのでなかなか難しいという面もありましたけれども、ここの関係というか、これをどのようにうまく国として主導して、阪神港とか京浜港を活性化させていくのか、そこのところをもう少し教えていただければと思います。

以上です。

【分科会長】 では、課長のほうから、ご説明よろしくをお願いします。

【港湾経済課長】 ターミナルコストの低減策につきましては、使用料の減額ですとか、取り組み状況の紹介が3ページにあります。リース料については3割削減ということで、平成23年からさらに10%低減をしていますという報告がありましたけれども、いろいろな取り組みによってどの程度下がっているかという全体的な数字については、残念ながら、まだ報告がなかったところでして、今後、その辺の年度ごとの全体としての効果ということも含めて把握に努めてまいります。

【委員】 リース料とか、補助金を与えるとか、料金を下げてというのは下がると思っておりますが、結局、お金を使って下げているということなので、そうではなくて、物理的に下がるというのがないと継続性がないと思うので、単にお金を入れて下がるのではなくて、連携するとか、広域化するとか、そういうことで効率化して下がっているというところが

見えたほうが着実に進んでいるというのがわかると思うので、それは今後よろしくお願ひ
します。

【港湾経済課長】 そのような点もフォローアップの際に明示するようにしていきたい
と思います。

それから、西日本内航フィーダー合同会社の関係につきましても、今のところ、立ち上
げ当初の消席率はなかなか上がらないということであったようですけれども、最近、消席
率が上がってきたと。年度を通じて50%ぐらいの消席率は達成できるのではないかと
いう報告があったところです。

9ページ目の海外フィーダーに関する助成の関係につきましても、多くの港湾で実際に
助成措置が行われているということですが、少なくとも内航フィーダーと海外フィーダー
の競争条件が平等化される、イコールフットイングを図っていくことが必要であると考え
ておりますので、そういった考え方を各自治体のほうにも伝えていく。

それから、国の施策としてフィーダー機能強化事業等によりまして、あるいは、地方港
における荷役機械等の整備支援等を行いながら、内航フィーダー自体の機能強化を図って、
より一層フィーダー機能が強化されるよう取り組みを進めていきたいと考えているところ
です。

【局長】 ちょっと最後のところのコメントです。

【分科会長】 はい。

【局長】 3点目の地方の港湾への助成の話は、正直言って、本当に悩ましいことなん
です。国際コンテナ戦略港湾の議論を始めたときからずっとこの話があって、一方では国
際コンテナ戦略港湾として基幹航路の貨物を集めましょうと言っておきながら、地方の公
共団体が助成を行っているのを放置するというのは政策の矛盾ではないかと言われ続け
ております。そういう国際コンテナ戦略港湾の議論をしているときに、これは言い訳みたい
に聞こえてしまうのですが、一方では分権、地域主権ということを書いて、地方から
すると、自分たちが集めた税金を自分たちの施策として助成することのどこが悪いのだろ
うかという反論をいただいているのです。

ただ、そうはいつでも、そういう海外のトランシップを促してしまうような助成を行う
船が使うターミナルとか、そういう公共施設に国の補助金も出ているではないかという議
論もしつつ、そういう施設で国全体としてはマイナスになる可能性の高い恐れのある助成
をするのはいかがなものかということ、実は、我々から地方公共団体へ、これ

は指示でもなく命令でもなく、いかななものでしょうかということを示している段階なのです。

そうはいつても、実は、国際コンテナ戦略港湾を選んだ後も9ページの5-4にありますように、なお、さらに助成制度が拡大をしているところがあります。それで、何か手はないのかということで随分議論をしているのですが、1つは、我々がそれを完全にやめてしまうように強く要請をするというのがなかなか言いにくいところがあるものですから、むしろ、国としては内航のフィーダーを促す、そこに政策手段を集中させて、いわばインセンティブとして地方の荷主さん、あるいは地方の公共団体も内航フィーダーをやっていくということが全体として、地方にとってもよくなると、いいことだという施策を取っていくということで、基本的には内航フィーダーの応援をしますということを今、始めております。これはどれくらい効果が出てくるのかはいろいろと議論があるのですが、具体的な運航そのものをうまくサポートするようなこと、あるいは取り扱う荷役機械について、うまく国から補助金が出るように政策手段をつくることをやっております。

数字はありませんでしたが、西日本の内航フィーダー合同会社が実際はかなり満杯に近い便もあるということが数字として出ていまして、もう少し様子を見ながら、我々の施策をさらに拡充した上で、地方港湾についての内航フィーダー、あるいは海外フィーダーの問題、何とか突破口がないかというのを探しているという、お答えにならないことで申しわけないのですが、そのような状況です。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 時間もあるでしょうから手短かに。

まさにおっしゃるとおりで、私も地方財政をやっているのです、分権するということは事実上、自治を尊重することなので、この政策をやめさせるというのはそれに反していると思うので、インセンティブとして、各地方は助成を出してでも海外、釜山航路みたいなのを誘致したほうが地域にとってメリットがあると考えているわけなので、逆に、それよりも、神戸に荷物を持っていったほうがメリットがあるとか、逆に、釜山航路がなくなった分だけ、それで被害を感じる分だけ何らかの形で逆にお金がもらえるみたいな仕組みで、インセンティブをつくって、より促していくということと、あと、阪神港に集まると、どうしても阪神地域とかが潤うだけで、地方の自分たちは潤わないのではないかと思われると思うので、そこで潤ったものを一部還元するとか、それで国が大きく成長すれば、日本がよくなって、結果として地方もよくなるという絵をきちんと描いて、この助成をや

めることが結果として自分たちもよくなるのだという、きちんと、きれいな道筋を描いてあげて促していくしかないと思うので、それをぜひ頑張ってくださいと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

どうぞ。

【委員】 今のご議論ですが、これが国際戦略港湾政策に齟齬が生じていることの証左だと思います。阪神港のプレゼンテーションの9ページにあります「海外フィーダーの展開」と書いてございますけれども、これの中身を見ますと、どこにも「フィーダー」と書いてない。つまり、このような地方港湾はアジアと直接航路を結びたいという願いから、このように助成策を講じているわけです。もちろん、海外フィーダーも入っておりますけれども、海外フィーダーをしたいからというわけではない。それをやめておけというのは本末転倒だと思います。「国際戦略港湾政策を打ち出したのだから、阪神に集中しろ、京浜に集中しろ」というのはおかしい話で、地方が元気になるためには、その地方がアジアと直接航路を結ぶというのが一番いいわけです。比率からしても、欧米よりもアジアとの海上物流のほうが今はずっと多いわけですから、それを促進できるような制度に持っていく。これは政治の姿勢の問題だと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

【局長】 この議論を始めると、実は、審議会をもう何回か開いていただかなければいけないぐらいになるのですが、今、委員がおっしゃったことは、「基本方針」の中で、アジア諸国との間のダイレクト航路をしっかりと促していきましょうということを行っているわけです。他方、基幹航路の問題というのは日本全体としてのコストの問題と、全体としての輸出入ルート確保というか、大きな意味での安全保障という観点を含めて議論をしているのです。

ただ、おっしゃいますように、助成金というのがフィーダーかそうでないか、区別してないじゃないかと。ただ、実態的には、かなりの貨物はフィーダーの貨物になっているという状況です。ですから、その助成金一つをとってみても、ダイレクトの分とフィーダーの分とどうやって区別していくのかというのは、先ほど私が申し上げましたとおり、内航のフィーダーを応援するときに同様の問題があって、どこに政策的な支援をしているのかということをはっきり区別をしながら、ダイレクト航路として地域がアジアと結びつ

いていく、そののところをしっかりと応援していく必要があると思っています。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに、はい、どうぞ。

【委員】 ちょっと話が変わりますが、港湾運営会社に視点を向けて、プレーヤーがようやく見えてきた、出そろってきたという段階だと思うのです。しかし、欧米と違いました、日本の経済というか、日本企業全体としまして、いわゆるM&Aとか合併によって生産性が上がるというよりは、むしろ、伸び悩んだ事例のほうが多いのです。それは統合化の効果、規模の経済性を享受できない原因がいろいろなところにあるからです。その一番の理由はいわゆるプロトコルといいますか、いろいろな取り扱いのいろいろなルールそれぞれが会社ごとに違っていて、その共有化がなかなか図れない。

今回、今、いろいろな検討をしていく上で、共同化、標準化できるところは徹底して、どう標準化するかということ、新しい絵をかく段階で戦略的に、ぜひ、検討を進めていただきたいと思います。

多分、ご検討されているとは思いますが、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。

今の委員のご意見に対して、何か追加はありますか。

【港湾経済課長】 委員からご指摘いただいたとおり、両港で、やがて経営統合を進めていかなければいけないことになるわけでありまして、統合の効果が本当に発揮できるように、ご指摘のあったような標準化できるところ、共通化できるところを徹底的にやっていくということが大きな検討課題になるかと思っておりますので、私どものほうでも検討し、両港における検討も促していきたいというふうに考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに、フォローアップの報告に対するご意見、ご質問等はございますか。

よろしいでしょうか。

特にこれ以上ないようでございますので、次の報告事項に移らせていただきたいと思います。

3番目でございますが、「防災部会における検討状況」について、事務局から資料の説明をお願いします。

【海岸・防災課長】 7月15日付で海岸・防災課長に着任いたしました丸山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

お手元に資料3-1、「中間とりまとめ」というもの、それから、1枚、パワーポイントですけれども、資料3-2、「港湾における総合的な津波対策のあり方」、それから、資料3（参考資料）「第3回防災部会資料（平成23年7月6日開催）」の3つを使いまして、説明をさせていただきたいと思います。

既に何度もご議論があったかと思いますが、本年3月11日に発生いたしました東日本大震災に対応する形でこの防災部会が設置され、議論を続けてきたわけですけれども、大きくは今回の震災に関し、復興をどのようにしていくのかということ、それから、港湾の持っている物流、産業の拠点というところの機能を今後、全国的、広域的な見地からどう防災に結びつけていったらいいのかというところを至急、ご議論いただくために、この部会における議論を開始したところです。

具体的には、資料3-1の最後のほうに、防災部会の委員名簿をつけてございますけれども、黒田委員に部会長をお願いし、専門的な見地からご議論をいただいたということでございまして、資料3-1の一番最後のページにありますように、本年5月16日に第1回目の部会を開催し、月1回というペースで議論をし、7月6日に部会としての中間とりまとめをいただいたというところでございます。

あっちに行ったり、こっちに行ったりですが、資料3（参考資料）をご覧いただければと思います。参考資料の右下にページが書いてありますが、3ページとなっているところに、「港湾分科会防災部会の位置付け」というのを書かせていただいております。これにつきましては、左上にありますように、東日本大震災復興構想会議におきまして、復興に関する基本的な方針が議論されているところでして、技術的、専門的な見地から、その右側にあります中央防災会議におきましても、基本的な考え方がとりまとめられております。こういったものを受けまして、港湾におきます津波防災対策の総合的な方針を策定するというを目的に議論を続けてき、7月6日に中間とりまとめに至っているというところであります。今後、年末には答申をいただくという手はずで考えているところです。

また、その下に「港湾の復旧・復興方針『産業・物流復興プラン』」を示させていただいておりますけれども、今回の防災部会での議論の一つの目的であります、今回の震災に伴います復興方針を具体化していくための考え方をプランという形で示させていただいているものです。

これにつきましては、真ん中ぐらいに『エネルギー』、『石油化学』等々という記述がございますが、産業機能が立地する港湾の早期かつ集中的な復旧を図ることととも

に、産業機能の回復を目指した災害に強い港湾づくりを行うといったところを基本的な考え方とし、一番下にありますが、各港にそれぞれ国、地方公共団体のほか、港湾の利用者、さらにはそこで活動しておられる企業の方々が一堂に会した形での協議会を設置し、その中で、その港湾におきます復旧・復興方針について、それぞれご議論をいただき、右側のほうに移りますが、港湾における「産業・物流復興プラン」という形でのとりまとめをし、復旧・復興に当たっていくという流れで考えておりますけれども、今回の報告につきましては、基本的な考え方をとりまとめたものであるというふうにご理解をいただければと思います。

内容につきましては、資料3-1に報告がありますが、簡単に資料3-2のほうで1枚にとりまとめましたので、こちらを使いまして、説明をさせていただきたいと思っております。

まず、左側に「防災・減災目標の明確化」というところがあります。これが今後のすべての基本的な考え方になるということで、とりまとめをしたものです。既に、いわゆるレベル1、レベル2という言葉がいろいろな形で出ておりますけれども、これにつきましても同じように、2つのレベルの津波を想定し、いずれのレベルに対しても最悪のシナリオをもとに避難計画を策定していくというのが基本的な考え方になっています。

2つのうち1つ目は、発生頻度の高い津波に対してどうするのかと。「発生頻度の高い津波」というのは、その下にありますように、「概ね数十年から百数十年に一回程度の頻度」で起こる津波ということですが、これにつきましては、きちんとハードで守るのが基本的な考え方になっておりまして、その下にありますように、人命、経済活動等を守る「防災」という考え方に基づきまして、防潮堤から背後地への浸水を防止するという考え方です。

これまでの防災対策につきましては、基本的にはこの考え方に基づいてやってきたものだということで、簡単に言えば、そのいわゆる延長線上にあるものというふうにご理解いただければと思います。

さらに、2つ目のシナリオとして、最大クラスの津波が来た場合、いわゆる今回の東日本大震災の際に起こったような津波というふうにご理解いただければと思いますけれども、これにつきましては、人命を守り、経済的損失を軽減する「減災」という考え方に立脚したいということを挙げております。

具体的にはその下にありますが、防潮堤からの浸水は許容する。すべてをハードで守りきるということはいろいろな考え方の中で適切ではないという考え方から、浸水は許容す

るものの、土地利用や避難対策と一体となった総合的な対策を講じていくというものでまとめさせていただいております。この2つのレベルの津波を想定し、対策を講じていくというのが基本的な考え方になっております。

なお、左側の下に港湾における「減災」のイメージということで、最大クラスの津波が来た場合の模式図、ポンチ絵を挙げておりますけれども、防潮堤、防波堤などは越えてくるものの、最大限食い止め、人命、経済的損失を軽減していくという考え方をあらわしております。

具体的に何をしていくのかというのを右側に挙げさせていただいておりますが、大きく3つの柱でまとめさせていただいております。

1つ目は、港湾の産業活動・まちづくりと連携した防護のあり方というところです。

【分科会長】 すみません。議事の途中でございますが、政務官が退席されます。どうもありがとうございました。

(国土交通大臣政務官退室)

【分科会長】 では、引き続き、よろしくお願いします。

【海岸・防災課長】 では、引き続き、説明をさせていただきます。

資料3-2の右側を続けさせていただきたいと思います。

1つ目の産業活動・まちづくりと連携した防護のあり方というところにつきましては、1番目の○にありますように、港湾における防護ラインの設定・見直しをしていくということを挙げさせていただいております。

また、ほかの施設、高速道路の盛り土であるとか、そういったものを含めて、ほかの施設を津波防災施設として活用していくという考え方を挙げさせていただいております。

2番目として、立地企業の業務維持等の観点から、岸壁や護岸のハード対策を検討していくというのを挙げさせていただいております。

3番目として、企業BCPの策定を促進。また、官民連携のもとで港湾自体のBCPを策定していくということを挙げさせていただいております。

2つ目の柱として、避難対策の強化を挙げさせていただいております。これは津波の到達時間等を考慮した場合に、港湾というのは浸水区域で守られている区域の外のエリアですので、そういった浸水をする区域の中での避難施設を設けていく。

それから、その次にありますように、GPS波浪計を活用した避難に係る情報提供システムの強化・多重化というのを挙げさせていただいております。これは今回の震災におき

ましても、GPS波浪計でのデータが気象庁と連携することによって、より効果的な避難を促したという観点から、ここに挙げさせていただいております。

3つ目の柱ですが、粘り強い構造を目指した技術的検討というのを挙げさせていただいております。これは津波防災施設につきまして、必要に応じて最大クラスの津波に対して、壊滅的な破壊はしにくい粘り強い構造とするということで、参考資料の一番最後のページをご覧くださいければと思います。今回の一つの例として、60ページになりますが、「粘り強い防波堤構造のイメージ」というところがあります。ここでは一つの例示として、釜石港の湾口防波堤の例を挙げさせていただいております。

今回、釜石についても被災をしたわけですが、基本的には釜石の湾口防波堤におきまして、津波をぐっと抑える効果を持ち、ただ、残念ながら、それが破壊に至り、背後の市街地の被災に至ったということです。けれども、背後の町の被災に対しても、相当程度の効果は上げ、真ん中あたりに四角い点線で囲いました「防波堤に作用する津波波力、波浪波力の比較」をご覧くださいければと思うのですけれども、釜石港湾口防波堤につきましては、若干、専門的になりますけれども、設計上、水平波力という2,373kN/mという数字が出ておりますが、今回の津波が右側、水平波力2,481kN/mということで、言ってみれば、もう少し耐えられる構造になっていれば、被害をもっと防げたのではないかというのがあるわけです。

そういった意味で、その下に「粘り強い防波堤構造のイメージ」を挙げさせていただいておりますが、これは防波堤ですべて波をとめてしまうということではなく、越流を許すのですけれども、そんなに簡単には壊れないように、「港内側」と書いてある左側のところですが、少しマウンドをかさ上げしてやることで、防波堤がずれないで、破壊に至らないで済んだのではないかという構造的な工夫をしていきたいと思いますという考え方を挙げさせていただいております。

以上が中間とりまとめの概要ですけれども、冒頭に申し上げましたように、今後、議論を続けていきまして、年末には最終答申という形にさせていただければと思っております。

簡単ですが、以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

防災部会の中間とりまとめの概要をご報告いただきました。何かご質問ございますでしょうか。

はい、どうぞ。

【委員】 ご説明、どうもありがとうございました。

私は、今回、ハードとソフトというところで、ソフトを強調されている感があって、非常に大事なことだと思います。「減災」という言葉が、国交省のいろいろな審議会に出ていると使われていて、これも新しい認識であり、ただ、この言葉と意味がまだ一般の方にそれほど浸透していない感がありまして、「減災」というのは今回のような未曾有の大きな地震に遭ったときには、これから取り入れていかなければいけない感覚だと思うので、ぜひ、周知をお願いしたいと思います。

それから、ソフトの防災教育という言葉が本文で何回か出てくるのですが、こちらスピードが非常に大事だと思っております、これから対策する構造物や避難所などができからの防災教育ではなくて、今、まさにこういうことがあり、非常に興味があるときに、「鉄は熱いうちに打て」ではないですけれども、今の現状でできる教育は何か。それから、タイムスケジュールの中でハードが整ったときには、それが少しずつ変わってくるのだと思うのですが、その都度、その都度の教育というのも変わってくると思うのです。

「教育」という言葉はどちらかというと、学校とかお子さんというイメージがあるのですが、むしろ、組織に属していない主婦の方ですとか、お年寄りの方々にも伝わるようなものが必要だと思います。

それから、やはり港湾の委員会なので、これを読んでいて感じたのは、一般的な津波対策とか防災教育とは別に、背後の町、港町という言い方でいいのでしょうか。地域ごとに港町特有の地域性とか特性に特化した避難方法とか防災教育というのがあると思うので、そういうものは一つのマニュアルとして、港町特有というのは考えてもいいという気がいたしました。

あとは、先ほど釜石の事例をご紹介いただいて、私も釜石のお子さんたちの避難の報告というのに非常に感銘を受けたのですが、マニュアルから一段踏み込んで、自己判断できることが重要だと思いました。人がこのスピードで逃げているからそれでいいとか、こう言われたからこう動くという安心は危険だと。地震が起きたときに、その規模の判断というのは私たち生活者は素人でできませんから、たとえ小さいかもしれなくても、より速く遠くへとか、より高くという行動で釜石のお子さんは助かったと伺いましたので、日ごろから自己判断ができるような知識を得、対策をし、訓練を受けるということが港町できるといいという感想を持ちました。

以上でございます。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

特に何か、事務局ございますでしょうか。よろしく申し上げます

【海岸・防災課長】 ご指摘ありがとうございます。

「減災」という考え方を打ち出すときに、委員がおっしゃられるように、ソフトの部分の比重が非常に大きくなるというのは、まさにそのとおりです。1つの例を挙げれば、今までの防災の考え方がハードで守られているという安心感の中で、結果的に被災につながったという例も今回の震災では非常に聞いておりますので、そういった防災教育等々の話につきましては、精力的にやっていくことだと思っております。

一方、最後に「粘り強い防波堤構造」の説明をさせていただきましたけれども、「減災」という中でも、何となく一般的には防災はハードで減災はソフトですねという認識を持たれがちなのですが、減災の中にもハードがあると思いますし、もちろん、防災の中にもソフトがあるということで、ソフト、ハードが一体であるというところについては、今後ともいろいろな形で周知をし、ご理解をいただけるようにしていきたいと思っております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに委員からご質問等ございますでしょうか。どうぞ。

【委員】 今、最後のほうで年内に答申をとりまとめるということでしたが、そんなスピードでいいのでしょうかということが一番に感じます。防災部会の位置づけ、あるいは「港湾の復旧・復興方針『産業・物流復興プラン』」を見ていますと、民主主義の手続の中でこういうふうに持っていかざるを得ないというのはよく分かるのですが、特に、50ページ、前のときも同じことを申し上げたのですが、まちの復興計画、都市計画決定というのは平時のときでも本当になかなかできないです。区画整理一つするのでも10年ぐらいかかりながらやったりするわけで、都市計画決定、土地利用に関してのまちの復興計画と総合的なこういった防災、特に港の「産業・物流復興プラン」と、協議会のみならず、都市局における都市計画の決定を一緒にやっていき、総合的な計画を立てていくというスピードは何か……、前のときにも同じ質問をしましたが、そのときには、港湾の方も都市局の方も各協議会に入り、指導しながらやっていますということで、ある程度のプランを書けますということでしたけれども、私はそういう方が入って、中でプランを出したとしても、現地で決めていけないと思うのです。

おそらく、今、被災されている現場というのは利害ががちんこで、いろいろむき出しの

対立の中でまとめ上げていくには、お手伝いという形でいろいろな省からも入っていますということでは済まなくて、どこかスピードを速めるための方策や費用……、年内にまとめるというのはもっと総合的なものをまとめるという意味であって、各地域における協議会とはまた別の話かもしれませんが、半ば強制的にタイムスケジュールを変えていくことによって決定していかざるを得ないようなまちの復興計画に持っていかどうか、いついつまでにやらなかったら、この予算が補正予算も組まれていますけれども、現実には動き出していないというのは復興計画ができていないからだと思うのです。財政の措置と復興計画とのスピードが合わなかったら、もっと現実には遅れるということの手順をもっと示して、そして、現場の現地が全部の利害を調整して、平時と同じような調整方法を取らなくても、ある程度意思決定をしていくことのほうが良いというような、そういう追っていくような計画を立てない限りは、4カ月、5カ月たっても何らできないということは、要は、今までのこのやり方ではだめだということだと思うのです。

ですから、ある程度、スピードと財政措置とまちの意思決定をもっと組み合わせるということによってスピードを速めるという工夫はできないものだろうかと思えますけれども、いかがでしょうか。

【海岸・防災課長】 貴重なご指摘をありがとうございます。

説明が若干舌足らずだったので、十分にご理解をいただけない部分があったかと思いますが、多分、今のお話の中で一番大切なのはスピード感ということと、まちづくりとの連動というところかと思えます。実は、スピード感を求めた上で7月6日に早急にこの方針、中間とりまとめという形で出させていただいたわけですが、今回の防災部会での議論の目的として、基本的には大きく2つの目的を持っていると思っております。

1つは、今回の復興についての基本的な考え方をまとめるということと、もう1つは、今後の我が国全体の津波対策をどうしていくかという2つの観点があると思っております。そのうち、特に急ぐのは復興というところだと思っております。実は、7月6日でも遅いぐらいの話でありまして、先ほども説明いたしました、参考資料の中の4ページをご覧くださいと思います。その下に「各港設置の協議会における検討」という欄がございますけれども、実は、この協議会におきまして、既に復興の考え方については、かなり個別に、かつスピーディーに議論が進められているという状況です。その中で、今回のとりまとめを先食いをするような形で防災と減災という考え方をういながら、この中で個別のご議論をいただいているというのが実情です。

ここはまちづくりとうまく連動していくことが必要かと思えますけれども、そういった意味で、地元の市町村に中心的な役割を持っていただいているというのが1つと、港湾の企業といったときに、海べりに立地している企業というイメージを持たれがちですけれども、今回の震災でも明らかになりましたように、港を活用している企業というのは、何も海べりだけの企業ではありませんので、内陸の企業あたりも含めて、どういった復興をしていくのがいいのかというご議論にご参加をいただいているという観点で、個別の議論の中で実質的には当該市町村におきますまちづくりの考え方と連動した形がとれていけるのではないかと考えております。

ただ、それでもう100%大丈夫ですということを上げるのではなくて、いろいろな都市計画のセクションとのいろいろな協議ですとか、あるいは、一緒にそういったものを考えていく場ですとか、そういったものについては引き続き検討する必要があると思えますけれども、こういった考え方の中で、かなり先取りをして個別の議論をさせていただいているというのが実情です。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。

私のほうからも海岸・防災課長にちょっと確認しておきたいのですが、実際に被災を受けた港湾の防波堤そのものは被害を受ける前の水準よりも低くなるということは背後の計画によってあり得るわけですか。

【海岸・防災課長】 原理的にはあり得るかと思えます。

【分科会長】 そうすると、それが固まるまでは原形復旧はできないですか。

【海岸・防災課長】 基本的な考え方は、防災というものは従前の考え方と一緒にというふうにご説明をしましたので、被災をしたものはもとに戻すというのが原則だと思っております。

ただ、思考停止状態でそれを機械的にやっていくのかということであれば、そうではなくて、場合によっては、例えば、町ごと高台に逃げるという考え方が原理的にはないわけではないのでという意味で申し上げたのですけれども、基本的には、防災、減災の中の防災については従前と同じ考え方に立脚しているということですから、それに基づいた直しはしていきます。ですので、減災に対するハードがそれに付加的にくっついてくる場合はあろうかと思えます。

【分科会長】 今の委員のご質問に関して、すべてが決まらなると何も復旧に手がつけられないというわけではなくて、もう既に手がつけられる部分は進行しつつあるという解釈でよろしいですね。

【海岸・防災課長】 はい。

【分科会長】 わかりました。

ほかにご質問等ございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、これ以上の質問はないようでございますので、本日の議事はこれですべて終了いたしましたので、進行のほうは事務局のほうにお返しいたします。

【総務課長】 ご審議ありがとうございました。

次回の第46回港湾分科会につきましては、11月ごろを予定させていただいております。追って日程調整をさせていただきますので、よろしく願いいたします。

また、本日の議事資料でございますけれども、机の上に置いたままにしていただければ、後日、郵送させていただきます。

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 ——