

平成23年6月30日（木）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階特別会議室

交通政策審議会第44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44回港湾分科会議事録

- 開催日時 平成23年6月30日（木）
開会 14時00分 閉会 16時00分
- 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階特別会議室
- 出席委員氏名

氏名	役職名
家田 仁	東京大学大学院教授
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
野原 佐和子	(株) イプシ・マーケティング研究所代表取締役社長
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
三浦 憲二	トヨタ自動車株式会社常務役員
村上 英三	(社) 日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
吉野 理佳	毎日新聞社東京本社地方部長

4. 会議次第

- ① 国際バルク戦略港湾の選定結果について（報告） 4
- ② 防災部会における検討状況について（報告） 8
- 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
基本方針について（審議） . . . 18
- ④ 平成23年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について（審議）
. 26
- ⑤ 日本海側拠点港の検討状況について（報告） 32

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 定刻になりました。ただいまより、交通政策審議会第44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。議事に入るまでの進行役を務めさせていただきます。

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。

議事資料として、資料1「国際バルク戦略港湾の選定結果について」、資料2「防災部会における検討状況について」、同じく資料2、「復興への提言（東日本大震災復興構想会議）」（参考資料）、資料3-1「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（防災関係）」、資料3-2「基本方針の変更の主な内容（案）」、資料3-3「パブリックコメント等におけるご意見と対応」、資料3-4「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（案）新旧対照表」、資料3-5「基本方針変更のスケジュール（案）」、資料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の変更について」（参考資料）、資料4「平成23年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）」、同じく資料4「平成23年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）の概要について」（参考資料1）、同じく資料4「平成23年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）の『施設別内訳』（参考資料2）」、資料5「日本海側拠点港の検討状況について」の大部ですが、計13部をお配りしております。

このほか、お手元には「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」の冊子を配付しております。落丁などございましたら、お申しつけをお願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、議事に入ります前に、委員の皆様の出席の確認をさせていただきます。

本日は、委員14名中12名の出席でございます。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数の過半数（8名）に達しております。また、委員1名におかれましては、議事の途中でご退席される予定になっております。ご退席の際には、本日の分科会の議事に

関する意見をご提出いただくことになっております。

それでは、本日予定しております議事に入ります。分科会長、司会進行をお願いいたします。なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、早速本日の議事に入らせていただきたいと思います。お手元の議事次第をご覧くださいと思いますが、本日は議事案件5件と大変多うございます。速やかな進行にご協力賜りますようお願い申し上げます。

それでは、早速でございますが、第1番目の議案でございます「国際バルク戦略港湾の選定結果について」、これはご報告でございますが、事務局のほうから資料の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。

【企画室長】 それでは、お手元の資料1をご覧ください。計画課の企画室長をしております下司でございます。どうぞよろしくお願いいたします。資料1に沿ってご説明いたします。

1枚おめくりください。1ページに、これまで当分科会におきましても、4回ほどこのバルク戦略の取り組み状況についてご報告してまいりました。要点を整理しますと、1ページの目的にあります。今後の我が国に必要な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的に供給するという事です。具体的な目標といたしまして、2015年と2020年について、主なバルク貨物であります穀物と鉄鉱石、石炭、それぞれについて目標とする船の大きさを定めまして、この大型船を満載で入港するための拠点港をいかに実現していくかという提案を地方の港湾管理者からいただきまして、その中から優秀な提案を選定しているという状況でした。

次のページをご覧ください。2ページですが、この募集をさせていただきましたところ、(1)にありますように、全国で11カ所からご提案をいただいております。この選定の経緯ですが、(2)のところをご覧ください。5月26日——前回分科会の5月23日に、この寸前のところまでご報告は資料として出ておりますけれども、26日に最終委員会を開催させていただきました。この委員会の意見の取りまとめを受けまして、5月30日に国土交通省の政務三役会議におきまして最終的な意思決定をさせていただいたところです。その次の日、5月最終日ですが、31日に大臣から結果の報告をさせていただきました。

次のページをご覧ください。選定結果です。3品目についてそれぞれ議論をしてまいりましたが、穀物につきましては、ここに挙がっております5者、鉄鉱石につきましては2

者、石炭につきましては2者、計9つの提案が採択された状況です。なお、清水港・田子の浦港につきましては、ファーストポート、つまり、次世代の大型船が満載で入る港としては選定されなかったわけですが、名古屋港をファーストポートとして大型船の活用について実現を目指していく旨の記述がされています。

4ページ以降、4、5、6ページとそれぞれ穀物、鉄鉱石、石炭の3品目について、これは委員会の意見の取りまとめ結果です。点数評価となっておりますが、それぞれどういった評価をいただいたのかということを一覧表で整理しております。それぞれ1,000点満点ですが、大臣がこの選定結果を発表されたときの言葉を借りますと、1,000点満点のうち、結果として600点以上の提案が採択されたというコメントをいただいております。したがって、600点に満たない清水港・田子の浦港の穀物の提案、鉄鉱石の鹿島港の提案、それから、6ページの石炭につきましては、室蘭港の提案が採択されなかったという結果です。

続きまして、7ページをご覧ください。選定後の今後の取り組みについてです。「国際バルク戦略港湾育成プログラム」というタイトルがあります。選定されました港湾につきましては、今後、おおむね3カ月をめどに育成プログラムを作成していただくこととしております。この育成プログラムは、今回、バルク戦略の提案をいただきました港湾管理者が主体となりまして、関係する企業、関係自治体、行政機関等が一丸となって、いかにこの提案を具体化していくかという実行計画の位置づけですが、これを6月、7月、8月のおおむね3カ月を目途に作成をしていただくということを予定しています。また、今後のバルク戦略政策の推進状況について、国際バルク戦略港湾検討委員会が引き続き、今後の10年間程度にわたりましてモニタリングを行っていくということが決定されております。

最後のページ、8ページです。今後のスケジュール、進め方等につきまして、わかりやすさの観点からバーチャートにお示しをしてみました。現在6月ですが、9月ごろまでに育成プログラムを各選定港湾についてまとめていただくということになっています。その後、青のバーチャートのところですが、必要な行政手続等を進めさせていただきまして、育成プログラムの中で急ぐ必要があるものについては、来年度、24年度の予算あるいは税制等の制度改正、こういったものに取り組んでいくということをバーチャートでお示しをしております。そういう取り組みによりまして、平成27年度、つまり、2015年度

には、現在主力となっている輸送船が減載でしか入れていない港について満載入港を実現するということ、さらに2020年、つまり、平成32年を目標に、今後登場する最大級の輸送船舶に対応を図っていくと、こういう目標を掲げて順次進めてまいりたいと考えております。

ご報告は以上です。

【分科会長】 どうもありがとうございました。バルク戦略港湾の選定結果及び今後の進め方についてご説明いただきましたが、何かこれに関連してご質問等ございますでしょうか。

【委員】 港湾におけるバルクという1つの呼び方、名称がこの選定をすることになったことによって、より一般とまでは言いませんけれども、多くのところに広がっていったということは、ある意味、認識を新たにすることにおいてよかったと思っております。

そこで2つ意見を申し上げて、1つは質問ですけれども、まず質問のほうから言いますと、現在は穀物、そして石炭、それから鉄鉱石というのが対象品目になっているわけですが、バルクにはほかの品目もあるかと思いますが、そういった品目に関しても、今後、またこの委員会において対象品目を広げて考えていくということをお考えなのかどうかということですが。

意見としましては、今度のTPPにどういうふうに参加するかというのは、政府においても先送りされたわけですが、今後のTPPがどういうふうになっていくかによって、おそらくいろいろな通商の品目や関税や、いろいろなことが変わっていく。その中でバルク貨物の動きや量もまた変わっていくのであらうと思っておりますので、引き続きそういった問題をぜひ織り込みながら、今後の足腰であるこの港をどういうふうに変えていくのか、また新たな再編成をしていくかどうか、そういったことを織り込んでいっていただきたいというのが意見でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。TPPの今後の動きを睨みながら、バルク港湾としての多品目について、同様の戦略港湾の選定というようなことがあり得るのかというご質問でございますが、いかがでしょうか。

【企画室長】 このバルク委員会におきましても、当初の段階で、具体的には第1回目、第2回目のあたりに、当初から3品目に限定をして議論をしていたわけではなくて、特に船舶の大型化が非常に顕著に進んでいて、港の問題として船の大型化が大きな行政上の問

題になってきていると。そういう問題意識から重要な品目は何かという絞り込みを行いまして、この穀物と鉄鉱石と石炭を選んだという経緯があります。それ以外の、例えばLNG船についても船の大型化というのは顕著に進んでいるのですけれども、これは非常に軽い貨物であって、現在、直ちにこの3品目と同様の問題が深刻だという状況には至ってないのではないかというような評価を一旦この委員会としてはしておりました。ただ、その議論をしておりましたのは2年近く前でして、その後の特に今回の震災時において、エネルギーの問題に今、非常にスポットが当たっているというようなことも含めて考えますと、当然、時期折々、その状況に応じた議論は必要だと考えておりますので、バルク委員会のほうも10年ぐらいはフォローアップを続けるということが決まっております。それから、当分科会におきましても、当然そういった議論をしていただく必要はあろうかと思っておりますので、分科会、委員会等のご指摘、議論をいただきながら、対応する必要があるのか、あるとすればどうすればいいのかという議論をさせていただきたいと考えております。現時点ではバルク委員会のほうではそういう予定はありません。それが1点目です。

それから、もう1点ご質問いただいております、TPPの関連で通関制度が大きく変わる可能性があるということです。このバルク貨物の問題につきましては、主として輸入の問題を取り扱っておりました。我が国の今の通関制度上、輸入貨物について大きな関税率を掛けているというのは国内産業保護の観点からですので、食物関係でありますとか、革製品、それから、ぜいたく品等に高い関税がかかっております。ただ、今回、こういう大きな基礎産業が必要としている基礎素材については、TPPが実現をしたとしても、関税率の変化という点から考えますと、あまり大きな影響は受けないと思います。むしろその素材を使って製品を輸出するという段階で、そのTPPという仕組みの中で、日本の企業立地、産業立地、あるいはそれがアジアにどう展開していくのか、国内にどう産業を維持できるのかという観点で大きな影響が出てくるのではないかと、これは個人の意見ですが、そういう物の見方をしております。委員のご指摘、非常に重要な問題だと思っておりますが、特に輸入の観点よりもそういった産業立地、日本の産業構造という観点から、ご指摘の問題点を含めて検討していく必要はあるというふうに理解をしております。

【委員】 このバルクの選定の議論の発展の中で、これを機会に、日本の産業の中で、特に輸出入における港の専用岸壁の整備がどういうふうになっているのか、少し見えにくいところがあったわけですが、こういったものが挙げられているいい機会ですので、

ぜひこの機会をとらえながら、専用岸壁をどういうふうにするかという、そこともあわせて、また今後の課題として取り上げていただければと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。今のご意見は、特に回答をお求めになった内容ではないと思いますので、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。ありがとうございます。

それでは、議事の2番目「防災部会における検討状況について」ということで、再度、事務局のほうから資料のご報告をお願いします。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長でございます。資料2をお開きいただきたいと思っております。なお、資料2（参考資料）として縦長のA4の復興構想会議の提言をつけております。この中に本文中何か所か下線を引っ張っておりますけれども、これは事務局がこの港湾分科会防災部会の今後の検討と関係があるであろうと思われるところにマーキングしたものです。

それでは、2ページをお願いします。第2回の防災部会が6月3日に行われておりまして、そのときに「中間取りまとめ（素案）」を提示させていただいて、ご議論をいただきました。その素案の中身と、出ました主なご意見をまとめた資料です。そのときに出されたご意見をもとに、中間とりまとめのたたき台をつくりまして、メール等で各防災部会の委員の先生方にお送りして、再度いろいろご意見をいただきまして、それを今、反映した形でいろいろ修文等をやっている最中です。最終的には7月6日の第3回防災部会で中間取りまとめをしていただくというふうに考えております。

それでは、2ページですけれども、まず、「はじめに」のところ、今回の検討の背景、目的といったようなところをまとめております。最後のところに書いておりますように、検討すべき項目は多くあるのですが、今回、被災地の港湾の復旧の観点で、特に津波外力、想定する津波のあり方についての見直しが急がれますので、それに関連した部分を中間取りまとめとしてまとめるということです。

3ページをお願いします。まず、東日本大震災における港湾の被災の状況と津波防災施設、防波堤とか防潮堤ですけれども、そういったものが果たした役割というのをまず冒頭で評価をしております。るる書いておりますけれども、まず港湾被害の概要をずっとまと

めております。

それから、4ページですけれども、その上で、防潮堤、防波堤等の評価をしておりますけれども、今回の大きな津波を受けまして、防波堤等も甚大な被害を受けているのですけれども、一定の減災機能というか、減災効果は発揮していたのではないかというようなことです。特に釜石港の湾口防波堤につきましてシミュレーション等をやっておりますが、津波の高さを4割、それから、流速につきましては7割低減させている。それから、津波が防潮堤を超えるまでの時間を6分間遅らせた、こういった効果があったということです。

これに対して右側のご指摘の方なんですけれども、例えば八戸の北防波堤も大きな被災を受けておりますけれども、こういったものが被災すると、防波堤の本来の機能であります静穏度の確保ができなくなって、荷役ができなくなるような状態があるということで、そういった平常時にも役立っているというような、そういう観点も記載すべきではないかというようなご指摘をいただいております。

それから、次の2のところですけれども、「津波対策における課題」をまとめております。大きな課題は、冒頭に申しましたように、今回の大きな津波を踏まえて、それをどう設計なり防護目標に反映させていくのかという、想定する津波の見直しというのが一番大きなところなんですけれども、そういった津波の再現期間とか規模とかというのをどう設定するのかということを書いております。

それから、5ページをお願いします。「港まちづくりと連携した防護のあり方」ということで、今回の津波のような大きな外力を防潮堤等の構造物ですべて防護するというのは難しいということで、そういった津波に対しては、ハードとソフトを総動員した防護目標の設定が必要になるだろうというようなことを書いております。あるいは現在の防護ラインの問題とか、港湾からの漂流物で被害を拡大させたり、そういった問題もあるということを書いております。そういった問題意識に立ちますと、避難対策の充実が必要になるということを(3)でまとめております。特に地域防災計画にどう位置づけるかということとか、防災教育、あるいは避難施設の配置といったような問題、それから、避難のためのハザードマップについての問題等があります。

それから、(4)では、今回の津波災害は非常に広域的な災害だったということで、一般に大規模な津波ですと広域的な災害になりますので、これからその発生が懸念されております東海、東南海、南海地震等への対応もそういったことを踏まえてやる必要があるといっ

たようなことを書いております。これについては右側のほうにご意見がございまして、東南海等の対策推進地域では、三陸等に比べても防災施設のレベルの達成度が低い現状であるといったようなご指摘とか、そういったことを踏まえて、東南海等の災害対応について1章を立ててもいいのではないかと、もう少し扱いを大きくして記述すべきではないかといったご指摘をいただきました。

次の6ページですけれども、今回の津波災害の後で、港湾のほうでも応急対応でいろいろこの3カ月間やってきたわけですが、その過程でいろいろな課題が出てきました。そういったことをここに、順不同ではありますが、列挙しております。これに対してのご意見は、2つ目の○ですけれども、港湾の場合、堤外地は浸水するため、緊急物資の輸送等被災直後に必要な機能を応急的に復旧させることが大切であると、そういった観点も盛り込んだらどうかというご指摘をいただいております。

次、7ページをお願いします。7ページが中間取りまとめのコアな部分になります。「津波外力と防護水準のあり方」ということで、津波の大きさや発生頻度に応じた防災・減災目標の明確化というのをまず挙げております。こちらにつきましては、資料の10ページをご覧くださいなのですが、減災・防災という2段階の総合的津波対策ということで、津波のレベルを2つのレベルに分けるといようなことを提案しております。1つが防護レベルの津波ということで、これは、その地点で施設の供用期間に発生する可能性が高い津波で、数十年から数百年に1回ぐらい発生するような頻度の津波です。これに対して、人命を守るとか、財産を守る、あるいは堤内地の経済活動の継続をさせるとか、あるいは発災直後に必要な港湾機能の継続を図ると、こういった防護目標があるだろうと。

それから、もっと大きな津波ですが、減災レベル津波ということで、その時点で想定される最大規模の津波というのがもう1つのレベルです。これは数百年から千年に1回程度の発生頻度のもので、東北地方での今回の津波はこれに当たります。これに対しては、人命を守る、それから、堤内地の財産を全部守るのは不可能ですが、経済的損失の軽減を図るとか、あるいは大きな二次災害を防止するとか、そして、施設が壊れても早期復旧が可能になるような防護目標といったものが考えられるということです。

次の11ページをご覧くださいと思いますが、こういった考え方は中央防災会議の専門調査会でも議論がされておまして、先だって6月26日に専門調査会のほうで中間取りまとめがされております。港湾分科会における防護レベル津波と、それから、減災レ

ベル津波と、言い方は少し違うのですが、同じような基本的な考え方で整理がされております。防護レベル津波につきましては、「防波堤など構造物によって津波の内陸への侵入を防ぐ海岸保全施設等の建設を行う上で想定する津波である」ということです。それから、減災レベル津波に対応するものとしては、「住民避難を柱とした総合的防災対策を構築する上で設定する津波である」というように定義をされております。詳細な説明は省略しますが、それに対して対策の考え方が右に整理しておりますように取りまとめられております。

またもとに戻っていただきたいのですが、7ページの(2)津波の外力設定と構造物設計に関する新たな方向ということで、粘り強い構造の追求ということがあります。こちらのほうは12ページのほうに少し図解したものを載せておりますので、そちらをご覧くださいのですが、津波というのは繰り返しますので、第一波目で大きな被害を受けたとしても、倒壊せずに残っておりますと、第二波目以降の津波を減災することができるということになりますので、そういった粘り強い構造というのを先ほどの減災レベル津波に対しては求めていく必要があるのではないかとということです。

12ページの中ほどに釜石港の湾口防波堤の設計外力を書いておりますが、一般に港の防波堤というのは、台風とか冬季風浪等の非常に大きな波といますか、そういう厳しい波浪条件で設計をしておりますので、防護レベル津波のような津波では壊れないような設計になっております。それを真ん中のほうに書いております。例えば釜石湾口防波堤の設計波浪としては、水平波力で言いますと、延長1メートル当たり2,373キロニュートンという力を想定して設計をしております。防護レベル津波ですと、明治39年の明治三陸津波ですが、これの水平波力は、左にありますように1,135キロニュートンということで、真ん中の2,373キロニュートンよりも小さいということです。

今回の津波ですと、これが、右側にありますように2,481キロニュートン/メートル当たりですが、これが真ん中の2,373キロニュートンを若干上回っている程度であるということで、少し工夫をすれば、右側の2,481キロニュートンをクリアすることもそんなに技術的に不可能ではないと考えられます。そういうことで、下のポンチ絵にありますように、例えば津波による横方向の波力、これでケーソンが滑って基礎マウンドから滑落するということになりますけれども、それを防止するためには、例えばこの基礎マウンドを若干、港内側を嵩上げするというようなことをすれば、それが抑えられ

る。あるいは今回、津波がケーソンの上から越流しまして、その結果、港内側の基礎マウンドが洗掘をされて壊れておりますけれども、これを防止するために、被覆ブロックを増設するといったようなことをやればいいのかということで、こういったことをやりながら粘り強い構造というのを形成していくというようなことだろうと考えられます。

それから、もとに戻っていただきまして、8ページです。港湾における防護ラインのあり方ということで、これまでの防潮堤が海岸線に沿って一重にしかない単線防護という形から、減災レベル津波、大きな津波を想定した場合に、それを超えてきますので、多重防護といったようなやり方に転換する必要があるということです。これについては13ページのほうにポンチ絵を書いています。

13ページは、発生頻度の高い津波、いわゆる防護レベル津波に対する考え方ですけれども、ここについては、現行の防護ライン、ここで津波を防護する、守り切るというようなことでやっていく。そのためにもできる限り連続した防護ラインを形成することが必要だということです。

それから、その次の14ページですけれども、もっと大規模な津波に対しては、現行の防護ラインだけでは防ぎ切れませんので、いわゆる堤内地のほうも浸水することを前提にして土地利用を見直すとか、あるいは避難施設を整備するとか、さらには一番奥のみなどまちエリアと書いておりますような市街地には浸水しないようにするために、例えば臨港道路の防護壁の嵩上げとか、そういったことをやっていく多重防護方式に転換していくという考え方です。

それから、8ページにまた戻っていただきまして、(2)で防護ラインの外側の防護方策ですけれども、堤外地ですので、ここは防護レベル津波でも浸水をするというようなこととなりますので、それを全体に、例えば漂流物の防止を図るような措置を講じるといったようなことが必要になってまいります。ここでいただいたご意見といたしましては、石油タンクなど民間の施設がありますけれども、そこは港湾の防災力を向上させるためには重要な課題ではないかということで、そういう記述が少ないのではないかといったご意見をいただいております。一方では、3つ目の○に書いてありますが、消防法といった別の法体系との関連もありますので、これらと協調すべきではないかということで、港湾の観点と消防法の観点からどういう対策がよいかというのを書き込むべきではないかといったご意見もいただいております。

それから、9ページですけれども、今までは一般論でしたけれども、今回の被災地の復興計画と港湾の津波防災対策という観点で整理をしております。まず基本的考え方ですけれども、防波堤・防潮堤といった津波防災施設の復旧計画は、被災地の復興まちづくり計画と関連を考慮して策定する必要がありますので、その関連を考慮して、どういった検討をしていったらいいかということを書いています。これについては15ページのほうにその考え方を書いております。防波堤、防潮堤についても幾つかの復旧の代替案が考えられますので、それをもとに津波氾濫シミュレーションを行いまして、それをまちの復興計画と照らし合わせて、妥当なものを採用していくということです。

それから、最後に、避難に対する支援ということで、今回の津波の教訓を踏まえたと、やっぱり避難というのは非常に大事だということで、そこをまとめておりまして、特に避難支援情報、今回、GPS波浪計のデータというのが非常に注目されていますけれども、一方で、このGPS波浪計が途中でデータ電送がとまってしまっていますので、そうならないような、システム多重化といったようなことをやるべきではないかということを書いています。こういったご意見をいただいた上で、今、修正作業をしております、先ほど申しましたように、7月6日の第3回で取りまとめることを考えております。

説明は以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。防災部会における検討状況、次回が中間取りまとめを行う最終でございますが、今ご報告いただいた内容につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いしたいと思います。

【委員】 私もこれそのものを説明する立場にはないのですが、似たようなことをいろいろなところでしゃべったり、説明したりする都合上、感想を言うと、2点ちょっと修正したほうがいいかなという感じがするところがあります。1つは、12ページの図がありますよね。湾口防波堤の絵ですけれども、これは、マウンドがあって、上にケーソンがあるのだけれども、マウンドのほうが実は海底からはるかに大きいんですよね。この絵だと、マウンドというのは単に土台で、その上のケーソンだけで役立っているかのように一般人は思う。だけど、実際はケーソンが少し転げても、下のマウンドの膨大な何十メートルのいわば防波堤ですよね。それが効いているというのはこの絵だとわからない。普通の人に説明してみても、そこがわからなかったんだということを何回か私はわかった気がしましたので、絵をつくるときの工夫として、もう少しマウンドを大きく、下から立ち上がってい

てという絵が必要ではないかと思えます。

もう一つは、これも一般によく誤解を受けるところですが、8ページのところで、「単線防護から多重防護へ」という表現があって、この多重防護というのが、空間的に第1線目があって、第2線目があつてと、何段階も何段階にもやっていくというような要素を感じる用語なのですけれども、もちろんそういうものがないとは言わないですよ。2線堤なんていうのはそういうものだけれども、ここに書いてあることの主要な内容は、いろいろな手を打つことによって総合的に手を打とうという趣旨ですよ。だから、この多重防護という言葉がかなりの誤解を生んでしまうという感じを受けています。だから、僕は、総合防護とか、総合防御とか、「総合」という言葉が「多重」よりもフィットしているのではないかという感想を持っております。

以上です。

【海岸・防災課長】 ありがとうございます。防波堤のこのポンチ絵につきましては、実はこれは一般的な防波堤をイメージして書いていまして、必ずしも湾口防波堤のイメージだけで書いているものではないものですから、こういうふうになっているのですけれども、湾口防波堤等の説明のときには、確かにご指摘のようにマウンドのほうが大きいということもありますので、それは注意していきたいと思えます。

それから、「多重防護」という言葉の使い方、これは確かに誤解を生む部分もあると思うのですけれども、交通政策審議会の計画部会のほうでも議論がされていますので、そちらの言葉の使い方と合わせていきたいと思えます。

【委員】 そっちでも同じことを言うつもりです。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにございませんか。

【委員】 2点あります。1点は、「主な指摘」には、非常に重要なことが書かれているのですが、かなり変更しないと指摘に添えないと思われるような指摘がたくさんあると思うのですけれども、各ページにある「主な指摘」をどの程度取りまとめの中に入れると考えておられるのか伺いたいというのが1点です。

もう1点は、5ページ目のところで、下から2つ目の○で「国の出先機関が大きな役割を果たすことが再認識された」と書いてあるのですけれども、これは、だから、国の出先機関をしっかりと残そうということをおられるのかなど。私は、詳しいことはよく分かりませんが、公的機関や組織を合理的に変えていくために、国の出先機関ではなくて自

治体のほうの機関に組み入れていくという動きがあると思いますが、今回、たまたま国の出先機関が大きな役割を果たしたということと、今後の地方に国の出先機関が必要であるということとは別だと思えます。そういう役割が何らかの形で果たされなくてはならないという意味で、ある役割が再認識されたということで、そのとおりだと思うのですけれども、だからどうするという事について、このコメントが何か意味を持つのであれば、少し違うのかなというふうに感じました。2点です。

【海岸・防災課長】 まず第1点目ですけれども、いただいたご指摘は、極力全部反映したいと思っております。それで、実はこれは6月3日のバージョンしか公表していませんので、それしか今日の資料には書いていませんけれども、先々週、各委員の先生に送った、見直したものについては、もう、章立てからがらっと実は変えておまして、それに対して修文意見をいただいて、それをまた今、反映しようとしておりますので、かなりの部分が反映できるのではないかと考えております。ただ問題になるのは、民間施設、特に石油タンク等、ここをどこまで書けるかというのが少し残るかなとは思っています。これは第2回防災部会でも一部、民間の業界の委員の方からのご指摘もあり、かといってやっぱり大きな問題ですから、どういうふうを書くかということで、今、実は調整をしているところです。

それから、2点目につきましては、これはまだ骨子の段階なので、少し舌足らずで誤解を与えてしまうかもしれませんけれども、言いたいのは下から2つ目の○のところに書いてありますように、広域的な対応体制をどうつくるかというのが大事だと、そういう認識です。国の出先機関が果たしたのと同じような機能が発揮できれば、それは別に組織形態は問題ないのであって、広域的な体制をどうとっていくかということだろうと思えます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。冒頭でご報告がありましたけれども、この防災部会の中間取りまとめ（案）の最終案が、来月7月6日に部会が開かれて、そのときに完成するという予定になっております。したがって、今、事務局からご報告がありましたように、いろいろな意見を頂戴しながら、報告書の構成とか表現内容等も含めて、今、修正途中でございます。この審議会では、たくさんの意見を入れていただくとしたら、今日が最終かもしれませんので、できるだけ今のようなご意見を賜りたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【委員】 今の出先機関の関係で一言だけ感想というか、お願いなのですが、確かに出先機関の関係、いろいろ動きがある可能性があるのですが、その組織形態にかかわらず万全の対応をとっていただきたいということでは、今のやりとりと全く同じ意見ですが、ただ、1つ強調していただきたいのは、出先機関にしても、国土交通省の本体にせよ、こういう防災とか施設の整備に関して持つノウハウをぜひ積極的に活用していただきたい。これは、言ってみれば自治体の側ではなかなかこういった防災に関するノウハウが継承されないことが多いと思いますので、ぜひその辺は国の機関の強みとして、特にソフト面に関して防災のノウハウを積極的に自治体に提示していただく、そういう考え方を強調していただきたいと思っております。感想です。以上です。

【海岸・防災課長】 ありがとうございます。そういった部分も文章の中に入れてたいと思います。ありがとうございました。

【委員】 15ページの最後の「復興まちづくり計画と港湾の復旧・復興計画の調整手順」のところですが、このグリーンの部分のまちの復興計画のところは、これは港湾局ではないですね、あくまで地方自治体の、いわゆる都市計画の中でこのまちの復興計画案が出てくるという形になって、それとこの防波堤の計画のところを真ん中の黄色のところできいろいろと調整しながら進んでいくと、そういう理解でいくのだろうと思うのですが、まちの復興計画がそんなスピードで上がってくるのかというところは非常に懸念するところであります。地元からボトムアップで上げてくるとなると、いろいろな利害が輻輳しながら、特に土地利用だとか、これから町づくりをどうするのかというのは、いろいろな業種の方があって難航すると思うのですが、できるだけスピードを上げてやっていくことが望ましいですが、このスピードで間に合うのでしょうか。

そして、例えばこの計画案が全部まとまらないと、こういった港における防災の計画が立たないというふうなものと違って、一緒に並行的に進めていけるような、そういう手順をぜひお願いしたいと思います。今日は津波はなかったですが、今日も結構大きな地震が信州のほうでもありましたし、まだまだ油断は許されないところですが、復興計画を待ってやっているのでは、スピードが間に合うのかなと心配します。民主的な手順でやるというのは結構なことですが、スピードアップのためには、ここの調整手順をもう少し早く意思決定できるような仕組みにぜひしていただきたいということを希望いたします。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局のほうから何かございますか。

【海岸・防災課長】 ご指摘のとおりでございます。まちの復興計画がないと、それをどう守るかという防災計画もつukれないのではないかという考えもありますし、一方では、現実には言われていますのは、防波堤、防潮堤でどこまで防護するかというのが示されないともちの復興計画もつukれないというようなこともあります。そういうことで、両方を同時並行で検討して、最終的に一本化していくということが必要になりますので、15ページにありますように、幾つかの代替案を検討して、それをまちづくり側にお示しをして復興計画を練っていただくと。また、まちの復興計画がある程度固まってくると、防護計画についても若干それに沿った見直しをするというようなことにならざるを得ないと思っております。そこはそういったスキームになりますので、港ごとに復興会議といひますか、関係者が集まった復興協議会みたいなものが立ち上がっておりますので、その中でこういふことを示して、早く計画づくりが進むようにやっていきたいと思っております。

【計画課長】 補足です。具体的には、今度の第3次補正予算というのがこれから復興関係で組まれてきますので、そこを目標に置いて、各港では、先ほどありましたような復興会議を立ち上げて、復旧・復興計画の中に生かしていこうと。そのためにはこの防災部会で、7月6日に中間取りまとめを出していただけますので、それを受けてその作業を先に進めて、早くできるように進めていくことにしています。

【分科会長】 ありがとうございます。阪神・淡路大震災のときの私の経験では、委員がご心配になられたように、非常にディテールのまちづくり計画まで行かずに、2段階復興計画というのをやりました。あと道路とか、あのときは津波はなかったのですけれども、骨格構造としてどういう構造にするのかということを決めて、それを大きなブロック割にして、先にそれを決めてしまう。その後、各ブロックの中のまちづくり計画は地元の方々と話し合いながら、これは5年、10年というタームでかかっている復興計画なのですね。ただ、当初の案では、大きなブロックだけをまず計画の枠組みとして決めてしまう。多分、そのときに道路をどこまで通すとか、あるいは防波堤をどこまで高くしておくとかいう段階のものが第1段階で決まると思ひます。したがひまして、15ページの図では時間軸がございませんので、何か上の案が全部詰まるまで防波堤が決まらないような錯覚を感じてしまひますが、表現の仕方、あるいはこの図を使った説明としては、時間軸タームを考えながら、このすり合わせが必要だというようなことを説明していただくようにでき

ればなど考えてございます。

【委員】 いささかテクニカルなコメントで恐縮なのですが、「粘り強い」という用語が1つのキーワードとして今回出てきました。これはレジリアンスの日本語訳だろうと思うのですが、粘り強いというのは、本来はシステムとかそういうものに使われている言葉で、そこには総合化というのと多重化という2つの要因で粘り強さを表現しています。もちろん構造物の粘り強さということもさることながら、本当は「減災」という概念の中に粘り強さというものを位置づけていくことが必要だと思います。わかりやすさということで言えば「減災」という言葉でいいと思うのですけれども、そういうニュアンスを持っているということはベースとして認識しておくことが重要だと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局のほうから、用語の使い方に関するご注文なのですが、いかがでしょうか。

【海岸・防災課長】 ご指摘のようなニュアンスを工夫できればいいのですけれども、検討してみます。ありがとうございます。

【分科会長】 ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、防災部会における検討状況の報告については、これで打ち切らせていただきたいと思います。

3番目の議事に移らせていただきますが、「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について」ということで、事務局のほうからご説明をお願いしたいと思います。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官の真田でございます。従前よりご議論いただいております基本方針のご審議をいただきたいと思います。

それでは、資料に沿いましてご説明をさせていただきます。まず資料3-1をご覧ください。この基本方針の見直しにつきましては、港湾法の改正を受けてということで始まりましたが、その後、東日本大震災があり、いわゆる防災についても見直しをしようということになっております。まずこの資料3-1は、この防災関係についてのご説明です。従前よりご説明をしている部分もありますので、時間の関係もありまして、かいつまんでご説明させていただきます。

1ページ、表紙をめくって目次をご覧ください。ここに1から5番までの目次が書いてありますが、1の大震災の概要と、2の今までの港湾局における防災の取り組みについて

は、これまでもご説明をしまいいりましたので割愛させていただきます。本日は、13ページ目の東日本大震災を受けた課題、教訓、ここからご説明させていただきます。14ページをお開きください。

臨海部の産業・物流エリアの被災状況ということで、特に荷役機械、企業の私有護岸、それから、上屋の破損、危険物取扱施設ということで、今回の津波災害での大きな特徴は、港湾の産業・物流機能が大きく失われたということです。

次の15ページをお開きください。そういう大きく被災を受けた産業・物流機能がどういう形になっているかという状況です。復旧がなかなかうまくいかず、時間を要しているということが言えるかと思います。業種別にどういう影響を受けて、どういう復旧になっているかということが書いてあります。例えば紙製品のように、日本製紙石巻工場では復旧が9月末になってしまうということで、非常に遅くなるとか、その上の飼料も10月ぐらいから稼働ということで、大きく被災の影響を受けている。一方で、物流関係ですが、仙台塩釜のコンテナターミナルは、やっと6月8日からコンテナ船が運航を開始しており、それから、フェリー関係、RORO関係が5月、6月から復旧し出しているという状況です。

次、16ページです。今回の東日本大震災を踏まえた産業・物流による課題と対応です。大きく被災の分類を、地震、津波、風評被害の3つに分けています。いろいろな被災を受けましたけれども、これまでの対応策では、なかなかカバーし切れなかったということを課題に書いております。一番右側の欄です。まず地震ということでは、荷役機械の防災機能強化というものが改めて認識された。公共の部分については耐震強化岸壁ですとか、そういう形で手当てをしまいいりましたけれども、特に民間の荷役機械などについては、こういうものについてまだまだ足りない部分があったということで、いわゆる港湾の荷役の大部分を担っている民間の荷役機械が止まったことによって、臨海部もしくは背後の産業が止まってしまったという現実がありました。

次に、防波堤が大きな津波で壊れてしまいました。これは復旧はするのですが、何しろ常時使っている港湾です。これから台風とか、波の高い時期を迎えるに当たって、防波堤がなくなってしまって復旧する間、岸壁は生き残ったけれども、そこで波が高くて船が着けないというようなことが生じます。そうすると、早く復旧をしなければならぬということで、先ほど防災部会で説明があった「粘り強い」という、復旧をするにしても、安く

早く復旧できるような構造というものが求められているということが1つの教訓として残っています。3つ目はリダンダンシーということで、太平洋側が今回やられましたが、日本海側でどういう対応ができるのかという課題があります。これは全国的にもありうると思います。

次に、津波については、もう防災部会の報告にありましたように、浸水を前提ということになっております。①から⑦までどういう課題があるかということが書いてありますが、①から④までがハード、また④から⑦までがソフトということですが、こういう対応を一つ一つこなしていけないといけないだろうということです。

最後に風評被害、国内外への港湾の利用に関する情報の発信の強化が求められるだろうと考えます。例えば横浜港あたりでも、協議会をつくって港内の大気・海水等の放射能濃度を発信をいたしました。それまでの間、相当数のコンテナ船等が抜港をしてしまったというような状況を踏まえて、この発信力というものが相当重要だということが今回、課題として残ったということです。

次、17ページに防災・減災のイメージということで、18ページ、19ページは今、海岸・防災課長のほうからご説明をしました防災・減災をどう考えていくということで重複しておりますので、説明を割愛いたします。

最後に、20ページ目ですが、先ほど計画課長からも話がありましたように、各港でどういう復旧・復興をしていくかについて、私どもは「産業・物流復興プラン」ということで、各地域地域の実情に合わせて復興会議、またこういう協議会などを立ち上げて、3次補正などを活用しながら、ハード・ソフトの一体的な復旧・復興事業をやろうということをしております。その1つの要点となるのが、やはり背後にある、真ん中辺りのピンクになっておりますが、こういう日本の経済を支えている産業界をどう早く立ち上げていくか、どう力を入れていくかということが中心になるかと思っております。そういう意味で、「産業・物流復興プラン」という名前をつけています。

以上が防災に関するご説明です。

次に、資料3-2をご覧ください。改めてここで基本方針の変更の主な内容についてご説明をいたします。

パブリックコメントや、後で説明をいたします関係機関などの御指摘などを踏まえ、幾つか変更点を加えています。その主な点をここに列挙しています。①と②については、港

湾法改正に関するところ、③については、ただいま企画室長からご報告のありました国際バルク戦略港湾の選定を踏まえた記述、④が今説明をいたしました東日本大震災を受けた記述、⑤⑥⑦が新しくご説明をするところです。1つは通称低潮線保全法と言われていますが、低潮線保全及び特定離島港湾施設の整備に関する事項の記載ということを加えています。また、国土交通省新成長戦略を踏まえて、クルーズ船の寄港促進に関する事項の記載をしております。最後に日中韓物流大臣会合の共同声明を受けて、トラックシャーシ、いわゆる国際貿易をする際のシャーシの相互乗り入れの実現に向けた事項を記載しております。詳細は後で新旧対照表でご説明をいたします。

次に、資料3-3です。本日現在でパブリックコメント等を受けて、皆様からどんなご意見があったかということをご紹介いたします。

まず最初に、この港湾分科会の皆さんからいただいたご意見をまとめています。前回からの修正点といたしましては、まず1ページ目ですが、最後の5番のところ、先ほどの風評被害、いわゆるコンテナ船が抜港をして寄港しないということに対して、発信力を高めるべきだというご指摘をいただきましたので、後ほどご説明します文案の中に、「積極的に」ということで、より強力に発信を高めていくという言葉を追加しています。

次に、2ページ目です。項目で言うと6番です。南鳥島、沖ノ鳥島の離島の港湾整備、いわゆる特定離島の港湾整備については位置づけるべきではないかというご指摘を頂き、この特定離島の港湾施設の整備、また低潮線の保全の話を追加しています。

また、最後の9番です。国際戦略港湾を位置づけて、運営会社を運営するにしても、人材というものが非常に重要になるのではないかとご指摘をいただきました。そのとおりでございますので、「人材の確保」という言葉をつけ加えています。

以上がこの港湾分科会でのその後のご意見に対する対応です。

3ページ目以降がパブリックコメントです。防災対策、港湾保安対策、地球温暖化などいろいろなご意見をいただきました。詳細なご説明は割愛させていただきますが、4ページ目をご覧ください。後で新旧対照表のほうで文案はご説明いたしますが、この5と6番で、「港湾空間の適正な管理」の項目があります。そこに、「防波堤の釣り利用等の多様なニーズを踏まえ、港湾施設の有効活用の観点から適切な管理の取り組みを進める」ということを加えようと思っております。それに対してご意見がありました。1つは、防波堤というところは波も来るし、安全ではないので、安全性への配慮が必要だというようなご意

見、一方で、6番では、実はこういうことを待ち望んでいたのだと。そういうニーズを適切に踏まえて施設の有効活用に関する施策を推進してほしいというご意見がありました。これらの意見を踏まえて、「安全性を確保した上で」ということをたいと思っております。

次に6ページ目です。港湾管理者からもいろいろなご意見をいただいています。実は港湾管理者からはたくさんご意見をいただいて、今でも引き続きご意見をいただいているところです。ここでは、現段階において基本方針の書きぶりに修正を加えたところのみ記載しております。2つありました。港湾管理者から、先ほどの防波堤の釣り利用というところで、安全対策が万全ではない、また緊急時の避難対応など課題が多いというご指摘、そこについては「安全を確保した上で」という表現を加えています。2番目については、語句の適正化というご意見でした。

次に7ページをご覧ください。これは関係省庁、関係行政機関からの意見です。修正点は7ページ目の2番、離島のところで「就航率」という言葉を使っていましたが、「運航率」のほうが適切ではないかということで、「運航率」に修正しました。それから、8ページ目のところで、最後の4番ですが、これは実は総務省からいただいた意見ですが、これは12年、16年、20年の変更時もそうなのですが、基本方針を変更すると、何とかを進めるとか、図るとか、推進するとか、書かれていますけれども、そうすると、国のみならず港湾管理者、いわゆる自治体の業務量が増加するのではないかとのご指摘がありまして、可能性は否定しませんというお答えをしています。

以上がパブリックコメント等のご意見の対応です。

次に、資料3-4をご覧ください。付箋を貼っていますので、簡単にご説明をいたします。1ページから2ページにかけて、先ほどの低潮線保全に関する海洋利用の話をつけ加えています。5ページ目、ここは国際戦略港湾、またコンテナに関する部分ですが、今回の東日本大震災を踏まえて、ちょうど真ん中の「委員のご意見を踏まえ追加」というところですが、「大規模災害時に一定の基幹的な国際海上コンテナ輸送機能が確保されるよう防災上の配慮を行う」と付け加えております。「選択と集中」を行って、我が国全体の3分の2以上のコンテナ貨物を扱っていくこの国際戦略港湾が防災上弱いのでは困るということで書き加えています。

次に、9ページです。先ほどご説明をいたしました日本と中国、韓国、いわゆる国際貿易のシャシーの相互通行を推進していきましょうという記述。次が、12ページ目です。

ここについては、参考資料の2ページ目をちょっとご覧いただきたいと思いますが、セキュリティの話が書いてあります。「出入管理情報システム/PS (Port Security)の概要」と書いていますが、いわゆる Port Security カードというものを新たに発行して、出入管理情報システムの高度化を図っていこうということがありますので、基本方針にもその旨を記述しています。

次に、19ページ目です。「また」というところからですが、これはクルーズ振興の話です。先ほどご説明をいたしましたけれども、国土交通省の新成長戦略を受けまして、日本への寄港促進を図っていこうという記述を加えています。

次に21ページ、ここが先ほどからご説明をしております防波堤の釣り利用の関係です。「港湾空間の適正な管理」というところですが、ちょっと読ませていただきますと、「さらに、防波堤の釣り利用等の多様なニーズを踏まえ、安全性を確保した上で、港湾施設の有効利用の観点から適正な管理への取組みを進める」というところですが、参考資料の4ページをご覧ください。ここに「魚釣り施設の管理事例」ということで、新潟東港防波堤の釣り開放の事例が書いてあります。先ほど、いわゆる慎重に対応すべきだというご意見があったのは、特に港湾管理者サイドから、やはり防波堤というのは波も来るし、逃げ場もないので危ないんだと、リスクがあるんだということをよく言われます。しかし、釣りが好きな方は防波堤入口のフェンスに掛けてある南京錠を何回破ってでもやっぱり入ってしまうという現実のイタチごっこがあります。これは港湾管理者にとって、大きな永久的な課題かと思われていたのですが、発想の転換をしまして、ここに書いてありますように、NPO法人などにきちんと委託をし、浮輪や安全策や指導やマナーの向上など啓発を行っていけば、釣り人はきちんときれいに防波堤で釣りをして、かえって海難事故も防げるんだというような思想に立ってやればいいのか、そうすると、逆に入ってはいけないところではなくて、入っても魚がたくさんとれるようなところであれば、皆さんそういうところを好んで、釣りなどで利用していくのではないかと、こういうことです。

先ほど申しましたように「安全性を確保した上」という表現は加えておりますが、どこもかしこも防波堤はNPO法人に委託をして開放するというものではございません。やはり技術上、物理上、開放してもだめなところは開放しない。しかし、開放できるところは、こういう工夫をしながら、皆さんのレクリエーションのご期待に添えるところがあるのではないかと、きれいな環境も逆に守っていけるというような発想です。そういうことを

基本方針にも書き込んだということです。

すみません、説明が長くなりましたが、24ページ目です。ここについては、戦略的な港湾施設の維持管理の話があります。これから、できた構造物の維持管理というものが非常に大変になってきます。相当な予算が必要になっています。その中でどう予防保全的に、戦略的に保全をしていくかという技術を基本方針にも書き加えました。「予防保全的な維持管理への転換を推進する」という記述にしています。

31ページ目は、先ほど説明があった国際バルク戦略港湾の選定を踏まえた表現を書いています。すべては読みませんが、物流効率化の効果を発揮するために産業立地の再配置や企業間連携などの強化、そういうものと相まって船舶の大型化に対応した港湾機能の拠点的な確保を図るということを書いています。

次に42ページ目です。ここは港湾間の連携についてです。東日本大震災を踏まえて、緊急的な人や物資の輸送を支える海上輸送機能を確保するために、関係者間の連携、いわゆるリダンダンシーということ想定した事前のネットワークなり連携を図っておくべきだという記述をしています。

次に、最後ですが、46ページ目です。ここは第5章の港湾間の連携に関する記述ですが、特にここは東北地方の記述で、今回の東日本大震災が起こった東北地方については、特出しとして東日本大震災を踏まえた記述、港湾間の連携を特に図っていくという記述を加えています。

以上が前回から記述を見直したところです。

最後に資料3-5ですが、スケジュールをご覧ください。本日6月30日、最後の実質的な審議になろうかと思えます。7月22日に分科会を行いまして、交通政策審議会の答申をいただきたいと思っております。9月ごろの基本方針の変更告示の予定は変わっておりません。

以上です。ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございました。基本方針の変更案をご説明いただきましたが、これに関連してご意見、ご質問を賜りたいと思えます。よろしく願います。

【委員】 方々から議論が起きるところだと思うのですが、先ほどの釣りの安全性のところですけど、「安全性を確保した上で」という表現は避けたほうがいいのではないかなと思います。安全性を確保するというのは、多分極めて難しいのではないかなと思いま

す。相手は自然ですので、本当に安全性を確保したら立入禁止になってしまうので、「安全性の確保に努めた上で」くらいのことではないかなというふうに思います。最後はやはり自己責任だと思うんですよね。この表現はちょっとリスクが高過ぎるなというふうに感じます。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。ここは国民の皆様から賛否両論いただいておりますので、今の委員のご指摘を踏まえ、検討させていただきます。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご意見等ございませんか。

【委員】 ちょうど私も申し上げようかなと思っていたところを委員からおっしゃっていただいて、僕も同感です。というのは、今回の防災、津波対策のほうでもある程度のところまではプリベンションだけど、そこからは減災でミティゲーションだ。そのときには、要は施設対応だけでは当然限界があるわけで、ユーザーも上手な行動をしてくださいねと、避難や何かですね。要するに施設管理者だけではなくて、いろいろなところがそれぞれの責務を果たすことによって総合安全性を高めるという発想に立っているのですよね。それは大きな前進なんですけれども、それを例えば日常的な危険問題にも転用していくと、いわばそれぞれがそれぞれの安全の責務を果たすというのかな、そういう社会をつくることによって、いろいろな施設がよりよく使われ、よりよく安全を確保していくというところにいこうじゃないですかという発想ですよね。だから、この釣りの話と東日本大震災はつながっていると思うとおっしゃるとおり、書きぶりをもう一歩、自己責任に近い側の表現をしていってもいいのではないかと私も感じました。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。同じようなご意見ですが、事務局のほうとも相談しながら、またさらなるパブリックコメントもたくさん来ているようでございますので、それらを総合的に見ながら、文書の修正のほうはさせていただきたいと思います。

ほかにご意見ございますでしょうか。特によろしいでしょうか。先ほどご説明があったかと思いますが、「基本方針変更のスケジュール（案）」というのが資料3-5についてございます。

【港湾計画審査官】 ちょっとよろしいですか。そのスケジュールですが、実はこの分科会に間に合うようにということで、パブリックコメント、ここにも結果をお示ししましたけれども、ちょっと駆け足でやりました。これは政府でやっているeガバメントという

電子媒体でやったもので、締め切りの午前0時を過ぎるとホームページでクリックしてもページが開かないような形になって、意見を出したかったんだけど、もう受付締め切りで意見を出せなかったという話がありました。今回、このパブリックコメントは、法令に基づかないものなので、逆に言うと何回やってもいいということで、もう少しいろいろなご意見もあろうと思われまますので、まだ7月22日まで時間があることから、もう一度やっで広範なご意見をいただきたいと思っています。ご報告です。

【分科会長】 ありがとうございます。まだパブリックコメントが押し寄せているようでございますので、それもできるだけ取り込んでいただいた形で最終案をつくりたいということで、ご了解をよろしくお願ひしたいと思ひます。これに関連しては、これ以上ご意見、ご質問ございませんか。よろしいでしょうか。はい。ありがとうございます。

それでは、次の議事に移らせていただきたいと思ひます。「平成23年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について」、事務局からご説明をお願ひいたします。

【振興課長】 振興課長の田邊でございます。まずA4縦書き、右肩に資料4と書いております資料をご覧いただきたいと思ひます。中身については、この後すぐにご説明いたしますが、「平成23年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）」ということで、ページをめくっていただきますと、1ページ目に表がありまして、これが基本計画の計画事項になっております。左側のほうから施設名として、上屋、荷役機械、ふ頭用地という、それぞれの施設ごとに右側に数量、事業費、それから、実施する港名等が書いてあります。一番下にはこのページの総事業費が書いてあります。2ページ目も同じような構成になっておりまして、左側に都市機能等用地、工業用地、それぞれ数量、事業費、それぞれ実施港名等が書いてありまして、総事業費が書いてあります。これが基本計画の計画事項です。

資料といたしまして、もう一つ、ちょっと分厚いのですが、A4横とじの右肩に資料4（参考資料1）と書いてある説明資料があります。そちらのほうをお手元にご用意いただければと思ひます。

1ページめくっていただきまして、頭が2ページになっています。今申し上げました特定港湾施設整備事業というのは、下の絵を見ていただきたいのですが、港湾関係のいろいろな施設、防波堤とか岸壁とかございますけれども、こういったものは公共事業として予算を入れてそれぞれ整備されていくのですが、今回の特定港湾施設整備事業というのは、ピンクで書いた荷役機械ですとか、あるいは上屋ですとか、ふ頭用地ですとか、こういっ

たもの、それと右側の緑の部分の工業用地ですとか都市機能等用地という用地の造成事業、こういったものを対象にしておりまして、これらは、先ほどの岸壁とかと違いまして、起債を起して港湾管理者が整備をするというような形になっております。これについての計画をつくるということです。

もう1ページお開きいただきますと、今申し上げましたようなことが言葉で書いてあります。4ページをお開きいただきたいのですが、今回のこの特定港湾施設の整備事業ですけれども、一番上に先ほどご審議をいただきましたような基本方針がありまして、それに基づいてそれぞれ個別の港湾で港湾計画を立てていただく、通常この分科会でもご議論いただいているようなものですが、その計画に基づいて、次の段階として事業の実施の段階へ移る。岸壁とか航路につきましては、港湾管理者等が予算を使って整備していく。一方で、過去、若干の収益があるということで、ふ頭用地ですとか荷役機械、先ほどの特定港湾施設につきましては、起債でやるということで整理されておりますけれども、一方で、岸壁や航路、泊地、こういったものと一体的に整備をしていかななくてはいけないということで、この岸壁等の整備事業と一体としてスムーズに港湾管理者が資金調達できるように、国が一定資金の融通・あっせんをしていくという流れになっています。そのために、国が融通・あっせんするための基本となるのが今回の基本計画ということです。

5ページ目は、今私が申し上げたことの法律の内容が文章になっています。読んでいただければと思います。6ページ目ですけれども、今回の基本計画の手続ですが、一番下に港湾管理者と書いてありまして、そこから右側、①計画資料の提出と書いておりますけれども、これが個別の港施設ごとにそれぞれ事業費ですとか、規模ですとか、こういったものが提出されてくる。これをもとに真ん中の②基本計画の作成をいたしまして、本日は右上、港湾分科会と書いておりまして、点線で囲っていますけれども、諮問を受けて答申をしていただくという形になっております。この答申を受けた後、同じ②の枠の中ですが、基本計画そのものは作成されます。その後、閣議の承認をいただいて、実際に政府資金の配分ということで、左側、財務省、総務省とお話をするという段取りになっています。

7ページ目をお開きいただきたいと思います。こういった国の資金のあっせん・融通等を行う場合に、一番上、点線で囲っております公的資金というところですが、こういうものがあっせんされる資金の中に入っておりますので、ある意味有利な条件で資金が調達で

きるということになっています。7ページ目の下の丸印が2つありますけれども、1つ目のところ、直接国費を投入する港湾整備事業とは異なり、港湾管理者が地方債を起こして資金調達を行い実施するということです。

8ページ目につきましては、先ほどA4縦の資料で書いた中身を再掲しております。全額は一番下のところですが、360億円強の資金の調達計画となっております。それから、9ページ目、それぞれ港湾管理者から個々の港の個々の施設についての事業のご要望をいただくわけですが、それぞれについて、そこに書いておりますような視点から私どものほうで整理をさせていただいております。まず①として、港湾整備促進法に定められた対象事業の要件に合致するもの、例えば重要港湾等以上のものがありますとか、あるいは②ですと、審議して成立した港湾計画との整合性、それから、③として岸壁等と一体的に整備するというので、岸壁等の実施状況、こういったものの整合性が図られているかどうか、それから、④として地元関係者との調整、埋め立て申請ですとか、用地交渉ですとか、こういったものが整っているかというようなことを視点として整理をさせていただいております。

その結果として、すみません、A3の少し大きい資料になるのですが、右肩に資料4（参考資料2）と書いております。これが施設別の内訳になっております。先ほどのは港湾別だけでしたけれども。まず1ページ目を開いていただきますと、「計画対象施設の実施内容別割合」というのがあります。それぞれ上屋、荷役機械等について、後ほど表の中で新設とか増設とか、あるいは改良といったものが出てきます。これらについて見ますと、最近は特に施設についてはある程度行き渡ってきているところもありますので、基本的にはどの施設も改良のご要望が非常に多くなってきております。

それから、同じような資料がずっと続きますが、例えば4ページ目の資料をお開きいただきたいと思います。細かい内容をご説明いたしません、左上にふ頭用地と書いております表があります。これがそれぞれの港ごと、事業主体ごと、それから、整備目的、施設名ということで、どのような施設をつくっていくかと。全体計画というのが真ん中辺りにありますが、全体としてどのような計画期間で、どのような事業費を充てていくか、それから、22年度までの実施状況、それから、今回の基本計画で23年度どのような事業費を充てていくかというようなことがあります。ずっと右のほうを見てくださいと、港湾法に規定する重要港湾または政令で定める地方港湾、あるいはその右側に港湾区域内ま

たは臨港地区内、こういったものが先ほどの整理する視点として1番で掲げた港湾整備促進法の記述に合っているかと。次の港湾計画との整合というのは、先ほどの②番のところ、それから、その次の前面の岸壁が着工済みである等、関連港湾施設整備との整合が図られているか、これも先ほどの話です。

それから、その次、右側に行きますけれども、漁業補償交渉等同意済みですとか、あるいは埋立免許取得済みですとか、こういった事業の実施の可能性について、先ほどの④のところ、合っていればその下に○がついていくということです。こういった検討をいたしまして、×のついているものについては、この表ではハッチがついていますが、こういったものは、ご要望は上がってきていますけれども、今回の基本計画の中には入っていないということになっています。それぞれ施設ごとにA4の資料が入っておりますので、後ほど参考にさせていただければと思います。

先ほどの(参考資料1)のパワーポイントの資料に戻りますけれども、10ページ目を見ていただきたいと思います。先ほどのブロック図のあるところでもご説明しましたけれども、真ん中のところ、港湾管理者へのヒアリングを実施した後、4月から5月下旬にかけて計画内容の検討ということで、先ほどのような整理をしております。6月上旬ぐらいに基本計画(案)をつくって、青の濃いところ、今日が交通政策審議会の港湾分科会で議論をさせていただいているという状況です。

3月に東日本大震災が起こって計画に影響はないかということですが、今のところ、港湾管理者が非常に混乱しているようなところもあるのですが、確認したところでは、被災地のご要望については、今までどおりやっていただきたいというところがほとんどです。ただ、一部について先送りしたいというようなご要望も出ております。

それから、11ページ、全体額は、先ほど申し上げましたが、事業費が361億円ということで、対前年度比は0.92です。下のほうに計画額(案)ということで、それぞれの施設ごとの22年度実績、それから、23年度計画(案)、それと対前年度比が書いてありますけれども、例えば荷役機械のところは、荷役の効率化といった観点から前年度比が1.17倍になっています。あるいは工業用地等については、昨年の工業用地の需要等から見て0.45というようなことが出てきております。

それから、12ページをお開きいただきたいのですが、用地造成もこの起債の基本計画の中に入っておりますけれども、左側の円グラフ、今回のような起債で造成した用地につ

きましては、95%が処分済みということで、残り、上の未処分面積というのは2つありますけれども、合わせて5%程度が未処分という形になっています。それから、右側のほうで、年間の処分面積と、それから、竣工面積のグラフがあります。赤い部分が処分面積ですけれども、最近のところに赤い○印を書かせていただいております。最近は処分のほうが多くなっているというような実績です。

それから、13ページについても、工業立地の動向等を書かせていただいております。これについては見ていただければということで、最近は全体的に立地面積の伸びが大きかったのですけれども、ここのところ、若干また低下傾向にあるところ です。

それから、15ページに計画額の推移というのがあります。財政状況等もございまして、上側の黒い線、港湾関係の公共事業は、全体としては漸減しております。これに伴って一体として行う起債の関係の事業もずっと下がってきているというような状況です。

それから、16ページ以降は、今回のそれぞれの事業の概要を表しています。例えば16ページは博多港のアイランドシティ地区ですけれども、左下の写真のところを見ていただきますと、今回はふ頭用地、それから、港湾関連用地、これは倉庫会社とかに売却していくものです。それから、都市機能用地、こういったものを計画しております。

それから、17ページは苫小牧港の弁天地区というところですが、コンテナ関係は、これまで西港区を使っていたわけですが、これを東港区に持ってくるということで、そこでふ頭用地ですとか、それに伴う荷役機械、こういったものを整備していくという内容になっています。

それから、18ページ、水島港ですが、水島港は貨物が大変伸びておりまして、港の利用が非常に混雑してきたということで、ここにつきましてもふ頭用地、荷役機械等の整備を進めていくということです。その後、同じようにそれぞれの例を挙げさせていただいております。

最後に、25ページ以降に、こういった起債関係でつくっている施設についての東日本大震災での被災状況を書いております。25ページは、上のほうは仙台塩釜のガントリークレーンの脚の部分映しております。これはガントリークレーンの基地クレーターという部分だと思いますけれども、その予備の部分が岸壁の中に崩落しています。それから、下のほうは小名浜のアンローダー、ベルトコンベアのようなものですが、船に入れる部分が左側のほうにずっと長く横たわっているようなところが見えていると思います。

26ページは上屋、それから、倉庫関係です。それぞれ建屋については津波が貫通したような形で大きな被災を受けています。これらにつきましては、27ページに「災害復旧スキーム」と書いておりますけれども、それぞれの企業の負担、それから、収益に応じて国庫補助負担と書いております。全体的にちょっと見ていただくだけで結構ですけれども、荷役機械と上屋については国庫補助を2分の1入れて、右側のほうでオレンジ色の復旧事業債、黄色の部分の復旧事業債と2つに分けてありますけれども、オレンジの部分については後日、地方交付税交付金でまた支援がされるということで、それぞれ場合に依って支援がされるということでもあります。ちなみに上のほうの①と書いておりますのは、例えば荷役機械とか上屋、下の②についてはふ頭用地等が想定されているところです。

大分駆け足になりましたが、説明は以上です。

【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特定港湾施設の整備事業基本計画につきまして、ご質問、ご意見ございましたらお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

私のほうから1点だけ気がついたので、お聞きしたいのですが、A3の資料4の参考資料2の2ページ目に、福井港の上屋の計画で、港湾計画との整合性とか、審議会分科会での審議というのがスラッシュになっているのですが、これはどういう意味でしょう。

【振興課長】 福井港については、現在、地方港湾ということで、港湾分科会で港湾計画を審議するという形になっておりませんので、こういった形で整理させていただいております。

【分科会長】 わかりました。ほかにご質問、ご意見ございませんか。この基本計画につきましては、毎年こういう計画が審議会に上がってくるわけですが、従前は、先ほどご説明いただきました資料4の一覧表だけが、これが基本計画の案ですということでこの分科会に諮られたのですが、中身は全くわからないというような委員からのご意見がございまして、今日少し資料を多目に用意していただいて、できるだけ内容をわかっているようにということで事務局にお願いしましたところ、今日のような説明をしていただきました。ほぼお分かりになったと思いますが、なおご質問等がございますでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。質問がないようでございますので、この件に関しては、分科会としての答申が必要でございますので、答申案文を読み上げさせていただきます。ありがとうございます。

「答申 平成23年度特定港湾施設整備事業基本計画 平成23年度特定港湾施設整備事業基本計画については、適当である。」この文案で答申したいと考えておりますが、ご異議ございませんか。

(「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。なお、中途退席されました委員からは、適当であり特段の意見はないという意見を頂戴いたしておりますので、全員ご異議がないということで、ただいま読み上げさせていただきました答申とさせていただきますと思います。どうもありがとうございました。

それでは、最後の議事に移りたいと思いますが、「日本海側拠点港の検討状況について」ということで、これは途中経過の報告でございます。事務局からまたよろしく申し上げます。

【振興課長】 引き続きご説明をさせていただきます。資料は資料5ということで、A4横の資料を用意させていただいております。表紙をおめくりいただきまして、日本海側拠点港の形成ということで、まずその概要を書いております。中国・韓国・ロシアなどの対岸諸国の経済発展ということで、地理的に近い日本海側で拠点港を形成して日本海側地域の経済発展に貢献するというのが主な目的です。昨年11月から委員会を、右下のほうに委員名が書いてありますけれども、私どもの市村大臣政務官に入らせていただきまして、議論をしているところです。

3月11日に東日本大震災が起きましたので、内容について少し検討を加えました。災害に強い物流ネットワークの構築ということで、今回の大震災で日本海側の港湾が震災の影響を軽減するというので太平洋側の代替機能を果たしたということ、それから、地震はどこにでも起こり得るということがわかったわけですが、地震に対する防災機能確保というものを評価の視点に加えようということを考えました。左下のほうにスケジュールを書いておりますけれども、中断していたのですが、6月1日から再開いたしまして、6月3日から、現在、各港湾管理者からのご提案を公募しているところです。7月29日に募集を締め切りまして、秋ごろ結論を出していきたいというふうに思っているところです。

2ページ目は、今回、地理的に言いまして、日本海側の港というのを規定させていただきまして、この26港の中から提案をいただいて検討していくということです。

3 ページ目ですけれども、公募についてということで、現在、6月3日から公募しているわけですけれども、対象港湾は先ほどの26港、対象者は港湾管理者です。基本的には計画を募集して提案をしていただきまして、その提案を委員会で審査するという形で選定を行ってまいります。提案の仕方ですけれども、⑤のところに対象機能と書いておりますけれども、例えばそこに書いております国際海上コンテナ、あるいはフェリー・RORO船、それから、外航クルーズ、あるいは2に貨物と書いておりますけれども、それぞれの港で比較的取扱量の多いような貨物を取り上げていただいて、それぞれに目標年次、④のところを書いておりますけれども、2025年を最終的な目標に提案をしていただくということになっております。一番下の⑥に書いておりますけれども、先ほどのコンテナですとかフェリー、それぞれの機能ごとの募集とするということで、ただ、幾つかの機能で応募することも可能だということにしております。

それから、4 ページ目のところですが、それぞれの機能ごとにご提案をいただくわけですけれども、私どものほうとしては、例えば左上のところに国際海上コンテナと書いておりますけれども、コンテナについては、例えば消費地や生産地を背後に控えるような一定の取扱量を認めるところでやっていきたいと思っています。その内容についても、国際戦略コンテナ港湾を政策として遂行しているところで、そちらのほうに基幹航路の貨物を集約していこうという政策を持っておりますので、日本海側の拠点港については、中国、ロシアを中心に対岸諸国とのダイレクト航路、これについて考えてくださいというようなことを申し上げております。釜山トランシップのようなものは今回の中では取り扱わないということで書かせていただいております。

それから、左下のほうにフェリー・ROROと書いておりますけれども、地理的に近いということで、輸送時間の短縮が求められるもの、あるいは品質の高いものを輸送するというようなことで、フェリー・ROROは今後とも推進されていくだろうということで、これまでの対岸諸国との就航実績等を踏まえて、安定的にいつでもきちんと維持できるということを考えてくださいと申し上げております。

右側に行きますと、上のほうでクルーズ船関係のことを書いております。最近、東アジア関係の定点クルーズが非常に盛んになっておりますけれども、こういった定点クルーズの拠点のようなものを我々としては考えていきたいということで、外航クルーズ船の安全・安定な就航の確保、あるいはC I Q、入国審査ですとか、税関ですとか、こういった機

能の充実で港湾の機能強化を図っていく必要があるだろう、クルーズ船の受け入れ体制を図っていく必要があるだろうということ、それと、それ以外でも日本海側にも非常に大きな、あるいは有名な観光地がありますので、こういったところに寄っていただくような、そういったクルーズ船の拠点もあっていいだろうということで、それぞれに一定以上の寄港回数を見込んでいていただきたいということを申し上げております。

下のほうに原木、それから、その下にその他の大宗貨物と書いております。それぞれの貨物の動向等を踏まえて、それぞれの貨物ごとに、あるいは機能ごとにご提案をいただきたいということを書かせていただいております。

5 ページ目をお開きいただきたいと思いますけれども、それぞれについて、そうは言いながら、どれぐらいの規模、あるいは機能を持っていただきたいかと。私どもとしては、ご提案をいただくからにはこれぐらいのところは目指していただきたいというものを、中途段階の2015年と、それから、最終段階の2025年の2段階に分けて書かせていただいております。一番上がコンテナ関係になっておりますけれども、先ほど若干申し上げましたが、右側の2025年のところだと、中・露を中心に対岸諸国とのデイリーのダイレクト航路、日に一便、あるいはその下だと、中・露中心に対岸諸国の輸出入コンテナ、今のままずっと維持できればいいということではなくて、2010年の2倍ぐらいの取り扱いをしていただきたい、それに対する取り組みについてご提案いただきたいというようなことを申し上げております。

その下、フェリー・RORO関係では、対岸諸国との間に週5便以上の就航を目指していただきたい。これは例えば5年以上航路が維持できているようなところは、平均すると大体5.3便ぐらいの実績がありますので、こういったレベルを目指していただきたい。それから、定点クルーズについては、年間寄港回数50回、週に1回程度の寄港回数、それから、背後の観光地に関するクルーズ船、こういったものは月に1回ぐらいは入っていただきたいということで、こういったレベルをご提示して、これに対する取り組みをご提案いただくというようなことで考えております。現在こういったものを参考にさせていただいて、港湾管理者に7月29日を目指して計画のご検討をいただいているところです。

途中経過ですが、以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。日本海側の拠点港の選定に関連しまして、現況をご報告いただきましたが、何かご質問等ございますでしょうか。

【委員】　　ちょっと感想を申し述べさせていただきます。日本海側諸地域の経済的な疲弊を見るにつけ、私はいつも自分自身悩みがあるのですが、なぜあのような状態が今あるのだろうと。つまり、それは国の政策がそのように仕向けてきたから、日本海側はあのように疲弊をし、太平洋岸ばかりに経済が集中をしてきたのかと。あるいは別途何か自然的な要因があるのだろうか、こういうことなんですね。港湾政策がそれを日本海側拠点港という形で推し進めようとし、現状を追認することになってしまわないかということです。実績主義ですね、何か選定をするときには、どうしても実績を見て、「おまえのところはこのとおりにしかできてないではないか、だから外すよ」ということになりはしないかという危惧が感じられます。私はどちらかといいますと、将来の可能性に注目しながら、国がその地域の経済的発展を誘導していくようなことができればいいのになと感じております。

以上です。

【分科会長】　　ありがとうございます。では、課長のほうからどうぞ。

【振興課長】　　ありがとうございました。2つ申し上げたいと思うのですが、国の施策がこういった形にしてきたのではないかとということと自然的な条件が絡んでいるのかという議論でしたけれども、過去についてはそうだったかもしれないのですが、最近について言えば、今回の日本海側の拠点港の背景としては、中・韓・露、こういった東アジア関係の経済発展が非常に大きいということ、それから、今回それをターゲットにしているわけではありませんけれども、日本海側についても基幹航路の船が走っていると、こういったような状況の変化があります。こういったものを的確に取り入れるような政策にしていきたいというのが今回の日本海側に関する我々の目的の1つです。

それと、実績を重視して、結果的にそこが重要な指定になってしまうのではないかとということですが、私どもは、決してそういう意図を持っているわけではなくて、むしろこれから地元も含め、我々も応援するという取り組み、これで将来の伸びしろみたいなところを評価していくということをぜひ考えたいと思っております。ですから、先生のご意見も踏まえて、そういったことが委員会の中でも評価されるように私どもとしても取り組んでまいりたいと思っております。

【分科会長】　　ほかにどうぞ。

【委員】　　今の委員と同じようなことを申し上げるかも知れませんが、要は「選択と

集中」ということを戦略的に展開しようということは理解できます。その次の課題として、「選択と集中」後の日本の港湾のネットワーク、あるいはこの基本方針が定まった後の戦略性というものをどう考えていくかというのを、地に足のついた形できちんと議論していく必要があるのではないか。今回のこの分科会で議論する話ではないので、将来の課題だろうと思いますが、それをぜひやっていきたいと思っておりますので、よろしくお願ひします。

【分科会長】 大変重要なお意見だと思いますが、事務局のほうから何かございますか。

【局長】 貴重なご指摘をいただいたと思っております。実は港湾局としてコンテナ戦略港湾から始まってバルク戦略港湾、それから、今回の日本海側拠点港の「選択と集中」というふうにやってきたわけですが、実は今回の震災を契機に、もう少し広い視点と申しますか、視野を広げて、日本がさまざまな資源エネルギーを外国から輸入し、製品、半製品を輸出する。最近では農産物の輸出ということも、絶対量は小さいですけれども、伸び率としては大きなものになっております。そういう意味で、外国との物の行き来というのは、やはり港湾が大部分を占めるという状態はそう変わらないだろうということで、もう少し別の切り口と申しましょうか、世界経済のこれからの動向を見て、港湾の全国的な配置というものをもう一度考えるべきだと、こういうご意見も伺っております。そういう意味で、日本海側拠点港の「選択と集中」のその後の姿について、これはもう一度私どもで内々に議論をした上で、またこの分科会の委員の方々のご意見も頂戴したいと思っております。ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございました。ほかに委員からご意見等ございますか。どうぞ。

【委員】 質問ですけれども、まず、今回の日本海側拠点港は、対象が重要港湾26港の中から大体幾つぐらいの選定を想定していらっしゃるのか。上がってき次第ということもあると思いますが、コンテナ戦略港湾は2つでしたし、そういうような数なのか、もう少し多くの数を想定していらっしゃるのかということと、それから、連名での応募も可能というのが募集対象のところにありますけれども、連名ということは、要はグループを組んで、そして1つの応募という意味だと思うのですが、それはどういうグルーピングみたいなものをイメージしたらいいのか。

それから、最後の評価のところの項目については、どのような採点方法でいくかと

か、評価項目だとか、ウエートの置き方だとかというのはこれからつくっていかれると思うのですけれども、今回の場合は、アジアの中で特に中国とロシアと日本海側の経済発展と、バルクでもあり、コンテナでもあり、旅客クルーズでもありという、対象範囲が絞られていないだけに、ウエートの置き方など採点方法は難しいところがあるようにも思うのですけれども、それは、例えば機能別に選んでいくのか、それともやっぱり総合得点で選んでいくのかとか、今の時点でそういうようなお考えがあれば教えていただきたいと思えます。

【分科会長】 事務局のほうからお願いいたします。

【振興課長】 まず、選定は幾つにするかということですが、現在のところ、どういうレベルで選定するかということについては決まっておられません。これから先、それぞれ機能ごとに港湾管理者からご提案いただきます。基本的にはご提案次第だと思いますが、できるだけいいご提案については、あるいはいい取り組みについては取り上げていくというような形でやりましょうということは、委員会の中では議論いたしました。ただ、それぞれについて何港というようなことについては、まだ議論はされておられません。

それから、連名のイメージですけれども、どういうものが出てくるか、正直言ってわからないところはあるのですが、例えば一番卑近なといいますか、小さいレベルの連名・連携ということになりますと、例えば共同でポートセールスをするというような取り組みをするとか、あるいは何かの震災のときに協定を結んでおくとかということもありますし、それから、出てくるかどうかわかりませんが、ドラスチックなケースとしては、例えば港湾の運営を統合するとか、あるいは一開港化するとか、そういったケースもあり得るのかなと思います。ただ、実際に出てくるのはこれからですので、こういったことになるか、いろいろなものが出てくるのだろうと思います。

それから、評価の項目ですが、実は公募について、選定基準は大体こうしますと、選定評価はこういう項目でやっていきますというのは、既に決めてオープンにさせていただいています。今回、実はそれぞれの機能ごとに全部つくってしまして、余りにも大部になるので、今回はつけなかったのですけれども、1つは、例えば対岸諸国でどのような物流ルートが開発されるかと、そういったこともきちんと考えているとか、あるいは自分のところの港の背後でどのような企業が立地しているかといったような、要するに計画の実現可能性のようなものと、それから、実際に実現の方策として先ほどの連携ですとか、ある

いは推進体制をどうするかとか、あるいはどのような予算制度、あるいは新規制度などを考えていったらいいのかと、こういったものも含めて評価をさせていただくというようなことで考えております。それをそれぞれの、例えばコンテナはコンテナ、フェリーならフェリーと、それぞれについて、大体似通った形でありますけれども、選定の枠組みをつくっていくということになっております。

最後に、機能別に選ぶのか、それとも総合評価するのかということですが、今のところの公募のやり方としては、機能別に出してくださいということを言っております。機能別に採点をするというような形を今とらうとしております。ただ、それを今の予定どおり機能別に全部評価していくのか、あるいは先生がおっしゃられたように総合評価みたいなものを入れるかというのは、現在のところ、委員会の中では議論はされておられません。

以上です。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 今話を伺って感じたのですけれども、今回の日本海側の拠点港の検討には、外港クルーズという話があります。観光立国の推進に向けた客船クルーズの振興についてはほかの資料に出ていましたけれども、本当に推進するのであれば、当然、何港もクルーズできる拠点をつながないといけませんし、それがばらばらに動いてもいいコースにはならないと思います。場合によっては対岸の韓国や中国との連携もあると思います。そして、港だけを整備するのではなく、観光業としてクルーズパックや旅行がきちんと進められるようにしていくことも必要だと思います。先ほどソフト面、ハード面ということで法制度とか設備のことが出ていましたけれども、それだけではなくて、別の業界とも連携を図っていかないと、客船クルーズの世界が立ち上がることはないと思うんですね。

ですので、単に港湾が手を挙げるということに終わらず、本当に客船クルーズを振興されるのであれば、もっと戦略的に声がけしていく必要があるのかなと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局のほうからよろしくお願いします。

【振興課長】 ありがとうございました。クルーズに限ったことではないのですが、我々がこの提案の中で求めているのは、港湾管理者が単体で何をやるかということだけではなくて、例えばそれに伴う民間企業ですとか、あるいは自分のところだけではなくて、ほかの自治体、あるいはほかの地域にある企業、こういったものを含めて行動計画を立ててくださいというようなお話もさせていただいております。ですから、どういう提案がなさ

れるかは別ですが、例えばクルーズでいうのであれば、そういった背後の観光地の方々との連携とか、あるいは実際にどういう企画を立てるのかとか、そういった面まで含めてご検討いただいて、私どもとしても、クルーズに関する先生にも入っていただいていますので、そういった方のご意見を伺いながら評価をしていくということになるかと思えます。いずれにしましても、今、先生がおっしゃられたような話も委員会の中で議論していきたいと思えます。

以上です。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに委員からご質問、ご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。私も選定委員会の委員に入れさせていただいていますが、26港が複数機能で応募することも可能ですので、すごい数になりそうだなということが想定されます。それを2日ほどで全部評価して点数をつけなければいけないというような作業がまだ待ってございます。また、委員会のほうでどういう状況になっているかということは、この分科会においても、またその都度、中途報告をさせていただくことにさせていただきたいと思えますので、よろしくお願ひしたいと思えます。

あと、今日全体についてでも結構ですが、何かご質問、ご意見ございませんでしょうか。

【委員】 1点だけ、この3-4の資料の中ですが、12ページ、基本方針ということですので、こういう記載で、私自身、11ページからずっと情報化の推進ということで書いてあること自体は間違いなことであるし、やっていかなければいけないことだとは思いますが、現実のレベルとして、実際にここで書かれているようなことをやろうとすると、それぞれの各港でとんでもない混乱が起きるといことと、現実につきつつあるといことでもありますので、この、多分改定していただいたところで、「関係者と十分に調整を図りつつ」といことは出していると思えますが、その辺はやっぱり国としても、民営化を進めながら、民間の力を使って物の流れをスムーズにしていくための情報をやりとりしていく上で、どういうことを本当にやっていけば具体論として物事が流れていくのかというあたりも、我々のベースで考えることではないのかもしれませんが、ここに具体的にこうやって書く以上は、ある責任を持った範囲で具体的なフォローもしていただきたいと思っておりますので、その部分だけつけ加えさせていただきたいと思えます。よろしくお願ひいたします。

【分科会長】 事務局のほうから補足的にご説明いただけますか。

【港湾経済課長】 既にいろいろな取り組みを進めていますけれども、十分に関係者とは調整しながら進めてまいりたいと思います。

【委員】 よろしく申し上げます。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかはないようでしたら、本日の審議事項は一応これで全部終わりましたので、審議は終了とさせていただきたいと思います。マイク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45回港湾分科会につきましては、7月22日金曜日10時からの開催を予定しております。場所のほうは決まり次第ご連絡をさせていただきます。なお、本日使用いたしました議事資料などにつきましては、机の上に置いたままにしておいていただいた分につきましては、後日郵送を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 ——