

平成24年3月12日（月）

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48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48回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成24年3月12日（月）

開会 13時30分 閉会 15時30分

2. 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

3. 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・千葉大学教育学部特命教授
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

#### 4. 会議次第

① 港湾計画について（審議）	．．．	4
・ 苫小牧港（一部変更）	．．．	4
・ 金沢港（一部変更）		
・ 巖原港（一部変更）		
・ 千葉港（一部変更）	．．．	13
・ 伏木富山港（一部変更）		
・ 名古屋港（一部変更）	．．．	24
・ 清水港（一部変更）		
② 大阪湾圏域広域処理場整備基本計画について（審議）	．．．	35
③ 港湾における風力発電の導入促進について（報告）	．．．	39
④ 東日本大震災における港湾の被災から復興まで	．．．	40
～震災の記録と今後の課題・改善点～		

## 5. 議会経過

### 開 会

【総務課長】 皆さん、こんにちは。定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第48回港湾分科会を開催いたします。総務課長でございます。議事に入るまで、進行役を務めさせていただきます。

昨日が、東日本大震災からちょうど1年ということでございますので、犠牲になられた多くの方々に対しまして哀悼の意を表し、黙禱を捧げたいと思います。皆様、ご起立をお願いします。

( 黙 禱 )

【総務課長】 では、黙禱を終わります。ご着席ください。

それでは、資料の確認をさせていただきます。議事次第、港湾分科会委員名簿、配席表。ここからが議事資料となります。まずは資料1-1 苫小牧港、資料1-2 金沢港、資料1-3 厳原港、参考資料1-1となっております。続きまして、資料1-4 千葉港、資料1-5 伏木富山港、参考資料1-2となっております。それから資料1-6 名古屋港、資料1-7 清水港、資料2 大阪湾圏域広域処理場整備基本計画の変更について、資料3 風力発電について、資料4 冊子で震災の記録と今後の課題・改善点をまとめたものです。以上の12部をお配りしております。このほか、メインテーブルには、港湾計画関係について管理者より提出されています、苫小牧港、金沢港、厳原港、千葉港、伏木富山港、名古屋港、清水港の港湾計画書及び港湾の開発、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、並びに大阪湾圏域広域処理場整備基本計画(案)を配布しております。落丁などございましたら、お申し付けいただければと思います。

それでは議事に入ります前に、委員の出席を確認いたしたいと思います。本日は、委員14名中、11名の出席ということでございます。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数であります過半数に達しております。

それでは、本日本日予定しております議事に入っていきますと思います。分科会長、司会進行のほど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。で

は、よろしく申し上げます。

【分科会長】 それでは早速、議事のほうに入らせていただきたいと思います。本日は、先ほど資料の説明がございましたが、審議事項8件、報告事項2件を予定しております。審議事項は、港湾計画につきまして苫小牧港、金沢港、厳原港、千葉港、伏木富山港、名古屋港、清水港の一部変更が7件、さらに大阪湾圏域広域処理場整備基本計画でございます。

それでは、まず港湾計画の変更につきまして、内容の類似性から、以下のとおり審議を進めさせていただきたいと思っております。まず最初に、苫小牧港、金沢港、厳原港の3港を一括して審議させていただきたいと思っております。その後、千葉港、伏木富山港の2件、さらに名古屋港、清水港の2港、これをそれぞれ一括してご説明いただいて、ご審議賜りたいと予定しておりますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

それでは最初の苫小牧港、金沢港、厳原港の港湾計画変更について、事務局から資料のご説明をお願いいたします。よろしくお願ひします。

【港湾計画審査官】 それでは資料のご説明をさせていただきます。計画課港湾計画審査官でございます。

まず、苫小牧港の港湾計画につきましてご説明いたします。お手元の資料1-1をご覧ください。まず、写真が載っております。苫小牧港は掘込である西港区と東港区に分かれておりますが、今回、右側のほうの東港区、このコンテナ埠頭に関する計画変更です。

2ページをおめくりください。「既定計画」と「今回計画」と書いております。コンテナヤードが30ヘクタールほどあります。後ほどご説明いたしますが、非常に空のコンテナが増えております。その、蔵置をするための面積が不足しているということで、概ね13ヘクタール埠頭用地を拡張し、関連の整備をするというような計画です。ちなみに、この工事に伴います費用は、照明等などの付帯施設を入れて、約80億円、工期は3～4年を見込んでおります。

3ページ目をおめくりください。今回の空コンテナの増加要因について、若干のご説明をさせていただきます。苫小牧港における外貿コンテナ取り扱いの特徴ですが、基本的に輸出のコンテナは、空コンテナが多く占めております。その理由としては、下のグラフを見ていただけますように、青色で示す実入りの輸入に対して、実入りの輸出が非常に少ない。非常に輸入超になっているという現状があります。ですから、このコンテナターミナルに空のコンテナが、船に積み込む前に蔵置される傾向があります。右側の円グラフはト

ンベースですが、輸入と輸出で約3倍ぐらいの開きがあり、輸出するものが少ないため、輸入したコンテナがどうしてもターミナルにたまってしまいます。これを解消するための埠頭用地の拡張です。

4 ページ目は確認の視点ですが、国際海上コンテナ輸送網の基盤の強化という観点から、ご審議いただきたいと思います。

続きまして、金沢港です。金沢港に大浜地区というところがあります。黄色で囲ってありますが、ここに大型の13メートル岸壁が既設1バース、計画1バースあります。主にコマツが生産する大型の建設機械を、外貿RORO船で出しているところに関連する計画です。

2 ページ目です。今回の計画変更は、航路の拡張です。この航路は、現在でも港湾区域を拡張して航路を確保することになっておりますが、さらに沿岸漂砂の埋没などを踏まえて航路区域を拡張し、それに伴う港湾区域を拡張するというものです。

3 ページ目をご覧ください。詳しくご説明させていただきます。左側の「既定計画」をご覧ください。金沢港は平成14年に改訂されておりますが、そのときに、港湾区域を飛び出すような形で防波堤を延伸し、航路を拡張することとしておりました。13メートル航路ですので、13メートルの水深のところまで浚渫する区域ということでした。それで、「今回計画」ですが、まず、薄い青色で示しているように、このたび測量しましたところ、この平成14年に改訂した計画より先の部分で、既に砂が溜まっておりました。また、沿岸漂砂が行き来する海域でございますので、今後の予測をしたところ、平成40年代ぐらいまでにこの黄色の部分まで埋まってしまうだろうという結果が出ました。つまり、13メートルより浅くなってしまうということが予測されたため、現在埋まっている区域、また今後埋まるであろう区域を含めて、将来の航路区域と定めることとしたいと思います。それに伴い、予定港湾区域もさらに拡張するという計画です。

今回、航路を拡張し、浚渫を実現するに当たっては、費用は約10億円ぐらいかかるかと思っております。工期は、今後予測される埋没の進行を見ながら、工事を実施しますので、約10年ぐらいかかるかと考えております。

4 ページ目が、国の確認の視点ですが、船舶航行の安全の確保ということで、ご審議いただきたいと思います。

続きまして厳原港です。写真の右下に地図が載っておりますが、厳原港は、対馬島の南端に位置する重要港湾です。直線距離で、どちらかというと韓国のほうが近いというよう

な、国境の海に面した島です。この厳原港の厳原地区というところが、今回の計画変更対象です。

2 ページ目です。厳原港の概要を書いております。左側の棒グラフを見ていただきますと、これは貨物量ですが、圧倒的に博多と結ぶフェリーの貨物量が大量を占めております。また、右側の図は、乗降客数を示しております。博多と結ぶフェリーに加えまして、ジェットfoilも博多と結んでおります。加えて、平成12年から釜山との間でジェットfoilの定期航路が就航しております。それが、最近のアジアの観光需要の増大にも現れていますように、乗降客数も非常に増大してきております。

3 ページ目です。この厳原港において、幾つかの課題があります。黄色にハッチングしているところですが、1つは、博多とを結んでいるフェリーが就航して約40年以上と、非常にその施設が老朽化しているということ。それから、その背後にあるターミナルが、実は釜山と結ぶジェットfoilの旅客と共用している、つまり国内と国外の乗降客が共有して、ターミナルビルを使っていて狭隘であるという課題があります。

2番目が、用地の不足ということで、この地図を見ていただければわかりますように、背後に山が迫っているという形状になっております。こういう山がちな離島の港湾においては、港の平地が、いろんな場面で貴重な用地になっております。しかし、フェリーや観光客のための観光バスなどが停まる駐車場用地が非常に不足しております。それから、港で行う祭りなどのイベント用地が非常に不足しているというような課題があります。

3番目に、先ほど国境の海と申し上げましたが、巡視船が多数配備されており、幾つかの課題があります。後ほど、ご説明いたします。

次、4 ページ目です。左側の平成9年の「既定計画」を見ていただきますと、当時から今申し上げましたような課題を解決するべく、用地を確保するために大きく前出し—つまり埋め立てをしてフェリーバースを確保し、フェリーが大型化するというので、水深7.5メートルのフェリーバースを計画しておりました。

それで、「今回計画」ですが、平成9年に計画はしたものの、国も長崎県も財政事情が厳しいということで、なかなか着工に至らず現在に至っております。しかしながら、ターミナルの老朽化などを踏まえると、何とか改良しないといけないという、切羽詰った状況になったので、現地でいろいろと工夫した結果、埋め立ての面積を極力少なくして、新しいフェリー埠頭を少し前出しする形で建設しようというものです。

また、フェリーの大型化が今後見込めなくなったものですから、現状程度の5.5メートル

ルの水深で建設をします。先ほど、イベント用地、駐車場用地が足りないというお話をしましたが、現在、船だまりであるところを緑地として埋め立てる。そして、ここに泊まっていた巡視船を、新しく係留施設を建設することによって、機動的な出航ができるような形で係船岸を整備するという計画です。

少し詳しくご説明します。5ページ目ですが、フェリー航路の機能強化ということで、釜山のお客様が非常に伸びています。平成21年のリーマンショックを除けば、非常に順調に伸びてきております。この、対馬を含む、下関にしろ、博多にしろ、この右下の図ですが、西日本の港湾では、特に韓国、中国からの入国者数が非常に伸びているという状況があります。

6ページ目ですが、左側の写真は、そういう伸びている旅客が、ターミナルビルで非常に狭い思いをしているという状況です。これは韓国に出国待ちの旅客ですが、先ほど、国内と国際のターミナルを1つのビルで共有していると申し上げましたとおり、こういう狭いところで、少々苦勞されておられます。そこで、右側の図にありますように、今回、青丸の部分にあった共用のビルを国際専用として特化し、新たに造るフェリーバースのすぐ背後に、国内旅客用のターミナルビルを新設するという形で、分離を図るということを計画しております。

7ページ目です。今回の計画変更で、緑地の面積を大きく増やしております。また、埠頭用地を再編することによって、左側の下に写真が出ておりますが、このような臨港道路に観光バス等が不法駐車しているという状況も解消するべく、駐車場も140台から230台、緑地の面積も0.2ヘクタールから0.6ヘクタールと増大させます。これにより、右下の写真にありますような、対馬随一のお祭りである「対馬アリラン祭り」などのイベントが、不自由なく開催できるようになるかと思えます。

8ページ目は、ご参考ですが、この対馬のような離島港湾における緑地計画が、観光振興に大きく寄与しており、地域活性化の一端を担っているという状況のご説明です。石垣島、宮古島にしても、それぞれフェリー埠頭なり、いろんな旅客船の埠頭があります。そういう人流空間のすぐ横に、こういう緑地をきちんと確保し、イベントなどに対応するような形になっているという事例です。

3番目の課題の、海上保安体制の関係ですが、9ページ目です。左側の棒グラフを見ていただくと、これは日本全体ですが、海上犯罪の事件の数の推移を表しております。最近、増加していることが、ご覧になれるかと思えます。また、右側の表は、対馬近海における



事案ですが、密入国、違法操業等々が増えております。この西日本の海域における海上保安の厳しさは、いろいろと報道等でご存じかと思えます。

10ページ目です。このような国境の海に面して、活躍している海上保安庁ですが、現在どのように係留しているかと申しますと、左側の写真をご覧ください。一番左側にある船は商船ですが、その右側の比較的大きな船舶が4隻、これが巡視船です。それから巡視船と巡視船の間に囲まれているのが、巡視艇です。この4船、1艇が、ここに係留しているわけですが、1つ、多層係留と申しまして、船と船がくっついて係留しているような事例があります。こうすると、有事の際に迅速かつ安全に出動できない。それから、水や食料等、資材の積み込みにも非常に不自由するということで、今回、船だまりを緑地として埋め立てるものですから、新たに係留施設をきちんと整備し、それぞれの船が係留施設に横づけできるような形で、必要な係留施設延長を確保します。これで迅速な出動を確保し、国境の海の安全確保を行っていくということにも資すると思っております。

この、厳原港のフェリー埠頭なり、緑地の整備、また海上保安船艇の対応ということで、費用は40～50億円、工期は6年程度かかるのではないかと見込んでおります。

確認の視点ですが、幾つかあります。離島航路の機能強化、地域活性化に向けた賑わい空間の創出、海上保安体制の機能確保という観点から、ご審議いただければと思います。

以上、3港です。

**【分科会長】** どうもありがとうございました。それでは、以上3港の港湾計画の一部変更につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、お願いしたいと思います。

**【委員】** 金沢港について、3ページに引かれている赤線ですけれども、予定港湾区域という概念が出てきますが、これは港湾法上の概念という理解でよろしいのかどうか、それから、予定港湾区域という線引きがなされることで、どういう効果が発生するのか。航路の設定ができるというのはわかるのですが、それ以外に、何か効果が生ずるのか、お聞かせいただけますでしょうか。

**【分科会長】** 事務局のほうから、お願いします。

**【港湾計画審査官】** お答えいたします。1点目の、港湾法上の港湾区域かということですが、そのとおりでございます。港湾法上の港湾区域でございます。これに規定されている港湾区域を拡張するということです。

**【委員】** 港湾法4条の予定港湾区域ですか。

**【港湾計画審査官】** そうでございます。港湾法4条に規定されている港湾区域です。

これまで、予定港湾区域というだけでは、正式な港湾区域ではなかったわけですが、今後、手続を踏まえ、最終的には運輸審議会の議決をいただいた上で、大臣としてこれを同意するという形になっていく港湾区域です。そういうことで、港湾計画には予定と書かれております。別途、手続があることを示しています。

2点目のこの効果ですが、1つは、ここで将来、浚渫事業が発生いたします。いわゆる工事が発生しますので、港湾管理者の権限の及ぶ港湾区域ということで、きちんと港湾の整備が円滑になされるように、区域の中に入れ込む必要があります。また、港湾のエリアということで、漁業補償の関係ですとか、専用許可とか、いろんなことが出てくるかと思えます。そういうことで港湾区域をきちんとした、拡張した形で位置づけるということです。

【委員】 形式的なことなのですが、私自身は、港湾法4条の予定港湾区域で読む必要はないと思っております。と言いますのは、今、後段でおっしゃったように、正式に港湾区域になる前は、特段の規制はできないわけで、単に線を引いておくだけの話だと思います。道路法とか河川法のような世界であれば、予定区域ということでいろんな規制がかかってくるのですけれども、港湾法の場合にはそういうことを予定した規定はないわけです。ですから、予定港湾区域という線を引くのは構わないのですけれども、あまり意味のある線引きではないと思っております。それに、もともと港湾法4条の予定港湾区域というのは、港湾管理者が設立される前の仮の線引きですから、非常に限られた意味で使われる概念だと私自身は考えています。いずれにしても、航路だけだったら、港湾施設をはみ出して、例外的に設置できるという規定が別途あるはずで、そちらを使えばいいのであって、あまり予定港湾区域という概念を振り回さないほうがいいのではないかと思います。もっとも、これは実務的な扱いとしてほかのところでも例があるでしょうから、あまりこだわりませんので、きちんとやっていただければ結構です。

【分科会長】 ありがとうございます。

【港湾計画審査官】 委員のご指摘を踏まえて、きちんと整理させていただきます。確かに、予定港湾区域としてでは何の効果も発生しないということは、委員がおっしゃるとおりかと思います。ただ、港湾計画図に、また、計画書にきちんと位置づけるということは、将来、港湾区域の拡張をいたしますという、港湾管理者の意思ということです。現在、それで何か効果が発生するかというよりも、将来、港湾区域の拡張の手続、運輸審議会にかかってきますが、その前提として、地元調整等を行いますね。その時に、どこの範囲を

どうやるつもりなのか、エリアとして、ここは将来、正式な手続は後ですけれど、ここまで見込んでいますということ、航路浚渫の区域と併せて、表示することは、地元、また港湾管理者としては意義のある事なのかなとは思っております。

【委員】 実際的な機能があるというのはわかりますけれど、港湾法4条の予定港湾区域と言う必要がどこまであるのかという問題に加えて、2ページとか1ページでも、予定港湾区域という言葉を使ってないわけです。ですから実務上、統一されてないのではないかという感じもします。港湾計画に載せるのであれば、別に、こういう言葉を使わなくてもいいのではないかという、素朴な意見でございます。

【港湾計画審査官】 言葉の使い方を検討したいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。はい、どうぞ。

【委員】 厳原港について、お聞きしたいと思います。海上保安体制の機能確保というところで、非常に大事だと思えました。巡視艇が今の係留状況では、スピーディーに初動体制がとれないというのは、ゆゆしき問題だと思います。これは、急いでやらないといけないと思うのですが、先ほどのご説明ですと、6年ぐらいかかって整備をするというお話でございました。今、非常にこの海域あたりは緊張を強いられているところでございますので、6年もかかっていたのではだめで、もっと素早く整えるということができないかということをお聞きします。

同時に、こういった海上保安体制上、日本のまだほかのところで、ちょっと今日の議題とは直接関係ないのかもしれませんが、もし、こういった厳原のような、あるいはまた違う問題において、海上保安体制がとれないような、ネックになっているところがあれば、スピード感をもって、すぐにでも整備しなくてはいけないと思うんですけれども、そういった箇所が、今わかるのであれば、教えてください。まずは、ここの工期をもっと縮められないのかという質問でございます。

【港湾計画審査官】 ご指摘ありがとうございます。ちょっと説明が不十分でございました。10ページを見ていただければよろしいかと思いますが、この右側の係留イメージという、「今回計画」の図ですが、この緑になっている、最終的に緑地で埋め立てられるところに、今係留しているわけです。6年というのは、フェリーも、緑地の埋め立ても、それから海上保安体制の機能強化のための巡視船の係留施設位置変更も含めて、トータルの期間です。これは、工事の手順から考えましても、船だまりを埋めてしまってから係留施設を整備していたのでは、海上保安の船艇の係留バースはなくなってしまいます。まず

は手順として、この赤の棒のようになっています、係留施設を整備し、そのためには防波堤撤去もしなければいけません、これを整備した上で、巡視船にまず移っていただいて、その上で、緑地整備、フェリーターミナルという順番になろうかと思います。工事の手順に関しても、それから今のご指摘いただいた、非常にゆゆしき自体に対処するためにも、この係留施設の多層係留の解消ということは、いの一番になされることになると思いますので、6年のうちの、相当前半に対応されるということになろうかと思います。

【委員】 2番目の質問もあるのですが。

【港湾計画審査官】 2番目ですが、まだ、港湾計画レベルということではございませんが、私どもが聞いているのは、例えば尖閣諸島に近い石垣島で、沖縄本島から1隻、海上保安部の船艇が転籍するということです。海上保安体制を強化をするために、新造ではないのですけれど、向こうは忙しいという理由で石垣島に転籍し、石垣港に1隻船が増えるという事案があります。石垣港は、長期構想という形で、今後どうするかということの検討が始まっております。そのような港もあるということです。

【委員】 ぜひ、こういった事案が上がってきたことを機に、それぞれの港がこういった問題を抱えていないかどうかを、本省のほうからきちっと先に聞き取りをして、あるいはこういったことを一部変更として速やかに上がってくるように、そういう発令をしていくべきだと思いましたので、そういう意見を述べさせていただきました。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは委員、どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。今のご質問と関連して同じ10ページなので、手を挙げました。今の、タイムスピードで、6年のうち前半というご説明はわかったのですが、予算が40から50億とありました。これも、このページだけに限らず、港として全体予算が4,50億ということですね。海上保安体制の機能確保だけのお金ではなくて。

【港湾計画審査官】 はい、全体です。

【委員】 そうですよ。それで、予算について少し伺いたかったのが、3つの港についての説明の中で、10億とか40億とか具体的な数字が出てきたのですが、全体的にどのぐらいかかるのかというタイムスケジュールの問題について。それから、もう一つ、具体例で言うと、同じ冊子の4ページを見てください。これまでも計画変更については同様の疑問があったのですが、例えばこの左側の「既定計画」は平成9年にできたもので、今から15年ほど前になると思うのですが、これがまだ実行はされてなくて、7.5メートル要らなくなって、5.5メートルのままでいいという内容ですよ。そうすると、もとも

との、7.5メートルにしようとしたときの予算というのは、まだ使われていないと考えていいですか。そこで、知りたいのは、使われてなかったものと、今回の新しい計画変更で予算措置する40、50億との差額というか、これだけで済みましたとか、これがまだあったので大して必要ありませんとか、家計のお財布みたいなことで申しわけないのですが、各港でそのあたりの計算をお示し頂くと、よりわかりやすいような印象を持ちました。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、計画変更と、予算と実行までのプロセスを、簡単にご説明いただきたいと思います。

【港湾計画審査官】 申しわけございません。平成9年の「既定計画」では、7.5メートルの水深ですから、今回計画の5.5メートルの新しくつくるフェリーバースより深いですし、埋立地、面積も広いので、当然高かったと思いますが、今データが手元でございます。何億円かかったものが——例えば70億円だったのが、今回、40、50億円になりましたので、30億円節減してというように、次回以降、そういう形でプレゼンテーションをしたいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。今の質問では、以前の計画の予算は、余ってきたのではないかというようなご質問だったのですが、既に予算は確保されているわけではないですね。

【港湾計画審査官】 はい。

【分科会長】 そのことを少しご説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 一切、ここは着手されておりませんので、予算執行は一切ありません。「執行されず」と申しましたが、きちんと予算がついていたわけではありません。計画上、それなりに予算をもって計画されていたけれども、実施の段階には全然移されなかったということです。それはいろいろな理由があるのですが、今回、実施に移しやすいように、少しコンパクトな計画にし、早く実施に移そうということです。

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

それでは、これ以上、質問もご意見もないようでございますので、3港につきまして、順に、分科会の答申案をお諮り申し上げたいと思います。まず、最初の苫小牧港です。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、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。異議がないようですので、この答申案で決定させていただきます。

続いて金沢港でございます。答申。金沢港。「国土交通大臣に提出された金沢港の港湾計画については、適当である」という答申で、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。異議がないようでございますので、金沢港も、この答申で決定したいと思います。

最後に厳原港でございます。答申。厳原港。「国土交通大臣に提出された厳原港の港湾計画については、適当である」という答申で、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。異議がないようでございますので、以上、3港、読み上げさせていただきました答申で決定させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは引き続きまして、先ほど申し上げましたように、千葉港、伏木富山港の港湾計画変更の審議に入りたいと思いますが、この2港は、いずれも耐震強化岸壁の位置変更に関する内容でございますので、まずは、耐震強化岸壁に関する全体のご説明をいただきまして、その後、個別の、千葉港、伏木富山港の計画変更の内容についてご説明をしていただくことにいたします。

それでは事務局のほうから、よろしく願いいたします。

【港湾計画審査官】 引き続き、ご説明させていただきます。まず、耐震強化岸壁全般についてご説明させていただきます。お手元の参考資料1-1をご覧ください。表紙をめくっていただいて、2ページ目です。大規模地震の発生の切迫性と書いております。これは港湾分科会、またはいろんなところで出ている図ですので、割愛させていただきますが、首都圏、南関東にしろ、三連動にしろ、いつ起こってもおかしくない状況にありますという事です。

3ページ目です。耐震強化岸壁、この計画変更は、いろいろな港で出てきておりますが、改めて耐震強化岸壁とはということで、おさらいの意味も含めまして、ご説明させていただきます。耐震強化岸壁とは、大規模地震が発生したときに、発災直後の緊急物資の輸送を確保するという面、それから、背後に位置する企業、経済活動の確保を目的として、通常岸壁より耐震性を強化した、いわゆる大規模地震が起きても壊れない、また、壊れにく

い係留施設です。

この耐震強化岸壁は、配置としましては、背後の緑地など、オープンスペースと一体となって緊急物資の荷さばき、一時保管や、例えば自衛隊などの支援部隊のベースキャンプなどの防災拠点となるものです。

左側の図が、耐震強化岸壁とはどういう手当てをするものであるかということですが、大規模地震ですと、通常岸壁は、海側に倒れてしまったり、ずれてしまったりします。一方、耐震強化岸壁は、少し岸壁の安定性を増したり、それから背後が土ですので、この土の圧力を減らすことによって、岸壁が海側に押されることを防ぎます。または、よく出てくる液状化、これは岸壁の下にある土、砂の液状化防止をすることで、安定性を強化するというようなことを行うのが、耐震強化岸壁です。実際、東日本大震災では、生き残った、この耐震強化岸壁で、緊急物資が搬送されております。

4 ページ目です。耐震強化岸壁の施策の経緯として、簡単にご説明させていただきます。耐震強化岸壁には、基本方針というものがああります。平成8年にこの方針が定められているのですが、それ以前は、2,000トン級の船舶が緊急物資を運んでくる、いわゆる普通の雑貨の船舶だということを想定し、水深はマイナス5.5メートルぐらいでいいということをしていました。そして、平成8年に、新しく大規模地震対策施設整備の基本方針というものを定めました。これは平成7年1月の阪神淡路大震災で、輸送モードが普通の雑貨船ではなくて、荷おろしとか荷積みしやすいRORO船などで行われ、それから大型フェリーが避難者の収容施設、食事とかお風呂に入ったりということで、洋上ホテルみたいな形で活用されたということで、RORO船やフェリーが着岸することが認識されたことを受けたものです。そうすると、耐震強化岸壁の水深は10メートル程度あってしかるべきでないかということが反省として出まして、基本方針で、少なくとも大きな基幹的な港には、10メートル程度の耐震強化岸壁がなくてはいけないということ、それから、それ以外の港については7.5メートル程度を基本にしていきたいと思いますということを定めたところです。

それから約10年たちまして、平成17年4月末現在で、整備率が、耐震強化岸壁の必要数を当面336と定めた中で、約半分程度でありました。地震はいつ来るのかわからないのに、整備の進捗がなされないのはどうしてかということで、緊急整備プログラムというものを立てたわけです。そのプログラムの大きな内容は3点あります。1点目は、耐震強化岸壁といってもなかなか工事が進まないのはどうしてかということですが、1つは、

先ほどの図で示しましたように、それなりに工事費を、通常の岸壁より増してつくらなければいけないということがあります。そうすると、どうしてもお金の問題が出てきます。そこで、工夫をして、L2地震と書いてありますけれど、いわゆる最大級の地震で、今回の東日本大震災はこのL2地震とお考えになって結構ですが、こういう、相当な大きい地震が来ても、緊急物資の搬出搬入に支障が生じない程度の損傷にとどまる岸壁、普通の荷役ができる岸壁を今までずっと整備してきたのですが、整備を促進させるために、一定期間、若干損傷しても、少し手を加えることで緊急物資の出し入れができるようになる岸壁ということで、少し設計強度を落とし、事業費を抑える形でやってもいいのではないかと、いう考えに至りまして、2通りで整備していったらどうかという考え方に立ちました。

2点目は、背後人口が多ければ、複数バースが設定されるわけですが、54%ですから一つも耐震強化岸壁がないような港湾があるのではないかと、そういうところは、少なくとも一つは確保しなければならないということで、未整備である港湾を優先的に整備して、そこにお金を振り分けましょうということです。

それから、3点目は、やはり耐震強化岸壁といえども、通常時に使う用途がないと、何年に一遍来るかわからない災害のためだけにつくるわけにいかないということで、なかなか整備が進まなかったことを踏まえて、既存で使っている、かつ老朽化して、手当てをしなければいけないような岸壁に改良を加えることによって、耐震強化岸壁に生まれ変わらせることができるのではないかと、いうことです。そのようなことから、この3点を柱に整備を進めてはどうかということで、プログラムを作成したわけです。

それで、こういう形でやってきて、昨年、東日本大震災が発生して、さらなる見直しが行われているところです。歴史的にはこういうことです。

5ページ目です。現在の整備状況はどうなっているかということですが、平成22年度、ですから23年の4月末においては、全国整備率はおおむね70%を目標としてきましたが、66%と、4%足りない状況です。日本地図にありますように、青のところは、その港で、3バースなら、3バース、すべて整備済みというところです。黄色のところは、1バース以上あるが、すべてのバースはまだ完全にできていないというところです。赤い印が、耐震強化岸壁が全然ない港です。

今回の、東日本大震災で見ますと、港名が書いてないので恐縮ですが、岩手でいきますと、久慈、宮古、大船渡というところが、実は耐震強化岸壁が整備されていなかったというところです。緊急整備プログラムの目標は、おおむね70%ということですが、完了・



整備中を合わせまして、223岸壁、それを全体量の336で割りますと、66%であるということです。

ちなみに、全国で耐震強化岸壁が初めて整備されたのは、1973年、昭和48年の清水港です。

6ページです。こういう状況の中で、東日本大震災が発災したわけですが、以前から言われていたことではありますが、フェリー、RORO船を含め、喫水の大きな船舶が活躍したということで、フェリー、RORO岸壁の耐震強化の必要性を再認識したところです。この課題を踏まえた施策の見直しについては、別途、本分科会の防災部会で議論をする予定になっております。詳しくは申し上げませんが、簡単に、この写真で申し上げますと、まず、この太陽の絵がかいてあるフェリー、これは苫小牧港に停泊する大型フェリーです。これから、まさに東北地方に陸上自衛隊が救援に行こうというところです。このように、フェリーには、自衛隊の支援車両、部隊がたくさん乗って行くということで、非常に機動性のある輸送手段として重宝されているということです。現地に着くと、この災害派遣隊と書いてありますように、RORO形式で、すぐに現地へ派遣することができます。一方で、こういう部隊の自衛隊員なんかは、一時の休息をフェリーの中でとれる。もともと旅客を運ぶ船ですから、こういうこともできます。また、宿泊機能も有しているということで、フェリーは単体で、何日間もサバイブできる輸送モードで、そういう意味では非常によく使われる輸送手段であると言えるかと思えます。

また、一方で、この巡視船も比較的大型の船で、緊急物資を運んできております。

7ページ、最後ですが、こういう耐震強化岸壁は、少なくともフェリーやRORO船が着けるような岸壁ではなくてはいけないということが、東日本大震災後、強く意識され、また未整備の港湾は早く整備しなければいけないということも、各港で真剣に検討されました。そのような結果を受けて、鹿島港、これは平成23年11月、昨年11月に、一部変更され、ご記憶にある方も多いと思いますが、計画段階の耐震強化岸壁を、現在復旧中の、14メートルバースに位置をずらして整備することとしました。それから、今回、後でご説明しますが、千葉港、伏木富山港でも一部変更して、早く整備するような環境を整えたいということで、早期に整備しようという動きが高まっております。以上が、耐震強化岸壁の全体論です。

続きまして、千葉港のご説明をさせていただきます。資料1-4です。今回の計画変更箇所は、写真にあります、千葉中央地区、千葉中央埠頭です。千葉港は、専用岸壁が多い

港ですが、千葉市役所、千葉みなと駅があり、少し写真では見にくいのですが、真ん中辺りにポートタワーが建っております。この埠頭は、人々が集うような空間で、公共埠頭が多い埠頭です。ここの計画変更です。真ん中に赤いものが見えますが、ガントリークレーンがあって、コンテナ埠頭になっております。両脇に船がついております。左側と右側にそれぞれ小さい船と、大きな船がついており、これが自動車専用船です。大きい船は、専ら輸入をしている専用船です。

2ページ目をご覧ください。計画図で申しますと、このような形になります。既定計画のF岸壁は、水深12メートル、延長240メートル、既設で、耐震強化岸壁の表示になっておりますが、耐震強化の工事は未施工になっております。今回計画ですが、後でご説明する、この自動車専用船が非常に大型化をして、いろいろな課題があるということで、右の赤点線の上のほうですが、少し岸壁を栈橋形式で延ばしまして、240メートルのH岸壁を300メートルに60メートル延ばすという計画変更をしております。この工事を実施するに当たって、未整備であった耐震強化岸壁の位置をFからHにずらして、一緒に耐震強化岸壁として施工しようというものです。

3ページ目です。先ほど自動車の取り扱いで課題があると申しましたが、この写真で見ただけですヨーロッパから外車を積んでくる船についてでございます。F岸壁は、水深12メートル、延長240メートルですが、船舶が大型化しており、綱をとる部分を含めると、どうしても隣の10メートル岸壁にはみ出してしまいます。このような大きな船が、世界的に見ますと、下のグラフですが、約半数以上を占めてきました。千葉港は、日本で3番目の完成自動車輸入港ということが、左側の表に見てとれます。相当頻繁に大型の自動車専用船が入って来るといことです。F岸壁は水深12メートル、横のE岸壁は水深10メートルということで、2メートル浅いために、はみ出す場合は、2メートル分だけ自動車が積めないまま来ているという、非効率があります。

一方で、G岸壁は12メートルですが、ここはコンテナ船が毎日のように入港しますので、自動車船がはみ出して泊められないという事情があり、どうしても、このE岸壁側にはみ出さざるを得ないという状況があります。

次のページです。この大型自動車専用船が泊まっているところが、これまで耐震強化岸壁にしようと位置づけられていたところですが、千葉港は、全体で7バースが耐震強化岸壁として位置づけられておりまして、既に4バースが整備されております。主に、船橋の前面にあります葛南中央地区というところと、この千葉市の前面にある千葉中央地区、ここ

の公共岸壁に7バース予定されておりました、4バースが既に整備されています。今回の計画変更バースは、5バース目の整備に当たります。

今回、H岸壁を船舶の大型化に対応した延長にし、耐震強化岸壁にする費用は、約30億円、工期は5年程度と見込んでおります。千葉港の計画につきましては、完成自動車の輸送機能の強化という観点、それから、耐震強化岸壁の配置という観点からご審議いただきたいと思っております。

続きまして、伏木富山港です。資料1-5です。伏木富山港は、東西に幅広い長い港です。富山地区、新湊地区、伏木地区と3地区に分かれております。今回は伏木地区の計画変更です。小矢部川の河口に位置する地区です。

2ページ目です。左下の写真にありますように、現在、セメント船や海上保安部の船艇が停泊している船だまりですが、既定計画では、埋め立てて前面に水深7.5メートルの耐震強化岸壁をつくろうという計画になっておりました。しかし、なかなか埋め立て工事の需要というものが逼迫してこないということで、予算がついてきません。いつになったら、この7.5メートルの耐震強化岸壁がつかれるかわからないという状況です。一方で、東日本大震災の経験を踏まえ、早く耐震強化岸壁が欲しい。特に伏木地区は、今まで1バースもありませんで、背後に高岡市という人口の多い市を抱えております。そのような中、既存の14メートル岸壁を、早く、安く、改良することができそうだということがわかりましたので、この万葉3号の岸壁を耐震強化するということです。費用は改良で約20億円、工期は4年ほどかかると見込んでおります。

以上、ここも耐震強化岸壁の配置という観点から、ご審議をいただ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。それでは、ご説明いただきました、千葉港、伏木富山港に関連しまして、ご意見、ご質問ございましたら、お願いしたいと思います。

**【委員】** 今の説明、特に、参考資料1-1で、全体の空間的な配置とか、大局的なニーズ等をご説明いただきまして、ありがとうございます。従来、ともすると、個別の具体的なお話でしたが、大局が見えなくて、面食らう面があったのですが、大変によくわかるご説明をいただきまして、深く感謝しているところでございます。

千葉港についても、伏木富山港についても、この参考資料1-1の5ページの分布状況を見ると、明らかに整備が足りないというエリアであって、ぜひ進めていただきたいと思っておりますので、本日のこの案件は、私は賛成でございますけれども、その上で、参考資料

1-1について、若干質問というかコメントさせていただきます。特に5ページの図を見ますと、全体での336バースが適切な量だとしたときの分布状況が、西高東低といえますか、港の数が西のほうが多いから、どの港にもほぼフラットにご配慮いただいている結果のようにも見えます。しかし、防災というのは、何も、今ある港湾の数に比例して必要なものではなくて、海岸線の延長に、一定の密度以上で整備されることが必要だと思います。そういうふうに見てみると、この三陸なんかは、特に赤がぽつぽつとあるようなのを見てもわかるように、あるいは東海、東南海あたりもそういう感じがしますし、この336が、本当にそれでよろしいのかどうか、あるいはその分布計画がちょうどいいのかどうかというのは、よく考えたほうがいいのではないかと思うところがございます。もし、その辺について、どのようにしてこれを計画されたのか、それを再チェックするお考えがあるのかどうかというあたりを、教えていただけたらと思います。以上です。

【分科会長】 事務局のほうから、よろしくお願いします。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長でございます。ご質問ですけれども、この336バースに至る経緯みたいところから紐解いて説明をさせていただければと思います。この5ページ目の図の中にありますように、緊急物資輸送というところに着目をして、大体人口20万に1バースぐらいという感じで、配置と必要量を出して、それをさらに、この地震による被害の危険性の高いところを優先的にやっていきたいと思いますということで、ほかをやらなかったわけではないのですけれども、そのように致しました。人口20万人であれば、原理的に600バース要ることになりますから、それを336バースに絞り込みをして、今の配置計画になっているというものです。

それで、個別具体の、どの港に、どう配置していくかということについては、若干の自由度をもって配置をしていますけれども、とにかく人口との対比で配置計画をつくっているというのが実情です。

今回の東日本大震災の経験の中で、この緊急物資輸送というのももちろん大事だということは証明されたと思いますが、やはり緊急物資輸送と同時に、当面、例えば2カ月なり3カ月の間、地域の経済がとまらないように、どういうふうにしていったらいいのか、要は、ぽつぽつとバースが散在をしているというのがいいのか、あるいはその港の中でがちりと、物流拠点のようなものを整備していったほうがいいのかというようなところが、議論の一つのターゲットと思っています。

それからもう一つが、先ほどフェリーの話が出てまいりましたけれども、今回、例えば、

先ほどの写真にもありましたけれども、苫小牧港からフェリーを使って、自衛隊のかなり  
の部隊が仙台に上陸していきました。こういったことを考えると、長距離の支援に光を当  
てる必要があるのではないかとこのように思っております。

この336というのは、当面の整備目標として掲げたものではありますけれども、今回  
の東日本大震災を受けて、これ自体も、いいのか悪いのかというのは、検討の材料だと思  
っております。以上です。

【委員】 ありがとうございます。ぜひ、そのところの検討をお願いしたいと思います  
です。例えば高速道路とか、幹線道路が、どのくらいの延長が要るかなみたいな議論は、古  
典的にいろいろされているのですが、面積当たりなのか、人口当たりなのか、割とナ  
ンセンスな議論もあつたりします。ここまで、阪神淡路大震災も経験したし、今回の東日  
本大震災も経験したし、一方で、港湾政策における選択と集中という、別途の課題もやり  
こなしつつあるところなので、耐震強化岸壁の、336バースが、いかどうか、特に私  
は固執しませんけれども、ぜひ、そこも、よくよく考えて頂きたいと思います。それから、  
計画が仮に正しいにしても、どこから優先的に手を着けていくべきかというの、考える  
余地があると思いますので、ご検討をよろしくお願いしたいと思います。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局のほうでも、これに関連して、再度検討  
を賜りたいと思います。では、ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。はい、ど  
うぞ。

【委員】 同じ5ページの上の四角の中について伺いたいのですが、確かに、前のペー  
ジからしますと、平成17年までは整備率54%であったものを7割近くまでご努力で上  
げたというのは伝わってまいります。それで、次のマルポツなのですが、重要港湾、幾つ  
のうち、61港が、まだできていないというのが、すぐにわからなくて、この割合を、ま  
ず知りたいのですが、お願いいたします。

【海岸・防災課長】 この336バースは、地方港湾にも一部配置されていますので、  
すべてが重要港湾ということではありません。

【委員】 知りたかったのは、重要港湾の分母が幾つのうち、61で、この割合が平均  
7割より、数値として良いのか、それとも悪いのかというところで、悪いと、やはり課題  
ではないかと思ったので、数字が知りたかったのです。

【港湾計画審査官】 重要港湾以上は、我が国に126港ございます。ここに「重要港  
湾以上のみ表記」と書いてありますが、この全体図の分母になるのは126港です。今、

国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、この3つの種類をすべて合わせると126港あります。そのうち、耐震強化岸壁の計画がある重要港湾以上となると、112港です。港によっても、近接する重要港湾があつたりすると、こちらの港で分担しようとかということがございまして、離島は、やはり必要なので、絶対1バース以上は配置されていると思いますが、すべての港で今計画されているわけではないという現状になっております。126港のすべてに、今計画があるわけではないということです。

【委員】 そうすると、半分強ぐらいという感じですか。

【港湾計画審査官】 計画のある112のうちの61港です。

【委員】 それから私、素人でわからないのですが、全部の平均で、336の中では7割ぐらいは到達しているけれど、重要港湾になると半分ぐらいということで、これはもう少し、重要港湾における割合が高いほうがよいのではないかという疑問があつたのです。

【港湾計画審査官】 確かに、ここの青と黄色と赤がついている港を全部足すと、112港で、未整備が61港ですので、完了しているのが、51港になります。ですから、完了していないところの方が少し多い状況です。ここの図では、1バースでも完了していなかったら、完了していないというところに入っています。とにかく不完全であるところが半分以上あるというところにして、ここを早く促進させなければいけないと思っております。

【委員】 今の質問は、特に重要港湾での達成率と全体平均での達成率で違いがあるが、どう考えているかということだと思います。

【港湾計画審査官】 重要港湾といいましても、基本的には耐震強化岸壁は、背後の人口の多さで計画していますので、背後の人口の多いところにはたくさんのバース数が計画されています。港で、どこが重要な港かというのは、確かに耐震強化岸壁をたくさん整備しなければいけない港が重要だといえれば重要かもしれません。しかし、1バース当たりが支援する人口というのは同じ比率であり、人の命に軽重はないと思いますので、港として、どこが重要と言えるか。ただ、一つのバースも整備されていないのでは困るので重点的に整備しなければいけない港という意味では、未整備の港湾を早く整備するということかと思いますが、Aという港とBという港、格が違うから、Aのほうが大切だということではないと思います。

【海岸・防災課長】 先ほど、どういう手順でおっしゃられたのは、まさに、どこを優先的にということにつながってくるのだと思っています。やはり、地震の危険性の高い

地区を優先的にやっていくという考え方が、1つの考え方だと思っています。そういう考え方からすれば、例えばこの5ページの図の中の、東海地震のエリア、それから東南海・南海地震のエリアから優先的にということになると思います。このエリアの中で言いますと、整備率は確か74%ぐらいまで行っておりますので、危険性の高い地区から整備をしていっているというのは、実態としてはございます。ただ、74%が、いいのか、悪いのかといったところ、それから母数として、112が、足りるのか、足りないのかといったところについて、全体的に、まずは紐解いて、どういうのが適正なのかということ、これから考えていきたいと考えておるところです。

【分科会長】 よろしいでしょうか。では、お願いします。

【委員】 先ほど、他の委員がおっしゃられたとおり、参考資料1-1で、大分全体像がわかりやすくなって、お話を伺っていて、各港のポジションというのがかなりわかりやすくなってきたと思います。もう一つ工夫をしていただくとしたら、今の事務局の方々のご説明の中でも、ときどき出てきていましたけれど、例えば千葉港の耐震強化岸壁、これは周りに幾つか、耐震岸壁があるのですよね。前回の地震のときも、順天堂の浦安病院長にお伺いしたのですけれど、浦安が液状化で、水が全くとまってしまったときに、海上自衛隊が船をつけてくれて、陸上自衛隊が水を運んでくれて、1日400トンの水を絶え間なく、病院の機能を失うことなく運んでくれたという話がございます、そういうところがきちんと整備されているところもあって、整備されていないところを、どういう順番でやっていくのかということなのではないかなと理解しています。この千葉港の耐震強化岸壁は、地震の発生頻度からすれば、かなり優先されて、工事がされるべきところだと思いますけれど、千葉全体の港のバースの中で、既に確保されている耐震岸壁がどういうふうにあって、抜けているところをこういうふうにしていくというようなご説明をいただけると、もう少し全体のバランスがわかるかなと感じました。

【分科会長】 個別の、千葉港の中で、既に整備済みの耐震バースも含めまして、どういうバランスになっているのかということ、ご説明いただきたいと思います。

【港湾計画審査官】 ご説明させていただきます。今スクリーンに、千葉港が出ております。千葉港は、船橋のところから、袖ヶ浦まで、日本でも有数の港湾区域を持つ広い港でして、耐震強化岸壁ができているところは、この船橋の前面の葛南中央地区では、黒字で書いてあるところです。同地区の船橋中央埠頭にも2バースあって、ここの2バースはまだできていません。それからもう一つが、千葉中央地区で、ここのI岸壁7.5メートル

というところとC岸壁7.5メートルができていますけれど、今回、F岸壁をH岸壁に移して工事しますということです。ですから全体で7バースのうち、4バースがもうできていて、5バース目を整備しようということで、今回位置を変更しますということです。それで、あと残るのが、船橋中央埠頭の2バースということです。

耐震強化岸壁の配置論についてですが、我々は公共岸壁を中心に議論しております。民間につくっていただいてもいいし、民間バースでも耐震強化されているバースはあると思いますが、基本的に専用的に使われておられるものなので、震災時だからといって、オープンにして緊急物資輸送させていただくというのは、なかなか難しいからです。千葉港は、昔の高度成長期以来、石油コンビナートで発展してきた港ですので、かなりの割合を新日鉄等の石油会社の専用岸壁で占められております。公共バースは、船橋前面と、千葉中央前面あたりということで、どうしても耐震強化岸壁が集中して配置されております。これも、いいのか悪いのか、どうせ広いのだったらもっと分散的にやるべきではないかという議論もあるかと思いますが、基本的に公共バースでまず担うということになると、こういう形で配置をしてきたという経緯があります。

ただ、ここから背後の幹線道路が生きているということであれば、ある程度背後に行けますので、葛南中央地区が千葉の北西部、千葉中央地区が千葉市から南部・東部ぐらゐを受け持つような形になっております。港もそんなに陸上の奥深くまでは支援をすることを想定しておりませんので、港湾近く、背後10キロ圏ぐらゐを想定しておりますが、その範囲を担うという形になっております。

そういう経緯で、葛南中央地区と千葉中央地区に配置されているという状況です。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかに、ご質問ございますでしょうか。

【委員】 今、専用岸壁の話が出たのですけれども、今日の審議事項とは違うのですが、せっかくこういう大きな耐震強化岸壁についての、日本の状況のお話があったので、お聞きします。専用岸壁に関しての耐震性の現在の状況というものは、各企業がやっているケースが多いと思いますけれども、役所のほうで、しっかり把握されているのでしょうか。もし、されていないのであれば、こういった時期に、こういった現在の状況が一目でわかるように整備状況について把握するべく、報告をいただくということも考えてはどうかと思いましたが、いかがでしょうか。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【海岸・防災課長】 ご指摘ありがとうございます。まず、現在の状況を申し上げます



と、民間バースがどれだけ耐震強化されているのかというデータを、網羅的に把握しているわけではございません。また、企業のデータですので、どこまで確保できるのかというところについても、全部を集めるのは若干自信がないかなという感じはします。一方、例えば一つの例を挙げますと、岸壁ではないのですが、川崎の基幹的広域防災拠点というのがございまして、そこから、もし道路網が首都直下地震で寸断されたときには、海上輸送網を使って各港の耐震強化岸壁と結ぶという計画があります。そのときの、救援用の物資につきましても、川崎の倉庫群の中の食料品であるとか、そういったものを事前の協定の中で、そういう際にはご提供いただいて、やっていくということも、前提としているというような計画です。

公共のバースと民間のバースを同じレベルに持ってきて、配置計画をつくっていくというのは若干難しいのかもしれませんが、ただ、委員がご指摘のように、やはり民間企業も一緒になって復旧をしていくというのは基本だと思いますので、そういったバースを使わせていただくといったことを、協定の中で盛り込んでいくような取り組みも、これからの計画の中で取り入れていくということに少しずつトライしていければと思っております。以上です。

**【分科会長】** ありがとうございます。ほかに、ご質問、ご意見ございませんでしょうか。耐震バースに関連する港湾計画の一部変更、2港とも、質問ございませんでしょうか。

それでは、個別に、答申案文をお諮りしたいと思います。まず千葉港です。答申。千葉港。「国土交通大臣に提出された千葉港の港湾計画については、適当である」。こう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、次の伏木富山港です。答申。伏木富山港。「国土交通大臣に提出された伏木富山港の港湾計画については、適当である」。この答申で、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。両港とも、異議がないということでございますので、案文どおりに提出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。

それでは次の議題に移らせていただきますが、最後の名古屋港、清水港につきましても、ご承知おきかもしれませんが、国際バルク戦略港湾という、国が選定したバルクの戦略港湾がございまして、これに関連した計画です。したがって、まずは国際バルク戦略港

湾について、その概要をご説明いただいた後、個別の内容をご説明していただくということにさせていただきたいと思っております。では、事務局からご説明、よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 引き続き、ご説明させていただきます。参考資料1-2「国際バルク戦略港湾（穀物）について」をご覧ください。表紙をめくっていただきまして、1ページ目です。ここに、輸入トウモロコシの流通経路ということが書かれております。「国際バルク戦略港湾（穀物）」ということですが、穀物を輸入する船舶が大型化する中で、特に使用量が多いトウモロコシの輸入をどう効率化していくかということがあります。1ページ目に書いておりますのは輸入トウモロコシの量ですが、約1,600万トン、穀物全体が3,000万トン弱ですので、約6割をトウモロコシが占めています。その65%が家畜の飼料用、20%がコーンスターチ用、残りが食用という割合で使用されていることになっております。

輸入されたトウモロコシは、港湾に輸入された後、背後に立地するサイロに一時保管されます。この岸壁とサイロが、通常はベルトコンベヤーで結ばれております。その一時保管された穀物、トウモロコシは背後の飼料工場、またはコーンスターチの工場加工されます。その後、トラック等で背後の地域にあります畜産農家、または、いろんなコーンスターチを使う工場等、最終需要者に届けられます。下の写真で、釧路港の写真が出ていますが、岸壁、サイロ、そして後ろに加工工場と、こういうふうに並んでいるのが通常です。

2ページ目です。「トウモロコシ輸入港湾の周辺における飼料工場の立地条件」と書いておりますが、基本的に各地の飼料工場の多くは、畜産業が盛んな地域の近傍に立地しております。まず、日本地図の下地に色をつけてあるのが、都道府県別の畜産業の生産額です。北海道と鹿児島が2,000億円以上と、非常に多くなっております。また、東北でも1,000億から2,000億円程度の地帯が続いております。そこに供給する配合飼料を生産している拠点の大きさを示しているのが、この丸印です。いわゆる飼料工場の密集度といいますか、規模と考えていただければよろしいかと思っておりますが、黄色のところが一番多くて、鹿島と志布志の背後に立地しており、次に多い緑のところも、釧路、八戸、石巻、それから名古屋、水島の背後あたりに立地しております。

次に、2ページ目の右側の表を見ていただきますと、この配合飼料の生産量が多い地域と、主だった輸入港湾との関係を見てみますと、これは一目瞭然ですが、生産量の多いところに、穀物を輸入する港湾が多くなっております。図示していませんが、緑もしくは黄色の丸のところ、国際バルク戦略港湾を配置しておりまして、上から釧路港、真ん中の

黄色のところの鹿島港、それから中部地方の緑のところの名古屋港、中国地方の緑のところの水島港、それから九州の黄色と緑のところの志布志港という形です。飼料の生産量の多いところに、国際バルク戦略港湾が選定されているという状況です。

3 ページ目です。国際バルク戦略港湾（穀物）ですが、目標は2段階になっております。現在就航しているパナマックス船、いわゆるパナマ運河の最大限の幅と深さを有する船舶ですが、岸壁水深でいくと14メートル程度で、これが満載で入港できるようにしようというのが2015年までの目標です。2020年までの目標が、今現在、工事中のパナマ運河の拡張に合わせた、次世代の大型船舶、ポストパナマックス船と言っていますが、これが岸壁水深17メートル程度まで必要となってくるであろうということで、これが入港できるような施設を整えていくというのが、2段階での、国際バルク戦略港湾（穀物）の考え方です。

それを踏まえて、鹿島、志布志、名古屋、水島、釧路が選定されているということです。おおむね、畜産業生産額の多いところにバルク戦略港湾が選定されているということです。

4 ページ目ですが、今後のトウモロコシの輸入の効率化ということですが、国際バルク戦略港湾は、今後、第2段階目では、16～17メートル程度の岸壁に増深していく計画です。また、他港と連携して、穀物輸送の効率化を図っていくということです。下の表に、現在、公共バースと専用バースを区別して、現在港湾計画上、どのようなバースが配置されているかということを書いております。釧路港については、国際バルク戦略港湾ですから、皆さん、ご記憶のとおり、昨年11月の審議会で16メートル岸壁を位置付けさせていただきました。ほかの、水島、鹿島、志布志、名古屋は、今後——名古屋は後ほど、ご説明いたしますが——計画を位置付けていきます。

そのほかに、国際バルク戦略港湾の連携港、または、連携港ではない港も含めて、おおむね、今12メートル以上の水深で穀物の輸入を扱っているというところですが、今後、12メートル程度ではパナマックス船が減載入港せざるを得ず、国際バルク戦略港湾であろうが、なかろうが、その非効率を解消するというニーズが非常に高まっております。

今後、減載入港等の隘路の状況、国際バルク戦略港湾との連携、または航路の物理的制約等を踏まえて、14メートル岸壁の増深などが検討されていくものと考えられます。特に、一番苦勞している、減載により非効率で高コストをかけて輸入せざるを得ない港というのが、この12メートル岸壁しか計画または持っていない港でして、公共バースの4港、それから専用バースでは名古屋港を含む5港があります。このうち、名古屋港と清水港は

後ほど計画変更をご説明させていただきますが、この表では計画変更後の水深は反映しておりません。また、田子の浦港、三河港、衣浦港につきましては、非常に隘路はあるのですが、例えば三河港と衣浦港は、三河湾の入り口にあります中山水道の関係で、水深12メートルの船しか航行できないということで、岸壁だけ深くしてもしようがないという状況があります。また、田子の浦港については、太平洋に面した形で、非常に港口が狭いというようなこともあって、なかなかこれ以上の増深が難しいのではないかとされている港です。そういう中で考えますと、清水港を含む幾つかの港については、今後、増深の計画が出てくるのではないかとというふうに考えられます。

以上が、穀物の輸入に関する状況でして、これを踏まえて、名古屋港と清水港をご説明させていただきます。

まず、資料1-6、名古屋港です。今回、国際バルク戦略港湾選定を踏まえて、南部地区というところで計画変更がございます。

2ページ目です。北浜埠頭というところがありますが、ここで今、専用バースを中心に、12メートルの岸壁で穀物を輸入しております。今回、国際バルク戦略港湾選定を踏まえて、新しく埋立地をつくり、公共で14メートル、また同時に、専用ドルフィンも3バース、12メートルから14メートル対応にする計画変更です。

この14メートル化というのは、国際バルク戦略港湾でいうと、2015年目標の第1段階でして、いわゆる現在のパナマックス船の隘路を解消するということです。減載入港を、満載入港できるようにするということです。

昨年11月の釧路港の計画変更のときは、第2段階までの計画を位置づけたにもかかわらず、今回、名古屋港では第2段階の計画、いわゆる16メートル、17メートル級の航路計画なり、岸壁計画なりを位置づけていない。その理由は、既定計画のほうの一番左上のところに「東航路16メートル（工事中）」と書いておりますが、ここは、名古屋港のメイン航路で、例えば、もしも17メートル級を計画するとなると、この東港路の16メートルを、もう1メートル増深しなくてはいけなくなります。この16メートルの工事が出る浚渫土砂は、一番表紙の写真にあります真ん中のポートアイランドという埋立地に入っておりますが、ここはほとんど満杯状態になっておりまして、これ以上受け入れられない状況です。その中で、1メートル増深して17メートルにするとすると、航路が長いものですから、埋立地の確保、漁業者等との調整で、なかなか計画段階までの同意をいただけないということで、今回は第1段階の計画の14メートル止まりという計画になってお

ります。

3 ページ目をお開きください。実は、東海圏は、コーンスターチの製造が非常に集中している地域です。このコーンスターチというものは、いわゆるでんぷんですが、左側の図にありますように、トウモロコシの約 20% がコーンスターチ用です。コーンスターチは背後の工場で加工されて、最終的には接着剤、医薬品、食品、工業品など、多種多様な製品に加工されていきます。非常に裾野の広い産業の原料を輸入しているのが東海圏です。

名古屋港で、国内シェア 20%、衣浦港、清水港、田子の浦港を入れると 70% のシェアを誇ります。今回計画では、この多種多様な製品の原材料であるコーンスターチの生産コスト低減が期待されています。

4 ページ目をご覧ください。今回の計画変更に至った 1 つの隘路と申しますか、1 つの動機でございます。「現況」と「今回計画」と書いてありますが、現在、北米から、2009 年度の実績で 160 万トンほどのトウモロコシが入ってきており、背後のサイロに入れて、背後の加工工場で畜産用の飼料、またはコーンスターチに加工されておりますが、一方で、160 万トン中の 50 万トンは、1 回サイロに保管された後、内航の小さい船で伊勢湾内の他の加工工場へ海上輸送されております。船で横持ちをされているという状況です。下の図に出ておりますが、2 つほど加工工場があります。

今回、国際バルク戦略港湾施策の実現に向けて、埋立地をつくることによって、分散している加工工場に背後に移転してもらい、既存の加工工場と併せて一体的な穀物の輸入基地にしていこうということです。

左側の図にありますように、通常は岸壁とサイロと加工工場が、ベルトコンベヤーで結ばれているのが常なのですが、名古屋周辺でコーンスターチを生産する過程においては、船が介在しているという非効率がございます。

次のページです。5 ページ目ですが、現在、名古屋港の北浜地区には専用の岸壁しかありません。今回、こういう幾つかの飼料工場なり、コーンスターチ工場が集約することで、公共埠頭をつくらうということです。今回、公共埠頭も水深 14 メートル、それから民間側も水深 14 メートルにそろえるということで、官民連携で浚渫していこうということです。また、同じ水深になりますので、共同配船とかスワップ、いわゆる太平洋上で、どちらの岸壁に入ろうかということを決めるとか、いろいろな自由度が出てきます。

現在、74 隻中、71 隻が、何らかの制限を受けて入港しているという状況です。

今回、民間側の投資をのぞく公共側の投資としては、250～300 億円程度の費用が

かかると見込んでおりました、工期は約7年という想定です。バルク貨物の輸送の強化という観点で、ご審議いただきたいと思っております。

続きまして、清水港です。資料1-7です。右側に、有名な三保の松原、この湾が折戸湾とありますが、その奥に富士見地区というところがあります。

2ページ目をご覧ください。今回、富士見地区の4号、5号という、水深12メートルの連続バースのうちの、穀物の取り扱いの多い5号岸壁を、パナマックス船の満載入港に備えるという形で、2メートル増深して水深14メートルとし、延長も10メートルほど延ばして、290メートル確保するという計画です。

清水港の穀物取扱いの隘路の解消ということで、3ページ目に書いております。現在、穀物を輸入する船は46隻入っておりますが、そのうち、赤く囲っているところの19隻が、岸壁12メートルでは入り切らず、船を浅くして入っております。減載入港です。絵がありますが、穀物を全部積まないで入らざるを得ないという形になっております。今後、この12メートルを14メートルに増深した後は、いわゆる大量一括輸送になりますので、全体の入港隻数が5隻減少し、全体のコスト削減になります。それから、今まで減載入港していたのは、7足す12で、19隻だったものが、この事業を実施しますと、9隻程度まで減少するという形になっております。それで、大量一括輸送による、輸送コストの低減が図られるということです。

一方で、4ページ目ですが、国際バルク戦略港湾の選定結果が発表されたときに、この清水港は、もともと清水港、田子の浦港で、連携して応募されておりましたが、清水港、田子の浦港に関しては、次世代大型船舶について、名古屋港をファーストポートとして、これと連携し、対応を図ることとすると付言されております。これはどういうことかという、名古屋港が、マイナス17メートル程度の水深、いわゆる第2段階、2020年目標の事業を達成した折には、このポストパナマックス船が名古屋で荷をおろし、軽くなった船が清水港、田子の浦港に寄港するということです。そうしたときに、清水港では、ポストパナマックス船ですから、減載入港といえども、14メートル程度の水深が必要になってくるわけで、今回水深12メートルの隘路解消ということで、増深されるわけですが、この富士見5号岸壁が、将来、名古屋港の増深時にも、水深としては活用されていくということになります。

今回の工事は、費用は約100億円程度、工期は4年ぐらいを見込んでおります。これも同じく、バルク貨物の輸送の強化という視点から、ご審議いただきたいと思っております。以

上です。

【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、2港の港湾の一部変更について、ご意見等ございましたら、お願いします。

【委員】 国際バルク戦略港湾というのは、新しい試みとして取り組んできたわけですが、若干取り組みにくいところがあるのではないかなと思っております。それはどういうことかといいますと、荷動きと港湾建設の関係ですね。従来、港湾計画というのは、建設の案件が中心になって、ずっと審議されてきましたけれども、そのときに、荷動きというものをどういうふうにとらえていたかということに、非常に関心があります。特にバルクの場合は、大手の企業が、自分でやっていることですから、その荷動きというのは非常につかみにくい。しかし、そのバルクの荷動きというのは、規模が非常に大きいわけですから、国家戦略がないといけない分野でもあります。この穀物については、日本はどのように調達をしていくのか、こういう大きなテーマが議論されて、この港湾計画へとずっとつながっていく必要があると思います。

そのときに、荷物はどこから来るかということです。パナマ運河を通らなくては行けないのかどうか。あるいは、通る、通らないにかかわらず、どのような大きさの船が適しているのか、荷物の量の出具合にもよってくるわけです。非常に複雑で、ごちゃごちゃしたような問題を総合的に検討した上で、港湾計画になると理解をしているわけです。そこで私の理解のために教えていただきたいのですが、そのような、経済面での検討というのは、どういう段階でなされて、港湾計画になるのでしょうか。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【港湾計画審査官】 お答えいたします。今、委員から、特にバルク貨物の荷動きをきちんと精査した上でないと、港湾計画というのはできないのではないかとご指摘だったと思います。基本的に、この国際バルク戦略港湾の対象計画ではなくても、石炭であろうが、コンテナであろうが、実際にどういう船がどう来て、どれだけの隘路があって、ですから、増深しますとか、延長を延ばしますとか、航路を拡幅しますという計画があります。特に、この国際バルク戦略港湾は、その中でも穀物については、先ほど触れましたようなスワップですとか、2港寄り、それから内航フィーダーといった多種多様な連携が、今でも図られております。そういうことを踏まえて、国際バルク戦略港湾の検討をした際に、実際に港湾管理者、または複数で連携して上げてこられたところもありますが、その段階で、実際に荷動きをつかさどっておられる民間企業にきちんとヒアリングをし、実施

の状況を見て、こういうふうになっています、また、今後、民間の意向もこうですという形で、ある程度説明力の高い形でプレゼンテーションをし、その上で、その計画が妥当かどうかということで選定されたものだと考えております。その上で、緊急的に工事をしようというものを、計画変更で上げてきているという状況かと思えます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。それでは、振興課長お願いします。

【振興課長】 振興課長でございます。先ほどご指摘の、国際バルク戦略港湾には、穀物、鉄鉱石、石炭という、3つの貨物がありますが、今日は穀物について議論していますので、まず穀物についてご説明させていただければと思います。穀物については、国別の輸出・輸入貨物量で見ますと、北米、アメリカがほとんどです。例えばトウモロコシですと、2009年のデータで、97%がアメリカから入っております。またトウモロコシ、今日はコーンスターチ類とありましたが、これはほぼ、100%アメリカからです。そうした、まずは産出国というのがありますが、大体アメリカであるということです。

次に、水深の関係ですが、パナマ運河が拡張されるということがありまして、船舶が大型化するのではないかとこのところ、商社とかメーカーにヒアリングし、穀物ですと、2020年程度には、ポストパナマックス船の満載での入港に対応しようというのを、目標に掲げているという状況です。

それで現状ですが、都道府県別の畜産業の生産高等をお示したように、穀物については、分散して配置されているという状況があります。基本的には、穀物は専用岸壁で取り扱われているというのが多く、鶏が先か卵が先かというところはありませんけれども、まずは工場とか、畜産圏であるとか、あるいは大消費地に近いとか、そういうところで、自然発生的に港が選ばれてきているという状況にあります。

次に、国際競争力という面でどうするかというところで、国際バルク戦略港湾の目標で、2020年までに、ポストパナマックス船の満載入港と書いていますが、喫緊の課題としましては、荷主である商社などにお聞きしましても、まずは14メートル対応の岸壁が必要であるというふうに聞いております。といいますのも、専用岸壁でも、14メートル満載で入れる港というのはほとんどないというふうに聞いておりまして、そうした観点から、今回の計画が出てきたものであると考えております。以上です。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 確認をさせてください。やはり現状をベースにした計画だということには違うんですね。将来、穀物の調達を、このように変えていくんだ——調達先を変えていく



んだとか、そのための輸送はこのように変えていくんだということは、あまり議論されずに、現状のデータをベースに計画を立てたと、こういう理解でよろしいでしょうか。

【振興課長】 私の理解が、もし異なっておれば、誰かがご発言されると思いますので、あえて申し上げますと、まず先ほど申しましたように、対象国がほとんどアメリカ——これは穀物に限ってです。鉄鉱石、石炭の議論は、後に譲りたいと思いますが、穀物についてはほとんどがアメリカから入っているということと、その輸送の効率化が、今なされていないというところをベースにしまして、我々の1億2,000万人の人口が、これからじり貧だということからも、需要がそれほど伸びないであろうというところから、現状をもとにしながら将来の予測値を立て、その中で効率的に輸入をどうすればいいかというようなところから、国際バルク戦略港湾の選定に至ったというふうに考えております。

【計画課長】 さらに、少し補足ですが、今トウモロコシの輸入は、ほぼ100%アメリカからだというふうに話をさせていただきました。そのうちの6割が、パナマ運河経由で、アメリカのミシシッピ、いわゆる穀倉地帯からニューオリンズ等の港、カリブ海を通過して、パナマ運河を経由して日本に来ています。今パナマ運河の拡張工事が進められており、2014年に拡張されるということで、これによって、今ここを利用している船が、喫水14メートルから15メートル、16メートルと大きくなっていくのではないかと、うふうに考えております。

中国とか韓国では、水深14メートルを超える岸壁に、日本では入れないような船を満載で入れているという実績が既にありますので、日本の貿易形態も、船の動きも、このパナマ運河の動きに沿っていろいろと変わってくるのではないかと見込んで、日本でも水深16メートル、17メートルの対応をとということを、国際バルク戦略港湾の検討委員会で議論して、今に至っております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。国際バルク戦略港湾ですけれど、私が選定委員長を仰せつかっておりましたので、若干、補足させていただきますと、この需要予測は、各港湾管理者がやっているのではなくて、背後の企業が、自分のところの生産計画を全部出してきております。これは、企業秘密なので、オープンにできないのですけれど、岸壁だけを増深しても仕方がないので、サイロの容量をどうやって変えるのか、いつまで、どのぐらい投資するのか、それからベルトコンベアーのような公共以外のもので、専用で使っているものが、どういう投資計画を持っているのか、これを全部出させて、ヒアリングを交えた上で、計画は妥当であるという判断をさせていただいたということです。企業が、

需要予測を大きくはずすことはないだろうということと、我々も客観的なデータと突き合わせて確認しているということです。補足まで。

【委員】 清水港に反対するつもりは毛頭ないのですけれど、名古屋港のほうで、第2段階の計画が全く出されない状況で、4ページの内容を載せるのは、全く論理が通っていないということになりますので、むしろ、このページは抜いて提案されたほうがよろしいのではないのでしょうかというように思います。

【分科会長】 事務局のほうからお願いします。

【港湾計画審査官】 ご指摘ありがとうございます。私共も、名古屋港のご説明では水深17メートルにはしませんと言っているのに、この話を出すのはどうかとは思ったのですが、一方で、国際バルク戦略港湾として、清水港、田子の浦港の連携港として手を挙げ、残念ながら選定されなかったのですが、次世代大型船舶では名古屋港と連携するということで、将来、名古屋港が17メートル化したときには、連携することになるという、参考情報として出しました。ご指摘は、これは何の理屈にも、根拠にもなりませんということだと思いますが、それは全くそのとおりであって、将来そうなればという話ですから、これを根拠にするということを出しているつもりはありません。ご指摘ありがとうございます。

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

【委員】 今、ご指摘がありました、国際バルク戦略港湾の、特に穀物については国家戦略であり、これからの日本の食料戦略も考えながら総合的に整備していくという港湾のあり方は、ご指摘のとおりだと思います。商社などを含めた地域からのお話と、これからの先を見通した通商貿易のあり方、特にパナマ運河対応イコール、おそらくTPPの項目にも入っていますし、そういう意味では、大きな角度から、国際バルク戦略港湾がいよいよ具体的に官民合わせた形で動き始めたなど、エネルギーやほかの国際バルク戦略港湾の品目でも、大いに展開していくべきであろうと思って、非常に注目しております。

その中で、名古屋港の4ページのところで、質問なのですが、加工工場が、今回の計画では移転してくることになっているのですが、これは具体的に手を挙げていらっしゃる場所があるのか、それとも、こういうふうになればこういうものが誘致できるだろうということなのか、現段階における現状をお聞かせいただきたいと思います。

【分科会長】 事務局から、お答えをお願いします。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。名古屋港の4ページ、現況と今回計画がありますが、現況は名古屋港以外の加工工場に船で運ばれております。この加工工場は、2つほどありますが、これが新しく移転してくるということについて、確約があるかと言われると、例えば社長が印を押したとか、まだそういうレベルではありません。そうではないのですが、国際バルク戦略港湾の選定に際し、移転をしてお互いのコストを下げたいということまでは、計画として入っておりましたので、企業としてもそういう意向はあると思います。そこは今後、実際その事業の熟度を精査する段階で、本当に、移るのか、埋め立てをしても大丈夫かということは、また再度、チェックすることになりますが、計画段階では、埋め立てをする根拠として、こういったところに移ってくる計画がありますという段階です。

【委員】 いや、大いに結構かと思しますので、こういったことが相乗効果を生んで、さらなる官民連携をこれからも進めていただきたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにございますか。どうぞ。

【委員】 度々すみません。名古屋港の5ページですが、96%の船がずっと不便を感じながら、減載したり、潮が満ちたときだけに入っていくようなことがあることを初めて知ったのですが、こういう不便が、要望としては前々からあったけれども、今回、国際バルク戦略港湾になったことによって、大手を振って要望ができ、その要望が通るような形になるのでしょうか。不便解消に対する要望は、前からあったわけですね。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。非常に的確なご指摘だと思いますが、これは昨日、今日、急に出てきたという話ではなくて、前々からあるものです。

特に今回の名古屋港については、ほとんど専用バースしかありません。民間企業が、バースは自分で建設して2メートル深くしますが、航路も泊地も掘らなければいけないとなると、これは自分の企業計画の中で掘るとするのは非常に大変であり、躊躇されていたと思います。それで、今回、国際バルク戦略港湾には、公共としてもそれなりにこ入れをすることとし、水深的にも、同じ14メートルで、入り口は公共で掘る可能性があれば、社としても決断をする方向になってきたのではないかなと思います。

ただ、多分、企業で困っているところは、全国各地にたくさんあります。そこを全部、こういう形で救うかということ、そうではなくて、国際バルク戦略港湾に選定されたからだというふうに考えていただいて結構だと思います。

【分科会長】 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。

よろしいでしょうか。

それでは、以上、2港の港湾計画の一部変更について、答申を諮りたいと思います。まず名古屋港です。答申。名古屋港。「国土交通大臣に提出された名古屋港の港湾計画については、適当である」。この答申で、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。

次は清水港です。答申。清水港。「国土交通大臣に提出された清水港の港湾計画については、適当である」。この答申で、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。異議なしということで、両港とも、答申案文どおりで、決定させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、本日最後の審議案件です。大阪湾圏域広域処理場整備基本計画の変更について、事務局から資料のご説明をお願いします。

**【港湾環境政策室長】** 国際・環境課港湾環境政策室長でございます。私のほうから、大阪湾圏域広域処理場整備基本計画の変更について、ご説明させていただきます。なお、本日は、関係者といたしまして、大阪湾広域臨海環境整備センターの常務理事においでいただいておりますので、ご紹介いたします。

**【常務理事】** よろしく申し上げます。

**【港湾環境政策室長】** では、早速、お手元の資料に基づきましてご説明をさせていただきます。あと、前のほうのスクリーンもご覧いただきながら、ご説明させていただきたいと思います。資料2ですが、1枚目が全体の概要の紙になっておりますので、今回の計画変更の概観をまず、これでご説明したいと思います。右側のほうに、基本計画変更内容と書いております。①廃棄物の種類及び量の変更ということで、今回、一般廃棄物と、産業廃棄物等のボリュームの見直しを行います。それに伴って、現在引き続き、これらの廃棄物を処分しております神戸沖、大阪沖、これらの処分場における廃棄物の量を見直しております。ちなみに、全体の廃棄物の量、右下に、合計7,600万 $m^3$ と書いておりますが、この変更はございません。それから、廃棄物の種類、量の見直しによりまして、②ですが、埋立期間の延長ということで、埋立期間の変更を併せて行うという、計画変更の内容です。

次から、少し細かいご説明をさせていただきたいと思いますが、資料の中に入れておけ

なかったのですが、前のスクリーンのほうを見ていただけますでしょうか。我が国の一般廃棄物、それから産業廃棄物の排出量の推移というのをグラフにしてみました。全体のボリューム感をつかんでいただけたらと思います。一般廃棄物につきましては、20年度が、今最新のデータですが、年間で、全国で、約4,800万トン発生しています。これに対して、下側ですが、産業廃棄物につきましては年間で約4億トン強、出ているということで、約10倍近く、産業廃棄物のほうが多い状況です。

それから見ていただきますと、ちょっと分かりにくいのですが、一般廃棄物につきましては、平成12年度をピークに減少傾向にあります。3Rですとか、自治体の減量化に伴う取り組みがかなり効果を上げてきています。もちろん人口の減少という要因もあるのかもしれませんが、こういった傾向が見られます。

それから、産業廃棄物につきましては、平成に入ってから、あまり増減がありませんで、平均的に約4億トンで推移しております。

これらのうち、近畿圏の廃棄物の量は、一般廃棄物、産業廃棄物、いずれも、全国比の約6分の1程度となっております。それから、ここに出ている量は、排出者から出る量でして、最終処分量は、例えば燃やしたことによる減量化であるとか、そういったことで少し減ってまいります。一般廃棄物は、この量の、約12～13%程度、産業廃棄物はリサイクルを含めて、随分減量化されまして、4%程度が最終処分されるというボリューム感になっております。

こういったことを踏まえ、近畿圏では、一般廃棄物については、年間約120万トン程度、産業廃棄物は、年間約220万トン程度出て最終処分されているというのが、現在の状況です。お手元の資料の2ページ目に移っていただきますと、今回の事業の全体感を書いております。事業の目的といたしまして、(1)①廃棄物の適正な処理を行い、生活環境を保全するという、併せて、処分場については、港湾計画の中に既に位置づけられており、港湾の埋立地の中で選定をして、今書いてあるような、4つの処分場に処分するという、これは、そのまま埋立地が港湾の用地として活用されるということから、地域の均衡ある発展に資するという、2つの目的がございます。

それから一番下を見ていただきますと、実施主体につきましては、該当法律に基づいて、先ほどご紹介申し上げました、大阪湾センターのほうで事業を行っているということです。

1枚めくっていただきまして、3ページ目になります。大阪湾センターは、港湾管理者から委託を受け、①港湾廃棄物埋立護岸の整備、それから②の廃棄物処分の事業を行って

おります。

そのことについて、下の（２）ですが、基本計画というものを策定して、これに基づいて事業を実施しなければなりません。その基本計画については、主務大臣の認可が必要となっております。

右上のフローを見ていただきますと、主務大臣の認可ということで、国交大臣、環境大臣、両大臣ございますが、国交大臣については、交通政策審議会のご意見を頂戴することです。なお、右上のフローの上のほうに、緑の枠の中に、排出自治体等との調整と書いてありますが、この基本計画の変更は、単に数字の入れ替えということではありませんで、計画を変更するに当たって、各排出自治体から今後の廃棄物計画をヒアリングしております。それから、残されております廃棄物処分場の枠の容量と、これを照らし合わせて計画変更案を決めております。今後の各排出自治体の廃棄物の処分の方針にもつながってくるということで、自治体にとっては非常に重要な計画です。

1枚めくっていただきまして、4ページ目ですが、これまでの基本計画の変更等々、スケジュールの概観をつけておりますが、ちょっと時間もございませんので、少し飛ばさせていただきたいと思っておりますけれども、主なところだけ申し上げますと、左側のあたり、昭和60年に尼崎沖、泉大津沖の処分場を位置づけております。平成9年に神戸沖、平成12年に大阪沖の処分場を位置づけて、現在に至っているという状況です。途中で、廃棄物の処理量など変更している部分もありますが、主な変更は、以上のような経緯をたどってきておるということを確認いただければと思います。

1枚めくっていただきまして、5ページ目です。現在の計画ですが、平成33年までを目標に、一般廃棄物、産業廃棄物ともに受け入れるという計画でしたが、現状といたしまして、一般廃棄物につきましては、先ほどもお話し申し上げましたが、自治体の減量化の取り組みが進んでいること等によりまして、現在の計画量にまで受け入れが至っていません。逆に、民間産業廃棄物につきましては、計画を上回るペースで受け入れが進んでいるという状況です。右のほうの、数字が入っている表を見ていただきますと、民間産業廃棄物につきましては、計画容量が、全部で530万 $m^3$ ある中で、既に430万 $m^3$ が埋まっています。括弧の中に年間の受け入れ量が書いてありますが、約50万 $m^3$ ですので、残容量100万 $m^3$ ということは、あと2年ほどでいっぱいになってしまいます。これでは、今後、民間産業廃棄物の受け入れができないということで、今回、容量が十分足りている一般廃棄物の受け入れ枠とバーターをして、計画を見直したいということです。

1枚めくっていただきますと、6ページ目に、計画変更の内容につきまして、改めて書かせていただいております。少し色がついているところが、今回の変更箇所です。一般廃棄物につきましては、2,180万m<sup>3</sup>を1,730万m<sup>3</sup>に減らし、産業廃棄物は逆に増やすということで、入れ替えまして、それにもなって、神戸沖、大阪沖の処分場の量も見直しております。冒頭申し上げましたように、全体としての捨込容量は変わっておりません。

これに伴って、処分場の埋立期間が、平成33年度までを予定していたのが、平成39年度に変更になるという計画です。

以上で、計画変更の内容につきましてご説明を終わらせていただきます。どうぞ、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、ご説明いただきました、大阪湾圏域広域処理場整備基本計画の変更について、ご質問ございますでしょうか。どうぞ。

**【委員】** こういう非常にたくさんのステークホルダーがかかわってくる事業で、だれがコストを最終的に負担するのかという問題が非常に重要だと思います。最終的には、やっぱり土地売却価格にはね返ってくると思います。その辺の、効率的で、かつ適正な費用負担の枠組みというのはずっと検討していく必要があるかと思うのですが、今般の計画変更によって、その辺の費用負担のスキームと申しますか、それに変更は生じてくるのでしょうか。

**【港湾環境政策室長】** ご質問、ありがとうございます。今回の変更に伴って、費用負担のスキームというのは、変わりません。従来どおりのスキームでやっております。従来のスキームと申し上げますのは、まず護岸の整備につきましては、港湾管理者に対する国交省の補助事業で行っております。それから廃棄物の捨込につきましては、排出市町村に対する、環境省の、今交付金になっておりますが、補助という形で行っております。この仕組みは、今回の計画変更によって、変わるものではありません。

**【委員】** 現行の枠組みの中でやろうというお考えでしょうけれども、これにはいろいろな外部経済、外部不経済が動的にかかわってきているので、制度のスキーム自体も、今後の課題として、ぜひ検討をしていかなければいけないと思います。しかも、廃棄物の処理は、今だけの問題ではなく、将来にわたってずっと続く問題ですから、その辺、できたらご検討していただけたらありがたいと思います。

**【分科会長】** ありがとうございます。事務局のほうから、補足の説明、ございますか。

よろしいですか。常務理事のほうから何か、よろしいですか。

【常務理事】 特にございません。ありがとうございます。

【分科会長】 ほかに、委員のほうからご質問、ご意見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、ご質問、ご意見ないようでございますので、答申案文を諮らせていただきたいと思います。答申。大阪湾圏域広域処理場整備基本計画。「国土交通大臣に出された大阪湾圏域広域処理場整備基本計画については、適当である」。この答申案文で、異議は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。異議がないようでございますので、ただいまの答申で、審議会の結論にさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

【委員】 済みません。私、ちょっと失礼させていただきます。特段意見はございません。

(委員退席)

【分科会長】 以下は、報告のみでございます。この後、港湾懇談会も予定していただいておりますので、3番、4番の報告につきましては、併せて、簡単に事務局のほうからご報告をいただいて、本日は質疑応答をちょっと割愛させていただきたいと思います。よろしくご理解をお願いしたいと思います。それでは、よろしくお祈いします。

【海洋利用開発室長】 振興課、海洋利用開発室長でございます。よろしくお祈いいたします。まず、資料3の港湾における風力発電の導入促進についてということで、資料に沿いまして、簡単に説明させていただきます。

めくっていただきまして、1ページです。改めて、背景ですけれども、再生可能エネルギーの固定価格買取制度に係る法律が成立しまして、今年の7月に施行されるといったことから、風力発電の事業ニーズが高まっております。特に、洋上風力発電の展開につきましては、港湾管理者という公物管理者が存在している港湾区域に、かなり事業者が注目しているということから、港湾区域での洋上風力発電事業ニーズが高まっているという状況です。

港湾における大規模な風力発電事業の導入というのは、港湾への影響が大きいところがございますので、港湾の秩序ある整備と適正な運営との整合を図ることが必要だということとです。

それで、導入にあたってのフローですけれども、4ページに飛びまして、港湾管理者の



欄ですが、まず、港湾との共生という観点から、立地可能な水域というのを港湾計画に位置づけ、その上で、公有水面の大規模な長期占用という形になっていきますので、公平性の観点から、公募して、風力発電事業者を選定し、その選定事業者に対して、港湾法37条に基づき、水域占用許可を出すというようなことです。

これにつきましては、当該港湾において、事務局は港湾管理者、地方整備局、その他、関係行政機関、関係者からなる協議会を設置しまして、そこが港湾管理者に対して助言をするというスキームを考えております。

3ページ目に、港湾区域における再生可能エネルギーゾーンのイメージ図を添付しております。

今後、これらの手続等に関するマニュアルを、来年度早々までに取りまとめたいと考えております。以上です。

【分科会長】 続けてご説明をお願いします。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長でございます。お手元に、資料4と書いた冊子をお配りしております。昨日で、震災から1年がたっておりますので、ちょうど366日目ではなくて、うるう年なので367日たちましたので、その状況について、一つの冊子にさせていただきました。時間がありませんので、本当にかいつまんで、説明をさせていただきます。この冊子につきましては、前段に、震災を振り返った記録を掲載させていただいております。後段のほうに、今後の課題と改善という形で整理をさせていただきまして、さらに、参考資料として、それに関連する図表集をつけさせていただいております。

説明のほうは、後段の参考資料と書いたところに、パワーポイントの図表集があります。これに基づき、かいつまんでご説明いたします。

めくっていただきまして、1ページ、2ページ目というところがあります。ここからが、東日本大震災がどういう震災であったのか、あるいは港湾における被害がどういうものであったのか、さらには、それから1年間、どういう歩みで復旧を続けてきて、結果として、今、どの程度復旧が進んでいるのかというのを、順序立てて説明をさせていただいているものです。

その中で、右下に、83ページというふうに上げさせていただいているものがあります。これを見ますと、北海道から関東、川崎まで、全部を合わせまして、港湾における被害は4,100億円強と金額になっております。それに対しまして、次、第2部の、復旧復興に向けた対応というところをずっとめくっていただきますと、100ページ、101

ページというところがあります。今年度5月に、第1次補正予算、それから11月の第3次補正予算、公共事業を除いたものを合わせますと、4回の補正予算が組み込まれましたけれども、港湾関係の復旧につきましては、合わせて、おおむね3,000億円ぐらいを、予算措置させていただいているというところですので、鋭意努力をしております。

次に103ページというところがありますが、港湾の復旧につきましては、企業活動が一刻も早い復活をしていくことが必要だということから、おおむね2年で復旧をしますというようなことを申し上げております。また、少し復旧に手間取る、大きな構造物である湾口防波堤などにつきましては、5年ぐらいで復旧をしていくということを掲げさせていただいております。その後のページでは、徐々に復旧してきている状況などを挙げさせていただいております。ずっと後へ行っていただきまして、172ページのあたりから、3部の、今後の課題と改善ということで、この教訓を生かして、今後どうしていくのかといったところを説明させていただいております。

めくっていただきまして、174ページに、今後の審議概要と書いたペーパーがあります。この港湾分科会に、防災部会を設置いただきまして、被災後、3回の議論で、復旧に関する基本的な考え方をおまとめいただきましたけれども、少し目を転じて、東海、東南海、南海地震、あるいは首都直下地震といったところに軸足を置き直して、この2月29日に、防災部会を再スタートし、今年の5月下旬ぐらいを目途に、全国の港湾における総合的な地震津波対策のあり方をまとめていこうとしております。

以降、いろいろトピックス的な話題を挙げさせていただいておりますが、二、三だけ説明させていただければと思いますが、184ページ、185ページです。今回、津波が防波堤、防潮堤を越流することによって、構造物が壊れてしまったということが、非常に大きな問題としてありましたけれども、これをできるだけ壊れないようにする、粘り強い構造ということを申し上げてきました。185ページ目の下の左側にありますように、これについての技術的基準を早急に整備するというところで考えております。また、今回の地震の中で、非常に大きな問題の一つとなっております、液状化対策につきましても、その一端である、判定手法の見直しをしていくということで考えております。

それから186ページ目からが、海岸にあります、水門・陸閘の開け閉めの問題です。非常に残念ながら、今回、開け閉めの作業中に、記録されているだけで242名の消防団員などの方々がお亡くなりになりました。今後こういうことがないように、もちろん水門の開け閉めの自動化を進めていくこともそうですが、そもそも開け閉めをしなければなら

ない門の数も考えなければいけないとか、そのようなことも考えていきたいと思っております。

また、192ページ目ぐらいからは、やはり逃げることを基本としたときに、港の中でどういう対策をとっていくのかということについても、検討の材料になっております。それから195ページ目からは、津波に対する港の安全性をきちんと評価した上で、対応をしていく話ですとか、さらには198ページ以降、今日も話題となりました、耐震強化岸壁とか、あるいは基幹的広域防災拠点の配置の問題等を、取り扱ってきたいと考えているところです。

さらに、208ページ目のところからは、臨海工業地帯の対策を挙げておりますけれども、仮に臨海工業地帯が本当に被災をした場合に、甚大なる被害が予想されますので、このための対策をどう打っていくのかということについても、話題の一つとして検討していきたいと考えております。済みません、目次の説明だけしているような説明ですが、以上です。

**【分科会長】** どうもありがとうございました。2件、風力発電の導入及び震災に関連する過去の記録と今後の課題ということで、ご説明賜りました。

予定の時間より、20分ほどオーバーしております、これだけは聞いておきたいというものがあれば、受け付けますが、よろしいでしょうか。はい、どうぞ。

**【委員】** 先ほど、耐震強化岸壁についてまとめていただきましたけれども、実際にあった耐震強化岸壁が、1つはだめだったというようなことも書いてあります。そういう耐震強化岸壁自体の評価もありますし、先ほどのレイアウトというか、どこまでが整備されていて、どこが整備されていなかったという話があったと思いますが、整備されていなかったところがあった状態で震災を迎えて、その結果、輸送自体はどうだったのかということの評価も、ぜひやっていただきたいと思います。それを踏まえて、先ほど冒頭、議論があったような、耐震強化岸壁の整備について考え直していかなければいけないのではないかと思います。

**【分科会長】** 大変貴重なご意見、ありがとうございました。今の委員のご意見に対しては、本省も、各調整部局も、私も加わっておりますけれども、震災の物流への影響とか、耐震設計をされていて壊れたところとか、未整備な状況がどういう影響を与えたといったようなことは、去年ぐらいからずっと調査が進んでおりますので、多分あちこちでまとまった報告が出てくるのではないかと考えております。

それでは、以上をもちまして、本日の港湾分科会の審議案件、報告案件、全部終了いたしましたので、これをもちまして分科会を終了させていただきたいと思えます。どうもありがとうございました。なお、引き続き、この後、港湾懇談会を予定していただいています。5分間休憩を入れさせていただきまして、55分から懇談会に切りかえさせていただきたいと思えます。休憩が5分間しかないので申し訳ありませんが、よろしく願いいたします。

【総務課長】 懇談会は、プレスの方は冒頭のカメラ撮影のみということになっていますので、あらかじめご了承ください。

—— 了 ——