

基本方針の変更案に係るご意見と対応

1. 港湾分科会委員のご意見と対応 1
2. 関係行政機関の意見と対応 2
3. 港湾管理者の意見と対応 2、3
4. パブリックコメントでのご意見と対応 4～13

1. 港湾分科会委員のご意見と対応

(交通政策審議会第57回港湾分科会 平成26年8月6日)

	該当箇所※	意見・質問の概要	対応
1	I編2章 ①災害に強い港湾の構築(13~16頁)	現在の「国民の安全・安心の確保への貢献」においては、ハード対策が中心の記述となっているように思う。例えば、クルーズ船で来日した土地勘の無い方や外国人観光客が、下船した際に、港湾で災害に遭遇することも考えられ、そのような事態に分かりやすい情報提供を行えるか否かは日本の評価にも繋がる重要な観点だと思ふ。防災・減災においては、関係者と協力してソフト対策にも、力を入れていただきたい。	ご意見を踏まえ、ソフト対策の新たな取組として、国土交通省港湾局が公表した「港湾の津波避難対策に関するガイドライン」及び「港湾の津波避難施設の設計ガイドライン」の周知・普及の取組を行っていることから、「 港湾における津波避難対策の策定の促進 」を追記します。
2	I編6章(1) ⑥効率的・効果的な事業の実施(25頁)	国土のグランドデザイン2050において、将来の人口減少等の変化を踏まえた具体的な課題が記述されており、港湾施設についても、そのような状況を想定して、 全ての施設を維持管理・更新すれば、無駄な施設も出てくることになりかねないので、利用者を明確にするなど、各施設の必要性を事前に十分確認する必要がある。	ご意見を踏まえ、全ての港湾施設を更新するものではない、という主旨を明確化するため、「 廃止も含め、 」を追記するとともに、施設単位ではなく、港湾全体でその必要性を検討・確認する主旨を明確化するため、「 港湾単位で 」を明記します。
3	VI編1章 民間能力の活用による港湾運営の効率化(58~61頁)	効率的な運営に関する記述について、 集貨だけでなく、創貨(貨物需要の創出)にも取り組んでいくことを盛り込む必要があるのではないか。	ご意見を踏まえ、集貨だけでなく、創貨の取組を明確に盛り込むため、「 新たな貨物需要の創出 」を追記します。 なお、これに伴い、6頁、29頁、49頁、53頁における貨物需要の創出の記載に「新たな」を追記し、創貨の取組を明記する表現に修正します。
4	VI編1章 民間能力の活用による港湾運営の効率化(58~61頁)	国際コンテナ戦略港湾の政策実現に向けて、 国・港湾管理者・港湾運営会社の三者が一体となった協力体制を構築していくべきであり、この基本方針を実効性あるものとし、しっかりと取り組んで欲しい。	ご意見の通り、国際コンテナ戦略港湾の政策実現には、国・港湾管理者・港湾運営会社の協力が不可欠であり、 着実に取組を進めてまいります。
5	その他	基本方針が、港湾関係者だけでなく 一般の方も含めて読まれることを想定しているのであれば、記述内容を取捨選択するなど、読まれるような工夫をした方が良いのではないか。	基本方針は法律に規定されたもので、国の港湾行政の指針として、必要十分な記述をしてきており、これを今回、大幅に簡略化することは困難です。 ご意見を踏まえ、 見せ方・示し方で工夫してまいります。

2. 関係行政機関の意見と対応

1. 事前協議期間 平成26年9月8日(月)～12日(金)

2. 今後の予定 答申後に法定協議

	該当箇所	主な意見の概要	対応
0		意見提出なし	

3. 港湾管理者の意見と対応①

1. 事前意見照会期間 平成26年9月8日(月)～19日(金)

2. 今後の予定 答申後に法定意見照会

	該当箇所※	意見	対応
1	前文 (1～4頁)	「経済のグローバル化の進展と東アジア地域の急成長、」の文言が削除されているが、重複を避けるためであれば、1度目「我が国を取り巻く状況」説明の箇所ではなく、2度目を削除すれば良いのではないか。	ご意見の箇所は「国際的に競争力を備えた経済・社会の構築を進めていくこと」の背景となる記述ですが、今回の変更により、新旧対照表2頁の記述が1頁の記載内容と重複するため削除したことに伴い、背景となる箇所も併せて削除したものです。そのため、重複を避けるためでは無いことから、削除の趣旨をご理解いただき、 原案のままでご了承願います。
2	I編 1章 (1)①国際海上コンテナ輸送網の強化(5～7頁)	国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめ(平成26年1月20日)を踏まえ、 下記の通り、追記・修正していただきたい。 「(前略)新たな貨物需要の創出等の施策を全国的見地に立って 国家的政策として強力に推進する。 」	ご意見の最終とりまとめは国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会からの提言であり、基本方針は国土交通大臣の告示であることから、その性質が異なり、記載内容も必ずしも同様とは限りません。 ご意見については、「全国的見地に立って」との文言よりその趣旨を読み取ることができると考えられるため、 原案のままでご了承願います。

※頁数：資料1-3新旧対照表の頁数を示す。

3. 港湾管理者の意見と対応②

	該当箇所※	意見	対応
3	I編 1章 (1)①国際海上コンテナ輸送網の強化 (5～7頁)	下記の通り、追記・修正していただきたい。 「(前略)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日本海側の国際拠点港湾の活用も含め、防災・減災上の配慮を行う。」	ご意見を頂いた箇所は、国際戦略港湾に関する記載箇所であるため、原案のままでご了承願います。 なお、ご意見の内容につきましては、港湾における地震津波対策をより有効な施策としていく検討にあたっての参考とさせていただきます。
4	II編 2章 ①アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送 (28～30頁)	国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会最終とりまとめ（平成26年1月20日）にある「釜山港においてトランシップされる貨物へのインセンティブ措置を廃止するよう、地方の港湾管理者に対して個別要請を行う」とする国の方針との整合を図る必要があり、当該基本方針においてもその考え方を明記すべきと考える。 また、基幹航路の船舶大型化に伴う、いわゆる「カスケード現象」により、アジア航路の船舶大型化の可能性についても言及すべきではないか。	国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会からの提言である最終取りまとめと、国土交通大臣の告示である基本方針はその性質が異なり、記載内容が必ずしも一致するものではありません。今回の基本方針の変更は、原則として今般の港湾法改正の内容を反映させるものであるため、原案のままでご了承願います。 また、「カスケード現象」については、ご意見の趣旨を踏まえ、その動向を注視する必要がある旨、I編1章(I)①国際海上コンテナ輸送網の強化に追記いたします。
5	VI編 1章 民間能力の活用による港湾運営の効率化 (58～61頁)	国際コンテナ戦略港湾の港湾運営会社への国の出資は、義務ではなく、予算の範囲内で出資することができるとの規定であるため、「国が港湾運営会社に出資することにより、国・港湾管理者・民間それぞれの強みを活かした協働体制を構築し」は削除すべきと考えます。	国際コンテナ戦略港湾の政策目標実現のためには、ハード・ソフトを含めたあらゆる政策手段を投入・活用することが必要であり、国際コンテナ戦略港湾政策の深化と加速のため、今般の法改正により港湾運営会社への国の出資が規定されました。 基本方針は国の港湾行政の指針を示すという性格のものであり、従前の数次の変更においても、義務かどうかに関わらず、法改正を踏まえた変更記載を行ってきていることから、法改正による新たな規定について、記載することが適切です。 このため、原案のままでご了承願います。

※頁数：資料1-3新旧対照表の頁数を示す。

4. パブリックコメントでの意見と対応①

1. 募集期間	平成26年9月8日(月)～10月7日(火)		
2. 周知方法	電子政府の総合窓口(e-GOV)ホームページ、国土交通省ホームページ		
3. 意見提出方法	電子メール、FAX及び郵送		
4. 意見数	25件		
(内訳)	I 編	1章(1)①国際海上コンテナ輸送網の強化	1 件
		2章①災害に強い港湾の構築	8 件
		6章(1)④港湾の開発等におけるリサイクルの推進	1 件
		6章(1)⑥港湾施設の適切な維持管理	11件
	Ⅲ編	1章開発保全航路の開発、保全及び管理の方向	1 件
	Ⅳ編	1章③沿岸域の連続性を考慮した対応	1 件
	その他		2 件
5. 意見提出者	19名 (地方公共団体:3名、港湾関係物流企業等:6名、荷主・立地企業等:4名、コンサルタント等:1名、個人(所属不明含む):5名)		
6. 今後の対応	告示後に電子政府の総合窓口(e-GOV)ホームページで公表する。		

「ご意見」欄に記載された内容は、基本的にいただいたご意見をそのまま記載したのですが、明らかな誤字については修正しております。

	該当箇所※	ご意見 青字：具体的内容	ご意見に対する考え方
1	I 編 1章 (1)①国際海上コンテナ輸送網の強化(5～7頁)	<p>(意見) 以下の文章を挿入すべき。 「国内貨物の内航コンテナ輸送についても、物流の効率化やCO2排出量削減の観点から、また、港湾を核とした静脈物流網強化の観点から一層の利用促進が期待されている。このため、国際戦略港湾及びそれ以外の港湾の双方において、「外内貿コンテナを一体的に取り扱うコンテナ埠頭」への港湾機能の転換が求められる。」</p> <p>(理由) 「外内貿コンテナ埠頭」については、港湾計画書作成ガイドラインに記載されており、今後、新たな基本方針に基づき、各港湾管理者が港湾計画立案を進めることになる。また、8月の国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会においても、委員から外内貿コンテナの積み合わせ促進が意見として述べられた。</p> <p>従来の基本計画の考え方では、8頁の「③複合一貫輸送の強化」に内航コンテナ船が記載されるべきところ、これがRORO船を主体とした内貿輸送に加え、外貿輸送の観点も加味され、RORO船による外内貿の項目に進化してしまっている(内航コンテナ船が削除されてしまっている)。このため、逆に内航コンテナ船による外貿(フィーダー)と内貿(動脈・静脈)については、「① 国際海上コンテナ輸送網の強化」に外内貿双方の観点からまとめて記載いただきたい。</p>	<p>ご意見の通り、「国際コンテナ戦略港湾政策推進委員会」最終取りまとめ(平成26年1月)を踏まえ、『港湾計画上の取扱いとして「外内貿コンテナ埠頭」を導入する』旨、港湾管理者等に通知しているところです。</p> <p>ご意見の趣旨を踏まえ、I 編 1章(1)①国際海上コンテナ輸送網の強化(5～7頁)及びI 編 1章(1)③複合一貫輸送網の強化(8～9頁)について、記載内容を変更いたします。</p>

※頁数：資料1-3新旧対照表の頁数を示す。

4. パブリックコメントでの意見と対応②

「ご意見」欄に記載された内容は、基本的にいただいたご意見をそのまま記載したのですが、明らかな誤字については修正しております。

	該当箇所※	ご意見 青字：具体的内容	ご意見に対する考え方
2	I 編 2章 ①災害に強い港湾の構築(13～16頁)	大規模災害発生時に、いくら国等が整備した施設が健全でも、その施設に至る民有施設が被災すれば、結果的に国等の施設が機能しないこととなる。また、昨今の経済情勢から、民間の老朽化した施設を民間独自で改修することは困難と考えられる。さらに、民間企業にしても企業のBCPの観点から改修したいと考えていると思われる。このような状況下で無利子貸付制度は素晴らしい制度であり推進すべきと考える。ただし普及・推進が課題と思われる。	ご意見の通り、東日本大震災での教訓を踏まえ、今般の港湾法改正により、民有護岸等の耐震改良に対する無利子貸付制度を創設したものです。 制度の趣旨及び内容をご理解いただくために、全国における説明会等を開催し、民間事業者等にも多数ご参加いただくことで、当該制度の普及・推進を図ってきたところです。今後も当該制度の普及および推進を図ってまいります。
3	I 編 2章 ①災害に強い港湾の構築(13～16頁)	(意見) 「(前略) 特に大規模地震対策施設に至る水域施設沿いにおいて、そのようなおそれのある港湾施設の改良を促進する。」について、東日本大震災時、弊社棧橋(八戸港八太郎三号埠頭)において荷役中の大型船舶(5万トン級)が、津波の引き潮に強引に引っ張られアンローダブーム・舳いが引きちぎられ、湾内の渦巻きに巻き込まれた船舶は航行不能となり湾内及び湾外を漂流しました。今回痛感したのが隣接するフェリーターミナルに船が停泊しておらず、大型船舶との接触・衝突・船内火災・湾内沈没もなく最悪の事態を回避できたことです。 (理由) 今後の港湾施設の在り方を考えれば、そもそも大型船舶が停泊する湾内にはリスクがあることを前提とした対応策を考慮すべきと考えます。	ご意見の通り、大型船舶に対する津波対策も重要と考えております。 防波堤の津波による被害の防止軽減効果も考慮するとともに、港湾の事業継続計画においてそのようなリスクも含めて検討・策定する等、港湾における津波対策を推進してまいります。
4	I 編 2章 ①災害に強い港湾の構築(13～16頁)	(意見) 非常災害が発生した場合に備えて、水域施設沿いの港湾施設の適切な維持管理の促進のため、民有護岸等に対しての無利子貸付制度等の補助制度の拡大・充実を望みます。 (理由) 現状の民有施設についても老朽化により、施設の補修・改良が必要であるが、東日本大震災等の影響もあり会社業績が悪く、補修・改良に着手できない。無利子貸付制度が創設されても実行に移すには、高いハードルがあると言わざるを得ず、更なる制度の充実を望みます。	今般の港湾法改正により、大規模災害発生時において、船舶交通に支障をきたすおそれのある民間護岸等に対して、耐震改良を促進するため、無利子貸付制度が創設されました。まずは、当該制度の普及および推進を図ってまいります。
5	I 編 2章 ①災害に強い港湾の構築(13～16頁)	(意見) 民有護岸の改良促進を踏まえた記載に関して、民有護岸の改良促進のため無利子貸付制度を創設して頂いていますが、更に進んで補助金制度の創設もお願いしたいと思います。 (理由) 東日本大震災による被災地企業の復興負担は未だに重いことから、民有護岸の改良促進のためにはさらに進んで補助金制度の創設も必要だと思います。	今般の港湾法改正により、大規模災害発生時において、船舶交通に支障をきたすおそれのある民間護岸等に対して、耐震改良を促進するため、無利子貸付制度が創設されました。まずは、当該制度の普及および推進を図ってまいります。

※頁数：資料1-3新旧対照表の頁数を示す。

4. パブリックコメントでの意見と対応③

	該当箇所※	ご意見 青字：具体的内容	ご意見に対する考え方
6	I 編 2 章 ①災害に強い港湾の構築(13～16頁)	<p>(意見) 「東日本大震災において、(中略) 民間事業者や関連機関と連携し、災害時における石油製品の海上輸送機能の確保に取り組む。」について、変更案における「民間事業者」とは、どのような事業者を想定しているのでしょうか。変更案の目玉である災害時の石油製品等確保(コンビナート港湾の)・強靱化を図るのであれば、危険物取扱の設備に転用可能な専門業者が対象となるのではと考え、変更案に「転用可能な民間業者」と追記を望みます。</p> <p>(理由) 弊社の専用棧橋は、穀物専用バースで5万トン～6万トンの大型船あるいは内航船(1500トン前後)の接岸荷役に対応可能です。同時に棧橋施設もアンローダで吸上げた穀物をチェーンコンベアで運びサイロに運搬する仕組みで、他に転用が難しい特殊設備となっています。</p>	<p>本記述は、製油所における石油製品の出入荷施設に至る航路について、大規模災害発生時における船舶航行機能の確保の取組に関するものです。ここでの民間事業者とは石油精製企業のみを対象としています。</p> <p>以上から、原案のままとさせていただきます。</p>
7	I 編 2 章 ①災害に強い港湾の構築(13～16頁)	<p>2011年3月11日に発生しました東日本大震災により八戸港は甚大な被害を受けましたが、皆様方のご努力により2013年7月に完全復旧し、現在は安全かつ安心して荷役を行っております。</p> <p>地震発生後、港内における様々な障害が取り除かれ第一船が入港したのは約40日後の事だと記憶していますが、当時弊社は青森港を代替港として3月22日から運航開始しました。救援物資や自衛官・消防官・警察官・ボランティアの方々が運航再開したフェリーに乗船し、被災地に向かわれました。その後フェリーターミナルの各設備が復旧し、震災から4ヵ月後の7月11日八戸港に復帰しました。</p> <p>しかしながら復旧までの約2年半の間、(八太郎北防波堤崩壊により)うねりの侵入が酷く、風力が風速5m程度であっても風向次第では港内におけるうねりの高さが1m以上に及ぶことも度々でした。</p> <p>八戸港内に代替岸壁を確保することが出来ましたが、本船と陸上を繋ぐ「サイドランプウェイが車止め(高さ約30cm)と接触するため、港湾管理者の許可を頂き、車止めを取り外し式にして凌ぎました。</p> <p>震災以降、フェリーをはじめ各船舶は大きな使命を受けそれに応えるべく頑張っておりましたが、それも安心して利用できる岸壁等があればこそです。</p> <p>岸壁の耐震化に併せ、電気・給水設備の整備も重要ではないかと思慮します。</p>	<p>ご意見のとおり、港湾の災害対応については、重要であると考えております。</p> <p>一方で、II編7章 大規模地震対策施設において、「震災直後から復旧完了までの期間に(中略)岸壁や関連施設の耐震強化を進める」こととしており、ご意見と同様の趣旨が表現されていると考えております。</p> <p>以上から、原案のままとさせていただきます。</p>
8	I 編 2 章 ①災害に強い港湾の構築(13～16頁)	<p>(意見) 「加えて、沖合に設置したGPS波浪計等による(中略)情報の発信等の機能を強化する。」とあるが、未配備地域におけるGPS波浪計の設置を促進する旨を追記してはどうか。</p> <p>(理由) 東日本大震災による津波被害を鑑み、津波に対する防災対応能力の向上が求められている。津波の早期観測による避難確保など、災害に強い港の実現に向けた取組が必要である。このため、GPS波浪計が設置されていない地域の解消について早急に取り組む必要がある。</p>	<p>GPS波浪計は、津波の観測が可能ですが、第一義的には港湾整備に必要な沖合の波浪を観測するために整備しているものです。港湾整備のための必要性等も踏まえながら、今後の設置について検討を進めてまいります。</p> <p>以上から、原案のままとさせていただきます。</p>

4. パブリックコメントでの意見と対応④

該当箇所※	ご意見 青字：具体的内容	ご意見に対する考え方
<p>9</p> <p>I 編 2 章 ① 災害に強い港湾の構築 (13～16 頁)</p>	<p>(意見) 「今後、地球温暖化に起因する気象変化や海面上昇により、港湾機能に支障を来す事態が想定されるため、その回避・軽減に取り組む。」を「今後、地球温暖化に起因する気象変化や海面上昇並びに地盤沈下等により、港湾機能に支障を来す事態が想定されるため、その回避・軽減に取り組む。」に修正されたい。</p> <p>(理由) 本基本方針には地震対策、津波対策が十分に記載されていますが、地震に起因しない「地盤沈下」についての記載が見当たりませんでした。長期間にわたる地盤沈下は海面上昇同様の危険性を孕んでいるほか、場所によって沈下状況は微妙に異なることもあり、港湾構造物に歪み、亀裂等を生じさせる危険があります。</p> <p>新潟港におきましても長年の地盤沈下で岸壁から水面までの高さは変わっています。「地盤沈下」という文言を基本方針のどこかに入れて頂き、地震以外の地殻変動についてもご配慮いただきたく、この箇所への追加をお願いいたします。</p>	<p>現状において、著しい地盤沈下はほとんど見られないことから、代表事例的に例示する必要性は低いと考えております。また、長期間にわたる地盤沈下が港湾施設に歪み、亀裂等を生じさせる要因となる可能性があると思われることから、⑥港湾施設の適切な維持管理 (25頁) に記載してあるように定期的に点検を行うなど、適切な維持管理を行う必要があります。</p> <p>以上から、原案のままとさせていただきます。</p>
<p>10</p> <p>I 編 6 章 (1) ④ 港湾の開発等におけるリサイクルの推進 (24頁)</p>	<p>(意見) 「なお、これらの副産物や再生資源の輸送については、関係者と連携して環境負荷の少ない海上輸送の利用を進める。」を「なお、これらの副産物や再生資源の輸送については、各港湾の特色と機能を踏まえて、環境負荷の少ない海上輸送の利用促進等、関係者と連携して取り組む。」に修正されたい。</p> <p>(理由) 再生資源が発生する港とリサイクル処理を担う港とが異なる場合は海上輸送の利用を進めることに賛成いたします。しかし再生資源の発生場所とリサイクル処理の場所が同一港湾内の事例もあります。そうした場合は陸上輸送や、パイプラインを繋いでポンプで送る方法の方が環境負荷が少なくなる事例もありうるかと思われる、海上輸送に限定した表記は十分とは言えないのではないのでしょうか。信濃川を擁する新潟西港では大量に港湾へ流入する浚渫土砂を多様な手段で輸送しており、海底パイプラインとポンプ浚渫船による工法も採用されています。この工法は水中への土砂の混濁が少なく環境負荷が低い上、短距離の輸送では経済効果があります。</p>	<p>当該記述は、副産物や再生資源の輸送において、一般的に環境負荷が少なく、港湾の特性を活かせる海上輸送の推進を図るという方向性を示しており、各港湾の特色と機能を踏まえて比較検討の結果、他の輸送手段を利用することを否定するものではありません。</p> <p>以上から、原案のままとさせていただきます。</p>

※頁数：資料1-3新旧対照表の頁数を示す。

4. パブリックコメントでの意見と対応⑤

	該当箇所※	ご意見 青字：具体的内容	ご意見に対する考え方
11	I 編 6 章 (1) ⑥港 湾施設の適 切な維持管 理(25頁)	高度成長期以降につくられた施設については、老朽化・陳腐化が進み、今後、維持管理・更新費用の増大が懸念される。維持管理・更新費用を出来るだけ低減させるために、港湾単位の港湾施設で予防保全の考え方を取り入れ、港湾単位でLCC低減を目指す戦略的維持管理の推進をぜひ進めてもらいたい。ただし、国・港湾管理者・埠頭株式会社等が一体となって施策を推進する必要があると思われる。	ご意見のとおり、これらの取組を推進するために、港湾施設の維持管理計画の策定においては、国・港湾管理者の連携、港湾施設の必要性、対策の内容や時期等の検討においては、民間事業者等の関係者も含めた連携が必要です。関係者との連携により、戦略的な維持管理・更新等の取組を進めてまいります。
12	I 編 6 章 (1) ⑥港 湾施設の適 切な維持管 理(25頁)	港湾単位での戦略的な維持管理、更新の取組は重要と認識しております。民間事業者との係わりがよくわからないことから、更新等の検討、取組の推進に当たっては、国および港湾管理者ならびに民間事業者も連携し、検討を進めてもらいたい。	ご意見のとおり、これらの取組を推進するために、港湾施設の維持管理計画の策定においては、国・港湾管理者の連携、港湾施設の必要性、対策の内容や時期等の検討においては、民間事業者等の関係者も含めた連携が必要です。関係者との連携により、戦略的な維持管理・更新等の取組を進めてまいります。
13	I 編 6 章 (1) ⑥港 湾施設の適 切な維持管 理(25頁)	今後、港湾施設の老朽化が進むことは避けられないため、すべてを修繕することはコスト増につながるため、国・港湾管理者が連携し、維持管理計画を策定、また、使用されていない港湾施設の廃止・利用転換など、戦略的な維持管理・更新の取組はコスト縮減に繋がることから確実に取り組んでほしいと思います。	I 編 6 章 (1) ⑥港湾の適切な維持管理(25頁)において「将来の維持管理・更新等に係るトータルコストの縮減及び平準化」を図るため「予防保全的な維持管理への転換を推進する」旨を記載しており、戦略的な維持管理・更新等の取組を進めてまいります。

※頁数：資料1-3新旧対照表の頁数を示す。

4. パブリックコメントでの意見と対応⑥

	該当箇所※	ご意見 青字：具体的内容	ご意見に対する考え方
14	I 編 6 章 (1) ⑥ 港湾施設の適切な維持管理 (25頁)	<p>(意見)例えば、施設内照明灯ポールの場合、各港湾に設置されてきた各種（亜鉛めっき、アルミニウム合金、塗装鋼など）ポールの劣化速度、倒壊事故などのデータが蓄積されていると思います。例えば、私の調査データでは名古屋港においては、殆どがアルミ合金ポールで、現在、最長43年ですこぶる健全、寿命実力50年を目指しています。港湾でのポールは漁港も含めアルミニウム製の方が多いと認識しています。全国港湾のデータを整理した上で、更にどれくらいの長寿命を望むのか。維持管理の改善が必要なのか等を明らかにしてはいかがですか。</p> <p>(理由)「適切な維持管理」の前に、各港湾施設の照明灯ポールの寿命状態に満足しているかどうか、必要改善課題は何か、明らかにする必要があると思います。亜鉛めっき鋼製ポールも、アルミニウムポールも、共にメンテナンス負荷は小さいが、特に海岸線環境では寿命に大きな差があるようです。なお、福岡市道路照明灯整備基準（2013）では、「（中略）港湾局についてはアルミ製ポールを標準仕様とする」としており、一つの糸口として注目されます。</p>	<p>港湾施設の長寿命化を図ることは戦略的な維持管理・更新等の取り組みを推進する上で重要であると考えております。</p> <p>ご意見の通り、各施設或いは部材の内容については、施設毎の維持管理計画を策定する際に十分検討することとしております。</p>
15	I 編 6 章 (1) ⑥ 港湾施設の適切な維持管理 (25頁)	<p>今後、急速に老朽化が進んでいく港湾施設において、戦略的な維持管理・更新等の取組を推進するとあり、必要不可欠な取組であると考えています。しかし、地方にとっては維持管理等に必要な定期的な点検等に対する財源確保が困難となっており、港湾施設は、国として重要な資産であることから、港湾管理者等に対して手厚い支援策をお願いしたい。</p>	<p>今後、老朽化施設の増加に伴い維持管理費や更新費の増大が見込まれる中、定期的な点検等に対して財源を如何に確保するかは重要な課題であると認識しております。</p> <p>現在、維持管理費や更新費等の縮減に向けて、維持管理計画の策定支援、港湾単位で策定する予防保全計画に基づく対策費用の支援及び効率的な施設点検の技術開発などに取り組んでおります。</p> <p>ご意見については、港湾施設の維持管理施策を考えるにあたっての参考にさせていただきます。</p>

※頁数：資料1-3新旧対照表の頁数を示す。

4. パブリックコメントでの意見と対応⑦

	該当箇所※	ご意見 青字：具体的内容	ご意見に対する考え方
16	I 編6章 (1) ⑥ 港湾施設の適切な維持管理(25頁)	<p>「港湾施設の適切な維持管理」のためには、引き続き必要な予算を確保することが大事ですが、その一方で限られた予算のもと「施設の集約や利用転換、質的向上など戦略的」な取組は大変重要と考えます。</p> <p>さらに、「維持管理・更新にかかるトータルコストの縮減・平準化」のためには、「港湾単位で検討」することは必要なことと考えますが、全国的な視点からの検討を行うためにも、広域な単位(たとえば港湾管理者単位)で優先順位も含めてとりまとめることも大事であり、そのために施設の利用を含めた維持すべき施設の水準、目安等を設けることが重要と考えます。</p> <p>また、作成された「予防保全計画」や海岸「長寿命化計画」を全国ベースでとりまとめた「10年単位の予算長期計画」も確保すべき予算規模と、全国的に平準化を図るためにも必要と考えます。ただし、従来の5ヶ年計画や7ヶ年計画とは違う位置づけとし、国の財政出動だけでなく、民間出資も含めて整備する財源をどう確保するか議論のベースとするためのものとして位置づけることにしてはいかがでしょうか。</p> <p>一方、係留施設を廃止し一般護岸へ転換した場合でも、埋め立ててしまわない限り、当然ながら国土保全や防災の観点から最低限の維持・管理は行わなければならないと考えます。港湾局資料からは、水深-4.5m以深の係留施設だけでも5,000施設、外郭施設や海岸施設、小規模施設、民間施設を含めると相当数に上ることから、これらに対応できる体制の構築は急務と考えます。</p> <p>講習会や資格取得の手立ては着実に進められていますが、その「担い手」は「経験」がありかつ短期間で交替しない者「継続性」が求められること、さらに、効率的な管理の面からは、国の場合も管理者の場合も港単位ではなく一定の範囲を受け持つ「担い手」を一定数確保できる民間団体等の組織が必要と考えます。さらには、契約期間も複数年程度ではなく、最低5年程度の契約が可能な制度の検討も、今後追求すべき課題と考えます。</p> <p>いずれにしても「戦略的な維持管理・更新等の取り組み」は、関係機関と国民がまず正確な現状認識をすることが大事であり、さらなる理解を高めるとりくみが不可欠です。これからも、国家的取組として具体的、着実に推進されることを期待しております。</p>	<p>民間も含めた財源確保に関するご提案や維持管理の実務を担う組織や契約方式に関するご提案と承りました。基本方針の対象外となることから、ご意見の内容については、港湾施設の維持管理施策を考えるにあたっての参考にさせていただきます。</p>

※頁数：資料1-3新旧対照表の頁数を示す。

4. パブリックコメントでの意見と対応⑧

	該当箇所※	ご意見 青字：具体的内容	ご意見に対する考え方
17	I 編 6 章 (1) ⑥港 湾施設の適 切な維持管 理(25頁)	<p>港湾施設など公共インフラについては、高度経済成長期に造られた施設など老朽化が急速に進んでいることから、メンテナンス等の実施は緊急課題です。「国土交通省インフラ長寿命化計画」に基づく取組は大変重要と考えますが、予算の確保が最も課題となるのではないのでしょうか。自治体の多くは厳しい財政難でもあり、「インフラ長寿命化計画」が、さらなる重荷とならないような予算措置・支援策が必要と考えます。</p> <p>「インフラ長寿命化計画（行動計画）」では、予算管理の具体的取組例として、個別施設計画に基づく計画的な対策、更新投資の財源確保に向けた検討が示されており、「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）」では、「港湾単位で検討した上で（中略）戦略的な維持管理・更新等の取り組みを推進する。」とあります。地域的な戦略維持管理・更新等の取り組み（港湾管理者連携）も可能とした優先順位・インセンティブなど、幅広く、かつ早急に推進できる仕組み（特に予算面）も必要ではないのでしょうか。</p> <p>港湾の基本方針に基づく計画の推進が、今後の日本の発展に大きく寄与することを期待しています。</p>	<p>インフラ長寿命化計画（行動計画）は、基本的な考え方や取組方針を示したものであり、具体的な取組については、維持管理計画を策定し、港湾単位で予防保全的な維持管理に向けて、コストの縮減及び平準化に努めることとしております。</p> <p>ご意見については、今後の港湾施設の維持管理施策を考えるにあたっての参考にさせていただきます。</p>
18	I 編 6 章 (1) ⑥港 湾施設の適 切な維持管 理(25頁)	<p>（意見）「このため、必要な機能を確保しつつ（中略）事後的な維持管理から予防保全的な維持管理への転換を推進する。」とあるが、中長期的な取組の必要性を追記してはどうか。</p> <p>（理由）維持管理計画に基づく老朽化対策は、中長期的な対策となること、社会情勢変化への対応及び計画策定後の予測を上回る急速な老朽化への対応等が必要となる。このため、維持管理計画策定後も適時点検を行い、その結果を踏まえ、必要に応じて、維持管理計画の見直しを行う必要がある。</p>	<p>維持管理計画は、港湾施設の点検調査、診断、補修などの一連の内容となっており、中長期的な取組が前提のものであることから、改めて追記する必要は無いと考えております。</p> <p>以上から、原案のままとさせていただきます。</p>

※頁数：資料1-3新旧対照表の頁数を示す。

4. パブリックコメントでの意見と対応⑨

	該当箇所※	ご意見 青字：具体的内容	ご意見に対する考え方
19	I編 6章 (1) ⑥ 港湾施設の適切な維持管理(25頁)	その施設の必要性、対策の内容や時期等を「港湾単位で」検討するとあります。しかし、施設の必要性等の検討は、その港湾だけの狭い見地からではなく、他の港湾との関係や、他の輸送手段との関係なども含めた広い見地から行うべきだと思います。それにもかかわらず、このように港湾単位でのみ施設の必要性等を検討したのでは、その港湾の存続のためには必要であるが、他の港湾や輸送手段があるため不要な施設が維持等されることとなるおそれがあり、妥当でないと思います。したがって、当該箇所から「港湾単位で」を削るべきだと思います。	ここでの「港湾単位」とは、港湾における公共施設の維持管理を行う1つのまとまりとして、当該施設の管理者である港湾管理者が、まずは管理範囲である港湾単位で点検や維持管理を行うことが基本と考え、そのように記載しております。ご意見の通り、港湾施設については、施設の特性により、他の輸送機関との関係も含めて必要性の検討・判断をすることが前提であると考えております。 以上から、原案のままとさせていただきます。
20	I編 6章 (1) ⑥ 港湾施設の適切な維持管理(25頁)	(意見) 港湾施設は、建設から年数が経過しているため、戦略的な維持管理・更新の取組は重要であると認識しており有り難い。 (理由) 青森港や八戸港の岸壁は、老朽化が進んでおり、荷役作業に支障を来さないように計画的に対応する必要がある。	ご意見は今後の港湾施設の維持管理施策を考えるにあたって参考にさせていただきます。
21	I編 6章 (1) ⑥ 港湾施設の適切な維持管理(25頁)	港湾を介した物流が経済に及ぼす影響の大きさを考えると、戦略的な維持管理・更新の取組を行い、対応することは大変重要と考える。是非、進めていただきたい。	ご意見は今後の港湾施設の維持管理施策を考えるにあたって参考にさせていただきます。
22	Ⅲ編 1章 開発保全航路の開発、保全及び管理の方向(35～36頁)	(意見) 開発保全航路を保全する手段として、『海上保安庁や水先人会が発信する水深情報との連携を強化する』旨の文言を追記していただきたい。 (理由) 開発保全航路の計画水深の維持や海図における水深の維持は、上記当該箇所に記載されている「沈船や浮遊物の除去」に匹敵するほどの重要な問題であると認識しているため。(例えば開発保全航路である備讃瀬戸南航路と水島航路の交差部(三ツ子島～牛島間)の基準水深は、浅瀬の発見により2009年5月から喫水制限を強いられている状態が継続している。)	ご意見の通り、開発保全航路の水深維持については、関係機関との連携が必要であると考えております。 このため、開発保全航路の保全に関する関係機関との連携については、「1 開発保全航路の開発、保全及び管理の方向」の中で、「関係機関と連携して、ICTを活用した安全かつ円滑な船舶航行のための取組を進める」と記載しており、その趣旨は含まれております。 以上から、原案のままとさせていただきます。

4. パブリックコメントでの意見と対応⑩

	該当箇所 ※	ご意見 青字：具体的内容	ご意見に対する考え方
23	IV編1章 ③沿岸域の連続性を考慮した対応(37～38頁)	<p>(意見)「港湾の水域は、流入河川や海域とつながる(中略)流入する汚濁負荷、沿岸漂砂及び河川からの土砂供給や塵芥流入等、港湾を越えた総合的な沿岸域全体の環境管理が重要である。」に修正されたい。</p> <p>(理由)河川からの土砂供給は無論であります、その他にも河川からは大量の漂流塵芥が港湾区域に流入することがあります。近年の気象変動で集中豪雨が多発するようになり、河川の上流や山間部で洪水や土石流、山林の崩落等が発生しますと、大量の廃材、樹木、塵芥等が下流に流れてきて、航路などの水域施設を塞ぐことがあります。塵芥が港湾に流入しますと船舶の航行に支障が出るほか、環境面でも問題があるかと考えます。新潟西港でも中越地震以降、度々大量の塵芥が港湾区域に漂着し、フェリーや船舶の航行に支障がありましたので、河川から流入する塵芥についてもご配慮願います。</p>	<p>ご意見の通り、河川からの塵芥流入については、沿岸域の連続性を考慮した対応が必要であると考えております。</p> <p>一方で、塵芥流入については、「沿岸漂砂及び河川からの土砂供給等」の「等」に含まれているものと考えており、また「④底質浄化等による海域環境の改善」の中で、ゴミの回収について記載しております。</p> <p>以上から、原案のままとさせていただきます。</p>
24	その他	<p>(意見)国際戦略港湾の整備・拡充は我が国の国際競争力強化のため必要だと思いますが、併せて地方の港湾整備のための投資も引き続き重要だと思えます。</p> <p>(理由)地方の港湾がアジア諸国ダイレクト航路や国際フィーダー航路などの特性を生かした集貨・創貨の推進により国際戦略港湾との連携を強めていくためには、地方の港湾においてもハード・ソフト両面の機能強化が必要だと思えます。</p>	<p>ご意見の通り、地方の港湾においても、各港湾の特色と機能を踏まえることが必要と考えております。</p> <p>I編1章(1)①国際海上コンテナ輸送網の強化で「また、それ(国際戦略港湾)以外の港湾においては、地理的条件等を考慮し、国際フィーダー航路による輸送強化に取り組むとともに、アジア地域の発展に伴い、ダイレクト航路による(中略)多様なニーズに対応する」こととしており、ご意見と同様の趣旨について記載しております。</p> <p>以上から、原案のままとさせていただきます。</p>
25	その他	<p>広島ガス廿日市工場は、地球環境保全の観点から注目されている液化天然ガス(LNG)の受入基地として機能している。今後、さらなる需要拡大に効率的に対応するため、標準LNG船受入に向けた棧橋機能拡張工事を行っている。現在、LNGについては都市ガスの原料として受入しているが、今後船舶用の燃料としても注目されている。</p> <p>IMO(国際海事機関)によるNOx、SOxの排出規制を受け、欧州を中心に船舶へのLNG供給インフラ整備が計画されている。日本においても、国土交通省の「天然ガス燃料船の普及促進に向けた総合対策検討委員会」にて検討が実施されている。</p> <p>エネルギー港湾として位置づけされている廿日市地区においても、今後船舶へのLNG供給の拠点としての体制整備が見込まれる。今後のインフラ整備に向けた各種優遇措置について考慮頂きたい。</p>	<p>地域におけるエネルギー拠点となる港湾の担う役割は大きいと考えており、企業合理化促進法に基づき航路等の整備に対する支援を行っているところです。ご意見については、今後の各種施策を考えるにあたって参考にさせていただきます。</p>