

平成16年3月19日(金)

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會第9回港湾分科會議事録

交通政策審議會港湾分科会

交通政策審議会第9回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成16年3月19日(金)
開会 10時00分 閉会 13時00分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎3号館)11階特別会議室
3. 出席者氏名

氏名	役職名
黒田 勝彦	神戸大学教授
坂井 淳	(社)全国漁港漁場協会会長
白石 真澄	東洋大学助教授
杉山 武彦	一橋大学副学長
須田 熈	八戸工業大学教授
瀬田 信哉	(財)国立公園協会理事長
東 恵子	東海大学短期大学部助教授
平野 裕司	(社)日本船主協会港湾物流委員会委員長
森地 茂	東京大学大学院教授

4. 会議次第
 - 港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
津久見港
名瀬港
東京港
 - 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(諮問)・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
 - 港湾分科会環境部会の設置について・・・・・・・・・・・・・・・・ 32
 - その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 38
平成15年度全国輸出入コンテナ貨物流動調査の結果(速報)について

5．議会経過

開 会

管理課長

お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会第9回港湾分科会を開催いたします。

本日は、委員11名中、現在9名の方の御出席をいただいております。交通政策審議会令第8条の定足数に達しております。

なお、尾崎委員、池淵委員には、所用のため御欠席ということでございますが、代理の方に御出席をいただいております。

まず、議事に入ります前に、資料の確認をさせていただきます。資料は議事次第、委員名簿、配席図、そのほか議事資料といたしまして、資料1から6までをとじたものがお手元に配付してあるかと思っております。もし不足等ございましたら、お申し出いただければと思っております。

それでは議事に入りたいと思っております。須田分科会長の方で、これから司会進行をよろしく願います。

議 事

港湾計画について 津久見港

分科会長

皆さん、おはようございます。議事を早速進めたいと思っております。

本日は、議事次第にございますように、三つありまして、一つは「3港の港湾計画」、もう一つは「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変更」、最後は「環境部会の設置」の案件でございます。これが審議事項となっております。

まず、港湾計画について審議を行いたいと思っております。最初に津久見港の港湾計画を議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。

港湾計画審査官

津久見港の港湾計画について御説明いたします。

関係者として、九州地方整備局より梅木副局長、東港湾空港部長、神谷港湾計画課長が出席しております。また、港湾管理者である大分県から池田港湾課長にお越しいただいておりますので、御紹介いたします。

それでは、御説明いたします。お手元の資料1により御説明させていただきます。

ます。資料1をごらんください。

津久見港はリアス式海岸の天然の良港でございまして、古くから良質な石灰石の積み出し港として発展してきた港でございます。背後に日本一の石灰石の採掘地を抱え、太平洋セメントなど石灰石関連の企業が多数立地しております。貨物量は年間、約3000万トンで、そのうちの約4分の3が石灰石、14%がセメントとなっております。

石灰石について、津久見港における取り扱いはほとんどが国内の移出でございますが、良質で豊富な石灰石を有する採石場から港湾まで近いことから競争力が高く、1ページの図に示しておりますように、全国の港湾の移出量の44%を占めておりまして、これはトラック輸送等も含めた国内の総流動量の約2割に相当するものでございます。出荷先は関西以西を中心に関東や北陸にまで及んでおります。

セメントにつきましては、全国で生産量が約7,500万トンでございますが、そのうち7,100万トンが国内で消費されており、400万トンが輸出されております。東南アジアやアフリカ等に輸出されているわけでございますが、津久見港では、この輸出量のうち43%を占めております。大水深バースを有すること、あるいは主な輸出先の東南アジアに近いことなどから、セメント輸出の拠点港としての役割を担っております。

また、津久見市は急峻な地形のため都市機能空間を拡充するに当たっては、主に港における埋め立てで用地を確保してきております。このように津久見港には都市機能空間の提供という役割もございます。

次のページをお願いいたします。今回の計画改訂のポイントについて御説明します。ポイントは4点ございます。一つ目は施設配置の適正化と物流機能の拡充でございます。2ページの図で赤く表示してあるものでございます。二つ目は中心市街地と連担した新たなまちづくりに対応することでございます。図で、青で表示しております。三つ目は小型旅客船の適正な収容を図ることでございます。図では緑色で囲んでいるところでございます。四つ目は土砂処分地の確保でございます。ピンクで表示しているところでございます。それぞれについて、次ページ以降で御説明させていただきます。

3ページ目をお願いいたします。最初のポイントでございます施設配置の適正化と物流機能の拡充についてでございます。津久見港では現在、青江地区の5.5メートル岸壁で砂・砂利を取り扱っておりますが、入港船舶が大型化しており、5,000DWT級の船舶が喫水調整をしながら入港している実態でございます。このため、入港船舶に適した7.5メートル岸壁の整備が望まれております。現在は陸上輸送しております石灰石関係製品の一部を海上輸送に転換する予定もございまして、このような需要にこたえるために、津久見港の北部、堅浦地区に

7.5 メートル岸壁 1 バースを計画し、青江地区で取り扱っている砂・砂利貨物をシフトすることとしております。

また、周囲の環境に配慮した緩衝緑地を計画するとともに、漁船用の小型船だまりの計画とあわせて、ふ頭間をつなぐように臨港道路を位置づけております。これにより貨物の円滑な搬出入のための港湾関係車両はもちろん、一般車両の通行にも利用できまして、狭隘で人家密集地を抜けている現道のバイパスとしての効果も期待できます。

次のページをお願いします。2 番目のポイントでございます中心市街地と連担した新たなまちづくりについて御説明します。青江地区は津久見市の中心市街地と非常に近接しておりまして、JR の津久見駅から 300 メートルほどの距離でございます。緑地や都市機能用地が位置づけられ、中心市街地と連担した再開発が進められているところでございます。

一方で、当地区の公共ふ頭では、このような状況とはすぐわれない砂・砂利貨物が取り扱われておりまして、飛砂の問題などが懸念されております。このことから、先ほど御説明しました堅浦地区に、砂・砂利のふ頭をシフトするということで、再開発とマッチした空間をつくることとしております。

また、この砂・砂利貨物を取り扱っております公共岸壁は耐震強化岸壁として整備されておりまして、この砂・砂利のシフトに伴いまして、ふ頭用地を一部緑地に変更して、震災時にはオープンスペースとしてスムーズに利用できるようになります。これによりまして、防災拠点としての機能強化も図られまして、より安全・安心なまちづくりにつながるものでございます。

なお、この耐震強化岸壁の平時の利用につきましては、津久見港の入り口にある島でございます保戸島などのマグロ漁船等の休憩、あるいは海上保安、税関等の官公庁船の係留場所とすることとしております。

次のページをお願いいたします。3 番目のポイントの小型旅客船の適正な収容について御説明いたします。青江地区から市内の離島であります保戸島、無垢島行きの定期船が日に 14 便就航しております。既定計画時と比べて、この旅客船が更新されまして、大型化したことによりまして係留施設が不足しております。このため、新たに物揚場を位置づけ、係留施設の不足を解消し、あわせて港内の波を防ぐ防波堤の機能も持たせまして、入出港時の安全性の向上を図ることといたしております。

次のページをお願いします。最後のポイントの土砂処分地の確保についてでございます。津久見では、先ほども申し上げましたように、石灰石を産出しておりますので、大量の残土が発生しております。そして、その処理をしなければなりません。必ずしも陸上の陸域だけでは処理できないということで、余ったものを港湾で受け入れる必要がございます。過去の港の中の埋め立ても主

に、その残土を処分してきた経緯がございまして、リアス式海岸で平地が少ない津久見市においては、都市機能空間の確保等に寄与してきました。

今回の改訂では、既定計画で工業用地などに位置づけられておりました立花地区にその処分地を求めるものでございます。あわせて、近隣の臼杵港から発生いたします港湾浚渫土砂等の公共事業発生土も処分することとしております。

なお、長期的には豊富な石灰石を活用した耐火材の原料あるいは石灰石の副産物から出てまいりますものを材料とする人工骨、光ファイバーなどの新たな産業の展開も、この立花地区において視野に入れているところでございます。

以上が今回の津久見港の計画改訂の概要でございます。

続きまして、九州地方整備局から地方港湾審議会での審議の概要について御説明させていただきます。

九州地方整備局副局長

九州地方整備局でございます。地方港湾審議会の御報告をさせていただきます。

1月26日に開催されました大分県地方港湾審議会におきましては、物流機能の拡充と再編、新たな土砂処分地の利用、この二つを中心に審議が行われました。

1点目の物流機能の拡充と再編につきましては現在、青江地区で取り扱っております砂・砂利等を堅浦地区にシフトさせることとしておりますけれども、この堅浦地区に新たに計画されます公共ふ頭及び臨港道路によります物流の効率化に対する期待が示されたところでございます。

次に、2点目の新たな土砂処分地の利用でございますけれども、津久見市の基幹産業でございますセメント製造に必要な石灰石の残土及び公共残土を受け入れます立花地区の廃棄物処理用地に関しまして、平地部の面積が極めて少ない津久見市にとりまして、将来的には新規産業の誘致など新たに創出されます土地の利用についての期待が示されたところでございます。

これまで津久見港は、津久見市の基幹産業でございますセメント関連産業の物流基地として地域の経済を支えてまいりました。今後も引き続きセメント関連産業を支えるとともに、地域住民の暮らしやすさにもつながるようなみなとまちづくりに向けて今後、整備が図られていくものと考えております。

九州地方整備局といたしましても、地域の産業、住民の暮らしを支えますインフラ整備を早期に実現していくために積極的に支援してまいりたいと考えております。

以上でございます。

分科会長

ありがとうございました。

ただいま説明のありました津久見港の港湾計画につきまして、御意見、質問がございましたら御発言をお願いいたします。

委員、どうぞ。

委員

今の廃棄物処理用地について、一つの定義としてお伺いしたいことがあります。

御説明では土砂処分用地とおっしゃておりますが、廃棄物処理用地というふうにして循環社会の廃棄物の定義で言えば、産業廃棄物と一般廃棄物に分かれますけれども、ここに言う石灰岩であったり、浚渫の土砂であったりというのは廃棄物に該当するのでしょうか、というのが一つ。

もう一つは、先ほどの御説明の中で、工業用地からの転換だとおっしゃったので、工業用地というのはそれなりの土地需要があって、その上で、そのための埋め立てに費用をかけるということになると思うのですが、ここで地図を見ていると、20メートルから25メートルの深さのところを埋め立てるということが、廃棄物というか、土砂を埋め立てるということで、果たしてコストとして成り立つのかどうか。

ここは少し技術的な話がかかわってくると思いますけれども、その2点についてお伺いしたい。

港湾計画審査官

お答えします。

今回の廃棄物処理用地で処分いたします残土等につきましては、いわゆる廃掃法上の廃棄物ということではございません。残土あるいは浚渫土砂などを処分する用地につきまして、港湾計画上はこのような表現をしているところでございます。

それから、廃棄物処理用地の投資対効果でございますが、私ども現段階で想定しております投資対効果は1.2程度と見ております。これにつきましては、継続的に海面で処分しなければならない残土等が発生してまいりますので、これを津久見港で対応できない場合には、ほかの港、この場合は大分港でございますが、処分していかなければならない。こういうことで、その陸送の費用がかかります。そういったことから、便益を見ております。

それで、便益とコストの比が約1.2程度ということで、非常に深い海域ではございますが、いわゆる公共事業としての効果はあるものと考えております。

分科会長

いかがでしょうか。

委員

今後、こういう土砂処分とか浚渫土砂なんかのときに、それだけを目的とするものについては廃棄物処理用地という、港湾計画上はそういう言葉を使うとおっしゃったんだけど、そういうふうに港湾計画では使っていられるのか。あるいは、廃棄物というものが一般には廃掃法で言う定義、産業廃棄物なり一般廃棄物ということが循環型社会の中で言われていますから、もしそうであれば、港湾計画の名称を変えられるとか、そういうことも御検討された方がいいのかなと思います。そこはいかがでしょう。

港湾計画審査官

お答えします。

先ほどの御説明の中で少し説明不足の部分がありました。今回の場合の廃棄物処理用地につきましては、廃掃法の対象になっていないものでございますが、廃掃法の対象廃棄物の場合も、それを処理する場合、港湾計画上、土地利用が出てこない場合は廃棄物処理用地として位置づけます。

御指摘のとおり、いわゆる廃掃法上の廃棄物ではないものを受け入れるものであって、このように港湾計画上の土地利用を廃棄物処理用地とした場合に、多少の誤解等も生じる可能性ございますので、私どもとしては、用地の区分の名称について、今後、もう少し検討を加えて、場合によっては、こういう場合には別途の名称を用いることも検討してまいりたいと考えております。

分科会長

よろしいでしょうか。

そのほか、御意見ございませんか。

委員

計画されている事業規模と、三位一体の構造改革ということで補助金とか、大分削減されているわけですが、今の計画の中もかなり補助事業が多いのではないかと思います。この計画が大体どのぐらいででき上がってくるのかとか、今後の見通しとか、その辺を教えてください。

九州地方整備局港湾計画課長

お答えさせていただきます。

事業規模全体といたしましては、津久見港全体で約 150 億程度の事業規模を見込んでいるところでございます。今回の計画につきましては、公共事業の部分がござります。当然、三位一体の話もござりますけれども、必要性等々を勘案しながら逐次進めていきたいと考えているところでございます。なお、この事業につきましてはすべて補助事業となる見込みでござります。

分科会長

委員、いかがでしょうか。よろしゅうござりますか。

委員

大体何年ごろで上がることになるんですか。

九州地方整備局港湾計画課長

お答えさせていただきます。

全体がでかかりますのは、平成 30 年代前半を見込んでおるところでござります。

分科会長

よろしゅうござりますか。

委員、お願いします。

委員

ちょっと実務的ですが、質問が三つござります。

施設配置の適正化というところで、青江地区から堅浦地区にシフトするという御説明をいただきました。これはセメントだとか石灰石用に深い港をつくるというのか、あるいは、ここに書いてあります土砂だとか、海砂だとか、そういうものの運搬用の船用なのか。

2 番目が、公共でシフトされるわけですが、シフトすれば 7.5 メートルの喫水が取れるのか、あるいはシフトした上でトレージグが必要で深くなさるのかということです。

三つ目は、先ほどの御説明では、荷物の喫水調整をしたり、いろいろなことをしながら青江地区の 5.5 メートルをお使いだというふうにお聞きしたんですけれども、これは今の大型船対策なのか、整備後 5,000 トン級とか書いてござりますけれども、将来の大型化に備えてなのか。

この 3 点について、簡単で結構ですけども、御説明いただきたいと思ひます。

九州地方整備局港湾計画課長

お答えさせていただきます。

ただいまの御質問でございますけれども、まず取り扱う貨物につきましては、砂・砂利を取り扱ってまいる予定でございます。

また、今回シフトすることによりまして、従来でございますと、喫水調整して入ってきたものが、喫水調整の必要がなくなります。また、これから大型化如何につきましては、現状で5,000DWT程度のものが入っておりますし、当面はこの程度のものに対応できるということを考えておりまして、今般、7.5m岸壁ということで計画を位置づけさせていただいております。

浚渫はございません。

委員

セメントは今までのところでやるんですか。

九州地方整備局港湾計画課長

はい、そうでございます。

委員

わかりました。

分科会長

ほかの委員の方、いかがでしょうか。特にございませんでしょうか。

特にないようですので、答申案につきお諮りいたします。

「答申 国土交通大臣に提出された津久見港の港湾計画については適当である」

これでよろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

ありがとうございました。

御異議がないようですので、答申案のとおりとさせていただきます。

名瀬港

分科会長

続きまして、名瀬港の港湾計画を議題といたします。事務局から説明をお願いします。

港湾計画審査官

それでは、名瀬港の港湾計画について御説明いたします。

関係者として、先ほど御紹介させていただきました九州地方整備局職員に加えまして、福森鹿児島港湾・空港整備事務所長が出席しております。また、港湾管理者である鹿児島県から北山港湾課長にお越しいただいておりますので、御紹介いたします。

それでは、計画改訂の内容を御説明いたします。お手元の資料2をごらんください。名瀬港は奄美大島の北西部に位置し、鹿児島港から383キロ、那覇港から331キロと、鹿児島と沖縄本島のほぼ中間にある港でございます。昭和28年の復帰に伴い重要港湾に指定され、その後、近代港湾としての整備が本格化しております。本港は背後に奄美群島内最大の都市である名瀬市を控え、島内外の人、物、情報の発信基地として、奄美大島における産業、経済、文化の発展に大きく寄与してまいりました。

現在、鹿児島～沖縄を結ぶフェリーを初め、東京や関西を結ぶ長距離フェリーなど、あわせて定期フェリーが5航路、週30便、またRORO船が1航路、週6便帰港している状況でございます。年間取扱量は約90万トンで、21万人の乗降客が利用しているところです。このようなことから、名瀬港は奄美大島7万島民の生活を支える拠点港として、また島外からの観光の海の玄関口として重要な役割を担っております。

さらに、1ページ目の写真あるいはプロジェクターにお示ししております写真をごらんになっていただいておりますように、名瀬市は平地が乏しいところでございます。市街地が狭隘で、多様化する都市機能に対応するためのスペースを、これまでも港湾空間で確保してまいりました。

次のページをお願いします。今回の計画改訂のポイントは三つございます。一つ目は流通機能及び防災機能を向上させることでございます。二つ目は海上輸送の安全性を高めることでございます。三つ目は都市機能展開空間を提供するという事です。それぞれにつきまして、次に順次御説明させていただきます。次のページをお願いいたします。

最初のポイントの流通機能及び防災機能の向上についてです。名瀬港にはフェリーが利用する岸壁が3バースございます。昭和30年代から40年代に整備

されたものでございまして、いずれも老朽化しております。このうち本港地区の1バースは再開発で埋め立てられることとなっております。残りの2バースにつきましては現在、連続バースでありながら直線になっていないということや、荷さばき地の幅が20メートルと非常に狭いということで、老朽化に加えまして使い勝手が悪くなってございます。これらの対応として、現在、くの字になっております連続2バースを前出しして直線化し、その南側の延長上に埋め立てられるバースの代替バースを確保するということにします。そして、この3バースのうち2バースを大規模地震発生時の緊急物資輸送に備えるための耐震強化岸壁として整備し、背後にオープンスペースを有する緑地を計画することとしております。

次のページをお願いします。二つ目のポイントの海上輸送の安全性の確保についてでございます。立神地区の沖の防波堤でございますが、前回の改訂の際に、当時の波浪データと解析手法をもとにしまして、主に佐大熊地区の岸壁

佐大熊地区は今、プロジェクターで示しているところでございます。守るために、延長350メートルの計画がなされておりました。

しかし、この防波堤が概成した現在においても、岸壁への越波が頻繁に見られております。今回の改訂では最新の波浪データと水深の変化にも対応できる新しい波浪解析手法を用いまして、荷役稼働率の再計算を行いました。この結果、佐大熊地区では荷役稼働率約50%しかないということがわかりました。また、本港地区のフェリー岸壁も技術基準の97.5%に若干満たないということになっております。このため、沖の防波堤を西側に300メートル、東側に50メートル延伸しまして、港内係留施設の荷役稼働率97.5%の基準を満たすこととしております。

次のページをお願いいたします。三つ目のポイントの都市機能展開空間の提供についてでございます。名瀬港の本港地区は、昭和30年代に整備された港湾施設が多いございまして、最も老朽化が進んでいるところでございます。特に老朽化の著しい小型船だまりにおきましては、漁船の効率的な利用を図るための施設更新が望まれております。

また、名瀬市では平成13年に臨海部空間を活用した中心市街地の再生構想を策定いたしております。このようなことから、小型船だまりの機能を、現在、小型船だまりがある地区の東側の水域に移転して更新することとします。既存の小型船だまりを中心とする水域については、埋め立ててふ頭用地や緑地などの港湾施設を確保するとともに、商業施設等の都市機能を展開するための空間を提供していくこととします。この埋め立てによって生み出される空間は、港湾機能と都市機能が一体化して奄美の玄関口にふさわしい新たな賑空間になっていくことが期待されております。

以上が今回の名瀬港の計画改訂の概要でございます。

次に、九州地方整備局から地方港湾審議会での審議の概要について御説明させていただきます。

九州地方整備局副局長

それでは、御報告いたします。

1月28日に開催されました鹿児島県地方港湾審議会におきまして、流通交流拠点としての機能強化、島民の安全・安心、快適な港湾環境の提供と、この3点を中心に審議が行われました。

1点目の流通交流拠点としての機能強化でございますけれども、フェリーのふくそうとふ頭用地の不足を解消するためのふ頭の再編及び臨港道路の計画に關しまして、奄美群島13万人の生活を支えるフェリー機能の拡充に対します期待が示されたところでございます。

次に、2点目の島民の安全・安心でございますけれども、奄美大島近海におきます地震の多発状況を踏まえまして、大規模地震災害時に緊急物資を受け入れる耐震バースの早期整備、輸送体制の確立への期待が示されました。

また、島民の生活を支えますフェリー貨物船の荷役稼働率の向上に資するために、沖防波堤を延伸する計画を行っておりますけれども、この事業の実施に当たりましては、航行安全対策等につきまして、関係機関との調整を十分図っていくこととしておるところでございます。

3点目の快適な港湾環境の提供ということでございますが、良好な景観の形成と自然環境との調和という観点から、緑地を適切に配置します計画を行っております。また、この事業の実施に当たりましては、自然海浜とかサンゴ等の動向を十分注視していくこととしております。

名瀬港は奄美群島の生活を支えます日用品等の流通拠点といたしまして、また島内外の人々の交流拠点としまして重要な役割を果たしてきたところでございます。今後は、奄美大島を含めます南西諸島が世界自然遺産登録候補地として選定されたこともありまして、観光振興等によります流通や交流のさらなる拡大が見込まれておるところでございます。

九州地方整備局といたしましても、島民の安全で豊かな生活を支えるということとともに、地域経済発展の柱と位置づけられます観光産業の発展に寄与する港を実現するために、積極的に支援してまいりたいと考えております。

以上でございます。

分科会長

ありがとうございました。

ただいま御説明のありました名瀬港の港湾計画につきまして御意見、御質問がございましたら、御発言をお願いいたします。

委員、お願いします。

委員

耐震強化バース、2バースを整備される予定ということですが、このあたりの地震のタイプは断層型の地震ではないと思うんですね。プレート型の地震だと思うのですが、どの程度の最大震度を過去に経験されているのか。今度計画されている耐震バースはどの程度の震度を設計震度として考えようとしておられるのか。この2点についてお聞きしたいんですが。

九州地方整備局港湾空港部長

当該地域の地震の過去の実績ということでお答えさせていただきます。

明治34年以降に奄美地域で発生いたしましたマグニチュード5.0以上の地震は、明治44年の喜界島地震のマグニチュード8.0を初め、21回でございます。また、平成13年で申しますと、名瀬市の有感地震は計49回、群島全体では72回でございます。幸い、今のところは震度3が6回、4が1回、5弱が1回といったところでございます。

分科会長

例えば何年に1回ぐらいの地震とか、そういうことを御質問なさっているという気はするのですが、その辺、わかりますか。当然、設計するときに、そういうのを対象にするとお思いますけれども。

計画課長

港湾計画の段階ですので、耐震強化岸壁をここで造ろうということで計画をしたという段階でございます。したがって、実際にどういうふうな震度のものとしてつくっていくかという、設計の段階はもう少し後でございます。具体的な設計震度ですとか、地震としてどういうものを想定するのか、これはこれからの検討ということになると思います。具体的には、実際に着工するときに、いろいろ検討していくということになるかと思っています。

港湾計画審査官

今、計画課長が御説明したとおりでございますが、今後、設計するに当たって参考となります地域別震度につきましては、この地域は0.12ということでございます。関東地方あるいは関西地区などが0.15となっております。それより

も若干低い程度の地域別震度ということですよ。

分科会長

それは地域別震度であって、それに構造物の大切さとか、耐震強化岸壁の倍率だとか、そういうのを掛けて決めると思ういます。しかし、今ここでそれを言ってもしょうがないので、ちゃんとやってくださいよと。

計画課長

そういう前提の枠組みの中でしっかり設計をしていきたいと思ひます。

分科会長

よろしいでしょうか。
委員、どうぞ。

委員

それに関連してなんです、地震のことはわかりませんので、全く素人感覚で申し上げるのですが、耐震バースを2バースつくるのを同じ場所で同じ方向でいいのでしょうか。地震がどこからどう来るかわからないときに、2バースつくるならば、同じ場所で同じ方向で並べて、同じ二つ造るならば、場所を離して角度を変える方が素人的にはいいように思ひうんですね。

それで、後ろに石油タンクがあるのかないのか、人家があるのかないのかわかりませんが、これから検討されるなら、これはこれでいいとして、今後の検討課題として、場所を離して危険分散した方がいいのかなと思ひます。これは私のインプレッションに過ぎませんので、お答えは特に結構です。

九州地方整備局港湾空港部長

耐震岸壁の位置でございますけれども、まず2バース必要であるというのは、地震時に想定した貨物の緊急物資の輸送量から、施設規模としてはこれぐらいだろうと思ひておひります。

2点目、場所を離せばどうかというところですが、いろいろ検討いたしましたが、通常から、当該地域が背後の住民及び民生品の物資流通の拠点になっておひりますので、ここが望ましいだろうということをおひら思ひました。

そこで、連続バースでございますが、今のところ想定しておひります構造形式が重力式と杭の棧橋式と分けておひら思ひまして、そこら辺の構造的な違いで対応できるのではないかとおひら思ひます。

以上でございます。

分科会長

そのほかございますでしょうか。

委員

都市機能展開空間の提供、5ページでお考えがあれば教えていただきたいと思います。歌手の元ちとせが登場して以降、すごく島ブームが起きていて、私も奄美とか沖縄の諸島を初め、なかなか行けない状況といいですか、すごく多くの人たちがこの島を目がけて詰めかけているようです。その理由を考えますと、島のゆとりとか、本島にはない文化とか歴史とか、何となく島の雰囲気みたいなものに多くの人があこがれを持っている。

そうした中で、この5ページ目を見ると、これも私のインスピレーションにすぎないんですが、親水プラザとか、複合交通コアとか、展望プラザといった、すごく都会的なイメージのものが建ってしまうような気になるんですね。

確かに、島民の方の都市的生活の享受とか利便性というものは確保しなければいけないと思いますが、ここで、そういう多くの人たちの観光ニーズにこたえていくような景観とか都市機能のあり方と、島民の方の生活ニーズというのをどうバランスをとっていくかということがすごく求められているような気がします。

総合支援事業調査の中でそうしたニーズが出てきているのか、もしくは、今後そういう点に御配慮されるような御意向があたりなのか、少しお考えあればお聞かせいただきたいと思います。よろしくお願いします。

九州地方整備局鹿児島港湾・空港整備事務所

お答えいたします。

今、御指摘のところ、総合支援事業調査の中でいろいろ議論もされておりますが、港湾計画改訂のとき、作田先生という地元の方がおられまして、その方々からいろんな意見をいただいているところです。

島民のニーズと観光ニーズという意味では、まだ整合図られてないところも多々あると思いますが、親水プラザでありますとか、そういうところにつきまして、そういう配慮をしていこうというふうに進めておるということでございますが、正直申し上げまして、総合的に、これから進めていくところが多々あるということでございます。

九州地方整備局港湾空港部長

補足いたしますと、名瀬市では、市民主体のまちづくり懇話会というのものも

でき上がっております、そういう方々からの意見を踏まえながらやっていきたいと思っております。

今後、いろいろ地元の意見を調整して、港湾管理者ともども一緒に進めていきたいと思っております。

委員

よろしく願いいたします。

分科会長

そのほか御意見ございましたら、お願いいたします。

委員

今、お話がありましたように、この名瀬港は観光、また島民の方たちのライフラインとしての港のあり方がされています。観光の面からもまた島民の方たちの原風景を形成する面からも美しい港づくりの条件として対岸が500メートルぐらいの視認距離が景観形成として望ましいスケールです。この港の開口部は産業、物流の産業空間になっていますが、入港する第一印象を形成する点からも良好な産業景観を考えていく必要が大変重要かと思えます。よろしく願いいたします。

分科会長

ありがとうございました。

委員

3ページに港湾利用者指数というのがありますね。取扱貨物の方はいいんですが、旅客施設利用者が20万人となっていて、今のお二人の先生方、観光客で考えたときに、20万人というのは島外。鹿児島県あるいは、内地とっていいのでしょうか、そういうところから来る人って、どのぐらいの利用をしているのか。

私は何度か奄美は行っているんですが、全部飛行機で行ってしまうんですね。その面で言えば、観光客という人たちは、利用者数20万のうちどのぐらいが利用しているのかなというのを少し知りたいんですが、わかりますか。

というのは、以前、石垣島がありましたけれども、那覇から石垣に来る人はそんなにいないけれども、石垣から西表へ行ったり、竹富島へ行ったりというのは物すごく数が多いわけですね。そういう面で言えば、ここに言う20万というのが一種の地域交通的な旅客数なのか、あるいは観光客という、東京、大阪、

あるいは九州でもいいんですが、そこから来る人たちの数字なのかが少し知りたいんです。

九州地方整備局港湾空港部長

お答えいたします。

定期のフェリーといたしましては、奄美～沖縄航路、鹿児島から出て奄美に寄って、また沖縄へ行く。また奄美～喜界航路、十島航路、阪神航路と、結構ありますが、基本的には鹿児島との行き来、それと同じ奄美諸島の喜界島との行き来といったところがメインで、この施設利用客のうち、地域の方と観光客といったことでは明確には分けておりませんが、主たるものは主に地域の方々の利用客と思っております。

分科会長

もし後で調べられてわかりましたら、委員までお知らせください。

そのほかございますでしょうか。

特にないようですので、答申させていただきたいと思います。

「答申 国土交通大臣に提出された名瀬港の港湾計画については適当である」

これでよろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

東京港

分科会長

続きまして、一部変更の案件として、東京港の港湾計画を議題といたします。事務局から説明をお願いします。

港湾計画審査官

東京港の一部変更について御説明いたします。

今回の変更は、東京港の南部地区、大井コンテナふ頭背後の臨港交通施設に関する変更でございます。

まず、計画変更の背景について御説明いたします。対象となる都道 28 号線は大井コンテナふ頭から主要幹線道路の国道 357 号及び環状 7 号線へと結ぶ道路でございます。昭和 46 年から 48 年に東京都が臨海部を開発する目的で整備し、現在、都道として管理されております。

当該道路では近年、大井コンテナふ頭の取扱貨物量が増大するのに伴いまし

て、コンテナ車両が路上に滞留するなど交通渋滞が発生している状況でございます。この交通渋滞は大井コンテナふ頭のコンテナ取扱機能を阻害するばかりではなくて、一般車両の通行を妨げる要因ともなっております。

これに対し、これまで個々のコンテナヤード内等においてコンテナ車両の待機所を確保してきたところですが、容量を上回る待機車両が発生しており、港湾管理者による対応が求められているところでございます。

このため、コンテナ車両の専用レーン化など、一般車両とコンテナ車両を分離し、交通の整流化を図るとともに、これらの対策とあわせてゲートオープン時間の延長や予約搬出入システム等のソフト面での対応も行い、効率的な物流機能の確保を図ることとしております。

以上が計画変更の背景でございます。

次に、2ページ目をごらんください。変更の具体的内容について御説明させていただきます。

都道 28 号線を新たに臨港交通施設として港湾計画に位置づけます。そして、当該道路にコンテナ専用の車両の専用レーンを設けまして、コンテナ車両とその他の車両を分けて交通の整流化を図ることとします。

具体的な効果としては、専用レーンを設けることによりまして、コンテナ車両とそれ以外の一般交通等の車両を分離することができる。これによって交通の動線が錯綜せずに信号処理の必要がなくなるため、信号待ちあるいは右折待ち時間の解消が図られ、コンテナ車両がふ頭に円滑に出入りすることが可能となります。

これらの変更のほか、現在検討が進められておりますゲートオープン時間延長あるいは予約搬出入システムの拡充等、搬出入車両の平準化を図るためのソフト面での取り組みがあわせて行われることによりまして、大井ふ頭のコンテナ物流機能がさらに図られ、東京港の国際競争力の強化が期待されているところでございます。

以上が変更の内容でございます。

分科会長

ただいま御説明がありました東京港の港湾計画につきまして、御意見、御質問をお願いしたいと思います。

委員、どうぞ。

委員

かねがねから問題になっていたところなので、今回、このように計画されることは非常にすばらしいことで、これはこれで歓迎したいところであります。

さて、私が御質問申し上げたいことは、このような現象、要は大型車両が路上に滞留しているといったような現象、あるいは先ほど審査官からの説明がありましたソフトとコンバインしながら云々といったようなことは、ほかの主な港でもあると思うのですが、今回東京だけ取り上げられたのはなぜなのか。あるいは、ほかに特段の問題がないということなんでしょうか。

あるいは、いろいろ問題があって現在、何かやっていて、オンゴーイングであって、審議会にかけられることができるようになったのは、この東京港であると考えていいんでしょうか。要は、ほかの港を視野に入れての御質問であります。

港湾計画審査官

お答えします。

現在、我が国のコンテナふ頭につきましては、国際競争力を強化するため種々の施策について検討を進めているところですが、コンテナ車両をどうさばくかというのも一つの要素でございまして、それぞれの港湾管理者で現在、検討が進められているところだと理解しております。

そういった中で、東京港の大井ふ頭の背後の道路は最も混雑状況、渋滞の状況が厳しいところであったということは言えようかと思えます。そういったところが、まず計画変更の俎上に上ってまいったという状況でございまして。

委員

わかりました。

先ほども、話したのですが、港湾の能力という言葉、しばしば使います。能力を考えるのにいろいろな側面があると思えますので、今から申し上げることだけがすべてではないということ承知した上で申し上げます。

こういう臨港道路の計画あるいは滞留場所の計画は非常に重要だと思うんですね。今から申し上げることが誤解であるならば、私自身、訂正しなければいけないことだと思いますが、ややもすれば、臨港道路の計画に対して真剣に考えてこなかったというのは言いすぎかもしれませんけれども、若干親戚つき合い程度だったように思うんです。利用車両も一般の道路と違いますし、滞留というのは当然出てくるという利用の態様も違うと思えます。また、親水空間と、こういう物流とが、ややもすれば共存する場所もあると思えます。等々で、これからの計画に当たっては、一般道路構造令に従わんということではなくて、きめ細かい計画をお願いしたい。これは希望であります。

もう一つの希望は、これから物理的にも橋とかトンネルがふえてくると思うんですね。特有の規制という言葉は好きではありませんが、その辺の制約もある

うかとは思いますが、橋梁あるいはトンネルについても港湾独特の利用の仕方を念頭に置いた設計を要望したいと思います。

2段目に申しあげましたことは私の要望でございますので、お答えは結構でございます。

港湾計画審査官

お答えします。

計画につきましては、委員御指摘のように、一般の道路基準だけではなく、港湾の特性を生かした計画基準、体系上はそうなっておりますので、それについて、さらに精度を高めてまいりたいと考えております。

分科会長

ありがとうございました。

そのほかございますでしょうか。

委員

実質的な話ではなくて、きょうの3件に共通しての話で、形式に関する感想だけですけれども、用意して下さっている資料の提示の基本的なスタンスに関してなんですが、それぞれの資料で改訂なり変更なりのポイントが示されて、そのもとで現状と今回新たに考えられている計画が達成されたときとの比較をすることによって、こういう効果がありますという説明の仕方をされていると思います。

それは当然なければいけないことだと思いますが、一方で、我々が審議しているのは計画の変更が適切であるかどうか、一部変更が適切であるかどうかということからすると、今示されているもののほかにもう一つの見方があるって、既往の計画が実行されたときに、それに要するコストと、そこから達成される便益、それから、新たに計画を少し変えて、それを実行するときのコストと、そこで達成される便益と、それがセットで比較されたときに、果たして、財政的な制約とかいろんな環境のもとで、その計画変更が適切であるかどうかという判断になると思うんです。その部分は、少なくとも表面上は非常に後退してしまっていて、現状と新しい計画のもとでの比較というのが表面に出てきていると思うんです。

そのところは、基本的なスタンスとして、計画の変更が適切であるかどうか。一部変更のような場合に、新たに出てくるものについては、その二つが同じ意味になってしまいますので、特に問題はないかと思いますが、そういう点が常に配慮しているという姿勢が出ているということがある程度必要では

ないかという感じがいたします。

分科会長

ありがとうございます。

恐らく滞留によるコストの上昇とかいろいろあるんでしょうけれども、そのあたりは何かやっているんですか。今回は東京港を例として、もしやっておられたら。

港湾計画審査官

お答えします。

作業としては、計画の内容の主要なプロジェクトにつきまして、投資対効果の検討は行っております。例えば、きょう対象となりました東京港の一部変更につきまして、一般車両とトレーラーに分けて、その走行時間がどれくらい短縮されるかというのを想定して投資対効果を算定して、この場合は、道路自体もう既にございますので、コストはほとんどかからないと、分離帯を新たに設けたりとか、標識をつけたりとか、そういったことをございますので、この投資対効果、7.3程度はあるんじゃないかという推計をしております。

しかし、今回の東京港の変更につきましては、渋滞に関する情報がまだ十分に得られていませんので、その渋滞の要素は入れていません。従いまして、実態はこの費用対効果はもっと大きくなるのではないかと考えております。

それから、先ほど委員からの御指摘でございますが、既定計画との関係をもっと十分に説明する必要があるという御指摘だったと存じます。今後、そういう観点も十分に踏まえた上で資料作成等を行ってまいりたいと思っております。

分科会長

よろしゅうございますか。

委員

委員の御発言を全面的にサポートするということでございます。今、御説明ありましたように、本当の意味での地道な工夫といいましょうか、計画だと思えます。国として取り上げてこうやって審議会で検討されるというのは極めてすばらしいことだろうなど。

この場合に、一方で、一般車両は今まで通行障害があったんですけども、これによって今度は一般車両の方に渋滞だとかトラフィックのバードがかかるかどうかわからないんですけども、基本的には我々、港のユーザーとしては、大変ありがたい計画だなと思えます。

これも委員のおっしゃったように、実行面でどういうふうに改善して、どういうふうに新たな弊害が出てきたかみたいなのを、これは東京都でなさるのかもわかりませんが、東京港でチェックをして、ほかの港にもちょっとした工夫で了解が図られるのであれば、積極的に取り上げていただければと思います。

分科会長

ありがとうございました。

そのほかございませんでしょうか。

委員

ここの現場を直接見たわけじゃございませんので、ひょっとしたら見当違いなことかもしれませんが、国道との接点ですね、357号線と大井のふ頭を結ぶと、いわば出入り口が2カ所あるわけですね。今度、こうしますと、この中の流れは多分非常にいいだろうと。

ただ、357号線とは、入る方は2カ所ございますけれども、出る方は1カ所しかない。その辺で、もしこの交差点が何かあったときにどうするか。もしくは、物量から見て本当にいいのかという、その辺で御検討された結果が何かございましたら、お教え願いたいと思います。

港湾計画審査官

お答えします。

今回の整流化を図るこれにつきまして、実際の交通データを与えて、いわゆるシミュレーションを行っております。その結果、ほとんど問題はないということになっております。ただし、今回の変更の場合、2ページ目の図の下の方に、現在の動線から右側の今回の計画がございますが、赤と黒が分かれるところですね、ここのところの交差点の信号処理が多少複雑になる。

これを除けば、すべてスムーズに動くということでございまして、シミュレーションでは、今の交通量であれば、現在の一般車両とコンテナ車両が混在しているものに比べると格段に円滑化が図れるということを確認しております。

分科会長

よろしいですか。

この問題は皆様方から非常に重要な問題だから、全国でもいろんな例があるかもしれないので、ひとつよろしくというお話がございましたので、さらに改善を進めていただければと思います。

それでは、答申させていただきます。

「答申 国土交通大臣に提出された東京港の港湾計画については適当である」
これによろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

ありがとうございました。答申のとおり、させていただきます。

港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更について

分科会長

次の議題でございますが、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の変更についてでございます。

御審議をお願いしたいと思いますが、事務局より説明をお願いいたします。

港湾計画審査官

諮問内容について御説明させていただきます。

まず、諮問理由を読み上げさせていただきます。諮問文、諮問理由につきましては資料4 - 1でございます。

交通政策審議会に対する諮問について

港湾法第3条の2第4項の規定に基づき、下記事項について諮問する。

記

【諮問第26号】

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

【諮問理由】

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、別紙理由により港湾法第3条の2第4項の規定に基づき、交通政策審議会に意見を聴くため。

別紙でございます。

港湾政策のあり方については、平成14年11月に、「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」を答申頂いたところであり、答申において示

された港湾政策のあり方を踏まえ、所要の取組を進めてきている。

「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（以下基本方針という）」は、平成 12 年に、改定したものであるが、東京湾、大阪湾等の主要港湾において、近々港湾計画の変更を予定しており、上記の答申で示された港湾政策のあり方を踏まえた基本方針とするため所要の変更を行う必要がある。

また、急速な発展を遂げるアジア経済と我が国経済との関係がますます深化するなか、これを支え、適切な海上輸送の需要動向に基づいたより効率的な国際・国内海上輸送網の構築が求められている。

こうした状況を踏まえ、今後とも、港湾が、国際競争力を備えた活力ある経済社会の構築や、国民生活の安定等に貢献していくため基本方針を変更することといたしたく、貴審議会に諮問するものである。

続きまして、基本方針の内容について御説明いたします。お手元の資料 4 - 2 でございます。表紙をめくって 1 ページ目をごらんください。基本方針の具体的役割につきましては、1 ページ目にお示ししておりますように、一つは国の港湾行政を行うに当たっての指針という側面と、個別の港湾計画を策定するに当たって適合させるべき基準という、二つの側面がございます。

次に、この基本方針の経緯について御説明します。2 ページ目をお願いいたします。基本方針は昭和 48 年の港湾法改正で法的に位置づけられまして、翌年の昭和 49 年に初めて策定されております。その後、港湾行政の節目節目で適宜変更しております。昭和 62 年のものでは総合的港湾空間創造の提唱、平成 8 年のものでは中枢・中核国際港湾の配置等が盛り込まれております。それまでの基本方針は文言のみの表現となっておりますが、平成 12 年の現在の基本方針で初めて、外貿コンテナ貨物の需要見通しが具体的に数値で示されるようになりました。このことが今回、基本方針を見直す直接の要因につながっております。具体的には 3 ページの図に示すとおりでございます。

平成 12 年、2000 年に、2010 年を目標年次とする地域別の外貿コンテナ取扱量の見通しを示しまして、その後、個別の港湾計画がこれと整合させる形で策定されてまいりました。しかし、平成 17 年、2005 年には東京湾及び大阪湾の主要港の計画改訂が予定されておまして、これらの計画も目標年次、おおむね 2015 年ごろになると想定されております。したがって、これらの港湾計画を変更するため、基本方針での見通しを 2015 年目標に変更する必要があるわけです。これが見直す直接の要因でございます。

次ページ以降で、平成 12 年時点で行った予測と、その後の実績との比較について御説明します。4 ページ目をお願いいたします。これが全国ベースの見通

しと実績の比較でございます。実績値の2003年については薄い水色になってございますが、これは速報値ベースという意味でございます。結果、ほぼ見通しどおりに実績が推移していると言えようかと存じます。

次のページをお願いします。一方、地域別に見てみますと、見通しと実績値の関係に多少のばらつきが認められます。5ページ目は中枢国際港湾についてお示ししておりますが、東京湾は実績が見通しをやや上回る状況で推移している一方、大阪湾は逆に実績が見通しを下回る状況で推移しております。伊勢湾と北部九州はおおむね見通しどおりに推移していると言えようかと存じます。

次のページをお願いいたします。中枢国際港湾以外についてでございますが、6ページ目の上の図の左側に示しておりますように、中核国際港湾が推計値を若干下回る傾向で実績が推移しているのに対しまして、中枢・中核以外の港湾においては推計値をかなり上回っている傾向が見られます。今回の推計の見直しに当たりましては、このような地域別の特性を十分に踏まえて行う必要があるかと考えております。

7ページ目をお願いします。次に、国際海上コンテナ貨物の需要予測を行うに当たって注目すべき二つの視点について御説明します。一つ目は、水平分業の進展の視点です。中国を中心とするアジア地域への我が国の工場の進出が最近、特に著しく進展しておりますが、これによって、これまで国内で行われていた部品等のやり取りが国際海上コンテナ輸送を通じて行われるといった現象が起こってきているとともに、製品の輸入も発生してきております。

二つ目はコンテナ化率の進展の視点です。例えば飼料であるとか、家畜のえさであるとか、木材だとか、石材といったものが、これまではバラの状態で輸送されていたんですが、最近はどんどんコンテナ化していっているということでございます。ここ数年、GDPの伸びはほとんど見られなかったんですが、国際海上輸送コンテナの取扱量は伸びております。

こういった現象が起きているのは、この二つの要因が大いに関係しているものと考えられます。需要予測に当たりまして、この要因を十分に踏まえていく必要があるかと思っております。

8ページ目をお願いします。次に需要予測の具体的手法について御説明いたします。予測は前回と同じく我が国を中心とする貿易の状況の想定を基本とします貿易モデルという手法により行います。対象の国が前は14だったんですが、今回はオーストラリアとカナダを加えて16カ国とします。

貿易の状況については、価格競争によって決定される品目と、必ずしも価格のみでは決定されない農水産品やエネルギー関連品目といったものに分けて想定を行いまして、各国間の取り引き状況を金額ベースで推計する。この金額ベースのものを重量ベース、コンテナベースと換算していきまして、我が国と各

国間のコンテナ流動量を品目別に推計する。

さらに、これについて港湾選択モデルを用いまして、港湾背後のコンテナ発生集中状況あるいは貨物の生産消費地と港湾までの輸送コスト、あるいは航路の成立条件、こういったものを勘案して、我が国の港湾別取扱量を予測する。

さらに、今回は国内を発着地とするローカル貨物に加えまして、東アジアと北米間の流動コンテナについてはトランシップモデルを用いまして、我が国におけますトランシップ貨物量についても推計することとしております。

以上がコンテナ貨物の需要予測に関するものでございます。今回の基本方針の見直しは、これがメインではございますが、前回の基本方針の策定時点から今日まで状況の多少の変化がございます。そういったことも踏まえて、記述全体についても追加や修正を行うこととしております。

次のページをお願いします。9ページ目がコンテナ需要予測以外のものについての主な変更の方針を整理しております。左側の欄が変更に至る背景、右側の欄がそれを受けた基本方針での対応の概要ということでございます。背景の赤いものが今回、新たに追加するもの、背景が青いものは記述を充実させるものでございます。

新たに追加する項目としては、スーパー中枢港湾政策の推進、静脈物流システムの構築、港湾保安対策の推進、港湾施設の適正な維持管理と計画的な更新、これら4項目を考えております。記述を充実させる項目といたしましては、地域の経済産業の活性化、パブリックアクセスの向上及び良好な景観形成、及び大規模地震対策の拡充、これらを考えております。

以上が基本方針の変更内容でございます。

最後に、今後のスケジュールについて若干御説明させていただきます。本日、こういった形で諮問させていただきました。次回は5月にこの御審議を目的として港湾分科会を開催させていただきます。素案をお示ししてまいりたいと考えております。その後、関係省庁との法定協議あるいは港湾管理者からの意見把握を行いながら、7月に基本方針案について御審議いただいて、私どもとしては、その際、答申をいただければありがたいと、このように考えております。

基本方針の変更に関する御説明は以上でございます。

分科会長

ありがとうございました。

ただいま御説明のありました基本方針の変更につきまして、御質問ございましたら、お願いしたいと思います。

委員

確認ですが、先ほどの需要予測の結果は湾単位で、需要予測のフローは港湾単位になっていますね。1ページ目に港湾計画の適合基準の の港湾相互間云々の話があって、それと9ページの基本方針の中での今の問題の扱い、要するに、東京港と横浜港とか大阪と神戸とか、この辺は一体どういう格好になっているのか、確認をしたいと思います。

港湾計画審査官

お答えいたします。

作業ベースの話になりますが、需要予測を行うときの港湾としましては、便宜上、各県1港を代表港として設定させていただいて、その中で港湾選択モデルを用いて各港の取扱量を予測し、それを東京湾、大阪湾、伊勢湾、北部九州と、この4地域にまとめて、実際の基本方針の中には、そのまとめたものをお示ししていくと、こういう作業になるわけでございます。

そこら辺の作業ベースで8ページ目の図をかいてしまっていますので、若干そこら辺が不整合に見えたわけですが、作業としては、そういう段取りでやっているということです。

委員

それで、9ページと1ページの関係はどういうことになりますか。

港湾計画審査官

9ページは、そういった形で地域別に最終的にはまとめるわけですが、地域別にまとめたものについて、各港の港湾計画を策定する際には、その数値と整合させていく。

委員

数字を言っているのではなくて、予測の方はわかったんですが、1ページの一番下には「密接な関係を有する港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項」と、基本方針とはという定義のところを謳ってあって、9ページのところでは、それがどういう格好で扱われるのかという質問なんです。

港湾計画審査官

2章のところについては、基本方針の中で、先ほどの貨物の状況に対応するものが記述されるということとして、 に対応するものは、地域別に北海道から沖縄まで10地域について記述をすることとしております。

計画課長

補足をさせていただきます。

委員のお尋ねの件は、例えば具体的に東京湾ですとか大阪湾で、基本方針の中で、全体としての貨物量、これはコンテナということでございますけれども、どうなるのかという将来の予測をいたします。ただ、具体的な量としては、この基本方針の中で、例えば東京湾全体の外貿のコンテナ貨物量が、東京港と横浜港で、港としてそれぞれがどう分担するかということの具体的な記述までは、今のところ、実は考えてございません。

ただ、量的な問題としては、湾として提示するということはございますが、機能として、例えば防災の問題ですとか、環境の問題ですとか、あるいは外貿コンテナにつきましても、それぞれが情報システムをどういうふうに行っているのかですとか、そういうことについては記述をしていくと、こういう格好になるうかと。

委員

それで、1ページの方で基本方針とはという格好できちっと定義がしてあって、のところで、しかも港湾相互間の連携の確保に関する基本的事項とうたっているわけですね。それをうたっていることが9ページの基本方針の中にないのは大丈夫なのかということがもう一つ気になったんです。作業の方はわかりました。

計画課長

9ページの方は、主な変更の方針ということで、変更にかかわるものを具体的に御提示申し上げたということございまして、連携の部分につきましては、平成12年の基本方針と大きな考え方の変化はなかろうということで御提示申し上げておりません。そういう意味で、非常に不親切な資料になったかもしれませんが、そういう整理でございます。

分科会長

そのほかございますでしょうか。

委員

計画課長の御説明と審査官の説明との間に基本的な違いを感じたもので、これからの希望として申し上げたいんですが、審査官の御説明、私がもし誤解があれば当然訂正しなければいけないんですが、マクロでこうで、何とかかんだ

ら、トップダウン的に社会主義国家的に、ここは幾らだ、ここは幾ら、ここは幾らだといって、それを各港の計画の適合基準にするんだという御説明だったように僕は思ったんです。

計画課長の御説明で私、安心したんですけれども、もちろん全国トップダウン的な発想も必要でありますけれども、個々の港という場合の個々は、東京と横浜というような意味で言っているわけじゃないんですが、京浜港でいいんですけれども、各港のモチベーションというのかな、生き生きとした活力を失わせるようなことだけは避けるべきだと思うんですね。

そういう意味で、計画課長の御説明を聞いて安心しましたけれども、これからの作業に当たって、トップダウン的に枠をはめるということだけはないようにしていただきたい。これは希望でございます。

港湾計画審査官

今回、輸送量予測を見直す背景を若干補足させていただきますと、平成12年の時点でコンテナ貨物量の需要予測、全国ベースのものを入れた背景としては、各港の計画だけを足し上げていくと、全国の観点からすると、量的に多くなる可能性が高いということで、全国ベースの観点からのチェックも必要だろうという趣旨でこういうものが入ってきた。したがって、各港の港湾管理者のモチベーションを阻害するとか、そういうことではございません。

委員

それに関連して、各管理者が真剣に考えた各港の貨物の量の合計が全国の合計を上回るのは当たり前で、もし上回らなければ、各港が「もういいや」と、ミゼラブルなことなんですね。ですから、上回るぐらいの意欲を持ってもらわないと困るんですよ。

ただ、それが余りにも、何とかのかわずであれば、これは訂正しなければいかん。各港が真剣に考えたものの合計と、マクロで考えたものの合計が一致しなければならぬということでギシギシやられると、モチベーションがなくなるんじゃないかなと、そこが心配だったんです。

計画課長

今の委員の御指摘は、先ほど委員から御指摘いただいたことと密接に関連している問題だろうと思っておりますが、港湾局の中でも意見の不一致はございませんけれども、基本的に港湾管理者の方でいろいろ計画をお立てになるということは、その港の繁栄というか、それがよく使われるようにということでお考えになるわけですが、そうは言っても、例えば東京湾における東京港と横浜港

のように、特に外貿のコンテナ貨物の取り扱いという意味では競合しているところがございます。

これは大阪湾における神戸港と大阪港も同じことだろうと思うんですが、そういうところを中心として、港間相互の調整というもの、これは計画レベルからいろんなレベルでの調整というものがあろうかと思いますが、そういう問題について、国として基本方針の中でしっかり示していくということが必要だということで、この基本方針に定める事項の5番目の項目が入ったんだろうと思っております。

そういう意味で、これはバランスの問題だろうと思うんですが、地方のイニシアチブといいましょうか、発意を生かしながら、国としてそれをどう適正なものへ導いていくかということも必要だと思っておりますので、そこはバランスを取りながらやっていく事柄かなというふうに思っております。

委員

しつこいようで申しわけないですが、東京と横浜、神戸と大阪もある意味で一つの港ですよ。だから、私は先ほど、それは一つの港という発想で申し上げております。ということをつけ加えたい点が一つ。

もう一つは、計画と着工とは別だと思っんですね。着工のときには無駄投資やってはいけない。ただ、計画の段階で各港の活気をなくさせるようなことをやるのが本当にいいのかどうか。

そこは、思っていることはそう違わないと思っしますので、各港が真剣に考えたものが全国の合計を上回ってもらわないと困るんですよ。各港の管理者は熱心でなければ困るということを強調したかったのと、計画と着工とは区別していただければと思っします。

分科会長

ありがとうございました。

ただいまのような御注意がございました。

大臣官房技術参事官

今の話、委員のおっしゃることはそのとおりだと思っしております。したがって、我々も、4大湾といいますか、そのこの予測値を出しますけれども、そのときには工夫をして幅をもってやるとか、いろんな方法が考えられると思っしますので、それは考えていきたいと思っします。

分科会長

この問題は国土計画における人口の問題と同じですよ。地方でみんな積み上げてくると、日本の人口がすごく多くなってしまいます。それを調整しながら、委員のおっしゃったようなモチベーションをなくすようなことをせずに、しかも調整すると、この辺が行政かと思いますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

そのほかございますでしょうか。

委員

この基本方針の変更のベースになる一番大もとのところは貨物量の予測があると思うんですね。これはいろんな基準で前提を置いての予測ですから、この数字が適切だとか適切でないかというのは、特に議論する必要はないと思ひます。ただ、対象の国を増やされたり、いろんなきめ細かさで、より正確に予測ができるような努力をされているというのは、先ほどの御説明とこの資料で理解をいたしました。

しかし、これはあくまでも予測ですので、必ず大きな変化が来ます。コンテナについて言えば、先ほどの御説明のように、2015年に予測されたものを5年ごとで見直しながら、大きな変化があったら、それに対応していこうという。こういう方針につきましては、大変評価ができると思ひます。

コンテナが始まりましたのが、釈迦に説法ですけれども、1968年に大井、本牧とかいろいろ整備されまして、大体30年間ぐらい持ったわけですね。船が800個型のキャパシティから6000個まで、ほとんど持ったんですけども、これからのスピードというのは何が起こるか分からない。極めて早いものですから、5年ごとと言わず、都度都度の変化にフレキシブルに対応できるような計画にされることを希望いたします。

それから、非常に細かいことではあるんですけども、1点だけ、基本方針の主な変更の方針案というところで赤いのが塗ってあるので、最初にスーパー中枢港湾、これもいろいろな議論がありますけれども、基本的には国際競争力をつけると、品質をよくしてコストを下げたいこうということだと思ひますね。

それに対して、下から二つ目、まさに保安対策というのが港の一つの条件といいましょうか、一つのクオリティ、品質の根幹をなすものだというのはよくわかるんですけども、同時に、SOLAS条約の改正等々からありますように、保安というのはただではできないということで、コストがどうしても発生してしまう。

一方、最初に申し上げましたように、競争力を上げ、コストを下げ品質をよくしようというものと、どうしてもそこで矛盾が出てきてしまうということ

で、関係者は非常に悩むところなんですけども、大所高所から国として、コストを下げながら品質を含む保安というものをどうやったら実現できていくのかというのはぜひお考えをいただきたいというふうに思います。

問題の大きさが全然違う話を二つしましたけれども、以上です。

分科会長

ありがとうございました。

そのほかございませんでしょうか。

特にないようですので、ただいまの御意見等々も参考にしながら、事務局で原案を作成していただきまして、次回の港湾分科会で審議させていただきたいと思えます。

港湾分科会環境部会の設置について

分科会長

次の議題に移ります。次の議題は港湾分科会環境部会の設置について御審議をお願いしたいと思います。事務局より御説明をお願いします。

環境整備計画室長

お手元にお配りをしております資料5、「港湾分科会環境部会の設置について」を使いながら御説明申し上げます。

1ページ目をお開きください。ここに、これまでの港湾におけます環境への取り組みの経緯について、その概要をお示ししてございます。港湾における環境への取り組みにつきましては、左側の主な目的にございますように、時代により少しずつ変遷をしてございます。初めは公害の防止から始まりまして、生活環境の改善、さらには環境との共生というふうに目的が少しずつ変わってきてございます。

初めの公害の防止についてでございますが、昭和47年に、当時、問題になっておりました北九州の洞海湾でございますとか、田子の浦港のいわゆるヘドロと呼ばれるものの除去から始まってございます。昭和47年に港湾公害防止対策事業を始めてございます。

一つの例としまして、その下の方によみがえった洞海湾という資料でございますが、左側が事業を始める前、右側が現状でございます。ヘドロを浚渫したときの写真をそこにつけてございます。現在では、車エビもそこで増殖し、水質環境も回復してきたということでございます。

また、昭和 48 年に港湾法を改正いたしまして、ここで廃棄物埋立護岸、緑地の整備といったものを港湾法上も位置づけて事業を開始してきてございます。

さらに、ここには記述ございませんが、昭和 56 年に大阪湾で行っておりますフェニックス事業、広域臨海環境整備センター法というものが公布されておりました、広域の廃棄物処理にも取り組んできているところでございます。

さらに、昭和 63 年には水質の改善を図るための海域環境創造事業 シーブル事業と呼んでおります、海底のヘドロ等に覆砂をして水質の改善を図るという事業でございますが、このシーブル事業が始まっております。

それから、平成 6 年に、港湾環境政策、エコポートというものを策定してございます。エコポートについては、後ほどもう少し詳しく御説明をさせていただきます。

平成 11 年度には、再度港湾法を改正いたしまして、港湾に関する環境政策の充実を図ってございます。そのときの港湾法の改正でございますが、一つは環境の保全に配慮しつつ、港湾の整備等を図るという考え方が港湾法の第 1 条の目的に示されました。それから、港湾計画の基本方針に港湾配慮を記述するでありますとか、放置艇対策についても港湾法に盛り込んだところでございます。

2 ページ目をお開きください。ただいま申し上げましたような事項につきまして、具体的なイメージを持っていただくために、港はいろいろでございますけれども、それぞれ緑地あるいは廃棄物処分場などにつきまして、こういったものをいろいろな港で整備をし、利用していただいているということをお示ししてございます。

3 ページ目をお開きください。平成 6 年度に策定いたしました港湾環境政策、エコポートにつきまして、その概要をここにお示ししてございます。エコポートを取りまとめる際の課題といたしましては、海域環境との調和のある開発、あるいは海域の自浄能力の向上、港湾環境のアメニティの向上といったものを課題として考えております。それらを受けまして、エコポートの基本理念として、1 番目は将来世代への豊かな港湾環境の継承、2 番目が自然環境との共生、3 番目がアメニティの創出と、この三つの基本理念をこのエコポートで打ち立ててございます。

この基本理念を達成するための目標としまして、2 番目の枠囲みにございませぬ四つの目標を掲げてございます。1 番目が自然にとけ込み、生物にやさしい港。環境負荷の低減でございますとか、港湾計画の策定や建設時に環境負荷を低減していこうということ盛り込んでございます。

2 番目が、積極的に良好な自然環境を創造する港ということで、先ほど申し上げました覆砂事業でありますとか、緑地の整備、あるいは干潟、浅場の造成といったものをここで盛り込んでございます。

3番目が、アメニティが高く、人々に潤いと安らぎを与える港ということで、歴史的港湾の保全、利用あるいは良好な景観の形成というものをうたっています。

4番目が、環境に与える負荷が少なく、環境管理の行き届いた港ということでございまして、港湾活動での省エネ、リサイクル、あるいは環境関係のことにつきましての状況把握、あるいは保安全管理といったものをここでもり込んでございます。

具体的な目次につきましては、その下にお示ししたとおりでございます。

4ページ目をお開きください。エコポートを取りまとめた時期が平成6年でございますが、それから約10年を経まして、近年の港湾環境を取り巻く情勢が大分変わってきてございます。4ページ目、5ページ目にわたりまして、9項目に整理をしてみました。

1番目が自然再生推進法の成立あるいは環境行動計画、今策定中とのことでございますけれども、このような法律なり計画の策定などに見られますように、自然環境の保全・再生・創出に対する社会的機運の高まりというものがございます。

2番目としましては、美しい国づくり大綱の策定、今国会に諮られております景観法の制定など、良好な景観形成に対する社会的機運の高まりも見られます。

3番目といたしましては、環境教育推進法の成立あるいは、港湾では平成14年度から始めておりますけれども、海辺の自然体験活動、海辺の自然学校ですとか、海辺の達人養成講座など、全国展開などが行われておりまして、環境教育に対する社会的機運も高まっていると考えてございます。

4番目が観光に対する社会的機運の高まりでございます。観光立国等、観光に対しても新しい政策が育てられてございまして、港湾の面におきましても歴史的港湾の整備でありますとか、マリナーの整備、環境の整備などにつきまして対応していく必要があると考えてございます。

次のページをお開きください。5番目が循環型社会形成の必要性の高まりでございます。家電リサイクルあるいは自動車リサイクルを初めとするさまざまなリサイクル法が制定されてきております。また、港湾の分野におきまして、リサイクルポートと呼んでおりますが、静脈物流システムを進めていこうということでございまして、1次指定、2次指定含めまして現在、18港の港を指定しているところでございます。このようなことから、循環型社会形成の必要性はさらに高まっていると考えております。

6番目が地球温暖化防止、ヒートアイランド対策でございます。港湾分野におきまして、二酸化炭素の削減あるいは緑地面積の増加など対応していくこ

とを考えてございます。

7番目が国際的な条約対応の必要性でございます。マルポール条約と書いてございますが、海洋汚染防止条約におきましては船舶からの排出ガスの規制が新たに法律に盛り込まれるところでございますし、ロンドン条約におきましては、従来、特に許可がなく行われておりました浚渫土砂を含む廃棄物の海洋投入につきましても、許可制が取り入れられたというところでございます。

8番目が有害化学物質対策の必要性の高まりでございます。港湾分野におきましては、水底土砂に重金属が含まれている場合、どのように処理をしていくのかということ、あるいは全国各地で処分する必要がある重金属を含んだ土壌を静脈物流などに乗せて処理をしていくということで対応していく必要があるというふうに考えてございます。

最後の9番目がPFI事業等による民間活力の活用による港湾環境整備ニーズの高まり。緑地そのものをPFIでやるということは考えられませんが、例えば収益施設をPFIでやるときの周辺の緑地あるいは緑化などにつきまして、収益施設と一体としてPFI事業で取り組むということも考えられますし、またマリーナの運営等につきましてもPFI事業の導入が想定をされてございます。

以上のように、現在、港湾環境を取り巻く情勢が大分変わってきてございますので、6ページにお示しをしておりますように、港湾分科会に環境部会を設置する必要があると考えてございます。6ページに書いてございますことは、これまで御説明してきたものとおりでございます。

必要性について若干補足をさせていただきます。一つは、先ほど基本方針の中で新たに盛り込まれようとしております静脈物流につきましては、現在のエコポートの中ではまだ記述がございません。個別課題につきましても、現在のエコポートは概念的な記述となっておりますので、これにつきましても個別政策を掘り下げて調査・審議をいただきたいと考えてございます。

7ページをめくっていただきたいと思えます。環境部会の体制・スケジュールについてまとめてございます。環境部会の委員につきましては、この港湾分科会の委員、委員以外の環境に関する専門家などの皆さんに委員に就任していただきたいと考えてございます。審議会の規則によりますと、分科会は部会を置くことができる、部会に属すべき委員、臨時委員及び専門委員は分科会長が指名するというふうに規定されてございますので、委員の選任につきましては分科会長と御相談をさせていただきたいと考えてございます。

環境部会のスケジュールでございますが、本日の分科会で設置についてお認めいただけました場合には、委員の選任等の手続がございますので、6月初めには第1回目の環境部会を開催させていただいて、港湾環境政策の理念と基本

的方向について御審議を始めていただきたいと考えてございます。

その後、数回の御審議を経た後、11月ごろ、港湾分科会へ基本的な方向性について御報告をいただき、その後、個別的な政策課題について、さらに深く調査・審議をしていただきたいと考えてございます。最終的には、来年の7月ごろ、港湾分科会へ報告をいただいて、新しいエコポート政策、名前は仮称でございますけれども、新しい政策について取りまとめていただきたいと考えてございます。

最後の8ページでございます。これまで申し上げましたようなことにつきまして、事務局で考えました視点、五つ掲げてございますが、このような視点から御検討いただきたいと考えております。もちろん、これは事務局案でございますから、具体的な視点、どのような視点から検討をしていただくかにつきましては、環境部会において御審議いただきたいと考えてございます。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

分科会長

ありがとうございました。

ただいま御説明のありました環境部会の設置につきまして、御意見あるいは御質問ございましたら御発言をお願いします。

委員

先ほどの議題の基本方針変更のスケジュールと、ただいま御説明ありました環境部会の体制・スケジュール、この関係はどう考えたらいいんでしょうかという点が1点です。

というのは、基本方針変更のスケジュールで、基本方針の中にも、当然のことながら、良好な環境形成云々等とありますので、それをも含めて、先ほどの議題の10ページにあるようなスケジュールで進むわけですね。一方、今の御説明の7ページのスケジュールとどういう具合になるのでしょうか。どこかでうまくいくんでしょうけれども、それが一つであります。

二つ目は、これが個別の港、どの港でもいいんですが、清水港であれ、八戸であれ、東京のどこでもいいんですが、環境を大きなテーマにした港湾計画の改訂あるいは変更が行われるような場合、この環境部会で議論するんでしょうか。それとも、従来どおり、各港の計画だからということで、環境部会と関係なく議論されるんでしょうか。

この2点です。

環境整備計画室長

お答えいたします。

最初の基本方針と今回のエコポートあるいは環境部会との関係でございますけれども、基本方針、既にいろいろな課題がございます、改訂が非常に緊急の課題というふうになっていると考えてございます。したがって、理想的にはエコポートをある程度まとめた後、基本方針に盛り込むということになるかと思いますが、今、私どもが考えておりますのは、環境部会でいろいろ御審議していただく過程の中で、基本方針に盛り込める事項がございましたら、成熟した段階になった事項がございましたら、基本方針に盛り込んでいただきたいと思いますと考えてございます。

港湾計画審査官

2点目につきましては、当面は、この環境部会におきましてはエコポート等の国の港湾環境行政の基本的なあり方なり、具体的進め方といったことについて御審議いただくこととしたいと思っております。

分科会長

よろしいですか。

そのほかございませんでしょうか。

委員

個別のことですが、船舶事故の油流出等の対策は、今の状態でもう十分と考えていいのか。あるいは、それは環境問題の対象外なのか。この辺はいかがでしょうか。

環境・技術課長

お答えさせていただきます。

基本的に、油流出事故の場合は海上保安庁が指揮をとって行なわれます。港湾局として対応できるのは、全国に3隻、大型浚渫船を持っておるんですが、その浚渫船に油回収機能をつけました。したがって、全国のどの海岸に対しても、大体48時間以内には到達できる体制を構築したところです。それで十分かと言われると何とも答えようがないんですが、要請があれば、出勤より概ね48時間以内には現場に到達して、そういう回収作業はできるという体制をとっています。

それから、瀬戸内海であるとか、東京湾であるとか、有明海もそうなんですが、清掃船を持っておりまして、それに油回収機能をつけたものも持っております。従って、閉鎖性水域においても、小さい船で応急手当はできるよう

になっています。

また、港湾局だけではございませんで、港湾管理者もそういう体制をお持ちですし、保安庁もそういう資機材をお持ちですので、それらを全部活用しながら対応していくという体制はとっております。

環境整備計画室長

追加で御説明を申し上げます。

基本的に、港湾分科会といいますのは、港湾及び航路に関する重要事項を調査・審議するという一つの付託事項がございます。その範囲の中で、また環境部会を設置するというわけがございますので、港湾に関するさまざまな課題につきまして、委員の皆さんのいろんな御議論をいただきたいと考えております。

油流出事故につきましても、いろんなお考えをお聞かせいただいて、また全体の政策に反映していきたいと考えております。港湾に関するものである限り、いろいろな御意見を頂戴したいと考えてございます。

分科会長

そのほかございませんでしょうか。

特にないようでございますので、事務局より御説明がありました案に沿って、本分科会に環境部会を設置して、集中的、専門的な議論をすることといたしたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

〔「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、環境部会の設置について承認させていただきます。

その他

分科会長

続きまして、その他でございますが、平成 15 年度全国輸出入コンテナ流動調査の結果について、事務局から報告がございます。説明をお願いいたします。

企画調査室長

平成 15 年度に全国輸出入コンテナ貨物流動調査を実施いたしましたので、その結果について御報告申し上げます。港湾局計画課企画調査室長の小野でござ

います。よろしくお願いいたします。

お手元でございます資料6に沿って御説明申し上げます。最初のページをあけていただきたいと思います。これは昨年、平成15年10月1日から31日の1カ月間、31日の調査でございます。この期間に、税関に通関申告される海上コンテナ貨物がどういうところに発生し、どういうルートで輸出入されたかということ調べた調査でございます。

輸出貨物のイメージ、輸入貨物のイメージという図がございます。ここにございますように、輸出貨物の例で御説明申し上げますと、その貨物がどこで生産されたのか、輸出の場合でございますので、その貨物をどこで通関申告をしたのか、その貨物をコンテナに詰めた場所はどこなのか、それから、輸送手段と、どこの港から船積みをしたのか。仕向港が二つになってございますが、船が向かった港をデータとして取っておりまして、にございますように、例えば釜山でトランシップされた場合は釜山港が行き先になる。それから、台湾の方に仕向港()と書いてございますが、直送された場合は、相手国の港がデータとして取れるということでございます。それから、その荷物の最終的な輸入者が存在します国名がわかる。こういうデータを取るわけございまして、輸入貨物はこの逆でございます。

こういったデータを1カ月間、取るわけでございます。昨年10月の貿易統計と比較いたしまして、この中でデータの中に金額が入っておりますものですから、金額同士で比較いたしますと捕捉率83%ということございまして、おおむね全体の傾向が把握できるのではないかと考えております。

2ページをお願いいたします。その1カ月データにあらわれたコンテナの貨物量でございますとか、申告件数でございますとか、申告価格がグラフになってございます。上段が輸出、下段が輸入でございます。

この1カ月の間に取れたデータの輸出入コンテナの貨物量は616万トン、申告件数は20万件、申告価格は1兆8000億円に達しました。傾向といたしまして、現在、外貿コンテナ全般の傾向がこの1カ月データにもあらわれておりまして、このグラフは過去のコンテナ流動調査でございますので、5年間隔のトレンドをあらわしておりますが、輸出は過去4回ぐらい、貨物量がなだらかになっているのに比べまして、輸入は極めて大きな伸びを示しております。特に輸入の前の平成10年と15年を比べますと、前回から6割ぐらいの大きな伸びになっているということでございます。

輸入と輸出の比率でございますけれども、輸出1に対して輸入の比率が1.4でございまして、輸入が非常に大きくなっているということでございます。ちなみに、申告された価格をトンで割りますと、1トン当たり30万円と、このようなことでございます。

3ページをお開きいただきたいと存じます。この調査の非常に大きなポイントでございますが、日本国内のどこの荷主がどこの港を使ったかというのが出るのが一つの大きなポイントでございます。この3ページは中国地方の例を使いまして、流動の実態をとりあえず出したものでございます。上段が輸出、下段が輸入でございます。表が四つございますが、この表の上段が輸出、下段が輸入でございます。

左側が平成10年、右側が平成15年の調査でございます。輸出で申し上げますと、中国地方で生産された品物の輸出の積み出し港が神戸、徳山下松、北九州、大阪、岩国、それから域内のその他、それから外のその他というふうに書かれているわけございまして、トップの神戸は51%でございました。今回の平成15年度調査では神戸港が29.9%ということで大きくシェアを落としておりまして、かわりに域内でございます広島港、岩国港、徳山下松港といったところがシェアを伸ばしているという結果でございます。輸入につきましても、同じような傾向があらわれております。

4ページをお開きいただきたいと存じます。これは荷主から港までの距離をあらわしたグラフでございます。このグラフの形が見にくいものでございますから、御説明申し上げます。横軸は荷主の貨物の発生地から港までの距離を書いてございます。縦軸はパーセンテージでございます。左側のグラフの中に75%と書いてございまして、吹き出しに生産地から港までの輸送距離が100キロ未満の貨物量の全体に占める割合と書いてございます。この意味いたしますところは、100キロ未満の輸送距離のものが全体の貨物の75%を今回の調査では占めておったということでございます。

あわせまして、この下に点線でグラフがかいてございまして、69%というのが真下でございます。前回の調査では、100キロ未満の輸送距離を持つ貨物の占める割合が69%であったということでございます。これは、とりもなおさず、今回、輸送距離が縮まっているということをお知らせするわけございまして、このグラフの中に表がございまして、平均輸送距離（輸出）とございますが、平成15年が92キロ、平成10年は106キロあったということでございまして、この縮まり方が13%ということでございます。

輸入につきましても同様に10%程度、内陸輸送距離が縮まっているということでございます。このあたりの細かい解析はこれからするわけでございますが、ざっくり申しますと、なるべく直近の港を使うようにしているというような荷主さんの行動パターンがあらわれているものと解しています。

5ページでございます。これは日本発着のコンテナ貨物がどこかで積みかえられている比率を分析したものでございます。このグラフの中に直送輸送と積みかえ輸送のイメージとございます。例えば日本を仕出地、北米西岸を最終船

卸港と書いてございますが、実線は直行でございます。それが、例えばトランシップ港（海外）と書いておりますが、ここに一度行って、点線のようなルートでその地に至るという場合もあるわけございまして、全体に占める直接輸送される貨物のほかに、点線で移動したようなものを積みかえ貨物量と呼んでおります。この積みかえ貨物量が平成5年、平成10年、平成15年と、今回入れて過去3回の調査で比較いたしますと、平成5年には20万トン、これは千トン単位でございますので、20万トンであったのが、今回は226万トンになっているということでございまして、急激に海外の港での積みかえが進んでいるということをあらわしているわけでございます。

右側のグラフは、その比率でございます。グラフがちょっと複雑でございますが、真ん中のグラフが平均、三角が輸出、四角が輸入でございます。輸入はもともと海外で積みかえられる比率が高うございました。平均を見ますと、平成5年が2.1%だったものが、今回は15.4%に達しているということで、これも海外の港湾に対する依存度が高くなっているということを示すわけでございます。

現在、1カ月データを入手したばかりでございますものですから、その1カ月データのとりあえずの傾向を本日、ここで御披露申し上げます。これを通年に直して、それから、例えば関東地区は積みかえ比率がどうか、関西ではどうか、港別はどうか、そういったデータでございますとか、その原因でございますとか、こういったものについてもそろそろこれから詳しい調査をしたいと思っておりますので、そういった結果についても御披露申し上げたいと思っております。

分科会長

どうもありがとうございました。

非常に大事な資料、5年ごとの新しい資料でございますが、何か質問ございますでしょうか。

特にございませんようですので、これで本日の審議はすべて終了いたしました。

事務局に進行をお返ししたいと思います。

管理課長

予定の時間を超過いたしまして長い時間、御審議を賜りまして、ありがとうございました。

最後になりましたけれども、杉山委員におかれましては、前身の港湾審議会の時代から10年にわたりまして審議会委員を務めていただきましたけれども、

このたび交通政策審議会委員を退任されることになりました。

大変深い学識と知見を有しておられる杉山委員には、大変長い間、お世話になりました。私どもとしては、今後ともさらに御指導をいただきたいという思いでございますけれども、一方で、審議会委員について余り長い在任は避けなければいけないという大きな方針もございますので、まことに断腸の思いということでございますが、本日の分科会が最後ということになりました。

よろしければ、委員、一言お願いいたします。

委員

御紹介いただきまして、ありがとうございます。急に年寄りになったような気がします。

10年間、本当にいい勉強をさせていただきました。こちらこそ感謝申し上げますと思います。今後ともひとつよろしくお願いを申し上げます。ありがとうございました。

管理課長

どうもありがとうございました。

以上をもちまして、本日の分科会を閉会させていただきます。

閉 会