

平成15年3月17日(月)

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會第6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6回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成15年3月17日(金)
開会 13時30分 閉会 15時20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
池淵 浩介	中部インダストリアル・エンジニアリング協会会長
坂井 淳	(社)全国漁港協会会長
杉山 武彦	一橋大学教授
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

4. 会議次第

港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

五港の港湾計画について

宮崎港

那覇港

室蘭港

川崎港

水島港

重点テーマについて

その他・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 30

社会資本整備重点計画法案等について

5 . 議会経過

開 会

管理課長

お待たせいたしました。交通政策審議会令第8条の規定に基づきます定足数に達してございますので、ただいまから交通政策審議会第6回港湾分科会を開催いたします。

新委員紹介

管理課長

なお、本日より中部インダストリアル・エンジニアリング協会会長の池淵様に新委員として御審議に参加いただけることとなりましたので、御紹介申し上げます。

委員

池淵でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

管理課長

なお本日は、尾崎委員、白石委員、平野委員は所用のため御欠席でございます。尾崎委員、平野委員につきましては、代理の方の御出席をいただいております。

議 事

港湾計画について

5港の港湾計画について

宮 崎 港

管理課長

それでは、本日予定しております議事に入らせていただきます。須田分科会長、よろしく願いをいたします。

分科会長

それでは早速、議事を進めてまいりたいと思います。

本日は議事次第にありますように、5つの港の港湾計画が審議事項となっております。

す。

それではまず、港湾計画について審議を行いたいと思います。

では最初に、宮崎港の港湾計画を議題といたします。

港湾計画審査官

それでは、宮崎港の港湾計画につきまして御説明いたします。

本日は関係者といたしまして、九州地方整備局より井福副局長、小原港湾空港部長、久米港湾計画課長及び小澤宮崎港湾空港工事事務所長にお越しいただいております。

また、オブザーバーとして、港湾管理者の宮崎県から日高土木部次長、岩切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をごらんください。プロジェクターで必要な写真もお示ししておりますので、適宜それをごらんになりながら御説明をお聞きいただきたいと思います。

1ページでございますが、宮崎港は大淀川河口の河口港として、古くは「赤江港」と呼ばれてきた港でございます。近代港湾としての整備は、重要港湾の指定を受けた昭和48年以降から本格化した比較的新しい港でございます。平成2年にフェリーが初就航して以降、港勢は順調に推移し、県央部と首都圏、近畿圏及び中京圏等を結ぶ流通拠点港湾としての役割を果たしております。現在、フェリーが週11.5便、RORO船が週6便就航いたしております。

今回の計画改訂のポイントは、大きく3つございます。1つ目は、外貿機能を新たに導入することでございます。具体的には県産杉の中国への輸出、工事用資材としての砂の中国からの輸入及び石油製品の輸入に対応するものでございます。

2つ目は、RORO船及び内貿コンテナ船等への対応による内貿ユニットロードターミナルの機能強化でございます。

3つ目は、港湾関連交通を円滑に捌くための輸送体系の確保でございます。

2ページをごらんください。まず、外貿機能の一つの柱でございます杉原木の中国への輸出について御説明いたします。

中国では、沿岸部を中心に現在、急激な経済成長が見られますが、住宅建設の需要も旺盛で、年間1,000万戸のマンションが建設されております。図の左側にその状況を示しております。それに伴う内装材の需要が年間800万m³程度と見込まれております。

一方、宮崎県の森林では年間200万m³の生産力があるとされておりまして、

現在、そのうち国内向けとして約 100 万 m³ が出荷されているという状況でございます。

こういった状況から、県の森林組合連合会はアモイ市木材総会社と年間 100 万 m³ を目標に杉の原木を輸出する協定を結んでおりまして、宮崎県も福建省とその交易を支援していくということで協定が結ばれております。

宮崎港と細島港を使い杉を輸出するとすれば、价格的に中国国産材に対しても十分対抗できる水準となります。下の図に示しているところでございます。

今回計画する岸壁の水深は、相手港アモイ港の積出岸壁と同様の 9 m といたします。

3 ページをごらんください。次に、導入する外貿機能の 2 つ目の柱である、中国からの砂の輸入について御説明いたします。

西日本では建設資材用の砂の供給が現在非常に逼迫した状況になってきておりまして、この傾向は今後ますます強まってくるものと見込まれております。西日本の砂の供給の 60% は海砂が占めておりますが、環境保全あるいは資源を守るといった観点から、年々採取規制が強化されております。既に瀬戸内海ではほとんど採取が禁止されておりまして、最大の供給地は現在、長崎の壱岐・対馬方面となっているわけですが、この海域も規制が強まる傾向にございまして、年々採取認可量が減少しております。

西日本地域では、平成 20 年には年間 1,500 万 t 程度不足するのではないかと考えられておりまして、この不足分については輸入等で対応していかねばならないということでございます。

一方、宮崎県の砂の需要は年間 160 万 t 程度でございますが、このうち現在でも 80 万 t が移入されている状況でございます。陸砂の採取につきましても、採取が沿岸部が主体になっておるため、地下水への塩水混入等のトラブルが生じておりまして、採取が困難になりつつあります。したがって、今後、需要全体の減退を考慮いたしましても、66 万 t 程度を県外から調達しなければならないのではないかとということで、今回、中国から宮崎港に砂を輸入することとしているわけでございます。相手港の福州港の積出岸壁の水深に合わせまして、宮崎港で計画する岸壁水深は 12 m といたします。

3 万 t 級の船舶を利用した場合、輸入砂の価格は 1 m³ 当たり 1,700 円と見込まれておりまして、国内産のものより安価になるものと想定されております。その状況につきましても、3 ページの図の左下の方に表示しております。

次に 4 ページでございますが、導入する外貿機能の 3 番目の柱でございます、石油

製品とLNGの輸入について御説明いたします。

石油製品につきましては、平成8年3月の特定石油製品輸入暫定措置法が廃止されまして、輸入が実質的に自由化されております。これを受け、地元石油販売業者で宮崎港に石油基地を建設し、海外からの安い石油製品を輸入する動きとなったものでございます。既に平成15年度から石油基地建設着手の予定になっております。

また、LNGにつきましてはCO₂の排出量が少ないことなどから、都市ガスの熱源をLNGへ転換するということが全国的な動きとなっておりまして、宮崎県内におきましても、平成15年中には転換が完了するという予定になっております。

現在、宮崎県の都市ガス用LNGは、主にインドネシアから鹿児島港に陸揚げされまして、その後陸上輸送されておりますが、今回の計画で宮崎港にLNG基地を建設し、陸上輸送から海上輸送にモーダルシフトすることによりまして、輸送コストの削減を図っていこうという計画でございます。

次に、5ページをお願いいたします。新たに導入する外貿機能の効果について御説明いたします。

杉原木につきましては、産地から港までm³当たり陸送費を全量細島港で取り扱う場合と、細島港と宮崎港で分担した場合を比較いたしますと、m³当たりの単価で4,600円が3,200円ということで、1,400円の輸送コストの削減が期待できます。

また、輸入砂につきましては、鹿児島港で大型船から小型船へ積みかえまして、宮崎港で陸揚げする場合と、宮崎港に直接輸入砂を陸揚げする場合を比較しますと、t当たりで1,405円が280円ということでございまして、大幅に輸送コストの削減が見込まれます。

同様に、石油製品・LNGにつきましても、鹿児島港で陸揚げし、宮崎県内まで陸送する場合と、宮崎港に直接陸揚げする場合を比較しますと、kl当たり2,828円が1,467円ということで、これにつきましてもかなり大幅な輸送コストの削減が見込まれているところでございます。

続きまして、次の6ページをお願いいたします。内貿ユニットロードターミナル機能の強化について御説明いたします。

現在、宮崎港の西地区、陸側の地区におきましては、完成自動車などのRORO船対応貨物やセメント、鉄鋼等のバラ貨物など、多様な内貿貨物を取り扱っておりまして、それらの貨物が埠頭用地で輻輳する結果、横持ちが発生するなど非効率な取り扱い状況となっております。その状況が今、プロジェクターの写真でお示ししております。

そこで今回、東地区の砂砂利の取り扱いを沖合に移転させることに伴い、完成自動車等のRORO貨物と鉄鋼等の内貿貨物を東地区の別々の岸壁に移転させ、効率的な埠頭の利用を図ることといたしております。

また現在、宮崎県内に立地するタイヤメーカーが年間2万本程度コンテナ貨物として、2万本の8割程度を博多港などの北部九州の港湾まで陸送している状況でございます。この状況から、東地区に水深9mの内貿コンテナも取り扱います多目的ターミナルを計画しまして、現在陸送されている貨物を中心としたものを、宮崎港から直接内航フィーダーしようという計画が、新たに計画する9m岸壁でございます。

次に、7ページをごらんください。背後地域との円滑な輸送の確保について御説明いたします。現在、宮崎港から宮崎インターチェンジの方向に貨物を陸上輸送する場合には、大淀川に現在かかっております橋梁の位置の関係で、宮崎市街地の方向に向かっていくという状況になっておりますが、このルートは港湾関連車両に加えまして、一般車両もかなり多い状況になっております。現在でもしばしば渋滞する箇所ございまして、今後はさらに今回の計画により、港湾関連車両の増大が予想されております。

このため、宮崎港から大淀川下流河口部を渡りまして、地域高規格道路に連絡する臨港道路を新たに計画いたしております。この道路によって、現在宮崎港から宮崎インターチェンジまで約30分要しておりますが、時間にして10分短縮されることが見込まれます。これによりまして、渋滞箇所を避けることによって定時性も確保されますし、また排出されるCO₂やNO_xも大幅に削減されることが期待され、環境負荷の低減も図ることができます。

以上で、宮崎港の今回の改訂の内容について概略を御説明させていただきました。

以上が計画の内容でございますが、九州地方整備局より、地方港湾審議会での議論の概要について、井福副局長の方から御説明をお願いいたします。

九州地方整備局副局長

九州地方整備局の井福でございます。

去る2月4日に開催されました、宮崎県地方港湾審議会の状況を報告いたします。

3点ほどございまして、県内3重要港湾の役割分担について、国際化の進展について、市民が親しめる港づくりについて、ございました。

1点目の3港湾の役割分担につきましては、県北部を背後圏とする細島港につきましては、県内の外貿コンテナの拠点並びに大手化学メーカーを中心とした工業港とし

て位置づけております。

県南部を背後圏とする油津港につきましては、大手製紙メーカーを中心とする工業港としての機能が中心であると位置づけております。

これらに対しまして宮崎港は、宮崎市を中心とした県内人口 70%に当たる、背後圏 82 万人の都市・産業活動を支える港としての役割を担っていくこととしております。

次に 2 点目の、国際化の進展でございますが、基幹産業である林業の振興、地域づくりのためのインフラ整備の促進に資する外貿ターミナル計画におきまして、今後、木材、砂、石油などの貨物が東アジアと行き来することによりまして、82 万人の暮らしを支えていくことの期待が示されました。

また、C I Q体制の強化の要望もありましたが、これにつきましては担当行政機関から積極的な対応を行う旨の発言がなされております。

3 点目の、市民が親しめる港づくりにつきましては、周辺の環境と調和し、海に開かれ、市民が憩える港であり続けてほしい旨の発言がありました。緑地レクリエーションゾーンである一ツ葉地区のさらなる利用促進を図ることとしております。

また、今回の計画改訂に当たりましては、自然海浜の保全等、環境との調和に配慮した施設計画を行っております。

さらに、事業実施に当たりましては、詳細な調査とともに引き続き関係機関との調整も図っていくこととなります。

これまでの宮崎港は、農水産品の出荷、日用雑貨の輸入等を中心とした、関東、関西方面へのフェリーにより、東九州の内貿流通拠点としての機能を果たしてまいりました。現在の計画につきましては、ほぼ概成し、また港湾貨物量もおおむね計画値に近い取り扱いとなっております。

今後は、背後圏 82 万人の都市・産業活動を支え、アジア経済圏で生きる次代の港湾を目指すこととなり、まさにアジア輸送の純国内化が図れるものと考えております。

したがいまして、九州地方整備局といたしましても、外貿機能への本格的な展開、内貿機能のさらなる強化並びに背後圏とのアクセス向上等を早期に実現するため、積極的に支援してまいりたいと考えております。

御報告を終わります。

分科会長

どうもありがとうございました。

ただいま御説明のありました宮崎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します。

委員

質問させていただきます。計画改訂の内容については全く異論ございませんけれども、好奇心から質問させていただきたいのですが、この計画で細島と宮崎から杉の原木ですが、これを50万m³、60万tずつということで計画されているわけですね。

これはつまり5ページを見ますと、細島港を利用したときの輸送コストと宮崎港とを比較した場合には、どこと比べればよろしいのでしょうか。宮崎港を利用したときは3,200円ということでよろしいのですか。

港湾計画審査官

そうです。

委員

そうすると、相当これはコスト減になるのですが、そういうコスト減があるにもかかわらず、50、50でフィフティーでというのはどういうことなのですか。

港湾計画審査官

まず、宮崎県の杉の産地というのが、ほぼこの九州山地に沿って存在しておりまして、北から南にずっと杉の原木の産地が広がっているということでございます。

一方で、港湾施設は細島港には既に既存の施設で対応できます。したがって、この既存の施設をもし使った場合には、あるいは中央部から南に存在する原木も、北の細島港を使わなければならない状況と、宮崎港に新たに施設を整備して、中央部及び南側の杉の原木が宮崎港を使って輸出するというのを比較した場合には、今この資料に表示しておりますような輸送コストの差になりますということでございます。

委員

ということは、位置的なものを考えた上で割り振ったときに、その結果として5,520円から3,870円にまで減るといふふうに理解してよろしいですか。

九州地方整備局副局長

簡単に言いますと、宮崎港だけ、細島港だけ使うと高くなるということで、宮崎に近いところは宮崎港を使う方がいいという結論でございます。

委員

わかりました。ありがとうございます。

委員

まことに素人みたいな質問で恐縮なのですが、4ページの港湾の能力というのがあります。きょう議論されています杉の丸太とか砂利というのは、我々素人から見ますとコンテナみたいなものと非常にわかりやすいのですが、積み上げの段とか荷姿との関係で、その辺の能力との整合性といいますか、参考までに丸太というのはどういう形でストックされる、あるいはどういう入れ物になるのか、あるいはバラで積むのかというところがちょっとわからないものですから、お教えいただきたいと思えます。

そういうことを前提にその整合性、例えば処理能力であるとかストックのスペースといったものが、うまくバランスがとれているのかなというところをお聞かせ願えればと思えます。よろしくお願いいたします。

港湾計画審査官

お答えします。

杉の原木の荷姿はそのままです。何も梱包あるいは容器に入れるなどということはありません。長さをそろえるということはやりますが、その状態で原木を運ぶ専用の船がございまして、それで運びます。

砂につきましても同様でございまして、岸壁の背後の埠頭用地に野積みした状態で置かれるわけでございます。バラということでございます。

岸壁の能力につきましては、まず使う船の水深に応じた岸壁の水深を確保する。それと背後の埠頭用地につきましては、扱う貨物量に応じた面積を確保する。この面積の考え方につきましては、私どもこれまで蓄積してきた経験によりまして、ある程度原単位的な基準がございまして、それに基づいて面積を算定いたしております。

委員

もう1つ関連してお伺いしたいのですが、これは多分年間コンスタントに荷がある

ということではないだろうと私は思うのですが、そういった稼働率といいますか、能力の重点度といいますか、そういうのでいきますと、マックスとミニマムではどれくらい出るのでしょうか。

港湾計画審査官

お答えします。

御指摘のとおり、こういった貨物につきましては常に岸壁に船がつくという状況ではございませんので不定期に、今の想定では砂であれば3万tの船が年間30回程度寄港する。そして、砂は今回中国から輸入しまして、宮崎の各港にそこで二次輸送するといったことを想定しております。外航船については年間30回程度です。原木につきましては1万t級の船舶を用いまして、年間60回程度の寄港を想定いたしております。

委員

どうもありがとうございました。

分科会長

どうぞそのほか、御質問、御意見ございましたら。

委員

原木が港に運ばれるまでというのは陸送するのですか、それとも川で運ばれるのですか、その辺教えてください。

港湾計画審査官

陸送を考えています。

委員

そうですか。先ほど御説明にもありましたけれども、国内の材木が輸出されるというのは大変珍しいといいますか、すばらしいことだと思うのですが、そういったことでは陸路との関係というのでしょうか、港湾は整備されても陸路が整備されないと、やはり円滑な荷役とか経済効果が上がらないと思いますので、その辺は道路の計画がありますけれども、十分なのでしょうか。

港湾計画審査官

御指摘のとおりでございますが、杉の原木というのは日本各地にある中で、特に宮崎が今回輸出することについて、可能性が出てきた一つの要因として、山の林道などが非常にきちり整備されているといったことも、一つの大きな要因になっているということでございます。

したがって今後、他の地域でもこういったことが可能性としてあるわけですが、その条件の一つとしては、先生御指摘のとおり林道など、陸上側の道路状況が良好であることが望ましいと思います。

分科会長

よろしいでしょうか。

委員

はい。

分科会長

こういう話は今後非常に港の輸送上、重要なことになってくるのではないかと思いますけれども、全国各地での動きというのはどういうものでしょうか。何かもし情報があればお知らせいただきたいと思います。

港湾計画審査官

私どもは宮崎県を通じてお聞きしている話でございますが、先ほど御説明しましたように、宮崎県では知事を先頭に、直接現地の方に行かれて交渉をされているということございまして、その際には県内の木材組合だけではなくて、大分県などの組合も参加しております。

さらには、秋田もかなり杉の産地として有名なところですが、秋田とも連携をとって、秋田では主として中国の北京を中心とするような地域をねらって、これからセールス活動を行っていくと聞いております。

宮崎県さん、このようなことでよろしゅうございますか。

宮崎県土木部次長

今、審査官からお話があったとおりでございます。本県は全国でも最も杉の蓄積と
いいですか、埋蔵と言っていいのでしょうか、非常に大きいのですが、昨年頻繁に中
国に民間、それから県も含めまして、数回にわたり足を運んでおります。民間同士で
もいろんな覚書等を結んでおりますし、宮崎県と福建省の間でも覚書を結ぶなど、輸
出に対する力を、今一生懸命注いでいるような状況でございます。

昨年 11 月 7 日から 10 日でございますけれども、アモイに知事も参りまして、国
際木材林産品の交易会を開催いたしておりますが、中国から 500 社程度見に来ていた
という状況でございます、私どもも大変期待をしておるところでございます。

分科会長

ありがとうございました。

非常にすばらしい話で、全国各地に波及すると新しい貨物として有望であると思
います。

委員

2 ページに価格比較があって、中国の住宅がどのようなイメージになるのかとい
うことなのですが、まず鉄筋コンクリートで外壁ができるわけでしょうね。きっと、レ
ンガというのはそんなに使わない。そしてロシア産の松が窓や扉にあって、壁が中国
産の国材になるのか、あるいは日本からの杉になるのか。家具はドイツの唐檜ででき
るという、要するに中国のライフスタイルといいですか、住宅のイメージがあるとい
うふうにかえるのでしょうか。

港湾計画審査官

お答えします。

中国の住宅というのは、マンション形式の鉄筋コンクリート建ての集合住宅が多く
建てられているということでございまして、中国の場合は外構部分と申しますか、内
装を除いたもので個人に売り渡される。買った使用者は、その内装を個人の好みに
応じて工事するそうでございます。

現在の状況では、新築の 20%程度が内装に木材を利用している。その木材を利用
している方々の最も評判のいいのが日本の杉。分けても宮崎県産の杉が評判がいいと
伺っておりまして、その内装材として必要な量が、現段階で 800 万 m³ 程度とい
うふうに見込まれているということです。

御指摘のとおり、その他の窓枠だとか部屋の中に使わないような材料については、ロシア産なりあるいはその他南洋材なども入っているかと思いますが、そういったものが多く使われているということで、瀬田委員御指摘のような状況になっているものと思われま

委員

どうして原木でいくのでしょうか。いわゆる製材していった方が日本の産業に役立つわけですね。それが原木のまま出かけていくのは、どういう中国側の制約があるのでしょうか。

港湾計画審査官

これはむしろ中国側の制約というよりも、日本側の事情と申しますか、製材にかかる労賃は日本のコストよりも中国のコストの方が安いので、この労賃と運賃コストを比較した場合には、船賃がかかっても労賃の安い方を選んだ方がいいといったことで、原木で輸出する方が有利であると。

分科会長

よろしいでしょうか。

そのほかございませんでしょうか。

それではないようでございますので、答申案についてお諮りいたします。

「答申、宮崎港。国土交通大臣に提出された宮崎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。

那 覇 港

分科会長

それでは次に、那覇港の港湾計画を議題といたします。

港湾計画審査官

それでは、那覇港の港湾計画について御説明いたします。

本日は関係者といたしまして、沖縄総合事務局より溝内開発建設部長、坂井港湾計画課長、それから大岡専門官にお越しいただいております。

またオブザーバーとして、港湾管理者である那覇港管理組合から、堤常勤副管理者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2をごらんください。

沖縄におきましては、港がなければ生活も経済も成り立たないわけですが、那覇港はその中でも最も重要な役割を果たしております。

具体的には、1ページ目の資料に示しておりますように、県全体の生活消費財などの搬入拠点として、あるいは本土、離島を結ぶ生活・観光航路の拠点として、また、市民・観光客への親水空間の提供といった役割でございます。

こういう中で、那覇港では昨年4月に那覇市、浦添市、沖縄県を母体とする那覇港管理組合が港湾管理者として新たに組織され、計画づくりに取り組みました。その結果、出てまいりましたのが、今回お諮りするものでございます。

計画の柱は3点ございます。1つ目は、国際流通港湾機能の充実。2つ目は、国際観光・リゾート産業の振興。3つ目は、環境の保全と創出でございます。

この計画の内容は、昨年7月に策定されました沖縄振興計画で示された方針を、港湾の場で具体化していくという位置づけとなっております。

2ページ目をごらんください。ポイントの1つ目の、「国際流通港湾機能の充実」について御説明申し上げます。

これは、那覇港の有する地理的優位性に着目したものでございます。つまり、北米航路と欧州航路を同時にオペレートする船会社にとっては、那覇港が最も有利であるという利点を活かしていこうという考え方です。

この図にございますように、釜山港であるならば、北米航路においてウィークリーサービスを行っていくには、最低4隻の本船、欧州航路につきましては最低9隻、計13隻の本船の投入が必要でございます。

また高雄港では、同様に北米航路に対して5隻、欧州航路に対して8隻、13隻の本船投入が必要でございます。

ところが那覇港では、これが北米航路4隻、欧州航路8隻ということで、高雄、釜

山に比べますと1隻少なく12隻で済みます。北米航路と欧州航路を同時にオペレートする船会社にとりましては、投入すべき本船の隻数という観点では、那覇港が最もコストのかからない条件を備えていると言えるわけでございます。

釜山港、高雄港におきましては、現在中国を最終発着地とする中継貨物を相当量扱っておりまして、その量は年々増加しているわけでございます。那覇港も本船運航の面からは、中国を最終発着地とする中継貨物を取り扱う資格を十分有していると言えようかと存じます。

3ページ目をごらんください。もちろん、地理的に優位な条件を備えているというだけでは貨物を獲得することはできません。ターミナル自体の国際競争力を現在より高めていかなければ、釜山、高雄に伍していくことは不可能でございます。

競争力の強化に向けましては、まず今回の一連の特区制度の流れの中で、国土交通省が新たに設けました制度を活用して、民間事業者に対してターミナルの一元的な長期貸付を行っていくことを考えております。

また、港湾EDIの導入など、IT化を極力図っていくことで、より効率を高めるとともに、港湾管理者の裁量の範囲内で料金を減免していく方策や、24時間、365日稼働体制の確立なども行うことといたしております。

これらの施策によりまして、中国を最終発着地とする中継貨物の輸送コストにおいて、この図に示しておりますように、欧州航路、北米航路とも釜山、高雄並みの水準の実現が十分可能であるという見込みが立ちます。

4ページ目をごらんください。次に、国際流通港湾化の意義あるいは効果について御説明いたします。

全国の経済情勢が低迷する中、沖縄の経済情勢は中でも特に厳しく、完全失業率は全国の約2倍、1人当たり県民所得は、全国の7割程度しかないといった状況でございます。

こうした沖縄経済の現状を打開するためにも、那覇港の国際流通港湾化の実現が必要であるわけでございます。

この施策の実現によりまして、まず、国際中継貨物を取り扱う港湾ターミナルの運営自体が、一つの新規産業となり、これによって経済活動の誘発や雇用を含め、大きな波及効果が期待できると考えられます。

2つ目には、北米・欧州基幹航路の寄港に伴いまして、物流コストの低減が図られ、地元企業の競争力の向上及び県民生活の安定につながります。

3つ目には、この安価な物流コスト環境の実現と、沖縄振興特別措置法に基づく特

別自由貿易地域制度などの特別な制度の適用と相まって、流通加工型産業等の新規の立地が促進されるというふうに期待されます。これによって、沖縄経済の自立に大きく寄与していくのではないかと考えられます。

今申し上げましたことの具体的な経済効果につきましては、この資料の最後に書いておりますように、生産誘発額として約 200 億円程度、雇用の創出は 2,300 人程度、県民所得につきましては、1 人当たり約 7,000 円程度増加するというふうに試算しております。

このようなことから、新港地区に新たに 15m 岸壁を計画し、既存の 13m バースとあわせまして、特に利用の促進を図るべき地区とするものでございます。

5 ページ目をごらんください。次に、2 つ目のポイントでございます、「国際観光・リゾート産業の振興」について御説明いたします。

那覇港は現状におきましても、多数の大型国際クルーズ船が寄港しておりますが、現在は大型クルーズ船の専用バースがございません。このため貨物バースを利用しているのが実態でございます。利用者には不便を強いるだけでなく、埠頭のセキュリティといった観点からも好ましくない状態となっております。

このため、新港地区において新たに大型旅客船に対応した専用バースを計画しまして、那覇港を我が国における国際クルーズ船基地の一つとして位置づけていこうとするものでございます。

一方、那覇港では長い水際線を有しているわけでございますが、市民に開放されている水際線は非常に少のうございます。このことから、地元におきましてはパブリックアクセス、一般に近寄ることのできる水際線への要望が非常に大きく、この要望にこたえとともに、リゾート地区を形成することを目的としまして、浦添埠頭地区において、海洋緑地や海浜等を計画いたしております。

昨年 7 月に決定されました沖縄振興計画でも、観光・リゾート産業の振興は、先ほど申し上げました国際物流拠点の形成と並びまして、主要施策の一つとなっております。今回のコースタルリゾート計画は、沖縄振興計画実現の具体策の一つとして位置づけるものでございます。

6 ページ目をごらんください。次に、3 つ目のポイントである「環境の保全と創出」に対する取り組みについて御説明いたします。

那覇港背後の那覇市、浦添市は、全国的に見ましても非常に人口が密集しているところでございます。人口密度で那覇市が 7,800 人、浦添市はが 5,500 人ということで、全国平均の 10 倍程度という状況になっていまして、土地が非常に少ないという

状況になっています。

したがって、企業の展開用地あるいは新規企業の立地のための用地の確保に当たりましては、海面を活用せざるをえないという状況でございます。また、先ほど申したとおり、親水空間の確保についても非常に強い要望がございます。

一方で、那覇港の中でも浦添地区はサンゴ類、あるいはカサノリとかホソエガサといった希少種がございまして、それを含む海草藻類の生育が見られまして、豊かな自然が残された海域でもございます。

以上のことから、このゾーンの活用に当たりましては、開発の要請と自然環境の保全の要請に対してうまくバランスをとりながら、いわば「人と自然の共生」を図りながら進めていく必要があるわけでございます。

次に、7ページ目をごらんください。このようなことから、浦添地区における施設配置計画を行うに当たりましては、環境に及ぼす影響をできるだけ軽減する工夫を行っております。

まず、既定計画に比べて埋立規模を約3分の2に縮小するとともに、バースの配置をできるだけ南側に寄せて、サンゴの被覆度の高い海域における埋め立てをできるだけ回避する計画としております。

また、事業の実施に当たりましては、環境共生型の構造物をできるだけ導入していくとともに、コースタルリゾート地区前面の海域は、環境保全ゾーンとして希少種の生育に適した環境を積極的に創出して、海洋生態の学習の場、あるいはサンゴ類や海草藻類の生育環境創出のための実験研究の場として活用していく方策をとることとしております。

しかしながら、希少種でございますカサノリ、ホソエガサにつきましては、その分布状況や生態についての知見が不足しております。このため、事業の実施に当たりましては、それらを解明するための調査を十分に行っていくことといたしております。

以上で、那覇港計画改訂の御説明を終わります。

次に沖縄総合事務局より、地方港湾審議会での議論の概要について、溝内開発建設部長から御報告がございまして、よろしく申し上げます。

沖縄総合事務局開発建設部長

沖縄総合事務局開発建設部長の溝内でございます。

御紹介ございましたように、去る2月12日に開催されました、那覇港の地方港湾審議会の審議の概要について御報告を申し上げます。

審議会におきましては、今回の計画に位置づけられました国際流通港湾の実現、それと国際観光港湾の実現、この2つの支援を中心に議論が行われました。

まず、トランシップを含みますコンテナ貨物の取り扱いにつきましては、C I Q等のソフト面の調整を十分に行ってほしい。また一方で、コンテナ輸送に絡む犯罪が昨今少なくないので、セキュリティ対策を十分に行ってほしいといった要望がございました。

また、埠頭の中の交通につきまして、現在使っております貨物、コンテナを扱っております埠頭でございますけれども、新港埠頭では施設の狭隘化、あるいは市街地への道路の混雑等が問題となっており、今回計画の埠頭の再編及び臨港道路計画に対して期待が寄せられております。

次に、新港埠頭南側、今申し上げましたコンテナ埠頭を扱っている埠頭でございますけれども、南の端に新たに計画しております旅客船バースにつきましては、この計画を高く評価していただきますとともに、国際観光に資するよう早期整備が要請されております。

また、計画では浦添埠頭北側におきまして海域環境保全ゾーンを設定し、環境の保全とともに、エコツーリズム等の利用を位置づけておりますけれども、どのように利用していくのかといったような期待を込めた質問もございました。

計画全体の工程といたしましては、平成20年代後半を目標年次といたしておりまして、整備促進を図ってまいりたいと考えます。

トランシップ貨物の獲得に向けまして、新港埠頭地区のコンテナターミナルにおきまして、先ほど御紹介ありましたように、いわゆる港湾特区制度を活用いたしました効率的なターミナル運営につきましても計画がされております。

今後、沖縄振興に貢献するために沖縄総合事務局といたしましても、港湾計画の実現に向け、積極的に支援してまいり所存でございます。

以上であります。

分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、那覇港の新しい計画について、御意見、御質問をお願いしたいと思います。どうぞ、どなたからでも結構でございます。

委員

今の御説明の中で、私はコースタルリゾート地区の整備と、それから環境保全の創出という2と3というところで、少し質問と意見を申し上げたいと思います。初めに前置きが長くなるかもしれませんが、そこは御了承いただきたいと思います。

沖縄が本土復帰をして30年という中で、すぐに策定されたのが土地利用基本計画、あるいは環境保全の計画で、その中では海岸部の自然を保全するというのは基本方針になっていて、当時私は国土庁にありましたけど、すばらしい計画だなと思っていたことがございます。

しかし、現実には30年を経て海岸線の改変というのは、インフラ整備のための埋め立て、あるいはリゾート開発、港湾の整備ということで大いに進んだわけでありませぬ。

その際において、自然環境への配慮というのはどういうところにあったかといえ、天然記念物であったり国定公園に指定されているところであれば、特別の配慮が払われたわけでありませぬけれども、それ以外のサンゴ礁とか、藻場、干潟は軽視されてきた時代が続いていました。その結果、自然の海岸線は極めて少なくなったというふうに言えると思います。

ただ近年は、生物の多様性の保全の重要性、特に絶滅の恐れのある生物を保護する視点から、これは環境省だけではありませぬけれども保全側、それから開発をする側を問わず共通の認識となっていて、今回の港湾計画の改訂に当たってもそういったことから、先ほど審査官がおっしゃったように、カサノリなりホソエガサといった、今までならばマイナーと言う言い方が変わらぬかもしれませんが、余り話題にならない海生生物への配慮もなされてきているかと思ひます。

このように、港湾計画のような公的な計画では、計画段階で事前に自然環境の調査がなされて、そのデータも公表される。保全方策も検討されるというプロセスがとられるようになったわけでありませぬけれども、それまでの間のリゾート開発などでは、環境アセスメントもしないままに人工海浜化され、プライベートビーチとなつていったというようなことがございます。

やはり公的な計画で、そこでいろいろと調査をし、議論をするということの必要性、あるいは港湾当局もそういうふうになってきていることに、ある意味で評価をしているところであります。

その上に立って、浦添地区のコースタルリゾートについて質問及び意見を申し上げたいと思ひます。

2点ありまして、第1点は、貴重な藻類であり、沖縄・奄美の特産種で、水産庁は

危急種というふうに指定しております緑藻類のカサノリが、今回の計画による改変で、9割は喪失してしまうというふうに危惧されております。

また、環境省のレッドデータブックで、絶滅危惧1類に記載されているホソエガサもですが、この2種の藻類の保全が、その生育環境と一緒に今後とも相当部分が保全される必要があるかと思えます。

港湾管理者においては、調査、検討をするというふうに先ほどもおっしゃっていただきましたけれども、保全策をあらかじめ明らかにして、確実に保全に結びつくような万全を期していただきたいという要望といたしますか意見でございます。

第2点は、海域環境保全ゾーン。これは3のテーマになっていたところでありますけれども、これは全部海域であります。そのゾーンの一画に隣接しているのがコースタルリゾートゾーンでありまして、そのために海域環境保全ゾーンが、一部満月から少しえぐられたような形になっているという不自然さに、私は疑問を持っております。

特に、御説明がありましたような、エコツーリズムの推進ということが記載されておりますけれども、沿岸部の浜遊びや潮干狩り等に利用されている触れ合い活動の場を確保しつつ、カサノリなどが生育できる多様な自然との触れ合いを確保することが必要ではないか。すなわち、那覇都市圏に残された、世界に誇れるサンゴ礁や藻場、干潟等の貴重な自然環境を保全、活用するなど、環境との調和及び新たな環境の創出を図り、豊かな自然を次世代に継承するというふうに計画の資料では書いておられるわけですから、それに果たしてつながるのだろうかということから、コースタルリゾートの整備を自然改変の整備に頼るのではなくて、エコツーリズムのあり方を慎重に検討していただきたい。いわゆる、従来ある自然とのかかわりというものを前提にして、エコツーリズムというものをお考えになった方がいいのではないのでしょうか。

人工海浜があって、その先にエコツーリズムの場があるというのは少し趣旨が違うかなと思うので、そういう意見を申し上げ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した。

ただいまの御意見につきまして、事務局の方からお答えください。

港湾計画審査官

ただいまの御質問及び御意見につきましては、主として計画の実施に当たっての港

湾管理者の方針にかかわるものであろうかと思しますので、今日、堤副官にお越しいただいていますので、堤副官の方から直接お答えいただくのがよろしいかと思します。

那覇港管理組合常勤副管理者

ただいま御紹介いただきました、副管理者の堤でございます。瀬田委員の御質問にお答えいたします。

管理者といたしましては、浦添埠頭周辺については生態系の構成要素として、藻場ですとかサンゴ類、干潟がまとまって分布する特に重要な海域であると認識しております。

また一方で、浦添市においては長い水際線を有していながら、そのほとんどが米軍のキャンプギンザーという基地、主に補給基地ですけれども、占められておりまして、市民に開放された水際線が非常に限定しております。

このため、市民の開放された水際線への要望が非常に強くて、計画策定段階で行った市民のアンケート調査では、約8割が人工海浜の整備を望む結果となっております。

これまでのコースタルリゾートの計画につきましては、浦添市民の代表も参加して策定されたものでありまして、今回の埋立面積を縮小して提案されたコースタルリゾートにつきましても、市民の意見が反映されているものと承知いたしております。

管理組合といたしましては、地元の要望を尊重するとともに、観光ポテンシャルも考慮して、改訂計画の中に位置づけたものであります。

瀬田委員の1つ目の御指摘につきましては、埋立面積を最小限といたしまして、できるだけ既存の海域を残す努力をいたしましたけれども、結果といたしましては御指摘のように、残る水域が比較的小規模であるということになりました。このために、この水域での環境保全を万全とするために、カサノリ、ホソエガサの生息、生育条件を含めました調査を、今後2～3年程度実施していくことにしております。

コースタルリゾートの実施に当たりましては、その調査計画を十分に踏まえて、環境保全ゾーン、もしくはエコツーリズムと十分整合性のとれたものとしてまいりたいと考えております。

2つ目に御指摘の、エコツーリズムのあり方につきましても、全く瀬田委員の御指摘のとおりと考えております。環境保全を十分に確保しながら、環境保全ゾーンとコースタルリゾートを一体的に考えて、立ち入り可能な場所でありまして、立ち入りを禁止する場所でありまして、そういった細かいエコツーリズムの方法等、学識経験者を含む専門家の御意見を伺いながら今後調査を進めてまいりまして、コースタ

ルリゾートと一体的な利用となるように検討していきたいと考えております。

沖縄総合事務局開発建設部長

沖縄総合事務局からも1点申し上げます。

ただいまの港湾管理者の御発言につきまして、沖縄総合事務局といたしましても、過去これまでサンゴの生育実験等を幾つか行ってまいっております。環境への配慮には従来より取り組んできてございます。

こうした経験から得られました環境の保全に関します技術的知見から、那覇港管理組合をこの点に関しまして支援していくなど、当該水域への環境の配慮に積極的に取り組んでまいりたいと考えてございます。

分科会長

瀬田委員いかがでしょうか、ただいまの御説明に対しまして。

委員

結構です。

分科会長

そのほかございますか。

委員

2ページの釜山と高雄の比較ですが、大変すばらしい数なのではないかと思うのですが、沖縄は台風銀座といいますが、自然条件といいますが、台風だけじゃなくて季節風もすごいのではないかと思うのですが、その辺の自然条件に関してはどうということなのでしょう。

分科会長

どうぞお答えください。

沖縄総合事務局開発建設部長

コンテナターミナルの運営上、台風というのは非常に大きな影響があるだろうと思ってございます。これらの接岸にかかわらず、ガントリークレーンのオペレート、あ

るいはコンテナの積み上げ等々あるだろうと思ってございますけども、特に今回の計画上で大きくそこを配慮いたしましたのは、コンテナの積み上げの高さでございます。東京あたりですと、平均的には 2.7 段と我々計算してその数字を持っておりますけれども、沖縄の場合はそれを少し割り引きまして、1 引きまして 1.7 段という数字でコンテナの能力を算定してございます。それでもこういった計算結果が導かれるということでございます。

分科会長

どうでしょう坂井委員、ただいまのお答えで。

委員

結構です。

分科会長

そのほか。

委員

平野のかわりに出させていただきます梅本でございます。

今日の朝も羽田の再拡張計画の委員会があったのですが、この那覇も左肩の方に飛行場がございます。御記憶に新しいと思いますけども、1 年半か 2 年ぐらい前に台湾船が座礁しました。飛行機も進入表面にぶつかっているということで、少し県民の生活にも影響を与えたということを知っておりまして、私ども念のために飛行機進入路面と船の安全運航との関係をお聞きしたいと思います。

港が便利になるということは、それだけ船の出入りが多くなる、飛行機との出会いも多くなるという意味で確認させていただきたいと思います。

分科会長

では、空域との関係について、事務局の方からどうぞ。

沖縄総合事務局開発建設部長

お答え申し上げます。

現在、那覇港の航路は 2 つ設定されてございます。1 つは今、御紹介ございました

空港のそばの唐口がございまして、あと1つが新港埠頭の、図面で言いますと上部にあります倭口というところがあります。

倭口は、現在防波堤の形等からやや使いづらく、一般に船舶の多くは唐口を利用しております。

しかしながら、一方で今お話ございましたように、飛行機は風向きによりましては港側から入ることがございますので、そういった意味では実は大型船が入ってくる場合には、飛行機が一時待機するといったような状態が生じてございます。平均的に申し上げますと、1日に1度ぐらいあると伺っております。

したがって、これを改めることが非常に急務になってございます。今回の計画におきましては、倭口を非常に使い勝手をよくするために、一部防波堤を撤去するとともに、その撤去した部分を補うために、一部防波堤を新たに設置するといった形になってございまして、これによりまして私どもの計算では、1万t以上の大型船は、基本的には現状の週6隻から、将来は週12隻ぐらいまで増えますけれども、これはすべて倭口を通してもらおうと考えてございます。

ただ、海上保安庁等を含めました、いわゆる航行安全調査委員会等を開催いたしまして、船の運航について議論をいたしましたところ、将来的には直線的な航路が確保できない、かつ幅が十分ではないといったことで、倭口付近におけます大型船の行き合いは避けなければいけないということになっております。

したがって、将来的には同航路につきましての通行方式を、別途新たに定める必要があるという指摘をいただいております。

分科会長

いかがでしょうか、ただいまのお答えについて。よろしゅうございますか。ありがとうございます。

そのほかございませんでしょうか。

委員

まず、県と市とで新しい管理組合ができて、このようなすばらしい計画ができたことに敬意を表したいと思います。

1つ要望と申しますか、希望を申し上げたいと思います。要望でございますので、特にもちろんお答えいただく必要はございません。

要望と申し上げますのは、やはり沖縄の経済振興と申しますか、県政の振興の

かぎは港が握っていると思います。そういう意味で、この計画は大変意義のある計画だと思しますので、速やかに実現することを心から祈っております。

さて、その上での希望ですが、ただいま配られました数枚の冊子の4ページにある、要は沖縄経済の自立ですね。これに結びつかなければ意味がないと思うわけでありませぬ。しばしばコストベネフィットアナリシスが話題に上がりますが、学問的なきめの細かいことを言おうとしているわけではないのですが、やはりコストを持った人、国とか県、市に見合うだけのベネフィットが、何もベネフィットの緊切なことだけを行っているわけではないのですが、それがなければ意味がない。

そういう意味で重要なのは、4ページに書かれていることであって、トランシップ貨物を呼び込むことが目的ではないですね。それはいわば手段だと思ふのです。

そういう意味で要望したいことは、3ページに書いてあります、構想実現に向けてということで1、2、3とありますが、この中には365日ということで、これはまた別の意味で気にかかります。ちょっと横にそれますが、御存じのように大変な関係者の努力で、おととし364日、24時間できたわけですね。365日というのは、まさに意気込みのあらわれであって、これはまたここでの場じゃないと思います。

構想実現に向けての1、2、3はファーストステップにすぎないですね。こうしてトランシップ貨物が来ても、そこでベネフィットが国ないし市、県に出ないと意味がない。そのためには1、2、3ともう1つ、すなわちこれがきっかけになって流通産業、あるいはそういう港湾機能がトリガーになって、流通加工産業が立地することが構想実現に向けての、大きな手段だと思ふのです。ファーストステップといいますが、最初は1、2、3かと思いますが、その次が肝心だと思ふのです。

私が申し上げたい要望というのは、まさにそこです。冒頭申し上げましたように、県と市が二人三脚で管理組合ができたわけでありませぬから、そのよさをフルに生かして、4ページのターゲットが実現できますれば、1、2、3だけではないということで、御尽力いただきたいと思ふます。これは私の要望であります。特にお答えいただく必要はございませぬ。

以上でございます。

分科会長

ありがとうございました。まさに川崎さんのおっしゃるように、船をただ寄せるだけが目的じゃなくて、それによる波及効果が大事だと思ふますので、よろしく願ひいたします。

いかがでしょうか。そのほかございますでしょうか。

委員

今、瀬田委員の方からもお話ありましたが、浦添の埋め立ての背後地は何があるのか。陸地側で大きな構造物が。

沖縄総合事務局開発建設部長

米軍キャンプがございます。

委員

これは米軍キャンプだということで、その間は何があるのですか。

沖縄総合事務局開発建設部長

米軍キャンプが海岸線も含めて、全部制限してございます。

委員

先ほどお話あったのですが、私も基本的には瀬田委員と同じような気持ちを持っております。

ですが、地方港湾審議会や、それから地元の市民の方たちが要望される緑地とか親水性を求めて海岸を利用したい。また、沖縄の観光リゾートとしての発展を図りたいというお話がありました。

この港湾の部分では、どんなに美しい施設、工作物、リゾート空間をつくりましても、やはり周辺との環境調和がなければ、本当の意味での観光化はなされないわけです。

先日もコートダジュールやモナコへ行ってまいりました。そうしたときに周辺の町並みと港が一体となった美しい風景づくりがあり、クオリティーの高い空間が形成されて、そこに多くの人が集まるものと実感しました。

まだまだこれからの計画で、ある意味では現在の自然環境を開発する行為を行うのですから、より人間にとって美しい、沖縄ならではの景観形成、空間作りを行うべきだと思うのです。

また、そのような観点から私は浦添の市民の方たちにも協力いただき、背後地になる米軍キャンプに要請すべき開発なのではないかと思っております。

地方港湾審議会、地域の要望ということで上がっていますが、具体化する上で行政だけの努力ではない、市民の人たちを巻き込んだ地域経済発展、それから地域振興に向けての努力を啓蒙していく必要が、あると思っております。ぜひお願いしたいと思っております。

分科会長

これについて、お答えは特に要らないですね。要望でございますね。

委員

はい。

分科会長

そのほかございませんでしょうか。

それではないようでございますが、今までの皆さんの御質問の中では、特に環境問題、貴重種が存在しているということなので、調査あるいはその保全ということさらにはいろいろ御研究していただきたい。環境保全には十分万全の注意を払っていただきたいという委員からの御要望がございましたし、また風景についても同様に、将来を考えて、沖縄にふさわしい個性のあるようなコースタルリゾートをつくるという意気込みで、計画を進めていただきたいという言葉がございました。

それからまた、これだけの港湾計画をやるわけですから、これが宝の持ちぐされにならないように、十分背後地域に経済効果を及ぼすように、一層の御努力をお願いしたいという言葉もございました。

以上、これらのお言葉は皆さん審議会の委員の方々、心からの御要望だと思しますので、これを踏まえて、ひとつ地元の方で計画、あるいは調査を進めていただきたいと思えます。

それでは答申をお諮りいたします。

「答申、那覇港。国土交通大臣に提出された那覇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。
それでは承認することといたします。

沖縄総合事務局開発建設部長

どうもありがとうございました。

一部変更の案件について

室 蘭 港

川 崎 港

水 島 港

分科会長

それでは第3番目といたしまして、軽微な変更の案件をお諮りいたします。

一部変更の案件といたしまして、室蘭港、川崎港及び水島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、室蘭港、川崎港及び水島港の港湾計画について御説明いたします。

まず、室蘭港から御説明申し上げます。資料3をごらんください。

室蘭港は明治5年の開港以来、北海道における海陸交通の要衝として、また、産業の拠点として重要な役割を果たしてきた港でございます。昭和40年に鉄鋼業を中心とする臨海型産業の立地に伴って、特定重要港湾に指定されております。

今回の計画は、大洗港との間で就航していたフェリー航路が休止される一方で、RORO船に対する需要が増大していることを受けて行うものでございます。

入江地区における水深8mのフェリー埠頭公社の既存の岸壁を、RORO船対応の公共岸壁として位置づけるとともに、道央圏における耐震強化岸壁の不足を補うため、耐震強化機能も付加する計画でございます。

続きまして、川崎港の計画について御説明いたします。資料4をごらんください。

今回の計画は、「首都圏広域防災拠点整備協議会」で、昨年7月に決定された事項に基づき変更を行うものでございます。

首都圏で発生が想定されておりますプレート型及び活断層直下型の大地震による大規模災害等を前提に、川崎港の東扇島地区が東京港の有明の丘地区とともに、東京湾臨海部の広域防災拠点に位置づけられました。

有明の丘が災害対策の全体的なヘッドクォーター機能と医療活動の拠点機能を主に果たすのに対しまして、東扇島地区では親水緑地に近接して水深 12mと 7.5mの耐震強化岸壁が既にごございますので、この親水緑地を災害時においては災害対策緑地として機能するよう計画するものでございます。

資料の 1 ページの左側に、東京湾におけるこの両地区の位置関係、それから右側の図に、今回の計画対象緑地の平常時と緊急時の機能を整理しております。

続きまして 2 ページをごらんください。現在、東京湾各港において、耐震強化岸壁が 35 バース計画されておまして、そのうち 23 バースが既に整備済みでございます。今回の緑地は、災害時において、これらと有機的に連携して機能するものでございます。

湾外からの緊急物資を東扇島地区の 12m耐震強化岸壁で受け入れ、今回計画する緑地で仕分けしまして、7.5m岸壁などから湾内各港の耐震強化岸壁等へ配送しまして、それぞれの背後圏へ輸送するという考え方でございます。これによりまして、東京湾域における災害対応がより強化されることとなります。

続きまして、水島港の計画について御説明申し上げます。資料 5 をごらんください。

水島港は石油化学コンビナートや鉄鋼産業の工場などの立地に伴いまして、我が国を代表する工業港として発展を遂げてきた港でございますが、最近では外貿コンテナの急激な増加が見られるなど、流通拠点港湾としての機能も高まってきております。

このようなことから、この 4 月には特定重要港湾への昇格が見込まれているところでございます。

今回の一部変更は、平成 14 年 3 月に策定された岡山県廃棄物処理計画に基づき行うものでございます。

水島地区西 1 号防波堤の背後において、海面埋立の処分場を確保するため、廃棄物処理計画を変更しまして、埋立面積を 8.5ha から 44.5ha に変更いたします。受け入れが予定されております廃棄物は、臨海部の工場から発生する燃え殻、無機性汚泥、金属くずなど、あるいは県全域から発生するがれき類、焼却灰等でございます。

また、廃棄物処理用地の確保によりまして、現在危険物積載船が待機停泊で利用している泊地の一部を埋め立てることになりますので、既存の船だまり計画を変更しまして、ドルフィン 3 バースを位置づけることといたしております。

今回の計画変更によりまして、廃棄物の受け入れ期間が約4年から20年に延びることとなります。

以上で、3港の計画変更に関する御説明を終わります。

分科会長

ありがとうございました。

それでは以上の3つの港の一部変更計画案につきまして、御意見、御質問ございましたらお願いしたいと思います。

特にございませんでしょうか。

それではないようでございますので、答申案をお諮りいたします。

「答申、室蘭港。国土交通大臣に提出された室蘭港の港湾計画については適当である。」

「答申、川崎港。国土交通大臣に提出された川崎港の港湾計画については適当である。」

「答申、水島港。国土交通大臣に提出された水島港の港湾計画については適当である。」

以上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す。

重点的テーマについて

分科会長

それでは第4の議題でございますが、いつも重点的なテーマを何か1つ挙げて皆さんに御討議していただき、あるいは事務局から御説明いただくことになっておりますが、今回も重点的なテーマを1つ選んで、いろいろ御討議をお願いできればと思っております。

それでは事務局から説明をお願いします。

港湾計画審査官

前回からこの場で御議論いただくこととなりました重点テーマにつきましては、今回「港湾整備事業の構想段階における住民参加について」というテーマを取り上げさせていただきます。

このテーマを取り上げました理由としましては、まず社会資本整備を実施していくに当たっては、公的セクター、私どもだけで進めるのではなくて、住民や市民の皆さんの声を十分に聞いた上で進めるべきである。それを怠れば、結局は実施の段階でつまずく可能性が極めて高くなるということが、一般的に言われてきております。

また、港湾分野でも基本方針、あるいは先ごろ御答申いただきました長期計画におきましても、住民参加の位置づけがなされておりまして、さらには近々国土交通省でも構想段階における住民参加手続ガイドラインを取りまとめることとなっております。港湾版のガイドラインも具体的に策定する必要がある。こういったことなどから、今回このテーマを取り上げさせていただきます。

私どもといたしましては、本日の御議論を踏まえて、港湾整備事業の構想段階における住民参加手続ガイドラインを策定しまして、具体の行政に反映させてまいりたいと考えております。

資料6の2ページをごらんください。港湾整備におけます住民参加手続については、まだ体系的に整理されているというわけではございませんが、少しずつ取り組み事例が出てきている分野でございます。この写真でございますように、人工海浜や磯場などを整備する海岸事業や干潟、藻場などの再生を行います港湾環境整備事業などにおきましては、整備後の利用の向上、あるいは維持管理の効率化といったことも念頭に置きまして、事業計画段階から周辺の住民の方々に御参画いただいて、事業計画を策定しているところでございます。

また、これから取り組みを本格化していくこととしております、みなとまちづくりを進めていくに当たりまして、NPOとの連携などによって、住民参加を図っていくことが不可欠であると考えているところでございます。

3ページをごらんください。これまで私どもが経験してまいりました、住民参加の取り組みを通じて感じているポイントを、ここでまとめてございます。まず、左側の港湾の特殊性と書いてあるところでございますが、港湾にはインフラとしての特殊性がある。まずは、防波堤や岸壁もあれば道路や緑地もあるということで、非常に施設が多様である。

そして、一般市民にとっては比較的なじみが薄い。その裏返しとしまして、市街地で行われる事業などに比べますと、私権を制限する度合いは少ないという特徴があり

ます。

これを問題点としてまとめますと、住民側の問題点としましては、港湾に対する理解度、関心度が低いということ。

行政側から見ますと、住民参加に関するノウハウが不足しているといったことに集約されようかと存じます。

したがいまして、港湾において住民参加型行政を進めていくためのポイントは、この右の箱に整理しておりますように、まずは必要が生じたからといって、急に住民の方々とコンタクトをとろうとしてもなかなかうまくいかない。まずは日ごろからイベントなどを通じましてコンタクトをとり情報を発信するという、いわばコミュニケーション型行政を行い、ベースをつくっていくことがまず重要である。

また、行政側におきましては、職員が不慣れな者が多く、その技術、スキルアップとノウハウの蓄積を図っていく必要があります。

さらに、住民の方々とコンタクトをとっていく場合、御参加していただく場合には、漠然とやるのではなくて、リーダーシップ能力の高いキーパーソンの方がいらっしゃいますので、そういう方はぜひ何としても発掘して、そういう方々に御参画をいただいくことが重要であろうかと存じます。

4ページをごらんください。先ほど港湾における住民参加型行政を進めていくに当たっては、日ごろからのコミュニケーションが特に重要であると申し上げましたが、このページでは現段階で実施しております、それにかかわる事例を御紹介しております。

直轄の工事事務所が主体となって、見学会やイベントを実施したり、あるいはみなとの総合学習と書いておりますように、学校の総合学習の時間に出前講座を受け持ったりということもやっています。

具体の事業の例としましては、右上のシンポジウム・ワークショップと書いてありますのは別府港の事例でございます。直轄海岸事業の実施に当たって、その事業計画を策定する際に周辺住民の方々に御参画いただいて、ワークショップ作業をしていただいて、その作業結果を計画に反映させるという試みも現在行っております。

以上、港湾行政全体と住民参加の現状について御説明いたしました。

次に、構想段階における住民参加のあり方について、話題を転じたいと存じます。資料の5ページをごらんください。

先ほど御審議いただきました宮崎港と那覇港の計画、これを策定するに当たりまして、計画の構想段階である程度住民参加の試みを行っております。その実施状況につ

いて、この5ページと6ページにまとめております。

宮崎港では計画案をまとめる前段階と、まとめた後の段階におきまして、一般市民と港湾関連事業者に対してアンケート調査を実施するとともに、計画案をまとめた後の段階では、ホームページを利用した意見募集も行いました。

それから、次のページ的那覇港では、計画案をまとめる前段階で一般市民の方々にに対してアンケート調査、そして港湾関連の事業者に対しましてはヒアリングを実施しております。計画案をまとめた後の段階では、ホームページを利用した意見募集を行っております。

結果としましては、アンケートやヒアリングなどではそれなりの手ごたえが感じられたということですが、ホームページを使った意見募集では思ったより反応が小さかったという印象を持っております。また、計画案をまとめる前と後に分けて意見を求めるという手法は効果的であったということがございます。

次に、7ページをごらんください。港湾計画改訂後に住民参加手続を実施した事例について、御紹介させていただきます。

四日市港では平成10年に港湾計画が改訂されております。その際、霞埠頭と高速道路を結ぶ臨港道路が計画されましたが、そのルートが朝明川の河口部の干潟を通過するという計画でございましたので、この臨港道路計画に対する反対運動が展開されるようになりました。

このため、地元では平成12年に市民及び住民の意見をくみとるため、この図に示しておりますように4つの部会を設けた委員会を組織しまして、道路の必要性及びルートのあり方について、2年半の期間をかけて、合計30回以上に及ぶ会合を重ねた結果、先ごろ委員会としての結論がまとまるに至っております。

今後、委員会から提案された案をもとに、また港湾計画の変更がなされていくという手続になります。

今回の四日市港におけます取り組みは、公共事業の実施に対して住民の意向を十分に反映させていくといった観点から、非常に意義深いものであったわけですが、もしもっと前の段階、計画の構想段階などで住民参加の試みがなされていれば、反対運動が起きていなかったと断言できないまでも、最終的な合意を形成するまでの時間は、もう少し短縮できたのではないかと。その可能性は高いのではないかと考えられます。

8ページをごらんください。以上の述べたことを踏まえまして、港湾整備事業の構想段階における住民参加手続につきまして、8ページの図のようなフローで進めてい

くことを御提案いたします。

港湾計画の手続は、地方港湾審議会の議を経ることが港湾法で定められておりまして、もともと住民の意向をある程度反映させる仕組みではあるわけですが、さらに徹底し、プロジェクトに対する合意形成を円滑に進めていくことをねらいとして、構想段階での住民参加の方法を、この8ページの図に示すように定め、関係者に対して周知してまいりたいと考えております。

基本的には、今回宮崎港や那覇港でとった手法と同様でございますが、まず住民の意見を構想にどのように取り入れるべきかを判断するための、協議会を組織することを義務づけます。この協議会は宮崎港や那覇港のように、必ずしも長期構想委員会という形式をとる必要はないわけですが、当該港湾に関する有識者、学識経験者あるいは港湾関係事業者の代表の方々に組織される必要がございます。

したがって、地方港湾審議会そのものをこの協議会に充てることも可能でございます。そして住民からの意見の聴取は、計画策定の前後少なくとも1回ずつは行うことといたします。意見聴取の手法につきましては、那覇や宮崎でも試みられておりましたように、アンケート、ヒアリング、説明会など、適宜適切なものを選択していくことといたします。

以上が、今後港湾計画の構想段階において、住民参加を図っていくための手続の一つの考え方でございます。

最後のページには、御参考までに道路事業及び河川事業との比較をお示ししております。

以上で、今回の港湾整備事業の構想段階における住民参加についての御説明を終わります。

分科会長

ありがとうございました。

住民参加については、ただいまガイドライン案というのを最終的にはお出しただいたのですが、このガイドライン案というのは何か法的に、例えば大臣通達とか、そういうものになるのでしょうか。それともただ港湾管理者に、こんなことでやったらいかがですかという行政指導になるのでしょうか。

港湾計画審査官

今後、どのように管理者に周知徹底していくか、あるいは制度として定着させてい

くかどうかにつきましては、きょうの御議論を踏まえまして、今後、局内で検討してまいりたいと考えております。

分科会長

それではどうぞ、皆さん方から御質問、御意見をお願いしたいと思います。時間の許す限りお願いしたいと思います。

こういう住民参加というのは、私も経験いろいろあるのですが、少数意見の声は物すごく出てくると、声なき声というのでしょうか、そういうものが一体どうなのかということを知りたくなりますね。どうも声なき声の方はよくわかりませんよ。その辺はどういうふうにお考えになっていますか。

港湾計画審査官

そこら辺につきましては、これから我々がこれまで実施してきたある程度の経験を踏まえて、いわゆるサイレントマジョリティーがあるかないか、そこら辺の判断は、先ほど申し上げた日ごろの住民とのコンタクトを、イベントなどを通じてやっていくといったことを通じて、ある程度行政自体が判断できるのではないかと考えております。

また、先ほどの手続の中で協議会を設けまして、その中で住民の方々の声を聴取したのについて判断していくことになっておりますので、その協議会の中でも声なき声の存在の有無については、ある程度判断できていくのではないかと考えております。

分科会長

いかがでしょうか。委員の皆様方、何か御意見ございましたらお願いしたいと思います。

委員

この協議会みたいなものを、国としてこういうものを必ずやりなさいというではない方が私はいいと思います。1つは、大変大きな規模の計画であるとか、あるいは地域の広がりが大きいとか、そういうのは何かやる必要があるのではと思うことが1つ。

あとこのほかにも、市町村議会であるとか、いろんな意見を調整して、意見を発表する機会がたくさんあるわけですね。そういうものの全体を見て、自主的にというか、港湾管理者のこういうこともあるよというのをガイドラインにしておいて、これをや

る必要があるじゃないかというようにならないようにしてほしいと私は思います。

港湾計画審査官

今後、具体の行政に関していくに当たっての参考にさせていただきたいと存じます。

分科会長

そうですね。強制すべきものではないのでしょうかね。

委員

先日お話しただいて、住民参加ということは大変すばらしいことだと思いますし、全体としては本当に進むべき方向だと思います。

ただ、この資料を見せていただきますと、社会的背景がマイナス要因ばかりですよ。批判の高まりと長期化という、住民参加がマイナス要因から始まっているというのは、私は逆なのではないかと思います。

これは私見かもしれませんが、地域の個性化とか地域の自立ということを考えるために、地域の人たちにみずから考えていただくということが基本的なスタンスであって、批判があるから参加をお願いしようというのでは従来型です。

社会的背景の克服ということよりも、目指すべき方向ということにとらえていただかなければ、今後コミュニケーション行政を行っても余り変わらないと思います。

ぜひ目指すべき方向、要するに自分たちの地域の、特に港湾をとりまくみずからの地域の特殊性を持って考えていただきたい。それから港湾の理解を得るとともに、その地域経済活動に寄与しているということを学習していただきたい。住民が参加、出席するというより以上のこちらからも提供するようなコミュニケーション行政であるべきなのではないのかなと思ったのが1つです。

ですので、2ページにいたしましても、例えばみなとまちづくり、海岸整備・管理、自然の保全・再生・創造、これは皆もちろん、住民が港湾にとって入りやすいところですけども、私が今まで港湾にかかわってきますと、やはり港湾の基本的な機能、コンテナの荷役機能により、なぜ私たちの生活が豊かで潤っているのは港によるものとか、日本の港湾の現状ですとか、港なくしては日本がないのですから、住民参加型というのはもう少し広い意味で、奥行き深くかかわりの中で書いていただきたいと思う次第です。

住民の方も、グローバル化の中で、昔に比べていろいろなところからの情

報が入ります。もう少し本質論で語った方が、理解を促しやすいと思い全体をそのように取りまとめていただいた方がよろしいのではないかと思いました。

港湾計画審査官

わかりました。今後、非常にある意味ありがたい御意見をいただきましたので、個別に御指導いただきながらでも、今後行政に反映させるに当たって取りまとめていくわけですが、今の御意見を参考にさせていただきたいと思えます。

技術参事官

今、大変すばらしい御意見をちょうだいしたと思っております。特にまた、最初に委員長から声なき声というお話がございました。私ども結局、表明された意見というものをすべて大事にしなくてはいけないと思えますし、どの意見も大事だという考え方で取り組んでいかななくてはいけないと思っております。

そういう意味で、サイレントマジョリティーであるならば、もっともっとたくさん意見を表明していただく場をつくっていく、そしてそれをくみ上げていく仕掛けをつくっていくということを、私どもは姿勢として持つ必要があると思っております。

最初の委員長の御指摘、それから今、東先生の御指摘は、そういう点で機を一にしていると思えますので、御意見を踏まえまして、今後、表現等々考えてまいりたい、このような姿勢で臨みたいと思っております。ありがとうございました。

分科会長

東先生のご意見は、とにかく公共事業への批判を回避するということが本質にあってはいけないと。いいものをつくるんだということを基本において、本質として考えなければいけないということだと思えますので、よろしく願います。

委員

最後のガイドラインのところですが、基本的にはこれでよろしいと思えますが、私も坂井委員と同じように、強制すべきものではないと思えます。

それと、先ほどの沖縄のような例がありました。一応審議は通っておりますけれども。自然環境保全への取り組みと地域のニーズの開発を行うというお話がありました。そういった沿岸域にかかわる環境の位置づけが明確な必要があります。例えば、開発行為にかかわり環境影響評価を行います。その環境影響評価を行うときに、内陸

ですとその評価方法をまずは決めますね。そこで景観なら景観で、方法論からして、どういう方法で環境を評価するかという方法を決めてから具体的な調査にかかり、その後また審査を行うという方法をとっていくわけですがけれども、港湾とか沿岸域にかかわる有為な自然環境を残さなければならない環境ということについて、先ほどの絵ですと住民の声ということで、20年先に立ったら、もしかしたらやはり自然環境を残しておけばよかったのではないかという場所が出てこないかと危惧いたします。地域のニーズだけをとらえますとそのようなことがでてくるのではないかと思います。

環境保全という観点にたつての自然特性をどのように計画プロセスに盛り込んでいくのか、ということを見極めておかないと地域の市民のニーズだけでは済まないようなところが出てきます。やはり守らなければならない自然というのがあると思います。

先日、フランスのル・アーブル港に行きましたら、開発するに当たって、そこと同じ自然を創造するという取り組みが行なわれていました。ですが、あるそういう港に対しての自然環境が、どういうふうの開発・保全され創造されるかということの調査と、具体的な計画が必要な港が出てくるのではないか。このガイドラインでは、そのような視点が切り捨てられてしまうところがあるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

分科会長

いかがでしょうか。普通は、例えば海域の国立公園あるいは県立公園とか、環境自然保全地域とか、法的にはびしっと決まっているところもあるわけですね。しかし、そういうところに港をどうしてもつくらなければいけないということについては余り例がないわけで、またそれをやるときにはきっちりした、それこそ大変な手続をやる必要があるわけですが、そうでないところは漁業補償は必ず出てきますね。漁業権との関係ですね。

それで、結局は沿岸域の利用をどうするかという問題ですね。これは、古くて新しい問題で大局的に見て、将来どういうふう沿岸域を利用していくのか、その辺を決めなければいけないのでしょうか、これは一挙にどこの所管だということも言えないのでしょうか。事務局、いかがでしょうか。

港湾計画審査官

私の考えになりますが、先生のおっしゃるように、環境の今のアセスメントという

のは、ある程度環境基準など数値的に基準化されたものをもとに評価しているものでございまして、そこでは基準を満たしていても保全すべきであるという考え方は、余り入ってこないようになっていきます。

したがって、住民の方々の意見も、もし2通りある場合に、保全すべきか、あるいは開発すべきかといったようなことを、その意見をどのような形で評価していくのか。そういったことは今後の課題であろうと思いますし、先生がおっしゃっているのは住民の意見だけではなくて、私ども国の方でそれを判断するための基準をつくるべきだというふうにおっしゃっているかと思うのですが、それについては我々としては今後の課題であろうと考えております。

委員

基本的には、もう少し環境に対するきめ細かい基準をつくるべきだと私は思っております。

分科会長

東京湾とか大阪湾とか瀬戸内海とかいろいろありますよね、協議会を各省庁集まってつくって。そしてそこで大きな方向は出しているという面もあるわけですね。

委員

今、県さんがおっしゃった自然環境の保全というのは、非常にありがたいお話だと思います。先見性といいますか、浦添の話は終わってますから、ある港といいますか、みんな自分たちの市町村の地先にそういう人工海浜を持っている、あるいは沖縄のリゾートのホテルは人工海浜といいますか、そういうプライベートビーチを持っていますね。20年後の子供たちにとってカサノリやホソエガサが貴重であるかもしれませんが、今隣にある海浜を見て、自分たちの庭先にも人工海浜が欲しい。

これはさっき波の上の写真がありましたけれども、浦添の人たちが波の上に行っただけでいいわけですよ。だけど、自分たちのところの浦添にある、これは那覇にもない、どこにもないとなっているかもしれない資源といいますか、自然環境が十分に大切だということを、これを多分港湾の方々が市民にも示せるようにしていただきたいというお話だと私は解釈しているのですが。

委員

はい、そうです。ありがとうございます。

港湾計画審査官

那覇港につきまして、先ほど堤副官の方から説明がありましたように、今後そういった方向で調査、検討を進めていって、その成果についても公に明らかにしていく。それに基づいて保全策を講じていくということでございますので、一応御指摘の方向にはなっているのではないかと思います。

分科会長

御意見はいろいろあるかと思いますが、時間もまいりましたので、きょうの御意見はこんなところでよろしゅうございますか。

こういった環境問題については、今後ますます重要な問題でございますので、十分御理解していただいて行政を進めていただければと思います。

その他

社会資本整備重点計画法案等について

分科会長

もう1つありますね。その他ということでございますが、昨年11月29日に取りまとめられました「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」があるのですが、これを踏まえて検討されております社会資本整備重点計画法案について、現在の状況を事務局から御説明をお願いします。

企画調査室長

それでは、事務局の方から御説明させていただきたいと思います。

今、分科会長より御紹介いただきましたように、昨年11月29日の第5回港湾分科会におきまして、今後の港湾政策のあり方について、の答申をいただいたところでございます。

その中で、特に「21世紀型港湾行政の改革」と題しまして、6点ほど具体的な内容をいただいております。

第1に、長期計画のあり方の見直しについて、でございますが、単にどれだけ社会資本整備をするかではなくて、整備によって達成される成果をさらに向上させることが重要である。その観点から、アウトカム指標をさらに拡充すべきであるという点。

第2に、既存ストックの効用を最大限に発揮させるための取り組みを推進すべきであるという点。

第3に、ハード、ソフト施策の連携、関連行政との連携が不可欠であるという点。

第4に、コスト縮減、事業のスピードアップをさらに図るべきであるという点。

第5に、民間資本能力の活用をさらに進めるべきであるという点。

第6に、その他といたしまして、パブリック・インボルブメントの手續等透明性の確保について、さらに留意すべきであるという点と、計画期間の終了前であっても、経済社会情勢の変化に対応し、必要に応じて計画の見直しを行うべきであるといった御指摘をいただいております。

法案の中身につきましては、後ほど資料7に即しまして御説明させていただきますが、港湾以外の分野についてもそれぞれ御審議いただいた結果等を踏まえまして、今般社会資本整備重点計画法案及び社会資本整備重点計画法の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律案の2つを2月4日に閣議決定をし、国会に提出しております。

なお、これらの法案の内容等につきましては、閣議決定に先立ちまして、去る1月21日に開催されました、社会資本整備審議会総会及び交通政策審議会総会合同部会におきまして、御報告をさせていただいております。現在、両法案は衆議院において御審議いただいております。

次に、法案の内容でございますが、お手元の資料7をごらんいただけますでしょうか。まず1ページ目に、社会資本整備重点計画法案についての概要がございます。内容としましては、社会資本整備事業、これはこの黄色い四角の中の一番上のところに道路、交通安全等々列挙してございますが、こういった内容につきまして重点的、効果的かつ効率的に推進するため、5カ年の計画の策定等の措置を講ずるという内容になっております。

具体的には、左の方にございます9つの事業分野別計画がこれまでございました。これらを一本化し、かつ右の中にございますように、基本理念、計画事項でございますが、アウトカム目標の達成を重視する。総事業費については内容としないといったことを核といたしまして、これらの措置を講ずる内容となっております。

また、計画の策定に当たっては、一番下の四角の中にございますが、パブリック・

インボルブメント、地方公共団体の意見の聴取でありますとか、また計画策定後においても、社会経済情勢の変化に対応した見直しの義務づけ等の措置を講じておりまして、答申の内容に対応したものになっているかと存じます。

なお、2ページ目でございますけれども、この社会資本整備重点計画法の施行に伴いまして、従来の港湾整備5箇年計画の根拠法でございました、港湾整備緊急措置法を始めとする幾つかの緊急措置法については、廃止をいたすことになっております。

なお、答申の中でこういった計画のあり方以外に、物流あるいは環境等々、港湾政策そのものにつきましても答申をいただいておりますが、これらにつきましては法案成立後に予定されております計画の内容の調整の中におきまして、十分尊重して当たってまいりたいと考えております。

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。

ただいまの社会資本整備重点計画につきまして、御質問がございましたらお願いいたします。

特に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、これで本日の審議はすべて終了いたしました。どうも委員の皆様方、ありがとうございました。

事務局に進行をお返しします。

管理課長

どうもありがとうございました。

以上で本日の議事はすべて終了いたしました。長時間にわたりまして熱心な御議論いただきまして、ありがとうございました。

閉 会