

交通政策審議会第4回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成14年7月12日(金)
開会 13時30分 閉会 14時40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
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
常盤 文克	元(社)経済団体連合会輸送委員長
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

4. 会議次第

- (1)「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の実現を通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」(中間報告)について 2
- (2)港湾計画について 11
伏木富山港
- (3)平成14年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について 14

5 . 会議経過

開会

事務局

お待たせいたしました。ただいまから交通政策審議会第4回港湾分科会を開催いたします。

本日は、尾崎委員、白石委員が所用のため御欠席でございます。

また、常盤委員におかれましては、本日の分科会をもちまして港湾分科会委員並びに交通政策審議会委員を退任されることとなりました。本日は所用のため審議途中で御退席されると伺っておりますので、ここに御報告させていただきます。

続きまして資料の確認でございますが、お手元に資料の一覧がお配りしてございます。過不足がございましたら事務局の方にお申し出いただきたいと思います。

それでは、本日の議事に入らせていただきます。分科会長、司会進行をお願いいたします。

分科会長

それでは早速議事に入りたいと思いますが、常盤委員におかれましては、長い間いろいろとお尽くしいただきまして、本当にありがとうございました。お礼を申し上げます。

委員

お世話になりました。

- (1)「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」(中間報告)について

分科会長

本日は、議事次第にありますように、「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」、それから港湾計画、及び平成14年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)が審議事項となっております。

それでは、まず「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」について、

審議を行っていきたいと思います。

この議題は第3回の港湾分科会より審議しておりまして、分科会の下に二つの部会を設けて御議論いただいております。まず、各部会から、次に事務局から中間報告(案)についての御報告をいただきたいと思います。その上で、本日は、この案について御審議いただきまして、中間報告として取りまとめたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

それでは、まず物流・産業部会長より御報告をお願いいたします。

物流・産業部会長

それでは、物流・産業部会における議論の概要について御報告を申し上げます。

物流・産業部会は、5月7日、6月10日及び24日、合計3回開催いたしまして、物流の効率化、産業の再生、経済活性化に資する港湾のあり方、そういう観点から検討を行いました。部会で議論いたしました内容は大きく二つの分野に分けることができます。一つはコンテナ物流について、もう一つは産業空間としての港湾について、ということであります。

まず、一つ目のコンテナ物流については、日本全体としていかに効率よくコンテナ物流を処理すべきか、という視点から様々な議論がなされたところであります。

三つほど申し上げますと、特に1番目、港湾の国際競争力を高めるための施策として、中枢国際港湾の中からスーパー中枢港湾を育成する、そしてアジアの主要港湾を凌ぐ港湾コスト、サービスを実現する、そういう提案がなされました。これは今回の議論の大きなポイントになるかと考えております。

また2番目としまして、施策の内容も、港湾局のみにとどまらず、海事局などにもまたがる幅広い施策を実施する、こういう考え方を進めまして、それによって、より安く、より速く、より安全で信頼性のある物流ネットワークを実現する、そういう内容、考え方になっているように思っております。

さらに3番目として、第3回の会合におきまして、コンテナ物流に関連を持つものとして、中間報告(案)の最終ページに参考資料として添付されておりますが、需要予測についての議論を行いました。この点を3番目のポイントとして御報告申し上げます。

二つ目の大きな議論の対象は産業空間としての港湾ということですが、この切り口からは特に特区制度についての期待が議論の中で表明されました。現在、経済財政諮問会議や総合規制改革会議などで議論されておりますけれども、釜山などで行われている試みに負けない、思い切った施策を望む議論が出されたところでございます。

このほか、中間報告の内容ではございませんけれども、行政分野における成果の重

視が求められている中で、長期計画の策定に向けて検討されるべき成果、これを「アウトカム」というふうに表現してまいりましたが、そのアウトカム（成果）の素案が示されて検討が行われました。そうした議論を踏まえた案が本日提出されております。

以上、主立った点について御報告申し上げます。これまでの検討結果は、基本的に本日提出されております中間報告（案）の第 1 章及び第 2 章を中心として反映されております。

以上です。

分科会長 [環境・安全部会長]

どうもありがとうございました。

それでは、次に環境・安全部会における議論の概要につきまして、同部会の部会長を務めさせていただいております私より御報告申し上げます。

環境・安全部会は、5月13日、6月10日、24日の合計3回開催いたしました。

議論の内容としては多岐にわたっておりますけれども、港湾政策そのものといったしましては、三つの分野について検討いたしました。その一つはリサイクル問題や自然の再生などの環境分野、もう一つは生活や産業の基盤である安全分野、そして三つ目はそれぞれの地域の個性を生かしたみなとまちづくり、でございます。さらに、このほか公共事業に対する厳しい意見に対応しまして、港湾行政の進め方そのものの改革についても議論をいたしました。

まず港湾政策の内容について、議論の概要を申し上げたいと思います。全部で三つございます。まず環境分野については、日本は今や鉄くずなどの資源の輸出国になっているといった話題も出ましたが、特に廃棄物問題や静脈動流システムの構築について質疑が行われました。

次に、安全分野については、阪神・淡路大地震の経験なども踏まえながら、地震災害時における港湾の役割の重要性、あるいは防災責任の明確性の大切さなどについて意見が出されております。

三つ目はみなとまちづくりについてであります。今回の中間報告としては非常に大きくこれを取り上げております。我が国沿岸津々浦々の港は、それぞれの地域における雇用の確保、あるいは物資輸送の安定、経済基盤、安全空間など、いろいろな効果を発揮しております。しかし、高度成長期を境に徐々に失われていった「水辺との親しみ」とでも言うべきものを、「みなとまち」という広がりの中で回復していきたいといった視点で議論を行いました。当然委員の皆様方からも、海に沈む美しい夕日の思い出、あるいは歴史的建造物の有効利用、あるいは行政側の体制に至るまで、硬軟織り混ぜまして、若干の思い入れも込めて、活発に意見をいただいております。21世紀は美しいまちづくりが大事だと言われておりますけれども、NPOの参加も求め

ながら、今後は地域ごとの活動を期待していきたいと考えております。

もう一つの港湾政策のあり方については、国土交通省として先般公表されました「公共事業関係長期計画のあり方の見直しに関する基本的考え方」などを踏まえながら、21世紀にふさわしい港湾行政へと舵を切るために何が求められているかを議論いたしました。特に広域的な視点に基づく行政の必要性、あるいは既存ストックの有効活用、更新需要への対応などについても意見交換が行われました。

さらに、物流・産業部会と同様、当部会におきましても、アウトカム、関連する成果の素案が出され、検討が行われております。

以上、簡単に申し上げましたが、検討結果につきましては基本的には本日提出されている中間報告文の対応部分に反映されております。

以上でございます。

では、続きまして、前回部会以降の変更点その他、事務局より補足的に説明をお願いしたいと思います。

事務局

それでは御説明いたします。お手元の資料1-1が「中間報告(案)」でございます。この資料と資料1-2、「アウトカム目標(案)」、この二つの資料を使って御説明申し上げたいと思います。

最初に「中間報告(案)」でございます。ページを捲っていただきますと、目次がございます。この目次のところを含めまして、それぞれ二つの部会で頂戴いたしました御意見を踏まえまして、今回、修正・変更を行っております。また、用語の統一や記述の順序といった体裁についても、あわせて整えさせていただいております。

3ページの「はじめに」の部分でございます。この部分では、ソフト面の対策ということを経済の中間報告で大きく謳っていくべきであるという御意見を頂戴いたしましたので、下から二つ目のパラグラフの「また」以下の部分に書き加えさせていただきまして、「ソフト面の対策を従来にも増して充実させていく必要がある」ということを謳っております。

4ページから7ページまでの部分は、先ほど申し上げましたような体裁を整えるもので、文章の流れは基本的に変わってございません。

8ページからは「港湾政策の展開」ということで具体的な施策の記述をしてございます。この中では9ページ、10ページの部分、前回部会でも四角に囲って施策を謳うということは行っておりましたが、ここでは、より安いサービスの提供を具体的に実施していく施策、この「全体コストの低減」を先に記述しまして、その後に「港湾コストの低減」についての施策を記述することにしております。また、それぞれの施策の中の順番なども一定の考え方で整理し直してございます。

この部分も用語の修正等々が基本でございますが、13ページをご覧いただきたいと思ひます。特に多くの御意見を賜ったところでございますけれども、スーパー中樞港湾について、訴え方のメリハリがきかないといひますか、よりソフト面を強調していくのであればそれをちゃんと書くべきであろうということでしたので、ソフト面の施策をさらに書き加えてございます。

もう一点は、スーパー中樞港湾の記述の前に国際コンテナ港湾全体にかかわる記述が11ページまでございまして、全体の国際コンテナ港湾にかかわる施策に加えて、スーパー中樞港湾ではさまざまな施策を講じるというような組み立てになっております。したがって、その部分をはっきり書いておいた方がいいのではないかとということで、13ページの「目標」の次の部分にその旨を書いてございます。

また、スーパー中樞港湾の目標が、アジアの主要港並みということでは国際競争に負けるのではないかとといった御指摘もございましたので、「アジアの主要港を凌ぐ」という書きぶりにさせていただいております。

14、15、16ページの部分は内容的に大きな変更はございません。

17ページ、「産業競争力の向上に資する空間の形成」のところですが、ここでは特区ということについて、もとの表現ではわかりにくいという御指摘もございまして、18ページの(2)の最初の部分にありますように、特区制度について韓国の例を引きながら御説明を申し上げております。

「循環型社会の構築など環境問題への対応」の部分は、基本的な変更はございません。用語の修正等を行っているということでございます。

23ページの「安全で安心な地域づくり」の部分では、防災体制の確立、あるいはその責任の明確化についての御意見を賜っておりますので、そういう趣旨のことを「施策」の最後に書き加えております。

さらに、26ページからになりますけれども、「みなとまちづくりの推進」のところでは、いろいろな御意見をいただいております。特に、国としても地域での取組みをサポートしていく必要があるのではないかとということで、国の出先機関などもしっかりと活用しながら、港湾管理者あるいは関係部局とも有機的な連携を図っていく必要があるだろうということで、その旨を記述してございます。

以下の部分は基本的な変更はございません。

最後の章の「21世紀型港湾行政の改革」の部分では、とりわけ(4)の「既存ストックの効用を最大限に発揮させるための取組みの推進」の最後の行ですけれども、「根幹的な港湾施設については国が維持・修繕・更新を行う」という様に、国の責務をきちんと記述することにしてございます。

以上が本文でございます。

最後のページに「港湾取扱貨物量の実績及び需要予測試算値」を参考としてつけて

ございます。

続けて、資料1 - 2、アウトカム目標について御説明申し上げたいと思います。

アウトカムとは成果という意味でございますけれども、いろいろと御意見を頂戴いたしました。前回部会に御提案申し上げました資料から変更・修正を加えた部分を御紹介したいと思います。

一つは、1ページ、物流・産業分野ですけれども、「複合一貫輸送に対応した国内物流拠点の形成」という施策に関わるアウトカムが、前は「複合一貫輸送に対応した内貿ターミナルの利用機会の向上」というふうにお示ししていたわけですが、アウトカム、指標の表現そのものを含めて、どうもわかりにくい、適切にあらわしていないのではないかという御指摘がございました。その御指摘に応える形で、上に書いてございますように「複合一貫輸送に適した貨物の輸送コストの低減」ということをアウトカムとして考えたいということで、今回新たに御提案を申し上げます。

それから、環境・安全等の分野で、4ページの「干潟・藻場等の回復面積の増加」というアウトカムの部分でございますが、備考の欄に数字をはっきり記載しております。「高度成長期以降失われた干潟・藻場約4,800haに対する干潟・藻場の再生面積の割合」というふうに、はっきりと数字で記述をしております。

もう1カ所は、5ページでございます。「海域環境の改善」という施策のアウトカムとして「海がきれいになったという実感」というものを前回御提案申し上げたわけですけれども、水質あるいは底質の問題は海域環境を考えていく際に非常に重要な指標であろうということで、何らかの形で水質なり底質の状態をアウトカムとして表現できないかという御意見がございましたので、今回、底質につきまして、こういった形で表現してはどうかということで御提案を申し上げます。

以上が変更点でございます。

この成果の目標、アウトカムの目標につきましては、今回の港湾分科会で御議論を賜ったということでございますので、今後、私ども行政の内部で様々な方と意見交換をしながら、具体的な目標あるいは指標づくりを行ってい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、ただいま御説明がありました中間報告の案につきまして、御意見、御質問がございましたら、どうぞ御発言をお願いしたいと思います。

委員

御報告いただきました中間報告（案）に対して、訂正あるいは加除を申し上げるものではございませんが、若干の感想とお願いということで、二～三申し上げたいと存じます。

まず、港湾の競争力の下敷きになるものは、やはり貨物量でございます。貨物量の予測には、いろいろな手法がございますし、どれが正しい予測でどれが正しくないということは敬虔には言えないものでございますので、この案に異議ということではありませんが、ただ10年先までの予測ですから、その間、いろいろな環境の変化が起きるでしょうし、貨物量の変化もあるでしょうから、硬直的にこの数値にとらわれることなく、環境変化に対して政策的に柔軟に対応できる様、準備しておくことが必要であろうかと存じます。

さらに貨物量の増量方法には二通りございます。まずは国外に流出している貨物を国内に取り戻し、増やす方法。もう一つは集約です。二港の貨物を一港に集めると、貨物量は当然増えるわけですから、コンテナ一本当りの固定費、施設量などを削減でき、競争力強化となります。従いまして、スーパー中枢港湾の詳細はこれから御検討されていくものだと思いますけれども、その貨物量をいかに集積するかを充分御検討戴きたいと思っております。

日本の船会社は、大変厳しい国際競争力の中で、一生懸命、日夜努力致しております。港は船会社にとっては生命そのものでございますので、行政の方々も、ぜひ高い志を持って、有用かつ競争力のある港の育成に御留意戴きたいということを重ねてお願い申し上げます。

以上です。

分科会長

どうもありがとうございました。高いところからの御意見だったわけでございますが、ひとつ行政当局の方も心して進めていただきたいと思います。

そのほかの委員の方、いかがでしょうか。

委員

この前もお話ししたと思っておりますが、私は「スーパー」という言葉にこだわっているのです。「スーパー」という言葉が使われていくことについては、私の意見を越えたところで決めてくださっているの、それには異議がないのですが、なぜ「スーパー」なのかということとははっきりと記しておく必要があるかと思っております。その辺は、どのような記述になっているのでしょうか。先ほどの御説明ですと、「スーパー」というのは「アジアの主要港湾を凌ぐ」ものだということをおっしゃっていましたね。

物流・産業部会長

申し上げました。

委員

物流・産業部会長からそういうお話がありました。どこに書かれているのか、お教えてください。

事務局

物流・産業部会長がおっしゃいましたのは、13 ページでございます。目標として、二重線で四角く囲んでいる部分に、「港湾コストは、現状より約3割低減させる」、「リードタイムは、現状3～4日を1日程度まで短縮させる」というふうに、目標をはっきり掲げてございます。

実は、その前の方をごらんいただきますと、10 ページでございますけれども、この部分に、「より速いサービスの提供」ということで、同じくリードタイムについての記述がございます。この部分、つまりスーパー中枢港湾ではない全体としての国際コンテナ港湾の部分につきましては、10 ページの四角で囲んだ部分の上のところに、「我が国においても、新総合物流施策大綱（平成13年7月閣議決定）において示された2日の目標を念頭に、さらなる短縮に向けた努力を推進する」ということで、「さらなる短縮に向けた努力」という言い方でございまして、数字としては「2日」となっております。スーパー中枢港湾の方は「1日程度」となっているところが一つの違いでございます。

それから、もう1ページ戻っていただきまして、コストでございます。9 ページ、「より安いサービスの提供」のところですが、ここでは東京港と韓国の釜山港とのコストの違いについて言及いたしまして、記述としては「さらなる物流コストの低減を実施する」と。では具体的にどれくらい低減するかということをはっきり謳っておりませんが、その部分は13 ページでは「現状より約3割」ということで数字をはっきり示した、これも大きな違いになっております。

したがって、繰り返しになりますが、スーパー中枢港湾としていろいろ施策を講じるということを書いた部分に書いてございますけれども、はっきりしておりますのは、目標を数字で掲げて、これを達成するのだということをはっきり謳ったこと、そのためのいろいろな施策を講じていくのだということが大きな特徴かと思っております。

委員

それから、ソフトの面での「スーパー」という記述は何かあるのでしょうか。この

前、ハードとソフトで、これからの我々の大きなターゲットの一つにソフトがあるという議論があったかと思うのですが、その辺は入っているのでしょうか。

事務局

同じく 13 ページの「施策」の「(1) ソフト面」と書いているところです。これはやや専門的な用語を使っておりますが、その記述の最初の部分に、「単一の主体による複数バースの一体的運営」とございます。これも、實際上、コンテナを取り扱う現場ではこういうふうになっていないところが大多数でございまして、単一の主体で複数のバースを運営していくことが効率性を生むだろうということを一つ言っております。

続けて、「公共コンテナターミナルの長期リース制度」とございます。現在は必ずしも民間の企業の方々が中長期的な経営目標を掲げてコンテナターミナルを運営していくようなレベルでのリース制度になっておりませんので、こういう面でも長期的にリースできるような制度を導入していこうということを言っております。

もう一つは、その次のポツですけれども、「ターミナルオペレーターの運営環境を改善するため、産業としての」というところです。これも実はいろいろ思いがございまして、ターミナルオペレーター業というものが国際的に展開されているということも部会で御紹介申し上げましたけれども、我が国においてもターミナルオペレーターが一つの産業として、利益を生んでいくような、そういう産業として育ててもらいたいということを念頭に置きまして、「上下分離方式の導入等民間の資本・能力の活用」ということを言っております。これは運営面におきまして、一部 P F I という形で実現を見ておりますけれども、さらにそういった面での民間の方々の資本・能力を思う存分発揮していただく、そのための制度的な手当てを行政側としてもやっていこうということでございます。

また、3 番目はターミナルの使用料や入港料等の港湾コストのところですか。国際コンテナ港湾全般に関わる記述でももちろんこういうことを謳っておりますけれども、スーパー中枢港湾では、一般的な国際コンテナ港湾で行われていること以上に、さらに重点的にコスト低減策をとっていこうということを謳ったということでございます。

委員

ありがとうございます。

事務局

今、具体的にお話をしましたが、12 ページの一番下の段落に、スーパー中枢港湾に

ついでに今後の取組みの方向性をまとめて書いてございます。下から4行目あたりの「従来の制度・慣行の枠組みにとらわれず、ソフト面を中心とした」のところを、前回の御意見を踏まえて今回書き加えたことと、「特例的な施策の導入や港湾間の広域的な連携」、これは委員の御意見を踏まえて入れさせていただいております。そういうものによってコンテナ物流システムの改革を推進するといいますか、先導するといいますか、そういった次世代の高規格コンテナターミナルを政府を中心とした施策によって育成していこうということで、全体としてここでスーパー中樞港湾の位置づけを書かせていただいております。

以上でございます。

分科会長

よろしゅうございましょうか。

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、特段ないようでございますので、事務局の方で私どもの意見も入れながら中間報告の案を作成していただいたわけでございますが、この案と今日の御意見等々も勘案しながら、若干の手直しがあればさらに手直しをしまして、最終報告に向けてまとめていきたいと思いますが、私と事務局にお任せいただいでよろしゅうございますでしょうか。

(「結構です」の声あり)

分科会長

ありがとうございます。それでは、そのようにさせていただきます。

(2) 港湾計画について

伏木富山港の港湾計画について

分科会長

続きまして、伏木富山港の港湾計画を議題といたします。事務局から御説明をお願いいたします。

事務局

それでは、伏木富山港港湾計画の一部変更について御説明申し上げます。資料2と、それから水色の表紙の港湾計画書がお配りしてあると思いますので、そちらで説明させていただきます。

資料2をご覧ください。この資料の1枚目に示しますとおり、伏木富山港は富山県富山湾にある港湾ですが、左から伏木地区、新湊地区、富山地区に分かれた港湾でございます。その中央でございます新湊地区は、比較的新しい港湾でございます。昭和43年に整備されはじめた港湾でございます。現在、最大水深-14mの公共岸壁と電力専用岸壁等がございます。伏木富山港の中心的な役割を果たしております。

新湊地区港口部には、1ページの右下の図に赤い線で示してございます様に臨港道路が計画されております。この臨港道路計画には、橋梁も含まれております。橋梁本体の構造形式の比較検討や概略設計等は既に実施されておりました。本体の着工も間近になってございます。本年度は橋梁本体の詳細設計を行う予定でございます。今回の港湾計画の変更ですが、この橋梁の桁下高さを52mから47mに変更するものでございます。

その変更の背景ですが、新湊地区の利用船舶について入港実績を踏まえて見直しを行い、利用が想定される船舶のマスト高を考慮しますと、橋梁の桁下高さが47mあれば船舶の航行に十分であるということでございます。桁下高さを低くし、さらに橋梁の断面も多少見直しすることで、少なくとも80億円ほどの建設コストの低減が見込めるものと考えています。また、それに伴います橋梁のアプローチ部分の線形変更等も同時に行っております。今回の変更はこの部分のみで、そのほかの変更はございません。

資料2の2枚目に伏木富山港全体の概要、3枚目に周辺の道路状況等を参考に添付しております。

以上で計画の説明を終わります。

なお、今回はただいま説明いたしました一部変更案件1件のみでございましたけれども、次回以降、港湾計画の改訂について御審議いただく際には、国の立場から見て必要な政策的審議が行えるよう、説明・審議の方法をさらに工夫をしていきたいと存じます。具体的には、国として重点的に議論していただきたいテーマを明確にお示しして、わかりやすい説明資料をお配りするとともに、複数港の説明及び審議を一括で行う、あるいは事務局側の出席者を国土交通省のみにすること等を原則として審議を行いたいと考えておりますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

分科会長

ありがとうございました。

それでは、ただいま御説明のありました伏木富山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

参考までに教えてください。この橋全体でお金が幾らぐらいかかるのかということと、それはどの様に負担されているのか、それから橋の維持費が毎年どのぐらいかかるのか、教えてください。

事務局

まず建設費につきましては、今は概略設計の段階ですが、410億円ほどとなっております。

それから、公共事業で整備いたしますので、国と富山県がそれぞれ整備費用を負担して整備いたします。

さらに、維持管理費でございますけれども、この地域は積雪地帯でもございますので、除雪等も含めた維持管理費が年間約1億2,000万円かかると想定しております。

以上でございます。

分科会長

よろしいでしょうか。

委員

はい。

分科会長

そのほか、ございませんでしょうか。

無いようでございますので、伏木富山港の港湾計画について、答申案について、お諮りいたします。

「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す。それでは、このように答申いたします。

(3) 平成14年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について

分科会長

続きまして、平成14年度の特定港湾施設整備事業基本計画(案)についての議題に移ります。

事務局から御説明をお願いします。

事務局

それでは、資料に基づきまして御説明させていただきます。資料3-1から資料3-3までございますが、概要を資料3-3に用意しておりますので、こちらの方をご覧いただきたいと思います。

まず、「特定港湾施設」という耳慣れない言葉が出ておりますが、これは下の図にも示しましたように、上屋や荷役機械、用地等の施設につきましては、いわゆる公共事業の対象外、国費が投じられない部分でございまして、この整備につきましては、ブルーで示しております公共施設との一体的な整備という観点から、その資金調達の円滑化が求められているわけでございます。

このため、私どもといたしましては、2ページをご覧いただきたいのですが、このような資金につきましては、それぞれの港湾管理者に対して国土交通大臣が関係資料の提出を求めまして、交通政策審議会の議を経て、全体の基本計画を定め、内閣の承認を求めます。基本計画の内閣承認をいただきました後、この内容を各港湾管理者に通知するとともに、政府として、このような事業に対して、財政融資資金等を融通する、あるいは資金の融通の斡旋を行う等々の行為をいたしたいと思っております。したがって、この審議会の御了解を得ました後、7月23日の閣議でこの基本計画の内容を承認していただくようになっております。

基本計画の内容そのものにつきましては、資料3-1をご覧いただきたいと思えます。非常に形式的に数表になっておりますが、施設ごとの数量と事業費と対象港名でございまして。

14年度の基本計画の内容につきましては、資料3-3の3ページからご覧いただきたいと思えます。

1点目として、魅力ある都市・個性と工夫に満ちた地域社会の形成のために、今回は中枢国際港湾の機能強化ということでございます。4ページに横浜港の例を載せておりますが、港湾機能施設として、より広いコンテナヤードを確保し、さらにはより

高能率のガントリークレーンを整備するという内容を考えております。

さらに、5ページ、これは土地造成の関係でございますが、PFI事業等と一体となった国際競争力強化の取組みということで、従前、ガントリークレーン等々もこの施設の対象になっておりましたものを、現在、これは北九州港ですが、緑色のところにつきましてはPFI事業で民間資金を生かしながらやるということですが、その下物の埠頭用地については今回の基本計画の対象にしようということでございます。これにより、コンテナターミナルの運営部分についてある意味で民間事業者の参入を容易にすることを考えております。これによりましてコンテナ取り扱いコストをトータルで低減することができると考えております。

それから、6ページは上屋及び荷役機械の計画ということで、資料3-1の港湾機能施設の具体的な内訳を書いております。上屋は貨物の出し入れをするところございまして、一般的なところでは9カ所計画がございます。それから、くん蒸上屋、これは既存施設の若干の改良ですが、苫小牧で1カ所ございます。それから、コンテナプレートステーション(CFS)ということで、コンテナの中身を捌いたりする施設を3カ所考えております。

荷役機械につきましては、大型のクレーンが12カ所、この数字には新設及び移設もカウントしております。小型のクレーンにつきましては3カ所ございます。「その他」というのは、ニューマチックアンローダーといえますか、石炭等々のバラ貨物を扱うようなクレーンでございまして、4カ所ございます。

以上が資料3-1の2ページの具体的な内訳になります。

それから、地域産業の機能強化ということも今回の特定港湾施設の整備事業の中で果たすべき内容になっておりまして、具体的には岸壁背後の用地造成と工業用地の造成でございます。ここでお示ししているのは石巻港の工業用地の造成ですが、御承知のように、地方の港湾におきましては、原木の取り扱い、あるいは背後の製紙工場の原料であるチップの取り扱いがございまして、これにつきましては現在製紙工場の拡張用地として造成しているものを引き続き支援するというところでございます。

8ページは、みなとまちづくりということで、みなとまちで土地が不足しているもの、あるいは新しくみなとまちの特性を増すための土地造成を行うということで、これは長崎港の本港地区、いわゆる出島形式の埋立地について、現状かなり整備が進んでおりますが、こういう形で港なり水辺空間に親しめるようなウォーターフロントの水際線の整備、それから背後のにぎわい空間の整備のための土地造成を支援しているわけでございます。

次に、9ページですが、特に私どもが留意をしなければいけないと考えておりますのは、既存ストックをいかに有効に活用して社会のニーズの変化に対応するかということでございます。これにつきましては、9ページは横浜港の本牧地区でございます

が、岸壁の大水深化と、さらには広い埠頭用地の確保が必要だということで、現在くし形のふ頭の部分に、くし形の中を埋めて新設バースをつくりますが、このうち1基のクレーンにつきましては隣の岸壁の方から移設して効率的に使う、ガントリークレーンの港内転用という形で考えております。

以上をまとめたものが10ページの「既存ストックの活用に係る主な平成14年度計画」でございまして、それぞれの港で具体的な施設を掲げております。用地につきましては、貯木場を埋める等、いろいろなことを活用して整備してございます。

11ページですが、平成13年度計画、平成14年度計画を比べますと、港湾機能施設整備事業につきましては対前年度比0.96の事業規模となっております。臨海部の土地造成事業は、都市再開発等の用地造成、工業用地の造成をトータルいたしまして、対前年度比0.78の事業規模となっております。

以上、簡単でございますが、特定港湾施設整備事業の平成14年度基本計画につきまして御説明させていただきました。

分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、平成14年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)につきまして、御意見、御質問がございましたら、頂戴したいと思います。

いかがでございましょうか。

(「ありません」の声あり)

分科会長

それでは、無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。

「平成14年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)については、適当である」、このように答申したいと思います。いかがでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

分科会長

ありがとうございます。

以上で本日の審議はすべて終了いたしましたけれども、最後に、今後の港湾政策のあり方について何回となく非常に御熱心に御討議いただきました分科会の委員の皆様方に、私から深く感謝申し上げたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、事務局に進行をお返しいたします。

事務局

どうもありがとうございました。

最後に、港湾局長より皆様方へ御挨拶を申し上げます。

港湾局長

港湾局長の川島でございます。

分科会の委員の皆様につきましては、お忙しいところを御参集いただきまして、また貴重な御意見を賜り、誠にありがとうございました。特に本日は3月29日付の大臣の諮問に対する中間報告を取りまとめていただきました。心から感謝申し上げます。

現在、公共事業に対して様々な御意見がございます。国土交通省全体としても、長期計画の見直しなどを含めて対応を検討しているところでございます。港湾行政につきましても、今回の中間報告で一定の指針をいただいたと考えておりまして、感謝申し上げます。

さらに、物流の活性化、産業の再生、環境・安全面への対応、みなとまちづくりと、多岐にわたりまして施策の方向性あるいは施策の案についてお示しをいただいたところでございますが、今後は、次期の長期計画について、どういうものにするか、今、省内でいろいろ議論をしているところでございますが、その際には今回の中間報告を十分踏まえながら対応してまいりたいと考えております。

また、年内を目途に正式な答申をいただくということも予定してございますので、引き続き御審議、御指導のほど、よろしくお願い申し上げます。

ありがとうございました。

事務局

以上をもちまして本日の港湾分科会を終了させていただきたいと思っております。

本日はどうもありがとうございました。

閉会