

交通政策審議会第1回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成13年7月9日(月)
開会 13時30分 閉会 16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
尾崎 睦(代理)	(社)日本港運協会会長
坂井 淳	(社)全国漁港協会会長
白石 真澄	(株)ニッセイ基礎研究所主任研究員
杉山 武彦	一橋大学教授
須田 漉	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	(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)分科会長の互選及び分科会長代理の指名
 - (2)港湾局長挨拶
 - (3)港湾分科会運営規則(案)について
 - (4)港湾分科会について
 - (5)港湾行政の最近の動向について
 - (6)5港の港湾計画について
 - 博多港
 - 徳島小松島港
 - 衣浦港
 - 田子の浦港
 - 那覇港
 - (7)平成13年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について

5 . 会議経過

(1) 分科会長の互選及び分科会長代理の指名

交通政策審議会令第6条第3項の規定に基づき、委員の互選により、須田濤委員が分科会長に選任され、交通政策審議会令第6条第5項の規定に基づき、分科会長より杉山武彦委員が分科会長代理に指名された。

(2) 港湾局長挨拶

港湾局長から委員に挨拶がなされた。

(3) 港湾分科会運営規則（案）について

事務局から港湾分科会運営規則（案）について説明がなされ、原案のとおり決定された。

分科会長より議事の公開について以下のとおり提案され、了承された。

分科会長

議事の公開に関しましては、分科会の公開はいたしません。分科会が終了しましたら、議事要旨及び会議資料をプレス発表することといたします。国土交通省のホームページにも掲載することといたします。

また、詳細な議事録につきましては、作成次第、委員の皆様にご確認いただいた上で、発表者の氏名を伏せた形で公開することにしたいと思います。

(4) 港湾分科会について

事務局から港湾分科会の役割について説明がなされた。

(5) 港湾行政の最近の動向について

港湾局長から港湾行政の最近の動向について説明がなされた。

(6) 5港の港湾計画について

個別の港湾計画の審議に入る前に、事務局から港湾計画について説明がなされた。

博多港

港湾管理者より挨拶があり、事務局から港湾計画の説明が行われた。
以下の質疑がなされた。

委員

自然との共生について、今も和白干潟について御説明いただきましたけれども、もう十数年前の前のときにも、和白干潟をどうするのかという議論があったと思います。そのことがあって、いわゆるアイランド方式にしたということでもあります。その結果、水の循環がある程度保たれていることから、水質が保全されているのかなと思いますが、その辺がどうなっているかということをお伺いしたい。

もう一つは、この和白干潟は港湾区域の中でありますけれども、いわゆる近接するところ、あるいは隣接するところでの鳥の休憩、餌場、寝ぐらになったりというところにも配慮して、港湾計画はお立てになっているのかどうか、この2点について伺いたいと思います。

港湾管理者

1点目の水質は改善しているかということでございますが、環境を重視するという観点から、平成元年の計画で、和白干潟を全面的に埋め立てる計画から、現在の島方式に改めまして、この前面海域について保全するというので、現在の計画を進めております。

その中で、これまでに当然、免許のときのアセスメントもやりましたし、モニタリングなども継続してやっております。それから、レビューも実施させていただきました。その結果でございますが、水質等につきましては、これまでいろんな努力をした結果、改善傾向にあると考えております。

それから、2点目の鳥に関連しては、確かに400ヘクタールの埋め立てをいたしますので、いわゆる浅海域が減少します。その観点から、浅海域をすみかとする鳥類については、当初アセスメントでも若干の影響があるという結果を得ているわけでございますが、状況としては、当初予測の範囲内で推移している状況でございます。さらに、国の方針でもございますが、環境の問題について十分配慮していくという観点から、この和白干潟及び前面海域につきまして

は、これまで私どもの内部で、エコパークゾーンという位置付けをしておりますけれども、さらにきちんと位置付けしまして、港湾局のみならず福岡市全体で、この和白海域の環境の保全、あるいは維持、創造に努めていくことにしております。

委員

港湾間の連携についてお伺いしたいと思います。昨年の港湾法の一部改正で、基本方針の記載事項に、港湾相互間の連携ということが追加されましたが、それを受けて、昨年末に変更された基本方針には、各地域における港湾相互間の連携についての考え方が記述されております。今回、そういう新しい枠組みのもとで審議する港湾計画の最初のケースになるかと思いますが、そういう認識で言いますと、新たな枠組みのもとでの考え方として、北部九州の諸港湾の連携について、今回の港湾計画の背後で何かお考えがあるのでしょうか。

私は常々、連携ということはもちろん大事だけれども、連携すべき関係にある諸港は、また同時に競争という関係に置かれている諸港でもあるわけで、そのバランスというか兼ね合いは大変難しいものがあるだろうと思っています。どういう場で調整を行うのか、あるいは行われているのか、そんなことについてもし教えをいただければ、大変ありがたいと思います。

九州地方整備局

港湾の連携のことではありますが、平成7年度から、博多、北九州、下関の3港の港湾管理者と、私どもが、北部九州港湾連絡調整会議を持ちまして、主に外貿コンテナについての調整をやってまいりました。

また、「21世紀の長期ビジョン」を本省でおつくりになりましたけれども、旧第四港湾建設局では、各港湾管理者、また関係する機関の皆様方に入ってきていただいて、九州の港湾、空港のビジョンをつくってまいりまして、今年3月にその成案を得ました。

さらに、地方整備局としては、港湾、空港のほか、道路、河川、都市計画も入れた九州長期ビジョンを策定して、連携のとれる整備計画にしていこうと考えています。

いずれにしても、地方整備局としては、全国的な調整、あるいは九州における調整を積極的に図りながら、各港湾の競争を促していきたいと考えているところでございます。

事務局

今、九州地方整備局からお話がありましたけれども、もう少し全国的な観点でお話をさせていただきますと、昨年の暮れに出しました基本方針の中で、コンテナに限って言いますと、全国的なコンテナの取扱量の伸びについて、東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州、それ以外の地域という形で、どのぐらいの量が想定されるのかということをもとに出しました。例えば北部九州ですと、150万個のコンテナが将来的には扱われるという数字が出ております。

それぞれの地域ごとのコンテナ貨物量に対して、それをそれぞれの港で競争しながらどういう数字に持って行くかは、それぞれの地域ごとに国と港湾管理者が参画する協議会をつくっていただきまして、その中で、これから合意をしていくということを考えております。つまり、今後、地方整備局において、よく言われますグランドデザインの中に具体的な形を落とし込んでいくことで、今ご質問のあった連携と競争というもののデザインを、形あるものにしていくという感じで考えております。

委員

2つほど質問というかお教えいただきたいのですが、1つは、国内の海運だけではなくて、海外と国内の海運の関係が大変重要だと思います。特に博多港の場合はそういうケースだと思いますが、その辺について、海外と国内の関係で、どういう配慮というか、どのように計画として織り込んでいるのか。

もう一つは、鉄道、道路、空港との関係が非常に重要だということで、特に博多はそういう条件がかなり整っていると思いますが、従来に比べて今回の港湾計画では、どのように今の3つの結節点について新しい計画、試みを立てておられるのか、この2点をお伺いしたいと思います。

港湾管理者

まず、海外海運と国内海運に関する御質問でございますけれども、ちょっと質問の趣旨に合致するお答えになるかどうかわかりませんが、博多港の場合には、特に神戸以西では唯一、世界一周、欧州航路、そして北米航路という基幹の航路が寄港している状況でございます。その中で日本の西のゲートウェイと申しますか、窓口としての役割、これからアジアが重視される中で、ますます高まってくると考えております。

その反面、国際的には、博多から200km離れた前面には、釜山港という世界でも3本指に入る大きな港もございまして、そういう中での日本の港の一員として、西の拠点としてどういうふうに機能していくかというのは、私どもの最大の課題でございます。

一方で、国内的には、従来、海外からのものが関西等で陸揚げされたものが、陸送で九州まで運送されてきている状況の中で、やはり利便性から考えますと、いかに九州地域のものを博多から陸揚げ、あるいは積み出しすることができるかというのが、ほかのトラック輸送等も含めた物流体系に非常に大きなポイントになると考えております。

そういう意味で、国内そして海外物流の結節点である博多港という位置付けを、今回お願いしております15m水深の港湾計画、これは世界の物流傾向から申しますと、周辺の港はほとんどが大水深の港湾にあるわけでございます、その中での博多港は、これだけの水深を有するような港の整備をぜひさせていただきたい。これからは、そういうものが日本の海運、日本の港湾にとっても重要な役割を担う博多港の役割であると考えております。

それから、2点目の鉄道、道路、空港との関連でございますが、……

委員

2番目にはいる前に、中央ふ頭と博多ふ頭との関係も含めて国内海運と海外海運とのことを総合的にお考えになっておられると思いますが、この2つの埠頭の関係の中で、従来と違って、どういうふうに今お話のようなことを織り込まれたのか、その辺りをちょっと教えていただけますか。

港湾管理者

中央ふ頭、博多ふ頭といいますのは、博多港にとりましては人流の中心でございます。先ほど御説明がありました海外との航路を、この中央ふ頭で今現在、国際ターミナルを設置して賄っております。全国で申しますと、断トツの40万人という旅客を扱っているわけでございますが、これが今後ますます伸びていくだろうと考えております。今年でいきますと、50万に達するような勢いになるのではないかと考えております。ところが非常に使い勝手の悪くなっている埠頭でございます、特に先端部分を整備して、対岸の博多ふ頭と機能を分担していきます。その博多ふ頭といいますのは、従前からウォーターフロントの開発をしておるところで、市民がここに来て、ショッピングであるとか、飲食であるとか、そういうことを楽しんでいただく、いわば日本を代表するようなウォーターフロント開発の一つだと思っております。そういう人中心の埠頭にするために、これまで博多ふ頭を利用していた中長距離フェリーを中央ふ頭に移転し、博多ふ頭はジェットfoilやレストランクルーズなどの用途に純化させて、国際的な動きと国内的なフェリーの動きを、この中央ふ頭と博多ふ頭でバックアップしていくことを考えております。

委員

2 点目をお願いします。

港湾管理者

博多の特徴の 1 つは空港と港が大変近いということです。距離で 7 k m から 8 k m しかございません。車で走っても 15 分程度でつながる関係にございます。貨物の関係でいきますと、空港で取り扱う貨物と港湾で取り扱う貨物は若干性格が違いますので、基本的に貨物の面で連携することは余りないかもしれませんが、人の流れからいきますと、空港と港湾が近いということは極めて大きな要素でございます。つまり、日本全国から飛行機で福岡空港に降り立ち、その足で博多港から海外ツアーに出て行くという非常に大きな役割を果たしております。

それから、道路については、最近の高速道路網の発達、九州域内は相当急激に整備が進んでおりますが、これが博多港の港湾計画の非常に大事なところであると思っております。域内の湾岸道路や広域的な高速道路網とのアクセスを、今回の港湾計画の中で一部改良、あるいは新設をお願いしております。

そういう意味では、鉄道は引いておりませんが、道路、空港、港湾の 3 つのネットワークは、これからの港の物流戦略にとっては極めて重要なものであると考へて、今回の港湾計画の改訂をお願いしているところでございます。

九州地方整備局

ちょっと補足しますと、博多港と背後圏の広域については、今は縦貫道と太宰府インターでつながっていますけど、もう一つ、福岡インターで今年度つなぐこととなります。従いまして、福岡市に入ってくる高速道路は、2 本のルートになることが一つございます。

もう一つは、広域的に西九州自動車道と、シーサイド百道の野球場のところがありますが、あれが西の方に伸びていくことによって、通過する交通と域内の交通を遮断するというところで、高速道路と都市高速道路とをリンクさせる計画がありまして、スケジュールに乗りました。

もう一つは、アイランドシティを含めた物流センターへのアクセスにつきまして、臨港道路、都市高速道路、将来的には鉄軌道についても検討している状況でありまして、片一方の物流、人流が広範囲に影響、効果を与えるように、ネットワークを同時に計画しているところでございます。

委員

鉄道の方は御配慮なさっていないのですか。

九州地方整備局

鉄軌道の場合は、アイランドシティの方に今検討しているということであり
ます。一部博多港の直背後に、JR貨物の大きな操車場がございまして、そこ
とリンクしておりますが、埠頭の真ん中まで入っているというわけではござい
ません。

委員

欧州の動きを見ますと、最近、鉄道を改めて見直して、港とのリンクを積極
的にやっておられますよね。これから、鉄道というのは環境問題、その他含め
て、新しいというか、改めて見直す必要があるかと思えます。

委員

コンテナ航路の港のユーザーの立場で申し上げたいと思えます。

コンテナターナルの運営につきましては、荷動き量が増えれば増えるほど、
いろんな形で、コストの面でも、サービスの面でも、よくなっていくというこ
とがございまして、取扱量が非常に大きな要素になります。博多港についま
しては、この御計画そのものは妥当であると思えますし、さらに暫時水深を深
めていくという取り組み方も極めて健全であろうということでございまして、
ユーザーとしては、この計画そのものは賛成ということ です。

ただし、先ほど来の御説明から、博多港と北部九州というものが、いろんな
形で使い分けられていると感じました。博多港と北部九州というものが、お互
いに両立し得るのか、ある面では相反していくのか、この辺のところはいろい
ろ議論があらうかと思えます。国としてのお立場では、中枢国際港湾というこ
とで全国規模のいろいろな配分をお考えになる。各港湾管理者のお立場では、
御自分の港のことをお考えになる。連絡会があるという御説明ですけれども、
どうしても地区内の、いろんな最適化を求めた動きが、ややもすれば感じられ
ないというのが正直な感想でございまして。

この議論をここで進めるつもりはございませんけれども、博多港の港湾計画
そのものは、そういうようなことで特に異存はございませんけれども、今後こ
の博多港を生かすも殺すもその地区内での力の配分、あるいは国としてそれを
どういうふうと考えていくのかというのが、博多港の将来にとって非常に大き
な問題であらうと思えます。

博多港というのは、日本海、黄海、さらに台湾、北米、ヨーロッパと、地理的にも非常に枢要な場所にありますし、北部九州の経済を担っている港としては大変期待しておりますので、この港の成否のために、真剣に地域内の力の配分、重点指向、選択と集中というのでしょうか、そういうものをお考えいただいて進めていただければいいかなと思います。

事務局

お話のありましたように、とりあえず 21 世紀初頭、2010 年の北部九州で想定されるコンテナ貨物量に対して、今の 3 地域の計画されている施設でとりあえず取り扱う、場合によってはそれで不足するのかもしれないというぐらいの感じで、これから北部九州の貨物量は伸びていくだろうと思っています。ただ、それぞれの港がこれからどういうふうに役割を果たしていくかについては、先ほど申し上げましたように、各港の特性に応じて、我々と港湾管理者の間でよく協議して、それぞれが両立していくようにしていきたいと思っています。

委員

2 点要望だけ申し上げたいと思います。

1 点は、冒頭、市長さんの方からごあいさつがありまして、その中で、IT でしたでしょうか、地元の関係者の方々と十分連携をとりながら着実に務められているというお話がありました。私もそういうことを伺っております。敬意を表したいと思いますし、今後とも地元の関係者と十分連携をとりながら進めていただきたいと思っています。

2 点目は、岸壁の水深ですが、今回 15m が計画されたということで、私はしごくもったもな事だと思っています。かねがねこういう場で申し上げておりますが、航路は幅さえあれば、まあ掘ればいいと言ったらあれですが、岸壁はなかなかそうはいきません。船型の大きさがどれぐらいになるかというのは、いろいろな推計の仕方がありますけれども、私の今までの経験では、大概推計より大きくなります。そういうことから言って、今回 15m の岸壁が計画に計上されたということは、大変結構なことだと思っています。2 点目の要望としては、速やかに整備されますことを要望しております。以上、2 点要望でございますので、特に御答弁は結構でございます。

委員

港湾計画の資料に市民のアンケート調査、企業のアンケート調査が、記載してあるのは、はじめてだと思っています。大変興味深く思いますし、この地域の方

たちが港に対してどのような意見、関心、要望をお持ちなのかが把握できる大変貴重な資料であると思います。

人の潤えるような空間づくりや国際物流拠点としての港湾計画のご説明がありましたけれど、香椎パークポートの緩衝緑地計画についてはどのように考えていらっしゃるのか、お話を伺えたらと思います。

港湾管理者

ここは既に埋め立て事業としては完成しております。既に一部では100周年を記念して作りました大規模な緑地公園が現在オープンしております。の中にはラクビー場であるとか、子供たちが遊べるような広場であるとか、市民の皆様方に使っていただけるようなスポーツ系の広場もつくっております。そういう状況の中で、既成市街地と港湾機能との間に緩衝帯を設けたいというのが、この緑地の用途でございます。

委員

水深15mの航路というのはかなり長いわけですが、土量バランスはうまくいくのでしょうか。

港湾管理者

土量バランスについては、現在計画しております中央ふ頭地区の埋め立て、あるいは須崎ふ頭の基部を埋め立てて、道路用地、あるいは都市機能用地等を整備する計画でございます。その中で土量処分をしていくということで、当然合わせております。

分科会長より答申案について諮られ、「適当である。」と答申することが了承された。

徳島小松島港

港湾管理者より挨拶があり、事務局から港湾計画の説明が行われた。以下の質疑がなされた。

委員

コンテナ埠頭というのは、先ほど写真に載っておりましたが、これは沖洲外

地区ということで、現在もう完成して、利用しているわけですね。

港湾管理者

現在、暫定的にジブクレーン、それから、一般埠頭をコンテナ埠頭として使っております、韓国航路、釜山航路が週4便、就航いたしております。

四国地方整備局

あくまで暫定利用ということで進めておるものです。

委員

旧小松島港というのでしょうか、再開発とか交流拠点ゾーンということでゾーニングされていますけれども、フェリーがなくなりまして、今後どのように再開発をされるのか、お話を聞かせていただければと思います。

港湾管理者

徳島小松島港は、以前は「小松島港」と呼んでおりまして、もともとは小松島市のところが港の中心部でございまして、四国一帯から関西方面へ、旅客、物資等がこの港を使いながら出入りしておりました。もともと旅客船等の発着場でありました小松島港区の本港地区は、小松島市の中心部に近いところとございました。その旅客のターミナル機能が、このたびの本四架橋による航路再編でなくなってしまいましたものですから、小松島市の活性化という部分もあわせて、いろいろ検討しなくてはいけないということがございまして、平成11年度から、ワークショップという市民の自由な参加を得て、いろいろ意見を言っていてアイデアを出すという方式をとって、整備構想案、計画案を立てております。一部は、今回の港湾計画に取り込んでございます。

港湾管理者としましても、一般市民の近寄りやすい港といえますか、物流機能、旅客機能がなくなったところについては、市民利用ということを考えておりまして、今後とも一般市民の方々に参加していただいて、港湾の整備なり活用なりをやっていきたいと考えております。

委員

是非、市民の方たちの意見を組み込んだ形を、今後の計画にも盛り込んでいただければと思います。

もう一つは、ゾーニングの見直しというところで、大神子・小神子のところの風致地区、それから、弁天地区のところの海辺の景観を保全する区域、こ

の海岸周辺は大変良好な景観ですので、もう少し環境保全、環境創造という視点で港づくりを行っていただければと思います。

港湾管理者

市民参加ということで、これからも引き続き積極的に参加していただいて、港湾管理者としても対応していきたいと思っております。自然環境の保全ということでございますが、港湾の中に、都市部には珍しく自然の残った山とか海岸がございます。港湾計画は、特にその景観を阻害するような施設はつくらず、景観を保全していく地区ということで、ゾーニングを考えております。

委員

資料に生物への影響というところがございます。アセスメントしておられまして、例えばルイスハンミョウについては、生息環境の確保について十分検討していくこととする、と書かれているわけですが、具体的にはどうされるのですか。私もルイスハンミョウというのは見たことはありませんが、ハンミョウですから肉食の昆虫だと思っておりますが、その餌とか、生息する条件、環境というのがある意味で限られているのだらうと思うのですが。

港湾管理者

ルイスハンミョウと言いますのは、おっしゃるとおり肉食性の昆虫でございます。2cmぐらいの大きさの、ちょっと地味な色合いの昆虫です。

沖洲外地区とか、吉野川河口の砂州とか、今切川の河口部、それから勝浦川の河口部等に生息しております。日本の中でも生息数の多い地域でございます。特に沖洲海岸につきましては、沖洲外地区の沖合に1期計画ができたものですから、背後の波当たりが弱くなりまして、かなり増加いたしました。

今回、既定の計画内容ですけれども、ここの2期計画を事業実施しようとしておりまして、そのときに沖洲の環境をどういうふうにしていくか、代替措置をどうしていくかということを検討しております。つまり、新たに整備する部分に、生息場所を確保するために、現在生息している環境の砂をそのまま持って行き、静穏度を同じような形に保ち、海浜の勾配を今と同じような形にし、海浜の植生も同じようなものを移植するなどして、専門家の方々の意見も聞きながら、その生息環境を再現する人工海浜をつくって生息環境を整えるということを考えております。

委員

モニタリングをその後十分にさせていただいて、皆さんがお考えになったようになるかどうかということも検証していただきたいなと思います。

港湾管理者

事業実施のところでそうやっていきたいと思っております。

委員

今後、マリンレジャー等の普及に伴い、プレジャーボートが増えていくと思いますが、こういったものをきちんと管理していくためには係留施設を整備するということと、それに加えて、ユーザーから見た場合に使いやすい係留施設であるとか、適切な料金設定であるといったような、行政側から見た管理手法みたいなものもすごく影響してくると思います。単に施設整備だけではないその他の付加的な何かアイデアと言いますか、措置について今お考えになっているところがございましたら、お聞かせいただきたいと思っております。

港湾管理者

徳島小松島港の背後には、中小の河川がたくさんございます。施設整備につきましては、なかなか全部を一挙にということはできませんので、河川の管理上の問題もございますが、そのあたりと調整をとりながら、河川の静穏域を利用して、既存の施設を有効に使いたいと思っております。

その管理費や料金設定等につきましては、民間の施設もございますので、その辺の兼ね合いもまたございます。

簡易的な係留施設を暫定的に整備する手法をとりながら、現在、無秩序に、所有者がだれかわからない状況でございますので、その管理面として秩序立った管理、要するに所有者の特定とか、係留のやり方をきちんとしていくことを考えております。それから、他の物流貨物船なり、その他の船舶等の競合がございまして、そのあたりのルールを徹底していくことも必要と考えております。

いずれにしても、所有者が特定できない状況がございまして、これについては国の方でも法整備をいろいろお考えになっていただいて、港湾管理者がそういうものを収容しやすいような環境を整えていただいておりますので、それに沿ったような形で対応していきたいと思っております。

委員

この港の重要な役割として、原木の輸入と木材チップの輸入という2つがご

ざいますね。このうち数字として上がっております原木については、全体の中で5.8%を占めるとあります。この数字は、過去からどんな変わり方をしているのでしょうか。実はあまり変わってないのだとか、将来はこんなふうになっているとか、その辺をお聞かせいただけますか。それから木材チップについてもお聞かせ下さい。

港湾管理者

まず原木でございますが、徳島の方ではもともと、地場産業として製材業が盛んでございますが、徳島小松島港で取り扱っている原木につきましては、10年程度の期間で見ますと、取扱量が80万トン前後から50数万トン前後に減っております。全国的にも原木の需要は減っております。

しかしながら、北米船が満載で入るのに必要な水深12m以上の岸壁はございませんで、金磯地区に水深11mの岸壁が1バースあるだけでございます。従いまして、徳島小松島港に入ってくる船は、途中で他の港に寄って一部積み荷をおろして、喫水調整して入ってくるという状況であります。それから、1バースしかございませんので、チップ船と合わせて年間延べ100日隻くらいが船待ちをするような状況でございます。

ですから、それを嫌って、よその港で積み荷をおろして、それを徳島に運んでくるという状況も見られます。これが現状で15、6万トンございます。県内の需要量では、工場で扱うものは75万トンベースの製材等の需要量がございますので、計画上75万トンにしております。ですから、整備しますと、平成11年で53万トンという実績がございますが、これがすぐに70数万トンに回復すると見ております。これは企業のヒアリングでもそうなっております。

委員

それは逆にほかのところから、今までこれだけあったのに減っちゃったという文句が出る可能性はないのでしょうか。もうそれはそれなりに処理してきたわけですね。

港湾管理者

逆に、徳島小松島港から他の港に移ってしまったという部分があります。それから、大都市、特に大阪等ではどんどん原木、丸太の荷役は落ちてきておりますが、その落ち方と徳島小松島港の落ち方を比べますと、格段に残っているというような状況です。

委員

お答えは結構ですが、確かに全体としてはマーケットが変わってきていますので、原木の将来性も考えていかなければなりませんし、今回の改訂で、それを増強、強化するというこの意味をちょっと考えますとき、そんなことをちょっと心配しております。

それと絡んで、水の汚染とか、周辺に対する影響なども考慮に入っていると思うのですが、その辺もお聞かせいただければと思います。

港湾管理者

木材の荷役については、これまでは水面取りと言いまして、水に落として、それをいかに組んで水面貯木場に収容していたのですが、最近はこの港湾計画でもやっていますが、陸上取りに変わってきております。と言いますのは、太くて水面に浮かべやすい南洋材が少なくなりまして、径が小さくて水に浮かべづらい北米材とか北洋材に変わってきておりまして、陸上に束ねて山積みにして置くというのが一般的になってきているためです。そういう面で水質の汚染は、港湾利用上からも減ってきているのが現状でございます。徳島の場合は雨量が多く、水質はかなりいい状態を保っております。

事務局

原木の話がございましたけれども、全国的な傾向を見ますと、若干減少気味ではありますが、急激な減少ということではありまして、いまだに原木の取り扱いはあるという状況になっております。

原木としては、米材とか、北洋材とか、南洋材とか、いろんな種類がございますが、南洋材につきましては、割と製材されたり、合板になって入ってきたりという傾向がだんだん強くなってきているのではないかと見ております。

米材についても、半分ぐらいは製材で入ってくる状況がございます。

日本各地域にこういった製材を地場産業とするところがかなり残っておりまして、例えば呉とか、そういったところは依然として原木の輸入が若干増えております。全体で見ると、少し減少気味というところですが、量としては将来とも、現状が大体維持されていくのではないかとこの状況でございます。

委員

私が質問したのは、マーケットが少なくとも増えることがない中で、この港の水深が浅いので他の港へ行っちゃっているけど、ここを深くすれば戻ってくるというそんな単純ではないのではないかと。つまり、ある地区へ行ってし

まっているということは、ある地区でもうそれだけの量を処理できるようなシステムがあるわけですから、深くしたからと言って、そう簡単に戻ってくるのかなという大変素朴な疑問があって質問した次第です。

四国地方整備局

施設をつくって誘致するというよりは、製材を業とする産業が非常に集積している徳島小松島港に、利用材が南洋材から北米材に変わってきている中で、北洋から確実に原木を持ってきたいということで、今回、こういった計画を立てているところでございます。

委員

わかりますが、ほかの地区にも、もうそういう仕組みができていないのかと思われまして、マーケットが縮小する中でパイの取り合いになってしまって、果たして戻ってくるのかな、と言う点を伺いたかったわけです。ここに製材を業とする産業があることはよく存じております。

あと、チップにつきましては大きく変わることはないですか。特に水の事情などがどんどん厳しくなっていますが、製紙工場が従来と比べてどういふふうに変わっていくのか、という点と大きく関係していると思っておりますがいかがでしょうか。

港湾管理者

チップにつきましては、王子製紙の富岡工場が小松島市から少し南に位置する阿南市にございまして、工場の現有設備でチップを使っております。国内産のチップと外国産のチップを併用して使っておりますが、コストの関係から、外国産に切り替わってきております。今回、全部を外国産に切り替えたいということで、王子製紙の需要量の132万トン強を港湾計画に位置付けております。

那賀川に工場が立地して、その水を使っておりますが、御指摘がございましたように、水の関係がございまして、近年、何年かに1回起きております湯水時には、工場の操業カットも時々ございました。湯水の解消がないと工場増設はなかなか難しいかと思っておりますが、今回の計画量は現有設備での扱い量でございまして、新增設等を考えたものではありませんし、工場側では節水ということで設備の内容を新しくしております。

分科会長より答申案について諮られ、
「適当である。」と答申することが了承された。

衣浦港

港湾管理者より挨拶があり、事務局から港湾計画の説明が行われた。
以下の質疑がなされた。

委員

人が港に親しむ空間づくりということで、パブリックアクセスの充実ということが掲げられ、緑のネットワークの形成ということで、遊休地を緑に転換していこうというのは大変すばらしい試みだと思います。この港は対岸が1 km以内で対岸同士が視認しやすいので、その風景が美しい景観に変われば、港に親しみがわき、また港の活動の姿が地元の経済性を認識する試みになると思います。

また、市街地からのアクセスが取りにくいように思われますので、是非、今後は考慮して、推進していただきたいと思いました。

分科会長

ありがとうございました。港湾管理者の方でも、そのようなことを念頭に置きながら、進めていただきたいと思います。

分科会長より答申案について諮られ、
「適当である。」と答申することが了承された。

田子の浦港

港湾管理者より挨拶があり、事務局から港湾計画の説明が行われた。
以下の質疑がなされた。

委員

清水港と田子の浦港との取扱量、機能分担の関係ですが、これによって、年間約5億の経済効果があるということですが、取扱量を100万トンから70万トンに減らすことになる清水港の方にもメリットが生じていると考えてよいのか、それとも、これは田子の浦港の立場からこういう計算があって、清水港がこれに対してどういう考え方を持つかということは前提に入っていないのか、そこをちょっとお聞かせいただきたいと思います。

中部地方整備局

清水港と田子の浦港について、貨物の取り扱いの分担を変えていることについて、この結果、清水港についてもメリットがあるのかという御質問だったと思いますけれども、現在、清水港についても同じようにチップを扱っているわけですが、やはりチップヤードの不足等々ございまして、そういう点から、清水港のチップの荷役の効率化という点でも効果が出てまいります。

一方で、それ以上に、横持ちによる不要な物流コストの縮減、船舶の大型化による輸入コストの縮減等のメリットが非常に大きいものですから、田子の浦港についてもこの点のメリットがあって、田子の浦背後圏の製紙業の輸出競争力に大変大きな貢献をするものと期待しておるところでございます。

委員

ありがとうございます。今の御説明はわかりましたけど、私の申し上げたかったことは、全体としてこういう経済効果が出てくることは考えられても、それぞれにメリットがない場合には、そういうことがそのとおり実現するとは限りませんから、効果が十分大きいからということだけでは、多分ほかの相手もやはり競争で頑張るでしょうし、その辺のところがいいろいろ取り扱われているのだろうかということです。

中部地方整備局

まことに失礼しました。清水港との分担については、清水港にはチップの中でも、特にユーカリチップと言われている種類のチップを、基本的には残すという考え方でおります。その結果として、清水港においてもチップの取り扱いが、言ってみれば品質を限定することによる効率化が図られるということで、メリットがあると考えております。

委員

田子の浦港といいますと、以前にヘドロでかなり有名だったと思うのですが、それは最近どうなっているか、簡単に御説明していただきたいというのが1点。それから、水深を9mから12mに増深することによって背後に津波等の影響があるのじゃないかという感じがするのですが、その辺いかがでしょうか。

港湾管理者

1点目の現在の公害の状況でございますが、現在も県、国の方において定期

的にダイオキシン等の調査をこの海域で行っております。その結果では、大体許容値内におさまっております。現在、他の港と比べて水質汚染が特にひどいということはないと理解しております。

それから、中央地区の岸壁を増深することによって、津波等が大きくなるのではないかと御指摘でございますが、基本的には港口部がここは大変絞られているところでございまして、港内に12mの岸壁ができれば、津波等が大きくなるということはないというふうに考えております。また、港口部に防波堤を延伸する計画になってございまして、この防波堤ができることによりまして、非常時においても港内の静穏度は保たれると考えております。

分科会長より答申案について諮られ、
「適当である。」と答申することが了承された。

那覇港

事務局から港湾計画の説明が行われた。
以下の質疑がなされた。

委員

この道路はどのような構造になっているのでしょうか。

事務局

構造につきましては、空港の方からトンネルで参りまして、それから、東側の方に上がって参りましたら今度は高架になります。そのまま高架で海岸線に沿って行って、既存道路の方につながるという予定でございます。

委員

高架の高さというのは、まだこれからですか。

事務局

計画はほぼできてございまして、御心配になられているのは、人工海浜の背後を通過しているということかと思いますが、むしろ高架ができることにより、背後と海岸との連絡がよくなるということと、沖縄ですので、陰をつくってくれる効果もあるかと思っております。海浜についての影響は特にないかと思っておりますの

で、高架の計画をしているということでございます。

委員

そういった環境問題の対応はぜひお願いしたいところでございますが、道路から港が見える、ある一つの眺望地点として道路の上からの視点場ができると思います。ぜひ港を見られる視点場としての道路づくりをお願いできればと思います。

事務局

実施に当たりまして、できる限り考慮していきたいと思っております。

分科会長より答申案について諮られ、
「適当である。」と答申することが了承された。

(7)平成13年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について

平成13年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について
事務局から説明が行われた。

質疑応答はなし。

分科会長より答申案について諮られ、
「適当である。」と答申することが了承された。