

平成21年7月2日（木）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）10階共用会議室B

## 交通政策審議会第35回港湾分科会議事録

交通政策審議会港湾分科会

## 交通政策審議会第35回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成21年7月2日(木)  
開会 13時00分 閉会 15時00分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎第3号館)10階共用会議室B
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
木村 琢麿	千葉大学大学院教授
黒田 勝彦	神戸市立工業高等専門学校校長
鹿野 久男	(財)国立公園協会理事長
福本 容子	毎日新聞社論説委員
丸山 和博	(社)日本経済団体連合会 運輸・流通委員会物流部会長
三浦 憲二	トヨタ自動車株式会社常務役員
森地 茂	政策研究大学院大学教授

4. 会議次第
- ① 港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 4
- ・ 網走港(改訂)
  - ・ 東京港(一部変更)
- ② 平成21年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について・・・・・・ 29

## 5. 議会経過

### 開 会

【総務課長】 それでは、皆様、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35回港湾分科会を開催いたします。

私、港湾局総務課長の鈴木でございます。議事に入るまでの進行を務めさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。お手元にお配りしております資料でございますが、議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、議事資料をお配りしております。

議事資料は、「議事①港湾計画」に関しまして、説明用の資料1と2、それから、「議事②特定港湾施設整備事業基本計画」に関しまして、同じく、資料3と参考資料と付した資料がございます。このほか、お手元には審議いただきます網走港、東京港の港湾計画につきまして、港湾管理者から提出された港湾計画書、港湾計画資料その1、その2の計6冊を置かせていただいております。お手元のないものがございましたら、お申しつけいただければと存じます。よろしゅうございましょうか。

それでは、まず最初に委員の改選につきましてご報告いたしたいと存じます。港湾分科会は、3月に委員の改選期を迎え、交通政策審議会の委員として分科会委員を務めていただいていたいらっしゃる方5名と審議会臨時委員として分科会委員を務めていただいている方7名、計12名の方にご就任いただきました。その後、空席となっております日本港運協会より審議会臨時委員をご推薦いただき、本日時点で計13名の委員の皆様より構成いただいております。

改選後初めての分科会でございますので、改めてご出席委員の皆様をお手元の委員名簿の名前順にご紹介させていただきます。このたび臨時委員から交通政策審議会委員にご就任され、引き続き港湾分科会の委員にご就任いただいた社団法人京都経済同友会常任幹事の上村多恵子様でございます。

【委員】 上村でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 千葉大学大学院教授の木村琢磨様でございます。

【委員】 木村です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 神戸市立工業高等専門学校校長の黒田勝彦様でございます。

【委員】 黒田でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 財団法人国立公園協会理事長の鹿野久男様でございます。

【委員】 鹿野でございます。よろしくどうぞ。

【総務課長】 このたび新たにご就任いただきました毎日新聞社論説委員の福本容子様でございます。

【委員】 よろしくよろしくお願いいたします。

【総務課長】 社団法人日本経済団体連合会運輸・流通委員会物流部会長の丸山和博様でございます。

【委員】 丸山でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 このたび新たにご就任いただきましたトヨタ自動車株式会社常務役員の三浦憲二様でございます。

【委員】 三浦です。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 それから、ご出席の連絡はいただいておりますが、少しおこなっているようでございますけれども、政策研究大学院大学教授の森地茂様も、きょう出席の予定に聞いております。

また、本日は欠席されておりますが、フリージャーナリストの木場弘子様、社団法人日本港運協会会長の久保昌三様が新たにご就任され、社団法人日本船主協会港湾物流専門委員会委員長の赤木聰之様、法政大学教授の黒川和美様、一橋大学大学院教授の山内弘隆様に引き続き委員にご就任していただいておりますので、今後ともよろしくお願いいたしますと存じます。

次に、分科会長選出についてご報告いたします。分科会長は交通政策審議会令第6条第3項によりまして、交通政策審議会委員の方の互選にてお願いすることとなっております。改選後の3月に5名の委員の方の互選の結果、今後も黒田先生に分科会長をお願いすることと決定しておりますので、ここで改めてご報告いたしたいと存じます。

それでは、議事に入ります前に、委員の出席などを確認いたします。本日は、今のところ現在、委員13名中7名のご出席をいただいております。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数である過半数に達しております。

それでは、本日予定しております議事に入ります。黒田分科会長、司会進行をお願いい

たします。

【分科会長】 それでは、委員各位のご推挙によりまして今期また分科会長を務めさせていただきますと思います。今後ともどうぞよろしくお願いいたしたいと思います。

それでは、議事に入ります前に、交通政策審議会令第6条第5項によりまして、分科会長が本分科会の会長代理を指名するという規定になってございます。前回に引き続きまして、交通工学分野の第一人者でいらっしゃいますし、また、社会基盤整備に関係する分野におきましても大変造詣の深い、まだお見えでないのですが森地先生にお願いしたいということで考えておりますので、ご承知おきよろしくお願いたしたいと思います。

それでは、本日の議事でございますが、お手元の議事次第に記載のとおり、本日は議事として港湾計画についての案件が2件ございます。それと平成21年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）についてご審議をお願いしたいということでございますので、よろしくお願いたしたいと思います。

それでは、早速、港湾計画の審議に移らせていただきたいと思います。まず、港湾計画の第1件でございますが、改訂の案件が網走港について1件、それから一部変更、東京港についての案件が1件ございます。

それでは、最初に網走港の港湾計画について事務局から資料のご説明をお願いいたしたいと思います。よろしくお願いたします。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官の加藤でございます。よろしくお願いたします。網走港の港湾計画についてご説明申し上げます。本日は関係者として北海道開発局の川合港湾計画課長、それから、港湾管理者である網走市の石川港湾課長にお越しいただいておりますのでご紹介させていただきます。

それでは、お手元の資料1に基づきましてご説明させていただきます。まず、表紙、網走港の航空写真をつけてございます。北海道北東部のオホーツク海に面した重要港湾、網走港の改訂計画についてのご説明です。今回の計画は平成10年に全体の見直しを行いました改訂計画から10年半ほど経まして、改めて港湾計画全体を見直して平成30年代前半を目標として改訂計画を定めるものでございます。

1ページ目をごらんくださいませ。網走港は農林水産業関係で北見市ですとか、網走市、こういった地域、北網地域の産業や生活を支える港湾になってございます。

網走港の主な利用状況といたしましては、こちら、北網地域の製材工場で加工する原木の輸入、それから、地元でとれます、てん菜、ビートを原料とした製糖工場の燃料として

の石炭の輸入、また、国内各地の製粉工場に向けて出荷されます道産小麦の出荷などで利用されているところでございます。このほか写真をつけてございますけれども、「飛鳥Ⅱ」ですとか、「にっぽん丸」、こういった大型の国内クルーズ船が年間数隻程度コンスタントに寄港しているような港になってございますし、また、1月下旬ぐらいから3月にかけて流氷観光砕氷船「おーろら」という船が網走港拠点に運航して流氷を皆さんにごらんいただいている、こんな利用のされ方がされている港でございます。

次の2ページをお願いいたします。網走の現況につきまして、現在の港湾計画図を用いまして、そこから吹き出しでご説明をつけてございます。図面の左側のほうからでございますけれども、一番左のほうを点線で囲っていますモヨロ地区、こちらにつきましては前回、昭和63年の改訂計画で位置づけられた計画でございまして、プレジャーボートの集約ですとか、ホテルの建設などでレクリエーションゾーンとして利用したり、地元の漁業関係の方にもご利用いただくというような計画になってございましたが、現在まで着工に至らず、今回の計画の中ではこの計画を削除してございます。

それから、左上のほうに吹き出しを書いてございますけれども、帽子岩と称するところにケーソンヤード、港湾工事で使いますケーソンをつくるドックがございまして。現在でも稼働中で、このエリア、地元の方の釣り場に、市街地からこちらにかけて使われているということでございます。

それから、図面の中ほどに赤丸で囲んでございますが、中央の港町地区でございまして。こちらが小麦の出荷ですとか、水産物、ロシアからカニを輸入したりという形で水産物の輸入などに利用されている岸壁でございまして。建設後40年ほどたつてございまして老朽化しているという課題があったり、また、逆に小麦を増産の中でサイロを増設したいというようなご要望が地元で出ているということでございます。

それから、その右のほうに移っていただきまして、赤丸でもう一つ囲んでいます新港地区です。こちらのほうが石炭ですとか、原木の輸入に利用されている施設でございまして、大型のクルーズ船もこちらのほうを利用しているという状況でございまして。今ご紹介しました港町地区、新港地区ともに港の静穏度が足りないということで、その静穏度、港の静けさを求められる要望も地元では出ているということでございます。

それから、右下のほうに最後囲っています、赤で斜線が引いてあるところ、ここでは従来の計画ですと砂糖の出荷ですとか、耐震強化岸壁の位置づけをしていた部分でございまして。この水域、漁業者の方にとって魅力的な場所ということで、こちらも着工に至らず、

まだ現状の水域のままに残っている形になってございます。

以上が今の網走港の概要でございます。

次の3ページに参りまして、今回、港湾計画を定めるに当たって計画書のほうでまとめて記載いただいています基本方針について簡略化してまとめさせてもらっています。右上のところの基本方針、物流、交流・環境、安全という3つの項目でつくっていただいています、1つ目の物流といたしましては、国内物流に関連する物流の需要に対応するために港町地区で物流機能の充実を図るということでございます。

2つ目は、親水空間ですとか、レクリエーション空間を確保していこうということ。それから、計画推進に当たっては網走川沿いの川筋地区、こういったところで環境にも十分配慮して事業を進めていきたいというのが基本方針になってございます。

3つ目に安全・安心ということで、大規模地震対策を進めていくことですか、ご紹介した港の静穏度を高めて船舶の航行ですとか、荷役作業の安全性を高めていこうというのが大きな基本方針になってございます。

次に4ページ目のほうに全体の港の、今回、計画するに当たってのゾーニングを示してございます。中央部分、オレンジで囲んでいますところが物流を基本に使っていくゾーンとして、その右側のピンク色で囲っているところは水産関係の方々に使っていただくゾーンとして、左側の青で囲んでございますところが交流拠点、緑地レクリエーションゾーンということで、賑わいある港町づくりに寄与していくところという形でゾーニングをして計画をしていただいております。

次の5ページ以降、3枚で計画の概要をご紹介しますけれども、まず、先ほどの図面の中央部分にあります港町地区のところですか。3ページでもご紹介しましたがけれども、内貿物流機能の充実の声が大きいということで、こちらのほうでは幾つかある要請、既存岸壁の老朽化の対応が必要である。それから、新港地区で計画しておりました砂糖などの出荷岸壁、耐震強化岸壁というのが、新港地区、右下のほうですけれども、計画したのが実行できていないということについて、改めてそこでそれを確保したいという声。それから、小麦増産に対応してサイロを増設したいという、そういった用地が欲しいという声、こういったものを1カ所にまとめてこたえていこうとするのがこの港町地区の計画になってございます。既存の5メートル50の岸壁の前に、海側に前出しをしまして7メートル50の岸壁、5メートル50の岸壁を計画して、そこでさまざまな要請にこたえていこうという内容になってございます。関連して海上を浚渫する泊地計画も手を加えてご

ざいます。

次に6ページのほうをごらんくださいませ。主に水域ですとか防波堤の計画について記載をさせていただいてございます。ご紹介いたしましたけれども、気象条件によっては港内の波が高くて、荷役中に荷役作業を中断するような事態も生じているということで、航行の安全性ですとか、荷役作業の安定性を確保するために防波堤を図面中央上のほうにございます北防波堤、右上のほうで、南防波堤の右上の方向です。それから、右中央にございます島防波堤の両端、それぞれ延長して港の中の静穏度を高めるような計画にしております。

また、これに伴いまして、船の入港します航路の法線を若干、図面でいきますと寝かせて航路を振って、それに関連して必要な航路を浚渫するような計画にしております。

説明、最後になりますけれども、7ページ目のところでそれ以外の主なものについてご紹介をさせていただきます。

こちらのほうにつきましては、港湾環境整備計画、緑地の計画を中心に記載させていただいています。網走川河畔のところで緑地の計画、あるいは中央の港町地区のところで地域のイベントですとか、それから耐震強化岸壁、港町地区の背後にある耐震強化岸壁のところの避難緑地というような形で使っていただく緑地、新港地区のほうにおいては緩衝緑地ですとか、旅客船が来訪されたときのお迎えをするときに使われるような形で使われる緑地、こういったものの緑地を計画いただくとともに、左上のほうに飛びますけれども、帽子岩、あのケーソンドックがあるところにつきましても緑地計画をして市民の方にも使っていただくような施設整備を進めていこう、こんな内容になってございます。

非常に雑駁なご説明ですけれども、以上で説明を終わらせていただきます。

続きまして、北海道開発局のほうから地方港湾審議会の概要について若干ご報告をいただきたいと思えます。

**【港北海道開発局湾計画課長】** 北海道開発局の川合でございます。網走市地方港湾審議会の審議の概要につきまして報告させていただきます。

去る5月21日に網走市において審議会が開催されまして、今回の改訂計画が審議されました。計画では、北網地域の海上輸送の拠点となる埠頭の再編強化を図り、地域の産業活動を支えるとともに交流拠点としての機能充実を図ることにより地域の活性化を図ること、それから、防波堤や耐震強化岸壁の早期整備などにより地域住民の安全・安心の確保に貢献するものであるということで、審議の結果、今回の改訂計画は原案のとおり

妥当であるということで承認されております。

なお、審議会での主な発言は、1点目といたしまして船舶航行についての安全面への取り組み体制について、2点目といたしまして事業の実施に当たっての水産資源に与える影響の検討について発言がございましたが、これらにつきましては、いずれも適切な回答がなされ、発言者の了解を得て審議회를終了しております。

以上、ご報告とさせていただきます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました網走港の港湾計画に関連しまして、ご意見、あるいはご質問がございましたら発言をお願いしたいと思います。ご質問、ご意見ございませんか。

どうぞ、委員、お願いします。

**【委員】** 私、計画の内容については全く異存ないのですが、せっかくの機会ですので一言ご要望申し上げたいと思うのですが、ここではオホーツク海の流氷観光というのが最近盛んになってきています。これは非常に喜ばしいことだと思うのですが、ただ、残念ながら、その流氷の価値がまだよく認識されていないと思っています。流氷が接岸してびっしり海を覆うところとして、実はここは世界の南限なのですね。これより南には無い。しかも、その流氷が運んでくるいろいろな栄養塩、それが海を豊かにしている。知床が世界遺産になったのも半分以上それが理由でございまして、それと陸がつながった生態系であるということで世界遺産になっているわけです。

ですから、そういうことを考えると、この流氷観光をぜひもっと盛んにしていただきたいし、さらに言えば、ただ景色が美しいと見るだけではなくて、そういうすごい生態系であること、世界で一番の価値あるものだというのをぜひ宣伝して、こういう観光というのでしょうか、そういうものを盛んにしていただきたいと思います。できれば乗り場などにそういう科学的な解説をわかりやすくしたもの、そういうものなどをサービスとして提供していただけたらと思っております。

以上です。

**【分科会長】** ありがとうございます。

地元の北海道開発局さんのほうも十分それをご承知だと思いますけれども、今後ともご考慮のほうよろしくをお願いします。

あとご質問、ご意見ございませんでしょうか。どうぞ。

【委員】 先ほどのご説明の中にもありましたが、平成10年ですか、前回の改訂案をおつくりになってから、実際に今お話をお伺いしていると実行されていないままに、10年後に取りやめになっている計画もあるようにお伺いしたのですが、今回の計画、いろいろ出てきていますが、緊急度だとか、優先順位だとかいうことについて、ある程度想定をしておかないと、今、計画されているものが全部、多分また10年後にできるということにはなっていないのではないかと思いますので、そこら辺の考え方についてご説明いただければと思います。

【港湾計画審査官】 緊急性につきましては、今回、新しい施設として計画してございます港町地区の岸壁になってございまして、こちらについては小麦の出荷をしたいという声もございまして、そちらのほうの対応をしていくことになると思います。

あと、防波堤の延長ですとか、計画には出てきませんが、老朽化している防波堤をまた改良していくという、その辺につきましてはかなり時間がかかるものですので、順番、順番に並行して進めていく形になろうかと思います。現状として利用されている方が静穏度を高めてほしいというご要望がありますので、一番声が高いところから防波堤の整備をするとともに、港町地区の老朽化対策も進めていく。大きな事業、2つとも、欲張りみたいな形になりますけれども、その2つに計画を絞り込んだという形になっていますので、そこに重点を置いて進めていくという形になろうかと思います。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。ありがとうございます。

【分科会長】 ほかにご質問、あるいはご意見ございませんか。

【委員】 お尋ねしたいのですけれども、先ほどありました流氷とかの観光とか、それは非常にいいことだと思いますし、この資料にありますように外国人の観光客が増えていて、おそらく雪のないところとか、氷のないところとかの人には珍しいと思うので、PRの仕方によっては、これはどんどんもっと成長する可能性のあるいいところだと思うのですが、そうであればなおさらという気がするのですが、民間の参加というか、民間の資金の活用というものについてはどうなっているのでしょうか。つまり、成長性がある利益が見込めるということであれば、公的な部分の関与というのは最初は呼び水的に必要だと思うのですけれども、かなり民ができる部分というのではないのでしょうか。その辺を伺えたらと思います。

【分科会長】 これは開発局さんのほうからお答えいただいたほうがいいですかね。

【北海道開発局計画課長】 ご質問、ありがとうございます。この網走では、流氷観光船、観光の中心になってございます。最近、若干、さっき委員からもありましたけれども、我々、非常に売り出しているのですが、流氷の期間が短いというのが難点でございますが、流氷観光、非常に伸びています。それで、「おーろら」船につきましては民間が施設運営をしてございます。それで、その「おーろら」の旅客船ターミナルというのを今年1月に、これは官民合わせて整備してございまして、今、これと合わせた全体のまちづくりを民間も合わせて背後の、ちょうど市街地の途中の川筋地区に旅客船のターミナルをつくったものですから、背後のまちづくりを今民間と合わせて地域の活性化につなげていこうという動きで、まちづくり検討委員会もつくりながら、今後の町の活性化に向けて動いているところでございます。

以上でございます。

【分科会長】 委員、今のご説明でよろしいでしょうか。

ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。なければ私のほうから1点だけ確認しておきたいのですが、東、北の防波堤の延長に伴って港湾区域の変更がなされますよね。これは今のいただいている資料の中では、全体の変更区域が全部書いていないのですが、これは左側のほうは区域の変更はもうやっておられないのですかね。計画書のほうを見たら書いてありますか。

【港湾計画審査官】 すみません、計画書の最後のところに袋がついていまして、この中に図面が入ってございます。これの中に港湾区域の全体図を示してございまして、この濃い水色で塗っているところが港湾区域になってございまして、右上のところだけ若干、赤点線で拡大したような形になってございます。ここの区域を拡大するということになってございます。分科会長ご質問の左側のほうについては特に変更する予定は持ってございません。

【分科会長】 この港湾区域の変更に伴って特に漁業者との調整とか、そういうことは、どういう経過になっていたのでしょうか。

【港湾計画審査官】 今回、計画を改訂するに当たって漁業者の方々のご相談はありますが、今回の計画をご承認、確定いたしました後に具体的に行政手続として港湾区域を拡大する手続に入っておりますので、今のところは具体的に拡大することについての漁業者との具体的調整には入っていないということだと思います。

【分科会長】 ああ、そうですか。はい。わかりました。

ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。もしないようでしたら、答申案文についてお諮りいたしたいと思います。

答申。網走港。「国土交通大臣に提出された網走港の港湾計画については適当である」という答申でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。ご異議がないようでございますので、答申案のとおりとさせていただきますと思います。

北海道開発局、網走市の皆さん、大変お疲れさまでした。ありがとうございました。

【北海道開発局計画課長】 ありがとうございます。

(関係者退室)

(関係者入室・着席)

【分科会長】 それでは、続きまして一部変更の案件といたしまして、東京港の港湾計画について再度事務局からご説明をお願いいたします。よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 引き続きご説明をさせていただきます。次は東京港の港湾計画の一部変更でございます。東京港に関しましては、関係者として関東地方整備局の港湾空港部長の北山、それから、港湾管理者の東京都のほうから飯尾技監にご出席をいただいております。

それでは、資料2に基づきましてご説明をさせていただきます。表紙の写真に赤丸をつけてございますけれども、こちらの部分の変更になってございます。東京港の計画につきましましては、平成18年に全体計画の見直しを行いまして、平成20年代後半を目標年次といたしました改訂計画について、その一部を変更するものでございます。

航空写真で赤丸をつけてございますけれども、左上のほうの大井コンテナふ頭、それから、その隣の青海コンテナふ頭、その下にございます中央防波堤外側地区のコンテナふ頭につきまして、水深を見直すことが1つ。それから、中ほどにございます中部地区の航路を横断します道路の計画を追加するというのが主な計画の内容になってございます。

1枚おめくりいただきまして1ページのご説明をさせていただきます。東京港の概要ですが、東京港は言うまでもなく、我が国の代表的な国際貿易港になってございまして、国内各地と首都圏を結ぶ拠点港となっております。平成16年にはスーパー中枢港湾ということで、横浜港とともに京浜港ということでスーパー中枢港湾に指定をしております。外国貿易についてはコンテナ化率が非常に高く94%がコンテナで輸出入されるという

特徴を持った港でございまして、平成19年は320万TEU、10年連続日本一のコンテナ取扱量となっている港になってございます。

次の2ページの図面で東京港の現況についてご説明をさせていただきたいと思えます。資料の左上のほうから順に、コメント欄の順番にご説明をさせていただきます。大井コンテナターミナルにつきましては、現在、水深15メートルの深さのコンテナ岸壁が7つ供用してございます。日本の船会社の方を中心に東京港のコンテナ貨物の約6割を扱っておりまして、コンテナ船の大きさとしては5,000個台、あるいは6,000個台の積載量のコンテナ船が就航しているところでございます。船会社のほうから8,000個積みクラスの入港も可能な16メートル岸壁がつかれないかというような要望もいただいているのが現状になってございます。また、内航船舶によるフィーダー機能の充実も求められているところでございます。

その下のほうに青海コンテナターミナル、図面でいきますと右のほうになりますが、青海のコンテナターミナル、こちらには15メートルの水深が3つの岸壁、それから、13メートルのコンテナターミナルが2つということで5つのコンテナターミナルが稼働しているところでございます。こちらのほうは外国船社の方を中心に東京港全体の3割を扱ってございまして、大井のほうと同じように増深化の要望が寄せられているところでございます。

それから、この図面の右上のほうに第二航路海底トンネルという見出しで文章を書いております。この中央防波堤地区につきましては、現在、アクセスとしてこの第二航路トンネルと、左下の城南島のほうにつながっています臨海トンネルの2本が今この島の道路アクセスとなっております。2本しかないこともあり、非常に慢性的な渋滞を引き起こしているところでございます。今回、一部変更にあたりまして貨物量、交通量の再確認をいたしましたところ、今、工事を進めています右上のほうに抜けます臨海道路Ⅱ期工事、これの橋の工事が進んだりしていても、相変わらずこの地区について許容交通量を上回るということが今回確認をされているということでございます。

それから、右下のほうに行きまして中央防波堤地区でございますけれども、こちらのほうには未供用のコンテナターミナル、現在、計画として15から16という水深の岸壁が3つ、それから、11メートル岸壁が1つ、計4つのうち2つの岸壁が工事中、今、整備をしているところとなっております。

それから、右下のところでは第一航路でございまして、ここが東京港の入り口にな

ってございますが、入港する船が、右側通行で入ってくるわけなのですが、行き合いを避けるために大回りをして非常に入りにくい港口になっているようなのが船の航跡から確認をされているところがございます。

以上、かいつまんでご説明しましたが、現況になってございます。

次に3ページ目のほうですが、コンテナ船の動向についてご紹介をさせていただこうと思っています。図面の順番でご説明していきますが、図面の1番で現在の竣工、建造されている船の竣工した年別に、あるいは大きさ、積載量の別にグラフをつくってございます。青系統で着色しているところが、8,000個積みがこの2003年から登場して、9,000個積み、1万個積み、どんどん大きな積載量のコンテナ船が就航して、今、8,000個クラスの積載量のコンテナ船ができ上がる船の半分以上を占めるような状況になってございます。

もう一方の状況として、左下のほうにパナマ運河の大型化の状況をつけてございますけれども、現在、パナマ運河、2014年の完成に向けて閘門の工事をしてございまして、それができ上がるとそれぞれ矢印で示してございますが、現状の船に比べてかなり大きなサイズの船が通行できるような状況になってございます。こういったところも状況として注目されて行っております。

一方、図-3の円グラフでございすけれども、東京港に寄港されている基幹航路の就航船がどんなふうになっているかというのをまとめてございます。5,000個台、5,000TEU台の積載量の船、6,000TEU台の積載量の船、こういった船が東京港寄港の大体3分の2ぐらいを占めるような状況になってございまして、これが東京港の今のターミナルを使えるほぼギリギリのサイズの船になってございます。

一方、今、就航されている船会社の保有されている船を右のほうに棒グラフで示してございますが、それぞれの会社を全部合算いたしますと1割ぐらいは、これを上回るサイズの船を持っていらっしゃるということで、こういった大型化が進んでいく中で現状の岸壁水深では船の運航計画の柔軟性に欠けるということで、冒頭のところでご説明しましたように、もう少し深いサイズの岸壁がつくれないかというご要請が出ていることかと思っております。

以上、概略ご説明いたしました経緯から、次の4ページ以降、3枚にまとめまして計画の内容を書いてございます。4ページのほうですが、まず左上のほうの大井コンテナターミナルのほうにつきましては、こういった状況から8,000TEUの投入計画にも対応で

きるように、現在、15メートルの岸壁を15メートルないし16メートルという深さの幅を持った形で7バースを計画する。それから、大井のほうは南側に合わせて国内フィーダー用に1つ既存の岸壁をコンテナとしても使えるような形で前出しをして改良して使えるような形にしていこうという内容になってございます。

また、右側、対岸側の青海コンテナターミナルにつきましても、2つの岸壁を同じく15から16のサイズに増深をするということで計画をして、関連した水域の浚渫を行うというのが内容になってございます。

それから、次に5ページでございませけれども、中央防波堤地区の現在工事中、あるいは未着手なところの岸壁でございませ。右のほうに中央防波堤外側コンテナターミナル、あるいは新海面コンテナターミナルと書いてございませ。こちらのほうにつきましましては、先ほどの大井・青海のこのクラスでは対応できないようなサイズの船が受けられるように、さらに1ランク上の深さの岸壁計画とすることといたしまして、まだ着工していません2つの岸壁については、現在の15から16という深さを16から16.5という形の深さに深い形で計画を見直すという内容になってございませ。

それから、左の下のほうに書いてございませが、水色のところに矢印を引いてございませけれども、これに関連しまして第一航路、この航路につきましても水深を現在の15から16という水深の計画になってございませが、岸壁に合わせて16から16.5という深さに見直そうというものでございませ。また、説明で若干触れましたが、港口のところがとても入りにくくなっているんで、間口を広げて入港しやすいような形に変えるということになってございませ。

1点、左下に破線で書いてございませが、現在、この第一航路の港湾区域の外側のところで、一部水深が16メートル50確保されていないところがございませ、ここにつきましましてはちょうど先ほど分科会長から網走でもご質問がありました、ああいった港湾区域を拡大して計画する点もございませけれども、今回、隣接県との境界の問題もございませ、今回のところは港湾区域の中だけの航路計画になってございませ。東京都から提出されました港湾計画のうち、水域施設、特にこの第一航路の機能につきましましては、これは十分確保するためには、今回の計画に加えて関係機関とも調整いただいて第一航路の沖側にまた航路の計画を定めていただくことが必要ではないかと考えているところでございませ。

それから、次の6ページ、最後のご説明のページでございませ。先ほどの2つの計画に

つきましては、今ある施設の規模のサイズの変更でございましたが、ここにつきましては道路の計画の追加になってございます。先ほど冒頭でご説明しましたように、現在、2つの道路が計画され、また、これから工事中の道路もございますけれども、まだこの中央防波堤地区を本格的に利用されていないような状況にございまして、これが本格的に利用されたときの交通量の推計などいたしましたところ、慢性的な渋滞が解消できない可能性があるということで、赤点線で囲んだところに道路計画として、もう1本道路を追加するという内容を計画の内容として加えてございます。

以上、駆け足になりましたけれども、ご説明を終わらせてもらいます。よろしく願いいたします。

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました東京港の港湾計画、一部変更に関連しましてご質問とご意見を賜りたいと思います。よろしく申し上げます。

**【委員】** 東京港の一部変更というよりも、ほんとうに大きな計画の変更だと思います。基本的にはコンテナ船の大型化に対応するために東京港を大幅に大水深化することに対してはいいと思うのですが、まず、東京都のこれからの港に対する将来構想、これだけ大きな、大幅にいろいろな形で計画変更されるに当たっての大構想というか、将来的にどういうふうに東京都として港というものを考えているのかという構想をまずお聞きしたいと思います。

それから、2番目に航路の安全性の確保。一部幅を増やしたりだとか、変更されて大水深化してというような計画も出ておりますけれども、東京港はあまり幅が広くないわけですから、これからますますコンテナ船が行き交うわけですし、航路の安全性確保に対してはどんなふう工夫する、あるいは考え方を持っていらっしゃるのかということをお聞きしたいと思います。

それからもう一つ、最後に、後のほうの「東京港の道路ネットワーク及びふ頭の現状」というところの資料の中でも少しありますが、今回、道路の新しい計画が出ているわけですが、東京都のほかの、いわゆる道路との結節点でありますとか、高規格道路との結節点について、東京都の大きな道路ネットワークの中で、この新しい道路がほんとうにスムーズに機能するのかどうかということも含めてお聞かせいただければと思います。道路ネットワーク全体との関連性をお聞きしたいと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

今、3点ご質問をいただきましたので、先ず、これは加藤港湾計画審査官からお答え願います。

【港湾計画審査官】 私のほうからご説明させていただいて、足りない部分をまた都のほうから補足いただければと思います。

最初の将来構想については、東京都のほうに対するご質問かと思えますけれども、私がしゃべるのはあれですけれども、今回の計画に先立ちまして東京都のほうでは経営戦略検討部会で将来の東京都の計画、経営戦略についてご検討いただいた中から、一部分ハードの部分で対応できるところについて、今回、計画の中に盛り込んでいただいていると聞いてございます。

それから、2番目の船舶が大型化していることに関しまして、狭い水域の中で安全性が確保できるかということにつきましては、計画を策定するに先立ちまして海事関係者の方の航行安全委員会という、海事関係の方々の委員会の中でご議論いただきまして、操船シミュレーションなども駆使してご検討いただいた結果、こういった計画であれば安全性を確保できるのではないかとということをご了解いただき、本日、こういった形で挙がってきたと伺ってございます。

あと、道路ネットワークにつきましては、今回、9ページにも現状の道路、基本的に高速道路というよりも下の道をベースに、無料の道路のところをベースに図面を書かせていただいておりますけれども、青で臨港道路とか、それから、緑色で首都高——すみません、9ページの左側に道路ネットワークの図面をつけてございますけれども、現在、先ほどもご紹介しましたけれども、この中央防波堤から青海縦貫線という左上のほうに伸びている道路、それから、オレンジ色でやや見にくくなっているかもしれませんが、臨海トンネル、この2本が供用してございまして、東京港、臨海大橋、右側のほうに現在、橋をかける工事をしてございます。

こういった道路からそれぞれ現在の国道357号線方面に向けて接続してネットワークを形成しているという形になってございますけれども、この左、青海縦貫線のほうの容量ができ上がっても十分確保できないということで、今回、南北線を計画しているという内容になってございます。

足りないところは、すみませんけれども、東京都のほうからご説明いただければと思います。

【東京都開発局技監】 それでは、東京都からご説明をさせていただきます。

1つ、大構想ということで、昨年の7月に、これは東京都の港湾審議会のほうから今後の港湾戦略ということで答申をいただいております、基本的にそれに沿っていくと考えてございます。取り巻く状況の大きなものといまして、やはり日本の港湾が相対的な地位を低下していく、あるいは先ほど説明がありましたが、非常に船が大型化する中で寄港する港が非常に選別をされていくという、このような状況の中で、やはり東京港のみならず東京、川崎、横浜も含めてですけれども、首都圏の経済や生活を支える港湾としてしっかりその機能を支えていく必要がある。そのための世界的なものを見た戦略を立てていく必要があるのだと、そういうようなことを基本的な考え方にしております。

具体的に言いますと、例えば今回の計画に当たりまして、荷主の方からもいろいろヒアリング等してございますけれども、やはり東京周辺といいますか、首都圏の産業を支えておられる非常に精密な機械等がございます、そういうのが世界的なジャスト・イン・タイムだとか、サプライチェーン・マネジメントの中がございますので、そういう方たちからはどうしても欧州や北米への直行航路を維持してほしいという大きな声が寄せられておりますので、そのような航路をぜひともきちんと維持していくことに主眼を置いた戦略を立てていきたいと思っております。

それと同時に、当然、港湾というのは海と陸との、いわゆる物流の結節に当たりますので、背後地への円滑な流通を確保しなければいけないということで、交通網のネットワークというのをきちんとしていくというふうに考えてございます。

それで、先ほど交通のほう、他の交通との関係で少し補足させていただきますと、9ページの先ほど見ていただきました図面を見ていただきたいのですが、東京港だけではなく、横浜、川崎も同じような構造になってございますけれども、いわゆる臨港地区、江東地区の道路のネットワークがここの国道の357号線、ここは100メートル道路でございまして、ここの大きな幹線のところに一度出まして、ここの道路でいろいろな方向に分散をいたしまして、それが大きな広域の道路のネットワークに分散をしていくという、そういうような交通の体系になってございます。

この中で、もちろんこの357の江東部分につきましては臨港道路等で今、南北線のほうを提案させていただいておりますけれども、こちらのネットワークをきちんとしていくということは必要になりますけれども、この江東部の道路のネットワークは、この357号線にぶつかりますと、これがどうしてもボトルネックになる可能性がございますので、

例えば今つくっております臨海道路が、この357号線にぶつかります交差点などにつきましては、国道側と協調いたしまして、ここの立体交差事業を進めるというようなことをやっております。あるいは交差点部につきましては、交差点の改良をするなどしてスムーズな、円滑な交通に努めているところでございます。

さらに、357号線につきましては、これはこの図面、ちょっとわかりにくいですが、これも国道の工事になりますけれども、国道のほうに要求をお願いしまして、357号線、首都高は全通しているのですけれども、一般の道路が通っていないところがございます。こういうところについてもぜひ整備をお願いしたいということで、東京港トンネルなどについては着工に向かって進んでいるというような、そういう状況になっております。さらに広域の交通についても港湾の側からも道路の整備について、いろいろ国等にもお願いをしていきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

委員、よろしいでしょうか。

**【委員】** 東京都の港のみならず道路、それから、空港も含むほんとうに大きな構想について非常に東京に集中しているなという感じはいたしますけれども、それはさておきまして、ぜひ港のこういった工事も現実動きながらの、現実稼働しながらの工事になると思いますので、ぜひ安全性その他注意しながらスムーズにやっていただくということをお願いいたします。

以上です。

**【分科会長】** よろしく申し上げます。

ほかの委員でご質問、ご意見ございませんでしょうか。どうぞ。

**【委員】** 素人なものですから、ご説明の内容が理解できていない部分がございます、ご説明をいただきたいという質問が1つとお願いが1つございます。

まず、質問のほうですが、例えば4ページで水深15メートルのバースを15から16に今回変えるという記述が左と右に両方ございます。15から16ですと、どこかが15で、深くすることにほんとうになるのか。これの有用性というのが、私、よく理解できていないので、どうして16メートル以上という目標にしないのかということについて少し教えていただきたいのですが、それが質問です。

それからもう一つはお願いでございます。これは国交省のほうへのお願いですが、5ペ

ージの下のほうの記述で、水深16.5メートルが一部確保されていない。間違っているかもしれませんが、私の理解では千葉県との港の境界の認識がまだできていないというふうにお伺いしていたと思っているのですが、スーパー中樞港湾は我々実業界としても大変期待をしている案件で、今回、横浜と東京ということで一括りというふうな動きになって、とりあえずスタートできたことは大変喜ばしいことだと思っていますし、今回、計画の全体の思想については、先ほど東京都のほうからもご説明いただいたように、ジャパン・パッシングがこれ以上進まないようにぜひ前向きに進めていただきたいというつもりでおりますが、それと同時にやはり東京港という意味で千葉を含めた全体の開発計画みたいなことを国主導で進めるような体制をぜひつくっていただいて、一部分、16.5メートルが確保できていない航路というのは多分ほとんど意味がないのではないかと素人考えでも思うのですけれども、全体像をつくり上げる努力をお願いしたいと思います。

以上です。

**【分科会長】**      ありがとうございます。

では、審査官のほうから。

**【港湾計画審査官】**      まず、最初のご質問にお答えさせていただきます。16メートルからにしないか、もっと深くできないかということだと思いののですけれども、今、ご質問のあった4ページでお話ししますと、右下のところに海底のトンネルが通ってございまして、少し物理的な話なのですけれども、この臨海トンネルという中央防波堤地区から城南島のほうに渡っているトンネルの構造がこれ以上、16メートルより深くしてしまうとトンネル自体作りかえなければいけない、手を加えなければいけないということになりますので、そのトンネルの構造が制約になって、これより奥のところについては16メートルまでを上限にして計画をさせていただきます。

それから、幅を持っていることにつきましては、15メートルのまま使っていくこともあり得るし、さらに16メートルに増深して使うという岸壁も出てくるということでございます。例えば大井のほうですと7つ岸壁がありますので、ただ、そう言っても16メートルを必要とする船がひっきりなしに来るわけではなくて、小さい船、中ぐらいの船、大きい船、いろいろな船がありますので、全部が全部最大クラスにする必要はないと思っていますので、船の利用状況を見て、あるいは施工方法なども考えて、この7つの中から必要な規模、大型の岸壁もつくっていくという意味でこういった幅を持った計画にさせていただきます。

【委員】　　ということは、左の7バース、右の3バースのうちの幾つかを16メートルにするという意味で、全部を15から16メートルにするということではないわけですね。

【港湾計画審査官】　　はい。今のところは、今の計画立案段階の思いとしては、全部が全部にはならないとは思ってございます。

【委員】　　ああ、そうですか。はい。わかりました。

【計画課長】　　計画課長の高橋です。

2つ目の質問で、東京湾全体をにらんだ計画を国主導できちんとやっていくべきではないかという点については、国としてもきちんとそこはサポートしていきたいと考えております。といいますのが、今、京浜港ということで東京、川崎、横浜の3港の連携ということで、今、港湾管理者が主体になって進めてられますが、そういったものをやはり東京湾全体、千葉も含めてそれはやっていくべきであるというふうには認識をしております。

そういった中で、今、3港の中で話が進んでおりますが、その点に含めてもやはり国もきちんとどういうふう支援をしていけるのか、そのあたりの内容もきちんと港湾管理者等の間で話をしながら進めていくべきだと考えております。特に今回、こういうふうにご指摘がありました一部水深がない港湾区域の外の部分についても、どういうやり方があるのか、その点については、いろいろと検討をしていくべきかと思っております。

【分科会長】　　委員、よろしいでしょうか。

【委員】　　はい。ありがとうございました。

【分科会長】　　ほかに。それでは、先生、お願いします。

【委員】　　この地方公共団体が作成した港湾計画を国がチェックするというのに当たっては、港湾法上の基本方針との整合性をチェックするということが重要な柱になっていると思うのですが、おそらく基本方針と矛盾するということは実際ないとは思いますが、今回の東京港の計画変更にあたって、基本方針と何か抵触するような可能性がある箇所があったのかどうか。あるいはむしろ昨年基本方針の変更がまさに意図したものがこの姿なのだという言い方ができるのか。その辺について一言コメントをいただければありがたいという感じがしますし、議事をちょっと逆転させて恐縮ですが、網走港についてもその辺の整合性について一言メンションいただくとありがたいというところで、非常に雑駁な質問ですので一言ずつで結構でございます。

【分科会長】　　それでは、事務局から。

【港湾計画審査官】　　東京港につきましては、国際競争力を増していく意味でもござい

ますし、基本方針と適合しないところは特にないと思っております。網走のほうにつきまして、地域に根差した港の整備ということになってございまして、こちらのほうについても港を通じた地域づくりとか、そういった観点で基本方針と合致していると思っております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにご質問、ご意見ございませんか。では、先生、いかがでしょうか。

【委員】 3つほどあるのですが、1つ目は、ここの新しいバースの使う人、使い方ですが、大井のほうから専用貸し付けしているのが移るとするのは、そういうことが考えられるのかどうかというのが1点目です。

それから、2点目は5ページで港湾区域の外の水深の話がメンションしてあるのですが、これは多分、国がやるのかなと思うのですけれども、それはそういうことでこれと合って国がちゃんとおやりになるという、そういうことを前提にこういう資料をお書きになっているのかなというのが2点目でございます。

それから、3点目は、ちょっと情緒的な話なのですが、私の記憶では90年代、15メートルバースをつくろうというときに多くの人たちが、そんなものは必要ない、こういう論調がたくさんあったのを覚えております。それから、90年代の終わりごろ、横浜で16メートルバースをつくろうというときに、大手の船会社の社長さんがこの場に来られて、絶対にそんなものは要らない、無駄な投資だとおっしゃったのも覚えております。その人がつくってくれと言っているというのは大変驚きなのですが、別に嫌みを言えということではないのですが、そういう歴史をちゃんと出すときには、この人たちはこういうことを言っていた。しかしながら、結果はこうだったというのを明示的に残していったほうがいいのではないか。責めるという意味ではなくて、みんなが、当然、我々だって間違えることはあるのですが、歴史的な判断をミスする、そういうことをいつまでたっても繰り返すのは大変ばかっているのだらうと思うのです。

それから、同じように東京港の前回の計画のとき、私も若干お手伝いさせていただいたのですが、極めて堅実な、あるいはちょっとやり過ぎだと思っぐらいの需要予測をやっているにもかかわらず、それが多過ぎるとい人がたくさんいたんです。それから何年もたたないのに、もうその値をオーバーしてしまっって変えなければいけない、こういうことが起こっているんです。もちろん、その過大投資も間違いですが、同じように過小投資も間違いなので、ぜひそういうのをきちっと記録に残し、嫌みではなく、人間というのはこう

いうことを間違えたいという話を書いていただくことが必要だと思います。

それから、船会社に関しては、僕は非常に罪が重いと思っているのですが、数年のことが見通せないのか。しかも、トップの人が。こういうことについてはきちっと要望が来たら、あなたのところの社長はこういうことを言っていましたよね、それについては社内のどういうふうな整理をされて、今回言ってこられたのかということ伺うべきだ、私はそういうふうな思います。大学人ですから、学生の教育みたいなことを言って恐縮ですが。

**【分科会長】** ありがとうございます。

幾つか審議会のあり方に関しても、あるいは港湾行政についても重要なポイントをご指摘いただいたのですが、これにつきまして事務局のほうから説明ございますでしょうか。

**【港湾計画審査官】** 3点、いただきましてありがとうございました。1点目の中央防波堤外側地区の利用者については、今、スーパー中枢港湾政策も進めてございますので、政策に乗ったような主体が使われることも念頭に置きながらご検討いただいていると聞いてございます。

それから、2点目の航路のところにつきましては、どういった事業主体が実施するのかというのは、また別途あると思うのですが、基本的には港湾法の世界、枠組みの中で事業をしていこうと思いますと何らかの形で港湾計画の中で位置づけていただくのがまず原則になっていこうかと思っています。それができない場合、ほかに港湾法の中でも施設認定とかいろいろな手段がございますけれども、まずは外のところについて何らかの計画をつくっていただくという取り組みをしていただくことが最初の取り組みとしてあるのではないかなと思っていますところでございます。

3点目のところにつきましては、先生、ご紹介いただきましたようなところについてもまた今後の整理については十分、そういった反省のところも反映させてやっていきたいと思っています。貴重なご指摘、ありがとうございました。

**【分科会長】** どうぞ。

**【委員】** よくわかっていないのですが、港湾区域内の計画ではないんですか。このここで自治体がつくる計画というのは。

**【計画課長】** 計画課長ですが、今、この浅瀬と言っているのは、ちょうどこの第一航路から、東京港の港湾区域を出た外のところにあります。今回、ここで言っています港湾計画というのは港湾区域の中になりますので、この計画の対象からは外れているところになります。したがって、今回、この中ではこういうような形で記載をしておりますが、

ただ、これはやはり東京港の使い方に大きな影響を与えることとなりますので、この部分の浅瀬をどうするかというのは、例えば港湾事業で国がやるのか、それとも東京都が港湾を拡張してやるのか、この区域を拡張するか、またはほかの事業でやるのか、そのあたりがまだ決まっていない状況になっています。

いずれにしても、ここの浅瀬を解決しないと、この航路の水深が確保できないということとなりますので、今回のこの答申の中の附帯条件として、何らかのやはり航路の計画を立てて、それと同時に今回の計画を、港湾計画のほうを実施していただく、こういうことで今考えているものです。

【委員】 それで私が申し上げたのですが、もともと港湾区域内の計画を自治体がつくる、そうではないところは、私の認識では国の責任。したがって、国はこれにあわせてちゃんとやります、そのほうが素直な気がするのですが、そうではないんですか。何でそうではないんですか。

【計画課長】 国のほうで、その航路ということになりますと通常は開発保全航路というので国が100%、管理、保全している部分がありますが、そういったものでしますと、実際には政令で指定をして、ここに開設をすとか、何らかの手を打つこととなりますが、まだ実際にそこをどのようなやり方とするのか、例えば国が実際にするのか、東京都がまたは別の事業主体がこうするのか、実はそこはまだ決まっていない状況になっています。

【委員】 それは国が決めることではないんですか。

【計画課長】 そこは国と、あとは東京都、それから関連する自治体と決めていくこととなりますので、そこは今この航路をどうするかというのを新たに計画をつくって、その上で対策をとるということにしているものです。その中で実際に結論として国がやるのか、それともほかの方がやるのか、そこは決めていくこととなります。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 では、今の補足説明を。

【港湾局長】 今、航路の話、計画課長からしてもらったのですけれども、3点目の船舶の大型化の話ですけれども、まさに先生がおっしゃったような話だと思うんですね。きょうは審議会のメンバーにも入って、船主協会の方も入っておられますけれども、大型船の世界の趨勢と必ずしも先生がおっしゃった方々の認識がかなりずれていたというのはそのとおりだと思いますし、これは私たちの責任もあると思いますので、それは私たちも含

めて改めてテイクノートだけではなくて、しかるべき、きちっと議論させてもらうというのは必要だと思っています。

**【分科会長】** それに関連して確認だけしておきたいのですが、この審議会の議事録、これは永久保存されるものなんですか。あるいは何年かたつと破棄されるんですか。先生がおっしゃったような昔の議論というのはずっと何かの形で残っているんですか。

**【技術参事官】** 公的には永久保存ということはないと思いますが、何年間か保存されておりますけれども、ですから、審議会の議事録ということもさることながら、あわせて別の重要な政策についての関係者の事実認識といえますか、どういう意見があり、どういうことがあったかということは別途しっかり保存できるようにしたいと思っております。

**【分科会長】** はい。ぜひともお願いいたしたいと思っております。

どうぞ。

**【委員】** 初めて出させていただきますので門外漢な質問をするかもしれませんが、今回、東京のこの一部変更、前の案を何らかの形で一部変更されて、変更される案が水深のところだという理解をしているのですけれども、その必要性を説得している紙が3ページ1枚だけの一般論で、あとは何をやるということを4ページ以降説明されているのですが、ほんとうに誰が困っているのか、どのくらい困っているのか。

それから、船会社に、先ほど先生からもありましたけれども、大体、船って3年先まで計画していますので、各船会社が3年後にどういう体制になるのか、それに対して現在、東京に入りたいんだけど、水深がなくて入れない船がどれだけあるのか。そのためにどういう荷主さんの苦労があるのか、その辺の具体的な事実を出していただかない限り、この一般論だけでほんとうに、あとは具体的に何をやりますと書いてあるだけで、ほんとうのニーズというのがわからないような気がするのですが、その辺の具体的な情報というのは存在するのでしょうか。

**【分科会長】** これは北山港湾空港部長に答えていただいたほうがいいんですか。

**【港湾計画審査官】** いや、事務局から。

**【分科会長】** ああ、事務局のほうからですか。

**【港湾計画審査官】** 私のほうから答えさせていただきます。今回、増深計画するに当たって、東京都のほうに4つの船会社さんから増深してほしいという要望書が出ているということになっています。内容的には、1つの会社は、今、入っている船よりも大きな船

を航路ネットワークの中に投入したいのだけれども、今のままでは東京港にその船を寄港させることができないので、大型のクラス、8,000TEU積みの船が寄港できるように岸壁の規模を大きくしてくれないかというようなご要望が最初に出ています。

ほかの3社につきましても、船の大きさとして10万トンクラスの船、水深で16メートルクラスの——企業名を出してよろしいですか。要望が出ているのは、日本郵船さん、川崎汽船さん、それから、青海のほうについては、使われているエバーグリーン、それから、韓進海運、この4社から要望書が東京都のほうに出ていると伺っています。

内容につきましては、先ほどご紹介したほかの会社についても、大体規模として10万トンクラスの積載量として8,000個なり、7,000個なりのクラスの船を寄せたいので、16メートル規模の岸壁をつくってほしいという内容になっていきます。

**【分科会長】** よろしいでしょうか。

ほかにご質問、ご意見ございませんか。では、委員、お願いします。

**【委員】** すみません、私もきょう初めてなので極めて基本的なことでも恐縮なのですが、発想というか、考え方としては、先ほどほかの委員の方から指摘がありました利用者側というか、そういう需要の見込みとか、そういったものに従ってこの東京湾全体のプランとして、この湾全体の国際競争力ということでまずプラン、大きなビジョン、計画があって、その中でそれぞれ東京港の役割とか、横浜の役割とか、千葉の役割とか、それぞれのピースが担っていく計画というのが同時につくられていくべきものだと思うのですが、先ほど委員のほうから出た、千葉も当然それに入っていきべきだというのは私も賛成で、そのとおりだと思いますし、注文的にはこの全体像を何とか示していただきたいというか、ばらばらにやっても、先ほどエアポケットみたいに、まだこれから決まっていなくて出てくるというのは非常に不思議な気がいたしますし、その辺のところはどうなっているのかというのをもっと知りたいかなと思います。

それで、このスーパー中枢国際港湾ですか、この計画というのはどこかに具体的にあって、その中で横浜については深さをこれくらいにこれからしていきます、それで東京、そういうリンケージしたものが既に動いているのでしょうか。

**【分科会長】** 事務局からご説明をお願いします。

**【港湾計画審査官】** 今回、一部変更ということで、事前に委員にご説明が足りなかったかと思いますが、全体、改訂計画をつくる際には例えば東京、横浜さんでよく整合性をとるような——すみません。まずは、先ほど先生からもご紹介があった基本方針

という形で、我々、国全体として港をどういう形にしていくかという大きな考え方を示させてもらっています。その中でコンテナの貨物などについては、湾別にどのぐらいの規模を扱っていくというのを示すようなこともさせていただいています。

また、その次の段階の湾別でいきますと、東京湾、あるいは関東界隈の港についてどういふ方針で進めていくのかというのは、また地方整備局単位であったりして考え方の方針をまとめているところです。そういったものに基づいて改訂計画のときには隣接する港湾との並びを見ながら、こういったところにご質問させていただいているのですが、本日の場合、一部変更という形だったものですから、全体のご説明が欠けていて、全体がよく見えなかったかと思しますので、そのところは申しわけございませんでした。

あと、スーパー中枢港湾についてのご質問がありましたが、これは日本の港湾の国際競争力を高めていこうということで、日本の輸送コストを3割削減するとかいう施策のもとに全国から、そのスーパー中枢港湾にノミネートされる港湾を——すみません。スーパー中枢港湾ということで公募いたしましたして、先ほども説明の中でご紹介しましたように、東京、横浜のセットで京浜港という形でノミネートいただいてスーパー中枢港に指定しているところです。

その際に東京都、横浜市のほうから提出いただきましたスーパー中枢港湾、京浜港としてのスーパー中枢港湾育成プログラムの中に、今回ご紹介しましたような岸壁についてのことにも言及をいただいて、それに基づいて我々スーパー中枢港湾を指定しているということになっていますので、内容的にはそのスーパー中枢港湾の我々が指定させていただいたときの内容に方向性としては合致していると理解しているところでございます。

**【分科会長】** よろしいでしょうか。

それでは、お願いします。

**【委員】** すみません、全く違う観点からの質問というか、お願いというか。私はコンテナ埠頭が港の景観として美しくないと思っているんです。東京港の場合には客船が出入りするのはいっと一番奥のほうの埠頭からですね。そうすると大体皆さんこのあたりは、この航路を通過しているときはデッキで、外を見ているわけですね。コンテナ埠頭は実はコンテナが幾つも積み重なったそういう景観がずっと続くわけですね。ですから、今でも左舷に出て見ていると、何か港の風情がすごく損なわれています。

今後、この中央防波堤地区だとか、そういう方向にコンテナ埠頭がずっと続くと、そんな景観がずっと続くという形になります。間に一部緑地などもありますけれども、そうい

うことに配慮してぜひ港の風情というものを大切にさせていただきたいと思います。客船がどのくらいここを通過しているか私は知りませんが、私の経験からすると、せっかく奥のほうがお台場の緑地があったりしていい景観なのに、途中からコンテナ埠頭がずっと続いて、何かちょっと港としてのアメニティーが足りないというのでしょうか、そういう感じがいたします。将来、工夫していただきたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

特に港湾管理者さんでいらっしゃる東京都さんも、その点は今後ご配慮いただきたいというご要望でございますので、お願いいたします。

ほかにご意見、ご質問ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、答申に入る前に、先ほど委員、さらには委員から港湾区域外の浅瀬といいますか、増深できない部分はどうかというご質問がございました。それについて議論が残されているところであるのですが、答申案文に1つの条件をつけて答申すればどうだろうかとは考えているのですが、その条件文について少し皆様方にあらかじめお諮りした上で答申案文の審議をさせていただきたいと考えてございます。

分科会としての意見という形で、次のような文章を加えて答申案とするということでしょうか。「第一航路の機能が十分確保できるよう関係機関と調整の上、第一航路沖に航路の計画を定めること」、こういう分科会の意見付きの一部変更の答申案という形で答申させていただくということでご異議ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

【委員】 1つ質問してよろしいですか。

【分科会長】 はい。どうぞ。

【委員】 先ほどの話もそうですが、地方分権がいわば理想的というか、一番進んでいた分野ですよ。港湾という分野は、戦後、そういうふうになって。ところが、東京、横浜、川崎という、あるいは神戸、大阪という日本を代表するパワーのある自治体ですらなかなか調整ができない、こういう社会。それから、さっきの航路の話も、港湾というのは——僕の誤解でなければ、港湾というのは地方がやるものだから、国はそこで決まったらお手伝いしますと、そういうことになっているのではないかと思うんですね。ほんとうにそういうことでいいのか。つまり、国は一体どういう格好で調整するべきなのか、あるいはこういうところの航路の問題があったら自治体なんて無関係で、国が責任を持ってやりますというほうがいいのか、そういう問題がベースにあるのではないかと私自身は思っているんです。

したがって、今の附帯決議は、この計画についてですからそれで結構なのですが、私は東京都にやれと言っているのではなくて、この計画に関して言っているのも、やれと言うべきものは国ではないか。私自身はそういうふうを感じるのですが、国が勝手にそんな航路を掘ったりするわけがないわけですよ。したがって、ここは港湾区域外だといったら、その必要を自分たちで見えて一番いいタイミングでやればいいだけの話ではないかと思うんです。手続的に東京の計画に入っていないからどうのこうのって、さっきのご説明はほんとうにそんなことでいいのかなと、そんな印象を持ちました。今の分科会長のご提案には、計画に対するご提案ですからそれで結構ですが、その心は今申し上げたようなことではないのかなという気がいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

港湾だけに限らず、私も空港整備等々、日本の国際的な競争力を確保するとか、あるいは国際的な条件の中でのインフラ整備というのは、どれだけ国が直接関与してやるべきかというのは大きな議論だと思いますので、それは別途また港湾計画のあり方、港湾行政の進め方の中の議論で討論できる機会があればとは考えてございます。大変ありがとうございました。

そういう先生の意見も頭の中に踏まえながら、答申案文を少し諮りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

答申。東京港。「国土交通大臣に出された東京港の港湾計画については、第一航路の機能が十分確保されるよう関係機関と調整の上、第一航路沖に航路の計画を定めること」、こういう案文でございますが、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいま読み上げさせていただきました答申案文で分科会の審査を認めていただいたということにさせていただきたいと思います。

それでは、東京都の方、どうもありがとうございました。

(関係者退室)

【分科会長】 それでは、引き続き審議に戻りたいと思います。審議事項の第2番目でございますが、平成21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ご説明の後、皆様方のご意見を伺いたいと思います。

それでは、事業基本計画(案)について、事務局のほうからご説明をよろしくお願ひい

たします。

【振興課長】 振興課長の宮本でございます。お手元の資料3に従いまして、平成21年度特定港湾施設整備事業基本計画のご説明を申し上げます。

表紙がございまして、1ページ、2ページとお開きいただきます。これが今回ご審議賜ります本体でございます。お開きいただいた後、4枚目に説明資料というものがございまして。基本的な事項を確認いただくという意味で、まず説明資料のほうからご説明申し上げます。

説明資料の1ページをお開き賜りまして、まず「特定港湾施設整備事業とは」ということとでございます。港湾整備の仕組みということがございまして、公共港湾整備におきましては、1つには防波堤あるいは航路を掘る、あるいは岸壁をつくるといった港湾整備事業という公共事業で行う部分がございます。加えまして、今回ご審議賜ります特定港湾整備事業というものでございまして、2つに分かれてございまして、1つはそういったものをつくった後、使用料等で起債の償還を行うという港湾機能施設整備事業。それと土地を造成いたしまして、その売却益をもって起債を償還するという臨海部土地造成事業。それ以外には、それぞれ港湾管理者さん、地方自治体さんが単独で行う事業というものがございまして、そういった構成になってございます。

それで、先ほど申し上げました港湾機能施設整備事業、臨海部土地造成事業、あわせて特定港湾施設整備事業ということとでございますが、下のほうにございます。その基本計画の策定につきましては、港湾整備促進法第3条第1項に、国土交通大臣は特定港湾施設整備事業について会計年度ごとに交通政策審議会の議を経てその基本計画を定め、内閣の承認を求めなければならない。こういったこととございまして、会計年度ごとにこの部会にお諮りすると、こういうこととございます。

その効果でございますが、2.資金の融通というのがございまして、港湾整備促進法第5条、政府は港湾管理者が第3条第1項の規定による内閣の承認があった計画（特定港湾施設整備事業基本計画）に基づいて特定港湾施設整備事業を行う場合には、港湾管理者に対し、当該事業に要する費用の全部または一部に充てるため、財政融資資金をその資金の運用の可能な範囲内において融通するよう努めなければならない。政府のそういった財政融資資金を充てると、こういうことが効果でございます。

2ページ目をお開き賜りまして、先ほど申し上げました手順につきましては上の表でございまして、今般お諮りした後に閣議に諮り、そして資金をあっせんする。こういった段

取りでございます。そういたしましたら、政府資金の配分が優遇されるということになってございまして、下のほうに赤と青の棒グラフがございまして、真ん中に港湾整備事業と、こういうのがございまして、その他事業に対しましてブルーのほう、財政投融资資金の割合が非常に高い、ある意味優遇される、これが基本計画をつくり、閣議で承認を得てあつせんするという効果でございます。

3 ページ目でございます。21 年度、お諮りする概要でございますが、金額で合わせまして 525 億円、対前年度で 99% ということでございまして、内訳といたしましては港湾機能施設整備事業が 288 億円、対前年度で言うと 0.86 ということでありまして、臨海部土地造成事業が 237 億円、対前年度で 2 割増しということであります。その内訳、下のほうにございまして、上屋、荷役機械、ふ頭用地、貯木場、今年度は貯木場はゼロになっておりますが、20 年度との対比でこういった形になってございます。

下の表は、各年の港湾整備事業、公共事業と、グリーンでございます。臨海部と土地造成事業、そして赤のほう機能が施設整備事業でございますが、こういった関係で推移をしているかを示したものでございます。公共事業が減少傾向にございまして、それに連動して土地造成、あるいは機能施設整備も減少傾向というようなことがおわかり賜れるかなと思います。

4 ページをお開き賜りまして事業分野ということで、活力、安全、環境、暮らしという政策の大きな柱ごとにどのような割り振りになっているかというところでございまして、やはり土地を造成する、あるいはそういったクレーンとか、上屋とか、そういったものを整備するという性格がございまして、95%、大半が活力分野でございます。安全の分野はクレーンを耐震化するような、そういった耐震改良にかかるコストでございます。

そういった中身でございまして、下のを幾つか、代表的な事業を例示させていただいてございます。スーパー中枢港湾プロジェクトの推進ということで、ふ頭用地の造成を南本牧で行って、こういったものでございます。また、下の段は博多（アイランドシティ）の埋立地内における土地造成、あるいは岸壁背後のふ頭用地造成といったような中身でございます。

次、5 ページをお開き賜りまして、例えば上のほうは茨城港常陸那珂港区（中央ふ頭地区）におけますターミナルふ頭用地でございます。そして、その下に参りますと、徳山下松港の多目的国際ターミナル。そして敦賀港、舞鶴港といったようなところでのふ頭用地、あるいは土地造成の、そういったものが入ってございます。

最後、1枚紙でつけておりますのは、全国のそういった臨海部の起債を充当いたしまして造成いたしました土地、そういった場に近年どういった企業が投資をしているかというものを一覧としてございます。港の機能を公共で整備し、あわせて土地を造成する、あるいはそれを働くためのクレーン、あるいはそういった物流施設を整備するということによりまして、それぞれの地域にかなりの投資がなされるというような1つの成果がこれから読み取れるのではないのかなと思ってございます。

お戻り賜りまして計画の中身でございますが、1ページ目、先ほど申し上げました、まず特定港湾施設整備事業基本計画の中での機能施設整備事業につきましては、上屋、数量としては22棟。釧路、秋田など9つの港におきまして10億1,500万、荷役機械19基、金額にいたしまして45億4,000万。釧路、十勝など14港、ふ頭用地造成であります。66万平米、事業規模にいたしまして233億。苫小牧港、函館港ほか55港ということでありまして、合わせまして288億5,500万。

2ページ目、臨海部土地造成事業でございますが、釧路港ほか19港におきまして、合わせて68万8,000平米の土地を造成する。事業規模にいたしまして232億2,900万、工業用地造成が八戸ほか合わせまして4港、4万3,000平米、事業規模にいたしまして4億5,600万。合わせまして臨海部土地造成事業全体としては、236億8,500万、合計で525億4,000万というような計画の案になってございます。どうぞよろしくご審議お願い申し上げます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました21年度の特定港湾施設整備事業基本計画(案)につきまして、ご意見、ご質問を賜りたいと思います。よろしく申し上げます。ございませんでしょうか。

私のほうから1つだけお聞きしておきたいのですが、安全・安心の確保という事業分野に入るのでしょうか。港湾施設のあちこちでの劣化がかなり進んでいるとは聞いているのですが、これは事業基本計画の中にはどの程度のことで考えていらっしゃるんですか。あるいは基本事業計画の中には入ってこない別枠の事業として考えていらっしゃるんですかね。

**【振興課長】** この基本計画に入っておりますのは、公共事業で、いわゆる先ほど申し上げましたが、使用料収入によって償還する、あるいは土地を売却して償還する、いわゆるこの起債が対象となつてございまして、おそらく委員長ご指摘のようなところは、むしろ

る公共事業で対応すべき分野であろうと考えておまして、よっておそらくそういったものは入っていないと思います。

【分科会長】 それでは、林田参事官。

【技術参事官】 まず、公共事業で整備をするような岸壁ですとか、防波堤ですとか、そういうものについての機能の劣化、老朽化については、現在既に相当な程度、公共事業のほうで、いわば修理をするというか、修繕をするといいたいまいしょうか、そういう手当てを講じております。これは海岸事業によって整備をされた防潮堤ですとか、そういうものについても同じ考え方で整備をしております。今、この基本計画のほうで施設を上げておりますこういう建物、上屋ですとか、それからこの機械、荷役機械、こういったものについても実は老朽化等々の報告がございます。

今、委員長ご指摘がありましたのは、こちらの基本計画に載っている、この施設のことをご指摘があったのかと思いますけれども、これについては結局、同様に港湾管理者のほうで起債措置をする、あるいはそれ以外の税金によって修理、修繕を行うということをやっております。ただ、そういうものはどうしても公共事業ではない分野でございますので、相当地方公共団体の財政、逼迫しておりますので、その修理、修繕がかなりおくれがちということはありません。

そうすると、どういうことをやるのかといいますと、今のところいろいろなアプローチをやっておりますけれども、建てかえるという形で古いものを廃棄して新しいものをまさしくこういった基本計画にのっとって行っていくということもございまして、一部では民間資金をうまく入れる形で修理、修繕を行っていくということもやっておりますし、さらに公共事業ではない非公共の分野で少しこういったものについても、従来、起債の対象になっているようなものについても制度的な工夫をしまして、お手伝いできないかということで、これも実は少しずつ事業を始めている、そんな状況であります。

【分科会長】 特にバラ荷の企業の専用岸壁、かなり傷んでいて、もう企業単独ではどうしようもない。ましてや最近、大型船がどんどん広がっていますので、改良してほしいとかいうようなことがいろいろ地方で聞くのですけれども、そういうことを支援する事業スキームとか、そういうのも必要になってくるかなと思っておりますけれども。

【技術参事官】 はい。今、委員長ご指摘のような要望といいたいまいしょうか、そういう声が港の企業のほうから我々のほうにも寄せられております。これまでの考え方ですと、企業のいわゆる専用のターミナルというのは、その企業の費用において整理をしていく、あ

るいは老朽化対策を図るということが原則でありましたので、なかなか我々公共のほうでお手伝いをするということは、一部工夫をしてやれているところもあるのですが、基本的にはできない形になっておりました。

ただ、今ご指摘のようなことがありますので、もう少し制度的な工夫をし、そしてその企業の方々にもしっかり負担をしていただいた上で公共的に支援をする、それがまた産業の競争力につながるだろうという認識は私どもも持っておりました。今、大急ぎで勉強をしている最中でございます。また引き続きご指導をよろしくお願い申し上げます。

**【分科会長】** ぜひとまたいい制度設計を考えていただきたいと思います。

ほかに委員のほうからご意見、ご質問ございませんでしょうか。

**【委員】** 今おっしゃったこと、大変重要だと思うのですが、そもそもこの国は公がやることと民間がやることをきっちり分けて、民間のやることについては、農業以外は基本的には支援しないという、こういう原則で来ているように見えるんです。ところが、PFIの話だとか、今のような話がたくさん出てきたときに、今までの原則ではうまくいかないというところがあちこちにあるんですね。

例えば中小私鉄の問題、高千穂鉄道というのは水害に遭って復興できなくて廃業してしまった。これから全国の小さな鉄道会社ってみんなそうなる可能性があるんですね。港も災害のときに大変ご苦労があって、専用埠頭で、まあ、何とかやりくりしてきている。ほかの全般の話と1回、ほかの用途、ほかのモード、あるいは住宅も含めた、そういうところを見回したときに一体どういうことがあるのかというのを1回整合をとって見てみる必要があるのだと思うんです。

特に今年から始まった総務省の広域自立生活圏、これはショッピングセンターとか、あるいは病院、市立の。こういうところにも支援しましょう。それは過疎地でどうしようもないところ、そういうところをちゃんとしない限りは人が住めない。相当画期的なやり方だと思うんですね。自治体の、しかも、「私」の企業に対して公的な税金が入られる。今までなかなかできなかった。そういうようにいろいろなところがあいてきているので、日本のいろいろな分野、それから外国の分野で「公」と「私」のあり方は一体どうあるのかという原則論をやらないと、個別でやっていっては今までの経緯にどうしても引っ張られてしまうし、財政当局ともなかなか議論ができない。そんな印象を持っています。

**【分科会長】** どうぞ。

**【委員】** 今のお話の流れでなのですけれども、私も以前からこの港湾計画の審議会の

ときに新しく建てる、あるいは一部変更するときには審議会を通るのですけれども、その中で専用岸壁に関しては一度この審議会を通すと、あと次に企業なり、また専用岸壁のところはどういうふうに改訂されたり変更されるのかというのは、この審議会の中ではあまり今まで出てきたことがないように思いまして、そういう意味ではその後、老朽化も含めてどういうふうにされているのかなというのは以前から非常に興味を持っておりました。

この今日の基本計画の案のところでは、どちらかという事業性のあるところにこういった事業費として費用がついているのですけれども、新しくそういう専用岸壁であるとか、企業が使っている岸壁に対しての、もう一度ライフサイクルのチェックをするとか、もう少しそういったものを見直すだとかというような制度をつくったり、また、そういった機関をつくったりというようなことには、この整備事業というのは使えないのですかという、そういう質問です。

それまでは別のところで計画されて事業化されているのかもしれませんが、その前のところの制度をまたつくらなければいけないのかもしれませんが、問題意識として特に日本の専用岸壁はエネルギーとか、食糧とか、非常に日本の中核たる物資の物流に絡んでくるところも多いので、ぜひそういったところの観点からももう少し港や湾の全般を見られるような制度なり、また事業なりというものを加えていただきたいというのを要望いたします。

以上です。

**【分科会長】** 事務局のほうから。

**【技術参事官】** 先ほどの先生のお話もありましたように、今の委員のご要望と申しますか、お話と関連をしているのではないかと思うのですが、公共、「公」と「私」でどういうふうに費用の分担をするのかというときに、この考え方そのものが実は我々の内部でも5年、10年のタームで見ると随分変化をしているんですね。それが国、あるいは地方も財政的に厳しくなってきたような状況で先鋭化をするということがあります。ですので、これは公共サービスを提供するというときに、国なり港湾管理者が提供しているわけですが、その費用をどういう形で分担するのかということが非常に大きな問題だというふうに我々も認識をしております。

そういう中で、21世紀の初頭で日本がこれから産業競争力をどれくらい維持していくのか、いけるのか。できるだけ長くこの産業競争力というものを維持していきたいと我々も願っているわけですが、そういうときにはやはり従来は、いわば企業任せであったよう

な分野についても、その時点での新たな公共サービスの提供の仕方というものをもう一度考え直す必要があるだろうと思っております、専用のターミナルに任せているというように、これは先生もご指摘のとおり、かつての理屈だったわけですがけれども、そのことそのものをもう一度見直しをして、専用ターミナルのまま公的な支援をするのか、あるいは公的な施設にいわば振りかえて、その上で公的な支援をするのかといったことを今考えております。

委員のご指摘ありましたとおり、かつては、いわばお任せをしていたものですから、老朽化しているとか、船が大型化しているのに入れなくて、実は国内の工場を2カ所も3カ所も周りながら、ちょっと専門的になりますけれども、船の喫水を上げることで港に入っていた。そういうところが実際にあって、実は水深が足りない、大型の船が入れないために工場を畳んだ港が実は最近ありまして、ある港でそういう工場が閉鎖されてしまったということがありました。そういう情報が実は我々にもなかなかわかっていなかったということがあります。そういう意味で、現地、現場がどうなっているのかということをもう一度しっかり我々踏まえた議論をして、論理構成をしまして、もう一度全体として他の公共事業の分野の状況も見ながら、どういう形で公共サービスを提供していくのかということを考えたいと思っております。

**【分科会長】** ありがとうございます。

ほかに委員からご意見等はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、ほかにご意見、ご質問がないようでございますので、答申案文についてお諮り申し上げたいと思います。

答申。平成21年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）。「平成21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」、こういう答申でよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、案文どおりの答申とさせていただきますと思います。どうもありがとうございます。

以上で本日の審議は全部終了いたしましたので、事務局に進行はお返しいたしたいと思います。よろしく。

**【総務課長】** 本日はご審議賜り、ほんとうにありがとうございました。次回、開催の

分科会につきましてでございますが、11月の下旬ごろの開催を予定してございます。今後、具体的な日程につきましては調整をさせていただきたいと存じますのでよろしくお願いいたします。

また、本日使用した議事資料などにつきましては、お荷物になろうかと存じますので、もしよろしければ机の上に置いたままにいただければ、後日郵送させていただきたいと存じますので、よろしくお願い致します。

それでは、以上をもちまして本日の港湾分科会を閉会させていただきます。ほんとうにありがとうございました。

— 了 —