

平成21年11月30日（月）

於：国土交通省（中央合同庁舎第2号館）共用会議室3A・3B

交通政策審議会第36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36回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成21年11月30日(月)
開会 14時00分 閉会 16時00分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎第2号館)共用会議室3A・3B
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
赤木 聰之	(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
久保 昌三	(社)日本港運協会会長
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸市立工業高等専門学校校長
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・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- ・ 八戸港(改訂)
 - ・ 石巻港(一部変更)
 - ・ 横浜港(一部変更)
 - ・ 神戸港(一部変更)
 - ・ 北九州港(一部変更)

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 大変長らくお待たせいたしました。ただいまより交通政策審議会第36回港湾分科会を開催いたします。

私は港湾局総務課長の村上でございます。議事に入るまでの間、進行を務めさせていただきます。

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。資料は、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して、議事資料につきましては、議事①港湾計画に関しまして、クリップどめをいたしました資料、資料1から5までの5冊がございます。このほか、冊子といたしまして、お手元には本日改訂についてご審議願います八戸港につきまして、港湾管理者より提出されました港湾計画書及び港湾計画資料その1、その2と、合計3冊がございます。それから、その他の石巻港、横浜港、神戸港、北九州港につきまして、各港湾計画書1冊ずつ、合計7冊を置かせていただいております。不足がもしございましたら、お申しつけいただきたいと思います。

よろしいようでしたら、次に、前回の審議会以降に異動いたしました港湾局幹部三役をご紹介します。

港湾局長の林田博でございます。

【港湾局長】 林田です。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 本日ちょっと所用でおくれております大臣官房審議官の森重俊也でございます。

それから、大臣官房技術参事官の山縣宜彦でございます。

【技術参事官】 よろしく願いいたします。

【総務課長】 それでは、議事に入ります前に、委員の出席等を確認いたします。本日は、委員13名中9名のご出席でいただいております、交通政策審議会令第8条に規定されております定足数であります過半数7名に達しております。

それでは、本日予定の議事に入りますので、黒田分科会長、以降の司会進行をよろしくお願い申し上げます。

なお、カメラの撮影は、ここまででお願いいたします。

【分科会長】 それでは、早速本日の議事に入らせていただきたいと思います。港湾計画についてご審議をお願いいたしたいと思います。

本日は、お手元の議事次第にございますように、改訂の案件が1件、一部変更の案件が4件でございます。

それでは最初に、八戸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。説明をさせていただきます。

最初に、八戸港の港湾計画の説明に先立ちまして、本日、関係者といたしまして、私も東北地方整備局の山本港湾空港部長、それから、港湾管理者でいらっしゃいます青森県の竹内県土整備部の次長様にご同席いただいております。

それでは、資料の説明をさせていただきます。お手元に各港別のA3判の資料を準備させていただいております。1ページ目のところにご説明の要旨をまとめた1枚紙をつけさせていただいております。この内容に基づきまして、こちらのほうの図面で説明をさせていただきますと思います。お手元の資料の2枚目以降につきましては、各港の全景写真、変更前の港湾計画図、それから、今回ご説明させていただきますこの計画図、それから、八戸の場合は非常に小さくなってございますので、部分的に拡大した図面を3枚ほど入れさせていただいております。それから、最後のところに、前回ご発言もございましたので、港湾法で適合を求めてございます基本方針の該当部分ですとか、計画基準省令の該当部分についてまとめたものを1枚つけさせていただいております。お手元にお配りしていますこの計画書の最後のところにも、計画図なりここに入っておりますので、もし必要があればごらんいただければと思っております。

それでは、八戸港の港湾計画について、こちらのほうでご説明させていただきます。

青森港の南東部に位置します八戸港でございますけれども、1951年の重要港湾に指定されまして、64年に八戸地区の新産業都市ということで位置づけられてございます。工業港の性格といたしましては、この港をご紹介しますと、ステンレスの原料になりますフェロニッケルという製品をつくっていらっしゃる大平洋金属という会社がございます。それから、三菱製紙の八戸工場がこちらのほうで操業を展開されてございます。それから、東北の最大の飼料、配合飼料のターミナルになっていますのがこちらの埠頭でございます。背後に配合飼料工場6社と、先端に東北グレーンターミナルということで、サイロの

会社が立地しているような状況でございます。このほかにも、亜鉛精錬をされます八戸精錬、それから、電炉メーカーの東京鐵鋼、木工団地、それから、旧北上川の河口部にありますこの地区におきましては、このあたりに各社の石油配分基地がたくさん立地されてございますし、発電所があったり、造船所があったりということで、工業港の性格が非常に強い港になってございまして、八戸市の工業製造品出荷額約6,000億/年間がございしますが、その大方をこの臨海部で生み出しているというような工業港の性格になってございます。

もう一方、流通港的な性格でございますけれども、また状況等お話ししますが、コンテナターミナルですとか、北海道に向かうフェリー航路、あと、こういったところの埠頭の合い間合い間で完成自動車の搬入をされているという流通港としての性格も持っております。

また、私どものほうでリサイクルポートということで指定させていただいていますが、こちらの八戸港においても、リサイクルポートの指定を受けて、循環資源を活用した生産活動を、集積されている会社でやっていらっしゃるということでございます。

あと、1点、環境面でございますけれども、ここに蕪島という島がございまして、ウミネコの繁殖地になっていまして、こちらの東側のほうにおきましては、県立公園ですとか鳥獣保護区が指定されているというようなことが港の概要でございます。現在は、ここの14m岸壁、先ほどの太平洋金属の原料とか燃料を輸入されているところですが、ここの一番大きな岸壁の航路を確保するために、ここのあたりの航路の浚渫をやっているというのが、工事の現状になってございます。

2番目のところで、もう少し丁寧に今現在の港湾の活動をご紹介させていただきたいと思っております。

定期航路の話、流通港の話でございますけれども、まず、こちらの三菱製紙の工場の近くの八太郎地区におきましては、1号、2号、3号、4号という順番で埠頭がついてございますが、この4号埠頭におきましては、三菱製紙で使われるパルプですとか、それを扱う関連のコンテナ船ということで、北米航路がここに就航されています。そのほかのコンテナにつきましては、この先端で中国、韓国に週2便、それから東南アジア方面に週1便の外航航路、また、内航のコンテナ船として東京港ですとか横浜港、名古屋のほうに向かう定期航路が週に4便こちらのほうに就航されているという状況になっています。先ほど触れましたが、名古屋、横浜、広島方面から自動車を運び込む自動車専用船が、こちらの

4号埠頭ですとか、こういった埠頭の荷役の合い間合い間を使って完成車を揚げているというような、そんな航路が就航している港になってございます。

今、流通のお話をしましたが、工業港的なほうですと、先ほどお話ししました、一番大きなところが、この太平洋金属の原料になりますけれども、ニッケル鉱ですとか石炭をここで大幅に揚げていらっしゃる。それ以外に、三菱製紙の燃料ですとか、こういった工場の燃料として使われる石炭を第1埠頭で揚げていらっしゃる。これが大きな貨物になってございます。それから、三菱製紙の原料といたしましては、こちらの専用埠頭を中心として、こちらの公共埠頭も含めて荷役をされているというような状況になってございます。それから、先ほどもお話ししました、飼料会社がございまして、こちらも専用埠頭でございまして、専用埠頭を中心にトウモロコシを揚げられるほか、ほかの副原料もそれぞれの埠頭も使いながら輸入・移入をされているというような状況になってございます。そういったところが港の全体の現状を大まかにご説明する現状となります。

今回の港湾計画ですけれども、既定計画が平成20年代前半ということでしたので、ほぼ計画年次に近づいたということで、港全体を見直して、今回の改訂計画ということになってございます。3番のところに計画改訂の背景となる課題ということで、4項目ほど括弧書きで書かせていただいておりますが、1つは、こういった背後に立地されている企業は、非常に生産活動を活発にされてございまして、貨物もこれまでに非常に増えてきているという状況にございます。その中で、この荷役の港湾の利用が輻輳しているようなところがございまして、例えば、この木工団地で使われます原木ですと、この岸壁で揚げて、一度またトラックに載せかえてこの薫蒸施設に持ってきて、必要に応じて加工場にまた持っていくという、おろして、ここに持ってきて、また工場に持っていくという、非常に何回も手間暇かけた輸送になっていますし、この埠頭でこちらの三菱製紙、あるいは八戸精錬なんかの石炭を揚げていらっしゃるんですが、原木のほうに石炭粉が飛ぶと困るということで、実際はこの埠頭のところに仮置きされて、荷揚げされた後、ダンプなりでピストン輸送して工場のほうに運んでいるというような状況になっています。そうは言っても、大型船で来ていますので一遍に運べないということもあって、かなりここに山積みになっているすき間で、またこの八戸精錬さんの亜鉛鉱を荷役をしているというような形で、かなり埠頭の利用の仕方が混雑したような状況になってしまっているというのが1点ございます。

それから、そのほかにも、金属ですとか、鉄鋼だとか、この1、2、3号埠頭、4号埠

頭で扱われているんですが、その中で結構細々したものを扱う中で、何度かお話ししていただきますように、完成自動車をこの4号埠頭ですとか、2号埠頭、3号埠頭のところで揚げているような状況になってございまして、自動車にしてみれば、細かいものが飛びますと商品自体も汚れるということで、かなり皆さん方気を使いながら荷役をやっているというのが現状になってございます。こういった課題を、貨物も増えていく中で解決していきたいというのが、1点目の大きな課題かと思っています。

2点目のところに掲げていますのが、石油関連の企業がということでございますけれども、先ほど冒頭でちょっとお話ししましたが、ここの浚渫工事をするための土砂を処分する場所ということで、現在、これは計画でこんな形になっていますが、2ページ目の写真をごらんいただけるとわかるかと思うんですが、この部分について土砂処分場として土地がほぼでき上がっているような形になってございます。この土地を生かして石油製品の配分基地をつくりたいというご要望を具体的に持っていらっしゃる会社がいらっしゃるというのが、それに対応していきたいというのが2点目の要請でございます。

3点目のところにつきましては、こちらに造船所を想定して計画図が書かれてございますが、現在、地元で造船業を営んでいらっしゃる方が、沖合で大きな船がつけられるような造船所のスペースを確保しておいてほしいというようなご要望をいただいているところでございます。

それから、4点目につきましては、こちらで今、先ほどお話ししましたように、国際コンテナ、内航コンテナ、週7便就航しているわけなんです、地元の方も貨物の積極的な集荷も取り組まれてございまして、今のペースで伸びていくと、あと数年後にはこのエリアだけではさばききれなくなるというご心配を持っていらっしゃる。それに対応していきたいということが1点ございます。計画とちょっとそれますが、ここの八戸港におかれましては、京浜三港、東京、横浜、川崎の3港湾管理者の方々と協定を結んでいらっしゃる、内航コンテナ船に関してはお互いに入港料を免除するというような取り組みもしながら、青森県の今までトラックで仙台なり京浜港まで走っていた貨物を、ここから船に載せて京浜港に持っていくように誘導しよう、そんな取り組みも青森県のほうではなされているような状況でございまして、そんなことすとか、背後企業の増産計画に見合せて、数量を試算しましたところ、数年ぐらいでここがいっぱいになってきそうだというような課題を持っている。こういったところが、計画の課題の大きなところになってございます。

4番のところですが、計画の基本方針ということで、具体的には計画書の3ページに県のほうで書かれた文書が載っておりますけれども、柱といたしましては3つ、北東北を代表する工業港・物流港としての物流機能を強化しようというのが1点目でございます。先ほどお話ししましたように、貨物量も伸びていますし、非常にここが混雑なり輻輳なりしてございますので、そういったところを整理して物流機能を強化したい、埠頭の利用も再編していきたいというようなお考えで計画をされてございます。それにあわせて、今回、こちらのほうの埠頭の整理なども出てきますので、航路ですとか、静穏度を確保するための防波堤の整備ですとか、そういった課題についてもあわせて取り組んでいきたいというのが1点目で掲げていらっしゃることでございます。

それから、2点目で、港への親しみや利用について住民も享受できるような空間づくりということで、今ご説明したところでは割愛させていただきましたが、県のほうで考えていらっしゃる計画の中身といたしましては、一番港奥部のところ、利用が低利用になっているところに緑地を整備して、市民の方々の港の接点の場所をつくりたいということで、緑地計画を一番奥のところでは計画されていますとともに、八戸も年に数隻客船が入港しているような状況になってございまして、そういった客船を生かして観光地域づくりもしていきたいという思いで2点目を書かれていらっしゃいます。

3点目は、冒頭で少しご紹介しましたが、省資源化への対応ということで、製紙会社ですとかこういった鉄鋼関係の会社、ほかの産業で出てきた副産物を資源とか原料で使っているという状況でございまして、そういった企業がここには複数立地されていて、エコタウンの指定も受けているという状況でございまして、そういったものを生かして、詳細な説明は割愛させていただきますが、こういったこれから土砂処分で生まれてくるような土地にそういった企業もさらに誘致して、そういったところを地域の新しい産業としてより育てていきたいという思いで基本方針を書かれているところでございます。

5番のところになります。港湾計画でどういう対応をするのかということをご説明させていただきます。

1つは、先ほどお話ししました、こちらは非常に輻輳しているということで、こちらで三菱製紙のパルプですとかを揚げていらっしゃるセミコンテナ船、それから、容量がいっぱいになってくると考えられます既存のコンテナなどの貨物につきましては、新しく河原木地区ポートアイランドの形状を若干見直しまして、こちらのほうに集約したいということで、13mの岸壁を1つ計画をさせていただいてございます。それから、今、完成自動

車の搬入がいろんなところですき間すき間で利用されているような状況になってございまして、相性が悪い貨物と一緒に扱っているような状況になってございますので、そういった貨物については河原木地区の第1埠頭のほうに集約して、ここで自動車を扱っていきたい。あわせて、大型船にも対応できるように、今は7m50の岸壁があるところですけども、将来は9mの水深に改良して、大型客船もいらっしゃればこちらのほうで使っていただくというような気持ちも含めて、ひとつ計画をしたい。こういった大きく2種類の貨物をこちらに移動させた後、埠頭の中についても、石炭はここに集約するですとか、木材も工場に近いところの岸壁そばに扱うような形にするとかということで、埠頭の利用についても再編を進めていきたいというのが1点目の内容になってございます。

それから、一部先ほど触れましたが、石油製品立地の要請がございまして、今土砂処分場として位置づけられているこの地域につきましては、このエリアについて危険物取扱施設の用地という土地利用計画の位置づけを見直すとともに、外航船が直接入ってきて輸入ができるように、大型のバースですとか、さらに、ほかの港へ二次輸送ができるように内航船のドルフィン計3つを計画するというのが2点目になってございます。また、造船所として工業用地をここに位置づけさせていただくというような計画の内容も上がってございます。

最後に、これに関連いたしまして、船舶の航行の安全を図るために静穏度を確保するために、今、こちらの防波堤をずっと真っすぐ伸ばしていく計画でしたが、より静穏度を高めるために、やや内側のほうに15度ほど防波堤も振って、航路も5度ほど角度を変えて、利用しやすい範囲でこの中の静穏度を高めていくとともに、船が航行される、あるいは向きを変える、回頭されるに必要な水域について、この濃い青で塗ったようなエリアについて浚渫を進めていくというような内容になってございます。

非常に駆け足でご説明させていただきましたが、八戸港の計画については以上でございます。

それでは、続きまして、東北地方整備局から青森県の地方港湾審議会の審議の概要について、ご説明いただきたいと思います。

【港湾空港部長】 東北地方整備局の港湾空港部長、山本でございます。私のほうから、青森県地方港湾審議会での審議内容につきましてご報告させていただきます。

去る9月26日に青森市におきまして、八戸港港湾計画の改訂についての諮問の件につきまして、青森県地方港湾審議会が開催されました。本件につきましては、諮問のとおり

決定されることが適当であるとの答申が異議なく全会一致でなされたことを、まずご報告申し上げます。

主な内容としましては、今ほどご説明ございましたように、バルク貨物やコンテナ貨物の増大への対応、ポートアイランドへの新規の企業進出への対応、馬淵川からの流下土砂への対応など、諸要請にこたえる適当な計画と結論づけられております。

このほか、議論の過程で各委員から出ました主な意見や要望といたしましては、将来的に増加が予想されます貨物について、ポートアイランドに新たな岸壁の整備の必要性、それから、災害時の物流機能維持のため、ポートアイランドに新たな耐震強化岸壁と第2アクセスルートの整備、そのほか、一般河川、馬淵川流下土砂への長期的な対応につきまして、意見あるいは要望が出されております。これらにつきましては、いずれも適切に回答がなされ、発言者のご了解を得て審議会を終了しております。

以上、簡単ではございますが、ご報告とさせていただきます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました内容に関連しまして、ご質問、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】 八戸港のお話の前に、ぜひ伺いたいんですけども、今回、新しい政権になって初の港湾分科会ということになるんですが、新政権の公共投資に対する考え方、それから交通政策、そしてまた港湾の全体的なグランドデザインというのは、まだ正式には発表されていないわけですけども、個別にはいろいろ新聞やマスコミで出されていると思います。そこで、今日の審議に入る前に、ぜひ新しい政権下での港湾に対する大きな方向性とか、あるいは政策の変化というふうなものがあるのでしたら、お聞かせいただきたいなと思います。特に選択と集中など、いろいろ港に対しても言われておりますけれども、そのあたりをお聞かせいただきたいし、また、それを受けての本日の諮問になるのではないかと思うんです。

ただ、マイクを持ってのついでなのでつけ加えて言いますと、今の八戸港に関しては、私は太平洋岸の非常に重要な港であると再認識いたしまして、また、日本の基幹的な工業港としての重要性を改めて思いました。工業港・流通港というのも、今日そういった区分が出てきたかと思うんですけども、こういった日本の大切な石油や石炭や鉄鋼や、こういったエネルギー関係を扱う港として、本日出された改訂というのは大いに必要だなと感じました。ぜひ、その議論に入る前に、少し大きな方向性のお話をお聞かせいただけたら

と思います。よろしくお願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。

では、局長のほうから。

【港湾局長】 非常に大事なご指摘だったと思います。

9月の半ばに、私ども、政務三役が交代されまして、これまで2カ月強過ぎております。主として大臣のお考えということになりますが、一部、もういろいろ新聞等で報道されておりますが、1つは、スーパー中樞港湾について、これは三大湾で指定をして、さまざまな施策を講じてきておりますけれども、このコンテナ貨物を取り扱っている港について、スーパー中樞港湾という三大湾からさらに絞り込みを図って、投資の重点化、政策の集中的な実施ということをやっいてこうということで、具体的にその絞り込みのための検討委員会が近々第1回目が開かれるという状態まできております。

それから、バラ物の貨物、バルクの貨物と言っておりますけれども、どういう貨物を扱うかということを検討していくかということはまだ確定しておりませんが、このような貨物についても、パナマ運河の改修が終わる2015年ごろを見据えて、船が相当大型化するであろう、したがって、その大型化するであろう船を受け入れる拠点的な港を日本国内で、これは箇所数も数カ所というような言い方をしておりますが、選択をした上で、そういった港で投資の集中的な実施と。政策も、これはさまざまな政策が必要になると思いますので、やっいていくという、そういうことを考えようということで、これも検討委員会を近々1回目を開くという事態になっております。

それから、さらに、これはつい最近であります、日本海側の港についても、何らかの選択と集中が必要だろうということで、これは指摘がございました。具体的な作業はまだそう始まっているわけではありませんが、折を見て日本海側の港についても、単なる投資だけではなくて、繰り返し申し上げておりますように、税ですとか、あるいは規制の緩和ですとか、さまざまないわゆるソフトの施策でありますとか、そういった政策を集中的に実施していく、そういう港も、これもある程度数を限ってやっいていく必要があるのではないかとご指摘をいただいております。

全体として、これは他の社会資本整備の分野も共通しておりますけれども、やはり数を限って、国としてしっかり投資をし、政策を実施していくような、そういう港を限った上でやっいてこう、これが大きな流れということになっております。

【分科会長】 ありがとうございます。

それから、八戸港に関しては、加藤さんのほうから答えていただけますか。

【委員】 質問ではなくて意見です。

【分科会長】 感想ということによろしいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほかに。

【委員】 内航と外貿の埠頭を整備されるということで、マイナス13mの岸壁ということを書かれているんですが、長さは何メートルですか。それと、後背地のヤードの広さはどのぐらいあるんでしょうか。

【港湾計画審査官】 ちょっと図面が見つらくて恐縮です。

こちらの埠頭についてのご質問だと思いますけれども、岸壁の長さとしては、260mを予定してございます。面積については、埠頭用地として15.4haということで面積を計画してございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 結構でございます。

今、外貿が3万ですね。内貿が3.9ですから、3万3,900ですか、取り扱いが。そうですね。それぐらいの規模でしたら、これ以上のターミナル整備は必要でないとは思いますが、今後、そのようなことはちょっと気をつけていただきたいなと思っています。

それと、ガントリークレーンの大きさはどのぐらいですか。

【港湾計画審査官】 今考えていますのは、こちらで中国・韓国航路とか近傍の航路にはガントリークレーンをつけてございます。もう1点、ご説明がちょっと不十分だったかもしれませんが、こちらのほうに北米のセミコンテナ船が着いていまして、そちらのほうは自分でクレーンを持ってございますので、それを想定して、この規模の岸壁をこちらに予定させていただいたんですが、現在のところでは、ここの機能が狭くなったときに、ここについているような比較的小規模なクレーンがこちらに移設する可能性はあるかと思っています。

【委員】 そうすると、既存の、今使っておられるバースはどうされるんですか。何かほかに転用されるんですか。新たに新しくターミナルができるんですか。

【港湾計画審査官】 全体計画、これが目標年次になった段階では、ここで今コンテナを扱っているところについては、今ここで混在しています木材をこのあたり、それから、亜鉛鉱をこういったところに、そのほかにも鉄鋼だとか、そういったものを揚げてござい

ますので、いろんな埠頭に混在していました貨物を品目別にここにも集めていきたいと考えてございます。

【委員】 はい、わかりました。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 結構です。

【分科会長】 ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。

【委員】 今の質問に関連してですけど、ご説明でなかったものの中で、どのくらいの期間で、何をいつまでにどうしようということをおもっている計画なのかということと、それに対して新しい、我々で言うとアイランドのところに港をつくる云々というのはあると思うんですが、それに対する費用と、その後、全体としてどのくらいのお金を使おうとされているのかというあたり、この場の審議に合うものか合わないものか私もよくわからないんですけど、一応計画の期間とどのくらいの予算のものなのかというのを教えていただければと思ひまして、ご質問させていただきます。

【港湾計画審査官】 ちょっと丁寧にご説明させていただきますと、今この計画の中で考えている段階計画でございますけれども、計画自体、今回見直しさせていただきますが、一番緊急性というのは、こちらの土地の利用ということでございますので、それ以外の部分につきましては、今ここの浚渫工事ですとか橋の改良工事なんかを進めていますので、当分の間、三、四年の間はそちらのほうを引き続きやっていくというのが中心になろうかと思っております。

その後、こちらの自動車を集約するほうの埠頭の整備ですとか、あとを進めて、最終的に、これは大体15年からもうちょっと長いスパンの20年ぐらいを想定しながらの計画になってございますが、最後のほうの段階でこちらのほうに移っていくということで、こちらの具体的に着工するのは、まだ10年ぐらい先のイメージかと思っております。

そんなことでございますので、途中ではこのコンテナヤードはまだ数年しかもたないということだったので、若干、ここにまだ埋め立てが終了していないところがございまして、ここの土地なんかもして、最終的にも将来の木材なりに使うときにも十分な面積を確保してというような工事が途中で出てくるかと思ひますが、全体の工事の進め方の相場観としては、そんな感じになってございます。

この工事で投資の規模のお問い合わせがありましたけれども、こういった岸壁自体の工事なんですけれども、ここの工事については大体120億ぐらいの規模、それから、こう

いった防波堤の延伸ですとか、こういったものについて260億ぐらいの規模を想定しています。それ以外に、こういったこの浚渫工事とか、この処分をするための土地造成なども出てございますので、こちらのほうの工事が、これは時間をかけながらということですけれども、数百億ぐらいで必要になってくるかなというのが、全体としての事業費の規模の感じでございます。

【委員】　　あともう1点、6ページのところで、これが一番わかりやすい、造船をされる施設が移ってくるというのは、後から今埋まっているところをもう一遍掘り直す、工業用地KZ-1と書いた、このあたりだと理解してよろしいでしょうか。

【港湾計画審査官】　　ちょっとわかりづらくて恐縮ですが、ここに1本斜めの線が入っているんですが、お手元の資料でも。これができ上がっている土地になってございます。浚渫を通してつくっている工事ということで、今おっしゃったKZ-1と書いてある、このところは、現在でも海域面のままになってございますので、その部分に足りない工業用地をつくったり、栈橋用に岸壁を出したりというのを、後ほど加えていこうということで、特段できている土地を掘り戻して……

【委員】　　ということは、造船所ができてくるのはどこになるのでしょうか。

【港湾計画審査官】　　造船所としては、このエリアを想定されて。

【委員】　　そこですよ。

【港湾計画審査官】　　はい。

【委員】　　で、車をおろされるところが、その斜め下の埠頭7.8haとか、その辺を車のところへ活用させていただきたいというような話だったと理解していいですか。

【港湾計画審査官】　　はい。

【委員】　　そうすると、船をつくる場所と車との間で500メートルも離れていないんですけど、我々が一番嫌うのは、粉末は飛んでくれば取ればいいんだけど、塗装は飛んでくると取れないものでね。その辺の考慮って、何か基準があるんですか。風向、風速、風量と、塗装地域から何メートル離せとか。造船所へ行くと、必ず船に色を塗るときは、従業員の車も退避させるんですけど、その辺の一般的な常識というのはどうなっているのかというのをご説明いただきたいんですけど。

【港湾計画審査官】　　すみません、そのところまで情報としては十分把握してございませんけれども、こちらのほう、これから新しくつくる造船所でございますし、周辺にもほかの貨物も出てきますので、実際やる段階では、その辺は造船所のほうと十分調整をし

て、塗装が飛ばないようにネットを張るとか、そういった工夫をしていただくことになるのかなと思ってございます。

【委員】 ご検討をよろしく申し上げますということです。

【委員】 地方の方がおられるんで、ご存じじゃないんですか。

【分科会長】 地方審議会ではそういう議論はされますか？

【港湾空港部長】 やらないです。

【分科会長】 やっておられない。

【港湾局長】 そのときにやりますでは、ちょっとあれですね。もっとシリアスなご質問だと思いますから。實際上、多分、委員のほうでも、どれぐらいの距離だとどんなふうな感じで飛んでくるのかということもご存じだと思いますので、具体的なところ、すぐそういうところを勉強させていただいて、今のネットを張るみたいな話で済むのかどうかということもありますので、これはほんとうに問題はないのかということをお早急に調べて、必要があればまた絵の見直しも図るというようなことも考えたいと思います。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 全体的な計画としましては、CO₂の削減のために、今後の環境対応ということをお考えると、先ほどご説明の中にありました、車で持ってきたものを内貿船でもって持ってきて、このキーポイントを軸にして内陸の運送につなげるという傾向が増えてくるということに対する対応が含まれているということで、おそらくそういうことが必要になってくるのであろうなと思ってお伺いしていたんですが。

質問は2つありまして、1つは、例えば、荷物が増えてくると、資料のその1の7ページに、八戸北インターチェンジまで約10分という表現がされていますが、おそらくインターチェンジまでの距離もかなり近いところにあるんだと思うんですが、どのぐらいの荷物が増えてくるのに足りるようなアクセス、幹線道路へのアクセスの設備が整っていて、もうそこは増強する必要がないというお考えなのかどうかということをお伺いしたいのと、それから、先ほど局長様のご説明の中にありました選択と集中ということをおも昔から、実は経団連としても主張をしているところなんですけど、日本中の港でもって、どこの県もどこの港も増強するというのは、多分、ほとんど経済性のないことであろうということをおずっと訴え続けてきているんですが。例えば、青森県にとっては、八戸港が太平洋側の基幹港として非常に重要なポイントであるというお話は、皆さん同意を得るところだと思っておりますが、例えば、もう少し大きな道州制というような流れの中で、東北の中の

基幹港にこの八戸港がきちっと位置づけられるのかどうかというようなことを含めて、今後検討していくとしたら、今までとは違った検討の仕方みたいなものがそれぞれの港の改訂計画に必要なのではないかなと感じるんですが、そこら辺をどういうふうにとらえて今回の改訂計画をこのタイミングで出してきておられるのかということについて、お伺いできればと思います。

【港湾計画審査官】 最初に、道路のほうについてご説明いたします。

道路につきましては、一番幹線なのは、ここのほうに高速道路のほうからつながっていくように、港湾側でアクセス道路もつくってございますので、今の八太郎地区については非常に入りやすいような状況になっているかと思えます。幹線道路以外の部分でいきますと、こういった街中でございますので、やはりこういった市街地部分については、渋滞が全く生じないというような状況にはなっていないかもしれませんが、そういうようになっているこの川の存在を解消するために、もう1本、この川をまたぐ橋をつくって、全体の街中の流れもスムーズにしていこうというような工事が今予定されているところでございます。

それができますと、あとは、アクセスとしてはこれができるでございますし、今、計画的には、ここに1本道路をつくる計画になってございまして、まだこれが未着手ですが、将来的にこちらのほうの利用が本格的になるところを見計らって、計画だけになっています。ここの道路についても整備を進めていこうと。それで、臨海部に関しては、臨海部と背後の幹線道路のネットワークについては心配ないかなと考えてございます。

【計画課長】 2つ目のご質問についてですが、計画課長の高橋ですが、今局長からお話がありましたように、選択と集中というのを今後どういうふうに進めていくかというのは非常に大きな問題で、そのためにコンテナ・バルクについては検討委員会というのが設置され、その中で、どういう考え方で投資をしていくのか、どういう考え方で選定をしていくのか、そのあたりの基準についてもいろいろご議論をしていただくというふうに考えております。

今回の八戸の計画については、そういう中でも急いで取り組まないといけない部分と、ある程度長期的にやる部分とが両方ございます。そういう意味では、今回ここでお諮りしていますのは、やはり急いでやる部分もありますので、まずはここで計画を見ていただいて、その後、その検討委員会の中で出てきた基準なり考え方なり、そういったものに照らして、この計画を見直す必要があれば、そういった時点で再度見ていくことになるかと思

っております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 それでは、委員。

【委員】 2点あります。

まず1点は、いろいろなものが混在して、非常に込み合っているということで問題になっているらしいんですけども、そもそもどうしてそういうことになったのかとか、計画的に最初からそういうふうにならないようになぜできなかったのか。つまり、それを考えると、今改訂とか、次の計画を立てても、今後新たに、例えば、どこかの工場がそこから撤退するとか、あるいは別の産業の環境によって需給が変わって、それによる荷おろしの関係とかが変わってきたりとか、いろいろな状況が、今これだけいろいろ世の中他がダイナミックに変わってきているときですから、あると思うんですよね。そういうところはきちんと企業の今後の計画等とすり合わせを行って、ある程度フレキシブルに、例えば、何か不測のことが起きても有効的に活用できるように、そういうきちんとした計画になっているのかどうか。例えば、造船についても、競争力のあるような造船業がそこで営まれるような根拠とか、そういうことがきちんとあるのかどうか。そうでないと、またしばらくして、ここが足りなくなったとか、ここが込んだとか、ここが余ったとかということで、もう永遠に改変し続けなければいけないような気がするんですけども。ちょっと漠としたポイントですが、それが1点。

もう一つは、目的とか、方針で、港への親しみや利用について地域住民が享受できる魅力ある空間の確保とあるんですけども、基本的にここは産業といいますか、流通・産業、そういう拠点ですよ、そこにレクリエーション施設とか、きれいな公園とか、そういうのが混在するというのは、私はコンセプトとして合わないと思うんですけども。やはり観光とか地域住民が憩いをするような場所というのは、背後に工場のいろんなサイロだとか、工場のいろんなクレーンだとか、そういうのが見えない、別の森があったりとか、海が全部見渡せるとか、そういう景観を重視したところであってしかるべきだと思うんですけど、なぜここにそういったレクリエーション施設とか、港への親しみや利用について地域住民が享受できる魅力ある空間をここにつくる必要があるのか、そこをお願いします。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

1点目の件に関しましては、これからの整備の中でも十分考慮していかなければいけないことかと思いますが、もともとこの八戸港については、ここの河川港で整備が始まりまして、船が大型化したから、こちらのほうに八太郎地区を整備しました。今こういう状況になってございますけれども、もともと工業港として整備をしたところに、10年ほど前にコンテナ航路が入ってきて、今専用にこういった形で使われていてございまして、その使われている中で、特段埠頭の再整理も本格的にしないまま現在に至ったので、混在しているような状況だと理解しています。

先ほど、現状と十数年後を一遍にお話ししましたが、まずはこちらの整備の進む進まないにかかわらず、段階的に状況を見ながら利用の再編もし、施設整備もしていこうということを考えてございまして、委員からご質問、あるいはご意見いただいた点も十分改めて心にしっかり持って進めていかなければいけないと思っていますが、今の考えとしては、特段何もせずとも、それほど現状この埠頭の利用率が高いわけでもないものですから、自動車についてはまずこっちに持っていこうと。そういったことは、施設整備にかかわらずやれるところがございますので、やれるところはやっていこうということで、こうやって移したり、ここの貨物の利用の再編なりを地元とご相談しながら、足りないところ、足りないところを補っていくような形で、最終的にはこんな形に持っていければいいのではないかなと考えているところです。

順番が先になりましたが、造船所の話につきましても、今こんな経済状況ですものですから、こっちの石油関連のほうはもう早々にもというお話なんですけど、造船所については、数年後にどうするのか判断したいというお考えを持っていらっしゃるかと聞いています。その段階までは、これは別にして、こちらのほうの整備にはまだ手をつけるような計画にはなってございませんので、造船所がもし断念するというようなお話であれば、二度手間をかけて恐縮ですが、もう一度この計画を見直すということもしなければいけないと思っていますので、その利用の仕方ですとか、企業の立地状況などを見ながら考えていきたいと思っています。

それから、2点目ですが、市民のというお話をしましたが、場所としては、現状の港の中でいきますと、ここの先端のところに公園がございます。こういったところについては、これだけの港でございまして、市民の方々が入港するような船舶を見ながらひとときを過ごしてもらうようにという趣旨もあってつくってございまして、港湾の活動への理解を深めていただくという意味で、こんな公園も計画されているところです。

特に、今回、基本方針で書かれたところについては、説明はちょっとだぶりますが、もとの八戸港発祥の部分のところの一番港奥部に、土地の再編なんかで商業施設なんかもできてございまして、そこに遊休地もございまして、少し公園なども整備して、ここは小型船ではありますが結構いろんな貨物船が入港していますので、港の雰囲気も感じながら、あるいは、後ろの市街地の方々も気軽に来ていただけるような場所としてこの公園を整備していきたいなという思いが1点。

それから、直接の施設整備にはかかわりませんが、説明はだぶりますが、八戸も客船が、先ほどお話ししましたが、年間、少ないときは1隻ぐらいですが、3隻、4隻入っていらっしゃる時もありますので、そういったときに市民の方々にも海に出てきてもらって、八戸港ってこんなものなんだというような気持ちも改めて持っていただきたいなという思いがあって、基本方針にはこういった記載をされているという認識でございます。

ごちゃごちゃしているところに新しいものをわざわざ無理して引っ張ってくるというよりも、ちょっとした空間のところにこんなものを使いながら、地元の港湾活動を見ていただければなというような思いを持っているところでございます。

【計画課長】 ご指摘の点は、経済状況に計画がうまくマッチしていないのではないか、そのために、例えば、ある企業が進出したら、そのたびに計画をつくり、また、撤退したときにはまた見直しというようなことになっているのではないか、その点、計画をもっとしっかり立てるべきではないか、こういうご趣旨だと理解したのですが。

そういう意味では、今回のこの計画というのは、通常、10年、20年とか、そのぐらい先を見て計画をしているものですから、その間に、例えば、企業が出てきたりとか、撤退をしたりということは十分あり得ます。そういった意味で、10年、20年の間に今回のような改訂と呼んでいるもの、こういったものは大きな計画変更になるんですが、その都度、例えば、企業が撤退とか進出して貨物量が少し変わったとか、土地利用計画を見直さなければいけない、こういったときには一部変更というような手続をとっております。それは、この八戸港の後に出てくるのがそういう一部変更で、さらに、社会状況などに合わせてやる小規模なものであれば、軽易な変更ということで、その都度、港湾管理者のほうでやっていただいて、国のほうには報告していただいている、こういうような対応をしているものです。

今回、そういう意味では、全体をどういうところに持っていくかという大きなところの

方向を決めていただくというふうを考えておりました、さらに、先ほどあったような個別の話については、その都度見直しをかけていくというふうなやり方かと思っております。

【分科会長】 委員は、今のことでよろしいですか。おわかりになりましたですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 それでは、委員から。

【委員】 まさか八戸だけで1時間かかるとは思っていなかったんですけども。

全体的な感想みたいになっちゃうかもしれませんが、あえて申し上げますと、加藤審査官からのお話というのは、正直申しまして、技術点としてはものすごく高いと思うんですよ。こういうふうに地図を示されて、ここはこうだ、こういう説明をされて。ただ、残念なことに、芸術点としてはちょっといかがなものかと。せっかくこういうふうに進んでいる世の中でありますから、鳥瞰図というか、地図だけで示されるよりは、例えば、先ほどの委員のお話にあったように、この地区にほんとうに公園は要るのというときに、現在の様子をちょっとビジュアル的にぼんと見せて、これでは何となくシャビーな感じがするんで、こういう状況に現在あるんですよとか、はたまた非常に錯綜しているところがあって、ここで荷役をしたときに、ピストン輸送をしてこんなことになってしまっているんですよとか、はたまた橋が一本のためにここがこれだけ混雑しているんですよということを、わずか1枚のスライド、2枚のスライドがあるだけで、全然我々の感じ方は違うと思うんです。それは芸術点だと思うんです。

加藤審査官のお話は非常に朴訥として、私は好きですけども、しかし、これだけ進んだ世の中で、この後のいろいろ石巻にしても、横浜にしても、神戸にしても、北九州にしても、こちらにいる委員の方々は、どこにもかしこにも足を運ぶってあんまりないんですよ。前々回のときに、私は、仙台塩釜港のときに非常に要望は逼迫しているんだということを申し上げた、あれは実は自分で足を運んだことがあったから、目に浮かんだから言えたわけであって、こういうときに、これだけ進んでいるときに、しつこいようですが、芸術点とまでは言いませんけれども、そういうものをぼんぼんと示されるような工夫を各整備局の方々にも、地元の方にもお願いしたい。我々委員のために、ちょっとファミリーではないと考えますので、ひとつよろしくお願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。

審議会に提出していただく資料とか、あるいはご説明いただく資料の内容とプレゼンテーションの方法についても、少し事務局と私のほうでご相談させていただいて、今委員が

ご指摘になった点は、地方の公共事業の審査会等々でも、例えば、道路が混雑しているという、何月何日こういう時間に通るとこういう状況だというのが素人目でわかるようなスライドをお見せいただくようなことがよくあるんですけど、そういうことも工夫して、今後できる範囲の中で考えさせていただきたいと思います。よろしくお願いします。

【港湾局長】 中身で、委員おっしゃられた、親しみや利用について地域住民等が享受できる魅力ある空間の確保というところで、若干補足をさせていただきたいと思うんですが。

港の中のこういういわゆる緑地みたいなものは、もともとの基本は、その港で働いている労働者の方々のためのものというのがまず原点にあるんですね。もちろん、同じ施設でも、あるいは施設の種類を変えて、いわゆる背後の地域住民の方々に、いわばパブリックアクセスを確保する、水際線にアクセスをしてもらえるようにしましょうという観点もあるんですが、ざっと申し上げると、そういう大きく2つの観点から施設整備を行っております。

したがって、港湾労働者の方々のためのものというのは、一見、どうしても周りはいわば工場があったり、あるいはターミナルでわーっと荷役機械が動き回っているような、そういう場所に緑のスペースを確保するという、そういうふうな必要性からそうせざるを得ないというものもありますし、例えば、ずっと工場の敷地があってアクセスできないところについては、そういうパブリックアクセスを確保しましょうというような場所になってしまうということがございます。場所によっては、風光明媚といいたいでしょうか、かつての白砂青松のような場所の近傍、あるいはその場所に、そういう周りの環境も緑のスペースを確保するというのでふさわしいような、そういう場所に整備をしていくということもあるんですけれども、最初に申し上げたような2つの大きな柱で基本的にやっているということもあって、ちょっとごらんになれますと、どうしてこんな場所にとというような、そういうところに計画をしていくという側面があるということもご理解いただければと思っています。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 ことさらに長引かせるつもりはないんですけども、私も大きな港というか、造船所があったところの出身なのであれですけども、工場なんかも見に行ったりしたこともあります。そういう働く人の緑地であれば、企業が自分で敷地内につくればいいのではないんですか。大体皆さん、そうしていると思うんですね。

それから、港の親しみであれば、大体そういったところは小学校とか中学校とか社会科見学で行きますし、まちの人はだれかが親戚、自分の友達、それから家族がそういったところで職を得ているわけですから、もともと親しみというのはあるんだと思うんですよ。なので、そういう共有的な地域の緑化とかレクリエーション施設なんかをあえてつくる必要が、もちろんあるに越したことはないんでしょうけれども、世の中これだけ無駄を削れと言われていたような時期なので、もうちょっとその辺は何でもかんでもということではない発想に立たれたほうがいいのではないかと思います。

【港湾局長】 ご指摘のとおりだと思います。この間の仕分けでも仕分けをされた分野でありまして、ぜいたくなものをもうあんまりやらないようにという仕分けがなされております。

ただ、一言つけ加えさせていただきますと、工場の場合、工場の敷地内に緑の整備をというのは、これをやっておられます。そういう意味で、工場内でできるところもありますし。ただ、工場でも、中小の工場ではもう施設がない、敷地もないというところもございますし、あるいは、ターミナルで働いている方々の場合には、そもそも敷地がありませんので、そういう方々への配慮ということもあるいは必要かなということも考えております。

ご指摘のとおり、やみくもに至るところに緑地というのは、これはこれから財政的にも限られているような状況ですので、しっかり計画を精査していきたいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに八戸港についてご質問、あるいはご意見ございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、これ以上ご質問、ご意見がないようでございますので、八戸港の分科会としての答申案文を原案を提示させていただきたいと思っております。

「国土交通大臣に提出された八戸港の港湾計画は、概ね適当である。」ただし、先ほどご意見が出ましたので、ただし書きで答申したいと思うんですが、これは私からの提案でございます。「但し、河原木地区ポートアイランドにおける造船と完成自動車の取扱いの関係について確認の上、必要に応じて計画を見直すこと。」こういうただし書きをつけて答申としたいんですが、いかがでしょうか。これ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、ただいま読み上げさせていただいた文面をもって分科会の答申ということにさせていただきたいと思っております。

どうもありがとうございました。東北地整の方、八戸からどうもありがとうございました。

た。

【県土整備部次長】 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、続きまして、一部変更の案件が4件ございます。これはいずれも一部変更でございますので、資料のご説明は4港一括してご説明いただいた後、ご審議賜りたいと考えてございますので、よろしく願いいたします。

それでは、事務局から資料の説明をよろしく願います。

【港湾計画審査官】 では、続きまして、4港一括してご説明をさせていただきたいと思えます。

まず、資料2の石巻港でございます。石巻港は、仙台塩釜港の東北約30キロにある港でございます。ここも八戸同様に、1960年、重要港湾に指定されるとともに、新産業都市の指定を受けた港になってございまして、もともとは昭和60年にこの掘込港湾として、現状の土地を掘り込んでつくった港になってございます。大きな企業といたしましては、日本製紙の工場がございまして。それから、こちらの東水路の北側には、配合飼料をはじめ、食品関係、肥料関係の工場が数多く立地されています。こちらの南側は、もともともここが貯木場として使われていたところですが、木材加工の企業が立地されてございます。また、こちらの西水路のほうは、こちらで電炉の製鉄メーカーをはじめとしまして、金属加工業、あるいは木材の企業などが立地されている港になってございます。一番深いところは、ごらんのように10mの水深のところになってございますので、これだけの港ではなかなか大型船の対応、あるいは新しい工業地の確保ができないということで、20年ほど前、こちらの沖合のほうの雲雀野地区と呼んでございまして、こちらのほうへの展開を始めた港になってございます。

今回、平成17年、4年前に全面見直しをやった計画の一部変更になってございます。内容的に技術的な説明になってしまうんですが、計画の内容は資料の3ページ目に現在の計画等をつけてございまして、今、この防波堤がこういった形で今後整備をしていこうということ、既設に加えてここを整備をいこうという計画だったものを、こちらの閉め切るのをやめて、こちらのほうに延ばしていこうというのが、今回の一部変更のポイントになってございます。

少し技術的になりますが、こういった計画の変更にしました理由を簡単にご説明させていただきますけれども、通常の港ですと、周期の5秒とか、せいぜい10秒ぐらいのこう

いう波を対象にして検討していくとほぼ利用上支障ないのですが、こういった石巻のように外洋に面した港ですと、もうこちらのほうは太平洋に面してございますので、こういったところで大きな船が着きますと、一見静かに見えるような波でも、船が前後にゆっくりと、30秒とか、場合によっては数分ぐらいの周期で揺れる波で、係船のロープ、船をつないでいる綱が切れてしまうというような事態も生じている港が全国で幾つかあることが、20世紀の末ぐらいから我々のところにも多数耳に入るようになりまして、検討を始めているところでございます。もともとほかの港でも対応している通常の波については、今までこういった防波堤の整備をしまいいりまして、ほぼ対応できるような状況になってきておるんですが、長い周期の波について、まだ十分対応できていないということで、早急にここの利用をしていただくということで、前回の計画で見直しをしたところです。

今回の計画なんですが、きっかけといたしましては、こちらのほうで海苔の養殖をやっていらっしゃる漁業者の方がいらっしゃって、ここが閉め切ってしまうと、こちらの川からの栄養塩が供給されなくなってしまうのではないかとというご懸念の声が漁業者の方からあって、どうにかならないかということで、いろいろ技術的な検討を進めてきた結果、簡単に結論を申しますと、技術的検討の結果で、こういった形で延ばすことでも対応できるという技術的な裏づけがとれてきたというのが背景にございまして、今回の計画の変更にしたところでございます。

細かくは説明いたしませんですが、石巻の資料の最後の6ページ目に、波のことをつけた資料を1枚つけてございます。こういった長周期波に着目しましたのが1990年代からで、石巻におきまして、沖合5キロのところを測定してございました。測定した波をそのまま使うのが一番だということで検討した結果、閉める形で前回計画したんですが、その後いろいろ波の性格を検討していくと、ここのところに悪さをする長い周期の波と、ここまで影響を及ぼさないたぐいの波と、いろんな種類があることがわかってきたので、この悪さをする波だけを拾い上げると、わざわざ閉め切らないでも、こういった形で対応できるということが見えてきたというのが、非常にざくっとしたご説明ですけれども、背景にございます。

必要がありましたら、この6ページのところをご説明させていただきますが、大きく言いますとそんな内容でございまして、前の計画ですと、こちら方向の波も検討しておったのですが、こちらの方向から入ってくる波を中心に検討すればいいということで、こういった対応になったものでございます。

非常にかいつまんだ説明になってございますけれども、石巻の説明については以上とさせていただきます。

続きまして、横浜港の計画についてご説明をさせていただきます。横浜港につきましては、今年開港150年ということで、皆さん方はもう十分ご承知の港だと思います。この横浜港につきましては、平成18年、3年前に港全体の見直し計画をしております。今回、その計画について一部の見直しをしようということでございます。

前回の18年の改訂計画の中におきましても、コンテナターミナルの競争力の強化を図っていくことですか、それに伴って出てくる臨海部の交通車両を円滑に流すための臨海部の道路網の充実を図っていくということで計画されておったわけなんですけど、その部分について、現状に照らして足りないところを補っていくというのが、今回の一部変更でございます。

横浜港、ご案内だと思うんですが、お手元の航空写真などでは全部ついていますが、拡大しますと、コンテナターミナル、こちらの南本牧ふ頭、こちらの本牧ふ頭、それから、こちらをずっと渡って行ってベイブリッジを越えたこちらのほうにございます大黒ふ頭と、3つの埠頭でコンテナの取り扱いをなされているところでございます。今回、こちらの本牧ふ頭の、もともとA、B、Cとありましたが、D突堤と通称言っているところのコンテナターミナルの一部見直しをしようというのと、南本牧ふ頭の関連の道路計画を追加しようという内容になってございます。

まず、本牧のD突堤のところの埠頭におきましては、今回対象とするのは、このD突堤4、D5とつけてございます、こちらのエリアでございますが、お手元の資料には現状15mと書いて、ちょっと間違いがございまして、15mの現状、これは今14m水深という、14、15という深さの岸壁になってございまして、ここの4番の埠頭については、今、水深15m、それから、耐震強化を図る施設ということで、前面の工事を進めているところでございます。ここのエリアについても、このヤードが非常に手狭になっておって、もう周りのところまで使って荷役をしているというような状況になってございまして、現在、土地利用計画を一部見直しまして、ここの部分を埠頭として使えるような形に変えて、計画を変更するとともに、実際にはこの中の埠頭の荷役方式も見直しをして、荷役効率を上げていきたいというのが、1点目の計画の内容になってございます。

それから、2点目の南本牧のほうでございましてけれども、計画としては、1、2、3、4と4つの岸壁が計画されてございまして、現在MC1、MC2と称している2つの水深

16mのコンテナターミナルが供用しているところでございます。引き続き、今、こちらの3番のターミナルの工事を進めているというような状況になってございます。現状といたしましては、ここのターミナル、道路がこの1本に頼ってございまして、この道路1本を出て行って、首都高湾岸線、あるいは、その下を走っています産業道路にアクセスをして、こちらの本牧ふ頭に横持ちをかけるですとか、こちらのほうのランプから高速に乗るというような車両の流れになっているような状況でございます。そんな状況でありましたが、計画では、ここの埠頭、130万tぐらいの計画貨物量を想定しておったんですけれども、2バースできた段階でもう目標貨物量の7割ぐらいに達しているという、非常に貨物の利用が計画を上回るというような状況になってございまして、今のままでここでいくと、かなりここの交通量も負担がかかりますし、こういった一般道を走っている交通車両が背後の都市のほうの生活にも影響が出てくるのではないかということも考えまして、道路計画を見直そうというものでございます。

道路については3点ほどございまして、計画としては、1つ、横浜の場合は、横浜港、川崎のほうからずっと南本牧に通ずる幹線道路の計画が、ずっとこれが川崎のほうまで延びてございます。この道路が南本牧のほうとつながってございませんで、今、ぼんと飛んだような形になってございますが、この幹線道路について、ずっと南本牧のほうまでつなげていこうということで、調整が整わない部分については点線で示させてもらってございますが、こういった形で、全体港湾の中で交通車両が流れるように車両を流していきたいということで、道路を1本計画しますのと、先ほどお話ししましたように、高速に乗るのにかかなり市街地を通過しているような状況になってございますので、ここから直接ランプから高速に乗ったりおりたりできるように、高速へのランプをつけようという点。それから、こういった貨物量が非常に集まっている人工島形式の埠頭で全国のスーパー中枢港湾として取り組んでいる港の中で、唯一島状であるにもかかわらず、道路が1本しか通っていない、あるいは計画もないというのは、ここの横浜港の南本牧ふ頭だけになってございますので、リダンダンシーを確保する意味でも、もう1本ルートを確保しようという、そんな考え方に基きまして、道路を1本、あるいはランプですとか、埠頭の中の道路を計画させていただくというのが、横浜港の計画の内容になってございます。

続きまして、神戸港でございます。神戸港につきましては、もう皆さんご案内の港でございすけれども、大阪港と一緒に阪神港としてスーパー中枢港湾に指定して、国際競争力の強化に取り組んでいただいている港でございます。今回の一部変更につきましては、

こちらにもコンテナ関連ということでございますけれども、1点は、ポートアイランドの南のところのコンテナターミナルが集中しているところの計画の見直し、もう1点は、お隣の六甲アイランドの過去コンテナターミナルとして使っていたところの見直しでございます。

現在、こちらのポートアイランドにつきましては、スーパー中枢港湾としての競争力を強化するという意味合いもございまして、こちらの16m岸壁の工事ですとか、前面の航路・泊地を深くする工事を進めているところでございます。現在、お手元の資料のほうが見やすいかもしれませんが、ここに青い線で囲っているエリアがございまして、これも青い線が、ちょっと技術的になりますけれども、効率的な運用を特に進める区域ということで、スーパー中枢港湾としての先陣を切って取り組んでいただくエリアとして、計画書の中でも示させていただいております。現状、神戸でいきますと、このピンク色のところを外した形で、北のほうですとこのエリア、南のほうですとこのエリアが効率的な運用を特に促進する区域ということで指定されているところでございます。

こういったところについていろいろ取り組みを進めていただいているんですが、現在、こちらにも多分に漏れず、これだけのエリアではヤード面積が足りないということで、外のところに共同デポですとかつくっていただいたり、あるいは、こちらのほうですと、現在、PC14、15、16、17と出ていますが、14、15あるいは16、17と分けてターミナルのオペレーションをやっているような状況になってございまして、来る車両の波があったりして、こちらの交通渋滞も発生しているというような状況になってございます。このエリアにつきまして、より効率的に進めていくために、ヤードの面積を拡大して埠頭用地を拡大し、今の効率的な取り組みを進めていくエリアをそれぞれ広げていくということで、計画としては位置づけてございます。また、あわせて、計画書の中につまびらかに出てくるものではございませんが、こちらの中のオペレーションにつきましても、この見直しとあわせて、中の荷役方式の変更なりも取り組んでいくということで考えてございます。

また、この土地利用の計画とあわせまして、現在、阪神淡路大震災を受けた神戸港なんですが、耐震性を強化した岸壁というのは、今のこのポートアイランドの北、南側それぞれの中で、現在、こちらが耐震性を強化した岸壁が1つと、工事中の1つ、それからこちらにあるだけで、あともう1点、こちらの岸壁についてはそういった計画はございますが、この部分については、そういった対応を全然計画として位置づけられてございまして

したので、今回の手続にあわせて、このエリアについても耐震性の強化を図った構造に改良していくという位置づけをさせていただくものでございます。

それから、六甲アイランドのほうにつきましては、もともと番号として1番、2番、3番、4番、5番、6番、7番ということでコンテナターミナルが計画されて、利用されてございました。現在、こちらの西側のところにつきましては、水深13mの岸壁で、ちょっと使い勝手の悪い水深であるということもあろうかと思いますが、利用が久しく利用されていない状況になってございます。もう一方で、神戸、震災後、中古車のオークションですとか、それに関連する整備ですとか保管ヤードということで、かなりの企業を誘致されてきたわけなんですけれども、引き続きそういったご要望がある中で、なかなか臨海部としてそういった対応をしていくスペースが取れないということもございまして、今十分に活用されていないこのエリアにつきまして、そういった企業にも立地いただけるように、土地も活用させていただくとともに、コンテナとして位置づけられていた岸壁について、そういった中古車の輸出ですとか、いろいろな建設機械の輸出、そういったものに使っていただけるように、既存の施設の位置づけを見直していこうというのが、神戸港の計画の内容になってございます。

それから、最後の北九州でございます。北九州港、かなり広い部分をピックアップしたような図面になってございますが、お手元の資料の2ページ目の左下、あるいは、3ページ目のほうに全体の計画図をつけてございますが、対象のところは新門司地区という、長距離フェリーが就航している場所になってございます。関門大橋から北九州空港のちょうど中間地点ぐらいの場所になろうかと思いますが、その新門司地区の計画の見直しでございます。

北九州港は、外国貿易、国内貿易それぞれ活発に行われてございます。貨物量だけで見ますと、取扱量としては全国4位の位置づけになってございまして、その貨物のうち4割をフェリーが担っているというような港でございます。そのフェリーも、今ですと航路が大阪、神戸、堺泉北港、遠く徳島小松島を経由して東京港まで延ばしていらっしゃる航路もあるということで、長距離航路でいきますと、4航路5便が毎日就航しているような状況になってございます。

ちょっと図面が切れてしまっていますが、現在、この新門司地区は、資料的には、例えば2ページ目の写真ですと、左のほうに新門司北地区と書いてある下のところに船が3隻泊まっていますが、こちらのほうに公共埠頭がございまして、こちらから神戸、堺泉北に

向かっている航路、それから、東京に向かっている航路、3航路3便がこちらのほうから出てございます。もう一方、こちらにお示しします新門司の南のエリアなんですけど、このエリア部分に、大阪港との間を日に2便結んでいるフェリーが就航しているような状況になってございます。現在、この航路、岸壁が1つの状態で船が2便就航してございますので、2隻で調整するような形で、1隻目が沖合5キロのところまで出て行って、次の船に場所を譲ってやるですとか、あるいは、隣の新門司3号、4号、5号という、こちらの岸壁にちょっと係留して、こちらがあくのを待つというような、そんなバースの調整をやっているような状況になってございます。

もう一方で、こちらの新門司3、4、5の岸壁につきましては、計画貨物量の3分の1ぐらいの取り扱いにとどまっております。現状としても、資料の中でも見えますように、こちらはシフトバースになっているというような状況になってございます。現在わざわざこちらによけたりしてはいますが、ちょうどこの図面でいきますと、赤いところがまだ海面のままになってございますので、フェリーが泊まっても車両の出し入れが後ろからできないというようなことでございますので、ここのエリア、車両の出入りができるように、一部、栈橋構造で船に出入りできるように改造するとともに、こういった重要な役割を担ってございますので、こちらの岸壁についても、既存の岸壁改修に加えまして、耐震強化を図っていきたいというような計画になってございます。こういった、ここの岸壁を有効に活用しながら、フェリーのバースを譲り合うためにシフトするというような非効率性を解消しようというのが、この北九州港の計画になってございます。

非常に駆け足でご説明しましたが、以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

今、4件一括でご説明いただきましたが、どこからでも結構でございますので、ご質問、ご意見ございましたらお願いします。

【委員】 一番最後に伺った北九州港なんですけれども、重要だというのはわかるんですが、今後のフェリーの利用の見通しというか、どういう感じで増えていきそうなのかとか、それに対するキャパシティの見通しというか、その需給関係の将来像というか、今後の推移の予測を伺いたいんですけれども。

それと、これは高速をただにするとかいう世界とあまり影響はないんでしょうか。

【港湾計画審査官】 北九州の2点、フェリーの将来需要はどうなっているかという点と、高速道路の影響はどうなるかという、この2点かと思えます。

資料の頭のほうにもございますけれども、北九州港、現在の計画がもうほぼ目標年次に近づいてございまして、港全体の見直しは、現在、地元のほうで取り組まれている状況でございますので、計画としての将来というか、もう目標年次に近づいてございますので、遠い将来の需要まで今公式にお示しできるような状況にはなってございません。ただ、フェリーの利用といたしましては、例えば、この新門司の先ほどの公共埠頭、それから、今ご説明しているここも含めまして、大体計画としては2,400万トンぐらい年間扱う計画でおったんですが、5割ぐらい多い3,600万トンぐらい利用があるということで、予想を上回る利用になっているのが現状になってございます。

高速道路との関係ということも関連してくるんですが、今、ご案内のように、道路との競争もあって、フェリーの運航会社はそれぞれご苦労されている中で、今お話ししましたように、沖に出て行って停泊しているということになりますと、当然、そこで移動するための油代ですとか、乗っていないでもいい方々を拘束している人件費が出てきたり、横のほうの岸壁に移るのでもかなりコストを要していらっしゃると思いますので、そういった負担を解消して、安定的にこういった輸送を続けていただけるようにご支援もしていきたいということも含めて、計画をしているものと認識してございます。

説明は割愛しましたけれども、このフェリー、西日本を中心として航路を結んでいまして、こちらは九州側で使われる荷主さん、北九州、それから福岡県は当然利用者はいらっしゃるんですけども、九州一円に広く利用者もいらっしゃいますので、こういった幹線輸送を着実に維持していくためにも、こういった航路に残っていただけるように普請をしまいたいという気持ちもあって、隣に利用度がそんなに高くないものもございましたので、これを有効活用して整備をしていきたいというものでございます。

【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でしょうか。特にございませんか。

そうしたら、4件合わせてこれ以上ご質問、ご意見がないようでございますので、答申案について、一括してお諮り申し上げたいと思います。

まず石巻港からお諮りいたします。「国土交通大臣に提出された石巻港の港湾計画については、適当である。」こういう答申案文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。

横浜港でございます。「国土交通大臣に提出された横浜港の港湾計画については、適当

である。」この文案でご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

3番目、神戸港でございます。「国土交通大臣に提出された神戸港の港湾計画については、適当である。」これでご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

最後、北九州港でございます。「国土交通大臣に提出された北九州港の港湾計画については、適当である。」ご異議ございませんでしょうか。

(「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、これをもちまして、以上4港の港湾計画一部変更について、審議を終了させていただきたいと思っております。

本日の分科会の議事次第は、一応これで終了いたしましたので、マイクは事務局のほうにお返しいたします。

【総務課長】 分科会長、委員の皆様方、ほんとうに長時間のご審議ありがとうございました。

冒頭におくれておりました官房審議官の森重が参りましたので、ごあいさつ申し上げます。

【審議官】 失礼いたしました。審議官の森重と申します。よろしく願いいたします。

【総務課長】 事務局から2点ほどお話をさせていただければと存じます。

次回の第37回分科会でございますが、3月上旬ごろの開催を予定ということで、詳細の日程につきましては、今後調整させていただきます。よろしく願いいたします。

それから、本日の資料でございますけれども、大部ですので、もし残していただきますと、そのまま郵送させていただくことにさせていただきます。よろしく願いいたします。

特にないようでしたら……

【委員】 全くの質問なんですけれども、例えば、横浜の事例のように、要するに、港湾というのは流入物流なんですけど、それを今度、一般の商品まで展開していく上での道路計画とか、ここはまさに鉄道とか、いろいろ書いてありますよね。だから、そういう部

分で、全体の日本国内の物流ってこうあるべきだという議論をする場というのは、我が国には存在するのでしょうか。

【港湾局長】 一応存在します。一応と申し上げたのは、それがどれぐらい機能しているかということもいろいろご批判もいただいているものですから、そういうふうに申し上げたんですけれども。省内でも、政策統括官の物流担当の者がおりまして、少なくとも国土交通省全体の物流がどうあるべきかというような、そういうところをやる部門がございます。

それから、物流というのは、いわゆる商流とも密接ということもあって、主として経済産業省さんと一緒に、物流政策大綱というものを数年おきにつくっていて、そこで政府全体として物流がどうあるべきか、どういう問題があり、それについてどう対応するかということを考えていくということをやっている、そんな状況でございます。

【委員】 ありがとうございます。

【総務課長】 ほかにございませんでしょうか。なければ、本日の港湾分科会を終わります。ありがとうございました。

— 了 —