

平成14年11月29日

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會第5回港湾分科會議事録

交通政策審議會港湾分科会

交通政策審議会第5回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成14年11月29日(金)
開会 10時00分 閉会 12時10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	東洋大学助教授
杉山 武彦	一橋大学教授
須田 漑	八戸工業大学教授
瀬田 信哉	(財)国立公園協会理事長
東 恵子	東海大学短期大学部助教授
平野 裕司(代理)	(社)日本船主協会港湾物流委員会委員長

4. 会議次第

(1) 港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・2

重点的テーマについて

5港の港湾計画について

石垣港

金沢港

宿毛湾港

神戸港

尼崎西宮芦屋港

(2) 「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」(答申)について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・30

5 . 会議経過

開会

管理課長

お待たせいたしました。交通審議会令第8条の規定の定足数に達しておりますので、ただいまから交通政策審議会第5回港湾分科会を開催いたします。

なお、本日は議事の(2)におきまして港湾政策のあり方について最終答申をいただく予定でございます。都合がつき次第、高木政務官が出席する予定でございます。あらかじめお知らせいたします。

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

分科会長

皆さん、おはようございます。御多忙中のところ、委員の皆様方には御出席いただきまして、ありがとうございます。

それでは早速議事を進めていきたいと思いますが、今日は五つの港湾計画と「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」の答申につきまして審議を行いたいと思います。

(1) 港湾計画について

重点的テーマについて

分科会長

それではまず港湾計画について審議をしたいと思います。今回の分科会からは、前回の分科会で申しましたとおり、事務局より重点的なテーマを一つ用意していただきまして、御議論いただきたく考えております。そこで、五つの港湾計画の前に、今回用意しております重点的なテーマについて事務局より御説明をお願いしたいと思います。

港湾計画審査官

それでは御説明いたします。分科会長からただいま御紹介がありましたように、今回から港湾計画の審議案件に関連した全国的テーマについて御議論いただきまして、今後我々が進めてまいります行政の参考とさせていただくこととなりました。

本日は、「みなとと観光 - クルーズを通じた経済活性化に向けて - 」をテーマとして取り上げております。まず、議論の導入部として、私どもが用意しました資料を御

説明申し上げます。資料1をお願いいたします。

1 ページですが、我が国からの海外旅行者を1,000万人にしようということで昭和62年に打ち出されました「テンミリオン計画」は、当時の円高や好景気にも支えられ、予定よりも1年早く、平成2年にその目標を達成しております。その後も、日本の海外旅行者は急激に伸びて現在に至っておりますが、海外からの訪日観光客数の伸びはそれほどでもないという状況になっております。このため、我が国のサービス収支は大幅な赤字基調でございます。左の図にございますように、2001年の実績でサービス収支5兆円の赤字でございます。そのうち旅行収支が6割の3兆円を占めております。

2 ページは、この状況を国別に見てみたものでございます。欧米諸国が多くの海外旅行者を受け入れて、かなりの観光収入を得ているのに対し、我が国は国際観光客到着数で36位、国際観光収入で31位という位置にございます。これは韓国やオーストラリアといった国よりも下のレベルです。このような状況で、我が国の国力からしますと、観光分野は非常に弱いということになっておりまして、クルーズ振興を図り、外航クルーズ客船の誘致につなげていくことができるならば、我が国に対する国際理解の向上に寄与するだけではなく、先ほど申し上げました旅行収支の改善にもつながっていくことが期待できます。

次に3 ページです。国内に目を向けてみますと、平成12年からハッピーマンデー法施行ということで3連休が非常に多くなっております。このことは、観光の面からみて有利な条件となりました。その観光の需要を喚起する手段の一つとして内航クルーズが考えられるのではないかと考えています。最近の内航クルーズの泊数を見ますと、99年と2001年では2.5泊が3.3泊ということで泊数も増えてきておりまして、3連休増加の効果があらわれてきているのではないかと考えています。

次に4 ページですが、これは我が国のクルーズ人口を示しているものでございまして、左側は日本人クルーズ乗客数の推移を外航と内航に分けて示したものでございます。ここ数年は20万人程度で推移しております。右はクルーズ人口が世界的にどのように分布しているかを見たものでございます。圧倒的にアメリカが多いわけですが、日本を除くアジアも10%程度ございまして、人数で見ても日本の5倍程度あるということでございます。また、最近の予測では、将来的に世界のクルーズ人口は安定した成長が見込まれているわけですが、特に東南アジアでは、港湾施設などの整備が行われていくなれば、世界の平均の伸びよりも大きな伸びを示すだろうという予測がなされておりますので、東南アジアの方々をターゲットに我が国へのクルーズ客の誘致の可能性があるのでないかと考えております。

次に5 ページですが、上の図はクルーズの企画側のニーズを見たものでございます。旅行会社に対して、旅行商品を販売する際に重視する点と寄港地として必要と思う点

に関してアンケートをいたしました。寄港地の魅力が最も重要だという結果となっております。また、右の図にございますように、何よりも寄港地にはきちんと受け入れられる港湾施設が必要であるとされております。下の表は我が国の港へのクルーズ船の寄港実績のランキングを示しております。基本的には博多、東京、神戸という順番になっておりまして、専用の受入施設の整った港への寄港が多くなっていますが、那覇港や屋久島の宮之浦港などのように背後に魅力的なスポットがある場合には、専用の受入施設がなくても寄港実績は多くなっている。こういう状況になっています。

次に6ページですが、これは最近のクルーズ商品の例について、邦船各社と近年アジアで実績を伸ばしているスタークルーズ社の中からピックアップしてお示したものでございます。クルーズというと非常に贅沢なもので、お金持ちの遊びというイメージが強いわけですが、この例にお示したとおり、必ずしもそうではありません。邦船各社のクルーズ船は世界的に見てもグレードが高いのですが、1泊当たりの料金では4万円以下でございますし、スタークルーズ社の商品では1泊当たりの料金が1万円強のものが用意されています。クルーズという旅行形態は、船での移動はもちろんのこと、船内で宿泊もしますし、食事もある、あるいはパーティーやショーなどのエンターテインメントも含まれます。こうした面からみても、クルーズの料金は我々庶民にとっても手の届く範囲になっている、決して金持ちの贅沢な遊びではないという現状になっているということでございます。

次に、7ページです。クルーズ船が寄港することによる経済効果について横浜市が試算したものを御紹介しております。コンテナ船が寄港することによる経済効果と比較した試算値でございます。クルーズ船の方は「飛鳥」クラスということで2万9,000GT程度を想定しており、コンテナ船は6,600TEU級、世界でも超大型クラスのコンテナ船を想定しています。この試算値によれば、コンテナ船の経済効果には荷役や輸送費が大宗を占めておりまして、クルーズ船の経済効果は給油・船用品の積み込みが大宗を占めております。結果として、コンテナ船が2億4,000万程度に対してクルーズ船は2億7,000万程度と、意外なことにクルーズ船が1回当たり寄港することによる経済効果の方がコンテナ船のそれよりも大きな値となっております。

次に、8ページ、まとめでございます。今年の6月に閣議決定されましたいわゆる「骨太の方針2002」におきましては、観光産業について『内外の人々にとって魅力ある日本を構築し、観光産業を活性化する。その際、場所と場所を結ぶ「輸送」の観点から「経験し、楽しむ」産業へと変わる必要がある。』というふうに位置づけられております。まさにクルーズはこの方針に合致する観光の形態でございます。また、これまで御説明してきましてとおり、クルーズ振興の意義は、対外的には、我が国の国際理解の向上、あるいは大きく出超となっている旅行収支の改善等がございます。また、対内的には、国民に余暇の選択肢を提供するとともに、観光による地域経済の

活性化につながるものでございます。

このような背景から、私どもではクルーズのポテンシャルの高い港湾にクルーズ船などの大型旅客船に対応した魅力的な受入施設を整備していくなど、港湾としての施策の展開が必要であると考えております。この施策の展開に当たりましては、もちろん、他の港湾施設と同様に高い投資効果の得られるところから選択的に行っていくことが肝要でございますが、その他の課題といたしましては、ターミナルを魅力あるものにするための計画・設計手法の確立、また、不定期の旅客船対応の大型施設を公共で整備することについては理解が得にくい状況になっておりますので、これに対する十分な説明、理論武装を完全なものしていく必要があると思っております。さらに、運営上の課題としては、クルーズの企画側の意向を踏まえたポートセールス及び利用者や見学者に対する適切な情報発信の方法等に工夫を行っていく必要があるのではないかと考えているところでございます。

私どもは観光とクルーズ及びそれらと港湾との関係を以上申し上げてきましたようなことでとらえておりますが、この考え方につきまして先生方から御助言いただければありがたいと考えております。

最後のページは、先進的なクルーズ基地となっている国際的な例（下の写真）と我が国の現況（上の写真）について比較したものを添付いたしております。

以上で資料の説明を終わらせていただきます。

分科会長

どうもありがとうございました。ただいまクルーズ関係の資料をいろいろ御説明いただいたのですが、私も近くの港にクルーズ船や貨客船が寄港した際に、時々船内へ見学に入ってみたりするのですが、その船が港の中に適当な岸壁が無いのでバルクカーゴといいますか、鉾石を扱っている岸壁に着岸したりして、汚いと言ったら失礼ですけれども、ちょっと旅客船とそぐわないな、もっと旅客船にふさわしい岸壁があればと感じたこともあります。それでは、この問題について、委員の方々から御感想あるいは今後の位置づけなど何でも結構でございますので、どうぞ御発言をお願いしたいと思っております。

委員

港湾と直接関係はないだろうと思っておりますが、資料1の1ページ、2ページは、先ほどの説明にもありましたように、日本人は外へ出ていくのが圧倒的に多くて海外から来る人が少ないというお話ですね。そして2ページでは、20位の韓国に対して、31位あるいは36位の日本となっておりますけれども、日本人が大勢出かけているのは韓国や台湾ですから、韓国の数字に含まれている日本からの観光客数やその観光収入、

またその逆の日本の数字に含まれている韓国からの観光客数やその観光収入を除いた場合、世界における韓国と日本の位置づけはどうなるのか、教えていただきたいのです。国土交通省の観光統計で、このことをよく説明されますけれども、そもそも日本人がものすごく韓国に行っている、あるいはそこで消費していることが影響して、韓国の順位が高くなっているのであって、日本人を除いて考えてみた場合は、どのようになっているか比較されたものがあまりありません。ですから、韓国と比較して日本はいかに人も人が来ないように見えるけれども、実は韓国の順位を上げることに寄与しているのは日本人観光客でないのでしょうか。この資料では、観光資源に対する双方の比較になっていないのではないかと思いますので、いかがでしょうか。

分科会長

どうでしょうか。全くごもっともなことで、全体から言えば、日本人は1,700万ぐらいが海外へ出ていっているわけですね。だから、1,700万を引けば全体としては合うのでしょうか。各国、それぞれ自分のところに外国人の観光客がどれくらい来たかというのは、わかっているはずですね。そういうものを全部ここに挙げたのでしょけれども、日本人を差し引くとどうなるのでしょうか。

港湾計画審査官

手元にそういった資料の整理を行ったものはございませんが、先生が御指摘のとおり、特に近隣の韓国や台湾あたりへ出かける日本人は非常に多いわけですので、その寄与度、影響は非常に大きなものになっているのではないかと推測されます。

分科会長

次回までに、日本人を除いた各国の観光客数をデータとしてそろえて皆さんにお配りしたらどうですか。

港湾計画審査官

わかりました。

分科会長

その方法でよろしいでしょうか。

委員

逆に、日本人がどこへ行っているかということは、よく言われますね。

分科会長

ええ。そういうものはわかりますからね。そのほか、どうぞ。

委員

まず、今の点に関連してですが、1ページ目は「海外旅行者」となっていて、2ページは「観光客」となっています。統計資料の出典先が違うでしょうから、数字の細かいところはこだわりませんが、私などは年間10回くらい海外へ行っていますが、忙しい思いをして出張に行って、それが観光客と数えられたらかないませんなという個人的な感想は別として、1ページと2ページの数字はその概念が違うのでしょうか。その点、わかれば教えていただきたい。

今申したことは何かのついでに教えていただければ結構ですが、非常におもしろいなと思いましたが、7ページです。使用料や輸送費や消費額という表現が効果というカテゴリーで述べるときにより表現かどうかということはさておいて、非常に興味深かったのは、間接効果の大きさが大型旅客船とコンテナ船が同じくらいであることです。数字を伺えば大型旅客船の方がもう少し大きいのでしょうか。これは非常に興味深いといえますか、間接効果だからその効果の中身がわかりにくいのですが、常識的にこんなものだと思っていいのでしょうか。例えばコンテナ船というと、コンテナが荷役されたりするだけで、考えようによってはものすごい間接効果があるような感じがする半面、考えようによってはそれだけだと。ところが、大型旅客船でお客様が来れば、間接効果がもっとあるような感じもします。これはこういうものなのでしょうか。まさに感じなのですね。それとも間接効果の意味合いが大型旅客船とコンテナ船とで違うのでしょうか。どう解釈すればいいのでしょうか。

分科会長

それでは、今の2ページについて、どうぞお答えください。

港湾計画審査官

まず、1ページと2ページの「外国人旅行者」と「観光客」です。ここでは表現を変えてしまっておりますが、いずれもビジネス客を含む旅行者ということでございまして、若干2ページ目の方が実態と表記が少しずれていると申しますか、「観光客数」と書いていますが、ビジネス客も含んでいるということです。

それから、間接効果の概念でございまして、これは大型旅客船あるいはコンテナ船が寄港した際に、直接港に落ちるお金が緑色なり紫色までの部分でございまして、そのお金が産業連関的に波及していった場合の間接効果分が黄色の部分ということでございまして、従いまして、間接効果が同じくらいの大きさになっているのは結果的に

そうなっているということでございまして、大型旅客船、コンテナ船のいずれも、サービス業的な分野への波及効果ということでありますので、同じような大きさになっているのではないかと思います。

委員

ありがとうございました。

分科会長

ほかに。

委員

今の質問にありました7ページの表ですが、この中で赤に示された港湾使用料が、ちょっと見たところ、余りにも少ないような感じを受けますが、どういうものが含まれているのか、おわかりになりますでしょうか。

港湾計画審査官

お答えします。水先などの入出港関係費用、入港料、ターミナル経費等です。ちなみに、入出港関係の水先費用が100万程度、入港料、租税関係が33万程度、ターミナル経費3万円程度となっています。

分科会長

よろしいでしょうか。要するに、寄港した際に実際にそれだけお金がかかるものがそのまま挙がっているわけですね。

港湾計画審査官

そうです。

委員

中身の細かいことを今議論する気は全くありませんけれども、今の点に関連して1点確認させてください。ターミナル経費は港湾使用料の中に入っているとおっしゃいましたか。

港湾計画審査官

はい。

委員

確かに委員が言われたのと同じように、余りにも少ないのではないかという疑問を持ちますね。今日でなくても結構ですけれども、今度あたりに……。

分科会長

少し安いということですか。

委員

こういう比率なのかなという感じです。

分科会長

比率が低過ぎるということですね。

計画課長

今までコンテナ船の方で議論されてきたときには、荷役費が4割ぐらいで、ターミナル使用その他の費用が30%ぐらいあったような気がするのですが、この書き方では荷役・輸送費の中にターミナル費用等が入っているのではないかと思います。もう一回、確認いたします。

委員

バランスが今まで思っていたのと大分違いますね。

管理課長

私が承知していることを申し上げますと、荷役・輸送費の中に、ドレージ費用といいますが、内陸までコンテナを運んでいるトラックの運賃も全部入っているということで、2億4000万円近い金額になっているということでございます。

コンテナ船が一回入出港するときにかかる費用は、船型にもよりますが、直接出ていくお金は大体1,000万~1,500万程度でございますので、残りは内陸の輸送費等々、そういうもので金額がかなり嵩上げされているような気がいたします。

分科会長

ほかに。

委員

資料を拝見したばかりで、具体的な議論は何もできませんが、このテーマのメッセ

ージとしては、資料1の7ページまでの議論を踏まえ、8ページで「クルーズ振興に対する港湾整備の意義」というのがあり、クルーズ振興のための港湾施策として、旅客専用ターミナルを整備するとなっています。つまり、港湾を整備することは、文化の面等、社会的効果、文化的効果、広い効果を含めて港湾の整備をやるべきだという考え方になっているのか。それとも、今まで見てきたようなことから、クルーズ振興と港湾とを結びつけて、港湾にしかるべき投資を行うことは港湾の財政運営上からも有利であるという考え方になっているのか。ここで言わんとしていることは、どちらなのでしょうかとというのが教えていただきたいことです。

港湾計画審査官

私どもとしては、御指摘の二つの概念、どちらも効果があると考えております。このページはそういった趣旨でまとめているつもりでございます。

分科会長

いかがでしょうか。

このテーマにつきましては、委員の皆様から観光客と旅行者との区別が曖昧でどうもよくわからないというお話がございましたので、この辺を少しはっきりさせてください。それから、日本人が海外へ大勢行っているではないかということも、まことにそのとおりですので、日本人の数字を抜いた資料も作成していただければと思います。

このほか、よくわからなかったのは、経済効果とその内容、また荷役・運送費とは一体どういうものが含まれるのか、港湾使用料とはどういうものが含まれるのか。産業連関を使って間接効果を算出されているのでしょうかけれども、それは生産額なのか付加価値なのか、よくわからないところが多くありましたので、少し調べていただいて、次の機会にでも御説明いただければと思います。

港湾計画審査官

はい。

分科会長

委員からお話がありませんでしたが、「港と観光」について何かありますでしょうか。

委員

今日の資料に対する意見ではありませんけれども、先ほど分科会長のお話にもありましたように、私の近くの清水港でも、年間十何隻という数字ですけれども、客船は

寄港しています。8ページの提言にあったように、地域の振興という意味では、旅客船を誘致して寄港してもらうまでの経緯を見ていますと、港に対する理解とか新しい産業が起きかけている空気を感じます。

先日、函館で「クルーズの寄港地としてのみなとまち函館の展開」というシンポジウムが行われました。みなとづくりはまちづくりということですが、先ほどお話があったように、クルーズへの一般の方たちの理解はやはり「お高い」というのが一般的ですから、そういったことをどう理解していただくか。私も、世界遺産があることなど寄港先の地域に魅力がないとクルーズ船に乗って観光しようという気にはならないわけで、地域の受入体制づくりをどう進めていくのかということが先日のシンポジウムでも大きな課題になったところでございます。

それと、分科会長もおっしゃられたように、大型の旅客船ですと、物流の基地として使用されている岸壁に着けなければならないような状況で、せっかく旅客船に寄港をお願いしても、そこから背後の地域へのアクセスがシャトルバスなどを活用しなければならぬなど、産業空間である港とまちが分断されている状況に大変課題が多いのではないのでしょうか。クルージングを通した観光は、海からまちを見たり、海から港を見たりという観点や、それぞれの地域が個性ある魅力を発揮する意味では、すごく意義があるものではないかと思っています。ただ、今の素直な気持ちは、地域の方々の理解、それから今後、港とまちがどう連携して整備していくのか、ソフトとハード面でどう進めていくのかということが大きな課題だと思っているところでございます。以上、感想です。

分科会長

ありがとうございました。 委員、何かございますか。

委員

貴重な資料をありがとうございました。今、委員がおっしゃられたことと若干重なると思うのですが、8ページの資料のプレゼンテーションの仕方ですが、後で御説明いただく答申の26ページ以降の「みなとまちづくり」みたいなところをもう少し前面に出していただいた方がよいのではないのでしょうか。幾ら立派な旅客専用ターミナルがあっても、一步まちに入った途端、「あれあれ」というところがたくさんあると思いますし、港とまちづくりを一体化して、地域全体をより魅力ある付加価値の高いものにしていって、その中の第1ステップが魅力的な旅客専用ターミナルの整備なのだというような書き方をしていただく方が、港全体をとらえていることや、地域の価値を上げて港湾政策と観光政策を連携させることなどいろいろな政策の連携などもイメージしやすいと思いますので、技術的な問題で恐縮ですがそういうふう

にお書きいただいた方がいような気がいたしました。以上です。

分科会長

ありがとうございました。それでは、この問題については、今日はこのぐらいにしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

いろいろと付け加える点、調べていただく点もございましたので、よろしくお願ひしたいと思いますが、また、いろいろと貴重な御意見をいただいておりますので、この辺を港湾整備の意義の中に訂正あるいは加除追加していただきたいと思います。

5 港の港湾計画について

石垣港

分科会長

それでは、個別の港湾計画の審議に入りたいと思います。

港湾計画審査官

それでは、石垣港の港湾計画につきまして御説明いたします。本日は、沖縄総合事務局より、溝内開発建設部長、小野石垣港湾工事事務所長にお越しいただいております。それでは、御説明いたします。資料 2 をごらんください。

1 ページでございます。石垣港は、沖縄本島の南西約 410km の海上にある我が国最南端の重要港湾でございます。周辺諸島への発着基地、生活物資等の搬入拠点、八重山の観光拠点として重要な役割を果たしております。

今回の改訂のポイントは三つございます。1 点目は離島生活航路の利便性・安全性の向上を図ること、2 点目は輸送コストの低減、安全性の向上に資する砂砂利・危険物の移転・集約、3 点目は大型旅客船に対応した旅客埠頭の整備ということでございます。

資料の 2 ページをごらんください。1 点目のポイントでございます離島生活航路の利便性・安全性の向上の取り組みといたしましては、1 日約 200 便の旅客船と離島定期フェリー等が就航しておりまして、それが人流・物流の混雑等を招いています。それが登野城地区という内港地区でございますが、この地区の再開発をいたします。棧橋を設置いたしまして、一部の水際線を 100m 程度海側に埋め立て、広い背後ヤードを確保するとともに、フェリー・貨客船ふ頭を隣の浜崎町地区に移し、人流・物流を分離することによって、利用客の利便性の向上、物流の効率化及び安全性の向上を図ってまいります。これによりまして、自動車交通の渋滞あるいは乗降客の混雑等が解消され、旅客及び観光客の利便性が向上するというところでございます。

2 点目のポイント、輸送コストの低減・安全性の向上に資するために砂砂利や危険

物貨物の移転・集約を図ることについてです。現在、浜崎町地区、美崎町地区では、市街地に隣接して砂・砂利を扱っている状況にあり、また、石油・ガス等の危険物取扱施設が立地している状況にあります。スライドの写真のとおりでございます。このことが物流の非効率化の原因や、市街地環境悪化の原因となっております。そこで、新港地区に10m岸壁及び7.5m岸壁を整備し、浜崎町地区で取り扱われている砂砂利や、石油・ガス等の危険物貨物を新港地区にシフトさせる計画となっております。これにより、輸送コストの削減を図るとともに市街地環境の安全性の向上を図るという計画となっております。

この計画によりまして、砂砂利や石油類の輸送コストが年間約4億円程度削減されると試算しております。また、現在は石油類の備蓄が10日分程度しか行われておらず、そのため台風が通過するときなど石油・ガス等が底をつく心配があったわけですが、石油類等の危険物取扱施設を新港地区の広い用地に移すという今回の計画により、25日分の石油類の備蓄が可能となりますので、石垣港周辺の八重山圏へのエネルギーの安定供給を図ることが可能となります。

4ページですが、次に三つ目のポイントとしての大型旅客船に対応した旅客船用ふ頭の計画でございます。先ほどの資料1にも若干お示ししていますが、石垣港もクルーズの旅客数がかかなり多い港でございます。特に台湾を基地とするクルーズに対応した大型旅客船が定期的に寄港いたしております。しかしながら、スライドの写真でお示ししてございますように、大型旅客船対応のバースがなく、貨物などと混在した非常に混雑した中での利用となっております。今後は、クルーズの旅客船も更なる大型化が見込まれておりまして、これに対応したふ頭の整備が強く望まれているところでございます。そこで、今回計画においては、新港地区の先端に水深9mの大型旅客船対応のバースを計画し、前面に広い水域を確保し、効率性・経済性・安全性の向上を図ることといたしております。特に台湾から石垣へ来られる観光客は、1人当たり2万4,000円程度を消費するというデータもございますので、今後、旅客船が大型化しますと客数も4万3,000人程度増えると見込まれており、その結果、年間13億円程度の経済効果があると試算しています。

以上が石垣港の港湾計画の概要ですが、沖縄総合事務局より地方港湾審議会での議論の概要について御報告していただきたいと思っております。

沖縄総合事務局

地方港湾審議会での議論の概要を御報告申し上げます。地方港湾審議会では、観光・海洋・レクリエーション機能の向上への対応といったことが議論の中心となりました。御説明の中にもありました、今回計画で新港地区の埋立地先端に着岸する大型旅客船の、旅客へのサービスを向上させるために、例えばC I Qをはじめとした諸手続

を改善するといった意見がございました。また、特にピーク時に混雑が予想されるふ頭内の交通をいかにうまく整理して安全に対応していくのかといった質疑があり、地元として例えば信号機の管理に工夫をしていきたいといったことが議論されました。審議会全体の議論といたしましては、計画に沿って着実に港湾を整備してほしいという地元の要望をいただきまして、地方港湾審議会では理解が得られ、また期待感も示されたところでございます。

計画全体の実施スケジュールといたしましては、港湾管理者である石垣市としては、平成 20 年代前半を完成目標に整備促進を図っていくことを考えてございます。沖縄総合事務局といたしましても計画の実現に向けて積極的に支援してまいりたいと考えております。以上であります。

分科会長

石垣港の港湾計画についていろいろ御説明いただきましたが、委員の皆様方からどうぞ御発言をお願いしたいと思います。

委員

石垣港には、現在でもクルーズ旅客船が寄港していると了解しております。現在は、浜崎町地区の 2 バースを連続で使用し接岸していると聞いております。先ほど C I Q 改善というお話もございましたが、寄港する度に港長あてに接岸速度、制限風速、使用タグ能力等の書類提出を義務づけられていると聞いておりますが、この様な点も改善されることが必要だと考えます。

また、新たな旅客船岸壁ができることは、ゆとり、余暇、観光の収支改善や観光客の誘致といった面で改善となりましようが、石垣港では現在はタグボートが常駐していないと聞いており、タグボート使用料が高いつているのではと存じます。低廉なサービスが供給されるような体制も同時に考えていく必要があるのではないのでしょうか。

沖縄総合事務局

お答え申し上げます。C I Q につきましては、先ほども申し上げましたように地方港湾審議会でも議論がございました。現在は C I Q の係員が船に乗り込んで、船の中で様々な手続を行っている状況でございます。現在旅客船を着けている浜崎町地区のふ頭周辺には手続のための場所もなく、かなり不便な状況でございます。今回の計画では、旅客船用岸壁を計画する新港ふ頭の先端に、大きくはございませんが旅客ターミナルの整備も予定されていますので、そのターミナル内で C I Q の手続等への対応が可能となり、旅客へのサービス向上が図れるものと考えております。

それから、タグボートでございますけれども、現在は内側の浜崎町地区の-9m 岸壁を使用しておりますので、大型旅客船が自力回頭するための水域が不足しております。そのため、大型旅客船を寄港させるため、月数百万円の経費をかけて那覇港にいるタグボートを呼んで使用することで対応しております。今回計画している新港ふ頭地区の岸壁に大型旅客船が着岸する場合には、大型旅客船の自力回頭が可能となりますので、月数百万円の経費が全くなくなります。その経費削減による運賃の軽減が図られ、旅客への低廉なサービスが確保されるものと考えております。

分科会長

船の運航についての手続等、少し煩雑なところが見受けられるというお話に対してはどうですか。

沖縄総合事務局

今申し上げましたけれども、現在ではC I Qに関する手続を船内で行っているそうでございます。現在着岸している浜崎町地区の岸壁では、岸壁のふ頭用地にスペースがなく、ふ頭用地にスペースを確保するため、ふ頭用地内に置かれている貨物をどかさず作業を行うとかなりの時間を要してしまうということで、船にわざわざ係官が乗り込みまして時間の短縮を図っております。けれども、C I Qの手続き自体がかなり煩わしいこともございますので、今回計画している新港ふ頭地区の岸壁では、旅客ターミナルの中にスペースをつくり、そこにC I Q手続きに必要な一定の設備を設置いたしまして、そこでC I Q手続きに関する事務を行うことで、旅客の方に対し、望ましいサービスの提供が実現されると考えております。

委員

港長あてに提出する接岸速度とか制限風速とかの書類については、代理店経由にて提出しておりますが、接岸ごとというのはあまりにも繁雑かと考えます。今回計画の新港ふ頭地区の岸壁整備を始めとして、旅客船誘致を図っていこうとされるのであれば、入港実績によってその点、改善が図られても良いのではないのでしょうか。

沖縄総合事務局

具体的にどのような検討がなされているか、私はちょっと承知しておりませんが、委員が今おっしゃられたようになりかなり煩雑な部分があるとすれば、関係機関が十分な対応を考えていくものと考えております。私どもといたしましても、仮に手続の改善が予定されていないのであれば、関係機関に働きかけてまいりたいと思っております。

分科会長

どうぞ。

委員

石垣港の役割や特色を考えたときに、今回の改訂のポイントはいずれも適切かつ必要なものだと思います。その上で、資料2の中で一つは疑問、もう一つは確認のための質問をさせていただきたいと思います。

一つは、3ページで改訂のポイントの一つの趣旨として「安全性の向上」というのがあって、その安全性の向上の便益が、「石油、砂砂利の輸送コスト低減等」という形で表現されています。「安全性の向上」と言うのであれば、これを説明するときに、単に「輸送コストの低減」と表現するのは何となく焦点が違うような印象を受けましたので、この点が一つ疑問です。

それから、資料2の4ページで、旅客船ふ頭を整備したときに、大型旅客船の就航を想定されていて、その想定に基づく観光客の増加や、そこから発生する経済効果についてもある一定の金額が示されているわけですが、旅客船ふ頭を整備と、大型旅客船の就航というのはどの程度確実に連動するものなのでしょうか。資料に金額を提示しているだけに気になったのですが。

港湾計画審査官

お答えいたします。1点目ですが、便益の計算は輸送コストの低減で計算しております。安全性の向上については貨幣価値に換算していないと申しますか、換算する手法がございません。安全性の向上を貨幣価値に換算する手法については今後の課題だと考えております。それから、大型旅客船の就航による経済効果が実際に資料で示すように発生するのか、ということですが、旅客船が大型化することによって乗客が増えた場合、その増えた分の乗客1人当たりの消費が現状と同等程度なされると見込んだ場合に、先ほど申し上げた経済効果が見込まれるということでございます。

委員

旅客乗降者数について教えてください。資料2の1ページでは、現在、平成11年で135万人とあります。それから、14ページには年間125万人とありますから、差引10万人が那覇あるいは台湾からなどの、いわゆる石垣周辺の離島航路の旅客乗降者ではない人たちの乗降者数だと、こういうことでしょうか。そして、その数字が計画の想定で195万人になるというのは、135万人に対応する数字が195万人になることでしょうか。

港湾計画審査官

御指摘のとおりでございます。将来推計の195万人というのは、135万人の旅客乗降者数に対応してございます。

委員

125万人と135万人の差はどのように解釈すればよいのですか。

港湾計画審査官

概念としては、今御指摘のあったとおりでございます。135万人のうち125万人は石垣港の周辺離島等を訪れる旅客ということでございます。

委員

もう一つ伺いたいのですが、台湾から4万人くらい石垣港へ訪れるという数字は年間の数字でしょうけれども、この人たちは石垣でどういう観光をされるのでしょうか。石垣でオーバーナイトするのか、あるいは石垣港内に船を停泊させて、陸に上がって宿泊したりするのでしょうか。この点がさきほど議論された経済効果と大きく関連するものですから、伺いたいのですが。

港湾計画審査官

台湾から4万3,000人というのは全体の数ではなく増加数でございます。4万3,000人増加することによって全体で8万人程度の旅客数になるという想定でございます。また、現状では台湾からの旅客は、石垣でオーバーナイトすることはありません。石垣に来た日に周辺離島や石垣市街等を観光して、その日のうちに出発するのが実態です。

委員

港の入口の話として、何人とか何トンという数字がよく出てくるのですが、屋久島の宮之浦港にしてもそうですけども、島にやって来た人がどういう行動をしているのかよくわからないのです。屋久島でも多分、お客さんは島には宿泊しないで夕方何時までに船へ帰って来て下さいということになっていると思います。私もクルージングをいくらか経験したことがあります。そうしますと、観光による島の経済への波及効果はほとんどない。島内で土産物を買うくらいで、島には泊まらないし、飲食もしない。宿泊や食事はほとんど船の中で済ましていますし。寄港先での行動はそういった状況なものですから、台湾から訪れる人は一体どんなツアーをしているのか、聞きたかったのですが。

沖縄総合事務局

関連してお答え申し上げます。資料にある経済効果の積み上げの根拠にも考慮してございますけれども、台湾と石垣との間は昔から比較的關係が深く、現在、台湾の民間企業が石垣港への航路に高速船を導入して運航することを予定しております。外航の高速船になりますと、船内に宿泊することはできませんので、そういう方たちは恐らく石垣市に滞在されて宿泊されるだろうと考えております。今回の計画では、高速船での年間旅客乗降者数を5万人程度と考えております。

委員

この計画の中で。

沖縄総合事務局

はい。この5万人程度の方は恐らく石垣市内に宿泊されるであろうと考えています。

港湾計画審査官

補足して説明させていただきます。スタークルーズ社にアンケートをした結果では、船内で消費する額1万2,000円に加えて、船外ではレジャー費用として7,600円、それから食費が1,400円程度の3回分、以上の消費が船外で支出されているというアンケート結果がございます。

分科会長

いかがでしょうか。そのほか、ございませんでしょうか。

委員

本日の資料ではなく、事前に送付していただいた資料の方ですが、先ほどのスライドを見せていただきましても、離島客船ターミナルの手狭な空間が再開発事業によって、人にとっても車にとっても随分と便利になるように見受けられるわけですが、市街地に近いこともありますので、この空間へ車をどのように乗り入れるのかということは地域でも話し合ったりされているのでしょうかけれども、よりきめ細かく、使いやすい形になるようお願いできればと思います。これは要望でございます。施設配置図を見ながら申し上げます。

もう一つ、新港ふ頭地区の大型旅客船対応岸壁の計画で、石垣港は現在でもクルーズに対応した大型旅客船が年間で21隻着いていて、今後は隻数が増えたと考えられているようですけれども、新港ふ頭地区の緑地の景観形成のあり方と

いいですか、緑地内には人工海浜等も計画されているようですけれども、イメージパースを見せていただきますと、本当の意味での快適な利用ということからすると、石油タンクとか修景のための緑地とかまだイメージの段階でしかないと思いますので、緑地の使い勝手についてももう少し地域の皆様の意見や観光という視点を考慮していただいで具体的な計画を進めていただければと思います。

分科会長

今の点は御要望ということをお願いしたいと思います。そのほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、ただいまの石垣港につきまして、「国土交通大臣に提出された港湾計画については、適当である。」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した。そのように措置させていただきます。

沖縄総合事務局

どうもありがとうございました。

金沢港

分科会長

では、次の金沢港の港湾計画を議題としたいと思います。

港湾計画審査官

それでは、金沢港の港湾計画について説明いたします。本日は、北陸地方整備局より鬼頭局長、小谷港湾空港部長、田中港湾計画課長、波間金沢港湾空港工事事務所長にお越しいただいております。

それでは御説明いたします。お手元の資料3をごらんください。

まず1ページです。金沢港は、江戸時代の北前船の時代には豪商銭屋五兵衛の活躍などもございまして、港としての歴史は古いものがございしますが、近代港湾としての本格的な整備は昭和38年の豪雪を契機として始められております。この豪雪の際に金沢を中心とする加賀地方への食料、燃料などの陸路での搬入が途絶えたことから、この地域での本格的な流通拠点港湾の必要性が強く認識され、昭和39年に重要港湾の指定がなされ、また昭和45年には開港指定がなされ、施設整備が進捗するとともに港勢も拡大してまいりました。現在では、外貿貨物量50万トン、内貿貨物量366

万トン、合計 416 万トンの貨物が取り扱われる港となっております。また、外貿の定期航路として、現在、日韓定期コンテナ航路が週 4 便、北米行き R O R O 船航路が月 1 便、就航しております。

今回の改訂のポイントは 2 点ございまして、1 点目が物流コストの削減に資する大型岸壁の計画と既存埠頭の再編、2 点目がまちづくりと連携した港の賑わい空間の創出でございます。

2 ページにまいりまして、ポイントの一つ目、「物流コストの削減に資する大型岸壁の計画、既存埠頭の再編」でございます。金沢港の背後圏には、世界第 2 位の建設機械メーカーや大手織機メーカーが従来から立地しております。また、今年からは大手のバス・トラックメーカーが横浜より移転してきておりまして、全国的に産業の空洞化が叫ばれる中、逆に生産基地としての拠点性を高めてきております。このような状況の中、大型岸壁に対する需要が顕在化したため、それに対応するものでございます。大浜地区に水深 13m 及び 12m 岸壁を整備し、現在、南地区で取り扱われている建設機械や穀物、セメント等を大浜地区に集約します。これにより、4 万トン級の大型貨物船の寄港が可能となり、背後で生産されている建設機械等を、本港から直接、大型自動車専用船で輸出することが可能となります。これによる物流コストの削減効果は、陸送費及び傭船費等で年間 11 億円程度が見込まれています。また、貨物の大濱地区へのシフトに伴い空くことになる南地区戸水ふ頭の岸壁には、現在、博多～直江津～室蘭航路に就航しているフェリーを誘致することとしております。フェリーについては、国内輸送として、先ほど申し上げました大手のバス・トラックメーカーや、輸送コストの削減を図りたい宅配業者などがフェリーの就航を要望しています。フェリーの就航による輸送コスト削減効果は、年間約 1 億円程度と見込まれております。

次に、3 ページでございます。2 つ目のポイントとして「まちづくりと連携した賑わい空間の創出」への取り組みについてです。来年の 1 月に、金沢港から 1.5 km という至近距離に石川県庁舎の移転が予定されており、この県庁舎を中心とするエリアが「金沢副都心」となる予定でございまして、これと連携して「加賀の海の玄関口」にふさわしい交流拠点の形成を図ろうとするものでございます。具体的には、南地区の戸水ふ頭や無量寺ふ頭においてフェリーの旅客ターミナルや緑地等、賑わい拠点の核となる施設を整備することにより、旅客だけではなく、副都心開発によって増加が見込まれる来訪者を受け入れるため、「加賀の海の玄関口」にふさわしい賑わい拠点の形成を図るものです。この交流拠点には年間の利用者数として約 40 万人の来訪が見込まれています。

以上が金沢港の計画の概要でございます。続きまして、北陸地方整備局より地方港湾審議会での議論の概要について御報告をお願いいたします。

北陸地方整備局

北陸地方整備局でございます。私からは10月7日に開催されました石川県地方港湾審議会における審議の概要について御報告させていただきます。同審議会におきましては、いろいろな議論がございましたが、今後、金沢港が果たすべき役割、あるいは計画実現のための施設整備の考え方といったものを中心に審議が行われております。まず、1点目の今後の金沢港が果たすべき役割につきましては、ただ今港湾計画審査官からも御説明がございましたが、地場産業の国際競争力の強化や地域の活性化といった観点から、船舶の大型化への対応や複合一貫輸送機能の導入、賑わい空間の創出といった要請をこの再編計画により実現し、自立した地域づくりを支える港を目指すという説明に対しまして、今後、この計画の実現に向けた積極的な取り組みに対する期待が表明されております。

また、2点目の計画実現のための施設整備の考え方につきましては、今後とも御案内のように公共事業全体が大変厳しい状態になるわけですが、そういうことを踏まえまして、御説明のありました大浜埠頭への貨物の集約、フェリー機能の導入、新埋立地の活用を段階的に進めていくとの考え方が示されております。

今回の改訂計画の目標年次は平成20年代後半を考えておりますが、まず第1段階として大浜地区の-13mの岸壁を整備し貨物の集約を図るとともに、その後、フェリー機能を導入し、物流機能の強化という地域の要請に応えていくこととしておりまして、北陸地方整備局としても、この計画の実現に向けて今後とも積極的に支援をしていきたいと考えてございます。以上、報告にかえさせていただきます。

分科会長

ありがとうございました。それでは御質問、御意見がございましたら、お願いしたいと思います。

委員

大型岸壁で扱う予定の貨物は、新しく発生するものなのですか、それとも今まで他の港で扱ってきたものを金沢港で扱うことになるのですか。抽象的な質問ですけども。

港湾計画審査官

両方ございます。建設機械メーカーの建設機械につきましては、これまで別の港で扱われていたものが金沢港へシフトしてくる貨物でございますし、また先ほど申し上げましたように金沢に新たにバス・トラックメーカーの車体製造工場が新規立地しましたので、この工場から新たに発生すると見込まれる貨物もあります。

分科会長

そのほか、ございませんでしょうか。

委員

御報告と御紹介ということでお話をさせていただければと思っております。11月の半ばに「暮らしを海と世界に結ぶ『みなとづくり女性ネットワーク』」と金沢港湾空港工事事務所主催で、市民と行政の共同参加により、金沢港の学習会といたしますが、港の環境点検を行いました。金沢港は今までは港湾機能に特化していた港でしたけれども、今度は県庁が移転してくるので港が賑わい空間になる、というテーマを持ちまして、港に触れることがなかった人たち、市民の方、女性ネットワークのメンバー、事務所や整備局の皆様、四十数名によりまして、雨の中、ワークショップといたしますが、港点検を行ってまいりました。市民の皆様は、身近であるようでいて港が遠かったり、荷役利用時のふ頭を見学したりすることで、港湾への理解を深めていらしたように思います。そして、意見交換後、皆様初めて会ったわけですがけれども、多くの意見が出まして、港に対する期待とか、今後どのように環境問題を取り込んでいったらよいかという御意見等も出ましたので、これもお願いになりますけれども、今後、市民の皆様と一体になったみなとづくりを進めていただければと思っております次第でございます。もう一点は、南地区から建設機械、セメント、穀物、砂等が移動するというお話があります。機能的にはそちらに移す方がよろしいかと思っておりますけれども、御紹介にありましたとおり、旅客船やフェリーを呼ぶというお話がある中で、海から町へ入ってくるときの景観は、町のイメージに大きくかかわってくるのではないかと思います。金沢は本当に古く、都市としては城下町で高質な空間を持つ町だと思っておりますので、ぜひ今後とも、港も同様、そういった地域づくりを進めていただけたらと思っております。金沢港周辺にも、大野町とか、古い町並みが多く残っております。港とかかわる町並みが残っておりますので、港湾空間だけではなく、そういったことも生かしたまちづくりをお願いしたいと思った次第です。

分科会長

ありがとうございました。このような御意見はごもっともでございますし、金沢港らしい港湾空間を形成していただきたいと思っております。要望ということでお願いします。

北陸地方整備局

先日は、大変な雨の中、御苦勞さまでございました。我々も、皆様のお力を借りて、地域の皆様に港を知っていただく、あるいは港をさらによい方向で活用していただくような活動を引き続きやっていきたいと思っておりますし、港湾管理者も、今回の港湾計画

をきっかけに、この港を町の顔にしたいという思いが大変強いものがございますので、我々も精いっぱいお手伝いをしたいと思っています。

分科会長

そのほか、ございますか。特にございませんでしょうか。

それでは、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金沢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。そのようにさせていただきます。

宿毛湾港

分科会長

それでは、次の宿毛湾港について説明をお願いしたいと思います。

港湾計画審査官

それでは、宿毛湾港の港湾計画につきまして御説明いたします。本日は、四国地方整備局より、梅木次長、山口港湾空港部長、権藤港湾計画課長、小泉高知港湾空港工事事務所長にお越しいただいております。また、オブザーバーといたしまして港湾管理者であります高知県から善見港湾空港局長にお越しいただいておりますので、御紹介いたします。それでは、御説明いたします。お手元の資料4をご覧ください。

宿毛湾港は、天然の良港でございまして、古くより利用がなされてきた港ですが、近代港湾としての整備は、四国南西部開発の拠点として位置づけられ、重要港湾の指定を受けた昭和61年から本格化しております。今回の改訂はこの昭和61年に策定した港湾計画を改訂するものでございます。

宿毛湾港の役割は主に二つございます。まず四国と九州を結ぶ流通拠点港湾としての役割、次に四国南西部の産業拠点港としての役割でございます。今回の港湾計画改訂は宿毛湾港が現在果たしている機能の延長線上にあるものでございまして、三つのポイントがございます。

一つ目は、九州、四国、近畿等を結ぶフェリーの中継基地として池島地区の公共ふ頭7.5m岸壁の計画を変更すること、二つ目は、この地域の代表的地場産業であります水産業を支援するために池島地区の公共ふ頭13m岸壁を活用すること、三つ目は、石材等の地域資源に立脚する地場産業を支援するため、白浜地区に公共埠頭を計画す

ることとさせていただきます。まず、池島地区のフェリー中継基地について御説明いたします。

現在、九州東部から四国南西部を経て大阪湾及び東京湾に至る物流ルートにつきましては、九州東部と四国南西部間のフェリー航路と、高知と大阪湾・東京湾のフェリー航路が存在していますが、高知と四国南西部間については陸路によるルートしかなく、また時間が非常にかかる状況となっています。このような状況から、高知と大阪湾の間を結んでいるフェリーについて、宿毛まで足を延ばすことで宿毛湾港をフェリーの中継基地とする構想が持ち上がり、今回の計画改訂にその構想が盛り込まれております。これは規模的にはそんなに大きいものではないのですが、モーダルシフトの一つの例ととらえることができます。この計画の実現によりまして、輸送コストの削減のほか、無人航走によるドライバー不足への対応、環境負荷の軽減等の効果が得られることとなります。

次に、大型岸壁の有効活用について御説明いたします。池島地区の13m岸壁は、従来、背後の畜産業のための飼料基地用として計画されておりましたが、今回、その用途を水産業のための輸入飼料の基地に変更しようとするものでございます。高知南予地域は養殖業が盛んで、ブリやマダイ類は全国の約3分の1の生産をしています。また、養殖用の飼料は、イワシなどの生の餌から粉末・固形飼料に転換する傾向にございます。こういったことから、粉末・固形飼料の生産量の不足が懸念されておりまして、背後の工業団地に養殖用の飼料生産工場の進出が予定されているところでございます。以上のことから、養殖飼料生産に必要となります原材料等の輸入を池島地区の13m岸壁で行っていく計画とするものでございます。

次に、白浜地区の計画について御説明いたします。白浜地区には非常に硬質の砂岩が埋蔵されている鉱山がございます。硬質の砂岩は土木工事用の骨材として、特に、近年需要が増している高強度コンクリート用の材料、あるいは透水性用のアスファルト舗装の材料、そういったものに使われてございます。また、瀬戸内海の手海砂が平成15年に全面的に採取禁止となることもございまして、今後、西日本を中心に砂の需給が逼迫していくことが予想されています。このような背景から、豊富な硬質砂岩が埋蔵されている鉱山が直配後に存在する白浜地区に公共ふ頭を整備し、ここに砂を中国から輸入して、この砂と背後から産出される硬質の砂岩をブレンドした製品を、大阪湾を中心として移出していこうというのが、白浜地区で予定されているプロジェクトでございます。岸壁の利用といたしましては、水深10m岸壁で砂を輸入し、また、10m岸壁を使って製品を東京湾へ移出する、また5.5m岸壁で製品を大阪湾の方へ移出していく、こういう計画でございます。以上が計画の概要でございますが、四国地方整備局より地方港湾審議会での議論の概要について報告がございますので、お願いいたします。

四国地方整備局

それでは、高知県地方港湾審議会の審議概要として、主なポイントを3点御報告させていただきます。

1点目は新たなフェリー航路実現の可能性です。今回の改訂計画におきまして、フェリー輸送を想定している貨物としては、時間を優先しなくてよいもの、かつ貨物の集配スケジュールがフェリーの運転スケジュールとうまくリンクするもの、そういう貨物に限定して想定しています。その結果、地方港湾審議会においてもフェリーの貨物量も十分に見込めるということで、航路実現の可能性は十分にあるという結論を得ております。また、既存航路である宿毛佐伯航路と、既存航路の高知足摺航路の延伸となります高知宿毛間航路の乗継連携につきまして、去る11月13日に試験運航が実施されました。運航の時間帯設定や料金設定等、今後取り組むべき幾つかの課題はございますが、現場においてスムーズな連携が行えましたので、フェリー航路連携の実現性は高いと判断しております。

2点目は、池島工業流通団地への企業進出に関する動向でございます。既に第1期分、5.6haを公募しております。正式な申し込みには至っておりませんが、強い関心を示しております水産業関連の企業があるということが地方港湾審議会でも紹介されました。今後、港湾管理者である高知県への企業誘致の一層の取り組み強化の要請の意見も出されました。

3点目は、南海地震への対応でございます。今回の計画の中に、宿毛市街地に最も近い片島地区の既設の岸壁を耐震強化岸壁として改良する計画を盛り込んでおります。これにより、震災発生時の緊急物資の搬入等をスムーズに行うことができます。津波に対しては、防潮堤等のハード整備だけで対応するのは非常に難しいということですので、逃げる対策を基本とし、それを支援するソフト施策の充実を図るという基本方針が示されまして、地方港湾審議会でも了承されております。

なお、今後の整備について若干御説明いたしますと、港湾計画全体につきましては平成20年代半ばを目標に整備を図ってまいりたいと考えております。具体的には、まず池島地区の池島第一防波堤の整備を行い、片島地区から池島地区へのフェリー基地の移転を図り、フェリー航路の乗継連携の要請に対応していきたいと考えております。また、13m岸壁の静穏度を確保するための池島第二防波堤につきましては、岸壁の利用が想定される池島工業流通団地への企業の立地状況に応じて整備を行っていききたいと考えております。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、宿毛湾港の港湾計画について、御審議をお願いしたいと思います。

委員

3点目の白浜地区のことについて伺います。港湾計画図の中に自然海浜の保全を図る区域というのがあって、そこが緑の点線で海域に記されているわけです。今のところ、ここの区域は何も設定されていないわけですが、この区域に自然海浜の保全を図る区域を設定すると。自然海浜の保全を図る区域とは、ただ貴重な自然があるとか、景観がよくてここに人が来てレクリエーションするというものでもない気がするのですが、なぜこういう区域があり、かつ、この区域の横の海面を埋め立てて、どういふ影響があるのかということがわからないのです。どうしてこの区域を保全区域とし、かつ、すぐ近くの海面を埋め立てて施設をつくった後の影響をどういふふうに解釈していらっしゃるのか、伺いたい。

もう少し根源的に申し上げれば、中国の砂と白浜地区の直背後にある鉾山の砂岩とをブレンドするという活動は、公共性という概念に当てはまるとは思えないのですが、そういう活動の場を設けるために港をつくることと、自然海浜の保全とがどのように関連づけられているのか、伺いたい。

港湾計画審査官

お答えいたします。今回、白浜地区の自然海浜について保全区域とした理由でございますが、宿毛湾港は岩礁海岸が多くございまして、砂浜の海岸線がほとんどありません。港内の海岸で唯一の砂浜がこの地区の砂浜でございますので、この砂浜を保全し、残していこうという計画でございます。また、区域の近くに埋立ての計画がございますのは、鉾山の砂岩を採掘し、各地へ運び出すための適地がこの場所であるためでございます。埋立てによる自然海浜への影響についてですが、現在この砂浜自体は、汀線の変化などはほとんどなく、安定しております。また、砂浜に影響を及ぼす一番の要因としては潮流の変化があるかと思いますが、潮流のシミュレーションを行いましたところ、砂浜前面付近の流速変化については最大毎秒0.4cm程度遅くなるという結果でございましたので、砂浜の汀線等には影響が及ばないと考えております。今後、事業の実施に当たります際は景観の面などに配慮をしていく必要があると考えております。

それから、この計画の公共性についてですが、現在、この公共ふ頭を利用して、鉾山に関する事業を行う可能性のある業者が宿毛市内に4業者あり、また高知県採石業組合加入の9社も興味を持っているという状況でございます。さらに、この鉾山の鉾業権は大月町の所有になっておりますので、町としては鉾業権を保有しながら複数の業者に鉾山の開発をさせていくことを考えているようでございます。以上のことから、この鉾山の開発や、公共ふ頭の利用者が複数になると考えられます。さらに、砂砂利

や石材という貨物は主に公共事業に使用されていくことから、公共性の高い貨物でございます。以上のことから、今回の計画では公共ふ頭として計画しているところでございます。

分科会長

いかがでしょうか。

委員

伺うことだけ伺ったわけです。

分科会長

自然環境の問題について、地方港湾審議会では御意見などは出たのでしょうか。

四国地方整備局

特に出ていなかったと記憶しております。

委員

自然海浜が残されることが、即ち、港湾計画書に書かれている「人と自然が共生する良好な港湾の環境の形成を図る」ことになるのでしょうか。

港湾計画審査官

私どもの判断といたしましては、先ほど申し上げましたように、砂浜としては残すわけでございますし、埋め立てによる影響もほとんどないということで、砂浜は自然海浜として残っていくと考えられます。ただし、新しい埋め立て地が自然海浜の直近にできますので、事業実施の際に景観等に配慮することを考えれば、自然と調和のとれた開発ができるのではないかと判断いたしております。

分科会長

私から一つ質問ですが、保全を図る区域というのは、法制度としては、誰が区域を定めるものなのでしょうか。また、「保全を図る区域」となっていますが、これは、例えば県立公園的なものなのか、あるいはもっとレベルの低いものなのでしょうか、あるいはこの地区全体が何か「保全を図る区域」のようなものになっているのでしょうか。

港湾計画審査官

今回「保全を図る区域」と設定いたしましたのは、港湾計画上での整理でございます、その他の法的根拠はございません。なお、この区域の近くに県立公園の指定を受けているエリアがございます。

分科会長

この区域は県立公園には指定されていないのですね。

港湾計画審査官

この区域そのものは指定されておられません。

分科会長

そうですか。どうぞ。

技術参事官

自然海浜の保全を図る区域でございますが、今お答え申し上げましたとおり、港湾管理者として、貴重な砂浜といえますか、唯一残された砂浜をこれからも保全してまいりたいという意思をここで表明しているだけでございます。ただ、再々申し上げておりますように、この自然海浜につきましては、影響評価の結果から、この計画の地型でも保存はされるであろうと思っておりますけれども、これから十分に監視をいたしまして、砂浜の流動などがあり、対策等々をとる必要があれば、その際はきっちり対策をとって保全をしていきたいと、こういう趣旨でございますので、御理解をよろしくお願いしたいと思います。

分科会長

そのほかの先生方、いかがでしょうか。ございませんでしょうか。それでは、この港湾計画について、答申案をお諮りしたいと思います。「国土交通大臣に提出された宿毛湾港の港湾計画については、適当である。」、これでよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

分科会長

ありがとうございました。そのようにさせていただきます。

その他の港湾計画について

分科会長

次は、港湾計画の一部変更の案件として神戸港と尼崎西宮芦屋港の二つ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します。

港湾計画審査官

それでは一括して御説明申し上げます。まず神戸港でございます。資料5を御参照願います。今回の変更は、神戸港のポートアイランドPC9ふ頭の土地利用の変更に関するものでございます。PC9は、水深12m、用地面積10haのコンテナ専用ふ頭として、昭和50年の供用後、神戸港の主力コンテナふ頭として活用されて参りました。しかし、近年のコンテナ船の大型化に伴い、このふ頭を利用していた船社が、平成8年にポートアイランド2期地区の水深15mのコンテナ専用ふ頭へ移転し、その後は空きバースとなっていました。今回、その空きバースの今後の利用が確定し、港湾計画の土地利用の変更を行う必要が生じたため、計画の変更を行うものでございます。具体的には、PC9は、今後、主に中古車の輸出基地として利用されていくこととなります。隣接するPC7及び8につきましても、平成12年にコンテナ専用のふ頭から完成自動車の受入配送基地への利用の変更ということで、港湾計画の変更を行いまして、現在それに沿った利用がなされているところでありますので、かつてコンテナ専用ふ頭として活用されていたPC7～9のふ頭につきましては、今後、自動車取扱の拠点として生まれ変わることとなります。

続きまして、尼崎西宮芦屋港の変更について御説明いたします。資料6でございます。今回の変更は、兵庫県と尼崎市が策定した「尼崎21世紀の森構想」を受け、扇町地区においてその構想のさきがけとなる整備を港湾において進めるため、計画を変更するものでございます。この「尼崎21世紀の森構想」は、古くから工業地帯として開発されて、現在停滞状況にある尼崎を、「豊かな環境」というコンセプトをテーマとして、100年かけて新たな都市へと再生させようという気宇壮大なプロジェクトでございます。今度の計画では、具体的には、かつて製鉄会社の工場として利用され、今は更地となっています扇町ふ頭の土地約30haを緑地として位置づけ、東側の水際線は遊覧船あるいはイベント船等の利用を想定した旅客船ふ頭とし、西側の水際線はプレジャーボート等を適正に収容する小型船だまりとしての利用を想定した計画とします。なお、先ほど申し上げました30haの緑地については、水際線沿いの約10haは港湾緑地として、残りを都市緑地として位置づけることといたしております。

以上で御説明を終わります。

分科会長

では、この二つの港の港湾計画の一部変更につきまして、御審議をお願いします。いかがでしょうか。

委員

神戸製鋼の土地は県が買うわけですか。

港湾計画審査官

はい。事業実施に当たりましては、用地買収から始めるということでございます。

分科会長

それでは、特にないようですので、答申案についてお諮りいたします。

二つございまして、「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。」もう一つは「国土交通大臣に提出された尼崎西宮芦屋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、そのようにさせていただきます。

(2)「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よい暮らしを実現する港湾政策のあり方」の答申について

分科会長

それでは、次の議題でございます。「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」の答申についての議題に移ります。この議題は、御承知のように平成14年3月の分科会から審議を始めまして、二つの部会を設けて御議論いただきました。そして、7月の分科会では中間報告として取りまとめたところでございます。その後、行政当局の方で関係する省庁等にこれを報告し、調整・文言等をいろいろと御検討いただいて、本日、最終案として取りまとめたところでございます。

本日は、この答申案について審議いたしまして、結果を交通政策審議会会長へ報告し、国土交通大臣への答申としたいと考えております。

それでは、事務局より御説明をお願いします。

企画調査室長

では、答申案につきまして、特に中間報告からの変更点を中心といたしまして御説

明をさせていただきます。皆様のお手元に資料7といたしまして答申案が配付されております。中間報告以降、委員の先生方をはじめ関係各位よりいただきました意見に基づき調整をさせていただいておりますが、実質的な変更と言える点につきまして順次御説明をさせていただきます。

まず、表紙の下の方に、今回は答申としてまとめるということで、名称を「交通政策審議会」に変更しております。先ほど分科会長より御案内がありましたとおり、分科会の答申案をとりまとめたいただきました後、交通政策審議会長へ報告し、交通政策審議会の答申とさせて頂く予定でございます。

続きまして、3ページ、7ページに「中間報告」という用語がございましたのを「答申」に変えてございます。3ページの下の方、それから7ページの最後の部分でございます。

続きまして、8ページから第3章の「港湾政策の展開」の部分でございます。この部分につきましては、内容の趣旨は変わっておりませんが、一部、用語あるいは表現ぶりを変更してございます。

今回の答申案では、国土交通省内他部局、さらには他省庁の所管にかかわる分野につきましても幅広く記述をしております。この関係から、これらの部局からも御意見を頂戴いたしました。これらの意見の中で、先ほど申し上げましたとおり、内容の修正はございませんでしたが、それぞれの専門分野の用語あるいは表現ぶりに統一をした方がよいという御意見を賜っておりますので、そういった点についての修正をさせていただいた次第でございます。委員の皆様方には既に答申案をごらんいただいておりますことでもありますので、ここでは個別の説明は割愛させていただきたいと思っております。

続きまして、大きくページが飛びまして、29ページでございます。ここでは「21世紀型港湾行政への改革」ということで記述をしております。皆様方には既に御案内かと存じますが、現在、国土交通省ではこれまで個別の緊急措置法に基づいて実施されてまいりました五箇年計画につきまして、そのあり方の見直しを行っております。この8月以降、経済財政諮問会議におきまして国土交通省の見直しの内容を説明してきておりますが、その概要を29ページの冒頭に追加してございます。内容につきましては、既に分科会の各部会において御説明させていただいた内容をまとめ直したものとっております。

続いて、31ページでございます。11月8日に行われた経済財政諮問会議におきまして、国土交通大臣より、新しい長期計画の考え方の柱として、事業間の連携ということをおよ一層強調しつつ、国土交通省の大きな柱ということで打ち出しをしております。これに対応いたしまして、港湾政策におきましても、事業間の連携の重要性をより明確にするため、計画策定段階からの連携の推進についての記述を追加いたして

おります。31 ページの(2)の最後の部分でございます。

次に、(3)の「投資の重点化」の部分ですが、ここでは特定重要港湾についての記述を追加させていただいております。これまで地方港湾についてのみ記述しておりましたが、次期長期計画においては重点化ということが一つの大きな柱になるということもあり、特定重要港湾についても、その定義上、国際海上輸送網の拠点として特に重要な港湾とされておりますので、国としても極めて重要な責務を有しているわけございまして、次期長期計画期間中は、その数を限定しつつ、選択的・集中的な事業の実施を行うべき旨の記述を追加しております。

さらに、(4)の既存ストックの効用の発揮ですが、ここでは、国と地方の適切な役割分担が必要ということで、その趣旨に沿った修正を行っております。32 ページの上の部分、最後の記述でございます。

最後に、33 ページ、(6)の「国と地方のパートナーシップの充実」の部分ですが、ここではブロック別計画の策定につき、追加をしております。7月に中間報告を取りまとめいただきました後、事務局よりパブリック・インボルブメントの手續などを通じまして各方面より御意見をいただきました。広く一般の皆様からいただいた御意見に対しては、既に国土交通省のホームページ上で回答をさせていただいておりますが、そのほか、港湾管理者の皆様などからもさまざまな御意見をいただいております。全体として、答申案の変更が必要なものというよりは、むしろ答申の実施に期待を寄せていただく声が多かったように受けとめております。そこで、今回の答申案には、これら地方の声を適切に港湾行政に反映させていくための仕組みとして、ブロック別に計画を策定する旨の記述を追加しております。この具体的な仕組みについては、国土交通省全体での長期計画の見直しの中で検討されるものと考えております。

なお、私ども港湾局では、これらの御意見を含めまして、答申の内容を実現するためのいわば行動計画を作成し、速やかに実行に移すべく準備を行っているところでございます。例えば、スーパー中枢港湾の育成ということにつきましては、この10月にスーパー中枢港湾選定委員会を設置し、来年度に候補港湾を絞っていくという作業に向けて、既に準備を開始しているところでございます。

また、いわゆる構造改革特区に関しましても、現在、関係法案が国会で審議中でございますが、スーパー中枢港湾の育成に資する制度改革を行うこととしております。本日は、せっかくの機会でございますので、この内容につきまして、資料をごらんいただきながら御説明をさせていただきたいと思っております。

管理課長

お手元に資料8として3枚紙の資料を用意させていただきました。題名として、「構造改革特別区域法案による港湾施設（行政財産）の貸付制度の創設」、副題が「『特定

埠頭運営効率化推進事業』の創設」でございます。

資料7の答申案の13ページをもう一度ごらんいただきたいのですが、ここはいわゆるスーパー中樞港湾の育成についての文言ですが、四角の中に施策()ソフト面とございます。このソフト面の施策の最初のポツ、「公共コンテナターミナルの民間ターミナルオペレーターによる効率的な運用を実現するため、単一の主体による複数バースの一体的運営や公共コンテナターミナルの長期リース制度の先導的導入等、低廉でサービス水準の高いターミナル経営に資する施策を積極的に実施」、あるいは、次の黒マル、「ターミナルオペレーターの運営環境を改善するため、産業としてのターミナルオペレーションの発展の促進も念頭において、上下分離方式の導入等民間の資本・能力の活用のあるり方について検討」、こういう答申をいただいてございますが、この中間報告を踏まえて法案の作成作業に携わったわけでございます。今から御説明させていただきますが、おかげさまで、今国会に構造改革特別区域法案という形で盛り込ませていただきまして、現在、衆議院を通過し、参議院で審議中でございますので、今国会には小泉構造改革の目玉という形で成立するものと期待をいたしているところでございます。

3枚紙に沿って簡潔に御説明させていただきます。1.背景・必要性ですが、「我が国港湾の国際競争力強化を図るため、民間企業の経営能力を活用し、かつ既存ストックを有効活用して、国や地方公共団体が整備して公共コンテナターミナルの効率的な運営を図ることが必要であることから、公共コンテナターミナルの一体的かつ長期的な貸付を可能とする制度を創設」ということでございます。

2.が貸付制度の概要です。後ほど図も見ていただきますが、「構造改革特別区域内の重要港湾において、公共コンテナターミナルの一体的・効率的な運営事業、これを「特定埠頭運営効率化推進事業」と定義づけておりますが、これを行おうとする民間企業のうち、港湾管理者が公共性を担保するための手続を経た上で、一定の要件に該当するものとして認めた民間企業に対し、行政財産であるコンテナターミナルを一体的かつ長期的に貸し付けることができるようにする」ということでございます。ここで「公共性を担保するための手続」ということですが、私どもといたしましては、その事業内容等々を公告していただく、あるいは一般市民の縦覧に付す、あるいは地方港湾審議会での審議を経るといったような手続を予定しているところでございます。

1枚めくっていただきまして、「特定埠頭運営効率化推進事業のイメージ」でございます。左側の図が現状のイメージ、右側の図が事業導入後のイメージでございます。左側の図のとおり、公共のコンテナターミナルにつきましては港湾管理者が自ら運営をいたしているものでございます。上のポンチ絵をごらんいただきますと、左側がコンテナ船のイメージ、その右側にクレーンが立っております。これは、港湾管理者が、

例えば船会社に対しては岸壁を使用許可という形で使わせるということでございます。いわゆる行政財産の使用許可でございます。その上の荷さばき地については、A社、B社、C社と大変細かく分けて、主として港湾運送事業者の方々に使用許可をいたしております。ちなみに、このようなヤード、荷さばき地でありますと、長くて1年、短い場合は1日単位で貸し付けています。あるいは、船会社に対する岸壁の使用につきましても、基本的には12時間単位でバラバラと貸す、こういったことをやっております。その結果、下の灰色の四角ですが、いわゆる公設公営でございます。岸壁は船会社に、ヤードは港湾運送事業者にとということで、複数の民間企業にばらばらと一時的な使用許可を出しています。その際の料金ですが、これは管理者の条例による画一的な料金ということで、たくさんお使いになるうが、少なくお使いになるうが、料金は均一という形になっております。

これを実施後は、右側になります。民間企業主体の運営ということでございまして、民間企業による一体的な運営を図りたい。ということで、岸壁、荷さばき地、クレーン、あるいは背後の管理棟も含めて、一体的に民間企業に長期30年で貸付を行おうということでございます。

こういうことをいたしますと、右側の黄色の四角の中ですが、効果としては、公設公営から公設民営に変えることにより、いわゆる上下分離が実現できるということでございます。また、そのことによりまして民間企業への一体的長期的な貸付が実現いたしますので、民間の創意工夫による一体的・効率的な運営が図られ、また、民間企業による柔軟な料金設定が期待できると考えております。先ほど申しましたように、たくさんお使いになる方には、ボリューム・インセンティブと呼んでおりますが、1割引をする、2割引をするなど扱い量に応じた柔軟な料金設定も可能になります。あるいは、貨物量が増加することによるコスト低減効果への期待、さらには具体的ニーズに応じた荷役施設の整備などがございます。具体的に申し上げますと、先ほどのクレーンは、公共のコンテナターミナルであります。一つの岸壁に1機もしくは2機設置されてございます。これを民間にお貸ししました場合、たくさんの方に必要に応ずるためには、なるべく早く荷役をして、なるべく早く次の船を呼ぶということが効率的な運営になりますので、そのためにはクレーンをもう1機増設する、もう2機増設する、あるいは今のクレーンより効率的な、より能力の高い高規格のクレーンに取りかえらるといった必要性が生じてまいりますが、そういうことも民間企業においてできるようになるということでございます。その結果、港湾コストの低減、さらには国際競争力の強化につながってまいるのでないかと思っております。

次のページをごらんいただきたいのですが、このような特区制度について福岡市の博多港と那覇港管理組合の那覇港の二つの港から具体的な要望がございまして、私どもの方でも、この法案の策定をしたものでございます。この法案が今国会を通過しま

すと、来年の4月からこの制度が施行されますので、この二つの港湾管理者以外の港湾管理者からも、たくさんの御意見といたしますか、是非自分たちも導入したいという御意見あるいは御質問等々をたくさんいただいている状況でございます。以上です。

企画調査室長

最後に35ページです。答申の参考として、「港湾取扱貨物量の実績及び需要予測試算値」をつけております。中間報告の段階では、2000年実績が速報値でございましたが、今回は確定値に変わっております。その関係から、需要予測の試算値の方も若干精査をいたしております。推計の方法その他については変更ございません。以上で説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

分科会長

どうもありがとうございました。それでは、ただいまの港湾政策のあり方の答申案について、御意見、御質問がございましたら、お願いしたいと思います。

委員

一つは御質問、一つはお願いです。両資料とも度々頂戴し、度々御説明もいただきましたので、内容は理解しているつもりです。今までの何回かの会議で、私たちも度々御質問させていただき、御意見も申し上げました。いろいろな制約の中でここまでまとめられたので、これで結構かと思いますが、御質問あるいは御要望申し上げました点につきましては、実施に当たって十分念頭に置いて進めていただきたい、このように思います。これが1点です。

2点目は質問ですが、資料8の説明です。今も申し上げましたように、内容は何回か伺っていますので、よくわかっているのですが、資料8については資料7の13ページをもとに御説明されました。そして、3ページに2港の例が挙がってしまっていて、ほかにも要望があるので、それを受けて進めたいと、こういうお話がありました。資料7の13ページはスーパー中枢港湾を実施するに当たっての施策が書いてあるわけですね。そうしますと、13ページのスーパー中枢港湾と資料8の3ページの例は実質的に関係するように思うのです。私の今までの理解では違うと思っておりましたが。スーパー中枢港湾については先ほど御説明がありましたように別途選定委員会でやっておられるということですから、これは別のものと理解してよろしいでしょうか。

管理課長

御指摘のとおり、別のものがございます。この特区の制度を使って、公共コンテナターミナルの効率的な事業を行いたいと現在おっしゃっているのが福岡市と那覇港

でございます。ただ、この制度は大変汎用性がある制度でございます、それぞれの港湾管理者が自分で特区をやりたいということでお手をお挙げになりますと、ほぼ自動的にこの制度が動くような仕組みになっております。そういう意味で、これをこのスーパー中枢港湾に活用できる、その可能性がある制度だということでございます。ですから、特区制度を使わないでスーパー中枢ということも論理的には十分成立するとは思っていますが、資料7の13ページに書いてあることの実現には、この特区制度を使うと、より簡便にできる、そういう仕組みでございます。

委員

私が聞き間違ったのかもしれませんが、13ページをもとに資料8を御説明されたように伺ったものですから、しかもここに例が挙がっているものですから、別途選定委員会が行われているときにここに挙がっているのはどういうことかなという御質問でしたが、わかりました。

管理課長

全くの別物でございます。すみません。

計画課長

基本的には、別物でございます。たまたま資料7の13ページのスーパー中枢港湾はこういうもので、こういうことをやれたらいいなということがあり、それをきっかけとして、資料8のようなことができたということでございます。

分科会長

委員が所用のため、先に御退席になりましたけれども、私のところに要望のメモが残して行かれましたので、それを御紹介いたします。

「第5章、『みなとまちづくりの推進』の答申に占めるウエイトは小さいが、この項に該当する港湾の数、港町は他の部分より圧倒的に多いものと判断される。案には賛成であるが、今後とも地域のニーズに応えることができるように内容を充実してほしい。」という御要望でございます。みなとまちづくりの項が少しウエイトが小さいように感じたというのが委員の意見でございます。

企画調査室長

これは部会を通じて随分御議論を賜ったところだと思っております。委員の先生方はもちろん、関係の港湾所在の市町村あるいは港湾管理者の方々からもいろいろな御意見を賜っております。そういう意味で、答申案そのものには直接反映させていただ

いておりませんけれども、実際の港湾行政推進という場面では、委員の御要望を含めまして皆様方の御期待に添えるようにしていきたいと思っております。どうぞよろしくをお願いいたします。

分科会長

そのほか、御意見等々はございませんでしょうか。

委員

非常に制約のある時間の中でこれだけの答申が纏められたことに関しましては大変評価をしております。また今後、スーパー中枢港湾構想が着実に展開され、顕著な実績をあげれば海運界にとっても、経済社会にとってもプラスになるうかと考えます。ただ、一つ、意見を申したいと思えます。資料7の33ページに「情報の蓄積と開示」という内容で、「港湾行政への国民の関心を高め、理解を促進し」とか、「効率的・合理的な情報収集の実施に留意しつつ」とか「迅速かつわかりやすい開示を推進する」という主旨が記載されております。国民の関心を高め、行政をわかりやすく開示すべき、というご姿勢を示されたものと了解しますが、その内容と、先ほどの石垣港、金沢港、宿毛湾港等々の計画の中で例えば4億円削減とか10億円削減という記述がありますが、実際のコストが明示されていない点が非常に残念です。私企業であれば、まずコストが一番の関心事となります。必要とする投資額と将来のコスト削減効果を勘案し、企業としての投資決断をするわけでありまして。できれば、この分科会資料においても削減効果と同様、コストも併記されるべきではないでしょうか。

技術参事官

御指摘の件については、現在でもいろいろなレベルで開示してございます。例えば、ここにはついていませんけれども、港湾計画の参考資料の中にも開示してございますし、事業実施のそれぞれの段階で、採択するときには投資額が幾らです、それに対して便益が幾らですということでB/Cを出すことにしております。また、それぞれの過程で事業の再評価をいたしますが、再評価のときにも、細かな数字も含めてきっちり出させていただいているということで、進めております。今後も、引き続きわかりやすい情報提供に努力していきたいと、このように思っております。

分科会長

それでは、ただいまの問題は今後ともさらに努力するというところでよろしいかと思えますが、そのほか特にございませんでしょうか。どうもありがとうございました。それでは、港湾政策のあり方についての答申案についてお諮りいたします。事務局提

出の答申案のとおりとすることによろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

分科会長

ありがとうございました。それでは、そのようにさせていただきます。これで本日の審議はすべて終了いたしました。事務局の方に進行をお返しします。

管理課長

どうもありがとうございました。ここで、閉会に当たりまして、高木大臣政務官より皆様に御挨拶を申し上げます。よろしく願いいたします。

大臣政務官

大臣政務官の高木でございます。閉会に当たりまして一言御礼を申し上げたいと思います。本日は、委員の皆様方におかれましては、本当にお忙しい中、港湾分科会に御出席をいただき、また貴重な御意見を賜りまして、まことにありがとうございました。

港湾計画につきましては審議方法に関し今回から若干の試みをさせていただきましたけれども、おかげをもちまして石垣港をはじめとする港湾計画の審議も滞りなく終え、また3月の諮問以来御検討いただいた港湾政策のあり方についての答申をいただくことができました。改めて感謝を申し上げたいと思います。

本日答申をいただきました「港湾政策のあり方」につきましては、次期長期計画の基本的な考え方として御検討いただいたものでございますので、既に御案内のところかと存じますけれども、現在、国土交通省といたしまして長期計画の一本化に向けた準備を進めているところでございます。調整が万端整いましたら、次期通常国会におきまして、社会資本整備重点計画法案(仮称)を提出し、来年には新しい社会資本整備重点計画を閣議決定いたしたいと考えております。その際、港湾分野につきましては、本日いただきました答申を十分尊重させていただきながら、新しい計画にふさわしい港湾政策を盛り込んでまいりたいと考えております。

公共事業のあり方につきましては、さまざまな論議がなされている最中であり、今後とも日本の再生に向けて激しい変化に立ち向かう挑戦の時代が続くこととなると思いますので、委員の皆様方におかれましては、どうか今後とも港湾行政に対する御指導・御鞭撻をよろしく願い申し上げます。本日は大変ありがとうございました。

管理課長

ありがとうございました。以上で本日の議事はすべて終了いたしました。委員の皆様どうもありがとうございました。

閉会