

平成18年2月13日（月）

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會第17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17回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成18年2月13日（月）
 開会 13時30分 閉会 16時30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. 出席委員氏名

氏名	役職名
池渕 浩介	中部インダストリアル・エンジニアリング協会会長
木村 琢磨	千葉大学大学院助教授
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸大学工学部教授
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教授
平野 裕司	(社) 日本船主協会政策委員会副委員長(港湾担当)
森地 茂	政策研究大学院大学教授
山内 弘隆	一橋大学大学院教授

4. 会議次第

- ①大阪湾圏域広域処理場整備基本計画について・・・・・・・・・・ 1
- ②安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方について・・ 3
- ③災害復旧事業の考え方について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5
- ④港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 10
 - ・東京港（改訂）
 - ・横浜港（改訂）
 - ・堺泉北港（改訂）
 - ・阪南港（改訂）
 - ・神戸港（改訂）
 - ・尼崎西宮芦屋港（改訂）
 - ・秋田港（改訂）
 - ・金沢港（一部変更）

5. 議会経過

開 会

○総務課長 ただいまより、交通政策審議会第17回港湾分科会を開催いたしたいと思っております。

私は、事務局を務めさせていただきます港湾局総務課長の内波でございます。よろしくお願いいたします。

本日は、委員13名のうち9名の方のご出席でございます。したがって、交通政策審議会令第8条の規定の定足数を満たしております。

尾崎委員、佐藤委員、白石委員、長野委員におかれましては所要のためご欠席というご連絡をいただいております。

また、尾崎委員に関しましては、川崎さんに代理でご出席いただいております。

まず、最初にお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。1枚目が本日の議事次第、それから2枚目が委員名簿、3枚目に本日の配席表。それから、議事の資料に入りますが、資料1～4までございます。このうち資料2に関しましては、枝番が1～4までございまして、また、港湾計画に関します資料4につきましては1～8までの枝番がございます。

以上、お手元の資料に何かございましたら、お申しつけくださいませ。よろしゅうございましょうか。

それでは、本日予定しております議事に入ります。この後は、黒田分科会長に進行をお願いいたします。

○分科会長 それでは早速審議に入らせていただきたいと思います。本日は予定されている案件が非常に多ございますが、要領よく進めてまいりたいと思っております。

まず1番目でございますが、「大阪湾圏域広域処理場整備基本計画について」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。

○廃棄物対策企画官 廃棄物対策企画官の谷川でございます。

大阪湾圏域広域処理場整備基本計画の変更についてご説明させていただきます。なお、本基本計画の策定主体であります大阪湾広域臨海環境整備センターから、辻常務理事にお越しいただいておりますので、ご紹介いたします。

○大阪湾広域臨海環境整備センター常務理事 よろしくをお願いいたします。

○廃棄物対策企画官 それでは、ご説明いたします。プロジェクター及びお手元の資料1をご覧ください。

まず初めに、大阪湾圏域における広域処理場整備事業（通称「大阪湾フェニックス計画」と呼んでおります。）の概要につきましてご説明いたします。

本事業は、地方公共団体や事業者が個々に最終処分場を確保することが極めて困難な地域におきまして、広域的に廃棄物の海面処分による適正な処理を図るとともに、廃棄物の埋立によります港湾機能用地等の埋立造成を行い、港湾の秩序ある整備を目的とした事業でございます。廃棄物の受入対象区域につきましては、現在、図面の左下でございます近畿2府4県の151市町村でございまして、埋立処分場といたしましては、右下の図面に

ございます神戸沖、尼崎沖、大阪沖、泉大津沖のこの4ヶ所がでございます。このうち建設中の大阪沖の処分場以外の3ヶ所にて廃棄物を受入しているところでございます。

次に、基本計画のこれまでの経緯でございますけれども、根拠法となります「広域臨海環境整備センター法」が昭和56年に施行され、この法律に基づきまして昭和57年3月に「大阪湾広域臨海環境整備センター」が設立されております。また、昭和60年の12月には、同センターによりまして、大阪湾圏域広域処理場整備基本計画が、当時の運輸・厚生大臣の認可を受けまして初めて作成されております。この基本計画におきましては、泉大津沖と尼崎沖の処分場が位置づけられております。その後、両処分場の整備が開始されまして、平成2年の1月に初めて廃棄物の受入を開始しております。その後、基本計画としましては、3回変更しております。平成9年3月には、神戸沖処分場の位置づけと、受入対象区域の追加をしてございます。また、平成12年には、大阪沖処分場の位置づけ、そして、平成13年11月には、受入対象区域の追加という変更をしてきております。今回の基本計画の変更内容につきましては、下に書いています3点がございます。1点目は「受入対象区域の追加」、2点目がこれに伴います「廃棄物受入計画の変更」、3点目が「土地利用形態の変更」でございます。

1点目の「受入対象区域の追加」の内容でございますけれども、4ページ目の3. でございますけれども、上段にございますように、平成16年の12月に広域処理対象区域を追加する環境省の告示がなされております。今回の計画変更は、この広域処理対象区域の追加告示を受けまして、受入対象区域を追加するものでございます。図中の濃い緑色の部分が現在の受入対象区域でございます。薄い緑色の部分が追加区域となります。なお、この市町村数につきましては、142市町村に35市町村を加えるということになってございます。これらは平成18年1月現在では、それぞれ実は151市町村、38市町村となっております。これは受入対象区域におきます最終の市町村合併が今年の3月27日現在で終了するというので、3月27日現在で整理してございます。

次のページをお願いします。4. といたしまして、2点目の「廃棄物受入計画の変更」といたしまして、廃棄物の種類及び量を変更しております。これは先ほど市町村を追加しておりますけれども、これを含めました全対象区域の市町村等におきます廃棄物処理計画等を、これらを精査した結果、広域処理場にて埋立処分する廃棄物の量が表に示すとおりとなっております。黒字の括弧書きが規定計画による数値、赤い数字が変更計画の量を示しております。廃棄物の種類別に見ておわかりになりますとおり、産業廃棄物が減少し、相対的に一般廃棄物等が増えるということになってございます。これは廃棄物の減量化等の取り組みが、官民様々な主体で進められておりまして、減量化の効果として最終処分場が非常に減少してきているところでございますけれども、特に産業廃棄物における最終処分量の減量化といったものが進んだ結果を反映してございます。なお、全体の埋立処分量は7,600万 m^3 とございますように、変更はございません。

次のページをお願いします。5. といたしまして、廃棄物の種類・量の変更とともに今回埋立期間も延伸しております。具体的には、既定計画上は、表の一番下の欄の平成22年度が埋立期間でございますけれども、これを平成33年度まで延伸しております。これは先ほどご説明いたしましたように、廃棄物の最終処分量の減量化が進んだ結果、毎年の埋立処分量が年々減少してきているという傾向にあり、広域処理場の埋立容量全体が変わ

りませんので、結果として埋立期間が延伸されるということになるものでございます。

次のページをお願いします。6. としまして、最後に3点目の「土地利用形態の変更」についてでございます。これは埋立処分場のある港湾の港湾計画におきます土地利用計画が変更されるのに併せて、本基本計画における土地利用形態も変更するものでございます。具体的には、この表にございますとおり、泉大津沖処分場がある堺泉北港、尼崎沖処分場があります尼崎西宮芦屋港のそれぞれの港湾計画の変更の中で、埋立処分場の土地利用計画として、新たに埠頭計画あるいは緑地計画が設定されておりますので、これと整合をとるという意味で変更をするものでございます。

以上で説明を終わります。

○分科会長 ありがとうございます。

ただいまご説明いただきました「大阪湾圏域広域処理場整備基本計画」に関連しまして、ご意見、ご質問がございましたら、お願いしたいと思います。

ご意見、ご質問ございませんでしょうか。

特にご意見、ご質問がないようでございますので、答申案につき、お諮り申し上げたいと思います。

答申。「国土交通大臣に提出された大阪湾圏域広域処理場整備基本計画については、適当である。」これでよろしゅうございましょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○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。

それでは引き続きまして、本日の2番目の議事でございます。「安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方について」この議題に移りたいと思いますので、事務局からご報告をお願いしたいと思います。

○企画調査室長 港湾局計画課の企画調査室長をしております高橋と申します。よろしくをお願いします。

お手元に、資料番号で上のほうに2-1から2-6まで振ってあるものがございますので、それを使いましてご説明いたします。

まず、資料の2-1を見ていただきますと、これは昨年5月11日に国土交通大臣から「安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方について」ということで諮問を受けまして、交通政策審議会、さらに港湾分科会、その下の安全維持管理部会で議論をいたしました。第1回から第4回まで、その間、パブリックコメントもいたしまして、その結果を受けて今回まとめました答申をご報告いたします。

資料の2-2を用いてご説明をいたします。

答申の概要としましては、左側に「現状と課題」としまして大きく4点ございました。1つは「技術基準の性能規定化」ということで、規制改革推進3カ年計画でうたわれた性能規定化の方針を盛り込み、そのための安全性の確保を行うこと。それから2点目が、既存施設の老朽化が進んでおり、耐用年数を迎える施設が急増していることから、ライフサイクルをどのように延命化していくかということ。それから3点目が「広域的な視点に立った取り組み」ということで、波浪情報を自治体や民間へ提供するといったこと。それから、港に放置されている船舶、自動車、このようなものに対してどのように対応するかと

というのが3点目。それから4つ目としまして、技術力の確保及び維持ということで、設計者や技術基準等の適合性の確認を行う職員の技術力の向上と、このようなものをどのように行うかというのが、今回の答申の「現状と課題」になっております。

それに対しまして右側で「新たな施策の展開」として4つ挙げております。1つが事前対応システム、2つ目が事後対応システム、3つ目が国の支援体制、4つ目が港湾及びその周辺地域の総合的な維持管理の促進ということになります。これにつきましては、資料の2-3で補足説明資料を付けておりますので、こちらでご説明をいたします。

資料の2-3の1ページ目を見ていただきますと、これは、資料2-2の1点目の技術基準の性能規定化を適切に実施するための事前対応システムに対応するものでございます。技術基準の性能規定化に伴いまして、従来のような標準的な設計事例については、従前通り港湾管理者や都道府県知事の審査を経て建設をすることになりますが、性能規定化によって生じる高度な設計事例については、国または第三者機関による確認を行って、その結果、技術基準に適合している場合に、港湾管理者または都道府県知事による審査を経て、建設または改良を行うという新たなスキームを提案しております。

具体的には、2ページ目により詳しくそのシステムを書いておりますが、その対象となる施設につきましては、公共の安全上または公益上重要な施設ということで、耐震強化岸壁、防波堤、護岸、危険物または旅客を扱う係留施設と、こういった施設について、標準手法によらず難しい設計を行う場合は、国または第三者機関による確認を経て行うことにしているものです。

それから次の3ページ目につきましては、この性能規定化に伴いまして、事前対応としまして、計画的な維持管理の推進をうたっております。これは、今後新たに整備する施設またはすでに整備されている施設について適切な維持管理を実施することによってライフサイクルコストを低減していこうというもので、そのために点検診断計画や維持補修計画をきちんと策定をしていくことをうたっているものです。

それから次の4ページ目につきましては、最初の4点あるうちの2点目にあたる事後対応システムになります。これにつきましては、情報開示を積極的に行うことによって港湾施設の管理者等による自主的な安全への取り組みを社会的に促進しようというもので、点検・診断の要領とか、維持・補修の要領、さらに、それに基づいた計画についてきちんと情報開示をして、一般にどのようなことを進めているのかははっきりわかるようにしようというものです。また、それに伴いまして、民間資格制度を創設して、この資格を有した一定の技術力を有する専門家によって港湾施設の点検診断を行うというシステムをつくるべきであるとの答申をいただいております。

それから5ページ目につきましては、資料の2-2の3点目になります。国の支援体制の整備ということで大きく3つ挙げております。1点目が「国の情報収集・提供体制の整備」ということで、波浪情報等の情報を収集して、国及び港湾管理者の役割をきちんと提供していこうというものです。それにつきましては、次の6ページに具体的なイメージとして挙げておりますが、GPSの波浪計は、従来、港の近くに設置しておりましたナウファス海象計に代わりまして沖合に設置する波浪計ですが、これによって収集できたデータについて、国のネットワークを通じてきちんと港湾管理者、さらに一般の民間の方に提供しようというものです。

2点目としましては「港湾施設の整備・維持管理技術を保持し伝承する人材の育成・確保」ということで、現在、業務の外部委託化が進む中で、国及び港湾管理者の技術力の低下が懸念されております。そのため、港湾施設の的確な整備・維持管理のための『匠の集団』の育成・確保を目的として、研修などを通じて技術力の向上を図るというものです。

それから3点目は「第三者機関の技術力の確保及び維持」ということで、今回、技術基準の性能規定化に伴いまして、第三者機関による適合性の確認を行うシステムの創設の提案をいただいております。その場合に、現在「姉歯問題」といいますか建築物の耐震強度の偽装問題等がありますので、こういった問題を踏まえて第三者機関の技術力を確保するために、きちんとした厳格な審査を行う体制をとるべきであるというものが3点目になります。

それから資料の7ページ目になりますが、これは先ほどの資料の2-2の4点目に該当するもので、総合的な維持管理の推進ということで、これは陸域に放置されている放置艇、自動車、そういったものに対して撤去・保管、さらに処分できる規定を設けるものです。従来は水域について設けられておりましたが、陸域についても拡張すべきであると提案をいただいております。

以上の提案の中で、法律改正に係る部分が3点ございます。それは、1つ目は第三者機関による技術基準との適合性を確認する制度、2つ目はGPS波浪計によって収集した情報を提供する体制の整備、3つ目は放置艇や放置自動車などの放置物件を陸域においても簡易代執行で処分できるという規定でございます。これらの3点につきましては、全て法律事項になりますので、今般、法律改正の手続を進めるべく、今準備をしているところで

説明は以上です。

○分科会長 ありがとうございます。

本件の審議は部会に託されておまして、本件に関しては、この分科会では報告事項となつてございますが、ただいまの報告に関連しまして、ご質問等ございましたら、お願いいたしたいと思います。

特にご質問、ご意見ございませんでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、本件の報告を終わらせていただきます。

引き続きまして、第3番目の議事でございますが、「災害復旧事業の考え方について」。前回、港湾計画の改訂に関連しまして、委員からいろいろなお質問が出てまいりました。それを再度事務局で整理していただいておりますので、それのご報告をお願いしたいと思います。事務局からよろしく願いいたします。

○災害対策室長 災害対策室長の戸谷でございます。

お手元の資料3に整理いたしましたので、ご報告申し上げます。1ページ目をお開きいただきたいと思ひます。

上段にございますように、災害復旧にあたっては、「災害対策基本法」に再度災害防止、すなわち同じ災害を再び繰り返さないように災害復旧事業に併せて必要に応じて改良事業を実施するようとの配慮規定が定められています。このうち災害復旧事業につきましては、「公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法」に基づき、原形復旧を原則としています

が、その意味するところは、従前の効用を復旧することにあります。右の欄にありますように、特に港湾・海岸の災害は、地形条件や海象条件が災害によって大きく変動するケースが多く、この場合には構造物の形状や寸法等を改良し、従前の効用を發揮できるように災害復旧工事を実施しております。以上が、災害復旧の基本的な考え方です。

その下のフローチャートが、具体的な災害復旧方法の判断基準です。まず左のフローチャートですが、平成7年1月の阪神・淡路大震災では神戸港など大きな被害を受けました。神戸港の本格的な復興にあたり被害原因の調査を踏まえ、設計基準の見直しを行い、局長通達を発し、これに基づき耐震性を強化した設計を行い、併せて液状化対策を施し復旧に努めました。その後、局長通達をもとに、11年4月に耐震強化を図った新設計基準への改訂を行っております。その右でございますが、新設計基準への改訂を行った平成11年4月以降ですが、その隣のフローチャートのように、被害の規模に応じ災害復旧を行っております。被害の規模が軽微な場合、後ほど博多港の写真を見ていただきますが、例えば埠頭の舗装の表面に小さなひび割れなどが生じた場合など、港湾本体にそれほどの影響がないものについては原形復旧を行って、早期復旧に努めています。一方、岸壁本体が被災するなど被害の規模が大きい場合には、なおかつ、その設計された構造物が旧設計基準に基づいている場合には、まず新設計基準に基づき設計そのものをやり直します。その上で復旧工事を行っております。また、災害時に受けた震度や台風による波の高さなどが構造物設計に用いられていた外力を上回った場合には、これを見直しまして改良復旧を行っております。なお、平成11年4月以降建設された新設計基準の施設には、整備後まだ日が浅いこともあり、幸い、施設本体に及ぶような被災履歴はございませんが、万が一被災した場合には、設計外力の見直しなど必要な改良を行っていくこととしています。

以上ご説明いたしましたように、災害復旧の考え方ですが、2～4ページ、3ページにわたりまして、近年の災害復旧の事例をご説明したいと思っております。2ページをお開きいただきたいと思っております。これは、軽微な被害に対する原形復旧の事例です。昨年3月20日に起きました福岡県西方沖地震では、公共土木施設の被害の約6割が港湾施設に集中いたしました。特に博多港に大きな被害が生じました。被害状況は、港湾のエリアによってかなり違いがありました。ここにお示ししますアイランドシティ地区の被害箇所は、平成14年に完成したばかりのROR船ターミナルで、左の写真にありますように、エプロンの舗装表面にひび割れが生じるなど、比較的被害は軽微でありましたことから、右の写真のように、舗装の打ち換えによる原形復旧を行い、港湾機能の早急な回復に努めました。

次のページをお開きいただきたいと思っております。これは、新設計基準を用いて、災害復旧を根本からやり直した事例です。先ほどご説明しましたアイランドシティの南側にあります箱崎ふ頭地区では、左の写真のように、岸壁が海側に最大56cmせりだしました。また、背後では液状化現象が起こるなど、施設本体がかなりのダメージを受けました。箱崎ふ頭は昭和48年に建設され、古い設計基準で整備されていまして、先ほどご説明したように平成11年の新設計基準に基づき、設計震度を0.05から倍の0.10に見直し、また、ポリエチレン管を2,178本打ち込むなどの液状化防止対策を行い、今年の6月の完成に向け現在鋭意工事を実施中です。

最後のページです。この事例は、想定外力を上回るような大きな被害を受けた事例を2

つ挙げています。平成16年は、10個の台風が日本列島に上陸し、台風災害の非常に多い年でしたが、このうち9月の台風18号は、日本列島を縦断し、函館港に大きな被害を与えました。左の写真・図にありますように、沖合のケーソン構造の防波堤が波浪により大きく倒壊いたしました。防波堤の設計に用いていた波の高さは1.2mでしたが、被災時の波の高さは3.8mと観測されました。このため設計波高を見直し、本年3月末の完成に向けて現在工事を行っております。

また、下の段は、同じ16年8月の台風16号の災害により岡山県の勇崎宝亀海岸やその周辺で堤防を越破するような波が襲い、背後の約4,300戸の住宅が床上や床下浸水いたしました。災害直後には、住宅の安全を早急に確保するため、災害復旧事業で原形復旧を急ぎ行いました。引き続き平成17年度からは、設計潮位を4.76mから5.17mに見直しして、堤防の嵩上げ工事を海岸改良事業として実施しております。

このように、災害対策基本法に基づきまして、再度災害防止に努めております。なお、最後のページの函館港、勇崎宝亀海岸共に、学識経験者から成る検討委員会を災害後速やかに設けて、その検討結果をもとに設計波高などを見直しております。

以上がご報告でございますが、今後とも、再度災害防止に努めるとともに、耐震強化岸壁等の計画的な整備に努め、自然災害に対して港湾機能等の確保が引き続きできますよう努力してまいりますので、よろしくご指導のほどお願い申し上げます。

○分科会長 ありがとうございます。

ただいま、災害復旧事業の考え方について整理したものをご説明いただきましたが、これに関連するご意見、ご質問はございますでしょうか。

○委員 どうも、余計なことを申し上げて混乱させて申しわけありませんでした。大変勉強になりました。もうこれで十分だと思いますが、考え方としてこういうことを私自身は思っております。

実は、アメリカでアセット・マネジメントが議論されたのは70年代後半でございますが、高速道路の維持・管理の制度とか、それから技術者の資格制度ができた直後に、コネティカットで高速道路の橋が落橋しました。ちょうど私その前後にアメリカに滞在していたものですから、非常に印象的だったんです。アメリカ・イン・ルーインズ（荒廃するアメリカ）と言われたときでございます。次の年の80年に、フロリダで船が橋脚にぶつかって、また事故を起こしました。そんなことで大騒ぎになって、アセット・マネジメントということをまじめにやろうと、ライフタイム・コストというコンセプトが出てまいりました。約10年遅れぐらいで、日本でも、首都高が最初だったと思うんですが、各お役所でそういうことが重要だといって、最近特にそういう議論が、先ほどのご報告のとおりで進んでいるわけでございます。

ただ、日本の場合とアメリカの特に連邦の制度と比べますと大きく違っているところがあって、日本で壊れるのはほとんど災害で壊れてしまう。アメリカで言うアセット・マネジメントでは維持・管理にこの程度お金を入れておけば長持ちしますよという話はわりあい定常的な状態が前提になっているんじゃないかと勝手に思っています。

それからアメリカの場合、もうひとつあったのは、新設するときの構造基準を一番安く満たしていることとなっていたので、そこにメンテナンス・コストも入れて、ライフタイム・コストという話になりました。この維持・管理にどういうお金を入れるかというのと、

初期の構造をどうするかという話でございますが、日本の場合は、そこへ加えて、さっきのような状況があるものですから、既存不適格の問題を一体その維持・管理のアセット・マネジメントの中でどう考えるのかと、こういうことがございます。構造基準を変える。先ほどご説明がありましたように、神戸の地震の後、構造基準を変えるようなところはやっています。しかしながら、既存不適格についてどういう手順で直していくかなんていうのは、例えば鉄道の補強とか高速道路の補強とか、その場所場所が可能な中でやってきて、共通するコンセプトになっていない、こんな気がします。そこへ持ってきて、最近の建物の話も出てまいりました。したがって、何が構造不適格になるか、あるいは構造物はいいけど、システムとして大丈夫なのかとか、あるいはその対応を、どんなタイミングでどんなスピードで例えば補強をやっていくのか、あるいは補修するときはどうしていくのか、壊れた後どうするのかと、こういうところの概念が追加的に必要なだろうと。先ほどのご報告の中には、もうそういうのが明示的ではないけれども、入っているだろうという理解をさせていただきます。

それからもう一つは、PFIとか、それから港湾の場合のお国の施設を自治体が管理している話とか、それから最近の民営化の話とか、ああいう話に伴ってこの維持・管理のシステムをどうしていくのかなんていう話も、実はかなり大きな問題でございます。例えば会計学の先生方はよくご存じですが、民営化の議論のときに、減価償却をちゃんとやって云々の話があるんですが、途中から減価償却すると、ある程度償却が済んだものについてお金を積み立てていって、時期が来たときに、じゃあお金が積み立ててないものはどうするのかなんていう、土木屋から見ると当たり前の話がほとんど議論されないで、減価償却をすればいいとか悪いとかその議論に集中している、こんな現状もあります。それから、PFIで例えばアスファルトなんかの道路がそうかと思うんですが、つくったときとメンテを同じ事業者がやるとすると、つくるときの最初の構造基準は国が与えなくてももっといいことができるかもしれないとか、そんないろいろな局面の話が、アセット・マネジメントのコンセプトの中で日本特有のものがある気がいたします。そのへんを一体どういうふうに今までの法制度の中でやっていくのかと、こんな課題ではないかと、こんなことを思っております。ちょっと長くしゃべって恐縮です。特にどうしろという話ではございません。

○分科会長 ありがとうございます。

先生から、維持・管理部会の報告も併せて体系的に整理していただきました。むしろ、私たちのほうが大変勉強になりました。部会でも、その部分はだいぶ議論して、そういうことも盛り込むような文案に考えてございますので、また、今日の報告書を読んでいただいて、委員からご意見がございましたら、事務局にお願いいたしたいと思います。

さて、災害復旧の考え方につきましては、ご意見はございませんでしょうか。

○委員 今の説明は何も問題がなくて、しかも、先生がおっしゃられたことはそのとおりで、私が伺いたいのは、災害復旧というか、こういう被災をした後をどうするかという対応の仕方に関しては、とても納得がいったんですけれども、同じように既存不適格かどうかは別にして、更新投資という議論がそこら中でたぶんこれから生まれてきますよね。更新投資をやるときの考え方と、それからこの災害復旧の考え方がコンパチブル（矛盾しない）かどうかということとか、そのことについてどういうふうに……。災害復旧のほ

うが優先なのか。それとも、災害復旧というのはとりあえず使えなくなっているわけだから何とかしなければいけないという状態がもちろん現状に復帰しなければいけないんですけれども、同じように、常にメンテナンスの概念の中に、一定水準のサービスを供給することを維持し続けるというたぶん観念があって、それが徐々に劣化していっていると更新投資ということになるんだと思うんですけど。

この一連の考え方が、何か考え方としてコンパクトであったほうがいいのではないかと思いますので、この考え方についてというか、それが結果的にはアセット・マネジメントのことになると思いますので、全体として、今持っている資産の状況がどうなっていて、それがどれぐらい劣化していて、そして、あるものは今障害を持っていて、それを一連の全体として考えて、特定のものにだけウエイトがいくというよりは、全体として既存劣化のものも常に考えていくような範囲の中に、全部の資産を頭に入れて何か対応することが必要なんじゃないかという意味で、コンパクトと申し上げているんですけど。そういう全体の考え方は、基本的にはアセット・マネジメントの考え方になっているんだと思いますので、全体のデータというか、全部のアセットの……一個一個個別に議論していると、どれを優先してという議論がいつも起きてしまうと思うので、持っている港湾、つまり我々が管理しなければいけないと思われている港湾全体のものについて、全体を見通せるような環境にあってほしいなということでそういうふうに思っています。

○分科会長 ありがとうございます。

維持管理法、これから実際に行政に置かれるときの方法の改正の運用の方法も含めまして、今、お二人の先生がご指摘になったことは大変重要ですので、そのあたりをご配慮いただきたいと思います。計画課長さんから何かご意見がございませうか。

○計画課長 今、委員からご指摘がございましたお話と、先ほど別の委員からもご指摘がございましたが、私ども実はアセットマネジメントと言ったらいいんでしょうか、既存の整備をしてきた施設について、どういう形で維持管理あるいは改良をやっていくのかということについては、今、手探りでいろいろ模索をしているという感じでございます。

具体的には、まず国有施設については、定期的に点検・診断をいたしまして、すぐその改良・改修の必要があれば、直ちに予算化することをやっておりますし、今しばらくそのモニターをしようという判断があればモニターをしていくということで始めております。ただ、今、両先生からご指摘がございましたように、ある種の技術的なクライテリアといいますか、あるいは機能という観点からのクライテリアもあるかもしれませんが、そういうものでシステム的にやっていくというところまでまだできておりません。そのことについては、実はこの答申にも書いていただいているんですが、私どももう少し毎年毎年どういう形で点検・診断し、それを改良・改修していくかということを計画的にやっていきたいと思っております。その準備をしておりますので、引き続きご指導をいただければと思っております。

○分科会長 よろしくお願ひいたしたいと思ひます。

あと、これに関連してご意見はございませうか。

もし、ないようでしたら、次の審議案件に移りたいと思ひますが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、「港湾計画について」の審議案件に移りたいと思ひます。本日は、改訂の案

件が7件と、大変多ございます。一部変更の案件が1件でございます。関係者の方々が着席されるまで、しばらくお待ちいただきたいと思ひます。

(関東地方整備局、東京都入室)

○分科会長 東京都の港湾計画について審議を始めたいと思ひます。事務局から資料のご説明をまずお願いいたしたいと思ひます。

○港湾計画審査官 港湾計画審査官をしております古市でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

まず、東京港の港湾計画につきましてご説明する前に、関係者をご紹介したいと思ひます。

まず、関東地方整備局より、中村副局長、難波港湾空港部長、成川港湾計画課長、水谷東京港湾事務所長、また、港湾管理者であります東京都からは、田中港湾整備部長、滝野計画調整担当部長にお越しいただいております。

それでは、お手元の資料4-1を使いまして説明をさせていただきます。

まず、4-1の表紙をご覧いただきたいと思ひますが、東京港は言うまでもなく東京湾の最奥部に位置する特定重要港湾でございます。東京を核とする首都圏のみならず広く東日本全体を背後圏にする代表的な国際貿易港でございます。平成10年に東京港の外貿コンテナ取扱量が日本で一番になりまして、以来7年連続日本一ということで、平成16年には336万TEUを取り扱っております。また、北海道から九州まで、特に太平洋沿岸の各地とRORあるいはフェリーによって、国内貿易が非常に盛んでございます。

2ページをご覧いただきたいと思ひます。港湾計画の基本的な方針といたしましては、首都圏の生活と産業を支える東京港の国際競争力を強化すること。これをメインテーマといたしまして、物流・交流・環境・安全という4つの機能に分けて、それぞれ機能別の方針を立てております。物流については、世界と競う港湾サービスの実現、交流については、活力と魅力あるベイエリアの形成、環境については、環境と共生する港づくり、そして安全については、首都東京の危機管理機能の強化でございます。

まず、物流機能についてご説明いたしますが、次の3ページをご覧いただきたいと思ひます。物流の中でも最初にまいりますのが、外貿コンテナ関係の埠頭計画でございます。先ほども申しましたように、東京港での外貿コンテナの取扱いは非常に多く、また、非常に伸びておるといふことがありまして、既存の施設、この図中にありますが、大井埠頭、青海埠頭、そして品川埠頭、既存施設の能力がもう限界に近づいてきているところでございます。そこで、この既存施設の能力を拡充するためにコンテナヤードの拡充を今回位置づけております。さらに、将来、これ以上伸びていく需要を取り扱うために、中央防波堤の外側、新海面処分場に高規格のコンテナターミナルを位置づけております。

続きまして、次の4ページをご覧いただきたいと思ひます。物流機能についての2番目でございますが、内貿ユニットロード、フェリーについてでございます。国内輸送としては、ユニットロードということで、RORあるいはフェリーでの輸送が大変盛んになっておまして、東京港でも取扱が増えてきております。品川埠頭、それから10号地その2というところ、図中では灰色に示しておるところは既存施設でございますが、こちらについてROR船あるいはフェリーの船そのものが大型化してきておりますので、岸壁の水深を8.5mまで増深することを位置づけております。それから、伸びる需要を受け

とめるというところでは、中央防波堤の内側に2バース、それから15号地でユニットロードターミナルとして2バース、合わせて4バースを新たに今回の計画に位置づけております。

5ページでございますが、物流関係ですけれども、船の通り道としての航路の計画でございます。この右下にありますのが東京国際空港（羽田空港）の新設滑走路でございます。この滑走路の計画に合わせまして、船舶、航空機双方ともに十分な安全が確保できるようにということで、もともとの東京港の第1航路は、図中で緑色の点線で示されておるものでございましたけれども、今回、赤の一点鎖線に航路を移設することを計画いたしております。

それから6ページでございます。物流機能についての最後でございますが、臨港交通施設のネットワーク化でございます。中央防波堤の外側についての開発が今どんどん進んでいるところでございますけれども、既存の道路と幹線の道路をうまく結びつけるように、新たに臨港道路として位置づけております。

それから7ページでございますが、今度は交流でございます。東京港の中は、皆さんもご存じのように屋形船に代表されますように、港内をクルーズするような小さな船がたくさん行き来しておりますが、これらの船の到着する場所としての小型の棧橋、これを東京港の中で今回位置づけております。

それから8ページでございますけれども、3番目の環境機能でございます。東京港の中に、非常に多くの緑を残そうということを考えておまして中央防波堤の内側の「海の森（仮称）」を中心に、全部合わせますと約200haの緑地空間を位置づけております。また、水辺との関係で言うと、磯浜という形で自然海浜に戻すことを中央防波堤の東側で考えております。また、東京港野鳥公園は干潟に戻すことを今回位置づけております。

最後の9ページでございますが、4つ目の安全機能についてでございます。首都直下型地震の切迫性が最近特に指摘されておまして、都民の安全と安心を確保するという観点から、特に緊急物資輸送の対応に併せまして、耐震強化岸壁を今回新たに13バース計画いたしております。それから、国際物流の維持という意味で言いますと、中央防波堤外側のコンテナバース2バースについて耐震強化岸壁として新たに位置づけております。

東京港についてのご説明は、簡単でございますが、以上でございます。

引き続きまして、関東地方整備局より、地方港湾審議会での審議の概要についてのご説明をお願いいたします。

○関東地方整備局 関東地方整備局副局長でございます。

それでは、ご報告をいたします。昨年12月20日に開催されました東京都港湾審議会におきましては、物流機能の強化、港湾間の連携、及び災害対策の強化の3点を中心に審議がなされております。

1点目の物流機能の強化につきましては、ある委員の方から、今後はアジア貨物が増加するのだから、コンテナバースの計画は、大型船対応のものよりも中型船対応のものを中心に考えるべきではないかという意見がございましたが、会議全体としましては、近年コンテナ船の大型化が急速に進んでいることや、アジア航路と同様に欧州航路等の貨物も大きく伸びていることなどから、大型コンテナ船に対応できる施設計画への強い期待が示されております。

2点目の港湾間の連携につきましては、各港が競い合って整備を進めるのではなく、東京湾内の港が役割分担をしながら連携を強めていく必要性が指摘されました。すでに京浜三港間で広域連携協議会が設立され、それぞれの港の特色を活かしながら連携が図られているところですが、今後さらに、コンテナ輸送の効率化に向けた実証実験なども行いながら、より連携を深めていくことに対する期待が示されております。

3点目の災害対策の強化につきましては、高潮と地震に対して早急に対応していく必要性が示されております。今回の計画におきましても、安全な東京港づくりが主要課題の1つとされ、その中で地震、高潮対策につきましても、一つの目玉とされているところですが、首都直下地震の切迫性も危惧されておりますので、改めて災害対策の緊急性が確認されたものと認識をしております。これまで東京港は、先ほどのご説明にもございましたように、国際コンテナ貨物の取扱量が、7年連続で日本一となっておりますように、首都圏はもとより我が国全体の国民生活と産業活動を支える物流拠点として重要な役割を果たしてまいりました。今後も、我が国を代表する国際貿易港、また、国内物流におけるユニットロード輸送の拠点としての役割はもとより、運河の再生やまちづくりと一体となった水辺利用など、市民の港としての役割、さらには防災拠点としての役割など、東京港に寄せられる期待が極めて大きいものと考えております。

私ども関東地方整備局といたしましても、首都圏港湾連携推進協議会や、コンテナ輸送効率化検討委員会といった枠組みを活用しまして、東京湾内の港間の連携を深めながら、東京港の機能の充実と魅力ある空間形成のため積極的に支援してまいり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す。

ただいまご説明ございました東京港の港湾計画に関連しまして、ご意見、ご質問ございましたら、お願いいたしますと思います。

○委員 東京港につきまして、この計画そのものに特段に反対はございませんが、少し考えるところを述べさせていただきたいと思っております。資料の3ページにございまして、品川埠頭、大井埠頭が左のほうにございますけれども、大井埠頭は1968年にできた、もう30年ぐらい経つコンテナ埠頭でございます。当時の船が800TEU型、今が6000から大きいのは8000TEU型、10倍近いキャパシティになっているんですけども、30年たってもこの大井埠頭を使えているということは、極めていろいろなことを示唆しているんじゃないかなと。大井の再整備計画を、この稼働を止めることなく見事に成し遂げたということは大変特筆すべきだろうと思っております。

先ほど来、アセットマネジメントの議論がずっとございましたけれども、ものをいかに大事に大切に使うのかということも、アセットマネジメントの一番大切なことではないかなと思っております。さらにこの資料の中にございます羽田空港の拡張に関する航路の変更、あるいはその後背地の道路の整備、あるいは工夫等々、実態に則して、ほとんど既存の施設を使っただけで、336万個に達するコンテナを扱っているということは、大変ものを大事にしながら港湾管理・運営をやっているということだと思います。

私はここで何でそんな応援演説をするかといいますと、先ほど来いろいろなところで出ていますけれども、港湾管理のあり方、何で東京港がこれだけできるのか。今日ご歴々が

ご出席されていますけれども、関東地方整備局あるいは東京都港湾局、圧倒的に強い地方自治体が港湾管理者になっている。ほかの港湾管理者さんの力がないとは言いませんけれども、極めて強い力の港湾管理者が港の運営をすると、これだけものを大事にしながら、一つ一つ荷物の動きに合わせて港の計画を大事にやっていると。テレビで「ビフォア・アフター」という番組を私もよく見るんですけど。あれは、その家族の一人一人の希望とかニーズを実に限られた予算範囲の中で取り入れながら、立派に家をリフォームしていくと。それだから感動を呼ぶわけです。私どもは東京港のユーザーでございますけれども、そのへんはやっぱりユーザーの意見を聴きながら、このような展開をされているということは一つの港湾管理のあり方、あるいは港の先ほど来出ていますアセットマネジメント、それぞれのアセットを棚卸ししながら、どうやって有効に使っていくのかというようなことが非常に大事じゃないかなと思っています。

私、実は東京港振興協会の会長をやっていますので、また、そんなことをちょっと申し上げましたけれども、以上でございます。

○分科会長 どうもありがとうございました。

ほかに関連するご質問はございますか。

○委員 情報として伺いたいと思っているだけなんですけど。今のどんどんコンテナの量が増えてくるって、新海面とか広がっていくんですけども、ここでの管理・運営はどういうイメージですか。新しい経営方式や何かが取り入れられる予定なのか、そのことについてはまだ議論されてないのか、ちょっと伺いたいんですけども。

○港湾計画審査官 この新海面、それから中央防波堤の外側については、まだ、これから議論されるということになっております。

○委員 このたび東京湾の港湾計画の中に、「海の森」を大規模に形成し、その周辺地区を良好な景観を形成するための区域と指定しています。港湾計画の基本方針には、交流の部分で、「運河ルネッサンス」とか、東京湾は物流の拠点としても日本で一番ですし、人の集まる交流的な魅力ある空間としても、ベイエリアとしては皆様の豊かなものが享受されると思うんですね。

そういった中で、私はあえてこの地区に良好な景観を形成するための区域として指定された考え方を聞かせていただきたいと思います。

○港湾計画審査官 お答えします。

まず、全体図を見ていただきますと、例えば3ページをご覧くださいますと、この図面の中で、まず先ほど申しました大井、青海、それから中央防波堤の外側の西側、ここが一大物流ゾーンということでございます。その中でこの中央防波堤のむしろ東側について、今の「海の森」、それから特に磯浜に戻していくというようなところを位置づけさせていただいております。

また、8ページをご覧くださいますと、ちょうど今の物流のゾーンのところをそういう意味で言うとうまく外してこの中央防波堤の外側の東側について、基本的にはこの緑地あるいは磯浜という形で残していく。それから、この中央防波堤の東西に向かって、若洲のほう、それから城南のほうについても、やはり同じように緑地を配しております。これについては、8ページの左側の図面を見ていただきたいと思いますが、全体として「水と緑のネットワーク」という形で、人の動線の流れ、それから先ほど少しお話ししました港内

を船で巡る場所もここになるべくうまくはりつけられるようにということで、特にこういうネットワーク化を意識しまして、ここを特に景観上配慮する場所ということで位置づけさせていただいております。

○委員 港湾計画図を見ますと、「水と緑のネットワーク」が全体にかかっているならば質問はしなかったんですけども。中央防波堤緑地エリアだけに良好な景観形成区域と指定されているので、質問させていただいております。今の「水と緑のネットワーク」地域、それから、そういった港湾計画の基本方針に則したその良好な景観として景観計画ゾーンでありましたら無理なく理解はできますが、あえて東京湾のコンテナ荷役、緑地との環境がコントラストのバランスの取れ、飛行機から見てもシンボリックな景観を形成するというような景観形成の考え方をお聞かせいただきたく質問をいたしました。

○港湾計画審査官 失礼いたしました。1つは、一番初めのこの港湾計画のコンセプトのときに、羽田空港のあの滑走路が新たにできることもあって、我々の目から見えるという意味では、まず航空機が見えるということ。それから、特に先ほどの物流の拠点では、クレーンというようなものが非常にシンボリックな構造物として我々に見えるわけですが、そういう意味でこの中央防波堤の内側と外側、こちらの中身を特に景観に配慮する、あるいは景観を形成する区域ということで設定させていただいております。この見る視点場というものを考えたということでございます。

○計画課長 運河が大事ということを言っているわりには、そこに良好な景観を形成する区域として囲っていないではないかと、こういうご指摘だと思うんですが、これはちょっと区域を囲むときに、いわば未整備の場所といたしましうか、これからかなり手を入れて良好な景観にしていきますよというところを図面上明示しているという側面がございます。既存の運河筋みたいなところが、実はすでにかなり良好な景観をつくりだすというか、あるいは利用していくと。景観を利用してその港に賑わいを呼ぶというような観点からすると、相当大事な場所であることは事実なんです。かつまた、そういうところもいろんな建築物やら、あるいは運河沿いの住民の方々が行ったり来たりできるような、そういうスペースをつくっていくというようなことでも重要な場所ではあるんですが、既存の運河のところは、未整備のところこれから手を加えるというよりは、そういった運河をどういうふうに使っていくのかというところから、我々も「運河ルネッサンス」ということを言っております。そういうところが良好な景観を形成する必要はないのかと言われてれば、それは委員ご指摘のとおり、良好な景観を形成しなくてはいかん区域であると思っております。ただ、図面の表示上は、わりあい未整備なところで新たに何かやっていくというようなところをちょっと表示をさせていただいたということでございますので、今後、そういう誤解がないように、少し整理していきたいと思っております。

○委員 簡単なことで。東京都の会議でも何度も申し上げていることでございます。それから、この審議会でも十年来申し上げているんですが、EDIとITSがありながら、ちゃんと繋がってなくて、港にこんなにトラックがいつぱいたまっている国はないので、いろいろな理由があるんだろうと思うんですが、臨港交通施設計画の道路網を形成だけではだめで、そっちのソフトウェアをちゃんとやらなければいけないというようなことをぜひよろしくお願ひしたいと思ひます。

○分科会長 ありがとうございます。

ほかに。

○委員 要望を2点申し上げたいと思います。要望でございますし、かつ、実は東京港だけに限ったことではなくて、あとの神戸とか横浜にも関連することありますので、繰り返しますが、要望ですので、お答えは結構でございます。

まず、ご要望申し上げたい第1点は、先ほど大井の再開発の話が出ました。これは大変立派な事業だと思って、私も印象深く思っているわけなんです。そのように船型がやっぱりなかなか将来のことを予想できないんですね。大井のときも一生懸命勉強して将来を推計したつもりだったんですが、やはり大きくなってしまったとこういうことなんですね。さて、そういう観点から、新海面処分場で計画されているコンテナが、これは水深15m～16mとか書いてありますが、将来さらに大きくなるとも限らないんですね。それで、設計にあたっては、すべてに対してやる必要はないと思いますけれども、このようにつくるところが限られているところについては、やはり設計時に将来拡張しやすいように工夫していただきたいと思います。なかなか難しい要望ではあります。さらにリニューアルというんですか、深くするときには、それがしやすいような設計ということをご検討いただきたい。これが1点であります。

2点目は、コンテナヤードということで、大きいほうの図面ではネズミ色になっておりますが、その後ろに新海面処分場という広大なスペースがあります。コンテナヤードは要は物流の全体像で言えば、人間の口に当たるようなものかと思えます。肝心なのはもちろんそれも肝心であります。併せて、臨港道路、食道ですね。これももちろん大事ですが、やはり同じように大事なのが胃袋。すなわち後ろの流通加工というか、流通機能というか、ここでは港湾関連用地あるいは都市機能用地という表示をされております。これからのこういう流通団地はどういう具合に変貌していくのか、サプライチェーンマネジメントという言葉もしばしば聞きますし、また、ITの進歩もあると思います。東京の場合、あるいは後で出てくる横浜、大阪、神戸いずれもそうですけれども、陸域が限られています。したがって、この背後の流通団地の姿については、世界どことも今悩んでおりますので、これという姿が見出せないかと思えますけれども、今後どういう具合になるのかということ十二分に検討していただいて、後ろのスペースがより素晴らしい形に活用されるよう研究というかご検討というか、是非ともお願いしたいと思えます。

以上2点要望ですので、お答えは結構でございます。

○分科会長 ありがとうございます。

ほかに東京港の港湾計画につきまして、ご意見、ご質問はございますでしょうか。

特にこれ以上ないですか。

それでは、ご意見、ご質問はこれ以上ないようですので、答申案につきお諮りいたしましたと思えます。

答申。東京港。「国土交通大臣に提出された東京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」と呼ぶ者あり)

○分科会長 どうもありがとうございます。

それでは、答申案どおりにさせていただきますと思えます。

東京都の方、大変ご苦勞様でございました。ご退室をお願いいたしたいと思います。

(東京都退室)

(横浜市入室)

○分科会長 それでは横浜港の港湾計画について、事務局からご説明をお願いいたします。

○港湾計画審査官 関係者が少し入れ替わりましたので、改めて関係者をご紹介させていただきます。

まず、関東地方整備局より和田京浜港湾事務所長、続きまして、港湾管理者である横浜市より、風間理事兼港湾整備部長、下村次長兼規格調整課長でございます。

それでは、横浜港の港湾計画について、お手元の資料4-2を用いましてご説明させていただきます。

横浜港については、この資料の表紙をご覧くださいますように、東京港と同じく東京湾に位置する特定重要港湾でございます。平成21年には開港150周年を迎えるということでございます。横浜港は商業港としての機能と、それから工業港としての機能と併せ持つ総合的な港湾でございまして、やはり首都圏だけでなく、東日本全体を背後圏とする港湾でございます。平成16年の外貿コンテナ取扱量は全国第2位で、260万TEUでございます。

1ページめくっていただきまして、港湾計画の方針ということでございます。大きなテーマといたしましては、市民が誇れる港ヨコハマ、これを目指すことを掲げまして、物流・交流・環境・安全のやはり4つの機能についてそれぞれ目標設定をして方針を立てております。

続きまして、次の3ページをご覧くださいと思います。物流について、やはり外貿コンテナ関係からご説明させていただきます。外貿コンテナターミナルにつきましては、東側からというか、右側から大黒ふ頭、本牧ふ頭、そして左側の南本牧ふ頭と、この3つが大きなターミナルの場所でございます。この中で、この埠頭の再編を行ないませんが、まず大黒ふ頭の4つのターミナル、これにつきましては、最近、横浜港での自動車の取扱いが非常に大きく増えてきているということもありまして、コンテナから自動車に取扱貨物を変える、運用を変えることを考えております。

それから、大黒ふ頭、本牧ふ頭、南本牧ふ頭それぞれのふ頭の中では、既存施設を最大限に有効活用できるように、能力を上げるためにコンテナターミナルのヤードの拡充ということを位置づけております。

それから新たに南本牧ふ頭におきましては、MC3、MC4、この2つのバースにつきまして、ここは現地水深が非常に深いところでございますので、将来の船舶の大型化に十分対応できるように、水深16m以上ということに変更させていただいております。

続きまして、次の4ページをご覧くださいと思います。一般貨物の扱いに関する機能強化でございますが、金沢木材ふ頭におきまして、木材を扱っている船舶の大型化が進んでおります。特に船が長くなっておりますことを受けて、岸壁を185mから230mに延長するというのを今回位置づけております。

それから5ページでございますが、物流機能の3番目として、臨港交通施設関係でございます。先ほどご紹介しました大黒、本牧、南本牧と、コンテナを扱っている重要な埠頭を結ぶ臨港道路といたしまして、これは臨港道路といいますよりも、ベイブリッジの下に

あります国道357号の開通によりまして、埠頭間の貨物流の流れが非常によくなりました。しかしながら、357号から本牧ふ頭に降りるところで、コンテナ車両と一般車両の混雑があり、渋滞を来しております。その大きな原因である道路の線形をよくすることを今回計画いたしております。

それから次の6ページをご覧いただきたいと思いますが、交流と環境、これを併せてご紹介いたします。まず、右側でございますけれども、横浜港の内港地区、一番歴史があり、早くから開発されたところがございますが、こちらについては、当面物流を扱うことは基本的には考えずに、交流の場として、そして、特に緑地を今回、山内臨海緑地、山下ふ頭緑地というところに位置づけております。それから環境関係で申しますと、左側でございますが、金沢地区におきまして、白帆緑地ということで、海浜に戻すことを今回位置づけております。

それから7ページでございますが、環境機能の中でも廃棄物処分場の確保でございます。南本牧地区についてでございますが、海面処分用地として31haを位置づけております。これは先ほどの大阪湾のフェニックスでも少しご紹介がありましたが、横浜市の中におきましても、廃棄物の減量化に努めてこられたこともあって、毎年の処分量をだいぶ少なくすることができたということを受けて、この処分場をかなり長く使うことができるということで、今回ここを海面処分用地という位置づけにいたしております。

それから最後の8ページでございますが、安全機能でございますけれども、先ほどの東京港と同じように、首都圏における直下型の地震が非常に切迫しておるということもありまして、今回、緊急物資輸送対応の岸壁として、7バース新たに耐震強化を行い、さらに物流機能の強化ということで、コンテナバースについては1バース新たに計画に位置づけるということで、大規模地震の対策を強化するというのを今回位置づけております。

横浜港についての説明は以上でございます。

続きまして、関東地方整備局より、地方港湾審議会での審議の概要についてのご報告をお願いいたします。

○関東地方整備局 それでは、ご報告申し上げます。

昨年11月30日に開催されました横浜市港湾審議会におきましては、小型船舶の航行安全対策、航空輸送との連携及び港湾投資の効果という3点を中心に審議がなされております。

1点目の小型船舶の航行安全対策につきましては、最近頻発しておりますプレジャーボート等の防波堤や岸壁への衝突事故に対する早急な安全対策の必要性が指摘されました。今回の計画におきましても、本牧地区の防波堤の一部撤去や、係船浮標の撤去などの計画が盛り込まれておりますが、今後さらなる安全性の向上に向けて、水際利用のルールづくりや安全教育の徹底など、ソフト面での対応の必要性も示されております。

2点目の航空輸送との連携につきましては、羽田空港の国際化をにらんだ空港との連携や、増大が予想される航空貨物への対応の必要性が指摘されました。横浜港におきましては、すでに航空貨物への対応も図られているところがございますが、今後さらに強化し、海・陸・空に対応できる総合物流港湾としての性格を高めていくことについて強い期待が示されております。

3点目の港湾投資の効果に関しましては、横浜港の活動が横浜市経済の3割を占めるに

もかわらず、市財政に占める港湾支出が5%程度しかないのは少な過ぎるのではないか。投資効果はあるのだから、もっと重点投資をすべきではないかといった指摘が、今回の計画は非常に堅実であって投資効果も大きいので、目標までにしっかり達成してほしいと、こういったご指摘がありました。いずれも横浜港に寄せられる期待の大きさをあらわすものと認識しております。

先ほどもご紹介がございましたように、横浜港は平成21年に開港150周年を迎えますが、これまで我が国を代表する国際貿易港として、首都圏はもとより我が国全体の経済・社会・文化の発展に大きな役割を果たしてまいりました。今後も効率性の高い国際コンテナターミナルを形成し、国際競争力の向上を図るとともに、歴史的な資産や特徴ある景観を活用した快適なウォーターフロントの形成、自然再生や水質浄化に向けた取り組み、さらには防災拠点としての役割の強化など、横浜港に寄せられる期待は極めて大きいものと考えております。私ども関東地方整備局としまして、首都圏港湾連携推進協議会やコンテナ輸送効率化検討委員会といった枠組みを活用しつつ、東京湾内の港間の連携を深めながら、横浜港の機能の充実と魅力ある空間形成のため積極的に支援してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○分科会長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまご説明がございました横浜港の港湾計画について、ご意見、ご質問がございましたら、お願いいたします。

○委員 1つ教えてください。ただいまのご説明で投資効果の話があったんですが、たまたまよく理解できなかったんですが、数字としては30%という数字が出てきて、支出が5%というような表現だったと思うんですが、もう少し具体的におっしゃっていただけないでしょうか。

○関東地方整備局 特に今回の計画に関連して3割とか5%とかというような数字が示されたものではございません。実は一般市民から公募されて選ばれた委員の方が、常々別の情報提供の結果として、地域経済に占める港湾の役割は3割ぐらいだ、あるいは市の支出は5%ぐらいだというようなことを、すでに基礎的な知識としてお持ちになっておられまして、そのことを例に引かれて、先ほどご紹介したようなご発言があったと。それをもとにして、別の委員の方からも今回の計画は非常に投資効果が大きそうだとか、非常に大事な分野だからしっかりやるようにと、こういうご意見が出たということでございます。

○分科会長 よろしいでしょうか。

○委員 はい、結構です。

○分科会長 ほかにご質問、ご意見等はございますでしょうか。

特にございませんか。

それでは、これ以上、ご意見、ご質問がないようでございますので、答申案についてお諮り申し上げたいと思います。

答申。横浜港。「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。」

これでよろしゅうございますか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○分科会長 どうもありがとうございます。

それでは、関東地方整備局の方、さらには横浜市の皆さんお疲れ様でございました。ご退室をお願いいたしたいと思います。

(関東地方整備局、横浜市退室)

(近畿地方整備局、大阪府入室)

○分科会長 それでは、港湾計画の第3件目の審議案件でございます。堺泉北港、阪南港、両港とも管理者は同じでございますので、一括で審議させていただきたいと思います。事務局から港湾計画につきましてご説明をお願いいたしたいと思います。

○港湾計画審査官 それでは、ご説明をする前に関係者をご紹介いたしたいと思います。近畿地方整備局より藤田副局長、瀬尾港湾空港部長、上原港湾計画課長、そして、大越大阪港湾・空港整備事務所長、それから港湾管理者であります大阪府より灰谷企画部長、戸田主査にお越しいただいております。

それでは、堺泉北港、阪南港、両方一括してご説明したいと思います。

まず、お手元の資料4-3堺泉北港をご覧ください。堺泉北港は、大阪湾の東部に位置しております特定重要港湾でございまして、堺泉北臨海工業地帯の中心になっております。鉄鋼、造船、石油、ガスなどのエネルギーも含めて一大工業港でございます。また、中古自動車の輸出といたしましては、西日本一の扱いを誇っております。また、後でご説明いたします阪南港と合わせて合板の輸入は日本一の取扱いを誇っているという港でございます。

1ページめくっていただきまして、堺泉北港の港湾計画の改訂の方針でございますけれども、中古車など特定の貨物にターゲットを絞っております。その中で、改訂のポイントとして、物流・交流・環境・安全の4の機能にそれぞれの方針を示しております。

これを受けて次の3ページをご覧くださいと思いますが、1番目の物流機能については、特に特定の貨物にターゲットを絞ることを打ち出しております。先ほど申し上げました中古自動車の輸出、これが堺泉北港に自然発生的に非常に多く集まってきておりまして、現在非常に取扱いが増えてきておるところでございます。しかしながら、各地のヤードに、中古自動車が散在してとめられておる状態で、実際輸出するときの船に載せるまでの横持ちの輸送がかかっているところがございます。これらを一体的に集約するというところで、汐見沖地区に水深13mの岸壁1バース、それから水深11mの岸壁2バース、合わせて3バースと一体的な保管ヤード約20haを今回計画に位置づけております。

続きまして、4ページをご覧くださいと思いますが、中古車とはまた別の特定の貨物の集積の傾向がこの堺泉北港でございます。1つは建設資材の砂でございますが、平成17年で瀬戸内海の海砂の採取は基本的に全面的に禁止になったということもありまして、中国などからの建設資材の砂の輸入、そして、輸入した後、近辺への再配送ということターゲットにしました砂を取り扱う岸壁バースを堺7区に今回位置づけております。それから、先ほどの中古自動車を扱うと申しました汐見沖地区の背後で、特にリサイクル関係の企業の立地も見えておりますので、この汐見沖地区の一番先端にリサイクル関係の例えば金属屑などを扱うターミナルを1つ位置づけております。

続きまして、5ページをご覧くださいと思いますが、2番目の交流機能でございます。先ほどの東京港でもお話ししましたが、港内でのクルーズがだいぶ盛んになってきて

おりますけれども、こちらの堺泉北港におきましても、右下にあります堺旧港、それから左下の泉大津旧港、この2つの旧港の再開発をしたところが、非常にいい場所になって、集客力のあるところになってきておりますので、この両端を繋ぐような形で港内を巡る小型船の着く発着所としての小型の栈橋を位置づけております。

これと併せて次の6ページでございますけれども、3番目の環境機能でございますが、今の港内を巡るルートに合わせるように大規模な緑地の位置づけ、それから、ブルーのギザギザになっておりますところは海浜の位置づけ、そして、新たなに干潟を造成するという位置づけを今回堺泉北港の中に計画いたしております。

それから7ページでございますけれども、4番目の安全機能についてでございます。こちらについては、やはりこの地域におきましても、東南海・南海地震への危惧が高まってきておりまして、こちらの堺2区におきまして、府県の境界を越えた少し広域の防災機能を確保するというので、耐震強化岸壁を2バース、それから防災緑地として大規模な緑地、約30ha強の緑地を位置づけ、さらにこの緑地と耐震強化岸壁を繋ぐ道路、これについても大規模地震対策を施したものであるということで位置づけております。

それから最後の8ページでございますが、10年前の既定計画におきまして想定しておりました貨物の需要予測を見直したところ、今回の需要に合わせてこの埋立計画を削除することにしておりますが、削除した後、今後の動向にまだどんな動きがあるかはつきりしませんので、ここは将来の開発空間として留保することを位置づけております。

堺泉北港については以上でございますが、引き続いて阪南港についてもこのままご説明させていただきます。資料番号が4-4でございます。

阪南港につきましては、右側の大阪湾全体の図を見ていただいておりますように、堺泉北港に連続して南側に位置する港でございます。重要港湾でございますが、主な機能としては、特に木材コンビナートとして発展してきた港でございます。

1ページおめくりいただきまして、阪南港につきましても、物流・交流・環境・安全という4つの機能ごとにそれぞれの目標、改訂の方針を設定いたしまして、港湾計画の改訂をいたすところでございますが、特に、まず物流機能についてでございますけれども、次の3ページをご覧くださいと思います。左下にフェリーの写真が出ておりますが、大阪湾のこの奥まで入って行くにあたって航路の管制がかかってくる。なかなか定時制を維持するのが難しい部分が出てきております。定時性を特に重視するフェリー事業者、これが大阪港ではなくて、この阪南港で宮崎に向けてのフェリーがここ2年程前に就航いたしております。こういう状況を受けた位置づけとしまして、既存の岸壁を有効活用するというので、このフェリーへの転用を位置づけております。それから、この阪南港の中に位置づけております鉄鋼団地での金属関係の輸入・輸出を取り扱う対象として、引き続き既定計画どおり位置づけることにいたしております。

それから4ページでございますが、交流の機能でございます。こちらにつきましては、岸和田旧港の写真が出ておりますが、こちらも旧港開発・再開発で非常に集客力のある場所になっております。ここについては、先ほどご紹介しました堺泉北港と併せて港内を遊覧するネットワークを繋げるということで、小型の旅客船の埠頭を位置づけるということと、それから併せて、港内にプレジャーボートの放置艇の写真が出ておりますけれども、散在しているプレジャーボートを集約できるように、阪南2区におきまして、マリナーで

小型栈橋を今回位置づけております。

5 ページでございますが、環境機能でございます。湾の奥の水深の浅いところにつきましては、特に海浜に戻すということで海浜の位置づけをしまして、こちらで扱っている砂・砂利などの貨物につきましては、これの北側に移転集約させることにいたしております。

6 ページでございますが、最後の安全機能についてでございます。こちらにつきましては、この左側に阪南3区に、赤で×印を付けております。貨物需要の見直し等で、こちらの埠頭の埋立計画を削除するところでございますが、ここがもともと耐震強化岸壁を位置づけられておりましたが、これを削除するため、阪南2区のL字型のところに2バース分振り替える形で耐震強化岸壁の位置づけをしております。

それから最後7ページでございますけれども、阪南3区における貨物需要の見直しを踏まえた埋立計画の削除、それから木材港としての木材構築、木材の水面貯木場のところの埋立計画がありました。こちらについても、土地需要の見直しを踏まえて埋立計画の削除を今回計画に位置づけております。

堺泉北港、それから阪南港につきましては、併せてご紹介しましたが、以上でございます。

続きまして、近畿地方整備局より地方港湾審議会での審議の概要についてのご報告をお願いいたします。

○近畿地方整備局 近畿地方整備局の藤田でございます。個別の港湾計画に入るに先立ちまして、私ども整備局での大阪湾全体の港湾計画改訂に関する取り組みについてご説明をさせていただきます。

近畿地方整備局では、学識経験者あるいは港湾管理者等との懇談会を5回にわたり開催をいたしまして、概ね15年後を目標としました大阪湾の将来のあるべき姿や進むべき方向性などについて、大阪湾港湾の基本構想、私どもは「関西シリコンバレー構想」とネーミングしたところでございますけれども、これを策定してございます。ここで、シリコンといいますは、ストラテジック、インターナショナル、ロジスティックス、インダストリーズ、コミュニティと、英語の頭文字を取ってつくったものでございますけれども。東アジアを見据えて多様な産業クラスターから成る戦略的な国際ロジスティック・コミュニティの形成を目指すというものでございます。この構想は、大阪湾各港の港湾計画の指針となるものでございまして、各港湾管理者はこの構想に基づきまして港湾計画を策定しております。これによりまして、大阪湾の各港湾間の役割分担、連携が図られております。

それでは、堺泉北港の説明に入らせていただきます。大阪府の地方港湾審議会、今年の12月22日に開催されております。ここでは2点につきまして審議の内容をご紹介させていただきます。まず、特定の貨物に対する拠点港の形成についてでございます。神戸港、大阪港がスーパー中枢港湾に指定されましたことを受けまして、既定計画では、コンテナの基幹航路の需要を想定して、助松沖地区にコンテナ埠頭の計画がございましたけれども、これを削除いたしまして、その一方で、中古自動車等に対応した公共岸壁の整備についてご賛同をいただいております。2点目でございますが、快適な親水空間と生物生息空間の形成についてでございます。水辺の特性を活かした景観形成、快適な水際空間の創出を目指した緑地や海浜の拡張についてご賛同をいただいております。

堺泉北港は、堺臨海工業地帯を中心としまして、我が国の産業・経済の発展を支えるとともに、大阪府南部を中心とした近県の物流拠点としての役割を担ってまいっております。今後は、近県の物流機能の中で、神戸港・大阪港との役割分担の上でも、一層重要な港となっていくものと考えております。私ども整備局といたしましても、大阪湾内での役割分担に対応できる港となるよう積極的に支援をしてまいりたいと考えております。

続きまして、阪南港でございます。堺泉北港と同日の昨年12月22日に、府の地方港湾審議会が開かれております。ここでも2点について審議の内容を御紹介させていただきます。まず、環境負荷の低減と、高まる物流・旅客需要の対応についてでございますけれども、フェリー航路の就航に対応した既存岸壁の利用転換、有効活用についてご賛同をいただいております。2点目、快適な親水空間と生物生息空間の形成につきまして、利用頻度の低い公共岸壁の水際線を海浜として開放していくことについてご賛同をいただいております。

平成16年3月には、阪南・宮崎間のフェリー就航がありまして、大幅に貨物が増加してきております。地域の物流拠点としての役割が見込まれるほか、先ほどご紹介がありました岸和田旧港では、大型の商業施設「岸和田カンカン」に毎年800万人もの来訪者が訪れるなど、地域の賑わい交流拠点としての機能も有しております。私ども整備局といたしましても、物流機能の拡充効果を早期に実現するという姿勢に立って、また、市民が親しみやすく、自然環境に優しい港湾空間の形成を積極的に支援をしてまいり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 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまご説明がございました堺泉北港・阪南港2港の港湾計画に関連しまして、ご意見とご質問がございましたら、お願いいたしますと思います。

○委員 堺泉北なんですけど、3ページで、ちょっと聞き間違いかも知れませんが、コンテナターミナルの計画を変更して、自動車、PCCに対応する岸壁を新規にご計画されるというふうに承っているんですが、この水深なんですけれども、これはもともとある深さなのか、あるいはこれをまた新設をして深くするご計画なのかということと、中古車だけでそれほど頻繁に大型のPCCがここに入って来るかどうかというのは私もよくわかりませんが、どの程度の大きさのどのようなあれを想定されて、なぜ水深が13m、11mという深いものに想定されるのか。あるいはその水路も泊地等との水深も書いてございますけれども、これが自然のままなのか、新設をするのかと、そのへんをまずお聞きしたいなと思います。

○港湾計画審査官 それではお答えいたします。まず、コンテナの計画からの転用ということではございませんで、今回全くこの新規の計画ということが1つでございます。

それから、こちらでの自動車専用船で13mと11mということの水深を設定しておりますけれども、実は自動車航送船の多くの場合は、11mで対応ができる船が多くございます。その中で、実はこれは名古屋方面からこちらに立ち寄って、さらに自動車を積んでもう一度出て行くというタイプの船で固有名詞も幾つか出ておりますけれども、満載喫水では11mあるいは11.5mというような自動車航送船、これがこちらに入港する見込があるということもありまして、それで、1つだけここに13mというものを位置づけさ

せていただいております。

○委員 はい、わかりました。では、具体的な船を想定されて、この水深を決められているということですね。

○港湾計画審査官 はい。

○委員 はい、わかりました。

○分科会長 ほかに、ご質問、ご意見はございませんでしょうか。

特にございませんか。

ご質問、ご意見ないようですので、それぞれ2港について答申案をお諮り申し上げたいと思います。

まず、堺泉北港でございます。

答申。堺泉北港。「国土交通大臣に提出された堺泉北港の港湾計画については、適当である。」

こういうふうな審議の結論とさせていただきますよろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○分科会長 どうもありがとうございます。

それでは、もう一港の分でございます。

答申。阪南港。「国土交通大臣に提出された阪南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」と呼ぶ者あり)

○分科会長 どうもありがとうございます。

大阪府の皆さん、大変ご苦勞様でございました。

引き続きまして、神戸港がございましたので、近畿地整の方はお残りいただきたいと思っております。どうぞよろしく申し上げます。

大阪府退室

神戸市入室

○分科会長 それでは、神戸港の港湾計画に関連しまして審議を始めたいと思います。事務局から、神戸港の港湾計画についてご説明をお願いいたします。

○港湾計画審査官 それでは、関係者として先ほど紹介させていただきました近畿地方整備局から勝海神戸港湾事務所長、それから港湾管理者であります神戸市から豊田計画課長、大澤計画第二係長にお越しいただいております。

それでは、お手元の資料4-5をもとにご説明させていただきます。

表紙にありますように、神戸港につきましては、もちろん大阪湾の西部に位置する特定重要港湾でございまして、日本を代表する国際貿易港でございます。背後圏も、近畿圏のみならず西日本全域に及んでおります。平成16年には185万TEUという外貿コンテナを取り扱っております。現在、国内第4位になっております。また、この写真下のほうにございますけれども、3日後の2月16日は、神戸空港通称マリンエアが開港することになるので、陸・海・空の物流拠点としての機能が高まるところでございます。

次のページをご覧くださいと思います。神戸港におきましては、まず、大きな方針といたしまして、世界からひと・ものが集まる、いきいきとした「みなと神戸」、これを

目指すことを大方針にしまして、先ほど来と同じですが、物流・交流・環境・安全の4つの機能について、それぞれ個別の基本方針を立てて、今回の港湾計画を改訂するものでございます。

3ページでございます。まず、物流機能についてでございます。やはり外貿コンテナが中心になりますけれども、まず、六甲アイランドの西側の地区RC-4番5番というところでございますが、もともと3バースございましたけれども、非常に大型の、船長の長い船も入って来るようになってきているということもありまして、運用実態に合わせるということで、延長440mの2バースへの運用の転換を図ることにいたしております。それから、RW-A、B、Cという3つのバース、こちらにつきましては、もともとはコンテナを扱っておりましたバースでございますが、神戸港におきましては、先ほどの堺泉北港と並びまして、近畿圏で中古車、中古建機の輸出が非常に盛んになってきておりますので、これらを取り扱うよう対象の貨物をコンテナから変更するというところでございます。

もう1ページおめくりいただきまして、物流の2番目でございます。東京港でも少しお話が出ましたけれども、R o R o、フェリーの扱いが非常に増えてきておるということでございますが、こちら神戸でも、フェリーの扱いがだいぶ増えてきております。ポートアイランドの付け根のところに当たります新港突堤の第3突堤、第4突堤について、フェリー一埠頭への利用転換を今回計画しているところでございます。

また、これに伴いまして、次の5ページでございますが、右上のところに小さく囲っております中に矢印が入っておりますけれども、新港突堤の第4突堤でフェリー埠頭に転換するもともとの利用が旅客船埠頭でございました。この旅客船を中突堤・高浜地区に移設して集約するというので、中突堤・高浜A、Bというバースについて、旅客船埠頭の位置づけを行っております。また、旧来からの兵庫運河につきまして、ここを交流の場所にできるようにということで、運河に沿いまして緑地の整備計画を今回位置づけております。

もう1ページおめくりいただきまして、3番目の環境機能についてでございます。これは神戸空港の北側、それからポートアイランド2期地区の西側において、直立の護岸ではなくて、傾斜型の護岸にすることで、ここを自然的環境を整備または保全する区域ということに設定して、環境創造型の護岸、あるいは人工ラグーン、これを位置づけております。また、ポートアイランド地区において、大型の旅客船はこちらで対応するというので、その旅客船への対応も含めて、緑地を約3ha位置づけているところでございます。

それから、次の7ページをご覧いただきたいと思いますが、今までご紹介した中で、安全の機能につきましては、大方耐震強化岸壁の位置づけが出てまいりましたが、神戸港につきましては、阪神淡路大震災の復旧の時点で概ねその整備が終わっておるところでございます。ですから、安全については小型船を安全に収容するということの位置づけが1つあります。それから、その他といたしまして、先ほど出てきました新港突堤の1、2、3について、将来的には利用形態の見直しの検討が必要な区域ということで、こちらは非常に都心に近いということもありますので、このような位置づけをいたしておるところでございます。

神戸港については、以上でございます。

引き続きまして、近畿地方整備局より、地方港湾審議会での審議の結果をご報告いただきたいと思っております。

○近畿地方整備局 神戸港の港湾審議会につきましては、昨年11月17日に開催されております。ここで、2点につきまして、主な審議内容をご紹介します。

まず1点目。西日本のハブ港としての機能強化でございます。この目標を実現するために、最近伸びを示しております内港フィーダー貨物につきまして、今後とも取扱量の増加を目指していくことが確認されています。

2点目でございます。物流機能の再編・集約についてでございますけれども、既定計画では、六甲アイランド南地区のコンテナバースの整備でございましたけれども、これにつきましては、長期的な社会・経済の動向を見ながら検討を行っていくことが確認されております。神戸港は従来よりアジアを代表する国際貿易港として、我が国経済の発展に貢献してまいりました。現在、さらなる国際競争力の強化を目指して、スーパー中枢港湾の実現への取組を進めているところでございます。

私ども整備局といたしましても、国際競争力の強化を実現すべく神戸港の物流機能の強化、スーパー中枢港湾の実現に向けて積極的に支援をしてまいりたいと考えております。

以上でございます。

○分科会長 どうもありがとうございました。

それでは、神戸港の港湾計画につきまして、ご質問とご意見がございましたら、お願いいたします。

ご意見、ご質問ございませんでしょうか。

それでは、特にご意見とご質問がないようでございますので、神戸港の答申案についてお諮り申し上げたいと思います。

答申。神戸港。「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。」

これでよろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○分科会長 どうもありがとうございました。

それでは、神戸市の皆さん大変ご苦労様でございました。

神戸市退室

兵庫県入室

○分科会長 それでは、同じく近畿整備局管内の港湾でございます尼崎西宮芦屋港の港湾計画について審議を開始いたします。

事務局から、港湾計画についてご説明をよろしくお願いたします。

○港湾計画審査官 それでは、関係者が変わりましたところにつきましてご紹介させていただきます。

近畿地方整備局は変わらずでございます。港湾管理者である兵庫県からは、芝原港湾課長、加納主査兼計画係長がお越しいただいております。

それでは、お手元の資料4-6に基づきまして、尼崎西宮芦屋港の港湾計画の改訂についてご説明申し上げます。

尼崎西宮芦屋港につきましては、神戸港と大阪港に挟まれた地域に位置づけられております重要港湾でございます。特に尼崎港につきましては、阪神工業地帯の中心になっている、あるいはその背後圏の物流拠点の港湾となっているところでございます。また、世界

的なプラズマディスプレイ工場が最近立地して、大変好調でフル生産を続けている。また、その次の第2期の投資もなされるというようなことが新聞報道などでもなされております。また、背後にあります自動車関連企業の物流センターにつきましても、この尼崎地区に最近立地して、それらの企業の集積が進んでいると聞いております。

次のページをご覧ください。尼崎西宮芦屋港につきましても、大きなテーマといたしましては、大阪湾のオアシスづくりということ掲げまして、物流、交流、環境、安全の機能を挙げています。ただ、交流はこの港では扱いが少し小さくなってございますので、物流、環境、安全という3つの機能の方針を立てて、港湾計画の改訂に臨んでおります。

次のページをご覧くださいまして、まず物流機能についてでございます。今回、この尼崎地区について、物流関連での話としましては2つございます。1つは、先ほどのプラズマディスプレイ工場が非常に好調であることも踏まえまして、それらの輸出入貨物をなるべく近いところで、できたらコンテナで扱いということが1つ。それから、先ほどの完成自動車の移出入が非常にここで多くなってきているということ併せて、多目的の取扱いのできるバースを位置づけたいということ。それから、港の内港になりますが、砂・砂利あるいは金属屑などを扱っております、周辺環境への影響がございまして、これを集約するというこの2つでございます。

4ページでございますが、先ほど申し上げました多目的の国際ターミナルにつきましては、すでに現在工事中ではございますけれども、こちらの尼崎港地区の中で、東海岸町沖地区の内側のところを位置づけております。

それからもう1ページおめぐりいただきまして、内港での砂・砂利あるいは金属屑などの取扱いの集約でございますが、砂・砂利につきましては、東海岸町沖地区の外側で3バースの位置づけ、それから金属屑などにつきましては、東海岸町地区の内側になりますけれども、こちらに再集約ということ今回の位置づけにいたしております。

6ページでございますが、環境機能についてでございます。今までご紹介しましたほかの港でもございましたけれども、湾奥部の浅いところにつきましては、海浜に戻すということ今回大きく位置づけておりまして、そこは自然的環境を整備、または保全する区域ということにいたしております。

それから最後の7ページでございますけれども、安全機能についてでございます。こちらにつきましても、耐震強化岸壁、西側からになりますけれども、西宮地区、甲子園浜地区、それから鳴尾地区についてはすでに既設でございまして、阪神淡路大震災のときの復旧にも併せてすでに施設が完成しております。今回は、震源からも遠かった尼崎地区で、先ほど申し上げました多目的のバース、こちらは水深12mのところ、東海岸町沖地区でございますが、こちらを耐震強化岸壁として位置づけております。

尼崎西宮芦屋港につきましては、以上でございます。

続きまして、近畿地方整備局より、地方港湾審議会での審議経過をご報告願います。

○近畿地方整備局 兵庫県の港湾審議会は、昨年12月27日に開催されております。ここでも2点ご紹介をさせていただきたいと思っております。

まず1点目でございますが、様々な自然災害に強い港湾空間の形成ということでございまして。今まで、耐震強化岸壁でなかった尼崎港区内におきまして、公共岸壁の耐震化を

図ることについて、人々の安全・安心を確保するといった観点からご賛同をいただいております。

2点目でございます。「人と自然が共存する美しくにぎわいのあふれる港湾空間の形成」についてでございます。西宮から芦屋にかけてのエリアにつきましては、海浜の整備が進んでおりまして、かつ、静穏な海域であることから、現在でも海洋性レクリエーション活動が活発に行われているところでございます。このような特徴を活かしまして、今後はより一層海洋性レクリエーション活動の拠点としての活用を検討してもらいたいとの要望を頂戴しております。尼崎西宮芦屋港は、阪神工業地帯を中心とした背後圏の物流拠点として重要な役割を担うとともに、繰り返しになりますけれども、阪神間の海洋性のレクリエーションの拠点として機能を発揮してまいりました。今後も、これらの機能を強化するとともに、自然環境の保全・再生・創出に努めていくこととしております。

整備局といたしましても、尼崎西宮芦屋港が有する多様な機能の強化を図るべく、積極的に支援してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○分科会長 どうもありがとうございます。

それでは、尼崎西宮芦屋港の港湾計画につきまして、ご質問とご意見をお伺いしたいと思います。よろしくお願ひします。

○委員 今、尼崎西宮芦屋港の港湾計画についてお話がありました。大変緑地の多い港として、これからの港湾として一つの付加価値を高めていくものと思っております。「人と自然が共存する美しくにぎわいのあふれる港湾空間の形成」ということで、尼崎21世紀の森づくりを掲げていらっしゃいます。先ほどの案件で東京湾では、良好なる景観形成ゾーンの指定がありました。私は、この尼崎西宮芦屋港は、そういったゾーニングとしてふさわしい港なのではないかと思ひます。先ほど、審議は終わりましたが、神戸港にいたしましても、3突堤の機能再編が行われます。人のにぎわいなどの、新たな魅力創出のために、良好な景観形成ゾーニングの位置づけが必要だと思ひます。港というものは、従来、産業空間で、汚くてもしょうがないというのが一般の評価でございました。しかしこの度のような取組の港湾には特に未整備のところを景観形成ゾーンにするというなかで景観形成に配慮しながら、施設、工作物とか、空間配置がなされる必要性を考えます。この港湾計画に対しては大賛成ですが、景観形成ゾーニングの港湾計画の位置づけについてご説明いただきたいと思ひます。

○港湾計画審査官 それでは、お答えいたします。

先ほどの東京港のときの議論も併せてということになりますが、まず、良好な景観を形成する区域は、やはり今回の計画の中で新たな施設整備が想定されるところを中心ということになっておりますので、例えばこちらの尼崎西宮芦屋港の西側の芦屋港区あるいは西宮港区は、実は非常に立派なマリーナがあつたり、緑地があつたりと、良好なところで、もう大方でき上がっているところがあるところが1つございます。

ただ、今、委員がご指摘のように、今後いろいろな活動をするときに、その良好な景観を形成する区域という指定をするということで活動がしやすくなる、いろいろな相乗効果も出てくるということであれば、今後のこの良好な景観を形成する区域というもののかけ方も少し我々の中で議論していく必要があるかなと思ひますので、これは今後議論してい

きたいと思います。

○分科会長 ありがとうございます。

追加のご意見はございますか。

○委員 地方港湾審議会の上申され、この交通政策審議会港湾分科会で審議されているので、ここで加えるというわけにはいかないんですか。景観形成は10年、100年かかるもので、よりよい港湾空間を、魅力的な美しい港湾空間を形成することは市民にとって港が身近になることですので大事なことだと思っております。よろしく願いいたします。

○計画課長 ちょっとお答えがすっきりしないですけれども。基本的に、地方港湾審議会を通して、中央のこの審議会に上がってくるという案件について、もちろん変更・修正することは可能でございます。ただ、ちょっと話が戻りますが、この景観を形成する区域が、私どもが申し上げるのは若干語弊を呼ぶかもしれませんが、これは、この区域の中で、具体的には法的な効果として現実に何かの施策をすぐ取るということでは必ずしもなくて、このある種のマニフェスト宣言といいたしめようか、そういう色彩が濃いものなんですね。ですので、実は港湾計画を決める省令上、実ははっきりとこういう区域を定めるということを今のところ実は書いてございません。現実的には、こういった港湾計画を受けて、例えば臨港地区みたいなものが整備をされ、その中でどういう構築物・工作物・建築物が建てられるのか、建てられないのかといったような、広い意味での都市計画行政の中でできってくるものなんですね。現実には、いろいろ委員からも清水港で指導をいただいておりますように、倉庫とか上屋とか、その他の建築物について、例えばカラーリングという意味での色のある種の指導・監督みたいなことは現実的には行えるようになっているんですが、これも必ずしも港湾計画のこういう区域の設定ということを直接的には1対1になっておりません。そういう意味で具体的に尼崎西宮芦屋港で景観形成を図っていくことについては、個別具体的にご指導をいただいて、實際上、いい景観をつくっていくというふうにしていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

○委員 景観法がわかりました。そのエリアは都市計画区域だけではなくて、港湾、水際、国土全体にまでかけられるものです。また、今度の景観法の一つの取組の特徴としては、利用者、市民の意向を重視したということも大きな位置づけを占めております。法的には位置づけられない良好な景観形成区域かもしれませんが、景観法が制定されましたことをかんがみて港がきれいに美しく、よりその地域に合った港湾空間を形成していき地域にとって身近で親しみやすい空間になる機会だと思っておりますので、少し検討をしていただければと思っております。

これで終わります。

○分科会長 ありがとうございます。

国のほうも、景観法の成立を受けて、各港湾管理者に港湾空間の景観形成にいろいろご指導をしていただきたいということでございますので、よろしく願いいたしたいと思っております。

ほかに、尼崎西宮芦屋港関連でご意見、ご質問ございませんでしょうか。

特にございませんか。

特にご意見、ご質問がこれ以上ないようでございますので、答申案についてお諮り申し上げたいと思っております。

答申。尼崎西宮芦屋港。「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。」

という答申文案でよろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○分科会長 どうもありがとうございます。

それでは、これで尼崎西宮芦屋港の審議を終わりたいと思います。

近畿地整の方、それから兵庫県の皆様、大変ご苦勞様でございました。ありがとうございました。

近畿地方整備局、兵庫県退室

東北地方整備局、秋田県入室

○分科会長 それでは、秋田港の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、事務局からご説明をよろしくお願ひいたしたいと思います。

○港湾計画審査官 それでは、秋田港の港湾計画をご説明する前に、関係者をご紹介させていただきます。

まず、東北地方整備局よりお越しいただいております成瀬副局長、赤司港湾空港部長、麻山港湾計画課長、酒井秋田港湾事務所長でございます。

また、港湾管理者であります秋田県からは、神居港湾空港課長、貝田主幹にお越しいただいております。

それでは、お手元の資料4-7を用いましてご説明を申し上げます。

最初の表紙のページにありますように、秋田港は秋田市の中心部に位置しております。雄物川の河口に位置してございまして、昭和40年に新産業都市の指定を受けて、地域の開発の核となってきたところでございます。特に港の背後には、亜鉛製錬所、火力発電所、製紙工場、それから木材関連工業等が立地いたしております。また、平成7年に韓国との外貿コンテナ航路が開設し、また、平成11年からは、北海道・新潟、そして敦賀を結ぶ国内定期フェリーがこの秋田にも就航するようになっております。

1ページおめくりいただきたいと思います。秋田港については、まず大きなテーマといたしましては、東北地域の環日本海交流のゲートウェイを目指すことを大目標にいたしまして、物流・交流・環境、そして安全という4つの機能ごとに、それぞれの小項目の方針を立てております。

次をご覧いただきたいと思いますが、まず物流機能についてからご説明を申し上げます。こちらの秋田港につきましては、広い埠頭用地を有しております外港地区、こちらにコンテナ貨物の集約を図ろうとしているところでございますが、冬季波浪あるいは長周期の波との影響がございまして、荷役の稼働率がどうしても低くなってきています。そういうこともありまして、コンテナの移転・集約がなかなか進んでいない状況がございまして、

また、本港地区で、先ほど申しましたフェリーが就航しておりますが、フェリーを待つ車あるいはシャーシーの置き場と、この青あるいはオレンジのシートがかかった写真が見えますけれども、砂などのバルク貨物が混在してございまして、ヤードが狭隘で非常に不足しておる状態がございまして、これらを順番に玉突きのように再編することで、港の利用の効率を高めようとしているところでございますが、先ほど申しました外港地区の静穏度が十分でないということが問題でありますので、まず、これを改善することを今回の計画の

目玉にいたしております。

それにつきましては、次の4ページでございますが、外港地区に向かって波が入って来る。これを何とか抑えてやるということになりますけれども、まず既定の計画でも、防波堤はこの青い線が入っているところまでは位置づけられておりますが、今回新たに赤い線で示しておるところの防波堤の位置づけを行うということ、これに加えて、外港地区のそばでございますけれども、防波堤の内側に黄色く線を塗ってあるところがございますが、こちらには、波を反射させないような消波機能を持たせることを今回の計画の中に位置づけました。こういうことを踏まえまして、外港地区の静穏度を少しでも早く高めるということを位置づけたところでございます。

続きまして、次の5ページをご覧くださいと思いますが、物流関係の特に臨港交通体系のネットワーク化でございます。先ほど申し上げました外港地区が、貨物の取扱いの中心になってまいりますけれども、こちらから臨港道路の13号を通じて都心に向かって行く途中で国道7号と合流いたします。ここで写真にありますように、貨物車両と一般車両の混雑が発生しているということでございますので、臨港道路の外港線を既定計画どおり改めて位置づけ直すとともに、飯島地区に新たに飯島南3号線という臨港道路を位置づけることにいたしております。

6ページでございます。これは物流関係の中で、新規産業導入への対応ということでございますが、ここでお示ししております飯島地区につきましては、もともと製紙工場の立地が想定されて、様々なインフラが整備されてきたところでございますが、数年前にこの製紙工場の立地が断念ということになりまして、こちらの土地利用の見直しに合わせまして、製紙工場から排出されると想定されておりましたスラッジ灰などの廃棄物を処理するための埋立用地の計画がありましたけれども、こちらの埋立計画を削除することにいたしております。

7ページでございます。交流と環境の機能についてでございます。この港の一番北側にマリーナがございます。このマリーナについて、実は右側のほうに向かって出入りする港の出入口（港口）がございましたけれども、ここに海浜に砂がついてきて、少し埋まってしまう傾向が出てきましたので、こちらを閉じて、むしろ縦にまっすぐ前に出て行けるように、この港口の付け替えを行います。また、この右側のほうに砂がついてきている部分がございますので、これを有効に活用するというので、こちらを里浜づくりの空間として位置づけているところでございます。

それから最後の8ページでございます。4つ目の安全機能についてでございます。秋田港につきましては、耐震強化岸壁が1バースすでに既設でございますが、さらに右側の方になりますけれども、11mの水深の岸壁について、こちらを耐震強化岸壁の位置づけを今回行うことにしております。また、それに併せて、その背後に緑地がありますので、こちらを防災緑地としての位置づけを持たせるものでございます。

秋田港の港湾計画については、以上でございます。

引き続きまして、東北地方整備局より、地方港湾審議会での審議の概要についてご報告をお願いいたします。

○東北地方整備局 東北地方整備局の成瀬でございます。

本件に関します秋田県地方港湾審議会は、今年の12月21日に開催されております。

その中では、産業競争力の強化を支援する物流機能の強化、長周期波対策を含む静穏度の確保といった課題を中心にご意見をいただいております。

まず、物流機能の強化についてでございますけれども、外港地区へのコンテナ貨物取扱集約化や、フェリー埠頭の再編などによりまして、物流の効率化に対する期待が、委員の皆様から示されております。

また、外郭施設の見直しにつきましては、外港地区におきまして、長周期波が要因と見られる荷役支障が度々発生をしております、そのことから防波堤の延伸などによる静穏度の早期向上に向けた要請とか期待が示されております。

審議の結果でございますけれども、全会一致で、本日提出いたしております計画案が妥当であるとの答申をいただいたことを、報告を申し上げます。

秋田港におきましては、外貿コンテナ貨物、フェリー貨物を初めといたしまして、取扱貨物は順調に整備をしております。これはまだ速報値の段階でございますが、平成17年につきましても、対前年で4年連続で伸びておりまして、過去最高の記録の貨物量を取り扱っております。

東北地方整備局といたしましても、秋田港を東北地方の日本海側の拠点港と位置づけをいたしまして、物流施設の再編とか、あるいは静穏度の確保などに全力を挙げて取り組む所存でございます。よろしくご審議いただくようお願い申し上げます。

○分科会長 どうもありがとうございました。

それでは、ただいま説明がございました秋田港の港湾計画に関連しまして、ご意見とご質問をお願いいたします。

○委員 非常につまらないことで恐縮なんです。これは港湾計画全般にかかわることだと思いますけれども、新しい港湾計画の書き方は非常にわかりやすく、イメージが持ちやすいという感じがいたしまして、こういう書き方をもっと整理して、よりよいものにしていていただきたいというのが一般的な要望でございます。

ただ、項目の分け方として、非常につまらないことなんです、物流等の後に「交流」「環境」という並びで、「交流」という言葉が使われているわけなんです、この「交流」という言葉が、場所によってかなり違った意味で使われている可能性があるような気がいたします。たとえば、今のご報告で7ページにあります本港地区で、「にぎわい交流拠点」という非常に親しみやすい言葉が使われているというのは、非常に参考になるところでございましてよろしいと思うんですが、ただ、その反面で、計画書の目次にキャッチフレーズが書いてあって、「東北地区の環日本海交流のゲートウェイを目指して」という場合の「交流」は、もっと広い意味での交流ですよね。ですから、そのへん誤解がないように言葉づかいを整理していただいて、なおかつ、できるだけイメージしやすい言葉で統一されたほうがよろしいんじゃないかと、非常につまらない感想を申し上げます。

○分科会長 ありがとうございます。

事務局から、何かございますか。

○港湾計画審査官 今、委員からご指摘のありました点ですが、港湾計画書の書き方として、今申しあげました物流・交流・環境・安全という4つの機能別に記載するように改めたところでございます。「交流」につきましては、実は、我々も作業している中で、ご指摘いただいたことについて実は悩みがございました。例えば、フェリーが、物流もあれば、

人が乗っている交流もあるということで、物流のほうに書くべきか、あるいは交流のほうに書くべきかというようなところで悩みもございましたが、その主体に置かれているのが物流であるほうはなるべく物流に、むしろ旅客に主体が置かれているフェリーであれば交流にというふうな分け方をして、なるべく整理をしております。

ただ、委員がご指摘のように、交流については、非常に大きな意味がございますので、大きな交流もあれば、先ほどのにぎわい拠点のようなところで使う交流もありますので、なるべくこれから言葉の使い方については、もうちょっとはつきりさせた、混在しないような使い方に努めてまいりたいと思います。

○分科会長 ありがとうございます。

ほかにご質問、ご意見はございませんでしょうか。

○委員 ちょっとつまらないことですが。計画はこれで十分結構なんですけど、ちょっと直接関係ないことを教えてほしいんです。

除雪の雪の堆積場に港というのは使えるんですか。

○秋田港湾事務所長 私からご説明いたします。

今回、秋田の場合、平年と比べますと、1月全体で見ると、それほど変わってなかったということですけど、大雪が1月4、5日に降ったというところがございます。ただ、今回の場合は、コンテナ埠頭に関して言いますと、次の船が来る前には、コンテナヤードに堆積した雪を、こちらで言う飯島のところに除雪で大きな堆積場に移しております。

秋田市全体のことを私が言う立場ではないのかもしれませんが、若干参考までに言いますと、今大きな雪の捨て場が、雄物川の河口のところ、あと、旧空港の跡地と、今回、港では、海ではなくて、飯島地区のまだ工場が進出してないところに捨てております。ただ、今、世間のマスコミ等で秋田市全体的に雪捨て場が足りない足りないという話に関しては、いわゆる秋田市内の地区ごとの細かい雪捨て場が非常に足りないというようなところございました。そういう意味で見ると、飯島地区の雪捨て場に関しては、まだまだ捨てることのできるような状況だと思っております。

○委員 ありがとうございます。

○分科会長 ほかに、ご意見、ご質問はございますでしょうか。

よろしいでしょうか。

それでは、秋田港の港湾計画に関連して、これ以上ご質問、ご意見がないようでございますので、答申案につきましてお諮り申し上げたいと思います。

答申。秋田港。「国土交通大臣に提出された秋田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」と呼ぶ者あり)

○分科会長 ありがとうございます。

それでは、東北地方整備局、秋田県の皆さん、大変ご苦労様でございました。

東北地方整備局、秋田県退室

○分科会長 最後の審議案件でございます。

金沢港の港湾計画の一部変更でございます。

それでは、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。

○港湾計画審査官 それでは、金沢港の港湾計画の一部変更について、お手元の資料4-8を用いましてご説明申し上げます。

金沢港につきましては、金沢市内、大野川と犀川の両河川の河口を包含するようなところに位置しておりまして、工業港としての位置づけの非常に強いところでございます。現在、週1便で韓国への定期コンテナ航路が開設されているということ、それから、北米向けのR o R o 船で建設機械等の輸出が盛んな港でございます。

1ページおめくりいただきまして、今回の一部変更につきましてですが、まず、大浜地区に、地元にあります世界第2位の建設機械メーカーが新たな工場を立地させるという動きがございます。最近の自動車の生産が多くなっておりまして、その自動車のボディを製造するための大型プレス機械を製造する工場と聞いております。それに併せまして、それらを輸出するために、非常に大型の機械でございますので、右上にありますような多目的の重量物の運搬船、これの就航がセットで必要だということでございます。

これに併せまして、次の3ページをご覧いただきたいと思いますが、この大浜地区、既存のバースにつきましては、13mと12mのバースでございましたけれども、先ほどの大型船に対応できるように、水深を2バースとも13mにするということと、それから、先ほどの工場立地予定の土地につきましては、左側にありますように、土地利用を港湾関連用地としておりますが、今回の工場の立地に合わせまして、工業用地ということに土地利用を変更したいということでございます。

この点につきまして、今回の一部変更でございます。

説明は、以上で終らせ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。

それでは、ただいまご説明がありました金沢港の港湾計画に関連しまして、ご意見とご質問がございましたら、お願いいたします。

特にご意見、ご質問ございませんでしょうか。

それで、ご質問、ご意見がないようでございますので、答申案の審議に移りたいと思います。

原案でございます。

答申。金沢港。「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。」という答申でよろしいでしょうか。

(「異議なし」と呼ぶ者あり)

○分科会長 ありがとうございます。

それでは、これもちまして、本日の審議案件を全部終了いたしましたので、マイクは事務局にお返ししたいと思います。よろしく申し上げます。

○総務課長 どうもありがとうございました。

最後に、次回の港湾分科会18回目の予定でございますが、6月末頃を予定しておりますので、よろしくお願いたします。

以上もちまして、本日の港湾分科会を閉会させていただきたいと思います。本日は、誠に長時間のご審議ありがとうございました。

○分科会長 それでは、どうもありがとうございました。

閉 会