

平成17年11月18日（金）

於：国土交通省11階特別會議室

## 交通政策審議會第16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16回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成17年11月18日(金)  
開会 13時30分 閉会 15時00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
池淵 浩介	中部インダストリアル・エンジニアリング協会会長
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
長野 章	公立ほこだて未来大学教授
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

港湾計画について

- ・敦賀港(改訂)
- ・唐津港(改訂)
- ・八代港(改訂)
- ・釜石港(一部変更)
- ・博多港(一部変更)
- ・大阪港(一部変更)

## 5. 議会経過

### 開 会

○総務課長 時間になりましたので、ただいまより交通政策審議会第 16 回港湾分科会を開催いたしますが、よろしゅうございましょうか。

私は、この審議会の事務局を務めております港湾局総務課長の内波でございます。よろしくお願ひいたします。

本日は、委員 13 名中 8 名の御出席予定と聞いておりまして、今、御出席予定の先生方皆さんおそろいになられたところでございます。交通政策審議会令第 8 条の規定の定足数に達しております。

本日、尾崎委員、木村委員、黒川委員、佐藤委員、白石委員は所用のため御欠席という御連絡をいただいております。また、尾崎委員の欠席に伴いまして、川崎さんに代理で御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。資料は、議事次第、1 枚めくっていただきますと港湾分科会委員名簿、その次に配席図、それから資料 1 ～ 6 までの各港湾の資料がございます。

それと、お手元に冊子になりましたそれぞれの港湾の計画書があると思いますが、以上が本日の資料でございます。もし、お手元に不足等がございましたら、お申しつけいただければと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

それでは、早速、本日予定しております議事に入っていきたいと思ひます。今後の司会進行につきましては、分科会長の方でよろしくお願ひいたします。

○分科会長 皆さん、お忙しい中、大変御苦勞様でございます。

それでは、早速、港湾計画の審議に入らせていただきます。本日は、改訂の案件が 3 件、一部変更の案件が 3 件でございます。

まず、敦賀港の港湾計画について、事務局の方から御説明をお願ひいたしたいと存じます。

○港湾計画審査官 それでは、事務局の方から御説明させていただきます。私、港湾計画審査官をしております古市です。よろしくお願ひいたします。

まず、敦賀港の港湾計画について御説明する前に、関係者を御紹介させていただきます。

北陸地方整備局から西田次長、加納港湾空港部長、中本港湾計画課長、山本敦賀港湾事

務所長が出席しております。

それから、港湾管理者であります福井県の方からは、永見港湾空港課長に御出席いただいております。

それでは、敦賀港の港湾計画の改訂について御説明申し上げます。お手元の資料1をご覧くださいと思います。

なお、窓際の方にプロジェクターで資料と同じものを映しております。少し小さめですので、お手元の資料とプロジェクターを併せてご覧いただきながらお聞きいただきたいと思います。

まず、敦賀港についてでございますが、敦賀港は日本海のほぼ中央、右下の方の日本地図の絵に描いてございますが、若狭湾東の方に位置している重要港湾でございます。古くから対岸諸国、それから、北海道との中継港として栄えてまいりました。特に、釜山、それから、中国の各港との外貿コンテナ、それから、国内では先ほど申しました北海道とのフェリー、それから、平成14年には北海道とのROROの航路も就航するなど、重要な機能を果たしております。

次の2ページをご覧くださいと思います。敦賀港の役割と今回の港湾計画の改訂の方針について、簡単に御説明させていただきます。

敦賀港の今果たしている役割、今後期待される役割については、左上の方に書いております3点でございます。大都市圏に近接した日本海側の国際・国内流通拠点。2つ目として、市民に対する水辺空間の開放。3つ目として、安全で安心できる暮らしへの支援です。この3つの役割を踏まえまして、今回の港湾計画の改訂のポイント、お手元の資料の真ん中ほどに4点挙げております。

①として、海外への玄関口としての国際港づくり。②といたしまして、国内海上輸送機能を備えた拠点港づくり。③といたしまして、観光・景観に資するみなとまちづくり。④安全で安心できる暮らしを支えるみなとづくり。①から④まで図の中の赤で示しておりますのが①、それから、青いのが②、黄色で示しておりますのが③、緑と黒の間のような色で示しておりますのが④ということで示しております。

次の3ページをご覧くださいと思います。左の方の航空写真でご覧いただきますと、まず、右上の方の鞠山北地区で、先ほど最初に申しあげました北海道・東北等とのフェリーが就航しております。さらに、この右側の横のところになりますけれども、平成14年からRORO船も就航いたしてございまして、これらの貨物が近年増えてきております。

そして、ここではその貨物の増大に伴いまして、フェリー、RORO船のシャーシ・ヤー

ドが非常に不足して現在窮屈な状態になっております。

それから、もう一つ、左下の方、川崎・松栄地区、細長いところですが、こちらでは先ほど申しあげました外貿のコンテナを取り扱っておりますが、非常に奥行きが狭いところですので、ヤードが不足しております。

この2つのヤード不足等を解消するために、鞍山北地区からは石炭・原木などの取扱いを、それから、川崎・松栄地区からは外貿コンテナの取扱いを、そのちょうど真ん中にあります鞍山南地区の方に移転させるということを今回、機能の再配置として提案いたしております。

次の4ページをご覧くださいと思います。ただいま申しあげました移転先の鞍山南地区でございますが、石炭・木材等の比較的大型の船で運ぶ貨物、それから、先ほどのコンテナの貨物、これらを扱うということで、ここにマイナス14mの岸壁2バース、560mを計画いたします。このうち1つについては既に工事中、もう一つについては既定計画に入っていたものでございます。

続いて、5ページをご覧くださいと思います。もともと外貿コンテナを扱っておりました川崎・松栄地区、このコンテナを移転させた後の利用についてでございますが、釜山ではなくてソウルを対象にした国際フェリーの就航について、社会実験などを現地で行っていることもありまして、ここでは国際フェリーの今後の利用を想定いたしております。

次の6ページをご覧くださいと思います。これは危険物取扱施設の計画の見直しということでございますが、この写真の外にはみ出てしまいますが、右側の方の白地図の中に赤い部分で示しております。特に内陸の赤いところ、ここにガス会社のLNGの受入基地の建設計画がもともとございました。これと連動して海側の施設としてマイナス14mのドルフィンを計画いたしておりましたけれども、こちらのLNG建設計画自体を取り下げることになりましたので、それに合わせてこちらのドルフィン等の施設についても、今回削除ということで計画をいたしております。

それから、もう1ページめくっていただきまして7ページ目でございます。先ほど貨物を集約する側としての鞍山南地区、この北側に向いているところ、それから、奥の鞍山北地区のフェリー、それから、**RORO**貨物を扱っているところ、このいずれにおいても少し冬期風浪等で静穏度がどうも十分確保できていない。特に、フェリー、**RORO**船については定時性を非常に重要視されるサービスですので、定時性を守るということも非常に大事です。それから、こちらの鞍山南地区についても、最近特に長周期波（うねり）の影響が心配されているということもありまして、静穏度確保のために防波堤を200m延長すると

いうことを今回計画いたしております。

もう1ページめくっていただきまして、8ページでございます。敦賀港は非常に歴史・由緒あるところ、それから、この航空写真で見てわかりますように、住宅地がかなり港に迫っているところでございます。この中で特に住宅地と近いところに、写真で少し例示しておりますけれども、赤レンガ倉庫などがあって、ここについては今後交流の拠点として活かしていきたい。それから、左側の方、日本三大松原の1つ「気比の松原」がここにありますけれども、ここについては特に自然的環境を保全する区域ということで、今回位置付けております。

もう1ページめくっていただきまして9ページでございます。これは港内の小型船の収容を十分にしようということで、既存の船だまり等を活用して小型船の収容をきっちり図るようになるものでございます。

それに併せて、右下の方に書いてありますけれども、放置艇等禁止重点区域をかける等、今後、小型船の放置艇対策を進めていくというふうに考えてございます。

敦賀港については以上でございます。

続きまして、北陸地方整備局の方から地方港湾審議会での審議の概要について、御説明をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○北陸地方整備局 北陸地方整備局ですけれども、私から地方港湾審議会での審議状況について御説明させていただきます。

福井県の地方港湾審議会におきましては、先ほど御説明がありました敦賀港全体の機能配置の再編、それと交流拠点の形成といったことを中心に審議がなされまして、原案どおり了承されているところでございます。

具体的には、取り扱います貨物量の増加と石炭船などの大型化、また、既存埠頭における慢性的なヤード不足といった課題をこの再編計画によって解決し、海外への玄関口としての国際交流及び北海道との国内海上ネットワークの強化を目指すという説明をさせていただいております。それにつきまして、大水深岸壁の完成及び埠頭用地の拡大を早期に実現するよう積極的に取り組みを行うべきという期待が示されたところでございます。

また、敦賀市など地域と協力し、既存の港湾施設あるいは金ヶ崎緑地を活用した交流拠点の形成など、歴史的港湾資産等を活用した観光・景観に資するみなとまちづくりを目指すという説明に対しまして、港と町との連携を図り、是非すばらしい港にさせていただきたいという期待が示されました。

今回の改訂計画、目標年次はおおむね平成27年ですが、私どもといたしましては、今

整備を行っています。鞍山南地区のマイナス 14m 岸壁を整備し、貨物の集約、埠頭用地の不足の解消に努めますとともに、その後利用拡大を図りつつ整備にも取り組んでいく考えでありまして、計画の実現を通しまして、地域の発展に積極的に支援していきたいと考えているところでございます。

以上でございます。

○分科会長 ありがとうございます。

それでは、ただいま御説明のございました敦賀港の港湾計画につきまして、御意見・御質問がございましたら、よろしくお願ひいたします。敦賀港の港湾計画の改訂について、御意見・御質問ございませんでしょうか。

○委員 地方港湾審議会では御意見が出たように、やはり自然景観と古い歴史的建造物とマッチした港湾機能の近代化というところに御配慮された計画だし、そのようにお進めになればよろしいんじゃないかなと思います。

以上です。

○分科会長 ありがとうございます。

ほかに御意見ございますか。

○委員 鞍山北地区の要は冬期の風浪ですね、静穏度が不足しているということで、私もそうじゃないかなと思っておりました。そういう御説明があったので日本海側でしかも北に面していますから、なるほど大変だろうなと十分想像つきます。では、どういう案があるんだと言われると、ちょっと困るんですけども、この 200m の延長は非常に重要なことだと思いますが、200m 延長して、さて、冬期通して大丈夫なのかなという危惧もちょっとするんです。この 200m に決められた根拠と言うと大げさなんですけど、どの程度効果があるというか、これで十分だ、やってみなければわからないと言われてればそれまでなんですけど、最近のことですからシミュレーション等々やられたかとも思います。もし、200m をお決めになられたポイントがございましたら、御説明を簡単にお願ひいたします。

○港湾計画審査官 お答え申し上げます。御指摘のとおりシミュレーションを行いました。ここについては資料の 7 ページをごらんいただきますと、鞍山北地区のフェリー、RORO 船の静穏度の確保。それから、もう一つ、まだ今工事中ですが、鞍山南地区が、こちらはでき上がったときの静穏度の確保という両方を合わせて、この 200m の延長でカバーしようと考えました。シミュレーションを行いまして 1 年間通じて少なくとも 97.5% 以上の荷役が確保できるようにということ。特に、鞍山南地区については、いわゆる長周期波（うねり）の心配もありましたので、それも併せてシミュレーションしまして、97.5% が確保

できるということで200mということを計画させていただいております。

以上でございます。

○分科会長 ありがとうございます。

ほかに御意見・御質問ございませんでしょうか。

○委員 今、委員の方からもお話がございましたけれども、この交流拠点ゾーン、観光などの人々の集まるにぎわいの空間ということで、みなとづくりが行われるということは、親水性やみなどを活用した大変望ましい形だと思っております。1つ質問させていただきたいのは、港湾景観への配慮を図るゾーンというようなことの具体的な取り組みについて、教えていただきたいと思っております。

もう一つは、中心市街地と大変隣接しております交流拠点ゾーンですが、港湾においては今まで港湾の道路が地域分断のネックになっております。そのようなことへの配慮計画があればお話しいただきたいと思っております。

○港湾計画審査官 お答えいたします。今、御指摘いただきました点ですが、まず、お手元の資料の8ページをご覧くださいますと、右側の真ん中辺に、今、委員御指摘いただいた港湾景観への配慮を図るゾーンです。この絵は少し小さめですが、黄色い文字で赤レンガ倉庫ですとか展望台ですとか、あるいは金ヶ崎城址があるというふうに非常に景観にすぐれたところであります。下の方に赤レンガ倉庫が実際に写真で見えておりますけれども、こういうところをうまく景観上マッチするような形で、ここをある意味では保存、それから、新しい部分ではそれにマッチしたような建物にしていこうということと、それから、中心市街地に近い場所ですので、この中では示し切れてないのですが、市街地に向かっての、特に歩いていける動線については確保するような計画といたしております。

○分科会長 ほかに御意見と御質問はございませんでしょうか。

それでは、特に御意見がないようですので、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、敦賀港。国土交通大臣に提出された敦賀港の港湾計画については、適当であるということで答申してよろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○分科会長 どうもありがとうございます。

それでは、敦賀港の審議をこれで終了したいと思います。北陸地方整備局の方々、さらに、福井県の方々、どうも御苦勞様でございました。

(北陸地方整備局、福井県関係者 退室)



(九州地方整備局、佐賀県関係者 入室)

○分科会長 それでは、引き続きまして、唐津港の港湾計画の改訂について御審議を賜りますが、事務局の方から港湾計画について御説明をお願いいたしたいと思っております。よろしくお願いたします。

○港湾計画審査官 続きまして、唐津港の港湾計画について御説明いたします前に、関係者を御紹介したいと思います。

まず、九州地方整備局から岩瀧副局長、戸田港湾空港部長、白井港湾計画課長、鈴木唐津港湾事務所長に御出席いただいております。

さらに、港湾管理者であります佐賀県からは吉岡港湾課長、太田計画・整備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2を元に御説明させていただきます。

表紙の写真にありますように唐津港は、唐津市の北部、そして、玄界灘から日本海に面した非常に景観のよい風光明媚なところにある天然の良港であります。この写真でも見えますように、湾の中に大島、それから、高島などの島があります。もともと唐津港につきましては、石炭の積出港として古くはこの地域の産業の振興に重要な役割を果たしてきましたが、最近では建設資材や石油類などを取り扱う地域経済や暮らしを支える港として機能を発揮いたしております。

次の2ページをご覧くださいと思います。唐津港の役割と改訂のポイントについてでございますが、役割については左上に書いてありますブルーのところですが、特に3点ございます。佐賀県北部の物流・産業拠点として地域経済や暮らしを支えるもの。それから、2番目として、地域振興や交流活動の中核的な役割を果たす観光港。3点目としまして、海洋性スポーツやレクリエーション活動の拠点という3つの役割でございます。

これらを踏まえまして、右側黄色のところのポイントがございます。1番目といたしまして、物流拠点及び観光拠点港湾としての機能の拡充。2番目としまして、港湾と背後地域との円滑な連絡。3番目としまして、湾内と海上交通の拡充。4番目としまして、地域の安全・安心を支える港づくり。5番目としまして良好な港湾環境の形成。6番目としまして、新大島地区埋立計画の見直しの6点でございます。

この6点について、具体的に3ページ以降で御説明させていただきます。3ページをご覧くださいますと、まず、物流拠点及び、観光拠点としての機能の拡充についてでございますが、左下の写真の大島は、もともと島でございましたが現在は陸続きになっています。東港地区と妙見地区の2つの地区がございますが、東港地区については、先ほど御説明し

ました古くからの石炭積出港としての積出場所でしたので、現在非常に老朽化しております。貨物の取扱いが制限されているような状況にあります。このため、現在、一般貨物は左側の妙見地区を中心に扱われております。

この中で、特に最近大きな動きとしましては、お手元の資料の写真の中に新規貨物と書いておりますけれども、造船関係の企業がこの背後に立地しまして、船体ブロックを中国でつくり、それを輸入し、ここで組み立て、そのときに、さまざまな鋼材とか部品などをここに集約し、併せて輸出するというので、急激に取扱い貨物が増えることになっております。この企業自体はすでに今年立地いたしております。

それと併せて、ここ妙見地区では内貿コンテナ船が就航しておりますが、内貿コンテナ船は今度、内貿の RORO 船に替えて、少し大型化していくという計画がございます。造船関係の貨物が増え、埠頭が非常に手狭になったということで、こちらの内貿コンテナが内貿 RORO に替わることに併せ、東港地区に取扱いの場所をシフトするというのが再編の中身でございます。

もう一つは、3 ページの右の方に書いてありますが、壱岐へのフェリーが博多と佐賀県の呼子と2か所に今通っております。特に呼子とのフェリーは一日6便と非常に活気を呈しておりますが、この呼子のフェリーが平成19年4月から唐津に移ってくるということがもう決まっております。これについて受入れを用意するというのが、今回の埠頭の再編・機能の拡充の中心になるところでございます。

次の4 ページをご覧くださいと思います。このように内貿の RORO、それから、フェリーということですので、ここから自動車交通の発生集中がかなり見込まれます。この右下の方の図面で、内貿ユニットロードターミナル、それから、壱岐のフェリーのターミナルから国道204号につながる道路ですが実は真っ直ぐつながっておればよいんですが、ブルーの実線で動線を示しているように、途中で1回曲がって、真っ直ぐタッチしておりません。ここの動線を真っ直ぐつなげるために、臨港道路の二太子西線というのを今回位置付けております。

次の5 ページをご覧くださいと思います。この湾内にある高島、この図面で言うと一番上の島でございますが、高島には「宝が当たる」と書いて宝当神社というのがありまして、どうも縁起を担いで宝くじがここに来ると当たるのではないかとということで、お客さんが非常に多くなっているということもあって、ここへの観光船などが出ております。それから、高島から右下に向かって唐津駅の方に向かった島民の人たちの通船なども出ております。

また、この湾の中での観光のクルージングなども振興してきているところがございます。これらの就航するポンツーンなどの場所を再編してきれいにする。それから、小型船の受入れを行うというようなことを今回ここで計画いたしております。

次の6ページをご覧くださいと思います。佐賀県を含めてなんですが、九州の北部から西部に掛けてあまり地震の心配がないところだと我々も思っておりましたが、今年3月の福岡西方沖地震によって、やはり日本中地震に対して安心できるところはないんだという認識が変わってまいりました。この唐津港においても耐震バースが実は1つも位置付けられておりませんでしたので、今回、東港地区の内貿ユニットロードターミナルのこの埠頭を耐震バースということで位置付けます。それから、国道につながる道路も大規模地震対策施設ということで位置付けることを今回計画いたしております。

それから、次の7ページをご覧くださいと思います。良好な港湾環境の形成ということで、こちらの唐津には日本の三大松原のうち、虹ノ松原がありまして、非常に風光明媚なところでありますが、この松原の前の砂浜などを今後十分保全していく地域として位置付けます。それから、左側の方の貨物を中心に扱っている妙見地区については、一度埋め立てたところがありますが、そこの埋立地の前に航路浚渫などのいい土砂をうまく使って海浜を創出しようというようなことも、今回この中で位置付けております。

次の8ページをご覧くださいと思います。新大島地区の埋立計画の見直しということでございますが、この大島の北側に点線の「○」で囲ってある地域、既定計画の図面、右下の方を見ていただきますと、砂や砂利を扱う埠頭ということで、この既定計画策定当時、まだまだ建設資材の需要が相当あると見込んでおりまして、ここに計画しておりました。その後、公共事業の需要が相当減ったというようなことも含めて、需要の見直しを行いまして、ここの埠頭については今回削除するということが計画をいたしております。

唐津港についての御説明は以上でございます。

続きまして、九州地方整備局の方から地方港湾審議会で行われました審議の概要について、御説明をお願いいたします。

○九州地方整備局 それでは、10月に開催されました唐津地方港湾審議会での概要を御説明いたします。

審議会では、内貿物流機能の拡充・強化、良好な港湾環境の創出、地域の安全・安心を支えるみなとづくりを中心に審議されました。

1点目の内貿物流機能の拡充・強化につきましては、今後増加が見込まれる貨物に対応し、既存埠頭の再編・利活用により、内貿ユニットロードターミナル機能を拡充するとと

もに、大型旅客船の受入れにも対応することについて期待が示されました。

2点目の良好な港湾環境の創出につきましては、自然的環境を整備・保全するゾーンを位置付け、里浜自然の再生、豊かな自然の保全に取り組み、貴重な自然環境を次世代に継承していくことに対する期待が示されました。

3点目の地域の安全・安心を支えるみなとづくりにつきましては、耐震強化岸壁の整備のみならず、道路、広場等を大規模地震対策施設として位置付け、緊急物資の輸送手段や保管スペース等を確保することにより、地域の安全・安心を支えることに対する期待が示されました。

これまで唐津港は建設資材や石油類等の物流基地として地域を支えてきましたが、今後は物流基地としてのみならず、観光拠点として地域の活性化につながるようなみなとまちづくりに向け、整備が図られるものと考えております。九州地方整備局といたしましても、地域の産業、住民の暮らし、安全を支えるインフラ整備を早期に実現するため、積極的に支援してまいりたいと考えております。

よろしく御審議をお願いします。

○分科会長 ありがとうございました。

それでは、ただいま御説明いただきました唐津港の港湾計画に関連しまして、御意見と御質問がございましたら、よろしくお願ひいたします。

○委員 内貿フェリー、壱岐フェリーなんですけれども、地図で見ると呼子の方がちょっと近くて、唐津の方がちょっと遠いんですけれども、いろいろ経緯があったんだと思うんですが、一見すると遠くなるのかなという感じですが、どういうことでこうなっているのかということ。

もう一つは、次の八代にも関係するんですけれども、耐震強化ということをやっておられる。この前九州で地震がありましたけれども、九州地方での耐震強化の考え方みたいなものをお教え願ひたいと思います。

○佐賀県 壱岐フェリーの経緯につきまして、現在、呼子から壱岐の方にフェリーが就航しておりますけれども、現在のフェリー船は年数が経っているということで、新造船の建造を予定しています。呼子の方の港では岸壁の整備が難しいということで、唐津の方に就航したいという地元からの、また、船社からの意向もございまして、唐津の方に誘致して整備を進めているところでございます。

○九州地方整備局 それから、2点目の九州全体の耐震強化岸壁の整備の方針でございますが、東南海・南海地震に対しましては、大分県、宮崎県が目下一番急を要する話でござ

いますが、ここにおきましては、数はまだ少のうございますけれども、一応既設の耐震強化岸壁が配備してございます。ところが、3月20日の福岡県西方沖地震により、これはどこで地震が起きてもおかしくないと認識しまして、管内の次の段階としまして博多港、それから、唐津港、それから、長崎県におきまして整備を順次進めていこうという考えで進めているところでございます。

○港湾計画審査官 1つ追加で補足させていただきます。耐震強化岸壁の整備につきまして、特に緊急物資対応のバースについて全国で今見直しをしているところでございます。特に、背後人口における被災率あるいは港湾から緊急物資を受け入れる率等々を設定しておりまして、全国でそれぞれ算定した上で位置付けることにしておるんですが、この唐津港については今まで位置付けがございませんでしたので、今回位置付けるということになっております。この場合は、背後圏人口等々含めて1バースということで、今回の位置付け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。

ほかに御質問ございますか。

○委員 質問なんですけれども、国道204号のバイパス工事というのは、いつごろ完成するんですか。

○佐賀県 先ほどの説明の国道204号は旧道でございまして、その背後の方に4車線のバイパスを整備しておりまして、その全線供用は来年度ぐらいになる見込みでございます。

○委員 ありがとうございます。コンテナからRORO船対応に港が変わっていくので、御指摘のように道路とのコネクションというのはますます重要になって、この計画の中でも臨港道路は曲がっているところを真っ直ぐにすると対応されています。幹線道路とのコネクションが非常に重要だとお書きになっていますように、佐賀県、福岡県の都市間で荷物を運んでいこうというふうに書かれていますよね。それでちょっと幹線道路の御質問をしたんです。

○九州地方整備局 それに付け加えさせていただきますと、西九州自動車道という高速道路に近いものを順次整備してきているんですが、今ちょうど博多から唐津の入り口まで供用しておりまして、これがもうすぐ唐津の市街地近くまで整備できる予定になっております。そういう意味では博多とのリンクというのは非常によくする予定になってございます。

○分科会長 ありがとうございます。

ほかに唐津港に関連しまして、御質問・御意見ございませんでしょうか。

○委員 ちょっと教えていただきたいんですけども、7ページの砂浜ですが「失われた」

とか「再生」とかあるんですが、何で失われて、どうやって再生しているのか教えていただけますでしょうか。それから、虹ノ松原は全く変化がないのでしょうか。

○九州地方整備局 実は、西ノ浜というのは、かつては佐賀県の誰もが海水浴に行ったという名所でした。ところが、様々な原因によるのだらうと思うんですけども、非常に西ノ浜がやせ細ったことによりまして、人工海浜ということで海浜を造成してございます。

虹ノ松原につきましては、西ノ浜ほどの大きな変化は見られないという状況になっております。

○分科会長 ありがとうございます。

ほかに御質問・御意見ございませんでしょうか。もし、ないようでしたら、答申案についてお諮り申し上げたいと思います。

答申、唐津港。国土交通大臣に提出された唐津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」と声あり)

○分科会長 ありがとうございます。

それでは、これで唐津港の港湾計画につきましての審議を終わらせていただきたいと思います。

佐賀県の皆様、御苦勞様でございました。

(佐賀県関係者 退室)

(熊本県関係者 入室)

○分科会長 それでは、引き続き、八代港の港湾計画について事務局の方から御説明をお願いいたします。

○港湾計画審査官 それでは、八代港の港湾計画について御説明する前に、メンバーが代わりましたところだけ御紹介させていただきます。

まず、九州地方整備局、丸野熊本港湾・空港整備事務所副所長でございます。

それから、港湾管理者であります熊本県から、池上港湾課長、山下課長補佐にお越しいただいております。

それでは、お手元の資料3に従いまして御説明申し上げます。

八代港についてでございますが、熊本県南部八代海の中にありまして、球磨川の河口に位置しております。この写真をご覧くださいと分かりますように、非常に遠浅の港でございます。こちらは、新産業都市の指定を受けまして、臨海工業地帯として特に石油基地の

形成、製紙会社の立地、あるいは穀物会社の立地などをみて、その埋立地のほとんどが活用されている状態になっております。

1 ページめくっていただいて、資料の 2 ページをご覧くださいと思います。八代港の役割と今回の改訂のポイントについて御紹介いたします。

まず、八代港の役割について 3 点でございますが、熊本県南の産業を支える臨海工業基地。2 つ目として、製造業、畜産業等を支える原材料の輸入拠点。3 つ目として、石油・セメント等の県内の受入配分基地。

これらを踏まえまして、今回の計画改訂のポイントは 4 点ございます。右側のブルーのところに書いておりますが、既存施設の有効活用による物流機能の強化。加賀島地区の土地利用計画の見直し。災害時の緊急物資輸送対応とその空間の確保。そして、大規模埋立計画の見直しという 4 点でございます。

1 ページめくって 3 ページをご覧くださいと思います。この写真の中にちょうど船が 4 隻ついているところが見えます。抜き出しで 3 つの船を御紹介しておりますけれども、穀物を運んでいる、あるいは石炭、あるいは紙の原料になるチップなどをここで特に扱っているものでございます。特に石炭、チップ、穀物等については 5 万 t クラスの船舶が入港していますが、こちらの既存岸壁は現在 12m の水深。船の大きさにしますと、大体 3 万 t クラス対応ということで、5 万 t クラスの船が喫水の調整をしたり、あるいは潮待ちをしたりと、利用に制限が掛かっているという課題があります。それを今回このマイナス 12m 岸壁 2 バース分を増深しまして、14m 岸壁 2 バースということで、それらへの対応を計画いたしております。

次の 4 ページをご覧くださいと思います。八代港の役割の一つでございましたが、熊本県内で消費される石油、特に灯油、ガソリンなどの受入基地がこちらの写真の真ん中辺の石油タンクが見えるところがございます。国内の製油所からこちらまで運ぶのですが、現在この受入基地のドルフィンの水深がマイナス 5 m、船のサイズで言うと 2,000 t 以下のサイズで現在受け入れておりますが、国内の製油所からの各地への配送は通常 3,000 t クラスの船舶が使われておりまして、ここではやはり満載で運ぶことができないという制約を抱えております。それに対応するために、こちらの航路、それから、泊地等の水深を 5 m から 1.5m 深くして 6.5m にする。それから、ドルフィンがもともと 3 基ありましたが、船舶が少々大型化しますのでこれを 2 基に集約していくということを今回計画いたしております。

次の 5 ページをご覧くださいと思います。ここで示しております薄いグリーンで囲

っているところが加賀島地区というところで、球磨川のちょうど下流に当たるところでございます。八代港の立地場所は最初に申し上げましたように、比較的遠浅なところということもありまして、先ほどの12mの岸壁等の整備にも合わせて、航路・泊地の浚渫の土砂をここで受け入れてきたところでございます。こちらの土地利用計画につきまして、最近の八代港の中で特に動きが見られますリサイクル関連の新規産業の立地を想定して、オレンジ色のところがございますが、工業用地の20ha。それ以外のところについては緑色で示しておりますが、緑地として50haを計画いたしております。

それから、1ページめくっていただきまして、6ページでございます。先ほどの唐津港と同じなのですが、八代港についても緊急物資対応の耐震岸壁の位置付けが今までございませんでしたので、今回この図の中のちょうど上の辺りになりますが、マイナス10m岸壁の1バース分について耐震強化岸壁として位置付けて、それから、右下の方の県道八代港線までのつながる道路も大規模地震対策施設として位置付けるものがございます。

もう1ページめくっていただきまして、7ページでございます。大規模埋立計画の見直しということもございますが、先ほどお話ししましたように、こちらは非常に遠浅のところであるということもありまして、既定計画では右側の図がそうでございますけれども、14m水深の岸壁について、こちらの大島西から大島北の地区で計画しておりました。そうしますと、その浚渫土砂の受入れということと併せて、ここの薄い赤で囲った埋立て計画を想定しておりました。

それから、左側の方にあります大築島地区についても併せて浚渫土砂の受入計画がございましたが、今回のマイナス14mバースの場所をマイナス12mの既存施設を有効活用するということにしましたので、今回この埋立てについて特に必要がなくなったということがありまして、この埋立計画については削除するということで見直しをいたしております。

八代港については以上でございます。

続きまして、九州地方整備局の方から地方港湾審議会での審議の概要について、御説明をお願いいたします。

○九州地方整備局 10月に開催されました八代港地方港湾審議会では、既存施設の有効活用による物流機能の強化、加賀島地区の土地利用計画の見直し、災害時の緊急物資輸送と空間確保を中心に審議されました。

1点目の既存施設の有効活用による物流機能の強化につきましては、大型船の入港に対応した公共埠頭の機能強化と、県内石油受入配分基地の機能強化として、入港船舶の大型化及び背後企業等の要望に対応した大水深岸壁、ドルフィン改良等の整備による熊本県の



海上物流を支える物流機能の強化に対する期待が示されました。

次に、2点目の加賀島地区の土地利用計画の見直しにつきましては、市民のニーズに応え、港への来訪者が憩える空間を形成するための緑地及びリサイクル関連企業等の臨海部への企業立地の要望に対応するための工業用地の確保に対する期待が示されました。

次に、3点目の災害時の緊急物資輸送と空間確保につきましては、耐震強化岸壁の計画への位置付け及び背後緑地の防災広場としての活用等、熊本県南地域の防災機能の強化に対する期待が示されました。

これまで八代港は畜産業、製造業等を支える物流拠点として、地域経済を支えてまいりましたが、今後も引き続き畜産業、製造業等を支えるとともに、地域住民の安心・安全にもつながるようなみなとづくりに向け、整備が図られるものと考えております。九州地方整備局といたしましても、地域の産業、住民の暮らし、安全を支えるインフラ整備を早期に実現する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。

それでは、ただいま御説明いただきました八代港の港湾計画につきまして、御質問と御意見をお受けしたいと思います。

○委員 この説明資料の6ページなんですが、上の方の岸壁を地震対策用の施設として物資だとか住民の避難用、それから、緊急道路に結びつけてやっていこうというのはわかるんですけども、耐震強化岸壁になさるといのはどういうことをするんですか。指定をするということだけなんですか、具体的に強くするということなんですか。

○港湾計画審査官 お答えいたします。耐震強化岸壁ということで、今回この計画の中に位置付けますが、実際には設計の段階で通常の岸壁に比べまして、ある想定した一定の地震に対して被害を受ける率を非常に少なくしたものです。実際には構造形式が少し変わったり、あるいは形が少し大きくなったりということで、この場合は同じ場所をなるべく使おうとしますので、同じ場所で背後を改良するような形で耐震強化岸壁にする工事が必要になってくるものでございます。

○分科会長 ほかに御質問・御意見ございませんでしょうか。

○委員 浚渫土砂というのは何年ぐらいもつように考えてあるんですか。それは、どこの港も何年というのがあるのでしょうか。

○九州地方整備局 浚渫土砂の処分地ですか。お手元の資料の5ページでございますが、この加賀島地区というところに、この図面でいきますと左側の方から順次ポケットを整備

して投入してきてございます。これでまだ先端は最終満杯にはなっていないんですが、これでは足りませんので、7ページの大築島の方に東側・西側の方に順次整備していこうということで対応してきておるわけですが、先ほどの7ページの右側でございますような既定計画、大きな計画をつくっておったんですけれども、これを取りやめるということで、これに対応した処分地は一部不要ということで計画しております。

それで今のところ、平成30年前半を目標年次にしていますので、そこまでに仕上げる分はこれで土量バランスがとれた形になっております。

○委員 基本的にどこも計画期間内の処分地までだったら、それでよしと。こうやって、もうやめましたと言ってしまうわけですか。その先、まだ要るかもわからなくても。

○港湾計画審査官 まず1つは、こういう新しい施設を位置付けたときに、航路、泊地を掘らなければいけない部分の土砂とそれを受け入れる分をしっかりと土量バランスをとります。場所によっては維持浚渫のようなものが必要なところについては、今、先生御指摘のように、ある計画期間内をまず前提として、その上で必要なものが出てきたときに、また次を計画するというステップになると思います。

○分科会長 ほかに御質問・御意見ございませんでしょうか。

私の方から1つ教えていただきたいんですが、外港地区のバースの延長に伴う埋立てで、航空写真を見ますと斜めに防波堤が船だまり地区のところにあると思うんですが、これは撤去して埋立部を延長するという事なんですか。その場合には、航行には支障がないようになっているんでしょうか。

○港湾計画審査官 今、分科会長に御指摘いただいた確認も含めてですが、4ページのちょうど真ん中の右側の辺り、少し斜めに切れている防波堤があって、ここの場所が先ほどの14m岸壁を延ばしていくと埠頭用地で埋め立てるところで、これを撤去している、この部分でございましょうか。

○分科会長 これは既に一部撤去されているわけですか。

○港湾計画審査官 いえ、現在はこれがありまして、4ページの図で言うと右上の方から左下の方に向かって埠頭用地が少し延びてまいりますので、それに併せてこの斜めの部分を撤去する。それで、この中のところに小型船だまりがありますけれども、そこから出入りする船に関しては、航行の安全上は問題ないということになっております。

○分科会長 そうですか。今の斜めの防波堤がかなりの部分撤去されないと、すごく狭くなって航行に影響があるのではないかなと思ったんですが。

○港湾計画審査官 すみません、もう一度補足させていただきます。八代港の港湾計画書

の後ろのポケットの中に図面が入っております。ちょっと広げていただきまして、非常に大きな図ですけども、大島西地区と漢字で書いてあります。このちょうど下側の方に斜めの防波堤が先ほど御指摘のところがありましたが、これを撤去します。撤去後の対策として赤い文字で防波堤 90mとありますがこれを沖に向かってに延ばします。これが整備された上で出入りについては大丈夫だ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。わかりました。そうすると、新規に延長される 90 m防波堤の方には、既存の防波堤を移設するという形になるんですね。

○熊本県 港湾管理者の熊本県でございます。既存の斜めの防波堤は撤去して、新たに 90 mを建設するという事です。

○分科会長 建設コスト削減のためにこれは使えるわけですね。

○熊本県 中の施設のことでございますか。これは、既存のものを利活用するという事になります。

○分科会長 どうもありがとうございました。

ほかに八代港に関連しまして、御意見・御質問ございませんでしょうか。特にございませんようですので、答申案についてお諮り申し上げたいと思います。

答申、八代港。国土交通大臣に提出された八代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」と声あり)

○分科会長 どうもありがとうございます。

それでは、九州地方整備局の皆さん、熊本県の皆さん、どうも御苦労様でございました。

(九州地方整備局、熊本県関係者 退室)

○分科会長 それでは、続きまして、一部変更の案件に審議を移してまいりたいと思います。

まず、釜石港の港湾計画について、事務局の方から御説明をお願いいたします。

○港湾計画審査官 それでは、御説明申し上げます。お手元の資料 4 をご覧いただきたいと思っております。

まず、釜石港の港湾計画の一部変更でございます。この写真にありますように、釜石は鉄の町で、製鉄所のある港として発展してきております。今回の一部変更のきっかけでございますが、1 ページめくっていただきまして、次の 2 ページでございます。釜石港は岩手県にありますけれども、岩手県のちょうど花巻のそばの金ヶ崎というところに、完成自動車を組み立てる製造業が立地しておりまして、年間 15 万台ほどの生産能力を有してお

ります。ここで製造される完成自動車のうちの8割ぐらゐは仙台的塩釜港から、2割ぐらゐはここ釜石港から国内、横浜や名古屋の方に移出しているような現状でございます。こちらの自動車組立て企業の増産計画が打ち出されまして、年間15万台をプラス10万台、合わせると25万台という増産計画になりました。それに併せて、こちらで扱っている完成車の移出、それから、併せまして薄板の鉄板ですとか、あるいは細い金属ですけれども線材などの移出入も併せて増えてくるという状態になっております。

現在は、2ページの写真にありますように、自動車専用船で完成車を運んでおります。船に乗せる前に完成車を並べているヤードがございます。所狭しと完成車が並んでいるところでございますが、今回の増産計画に合わせて年間の取扱量が増えます。それと併せて1回に運ぶ量を増やすために、船を少し大型化します。そのためには、この埠頭用地に完成車を並べる場所も広く必要になってくるということで、埠頭用地の確保と、もう少し大型船に対応することができるようにするというこゝです。次の3ページでございますが、現況は右上の方で赤い「○」で囲ってありますところにマイナス7.5mのバースがあつて、ちょっと狭い埠頭用地だったところに、下の方にありますようにオレンジ色で示したところを埋め立てて埠頭用地を確保して、大型の船に対応できるようにマイナス10mのバースをここに位置付けるというのが、今回の一部変更の計画の内容でございます。

以上でございます。

○分科会長 ありがとうございます。

それでは、ただいま御説明いただきました釜石港の港湾計画につきまして、御意見・御質問をお願いいたしたいと思ひます。特にございませんでしょうか。

特に御意見・御質問がないようですので、答申案についてお諮り申し上げたいと思ひます。

答申、釜石港。国土交通大臣に提出された釜石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」と声あり)

○分科会長 どうもありがとうございます。

それでは、これで釜石港の審議を終わりたいと思ひますが、引き続きまして、博多港、大阪港について一括の御説明をいただいて審議を進めたいと思ひます。御説明をよろしくお願ひします。

○港湾計画審査官 それでは、博多港、大阪港について一括で御説明申し上げます。

まず、博多港については、お手元の資料5でございます。このお手元の表紙の写真をま

ずご覧いただきたいと思いますが、博多港は九州で中枢国際港湾と位置付けられておりまして、特にコンテナの取扱いが非常に急速に伸びておるところでございます。平成 16 年はちょうど年間 61 万 T E U ほど運んでおります。この写真の中で、ちょうど中ほどに見えるところが香椎パークポートというところで、コンテナ埠頭が 2 バース。それから、その上のアイランドシティというところにコンテナバースが 1 バース。合わせて 3 バースあるところでございます。

このアイランドシティの左側はまだ何もできておりませんが、ここに計画がございます。そこについての今回一部変更でございますけれども、1 ページめくっていただきまして、先ほどの唐津あるいは八代のときも御説明しましたように、今年 3 月の福岡での地震で博多港もいろいろな港湾施設が被災を受けました。今回は、この特にコンテナを扱うバースについて、次のお手元の資料で 3 ページをご覧いただきたいと思いますが、耐震バースの位置付けを行います。既設のところについてはなかなか工事もすぐに対応しにくいということもありまして、まだつくっていない残りの 2 バース分、既定計画では左側に書いておりますように、左端の 1 バースだけが耐震強化岸壁の位置付けをしておりましたけれども、今回それに加えてもう 1 バース分、耐震強化岸壁に位置付ける計画をいたしております。

まず、博多港については以上でございます。

併せて、お手元の資料 6 で大阪港について御説明したいと思っております。

大阪港については、もう皆さん御存じのように、神戸港と並んで近畿地区を支えている中枢国際港湾です。その中でスーパー中枢港湾に既に位置付けられているところがございます。お手元の資料の 2 ページをご覧いただきたいと思いますが、左側の方に赤い「○」で囲んでおりますところ、北港南地区あるいは夢洲地区というところがございますが、この 3 バース分を一体としたターミナルについて現地で設立されておりますメガターミナルオペレーターが運営をします。お手元の次の 3 ページ目をご覧いただきたいのですが、スーパー中枢港湾のさまざまな手続の一貫として、ここを効率的な運営を特に促進する区域という位置付けを与えるものが今回の一部変更でございます。

博多港、それから、大阪港については、以上でございます。よろしく願いいたします。  
○分科会長 ありがとうございます。

それでは、ただいま御説明いただきました博多港、大阪港の港湾計画に関連しまして、御質問・御意見がございましたら、お願いいたします。

○委員 博多港のいわゆる地震対策としての耐震強化策、先ほどの御説明の中にありまし

たように、既にでき上がっているものを耐震強化するのはなかなか大変なので、現在工事しているものについて設計あるいは構造等々で対応したい。これは至極もったいなお話だと思います。

さて、私が気に掛かっておりますのは、そういう点で強化バースを2バースつくることと、臨港道路をつくることは、これはこれで選ばれたんだと思いますけれども、さて、実際大きな地震があった場合、この道路沿いにガソリタンクがあつて炎上してしまうとか、あるいは橋が落ちちてしまうとか、あるいは緊急物資の置いてあるスペースがあるのかわからないのかわりませんけれども、あるんでしょうけれども、そういう何か実際に起きたときに対応するという一つのプランがあつて、そのプランに対してこれが有効であるということとでなければ、この岸壁と道路だけがしっかりもつていても、これはあるのかわからないのかわりませんけれども、仮に昔、苫小牧でありましたガソリタンクが炎上して、橋はもつたけれども使えないとか、そういったような一つのエマージェンシー（非常事態）のときの最小限度の物資がここに送られる、あるいは避難できるというその計画があつて、それにこれが沿っているということとでなければ意味がないのではないかなということが気に掛かるわけです。したがいまして、その詳細は結構ですけれども、まずそうなっているのだらうなということが1つ。

それから、もう一つは、これはどこかの港のときにも私はちょっと申し上げた記憶があるんですが、地震の揺れ方というのはそんなにうまく分析的に出るわけではないので、ここで2バースを並列して同じ方向に2バースあることは意味があるのかなと。例えば、どこから揺れが来てももつためには、2バースをつくるならば縦方向とか角度を変えた方が無難ではないかと私は思うんです。先ほどの御説明では、これは現在工事中のものを強化するんだということですので、これはこれでいいと思いますけれども、やむを得ないかと思ひますし、何といつても大きな都市ですから2バースぐらい要ると思ひますが、ちよつと違和感を覚えるんですね。

2点目はともかくとして、本当に大きな地震があつたときに緊急物資の輸送だとか、避難等々が施設のみならず全体として、御説明はなかつたけれども、うまくセットできているんだらうなということがちよつと気に掛かりました。それだけです。

○港湾計画審査官 先ほど唐津、八代でも本当は御説明しておかなければいけなかつたのだと思ひますが、ここの博多についてもそうなんです、耐震バースの位置付けを港で考えるときには、それぞれの自治体で地域防災計画というものを、例えば県あるいはここでは政令指定都市の福岡市でそれぞれつくつております。その地域防災計画で今、委員に御

指摘いただいたような、港はもったけれども、あるいはその道路はよかったけれども、別のところがだめだったという整合のとれていないことが起こらないようにというのが、地域防災計画の中で全体の整合性を担保するような仕組みになっております。今回の唐津、八代、博多も含めて、それぞれ地域防災計画との整合性を図ることとしておりますので、今御心配いただいた点については大丈夫というふうに考えております。

○委員 今の話とも絡むんですが、2ページ目に壊れている中央埠頭地区を復旧する制度というのはどうなっているのかというのが第1点です。

それから、もう一つは、これは壊れたときに復旧するときには耐震強化にしないんでしょうか。その2つを伺いたいですけれども。

○海岸・防災課長 海岸・防災課長でございます。

写真にあります中央埠頭地区につきましては、今年の災害復旧の中で復旧するということで、一応これは公共土木施設災害復旧事業費国庫負担法に基づきまして補助事業として復旧します。補助率は3分の2になりますけれども、そういう形で対応しています。

なお、中央埠頭につきましては、現在認められた計画の中で前にまだ拡張する、埋立てする計画でございまして、その中に耐震強化岸壁が1バース計画されております。そういう形でこの中央埠頭地区については、今後の新たな改修の際に耐震強化岸壁が整備されるという形で考えられています。

○委員 普通の建物とか橋梁だと、壊れたら今度は壊れないようにしますね。だけれども、港の場合はこうやって壊れても1バースだけはしますけれども、あとはまた壊れますねという思想なんですか。

○海岸・防災課長 災害復旧事業では、基本的には原形復旧という形をとりますので、さらに上乘せして新たに投資できるというような余裕があれば、改築事業と併せて耐震強化を図っていく形をとります。ただ、耐震強化岸壁が最初の説明にありましたように、その地域の緊急時に必要な食料等の緊急物資量や港湾分担率等で幾つバースが必要かということで計画しておりますし、また、通常のバースよりも割高になりますので、そこら辺経済性も比較しながら実施していくことになるかと思えます。

○港湾計画審査官 先ほど委員から御指摘のあった一旦壊れたものは壊れないようにできるけれども、その他のものについてということでございますけれども、今、海岸・防災課長の方からお答えのあったような部分で、壊れたところはやはり上乘せする部分ができるんですが、それ以外のところについては今はなかなか難しいところもあります。特に博多の場合少しここで困ったのは、民間の施設も中に入ったということが非常に困ったと聞い

ております。特に、穀物などを扱う場合には、サイロなどが民間の施設になっておりまして、どうやって直すんだというのもここでは随分議論になったと聞いております。

○計画課長 ちょっとよろしいですか。災害復旧というのは原機能の復旧というのが一応原則という仕組みになっておりますので、元の機能に復するということでございます。ただ、その後、では、同じ被災を受けたバースを耐震強化岸壁に更に改良するののかというのは、また別の政策の判断として当然あり得ていいということだと思っております。その場合に、博多港の中で、では、どのバースを耐震強化岸壁として整備していくのかということについては、全体を見て、その場所あるいはその背後の道路との関係等々でもう一度考えをまとめて定めていく、そういう手順を踏んでいくということになろうかと思っております。

それから、同じ耐震強化岸壁の話で、先ほど委員から御質問のあった連続2バースみたいな形よりは、直角といいましょうか、方向が違うようなバースの配置の方が望ましいのではないかという御質問がございましたけれども、確かに地震対策ということのみを考えれば、揺れの方向を言わばバースごとに異なる方向にしておくということが当然望ましいわけでございますが、実はこの博多の事例では緊急物資を輸送する取り扱う岸壁ということではなくて、コンテナ貨物を取り扱うために整備をしようとする、その岸壁が耐震強化をされている必要があるだろうということで、實際上整備をしていくということになっているものですから、連続バースとしてコンテナの取り扱う貨物が本来望ましい姿ということが一方ではあるものですから、御指摘がありましたように、今回の計画の中では連続の2バースとして耐震強化を図っていくということにならざるを得なかったということでございます。

○委員 素人のあれで恐縮なんですけど、地震に対する抵抗力というか強度、耐震基準というのは、ずっとだんだん強化されてきていますよね。陸上の構造物については。それで1回やられたら壊れないようにするというのは当たり前の話。この壊れた地震は想定最大のものじゃない地震で壊れているわけですよね、現実には。耐震強化岸壁というのは全部直せないから最小限のところをやりましょう、これはこれで思想としてわかるんですが、1回やられてしまったところもまた壊れてもしようがないし、ほかの構造物と違って、港については耐震基準を更新しないでずっとやっているというのは、その思想は一体どこにあるんですかね。つまり、災害に弱い国家を抱えていて、当然ある一定のレベルにしなければいけないというふうに普通は考えますよね。お金が掛かるのは当然ですが。だけれども、壊れても壊れても、またしようがないねというのは、やや不思議な気もするんですけど



も。これは経済的に壊れた方が得だと考えるということですか。

○計画課長 委員の御質問に直接的なお答えになっていないかもしれませんが、基本的には1つは災害復旧を要するような被災に遭ってそれを復旧したとします。その同じ施設をさらに費用を掛けて改良して耐震強化の岸壁にするのか、別の施設について改良なりあるいは新規に投資をして耐震強化岸壁にするのか、この選択はあるだろうということの一つ申し上げたかったんですね。

それから、もう一つは、実際に想定した地震よりも規模の小さい地震で壊れてしまったという事例も当然ございます。そういう事例もあるということを一方では御指摘がありましたように、投じることのできる財政資金も限られておりますし、これは岸壁を必要とする時間といましようか、いつまでに耐震強化岸壁が要するのかという時間との競争という問題もございます。今、私どもの方では耐震強化岸壁といっても非常にリジッド（堅い）で大きな地震に対してほとんど壊れないというような岸壁と、それから、多少壊れても3日間あるいは1週間というような復旧期間を想定して使えるようにするというような、準耐震強化岸壁という議論をやっております。言わば2種類の施設を想定して、それによって限られた時間、限られた財政資金の中で全国的な耐震強化岸壁あるいは準耐震強化岸壁の配置をやっていこうということを実は考えております。

御指摘がありましたように、なかなか耐震強化岸壁の整備が進まないというような声は全国至るところでございまして、また御指摘がありましたように、実際に壊れてしまっているじゃないかというような御批判もございましたので、今申し上げましたとおり、もう少し整合性がとれて、かつ、コストも安くできないかということは今検討しておりまして、近々対外的にも私どもの方から発表できるのではないかと考えております。

○分科会長 ありがとうございます。今の件に関してしり馬に乗るようで悪いんですけども、外力としての設計外力は、例えば、阪神・淡路のときに壊滅に遭ったことを考慮して、設計外力を変えるという方向の見直しはされていないんですか。それは通常の耐震強化の考え方ですよね。

○環境・技術課長 環境・技術課長からお答えさせていただきます。

現在、新しい技術基準改訂の準備をしておるわけですが、先ほど計画課長からお話があったこと等も盛り込んだ基準改訂をしてございます。

もう一つは、仕様規定から性能規定へという動きということと併せて、国際的な流れに沿った改訂をしていくわけですが、その中で、技術的に見て一つの大きなターゲットが地震に対する強度というか構造の考え方でございます。そのときに、耐震強化岸壁

等を設計していくときに考えております地震の考え方は、想定されます非常に大きな地震が実際に起こったと仮定しまして、それが地盤の中をどのように伝わってきて、しかも、港湾のあるところだとその上にまた堆積物があったりします。そこでどういうふうな振動の変化の仕方をするかということも踏まえまして、上部に乗った構造物がどういう挙動をするかということ具体的シミュレーションを掛けたりする方向で、その地震による構造物の破壊の程度、影響の程度を確率的に求めて、一定以上の強度を要するものにしていくという考え方に変わっていく予定でございます。

もう既に一部のもので試行的に設計を始めておりますが、全面的に変わりますのは今度の新しい基準が制定されてからということになります。そういうことで、耐震設計する元の地震につきましても、新しい知見をどんどん取り入れてという形で設計をしていくということになってまいります。

○計画課長 ちょっとすみません、お答えが少し回り道をしているかなという気もしまして、直接的にお答え申し上げますと、阪神・淡路の地震以降、どういう地震を想定して耐震強化岸壁をつくるかという点に関して申し上げますと、レベル2というような専門家ではそういう用語が使われているようですけれども、そういう地震に対応しますよと言っているわけです。これは、実際上はそれぞれの地域によって想定される地震の大きさというのも違うものですから、その地域によって想定される地震というものを考えるということになるわけです。それは阪神・淡路の震災のときのような地震の規模というものを想定するところもありますし、それよりももう少し小規模な地震というものを想定する場合もございます。いずれにしても、どういう規模の地震を想定するかというのは、結局は言わば費用と効果の問題ということにも絡むものですから、限りなく大きい地震を想定すれば、ある意味安心を買えるわけですが、それも一定の限度があるだろうということがございます。これは国の機関の中あるいは大学の研究者の方々とも意見交換をしつつ、どういう地域についてはどういう地震を想定するのかということで、おおむねやはりこれぐらいの地震を想定するというのが、その地域にとっては今できる最大限のことだろうというように整理をした上で、港湾については耐震強化岸壁の設計に反映をさせております。まだお答えになっていないかもしれませんが。

○技術参事官 通常地震に対してどう変えたのかと。レベル2じゃなくて1。

○計画課長 通常地震のことという意味ですかね。

○分科会長 だから、先生がおっしゃったことは、道路設計仕様書だったら、過去の被害を見て外力を上げて設計仕様を変えるような方向で耐震強化を図っている。だけ

ども、港湾設計基準はそういう形で改定されていかないのかというお話だったと思うんですけれども、私もそういう趣旨でお聞きしたんですが。

○委員 基本的に、地震で橋梁の耐震基準を上げたときに、費用便益的にそれがペイするかというと、200年に1回とか100年に1回ですから、そうじゃないんですね。だから、思想としてこの国をどの程度のレベルにしておくかということによって本来決まっている。レベル1、レベル2のときに私は土木学会でその担当でもあったんですが、当たり前でこの国をどんな強度にしておくかということが一つの耐震基準ですよ。壊れても壊れてもまた壊れるようにしますというのは、普通の常識で言うとちょっと奇妙な社会ですよ。だから、そういうことが申し上げたかった。また、すぐどうしろということではありませんけれども。

○計画課長 レベル1でも2でもいずれにしろ、どういう地震を想定するかというのは、最初に先生がおっしゃいましたとおり、基本的にはレベルは上がっているというか、より強度の地震に対応できるようにしましょうという方向にはやっているんですね。港湾の分野もそれは同じなんです。ただ、それで今御指摘がありましたように、100年に1回なのか200年に1回なのかということについては、あらゆる社会資本の分野で同じだと思いますけれども、200年に1回の洪水に対応するのか、100年に1回なのかという議論と類似の議論があるということを実は申し上げたかったということなんです。だから、そういう意味では、地震対策という意味での想定する地震の規模は、当然、震災があるたびに直しをしているということではあるということですが。

○海岸・防災課長 すみません、1点だけ。ちょっと私の方の災害復旧の考え方の御説明も不備な点がありましたけれども、例えば、今年の台風等で高潮あるいは異常潮位等、既往最大の観測値でもって被害がありました。災害復旧を考えるときには、やはり今回受けた高潮、そういう波力等を使って設計を見直して復旧するという取り方をとりますし、また、博多の場合も数値的には忘れましたが、重要度係数といいますか、博多の方はいわゆる地震の少ない地域ということで係数を昔から使っておるわけですが、その数値、重要度係数とか上げてまして、全く昔と一緒にではなくて、レベルを上げて復旧しております。ちょっと説明不足でございました。

○分科会長 ありがとうございます。

ほかに同時に審議されました大阪港につきましても、御意見・御質問ございませんでしょうか。

特にこれ以上ないようですので、答申案についてお諮り申し上げたいと思います。まず、

答申、博多港。国土交通大臣に提出された博多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」と声あり)

○分科会長 ありがとうございます。

もう1件でございます。

答申、大阪港。国土交通大臣に提出された大阪港の港湾計画については、適当であるということよろしいでしょうか。

(「異議なし」と声あり)

○分科会長 どうもありがとうございました。

それでは、今日の審議の議事は終了いたしましたので、進行を事務局の方にお返しいたします。

○総務課長 ありがとうございました。

最後に日程でございますが、次回の港湾分科会につきましては、明年2月13日月曜日、午後1時半から同じ11階の特別会議室にて開催させていただきたいと存じますので、委員の皆様方、お忙しい中恐縮でございますが、よろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会いたします。長時間御熱心な審議、どうもありがとうございました。