

平成17年3月22日（火）

於：国土交通省11階特別會議室

## 交通政策審議會第13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13回港湾分科会議事録

1. 開催日時           平成17年3月22日（火）  
                           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. 出席者氏名

氏 名	役 職 名
池渕 浩介（代理）	中部インダストリアル・エンジニアリング協会会長
尾崎 睦（代理）	（社）日本港運協会会長
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸大学工学部教授
佐藤友美子	サトリー株式会社不易流行研究所部長
瀬田 信哉	（財）国立公園協会理事長
長野 章	公立は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）日本船主協会港湾物流委員会委員長
山内 弘隆	一橋大学大学院教授

4. 会議次第

- ① 地震に強い港湾のあり方について（答申）・・・・・・・・・・ 2
- ② 環境部会の審議状況について・・・・・・・・・・ 10
- ③ 港湾計画の策定内容の見直しについて・・・・・・・・・・ 16
- ④ 東京湾、大阪湾の基本構想について・・・・・・・・・・ 18
- ⑤ 安全・維持管理（仮称）部会の設置について・・・・・・・・ 20
- ⑥ 港湾計画について・・・・・・・・・・ 24
  - ・横須賀港（改訂）
  - ・函館港（改訂）

- ・石巻港（改訂）
- ・東予港（改訂）
- ・伊万里港（改訂）
- ・伏木富山港（一部変更）
- ・北九州港（一部変更）

## 5. 議会経過

### 開 会

交通政策審議会 港湾分科会（第13回）

平成17年3月22日（火）

**【管理課長】** ただいまより交通政策審議会第13回港湾分科会を開催いたします。

まず最初に、新たに長野委員がご就任されましたのでご紹介を申し上げます。長野委員でございます。

それではお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。資料は議事次第、港湾分科会の委員名簿、配席図、議事資料とございまして、資料1から6までとじてございます。資料1につきましては1から4までの枝番がございます。それから、資料6につきましては、1から7まで枝番がございます。もしないようでございましたら、担当のほうにお申し出いただければ配付申し上げたいと思います。よろしゅうございますでしょうか。

それでは、本日予定しております議事に入ります。黒田分科会長に以後の司会進行をお願いしたいと思います。黒田分科会長、よろしく願いいたします。

**【分科会長】** それでは、早速議事に入りたいと思います。

まず地震に強い港湾のあり方について、審議を始めたいと思います。事務局から資料のご説明をお願いいたします。

**【災害対策室長】** 資料はお手元の資料1-1、1-2、1-3、1-4というのがあるかと思いますが、資料1-1は今回の答申案でございます。資料1-2はその答申案を少し簡単にまとめたものでございまして、これをもとに説明させていただきたいと思います。資料1-3は参考資料ということで、図等を用いまして簡単にまとめているものでございます。それから資料1-4は国土交通省の津波対策検討委員会の提言でござ

います。

説明に先立ちまして、一昨日福岡県の西方沖にて地震がございましたが、地震とともに非常体制に入りまして、情報収集等に努めているところでございます、港湾につきましては博多港で一部埠頭の被害がございますが、港湾全体としては機能を果たしている状況でございます。

それでは、資料の1-2を用いまして、答申案について説明させていただきたいと思えます。

まず、資料1-2の1ページでございます。昨年5月、地震に強い港湾のあり方ということで諮問させていただきまして、その後7月に素案審議、それから11月に昨年ありました台風、あるいは新潟県中越地震等の災害の報告をさせていただきました。その後、昨年末にはスマトラ島西方沖地震により、インド洋沿岸に大変大きな津波の被害をもたらしたところでございます。

今回答申ということで、昨年から今年にかけて起きました災害とその知見も踏まえまして、答申案としてまとめたものでございます。

特に今回、港湾における津波対策についてでございますが、昨年までは別途委員会を設けて検討しているということで、答申案の中には入れないというようなご説明をさせていただいたところですが、しかしながら、昨年末にはインド洋沿岸の大規模な津波被害等が発生しました。先ほどの資料1-4でご紹介させていただきましたけれども、国土交通省において津波対策検討委員会が設置されまして、本分科会の会長の黒田先生にも委員として参加していただきまして、国土交通省の今後の津波対策ということで、港湾だけではなく、海岸等も含めて先ほどのような提言がまとめられました。その中の港湾に関係ある部分については、今回の答申案にも取り入れ、津波対策も含んだ総合的な地震に強い港湾のあり方としてとりまとめさせていただいたところですが、

それでは答申案の内容を説明させていただきます。答申案は、資料1-1の表紙をめくっていただきますと目次にありますように、基本的には3章の構成でまとめさせていただいております。

まず第1章、大規模地震発生時に港湾に求められる防災機能をまとめております。先ほどの資料1-2の2ページに、平常時の港湾の役割をまとめさせていただいております。平常時には国民生活や産業活動を支える重要な物流・生産基盤であるということ、それから、地域の経済にとっても一次産品等の加工・輸送の拠点、あるいは今回の福岡県の地震でも

ございましたけれども、特に離島などにおいては生活航路の拠点であるということで、地域の活力と暮らしを支えています。

次に、地震や津波の来襲により港湾が被災しますと、緊急物資の輸送はもとより、産業活動に大きな影響を与えるだろうということ、それから港湾とともに発展してきた地域においては、その活力と暮らしに致命的な影響を与える可能性があるという形にまとめさせていただいています。

このため、港湾における地震・津波対策の目的として、災害に強い海上輸送ネットワークの構築と地域の防災力の向上を図るため、防災機能を明確にして、その機能を強化する施策を推進するということを記述させていただいております。

3 ページでは、大規模地震発生時に港湾に求められる防災機能ということで、4 つの機能をまとめさせていただいております。

前回まではゲートウェイ機能といった表現を使用しておりましたが、内容が少しわかりにくいということもございまして、解り易い表現に変更させていただいております。

まず、(1) 災害復旧における防災拠点機能ということで、緊急物資の輸送拠点、避難などに資する広場、あるいは緊急物資の保管基地といった防災拠点機能があるということを書いております。また(2) 被災地域における物流拠点機能ということで、国際海上コンテナをはじめとする物流機能は災害があっても、その機能の確保が重要であるということを書かせていただいています。さらに(3) 代替輸送に対する支援ということで、被災地域で特に陸上交通が途絶したような場合における代替輸送の支援という機能を持っているということで書かせていただいています。最後に、先ほど申しました(4) 津波災害に対する防護機能ということで、4 つの機能にまとめさせていただいております。

4 ページ以降が、答申案の本文における第2章の港湾における大規模地震、津波対策の展開について、具体的な施策をまとめさせていただいております。文字の色をオレンジ色と緑色に分けているところがあると思いますが、これまでのご意見の中で、予防とか発災後の対応を分けて整理した方がわかりやすいというご指摘がございましたので、各施策を、オレンジ色で予防に関する対策、緑色で発災後の対応に関する対策というようにまとめさせていただいています。

まず、①防災拠点機能の強化ですが、予防に関する対策といたしましては、臨海部の防災拠点の整備ということで、各種輸送手段と連携してネットワークを考慮しながら計画的に推進するという、それから発災後につきましては、貨物の移動と防災拠点機能に支

障を来たすような場合を考えて関係者との協力体制を事前に確保する必要があるとしております。それから、避難者などの休憩とか宿泊のための船舶の係留といったことがございますので、事前に関係者において十分な検討をする必要があるとしております。

それから②広域かつ甚大な被害への対応ということで、1都道府県におさまらず、特に首都圏といった非常に広域な場所で発生した災害への対応ということで、基幹的広域防災拠点といったものの整備も必要ということを書かせていただいています。また、発災後の対応ということで、先ほど申しましたように、広域的な災害ということで維持管理、あるいは運営といったことに関しまして国の関与のあり方も含めて検討するということをまとめております。さらに、広域的な緊急物資輸送ということですので、その輸送方法に関するシステムについて国と地方公共団体が検討する必要があるとしております。

5ページは、③被災地域への緊急物資の円滑な輸送ということです。こちらでは予防に関する対策について、耐震強化岸壁の整備について、コスト縮減を図りながら緊急度に応じて整備していく必要があるとしております。また、発災後の対応ということで、こちらは障害物について早期に撤去が可能となるような体制を確保すること、民間の港湾施設の所有者との協力体制を確保する必要があるとしております。

6ページですが、こちらは2つ目の機能でございます物流拠点機能の強化ということで施策をまとめさせていただいています。まず、①基幹的な国際海上コンテナ輸送の確保ということで、予防に関する対策といたしましては、従来からも目標を設定し整備を推進してきたところですが、現状の物流の状況を考慮して新たに目標を設定し、国際海上コンテナターミナルにおける耐震強化岸壁の整備をさらに推進する必要があるとしております。また、国際海上コンテナ輸送が行われる開発保全航路といった水域施設における影響を照査して、その機能を維持するための対策を実施する必要があるとしております。それから発災後の対応ということで、耐震強化岸壁が整備された国際海上コンテナターミナルの円滑な運用の確保について検討する必要があるとしております。

次に、②地域経済や産業に重要な役割を果たす港湾物流の確保ということで、これまでご説明いたしました緊急物資輸送ですとか、コンテナ輸送以外であっても、重要な役割を果たす物流・岸壁についてはある程度耐震性を向上する必要があるとしております。

7ページ、代替輸送に対する支援機能の強化でございますが、これは発災後の対応に関する対策ということで、①広域的な施設被災情報の収集と発信について、システムの構築を検討するという、それから②港湾間の連携強化ということで、被災を受けたときに

利用可能な岸壁において、耐震強化岸壁の相互利用などの港湾間連携を強化するという  
ことについて、国と港湾管理者でよく調整して検討を進める必要があるとしております。

最後に8ページ目として、津波災害に対する防護機能の強化ということでまとめさせて  
いただいております。まず、①港湾における津波被害の把握ということで、実際に津波が  
起きたときに港湾において、どのような被害が考えられるかといったことですか、津波  
の挙動や想定される被害などを示すようなマップの作成を推進する必要があるとしており  
ます。また、②津波の観測と情報伝達ということで、港湾局で整備、あるいは研究をさせ  
ていただいていますGPSなどを用いた津波計を利活用しながら、津波の情報を伝達する  
情報ネットワークシステムを構築する必要があるとしております。

③港湾労働者・来訪者の避難ということで、津波が来襲した場合の港湾の労働者や来訪  
者の避難対策について、一つには津波情報伝達装置の整備、それから避難するときの避難  
施設の指定、それからまたその整備といったもの、あるいは避難ルートの指定ですか、  
避難対策における役割分担といったものを整理してしております。

9ページ目でございますが、津波災害に対する防護機能の中で、④港湾機能の防護とい  
うことで、従来から港湾で防波堤を整備させていただいておりますけれども、津波に対し  
てもある程度防護効果があるだろうということで、それを考慮した整備を推進する必要が  
あるとしております。それから、津波が来た場合に、貨物ですか、小型船の流出防止対  
策の検討が必要としております。それから、放置自動車ですか、放置艇などの対策につ  
いても強化する必要があるとしております。それから、発災後の対応ということで、航路  
ですとか泊地などの啓開体制の確保が必要としております。

10ページからが、第3章の対策の着実な推進に向けての取り組みということで、先ほ  
どの機能に対応した施策全体を支えるような仕組みということで、取り組みをまとめさせ  
ていただいております。

まず、(1)関係者が連携した総合的な取り組みということで、地震・津波対策の協議会  
を組織するという。対策が複数の港湾にまたがったものが有効な場合には、各港湾管  
理者と連携しながら、広域的な協議会の組織も検討する必要があるとしております。

それから、(2)防災の観点からの港湾行政の推進ということで、事業評価手法のことで  
すとか、港湾計画でも地震防災の観点を積極的に考慮する必要があるとしております。

また、(3)港湾施設の早期回復体制の確立ということで、被災情報の収集と伝達を可能  
にする体制の確保ですとか、監視カメラのシステムの構築、それから復旧優先度の順位に

ついでに役割分担に取り組む必要があるとしております。

(4)として、港湾における大規模地震対策の評価ということで、対策の進捗状況など評価を定期的に行って、その公表も考えていくとしております。

それから(5)港湾施設の耐震性の再点検ということで、耐震性能の再点検を行い、必要に応じて改良を推進する必要があるとしております。

それから(6)技術開発の推進と設計手法の高度化ということで、耐震強化にかかるコスト削減を図る技術開発の推進ですとか、特に地震を受けたときの利用可否についての点検・診断マニュアルを作成する必要があるとしております。

以上、このような答申案を考えておりますので、よろしくお願いたします。

**【分科会長】** どうもありがとうございました。ただいまご説明いただきました地震に強い港湾のあり方について、答申案の概要をご説明いただきましたが、ご質問、ご意見がございましたらご発言をお願いいたします。

**【委員】** 予防と対応、それからその後のほかとの連携と、クリアに区分されてきて、随分わかりやすくなったと思います。

あらかじめ読ませていただいたんですけども、この中身は台風と地震と津波とか多岐にわたるわけですけども、答申案で地震に強い港湾ということで、これはこれでいいんですか。災害とか、もう少し副題をつけたほうがいいのかと思うんですけども、地震に限らないように思うんです。

それはどうでもいいことですけども、NHKのラジオの何周年かの放送がありまして、関東大震災のときの情報の混乱、情報が入ってこないという、災害時の情報の重要性をものすごく大事だと思いますし、これにもそういう被災地状況の発信をするんだというところはありますね。

これも非常に重要なことだろうと。阪神・淡路大震災のときも丸一日ぐらい、ほんとうの正確な情報が入ってこなかったんですね。携帯電話も通じなくなって、随分心配とか、あるいは具体的な混乱だとかが起きたと思うんです。情報のところをここに書いてある、表現はこのとおりだと思うんですけども、非常に重要だということだと思います。その辺だけちょっとコメントさせていただきます。

**【分科会長】** ありがとうございます。事務局のほうから前半の質問に関連して。

**【災害対策室長】** まず、ご指摘のとおり、今回の中身は地震にかかわらず、例えば台風ですとか、そのほか港湾が受けるであろう、いろいろな災害には大変役に立つ内容では



ないかと思っております。もともとの諮問が地震に強い港湾のあり方ということで、地震対策に関してまとめさせていただいておりますが、中身はご指摘のとおり、いろいろなものに応用していきたいとは思いますが、タイトルはこの形でさせていただきたいと思っております。

それから、情報の収集、あるいは伝達の重要性については、私どもも昨年、いろいろな災害の中で十分経験させていただいておりますので、委員のご指摘の点も踏まえて、早急に対応していきたいと思っております。どうもありがとうございました。

【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。

【委員】 どこがどうというわけではないのですけれども、港湾というのは場所によって内陸との関係がまるで違って、川崎の東扇島だと沈埋トンネル1本で向こうに行つて、もしそこが機能不全になると中にいる人は完全に孤立するという感じですね。

名古屋の港湾の先端部分とか、新しくつくられていくところはそういう傾向にあるところがたくさん出てくるのではないかと思うんですね。高速道路はつながっていますから、いざというときには高速道路に逃げ込むのかよくわかりませんが、函館みたいに真後ろがすぐ港湾か都市部がわからないぐらい、しかも完全に融合しているところもたくさんありますね。

今ここで書かれているのは港湾一般論で、こういう問題に対して対応しようということなんですけれども、その港湾の中にふだん、どんな人が来ているのか。予定している人だけとは限らない。ものすごく融合してしまっているところもたくさんありそうなんです。

そうすると、ここに書かれている一般的なことをそれぞれ港湾管理者のところに持っていくと、それぞれの地域でそれぞれの港湾にちょうどいい形の対応の仕方がうまく生まれるのかなというのが少し疑問です。文章全体が淡々と、どこの港湾にも通用することであるようですけれども、それを別の港湾に当てはめようとすると、随分違うような予感もしてしまつたという感じがします。

その辺をどう考えるのかというのがちょっと気になったところで、こういうふうに書くと、それぞれの港湾で固有の対応をしてくださるのか、その辺のことをどう考えたらいいいのかということをお教えいただきたいと思っております。

【災害対策室長】 今回の答申をまとめるに当たりまして、港湾管理者の方にもいろいろご意見をいただいたところです。ご指摘のとおり、やはりそれぞれの港湾ごとに特徴が

異なるということ個別具体の対策についてもいろいろな意見をいただきました。

今回の答申については、各港の共通的な方針としてまとめておりますので具体的には、先ほど、最後の取り組みのところにも書かせていただきました協議会のようなものをつくっていただいて、今回あるような答申をもとに、それぞれの港湾で特徴を踏まえた災害対策というものを考えていただきたいと思います。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにご意見、ご質問等はございませんでしょうか。

【港湾局長】 答申案をこういう形でまとめるとかなり一般的、網羅的になってしまう部分がどうしても否めないんですけれども、今の委員のご指摘のとおり、これを踏まえて港湾ごとに、これを現地に即した形でもう一度焼き直していただくという作業が必要だと思えます。

そういう意味で、本答申を我々地方整備局を通じて、それぞれの港湾で、さらにもう少しきめの細かい、私のところはここのところはもう少し重点的にやらなきゃいかんとかというところのメリハリをつけるような作業が必要な気がします。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 今回の玄界島のような状況ですけれども、被災の程度がそれぞれ各地で違っていて、それから残存物件というか、残存施設が違っていて、それをすぐ入力すると最適な支援ネットワークができるというようなソフトに関するものだと思うんですけれども、そういうものをぜひ構築というか、出してもらおうと。

今も玄界島はどこからどう行って、どうやっているのかなという興味というか、関心があるんですけれども、そういうのがパッと出るようなネットワークはできないものでしょうか。多分考えられておられると思いますけれども。

【災害対策室長】 今回の答申案の中では、例えば基幹的広域防災拠点ということで、複数県にまたがるような場合に、実際の輸送方法をきちんと把握するような仕組みを考える必要があるとしております。具体的にはこれから各港湾でいろいろなことを考えていく中で、委員の言われましたプログラムのようなものについて、実際の施策の中でやっていきたいと思っております。

それと陸上部の輸送ルートも含めてのことについてですが、港湾のみならず地域の防災という観点で、そういったことも考えていきたいと思えます。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご意見、ご質問がございませんようでしたら、

たら、きょうは案件が多いので、次の審議事項に移りたいと思いますがよろしいでしょうか。どうもありがとうございます。

最後に、先ほどご討議いただきました地震に強い港湾のあり方の答申案につきまして、答申案どおりということでご承認いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、答申案のとおりとさせていただきますと思います。

次の議題に移らせていただきたいと思います。議事の2番目でございますが、環境部会の審議状況について、事務局からご報告をお願いいたします。

【海洋環境対策官】 それでは、環境部会の審議状況についてご説明します。私は海洋環境対策官の池田でございます。資料2をご覧ください。

資料2をご覧くださいますと、審議経過とスケジュールが書いてございます。昨年6月に第1回の環境部会を開いて、港湾の環境政策について諮問をいたしております。10年前、平成6年にエコポートというものを港湾局でまとめておりますけれども、それを策定してから10年たったということで見直しをお願いしたものでございます。

これまでに5回の環境部会を開いておりまして、昨年11月26日に中間的な段階のものをこの港湾分科会にいったんご報告させていただいております。作業としましては関係者のヒアリングということで港湾管理者、あるいはラムサール条約の事務局だとか、環境団体の方、港湾の利用者など、いろいろな方に来ていただいてお話を伺うという作業を進めてまいりました。

1月の段階、5回目の環境部会が終わったところまで、およそ答申の骨子ができ上がっておりまして、それについてこの2月に国土交通省のホームページに流して、一般の方からご意見を募集するような作業をいたしました。全部で70件近くの方からいろいろなご意見をいただきまして、環境に関する内容ですから、非常に幅広い意見がたくさん出てまいりまして、関心も広いということ、作業をやっているものとしまして反応を実感しております。

今後の予定ですけれども、来週3月29日に第6回の環境部会を開催の予定でございます。そのときに答申をいただく予定になっております。したがって、きょうは答申をいただく最終形の直前のものまで進んでいるという内容でご報告をいたしたいと思います。

次のページが環境部会の名簿でございます。

次のページはA 4に折り込んだものでございますが、これが来週答申いただく予定の骨子でございます。主なところだけ図解などを入れておりますけれども、全体で4章構成を考えておまして、第1章が、なぜ今、港湾環境政策を見直さなければならないのかという必要性。

第2章が基本理念ということで3点挙げております。(1)自然環境に優しく美しいみなとへ。(2)都市と地球の環境に貢献するみなとへ。(3)市民とともに歩むみなとへという、この3点を基本理念としております。

第4章が実現に向けた具体的方策ですけれども、これも大きく分けまして施策1、2、3と3本柱になっております。それを図にしたものが右のほうでございます。全体では40個ぐらい、非常に多岐にわたる施策がたくさん書き出されているんですけれども、ここでは主なものについてご紹介いたします。

1つ目、施策1番ですけれども、良好な環境の積極的な保全・再生・創出をしていくということで、提案しております施策としましては、図の中の一番左にありますように、深掘りの跡の埋め戻しなどの事業もやっていくということで、これまで浚渫土砂を活用して干潟の造成などの事業をしておりますが、例えば東京湾とか瀬戸内海ですと、過去に埋立地の土砂をとったり、骨材の砂利として海から土砂を採取してしまして、そういうところが深掘りになり、青潮の発生原因などにもなっているといったことで、こういうところを戻していく事業が1つ必要だということがあります。

また、右から2つ目ですけれども、ごみ、自動車などの投棄対策ということで、港湾というのはえてして夜になるとあまり人がおらず、ごみなどの投棄がしやすいということで、自動車の投棄などもあります。こういうことをきちっと管理していくためにも、港に来てもらいやすいようにして、市民の目が行き届くようにする。それとあわせて、投棄されたごみや自動車などの処理も適切に進めていくということも施策の一つとして入れております。

それから、一番右ですけれども、民間事業者の施設の利用転換ということで、臨海部には昔の重厚長大型の産業施設で遊休化したところもありますので、そういうところを緑地などに転用していく施策も進めていきたいと考えております。

それから、真ん中の段が施策2番、多様化する環境問題への対応ということでございます。この施策2番は港湾の環境そのものをよくするというよりも、周りの環境、地球の環境だとか、都市の環境とかをよくするために、港湾が何の役に立てるのかということで書

いております。

この中で一番左ですけれども、接岸中の船舶のアイドリングストップを今回の施策の中で提案しております。これは現在でも岸壁に船が接岸して荷役中、船のエンジンを動かして電気をとって、発電をして、船の中の需要に対応しているということですが、エンジンのアイドリングをとめて、陸側から電源を供給するというので、NO<sub>x</sub>やSO<sub>x</sub>の排出を抑える。それから、CO<sub>2</sub>対策にもなるということで、アイドリングストップは必要だということを施策で書いております。アメリカの西海岸の港などで一部実験的に始められておきまして、まだ世界的にこういうことをやるということは決まっていないうですけれども、日本でも試験的に取り組んでいきたいと考えております。

真ん中ですけれども、石油類の積み出し港湾でのVOC、揮発性有機化合物の対策。これにつきましても、昨年、海洋汚染防止法が改正されまして、船舶からの排出ガスの規制が導入されましたので、港のVOC対策も進めていきたいと考えております。

この施策の2番というのは、港湾局がこれまでやってきました環境問題は水環境が主だった。したがって大気汚染、大気環境問題というのはあまり港湾局の中心としてきたテーマではないんですけれどもNO<sub>x</sub>、SO<sub>x</sub>対策ですとか、京都議定書が発効しましたので、CO<sub>2</sub>対策も、これから港湾においても求められていきますので、大気汚染などについても取り組んでいきたいと考えております。

それから、一番下段の左ですけれども、防災に寄与する環境整備ということで、これは今ご説明あって、答申いただきました防災の問題とも関係しますけれども、環境の行政を考えるとにも防災のことを考えておく必要があるだろうという考え方を示しております。この図に書いておりますのは、広域防災拠点ですけれども、平常時は緑地として一般の市民が遊びに来られるような施設であり、もし災害が起こったときにはそこが防災基地になるということで、環境と防災というのは相反するものではなくて、その時期に応じて両立できると考えております。環境施設を整備するときにも防災のことを考えておく。逆に防災の施設をつくるときにも、環境のことを考えておくという両者が大切だという考え方をここで示しております。

それから右の施策3番、これは環境施策の実施手法の見直し・充実ということで、主に行政のやり方、港湾の計画の作り方ですとか、あるいは計画をつくるに当たっての合意形成の仕方などについて書いております。一つは港湾計画における環境保全の充実ということで、10年前につくりましたエコポートの中では、各港湾での環境保全を進めるため

に、港湾計画とは別に港ごとに港湾環境計画というのをつくりましょうということを提言しておりましたが、今回その方向を転換しました。今後、環境のことについては港湾計画と港湾環境計画を一本化して、すべて港湾計画の中に明確に環境の方針も書いていくべきだという方向へ転換しております。

これは後ほど3番目の議題でございます港湾計画の策定内容の見直しということで、港湾計画の見直しとも関係してくる問題ですけれども、各港ごとの環境保全の方針については港湾計画の中できちっと十分に記載していくというようにしていきたいと考えております。

まだまだほかにもいろいろな施策を書いておりますけれども、主なものを申し上げますと以上でございます。これは来週答申をいただきたいと思っております。

**【分科会長】** ありがとうございます。ただいま環境部会の審議の最終状況の報告がございましたが、これに関連してご質問、ご意見がございましたら、お願いしたいと思います。

**【委員】** 基本的には環境問題は非常に大事ですし、特段の反対もないんですが、一つだけコメントしておきたい点があります。

環境問題というのは、これにかかるお金はコストとして発生しまして、収入に見合うお金ではないわけです。一種の税金というか、義務みたいなものですから、その点お金の出どころとか、コストの負担方法とかがあわせて策定されませんと、生きてこないということになるかと思うんです。

1点だけこの中で、これもコメントですけれども、さっきご説明いただいた船舶の接岸中のアイドリングストップということで、確かに西海岸で実験的に始まっているんですけども、これは船舶そのものに特別な装置をつけないとできないんです。1隻当たり数千万円のコストがかかるわけですから、全船舶、あるいは特定港に寄港する船舶に全部これを強制したときに、果たして船会社が全部負担できるかどうかだとか、お金の出どころがものすごく影響してくるんですね。

その土地とか場所の環境にとっていいということはわかっているわけですが、時々来る船が全部その装置を持たなきゃいけないということになると、実現性、実行性に大変苦勞が出てくるんじゃないかなということだけ、ちょっとコメントさせていただきます。

**【分科会長】** ありがとうございます。事務局のほうから何かコメントはございますか。

**【海洋環境対策官】** 環境対策をするとコストがかかるというのはまさにおっしゃっておりまして、今回の答申の中でもその辺を意識しまして、例えば環境対策をとったときのコストについての財源の多様化をしていく必要があるということで幾つか提案を書いたりしております。

それから民間企業の方とか、港湾管理者に積極的に環境について取り組んでもらおうとしますと、環境部会の中で議論していたのは、褒められる仕組みと言っていたんですが、やはり努力をしたときに、その努力がちゃんと評価されるような仕組みも必要だと考えていまして、そういう民間の取り組みについての評価なども今回の部会の答申の中で提案しております。

それから今、お話がありましたアイドリングストップの件についてはまさにそうでした、港湾側に電源をつければそれで済むというわけじゃなくて、船側の対応も要ります。特にコンテナバースなんかになりますと、世界中のどの船が入ってくるかもわかりませんので、日本の港にだけ対応しても意味がないということもありますので、世界的な動向の状況を見ながら、それからコストの負担などについても見ながら、やはり港湾においての大気汚染対策も求められておりますので、試験的にやっていくというようなことで効果を見ていきたいと思っております。

以上です。

**【分科会長】** ありがとうございます。ほかに。どうぞお願いします。

**【委員】** 港湾の環境について調査研究というのを進めていくというのが、多分どこか最後のところにあるのかと思うのですけれども。

というのは、先ほどのCO<sub>2</sub>の話で、海が随分CO<sub>2</sub>の吸収をしていると言われているのですけれども、貝殻とか海草というのはまさにCaCO<sub>3</sub>と光合成をしているので、こういうものが直接この環境の基本政策のほうに盛り込まれるとは思わないのですけれども、そういうものも少し調査するとか、研究していくというのがあってもいいのではないかなと。

今、CO<sub>2</sub>というのは非常に問題になっていて、そういうところもちょっと研究したいなと思っていたのですけれども、その辺が盛り込めたら、勉強していただければと思います。

**【分科会長】** ありがとうございます。事務局のほうから何か。

**【海洋環境対策官】** その点に今日のこの抜粋の資料ではご説明いたしませんでしたが、答申の本編のほうにはデータが必要だということを書いております。

おっしゃるとおり、環境関係についてはまずわからないことがまだたくさんありまして、そういうことを解明しないと対策もとれない。そのためにはデータをきちっととることが必要だと考えています。

それから、CO<sub>2</sub>については昨年6月にこの環境部会に答申をお願いしたときには、まだ京都議定書が発効するとは思っていなかったのですが、途中でロシアが批准して、この諮問と答申の間に京都議定書を発行するということになりました。確かにCO<sub>2</sub>対策は、我々港湾で何ができるかというところについてもまだ勉強していないところがたくさんありますので、しっかり調査し、データをとって対応していきたいと思っております。

**【分科会長】** ありがとうございます。ほかにご意見、ご質問はございませんでしょうか。

本件は港湾分科会から環境部会に付託しております案件でございます。交通政策審議会港湾分科会運営規則第9条第2項では、部会の議決は分科会長が適当であると認めるときは分科会の議決とすることができると規定してございます。環境部会から報告があった後には、分科会長として確認させていただき所定の手続きをとらせていただきたいと思いますので、ご了承賜りたいと思います。

どうもありがとうございました。

それでは、次の議事に進めさせていただきたいと思っております。議事の3番目でございます。港湾計画の見直しについて、事務局からご説明をお願いいたします。

**【港湾計画審査官】** 港湾計画審査官の塩崎でございます。それでは、資料3に基づいてご説明さしあげます。

港湾計画の策定内容の見直しということでございますが、これは各個別の港湾計画のまとめ方の見直しでございます。分科会で毎回各港湾の法定計画を審議していただいておりますけれども、時代の要請を受けて、骨格を見直したいということでございます。

背景でございますけれども、ハードとソフトの一体的な取り組みというのがより求められております。今、環境部会の報告もございましたけれども、防災、環境等港湾を取り巻く行政課題への本格的な対応が求められているということです。

次に、3点ほど見直しの大きな視点を書いております。1点目がどうしてもハード中心の計画ではないかという点。2点目に、計画の結果は書いてあるんだけど、計画の意図がわかりづらいというようなご指摘もいただいております。それから3点目に計画の見直しの柔軟性が足りない、時間がかかりすぎるというご指摘もいただいております。



そこで、2ページでございますけれども、対応方針①といたしまして、施設計画的な位置づけから全般的な計画内容に変更したい。この表の左側が現計画内容でございます、Ⅰ港湾計画の方針からⅡ港湾の能力、Ⅲ港湾施設の規模及び配置、こういう枠組みですべての港湾計画がまとめられております。こういう施設計画を前提とした構成から、物流だとか、あるいは人の移動、あるいは空間の使い方、交流、防災、環境といった機能ごとの計画に変更して、個々の機能に応じた開発だとか利用だとか保全の行為を定めていきたいということで、右のような枠組みに変えていきたい。特にⅣ港湾の目標を実現するための方策ということで、物流、交流、環境、防災とございます。必須項目として、先ほど出ました環境なども位置づけるということでございます。

3ページに移りまして、2点目でございますけれども、計画の意図の明確化と充実ということで2点ございます。計画主体の基本的な考え方を明確に位置づけるということで、左上、現計画内容の港湾計画の方針というところを、右のほうへ行って、Ⅰ港湾への要請、Ⅱ港湾計画の方針、1. 役割と機能、2. 空間利用とございます。現在もそういう内容が入っていると言えば入っているんですけども、より視点を明確にして、基本的な考え方を位置づけていただきます。

それから、下のほうが実際の書きぶりでございますけれども、現計画内容の例でございますけれども、公共埠頭計画と大きな概念でまとめて、結果として水深15メートル、岸壁2バースというような記述になっております。より計画の意図を表現するために、例えば公共埠頭でも外貿コンテナ取り扱い機能の強化だということで考え方をコンパクトにまとめていきたい。

次の4ページ、柔軟な対応を図っていくということでございますけれども、その前提を基本的な方向性を定めた上でということでございます。これは各種いろいろなところで見直していきたいと思っておりますけれども、大きな柱の点でいきますと、港湾の土地利用変更についてでございます。現在、左のほうで詳細な土地利用計画と、約14種類の小分類化されておまして、基本的には分類が変わるごとに何らかの形の対応を図る必要がございます。しかもある程度の要件を満たさない限り、この港湾分科会までお諮りしていくという仕組みになっております。

右側でございますけれども、包括的な土地利用計画でございます。再開発が増えてきたということも背景にありますけれども、ある区画一体を見直しますが、その後の土地利用計画の詳細がすべて、ある時点で決まっているというわけではございません。ある程度ま

とまった土地の見直しの方針というところをきちっとご議論いただいておき、後の細かい詳細の部分というのは、地方レベルの審議会に対応していくというようなことを考えております。

5ページでございますけれども、スケジュールと書いてございますが、ちょうど1年後の18年3月に東京湾、大阪湾の一斉港湾計画の改訂がございます。この改訂はすべて新しい考え方でぜひ対応していきたいと考えております。そういうことで、今日お話しいたしました基本的な見直しの方向に、ご意見をいただいた上で、関係者との調整だとか詳細の内容を確定し、また一部法律に基づく省令の改正作業も出てまいりますので、来年3月にはすべて新しい方法で対応できるよう、基本的なところのご意見をいただきたいということでございます。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。ただいま港湾計画の策定内容の変更、見直しの方針についてご説明賜りましたが、これに関連しまして、ご意見、ご質問はございましたらお願いいたします。

**【委員】** 現在の要請に即して変えていくということなので、これで結構だと思います。一つだけ確認ですが、3ページの上から3行目に計画主体としての考え方という難しい言葉を使っているのですが、この計画主体というのは簡単には港湾管理者ということですか。

**【計画審査官】** はい。

**【委員】** わかりました。

**【分科会長】** ほかにご意見、ご質問はございませんでしょうか。

**【委員】** こういうふうに合理的で、かつ有効な方法のほうが沿うように思いますので、私自身としてはこの見直しの内容については全く賛成でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。ほかに見直しの方針につきまして、ご意見、あるいはご質問はございますでしょうか。特にございませんか。

それでは、港湾計画の見直しについては、引き続き事務局でご検討いただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、次の審議事項、4番目に移りたいと思います。東京湾、大阪湾の基本構想についてということでございます。事務局からご説明をお願いいたします。

**【港湾計画審査官】** 資料4の表紙をおめくりいただきますと1枚紙がございます。東京湾、大阪湾の基本構想についてでございますが、左上のほうに昨年ご審議いただきまし

た港湾の開発、利用及び保全等に関する基本方針、これは港湾の行政の一番根幹になる部分でございます。それから、右上のほうで、先ほど申しました約1年後に東京湾、大阪湾の主要港湾について各港湾の個々の改訂がございます。

基本的な考え方から各港湾の港湾計画となりますと、各埠頭の規模をまず決めていくということで、基本方針のときにも地域の港湾間の連携を十分図るべしというようなご意見をいただいて、そのような基本方針にしております。

基本方針を受けて、港湾計画に移るまでに、東京湾の基本構想という形で管理者さん、あるいは有識者の方の意見も聞いてまとめているところです。

今回の対応のところを見ていただきたいのですが、そういうものに対して、中間段階において審議会に報告し、意見を得て検討していきたい所存でございます。昨年基本方針のときにも、例えばコンテナの総論だけではなく、需要の見通しというようなこともお出しいただいております。国全体にとっても、どう連携を図っていくのか、あるいはどう調整を図っていくのかという重要な観点もございますので、こういう対応で次回以降ご報告して、意見をいただきたいということでございます。

2番目のスケジュールでございますが、先ほど申しました来年3月に個別の港湾計画、大きい案件が出てまいりますので、その前にご報告して、意見をいただきたいと思っております。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。ただいまご説明のありました東京湾、大阪湾の基本構想について、ご意見、ご質問がございましたら、ご発言をお願いしたいと思います。

**【委員】** 質問ですけれども、個別港湾の港湾計画を審議と書いてございますけれども、地域の審議会はそのまま個別に存続するということですか。

**【港湾計画審査官】** 地方港湾審議会ですね。法的な手続は同じです。地方の審議会は存在しますし、また最終的には来年の3月、各個別の港湾についてもここでご審議いただきます。その前提として湾全体でどう考えているのかというようなところをこの夏ごろ、の段階で先生方のご意見をいただきたいということでございます。

**【分科会長】** ほかにご意見、ご質問はございますでしょうか。

**【委員】** これ自体は別に法定事項ではないんですね。

**【港湾計画審査官】** そうです。

【委員】 その次に、今平野委員がおっしゃったように、地方港湾審議会それぞれの港湾管理者がこれに絡むといえますか、フィードバックするのは国の整備局とそれぞれの港湾管理者で一緒になった、いわゆる基本構想を策定すると考えてよろしいのでしょうか。あるいは国がやるのについて、各港湾管理者にも意見を聞くという程度のものなのか。その辺はどうでしょうか。

【港湾計画審査官】 実態的には、国と各港湾管理者で十分に調整して、最終的に港湾計画に反映されてくるということでございます。

それと法的な位置づけでございますけれども、基本方針で今回特に委員の皆さんのご意見も踏まえて、地域の港湾間の連携をより具体的に図りなさいということをご述べていただいています。それに基づいて国を中心に音頭をとって、意見調整を図っていきます。大きい流れといたしましては、そういうことで調整が整いつつ、それぞれ法定の審議会に諮っていくということを考えております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにこの件についてご意見、あるいはご質問はございますでしょうか。特にございませんでしょうか。

それでは、次回、東京湾、大阪湾の基本構想の主要事項が、この分科会で事務局から報告される予定でございますので、その旨ご承知おきいただきたいと思います。

それでは、ご意見がないようですので、次の審議案件、5番目でございますが、安全・維持管理部会（仮称）の設置についてに移りたいと思います。事務局のほうからご説明をお願いしたいと思います。

【企画調査室長】 それでは、資料5に基づきまして、港湾分科会の中に安全・維持管理部会の設置をご提案申し上げます。

資料を1ページめくっていただきますと、港湾施設の安全・維持管理をめぐる主要な課題というページがございます。現状は港湾の施設の建設、維持、改良に関しましては材料の強度でございますとか、設計の方法、手順、それから安全率といったものについて具体的に記述がございまして、使用規定の基準で安全性が確保されているわけでございます。また、港湾施設の維持更新需要がどんどん増大しておりますが、こういったことにつきましては、基本的に港湾管理者に全面的に委ねられておりますが、しばしば維持の不良による、例えば岸壁エプロン敷きの沈下でございますとか、そういった問題が生じておることと、また港湾管理者の財政的、技術的な負担も増大しているという状況でございます。

これらを踏まえまして、課題といたしまして私どもが考えておりますことは、これはあ

る意味では世界的な潮流でございますが、1つは従来の仕様基準を、コストの縮減や自由な設計思想の反映が可能な性能基準へと改めたらどうか、そういったことを通じて経済性の向上を図りたいという点がございます。

それからもう一つ、技術基準に適切に適合した施設の維持管理をするということによって、施設の機能の発揮、安全性の確保、それから施設のライフサイクルを長くするということが、こういったことを通じまして、港湾の機能向上でございますとか、大規模な地震・津波などの災害発生時に施設の老朽化が大きな被害を起こさないようにしたいということで、考えているわけでございます。

もう1ページめくっていただきますと、性能基準規定化の説明がございまして、規制改革推進3カ年計画、これは平成13年の閣議決定でございますが、全般的に性能規定化しよう、検討しようということが決められております。平成15年に策定されました国土交通省公共事業コスト構造改革プログラムにおきましても、性能規定化することによってコストを下げたいということが省として意思決定されております。既に鉄道等一部につきましては本格的な性能規定化がされているというところでございまして、これを受けまして港湾といたしましても、港湾の施設に技術上の基準・同解説の改訂に当たりまして、性能規定化を、平成17年度末を目途に作業しているというところでございまして、

右側にポンチ絵がございまして、具体的に申しますと、今までは外力に対して安全率を1.2、2割ぐらい余裕を持っておこうということで設計していたのでございましてけれども、要は多少動いてもいいではないかというような発想もございまして、下の段にございまして、滑動量が30センチぐらいであれば変わりはない。このようにいたしますと、非常に構造物がスリム化できると。したがってコストも安くできるということでございまして、

3ページでございまして、これは維持管理の必要性について簡単に書いたものでございまして、左の欄に土砂流入による航路の埋没という現象が頻発しているということが書いてございまして、原因といたしましては海浜からの漂砂の流入。それから河川、多くの場合、しばしばまだ港は河川の入り口にございまして、河川からの流入土砂があり、航路が埋没すると。例えば新潟の西港というところでは、信濃川の河口にある部分では、年間10億程度も航路を維持するために費用がかかるというような状況がございまして、

右側に係留施設（栈橋式）の劣化の事例がございまして、上のある写真のようにひび割れがしておりますが、下の構造のところにはございまして、写真が2枚ございまして、左側の写真は水中写真でございまして、穴があいているのがわかります。これは鋼管杭を適切

に維持管理できなかつたために穴があいてしまった。右側はちょっと見にくいですが、実はこれはPC、コンクリート杭が腐食してなくなつてしまひまして、コンクリート杭の鉄筋が一部残つてゐるという状況でございます。このようなことが起こるために、上でございますように、エプロンがひび割れしてゐるという状況で、使用できなくなつてゐるということでございます。

もう1ページめくつていただきますと、巨大地震・津波時の災害が書いてございます。このようなことがしばしば起こる背景に、1つは適切に港湾土木施設が適切に維持管理されてゐないということがあるわけでございます。

5ページでございますが、今後維持・修繕・更新といったものが費用的にも量的にも増大するということを予測した図でございます。1995年までがデータでございますが、この後仮に港湾の建設・改良・維持管理に要するトータルの投資を一定にした場合で書いてございますけれども、2025年までに大体3分の1弱を維持管理・更新に回さなければいけないという状況でございます。

実は2000年以降でございますけれども、どんどん事業費が減つております。2000年と2005年で事業費がほぼ3分の1減つておまして、そういったことも考えますと、既に2005年段階で、これは推測でございますが、2割ぐらひは維持・修繕・更新にお金がかかっているのではないかと考えてわけでございます。したがつて、新しいものをつくるのではなくて、古いものをどうやつてうまく使つていくかというところを重要だということでございます。

6ページに、ライフサイクルマネジメントの重要性と書かれた図がございます。赤のグラフとブルーのグラフがございます。ブルーのグラフの意味でございますが、横軸でございますが、供用期間がどんどんたちますと、その施設の機能は一般的に低下いたします。赤の線はこまめに機能の維持工事をいたしますと、それほど機能が落ちないで長く使えるということでございます。

こまめに手を入れて、それからある一定後に大きく手を入れるのと、それから全然手を入れないで非常に多額の金を投じるのと、どちらが得かということの比較。もう一つはやはりこつやつて赤の線のように手を入れておますと、コンスタントに機能が維持できるということがございまして、コンスタントに手を入れることが重要であるということを模式的に示した部分でございます。

7ページは、このような問題意識のもとに安全・維持管理部会の設置をお願いしたいと

いうご提案でございます。必要性でございますが、規制改革推進3カ年計画において、すべての技術基準の性能規定化が求められていることから、今回港湾の技術基準につきましても幅広い手法に基づく高度な設計に対する技術基準化をいたしますと、適合性をどうやって確保するかということが非常に重要でございます。それは、従来は港湾管理者に一任されておりましたけれども、港湾管理者のみならず、全国統一的な視点や幅広い知見の蓄積がある国、種々の専門家のご意見を反映しつつ、どのような形でそういう施設の安全性の評価をしていくかということについて、そのあり方をご検討いただけるかどうかというわけでございます。

2番目に、既存の港湾施設の適切な維持管理に向けまして、国といたしましては的確な点検診断を実施するなり、高度な維持管理技術の開発、活用ということをしていただいたと思っておりますが、こういったことにつきましても、従来の制度のもとではすべて港湾管理者の責任、負担ということになっておりましたけれども、国、港湾管理者の適切な役割分担のあり方についてご検討いただき、反映したいということでございます。このようなことで、今回この部会を設置させていただきたいと思うわけでございます。

8ページに、体制とスケジュールがございます。体制につきましては、港湾分科会委員及び委員以外のご専門の方から分科会長とご相談の上、8名程度を選任させていただきたいということで、今、検討中でございます。スケジュールでございますが、今回この3月の分科会でお許し願えれば、5月ごろに再度港湾分科会を開いていただきまして、そこで諮問を部会に付託していただく。5月から10月ごろまでの間に安全・維持管理部会を開かせていただきまして、所要の検討をさせていただく。7月ぐらいに一度中間報告いただきまして、11月ごろに最終的な報告をちょうだいしたいと、このようなスケジュールを考えているものでございます。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。ただいま安全・維持管理部会の設置についてご提案をいただいたわけですが、これに関連しましてご意見、ご質問はございましたら、お願いしたいと思います。

**【委員】** 非常に重要なテーマを提案されましたので、ほんとうにこれは精力的にやっていただきたいと思います。

その上で、これからやられるようなので非常な期待を寄せておりますが、そういう観点から1点だけ。6ページの図面を見ていて、これは効用ないし性能が縦軸にあって、効用

ないし性能が引き続き求められているという前提で書いてあるわけですね。

例えば防波堤のように波を防ぐというようなものは、おそらくこれからも続くだろうと思うんです。しかし、岸壁だとか臨港道路とか、そういう機能面から言うと、このように効能ないし性能がプロジェクトライフを、供用期間を30年と考えるのか、何年と考えるかなんですけれども、これは供給サイドなんですね。要は需要サイドから見て、こういう効用が、したがって必要とする性能が水平線だろうかなという感じなんです。

もっと言いますと、12メートルの岸壁はもう要らないということになったら、それは要らないし、もっと要るかもしれないわけです。この絵を見て、そういう疑問を感じました。今お答えはもちろん結構です。専門の先生方が8名集まっておられるわけですから、そこでの議論だと思いますが、どのような機能が必要となるかということをお互いにあわせて考える必要があるのかなという感じが今いたしました。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局のほうから。

【企画調査室長】 では、簡単に。おっしゃるとおりでございますが、当然サプライサイドからこういうことを検討するわけでございますが、必要にならない場合、もっとライフサイクルが短いもの、短くてしかるべきものがあるわけでございます。

したがって、いろいろな施設を含んでおります。港湾におきまして、施設ごとに技術基準もつくられておりますけれども、そういった技術的な観点を施設にあわせて、こまめに少し見ていくというようなことで、またご意見をちょうだいすることになると思いますので、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。部会の設置について、ご意見はございませんでしょうか。

【委員】 先ほどの6ページの表ですけれども、結論から言えば、財源も検討してほしいということですが、この6ページの表で見ると、当初のライフサイクルを完遂すると、これは新しくやる時は多分公共事業で新しく財源を見つけてくれるんですが、途中でやると見してくれないのでこのあたりを検討していただきたい。

だけど、お金的には途中で直すほうが合理的であるので、これを財政当局なんかにはちゃんと認めてもらうようにしていただければ、やろうとしていることは随分進むんじゃないかと思うので、この辺を研究していただきたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。今のご意見に対して、何かございますか。

【企画調査室長】 全くそのとおりでございますが、今おっしゃった財源を、特に国と



地方、どういうところから確保するのかということも含めての議論と我々は考えておりますので、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。ほかに部会の設置について、ご意見、あるいはご質問はございますでしょうか。特にございませんか。

ありがとうございます。それでは、安全・維持管理部会部会（仮称）の設置については承認とさせていただきたいと思っております。

ありがとうございました。

それでは、港湾計画のほうに移りたいと思っておりますが、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っております。

なお、審議の順番を若干変更させていただきたいと思っております。お手元には横須賀港が一番先になっていると思っておりますが、ご都合によりまして、伊万里港の後に回させていただきたいと思っております。最初は函館港から審議を開始したいと思っておりますので、よろしく願いします。

それでは、港湾計画について審議を続けたいと思っております。まず最初は函館港の港湾計画の改訂でございます。事務局からご説明をお願いしたいと思っております。

【港湾計画審査官】 それでは、右肩の資料6-2、函館港の港湾計画でございます。まず表紙の写真を見ていただきたいのですが、ご承知のように函館港は横浜とともに我が国で最初に開港したという非常に歴史のある港でございます。この写真の右上の山が函館山でございます、非常に観光も盛んということで、クルーズ船寄港の要請も高いところでございます。

また、この写真に電車の引き込み線がたくさん見えますけれども、ここがJRの函館駅でございます、かつては青函連絡船、今では青森県と北海道のフェリーの基地としても役割を果たしております。

それからもう1点は、この北海道の南西部の主要港湾でございます、北海道南西部を支える総合港湾ということで、ございます。

次のページはゾーンニングでございます。1点目は、先ほど申しましたフェリーターミナルでございます。3ページでございますが、現在右下の破線の丸で囲んでいる2つの突堤と、それから左上の北埠頭地区、フェリーターミナルと矢印で新しい計画を書いておりますが、その左下に船が縦つけになっておりますが、ここの3カ所でフェリーを扱っております。非常に施設が古い、あるいは左上のところは普通の貨物船と共用しているという

ようなことから、将来的には北埠頭地区に集約していきたいということでございます。

4ページは、先ほど申しあげましたJ Rの函館駅のところに現在も青函連絡船の記念館の摩周丸がございまして、またご承知のようにJ Rの函館駅周辺は朝市で有名で観光客でごった返しているところでございます。そういうことでこの地区に客船バースを計画したいということでございます。

それから、5ページでございますけれども、先ほどのJ Rの函館駅がこの左側になりますけれども、そこからずっと旧港の部分でございまして、親水プロムナードということで、昔の赤レンガ倉庫群を市民のウオーターフロントに開放しておりますけれども、この地区をずっと親水プロムナードでつなごうというものでございます。具体的には、中ほどに0.4ヘクタール、今回計画と書いております緑道を設けるというものでございます。

6ページでございますけれども、ご承知のように、北海道は水産関係が盛んであり、その研究も非常に盛んでございます。また、函館市は国際的な海洋水産に関する学術研究拠点としての形成を目指しております。赤く塗った地区は、その左側に見えるのが函館ドックでございまして、一部まだ操業しておりますけれども、その色塗りしたところは、現在は跡地となっている部分でございます。ここを学術研究拠点都市ということにし、その前を水産学術研究の練習船が、現在も7隻ほど各種の船がここを船籍港として常駐しており、また数十隻がここに立ち寄る拠点にするという計画でございます。

7ページは、港を違う視点から見た写真でございまして、各地区は、機能分担しているわけですが、各地区に緑地を配置しております。それから左上のほうに、先ほどの学術研究拠点というところの横に公共のマリーナを整備するという計画でございます。

8ページでございますけれども、災害への対応ということで、先ほどご説明いたしました、左側が客船バース、それから右側がフェリーのバースでございまして、これをいずれも耐震強化を図って、地区の防災機能の向上を図るという計画でございます。

概要の説明は以上でございますが、関係者として北海道開発局から、小泉港湾空港部長、眞田港湾企画官、柳田函館港湾事務所長が出席しております。また、港湾管理者である函館市から對馬港湾課長にお越しいただいておりますので、ご紹介いたします。

北海道開発局の地方港湾審議会での審議概要をご報告します、北海道開発局の小泉部長、よろしく願いいたします。

【北海道開発局】 私のほうから函館港の地方港湾審議会のご報告ということでございますけれども、1月28日に開催されました。その審議会におきまして、大きく2つの論

点についての審議が交わされております。

1つは地域経済を支える高度な物流空間の形成といったようなこと。それから、もう一つが豊かで安心した暮らしに貢献する港湾空間の形成。大きくこの2つで審議をしておりました。第1点目の地域経済を支える高度な物流空間の形成でございますけれども、これはただいまご説明ございましたけれども、フェリー機能の拡充強化、それから混雑する係留船の集約、あるいは整理、さらには旅客船バースの必要性についてのご賛同いただいたところでございます。

それから、第2点目でございますけれども、豊かで安心した暮らしに貢献する港湾空間の形成でございます。これについては函館港への耐震強化岸壁の新たな位置づけについてご賛同をいただいたところでございます。また、近年混雑が非常に激しいプレジャーボートの対策についてもご要望がございまして、その収容施設の展開についてのご理解もいただいたところでございます。

これまで函館港は南北海道における物流、あるいは流通における、あるいは産業経済の拠点としまして重要な役割を担ってまいりました。今後もそれらの機能を強化するとともに、にぎわいと親しみのあふれる、活力ある函館港を目指そうと考えているところでございまして、地域住民の暮らしやすさにもつながるような港まちづくりを目指して、所要の整備を図っていきたいと考えております。

私ども北海道開発局といたしましても、地域経済や住民の暮らしを支える函館港の整備、機能強化を早期に実現されるよう積極的に支援していこうという考えでございます。

以上、簡単でございますけれども、地方港湾審議会の報告にかえさせていただきます。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。ただいまご説明いただきました函館港の港湾計画に関連しまして、ご質問、ご意見がございましたら、ご発言をお願いしたいと思います。

**【委員】** 函館は大変夜間景観もすばらしく、函館山があり、今ご説明もありましたように、クルーズ船が多く寄港するというお話を伺っております。

私も大変大好きな港でございますが、以前訪れた際、現在のターミナルはどちらかというと、物流空間といいましょうか、産業空間の間を通過してターミナルに到着するというようなことから、このような町部に近いターミナルになるということは、ターミナル機能、また交流機能という点で望ましいかと思っております。

それともう一つ、今後計画されております、弁天地区というところでございましょうか、海洋研究機構、大学とか学術研究機構が建設予定だというお話をいただきましたが、ここは研究機能とは言え、人が集まるような空間になってくるのではないかと思ったときに、背後地にあります工業用地とのアクセス性、そこを通り抜けてこの地区に入るのではないかと思ったときに、ちょっとその点が、どのような計画されているのかということの質問が1点です。

それから今の研究拠点のところにはドックがあったんですか。海から見せていただいたときに、大変老朽化していて、景観的に何とも寂しいものがございましたけれども、こういう新しい計画が出るということはすばらしいことだと思っています。函館が海岸として見やすい距離にあるということで、こういった計画の際の景観計画というのをやはり考えていただけたらと思っている次第です。これは希望でございます。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。特にお答えはございますでしょうか。

**【北海道開発局】** ありがとうございます。簡単にお答えさせていただきます。1点目の今回の国際水産海洋都市、弁天地区といいます、このアクセスはドックがまだ営業しておりまして、若干狭いのではないかというご質問だと思います。

確かに海と工業地帯の間を通るということで、ここについては、市民の方々やここに通ってくる従業員の方々にも配慮したような工夫をしていきたいと思っております。

加えて海からのアクセス、函館港は先生からおっしゃっていただいたように、非常に景観のよい港ですので、海上交通アクセスというのは今回港湾の長期構想の中で少し考えていこうと。陸からのアクセスに加えて、海からアクセスするというのも検討していこうと。そんなことで函館のいい景観を体験しながらアクセスするという方法もあるんじゃないかという話が出ております。

2点目の景観計画でございますが、これもこの港湾計画を検討するときに地元でいろいろな議論がございまして、古くから伝統の財産をどうしていくか。今回、改訂するに当たって、函館山のほうは旅客船ですとか、いわゆる研究船、調査船という物流を扱わない船舶を中心に扱う。フェリーとか木材、石炭を扱うようなところは、図面で言うと右側のほうにだんだん集約するという形で、少し区分けできるようになり、景観のことも町と一体となって考えられるような港湾を目指していけるような感じになってきたと、そういうステージかなと考えております。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。

【委員】 直接の質問かどうか私もわからないのですけれども、マリーナというものとプレジャーボートというものが係留しますね。そのための公共投資をされたとき、陸上の車ならば、まず自分のところのマイカーは車庫証明があって、自分でパーキングの処理をする。それから、ある場所に行けば有料駐車場でお金を払います。船は、特にプレジャーボートは、つくられたマリーナに対して使用料はどういうふうに払われるんだろうと思うんですが、それ自体は公共投資の分といいますか、公的な費用に対してどの程度の利用料が徴収されるんでしょうか。

【港湾計画審査官】 マリーナでございますけれども、基本的な便利施設の部分、簡易な栈橋だとか、そういうのはできるだけ改修しようという考え方に立っております。ただ、マリーナと言われるものは立派なイメージがあり、防波堤をつくるか、これを料金にのせると高いといってほとんど入っていただけないというようなことでございます。このため、プレジャーボートスポットと呼んでいるのですが、港の中で静穏な水域で少し手を加えることによって使っていただくということで、非常に低廉なものを提供していこうということを行っております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 函館市の方も来られたので、今回希望として、私自身が年がいったのかどうかわからないんですが、そういう親水プロムナードとかを歩いていて疲れるんですね。若い人と一緒だとほんとうに疲れる。これは僕の、したがってここだけじゃなくて、新宿を歩いていても疲れる。

それについて、それこそ親水で海を見たいなと思っても、疲れたときに座るところが欲しいな。あるいはもういいや、また今度にしようとかタクシーに乗ろうと思っても、タクシー乗り場が離れているやら、どこにあるやらわからない。

これから計画されるので、若者もさることながら、お年寄りが疲れないようなことも実際のベンチの配置だとか、そんなこともご検討いただければ、まことにありがたいと。お答えは結構でございます。お年寄りの意見を聞いてつくられるといいかなと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに。

【委員】 港湾計画について十分な知識がないので、ばかなことを申しますのかもしれないんですが、これは平成30年を目途にと聞いたように思うんですけれども、一番の大きい問題は、函館の場合は観光とかがものすごく重要な部分があって、どちらかというと、

都市計画サイドの問題とか、それからここには遊休している用地とかいっぱいあって、内側の都市計画の部分と港湾のエリアの用途転換の話と重なっていると思うんですね。

今は港湾のほうだけの話を伺ったということと、それからこの財政事情のときに、函館市といえども北海道は特に厳しいと思うんですけども、これだけの規模のことを平成30年の間にやろうとすると、計画はおおむねこういう報告でいきますよということを示しておくことはいいと思うんですけども、どちらかという重点的にどれからやるとか、最も優先順位の高い事業というのはどれになるのかとか。でないと、これは全部がこの間にいけそうだと、予感として僕には全然……。

計画として書いておくことがとても重要な部分というのはあるんだろうと私も類推できますけれども、優先順位というのか、函館市として港湾も一部であって、それから都市計画もとても重要だし、港湾地域に隣接する遊休地も有効活用しなければいけないと考えるときに、この絵はどういうふうに読むんだろうかというのが瞬間的に感じたことなんですね。

そういう意味では、港湾のほうからすると航路をどういうふうに上手に設定するとか、そういうことも何となくわかっていて、こういうふうに関割分担を分けていて、危険なゾーンは右側のほうにおいて、どちらかという観光に近いところを集約されるというロジックを受けとめればよろしいのでしょうか。

この計画を港湾計画としてはここで議論するときに、どこの部分のことについて理解すれば、うまく理解したことになるのかということ、どなたに質問したらいいのかよくわからないんですが、すみません。

**【港湾計画審査官】** ご質問の私なりの理解は、背後の都市サイドと港サイドを考えて、今回は港のサイドの計画ですが、例えば港に人が集まるゾーンはJRの駅からずっと旧港地区にというのが基本的な考え方です。それは港だけを考えたわけではなく、背後のJR近辺の朝市だとか観光スポットもあるということも含めてです。また耐震岸壁については、背後の住居の様子、それから港サイドと都市サイドの道路とどう結ぶのかという計画は一体的にやっています。基本的にはそういう大きな考え方が一番根幹の部分で、まずはそこをご理解いただいて、ご指摘あるところはいただいております。

それからさらに具現化したら、これぐらい程度の岸壁を用意すればいい。あるいは防災でも緑地はこのぐらいの程度があればいいというのが、施設計画であり、だんだんと専門的になってきて、最後はその中の優先順位、今度は事業化という次のステージになります

が、できるだけ前半の基本的な骨格の考え方とかそういうところに時間を割いて、先生のご意見もいただき、当然施設計画まで含めて、お気づきの点はいろいろ指摘していただければありがたいと考えております。

港湾計画のご審議も、情報の整理とか、今後整理していかないといけないと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【委員】 おそらく別の港湾のところでも同じように、こういうふうにある程度のゾーニング、港湾の中でも役割分担を変えるとすると、その周辺にある遊休地、函館の場合でも上から見るとあいているなという敷地が幾つも見えてきますね。それはその役割に近いものの用途でしか使えないのか、そのことはもう方向を意識した上でそういうゾーニングになったのかということが質問の一番大きいところなんです。例えば、このことで言うと、危険物取り扱いゾーンと物流生産ゾーンのすき間のあたりのところは大きな遊休地がありそうですね。そうすると、ここはどういう活用になっていて、それは適切にその活用だから、将来そういう工業的な用途のことを意識すればよろしいんですか。

【港湾計画審査官】 今、例えばのお話がありましたけれども、大きな土地が、写真でいけば左の真ん中あたりですか。たまたまですけれども、ここが前回の港湾計画を踏まえて、この10年で整備して、今、実はでき上がったばかりでして、これからここを使っていこうという部分でございます。

【北海道開発局】 今、先生からご指摘いただいたのは、ちょうど大きな埠頭の背後にある、遊休と表現されましたけれども、いわゆるあき地になっているところです。前面に白くエプロンがコンクリート舗装で、大水深のバースがなくて、やっと完成したところでございます。つい先日荷役機械が入りまして、道南圏、渡島・檜山支庁を抱える函館港と中国等との行き来が大分増えてきますので、コンテナを中心に扱っていこうというのが、まさに始まってまいります。

それから、石炭とか木材とかのバルクもこのところにストック用地として使っていこうという計画になってございまして、今その方向で実施に向かってございまして、これからはここに貨物が張りついてくるという状況でございます。

【委員】 港湾用地として使われる。

【北海道開発局】 そうでございます。

【委員】 全体で見通すと、最もここが港湾の中で役割の大きな場所になりますと考え

ていいですか。

【委員】 先ほど塩崎審査官が言われたように、今度の新しい港湾計画の策定内容の見直しから、物流、交流、環境、防災という形でこれを整備すると随分見やすくなると思うんですけども、例えば交流は主に観光と研究交流です。水産海洋に関する研究交流。観光なんかを推し進めていこうということになっております。それから物流というのは、先ほど遊休地と言われましたけれども、今、北海道の水産物の輸出というのは非常に伸びておりまして、これを中国、韓国のように伸ばしていこうというときに、函館は水産都市なものですから、こういうのをコンテナで運びたいということがあって、先ほど事務局のほうから言われましたけれども、物流、交流、環境、防災で整理すれば、多分わかりやすかったのかなと私は思います。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに函館港の計画に関連しまして、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

【委員】 遊休と言ってしまいましたが、瞬間そう思えなかった最大の理由は、コンテナ埠頭をつくろうと思ったら、背後地に普通の一般道路は考えられない。つまり、どこの町でもみんな困っているのは、コンテナが町の中を通り抜けるということですね。

だから、当然のこととして、こういうことを本格的にやろうと思ったら、背後地に、できたら完全に分離されて高速道路に入るような道路の整備が普通は考えられるのかとか、陸側のいろいろな計画と海側の使われ方が、港湾計画の中ではなかなか一体として説明されないの、そういうのがどういう構造になっているのかとか。

できたら、これから港湾計画というのは内側の話とそれをつなぐ陸上交通の話と港湾地域の説明の話がもう少し一体できていて、つまり函館港湾というのはこういう特徴を持っているんだということがもっとわかりやすくないかという感じです。さっき地図を広げたときに、後ろ側に道路用地とか計画があっても、この地図だと載らないのか、そこがちょっと。

【計画課長】 計画課長でございますけれども、貴重なご指摘をいただきまして、ありがとうございます。

従来から港湾計画を地元函館市さんでつくってこられて、地元でいろいろ協議する過程では、他の分野の事情、都市内の公園緑地みたいなこともありますし、今ご指摘の道路もございますし、あるいはJRさんがどう考えておられるかというようなこともございますし、いろいろな分野のいろいろな計画主体、事業主体との調整はやってきてございます。



ただ、ここまできた段階で、ご指摘ありましたように、港湾計画がカバーする範囲のこ  
としか計画として出てこないものですから、なかなかご理解が賜れないところもございま  
す。

今後、今ご指摘のあったような、外貿のコンテナを扱うというようなときに、都市側、  
内陸とのアクセスがどうなっているかということをお知らせしてご説明を申し上げますと、少  
しその辺はご理解を賜るに当たっての工夫をしていきたいと思っています。よろしくお願  
いいたします。

【分科会長】      ありがとうございます。ほかにご意見。

【委員】      今、黒川先生、先ほどの委員がおっしゃったように、非常に重要なポイント  
なので、時間のないことを承知の上で僕はこういう港湾計画をこういう場で審議して決め  
るという目的は3つあると自分では理解しているんです。

順番は別なんですけど、1つはこういうことをまとめるに当たって、いろいろな方といろ  
いろ調整すること。プロセスは非常に大事だというのが私なりの整理です。ここまでま  
とまったということにはプロセスがあったはずなので、そこに意味を1つ見つけておりま  
す。

2つ目は、管理者として目標年次までにできないのではないかとのお話がありました  
けれども、我々としてはこういう方向でやるので、皆さん、ご協力してください。あるい  
はこれからも意見をおっしゃってくださいというアナウンスメントが2つ目の効果がある  
と思うんですね。

それから、3つ目は実際ものを工事していくときに、積み木をほいっと横に動かすよう  
なわけにはいきませんから、他との整合性をとってやっていくということで、実際施工す  
る際の基準。私はこのように3つ見えています。

ただ説明がやや個々の説明になるんですね。プロムナードを設けますとか、何とかをや  
ります。これもまとめた人が、以上3つのことをやって卒業した後だから、つい説明する  
ようになると思うんですね。僕自身はそういうように理解してみたいと思いますので、もしそ  
うならば、これから今計画課長が言われたように、ご説明をそういう形でやられると意見  
も出てくるかな、あるいはコメントもあるかなと思いますので、時間のないことを承知の  
上でお話しさせていただきました。非常に重要なポイントだと思います。

【分科会長】      ありがとうございました。あと今後のご説明の方法等につきまして、ま  
たご検討のほうもよろしくお願ひしたいと思います。あと、函館港の港湾計画に関連しま

して、ご質問、ご意見はございませんでしょうか。

特にないようですので、答申案についてお諮りいたしたいと思います。

「答申。函館港。国土交通大臣に提出された函館港の港湾計画については適当である」。

この答申でご意見ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、函館港の港湾計画は提出されたとお認めるといことでございますので、北海道開発局、函館市の皆さん、どうもありがとうございました。ご苦労さまでございました。

次の案件は、石巻港でございます。

引き続きまして、石巻港の港湾計画について審議に入りたいと思います。事務局から資料のご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、石巻港の関係者にご列席いただいておりますので、ご紹介させていただきます。東北地方整備局から野竹副局長でございます。赤司港湾空港部長、麻山港湾計画課長、小平田塩釜港湾空港整備事務所長、また、港湾管理者である宮城県から東山土木部次長、村上港湾課長にお越しいただいております。

それでは、お手元の資料6-3をごらんください。石巻港でございますが、新産業都市の仙台湾地区で指定され、掘込港湾を整備した工業港でございます。紙パルプ、木材製品、それから飼肥料関係の産業が活動しております。この写真の中ほどに掘り込みの港の部分がございしますが、ほとんど土地が使われておりまして、係留施設に関しましても最大10メートルということで、この沖合のほうに新たに港を展開しております。この海側に出て、埋立地の部分でございますけれども、右側のほうに13メートル岸壁、1バースが完成し、1バースが整備中ということでございます。

この写真を見ていただいたらわかりますように、この防波堤等で囲っているわけでございますけれども、現在完成した1バースは静穏度が悪くて、まだ使い勝手が悪い状況であります。プロジェクターを見ていただきたいのですが、これは現在の計画でございまして、横から左斜め下に、防波堤が全体を大きく囲むという計画になっております。現在はその一部ができていただけでございまして、なかなか静穏度も確保しにくいものと思われま

それから、前回は10数年前の計画ということでかなり大きな計画をつくってございました。次の3ページですが、先ほど写真で見ていただいた、中ほどに黒い線で岸壁260メートルと書いてあるのが完成しているものが1つ、工事中が1つということでございます。

今回の計画は土地を埋めて岸壁にするというところは、この規模で計画を縮小変更したいということです。

具体的には今まで14メートル岸壁2バース、13メートルの岸壁が3バース、それから10メートル、12メートルと全体大きな計画になっていたのですが、既定計画の14メートル1バースと12メートル1バースと今回計画の1バースということで、現在は計画の途中段階でございますけれども、そういう形で位置づけたい。それから先ほどの防波堤が陸地に平行にずっと延びる形になっておりましたけれども、全体が延びないとなかなか静穏度が確保されないということで、今回この図でいきますと赤い線で700メートルと書いてるところでございますけれども、ここで締め切って静穏度を確保していくという計画です。

既定計画は背後の用地が大きくまだまだ展開していくというものでございましたけれども、当面この水域の静穏度を確保するけれども、その中で当面の間対応していけるのではないかとということで、計画の考え方を変更しております。

次の4ページでございますけれども、今回新たに位置づけます12メートルのところを耐震強化岸壁ということで対応したい。当初の計画ではもう少し沖合の大きな岸壁を耐震強化岸壁に位置づけておりましたけれども、この港はまだ耐震強化岸壁が整備されていないということから、より早く整備できるように現在の町に近い部分のところで耐震強化岸壁を位置づけるものでございます。

それから次のページは、先ほど申し上げました防波堤の考え方を変えるというものでございます。

6ページは既定計画どおりで、掘込港湾でございますので、湾口部分が将来的には道路で結ぶ必要があるということで既定計画を残しております。

7ページでございますけれども、にぎわいのあるまちづくりでございます。工業港として発展してきたところでございますけれども、一部緑地だとか、あるいは小型船だまりを位置づけます。ここももともと貯木場で使っているところですが、貯木場の機能は縮小することから、一部縮小した機能を小型船だまりに使っていくということでございます。

それから左下のほうに港湾感謝祭と書いております。毎年港湾関係者にとっては大変ありがたい港湾感謝祭という市民を入れてのイベントが行われているということで、市民にもより楽しんでいただける港の空間も緑地等で整備していきたいということでございます。

8ページは先ほど言いました現在の放置艇の状況と、収容するプレジャーボートスポットでございます。

説明は以上でございます。地方港湾審議会での審議の概要につきまして、東北地方整備局の野竹副局長から報告をよろしく申し上げます。

**【東北地方整備局】** それでは、早速でございますけれども、ご説明させていただきます。

1月31日に開催されました宮城県の地方港湾審議会におきましては、大規模地震対策などに備えた防災機能の強化、それから魅力ある港湾空間の形成を中心にご意見をいただいております。

まず大規模地震等に備えた防災機能の強化につきましては、宮城県沖地震の発生が高い確率で予測されていくという背景がございます。このような背景もあり、大規模災害時にも緊急物資の輸送が可能となる耐震強化岸壁の早期整備について強い期待が寄せられました。また、魅力ある港湾空間の形成につきましては、物流機能だけでなく、市民に親しまれる機能も必要との市民の声を背景に、既存の水面貯木場を活用した小型船だまりが計画されていることに対して、既存の物流機能との調整を図りながら進めていくことについての要望がございました。このほか防波堤の整備に当たっては、事業実施段階で漁業関係者との調整を図りながら進めていただきたいとの要望もございました。

石巻港の背後には製紙関連企業、木材関連企業、食品、飼肥料関連企業などの地域経済を支える産業が数多く立地しております。こういった産業をいかに活性化していくかが地域経済の活性化のかぎであり、そのためにも港湾整備による物流コストを低減することが重要であると考えております。従いまして、東北地方整備局といたしましても、物流機能の拡充効果を早期に発現するという視点に立って港湾整備に取り組むとともに、市民が親しみやすい港湾空間の形成を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。ただいまご説明のありました石巻港の港湾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。

**【委員】** ここだけのことではないと思いますが、例えば緑地とか交流空間という話がよく出ていますね。そのときに地図を見ると点在していたりとか、産業地の中にあったりとか、年に1回何かをやったときには人が来るかもしれませんが、実際には日常的に使うような状況にあまりなっていないんじゃないかと思われる節があります。

地図の上ではそういうものも考えてつくったよということにはなるんですが、やはり実際使われるようになるには、例えば小型船だまりと緑地がセットになっていることが必要だと思います。先ほどの黒川先生の話のように、市民の日常生活の実態というか、アクティビティーというか、そういうものとどうも港湾の中における緑地、交流地域というのがギャップがあるのではないかという気がするんですね。

それはこの場合だったら、後背地を見なくてもほとんどが港湾の中にあるので、かなりはっきり見えてしまうというところがあります。災害時に使う緑地という意味では非常に有効なのかもしれないですけども、交流のための地域とするならば、ゾーニングの問題は重要です。地図を見る限りでは、実態として市民の憩いの場になるんだろうかと心配なところもあるのではないかなと、これを見せていただいて感じました。

【分科会長】 今のご意見に対して、何かご説明はございますか。

【東北地方整備局】 お答えします。ご指摘のとおり、石巻港は工業港でございまして、非常に生産機能に特化した港でございます。しかしながら、石巻自体、港としては非常に歴史のあるところでございまして、市民の港に対する関心というのは非常に高くございます。

先ほど説明の中にもございましたように、港湾感謝祭というのは最近始まったイベントなんですけれども、十分なスペースがなくともそういうイベントが行われているということで、そういった要請にこたえる意味で、今回こういった緑地の計画を位置づけたわけでございます。

先生、ご指摘のことを私どもも現在留意しておりまして、実際整備するときには緑地の機能が十分発揮されるように背後の石巻市であるとか、あるいは宮城県等と調整していきながら、整備を進めていきたいと考えています。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに石巻計画について、ご意見、ご質問はございますでしょうか。

【委員】 質問ですけれども、今、工事中のものを含めて4埠頭になるんでしょうか。新たにおつくりになるわけですけれども、これは全部、用途は飼料用ということですか。水深もかなり深いですし、荷動きに比べると随分いっぱいあるという気がするんですけども。今回の計画は耐震強化岸壁というご説明を受けていますけれども、これは需要にこたえるために増やすのか、あるいは強化岸壁をつくりたいということなのか。

もう一つの質問は240メートルの長さで、12メートルの水深というのは深さと長さ

がちよっとどうなのかという気もするんですけども、その辺の用途と今回の計画について、もう少しご説明をいただきたいと思うんですけども。

【東北地方整備局】 お答えします。今回計画しました大型岸壁につきましては、飼料だけではなくて、背後の製紙工場が新たに工場を拡張するといったことから、その原料となるチップ、あるいは燃料の石炭も飼料以外に想定されております。

耐震強化岸壁につきましては、そういった需要を賄うために計画される大型岸壁について、そのうちの1バースを耐震強化岸壁に位置づけているものでございまして、あくまでも貨物の需要があつての耐震強化岸壁ということでございます。

【港湾計画審査官】 私の説明が悪かったのか、事実の確認だけですが、3ページをお開きいただきますと、黒の線になっている岸壁、-13、260メートルが2つ、1つが工事中。それから、-10の170メートルが工事中、これが工事中であります。ですから、3つがもう事業に着手しています。

14メートル、既定計画と書いているところですけども、これは現在の計画にあつて、今回もさらに10年を考えると、そのまま残しましょうと。それから、今回計画というところは今回新たに位置づけたところです。実際は先ほどお見せしたもつとたくさんの計画があつたんですが、今度需要だとかいろいろなものを見直して、4バースは計画から落としたという整理になっております。

【委員】 需要にあわせてということですね。

【東北地方整備局】 ちょっとつけ加えますと、背後の企業は紙パルプ、あるいは木材、木製品、飼肥料、あるいは金属関連などが立地しているわけなんですけれども、最近の中国経済の伸びなどの効果もございまして、石巻港の背後に立地する企業の生産活動も非常に活発になってきております。紙の生産なども非常に増えておりますし、飼肥料についても、この石巻港に集約していくという商社の方針もございまして、そういったものを反映して需要を見込んでおります。

【港湾計画審査官】 また、-12メートルで240メートルについてですが、普通の貨物船の標準船型ということで、3万トンクラスで設計しております。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに。

【委員】 石巻港を見たことがないので、大変失礼な質問になってしまうかと思うんですが、説明の8ページ、放置艇の適正な収容というところで、河川沿いと、それからこの港は掘込港湾だというお話だったのですが、大曲地区に流れてきて、この事業用地は埋

め立てされたところですか。

【東北地方整備局】 掘り込んだところです。

【委員】 今、放置艇が大曲地区にあるというお話がありまして、またプレジャーボートの建設予定地が工場内に、先ほど緑地の近くにあるというお話でしたが、こちらの大曲地区は2ページの図を見ますと船だまり関連ゾーンになっているんですが、このたびの計画ではこちらは具体的な図にはならないのでしょうか。

【東北地方整備局】 大曲地区の船だまりはむしろ漁港的機能でございまして、今回新たに計画した小型船だまりはプレジャーボートを対象にしております。

【委員】 それでは、この両方の河川沿いにある放置艇を、プレジャーボートをこちらに持ってくるということになりますか。

【東北地方整備局】 基本的には港湾区域で放置されているものを収容することを考えております。

【委員】 わかりました。

【宮城県】 港湾管理者の宮城県ですけれども、若干補足させていただきますと、現在石巻港にもいわゆる放置艇問題というのが深刻な問題になっていまして、今回貯木場の半分を転用して放置艇を収容するという対象のかなりの部分は内航地区の河川サイド、そのあたりにあるものが主とした対象になっています。

ただ、大曲地区はかなり漁港的機能が大きいわけですので、ここにも若干の放置艇がございまして、その部分を含めまして、全体としての放置艇を貯木場を転用した部分に集約していこうという計画になっております。

【分科会長】 ほかに、ご質問、ご意見はございますでしょうか。特にございませんか。

それでは、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。石巻港。国土交通大臣に提出された石巻港の港湾計画については適当である」。  
このような答申でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 どうもありがとうございます。それでは、東北地方整備局、宮城県の皆さん、どうもご苦労さまでございました。

それでは、東予港の港湾計画を議題といたしたいと思います。事務局からご説明をお願いしたいと思います。

【港湾計画審査官】 東予港の関係者をご紹介します。四国地方整備局から中村次長でございます。芦田港湾空港部長。中川港湾計画課長。中村松山港湾空港整備事務所長。また、港湾管理者である愛媛県から大澤港湾海岸課長にお越しいただいております。

それでは、お手元の資料6-4でご説明させていただきます。瀬戸内海、愛媛県の東予港でございます。ここも新産業都市ということで、工業港として発展したところでございます。

2ページを開いていただきますと、約1万4,000ヘクタールの港湾区域を持つ大変大きな港湾でございます。そういうことで、地区ごとにいろいろな課題を抱えておりまして、改訂のポイントを右上に書いておりますけれども、①物流機能の再編強化ということで、(1)内貿ユニットと書いておりますけれども、フェリー機能の集約強化、それから(2)バルク貨物等の集約ということが大きな点になっております。それから、②大規模地震対策、③ふれあいの場の確保という3点でございます。

まず、赤の点々をつけている①の物流のところでございます。次のページをお開きいただきますと、壬生川地区というところがございますが、ここは現在フェリーが港の奥の非常に古い岸壁を使っております。船舶の大型化でリプレースしていきたい。船の大型化を図っていきたいということで、右のほうの新たな岸壁を整備、計画するものでございます。あわせて、内貿コンテナだとか一般の貨物の岸壁も計画するというものでございます。

次の4ページでございますけれども、これは先ほどの表紙のところにございました今治造船及びその背後の工業用地に鉄鋼関係の工業団地が立地しております。その造船のところの拡張に伴う公共バースとしても7.5メートルの岸壁、それから右側にセメントのシフト、碎石、輸入砂・鉦滓のシフトと、既存の岸壁で取り扱っているものの大型化が迫られておりまして、それをこの地区の12メートルの大型岸壁等に将来的には集約していこうというものでございます。

次のページでございますが、西条地区では既定計画で埠頭の部分を新たに埋め立てて、岸壁及び背後利用地をつくっていこうという計画でございましたが、手前の工業用地がまだ未利用地という形で残っているということでございますので、新たな埋め立てをせずにそこに岸壁を計画することによって、土地の有効利用を図っていこうというものでございます。

それから6ページでございますけれども、大規模地震対策ということで、新規のフェリ



一岸壁を耐震強化岸壁ということで位置づけたいということでございます。

7ページでございますが、工業港でございますから、旧港の西条地区の港の奥地及び河川の部分を緑地及び緑道として計画する点。それから、河原津地区というところで陸のほうで運動公園が計画されておりますけれども、そこに航路のしゅんせつ土砂を有効活用して、前面に海浜を整備しようというものでございます。

以上でございます。

なお、東予港につきましても、地方港湾審議会での審議内容につきまして、地方整備局のほうからご報告をよろしくお願いいたします。

【四国地方整備局】 それでは、地方港湾審議会の概要につきまして、ご報告させていただきます。

去る1月25日に開催されました第15回愛媛県地方港湾審議会におきまして、主にフェリー機能の強化と自然環境に配慮した市民に親しまれる港づくりを中心に審議されました。

1点目のフェリー機能の強化につきましては、フェリーの大型化に対応した大水深バースの整備により、フェリー航路を堅持できること。また、岸壁の耐震化を図ることで大規模な震災時にも緊急物資の輸送が可能であることに対する期待が示されました。

また2点目の、自然環境に配慮した市民に親しまれる港づくりにつきましては、今回の計画改訂の考え方として、埋め立てを極力少なくするという方針や、港湾の利用者だけではなく、一般の市民も利用できる緑地の整備を行うということなどについてもご賛同いただきました。一方、今後の港湾の計画や整備に当たりましては、景観や文化というものにもより積極的に関心を持ってもらいたいとのご要望もございました。

これまでの東予港は、新西条市が昨年11月に新しくでき、新西条市の工業、機械業、鉄鋼業等の物流基地として、またこれらにより地域経済を支えるとともに、愛媛県全体を背後圏とする阪神向けフェリー貨物の中継基地として、愛媛県全域の経済活動を支えてまいりました。今後もそれらの機能を強化するとともに、自然環境を保全しながら、地域住民の暮らしやすさにもつながるような港づくりに向けて整備が図られるものと考えております。

四国地方整備局といたしましても、フェリー機能の強化、外貿一般貨物の輸入に対応した物流機能の強化等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、ただいまご説明がございました東予港の港湾計画につきまして、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。

【委員】 フェリーもバルク貨物も再編整備みたいな形になっているんですけども、跡地の利用みたいなものは大分検討されたんですか。フェリーが移って、セメントと鉄鉱石が移って。

【四国地方整備局】 まず、フェリーの跡地は廃止岸壁にすることになっています。今回の計画でも一応廃止岸壁の扱いになっております。

それから、再編したセメント等を置いている西条の旧港があるんですけども、その跡地は緑地にして、その前はプレジャーボート等を泊地するという計画になっております。

【委員】 3ページと4ページそれぞれ、既存のフェリー施設から移転する、4ページは砂利、輸入砂、鉱滓のシフト、セメントのシフトと全部シフトになっているんですけども、その新しいところはわかるんですけども、シフトした跡地の利用。一部は先ほどセメントのシフトのところは、7ページで緑道だとか緑地になるというのが見えています。

【四国地方整備局】 今のフェリー用地の背後はフェリーの専用岸壁になっていますので、そこは廃止して、フェリー会社の方が別途資材置き場等にお使いになるという予定になってございます。それは3ページの絵で、移転元のところです。そこはそういう予定になってございます。

【港湾計画審査官】 それから、4ページでいくと、いろいろなものがシフトしているんですけども、2種類ございまして、セメントのシフトを先ほど説明いたしましたように、岸壁を廃止して護岸にして、その背後は緑地として整備します。それから右の輸入砂、鉱滓のシフトと書いていますが、ここはいろいろな貨物を扱ってまして、そのうちかなり大型化してきたものをこちらに移すということで、まだ岸壁としての機能は7.5メートルの岸壁で使っていくと。当面は使用頻度が落ちるかもしれませんが、需要はある。それから砕石につきましても陸上からの転換ですから、海運に変えたいということでございます。

【分科会長】 よろしゅうございますか。ほかにご質問、ご意見はございますでしょうか。

特にこれ以上のご意見、ご質問がございませんようですので、東予港の港湾計画について

て、答申案を申し上げます。

「答申。東予港。国土交通大臣に提出された東予港の港湾計画については適当である」。このような答申とさせていただきたいと思いますが、ご意見はございますか。

(「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、四国整備局の方、あるいは愛媛県の方、どうもご苦労さまでございました。

それでは、伊万里港の港湾計画を議題といたしたいと思います。事務局からご説明をよろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、伊万里港の関係者が出席しておりますので、ご紹介させていただきます。九州地方整備局から岩瀧副局長でございます。神谷港湾計画課長。鈴木唐津港事務所長。それから港湾管理者である佐賀県から吉岡港湾課長にお越しいただいております。

それでは、お手元の資料6-5、伊万里港でございます。この航空写真が若干見にくくて恐縮でございますけれども、一望してわかるように、昔から天然の良港ということで、古くは大陸貿易、それから石炭の全盛期にはその積み出し港という古い港でございます。近年は木材の加工だとか水産の基地ということで発展してきております。

2ページでございます。1. 物流機能の充実強化、2. 臨港交通体系、臨港道路等の整備。3. 親しめる港湾空間の形成。4. 港湾環境の形成というのが課題になっております。

3ページ目でございますけれども、既存の七ツ島地区でございますが、ここに造船所がございまして、またその背後に工業団地がございます。それからこの地区のコンテナは9メートルの岸壁、工事中になっておりますけれども、これはもう完成して使っております。多目的にコンテナも含めて扱うということで、埠頭用地が足りないということで、ここは埠頭用地の拡張が計画変更内容でございます。

それから次の4ページでございますが、港の久原南地区、右下のほうに伊万里工業団地と書いております。ここが木材の水産加工基地と、若干資料が古くて、あいた土地が多うございますが、ここ四、五年、木材の企業の立地、あるいは増産というのが進みまして、新たに10メートルの岸壁を1バース追加したい。また、左のほうに赤で12メートルの岸壁をかいておりますけれども、ここは石炭等を扱っているところでございますが、既存の古い10メートル岸壁を有効活用して、大型化に対応していきたいという計画でございます。

次の5ページでございますが、先ほどの七ツ島地区は取り扱い貨物量が増え、道路が背後の国道204号線1本しかないもので、その交差点が大変渋滞するということから、新たに臨港道路を計画するものでございます。

6ページでございますけれども、中ほどに伊万里湾大橋という橋梁が平成15年に供用されています。天然の良港ということで非常に内湾が奥深くございまして、対岸との交通はぐるっと回らないといけないということで、この伊万里湾大橋が計画され、できたわけでございます。そういう意味で、市民のシンボリックなものになっている。また車をその近くにとめて、高台から港全体が見渡せるということで、たもとに緑地を計画いたしまして、そういう要望にもこたえていきたいと考えております。

7ページでございますけれども、港の奥の部分にカブトガニが生息しておりまして、この水域は自然と共生する港湾環境の形成ということで、環境を保全するゾーンということで位置づけていきたいというものでございます。

以上でございます、地方港湾審議会での審議の様様を九州地方整備局の岩瀧副局長のほうからよろしくお願いいたします。

**【九州地方整備局】** それでは、2月2日に開催されました伊万里港地方港湾審議会でございますが、物流機能の充実強化、親水空間の確保、自然と共生する港湾環境の形成を中心に審議されました。

1点目の物流機能につきましては、入港船舶の大型化、背後企業との連携強化に対応した岸壁の整備及び着実に増加している外貨コンテナ需要に対応した埠頭用地の拡張による佐賀県の海上物流を支える機能の確保に対する期待が示されました。

次に、2点目の親水空間の確保でございますが、市民のニーズにこたえ、伊万里港のシンボルであります伊万里湾大橋のたもとに港を一望でき、親水機能を有する緑地を整備することにより、人が集い、憩える空間の確保に対する期待が示されました。

3点目の自然と共生する港湾環境の形成でございますが、自然環境を保全するゾーンを位置づけ、地域でカブトガニや鶴の生息環境の保全に取り組み、観光や環境教育の場として活用することに対する期待が示されました。

これまで伊万里港は木材を中心とした物流基地として地域経済を支えてまいりましたが、今後も引き続き木材産業などを支えるとともに、地域住民の暮らしにもつながるような港まちづくりに向け、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、ただいまご説明いただきました伊万里港の港湾計画につきまして、ご意見、ご質問がございましたら、ご発言をお願いしたいと思います。

【委員】 浦ノ崎という地区が廃棄物処理用地になっています。今工事中ということで、今後の土地利用等は計画されているのでしょうか。

【九州地方整備局】 浦ノ崎につきましてお答えいたします。現在、浦ノ崎地区につきましては、しゅんせつ土を埋める地区ということで考えてございます。整備スケジュールからいたしまして、港湾計画の目標年次におきましては、まだ当面しゅんせつ土を土捨てするということもございまして、現在のところ港湾計画に土地利用というのは定めていないような状況でございます。

【委員】 伊万里港は美しい港と拝察いたします。そうしたときに、浦ノ崎地区の直線型の埋め立てということに対して、機能的にコストの面から直線岸壁の形状であることのほうが効率がいいのかと思うんですが、伊万里港ならではの景観に配慮した埋め立てというのは行われぬものかと思いました。感想です。

【九州地方整備局】 伊万里地域は玄海国定公園に指定されておきまして、これは風光明媚な地区というところが売り物になっております。

きょう審査官からご説明ありました資料の表紙に航空写真がありますが、これで見ただければわかりますように、既に浦ノ崎もこういう地形で護岸をつくってしゅんせつ土砂を入れております。土地ができ上がった暁には景観を損なうことのないよう、いろいろ注意してまいりたいと思います。ありがとうございます。

【委員】 自然と共生する港湾環境の形成のところではカブトガニとかやっぺいらっしやるということですが、どういうことをされるのでしょうか。環境の形成を図ることなので、実際は何をされる場所というか、具体的にどういうことをされるか、ちょっと教えていただきたいのですが。

【九州地方整備局】 これまでも伊万里市のカブトガニを守る会というのが地元につくられておきまして、地元ボランティアの方によります産卵の観察会とか干潟の清掃活動等が行われてきているわけですが、今後はカブトガニをより保全するために砂をまいてほしいとか、そういった要請は過去にもあったんですけども、そういったことに対しては我々

も対応していきたいと考えております。できるだけあまり手を入れない方向で保全できるようなことを考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。伊万里港の港湾計画につきまして、ご意見、ご質問は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すので、答申案につき、お諮りいたしたいと思えます。

「答申。伊万里港。国土交通大臣に提出された伊万里港の港湾計画については適当である」。

このような審議結果にいたしたいと思えますが、よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 どうもありがとうございます。九州地方整備局、佐賀県の港湾管理者の方、どうもご苦労さまでございました。

それでは、横須賀港について、審議したいと思えます。事務局からご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、横須賀港の関係者をご紹介します。関東地方整備局から山田副局長でございます。西尾港湾計画課長。和田京浜港湾事務所長。また、港湾管理者である横須賀市から成田港湾企画課長にお越しいただいております。

それでは、お手元の資料6-1に基づきましてご説明させていただきます。横須賀港でございますけれども、古くは軍港から展開してきましたけれども、戦後平和産業港湾都市ということで、東京湾の入り口にある主要港として発展してきました。

まず1点目が、この写真でもわかりますように、横須賀市の町と港は一体的な位置関係にございます。背後に主要の国道16号、あるいは京浜急行というのが海岸べりを走っております。また、2点目が東京湾口部に位置するということで、良好な自然環境に恵まれておりまして、首都圏の海洋レクリエーションの拠点となっているという点でございます。

また、湾口部に位置するということから、東京湾岸の港湾の中で唯一浦賀水道航路という錯綜した航路を通らずに港に入れるということで、海上輸送の高速化が進む中で首都圏の海のゲートウェイとして、昨年16年4月にはフェリーで大分港と結ぶ高速フェリーが就航しております。

お手元の次の2ページに横須賀港の久里浜地区の写真が出ておりますけれども、これが前回計画して、今回完成し、フェリーが使用している久里浜地区でございます。手前に見

えておりますのが24時間で大分とこの地区を結ぶ高速フェリーでございまして、中ほど右に小さく船が見えておりますけれども、これが東京湾フェリーで、久里浜一金谷を結んでいるものでございます。

3ページをお開きいただきますと、今回の横須賀港の改訂でございますが、中ほどの計画の主要施策ということで、1.環境施策の充実と推進、2.暮らしの豊かさと安心の向上、3.物流機能の再編と強化という3点を挙げております。

次の4ページですが、右の図面の中ほど、②の観音崎でございまして、この観音崎かいわい、東京湾でも残された数少ない自然の景勝地でございます。左に猿島から写真が載っておりますけれども、この辺を自然と共生するゾーンということでネットワークとして残していこうという、あるいは小舟で回れるようなことも考えていこうということでございます。

横須賀港の現計画も平成5年、もう10数年前に立てたということで、当時は土地需要も非常にあり、東京湾でも足りないということで、大きな埋め立て計画がございましたが、プロジェクターに映しておりますけれども、人口島を見直して、一部は現実的などころからステップで対応していこうという計画に変えております。

次の5ページは、表紙で見ていただいた平成地区という部分でございますが、都市と一体となった港の部分でございます。この地区につきましては、真ん中左のゾーンに書いてございますように、交流・アメニティー空間ということで、この写真の右下に緑地があり、赤で囲っている商業施設、ここは総合スーパーだとかショッピングセンターの都市機能が立地しております。また、黄色の文教施設でございますけれども、県立保健福祉大学等が立地しております。ここの今回の計画は、現在青で囲っております岸壁のところ、主に砂砂利を約30万トン年間扱っておりますが都市的な施設に使っていきたいということで、砂砂利のバースを移転いたしまして、その後を商業施設だとか、あるいは宿泊施設等を立地する土地利用に変えていこうというものでございます。

なお、1年前に横須賀市が平成地区で再開発構想を打ち出した時点で、背後の住民の方から、具体的には茶色で住宅と囲んでいるマンション群がございましてけれども、海の展望が悪くなるという反対の意見も出されました。その後市と住民との話し合い、あるいは議会の委員会等の約1年間の議論を経て、構想案につきましては、眺望にも配慮する構想へ一部変更するというような対応を図っているところでございます。

なお、一部の住民はすべて緑地にしよう主張して、なお反対されている状況でござい

ますが、このような状況を受けて、去る3月14日には横須賀市長と住民の対話懇談会が行われまして、一部住民を除きまして今後の具体化に当たっても引き続き建設的に話し合っていくこととなったと報告を受けております。

それから、この5ページ目で赤で囲っているところでございますが、長浦地区という地区で、耐震強化岸壁の位置づけをしております。なお、既設の破線で囲んでいる久里浜地区、平成地区におきましては、既に耐震強化岸壁が整備済みということでございます。

それから、6ページでございますが、物流機能の強化と再編ということで、先ほどの長浦地区でございますが、砂砂利やその他の貨物を集約して、小型船の大型化対応します。また、一部防衛施設庁への施設の転換で、この地区から一部防衛施設庁に移る部分がございます。

一方、久里浜地区におきましては、防衛施設庁さんの施設を一部交換で転用いたしまして、この地区の建設資材等を扱う埠頭を整備していくというものでございます。

横須賀港につきましては、計画の概要は以上でございます。

続きまして、関東地方整備局から地方港湾審議会での審議の概要について説明をお願いいたします。

**【関東地方整備局】** それでは、横須賀港の地方港湾審議会の審議の概要について、ご報告したいと思います。

1月27日に開催されました横須賀市港湾審議会におきましては、主に港湾緑地の整備、それから防災機能の強化を中心に審議がなされております。

最初の1点目の港湾緑地の整備につきましては、大津地区の緑地の整備に関しまして、投資効果を十分に検討し、事業実施においては広く市民及び関係者の意見を取り入れた整備を行うことが確認されております。また、久里浜地区の緑地整備におきましても、利用、防災、自然環境の保全といった面に配慮した整備への期待が示されました。次に2点目の防災機能の強化につきましては、大規模地震発生時の海路の重要性を踏まえまして、緊急物資の受け入れ、あるいは避難地への搬出に供するため、耐震強化岸壁の適切な配置と十分な埠頭機能の確保への期待が示されております。また、昨年の大規模な津波被害に鑑みまして、津波対策については今後関係部局と十分な検討を図っていくこととされました。

これまで横須賀港は東京湾の湾口部に位置するといった地理的優位性を生かして、東京湾内の国内物流において重要な役割を果たしてまいりました。今後も首都圏における国内物流の一端を担うべく、既存航路の一層の利用促進を図り、内貿ユニットロード拠点の拡



大のための必要な検討を進めると同時に、東京湾において貴重な自然を有する港として、これら自然環境の保全、再生に努め、今後とも良好な港湾環境の形成に努めていくこととしております。

我が関東地方整備局といたしましても、従来の横須賀港の港湾機能のさらなる充実を図りつつ、数多くの自然環境といった横須賀港の持つ大きな魅力を保つために積極的に支援を行っ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、ただいまご説明いただきました横須賀港の港湾計画について、ご意見、ご質問を賜りたいと思います。よろしくお願ひします。

**【委員】** 横須賀港を海から見せていただくと、ほんとうに東京湾の中で自然景観が残るすばらしい景勝地だと思っております。そういった中でこのような自然保全を配慮しながらの計画を立てられたこと、まことに貴重なことだと思っております。

特に5ページの緑地の港内遊覧船への対応ということで、地元の市民の方たち、また市外からの来訪の方たちに、具体的にはどのような仕組みづくりというんでしょうか、受け入れ等を計画されていらっしゃるのか、お伺いさせていただければと思っております。

**【横須賀市】** 横須賀市でございます。現在猿島航路という自然の島に渡している業者さんがおられまして、そこに年間6万人ほど観光客が訪れてございます。さらにその船社さんは、軍港めぐりというのを臨時便で行ったりしておりまして、そういった船社さんが今度は横須賀港を横に遊覧するような航路について非常に興味を持っていただいております。そのほかにも横浜港等で活躍しているレストラン船の会社にもセールスしております。前向きな検討を今、進めていただいております。

以上であります。

**【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。特にございませんか。

それでは、横須賀港の港湾計画についての答申案をお諮り申し上げたいと思います。

「答申。横須賀港。国土交通大臣に提出された横須賀港の港湾計画については適当である」。

このような答申にさせていただいてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 どうもありがとうございます。関東地方整備局の方、横須賀市の方、どうもご苦労さまでございました。

それでは、大変時間がかかっていますが、あと2件でございます。以降は一部変更でございます。伏木富山港及び北九州港の2つの港湾計画を議題といたします。一括して事務局からご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、一部変更ということで、いずれの案件につきましても、防波堤を計画に基づいて建設しておりますけれども、計画の一部を変更するものでございます。

まず資料6-6、伏木富山港でございます。2ページですが、現在防波堤を建設中でございますが、やはり日本海の長周期のうねりが入ってくるということで、かなり建設が進んできた段階でも荷役障害があり、一部変更するというものでございます。

3ページの左側が現在の計画でございまして、北防波堤1,500メートルという長い防波堤、それから北沖防波堤と②の右側にございます300メートルの防波堤機能を果たしていこうということですが、長周期の波がどうしても岸壁のほうまで行ってしまうということで、今回さまざまな検討及び海事関係者とも調整いたしまして、右の図のように防波堤が航路の一部に食い込むような形になりますが、斜めに防波堤を出して遮へいするという形で対応を図りたいと思っております。

これによりまして、少しS字カーブを緩く描くような形で船が入ってこないといけないという問題は出ますが、海事関係者とも調整し、やはり荷役の静穏度との関係でいたし方ないということでございますので、このような変更をしたいという件でございまして。

それから資料6-7、北九州港の一部変更でございますが、北九州港の響灘地区でございます。この表紙の写真でございますけれども、今回対象は小型船だまり及び西第一防波堤という左上のところでございますが、ここが響灘地区ということで、左下のほうに岸壁15メートル、2バースと書いてありますが、ここが4月にひびきコンテナターミナルということでオープンする部分でございます。ここの計画、コンテナターミナルの左下のほうに脇之浦漁港という漁港がございまして、この響灘の計画をする際に大型の船舶と漁船とが主航路で錯綜するということから、調整いたしまして漁港の機能を港の先端のほうの小型船だまりに移転するというので計画したものでございます。

次のページに、現在の既定計画でございましてけれども、小型船だまりもほぼ完成が近い状況まででき上がってきましたが、ここの西側の左側ですが、波浪の進入が大きくて、ち

よっと荒れるとなかなか小型船がこちらから出づらいということがございまして、今回、防波堤を延長して、小型船の航行を可能にするというものでございます。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。ただいま、伏木富山港と北九州港合わせて2件の計画一部変更をご説明いただきました。これに関連しまして、ご意見とご質問がございましたら、お願いいたしたいと思います。特にご意見、ご質問はございませんか。

特にご質問、ご意見ないようでございますので、答申案につきましてお諮りを申し上げたいと思います。

「答申。伏木富山港。国土交通大臣に提出された伏木富山港の港湾計画については適当である」。

このような審議案原案でご承認いただけますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ありがとうございます。

もう1件のほうでございます。

「答申。北九州港。国土交通大臣に提出された北九州港の港湾計画については適当である」。

このような答申にさせていただいてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ありがとうございます。

それでは、本日の審議事項はこれで終了させていただきたいと思います。大変時間が超過して、長時間どうもありがとうございました。マイクは事務局のほうにお返しいたしますので、よろしくお願いたします。

**【管理課長】** 長時間のご審議、どうもありがとうございます。

それでは、閉会に当たりまして、鬼頭港湾局長から皆様方に一言ごあいさつを申し上げます。

**【港湾局長】** 大変お疲れのところ、恐縮でございますが、閉会に当たりまして一言御礼のごあいさつを申し上げたいと思います。

黒田分科会長はじめ、委員の諸先生方には年度末の大変お忙しい中、本日ご出席を賜りましたこと、また大変盛りだくさんの議題に対する長時間のご審議、さらに貴重なご意見を賜りましたことにつきまして、厚く御礼申し上げたいと思います。

本日地震に強い港湾のあり方について、ご答申をいただきました。ご案内のように昨年の新潟県中越地震、あるいは一昨日の福岡県西方沖地震をはじめとしまして、さらに各地で切迫度が高まっている大規模地震の発生が言われてございます。国土交通省全体としても防災、減災対策を強力に推進していこうという機運の中で、港湾においてもハード、ソフト一体となった防災機能強化のあり方について、ご提示をいただいたわけであります。

本答申を受けまして、港湾における地震、津波対策を港湾行政の最重要課題として強力にかつ、先ほどもご意見をいただきました港ごとの特性を踏まえて、きめ細かく推進していきたいと考えているところでございます。

さらに、安全・維持管理部会の設置についてもご承認をいただきました。設置の趣旨につきましては、先ほどもご説明申し上げたとおりであります。設計の自由度の増加に伴う安全性に対する評価をどうしていくのかという問題、あるいは既存ストックをいかに有効に長持ちさせて使うかということに対して、どんな考え方で臨むのか。その際に国と地方自治体、港湾管理者のそれぞれの役割分担をどう考えていくのかという、ある意味で古くて新しい課題でもございますが、そういった問題への検討をしていただく必要があるかと考えてございます。それ以外にも環境への取り組み、あるいは港湾計画のありよう等、時代の要請に対応した港湾行政の転換をしていく必要があると私どもも考えてございます。

本日新しく長野委員にもご参加いただきましたが、さらに新年度も、長野委員を含めて、引き続きご指導を賜りますように、改めてお願い申し上げまして、御礼のごあいさつとさせていただきます。本日はありがとうございました。

**【管理課長】** それでは、最後に今後の分科会の予定をお知らせ申し上げます。

次回第14回の港湾分科会でございますが、5月17日火曜日でございます。その次の第15回の港湾分科会でございますが、これは6月30日木曜日、それぞれ午後1時半から開会させていただきたいと存じております。

以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —