

平成16年11月26日（金）

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會第12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12回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成16年11月26日(金)
開会 13時30分 閉会 15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	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
黒田 勝彦	神戸大学工学部教授
坂井 淳	(社)全国漁港漁場協会会長
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
東 恵子	東海大学短期大学部教授
平野 祐司	(社)日本船主協会港湾物流委員会委員長
森地 茂	政策研究大学院大学教授

4. 会議次第
 - ① 分科会長の選任について・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
 - ② 地震に強い港湾のあり方について・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
 - ③ 環境部会の審議状況について・・・・・・・・・・・・・・・・ 13
 - ④ 港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 23
 - ・大阪港 (一部変更)
 - ・神戸港 (一部変更)
 - ・仙台塩釜港 (一部変更)
 - ・直江津港 (一部変更)
 - ・常陸那珂港 (一部変更)
 - ・長崎港 (一部変更)
 - ・石狩湾新港 (一部変更)

5. 議会経過

開 会

管理課長

ただいまから交通政策審議会第12回港湾分科会を開催いたしたいと思っております。

最初に、港湾分科会に新たに2名の方がご就任されました。佐藤委員と山内委員でございます。

本日は、13名中9名の委員がご出席でございます。交通政策審議会令第8条に規定されます定足数に達しておりますので、ご報告を申し上げます。

なお尾崎委員、黒川委員、白石委員、及び山内委員につきましては、所用のため欠席というご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、社団法人国際港湾貨物流通協議会の川崎副会長に、本日はご出席をいただいております。

お手元の資料の確認をさせていただきます。資料は一番上に議事次第、2枚目に港湾分科会の委員名簿、それから配席図、それから、資料1から9までとじております。資料1の「地震に強い港湾のあり方について」の次に資料2、これは資料2-1と資料2-2というふうに枝番になっております。それから次に、資料3から資料9まで各港の港湾計画についての内容でございます。もしなければお申し出をいただければと存じます。よろしゅうございますか。

① 分科会長の選任について

管理課長

それでは、お手元の議事次第に従いまして、議事に入らせていただきたいと思います。現在、当分科会につきましては、分科会長は不在となっております。交通政策審議会令第6条第3項によりまして、委員の皆様の中から分科会長を互選していただくこととなります。どなたかご推薦をいただければ、幸いに存じます。

委員

ご提案させていただきます。私は、黒田委員に分科会長をお引き受けいただくことが一番よいのではないかと考えております。黒田委員は交通工学、国土計画の専門家であり、高い見識をお持ちでいらっしゃると思いますので適任であると

存じます。ご推薦させていただきます。

管理課長

今、委員から黒田委員を分科会長にというご発言がございました。ほかにご発言がなければ、黒田委員に分科会長をお願いしたいと思いますが、よろしゅうございますでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

管理課長

ご異議がないようでございますので、黒田委員に分科会長をお願いしたいと存じます。

それでは、黒田分科会長にごあいさつをいただきまして、以後の議事の進行をお願いしたいと思います。黒田委員、よろしくお願い申し上げます。

分科会長

ただいま皆様方のご推挙によりまして分科会長を仰せつかりました、神戸大学の黒田でございます。もとより私は浅学非才でございますので、この任に十分たえ得るかどうか心配ではございますが、皆様のご協力を得まして、何とか任期期間中の職務を果たしていきたいというふうに決意しておりますので、今後ともどうぞよろしくお願いいたしたいと思っております。

ご承知のように、昨今の港湾あるいは海運を取り巻く情勢というのは、東アジアを中心といたしまして、急激に環境を変えつつあります。その中で、この分科会の日本の港湾政策に関連する審議は、極めて重要な事項だと認識してございます。委員各位におかれましても、大所高所からいろいろなご意見を賜りまして、国の方向を誤らないようにご意見を賜りたい、いろいろなご協力を賜りたいということをお願い申し上げまして、簡単ではございますが、私のあいさつにかえさせていただきます。今後ともどうぞよろしくお願い致します。

なお、本分科会の会長の代理につきましては、交通工学分野の専門家でいらっしゃるし、また社会基盤整備に関連しましても深い造詣をお持ちの森地委員に、引き続きお願いしたいと思います。森地先生、よろしくお願い申し上げます。

② 地震に強い港湾のあり方について

分科会長

それでは、早速本日の議事を進めさせていただきたいと思えます。まず、お手元の議事次第によりますと②でございますが、「地震に強い港湾のあり方について」、これに関連しまして、事務局のほうから資料のご説明をお願いいたします。

災害対策室長

お手元の資料1でございます。まず表紙をめくっていただきまして、1ページをお願いいたします。

地震に強い港湾のあり方につきましては、当初の予定では、5月に諮問させていただきまして、前回7月に素案審議をしていただき、今回、答申をさせていただくというスケジュールで進めてきたところでございますが、皆様、既にご承知のように、前回の分科会、7月を前後いたしまして6月以降、台風ですとか豪雨、それから地震によりまして、私どもの港湾施設も含めまして、土木施設が大変大きな被害を受けているところでございます。

今回の答申は、地震というものを対象としているわけでございますけれども、いろいろな災害によりまして港湾が被災したということで、今回の答申をいただく上でいろいろ参考とすべき事例が、多数ありました。スケジュールを少し変更させていただきまして、次回の平成17年3月に予定されています港湾分科会で答申を頂く形で進めさせていただきたいというふうに思いますので、よろしくをお願いいたします。

それでは、2ページ目でございます。今年発生いたしました災害の状況につきまして、簡単に説明させていただきたいと思えます。

既にマスコミ等で報道されておりますように、今年につきましては、史上最大という10個の台風が本土に上陸し、沖縄も含めると12個の台風が、日本に被害を及ぼしました。また先月ではございますけれども、新潟県の中越地震がありましたし、そのほか地震も幾つか起きております。また、梅雨前線によります豪雨災害ということで、新潟・福島地方ですとか、福島県のほうでも豪雨災害が発生しているところでございます。また、浅間山の噴火もあつたかと思えます。

右のほうに、各災害におきます被害状況というのをまとめております。死者行方不明者等を書いておりますけれども、港湾施設ということで見ますと、この赤い字が港湾施設に被害があつた災害でございます。台風18号、21号、23号といったものが、大変被害が大きくなっているかと思えます。

3ページでございますが、これが、今年発生いたしました港湾関係の被害状況について説明したものでございます。港湾施設あるいは港湾局が所管してあります海岸保全施設につきましては、11月19日現在ですけれども、全国で約

700件、約580億円の被害報告が上がっております。これは国が補助する災害復旧にかかる被害報告ということでございまして、例えば港湾にあります民間企業の関係の施設被害ですとか、例えば物流コストの増加といったような間接被害等については含まれておらず、いわゆる公共土木施設の被害の額について示したものでございます。

上のグラフを見ていただいておりますように、これは平成元年以降、今年までの災害復旧事業費の推移を示したものですけれども、ご存じのとおり、平成7年の阪神・淡路大震災で4,000億円を超えるような被害がございましたが、本年はそれに次いで大きな被害ということになっております。

それから下の図は、今年の被害を災害別に示したものでございまして、港湾関係につきましては台風16号、18号、それから10月下旬の台風23号、赤い部分で示したところですが、これらの被害が大変大きくなっています。

4ページ目でございますが、港湾関係の被害が大きかった台風ということで、16号、18号、23号の主な被害について説明させていただきます。まず台風16号ですが、これは8月末に本土に上陸しました台風ですが、高潮による大きな被害が発生したのが特徴でございました。香川県の高松港では、これまでの最高潮位を50センチ上回るような、4.36メートルという観測史上最高の潮位を観測いたしております、こちらの香川県をはじめといたしまして、全国で4万7,000戸に上ります家屋の床上・床下浸水が発生しております。また、大変残念なことではございましたけれども、港湾があります地域の背後におきまして、高潮が原因と想定される死者ということで、高松ではお二人の方、岡山県の倉敷市ではお一人の方が亡くなられております。

こういった被害状況に対しまして、私ども国土交通省といたしましても調査が必要ということで、国土技術政策総合研究所や独立行政法人港湾空港技術研究所から専門家を現地へ派遣したところでございます。この16号の被害については、全国で184件で174億円という額でございました。

それから台風18号ですが、広島で毎秒60メートルを超す瞬間最大風速が吹いたということで、風が非常に強い台風でございました。港湾関係につきましても、防波堤等で被害が起きておりますし、これも同じく床下・床上浸水等の家屋被害も生じておりました。

これも同じく専門家等を現地へ派遣いたしまして、いろいろ調査をしております。被害額等につきましては、全国249件、約200億円を超えるような被害がございました。

それから10月に入りまして台風23号、戦後最も大きい台風というふうに言われておりましたが、これも波が非常に強かった台風でございまして、高知

県の室津沖におきましては、港湾局が観測しております史上最大の有義波高、13.55メートルが観測されました。有義波についてですが、波は不規則的に来襲しますが、その個々の波を大きいほうから数え、3分の1の数の波の波高の平均値です。これも新聞報道がされておりましたけれども、高知県の室戸市におきましては、菜生海岸で堤防が倒壊したということで、3名の方がお亡くなりになっております。港湾施設の被害については、全国で167件、100億円を越す被害がございました。

5ページでございますが、施設別の被害についてまとめております。まず左側のグラフは、港湾施設における施設別のグラフでございます、青い棒が被害報告額、赤い折れ線が被害の件数を示したものでございます。ごらんいただいておりますように、防波堤が約300億ということで、最も被害が大きくなっています。それに続きまして、護岸あるいは廃棄物埋立護岸という被害が大きくなっておりますし、また件数で見ても、浮き桟橋の被害が大変多くなっています。

右側は海岸保全施設でございますけれども、護岸あるいは離岸堤といった施設の被害がございました。

6ページ目でございますが、ここからは個々の被害について簡単に説明させていただきます。まず台風16号でございますが、これは先ほど言いましたように、高潮の被害が大変大きかったものです。高松港付近の地図を示したものでございまして、赤い部分が浸水した箇所となっております。高松だけで、右下にありますように1万5,000戸の床下・床上浸水がございました。それから赤い枠で囲っていますのが、先ほど言いました2人の方が亡くなられた場所でございます。

この被害につきましては海岸保全施設、あるいは港湾管理者でございます香川県とも連携いたしまして、今後どのように対策していくかということを検討しているところでございます。

続きまして7ページでございますが、これは防波堤の被災状況ということで、台風18号によります函館港の島防波堤の被災事例でございます。延長約400メートルにわたりまして、防波堤が滑動するなどの被災を受けました。真ん中に示しておりますのが、音波を利用したマルチビーム測深器というもので観測した海底の画像でございます、高波によりほとんどの防波堤が右側手前、港の内側のほうに倒壊しているのがわかるかと思っております。この被災につきましても、右下に書いておりますように、被災原因あるいは被災の復旧方法につきまして、専門家を交えた委員会をつくりまして、検討をされているところであります。

それから8ページでございますが、こちらは護岸あるいは岸壁の被災状況で

ございます。一例といたしまして、台風18号の広島港の廿日市地区の被災事例でございまして、左下の図面は、高波によります護岸が倒壊した状況でございます。これにつきましては10月13日現在、矢板の打設等の仮復旧が終わったところでございます。こういった護岸の崩壊によりまして、さらなる高波の来襲により、背後の地区で被害が拡大することが懸念されておりました。

それから右上のほうですけれども、これは高波で直接被害を受けたというものではございませんけれども、船が横倒しになっているのがわかろうかと思えます。ロシア船が波によって岸壁に打ちつけられて、岸壁が被災したという事例もございました。

それから9ページ目でございますが、廃棄物埋立護岸の被災事例ということで、台風16号により神戸港の六甲アイランド沖の護岸が、左の写真に示しますように被災を受けており、護岸の上部に設置しましたブロックが倒壊するといったような被害を受けております。この廃棄物埋立護岸につきましては、周辺の約200市町村からの廃棄物を受け入れているわけでございますけれども、一時的に処分に支障が発生いたしました。下の写真にありますように10月8日、仮復旧を完了いたしております。これも右にありますように、専門家を交えた委員会で、被災原因ですとか復旧方法について検討をされているところでございます。

それから10ページ目でございますが、これは浮き桟橋の被災事例でございます。鹿児島県奄美大島の古仁屋港の浮き桟橋の被災事例でございまして、左にありますように、浮き桟橋が被害を受けたわけでございますが、こちらは、被害を受けたことによりまして、離島地区で島民の皆様方や、あるいは観光客の皆様の方、運行に支障があったといったような事例が生じております。

それから11ページ目でございますが、これは海岸堤防の被災事例でございまして、台風23号により高知県の菜生海岸が被災した状況でございます。こちらでは台風23号の激しい高波により、海岸堤防が約30メートルにわたって倒壊いたしました。越波などにより、その背後の住宅家屋が崩壊いたしました。3名の方が亡くなられたということでございます。

右下の写真にありますように、10月24日に仮復旧を完了いたしまして、こちら専門家による委員会におきまして、今後の対策等について検討しているところでございます。また、その検討結果等を踏まえまして、全国の海岸施設の点検も行う予定となっております。

12ページ目でございますが、これまで説明させていただきましたように、全国各地で被害が生じているということで、これも先ほどご説明申し上げましたが、研究所等の現地調査団を派遣いたしまして、高潮、高波の現象の詳細な把握ですとか、被災原因の究明、それから被災の軽減対策について研究、調査

を進めまして、年度内を目途に、その成果を取りまとめる方向で進めております。

13ページ目でございますけれども、これまで今年の災害による事例を説明させていただきました。前回、地震に強い港湾のあり方の中で、港湾の機能を災害という観点から、上に書いていますように、ゲートウェイ機能、リダンダンシー機能、臨海部防災拠点機能という3つの機能で整理させていただきました。今年発生いたしました災害を見てみましても、これらの機能が発揮された事例が幾つかあったということで、ここに挙げさせていただきます。

まずゲートウェイ機能ということでございます。新潟県中越地震につきましては、港湾の施設そのものは被害がなかったわけでございますけれども、被災地に向かうボランティアの方、あるいは逆に被災された方が、港湾を通しましてフェリーを利用するというような事例がありました。また、台風21号では、愛媛県の新居浜等で被害がございましたけれども、これも被災地に向かうボランティアの方のフェリー等の便宜が図れたということでございます。

それからリダンダンシー機能につきましては、まず（各災害）と書いていますけれども、岸壁ですとか棧橋が被災を受けたことによりまして、別の施設ですとか港に、物流機能ですとか旅客輸送機能を代替として確保したような事例がございました。

また新潟県中越地震におきましては、新潟のある工場で、陸上輸送ルートの一部が寸断されたことにより、従来ですと陸上輸送により運んでいた荷物の一部を、フェリーで代替して運んだといったような事例もございましたし、また佐渡と結ぶフェリーの増便等で、観光ルートの確保といったようなことも事例としてございました。

それから臨海部の防災拠点機能ですけれども、これも新潟県の中越地震におきまして、新潟港の西港地区の倉庫におきまして、一部の救援物資の保管等の場所として使われたということでございます。

最後のページでございますけれども、今年発生いたしました災害によりまして、ハード的な被害以外にも情報収集ですとか、情報の発信についても幾つかの課題がございました。

まず1つ目ですけれども、被害の情報収集におきましては、一部情報が錯綜するというような課題がありました。いわゆる国、私どもの出先の事務所で収集している情報と、県などの港湾管理者からいただく情報が錯綜するというようなことがございまして、そういった面から言いますと、情報収集におきまして、国と港湾管理者の役割分担を十分に検討しておく必要があると考えております。

それから2つ目ですけれども、港湾事務所や管理者では、監視用のカメラが

設置されてございますけれども、現在のところ、動画の情報を集約するものがなかなか構築できていないという状況になっておりますが、初動体制等を考える上でも、そういったものの活用を考えていく必要があるだろうということでございます。

それから3つ目ですけれども、いわゆる情報収集だけではございませんで、今度は、集めた情報をうまく外部の関係機関へ発信する方法についても考えていく必要があります。例えば新潟県中越地震等では、県の港湾関係のところのホームページでは港湾関係の被害がなかったというようなことを、外部向けに発信していたわけですが、そういった情報提供について、もう少し検討していく必要があるだろうということでございます。

こういったことを含めまして、先ほどの事例等も含めて、次回の港湾分科会に、地震に強い港湾のあり方ということをもとめさせていただきまして、ご報告させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

以上です。

分科会長

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件につきまして、ご質問あるいはご意見がございましたら、お願いいたします。

委員

ネーミングの問題なんですけれども、地震と港湾との関係を考える上では、当然のことながら港湾のハード面とソフト面、両方を考える必要があるわけですが、前半のイラスト、写真等を通じてご紹介いただいた部分はハード面の問題であるのに対して、13ページ、14ページあたりはソフトの、港湾の運営あるいは管理に関する問題ですね。

最初の見出しに戻っていきますと、地震に強い港湾というと、私のイメージだとハード面が強調されているように見えるんですが、その辺、何か工夫の余地があるのではないのでしょうか。もう少し、港づくりとか、そういう言葉で置きかえるなり、副題をつけるとか、そういう方法があり得るのではという感想が、第1点でございます。

それから第2点として、14ページの今後の課題というところで、①の国と港湾管理者の役割分担について、どのような役割分担の基準を考えていらっしゃるのか。とりわけ②の情報収集の義務、あるいは情報分析の義務が、国にあるのか地方にあるのか。さらには港湾管理者としての義務のみならず、海岸の管理者としての自治体の義務というのもあると思いますが、その辺の振り分け

をどのように考えておられるのか、お教えいただきたいと思います。

分科会長

ありがとうございました。2点についてご質問があったわけですが、事務局のほうから。

災害対策室長

まず第1点目につきまして、委員のご意見を参考にさせていただいて考えたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それから2点目の役割分担でございますけれども、港湾につきましては、基本的にはやはり港湾管理者が、第一義的には被害の情報ですとか復旧に当たるべきと思いますし、また海岸については、海岸保全施設の海岸管理者がございまして、そちらでやるべきかと思います。しかし、港湾以外のところで大きな被害があったような場合には、港湾の被害状況ですとか、なかなか把握し切れないといったことも十分考えられますでしょうし、私どもも整備局には、出先に事務所がございまして、施設被害の情報収集に関しまして国と港湾管理者の役割分担を考える必要があるというところなんです。直轄の事務所で負うべきものは、やはり事前に点検する施設の取り決め等が必要ではないかというふうに思います。

分科会長

ありがとうございました。ほかに。

委員

答申が3月にされるということですから、整理の意味と、私自身の疑問の点も含めて、ちょっと申し上げたいと思います。

地震に強い港湾のあり方ということですが、ご説明の内容のほとんどは台風被害でございまして、地震対策と台風対策というのが、必ずしも全部同じ軌道であるとも思えません。ですから地震に強い港、あるいは台風はどう対応するのかで対応は違うのと、プライオリティー付け、どこの港からやっていくというのは必ず起きてくると思います。地震であれば発生の、俗に言われています科学的な可能性の大小だとか、あるいは被害が起きたときのライフラインだとか、地域に与える影響度の大小だとか、いろいろメジャーがあると思うのですが、ただ台風といった場合に、これがどういうことになるのでしょうか。

やはり地震と台風被害と、災害という面でどちらも予防しなきゃいけないのはわかるのですが、その辺のめり張りをおつけいただいたほうがいいのではと

というのが、第1点でございます。

それから第2点は、地震、台風を含めまして、地震に強い港湾というのは、むしろ地震に対して、いかに強く予防できるかという見地、護岸だとか、岸壁強度を強くする。しかしそれだけではなくて、ここに書いてございますように、いかに被害を防ぐかということと、起きたときにいかに緊急に対応するかというゲートウェイだとか、いろいろ書いてございます。それからさらに、地域社会への救援活動に対する港の機能というふうにやっぱり分けて、メリ張りを付けて整理をされたほうがいいのではないかなと、このように思います。

以上です。

分科会長

ありがとうございます。今の委員のご意見に対して、何か事務局から補足されることはありますか。

災害対策室長

参考にさせていただいてまとめたいと思いますので、よろしく申し上げます。

分科会長

ほかにこの件についてご質問、ご意見、ございませんでしょうか。

委員

今の委員のご意見とほぼ重なりますが、地震等で、もちろん岸壁とか防波堤が壊れてならないのは当然のことですが、その背後の倉庫や上屋、あるいは臨港道路、そういうものが壊れたらもちろん何にもならない。要は物流、ある意味ではチェーンですから。今回、そういうものの写真がないので、あるいは幸いそういう被害がなかったのかもしれないけれども、ご検討いただくときには、そういうものもカバーしてご検討いただきたいと、このように思います。

以上、希望ですから、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、この件について。

委員

今度の台風の災害、何カ所か現地にも行って来たんですけれども、港のつくり方といいですか、例えば護岸のコーナーから水があふれているとか、防波堤や護岸で、不揃いな低い箇所から水が浸水しているとか、そういう港湾のつく

り方の問題というか、全部を統一して災害に強くするとか、あるいは陸域の第一線ぐらいのところに頑丈な建物、倉庫などを頑丈にしておけば、背後は救われたんじゃないかとか、そういう港湾全体の地域計画というものによって、もう少し防災というのを、津波対策も同じだと思いますが、そういうことを少し研究してもらいたいと思います。

委員

被害について、公共関係だけだというふうに数字をお示しいただきましたが、もうちょっと大きくくり、先ほど委員が言われたように、背後地の被害ですね、例えば船の積み荷の被害、たとえば、保険会社が支払った金額とか、そういうものを同時につかんでいただくようにして、経済に対する損失みたいな話になるわけですから、それによってどれぐらいお金をかけて防災をすべきかというような、数値的な根拠もはっきりするのではないかと思いますので、そういうつかみ方もぜひともしていただきたいと思います。

例えば輸出する自動車なんかは、飛んできた物が当たりますと、ガラスが割れたりして、損保会社が支払ったりするということがあります。コンクリートがはがれて、20センチぐらいの物が飛んできて、車に当たるんですね。そのような被害もありますから、そういったこともつかんでいただくと大変いいと思いますので、参考までに申し上げたいと思います。

分科会長

ありがとうございました。それでは、委員のほうから。

委員

2つ申し上げたいんですが、1つは、3月に答申ということだったんですが、地震のほうは、今回、外力がまた神戸と違うので、ほかの構造物、道路とか鉄道とか、あわせて設計の考え方を検討する必要があるのか、あるいは外力が違って、今のままでいいというのがありますが、ほかとの関係で、3月までにほんとうにそこまでできるのかというのが1点でございます。

それからもう1点は、室戸の防波堤の壊れ方や、あるいは今まで何回かご報告があったと思いますが、老朽化しているということと災害の話を、どこかでつなげておく必要があると思います。その辺も含めてやる必要があるんじゃないかというのが意見と、ほんとうに3月に間に合うかなということが気になりました。

分科会長

ありがとうございます。森地先生から外力評価と、さらに設計基準の見直しが必要かどうかといったことも、他の部門と歩調は合っているのかということですが。

委員

土木学会で調査団を3つ出しております。1次、2次と、それから関東支部から。その取りまとめを12月末にするのですが、その後、もう少し解析してからというのを3月末に。一応一つの区切りにはしているんです。それで間に合わないのは、その後続けるということです。また詳しくは、ご報告を申し上げます。

分科会長

ありがとうございます。事務局のほうから、何か補足されることはありますか。

災害対策室長

最初の地震の外力等につきまして、今回、強い港湾のあり方という全体の大枠の答申のような形でまとめさせていただきたいと思いますので、地震の外力については、設計基準とかそういった話だと思いますので、それは別途検討しているようですので、また土木学会のほうのご報告等も聞かせていただきながらまとめていく方向だというふうに思います。

環境・技術課長

今、新しい基準策定に向けた見直しの作業をやっておりまして、17年度がちょうど作業の佳境になります。土木学会の成果等もまたちょうだいいたしまして、反映させてまいりたいと思っております。

分科会長

ありがとうございました。それではこの件につきましては、後の議題の時間の都合もございましたので、一応打ち切らせていただきたいと思います。

③ 環境部会の審議状況について

分科会長

次の議題に移りたいと思いますが、本日の議事の3番目でございます「環境

部会の審議状況について」、ご報告をお願いいたしたいと思います。

海洋環境対策官

港湾分科会からの付託を受けまして、環境部会で審議していただいております今後の港湾環境政策の基本的な方向について、現在までの審議状況について、中間的な報告をさせていただきます。

まずはお手元の資料2-1をごらんください。「環境部会の審議状況について」というタイトルのものがございます。中をあけていただきまして、環境部会の委員の名簿がございます。黒田先生を環境部会の部会長としまして、14名の先生方で構成しております。

次のページですけれども、調査・審議のスケジュールでございます。今年の3月19日の港湾分科会におきまして、今後の港湾局の環境政策の方向について議論するために、環境部会の設置を承認いただきました。背景としましては平成6年、10年前ですが、港湾局でエコポート政策というものをまとめております。それをつくりましてから10年たちましたので、新たな港湾局としての環境政策について見直すというものでございます。

その後、国土交通大臣から交通政策審議会に今後の港湾の環境政策について諮問をいたしました。それが港湾分科会、そして環境部会に付託されております。

6月29日に、第1回の環境部会を開きまして、これまで港湾局が行ってきました環境政策のレビューですとか、現在の港湾の環境の現況などについて、データをお示しして、ご議論いただきました。

それから第2回、9月7日に環境部会を開いておりまして、資料2-2の1ページ目のところに、答申の全体のスケルトンというものがございますが、これから答申いただきます骨子についてご議論いただきました。最終的には、全体で4章構成のものをつくらうということで、第1章は港湾環境政策の見直しの必要性、今、どのような状況に置かれていて、なぜエコポートを見直さなければならないのかという背景などの整理でございます。それから第2章が、これからやっていきます環境政策の基本理念、それから第3章が、今後の港湾環境政策の基本的な方向ということで、第2章の基本理念を受けまして、もう少し具体的に書いたものでございます。それから、最終的に第4章としまして、具体的にいろいろやるべき施策を列挙するようなものでまとめたいと考えておりまして、9月の第2回の環境部会までには、この骨子についてご審議いただきました。

それから11月9日、第3回の環境部会では、全体4章構成のうちの第1章から第3章までについて文章化したものをつくりまして、それについてご審議

をいただきました。

そういうことを踏まえまして、今日11月26日、現在までの作業状況について、この港湾分科会に、中間的なご報告をしたいと考えております。

それから今後の作業予定ですけれども、これから、第4章の具体的な方策についてまとめていくために、関係者の方をお呼びしまして、港湾の環境についての課題ですとか提言をいただいて、それを第4章に反映させていきたいと考えております。先日の第3回の環境部会でも、港湾管理者としまして東京都、それから干潟などの保全をやっておられる自然保護団体ということで、世界自然保護基金ジャパン、WWFジャパンの方をお呼びして、ご意見を伺ったところ です。

今後ですけれども、12月8日に第4回の部会を予定しておりまして、ここでも港湾管理者としまして川崎市、それからラムサール条約の事務局がスイスにございまして、そこの方をお呼びして、主に湿地ですとか干潟などの保全についてのご意見をいただきたいと思っています。それから海運会社、港湾の利用者として、日本郵船の方に来ていただいて、ご意見を聞く予定でござい ます。

それから第5回につきましては、関係者のヒアリングの続きとしまして、港湾管理者として、特に瀬戸内海に面して、環境問題なども抱えている広島県と、それから自然体験活動などをやっているNGOの団体、それからリサイクルなどについて取り組んでおられる企業ということで、太平洋セメントに来て いただいてお話を聞き、答申案のまとめの作業に向けてご審議いただきたい と思っています。

それから、大まかに全体の答申の形ができた段階で、パブリックコメントという ことで、インターネットなどを利用して、一般の方から広く意見を聞くよ うな作業も、2月ごろに予定しております。

最終的には、3月の6回目の環境部会で最終的な答申をいただきたいと考 えております。

それでは資料2-2のほうで、中身について、主なところだけご説明をした いと思います。

1ページ目が全体のスケルトンで、フローチャートで書いておりますけれど も、先ほど申し上げましたように、全体で4章構成を考えておりまして、今の ところ3章まで文章化しております。そこを3回目の環境部会まででご審議を いただきました。これから第4章について肉づけをしていきたいと考えており ます。

まず中身ですけれども、2ページから本文に入ります。字が多くて恐縮です けど、ポイントだけ下線を引いておりますので、そういうところを中心にご説

明したいと思います。第1章が「港湾環境政策の見直しの必要性」ということで、平成6年につくりましたエコポートから10年たって、今、見直しの必要性があるということを書いておりまして、中身としましては、5ページをお開きいただきたいと思います。

5ページの下の方に(4)としまして、「港湾環境政策の新たな課題」ということで3点、現状の問題点を書いております。1点が、①「環境問題の多様化」でございます。近年、環境問題はますます広域化・グローバル化しておりまして、例えば地球の温暖化に伴う気候変動の問題や海面上昇の問題、外来生物による生態系の被害など、環境問題自体が非常に広域化・グローバル化しているということ。

それから2つ目は、ダイオキシン類の化学物質が人体に及ぼす影響、土壤汚染問題など、従来なかったような環境問題がどんどん顕在化しておりまして、港湾局としても、新たに出てきた環境問題に対応する必要があるということです。

それから下のほうですけれども、例えば生態系、生物に対する問題一つを取り上げても、従来ですと、生態系への影響を軽減するというだけでよかったのですが、最近ですと、例えば生物の種の保存とか生物多様性など、従来なかったような観点の問題も出てきている。

それから6ページの上のほうですけれども、従来から港湾局が取り扱ってきた環境問題の中でも、大気汚染については、特に大都市部でNO_xの大気汚染の改善が進んでいない。それから水質で言いますと、閉鎖性海域の水質の問題については、三大湾だけでなく有明海などにも広がっているということもございます。

それから、これまで国土交通省の港湾局が取り扱う環境問題というのは、水環境の問題が主だったんですけれども、だんだん大気の問題も無視できなくなってきております。今年、海洋汚染防止法が改正されまして、船舶から出る排出ガスの規制もこれからやっていくというふうなことがございまして、港湾局として新たに大気問題への対応もする必要が出てきている。

それから廃棄物の問題で言いますと、従来は、港湾区域の中の埋立処分場で適切に最終埋め立てをすればよかったというところが、それだけでなく、循環型社会をつくっていくという意味で、リサイクル法などもつくられておりまして、港湾局がリサイクルに貢献していくというふうなことも必要になってきています。取り扱う環境問題が空間的に広がり、グローバル化し、1つのテーマの中で見ても非常に深まっている。テーマ自体が多様化し、複雑化しているということが、今置かれている状況の1点でございます。

それから2点目が、「従来の環境施策の限界」と書きましたけれども、これま

でも港湾の整備をするときに、できるだけ自然環境への影響を避けるために、アセスメントなどを行って対策を行ってきましたけれども、やはり長期的に、全体的に見ると、自然環境の場を徐々に喪失してきたということは認めざるを得ないという認識でございます。

それから、これまで港湾局がやってきました環境施策というのは、どちらかというと環境問題が生じたときに、その汚染原因を取り除くというような対処療法的なものが中心であったこともありますし、港湾局がやっている業務の中も、物流は物流、環境は環境ということで、切り離されていたきらいもありまして、総合的に取り組んでいくことが必要と考えております。

今後ですけれども、過去に喪失してきた自然環境を少しでも取り戻していく、それから港湾のあらゆる機能の中に、環境配慮を取り込んでいくということが大切だと考えております。

それから7ページですけれども、第3点目の現状認識としましては、「多様な主体との合意形成」という問題がございます。これは港湾だけじゃなくて、今公共事業はどれでも求められておりますけれども、現代のように人々の価値観が多様化しておりますと、どんな公共事業を整備するに当たっても、いろいろな意見が分かれるということがございます。それに対しては、十分な情報開示をして、丁寧な合意形成をしていくことが重要だと考えております。

こういう3点を背景としまして、これからの新しい環境施策をつくっていきたいと考えています。

8ページからが今後の中身ですけれども、第2章としまして「基本理念」を掲げております。我が国の港湾が、今後とも物流・産業・生活の場など、これまで担ってきた役割を果たしていくためには、環境と共生して豊かな環境を次世代に継承していくことが重要で、持続可能性のあるような港湾の発展ということが重要だと考えております。

そのために、キャッチフレーズ的に書いていますけれど、3点、基本理念を掲げておまして、1点が「自然に優しいみなど」ということで、港湾の施設整備や埋立てに当たって、自然環境への影響を低減するための対策、それから自然環境を積極的に保全するということが、自然に優しい港をつくっていくというのが1点目でございます。

それから2点目は、「都市と地球の環境に貢献するみなど」と書いておりますけれども、港湾は、単に物流とか人流などの交通基盤というだけでなく、特に日本の場合ですと、例えば廃棄物の処分の受入れですとかリサイクルの場であったり、先ほどの議事がありましたような防災など、非常に広い役割を担っております。港湾の環境をよくするだけではなくて、港湾の環境を通じて、周りの都市とか地球全体の環境をよくすることにお役に立つということで、「貢献す

る」という言葉を書いていますけれども、周りの環境をよくするという点についても責任を果たしていきたいと考えています。

3番目は、「市民とともに歩むみなと」と書いていますけれども、特に合意形成などの面ですけれども、港湾行政のあらゆる局面で、市民や住民などいろいろな方と、どういう港の環境の姿がいいのかというイメージを共有していくことが非常に重要だと考えていまして、3番目にこのようなキャッチフレーズを掲げております。

第3章からが、今の3つのキャッチフレーズをもう少しブレイクダウンして書いておりますけれども、9ページ、第3章の(1)「多様化する環境への対応」でございます。これは最初に、第1章の現状認識でも申し上げましたように、港湾を取り巻く環境問題自体が非常に多様化・複雑化・広域化・深化しておりまして、そういうことに対して対応していく必要があるということが、(1)でございます。

それから(2)は、「良好な環境の積極的な再生・創出」と書きましたけれども、港湾の第一の役割というのは、物流とか人流などの交通基盤の拠点だということで、それは間違いないと思いますけれども、今後とも日本の港湾がその役割を果たしていくためには、今後も開発整備が必要でしょうし、そのときに自然環境への影響を最小化するという必要もございます。これまでの整備で、自然環境の場をかなり喪失してきたことも確かですし、今後も環境上の制約が一層大きくなっていくと考えられます。そういうことで、今後、我が国の港湾が環境と共生して、持続可能性を持って発展するということが非常に不可欠だと考えておりまして、そのために港湾の開発・利用などと港湾の環境の保全、この2つを車の両輪と考えて、双方に取り組んでいきたいと考えています。

港湾行政は環境はやらなくてもいいんじゃないか、物流だけをやっていればいいんじゃないかというご意見もあるんですけれども、そうではなくて、物流や人流などの役割を担っていくためにも、環境対策をきちっととっていくべきで、この2つが車の両輪だという考え方を、ここに述べております。

あと具体的に書いておりますけれども、自然環境の保全・再生・創出に取り組んでいく。

それから9ページの下の方ですけれども、港湾のあらゆる機能に環境配慮を取り込んで、総合的に取り組んでいくということで、10ページですけれども、例えば防波堤の整備に当たって、防波堤は静穏度を確保するだけでいいというのではなくて、生物の生息のしやすさなどを考慮するとか、それからクレーンなどを整備するときにも、景観などにも配慮するというようなことで、港湾のあらゆる機能に環境配慮を取り込んでいきたいと考えております。

それから(3)が、3つ目のテーマです。合意形成の問題です。環境基準を

満足していない場合に、環境基準を満足するということについては、どなたもご異論はないと思うんですけれども、よりよい環境をつくっていく、創造していかうとすると、人によってかなり考えにもばらつきがございます。

それから、もともと港湾とか沿岸域というのは、多様な主体が多様な目的で利用しており、利用形態相互の利害関係もでございます。現在のように、人の価値観が非常に多様化している時代にあっては、あるべき港湾の環境の姿、イメージを共有するというのは非常に難しいことではありますけれども、丁寧な合意形成のプロセスを踏んでいくということで、「具体的には」と書いていますけれども、限られた人とだけ議論するんじゃなくて、幅広く議論する。それから、事業の実施直前にではなくて、早目に構想・計画段階から議論する。それから、施設をつくったらつくりっ放しではなくて、その後フォローアップをしていく。それから部分的・局部的に検討するんじゃなくて、広域的・総合的に環境について検討すると。そういうことにも手間を惜しまずにプロセスを踏んでいくことが重要だと考えております。

具体的には、10ページの下のほうですけれども、多様な主体との連携ということで、合意形成をきちっとやっていく。

11ページですけれども、広域的・総合的な取り組みということで、1つの港の環境問題を考えるときにも、その港だけを独立させて考えるのではなくて、周辺の港とか周りの海、全体などとも連携をさせて対策をしていくというような、広域的な取り組みをしていくということでございます。

それから③は、港湾施設のライフサイクルの各段階において、環境施策を実施していくということで、構想・計画段階、設計・施工段階、供用・管理段階。特に供用・管理段階につきましては、自然環境への影響というのは不確実性もございますので、施設をつくった後もモニタリングなどをし、当初の予測と乖離がある場合には、柔軟な対応をしていくということ。

それから一番下ですけれども、廃止段階としまして、施設の機能が遊休化したようなものについては、もう一度自然に戻すということについても検討していきたい。

それから最後、12ページですけれども、「市民開放の推進による良好な環境の保全」ということで、今年からSOLAS対策で、港湾の保安対策をとることになっておりますけれども、一方では、港に人にたくさん来ていただくということ自体が、港湾の環境の保全にも役に立つという面もあります。そういうことで良好な環境を維持するために、市民が利用しやすく、市民の目が行き届くようにすると、そのためにもにぎわいづくりをしていくことも大切と考えています。

⑤が、環境のデータの蓄積とか技術開発の推進などで、まだ沿岸域の環境に

についてはデータも不十分なところが多いものですから、そういうものについての充実をさせていきたいということなどを書いております。

以上が、第3章までの主な考え方でございまして、これまでの環境部会でご審議いただいているものです。まだちょっと後ろ向きで、もう少し積極的に書いてもいいんじゃないのというようなご意見もございます。今後、第4章の具体的な施策についてご審議していただきながら、最終的に、年度末までに全体をもう一度取りまとめて、答申をいただきたいと考えております。

以上でございます。

分科会長

ありがとうございました。環境部会で練っていただきました基本的な方向についてご説明がございましたが、これに関連しまして、ご意見あるいはご質問がございましたら、お願いいたしたいと思っております。

委員

「港湾の環境とは」と、港湾の環境を定義づけて進められています。そのなかで今後、港湾の理解ということが、より良い環境を形成につながっていくことを考えると、今ご説明がありましたように、「良好な環境」に加え「美しい」「活気のある」という港湾の魅力を出す文面が必要であると思っております。

一般的には、港湾景観が産業景観で「美しくない、汚い」とおっしゃるのですが、今後、観光施策のひとつとしても産業を見せていく産業観光という視点もございます。港湾の持つ特性をもっと特徴として打ち出していく必要があるのではないかと思います。賑わいの空間、憩いの空間を市民に開かれた空間プラスその地域産業を魅力あるものにすることが大切です。日本三景も海の景です。瀬戸内海、日本海、太平洋などの海岸線を取りかこむ地形が違いとして、美しい景観を呈しています。

そのような内容を文面のなかに盛り込めないのでしょうか。基本理念のところでも「自然に優しいみたとへ」というところで、環境が自然環境に配慮したみなどを目指した内容ですが、自然環境を配慮したみなどを目指すならば自然と施設・工作物の人工物との調和させることが大切だと思ひ、美しい港づくりを進めることにより、港湾で働く人や住んでいる人、地域の人々の誇りがうまれると思っております。

港湾景観形成と環境美化は概念が違いますが、整理整頓がよくなり、安全性を確保できプラス効果も実際に生まれています。

分科会長

ありがとうございました。今の委員のご意見に対して、事務局、何か補足はございますか。

海洋環境対策官

特に書きましたのは、総合的に環境施策を取り込んでいく、あらゆる機能に環境配慮を取り込んでいくというところですか。委員がおっしゃっていた一部だと思いますけど、例えば物流のことを考えるときには、環境は置いておいて物流だけを考えるというのではなくて、物流の施設にも環境のことを考える、産業の施設についても、機能だけじゃなくて環境の配慮をするというようなことで、総合的にきれいな港をつくっていくということが大切かなと思っています。その辺は取り入れて書いておりますけど、まだ不十分なところがございます。

委員

市民に開かれたとみなとづくり、みなとまちづくりという観点からも、港湾のもつ美しさ、美しい港湾を形成することに対しての意識づくりは必要です。

周辺市街地の核になる港づくりというような点からもバリアーのない景観形成は、必要不可欠だと思います。特に景観緑三法も制定されるなかで考えていかなければならないと思っています。

海洋環境対策官

わかりました。もう少し改善させていただきます。

分科会長

再度、また部会でも機会がありますので、部会でもう一度検討していただきたいと思います。あと、これに関連してご意見、ご質問はございませんでしょうか。

委員

大変苦心された文章だなと思いますし、この文章を拝読いたしまして、どこがいかなというようなことは全くないのですが、ただそうは言いながら365日、24時間やっていますと、夜、こうこうと明かりをつけることがありますね。それからクレーンも、最近のパナマックスとかということになると、高いクレーンを立てざるを得ないんですね。

要は、そういうこととのバランスも考えないといけないと思います。それをどのように記述するのか、非常に難しい問題だなと思います。

海外では、24時間荷役をやっていて、夜通し明るいからけしからんという

ような声もあります。それからクレーンが、あれは高さ60メートルぐらいあり、自然景観を壊すというような意見もあります。ですから、そのバランスをどうとるかというところが知恵の絞りどころかなと思いましたので、一言申し上げました。もちろんお答えは結構です。

分科会長

ありがとうございました。ほかにご意見、委員、お願いします。

委員

8ページのところに、廃棄物、リサイクル云々、防災等まで、こういう言葉があつて、本文にも次のページに同じ文章が、しかも「従前から港湾行政が対応してきた問題についても」と限定つきになってしまっているんですが、これも何度か申し上げている部分ですが、例えば大都市の神戸のような、ああいう災害があつたときに、港湾空間の空地は一体どういうふう to 確保しておけばいいのかとか、それから最近は随分よくなったと思いますが、防災計画を立てる方々は、現状の施設を前提に防災計画をお立てになっていて、逆に港湾計画を立てるときには、こういうのをつくりましょうというのが、まだリンクしていないような印象も持っています。そういう意味では、イグザンプルとして申し上げますが、防災ということ一つをとっても、もう少しブレークダウンした話がないのかなということが、第1点でございます。

それから最後の12ページのところに、これは環境の関係の答申ですから、これでいいのかもわかりませんが、ここで書いてあるのは、港湾・海洋技術は世界トップレベルで云々という格好で、前進するほうの問題と別に、今の技術力が、事業量が減ったときにほんとうに維持できるのかという議論を、これまた土木部会でやっておりますが、港湾についてはそういう問題はなくて、要するにもっと前向きの話だけで大丈夫なんですねと、これは念押しです。

それから最後は、さっき申し上げたことと絡みますので、これも環境のところの問題ではないかもわかりませんが、老朽化とか、こういう問題が出てきたときに、老朽化の話は11ページに、廃止するところでだけ入っていますが、ここももう少し課題がたくさんあるような印象を受けました。ただ港湾全体の話ですから、環境の中にそんなことまでを入れるのかどうかはお任せいたします。

分科会長

ありがとうございました。今の森地委員のご意見に対して、事務局、何か補足はございますか。

海洋環境対策官

港湾局の受け持っている業務の中で、防災というのは横断的なテーマであり、環境も同じように横断的なテーマだと思います。今、委員に言われて気がつきましたが、その横断的な環境の問題と防災の問題どうしのリンクが十分でなくて、切り離されているというところもあります。もう少し環境と防災の関連について、考えてみたいと思います。

それから技術力の話は、正直に申し上げて、あまり検討しておりません。

それから、施設の老朽化については、ここでは、例えばヨーロッパなどで、埋め立てをしたところに、もう一度海水を入れて干潟に戻したりしているようなことがあるものですから、その辺を意識して書いています。インフラの老朽化、メンテナンスをどうするかというような問題と環境の関連についても検討してみたいと思います。

分科会長

ありがとうございます。ほかに、これに関してはご意見、ございませんでしょうか。

それでは、次の審議案件に移らせていただきたいと思います。

④ 港湾計画について

大阪港

神戸港

分科会長

次は「港湾計画について」でございますが、本日は、一部変更の案件が7件ございます。時間もかなり過ぎておりますので、効率的に議事を進めさせていただくために、7件を3つに分けて、審議をそれぞれお願いしたいと思います。

まず大阪港及び神戸港について、最初の審議をしていただきたいと思います。事務局からご説明のほどお願いします。

港湾計画審査官

大阪港、神戸港の計画でございますが、プロジェクターにお示ししておりますように、スーパー中枢港湾プロジェクト関連でございます。まず大阪港の港湾計画でございますが、お手元の資料3に、内容を記載しております。

表紙でございますが、中央部分でございますのが大阪港の南港でございます

て、真ん中にビル等が見えます。周りに港湾機能が張りついておりまして、赤くなっているところがクレーンで、ここは13メートルから14メートルの岸壁でございます。本日、対象になるのは、その左上に島が2つございますけれども、北港と言われている部分でございます。

次のページをお願いいたします。左中ほどに「背景」と書いておりますけれども、コンテナ船の大型化ということで、大阪港におきまして、資料の右の中ほどに、大阪港利用船社の新造計画の一例ということで、EVERGREEN社、HANJIIN社の計画を載せさせていただいております。6,500～8,000TEUという大型船が計画されております。必要水深が16メートルです。これ以外も各社、新造計画がございまして、最新鋭の大型コンテナ船を受け入れる水深16メートルの岸壁が求められております。

一方、大阪港におきましては、この背景の2つ目にもございますけれども、いわゆる在来の貨物と呼ばれるものですが、アジアとの貿易を中心に堅調な伸びをしておりまして、その対応も求められております。

1ページ、開いていただきまして、先ほど言いました北港のところに、新しい高規格の岸壁を計画しております。今回、計画しております内容は、赤字で書いております。具体的には、ここのC-12と書いておりますバースを、最大の船に対応する15メートルから16メートルの水深、延長が400メートルのコンテナバースに計画を変更し、必要な泊地等を整備する。それに付随いたしまして、隣に在来の標準的な12メートルの岸壁を計画するものでございます。

次のページをお願いいたします。大規模地震対策施設計画ということで、国際海上コンテナターミナルに関しましては、おおむね3割の耐震強化を図っていかうということで進めております。今回、赤字で書いておりますC11、C12の岸壁につきまして、耐震強化を図る計画に変更するという内容でございます。

続きまして資料4で、神戸港の港湾計画の変更についてご説明させていただきます。

表紙を1ページめくっていただきまして、神戸港に関しましては、2つポイントがございます。1点目が、高規格コンテナターミナルの形成に関する計画変更で、緑色で丸く囲ったところでございます。もう一つは、従来のコンテナターミナル跡地の利用転換に関する計画変更でございまして、赤で丸く囲っているところでございます。

1ページ開いていただきまして、まず高規格コンテナターミナルの形成についてでございますけれども、スーパー中樞港湾として指定されております阪神港、ポートアイランドの2期地区に関する計画変更でございます。図面左上に

赤で線を入れているところが、今回の計画変更対象でございまして、ここが次世代高規格コンテナターミナルの形成に取り組むところでございます。

神戸港におきましても、先ほど申しました最大水深16メートルが必要な、最新鋭の大型コンテナ船に対応できるように位置づけるもので、具体的には、ここはPC16から18についてコンテナバース及び関連の水域施設を、水深15m～16mの計画に変更するものでございます。

次のページをお願いいたします。六甲アイランド地区でございまして。今回の計画変更の対象は、左上にRC7と書いておりますコンテナターミナルでございまして。RC7は現在、水深14メートルの施設でございましてけれども、利用しているコンテナ船が大型化していることから、増深の要請が出ております。このため、現在のバース及び水域施設を、14メートルから15メートルに増深する計画に変更するというものでございます。

次のページをお願いいたします。ここからは、従来、コンテナターミナルとして扱っていたところの利用転換、跡利用についてでございまして。ポートアイランド地区の、左上の図面で赤く塗っているところが、今回、計画変更をするところでございます。このポートアイランド地区においては、従来、12メートルのコンテナターミナルであったわけですがけれども、今申し上げたような大型化をすることによって、沖に展開していくということから、昨年7月の港湾分科会におきまして、コンテナターミナルから他の機能に利用転換をする方針が示されております。そのとき、土地利用の方向性がまだ未定の部分が残されておりましたけれども、今回、具体化の方向が決まったことから、計画変更するものでございます。

まずPC4、5の水際線でございますけれども、中古車等の輸出が神戸港でも増加しておりまして、これに対応した岸壁とするということでございます。

お手元の図の右上に、変更前の計画と変更後の計画がかいております。

それからPC3のところでございます。隣接するPC1、2、この図でいくと上側でございますけれども、ここは既に都市機能用地等に変更しているところでございますけれども、大学等の進出が決定しておりまして、このPC3につきましても、これらと一体になった都市的な利用が図れる地区ということで、土地利用の変更を行うものでございます。

次のページをお願いいたします。摩耶埠頭地区でございまして。摩耶埠頭地区は、神戸港初のコンテナターミナルとして利用されておりましたけれども、ここにつきましても、コンテナターミナルが沖合に展開していつているということから、他の機能への利用転換を図るものでございます。都市部に非常に近い、あるいは高速道路のネットワークとダイレクトにアクセスできるなど、物流拠点として非常に好立地な条件を備えているということから、新たな物流拠点と

しての展開が期待されているところでございます。

今回は、流通加工施設の立地の要請があることから、一部、赤で書いております土地利用を、ふ頭用地から港湾関連用地に変えるものでございます。なお、この利用形態については、今後検討の見直しが必要な地区ということで、今後、詳細にはペンディングとしております。

次のページをお願いいたします。神戸港におきましても、大阪港と一緒に大規模地震対策施設計画ということで、おおむね3割確保するということから、PC17及びPC18を耐震強化岸壁として位置づけるものでございます。

以上、2港について説明を終わります。

分科会長

ありがとうございました。それでは、大阪港及び神戸港の港湾計画につきましてご質問、ご意見がございましたら、お願いいたしますと思います。

委員

意見を申し上げたいと思います。ただいまの大阪港、神戸港の説明の冒頭に、イントロとしてありましたスパ中構想は、たびたび議論されておりますように、我が国港湾の再生を図る、一言で言えば、国際競争力をアップするというところで、そのためには選択と集中、そしてハードとソフトをまぜてやると。具体的には、先ほどご紹介がありましたように、大阪港の夢洲、神戸港のポーアイ2期だということで、多くの関係者が1年以上にわたって議論されてきたことで、大変すばらしい計画で、国のほうでは、ご紹介がありましたように、30%減を目指して国の政策を立てていく。

それから一方、民と言いましょうか、364日、24時間やるように努めるということで、現に今日までやってきたということで、官民挙げて実現させ、我が国の港湾に再び輝きを取り戻そうという計画だというように評価しております。

そういう観点から見ますと、神戸の計画で、ポートアイランド沖にも、六甲にも拡充する。ここでは、施設計画で見る限りではありますが、右にも左にもあるというように、本来、国がこういうことでやろうとしていた計画から見て、どうしても理解しがたいということでもあります。

個々の計画というのは、やはりそのときの国の政策を姿で具現するものであると理解しております。このような右にも左にもつくるということであれば、国が掲げてきたスパ中構想は一体何だというようなことで、熱意が問われるのではないかということでもあります。そういう意味で、この計画はなかなか理解しがたいと感じるわけでもあります。

SPA中構想を構想として訴えた以上、それがあいまいな形にならないように、明確に前進する。そのためにも計画は、それが忠実に反映されたものであるべきじゃないかということでもあります。

以上、意見を申し上げました。

分科会長

ありがとうございました。事務局から何かございますか。

港湾計画審査官

今、ご指摘のあったとおり、選択と集中ということでスーパー中枢港湾に取り組んできております。先ほど説明いたしましたけれども、今のところ、世界で最大級、最前線とされているコンテナ船は、16メートルの施設で受けるようなものとなっております。この最前線、最先端で国際競争力に勝っていかないといけないということから、先ほどご指摘のように、ハード、ソフトを含め、官民挙げて取り組んでいこうということが、施策の最大のねらいでございます。

そういう意味でいけば、ここのポートアイランドの2期地区、ご指摘のように、次世代高規格コンテナターミナルの導入を図る部分という位置づけでございます。

一方で、すべてのコンテナの貨物が、そのような最大の船型で運んでいるわけでもございません。当然、国際競争力というのは、最前線のところで勝っていかないとということでウエートは非常に高いわけですがけれども、一方、かなりの部分がまだ従来のもの、あるいはそれのもう少し大きいものということで運んでいることも現実でございます。

そういうことで、個別に必要なものについても、当然状況を踏まえてではございますけれども、対応していく必要があるというように考えております。

基本的な考え方は、以上でございます。

分科会長

ありがとうございます。ほかに神戸港、大阪港に関連しましてご質問、ご意見はございませんか。

委員

個々に需要があれば、どんどんやっていくというような具合に聞こえるわけなんです。やはり部分最適、その部分だけを見れば、それが確かに必要かもしれない。そしてそれが最適かもしれない。そういう部分最適をのんびんだらりとやっていていいのかというのが、スーパー中枢港湾の理念だったと思うんで

すね。もちろん、100%そのとおり、すべていくばかりとは限らないと思いますけれども、部分最適を、その都度ごとに需要があるからということでやっていたのでは、適当な言葉とは言えませんが、ばらまき投資になってしまうんじゃないか。そういうことを私は言っているわけなんです。

計画というのは、やはり国が掲げた政策を、ある意味では姿で示すわけなんです。来年度予算では、スーパー中枢港湾を最大の柱に掲げていると聞いていて、またそうでなきゃいかんと思っているわけなんです。この時期に、部分最適を追求したとしか思えない、右にも左にもということが、理解できないと申し上げているわけなんです。私の言おうとしていることがおわかりいただけるかどうかはわかりませんが、そのように考えているということを再度申し上げます。

港湾計画審査官

ご指摘の部分最適ということは、厳に戒めないといけないというふうにご考えております。先ほど申したのは、基本的な考え方に乗って、全体として総合的にバランスをとっているのがどういう計画かということで、確かに今、国が最大限政策のプライオリティーを置いているのはスーパー中枢港湾で、現に計画でも位置づけ、これは実施の部分ですけれども、予算要求もしていくという動きをしております。

ただそこが、先ほど申し上げたような基本的な考え方で、それ以外はオール・オア・ナッシングで、一切手をつけないということではございません。総合的に考えて、基本的なところは、スパ中であれば思い切った投資をしていく。ただ現状のところは、例えば現状の改善でとめておこう。これは投資の、次の計画の後の考え方だと思いますけれども、計画としては、こういう必要性を国としても考えておりますし、基本的な考え方は先ほど申したとおりでございます。

また、これは計画から離れて、次の実施の段階に移っていくのですが、そこでもいつの段階で、どういう順番で投資をしていくかというのは、また議論になると思っております。

分科会長

ありがとうございます。

計画課長

今、実施という話も出ましたので、若干補足的に状況のご説明を申し上げたいと思います。神戸港につきましては、大阪港とともに阪神港ということで、スーパー中枢港湾に指定をさせていただいております。その際には、具体的に

どこのターミナルを次世代の高規格のターミナルとして育成をしていくのかという議論がございまして、その際、神戸港においてはポートアイランドの2期地区等のコンテナターミナル、大阪港につきましては夢洲のターミナルということでございました。そういう流れの中で、具体的に大阪、神戸の、今申し上げましたターミナルにつきまして、岸壁の新設、あるいは岸壁背後の荷役機械、さらにまた情報システム等々、さまざまな施設につきまして、具体的に平成17年度に予算要求をしたということがございます。

そういう中で、今回の神戸港の六甲アイランドの計画でございしますが、これはもちろん現在、中長期をにらんだ計画でございしますので、具体的な予算要求という意味での実施のステージにはまだ入っていないということでございます。

そういう中で、実は今話題になっておりますポートアイランド2期地区、あるいはまた六甲アイランドを含めまして、神戸港全体のコンテナターミナルの整備・運営のあり方について議論を始めております。これは神戸港のみならず、全国主要なコンテナを取り扱っております港につきまして議論をしているわけでございますけれども、とりわけ神戸港につきましては、早急に将来の方向を描こうということで、目下、鋭意議論を進めているということでございます。

したがって、神戸港の将来のコンテナターミナルの整備・運営のあり方につきましては、こういった議論を踏まえ、あるいはまた国際的にも東アジア、中国を中心としてコンテナ貨物の取り扱いの状況、輸送状況というものが大きく変化しておりますので、こういったさまざまな背景を踏まえて、将来の神戸港におきますコンテナターミナルのあり方について検討していくことが必要ではないかと、私どもも感じております。

分科会長

ありがとうございます。特に、最近の東アジアを中心とする基幹航路では、平野委員が一番よくご存じだろうと思いますが、マーケットの変動が大変激しくて、私が調べた限りでも、2年ぐらい前までは供給過剰気味であったのが、今ではもう既に供給不足というような形になっていて、先ほどご説明がありましたように、船社はどんどん大型船を発注しているという状況でございますし、また近隣のアジア諸港でも大規模ターミナルをどんどん整備している。間もなく、上海の沖の洋山も17メートルといったような大水深バースが稼働し始めるということで、特にコンテナ輸送市場は、注意深く見守っていきながら、しかもマーケットの変化にある意味では素早く対応しながら政策を練っていかないと、大きな間違いを犯すというところは私はあると思います。そういう意味で、きょうの大阪、神戸港のスーパー中樞港湾の一部の政策としての増深計画も、最近の情勢を踏まえたら大変重要な施策であろうと思いますし、また先ほ

ど事務局よりご説明がありましたように、国土交通省の中でも神戸港の、特にコンテナターミナルのあり方については、今継続的な議論がされているというお話でございますが、そのことも勘案して、ご審議を賜りたいというふうに思います。

まだ大阪港のほうはご質問が出ていませんが、大阪港、神戸港を一括して審議してございますので、両方のご意見がございましたら、再度お願いいたします。

委員

私は神戸港のことを言っているわけではなくて、神戸港が、国が掲げておられるスパ中構想から見たら、右向け左でおかしいんじゃないかということで申し上げているのであって、そういう意味で、スーパー中枢港湾を全力を挙げて実施しなきゃいけない、そこから見てもおかしいのではということをお願いしているわけです。今、事務局のほうから、中長期的にやるんだからというお話がありました。それを逆にとりますと、スーパー中枢港湾関係は短期にということか、ぱっとやるという意味だということで、時間差があるということをおられると私は思います。

そういうことで、私の発言の趣旨が誤解されたのではまずいということが1つと、それから事務局の話をそのように理解しましたということで、発言させていただきました。

分科会長

ありがとうございました。ほかに大阪港、神戸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。

ないようですので、答申案についてお諮りを申し上げたいと思います。答申案でございますが、大阪港につきまして、「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」。さらに神戸港に関連しましては、「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。なお、スーパー中枢港湾政策の進展を踏まえつつ対応するものとする」というような、神戸港と大阪港に対しては、答申文案が異なりますが、こういう答申でよろしいでしょうか。ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

分科会長

ありがとうございました。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。

仙台塩釜港
直江津港
常陸那珂港

分科会長

それでは引き続きまして、次の3港、仙台塩釜港、直江津港、常陸那珂港の港湾計画につきまして、事務局からご説明を賜りたいと思います。まず3港合わせて、ご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

港湾計画審査官

大変重要な議論をありがとうございました。では、ご説明させていただきたいと思います。

パワーポイントのほうに挙げておりますのが、耐震強化岸壁の整備状況、丸が書いているところが計画があるところで、白丸のところは、もう既に実施されているというところなんです。全体としては50%程度、若干進捗がおくれているというような状況でございます。仙台塩釜港、直江津港につきましては、この耐震強化岸壁についてでございます。

それではお手元の資料5、仙台塩釜港でございますけれども、ご承知のように仙台塩釜港は、仙台が後背地だということで、大変貨物が増えております。1ページをめくっていただきまして、赤丸で書いておられますところが、現在、耐震強化岸壁を計画している雷神1号というふ頭でございます。ここは、当時計画した倍近い貨物量を扱わざるを得ないという、非常に稠密に利用されているということから、使いながらの工事というのが困難になっております。

次のページをお願いいたします。一方で、仙台塩釜港では、まだ耐震強化岸壁が1つも整備されていない、早くしないといかんということで、今回、右のほうに赤丸で書いておられます高松木材ふ頭岸壁、比較的利用頻度が少ないことから、現実的にここで位置づけたいということでございます。

具体的には、次のページに港湾計画図がございますが、現在、12メートルの岸壁がございますけれども、それに耐震強化をする。あわせて耐震強化した岸壁に道路をつなぐというものでございます。

続きまして直江津港でございますが、資料6でございます。直江津港は、新潟県に位置する港で、平成2年に北海道、平成8年に博多と定期フェリーが開設され、フェリーネットワーク上でも重要な拠点となっております。

次のページをお願いいたします。直江津港では新規貨物の増大、リサイクル

関連の輸出の増加や、アルミニウムのインゴットの輸入の増加という新たなものがございます。それから、耐震強化岸壁を早期に整備したいという2点でございます。

次のページをお願いいたします。現在の計画では、右の図で緑色に塗っている「フェリー」の東3号岸壁というところが耐震強化岸壁に位置づけられておりますけれども、先ほど申しましたフェリーが、当時計画したよりさらにネットワークが広がり、現在では、常にフェリー2隻同時着岸ということで、なかなか施工ができない状況でございます。

一方、先ほど申し上げましたリサイクル関連、既存の岸壁のあいているところにばらばらと置いているということで、次のページでございますけれども、右側の下が今回計画でございます。7.5メートルの既存岸壁を改良いたしまして、10メートルの岸壁にし、かつここを耐震強化岸壁とするという計画でございます。

引き続きまして、資料7の常陸那珂港でございます。常陸那珂港はご承知のように、東京湾及び首都圏における物流の混雑解消ということで計画された港でございます。平成10年から港が機能しております。現在では、400万トン近くの貨物を扱う港に展開してきております。

次のページをお願いします。今回の計画のポイントは、内貿ユニットロード貨物量が急激に増加していること。具体的には、北海道と結ぶRORO船が、時間、料金の優位性から急激に増加しており、現在では積み残しの荷物が出るような状況になってきているということで、船会社のほうでは、船舶の大型化を図って対応したいということでございます。

次のページをお願いいたします。上の左が既定計画で、右側の赤く線を入れているところがございますけれども、現在の計画では、水深7.5メートルの岸壁を2バース計画しておりますけれども、ここを9メートルの岸壁1バースに変更して、対応したいというものでございます。

説明は以上でございます。

分科会長

ありがとうございました。それでも、ただいまご説明のございました仙台塩釜港、直江津港、及び常陸那珂港の港湾計画につきまして、ご意見、ご質問を賜りたいと思います。よろしくをお願いします。

特にご意見、ご質問はございませんか。

ないようですので、答申案についてお諮りを申し上げたいと思います。

まず、仙台塩釜港でございます。「国土交通大臣に提出された仙台塩釜港の港湾計画については、適当である」。

それから直江津港でございますが、「答申。国土交通大臣に提出された直江津港の港湾計画については、適当である」。

さらに常陸那珂港でございますが、「答申。国土交通大臣に提出された常陸那珂港の港湾計画については、適当である」。

以上の答申でご異議は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。ご異議がないようですので、答申案どおりの答申をさせていただきたいと思えます。

長崎港
石狩湾新港

分科会長

それでは最後、残っております長崎港及び石狩湾新港の港湾計画につきまして、事務局から一括してご説明をお願いいたしたいと思えます。

港湾計画審査官

資料8の長崎港の資料をお願いいたします。まず表紙の写真でございます。長崎港は天然の良港でございますが、非常に広範囲な幅広い港でございますが、今回の対象は、左上のふ頭でございます。

ページをおめくりください。今回、小ヶ倉柳ふ頭というふ頭でございますが、長崎港では唯一の公共の外貿ふ頭でございます。コンテナも取り扱い、またバルクで、ちょうど対面に三菱重工がございますので、そのプラント類の輸出など、活発な荷動きになっております。

建設後40年近くたっておりますが、一部の岸壁ではハラミ出しだとか、構造上問題が出てきているという点、それから旧来のふ頭でございますので、どうしても用地が足りないという問題がございます。

次のページをお願いいたします。既定計画は左側でございますけれども、土井首地区と赤く塗っているところでございますが、ここに新たなふ頭を計画しておりました。しかし、なかなか投資が大きい、あるいは地元の下承が得られないということから、今回計画で、既存の施設を有効利用して、抱える問題を解決していこうということで、用地不足を一部前出しし、古い施設を囲ってしまうということで、計画したものでございます。

続きまして、資料9をお願いいたします。石狩湾新港の一部変更でございます。石狩湾新港につきましても、札幌に最も近い港と、中心部から約15キロということで、札幌圏の物流の拠点として、新たに昭和50年代に供用を開始したところでございますけれども、現在、300万トン強というところに成長してきております。

2ページ目をお願いいたします。今回の計画は、右上に既定計画と書いておりますように、14メートルの岸壁を、現在整備中でございます。この岸壁は多目的ふ頭で、いろんな貨物を扱うということで計画しておりました。

主な荷主さんがチップだとか原木というものを扱うということでございますが、量が多いメインユーザーがチップを扱われるということで、かなり大きな船で持ってまいりますので、ここに揚げたときに、このふ頭用地でストックヤードとしても使いたいということで、それが存在すると、なかなかほかの荷物が扱えないということから、今回計画のようにふ頭用地を広げて、長期間使うものはそちらのほうに置いて、ほかの荷物が扱えるようにするという形態に変更するものでございます。

以上でございます。

分科会長

それでは、ただいまご説明いただきました長崎港及び石狩湾新港の港湾計画の一部変更につきまして、ご討議をお願いしたいと思います。

委員

長崎の件について、ちょっと質問をさせていただきます。前で見ると工費も安くなって非常にいいと思うんですけども、例えばマイナス面ですね、背後地が少ないとか、陸へのアクセスが大分悪くなるとかといったことは、きちっと検討されているのでしょうか。

港湾計画審査官

資料8の3ページ目、当然、既定計画のように、非常に広くスペースがとれば、それにこしたことはないんですが、現状に比べて今回計画は、背後用地が相当広がります。それから、貨物量もがらんが増えていくという状況ではございませんので、岸壁の延長も、基本的には現在と変わりません。

そういうことで、発生交通量が大幅に増えるということではないので、一応現状のことで対応できる。横にまた新しい道路を抜くという計画もつくっております。これは、状況を見て実施ということになろうと思います。

委員

ありがとうございます。

分科会長

ほかにご意見、ご質問はございませんでしょうか。

特にご意見、ご質問等がございませんようですから、答申案の審議に移らせていただきたいと思います。

まず長崎港でございますが、「答申。国土交通大臣に提出された長崎港の港湾計画については、適当である」。

さらに、石狩湾新港でございます。「答申。国土交通大臣に提出された石狩湾新港の港湾計画については、適当である」。

以上の答申文案でご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

分科会長

ありがとうございます。ご異議がないということでございますので、答申案どおりとさせていただきますと思います。

以上で、本日の審議事項は終了いたしました。事務局に進行をお返しいたしますので、その他事項等がございましたら、お願いいたします。

管理課長

本日は、長時間のご審議、どうもありがとうございました。

最後に、次回の日程でございますが、第13回の港湾分科会につきましては、来年の3月22日火曜日、午後1時半から開催をさせていただきたいというふうに存じております。どうかよろしくお願い申し上げます。

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。

閉 会