

平成15年7月4日(金)

於：国土交通省11階特別會議室

## 交通政策審議會第7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7回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成15年7月4日(金)  
開会 13時30分 閉会 15時10分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎3号館)11階特別会議室
3. 出席者氏名

氏名	役職名
黒田 勝彦	神戸大学教授
坂井 淳	(社)全国漁港協会会長
杉山 武彦	一橋大学教授
須田 漉	八戸工業大学教授
瀬田 信哉	(財)国立公園協会理事長
東 恵子	東海大学短期大学部助教授
森地 茂	東京大学大学院教授

4. 会議次第  
港湾計画について・・・2  
    神戸港  
    博多港  
  
平成15年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について・・・8  
  
港湾行政における当面の課題について・・・12  
  
その他・・・23

## 5. 議会経過

### 開 会

#### 管理課長

お待たせいたしました。交通政策審議会令第8条の規定による定足数に達しておりますので、ただいまから交通政策審議会第7回港湾分科会を開催させていただきます。

本日から、森地東京大学大学院教授及び黒田神戸大学工学部教授に新しい委員として審議に御参加いただけることとなりましたので御紹介を申し上げます。

なお、本日は池淵委員、尾崎委員、白石委員、平野委員につきましては所用のため御欠席でございます。池淵委員及び平野委員につきましては、代理の方が御出席いただいておりますので御報告申し上げます。

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

### 議 事

#### 港湾計画について

一部変更の案件について  
神戸港  
博多港

#### 分科会長

皆様、お久しぶりでございました。それでは議事を進めていきたいと思いません。

本日は、議事次第にございますように港湾計画、それから平成15年度の特定港湾施設整備事業基本計画(案)、それから、港湾行政における当面の課題が議題となっております。

それでは、まず港湾計画について審議を行いたいと思えます。

一部変更の案件として、神戸港及び博多港の港湾計画を議題といたします。事務局から説明をお願いいたします。

#### 港湾計画審査官

それでは、神戸港及び博多港の港湾計画の変更について一括して御説明させていただきます。

まず神戸港からでございます。資料1をごらんいただきたいと思います。今回の変更は、ポートアイランド 期地区のコンテナふ頭、PC1～5の土地利

用計画の変更でございます。ポートアイランドのP C 1～5につきましては、プロジェクターに示しているような位置関係でございます。

まず、簡単に当該地区が計画変更に至った経緯について御説明いたします。P C 1～5は水深12m、延長1,450m、用地面積約50haのコンテナ船用ふ頭で、昭和45年に供用されております。神戸港の主力コンテナふ頭として活用されてまいりました。最も取扱量の多かった平成5年には77万T E Uの外貿コンテナ貨物を取り扱っておりまして、神戸港全体の外貿コンテナ取り扱いの約3分の1を扱ったターミナルでございます。しかしながらコンテナ船の大型化に伴い、このターミナルを利用しておりました船会社が水深岸壁のございますポートアイランド 期地区、あるいは六甲アイランド地区の方に順次移転いたしまして、昨年の7月にはすべての船会社が移転を完了しております。これを契機として、P C 1～5の利用転換を港湾計画に位置づけることとしたものでございます。

資料の2ページ目をごらんいただきたいと存じます。計画変更の具体的内容を説明させていただきます。まず、P C 1、2についてでございます。このエリアは既成市街地にも近く、この場所から陸側を眺めた場合の景観が非常に素晴らしいといったことがございまして、このような特性を生かして世界最大級の旅客船にも対応できる大型旅客船ふ頭に、水際線部分については変更いたします。岸壁の背後は、ふ頭用地を確保するとともに、ふ頭と一体的に機能する旅客船ターミナルの立地等を想定した交流拠点用地を確保いたします。さらに、その背後につきましては集客・商業施設、あるいは住宅等が立地いたします都市機能用地に変更いたします。

それから、南側のP C 5については、主に中国からの輸入家具やインテリアなどを扱う企業が、将来的には展示・販売も行う配送センターとして立地を希望しておりまして、土地利用がほぼ具体化していることから、港湾関連用地に変更いたします。なお、ここで取り扱います輸入家具あるいはインテリアといったものは、ポートアイランドの 期地区のP C 16、17で年間2万T E U程度が陸揚げされる予定でございます。

残りましたP C 3、4、それからP C 5の水際線部分については、現段階では利用転換の熟度が低く、今後利用の具体化に合わせて土地利用計画の変更を行うこととして、当面は利用形態の検討が必要な区域という位置づけにすることといたします。

次に3ページ目をごらんいただきたいと存じます。今御説明申し上げました計画変更は、高規格のコンテナバースへ外貿コンテナ取り扱い機能を集約し、神戸港のコンテナ物流機能の効率化を図る方針に沿ったものでございます。また、未利用の公社用地を売却することにより、ふ頭公社の財務体質の強化、ひ

いては神戸港の国際競争力の強化につながることを期待されているところでございます。また、ポートアイランド地区は先端医療産業特区に指定されているとともに、このエリアを含みます西側地域が都市再生緊急整備地域にも指定されており、今後の神戸発展のリーディングエリアとして機能していくことも期待されております。以上が神戸港の計画変更の内容でございます。

続きまして博多港の港湾計画の一部変更について御説明させていただきます。資料2をごらんいただきたいと存じます。

博多港は、遣隋使、遣唐使、あるいは日明貿易など、古くから朝鮮半島や大陸との交易により栄えた港でございますが、近代港湾としても順調に発展を続けており、平成2年に特定重要港湾に指定されております。今回の計画の変更は、現在整備中の人工島、アイランドシティに計画されている外貿コンテナふ頭の土地利用に関するものでございます。

博多港の外貿コンテナの取り扱い状況についてプロジェクターでお示しておりますが、その実績は、1ページの下の左の図にございますように平成4年から始まっています。平成4年時点では10万TEU程度でしたが、平成14年には速報値ベースで51万TEUに達しております。現状では、この外貿コンテナは主としてアイランドシティの対岸にございます香椎パークポート地区のターミナル、これは水深13mの岸壁が2バースあるわけですが、そこで取り扱われておりまして、非常に手狭になっております。アイランドシティ地区の外貿コンテナターミナルはこの状況を打開するため計画されたものでもございます。

アイランドシティのターミナルは、水深15mの岸壁2バースと、水深14mの岸壁1バース、連続3バースを計画しており、ふ頭用地の奥行きは350mで、1ページの右の下図にございますように、その背後に臨港道路を配し、臨港道路を隔てた港湾関連用地内に空コンテナプール及びシャーシプールが計画されておりました。港湾管理者の福岡市は、現在、このターミナルをより競争力の高いものとするべく、ターミナルの運営について具体的検討を進めております。この検討の課程で、空コンテナプール及びシャーシプールがふ頭用地から道路を挟んで立地しているのが運営上支障が大きいという結論に達しまして、土地利用計画を変更するに至ったものでございます。

2ページ目をごらんいただきたいと存じます。具体的には、2ページの右側の上図にございますようにふ頭用地の奥行きを350mから500mとしまして、これに伴って臨港道路の法線の変更、緑地の面積の変更を行うものでございます。ちなみに、水深15mを超える岸壁を有するコンテナターミナルのふ頭用地の奥行きについてほかの事例を見てみますと、左側の下の図にございますように、中国、韓国など諸外国のターミナルでは多くが500mを超えておりますし、国内でも新しく計画されました名古屋港の飛島、あるいは横浜港の南本牧では

500mとなっております。私ども港湾局では特区制度の具体的運用策として、公共ふ頭を一括して単一の民間運営業者に長期間貸し付けることができる特定ふ頭運営効率化推進事業の制度を昨年新たに設けておりまして、福岡市も福岡アジアビジネス特区の指定がなされておりまして、市はアイランドシティと香椎パークポートのコンテナターミナルに対してこの制度を適用すべく準備を進めております。

これにつきましては港湾の利用の重要な変更該当するということで、港湾計画上も効率的な運営を特に推進する区域として位置づけるものでございます。右側の図のターミナル用地を青く囲んでおりますが、こういった表示になるということでございます。

3ページ目をお願いいたします。以上が計画の変更内容であります。この変更により、博多港の外貿コンテナターミナルのより効率的な運営の条件が整うこととなります。現在、アジアのライバル港である釜山や高雄に比べますと博多港の港湾コストは2割程度割高と言われております。その対策については着実に進められており、今回の計画変更先駆け、去る7月1日には港湾諸料金を大幅に減額しております。3ページの右側にまとめておりますが、入港料が50%減額であるとか、岸壁使用料についても30~50%減額、あるいはガントリークレーンについても2~3割減額していくといった具体の策を講じているところでございます。このようなことにより博多港の港湾にかかる経費は釜山、高雄と同等程度としていく方針で、より高い国際競争力を確保していくことを目指していると、こういう状況でございます。以上で博多港の計画変更の内容について御説明を終わります。以上でございます。

#### 分科会長

ただいま御説明のありました神戸港及び博多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御発言をお願いいたします。

#### 委員

つまらないことかもしれませんが、今御説明を受けたガントリークレーンの使用料というところで、30分当たりの使用料が2割から3割減額になると書いてありますね。これは、1時間当たりとか3時間当たりになると違ってくるということなのですか。30分ではこうだけれども、1時間とか2時間だったら違うのですか。あるいは、2割なり3割というのは通常使われてそうなるかと。

#### 港湾計画審査官

一応30分ごとに料金を取るということで、その使用料を2割から3割減額す

るということで、30分ごとに使用料を細かく決めるということも非常に画期的であるということです。

委員

今度決めるということですか。

港湾計画審査官

時間単位としては前から30分であったということで、それが2割から3割減額と。

委員

これは2時間でも2割から3割でいいですね。長時間になればどうだということではないんですね。

港湾計画審査官

はい。

分科会長

どうぞ、ほかの先生方。

委員

代理で発言をして申しわけございません。

博多の計画でございますが、まだこれは物ができていない、計画の時点で変更をされると理解してよろしいでしょうか。

港湾計画審査官

はい。14m岸壁については現在整備中ございまして、この9月には供用開始予定と。15mの2バースについては、まだ整備には着手していないと。したがって15m岸壁については計画の時点で変更を行ったということでございます。

委員

今350mを500mに変えることによって投資額が余分にかかることはないという理解でよろしいでしょうか。

港湾計画審査官

はい、結構です。

分科会長

よろしゅうございますか。

委員

引き続き同じところでいいですか。

分科会長

どうぞ。

委員

今の件でございますが、そもそものねらいが、周りの作業の関連を1カ所に集めて効率化を図ろうという意味合いでの計画変更だと思うんですが、ともすると、今はCYから別のところにシャシーなり何なりを置いて、例えば夜は物が出せないとか、いろいろな弊害があって、その周りに物を置くようなことになっているというのが現実ではないかなと私自身は思っています。それでいきますと、せっかくこういう計画をやったのですから、ぜひここからダイレクトに物が引いたり入れたりできるような、ソフトの部分のフォローアップと申しましょうか、その辺をぜひお願いをしたいなど。物だけを計画するんじゃなくて、それが実現するような体制づくりと申しましょうか、その辺をお願いしたいと思います。

港湾計画審査官

ただいまの御意見につきましては、港湾管理者であります福岡市の方に伝えたいと思います。

分科会長

そのほかいかがでしょうか。

では、私から1つ質問なんですが、このコンテナバースというのは、24時間オープン化というんですか、そういうものはなされるんでしょうか。ソフトの話ですけれども。

港湾計画審査官

お答えします。本船の荷役については24時間化、既にやっておりますので、それが継続するというところでございます。それからゲートについては、ふ頭の

周辺に夜持ち出せるエリアを確保しまして、そこに必要なものを確保して港運業者、あるいは荷主が持ち出せるような状態を確保すると。実質的には24時間対応できるようにするという方針でございます。

分科会長

そのほか、いろいろな手続関係とか何かもあるでしょうから、なかなか実現は難しいとは思いますが、今後ともよろしくお願いします。

港湾計画審査官

これからふ頭の運営業者を具体的に決めていく予定でございますので、その過程、あるいはふ頭の運営業者が決定してからさらに具体的なことが決まってくるかと思えます。

分科会長

いかがでしょうか。そのほかございませんでしょうか。

それでは、特に御意見、御質問がないようでございますので、答申案につきお諮りしたいと思います。「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」。「答申。神戸港。国土交通大臣に提出された神戸港の港湾計画については、適当である」。博多港と同文でございます。

答申案のとおりさせていただいてよろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

ありがとうございます。

平成15年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について

分科会長

それでは、平成15年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）につきましの審議に移りたいと思います。事務局から御説明をお願いします。

開発課長

開発課長の岩瀧ですが、私から平成15年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について御説明させていただきます。

お手元に資料3 - 1と3 - 2、2つの資料があるかと思いますが、まず資料3 - 2を1枚めくっていただきたいと思います。特定港湾施設整備事業につきましては、下の方に絵がありますように、ブルーの防波堤とか岸壁を公共事業で整備するわけですが、これとあわせて一体的に荷役機械、上屋、ふ頭用地、引船、あるいは背後の都市再開発等用地、工業用地の造成といったものを港湾管理者が起債事業として実施するものでございます。港湾整備促進法に基づいて行うわけですが、港湾管理者が国土交通大臣に資料を提出していただき、大臣が交通政策審議会の議を経て基本計画を策定すると。基本計画は内閣の承認を経て、国土交通大臣が資金の融通のあっせんを行うというものでございます。

その基本計画ですが、資料3 - 1を見ていただきたいと思います。これが計画書でございます。1ページに港湾機能施設整備事業がございます。上から、上屋については10港で11棟、15億2,200万円で整備を行おうというものでございます。荷役機械については苫小牧等17港で26基、128億9,700万円で整備を行うものでございます。ふ頭用地については、同じく苫小牧港等88港で123.6ha、487億8,100万円をもって整備しよう。港湾機能施設整備事業トータルとしては632億円ということでございます。

2枚目ですが、臨海部土地造成事業として、1つが都市再開発等用地でございます。紋別港等34港で120.7ha、799億9,500万円をもって整備すると。工業用地については八戸港等7港で14.5ha、61億8,100万円をもって整備をします。臨海部土地造成事業を合わせまして861億7,600万円。トータルとして1,493億7,600万円となっております。

続きまして資料3 - 2の3ページをあけていただきたいと思います。事業規模の一覧表がございます。先ほど御説明したトータル1,494億円ですが、対前年比で見ますと0.74と、15年度分はかなり小さくなっております。その主な要因としては、臨海部土地造成事業の中の都市再開発等用地が大きく下回っております。0.61ということですが、その理由は、14年度までに実施してきました大どころのもの、神戸港、大阪港等におきます土地造成事業が概成したことによるものでございます。もう一つ特徴的なのは港湾機能施設整備事業の荷役機械でございます。対前年比1.89ということでかなり大きく伸びております。詳細については後ろで説明させていただきます。

4ページ目でございます。起債事業の内容の特徴としては、1つは既存ストックを有効活用して整備しようということでございます。内容としては、機能施設について上屋、小樽港においては薫蒸施設の老朽化に伴う改良、荷役機械については苫小牧港で老朽化に伴う改良、横浜港での移設といったものでございます。一方、用地造成についてはだいたい色で塗っております水面貯木場等が遊休化しております。この分を埋め立てて都市機能用地あるいは港湾関連

用地、ふ頭用地に変えていこうというものでございます。

続きまして5ページですが、ニーズに対応した荷役機械の設置ということで、荷役機械は先ほど御紹介したように合わせて26基整備する予定ですが、1つが中枢港湾における外貿コンテナ取り扱いの国際競争力の強化ということで、東京、横浜、四日市、神戸、博多港におきまして10基の整備を行うというものでございます。それから外貿コンテナの地域需要への対応ということで、苫小牧港以下の港において11基を整備すると。さらにバルク貨物等への対応ということで、釧路港等において5基の整備を行うものでございます。

6ページですが、個別のトピックとして、みなとに活力を確保しようということで、横浜港本牧地区のB、C突堤間のスリップを左下の図面にありますように埋めて、その昔は水際線をできるだけ長くとろうということで用地は狭い状態になっていたわけですが、スリップを埋めることで十分なヤードを持ったコンテナターミナルを確保していこうということでございます。平成16年には完成予定で、面積が8haの規模でございます。完成は右下の図面で、国際競争力の強化を図ろうと。

7ページですが、暮らしを守るということで、酒田港の北港地区に水深10mの耐震強化岸壁がつくられておりまして、これに合わせて背後のふ頭用地造成を、約2haですが、行うことによって、右下の、これはイメージですが、有事の際の防災拠点を確保していこうというものでございます。

8ページですが、暮らしを豊かにということで、都市再開発等用地の例でございます。東京港の有明北地区、左上の図面にありますように水面貯木場として使っていたものですが、ここを埋めまして、右上の図面にありますような住宅地をつくるということでございます。面積が35ha程度のもので、16年度には完成ということでございます。右下の図にありますように、護岸の整備に特徴がありまして、カニ護岸という愛称で親しまれておりまして、穴をあけてカニがすめるような、生息場を確保するような護岸を整備しているものでございます。

続きまして9ページですが、地域産業の基盤強化ということで、工業用地の造成の事例でございます。石巻港の雲雀野地区でございます。既存の製紙工場が背後にありまして、うっすらと見えますチップヤードが非常に手狭な状態で困っているということで、前面の土地造成の中で、23haほどですが、左下のようなチップヤードを確保していきたいと。これも16年度完成の予定でございます。

以上、簡単ですが、特定港湾施設整備事業の概要について御説明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。

それでは、平成 15 年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）につきまして、御意見、御質問がございましたらお願いいたします。

どうぞ。

委員

全体がよくわからないんですが、ここで挙がっている計画はやらねばならないことが 100 %織り込まれているのか、やらなければならないことの 7 割ぐらいなのか、5 割ぐらいなのか、抽象的な質問で申しわけないんですけども、そういう感覚でいくとほぼどれぐらいが織り込まれていると考えればよろしいでしょうか。

開発課長

いずれもやらねばならないものばかりでございます。

委員

当然そうだと思うんですけども、例えば予算との絡みで、本来ならもっとやりたいんですよ。ただお金を絞るために半分ぐらいで今年は抑えていますよということなのか、今考えていることがすべて織り込まれていますよと、そういう質問でございます。

開発課長

資料 3 - 2 の 1 ページで御説明しましたように、公共事業の整備とあわせた整備になるわけです。起債事業だけが先行することはありませんし、起債事業がおくれても困るわけでありまして、公共事業の進捗に合わせて必要なものを毎年度整備しているということでございます。

分科会長

そのほか、いかがでしょうか。

それでは、特にないようでございますので答申案についてお諮りいたします。「平成 15 年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）については、適当である。」  
こういうことでよろしゅうございますか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

ありがとうございます。

それでは答申案どおりにさせていただきます。

#### 港湾行政における当面の課題について

分科会長

では、次に港湾行政における当面の課題について議題といたしたいと思えます。きょうは、みなとまちづくりということが港湾のこれからの重要な政策の1つになるわけですが、みなとまちづくりについていろいろ御議論をお願いしたいと思います。事務局より御説明をお願いします。

民間活力推進室長

それでは、資料4に基づいてみなとまちづくりの施策について簡単に御説明をさせていただきます。

表紙をおめくりいただいて、1ページをごらんいただきたいと思います。これは昨年11月に交通政策審議会で答申をいただいた内容でございます。みなとまちづくりの推進ということが5番目に挙げられておりまして、「みなと」の資産を最大限活用しつつ、活力と個性のある「みなと」空間を形成していく。その際「まちづくり」との有機的な連携が必要だろうという内容をいただいております。施策の内容としては、ハード・ソフト施策の連携、あるいは港湾管理者、関係市町村、NPOとの連携によるプランの策定、あるいは総合的な支援の必要性が指摘されております。

これを受けまして、2ページをおめくりいただきますと、私どもも従来よりみなとづくりについては幾つかの施策を展開してきておりまして、若干レビューをさせていただきます。みなとづくりについては、ポートルネッサンス21というような施策、あるいはマリントウンプロジェクトというような施策が過去、展開されてきておりまして、それぞれ54港、91港で実施されてきております。この計画は地元の関係者が参画した計画づくりということを重点的に配慮して行ったものですが、計画の進捗を港湾管理者の方々にインタビュー等をして聞いてみますと、なかなか進んでいない例があるということでございます。景気の悪化による民間投資の減退とか、公共事業の圧縮とかいうものもありますが、計画自体が若干大きな計画になっているというような指摘もあるようでございます。

その中で成功された例をピックアップしたのが右側でございまして、七尾港、

北九州港を挙げさせていただいています。七尾港については、市民の方々の発案、提案によるテント村の実験、これに基づいて恒久的な施設の整備に至った例でございます。特にこの場合、観光業等との連携が非常に重要だったと聞いております。北九州港については、門司港が持つ歴史的資産を十分に活用して、まちづくりとうまく連携してたくさんの集客を得ているという例でございます。

3ページですが、これらのレビューを踏まえ、あるいは昨年の審議会の答申を踏まえまして、私どもの方でこれからの施策の視点というのをまとめさせていただいております。まず「みなとまちづくり」に求められる視点ということで右側の四角の中に5つほど挙げさせていただいています。計画策定の段階、管理運営に市民が参画していこう。あるいは、短期で目に見えた効果を発現するように施設整備、計画を組んでいこう。それから既存ストックを有効活用していく。自然環境への積極的な取り組み。さらに他事業との連携というような視点が挙げられるのではないかとまとめさせていただいております。さらに、昨今、政府の方で雇用創出とか美しい国づくり、あるいは観光立国といったほかの切り口からの政策も提案されております。これらともうまく結びつくような計画づくりが必要ではないかと考えておまして、これらを視野に置きながら「みなと」を核とした地域の個性ある発展を達成していこうということではないかとまとめさせていただいております。

次のページから具体的な例をピックアップして御紹介させていただきます。4ページでございます。今申し上げたような施策の先進事例として、室蘭港の例でございますが、市営の倉庫、第三セクターにより管理されている倉庫のあいているスペースをNPOの団体の方々に管理運営をお願いして、そちらで使用許可をして、使用料金を取っていただいて管理会社に払っていただくというような、市民団体の方々による管理運営がなされている例で、こちらでは、飲食店とか物販店のような常設の施設も将来は設営したいという希望があるようでございます。

5ページは小名浜港の例で、ふ頭の広場の管理を市民会議の方々と協定を結んでお願いしている例でございます。こちら市民の方々がいろいろなイベントで使われるということで、市民会議が窓口になっていただき、清掃等の簡単な維持の経費を使用料からいただき、市民会議の方々に維持管理もしていただいているという例でございます。さらに、こちらでは市民の皆さんが「小名浜まちづくりランドデザイン」という、まちづくりと連携した港のあり方ということを提案されておまして、これの実現に向けて公的機関等に働きかけをされているという例でございます。

6ページは徳島の小松島港ですが、遊休化したフェリーターミナルを利用している例でございます。遊休化したフェリーターミナルが会社から市に無償譲

渡されまして、こちらの建物の管理運営をNPOの方々をお願いしているということでございます。常設のフリーマーケットに主に使われているようで、1ブース1,000円というような使用料で使用していただいで活動をしていただいでいるということでございます。特にこのNPOの事務局の方々が、常設ということで、雇用創出交付金を活用して8名ほどの雇用も出ているという例でございます。さらに、こちらの活性化を受けてビジターハーバーという構想もありまして、一度社会実験をして、どれくらいビジターハーバーに寄っていただいでるか確認した上で、できれば施設整備に発展させていきたいと考えているようでございます。

7ページは地方港の宇治山田港の例でございます。伊勢神宮の近くということ、あるいは過去に木造船がございまして、これの再建をされているということでございます。この木造船が再建されましたら、港を回遊させるようなイベント、あるいは伊勢神宮への奉納などのイベントを核にしたまちづくりをしたいと考えているという例でございます。

8ページは海辺の自然学校ということで、小学校の皆さんとかにお集まりいただいで干潟の観察会、あるいは児童へのシュノーケリングの技術指導等を行って自然と触れ合っただいで、港あるいは海に関心を持っただいこうという取り組みでございます。これを指導するための海辺の達人養成講座ということにも取り組んでおりまして、今年度は夏を中心に、全国で10カ所程度で開催していきたいと考えているという例でございます。

9ページはみなとオアシスという取り組みで、こちらは中国地方整備局と四国地方整備局が連携して瀬戸内海で取り組んでいる例でございます。港の核となる施設を中心に地元の市民の方々が活動を展開していただいこうということで、核となる施設に左にございますようなみなとオアシスのシンボルマークを立て、親しみのある集いの場を設けたいということでございます。特に、「道の駅」という取り組みと連携して、道路上にもこのシンボルマークを何キロか先から設置して、地図に載るような施設にしたいと考えているようでございます。さらに、瀬戸内海ということで旅客ターミナルとかポートパーク等の港とそれぞれ連携を組むというような取り組みもしております。こちらは昨年度から整備局独自に取り組みを始めている例でございます。

10ページは海岸での取り組みということで、同様の発想で里浜づくりという構想がございまして、海岸の利用者の方々に事前に利用形態をお聞きし、あるいは整備の内容の提案をいただきながら海岸の整備をしていこうという取り組みが始まっているという例でございます。

これらを先進的な例と私どもとらえまして、今後の施策として11ページにその視点をまとめさせていただいております。従来の施策としては港湾整備事業

等さまざまな施策を展開してまいりましたが、今後、新しい施策として4つの視点を有機的に連携していこう。まず市民等が参画した計画づくり。特に既存ストックを有効活用したいとか、施設を暫定的に使用したいという発案、提案が市民の方々からあった場合、これを計画をつくる場合、事業を進める場合に反映していったらどうかということでございます。

もう1点が利用者による管理運営ということで、利用者の視点からいろいろな運営をしたい。その中で活動したいという団体の方々がおられる場合、これらの方々に活動していただいて、若干の事業収益を得ていただいて、それをもとに公益事業を展開していただいたらどうかと。あるいは、先ほどの例にございましたように清掃等の維持管理につきまして協定等を結んでお願いしてはどうかということでございます。

3番目が自然体験等多様な活動の活発な展開ということで、こちらは、港の資産を使いまして市民の方々が学習講座とかを開かれないという場合にはどんどん活用いただくようにしていったらどうかということでございます。

4番目がネットワークによる地域連携の促進ということで、先ほどみなとオアシスの例でも御紹介しましたが、港同士の連携は当然のことながら、まちづくり、観光産業との連携を視野に入れた施策を展開すべきではないかということでございます。

最後に、これらの施策の展開をまとめたメニューが12ページでございます。私どもとしては、まずプランを策定する段階で今の視点を入れて、さまざまな方の意見を聞くことが重要であろうと考えておりまして、みなとまちづくり協議会というものを各港で設置していただいたらどうかということでございます。協議会の中にはNPO等市民団体の方、あるいは地元の市町村の方、港湾管理者、地元の企業の方は当然でございますが、国の港湾事務所も参加させていただいていろいろ意見を伺い、御提案させていただければと考えております。

協議会の中でワークショップとか社会実験を通じて構想を具体化していきたい。私ども国として支援できる内容は少のうございますが、ワークショップとか社会実験を行うに当たりましては幾ばくかの費用が必要になってまいりますので、私どもとしてはこちらを支援するような予算措置をしていければと考えておりまして、今準備をしているところでございます。社会実験等を通じた構想の具現化ができればみなとまちづくりプランを策定していただく。

あとは地元の方で実行していただくということですが、行政、港湾関係者、住民、NPOの方々、それぞれ役割分担のもとに連携をしつつ賑わい空間を創出していただければと思っております。特に住民、NPOの方々には管理運営のところに参加いただいて、いろいろな活動とともに維持管理への参加、あるいは施策の提案をいただければ施策としては成功かなと考えておりまして、成

功事例をもとに、全国にアドバイザーの方々をお送りするなどの全国展開、あるいは事例収集とか情報発信等も今後展開していきたいと考えております。

以上が資料の説明で、私どもといたしましては、従来施設の整備が先に立ってきたわけですが、ちょっと切り口を変えさせていただいて、利用の面から、ソフト面からアプローチをして、施策の提案に結びつくように努力していきたいと思っております。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。

さまざまな形のみなとまちづくりがあるようでございますが、どうぞ御自由に御発言をお願いしたいと思います。3時ぐらいまで時間がございますので、どうぞ。

私どもの中では東先生なんか非常に御熱心に、先頭に立ってやっておられるようですから、後でお話を聞くとして、どうぞ、そのほかの先生方、御自由に御発言ください。

では私が皮切りに感じていることを言わせていただきますと、これはこれで非常にすばらしいもので、大いにこの計画は進めていただいて結構だと思うんですが、私、いつも思うんだけど、港にもいろいろな活動がいっぱいあるんですね。臨海工業もあるし、港湾荷役をやったり、港湾関連産業もたくさんあるわけですね。例えばクレーンを使ってコンテナを積みおろしするなんていうのは、見ててもものすごくおもしろいんですね。それから臨海工場で船から荷物を揚げて、例えば製紙会社で紙をつくっていく工程、それが終わった後、環境が悪くならないように環境対策をやる、こういうものを見て歩くだけでも社会見学といえますか、港湾学習というか、そういうものになるんだろうと思うんですね。

そういうことを一般の方々が余り知らない。そういうところへ行かない。非常に残念だと思うんですね。港のさまざまな活動のもとになっているものを学習する、社会見学コースとでもいいましょうか、各港で整備していただいて、皆さん自由に入って説明していただくと。臨海工場とか、そういう人たちの邪魔になっちゃいけませんけれども、我々だっていろいろな工場を見学に行くと、そのたびに目新しいことがわかりまして、非常におもしろいわけです。勉強になるわけです。そういうことをやってもらうことも大事じゃないかなという感じがするんですね。これは港湾局だけがやれといたって始まるものじゃないから、港の推進協議会とか、NPOでも何でもいいんですが、そういうものを通じて、市民が、自分のお父ちゃんがこういうところで働いているんだとか、そういうことまで含めてもっと港に近づいていけるようなシステムをつくって

いただいたらどうかなと感じているんです。

別にお返事いただく必要はないんですけれども。

#### 開発課長

委員長がおっしゃられた話の1つの実践といいますか、資料の5ページに、先ほど小名浜港の御紹介をさせていただいたんですが、右下に小名浜みなとまち大学の設立とございまして、市民会議、市、県、港湾事務所が主催しております。これは港の啓蒙といいますか、計画とか、歴史とか文化とか、いろいろな活動を知ってもらいたいということで、実は東先生に講師として御出席いただいたりしております、ぜひそういう面でも活発な展開をしていきたいと思っております。

#### 委員

この御説明で、運営とか管理に市民というか、NPOの人たちがかわるようにとおっしゃっているんですけど、もう一つ、みなとまちづくりをしていく計画というんでしょうか、パブリックインボルブメントというんでしょうか、そういう段階も含まれると見ていいのかなと思うんですが、去年、昔の国立公園協会、長崎県が、佐世保港は港湾計画の改訂は2年ほど前にありましたね。九十九島をどういうふうに扱うかというので住民、漁民の方も含めた計画をしよう。その際に、初めはどこか会場を借りてそこで意見を聞こうという話になったんですが、観光船で古くなったの、今新しいのができていますから、観光船の中でパブリックインボルブメントの議論をやるんじゃないかというので、半日ディスカッションをすると。船の中にいるということは途中で退席もできませんから、その間に一緒にやろうという気持ちになってくるし、その人たちは後、メーリングでやりとりができるという、一体感が持てると思うんですね。ですから、座長がおっしゃったようにやるときに、陸上からだけではなくて、海の方からもそういうことを、しかも市民の目でいろいろなことを議論するにはそういう仕掛けがいいのかなと思ったので、御紹介したということです。

#### 開発課長

瀬田委員がおっしゃられた話、まさに私どもは海の旬間に、全国約50の港湾関係の事務所がございまして、「港の再発見」というキャッチフレーズで、市民、子供を船に乗せて海から港を見せて、どういう感想を持ったかということで二、三年前に展開しまして、非常に好評であったということで、そういうことも「みなとまちづくり」のイベントの一環でぜひやっていきたいと考えています。

#### 民間活力推進室長

あと、先ほど御指摘いただいた、当然 12 ページにもございますようにプランの策定というのは一番大きな目標としてさせていただきますが、ここでポイントになりますのは、管理運営のところでもユーザーの方々に参加していただければ、そちらからいろいろな施策が出てくるのではないかと。使った方々の御意見、使いたい方々の御意見というのが非常に重要であろうと考えておりますので、これはぜひくみ上げてプラン策定をしていきたいと考えております。

#### 分科会長

いかがでしょう、そのほか。

東先生、常日ごろ御活躍なさっていて、こういうことをもう少しやってほしいという点もあるんじゃないかと思いますが、いかがなものでしょうか。要望ですね。いいチャンスですから、もしあったら御遠慮なさらずに出していただけますか。

#### 委員

みなとまちづくりの施策として、大変充実しておまとめになっておられたと私は思っております。先ほど先生からお話がありましたけれども、人の立寄れない、市民の入れなかった港に、事例紹介がありますように、一気に港に人が入ってきてにぎわいになっている様子、特に地域の工夫というのが感じられて、何よりだと思っております。

私は、みなとまちづくりの施策は、目的を達成するために、3 ページに結びつけていただきたいというのが希望でございます。これからは港を核とした地域の個性ある発展を目的にして人の関心でありますとか、これからの地域づくり、地域計画に結びつけていくことが最大の目的であると思っております。みなとまちづくりというのが港を核にした、地域にとっては大変ポテンシャルの高い産業空間でもありながら、水辺の憩いである、また生活の空間であるということを改めて見直しをしていただきたいということで活動しております。今後は、国として、これからは観光による交流人口の増加を考えていくことなどから、美しいウォーターフロントの形成、バブル期につくられたような施設整備ではなくて、地域ニーズを生かした、人の視点に立った、それぞれの地域の個性を生かした港と町の連携が不可欠であり、今後の期待として思うところでございます。

そのためには今まで以上に地域全体を考え、漁港や都市、道路などの連携も必須です。港湾空間はもちろん産業の輸送ということがありますので、どうしても港湾道路を境に埋め立てなどをした産業空間に特化した空間です。港湾道

路沿いなどを含め街との連携の中で開かれた工夫をしていく必要があると思います。原点から、その地域の都市計画の中で港がどうあるべきかとか、既存ストックの有効活用など、どう利用できるかとか、地域の人たちに生かせるかということをご進めいただければと思っております。

マリントウンプロジェクトも、ポートルネッサンスも、すばらしい事業でした。ですが、いろいろな時代、社会の背景の中でうまくできたものとできなかったものがあります。みなとまちづくりは、日本は海の国ですので、長い目で見ながら、今は人に焦点を当て関心をもっていただくということでも、この後は個性ある次世代へ繋がる空間として残していただきたいことです。

それともう一つ、みなとまちづくりの推進を行う中で、これからの公共のあり方を創り出せるのではないかと考えております。今まで公共は行政がつくっていらっしゃるというのが市民にとっても行政にとってもあったように思います。ところがこれからの時代は、住民に参画していただきながら、行政がつくる公共ではなく、新しく市民と協働、パートナーシップによる、公共のあり方が求められる時代がきているのではないかと考えております。新しい公共の概念が、みなとまちづくりを行うことによって、市民にとっても、行政の方にとっても形成できたら、自立した地域づくりやみなとづくり、社会づくりができるのではないかと考えております。事業先行ということではなくお願いしたいと思えます。

#### 分科会長

事務局から何かお答えがありますか。

#### 開発課長

実は、みなとづくり、私どもが考えておりますものを今後進めていくに当たっては、港湾管理者、都道府県ではなくて、所在市町村の首長さんをトップにやる気を出してもらわなければという思いで、実は6月中旬に、港湾所在市町村は全国で680あるんですけど、アンケートしまして、まだ全部帰ってきてなくて380ぐらいの回答ですが、64%の首長さんがぜひ取り組みたい、ないし関心が高いというような回答をいただいております。取り組みの分野としては、観光を含めたみなとまちづくりが8割というような回答をいただいております。ことしの4月から私どもの出先の工事事務所が「工事」が取れまして、いろいろな展開をしていこうという事務所に变身しようとしているわけですが、事務所と所在市町村が一緒になって下支えしていこうという格好で、ぜひよろしくお願ひしたいと思えます。

## 分科会長

いろいろとありがとうございました。  
そのほかございませんでしょうか。  
どうぞ。

## 委員

大変おもしろいあれなんです、さっきの神戸の例もそうなんですけれども、神戸の場合は、あそこのスペースが全部整理をされて、どなたかお使いになる人がいないかという格好ですから、混在はない世界ですね。ところがこちら側の話、全部ではないですが、客船のところとかフィッシャーマンズワーフとかは混在、港でもあり、町のいろいろな機能も入れていきますと、こういうコンセプトで、理屈を言いますと、都市計画の例えば工業地域は非常に規制の緩いところで、高い建物も建てられますという社会なんです、都市計画法を去年改正して問題になったのは、提案型でいろいろなことをやってよしいと。地域地区まで自由にしてよしいなんていうことにしたわけですね。特区だけではなくて。ところが工業地域は、もともと割合自由で混在していたのを後追いで工業地域にしていますから、工場がどいて高いマンションをつくりたいといったらつくれる仕組みになっていたんです。そうするとその中でいろいろなトラブルが起こります。そういうことを何とか処理するために、再開発の制度だとか、地区計画の制度だとか、いろいろな仕組みをつくって今に至って、なかなかうまくいかないけれども、やり過ぎると使い勝手が悪いから、今回の提案制度みたいにフリーにするし、しかしながら工業地域みたいに余り困るところは、もうちょっとこういうところをやっておこうと、こういう苦労をしているわけです。

そういう感じから見ると、港湾区域の中というのは、例えば東京港みたいに空コンを置く場所はえらい遠くにやってみたり、コンテナがこっちで上がっているのに、こっちの水産の倉庫に入れてみたり、新たに計画するとすればこういう配置になっていないのを、どうしようもなく、しょうがないとあきらめてきている、こういう社会のように私からは見えます。こういうことを市町村の方に自由にやりなさいと。ここは空き地がありますよといったら、いろいろなことが出てくるかもわからない。そこを駐車場にだけ使いたいとか、こんなものをつくりたいとか。そういうのをどういう格好でマネージして、何はよくて、何は悪くてというような話は、今の段階ではアドホックに、その事例を見ながら一緒に考えましょうと、こういう社会になっている。しかしながら、いつの日にかはそこのところはもう少しクリアにしていけないと、使う方の人も一体何をやっていいのかわからないし、たまたま担当官がだめと言われればそ

れで終わりと、こういう世界になってしまうような気もするんです。

かつてのポートルネッサンスとかマリントウンのプロジェクトが失敗したのは、ここにもいろいろありますが、基本的にはアイデアが非常にモノトーンだったことと、その場所に本当にふさわしいことかどうかというチェックができなくて、似たようなものを、うちでもやってみましょうという格好でやったことに根本の原因があったと思うんです。今回は提案型だからそこは大丈夫なような気もしますが、そうは言いながら、港湾管理者も暗中模索のときに、一般市民はもっと暗中模索で、一体どうやっていくのかという話を考えていく必要があるんだろう。当然お考えになっていると思いますが。そのときに、この段階ではどんな情報を流すんだとか、ここまではだめだけど、ここから先はフリーだから何でも言ってきてくださいとか、その辺のトランジェントな状態をうまくマネージしていくことを当面はつくっておいて、だんだん混在型の何とかをやっていくようなことを考えていった方がいいかなという気が私はしています。

特に、今までは割合大きなロットだったから、隣の土地利用とそう問題がなかったんだけど、だから再開発だとかああいう制度はなかったんですが、そう言いながら、実態としては港湾地区って、海と関係ないものは排除してきたわけです。つまり大きなロットではほかのものは入れないぞと言っておきながら、中についてはそこをマネージする仕組みを持っていない。入ってくるものは当然モノトーンだという前提で話が進んできたんだろうと思います。2つの提案は、1つは、一体どういう混在はどういう問題が起こるか、ここで一歩踏み出したんだとすると、そこについて勉強する必要があるんじゃないですかということ、それからもう一つは、もし必要なら再開発を港湾の中でやっていくような仕組みをどこかで考える必要があるのかもわからないなど。どちらにしてもすぐの話ではありませんので。

分科会長

どうもありがとうございました。

貴重な御意見だと思いますが、特に何かございますか。

開発課長

これまでの臨海部の再編も、5 ha 以上の面積で申しますと 24 地区で行われておりまして、それを行うに当たっては港湾整備事業を初め、民活、起債、民都事業、あるいはまちづくり総合支援事業、区画整理事業といった手法も使って展開してきているわけでございます。昨年度策定されました都市再生特別措置法を今年改正して、港湾施設もそこに組み込まれまして、新しい臨海部の再編

の道具として今後活用できるのかなと期待しております。先生が今おっしゃいました、港湾特有の再開発の仕組みみたいなものを考えていく必要もあるのかなと思いますので、今後御指導をよろしくお願いします。

#### 委員

9ページのみなとオアシスという構想に関連いたしまして、瀬戸内海なんかは比較的静穏度が高いので遊ぶ船がだんだんふえていくんじゃないかと思うんですが、そういう方々から、漁港に入っていくと漁民に追い出されるということで、どこか景色のいいところに入っていきたいんだというお話がありまして、我々の仲間でクルージングネットワークみたいなことを考えたんですが、そういうのを考えていきますと、みなとまちづくりというところがもう少し範囲が広がって、地域づくりといいますか、港湾とか漁港も全部つなげたようなことを考える必要があるんじゃないかなというのが1つです。

それから、その中で大きい港湾とか大都市になっているような港湾、みなとまちづくりに関連して、両方とも開放しないといけないといいますか、受け入れてやらなければいけないということもあると思いますので、みなとオアシスみたいなものを考えるときに、もう少し広い範囲で、地域づくりみたいな観点でやっていただくということと、それに関連して、例えば瀬戸内海ならどこを安全に航行できるとか、どこに行けば魚がとれるとか、そういうのも含めて、みなとづくりとあわせて地域全体をとらえるようなことも考えていただきたいと思っております。

#### 民間活力推進室長

今御指摘の点は十分配慮して計画づくりをさせていただきたいと思えます。特に漁港につきましては、事例の中にも一体的に整備を工夫していきたいという例が出てきておりますので、ぜひ積極的に取り組みたいと思えます。ありがとうございました。

#### 分科会長

いかがでしょうか。そのほかございませんでしょうか。

港というのは、その地域にとって随分大きな資産だと思います。その資産を地域づくりに活かさないのはもったいない話で、そういう視点に立って今後大いに頑張っていたいただきたいと思えます。

それでは、ほかに特にないようございませぬので、きょう出ました御意見は議事録に残しまして、今後の港湾行政に活かしていただきたいと思えます。

その他

分科会長

以上で予定されていた議題については終了しましたけれども、本日はその他といたしまして、委員の皆様にも少しお時間をちょうだいして、事務局から港湾の保安対策の強化、聞きなれない言葉でございますが、港湾の保安対策の強化について現況の報告がございます。それでは事務局からお願いします。

災害対策室長

災害対策室長の難波でございます。お手元に資料5、港湾の保安対策の強化についてというのがございます。それをもとに御説明をさせていただきます。

開いていただきまして、港湾の保安対策強化の背景と対応ということです。9.11の同時多発テロ以降、港湾に求められる保安レベルの世界標準が変わったということです。大きな動きとして2つございまして、1つは米国における海事保安法の成立(2002年11月)です。これはアメリカが例えば日本の東京港にやってきて、その港のテロ対策を評価すると、十分でない場合は改善策を勧告し、その後、適切な処置がとられなかった場合はその港で積荷した船に対して米国での入港拒否が可能となるものです。

もう一つはIMOという国際海事機関ですが、ここで海上人命安全条約(SOLAS条約)が改正されております。SOLAS条約というのはタイタニックが沈んだ後、海上の人命を守らないといけないということでできた歴史ある条約ですが、昨年12月、船舶と港湾施設の保安対策を強化するということが採択されました。2004年7月が改正条約発効予定日になるわけですが、そのときまでに国際貨物船及び国際港湾施設の保安対策を強化することが義務化されております。

具体的には、船舶・港湾施設の保安計画の策定、保安責任者の配置、入港規制等となっておりますが、次のページを見ていただいて、改正SOLAS条約が何をねらっているかということですが、一番上にありますが、目的としては国際海上輸送システムの安定性・信頼性を維持するというものです。保安対策というと自国だけを守るというイメージが強いのではないかと思います。この条約は、自国を守るというよりも国際海上輸送システムの安定性・信頼性を確保することを目的としております。

何をやるかということですが、これまでも税関、入管、いわゆるCIQで、水際で港湾対策をやってきたわけですが、今回は枠組みがかなり変わっておりまして、例えばアメリカから日本に貨物が送られてくるときに、まず

はアメリカの港湾の中で船とか貨物にテロリストが侵入したり、貨物の中に爆弾が積み込まれたりしないようにチェックしましょうと。船が出たら、テロリストが乗り込んだりしないように常に船の側で監視をしっかりとしておく。さらに、それでも紛れ込む可能性があるので、日本の入り口で、これは海上保安庁がやることになりましたが、入港前のチェックをします。こういったことを世界各国が協調してやることによって、国際海上輸送システム自身の安定性も保たれますし、ある国の保安対策もとれるというものです。日本の港で保安対策をとるわけですが、それは日本のためにやるのではなくて、世界のために保安対策をやる。それを各国が協調してやるものですから日本の利益にもなると、こういった枠組みでございます。

戻っていただきまして、船舶・港湾施設の保安計画の策定とございましたが、各港で港湾施設保安計画を策定していくことになりました。もしそれをやらない場合、保安計画が作成されていないなど対策が不十分な場合は、その港から出港した船舶が相手港に入港を禁止される可能性がある。また、船会社の判断によって、そんな危ない港に入れないということで船舶の抜港も懸念されることになりました。

こういった動きに対応して、日本も、海運国、貿易立国でもありますし、港湾の保安対策の強化をやっていく必要があるわけです。何をやるかといいますと、国は遅くとも今年の12月末までに改正SOLA S条約に対応した国内法の整備が必要です。と申しますのも、来年の7月までに一定の対策を終える必要があるものですから、年内には国内法を整備しておく必要があるということです。

それから、港湾施設管理者、これは個々の施設を管理している方です。いわゆる港湾計画の中に出てまいります港湾管理者と、民間の企業の事業者の方々、そういった方々になるわけですが、港湾施設管理者は2004年4月までに港湾施設保安計画を作成し、対策の実施をすることが必要です。

保安計画と申しますと、ちょうど港湾計画の議論をさせていただいているときですので、将来計画のようなイメージをお持ちになるかもしれませんが、ここで言うております保安計画というのは、その時点から将来にわたってその保安レベルを保証するための計画ということになります。したがって、保安計画、これは国が承認するわけですが、承認した段階では既に実効ある保安対策がとられていないといけないことになります。

実際にどんなことをやるかとなると、3ページを見ていただいて、これは高規格なコンテナターミナルの保安対策のイメージでございます。外からのアクセスの制限、監視というのが非常に重要なポイントになってまいります。周りを中心に高いフェンスで囲って、侵入されないように場周の監視カメラをつ

け、それでも中に入ったときはヤード内監視カメラでどんなことがされているか見ると。それから、水域側を見ていただきますと制限水域とありますが、常時制限水域で制限するわけではないですけれども、保安レベルを高める必要があるときには制限水域を監視カメラで見ると。変な船が着いている船に近寄らないようにするといったことが必要になってまいります。それから、入り口では入退出の管理ですね。不審な人が入らないか、この中に関係のない人たちが入らないようにここでチェックするというものです。

今のがハードの対策になるわけですが、左上にソフト対策とございますが、そういった対策について定めた保安計画というのを各施設ごとにつくります。それから保安職員、これは保安責任者ということですが、港湾施設保安責任者を配置をして、制限区域のアクセス管理とか陸域・水域の監視、あるいは保安訓練の実施といったものをやることになります。単純に申しますと今の国際空港並みの警備をやるということになると思います。

これは高規格のコンテナターミナルで、日本にとっても世界の海上輸送システムにとっても重要な施設ですのでこういった高いレベルの保安対策をやりませんが、すべての岸壁についてこれだけの対策をやるというものではございません。例えば月に1回ぐらいしか入ってこないような施設について常時監視する必要はありませんので、そういったところでは人的な警備、警備員の配置といったことを中心にやりたいと思っております。

ただ、これはみなとまちづくりにも影響するわけですが、今までは外港船舶が着くようなところについてもフェンスで囲っていないケースが非常に多いわけですが、これからはすべての施設において、外港船舶が着くような岸壁については、フェンスなり、何らかの形で障壁を設けることが必要になってまいります。

この対象港ですが、条約の対象としているのは500総トン以上の外港船舶が入っている港と定められておりますが、それが日本で約170港ございます。そのうち保安計画の策定を義務化、つまり条約への適合を義務化する予定の港が約140港になります。これは重要港湾で外港船が着いているようなところ、それから関税法上の開港というのがございますが、これらの港については保安計画の策定を義務化しようと思っております。ただ、港全体で1つの保安計画をつくるというのではなくて、基本は個々の施設、例えば先ほどのコンテナターミナルですと、コンテナターミナルについての保安計画をつくっていくことになります。

こうやっていきますと、例えば横浜港でありますと保安計画が50個ぐらいになります。これを一つ一つ国が評価をし、計画を承認することが必要になってまいります。しかも時期としては来年の7月までということですので、港湾局

としてはことしの2月に危機管理プロジェクトチームをつくって精力的に、法律の議論、どういった施設整備をするか、予算措置はどうするか、そのような検討をし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した。

ただいまの御説明に御意見あるいは御質問がございましたらお願いしたいと思えます。特にございませんでしょうか。

それでは、ないようでございますので、どうも御説明ありがとうございました。

これで本日の審議はすべて終わりました。事務局に進行をお返しします。

管理課長

どうもありがとうございました。以上で本日の港湾分科会を終わりたいと存じます。大変熱心な御議論をいただきましてありがとうございました。

閉 会