

## 交通政策審議会第3回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成14年3月29日(金)  
開会 13時30分 閉会 15時45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
尾崎 睦(代理)	(社)日本港運協会会長
坂井 淳	(社)全国漁港協会会長
白石 真澄	(株)ニッセイ基礎研究所主任研究員
須田 熈	八戸工業大学教授
瀬田 信哉	(財)国立公園協会理事長
常盤 文克	(社)経済団体連合会輸送委員長
東 恵子	東海大学短期大学部助教授
平野 裕司	(社)日本船主協会港湾物流委員会委員長

### 4. 会議次第

(1)副大臣挨拶

(2)5港の港湾計画について

千葉港

大洗港

別府港

佐世保港

宇部港

(3)「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の実現を通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」について

## 5 . 会議経過

### ( 1 ) 副大臣挨拶

副大臣

皆さん、こんにちは。月原です。

非常にお忙しいところをこの分科会にお集まりいただき、誠にありがとうございます。心から御礼を申し上げますとともに、一言、御挨拶申し上げます。

式次第にもありますが、千葉港をはじめとする5港の港湾計画について御審議をいただき、それとともに、今般、国土交通大臣から審議会に諮問された港湾行政のあり方について議論を始めていただくことになっております。そのことは、そのタイトルが非常に長いので、その中にすべてのものが入っております。経済社会の変化、そして、それに応じて国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築というものを通じて、より良い暮らしを実現するための港湾政策をお願いしたいということであり、ます。

私は、このテーマを見まして、なかなかいいテーマだなと。このごろは、いろいろな部門に分かれて、その中に少しずつ港湾の話が出てきます。このときに当たって、一遍、港湾というものを中心にしてすべてのものを見てみたらどうかというような取り上げ方は非常に有意義なものではないかと、思う訳であります。

港湾は、物流、生産拠点、あるいは生活空間として社会基盤の発展の最も重要な社会資本の一つであります。そして、昨年7月に、私も保守党において審議に加わっておったのですが、新総合物流施策大綱が策定された。その中心は、コストを含めて国際的に競争力のある水準に市場をどう構築するかということに最大の課題を持っているわけであり、ます。港は99.7%、日本の貿易量の中心であり、ますし、物流の効率化がすべてを決すると思うわけであり、ます。

悲しいかな、特に阪神・淡路大震災ということを契機に言われておるわけですが、どうも港湾の国際的な地位が低下しておるのではないかと、言われておりますが、これは、いろいろな努力をして、早くサービス面やコスト面での競争率が低下したことを盛り返さんといかんと思っております。

また、産業の空洞化を防止して、これは経産省の方も大変力を入れておるし、いろいろな原因があると思いますが、この空洞化を防止すること、そして経済の活性化をいかに図っていくかということ、そしてまた、最近、環境問題が非常に大きなテーマになっておりますが、港湾を中心としての循環型社会への対応ということも大きな課題になっているわけであり、ます。

そしてまた、こういうときに当たってですが、経済財政諮問会議でも御承知のよう

に、公共事業そのものについて、景気的な面も含めて御意見があるわけであります。私たち国土交通省としては、何も景気対策で公共事業があるのではないのだ。最も必要なこと、国家がこれから発展する基盤をつくっていくとともに、生活の質を高めていくために公共事業は必要なのだと。景気が悪いときには、かつての経済政策の一つである公共事業を通じて波及効果がどうのというような議論もあったと思います。

もちろん、それを無視するわけにはいきません。それから、国の財源そのもの、財政力そのものを無視するわけにはいきませんが、やはり我々国民が将来発展していく、持続的発展可能な基盤をつくっていく。そして、みんなが楽しく暮らせるための公共事業というのが本来の姿でありまして、また本来の姿に戻って、大いに力を注ぎたいと思っているだけに、皆さんに、このたび港湾政策のことについて検討していただくことは非常にありがたいことだと思っております。

少し時間的に急かしたようなお願いになりますが、国には予算システムがあるものですから、我々が、それに説明できるような体制にするために、皆さんに集中的に審議をお願いしたいということであります。

ありがとうございました。よろしく申し上げます。

〔副大臣退席〕

事務局

それでは、本日審議をお願いいたしております議事の前に、分科会の運営方法につきまして御了解をいただきたい変更点がございますので、申し上げさせていただきます。

これまで本分科会は、会議あるいは議事録を公開することとしてございまして、分科会運営規則第8条によりまして、会議自体は非公開といたし、議事録をホームページに公開してまいったわけでございますが、事前にお話をさせていただいておりますとおり、本会議から以降は、報道関係者に限りまして会議自体も公開してまいりたいと考えております。いかがでございましょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

事務局

特に御異存がないようでございますので、本会議からそのような運営をさせていただきたいと思っております。

(2) 5港の港湾計画について

## 千葉港の港湾計画

- 港湾管理者より挨拶があり、事務局から港湾計画の説明が行われた。 -

### 事務局

資料1及びプロジェクターを使いまして説明いたします。

資料1の3ページでございますが、今回の計画の主なポイントについて説明をいたします。今回の計画は、平成20年代前半を目標年次として改訂をするものでございます。計画のポイントとして3点ございます。

一つ目は、物流機能の強化といたしまして、外貿コンテナ、完成自動車、原木等の取扱機能の再配置、あるいは大型の鉄鋼輸入船舶への対応でございます。

二つ目は、臨海部工場の土地利用転換への対応です。

三つ目は、干潟や浅場等の自然環境の保全・再生に向けての自然と共生する港湾環境の形成でございます。

なお、将来の取扱貨物量につきましては、現状からほぼ横這いの約1億7,000万トンと想定をしております。

4ページ目では、外貿コンテナ等の取扱貨物の再配置について示してございます。千葉港に立地している工場はたくさんございますが、専用の港湾施設を持っている工場が少なくありません。それに対しまして公共埠頭は、図面でございますように、船橋、千葉中央、袖ヶ浦等の各地区に限られて整備されています。

ポイントの一つ目の物流機能の強化につきましては、千葉中央地区と船橋地区の公共埠頭での計画でございます。

5ページに移らせていただきまして、千葉中央地区の計画でございますが、ここは現在、水深-12mの岸壁が3バースございまして、そのうち1バースを利用いたしまして、平成11年現在で、年間約6万TEUの外貿コンテナを取り扱っております。残り2バースで、完成自動車、原木等を取り扱っております。外貿コンテナは、近海及び東南アジア航路への輸出入ということでございまして、臨海部に位置する工場の製品の輸出、あるいは直背後の消費物資を中心に取り扱っております。その量は増加いたしております。今回計画の目標年次では、現在の倍の12万TEUの取扱を想定しております。また、原木輸入と完成自動車の輸出入は、現在とほぼ同量の約60万トンを想定しております。いずれも-12mの岸壁が必要となります。

コンテナの取扱貨物量が増加いたしますこと、それから、完成自動車と原木を現在、隣接して取り扱っております完成自動車に木皮が飛散してしまうなど大変問題が生じていること、また、輸入木材の燻蒸・保管施設というのが、図にございますように、隣の出洲埠頭で取り扱われているということもあって木材の横持ちをしなければ

いけないという状況にあります。

以上を踏まえ、外貿コンテナと完成車を中央埠頭の-12m、3バースで取扱う計画といたします。さらに出洲埠頭の先端部にある現在-6mの岸壁を、これは30年ほど経過した古い岸壁でございますが、それを-12m岸壁に改良いたしまして、そこで原木等の取扱をする計画といたしております。

ちなみに、このプロジェクトの費用対効果を計算いたしますと、原木の横持ち費用等が大変に軽減されることもございまして、費用に対して効果は5倍程度期待ができると想定しております。

6ページで、全国的な木材輸入の動向を示してございます。今回、出洲埠頭に米材の輸入対応の岸壁を計画することを申し上げたところですが、米材は主に住宅用の建材として用いられるものでございまして、その全国輸入量の動向として、近年では下げ止まりの傾向にあり、横這いの状況にあります。このうち、東京湾内で輸入される米材の丸太、約20万m<sup>3</sup>程度でございますが、そのほぼ全数が千葉港から陸揚げされており、千葉港は東京湾における米材丸太輸入の拠点として機能しています。

7ページでございますが、以上の計画変更によりまして千葉中央埠頭と出洲埠頭におきまして、岸壁及び背後用地の利用が、図で示してございますように、木材の取扱が出洲埠頭にまとめられることで合理化が図られます。

8ページでございますが、物流機能の強化の2点目として、大型の鉄鋼輸入船舶への対応でございます。千葉港における鉄鋼は、直背後に加工工場がございます葛南中央地区でそのほとんどが輸入されておりまして、約140万トン輸入されておりまして、しかしながら2万トンから3万トンクラスの鉄鋼運搬船に対応した公共岸壁が葛南中央地区にはございませんので、やむを得ず、他の港で一部陸揚げをして、船舶の喫水を上げたり、あるいは他地区の企業専用施設を臨時的に借用して荷揚げをした後、陸上で運搬するというを行っておりまして、割高な輸送を余儀なくされている状況でございます。

以上の状況に対応するため、葛南中央地区の先端にある現在-10mの岸壁2バースのうち1バースを-12mの岸壁に改良することで、大型の鉄鋼輸入船に対応して物流の効率化を図る計画といたしております。この改良とあわせて、隣の-10m岸壁1バースも含めて耐震強化岸壁に改良することも計画しております。

この計画の費用対効果も計算をいたしておりますが、横持ちコスト等あるいは船舶の足切りのコスト等がなくなりますので、費用対効果は6倍ぐらいを想定できると考えております。

10ページでございますが、ポイントの二つ目でございます。臨海部における土地利用転換の推進という点でございます。10ページの図面ですと右側になりますが、千葉南部地区という地区がございます。この地区は千葉蘇我地区ともいえますけれども、

前面に位置する川崎製鉄の製鉄所の沖合移転に伴いまして低未利用地が生じてきております。それに対応して、再開発計画が検討されておるところでございます。今回の計画では、工業用地の一部を都市機能のための用地といたしまして、水際線をプロムナード化するなどして親水化するとともに、プレジャーボートの係留施設を整備することをこの地区で計画いたしております。

同じ図面で緑の点線で囲んだ部分が今申し上げた再開発計画の地区でございます。さらに赤点線で囲んだ地区につきましては、川崎製鉄で長期的に計画されている工場設備の沖合移転が進めば空き地となりますので、その進捗にあわせまして、この地区には既に大水深の岸壁が整備されておりますので、その活用など港湾機能としての利用を考慮に入れた検討をすることにしております。

また左の写真の千葉中央地区でございますが、その地区の基部はセメント会社や物流関連企業が立地していたところでございますが、JR京葉線千葉みなと駅が設置されたということもありまして、再開発の検討が進められてきております。今回、再開発にあわせまして、水際線をプロムナード化して一般開放するとともに、旅客船等の埠頭を計画いたすものでございます。

その次のページに移っていただきまして、ポイントの3、自然と共生する港湾環境の形成でございます。

今回、計画しましたのは、左側の写真にございますように、三番瀬と呼ばれる地域でございますが、アサリ、カレイの生息、渡り鳥の飛来、あるいはアサリやノリの漁場というふうになっております。港湾管理者として当該海域を人と自然が共生する良好な港湾環境の形成を図るため自然環境の保全・再生ゾーンとして位置づけます。今後は、千葉県が実施しております三番瀬円卓会議での検討結果を踏まえまして、具体的な保全・再生の取り組みを進めていくということでございます。

また、右側の写真でございますが、千葉中央地区にかけての海域でございますけれども、埋立造成に必要な土砂をこの海域から採取したために深掘して、海域が深くなっている部分が点在しております。この部分では、貧酸素水がたまりやすいということもあり、生物環境が悪化しております。これに対して、浚渫土砂による埋め戻しを進めております。この海域も同様なゾーンとして位置づけまして、埋め戻しを引き続き進めるとともに、干潟や浅場の造成についても検討を進めていくこととしております。

そのページの下が、自然と共生する施策のイメージでございます。なお、船橋地区では、埠頭前面で既に人工海浜が一部整備をされて、潮干狩り等の場として親しまれております。

最後のページでございますが、今回の計画には、放置艇の收容のためのプレジャーボートの收容計画、及び大規模地震対策のための耐震バースの計画、幕張前面におけ

る旅客船ふ頭計画も計画の中に入れております。

以上が、計画の概要でございます。

#### 分科会長

それでは、ただいま御説明のありました千葉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したいと思います。

#### 委員

深堀で青潮が発生するということですが、どのくらいの深さを掘ったところがあって、それを今度覆土するということとは、深さをどのくらいに戻すということでしょうか。

#### 港湾管理者

現況が資料1の10ページになりますが、茶色の部分が埋立用の土砂を取った場所で、深堀になっている部分でございます。その周辺の元々の水深が-5mから-10m程度であって、掘り下げた深いところでは約25mの深さになっております。そこで、海域から出る維持浚渫とか、航路の維持浚渫、泊地の浚渫の土で埋め戻しをやっているところでございます。

ボリューム的には、約1億 $m^3$ ぐらいでございます。埋戻高は、先ほど言いましたように、現状の海底面5mから10mの深さまで埋め戻しをする予定でございます。

#### 委員

3ページと4ページですが、それぞれ岸壁を再配置することによって、費用対効果が従来の5倍あるいは6倍になるという御説明があったのですが、従来のものはそんなに悪いというか、今度のものはそんなによくなるのでしょうか。5倍、6倍というのは驚くべき数字だと思いますが、どういう根拠で出てきたのでしょうか。

#### 事務局

まず費用の方でございますけれども、現在の岸壁を改良するプロジェクトがございまして、それに必要な金額を費用として計上しております。そしてそのプロジェクトの整備によって軽減されます輸送コストを金額換算して効果として計算いたしました。それらを比較することでプロジェクトに要する費用と、その結果得られる効果の比を見ますと5倍、6倍になるということでございます。

#### 委員

岸壁の工事をするに当たって、従来かかっていた費用対効果の数字の5倍、6倍に今回は改善されるという意味ですか。費用対効果が5倍、6倍だということですか。どちらですか。

事務局

従来の岸壁で扱っていたときの便益がございませう。それと、新しい岸壁で扱ったときの便益がございませう。その2つの便益の差を求めまして、それを効果としたということとございませう。それに対して、このプロジェクトを行うための費用というものを出して、その比を見たということとございませう。

委員

イメージがなかなか沸いてこないのですが、何か、大変大きな数字ですね。

事務局

補足いたしますが、委員がおっしゃった従来のものに比べて5倍、6倍ということではなくて、今回のケースについてプロジェクトの遂行にかかる費用と輸送コストの低減といった効果を考えると5倍ぐらいの数字になるということとです。

委員

先ほどは、従来の効果と今度の効果との差を費用で割るというお話でしたね。

事務局

端的に言うと、新しい施設を整備するお金がありますね。それをコストと単純に見ます。

今までは荷下ろししてから横持ちをしなければいけない、といった余計なコストもかかっているのですが、それを新しい岸壁で荷下ろしすることによって、余計なコストがなくなる。それを便益として計算をする。それで便益と費用の比を出すと5ぐらいが出てくるということとございませう。

例えば、平成14年度の予算で、名古屋港で-16mの国際海上コンテナターミナルを新たに整備することにしておりますが、その例ですと6.8ぐらいのB/Cが出てくるということとですから、このぐらいの数字が出るというのが、通常のプロジェクトの場合が多いということとございませう。

委員

今回計画されている岸壁については、改良費が余りかからないのではないですか。

## 事務局

そのとおりでございます。新しい岸壁を整備するのではなく、今ある岸壁を、多少前出しして整備します。それから、既に必要な水深が確保されているので浚渫費用が安く済むということも、B / Cが大きく計算されたという一つの要因でもございます。

## 委員

大変結構なことですが、本当に実現し得る数字かということでお伺いしたいわけで、説明としては、大変魅力的な説明になっておりますが、ぜひ現実のものにしてほしいと思います。

- 分科会長より答申案について諮られ、  
「適当である。」と答申することが了承された。 -

## 大洗港

- 港湾管理者より挨拶があり、事務局から港湾計画の説明が行われた。 -

## 事務局

大洗港の港湾計画について御説明いたします。資料2あるいはプロジェクターの画面を御参照ください。

資料2の2ページでございます。大洗港は東京から北東へ約100kmの位置にございまして、最寄りの水戸大洗インターチェンジへは15分で接続をしているため高速道路等によりまして、北関東あるいは首都圏を2時間でカバーしています。大洗港は北海道とフェリー航路で結ばれておりますので、関東地方の複合一貫輸送の拠点港湾としての役割を担っております。

3ページ目に移っていただきまして、大洗港の全景が出ております。中央にフェリーターミナル、北側に水産埠頭、さらに北側には磯場、それから南側にはマリナー、さらにその南側には大洗サンビーチという海水浴場がございます。

その様子を次のページから写真で紹介をしております。

8ページに磯場の写真がございますけれども、ここは重要な観光資源ということで県立公園に指定されてございまして、後ほど御説明いたしますけれども、漂砂対策を計画するときの一つのポイントとなったところでございます。

このように、大洗港は、カーフェリー基地あるいは海洋性レクリエーションの拠点という役割を担っているわけでございます。

9 ページで大洗港のフェリー航路について説明をいたします。フェリー航路は、現在、苫小牧と室蘭に2航路、週18便が運航されております。約1,300万トンの取扱実績ということでございまして、首都圏と北海道間のフェリー輸送シェアの62%を占める大動脈を形成しております。

10 ページには、全国の長距離フェリー輸送動向について紹介してございまして、平成10年度から平成12年度までの旅客とトラックの輸送動向のグラフでございまして、ほぼ横這いになっております。

さらに、次のページでございまして、北海道と各地域間のそれぞれの輸送動向について示しております。これによりますと、京浜と表東北から北海道という便が休止になりまして、また北陸～北海道の便の輸送量が減っております。それに対しまして、北関東や阪神、中京～北海道という便での輸送量が多少増加しているというのが読み取れます。

特に、北関東と北海道間につきましては増加傾向であるということでございまして、RORO航路、RORO船というのは、旅客がないフェリーのようなものでございまして、RORO航路が、大洗港の北隣の常陸那珂港を利用して設定されるなど競争状態にございまして、そういったことから、今後も、大洗港におけるフェリーの輸送量はほぼ横這いになるという想定をいたしております。従って、今回フェリーのための新しい施設計画は今回の計画にはございません。

そのページの下に、今回の計画の主なポイントを示してございまして、1点目としては航路泊地の維持方法の確立です。漂砂の流入による航路泊地の埋没が問題になってございまして、その維持管理についてです。

2点目は、海洋性レクリエーション機能の充実ということでございまして、

なお、取扱貨物量は、先ほど申し上げたとおりほぼフェリー貨物量のみですが、平成20年代後半を目標年次と置きまして、現状から微増の1,400万トンという想定をいたしております。

次のページでございまして、漂砂の状況について御説明します。大洗港は北側と南側の両方から、漂砂の影響を受けております。北側に那珂川がございまして、そこから流下した砂が、沿岸を南向きに流れる流れに乗りまして港内に流入してきます。南側からは、大洗港の南側に海岸が侵食されている地区がございまして、ここで動いた砂が北向きの流れで港内に流入します。南北両方から、毎年約2万 $m^3$ の漂砂埋没を受けております。その処理に多大のコストを要しているのが現状でございまして、

次のページに、対応策とする計画案を示してございまして、航路や泊地のためには、砂の流入を完全にとめてしまうことが最も効果的でございまして、既定計画では、北側の防波堤を完全に閉じてしまうという計画となっております。しかしながら、この計画の中の第2案も含めまして、先ほど説明いたしました観光資源として大切な北側

の磯場に砂がたまってしまう恐れがございました。完全にストップして、砂が磯場にたまってしまう計画は不適當であろうと判断いたしまして、完全にとめないで、航路泊地への一定の埋没というのは許容する方法をとることといたしました。

この6つの案の中での第1案、あるいは3、4、5案がこの方法に該当します。浚渫土砂の処理スペースも、護岸を建設いたしまして確保するというものでございまして、各案の左側で170m前出しした部分がございしますが、それがこれに当たります。この4案の中で、防砂堤の建設コストと維持浚渫コストの合計を比較いたしまして、第1案の埋立の護岸だけをつくるという案が最もコストパフォーマンスがよいと判断をしまして、この案を採用したわけでございます。

次のページに、その図面をもう一度書いてございしますが、水産埠頭の地区に廃棄物処理用地の護岸を沖に170m前出しすることで、北側からの漂砂流入は多少減ってまいります。そして、この護岸内が浚渫土砂の受入用地になります。

南側からの漂砂につきましても対策をとっております。16ページでございしますが、南側からの砂の流入につきましては、西防波堤を延伸するとともに隣接する大洗海岸の保全を図るための突堤の整備や海岸侵食対策と連携を図ることで、南側から流入する漂砂量を減少させる対策をとろうということでございます。

次のページでございします。計画のポイントの二つ目、海洋性レクリエーション機能の充実ということでございます。大洗港は、大洗サンビーチ等を中心にいたしまして、首都圏におけるレクリエーションの拠点としての役割を果たしております。大洗サンビーチ等にも漂砂がたまってきたため、水際線が沖に300mほど前進してきております。そこで、海浜利用環境の向上あるいは飛砂防止対策を兼ねまして、海浜公園を拡張する計画を立てております。

また、マリーナ背後の未利用地の土地利用計画を変更いたしまして、複合商業施設の導入、あるいは既設のマリントワー等々の拠点施設と一体となった土地利用を図るということを考えております。

計画の概要は以上でございます。

分科会長

ありがとうございました。

それでは、大洗港の港湾計画について御審議をお願いします。

委員

現在、掘っている砂はどこへ捨てているのですか。

港湾管理者

現在、年間約1万数千m<sup>3</sup>浚渫をしております、その砂については、北側に隣接する常陸那珂港の埋立地に運搬をして捨てております。

委員

それが不足してきたので、今度、大洗港に新しく廃棄物処理用地を計画するということですか。

港湾管理者

そのとおりです。

委員

現在侵食を受けているところに捨てることはないのですか。鹿島港と大洗港の間の砂浜が大分侵食を受けていると思うのですが、そういった場所に捨てることはないのですか。

港湾管理者

資料2の16ページにあります、大洗港の南側の砂浜については侵食傾向にございまして、現在、海岸管理者で侵食対策としてヘッドランドとよばれる突堤を整備しております。しかし、それだけではなかなか侵食がおさまらないので、余剰の砂についてはサンドリサイクルというようなスタイルもとっていかうという検討もしております。

委員

侵食対策ということで、そちらにも捨てるということですね。

港湾管理者

そういうことでございます。

- 分科会長より答申案について諮られ、  
「適当である。」と答申することが了承された。 -

別府港

- 港湾管理者より挨拶があり、事務局から港湾計画の説明が行われた。 -

## 事務局

資料3とプロジェクターを用いて説明を申し上げます。

別府港は、観光都市別府を控えた港でございます。フェリー及び旅客船の拠点港、あるいはレクリエーション活動の基地ということで、海の玄関口として別府地域の発展に大きく寄与してまいりました。また、港湾区域は、南北11kmに及ぶ別府市域の海岸線全域を占めるという港でございます。

フェリーでございますが、別府港の中央には、複合一貫輸送の拠点としてのフェリー施設が立地しております。2ページの写真に示しているとおりでございまして、阪神・四国航路を中心として、広島への旅客船航路もございまして、就航しております。また、別府港はフェリーのための貨物ということで、約1,000万トンの取扱がございます。

3ページに、長距離フェリーの輸送動向ということで、阪神～中九州間のフェリー輸送量の動向について示しております。横這いから微増という推移を示しています。全国と比べて特徴がございますのは、別府港は旅客輸送の需要が大変多いことでございます。それが、この航路の特徴であると考えております。

4ページでございますが、別府港はクルーズの拠点としての役割もございまして。国際観光温泉都市として、クルーズ船の寄航にふさわしい海の玄関口となっております。平成12年には35隻の大型クルーズ船が寄航いたしております。

5ページで、今回の計画の主なポイントについて示してございます。第1点目はフェリー埠頭の再編、機能の集約です。2点目は観光レクリエーション施設の充実ということで、プレジャーボートの水域利用の適正化、それから、水際線の連続的なプロムナード動線の確保ということも計画の中に含めております。なお、平成20年代後半の目標年次には、取扱貨物量、すなわちフェリー貨物量になりますけれども、微増の1,100万トンになると想定いたしております。

6ページでございますが、フェリー埠頭の再編についての説明でございます。今回計画では、関西・四国と九州を結ぶ複合一貫輸送の拠点としてのフェリーや旅客船輸送の機能強化を図るために、フェリー埠頭の再編や係留延長の確保、ターミナルの集約等を行います。

主な変更のポイントといたしましては、-5.5m岸壁更新・埠頭用地拡張と書いてあるところに、現在少し古くなりました-5.5mの岸壁がございまして、この岸壁を前出したしまして新設の岸壁を作り直し、その背後に埠頭用地を造成いたします。この結果、駐車スペース等の確保もあわせて行えるということでございます。

2点目は、7.5m岸壁延長と書いてあるところでございます。この岸壁は、現在135mの延長しかございませんので、ここを利用しているフェリーの船長に合わない岸壁でございます。従いまして、隣接する護岸や-5.5mの岸壁を多少改良することで、利

用船舶の船長に合わせるという変更をいたします。

3点目は、ターミナル機能の集約・充実と書いてございますが、そうした施設の集約を図ることとございます。今までバラバラだったということで、それを集約いたします。また、人と車の動線の分離等を整理いたしまして、ターミナル機能の充実を図るものでございます。

7ページでございますが、プレジャーボートの水域利用の適正化でございます。現在、別府港では60隻以上のプレジャーボートが収容場所がないということで無秩序に係留をされている状況でございます。水域利用上、大変問題になっているということでございます。今回計画では、北浜地区等何カ所かにございます既存のヨットハーバー、あるいは船だまりを拡張いたしまして、放置されたプレジャーボートの収容を図る計画を立てております。8ページに示されております北浜ヨットハーバーにつきましては、旅館街やJR別府駅からも近いことから、観光資源としても大変期待されているところでございます。

最後のページになりますが、水際線の連続的なプロムナード動線の確保について説明いたします。既存の海岸構造物は防災面を重視して整備をされたこともございまして、市民の海岸へのアクセスが容易ではありません。また、連続性が乏しいものとなっております。海が市民にとって遠い存在になっております。本年度から、先ほど御紹介がございましたように北浜地区を初めといたしまして、全長2km以上となる海岸整備を始めることになっておりまして、今回の計画ではこの海岸整備と連携をいたしまして、緑地帯を海岸に沿って設けることで、ほぼ全長にわたりまして海岸線をプロムナードとして利用できる計画にいたします。

これによりまして、市民が海に接する機会をつくとともに、別府湾や海岸線を見渡せる観光資源ともなり得ると期待しているところでございます。

別府港の港湾計画の概要については以上でございます。

分科会長

ありがとうございました。

それでは、早速、別府港の港湾計画について御審議をお願いします。

委員

北浜地区等には、現在、船だまりが幾つかあるようですが、そういった船だまりはどのように利用されているのでしょうか。

港湾管理者

別府港の中に、現在、6カ所くらい船だまりがございまして、幾つか性格は違いま

すけれども、例えば漁船だまりとして漁業用の基地になっているような船だまりが3カ所ほどございます。それ以外は、遊漁船やプレジャーボートなどが入る小型船だまりになっています。

それから、今回の計画で拡張したいと考えております北浜地区の船だまりは、前回の国体の際に整備したヨットハーバーでございまして、ここは海洋性レクリエーションの基地というような船だまりでございます。

#### 委員

資料3の7ページのところに別府港内の放置艇の写真がありますね。こういうものは、陸上であれば駐車違反だと思うのですが、海上ではこれは何と申すのでしょうか。

#### 港湾管理者

放置艇でございます。

#### 委員

違反であれば、違反であるものを全て、どこかに公共で収容スペースを用意することが果たしていいものか。これについては、告発なり、撤去を命ずるという対応があると思います。

もう一つは民間側が、陸揚げ等できる艇庫といいますか、そういうものも整備できると思うのですね。

これは別府港だけではなくて、今回の5つの港湾計画全部にこういうところが出ておりまして、大洗港でも、放置艇をどうするという計画になっているものですから、国土交通省の方に伺いたいのですが、どのくらいの放置艇を需要として見込んで、収容のための受皿を公共で整備しなければならないとお考えになっているのでしょうか。

#### 事務局

平成8年の実態調査によりますと、全国の港湾区域内には約6万隻の放置艇がございまして、この放置艇につきましては、公共施設の破損とか、船舶航行の支障、周辺への騒音やごみ油の不法投棄といったさまざまな問題を起こしておりまして、港湾の管理運営上、重大な問題を引き起こしていますので、港湾局としても、適切な規制措置の実施、これと係留保管能力の向上という両輪相待った対策を推進してきたところでございます。

具体的には、平成12年の港湾法の一部改正によりまして、船舶の放置等を禁止する区域を港湾管理者が指定できる等の規制措置を講じまして、また一方で、放置艇収

容のための簡易な係留保管施設等を提供する「放置小型艇収容緊急整備事業」、通称、ボートパーク事業と称しておりますが、この事業の推進によりまして係留保管能力の向上を図っておるとい現状でございます。

国民の海洋性レクリエーション需要に対応するマリーナ等の整備や管理運営については、民間のノウハウを最大限に活用していくのが効果的であると考えておりまして、民間による施設整備に対する係留費等の支援制度を設けております。

しかしながら、放置艇につきましては、港湾の管理運営上、重大な問題となっておりますことから、港湾計画の小型船だまりを位置づけ、簡易な係留保管施設であるボートパーク事業の整備等によって、プレジャーボート等の適正な収容を図っておるとい状況でございます。

#### 委員

5 ページ目の観光レクリエーション施設の充実について、質問ですけれども、別府港の自然を生かした観光レクリエーション施設のためには、ここにある2つの項目というのは必要最低限だと思います。しかし、これ以外に人を集めるために、やはり海岸線を生かしたソフト的な施設というものが、必要ではないかと思いますが、今後、水際線の連続的なプロムナードとプレジャーボートの水域利用の適正化以外にどういことをお考えなのか、もし具体的なアイデア等ございましたら、お教えいただければと思います。

#### 港湾管理者

別府は、まさに観光都市でして、観光客数1千万人、宿泊客が4百万人という観光地でございます。それで、港から海の方を見ますと別府湾が見渡せて、山の方はずっと湯煙が見える非常に綺麗なところでございます。

それで、別府港という港と町自体が非常に一体化していまして、例えば、この石垣地区の中にも観光物産センターのようなものがあったり、団体客が来るような駐車場があったりということで、町と港が余り区別なく一体的なことで港の役割を果たしているところだと思っております。

それと今回、国の海岸事業で、全長4カ所に分かれて2.1kmの海岸を整備するのですけれども、それとあわせて、今の別府港は海岸線のつながりがなく、端から端まで連続して歩くことができなくて、切れているところでは国道10号線を歩かなければならないということになっているものですから、海岸線全体をつなげるようなプロムナードを演出していきたいと思っております。

#### 委員

資料3の7ページ目を見ますと、階段護岸があり、その前にブロックが置いてある様ですが、何か、海岸の前方にブロックがあるので、せっかくなれば、もう少し海水浴場とか、浜に下りられる方法とか、今、委員がおっしゃったのは、何か、そういう別な施策もあるのではなからうかということだと思いますが、その点、いかがでしょうか。

#### 港湾管理者

この写真に写っておりますところは、別府港の中で餅ヶ浜という地区でございます、これが、これから海岸事業をやる対象の区域になっております。まだどういうものにするのか、例えば人工海浜にするのかということは検討中ですが、ここは前の潜堤を撤去して、観光地にふさわしい海岸に変えていきたいと思っております。

それから、8ページの図の、旅館街と赤線で囲んである左隣を、既に人工海浜と示しておりますが、これがスパビーチと呼ばれます港湾環境整備事業でつくった海浜でして、人工海浜になっておりまして、港の憩いの面での中心になっております。

#### 委員

今後美しく人が集えるような、楽しく集えるようなものにしていただきたいと思えます。

#### 委員

フェリーターミナルを建設したり、海岸の整備事業によって、別府の観光の町と港が一体となって市民に理解されるような港づくりを行うというのは、大変すばらしいことだと思っております。

フェリー埠頭の再編ということで、ここでは阪神航路や、四国航路等のフェリーが着くように見受けられますので、別府港が九州への窓口、玄関口になってくるといような視点として、その機能も果たす港づくりを行っていただきたいと思うことと、どうしても国道沿いの港湾区域内の計画で整備が行われがちですから、できましたら、もう少し空間的にも奥行きのある町づくりと、観光都市として一体となった港づくりを行っていただきたいということが一つです。

そして、ぜひ市民参加型の港づくりを行っていただきたいと思えます。

- 分科会長より答申案について諮られ、  
「適当である。」と答申することが了承された。 -

#### 佐世保港の港湾計画について

- 港湾管理者より挨拶があり、事務局から港湾計画の説明が行われた。 -

## 事務局

佐世保港の港湾計画の内容についてご説明します。資料4及びプロジェクターを御参照ください。

佐世保港は、飼料の供給基地であり、骨材の供給基地及び西日本有数の水産基地という機能を有している港でございます。

3ページでございますが、佐世保港の港湾区域は約5,800haの広さがございます。しかしながら、図面右側の佐世保港区の水域の約8割が在日米軍の利用制限水域となっております。青の濃淡で塗り分けたところがございますが、そういったことで港湾の整備、利用上、多くの制約を受けている港でございます。また、図面左側は、相浦港区あるいは九十九島地域になりますけれども、こちらにつきましては西海国立公園の特別地域等の指定をされてございます。

4ページに佐世保港の施設の配置図がございます。簡単に御紹介いたしますと、三浦地区というのが図中央の上寄りにございまして、ここがJR佐世保駅を中心とする市街地に接したところで、離島への旅客施設が立地している地区でございます。三浦地区の左側が米軍や海上自衛隊の係留施設、及び佐世保重工が立地いたします立神地区あるいは平瀬地区でございます。三浦地区の下側にございます前畑・干尽地区には大水深の岸壁がございまして、-13mの岸壁を現在整備中でございます。この地区が物流の中心となっております。さらに、図の左上になりますけれども、相浦地区がございます。ここが、水産基地が立地している場所でございます。次のページ以降、今申し上げたところの写真を示してございます。御参照ください。

10ページに改訂の主なポイントとして、水産関連物流の機能強化、骨材関係、海洋性レクリエーションという3つのポイントが示してございます。

11ページでございますが、ポイントの一つ目の水産関連物流機能の強化と、2つ目の骨材輸入への対応については、関連がございますので、あわせて説明をいたします。

佐世保港の水産基地は、西日本有数の規模の水産市場を有しております。平成11年で120億円の取扱をしております。現在、これに隣接いたしました埠頭で砂・砂利等の骨材が取り扱われており、飛砂による水産物への影響が出ているということがございます。また、輸入水産物等の漁業関連物資の取扱、あるいは漁業関連船の係留などの新たな岸壁の需要がございます。

一方、骨材につきましては、海砂利の採取規制などがございまして国内産が減少しております。その一方、今後、輸入骨材が増大することが予想されておりました、広いヤードを有する骨材の取扱拠点が強くと要望されております。この2つの需要を満た

すために、現在の相浦の骨材埠頭を水産埠頭に切りかえまして、水産拠点として充実させるとともに、環境問題の起こりにくい浅子地区に新たに輸入骨材拠点を位置づけて、環境問題等への対応もあわせて図るといったものでございます。

12 ページの図は、ここ数年の全国的な輸入砂の動向を示すものでございます。平成 12 年度に急増しているのは、関西空港の 2 期工事に伴う埋立用材の輸入が急増したため、この急増が全体の傾向を示していないかもしれませんが、長期的に見て、輸入砂の割合は増加傾向にあります。全体に占めるシェアとしては多くはありませんけれども、確実に伸びてございます。これは、輸入砂がコスト面で有利であるということ、それから、環境保全のため海砂の採取が困難になっていることが主な要因と考えられます。ちなみに、全国で全面的に海砂の採取を禁止している県は 5 県でございます。さらに、その採取総量を規制している県が 4 県、このうち 2 県は、近く全面禁止に動くという予定だそうでございますし、また規制を検討している県が 2 県あるということですのでこのことは全国的な傾向になっております。

13 ページでございますが、西日本の砂の需要と供給の見通しを示したものでございます。今後、地方公共団体による海砂採取の実施規制などが進むにつれまして、海砂の使用割合の大きい西日本では、平成 15 年度には 630 万 m<sup>3</sup> が供給不足になると予想されます。さらに平成 21 年度には総需要量の約 17%、830 万 m<sup>3</sup> ほどが供給不足になると予想されております。これらの不足に伴いまして、輸入砂へのシフトが進むと考えられております。

次に、海洋性レクリエーション機能の充実ということで 3 つの内容を御説明いたします。

一つ目は、佐世保駅前の三浦地区のウォーターフロント開発でございます。先ほど管理者さんから三浦地区を景観形成ゾーンとして位置づけているという御紹介がございましたけれども、この地区に佐世保市の海と陸の玄関口にふさわしいウォーターフロント空間を創出いたしまして、市民、旅客船利用者、観光客、が楽しみ集うことのできる、潤い、安らぎ、賑わいのある空間を形成するものでございます。具体的には、レンガ倉庫群等の歴史的景観資源の保存、水際線のプロムナード化、緑地整備と地域全体の景観に留意した整備を行うものでございます。

15 ページでございますが、プレジャーボートの適正収容施設の整備と管理でございます。佐世保港は入江が大変多く、多数のプレジャーボートが係留施設以外に放置されていて、水域の利用が錯綜している状況でございます。これに対しまして、適正収容施設を整備いたしまして、水域利用の秩序を取り戻すとともに、海洋性レクリエーションの機能・充実を図るものでございます。

佐世保港内のプレジャーボートは、目標年次には約 2,200 隻に達するという見込みを立てておりまして、今後、放置禁止区域を設定する等の規制措置を行いながら施設

への誘導を図るということでございます。

16 ページでございますが、西海国立公園に指定されている九十九島地域の環境保全を図っていくこととございます。今回、この地域を九十九島環境保全ゾーンと設定をいたしまして、美しい景観を保全するとともに、海洋性レクリエーション需要に応えて海域の適正な利用の促進を目指しまして、自然と人が共生する良好な港湾環境の形成を図ることとします。九十九島地域を次世代へ継承することを目指す、港湾管理者としての当該海域の環境保全に対する管理姿勢を示したものでございます。

以上、計画の概要でございます。取扱貨物量につきましては、現在、380 万トンでございますが、将来貨物量として 420 万トンを想定してございます。

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。

それでは、御審議をお願いしたいと思います。

委員

輸入砂はどういう船型の船で運ばれてきているのでしょうか。また、計画にあります輸入砂取扱の強化という部分については、具体的にどのような対応をお考えになっているのですか。

事務局

輸入砂につきましては、佐世保港に限って申し上げれば、船型は5千トン程度、取り扱う会社によっても違うのですけれども、将来的にも、その程度の船型でやっていきたいということがございます。ここでは、それに対応した施設計画になっております。地域によって違うのですけれども、最大2万トンぐらいの船を使った輸入というものも考えられているということを聞いております。

それから、砂・砂利の荷役をここに移転させることによる効果でございますが、まず、現在位置しております水産基地で砂・砂利を取り扱っていますので、この砂が水産物に付着する、あるいは水産基地の空調施設に入り込んで、その機械のメンテ費用がかかるということがございます。砂・砂利の荷役が移動することによって、その費用がなくなります。

さらには、現在、砂・砂利を扱っている埠頭が大変狭くて、輸入になりますと、一度に砂が入ってくるということもあり、背後のヤード等が広くなければならないので、広いヤードが使えるといった輸送コストの低減などが図られます。

#### 港湾管理者

現在、佐世保港には、長崎県北、長崎県中部地域、佐賀県南部地域を担当する砂・砂利が荷揚げされております。将来的にも、近くに砂・砂利を揚げられる港が少ないこともございますので、そのための施設をしっかりと整備していくということで、今回計画した次第でございます。

#### 委員

ボートパークは有料なのですか。それとも無料なのですか。

#### 事務局

ボートパークにおける係留についても料金は取っております。

#### 委員

料金を取ると、高くてなかなか利用しないで、また放置しておくというようなこともありますので・・・。

#### 事務局

放置艇については、規制と収容施設の能力の拡大という両施策で対応しておりまして、佐世保港についても、これから放置艇禁止区域をかけて、取り締まっていくということで対応していくこととしています。

- 分科会長より答申案について諮られ、  
「適当である。」と答申することが了承された。 -

#### 宇部港

- 港湾管理者より挨拶があり、事務局から港湾計画の説明が行われた。 -

#### 事務局

資料5及びプロジェクターを用いて説明いたします。

宇部港は、瀬戸内海の西部沿岸に位置し、10万人都市の宇部市にある工業港として発展をしてまいりました。

2ページは宇部港の鳥瞰図でございます。右側に東見初地区がございまして、現在は、浚渫土砂や廃棄物等で埋め立てているところでございます。今後、国内海上輸送機能を中心的に担う地区になります。

芝中地区でございますが、セントラル硝子といった企業が立地している地区でございます。地区の北側には外国貿易用の公共埠頭がございます。

本港地区は宇部港の最奥部でございますが、中心市街地に近接しておりまして、現在は国内向けのコンテナ貨物等が取り扱われております。施設が老朽化して背後用地が手狭ということで、使い勝手の悪さが指摘されているところでございます。

隣の沖の山地区には宇部興産が立地しておりまして、コールセンターあるいはセメント工場等がございます。

一番左側の西沖の山地区でございますが、昭和シェル系の西部石油が立地しておりまして、石油精製等を行っております。専用施設で原油石油製品等を取扱っております。

3ページでございますが、宇部港にはコールセンター及びセメント・石油精製会社が立地しているため、原油、石炭、セメント、石灰石で全体取扱量の8割を占めており、特にセメント等は全国で3位の取扱量の港でございます。また、宇部港の全体貨物量は約3,300万トンとなっております。

4ページに、今回の計画のポイントを示してございます。今回の計画は平成20年代後半を目標とするという計画でございます。計画のポイントは3つございます。

一つ目は、宇部港背後産業の競争力強化の観点から、荷役の効率化、物流コストの削減を図るための機能強化・再編を行うものでございます。

二つ目は、港湾整備に伴い発生いたします浚渫土砂、あるいは背後から発生します廃棄物の処理空間のニーズへの対応でございます。

三つ目は、港湾における快適で潤いのある環境の創造ということでございます。

将来貨物量は、現在の3,300万トンから10%程度増加の3,600万トンを想定いたしております。

5ページでございますが、今申し上げた課題に対して、どう対応をとっていくかという対応図でございます。

一つ目、物流機能ということでは、公共埠頭の機能分担を図るということで、国内貨物を東見初地区、輸出入貨物を芝中地区に集約して効率化を図ります。

二つ目、廃棄物減量化等の動向を踏まえつつ、新沖の山地区におきまして廃棄物処理用地を計画いたします。既定計画では埋立面積が123haと大変大きい計画でございましたが、今回計画では72haの縮小計画となっております。

三つ目でございますが、本港地区を中心としたアメニティ空間づくりでございます。

6ページでございますが、一つ目の物流機能の再編について示してございます。現在、東見初地区において国内輸送の拠点となるための施設整備を行っているところでございます。従来は本港地区が中心となってその役割を担ってございましたが、老朽化・狭隘化が進んでいることもございまして東見初地区に移転させるものでございます。移転

に伴い、本港地区につきましては、アメニティ空間の創造、緑地や小型船の係留施設として利用転換を図っていく計画としております。

大水深岸壁を有する芝中地区については、現在-13m岸壁が供用中、-12m岸壁の整備が進行中ということでございまして、今後荷役機械の整備等を行いまして、外貿拠点としての機能強化を図ります。東南アジア向けの化学工業品のコンテナ化といった輸送需要がございますので、それに対応した再編を図るということでございます。

7ページでございますが、廃棄物関係でございます。産業廃棄物あるいは本港の港湾整備に伴いまして発生します浚渫土砂、その処分場が必要なわけでございますけれども、このために600万 $m^3$ の処分が可能な廃棄物処理用地72haを位置づけるものでございます。既定計画では、宇部興産が-15m岸壁を有するコールセンターを建設する計画を持っていたのですが、この計画が中止されたため、発生する浚渫土砂が大幅に減ったこと、また今後、産業廃棄物の減量化が進んでいくことを踏まえ、処理用地の面積を123haから72haに計画を見直したものでございます。

8ページでございますが、本港地区におけるアメニティ空間の創造でございます。本港地区の市街地との近接性を踏まえ、河川事業の環境整備事業とも連携した形でウォーターフロントゾーンとして再編することでございます。具体的には、物流施設として使用してきた埠頭を緑地、プロムナードとして開放し、イベントや市場等に利用することで、水際線を生かした地域の賑わいの場を創出するというところでございます。また、南側の水域につきましては、休憩船やプレジャーボート等に開放していくということで、水域利用の整理を図るということでございます。

次のページ、港内の何カ所かでプレジャーボートを初めとする小型船のための収容施設について整備をしていくことも計画に含まれております。

計画の説明は以上でございます。

分科会長

どうもありがとうございました。

それでは、早速、宇部港の港湾計画について御審議をお願いいたします。

委員

想定を取扱貨物量が現在の3千3百万トンから1割くらい増えて3千6百万トンと想定しているとのことですが、今回の主な機能再編強化の中で、コンテナの扱いについて内貿を東見初地区に、外貿を芝中地区に分けて取り扱うこととし、また、本港地区をアメニティゾーンに変えるということですが、3千3百万トンのうち、コンテナ貨物というのは、どれくらいなのでしょう。

事務局

将来の外貿コンテナ貨物は42万トン、約3万TEUを想定しております。

港湾管理者

内貿コンテナ貨物につきましては、約1万6千TEUを想定しております。

委員

東見初地区で5.5m岸壁が500m計画されており、引き続いて、7.5m岸壁が650m計画されています。

この計画で、角度がついて曲がっているのは、何か理由があるのでしょうか。あるいは港湾関連用地（工事中）となっていますので、既定の計画の法線であったのでしょうか。

港湾管理者

一つの理由は、7.5m岸壁を利用する船舶の回頭円を確保するためです。

委員

ターニングスペースということですか。

港湾管理者

はい。

もう一つは、今言われましたように、既定計画がこのようなS字型になっているという2点でございます。

委員

ターニングスペースがこれだけ必要であるのかなというのがあったのと、わざわざ防波堤をつくるのであればと思いましたので。

委員

廃棄物処理用地が、前は120haぐらいだったのを、今度72haぐらいに縮小したということですが、問題ないのでしょうか。将来、廃棄物がたくさん出ることはないということですか。

港湾管理者

最近ではごみを出さない、それから減量化に努める、リサイクルする、ということ

で、山口県及び宇部市の環境関係部局と十分協議を重ねた結果、こういう数字を出したものでございます。

- 分科会長より答申案について諮られ、  
「適当である。」と答申することが了承された。 -

(3)「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」について

分科会長

次の議題といたしまして、「経済社会の変化に対応し、国際競争力の強化、産業の再生、循環型社会の構築などを通じてより良い暮らしを実現する港湾政策のあり方」について御審議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。

事務局

諮問内容につきまして説明をさせていただきます。

まず、諮問理由を読み上げさせていただきます。お手元にお配りしてあります資料6に、諮問文及び諮問理由をつけてございます。

- 諮問理由読み上げ -

以上の諮問理由によりまして、本日3月29日、国土交通大臣より交通政策審議会に対して諮問が行われ、審議会会長より本分科会に対し付託が行われた次第でございます。

続きまして、本諮問の背景につきまして御説明をさせていただきます。

お手元にお配りしてあります資料7-1には、現在の港湾整備7カ年計画の概要、さらに、経済財政諮問会議など公共事業を取り巻くさまざまな議論についての御紹介をさせていただきます。

3ページ目に、第9次現行の計画でございますが、「港湾整備五箇年計画の考え方について」ということで、これは当時、五箇年計画を作成いたしました直後に作り直したペーパーでございます。

4ページ、5ページには、五箇年計画の主要施策ということで、国際競争力の問題、あるいは信頼性の高い空間の創造、さらに活力とやさしさに満ちた地域づくりの推進といったテーマを核といたしまして計画を作成したことをまとめたペーパーでございます。

6 ページ、7 ページ、8 ページには閣議決定の資料を付してございます。6 ページの下の方をご覧いただきますと、各種事業の整合性の確保の問題でございませうとか、建設コストの低減でございませうとか、あるいは計画の見直しの問題でございませうとか、当時から、こういった観点から計画を作成していたということでございませう。

8 ページの最後でございませうけれども、港湾整備事業の量ということで、事業費をこういった形で決めさせていただいたということでございませう。

さらに、9 ページから 14 ページまでは、当時、五箇年計画をつくりました後、その五箇年計画の内容につきまして、広く皆様に知っていただくということでつくりました資料でございませう。

15 ページから、最近の公共事業をめぐる動向でございませうけれども、16 ページをごらんいただきますと、本年の 1 月 25 日に「構造改革と経済財政の中期展望」が閣議決定されておりました、その中で、社会資本整備のあり方ということで、公共投資にかかわる問題点についての記述がございませう。公共投資の配分の重点化でございませうとか、投資の規模、効率化、P F I の活用といった問題です。

17 ページには、まさしく、この長期計画の見直しが必要であるということがうたわれております。

時期を遡っていきますと、昨年 12 月 4 日に、経済財政諮問会議より平成 14 年度予算編成の基本方針ということで、社会資本整備につきまして記述がございませう。とりわけ、漁港・漁場整備長期計画につきましては、次期計画の始まる年が多く他の社会資本整備計画に比べまして 1 年早いということもあって、ここでは、特に漁港・漁場長期計画について具体的な記述がなされております。事業量からアウトカム目標に変更することでございませうとか、厳正な事前評価ということでございませうとか、効率的な事業実施の手法の導入といったことがうたわれております。

18 ページには、昨年 6 月 26 日に閣議決定をされております「今後の経済財政運営及び経済社会の構造改革に関する基本方針」ということでございませう、この中にも幾つかポイントがございませうが、とりわけ財政改革プログラムのところで長期計画の見直しについて触れられ、さらに新世紀型の社会資本整備、効果と効率の追求というところで硬直性の打破ということがうたわれております。

最後に、19 ページで「国土交通省における公共事業改革への取り組み」ということで、昨年 6 月 21 日に公表しておりますけれども、この中でも、長期計画のあり方について広く意見を集め、見直しを進めていくということをやっております。

以上が背景でございませう。

続けて、御説明をさせていただきます。資料 7 - 2 に「港湾政策をめぐる現状」ということで、現在、港湾及びその港湾を取り巻く経済社会がどういうふうになっているかということをお紹介しております。

ページをめくっていただきますと目次がございますが、1ページ目に港湾の分類・配置ということで、改めて、港湾がどのように分類をされ、どういうふうに配置をされているかということをお紹介しております。

2ページ目では、島国日本の暮らしを支える港湾ということで、食料の6割あるいはエネルギーの9割以上が海外から入ってきているということでございますとか、暮らしの中で輸入製品が急増しているというようなことを御紹介しております。

3ページには、同じような世の中の動きでございますが、アジア輸送の準国内輸送化ということで、国内の生産地と消費地との間の物の動きが、現在では国境を越えまして、東アジア全体で、あたかも国内輸送が行われているかのように、製品、部品が流動しているということでございます。

4ページ目が、我が国港湾が相対的に地位を低下させているということでございまして、アジアの急速な伸び、欧米の横ばい、日本の低下ということが言えようかと思っております。

5ページ目も同様の趣旨でございまして、我が国港湾に寄航いたします基幹航路の便数が減っていることを示しております。また、特に大型のコンテナ船、5千TEU以上のものについて見ますと、平成12年に、ついに、寄航回数で言えば中国から日本が抜かれたということでございます。

その次の6ページには、いわゆるトランシップ貨物のアジアの諸港におけます動きを見ております。香港、シンガポール、釜山、高雄といった港は、日本と比べますと、トランシップという、貨物を中継することでございますが、その量が、絶対量としても多くなっておりますし、その伸びも非常に大きいということでございます。

その次は、将来の貨物量推計で既になされておりますE S C A Pと運政審、前の運輸省時代の政策審議会でございますけれども、その推計値を参考までに示してございます。

なお、私どもで今回の政策のあり方の見直しを通じまして、コンテナ貨物量の将来推計については、再度、計測・計算をしております。いずれ、後ほど御紹介がありますが、各部会の中で議論させていただきたいと思っております。

次のページは、国際海上コンテナ貨物の動きでございまして、輸出から輸入へ転換をしたということ、あるいはアジア発着の貨物が非常に伸びていることを御紹介しております。

次のページは、コンテナ船が大型化をしていることの御紹介でございます。

その次は、既に様々なところで議論がなされておりますけれども、中国経済の急激な伸びに伴いまして中国発着貨物が増加をしていることを示してございます。特に往航、東向きということでアジアから北米、つまり中国から北米へ行く、中国から見れば輸出でございますけれども、この貨物、黄色く塗った部分ですが、急速な伸

びを示してございます。

その次、11 ページがコスト競争力ということで、40 フィートコンテナ1個当たりの港湾諸料金の水準を比較したものでございます。東京港で見ますと、高雄あるいは釜山、これらの港が7割程度くらいの料金になっているということでございまして、これについても、さらに詳しく議論をしてまいりたいと考えております。

12 ページが、いわゆる貨物にかかりますリードタイムと言われているものでございまして、日本でも、年を追うごとに大分短くなってきてございますけれども、平成13年3月でも、まだ73.8時間ということで、欧米に比べましても非常に長いという状況でございます。こういった時間につきましても、極力短縮をしていくことが必要かと考えております。

さらに、港湾荷役のフルオープン化でございます。これにつきましては港運労使間で相当な努力をされまして、荷役作業の24時間化、1月1日元旦を除きまして24時間オープンをするということでございますとか、ゲートのオープン時間につきましても相当な改善がなされてきているということかと思っております。

さらに、いわゆるシングルウィンドウということでございます。輸出入、港湾関連手続のワンストップサービス化の推進ということで、一番下にスケジュールがございしますが、いろいろ関係省庁、関係部局との議論を進めていく中で、平成15年度の早期にワンストップ化を実現しようということで、既に調整を進めているところでございます。

次のページが、国際水準のコンテナ港湾の適正配置とアクセス性の向上ということで、これは、既に私ども、政策として動いているものでございますが、中枢国際港湾・中核国際港湾を、この図にありますように配置をいたしまして、自動車専用道路、インターチェンジへのアクセスの改善ということ、さらにまた、国際コンテナ貨物の陸上輸送費用の削減といったことを現在推進しているというところでございます。

16 ページをご覧くださいますと、中枢・中核の港湾と、それ以外の港湾につきまして、それを扱っております量的なものも大分違いがございまして、中枢・中核で、全体の貨物の95%を扱っているということでございまして、海外のトランシップということを見ますと、中枢・中核以外では43.9%、これくらいの量が海外で積み替えをして、基本的には基幹的な航路へ乗り、あるいは基幹的な航路から、そこで積み替えをして日本へ入ってくるというような状況になってございます。

次のページが、コンテナターミナル整備へのPFIの導入でございます。民間の活力を十二分に活用いたしまして、この図面に示しておりますように、常陸那珂港と北九州港で既に導入が進みつつあるということでございます。

18 ページには、いわゆるメガオペレーターと言われておりますコンテナターミナルのオペレーションをやる非常に大きな会社が、世界で取り扱われるコンテナ貨物の相

当量のシェアを占める部分を扱っているということをお示ししております。ここにありますP S Aという会社、シンガポールの会社でございますけれども、こういったところが北九州港のひびきのコンテナターミナルにも進出をすることになっておりまして、これから新しい港湾のコンテナターミナルのオペレーションということを考えますと、こういったメガオペレーターというような会社の動きが、我が国においても目が離せないといった状況になっているかと思えます。

19 ページに、いわゆるバルクの貨物の推移を示してございます。輸出については、輸送機械、自動車でございますが、鉄鋼、化学薬品といったものが太宗を占めておりますし、輸入につきましても見ますと、原油、石油製品、石炭、鉄鉱石といったものが太宗になっているということでございます。

こういったバルクの貨物につきましても、これから港湾政策を考え、さらにまた、産業を支えるという意味でも非常に重要な問題、課題かと考えております。

20 ページには、そのバルク貨物の公共の岸壁での取り扱いの状況を示してございます。

21 ページには、そのバルクの貨物のうち、木材チップにつきましても、全国展開の状況、臨海部の立地状況というものを示してございます。

22 ページには、そのバルクを運ぶ船の大きさ、これも大型化が進んでいるということをお示ししてございます。

23 ページには、モーダルシフトの推進ということで、この表にありますように、フェリーと内航海運が別々に記述されておりますけれども、二酸化炭素の排出原単位が、他の輸送モードに比べますと非常に小さいということで、環境にやさしい輸送モードであるということをお示ししております。

ただ、輸送機関の分担率の方を見ますと、フェリー、R O R O、その他海運ということで、いわゆる海運の部門が、徐々にではありますが大きくはなっているものの、まだ、その進展が大きく進んでいないということもあって、この辺も一つ課題かと考えております。

24 ページには、海外生産比率が伸びているということをお示しをしております。

25 ページには、とりわけ、中国において日本企業の海外生産が伸びているということをお示ししてございます。

26 ページには、金額ベースで、貿易の主流といえますでしょうか、主として支えておりますのが製造業であるということをお示ししてございます。

27 ページには、物流のコストというものが、製造業の売上高に占める割合を示してございまして、6 %程度ということで、数パーセントの利益を生むために、製造業の方々は非常に努力をされているわけでございますが、そういう目から見ますと、物流

コストの比率が6%というのは大きな数字であると考えております。

28 ページからは臨海部の土地の問題でございまして、低未利用地が全国にたくさん残っております。これも、製造業を中心とする産業の空洞化というものが進みますと、こういった土地がもっと増えてくると思っております。

29 ページには、韓国の釜山港・光陽港における関税自由地域の指定について触れております。本年の1月1日から運営を開始しているということで、一定の地域を画しまして、その地域の中で外国から物を入れ、一定の加工をし、それをまた輸出するというようなことで、韓国では、やはり国際競争力ということで、港湾及び産業の力をどうやってつけていくかということを考えているということの御紹介でございます。

30 ページから、少し話題が変わりまして、防災ということでございます。都市部の海岸で緊急防災のための対策を講ずる必要がますます出ているということでございます。臨海部にも相当の住宅開発が進んできておりまして、そういった地区では、人口や財産をどうやって守っていくかということが大きな課題になっております。

次のページでは、広域防災拠点ということで、阪神・淡路の震災につきましては、皆様方御記憶もまだ新しいかと存じますが、あの様な大規模な地震災害時におきまして、緊急物資の輸送でありますとか、あるいは住民の避難でありますとか、そういったことのために拠点的な整備が必要だと考えております。

32 ページには、プレジャーボートの放置艇対策ということで、これも一定の対策をとり、その対策の実も上がりつつあるかと思いますが、まだまだ課題が残っているかと思っております。

33 ページに廃棄物の問題を示してございます。産業廃棄物、一般廃棄物につきまして、それぞれ最終処分量が、こういった数字であるということでございます。

特に次のページでは、一般廃棄物の海面処分場のシェアということで、東京湾、とりわけ東京都では、大部分を海上処分に頼っているということでございまして、これも限られた港湾空間の中で、こういった処分場の確保ということがますます重要になっておりますし、非常に難しくなっているということでございます。

産業廃棄物につきましては、35 ページに、その処分状況を示してございます。東京都で発生をしております産業廃棄物、その最終処分量で見ても75%が東京都の外で処分をされているということでございます。この処分場の残余年数も非常に短くなってきておりまして、これも大きな問題となっております。

次のページに、循環型社会の実現に向けてということで、いわゆるリサイクルの問題を取り上げております。これも、既に相当議論が進んできております。36 ページにお示ししておりますように、リサイクル率というものも、まだまだ不十分ではございますが、大分向上をしてきたという状況です。

37 ページには、リサイクルということで、特に鉄スクラップの問題を取り上げてお

ります。左側の図にありますように、かつては輸入大国でございましたが、現在では輸出大国に変わってきているということでございまして、鉄スクラップの相当量が輸出をされるようになってきております。

38 ページには、自然再生事業ということでございます。これも、言うまでもなく、港湾を中心といたします臨海部において、自然と共生する社会に向けた自然再生というものをどうやって展開していくかという課題がございます。

39 ページには、とりわけ東京湾という内湾をどうやって蘇生していくかという取り組みについての御紹介でございまして、既に、これは関係省庁とも連絡をとりながら動いていることでございますけれども、汚染メカニズムの解明ですとか、あるいは測量船によるモニタリングでございますとか、こういったことを実施しているということでございます。

資料7 - 3は参考資料ということで、これまで港湾局でとってきてございます各種施策を若干紹介しております。

最初の2枚で、平成11年12月に答申をいたしました「経済・社会の変化に対応した港湾の整備・管理のあり方について」という答申の概要でございます。

この答申を受けまして、4ページに示してございますが、港湾法の一部改正を行い、さらに5ページにお示ししてございますが、基本方針と言われます「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の変更も行ってございます。

また、現在、これから議論をしていただくという政策のあり方について考えていく前に、新世紀港湾ビジョンというものを策定してございます。これは21世紀を睨んだ、かなり超長期の港湾政策のあり方について議論をしたということでございまして、このポイントのところに掲げておりますようなことが取りまとめられております。

8ページに、それを図に表してございます。

9ページには、特定地域振興重要港湾というような概念で、地域の振興に重要な役割を果たす港湾というものの選定も行っております。

11ページ以下には統計資料を付してございますので、御参考にさせていただければと思います。

同じ資料でございますが、21ページには経済活性化戦略の実施案ということで、経済財政諮問会議のメンバーから提案された案でございまして、22ページの6番には「構造改革特区」ということで、幾つかの切り口で、規制の緩和でございまして、あるいは財政的な支援をどうしていくかというような問題を、特に地区を限ってやっていこうという考え方が提案をされております。

23ページからは、これに関わります新聞報道でございまして、

以上でございます。

分科会長

ただいまの諮問、それから、きょういろいろ配られた資料の御質問等々は、また別の機会にやるということにいたしまして、この議題については、本分科会に部会を設けて、より専門的、集中的な御議論をいただくのがよろしいかと思いますが、いかがなものでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

皆さん、特に御異議がないようでございますので、部会を設けて、今後、御議論を重ねていただくということにしたいと思えます。

それでは、部会の設置も含めまして、今後の検討の体制あるいはスケジュールについて、事務局の方で原案を作成していると聞いておりますので、事務局より御説明をお願いします。

事務局

それでは、お手元にお配りしております資料8でございます。「検討体制とスケジュールについて」というふうに書いたものでございます。

1番に、検討項目として4つ掲げてございます。こういった問題について検討していただきたいと考えております。

その体制といたしまして、部会を設けさせていただきます。一つは物流・産業部会、もう一つが環境・安全等部会ということで、テーマの大きく異なるものを2つに分けてまして議論の実を上げたいと考えております。

なお、この部会を含めまして、分科会の議論とあわせて、報道関係者に対して公開をしたいと考えておりますし、議事概要及び議事録をホームページに公開するということを考えております。

3番目に検討スケジュールをお示ししてございます。本日の分科会開催後、4月下旬に第1回の部会をそれぞれ開催いたしまして、都合、それぞれ3回開催をし、7月上旬くらいには港湾分科会を開催させていただいて、中間報告を得たいということを考えております。その後、年末に答申をいただきたいということでございます。

非常に、検討スケジュール、タイトになってございますけれども、委員の方々におかれましては、よろしくお願いを申し上げたいと思えます。

分科会長

ただいま説明がありましたスケジュールあるいは部会、メンバーでやっていきたい

と思いますが、よろしいでしょうか。何か、御質問がございましたらおっしゃっていただきたいと思います。

こんな原案で進めて参ってよろしいですか。各部会3回ずつという大変ハードなスケジュールになって、非常にお忙しい皆様には申し訳ありませんが、何とぞ、よろしくお願いしたいと思います。

それでは、交通審議会令第7条第2項というものに「部会に属すべき委員、臨時委員及び専門委員会は分科会長が指名する」とありますので、部会に属します委員の指名については私の方から、資料9という部会委員の名簿が配ってありますが、そのようにいたしたいと思いますのですが、いかがでしょうか。

〔「異議なし」の声あり〕

分科会長

大変だとは思いますが、よろしくお願ひします。

それでは、本議題につきましては各部会で御議論いただき、その結果を港湾分科会に御報告いただけるようお願いしたいと思います。

今の部会の話その他について、御質問ございませんでしょうか。

委員

全くこれで結構だと思いますし、冒頭、副大臣がおっしゃられたように、事務局側にも御事情があると思いますので、こういう形で円滑に運営できればよいかなと思っております。

ただ、せっかくの機会ですので、私の感想的な希望だけ申し上げますと、今まで、第9次五箇年あるいは7カ年計画をやってきて、今回、第10次と呼ぶのか、何と云うのかわからないのですが、やはり、今までとかなり違った視点から議論されなければいけないのではないかなということをおもっております。

そういう意味で、私の感じとして申し上げますと、まず1点は、国際的視点ということが、やはり必要ではないかと。今までは、どちらかといいますと、古い言葉で言いますと、地域格差の是正とか、若干、国内的バランス感覚で来たと思うのです。それはそれで、非常に重要なことで、それであればこそ今日のような社会になったと思っております。

しかしながら、ここにもありますように、現在では膨大なソサエティになったわけですから、国際的視点というのは、やはり欠くことのできない点だと思っております。

それから、2点目は、今までは、若干予定調和論といいましょうか、建設されて、それなりの効果は発揮してきた。これは我々、自負していいだろうと思うのですが、

2点目の視点は、世に言うソフトとですね、一体化させて物を考える視点ではないかなと思います。港湾整備は、言うまでもなく、非常に時間がかかるものですから、先行して整備されなければならないもので、この点については私、断じて主張したいと思います。しかしながら、これからは、非常にソフトの視点を加味していく必要があるのではないかと、これが2点目であります。

3点目は、戦略的視点だと思います。今までも、戦略的視点がなかったわけではないと思っております。ただ、これからの戦略的視点というのは、経済的合理性を踏まえた戦略ということを強調したいわけですね。今回、3項目あって、国際的というのがありましたね、国際競争力。これは、まさに経済的合理性に立った戦略だと、こういう点が必要かなと思っております。

私が今言ったことに答えが欲しいとかではなくて、私は今度の五箇年計画に関して言いますと、少なくとも3つの柱のうち最初の柱については、こういう視点も考慮して、私自身もお手伝いしなければいけないと思いき、検討をしなければいけないのではないかと痛感しておりますので、発言させていただきました。

分科会長

よろしゅうございますか。

きょうの議題については、大体終わりましたので事務局に進行をお返ししたいと思います。

事務局

以上で、本日の港湾分科会を終了させていただきます。

円滑な議事進行に御協力いただきましてありがとうございました。

閉会