

平成19年7月5日(木)

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會第26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26回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成19年7月5日(木)
開会 13時30分 閉会 15時40分

2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎3号館)11階特別会議室

3. 出席委員氏名

氏名	役職名
縣 忠明	産経新聞社論説委員
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
圓川 隆夫	東京工業大学大学院教授
君浦 康友	日本政策投資銀行産業・技術部長
木村 琢磨	千葉大学大学院准教授
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
鹿野 久男	(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
山内 弘隆	一橋大学大学院教授

4. 会議次第

我が国産業の国際競争力強化等を図るための

今後の港湾政策のあり方について・・・・・・2

- ・中間報告(案)について
- ・社会資本整備重点計画の策定について

平成十九年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について・・・・・・21

港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・25

- ・尾鷲港(改訂)
- ・名古屋港(一部変更)
- ・小名浜港(一部変更)

5 . 議会経過

開 会

【総務課長】 お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第26回港湾分科会を開催いたします。私は、事務局の港湾局総務課長の福本でございます。

本日は、委員18名中10名の出席予定でございます。交通政策審議会令第8条の規定の定足数に達しております。池淵委員、尾崎委員、白石委員、外園委員、森地委員、家田委員、小林委員、東委員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、池淵委員の欠席に伴いまして山田さんに、尾崎委員の欠席に伴いまして川崎さんにご出席いただいております。

次に、お手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。資料は、議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、議事資料をとじたものがございます。議事資料は、今後の港湾政策のあり方に関しまして、資料1と参考資料1と参考資料2、さらに資料2がでございます。

資料1としまして、1から5までの枝番を付した資料、その下に参考資料1と参考資料2を用意しております。その下に資料2といたしまして、1から2までの枝番を付した資料を用意しております。さらに、特定港湾施設整備事業基本計画(案)、港湾計画のご審議をお願いいたします委員の方には、資料3としまして、1から2までの枝番を付した資料、資料4としまして、1から3までの枝番を付した資料を置かせていただいております。ご確認いただきたいと思います。よろしゅうございましょうか。本日は資料が多くございます。よろしく願いたします。

それでは、予定しております議事に入りたいと思います。黒田分科会会長、司会進行をお願いいたします。

【分科会長】 それでは、早速議事に入らせていただきます。まず、「我が国産業の国際競争力強化を図るための今後の港湾政策のあり方について」のうち、中間報告(案)について、事務局からご報告をお願いいたします。

【企画室長】 計画課の企画室長をしております高橋です。よろしく願いたします。

お手元の資料のナンバーで1-1から1-5までを使ってご説明いたします。まず、資料1-1ですが、前回の港湾分科会での委員の方々からのご指摘事項をまとめたものになっております。これにつきましては、後でご覧になっていただければと思います。これらについ

ては、中間報告（案）の中に意見を反映させていただきました。

次に資料 1 - 2 ですが、これは日中間、日韓間の物流について、いろいろデータを整理してはいかがでしょうということで、ご意見をいただいた分についてまとめたものです。ざっとご説明いたします。

まず 1 ページ目を見ていただきますと、これは港湾の規模と物流圏の大きさを比べたもので、真ん中にありますのが、三大湾、中核国際、北部九州の港湾とそれ以外の港湾の、実際の貨物が港からどの程度の背後まで、物流圏まで運ばれているかというのを距離であらわしたものです。これを見ますと、三大湾と北部九州、中核国際港湾は、背後 20 km 圏内のシェアが 20 から 30 % とかなり小さいのですが、20 km 以上のシェアが 60 % で非常に高いという傾向があります。

それから 2 ページ目は、それぞれのいろいろな港で、船が着岸したときに、外貿コンテナを 1 回当たりで、どのくらい積みおろしをしているかというのをデータとしてまとめたものです。赤い左のほうを見ていただきますと、東京、横浜など、このあたりですと、1 回の船の積みおろしは、大体 500 TEU から 600 TEU の後半という数字が出ております。

それから 3 ページ目ですが、これは 1 バース当たりの年間着岸回数をまとめたものになっています。全国平均で 143 回という数字が出ておりますが、地方にある港の中でも非常に高いところがあります。こういったところでは冬期に、天候不良で定時性が確保できなくて滞船が生じている事例もあると聞いております。

それから 4 ページ目は、各港のコンテナの蔵置能力をまとめたものになっております。左のほうが三大湾の港で、それ以外の港が右のほうになります。また 5 ページ目は、そういった蔵置されているコンテナの平均期間をとったものになります。これを見ていただきますと、地方にある港では、長いところでは 20 日弱というところもあります。港によって、かなりこういう違いが出てきております。こういったものについて、今後、もう少し分析を加えながら、実際に日中間、日韓間の物流について、今後どうしていくかという点については検討を進めたいと考えております。以上は、ご指摘いただいた事項とデータの整理になります。

次に、中間報告（案）についてご説明いたします。お手元に資料ナンバーの 1 - 3 - 1 と 1 - 3 - 2 をお配りしております。ご説明は 1 - 3 - 2 のほうで行います。こちらのほうは、前回ご提示しました中間報告（案）から修正されている部分を、赤字で書いたものになっております。先ほどの 1 - 3 - 1 は、この赤字を溶け込ませたものになっております。

1 - 3 - 2 を開いていただきますと、目次の部分については基本的に修正はありません。

ページ等の修正程度になっております。

まず3ページを見ていただきますと、「はじめに」の部分で国民生活の質の向上とか、環境の部分についてもきちんと触れるべきではないかというご意見をいただいております。したがって、その2点についてここに明示しております。また、次の「基本方針」ですが、その中で、下のほうに「安定的に」という要素を入れております。企業にとって港湾サービスを提供する上で、この「安定的に」というのも非常に重要であるということで追加しております。

また、次のページをめくっていただきまして5ページになりますが、BRICsと並んで南アフリカ、インドネシアも注目されているということもありまして、国名を追加しております。

それから次は、6ページから7ページになりますが、国際海上コンテナ貨物の輸送動向についてまとめたものになっております。この部分につきまして、コンテナ船の大型化とか、日本発の貨物量のシェア、こういったデータ、さらに日本発の貨物は価値が高いといったことについて、具体的な数字を入れるべきではないかということで、中に数字を入れてまとめております。

また、7ページの下の方の「アジア域内航路における貨物量の増大等」、この点についても同様にデータを追加しております。

また8ページにつきましては、道路ネットワークによる物流の変化というものを、きちんと明示すべきであるということで中に入れております。

次に、8ページから9ページにかけて、臨海部での企業の立地の動きについてまとめた部分ですが、9ページにおいて、立地に当たっては、経営者とか技術者の移動にとって、空港などの交通施設が非常に重要であるというご指摘をいただいております。その点について明示しております。

10ページでは、保安対策、環境への配慮ということで、「保安対策の高度化」、「環境への配慮」を入れております。また、10ページの下の方では、全体をくくる形で、今後のスピード感の重要性をまとめて書いております。また前の案では、カントリーリスクの記述をここにまとめておりましたが、この点については最後の部分に集約いたしました。

次の11ページ以降ですが、12ページのほうで、言葉を変えて「方針」と変えております。前は「施策」と出しておりましたが、より正確な言葉に直しております。その中で方針につきましては、アジア物流の特徴ということで多頻度少量といったことが中に

わかるような形で書き込んでおります。

また14ページになりますと、今後推進すべき具体的港湾施策ということで、修正いたしております。1つは、14ページの上のほうになりますが、スーパー中樞港湾政策につきましては、前回の答申の表現に改めさせていただいております。14ページの真ん中あたりに、工程表について、ハード、ソフトの両面で行う必要があるということから、このように明記しております。また、下のほうになりますが、ターミナルの混雑とか、内陸部への立地によって非常に非効率な輸送が発生しているという点について、具体的な理由を明示していません。

次に15ページになりますが、それぞれの施策の中で真ん中あたりの、ターミナルの機能向上に向けた取り組みにつきましては、アジア・ゲートウェイ構想の中で、貿易手続改革プログラムが決められておまして、その中の、港湾の深夜早朝利用の推進が重要であるというご意見をいただいております。その点についてここで触れております。また15ページの下の方では、臨海部の再開発が非常に重要であるということで、15ページ、16ページでその点に触れております。

それから18ページ以降になりますが、地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現ということで、真ん中あたりになります。日中間、日韓間の物流の現状について、ある種の規模の経済が発揮されているという点について記述しております。

また19ページでは、地域の港湾がスパ中と対立するものではないということを踏まえまして、役割分担等を明示しております。19ページの下の方になりますが、バルクにつきましても機能強化の内容を明示しております。

次に21ページから22ページになりますが、次世代シングルウィンドウについて、アジア・ゲートウェイ構想の中でも記述が入っております。そういったこともあり、具体的に明示しております。

また24ページになりますが、環境への配慮で、自動車輸送によって物流の動線を短くすることがCO₂排出の削減につながるということもありますので、その点に触れております。

次に25ページ以降ですが、港湾政策の推進に向けた留意事項ということでまとめているものです。1つは推進体制について。これにつきましては、施策の推進について保安・環境といったもの、それから関係省庁や経済界等と一体となってきちんと行うべきであるということで、その点を明示しております。

また2点目の「政策推進のための期間」につきましても、企業の速いスピードに対応した

施策の推進が重要であるというご指摘をいただいておりますので、その点を明示しております。

また26ページの「今後の課題」ですが、この点につきまして、まず1番目、国と地方との適切な役割分担については、国家戦略の観点を加えて早急に実施すべきであるというご意見をいただいております。その点についてきちんと明記しております。

また2番目の「民間活動へのさらなる支援」につきましては、民間活動への支援が重要である旨をきちんと書くという点について、そういうような注意をしております。また、その後半部分につきましては、社会経済の激変や船舶の急激な大型化といったことに対応できる措置を同時に検討しておくべきではないかというご意見をいただいております。その点についてここで触れております。

次に最後の27ページですが、3つ目としまして、スーパー中枢港湾との適切な役割分担等を地域の港湾でも行っていくべきであるということで、そのあり方の検討を行うということを示しております。特に地域間の相互発展とか、道路ネットワークの伸展といったものを受けて、今後、地域の港湾のあり方についてどうするかをきちんと検討すべきであるということについてまとめております。

最後の5に「おわりに」ということで、今後、社会経済の激変などの環境の変化だけではなくて、カントリーリスク等にも対応すべきことを明示しております。以上が変更した点になります。

そこで資料ナンバー1-4ですが、この中間報告の変更を受けてまとめたもので、中間報告(案)の概要になります。これを開いていただきますと、1ページ目は、基本方針、それから港湾政策の展開ということで述べております。

2ページに、今後推進すべき産業・地域経済支援のための具体的港湾施策ということで、赤い帯の4つの部分に書いております。それから、この中でスーパー中枢港湾政策の中のコンテナターミナル機能の強化という部分では、産業競争力強化ゾーンの設定をします。それから3の部分の産業・地域経済への支援でも同様に、このゾーンの設定を考えております。それにつきましては、3ページに臨海部物流拠点(ロジスティクスセンター)の概要をまとめているものを添付しております。

それから4ページ目には、競争力のある臨海部産業エリアの形成ということで、その案を示しております。5ページ目では、港湾政策の推進に向けた留意事項ということで、全体をまとめたものをつけております。

それから次に、資料ナンバー 1 - 5 をごらんいただきたいんですが、以上が今までの中間報告（案）の内容になりますけれども、今後のスケジュールについてまとめたものが、1 - 5 になります。今回、7月5日にこの中間報告のご了解をいただいて、来年3月をめどに答申を考えております。その間、先ほどの「今後の課題」で3点、さらに「おわりに」で1点触れている部分について、今後、別の場で政策の推進に向けて検討を深めたいと考えております。その検討を深めた部分につきましては、答申に反映できる部分については答申の中に入れて、パブリックコメントを実施したいと考えております。

同時に、下のほうに、社会資本整備重点計画の検討スケジュールを書いておりますが、中で議論、またはいろいろ頂いたご意見につきましては、こちらにも反映することを考えております。以上が中間報告（案）の説明になります。よろしく申し上げます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。ただいま資料1の関係をあわせてご説明いただきましたが、それらの内容に関連しまして、ご意見がございましたらお願いしたいと思っております。

【委員】 確認とちょっとした質問ですけれども、「スピード感」、「着実」とか「直ちに」という言葉が、随所に出てきているのですが、スピード感という時間感覚というのはどういうものかということが1点と、それからもう一つ、13ページに産業競争力強化ゾーンということで書いてあります。このところには「コンテナ」という言葉が全く出ていないんですけれども、後ろにいくと、産業競争力強化ゾーンというのは、コンテナターミナルに関連するものですよということが読み取れるんですけれども、13ページのほうが、コンテナターミナル以外にも産業競争力強化ゾーンというのがあり得るような記述になっているので、その辺をちょっとご説明いただければ。

それから、16ページと12ページの規制緩和に関するところが全く同じ文面で、施策は再掲でいいのですけれども、対応が同じ、コピー・アンド・ペーストした形になっているので、大港湾と地方の港湾で、規制緩和はそれぞれ状況が違うのではないかと思うのですけれども、コピー・アンド・ペーストでいいのかという話なんです、その3点についてお話を。

【企画室長】 まず1点目の「スピード感」といいますのは、かなり抽象的な言い方でわかりにくいというご指摘だと思うのですが、これについては、民間企業のほうがやはりかなり動きが速いので、公共事業についても、例えば重点投資等も含めて、施策はその企業のスピードに合わせた形で実施していきたいということで考えているものです。あとの「直ちに」というのは、これも非常にわかりにくいのですけれども、先ほどのスケジュールでお示しし

ましたように、この中間報告のご了解をいただいた後に、内部の別の場でそれぞれの内容についてきちんと検討して、3月に向けて取りまとめをしていきたいと考えております。

それから13ページの部分についてですが、13ページは産業競争力強化ゾーンの全体を説明した部分になっておりまして、その後に具体的施策として、スーパー中樞港湾などのコンテナターミナルの背後に設定するものと、それからバルク貨物を想定したものと2種類ありますので、それぞれの部分で具体的に記述しているものです。

それから3点目の規制緩和については、振興課のほうからよろしいでしょうか。

【振興課長】 ここにつきましては、いわゆる規制の対象となっております、例えば公有水面埋立法であったり、あるいは港湾における土地利用の規制であったり、こういったものを検討していく必要がある。例えば物流については、高度なコンテナターミナルの背後であれば、従来、商港区で規定しているようなものよりも、もう少し物流に特化した空間にしてもいいのではないかというような観点があるかと思えますし、工業用地のほうにつきましても、それぞれ公有水面埋立法による手続、または土地利用の変更あるいは売買についての規制を一定のエリアについては緩和してもいいのではないかというようなことも今想定しております。それぞれの用途に応じて、ご指摘のようにニーズが違ふと思えますので、抽象化して書きますと、ちょっとコピー・アンド・ペーストというようなことになってはおりますけれども、それぞれの具体的な要請に応じて、どういう施策を講じていくのがいいのか検討を進めていきたいと考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。委員、よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほかに、ご質問、ご意見はございますでしょうか。

【委員】 よろしいでしょうか。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 今回のレポートといたしますが、議論のテーマの1つで選択と集中というキーワードがあると思うのですが、その関係でいって19ページなのですが、最初の「一方で」で始まる部分なんですけれども、これは今回の修正の部分ではないので、もう合意ができていないのかもしれないのですが、これだけ読むと、少し救済的なイメージが出てくるような感触もあります。ここは基本的に、これは自助努力をするんだということを書いてあるんだというのであれば、それでもいいと思うのですが、そこら辺のニュアンスをちょっと考えていただければなと思う部分でございます。以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局のほうから説明はございますか。

【企画室長】 19ページの上のほうにつきましては、非常に短い説明ですので、少しわかりにくくなっているところがあるかもしれませんが、航路が撤退したり、貨物が少なくなっている港があることも事実なので、そういった港については、本来その港できちんと自助努力をしていくというのがベースになるかと思っています。

ただ、複数の港湾管理者にまたがるようなケースにつきますと、ある意味では何らかの手を打つと、お互いに共存できる可能性もあるかもしれませんが、そういったことについては、ある程度、複数の港湾管理者と何らかの手を考えていくことも重要ではないかと考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。

よろしいでしょうか。それでは、委員、お願いします。

【委員】 今回の中間報告は、ほんとうにこの港湾を取り巻く世界の動向や、通商、貿易の分析も現実的なところをよく見ていて、さらに産業をいかに競争力のあるものにするかということを中心にしながら、今までに増して非常に厚みのある、深みのある中間報告になっており、結構良いものとなったと思っております。

3つのことを申し上げたいのですが、港湾用語だと思うのですが、この中に時々、また港湾のいろいろな資料などで、大体「背後地」とか「背後」というのがよく出てくるのですが、港湾関係者以外の者から見ますと、背後地というのは、港が主で、あと物流や、いろいろな利用する産業も、全部「背後地」、「背後」と、こうなるのですが、今回タイトルにもありますように、やはり産業の競争力強化を図るための港湾政策、せっかくタイトルからしてこういうふうになりましたので、この「背後」というのが、この案の中にも、例えば15ページの ですか、16ページにもありますし、他にももう少しありますので、先ほどの日中韓の物流の現状というところは、「港湾の規模と物流圏の大きさ」というふうにこの表のところはなっていて、「背後」と言わないでいいなと思いますので、港があって背後があるというスタンスの置き方ではないような言葉遣いに、これを機会に統一したほうがいいのではないかということが、まず1点目です。

もう一つは、この間からニュースでも問題になっていきますように、中国からの輸入で非常に農産物の農薬問題が、浮上してまいりまして、何かどうも検疫で今まで以上に人数を多くしてチェックを厳しくするというようなことが、この一、二日のニュースで随分大きく取り上げられていますので、これはチェックする時間がかかりますので、スピード感のある手続

というのと矛盾するのですけれども、どこかにちょっとそういうことへの対応というの也要るのかなと思いました。

それから、最後にもう一つ、きょう日経新聞を見まして、1面に港湾のことが取り上げられておりました。そういう意味では、大きなニュースとして取り上げられていたことは大変いいと思うのですけれども、中身としては、大型コンテナのところばかりが結構中心で、産業競争力強化ゾーンのところも入っていましたが少しでした。それは新聞記者が書くわけですから、もちろんどういふところに彼らが着目したかということもあろうかとは思いますが、新聞発表するときに、やはりある程度、むしろ今回の中間報告のポイントのところを中心にもう少し書いていただければと思います。そうは言っても書くのは記者ですから、彼らが興味のあるところを書くわけです。しかし、そういったことで、一番有効に働くような記者発表もあわせてお願いしたいと思います。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局のほうから補足はございますか。

【企画室長】 今の委員の3点ですが、1つは用語といいますか、背後圏というのは、ご指摘のとおり、無意識のうちに我々も「背後」というような言葉を使っております。その点につきましては、ご指摘を踏まえて適切な言葉を検討したいと思います。

それから2点目の、中国からの農薬問題等につきましては、これは政府全体にかかわる問題にもなりますので、どうするかはこの後ろのほうでC I Q関係省庁と取り組みながらということで、ちょうど25ページに記載させていただいておりますので、そういった中で、このテーマも含めて取り上げていきたいと考えています。

それから、3点目はプレスに対する発表の仕方ということだと思いますが、十分そこは意を尽くせるように努力いたしますので、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。

【委員】 はい。

【分科会長】 お願いします。

【委員】 中間報告をここまでまとめていただいて、大変ご苦労されたのではないかと思います。丁寧に読まなきゃいけないのですが、まことに申しわけない、さっと読んだ上での印象なのですが、数点、要望を申し上げたいと思います。

まず、19ページの(2)、赤くなっていますが、スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担なんですね。その中身を読みますと、「スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担等をふまえた施策を展開する」となっている。これに反対のしようのない文章

になっているんです。スーパー中枢港湾と地域の港湾との適切な役割分担をやることは当たり前の話なので、肝心なことはその中身だと思うのです。それで時間の関係もあって、おそらくここはこの2行になったのだと思って読みました。

そうしましたら、27ページに今後の課題ということで、スーパー中枢港湾と地域の港湾の適切な役割分担はこれからの検討課題ということで、直ちに検討するという事になっておりますので、これでいいのかなと思いましたが、実はこれはある意味じゃ、かつて従来からあった非常に根本的な問題だと思うのです。港湾を預かっている立場から言うと、あまりふらふらすることのない適切な役割分担を直ちに検討すべきだと思います。これが1点目であります。

2点目は、27ページに「おわりに」で、「わが国港湾の基本的使命・役割を果たすべく、20年、30年先を大局的に見据えつつ、戦略的かつ着実に各施策を実施していく必要がある。」と、これはもうある意味では当然至極のことで、むしろ20年、30年先をどう見るか、内容が問題だと私は認識しております。そういう意味で、やはり今後の課題というところに関連するんですが、国家戦略としての港湾のあり方の観点から、文章はこれでいいんですけども、国家戦略として港湾のあり方をどう見るかという中身が肝心だと思うんです。こういうことについても今後の課題ということで、ちょっと言葉はひどいかもわかりませんが、先送りされたと私は残念に思っております。2点目を申し上げているわけですが、これについても直ちに検討すべきだと思います。

これを検討するときの1つのスタンスなのですが、絶対間違いないものを見ると、なかなか難しいと思うんです。計画などをやっておられる先生方には失礼な言い方になると思いますが、計画というのは千に三つだ、といった言葉は過ぎるかと思いますが、過去の私の経験では、そんな感じがしてならないんです。むしろ大事なことは、どうするか、ああするか、ああするか、どうするかと考えることに1つの意味があると思います。

そこで、国家戦略としての港湾のあり方、あるいは20年先、30年先をどう見据えるかということについて、なるべく早く議論を始めていただきたいと思います。このレポートの冒頭に、3ページであります。当面、この5カ年に緊急にすべきことと書いてありますので、このところはこれでいいのかもわかりませんが、言葉じゃなくて内容だと思いますのでお願いしたいと思います。これが2点目であります。

それから、先ほどから文章の話が出ておまして、ちょっと私も文章で気にかかることがあります。細かいところはあれですが、何かの折にそろえていただくとありがたいなと思う

ことで、二、三、例を挙げたいと思いますが、例えば11ページ、上に「基本的方向」として、
、
、
、
という文言があります。中身はこれでいいと思うのですが、例えばは、
SPA中政策を行うことによって基幹航路の維持・確保を図る。要は、手段を書いて目的を書
いているわけです。は物流体系の実現をやって経済・産業の支援をやるという手段・目的
という書き方、あるいは手段・結果なんです。ところが、は、企業活動の拠点としての臨
海部の積極的な利活用の促進ということで、目的・手段という書き方なんです。内容は
いいんですけども、やはり文章を読んでいると、ここでちょっとひっかかってしまうんです。
中身にふさわしい品のある文章にさせていただきたいと思います。一例であります。

それに関連して、やはり文章かもしれませんが、25ページ、上から10行目ぐらいに、
「国と地方とが適切な役割分担を図りつつ」と、国と地方が主語になって、お互いに適切な
役割分担を図りつつと、これはこれでこのとおりだと思うんです。

次の26ページで、「国と地方の役割分担」、実は同じことを言っていると思うんですが、
片一方は名詞で終わって、片一方はやや形容動詞というのですか、そういうことになってい
ると思うのですが、やはり国と地方の役割分担をどう考えるのか、今のままでいいのかどう
かということも議論していただいて、その上でこの文言がこれでいいならこれでいいん
ですけども、ひとつご検討いただければと思います。文言の内容を、ちょっと最後の事例は
重ねて申し上げましたけれども、お願いしたいと思います。

最後に5点目としてお願いであります、やはり当面、緊急に5カ年計画で実施すべき
だということでもありますだけをお願いしておきたいと思います。15ページの上の四角に、
a)、b)、c)、d)とありますが、「国によるオペレーターへのコンテナターミナルの
直接一体貸付によるターミナルコストの更なる低減」とあります。この「直接一体」は何を
意味するのかいろいろあると思いますけれども、これはある意味じゃ、非常に画期的な表現
だと私は理解しております。ここでは何がどの程度安くなるのかというような議論はいたし
ませんけれども、この種の定性的な表現しかせざるを得ない分野であると思いますので、こ
れがこの5カ年で緊急に実現されますよう、努力方お願いいたしたいと思います。幾つか申
し上げましたけれども、中間報告ですので、これはこれで結構なんですけれども、中身とし
て気にかかることを申し上げました。以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。今後の政策の中身を詰めていく上でも、幾つか
の重要なお示唆とご意見を賜りました。今の委員のご意見に対して事務局のほうから何かご
ざいませんか。

【計画課長】 計画課長でございます。たくさんのご助言、ありがとうございます。まず最初にご指摘いただきました、適切な役割分担というものをどういうふう考えていくのかということについてでございますけれども、これはこの分科会の中で何度かご指摘、ご助言いただいておりますように、地方の港湾とスーパー中枢港湾が相反するものじゃなくて、むしろ補完する役割というものが大事なんだというご指摘もいただいております、今そのスーパー中枢港湾を中心として、日本の港の中のネットワークをどういうふう形成していくべきであるとか、そういうような検討も内部で今させていただいております。そういったことを踏まえて、最終的な答申までに反映できるものは反映していこうという趣旨で、ここはこういうふうに書かせていただいているということでございます。今までの選択と集中という基本的な理念については、ふらふらすることなく堅持した上で、そういう施策に盛り込んでいきたいと考えております。

それから、大局的な観点をしっかり持って見直していくということについても、この分科会の中でご指導いただきましたように、やはり最初にきちっと港の果たすべき役割は何なのかという理念をはっきり打ち出すというご指導をいただきまして、そういう形で前段の導入部分のところも修正させていただいておりますけれども、そういう基本的な港の持つ役割というのは何なのかということを中心に念頭に置いた上で、今後のあり方を考えていこうという意味で書かせていただいているということでございます。それから、その中で当然国と地方の役割をどうするのかということについても、必要に応じてしっかりと検討した上で、できるものについては最終答申の中にも盛り込んでいくようなことも含めて考えていきたいと思っております。

それから文言の、言葉の使い方について、まだ、やや整合がとれていない部分がある、あるいはこなれていない部分があるというのは、ご指摘のとおりだと思いますので、最終答申に向けて、表現ぶりについてはさらにブラッシュアップしていきたいと思っておりますし、またお気づきの点がございましたら、この場でも、後ほどでも結構でございますので、ぜひご指導いただければと思います。

それから、最後にご指摘いただきました「更なる低減」、もちろんスーパー中枢港湾政策全体が、コストをいかに下げていくかとか、あるいはサービス水準を上げていくかということを目的にしてやっているものでございますから、コストの低減を目指しているのは今までもそうなんですけれども、またさらに加えて、今後そういうオペレーターなり利用者のコストを下げるような方策がないかということ、引き続き、施策の追加、拡大ということも考

えていきたいと考えておりますので、そういったことをここに書かせていただいたという趣旨でございますので、よろしく申し上げます。

【分科会長】 どうもありがとうございます。きょうご説明いただきました資料1に関連しまして、参考資料1、2をご用意いただいておりますので、今の委員のご質問にも関連しまして、補足説明をまず先にさせていただきたいと思っておりますので、事務局から参考資料のご説明をお願いいたしたいと思っております。

【港湾情報化推進室長】 情報化推進室の浦辺でございます。お手元の参考資料1、2につきまして、ごく簡単にご紹介させていただきたいと存じます。

まず参考資料1ですが、「港湾手続の統一化・簡素化」ということで、ただいまご審議いただいております中間報告(案)の中でも、貿易関連手続の改革プログラムの中で、港湾の管理者の手続を統一化・簡素化するということになっておりまして、まず1枚めくっていただきますと、右下にページ数がついてございますが、1ページ目ですけれども、現在、貿易改革プログラムでは、下に工程表がございますが、平成19年度から21年度の3年間を集中改革期間としまして、港湾管理者の手続を統一化していくことを考えておりまして、22年度当初で、おおむねすべての港湾管理者の手続の統一化を完成したいというスケジュールで、今動いているということでございます。

2枚めくっていただきまして、3ページをごらんになっていただきますと、実は、港湾管理者の手続というのはいろいろなものがございまして、おおむね港湾の手続を類型化して示しております。特に3ページに書かせていただいております手続の中で、緑色の部分については、既に現在のシングルウィンドウシステムのほうで電子申請が可能で、様式も統一されたものであります。これに加えましてピンク色がついているもの、それから黄色がついているところ、こういった手続につきまして、今後、統一の様式を策定しまして、各港湾管理者に採択を要請し、最終的には電子申請を可能にするということを考えております。それから水色の部分につきましては、統廃合等によりまして、むしろ簡素化の方向で要請をしていく予定でございます。

4ページ目ですが、どんな港湾を対象に考えているかということでございますけれども、おおむね我が国の輸出入及び貿易に係る港湾すべてということで、特定重要港湾、重要港湾に加えまして、関税法の開港の地方港湾も加えた港をターゲットとして、こういった施策を進めていこうということでございます。

それから、さらに2枚おめくりいただきまして6ページ目でございます。実は、貿易改革

プログラムのほうで、今後この達成状況をきちっとチェックしていくべきではないかということで、港湾手続の統一化・簡素化に関する官民の合同検討会を設置いたしまして、この達成状況を逐次確認していくということを考えております。

検討の内容としましては、今ご説明したとおりであります。達成状況の確認に加えまして、こういった統一化・簡素化の進め方、港湾管理者側への課題の把握、それからシステム改修の技術的な課題等につきまして、港湾 E D I の利用者、あるいは関係の行政機関から構成される検討会を策定いたしまして、スケジュールといたしましては、できれば今月末に 1 回目を開催し、その後、定期的に開催することで状況を逐一確認していくということを考えております。この検討会につきましては、当港湾分科会、あるいは財務省の関税局で設置しております次世代シングルウィンドウの官民協議会に状況を報告し、逐次連携をとりながら進めていくという予定でございます。

それから、もう一つの参考資料 2 をご説明させていただきたいと思っております。参考資料 2 につきましては、中間報告案のほうでも、保安対策の高度化で、特に電子タグを使って、貨物全体のトラッキングの中で、サプライチェーン全体の安全性を向上していくべきだというような趣旨の記述をさせていただいているかと思っておりますが、これに関連して、一部具体的な動きがありますので、ご紹介させていただきます。

こちらは M A T T S の実証実験ということですが、この資料の一番最後の紙をまずご覧になっていただきたいのですが、D H S、米国の国土安全保障省が進めております Cargo Security Programs について簡単にご説明させていただいているものであります。M A T T S というのは、資料にある 7 つの四角囲みの左下でございます。これは、コンテナのいろいろな異常を検知する電子タグとかセンサーみたいな機能を、海上コンテナに付加してはどうかということなのですが、そういったデータを通信する通信手段として、現在 D H S では、この M A T T S という開発を進めているということでございます。

後ろから 2 枚目の紙をごらんになっていただきますと、今どんな形でこれが機能するかというのを簡単に示した写真というか、Google Map の上に示したもののなのですが、下のところに M A T T S と書いてある黒い四角い箱の写真がございますけれども、これが M A T T S タグと呼ばれるもので、大きさは、下にかぎが一緒に写っていますが、非常に小さいものです。これを、左側の写真の A P L と書いてあるコンテナのふたの上のところに接着剤でくっつけると、この M A T T S タグの中には、G P S と加速度を検知するモーションセンサー、それからそういったデータを逐次記録できるメモリーがついておりまして、それが自動的に状況

を記録していくといくことです。

さらに、M A T T Sは通信機能を持っておりまして、ゲートウェイのアンテナや、携帯電話のアンテナ、それから場合によっては衛星通信なども使って直接インターネットのほうにデータを送ることも可能になっておりまして、今、横浜の本牧のA P Lターミナルから、米国のロングビーチ港を経て、内陸のアメリカの荷主企業のところまでのトラッキングの実験を、コンテナを100個使って、4月28日から開催しておりますが、8月ごろまで行う予定です。現在、約半分ぐらいの実験が済んでおりますが、比較的良好な結果が出ておりまして、この写真にございますように、例えば、右の太平洋を横断する航路なども、どんな位置を通ったかというのは、ちゃんとM A T T Sが記録して覚えていて、港に着くとこのデータを吐き出すようになっています。

それから左側でいきますと、東京湾を出たときの船の動きなどがきちっと追える。それから左下は横浜のA P Lターミナルの写真ですが、当然ターミナルのどこにあるかがコンテナ1個ぐらいの誤差でわかるということで、どのコンテナだか個別に識別することも可能でございます。

今後、米国がこういった実験を進めて実用化する中で、こういった貨物の改良コンテナのトラッキングシステムの1つの有望なデバイスとして今開発を進めていて、私どもは、この動向を見守りながら実験に協力させていただいているという状況でございます。簡単ですが、以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいまご説明いただきました参考資料とあわせて、ご意見がございましたら、お願いいたしたいと思えます。

【委員】 よろしいですか。

【分科会長】 はい。

【委員】 先ほどの中間報告のほうなのですが、全体に必要な箇所に環境配慮というのを今回入れていただきました。そういう中で、実は内容ではないのですが、文章表現なんですけれども、ちょっとこれは変えていただいたほうがいいなと思うところです。3ページのところなんですけど、地球温暖化について文章を入れていただいたところがあるんですけども、今のままですと、地球温暖化に貢献してしまうという逆のことになりますので、「地球温暖化防止」とか、そういうものに貢献していかないと、ここだけは直しておいていただきたいと思えます。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。日本語が確実に逆転しているというご指摘でござ

います。よろしくお願ひしたいと思ひます。ほかにご意見はございませんでしょうか。

特にこれ以上、ご意見はございませんでしょうか。

【委員】 ちよつとよろしいでしようか。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 全体を読ませていただきまして、全体的に極めて適切な書きぶりであるかなという印象を持ちました。特に、今後の課題の中で、国と地方との適切な役割分担という項目がありますけれども、以前申しましたように、私は分権論者でありますけれども、この港湾に関しては、極めて大げさに言いますと、海の安全保障ととらえてもいいぐらいのことではなからうかという気がしております。したがひまして、やっぱり国家戦略としての港湾のあり方というのを前面に押し出して、国が主導権をとつてこの政策を推進すべきであるという気がいたしておりますので、この辺の書きぶりについては全面的に賛成いたします。むしろもっと強く打ち出してもよかつたかなという気がしますけれども、これは今後の運用面について、その辺の配慮をしていただければありがたいなと思つております。以上です。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

あと、ご意見、ご質問はございませんでしょうか。もしこれ以上ないようでしたら、本日、ご説明いただきました「我が国産業の国際競争力強化等を図るための今後の港湾政策のあり方」、幾つか修正箇所とか「てにをは」の修正とかのご意見を出していただきましたが、この辺を含めた修正は事務方と分科会長にお任せいただくということで、中間報告は、この案をとらせていただいて、ご承認していただけますでしようか。

(「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、この中間報告は、若干の修正を加えて、承認していただくということにさせていただきますたいと思ひます。

それでは、引き続きまして、同じく我が国産業の国際競争力強化を図るための今後の港湾政策のあり方についての2番でございませんですが、社会資本重点整備計画の策定について、事務局のほうからよろしくお願ひいたします。

【企画室長】 資料2-1をごらんいただきたいんですが、社会資本整備重点計画の策定について、現在の状況についてご報告を申し上げたいと考えています。資料2-1、1ページを見ていただきますと、まず、現行の社会資本整備重点計画について説明をまとめております。現行のは、平成15年に従来の9本の事業分野別計画を一本化してござひまして、計画

期間が平成15年度から19年度になっております。次期重点計画が20年度から5年間ということで、その投資の方向性を示すということになります。

2ページを見ていただきますと、これまでの経緯とスケジュールをまとめております。これにつきましては、6月21日に開催されました社会資本整備審議会と交通政策審議会の合同計画部会において、社会資本整備重点計画の策定についてということで案が取りまとめられております。これにつきましては、7月12日、これからですが、社会資本整備審議会と交通政策審議会の同じ合同会議に報告されることとなります。その中でいろいろ議論されるんですが、その後、平成20年度の予算要求、概算要求とあわせて、今後、政府の内部で調整を行いまして、最終的には、平成20年の夏ごろの閣議で決定されるという段取りになっております。

そこで、次の3ページになりますが、では、国土交通省全体の動きと、港湾分野に関連してはどういう状況になっているかといいますと、まず全体としましては、この次期社会資本整備重点計画において、ポイントが示されております。現行の重点計画を見直すポイントとして、ここにありますような4つのものが挙がっております。

1つは、成長力の強化と地域の自立・活性化に向けて活力をより重視するというもの。2番目が、老朽化した社会資本ストックの急速な増加に対して、維持管理や更新を重視するというもの。それから3点目は、この5年までの目標に加え、さらに10年後まで概成させる事業を明確にして重点化をさらに進めるといったもの。4番目が、将来の経済社会の姿の提示とか、指標の改善によって、国民に対してわかりやすさを向上させるというものです。

次の4ページを見ていただきますと、では、具体的に対応すべき課題としてどういうものが挙がっているかといいますと、6点ほどあります。この中で港湾に深く関係しますが、2つ目の東アジア地域の成長に対応しつつ地域の活力を高める投資とか、それから5つ目になりますが、社会資本ストックの老朽化等への対応といったものが出ております。

また、3ポツですが、次期重点計画の基本構成の中で、大きな点としましては、この2つ目の丸のところですが、重点目標分野を活力、安全、暮らし・環境、それから新たに維持管理や更新などの横断的な政策課題といったものに統合、または新しいものを創設するというもの。それからもう一つは、国際競争力の強化とか、災害に強い国土づくり、こういった目標について、特に緊急性を有する事業を明確化して位置づけるというものです。

次の5ページを見ていただきますと、では、港湾分野でどういうものを今議論しているかというものをご紹介したものがこのページになります。これにつきましては、6月21日に

取りまとめられました重点目標（案）、それから指標（案）、こういった総括表の中から港湾分野のものを抜粋したものがこの表になります。全体につきましては、別途、別の資料2-2という厚いがありますが、この中に全体版が入っておりますので、そちらを見ていただければと思います。

港湾関係につきましては、ここにありますように、まず、活力分野においてスーパー中核港湾の目標を指標として位置づけようというのが1点目です。それから2つ目は、活力の中で、地域圏と東アジア地域等との直接交流に関する指標として、地方における港湾の整備の効果に関する指標を入れようということで、現在検討をしているところになります。

この中で、グレーのかかっている部分と、かかっていない部分がありますが、グレーの部分につきましては、緊急性を有する事業に関する指標で、特に、国際公約とか、閣議決定に準ずる位置づけがあるもの、かつ、おおむね10年間に早急に概成させる必要があるものと位置づけられたものになっております。

「分野」の2つ目の安全分野についてですが、この部分については、現行の計画にも入っております港湾における緊急物資供給可能人口を継続して指標にしたい。さらに暮らし・環境分野においては、新たな指標として三大湾における底質改善に必要な区域の割合を掲げております。また、横断的な政策課題の分野として2点ありまして、1つがICTによる社会資本とか、または計画的、効率的な維持管理や更新といったことについても、現在指標案として入れております。

こういったものについて、今後政府の内部で調整を図りながら、内容を詰めていきたいと考えております。また適宜、この分科会にご報告したいと考えております。以上です。よろしく申し上げます。

【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社会資本整備重点計画の策定について、ご意見を賜りたいと思います。特にご意見、ご質問はございませんか。

【委員】 ちょっとどこかで聞き間違えたか、聞き逃したか、ICTって...、こんな恥ずかしいこと聞いていいのかしら。

【企画室長】 ICTといいますのは、Information and Communications Technology の略で、昔はITとよく言っていましたが、今はICTと言います。

【委員】 ああ、今はICTと言うのですか。

【企画室長】 はい。という表現を使っております。

【委員】 いや、まことに恥ずかしい質問をしました。なるほど。

【分科会長】 ほかに、ご意見、ご質問はございますか。

特にないようでございますので、資料2に関連します社会資本整備重点計画の策定についての審議事項は、これで終了させていただきたいと思います。大変どうもありがとうございました。

次の議事に入ります前に、今後の港湾政策のあり方についてご審議いただくためにご参加いただいております委員の方々が退席されますので、少しここで休憩をとりたいと思います。一たん事務局に進行をお返しいたします。

【総務課長】 今後の港湾政策のあり方についてのご審議をありがとうございました。今後の港湾政策のあり方につきましては、先ほどの説明にもありましたように、幾つかの今後の課題につきまして検討を進めていきたいと考えております。なお、検討内容につきましては、必要に応じ、本分科会を開催し、適宜ご報告してまいりたいと思っております。

ここで、本日中間報告を取りまとめていただきましたことを受けまして、港湾局長の中尾より一言ごあいさつさせていただきます。

【港湾局長】 港湾局長の中尾でございます。ほんとうにありがとうございました。黒田分科会長をはじめ、諸先生方、1年間にわたりほんとうにありがとうございました。ただ、昨年6月に諮問いたしまして、8回審議していただきました。これは中間報告でございますので、とりあえずの形ということになると思います。特に我々としては、20年度の予算がございましたので、ちょっと急がせていただいたということもございます。今言ったように中間報告でございますので、これから今後の課題とか、先ほどいろいろとご意見いただきましたけれども、大きな課題が残っております。それらにつきましても、今後半年、あるいは9カ月かけて、今年度中に最終答申をまとめていただきたいと思いますので、ぜひともこれからもいろいろなご指導、ご鞭撻を願いたいと思っております。

また、答申が終わりましたときには、先ほど申しましたように、社会資本重点化計画にこれを組み込んでいくとともに、我々の今後の港湾政策、5年、10年にわたっての長期の指針にしていきたいと思いますので、よろしく願います。本日は、ほんとうにありがとうございました。

【総務課長】 それでは、今後の港湾政策のあり方に関して、ご参加いただいております委員、圓川委員、君浦委員におかれましては、ここでご退席となります。どうもありがとうございました。

その他の委員におかれましては、恐縮でございますが、一たん休憩いただきまして、後に、平成19年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）、それから港湾計画についてのご審議をお願いいたします。それでは、5分ほど休憩をとりまして、40分から再開したいと思いますので、よろしくお願いいたします。

（ 休 憩 ）

【総務課長】 それでは、審議を再開させていただきます。

事務局から申し上げますが、委員が13名いらっしゃいまして、本日定足数は7名でございますが、7名ご出席いただいておりますけれども、上村先生が途中退席されております。交通政策審議会令第8条の定足数がございますので、定足数を満たすため、上村先生に後ほど資料をお送りし、文書でご了解いただくという形で進めさせていただきたいと思っておりますので、この場はこの場で、ご出席の方々にはご審議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、黒田分科会長、司会進行をお願いいたします。

【分科会長】 それでは、議事に入らせていただきます。きょうの議事の2番目でございますが、平成19年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について、事務局のほうから資料のご説明をお願いいたします。

【民間連携推進室長】 振興課民間連携推進室長の水谷でございます。よろしくお願いいたします。

お手元に資料3-1及び3-2をお配りしてございますので、そちらをご覧くださいながらと思いますが、資料3-2のほうから先にご説明させていただきますので、資料3-2をお開けいただければと思います。1枚めくっていただきまして、特定港湾施設整備事業基本計画についての「特定港湾施設整備事業とは」というところから説明させていただきたいと思っています。

1ページ目の真ん中にポンチ絵をかかせていただいております。青で塗られている防波堤、岸壁、航路・泊地、こういったものがいわゆる港湾法で定められております港湾整備事業でございますけれども、そのほかに公共の港湾整備事業につきましては、ピンクで塗られております荷役機械、上屋、埠頭用地、引き船といったいわゆる港湾機能施設と言われるものについての港湾機能施設整備事業がございます。

それから、埠頭の背後には、都市再開発等の用地、あるいは工業用地等の造成をするという、いわゆる臨海部土地造成事業といった事業がございまして、この2つを合わせまして特

定港湾施設整備事業と呼んでございます。これらの事業につきましては、港湾管理者が起債を発行いたしまして、資金を調達して行う事業ということで、起債事業と言われてございます。本日は、その基本計画についてのご審議ということでございます。

この特定港湾施設整備事業の特色でございますが、その下に書かせていただいておりますが、2つほどございます。1つは、港湾整備促進法の第3条第1項に書いてございますが、「国土交通大臣は、会計年度ごとに、交通政策審議会の議を経て、その基本計画を定め、内閣の承認を求めなければならない」ということでございます。

それから第2点目、同じく港湾整備促進法の第5条でございますけれども、「政府は、内閣の承認があった整備計画に基づいて事業を行う場合には、港湾管理者に対し、財政融資資金を融通するように努めなければならない」ということが規定されてございます。この2つが、大きな特徴となっております。

2ページ目に参りまして、特定港湾施設整備事業基本計画についての流れといったものを上のほうに書かせていただいております。特定港湾施設整備事業基本計画を、国土交通省が港湾管理者からの計画資料の提出を経て作成いたしております。それで本日でございますが、交通政策審議会に諮問、そして答申をいただきますと、7月下旬に閣議に請議いたします。承認を得ますと、資金の融通のあっせんということで、財務省、総務省のほうへあっせんをお願いをするということでございます。

その後、港湾管理者から、政府、財務省、総務省のほうに起債の協議が参りまして、政府のほうで同意いたしまして、資金の融通をするということとなっております。この政府資金は、いわゆる財政融資資金でございますけれども、長期償還で20年が中心の資金でございます。現在では、償還期限20年の固定金利で2.0%ということになってございます。

その下に、政府資金充当率といった折れ線グラフをかかせていただいております。特定港湾施設整備事業のうちの港湾機能施設整備事業につきましては、赤の折れ線でかいてございますように、政府資金の充当率が約8割ということになってございます。

それに対しまして緑の折れ線でかいてございます地方公営企業債、いわゆる起債事業の全体でございます。上・下水道だとか、交通事業、電気・ガス事業等をすべて合わせたものでございますけれども、合わせますと、政府資金の充当率は約4割になってございまして、このような基本計画をつくり、閣議を経て資金のあっせんを行うことによりまして、政府資金の充当が80%ぐらい確保されているということでございます。

1ページおめくりいただきまして3ページ、平成19年度特定港湾施設整備事業基本計画

(案)でございます。平成19年度は基本計画の額、事業費といたしまして、607億円を計画してございます。真ん中に表がございまして、まずピンクでかかせていただいております港湾機能施設整備事業でございます。施設の中身で言いますと、上屋、荷役機械、埠頭用地、貯木場と4つに分かれてございます。このうち埠頭用地が約311億円ということで非常に大きくなってございまして、合わせますと395億円の計画でございます。

もう一つ、緑でかかせていただいております臨海部土地造成事業でございます。合わせて212億円でございますが、都市再開発等の用地の造成事業と工業用地の造成事業に分かれておりますけれども、多くが都市再開発用の用地の事業ということでございまして、207億円ということになってございます。

その下に、この8年ほどの経年変化を折れ線で示させていただきます。ピンクが港湾機能施設整備事業でございます。少しずつ毎年減っておりますが、平成18年、19年度につきましては少しずつ増えております。それから、臨海部都市土地造成事業につきましては、緑でかかせていただいておりますけれども、減っている傾向にございます。ちなみに参考までに、公共事業の港湾整備事業でございますけれども、黒の線でかかせていただいております。これも少しずつ減っているということで、この特定港湾施設整備事業につきましても、港湾整備事業に連動いたしまして、少しずつ減っている傾向にあるということでございます。

次の4ページでございます。本年度の基本計画の内訳について事業分野ごとに整理した表をかかせていただいております。左側に活力、安全、環境、暮らしの4つの重点分野と書かせていただいております。活力につきましては、基本的には物流関係の施設整備ということで、上屋、荷役機械、埠頭用地等でございます。合わせますと576億円で、全体の94.9%が充当されているということでございます。それ以外につきましては、安全の分野でいきますと、荷役機械の耐震強化、あるいは埠頭用地における港湾保安対策といったものについて約10億円ほど充当する計画でございます。それから、環境につきましては、上屋のアスベスト対策ということで3億円ほど積んでおります。それから、暮らしにつきましては、旅客船ターミナルのための埠頭用地でございます。約18億円ということでございます。

以下、事業箇所がたくさんございますけれども、主なところを紹介させていただきたいと思っております。まず、スーパー中枢港湾の大阪港でございます。北港南地区、いわゆる夢洲地区でございますけれども、本年度37億円で埠頭用地及び都市再開発等用地ということで、物流用の用地の造成を行う予定でございます。写真の中に、平成20年度完成予定と書いてお

りますけれども、現在、岸壁の工事が進んでおりまして、岸壁は平成20年度に完成する予定でございまして、それに合わせまして埠頭用地も20年度に完了するというような計画を立てております。

次が名古屋港の飛鳥地区でございます。これも岸壁を今整備しておりまして、20年度の完成予定でございまして、それに先駆けて平成19年度に埠頭用地の載荷盛土を撤去するというので0.3億円を積んでございます。

ページをめくっていただきまして、5ページに参ります。次に中枢・中核港湾でございますけれども、博多港のアイランドシティ地区でございます。この地区につきましても、平成20年度の春にマイナス15メートルのコンテナターミナルの岸壁の工事が進んでございます。これにあわせまして埠頭用地、荷役機械、それから背後の物流用地等の造成を行ってございまして、平成22年度の完了の見込みでございまして、

続きまして、常陸那珂港のRORO船対応のターミナルでございます。マイナス9メートルの岸壁が平成20年度完成目標で進んでおりますが、これにあわせまして、埠頭用地及び都市再開発等用地を整備するものでございます。

続きまして、多目的国際ターミナルということで、いわゆるバルク系の施設についての紹介をさせていただきます。金沢港で、これはコマツでございますけれども、背後に建設機械メーカーの工場が今年の19年1月に進出しておりまして、これに対応した海外輸出基地の整備ということで、岸壁の整備が鋭意進んでおります。これにあわせまして、背後の埠頭用地の地盤改良を行うものでございます。

続きまして、山口県の徳山下松港でございます。これは徳山でございますけれども、背後の化学工場が自家発電のプラントの増設を平成23年に予定しておりまして、これにあわせて自家発電用の燃料の石炭の輸入基地の整備をしたいということで、岸壁の背後に埠頭用地及び売却予定のコールセンター用の用地を整備するものでございます。

以上、6つほど紹介させていただきましたけれども、それらをすべてまとめたのが資料3-1でございます。資料3-1の平成19年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)でございます。めくっていただきまして、1ページ目が港湾機能施設整備事業でございまして、施設名、数量、事業費、港名というふうに全部まとめてございます。

2ページ目は臨海部土地造成事業ということで、施設名、数量、事業費、港名ということでまとめさせていただいておりまして、合わせて607億600万円ということでございます。説明は以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまご説明いただきました平成19年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）につきまして、ご意見、ご質問がございましたら、ご発言をお願いいたしたいと思います。

【委員】 1つ、事前にご説明を伺ったときに伺えばよかったことなんですが、申しわけありません。預木場というのが1カ所ありますね。伏木富山ですか。貯木場というのは、どういうものを具体的に…。

【民間連携推進室長】 伏木富山港の中に既存の古い貯木場がございまして、それを改良する事業だと聞いております。

【委員】 陸上貯木場の改善ですか。それとも水面。

【民間連携推進室長】 水面貯木場です。

【委員】 そうすると、柵みたいなのがあって、その柵に対して起債のあっせんをやると。

【民間連携推進室長】 そうということです。

【委員】 そうということですか。ありがとうございます。

【分科会長】 ほかにございませんでしょうか。

特に、これ以上、基本計画についてご意見はございませんか。特にないようでございますので、答申案についてお諮り申し上げたいと思います。答申。「平成19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」。こういう答申で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。先ほども事務局からご報告がございましたように、定足数は現在1名足りておりませんが、後ほど上村委員のほうにご説明いただいて、ご了解をいただくということになっておりますので、正式ではございませんが、形式的には事後のご承認をいただくということになることをご了解いただきたいと思います。

それでは、次の案件に移りたいと思います。以降は、港湾計画の審議でございます。本日は、改訂の案件が1件、一部変更の案件が2件ございます。まず、尾鷲港の改訂のご審議をお願いし、その後、名古屋港と小名浜港の審議をお願いいたしたいと思います。関係者の方が着席されますので、しばらくお待ちください。

（中部地方整備局、三重県 入室）

【分科会長】 それでは、尾鷲港の港湾計画について、事務局から資料のご説明をお願い申し上げます。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官の大脇でございます。それでは、まず、尾鷲港の港

湾計画の改訂につきましてご説明申し上げます。本日、関係者といたしまして、中部地方整備局から佐原副局長、宮本港湾空港部長、笹山地域港湾空港調整官、森橋港湾計画課長、丸岡四日市港湾事務所長が出席しております。また、港湾管理者といたしまして、三重県から山田港湾・海岸室の副室長さんにお越しいただいております。

それでは、お手元にお配りさせていただいております資料4 - 1に沿いまして、ご説明申し上げます。また、委員の先生方の前面左手のほうにもスクリーンでお示ししておりますので、見比べながらお聞きいただければと思います。

資料4 - 1の表紙をごらんいただきまして、尾鷲港でございますが、三重県南部の熊野灘に面します重要港湾でございます。古くから木材、あるいは水産品の集積地として発展してきております。また、昭和39年に入りまして、火力発電所と製油所が立地しまして、中京地方へのエネルギーの供給基地として役割を担ってまいりました。今回の港湾計画は、前回、平成3年に計画されたものの改訂でございます。今回は平成30年代半ばを目標にした計画の見直しでございます。

一番最後の資料を、参考としてつけてございますけれども、ごらんいただきたいと思いますが、尾鷲港の近年の取扱貨物量の推移、それから今回の改訂にあたりましての目標値をお示ししております。平成8年に540万トンでございますけれども、これが急激に減少してございます。先ほど申し上げました石油精製、あるいは火力発電所で使っております原油、あるいは石油製品関係の取り扱いが減ってしまっていて、こういうことになっております。

ただ、今後でございますが、ベースになります石材の取り扱い、あるいは原木、それからピーク時電力の対応でございますけれども、原油の輸入も引き続き行いますので、それらを合わせまして93万、計画書のほうでは四捨五入の関係がございまして、94万と書いてございますけれども、この94万トン为目标の貨物量として計画を見直したものでございます。

2ページにお戻りいただきたいと存じます。基本的な方針でございますが、1点は、物流としましては、先ほど申し上げました石材を主とします、公共貨物の取扱機能の拡充・強化、それから安全・安心ということでは、大規模地震対策、それから小型船舶の適正な配置を行う。それから観光・交流ということでは、観光拠点機能の充実、魅力ある港湾空間の形成を基本的な方針としてございます。

3ページ目をごらんいただきたいと思います。今回の計画の見直しの中心的な地区でございますが、林町地区でございます。林町地区におきましては、石材の取扱量が多うございまして、一方で埠頭用地が不足しているという状況がございまして、ここには現在、老朽化した

水深5.5メートルの岸壁が2つございますが、大型船の入港の要請にもこたえられていないという状況がございます。またこの図の中に、緑色で丸く囲いまして、黄色い吹き出しで定期旅客線乗り場とお示ししてございますが、巡航船で通勤・通学に利用されている船の発着場がございます。ここと石材船、石材の取り扱いをしている埠頭との間が混在している状況でございます。安全性あるいは環境悪化を招いております。そのために、今回吹き出しの右のほうに書いてございますけれども、主に石材を中心に取り扱う岸壁、7.5メートルの水深を持ちます公共埠頭とその埠頭用地を計画してございます。

それから、その横に並びます、マイナス5.5、100メートルと書いてございます既存の岸壁でございますが、こちらを耐震強化岸壁に改良いたしたいということでございまして、その並びに縦に黒く塗ってあります5.5メートルの岸壁は、観光乗船用に利用転換しようという計画でございます。

なお、こういった計画の見直しに伴いまして、この水域の静穏度を確保するために、延長440メートルの防波堤を計画しています。それから、岸壁の背後でございますが、緑地、交流厚生用地を計画してございます。緑地につきましては、耐震強化岸壁と併せまして、防災機能も持たせた緑地、それから交流厚生用地につきましては、熊野古道のルートの一環でもございますが、そういった観光拠点施設を目指した施設整備を計画する予定でございます。

もう一枚おめくりいただきまして4ページ目でございますが、その他小型船の適正な配置ということでございますが、先ほどご説明しました左下の吹き出しに書いてございますけれども、港町地区に係留しております観光乗船を、先ほど申し上げました5.5メートルの岸壁のほうに移動させます。その後の場所につきましては、小型船の配置、あるいはその上の北のほうでございますが、天満地区、漁船等と書いてございますけれども、この水域を活用しまして、小型船などを適正に配置するという計画でございます。

以上が、簡単でございますが、尾鷲港の今回の港湾計画の改訂の内容でございます。

なお、続きまして、中部地方整備局から地方港湾審議会での審議の概要につきまして、ご説明いただきます。よろしく願いいたします。

【中部地方整備局】 中部地方整備局の佐原でございます。それでは地方港湾審議会におけます議論につきまして、ご報告させていただきたいと存じます。三重県港湾審議会は、5月30日に開催されております。そこでは、切迫する東海・東南海地震に対する備えという問題と、中部地方は全体に景気回復で活発化しておりますが、この地域だけが経済活動がおくれてございます。こういったことから、地域の活性化という視点と、この2つの視点の中

心に審議されました。

1点目の東海・東南海地震に対する備えにつきましては、震災後、陸の孤島化が懸念されております。この地域は国道42号線が通っていますが、非常に険しいところに通っている道路でございますし、この道路以外に他地域とのアクセスをとれる道路がない状況でございます。一旦震災がありましたら、陸の孤島化ということが懸念されてございます。そういったところにおきまして、生命のかけ橋としての耐震強化岸壁の整備に対する強い要望がございました。また、防災緑地につきましても、非常時の利用だけではなくて、平常時の利用にも着目して、具体的な計画策定や運営につきましては、市民の声をできるだけ反映できるようにという要望がございました。

次に、2点目の地域の活性化という視点につきましては、平成16年7月7日、ちょうど3年前になりますが、熊野古道が世界遺産に登録されました。地元の尾鷲市では、今年2月に県立熊野古道センターが開館するなど、観光への取り組みが強化されているところでございます。このような中、これらの取り組みと連携しました海の古道を中心とした取り組みや、海から見たリアス式海岸などの景観を生かした観光ツアーなどについて活発な議論が交わされておりまして、観光拠点としての尾鷲港に対する地元からの大きな期待が示されました。

このように尾鷲港は、戦後昭和35年に運転が開始されました、中部電力尾鷲三田火力発電所をはじめといたしましたエネルギー拠点や、地元の石材、木材等、産業を支える港湾としての機能を果たしてきましたが、近年では、熊野古道の世界遺産登録を契機といたしまして、海の古道に代表される観光をはじめとした地域活性化の拠点を目指した取り組みが、活発に行われているところでございます。そしてまた、先ほどもお話ししましたが、国道42号線だけに頼っております地域の生活空間におきまして、港はいざというときの備えとして非常に重要な玄関となってございます。

最後に、中部地方整備局といたしましても、東海・東南海地震への備えに加えまして、地域活性化に貢献する尾鷲港の発展に向けまして、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】 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尾鷲港の港湾計画につきまして、ご意見、あるいはご質問がございましたら、発言をお願いいたします。

【委員】 どちらかという、港湾の物流や運送の機能というよりは、地域振興のためにということで港湾整備を考えているというご説明として聞いてよろしいんでしょうかという

ことで、例えば、一番最初に説明していただいた貨物取扱量の数字の絵を見ると、この5年間で激減しているわけですが、これが、その景気が、ほかのところではよくなっているけれども上がっていかないというよりは、どちらかという、何かの機能が完全になくなって減ったということのように見えるぐらいですよ。しかも、既定の計画の4分の1以下になっているわけで、にもかかわらず、絶対水準としての港湾機能そのものについては低下している。しかもこれから10年というのも、そのレベルでしかいかないだろうということ想定していて、なおかつ、ここに思い切って投資しなきゃいけないのは、防災上の理由で、地域振興ということで、思い切ってここに投資しましょうというふうに説明を伺ったのですけれども、そういう認識でよろしいですか。

【港湾計画審査官】 若干補足させていただきたいと思います。まず、冒頭で貨物量が減りましたとご説明申し上げました。説明の中でも申し上げましたように、ここには火力発電所と製油所が立地してございます。もともと原油を輸入しまして、製油所で重油とか、ガソリンとか、軽油といった石油製品に精製しまして、そのうちの重油を火力発電所に供給して、火力発電を行っていたというのがこれまでの形態でございます。ですから、石油精製で出てくるほかの石油製品も、最終的には輸出という形で、他の中京地区にも供給されたという形態でございます。ところが、平成13年に石油業法が廃止になりました。その関係で、お聞きしますところでは、従来は原油を直接火力発電に使いなかつたそうなのですが、平成13年以降、原油を直接使えるようになりましたというのが1点。

それからもう一つは、エネルギーの多様化といいますか、LNGや、石炭といったところを活用した発電が一方で増加してきたということがございまして、一番大きな貨物量を占めておりました原油を輸入して、石油製品を輸出するという形態自体が、尾鷲港の中から大きくごそと抜けたというのが、一番大きな要因でございます。

それで、ただ、現状もこの石油精製所では、火力発電に用います原油を蓄えて、一方で火力発電所におきましては、中京地区のピーク時の電力対応ということで発電を行うという形態で、従来ほどの規模ではありませんが、まだ発電は続けることになっていると伺っています。

それから物流という面では、従来から、尾鷲港につきましては、たくさんの石材を積み出す港として使われてきてございますけれども、従来約490トン規模の船で積み出しておりましたが、もう少し大き目の700トンクラスの船で積み出しをしたいという要請もございまして、そういう意味で、現状の5.5メートルの岸壁だけでは対応できませんので、7.5

メートルの岸壁を加えて埠頭用地を設ける。物流面としましては、そういう従来からあるベースとしての石材、貨物に対する対応ということで、今回この改訂の中で措置をしているということでございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにご質問、ご意見はございますでしょうか。どうぞ。

【委員】 東海・東南海地震ということで、地震対策はいろいろ盛り込んだということで、津波対策は、この港湾計画でどのように配慮されているのか、あるいは配慮していないのかということについてお聞きしたいです。

【港湾計画審査官】 津波対策としましては、尾鷲港は過去にも津波の大きな被害を被ったところでございます。それで、6メートルから9メートルの津波が来ることが予測されております。今回の港湾計画では、今お示ししました防波堤の440メートルの延長がでございますけれども、これが若干の効果はあるかと思いますが、基本的には背後の浸水域に対しましては、既存のものだけでは十分な対応ができないということでございます。

実はこの港の直背後に、縦に、この図面の中では南北になりますが、42号線が通っておりますけれども、このちょうど陸側に陸閘がございまして、これは高潮対策がこの道路沿いとられておりまして、従来は手動式で陸閘をふさぐという形式でありましたけれども、現在は自動化が進められているという状況でございます。加えて、その陸閘があっても、それを上回る津波が来るといことが予測されておりますので、港湾管理者さんのほうでは、すぐに近場の高い建物の上に避難できるようにということで、ソフト的な対策をとられているということでございます。ただ、今回の港湾計画の中で、津波対策ということで明示的に入れたものは特にございませんけれども、今申し上げましたようなソフト的なことも含めて、対策はとられているという状況でございます。

【分科会長】 どうも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。どうぞ。

【委員】 つまらないことで恐縮なのですが、観光的な要素が1つの目玉になっているというふうに拝聴いたしましたけれども、3ページの図を拝見しておりまして、定期旅客船の乗り場を移動したということだったと思いますが、これが交流厚生施設や、あるいは緑地やこういった人の出入りするような空間と分離されているようにも見えますのですが、こういう旅客船の機能を、観光的なスポットと結びつけるような配慮がなされているのか、ごく簡単にお教えいただければ結構でございます。

【港湾計画審査官】 すみません。ちょっと説明が足りなかったと思いますが、この定期旅客船の乗り場につきましては、現状も位置を変えているということではございませんで、具体的には須賀利地区という、この北の方に半島で突き出た場所と、ここを結んでいる、毎日通勤・通学のために使われている船の乗り降りする場所ということでございます。

それから交流厚生用地ということでお示ししている場所につきましては、ちょうどこの縦の、横にあります道路が42号線ですけれども、この道路沿いで、かつ尾鷲港の中心部を挟みまして、南北を挟む道路沿いというのが、古い熊野古道の一環でもございますので、そのルート上に乗っかるところ、かつ場所が見出せるところという現実的な問題もございますけれども、そういう意味で、ここを観光の拠点として交流厚生用地ということによって位置づけているものでございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい、結構です。

【分科会長】 では、ほかにご質問、ご意見ございますでしょうか。

【委員】 もう一つ、いいですか。今、火力発電所のウェイトが大きかったところで、多様化してきていて、いわゆる重油での発電は、ピーク時に対応するだけだということだったので、つまり、ここで言うと、中部地方のピーク時のときに発電する、それから災害があったときに何かのために対応する港とします、できたら観光にあわせて港の旅客ターミナルが活性化するといいなという3つの点があるのかなという感じがしていて、しかも石材の積み出しに関しては一定量ありますという説明ですよね。

これは、火力発電についても、今はとにかくまだ壊さないでいるからいいけれども、将来は、多分このままいくと、通常の他の地域の発電所の例で言うと、大都市地域で火力発電というのは存続できないのではないかというふうにも予測できますか。どういうふう感じていらっしゃるのか、ちょっと知りたいのですけれども。

【港湾計画審査官】 すみません。ご質問の確認ですけれども、大都市で...

【委員】 意識は、熊野古道で観光を重点にしようと言うのだったら、とことんそうすべきだと僕は思うし、だけど、入り口の港のところには火力発電所で、その施設があって、石油の貯留タンクがたくさん並んでいる状態のまま置いておいて、熊野古道の入り口ですよという感覚で、港の活用が両面になっているというのは、それで地域振興しようというのは、ほんとうにいいのかなというのが直感で感じることで、道路からいったら、あまり港のことは気にしないで行けるところだというのは私も知っていますけれども、ただ、こうやって港

湾を中心にしますよと言われてたら、本当にそうなのかなと。

とりあえず今あるものをできるだけ有効活用して、レベルを落とさないようにしたいという気持ちは、とつてもよくわかるのですけれども、やっぱりここはかなり本気に、観光で生きるのだったら徹底的に観光で、しかも安全性のために対応できるという港の形と、それから石材を出すというのだったら、それもやっぱりこの地域の独特のというか、風土に合わせた形の港湾の体系がよくて、ピーク時にしか対応できない火力発電所というのがすごく海側から目立つのだとすると、これは本当にいいのかなというのがちょっと気になったことで、どんどん抜けていってしまって、ここで働いている人なんかがいなくなっていってしまうと、もっとも困るということかもしれないんですけども、何かもう少し体制を整えておかないと、本当に地域振興になるのかなというのが気になったことなのです。

きっと県のところでも話題になったのじゃないかという気がするんですけども、せっかくこの地域が世界的な遺産として認められていて、皆さんが前向きに動き出そうとすると、そういうものにどんどん集中していくようなイメージになればいいなと思うんですが、熊野古道というのはそっと置いておくのがいい観光地だとしたら、また別の問題があるかもしれませんが、どういう感覚で、全体としてこの地域をサステナブルな地域にしておこうという感覚なのかというのが、いろいろなたくさんのお話を聞いて、なるほどなというふうにすっと腑に落ちはしませんでしたということなんです。

【港湾計画審査官】 すみません、先生のご質問に対して100%的確に答えられないとは思うのですが、まさにご指摘のところが尾鷲港、港湾管理者さん、それから地元の関係者の皆さんが非常にお悩みのところでございます。ただ、もう一つ、これもご説明しませんでしたけれども、資料の4ページ目でございますけれども、この港のちょっと北のほうに水産関係の施設が集積しております。例えばここではとれとれ市でありますとか、そういった水産加工品も取り扱っておりますし、また、この近くで新たな試みで、水産品を北陸のほうにも持っていくというような取り組みもなされております。ということぐらいしか、私からは申し上げられないのですが、三重県から山田さんがお見えでございますので、何か補足で……。

【三重県】 三重県の山田ですけれども、先生のおっしゃっている内容というのは、火力発電所の景観が悪いので、そういう意味では、観光とか、そういうものにちょっとマイナス面になるのではというようなご指摘なのでしょうか。

【委員】 景観だけではなくて、土地利用全体ということですよ。港湾地域の土地利用とし

て、ずっと維持し続けることが明らかに有利だと思われませんかというふうに。

【三重県】 地元の尾鷲市とも、港湾管理者の三重県とも、いろいろ議論はしたのですが、実は地港審の審議のときにも、このまま火力発電所が存続していくような形になるのでしょうかということで、将来、煙突が景観的には悪いので取っていただいたらどうでしょうかというご意見もございました。その中で、尾鷲市の気持ちとしては、やっぱり尾鷲が発展してきたのは、火力あっての発展だということで、市のほうもかなり火力発電所の方にはそういうような思いも十分ございまして、私どもが聞いた話では、ここ10年ぐらいは、中電さんのほうも今のまま営業されるということもあって、県としましては、今のような状況が10年、15年は存続できるということも視野に入れて、今回計画をつくらせていただいたという形でございます。

【委員】 はい。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 今の先生のご質問というかご指摘は、私は、根源的で、非常に重要な問題だと思います。お答えされる立場から言うと、現実的な問題があって、今まさに苦悩に満ちたお答えで、私はそれもよくわかります。今日の長期構想の冒頭にもありましたように、まさに津々浦々という言葉があるように、港湾は各地の歴史や文化に根差して発展してきており、最近のはやりの言葉で言えば、地域振興や市民生活の基盤となっているということが書いてあるわけです。

確かに私は、先生の言われた、いわゆる地域構造ががらがらと変わってきている、それがここで典型的に出てきているのだと思うんですね。したがって、当面の需要に即して、こういう法律に基づいた計画を立てなきゃいけない。その中で、やむを得ず、現実的な答えをせざるを得ないというのは僕もよくわかるのですが、やはり今先生からご指摘された問題、答えがこれだけだというのは仮に無理だとしても、こんなことを考えた、あんなことを考えた、それが実現していくようにやっていくというような説明が、これからの津々浦々の港湾にとって必要だろうと思うのです。したがって、これは誰にということではないのですけれども、港湾計画をされるときに、ただいま先生がご指摘されたのを心にとめて、検討していくというようなことをぜひともお願いしたいと私は思います。要望を申し上げました。非常に根本的な点をご指摘されたと思っております。

【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。

特にございませんか。ほかにご意見等がございませんようですので、答申案についてお諮

り申し上げたいと思います。

答申。尾鷲港。「国土交通大臣に提出された尾鷲港の港湾計画については、適当である」という答申でよろしいでしょうか。ご異議はございませんか。

(「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。異議がないようでございますので、答申案のとおりとさせていただきたいと思います。

中部地方整備局、三重県の皆様、お疲れでございました。

(中部地方整備局、三重県 退室)

【分科会長】 それでは、引き続きまして、一部変更の案件に移りたいと思います。名古屋港、小名浜港の港湾計画について、いずれも一部変更の案件でございますが、事務局から資料のご説明を併せてお願いいたしたいと思います。よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 それでは、名古屋港と小名浜港の港湾計画につきまして、ご説明申し上げます。資料4-2をごらんいただきたいと思います。名古屋港の港湾計画の一部変更でございます。今回の一部変更につきましては、名古屋港の西部地区の弥富地区におきまして、航空機産業の新しい事業展開に対応した土地利用の変更ということ、それとこれに伴います専用施設の計画に関するものでございます。

1枚めくっていただきまして2ページ目に、この部分の計画の変更の概要が書いてございます。この地区につきましては、航空機産業が立地して操業しているところでございます。一方、アメリカのボーイング社によりますB787の増産に伴いまして、ここに立地されます航空機の工場で胴体部品を製造しておりまして、海上輸送にて、中部国際空港に運び、さらに空輸してアメリカに運ぶというSea & Airの輸送というのが計画されております。

現在の工場につきましては、この左の図の黒く四角く囲った部分の直背後のところに立地してございますけれども、これの増産体制になりますので、さらに工場を拡張する要請がございまして、この黒く塗った部分を右肩のように工業用地ということに土地利用の変更をする。それからこれに伴いまして、水深は5メートルと浅うございますけれども、延長20メートルの専用の積み出し棧橋を設けるということでございます。

これが今回の港湾計画の変更の内容でございまして、先ほど申し上げましたように、ここで生産されたB787の機体の部品をこの積み出し棧橋からバージ船で中部空港へ運びまして、そこから空輸してアメリカに運んで航空機を組み立てるといった流れの一環として用いられるということになります。以上が名古屋港の計画の変更内容でございます。

続きまして、小名浜港の港湾計画の変更につきまして、ご説明申し上げたいと思います。小名浜港につきましては、この表紙の左下にお示ししていますように、福島県のいわき市に位置する重要港湾でございます。この港につきましては、石炭、石油、あるいは石油製品などの取り扱いが多ございまして、近傍の火力発電所などへのエネルギー資源の輸入配分基地という機能を果たしております。さらに、金属鉱などの取り扱いも多い状況でございます。

今回の一部変更につきましては、今申し上げましたけれども、火力発電所用の石炭の需要などに対応するために、人工島形式で整備中の東港地区の埠頭の計画を見直すものでございます。

1枚おめくりいただきまして、2ページ目にその計画の概要をお示ししております。小名浜港を經由して石炭を供給している発電所、この近辺におきましては、小名浜港から南約10キロぐらいに常磐共同火力、あるいは北のほうへ40キロ行きますと、東京電力の広野火力発電所などがございます。そのほか、サミット小名浜エスパワー、あるいはクレハ、あるいは製錬所等がございまして、これらが想定以上の早さで石炭取扱量が増加しているという状況ございまして、併せまして銅の製鋼、あるいは亜鉛の取扱量も増大しているという状況でございます。

これらの石炭につきましては、既存の6号埠頭、7号埠頭、13メートル、あるいは14メートルの岸壁で取り扱っている状況でございますが、現状では滞船を生じているということでございます。今後さらに火力発電所の増設等もございまして、ここの石炭需要の増加に対応するために、2ページ目にお示ししています人工島計画のうち、上の図にございますが、防波堤の内側に12メートル、480メートルと書いてございますけれども、これが12メートルの岸壁2バース分でございますが、こちらのうちの1バース分を下のように14メートルの岸壁に変更して、こちらで石炭等を取り扱うための岸壁として計画を見直したい、併せまして、航路・泊地につきましても、14メートルに計画を見直すといった内容でございます。

簡単でございますけれども、以上で、名古屋港と小名浜港の計画の変更の概要につきまして、ご説明申し上げます。

【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名古屋港、小名浜港の、いずれも計画の一部変更につきまして、ご意見とご質問がございましたらお願いいたします。

【委員】 直接この計画には関係ないんですけども、教えてもらえれば。名古屋港にあ

る Sea & Air 物流というのがありますけれども、こういうもの以外に Sea & Air 物流という事例というのはどういうものがあるのか、教えていただければと思います。

【港湾計画審査官】 もともとの Sea & Air で一番大きいのは、例えば日本からアメリカまでコンテナ船で運びまして、例えば西海岸に到着して、それを飛行機に積みかえて、さらにヨーロッパへ持っていくというのが以前からよく見られる Sea & Air の形態でございます。日本の事例は……。

【企画室長】 企画室長の高橋ですが、日本でも Sea & Air の事例はありますが、ただ、あまり多くはないのが実情です。例えば、よく使われていますのが関西空港で、事例としては、変圧器のようにかなり重くて分解できず、急いでいるものを海で実際に運んで、関空から運んでいるとか、それからあとは特殊なもので、やはり同じような変圧器に類するようなものとか、そういう事例はあります。ただ、空港別に見てみますと、やはり関空が今まで非常に多かったのですが、最近中部空港を利用する例も出てきているということですが、物量としてはまだ少ないのが実情です。

【委員】 ありがとうございます。

【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。特にございませんか。

それでは、他にご意見、ご質問等がございませんようですので、答申案につきまして、一括してお諮りいたしたいと思います。

答申。名古屋港。「国土交通大臣に提出された名古屋港の港湾計画については、適当である」。

もう一件でございます。答申。小名浜港。「国土交通大臣に提出された小名浜港の港湾計画については、適当である」。

以上、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。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。と思います。

以上で本日の審議案件は全部終了いたしましたので、事務局に進行をお返しいたしたいと思います。

【総務課長】 ありがとうございます。それでは、事務局からご連絡です。次回は、27回の港湾分科会でございますけれども、11月ごろに開催させていただきたいと存じます。お手元に27回の日程の調整について紙をお配りさせていただいておりますので、ご都合の

よろしい日程をご記入いただきまして、事務局までご返送いただきたいと思います。

以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会させていただきます。長時間のご審議、ありがとうございました。

了