

平成20年3月27日(木)

於：国土交通省(中央合同庁舎2号館)共用会議室2A・2B

交通政策審議会第29回港湾分科会議事録

交通政策審議会港湾分科会

交通政策審議会第 29 回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成 20 年 3 月 27 日 (木)
開会 10 時 30 分 閉会 12 時 10 分
2. 開催場所 国土交通省 (中央合同庁舎 2 号館) 共用会議室 2 A・2 B
3. 出席委員氏名

氏 名	役 職 名
縣 忠明	産経新聞社客員論説委員
池淵 浩介	中部インダストリアル・エンジニアリング 協会会長
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
木村 琢磨	千葉大学大学院教授
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
小林 潔司	京都大学大学院教授
鹿野 久男	(財)国立公園協会理事長
白石 真澄	関西大学教授
東 恵子	東海大学教授
外園 賢治	(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
丸山 和博	(社)日本経済団体連合会運輸・流通委員会物流部会長

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・・・・・・ 3
- ・答申(案)について
- 港湾計画について・・・・・・ 22
- ・東京港 (一部変更)

- ・三島川之江港（一部変更）
- ・金沢港（一部変更）
- ・広島港（一部変更）
- ・石狩湾新港（一部変更）

5 . 議会経過

開 会

【総務課長】 10時半の定刻になりましたので、交通政策審議会第29回港湾分科会を開催いたします。事務局を務めさせていただいております港湾局総務課長の岸本邦夫でございます。よろしくお願いいたします。

県委員がご出席のご予定でございますが、現時点で委員18名中12名のご出席でございます。政策審議会令8条の定足数に達していることを確認させていただきます。

また、社団法人日本港運協会会長の尾崎委員がご欠席ですので、専門的なご意見をいただくために、港運協会参与の川崎様にお越しいただいております。

それから、お手元に大部の資料がございますけれど、議事次第、分科会の委員名簿、配席図、議事資料、それから次回の分科会日程調整のための連絡事項をとじたものを、席上にお配りさせていただいております。

それでは、本日予定しております議事に入りたいと思いますので、黒田分科会長、よろしくお願いいたします。

【分科会長】 皆さん、おはようございます。それでは早速議事に入らせていただきたいと思います。本日は12時15分をめどに終わりたいと思いますので、よろしくご協力をお願いしたいと思います。

それではお手元の議事次第に従いまして、まず1番目でございますが、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、ご審議をお願いしたいと思います。

本港湾政策の答申案につきましては、先月2月26日からパブリックコメントを実施していただいておりますところでございますが、このパブリックコメントで出されました意見を含めまして、それ以降に何点か答申案文の修正点があるようでございますので、それらの点につきまして事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【企画室長】 計画課企画室長の下司でございます。どうぞよろしくお願いいたします。お手元の資料が幾つかございますが、資料1-1、1-2、1-3の3つの資料に基づいて、私のほうからご説明申し上げます。

資料1-1は非常に大部なものとなっております。説明のほうは資料1-2の小さな対比表のほうに沿って順番に説明申し上げますが、適宜本文のほうは資料1-1をご参照いた

だきながらごらんいただければと思います。よろしく願いいたします。

まず、資料1 - 1をざっとごらんいただきたいと思いますが、資料のほうは左右対比表の形になってございます。左の半分がパブリックコメントで、2月26日からパブリックコメントを実施いたしました、その時点の文章でございます。右半分のほうが、同じような文章になってございますが、今回こういう修正をお願いしたいと提案させていただいている部分でございます。

資料をざっと開いていただきますと、資料の中に何カ所か色が塗っている部分がございます。青い色、赤い色、緑色の3色がございますが、事務的に整理しましたところ、この青い色につきましては、平仄を合わせるとか、それから意味のとりにくい単語を意味がわかりやすいように言いかえておるとい、わりと機械的な修正箇所を意味しているものでございます。

中に赤い色が何カ所かございます。これはパブリックコメントの際に意見が出てきたもの、それから1月の分科会以降、パブリックコメント期間中に、委員のほうからもさまざまなご意見をいただいておりますので、委員のご発言、ご意見を踏まえた修正箇所という意味で、赤い色を塗らせていただいております。

それから何カ所か緑色の部分もございますが、これは具体的な施策を事務局なりに考えて盛り込ませていただいた部分でありますとか、意味のとりにくい部分を事務局なりに修正の形で提案させていただいております。

この資料1 - 1のほうは適宜ご参照いただきたいと思います。

それでは、お手元の資料1 - 2をお開きいただきたいと思いますが、これはパブリックコメント実施後の修正箇所を整理したものでございます。主として資料1 - 1の赤い色を塗った部分について、こういう考え方でこういう変更をさせていただきたいという内容になってございます。

順番にご説明申し上げます。まず1つ目でございますが、これは発言者の欄をごらんいただきますと、パブコメという分類になってございます。パブリックコメントの中で、一般の方からご意見のあった事項でございます。該当箇所は全体となっておりまして、国際海上コンテナの規格である40フィート背高コンテナや45フィートコンテナについての記述を入れてはどうかというご提案でございます。

事務局のほうで整理をしましたが、これは現状の世界のコンテナの流動を考えると、こういう40フィートの背の高いハイ・キューブと言われるコンテナ、それから新しくISO

規格に採用されました45フィートの長いコンテナといったものが外国で利用が進んできておるとい実情がございますので、資料1-1の原文のほうに戻りますと、 . 2 . (1)

臨海部における物流ニーズの拡大のところがございますけれども、こちらのほうに現状認識としてこういう新しいコンテナのニーズが出てきておるといことを、原文のほうに入れさせていただいております。こういうふうに変更することで対応したいと考えてございます。

それから2つ目でございますが委員意見、資料1-1でいきますと6ページ、両方にページが振っておりますのでどちらでも結構でございますが、6ページの . 2 . (1) の部分でございます。高付加価値コンテナ貨物を取り扱うスーパー中枢港湾という表現に原文ではなりましたが、高付加価値コンテナという表現について、なかなかすっきりと意味がとれないのではないかというご意見でございました。高付加価値とは、原材料から製造過程で価値を付加したという意味になりますので、高価な貨物、つまり運賃負担力の高い貨物という意味とは少し意味が異なるのではないかというご意見でございます。

ご指摘の趣旨を踏まえまして、今回「高価格コンテナ取扱貨物量が増大しているスーパー中枢港湾」という表現に訂正させていただきたいと思っております。

続きまして3点目でございます。7ページの . 2 . (1) 全国各地の産業を支える地域の港湾の部分でございます。これもパブリックコメントを実施した際に出てきた意見を踏まえた修正をお願いしたいと考えております。

意見の内容は、中枢国際港湾や中核国際港湾という表現を使ってございましたが、パブリックコメントの意見のご指摘のとおりだと思いますが、この分科会答申の中では突然出てくる単語になってございます。それまでに定義がなされておらないということもございまして、一般の方からすると、中枢国際港湾であるとか中核国際港湾にどうい港が含まれるのかという意味がとりづらいいいことございまして、ご意見を踏まえまして、わかりやすい表現に訂正させていただきたいと考えております。

この文章の趣旨は、スーパー中枢港湾であるとか北部九州の港とか航路網が充実している港に着目すると、アジア貨物だけではなくて社会全国向けの貨物が取り扱われておりますので、中国、韓国向けの貨物のシェアというのは40%であるけれども、それ以外の港に着目すると、やはり中・韓向けの貨物が非常にウエートが高いいことを言った文章でございますので、パブリックコメントの意見のほうでは港名にするなどと例示がございましたが、今回スーパー中枢港湾は定義をしてございますので、そちらの港のように航路網が充実して

いる港湾という文章の趣旨に沿った表現に変えさせていただきたいと思っております。

4点目でございます。委員のご意見を踏まえた修正でございますが、9ページ、2.(4)保安対策の部分でございます。こちらのほうに、AEO制度の活用という表現を記述すべきであるというご意見でございます。

ちょっと説明が前後いたしますが、お手元のほうに色のついた冊子を配付させていただいております。これはあくまで案でございますが、最終的に今回の分科会答申をこういう形で取りまとめさせていただきたいというイメージを表現したものでございます。こちらをめぐっていただきますと、それぞれ文章の該当箇所におきまして、意味がとりづらいつか専門的であるといった単語について、脚注を設けさせていただいております。この中で8ページの26番のところに、スーパー中枢港湾ははっきりどういう港のことをいっているという定義を設けてございますので、先ほどのようにスーパー中枢港湾というような読み手からしますと定義がしっかりしている単語を使って表現していきたいと考えています。

このAEO制度につきましても、脚注のほうをごらんいただきますとどういう制度かという説明を入れておりますので、この場所にAEO制度という単語を追加させていただきたいと考えております。

内容的に言いますと、セキュリティの強化を進めていく必要があるというくだりの部分でございますが、保安レベルを一般的に強化しますと当然物流効率というのが下がるおそれがある。しかしAEO制度は、つまりしっかりした荷主さんの貨物については、スピード面、手続面でメリットを与えるという制度でございますので、そういう制度を活用したり、あるいはその辺に続くICTの技術を全面的に活用することによって、保安レベルは上げるんだけれども、それが物流の効率の面から阻害にならないように、こういう技術あるいは制度を積極活用していくんだという文章でございますので、ちょうどここがうまく趣旨にはまるのかなということで、この部分に入れさせていただいております。

資料1-2をもう1枚めくっていただきまして、5つ目の修正でございます。11項の1.(1)スーパー中枢港湾施策の充実・深化による基幹航路の維持・確保という部分でございます。ご意見としましては、ロジスティクスセンターの形成は、輸入貨物の増大に対応するという趣旨だけではなくて、輸入をむしろ積極的に促進していくという意味合いを持っているので、そういう視点を追記させていただきたいというご意見でございます。

ご指摘のとおりであると思っておりますので、該当箇所の1.(1)に、ご意見を踏まえまして、積極的に輸入を促進するという視点を追加させていただきたいと考えております。

続きまして、6点目の修正でございます。15項、 . 1 . (1)スーパー中枢港湾における港湾全体での魅力ある港湾サービスの一体的提供という部分でございますが、このタイトルの「一体的」という意味がよくわからない、意味がとりづらいというご意見でございます。

この「一体的」の意味がわからないという意味なんです、スパ中は三大湾を指定してございますので、三大湾の各港が一体となって何かサービスを提供していくのか、個々のスーパー中枢港湾が何か港全体としていいサービスを提供していくのか、その意味がちょっとよくわからないのでというご指摘でございますので、ご指摘を踏まえまして、スーパー中枢港湾を有する湾内港湾全体での魅力ある港湾サービスの一体的提供というふうに、誤解の生じないように表現に変えさせていただいております。

続きまして16項、 . 1 . (2)スーパー中枢港湾施策の進捗管理を踏まえた政策の推進のところでございますが、これは整理の問題でございますが、具体的施策が書かれている

の中で、この部分は具体的な施策は記述されていない。ちょっと座りが悪いのではないかとご意見でございますので、ご指摘を踏まえまして、1.と統合いたしまして、全体として右側に青い色がざっと塗ってある部分でございますが、この章の頭のところに持っていき、まとめて整理をさせていただきたいと考えております。特に文章内容の変更はございません。

資料1-2をもう1枚めくっていただきまして、16項、 . 1 . (3)コンテナターミナル機能の強化の部分について、ご意見をちょうだいしております。

意見の内容は、ロジスティクスセンターの形成は、輸入貨物の増大の対応だけではなくて、輸入を促進するという意味合いであるということで、この部分も先ほどと同じご意見でございますが、該当箇所 . 1 . (2)コンテナターミナル機能の強化の部分にも、あわせて同様の趣旨の文章をつけ加えさせていただいております。

17ページをごらんいただきたいと思います。 . 1 . (3)高規格コンテナターミナルの早期形成の部分でございます。ご意見内容は、具体的な施策として「メガターミナルの育成支援」が記述されているにもかかわらず、埠頭公社、つまり既存の埠頭公社バースについては民営化による効率化という記述になっておる。民営化だけではコスト削減というのがなかなか厳しいので、何らかの支援策が要るのではないかとご意見でございますので、原文を修正して、民営化支援という単語を追加させていただいております。

同じ17ページの . 1 . (3)ターミナルの機能向上に向けた取り組みの部分でござい

ます。出入管理システムの構築とあるが、コストやオペレーションの問題は、まだ検討中であって、さまざまな問題がある。この点についても、民間業者への配慮が必要ではないかというご意見をちょうだいいたしております。

確かに民間事業者それぞれがIT化は進めておりますので、そういった企業のシステムのこととも考慮して、民間企業、行政といった関係する各社が協力をしてこの問題に取り組んでいく必要がありますので、ご指摘を踏まえまして、民間事業者との連携を配慮する記述を追加させていただいております。

最後の4ページ目でございますが、資料1-1の26ページ、5. ICTの活用による効率的な物流体系の構築の部分でございます。この部分につきましても、民間事業者への配慮、連携が必要ではないかという趣旨のご意見でございますので、ご指摘を踏まえまして、民間事業者との連携を配慮する旨の記述を追加させていただいております。

最後から2つ目のご意見でございます。同じ27ページ、7. 地球温暖化対策と一体となった効率的な物流体系の構築の部分について、ご意見をちょうだいしております。地球温暖化対策には、温暖化を防止する施策と温暖化の影響を最小化する施策、この2つの視点がございまして、今回の答申におきましては、物流効率化を通じた地球温暖化対策という視点でございますので、この2つの温暖化対策の視点のうちCO₂削減に着目しておるということで、それが誤解を生じないように訂正をさせていただきたいと思っております。

具体的にはご指摘を踏まえまして、地球温暖化を防止するという観点の施策を取りまとめたという意味で、防止という単語を追加させていただいております。

最後のご意見でございますが、30ページ、4.(2)でございます。民間事業者との適切な役割分担と協働体制の構築による港湾物流サービスの向上の部分について、記述の中で「経営自由度の拡大」という単語がございました。この単語につきましては、だれがやるのか、民間事業者なのか、行政なのか、あるいは国なのか、港湾管理者なのかといった取り組みの主体の関わり具合がよくわからないというご意見でございましたので、ご指摘を踏まえまして、国と民間事業者の立場を明確にするという観点から訂正を加えさせていただいております。

具体的には、民間活動の環境整備という単語に置きかえたいという内容でございます。

以上、パブリックコメント実施以後に出てまいりましたご意見を踏まえた修正箇所を、ご説明申し上げます。

それから、資料1-3をごらんいただきたいと思っております。これはパブリックコメントで出

てきた意見、6人の方から十何カ所にわたってご意見をちょうだいしております。そのいただいた意見の内容及びその対応の考え方について、ご説明を申し上げます。

資料1 - 3を1枚めくっていただきますと、左から該当箇所と意見の内容、提案意見の理由、それから事務局としての回答の案を、一覧表の形で整理しております。

まず1ページから5ページまで、これは1人の方のご意見でございます。非常に膨大なご意見をちょうだいしております。趣旨は、今回の答申は我が国産業の国際競争力の強化のための港湾政策の取りまとめをされておると。これは産業政策であって、労働者の視点が抜けているのではないかと。非常に大ざっぱで恐縮でございますが、この5ページにわたる意見を要約しますと、そういうご意見でございました。

当方の対応は回答欄のところをごらんいただきたいと思います。ご指摘のように、貿易立国たる我が国の活力の源泉である産業の国際競争力を支えていく、そのための港湾政策をご審議いただきたいということをお願いしてございますので、このパブリックコメントの意見にありますように、まさに日本の産業をいかに競争力を確保していくか、そのための政策を取りまとめしておりますので、そういう意味ではこのパブリックコメントのご意見のとおりであると考えてございますが、後段の労働者の視点が抜けておるのではないかとこの点については、事務局としましては、我が国に立地をして日本で働く労働者の方々にも雇用の場を供給しているあらゆる産業について、その産業が今後発展するように今回の施策を取りまとめると考えてございますので、こういう取りまとめの仕方をしてありますが港湾労働者のことを全く考えていないということではなくて、産業を育成する中でこういった雇用の場を確保していこうという視点で整理をさせていただいておるということで、特段の修正は今回はしないということと考えてございます。

続きまして、6ページまでこの方の意見が続いておりますので、次は6ページになります。該当箇所は2ページ、 . 我が国産業と港湾の現状の部分でございます。これは先ほど修正のご説明の中で既に触れておりますが、40フィート背高コンテナであるとか、45フィートコンテナの利用が進んできておるので、その旨を追加していただきたいということで、先ほどの修正内容のところでご説明申し上げたとおり、文章を訂正させていただきたいと思っております。

3点目でございますが、7ページでございます。全国各地の産業を支える港湾について、中枢港湾、それから中核港湾という表現があるけども、これがわかりにくいということでございます。これも先ほどご説明したとおり、文章を訂正させていただきたいと考えておりま

す。

7ページをごらんいただきたいと思います。これも非常に長い大量のご意見でございましたが、趣旨を大ざっぱに要約いたしますと、スーパー中枢港湾について、基幹航路をいかに維持・確保していくかという視点で今回まとめておるわけでございますが、実態を見ると、スーパー中枢港湾においてもアジア向け、特に中国、韓国向けでありますとか、アジア向けの貨物が非常に多く扱われておって、その航路も非常にネットワークが太いんだというご指摘でございます。基幹航路の部分だけに記述が偏っているのではないかというような趣旨のご意見でございます。

当方の考え方としましては、今回の答申の文書の中にもしっかり記述しておるつもりでございますが、スーパー中枢港湾の部分についてでございますが、基幹航路をはじめとする多方面、多頻度、あらゆる貨物に、このスーパー中枢港湾というものは対応していくんだという趣旨で取りまとめさせていただいておりますので、ご指摘の趣旨は、まさにご指摘のとおりだと思いますけれども、文章としては、事務局としては原文でよろしいのではないかなと考えてございます。

それから16ページで、続きまして(3)のコンテナターミナル機能の強化の部分でございます。この部分も同様でございますが、同じ方のご意見でございます。複数の場所についてご意見をいただいておりますが、アジア物流も視野に入れた対応が必要ではないかというご意見でございますので、原文につきましては我々も同じ趣旨で取りまとめたつもりでございますので、修正は特段今回は考えていないという整理にさせていただきます。

それから8ページをごらんいただきたいと思います。16ページの28行目の部分でございますが、ターミナルの混雑を解消するためにはターミナルの拡充が必要である。その旨記述をしていただきたいというご意見をちょうだいいたしました。

このご意見に対しましては、確かにご指摘のとおりターミナルの面積を広げるというのも非常に有効な手段でございますが、日本の港の現状を考えますと、なかなかそれだけで対応できるものではなくて、ターミナルの外に置く機能との連携、あるいはその物の流れを円滑化していくというような対応で、乗り切っていく必要がございます。原文のほうも、ターミナル機能の強化という表現で、ターミナル機能の拡充も含めて、ターミナルを拡充できるターミナルについてはそういった措置も非常に有効でございますので、当然否定しておるのではなくて、既存の施設を含めたターミナル機能の強化という表現の中でこの方のご意見の部分は措置されておると考えておりますので、原文の訂正は今回はないと考えてございます。

続きまして9ページ、ターミナル機能向上に向けた取り組みについて、ご意見をいただいております。これも非常に大量なご意見でございます。意見のほうをごらんいただきたいと思いますと思いますが、出入管理システムを国の費用で行っていただきたいというようなご意見でございます。出入管理システム自体は必要なだけけれども、その整備の費用を利用者に負担を求めるというやり方ではなくて、行政のほうで整備をしてもらえないかというご意見でございます。

回答欄をごらんいただきたいと思いますと思いますが、このご意見の方も出入管理システムを効率化していくという必要性は認めていただいておりますが、当然出入管理を円滑化するということは利用者の側にも明確なメリットを享受していただくこととなりますので、その受益に応じた負担というのは当然利用料の形で求めるというのが適切ではなからうかという考え方に立っておりますので、原文については訂正を今回しないと考えてございます。

10ページ以降は、わりと具体的なご意見が続いております。18ページの部分をごらんいただきたいと思いますと思いますが、用地・施設関係の提供や規制緩和は、スーパー中枢港湾に限らず地方港湾にとっても重要な政策であるというご意見でございます。

確かに原文のほうはスーパー中枢港湾に該当する部分にこの記述を入れておりますので、こういった読み方にとらえられたのかもわかりませんが、スーパー中枢港湾に限らず、背後に立地する企業への用地の提供であるとか、土地の有効活用を図るための規制緩和というのは非常に重要な施策でございますので、スーパー中枢港湾に限らずこういった施策を講じていきたいと考えております。

ご指摘のとおり、スーパー中枢港湾に限定した施策ではないということを回答することで、文章の訂正はしないと考えてございます。

それから最後のご意見でございますが、18ページでございます。貨物取扱機能強化、長大コンテナ車、特殊シャーシといったものの記述があるわけでございますが、現在の日本の状況に鑑みますと、この長大コンテナとか特殊シャーシの導入というのは早過ぎるのではないかと、もう少し環境整備をしっかりとった上で推進したらどうかというご意見でございます。

このご意見については、差し当たって臨海部においてこういった長大コンテナ車でありませとか特殊シャーシの利用も、需要に応じてそれに対応していくという取り組みも必要ではなからうかと考えてございます。確かに走行環境の整備というのも非常に重要な施策でございますので、ご指摘のような施策もあわせて、こういう特殊な、あるいは大きな車両の通行にも対応を進めていきたいと考えてございます。特段の文章の訂正は今回考えてございませ

ん。

11ページをごらんいただきたいと思います。スーパー中枢港湾への国内輸送の円滑な接続でございます。スーパー中枢港湾に基幹航路貨物をできるだけ集約していくんだという方針を今回まとめていただいたところでございますが、ご意見では、逆に地方港湾に三大湾地域で発生するような貨物をまとめて、そちらに集約するという考え方もあるのではないかと、いうご提言でございます。

回答欄をごらんいただきたいと思いますが、北米・欧州などの基幹航路貨物の約8割は、三大湾を中心とした3地域で生産もしくは消費されてございます。これだけの8割の貨物を地方の港湾に集中させていくということは、当然国内のフィーダー輸送量が膨大なものになりますので、現状に鑑みますと、なかなか経済効率の面から厳しいのではないかなと感じております。そういうことで、訂正は今回見合わせたいと考えております。

それから下の欄でございますが、20ページ、地域の港湾におけるアジア物流ネットワークの実現の部分でございます。地方港湾の部分で、アジアだけの記述しかない。アジアだけでいいのかということでございます。地方の港湾においても基幹航路の誘致などに努力すべきではないかというような理由が書かれておるかと思っております。

北米航路あるいは欧州航路につきましては、回答欄のところに書いてありますように、船舶の大型化が急速に進んでございます。こういう非常に超巨大なコンテナ船を誘致するということは、当然1寄港当たりの取り扱い量を相当なボリュームを確保しないと寄港できないということになってまいりますので、そういった現状を考えますと、やはり基幹航路貨物については、既に集積を持ってあって、直背後、近くから大量な貨物が発生するスーパー中枢港湾を中心に対策を講じていくという考え方で施策を進めていきたいと考えております。

原文については特段修正を考えてございません。

12ページ、最後でございます。30ページの部分の今後の課題でございますが、一体的な運営等国家戦略としての港湾のあり方の検討の部分について、ご意見では、現場を有して、港湾の管理運営を担っている港湾管理者も、こういう検討の場に当然入った形で議論を進めていくべきであるというご意見を頂戴しております。

回答欄のところをごらんいただきたいと思いますが、一体的な運営等国家戦略としての港湾のあり方の検討の部分につきましては、今後の課題という整理もさせていただいておりますけれども、既にこの分科会においても、経団連でありますとか商工会議所の方々などから具体的な提言をいただいております。あるいは政府全体として、地方分権改革推進委員会で

あるとか、規制改革会議などの場でも、今後の国と地方のあり方の議論は進んでございますので、当然ながらそういったいろいろな各方面でのご意見、あるいはそういう検討の場でのやりとりを十分踏まえて、参考にして、検討を進めていきたいと考えております。

特段原文の修正を求めるべき意見ではございませんので、訂正はございません。

長々と申しわけございません。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。

ただいまパブリックコメント実施以降の意見を踏まえた修正案が提示されました。これに関連しまして、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。

【企画室長】 すいません、一言ちょっと言い忘れました。パブリックコメントに対する対応でございますが、ホームページ上で原文を提示してご意見を頂戴しておりますので、今回分科会でこういう対応方針でよろしかろう、あるいはこうしたらどうかというご意見を踏まえた上で、最終的にはホームページ上でいただいたご意見一つ一つについて、当方はこういうふうを考えております、したがって、こう対処したいと考えておりますという対応方針を、ホームページ上で回答させていただく予定でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

今ご説明がございましたように、分科会としてパブリックコメントに対応する回答をホームページに載せるということでございますので……。ではないんですか。

【企画室長】 回答の責を持っているのは国のほうになります。分科会でのご意見を踏まえて、事務局のほうで対応させていただくと。

【分科会長】 という趣旨でございますので、こういう回答じゃまずいのではないかというようなこともあわせて、ご意見を賜りたいと思っております。

【委員】 よろしいでしょうか。1 - 4の今後の進め方の説明はなかったですね。これも含めて、これは後でまた？ ありがとうございます。

【企画室長】 はい。すいません。

【委員】 ちょっといいですか。この回答の性格は、先ほどちょっとお話がありましたように役所が回答するんですか。そういうことですね。それに当たって、何か意見がないかというお話ですね。ちょっと僕は頭の中が整理ができないんですけど、できないまま言っているから申しわけないんだけど、9ページで、出入管理システムの導入の云々のところで、その便益に応じて利用料をご負担していただくことが適当と考えている。文章だけ見ればこうなのかもわからんけども、出入管理システムというのは、要は保安の問題だとかいったよ

うなことも絡んでいるわけですから、導入すること自体に必要性もあるけども、同時にほんとうにそこが効率よくなるのかどうかということを含めて、まず入れることが大事で、一方的に入れた後で、おまへのところも便益があるからその分よこせというのは、ちょっとあまりにも一方的過ぎるんじゃないかと思います。

原文は私も見ました。原文はこれでいいと思うのですが、回答が本当にこれでいいのか。私は前後がよくわからないまま、出入管理システムを入れる趣旨、入れるときのプロセスを含めて、ここはこれでいいのかどうかわかりませんが、ちょっと気にかかりましたので、せっかく何かご意見があればということですので申し上げました。十分整理し切れないまま、あたかも料金を払うのは当たり前だという表現でいいのかどうかちょっと気にかかりました。

【分科会長】 今の件について事務局のほうから、何か追加のコメントはございますか。

【企画室長】 ご指摘のとおり出入管理システムはセキュリティーの強化を第一の目的に整備するものでございますので、セキュリティーの強化について責任を持っている行政側が応負担するという考え方は当然あるかと思えます。今回の分科会の答申にも、説明の際に申し上げましたが、こういったセキュリティー強化の観点だけでやりますと、ややもすると効率性の面が阻害されるおそれがあるということで、ICTの技術などを積極活用することによって、あるいはAEO制度などの制度的な部分も活用することによって、セキュリティーの強化と物流の効率化というものの両立を目指していこうという観点で取り組むべきであるという答申を、今回原文はそういう書きぶりにさせていただいております。したがって、保安の強化という果実の部分と、むしろそれによって効率化を進めていこうという部分の両方を持っておりますので、当然受益に応じた費用の負担のあり方という発想はあるんじゃないか。したがって、第一義的に保安対策なのだから全部行政側ですねという物の考え方の整理は、そういう考え方に立つ必要はないのではなかろうかというご回答の案にさせていただいたということでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

具体的な施策で実施する場合は、どういうところに利益が帰着するのかということが費用負担の考え方の原則になるかとは思いますが、回答の仕方としては、要するに便益に応じてというような意味として回答しているという解釈をしてほしい、あるいはそう解釈できるのではないかと回答案文ですがいかがですか。

【企画室長】 私の答えぶりが、非常にっつけんどんな答え方をしてしまっておるのだと

思います。回答の欄の最後に書いてある2行が非常に重要な部分だと思いますので、考え方はこういうことなのだけでも、そういう趣旨のご理解を賜ることも含めて、関係者の方々と十分調整を進めて、こういう施策を講じていく必要があると考えてございますので、ご理解のほどをお願いしたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【委員】 まず審議の前に、よく関係者と打ち合わせをされて、この結果これになるよというようなことを前もってご説明されることを希望いたします。

【企画室長】 はい。

【分科会長】 ありがとうございました。ほかにご意見はございませんでしょうか。

前回の中間答申案からパブリックコメントを経て、かなり修正されてございます。文章が非常にわかりにくかったり、内容が混在していたりということで、かなり修正をいただいておりますが、本日のご意見をもちまして最終答申を作成したい、きょうのこの冊子が最終答申の案ということで、こういうスタイルでまとめたいという事務局からのご提案でございます。これも含めましてご意見がなければ、この案を最終答申とさせていただきたいと思っておりますが、できるだけご意見を賜りたいと思います。

【委員】 意見じゃなくて希望でございますので、聞き流していただいて結構です。

答申を受けてから1年と9カ月ぐらいになるのかなと思いますし、数々の議論もございました。また、このようにきちんとまとめておられるので、これはこれで私は結構だと思います。で、ありますが、せっかくの機会ですので、次のステップへのお願いというのが、希望というのが、あこがれというのが、そういうものをちょっと聞いていただきたいなと思います。

顧みますれば、この20年というか、数々のこの種の政策が議論され、平均すれば5年以下でこのようなことが打ち出されてきたと思うんです。今回も、実はよく読みますと、当面の緊急の課題に対処すべくと書いてあるのです。その結果が知りませんが、過去十数年のこの種のものにさっと目を通してみますと、当面の需要にこたえるというがためかと思いますが、ちょっと見方を変えると何かダッチロールをしているなという印象も実は受けるわけなのです。

そこで希望なのですが、当座のと言ったら悪いんですが、当面の要請にこたえることももちろんこれは非常に重要なことで、それはそのとおりだと思うのですが、これから先は希望なのですが、あわせて海洋国日本における港湾とはどのようなものであるべきかという骨太の港湾像というものを、次回議論していただけないかなと思います。

それにはやはり、釈迦に説法ですけれども、国内的な井戸の蛙的な視野じゃなくて、国際的な視野を持って臨むと同時に、国として何をやるのかといったような、それを戦略というのも言い古された言葉ではありますが、そういったようなものこそ議論されるべきじゃないか。それはここにも書いてありまして先ほど説明がありましたが、経団連さんとか商工会議所の方もおっしゃられていましたけど、ほかの方も言うておられますが、例えばポートオーソリティーのこともあろうかと思えます。そういったことも含めて、今後の課題として先送りすることなく、議論が分かれてもいいから骨太のものに、次のステップとして議論するといったようなことを私は希望申し上げたいと思えます。

希望でありますから、特にそれについてどうのこうのということはありませんが、お願いいたしたいと思えます。以上でございます。

【分科会長】 わかりました。

委員、どうぞ。

【委員】 私は今回の答申は、非常に今までの答申からかなり一歩も二歩も踏み込み、かつ、非常に画期的なものであったと思っております。パブリックコメントのご意見の中には、これは経済産業省が立案した産業政策だというような、そこまで書いてあるのがありましたが、私はこれはむしろ、ご意見というより褒め言葉でずっと8ページ考えてくださったのだなと思っております。産業に貢献することのみを港湾機能のところはかなり激しくこのパブリックコメントは書いていらっしゃると思いますが、しかし、逆に言えば今まであまりにも、そういう産業の足腰として港湾政策をとらえるという視点が弱かったのではなかったかと思えます。そういう意味では、今回もう一度産業の足腰を鍛えるという形で再構築し直して、そして国家戦略として位置づけたということは、非常に大きな意味を持つと思えます。

それからもう一つは、この答申の分科会委員会の間にも方向づけがかなりはっきりしていたと思えますから、早目に方向づけしたことによって現実の産業が、具体的には国内における産業立地が、かなり今急ピッチで始められていますけれども、私はそういったメッセージ性というようなものを早く投げかけながら委員会運営をしたことが、非常によかったのではないかと思います。ですから答申をしてから、これから何かが始まるというのではなくて、答申の間も含めて、ずっと考えながら具体的な施策を進め、その中でまた答申にはね返しながらかねんしていったということは、結果、とてもよい答申になったのではないかと思います。私自身も将来の港湾への道しるべをつくっていく作業に参画させていただいたことに関

しましては非常に喜んでおります。お礼を申し上げたいと思います。

自信を持って答申を出させていただいて、ぜひ着実に実行していただきたいとお願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご意見はございますでしょうか。

先ほどの委員のご意見に関しましては、今回の国際競争力の強化を図るための港湾政策ということで、内容にも書いてありますが、近々にといいますか、向こう5カ年程度をターゲットにやるべきことをまとめているということでございますが、国家として戦略的な港湾政策をどうするのかといったような少し長期的な意見といいますか、展望というものが必要ではないかということは、私自身も感じておまして、事務局のほうにもそういう検討の場を設けてほしいという要望はしてございます。そのことは今日の答申案を見ますと、最後の今後の課題のところにもそういうことが少し盛り込まれているやに私は受け取っております。したがって、これをもって今後の日本の港湾政策はすべて終わりというわけではないと私は受けとめておまして、そのつもりで審議して参ってきたつもりでございます。少し長期的な国家としての戦略のあり方はどうするのかということは、また別の場で議論して、この場に上げていただくというようなことが必要ではないかと考えてございます。

私の感想をあまり申し上げてはいけないので、きょう最終答申すべき案につきまして、ほかにご意見はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、特にこれ以上のご意見がないようでございますので、本日の案をもちまして、分科会の最終答申とさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

続きまして、先ほども少し出てまいりましたが、今後の進め方についてということで、事務局のほうから資料のご説明をお願いしたいと思います。

【企画室長】 お手元の資料1 - 4、1枚紙を用意させていただいておりますので、こちらに沿ってご説明を申し上げます。今後の進め方という1枚紙でございます。

表形式になってございますが、平成14年度に、港湾行政各分野にまたがる包括的な答申を、この分科会においていただいたという経緯がございます。その後、環境分野、防災分野、維持管理のあり方、それから地球温暖化の対策について、部会を設けてご審議を頂いておるというようなことでございますが、今回の分科会答申につきましては、物流・産業分野について、国際競争力強化の観点から取りまとめをいただいたという位置づけになってございます。

3月27日、本日でございますが、答申をいただきました後、国土交通大臣が港湾法に基

づきまして定めるべき港湾の開発等に関する基本方針というものがございます。こちらのほうが、こういった各部会の答申を踏まえて、関係して見直すべき部分があるのかなと感じてございますので、来年度に入りまして夏ごろをめどに、こういった基本方針の一部変更を考えていきたいと考えておるところでございます。

また、下段の表のほうにございますように、政府全体としましても、20年度の夏に社会資本重点計画の全体取りまとめが予定されておりますので、今回いただきました答申の趣旨をこういった政府全体の計画のほうにも反映させていきたいと考えてございます。

表の下段のほうに赤い色で示している部分がございますが、また今回の答申におきましては、先ほど会長のほうからご発言もございましたが、幾つか大きな課題が残されておるという理解をしてございます。そういった今後の課題とされた部分も含めまして、今後1年間程度で、長期的な戦略の立案に向けて勉強を含めいろいろな検討をさせていただきたいと考えております。

分科会の各委員におきましても、また専門分野につきまして、ご相談に上がることもあろうかと思っておりますので、そういった場でご指導を賜ればと期待しているところでございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

今後の進め方についてご説明申し上げることで、先ほど委員のほうからご質問があった件も含めて私どもは課題として対処していきたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいまご説明いただきました今後の進め方について、ご意見を賜りたいと思ひます。どうぞ。

【委員】 この赤い矢印で、おおむね1年程度で長期戦略の立案をすると書いてあるんですが、もうちょっとスケジュールとしてスピードアップせないかんのではないかという気がするのです。ちょっと過去にさかのぼってもうしわけないのですが、諮問をして、中間報告に1年かかって、中間報告から今度は7月の諮問まで1年かかっているのです。何となく1年刻みといひますか、これは嫌みじゃなくて思ひます、1年単位でやられている。もっと月単位ぐらいで考えてもらったほうが、我々にとってはありがたいと思ひます。中国は別としまして、アジアの競争相手は最近ものすごく早いと思ひます。だから正直言ひまして、我々実務サイドの人間としては焦りみたいなものを感じていまして、そういう意味ではやっぱり月単位で、例えば8カ月とか10カ月とか、1年という単位じゃなくて考えてもら

うような雰囲気をつくっていただけるとありがたいなと思います。ちょっと要望です。お願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。

こんなのんびりやっている時代じゃないよというご指摘を受けましたので、事務局のほうで対応をよろしくをお願いします。

【計画課長】 ご指摘のとおりだと思いますので、諮問、答申の形をとる場合は、少なくとも半年で答申まで得たいと思っております。これから1年をかけて検討するわけですけども、その中で必要な、これはもう直ちに諮問して答申するべきであるというようなものが出てくれば、その時点で諮問して、すぐやるということにしたいと思っております。そういった面で、のんびりやって、それからまた諮問、答申をゆっくりやってということではございませんので、検討についても1年間という期間を設けておりますけども、まさに1カ月ごとの集中的な検討をして、それで結論を出すというような方向でやっていきたいと思っております。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに、今後の進め方について、ご意見ございますでしょうか。どうぞ、お願いします。

【委員】 今の話に絡んで、これも非常に要望的なことで、理念的なことですが、こういった答申の内容というのは、前の答申からの期間として6年、7年あいているような話じゃなくて、本来コンスタントに改定するべきことなのだろうと思います。そうは言ってもなかなか枠組みとして、こういった諮問、答申にならざるを得ないということはあるかと思いますが、現実的な対応としては、今後の港湾法に基づく基本方針などに、積極的にこういった内容を盛り込んでいただきたいという要望を申し上げておきたいと思えます。

それからもう一つは、せっかくこれだけの答申ができ上がったわけですので、これを一般向けにPRしていただきたい。ホームページなどでリンクを張って、日本の港湾はこう動いた、その土台となるのはこの答申なのだということを、積極的にPRしていただきたいと思えます。パブコメなんかは、おそらく一般の意見とはいっても限られた方の意見だと思いますので、より広い方々に読んでいただけるようにご配慮いただければと思えます。

【分科会長】 ありがとうございます。

事務局のほうで、ございますか。

【計画課長】 ご指摘のとおりだと思います。諮問答申については、答申いただいたものについては当然ホームページ等で公開するわけですが、なかなかこういう文章について

は読みにくいといいますが、なじみにくいという意見もいただいておりますので、よりわかりやすい形に表現を変えて、それでわかっていただけるようなものとして公表をしていきたいと思っております。

それから今回のものについても、これぐらいたくさんの大部になっていて、かつ施策がいっぱい入っております。さらにほかの防災だとか、環境だとか、ほかの分野でもいっぱい施策が出ておまして、全体的にもものすごく総花的、網羅的な施策があるという状況になっております。それらを、やはり今の時代に見える化が大事ですので、政策とか施策体系をきちり見えるようにして、具体的施策はこんなことですので、目標は何で、いつまでに何をやっていきますといった形でも、まとめていきたいと思っております。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、本日の第一議事でございます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関する議事は、これで終了させていただきます。

この政策のあり方について、ご参加いただいております委員の方々におかれましては、平成18年7月以降、11回に及ぶ議論に参加していただきまして、ほんとうにありがとうございました。

ーたん、事務局に進行をお返しいたします。

【企画室長】 分科会長、すいません、ちょっと私が説明し忘れたのがございまして、前回の1月の分科会のときに委員のほうから、コンテナ輸送コストについてご質問がございました。その際きちりと答え切れておりませんでしたので、本日参考資料でございますが、用意させていただいております。お手元にこういう参考資料を用意しております。

これは荷主でありますとか物流事業者の方に実際我々がヒアリングをして、その結果こういう事例があったというものを図の形でまとめたものでございます。

簡単にご説明申し上げますが、1ページをごらんいただきますと、この場合は高松の荷主さんの貨物を、韓国の釜山フィーダーで北米に運ぶ場合と、それからスバ中でありまして神戸港に内航フィーダーで持って行って、そこから基幹航路の本船に乗せたという場合でどれぐらい料金と時間が違いますかというのを、ヒアリングでまとめたものでございます。

結果を見ますと、料金を全部足し合わせますと、大体あまり違わなかった。それから日数に関しても、ほとんどこの場合は、若干スバ中利用のほうは半日程度早かったという結果になってございます。

同様のヒアリングを別の場所、例えば2ページですと苫小牧の貨物を釜山フィーダーと京

浜港のスパ中経由という場合で比べますと、この場合は料金は釜山のほうが4万円ほど安かったのだけれども、スパ中を使ったほうが日数的には2日ほど早かったというデータがございます。

同様に3ページですと、これは新潟の上越の荷主さんの貨物を、新潟港から釜山経由で上海に持っていく場合と、新潟港からダイレクトの上海便で運ぶ場合、それから陸送で東京港に持って行って東京港から上海便に乗せる場合の3ルートがございますので、3ルートの比較をしたところ、コスト的には赤い色、つまり釜山フィーダーが一番安かったということがございますが、日数は当然長い。一番料金が安くて日数が比較的早いというのが、黄色でございますけれども、新潟からのダイレクト便のルートがよかったようでございます。陸送でコストがかかるために、東京経由の場合は料金面でかなり不利な状況になっておる。こんなデータが得られております。

あくまでこういう事例があったというようなご紹介でございますが、感覚的に大体こんなフィーダーと、それからスパ中の場合はこんな関係になっているということをご理解いただければと思います。

【分科会長】 どうもありがとうございました。参考にさせていただきたいということですので、よろしく願いいたします。

それでは、次の議事の審議に入ります前に、マイクは事務局のほうにお返しいたします。よろしく願いします。

【総務課長】 ありがとうございます。

長期間のご審議になりまして、お忙しいとは思いますが、最後に一言、大臣官房審議官の武藤のほうからご挨拶をさせていただきます。

【審議官】 参議院の国土交通委員会が今日からやっと審議が始まりまして、早速局長が呼ばれておりますので、かわりましてご挨拶をさせていただきます。

港湾分科会の委員の方々には、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、平成18年6月30日の諮問以降、計11回にわたる分科会でのご議論対しまして、感謝したいと思います。

議論の中では、民間物流関係者や経済界からのヒアリングを含めて、非常に有意義かつ活発な議論がなされたものと考えております。今回の答申が、臨海部の産業エリア等今後の我が国の産業競争力強化に向けた港湾政策の実現に向けて大きな弾みになるものと考えております。

我々行政としても責任を持って、かつ迅速に、実行してまいりたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

また、委員の方々におかれましても、我々もPRに努めますが、それぞれのお立場からいろいろなところで言及していただければ、大変ありがたいと思います。

そういう意味も含めまして、今後の港湾政策の実行あるいは新たな政策の検討に対しまして、引き続きご支援をよろしくお願ひしたいと思います。いずれにしましても、長過ぎるというお話もありましたが、諮問以来1年9カ月にも及ぶ長期の議論に感謝をしたいと思ひます。

どうもありがとうございました。

【総務課長】 それではすいません、今後の港湾政策のあり方についてご参加いただいております縣委員、圓川委員、小林委員におかれましては、ここでご退席です。

どうもありがとうございました。

(縣委員、圓川委員、小林委員退席)

【総務課長】 ちょっと時間もタイトになってきておりますので、引き続き、次の議事の再開の準備をさせていただきます。

委員は13名中10名のご出席でございます、交通政策審議会8条の定足数に達しております。議事資料の関係につきましては、資料2というものををご用意させていただいております。

それでは分科会長、よろしくお願ひいたします。

【分科会長】 定足数に達しているということでございますので、早速審議に入らせていただきたいと思います。

まず、港湾計画についてでございます。本日は、一部変更の案件が5件ございます。東京港、三島川之江港、金沢港、広島港、石狩湾新港、各港湾の計画について一部変更の内容について、事務局からご説明をお願ひしたいと思います。よろしくお願ひします。

【港湾計画審査官】 事務局の港湾計画審査官の小平田と申します。資料2に基づきまして、ご説明させていただきます。

今回は5件の港湾計画の審議でございますけれども、目次をめぐっていただきまして、それぞれ一部変更ということで断片的なご審議になりますので、5港の港湾計画に関連いたしました港湾をめぐる諸情勢につきまして、まずはご説明させていただきたいと思います。

目次に書いてございます港湾をめぐる諸情勢といたしまして、1つ目が、内貿ユニットロ

ード輸送の動向ということでございます。今回の東京港と三島川之江港に関連するものでございます。2点目が、臨海部における工場立地の動向ということで、金沢港関係。それから大規模地震対策施設でございますが、東京港と広島港で耐震強化岸壁の計画となっているということでございます。

まず1ページ目をめくっていただきたいと思えます。ここでは内貿ユニットロードの動向ということで、1ページ、2ページ目に、内貿ユニットロードを含みます海上輸送サービスの特性ということで書いてございます。まず海上輸送、海運でございますが、省エネルギー、低CO₂効果というものがございまして、トラック輸送に対しまして3分の1から5分の1程度ということで、非常に環境にすぐれた輸送機関であるということでございます。

それから2点目でございますが、定時性の確保というものが特徴として挙げられます。遅延率も低いということで、長距離トラックなどでも交通渋滞で相当遅延も出てまいりますが、30分以上の平均遅延率というもので見ますと、瀬戸内海航路はわずか1.3%、太平洋等の長距離航路でも6.6%ということで、意外と少ないということでございます。それから台風などの異常気象を除いて、ほとんど欠航がないという状況もございまして。

3点目が柔軟性ということでございまして、トラックからコンテナまでさまざまな種類の貨物の積載が可能であるといったことと、あるいは4番目といたしまして、安全性・安定性ということで、振動による荷崩れ、荷傷みもほとんどないということが挙げられるかと思えます。

続きまして、2ページ目でございますが、すべての輸送につきまして海運が有利というわけではございませんで、どういうもので有利かというものを示したものでございます。上のグラフが輸送距離帯別に見た輸送機関の分担率ということでございまして、おおむね500キロメートルを超えるあたりぐらいの距離帯になりますと、海運とトラックがほぼ同等になってまいりまして、750キロメートルを超える部分につきましては、海運のほうが有利になってくるということでございます。ちなみに長距離フェリーにつきましては統計上自動車のほうで整理されておりますので、実質的な海運というのはいささか比率が高くなるということでございます。

それから下の表でございますが、関東と各地域を結ぶ分担率がどうなっているかということとをあらわしております。上段が平成7年度、下段が平成17年度ということでございまして、関東発関西、中国、四国、九州で見ますと、特に九州につきまして、1,000キロメートルを超えるような距離帯でございますが、平成7年度は海運は61%でございましたが最

近では76%ということで、九州方面を中心としてトラックから海運へのモーダルシフトが進んでいるということが言えようかと思えます。この場合の海運については、同じくフェリーは含まれておりません。

続きまして3ページ目に、海運の中で内貿ユニットロードの代表でございますフェリーとRORO船の動向等につきまして、ご説明させていただきます。長距離フェリーにつきましては皆様よくご存じではないかと思っておりますが、RORO船というのがなかなかなじみがないということで、下の写真を見比べていただきましてもほとんど見た目は変わらないということでございますが、違いとしては、フェリーが旅客ですとか、それからトラックにつきましても有人の比率、運転手さんが乗っているケースが多いというのに対して、RORO船の場合はほとんど無人でございます。

航路数といたしまして、長距離フェリーにつきましては全国で18、RORO船につきましては24ということで、それぞれ7ページ、8ページに、航路図面が載っております。特徴といたしまして、フェリーにつきましては北海道～本州が6航路、RORO船につきましては北海道～本州が9航路ということで、本州と北海道を結ぶ航路は非常に両方とも充実をしているという反面、フェリーにつきましては7ページを見ていただきますと、関西と九州の間に非常に航路網が発達している、瀬戸内海に航路が発達しているという一方で、首都圏と九州を結ぶような航路というのはほとんどないということでございます。それに対してRORO船につきましては、関東と九州の間を結んでいる航路も非常に多いという距離帯・地域的な違いがあるということがおわかりいただけるかと思えます。

あと、航行時間につきましては、長距離フェリーのほうが短くてRORO船のほうが長いということで、この比較で、利用者にとっては相対的に安いのがRORO船であり、それから時間帯的に遅く荷物を出して早く配送していただけるという意味でフェリーという選択があると聞いております。

4ページ目が、フェリーとRORO船の動向ということでございますが、航路で見ますと、フェリーは減少ぎみ、RORO船につきましては増加ぎみということでございますし、貨物量につきましても、2000年を100とした指数で見ますと、RORO船はかなりのスピードで増えている。フェリーにつきましては、横ばいもしくは微減という状況でございます。

フェリーとRORO船につきましては、実は貨物の統計のベースが全く違っておりまして、一概的にトン数で比較できないわけでございますが、下の表に見えますように2カ年分で整理すると増えているということでございます。

5 ページ目が今回の港湾計画で審議いたします東京～徳島、東京港に関連するフェリーの航路、それから三島川之江港のR O R O船航路についての傾向を示しておりますが、いずれにしても非常に増えているということでございます。

ちょっと時間の関係でスピードを速めたいと思います。

6 ページ目に、内貿ユニットロード輸送に対応した港湾計画の留意点ということでございます。環境面、物流効率化といった観点から、内貿ユニットロード輸送への利用が高まっている中で、需要動向を見据えた計画づくりというものを推進していく必要があると思いますが、フェリーにつきましては、個別路線ごとに需要の動向をしっかりと見きわめながら計画をつくっていくことが必要でございます。

それからフェリーの計画をする場合にも、R O R O船も対応できるような構造面での配慮といったものが必要でございますし、港湾計画というのは一つの港だけのことでございますけれども、全体のネットワークを見通して、整合のとれた計画づくりというものを行う必要がございます。

次の話題でございますが、臨海部における工業立地の動向ということで、9 ページ、10 ページ、11 ページに記載してございます。これは11月のこの会議でもご説明したとおりでございます。臨海部における企業立地の動向が最近特に増えているということでございます。説明につきましては省略をさせていただきたいと思えます。

12 ページが、大規模地震対策施設につきましての説明資料でございます。大規模地震対策施設といいますのは、地震が起こった直後に、緊急物資、避難者等の海上輸送を確保するために、耐震性を備えた港湾施設を計画するものでございまして、耐震強化岸壁、オープンスペース、それから背後市街地と岸壁オープンスペースを結ぶ緊急避難道路といったもので構成されております。この役割につきましては、下の写真でござらんいただけるかと思えますが、昨年7月の中越沖地震で緊急物資を輸送するために、自衛隊ですとか海上保安庁の補給船などが3隻着岸して市民生活に必要な物資を届けたといった事例があるということでございます。

また、耐震強化岸壁による被害状況と被害がないという被害の状況でございますが、神戸港の摩耶埠頭の事例で、上の写真が耐震強化岸壁の被災、下の写真が通常の岸壁の被災ということでございまして、耐震強化岸壁が健全であるということがわかりいただけるかと思えます。

続きまして、個別の港湾計画の変更内容でございます。

まず、東京港でございますが、13ページの赤い部分、有明地区の10号地その2の部分でございます。背景でございますが、先ほど5ページのグラフで見ていただきましたように、東京港と徳島・新門司を結ぶフェリー航路は非常に需要が増えておりまして、現在下り便につきましてはほぼ100%という消席率の状況でございます。フェリー会社といたしましては平成24年度ごろの船舶のリプレースを考えておられるということで、その際に、リプレースに合わせて大型船を投入したいということでございます。

対応といたしまして、下の図面は既定計画の引き出し線を書いておりますけれども、フェリー埠頭は238メートルという延長でございますけれども、これを大型化して、特にトラック部分につきまして、現在の120台相当から200台以上に増やしたいということでございまして、岸壁の延長につきましても、船舶の大型化に合わせて延長を長くしたいということでございます。

続きまして、三島川之江港の港湾計画の変更でございます。今回の変更は、金子地区というところの赤い部分でございます。金子地区につきましては、現在の港湾計画で水深14メートルの外貿ターミナル、これが平成13年3月暫定供用と書いてある部分でございますが、供用をしたばかりでございますが、その下の赤い部分がバルク対応の内貿ターミナルということになっております。この部分を今回内貿ユニットロードターミナルということで、変更したいと考えております。

16ページをごらんいただきたいと思います。背景・課題のところにも書いてありますように平成13年に四国初のRORO船というものが就航いたしまして、5ページ目でお示したように急増しているという状況でございますが、現在取り扱っておりますのが、村松地区の村松1号岸壁というところでございます。一方でコンテナですとかシャーシを仮置きしているのが、約3キロ離れております中之庄地区というところでございますが、この間をコンテナですとかシャーシが行ったり来たりしているということで、道路交通の渋滞のもとになっているということもございまして、下の写真に書いてございます村松1号岸壁の背後の図面でございますが、エプロンの奥行きが20メートルもないということで、非常に混雑して、荷役にとっても危険な状況であるということでございます。

今回の港湾計画では、金子地区に新たに水深9メートル、延長220メートルの内貿ユニットロード埠頭を計画するものでございます。

3点目が金沢港の港湾計画の一部変更でございます。金沢港につきましては、17ページの写真でございますけれども、大浜地区に現在水深13メートルの多目的国際ターミナルを

整備中でございます、今年の秋に暫定供用をする運びになってございます。その背後には、大型プレス工場ということで小松製作所の工場が昨年1月に操業を開始したところでございます。

今回の港湾計画でございますけれども、小松製作所のほうで新たに大型の鉱山機械の工場を建設し操業したいということもございまして、それに関連した土地利用の変更などを考えております。

18ページ目に具体的なことを書いてございます。今回の計画は右側の図でございまして、大きく言いまして2つございます。1つは、土地利用計画工業用地21ヘクタール（追加）と書いてあるところでございますが、これが先ほど申し上げた小松製作所の新しい鉱山機械の工場用地となるものでございます。

それから上のほうに、臨港交通施設計画臨港道路（新規）と書いてある部分が、こういう超大型の建設鉱山機械がほかの物流と混在しないように、重量物については分離するようなことで、埠頭の前面に臨港道路を計画するものでございます。

その他、細々とした土地利用計画の変更も含まれておりますが、説明については省略をさせていただきますと思います。

19ページに、広島港の港湾計画の一部変更を掲げておりますが、広島港は写真で見いただきますとおわかりのように、東西に非常に長い港でございまして、20キロにわたっております。背後には100万人以上の背後圏を持っているということでございます。

今回の港湾計画は、20ページでございまして、耐震強化岸壁の計画でございまして。従前の計画では青色の出島地区、宇品地区の2カ所でございまして、これは新しく埋め立てを行って耐震強化岸壁を整備するというところでございましたけれども、なかなか事業費も膨大にかかるか、あるいは新規に岸壁をつくるだけの荷物がないといったようなこともございまして、赤い部分を今回追加で加えるものでございます。

今回の計画によりまして4つの耐震強化岸壁の計画になるわけでございまして、赤い部分につきましては既存の岸壁を利用しながら耐震補強を図っていくというものでございまして、既存の岸壁、コンクリートのケーソンというものでございますけれども、背後の土を軽量化するとか、あるいはケーソンをロープみたいなもので引っ張るとかといったことで、耐震補強を図っていくものでございます。

最後に、石狩湾新港の港湾計画の一部変更でございまして。21ページ目の図面に書いてありますように、防波堤施設の変更でございまして。

石狩湾新港では、22ページ目の左下の写真にございます水深14メートルという岸壁が一昨年の12月に供用いたしてありまして、19年の取り扱い量は140万トンということで、非常に使われている岸壁でございますが、通年を通した稼働率というもので見ますとおおむね九十三、四%ということで問題はないのですけども、冬期に関しましては85%程度ということで、冬期波浪に問題があるということで、利用者の方からは早急に港内の静穏度を確保していただきたいといった要請がございます。

現在の静穏度対策としての計画は、右側の図の島式防波堤（北）と書いてある850メートルでございますが、水深も20メートル以上ありますし、当初計画したときに想定していたよりも地盤が悪いということも判明いたしまして、今回スピードアップのために防波堤の配置を見直したものでございます。見直しの結果は青い部分でございます。現在の北防波堤を400メートル延伸する。加えまして、島式の防波堤延長150メートルを新規に設置するというところでございます。防波堤の計画変更でございます。

以上5件の港湾計画につきまして、駆け足で説明をさせていただきました。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいま東京港以下石狩湾新港、合わせて5港の港湾計画の一部変更を一括ご説明いただきました。ここで合わせまして、ご質問、ご意見をお伺いしたいと思いますので、よろしくをお願いします。

【委員】 3点ほど。広島港の計画に関連してですが、このように既存のバースを改良して耐震バースにするというのは、僕は非常にいいアイデアだと思うのです。釈迦に説法ですが、これから以前つくった岸壁が老朽化してきますから、そういうようなものを活用するなりして耐震バースにするということは非常に結構なことだと思います。それは感想の一つです。ほかの港でもそういうような目で、背後の土地利用も含めて見直すということ、まとめてされたらいいのではないかと思います。これは1点です。

2点目は、当然考えておられると思いますけども、この前もたしか博多港が何かで同じことを申し上げたのですが、岸壁だけ保っていても、後ろの道路の橋がこけたとか、あるいは火災を起こしやすいようなものがあるような付近はやっぱりまずいと思うのです。ですから、後ろの流れも考え、もちろん考えられていると思いますからお答えは結構ですけども、そういうことも含めて考えていただきたい。これは希望の2点目です。

3点目は、もしわかればということでの質問なのですが、これが何年後にでき上がるのか。これはなかなか予算の関係もありますし、確かに利用しているところでやるわけですから事

業者とのネゴシエーションもあるでしょうから、これがいつごろでき上がりますかということの質問ではありませんけれども、これが仮にできた時点で、ある種の基準から見て、全国で必要な耐震バースの何割ぐらいができたと考えていいのか。例えば半分ぐらいできたのか、7割ぐらいとか、一体全国で必要なもののうちの何%ぐらいかこれでできたと考えていいのか。そこがアバウトな姿で知りたいのです。

今私は基準と申し上げましたけども、基準もそれは、この程度までの地震に対応しようじゃないかとか、いや、ここまでやろうじゃないかとか、河川で言えば200年洪水だとか100年洪水とかがありますよね。そういう基準の決め方によって違うとは思いますが、今皆さんがお持ちの基準。これが仮にできた時点で、大体全国で何%ぐらい達成して、いわゆる用意できたと考えていいのでしょうか。5割ぐらいか7割ぐらいか、そこがちょっと皆目わかりません。この3点目はもしわかればということで、かつアバウトで結構です。

【分科会長】 事務局のほうから、お願いします。

【港湾計画審査官】 まず1点目は結構ということでございますが、2点目の耐震強化岸壁以外の施設、道路ネットワーク等の問題でございますが、広島県のほうでは平成20年度に地域防災計画を見直し予定ということでございますので、詳細につきましてはこの場で答えはできませんけれども、基本的な考え方といたしまして、道路につきましては、橋が落ちますとこれは大変なことになりますので、落橋防止についてはすべて措置済みということでございます。それからビルが倒壊して通れないといったようなことも懸念されるわけでございますが、できるだけ広い道路を第一次の緊急輸送道路ということで指定いたしておりますし、万一それが何らかの事情で使えない場合は第二次の道路というものも用意しております。

あと、液状化対策につきましては、すべての道路が液状化は絶対しないようにするという事は事業費的にも相当難しいものでございますので、液状化をしたとしても早急に復旧ができるように、鉄板ですとか石みたいなものを用意しておく。どこに用意するかという場所などにつきましても、地域防災計画の中できちっと議論をされると認識いたしております。

それから3番目の耐震強化岸壁の整備の状況でございますけれども、まず、広島港の港湾計画の関連で言いますと、4つの耐震強化岸壁が位置づけられたわけでございますが、港湾管理者あるいは地方整備局といたしましては、まずは五日市地区の岸壁を早急に整備していきたいということでございます。といたしますのは、広島地震の場合一番心配されるのが五日市断層による被害というものでございまして、この断層によって被害が一番受けるのは五

日市地区ではないかということで、岸壁の早期整備を進めていきたい。あとは順次ということになるかと思います。

それから全国の整備状況でございますが、私どもとして、平成18年度、17年度に、耐震強化岸壁緊急整備プログラムというものを設けておりまして、全国で336のものを整備していく必要があると考えておりまして、19年度時点で61%でございます。これを22年度末にはおおむね70%まで整備を高めていきたいということでございます。

【企画室長】 それから、どの程度の地震に対して耐えられるのかというご質問があったかと思いますが、それは私のほうから答えますが、土木構造物ですので、耐用年数60年という想定になってございまして、まず第一に、75年に1度発生するような地震に対して変形を許容しない、変形させないということです。それからもう一つ、この地域において想定される最大級の地震に対して、地震が起こった後直ちに使用できる状態を求めるということとなります。耐震強化岸壁の緊急物資搬入の考え方という基本原則は、そういう立場で設計することになってございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

委員の最後の質問は、耐震バース数の設置基準はどういう基準で決めているのかという話だったと思うのですが。そうですね。

【委員】 いや、大体わかりましたから、時間の関係もありますし、結構です。ありがとうございます。先ほどの件は、また機会があれば教えてください。

【分科会長】 ほかにご意見、ご質問でも結構ですが、ございますでしょうか。

どうぞ、お願いします。

【委員】 港湾計画の1ページで、この中の2番の定時性という項目があります。これは実は私は非常にびっくりしたのですが、非常に遅延率が低い。30分以上の遅延率がこんなに低いというのは改めて認識を新たにしましたが、ただ一方で、港へ持ち込むまでの遅れです。道路の混雑、特に港周辺の混雑というものをセットで考えると、どれぐらいの数字になるのかなということを思ったのですが、50%を超えるのではないのでしょうか。30%以上、もっと超えるかもしれませんね。そういうことはセットで考えなければいけないのではないと思うのですが、いかがですか。

【分科会長】 事務局のほうから。

【港湾計画審査官】 ご指摘の点はそのとおりだと思いますが、手元に陸上部分も含めた遅延のデータを持ち合わせておりません。ただ、フェリーなど深夜便の場合は、比較的持ち

込む時間帯は道路がすいているのではないかと考えております。

【分科会長】 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。特にこれ以上ご質問、ご意見はございませんか。

それでは、ほかにご意見、ご質問がないようでございますので、答申案につき、一括してお諮りをいたしたいと思っております。

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

答申。三島川之江港。「国土交通大臣に提出された三島川之江港の港湾計画については、適当である」。

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

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

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

この答申でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 どうもありがとうございます。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ますと思います。

以上で、本日の予定議事を全部終了しましたので、事務局のほうにマイクをお返しいたします。

【総務課長】 では、長時間のご審議ありがとうございました。

以上をもちまして、本日の分科会を閉会させたいと…。局長、何か特に。

【港湾局長】 港湾局長でございますけれども、退出しておりまして、失礼いたしました。

本日は、先ほど武藤審議官からお礼を申し上げたと思っておりますけれども、1年9カ月に上りまます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きまして、ご答申いただき、ありがとうございます。

また今は、各港湾計画の一部変更でございますけれども、5港の変更についてご了解いただき、ありがとうございました。

私たちとしましても、必要な港湾施設につきまして、地域の国際競争力、港の国際競争力、さらには産業の国際競争力という意味で、必要な施策を着実に進めたいと思っております。

委員の皆さんにおかれましても、来年度もよろしく願っていたと思います。どうもありがとうございました。

【総務課長】 どうもありがとうございました。

では、以上をもちまして、本日の議事をすべて終わらせていただきます。

ありがとうございました。

了