

平成20年11月20日（木）

於：金融庁（中央合同庁舎第7号館）9階共用会議室－1

## 交通政策審議会第33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33回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成20年11月20日(木)  
開会 14時00分 閉会 15時00分
2. 開催場所 金融庁(中央合同庁舎第7号館)9階共用会議室-1
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
赤木 聰之	(社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
木村 琢磨	千葉大学大学院教授
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
東 恵子	東海大学短期大学部教授
山内 弘隆	一橋大学大学院教授

#### 4. 会議次第

- ① 港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
- ・ 仙台塩釜港 (改訂)
  - ・ 平良港 (改訂)
  - ・ 徳島小松島港 (一部変更)

## 5. 議会経過

### 開 会

【企画官】 お待たせいたしました。ただいまより交通政策審議会第33回港湾分科会を開催いたします。

私は港湾局総務課企画官の町田でございます。本日は総務課長に代わりまして事務局を務めさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

本日は委員13名中、今6名の委員の方にご出席いただいております。山内委員におかれましては遅れてご参加いただけると聞いてございますので、交通政策審議会令第8条に規定されております定足数である過半数に達する見込みでございます。

また、社団法人日本港運協会会長尾崎委員がご欠席でございますが、物流の専門家として日本港運協会の久保副会長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、それから、クリップどめでございますけれども、議事資料をとじたものがございます。もしお手元にないものがございましたら、お申しつけください。よろしいでしょうか。

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。黒田分科会長、司会進行をよろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、早速本日の議事に入らせていただきたいと思います。お手元の議事次第でございますように、本日審議案件が3件ございます。港湾計画の改訂が2件、さらに、一部変更が1件でございます。

それでは、早速、港湾計画の改訂の第1件目でございますが、仙台塩釜港の港湾計画について事務局からご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官の小平田でございます。仙台塩釜港の港湾計画につきましてご説明いたします。関係者として、本日は東北地方整備局と港湾管理者である宮城県の方にお越しいただいております。

それでは、資料に基づきまして説明いたしたいと思います。A3の仙台塩釜港港湾計画改訂という資料で説明をいたします。1ページを開いていただきまして、まず、仙台塩釜港の概要でございます。昭和初期に現在の塩釜港区が開港いたしております。仙台港区につきま

しては、昭和39年新産業都市「仙台湾地区」の指定を受けまして、掘り込み港湾として建設が進められたところでございます。昭和46年に供用を開始いたしております。平成13年4月に、当時は塩釜港という名称でございましたが、特定重要港湾に昇格いたしまして、名称も「仙台塩釜港」に変更しております。現在では東北地方唯一の特定重要港湾であり、国際・国内海上輸送網の拠点として重要性を高めております。

全体の取り扱い貨物量でございますが、仙台港区の取り扱い貨物量は、グラフの一番最初でございますけれども、着実に増加しているところでございます。フェリー・完成自動車・石油類で仙台港区の全体の8割を占めているという特徴がございます。加えまして、その隣のグラフでございますが、完成自動車が急激に伸びているところでございますけれども、平成17年岩手県金ヶ崎町にあります自動車工場のライン増設に伴いまして、近年完成自動車の取り扱いが急増しているところでございます。

コンテナ取り扱い貨物につきましても、年10パーセント強増加ということでございまして、とりわけ平成16年ごろから内航フィーダーが増えておりまして、現在週11便ということでございます。

続きまして、2ページ目でございます。仙台塩釜港の仙台港区の現況をお示しいたしております。仙台港区は掘り込み式の港湾でございまして、図面の上が北側でございますが、北側では完成自動車等のRORO貨物ですとか、あるいは、穀物、製材等のバルク貨物を取り扱っております。下がコンテナ貨物を取り扱っている向洋地区でございます。右上の雷神埠頭でございますが、主に完成自動車を取り扱っておりますけれども、自動車の急激な伸び等によりまして、水深不足、あるいは、ヤード不足というものが問題になっております。フェリー埠頭を挟みまして、右側に中野埠頭という埠頭がございます。6つのバースがございまして、狭隘な埠頭で完成自動車ですとかRORO貨物、穀物、製材等多種多様な貨物を取り扱っております。荷役効率の低下を招いているという状況でございます。また、バルク貨物につきましては現在12メートルの岸壁を利用しておりますが、船舶の大型化への対応というものが求められているところでございます。

続きまして南側でございますが、高砂コンテナターミナル。現在2バースコンテナ船用岸壁があり、その隣に石炭を取り扱うバースがございまして。近年コンテナ貨物が急増しているということで、背後ヤードの狭隘化が深刻になっております。また、向洋地区におきましては、赤い色で書いてある部分ですが、現在の既定計画、平成8年の改訂で大規模なターミナルの計画がございまして、未着工となっております。未着工となっている理由として

は、膨大な建設費などがございしますが、見直しが必要という状況でございます。

3 ページ目、塩釜港区の現況でございます。平成8年の既定計画におきましては、図面の右側、東宮地区という場所に大きな人工島の絵をかいてございます。これは物流機能ですとか、海上防災機能というものを有している人工島でございますが、塩釜港区における取り扱い貨物、あるいは、土地需要の低迷によって見直しが必要になっている状況でございます。

さらに、一番左側の港地区という場所でございますが、こちらは塩釜神社ですとか、市街地に近いという特性、さらには松島への観光遊覧船ですとか、塩釜の離島の定期遊覧船が発着をしておる場所でございますが、観光拠点、あるいは市民の集うにぎわい空間ということになってございます。既定計画では国道45号線のバイパスの計画ですとか、交流拠点用地、緑地のための埋め立てというものが計画されておりますが、現時点では必要性が低下しているということで、地元塩竈市においても埋め立てを行わないで、親水空間として海面を残すことを希望しております。

そのほかの港貞山地区ですとか、貞山地区につきましては物流を取り扱っておりましたが、現在では老朽化が進行している、あるいは用地も狭隘であるということで、物流機能が低下しているという状況でございます。

次に、4 ページ目に今回の港湾計画の改訂の基本方針をお示ししておりますが、先ほど申し上げたような課題、要請といったものを左側に整理いたしておりますけれども、これを受けまして、右側でございますが、基本方針ということで作成しております。まず、目標年次としては、平成30年代前半としております。基本方針の柱といたしまして、物流、交流、環境、安全と4つを立てておまして、物流につきましては、仙台港区におけるコンテナ、RORO、バルク、それぞれの取り扱い機能の強化、それから、塩釜港区では既存埠頭の再編・集約化というものを方針にしております。交流につきましては、塩釜港区におきます観光船、離島生活航路の機能強化、環境におきましては、アメニティ空間の確保と自然環境との共生というものを掲げております。安全につきましては、大規模地震対策施設の強化、さらには、塩釜港区におきます放置艇対策というものを柱にしております。

下に取り扱い貨物量の見通しをお示ししております。グラフのうち点線のグラフが実績を示しております。右の端に将来推計値を示しております。仙台塩釜港全体で現在の実績4,000万トンに対しまして、将来の見通し5,000万トンということで1,000万トンの増加を見込んでおりますが、その要因といたしましては、自動車工場の増産、あるいは新規立地によります完成自動車の取り扱いの増加、これが一番大きな要因でございます。その次

に、石油精製企業のプラント増産による重油取り扱いの増加といったものがあります。そのほかコンテナ貨物ですとか、あるいは穀物の取り扱いの増加といったものを見込んでおります。

続きまして、5ページ目をお開きいただきたいと思います。こちらには仙台港区の概要につきましてお示ししております。既定計画では、右上の図面でございますように、向洋地区におきましてコンテナ、一般貨物を取り扱う公共埠頭が計画されておりますが、膨大な事業費ですとか、あるいは自然との共生がより重要になっているといったことから見直しが必要になっているという状況でございます。見直しに当たりましては、環境との共生、あるいは既存ストックの可能な限りの有効活用といったものの視点で見直しをしているところでございます。

下の今回計画に書いておりますように、大きく分けて中野地区、向洋地区、2つの地区でございますが、向洋地区につきましては、蒲生干潟との共生に配慮しながら、必要なコンテナ機能を現在のコンテナの埠頭から沖側に展開するような計画にいたしております。中野地区におきましては、既存ストックを活用しながら完成自動車や穀物、製材等のバルク貨物の機能強化を進めていくという計画にいたしております。

具体的な計画は6ページ目以降に示しておりますが、6ページ、まずは向洋地区でございます。右に今回計画、左に既定計画ということでお示ししておりますが、今回計画では、現在向洋地区で扱っております石炭の取り扱いを対岸の高松埠頭にシフトいたします。それで、この地区についてはコンテナ機能に特化させるということでございます。また、コンテナ船の大型化に対応するためにマイナス15メートル以上の岸壁を計画するとともに、コンテナ貨物の急増に対応するため埠頭用地ですとか、あるいは港湾関連用地、臨港交通施設を計画いたします。最後に緑地でございます。薄い緑色でございますが、蒲生干潟の北側に既設の3.2ヘクタールの緑地がございます。これは蒲生干潟との緩衝緑地という役割を果たしておりますが、今回の計画ではこれに加えまして、新たに休息ですとか、レクリエーションのための6.9ヘクタールの緑地を計画いたします。

続きまして、7ページ、掘り込み港湾の北側の中野地区でございますが、上の図面が既定計画、下の図面が今回計画をあらわしております。一番左側の雷神埠頭におきまして、完成自動車の取り扱い増加に対応するために、岸壁の水深を7.5メートルから9メートルに増深いたします。また、埠頭用地の拡張を計画いたしております。岸壁ツーバースのうち1バースにつきましては、大規模地震発生時の緊急物資の受け入れに対応するための耐震強化岸

壁といたします。高松埠頭地区でございますが、図面の一番右側に当たるところでございますが、バルク貨物の集約、あるいは船舶の大型化に対応するため、写真にございます高松船だまりという船だまりを埋め立てまして、穀物等を扱う水深14メートルの多目的ターミナルを計画いたします。

8ページをお開きいただきたいと思います。塩釜港区の計画の概要でございます。改訂内容に書いてございますけれども、既定計画の人工島につきましては、今後貨物需要、あるいは土地需要が大幅に見込めないということから、削除いたす方向でございます。また、人工島に計画されております物流機能につきましては、既存埠頭の老朽化対策を行いながら、ちょうど図面の真ん中あたりでございますが、貞山地区に集約すると。また、人工島にございます海上防災機能、これは海上保安庁の巡視船の拠点でございますが、こちらにつきましても、既存の埠頭の老朽化対策を施しながら、港貞山地区に集約を図っていきたいと考えております。それから、人工島にございます船だまり機能につきましては、人工島の対岸に船だまりを計画いたしております。廃棄物処理機能でございますが、航路浚渫土砂を処分するためのものでございますが、こちらは仙台港区で処分するという計画にいたしております。一番左側でございますが、港地区については離島航路のための公共埠頭の計画、あるいは市街地に隣接する港奥区部では、既定計画にございます道路、交流拠点用地の埋め立て計画を削除して、親水空間として海面を残す計画にしております。また、貞山地区、港地区におきましては、地震時の緊急物資輸送のための耐震強化岸壁を計画しているところでございます。

最後の9ページ目は参考資料ということでございます。上に北米航路のコンテナ取り扱いの状況、下に東北地方における自動車関連産業の立地動向ということでデータをお示ししておりますが、説明については省略させていただきます。

東北地方整備局から地方港湾審議会の審議の概要について報告をしていただきます。

**【分科会長】** お願いいたします。

**【副局長】** 東北地方整備局の河崎でございます。本日ご審議いただいております仙台塩釜港港湾計画案につきましては、9月30日に開催されました宮城県地方港湾審議会におきまして、異議なく全会一致で妥当であるとの答申がなされたことをまずご報告申し上げます。

その審議会の中で話題の中心となりましたものをご紹介しますと、大きく分けて、外・内貿物流機能の強化と、港湾機能の再編・集約化、自然環境との共生、安全・安心な港湾機能の充実の3点になります。1点目の外・内貿、物流機能の強化と港湾機能の再編・集約化につきましては、自動車関連産業を中心とした企業立地により増大する完成自動車やRO

RO貨物への対応を図るため、岸壁の増深や埠頭用地の拡張等について期待が寄せられました。また、近年増大しているコンテナ貨物につきましても、自動車関連産業を中心とした企業立地に伴い急速に増大することが想定されることから、今後適切に対応を図っていくよう要望があったところでございます。

2点目の自然環境との共生でございますが、コンテナ貨物への対応としての埋め立て計画が与える自然環境への影響は軽微であることが確認されました。

それから、3点目の安全・安心な港湾機能の充実でございますが、今後地震の発生が高い確率で予測されているという背景を踏まえまして、大規模災害時におきましても緊急物資の輸送が可能となる施設整備について期待が寄せられたところでございます。

この仙台塩釜港でございますが、東北地方唯一の特定重要港湾であり、国際及び国内貨物輸送網の拠点として完成自動車や海上コンテナ、バルク貨物等を取り扱い、東北地方の経済発展を支えていくことが期待されているところでございます。また、塩釜港区を中心として、にぎわいの空間の創出なども求められているところでございます。私ども東北地方整備局といたしましても、東北地方の経済発展及び地元ニーズに対応すべく積極的に支援していきたいと考えてございます。

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仙台塩釜港の港湾計画についてご質問、ご意見ございましたら、お願いいたしたいと思っております。

**【委員】** よろしいですか。

**【分科会長】** どうぞ。

**【委員】** たまたまでありますけれども、2004年からだと思いますが、今は名前が変わったと思いますけれども、仙台塩釜港の使い勝手をよくする委員会の委員をさせていただいており、何度か現場に足を運ばせていただいております。

このたびの計画を拝見しまして非常に感心しましたのが、地元の緊急性とか意見とかいうのをきちっと取り上げておられて、特に仙台港区でいいますと、中野地区の整備というのは非常に緊急を要するものだという事は、現場に行けばつぶさにわかることなのです。それとコンテナにつきましても、大きな埋め立て等最初はあったわけですが、それを十分に絞ったものにされて、手あかのついた言葉かもしれませんが、環境への配慮、蒲生干潟との共生というのを十分に意識してやっておられる。



それに加えて、塩釜港区についていうならば、港の奥のところについて埋め立て云々ということも最初はやられたかもしれませんが、現状においてはむしろこれを、親水空間と言っておられますけども、そういうところに使うのだということではっきり意識しておられる。このたびのこういう計画変更と申しますか、やり方については、繰り返しになりますけども、地元の意見、要望、緊急性について十分に配慮されたという計画になっていると私は考えます。

【分科会長】      ありがとうございました。

ほかにご質問、ご意見等ございますでしょうか。委員どうぞ。

【委員】      要望みたいな話になりますが、今回の計画の中で向洋地区全体として埋め立て面積が減ってきたということで、この海岸にある蒲生干潟、実は日本有数の渡り鳥の渡来地なのですが、ここへの影響は従来計画より小さくなるのだらうと思います。この計画の基本方針にもありますように、自然環境との共生と申していただいておりますので、計画そのものには全く異論ないのですが、今後に当たりまして、自然との共生の中身ですが、蒲生干潟の隣接地はちょうど緑地になっているわけですけども、このあたりの整備について、干潟への影響というものをいろいろ考えながら緑地の整備に当たっていただきたい。

といいますのは、相当部分は、近くに人がいることを避けなければいけないようなのが一番緑地に近い、干潟の奥まったところでございますので、緑地の使い方、人がどう入るかというのは整備の仕方によってくると思いますので、そのあたりのところで十分配慮していただきたいと、これはお願いでございます。

それからもう1点、そもそもどういう場面でどう言っているか、私はよくわからないのですが、この港湾計画というのは施設の計画であるし、それぞれの空間の利用計画もあらわしているのだと思うのですが、例えば、今の蒲生干潟の一番近いところの緑地と、その埋め立て寄りの海浜ですか、この海浜部分は計画上から外れているみたく真っ白くなっているのです。ところが、港湾計画では、海浜では前提として、市民の海浜利用をむしろ積極的に促そうという意図があるのだと思うのです。だとすると、そこでの緑地とその前面の海浜というのはひとつ、海浜を利用するという土地利用計画、要するに、空間利用はそういうことを考えているのだと思うのです。

ところが、今の港湾計画のあらわし方ですと、内陸の緑地は緑地と出るのですが、海浜のところに来ると真っ白になって、私は知りませんと書いてあるわけです。実際の緑地をここに考える以上は、その海浜についてもこういう空間利用をしたいということがあらわれて

いるのだと思うのです。

実は同じ港湾の中の、もうちょっと北側の湊浜地区というのですか、湊浜の緑地も同じことで、後背地が緑地になって海浜が真っ白く抜けているという計画になっています。従来の港湾計画の手法からすると、海浜は抜く手法をとっているのではないかと思います。せっかく港湾計画として海浜も含めて海の利用というものを考えようとするならば、その辺何かもうちょっと積極さがこの計画の中に見えるようにしていただきたいと思います。計画書のつくり方の問題かもしれませんが、ひとつご配慮を願いたいと思います。

【分科会長】      ありがとうございます。

事務局から補足説明はございますか。

【港湾計画審査官】      まず、1点目の蒲生干潟に配慮した緑地の計画でございますが、5ページを見ていただきたいと思います。蒲生干潟に一番近いところに既設の緑地がございますが、こちらが樹木帯という形で整備されておりまして、野鳥にも人にもやさしいという緑地になってございます。その北側、今回計画いたします緑地につきまして長期構想の検討の中では休息、レクリエーション用地機能としておりますけれども、当然のことながら緩衝緑地としての機能も有するところがございます。また、現在自然再生法に基づきまして地元で蒲生干潟自然再生協議会というものがございますけれども、こちらと十分に調整を図りながら実施に当たっていきたいと考えております。

それから、2点目は緑地と海浜の関係についてのご質問かと思いますが、実は海浜につきまして、プラス1.6メートルの満潮水面よりも上の部分を陸地ということにいたしております。それ以下は公有水面埋立法の解釈の中で公有水面という形になっております。今回の緑地のうち満潮水面より上の海浜につきましては区域の中に入れておりまして、当然のことながら一体的な活用というものを考えているところがございます。

【分科会長】      よろしいでしょうか。ただいまのような事務局のご説明なのですが…。

【計画課長】      よろしいでしょうか。

【分科会長】      はい。

【計画課長】      今技術的な説明で、満潮水面よりも下の部分については表記上水面に当たるのでといいますか、実態的に水面という整理になるので、色を塗っておりませんが、実際に運用するときにはこの部分は外してやるとかということではなくて、もちろん一体として考えるというところですか。

それでは、水中に何か絵をかいてはいけないのかということにもなるわけですが、決

していけないわけではありませんので、もちろん緑地をこの下まで広げていくということは可能だろうと思っておりますが、とりあえず今回ここは、一体的には利用してやるわけですが、事業としては全く手をつけないので、技術的になってしまうのですが、緑地としてこういう形をとったということでございます。

ご指摘の点は踏まえて、もちろん一体的な利用をしっかりと考えていくということで、港湾管理者もそういう考えでおりますので、ご理解いただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

塩釜港区の港地区も同じようなことなのでしょうか。

【港湾計画審査官】 同じようなことでございます。

【分科会長】 委員、よろしいでしょうか。

ほかにご質問、ご意見ございますでしょうか。

特にご質問、ご意見がないようでしたら、それでは、ただいまご審議賜りました仙台塩釜港の港湾計画につきましての答申案について、お諮りを申し上げます。

答申。仙台塩釜港。「国土交通大臣に提出された仙台塩釜港の港湾計画については、適当である。」と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。

ご異議がないようですので、答申原案のとおりとさせていただきたいと思えます。

東北地方整備局、および宮城県の方々、どうもありがとうございました。お疲れさまでございました。

【副局長】 どうもありがとうございました。

(東北地方整備局、宮城県 退室)

(沖縄総合事務局、宮古島市 入室・着席)

【分科会長】 それでは引き続きまして、審議案件の第2番目でございますが、平良港の港湾計画について事務局からご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 平良港の港湾計画につきましてご説明いたします。関係者として、本日は沖縄総合事務局と港湾管理者でございます宮古島市の方にお越しいただいております。

それでは、お手元の平良港港湾計画改訂という資料に基づきまして説明をいたします。1ページ、おめくりいただきたいと思います。地図に示しますとおり、宮古島は那覇まで29

0キロ、台湾まで380キロというちょうど中間地点にあるということでございます。また地図にございますが、宮古島に隣接して伊良部島がございますが、現在フェリーで結ばれておりますけれども、平成24年橋梁がかかることになっておりまして、現在運行しているフェリーは廃止する予定になってございます。また、港を通じた海上輸送でございますけれども、島民5万人の生活や産業の生命線となっているところでございます。

下の円グラフをごらんいただきたいと思いますが、輸移入55万トンに対しまして輸移出が10万トンということで、取り扱い貨物量につきましては完全な、大幅な入超という状況でございます。また、この島の産業の大きな柱といたしまして観光がございますが、観光客は年間40万人、観光収入は200億ということでございます。現在でも島内各地でホテル等の建設が進んでいるところでございます。また、観光の目玉といたしまして定期外航クルーズ船がことしの6月に運航しているところでございまして、6月、8月、10月ということで、ことしにつきましては3回運行しているところでございます。

続きまして、2ページ目をお開きいただきたいと思いますが、平良港の現況につきましてお示しをしております。平良港は大きく分けまして3つの地区で構成されてございまして、まず、左側のトゥリバー地区はリゾート、海洋性レクリエーションの拠点でございますけれども、外資系のホテルが用地を取得いたしまして、平成23年に創業予定ということでございます。それから、ちょうど真ん中がございますが、市街地に近い中心部、漲水地区では平良港の物流の拠点となっております、RORO船、フェリー、さまざまなバルク貨物を取り扱っております。右の下崎埠頭は、新しい物流拠点としてことし6月に第1バースは供用したところでございます。

まず、現況の問題点といたしまして、漲水地区第2埠頭でございます。漲水地区の第2埠頭は突堤型の埠頭となっております、現在、突堤型の岸壁をRORO船、フェリーが利用しておりますが、RORO船、フェリーというのは風に弱いということでございます。岸壁の法線が風向きと直交しているという問題、特に冬季につきましては北風、写真でいいますと右から左に吹く風でございますけれども、ちょうど横から風を受けながら離着岸を行うということでございます。また、宮古島にはタグボートがないということでございまして、接触事故も多い、あるいは入港の見合わせも多いということでございます。また、突堤型の埠頭ということで、岸壁の延長のわりには埠頭用地が狭いという問題、さらには、旅客と貨物の動線の分離ができていないという問題もございます。

以上が、第2埠頭の問題点でございます。

漲水地区の第1埠頭でございますが、こちらについては市街地の近いところに危険物の取り扱い施設が立地するという大きな問題がございますし、また、取り扱っている貨物につきましても、砂・砂利、セメント、スクラップ、砂糖、飼肥料といったようなさまざまなバルク貨物が混在しているという問題がございます。

下崎地区につきましてでございますが、右上に書いてございますように、現在大型クルーズ船が着岸できる岸壁が市街地に近い漲水地区にないために、市街地から離れた下崎地区の岸壁を暫定的に利用しているところでございます。また、既定計画の中で耐震強化岸壁が計画されているところでございますが、未着工となっております。市街地から離れた下崎地区でいいのかどうかという問題がございます。

以上が問題点でございますが、こういうものを踏まえまして3ページに今回の港湾計画の基本方針を掲載いたしております。

2ページ目で申し上げました課題、要請を踏まえまして今回の基本方針を作成しております。目標年次といたしましては平成30年代前半としておりまして、中身については5つの柱で構成いたしております。1つ目につきましてはフェリー、RORO船の安定的な輸送の確保、2つ目は円滑な荷さばきを行い、物流と人流の動線を分離するための十分な埠頭用地の確保、3つ目が交流拠点の機能ということで、国際定期クルーズ船への対応機能の強化、4つ目の柱が大規模地震対策施設の適正な配置、5点目が危険物取り扱い施設につきまして、現在市街地に近いところに立地しているわけでございますが、これを適正な配置を行っていくという5点でございます。

下に取り扱い貨物量をお示しいたしております。点線のグラフが貨物量の実績、右端が将来の推計値ということでございます。近年取り扱い貨物は増加傾向にございます。しかしながら、平成24年には宮古島と伊良部島の間には橋がかかるということでフェリーが廃止される予定になっておりますけれども、このフェリーの貨物量が非常に多いということで、現在の176万トンに対しまして将来推計値は103万トンということで、減少する見込みになってございます。

以上が取り扱い貨物量の見通しでございます。

続きまして、4ページ目をごらんいただきたいと思います。改訂の概要につきましてでございます。先ほど申し上げました基本方針を受けまして、今回の計画については右の図面でございます。まず、漲水地区でございますが、改訂内容の①に書いてございますように、フェリー、RORO船が横風を受けずに離着岸を容易にする、さらに、②の埠頭用地の拡張、

また、旅客船の埠頭を定期フェリー、RORO船用の公共埠頭と共用するとか、あるいは、耐震強化岸壁を計画するといった内容としております。一方、下崎地区でございますが、現在漲水地区で扱っております砂・砂利、スクラップ等を扱うための水深10メートルの岸壁の計画、さらには、危険物を取り扱うための岸壁とそのための用地を計画いたしております。

以上が今回計画の概要でございますが、左にございます既定計画と図面上非常に似ておりますが、どこが変わったかという点を黄色い枠の中に書いてございます。主な変更点としては、下崎地区に計画しておりましたフェリーの取り扱いとか、あるいは、耐震強化岸壁につきまして、市街地に近い漲水地区にシフト、それから、漲水地区で取り扱っております砂・砂利、セメント、スクラップ等について、また、危険物取り扱い施設につきまして市街地から離れた下崎地区にシフトするという計画でございます。

以上が港湾計画の改訂の概要でございます。

5ページ目につきましては、参考資料ということでクルーズの動向をお示ししておりますが、説明につきましては省略いたします。

最後になりますが、沖縄総合事務局から地方港湾審議会での審議の概要について報告をお願いいたします。

【開発建設部長】 沖縄総合事務局の吉永でございます。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します。

港湾管理者であります宮古島市長から、地方港湾審議会において平良港に寄せる宮古島市の考え方を3点伺っております。

平良港は離島の生活を支える重要なインフラであり、物流に関しましては、漲水地区の埠頭の再編によって合理的な物流が実現できるよう促進していきたい。観光に関しましては島の主要産業になっており、その発展には飛行機だけでなく、クルーズ船の寄航も重要になっています。現在下崎地区を利用しているクルーズ船については、利用者の利便性向上や市民との交流を通じた活性化のためにも市街地に近い漲水地区へ就航させる、さらなる発展につなげていきたい。最近では地元の宮古島商工会議所が中心となって組織された平良港整備促進期成会により、さらなるクルーズの誘致活動を実施しています。また、暮らしの安全、安心に関しましては、宮古島におきまして、過去には明和の大津波を起こした大地震も発生していることから、災害時の対応として市街地に近い場所での耐震強化岸壁整備による防災拠点の形成をしていきたい。

市長からこのように平良港に対する期待、港湾管理者としての決意が示されました。

その後、計画改訂にかかわる環境アセスメントについての説明、今後も増加されます大型クルーズ船に対応する施設の規模や下崎地区の危険物取り扱い施設用地の規模、環境への結果の妥当性について審議をいただきました。

委員からは、平良港の良好な環境に対し、実際に施設を整備する際にも十分配慮してほしい等の要請がありました。

漲水地区の埠頭再編につきましては、沖縄総合事務局としましても早期実現に向けて積極的に対応してまいりたいと考えております。

地方港湾審議会の概要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、ただいまご説明いただきました平良港の港湾計画についてご質問、ご意見賜りたいと思います。よろしくをお願いします。

特にご意見、ご質問ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ご質問、ご意見がないようでございますので、答申案についてお諮りをいたしたいと思います。

答申。平良港。「国土交通大臣に提出された平良港の港湾計画については、適当である。」という答申文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。

それでは、答申案のとおりとさせていただきますと思います。

沖縄総合事務局、宮古島市の関係者の方々、どうもありがとうございました。ご苦勞様でございました。

**【開発建設部長】** どうもありがとうございました。

(沖縄総合事務局、宮古島市 退室)

**【分科会長】** 私が順序を逆にしてしまいましたが、ただいまの平良港の案件につきましてご承認を賜って議決をさせていただいたのですが、実は山内委員が抜けられたので、現在定員が過半数を割っているということです。これに関しまして、事務局の難波課長からお諮りしたいことがございますので、ご説明を賜りたいと思います。よろしくお願いたします。

**【計画課長】** すいません。過半数が出席しなければ議決できないということになっているわけですが、山内委員におかれましては当初出席をいただいて、既に書面で「計画についてはすべて適当である」ということで議決権を行使していただいておりますので、以

降、山内委員はここにおられませんけども、出席として議決権は行使されたという扱いにさせていただきますと思います。

それに伴いまして、定足数は達しておりますので、議決は可能という理解を事務局としてはしておりますので、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。

既に次の一部変更の点につきましても山内委員は議決権を行使されておりますので、本審議会は継続して成立しているということで審議を進めさせていただきたいと思います。

それでは引き続きまして、港湾計画の一部変更の案件でございます。徳島小松島港の港湾計画について事務局からご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】      それでは、徳島小松島港港湾計画の一部変更につきまして、資料3に基づきまして説明いたします。

今回の計画でございますが、沖洲外地区という部分でございます。表紙に書いてございませぬ計画変更箇所におきまして、フェリーの大型化に伴うためのフェリーターミナルの計画をいたすものでございます。

1 ページ目をごらんいただきたいと思います。取り扱い貨物量の増加に対応したフェリーの大型化ということで、背景をお示しいたしております。東京港—徳島小松島港—北九州港を結んでいるフェリーがございます。4 隻の体制で、毎日上下1 便ずつ運行いたしております。そのうちの2 隻が平成3 年に竣工されたものでございまして、間もなく耐用年数20 年になるということで、老朽化も進んでおり船舶のリプレースが必要となっております。また、フェリー事業者では、当該フェリーの消席率が既に90 パーセントを超えているということでございまして、貨物量のさらなる増加に対応するために平成25 年頃に計画されているリプレースの際に船舶の大型化を計画しているところでございます。

グラフの一番右でございますが、東京—徳島小松島間におけるフェリー貨物の消席率ということで、平日の消席率をお示ししておりますが、現時点で90 パーセントを超えているということでございまして、日によっては積み残しが出て、土日便に回しているという状況でございます。

真ん中のグラフが最近のトラック、トレーラーの取り扱い台数でございますけれども、消席率がもう限界に近づいているということで、貨物につきましても満載状態ということで頭打ちになっているところでございます。

下にフェリーの諸元と書いてございますが、現在とリプレース後の計画でございます。船



長、船幅、喫水、いずれも大型化をしていくという予定になってございます。これに伴いまして、現在フェリーにおきましてトラック、トレーラー130台積みでございますが、リブレース後は230台の積載ということになります。

続きまして、2ページ目に港湾計画変更の概要をお示ししております。背景、課題につきましては、先ほど申し上げたとおり平成25年頃のフェリーの大型化に対応したフェリー埠頭の整備が求められているということでございます。既定計画におきましては、上の図面でございますけれども、ちょうど港の中に波が入ってくる方向に岸壁の法線が計画されておりますけれども、所要の静穏度を確保するために津田沖防波堤、青い点線で囲んであるような範囲でございますが、水深の深いところに相当な延長の防波堤の整備が必要になるということで、時間とコストを要するという問題がございます。

今回それを受けまして、変更内容のところでございますが、フェリーの大型化に早急に対応するためにできるだけ効率的、効果的な輸送ネットワークの形成に資するようにフェリー埠頭、防波堤の計画を見直すものでございます。

今回の計画の見直しの内容でございますが、下の図に書いてございますが、できるだけ波の影響のないところに波と並行する形で岸壁の法線を変更いたしております。これによりまして、沖合の防波堤の整備は当分必要なくて、沖洲防波堤という既設の防波堤を150メートル延伸すれば十分な静穏度が確保できるという状況でございます。

以上のような形での計画変更と考えております。

**【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徳島小松島港の計画変更についてご意見、ご質問ございましたらお願いします。

どうぞ。

**【委員】** フェリーの大型化を考慮した上で、コストの削減もなおかつ考慮したということで、全体としては非常にいい計画だと思うのですが、1点、基本的なことで恐縮なのですが、このフェリーの徳島を通過して九州に行くというルートが今後継続的に維持されるということは確実に言えるのかどうか。つまり、東京から九州に行くのであれば徳島を通る必然性というのは、素人目に見るとないわけなのですけれども、今後も、例えば、直行便というものはつくられずに、このルートで継続されるという確証があるのかどうかだけ確認させていただければと思います。

**【港湾計画審査官】** 徳島の発着の貨物ということで、四国で、徳島、あるいは愛媛で紙

関係の生産がございまして、これを東京ですとか北九州に運ぶという需要がございまして。これはさらに生産ラインを増強いたしまして、今後とも増えるということで、徳島と北九州、あるいは徳島と東京の航路の必要性もございまして、この3地点間の航路というものは継続されるものと考えております。

【委員】 よろしいですか。

【分科会長】 はい。どうぞ。

【委員】 私どもの関係会社でございましてけれども、継続しますので、ご心配なく。

【分科会長】 委員、よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほかにこの件についてご質問、ご意見ございませんでしょうか。特にございませんか。

それでは、他にご意見、ご質問がないようございまして、答申案文についてお諮りを申し上げたいと思います。

答申。徳島小松島港。「国土交通大臣に提出された徳島小松島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。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、原案の答申案文で決定させていただきたいと思います。

以上で本日の議事の審議は終了いたしましたので、進行は事務局にお返しいたします。

【企画官】 長時間のご審議ありがとうございました。

次回、第34回の港湾分科会につきましては、来年3月上旬頃の開催を予定してございます。今後日程調整をさせていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

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。どうもありがとうございました。

— 了 —