

平成21年3月9日（月）

於：国土交通省（中央合同庁舎第2号館高層棟）B1階第2会議室

交通政策審議会第34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34回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成21年3月9日（月）
開会 15時00分 閉会 16時35分
2. 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎第2号館高層棟）B1階第2会議室
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
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
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
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
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
 - ①港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 2
 - ・茨城港（改訂）
 - ・川崎港（一部変更）
 - ・横浜港（一部変更）
 - ・名古屋港（一部変更）
 - ・堺泉北港（一部変更）
 - ・北九州港（一部変更）
 - ②地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方について・・・21

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 それでは皆様お待たせいたしました。定刻となりましたので、ただいまより交通政策審議会第34回港湾分科会を開催いたします。

私は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鈴木でございます。よろしくお願いいたします。それでは、まず当分科会の定員でございますけれども、昨年11月の第33回港湾分科会の開催時点では13名でございました。尾崎委員が12月9日にご逝去されました。また、白石委員におかれましてはご本人の申し出により2月25日付で交通政策審議会委員をご退任になっております。そのため、現時点での定員は11名になっております。

本日、委員11名のうち9名の出席を予定しております。したがって、交通政策審議会令第8条に規定されております定足数を満たしておりますことをお話しさせていただきます。

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。資料につきましては幾つかございますが、議事次第、港湾分科会の委員名簿、配席図、議事資料をとじたものがございます。いかがでございましょうか。お手元に不足なものがございましたら、何なりとお申し付けいただきますようよろしくお願いいたします。

よろしゅうございましょうか。それでは、黒田分科会長、よろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。港湾計画について今日はお手元の議事次第のように改訂1件、一部変更5件、計6件で少し多い案件でございますが、よろしくお願いいたしますと思います。

それでは、まず最初に、茨城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。それでは茨城港の港湾計画につきまして資料1でご説明いたします。関係者として、関東地方整備局と港湾管理者である茨城県の方にご出席いただいておりますことをあらかじめ申し上げます。それでは資料1に基づいて説明いたします。

お手元の資料の表紙でございますが、まず茨城港でございますけれども、北から日立港、常陸那珂港、大洗港という3つの重要港湾が昨年12月25日に統合いたしまして、新たに

誕生した重要港湾でございます。

1 ページおめくりいただきたいと思えます。日立港は昭和42年、大洗港は昭和54年、常陸那珂港は昭和58年にそれぞれ重要港湾に指定されております。昨年の12月に運輸審議会で審議をいただきまして、国で港湾区域の統合の認可を出したところでございます。その後、港湾管理者である茨城県におきまして条例改正などを行って、重要港湾茨城港ということで名称変更したものでございます。茨城港の役割でございますけれども、北関東地域の物流・産業拠点ということで重要性を高めているわけでございます。近年の取扱貨物量につきましては右側の一番上のグラフに書いてございますように、年平均伸び率4.1%ということで着実に増加をいたしておりますし、企業立地におきましても順調であります。

下に、北関東自動車道を中心とした道路ネットワークがございます。ごらんいただきたいと思えます。茨城港と直結する北関東自動車道でございますが、昨年の12月20日に東北自動車道と直結をいたしたところでございます。現在、関越自動車道までの区間について鋭意整備中ということでございまして、平成23年度には全線開通が予定されております。この北関東自動車道の延伸によりまして、茨城港を利用した場合、京浜港を利用した場合に比べまして所用時間でも半分以下ということで、例えば、宇都宮―茨城の場合ですと、所用時間60分でございます。これは北関東自動車道が整備される前、130分ということでございますので、その半分以下になります。これによりまして、茨城港までの1日当たりの往復で2往復は確実にございますし、場合によっては3往復も可能になるということでございます。

一番下に、3港統合の効果ということで何点か挙げさせていただいております。これは運輸審議会におきまして港湾統合を審議する際に効果ということでお示したものでございます。

例えば、それぞれの港ですと、大洗港の取扱貨物量のランキング、51位。日立港は86位とかいう順位になっておりますが、統合された港湾の場合は全国第39位で、荷主さん等に対するアピール効果も高いこと。多様な海上サービス――コンテナ・RORO・フェリー・バラ貨物――こういう多様な海上サービスを提供できることもPRできるということで、ポートセールス上有利になってくるということでございます。

そのほかとしては、港湾施設の利用手続の一元化による利用者の利便性の向上ですとか、管理業務におきましても一元化が可能になるとか、あるいは各港区の特色を生かした施設配置や投資の重点化・効率化を容易にするといった効果を考えております。

続きまして2ページでございます。2ページ以降に各港区の現況、課題や要請なども含めて書いてございます。2ページの図面は平成11年の既定計画の図面でございます。左から第1埠頭、第2埠頭、この場所では、現在重油ですとか石油製品、セメント、石炭などを扱っております。

続きまして、第3埠頭でございますが、既定計画ではクルーズ事業を見込んでおりまして旅客船バースを計画されておりますが、整備については未着手と。ただ、同様の機能が大洗港区にございますので、今回見直しの対象にいたしている箇所でございます。

続きまして第4埠頭でございますが、こちらは釧路港と結ぶRORO航路、北九州港と結ぶRORO航路が就航いたしております。ただ、船会社は南北物流、苫小牧―茨城―北九州という、北海道と九州を結ぶ航路、物流の結節点を茨城で行いたいということでございまして、北九州航路につきましては常陸那珂港区で苫小牧航路がございますから、常陸那珂港区にシフトを希望しているところでございます。

また第5埠頭でございますけれども、現在、完成自動車などを扱っておりまして、ベンツの東日本の輸送拠点ということで、ベンツの60%は日立港区で扱っているということでございますが、近年ではルノー車の輸入ですとか、北関東に工場のある国産車の輸出として臨時的に利用されている状況でございます。今後、増加することにも備えまして、先ほどの第4埠頭の北九州航路がシフトした後に、自動車の拠点ということで使いたいというニーズがございます。

続きまして3ページでございます。常陸那珂港区の現況についてお示しをしております。図面は平成8年の既定計画でございまして、黒色で表示した岸壁については供用中、または工事中でございます。赤色の表示につきましては計画中的のもので未整備ということで区別をいたしております。

まず、左側の北埠頭地区でございますが、海側にA、B、Cと書いてございます。こちらについては外貿埠頭ということでございます。コンテナ、建設機械、あるいはバルク系の貨物など多種多様な貨物を取り扱っておりまして、今後建設自動車、あるいは完成自動車等増加するケースも想定されますので、北埠頭地区のみならず中央埠頭地区まで含めた港区全体の利用見直しが必要となっております。

続きまして、北埠頭地区の陸側でございますが、こちら内貿バースとなつてございまして、苫小牧港と結ぶRORO船ですとか、あるいは建設機械を横浜港まで内航フィーダーするためのはしけなどが利用しているところでございます。現在、その対岸にございます中央埠頭、

黒字で－9 m工事中と書いてあるところでございますが、日立港で利用されている北九州航路がシフトしてくる予定になってございまして、21年度供用になってございます。

下に、西部地区と書いてある部分でございますが、平成19年から20年にかけて大手建設メーカー2社が立地をしております。さらなる企業誘致とそのための方地の確保が必要でございますが、大手建設メーカー2社の立地によりまして、今後とも常陸那珂港区における建設機械の取り扱いは増えていくと考えております。

このような中で中央埠頭地区の北埠頭側と書いてある部分、－10 m×2 Bと－15 m×2 Bでございます。既定計画では外貨コンテナを取り扱う計画になっておりますが、まだ未整備ということでございまして、今後増加する建設機械等の外貨RORO貨物の増加等に対応する見直しが必要になってくるということでございまして、右側にございましてコの字型をした中央埠頭、南埠頭側と書いてある部分でございますが、こちらについても既定計画では外貨コンテナを取り扱う計画になっておりますけれども、未整備ということで今後見直しが必要な地区でございます。

一番右側の南埠頭という部分でございますけれども、既定計画では主に金属類の取り扱いを計画してございまして、既設バースでは化学薬品等を取り扱っておりますが、今後製材あるいは鉄等の取り扱いの増加に対応するために見直しが必要であるといったことでございます。

また、市民や就業者のための憩いの空間の確保ということでも重要でございます。

続きまして4ページに、大洗港区の現況についてお示しをしております。図面は平成14年の既定計画でございます。大洗港区の一番左側でございますが、水産ふ頭地区がございまして。既定計画では水産ふ頭地区におきまして浚渫土砂等の処分場ということで廃棄物処理施設用地が計画されておりますが、赤色で書いてございまして現時点では未整備でございます。

第3埠頭地区という台形の三角形のような形をした埠頭がございまして。こちらは苦小牧港と結ぶ定期フェリーが日曜日を除いて1日に2便ということで、週12便就航いたしております。

その隣でございます。第4埠頭地区でございます。これは旅客船埠頭ということで整備されております。現在の岸壁の水深は8メートルでございます。こちらにつきましては年間数回のクルーズ船が寄港しているという実績がございましてけれども、18年2月に大洗港振興協会と日光観光協会の間でクルーズ協定を締結いたしまして、今後両地域が連携して、北関

東自動車道の延伸も視野に入れながらクルーズ船の誘致を行うことにしております。

この地域、あるいは関係者のほうではクルーズ船の実績を重ねながら、将来的には国内外の大型クルーズ船の誘致を目指すことになってございます。

その他、その右側でございますけれども、マリーナやサンビーチといったことで、県内の海水浴の利用者が訪れるような、あるいは背後に立地いたしました大規模商業施設、アウトレットモールなどと隣接しているわけでございまして、一体としてにぎわい空間を創出することになってございます。

以上、各港区の現況について説明をいたしたところでございますが、5ページで今回の港湾計画についての基本方針をお示ししております。左側の課題及び要請につきましては、2ページから4ページに説明したものを整理したものでございますので、説明は省略をさせていただきます。

今回の計画の基本方針でございますが、目標年次を平成30年代前半ということで掲げておりまして、3つの柱で考えております。まず物流産業ということで北関東の物流産業拠点港湾の形成。完成自動車、外資RORO・バルク取り扱い機能の強化ですとか、あるいは浚渫土砂等の海面処分場の確保。さらには処分場を活用した企業立地等のための用地の確保といったこと。

安全防災面といたしましては、大洗港区における漂砂対策ですとか、あるいは日立港区における大規模地震対策施設などを考えております。

人流機能の強化と親水空間の形成促進ということで、大洗港区における旅客船ターミナル機能の強化ですとか、常陸那珂港区、あるいは大洗港区における親水空間の確保、自然環境への配慮を柱にいたしております。

下に取扱貨物量の見直しということで掲載いたしておりますが、平成18年の3港区全体の取扱貨物量2,300万トンでございます。これに対して平成30年代前半におきましては3,900万トンの取扱貨物量を見込んでございます。この主な増加要因といたしまして3点ほど掲載しております。まず建機メーカーが立地をしたことで、18年の時点ではまだ建機メーカーは立地してなかったということですが、建機メーカーの立地あるいは北関東自動車道の延伸によりまして建設機械あるいは完成自動車の取り扱いが増えるということが1点目。

2点目といたしましては、東京電力の発電機増設によりまして石炭の取り扱いが増えるということ。

3点目は内貿RORO船等のさらなる増便を考えているということでございます。

以上、取扱貨物量の見通しでございます。

6ページに計画の基本方針を踏まえた形での港湾空間の利用の考え方をお示ししております。各港区についてはそれぞれの特色を生かして、常陸那珂港区につきましては北関東自動車道に直結する国際流通拠点として、また、日立港区につきましてはバルク貨物あるいは完成自動車等、多様な物流事業に対応するための拠点として、大洗港区につきましてはカーフェリーと海洋性レクリエーションの拠点として、それぞれの役割を持っていくこととございます。

また、それぞれの港区でございますけれども、かなり離れているように映ります。したがって、各港区間の連携強化のために必要な道路整備や、あるいは背後地域との連携のための北関東自動車道とのアクセス改善、あるいは北関東自動車道の関越自動車までの延伸といったものに関係機関の協力を得ながら取り組んでまいりたいと考えております。

7ページにそれぞれの港区ごとの港湾計画の改訂の概要について記載をいたしております。図面の左が既定計画でございます。平成11年に日立港の改訂がなされたところでございまして、今回計画、右のとおりでございます。ポイントは3点でございます。まず1点目が第4埠頭地区におきまして北九州RORO航路が常陸那珂港区にシフトした後でございます。完成自動車の取扱機能の強化に対応するために、水深11mの岸壁、あるいは航路・泊地を計画するものでございます。

2点目が、今申し上げた岸壁につきまして、耐震強化岸壁とすることとございます。

3点目が、第3埠頭地区におきまして浚渫土砂を処分するための海面処分場を計画することとございます。既定計画にございます国内旅客船埠頭につきましては、今回の3港統合に伴いまして大洗港区に一元化するというところで削除いたしております。

続きまして8ページ、常陸那珂港区の計画の概要についてお示しをしております。今回の港湾計画の内容のポイントでございますが、横長の黄色い枠内に書いてある部分でございます。既定計画では中央埠頭地区全体でコンテナ貨物を取り扱う計画になっておりますけれども、今回の計画ではコンテナ貨物、既定計画ほど大きく伸びることはないということで下方修正をいたしております。コンテナ貨物については現行の既設の北埠頭地区で集約して取り扱うということでございまして、中央埠頭地区につきましてはRORO貨物への対応や、あるいは海面処分場ということで計画をいたしているところでございます。

具体的な計画の中身でございます。まず①でございますが、建設機械等の外貿RORO貨

物等のための公共埠頭を中央ふ頭地区の北埠頭側に計画をするというものでございます。

2点目としては、長期的な完成自動車の取り扱い増加に対応するために中央埠頭地区の南埠頭側、コの字型をした部分でございますが、公共埠頭を計画するというものでございます。

3点目が浚渫土砂、あるいは石炭灰等の受け入れに対応するために海面処分用地及び海面処分・活用用地を計画するというものでございます。

4点目につきましては、工業用地・港湾関連用地の確保が必要でございますが、海面処分・活用用地を有効に活用するというものでございます。

5番目が親水性の高い緑地、貴重な湧水地を保全するための緑地を計画するものでございます。図面の右下でございますが、緑地10.0ヘクタールと書いてある部分が貴重な湧水源になっているところでございまして、既定計画では港湾関連用地にする計画になっておりますけれども、残した上で保全を図る計画にしております。

続きまして9ページに大洗港区の計画の概要をお示ししております。改訂の中身としては2つでございます。1つは既定計画にございます廃棄物処理用地については削除して、浚渫土砂の処分は常陸那珂港区で対応することにいたしまして、その場所に新たな防砂堤を計画する。北方向から流入する沿岸漂砂を減少させるためのものでございます。延長としては170メートルの防砂堤ということで計画をいたしております。

2点目でございますけれども、現在8メートルの岸壁水深を9メートルに増深することで、3万トン級の大型クルーズ船が入港するために必要な施設整備を図っていく計画でございます。

以上2点が計画の中身でございますが、親水空間の確保という基本方針に沿った形で既定計画の中ではございますけれども、未整備の緑地につきまして大洗海浜公園との一体性の中で拡張することを既定計画どおり推進してまいりたいと考えております。

以上で港湾計画の概要の説明は終わりでございますが、10ページに参考資料ということで茨城港をとりまく状況についてお示しをしております。

まず企業立地の推進でございます。高速道路、港湾等の整備によりまして企業立地面積につきましては過去10年間で全国1位になってございます。これは平成19年までの実績でございますが、下に参考ということで2点ほどトピック的なものを書かせていただいております。今年の1月16日に大手自動車メーカー、トラックやバスを生産するメーカーでございますが、茨城県に工場建設を表明したことで、用地取得の予定契約が結ばれたものでございます。進出理由としては、茨城港などが近いのが1番目でございます。そのほか、北関

東にはサプライヤーが納品しやすい場所にあることや、国道4号線などの交通利便性が高いといったことが挙げられておりました。

トピックの2つ目といたしましては、平成21年1月30日に、大手ガス事業者が中期経営計画を発表して、日立港区にLNG建設を計画したいということをございました。いずれにしてもまだ具体的な時期等については未定になってございますけれども、必要な措置がとられた段階で、また港湾計画についてまた変更等を行っていくことになろうかと思っております。

下に外貿定期航路の状況ということで、コンテナとしては北米と韓国、中国のコンテナ、RORO船といたしましては北米とヨーロッパ向けのRORO航路がございます。アルミを運ぶ在来線のロシアとの航路もございます。

右に、内貿定期航路の現状ということでございまして、北海道向けのRORO航路、あるいはフェリー航路、1日に4便茨城港から北海道に向けて運行しているということで、特に北海道航路につきましては東京湾よりも優位性が高いのかと考えております。

そのほか、北海道以外としては北九州や、あるいは四国にRORO船、あるいはコンテナ航路がございますし、内航フィーダーサービスということで大井、あるいは横浜向けにフィーダー船のサービスが存在しております。

以上で資料の説明は終了させていただきますが、地方港湾審議会での審議状況について、関東地方整備局から説明をお願いしたいと思います。

【港湾空港部長】 関東地方整備局の港湾空港部長の高橋です。茨城県地方港湾審議会の結果についてご報告をいたします。去る1月29日に開催されまして、関東地方整備局からは梅山副局長が出席をしております。この審議会では原案のとおり適当であるということで承認されております。と言いますのは、今回の改訂計画によって1つは外内RORO機能やバルク貨物の取扱機能の集約強化、企業立地に対応した用地の確保といったものが北関東地域の産業経済活動を支援することが可能になるということで、産業の国際競争力の強化につながるという点。

東京湾内の海上交通の負荷や環境負荷の軽減にも資するものであることからです。これらは国の基本方針に照らしても適当であると判断されているものです。なお、委員からの主な発言として、1つは3港統合のメリットを十分に生かしてもらいたいというもの。投資効果がプラスになることの確認。3点目としまして、航路の確保など安全面への取組強化について発言がありました。これらについてはいずれも適切に回答を得て審議会を終了してござ

す。

以上、ご報告までです。

【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茨城港の港湾計画につきまして、ご意見、ご質問ございましたらお願いいたしたいと思います。

【委員】 1つだけ、参考までにお聞きしたいのですが。先ほど投資効果の話が出ましたけれども、3つあわせた計画、改訂含めた予算はどれぐらいのものなののでしょうか。概略で結構です。

【港湾計画審査官】 3港区全体で21年度からでございます。今回計画で3,000億でございます。

【委員】 ありがとうございました。

【分科会長】 ほかにございませんでしょうか。

はい、どうぞ。

【委員】 今回の計画変更を見ますと、廃棄物の処分をだいぶ港湾内とする計画になっております。既に廃棄物で埋め立てた後を活用する計画があるのは、ここで言う海面処分・活用用地となっておるように聞いております。特に、活用用地という言葉がないのは、当面のところは廃棄物を処理する用地だと。そこまでは決まっているけれども、そこから後は決まっていないと聞いているのですが。私は基本的に、例えば、浚渫土、まさに港湾が自分で廃棄物をつくってしまうと。それを港湾の中で処理するのは当たり前だと思っておりますが、例えば、港湾区域ではないはるか離れたところの、例えば、建設残土とかを港湾で処分するのは基本的にはあまり好ましくないと思っております。それぞれの廃棄物はそれぞれのところで適切に処理するのが適当だと。

例えば、そうは言っても港湾の中である程度土地を使いたいという場合に、途中経過としてまさにそういう建設残土などを入れて土地を造成すると。これもやむを得ないのかと思うのですが、今回のように、まだ用途は決まらないけれどもとりあえずは廃棄物を処理するという場合、時間的な経過が計画と整備と、ある廃棄物の需要でやむを得ない面もあるかと思うのですが、こういう場合は単に廃棄物を処理するという計画でなく、なるべく、そこは港湾としてこういうふうに使うんだとできるだけ早く明確にするのが適当だと思っております。今回もそういうのはありますので、次の改訂などをにらんで、できるだけ港湾として何に使うのかを早く明確にさせていただきたいと思っております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局からご説明願います。

【港湾計画審査官】 ご指摘の点にはごもっともだと思っておりますが、ただ、目標年次までに処分は行わないにしても護岸の整備が必要であるといったこともございます。これについては海面処分場用地と計画しておりますが、ご指摘の点も踏まえまして、土地利用については必要なめどが立った段階で将来の貨物需要、用地需要を精査しながらできるだけ対応してまいりたいと思っております。

また、建設残土の減量化、減容化につきましても茨城県におきましては50キロの範囲内で発生する建設残土につきましても、費用を問わず工事間流用に取り組みなさいというルールを設けておりますけれども、残念ながら、50キロの範囲内でも工事間流用ができないものもございます。こういったものを内陸の処分なども限りなく視野に入れながら、必要なものについては海面で処分せざるを得ないという考えでございまして、今後とも引き続き発生残土についての工事間流用などを徹底して図っていきたい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。

ほかにご質問、ご意見はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

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いてお諮りをいたしたいと思えます。

答申。茨城港。「国土交通大臣に提出された茨城港の港湾計画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。ご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

異議がないようでございますので、答申案どおりとさせていただきたいと思えます。

関東地方整備局、茨城県の方、どうもご苦労さまでございました。

(関東地方整備局、茨城県 退室)

【分科会長】 それでは引き続き、港湾計画の一部変更の案件の審議をお願いいたします。川崎港、横浜港、名古屋港、堺泉北港、北九州港、これらはいずれもそれぞれ一部変更でございますので、今申し上げました5港の港湾計画について事務局から一括でご説明お願いしたいと思います。よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 それでは、まず川崎港でございます。資料2-1に基づいて説明をいたします。

川崎港港湾計画の一部変更、表紙に書いてございます川崎駅がございまして、その下に産業道路、首都高横羽線がございまして、この道路が川崎港と東京方面、横浜方面を結ぶ幹線道

路となってございます。今回の港湾計画はこの産業道路と東扇島地区の臨港道路についての計画変更でございます。

1 ページおめくりいただきたいと思います。産業道路と東扇島地区を結ぶ道路でございますけれども、青い線を書いてある縦の道路でございます。臨港道路、中央線道路、川崎港海底トンネルという1つの道路でございますが、1本しかないために朝夕のピーク時には渋滞が発生しているということでございます。

例えば、地点Aの夜光交差点ですとか、あるいはトンネル部分については恒常的に渋滞が発生している状況でございます。これに対しまして、オレンジ色を書いてある道路が既定計画の臨港道路東扇島水江町線という臨港道路の計画になってございますが、産業道路と臨港道路の間が一般の市道になっておりまして、臨港道路としての指定のない区間がございます。

地点Eという部分でございますが、臨港道路東扇島水江町線が地点Eで国道357に直接アクセスする形になっておりますけれども、国道357の交差点を通ることになりますので、交通渋滞が激しくなるということですので、見直しが必要と考えてございます。

今回の計画変更の概要を2ページにお示ししております。背景、課題については先ほど説明をいたしましたとおりでございます。臨港道路の起終点の変更という内容で考えております。

まず、起点側でございますけれども、コンテナターミナルに直接アクセスできるように起点を変更すること。終点につきましても、産業道路に変更することですべての区間を臨港道路に指定するものでございます。

2点目といたしまして、コンテナターミナルと隣接する物流施設が一体的に機能する臨海部物流拠点を計画するものでございます。イメージとしては右下に書いてあるようなコンテナターミナルの背後に大規模物流施設を誘致していくものでございまして、既に4社の立地が決定していることを伺っております。

3ページに参考資料でございますけれども、今回の臨港道路のコンテナターミナルまでのアクセス、タッチを変更するイメージ図をお示ししております。右の図面をごらんいただきますと、既定計画では国道357へループからタッチをする形になっておりまして、今回分岐させた上で川崎ファズに行く道路の計画も追加するものでございます。

以上で川崎港の計画の変更についてのご説明を終わります。

続きまして資料2-2、横浜港港湾計画の一部変更でございます。今回の変更箇所は、南本牧ふ頭という場所でございます。こちらに内貿コンテナバースなどを追加、変更するものでございます。

1 ページおめくりいただきたいと思います。まず京浜3港のコンテナ取扱貨物量が742

万T E Uとなっており、このうち横浜港のコンテナ取扱量が3 4 3万T E Uで京浜3港全体の半分弱という扱いになってございます。

図-1に外貿コンテナ貨物量の推移をお示ししておりますが、一番上の線が京浜3港全体でございます。真ん中の赤い部分の線でございますけれども、横浜港の経年変化をお示しておりますが、いずれも港湾計画、既定計画を上回るペースで増加をしているということでございます。

その下、図-2でございますが、内貿コンテナの推移をお示しております。京浜3港で4 7万T E Uと5年間で約4.1倍となっております。横浜港については2 5万T E Uで、5年間で3.9倍となっており、極めて順調な伸びを示しているところでございます。

右に横浜港のコンテナターミナルの配置図ということで、今回の対象である南本牧ふ頭のほかに、本牧ふ頭、大黒ふ頭という3カ所にコンテナターミナルがございます。

続きまして、2ページに京浜3港のフィーダー航路の状況ということでお示しをしております。京浜3港における内航フィーダー航路は週2 3便で、内訳としては北海道・東北方面が1 5便。中部・関西方面が8便になってございます。

京浜3港と横浜港のフィーダー航路の週運行便数の推移を右の棒グラフでお示しておりますが、青い部分が京浜3港、赤が横浜港でございます。京浜3港につきましては、過去5年間で大体2 2便から2 3便で横ばいでございますけれども、横浜港につきましては年々便数が増えておりまして、京浜3港の7割の内航フィーダーが横浜港に寄港しており、横浜港は外貿・内貿コンテナの重要な結節点になっていることがおわかりになるかと思えます。

続きまして、3ページに今回の港湾計画変更の概要をお示ししております。変更内容としては2点ございます。

まず1点目でございますが、背景・課題を見ていただきたいと思いますが、内貿コンテナ船の約6割に滞船が発生していることで、バースウィンドウの確保が急務になっているということでございます。これを受けまして、変更内容の1点目として、内貿コンテナ船用の岸壁を計画するものでございます。

2点目といたしまして、国際協力強化のために施設整備に加えまして、コストの縮減、リードタイムの短縮を図っていく必要がある中で、今回の計画の中では効率的な運用を特に促進する区域という、青い部分で囲んである部分でございますが、これを計画するものでございます。

ちなみに、MC 1、MC 2については供用済みでございますが、MC 3については現在工事中で、平成2 4年度供用開始の予定になってございます。こういう整備目標が明確になっ

たことで、今後の港湾の整備のためには青囲みの区域設定が必要であるということで、港湾管理者により計画されたものでございます。

右には基本方針、昨年ご議論いただいて、12月に告知したものととの関係をお示ししておりますが、国際競争力の強化、内航フィーダーあるいは外貿・内貿の接続、メガターミナルオペレーターによる効率的な運営の促進といったことで、国の基本方針とも適合しているものと考えてございます。以上で横浜港の説明を終わります。

続きまして資料2-3でございます。名古屋港の港湾計画の一部変更でございます。表紙に書いてございますけれども、金城コンテナターミナル、飛島南側コンテナターミナル、鍋田コンテナターミナルの3つの再編についての変更でございます。

1ページおめくりいただきたいと思えます。名古屋港の概要について書いてございます。まず中部圏の経済社会の発展に重要な役割を果たしている港であること。

取扱貨物量については6年連続日本一。貿易額については7年連続日本一。コンテナ貨物については264万TEUで全国第3位でございまして、現在スーパー中枢港湾としての取り組みを推進しているわけでございます。

続きまして、名古屋港の現況につきまして2ページにお示ししております。名古屋港でコンテナターミナル、主として4つの地域がございます。一つ、右から鍋田コンテナターミナル。飛島南側コンテナターミナル。飛島北、NCB、飛島南という地域。最後に金城コンテナターミナルでございまして、今回の見直し対象は3つでございます。

まず、1つ目の鍋田コンテナターミナルでございます。2バースで84万TEU扱っているということでございまして、バースが混雑しており、滞船も生じてございます。利用者からは第3バースの早急な整備という要請がございますけれども、一方で、利用実態としてはアジア航路が主体であることを踏まえまして、第3バースについては14メートルではなくもっと水深の浅いものでいいのではないかとといった観点での見直しが必要と考えております。

飛島南側コンテナターミナルでございます。こちらは平成19年1バースで32万TEUを扱っているということでございましたが、2つ目のバースが昨年の12月に供用したところでございます。3つ目のバースにつきましては現在水深12メートルということで計画をされておりますけれども、この飛島南側コンテナターミナルにつきましては基幹航路に対応したターミナルということでございまして、今回水深12メートルについては、ほかの2つのバースとあわせて水深16メートルで連続バース化することが必要ではないかと考えております。

飛島北コンテナターミナル、NCB、飛島南コンテナターミナルにつきましては、北米、ヨーロッパ、地中海航路からアジア航路といった多方面の定期航路を有しております。順調に利用されておまして、今回の見直しの対象にはしておりません。

最後になりますが、金城コンテナターミナルでございます。取り扱いも6.9万TEUでそう多くはありませんし、水深についても10.5メートルで、背後用地も狭いということ、飛島地区との横もちが発生しているといった問題もございます。今回はコンテナターミナルとしての位置づけを見直す必要があるのではないかと考えております。

続きまして3ページをごらんいただきたいと思います。現状・課題につきましては、先ほどの2ページで説明したとおりでございますので省略をさせていただきたいと思っております。鍋田コンテナターミナル、飛島コンテナターミナル、金城コンテナターミナルについて、コンテナターミナルの役割分担を明確にして、集約・再編を行っていくものが計画の中身でございます。

具体的には、鍋田につきましては第3バースの諸元についてアジア航路主体であるという利用実態を踏まえまして、水深12メートル、延長250メートルに計画を変更するものでございます。

飛島コンテナターミナル、南側コンテナターミナルにつきましては、基幹航路に対応した効率的なターミナル運用を実現するために第3バースにつきまして既定計画の12メートルから16メートルの水深に見直しを行いまして、1,050メートルの連続バース化をするものでございます。

金城ふ頭につきましては、運用も非効率であることもございますので、既存のコンテナターミナルを利活用することを前提にいたしまして、金城コンテナターミナルについては廃止し、例えば、輸送機械、産業機械などを取り扱う多目的バースに変更する計画でございます。

以上、図面に落とししたものを4ページに掲載しておりますけれども、重複いたしますので説明については省略いたします。

4つ目の一部変更でございます。堺泉北港の港湾計画でございます。資料2-4をごらんいただきたいと思います。計画変更箇所は表紙のとおり堺7区という場所でございます。堺泉北港の配置につきましては右に書いてございます。大阪港の南側でございまして、大阪府の管理する特定重要港湾になってございます。

1ページおめくりいただきたいと思います。堺泉北港の堺7-3区についての説明でございます。堺7-3区と堺2区の堺コンビナートにおきまして、堺市、電気自動車、電機メーカーが協同して、発電過程でCO₂が発生しない太陽光発電施設の整備計画を進めていると

ころでございます。

このうち堺7-3区につきましては、既定計画で民間事業者が管理・運営する「その他緑地」の計画となっております。したがって、今回、港湾管理者の計画も踏まえて太陽光発電施設整備のための土地利用計画の変更を行うものでございます。

ちなみに、下に2カ所の発電計画の概要を書いております。堺7-3区については1万キロワット、約20ヘクタール、堺コンビナートについては1.8万キロワットの出力でございまして、これは世界最大級の太陽光発電の計画とお伺いしております。また、太陽光発電に伴うCO₂の削減量は、約1,500ヘクタールの森林が1年間に吸収する量に匹敵するというデータがございます。

続きまして2ページに今回の港湾計画変更の概要をお示ししております。背景・課題については先ほど説明したとおりでございます。

変更内容といたしましては、太陽光発電施設の整備のために堺7-3区の「その他緑地」全体47ヘクタールのうち28ヘクタールについて、「工業用地」に変更するものでございます。

2点目といたしましては、「その他緑地」の残る19ヘクタールにつきましては周辺の「緑地」との一体的活用という観点から、緑地に変更するものでございます。港湾の開発等に関する基本方針との関係で言いますと、港湾空間の再編とか地球温暖化防止対策といった点で適合していると考えております。

以上で堺泉北港の港湾計画の説明を終わります。

続きまして、資料2-5、北九州港港湾計画の一部変更でございます。変更の内容は北九州港田野浦地区の岸壁における利用形態の変更でございます。田野浦地区は既定計画ではセメント工場のセメントを取り扱う埠頭の計画になってございましたけれども、背後のセメント工場が操業を停止したりしておりまして、現在ではセメントの取り扱い量は減少し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たいと思っております。セメントを取り扱うふ頭から、今回RORO船による貨物を取り扱うふ頭ということで変更したいと考えております。RORO船の動向について、1ページに記載いたしております。平成19年から北九州港と仁川港を結ぶ外貿RORO船が年50便寄港しておりまして、今後また増便をする予定もあると聞いております。

2点目といたしましては、平成18年から北九州港の一番西の日明地区と茨城港日立港区を結ぶ内貿RORO船が週3便寄港いたしております。現在は日明地区を利用しております

けれども、下の図面に書いてございますように、日明地区は日立港区と結ぶ場合、関門海峡の狭隘部を長距離間航行しなければいけないということで、運行コストの増加ですとか、あるいは安全性等の問題があることで、船社からは日明地区から航行時間の短縮等で有利な田野浦地区へのシフトを要望されている状況でございます。

2ページに港湾計画の変更をお示ししております。既定計画では埠頭用地に隣接する工場のセメントの取り扱いを計画しておりますけれども、工場の操業停止によってセメントの取扱いは激減しているということでございます。先ほど申し上げた2つの要因によりまして、今回変更内容といたしましては「外内貿ユニットロード埠頭」へ計画を変更をするのが1点目でございます。

2点目といたしましては、RORO船に対応する埠頭について、効率的に利用するための運営体制を構築する必要がありますので、黄色で囲んである部分でございますけれども、「効率的な運営を特に促進する区域」を計画するものでございます。

国の基本方針との適合の関係で言いますと、複合一貫輸送網の強化、あるいは港湾施設の有効利用、港湾の効率的な運営といった点から適合しているものと考えております。

以上で5港の一部変更について説明いたしました。これで説明を終わります。

【分科会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまご説明いただきました川崎港、横浜港、名古屋港、堺泉北港、北九州港、以上5港の港湾計画につきましてご意見、ご質問等ございましたらお願いいたします。

まず順番に行きましょうか。川崎港の港湾計画についてご審議を賜りたいと思います。川崎港については特にご質問、ご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは横浜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します。

【委員】 すみせんが、川崎港のことで一つだけお願いします。港と道路のアクセスということを計画されているのですけれども、やはり港と道路は非常に密接な関係があり、よく見かけるのは渋滞。それによって輸送効率が非常に落ちますし、環境問題にも直結しているわけですから、こういったことはまだまだほかの港にも必要があるのではないかと思うので、またいろいろなケースでやっていただくと、荷主としても非常にありがたいと思いますし、周辺の環境にも大変寄与することがあると思いますから、目を向けていただくとありがたいと思います。これは意見でございます。

【分科会長】 ありがとうございました。

はい、どうぞ。

【委員】 私も川崎港のことでご質問したいのですけれども、ループ状のアクセス道路に

なるわけですが、こういった場合、今回の工事はループの中のところも全部用地を買収する形になるのですか。それともループの中は今までの土地利用のままになるのでしょうか。

【港湾計画審査官】 3ページのパースがわかりやすいかと思います。基本的には今の既定計画における橋梁がおりてくるところから、今度は湾岸線を越える形でオーバーパスする形になりますので、関係者との上空の利用の仕方については調整が必要になってくると思いますけれども、基本的には用地の取得は不要と考えております。

【委員】 橋梁を立てる分だけで。

【港湾計画審査官】 はい。また整備の段階で具体的に。

【委員】 中側も今までと同じような形を。

【港湾計画審査官】 計画段階ではそのように考えております。また実施の際に設計等で取り組んでいくことになってきます。

【委員】 それでは用地としては、ほんとうに下の道から続いていく。3番の図でいくと上側のところだけの買収で、あとは橋梁で上がってという感じですか。

【計画課長】 詳細には、これからまた詰めていく必要があると思います。

例えば、横浜港の例で見ますと、ループの中は自動車を置いたりしているケースがありますので、そういった面で有効活用できるところはきっちり有効活用し、活用できないところはやむを得ず用地買収もすると、そのようなことになると思います。

【委員】 現在はどういう用地なのでしょう。

【港湾計画審査官】 権利関係ですか。

【委員】 現在、工業用地で工場があるのでしょうか。住宅なのでしょう。

【港湾計画審査官】 現在は港湾管理者が所有する更地になっております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 はい、委員、質問をどうぞ。

【委員】 横浜と川崎の港湾計画の一部変更について関連するのですが、私、国にくみしているわけでも東京、横浜、川崎にくみしているわけでもなくて、単に異論として思うのですが、横浜、川崎の変更の計画について3港は何か国土交通省に対して要望を出すに当たり、事前にきちんと打ち合わせをして、3港を一体として利用するに当たり、こういう方向がいいからということをやってきて言っているものなのか。はたまたそうではなくて、3港が一体になる以前からやっていたものが、前の段階でやられたものなのか。そのところを教えてくださいと思うのですが。

【港湾計画審査官】 川崎港、横浜港の今回の計画につきましてはそれぞれの港湾管理者で計画をされたもので、事前に3つの港湾管理者の間で協議されたものではございません。

【計画課長】 全体的に言いますと、この計画について3港連携の観点で、例えば道路については川崎港の利便性の向上に特に役に立つものですから、特段東京なり横浜が3港連携の観点から反対するものではないであろうということで、詳細な打ち合わせは多分していないと言いますか、正式な協議はしていないと思います。

その一方で、今3港でいろいろな協議会をつくって話し合いをされていますから、例えば、その中で道路網の強化は一般論として出てまいりますから、もちろん国道357号線という道路自身を強化することが一番強い関心ですけれども、それ以外のアクセス道路についても強化しようということで、それがお互いの3つの連携強化につながることでいろいろ協議をされています。そういう面で3港連携とは整合がとれていると思っております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかに。

はい。委員どうぞ。

【委員】 すべての計画に反対をするものではなくありますが、今、世の中が大変な激動期にあって、この資料を見させていただくと平成19年までのトレンドをベースにして対策を打つことが基本になっているように思うのです。ご存じのように、平成20年、21年、22年と、おそらく産業構造の大きな変化と、物流の大きな変化が起きてくる可能性のある時代を我々は迎えていると認識をしております、おそらく実行段階で世の中がだいぶ変わってくる可能性があるのではないかと。

例えば、今、横浜港で言うと、滞船が厳しくつながっていると記述されていますが、ほんとうに今でもそうかと私は疑問に思うところもございまして、こういう計画をやめてしまうとまた公共工事がその分少なくなると、景気の浮揚に歯どめがかかってしまうことになってしまうのは避けるべきだと思いますので、前向きに進めることについて全く反対するものではありませんが、状況の大きな変化をできるだけ直近でもう一度見直ししながら実行計画に組み入れていくことが必要になってくるのではないかと思いますので、ご一考いただければと思います。

【分科会長】 事務局から何か追加説明ございますか。

【計画課長】 大変重要なお指摘だと思っております。実際のところ、直近でもかなり貨物量が落ちておまして、2桁以上のパーセントで落ちている状況ですので、それを踏まえていろいろいいのはしっかりやっていくべきだろうと思っております。今回の計画につきましては、例えば、横浜港あるいは川崎港の場合ですけれども、アクセスの強化ということで

すから、これは貨物量の増減にかかわらず必ずやっけていくべき施策だと思っけていますので、こういっけてものはしっけてやっけていく必要があると思っけております。

例えば、名古屋港の鍋田については3バースについての議論がありますけれども、これが現下の情勢の中でほんとうに必要かというところについては、これはいろいろ精査をしているところでありますが、直近は確かに落ちていますけれども、これから3年後、4年後になって、名古屋港の場合は特にアジアとの連携、強化ということですから、アジアの強化という面でのトレンドはこれからも変わらないと思っけておりますので、そういう面では整合はとれていると思っけております。

ただ、繰り返しになりますまが、やはりご指摘のとおり直近の状況はすぐさまいろいろなところに反映していくべきだと思っけておりますので、こういう中の表現の仕方も不用意に書いているようなところがありますので、それはこれからもしっけてと改めてまいりたいと思っけています。

【港湾局長】 若干私から補足させてもらいますけれども、例えば、川崎の臨港道路も実は現在沈埋トンネル1本しか東扇島地区につながっていません。これも老朽化してしまして、昨年では漏水などの状況になっている。そういう中で、耐震も含めて構造の改良によって、地震などがあつたときの地域全体の安心を高めるなどということや、いろいろな要素を抱えてやっています。

もう一つ、例えば横浜港であれば、ここの地区は主に国際フィーダーを強化することで、全体の輸送ネットワークを強化しようという施策を進める中でやっていますので、結果として工事をやることになるかもしれませんが、そもそも私たちのねらいとして進めた施策をより効率的な物流タイプをつくるための施策としてやるということです。あるいはいろいろな災害時などの地域の安全性を防災上高めるということも含めて検討されていることをご理解いただきたいと思っけています。

【委員】 それは大賛成でございます。ぜひよろしくお願ひします。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。それでは川崎、横浜は議論が出尽くしているのではないかと思っけています。名古屋港に移りたいと思っけていますが、名古屋港についてご質問、ご意見ございませんか。

よろしいでしょうか。それでは時間の都合もでございます。堺泉北港と北九州港、名古屋港をあわせてご意見、ご質問ございましたらお願ひいたしたいと思っけています。名古屋港、堺泉北港、北九州港についてご質問、ご意見ございませんでしょうか。

はい、ありがとうございます。それではこれ以上、ご質問、ご意見がないようでございます。

すので、以上5港について答申案についてお諮りを申し上げます。まず川崎港でございます。

答申。川崎港。「国土交通大臣に提出された川崎港の港湾計画については、適当である。」という答申でご異議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。

次いで横浜港でございます。

答申。横浜港。「国土交通大臣に提出された横浜港の港湾計画については、適当である。」ご異議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。

それでは名古屋港についてです。

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。」という答申でご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

堺泉北港でございます。

答申。堺泉北港。「国土交通大臣に提出された堺泉北港の港湾計画については、適当である。」という答申でご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それでは最後の北九州港でございます。

答申。北九州港。「国土交通大臣に提出された北九州港の港湾計画については、適当である。」という答申でご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それでは以上5港について、答申案どおりで異議なしでございますので、原案のとおりとさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは引き続きまして、本日の議事の2番目でございます。地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方についてということで、ご意見を賜りたいと思います。

本件につきましては国土交通大臣からの諮問を受けまして、2年前、平成19年11月29日の港湾分科会のもとに防災・保全部会を設置し、部会に審議を附託しておりました。昨年、平成20年3月から都合5回の部会を開催していただきまして集中的に審議が行われて

まいりました。その結果、昨年20年10月9日の第32回港湾分科会において、それまでに4回開催されていた部会での審議を踏まえて中間報告を行いました。その後、今年になりまして1月16日から2月14日までの30日間にわたりましてパブリックコメントを募集いたしました。中間報告以降の動向の変化や、あるいはパブリックコメント等を総合的に勘案しまして、先月2月26日に開催されました第5回の防災・保全部会を経まして、今日審議していただきます答申（案）を取りまとめました。防災・保全部会長として港湾分科会にご報告いたします次第でございます。

それでは答申案につきまして、事務局からご説明お願いいたしたいと思っております。よろしくお祈いします。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長の小野です。それでは防災・保全部会に付託され、この程取りまとめていただきました答申案についてご報告申し上げます。お手元に資料3-1、3-2、3-3があります。まず、全体の構成は、昨年の秋に中間報告しましたものと変わっておりませんが、3-3でさっと見ていただきます。全体ですけれども、1. 基本的認識がございます。地球温暖化が進んでいることや、それによって沿岸域における構造物などに作用する外力が強大化しつつあるといった認識を示しているところです。

中段よりやや下に、港湾政策の基本的方向とあります。この中で、IPPCでも適応策と緩和策という2頭立てになっていること、港湾政策においても適応策と緩和策を適切に組み合わせ合わせた総合的な政策を進めることが不可欠という認識をまず示しております。適応策への取り組みの基本方向があり、1ページめくっていただきますと緩和策への取り組みの基本方向があるという構成になっています。

2ページの3.ですけれども、適応策に関する具体的施策が並んでいます。

次のページには、4.で緩和策に関する具体的施策が並んでいる。こういう全体構成です。

次に、資料3-2をごらんいただきたいと存じます。これは中間報告以降の変更事項を赤字と下線つきで示したものですので、これに基づいてご説明を申し上げます。

中間報告以降、先ほど部会長よりご説明がありましたように、パブリックコメントがあり、最終の部会が去る2月26日に開催されまして、この中でいただいた意見に基づく修正に加え、若干の時点修正、文言の修正等をした次第です。

まず、表紙ですけれども、気候変化が変動が変わっています。実は気候変動に関する政府間パネル、IPPCですが、その第4次評価報告書がこの答申案の一番の下敷きになっています。これの確定枠が出た関係で文言が幾つか変わっています。その一番代表的なものとして「変化」が「変動」と変わった次第です。

2枚めくっていただきますと、「はじめに」が出てまいります。冒頭、「気候変化」が「気候変動」に変わっていますし、脚注がついています。下の段に脚注が——温室効果ガスですとか、気候変動に関する政府間パネル等々並んでいます。脚注をページ下につけてわかりやすく、すぐ見ていただけるようにしたのが変更点です。

脚注の5. 災害リスクというところ、赤字になっていますが、これは部会の中で「災害リスク」という言葉の使い方についても脚注をつけるべきだというご指摘をいただいてつけ加えたものです。

1ページの「はじめに」の中段ですが、「このような状況を踏まえ」以下ですけれども、例えば、国土交通大臣より諮問されたことを受け港湾分科会に設置された防災・保全部会において検討を進めてきたという検討の主体を明確化するための修正などを行っています。

また、その下の「なお」以下ですけれども、「中間報告」を「答申」に直すといった形式的な表現適正化も行っているところです。

2ページをごらんいただきたいと存じます。1.「基本的認識」です。幾つか若干表現の変更があります。最初のパラグラフ、気候変動に関する政府間パネルではというところの4行目に、「かなり」が消されて「非常に」と書いてございます。地球温暖化の可能性についてI P P C第4次評価報告書では「ベリーライクリー」という言葉を使っておりますけれども、旧訳では「ベリー」が「かなり」だったものを「非常に」と訳が変わったことによる修正です。

1ページめくっていただきまして3ページをごらんいただきたいと存じます。「基本的認識」の中の、「波浪の強大化」というところです。これは部会で、ナウファスの観測データに基づいて、波浪が強大化している議論をしているが、いつ頃からの観測データに基づいているかをより正確に書くべきであるというご指摘があったことによる変更です。

3ページの下に、大陸棚波と書いてあって、脚注が赤で示されていますけれども、これも部会の委員の方から、正確にはこのような表現ぶりであろうというご指摘をいただいたことによる修正です。

4ページの中段(2)「気候変動により…」というところですが、2つ目のパラグラフの「特に」から始まったところですが、災害リスクという言葉非常に安易に多用しているのご指摘もあり、こういう修正をしたところです。

1ページめくっていただきまして5ページの上から4行目に「ハリケーン・カトリーナによる被害で明らかになった」とあります。このようにより具体的な言い方をすべきというのが部会での意見です。

その下に、「一方」以下ですけれども、より正確な言い方をしたということですし、5 ページの下の脚注は、設計高潮位の説明が必要という部会の意見を反映したものです。

同じような、より正確な表現のための修正が6 ページにもあります。また、中段に、「市町村は全国の工業出荷額の45%を占め」という数字が出ております。これはパブリックコメントの中で、臨海部の重要性を表現するに際してスケール感が欲しいというご指摘があったことによるものです。

6 ページの以降のアンダーライン付きの修正はすべて今年の夏以降起こったことを時点修正したものです。

8 ページに「アイドリング」という言葉が中段にあったものが消されて「船内発電」になっています。停泊時に船はアイドリングしている訳ではなく、必要な電気を船内発電していることから正確な言い方に直したということです。

8 ページの下から港湾政策の基本方向が記述されています。9 ページをめくっていただきますと和訳の確定に伴う変更が幾つかあります。

10 ページ、11 ページにも小さな変更がありますが飛ばさせていただきます、12 ページを開けていただきたいと存じます。緩和策への取り組みの基本方向のウの「臨海部空間からの温暖ガスの排出削減」というところに修正があります。取り組みの動機づけについて明記したということです。

次に13 ページですけれども、③「取り組みの方向」のところに「原燃料の高騰」が消されています。中間報告後の状況変化を反映したということです。

14 ページですが、「適応策に関する具体的施策」が記述されています。部会で表現ぶりについて意見があり、中段からやや下にあるような「堤防等の嵩上げ等」という言葉を使ってみたり、「津波・高潮ハザードマップの策定等」という例示を出してみたという変更を幾つかしているところです。

15 ページですが、適応策の具体的な施策の中で、(4) 特に先行して取り組む施策についての記述があります。ここの(1)、(2)、(3)は中長期的な取り組みですけれども、その中で、特に急ぐことについて、もともとこの答申文ではそのような趣旨で記述したつもりでしたけれども、当面取り組む事項をはっきりと明記すべきであるというパブリックコメントの指摘があったことから、表現ぶりを工夫したということです。

16 ページの中段にも部会の議論を反映するための修正を幾つか施しています。

17 ページの⑤には非常にたくさんの修正がされています。パブリックコメントで海岸堤防の外にある堤内地について、港湾機能は大半が海岸堤防の外にあるものですから、そうい

った場所についてのソフト政策をしっかりと書くべきであるというコメントがあり、修正したものです。

あと、この辺の文脈が非常に混乱していたことからかなり大幅に直したということです。その結果、全体の構成は最初の2行に「防護ラインの内外を問わず」という言葉が入っており、それ以降のパラグラフでハード操作のためのソフト政策について書いて、その後減災策を書いて、一番最後に復旧に向けた対応能力の向上ということでTEC-FORCEの強化を書いたという形に改めさせていただいたわけです。

18ページから緩和策に関する具体的施策ですので、説明は国際・環境課長の福田にかかります。

【国際・環境課長】 福田でございます。よろしく申し上げます。

18ページから緩和策の具体的施策を列挙しております。②のモーダルシフトのところです。モーダルシフトの課題を挙げていたのですが、昨今の状況では航路ネットワークの維持そのものも重要だということでそれを追加しています。

19ページの一番上のところもモーダルシフトに加えているわけですが、最近、近海航路では航空輸送から海上輸送へ転換する傾向が一部に見られておりまして、その推進方策についても検討することが必要としております。

③のコンテナの空荷輸送を小さくする、削減することです。文章を簡潔にするとともにインランドデポの機能をより強化したインランドポートと、内陸部における新たな機能を備えた物流拠点、インランドポート——下に注釈をしておりますけれども——の実現について追加をいたしております。

④のコンテナの横もち輸送ですが、これはパブリックコメントでもわかりやすくするように文章を逆にしろということで、そういう修正をしております。

20ページが、港湾活動に伴う温室効果ガスの排出削減ですが、②のアイドリングストップについては先ほどのとおり、アイドリングをやめて陸上電力供給としておりますし、重油等による発電としています。

下の赤ですが、外交船についても、今国際規格を検討しているわけですが、その議論に積極的に参画するだけでは不足であるという意見もあって、導入に向けた検討を進めると突っ込んだ表現に変えております。

次の③が再生可能エネルギーの利活用促進でございますけれども、港湾は再生可能エネルギーを利活用できる有為な環境にあるわけですが、先ほどの堺泉北港にもありましたが、廃棄物処分地もあるものですから、これも有為な環境の1つだということで追加をしています。

省エネルギー型荷役機械の導入促進では、コンテナを運ぶトランスファークレーンがあるのですが、これの電動タイプが開発されてきたのでそれも追加するという事で書き加えています。

(3) が港湾におけるCO₂の吸収源拡大等の施策の推進というところです。①の緑地・藻場の整備促進というところに、藻類等の成育が可能となる生物共生型港湾施設の整備・管理も重要な課題であるということで、これについても追加をしています。

22ページの一番上がヒートアイランド対策として、港湾の緑地が都市のヒートアイランドのための風の道の入り口だとしていたわけですが、運河等の水路もあるというパブリックコメントがありましたので運河も入れております。

以下、22、23というところまで緩和策の具体的施策が続くのですが、以下は修正はございません。

最後に、おわりにというところでまとめをしておりますが、先週の防災・保全部会の中でも、最後の締めくくりのところは地球温暖化対策の重要性と取り組みに対する今後の熱意がうかがわれるような表現にすべきという議論がございまして、それらを踏まえて港湾は緩和策と適応策の両面から温暖化に対する重大な責務を持っているのだということ、これから具体的施策の実施に向けてやれることは速やかにやるということと、最後に、社会情勢、経済情勢に柔軟に対応しつつ着実な展開を図るということで結んでおります。

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。

それでは本件は先ほどご説明申し上げましたとおり、この審議に当たりましては防災・保全部会に分科会から部会に付託しておりますので、この分科会では報告事項という形で取り扱う規定となっております。ご報告いただいた内容に関連しましてご質問等がございましたらお願いいたしますと思いますが、いかがでしょうか。特に答申案についてご質問はございませんでしょうか

はい、どうぞ。

【委員】 細かいところまでは拝見してないのですが、資料3-4をばっと拝見していると、3-4の一番最後、9ページの右下のところ、港湾管理者を中心とする総合的な温室効果ガス削減計画策定の推進という枠のところですけども、そこでは主体として国、港湾管理者、港湾関連事業者、3つ並んでいるわけです。それに対して見え消し版の答申(案)をパッと見ると、1ページのはじめにの第4段落あたりで「このような情勢の下、港湾行政は」という主語になっているわけですが、そのような文面から見ると、この答申(案)全体

として港湾行政が主語になっている理解でよろしいのかどうか。それとも、先ほどの資料3-4に図で示されているように港湾関連事業者を含めた主体と理解するべきなのか。その点だけ確認させてください。

【分科会長】 事務局のほうから、説明願います。

【海岸・防災課長】 わかりました。ありがとうございます。

そもそもこの答申（案）は港湾政策のあり方を扱ったものですので、委員がおっしゃったように、港湾行政が全般的な主語だにご理解いただければいいと思います。ただ、いろいろなところへの働きかけもすることになるものですから、例えば協議会に関する記述では主語に港湾事業者も巻き込む形になっていると理解しております。

【分科会長】 ほかにご質問ございませんでしょうか。もしこれ以上ご質問がないようでしたら、少し予定の時間よりも早いですが本日の分科会の審議をすべて終了いたしましたので、終了いたしたいと思います。

事務局に進行をお返しいたします。どうぞよろしく願います。

【総務課長】 ご審議どうもありがとうございました。ここで事務局からご連絡がございます。3月12日をもって委員の皆様の任期の期限が終了いたします。池淵委員、東委員におかれましては期限をもちましてご退任されることとなっております。長い間ありがとうございました。

他の委員の皆様におかれましては、3月13日以降につきましても引き続き委員にご就任いただくことになっておりますのでよろしくお願い申し上げます。

それでは最後になりますが、港湾局長の須野原より一言ごあいさつをさせていただきます。

【港湾局長】 港湾局長の須野原でございます。一言ごあいさつさせていただきます。本日はお忙しい中、当分科会にご出席いただき、ほんとうにありがとうございました。また、先ほど総務課長からございましたように、本港湾分科会の委員の任期は2年となっておりますことから、現在の委員の皆様は3月12日で終了することになります。この2年間、11回港湾分科会を開催させていただきまして、国際競争力の強化のための今後の港湾政策のあり方でございますとか、港湾の開発等に関する基本指針の関係、さらには26港の港湾計画のご審議いただきました。ほんとうにありがとうございました。黒田分科会長はじめ各委員の皆様、改めて御礼申し上げたいと思います。

また、3月12日をもって池淵委員、東委員がご退任されることになりました。池淵委員におかれましては平成15年3月から6年間、また東委員におかれましては平成11年4月から10年間というほんとうに長い間港湾分科会で貴重なご意見をいただき、ほんとう

に心から御礼申し上げたいと思います。引き続き、港湾行政に対するご指導、ご鞭撻のほど
よろしくお願ひしたいと思います。

また、平成10年9月より委員にご就任いただきました尾崎委員におかれましては、昨年
12月に逝去されました。故人のご冥福を心からお祈り申し上げたいと思います。

また、その他の皆様におかれましては引き続き委員をお願ひすることになりますので、ど
うぞよろしくお願ひします。どうもありがとうございました。

【総務課長】　ありがとうございました。それではスケジュールについてでございますが、
次回35回目の港湾分科会につきましては7月上旬ごろ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ひますのでよろしくお願ひいたします。

それでは、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。本日はどうも
ありがとうございました。

— 了 —