

平成22年3月9日（火）

於：金融庁（中央合同庁舎第7号館）12階共用第2特別会議室

交通政策審議会第37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37回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成22年3月9日（火）
開会 13時30分 閉会 16時00分
2. 開催場所 金融庁（中央合同庁舎第7号館）12階共用第2特別会議室
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
家田 仁	東京大学大学院教授
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
久保 昌三	（社）日本港運協会会長
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸市立工業高等専門学校校長
鹿野 久男	（財）国立公園協会理事長
福本 容子	毎日新聞社論説委員
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
三浦 憲二	トヨタ自動車株式会社常務役員

4. 会議次第

- ① 国際コンテナ戦略港湾及び国際バルク戦略港湾の検討状況について・・・4

- ② 港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・20
 - ・ 木更津港（改訂）
 - ・ 名古屋港（一部変更）
 - ・ 水島港（一部変更）
 - ・ 博多港（一部変更）
 - ・ 鹿児島港（一部変更）
 - ・ 那覇港（一部変更）

- ③ 大阪湾圏域広域処理場整備基本計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・47

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 大変長らくお待たせいたしました。分科会長はまだお見えでございませんが、本日は新幹線がおくれておりまして、約20分の遅れになるということでございます。しかしながら、定足数を満たしておりますので、ただいまから交通政策審議会第37回港湾分科会を開催いたします。

私は進行役の港湾局総務課長の村上でございます。どうぞよろしく申し上げます。

まず、資料が大変多くございますので、確認させていただきたいと存じます。

議事次第1枚、それから港湾分科会委員名簿、それから配席図が1枚ずつのほかに、資料がございます。議事資料の関係では、議事1番の戦略港湾の選定状況報告につきまして横長の紙で資料1-1、1-2とございます。それから、審議事項としての議事2番、港湾計画につきましては資料2-1番、木更津港の関係、それから2-2番、それから以下2-6まで横長の判の紙がございます。それから、続いて審議事項の議事3番の大阪湾圏域広域処理場整備基本計画の関係では資料3、これは大判のもの1枚がついておりまして、合わせて10部になります。

このほか、冊子でございますけれども、お手元に港湾計画関係につきまして、各港湾管理者から提出されました、まずピンクの関係の木更津港の港湾計画書とその資料1、2という3冊。それから以下、対応いたしておりますが、名古屋港、水島港以下那覇港までの冊子、それから青い本は、大阪湾の広域処理場整備基本計画の関係の冊子ということで、合計9冊ございます。もし不足があればお申し出いただきたいと思います。途中でも結構でございます。よろしく願いいたします。

それから、まず冒頭に、委員の交代につきましてご報告、ご紹介させていただきます。

港湾分科会は、交通政策審議会の委員として港湾分科会に所属いただいている委員と、それから港湾分科会自体の臨時委員として所属いただいている委員から構成されております。このたび、交通政策審議会の委員の一部に交替がございまして、これに伴いまして港湾分科会所属の委員も交替いただいたということでございます。

具体的には、森地茂委員、山内弘隆委員のご両名が退任されまして、新たに交通政策審議会委員に就任された委員から東京大学大学院教授の家田仁先生が港湾分科会に所属していただくことになりました。

家田委員におかれましては、かつて臨時委員として平成18年9月より平成20年3月まで港湾分科会にもご参加いただいておりますけれども、改めて審議委員としてご紹介申し上げます。東京大学大学院教授の家田仁先生でございます。

【分科会長代理】 家田でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【総務課長】 それでは、議事に入ります前に出席等確認させていただきます。

本日は委員12名中10名のご出席をいただいております。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数が、過半数の7名でございますので、本日はそれに達しているというところでございます。

それでは、本日予定しております議事に入りたいと存じますが、先ほどお話しいたしましたとおり、新幹線遅延の関係で分科会長がおくれてご到着ということでございますので、議事の進行につきましては、交通政策審議会令第6条の5に基づきまして分科会長からあらかじめご指名いただいております分科会長代理の委員にお願いしたいと存じます。

委員、ご就任早々で大変恐縮でございますけれども、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【分科会長代理】 それでは、早速議事に入らせていただきます。

議題がお手元でございますように、議事②と議事③の2つが審議事項ですけれども、最初に報告事項「国際コンテナ戦略港湾及び国際バルク戦略港湾の検討状況について」がございますので、事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願ひいたします。

【港湾経済課長】 ただいまご紹介にあずかりました港湾経済課長の若林でございます。どうかよろしくお願ひいたします。

私のほうからは、お手元の資料1-1に基づきまして、国際コンテナ戦略港湾の選定作業につきましてのご報告をさせていただきたいと思っております。

まず、1ページ目でございますが、国土交通省は、先般、今年の政権交代後、国交省の中に、今後、国交省の中での成長戦略分野をいかに伸ばしていくかにつきましての議論を行うため、国土交通省成長戦略会議を大臣のもとで設けさせていただいております。これは5つの分野から成り立っておりまして、海洋立国、観光、航空、国際、そして住宅都市

からなっておりますが、そのうちの海洋立国が私どもの港湾の国際競争力の強化のテーマをご議論いただいているところでございます。

港湾につきましては、長安政務官のもとに実務家の皆様を中心といたしました国際コンテナ戦略港湾検討委員会と国際バルク戦略港湾検討委員会で具体的な選定、選択と集中につきましてご議論いただいているところでございます。

そのうち、国際コンテナ戦略港湾の検討につきましては、2ページ目でございますけれども、アジアとの国際競争が大変激しくなっていく中で、スーパー中枢港湾政策を行ってきたわけですが、これをさらに選択と集中によって国際競争力を強化していくために、まずはスパ中の政策の総括を行って、そこで抽出された課題を踏まえて、選択する港湾につきましての評価項目、それから選定案の作成などを行うための検討委員会でございます。政府側は長安政務官以下委員の皆様はごらんの先生方をお願いして今検討を進めていただいているところでございます。

今の検討状況でございますが、3ページ目でございますが、昨年末、昨年12月15日に第1回の戦略港湾検討委員会を発足させていただきまして、そこで先ほど申し上げましたスーパー中枢港湾政策の総括、そして新たな国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿、それからさらに今後選定していくための基準などにつきましてご議論いただいているところでございまして、先般、2月12日に第3回の検討委員会におきまして、目指すべき姿であるとか選定基準であるとかにつきまして決定し、公募を開始させていただいているところでございます。

今後の予定でございますが、3月26日に第一次審査のための応募を行っていただくことになっております。4月2日に港湾管理者の皆さんからのプレゼンテーション、何回か委員会と港湾管理者の皆さんとの間の意見の往復をさせていただきまして、5月ぐらいに最終的なプレゼンテーションを行っていただいた上で、6月ごろに選定していきたいと、このような運びを考えている次第でございます。

ちょっと資料が飛びます、7ページに行かせてください。7ページをお開きいただきますと、現在の日本の港湾の位置づけでございます。ごらんいただきますのは、この白い丸が1980年のころの貨物量、赤い丸が2008年の貨物量になっております。ごらんいただきますとおわかりのように、アジアすべて、すべからく貨物量が増えているところでございますが、釜山、上海、香港、そしてシンガポールといったところの伸びが大変大きい、特に中国発の貨物が非常に大きくなっていく中で、日本の貨物も増えてはいるんです

けれども、その伸びが中国の伸びに追いついていないといった状況でございます。

これを反映いたしまして、1980年のところの、いわゆる取扱個数のランキングに直しますと、80年当時は4位に神戸、そして12位に横浜、18位に東京といったところが入っていたのでございますが、2008年の値でいきますと、それが東京が24位、横浜が29位、名古屋35位といったような順位に今落ちてきておるといった状況でございます。

こういった中国を中心といたします貨物量増加に伴いまして、船舶の大型化も進んでおる次第でございます。8ページをごらんいただきますと、コンテナ船の特に欧州航路を中心といたしました大型化の進展の様子でございますが、これはEMMA MAERSKでございますが、現在では1万2,500個積みというものが出現してきていたり、または1万4,000個積みの船も出てきているといったような状況が見てとれるかと思っております。こういう大型化に対応することも今後必要になってこようかと思っております。

コンテナ船の大型化に伴いまして、基幹航路の寄港回数はどういうふうに変化しているかでございますが、9ページをごらんいただきますと、これは欧米の基幹航路、フルコンテナ船が年間どれほどの回数を寄港していただいているかということを整理してまとめたものでございます。上海、それから釜山、シンガポール、それぞれ大きな伸びを示している中で、東京が暫減、横浜が横ばい、名古屋が微減、それから大阪が若干減少、それで神戸が減少といった傾向が見てとれようかと思っております。特に神戸におきまして、瀬戸内海を中心といたしまして韓国の釜山のほうにトランシップされている率が大変大きくなっているのではないかということが推察されるわけでございます。

10ページをごらんいただきますと、これがいわゆる海外のトランシップ率の推移でございます。1998年から2003年にかけて海外のトランシップ率が5.4%から15.6%、10ポイント上がった経緯がございます。それから5年たちまして、その伸びこそ鈍化したわけでございますが、18.0%に増えてきておることがおわかりになろうかと思っております。

スーパー中枢港湾政策では、コスト3割減、それからリードタイム1日を目指していたわけでございますが、11ページをごらんいただきますと、これは京浜港を例にとった例でございますが、そのコストにつきましては平成12年度比で大体2割弱は低減しているわけでございます。もちろん我々も努力しておりますが、ほかの港も努力しているわけで

ありまして、例えば高雄港でいきますと約1割減ということが見てとれます。釜山のほうは若干上がっています。シンガポールは85といった数字がありますが、こういう日本側の努力によってコストは下がってきておって、コストの比較でいきますと、相手の背中が大体見えてきたような状況になっているわけですが、一番右端をごらんいただきますと、平成18年に供用されました釜山新港におきまして、大体今の京浜港との比率で約4割のコスト減が達成されております。こういうことをごらんいただきますと、やはりなかなかコストの差を縮めるのは大変だということが見てとれようかと思っております。

翻ってリードタイムでございます。12ページでございますが、これは入港してから許可を受けるまでのリードタイムでございますけれども、当初2.4日間ございましたのが、税関の特例制度でございますAEOをご利用いただきまして、かつ平日に限定しますと大体0.9日という形で大変スピーディーな引き出しが可能になってきております。リードタイム1日につきましてはほぼ目的、目標を達成してきているのではないかと思っております。

先ほど、瀬戸内海の内航の話をお話しさせていただきましたが、13ページをごらんいただきたいと思えます。これは赤が内航、いわゆる日本の内航であります。ブルーがアジアの外航航路、うちブルーの濃いのが韓国でございます。例えば日本海側になりますと、内航航路はほとんどありません。一方、瀬戸内海の港でいきますと、もちろん内航が頑張っているところもあるのですが、非常に韓国の外航フィーダーが活躍している様子が見てとれようかと思っております。かつ、これは隻数単位なものですから、船の実際の大きさになりますと、我が国の内航の船の大きさは499であるとかといった形、大変小さい船が多いものですから、コンテナの箱の量からいきますと、もっと大きな差が出てくることがわかろうかと思えます。韓国の外航のフィーダーに内航フィーダーが負けているということが把握できようかと思えます。

14ページでございますけれども、韓国の釜山の釜山港の港湾経営をしておりますのが、100%国の出資ではあります韓国の釜山公社という民間会社、株式会社になっております。これはBPA——釜山・ポート・オーソリティーの資料をおつけしておりますけれども、日本語のきれいなパンフレットをおつくりいただいて、日本の各地へ回って、神戸とか横浜に持って行くよりも、釜山のほうに持っていかれたほうが大体30%以上もコストダウンしますよということを示しております。これを示しながら、大変効率的な営業活動を行っておられまして、物流改善セミナーなどもトップクラスで行うと同時に、大

体3人1組の日本語がよくできる方が各地の荷主であるとか、また港湾管理者を回りながら大変効率的な売り込みをしているということでございます。一方、私どもの港湾管理者の皆さんには、いろいろとご努力をいただいているかと思えますけれども、その中身については大きな差があるということが見てとれようかと思えます。こういったあたりがスーパー中枢港湾の反省点ではなかろうかと思っております。

4ページに戻っていただきますと、こういった観察を踏まえまして今後の国際コンテナ戦略の目指すべき姿を先般の検討委員会で公表したわけでございます。

まず、位置づけといたしましては、昨年年末に閣議決定しました新成長戦略、またこれは6月にリバイスいたしますけれども、これにのっとった成長にきちんと乗せていく、日本の経済を乗せていくための位置づけであること。目標といたしましては、アジアと北米、アジアと欧州といった基幹航路を通る船が日本へ寄港することを維持しかつ拡大していかなければならないこと。そのためにはさらなる選択と集中が必要であること。

具体的な目標といたしまして、2015年までには、まず国内ハブを完成させる。不必要な形で釜山などトランシップされている荷物を日本国内のメインポートに戻すことを目標としております。具体的な数値目標といたしまして、釜山、上海、そして高雄港などの東アジア主要港でのトランシップ率を半減させるということを目指していただいております。そして、これを踏まえて、国内ハブを完成させた後に、2020年までにはアジアと北米を結ぶ北米航路のラストポートであるという位置づけを活用いたしまして、国際トランシップも視野に入れていきたい。そして、東アジアの中で5本の指の中に入れるような主要港として選択される港湾にしていきたいということを目指して掲げさせていただいております。

そのための実現の方策でございますが、スーパー中枢港湾のさらなる選択による国内貨物の集中のほかに、コスト低減も続けていかななくてはならない。例えば公設民営化の推進、ターミナルの一体運営の推進など。また、先ほどありましたような内航の強化でございます。内航をはじめとするフィーダー網の抜本的な強化による広域からの貨物の集約の推進、さらには、荷主の皆さんには日本の港湾を選んでいただかなければならない。そういった意味で、ゲートオープンの時間拡大などによる24時間化の推進などの荷主サービスの向上が必要ではないかということ提言させていただいております。

さらに、先ほど申し上げたようなコンテナ船の大型化が進展してまいりまして、その進展に対応できるような岸壁が必要になってくる。例えば欧州航路で出ていますような1万

4,000個積みのようなコンテナ船に対しましてはマイナス18メートル岸壁が必要になってまいります。そういったものにつきましては、いろんなどころにつくるのではなくて、選択された港湾で実現していくことが必要だということを述べさせていただきます。

さらに、先ほどの釜山の埠頭会社、港湾会社の例に見られますように、やはり港湾の中で今までの管理・運営ということから経営を考えていく必要があるのではなかろうかということも述べさせていただきます。特に民の視点による戦略的な港湾経営の実現をうたわせていただきまして、例えば埠頭公社、港湾管理者といったような多元的な港湾経営をされているところを一元的に経営する主体、そしてかつ荷主、港湾、海事、物流関係の民間企業が参画できるような株式会社形態のものを港湾経営主体として設立させていただきます。迅速に、柔軟に、そしてタフに港湾経営をできるような体制を整えていくべきではなかろうかということも提言させていただきます。

こういったものをお示しした上で、今港湾管理者の皆様に公募をかせさせていただきます。5ページ目に行きますと、このための今後の選定基準でございますが、まず1つの足切り基準でございますけれども、2015年におきまして、現在のスパ中と大体同程度の貨物の集積が見込めること、そして2015年におきまして大体荷主に基幹航路の多頻度サービスを提供するための一定のコンテナの集積が見込めることを提示させていただきます。

これをクリアされた港につきましてのおおの、もちろん基礎的な、先ほど申し上げた港の基礎強化に加えまして、先ほど実現のための方策で述べましたようなコスト低減策、それから貨物のフィーダーなどの集約策、荷主へのサービス向上策などにつきましての具体的な方策につきまして、おおの点数をつけていただくということを考えております。また、先ほど、最後に申しました、戦略的な港湾経営をするための中身と、それからそのための体制につきましてもあわせて点数配分をさせていただきます。右にありますように、いわゆる身長体重のたぐいの基礎的な評価につきましては350点、それ以外の方策につきましては650点の配点をさせていただきます。このような形での採点をさせていただきます。手を挙げていただいたところから、これにつきまして採点をさせていただきます。それで順位づけを決めて、絞り込みを行っていき、このように考えている次第でございます。コンテナにつきましてのご説明は以上でございます。

【企画室長】 それでは、港湾局計画課の下司と申します。私から、国際バルク戦略港湾の検討状況について、お手元の資料1-2に基づきましてご説明させていただきます。

お手元の資料を1枚めくっていただきますと、国交省全体の成長戦略会議の位置づけをお示ししております。これにつきましては、先ほど若林からご説明申し上げましたので、説明は省略させていただきます。

2ページ目をごらんいただきますと、現在バルク戦略港湾のご議論をいただいております委員会の構成をお示ししております。

3ページをごらんください。3ページには、これまでの検討状況、それから今後の予定について簡単にまとめてございます。コンテナと同時に昨年12月15日にこの検討委員会を開始いたしました。そこから、第1回の会合におきまして、後ほどデータを少しお示ししてご説明申し上げますが、議論の対象として、穀物、特にトウモロコシ、大豆、それから鉄鉱石と石炭を検討の対象としてございます。第2回、第3回におきましては、こういった品目、貨物を必要としていらっしゃる荷主の方々からご意見を聴取させていただいております。第4回以降、先ほどのコンテナと同様にバルク戦略港湾の目指すべき姿など基本的な方針、それから選定の考え方といったものを議論していきたいというところがございます。ご議論いただいた上で、4月ごろにバルク戦略港湾の公募手続に入らせていただきますと、本年12月ごろにはバルク戦略港湾の選定作業を終えたい、大体こういうスケジュールを描いてございます。

それでは、バルク貨物を取り巻く状況について簡単にご報告申し上げたいと思います。お手元の資料、5ページをごらんいただきたいと思います。

5ページには、過年度の世界中、世界全体の貨物の動向について、トン、マイルベースで時系列に整理したものでございます。一目瞭然でございますが、特に中国がWTOに加盟いたしました2000年以降、急激に世界の貨物輸送量が急拡大しておることがご理解いただけるかと思っております。中でも穀物、石炭、鉄鉱石といった対象品目につきましても、そのシェアを拡大しながら急激にボリュームが膨らんでおるといった状況でございます。

6ページをごらんいただきますと、それぞれの内訳をお示ししております。資料の真ん中、右上方のほうに「三大バルク」と書いてございますが、特に貨物量の中で取扱量の多い穀物、鉄鉱石、石炭、それぞれ10%もしくは5%程度のシェアとなっておりますが、こういった品目の取り扱いが急増しておるといった状況でございます。

7ページ以降、トウモロコシ、それから大豆、鉄鉱石、石炭の4品目について、それぞ

れ世界の生産量、消費量、それから輸出量と輸入量それぞれについて国別に整理したものでございます。

まず、トウモロコシにつきましては、アメリカが最大の生産国かつ輸出国、世界の供給国となっております。輸入国をごらんいただきますと、赤いところが日本でございますが、現時点では日本が最大のトウモロコシの輸入国となっておりますという状況でございますが、2004年以前と現在を比べますと、急激にトウモロコシの世界の貿易量が拡大しておるということがご理解いただけるかと思えます。それだけ市場での穀物資源の獲得競争がシビアになってきておるという状況でございます。

次の8ページをごらんいただきます。8ページは大豆でございます。同様の整理をしてございます。右側の輸出と輸入のところをごらんいただきたいと思えますが、主な輸出国、供給国はアメリカとブラジルでございます。それに対しまして、輸入国は世界のほぼ半数を中国が買い付けしておるという状況でございます。特に2000年以降、中国の買い付け量が急拡大をしておることがご理解いただけるかと思えます。

それから、9ページでございます。鉄鉱石について同様の整理をいたしております。こちらでもやはり輸出国、輸出量と輸入量のところをごらんいただきたいと思えます。輸入の欄をごらんいただきますと、2000年以前は日本が世界最大の鉄鉱石の輸入国でございましたが、現在では3.8億トンを超える中国がほぼ世界の半数、半分の鉄鉱石を買い付けておるという状況になってきております。主な供給国はブラジルとオーストラリアということになりますので、地球のほぼ裏側からアジアに向かって鉄鉱石が大量に動いておるという状況をご理解いただけるかと思えます。

10ページでございます。石炭でございますが、まず生産と消費のところをごらんいただきたいと思えます。世界のほぼ半数にあたる25億トン強を中国が生産して、消費しております。現時点では中国は自国の産出石炭で賄っておる状況でございますが、輸出、輸入の欄をごらんいただきますと、輸入のところに黄色く0.5億トン、中国というものがあらわれてきております。既に最新のデータでは1億トンを超えておる状況でございますが、中国が輸入炭に切りかえつつあるという状況でございます。石炭につきましては、輸出国はオーストラリア、インドネシアということになっております。日本もこういった状況の中で、輸送コストを削減しながらしっかりとした対策を講じていく必要があると認識しております。

11ページでございます。今ご説明申し上げた三大品目につきまして、世界の地図上で、

主にどういう荷動きをしておるかというのを図示したものでございます。特に黄色でございいますが、穀物の輸送でございまして、その供給国の主なところが北米の中央穀倉地帯でございまして、その6割から7割程度はパナマ運河を通過してアジアに運ばれてきておるとい
う状況でございまして。

12ページをごらんください。穀物の主な輸送ルートの途中にございましてパナマ運河で
すが、太平洋側、大西洋側の入り口部に閘門が設けられておりまして、この閘門のサイズ
で通行できる船舶の大きさが規定されてございまして。右上のほうに現閘門と第3閘門とい
う比較をしておりますが、現在、第1閘門、第2閘門が設けられておりますが、そのサ
イズが現閘門のところに示しておるサイズでございまして。船幅32メートル余り、深さで
12メートルの喫水制限がございまして。これに加えて、第3閘門、現在の閘門に並行
する形で新しい大きな閘門の建設工事が進められております。この閘門ができますと、こ
のコンテナ船の場合でございまして、おおむね4,500個積みから最大級の1万2,00
0個積みのコンテナ船が通行できるような状況になってまいります。この工事、2014
年までの予定でございまして、近々、こういった輸送ルートの改革が実現するという状
況でございまして。

13ページでございまして。こういった今ご説明申し上げましたような世界の需要量、供
給量、つまり貿易量の拡大、それから輸送ルートのパナマ運河の拡幅等々がございまして、
世界の輸送船舶の大型化が急激に進んでございまして。特に穀物、石炭を輸送するドライバ
ルカーでございまして、パナマックスが現在主流でございましてけれども、これがパナマ運
河の拡張後のサイズ、ポストパナマックス船（仮称）としておりますが、船の大きさがか
なり大きくなっていくということを図示してございまして。また、鉄鉱石につきましては、
地球の裏側から大量に輸送するというので、船のサイズも現在主流のケープサイズ船か
らVLOCと呼んでおりますが、30万トンを超える船舶に切りかわりつつあるという状
況でございまして。

こういった状況認識のもと、14ページに現在ご議論いただいております委員会での問
題意識を簡単に整理したものでございまして。

まず1点目でございまして、大型化が進行するバルカー輸送につきまして、日本の港湾
施設の能力が不足しているのではないかという問題意識であります。特に現在使っている
船舶についても、満載で入港できない、入港時の喫水制限が発生しておるとい
う状況報告が上がっております。また、船舶の大型化、先ほど申しましたようにVLOCであるとか

ケーブサイズ船の活用といったものについて、日本の港湾の水深不足が顕在化してきているという状況でございます。

2点目は、さらに使い勝手の面でもまだまだ改善すべき点があるのではないかとこの指摘もいただいております。特に夜間の入港規制、それから潮位、満潮時の潮位を利用すれば大型船にももう少し対応できるのではないかとこの問題提起がございました。

3点目でございますが、船の大型化にあわせて岸壁、航路、泊地だけではなくて、取り扱う荷役機械、さらには保管施設の能力といった部分につきましてもあわせて検討していかなければならないという問題意識が提示されてございます。

こういった問題を踏まえまして、4月に公募手続に入りますので、それまでの間に、先ほどコンテナのほうでご説明申し上げましたが、目指すべき姿、基本的な考え方ないしは選択と集中の方針、基準といったものについて委員会のほうでご審議いただきまして、4月には公募の手続に入っていきたいと考えております。説明は以上で終わります。

【分科会長代理】 分科会長がおいでになりましたけど、この話題のところまで私が司会をやることにしましょう。

今ご説明いただきましたけども、いかがでしょうか。委員の先生方からご意見やご質問がありましたらお願いしたいと思います。どうぞ。

【委員】 1点、よろしいでしょうか。荷主の立場でちょっと質問なのですが、コンテナのほうの4ページのところの④番で、トータル物流コストの低減というところに書いてありますけど、基本的にドア・ツー・ドアじゃないですが、ポート・ツー・ドアの部分の国内の陸上物流コストについての議論というのはこの場でされるという理解でよろしいのでしょうか。

【港湾経済課長】 ここにつきましても、端的には内航をどうすべきなのかという議論を中心にさせていただいておりますけれども、例えば鉄道にしてもトラックにいたしましても、港からどういう形で効率的に運ぶべきなのかという議論につきましても大分議論を進めさせていただいております。もうちょっと詳しく実は目指すべき姿の中には書き込ませていただいておりますけれども、例えばトラックにおきましても、どういう形でインランド・デポをつくっていくべきなのかということをご提言させていただいたりさせていただいてまして、また港湾管理者の皆さん、または埠頭公社の皆さんの中でも、そういう問題意識でもってご提案していきたいという方々も大変多くおられるんじゃないかと考えております。

【分科会長代理】 よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。どうぞ。

【委員】 非常に基本的なことで恐縮なのですが、スーパー中樞港湾とコンテナ戦略とバルク戦略の関係がいま一つわからないのですが、コンテナとバルクというのは別々で戦略をつくらなきゃいけないものなのですか。

【分科会長代理】 いかがでしょうか、どなたかまとめてご説明いただけますでしょうか。じゃあ、室長。

【企画室長】 まず、港湾で取り扱われております貨物を大きく分けるとコンテナという箱に入ったコンテナ貨物と、それから貨物がばら積み状態で運ばれるばら貨物、バルク貨物でございますが、この大きく2つに分けられます。

ご質問のありましたスーパー中樞港湾政策につきましては、その中のコンテナの効率化を目指した政策でございます。今回、コンテナ戦略港湾の検討の際には、スーパー中樞港湾の政策につきまして、さらに世界の競争環境が厳しくなっておるということで、選択と集中の手法によってさらに競争力を強化していこうという取り組みがコンテナの戦略港湾の取り組みでございます。

一方、私が先ほどご説明申し上げましたバルクにつきましては、前段でご説明申し上げましたが、コンテナに載っかっておらないばら積みの貨物につきましても、先ほど申しましたように世界の資源の争奪競争が非常に厳しくなっております。その中で大型船を使うことによってコストを下げたい、そのための議論をしたいということで、これはコンテナとは別に議論をしていく必要があるだろうということで、検討の場も分けさせていただいております。

【委員】 そうすると、ほかの競争しているシンガポールとか、シンガポールはちょっと特殊かもしれませんが、中国だとか韓国の港というのは、そういう分け方はしていないのではないですか。

【企画室長】 ご質問のありましたように、港の中には2つ、コンテナの機能、バルクの機能、両方とも大規模な機能を持った港もございます。その一方で、コンテナに特化した港、あるいはバルクに特化した港というのもございます。

例えば近場でございますと、釜山港はコンテナの積みかえ港として非常に取り扱いを伸ばしておりますが、釜山港の中でも今の釜山港と、それから釜山新港の間に甘川という湾がございますが、そこではバルクカーゴ、ばら積み貨物中心の港の機能を持っておりますので、両方の機能を釜山港については持つておるという状況でございます。その一方で、

コンテナに特化した例えば上海の洋山新港でありますとかといった港も存在しております。

【分科会長代理】 よろしいですか。ほかにいかがでしょうか。じゃあ、あちらから。

【委員】 コンテナの戦略港湾の選定についてちょっとお伺いしたいんですが、4ページで、「実現の方策」と書かれていまして、何をやらなければいけないのかという目的が書かれているように思います。2番目、ターミナルコストの低減、3番目、フィーダー網の抜本的な強化というような、例えば「こうならねばならない」という目的が書かれていると思うのですが、どうやってやるのかということについて、私も経団連で物流部会長をやっているものですから、釜山港なんかへ行ったり、韓国の国土交通省みたいなところへ行行って話を伺ってきているのですが、基本的に国策として、国の力でもってとにかく強力に進めると。私はフィーダー網がどの程度の実態になっているのかわかりませんが、かなり、実務を担当している者としては韓国経由でもって積んだほうがはるかに安いというのが現実で、我々もそういう航路を使っているわけで、流れがそちらのほうにどんどん先ほどの資料にもあるように行っていると思うんですけど、この流れをひっくり返すということになるとかなりなエネルギーの要る、本気で国がやらないと、もちろん6番目に書いてある「民の視点」ということで合理化を進めるというのを一つの方策として大切だと思うんですが、相手は国で戦ってきているところに、民の力だけではとてもじゃないけども立ち向かえないというのが実態ではないかなと感じておりまして、国として、どういう覚悟で何をするのかということをご検討いただきたいと思うんです。

【分科会長代理】 これは承っておけばいいですか。お答えになりますか？

【港湾経済課長】 それでは、一言だけ。全くご指摘のとおりだと思っております。

具体的な方策について、実はこれは一枚紙にまとめてしまったものですからあまり具体的なことは書いてはおりませんが、おのおののコスト低減策であるとか内航フィーダーの問題点であるとかにつきましては、スーパー中核港湾の総括において、または目指すべき姿におきまして書かせていただいているところでございます。また、さらにそれを受けて、港湾管理者の皆さんでもいろんなご提言も出てこようかと思っております。それを踏まえて、我々といたしましても、平成23年度、来年度の予算要求、さらには税制改正要望、さらには法律改正を含めた制度改正にきちんとつなげていくことが大切だと思っております。

ご指摘のように、確かに釜山経由のほうが安くてそっちがいいという方もいっぱいいら

っしやるものですから、それをこっちに向いてもらうというのは大変な努力が要るのではないかと思いますし、またおしりに火がついているような状況ではないかと思っております。そのために、あまり時間的猶予もございませんので、できるだけありとあらゆる可能性を追求していきたい、このように考えております。

【分科会長代理】 ありがとうございます。ちょっと待ってください。それでは、委員、先にどうぞ。

【委員】 今と同じ4ページの国際コンテナ戦略港湾の目指すべき姿の位置づけの1番に、新成長戦略の実現というのがまず最初に上がってくるわけですが、去年12月に出されました新成長戦略の大枠を見ますと、どちらかという観光ですとか健康、それから環境、地方分権、アジアと項目はあったと思うんですけども、もう少し詳しいディテールは6月に出すということになっていると思います。この新しい新成長戦略と今回の国際コンテナ戦略港湾とがリンクすることは非常に大事だとは思いますが、ただ、どちらかという観光だとか健康だとかというものはあんまり国際コンテナの実需の具体的な荷物をつくり出すようなところがわりと少ないようにも思われますが、どういうふうこれを実現し、かつこういった成長戦略の中で絶対的な貨物の実需をつくり出すというところと、どうリンクするのかといった議論がされているのであれば、教えていただきたいというのがまず1番目です。

3つあるのですが、2番目は、この選定後に実現の方策を実現すべくどれぐらいのスピードで重点投資していくのかというのはもう決まっているのでしょうか。選定後に。それからバルクのほうも、バルクのほうの位置づけや実現の方策はまだこれからだというお話ですけども、なかなかバルクは専用岸壁が多いので、直接に国としてやれること、やれないことがあると思うのですが、選択後に、国としての選定後にどういった重点投資をやるという青写真があつての今回の戦略なのかをお聞きしたいと思います。

最後に、選択と集中という言葉が何度も出てくるのですが、では、選ばれなかったところはこれからどういうふうにしていこうというところまで考えられた上で、この選択と集中で選定していくということが議論されているのか、お答えいただける範囲で結構でございます。

【分科会長代理】 お願いします。

【港湾経済課長】 まず、ご質問の新成長戦略基本方針でございます。これは、こんなことを言ったらあれですが、国家戦略局のほうでつくらせていただいているものでござい

まして、内閣における今後の成長戦略の基本となるものとされております。ご指摘のように6月にさらなる肉づけをする方向でございます。ただ、観光とかいろいろなものがございます。結構、国土交通省の分野は結構多々入っているわけでございますけれども、これは個別にリンクするところもあろうかと思いますが、成長すべき分野を特に抽出した形で個別に出させていただいているオムニバスの形で取りまとめられているように私どもは感じているところでございます。その中で、特にコンテナ、バルクともに港湾の位置づけというものが成長分野として選ばれて、かつそれを具体化していくための位置づけを記述していただくことが大切じゃないかなと、このように考えております。

それから、さらに選択と集中をした後の投資、重点投資でございますけれども、これはソフト面、ハード面ともどもあろうかと思いますが、やはり選択をしたわけでございますので、国家予算がなかなか厳しい中での幅寄せが当然行われてしかるべきだろうと思っておりますし、また実現の方策に書いてありますようなところのまさに具体化するための必要となるような予算につきましては、早急に確保していきたいと考えている次第でございます。

【分科会長代理】 ありがとうございます。はい、どうぞ。

【委員】 全体として、認識や何かに異論があるわけではないのですけれども、データの出し方として、例えば釜山港は新港も入っているし、インナーハーバーも入っていて釜山港のデータだとすると、日本の場合、例えば大阪湾にしても、神戸港と大阪港をわざわざ分けるほどの距離があるのかという気がしますし、とりわけ東京湾の場合は、川崎港なんかは背後地もがら空きにまだなっているような状態とか、木更津も背後地の使い方に困っているような状態のときに、わざわざ横浜港と川崎港と東京港と、それから千葉港まで分けて、そのデータをとっていったら、全体として数が少ないなと思うのは少し認識に違いがあって、管理者単位であえて出している理由というのも何となくわからないでもないですけれど、全体として東京首都圏で扱っている荷物の量という形で見ると、国から見るときには理理的なんじゃないかという気がするのです。

そういうデータで出してしまうことは、自治体が怒るのかどうかは知りませんが、それからスーパー中枢とか首都圏とかというのは3港一緒に考えましょうという考え方はあることは知っていますが、こういうデータのときにもそういう感覚で出しているのではないかと。そうすると、それほど見劣りするほどに減っていることは、相対的に負けていることは確かなのですけれども、見劣りすることをおある種のインパクトにしているの

だといえはそれのほうがいいのかもしれないのですが、取扱量のことで言うと、もうちょっと自信を持てるようなデータのほうがいいのではないかという気がしましたということです。

【分科会長代理】 コメントでいいですか。

【委員】 いいです。

【分科会長代理】 お答えになる。じゃあ、どうぞ。せっかくですから。

【港湾経済課長】 委員のおっしゃるとおりで、私も自信が持てるような資料を探しているわけですが、全体で日本の貨物量は1,900万TEU、内航だと1,700万TEUしかございません。現在の釜山港だけで1,300万TEUございますので、そういった比較からしても、なかなか日本が1つの港になっても苦しいことは苦しいわけがあります。

7ページの図にもありますような形でまとめてお出しするようなこともさせてはいただいている次第なのですが、丸の大きさがちょっと小さいかなという感じはいたします。以上でございます。

【分科会長代理】 ほかにはよろしいでしょうか。

それでは、司会を変更しようと思うのですが、その前に一言だけ私もコメントさせていただこうと思うのですが、コンテナの戦略のほうで、基幹航路に関する限り、選択と集中はまだまだ足りないとも私も認識しています。だからここに書いてあるとおりでぜひ進めていただきたい。

だけど、一方で、短距離の対中国や対韓国への輸送についていうと、もちろんコンテナを使えばいいんだけど、必ずしもコンテナ船とは限らないわけで、RORO船、あるいはフェリー、この辺も国際海域の中では日本と韓国、中国の間の海域は決してリッチな、豊かにRORO船を使っている状況にはないですね。で、地方港湾なんかについて言えば、大型の港湾にフィーダー輸送してから運ぶのも一法だけでも、一方でRORO船で直行型で運ぶというものも、むしろそっちがおくれている面があるので、こういう書きぶりをすると、今の委員の話じゃないけど、そうじゃなくなったところについては道がないかのように見えるのだけど、多分車の車輪の右の車輪と左の車輪と同じように、短距離の直行型のものと長距離の基幹輸送型のもので違う仕事だと思うのです。つまり、新幹線でやっていくところと山手線でやっていくところは同じ鉄道といったって違うものと同じくらいに違うでしょう。そこをぜひ国民の目にわかるように両方同時に出したほうがいいんじゃない

ないかという感想を持っています。

それから、2点目は、選択と集中ということなのですが、選択と集中も言葉の上の選択と集中で、じゃあ、韓国はどのくらい選択と集中になっているのかとか、1個の港が取り扱いの大きいということはわかるのだけど、そうじゃなくて、政策として、どのくらい選択と集中ができているのかとか、中国もぐっと集中度が高まっているというのは、別に自分のを使えという意味じゃないのですが、数字で出してみると明確に日本のスーパー中枢港湾の施策の集中の度合いではまだまだだということが見えるのですが、そういう見える化というのですか、客観指標に基づくよその国との比較をもう少し選択と集中という言葉のところでやったほうがいいのではないかと思ったのが2点目です。

それから、3点目の感想は、ここでコストという比較があるのですが、これは実は料金ですよ。つまり、運んでもらうから船社の立場かな、に立てばこれはコストと言えるのでしょうか、おそらくこうやって港湾コストと言った場合に、国民が思うのは「お金がかかっているな」と原価のことを思いますよね。でも、これは実はプライスですよ。そこには公的なお金がどのくらい整備費に入っているとか戦略的にこれをわざとディスカウントしているかというのが結果としてここに入っているわけですよ。だから、ぜひこれを「コスト」という原価を思わせるような表現ではなくて、「料金」とかという表現にして誤解のないようにしたほうが我が国が政策的に何をすべきか、あるいは何ができていなかったのかということもわかっていいのではないかと思います。以上3点、コメントです。

それじゃあ、私の司会はここまでにさせていただきます、分科会長にテークオーバーしたいと思います。よろしくお願いします。

【分科会長】 分科会長代理、どうもありがとうございました。

改めまして、分科会長を仰せつかっております黒田でございます。

ただいまをもちまして、国際戦略港湾の現状の説明は終了させていただくということで、本日の議事の2番目の港湾計画についての審議に入らせていただきます。

まず、最初は、審議対象の継続は木更津港の港湾計画の改訂、あと一部変更は5港ございますが、最初に、木更津港の改訂についてご審議を賜りたいと考えてございます。

(関係者入室)

【分科会長】 それでは、関係の方々、ご入室いただきましたので、事務局のほうから、木更津港の港湾計画の改訂について資料のご説明をお願いしたいと思います。よろしくお

願います。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官の加藤でございます。港湾計画について私のほうからご説明させていただきます。

最初に、木更津港のご説明ですけれども、本日、関係者といたしまして、皆様方の左手のほうに関東地方整備局の北山港湾空港部長、それから港湾管理者であります千葉県の県土整備部の小磯参事にお越しいただいてございます。ご紹介させていただきます。

【県土整備部参事】 よろしく願います。

【港湾計画審査官】 それでは、お手元の資料 2-1-1 についてご説明させていただきますと思います。

お手元の資料をベースにご説明させていただきます。ディスプレイのほうには現地の写真など適宜ご紹介しながらやっていきたいと思っておりますので、説明は基本的に紙ベースで進めさせていただきますと思います。

まず、資料の 1 ページ目、2 ページ目をごらんいただければと思います。画面と同じような木更津港の航空写真が写っております。全体を撮っている写真がございませんでしたが、全体のイメージは 2 ページ目のほうでごらんいただければと思います。

木更津港は東京湾の東部のほぼ中央に位置します木更津、富津、君津、この 3 つの 3 市にまたがる重要港湾になってございます。まず、左側の下のほうですけれども、吾妻地区は J R の木更津駅にも近くて、かつて川崎のフェリーも就航していたところがございます。左側上のほうの木更津南部につきましては、砂の積み出しですとか原木の輸入などが行われている地区でございます。写真で言うと右上、君津地区につきましては、新日鐵君津製鐵所が中心に展開しているところがございます。そして、残りの富津地区につきましては、東京湾の東京電力の富津火力発電所などが位置する場所でございます。

資料の 3 ページ目のほうに移っていただきまして、これが現在、改訂する前の平成 20 年前半を目標年次としている平成 10 年改訂の港湾計画図の抜粋部分をつけてございます。右側の吾妻地区につきましては、大規模災害時の緊急物資輸送などに活用できる耐震強化岸壁としまして、右下のほうにマイナス 4 メートルの小型の旅客船岸壁、それ以外に親水緑地ですとかマリーナなどを配置している計画になってございます。また、左側のほう、木更津南部地区につきましては、水面貯木場を埋めた港湾管理用地の造成ですとか、吾妻地区に泊まっています砂運搬船の係留場所として船だまりを計画しているような状況でございました。計画いたしましてから、木更津南部の左上のほうにございます 1 2 メ

一トルの岸壁がこの計画期間に供用している主な施設になってございます。今回、前回の計画のほぼ目標年次に近づいたことから、平成30年代前半を目標年次として計画の見直しを行うものでございます。一例としましては、中身でまたご紹介しますが、今の水面貯木場の埋め立ての中止ですとか、それから吾妻地区の再開発の見直しなど、こういった計画を港湾関係者皆さん方の合意の上でまとめる計画として改めてまとめていこうということで、一昨年より地元でいろいろご検討いただいてまとめ上げた計画のご紹介になってございます。

4ページ、ちょっと全容を見ていただくために東京湾の中におきまして、木更津港の貨物量のご紹介などをしてございます。左にございますように、全体の木更津港、13%の貨物を扱ってございますが、右上のほうに移っていきますと、輸入貨物の98%が発電用の燃料ですとか製鉄原料などを扱ってございます。中ほどを見ていただいても、総貨物量の85%ぐらいが基本的に東京電力ですとか新日鐵の関連貨物を扱っている非常に工業港の性格が強い港になってございます。

こういった港におきまして、5ページ目に計画の木更津港の港湾計画としての大きな基本方針とゾーニングをご紹介してございます。基本方針といたしましては、1番にございますように、貨物の増加ですとか大型化への対応、それから2番目に親水空間の確保ですとか住民の交流空間の確保。そして、3番目に船舶の安全な停泊、それから航行の輻輳を解消するための中小型船の収容バースの確保。また、4番目に環境の保全、こういった項目を基本方針として掲げてございます。全体のゾーニングといたしましては、下のほうにございますが、物流関連ゾーン、生産ゾーン、それぞれ全体の港のイメージとしてはこういったゾーニングで物を考えていこうということでございます。

6ページ目に、港湾の能力ということで取扱貨物量を示させていただいてございます。上の表の左半分は、今回計画の中で港湾の能力として目標年次における貨物量を示しているものを書かせていただいております。外貿4,750万トン、内貿2,340万トン、こういった能力の設定になってございます。右側に参考までに取り扱いの19年度の実績を示してございますが、従前説明いたしましたように、東京電力ですとか新日鐵の貨物が非常に多くて、主に自社の専用バースで扱っているような状況になってございます。将来の、ここで左側のほうに示しています能力につきましては、取り扱い実績の中から特殊要因を除きまして、取り扱い実績ですとか企業の生産計画に基づきまして能力の設定をしてございます。実績を示しています、経緯を示しています下の表をごらんいただきますと、

特に右のほうなどは19年が突出してございますが、羽田の工事に伴いまして砂砂利の移出量が非常に増えてございます。こういった特殊要因を除いて能力の設定をしているということでございます。

それから、今回、工業貨物の中で扱う主な要因としまして、上の表をもう一遍戻っていただきまして、総量としてはおおむね実績程度という量になってございますが、「内公共」と書いてあるところをごらんいただきますと、内質につきましては砂が、羽田の工事が落ちついてきますので減少しますが、外質につきましては30万トンほど増加してございます。この要因といたしまして、後ほどご説明いたしますが、新日鐵の製品輸出を円滑に進めるために4年前ほどから重量物を構外でも運ぶ構造改革特区の認定を得られて、製鉄所の構外の公共岸壁も含めて製品の出荷に利用されているということが1点、それから、こちら側の東側のエリアにおきまして、中古の自動車を海外に輸出する拠点として使えないかということで試行入港されているような実績もございまして、こういったものを加味して計画の貨物量としてございます。

7ページ目に、今回の計画図、ちょっと小さくなっています、お手元の計画書の中に大きな図面が入ってございますが、計画図を示してございます。それぞれの地区をピックアップして8ページ以降、左側に現計画、右側に新しい計画という形でご紹介をさせていただいています。

まず、吾妻地区におきましては、こういった計画、今回全体の見直しの計画になってございますので、わりと小規模な計画が中心になってございます。後ほどご紹介するような一部変更の場合につきましては、地元のそれぞれの分科会でご審議いただいて処理いただくような案件でございますが、港湾全体の見直しということになってございますので、ご紹介させていただきます。

まず、この地区につきましては、地元で「みなと木更津再生」の拠点ということで陸側と一体となったもろもろの整備を進められてきてございます。ここの水域は非常に狭く見えますけども、漁船が約160隻、そのほかの官公庁船ですとかのたぐいのポートサービス船ですとか、砂砂利を運搬する通称ガット船と言っています貨物船を含めまして、全体で二百数十隻の船が使っているような海域、船だまりになってございます。左側の現在の計画ですと、県道沿い、下のほうに「(-4)200メートル」と書いてございますが、こういった旅客船岸壁の計画ですとか、もろもろ全体の12ヘクタールほどの埋め立てをして新しい空間をつくっていくという計画だったのですが、今回、右側に図面を示してい

ますように、マリーナ計画の廃止ですとか緑地面積の縮小など全体の開発規模を縮小いたしまして、こういった地域の早期の供用が図れるようにということで計画の見直しをしているところでございます。

次、9ページに、木更津南部地区の図面をつけてございます。こちらは現計画が上、新計画が下という形になってございます。まず現況の地形がわかりにくいかと思いますが、上の図面でいきますと、緑の破線で現況の地形を示してございます。図面の中ほどを埋め立てる計画になってございますが、まだここは水面貯木場のままになってございまして、もともと南洋材をここで船から落とし込んで荷役をするというような使い方をされてございました。原木の輸入が減ってきてはおるんですけども、まだ利用が続いているということで、今回、ここを埋め立てる計画については見送って、当面、水面貯木場として利用していこうということなんです。

もう一方で、左上のほうにあります水面整理場につきましては、先ほどの吾妻地区のほうにたくさん泊まっています砂運搬船について、こちらのほうに移していこうということで、水面整理場の半分をそういった砂運搬船の基地として使っていこうということで水域に手を加えていこうという内容になってございます。

それから、同じくこの地区、図面の左上のほうにございますが、12メートル岸壁が上のほうに2つ、現状としてございます。それから、左のほうの縦のラインになりますが、ここが一番上のところに7メートル50の岸壁がございまして。計画の内容としましては、こここのところに既存のものを合わせまして、合わせて3つの12メートル岸壁を計画していこうという内容になってございます。

ちょっとこここのところがわかりにくいかと思いますが、1枚めくっていただきますと、利用の状況、どんな使い方を変更して、こういった施設整備をするのかということも補足した図面をつけさせていただいてございます。左側が現況でございまして、現在、新日鐵の出荷の製品ですとか自動車、それから木材、金属、コークスもろもろの貨物をこの埠頭で扱ってございます。また、SOLASの関係の保安所のフェンスがあったりして、非常に限られた空間をいろんな貨物が混在しながら利用しているような状況になってございまして、先ほど冒頭にご紹介しましたようなこの岸壁の利用が伸びていきますと非常に貨物の利用が輻輳してくるということで、右のように利用のイメージを整理して岸壁の配置をしたということになってございます。

ちょっと図面を見ていただいただけだとわかりづらいかもかもしれませんが、中ほどにオレン

ジ色で塗っておりますところが、新日鐵の製品の出荷を中心といたしました貨物を使って
いこうと。それから、右側のほうにつきましては、先ほど中古自動車ですとか、あとは製
材だとか比較的くずが出ないような、くずとか粉体とかが出ないような貨物を使って
いく、それから左側の茶色ですとか緑で塗っているようなエリアにつきましては、原木です
とか鉄くず、コークス、木の皮ですとか粉体などが出やすいような貨物、こういったよう
な使い分けをして、中ほどの新日鐵の境に右側と左側で貨物の品目によって使い分けて
いこうということで埠頭の利用のイメージをいたしまして、それぞれの埠頭の中が使いやす
いように岸壁の配置を見直すというものでございます。

また、この計画は、もう一度8ページに戻っていただきまして、左の計画の図面の左上
のところ、左側のほうですけれども、新しく7メートル50から12メートルに改造します
岸壁につきましては、耐震強化岸壁という位置づけを持っていきたいと思っております。
従来の耐震岸壁につきましては、吾妻地区の中に計画していたのですが、先ほどご紹
介したような計画の変更で確保できないということで、この地区に確保する内容になっ
てございます。

それから、次、11ページでございますけれども、今まで公共岸壁の計画でございました
が、この計画にあわせまして新日鐵の君津製鉄所で使っていられる施設の一部にも変
更をあわせて実施することになってございます。新日鐵は、この図面でいきますと右側の
ほうを原料輸入、左側のほうを製品出荷に使ってございますが、原料輸入に使っている
ところ、19メートル、17メートルといった水深の岸壁を使って原料の輸入をしていると
ころなのですが、17メートルでは足りない船が待っているような状況が年間200隻近
く生じてございますので、濃い青で塗っているようなところを2メートルさらに深掘りし
て、滞船の解消を図りたいと。また、左側のほうの出荷岸壁のほうにつきましては、船の
航行がしやすいように航路を拡幅するという内容になってございます。

続きまして、12ページ目でございますが、施設計画ではないのですが、今回、こ
の地域で位置づけます環境を保全するゾーンについてご紹介してございます。左側の図面
にございますように東京湾、ここの木更津港の北側に盤洲干潟というのが展開してござい
まして、東京湾で最大の干潟になってございます。潮干狩りを楽しまれたり、ノリ養殖と
か貝の漁場なんかにもなっているエリアなのですが、このエリアにつきましては、良好な環
境を保全していくということで、今回、あえて自然環境を保全する区域ということで、図
面上、緑のハッチングをしてございますが、こういった形で現在の環境を将来にも残して

いくエリアにするという意思表示をこの計画の中でさせていただこうと思っております。

以上で、最後に13ページに、前回の資料と同様に国の定めています、冒頭に書いてございますが、港湾の開発、利用、保全等々に関します基本方針、それから港湾計画の基本的な事項に関する基準を定める省令、この2点と今回の計画の関係する部門を抜粋させていただいております。細かい説明は省かせていただきますが、1点目といたしましては、木更津南部地区の原木ですとか鉄鋼、中古自動車、砂といったバルク貨物を扱う埠頭の能力強化ですとか効率化という意味で、今回の基本計画については基本方針の該当部分を引用させていただいております。

同じく2番目に吾妻地区の再開発、3番目に木更津南部の耐震強化岸壁の位置づけ、それから4番目のところに盤洲干潟のところで位置づけました保全ゾーンに関連するところを記載させていただいております。いずれも港湾法で基本方針ですとか基準省令の適合を求めてございますが、どの記載内容にも適合していると考えてございますし、特段、開発、利用、保全その他のことで著しい支障もないかと思っておりますので、お諮りさせていただいたものでございます。以上、説明を終わらせていただきます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、関東地方整備局の北山さんのほうから、地方の審議の結果をご報告いただけますか。

【港湾空港部長】 関東地方整備局のほうから私どもの管内の港湾の中で木更津港の役割はどうなっているのか、それから地方港湾審議会の状況、審議状況についてご報告を申し上げます。先ほどお配りした資料、「東京湾の港」というところが一番最初にあります。この資料をごらんいただければと思います。

関東地方整備局でございますけれども、北関東から神奈川県までの沿岸域の港を所管しておるところでございますが、その中で東京湾の港は6港ございます。木更津港につきましては、その中で京葉工業地帯の一翼を担う港でありまして、千葉県の南部地域の経済社会基盤となっている港でございます。

次、2ページ目をごらんいただきたいと思っております。関東地方整備局の施策でございますけれども、東京湾を抱えているということもございまして、我が国の国際競争力を強化するための物流、あるいは防災ということの安全・安心、さらには環境問題への取り組みというこの3本柱で施策を進めているところでございます。

そういう中で、その下の表をごらんいただければと思っておりますけれども、まず物流、どう

いうふうに木更津港が関わってきているのかということをご説明申し上げますが、物流の中で、具体的な施策と4つほど書いてありますけれども、産業立地環境改善の中で、先ほどご説明のあったとおり新日鐵の大水深の岸壁等がございますが、こういった施設がちゃんと維持、整備していく必要がある。それから、公共の12メートル岸壁がございましたけれども、こういったのを確保することによって競争力の強化につなげていきたいというところであります。

それから、2番目、安全・安心でございますけれども、今回、耐震岸壁の整備をするということで計画を位置づけてございます。さらに、港湾のBCPということで、防災時に港湾の活動といたしまして、例えば港湾の物流機能がしっかりとそういったときでも確保できるように、どういう体制を組むのがいいのかといったことの検討を進めているというものであります。

それから、3番目の環境でございますけれども、先ほども申し上げましたように自然海岸、あるいは浅海域の保全というところに関係しているというものでございます。

具体的には3ページをお開きいただきたいと思います。まず、物流のところでございますけれども、木更津港でございますが、鉄鉱石、それから石炭、金属くず等でございますが、こういったものを諸外国から輸入してくる、あるいは国内から持ってきて、それでそれを製品に変えたりすることによりまして、東京湾内の各港、あるいは東京湾外の港に配るといった拠点になっております。それで、今回の計画でいきますと、大水深の岸壁の整備等でございますけれども、こういうことで海上輸送コストの縮減、当然のことながら荷主企業等のコスト競争力の向上につながる、それから耐震岸壁につきましては背後、住民の安全の向上につながるものと考えているところでございます。

続きまして、4ページをごらんいただきたいと思います。港湾のBCPでございますけれども、これは災害時に、とりあえずは緊急的に緊急物資の輸送が関わってくるわけですが、その後、やはり安定的に物資を輸送しないといけないということがございますので、そういう物流機能の維持をどういうふうにやっていくのかということで、東京湾は6港ございますけれども、現在、横浜港と、それから東京湾ということで協議会を関係団体、あるいは関係会社等と一緒に協賛会を設置してございまして、そういったときの体制について検討を進めているところでございます。今後は木更津港をはじめ、ほかの港でも同様な協議会を設置して、いざとなったときにしっかりと対応できるようにしたいというものでございます。

一番最後でございますが、5ページ目をごらんいただきたいと思います。東京湾の環境でございます。これは先ほども説明がございましたが、木更津港周辺には盤洲干潟、それから富津の干潟と東京湾にはすばらしい干潟がございます。そういうところで囲まれた木更津港でございます、私ども関東地整としましては、東京湾の水質を関係団体、関係機関等と一緒に調査し、さらには東京湾で問題になっているのは赤潮、青潮等がございますけれども、そういったものの干潟への影響が出てきますので、そのどういった発生のメカニズムになっているのか等、検討するなどして環境保全に努めているところでございます。

以上でございますが、最後に、千葉県の港湾審議会の審議結果についてご報告申し上げます。

千葉県の地方港湾審議会、木更津港湾部会が去る1月21日に開催されまして、原案のとおり、適当であるというご承認をいただいたところでございます。その際、委員の方々からの主な発言といたしましては、今回計画の事業規模、事業費並びに事業スケジュールがどうなっているのか、あるいは今回計画の早期実現に向けて努力してほしい、また、京浜港が被災した、地震等で被災したといった場合に、木更津港の具体的な位置づけを今後整理してはどうか、こういった意見等が出まして、それに対して回答し、審議会を終了しているという状況でございます。ご報告は以上でございます。

【分科会長】 北山部長、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木更津港の港湾計画についてご審議を賜りたいと思います。ご質問、ご意見、ございましたらよろしくお願ひいたします。

【委員】 国交省の方にお聞きしたいんですが、先ほど君津で11ページのところで、船が沖待ちしていると言っていましたけれども、それでしたら増深計画とは、おかしいのではないのでしょうか。17メートルから19メートルというのは、沖待ちするというのはバースが不足しているということじゃないのでしょうか。これは増深とは関係ございませんね。

【港湾計画審査官】 説明が足りなくて申しわけございませんでした。ちょっとお待ちください。

今、こここのところにつきまして、19メートル岸壁が772メートル、それから17メートルの岸壁が304メートルあります。全体で1キロ強の岸壁があるのですが、19メートルのところに入れる船、19メートル水深が必要なのだけでも、そこが既に船が入っ

ていて、入れないがゆえに沖で待っているという船が約200隻年間いるということです。17メートルの岸壁のところを掘れば、深くすれば、その岸壁も19メートルクラスの船が入ってこられるので、つける岸壁の数が増えるということで体制が解消するということでございます。説明の仕方が不十分で申しわけございません。

【分科会長】 委員、今の説明はよろしいでしょうか。

【委員】 結構でございます。

【分科会長】 それでは、よろしく申し上げます。どうぞ。

【委員】 干潟についてちょっとお聞きしたいのですが、この盤洲干潟は東京湾では三番瀬と並ぶ大規模な干潟ということで、この保全はかねてからずっと課題になっているわけです。今回の計画の中では基本方針としてまず貴重な自然環境の保全ということで盤洲干潟の保全を大分気にされていくれているようなのですが、この計画の中身についてお聞きしたい。計画では自然的環境を保全する区域にするとなっているわけですが、この自然的環境を保全する区域に指定されると、どういうことになるのかをお聞かせいただきたいのです。といいますのは、例えばほかですと「何々の位置づけをして何を整備する」とかあるんですが、この保全地域は、「保全地域に指定する」だけで、それでどうするのというのが残ってしまうのですが、そのあたりを教えていただきたいと思います。

【分科会長】 よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 何をするということまで具体的に決めているものではございません。結論から先に申し上げますと。

ここの木更津港の場合は、過去を申し上げますと、大分前にさかのぼりますが、当初木更津港の港湾計画を策定した時点では、将来はここを埋め立てるということも想定した計画になってございました。具体的な計画は過去には至っていませんでしたが、開発ゾーンとして予定していたエリアです。

その後、40年たって今日に至っているわけなのですが、過去ではそういった位置づけをしたエリアについて、今後そういった開発行為は行わずに、今の現状の自然を残していくのだという意思表示をあえてさせていただいたという内容、趣旨でこの港湾計画の中では位置づけさせていただいてございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。追加で。

【委員】 ということだと、この自然的環境を保全する区域に位置づけして保全を図ると、意味はそういうことだという理解でいいのでしょうか。

【港湾計画審査官】 おっしゃるとおりでございます。

【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。

もし、木更津港の港湾計画について、委員のご質問、ご意見がこれ以上ないようでしたら、審議会としての意見を取りまとめたいと思いますが、よろしいでしょうか。ありがとうございます。それでは、審議会としての答申案文につきましてお諮り申し上げたいと思います。

答申、木更津港。国土交通大臣に提出された木更津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はございませんか。

(「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、答申案は原文のように答申させていただくことに決定させていただきます。どうもありがとうございました。

それでは、関東地方整備局の方、関係各位、ありがとうございました。

(関係者退室)

【分科会長】 それでは、引き続きまして、一部変更の案件につきましてご審議をお願いしたいと思います。

お手元の議事次第にございますように、一部変更は名古屋港以下5港ございます。いずれも一部変更でございますので、一括して資料をご説明いただいた後、一括してご審議を賜りたいというふうに進めさせていただきます。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。まず、名古屋港からよろしく願いいたします。

【港湾計画審査官】 引き続き説明させていただきます。

まず最初に、名古屋港でございます。資料2-2に基づいて説明させていただきます。

名古屋港はご案内のように中部のものづくりとか東海地方を中心にした市民生活を支える港湾になってございます。1951年に特定重要港湾、それから2004年にスーパー中枢港湾に指定されてございまして、この表紙の図面でいきますと、今回の飛島埠頭がこの計画の変更の対象になってございます。コンテナにつきましては、飛島埠頭と西側でございます、写真がちょっと切れてございますが、左のほうに写っています鍋田埠頭において取り扱ってございます。全国の港湾取扱量では、コンテナとしては3位、総貨物量としては量、貿易額ともに日本一の港湾になってございます。

1枚めくっていただきまして、今回の計画の変更の内容でございますけれども、この飛島

埠頭の土地利用計画の変更になってございます。対象は左下のところでございます。飛島埠頭自体は、東側、図面の右側がコンテナの利用、それから西側が木材関係の利用、南側が企業の占有施設として使われるという形で使われてございましたが、現在は、下の青で囲っているところが名古屋港最大の水深のコンテナターミナル、名古屋飛島のコンテナターミナルになってございます。

3ページ目をごらんください。今回の計画の内容でございますけれども、国として指定いたしましたスーパー中枢港湾のエリアが先ほどの青囲みのエリアなのですが、これに近傍の土地利用計画の変更、それも規模が非常に大きいということで、今回分科会にお諮りする案件でございます。

資料3ページの南西角のところに工場を立地する予定で王子製紙が土地を所有していらっしゃいました。現在では、名古屋市郊外の工場への原料輸入の基地として一部使われてございますが、全面積の活用に至っていないということで、現状として空コンの置き場ですとか倉庫事務所など社外の方々にご利用いただいているというような状況になってございまして、この土地の恒久的な利用を固めたいということで今回の変更になってございます。

港湾計画の内容といたしましては、4ページ目に図面を2つ並べてございますが、左の図面でいきますと、左下のところに工業用地ということで計画してございましたが、ご紹介いたしましたようにスーパー中枢港湾のコンテナターミナルを中心とした物流の埠頭でございますので、この土地を港湾関連用地として物流機能を強化するために活用していきたいということで、66ヘクタールの土地の利用の変更をするという内容になってございます。

最後の5ページ目に、先ほどと同様に基本方針等の適合の状況について触れさせていただいてございます。土地の所有者の方々のもとのニーズと変わってきた状況の中で、物流拠点の形成に努めていくということで、基本方針の記載している内容にも合致していると考えているところでございます。簡単ですけども、名古屋港の説明は以上にさせていただきます。

引き続きまして、次は資料2-3になりますが、水島港の港湾計画の変更でございます。

表紙の写真にございますけれども、場所といたしましては、水島港の玉島地区の図面でいきますと左側の航路の変更になってございます。港の全容につきましては、2ページ目に計画図をつけてございます。

水島港は、製鉄ですとか石油精製、石油化学、また自動車の製造などで中四国地域一番の貨物量の取り扱いをしている港湾でございまして、1960年に重要港湾、また2003年に特定重要港湾に指定している港になってございます。

2ページ目の図面でいきますと、右側のほう、クリーム色で塗っているところにつきましては、基本的には工業の施設がたくさん張りついているところでございます。先ほどご紹介しましたような製鉄所ですとか化学関係の製造工場が立地してございます。中ほどから左側のほうが玉島地区と称してございまして、こちら側が商業港の性格を有しているところです。玉島地区、この2ページ目の赤囲み、あるいは拡大図面を左下につけてございますが、この地区につきましては、昭和62年から航路の浚渫土砂を使った埋立工事が開始されてございまして、玉島ハーバーアイランドの西側の埠頭、この一番南、下側でございます埠頭、埋立地の左上のところですけども、このところで外内貿のコンテナですとか完成自動車を扱っているような状況になってございます。

この玉島地区では、現在西側の航路が、ちょっと図面がやや見づらいんですが、西側でございます航路、7メートル50の航路の幅が150メートル確保されているところでございます。このエリアにつきまして、年間千五、六百隻の船が航行している状況になってございます。今回の一部変更としてここにお諮りしますのは、この航路をコンテナ船ですとかRORO船、こういったたぐいの国内の幹線航路が非常に多く利用している航路の変更だということでお諮りするものでございます。

3ページ目に、現状のどんな課題が出ているのかをご紹介する資料をつけさせていただきます。

左のほうにつけてございますのが、年間千五、六百隻通行している船舶、船の長さの割合を棒グラフで示してございます。この航路、幅が150メートルしかないということで、利用者の中の取り決めで、大体航路の半分、船の長さが70メートル以上の船については、入出港時間をお互いに連絡して調整して入出港するというルールができてございます。大型船が非常に増えてございますので、結果的に、このグラフでいきますと赤と緑の合計7割ぐらいの船が、こういった入出港の調整の対象になっているという状況になってございまして、最大では入出港で1時間ぐらい待っているというような事情も出てございます。

また、右側のほうにつけてございますのは、ここは三菱自動車の水島製作所から車の出荷をしております。この航路を使って国内の出荷、それからほかのメーカーさんが岡山県向けの車を持って来て、岡山の水島港でおろすという、そんな利用がございまして、大

型の自動車専用船が入ってございました。今でも残っているところがあるんですけども、九州向けの航路につきまして、船の長さが現状165メートルの船が入ることになりまして、この航路を通れないということで、九州向けの車両については、わざわざカーキャリアに載せて対岸の坂出港まで運んだ上で、九州方面に出荷しているという非常に非効率な輸送をしているような状況になってございます。

そういった状況にございますので、ここの航路につきまして、4ページ目でございますけども、航路の幅を150メートルから250メートルに拡幅して、ご紹介したような航行調整を解消しようという内容になってございます。大型船の港内、あるいは航行の安全性、あるいは円滑性を確保する計画でございますので、適切な計画と私どものほうでは考えているところでございます。以上、水島港の説明とさせていただきます。

それから、引き続きまして、博多港の説明をさせていただきたいと思います。資料2-4と振ってある資料でございます。

博多港につきましては、表紙に写真がございまして、今回対象になっておりますのは、図面でいくと上のほうにございます新しく造成してございますアイランドシティ地区の土地利用計画の変更になってございます。

博多港、コンテナの量としましては全国で9位、九州では1位の扱い量を担っている港でございます。1990年に特定重要港湾に指定されてございます。また写真の下のほうのところから国内の離島航路も出ているほかに、中央埠頭と書いてございますところから韓国へのジェットフォイルですとかフェリーのニューかめりあラインが就航してございまして、こういった国際旅客、国際貨物を扱う航路も出ている港になってございます。

2ページ目をご覧くださいまして、今回の対象のエリアの拡大した現行の計画図を示してございます。コンテナ貨物につきましては、先ほどのニューかめりあラインを除きますと、ここの香椎ポートパーク、それから今埋め立てを進めていますアイランドシティ地区を中心に30航路、年間170隻、170便ほどの定期航路が就航しております。特徴的なのは、コンテナ埠頭の横で上海との定期航路、週2便、国際RORO船が上海エクスプレスという船がこのアイランドシティのコンテナバースの横から就航しているのが特徴的かなと思ってございます。今回の変更につきましては、このアイランドシティの中ほどに赤く囲っています工業用地を港湾関連用地に変更しようという内容になってございます。ここも名古屋と同じくコンテナ埠頭の近傍の非常に大きな規模の土地利用の計画の変更になりますので、皆様にお諮りしているものでございます。

3 ページ目のところに空撮の写真に利用の状況を落とし込んだものがございますが、現在、計画変更のものとしたしまして、写真の緑の破線で丸囲みをしているところがございますが、このエリアに青果市場を持ってこようという内容になってございます。現在、このエリアはもともと市内の住工混在地域に存在します中小企業の移転用地として食品工場ですとか印刷工場といったものをこちらに移そうという計画になってございましたが、そういったものの利用が減ってきたというのが1点と、もう1点は、市内に青果市場が3カ所存在してございますが、それが非常に老朽化しているのと国際貨物も非常にたくさん扱っているということで、それを臨海部に集約して1カ所にまとめて効率的な利用、あるいは老朽化の更新を図っていきたいということで、ここに位置づけたいという内容になってございます。現在でいきますと、博多、福岡市内の青果市場は取扱貨物の15%ぐらいが輸入青果を扱っているとか、あるいは博多港全体で見ても、九州の7割ぐらい輸入雑貨をここで扱っているという状況もございまして、臨海部にぜひ立地したいという市場側の要望と、そういった国際貨物もたくさん扱っているものを臨海部に持ってきて、港湾利用も効率性も高めていきたいということで両者の利用が一致したという内容になってございます。現在の青果市場につきましては、青果市場というイメージから想定します競争で取引されるものよりも、かなり物の集配センターとしての役割が非常に多くなってございまして、こういった機能をこの位置に持っていきたいという内容になってございます。

4 ページ目でございますけども、港湾計画といたしましては、ご紹介しましたように工業用地を、右の図面は赤く塗ってございましたが、港湾関連用地ということで周辺と同じように物流の関連する産業としてご利用いただく土地ということで位置づけさせていただくということで23ヘクタールを変更しまして、アイランドシティ全体としては96ヘクタールの港湾関連用地を確保しようという内容になってございます。

土地の利用のニーズの変更です。各資料の最後に基本方針の関係をつけさせていただいてございますけども、コンテナターミナルと一体的に機能する物流拠点の形成を図ろうという内容になってございますので、基本方針に照らしましても、関係する部分、適合していると考えてございます。以上が博多の説明の内容になってございます。

【委員】 (ディスプレイに表示した写真について) この写真はどこの？

【港湾計画審査官】 すいません、ちょっと写真と説明が合いません。これはアイランドシティの、今の青果市場を建てる場所の予定場所の写真になってございます。資料の

3 ページ目のところでは、緑の破線で囲っているエリアを、左の上から伸びている矢印の方向から臨んだような写真になってございます。現在、埋め立ての関係で高盛りしていた土砂を撤去して、利用できるような状況に進めているところの状況でございます。

続きまして、鹿児島島の説明に移らせていただきます。

鹿児島港の表紙の写真は、桜島を臨んで鹿児島港の北側のエリアの写真を写してございます。位置関係的に写したのは、2 ページ目に全体の計画図も上のほうにつけてございますが、鹿児島港全体の北端のところの位置する港でございます。

桜島フェリー、ここでも写ってございますけど、この桜島のフェリーのほか、種子島、屋久島、あるいは奄美・沖縄のほうの離島との間にフェリーですとか客船、RORO船、貨物船、さまざまな定期船、不定期船が就航している港でございます。乗降客としては日本で第1位の乗降客数がある港になってございます。

2 ページ目と1 ページ目を適宜ごらんいただければと思うのですが、現在、この離島に就航している船につきましては、フェリーとか客船といったお客様が乗る船は本港地区に、それから貨物だけを扱うもの、RORO船とかのたぐいにつきましては、新港地区で集約していこうという計画でももとの計画ができてございました。現在、今回対象になっています新港地区におきましては、奄美・沖縄のフェリー航路が毎日1便就航しているような状況になってございます。このフェリー航路につきましても本港地区のほうに移そうというのがももとの計画でございました。しかし、扱っている貨物がコンテナの箱に入ったものから、シャーシ上で運ばれるものが非常に増えてきたということで、取扱量としては4倍増ぐらいになってございまして、当初予定していた本港地区ではスペース的に十分確保できないということですので、それから新港地区周辺に奄美関連のいろんな方々の施設が非常に充実していて、無理に本港地区のほうに移転しますと、かえって非効率になるという状況もございまして、全体を再度検討された上で、新港地区に奄美・沖縄航路のフェリーを残していこうということで地元鹿児島県のほうでご判断されたところでございます。今回、フェリーの航路ということですので、国内の幹線航路の関連する計画ということで、ここの審議会にお諮りしてございます。

現状の新港地区の利用状況についてご説明した資料を3 ページ目につけてございます。左のほうの図面が、現状の利用、右側が特にお客様の乗る航路だけピックアップした地図なり表なりをつけさせていただいてございます。ご紹介しましたように今回のポイントになってございますのは、左側の図面の右にございます奄美・沖縄向けの航路、2つの岸壁

をそれぞれの2つの会社が利用されている状況になってございます。3ページ目の、現在このように奄美・沖縄航路は、5号岸壁、6号岸壁と称しているこの岸壁を使っているのですが、この岸壁をそのまま残すことに決定したのですが、この岸壁自体が1966年につくった岸壁、あるいは上屋も翌67年につくったような上屋ということで、非常にそれぞれの施設の老朽化が進んでございます。また、埠頭用地も非常に狭くて、荷役車両や積み卸しの貨物のすき間を縫って乗降客の方が乗りおりされているとかいうような状況になってございまして、非常に安全面、それから利用の効率面でも課題を抱えているという状況になってございます。それから、ちなみにこの図面でいきますと、左側のほうに種子島とか奄美とかと書いてある船が通じてございますが、不定期船、あるいはRORO船としてこういった貨物船も就航している状況になってございます。

4ページ目ですけれども、今回の計画といたしましては、現在の左側の計画、ここも埋め立てを取りやめまして、現状の線を緑破線に入れてございますが、現在の計画はご紹介しましたように本港地区に奄美・沖縄航路の船を移設する予定でございましたが、引き続きこの位置に残すことにいたしまして、そのフェリーの残存を前提といたしまして、利用の効率性、あるいはお客様も含めた安全性を確保するために、旅客ターミナル、貨物上屋、シャワー置き場といったスペースを十分とれるように面積を勘案いたしまして、計画の施設配置をしているところでございます。また、ここで位置づけています、右側のほうに位置づけています9メートル、7メートル50の岸壁につきまして、そのうち9メートル岸壁につきましては、大規模災害時の緊急物資輸送に対応できるような耐震強化岸壁の位置づけを新たにしようという内容になってございます。

この計画につきましても、海上輸送以外の代替性がなかなか確保できない離島部の効率的な輸送、安定的な輸送を確保するネットワークを支えていく施設ということで基本方針、あるいは基準省令に照らして適当と考えているところでございます。以上、鹿児島港の説明とさせていただきます。

最後、那覇港のご説明を資料2-6でさせていただきたいと思っております。

那覇港は、ご案内のように沖縄本島南部に位置します那覇市、浦添市にまたがって位置する港湾になってございます。海外、あるいは本土と結ぶ港湾として、また宮古、八重山周辺の離島と結ぶ港湾として沖縄の物流、人流の拠点となってございます。

2ページ目に、現状の地形のできている土地のところをクリーム色で、計画として位置づけられているところを赤い、薄いハッチングなりで示している図面をつけさせていただ

いてございます。この図面でいきますと、左のほうの新港埠頭地区にコンテナターミナルですとか、あるいは本土、各地と結ぶRORO船などの利用が集積しているところがございます。これらのターミナルの背後、あるいはこの黄色の一番右のところは浦添埠頭地区になるんですが、ここの地区などに物流関連の施設が数多く立地しているような状況になってございます。

今回の計画につきましては、今の2ページ目でいきますと、右側の「浦添ふ頭」と字が書いてあるところの関連する計画の内容になってございます。ここにつきましては、沖縄の計画でございますが、内閣府で定めています沖縄振興計画の中で4本柱を掲げてございますけども、国際物流関連の産業の展開ですとか観光・リゾート産業の振興、あるいは情報通信関連産業の集積、4つ目として地域特性と資源を生かした新産業の創出、こういった4本柱の中で沖縄振興計画が定められているのですが、那覇の港のエリアにつきましては、産業誘致をするエリアが、特にこの浦添市域におきましてはなかなか確保できないということで、先ほどの4本柱のうち国際物流ですとか観光・リゾートの機能につきまして、浦添地区に土地を求めてハッチングしたところで展開していこうという計画内容になってございます。

今回、変更になりますのは、この計画の中で那覇港を縦断する幹線臨港道路として、2ページ目の図面でいきますと、茶色の破線で示しています臨港道路、浦添埠頭線の工事が現在南西側、図面でいきますと左側から進められてきているところがございます。この工事が進められてきているところなのですが、ちょうどこの茶色い道路の右のほう1キロぐらいのところなのですが、この道路の下側に「牧港補給地区」と書いてございますが、もともとアメリカの海兵隊の補給基地がございまして、この前浜のところなかなか市民が利用できないような状況になっていたのですけれども、こういったところで現在、この右側のほうの浜のところにおいて環境学習ですとか体験追い込み漁、もろもろ、さまざまな市民による里浜づくりの活動が芽生え始めてございまして、市内唯一の海岸線を残してほしいというご要望がこの道路工事の中で出てきたというのが1点でございます。

それから、もう1点は、2006年の日米安全保障協議委員会の結論といたしまして、今ご紹介した牧港補給地区の全面返還が決まりまして、この地域が返ってくるということで埋立地域の中で予定していました一部の都市機能の用地、都市機能用地として位置づけていたものを返還される用地の中で確保して、跡地づくりと一体となったまちづくりを進めていきたい、こんな背景の中での変更になってございます。

資料3 ページ目でございますけれども、新旧の図面、上下に並べて示させてもらっています。上のほうでいきますと、現在の予定地域につきましては、左のほうから港湾関連用地、それから都市機能用地、交流拠点用地という、こういった3つの機能が位置づけられてございますが、この中ほどにございます都市機能用地24ヘクタールにつきましては、内陸のほうで確保するというので埋立計画から削除するというのが1点。それから、先ほどご紹介しましたように、里浜づくりの活動が芽生えてきて、この道路の右側のほうにございます自然浜についてはぜひ残して行ってほしいという地元住民の方々の声が非常に強くなってきたことから、この浜を残すような形にできないかということで、今回の見直しを変更するものでございます。埋立面積といたしましては、約42ヘクタールの減ということで、面積も減少いたしまして、結果的に道路の一部につきましては、従来埋立地の上につくる形になっておったものを、橋梁形式で通していくような形で計画を見直そうというものでございます。

それから、ここも右上のほうに従来から自然環境のゾーンを設けてございましたけれども、この面積の減に伴いまして、自然的環境を保全する区域というエリアにつきまして拡大して位置づけさせていただくという内容になってございます。ここのエリアについては、環境の保全を進めますとともに、浦添市ではここを使って生態系に関する学習だとか環境の学習、観察の場に使っていききたいということを考えていらっしゃると思います。

計画といたしましては、非常にこちらでも大規模な面積の縮小になってございますので、大規模な土地利用の変更ということでお諮りしているものでございます。

最後になりますけれども、物流機能に関しまして、直接的な変更もないこと、それから同都市機能用地の削除ですとか道路構造の変更などで自然環境の残るエリアも拡大、従来以上に広く保全できるということで、基本方針等に照らしても適当ではないかと考えているところでございます。以上、5港の説明を終わらせていただきます。

【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以下5港の港湾計画の一部変更について、内容をご審議いただきたいと思っております。どうぞ。

【委員】 すべて異論はないのですが、個人的な興味で港湾法上の基本方針がどういうふうに使われているのかを知りたくて、1つだけ例を挙げてお聞きしたいと思います。水島港の関係の基本方針が一番最後に出ていますが、基本方針のところの下線を引いていた

だいたのところをまさに該当するところだと思うのですが、航路の整備等に当たっては船舶の大型化、高速化を勘案するということが書いてあるわけです。実際には、航路の整備に当たってどれだけの費用がかかって、どれだけのベネフィットがあるのかということも考慮されるのだとは思いますが、港湾計画の変更には、そういうコストベネフィットの問題は考慮しないという建前なのかどうかお聞きしたいところです。逆に言えば、水島港の場合に、実際に航路を拡張するかどうかは港湾管理者のご判断だと思いますが、すぐに着手するという見込みでこういう変更案が出ているのか、その辺をお聞かせいただけますでしょうか。

【分科会長】 事務局のほうからお願いいたします。

【港湾計画審査官】 お答えします。

港湾計画におきましても、主立った施設については費用対効果を勘案して検討してございます。この航路につきましては、そうした費用対効果を2.4ということで計算してございます。

それから、いつ施工するのかということなのですが、これは一部変更でございまして、先ほど冒頭にご説明した基本方針のほうから含めてご説明いたしますと、通常、このぐらいの船舶、例えば今回、一番顕著なのは165メートルの航路の幅以上の大きな船が入ってくるということになって、寄らなくなってしまったということなのですが、こういう事態が生じないようにそもそも港の整備をしてきたつもりだったので、あえて基本方針のほうには、そういった事項に触れずに「大型化や高速化を勘案しつつ」ということでやっていたのですが、十分それが手当てできなかったことになっているかと思えます。どちらかといいますと、下のほうの省令に照らして、船が安全に円滑に利用できるように定めるものと、こっちのほうで読んでいく内容になるのかなと思っています。

現状といたしまして、ほんとうに7割の船が調整の対象になっているとか、大型船が抜航してから1年半ぐらいたってございまして、利用者の方々は非常にせっぱ詰まった課題というふうにもとられておられますので、予定といたしましては、早速事業に取りかかれればと考えているところでございます。

【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】 単純な質問なのですが、今お話があった水路の拡幅のようなその港のその場所で考えればいいという話と、それから青果市場でしたっけ、博多かな。

【港湾計画審査官】 はい。

【委員】 用途変更をしてここに持ってきたいというのがあったりしますよね。後者の場合には、その臨港地域の中だけで考えているプランではなくて、よそに、どこに行ったらいいかなとか、都市圏全体の中で何らかの検討が行われて、いろいろ検討した結果、ここかなとか、あるのですよね。

それで、質問は何かというと、そういういろんな方面との調整、あるいは比較分析、あるいは比較評価、その結果ここに来て、これが港湾計画として変更を要求したいというものについては、ここに来る以前に、どういうプロセスで納得されてきているのか。その辺、どういうふうになっているか、そこを教えていただけるとありがたいです。

【分科会長】 よろしいでしょうか。個別の案件じゃなくて、一般論としてですか。

【委員】 一般論です。

【分科会長】 一般論としてですね。

【港湾計画審査官】 一般論としてお話しすると、計画の内容によってさまざまでございますけども、今の博多の例でいきますと、博多の市場が非常に分散して非効率になっているのをどうしていこうかというご議論をされている中で場所をどこにしていこうかという、わりと市場側中心の議論の中で、この候補地が対象になってきたと理解してございます。ちょっと違いますか。

【委員】 とうか、都市計画のほうの審議会であるとか、あるいは先ほどの例で言うと、地方の港湾の審議会であるとか、いろんな検討の場がありますよね。それから、港湾計画については、ほかのインフラの計画に比べても、とりわけ地元の声を入れるパブリック・エンバイロメント的なものをほかよりも先行してやっている分野でもあるし、それから計画アセスみたいなことも戦略アセスみたいなこともやっている、港湾計画って一步先を行っているじゃないですか。そういう場合には、こういうこの地区だけで検討し切れなはずのものをどういうふうに処理しているのかなと思って。

【計画課長】 委員のおっしゃる点については、これは当然、福岡であれば福岡全体の物流とか、それからどういうところにどういう施設を配置していったらいいのか配置計画とか、そういったものは当然やっています。その上で、今回のこの場所に立地するのが適当であると分析した上で、この港湾計画のほうにのっかってきているということになります。ですから、ほかの同様な施設も多々ありますが、やはり同じように考えて位置づけているのが通常になっていますから、そういう意味では港湾だけで勝手にやっているという

ものではありません。

【委員】 私が言わんとしている趣旨は、当然そういうプロシージャーを経ていると思うので、どういうプロセスを経て、結局こういうふうにセツルした話なのかというあたりも何かうまく見えるようにして、そのほうがいいのではないかと思います。

【計画課長】 わかりました。ちょっと今回は用意してありませんが、次回、都市側サイドでどういう議論があって、こういったところに施設が落ちてきているのか。

【委員】 ここに至るまでの決定プロセスというのか、意思の集約プロセスというのか。そうすると、ここでの議論も大変に安心してできるという感じがします。以上です。

【計画課長】 わかりました。じゃあ、次回からはそのあたりを考えます。

【分科会長】 ありがとうございます。次回からの審議会においては、港湾計画の合意に至ったプロセスを簡単にご説明いただくという形で地元にも要請していただきたいと思います。

ほかに、どうぞ。

【委員】 那覇港についてなんですが、先ほどの質問と同じようなのですが、ここでも自然的環境を保全する区域というのをとっていただいているのですね。特に地元調整の中で、この自然の海岸部分を今まで以上に拡大して残すというような今回の計画変更ですが、そういう面ではより環境に配慮された計画になっていくということなのだと思うのですが、ただ、せっかくですから今後、この計画を具体化していく中で、サンゴ礁の内側の干潟の保全、それにはもう少し計画の具体化の中で改変面積を少なくするだとかというような検討をして、より干潟の保全、またその干潟で多くの人たちがゆっくり遊べるという視点からの配慮を今後お願いし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。特に事務局のほうから何かございますか。

【港湾計画審査官】 せっかくご発言がありましたので、取り組み状況をもうちょっと補足させていただきたいと思うのですが、ここの浦添の干潟につきましては、非常に地元も熱心に取り組んでいるところでございます。現在の計画が平成3年につくった計画の変更になっているのですが、平成3年に港湾計画をつくった後に、残された干潟にどう取り組んでいくのかということにつきまして、琉球大学の土屋先生をはじめとした委員の方々と一緒に3年ぐらいかけてここの環境について保全その他活用、維持管理といったところについてどう取り組んでいくのかという環境保全のマニュアルなんかをまとめさせていただいてございます。

そういった内容、マニュアルに基づきまして調査も続けてございますし、またそういった調査も非常にほかのところに比べて積極的に取り組んでいますし、また港湾管理者自身もみずから現地の藻場、ここで生えている海藻類の調査を全島めぐってみたいとか、環境保全については非常に積極的に取り組んでいるところでございます。

今、委員からご発言がございましたけども、そういったことで、この環境保全に関しましては、地元的那覇港管理組合、あるいは地元市である浦添市も、この環境を生かして子供たちの学習の中に使っていきたいという気持ちを非常に強く持っておりますので、委員のご発言の趣旨も十分踏まえて事業が進められるように私どももかかわっていきたくと思います。ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに、どうぞ。

【委員】 港湾計画の全般についてのことなのですが、個別ではなくて。改訂や一部変更をより促すというか、より促進させるような方策。先ほど委員がこの決定のプロセスのお話をなさったのですが、今日の審議に上がっている案件を通じて感じましたことは、やはり実情に合ったきめ細かな変更をもっとしっかり進めていくということが大切だと思います。この中で先ほど国際バルク戦略のお話が冒頭にありましたけど、その中に匹敵するような木更津とか名古屋とか水島とかの例も出てきたわけですが、産業構造が大きく変化していますし、また個別の企業を取り巻くいろんな状況も刻々と変わってくる、そして船も大型化していくという中であって、よりこういう変更や改訂を促すような後押しするような、そういう制度を確立していくということに関して、何か考えていらっしゃることはあるのでしょうか。それで、これは私の意見ですけども、今後のバルク戦略港湾に関しても、ぜひそういった促す制度をつくっていくことの重要性も織り込んでいただきたいと思います。

【分科会長】 事務局のほうから答弁はございますか。

【計画課長】 今、委員のご指摘については、実は私ども省内でも大臣はじめ政務3役から、既存の枠にとらわれない、いろんなところに、従来の制度なり、または通達レベルでやっていたり、こういう法律に基づいたりで何らかの阻害要件になっているものを見直していくべきであるという話とかが出ております。

したがって、そういう中で例えば今回のような、特に今、企業、企業活動についてはスピードが第一の世の中になっていますので、こういった手続がおくれることによって企業活動に影響が出るようになってはいけないという観点で、いろんなところでどうい

ところがそういう制約になっているのかを洗い直ししているところです。

そういった中で、今回の港湾計画の今やっているやり方も、そういった面で阻害要因になっていれば当然改善していくべきであると思っておりますので、そこは今の作業を見ながらやりたいと思っております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにご質問、ご意見は御座いますか。

【委員】 もう1点だけいいですか。これも個別じゃないんですが、今日出たのはほんとうに、各港湾の中の極めてリーズナブルな変更、あるいは一部変更だと思うのでいいと思うのだけど、この分科会の役割として、非常に個別なものについては地元で、さっき計画課長がおっしゃったようにいろんな手続を経てきて、しかも勉強も経てきて、それをはっきりさせてくれれば、そうだな、ということでもいいと思うのだけど、この分科会での役割としては、もちろんこの基本方針との整合性はチェックする、それは明らかな役割でそれはやればいいんですが、もう一つは、個別の港湾で解決するのが適切な話なのか、それとも複数の港湾の中での役割のあり方とか分担関係とかという中で、より広域的に考えるともっと適切な答えがあったりするかもしれないという検討視点から港湾計画について議論するという面もあるかと思うんですけども、そういう機能はこの分科会は持っているのでしょうか。

【計画課長】 その点については、この分科会の中でやはり議論を出していただくべきだと思っております。つまり、例えばどういうものが細かい、いわば港で解決すれば済むような問題と、もう一つは、先生言われるような広域的な話で、その港だけではなくて、国全体に及ぶとかブロック全体に及ぶというものについては、むしろ国の観点とかブロックから見ていいのかどうかという観点が必要になりますので、そういったものについては、ここの審議会できちんと議論していただいて、適切かどうかを判断していただくということになると思います。

そうしますと、その分岐点、これはもう地元で解決したほうがいいよというのと、やっぱりこれは国全体としてこういう場で見えないものというふうになるそこについては、どういうところかというのは、ここの場でやはりきちんと議論していただくべきだと思っております。

【委員】 どうしたらいいというのは、十分議論してからやればいい話だと思うのだけど、現状が、先ほども議論が出たように、個別の港湾の管理制度というのはよくできているのだけど、それを広域で眺めてどうこうするというのは、国もその権能を持っているわ

けではないし、かといって東京港と横浜港がそういうことを総合的に考えるような法的な裏づけのあるような組織を持っているわけでもないから、あえてやろうとすればこんな場しかないわけですね。あえてやろうとすれば。ここが一番の場かどうかはわからないけど、少なくともそういう機能がエスタブリッシュされるまでの間は考えざるを得ないですね。ほんとうはね。ぜひそういう、どういうことを検討すべきということもいずれご検討いただけるとありがたいと思いました。以上です。

【委員】 1点、言っていていいですか、関連で。

【分科会長】 関連しまして。

【委員】 そういう意味で言うと、前回も一番最後に質問させていただいたのですが、この那覇の2ページを出していただいたときに、加藤さんからも後でちょっとご説明いただいたのですが、2ページの絵のほうの方がわかりやすい。これですね。今現在埋立進行中というところで、よくテレビ朝日なんかでやられる部分で言うと、この道がもしずっとできたとしても、その次の道がなければどうなっているのでしょうかというところで、トンネルの先に全く道のない報道とかを時々されるけれど、そういう意味からすると、この絵にかいてある少なくとも国道58号線のバイパスをつくる部分については、隣の領域というのは別の審議会か何かもう既にスタートして、同じ次元のレベルで動いていると理解していいのでしょうか。

【港湾計画審査官】 隣の道路につきましては、2ページ目でいきますと、破線で図面にはかいています2本の道路がございますけれども、左下のほうに伸びていく県道港川線、それから右下のほうに伸びていく、これが国道58号のバイパスとして作る浦添北道路という名前なのですが、それぞれの都市計画なりに位置づけられて、この臨港道路と同じような時期にちゃんと供用できるように事業を進める予定になってございます。そういう意味で、行き止まりになるようなことがないように都市計画の中で位置づけられたりさせていただいてございます。

【委員】 そういう意味で言ったときに、先ほどの委員のご質問にも、それ全体を見ているのは、誰になるのですか。

【港湾計画審査官】 この那覇のところに関しましては、道路の計画自体はそれぞれの主体でやっているところもあるのですが、全体の事業スキームがうまく効率的に進んでいくようにということで、内地、本州のほうでいきますと整備局に該当しますが、内閣府の沖縄総合事務局の開発建設部のほうで関係の自治体ですとかJH、県警の方も入ってい

ただいて、どんな事業スキームで進めていくのかという那覇都市圏交通円滑化総合計画というのをまとめられて、それで全体の調整もしながら事業を進められているということで、先ほどご紹介があったように、できたはいいけど先がふん詰まりになっているということが極力生じないように調整も図りながら事業を進めているという状況でございます。

【委員】　そういう意味では、港云々ということよりも、実際の物の流れ、それから人の動き、それと生活に関係したところを、多分これは自治体そのものの強い要求というのがないとなかなか動けないところはあると思うのですが、やはり国全体として、あるいはこの関連の地域保全、環境保全まで含めた形でいくと、先ほど言われたこの審議会の位置づけ、あるいはもう1個の先ほど言われた会の位置づけで、最終的にはだれが請け負った形で責任を持って推進しているんですというような、その辺が見えるような形になると、我々が今こうやっていると、いろいろ時間を使って審議している意味合いが見えてくるのかなという気がしますので、またその辺も教えていただければと思いますので、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。ほかにご意見、ご質問、どうぞ。

【委員】　あんまりもう時間がないと思いますが、二名の委員のご発言を受けて、私もご説明の中でも引っかかっていた部分が、水島の計画で、150メートルの幅しかないところに160メートルの船が入ってきて、対岸に荷物を運ばなきゃいけないということが起きているのが、本来こうあってはいけないことが起きてしまっているというご説明があったというふうに伺ったと思うんですけど、これはできるだけ速やかに解決するというふうにおっしゃってくださったんですが、ほかにこういうたぐいの問題がほんとうは起きているのに、それが放って置かれたままなっているような案件というのが、どういうところでもって、どのぐらい起きているのかというようなことが、我々は全然情報がないのでわからないわけですが、ほんとうにそういうことがたくさん起きているのだとすると、そういうものを例えば俎上にのっけて、どういう順番でどういうスピードでもって解決していくべきだみたいな議論がされる場所がほんとうは必要なのではないかなと、さっきお話を伺っていて感じましたんですが、1件1件、今のシステムというのは、ここへ出されたものをみんなが審議するということになっていますが、ほんとうにこういうペースで話をしていることだけが正しいのかどうかという疑問をちょっとさっき感じたので、もし改善の方策があるのであれば、ぜひご検討いただければと思います。

【分科会長】 現行の法制度と運用の仕方も含めて、難しい話も絡んでいますけれども、何かございますでしょうか。

【計画課長】 通常は、個別の港ですと、地元で港湾管理者以外に荷主の方々とか、それから関係者が入って、こういう港湾物流をどうするか、こういう委員会なり、名称は違うにしてもいろんな場をつくっていろんな議論がされています。例えば京浜港であれば京浜港物流高度化委員会とか、そういう中で今何が困っているかとか、どういうものがどうなっているのでどう改善しようかというような提案もいっぱい出たり、または実際に港湾計画とは違う場面であればそういったところで解決したりしてきています。

ただ、港湾計画にかかる部分で引っかかっている部分については、やはりこの審議会を経て、いろんな形で変えていく必要がありますので、そういったところであればこの場には出てきますが、むしろこれ以外にも実はいろいろソフトの面とかハード面で個別に解決していかなくちゃいけないものはいろいろありますので、そういったものはむしろ、例えば今回の予算の制度の中に入れて変えていくとか、新しい制度をつくるとか、そういった場で国と地方整備局なり地方の出先、または経済界の方々といろいろ意見交換をさせていただいて、制度を改正したり作っていくことをやっております。

【分科会長】 特に今日は港湾計画の改訂の案件と一部変更の案件と両方審議していただいていますのですが、私が理解している限りにおいては、一部変更というのは既に決定されている港湾計画全体、都市計画の整合性とか総合開発計画の整合性とか、これは既に議論された中で計画は固定されている。その一部だけを変更するのに、また初めから戻ってという議論はできないだろう、時間の都合もあってというようなことで一部変更の案件が決められていると理解してございます。ただ、場合によっては、その一部変更がほんとうに計画の本来のあり方まで見直すべきだというような一部変更にかかる場合は、今委員がご意見を賜ったように、もともとなぜそうなっているのかといったようにさかのぼる必要がある場合もあるかもしれません。それはその都度、ご意見の中でおっしゃっていただくということで、一応は運用させていただきたいと思います。

あと、ご質問、ご意見はございませんでしょうか。特にこれ以上ご質問はございませんでしょうか。

それでは、個別の一部変更につきまして、分科会としての答申案をお諮り申し上げたいと思います。

まず、名古屋港からでございます。

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。以上のような答申案文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。

次は、水島港でございます。

答申、水島港。国土交通大臣に提出された水島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。

次は、博多港でございます。

答申、博多港。国土交通大臣に提出された博多港の港湾計画については、適当である。これ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。

次は、鹿児島港でございます。

答申、鹿児島港。国土交通大臣に提出された鹿児島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か。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

最後、那覇港でございます。

答申、那覇港。国土交通大臣に提出された那覇港の港湾計画については、適当である。これ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港の港湾計画の一部変更については、ただいま読み上げさせていただいたような答申とさせていただきたいと思いません。

最後に、残っております本日の3番目の議事でございます。大阪湾の圏域広域処理場整備基本計画について事務局からご説明をお願いしたいと思います。

【港湾環境政策室長】 国際環境課の角でございます。大阪湾圏域広域処理場整備基本計画についてご説明いたします。お手元の資料3をごらんください。

大阪湾圏域広域処理場整備事業につきましては、資料左側の中央にあります図の網かけ部分に示されます近畿2府4県168市町村から発生します廃棄物の海面埋め立てによる適正な処理及び埋立造成による港湾の秩序ある整備を図り、生活環境の保全及び地域の均衡ある発展に資することを目的として実施されているものであります。

この大阪湾圏域自治体の内陸部においては、高密度な土地利用が進んでおりまして、最終処分場の確保が難しいというところから、最終処分先として海面処分場に求めざるを得ないという事情がございます。

写真に示してございますように、現在、神戸沖処分場、泉大津沖処分場、尼崎沖処分場及び大阪沖処分場の4つの海面処分場で廃棄物の受け入れを行っております。尼崎沖処分場及び泉大津沖処分場については、一部浚渫土砂や建設残土の受け入れを除きましてほぼいっぱい状態です。また、神戸沖処分場については、容量の5割から6割が埋まっている状況です。大阪沖処分場につきましては、昨年10月に受け入れを開始したところです。これら4つの海面処分場で平成33年度まで廃棄物の受け入れを行う予定としております。

ここで、基本計画のこれまでの経緯について簡単にご説明いたします。

港湾管理者や自治体から委託を受けて行う海面処分場の整備や廃棄物の受け入れ等の事業を行う主体として、法律に基づきまして大阪湾広域臨海環境整備センターが設立されております。同センターは事業を行うに当たって、基本計画を作成する必要があります。同センターは、昭和60年に第1期計画として、尼崎沖処分場及び泉大津沖処分場整備の基本計画を作成しまして、処分場整備後、平成2年に廃棄物を受け入れております。その後、適正な廃棄物処理に対応するため、平成9年に神戸沖処分場を、平成12年に大阪沖処分場を順次追加すべく基本計画の変更を行ってまいりました。その後、2回にわたり基本計画の変更が行われましたけども、今回の変更では、廃棄物の処理及び量の変更、それから自治体合併による受入対象区域の変更を行うものであります。

まず、廃棄物の処理及び量の変更についてですが、大阪沖処分場の開業がおくれた結果、大阪沖処分場へ搬入予定であった産業廃棄物が想定より70万立米多く神戸沖処分場に搬入されることが見込まれることから、神戸沖、大阪沖の両処分場での一般廃棄物及び産業廃棄物の受入量を70万立米ほど調整するものです。この表のところがございます。なお、大阪沖処分場の開業がおくれた理由としましては、想定以上の地盤条件の悪さといったものから、埋立護岸の整備に時間を要したといったことが理由でございます。

また、尼崎沖処分場につきまして、近年浚渫土砂の受入量が計画量を下回る一方で、公共工事から発生する陸上残土の受入量が増加しているということから、浚渫土砂と陸上残土の量を70万立米ほど調整するものでございます。これが廃棄物の処理及び量の変更の部分でございます。

次に、自治体合併等による受入対象区域の変更についてですが、前回、平成18年の基本計画変更時に、受入対象区域177市町村であったものが、合併等によりまして、平成22年3月をもって168市町村となるものです。従前、計画区域内の自治体合併等となり、新たな区域追加はございません。以上でご説明を終わります。

【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大阪湾圏域の広域処理場整備基本計画についてご審議をお願いしたいと思います。特にご質問もございませんか。よろしいでしょうか。

もしないようでしたら、ただいまご説明いただきました案件について、答申案文をお諮り申し上げたいと思います。

答申、大阪湾圏域広域処理場整備基本計画。国土交通大臣に提出された大阪湾圏域広域処理場整備基本計画については、適当である。この案文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、答申案文はただいま読み上げさせていただいたとおりさせていただきたいと思います。

ちょうど、ご協力賜りまして4時に終了することができました。議事は終わりましたので、進行は事務局のほうにお返しいたします。

【総務課長】 どうも長時間のご審議、ありがとうございました。

次回は、港湾分科会、7月上旬ごろを予定しております。また、日程の調整をさせていただきますから、よろしくお願ひします。

あと、いつもでございますけれども、お荷物を残していただいたものはお送りさせていただきますので、お残しいただいて結構でございます。

どうも本日は大変ありがとうございました。

— 了 —