

パブリックコメント等における意見と対応

(6月30日第44回港湾分科会以降)

1. 港湾分科会委員の意見と対応 1
2. パブリックコメントでの意見と対応 2～4
3. 港湾管理者の意見と対応 5

1. 港湾分科会委員の意見と対応

	該当箇所※	主な意見の概要	対応
1	I 編 4 章 ⑥港湾空間の適正な管理 (P20)	<ul style="list-style-type: none"> ・「安全性を確保する」と言い切るのは、極めて難しいのではないか。 ・施設管理者、利用者等がそれぞれの安全の責務を果たすことが重要ではないか。 	<p>以下の通り修正。</p> <p>「さらに、防波堤の釣り利用等の多様なニーズを踏まえ、安全性の確保に努めた上で、港湾施設の有効活用の観点から適切な管理への取組を進める。」</p>

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。

2. 再パブリックコメントでの意見と対応①

1. 再募集期間 7月5日(火)～7月11日(月)
2. 周知方法 電子政府の総合窓口(e-GOV)ホームページ、国土交通省ホームページ
上記について新聞記事及び地方整備局等から利用者への情報提供
3. 意見提出方法 電子メール、FAX及び郵送
4. 意見数 37 ※参考 6/22～28実施時の意見数:60件、合計意見数:97件
5. 今後の対応 後日電子政府の総合窓口(e-GOV)ホームページで意見及びその対応の概要について公表する。

	該当箇所※	主な意見の概要	対応
1	まえがき(P3)	港湾の国際競争力強化には、日本経済の持続的成長が欠かせないため、産業政策との連携についても記載すべき。	まえがきの「 <u>国土、地域、環境等に関する諸計画との整合を図る</u> 」に含んでおり原案の通りとする。
2	I編1章 (1)①国際海上コンテナ輸送網の強化(P5)	地方港において外航船の誘致政策としてインセンティブを提供して、内航船と区別している港湾が見受けられる。国策として、内航フィーダー輸送の強化を打ち出している以上、平等な取扱いをすべきではないか。	「また、それ以外の港湾においては、地理的条件等を考慮し、 <u>国際戦略港湾との連携等による国際戦略港湾への内航フィーダー輸送の強化に取組む</u> 」と記述している。
3	I編2章 ①災害に強い港湾の構築(P14)	「被害を防止・軽減するため・・・」と記されていますが、港背後の臨海部工業用地及び市民生活空間が震災・台風などで被災した後の復旧・復興の拠点となるべきことの記述を明確にしても良いと思います。港背後の産業、市民にとってコンティニューイティープランもしくはコンティニューマネジメント上、港が必須である位置づけをしてほしい。	「 <u>臨海部の企業の立地状況を踏まえつつ、背後のまちづくりと連携した防護ラインの見直しを行った上で、防潮堤等の整備による防護を図るとともに、港湾の事業継続計画の策定、臨海部の土地利用の見直し等、ハード、ソフトの対策を総合的に講じる</u> 」と記述している。

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。

2. 再パブリックコメントでの意見と対応②

	該当箇所※	主な意見の概要	対応
4	II編 2章 国際海上コンテナ輸送網の拠点(P27)	釜山港等へのフィーダー輸送にインセンティブを行っている地方港も含め、日本のコンテナ港湾が一丸となって基幹航路コンテナ貨物を阪神港、京浜港に集約することが重要。 国際戦略港湾に集約するため、内航船が規模の経済を追求するとともにインランドポートを国策として整備することも重要。	「 <u>国際戦略港湾以外との連携等による内航フィーダー、鉄道フィーダー輸送の強化等多様な国内輸送ネットワークの充実、内陸部に整備するインランドポートを活用した集荷拠点の形成</u> 」と記述している。
5	VI編 1章 民間能力の活用による港湾運営の効率化(P57)	港湾運営は、公共性・公益性が高く、一部の会社に利便・利益が偏ることのないよう慎重な取扱いが必要である。よって、港湾運営会社に対する民間資本の導入については、特に慎重な取扱いが必要であることから、基本方針には盛り込まないようお願いしたい。	港湾を運営する主体は、国際的ビジネス水準に見合う迅速性、柔軟性、強靱性をもって国内外の企業との緊密な連携や折衝を行うことが必要であり、港湾運営会社への民間資本の導入は必須と考えていることから、原案の通りとする。
6	VI編 1章 民間能力の活用による港湾運営の効率化(P57)	港湾運営会社到下物を安く貸す趣旨のことを記述すべきではないか。	「 <u>民の視点を導入して、積極的なポートセールスによる集荷力の強化及び低廉で質の高い港湾サービスの提供等に取り組んでいくことが特に求められる</u> 」と記述している。
7	VI編 1章 民間能力の活用による港湾運営の効率化(P58)	「港湾運営について民間のガバナンスが十分に発揮されるための民間資本の参加」の記述については、民間のガバナンスが「十分」に発揮されるためには、民間資本の「十分」な参加が必要となる一方で、1つの港又は湾において、港湾運営に係る業務を一元的に担う港湾運営会社には、その公共性・公益性の確保が求められるため、民間のガバナンスを「十分」に発揮させることとは矛盾するのではないかと考えられるため、削除を提案する。	「港湾運営会社の経営上の意思決定が有効な判断となるように管理・統制する仕組み(=ガバナンス)が、民間の視点により十分に機能するように」という趣旨で用いている。公共性を確保しつつ民間のガバナンスが十分に発揮されることは可能であり、原案の通りとする。

※頁数：資料1-3 新旧対照表の頁数を示す。

2. 再パブリックコメントでの意見と対応③

	該当箇所※	主な意見の概要	対応
8	VI編 港湾の効率的な運営(P57～)	民営である港湾経営会社において、公平・公正な港湾の管理・運営が担保できるか。また、異なる港湾同士の経営をどのように統合し、活性化するか。	公平・公正な管理・運営については、「 <u>港湾の公共性の確保及び港湾の秩序の確立に取り組む</u> 」と記述している。 経営統合・活性化については、港湾運営効率化を支援する目的で行う改正港湾法第50条の4に基づく国際戦略港湾運営効率化協議会などを活用し、検討を進めることとしている。
9	VI編 港湾の効率的な運営(P57～)	我が国の戦略港湾運営には国による強力なバックアップを期待するとともに、釜山港や東アジア主要港と港湾コストの面で互角に戦う為には、公設民営化（岸壁、土地造成の下物の国有化など）を推進し、運営会社の財務体質の強化を図ることが不可欠と考える。	改正港湾法において、港湾運営会社に対する行政財産の貸付や無利子資金の貸付等により港湾コストの低減を図ることとしている。
10	別表2(P61)	別表2における国際海上コンテナ貨物量の見通しについて、京浜港のシェアが現況（2008年実績）より低下する見込みとなっている。 国際コンテナ戦略港湾では、広域からの貨物集荷により貨物を集中させることをコンセプトとしていることから、基本方針における京浜港の将来取扱量の設定においても、京浜港がシェアを伸ばすよう設定すべき。	見通しでは、京浜港は我が国最大の国際海上コンテナ貨物取扱量となっており、国際戦略港湾における京浜港の重要性が変わるものではないと認識しており、原案の通りとする。

※頁数：資料1-3新旧対照表の頁数を示す。

3. 港湾管理者の意見と対応

	該当箇所※	主な意見の概要	対応
1	I 編 4 章 ⑥港湾空間の適正な管理 (P20)	防波堤の釣りを容認する表現になっているが、現段階では釣り人の安全対策が万全ではなく、また、緊急時の避難対応など課題も多い。	以下の通り修正。 「さらに、防波堤の釣り利用等の多様なニーズを踏まえ、安全性の確保に努めた上で、港湾施設の有効活用の観点から適切な管理への取組を進める。」

※頁数：資料3-4 新旧対照表の頁数を示す。