

平成23年4月14日（木）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階特別会議室

交通政策審議会第41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41回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成23年4月14日（木）
開会 14時00分 閉会 16時00分
2. 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階特別会議室
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
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
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
小林 潔司	京都大学経営管理大学院長
篠原 正人	東海大学海洋学部教授
野原 佐和子	(株) イプシ・マーケティング研究所代表取締役社長
丸山 和博	(社) 日本経済団体連合会 運輸・流通委員会物流部会長
三浦 憲二	トヨタ自動車株式会社常務役員
村上 英三	(社) 日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
吉野 理佳	毎日新聞社東京本社地方部長

4. 会議次第

- ① 港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を
改正する法律について（報告）・・・ 6

- ② 港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する
基本方針について（諮問）・・・ 1 1

- ③ 港湾計画について（審議）・・・ 2 4
 - ・ 四日市港（改訂）・・・ 2 4
 - ・ 三河港（改訂）・・・ 2 8
 - ・ 八戸港（一部変更）・・・ 3 3

- ④ 東日本大震災について（報告）・・・ 3 4

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 ただいまより、交通政策審議会第41回港湾分科会を開催いたします。

私は港湾局総務課長の若林でございます。議事に入るまでの進行役を務めさせていただきます。

さて、このたびの東日本大震災により、数多くの尊い命が失われました。そこで、この未曾有の大震災で犠牲になられた方々に対し、慎んで哀悼の意を表し、黙祷を捧げたいと存じます。大変恐縮でございますが、皆様のご起立をお願いいたします。

黙祷。

(黙 祷)

【総務課長】 黙祷を終わります。ご着席ください。

それでは、お手元の資料の確認をお願いいたします。資料は議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、議事資料をお配りしております。議事資料として、資料1、港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律について、資料2-1、諮問文及び諮問理由、資料2-2、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の見直しについて、資料2-3、「港湾取扱貨物の見通し」について、資料2-3、「港湾取扱貨物の見通し」について参考資料、資料3-1、四日市港港湾計画改訂、資料3-2、三河港港湾計画改訂、資料3-3、八戸港港湾計画一部変更、資料4、東日本大震災についての計9部をお配りしております。このほか、お手元には港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の冊子、それから、港湾計画関係について、港湾管理者より提出された四日市港、三河港の港湾計画書及び資料並びに八戸港の港湾計画書も配付しております。落丁などございましたらお申しつけください。

次に、委員の再任、分科会会長選出についてご報告でございます。

まず、最初に委員の改選についてご報告いたします。港湾分科会は3月に委員の改選期を迎え、交通政策審議会の委員として分科会委員を務めてくださる方4名と、港湾政策審議会臨時委員として分科会委員を務めてくださる方6名の計10名の方に引き続きご就任いただきました。また、新たに4名の方に交通政策審議会臨時委員としてご就任いただき、

本日時点で計14名の委員の皆様により構成いただいております。改選後初めての分科会でございますので、改めてご出席委員の皆様をお手元の委員名簿の名前順にご紹介させていただきます。

まず最初に、東京大学大学院教授、家田仁様です。

【委員】 家田でございます。よろしく申し上げます。

【総務課長】 社団法人京都経済同友会常任幹事、上村多恵子様です。

【委員】 上村でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

【総務課長】 千葉大学大学院教授、木村琢磨様です。

【委員】 木村です。よろしくお願ひいたします。

【総務課長】 神戸大学名誉教授、黒田勝彦様です。

【委員】 黒田でございます。よろしく申し上げます。

【総務課長】 このたび新たにご就任いただいた、京都大学経営管理大学院長、小林潔司です。

【委員】 小林でございます。よろしくお願ひいたします。

【総務課長】 東海大学海洋学部教授、篠原正人様です。

【委員】 どうぞよろしくお願ひいたします。

【総務課長】 このたび新たにご就任いただいた、株式会社イプシ・マーケティング研究所代表取締役社長、野原佐和子様です。

【委員】 野原です。よろしくお願ひいたします。

【総務課長】 社団法人日本経済団体連合会運輸・流通委員会物流部会長、丸山和博様です。

【委員】 丸山でございます。どうぞよろしく申し上げます。

【総務課長】 トヨタ自動車株式会社常務役員、三浦憲二様です。

【委員】 三浦です。よろしくお願ひいたします。

【総務課長】 社団法人日本船主協会港湾物流専門委員会委員長、村上英三様です。

【委員】 村上です。よろしくお願ひいたします。

【総務課長】 このたび新たにご就任いただいた、毎日新聞社東京本社地方部長、吉野理佳様です。

【委員】 吉野と申します。よろしく申し上げます。

【総務課長】 また、本日は欠席されておられますが、大阪大学大学院准教授、赤井伸

郎様が新たにご就任され、キャスター・千葉大学特命教授、木場弘子様、社団法人日本港運協会会長、久保昌三様に引き続き委員にご就任いただいております。今後ともどうかよろしく願いいたします。

次に、分科会会長の選出についてご報告いたします。

分科会会長は、交通政策審議会令第6条第3項により交通政策審議会委員の中から互選で選出することになっており、既に互選の結果、引き続き黒田委員に分科会長をお願いすることで決定いたしておりますので、ここでご報告いたします。

議事に入ります前に、委員の出席などを確認いたします。本日は委員14名中、11名の出席でございます。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数である過半数8名に達しております。

また、委員1名におかれましては、議事の途中でご退席される予定になっております。同委員のご退席の際には、本日の分科会の議事に関する意見をご提出いただくことになっております。

それでは、本日予定されております議事に入ります。分科会長、司会進行をよろしく願いいたします。

なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。よろしく願いいたします。

【分科会長】 議事に入る前に一言ごあいさつ申し上げたいと思います。

皆様のご推挙によりまして今期も引き続き分科会長を務めさせていただきたいと思っております。非力ではございますが、全力を尽くして職務を全うしたいと考えてございますので、何かにつけ皆様のご協力を賜りたいとお願い申し上げます。よろしく願いいたします。

それでは、本分科会には規則によりまして会長代理を交通政策審議会令第6条第5項によりまして分科会長が指名すると定めてございます。大変僭越でございますが、私のほうからご指名をさせていただきたいと思っておりますので、よろしく願いしたいと思っております。

交通工学、あるいは国土計画を専門とされておりました、ご承知のように社会基盤整備全般や、あるいは国際物流にも大変深いご造詣をお持ちの家田先生に、引き続き会長代理をお願いしたいと思っておりますので、家田先生、よろしいでしょうか。

【委員】 よろしく願いします。

【分科会長】 よろしく願いいたします。

それでは、本日の議事次第に従いまして、早速議事のほうに入らせていただきたいと思います。

お手元にございますように、報告事項2件、審議事項4件を予定しております。まず最初に、港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律について、事務局からご報告をいただきたいと思ひます。よろしくお願ひします。

【総務課長】 港湾局の総務課長をいたしておる若林でございます。港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の改正法につきましてご説明をさせていただきます。資料1をお開きくださいませ。

この法律は、今通常国会にいわゆる予算関連日切れ扱ひの法案として提出されました。東日本大震災の発災など、大変ばたばたした中ではございましたけれども、おかげさまで3月31日に無事可決、成立の運びとなったわけでございます。

以下、法律についてご説明いたしますが、大きく港格の変更及び港湾運営会社の関係などにつきまして法律が構成されておりまして、港格関係につきましては、これは予算関連でございますが、この4月1日からの施行という形になっております。さらに、ご審議賜りますところの基本方針関係でございますけれども、これは公布の日から6月、半年を超えない範囲内において政令で定める日。また、港湾運営会社関係でございますが、公布の日から1年を超えない範囲内において政令で定める日からの施行という形で進めさせていただこうと考えております。

法律の内容でございますが、おかげさまで先般以来ご説明申し上げている内容でのご可決を賜った次第でございます。若干復習になって恐縮でございますけれども、まず選択と集中ということで、1つの大きな柱として港格、港の種類の見直しをさせていただいております。港の種類は、従来、これは港湾法施行以来という形になりますけれども、地方港湾とそうでない重要港湾、その重要港湾の中に特定重要港湾というものが位置づけられておったわけでございます。それぞれ直轄工事を行う際の国費の負担率がかかわっていたような内容になっておりました。このたび、この特定重要港湾の中から京浜、阪神を国際戦略港湾として特に日本の国内の貨物を集中させていって、釜山などに負けない港をつくるという趣旨で国際戦略港湾として京浜、阪神を位置づけさせていただいているところでございます。この港格を改正した部分が、まず大きな柱の1つでございます。

さらに、この港格に付随いたします効果でございますけれども、1つ大きくありますのが直轄工事の国費負担率を引き上げたということでございます。この京浜、阪神につきましては、高規格コンテナターミナルに関しましては国の負担率を10分の7とするといった負担率を実現させていただいているところでございます。これは、こういう京浜、阪神

といったような大都市に関する負担率としては非常に例外的な負担率となったわけがございます。さらに、港のコストの大きな部分を占めますところのコンテナヤードにつきましても、国の税金を入れる対象、いわゆる直轄工事の対象とさせていただくこととしてございます。従来、このヤードにつきましても、港湾管理者、つまり自治体さんが借金をして整備して、その借金を返す中で施設使用料が決まっている中で、その部分を国がなりかわって整備することによって、その借金の量を減らしてコストを大幅に下げていくことをこれによって実現しようというものでございます。

もう1つの柱といたしましては、こういう選択と集中をしたところの港湾につきましても、港湾運営会社、つまり民営化の制度を導入したというものでございます。これにつきましては、選ばれた国際戦略港湾のほかに、従来、特定重要港湾と申しておりました港湾、これをこのたび国際拠点港湾と名称を変更させていただいておりますが、この2つのジャンルの港湾に関しまして港湾運営会社の制度を創設しようというものでございます。ちなみに、国際戦略港湾と旧SPA中であるところの伊勢湾に関しましては、これは港湾運営会社制度を導入していただくことを前提に設計させていただいております。一方、国際拠点港湾に関しましては、これは港湾管理者の皆様のご判断によりまして港湾運営会社制度を導入させていただくこととしておるところでございます。この運営会社制度につきましても、後ほど改めてご説明させていただきたいと思っております。かつ、その港湾運営会社制度を設けました際には、この運営会社、民営会社に対しまして国からの無利子貸付制度を創設したいと思っております。現在、公社などに限定されております無利子貸付金の対象を国際戦略港湾及び拠点港湾に対して導入を拡大するというものでございます。これらの制度によって支援をしながら、民営会社を育てていこうというものでございます。

2枚目をお開きくださいませ。この港湾運営会社の制度でございますけれども、まずこれは国際戦略港湾、京浜、阪神及び旧SPA中であるところの伊勢湾に関しましては、国による指定を考えております。片や、その他の国際拠点港湾につきましても、港湾管理者からの指定という形を考えさせていただいております。この港湾運営会社は、少なくともコンテナ部分につきましても、一元的に運営を担う役目を担わせておりまして、それに伴いまして国及び自治体の行政財産、例えば岸壁であるとか、先ほど申しましたヤードであるとか、そういった部分の行政財産を貸し付けることを考えさせていただいております。また、その運営会社は、例えばガントリークレーンなどの上物施設を運営することによりまして、こういう運営業務を行っていくことを考えているものでございまして、いわゆる公

設民営化を徹底していくということになろうと思っております。

これに対する支援といたしましては、先ほど申し上げましたガントリークレーンなどの整備に伴うところの無利子貸付などとか税制ということを行うとともに、この国から、または自治体からの行政財産をできるだけ安く貸し付けさせていただくということも考えさせていただいているところでございます。

港湾運営会社は、こういった形の民の力を発揮するために、例えば社長さんはできるだけ民間にということであるとか、さらには民の皆さんからのご出資をいただきたいということを考えておるところでございます。

一方、この港湾運営会社は港に1つ指定されるものでございますから、大変公共性の高い運営会社ということが言えるかと思っております。そのため、この下のほうに監督とございますけれども、公共性を確保するためのチェックをやっていくことを考えております。例えば、運営計画、さらには料金変更命令、監督命令の権限を国または港湾管理者のほうに留保させていただくとともに、大口株式保有に関する規制、これは2割でございますが、これを設けさせていただいておるところでございます。この運営が、例えば特定の1社の利益のために偏ることのないような運営を徹底していきたい、このように考えている次第でございます。

さらに、この港湾運営会社につきましては、右側の協力というところにあります。港湾計画につきましては、港湾運営会社の提案を踏まえて港湾計画を今後作成していくことも考えておるところでございます。また、臨港地区におきますところのさまざまな施設整備などの届け出につきましても、この運営計画の中に記載されておれば、その届け出は不要にするなどの制度も設けさせていただいているところでございます。

このようなものにつきまして、この3月31日に可決、成立を賜りまして、港格関係につきましてはもう既に施行させていただいております。運営会社につきましては、これから皆様の準備、私どもの準備期間を考えまして、1年以内の範囲内でスタートさせていただきたい、このように考えている次第でございます。

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、ただいまご説明いただきました港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律について、何かご質問ございましたらお願いしたいと思います。

【委員】 幾つか質問をさせていただきます。まず、無利子貸付制度の創設ということ

がございます。この無利子貸付制度の創設に当たりまして、この港湾運営会社をこのような形にすると、しかもその中で民への出資を仰ぐということが前提となっていたのでしょうか。そのこのところをまず1つご質問させていただきます。

それから2番目は、株主について、民からの出資を導入するという点に関して、ちまたでは民の出資比率についていろいろなことが言われておりますけれども、そこは既に決まっているのでしょうか。それとも今後いろいろ検討される予定になっているのでしょうか。

3番目は、関連事業と書いてあるところですが、関連事業は自由に展開という極めて大雑把な書き方がしてございますけれども、これもちまたでは荷役作業について行うことができる枠組みをつくと報道されたりしております。それについてどのようなご予定になっているのでしょうか。

この3点をお願いいたします。

【分科会長】 よろしく申し上げます。

【総務課長】 ご指摘ありがとうございます。まず3点のうちの1点目、無利子貸付でございます。私ども、この運営会社につきましては、できるだけ民間としての実力を発揮していただきたいと、このように考えております。そういう実力を発揮するために分厚いご支援というものを考えさせていただいておりまして、例えば京浜、阪神におきます運営会社につきましては、国と自治体さんと合わせて8割の無利子貸付を考えているところでございます。このような制度につきましては、私どもといたしましては、この当該運営会社が本当の意味での民間会社になっていることを前提にして考えていきたいと考えておりまして、民間からの出資というのもその中の1つの大きな配慮事項になってくると、このように考えております。

また、2つ目のご質問の株主でございます。ちまた——確かにいろいろな新聞で報道もされておりました。私どもとして、今、詳しいことはいろいろと議論していかなきゃいけないかと思っておりますけれども、この民営化につきましては2段階考えております。例えば京浜につきましては東京と横浜、阪神につきましては大阪と神戸という形で、おのおの暫定的な民営会社をつくっていただく。その後、それを統合していただくというストーリーを考えておりますけれども、統合したときには、例えば京浜港や阪神港の単位で、民間からの出資を大体3割ぐらいいただきたいと思っている次第であります。一方、暫定会社である特例港湾運営会社が発足するときには何らかの民間からの出資をいただくと

いうことを考えているところです。あわせて、トップの方はやはり民間ご出身の方に来ていただきたい、民からのガバナンスというものを重視していきたいと考えておるところでございます。

また、関連事業、これは国会の中でも大分ご議論がございました。特に、この大きな港湾運営会社そのものが例えば港運といったような業種に参加してくるのではないかとのご懸念もありました。これについては、港には港としての秩序というものがございます。これをきちんと尊重しながら今後運営していくというのが、この制度をうまく回すための大前提になるのではないかと考えておまして、そういうことをきちんと考えながら今後この制度も運営していきたいと、このように考えているところでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 今回の法案改正がよりよく本来の目的を達するために、一言、懸念の点を申し述べます。京浜と阪神に民間の資本の入った独占企業が1つそれぞれ誕生するわけで、資料にも、もう十分書かれています。‘公共性の確保’という部分ですが、通常考えますと、民間資本と公共性というところが、なかなか相いれない部分があるとは思いますが、その部分をきちんとやはり確保していただくということが非常に大事なかと、このように考えます。

それと、今、委員からご指摘がありましたように、‘関連企業等’とありますけれども、もう既に既存のターミナル事業者、倉庫会社、いろいろと存在しておりますので、既存事業者のご意見といいますかね、十分に踏まえた上でオープンな議論を経て基本方針を皆さん納得の上でつくっていただきたいと、このように考えます。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局から説明をお願い致します。

【総務課長】 大変貴重なご意見を賜ったと思っております。まさに民間の資本が入りながらも、いかに公共性を保っていくかというのは非常に、一見矛盾するように見えるかもしれませんが、そこはきちんとですね、公の施設を運営する民の施設でございますので、ご指摘のように今後、国、地方自治体とあわせてきちんと目を光らせていかなきゃいけない部分ではないかと思っております。

また、ご指摘のとおり、関連企業、ターミナル事業者、倉庫事業者などの存在もあると承っております。やはり港の中でうまく皆様との折り合いをつけながら、どういう自由な展開を考えていくのかということも、やはり来ていただいた民間の経営者の皆さんである

とか、ご出資いただいた方々からのお知恵を借りながらやっていかなきゃいけない話だと思っております。そのあたりはやはりこのようなご支援を賜る港湾として、皆さんときちんと話を尽くしながらやっていかなきゃいけない、このように思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにございますか。

よろしいでしょうか。それでは、時間の都合もございますので、一部を改正する法律についての質疑はこれで打ち切らせていただきたいと思います。

それでは、議事の2番目でございますが、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針について、諮問事項でございます。事務局より資料のご説明を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】 港湾計画審査官の真田でございます。ただいま分科会長からご紹介がありましたように、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針——以降、基本方針と称させていただきますが、この基本方針についてご説明いたします。

まず、諮問の内容及び諮問理由につきましては、お手元の資料2-1をごらんください。4月1日付で大畠国土交通大臣より交通政策審議会会長に諮問が出ております。それを受けて、本港湾分科会に付託され議論が始まるところでございます。

次の3枚目の別紙に諮問理由が書いてあります。かいつまんで申し上げますと、この基本方針は、1つは港湾計画策定のための策定時の適合基準と港湾行政の指針という2つの大きな役割があります。世界経済のグローバル化、アジアを中心とした新興国の経済成長が著しい中で、我が国の港湾の国際競争力の強化が急務です。このような観点から、国土交通省成長戦略において国際コンテナ戦略港湾が位置づけられ、皆さんご記憶のとおり昨年8月6日に阪神港、京浜港が選定されたところです。この国際コンテナ戦略港湾を港湾法上の港格として新たに国際戦略港湾として位置づけたものが、先ほどご説明のありました港湾法の一部改正です。この港湾法が3月31日に成立、公布されています。よって、この港湾法の改正された内容を速やかに我々の港湾行政の指針である基本方針に反映するというので、この審議会でご議論いただきたいと思います。以上が諮問理由です。

続きまして、基本方針の変更内容についてご説明いたします。A4横の資料2-2をごらんください。

1ページです。基本方針とはと書いてあります。ここはただいま、また前回の議論でもご説明いたしましたので割愛させていただきますが、法律によりまして一番最後のところ、

第6章、VIと書いてありますが、ここに「民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項」、これを1項目加えることになっています。これについて今後ご議論いただくこととなります。

2ページ目は基本方針の変更経緯でございますが、ここはご覧になっていただいて、説明は割愛させていただきます。

3ページ目、基本方針の変更の主な内容でございます。今、総務課長からご説明がありましたように、大きく2つ、港湾の種類、港格を見直しますということ。そして2つ目が港湾の運営の民営化を図りますということです。基本方針上では国際戦略港湾をきちんと位置づけるということ、そして国際海上コンテナターミナルの配置の見直しを行うということが変更の内容の要点になっています。また、港湾運営の民営化につきましては、「民間の能力を活用した港湾の運営その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項」、ただいま申しました第6章を設けて記述するという事です。ここが大きな内容になります。

4ページ目をお開きください。別途、お手元にあります現在の基本方針に付箋がつけてあります。そこに該当するページ数がありますので、あわせてご参照ください。まず国際戦略港湾につきましては、現行の基本方針、ページ3から4にかけて、国際海上コンテナ輸送網の強化ということで、スーパー中枢港湾等において大水深・高規格コンテナターミナルの整備云々と、こういう記述があります。ここにつきまして、見直しのポイントとしては、現行の基本方針におきますスーパー中枢港湾政策の位置づけを見直しすることとし、基幹航路やアジア航路の多方向、多頻度サービスの充実、国際戦略港湾においての大規模コンテナターミナルの整備、運営の民営化、それからいろいろなモードにおけるフィーダーの強化、こういう総合的な施策を実施していこうということ。3番目に、国際戦略港湾とそれ以外の港湾との内航フィーダー、いわゆるそこに貨物を集中することをきちんと充実していく、このような内容を基本方針に盛り込んでいきたいと思っております。

続きまして5ページですが、国際海上コンテナターミナルの配置の見直しにつきましては、現行の基本方針の15ページから16ページにかけたところに書いてあります。皆さんよくご承知のスーパー中枢港湾、中枢国際港湾、中核国際港湾、その他の港湾と、こういう分類で書いてありますが、6ページにあるように、基本的にはコンテナの配置としましては、まずは国際戦略港湾を機軸に置いて、そこにその他の港湾をどう補完していくかということを中心に記述するという事です。それから内航フィーダー機能の強化による国

際戦略港湾との連携強化をどう目指すのか、こういうことを中心に基本方針の見直しをしていきたいと思っております。

7ページです。もう1つの大きなポイントである港湾運営の民営化ですが、ここは現行の基本方針の6ページに該当する箇所があります。港湾の効率的な運営ということで、スーパー中枢港湾においては、メガターミナルオペレーターによる効率的な運営を促進するというようなことが書いてありますが、今般の法律改正等を踏まえて、さらにその内容を進化させ、今後の港湾運営においては国際水準の迅速性、柔軟性、強靱性をもって国内外の荷主や船社に対するサービスの強化、緊密な連携や営業を行うこと等により、港湾全体としての効率性の訴求を行うことが重要となる、これに対する民間能力の活用を推進するというを書いてまいりたいと思っております。

最後に8ページのスケジュールですが、本日この港湾分科会に付託審議をさせていただきました。そして次回5月に港湾分科会で具体的な文章、内容についてご審議をいただきたいと思っております。6月には国民の皆様へのパブリックコメントなどの手続を踏まえて、7月ごろにはこの港湾分科会でご審議をいただいた上、答申をいただきたいと思っております。そして、9月ごろにこの変更された基本方針を官報告示したいと考えております。

続きまして、前回にもちょっとご説明いたしましたが、この基本方針を見直すに当たっては、この基本方針そのものの最後に貨物量の見通しが記載されています。この見通しも、今回、国際戦略港湾のコンテナの部分が大きく変わっていますので、貨物量も見直していくこととしています。資料2-3の「港湾取扱貨物の見通し」についてという資料をご覧ください。

1ページ目です。下のところですが、見直し方針、国際海上コンテナ貨物はこの本分科会で専門的な知見を踏まえつつ、需要予測モデルにおける推計手法、将来フレームの設定などについて検討を行いたいと思っております。一方で、内貿複合一貫輸送貨物につきましては、省内に設置している検討会議がございますので、ここできちんとしたモデルを構築し、アウトプットを出した上でこの港湾分科会にご報告申し上げたいと思っております。

2ページ目に現行の基本方針の推計値を参考に載せております。基本的には、なかなか将来を見通すことが難しいこともあり、ハイケースとローケースを設定しています。現状値がこの黒い線です。若干、中国のGDPが思いのほか伸びたこと等もあり、ハイケースより少し上回った推移をしておりますが、おおむねこのハイケース、ローケースのモデル

の中で推計されているのではないかなと思っております。

3 ページ目です。前回このモデルのあり方、どういうふうに推計するか、また社会経済条件の設定についてご議論いただいたときに、もう少し専門的な見地から議論し、それを港湾分科会に報告するという手順がよろしいのではないかというアドバイスをいただきました。資料 2-3 の参考資料の一番最後のページ、6 ページをご覧ください。このアドバイスを踏まえて、別途、国際海上コンテナ貨物推計検討会ということで、専門家の皆様に、いわゆる国際金融、貿易にお詳しい方、国際物流にお詳しい方などにご尽力賜りまして、個別具体的な設定についてご議論いただきました。その結果の現段階での状況が、この資料 2-3 本編の見直しの検討状況のところの見直しの論点というところで、赤く書いてあるところがございます。まず、この貨物推計に大きな影響を及ぼすであろう項目の 4 点、GDP、将来の為替レート、今後の経済連携の動向、産業構造の変化ということにつきまして一つ一つ検討をいただきました。まず最初に GDP でございますが、GDP につきましては、基本ケースを IMF が持っている長期見通しとし、ハイケースは国の新成長戦略の設定、ローケースを国土交通省の、先ほど内貿複合一貫輸送で推計していると申しましたが、そのときに決定した GDP の伸びというものの、3 ケースを置いて検討しております。

皆様からご意見をいただいたのは、ハイケースの新成長戦略、これは実は 2020 年まで年率 2% と設定していますが、それ以降については設定がございません。もしこの 2% でずっといくと非常に大きな伸びになってしまうということで、過大設定にならないように留意が必要という意見もいただいております。特に海外の見通しについては、特に中国が大きく伸びることになっており、9.何% というような伸びを設定しておりますが、ここでは中国の政府目標なども勘案し、大き過ぎるわけじゃないけれども、7% ぐらいが適当ではないかというアドバイスもいただいて、この程度で将来伸ばしていくということを考えております。

為替レートにつきましては、近年の動向をきちんと踏まえた上で設定ということで、基本ケースを 90 円にいたしました。ここにつきましては、参考資料の 4 ページをご覧ください。基本ケース 90 円に対して、過去 2 年間ぐらいの平均が 90 円になっていますが、一番円高のケースにつきましては、ことしの 3 月 17 日に瞬間的に 76.25 円を記録しています。ここが一番円高で、いわゆるそういう意味でのハイケースということで考えてもいいのかなということで、90 円から、値で申しますとマイナス 15 ということで。それから、5 年平均でとると大体 103.8 円ということが書いてありますが、上のケースはプラ

ス15円で105円ぐらいが妥当であろうということで、90円プラス・マイナス15円／ドルということで設定しております。

経済連携につきましては、基本ケースとして経済連携協定、EPA、FTAなどが現段階で発効済み、調印済み、または大筋合意のここを書いてある12カ国プラスASEANの関税率を2020年、2025年にゼロになるだろうという設定でもって計算したかどうかということです。ハイケースにつきましては、これらに加えて中国、アメリカ、オーストラリア、ニュージーランドとEUの関税率を2025年にゼロにするということで、大幅にEPA、FTAが進展するというケースです。これをハイケースとしてはどうかということですが、1つアドバイスをいただいたのが、農産品は完全に関税がゼロになるだろうかということがありまして、農産品についてはきちんと検討をしたほうがいいというアドバイスをいただいて、ここは別途検討することにいたしております。

最後に産業構造の変化でございますが、海外での生産比率、いわゆる日本からの調達率が下がってきているという実態を踏まえた設定が必要だということで考えております。ここに基本ケース、国際分業の進展による調達先、輸出入額の近年の変化を将来に展開と書いておりますが、実はここで今日本からの部品の海外輸出、いわゆる中国とか新興国で日本の部品を使いながら製品化して、それを需要の多い北米や欧州に持っていくという構図があります。海外の生産比率という観点ですが、実はこのモデルが基本的にいろいろなファクターを計算して出てきます。恣意的にこの海外生産比率、いわゆる中国が自国やASEAN内で部品を調達する比率を設定できる、いや、日本から引き続き相当の部品を輸出すると仮定することも可能ですが、そこはなかなか根拠がないだろうということで、基本ケース1本で検討していいのではないかと考えています。

今後の作業は、ハイケースの場合が3点、基本ケース1つ、ローケース3つということで、GDPが3つのGDP、新成長戦略、IMF、国土交通省と。為替レートが3つ。それから、経済連携については、交渉中、交渉開始、検討段階のものを含むまでやるか、プラス4カ国、EUまで入れるかということの場合分けで計算してみようと考えています。産業構造変化については、近年の傾向をそのまま適用するという形で計算を今後してみたいと思っています。ゆくゆくは、ハイ&ローケースを決めた上で、それをどの港湾にどのぐらいの貨物量が割り振られるかという港湾選択モデルを回して、最終的に、例えば東京湾、伊勢湾、大阪湾などの湾域ごとぐらいの貨物量をはじいていきたいと思っております。

以上が港湾貨物の見通しです。

これを含めて、基本方針の見直しについてのご説明とさせていただきます。よろしくお願いたします。

【分科会長】 ありがとうございます。基本方針の見直しに関連しまして、中身をかいつまんでご説明いただきましたが、これに関連しまして何かご質問、ご意見ございましたら。

【委員】 港湾貨物量の見直しについてなんですけれども、非常に綿密にいろいろな角度から未来を需要予測しながら、いろいろな前提条件を置いてつくられている、検討されていると思いますけれども、この3月11日の大震災以来、やはり大きくいろいろなものは変化したと思います。まだこれからの復興計画、復興におけるどういった需要が起きてくるのか、またそのことによって港湾の取扱貨物がどういう変化をしていくかというのは、まだ大きく見直せない段階で今日あることは確かですけれども、やはり輸入においてどんな変化が復興需要の中に出てくるのかというのはある程度検討もつきますし、また輸出におきましては、このサプライチェーンの切れたことにより不幸なことに輸出量を減らしているという、現在はそういった現状が起きておりますし、これからどういうふうに国内でさらなる生産の空洞化が起きてくるのか見えないところですが、何が言いたいかといいますと、これは綿密に需要を立てられたものをベースに、この見直しの作業というか検討会というのはある程度常設にしながらやっぱり変えていくという、そういう体制をぜひつくっていただいて、前のときのように5年に1回でしたか確か、5年に1回しか港湾の貨物量の見直しの作業をしないというようなことでは、もう全く現実と乖離したものになりますので、これは何年かに一度見直すというようなことではなくて、絶えず、この大きな変化の中で見直ししながら見直しについては対応していくという、そういう体制にぜひ変えていただきたいと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。ただいまのご意見に対して事務局のほうから。

【港湾計画審査官】 貴重なご意見をありがとうございます。私どもも、今、委員のおっしゃったことについては、まさしくそうだと思っております、特に今回は未曾有の大震災が起きました。これに対して、おそらく港湾の貨物も相当影響を受けてくるだろうと思っております。これは実は阪神・淡路大震災のときの神戸近辺に限定した話ですが、あのときは、参考までに申しますと、トランシップ貨物は相当落ちました。ですが、ベース貨物は5年から10年で戻ったという結果があります。ですから、今回は東北一円、ま

たはこれが北米の自動車工場まで影響しているという非常に大きな話ですので、そういうことも踏まえて影響度合いも検討していかないといけないと思いますし、こうやって世界が下手したら半年、1年で大きく変わっているときに、検討会を常設すべきだという話は貴重なご意見だと思っており、基本方針も含め、随時見直せるようにしていきたいと思っております。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。

【委員】 意見を申し述べさせていただきます。7ページに港湾運営の民営化というのがございます。ここで、「重要なこととなるため、民間の能力の活用を推進する」となっておりますけれども、つまり民間の能力の活用をしなければこれは実現しないんだと、こういうふうに読めるわけですが、ということは、官の能力というのはこれに値しないのかと。私としては、官がつくられた原稿でそのような表現をされているのが不思議ではないわけです。私自身はそれほど官の能力が劣っているとは思いません。明治以来、営々とその官の能力に頼って港湾政策がなされてきて、すばらしい政策であったと思いますので、ここで言われていることは、その仕組みを若干変える程度のことなのかなと。港湾運営の民営化というほどの大げさな表現ではないのではないかなと思っております。これが意見の1つです。

私は経済学研究の末端を汚している人間でございますけれども、この港湾政策との関連について申します。今、経済学が世界で真っ二つに分かれているということに関連している話だと思います。新古典派といわれる学派とケインズ派という学派です。前者はまさに民にできることは民にとという派で、後者は民にできることであっても官の役割があるだろうという派です。この二つは大きな違いで、経済政策に関して真っ二つに意見が分かれているわけですね。これが港湾政策になりますと、例えばイギリスの港湾政策、これは市場主義を標榜する政策で民にできることは全部民にやらせようと、こういうふうになっております。一方でヨーロッパの大陸派は官の役割を重んずる政策で、官の役割を放棄しないという、ロッテルダム港に代表されるような政策でございます。しからば、日本の港湾政策はどちらか、あるいはその折衷案であるとすれば、どのような将来を描きながらこの法案・政策立案をしていくのかということが問題になってくるわけでありまして、この経済学の動きすなわち政治の動きと関連する形でこの港湾政策は考えていく必要があると思いますし、そういう点について幅広く関係者の意見を聴取しながら次の政令、あるいは施行細則を決定されていく必要があるかと存じております。

【分科会長】 ありがとうございます。大変貴重なご意見なんですけど、委員のほかにも今に関連する事項で何かご意見ございますでしょうか。

【委員】 民営化するかどうかということだけではなく、今回の基本方針の見直しについては、目的としてアジア諸国の成長を国内に取り込んで、国際競争力を向上させようということが諮問でも掲げられていまして、その目的に合うのかどうか、それがどこまで達成できるのかということが重要な観点かと思えます。

そういう点で見ますと、先ほどの官営がいいのか民営がいいのかということもありますけれども、枠組みとして、例えば今ご説明いただいた資料2-3の港湾取扱貨物の見通しの予測の仕方は、その運営会社の努力如何に関わらず、国内産業、海外動向、グローバルな経済状況など周辺環境の変化を予測して、それらを踏まえて港湾経由の流通量を算出しているわけですが、それとは別に、港湾業務の人たちの努力というか、国内外の荷主や船会社に対するサービスの強化、営業力強化、連携等の運営会社の努力、港湾業務の改善による港湾の国際競争力の向上を、結果を評価するときにはそこを見る必要があると思えます。シミュレーションにおいても、それが例えば民営化することによって上がるのであれば、そこも1つの観点になるかと思えます。ですので、やはり基本的には今までの形ではなく、国際競争力を向上するために1つは民営というのを入れるのは私は個人的には意味があるのではないかと思いますし、であれば、その効果をきちんと予測したり評価したりという枠組みも必要なのではないかと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局から特に何か補足ございますか。

【港湾計画審査官】 先ほどのモデルの貨物の話、2点目のほうを私からご説明させていただきます。

貴重なご指摘をありがとうございます。まさしく目的はそこにありまして、日本の国際競争力、またはここで言うところの港湾の国際競争力強化ということです。実はモデルの中身は詳しくご説明しなかったのですが、資料2-3の参考資料の中で、モデルでも実はこの法律改正等を踏まえ、日本の港湾の国際競争力なりいろいろな体制が強化される、民の視点で強化されるということがモデルでも反映できるようになっています。1つはコストが下がるということ。それにより、今海外に流れている貨物が日本に戻ってくるというようなことがモデルでも再現できるような形になっています。それから、基本的には中国や新興国の旺盛な発生集中需要に左右されることは否めません。日本の貨物が今後どうなってい

くかというところは、そんなに大きい明るい未来があるわけではありません。そこを前提としながら、流通の過程でどう日本にもっと貨物が集まるかどうかということはモデルでも反映できます。ここのコストは、今この民営化会社制度をやろうとしている中で、例えば港費をゼロ円にすればシンガポールや香港から戻ってくるかもしれませんけれども、それはないだろうということで、どのレベルを設定するかというのはインプットできますので、そこは今後、次の段階でご説明できると思います。基本的にはそのような構造の中で貿易モデルを回して、発生集中する、いわゆる日本に産業がある限り貨物が発生し、プラス流通の過程で日本に寄る貨物が出てくるという形で、最終的に港湾別の配分となります。今度は港湾別の配分の中で、京浜、阪神がいろいろな施策を集中投入することによってコストがほかの港より下がれば、日本国内の配分の中で阪神、京浜に相当貨物が集まって、ほかの港は逆に外貿貨物は減るけれども、内航フィーダーで運ばれることによってそこは一体としてまた増えていくと、そのような構図が出てくるのではないかと予想しております。

以上でございます。よろしいでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 局長どうぞ。

【港湾局長】 1点目の委員のご意見、ご質問についてであります。これは資料の1、先ほどご説明を申し上げました法改正について使ったものですが、これの表紙を含めて3枚目、最後のページをご覧くださいと思いますが、ここに港湾運営会社と国あるいは港湾管理者たるこれは地方公共団体ですが、その関係について図示しております。実はここをご覧くださいますとある程度ご理解いただけるかと思いますが、これは先ほど委員ご指摘の港湾運営の民営化というところの見直しのポイント等々に港湾の効率的な運営、それを民間の能力を活用してやっていくんだということの具体的な意味であります。例えば国、港湾管理者からそれぞれ行政財産の貸し付けというところがございます。これは具体的には、例えば岸壁、これは国が財産として持っていたり、港湾管理者が持っていたり所有をしているもの、そういうものをこの運営会社に貸し付けましょうと。その貸し付けを受けた運営会社は、みずから荷役機械などを整備して、まさしく公設民営という形で運営をやっていくと。こういうような枠組みになっているわけでありまして。

加えて中段の部分ですが、国のほうから支援と書いてあります、港湾管理者からは協力となっています。先ほども少しご説明申し上げましたが、荷役機械などの整備にかかわる

支援ということで税制、あるいは無利子貸付というような制度を設けておりますし、港湾管理者のほうからの流れでいきますと、港湾計画の作成、あるいは臨港地区におきます一定の行為についての届け出の特例といったような形で、ある種の権能といいたし、そういうものを運営会社に与えるという形もとっております。

とりわけ、一番下に監督というところがございます。ここをご覧いただきますと、国のほうからも港湾管理者のほうからも同じような内容、記述がございますが、公共性確保のために運営計画ですとか——これは会社の運営計画ということではありますが、料金の変更命令というようなこと、あるいは監督命令ということもございます。さらには、この運営会社が発行する株式について、民間会社からいわば出資をしていただくときに、特定の者が大口、一定の割合以上を持つことになることとさまざまな弊害があるだろうということで、株式の一定割合以上は持たないと、持たせないということを法律上明記して、これは20%という数字を今置いておりますけれども、こういうものを置いているわけですね。

したがって、この会社はたしかに京浜港なら京浜港で1つの会社ということで、そういう意味では委員からご指摘がありましたとおり、ある種の地域独占ではあります。ただ、これは地域独占をするという形で実際に提供してもらうものは公共サービスでありますし、今申し上げたような形で行政財産の貸し付けを受けてその上で運営をする、しかもその会社に関しては監督ということで国あるいは港湾管理者から、ある種、相当なチェックを受ける、こういう形になっています。そういう意味では、委員のご指摘がありました官なのか民なのかという、必ずしも二分法的にどちらのタイプでやっていくというよりも、それぞれのいいところをしっかりと踏まえた上で、運営の部分が官のほうで——私どもが申し上げるのも何でございますけれども——やっていくオペレーションという意味でのターミナルの運営をやっていくというのには、これは世界の流れから見ても相当なやはり制約があるというふうに思っています。そういう意味で、公的なサービスを公的な枠組みの中でしっかりと提供していただく、その提供していただくときに、この図の四角の囲んであるところにありますように、料金決定権を確保し、荷主・船社への営業活動というふうに書いてありますが、こういう部分をしっかりと民間会社としてやっていただくかということでございます。

少しお話がありましたヨーロッパのロッテルダム等々を見ても、委員はよくご案内かと思いますが、さまざまな民間の運営会社が実はそれぞれ運営の部分に入っております、いわゆる公権力の行使の部分はそれぞれの例えばロッテルダム市が持っていたり

しているわけですが、ある種、営業と言ってよろしいかと思えますけれども、そういった部分を中心として、やはり民間会社が民間会社としてやっていくというような、そういう形態をとっているというふうに我々は理解しております、今回の法改正の内容、そしてその法改正を受けた基本方針の見直しに当たっても、今私が申し上げたような運営会社の位置づけというものをしっかり踏まえた上で、実際の政策の展開に当たっていくと、こういうことだと理解をしております。

【分科会長】 ありがとうございます。基本方針の見直しをこれから詰めていって、スケジュール的には先ほどご説明いただいたように9月頃には基本方針変更の告示というスケジュールでないと、ほかの日本全体の港湾計画が滞ってしまいますので、そういうスケジュールで5月にはきょうの議論も踏まえて原案を本審議会に出していただいてさらにもんでいただくということを考えてございますので、今賜りましたようなご意見はできるだけたくさん頂戴しておきたいと考えてございますので、どうぞ。

【委員】 今の話の関係で、私なりの理解なんです、資料2-2に戻っていただいて1ページ目、基本方針とはという箇所を見て、今回の法改正で加わったのは港湾法の基本方針に関する事項として、最後の6号が加わったということで、先ほど局長がご説明になったのは、その6号のうち「民間の能力を活用した港湾の運営」、そのあり方に関するご説明だったと思います。条文上は、それに加えて「その他」ということで、「その他の港湾の効率的な運営に関する基本的な事項」ということですから、言ってみれば当たり前のことをこれから書いていただくという趣旨だというふうに私は理解しております。

ただ、その反面で、この事項の追加は、私自身、重要な概念的な意味があると考えております。つまり、今回の法改正は、港湾の管理と港湾の運営、狭い意味での港湾管理と港湾運営を区別したことに最大の意味があると私は考えております。従来、狭い意味での港湾管理というのは港湾管理者、地方公共団体が中心になってやっていく、国は間接的な関与しかできないんだという、そういう位置づけだったと思いますが、それに対して、港湾運営というのは、先ほどの港湾運営会社に対する許認可を含めて国が直接的に関与できるという、そういう位置づけが与えられているんだと思います。だとすれば、この基本方針の6つの柱の中で、書くスタンスも当然変わってくるはずだと思います。すなわち、従来の2号の港湾の配置とかそういうものは、地方公共団体が中心になってやっていくものですから、基本方針で書く内容もどうしても抽象的になりがちになると思うのですが、それに対して6号の港湾の運営に関しては、国が直接的に関与できるわけですので、おのずか

ら書く内容も密度が高いものになってしかるべきだと考えております。位置づけとしては3号の開発保全航路に近いような性格があり、そういう内容が6号に盛り込まれるということでもありますので、ぜひ積極的に6号を具体化する内容を基本方針に盛り込んでいただきたいと思っております。

それから、長くなって恐縮ですが、スケジュール的にはかなり切羽詰まったというふう
に理解しております。おそらく、基本方針に関していろいろな理念とかを考え出すと議論
が收拾つかなくなる可能性があると思っておりますが、今回の基本方針の改定というのは、まさ
に港湾法の改正を反映したものだとして理解しておりますので、余り体系的な位置づけとか理
念的な対立にさかのぼらないで、港湾法の改正を反映した現実的な部分だけを変えていた
だくというの、1つのあり得る方法だと思います。さらに言えば、基本方針というのは全
体としてすばらしい文章になっているとは思いますが、パーツごとに入れかえをしてい
くという作業があってもいいのではないかと。つまり、法律の条文のような感じで必
要なところを随時入れかえていくというような発想も必要なのではないかと感じておりま
す。

以上です。

【委員】 ちょっといいですか。大変申しわけない、おわびをしなければいけません
けれども、この資料2-3参考資料で推計検討会の私もメンバーなんですけれども、第1
回、第2回とも私出ていません。どうしてかということ、地震が起こりまして、ずっとそれ
に関わっていて申しわけございませんでした。だけど、こういう数値的な検討というのは
極めて重要だと思っております。別に私が出ていなくても立派な先生方がチェックしてい
るので、さっき港湾計画審査官が言ったとおりの話だと思うんですが、ちょっとさっきの
ご説明でやや誤解を生んじゃいけないなと思うので補足説明させていただきたいだけ
けれども、さっき委員がおっしゃったんですね、民営のやる貢献というのは極めて重要であ
って、その辺を数値化して入れたいところはやまやまではあるんですけども、今ここで
取り扱っているモデルというのは、民営の活力みたいなものを直接入れることはできない
モデルであって、例えば取り扱いの時間は入っているのかな、それからコストなんかは入
っているけれども、じゃ、民営じゃないとそういうふうにならないかということそういうも
のでもないのですね、民営の効果を直接に扱うというよりは、サービス水準がかくかくしか
じかだと一体何が起こるのかというのがわかるモデルにすぎないんですね。逆に言えば、
そういうような取り扱いだからこそ、どの港もエンジニアリング的に見れば公平に取り扱

って客観的な計算ができるわけです。

ということは、その種の計算をこういうふうにやって、個々の港湾がいろいろなことをやる時におかしなことが起こっていないかチェックするためにこの資料は極めて重要だと思うんですが、一方で民営化の効果がどういうようなところに起きているのかというのは、これはこういう勉強じゃなくて、個別の過去の事例を丁寧に調べてケーススタディ的に、あそこの港ではかくかくしかじかのことをやった結果、こんなことが起こっているよなんていうようなことも逐次勉強していくことが重要で、それを並べたときに、さらにこれから日本がやったときに、さあ、それ並の効果が出たのか、もっと出たのか、全然出ていないのかという検証が必要ですよ。そのあたりをぜひこういう工学的なアプローチとは別に、今度は商学的というんですかね、マーケティング的というか、そういうところをぜひ委員に教えていただきながらやったらいいんじゃないかと思いました。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。ご承知のように、基本方針は過去の経緯を見ますと短い場合で5年程度で改正されている場合があるわけですが、これは地方の港湾管理者がそれぞれの港湾施設を整備あるいは運営していく上での指針となるものであって、1年、2年ですぐそれが変わることはないわけですね。港湾施設というのは5年、10年の建設の懐妊期間が必要になってくる施設でありますから、貨物の見直しということも絶えず必要ではあるわけですが、これは新規に施設を整備していくとき、あるいは既存のインフラをどういうふうを活用していくかといった視点に立ったときには、絶えず新しい貨物の予測値が考慮されなければいけないという意味で重要であるわけですが、この基本方針のほうはそれぞれの管理者が長期にわたって港湾計画を立てていく、施設整備計画を立てていく上での参考になる指針ですから、1年、2年のタームでは考えていないということが前提でございますので、そういう視点から今回新しく第6項の民間の能力を活用する運営の方法ということ、国の指針としては、方針としてはこういうふうにするべきではないかという提言をさせていただいて、それを具体的に個々の管理者が採用するかどうかというのはまた別の議論が必要になってくるだろうと考えます。それこそ個別の港湾計画とか運営の中で考えられる話かなというふうに考えてございます。

ともあれ、先ほどご指摘賜りましたように、従前の国の定めている港湾の開発に関する基本方針というのはそれほどドラスチックに中身が変わるわけではなくて、ほとんど1から5の中は多分、今度の法の改正に伴った関連事項のみが少し変わっていくというような

ことになろうかと思いますが、最も大きく変わるのが第6項の、これは新規条項として加わる部分でありますので、かなり詰めた議論も必要だろうし、さらにその内容についてはこの審議会で精査、議論していただきたいと考える次第でございます。

私のほうの話が長くなって大変申しわけございませんが、そろそろこの事項についてはこれで議論を打ち切りたいと思いますが、最後にこの基本方針の見直しについて何かご意見ございますか。もしなければ次の港湾計画の中身の審議に移りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。それでは、3番目の港湾計画についての審議事項でございます。議題でございますように、港湾計画の改訂案件が四日市港、三河港の2件、一部変更が八戸港の1件でございます。

それでは、まず四日市港の港湾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。

(四日市港関係者入室・着席)

【港湾計画審査官】 続きます、私のほうからまず四日市港の港湾計画改訂につきましてご説明をいたします。資料は3-1です。

四日市港、一番最初の表紙に四日市港の位置図と枢要な地区の空中写真が載っています。

2ページ目をお開きください。まず四日市港の概要ですが、左側のグラフにあるように、四日市港はもともと石油化学コンビナートを中心として発展してきた伝統のある港です。そういうこともあり、貨物の割合で見ますと民間企業が貨物を出し入れする、いわゆる専用埠頭で扱う専用貨物が80%前後、公共埠頭で扱う公共貨物が20%前後で推移しています。臨海部にはそういう石油化学コンビナートの企業がたくさん立地しておりまして、輸入貨物では原油、LNG、そして移出移入では石油製品の取り扱いが多くなっています。また、四日市港背後には自動車関連産業やいろいろな電機関係の産業も多く立地しておりまして、輸出貨物の26%は完成自動車ということになっています。企業でいうとホンダの自動車ということになろうかと思えます。

3ページ目をお開きください。今、四日市港の各地区の現状でございますが、左のほうの赤枠から申しますと、川越地区というところに日本でも最大規模クラスであります中部電力さんのLNG火力発電所が立地しております。そしてその右隣に霞ヶ浦地区ということで、物流、いわゆるコンテナとかバルク貨物をたくさん扱っている地区があります。ここが今、四日市港の中核になっています。そしてその右隣に行きますと、いわゆる石油化

学コンビナートということで、この霞ヶ浦の南側の地区と、それから1つ挟んだ塩浜地区というところで石油化学関連企業が多く活躍されております。その間に挟まれました四日市港の発祥の地区が四日市地区と申しまして、今でも自動車の国内向けの発送ですとか、企業関連の原材料、また穀物、飼料穀物などを扱っているところです。

次の4ページ目です。今般の四日市港の港湾計画の改訂に当たりましては、一番ポイントとなるところがこの赤字で表記してあるところです。今までは平成20年代前半を目標とする港湾計画でしたが、今回は平成30年代前半を目標とする港湾計画の基本方針を立てており、特にコンテナ貨物の取り扱いの集約化、バルク貨物の取り扱い機能の強化ということを大きな柱として打ち出しています。

5ページに行きまして、個別の利用状況ですが、ここは霞ヶ浦地区の状況です。一番上の赤字で囲んだ①霞ヶ浦地区というところを見ていただきますと、現在、外貿コンテナが速報値で17万TEU扱っています。ですが、見ていただくと「W80」と「W26」というふうに水路を挟んだ2カ所にわたって外貿コンテナ貨物を扱っているということで、若干非効率な取り扱いをしています。下のほうの赤字④霞ヶ浦地区南埠頭と書いてありますが、ここは輸入の石炭、それから輸入の原塩、これは苛性ソーダ等、石油化学工業で必要な物資でございます、それから完成自動車、これは一方では外に出す、完成自動車の輸出を扱っています。ですが、船舶が大型化する中で、その施設のスペックがそれになかなかついていけないという悩みがあります。

次に6ページ、四日市地区です。ここにつきましては、この線で囲ってある⑤ですが、米穀類、それから国内の完成自動車の輸出、鋼材などを扱っていますが、これは昔からの施設でございますので、埠頭用地が非常に狭いのですが、ここを上手に使って貨物を扱っています。特にホンダ自動車が扱うモータープールは非常に狭くて、できれば、この1ページ前で説明しました霞ヶ浦地区のほうに早く移りたいというような要望もあるところで

す。

一方で7ページです。今回ご議論いただく施設計画そのものには余り関係はしませんが、石油コンビナート関連を中心に、日本の有数の企業がここで活躍されておられます。

8ページです。四日市港背後の産業の概要と書いてございますが、近年やはり石油化学コンビナートによる構造転換というものが大きな話題となっています。ご多分にもれず、四日市港の背後でも三菱化学さんのエチレンプラントが10年ほど前に停止しております。また、そういうことに伴って、コンビナート内の未利用地が発生したことを踏まえ、

従来のこういう石油化学の基礎素材産業から付加価値の高い機能化学製品への転換や、電機・電子、液晶など、こういう産業への転換が旺盛に行われているところです。一方で石油化学コンビナートの維持ということで、コスモ石油さんの12.5万バレル、昭和四日市さんの21万バレルと書いてありますが、全国シェア7.4%ということで、相当の石油製品をここで生産しています。ちなみに、このコスモ石油の12.5万バレルでございますが、実は容量17.5万バレルが、昨年、石油需給が緩んだということでこの12.5万バレルまで落としていますが、今般の東日本大震災で特に東北地方の石油製品の需給が非常に逼迫して、現在17.5万バレルの容量最大いっぱいまで稼働しています。一方で、電子・電機産業は非常に拡大しておりまして、四日市港、またその背後の工業地帯を含めて考えますと、三重県の製造品出荷額は全国9位、人口1人当たりになりますと全国2位です。また、電子部品、デバイス産業等の出荷額では全国1位ということで、非常に有望な産業を背後に抱えた四日市港であることがおわかりになるかと思えます。

9ページです。ここで今回の計画の主な概要ですが、1つは赤枠で囲んであるところは後ほどご説明いたします。もう1つ、①朝明地区、ここに干潟があります。干潟の保全のため、自然的環境の整備または保全する区域というゾーニングをかけて、今後ここは埋め立てなどはしませんという意思表示をしておこうというのが今回の計画の1つの大きな目玉です。

次のページに霞ヶ浦地区の詳細が書いてあります。1つはコンテナです。⑦霞ヶ浦地区北埠頭(W80~82)ということで、先ほどコンテナ埠頭が2カ所に分かれているという説明をいたしました。将来はこの3連続バースに集約し、非常に効率的な運営を図るべくということでこの計画を立てています。一方で、霞ヶ浦地区南埠頭と書いてありますが、ここは先ほど石炭とか原塩とか自動車という話をしましたが、非常に大型化が進展しておりまして、特に石炭を輸入する船、原塩を輸入する船、こういう船が非常に喫水調整をしたり満潮をねらって岸壁に入ってきたりということがあります。こんなことを今後対応していくということで考えています。

11ページに取扱貨物量の見通しが書いてあります。表の真ん中を見てください。22年の速報値ですが、約6,000万トン弱、そのうち外貿コンテナが17万TEUとあります。今般、計画としては全体量を6,800万トン程度、外貿コンテナを43万TEUと推定してこの港湾計画を策定したいということです。

次の12ページで特にコンテナについてご説明いたします。今般の国際コンテナ戦略港

湾の選定結果などを踏まえて、今回計画では需要予測の前提となる背後圏、対象航路を見直しています。1つは計画貨物量81万TEUと言っていた既定計画を43万TEUまで下方修正しています。また、この四日市港に入るコンテナ航路につきましても、北米、東南アジア近海は従前どおりですが、欧州、地中海、豪州・ニュージーランドについては現在の状況では少し難しいのではないかとということで、そこまでの航路は見込まないことになっています。また、背後圏につきましても、従来は三重県全域プラス滋賀県、岐阜県、愛知県ということでしたが、今回は三重県全域プラス滋賀県の一部ということ、四日市港をきちんと使っていただく荷主さんを含めて背後圏を設定したということです。この背景には、例えば隣の名古屋港の勢いとかポートセールスの状況、それから国際戦略港湾に選定された阪神港、また神戸港、大阪港などのインランドデポなどが滋賀県に設置されるのではないかとといった状況も踏まえて、四日市港の将来貨物はどうあるべきかということ、をきちんと予測された結果だと思っています。

13ページです。一方で、石炭の取り扱い状況です。実はこの霞ヶ浦地区の南埠頭背後には日本有数のコールセンターが立地しています。名称を中部コールセンターと申します。輸入量で全国30位ではありますが、移出量では全国6位ということで、有数のコールセンターということが言えるかと思えます。どういう石炭の流動をしているかということ、海外から四日市港に持ってきて、その大宗を対岸の衣浦にあります中部電力の石炭火力発電所に持って行っていると。また一方で、残りの石炭を背後企業さんにデリバリーするというような役割を担っています。

14ページですが、この石炭の取り扱いについては非常に大きな隘路があります。下の図のとおり、石炭を扱う岸壁に入ってくる船の隻数の6割ぐらいが満潮時を沖合で待って満潮になって係留するとか、それから、もともと積み出し地で石炭を少し控え目に積んで持ってくるというようなことで、喫水調整をしているような事例が6割ほどあるということで、非常に物流コストがかかっている状況があります。そのようなことから、今回は水深16メートルということで、2メートルほど増深する計画です。

最後に、今回のこの改訂計画の確認の視点ですが、1つは今水路を挟んでばらばらになっているコンテナ貨物の取り扱いを1つの地区に集約して物流コストの削減等を図って国際競争力の強化を図っていくということ。また、バルク貨物の取り扱いを効率的に図っていくという観点から、基本方針のそれぞれの記述についても適合しているのではないかと考えています。

以上が四日市港です。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまご説明賜りました四日市港の港湾計画の改訂について、ご質問、ご意見をお願いしたいと思います。

特にご質問、ご意見等ございませんでしょうか。それでは、特にご質問、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申し上げたいと思います。

先ほど委員が先に退出されましたが、本件に関するご意見を賜っています。四日市港港湾計画について、適当であり、特段の意見はないというメモを賜っております。これもあわせまして、答申案文を読み上げさせていただきたいと思います。

答申。四日市港。「国土交通大臣に提出された四日市港の港湾計画については、適当である。」ということ審議会の結論にしたいと思います。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。

四日市港関係の方、どうもご苦労さまでございました。

(四日市港関係者退室)

(三河港関係者入室・着席)

【分科会長】 それでは、引き続きまして次の改訂案件でございますが、三河港の港湾計画について事務局からご説明を賜りたいと思います。

【港湾計画審査官】 それでは、引き続き三河港の港湾計画の改訂についてご説明させていただきます。資料3-2をご覧ください。

表紙に三河港の全景が載っています。

2ページ目に行きまして、三河港の概要です。現在の港湾計画は平成7年に改訂されまして、17年目標ということで、ちょっと目標年次が過ぎています。この輸出、輸入、移出、移入、いわゆる外内貿の貨物を見ていただければわかるように、圧倒的に完成自動車を取り扱う港だということがおわかりになるかと思えます。右の地図のとおり、三河港の直背後にはトヨタの田原工場、そして東に行きますとスズキの湖西工場、北に行きますと三菱自動車岡崎工場という日本有数の自動車メーカーが立地しておりますとともに、フォルクスワーゲンの日本の輸入基地ということでセンターが設置されている港です。

次、3ページです。港湾計画の基本方針ですが、今ご紹介しました自動車産業、ここが三河港の1つの生命線になっていますが、この自動車産業の国際競争力を支援するということもあり、自動車流通港湾としてさらなる機能拡充を図っていこうというのが1点、

それからもう1つは後ほどご説明いたしますが、ここに六条潟という非常に貴重な干潟があります。ここの水辺環境を創出するというので、これも1つの大きな目玉となっています。

4ページをお開きください。今回の港湾計画改訂に当たっての貨物量の見通しです。表の真ん中のところに現在の実績値があります。22年の速報値ですが、公共、専用合わせて2,000万トン、そのうち完成自動車は1,500万トンということで4分の3が完成自動車の取り扱いということになっています。将来、平成30年前半には全体貨物量3,800万トン、そのうち完成自動車は2,600万トンほど見込むということです。下のグラフで見ていただくと、やはり完成自動車を扱っているのが、リーマンショックの影響が色濃く出ておりますが、22年は回復傾向になっています。

5ページにお移りください。今回計画の主な概要ですが、囲んでいる枠の色で分野を区別しております。赤が物流関係、緑が環境関係、青がその他の貨物ということになっています。1つはこの神野7号、8号というところがあります。ちょうど絵の真ん中辺に大きな枠が書いてあります。7号が自動車に関連する産業、例えば部品などを扱うコンテナが着船するような場所です。7号は今回新規にバースを整備するところがある地区ですが、これからも自動車の特に輸出を伸ばしていこうということなので、12メートル岸壁を1バースほど新しく耐震強化岸壁として計画する地区があります。一方で環境面ですが、今の神野地区の上、北側にあります六条潟と緑の表記があります。ここが非常に貴重な自然環境を有しております。ここをどう保全するかということが1つの要点になっています。

6ページにお移りください。完成自動車の取り扱いについての神野地区の拡大図です。左が既定計画です。現在、12メートル岸壁が3バースあるところの横に、右側の図にありますように耐震強化岸壁としてもう1バース、完成自動車の輸出に対応して公共埠頭をつくろうというものです。

7ページです。この神野埠頭を空から見ますとこういう形になっています。完成自動車を積み込む、または積み降ろしたときに、背後で1回仮置きする必要があります。そのためのモータープールという車の置き場がありますが、これがあちこちに展開されていて、さすが自動車の取り扱い有数の港湾だということが見ていただけるかと思えます。

これを統計で数字であらわしたのが次の8ページです。これは自動車を取り扱う主要港18港のカバー率90%までのところを表でまとめたものです。1位名古屋、2位三河、3位横浜、このビッグスリーがいわゆる断トツです。合計のトン数で見ますと、名古

屋が約7,000万トン、それから三河が約2,500万トン、横浜が2,200万トンということで、次の4位の仙台塩釜とワンオーダー違うくらい、このビッグスリーというところが自動車取り扱い拠点となっています。それから、背後の自動車組立工場、一番右に書いていますが、トヨタ、三菱、スズキなど、いろいろなメーカーが背後に立地しているという状況です。

9ページです。この三河港を利用している自動車メーカーの動向ですが、先ほどトヨタ、スズキ、三菱という話をしましたが、それぞれ輸出用にいろいろな車種をつくっています。特にこの右側の表を見ていただきますと、三河港における仕向け国別完成自動車輸出量というものがあります。赤枠で囲ったところの中米、南米向けの輸出量が非常に伸びている、約5倍から3.5倍という形で、確かにアジアや中近東、アフリカも伸びているのですが、それをしのぐ勢いで伸びているという実態があります。

10ページをご覧ください。今申しました中米、南米ですが、いわゆる新興市場とされているところとして、世界全体で見てもこの市場はやっぱり伸びが激しく、日本、欧州、北米の3局はさほどの伸びは示しておりません。今後は自動車の需要はこの新興市場だろうということが見てとれます。右側の表にありますように、平成12年と20年の差で見ますと、日本の四輪車の輸出の仕向け国別シェアは平成12年当時、先進国と新興国の割合は2対1でした。それが平成20年には50：50ということで、新興国向けの輸出も先進国と同じところまで伸びているということです。下の表から、こういう新興国、BRICsプラスアルファのメキシコ、アルゼンチンなどが非常にGDPの実質成長率も高く、1人当たりの国内総生産も今後伸びていくと予想されます。ただ、1人当たりの乗用車保有台数は確かに少ないのですが、これから富裕層が出てくる、またはGDPが伸びるということで、この伸び率も上がってくるだろうということが十分に予想できるわけです。

11ページを見ていただきますと、こういう新興国市場の伸びと日本との関係を見たものがこの図です。ちょっと見にくくて恐縮ですが、財務省の関税局で出している現在の日本と各国とのEPAの進捗状況、メキシコ、チリ、ペルーについては既に発効して動き出しております。このチリやメキシコのEPA発効後の動向を見ますと、この緑の線のところが輸出ですが、日本からの輸出がチリで2.3倍、メキシコで1.6倍として、経済連携のいわゆる協定の発効の効果が非常にあらわれていることが見てとれます。

一方で、次の12ページですが、私、冒頭、この名古屋、三河、横浜がビッグスリー、いわゆる自動車拠点港湾だと申しました。拠点港湾であるのは貨物量が多いこともござい

ますが、実はトランシップ、ほかから持ってきてここで積みかえて、また違う船に積み合わせをして持っていくということが行われております。世界的にはシンガポールの ASIA AUTOMOBILE TERMINAL SINGAPORE というのが有名です。アジア各国でつくった、または日本でつくったものをシンガポールで1回積み下ろしし、仕向け国別に、車種別に、需要毎に積みかえて持っていくという事例があります。横浜港でも統計上、北米から来た貨物を積みかえて中国へ持っていっているような事例があります。実は三河でもそういう事例があります。

次の13ページです。模式図で申しわけありませんが、左側が現状です。例えば中国、韓国で海外メーカーがつくった車を1船仕立てで南米に行くにはまだ量が少ないということで、三河に立ち寄られ、ここから出す日本生産の新車なんかと積み合わせながら南米、豪州に持っていっている事例とか、北部九州でつくった車を1回三河港へ持ってきて、日本の新車などこの地区でつくった輸出自動車と一緒に積み合わせて北米へ持っていっている事例。一方で、フォルクスワーゲンなどが欧州から持ってきた車を、例えば北海道や九州みたいな遠隔地にはここから内航船で持っていっている事例もあります。これに加えて、今後、トランシップの有望な伸びとして、やっぱり中南米の新興国が伸びていきますので、中国やアジアで生産されたもの、または国内各港で中南米向けに生産された完成自動車を三河で1回積みかえて持っていく事例が出てくるだろうということです。

14ページですが、このような貨物を見込んでおります。平成22年には公共埠頭での輸出が過去最高を記録したわけです。これが324万トン程度まで伸びるだろうと想定しております。こういう伸びを踏まえて、また新たな岸壁を1つ設けようじゃないかということです。

次に15ページ。話は全然変わりますが、先ほど環境の話がポイントになっていますと話をしました。これは三河湾の全体を示した地図です。実はこの三河湾、または愛知県と言ってもよろしいんですが、アサリの主要な産地です。愛知県のアサリの漁獲量は全国1位。この右側のグラフで見ただけでするように、全国のアサリの漁獲量はだんだん減ってきております。一方で、愛知県の漁獲量は増えているという状況。今になっては愛知県のシェアは6割に達しているということです。実はこれには理由がございまして、ここに中山水道という黄色の表示があります。ここは私ども港湾のほうで大型船が安全に入れるようにということで航路を掘っております。ここから出てくる砂が非常に良質なもので、この閉鎖性水域である三河湾の深掘れしたところだとか、ちょっと水質、底質の悪い

ところに上からかぶせてあげるといようなことを行っていました。そういう効果もありまして、非常にアサリが生育しやすい水域になり、アサリの漁獲量が非常に伸びているということです。また、今回の港湾計画を変更する施設に近いところに六条潟という干潟があります。実はこの六条潟がアサリの生育のもと、いわゆる稚貝が発生する場所だと言われており、この六条潟という干潟を保全していくことも非常に重要な港湾の役目だと思っております。

次に16ページです。今回、港湾計画を改訂するに当たり、既定計画では埋め立てようと計画していたところがあるのですが、最近の情勢を踏まえて土地利用計画を見直した結果、ここの埋め立てが今後必要ないという判断に至りました。そこで、先ほど申しましたアサリの生育環境に非常に重大な影響を及ぼしている干潟ですので、今後は自然的環境を整備または保全する区域に設定し、ここは今後守っていきますよという意思表示を今回の港湾計画改訂を機に示させていただきたいと思っております。

17ページには、こういう自然的環境を整備または保全する区域の設定が、最近では那覇港や木更津港の盤洲干潟などの事例に見てとれます。我々としても、最近こういう環境保全の取り組みを積極的に行っているという面があります。

最後に18ページですが、確認の視点が2点あります。日本有数の自動車取り扱い拠点である三河港における強化をどう見るかという視点、それから、六条潟に代表される干潟等の自然環境を、この基本方針に書いてあります良好な自然の維持、または中部地域での表記にあります閉鎖性の強い三河湾における干潟等の良好な自然環境の保全に努めるという観点からご審議をいただければと思っております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、三河港の港湾計画改訂の内容につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いします。

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。

特にご質問、ご意見等がないようでございますので、答申案文についてお諮りを申し上げます。

退席されました委員からは、三河港港湾計画について、適当であり、特段の意見はないというメモを賜っております。

それでは、三河港の港湾計画改訂について、答申案文を読み上げさせていただきます。

答申。三河港。「国土交通大臣に提出された三河港の港湾計画については、適当である。」

この案文で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、ただいまの答申案文をもちまして、審議会の結論にさせていただきたいと思えます。

中部地方整備局、愛知県の皆様、ご苦労さまでございました。

(三河港関係者退室)

【分科会長】 それでは、本日の審議案件の最後の案件でございます。

続きまして、一部変更案件でございます。八戸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、八戸港の港湾計画の一部変更についてご説明いたします。

資料3-3です。この空撮の写真で見ていただけますとおり、八戸港、後でもご説明があるかと思いますが、実は今回の大震災でここの防波堤が壊滅的にやられています。今回の計画変更はこここの部分の航路・泊地という水域施設を拡大するという案件です。

1ページをおめくりください。実は八戸港の港湾計画は一昨年はこの港湾分科会で、いわゆる10年から15年に一度の改訂案件として皆様にご審議いただきました。その際に、ここにありますように、このJX日鉱日石さん、いわゆるLNGを扱う企業なのですが、この石油製品、特にこの八戸の場合はLNGですが、LNGの基地をつくろうということ、それからドルフィンといいます、LNGを受け入れる施設をつくろうということ、そのための大型船の泊地を計画しておりました。ここの八戸港というのは北東北の有数の港湾であり、大型船がたくさん行き来する港です。将来計画としてここにコンテナ船も入ります。ここは太平洋金属さんのニッケル鉱石船が大型船として入って来ます。いろいろな大型船が輻輳する、その上にまたLNGという危険物船も入るということで、地元において、また港湾計画改訂後もいろいろ安全面について話し合いがありました。この今回計画にありますように、この河原木地区と書いてあるところの薄い部分が実は航路を掘らないところです。河厚木の航路と八太郎の航路と分かれるのですが、実は次のページを見ていただくとわかるのですが、この黒い点線のように船が行き来します。この図の右上にある風向風速図を見ると、実は八戸の場合は西風が強いということもあり、基本的にはこの港湾計画をご審議いただいたときに、この航路で船は安全に入れるということだったんですが、なるべくならこういう掘れていないところがないほうが船長さんの精神

的なプレッシャーもなくいいなど、こういう話も出てきまして、それではということで、このように掘って安全をより高めている事例も全国にございますので、1ページ前に戻って恐縮ですが、河原木地区の14メートルの泊地の部分を少し大きくして、さらなる安全性を高めましょうということを今回計画変更としております。

最後の4ページですが、当然ながら基本方針の中に船舶航行の安全を確保するということが重要な課題として出ていますので、この観点からも非常に重要な計画変更であると考えています。そういう視点でご審議いただければと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。八戸港港湾計画の一部変更案件でございますが、何かご質問、ご意見ございますでしょうか。特にございませんか。

それでは、特にご質問、ご意見がないようでございますので、答申案文を審議していただきたいと思っております。

退席された委員からは、八戸港港湾計画について、適当であり、特段の意見はないというご意見を賜っています。

それでは、答申案文を読み上げさせていただきます。

答申。八戸港。「国土交通大臣に提出された八戸港の港湾計画については、適当である。」これをもちまして分科会の結論としたいと思っておりますが、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、八戸港の港湾計画一部改訂については、適当であるという結論にさせていただきたいと思っております。

最後に、報告事項ですが、東日本大震災について事務局から被災の状況と現状の説明がございます。よろしくお願ひしたいと思っております。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長の梶原と申します。よろしくお願ひします。A3の資料でご説明いたします。

説明の中身は表紙に書いております6点でございます。

おめくりいただきまして、1ページです。右下にページを振っております。まず地震と津波の概要でございます。左が地震の概要ですけれども、大きなバツ印で書いておるところが最初のマグニチュード9の地震の震源でございます。その後、4月11日までに5回のマグニチュード7以上の余震が起きております。縦方向で500キロ、幅が200キロぐらいの震源域でございます。最初の震源がこの大きなバツのところ、三陸沖で

すけれども、その後、5、6分かけて南のほうにずっと地震が移っていきまして、3つの地震が連動して起きたと言われております。港の代表的な地点の震度を書いておられますけれども、仙台塩釜港の塩釜港区と仙台港区、それから茨城港の日立港区で震度6強を観測しております。それから、釜石港から鹿島港までの広い範囲で震度6弱というような大きな揺れを観測しております。

右の方に、それに伴って発生した津波の高さの分布を書いております。これも港の中の代表的な地点の津波の高さでございまして、場所によって数メートル違いがございまして、八戸港から南の鹿島港まで3メートルを超えるような大津波が発生しています。特に八戸から相馬港までは5メートルを超えるような大きな津波になっております。塩釜港区につきましては、松島が防波堤になりまして少し周りよりも小さい高さである、こういう状況になっております。

次の2ページに港湾施設の被災の状況を一覧表で示しております。これはすべてではございませんが、代表的なところをなるべくたくさん載せてございまして、12日現在で災害報告として上がっておりますのが、直轄、補助合わせまして1,446件、被害の報告額で4,700億円強ということでございまして。これはまだ調査が全部完了しておりませんので、今後もっとふえる可能性がございまして。順番が港格順になっておりますので、東から並んでおりませんが、東は北海道の根室港から静岡県清水港まで広い範囲で甚大な被災が発生しております。

その一部を3ページ以降にビジュアルに示しております。まず防波堤の代表的な被災例として、八戸港の八太郎地区の北防波堤を載せております。先ほど一部変更で審議いただきました河原木地区の航路・泊地、ここをちょうど防護します防波堤、写真で言いますと先端部の700メートルと書いてありますところ、これがほとんど崩壊し、下の写真のような壊れ方をしております。それから、中央部の837メートル、これもほぼ崩壊しております。

次のページが釜石港の湾口防波堤の被災でございまして。南堤が670メートル、北堤が990メートルありましたが、北堤についてはほぼ全壊、670メートルの南堤については半分程度が倒壊しております。北堤の状況が写真に示されております。

それから次の5ページですけれども、今度は岸壁の代表的な被災事例を載せております。これは仙台塩釜港（仙台港区）のコンテナターミナルです。マイナス14メートルのターミナルでございまして、これは基幹的な耐震強化岸壁ということになっております。位置

は右の図に示しておりますように、港の入り口近くでございます。写真にありますように、法線が若干はらみ出しています。耐震強化岸壁ですので、岸壁の本体そのものには大きな被災はございません。けれども、下の写真にありますように、背後のエプロンが1メートル以上沈下している。それから、ガントリークレーンにつきましても破損しておりまして、現在は使えない状況になっております。

次のページが今度は茨城港の日立港区でございます。北のほうの三陸沿岸の港はどちらかというところ震災よりも津波の被害が大きいんですけれども、南のほうに行きますと津波もかぶっていますが、施設被害としては地震による被害のほうが目立っております。その例でございますけれども、岸壁の背後のエプロン、あるいは埠頭用地の部分が液状化等で大きく沈下している。それから、一部の護岸等につきましては、下の写真にありますように崩壊しまして、津波によって中の土砂が洗い出されている、そういう被害を受けております。

7ページは港湾における初動対応でございます。今回は津波によりまして陸上のがれき、あるいは港湾の周辺にありますような船舶でありますとか養殖の施設等ががれき状態になりまして港内に散乱し、あるいは一部は沈んだりしております。そのために船が入れないような状態になりましたので、一刻も早く緊急物資等を被災地に入れるために港の壊れていない岸壁の前面を、いわゆる啓開と申しまして、障害物を取って船が入れるような状況にするというのをまず第一にやっております。そのほかの対応についても、この図の中に示しておりますけれども、今申し上げた港を一刻も早く使えるようにするというのが一番上のラインでございます。と同時に、ピンクで書いてありますように、復旧している港で荷役体制を確保するというのもあわせてやりまして、地震発生が3月11日でしたけれども、大体2日間は津波警報あるいは津波注意報が出ておりました。3月13日の朝までに津波警報が大体解除されまして、夕方には津波注意報も解除されました。そういう状況を踏まえて、3月13日から実際の現地の作業に入っております。地震発生から4日後の3月15日に茨城港の常陸那珂港区と釜石港、これが一部供用を始めました。それから、発生から1週間後の3月18日までに小名浜、宮古、仙台港区、鹿島といったような港を開けまして、大体4割強の港がここでは開いたということでございます。13日後の3月24日までに14の港すべてで一応どこかの岸壁は使えるようになったというような状況になっております。

それに呼応しまして、地方整備局に配備されております油回収兼浚渫船がございまして

れども、白山が新潟港、清龍丸が名古屋港、海翔丸が北九州港ですけれども、そこから港湾の啓開のためにこれらの船を出動させまして、その際に救援物資等を積んで現地のほうへ向かわせております。清龍丸が3月16日に釜石港に入ったのを皮切りに、ここに書いてありますような港に物資を運んでおるということでございます。

それから、その下ですけれども、3月17日からは沖合で津波で漂流しておりました漂流船、これを海上保安庁さんと連携しながら巡視艇で港まで曳航してきて、それを港の中の安全な場所に係留するという収容作業を行っております。実績を一番右に書いております。

それから、ちょっと話は前後しますけれども、4月11日現在で一応制限はありますけれども、何とか使える岸壁の数が全体の35%ぐらいまでふえてきております。129バースということです。この後は背後の段差等の復旧とか、あるいは岸壁本体の若干の復旧とかそういうのが必要になりますので、災害復旧工事に入っていないとこの数はそんなにふえていかない。とりあえずの応急復旧、港湾の啓開作業でここまではふやせたというような数字でございます。それを受けて、下にピンクで書いてありますように、緊急物資等の輸送船が各港に入ってきておまして、その総計がここに書いてありますような数字になっております。

それから一番下のように、TEC-FORCE といまして、各整備局でこういった災害が起きたときに応援に行く要員をあらかじめ指名しております。そういうところから応援をいたしまして、延べで193名というような人数で応援に行っております。

1つの事例としまして、次のページに仙台港区の航路啓開の様態をお示ししております。真ん中の平面図に赤と緑のポイントを示しておりますけれども、これが海底等に沈んでいた障害物。内訳は、ここにありますようにコンテナが253個、自動車が20台、その他が34個となっております、全体で417の障害物が確認されて、そのうち航路上にあります支障になるところ、赤い色の部分ですけれども、この369地点のものを引き揚げました。その状況が下の写真に示されております。こういった作業を3月14日から始めまして、まずは確認作業を14日から、それから15日からは実際の引き揚げ作業に入りまして、18日に1バースが開放されました。8日現在で、一部暫定利用も含まれますけれども、全体で9バースが使える状態になっております。

次のページですけれども、今回、津波を防ぐための湾口防波堤、大船渡港、それから釜石港にございましたけれども、これが大きな被災をしております。そのうち釜石港の被災

原因と減災の効果について整理しております。左下にポンチ絵が書いてありますけれども、これが津波防波堤の効果でございます。湾の入り口で防波堤をつくることによって中に入ってくる海水の量そのものを絞る。そのことによって港内の津波高さを低減したり、あるいは水位の上昇を遅らせたりする効果があります。それと水流そのものを絞りますので、流速が弱まって陸地への破壊力が低減される、こういった効果がございます。右側の上はその縦断図を示しておりますけれども、その中で赤い枠で囲んだ3カ所がありますが、ここがケーソンがマウンドの上から転落している部分です。黒い枠のところが残っている部分でございます。それから、オレンジ色で囲ってある部分が一部マウンドから転落している部分でございます。これを海底で見たものが下に書いてあります写真でございます。これはナローマルチビームという測量機械で撮った写真でございます。今申し上げましたようなケーソンの崩落の状況が見てとれると思います。

次のページですけれども、こういったメカニズムで壊れたかということを若干説明させていただきます。左下の被災メカニズムというところをごらんいただきたいと思っておりますけれども、今回の津波の状況を独立行政法人の港湾空港技術研究所で数値計算を行って再現しております。それによりますと、この被災メカニズムに書いてありますように、港外側で津波によってプラス10.8メートルの水位になり、それから防波堤でせきとめられますので港内側はその瞬間2.6メートルの水位ということで、水位差が8.2メートル生じただろうと。この大きなヘッド差によりましてケーソンが港外から押される、それからケーソンとケーソンの間の目地部で非常に早い水流が起きて、それがマウンドの石を押し流して、その結果ケーソンが転げ落ちたというようなメカニズムが考えられます。

それから、防波堤の減災効果ですけれども、これは上のほうに書いてありますが、上のポンチ絵が防波堤がない場合でございます。沖合のGPS波浪計で6.7メートルの津波が観測されています。これが仮に防波堤がなかったとすると、ちょうど湾岸の部分で13.7メートルぐらいの水位になる。それから、ずっと内陸に侵入しまして、斜面を駆け上って、遡上高と書いてありますが、これが20.2メートルぐらいになるだろうと。それから、防潮堤が4メートルの高さでございますけれども、これを津波が越える、越流するまでに28分ぐらいかかるだろうという結果が出ております。今回、津波防波堤があった、途中で壊れていますけれども、第1波目までは壊れていません。そういった状況を計算の条件に入れて計算した結果が下なんですけれども、この結果、ちょうど防潮堤のところの津波高さは8.1メートルということで、大体4割ぐらい低くなっている。それから、遡上

高についても10メートルぐらいということで半分ぐらいになっている。それから、4メートルの防潮堤を越流する時間が34分かかるということで、6分ぐらい越流の時間をおくらせている。この6分間がいわゆる避難の余裕になるわけです。こういった効果があったらと推測されております。

それを実際に現地で周辺と比べたものが次の図でございます。右側が大船渡港、左側が釜石港でございますけれども、オレンジ色で書いております数値が防波堤の内側で実際に観測された津波の高さ、赤い丸が浸水高と申しまして、建物等でどこまで上がっていたかという痕跡を示しています。それから、ブルーの丸が遡上高と申しまして、その奥の斜面をどこまではい上がったかという数値でございます。これで見ますと、水深等の地形の条件が違いますので一概に比較はできませんけれども、釜石湾、それから大船渡湾に比べると、その両側の湾のほうがやっぱり大きな津波の高さが観測されているということでございます。

それから12ページですけれども、今回の地震で東北各地に寄港しておりました定期航路が大きな影響を受けております。その状況を書いております。まず12ページが外貿の定期コンテナ航路です。左側が震災前、右側が現在でございます、すべて抜港ということになっております。

次の13ページは、今度は内航の定期フェリー航路です。ここにつきましても、当初は全部抜港という形でございますけれども、この表で③のところは3月28日から隔日で再開しております。仙台塩釜と苫小牧を結ぶ太平洋フェリーです。それから、④のところは名古屋と仙台塩釜を結ぶ同じく太平洋フェリーですけれども、これが4月11日から再開しております。

次のページが内航のRORO船の航路でございます。これも同様でして、震災直後は全部だめになっておりました。一部例外が⑤の川崎～苫小牧～八戸、八戸は割と被害が小さかったものですから、この⑤だけは休止せずに残っておりましたけれども、ほかは全部だめになるか、あるいはほかの港にかえて運航しておりました。その中で①の苫小牧～茨城（常陸那珂港区）、これが4月5日から、それから⑥の名古屋～仙台塩釜～苫小牧といった航路が4月8日から復活しております。

次のページは内航定期コンテナ航路でございます。ここも外貿定期コンテナ航路と同様で、東北沿岸の港はすべて休止中ということでございます。外内貿の定期コンテナ航路の休止の原因というのは、主に荷役機械が使えなくなっていることが原因でございます。こ

のほかにも津波で臨海部の生産機能がストップしておりますので、いわゆるバルク貨物の荷動き等も大幅に少なくなっております。現在、八戸港、それから鹿島港で復活しつつあるという状況でございます、そのほかの港はほぼストップということでございます。

長くなって恐縮なんです、最後に復旧・復興に向けて説明させていただきます。復旧のスケジュール案を向こう半年ちょっとのところ載せておりますけれども、今回は私も国の出先機関、あるいは港湾管理者みずから被災しております、その現場の機能の立ち上げがまず急務でございます。1カ月たちましたのでかなり立ち上がってはきておりますけれども、災害が大きかったこともあって災害調査そのものも、先ほど申したように全部終わっていない状況でございますので、まずは施設の被災状況の全体、あるいは個々の詳細の把握を早急に進める必要がございます。

その上で被災原因を分析しまして、復旧の水準を決定する必要がございます。

それから、背後の都市自体が全部やられているような感じになっておりますので、すべての施設を原形復旧するということではないだろうということで、被災地の輸送需要とか都市あるいは産業の復興との関連を考慮して、どの施設を先に復旧するかとか、あるいはどの水準で復旧するかといったようなことを決定する必要がございます。

そういった観点から技術的な検討のみならず、それぞれの港の復旧・復興の方針を立てなければいけないということで、国あるいは港湾管理者、地元市町村、それから港湾の利用者等による協議会を港ごとに設置いたしまして、各港湾の復旧・復興方針を策定する必要があると考えております。そういった作業をこれから進めていくこととなりますけれども、ただし、8月以降、台風期に入りますので、その台風対策で二次災害が起らないようにする、あるいは現在機能している岸壁等の静穏度が保てるような防波堤の復旧というのにも必要になりますので、そういったものについては早急に進める必要がございます。あるいは火力発電所を再開するための石炭の搬入といったことも非常に急を要しておりますので、そういった要望の強い施設については早急に復旧に着手する必要がございます。それからあと、非常に大事な点ですけれども、そういった復旧・復興に当たって、被災地における雇用の創出に十分配慮する必要がある。こういった方針で進めていこうと考えております。

それから、今回の非常に大きな、これまで経験したことのないような津波の災害を受けて、全国的な視点から港湾の津波防災のあり方を再検討する必要があると考えております。

長くなって恐縮ですけれども、以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。現時点での被災の状況と復旧の進捗状況をご報告いただきました。何かご質問等ございますでしょうか。

【委員】 2ページの被災状況のところすべての港のことが書いてあるんですが、一番最後の16ページとの兼ね合いで、これはそれぞれのところに関して具体的な計画をつくられて、多分それを進めていかれることになるかと思うんですが、その辺の全体が立案されるのはいつごろを考えられているでしょうか。

【海岸・防災課長】 16ページのスケジュール案のところを見ていただくといいんですけども、まず最初の緊急復旧の対応というのは先ほど申しましたように大体めどがついたということ。2つ目が、これが高潮・高波対策ということで、防波堤とか防潮堤等の防災対策になります。それからその次が輸送機能をどう回復させるかということでございまして、これから災害復旧事業の査定等の作業に入っていくって、それから5月から6月ぐらいに急ぐところについては災害復旧工事の事業に入っていくといったスケジュール感を考えております。それに間に合うように、急ぐものは5月の中旬ぐらいまでに計画をつくりまして、じっくり背後のまちづくり、あるいは生産機能の復旧との関係も考えながらやる部分については、もうちょっと後で計画をつくると、そういったことになろうかと思えます。

【委員】 そういう意味では、この2ページの紙のそれぞれの港すべてに項目が書かれてこの表ができてくると理解してよろしいでしょうか。

【海岸・防災課長】 先ほど言いましたように、港ごとにそういった協議会をつくりましてこういう復興計画をつくろうと考えていますので、おっしゃるとおりのようなことになると思います。

【委員】 ありがとうございます。

【港湾局長】 ちょっと補足を。今、課長が申し上げたとおりなんですけど、実際、実はこの2ページの表も、これは一部でありまして、網羅をしていないんですね。今、我々のほうで作業をやろうと思っていますのは、要するに荷主の方々、臨海部に立地されておられる産業と、それから内陸部に立地はされていても港湾を使われている荷主の方はたくさんいらっしゃいますので、そういう方々から港ごとにそれぞれの企業の工場なり何なりの生産活動が今後どうなるのか、いつごろどういう形で復旧されるのか、その場合の原材料の搬入やら製品の搬出をどういうスケジュールで考えておられるのか、これを一通り全部

お聞きしようと思っています。その上で、港の施設としては国なり港湾管理者が整備しているものと、企業でそれぞれ施設を持っておられるところがございますが、水域の部分は、ある種、公共でやれる部分もあると思っています、そういう意味で国なり港湾管理者のほうがどこまでやり得るのかということ、それから、それぞれの企業のほうでどういうスケジュールでみずからの荷役の設備、専用の施設をどういう形で復旧されるのか、そのスケジュールのある種のマッチングをしながら実際の復旧・復興をやっていきたいと思っています。つまり、今、課長のほうから申し上げましたとおり、それぞれの工場の再開といえますか、復旧・復興のスケジュールを我々のほうでも拝見しながら、その場合どういう施設を使われるのか、あるいはどういう大きさの船を入れられるのかを個別にお聞きした上で、実際の復旧・復興のスケジュールを我々のほうでも考えていきたい、こういうことでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 今、局長がおっしゃった各企業に対するヒアリングですね、かなり被災しているところがありますし、それに対してどういうふうに生産開始していくのか、いけるのか、またその専用の岸壁の利用をこれからどういうふうに考えていくのかとか、そういったこともぜひ聞いていただき、そして産業という観点で言うとするならば、単にこの復旧・復興は港の問題であると同時に、日本全体の産業の問題であるという観点の立場にぜひ立っていただいて、これからの日本の生命線であるサプライチェーン、本当に1つの部品がないがために全体を壊してしまうという状況に今あると思います。ですから、ぜひ日本全体の大きな産業をどうするかというのが非常にこの辺にかかっているという、そういう視点に立っていただくということ。

それから、これからのまちづくりを展望しながら協議会を設置し、合意形成を図りつつというのは、これは手順としてはわかりますけれども、そういうふうにしていかざるを得ないものかもしれませんが、現在、そういう協議会というようなものがまち、まちによってしっかりできる状況のところと、村全体、町全体が被災していてそれどころじゃないよということと、多分いろいろ色合いはあると思うんです。何かもう少し特別な処置でこれは、民主的ないつもの手順というか、港湾法にのっとる普通の手順でやるということではなく、何かもう少しショートカットができるような、少し飛ばすというのか、特別な1つの制度の中でやれるという何か仕組みをつくるというわけにはいかないのでしょうか。

でないとし、中にはじっくり考えてやっている間に、逆に立ち上がれないところも出てくるでしょうし、また、まちによってはもっともっとじっくり話をしなくちゃいけない、それはもういろいろなケースがあるので一概には言えないとは思いますが、どちらにしても、通常的手法ではない何か港湾特別法みたいなものができて、それで少しスピード感を持ち、体制、それから予算を含めてやれるという、何かそういうような方法をぜひ希望いたします。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【港湾局長】 答えになるかどうかなんです、私、最初に申し上げたときに、臨海部の産業、あるいは内陸部に立地している工場という言い方をしましたが、これはある種、よく我々大宗の貨物という言い方をしますけれども、港で扱っているそういう産業関連の貨物のことを申し上げたんですが、もう1つは生活関連といいたいでしょうか、生活物資といいたいでしょうか、そういうものを港で扱っているわけです。これはいずれもある港で扱う生活関連の物資、あるいは産業関連の物資というものは、実際にその背後の地域で行われる生活と産業がどうなるのかということと実は密接不可分なわけです。協議会とここに書いてあるものは、そういう背後の地域の生活と産業をどうしたいのか、どうするのかということとをくみ取りましょうと。これは実際に恐らくいろいろご発言されるのは市町村長であったり、あるいは市町村の担当の方々であったりということが多いとは思いますが。そういう中に加えて、荷主さんの代表の方も入られるかもしれないし、港湾という地域で貨物を扱っておられるような港運の方々、あるいは船会社の方々等々も入られることもあると思いますが、そういう中で意見をくみ取る時に、今、委員がおっしゃったのは、要するにスピード感ということと、それから地元の市町村というのは相当疲弊をしているということで、うまくくみ取れるんだろうかというご懸念だろうと思うんですが、その協議会で意見をくみ取りつつ、実は私どもの地方整備局、それから本省も基本的には現地に出向いて行ってお話をお聞きするというのもやろうと思っています。そういうプロセスでやっていければ、恐らくかなりというか、現地での声を実際に我々がしっかりくみ取ることができるのではないかと思います。

そういうときに、新たな仕組みということでお話がありましたけれども、従来やっているスキームの中で特段何か制度そのものをいじらなきゃいけないようなことは恐らくないのではないかと考えておきまして、あり得るとすれば、もう既に相当議論がなされていますが、さまざまな行政手続みたいなものは相当ある種もう簡略化して、事実上、その手続

はなしで済ませるようにしましょうというようなことですか、一定の手続をとらなくてもやれるようにしましょうというようなことですか、ある種の実際の運用として相当制度は抜本的に災害対応ができるような形で運用しようというのは、これは政府全体として合意ができていますので、そういう形でやっていけばいいのかなと思っています。

もう1点は、やはり国として相当支援をすべきだという声がいろいろな分野で出ております。これも本来的には地方公共団体の事務であったとしても、そして従来からのある種の枠組みで国費が支出されていたとしても、その従来への支出に加えてというか上乗せをして国としてしっかり支援をしていくと。これはもう新聞でも報道されておりますけれども、そういう形での財政的な国の全面支援ということも政府全体として合意されておりますので、この形でやっていけば、これは港湾に限らないと思いますが、相当被災地のさまざまな要求にしっかりこたえていけるのではないかと、こういうふうに思っております。

【委員】 ぜひ今おっしゃっていただいたように、省庁とかそういった垣根も越えながらスピード感を持ってやって頂けるよう、期待いたしております。

【分科会長】 ありがとうございます。まだいろいろとお尋ねになりたいことがおありだと思いますが、予定しておりました時間がかなりオーバーしておりますので、一応これで第41回の港湾分科会は終了とさせていただきますと思います。どうもありがとうございました。

【総務課長】 ご審議ありがとうございました。

次回第42回港湾分科会につきましては、5月23日月曜日、午後1時30分からの開催を予定しております。場所は本日と同じこの会議室を予定しております。

なお、本日使用いたしました議事資料につきましては、お荷物になろうかと思っておりますので、机の上に置いたままにしておいていただけましたら、後日、郵送させていただきたいと思っております。

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。ありがとうございました。

— 了 —