

平成23年5月23日（月）

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43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43回港湾分科会議事録

- 開催日時 平成23年5月23日（月）
開会 15時30分 閉会 17時00分
- 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
- 出席委員氏名

氏名	役職名
赤井 伸郎	大阪大学大学院教授
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
木場 弘子	キャスター・千葉大学特命教授
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

4. 会議次第

- ① 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（審議）・・・ 4

- ②防災部会の検討状況について（報告）・・・ 22

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 定刻になりました。ただいまより、交通政策審議会第43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。

なお、42回港湾分科会につきましては、前回お集まりいただいた4月14日の第41回港湾分科会の後、防災部会の設置について書面による議事が行われたところです。この結果、防災部会の設置が認められ、先週5月16日月曜日に第1回防災部会が開催されました。その検討状況につきましても、本日も報告いたします。

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1-1「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変更について」とその参考資料、資料1-2「『港湾取扱貨物の見通し』について」とその参考資料、資料1-3「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 新旧対照表」、資料1-4「東日本大震災による産業・物流機能への影響」、資料1-5「基本方針変更のスケジュール（案）」、資料2「防災部会における検討状況について」の計8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」の冊子を配付しております。落丁などございましたら、お申しつけください。よろしゅうございますでしょうか。

まず冒頭に、前回から新たに港湾分科会所属の委員としてご就任いただいておりますが、今回初めてのご出席となります委員のご紹介をさせていただきます。大阪大学大学院教授赤井伸郎様です。

議事に入ります前に、委員の出席等の確認をいたします。本日は、委員14名中12名の出席予定となっておりますが、委員1名がおくれていらっしゃるのご連絡をいただいております。現時点では11名の出席となっており、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。

それでは、本日予定しております議事に入ります。分科会長、司会進行をお願いいたします。なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。よろしくをお願いいたします。

【分科会長】 それでは、早速議事のほうに入らせていただきたいと思います。本日は、お手元の議事次第でございますように、審議事項1件、報告事項1件を予定してございます。最初に、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について、事務局から資料のご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官の真田でございます。ただいま分科会長からございましたように、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についてご説明いたします。お手元の資料1-1をご覧ください。A4横の資料でございます。

まず、1ページめくっていただいたページ1でございますが、「基本方針とは」と書いてございます。これは、従前よりご説明しておりますが、今回新たに、ここに書いてある第6章「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」を港湾法の改正に伴いまして追加することとしております。詳細は後でご説明いたします。

次の2ページ目の「基本方針の変更経緯」については、既にご説明しておりますので、ここでは割愛させていただきます。

資料の3ページをご覧ください。「Ⅲ. 基本方針の変更の主な内容（案）」と書いております。左に「背景」、右に「変更の内容」と書いております。まず1番目に、「港湾の種類の見直し」ですが、今回の港湾法の改正で、新たに国際戦略港湾というものが位置づけられました。また、特定重要港湾の名称を国際拠点港湾という形に改めております。この港湾の種類の変更を受けまして、基本方針の内容、国際海上コンテナターミナルの配置についての見直しを行います。

2番目、「港湾運営の民営化」ということで、これも港湾法の改正に伴い規定された事項です。港湾運営会社制度を創設するなどの規定に絡む基本的な事項を、基本方針として修正しています。

3番目、「国際バルク戦略港湾の選定」ということで、国際バルク戦略港湾とは何か、また、バルク輸送の拠点の見直し等についても基本方針の変更を行っていきたいと思っております。しかしながら、ここにつきましては青色で現在選定中と書いてありますが、実は5月26日、3日後でございますが、最後の検討委員会が開催されることになっており

ます。また、その後政務三役から選定結果の公表というスケジュールとなっております。そのような状況を踏まえまして、詳細な記述については選定後にお示ししたいということで、今回は詳細な内容については載せておりません。

下に④として、「東日本大震災（平成23年3月11日）」、「産業・物流機能への影響について」と書いております。本日は、基本方針の内容にも関係してくる東日本大震災の影響について、いろいろなデータを用いながらご説明したいと思います。

次に、4ページをお開きください。最初に、「港湾の種類の見直し」でございます。基本方針の該当箇所は3ページから4ページにございますが、今までは指定特定重要港湾、通称スーパー中枢港湾と呼んでおりますが、そういうところにおいて大水深・高規格コンテナターミナルの整備、内航フィーダー輸送、鉄道輸送等の多様な国際輸送ネットワークの充実等の施策を総合的に実施してまいりましたが、今回の港湾法の改正を受けて、国際戦略港湾という新しいもっと集中的に取り組むような施策を踏まえた港湾の種類が位置づけられました。これを踏まえた変更案です。内容としましては、「大規模コンテナターミナルの形成、内航フィーダー、鉄道フィーダーをはじめとする多様な国際輸送ネットワークの充実、港湾全体の一体的かつ効率的な運営を実現するための港湾運営の民営化などの総合的な施策を実施する」と書いております。

続きまして、5ページ目です。同じ「港湾の種類の見直し」で、国際海上コンテナターミナルの配置の見直しを書いております。5ページにありますように、今までスーパー中枢港湾、中枢国際港湾、中核国際港湾という分類がありました。今回国際戦略港湾が位置づけられたことによりまして、6ページでございますが、基本的には国際戦略港湾を中心とした国際海上輸送網を考えていくということで、ここについては大きな変更がありますので、全文を読ませていただきます。

「アジア地域の経済発展に伴い我が国とアジア諸国との間の国際海上コンテナの輸送量は増加しており、日本とアジア諸港を結ぶ定期航路においては、比較的小型のコンテナ船による多頻度の航路網が形成されている。

アジア諸国との間の国際海上コンテナ輸送は、地理的条件等を考慮してダイレクト航路による多頻度少量の輸送や高付加価値貨物の高速輸送等の多様なニーズに対応する。

一方、コンテナ船の大型化や、アジア諸国の港湾における貨物取扱量の増大等により、基幹航路で輸送されているコンテナ貨物における我が国発着貨物のシェアは低下している。

基幹航路のコンテナ輸送は寄港地の選別が図られており、また、基幹航路の航路数の維持も厳しい状況にあることを踏まえ、「選択と集中」に基づき、基幹航路維持・強化のための広域からの貨物集約、コストの低減等の実現性を考慮の上、阪神港（大阪港及び神戸港）、京浜港（東京港、横浜港及び川崎港）が国際戦略港湾として選定された。

国際戦略港湾は、長距離の国際海上コンテナ輸送に係る国際海上貨物輸送網の拠点としての役割、かつ、当該国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網とを結節する役割を担う港湾であり、その国際競争力の強化を重点的に図ることが必要である。

このため、国際戦略港湾においては、コンテナ船の大型化に対応するための大規模コンテナターミナルの形成や、基幹航路貨物の広域からの集荷を進めるため、国際戦略港湾以外の港湾との連携等による内航フィーダー輸送の強化、内陸駅におけるインランドポートの整備等による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、さらに港湾全体で一体的かつ効率的な運営を実現するための港湾運営の民営化等といった港湾サービスの確保を図る。

これにより、国際戦略港湾と世界各地との間に低コストでスピーディかつ確実な輸送ネットワークを構築するため、我が国と欧州や北米等を結ぶ基幹航路や、アジアを結ぶアジア航路の多方面・多頻度サービスの充実を目指す。」

ということでございます。

7ページでございます。次は、「港湾運営の民営化」でございます。現在までも港湾の効率的な運営ということで、PFIの制度等の活用、または認定事業者、通称メガターミナルオペレーターと言っておりますが、そのような者による効率的な運営を促進するという書きぶりでしたが、今回の法改正に伴い、下のところでございますが、「世界の主要港湾においては、港湾の管理と運営を分離し、港湾運営に民の視点を取り込んだ効率化により国際競争力の強化を図っており、我が国の港湾においても、港湾計画の作成、臨港地区内の構築物規制、水域管理等の港湾管理と、港湾施設の運営、ポートセールス等の港湾運営については分離し、港湾運営を戦略的かつ効率的に推進していく体制を確保することが急務となっている。」と書いております。

次のページに行きまして、1行目の最後からですが、「今後は、現行の運営体制の効率化を図るだけでなく、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。さらに、国際海上コンテナ運送の分野においては東アジア諸国の港湾との国際競争に対応す

るため、複数の港湾管理者をまたがる国際戦略港湾を一体的かつ効率的に運営していくことも求められる。」ということ、そして、「港湾サービスの向上のための協働体制の構築」については最後の4行ですが、「特に、国際戦略港湾においては、埠頭群の指定が2以上の港湾管理者の港湾区域にわたってなされることを踏まえ、港湾法に基づく国際戦略港湾運営効率化協議会を活用し、関係者間での緊密な連携により、港湾全体での一体的かつ効率的な運営の実現を図ることで、関係手続きの迅速化、広域からの貨物集約、基幹航路の維持・拡大等を進める。」と書いております。ここの部分が、今回お示しする基本方針の見直しの部分です。

続きまして、同じく基本方針に記載しております貨物の推計についてご説明いたします。資料1-2をご覧ください。

1ページ目に書いてございますのは、従前よりご説明しております貨物推計に当たってのモデルの社会経済フレームの設定でございます。おさらいをいたしますと、ここに挙げてある項目を専門家の皆様にご議論いただきながら決めてまいりました。GDPについては、日本はIMF、新成長戦略、省内の検討会議での設定の3ケースです。海外はIMF。為替レートは、90円/ドルプラスマイナス15円という形。経済連携については、発効済、調印済、大筋合意というFTA、EPAが大筋発効するであろう、または既に発効している12カ国プラスASEANの関税率を2020年、2025年とも0にする。ハイケースは、これに構想・検討段階の国々を加えて、しかしながら、特に農水産物、いわゆるセンシティブ分野の輸入については、若干の考慮を加えた形で内閣府の数値を利用しながら、完全には0にならないという設定でもって考えているということでございます。産業構造変化については、モデルの中で自動的に設定されるということで、あえて設定はしておりません。

結果をお示しします。2ページ目をご覧ください。下の推計結果をご覧ください。基本ケースに対して、左側にハイケース3と書いてあります。コンテナ個数でいきますと、実入りと空の合計で2020年には2,437万TEU、2025年には2,692万、ローケースについては、ローケース2を採用しておりまして、2020年では1,987万TEU、2025年では2,131万TEUというケースを設定いたしました。

これに基づきまして、最終的に国際海上コンテナと内貿複合一貫輸送、フェリー、RORo、コンテナ船の貨物量を推計いたしました。同時に、参考資料1-2の4ページと5ページをご覧ください。国際海上コンテナにつきましては、個数でいきますと、現状1,

713万TEUに対して、2020年では2,100から2,600万ぐらい、2025年では2,200から2,900万ぐらいであろうと予測しております。これにつきましては、リーマンショック等もございまして、出発点は低くなってございます。薄い小さい字で書いてあるのが現在の基本方針での推計で、太字で書いてある赤と青が今回の推計結果でございます。

一方、内貿複合一貫輸送につきましては、現状約8億トンに対して、2020年では9億から9億3,000万、2025年では9億1,000万から9億5,000万ということで、前回平成16年のときに推計した結果と今回推計した結果の差が見て取れると思います。内貿複合一貫輸送については、特にフェリーの落ち込みが近年激しく、そのようなことも考慮に入れながら、前回ほどは伸びないものの、堅調な伸びは示すだろうと推測しております。

国際戦略港湾が選定されておりますので、特に国として選んだ京浜と阪神の2港について貨物量の配分を行っております。その条件設定が、本編資料の4ページでございます。対岸諸国のコストなどを見比べながら、例えば港湾諸費用、内航フィーダー費用をどのレベルに設定するか、どれぐらいの大きさの船が入るだろうかということ予測し、それを基幹航路、アジア航路で当てはめて、それぞれ計算した結果が5ページ目です。黄色の表の中に港湾別と書いております。国際戦略港湾、京浜港は現状約700万TEUに対し、2020年では800万から1,000万、2025年では850万から1,150万。阪神港では、現状400万に対して、2020年では600万から750万、2025年では650万から850万と計算しております。その他の港湾というのは、伊勢湾をはじめとする全国各地のコンテナを扱う港湾で、これについても若干の伸びはあるということで、2020年では700万から850万、2025年では700万から900万TEUとなっております。

以上が、港湾取扱貨物の見通しです。

次に、資料1-3です。これまで概要としてお示ししました基本方針の見直しのポイント、そして今回の貨物の推計結果を踏まえまして、基本方針そのものをどのように変えたかというのが、ちょっと厚い資料になってございますが、A4縦の資料1-3の新旧対照表です。簡単にご説明いたします。

まず、2ページ目をお開きください。下のほうに小さくページを打っております。ここは前書きの部分でございます。港湾の役割と方向性をうたっております、大きな施策の

ポイント、「選択と集中」、「民の視点」ということを書き込んでおります。

次に、第1章の「今後の港湾の進むべき方向」ですが、4ページをお開きください。「国際及び国内海上輸送網の基盤の強化」と書かれておりまして、ここにつきましては、先ほど読み上げました文章がそのまま入っております。

5ページの真ん中辺に「さらに、コンテナターミナル内の混雑緩和」云々、「コンテナターミナルに隣接し、一体的に機能する臨海部物流拠点形成する」と書いております。この部分は、国際戦略港湾であっても、コンテナターミナルに隣接し、一体的に機能する臨海部物流拠点は依然として必要だということで、今まで中枢国際港湾に書かれていた記述をそのまま同時に書いております。

次は、9ページです。ここについては、「港湾の利便性、船舶航行の安全性の向上」という項目で、真ん中の行にありますように、「①港湾サービスの向上のための協働体制の構築」と、「②港湾の効率的な運営」という項目がありました。まさしくこの部分が、修正を加えた上で6章に移動しております。そういうことで、一番左側のところは空欄になっています。後でご説明いたします。

次に、11ページです。ここについては、赤字で「出入管理情報システムの導入を進め」と書いております。PSカード、ポートセキュリティーカードと言われているシステムを導入するという最近の動きについて、修正を加えております。

次は、第2章「港湾機能の拠点的な配置と能力の強化」に移ります。実際には、24ページに記述があります。まず、第2章では、先ほどご説明しました貨物の推計について修正を加えています。続いて、コンテナターミナルの配置について、先ほどご説明したとおり、24ページから26ページにわたって今までのスーパー中枢、中枢、中核にかわる国際戦略港湾のあり方を記載しております。先ほど全文を読みましたので、割愛させていただきます。

次に、37ページにお飛びください。こここのところは、第5章「港湾相互間の連携の確保」です。実は、国際戦略港湾の設定に伴いまして、ポイントとなる内航フィーダーというものがあります。ここについては、戦略港湾に選ばれた港とその他の港が、内航フィーダーによってより緊密な連携を図って基幹航路を維持していくということがポイントになっております。そういう観点から、各地域の書きぶりを変えています。まず、39ページです。一番左の行の上のところに、「国際海上コンテナ輸送において内航フィーダー輸送の強化による国際戦略港湾との連携強化を図る」と書いております。

次に、41ページへお飛びください。ここからが、地域ブロックごとの記述です。北から順に北海道から沖縄まで書いております。41ページの①の北海道地域及び42ページから43ページの②の東北地域につきましては、「さらに、基幹航路貨物輸送の利便性を確保するため、国際戦略港湾である京浜港と連携し、内航フィーダー輸送の強化を図る」と、京浜港と連携していくんだということを書いています。一方で、43ページの下の開東地域は、まさしく国際戦略港湾に選ばれた地域です。国際戦略港湾そのもののことを書いています。内容は、資料1-1でご説明いたしましたので省略いたします。

次に、45ページです。④の北陸地域は、地理的条件から考えますと、内航フィーダーで阪神や京浜と結ぶことがなかなか難しいということで、北陸地域については、語句の修正以外の修正は加えておりません。

次に、46ページの中部地域です。中部地域にあります伊勢湾につきましては、国際戦略港湾に準ずる形で民営化を進めるということになっています。それに関する記述を書いております。

次に、47ページの近畿地域です。近畿地域につきましては、阪神港があります。国際戦略港湾の記述を京浜港と同じような形で書いております。

次の49ページの中国地域、四国地域につきましては、阪神港、大阪港と神戸港の内航フィーダーによる連携強化ということを書いております。50ページの九州地域についても同様で、大阪港、神戸港との連携強化を書いております。

最後の51ページの沖縄地域については、修正はありません。

53ページ後半から、先ほど申しました新しく加えた第6章を書いております。ここにつきましては、資料1-1でご説明いたしましたので、詳細のご説明は割愛させていただいて、56ページ、第6章の次に貨物の修正の結果を表という形で載せております。

以上、かいつまんで申し上げましたが、新旧対照表の主な点でございます。ここまでの、現在の基本方針の見直しをこうしますというところです。

先ほど資料1-1で、一方で東日本大震災があり、ここは基本方針に関係してくると申し上げました。それに関連して、特に産業・物流機能にどのような影響があったかということに関しまして、若干のご説明をさせていただきたいと思っております。資料1-4の1ページ目から順次ご説明いたします。細かくはご説明いたしません。図表を見ていただければわかりになると思っております。

まず1ページ目が、電力への影響でございます。当然、火力発電所が大きく被災いたし

ました。それに関連する港湾関係の施設も大きく被災しました。結果、原発の被災等も重なって、休止中のもの、原発も含めて約2,700万キロワットの発電設備が停止しています。これは、定期点検中も含まれます。右側の図にありますように、×と書いてある今回の地震によって発電所が被災し、または原料供給がなされないために停止したのがあります。×がついている発電所の発電量を合計しますと、約1,700万キロワットほどになります。また、発電所が止まったことによって、東北、関東地方を中心としているいろいろな工場の生産能力が著しく低下しております。

今後の私どもの検討の視点でございますが、こういう非常に重要なエネルギー拠点が臨海部に立地しているわけで、発電所の地震・津波からの防護は十分であったのか、石炭、LNG等を輸送する船舶が利用する港湾施設の防災機能や配置等は適切であったのか、いざ止まったときに、電力供給確保のためにどういう支援があるべきなのかという視点で検討していくべきだろうと考えております。

2ページ目です。石油化学製品の供給への影響です。関東地方を中心として、石油化学コンビナートが大きく被災を受けました。例えば三菱化学の鹿島事業所では、エチレンの生産能力が国内の1割超、また、三菱ガス化学の鹿島事業所では、過酸化水素水の生産能力が国内最大規模ということです。このようなことがどういう影響を与えたかという、化学メーカー、自動車産業、デジタル家電等幅広い分野の製造業に深刻な影響が及んでおります。包装材が供給不足でスーパーに物が並ばないとか、紙製品が漂白できないとか、半導体の洗浄ができないので、自動車をはじめとするマイコンが出荷できないとか、タイヤのゴムの原料が供給不足になったとか、幅広い影響が出ています。

3ページは新聞記事で、割愛させていただきます。

4ページは、ガソリン等で。皆さんも、発災直後は被災地にガソリンが届かず、困っているというニュース等をご覧になったかと思えます。東北、関東地方の製油所、油槽所の被災状況を書いております。供給能力が非常に落ちました。一方で、西日本から鉄道輸送を一生懸命やったり、リダンダンシーという形で日本海側港湾の海上輸送をやって、何とか東北の被災地へガソリンを供給しました。また、我々は発災直後から港の啓開等も一生懸命やりまして、何とか塩釜や小名浜の油槽所が早期に回復し、被災地の方々の利便性を確保したということがございますが、視点としては、代替輸送や支援は十分であったのかということがあろうかと思っております。

次に、5ページ目です。飼料の供給です。東北地方における豚、牛、鶏の飼料の供給能

力は全国の15%程度で、相当大きなシェアを占めております。こういうところの機能が失われて、東北地方を中心とした畜産業に大きな影響が及びました。一方で、九州や北海道から、東北の太平洋側が被災しましたので、日本海側を活用して飼料の供給が行われました。視点としては、飼料工場の防護対策は十分であったか、港湾の機能は十分であったか、飼料供給確保のための支援はどういうものがあるべきか、代替輸送を担った日本海側港湾の受け入れ体制はどうであったのかということ、今後検証していく必要があるのかなと思っております。

次に、7ページの紙製品です。東北地方には、日本有数の生産能力を有する製紙工場が立地しておりました。それが被災したことにより、教科書用、食品包装用、新聞紙用の紙の供給能力が大きく減りました。また、茨城港の大洗港区の被災により、紙製品の一大供給地であります北海道からの供給が途絶えてしまったということもありました。

次に、9ページの合板です。東北地方は日本有数の合板の生産地であって、5割のシェアを持っております。今回、仮設住宅等の建設資材の不足が大きく懸念されたところです。石巻、大船渡、宮古等に大きな合板工場がありますが、いずれも被災して、いまだ復旧していない状況です。

11ページをご覧ください。今までは産業という観点でご説明しましたが、次は物流という観点で幾つかご説明いたします。外貿定期コンテナ航路への影響ということです。これは、4月11日現在で、おそらく一番航路がとまっていた時期を指しているかと思いますが、岸壁や航路の被災によってコンテナ船が入れなくなりました。また、ガントリークレーンやストラドルキャリア等の荷役機械も被災して、荷役もできない状況でした。こんな中で、多くの外貿定期コンテナ航路が休止、または、東北太平洋岸の港湾を抜港しました。その結果として、京浜港や日本海側港湾を利用した代替輸送が行われましたが、荷主からすれば輸送コストが大きく増大したところです。

最後に、13ページです。その他の重大な影響があります。皆様よくご存じの外航海運にかかる風評被害です。原発事故に伴いまして、風評被害が起きました。京浜港への寄港取りやめが5月15日までの間に42隻確認されております。2番目には、中国、アメリカ、EUで日本を出港したコンテナ船や貨物船がどのようなことを言われたか、荷揚げは禁止、引き返したという事例が載っております。

これに対して、15ページですが、私ども国土交通省としても、港湾におけるコンテナや船舶の放射線測定を実施し、風評被害と言われている船は安全です、放射能は測定され

ませんというサティフィケート、安全証明書を出して、皆さんに受け入れていただく努力もしているということが書いてあります。

以上、雑駁でしたが、東日本大震災による産業・物流機能への影響を取りまとめて、今後の基本方針の見直しにも参考にしていきたいということです。

最後に、資料1-5、1枚紙にスケジュールを書いております。今日5月23日に審議と書いてありますが、6月末、実際には6月30日を予定しておりますが、答申と書いてあります。今ご説明しました東日本大震災による産業・物流への影響については、現在民間企業を中心に関係者への詳細なヒアリングなどを行っております。そういう結果や国際バルク戦略港湾選定の結果なども踏まえ、基本方針への対応を考えたいと思っております。そのため、次回6月末の分科会までに、委員の皆様と意見交換を行う場を設けてはどうかと考えておまして、分科会長ともご相談の上調整をしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

長くなりましたが、以上です。

【分科会長】 どうもありがとうございました。資料が大部にわたりましたが、基本方針に関連する資料をご説明いただきました。どの部分からでも結構ですので、ご意見、ご質問等ございましたらよろしくお願いいたします。どうぞ。

【委員】 私は、「選択と集中」という言葉の使い方について意見を述べさせていただきます。今回の基本方針の中では、アジア航路の多頻度、直行がかなり重要になってきているという部分が加味されたと思います。この点につきましては、私は持論でいろいろなところに申し上げていることと一致しますので、賛成いたします。

しかし、依然として「選択と集中」という言葉を前面に出しておられますので、ややもすると自家撞着を起こしかねない理屈になるのではないかと思います。と申しますのは、「選択と集中」というのは、従来から多くの方が注目してきた北米航路、欧州航路を念頭に置いた政策だと思えます。したがって、大きな港に集中して、そこをハブにしてフィーダー網をつくるということですが、アジアについてはそれが当てはまりにくい。多くのアジアの港と多くの日本の港をできるだけ直航で結ぶのが、それぞれの地域におられる荷主に一番親切な政策であるということですから、「選択と集中」を全面に出されますと、どうしてもそのところで不快感を感じられる多くの地方の港湾関係者がおられるのではないかなと思います。この点について、配慮されたほうがよろしいのではないのでしょうか。

【分科会長】 ありがとうございました。事務局のほうから追加でご説明はございます

か。

【港湾計画審査官】 では、まず私のほうから。先生にダイレクト航路の記述について賛成するとおっしゃっていただいて、心強く思います。ありがとうございます。一方で、「選択と集中」に不快感を感じる地方の港湾があるのではないかというご指摘でした。

私どもは、今回基本方針の見直しに当たりまして国際戦略港湾を中心に書いて、そのうたい文句として「選択と集中」と「民の視点の取り込み」とうたっております。「選択と集中」は、先生もおっしゃっていただきましたように、これ以上基幹航路への寄港回数が減らないように、日本が海洋国家として寄って立つことができるようにある程度絞り込んで、基幹航路に内航フィーダーでどう貨物を寄せるんだということ。それと、先生にもご評価いただいたダイレクト航路とは違うんだろうと思っております。

各地方の航路は、確かに釜山トランシップしているものにはぜひ京浜、阪神に寄っていただいて、結果的にコストが安ければぜひ取り扱っていただきたい、また、コストを安くするようにするということです。一方で、アジアダイレクトは基本的には安くて便利で、対岸諸国がどんどん伸びるわけですから、条件が合えばぜひやっていただきたいということで書いておりますので、それほど地方の皆さんが不快感を覚えるということにはならないのではないかと思っておりますが、いかがでしょうか。

【分科会長】 文章から読むには、とり方によって違うかもしれませんが、どうぞ。

【委員】 それに関連してなんですが、おそらく今のお話は、資料1-1の6ページあたりの構成の仕方に関係あるんじゃないかと思うんですが、「国際海上コンテナターミナルの配置の見直し」というところで「選択と集中」という言葉は使っていますが、基本的には基幹航路について使っているわけですね。アジア航路についてはそういう言い方はしていなくて、そのあたりの読み取り方なんだろうと思うんです。

ですので、改善するとすれば、6ページあたりで番号をつけて、基幹航路の話とアジア航路の話に分けて書いたほうがよろしいんじゃないのかという印象を持ちました。これは、前回私が申し上げたことに関連するんですが、今後の基本方針の改定を考えると、ブロックごとに改定できるように番号づけをしておいたほうが、後々便利なんじゃないかと思えますし、見比べてみると以前よりも番号づけ、見出しの数が減っているようなところもございますので、その辺はご検討いただいたほうがいいんじゃないかという感じがいたします。

それから、もう一つついでなんですが、形式的なことなんですけれども、目標達成年次

を書いたほうがいいんじゃないのかという感じがしております。この辺は空港なんかの基本方針でも書いてあるところで、おそらく港湾の場合には改定の頻度が高いので、あえて書かないというご配慮もあるんだと思いますが、少なくとも今回の改定のベースになっている国際戦略港湾に関しては、目標が明確に年次として定められているわけです。場合によっては、阪神、京浜の入れかえもあり得るんだということを大臣がおっしゃっていたと思いますので、そういう可能性もありますし、それから、何より今回の改定は全面的な改定ではなくて最低限の改定なんだということを示すためにも、目標達成年次を数字で示して方向性を示すことがあり得るんじゃないかという感じがいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。今2点のご指摘をいただいたんですが、事務局のほうから説明がございませうか。

【港湾計画審査官】 まず1点目の、箇条書きみたいに、カセットのようにすぐ変えられるようにという従前からのご指摘は、いろいろと考えなければいけないと思っております。特に今回の資料1-1の6ページについては、実は前回の説明のときには①、②になっていたんです。今回国際戦略港湾を打ち出して、あとはアジアですという形で、アジアはアジアでやっていただいてもいいんですけれども。その書きぶりの思想としては、基本的に航路はダイレクトがいいんですけれども、国際のいろいろな大きな戦略的な動きの中では、「選択と集中」で絞り込む港が必要になってくる。それが日本は京浜と阪神なので、あえて①と②をとってしまったということなんですが、ここについてはいろいろな議論もあると思いますので、再度検討させていただきたいと思っております。

2番目の目標達成年次については、確かに国際戦略港湾につきましては2015、2020という明確な目標がございませう。それについては、きちんと書いていくべきなのかなとは思いますが、基本方針そのものについては、従前から頻繁に改正するべきだ、世界は1年とか2年という非常に短いタームで変わっているんだから、基本方針はいつも見直すぐらいの気持ちでいたほうがいいのかというご意見も賜っていて、逐次見直す、明日変えてもいいぐらいの気持ちで基本方針は見直すべきじゃないかということなので、基本方針は港湾管理者がつくる港湾計画の適合基準であり、適合基準はいつもアップデートしていきやいけないという視点からも、その部分については目標年次がいいのかどうかということも検討させていただきたいと思っております。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほかにご質問は？

【委員】 確認なんだけれども、この後の資料2で「防災部会による検討状況について」というのが出てくると思うんですが、たった今港湾計画審査官から「東日本大震災による災害による産業・物流への影響」というのもあって、「選択と集中」ということの一般論としては、今回の東日本大震災で、例えば下請けの「選択と集中」が進み過ぎて大変なことになったという議論、あるいはグローバル化による「選択と集中」が進み過ぎて、どこかで起こったことが直ちにあちこちに行き詰るとか、「選択と集中」という一般名詞としては、必ずしも今回の震災を受けてそのままいいということにはなっていないですね。むしろ、安定性を損なわない範囲で「選択と集中」を進めるべきだという論調になっていると思うんです。

ただ、今回の内容については、国際的なコンテナ輸送、あるいはバルクの問題ですから、結論は同じでいいんですけれども、東日本大震災を受けてそういうことも頭に置いても、やはりコンテナ輸送については「選択と集中」を進めるべきであるという結果だと思うんです。我々の理解は。今回の基本方針では、災害に関することが12ページぐらいに書いてあるんだけど、東日本が云々という話は何も言わないでいいんですかという質問です。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局のほうから再度説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。まさしく私どもも東日本大震災を踏まえて、いろいろなこと的前提みたいなのが大きく変わったと思うんです。この基本方針にしてもしかりで、そういうことを踏まえて我々が取り組んできた「選択と集中」による国際戦略港湾の選定をとらえてみて、どうあるべきか基本方針にきちんと書くという方向では先生とも同じ立場です。ただ、東日本大震災に係る部分の検討がおくれているということで、当然そういうことを踏まえて「選択と集中」ですとか、国際戦略港湾がどうあるべきかということは書いていかなければいけないとは思っております。ありがとうございます。

【委員】 そうすると、この基本方針はもう一つの防災部会の検討を受けていじることになるし、そのときに変えればいいのかということですか。

【港湾計画審査官】 一応6月末までに答申ということになって、防災部会も急ピッチで議論をしていただいています。後で海岸・防災課長のほうからご説明がありますが、防災部会ではどちらかというと津波の外力とかハードにウエートを置いた形、私が今回簡単ですがご説明したのは産業・物流の話で、それを両方合わせて基本方針でどう受けるのか

ということを検討していきたいと思っております。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 ほかにございませんでしょうか。

【委員】 先ほど基本方針をスピード感を持って修正されていかれるということをお聞きしまして、非常に心強く思っているところです。特に私は関西、近畿におりまして、関西のほうもここ1年間かけていろいろな関係団体の中で戦略港湾のありようというか、運営と管理の分離、ある意味でゲームのルールが変わったという認識は持っております。しかし、まだ動きはスピード感がないというのか、だれがプレーヤーになるかという認識がまだはっきりしてきていないところがあります。

ただ、これから実際にこれのPR、あるいは勉強が相当進んでいくと、新しい問題点がいっぱい出てくると思います。現に幾つか思考実験で問題点が出てきていると思いますので、そういうことをぜひ取り上げて頂きたい。意見募集というのは、ホームページ上でやられるということですか。パブリックコメントとか、具体的にヒアリングされるというわけではないんですか。

【港湾計画審査官】 ホームページ上でのパブリックコメント、それから、例えば港湾管理者さんですとかいろいろなステークホルダーには、直接意見募集もきちんと直にお願いいたします。

【委員】 そうですか。いろいろな意見が出てきていますので、ぜひそれを拾っていただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご意見、あるいはご質問でも結構ですが。

【委員】 質問でよろしいですか。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 資料1-1の6ページで、基本方針に基づいて具体的に今後いろいろな港を変えようとか具体的な動きが出てくると思うんですが、この中の下から4行目のインランドポートの整備については、それを具体的に受けて動くところとか、どう動いていくのかフォローしていく部署は一体どこになるんでしょうかという質問です。

【分科会長】 事務局のほうから説明申し上げます。

【振興課長】 振興課長の田邊でございます。インランドポートの推進をする部局、部署ということなんですが、私ども国交省の中の物流部門と、港湾局で言いますと私どものところが、これからインランドポートの推進をさせていただきたいと思っております。

【分科会長】 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】 どうぞ。

【委員】 2点ほど。1つ目は技術的なことなんですけれども、私は今までここにいなかったので十分議論されているかもしれないんですが、「『港湾取扱貨物の見通し』について」というところで、いろいろ検討されて推計をされたと思うんですけれども、例えば参考資料の5ページのグラフですと、以前に推計されたものが黒いほうで、新しい分が点線だと思うんですが、以前に推計されたものから少し乖離してまた新たに推計ということで、推計自体には問題はないと思うんですけれども、以前のものが現実には狂っていたとか違っていた部分があるので、その部分がどうしてそういうことになったのか、外生的な要因なのか、それとも推計に問題があったのか。

説明はいいんですけれども、そういう点も踏まえて前回推計して現実と違っていた部分の問題点を分析した上で、今回の推計はより信頼できるものになっているんだというところをもうちょっと積極的に何らかの形で、文章に入れるかどうかわからないんですけれども、十分議論されていけばいいんですが、そういう点を基本方針の中に入れておけば、より推計自体に信頼性が出てくるのかなというのが1点目の技術的な面です。

それから、「港湾運営の民営化」のところ、最後の全面的に新たに加わった部分なんですけれども、①、②という形になっていて、1つ目が「民間能力の活用による港湾運営の効率化」、2つ目が「港湾サービスの向上のための協働体制の構築」ということで、これは民営化の流れでいいとは思いますが、民間が入らない従来の状況でもより効率化は当然重要になってくるわけなので、そのあたりがうまくこれで書き分け、①と②で民間能力を活用する部分、しない部分と分かれているのか、そうではないのかというのがあいまいだったのと、例えば①の最後のほうの「なお」で始まる段落では、「民間のガバナンスが十分に発揮されるよう」というのは、効率化していく上で民の参入によってより効率化が進むという部分だと思うんです。民からの統治、民のガバナンス。

さらに、その次の「また」の部分は、「公益性を維持しながら」ですから、当然港湾は公益性があるわけで、それが担保されているかどうかを国民がチェックしていくという意味なので、ここのところは民間が入ってくるからよりチェックするという部分もありますけれども、民間が入ってこなくても、例えば今の収支状況はどうだとか情報開示するというのはあるんですが、それをチェックしていくという部分が、下のほうに集約とか連携は

あるんですけれども、最後のところは「国際戦略港湾においては」と書かれているので、普通の港でも民間が入ってこなくてもより効率化を促していくような情報開示の仕組みは重要になってくると思いますので、私の間違いだったらいいんですが、そのあたりが整理されていけばという感じを受けました。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局から補足がございましたら。

【港湾計画審査官】 まず、1点目の推計の結果は、中身というよりも、推計をするに当たって評価をして改善したなら、そのことをきちんと明記してくれないかということ。推計については、いろいろな方からいろいろ指摘をしていただいていますので、私どもは説明をしておりますが、こう改善してより説得性の高いモデルであるということを何かしら言って、これは港湾管理者に見ていただいて、ここを目指すんですというものですから、信頼して見てくださいということにおいても、先生のご意見を賜りながら少し書いてみたいと思います。

それから、2点目のことで、最後の部分なんですけど、実は資料1-1の8ページの「また」というところで、2行目あたりに「貨物取扱量や利用状況などの運営に係るデータや財務に関する情報等を適宜・適切に開示する仕組みを構築する」と書いております。また、②の「港湾サービスの向上のための協働体制の構築」の3行目に、「目標の設定・その達成状況の公開などを通じたPDCAプロセス」ということもあって、先生にいただいた例えば港湾の収支を開示していくという意味でも、ガバナンスをきちんと担保していくことにも取り組んでいこうとは書かせていただいております。ありがとうございます。

【分科会長】 今の説明でよろしいですか。

【委員】 「また」のところは、基本的には民間能力を活用した港湾に対してという理解でよろしいんですか。その次の②の部分は、そうでない全般に関してということですね。ただ、細かい話ですけども、上と下で情報開示の書き方が若干違うし、情報開示をして国民なり県民なりにしっかり見てもらうというのは、民間を活用した部分もしていない部分もすべて同じだと思うので、それに気づいただけです。

【港湾計画審査官】 わかりました。民がある場合、ない場合両方の場合という形で、「どういう場合であっても」とか文章の表現を整理したいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに。

【委員】 貨物の需要予測というのは、外的な要素、経済や金融の要素などいろいろありますので、なかなか想定しづらいところはあると思いますけれども、今回ハイケースとローケースということで、本当によく出されたと思います。

私の個人的な希望としては、新成長戦略を達成する中で、あるいはT P Pの早期実現の中で国際貨物量、貿易量がどんどん増えて、それに伴う港の整備がなされていくというシナリオが望ましいとは思っておりますけれども、これから先の絶えざる見直しの中で港湾整備との整合性もとっていかなくてはいけないと思うんですが、ハイケースにせよローケースにせよ、今のままでの整備、港湾の取り扱いのキャパシティーでは不足しているというのは需要予測の中で出てくるわけです。これは要望なんですけど、新しく大きくする、あるいは整備していくということと同時に、今ある設備をもっと有効活用するというか、24時間フルに使えるようなオペレーション体制も必要です。見てみますと、土曜日、日曜日なんかでも結構ガントリークレーンもわりと動かない感じのものが多いですし、今ある港湾設備をフル活用できる規制は、むしろ民の規制みたいなところがあるのかもしれませんが、全部が全部キャパシティーに合わせたハードができない以上は、今あるものをどううまく使うかということもあわせてやっていただきたい。行政の問題だけではないと思いますけれども、そういうことを促すような方策をぜひとっ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。事務局から補足はございますか？

【港湾経済課長】 今、既存施設の有効活用という観点からの一つの例示として、24時間化の話などもご指摘をいただきました。港湾サービスを向上させていくという観点からも、24時間化等の取り組みを促していくことは非常に重要だと思っておりますので、実際のニーズに対応した取り組みが進むように、私どもとしても取り組みを促していきたいと考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 私は、基本方針の書きぶり、書かれているタイトルについて、ものすごくよくできているんじゃないかなと思いますので、この内容についてあまり意見はないんですけども、例えば資料1-2の4ページに今回の前提条件というか、条件の設定が書かれています。港湾諸費用、内航フィーダー費用を釜山港と同等レベルに変えていく。

これは、現状では結構難易度の高い目標になっているのではないかなと感じています。確かにここに書かれているように、10年、15年という年月をかけてもう一度日本の港

をやり直していくんだという強い意志が今回の基本方針に書かれるということだと思うんですが、具体的にいつまでに何をしていくのかということがきちっと定められないと、10年、15年たったときに、あのときの委員は何を議論していたんだといって非難されるようなことに結果的になってしまう危険性のある、非常に高い目標を掲げていると認識していますので、具体的にこれから何をするのかということをご検討いただきたいと思えます。

ここで想定されている韓国の釜山新港と同等レベルというのが、どういうレベルを想定されているのかわかりませんが、向こうも進んでいきますので、今の釜山新港に10年、15年後に追いついただけでは絶対に状況を逆転できないと思うんですね。向こうがどのくらい進んで、それをどうやって追い越していくのかという具体論をぜひこれからご検討いただきたいと思えますので、よろしくお願ひします。

【分科会長】 ありがとうございます。港湾経済課長どうぞ。

【港湾経済課長】 非常に高い目標を掲げて、具体的にどう取り組んでいくんだというご指摘でございました。今回国際コンテナ戦略港湾を選定いたしまして、法律改正等も行いまして、現時点で国による直轄事業の負担率のかさ上げ、対象範囲の拡大によるターミナルコストの低減、広域からの集荷促進のための取り組み、あるいは実際に港湾運営の民営化を図っていくための仕組みをつくったところでございまして、これに基づいて設立される運営主体がさまざまな戦略的な取り組みを今後やっていき、それを促していくということになるかと思えます。

それ以外にもいろいろな税制上の施策、あるいは無利子貸付等の施策もございしますが、今後新しく設立される港湾運営会社の取り組みをしっかりと見ながら、国としてもできることを積極的に講じていくことによりまして、釜山新港と同等レベルという高い目標ではございすけれども、達成できるだろうと考えているところでございす。

【分科会長】 ありがとうございます。まだまだご意見があるかもしれませんが、時間の都合もございまして、基本方針の議論に関してはここで一旦打ち切らせていただきたいと思えます。

なお、先ほど事務局からご説明がございましてのように、バルク戦略港湾等の選定はまだ済んでいないので、具体的な記述ができない部分があるということと、津波に関連する防災部会の審議もまだ始まったばかりで結論が出ていないということも勘案しまして、部会の動きと答申を見ながら、具体的な基本方針への記述に関しては再度日程を調整させてい

ただきまして、次回の分科会までもう一度皆さんと議論できる場を設けさせていただきたいということでございますので、その点ご了解を賜りたいと思いますので、よろしくお願いたします。日程については、別途事務局のほうから各委員にご相談させていただきたいと思います。

それでは、本日の報告事項でございますが、「防災部会における検討状況について」ということで、事務局から報告をお願いいたしたいと思います。よろしくお願いたします。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長でございます。防災部会の検討状況につきまして、資料2で説明させていただきます。右下にページを振っております。

まず2ページなんですけれども、港湾の復旧・復興の基本方針等を書いておりますが、これは前回4月14日の分科会でご説明いたしましたので省略させていただきます。

次に、3ページに防災部会でどんなことを検討するか整理しております。まず、今回の津波の特徴なんですけれども、上に書いてございますように、施設の設計外力を大きく上回ったということと、避難計画等を定めております地域防災計画の想定をも上回ったという2つの特徴がございます。それを背景に、これまでの防災のあり方を見直すということでございます。②の「地域の実情に応じた産業やまちづくりとも連携した被災港湾の復旧方針」、③の「東海・東南海・南海地震対策等の被災想定地域における津波からの防護水準や防護方式」、それから、先ほど資料1-4で書かれておりますような視点についての検討が④でございます。発災後の緊急物資等を輸送する拠点、企業の経済活動を支援する物流拠点としての港湾の役割を果たすための対策としていかにあるべきかという②、③、④について防災部会で検討していくことにしております。

そのスケジュールが次の4ページ目でございます。先週月曜日に第1回を行いまして、4. に書いておりますような津波外力の見直し等についてご議論をいただいております。それから、6月3日に第2回目を予定していまして、それを受けて具体的な津波対策のあり方について突っ込んだ議論をしていただきまして、3回目の6月末に中間的な取りまとめをしてまいりたいと考えております。なお、先ほどの資料1-4にありますような視点については、とりあえず今の段階では中間取りまとめ以降に検討しようと考えておりましたけれども、この辺については、基本方針の見直しのスケジュール等も踏まえて調整させていただきたいと思います。

それから、5ページが防災部会と他のいろいろな検討会議との関係でございます。政府では、復興構想会議が6月末に提言を取りまとめることになっておりますし、中央防災会

議の専門調査会も始まり、こちらは今週土曜日に第1回が立ち上がるということで、秋ごろにその取りまとめがされることになっております。こういうことを踏まえて、本分科会の防災部会では6月末を一つのターゲットにしているということでございます。

次のページは、既往地震の整理をしております。その次の7ページも同じでございます。発生間隔を示しております。

8ページが、政府で東日本大震災が起こる以前に想定しておりました、今後30年以内の大きな地震の発生確率でございます。三陸沖といったところで、規模的な面においてこれまでの想定と違ったものが起きたということでございます。

それから、9ページはそういった地震に伴う想定津波高を示しております。その茨城から北側を拡大したもの、ズームインしたものが10ページでございます。折れ線で示していますのが既往の明治三陸地震、想定されている宮城県沖地震といったものに基づく想定津波高で、三角と丸でプロットしておりますのが今回の津波の高さでございます。特に宮城県、福島県、茨城県で想定を大きく上回っているということが見て取れます。

11ページが震度と津波の高さ、到達時間を港に絞りましてプロットしたものでございます。津波の高さは右側ですけれども、赤のラインが今回の地震、青と緑と黄緑が明治三陸地震、昭和三陸地震、チリ地震をプロットしております。それから、到達時間については、多くの港でグラフがありませんけれども、潮位計が振り切れまして欠測になっておりますので、最大波が到達した時間がわからないということで、わかった分だけ書いておりますが、例えば石巻港で39分、小名浜港で53分となっております。

次の12ページは、津波警報が発令されてそれが注意報に変わり解除されるといった時系列と、GPS波浪計で観測した記録、本震、余震等の発生時刻を一覧にしたものでございます。真ん中のGPS波浪計の記録を見ていただきますと、11日の深夜には津波は大體おさまっていたわけなんですけれども、実はこの記録は後で回収したものでございまして、実際のオンラインのデータは15時15分で切断されております。そういうこともあって、実際は津波がおさまっていたんですが、津波警報の解除までには2日以上かかったということでございます。

それから、13ページでは地震動スペクトルの比較をしております。図中丸で囲んでおりますのが、0.3ヘルツから1ヘルツという一番港湾の構造物に影響を与える周波数帯なんです、釜石港、仙台塩釜港と小名浜港で随分違うということでございます。点線が阪神淡路のときのスペクトルで、実線が今回のスペクトルです。小名浜港は、0.3から1へ

ルツの影響の大きいところの成分が非常に卓越していたということでございます。この結果、南側で地震動による港湾の被害が顕著になっております。

次のページは、GPS波浪計による津波観測の結果を示しております。先ほども申しましたけれども、15時15分ごろでピークは観測できていますが、その後回線が切断されております。そういうこともあって、ここで示している久慈沖と小名浜沖のピークは後で回収したものです。宮古沖と釜石沖はオンライン、リアルタイムでピークはとらえていて、それ以降のものについては後で回収したものだということでございます。最初に気象庁が出した大津波警報は、例えば岩手県沖で3メートルということでしたけれども、GPS波浪計の結果を見て、3メートルから6メートルに上方修正されております。最終的には、津波が来た後ですけれども、10メートルと再度修正されているということでございます。

次の15ページに、県ごと、市町村ごとの死者、行方不明者を書いております。岩手県は、陸前高田市が死亡率3.85%ということで非常に多くの方がお亡くなりになっておりますけれども、県内全体で言いますと、死者と行方不明者を合わせて0.58%でございます。それから、宮城県は石巻市が1.54%ですけれども、県全体では0.65%、福島県は0.13%となります。阪神淡路のときの死亡率0.17%と比べると、岩手とか宮城で何倍かの死亡率になっているということでございます。

次のページは、各港湾所在都市の都市計画上の用途地域の面積に対する浸水面積の割合を示しております。グレーで色を塗っているところがそうですけれども、例えば石巻港の背後の都市は7割以上が浸水している。それから、相馬港については、特に新地町が85%という浸水率になっております。

17ページに釜石港の事例を示しています。各港の浸水状況を整理したものを防災部会でお示ししましたけれども、ここでは釜石港だけ示しております。釜石市役所はぎりぎり浸水を免れておまして、ピンクで塗った部分が今回の浸水区域です。それから、ブルーのラインが防災マップで想定していた浸水区域であります。それから、赤とオレンジと緑が既往津波の浸水区域ということでございます。

次の18ページからは、被災形態の例ということで幾つかお示ししておりますけれども、大きく分けて押し波によって被災した例、あるいは引き波のときに被災した例がございます。大半は押し波のときに被災しております。それから、次の19ページは、例えば荷役機械が津波で倒壊したとか、電気設備が潮をかぶってショートしたとか、上屋の1階部分の壁なんか津波で抜けてしまった、あるいは漂流物の例を示しております。

次のページは釜石港の例なんですけれども、漂流物の状況を示してしまして、陸地に船舶がかなり漂流して、そこにとどまっている軌跡なんかもここで示しております。

次の21ページですけれども、気仙沼港では、左の地図の下のほうの朝日地区というところにあった石油タンクが湾奥まで漂流している写真を載せております。それから、重油などが海面に流出いたしまして、そこに引火して市街地まで燃え広がったという2次災害になっております。

22ページに、今回の震災で指摘されている避難に関する問題点を幾つか載せております。1つ目が、停電で最新情報が入手できなかった。先ほど申しましたけれども、最初の大津波警報は岩手では3メートルだった。これが何分か後に6メートルになったんですけれども、そのときには停電していて情報を入手できなかったということでございます。そういうこともあって、防潮堤があるからここまでは来ないだろうといった安全性の過信も出ていただろうということです。それから、オオカミ少年効果といいますが、去年のチリ地震津波等で津波警報が出ても、あまり大きな津波が来なかったということも悪影響しているのではないかと指摘がされております。

次のページに、具体的に避難所で行ったアンケートの結果を示してはいますが、例えば家族の安否を確認していたとか、先ほど言ったように、防潮堤を超えるような津波は来ないと思ったことが大きな要因になっているということでございます。

その次は、各地の地域防災計画での想定地震をまとめておりますけれども、三陸沿岸は明治三陸地震、宮城県については宮城県沖地震を想定地震としておるところです。

それから、次の25ページでは、海岸保全基本計画における津波防護方針の主なものを抜き出してあります。ざっと見ていただきますと、一般的、抽象的な記述にとどまっているところが多いのではないかと思います。その中で、避難について26ページに釜石港の例だけ載せてありますが、防災マップ上に避難施設とかスピーカーがどう配置されているかプロットしております。これで見ますと、例えば図上で釜石市役所の右下にある避難施設は今回の津波をかぶっておりますので、機能していないということでございます。防災マップの浸水域の外に設けてはありますが、今回の津波はそこまで来てしまったということでございます。

それから、次のページも釜石の例なんですけれども、防災教育の成果を例として載せてあります。報道等でありまして、ここに書いてある津波避難の3原則を地元の中学生、小学生が実践されて、その結果、1次の避難場所から更に高いところまで逃げて全員

が助かったということでございます。

28ページは、全国の津波・高潮の体験学習施設を載せております。インターネット上の施設も含めて24ございます。

それから、29ページ以降が今回の防災部会のメインの議論のテーマですけれども、津波を受けてどう外力を考えるのかということでございます。30ページを開いていただきたいと思いますが、29ページでございますように、地震については阪神淡路大震災を踏まえてレベル1の地震とレベル2の地震という考え方が導入されましたが、今回津波について100年に1回程度といいますか、近代で最大のものをレベル1、その地点で想定される最大級のものをレベル2と分けて考えたかどうかという提案をさせていただきます。施設に求められる機能、要求性能をここに整理しております。

レベル1、レベル2の津波を踏まえて、津波防災施設の復旧、設計を考えていったらどうかということところを32ページ以降に書いていまして、特に湾口防波堤等の復旧についてこういった方針でいかがでしょうかということをご提案して、議論しております。

時間がありませんのであとは省略いたしまして、防災部会が出されました主な意見をご紹介させていただきたいと思っております。まず、レベル1として明治三陸地震、昭和三陸地震を考えるのは理解できる。まずはレベル1まで復旧して、レベル2は避難対策等と組み合わせ命を守るということではないか。一方、西日本地域では、施設整備がレベル1にも達していない地域も多いので、早急な整備が必要だというご意見。

それから、レベル1、レベル2は一般人にはわかりにくいのではないかと。レベル1が防災でレベル2が減災だと思ふけれども、用語の使い方について工夫をしたほうがよいというご意見。

それから、レベル1とレベル2につきまして、外力の設定のレベルの話と背後をどうするかという議論は、今の資料では1つの表で整理していますので、分けて考えたほうがよいのではないかとご意見。

それから、レベル2で施設が壊れたから、そういう施設は要らないという極端な意見も出てきている。レベル1でも、小さい津波や高潮には機能していることを世間にきちっと説明すべきだというご意見。

それから、求められる防護水準は町の成り立ちとか産業によって変わってくる。シミュレーション精度が格段によくなっているの、この地区はどうするといった緻密な検討をお願いしたいというご意見がございました。これについては、シミュレーションの1つの

例をこの資料にも載せております。こういったシミュレーションをしながら検討していくことになると思います。

それから、レベル1が100年に1回と言っておりますのは、土木学会のほうでは数十年から百数十年に1回という提言を出されていまして、そういった提言にあるように、ある程度幅を持たせることが必要じゃないかというご意見。

それから、レベル2ではソフトだけではなくて、避難を支援するハード施設も考えてほしい。また、避難所に安全レベルの考え方を取り入れて、避難への主体的な姿勢を国民に求めてもよいのではないかといったご意見がございました。そういったご意見も踏まえて、次回にもう少し検討を進めた案を示したいと考えております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。あまり時間が残されていないんですが、防災部会の検討状況を中間報告という形で報告いただきましたが、何かご質問、ご意見はございますでしょうか。

【委員】 レベル1で想定するものとして、明治三陸地震はレベル1の対象にあるという理解をするんですが、それは間違いないですか。

【海岸・防災課長】 三陸地域ではそうでございます。

【委員】 ですね。そうなったときに、釜石は基本的に商業活動を行うには相当難しい環境になるような気がするんですが、人命にほとんど損傷のないということを実現するためには、今回の地図を見せていただく分においてはかなり難しいことが要求されているような気がする。

【海岸・防災課長】 釜石につきましては、明治三陸津波を今の施設整備の前提条件にして設計をしております。

【委員】 ということは、ああいうものを復元しないといけないということになるんですか。

【海岸・防災課長】 そのレベルまでいこうとすれば、そういうことです。

【委員】 そういうことですね。それを目標とされるわけですか。そうじゃない限りは、ほとんど損傷がないというのはかなり難しいと今回明言されると理解してよろしいでしょうか。

【海岸・防災課長】 まさにその部分を防災部会のほうでご議論いただいて、まとめていきたいと思っています。

【委員】 これは本当に大きな影響が出てきますので、よろしくお願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。部会でも背後のいろいろな経済的状況、あるいは財産等を勘案して、地域別にどういうレベルで設計に入れるか、あるいはレベル2でどうするかといったようなことを議論させていただきたいと考えてございます。ほかに。どうぞ。

【委員】 時間がないと思うので簡単にですけれども、3ページの「港湾分科会防災部会における検討」のところに「地域の実情に応じた産業やまちづくりとも連携した被災港湾の復旧方針」と書かれているんですが、どういう形で産業やまちづくりを見るのか。被災した港湾は、すべてのところで基本的にまず元通りに直してからさらに強化するのか、これを言うと被災地には申しわけないんですけれども、危ないところは移動させるとか集約させるとか、より効率化した港湾整備をもう少し全体で考えて、元通りにするんじゃないかと、今後のために機能強化するんだけれども、集約化して機能強化するみたいなものも含むのか、基本的に復旧した上で機能強化するのかという点だけ教えてください。

【海岸・防災課長】 それぞれの地域で例えば高所移転という話もありますので、委員がおっしゃっている前者の、すべてを原形復旧にすることじゃなくて、まちづくりでどうしていくかということも検討しながらやっていくということでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【海岸・防災課長】 ただ、そうはいつても、まちづくりと防護水準の検討が同時に進んでいきますので、先にまちづくりの方針が決まってから防護水準という手順もなかなか踏めませんので、こちらでは幾つかのケースを想定して浸水シミュレーションなんかを行って、それを地元にお示ししてまちづくりも検討していただくというやりとりをしながらやっていく。

【委員】 最後は連携していくんですね。

【海岸・防災課長】 はい。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 ありがとうございます。まだご質問があるかもしれませんが、予定の審議時間が終わっておりますので、本日の分科会はこれで終了とさせていただきたいと思います。

なお、先ほどご説明申し上げましたように、次回は6月30日木曜日の午後2時から分科会が開催されますが、これは皆さんの日程を調整させていただいた上で決まっております。

すが、さらにバルク港湾、今議論になっておりました防災部会の審議内容等も含めまして、基本方針にどう書き込むかという議論を一度させていただく機会を事務局のほうで調整いただくということで、本日はご了解いただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

それでは、審議事項が終了しましたので、事務局にマイクはお返しします。

【総務課長】 ご審議どうもありがとうございました。先ほど委員長からもございましたように、6月30日木曜日の午後2時からということで、第44回の分科会を開催させていただきます。場所は、本日と同じこの会議室を予定しております。なお、本日使用した議事資料につきましては、机の上に置いたままにしておいていただいた分につきましては、後日郵送させていただきますので、よろしく願いいたします。

以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会させていただきます。どうもありがとうございました。

——— 了 ———