

平成25年6月27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52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52回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成25年6月27日(木)

開会 13時00分 閉会 15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
池田 潤一郎	(一社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
上村 多恵子	(一社)京都経済同友会理事
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経営研究センター長・教授
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
三浦 憲二	トヨタ自動車株式会社顧問

#### 4. 会議次第

- |   |     |    |
|---|-----|----|
| ① 港湾法の改正について（報告）  | ・・・ | 4  |
| ② 港湾法の改正に伴う 港湾の開発、利用及び保全並びに<br>開発保全航路の開発に関する基本方針の変更について（諮問） | ・・・ | 6  |
| ③ 港湾計画について（審議）  |     |    |
| ➤ 仙台塩釜港（改訂）   | ・・・ | 13 |
| ➤ 福山港（一部変更）   | ・・・ | 22 |
| ➤ 博多港（一部変更）   | ・・・ | 24 |
| ④ 平成25年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について（審議）                           | ・・・ | 27 |
| ⑤ 世界遺産登録について（報告）  | ・・・ | 31 |

## 5. 議会経過

### 開 会

【総務課長】 それでは、定刻を若干過ぎておりますので、ただいまより交通政策審議会第52回港湾分科会を開催いたします。私、港湾局の総務課長でございます。議事に入るまでの進行役を務めさせていただきます。

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、会議次第、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。

議事資料といたしまして、資料1「港湾法の改正について報告」及びその参考資料をつけさせていただいております。資料2-1「諮問文及び諮問理由」、資料2-2「港湾法の改正に伴う 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」、参考資料2-3「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（平成23年9月）」、資料3「仙台塩釜港港湾計画（改訂）」、資料4「福山港港湾計画（一部変更）」、資料5「博多港港湾計画（一部変更）」、資料6「平成25年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）」、参考資料6-1「平成25年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）の概要について」、同じく参考資料6-2「平成25年度特定港湾施設整備事業基本計画検討資料（施設別の内訳）」、資料7「世界遺産登録について－『明治日本の産業革命遺産九州・山口と関連地域』」、以上の計12部をお配りしてございます。

このほか、メインテーブルには港湾管理者から提出されました仙台塩釜港、福山港、博多港の港湾計画書を配付してございます。落丁などございましたらお申しつけください。よろしいでしょうか。

それでは、次に委員の改選及び退任についてご報告を申し上げます。

港湾分科会は3月に委員の改選期を迎えてございます。交通政策審議会の委員として港湾分科会の委員を務めてくださる方4名、それと交通政策審議会臨時委員として港湾分科会委員を務めてくださる方10名、合わせて14名の方に引き続きご就任をいただきまし

た。

また、丸山委員におかれましては、ご本人の申し出によりまして、6月24日付で交通政策審議会臨時委員をご退任されました。そのため、本日時点で13名の委員の皆様により構成いただいているところでございます。

次に、分科会長の選出についてご報告をいたします。分科会長は交通政策審議会令第6条第3項によりまして、交通政策審議会委員の中から互選で選出するということになってございます。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ということが決定しておりますので、ここでご報告を申し上げます。

議事に入ります前に委員の出席を確認させていただきます。本日は委員13名中8名のご出席でございます。交通政策審議会令第8条に規定されております定足数である過半数（7名）に達してございます。また、委員におかれましては、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ご意見をいただくことになってございます。

それでは、本日予定しております議事に入りたいと思います。分科会長、進行のほうをお願いいたします。

**【分科会長】** 引き続き分科会長を務めさせていただきます。改めまして、また今後ともどうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは早速本日の議事に入りたいと思ひますが、本日は、先ほどご説明いただきましたように、諮問案件1件、審議案件4件、報告事項2件と大変案件がたくさんござひますので、円滑な会議進行にご協力いただきますようお願い申し上げたいと思ひます。

まずは、報告事項の1番目、港湾法の改正について、それから2番目の港湾法の改正に伴う基本方針の変更についてですが、これは関連してありますのであわせてご説明いただいた後ご意見を承りたいと思ひます。

事務局のほうから資料の説明をよろしくお願ひします。

**【産業港湾課長】** 産業港湾課長でございます。港湾法の改正につきまして簡単にご紹介をさせていただきます。

本改正法でございますが、資料1につけさせていただきますが、先月5月29日に成立しまして6月5日に公布されたところでございます。大きく防災・減災という観点と産業競争力の強化という観点から改正しております。別添で参考資料を4枚添付しておりますが、A4縦紙の1枚で概要を説明させていただければと思ひます。

まず防災・減災という観点では、東日本大震災の教訓を踏まえまして、「備えあれば憂いなし」と考え、非常災害時に港湾機能を維持するための事前の防災・減災対策を講じるために必要となる改正を行っております。

東日本大震災では、被災地域の港湾において、流出したコンテナ等の漂流や老朽化した護岸の損壊により船舶の入出港が困難となりまして、緊急物資の輸送等に支障を来たしたところでございます。このため、南海トラフの巨大地震等の発生に備えまして、非常災害時に国土交通大臣が所有者の承諾を得ることなく漂流物の除去を行える航路として、新たに緊急確保航路を指定できるということにしました。

また2つ目に書いていますが、東日本大震災の発生直後、東京湾では各港から待避する船舶による相当な輻輳が見られ、船舶の衝突事故の危険性とか、大型船の避泊地の不足が顕著となりました。このため、大型船舶が待避できるように、開発保全航路の一部に船舶が待避できる泊地を指定し、浚渫を行えるようにした次第であります。

さらに、東京湾では民有護岸が約半分を占めておりますが、現状を十分に把握できていません。液状化による被害も懸念されるため、港湾管理者による民有の護岸等に対する立入検査を実施し、必要に応じて勧告・命令等を行うなどして、施設の適切な維持管理を推進することができるようにしております。

また4つ目で、広域的な港湾間の連携とか、バックアップ体制を平時から構築し、災害時における港湾機能の維持を迅速に図るため、関係行政機関などが参画する広域的な港湾広域防災協議会の設置を法定化した次第であります。

以上が防災・減災の関係です。

続きまして産業競争力の強化の観点ですが、産業競争力の強化に資するばら積み貨物の輸入拠点の形成を促進するための法改正について説明いたします。

昨今、各国において資源・エネルギー等の安定的かつ安価な調達をもくろむ中で、世界的に石炭や鉄鉱石等のばら積み貨物を輸送する船舶の大型化が進んでおります。しかしながら、我が国では、日本全体の需要は多いのですが、施設的な制約に加え荷主の需要が分散し、ばら積み貨物の輸入を個々の企業が行うため、中型船による輸送が中心となっております。

このため、ばら積み貨物の輸入拠点となる港湾を指定し、拠点港における大水深港湾等の整備を推進するとともに、荷主間の連携により拠点港湾を核とする大型船を活用した共同輸送を促進し、連携港の既存ストックを活用しながら国全体として輸送コストの便益を

享受できるようにした次第であります。また、拠点港湾において港湾管理者が策定したばら積み貨物の海上輸送の共同化のための計画に基づき、施設所有者等の連携を通じた荷さばき施設等の整備や管理を促進するために協定制度を創設することにしております。

これら支援方策を講じ、物流の効率化等を通じて我が国産業の国際競争力の強化に資することとしております。今後、本改正事項を実施に移すための政省令の改正とか、基本方針の改定作業等を実施する予定であります。

以上で報告を終わらせていただきます。

【港湾計画審査官】 港湾局計画課の港湾計画審査官でございます。引き続きまして港湾法の改正に伴う港湾の開発、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ご説明させていただきます。

まず資料2-1をご覧ください。1ページ、おめくりください。6月19日付で国土交通大臣から交通政策審議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て審議が始まるところでございます。

引き続きまして、3枚目に別紙、諮問理由がございます。かいつまんでご説明を申し上げますと、基本方針と申しますのは、国の港湾行政の指針、それから港湾管理者が個別の港湾計画を定める際の指針として港湾法に基づいて国土交通大臣が定めるものでございます。東日本大震災を踏まえた港湾の地震防災対策について、昨年、港湾分科会でご議論いただきまして、平成24年6月に港湾における地震津波対策のあり方として取りまとめをいただいたところでございます。

そういった取りまとめの内容も踏まえまして、港湾施設の適切な維持管理の促進、重要な拠点に至る航路の確保に関する制度や我が国産業の国際競争力の強化を図るための荷主間の連携による大型船を活用した共同輸送などの促進に関する措置等を規定した港湾法の一部を改正する法律が平成25年6月5日に公布されたところでございます。今般の法律改正の内容を反映するために基本方針を変更することといたしたく、港湾分科会に諮問させていただいているところでございます。

引き続きまして内容についてご説明させていただきます。資料2-2をご覧ください。

まず1ページ目をご覧ください。1ページ目は、先ほどの諮問理由のところと内容が重複いたしておりますので説明は割愛させていただきます。

引き続きまして2ページをご覧ください。基本方針の変更の経緯ということが記載されております。一番最近でございますと、平成23年に港湾法の改正に伴いまして基本方針

を変更させていただいたところがございます。今般の平成25年の港湾法改正に基づいて基本方針を変更させていただくというところがございます。

続きまして3ページ、基本方針の変更の概要というところをご覧ください。前段の港湾法改正の背景、港湾法改正の内容につきましては、先ほどの説明と重複するので割愛させていただきます。右下のところ、基本方針の変更の内容というところで7点挙げさせていただいております。その7点につきましては、個別に後ろの資料で説明させていただきますので4ページをご覧くださいませでしょうか。港湾機能の維持・早期復旧ということに關しまして、緊急確保航路の位置づけ、港湾施設の適切な維持管理の推進に関する事項を記載するというところがございます。

見直しのポイントといたしましては、非常災害時における航路機能の確保に係る規定が追加されたことを踏まえまして、例えば、位置づけ内容といたしまして、緊急確保航路において迅速な航路啓開を実施することや平常時から航路沿いの港湾施設の適切な維持管理を促進すること、こういったことを基本方針の中に記載していきたいというように考えております。その下の部分には基本方針該当箇所ということで、8ページ、13ページ、14ページというように記載させていただいております。

それから、お手元には参考資料2-3ということで、基本方針の全文、それから黄色く今回の部分をマーキングさせていただいた資料がございますので、それもあわせてご覧いただければと思います。

続きまして5ページをお開きいただけますでしょうか。船舶待避用の泊地の指定及び開発・保全に関する事項に記載ということで、開発保全航路の一部として船舶待避用の泊地の指定、整備、それから災害時における開発保全航路の機能の確保に係る規定が港湾法の中に追加されましたので、そういったことを踏まえまして、船舶待避用泊地の確保、それから災害時の開発保全航路における迅速な航路啓開作業、そういったものを位置づけていきたいというように考えております。基本方針の該当箇所につきましては19ページの部分に記載されております。

引き続きまして6ページをご覧くださいませでしょうか。港湾広域防災協議会の設置に関する事項の記載ということで、災害時の港湾機能維持のために広域的な協議会の設置に係る規定が今回追加されておりますので、そういったものに対しまして港湾広域防災協議会といった内容を位置づけていきたいというように考えております。該当箇所は25ページでございます。



引き続きまして7ページ、こちらからは資源・エネルギー等の輸送の現状及びこれらの貨物の輸送の強化に関する方針ということで、いわゆるバルク貨物のことについて記載しております。資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現を図るため、大型船を活用した共同輸送などの企業間連携の促進を通じたバルク貨物の海上輸送の効率化を推進するための港湾法改正を行っておりますが、そういった中で、位置づけ内容といたしましては、我が国のエネルギー制約の高まり、我が国のバルク貨物の海上輸送の状況、課題、それから拠点となる港湾を核とした企業間連携の促進、大型船を活用した安定的かつ効率的な海上輸送網の形成、そういったものを位置づけていければというように考えております。該当箇所は3ページ、それから4ページとなっております。

引き続きまして8ページをご覧ください。特定貨物輸入拠点港湾及び特定利用推進計画に関する事項の記載ということで、特定貨物輸入拠点港湾、それから特定利用推進計画に係る規定が今般の港湾法改正で追加されておりますので、位置づけ内容といたしましては、バルク貨物の海上輸送の共同化に資する当該港湾の効果的な利用の促進、それから関係者の連携による特定利用推進計画の作成、それから当該計画に定められた取り組みの促進、それから特定利用推進計画の作成に当たって配慮すべき事項、そういったものを基本方針の中に位置づけていければというように考えております。現行の基本方針の該当箇所は17ページでございます。

引き続きまして9ページをご覧ください。大型船を活用した共同輸送などの企業間連携、関係者間の連携の促進に関する事項の記載ということで、バルク貨物輸送に関する港湾相互間の連携の確保について記載していきたいということを考えておりますので、関係者間の連携の促進といった内容を記載できればというように考えております。該当箇所は24ページから25ページでございます。

それから10ページをお開きください。最後に今回の基本方針の変更のスケジュール(案)をお示しさせていただいております。本日、6月27日の交通政策審議会港湾分科会で諮問させていただきまして、8月7日にもう一度港湾分科会で審議させていただきまして、その後いろいろ意見の募集などを行えばというように考えております。

それから、11月にも、港湾分科会を予定しておりますので、その中で答申をいただくようなスケジュールで、可能であれば行いたいというように考えております。

11月から12月にかけて関係行政機関の長との協議、港湾管理者への意見照会、これは港湾法に基づく規定でございますけれども、そういったことをさせていただいて、年内

には基本方針の変更を告示させていただくというようなスケジュールを考えております。

以上でご説明を終わらせていただきます。

**【分科会長】** どうもありがとうございました。ただいまご説明いただきました港湾法の改正及びそれに伴う基本方針の改訂案について、何かご意見がございましたらお願いしたいと思います。

**【委員】** 今回の港湾法の改正におきまして、こういう形で本当に明確に明文化して法律化できたということは、今までの港湾法の中でもかなり画期的なことでございます。特に東日本大震災を踏まえた防災・減災のほうは、いろんな経験を踏まえてこういった改正をするということは、大切なことです。できればもう少しスピード感を持って行ってほしいです。今スケジュール案がありましたけれども、もちろんいろんなご意見や変えていくためには手続も必要ですけれども、この間にも、東北では余震が続いておりますし、港を取り巻く状況は変わってきていますので、特にこの減災・防災のほうはスピード感を持ってやればよいと思います。

それから、バルクのほうの産業競争力の強化に対してですが以前からこういう形で明確に法律化してしていくことは本当に期待をいたしておりましたので、画期的なことだと思います。ばら積み貨物、バルク貨物というのは、港湾の中でも、量としては非常に大きな、恐らく半分以上の量がございまして、このばら積み貨物、バルクの荷物をどうするかということがやはり日本のこれからの貿易、産業の命運を分ける重要なところですので、ここにありますような指定や制度を早く、特に協定制度を早くつくって、ぜひ今の政府の進めている成長戦略の中にしっかり位置づけていくということをお願いしたいと思います。

大賛成でございます。

**【分科会長】** どうもありがとうございました。特に今のコメントに対して、事務局のほうから何か追加はございますか。

**【港湾計画審査官】** 委員のご指摘のとおり、スピード感を持って進めさせていただきたいと思います。いろいろと手続がございましてこういったスケジュールになっておりますけれども、調整についてはしかるべく速やかにやっていきたいと思っております。

以上でございます。

**【分科会長】** ありがとうございました。それでは、委員どうぞ。

**【委員】** ご説明ありがとうございました。1点質問ですけれども、先ほど法律の改正の

件で、資料1でご説明いただいた3点目の港湾施設の適切な維持管理の推進のところでは、港湾管理者が民有港湾施設の維持管理状況や耐震性に関する立入検査を実施するというお話がありましたけれども、この部分が基本方針の変更では、どこにあるのかがわかりませんでした。今ご説明いただいた資料の4ページ目のところに、平常時から関係者間の連携強化等に取り組むとありますが、これは、津波の漂流物や土砂を速やかに撤去する航路啓開作業等に関する限り限定されているようですが、このあたりをもう少しご説明いただけますでしょうか。

【分科会長】 事務局のほうからよろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 ご説明させていただきます。今の委員のご指摘につきましては、4ページのところの位置づけ内容につきましては2つ目の丸のところでも私どもとしては記載しておるということでございます。平常時から航路沿いの港湾施設の適切な維持管理をするということで民有施設の港湾施設に対して港湾管理者が立入検査をできるという規定をこのところで読んで、これから位置づけていきたいというように考えております。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。立入検査をどのような頻度で行うかとか、どういうやり方をするかといったようなことは、今後詳細を決めていくということによろしいでしょうか。

【港湾計画審査官】 基本方針でございますので、頻度とか、そういったところまでは書くということにはならないかと思っておりますけれども、それもあわせて基本方針を策定するに当たって検討していきたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。委員のほうからどうぞ。

【委員】 6ページの広域防災協議会の設置に関する事項のくだりですが、港湾BCPを策定しという文言が出てきておりますが、これは非常に素晴らしいことですので精力的に進めていただきたいと思っております。一番下の段落に、複数の港湾が近接して立地している場合には港湾BCPを策定し、と記載がありますが、それだけではなく、個々の港湾それぞれに関して港湾BCPをきちっとつくっていただきたい。そういう趣旨は含まれているのだらうと思っておりますけれども、よろしくお願いいたします。

港湾の場合、複数の主体が非常に錯綜してBCPは難しい。一つの企業あるいは組織のBCPでも難しいですが、港湾地域全体のBCPをつくるということは素晴らしいことで

すので、ぜひこれは進めていただきたいと思います。よろしくお願いします。

【分科会長】      ありがとうございます。ご発言に質問が1件まじっていたように思いますが、その点についてよろしくお願いします。

【港湾計画審査官】      ご説明させていただきます。6ページの下の部分につきましては現行の港湾の基本方針の記載でございますので、これから、今回の法律改正に伴って出てきた分、それから、今、ご指摘いただいたところも踏まえまして記載内容を検討させていただきます。と思っております。

以上でございます。

【分科会長】      よろしくお願いします。委員、いかがですか。

【委員】      1つ質問申し上げます。報道によりますと、この7月に国際戦略港湾政策を見直すということのようですね。その見直しとこの基本計画との関係はどのようになっておりますでしょうか。

【分科会長】      事務局からお願いします。

【港湾計画審査官】      お答えさせていただきます。一番最初に申し上げましたように、現時点では港湾法の改正に伴う部分について基本方針の変更内容をさせていただくというように考えておりますけれども、やはりいろんな状況、そういったところも出てくる場合もございますので、そういった場合には、またご相談させていただきながら行わせていただければと思っております。

以上でございます。

【分科会長】      ありがとうございます。基本方針、あと都合2回、審議会のほうで議論して意見を頂戴する機会がございますので、そのときにもまたよろしくお願いします。と思

います。

ほかにございませんか。委員、どうぞ。

【委員】      まず前段の港湾法の改正について資料1を見ながらお伺いしますけれども、私自身もまさに時宜にかなった法改正だと考えておまして、内容について、テクニカルな話は避けますが、1点お伺いしたいのは、開発保全航路について、従来の航路だけではなくて泊地を含めた指定をするということになっています。両者は色分けをすることを想定されているのか、それとも一体として開発保全航路という指定をするのかについて確認させていただきます。と思

います。

それから、諮問の関係、これはむしろ資料2-1ですが、先ほどご説明があったように、

法改正を受けた基本方針の改定ということで、まさにスピード感を持って改定していただきたいという希望を私自身持っております。形式的にいえば、資料2-1の3枚目、前回どういう書きぶりだったかは忘れましたが、今回の諮問理由の末尾の文章ですけれども、今般の法律改正の内容を反映するためということはかなり限定した書き方をしています。まさに私も、法改正の内容に即して改定をしていただきたい、言いかえれば余り余計なことはいじらないでやっていただきたいというのが従来からの持論でございまして、たしか前々回あたりの改定では体系を含めて基本方針を大幅に入れかえたと思いますので、今回はぜひ大幅な改定はしないで法改正に即して必要最小限のものを変更していただきたいと思っております。

もちろん先ほどお話がありましたように、その後の動向に応じてやむを得ず変えざるを得ないというところはあると思っておりますけれども、基本は法改正に即した改定ということで理解してよろしいのかどうかという質問であると同時に、その辺について、恐らくこの分科会でコンセンサスを得たほうがいいんじゃないかという感じがしますので、質問と意見が入りまじって恐縮ですが、よろしく申し上げます。

【分科会長】 今の件、大きく2点ございましたが、事務局のほうから申し上げます。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。第1点目の開発保全航路と泊地部分のお話でございますけれども、これから政令改正で開発保全航路を指定していくことになっておるのですけれども、開発保全航路の部分も泊地の部分も同じ開発保全航路として指定していくというように考えております。

それから2点目のところで、先ほども、申し上げましたけれども、基本的には港湾法の改正に伴う部分の改正というように考えております。ただし、委員からもご指摘がございましたように、どうしてもやむにやまれずやる必要が出てくるということも絶対ないとは申し上げることもできませんので、そういった際には、またご相談させていただきながら進めさせていただければというように思っております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。少なくとも今日お諮りいただいている部分は前回の法律改正に関連する部分のみということで例示いただいているわけですが、ほかに関連してご質問、ご意見はございますか。

よろしいでしょうか。ありがとうございます。

それでは、これ以上無いようでございますので、次の審議案件のほうに移らせていただ

きたいと思います。

次は、お手元の会議次第でございますように、港湾計画の改訂と一部変更2件でございます。まず仙台塩釜港の港湾計画の改訂について、事務局から資料をご説明いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 計画課の港湾計画審査官でございます。引き続きご説明させていただきます。本日は、関係者として港湾管理者である宮城県の土木部次長、それから東北地方整備局の港湾空港部長にお越しいただいております。

それでは、仙台塩釜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をご覧くださいと思います。

表紙は仙台塩釜港の航空写真でございます。1ページをお開けいただけますでしょうか。三港統合と宮城県の復興ということで、東日本大震災からの早期の復旧・復興を目的に、昨年、平成24年10月に仙台塩釜港、それから石巻港、松島港が統合されて新しい仙台塩釜港となっております。三港統合によって港区ごとの適切な機能分担、港湾施設の利用再編、投資抑制や効率化、一体的な管理運営体制の構築や民の視点を取り入れた港湾運営の実現等を推進することとしております。三港統合は宮城県の震災復興計画、平成23年10月に策定されたものでございますけれども、そういった中にも盛り込まれており、復興のシンボルとして位置づけられておるものでございます。

三港統合ということで、左側の図面をご覧くださいと思います。少し離れてはおりますけれども、高速道路を使うと非常に近接したところでございますので、例えば、仙台塩釜港の仙台港区につきましては国際海上コンテナ輸送の拠点、ユニット貨物の輸送拠点、塩釜港区につきましては小型バルク貨物の輸送拠点、石巻港区につきましては大型バルク貨物の輸入拠点、それから松島港区につきましては引き続き観光の拠点と、そういった形で一体として運営していきたいというように考えております。

それから、復興計画の中で復旧期、再生期、発展期とございますけれども、現在は復旧期でございますけれども、今後、再生期、発展期というように進めていくというように伺っております。

それから2ページをご覧くださいと思います。仙台塩釜港の概要といたしまして、仙台塩釜港は東北地方を背後圏とする交流拠点であるとともに、自動車、木材・穀物、水産加工品、そういったものの東北地方の産業、経済、観光を支える重要な役割を担っております。仙台塩釜港の平成24年取扱貨物量は4,168万トンということで、その中でも、

仙台港区の主な取扱貨物は自動車、それから塩釜港区につきましては石油製品、石巻港区につきましては木材チップ、トウモロコシ、松島港区は観光で使われております。

それからコンテナの取り扱いでございますけれども、真ん中の右側に棒グラフがございますけれども、平成23年は震災でかなり減ってございましたが平成24年につきましてはまだ平成22年の過去最高には届いておりませんが、少しずつ回復してきているという状況でございます。大体17万TEUを取り扱っております。

次のページをご覧ください。3ページでございます。仙台塩釜港の港湾計画の基本方針ということで、左側に既定計画、これは個別の港湾計画がございましたので、仙台塩釜港と石巻港の港湾計画です。松島港は計画がございませんでした。今回それを統合した港湾計画にしておりますので一体化しておりますけれども、赤で記載しておりますところが今回の港湾計画の主な変更内容でございます。

まず一番上の外・内貿コンテナ貨物の取り扱い機能の強化ということで、これは仙台港区のほうでございますけれども、そのターミナルを拡張するということでございます。それから2つ目の外・内貿ユニット貨物の取り扱い機能の強化ということで、これも仙台港区でございますけれども、フェリーとか、RORO船に対応するための施設を強化するということでございます。それから3つ目の、バルク船の大型化に対応するための物流機能の強化、これは石巻港区でございますけれども、そういった施設を今回計画させていただいております。最後に、一番下のところに大規模地震対策施設の強化ということで、ここにつきましても石巻港区の例を挙げて後でご説明させていただきます。

それから4ページをお開けいただけます。取扱貨物量の見込みということで、平成30年代後半を今回目標の数値にしておりますが、その見通しにつきましては、総貨物量につきましては5,600万トンを予定しております。それから、コンテナの取り扱い貨物個数につきましても33万TEUを想定しております。

そういったものにつきまして、今後どういったものの増加を見込んでおるかというものを黒丸のところを書いておるものがございます。まず内貿につきましては、自動車メーカーの生産増による完成自動車の増といったものを見込んでおります。それから、外貿につきましても、自動車メーカーの生産増、それから飼料原料取り扱い企業の飼料供給増といったものを見込んでおります。それから、エネルギー関連ということで、石油製品の増を見込んでおります。あと東北電力による火力発電所の計画もございますので、そういったものでLNGの輸入が増えるといったことも見込んでおります。それからコンテナの取り

扱い個数については、国際フィーダーについて、今、陸上で京浜港のほうに運んでおりますものを海運のほうに転換するといったことを増加の要因として見込んでおります。

続きまして5ページをお開きいただけますでしょうか。改訂のポイントということで、まず1つ目といたしまして、自動車等の輸送強化ということで仙台港区中野地区、それから内航フィーダー輸送網の強化ということで仙台港区向洋地区、それから大型バルク船への対応ということで石巻港区雲雀野地区、それから大規模地震対策の強化ということで石巻港区の雲雀野地区を予定しております。

引き続きまして6ページをお開きいただけますでしょうか。東北経済を支える完成自動車の拠点ということで、仙台塩釜港は背後に立地する自動車組み立て工場からの輸出、それから移出の拠点となっておるとともに、東北地方で販売される完成自動車を他地区から移入する拠点にもなっております。東北全体の完成自動車取扱量のうち移出入の9割近くを占めておるといところでございます。

それから、平成24年7月にはトヨタ自動車東日本が合併をしまして、中部、九州に次ぐ第3の拠点として開発から生産まで一貫して行っておられます。そういった中で、下にございますように関連会社も多く立地しております、こういったところが今後増産されるということで貨物量の増を見込んでおるところでございます。

7ページをお開きいただけますでしょうか。自動車産業の海上輸送拠点としての役割ということで、仙台港区においては、完成自動車の取扱量はリーマンショック、それから東日本大震災の影響があって一旦減少いたしました、また増加傾向に戻ってきております。今後とも増産が見込まれておりますので、完成自動車の取り扱いヤードが狭くなっているといった要望が上がってきております。

それから8ページでございます。仙台港区中野地区の輸送強化についての計画変更でございます、上が既定計画、下が今回計画ということで、既定計画のちょうど真ん中あたりにフェリー埠頭2号岸壁と赤く点線で丸をしておりますけれども、ここはもうフェリーが就航しておりませんので、ここの部分を下にございますように、埋め立てまして埠頭用地に変えると、それによって自動車の一時保管場所等に使っていくということにしております。あと関連して、港湾関連用地につきましても埠頭用地に変更するというような計画、それによって、中野地区につきましては自動車関連の輸送が円滑に行えるようにしていきたいというように考えております。

それから9ページでございます。京浜港と仙台塩釜港の連携協定ということで、仙台塩



釜港を管理する宮城県と京浜港を管理する東京都、川崎市、横浜市は、一昨年（2019年）の1月25日に海上輸送網の強化に向けた連携協定を結んでおります。それに伴いまして、仙台港区と京浜港、これは震災前でございますけれども、週14便就航しておりました。これは国内でも一番多くの輸送量を誇っておる国際フィーダー航路でございます。

そういったものをこれからも拡大させていただくということで10ページをお開けいただけますでしょうか。仙台港区向洋地区高砂1号、2号岸壁といったところで利用状況を書かせていただいております。高砂1号岸壁と高砂2号岸壁の間に白く40メートルのあいたところがございますけれども、それを今回、計画改訂で1号岸壁を40メートル増設して310メートルにすることによって1号、2号を連続的に使用ができるバースにするということで、国際フィーダーに使われている船舶はそんなに大きな船長はございませんので、そういったことをすることによって、より効率よくこの岸壁を使うというところを考えております。

11ページをお開けください。先ほどご説明した計画変更の内容をこちらのほうにお示しさせていただきます。

続きまして12ページをお開けください。東北南部の飼料供給基地としての役割ということで、宮城県、山形県、それから福島県の北部、そういった地域が今回石巻の拠点になっておるのですが、右側にお示しさせていただきましたように、釧路港と連携を進めるということで考えております。釧路港の計画につきましては先般改訂が終わっておりますけれども、釧路港でまず大きな船が入り、一部釧路港で荷物をおろして、そのまま石巻港のほうに、2港寄りと呼んでおりますけれども、そういったことをすることによって、釧路港、石巻港ともに効率よく穀物を輸入できるように考えております。

その次のページ、13ページをお開けください。大型バルク船への対応ということで、石巻港区の雲雀野地区というところがございます。そこで、左側の既定計画のところがございますように、既定計画では14メートルの水深で延長280メートル、これはまだ計画だけで未整備でございますけれども、ここでトウモロコシを取り扱うということにしておりますので、今回の計画改訂で、14メートルの水深は変わりませんが、釧路港で大型船が入って、それが喫水を上げて入ってくるということで、船長だけが大きな船が入るという想定で、320メートルの船長の船が入るということで計画変更をさせていただいております。

14ページでございます。大規模地震対策の強化ということで、これも石巻港区雲雀野

地区でございます。左側でございますように、雲雀野中央埠頭西岸壁のところに12メートルの水深、それから240メートルの延長の耐震強化岸壁が既定計画されておりますけれども、それを右側のように、RORO貨物につきましては、先ほど申しあげましたように、仙台港区のほうに集約するというのを考えておりますので、この部分については少し将来的な構想ということに変更します。

それから、L字型のちょうど奥になっておるところの12メートルの岸壁につきまして、これは既定計画でございますけれども、この部分を耐震強化岸壁にすることによって、この背後につきましては、付近の瓦れきとか、そういったものを活用してもう背後の埋め立てが終了しておりますので、先ほどの場所よりも、こちらに変更することによって早期に耐震強化岸壁の整備が可能になるというように考えております。

次のページでございます。海岸保全ラインについてということでございます。これは港湾計画とは直接関係ございませんけれども、今回の震災を受けたこともございましたので、今回参考までにお示しさせていただいております。ちょっと線が見にくくなっておるところもございますけれども、ここに示しております青いラインのところは海岸保全ライン、いわゆる防潮ラインといったものでございます。このラインにつきましては、数十年から百数十年に一度発生することが想定される津波、いわゆる津波レベル1といったものに対応して対策をとるということになっております。それから、この計画につきましては、今のところ、予定といたしましては平成25年度中に計画を見直すというように聞いておるところでございます。

それから最後の16ページでございますけれども、今回、改訂ですのでいろいろなところを視点とさせていただいておりますけれども、基本方針の中の該当箇所をここに記載させていただいております。

よろしくご審議のほどお願い申し上げます。

**【分科会長】** ありがとうございます。ただいま仙台塩釜港の港湾計画の改訂について、資料をご説明賜りました。ご意見がございましたらよろしく申し上げます。

委員、お願いします。

**【委員】** 素朴な印象で申し訳ないのですが、今の資料の8ページで、フェリー埠頭の扱いを変えるという8ページのご説明ですけれども、この隣のフェリー埠頭というのは現在使っているということによろしいのかどうか。そういうことになると、自動車関連の利用をしているところにぽつんとフェリーの関係の利用があるということになりますが、余

り効率的ではないようにも思いますので、港湾計画に盛り込まない将来的な計画があるのかどうかをお聞かせいただきたいのが1点でございます。

それから、2点目は形式的なことなのですが、最後の確認の視点、基本方針との整合性の問題で、もちろん全て確認の視点で挙げていらっしゃるわけではないんでしょうけれども、例えば16ページの2つ目の枠、国際フィーダー輸送網の強化というのは、これは基本方針の一番後ろのところ、地域別の連携の記述があって、そこでより明確に書かれているんだと思います。むしろそれを挙げていただくべきじゃないのかという感想を持ちました。

さらに一般的に言えば、先ほど基本方針を余りいじるななんていう言い方をしましたけれども、最後の地域別の連携については少し遠慮がちに書いているという印象を従来からもっておりまして、今回、バルクの関係で連携の記述が強化されるはずですので、それにあわせて、ほかのコンテナを含めた連携についても、より詳細な記述をすることを検討いただきたいと思います。余り大幅には変えていただきたくはないですけども、そんな感想を持っております。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局のほうから説明をお願い致します。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。まず8ページのフェリーの件でございますけれども、今回改訂しました隣につきましては、太平洋フェリーということで、苫小牧と仙台と名古屋を結んでおりますフェリーが現在就航しております。ということで、今回計画の中で、少し図面の中では見にくくなっておりますけれども、青く囲んでおる自動車専用船中心の利用と書いてございますのが、ちょうどフェリーを挟んで両側に分かれたような形で現在は進めております。今回の計画は30年代後半までの計画、おおむね15年ぐらいの計画でございますので、15年程度につきましてはこういった計画で進めていくというように考えております。

それから最後の確認の視点のところでございますけれども、そういったところも踏まえでご審議いただくということと、あと地域別の連携のところにつきましては、またいろいろとご相談させていただきながら進めていきたいと思っております。先ほども申し上げましたが、基本的には港湾法の改正の部分について変更していきたいというように考えておりますので、ご相談させていただきながら進めたいと思います。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

ほかにご意見、ご質問はございませんでしょうか。委員どうぞ。

【委員】 2ページを見ながら質問させていただきます。コンテナ貨物ですけれども、ダイレクト輸入・輸出と京浜トランシップ輸入・輸出とほぼ半々と、こういうバランスになっておりまして、トータルとしては外貿、内貿ともかなり大きな伸びを期待していると、こういうことになっておりますけれども、自動車産業の集積に伴いましてこの仙台塩釜港の重要性というのはますます高まっているということがここから認識できると思いますが、このダイレクト、トランシップですね、ダイレクトが東南アジアでトランシップが欧米航路と、そういうふうになるのでしょうか、この傾向として東南アジアが増えつつあるのではないかなと、ダイレクトを増やしたいのではないかなと、こういうふうにご考えますけれども、いかがでしょうか。

【分科会長】 ご説明お願いいたします。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。現在、仙台塩釜港で就航しております定期コンテナ航路でございますけれども、北米西海岸が週1便、それから中国、韓国航路が週3便、就航しております。ということで、基本的にはそういったところに荷物を持っていっているということで、どちらを増やすということではないのですけれども、基幹航路につきましては、やはり京浜港のほうが、頻度、それから多数の船社がございますので、国際フィーダーで京浜港のほうに運んで輸送するというように考えております。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 先ほどの委員のご質問にちょっと関連してくるのではないかと思いますのですが、資料では4ページですが、コンテナの貨物の取り扱い個数の想定ですけれども、現在17万TEUで目標年次における取り扱いの見通しは33万TEUであるという想定をされております。ほぼ倍ですね。したがって、ここにも明確に書いてありますが、いわゆるオーガニックな成長というのではなくて、それよりもむしろ、現在、多分京浜が中心だと思いますが、京浜との間で陸上で輸送している貨物を、国際フィーダーという形に転換していくのだと、こういうことで取り扱い個数をほぼ倍増ということを予想されていると思います。

1つここで質問があるのは、現時点で陸上を経由して輸送されているコンテナ貨物がどの程度あって、そのうちのどの程度、パーセントですけれども、半分ぐらいなのか、3割なのか、はたまたそれこそ全部なのか、を海上に転換する、そういう前提で十数年後には

倍増なんだということをお考えになっているのか、これが質問です。

あともう一つ、逆にちょっと先走りのコメントになりますが、これが先ほどの委員のご質問にちょっと関連してきますけれども、現在陸上で動いている荷物について言えば、これは少なくとも日本の港、つまり京浜の港で取り扱われて、北米なり欧州なり、あるいは東南アジアも含めてだと思いますが、運ばれているわけですね。これを海上に転換すると。当然想定は国際フィーダーだから、内航船で京浜に持って行って、そこでいわゆる基幹航路に接続するのだと、こういう想定だと思えますけれども、場合によっては、経済性の観点から、これを直接、いわゆる外貿、現時点では北米航路が1航路だけ、あとは中国韓国航路が主体ですけれども、今後15年の間の経済環境の変化によって東南アジア向けの直接航路が開設される可能性はありますので、そういう意味では非常に微妙な問題が入ってきて、せっかく国際フィーダーを増やして、日本として日本全体での港湾の取り扱いについては維持できる、あるいは増加できるという発想でやるとしたところが、結局は、また釜山フィーダーとか、あるいは、はたまた外船が直接持っていっちゃうということで、これは仙台塩釜にとってはいいですけれども、京浜港の取扱いは減ってきますので、そういう意味で余り国際戦略港湾政策にはそぐわないことになってくるかなと、こういうところが危惧されるわけで、港湾設備を拡充したからそういうふうになっちゃうなんていうことを短絡的に申し上げるつもりはなくて、港湾設備の問題のさらにその先のところで、運用の面でちょっと微妙な問題が入ってくるなということを感じている次第なのでつけ加えさせていただきます。

**【分科会長】** ありがとうございます。事務局のほうから追加のコメントはございますか。

**【港湾計画審査官】** お答えさせていただきます。前段のほうにつきましては手元に資料がございませんので、後段の部分についてご説明させていただきます。

4ページの資料にも記載させていただいておりますけれども、増加の要因といたしましては、基本的には陸上から海上への転換、それからあと、トヨタ自動車を中心とした自動車メーカーの増産によるということでございますので、ここの貨物が増えた分をコンテナで取り扱うというように考えておりますので、そういった直行便が今後できるかどうかといったところはまだわかりませんが、基本的には、この背後の企業が元気になることによって港が元気になっていくというようなことではないかというように考えております。

以上でございます。

【分科会長】      ありがとうございます。陸上からの転換というのはどの程度見込まれるのかということもご質問の中に入っていたと思うのですが、東北地方整備局の港湾空港部長、あるいは宮城県の土木部次長がいらっしゃっているのですが、何か補足説明はございますでしょうか。

【港湾空港部長】      東北地方整備局の港湾空港部長でございます。陸上輸送されて京浜地区から輸出入されている貨物の量ということでございますが、サンプリングで把握をしております、宮城県で約半分ぐらい、半分超は車で運ばれています。さらに、南部の福島県ではもっと多い量が運ばれており、仙台塩釜港に具体的な目標として何%というところまで設定できかねる部分もございますので価格合理性のある貨物についてはできる限り仙台から出していくと地元としては考えております。

【分科会長】      どうもありがとうございました。ほかにご質問、ご意見は。

【委員】      東北地方整備局の方が来られていますので一言だけ。

車の出入りに関しては、以前釜石港も一つの候補として動いておりましたが、現在、湾口防波堤とか、あるいは地盤沈下とかで全く使用していないというのが現状です。ただ、その前提として、北上から釜石への高規格道路の整備とか物流に関して、国の税金を相当釜石への物流体制ということで使われておりますので、仙台と釜石を含めた東北での本来の物流、どうあるべきだということを踏まえた上で考えていただければなというのが1つと、それから、トヨタ自動車としましては、現在東北でつくった車の北米輸出というのは、実は仙台からはできませんので、大型船が入りませんので、全て田原市に持ってきております。ですから、そういう意味でも、仙台でつくった車、あるいは東北でつくった車を直接輸出するということを考えると、どのようなサイズの港が要るのかとか、そういうあたりもぜひとも踏まえた上でご検討いただければなというように思っておりますのでよろしくお願いいたします。

【港湾空港部長】      ありがとうございます。東北地方整備局といたしましては、今年度、東北の港湾ビジョンの改定をさせていただく予定でございます。その際に、委員ご指摘の点についてもしっかりと検討していきたいと考えております。

以上です。

【分科会長】      ありがとうございます。ほかの委員からご質問、ご意見はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

【分科会長】 それでは、ほかに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を申し上げたいと思います。

仙台塩釜港。「国土交通大臣に提出された仙台塩釜港の港湾計画については適当である」、こういう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。ご異議がないようでございますので原案どおりの答申とさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは残りの審議案件ですが、いずれも港湾計画の一部変更案件でございます。福山港、博多港をあわせて説明いただいた後、ご質問、ご意見を賜りたいと思います。

事務局のほうから資料の説明をよろしくをお願いします。

【港湾計画審査官】 ご説明させていただきます。資料4をご覧ください。福山港港湾計画の一部変更ということで航空写真を載せておりますけれども、鋼管地区にJFEの福山工場がございまして、今回、そこに入る航路の増深の計画変更でございます。

1ページをお開けいただきまして、福山港の利用状況ということで、ほとんど専用岸壁のところがございますけれども、鉄鋼の原材料を入れる岸壁、それから製品を出荷する岸壁といったものがございます。そこに入る航路を増深するということがございます。

それから計画変更の内容といたしまして、2ページをご覧ください。国際バルク貨物である鉄鉱石につきましては、福山港地区で船舶の大型化がどんどんしているのですが、そういった中で、専用埠頭の計画とか、水域施設の計画、そういったものを変更いたします。

左側が既定計画、右側が今回計画というところがございます、まず福山港本航路のところをご覧ください。水深16メートルで幅員500メートルの航路が今ございます、そのうち既設で350メートル部分が竣工しておりますけれども、それを右側にお示ししていますように、福山港本航路、水深16メートル、幅員500メートルは変わりませんが、そのうち一部分を水深18メートル、幅員300メートル、要するに300メートル部分だけ18メートルに深掘りするというような計画変更に今回しております。それに伴いまして、専用バースとか専用の泊地、そういったところにつきましても18メートルの水深に変更するということがございます。

次のページをお開けいただきます。3ページでございます。鉄鉱石の我が国への輸入と

ということで、これは福山、それから水島もそうですけれども、そういった製鉄所があるところにたくさんの鉄鉱石が輸入されるというところでございます。

それから4ページでございます。鉄鉱石の安定的かつ安価な海上輸送網の形成ということで、福山港につきましては、鉄鉱石の取扱量が1,540万トンということで、日本で一番取り扱っております。主にオーストラリア等から輸入しております、現在でも水島港とか、川崎港、千葉港と2港寄りを実施して連携をしておるといってございまして、将来的には福山港は呉港とも連携するということにしておりますけど、ここにつきましては現在調整中でございます。

それから、背後の製鉄所でも2011年に高炉の改修を行って粗鋼生産能力を強化しておるといって聞いておりますので、今後とも安定的な粗鋼生産が見込まれると、要するに鉄鉱石の輸入も堅調であるというところを考えております。それから、下にございましてバルク戦略港湾に福山港は指定されておりますので、そういった観点でも重要な港であるというように考えております。

それから5ページをお開けいただきます。バルク貨物船の大型化ということで、左側の縦の棒グラフにお示ししておりますように、バルク貨物は近年大型化しております、ケーブサイズとか、あとそれより大きなもの、20万トン級以上の大型化が進んでおります。福山港につきましては、右上のところは瀬戸内マックスと書かせていただいておりますけれども、ケーブサイズよりも船幅が広くて、浅い喫水でも大量の鉄鉱石の輸送が可能な、そういった船を投入しております。ただ、現在では岸壁の水深等の不足により減載で入港しておりますので、満載で入港できるような施設整備が今求められておるといってございまして、

それで、今回、水域施設等を水深18メートルの計画とすると。先ほど申し上げましたように、瀬戸内マックスですと最大満載喫水は18.2メートルですので20メートルの水深が要るわけでございますけれども、今回、18メートルの計画としております。それは、福山港に入る条件からそうなおるといってございまして、

福山港に入るためには、西側は来島海峡、東側は備讃瀬戸北航路と、どちらかの海峡を通過して入るわけでございますけれども、来島海峡航路につきましてはかなり浅くて通れない。備讃瀬戸北航路につきましても、計画水深19メートルという水深しか現在ございません。

左下の所に船の絵を書いておりますけれども、備讃瀬戸北航路で計画水深が19メー



トルということでありますと航行可能喫水ということで、航路のところ、港の中ではございませんので、うねり等を想定しますと、余裕水深15%必要ということでございますので、航行可能喫水は、割り戻しますと16.4メートルということになります。今度、福山港本航路のところはその16.4メートルの船が進入してきますと、ちょうど航路の部分につきましては港内でうねり等が余り想定されないということでございますので、10%の余裕を見て18メートルということでございまして、今回、福山港の航路の水深を18メートルとするのはそういった経緯からでございます。

それから7ページでございますけれども、国としての確認の視点ということで、船舶の大型化に対応するといった観点でご審議いただければというように考えております。

以上でございます。

では、引き続き博多港についてご説明させていただきます。資料5をよろしくお願ひ申し上げます。博多港港湾計画一部変更ということで、一番上のところにアイランドシティ地区、香椎パークポート地区、箱崎埠頭地区、中央埠頭地区とございますけれども、今回この4地区について計画を変更するというところでございます。

1ページをお開けください。1ページにつきましては、港湾運営会社制度の創設が平成23年3月になされておりますので、ここの3つ目の丸のところがございますように、港湾運営会社制度を国際戦略港湾、国際拠点港湾では導入することが可能となっております。博多港は国際拠点港湾でございますので、港湾運営会社制度を導入するための今回計画変更となっております。

2ページをご覧ください。港湾運営の民営化ということで、ここにつきましては今までかなり説明させていただいておりますので簡単に説明しますと、国と港湾管理者から直接財産を借り受けて港湾運営を民の視点で効率よくやっていくというところでございます。

次のページ、3ページでございます。博多港における港湾運営会社の指定までの流れということで、今回、交通政策審議会の港湾分科会でこの一部変更をお認めいただけるということであれば、その後港湾管理者で港湾運営会社の公募を始めて、その後、可能であれば年度内には指定までしていきたいというようにお伺いしております。

それから4ページでございます。港湾の効率的な運営に関する事項ということで、アイランドシティコンテナターミナル、それから香椎パークポートコンテナターミナルの部分でございます。ここのところにつきましては、現在、ガントリークレーンを設置してコンテナ船が入るような岸壁になっております。ここの青く囲んでおりますところが2カ所ご

ございますけれども、効率的な運営を特に促進する区域ということで、このエリアについて港湾運営会社が運営するエリアと考えております。

それから、少し奥のほうに赤の破線で2つ書いてございます。アイランドシティ地区と香椎パークポート地区。アイランドシティ地区につきましては、現在、上海に向けてROR船が就航しておる場所、それから香椎パークポート地区については、沖縄へのROR船、それからあと、雑貨貨物を扱っておるようなところでございますけれども、そういったところにつきましては、現在まだ利用形態の見直しが完全に済んでおりませんので、今後関係者間との調整が必要ということでございますので、今回は、ここの部分につきましては、利用形態の見直しの検討が必要な区域として指定させていただいております。

それから、次のページ、箱崎埠頭地区でございます。こちらのほうにつきましては右下の写真のほうをご覧いただいたほうがわかりやすいかと思っておりますけれども、現在、国内のROR船がここの岸壁を使って就航しております。それから国際ROR船整備中と書いてございますけれども、ここにつきましては、先ほど申し上げました上海へのROR船をこちらのほうに移設するというに聞いております。そういったことで、ここの地区につきましては、国内、国際のROR船のターミナルになるということでございますので、港湾運営会社制度を導入するエリアとして効率的な運営を特に促進する区域として青囲みをしております。

それから、最後6ページでございます。利用形態の見直しが必要な区域ということで、中央埠頭地区と書いてございます。ここのところにつきましては博多港の中で一番にぎわいのある施設でございますけれども、一番根元のところは、今、韓国釜山に行くフェリーが就航しております。それから、その先では旅客船を取り扱っているターミナルでございます。ここの部分につきましては、将来、旅客船埠頭への再編を見込んでおります。ただ、現在フェリーが就航しているというところもございますので、今後利用形態の見直しが必要なエリアということで赤い破線で示させていただいております。

それから、確認の視点ということで、港湾の効率的な運営に関する事項というところをご審議いただければというように考えております。

以上でご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。福山港、博多港の一部変更についてあわせて説明いただきましたので、どちらからでも結構ですので、ご意見、ご質問がございましたらお願いしたいと思います。

ご意見、ご質問はございませんでしょうか。

【委員】 事前のご説明のときにお聞きすればいいような話を今お聞きするのも大変恐縮なのですけれども、博多港の一部変更なのですけれども、今ご説明いただいた提案、大きくいうと2つなのかなと思ったのですが、それはそもそも勘違いかもしれませんが、博多港のほうで、いわゆる港湾運営会社制度を創設するのだというのが1点と、それとあと、港湾の効率的な運営に関する事項ということで、効率的な運営を特に促進する区域と利用形態の見直しの検討が必要な区域ということで、これを新たに指定するんだと、こういうことでよろしかったですかね。

【港湾計画審査官】 ご説明させていただきます。ちょっと私の説明が不足していたのかもしれませんが、今回の効率的な運営が特に必要なエリア、いわゆる我々は青囲みと呼んでおりますが、その部分につきましては、今後公募するに当たって、そこを港湾運営会社がエリアにすることができるということになっておりますので、2つというよりは港湾運営会社を設定するに当たって必要なエリアを今回指定すると、どちらも関連しているというようにお考えいただいたほうがよろしいかと思えます。

【委員】 素人の質問なのですけれども、要するに港湾運営会社が管理の対象とする地区がこの効率的な運営を特に促進する区域、つまり青囲みの区域なのだという理解でよろしいんですか。

【港湾計画審査官】 はい、左様でございます。

【委員】 わかりました。そうしますと、赤の破線の利用形態の見直しの検討が必要な区域、これはどういう意味合いがあるのでしょうか。

【港湾計画審査官】 今回は港湾運営会社が運営するエリアには入っておりません。今後利用形態を見直すことによって必要であれば入れる場合もございますし、見直すことによって入れる必要はないということであれば入らないということもあるということでございます。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご質問も含めてご意見はございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、ほかに意見も質問もないようでございますので、答申案文について1港ずつお諮り申し上げたいと思います。

まず最初、福山港でございます。「国土交通大臣に提出された福山港の港湾計画につい

ては、適当である」という答申でご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。ご異議はないようでございますので、福山港については規定の計画どおりということで答申させていただきたいと思います。

続いて博多港でございます。「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」と、こういう答申でご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。いずれも異議なしということでございますので、読み上げさせていただきました案文どおり答申させていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、審議案件がもう1件ございます。4番目でございますが、平成25年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について、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。

【産業港湾課長】 それではご説明させていただきます。産業港湾課長でございます。資料6の平成25年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)というA4の3枚紙及び参考資料6-1、6-2についてご説明させていただきます。まず、お手元の資料6が閣議に諮られるものでございますが、本日はご審議用の参考資料として参考資料6-1を用意いたしましたので、これに沿って説明させていただきます。

まず参考資料6-1の1枚目をご覧ください。これは港湾の整備の枠組みと概要を示しております。港湾の整備は、港湾法に基づきまして港湾の開発、利用等に関する国の行政方針の指針となる基本方針を国土交通大臣が定め、同基本方針などに適合するように各港の港湾計画を港湾管理者が定めます。そして、定められた各港の港湾計画に基づき事業を実施いたしますが、左に示します岸壁、航路等に係る事業が港湾整備事業、いわゆる国庫補助・負担事業などの公共事業でありまして、本日ご審議いただきますのは、右に示します港湾管理者が地方債を起こして行う特定港湾施設整備事業、いわゆる起債事業というものです。

次の2ページ目に、「特定港湾整備事業とは」ということでイメージ図を掲載しておりますが、基本的に港湾の整備は、この図に示します公共事業である港湾整備事業と、いわゆる起債事業である特定港湾施設整備事業、それと地方の単独費で行う地方単独事業、この3つに分かれております。

今回ご提示しました特定港湾施設整備事業でございますが、これは港湾管理者が行う、ここの図でいうと薄いピンクで示しました上屋とか、荷役機械、ふ頭用地等の港湾機能施設整備事業、緑色で示しました都市機能等用地や工業用地を造成する臨海部土地造成事業に分かれております。この図でいいますと、青い点線で囲った部分が今回ご審議いただく事項でございます。

次の3ページ目をご覧ください。この起債事業に充当する地方債資金の種類についてご紹介しております。地方債資金を活用して行う起債事業は、岸壁や防波堤の整備のような直接国費を投入する港湾整備事業とは異なりまして、港湾管理者自らが地方債を起こして資金調達を行い実施する事業でございます。それで、港湾管理者は、施設の使用料収入や土地の売却益等により償還を行うというものでございます。

この下の地方債の種類でございますが、国内資金としましては、公的資金として国の信用を用いて調達した財政投融资資金や地方公共団体金融機構が自らの機構債の発行などにより調達した機構資金があります。また民間等資金としまして、銀行等からの調達や国外資金として外貨資金を活用するといった場合もございます。

次の4ページ目でございますが、基本計画作成の基本的な考え方を示しました。私どもが基本計画に基づき事業資金の円滑な調達を行うため、資金の融通のあっせんを行う対象事業として、主にこの表で示しました4点を満たす事業を対象事業として整理しているところでございます。

具体的には、①の港湾整備促進法に定められた対象工事の要件に合致しているもの、②の各港の港湾計画との整合のもとに実施されるもの、③の岸壁、防波堤、航路・泊地等に係る港湾整備事業の実施状況との整合が図られたもの、④の地元関係者との調整等、事業実施に向けた調整が調ったものといった4点をチェックしまして、これらの項目を満たす事業につきまして、下の黒丸に記載した、法律で規定された施設区分ごとの各年度の数量及び事業費、実施対象港を当該計画の決定事項として資料6に定めています。

次の5ページ目でございますが、ここに資金融通等の手続のフローを示しております。まず最初に、港湾管理者から①に示します当該港湾の事業に関する資料を提出していただきまして、先にご説明しました4点を満たしているか港湾局でチェックをし、基本計画を作成します。本日は、この基本計画を港湾分科会において③のようにご審議いただき、④の答申をいただくというものでございます。また、この答申をいただきご了解を得ましたら、この基本計画を内閣の承認を得るために⑤の閣議請議を行いまして、⑥の承認という

手続を経て⑦の基本計画の通知を行うとともに⑧の資金の融通のあっせんを行うという流れになっております。

今回の基本計画の概要を6ページ目に示しております。6ページ目には、平成25年度基本計画の事業費として、全体額372億円、対前年度比は0.93となっております。内訳としまして、港湾機能施設整備事業に係る事業費は208億円、臨海部の土地造成に係る事業費が164億円となっております。

次の7ページ目でございますが、各事業の推移をグラフで示しております。平成25年度の港湾整備事業費は2,639億円、上屋、ふ頭用地、荷役機械等の整備を行う港湾機能施設整備事業費は208億円、土地の造成等を行う臨海部土地造成事業費は164億円となっております。いずれも事業費は縮小傾向にあります。

次の8ページ目でございますが、臨海部土地造成事業で整備した用地の状況を示しております。おかげさまで、左の円グラフに示しましたように、造成した土地の95%は既に処分が進んでおりまして、右のグラフに示しますように、過去5年間の面積の合計で見ますと、用地の処分面積、いわゆる需要が用地の竣工面積を上回っているという状況でございます。

次の9ページ以降でございますが、主な個別事業の予定箇所の概要を、あくまで参考でございますが、示しております。時間の関係上、1枚だけ説明させていただきます。12ページをご覧ください。例えば12ページの清水港の新興津地区の場合ですが、今回のような港湾計画の計画変更で、平成16年7月にご審議いただいた内容に基づきまして、港湾整備事業としての水深15メートル耐震岸壁の供用時期とあわせまして、これと一体となる荷役機械やふ頭用地、並びに港湾関連用地の護岸の整備に係る起債事業についてあっせんするというものを示しております。

これが一例でございますが、私どもは個別事業につきまして、できるだけ投資効果の早期発現に努める観点から、こういった港湾整備事業である岸壁の整備とかと一体となった荷役機械とか上屋、埠頭用地や港湾関連用地等の整備につきまして、できるだけ暫定供用や早期供用に努めるといったことに取り組んでいるところでございます。その他の個別事業につきましては、資料としてお配りさせていただきましたが、時間の関係上、省かせていただきます。

なお、資料の6-2として、これはA3版でかなり分厚い資料がついておりますが、これもかなり詳細に至りますので個別の説明は省かせていただきますが、この中で、概略のみ

ご説明させていただきます。

ばらばらとページをめくっていただければと思いますが、私どもは、港湾管理者から提出された資料に基づきまして、確認事項としての先に述べた4点に基づきましてあっせん対象とする案件を定めております。資料6-3の中で、薄く灰色で塗った部分でございますが、これはペケと書いておりますけれども、これは私どもがあっせんを行わない案件でございます。こうした薄く灰色で塗った以外のものを取りまとめ、今回の基本計画の中に盛り込んで案を作成したものが最終的には資料6になるものでございます。

なお、このあっせんを行えないものとして幾つかご紹介しますと、まず私どものあっせん対象でございますが、基本的に物流にかかわるものを考えておりますので、旅客上屋はあっせんの対象としておりません。また、物流にかかわるものでございまして、固定式の荷役機械というのはあっせんの対象になっておりますが、移動式の荷役機械というのは港湾整備促進法上もあっせんの対象となっておりません。その他地方港湾でも政令で規定されていない地方港湾は対象外となっております。

さらに、港湾計画との整合性が図られていないものとして、港湾計画上売却を前提とした港湾管理用地につきましては、港湾機能施設整備事業によるふ頭用地の整備はできませんが、こうした港湾計画との不整合があったようなものについてはあっせんの対象としておりません。

なお、事業の採算性につきまして総務省のほうでチェックしておりますが、私どもは、港湾管理者からの提出資料等をチェックする際に、新規整備の必要性とか緊急性が明らかに認められないというような場合はあっせんしていないという状況でございます。

繰り返しになりますけれども、これらを全部取りまとめたものが、さきに出ましたA4の3枚紙の資料6、最初に戻りますが、平成25年度特定港湾施設整備基本計画としてまとめたものでございます。中身は、平成25年度特定港湾施設整備事業基本計画というところに、上屋とか、荷役機械、ふ頭用地といった施設名、それと都市機能等用地、工業用地とございまして、それぞれの数量とか港名、事業費等を記載しております。全体額としては372億200万円というところでございます。

なお、若干紛らわしい都市機能等用地という用語でございまして、この中身は主に物流にかかわるものでございまして、倉庫用地とか、野積み場、貯木場とか、港湾の流通機能の高度化を図るための流通施設用地等が大半を占めているということをご紹介させていただきます。

以上でご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。前回から大変わかりやすい資料をまとめていただきましてありがとうございます。

ただいまご説明がございました整備事業基本計画（案）についてご意見をお伺いしたいと思います。質問も含めましてご意見等がございましたらよろしくお願いします。

よろしいでしょうか。

特にご意見もご質問もないようでございますので、ただいまの計画案についてお諮りを申し上げたいと思います。なお、ただいま退席されました委員から意見を頂戴しておりますが、委員は計画案で適当であるというご意見を頂戴いたしております。あわせまして皆様方にお諮りを申し上げたいと思います。

「平成25年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）については適当である」という答申でご異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

【分科会長】 ありがとうございます。全員異議なしということでございますので、答申案文どおり答申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。

## －世界遺産登録について（議事録 非公開）－

きょうの分科会で予定されております報告事項、審議案件は全て終了いたしましたので閉会とさせていただきますと思います。マイクは事務局のほうにお返しいたします。

【総務課長】 ご審議ありがとうございました。

それでは次回の分科会の予定でございますけれども、次回は8月7日の開催を予定してございます。それで、本日使用しました議事資料等につきましては、お荷物になると思いますので机の上に置いていただいて、後日郵送させていただきたいというふうに考えてございます。

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

——— 了 ———