

平成17年6月30日（木）

於：国土交通省11階特別會議室

交通政策審議會第15回港湾分科會議事録

交通政策審議會港湾分科会

交通政策審議会第15回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成17年6月30日(木)
開会 13時30分 閉会 15時30分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎3号館)11階特別会議室
3. 出席者氏名

氏名	役職名
池渕 浩介	中部インダストリアル・エンジニアリング協会会長
木村 琢磨	千葉大学大学院助教授
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸大学工学部教授
佐藤 友美子	カトリック株式会社次世代研究所部長
白石 真澄	東洋大学助教授
瀬田 信哉	(財)国立公園協会理事長
長野 章	公立はこだて未来大学教授
東 恵子	東海大学短期大学部教授
平野 裕司	(社)日本船主協会政策委員会副委員長(港湾担当)
森地 茂	政策研究大学院大学教授
山内 弘隆	一橋大学大学院教授

4. 会議次第

- ① 平成17年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について・・・2
- ② 安全・維持管理部会の審議状況について・・・・・・・・・・・・・・7
- ③ 港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・23
 - ・境 港 (改 訂)
 - ・四日市港 (一部変更)
 - ・横浜港 (一部変更)
 - ・名古屋港 (一部変更)
 - ・神戸港 (一部変更)

5. 議会経過

開 会

○管理課長 ただいまより交通政策審議会第15回港湾分科会を開催いたします。

分科会長につきましては、急用のために少しおくれるという連絡を先ほどいただきました。交通政策審議会令第6条の規定によりまして、分科会長代理に司会進行をそれまでの間お願いしたいと存じますので、どうかよろしく願いいたします。

まず初めにお手元の資料の確認をさせていただきたいと思います。資料は議事次第、港湾分科会の委員名簿、配席図、議事資料といたしまして、資料1から資料3までとじたものがございます。資料1には1から2までの枝番がついております。また資料2でございますが、これにつきましても1から2の枝番が、また資料3につきましては1から5までの枝番がついております。もしないようであれば、お申し付けさせていただきたいと思います。よろしゅうございますか。

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。分科会長代理、司会進行をよろしく願いいたします。

○分科会長代理 分科会長がお着きになるまで司会進行役を務めさせていただきます。

まず、議事の1でございます。平成17年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について審議を行いたいと思います。事務局からご説明お願いいたします。

○開発課課長補佐 それでは平成17年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）についてご説明させていただきます。

本件につきましては、港湾関係起債事業として実施しております特定港湾施設整備事業に要する資金調達を円滑にするため、毎年港湾整備促進法に基づいて基本計画を閣議決定しているものでございまして、閣議に先立ちまして本審議会にお諮りすることとされているものでございます。

資料としましては資料1-1と資料1-2をご用意しておりますが、資料1-1が閣議決定される基本計画書、資料1-2が説明資料となっておりますので、まず説明資料の1ページをお開き願いたいと思います。

こちらの図は港湾整備の仕組みを概念的に示したものでございまして、青色で表示して

おります防波堤や岸壁など、港湾の基本的な施設につきましては公共事業として整備されております。一方、荷役を行うための荷役機械、上屋、ふ頭用地などの港湾機能施設、さらにその背後の港湾業務ビルや工場などの用地となる都市再開発用地、工業用地の臨海部土地造成、この赤色部分と緑色部分の整備を合わせて特定港湾施設整備事業と申しますが、これらの部分につきましては港湾管理者が地方債を起こして行う起債事業で整備されております。港湾はこの両者の事業がバランスよく整備されて初めて効率的に機能を発揮するものでございます。公共事業につきましては、言うまでもなく国費が投入されているなど国の財政支援が行われておりますが、起債事業につきましては特段の支援制度がございませんでした。そこで、特定港湾施設整備事業に要する資金調達を円滑にし、港湾の整備を促進することを目的に、港湾整備促進法が制定されております。

具体的なスキームとしましては、3ページ概念図に示しますとおり、まず国土交通大臣が港湾管理者から関係資料の提出を受けまして、基本計画を作成いたします。そして、それを交通政策審議会にお諮りした上で、閣議の承認をいただくことになっております。このような手続によりまして、特定港湾施設整備事業を行う港湾管理者に対して、政府資金等を優先的に融通するという努力義務が働くこととなります。

その結果、2ページに戻っていただきまして右下のグラフに示してありますように、上水道、下水道等の公営企業債の平均的な政府資金の充当率が40%程度であるのに対しまして、赤色の折れ線で示してあります港湾整備事業債は70%から80%と高い充当率が確保されているところでございます。

続きまして5ページをご覧くださいと思います。最近の事業内容の動向についてご説明いたします。まず荷役機械やふ頭用地など、港湾機能施設整備事業の最近の動向としましては、荷役機械を移設して再利用する、あるいは時代の変化に対応して使われなくなった水面貯木場を埋め立てて新たな需要に対応した土地を確保するなど、既存施設の有効活用が図られております。また、施設の耐震性強化や複合的な利用、船舶の大型化に対応したクレーンの高規格化あるいは荷役の効率化のためのヤード拡大などの取り組みが行われております。左下の写真は、東京港のコンテナターミナルの改良に伴って不要となりましたクレーンを、新潟港に移設して有効活用している事例でございます。右下の写真は、清水港新興津地区のコンテナターミナルでございます。船舶の大型化、荷役の効率化を図るため、狭隘な既存のふ頭から広いヤードが確保された新興津地区へのシフトが行われて

いるところでございます。

続きまして7ページは臨海部土地造成事業の動向でございまして、左下の棒グラフは造成面積の推移を示したものでございます。60年代、70年代の高度成長期には工業用地を中心とした大規模な土地造成が行われておりましたが、80年代以降の安定成長期に入りまして造成面積も急速に減少し、土地の用途も物流関係の都市再開発用地が中心となってきております。真ん中の円グラフに示しますように、これまでの売却済用地の累計は約4万4,000ヘクタールでございます。土地利用区分としましては、製造業用地が55%、港湾関連用地15%、都市機能用地10%などとなっております。また、利用に当たりましては、土地そのものを所有するのではなく、長期リースにより企業立地するといったケースが出てきていることも最近の特徴の一つかと思われま。

続きまして、8ページに今年度の事業規模をお示ししております。港湾機能施設整備事業、臨海部土地造成事業をあわせまして、全体で約652億円となっております、昨年に比べ大幅な減少となっております。

この主な要因としましては、9ページのグラフにお示ししておりますように、長期的には近年の公共事業予算の大幅な削減に連動したものとされていること、またこれまで進めてまいりました大御所の整備、例えば横浜港本牧BC地区でありますとか、北九州港響灘地区などのふ頭整備の終息あるいは完了が同時期に重なったことなどが大きな要因かと考えられます。

次に、10ページから整備の具体例を簡単にご紹介したいと思います。整備内容につきましては、港湾予算の重点事項を踏まえつつ五つの分野に重点化しております、1点目は物流改革の推進として進めておりますスーパー中枢港湾プロジェクトへの対応でございます。写真は名古屋港飛島南ふ頭地区でございまして次世代高規格コンテナターミナルとなるふ頭用地の整備が進められているところでございます。

11ページは地域経済再生のための多目的国際ターミナルの推進として整備が進められている釧路港西港区の第4ふ頭でございまして、地域の基幹産業ともなっております製紙工場等の燃料炭などを取り扱うふ頭用地の整備が進められております。

12ページは安心・安全な地域づくりとして整備が進められております釜石港でございまして、大規模地震発生時には防災拠点として機能するよう、耐震強化岸壁と一体となったふ頭用地の造成が行われております。

13ページは循環型社会の構築など、環境問題への対応を行っている事例でございます。写真は、北九州港響灘東地区のリサイクル産業の立地に対応して、廃自動車あるいは廃家電製品等を取り扱うふ頭用地の整備が進められております。

14ページは観光立国への貢献と地域再生への取り組みの事例でございます。左側の写真は長崎港本港地区でございまして、観光旅客船バースを中心としたにぎわい空間創出のための都市再開発用地の造成が進められております。右側は広島港宇品地区でございまして、離島への生活航路の拠点となっております旅客ターミナルの整備が進められているところでございます。

以上のような内容を取りまとめまして、資料1-1のとおり、平成17年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）を作成してございます。

繰り返しになりますが、1ページの上屋、荷役機械、ふ頭用地の港湾機能施設整備事業で約307億円、2ページの都市再開発等用地、工業用地の臨海部土地造成事業で約344億円、特定港湾施設整備事業合計で約652億円と計画してございます。

説明につきましては以上でございます。

○分科会長代理 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平成17年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら伺いたいと思います。どうぞ。

○委員 基本的にはよく理解できたつもりですが、一言コメントさせていただきたいと思っております。

ここでは、国が司る整備事業と主として地方の各港湾局が取り扱う機能、設備、整備に分かれていると思います。国があつて港湾局があるわけですけれども、港湾局そのものが非常に小さい行政単位になっているケースがあるかと思っております。したがって、広域的かつ合理的な港湾整備という観点から、国が見ると思うのですが、どこかきちんと見るような目が必要ではないかと思っております。

若干コメントさせていただきますと、今お配りいただきました基本計画書がございまして、これはこれで特に異存はないんですけれども、例えば一番上だけ見ましても、ふ頭用地のところでは石狩湾新港、小樽と書いてございますが、ご承知のようにこの両港は指呼の間というか、目に見えてすぐそばにあるわけでございます。小樽は小樽で整備をする、石狩湾新港は石狩湾新港でそれぞれ管理者が違いますが整備する。果たしてこの地域全体を

見て合理的な整備をなされているのかどうかということの評価する何かの機能が要るのではないか、あるいはそういう視点が要るのではないかと思いますので、国と一人一人の港湾管理者の目から漏れるような部分での合理的な物の見方が必要ではないかと思います。

以上です。

○分科会長代理 どうもありがとうございます。

事務局からご発言ございますでしょうか。

○技術参事官 今おっしゃったことはもっともだと思います。我々が今考えておりますのは、例えば東京港、大阪湾、伊勢湾という大港湾といいますか、港湾が連なっているところにつきましては、今までも3大湾の基本構想ということでお示ししておりました。さらにスーパー中枢港湾構想みたいなものになりますともっと大規模になりますので、そういうことはさらに進めていきたいと思っております。今おっしゃいましたのは、例えば小樽と石狩湾につきましても、似たような形で北海道の道央4港があります。石狩湾、小樽と苫小牧と室蘭ですが、当然近くにありますので、現地にある北海道開発局が中心となりまして、できるだけ道央4港の構想的なものをやっていきたいと思っております。

したがって、できるだけ近い港湾で大規模な部分につきましては広域的な考えを、当然ながら構想していきたいと思っております。

○分科会長代理 ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょうか。どうぞ。

○委員 2ページの最後の計画の効果で、政府資金により事業資金の確保に借入条件が有利な郵政公社に資金協力義務が働くことからと、借り入れに有利なところがあるのですが、具体的にはどういう状況と考えればよろしいですか。今一番話題のところなので。

民間は大体貸してくれないものなんではないでしょうか、その状況は地域によっても多分違うけれども、全国一律に中央で考えるよりは、例えば北海道で資金が余っているのだったら、北海道の民間から借りてあげることのほうが地域にとってプラスになるかもしれないと思うことがあつたりするので、そういうことの配慮はあってもいいかもしれないと思うので。一律に現行制度にずっと乗るよりは、こちらから郵政公社のほうにもプレッシャーがかけられるような、もう少し有利にとかそういうこともあるかもしれないと思います。状況がどんな感じか教えていただければと思います。

○開発課長 確かに特に金利が、民間金利も非常に低いわけでした、政府資金を調達する

という優位性が基本的にはありませんし、特に郵政公社資金に関しましては今回の審議がどうなるかわかりませんが、一括審議の中で郵政公社という事項が消えますので、そういうことも含めて全体的に政府資金が、金利変動まで含めると、長期的な観点で見ると、安定した資金供給の意味合いを果たしているということはあるかと思えます。

委員ご指摘のような地方のいろいろな事情に応じてということは、かなり民間資金の比率も過去に比べればふえておりまして、例えば都道府県のさまざまな事情によりそういう地域の資金を融通するというのも、各地域の実情に応じて、特に機能債のほうではなくて臨海債のほうを中心に行われる、こううたわれているという状況でございます。

したがいまして、長期的な意味で政府資金のあっせんという効果は役割を果たしてきていると思いますが、今後また財投の改革等の長期的な動向を見ながら、この役割についてはまた考え直していかなければならない話も出てくるのかなという気はしておりますが、現在のところは長期的な安定という意味で非常に有効な役割を果たしていると考えております。

○分科会長代理 ありがとうございます。

そのほかにいかがでしょうか。

ほかにご意見、ご質問などございませんでしょうか。特にないようでしたら、答申案についてお諮りしたいと思います。

「平成17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」、こういう答申でよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○分科会長代理 ご異議がないようですので、答申案のとおりとさせていただきます。

それでは分科会長が見えましたので、あとよろしく願いいたします。

○分科会長 遅参してまいりまして、皆さんにご迷惑をかけた大変申しわけないです。

それでは早速でございますが、私のほうで次に引き継ぎさせていただきます。

2番目の議事の案件ですが、安全・維持管理部会の審議状況について、事務局からご報告をお願いいたします。よろしく申し上げます。

○企画調査室長 それではご報告申し上げます。

まず、資料2-1それと資料2-2と書かれた資料が二つございますので、お手元にご用意いただきたいと思います。存じます。

去る5月17日の港湾分科会場で安全・維持管理部会に付託をいただきました安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方についてというテーマで、安全・維持管理部会でご検討をちょうだいしております。第1回会合を5月25日、第2回会合が6月28日に開催していただきまして、現在のところ、第3回を7月25日に予定しております。この7月25日の第3回部会までに中間報告をとりあえず取りまとめるということでご審議を続けていただいているところでございます。

本日は第2回までの部会の中間報告に向けてどういう検討状況であるかをご報告させていただきますと存じます。

説明の関係で資料2-1を開いていただきまして、同時に資料2-2を適宜ご参照ちょうだいしたいと思います。

資料2-1でございますが、左側に現状、課題、右側に港湾施設の整備・維持管理システムの今後のあるべき姿、それからその下でございますが主要な施策と、中間報告はこのような構成でつくらせていただければどうかということで、ご検討いただいている最中でございます。

左側の現状でございますが、これは主に5月25日の第1回会合で整理させていただきましたが、現在港湾施設の整備・維持管理の現状につきましては、1960年代以降、港湾施設のストック量が急速に増加し、その中核は国有港湾施設である、このような理解でよろしいのかと存じます。

お手元の資料2-2を1ページめくっていただきますと、これは前回の分科会でも出ささせていただきました資料でございますけれども、防波堤、岸壁の事例が載っており、ちょうど高度経済成長時代以降、急速にストック量がふえていることがおわかりいただけると存じます。この同じ資料をもう1ページめくっていただきますと、2ページに所有者別の港湾施設ストック量というグラフが載っております。丸が五つ並んでおりますが、例えば上段の真ん中の防波堤でございますと、重要港湾の防波堤のうち国有分が45%、港湾管理者保有が55%、岸壁は約4分の1が国有でございます。大水深の岸壁、防波堤について国有施設が多いものですから、こういったものについて特に中核となるものをどう考えていくかということが重要であるという認識でございます。

資料2-1に戻っていただきまして、左側の二つ目の「○」でございますが、港湾の維持管理制度についてどういう変遷であるかというご議論をいただいております。戦前は港

湾は国の営造物でありましたが、戦後、港湾の管理運営に関し、最大限の地方自治を尊重していくということで港湾管理者を設立し、港湾管理者に最大限の自治権を付与する形で維持管理がなされてきたという経緯があるわけでございます。

三つ目の「○」でございますが、そうはいうものの既存の港湾施設につきましてストック量は非常にふえておりますが、老朽化が進んでいることが指摘されております。

資料2-2の3ページをごらんいただきたいと存じます。現在、維持管理を港湾管理者に委託しておりますうち国有岸壁について、国が実地監査をした結果を部会で報告させていただきました。国の職員が行って目視等によって点検した結果を集めたものでございます。国有岸壁について左側の丸でございますが、当面問題なしと判断されたものが43%、未修繕のまま放置されていると見なされたものが46%、修繕工事を実施もしくは計画中であるものが11%あるということでございまして、この未修繕のまま放置は、大体がエプロンの沈下でございます。一部は車止めといたしまして、岸壁上から自動車が落ちないようにストッパーを岸壁の縁につくっておりますが、これが壊れているものが発見されたということでございます。

なお、当面問題なしとされているものにつきましても、エプロンが少し沈下したり、細かいひび割れが見つけれたり、車止めの一部破損という問題がそれぞれあるけれども実用上は問題ない、このように判断されたという報告を受けているところでございます。

もう1ページ、この同じ資料をめくっていただきますと、これは最近の事例でございます。実は6月9日にこのようなことが起こったので、急遽部会でご説明した資料でございます。これはS港と書いてございますが、ある港におきまして実は以前から、写真が6枚、2段になって張りつけてございますけれども、エプロンが岸壁の上でございますが、下の土が外に漏れ出しまして、コンクリートを取ってみるとこのように空洞ができています。ちょうど「3号岸壁 空洞化状況」という真ん中の上の段の写真がよくわかるわけでございます。これは今年の5月23日の調査結果の写真でございますが、コンクリートを取ってみると穴があいて下に水がたまっている状況でございました。上段の右端の上下の写真でございますが、6月9日にぽっかり穴があいて、こういう空洞ができていますことから、岸壁のエプロン面が沈下していることがわかったものですから、人が入れないようにしておりましたので事故はございませんでした。こういうことが日々起こっていると痛感させられた事件でございまして、部会に報告させていただきました。

再度、資料2-1に戻っていただきます。現状の四つ目の部分でございます。こういう老朽化の問題に加えまして、例えば新たな港湾の整備、維持管理の要請といたしまして、一つの例でございますが自然環境の修復ということで、過去に失われた干潟とか湿地について、これは一つのメルクマールとして3割程度再生することを社会資本整備重点計画で進めておりまして、こういうものについてどのように進めていくかというようなことが現状問われているということでございます。

二つ目の括弧書きでございますが、港湾施設の安全・維持管理の経緯ということでご検討いただきましたものは、今まで技術基準を中心にどのように施設の整備、維持管理について安全機能を確保してきたかということをもとめていただいております。それで、港湾の施設の技術上の基準を港湾法に位置づけて、法定の基準として機能しだしたのが昭和48年でございますが、その後、より経済的な施設整備に向けまして、技術基準の性能規定化を推進いたします。これは規制改革推進3カ年計画などにおいて定められているわけでございますが、一番最後の「○」の部分でございますが、港湾の技術基準についても平成18年度から性能規定化を実施する、このような流れであるということでございます。

以上が現状の認識でございます。

現状の認識に基づきまして、課題を整理させていただいております。ここには6つ書いてございますが、まず課題の1はより安全で経済的な港湾施設の要請。これは時代を超えて常にそうであるわけでございますけれども、特に今性能規定化ということで、より経済的な施設整備に伴いまして、当然建設、改良時においてその施設が適切に安全であり、機能が確保されているかを、整備事前に適切にチェックすることが必要であるということが課題でございます。

もう一つの課題といたしまして、施設の整備後に所要の性能安全性が確保されているかを適宜に確認するということが一つの課題です。特に自然再生事業のように湿地の再生といった事業でございますと、整備とあとの維持管理、もしくはモニタリングが渾然一体となっているものでございますから、こういうものを適切に対応していくことが重要であるという課題のまとめでございます。

課題の2番目でございますが、港湾における既存ストックの活用の要請があるということで、現状で申しましたように非常に大量のストックがあり、それが老朽化されており、今後多額の新規投資が見込めないわけでありますので、いかに既存ストックを活用してい

くかというようなことが重要な課題であるということでございます。特に維持更新需要の増大ということが指摘されてございます。

資料でございますけれども、資料2-2の6ページをあけていただきたいと存じます。中長期的な維持・修繕・更新の動向につきまして取りまとめたものでございまして、2003年段階で、これは潜在的な維持・修繕・更新のニーズを推計したものでございますが、2割弱程度がこういったものに使われる。これが2025年は半分近くになると言われておりまして、こういう維持更新需要をいかに安く抑えるか、財源をどう確保するかという課題だということでございます。こういうものにつきまして、港湾の国際競争力の確保や地域経済再生という観点から、ユーザーからの収入確保が難しいわけでありまして、そういった意味でも財源確保の重要性が問われているということでございます。

二つ目の「○」でございますが、こういうことを考えるといかにつくる時代であったが、今後はうまく使う時代にしていくのかという転換の必要性が課題として整理されてございます。

課題の3番目は、こういう既存ストックをうまく活用していく上で、個々の港湾管理者が果たしてどこまでできるのかが課題としてございます。特に3の最初の「○」にございますような高度な維持管理技術を必要とする施設につきまして、例えば非常に深いところにつくられた防波堤等につきまして、個々の港湾管理者では技術的、資金的になかなか対応が困難であり、こういったものをどうしていくのか。二つ目の「○」でございますが、広域的な管理を要する施設について、複数の地方自治体が関与するものについて、その日常の維持管理を単一の港湾管理者がすべて担うのかということについて、公平性の観点もありませんが、ひとつ検討する課題であるということでございます。

そういったことに加えまして、今後ますます増えていきます国全体として、先導的、実験的な分野で国が進めていく技術開発などにつきましても、いかに国がフォローしていくかと、このような問題があるというようなことが考えられるわけでございます。

それから4、5、6は1行ずつ書いてございますが、そういったことの背景といたしまして、国と地方の役割分担が問われているわけでございますが、港湾管理者と国との役割分担もこういうものに対応していくために適宜見直していく必要があるだろう。それから、国、地方両方につきまして、財政制約が非常に厳しくなっていることを当然考えなければいけない。6番目は、海域の環境の問題、保安の問題、防災の問題、とかく個々の港湾管

理者が対応する個々の行政単位ではなくて、広域的に対応しなければいけない課題がふえておりますもので、こういうものに対して適切に対応するという課題の整理の状況でございます。

右側でございますが、港湾施設の整備・維持管理システムの今後のあるべき姿ということで、まずあるべき姿を取りまとめようとしているところでございます。1に基本が載っておりますが、より安全でより高度な港湾機能をより安く提供することが社会の要請でございます。そのために性能規定化を進めるわけでございますが、それに適切に安全性等が確保できるような対応が必要でございます。既存ストックをうまく安く活用していく上で、ライフサイクルマネジメントという考え方の導入を促進する必要があります。そのために、国と港湾管理者がより柔軟で緊密な協力、役割分担を目指す必要があるということが一つの基本だろうと整理してございます。

2にございますように、具体のあるべき姿でございますが、技術基準の性能規定化に応じて施設を整備する段階で、事前にどのように対応するか、この事前対応システムの整備が重要であるということで、まずどの程度の施設の性能水準を求めるのかということ为国が定める、安全の程度でございますが、そういったものについては国が定めるということが必要であると存じます。その上で、設計者なり整備する者の創意工夫を引き出しつつ、安全性などの性能確保を確実にするための支援のために、いろいろな情報を幅広く与えていく必要があるということが二つ目でございます。また、その結果でき上がりました設計につきまして、高度な安全性を有し、公正、中立な立場から客観的にチェックをするようなチェック機能が必要である、このような考え方であるべき姿をまとめていってはお存じております。

②にございますような維持管理コストの増大に対応した事後対応システムということでございますけれども、国及び港湾管理者が連携し、総合的かつ計画的に維持管理を実施していくための機能分担、役割分担のルールづくりがまず基本にあるのではないかとということでございます。その中で、特に適切な維持管理促進に向けた安全性が十分確保されているか否かといった事後チェックをしっかりとする体制づくりと、それを客観的な第三者評価機関が見定めるような形にすべきではないかという議論になっているところでございます。

三つ目の「・」でございますけれども、その上で必ずしも地方公共団体が単独で維持管

理などに当たるのが難しいものにつきましては、場合によっては国が維持管理を一部分担することもシステムとして考えてはどうかということでございまして、ある意味ではセーフティネットをここで張っておく必要性が問われているところでございます。

③にございますように情報公開が非常に重要視されておりました、これには二つの観点がございます。まずその施設がどのような機能を持ち、どのような安全の状況であるか、維持管理の状況であるかを適切に利用者に知らしめることによって、利用者の安全と利便を図ることと、もう一つは国と地方、民間とのお互いの機能分担のもとに進めていくことでございますので、ある意味では責任分担を公衆の面前で明確化するという観点からも情報開示が重要であるということでございます。

それから4番目にございますように、そもそも全国・広域ネットワークの観点で、国がある程度タムすべき役割もあるのではないかとということで、そういうことについても検討を深めていくべきであるということで、現在あるべき姿を検討しているところでございます。

具体の主要な施策でございますが、お手元の資料2-2の7ページをご覧いただきたいのですが、事前対応システムを絵にいたしますとこのようなイメージかなということで、部会に出させていただいた資料をここにコピーを用いてございます。現在、現行の基準では国の施設、港湾管理者の施設、民間企業の施設、それぞれ仕様基準と申しますか、どのようにつくればいいのかということを事細かく書いた基準に基づいて設計いたしまして、港湾管理者につきましては、補助施設の場合は国が実質上審査するプロセスになってございます。また、民間企業の施設につきましても、これは港湾内に設置するとか、そういったいろいろな手続上、港湾管理者が技術基準上の審査をするという、こういうような形になってございまして、それぞれがつくって建設、改良していくということでございますけれども、新しい基準のもとでは国の直轄施設については国が自ら設計し、自ら基準に適合するかどうかを評価し、建設することになりますけれども、補助施設と民間施設につきましては、あるものは国が直接評価をし、あるものは国による評価の代行をどなたかにお願いし、その代行機関が指定評価機関による評価。必要があればさらにそれを国土交通大臣が認定する形をとる。それから民間企業のもの、港湾管理者の施設についての港湾管理者が自ら評価する、このような形で安全性を確保するということを考えてございまして、このような評価フローの肉づけを今しているところでございます。

これが主要な施策の1に書いております事前対応システムの主な概略のイメージでございまして、ここには明確に書いてございませんが、この事前対応システムの最後の部分に、これをどのように維持管理していくかという維持管理計画についてもあわせて定めておこうという思想でまとめてはどうかということでございます。要はつくる段階で維持管理の段階までライフサイクル全体にわたる機能とコストを見定めながらつくり、維持管理のサイドに渡す、このような考え方でございます。

2の港湾施設の機能、安全性を確保するための事後対応システムのほうでございしますが、これは資料2-2の8ページをご覧くださいと存じます。これは港湾施設の整備の後、維持管理計画の策定から始まっておりますが、例えば国有財産につきましては国がつくりました維持管理計画を港湾管理者が維持管理するという現況の港湾法の精神に基づきまして、国と港湾管理者の間で維持管理計画の妥当性について協議した上、港湾管理者が妥当と同意したものについての維持管理を始めるわけでございますけれども、適宜国による監査もしくは不適切な維持管理に対する是正勧告などを行い、適正な安全性を確保していく。このようなことを考えておりますが、この点について国と港湾管理者、地方の間である意味では意見の相違等あるものですので、第三者機関による評価や裁定を入れて、その結果、国が不適切と判断したものは再度協議し直して、もし国が管理をしろという申し出が地方からあった場合は、国による維持管理の実施というオプションをつけてはどうか。反対に、そうは言うものの、国が本来やるべきものではないものがこのような状態になったものについては、NOから右に矢印が引かれておりますが、施設の性能や維持管理の状況については国として公表させていただく形で安全なり利用を担保してはどうかと考えておるわけでございます。港湾管理者の財産、民間財産につきましても、これはそれぞれが維持管理するわけでございますが、生命の危険等があるような緊急時などには国による監査をさせていただきたい。客観的な評価が常に必要と考えられますので、第三者評価機関による評価と裁定を入れてはどうか、このようなことで今ご検討をいただいているところでございます。

資料2-1に再度戻っていただきまして、その他の環境整備といたしまして、あるべき姿で申しましたように、情報開示のための体制整備でございまして、か、どういう項目を積極的に情報開示していくかということについても主要な施策に書き込ませていただければと思います。また、3の②にございますように、人材、技能の育成・確保のための体制整

備ということで、整備・維持管理にかかる匠の集団の確保のための手だてというものを書かせていただければどうかと存じます。③にありますように、国と港湾管理者の間で今持っております施設につきまして、必ずしも今の国が直接保有する必要があるかどうかという小規模な施設を昔から国が保有してきているものがありますし、港湾管理者の保有する施設で国全体のネットワークにかかるような港湾施設もありますので、保有の区分についても少し見直しの検討を入れてはどうかと存じます。④にありますように、個々の港湾施設の維持管理が仮に適切であったとしても、その周辺状況、例えば岸壁はしっかりと維持管理されていたとしても不法係留船がたくさんいるとか、自動車が放置されているということがあるといけないので、そういうものに対する空間的な管理のあり方についてもこの主要な施策で触れていきたい。このようなことで今ご検討をちょうだいしているわけでございます。

たびたび行きつ戻りつで恐縮でございますが、お手元の資料2-2の最後のページでございますが、議論の中で事前対応システムにつきましては指定性能評価機関を考えているけれども、それを指定するときの要件、評価委員がどのような資格を持つべきかなどについて、明確にもう少し詰めるべき、評価機関が負うべき責任の範囲をもう少し詰めるべき、このようなご意見をいただいているところでございます。事後システムにつきましては港湾施設といっても収益施設と非収益施設がありますので、そういう違いを踏まえて国と地方の費用負担の考え方をどうするのかをしっかりと整理すべき、国による維持管理を一部分担するにしろ、それが技術的合理性と費用負担上の妥当性の観点からしっかりと理論づけすべきである。計画的な維持管理を進めていくに当たって、施設の重要度をどう見るのか。投資の優先度をだれがどのように決定するのかということもしっかりと明確にした上でシステム設計すべきというご意見をちょうだいしておりまして、こういうものを組み込んでさらにご議論いただき、可能であれば7月25日に中間報告ということでおまとめいただけるようお願いしているところでございます。

以上でございます。

○分科会長 ありがとうございます。

ただいま安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムのあり方について、中間検討段階の素案をご報告いただきましたが、これに関連してご質問ないし、ご意見がございましたらお願いいたしたいと思っております。

○委員 基本的には大変結構な動きだろうと思います。まず整備を考えますと、安全性の確保と、機能を向上させるというか利便性を向上させる。幾つかの観点があろうかと思いますが、一番重要なのは安全性だと思います。安全性はコストと必ず裏腹にあると思います。したがって、ここにございますように国、港湾管理者ともども、財政的には制約下にある中で、いかに緊急度、プライオリティーをつけていくのかが必要だと思います。そういう面では国有のもののみならず各地方が管理しているもの、保有しているもの、民間のものを含めて、同じ水準、視線で国が評価に関与していくことは極めて妥当だと思います。そのときに、コストの問題とは別にどうしても次は経済性の問題があると思います。これも評価をしていこうというお話があると思いますが、一つだけ私が申し上げたいのは、これをやるという評価づけをして決めると同時に、これはやらない、これはやらなくてもいいのだというやらない部分の国の決定といたしまししょうか、評価が限られた経済的な範囲の中では大変必要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。今のご意見に対して、事務局から補足はございますでしょうか。

○企画調査室長 おっしゃるとおりだと思います。前回の分科会の場でもプライオリティーのお話をいただいておりますし、部会の中でもプライオリティーづけが非常に重要であり、それに基づいた投資をどう考えていくかということもしっかりと検討するようにということでございますので、そういう観点をしっかり踏まえて報告をまとめさせていただきたいと存じます。

○分科会長 ありがとうございます。

○委員 大変重要なことだろうと思います。二つ申し上げたいんですけども、一つは、これからつくったり改良するときは性能規定ですが、壊れるときは性能規定ではなくて、こういう壊れ方をするということがある程度ストックはあるはずですから、チェックリスト的なものでやっていくのであって、チェックのほうと新しくつくるほうをみんな性能規定というので本当にいいのかなというのが第1点でございます。

第2点はS港のケースで、これはまだ最近ですが、もう復旧しているようですから、こういうものが何で見つからなくて、直すときに技術力的にはどうだったのか、お金はどう

だったのかという話は、今ここで提案されているものでもう大丈夫というふうになっているのでしょうか。

○分科会長 ありがとうございます。2点ご指摘がございましたが、事務局から。

○企画調査室長 2点目を先に私からお答えさせていただきます。

S港の例でございますけれども、状況をもう少し細かく申しますと、空洞化が生じていることは点検で発見しておりました。実際にあけてみて空洞ができているということで、2号岸壁復旧状況、3号岸壁復旧状況の写真がございますように、部分的に補修を始めたところでございます。かつほかのところについても少し不安なものですから、人が入れないように管理していたのですが、ぽっかり穴があいたのですけれども、管理がちょうど間に合っただけだったということもございます。ただ、こういったことはいつ起こるかわからないし、そういう意味でチェックから対応が十分だったのかという検討は十分しておく必要があると思いますし、むしろ迅速に対応するという体制づくりをさらに進める必要があると考えております。

○技術企画官 最初のご質問のご意見の部分で、ストックについてのチェックリストのご意見がございました。すべての施設について全部性能規定の概念で適用していいのかということもございますが、現在施設に関しては直轄が点検診断を行って、施設の老朽化の度合いについては全体施設をほぼチェックする形での作業を進めているところでございます。それにつきましては、データベース化を図ることによって、施設がどういう状況にあるかという形で現在整理しておりますし、それに基づいた必要な対応を考えているところでございます。その中で、必要な施設については性能規定化の考え方に基づいた対応を、新たな施設で補修が必要なものについては新しい基準を適用した形での対応を図っていくものと考えております。

○委員 申し上げたかったのは、例えば去年四国で波にやられて天端が飛んで家に飛び込んだ、鉄筋が入っていたか入っていなかったかという議論があったわけですね。ああいう問題をどうやって点検するのか、そういうときに性能といってもちょっと違うと思うんですね。新たにつくるときはいろいろな工夫があって、あまり細かくやると経済的にならないしもっといい方法があるのですが、壊れるほうは思想が少し違うような気もしたんです。いろいろな壊れ方になって、専門家がこういう壊れ方もあるということを常にリストとして持っていて、自治体の人たちもこういうところはちゃんと見ていなければいけないとい

う仕組みがあるか、あるいは定期的に港湾研究所の人が回って何とかするとか、いろいろな考え方があると思うんです。そこがちょっと違うかなと思って……今ので結構です。

○企画調査室長 先ほどの私の説明も舌足らずでございましたので、先生のお話にもちょっと関係あると思い、あえてお答え申し上げますが、空洞化の話でございます。実はいろいろな技術開発がございまして、超音波でエプロンのコンクリートの上から空洞状況を調べる技術開発はあるのでございます。ただ、こういったものがどこでも港湾管理者が使えるという状況になっていないものですから、そういったことも進めていけば、今回のような目視点検をしてどうも下がっているからおかしいなと思ってあけてみたらやはり穴があったという状況は減ると考えております。ある意味では少しお寒いわけございまして、もう少しいろいろな手厚いチェックをしていく上で、国と港湾管理者が協力すればしっかりした対応ができるのかなと思うわけでございます。また、壊れてみないとわからないわけでございますので、そういう意味ではどういう壊れ方をするかを事前に調べておいて、積極的に住民にも情報公開する、こういうことで住民の側も気をつけてもらえるということになると思いますので、新しくつくるものについての性能規定化に対応した事前・事後と、できてしまったものを事後どうするのか、この中間報告でも少し混在した書き方になっているものですから、その辺の整理もしながらもう一度まとめさせていただきたいと存じます。

○分科会長 ありがとうございます。

他にご意見ございますか。

○委員 資料2-1の主要な施策ですが、1、2、3とあり、3番目がその他の環境整備と書いてあります。この文言について意見を申し上げたいのですが、1、2はいわゆるシステムであるとかルールであるとか制度ですね。3はどちらかというとオペレーションの部分ですね。1、2に対して3が従属的な、いわゆるウエートがうんと低いのか、あるいは全く同じランクなのか、私は同じだろうと思うんですね。その上に主要な施策と書いてありますので、そこをどう考えておられるのかお聞きしたい。

○分科会長 事務局からよろしく申し上げます。

○企画調査室長 おっしゃるとおりでございまして、決して3が従属的という位置づけはしておりませんので、その辺はまとめているほうの力足らずでございますので、ご指摘を踏まえまして、タイトルや構成も含めまして見直させていただきたいと存じます。ありが

とうございます。

○分科会長 ありがとうございます。

他にご意見ございますか。

○委員 2点ほど。一つは国が維持管理にどんどん入っていこうということですが、これは是正勧告とか監査をして勧告した後、財源的な管理者に対する手当みたいなものは、勧告しっ放しということはないと思うのですが、その辺はどうなっているのかということと、もう一つは、これは施設の維持管理ということになっていて、主要な施策の最後に空間全体の適切な管理となっています。例えば港のそばの海岸が決壊するとか、あるいは海岸が砂で堆積するとか、そういう施設の周辺の空間管理もあると思うのですが、課題では一応挙げているのですけれども、その辺がどういうふうになっているのかを教えてください。

○分科会長 2点ご意見がございましたが、事務局からお答えいただきたいと思います。

○企画調査室長 ありがとうございます。財源的なものはある意味で大きな問題だと考えております。勧告など是正のための措置をするわけですが、これは先ほどのフローでもごらんいただきましたが二つに分かれてございまして、一つは、必ずしも長期にわたるかどうかは別にいたしまして、国が変わって管理させていただくことによって、港湾管理者の財政的負担を結果的に取り除くという手はあるかと思えます。その場合、これはあくまで国もすべき内容であるかということがありまして、例えば全国的还是は広域的な観点に立った維持管理が必要なものに限られると思うわけでございます。

もう一つは、国もそこまで地方自治に踏み込んで手を差し伸べるべきかどうか疑問に思われる部分もあると思います。単に地方がお金がないとか手が届かない、こういうものについては、ある意味で技術的な支援などいろいろな形の支援をさせていただくとともに、状況について情報開示するという形で対応していく、そのように考えているわけでございます。

○計画課長 今、委員の方からご質問がありましたように、勧告というプロセスを経た後、例えば一定の維持工事あるいは管理行為に基づく何らかの措置を伴う場合、その費用負担をどうするのかという話だろうと思うのですが、これは実は非常に大きな問題をはらんでおりまして、そもそも施設をつくる際に国あるいは地方公共団体はどういう費用負担をするのかということがございますし、民間の主体が施設整備をする場合に公的な主体、国な

り地方公共団体からどういうお金が出ていくのか、どういう支援をするのかということと、実は管理行為をそれぞれの主体が行っていくわけですが、その費用をこれらの関係の主体がどういうふうに費用負担するのかということにつきましては、既に他の社会資本の分野で議論をされているところでございます。

ご案内のとおり、国にも地方にもなかなかお金がない、財政的に厳しい状況の中で、改めてそれぞれの主体がそもそもどうかかわり方をするのかということと、それに伴って費用負担をどうするのかをどういう整理をつけるのかというところについて、実は我々もまだ考えあぐねているところがございます。ただ、例えば勧告、税制措置をとるよようにというある種の命令を発する場合に、これは対地方公共団体あるいは民間についても同様でございますが、何らかの財政的な支援なしでそういう勧告をするのかという議論もありましょうし、一方では是正勧告をすればそれで済む、財政的な支援をする必要はないのではないかという意見もございまして、ここはもう少し勉強してみたいと思っております。

○分科会長 ありがとうございます。

もう1点、空間の管理に関連してご質問がございましたが。

○企画調査室長 大変失礼いたしました。

空間の管理につきましては、ここの書きぶりがその他に入れたということでおしかりを被っておりますけれども、不十分なものでございまして、まさに先生がおっしゃったような趣旨で空間全体として適正な機能を発揮できるように常に管理する必要がございますので、そういうことを適切な形に持っていくための施策について検討し、書き込ませていただきたいと存じます。

○分科会長 ありがとうございます。

ほかにご質問、ご意見はございますでしょうか。

○委員 現状のところ、安全で経済的な港湾施設の整備・維持管理システムと全体的にまとまっていると思いますが、現状の高度な管理技術を必要とする自然的環境整備に対する需要の増大というところで、回復可能な湿地と干潟の3割を再生ということが挙がっていて、今までは全般的に老朽化した港湾施設を維持管理、安全性を確保しようということで大変わかりやすいのですが、このことについては、先ほどの空間というところで網羅されてしまうのか、ただ回復可能な湿地・干潟の3割再生は大変大事な課題だと思いますが、そのことについての具体的な対応というんでしょうか、あるべき姿が書かれていない

のがお伺いしたいのが一つ、もちろどこかで考えられていると思うんですけども、港湾の再編が行われる中で、港湾の空間機能が変わっています。そういう中で今までは物流で使っていた岸壁を人の集まるにぎわいの空間になったというときに、性能というんでしょうか、安全基準ということで求められる基準が変わってきていることに対しては、管理者との間で進められるのか、それとも使いやすさの観点というのは、使っている方たちのニーズ把握もきちんとしていただきたいと思います。港で過ごしておりますとそういうお話も伺いますので、これでよしと思っつくったものですが、実際には効率性という観点からもうちょっとこうあったらいいという話も伺いますので、そういうところで改めて設備とか維持管理、それに対する安全性を確保するようなシステムが生まれる中で、より効率的にさせていただけたらと思っています。

また、お金が経済的に大変な中で、にぎわい等の空間の中ではもちろん安全とか維持ということプラス機能変化に伴う景観にかかる付加価値の要素というんでしょうか、その辺も入れられるものなのか、この場合は入れられないものなのかということも質問させていただけたらと思います。私は、そこの機能に合わせた将来的な効率性ということでは入ってくるのではないかと考えているのですが、いかがでしょうか。

○分科会長 ありがとうございます。

事務局からお願いします。

○企画調査室長 まず1番目にご質問いただきました自然的環境整備に対する部分でございます。すみません、そこはまさにおっしゃるとおりで、現状のところは書いてあるのにあるべき姿は書ききれていないということでございます。

本文中にそういう整理はしつつあるのでございますが、まだ議論の途上なものですから、素案のダイジェスト版に書ききれなくて混乱を招いたことをお詫び申し上げます。当然自然環境整備といいますか、湿地や干潟を再生した上でそれをどういうふうに維持管理し、場合によってはまた追加的な整備をしていくかという問題は非常に複雑でございまして、極めて高度な技術が要ると思っております。もちろんそれが復旧した後は、個々の港湾管理者なり地方自治法がやる話だと思っておりますが、そういうものが先導的なやられた部分については、国がそういうところについて、特に港湾の外に部分についてでございますけれども、ある程度関与することも含めてあり方なり主要な施策に書き込ませていただきたいと思いますので、またご指導よろしくお伺いしたいと存じます。

それから物流がにぎわい空間に変わるという部分は当然あると思います。ポイントが二つございまして、一つは性能のとり方でございます。性能とは何ぞや、どの性能について例えば第三者機関が評価したりするのかという議論を実は中で随分しておりまして、これもまだ完全に一致を見ていないところでございますが、第一に安全だろうと思ってございます。にぎわい空間に変わった後もにぎわい空間としての安全性を確実に確保できるように、そこはいろいろな機関がチェックすることは必要だと思っておりますが、当然施設として必要と思われる性能の中にはにぎわい空間としての付加価値的なもの、アメニティーのようなものは含まれると思います。安全の確保を主眼に置きつつ、ほかのものについてもどう評価に取り込んでいくか、このあたりのあんばいがまだ議論の最中でございまして、その辺もまだ未消化な部分がございますので、引き続き詰めさせていただきまして、またご報告申し上げたいと存じます。

○委員 主要な施策のその他の環境整備の②ですけれども、「人材、技能の育成・確保のための」は、安全性を確保するための技術的な方たちということだと思うんですが、港湾施策全般に、先ほどもちょっと申し上げたのですが、先ほどの干潟や再生のところでもそうですが、もちろん技術的なものプラス維持管理にはこういう空間を管理する上で市民ですとかNPOですとか企業等の方たちの理解が必要であったり、そういう人たちの利用ニーズというんでしょうか、そういうものを把握することは極めて重要ではないかと思ってるんですね。そういったことをどこかに……第三者機関に入ってくるんでしょうか。

○分科会長 事務局のほうからお答え願います。

○企画調査室長 維持管理自体に対して二つございまして、一つはライフサイクルマネジメントのときに当然いろいろな機能が変わっていくだろう。変わっていくときに途中で評価をし、また新たな機能にどう生かしていくか、用途転換を図るなど、そういったものもライフサイクルマネジメントの一部に入るとわれまして、そのときにそういう方の意見をいかに取り込んでいくかが一つあると思ひまして、それはその中に入れさせていただくべきことかと理解しております。

維持管理を行う主体そのものに対しても、ある意味で市民的な団体、例えば港湾施設なり海浜の里親制度のような形で、一般市民の手にゆだねていくことによってさらに生産性を上げるようなこともあり得ると思ひまして、両方の観点から市民の方たちに積極的にアプローチしていただけるようなシステムを考えたらどうかと考えております。

○分科会長 先生がご指摘された点は、もう一つは部会に出ていた議論と重なっているのじゃないかと私自身が思ったんですが、一つは人材、技能の育成・確保のための体制整備。これは第三者機関として評価する側の技術あるいは人材をどうやって育成するかという点と、もう一つ部会で意見が出ていたのは、チェックとか状況の観察は専門的なユーザーなど日常的に使っておられる方がよくわかるのじゃないか。その人たちの人材の活用の仕方がどこかに要るのではないかというご指摘だったと思うのですが、先生は多分両方おっしゃったというふうに私は解釈いたしました。

ほかにご意見、ご質問はございませんでしょうか。

もしないようでしたら、この中間素案の意見交換につきましては、これで一応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す。

それでは次の港湾計画の審議の案件に移りたいと思います。

本日は港湾計画改訂の案件が1件、一部変更の案件が4件でございます。効率的に審議を進めさせていただくために、3回に分けて審議をいたしたいと思います。関係者の方が着席されるまで、いましばらくお待ちください。

(関係者入室)

○分科会長 それでは審議を再開いたしたいと思います。

まず境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。よろしく願いいたします。

○港湾計画審査官 それでは境港の港湾計画について、ご説明させていただきます。

関係者といたしまして、中国地方整備局から鈴木副局長、岸本港湾空港部長、中村港湾計画課長、松岡境港湾・空港整備事務所長が出席しております。また、港湾管理者である境港管理組合から向井事務局長、林次長兼工務課長にお越しいただいておりますので、ご紹介いたします。

それではお手元の資料3-1でご説明させていただきます。この航空写真は上が北側で日本海側でございます。手前が中海になっております。日本海側と中海をつないでいるところが境水道で、この近辺が昔から港として発達してきたところでございます。日本海側に面するところに港湾施設が見えますが、ここが外港ということで大型の岸壁等、整備を進めているところでございます。

プロジェクターを見ていただきたいのでございますが、これは日本海側から境港を見た

ところでございまして、下側が境水道でございまして。ご承知のように、境港は中国地方の日本海側の拠点港湾でございまして。

次のスライドをお願いします。これが境港の7.5mだとか10m、あるいは13、14mという最近の大型の岸壁のところでございます。右上に茶色く見えるのがチップでございまして、白い船のとまっている前のあたりに木材があります。右のほうにコンテナを扱っており、あるいは左に在来船がとまっておりますけれども、鉄鋼とか鉱物等を取り扱っています。説明で多目的ふ頭という言葉をよく使わせていただいておりますけれども、一つの岸壁でいろいろな種類の荷物を扱う典型的な例でございまして。ちなみに白く泊まっているのがクルーズ客船の飛鳥でございまして。泊まれるところが今こしかないということで、こういうところに泊まっております。大きな港でございましたら、コンテナあるいは鉄鋼、自動車等の単品を扱うと非常に効率が上がるのでございまして、そこまでの用に至らないところはこういう多目的ということで、いろいろな目的に使っております。

資料の2ページで、今回の境港の役割、港湾計画の内容でございまして、右上に計画改訂の方針ということで、物流機能の再編強化、2点目の魅力ある交流空間の形成、良好な港湾環境の形成の3点がポイントとなっております。

3ページをお願いいたします。物流機能の第1点が原木の取り扱い。これにおきまして、需要量の増大、それから原木を運ぶ船の大型化が起っております。原木は先ほど申し上げました境水道の9m岸壁で主に扱っているのですが、船の大型化に対応できないということで、12mの岸壁を一つ計画するものでございまして。

4ページをお開き願いたいのですが、静脈物流拠点の形成ということで、近年日本からアジア等へ金属くずなどの静脈物流が増えてきております。そういうことで、9mの岸壁を一つ計画したいということでございまして。従来、ここは7.5mの岸壁ということで計画しておりましたが、これらを取り扱う船も大型化でコストダウンという傾向が出ておまして、7.5mでは少し足りないということで9mにランクを少し上げさせていただきたいというものでございまして。

次の5ページでございまして、これは北朝鮮籍船の入港動向でございまして。一時、話題になりましたが、2005年3月に改正油濁損害賠償保障法が施行され、船舶が保険に入っていないと入港できないことになりました。黄色が昨年の北朝鮮籍船の入港実績で、毎月30隻前後入っていたのですが、赤が今年の実績でございまして、3月以降はがた減り

になりました。境港には北朝鮮からのカニ等魚介類を入れ加工する工場がたくさんございまして、一部中国の船が輸送の代替機能を果たしているような傾向が見られております。

次のページをお開きいただきたいのですが、3点目は物流機能の再編強化ということで、左下に新規小型外国船の物資補給用係留施設と書いておりますけれども、北朝鮮等の船が荷物を卸してすぐ出ていくのではなくて、船員の手荷物あるいは自動車の持ち運びということで、かなりの荷物を積むことから滞在期間が長いということで、荷役のところで長期滞在すると効率が落ちることから、物揚場でございますが、まとめてこちらのほうに誘導できるようなスペースを設ける計画でございます。また、右上の大型岸壁や浚渫の土砂を処分するようなところは今回の計画からは削除しております。

また、黒く書いておるところでございますが、使われていなかったドルフィンを魚釣りさん橋化するような利用転換も考えていこうということでございます。

次の7ページをお願いいたします。魅力ある交流空間の形成ということで、平成9年にジャパンエキスポが開かれた区域でございまして、左上にみなとタワーということで一般の方が憩える空間になっております。また、商業施設も順次張りついてきますので、この一帯でにぎわいのある空間づくりを着実に進めていくということでございます。

中ほどに「【今回計画】海浜」と書いております。ここは当初、マリーナを第2期として展開する用地と考えていたところでございますが、それほど需要が伸びないということで、先ほどの浚渫土砂を有効利用して海浜とするものでございます。

旅客船バースは従来からございましたけれども、少し規格を見直して9mの旅客船バースということで再度位置づけ直しております。

次のページをお願いしたいのでございますが、3点目は良好な環境の形成でございます。中海の辺りにガン、カモ類がかなり飛来しており、この辺を自然的環境を保全する区域として守っていこうということでございます。

以上、今回の計画の概要でございます。

続きまして、中国地方整備局から地方港湾審議会での審議の概要について説明いたします。よろしくお願いたします。

○中国地方整備局副局長 中国地方整備局の副局長でございます。地方港湾審議会の概要についてご説明をさせていただきます。

去る5月19日に、地元で第23回境港地方港湾審議会が開催されまして、本計画が審

議されました。特に物流機能の再編強化、魅力ある交流拠点の形成を中心に議論が進められたところでございます。

まず今も説明がございましたけれども、物流機能の再編強化につきましては、静脈物流拠点の形成に対応した公共ふ頭の整備に強い期待が寄せられております。また境港は利用促進重点港湾とされておりますので、これから新規バースに整備着手できるかどうかといった懸念がなされましたが、このことにつきましては既存施設の利用促進に努めることが非常に重要であるけれども、新たな要請にも対処する必要性も高いとされております。

次に魅力ある交流拠点の形成につきまして、浚渫土砂を活用して人工海浜を造成すること。魚釣りさん橋の計画では、利用者の安全確保について議論がされております。またこのほか、昨年大規模な津波被害がございましたので、津波対策について境港周辺ではどうかということで、今後検討を図っていくということ、港湾計画書の記載につきまして、変更箇所だけでなく既存施設の状況とかソフト面などについても記載を充実していくべきではないかという意見がございました。

境港は、今ご説明ありましたように本年3月、無保険船の入港を制限する措置でかなり大きな影響が出ましたけれども、かなり回復しつつありますし、間もなく完全に回復できると見込まれております。昨年は江島大橋が開通いたしまして、鳥取県と島根県が直接港湾背後でつながることになりまして、今後とも背後の製造業を支える国際物流拠点として、また本州と隠岐を結ぶ物流、人流の拠点として地域の活力と市民への潤いを与える場として非常に大きな役割が期待されているところでございます。当中国地方整備局といたしましても、背後圏の産業の国際競争力の強化と地域活性化につながる施設整備を早期に実現することに積極的に支援してまいりたいと考えております。

以上でございます。

○分科会長 どうもありがとうございました。

ただいまご説明がございました境港の港湾計画につきまして、ご意見、ご質問がございましたらお願いいたします。

○委員 一つお尋ねしたいんですけども、3ページにございます今回計画と、4ページにあります今回計画は同じものですか。というのは、3ページで「【今回計画】岸壁（－12m）」の1Bは呼称だと思いましたが240mと、4ページの左の「【今回計画】（－9m）」、これはご説明いただいたものだと思いますが160mと。この両者の関係はどういうこと

为什么呢。

○分科会長 事務局のほうからご返答をお願いします。

○港湾計画審査官 今のご質問の趣旨は、二つの岸壁の性格の使い分けという意味でしょうか。

○委員 同じものなのですか。3ページに今回計画、岸壁（－12m）240mとございますよね。これ違う場所ですか、どっちが今回計画。

○港湾計画審査官 これは場所が違って、それぞれ12mの岸壁1バース、240mの延長の岸壁を一つと、もう一つ別の場所に9mの岸壁を1バース、160mの規格のものをつくる。それで12mのほうが主に木材を取り扱う3万トンクラスの大きい船が入ってくる。9mのほうは金属くずとか廃タイヤ等を運ぶ8,000トンから1万トンぐらいの在来型の運ぶ貨物船が使います。それぞれ性格の違うものを違う地区につくるということでございます。すみません、説明の仕方が悪くて誤解を与えてしまいました。

○分科会長 よろしいでしょうか。

○委員 わかりました。

○分科会長 ほかにご意見、ご質問を。

○委員 8ページの地図の見方を教えていただきたいのですが、境港港湾区域という緑で囲んであるところと、その外側で「境港港湾区域（予定）」の赤い点線がありますね。

これは緑のところを赤いところまで拡張することを意味しているのかどうか。それから、それならば何のための拡張になるのかということをお願いします。

○分科会長 事務局からお答えいただきたいと思います。

○港湾計画審査官 まず境港の港湾区域というのが現在法律で定められた区域になってまして、ご指摘の赤い点線のところまでは将来港湾区域を拡張するという予定の港湾区域の線でございます。これはそこにまだ島根県営貯木場というのが現港湾区域の外にその機能を持つものがございます、その機能も含めて将来拡張していこうという考え方で将来の予定区域を定めております。

今ご指摘の保全していこうという区域もかけると、どういうふうな使い方をしていくのかと、こういうご指摘だと思います。ここは明解な方針は出ておりませんが、貯木場はかなり機能は縮小されてきておりますが、まだゼロではない。一方で、環境的にも保全はしていけないといけない。ただ、ここは自然的環境の保全ということで全く手をつけない部

分と、少し改善するために手をつけていくということも含めて、この区域を保全と呼んでおりますので、この辺はまだ明確な方針は出ておりませんが、今後その辺も含めて整理していく予定でございます。

○分科会長 ありがとうございます。

ほかにご意見、ご質問はございませんでしょうか。

○委員 先ほど多目的広場に飛鳥がついている、そういうことでは魅力ある交流空間が形成されていることが境港の一つの魅力になってくると思っています。

今、既存の緑地、港湾道路沿い、4.6ヘクタールあるこの緑地はどのように形成されているのですか。

○分科会長 事務局のほうからお答えをお願いします。

○事務局長 通常の都市公園並みの整備をしていて、一般利用の方の散歩コースとか、子供さん方が憩える場所として整備済みです。

○委員 ありがとうございます。

まちづくりの連携、客船ターミナルを降りて境を見るというこちらに位置しました自然のすぐれた場所に行く連携ルートというのでしょうか、そういうことは確保されているのでしょうか。

○事務局長 県境を挟む中海圏域で地元の境港市、また米子市、松江市の観光協会が連携しながら一帯として回れるコースをつくろうと今ちょうど機運が高まっているところで、バスの周遊ルートのモデル案も作成されている状況でございます。

○委員 ありがとうございます。

○分科会長 どうもありがとうございました。

ほかに境港の港湾計画に関連しまして、ご意見、ご質問はございますか。

それでは、ただいまご説明がございました境港の港湾計画につきましては、ご意見がこれ以上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。

答申。境港。「国土交通大臣に提出された境港の港湾計画については適当である」という答申でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○分科会長 それでは、この港湾計画は適当であるという答申とさせていただきたいと思っております。

中国地方整備局、それから境港管理組合の皆さん、大変お疲れさまでした。ありがとうございました。

(関係者退室)

○分科会長 それでは一部変更について、引き続きご審議をお願いいたしたいと思います。

一部変更の案件としまして、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いたします。

○港湾計画審査官 それではお手元の資料3-2をご覧ください。

まず、表紙の写真は中ほどのふ頭でございますけれども、霞ヶ浦地区の南ふ頭でございます。右のほうに少し赤く点々となっているところが既存のコンテナふ頭を扱っているところでございます。手前にJ型で伸びている土地がございますが、ここが新たに整備している北ふ頭でございます、今年度中に1バースがオープンする状況でございます。

2ページでございますけれども、四日市港の左真ん中ほどにコンテナ貨物量の推移ということで、四日市港におきましてコンテナ貨物、特に中京圏の工業の伸びから急激に伸びてきておるということでございます。また背後圏のネットワークも整備されて、より外貿コンテナ貨物への対応が求められているということでございます。

3ページをお開きいただきたいのでございますが、左側が現在の計画でございます。先ほどの写真と少し回転したような形になっているので恐縮ですが、左側の工事中が先ほど整備中と言いました北ふ頭でございます。ここが14mの岸壁で今年度中に供用できる状況でございます。現在の計画では②までが計画になっております。右側が今回計画でございます、計画の一番大きなポイントは、その奥に①と書いておりますけれども、さらにもう1バース計画を加えたいということでございます。将来的には①、②と工事中のところが一带のコンテナを取り扱う施設として計画したいということでございます。

ちなみに赤いところがコンテナを扱うということで、一部右側の現在の南ふ頭でございますけれども既定計画のほうでは下側、町側のほうでコンテナを扱っておりますが、若干もう古い施設でございますので、隣のバースにシフトします。将来的には青く囲んだ効率的な運営を特に促進する区域ということで、コンテナ群を効率的に扱うことを意図した計画でございます。

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がありました四日市港の港湾計画につきまして、ご質問、ご意見がございましたらお願いいたしたいと思えます。

○委員 後のほうに関連するのですが、四日市、横浜、名古屋、神戸は全部同じ理由でコンテナターミナルの効率的な運営を促進する、四つともそういう文言になっていますけれども、全国的に見ると何カ所、何地区ぐらいあるのかを教えてください。

○港湾計画審査官 この効率的な運営を特に促進する区域は、現在既に指定しているところでいきますと、構造改革特別区域法によって特区で効率的に扱う区域を定めているところがございます。水島、博多、那覇などが指定されております。

また、P F I 法によって民間の活力を促進しようというところもございます。それぞれ、効率的に扱うためにある要件を満たした方に長期的にお貸しすることで効率を上げていこうというねらいでございます。

特区制度とP F I 法、それから今回新たにスーパー中枢港湾という政策を打ち出しまして、これにつきましても港湾法を改正し、施工が7月1日からということでございますけれども、ここも国の施設が直接ある一定の要件を満たした運営者にお貸しして効率を一群の施設として上げていくというようなことで、今現在は大きく三つの体系と申しますか、法律に基づいてそれぞれの目的に応じてかけていっているということでございます。

P F I 法に基づくところは北九州の響灘地区で1カ所でございます。スーパー中枢港湾はこれから皆さんが申請してくるので、それに基づいて指定されたところはまだございませんが、去年スーパー中枢港湾に指定されているところは、管理者としては新しい枠組みでということでお考えだとお聞きしております。

○分科会長 ありがとうございます。

○委員 今回のものはスーパー中枢港湾に該当するということでしょうか。

○港湾計画審査官 今の段階では、先ほど申し上げましたように明日から施行になりますし、この区域を定めたから即、例えばスーパー中枢港湾ということではございません。ただ、昨年既にスーパー中枢港湾ということで港としては横浜、東京、名古屋、四日市、大阪、神戸は指定され、具体的には今日出てきている横浜、神戸、名古屋は次世代の高規格ターミナルというところで具体的にこの地区でやりたいというようなことが展開されてきております。この三つにつきましてはスーパー中枢港湾という意向で挙げてきている様であります。四日市につきましてはスーパー中枢港湾ということで既に指定、法律に基づく

のは今回新たにまたやりますけれども、位置づけとしてはされておりまして、ターミナルとしてどう取り扱っていくかは今回改めて初めて出てきますので、ここについては管理者さんはスーパー中枢港湾の枠組みでぜひやりたいというご意向のようでございますけれども、今後新たな法律に基づいて審議していくということになります。

以上でございます。

○分科会長 ありがとうございます。

他にご意見・ご質問はございませんか。

○委員 特区の評価委員会で幾つか話題になっていることがあるんですけども、港湾地域で幾つか新しい施設を積み増したり拡張したときに、手前が大体は埋立地で浮島的になっていて、そこに橋がかかっているケースが多くて、その橋を渡ろうとするときに、せっかく重たいトラックなどが入って効率的に運び出そうしても、手前の橋の仕様が十分でないためにうまくいかないケースが出てきていて、せっかく特区で認可したのに全く使われないところが幾つかあったりしたんです。宮崎日向とか、幾つかそういうことが起こっていて、こういうケースの土地の形状のところを見ると、ここも橋が1本または2本で、大型のコンテナトラックなら規模は限定されているのかもしれませんが、港湾計画で整備がされていて大規模に使われるようになっていくときにというか、もとの橋、四日市の絵を見ると何となく1本の橋で大丈夫なのかとか、周辺との交通計画というんですか、港湾からものが出ていくときに周辺とのかかわりとか、利用トラックが一回一回通るたびに認可を出さなければいけないことが起こると思うのですが、一般にこの港湾の計画がこういうふうに出て、しかも拡張して規模が大きくなるときに、手前側の道路の形状が当然のこととして計算されて十分対応できるような環境になっているんですか。

今日の説明の幾つかを見ていると、港湾のふ頭の整備のほうの話はたくさん出てくるんですけども、それを支える側の交通については当たり前のこととして条件が整っているのかどうか。特区の調査委員会では、せっかく特区で認定したのに一回も使った事例がないケースが幾つかあったりしたものですから、そういうことはどういうふうになっているかを伺いたかった。このケースではなくて、一般論です。

○港湾計画審査官 具体的に港湾の分野で特区を指定したけれども使われていないというご指摘がありまして、我々もまた調べてみますけれども、先ほど申し上げましたように、物流特区でいくと割と大きな港でオペレートしておりますので。ただ、先生からご指摘い

ただいた港側と町側あるいは幹線道路をつなぐところが十分機能を果たしていない部分が多いのではないかとこの点ですがこれは実はたちごっこの部分がございます、当然我々は港のふ頭だけやっているわけではなくて幹線道路までつなぐ、あるいは発生する交通量をどうさばけるかというのは計画論としてやっております。ただし、町側の交通量もかなり増えたりするので、一部交差点、特に右折ラインがあるところとかそこまでこの計画では盛り込んでいないところもありますので、結果としてそういう渋滞とか起こしている部分が出てきているところもございまして、そういうのは改良なり別途計画するときにそういうところまで考慮するというで計画のレベルを上げていかなければいけないとは思っております。

○計画課長 結論的に申し上げますと、港湾計画のレベルでは一応平面的な道路については路線の計画レベルなわけですね。委員ご指摘の、例えば橋梁におけるどれぐらいの重量のトラックに耐えるかという問題ですとか、あるいはトンネルの高さがどれぐらいの高さが確保されるのかといった問題は、実際の施設整備をやる実施の段階のレベルで議論されているのが実情でございます。

ただ、こういう外貿のコンテナの計画がございまして、コンテナの箱そのものが最近背が高くなり、あるいは長さが長くなるという傾向は依然として続いてございまして、背後の道路について今ご指摘のような重さの問題あるいはトンネルの経緯、口径が大きいとか小さいとかいった問題についていろいろご指摘をいただいております。かねてからアメリカから随分指摘があったような背高コンテナが市内を走れないではないかという問題、これはだいぶ前からご指摘がございまして、実施の段階は私ども自らが施設整備をする場合も、あるいは他の部局が整備する場合にもそういった利用の観点からしっかりつくっていただく。特に国際物流ということでスムーズにものを流すという観点から、我々のほうからもお願いをしたいと考えております。

○分科会長 先ほどの点、先生よろしいですか。

それでは、お願いいたします。

○委員 先ほど他の委員も紹介されまして、ここにある後のものとも関係しているのですが、まず境港のときは改訂ですね。それ以降の分は一部変更ということで、その一部変更の中でも、四日市はいわゆる取り扱い貨物量が変わることを前提にした幾つかの改訂がなされる。あるいは神戸については土地利用が若干変わるということがありますけれども、

それ以外のところでいえば、その他の重要事項の変更がみんな変更実体になっているわけですね。例えば横浜港でいえば、その他の重要事項のところが追加されるとなっているのですが、いわゆる一部変更と港湾計画の改訂とどこがどう違うのか。ある時期があって、そのための時期の間はこういうことを徐々に一部変更としていって、そしてある時期の何年間たったときに港湾計画は改訂するというなら、今回でいえば境港のようになるわけですか。

○港湾計画審査官 基本的には10年から15年を見通して計画をつくり、見直していく。ただし、一度つくったものが15年間ほとんど手を入れずにつくるといった計画はまずございませんので、その中で今回のようにあるふ頭、計画を大きいフレームワークは変えないけれども変更するようなものが一部変更でございます。その辺の見直しの規定については港湾法の規則で定めておりまして、大規模な土地の20ヘクタール以上の利用形態を変える場合ですとか。普通でいけば今回の四日市みたいなことが一部変更になるのですが、法律上は名古屋港だとか横浜港の直轄施設の利用形態の大きな変更ということで一部変更となります。例えば名古屋港において1年前の大型岸壁にするというときに利用形態も含めて1回で済ませるのが本来の姿だと思います。ただ、スーパー中枢港湾の議論は去年そういう議論もしつつ、今度いろいろな施策を打っていこうとすると、直接財政支援制度を行うためには法体系まで戻って整理する必要があるので今回改めて法律を整理し直しました。その関係で事後にそういう行為が出てきたもので、例外的な場合というふうにご理解いただきたいと思います。

○分科会長 今のご返事でよろしいでしょうか。

○委員 はい。

○分科会長 ほかに四日市港に関連しまして、ご質問、ご意見はございますでしょうか。特にございませんか。

それでは答申案についてお諮りいたしたいと思います。

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」という答申でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○分科会長 それでは、四日市港の港湾計画の改訂については適当であるという答申をさせていただきます。よろしくお願いいたします。

続きまして、横浜港、名古屋港、神戸港の港湾計画について、まとめて事務局からご説明をお願いいたしたいと思います。

○港湾計画審査官 それでは、今ご指摘していただいたように、この3港につきましては既にスーパー中核港湾として実質上認定し、またその地区におきまして実際の高規格ターミナルということで一体的に運営する、いわゆるメガオペレーターというところも設立されて、実態上動いていておりますけれども、今回新たにそういうところを国の施設を直貸しする、あるいはそういう方に対して国が直接的な無利子貸しつけ等の支援を行う制度ということを実施しようとする、港湾法まで立ち戻って整理いたしました。

その法律の中で、高規格ターミナルを運営する人を認定する作業は港湾管理者さんが行うのですが、そのときの要件に港湾計画に適合していることがございます。そういうことで、今回改めてそういう法律体系に則り、今まで議論していた部分、利用形態が効率的な運営を特に促進する区域ということで位置づけるということでございます。

具体的には資料3-3の横浜港の港湾計画で御説明しますと、2ページですが横浜港の対象地区は本牧ふ頭地区でございます。3ページですが今回具体的に「効率的な運営を特に促進する区域」をかける範囲は、本牧BC突堤コンテナバースでございます。

資料3-4は名古屋港でございますが、これにつきましては資料2ページに丸でつけております飛島ふ頭地区の南側のコンテナターミナルでございます。具体的には3ページに青色で囲った区域でございます。これはまさにちょうど1年前の審議会でハード計画をお認めいただいたところでございます。

神戸港につきましては、資料3-5の2ページをお開きいただきたいのでございますが、ポートアイランドの2期地区ということで、具体的には3ページの右側に青く囲った部分、ここにつきましては港湾関連用地をふ頭用地に変更し、一部取り込む部分が出ておりますが、基本的にはこの区域を定めるものでございます。

以上でございます。

○分科会長 ありがとうございます。

ただいま、横浜、名古屋、神戸港、3港の一部変更について一括ご説明いただきましたが、これに関連しましてご意見とご質問を賜りたいと思います。特にご意見、ご質問はございませんでしょうか。

ありがとうございます。特にご意見、ご質問がないようでございますので、答申案につ

きまして一括でお諮りいたしたいと思います。

答申。横浜港。「国土交通大臣に提出された横浜港の港湾計画については適当である」。

答申。名古屋港。「国土交通大臣に提出された名古屋港の港湾計画については適当である」。

答申。神戸港。「国土交通大臣に提出された神戸港の港湾計画については適当である」。

3港一括してご審議申し上げますが、以上のような答申案でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○分科会長 どうもありがとうございます。

異議がないようですので、それぞれ3港については港湾計画の変更はそれぞれ適当であるということで答申を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。

それでは今日の審議案件はこれで終了いたしましたので、マイクは事務局のほうにお返しいたします。よろしくをお願いします。

○管理課長 長時間のご審議、どうもありがとうございました。

最後に次回の第16回港湾分科会でございますが、11月ごろを予定しております。日にちについてはまた追ってご連絡申し上げたいと思います。

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)