

広島県広島港地方港湾審議会議事録

1 日 時 平成31年1月11日(金) 14:00~15:20

2 場 所 広島市中区大手町1丁目5-3 5階
サテライトキャンパスひろしま 501・502 大講義室

3 出席委員

広島大学大学院国際協力研究科教授	藤原章正
広島経済大学経済学部経済学科教授	野北晴子
YOKA企画代表	三好久美子
広島市漁業協同組合代表理事組合長	米田輝隆
広島県倉庫協会会長	古川浩延
広島地区港運協会会長	綱島秀之
広島県内航海運組合理事長(代理)	末光文明
広島県旅客船協会会長(代理)	松山生馬
全日本海員組合中四国地方支部長	斎藤洋
広島県議会議員	中本隆志
広島県議会議員	沖井純
広島県議会議員	宮崎康則
広島市議会議員(建設委員長)	山内正晃
中国財務局長(代理)	松永尚之
広島税関支署長	江島浩
広島検疫所長	芳賀光治
神戸植物防疫所広島支所長	今井潤一
中国運輸局長(代理)	山根健治
広島海上保安部長(広島港長)	田原稔啓
中国地方整備局長(代理)	鈴木徹
広島県土木建築局空港港湾部長	宮津智文
広島市副市長	岡村清治
広島市都市整備局長	山地正宏
廿日市市長	眞野勝弘
海田町長(代理)	胡家亮一
坂町長	吉田隆行

委員29名中26名出席(代理出席6名含む)

4 議 題 広島港港湾計画の変更(改訂)について

5 担当部署 広島県土木建築局港湾漁港整備課港湾計画グループ
TEL(082)513-4025(ダイヤルイン)

6 会議の内容

- (1) 開会
- (2) 港湾管理者挨拶
- (3) 委員紹介
- (4) 会長選出
- (5) 議事

会 長	<p>本日は、委員の皆様方には、年始の大変お忙しいところ、この審議会にご出席賜りましてありがとうございます。</p> <p>委員の皆様方のご協力をいただきまして、この審議会を進めて参りたいと思いますので、どうぞ、よろしく願いいたします。</p> <p>本日の議案は、廿日市地区・五日市地区・出島地区などの公共埠頭計画、宇品地区などの旅客船埠頭計画、廿日市地区の危険物取扱施設計画など、広島港の港湾計画を全般にわたり変更するという内容でございます。</p> <p>委員の皆様方におかれましては、どうぞ専門的なお立場からご審議のほどよろしく願いいたします。</p> <p>本日の審議会でございますけれども、全委員 29 名のうち 26 名の委員の皆様方に出席頂いております。広島県地方港湾審議会条例第7条の規定によりまして、この審議会が有効に成立しております。</p> <p>それでは、議事に入らせていただきます。</p> <p>本件は、お手元に諮問書の写しがございますけれども、平成 30 年 12 月 13 日付で広島県知事から当審議会に諮問されたものでございます。</p> <p>内容につきましては、事務局から説明をお願いします。</p>
事 務 局	<p>計画案の説明に入ります前に、本審議会を開催するにあたりまして、一部調整が整っていないところがございます。本日、委員の皆様方に計画案についてご審議いただき、計画案について妥当であると認めていただいた場合であっても、即座に審議会から答申を頂けないという状況になっております。</p> <p>その経緯について簡単にご説明させていただきます。このたびの港湾計画の改訂に向け、平成 29 年度に廿日市・五日市・宇品の3地区におきまして、岸壁や航路などの水域施設の原案を作成しております。その後、その原案に基づき、平成 29 年度に航行安全対策検討委員会の有識者や船舶事業者の団体などの方々にご参加いただき、航行安全対策検討を行っていたところであり、その</p>

検討結果につきまして、昨年の7月にとりまとめております。最終的な施設計画の決定にあたり、国土交通省等の協議を進める中で、昨年の12月に廿日市・五日市地区について航行安全委員会で検討いただいた内容から一部修正を行う必要が発生しております。その結果、現在、再度、航行安全対策検討委員会を設け、修正内容について必要な安全対策を検討いただいているところでございます。

今後につきましては、1月下旬に航行安全対策検討委員会の結果がとりまとめられる予定でございますので、その結果を本日、会長に選出していただきました藤原会長にご報告し、答申をいただく運びとさせていただきたいという風に考えております。

また、江波地区でございます。こちらについても、今回新たに専用岸壁、三菱の専用岸壁を変更し、公共岸壁に位置付けておりますが、航行安全対策検討について未調整の部分がございまして、引き続き調整を行うこととしております。こちらの航行安全対策検討の結果につきましては、委員の皆様へ書面でご報告をさせていただきたいという風に考えております。大変ご迷惑をおかけしますが、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、議題の内容について、前の画面でご説明させていただきます。また、お手元に画面の縮小版である資料をお配りしておりますので、あわせてご覧ください。

本日のご説明ですけれども、資料5の港湾計画書をわかりやすくまとめた、資料7と資料8を使ってご説明させていただきます。

資料7の広島港地方港湾審議会資料(概要版)をお開き下さい。まず、港湾計画ですが、港湾計画とは一定の水域と陸域からなる港湾空間において、開発、利用及び保全を行うにあたっての指針となる基本的な計画で、港湾法に規定されている法定計画でございます。広島港の港湾計画は、概ね10年先の2020年代末を目標年次とした貨物量や施設の規模、配置等を定めております。

まず、港湾計画改訂の方針です。今回の港湾計画改訂にあたりまして、概ね30年後の港湾空間のあり方を検討する「広島港長期構想検討委員会」を平成28年7月に設置し、昨年の9月に広島港長期構想を策定しました。この長期構想において、3つの分野について広島港の将来像を定めております。

物流・産業につきましては、地域産業の持続的発展やアジア諸国等との交流・

交易拡大を支援する国際物流拠点、人流・賑わいについては、瀬戸内と世界とをつなぐ国際交流拠点、安全・安心については、防災性・安全性が高く環境と共生する港です。また、広島港長期構想の理念として、『瀬戸内海を牽引するグローバルゲート 広島港～HIROSHIMA から世界へ・世界から HIROSHIMA へ～』を掲げております。

次に、広島港の港湾計画の方針を示しております。広島港の将来像の実現に向けて、港湾計画の方針として、物流・産業につきましては、地域産業の持続的発展やアジア諸国等との交易拡大を支援する国際物流拠点、人流・賑わいにつきましては、緑で書いてありますが、瀬戸内と世界とをつなぐ国際交流拠点、安全・安心については、防災性・安全性が高く環境と共生する港を定めております。

下の図は、将来像の実現に向けた空間利用計画で、赤の点線の範囲が物流関連ゾーン、オレンジが生産ゾーン、緑が環境・緑地レクリエーションゾーン、青が交流拠点ゾーンに区分しております。

港湾計画改訂の主な内容です。まず、物流・産業面につきましては、戦略 1 として国際競争力の高いコンテナ物流拠点の形成を目指すこととし、以下の施策を掲げております。

外貿コンテナ機能の強化、国際フィーダー機能の強化、コンテナターミナルの生産性・サービス水準の向上、交通ネットワークの強化に取り組んで参りたいと思っております。

また、その下の方に出島地区と海田地区のイメージ図を添付しております。右側に詳しく出島地区の港湾計画図を添付しております。赤で示す、外貿コンテナ機能の強化でございますが、この赤の点線の範囲が取り組むところで、広島港国際コンテナターミナルを拡張し、既定計画でもありますが、岸壁14mを1バースほど計画しております。次に、上の黒の点線で囲った範囲、こちらについてはコンテナターミナルの生産性・サービス水準の向上に取り組むということにしております。青で示す、交通ネットワークの強化でございますが、これも既定計画ではありますが、交通需要に対応できるよう高架道路を計画しております。

また、この図面の中で、赤で塗りつぶした範囲の中に交通機能用地 2.7 ha というのがございますが、こちらについては広電の出島地区への延伸に伴う電車車庫などを想定した土地利用として交通機能用地を確保しております。その下の図

は、海田地区でございまして、こちらについては、国際フィーダー機能の強化や、コンテナターミナルの生産性・サービス水準の向上に取り組んで参りたいと考えております。

物流・産業の戦略2といたしまして、地域産業の持続的発展や競争力強化に資する物流基盤の強化及び産業基盤の形成です。

施策としまして、外内貿機能の再編・強化、モーダルシフトの促進、新たな産業空間の確保、再掲ではありますが、交通機能ネットワークの強化に取り組んで参りたいと考えております。その下の図ですけれども、廿日市・五日市地区のイメージ図で、将来、廿日市地区は鉄スクラップ、中古自動車の輸出、バイオマス燃料の新規貨物を、右側の五日市地区につきましては、ユニットロード貨物を取り扱う内航 RORO 船の就航を計画しております。

廿日市・五日市地区の港湾計画図を添付しております。真ん中の方にありますが、赤の点線の範囲、これが外内貿機能の再編・強化に取り組むところで、廿日市地区は-12m 岸壁 260m を耐震強化岸壁として、新たに計画をしております。五日市地区でございまして、こちらについては既存の-12m 岸壁の240mを60mほど延伸して、300m として大型船に対応出来るよう計画しております。上の黒の点線の範囲は新たな産業用地の確保ということで、廿日市地区に工業用地、港湾関連用地を計画しております。青の交通ネットワークの強化ですが、これは広島南道路など、引き続き、臨港道路廿日市草津線も既定計画通り位置付けるということを考えております。

その下は江波地区でございまして。江波地区の赤で示す点線の範囲ですが、外内貿機能の再編・強化として、三菱重工江波工場の一部を公共岸壁に転換して在来貨物の需要に対応した-7.5m 岸壁と埠頭用地、そして事前説明では説明していなかったのですが、その横に埠頭と一体的に機能する港湾物流関係の港湾関連用地 1.5 haを計画しております。

続きまして、人流・賑わい面でございまして。

戦略3として瀬戸内地域交流や国際交流に資する交流ネットワークの形成でございまして。施策として、海上交通網の維持・強化、国際交流基盤の強化に取り組んで参ります。下のパースは宇品外貿でございまして、クイーン・エリザベス2が就航したときのイメージパースを添付しております。

右側の港湾計画図でございまして。赤で示しております国際交流基盤について

ですが、右上の宇品地区におきましては、既存の-10m岸壁を延伸して390mにして14万トン級のクルーズ客船の受入を計画しております。また、左側の出島地区の-10mの岸壁のところでございますが、こちらについては宇品地区との棲み分けとして、アウトバウンド用のクルーズ客船の受入と貨物も扱う埠頭として計画しております。上側の青の海上交通網の維持・強化でございますが、こちらにつきましてはデポルトピア前に赤の浮棧橋のマークがありますが、こちらの方で川海クルーズやスーパーヨットを想定した浮棧橋を計画しております。

人流・賑わいの戦略4として、憩い・賑わいの場となる親水空間・交流空間の形成でございます。憩い・賑わい空間の創出に取り組んで参ります。宇品から出島にかけては、みなとオアシス広島のイベントや、港湾施設を活用した商業施設である、宇品デポルトピアなどそういった賑わい施設が多数あります。下の図に示すように、こういったものを含めて民間活力による賑わい空間の創出などに取り組んで参りたいと考えております。

右のページに港湾計画図を添付しております。赤の点線で囲った範囲が賑わい空間の創出として、交流厚生用地や緑地として活用する計画としています。

続いて安全・安心面でございます。戦略5といたしまして、港の防災機能の向上及び既存ストックの有効活用を目指しております。施策としては、防災・減災対策の推進、施設の適正な維持管理でございます。東日本大震災における仙台塩釜港の被災状況の写真であります。通常の岸壁と、上側にあります耐震強化岸壁の被害・被災状況の違いというのがよく見てとれると思います。

こちらについては、防災・減災対策の推進ということで、耐震強化岸壁の配置を示しております。今回、新たに左下の廿日市地区に-12m岸壁の260mを位置付ける計画としております。その下の図でございますが、施設の適正な維持管理として、利用の見込みがなくなった施設については施設廃止、また物資補給の利用があるところについては物資補給岸壁に岸壁の位置付けを変えていくという風に考えております。

安全・安心の戦略6として、港湾活動と調和した沿岸域の環境の確保でございます。廃棄物処理要請への対応、環境との共生、プレジャーボート収容の促進、小型船だまりの確保に取り組んで参ります。

右側に港湾計画図を添付しております。廿日市・五日市地区と出島地区の赤の丸(○)で囲った範囲でございますが、こちらの方が廃棄物処理要請への対応

に取り組んでいくところで、新規の埋立箇所や現在埋立中の箇所について、港湾工事で発生する浚渫土や災害時の発生土砂などを受入れられるようにしていきたいと考えております。また、青で示した範囲のところは、小型船だまりの確保です。黒はプレジャーボートの収容の促進ということで右下になりますが、吉島地区のポートパーク広島を位置付けております。緑につきましては、五日市地区の人工干潟がありますが、これは環境との共生に引き続き取り組んで参りたいと考えております。

引き続きまして、資料8で説明させていただきたいと思っております。資料8でございますが、港湾計画書の記載内容に沿った形で取りまとめております。

広島港の拠点配置案、概ね 30 年後の拠点配置案でございます。赤で示す範囲が物流拠点、オレンジが産業拠点、緑で示す範囲が人流・賑わい拠点でございます。茶色の丸(○)の点線につきましては、道路等将来構想ということで、臨海部を東西に結んだ道路も将来的には必要ではなかろうかということで想定しております。

次のページが 10 年後の拠点配置ということで、10 年後までの取組の範囲を示したものでございます。

主な地区別機能分担を、紹介させていただきます。考え方といたしましては、既存の港湾機能や背後の企業立地など、地区の特性を踏まえ効率性・快適性等の観点から機能を分担させております。一番右側に示すのが地区で、その隣に拠点を示しております。機能分担の根拠については記載のとおりで、茶色の物流・産業につきましては、出島地区・海田地区がコンテナ貨物取扱拠点、廿日市地区についてはバルク貨物の取扱拠点、五日市地区・宇品地区につきましては、ユニットロード貨物の取扱拠点という風に考えております。

また、人流・賑わい面につきましては、宇品・出島地区がクルーズ拠点、宇品地区から出島地区にかけて交流拠点、安全・安心につきましては、廿日市・五日市・出島・海田地区に、広島港で効率的に機能できるようにまんべんなく防災拠点を配置しております。

続きまして、次のページからが広島港の概要の紹介です。

取扱貨物量の現況についてです。広島港の取扱貨物量は左のグラフに示すように、概ね 1400 万トンで推移しております。右側の円グラフにあります取扱貨物

量の内訳でございますが、輸出につきましてはほとんどが完成自動車、輸入につきましては、LNG という状況になっております。

次のページにコンテナ貨物の現況を示しております。コンテナ貨物量の取扱個数の推移でございますが、左上に示すように近年、微増傾向となっております。取扱貨物につきましても、輸出につきましては自動車部品と空コンテナ、輸入につきましてはその他日用品と自動車部品が大半を占めているという状況でございます。

入港船舶隻数の状況をお伝えしています。平成29年の入港隻数が4万9千隻で減少傾向ではございますが、その下のグラフにありますように1隻当たりの総トン数は増加しているという状況でございます。特に外航船については大型化が進んでいるという状況でございます。

次に、船舶乗降人員ですが、広島港は第8位の乗降人員数となっております。近年は200万人超で推移しているという状況でございます。

次に、港湾の能力ということで取扱貨物の見通し、推計を記載しております。

全体貨物量でございます。目標年次の2020年代末における取扱貨物量を推計しており、その次のページからその概要を記載しております。全体といたしましては、広島港の取扱貨物量として、左側に示すグラフの実線で示したものが実績でございます。企業ヒアリングなどを参考に目標年次の2020年代末の推計を行っております。右側には、広島港コンテナ貨物量の推移とその推計を記載しています。赤で示す外貿のコンテナが非常に伸びているという状況でございますが、これは内貿コンテナからダイレクト輸送による外貿コンテナのシフトを推計しており、その転換分で増えているという状況でございます。

コンテナ貨物の詳細を右側に示しておりますが、広島港のコンテナ貨物の推移としては、主に自動車部品が占めております。その下に示しておりますが、内貿フィーダーから、広島港から直接海外にダイレクト輸送をするという転換分を入れ込んでおります。

続きまして、コンテナ以外の一般貨物の状況でございます。一般貨物につきましては、中古自動車の輸出や先ほどの内貿貨物から外貿貨物への転換などを見込んでおりますことから、大幅に増えると推計しております。

続きまして、港湾施設の規模及び配置についてでございます。

公共埠頭計画、廿日市地区の計画でその次のページに計画の背景を記載し

ています。左側でございますが、廿日市地区で現在想定しておりますバイオマス燃料の計画内容、その右側に増加傾向である鉄スクラップ、これも廿日市地区での想定をしておりますが、その状況を整理しております。

その下が五日市地区の状況でございます。こちらについては、その次のページに計画の背景を記載しておりますが、一番左にバースの利用形態ということで、真ん中に今の現状、岸壁整備なしの状況を記載しております。バースの延長不足であるということから、このたび、岸壁を60mほど延伸して300mで計画しております。また、真ん中の方に中古自動車の企業ヒアリングの内容を記載しております。右側の方には、陸上輸送から海上輸送への切り替え、転換である、いわゆるモーダルシフトのイメージを掲載しております。

次に出島地区の公共埠頭計画になります。その背景、出島地区の背景を載せております。左側に示しておりますが、航路別のコンテナ貨物量の推計結果では、国際フィーダー航路、神戸港などを經由して海外へ出す国際フィーダー航路の貨物が東南アジア航路に転換していくという風に推計しております。また、東南アジア航路のコンテナ船につきましては、その右側に記載しておりますが、将来は約半分が水深14m以上が必要であるというようなグラフです。

続いて、海田地区の公共埠頭計画でございます。右側の今回計画に示しております物揚場でございますが、利用実績のない物揚場については施設廃止を考えております。

その次のページに宇品地区、ここからは旅客船埠頭計画でございます。

宇品地区の旅客船埠頭計画でございますが、右側の今回計画に示す岸壁10mの390m、これがクルーズ客船14万トン級を想定したクルーズ客船の受入のための岸壁の対応で、その背後の埠頭用地の0.3haのところはCIQなどのターミナルを想定しております。また小型栈橋の1基につきましては、河川との川海クルーズなどの小型船の就航を計画しております。

続いて出島地区の旅客船埠頭計画です。こちらにつきましては、今回計画のところに記載しておりますが、埠頭用地の1.0ha、これは既定計画2haだったものを1haに利用実態に合わせて縮小するという風に考えております。

続きまして似島地区になります。こちらにつきましては、右側の今回計画で埠頭用地0.1ha、ここに待合所を設置するための埠頭用地を新たに位置付けるというものでございます。

次に、廿日市地区の危険物取扱施設計画でございます。廿日市の立地企業、広島ガスの要請に基づき、将来の LNG 需要の増大に対応するため、危険物取扱施設用地の拡張を計画しております。それに合わせてドルフィンを増深14mを計画し、その次のページにその背景について記載しております。

上の図が LNG 需要の今後の伸びと広島ガスのガスの需給計画でございます。下の方には、現在の広島ガスの状況でございますが、LNG 船が満載で入港できないために、他港に寄って減載して入港しているという、このような状況を満載入港できるように改良していきたいということでございます。

続きまして海田地区の危険物取扱施設計画でございます。これは、民間の専用埠頭の規模の縮小でございます。

続いて、外郭施設計画ということで、防波堤の計画を記載しております。こちらについては、既定計画と変更はございません。

次に、小型船だまり計画でございます。吉島地区における小型船だまり計画については、今回計画のところに示すように、対象船舶の減少に伴う規模の縮小と、利用者等の調整の上、埠頭用地を 0.1 ha に縮小したというものでございます。

次に、坂地区と宇品地区の小型船だまり計画を記載しています。坂地区については、既定計画と変更はございません。その下の宇品地区でございますが、こちらについても、宇品中央小型船だまりについて、元々、小型棧橋が2基ございましたが、隻数の見直し、減少で1基という風に変更しております。また、元宇品のところに既定計画の削除ということで記載しておりますが、プレジャーボートの収容余力が今の将来見込みよりも上回るということで、こちらに計画しておりました小型船だまりについては、今回の計画から削除するという風にいたしております。

続いて、次のページが似島地区でございます。上の段が家下地区の小型船だまり計画、そして下の段が大黄地区の小型船だまり計画で、いずれも隻数の見直しにより規模を縮小しております。また、大黄地区につきましては、利用者との調整の結果、船揚場等の係留施設はこのたび計画しないということで、こういう形にしております。

次が、観音地区のマリーナ計画でございます。こちらの今回計画のところを見ていただきたいのですが、海洋レクリエーション等に対応するため、新たにマリーナ計画を進めております。西飛行場の先端部でございますが、船揚場 30m とそ

れに隣接して交流厚生用地を位置付けております。こちらについては、事前説明の時に水上飛行機や観音マリーナのディングーヨットなどの利用を想定して、計画をするという風にご説明させていただいておりましたが、水上飛行機の就航というのがまだ明確になっていないというところから、主にディングーヨットなどや、小型船舶を扱う船揚場として今回計画をしたいという風に考えております。

次は、臨港交通施設計画でございます。

江波地区でございます。三菱重工の江波工場の専用岸壁の公共化に伴う埠頭用地への臨港道路を計画しております。

次に廿日市地区の臨港交通施設計画でございます。こちらについては新たな埋立地、今回計画のところに示しておりますが、廿日市南線として埋立地の中を東西に走る道路を計画しております。また、左側に点線で南北を連なる将来構想を記載しておりますが、将来的には南と北を結ぶ臨港道路が必要ではなかろうかということで、将来構想として計画しております。

続いて、五日市地区でございます。こちらも、このたび計画いたしました埠頭用地について、五日市中央線として計画しています。

その次に、広島港臨海部の道路の状況を参考に添付しております。臨海部は広島南道路、広島高速3号線の竣工、供用などにより、劇的に利便性が向上している、アクセスが向上しているという状況でございます。これらに、物流拠点や臨海部の産業集積地から接続する道路の強化が必要であるというような状況になっています。

次に港湾の環境の整備及び保全ということで、廃棄物処理計画について記載しています。

廿日市地区、五日市地区、出島地区でございますが、こちらはいずれも埋立に港湾で発生する浚渫土などを利用するという海面処分・活用用地として新規に位置付けております。

次に、緑地でございます。五日市地区の緑地でございますが、既定計画でありました都市機能用地 2.8 haが利用の見込みがなくなったということで、緑地の中に取り込んでいます。続いて、その下が宇品地区でございます。こちらについても、緑地 1.9 haなどを計画しております。

続いて、環境影響評価についてご説明いたします。このたびの環境影響評価は国土交通省の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

る基本方針において、計画の策定に関して評価するというものでございます。

環境影響評価についてですが、今回計画の港湾施設等による環境の影響を予測年度において比較しております。こちらの方に予測項目などを記載しております。大気質、騒音について記載しております。これらの結果について、総合評価として記載しております。結果としては、今回の港湾計画の改訂に伴う広島港周辺への環境に与える影響は軽微であるという風な結果となっております。

最後にその他といたしまして、海岸整備の状況について記載しております。現在整備中の箇所が、赤と青のところ、整備済みについては黒、未整備については緑でございます。海岸での取組のご紹介でございます。

配布資料の参考資料がございます。これにつきましては、公共事業の計画段階評価ということで、「国土交通省所管の公共事業の計画段階評価実施要領」で、公共事業の効率性やその実施過程の透明性の一層の向上を図るということを目指して、計画段階評価を港湾管理者が行うということになっております。対象事業は国が行う直轄事業で、評価の実施にあたりましては、学識経験者などの第三者から構成される委員会で意見を伺うということになっております。

配布しております参考資料のとおり、今回港湾計画に計画した事業につきまして、複数案の配置案が考えられますので、そういった中から経済性とか利便性を視点に踏まえた上で、最適な案を採用し、港湾計画を策定しております。

以上で説明を終わります。

会長 　　ただ今、いただきましたご説明につきまして、ご質問、ご意見等がございましたらお願いしたいと思います。

委員 　　簡単な質問だけをさせていただきますが、今日の資料全般にわたって、いくつかキーワードがあった中で、「災害・防災」というのがあったと思います。ここでいう「災害」は、南海トラフのような他地域で起きた大規模な自然災害から発生する津波のようなものから、広島地区が直撃を受ける台風あるいは高潮被害のようなものまで、すべてをカバーしているという理解でよろしかったでしょうか。

事務局 　　台風につきましては、資料8で海岸整備状況というご説明をさせていただいたのですが、台風被害につきましてはこういった海岸整備事業ということで、国であるとか、県の方で役割分担しながら整備を進めておりますので、港湾整備とはちょっと別にはなるかと思うのですが、海岸整備として行っております。本日ご説

明させていただきました、防災対策につきましては、台風以外の例えば地震被害であるとか、そういったものに対して必要な避難物資を輸送するとか、そういった機能を持たせる意味で記載させていただいております。

会長 他にご質問お願いいたします。

委員 小型船だまり計画、坂地区・宇品地区のご説明に対する質問です。特に宇品地区ですが、ご説明によりますと、想定を上回るプレジャーボートの隻数が想定されるということで、新たな計画案は既定計画の削除とご説明されたと思うのですが、今グーグルマップを見ても、最新のものかどうかわかりませんが、たくさんの船舶、ボートや漁船などが泊まっております、この船舶を今後どうされていくのかというのを教えていただけますか。

事務局 確かにまだ、(不法)係留隻数が完全に解消された訳ではございません。ただ、例えば吉島地区なんですけれども、まだ未整備の係留区域がございますので、小型船だまり計画の吉島地区をご覧いただけますでしょうか。ちょっとわかりにくいかもしれませんが、吉島地区は川の左側に三角形の水面を有しておりますが、真ん中の横に連なっているのが、高速3号線でございます。吉島地区は、高速3号線の南側については、既にボートの係留施設が整備済みでございますので、こちらで収容していますが、道路の北側に白で工事中と書いてある栈橋が確認できますでしょうか。今回計画につきましては黒の色になっております。こちらがまだ係留施設が未整備な箇所でございますので、こちらに整備をしてそこに収容するという前提で、現在元宇品に計画している小型船だまり計画は削除して、広島港全体で隻数をカバーできるという整理にしております。

会長 他にいかがでしょうか。

委員 資料7について、3点ほどお伺いしたいのですが、まず江波地区のところがございますけれども、長期構想検討委員会の中では江波地区というものが検討の俎上には全く上がっていなかったと思うのですが、これだけ大掛かりな産業用地を整備ということになれば、降って湧いたような話ではないと思うのですが、これはどうして検討委員会の中では議論されずに、今回、このような形で出されたのかという経緯をご説明いただきたいということと、それから宇品・出島地区のドルフィン延伸のところがございますけれども、ここに14万トン級のクルーズ船を呼ぶということで回頭円等いろいろ検討してきたということではございませんけれど

も、これによりまして、この延伸部分とそれから既存の波止とで、開口部がかなり狭くなるという問題がございます、その中で交流厚生用地として、いろんな整備をされて小型船とかいろいろなもの出入りがあるということになると、ますます交通量が増えるということになると思いますので、その辺りをどうお考えなっているのかというところでございます。それと、棧橋の整備の中で、クルーズ船の二次交通の確保としてクルーズ船から、さらに旅客船に乗って島めぐりをしていくとこの近隣の景色等を、堪能していただくという意味合いでも二次交通がつけられる港湾設備が想定、連動されているのかということをお聞きしたいというところでございます。

それと、もう一つ最後ですけれども、資料7の先ほどのご説明では電車の延伸というのが一つありまして、もう一つ高架道路の整備という予定があるということですが、この高架道路と電車の延伸というのはどう関連しているのかを、コース等含め教えていただければと思います。以上です、よろしくお願いいたします。

事務局

まず、江波地区でございます。これは確かにご意見のとおり、長期構想検討委員会の中におきましては、こちらの再編強化という個別のご説明はしておりませんでした。実際には、持ち主でございます三菱重工業様と協議を進めておりましたのが実情でございます、個別の企業様の内容の案件でもございますので、公表は差し控えさせていただきまして現在に至ったような次第でございます。長期構想の中でご紹介が出来ていなかったことに関しましては、お詫びを申し上げます。ただ、長期構想におきまして江波地区につきましては、生産ゾーン・物流関連ゾーンというゾーニングをしております、今回その江波地区の取組につきましては、こういったゾーニングであるとか、取組内容と整合がとれたという風に考えておりますので、今回この港湾計画ということでご審議いただいた上で、こういった取組を進めていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

それから資料7の宇品・出島地区のドルフィン延伸につきましては、これはクルーズ客船のドルフィンバースを110mほど延ばすということで、これにつきましては航行安全検討が既に完了しております、この辺りの航行の実態等を踏まえて議論いただいておりますので、安全性については、確認出来ているものと考え

ております。ただ、当然賑わいづくり等を宇品地区の方で進めていきますので、実際の運用にあたりましては、きちっと事故がないようにルールなどを定めて航行を行っていくように、管理者といたしましても対応していく必要があると考えております。同じくクルーズ客船からの二次航行ということでございまして、クルーズ客船から降りられたお客様の二次輸送ということで、今想定しておりますのが上側の図面の赤の長方形の囲みが大きなクルーズ客船の位置なんですけれども、そのすぐ左隣に青丸(○)で交流厚生用地と書いてあるところに小さい栈橋を計画しております。今想定をしておりますのは、クルーズ客船から降りられて、例えばこの青囲みの中で栈橋に乗り換えられて、市内の例えば原爆ドームの方であるとか、宮島であるとか、瀬戸内海の方を遊覧していただくという、そういった楽しみをしていただくようなことを想定して、今後事業者なりと調整する中でそういった取組をどんどん進めていきたいという風に考えております。

最後に電車の延伸というお話がございました。図面でご説明させていただきますと、先ほど少し説明がありましたが、広島電鉄様が現在、宇品の旅客ターミナル、図面で言いますと中ほどに埠頭用地と書いておりますが、ここから左下に下がって茶色のルートを通って交通機能用地のところまで電車を延伸する計画でおられます。一方で、先ほど言われました高架道路につきましては、同じくその茶色のルートであります。その上部を通過するような格好になっておりますので、上部については、基本的には港湾の物流車両を想定しております。港湾物流車両と路面電車の機能につきましては、立体的に分離したような格好で今計画しておりますので、そういった混線がないように実施においても検討を進めていきたいという風に考えております。

委員 あと1点だけもう少し教えていただきたいのですが、先ほどご説明頂いた二次交通用の栈橋の整備というところで、今おっしゃったのは、河川の航行程度のクラスの運用を想定されているという風に私は受け取ったんですが、これをたくさん運搬できる船の大きさの検討というのを今後ということで、まだ余地はあるということで受け止めてよろしいでしょうか。

事務局 実際の航行ルートであるとか、船の大きさであるとかはちょっとまだ今後の検討になろうかと思えます。

会長 他にいかがでしょうか。

委員	資料8のコンテナ貨物量の現況についてお伺いしたいと思います。コンテナの貨物量の現状の中で、広島から出る荷物はほとんど付加価値が高いものだと思うんですけども、空コンテナの割合が例えば輸出でも 36%ほどありますし、移入につきましては、7割近くが空コンテナとなっておりますけども、この分については別の近くの近隣の港の方に行く、いわゆる経由地になっているということでしょうか。
事務局	空コンテナというのは、基本的には輸出するときには中に貨物がありますが、返ってくるときは持って帰ってくるものがないので空で返ってくるという状況を指しておりまして、その辺がうまくことマッチングすれば空コンテナがなくなるんですけども、なかなか現実問題、例えば輸出の方が多かったりとか、移入の方が多かったりとかで、こういった状況になっております。実際には空コンテナを持って帰ってきて今度輸出するという再度使用するというような状況かと思えます。
委員	業者は片荷をすごく嫌がるという風に伺っておりますので、もしこれが解消されたら荷物が集まるかなと考えたものですから、大変失礼いたしました。
会長	他にいかがでしょうか。
委員	観音のマリーナ計画の案で、先ほどの説明では工程が計画からちょっと伸びている等の説明がありましたが、やはり工程はここに辿り着くということと、また、漁業者等の漁船とのいろいろな意味合いで、中止になるのか、それともまた計画を見直しているのかということ、ちょっともう一度説明してもらいたい。
事務局	観音の船揚場施設につきましては、水陸両用機を含めたということで、利用に関してご説明させて頂いたところなのですが、今の水陸両用機については、まずこのエリアについて一つは今いろんな方面から、提言を受けているという状況もございまして、その辺も含めて今後話が出てくるだろうという話と、水陸両用機自体を、まずは広島で飛ばしたいという事業者さんのご意向はございますけども、そこのやり方については、更に詰めていく必要があるというような状況でございます。
会長	ほかにいかがでしょうか。
委員	(質問・意見なし)
会長	それでは、諮問されました広島港港湾計画の変更につきまして、原案どおり適当と認める答申をしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

委員	異議なし
会長	異議がないようでございますので、原案を適当と認めるとの答申をするということにいたします。 答申案につきましては、後日、事務局において作成をし、私が確認をさせていただいた上で知事に答申することにしたと思います。 以上をもちまして本日の審議を終了することといたします。
事務局	委員の皆様には、港湾計画の改訂についてご審議をいただき、また、ご承認を賜りまして誠にありがとうございます。 今後事務局におきまして、更なる航行安全の検討を行いまして、委員長の方にお諮りし、成案にしていきたいという風に考えております。 本日ご審議いただいた港湾計画の改訂につきましては、国の交通政策審議会の審議を経て、県報公示いたします。 今後とも、広島港の機能強化を図り、地域経済の活性化に繋がるように貢献していきたいと考えておりますので、皆様方の一層のご支援、ご協力をお願いいたします。 これをもちまして広島県広島港地方港湾審議会の全日程を終了させていただきます。ありがとうございました。

閉会 15:20

7 会議の資料名一覧

- (1) 広島県広島港地方港湾審議会次第
- (2) 広島県広島港地方港湾審議会名簿
- (3) 広島県広島港地方港湾審議会配席図
- (4) 「広島港港湾計画の変更について」諮問書の写し
- (5) 広島港港湾計画書（案）—改訂—
- (6) 参考法令
- (7) 広島港地方港湾審議会資料（概要版）
- (8) 広島港地方港湾審議会資料
- (9) 計画段階評価対応方針（参考資料）