

広島港長期構想検討委員会 第3回委員会議事録

日時 平成30年4月27日(金)14:00~15:45
場所 TKP 広島平和大通りカンファレンスセンター 3階「ホール3A」

目 次

1. 開会.....	1
2. 港湾管理者挨拶.....	1
3. 委員紹介.....	1
4. 委員長挨拶.....	2
5. 議事.....	2
5-1. 資料説明(第1章, 第2章).....	2
5-2. 討議.....	6
5-3. 資料説明(第3章, 第4章).....	8
5-4. 討議.....	12
6. 閉会.....	21

1. 開会

開会 14:00

○**主催者(海野)** それでは、定刻になりましたので、ただいまより広島港長期構想検討委員会第3回委員会を開催いたします。

委員の皆様方におかれましては、御多用中にもかかわらず御出席いただきましてまことにありがとうございます。

議事に入りますまで日本港湾協会の海野が進行を務めさせていただきます。

初めに、本日の配付資料の確認をさせていただきます。

お手元には、本日の議事次第、出席者名簿、配席図ということでA4サイズの紙1枚ずつのものが3枚、そして本日の委員会資料でございますA4の資料1 広島港長期構想検討委員会第3回委員会資料(1)、資料2といたしましてA3の1枚もの、資料3といたしまして第3回委員会資料(3)、資料4といたしまして第3回委員会資料(4)ということで配付させていただいております。

過不足等ございましたらおっしゃっていただきたいと思いますが、よろしいでしょうか。

(発言なし)

2. 港湾管理者挨拶

○**主催者(海野)** では、次第にのっとりまして、初めに、港湾管理者を代表いたしまして、広島県空港港湾部長の宮津より挨拶を申し上げます。

宮津部長、よろしく願いいたします。

○**宮津広島県土木建築局空港港湾部長** ただいま御紹介いただきました広島県の宮津でございます。

港湾管理者を代表いたしまして一言御挨拶申し上げます。

皆様方には、平素より港湾行政の推進につきまして格別の御指導を賜りまことにありがとうございます。

本日は、お忙しいところこの第3回広島港長期構想検討委員会に御出席いただきましてまことにありがとうございます。

この広島港の長期構想検討につきましては、皆様方の御協力を賜りまして、一昨年7月に第1回委員会を開催させていただき、その後、地区別の検討会を2地区合計6回開催させていただき、丁寧に議論を重ねてまいったところでございます。

この説明資料の中にもございますが、広島港の物流機能の強化とか、外貿コンテナ機能の拡充とか、宇品のクルーズターミナルの機能強化を盛り込んでおります。

これらにつきましては、できるだけ早い段階で実現に向けて取り組んでまいりたいと考えております。

本日の第3回の検討委員会は、皆様方の御意見を踏まえまして、将来像とか基本戦略、港湾計画の方針などを提示させていただきます。

皆様方から御専門のお立場で忌憚のない御意見をいただければありがたいと考えております。

本日はどうぞよろしくお願い致します。

○**主催者(海野)** 宮津部長、どうもありがとうございました。

3. 委員紹介

○**主催者(海野)** 続きまして、委員紹介でございます。

本来でございますれば本委員会を構成する委員をお一人ずつ御紹介すべきところでございますけれども、討議時間確保のため名簿及び配席図をもって御紹介にかえさせていただきます。

きますので、御了承のほどよろしく願いいたします。

4. 委員長挨拶

○**主催者(海野)** 続きまして、本委員会の委員長でございます公益社団法人日本港湾協会の須野原理事長に一言御挨拶をいただきます。

須野原委員長、よろしく申し上げます。

○**須野原委員長** 本委員会の委員長を務めさせていただいております日本港湾協会の須野原でございます。

本日は、各委員の皆様には、お忙しい中御出席ありがとうございます。

また、先ほど宮津部長からありましたように、第2回委員会は昨年3月に開催しました。

その後、ここにいらっしゃる戸田先生には、宇品・出島地区並びに五日市・廿日市地区の検討会、本当にありがとうございます。

本日の委員会は、それらの検討会を踏まえまして、主催者から港湾計画の方針案あるいは施設配置並びに土地利用計画等について素案が提示されております。

今後の取りまとめに向けて委員の皆様のご忌憚のない御意見を賜ればと思っておりますので、どうぞよろしく申し上げます。

○**主催者(海野)** 須野原委員長、どうもありがとうございました。

それでは、以降の議事進行に関しましては委員長にお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

5. 議事

5-1. 資料説明(第1章, 第2章)

○**須野原委員長** この後の議事の進め方ですが、まず、主催者から、お手元にお配りしてございます第3回委員会資料(1)の第1章「これまでの委員会等での主な意見と対応」から第2章「広島港の将来像及び空間利用計画」のところまでを御説明いただき、それについて御質問等をいただきたいと思います。その後、第3章「広島港の港湾計画の方針及び施設配置・土地利用イメージ(案)」と第4章「広島港の拠点配置(案)」を主催者から御説明いただき、再度御意見・御質問をいただきたいと思います。

ということで、2回に分けて御説明をお願いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。

○**主催者(細谷)** それでは、主催者から資料について御説明させていただきます。

今、お手元にお配りしている資料でございますが、まず、資料1の1ページをお開きください。

これの第1章から第2章までを説明させていただきます。

資料の構成ですが、第1章はこれまでの委員会での主な意見と対応、第2章は広島港の将来像及び空間利用計画、第3章は将来像や基本戦略を踏まえたおおむね10年先における広島港の港湾計画の方針と施設配置、土地利用イメージ案について記載しております。第4章の広島港の拠点配置案につきましては、これまで各地区検討会の意見を踏まえ、おおむね30年後の空間利用に基づく拠点配置案を記載しております。

また、参考資料として、背後交通網の概要や現況と将来見込まれる取扱貨物の概要を添付しております。

もう一つ、A3の資料2は、広島港の課題とそれに対する対応方針である将来像や基本戦略、取組内容についての関係をお示したものでございます。

別冊の資料3につきましては、これまでの委員会とか各地区検討会で将来像を検討するために用いた広島港の現況とか上位計画、関連計画、利用者のニーズなどを取りまとめたものになります。

もう1冊の資料4は、広島港の将来像、基本戦略、施策、取組内容、空間利用計画を取りまとめたものになります。

今回御提案させていただきますのは資料4の内容でございます、こちらにつきましては資料1に抜粋しておりますので、資料1で御説明させていただきたいと思っております。

では、第1章「これまでの委員会等での主な意見と対応」についてです。

資料1の3ページをお開きください。

検討スケジュールでございます。

本日の第3回広島港長期構想検討委員会につきましては、この表の一番上の行に記載しておりますオレンジ色の「第3回」のところになります。

一番下の水色で記載しておりますが、平成30年度秋ごろの国の交通政策審議会を目指し、引き続き各地区の検討会などを開催していきたいと考えております。

昨年3月21日に開催しました第2回委員会では平成29年度末の交通政策審議会を目指しておりましたけれども、五日市・廿日市地区での検討会などの回を重ねたということもありまして、全体のスケジュールにつきまして平成30年度に見直しさせていただいております。

4ページの検討フローになります。

本日の第3回委員会につきましては、オレンジ色の点線で囲った範囲が今回議論する部分になります。

5ページから6ページにつきましては、昨年3月21日に開催した第2回長期構想検討委員会での主な意見を記載しております。

6ページの下の方に記載しておりますが、これらの御意見を踏まえて、広島港の将来像や拠点配置、施設配置、土地利用計画イメージを提案させていただいております。後ほどこちらのほうで説明させていただきます。

7ページでございます。

7ページにつきましては、昨年11月14日に開催しました五日市・廿日市地区の第3回基本構想検討会での主な意見でございます。

主な意見といたしましては、「物流・産業」に関する意見といたしまして、上のほうの丸(○)になりますが、木材企業の将来的なニーズを十分に踏まえ、低利用の水面貯木場などの利用転換(埋立)に伴う埋め立ての範囲の検討や、バルク貨物の取扱拠点としての機能強化を進めるべきであるというような御意見をいただいております。

8ページになります。

これは、今年2月6日に開催いたしました第3回宇品・出島地区基本構想検討会での主な意見と対応になります。

代表的なものを説明しますと、「物流・産業」に関する意見のところ、物流と人流の棲み分け、物流機能の適正な配置、物流用地の確保など、具体的に計画がなされているというような御意見をいただいております。

続きまして、第2章になります。

広島港の将来像及び空間利用計画です。

第2章の説明に入る前に、別冊の資料2をお開きください。

こちらの資料2は、広島港の課題とそれに対する対応方針である将来像と基本戦略、取組内容についての関係を御説明しております。

まず、2「社会情勢の変化」ということで、平成11年の改訂から今回にかけての主な社会情勢の変化を記載しております。

代表的なものを説明させていただきますが、①は「物流・産業」に区分しております社会情勢の変化でございます。

「経済成長著しい東南アジアへの航路増便の要請」というのがあります。

これにつきましては、現状といたしまして、右のグラフに示すように、広島港とアジアとの貿易額は増加傾向で、東南アジア航路の増便要請もありますけれども、東南アジア航路等の船舶の大型化が進展しており、広島港のコンテナにつきましては海田と出島の 2 地区で扱っております。

海田地区では、海田大橋の桁下高さなどから、大型船が入港できないというような状況になっております。

また、出島地区においてもバースが不足しているという状況になっているというのが現状でございます。

課題といたしましては、海田地区の外貿貨物を大型のコンテナ船が利用できる出島地区に集約することが必要となっており、これを集約して出島地区の外貿コンテナ機能の強化を図り、東南アジア航路の増便に対応する必要があります。

この課題に対する取組内容として、資料 1 の 30 ページに記載しております。

30 ページをお開きください。

こちらに方針 1「コンテナ機能の強化」として、上のほうに記載しております。

この黄色の枠内につきましては、課題に対する取組内容を記載しております。

繰り返しになりますけれども、海田地区は桁下制限や岸壁水深がマイナス 7.5m という制約があり、大型のコンテナ船の入港が困難であることから、出島地区への外貿機能の集約や東南アジアとの貨物需要増加を踏まえたコンテナターミナルの拡張に取り組んでいくと考えております。

また、ロジスティクス機能を有し、コンテナターミナルと一体的に機能する物流用地の確保にも取り組んでまいりたいと考えております。

また資料 2 に戻っていただきたいのですが、同じく「物流・産業」に関する社会情勢の変化として、③「輸入形態の変化等による港湾施設の低利用化」でございます。

現状といたしましては、廿日市地区は木材の輸入形態が原木から製材へシフトしております。

貨物の荷役形態につきましても、水面投下から岸壁利用にシフトしていることから、水面貯木場などは低利用化が進んでおります。

また、木材運搬船につきましても満載入港ができていないという現状がございます。

課題といたしましては、水面貯木場の有効活用や船舶の大型化への対応が必要であると認識しております。

この課題に対する取組内容といたしまして、資料 1 の 34 ページをお開きください。

港湾計画の方針でございますが、方針 4「バルク貨物取扱機能の強化」でございます。

こちらは、先ほど御説明しました廿日市地区の原木や製材の輸入を行う貨物船や隣接する LNG 船の減載入港の実態を踏まえ、入港船舶に応じた埠頭の確保に取り組んでまいりたいと考えております。

また、バルク貨物取扱機能の強化といたしまして、その下の図に記載しておりますが、金属くずの輸出、バイオマスの輸入に対応する埠頭としても再編してまいりたいと考えております。

また資料 2 になります。

資料 2 の右側の、緑で書いております④「大型クルーズ客船の寄港回数の増大」でございます。

これは「人流・賑わい」の分野になりますが、現状といたしまして、クルーズ客船の入港により外国人の旅客数は非常に伸びており、新たな目標として 500 万人が設定されているような状況の中で、広島港におきましても、厳島神社や原爆ドームというような観光資源を生かして、寄港回数は平成 27 年が 32 回、28 年が 51 回、29 年が 49 回ということで、増加傾向にあるという状況でございます。

課題といたしましては、広島港の宇品地区では、大型クルーズ客船が係留できる岸壁や旅客ターミナル機能が不十分であり、クルーズ客船の受け入れ施設の充実・確保が必要でございます。

こちらは 42 ページになります。

これらの課題に対する取組内容を記載しております。

方針 2「交流拠点機能の強化」でございます。

現在宇品地区においては中小型のクルーズ船の受け入れを行っておりますが、こちらの施設の拡充、高質化、美装化などを行って、一部の大型クルーズ船の受け入れも行っており、拠点性を向上していきたいと考えております。

また、宇品地区においては海外等のビジターヨットの受け入れ等についても取り組んでまいりたいと考えております。

海外等のビジターヨットの受け入れについては、最後のページになりますが、86 ページに、海外からのビジターヨットの受け入れについて記載させていただいております。

広島港の現状ということで、この黄色の枠の一番下から一つ目に記載しておりますが、広島港の観音マリーナでは 80 フィートを超えるメガヨットの係留に関して年間 3 件から 4 件ほど問い合わせがあるという状況でございます。

しかしながら、係留スペースがないことから断っているという状況であり、昨年 5 月には、左下の写真でございますが、海外から 50m (170 フィート) のビジターヨットが入港したという状況ございまして、このときも観音マリーナの係留能力を超えることから廿日市地区の公共岸壁に係留しているという状況でございます。

資料 2 にお戻りください。

これらの社会情勢の変化等について対応を示したのが下段の流れ図になります。

これらの現状と課題から設定した将来像とそれを実現するための基本戦略や取り組み内容を示しております。

一例を御説明いたしますと、一番上の①でございますが、現状といたしましては経済成長著しい東南アジアへの航路増便要請がございまして、そういう現状に対して、外貨貨物を出島地区へ集約することが必要であり、東南アジア航路の増便に対応する必要があるという課題が生じております。

これらの課題を解決するために、「物流・産業」分野の将来像として「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」というのを設定し、それを実現するための戦略を設定し、さらにその具体的な取組内容といたしまして、①であれば出島地区の外貿コンテナ機能の強化を図ることや浚渫土砂を利用した埋立による物流用地の確保というようなものに取り組んでまいりたいと考えております。

これらの取組につきましては、港湾計画として後ほど御説明する港湾計画の方針 1 に合致しているという状況でございます。

資料 1 の 10 ページをお開きください。

第 2 章「広島港の将来像及び空間利用計画」でございます。

10 ページに示しております広島港の将来像及び基本戦略につきましては、昨年 3 月に開催した第 2 回長期構想検討委員会と同じものでございます。

広島港全体を「物流・産業」「人流・賑わい」「安全・安心」に区分しまして、それを実現するための六つの戦略を示しております。

11 ページをお開きください。

11 ページから 13 ページにつきましても第 2 回長期構想検討委員会でお示しておりますが、将来像を実現するための具体的な施策や取組内容と取組時期を掲載しております。

昨年の第 2 回委員会から変わった部分は、11 ページで申し上げますと、11 ページは「物流・産業」についての取組でございますが、一番上の取組内容の「大型船に対応した係留

施設の整備」と「外貨コンテナ機能の集約再編」の二つにつきましては中長期の取組としておりましたけれども、皆様の御意見等を踏まえ、短期から取り組んでいくということで、短期のところにも工程の線を引いております。

下から七つ目になりますが、「在来貨物埠頭の再編・強化」でございます。

こちらにつきましては、将来的にも物流機能の強化や産業拠点の強化が必要ではないかということで、長期の部分に江波地区を追加しております。

その下の「産業用地確保・立地促進」につきましても、草津地区と江波地区を長期のほうに追加して、将来的にも物流機能や新たな産業拠点の強化ということで追加しております。

12 ページが「人流・賑わい」でございます。

前回の第 2 回からの変更点で申し上げますと、以前は「メッセ・コンベンション機能の導入（検討中）」というのを記載しておりましたけれども、現在 MICE 施設について経済界も含めて官民で検討が行われているという状況から、記載については見送ることといたしております。

13 ページでございます。

「安全・安心」分野の施策・取組内容でございます。

こちらにつきましては変更ございません。耐震強化岸壁の整備などに取り組むということにしております。

14 ページになります。

14 ページから 17 ページについては、3 月 14 日の幹事会で今回の長期構想の再編の概要を作成するようという御意見がございましたので、今回新たに作成しております。

一番左側に現在の長期構想、一番右側に今回の長期構想を記載しております。

今回の長期構想の取組内容で二重線を引っ張っているところが新しく追加した項目でございます。一重線につきましては変更した内容でございます。

19 ページをお開きください。

広島港の空間利用計画についてです。

おおむね 30 年後の将来像の実現に向けたゾーニングを記載しております。

配置に当たりましては、各地区の特性や既存ストック、背後の企業の立地状況等を踏まえ、調和のとれた空間利用が実現できるように、四つのゾーンに区分しております。

ゾーンにつきましては、上に書いております赤の「物流関連ゾーン」「生産ゾーン」「環境・緑地レクリエーションゾーン」「交流拠点ゾーン」の四つでございます。

次の 20 ページからは、もう少し大きい図面に各地区を拡大したものを添付しております。

簡単ですが、第 2 章までの説明を終わります。

○須野原委員長 ありがとうございます。

5-2. 討議

○須野原委員長 今、主催者から、第 1 章のこれまでの委員会での意見に対する対応と第 2 章の将来像、空間利用の案について、資料の説明がありました。

これまでのところで、委員の皆さん、御質問ございますか。仁田委員、お願いします。

○仁田委員 旅客船協会の仁田でございます。

資料 2 で今までの社会情勢の変化とか今後の世の中の変化に伴ってどういうことが必要かというのをまとめてあると思うのですが、私、毎回申し上げてきたと思うのですが、世の中の変化の中で、旅客船を利用されるお客様の高齢化、あるいは海外からのお客様が大きな荷物を持って移動されるということに対して、「バリアフリー」とか、「ユニバーサルデザイン」とか、そういう言葉が一切、現況のところにも将来のところにも入っていないので非常に残念ですが、高齢のお客様あるいは海外から来られた方もストレスなく船に乗っていただくというような観点が入っていないのはどうなのでしょう。

それと、以前は宇品の港はとにかく海外から来てもらうばかりなので、来てもらった方々が既存の船に乗りかえて瀬戸内海の観光に出て行ってもらう基地のような位置づけをぜひ取り入れていただければと思います。

瀬戸内海全体の中で、広島港が船を使つての瀬戸内海観光の基地になると、海外の船が来るだけでなく、乗りかえて瀬戸内海の観光、島へ小さい船に乗りかえて行くとか、そういう基地になるというような位置づけを長期構想の中へ取り込んでどうかというようなこと、この2点を私はずっと御提案してきたと思うのですけれども、そういう観点はないのでございましょうか。

以上です。

○須野原委員長 主催者から何かございますか。

○主催者(田中) 広島県港湾計画担当監の田中でございます。

御指摘ありがとうございます。

バリアフリーとかユニバーサルデザインの観点につきましては、これまで委員会等でいろいろ御指摘いただいておまして、先ほど御説明いたしました資料2に記載がなかったのですけれども、先ほどちょっと説明しかけたのですが、資料1の41ページに、「人流・賑わい」というところで方針としてお示ししております。

ここで図面をごらんいただきますと、中ほどのほうに「旅客ターミナル利便性・安全性向上、旅客の乗継円滑化」等々記載しておまして、ユニバーサルデザイン、バリアフリーに関しては非常に重要な課題と考えておりますので、こういった取組はしっかりとやっけていこうと思っております。

○須野原委員長 3章で説明される話だったと思うのですが。

○戸田委員 ただいまの御質問に対して、検討会なり幹事会の取りまとめを担当していましたので、申し上げます。

12ページをごらんください。

これは、旅客、地区別の人流にかかわることです。

一番上の「島しょ部及び四国を結ぶ旅客船・フェリー航路の維持・強化」と二つ目の「旅客ターミナルの利便性・安全性の向上」ということで、ここにバリアフリーという意味合いを含めているというぐあいに御理解ください。

以上です。

○須野原委員長 ほかに御質問ございますか。どうぞ。

○土田委員 今の話と連携して、私の理解では、今、広島駅の改築をやられています、それが完成した暁には全ての路面電車が広島駅の2階に行ってそのままそこから出るようになる。

したがって、広島駅に来た人は、今のように、改札を出て、ターミナルビルを出て、「広島港に行くのは一体どの乗り場なんだろう」とうろろろすることなく、広島駅は必ず2階に上がらないと出られないことになっていますから、2階に上がるとそこにもう路面電車があって、「広島港行きはここですよ」という看板が出ていて、そのままこれに乗れば広島港に行けるということ。

これは、知っている人はいいのですけれども、私もずっと前に初めて広島に来たときに、「広島港行きの路面電車の乗り場は一体どこなんだ。どうやって乗ればいいんだろう」ということがあったのですけれども、その点がこれによって相当改善される。

広島駅に行って、そのまま2階に行ったら、そこに広島港行きの路面電車があって、そこに乗ればそのままスムーズに港までとりあえず行けるだろうという点は、人流のアクセスという意味ではかなりインパクトがあるという感じがするのです。

それから、港に船で入った人も、今度は駅の2階にダイレクトに入ってくるというのは、ふだん利用している人もそうですけれども、観光等で利用する人にとってもかなりの効果がある

と思いますので、その辺の人流についての記載は確かに物流に比べて物足りないという印象があります。

○須野原委員長 ありがとうございます。

特に何かありますか。

○主催者(田中) 先ほどの資料の 40 ページに、「人流・賑わい」ということで、港湾だけではなく、島しょ部とか、先ほど言われました都心部、広島駅のほうもひっくるめて面的にネットワークを今後強化していこうということで構想の中でも整理しておりますので、全体を見据えてネットワークの構想を考えていきたいと思っています。

○須野原委員長 ほかに御質問ございますか。

(質問なし)

5-3. 資料説明(第 3 章, 第 4 章)

○須野原委員長 ございませんようでしたら、引き続き主催者から第 3 章, 第 4 章を御説明いただいた後、改めて皆様から御質問なり御意見をいただきたいと思っています。よろしくお願ひします。

○主催者(細谷) それでは、第 3 章「広島港の港湾計画の方針及び施設配置・土地利用計画イメージ(案)」について御説明させていただきます。

26 ページをお開きください。

26 ページには、「物流・産業」における港湾計画の七つの方針を提案させていただいております。

赤字の方針の記載の右側の欄につきましては、その方針の具体的内容を記載しております。

戦略 1 のコンテナ物流拠点の形成につきましては、方針 1「コンテナ機能の強化」、方針 2「情報通信技術を活用したサービス向上や民間活力導入」、方針 3「交通ネットワークの強化」、戦略 2 の物流基盤の強化及び産業基盤の形成につきましては、戦略 1 と重なる方針 2 と方針 3 と方針 4「バルク貨物取扱機能の強化」、方針 5「既存施設の集約・再編等による機能配置の促進」、方針 6「複合一貫輸送の強化」、方針 7「産業用地の創出」を掲げております。

27 ページをお開きください。

緑色のところが「人流・賑わい」分野になります。

こちらについては港湾計画の三つの方針を提案しております。方針 1「海上交通ネットワーク及び陸上交通の結節機能の強化」、方針 2「交流拠点機能の強化」、方針 3「親水空間及び魅力的な水際線の整備の促進」でございます。

青色の「安全・安心」分野につきましては五つの方針を提案しております。方針 1「ハード・ソフト一体となった防災・減災対策の促進」、方針 2「ストックマネジメントの促進」、方針 3「海面処分場の確保」、方針 4「良好な港湾環境の形成」、方針 5「小型船舶の適正な収容」、方針 6「漁業やポートサービス事業に関わる基盤整備の促進」でございます。

28 ページになります。

28 ページには、「物流・産業」の港湾計画の方針と、それぞれ該当する地区を表にしたものを記載しております。

方針 1「コンテナ機能の強化」については、今後 10 年間の取組をする地区は現在のコンテナターミナルがある出島・海田地区でございます。

29 ページをお開きください。

こちらが「人流・賑わい」「安全・安心」の取組地区でございます。

一例を言いますと、方針 1「海上交通ネットワーク及び陸上交通の結節機能の強化」につきましては全地区で取り組んでまいりたいと考えております。

方針 2「交流拠点機能の強化」につきましては、現在賑わいづくりが進展しております出島・宇品地区に取り組んでまいりたいと考えております。

30 ページをお開きください。

30 ページにつきましては、先ほど御説明しましたので、割愛させていただきます。

31 ページになります。

これは「物流・産業」の方針 2「情報通信技術を活用したサービス向上や民間活力導入」でございます。

取組内容といたしましては、この黄色の箱の中に書いているとおりでございます。出島・海田地区における ICT を活用したコンテナターミナルの効率的な運営とか、公共埠頭における民間活力の導入でございます。

32 ページには方針 3「交通ネットワークの強化」の取組内容を黄色の箱の中に記載しております。

33 ページには方針 4「バルク貨物取扱拠点の強化」について記載しております。

広島南道路などの整備が進んできたことから地区間の相互連携が深化しており、背後企業の物流の効率化や生産性が向上してきているという状況でございます。

34 ページには廿日市地区でのバルク貨物の取扱機能の強化について記載しております。

こちらについては、先ほど御説明しましたので、割愛させていただきます。

35 ページです。

こちらは、五日市地区でのバルク貨物取扱機能の強化について記載しております。

五日市地区については、現在、完成自動車の移入とか、産業機械の輸出とか、一定のコンテナとか、シャーシとか、そういったまとまった貨物がユニットロード貨物として取り扱われている状況でございます。

こういったところで、臨海部の道路ネットワークを生かして、広島港西部のユニットロード貨物取扱拠点として埠頭用地を整備・再編していきたいと考えております。

36 ページには、出島・宇品・海田地区でのバルク貨物の取扱機能の強化について、黄色の箱の中に取組内容を記載しております。

37 ページは、同じく出島地区のバルク貨物の取り扱いでございます。

38 ページには方針 5「既存施設の集約・再編等による機能配置」と方針 7「産業用地の創出」を記載しております。

産業用地の創出につきましては、現在臨海部の分譲する土地がないというような状況でありまして、そういったものを低利用の水面貯木場などを活用して造成していきたいと考えております。

39 ページは方針 6「複合一貫輸送の強化」でございます。

40 ページには、今度は「人流・賑わい」でございますが、方針 1「海上及び陸上交通の結節機能の強化」を記載しております。

41 ページは、同じく宇品・出島地区での方針 1 について記載しております。

先ほど御説明したとおり、旅客ターミナルの利便性の向上とか瀬戸内海クルーズの確保・誘致に取り組んでいきたいと考えております。

42 ページは、先ほど御説明しましたので、割愛させていただきます。

43 ページは「人流・賑わい」の方針 3「親水空間及び水際線の整備の促進」でございます。

44 ページにつきましては、同じく方針 3 の宇品・出島地区について記載しております。

こちらについては、現在、みなとオアシスとか、そういったイベントが開催されているというのもありまして、回遊性を高めるためのパブリックアクセスの強化とか、宇品・出島地区における高架道路等による円滑な動線の確保で物流・人流動線の棲み分けなどを図っていき

いと考えております。

45 ページは「安全・安心」面の方針 1「ハード・ソフト一体となった防災・減災対策の促進」でございます。

広島港の耐震強化岸壁につきましては、背後の人口規模から西部・中部・東部に分かれております。この色分けしておりますピンクが西部で、中部が水色、東部が緑色というふうに、この三つに分かれておまして、現在、計画上 5 バースございますが、五日市地区の 1 バースが完成し、宇品地区の 1 バースが工事中であるというような状況で、耐震強化岸壁の整備にも取り組んでいきたいと考えております。

46 ページには方針 2 の「ストックマネジメントの促進」について記載しております。

47 ページが方針 3「海面処分場の確保」ということで、港湾工事等で発生する浚渫土などを活用して埋立工事等に流用していきたいと考えております。

48 ページには方針 4「良好な港湾環境の形成」、49 ページには方針 6「漁業やポートサービスに関わる基盤整備の促進」について記載しております。

50 ページからは第 4 章「広島港の拠点配置(案)」について記載しております。

51 ページをお開きください。

こちらはおおむね 30 年後の拠点配置の案をお示しております。

この拠点配置につきましては、これまでの皆様の御意見とか各地区での検討会などの御意見を踏まえ、また、将来の動向などから配置案を設定しております。

西のほうから主なところを御説明すると、廿日市地区につきましては外内貿バルク、エネルギー、海洋レクリエーション拠点、五日市地区につきましてはユニットロード貨物、親水・交流拠点、出島地区につきましてはコンテナ貨物の取扱拠点、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、宇品から出島地区にかけては瀬戸内海地域交流や国際交流の拠点というふうに配置しております。

この中で、真ん中のほうに五日市地区から宇品地区に茶色の丸で点線が示してありますが、この茶色の点線は 30 年後を見据えるときにあるべき姿としてこういった臨港道路とか沖合展開を見据える必要があるのではないかとという方向性を提案させていただいているところでございます。

52 ページにつきましてはおおむね 10 年後の拠点配置案を示しております。

30 年後と比べると、実現可能な範囲ということで、丸が小さくなっております。

53 ページから 60 ページにつきましては、それぞれの地区を大きい図面に落とし込んだものを掲載しております。

簡単ですけれども、以上で説明を終わります。

○須野原委員長 ありがとうございます。

ただいま説明の資料につきましてこれから御意見、御質問をいただこうと思っておりますけれども、その前に、宇品・出島地区基本構想検討会並びに五日市・廿日市地区基本構想検討会の会長であります戸田先生から、これまでの検討会の様子等を御報告いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○戸田委員 委員長の御指名ですので、少し時間をいただき、説明をさせていただきます。

まず、資料 1 の 3 ページをお開きください。

前回の第 2 回委員会は約 1 年前で、第 3 回までの間に検討会を、宇品・出島につきましては 1 回、五日市・廿日市については 2 回、それから幹事会を別途、ここに明記ありませんけれども 1 回開催いたしております。

資料説明の中にもありますが、当初よりスケジュールが延びたというのは、これらの検討会において慎重に委員の意見をいただき、検討してきたということが理由の一つです。

それとあわせて、今日の説明の中にはございませんでしたけれども、特に宇品・出島地区

に関係する諸事情、特にサッカー球場の建設にかかわることがあり、その方向性が揺れ動いていて、それに大分影響を受けたということです。思い切った検討ができなかったから見守りながら検討を進めたというのがもう一つの理由としてあります。そこを申し上げたいと思います。

いずれにせよ、慎重な検討をすることができたというのはありがたいことであったと思います。

今から検討会と幹事会についての審議の内容をかいつまんで説明させていただきますが、まず、検討会は、各地区において、より現地に近い距離感覚を持って検討を行っていたということなのです。

個別具体的な意見、また、今日は資料 3 として別冊になっておりますけれども、これらのニーズをきちっと踏まえているということです。

特に廿日市のスペースの確保なり、先ほどのサッカー球場と関係もございしますが、人流と物流の棲み分けの問題、それから陸域と沿岸域とのアクセス道路の整備、防災機能の強化、また、旅客においてのバリアフリー等、それらの具体的なニーズ、課題が提示されたということが大きな 1 点です。

2 点目には、今日の資料 1 の 51 ページ、52 ページに 30 年後と 10 年後の姿がございまして、当初は 30 年後の姿の提示にとどまっていたけれども、それではまずどれからするのか、例えば中期である 10 年のうちにはどれができるのか、どれをするのかということがはっきりしていないということで、いわゆる時間軸をもう少し明確化しろという御意見がありました。これは、実現性ということを考えますと、検討会で出てしかるべき意見だと思えます。そういうことでもって、より具体化したということです。

3 つ目には、検討会の主な意見として、検討会でいろいろ意見を言っているけれども、委員会とか幹事会でどのようにそれを反映しているか、その反映した姿をフィードバックしてほしいということです。検討会で意見は言うけれども、素通りで、委員会・幹事会に反映されていないということではダメだというのは非常に強い意見でした。ということで、今日も委員会があった後、検討会を予定されているはずですが、PDCA といいますか、そこをきちっと踏まえるということが検討会においての大きな意見だったと記憶しております。

一方、幹事会においての意見ですが、まず、幹事会において、当然のことと言えますけれども、今日の資料 1 の参考資料にまとめられていますエビデンスといいますか、きちっとした裏づけを持っているのか、特に事業予測等は裏づけを持った検討になっているのかどうかということ、これを今回の検討におきましては、今日は参考資料になっておりますけれども、十分踏まえたと考えております。

これが幹事会の 1 点目です。

2 点目には、例えば 28 ページをお開きいただきますと、各地区が横に、全部で 14 挙がっております。

方針ごとに丸があって、検討の該当するところがございしますが、これらを見渡して、特に南道路の概成ということ踏まえて、広島港全体の視野のもとでの整備、整合性、地区間の連携、効率化、こういう視点からいま一度各検討会においての検討結果を総合化する、その結果を幹事会でもって審議するという、そういう視点から御意見をいただいております。

例えば、今日説明がございました五日市と大型クルーズ船のことについては、現行で五日市地区になっておりますけれども、将来的には宇品地区となっていて、その関係はどうなっているのかというような話とか、例えば海田地区から出島地区へのコンテナ機能のシフトというふうに、複数の地区にかかわるような事項について、その地区間の連携なり効率化という視点からきちっと整っているかどうかということも検討するという、これが幹事会においての 2 点目の大きなポイントだと思えます。

3 点目に、前回の幹事会で出ましたが、今日の 14 ページから 17 ページにございしますが、

前回の港湾計画から今回の長期構想と比較して何を変えるのか、また、何を再編するののかという点が必ずしも明確ではなかったということで、今回の委員会の資料として、そこを主催者においては整理されたということです。

以上が、検討会、幹事会における審議で御意見が出て、主催者でもっていろいろ作業された大きなポイントだという印象を持っております。

以上でございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。

5-4. 討議

○須野原委員長 それでは、各委員の皆様から御意見をいただきたいと思っております。

その後、オブザーバーで来ていただいております港湾計画課の福西審査官から御発言をお願いしたいと思っております。

御意見いただく順番は、まず港湾を利用されている皆様からいただいた後、行政の方、その後、学識経験者からというふうを考えております。

初めに谷迫委員からお願いします。それから順次右側の委員の皆さんにお願いします。

○米田委員(代理:谷迫) 広島市漁業協同組合の谷迫と申します。本来であれば米田組合長が出席するものですが、私が代理で出席をさせていただきました。よろしく願いいたします。

漁業関係の立場から何点かお話をさせていただければと思うのですが、まず、小型船の係留場所の確保についてお願いしたいと思います。

現在でも川にも小型船が泊まっているのですが、景観が悪いということもありますし、大雨が降ったときに船が流れたり、流木等々で沈んだりということもありまして、小型船の係留場所が確保できればそちらに泊めるというようなこともおっしゃられておりますので、そこら辺の確保をまずお願いしたいということです。

それと、大雨のときに、どこから流れてくるかはわからないのですけれども、大量のごみが港のほうに流れ着いてきているのですが、入り組んだところなので、一旦入ってしまうと、そのごみがなかなか外に出ない、また、外に出たところで今度は付近を航行する船舶にぶつかったりしてプロペラが故障したりということで航行不能になる事態が多々起きております。

また、海面にあるものは漁業者等々が手作業でとったり、県の方に協力していただいとったりしているのですけれども、海底にも恐らく大量のごみが流れてきているはずだと思うのです。

先日も、海底清掃という事業をやっておりまして、そのときに、何でこんな海の真ん中に電化製品が落ちているだろうかというような形でして、海の底の状態も何が堆積しているのかわからなくて、環境的にはよろしくないと思っておりますので、そこら辺の対策もできるだけしっかりしていただいて、できるかどうかというのはわからないのですけれども、まずは、大雨のときにできるだけごみが流れないような状態をつくっていただきたいと思っております。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

甲田会員、お願いします。

○甲田委員 港運協会の甲田でございます。

私に関係している領域は1番の物流の領域がメインになりまして、あと、「人流・賑わい」との棲み分けというところになるのですが、検討会と幹事会を通じて積極的に意見を聞いていただきました。それで個別のリクエストはほとんど反映していただいたと思っておりますし、それから、先ほど戸田先生から御説明があったように、全体の流れも1回整理していただいたということで、最終化の次のステップに行っていると思っております。全体スケジュールを延ばした意味もあったと思っております。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

仁田委員, お願いします。

○仁田委員 旅客船協会です。

先ほど申し上げましたように, バリアフリーの問題は, 特に, 日常使われているお客様が本当に高齢化してしまっていて, これから船を代替するときにも, 船の中についてはかなり厳しい基準でやっていかななくてはいけないという義務もあります。

その中で, 業者, 運航会社, 船の側はしっかり頑張っていますので, ぜひ港湾のほうも, サポートといいますか, 適切な役割分担の中で, 円滑な移動ができるように, この計画の中に盛り込んでいただければ幸いです。

○須野原委員長 ありがとうございます。先ほどもございましたが, 引き続ききちっとテイクノートすることだと思います。ありがとうございます。

古川委員, お願いします。

○古川委員 広島県倉庫協会の古川です。よろしくお願いします。

今回の御説明を伺いまして, 広島県の倉庫協会は物流関係ですが, 70 数社から構成される協会として, そのうちの大半が内陸に拠点を持っているということで, 以前も御意見が出ているようですが, 今後の物流の活性化というところからすると, 陸上から港までのアクセスあるいは定時性の確保というところが重要だと思いますし, 前回 1 点申し上げた人流と物流の明確な分離・棲み分け, この 2 点が我々の業界の一番のポイントで, 両方ともかなり深く議論していただいていると思いますので, 細かいところは, 工程表に近いものもあって, 現実味が非常に深まっているという気がしております。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

山田委員, お願いします。

○谷村委員(代理:山田) 広島商工会議所の産業地域振興部長の山田と申します。今日は代理で出席させていただいております。

先ほど主催者から資料で MICE 施設の件が出ましたが, 実は商工会議所の中にグローバル MICE 検討特別委員会というものを昨年設置いたしまして, これまで 2 回開催したところですが, 現時点ではまだ皆様方に公表できるような段階ではございません。

ただ, この秋をめどに, まずは経済界としての意見を取りまとめ, 行政そして関連団体とも検討の場を持っていこうと考えておりますので, また皆様方にも情報提供あるいは共有等をさせ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。

○須野原委員長 ありがとうございます。

山地委員, お願いします。

○山地委員 広島市都市整備局長の山地でございます。

案につきましては特に意見はございませんけれども, この長期構想, それからその後の港湾計画の改訂を通しまして, いわゆる港湾を通じて広島市の拠点性の向上や周辺との交流の促進につながっていけばよいと思っております。広島市で取り組むべきところはしっかり取り組んでまいりますので, 引き続きよろしく願いいたします。

○須野原委員長 ありがとうございます。

河崎委員, お願いします。

○河崎委員 廿日市の建設部長 河崎です。

特に廿日市木材港につきましては, いろいろな御意見等を反映させていただいた中, それからおおむね 30 年後の配置計画にプラスしまして, おおむね 10 年後のより具体的なめどが示されたということですので, このまま港湾計画の改訂に反映していただければと思います。

○須野原委員長 ありがとうございます。

久保田委員, お願いします。

○久保田委員 海田町の久保田でございます。

海田町といたしましては, こちらの案に「海上交通ネットワーク及び陸上交通の結節機能の強化」というところで海田地区もちゃんと丸を書きいただいておりますし, そういったところでしっかり記載されておりますので, 海田町としてはこの案について特に御意見はございません。

○須野原委員長 ありがとうございます。

福代委員, お願いします。

○福代委員 坂町の福代と申します。よろしくお願ひいたします。

坂町は, ベイサイドビーチ坂をはじめとする港湾施設とか海岸が町にとっては重要な観光資源となっております, 年間を通じた賑わいの創出を町の目標にも掲げて取り組んでいるところでございます。その面で, 賑わいの場となる親水空間の整備ということで, パブリックアクセスの向上とか, 民間投資の促進とか, マリンレジャーの振興ということを長期構想に位置づけいただいております, 感謝しております。

今後, 町のほうとしても, 計画の具体化・実現に向けて取り組んでいきたいと思っております。あらためて港湾管理者をはじめ関係する皆さんに協議・調整させていただきたいと思っておりますので, よろしくお願ひいたします。

○須野原委員長 ありがとうございます。

行政の安東委員。

○安東委員 広島税関の安東でございます。

私も平成 28 年から約 2 年弱この委員会なり検討会に参加させていただきまして, 先ほど戸田委員なり甲田会員もおっしゃられていましたが, 私は行政のほうですが, 関係者の方からいろんな意見が出る中, それをいろんな形で酌み取っていただき, 特に戸田先生, それと主催者であります広島県の土木建築局の方々にはお疲れさまと申し上げたいと思ひます。

まだ計画が確定したわけではないのですが, いろんな意見を酌み入れながら, より良いものになってきていると思ひます。当初の案とは随分変わってきて, いろんな方々の意見を酌み入れながら, より良いものになってきていると考えております。

税関といたしましても, 大型クルーズ客船の増加なり, 外国貿易船が広島港にどんどん増えまして貿易が発展するということにつきまして的確に対応していきたいという所存でございます。

より良い計画を進めていただければと思っております。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

吉田委員, お願いいたします。

○吉田委員 中国地方整備局企画部長でございます。

河川と道路の関係で 2 点コメントしたいと思います。

1 点目は河川関係でございます。

資料 1 でいきますと 41 ページでございます。

今, 中国地方整備局では, 太田川の舟運が活性化して観光に貢献できないかと考えており, 今後頑張っていきたいと思っております。ここにありますとおり, 宇品港の旅客ターミナルが更に活性化し, これが日本でも有数のターミナルになることを期待してございまして, 乗りかえとかいうことで相乗効果が発揮できないかと期待しているのが 1 点目でございます。

それから, 道路関係です。

これは、38 ページや、それ以外のところにもあるのですが、今、南道路がまだ部分供用というような状況になってございます。南道路を早くつくれということかもしれませんが、資料上に、将来的な臨港道路の点線がありますが、多分これは、整備スケジュールも若干違うのでしょうし、港湾の中の地区間の連絡道路みたいなことだとは思いますが、国民や県民の皆さん方が見ると二重投資みたいな誤解を与えるかもしれないものですから、この辺は事務的に、どういう機能が違うのかとか、どう整備スケジュールが違うのかとか、そういうことを調整させてもらいながら、場合によっては表現を少し変えるとかいうこともお願いできればと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

○須野原委員長 ありがとうございます。

鈴木委員、お願いします。

○鈴木委員 同じく中国地方整備局港湾空港部長の鈴木でございます。

主催者の皆さん、お疲れさまでした。

長期構想につきましては、二つの検討会を別途立ち上げて、そういうところでまた議論するような形をとりながら、全体としては非常に中身が詰まってきたような、充実してきたような構想になってきたという感想を持っております。

それから、この先、港湾計画という形で詰めていくには、実務的にはまだまだ色々課題はあると思っておりますけれども、それにつきましては私どももしっかり支援していきたいと思っております。

資料の関係で2点ほどお話をさせていただきたいと思っておりますが、まず、29 ページの緑色のほうの表の、方針2「交流拠点機能」と書いてあるこの機能はどういうイメージで定義をなさっているのかというのをお伺いしたいと思っておりました。

これは、丸をつけているところを見ると、機能的にはクルーズとか旅客船ターミナルに限定された感じが若干あります。

何を言いたいかと申しますと、そのほかに私の頭にあるのはみなとオアシスです。みなとオアシスでなければいけないわけではないのですけれども、みなとオアシス、あるいはそれになるべくしてなるような場所として、広島港の中には今、この地区で言えば三つ、宇品・出島、坂、似島とあります。

宇品・出島は、旅客ターミナルもあって、港の中では一番中心的な、大きなみなとオアシスだと思いますけれども、それ以外に、特色のあるものとして、坂はビーチを備えたみなとオアシスです。

似島は、島ですから、島に渡る旅客ターミナルがあって、ターミナルと隣接した、ターミナルを伴うオアシスであるとともに、これは、離島ということなので、離島への入り口としてのみなとオアシスです。

こういったところも定義のし方によっては一つの交流拠点みたいな機能と思ってもいいと思ったので、そこは若干御質問をさせていただきたいと思っております。

もう1点が、資料の55 ページから58 ページぐらいにある図面を見ながらということですが、物流の中で、特にコンテナ物流の関係で、10年後、30年後ということで、丸が少し大きくなったり、臨港道路の構想が乗っかってきたりということになっております。

確かに、私の希望で言うと、この広島都市圏というのは、現在の既に計画済みの部分も含めたとしても、コンテナターミナルのスペックは、この都市圏の規模に対して、他の港と比較するとやや小さ過ぎるのではないかというような実感はございます。

そこについてのエビデンスというか、推計といえますか、そういった分析を今後はもう少し詰めた形で整理していくことが今後のより具体化していくために必要な作業ではないかということで、これにつきましてもよく相談しながら進めていただければと思っております。

広島港背後圏のポテンシャルから考えると、人口や製造する側の経済規模に比べると、出島だけでは将来的には対応し切れないだろうというところをその近傍に拡張していくような

イメージをここに載せているので、そのざくっとした裏づけがもう少し整理していければいいと思っております。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

交流拠点の件で御質問がありましたので、主催者からお願いします。

○主催者(田中) それでは、1点目の交流拠点についてお答えいたします。

資料で言いますと42ページに資料をつけているのですが、基本的に旅客埠頭を中心とした賑わい施設ということで今のところは考えております。

御意見としていただいておりますみなとオアシスにつきまして、広島港でもみなとオアシスを通じて、賑わい機能が強化されて、人も港に集まっておりますので、みなとオアシスとしてやるのかというのはまたあるのですけれども、そういった賑わいの取組をソフト対策もあわせてやっていきたいと思っております。

○須野原委員長 多分書き方の問題だと思いますけれども、その辺はこれから、資料を含めて修正する中で対応できたらよろしいと思います。

永見委員、お願いします。

○佐伯委員(代理:永見) 中国運輸局海事振興部長の永見でございます。本日は代理で出席させていただいております。

広島港の本計画につきましては特段の大きな意見はございませんけれども、今、島しょ部人口は大きく減少してきております。

特に広島港を発着とする航路の利用者数が落ちてきています。

これを確保・維持していかなければ、今、航路の維持そのものがかなり厳しい状況に進んできていると言えらると思っております。

この夏には、AKBグループのSTU48というグループが出演するのですが、広島港を拠点としたイベント船の就航が計画されています。

今、詳細が煮詰められているようですが、こうしたイベントも一つ大きな起爆剤として活用できるという気がしております。

また、広島港のターミナルも空きスペースがあつたりするので、そうした観点もこれから必要が出てくるという気がしております。

簡単ですけれども、以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

大園委員、お願いします。

○田原委員(代理:大園) 広島海上保安部の大園と申します。よろしく申し上げます。部長の代理で出席しております。

先ほど広島市漁業協同組合からありました小型船の放置の件でございますが、資料の49ページで案が挙がっていることにつきまして御礼申し上げます。

航行安全上の立場から申し上げますと、一旦小型船が海上に流れますと、航行船舶の支障となります。

特に夜間は、流れている船がわからなくて、大型船はいいのですけれども、プレジャーボートとか漁船が一旦ぶつかりますと、人命にも甚大なことが懸念されております。

この放置船につきましては、2,3日前だったですか、中国新聞でも県の方針が出されていましたが、こちらの希望としまして、この49ページにちゃんと今後の予定がありますが、もう少し具体的な内容とか今後の予定を、新聞でも挙がっていますけれども、せっかくこういう立派な資料があるなら、例えば漁業者の要望の内容とか、後の計画とか、そういうものも明記していただければと思っております。

繰り返しになりますけれども、保安部としては、大雨などで川沿いの小型船が海に流れまして航行船舶の支障となります。昨年も数件そういう放置船が流れておりまして、関係者を見

つけ出しまして連絡して係留したとかいう事例が数件ありますので、今後ともそういう資料の作成につきましても、今後の具体的な内容とかを入れていただければと思っておりますので、よろしく願いいたします。

以上でございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。広島県の方、お願いします。

○宮津委員 広島県の出席者は何人かおりますが、当方からまとめてお話しします。

委員の方々からさまざまな御意見をいただきましてありがとうございました。

ようやくここまで取りまとまったという感じですが、これから具体化に向けまして、中国地方整備局のアドバイスもいただきながら、具体化していきたいと考えております。

特に資料1の30ページに掲げております、外貿コンテナ貨物の機能の強化につきましては、直轄のアドバイスをいただきながら具体化を急ぎたいと思っています。

それから、41ページ、42ページに掲げている賑わい関係の話ですが、クルーズにつきましても、今、広島港には、玄関口といいますが、顔となる場所がないものですから、中小型船については宇品を玄関口とできるように具体化を進めていきたいと思っています。

その際に、周辺のまちづくりと一体的に考える必要がございますので、広島市と協力していきたいと思っております。

以上です。

○須野原委員長 そうしたら、学識経験者の委員からいただきたいと思います。

初めに土田委員、お願いします。戸田先生は最後をお願いします。

○土田委員 計画の中で、港の果たす役割の中で重要な役割の一つに、防災というような機能があると思います。

例えば過去の阪神・淡路大震災の中でも、大きな災害があったときに、港にあるオープンスペースが災害廃棄物を処分したり、あるいはそれを処分の前段階で集積して中間処分を行うとか、そういったスペースのある港を持っている自治体はそういうスペースを活用した処分が非常にスムーズだったのが、そういうオープンスペースのない自治体は非常に苦労したという例があります。

そういう意味で、この港湾計画の中で、45ページに、防災拠点ということで耐震強化岸壁とセットで背後にオープンスペースがあるというような形で計画されているというのは、それをセットすることで、例えば広島に災害があった場合にそこを活用するということと同時に、広島は比較的大きな災害はなかったけれども、周辺で、例えば南海トラフの巨大地震等で広島が逆にそこを支援するというか、補給するという、災害支援の中心となるということも十分考えられますので、そういう観点で、この港の持っているオープンスペースと耐震強化岸壁をセットで考えるということはとても重要なポイントだと思っております。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございました。

三好委員、お願いします。

○三好委員 構想を立てるということは、当然、現在から将来に向けての構想を立てるわけで、いろんな夢が描けたりするわけですが、よくよく考えたら、現在があるためには過去の歴史もあるわけで、そこも大切にするという発想がもう一つ欲しいと思いました。

と申しますのは、今から7、8年前になると思うのですが、私が広島女学院大学におりましたときに、広島工業大学と比治山大学の学生たちをミックスしまして、広島港をどうしたらいいかというフィールドワークを4年か5年続けた記憶があるのです。

そのとき、学生は毎年毎年変わりますが、フィールドは一緒です。広島港というフィールドでやるわけですが、必ず学生たちは、現状をチェックすることにあわせて、それぞれの歴史を調べるのです。それで、今見える姿と歴史とをあわせながら、「ああだったらいいな」「こうだったらいいな」ということで、かなり飛んだ発想もありましたけれども、出してくる。これは大

切なことだという思いがあります。

例えば 51 ページ、52 ページの草津地区と江波地区を見ていただきましたときに、オレンジ色で新たについているわけですが、広島港全体を見ますと、「えっ、全部産業優先なの」みたいに見えてしまって、今回の構想の中で「歴史を大切にしようしていきたい」というのは見えない。

これが例えば福山港だったら恐らく鞆のことで歴史を大切にするという視点もあるのではないかとということで、広島港の場合はどうなのかしら、「産業」「産業」で押していった方がいいのかしらということが気がかりなところですよ。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。

山本委員、お願いします。

○山本委員 広島大学生物圏科学研究科の山本と言います。

このたびのまとめを見せていただくと、物流とか産業が前面にももちろん出てくると思いますが、けれども、「人流・賑わい」というところがちょっと弱いという気がいたします。

1 年前の会議のときにもそういう話をさせていただきましたが、市民が海に面したところでゆったり楽しむ空間が少ないという気がいたします。

例えば坂には、ビーチがあって、多少泳いだりとかはあると思いますけれども、潮干狩りなどができるようなところはまずない。アサリが育たないということもありますけれども、例えば学生に潮干狩りしたことがあるかというふうに講義のときに聞くと、半分以上はやったことがない。海に触れるところが少ないという気がいたします。

それから、海岸線をいろいろ改変していくと土砂が当然出のですが、今の計画ですと、埋立というか、最終処分場みたいな形で、コンクリートで固めて陸化してしまう。それが産業の伸びとうまく釣り合って、そこに工場が誘致されて、埋立と誘致がバランスよくいけばいいのですけれども、その辺の見通しがどうかということが懸念されます。

例えば浚渫土砂の使い道としては、ほかの地区の例ですと、先ほどのアサリとも関係しますが、愛知県の三河湾では、中山水道の土砂を使ってアサリの増殖場を造成して、全国一のアサリの生産の場となりました。これは港湾ではなくて水道部のある程度粒径のある砂だったわけですが、そういう割とさらっとしたものが出るような場所がもしあれば、干潟の造成で使っていただけるとありがたいです。

ほかの素材とまぜて干潟を造成したりするようなことも、技術的にはどんどん進んできておりますので、そういうことも考えていただけるとありがたいと思います。

3 点目は、広島湾はカキ養殖が全国一盛んで、カキ筏が北部海域に何千台とありますが、クルーズ船あるいは大型客船とか貨物船が増えるという見込みですと、海上保安庁のほうと関係しますが、海上交通の安全もきっちり考えていただきたいと思います。

それと、環境保全という意味から言うと、瀬戸内海環境保全特別措置法が 2015 年 10 月に大幅改定されました。

このような環境保全に関する話がこの中には一つも見えないのですが、ちょっと気にしていただけるとありがたいと思いました。

以上です。

○須野原委員長 幾つか御指摘いただきましたので、事務方で少しフォローしてもらえたらと思います。

最後になりますが、戸田先生、何かございますか。

○戸田委員 多くの御意見をいただきましてありがとうございます。

今日いただいた御意見を含めて、検討会がそれぞれ予定されていますので、さらにブラッシュアップできるように詰めさせていただきたいと思います。

これからは私の委員としての意見ですが、今日いただいた御意見の中で印象に残りまし

たのは吉田委員の河川の舟運を活用するということです。

広島市においても川を生かしたまちづくりを進めるということを非常に大事にされています。

一方、港湾というのは、沿岸域、海辺とともに島があり、海がある。それを一体的にどう考えるのか、いわゆる海面と陸面というか、全体としてどうするのか、その中で港湾はどうあるのかというような見方もあると思います。

そういう面においては、今回は港湾計画ということで海辺に着目した検討ですけれども、もう少し広がりを持った形で将来構想を考えることがあってもいいのではないかと、そうすると歴史的な視点がさらに前面に出て「人流・賑わい」ということにつながっていくのではないかと、これは私の個人的な意見でもございます。

いずれにせよ、今日いただいた御意見を踏まえましてさらにブラッシュアップを各地区の検討会において進めたいと思います。

どうもありがとうございました。

○須野原委員長 ありがとうございました。

各位の皆様から一通り御意見をいただきましたが、その意見等も踏まえて、福西審査官から御意見をいただけますか。

○福西審査官(オブザーバー) 今回、長期構想として非常によくまとめていただいて、私もこれを理解しやすく、今回意見を何個か言わせていただければと思っております。

長期構想としてはよくまとまっていて、最後の参考資料でも方向性みたいなところを整理してまとめてもらっていますけれども、港湾計画として考えれば、例えば 63 ページに将来見込みということで「こういった貨物を見込んでいる」というふうに書いて、その方向性はその後ろに資料をつけてはいるのですけれども、貨物として、例えば国際フェリーで、本当に計画として見込めるぐらい熟度があるのかどうかとか、あるいはバイオマスの熟度とか、そういったものを整理した上で計画をしていくということだと思いますので、そのあたりを計画に向けて整理し、それによってまた絵が変わってくるのかなと思っております。

それから、46 ページですが、お願いしたいのは、港湾施設の再編ということで書いていますけれども、貨物量の見込みに応じて、例えば低利用で取り扱いが少ないとか老朽化した岸壁については、港湾施設の再編の中で、例えば護岸化とか、物資補給化とか、そういったものも考えていってもらえればいいと思っております。

3 点目としましては、港湾計画として、長期構想中に記載はないのですけれども、特に既定計画でまだやっていないものについて、既定計画の方向性のままでいいのか、例えばコンテナ埠頭が水深 14m で大型コンテナというのは、広島港の条件で今来ている船、それから周辺環境、瀬戸内海のいろんな航行条件とかを考えた上で、大型船ということでもいいのかどうかとか、あるいは、クルーズ埠頭でも中小型ということで似たような機能で二つ書いていますけれども、大型船への対応は考える必要がないのか、そこは、長期的な部分かもしれませんが、そういったものも計画という断面では考えていただいたほうがいいと思っております。

最後に、特に宇品のところは、今日見させていただいて、きれいな賑わい空間としてやっていますが、これから先、広島は非常にポテンシャルのあるところですので、クルーズとして極めていくという意味でも、42 ページにも美装化とかいろいろ書いていまして、44 ページでも賑わいというのがありますが、賑わい空間とか、景観とか、そのあたりも極めていっていただければと思っております。

私からは以上です。

○須野原委員長 ありがとうございました。

皆様からいろんな意見をいただきましたが、まだ時間も少しありますので、改めて御意見等ございますでしょうか。どうぞ。

○**仁田委員** 何度も申し訳ありませんけれども、44 ページの旅客のことに關しては、この計画全体で「人流・賑わい」というふうの一つにくられて計画が進んでいるのですけれども、厳密に言いますと、船に乗られるというターミナルの機能と、船に乗らないけれども水際で憩いたいという人は、違うのです。

これを一緒にしていますと、例えば 44 ページの図で見ると、元宇品から宇品のターミナルの海際を通って出島のほうへというのがいわゆるお散歩道として認識されると、ターミナルの中で切符を買って船に乗り込もうと棧橋へ行かれている動線とお散歩道が交差することになってしまうので、いわゆる船を乗り降りするターミナルの機能と、海際の親水性とか回遊性という、船に乗られない方の動線が交差しないようにぜひ御配慮いただけたらと思います。よろしくお願ひします。

○**須野原委員長** ありがとうございます。

ほかに改めてお気づきの点等ございましたら。どうぞ。

○**土田委員** 実は、私がお願いして計画の中に、46 ページの方針 2「ストックマネジメントの促進」の下に「航路・泊地等の水域施設の適切な維持管理」という 1 項目を入れていただいたのですが、日本の港はどこも、河口に大体位置しているということもありまして、瀬戸内海のどこの港も、港というところは一定の土砂が航路なり泊地に毎年必ず堆積する、溜まってしまふという性格があるわけです。

それがどれだけ溜まるかというのは、港によってかなり違います。

例えば宇部港ですと、もともと浅いところにつくっていますので、毎年 10 万 m³ ぐらい溜まっているらしいということが、最近、きちんと調べたらわかってきたということですし、それから、名古屋港の場合ですと長良川とかの木曾三川に位置しているので毎年 30 万 m³ 溜まるということで、常に浚渫をやって、その処分場がどんどん積み上がって行って、もう崩れそうなので新しい処分場をつくらなければいけないというようなことも起こっています。

いずれにしろ、港そのものがだんだん維持管理の時代に入ってきたときに、それぞれの港において「この港では毎年どれぐらい溜まっているのか」というような数字をきちんと把握しておくというのは、機能を維持するために最低限その土砂に関しては計画的にきちんとやらなければいけない数字で、基礎となる数字ですので、その数字をまず押さえて、その土砂を、ただ単に処分するのか、あるいは、一番いいのは、「港の機能のためにここに埋め立てあったほうがいいな」というようなところがありましたらそこへ活用するなり、先ほど山本先生からお話がありましたように、人工干潟とか、何か環境整備という形で使っていくとか、そういったものを、どうしてもやらなければいけない浚渫を計画の中でどううまく生かしていくかという発想が必要だと思いますので、そのあたりをきちんと数字でまず押さえておいて、その数字をベースに長期計画の中でどういうふうにしてそれを解決していくかということをやっていくというのは、どの港も共通ですが、広島港においてもぜひ必要だと思いますので、御検討いただければと思います。

○**須野原委員長** ありがとうございます。

広島港は、維持浚渫は今のところ特に問題になってはいないのですかね。

○**主催者(田中)** 維持浚渫は定期的に行っています。

○**土田委員** 工事が常にあると、そこで使っているのが余り気がつかないのですけれども、港が成熟してくるとその問題が出てくるという性質があると思います。

○**須野原委員長** ほかに御意見ございますか。

(質問・意見なし)

○**須野原委員長** 大体皆さんから御意見をいただいたようです。時間は若干ありますけれども、今回、基本的な方向について主催者からお示しいただいて、それについて、細かいところはいろいろまだありますが、大まかな方向としては大体いいということだと思います。

後は戸田先生にまた引き続いて検討会をお願いすることになります。次回に向けて、

今回の御意見を踏まえて修正すべき点あるいは再検討すべき点がありましたら、改めて主催者のほうで対応してもらいたいと思います。

それでは、マイクを主催者にお返ししたいと思います。

6. 閉会

○**主催者(海野)** 須野原委員長，議事進行をありがとうございました。

また，委員の皆様には，長時間にわたり熱心な御討議ありがとうございました。

今後のスケジュールについて御連絡いたします。

広島港長期構想検討委員会第4回は夏ごろの開催を予定してございます。日程等決まりましたら改めて御連絡させていただくことになると思いますが，その際には御出席方よろしくお願ひしたいと思います。

以上をもちまして広島港長期構想検討委員会第3回委員会を閉会いたします。

本日はどうもありがとうございました。

閉会 15:45