

# 広島港長期構想検討委員会

## 第4回委員・幹事合同委員会議事録

日時 平成30年8月27日(月)10:00～11:56  
場所 ホテルメルパルク広島 6階「平成2・3」

### 目 次

1. 開会.....	1
2. 港湾管理者挨拶.....	1
3. 委員紹介.....	2
4. 委員長挨拶.....	2
5. 議事.....	2
5-1. 第1章から第3章.....	2
5-1-1. 資料説明.....	2
5-1-2. 質疑応答.....	6
5-2. 第4章, 第5章.....	8
5-2-1. 資料説明.....	8
5-2-2. 質疑応答.....	12
6. 閉会.....	22

## 1. 開会

開会 10:00

○**主催者(鈴木)** 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4回委員・幹事合同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、ご出席いただき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鈴木が進行を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、本日の配付資料の確認をさせていただきます。

それぞれ1枚紙で広島港長期構想検討委員会次第、出席者名簿、配席図、それから厚い資料で資料1「広島港長期構想検討委員会第4回委員・幹事合同委員会資料」、資料2「広島港長期構想(案)」です。

不足資料がありましたら主催者までお申しつけください。

よろしいでしょうか。

(発言なし)

## 2. 港湾管理者挨拶

○**主催者(鈴木)** それでは、はじめに、港湾管理者を代表しまして広島県空港港湾部長宮津より挨拶を申し上げます。

宮津部長、よろしくお願いいたします。

○**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。

港湾管理者を代表して一言御挨拶を申し上げたいと思います。

皆様方には、平素より広島県の港湾行政の推進につきまして格別の御配慮、御指導を賜りまして厚く御礼を申し上げます。

本日は、朝早くから、お忙しいところ、この第4回広島港長期構想検討委員会委員・幹事合同委員会に御出席いただきまことにありがとうございます。

本日の委員会におきましては、これまで皆様方から頂戴いたしました御意見とか御議論いただいた内容を取りまとめさせていただいております。

地区別の優先課題といたしまして、出島地区の外貿コンテナ機能の拡充、宇品地区のクルーズ客船の受け入れ基盤の強化、五日市地区の産業機械の輸出、廿日市地区のエネルギー供給体制の強化、木材の輸入などの必要性を既に確認いただいているところでございますが、先月と今月上旬開催されました地区別の検討会におきまして、今回の豪雨災害における港の重要性、海上交通の重要性、長期構想・港湾計画の進捗状況をチェックすべきではないかという御指摘もございましたので、これらを反映させていただいております。

本日は、大変限られた時間ではございますけれども、これまで御議論いただいた長期構想の取りまとめとして皆様方から御専門の立場で忌憚のない御意見をいただければと考えております。

最後に、ことし広島港は関税法の開港指定から70年を迎えております。

来年は千田県令が宇品を築港してから130年の節目の年となります。

この節目のタイミングで、今年度中に港湾計画を取りまとめまして、来年度から新たな展開を図っていきたくと考えております。

本日はどうぞよろしくお願いいたします。

○**主催者(鈴木)** 宮津部長、ありがとうございました。

### 3. 委員紹介

○**主催者(鈴木)** ここで、本来であれば委員会を構成する委員を紹介するところですが、検討時間を確保するため、名簿及び配席図の配付をもって委員の紹介にかえさせていただきます。御了承のほどよろしくお願いいたします。

### 4. 委員長挨拶

○**主催者(鈴木)** 次に、委員長挨拶です。

本委員会の委員長である公益社団法人日本港湾協会の須野原専務理事長に一言御挨拶をいただきます。

須野原委員長、よろしくお願いいたします。

○**須野原委員長** 皆さん、おはようございます。

本日は、広島港長期構想検討委員会の第4回委員・幹事合同委員会に御出席、本当にありがとうございます。

本委員会ですが、2年前、平成28年7月29日に第1回を開催しまして、その後、全体の委員会あるいは幹事会とともに、宇品・出島地区並びに五日市・廿日市地区につきましては、ここにいらっしゃいます戸田先生を会長として、地区に特化した関係者の議論を経てきております。

あわせて委員会も第2回、第3回を開いて、本日が第4回委員会でございます。

これまでの委員会の結果等を踏まえまして、パブリックコメントを実施するなど、長期構想の案を策定して本日に至っております。

本委員会は本日が最後という予定でございますが、本日の議論を踏まえまして成案にしていけたらと思っていますので、どうぞよろしくお願いいたします。

簡単でございますけれども、開会に当たっての御挨拶とさせていただきます。よろしくお願いいたします。

○**主催者(鈴木)** 須野原委員長、ありがとうございました。

それでは、以降の議事進行を委員長にお願いいたします。

委員長、よろしくお願いいたします。

## 5. 議事

### 5-1. 第1章から第3章

#### 5-1-1. 資料説明

○**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います資料1「広島港長期構想検討委員会第4回委員・幹事合同委員会資料」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3章「広島港の将来像及び空間利用計画」のところまでを説明いただき、御質問をいただきたいと思っています。その後、第4章「港湾の能力」あるいは第5章「広島港港湾計画素案」を説明いただき、再度御意見あるいは御質問をいただきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

それでは、主催者から資料説明をお願いいたします。

○**主催者(細谷)** それでは、資料を説明させていただきます。

おおむね15分ぐらいで第1章から第3章を説明したいと思います。

では、お手元の資料1の1ページをお開きください。

まず、資料1の構成でございます。

第1章はこれまでの委員会等での主な意見と対応、第2章は長期構想素案のパブリックコメントの実施結果、第3章は長期構想の骨子となります広島港の将来像及び空間利用計画を記載しております。第4章は、「港湾の能力」として、現在港湾計画の改訂に向けて作業中ではありますが、取扱貨物量の見通しと入港船舶隻数及び船舶乗降客数の見

通しについて御紹介しております。第 5 章は、「広島港港湾計画素案」として、広島港長期構想の案をもとに、現在作業中の主な箇所の港湾計画素案を御紹介しております。

また、別冊の資料 2 はこれまでの当委員会や各地区の検討会で検討いただきました内容を 1 冊に取りまとめたものでございます。

本日は資料 1 のほうで御説明させていただきます。

では、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。

本日の委員・幹事合同委員会は表の一番上の第 4 回のところになります。

今後の港湾計画の改訂に向けた手順でございますが、表の一番下、水色のところに記載しております平成 30 年度末の国土交通省の交通政策審議会を目指し進めてまいりたいと考えております。

その下の 4 ページには検討フローを記載しております。

本日の第 4 回の委員・幹事合同委員会は一番下の紫色の点線で示した範囲となります。

続いて、5 ページから 6 ページにかけて、本年 4 月 27 日に開催いたしました第 3 回長期構想検討委員会での主な意見と対応について記載しております。

6 ページの一番下に記載しておりますが、御意見を踏まえて長期構想素案を作成させていただきました。

7 ページをお開きください。

7 月 31 日に開催いたしました地区別検討会である第 4 回宇品・出島地区基本構想検討会での主な意見と対応について記載しております。

「物流・産業」に関する意見といたしましては、上から三つ目の丸(○)にあります、「出島地区の岸壁計画は広島港に寄港するコンテナ船に適した岸壁水深となっているか検討が必要である」とか、その下の下、五つ目の丸のところにあります「広島港は背後に同程度の経済規模を持つ他の国際拠点港湾と比較すると地元港湾を利用したコンテナ貨物量が少ない。本来広島港で扱うべき貨物を扱えるよう、背後の倉庫等の状況も含めた分析・整理が必要である」というような意見をいただきました。

これらにつきましては、御意見を踏まえ、港湾計画の策定において検討してまいりたいと考えております。

一番下の「安全・安心」に関する意見といたしましては、「今回の豪雨災害を受け、被災後の海上輸送の有効性や漂流物回収の対応などについて、長期構想の安全・安心分野に盛り込むべきではないか」という御意見をいただきました。

これにつきましては、御意見を踏まえ、長期構想の案を修正させていただいております。

お手元の資料 2 の 75 ページをお開きください。

戦略 5「港の防災機能の向上及び既存ストックの有効活用」の①「防災・減災対策の推進」の中段に赤で示す部分について今回追記をさせていただいております。

追記した内容ですが、「豪雨災害時の大規模災害発生時において、鉄道・陸路が遮断した場合、物流・人流ともに海上輸送の役割は非常に重要になる。また、海上輸送を十分に機能させるには漂流物などの除去が必要であるため、海域における迅速な漂流物の回収体制の強化に取り組みます」というような記載をしております。

あと、「非常時においても乗降客等が円滑に利用できるよう、バリアフリー化の取り組みも進めます」といった内容を追記しております。

77 ページをお開きください。

今回の豪雨災害で出島地区の埋立地などで災害に伴う建設残土(土砂)を受け入れているということも考慮して、①「廃棄物処理要請への対応」のところにも赤で示す言葉を追記しております。「災害時の建設残土(土砂)の受入機能を確保するため、廃棄物処理要請への対応を図ります」といった内容を追加しております。

資料 1 の 8 ページにお戻りください。

8 月 8 日に開催いたしました第 4 回五日市・廿日市地区基本構想検討会での主な意見と対応でございます。

こちらも一例を御紹介いたしますと、全体に関する意見として、上から二つ目の丸にございますが、「長期構想の戦略・施策について定期的に進捗状況を確認する体制を設けてはどうか」という御意見をいただいております。

これにつきましても、御意見を踏まえ、広島港長期構想案の修正をしております。

また戻って申し訳ございませんけれども、資料 2 の最終ページ、97 ページをお開きください。

新たに、第 7 章「広島港長期構想の実現に向け」という章を加えております。

内容につきましては、2 段落目になりますが、「今後は、長期構想の内容を港湾計画に反映させ、実現に向けて港湾関係者や関係行政機関等が連携し取り組んでまいります。また、この取り組みの途中で社会情勢等が変化する可能性もあり、適正な進行管理と必要な見直しに取り組む必要もあります。このため、広島県広島港地方港湾審議会を毎年開催し、今回策定予定の広島港港湾計画の進捗状況を確認します」というものを追加しております。

資料 1 の 8 ページにお戻りください。

同じく 8 月 8 日の主な意見と対応でございます。

「物流・産業」に関する意見といたしましては、三つ目の丸になりますが、「廿日市地区において、埠頭用地の拡大や危険物処理施設用地の確保、臨港道路及び広島南道路等の早期整備を実施してほしい」とか、その下の「五日市地区は産業機械の輸出拠点として埠頭の拡大や利便性の向上を図ってほしい」という意見をいただいております。

これらにつきましては、交通ネットワークの強化のための臨海域東西軸の機能強化やユニットロード貨物の取扱拠点の形成に資する取り組みを推進していくことが対応としての回答でございます。

9 ページから 14 ページにかけて、この 6 月 21 日から 7 月 23 日にかけて実施いたしましたパブリックコメントの実施結果を記載しております。

10 ページをお開きください。

調査方法はごらんとおりでございます。

公表資料につきましては、広島港長期構想(素案)概要版と、先ほど御説明しました地区別検討会で指摘を受けて修正する前の資料を長期構想(素案)全文として公表しております。

意見の数ですが、全体で 35 件の意見をいただいております。

11 ページをごらんください。

提出していただいた意見を「全般」「物流・産業」「人流・賑わい」「安全・安心」という四つの区分に分類し、意見に対する考え方を記載しております。

11 ページは「全般」についてでございますが、基本的には好意的な意見をいただいております。

一部を御紹介しますと、上から四つ目でございますが、「宇品地区と出島地区は狭い地域にもかかわらずゾーンが輻輳している。出島地区は「物流関連ゾーン」のみ、宇品地区(宇品港以東)は「交流拠点ゾーン」のみに区分したほうがよいのではないか」というものがございました。

これにつきましては、今回のゾーニングなどで物流エリアと人流エリアの安全や円滑な物流輸送を確保するため、臨港道路(高架道路)の整備など、「物流と人流の棲み分け・動線分離」に取り組んでまいりたいと考えております。

12 ページでございます。

「物流・産業」面の意見を記載しております。

こちらにつきましても一部を御紹介いたしますと、上から三つ目、四つ目になりますが、「廿日市地区木材港は、大型船が入港でき荷役施設が充実した港とすることやバイオマスエネルギーの拠点として活用してはどうか」という意見や「五日市・廿日市地区においてスクラップの輸出を実現してほしい」という意見がございました。

こちらにつきましても、長期構想(資料 2)の 69 ページに既に記載しており、港湾計画の策定において対応してまいりたいと考えております。

13 ページには「人流・賑わい」面の意見を記載しております。

こちらにつきましても一部を御紹介いたしますと、上から一つ目と二つ目になりますが、「港湾整備においては「ターミナル規格統一」のモデル港として、近隣他港の先進事例となる整備をしてほしい」とか「港の拠点性や賑わいを高めるために港からの公共交通ネットワークの拡充を図ってほしい」などの御意見をいただいております。

これらにつきましては、「ターミナル規格統一につきましては今後の整備などにおいて参考とさせていただきます」や、公共交通ネットワークの拡充につきましては既に長期構想の 71 ページに「旅客船・フェリーと陸上交通との連携強化、クルーズ船乗降客も含めた旅客の市街地や東西方向へのアクセス利便性向上のため、「公共交通相互の連携強化・旅客の乗継円滑化」に取り組みます」というのが回答です。

その下の 14 ページには「安全・安心」面の意見を記載しております。

こちらにつきましても一部を御紹介いたしますと、上から二つ目、三つ目になりますが、「このたびの豪雨災害では、道路網・鉄道網が被害を受ける中、港湾は大きな被害がなかったことから、内航海運や旅客船・フェリーによるリダンダンシーの確保についても記載すべきではないか」とか「広島港から呉地区の航路の増便、新たに草津港へのルートを事前に計画しておく必要があると感じた」などの意見をいただいております。

こちらにつきましても、既に長期構想に「広島港全域において、災害時の被害の最小化、広域的なバックアップ体制や適切なリダンダンシーの確保に向け、「周辺港湾との連携体制の強化・港湾 BCP 等による減災対策の推進」に取り組みます」というような記載をしております。

御紹介したものの以外につきましては今後の整備などにおいて参考とさせていただきたいと考えております。

続いて、第 3 章「広島港の将来像及び空間利用計画」です。

16 ページをお開きください。

内容はことし 4 月 27 日の第 3 回長期構想検討委員会でお示したものと同じでございます。

広島港全体の「物流・産業」「人流・賑わい」「安全・安心」の三つの将来像と、それを実現するための六つの戦略を記載しております。

17 ページから 19 ページも第 3 回長期構想検討委員会でお示した内容と同じもので、各戦略の施策や取り組み内容、取り組み時期、対応する地区を記載しております。

17 ページが「物流・産業」面でございます。

ニーズの高いものを「短期」、調整が必要なものなどを「長期」として、取り組み時期を記載しております。

「物流・産業」については、出島地区の外貿コンテナ機能の強化とか、あと、廿日市地区の外内貿機能の再編・強化、五日市地区の新たな産業空間の確保などについて短期で取り組んでいきたいと考えております。

18 ページには「人流・賑わい」面の施策、取り組み内容、取り組み時期を記載しております。

「国際交流基盤の強化」「クルーズ客船受入れ施設の充実・確保」の宇品地区について早期に取り組んでいきたいと考えております。

19 ページには「安全・安心」面の施策、取り組み内容を記載しております。

20 ページになります。

こちらはおおむね 30 年後の空間利用計画でございます。

こちら第 3 回の検討会と同じでございますが、広島港全体を「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」の四つに区分し、ゾーニングを行っております。

21 ページをお開きください。

「物流・産業」面の主なものの長期構想と港湾計画の関係について記載しております。

21 ページの「物流・産業」面でございますが、長期構想(おおむね 30 年後)につきましては、出島地区でコンテナ貨物や廿日市地区でバルク貨物、五日市地区でユニットロード貨物の拠点化を目指してまいりたいと考えております。

おおむね 10 年後を目指した港湾計画につきましては、実需に応じた各取り組みを展開していきます。

下の図の赤の範囲がおおむね 30 年後の長期構想の範囲で、黒の点線の範囲がおおむね 10 年後を目指した港湾計画での取り組みの範囲示しております。

図の一番右側からいきますと、右側の出島地区でございますが、長期構想としては海田地区から出島地区へコンテナターミナルの集約、港湾計画といたしましては東アジア・東南アジアの外貿コンテナ機能の集約や出島コンテナターミナルの 2 バース目の実現を目指してまいりたいと考えております。

五日市地区につきましては、長期構想として新規貨物需要及びモーダルシフトの進展に対応するユニットロード貨物の取扱拠点の形成を目指し、港湾計画としては実需に応じた新たな公共岸壁や埠頭用地の確保を目指してまいりたいと考えております。

22 ページになります。

こちらは「人流・賑わい」面でございます。

こちらにつきましては、長期構想では国際交流拠点として海上交通網や国際交流基盤の強化を目指し、港湾計画では公共交通相互の連携強化、クルーズ船受け入れ施設の充実・確保等の取り組みを展開してまいりたいと考えております。

23 ページには「安全・安心」面の廃棄物処理要請についての関係を記載しております。

長期構想としましては港湾活動、産業、都市活動への貢献や災害時の建設残土の受け入れ機能の確保を目指し、港湾計画では発生量を考慮した土地造成を展開していきたいと考えております。

24 ページをお開きください。

おおむね 30 年後の拠点配置の案でございます。

こちらについても 4 月 27 日の第 3 回検討委員会でお示ししておりますが、第 3 回委員会で御意見がございました五日市地区から宇品地区にかけての茶色の丸の点線で示す道路等構想について、前回お示したときはもう少し小さい丸で、具体的なルートのような形の記載でございましたけれども、ルートが決まっていないという御意見などをいただき、大きい丸で表現しております。

その下の 25 ページにはおおむね 10 年後の拠点配置をお示しております。

上の 24 ページと比較すると、短期・中期で取り組む範囲ということで、丸が小さくなっていることがわかると思います。

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。

## 5-1-2. 質疑応答

○須野原委員長 ただいまの第 1 章から第 3 章までの御説明、パブリックコメントの御意見

等も踏まえた対応等につきまして、委員の方、幹事の皆さん、御意見あるいは御質問等ございましたらお願いいたします。

前回までの議論を踏まえて若干修正等を加えておりますが、特にこの場で改めて御意見あるいは御質問ございますか。土田委員、お願いします。

○土田委員 土田ですが、23 ページ、先ほど説明していただいた廃棄物処理のところに追加していただいた点、今回の災害を受けて追加していただいた文言ですが、追加していただくことは非常に重要ですが、23 ページの上、「安全・安心」のところの「廃棄物処理について、長期構想(概ね 30 年後)では、港湾活動や産業・都市活動への貢献、災害時の建設残土」という、「建設残土」という言葉ですが、これは、広島における災害の実態から見ますと、「発生土砂及び災害廃棄物」というような表現のほうがより適切だと思うのですが、いかがでしょうか。

土砂そのものが廃棄物ではなくて、まず、災害時に発生する発生土砂ということ、それから流木その他、瓦れきとか、そういったいわゆる災害廃棄物も発生し、一部は焼却されて、その場合は焼却灰等が発生しますが、そういったものを含めて「発生土砂及び災害廃棄物」といったような表現がより適切だと思うのですが、いかがでしょうか。

○須野原委員長 主催者、いかがですか。

○主催者(田中) 主催者、広島県港湾漁港整備課 田中でございます。

思いとしてはそういう思いで書いていたのですけれども、御指摘のとおり、文言につきましては「災害時の発生土砂・災害廃棄物」に改めさせていただきます。

○須野原委員長 私も最初の説明で気になっていました。建設残土ではないと思います。

ありがとうございました。

これは多分、長期構想の資料 2 のほうも同じような表現になっていますので、そこも一緒に修正しておいていただいたほうが良いと思います。

○主催者(田中) 承知しました。

○須野原委員長 ほかにございますか。どうぞ、竹岡幹事。

○竹岡幹事 坂町役場の竹岡と申します。

内容そのものではないのですけれども、資料 1 の 20 ページの右あたりにあります「海田地区」と「坂地区」の位置関係が、「海田地区」がもう少し上のほうに行って、「坂地区」はこの間あたりに行かないといけない、この緑のゾーンは坂になる、海田はもう少し上のあたりが良いと思うのですが、いかがでしょうか。

○須野原委員長 主催者、いかがですか。

○主催者(田中) 御指摘のとおりです。海田地区がちょっと下のほうになっていますので、地理的に適切な位置に修正させていただきます。

○須野原委員長 ほかに御意見、御質問ございますか。山本委員。

○山本(民)委員 このたびの災害で発生した土砂は、ここで計画されている全体容量に比べてかなり小さいと考えてよろしいですか。後で話が出るのかもしれませんが、教えていただければと思います。

○須野原委員長 今回のものも踏まえてどのくらいか、これは災害ですからわかりませんが、主催者として今の御質問についてお願いします。

○主催者(田中) 若干古いかもしれないのですけれども、一旦 50 万 m<sup>3</sup> という数字が出ておまして、これにつきましては出島地区で対応するようにしております。

ただ、今まさに復旧の最中でございまして、土砂については今後まだ増える見込みを我々としても持っております。

出島のポケットにも限界があるのですけれども、長期的に見たときに、今回、廿日市とか、新たな埋め立て計画等も予定しておりますので、土砂のポケットの確保については引き続き考慮して事業を進めていきたいと考えております。



- 須野原委員長 よろしいですか。  
○山本(民)委員 はい。  
○須野原委員長 ほかに御質問あるいは御意見ございますか。  
(質問・意見なし)

## 5-2. 第4章, 第5章

### 5-2-1. 資料説明

○須野原委員長 特にほかにございませぬようでしたら、引き続きまして第4章「港湾の能力」から第5章「広島港港湾計画素案」まで、主催者から説明をお願いします。

○主催者(細谷) それでは、第4章及び第5章について御説明させていただきたいと思ひます。

第4章, 第5章につきましては、現在、港湾計画の改訂に向けての作業中の資料でございまして、今後変更になるかもしれないという前提で御紹介させていただきたいと思ひます。

資料1の27ページをお開きください。

第4章「港湾の能力」についてでございます。

この中で、「取扱貨物量の将来見通し」ということで、現在、平成40年の目標年次における取扱貨物量を推計しております。

見通しといたしましては、下のグラフに示すように、取扱貨物量としては1830万トン、コンテナ取扱個数については右側のグラフにございまして約39万TEUを想定しております。

これにつきましては、背後企業へのヒアリングや社会経済情勢等の変化に基づき、目標年次の貨物量を設定しております。

28ページに主な増加要因について記載しておりますが、貨物量の見通しとして、完成自動車や自動車部品、産業機械等の既存貨物の増加に加えて、バイオマス燃料、これは木材チップや薪炭でございまして、あと、中古自動車等の新規貨物の取り扱いを見込み、増加の見通しを立てているところでございまして。

29ページには入港船舶隻数と船舶乗降客数の見通しをお示ししております。

下のグラフの入港船舶隻数の推移と船舶乗降客数の推移を見ていただくとわかるのですが、現在、江田島などの島嶼部の航路につきましては微減の傾向ではございまして、宮島航路とか新規の川・海クルーズ、外航客船の増加などを見込み、全体として入港船舶隻数と船舶乗降客数については微増傾向と見込んでおります。

続きまして、第5章「広島港港湾計画素案」の主な箇所について御説明させていただきます。

31ページをお開きください。

31ページには「物流・産業」面についての広島港の将来像及び港湾計画の方針(素案)について記載しております。

長期構想で掲げました広島港の将来像と基本戦略から、おおむね10年後を見据えた港湾計画の方針を右側に記載しております。

方針1「コンテナ機能の強化」など、広島港全体で七つの方針を立て、対応する地区について一番右側の欄に記載しております。

対応する地区名に下線を引っ張っているところについては後ほど個別に御説明をさせていただきます。

32ページになります。

こちらの緑で示したものが「人流・賑わい」面でございまして。

港湾計画の方針といたしまして、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」など三つの方針を立てております。

その下の青色の「安全・安心」面の方針ですが、方針1「ハード・ソフト一体となった防災・

減災対策の推進」など六つの方針を立てております。

33ページをお開きください。

ここからは個別の方針について記載しております。

まず、「物流・産業」の方針 1「コンテナ機能の強化(出島地区)」についてです。

左側の「現状・既定計画における課題」に示すコンテナ船大型化の進展に伴う外貿コンテナ取扱機能の集約や岸壁の確保などについて、既定計画ではありますけれども、これも引き続き今回計画で位置付けてまいりたいと考えております。

また、右下の図の赤の枠で示しておりますが、交流厚生用地を港湾関連用地に取り込み、港湾関連用地を拡張していきたいと考えております。

その下に「臨海部物流拠点の形成を図る区域」というのを示しておりますが、コンテナターミナルと一体活用による物流ネットワークの構築が図られるよう、臨海部物流拠点の形成を図る区域を設定していきたいと考えております。

34 ページには、これらの計画に至った背景について記載しております。

34 ページの中段の左側に航路別コンテナ貨物量の推計結果を示しておりますが、こちらに示すように、広島港のコンテナ貨物の将来貨物量は現状の 1.5 倍程度を見込んでおります。

特に東南アジア方面の貨物は神戸港を経由する国際フィーダーから東南アジア航路のダイレクトに転換するというふうに想定しております。

また、右側の「東南アジア航路コンテナ船の船型の変化」に示すように、右側の円の水色で示した範囲でございますが、将来は東南アジア航路の船の約半分が岸壁水深 14m 以上を必要とする見込みとなっております。

また、一番下に記載しております出島地区への土地需要について企業ヒアリング等を行ったところ、物流施設を集約して効率化を図るために土地が必要であるというような、物流用地の確保についての要請もあったところでございます。

35 ページをお開きください。

広島港と同程度の経済規模を背後に持つ国際拠点港湾について比較を行っております。清水港、仙台塩釜港、博多港でございますが、他都市のコンテナターミナルは規模が非常に大きく、広島港を 1 とすると、清水港がコンテナの岸壁延長で言うと 1.9 倍とか、博多港が 1.7 倍とか、規模が大きく、広島港においても潜在貨物量がさらにあるのではないかと考えております。これらの貨物について今後ヒアリング等の調査をしていきたいと考えているところでございます。

36 ページをお開きください。

方針 3「交通ネットワークの強化」についてでございます。

中段の図に示しております既定計画でございますが、臨海域東西軸の機能強化を図るため、その他道路(広島南道路)の計画が位置づけられており、今回計画でも位置付けてまいりたいと考えております。

この全体計画の中で、赤で旗揚げしておりますが、特に商工センターから廿日市ジャンクションまでは早期に整備が望まれる区間であると同っております。

また、左下の図に示す廿日市・五日市地区においては、埠頭と幹線道路のアクセス機能の向上を図るため臨港道路を計画していきたいと考えております。

また、右下の出島地区においては、地元物流業者等の要望を踏まえ、臨港道路出島 1 号線の配置を赤で示すような形で、コンテナターミナルの 1 バース目と 1 バース目の真ん中に臨港道路が配置できるように変更したいと考えております。

次のページはその背景について記載しております。

左の地図に示すように、東西軸の交通ネットワークは一部区間が未整備であることや、五日市・廿日市地区の新たな埠頭を結ぶ臨港道路の確保が必要であるということなどが背

景としてございます。

38 ページをお開きください。

こちらは同じく「交通ネットワークの強化」の出島地区について記載しております。

左下の図に示す出島地区の土地利用について、これらの土地利用が全て実現した場合の交通量予測は、ピンクで示すこの宇品 1 号線、現在 4 車線でございますが、これだけでは道路の交通容量が不足することが予測されております。

このため、引き続き出島 1 号線の高架部、緑色で示しておりますが、これを今回も計画として位置づけていきたいと考えております。

39 ページをお開きください。

方針 4「バルク貨物取扱機能の強化」についてです。

右下の今回計画案の図に赤枠で示しておりますように、入港船舶に応じた公共岸壁や新たな国産材の輸出、バイオマス燃料の輸入、鉄スクラップ等の輸出等に対応する埠頭用地、港湾関連用地等を計画してまいりたいと考えております。

また、エネルギー拠点の機能強化に資する危険物取扱施設用地の拡張及び LNG 船の満載入港に対応する航路・泊地を計画してまいりたいと考えております。

その背景については 40 ページに記載しております。

40 ページの中段の左側に示しております LNG 需要の今後の伸びについてでございますが、広島ガスでは増大する産業用の都市ガス需用に対応するため、普及の拡大を計画しております。

また、満載入港に対応した栈橋等の拡充や埠頭用地の再編による LNG タンクの増設用地の確保が必要となっております。

そのほか、今後需要の拡大が予測される東南アジア方面への鉄スクラップの輸出や新たに稼働予定のバイオマス発電所に対応した燃料調達等の新たな貨物取り扱いの要請もあり、これらに対応するための港湾施設が必要となっているところでございます。

41 ページをお開きください。

方針 4「バルク貨物取扱機能の強化」と方針 6「複合一貫輸送の強化」についてです。

こちら、右下の赤の枠で示す範囲について、産業機械等の輸送船に対応した新規公共岸壁を計画していきたいと考えております。

新規の貨物需要及びモーダルシフトの進展に対応するユニットロード貨物取扱拠点の形成を図るため、土地造成により用地を確保していきたいと考えております。

42 ページにその背景について記載しております。

中段のバースの利用形態の円グラフを見ていただきたいのですが、こちらに示すように、現在ある五日市地区の 12m 岸壁に入港する船舶の約 3 割が施設延長を超えたものであるということで、隣の 11m 岸壁を使用して接岸しているという状況でございます。

中段の真ん中に「産業機械の輸送状況」の絵をつけておりますが、重量物等のバルク貨物については現在神戸港まで陸送や、はしけにより運搬し輸出するという非効率な形態となっております。

43 ページをお開きください。

方針 5「既存施設の集約・再編による機能配置」と方針 7「産業用地の創出」についてです。

右下の今回計画案の絵に示すように、製造業のための企業用地や円滑な港湾物流のための物流用地、住工混在解消のための企業移転用地等の産業用地を確保してまいりたいと考えております。

特に、廿日市地区の水面貯木場を活用した産業用地の創出を計画していきたいと考えております。

44 ページにその背景を記載しておりますが、廿日市地区の原木は水面投下から岸壁利

用にシフトされているということで、水面貯木場の低利用化や、中段の一番右の表に示すように、広島県の製造品出荷額に占める臨海部の割合は 88.8%、約 9 割と非常に高い状況ですけれども、広島港における企業用地は既に分譲済みとなっており、企業ニーズへの対応ができていないというような状況が背景としてあります。

45 ページからは「人流・賑わい」面の素案についてです。

45 ページは方針 1「海上及び陸上交通の結節機能の強化」と方針 2「交流拠点機能の強化」について記載しております。

今回計画における対応といたしましては、宇品地区において既設公共岸壁(－10m×280m)の延伸等を行い、旅客船の受け入れ機能の強化を図っていくことと、宇品地区の旅客ターミナルの乗り継ぎ円滑化に資するユニバーサルデザインやバリアフリー化を推進してまいりたいと考えております。

また、出島地区につきましては、一番下の図に赤枠で囲っておりますが、宇品地区を補完する客船・貨客船埠頭として今回計画でも位置づけてまいりたいと考えております。

あと、河川航路と連携した主要観光地とのアクセスを容易にするためと、スーパーヨットの係留に対応するため、デポルトピア前に小型栈橋を計画してまいりたいと考えております。

次のページに計画の背景について記載しておりますが、下の棒グラフに示すように、クルーズ客船は現在宇品地区と五日市地区で受け入れを行っており、宇品地区を中心に寄港回数が増加傾向となっております。クルーズ客船の寄港増加及び大型化へ対応し、貨物埠頭である五日市地区の負担を軽減するためにも、宇品地区の既設ドルフィンを延伸し、宇品地区で中小型及び一部の大型クルーズ船の受け入れを行っていきたいと考えております。

なお、五日市地区につきましては、大型クルーズ船の受け入れ拠点が整備されるまで引き続き暫定的にクルーズ客船の受け入れを行っていくということを考えております。

47 ページからは「安全・安心」面の素案です。

47 ページをお開きください。

方針 1「ハード・ソフト一体となった防災・減災対策の推進」についてですが、耐震強化岸壁の整備でございまして、これは既定計画と同様に今回計画も位置づけていきたいと考えております。

48 ページの右側に「対象背後圏」という地図をつけておりますが、広島港の背後圏を西部地域、中央地域、東部地域の三つに区分し、背後人口に応じて必要バース数をそれぞれ、1 バース、2 バース、1 バースの位置づけを行っております。

49 ページをお開きください。

方針 2「ストックマネジメントの促進」についてです。

左下の図は廿日市地区でございまして、このように、利用が低下しているもの、老朽化しているものについて施設を廃止していきたいと考えております。

廿日市地区については、マイナス 10m の係船杭 3 基と、それに伴ってマイナス 10m の泊地の施設を廃止したいと考えております。

また、右の図面に示す出島地区についてですが、これは係留船舶の係留実績に応じて既存の施設を物資補給のための物資補給岸壁として位置づけていきたいと考えております。

50 ページには計画の背景を記載しております。

中段の「広島港における係留施設の延長」の今回計画のところをごらんいただきたいのですが、利用転換(物資補給岸壁等)を 600m と施設廃止の 1328m、こういったものを行って、施設の更新等に係る費用の平準化や削減を行い、今回計画の係留施設を計画していきたいと考えております。

51 ページをお開きください。

方針3「海面処分場の確保」でございます。

右側の今回計画案の五日市・廿日市とその下の出島地区の図に示すように、今後実施していく港湾工事等で発生する浚渫土砂を利用して効率的かつ効果的な土地造成を実施していきたいという考えでございます。

52 ページにはそれらの全体の土量バランスを表にしたものを記載しております。

こちらも現時点の推計値で、今後変更する可能性はございます。

なお、この7月の豪雨災害で発生した土砂については、先ほどもありましたが、出島3工区で受け入れを予定しております。現時点では多くて50万m<sup>3</sup>程度ということで、受け入れ容量を精査しても受け入れは可能であるという状況でございます。

53 ページからは、「参考資料」として、長期構想と港湾計画の関係のもう少し詳しいものや、説明したもの以外の港湾計画の素案、あと、第1章で説明いたしました長期構想素案の変更内容について表にしたものを添付しております。

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。

### 5-2-2. 質疑応答

○須野原委員長 ただいま主催者から説明がありましたことについて御意見、御質問をいただく前に、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をしていただきました戸田先生に、これまでの検討会の様子あるいはその結果等について御報告をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

○戸田委員 前回の委員会・幹事会開催以降、宇品・出島地区及び五日市・廿日市地区それぞれの検討会を1回ずつ開催しております。前回の委員会・幹事会の意見及びパブリックコメントの意見を踏まえて検討いたしました。

まず、資料1の7ページ、8ページを開いていただき、これを見ながらお聞きいただければと思います。

検討会の意見交換の様子を御説明する前に、主催者からパブリックコメントについての対応の詳しい説明がなかったので、補足させていただきますが、両検討会におきましてパブリックコメントの内容を検討いたしました。

これらのコメントの中に長期構想に大きく変更を加えるようなものはなく、そしてコメントの多くは港湾計画の策定及び事業実施の段階において考慮して検討させていただくということを確認しております。

これを補足させていただきます。

まず、検討会においては全体に関する意見の1番目に「これまでの意見が反映された長期構想になっている」ということが両検討会における記録に記載しております。

確かに、この検討会において現場からのニーズや課題を踏まえて意見交換を行ったわけですが、多くの検討課題及びニーズ等についてはこの長期構想、港湾計画の素案に反映できているということを確認しております。

ただ、この全体意見の中にもございますが、考慮すべきことが2点あるという確認をしております。

言葉としては、五日市・廿日市地区の「物流・産業」の三つ目の項目で「伸び代」という表現をされていますが、計画は10年ないし30年ということで中長期にわたるものであるということ、そして社会情勢変化とか災害等の危機的な状況、不確実性が伴うということ、ある程度弾力的、伸び代を持った計画でなければいけないということの確認をしております。

そういう面で、具体的な意見として、35 ページに補足資料がございますが、例えばコンテナ・物流用地の手狭さということで、広島港において足りないところが明らかになっております。こういうところを含めて今後検討していくべきだろうと確認いたしております。

二つ目には、検討会の中では長期構想や港湾計画の「メンテナンス」という言葉が出されました。要はフォローアップです。点検・評価及び見直しを行うような体制なり、そういうような仕組みをきちっとつくっていくべきであるという意見です。

これらのことを踏まえまして、今回、長期構想の案の文面等について、補足・加筆・修正を行っているところです。

検討会に出されました多くの意見を踏まえまして、港湾計画策定における検討及び今回の長期構想計画案の修正に反映しております。

最後に、今回の両検討会において出された意見として、「安全・安心」に意見が多かったと思います。

これまでと比較して多かった理由は 7 月上旬の広島豪雨災害の被害だと思えます。これを踏まえて意見が多々出されました。

例えば陸路が通行できない場合に海上輸送が大きな役割を果たしたということで、地域における災害対応は陸路・海路全体を含めて検討すべきという意見、また、海路・海域における災害漂流物が障害になる、これを何とか速やかに回収する必要があるのではないかという意見、そういう仕組みをきちっとつくり、非常時においても円滑に港湾機能が発揮できる体制・計画が必要であるという意見が印象として残りました。

以上、両検討会におけるのやりとり、意見交換についての報告にかえさせていただきます。

○須野原委員長 戸田先生、ありがとうございました。

ただいまの主催者からの説明並びに両検討会の会長をしていただきました戸田先生の御説明を踏まえて、全体にわたっても結構でございますけれども、今回の長期構想検討委員会の資料等につきまして御意見、御質問を、せっかく皆さんいらっしゃっていますので、「こういうことも気をつけたらいいんじゃないか」とかいうことがありましたらぜひよろしく願いしたいと思えます。どうぞ。

○山崎幹事 広島海上保安部交通課長の山崎でございます。

質問というか、確認です。

7 ページの 3 段目、出島地区の岸壁計画はコンテナ船に適した岸壁水深となっているかというところで、港湾計画策定において検討するという対応がなされるということ、それから 34 ページに、将来、東南アジア航路のコンテナ船の船型がこのように変わっていくということで、5 万 DWT 以上のものにつきましては 14m 以上の水深が必要になるということが示されております。

計画としては水深 14m で、それより小さな船で入るという利用想定ですので、これは、このグラフにあります 5 万 DWT 未満の船の利用想定、広島県としてこれ以上大きな船は利用しないという計画のもとで水深 14m が策定されているという理解でよろしいでしょうか。

○須野原委員長 主催者から御説明をお願いします。

○主催者(田中) 出島地区のコンテナターミナルのバースの水深につきましては、現在まさに検討中ございまして、長期構想を踏まえた後に出島地区の検討なり港湾計画の作業に入っております。

一応 14m というあたりはつけているのですが、実際に就航する船社とか荷主等の意向を踏まえながら決定していきたいと思っておりますので、水深については確定した状況ではございません。

今のところ一応 14m 程度を想定しているというような状況でございます。

○須野原委員長 山崎幹事、よろしいですか。

○山崎幹事 はい。

○須野原委員長 ほかに御質問あるいは確認あるいは御意見ございますか。どうぞ。

○甲田会員 港運協会の甲田でございます。きょうはありがとうございました。

具体的な内容については特に意見等ございません。

これまで4回検討会に参加させていただいて、物流領域の意見についてはほぼ入れて込んでいただいたと思います。

特に物流用地の確保と「人流・賑わい」との棲み分けをしっかりと願いますというところは、要望をきっちり入れていただいたと思います。

したがって、全体としては次のステップである港湾審議会とか、その辺に移っていいと私自身は思っています。

ありがとうございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。

地区の部会等をしていただいた中で、皆さんの御意見を踏まえた今回の計画になっているという理解でよろしいと思います。

ほかに。鈴木委員、お願いします。

○鈴木(徹)委員 中国地方整備局の鈴木でございます。

質問を少し交えながら御意見させていただきたいのですが、資料1の20ページから24ページにかかっている部分です。

まず、簡単な質問で、22ページの「人流・賑わい」関係については、この緑色でくくったゾーンに矢印が入っていますよね。片方向の矢印は拡張していくというイメージだと思いますし、両方向に矢印がついているものは恐らく、この両ゾーンの連携を強化するとか、一体性を強化するとか、そういうことがイメージされているのではないかと思います。

それが正しいかというのが、まず、簡単な質問です。

仮にそのとおりであるとした場合に、例えばもう一つ前の21ページの物流関係ですが、出島地区、江波地区、それから長期的な将来像という意味ではこの道路構想がございます。

こういったところに着目しているのですが、長期的に出島地区にはコンテナ機能が集約されていく。

逆に言うと、この機能を周辺の地区も最大限発揮しながらその土地の活用を図っていくということになると思いますが、直線距離的には今、一番近い江波地区も今後は物流でも活用していこうというイメージがあるし、また、道路構想みたいなものもあります。

そういう意味では、現状では直線距離はすごく近いけれどもアクセスがない状態ですが、この長期構想の将来像で見るときには、この地区は、単にそれぞれの地区が発展していくというよりは、この両地区が一体性をより高めていくとか、連携が強化されていくとかいった見方ができると思います。

10年後というとそれぞれの地区で発展をまず目指す段階であると思いますがけれども、30年とか長期という意味でいくと、この地区を越えて一体性を強化していくというイメージも、この道路構想と絡めて出てくると思っております。

なので、賑わいで表現したような矢印がもしそういう意味をあらわしているのであれば、物流に関する将来のゾーニングの考え方等もこういう表現があったほうがいいと思った次第です。

そうすると、20ページのゾーニングの書き方も、五日市・廿日市みたいに完全に一くりにする表現もあるかもしれませんが、先ほど言ったような矢印でイメージを少し明確にしておくというのものもあるかもしれません。

そういった感じで、20ページから24ページぐらいまでの部分について、もう少し表現ができる余地があると思った次第です。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。非常に大事な御指摘だと思います。

御質問について主催者から何かありますか。

○主催者(田中) 質問の1点目、22ページの「人流・賑わい」に関する矢印でございま

す。

これは、御指摘いただいたとおりでございます。宇品地区においてクルーズ客船の受け入れ施設の充実・確保等を進めるのですけれども、あの付近で賑わいづくり等も進展しております。今後は賑わいづくりの計画の見直し等も考えておまして、連携し、受け入れ施設としての強化をきちっと図っていくという意味合いで、ソフト対策等もひっくるめて強化を図っていくという意味合いで矢印を付しております。

○須野原委員長 2点目の御指摘というか、鈴木委員のおっしゃったのは、長期的にはそれぞれが、地区・地区だけではなくて、長期的なネットワークができればそこをうまく連携させるという考え方も頭に入れてやったほうがいいというのは、まさにそうだと思います。それを長期構想の考え方の一つに入れておけばいいと思います。表現として若干加筆・修正されたらどうかと思いますが。

○主催者(田中) 承知いたしました。

長期構想において、ちょっとわかりにくいのですけれども、点線で道路計画等も今考えております。各地区の貨物、埠頭間の連携を図りながら、アクセスも確保し、各地区連携しながら物流機能を高めていくという思いを持っておりますので、この記載は修正する方向で考えさせていただきたいと思っております。

○須野原委員長 お願いします。

ほかにございますか。仁田委員、お願いします。

○仁田委員 旅客船協会でございます。

先ほど戸田先生からも御紹介がありましたが、この計画の策定中に土砂災害が起きて、そのときの教訓に基づいて今後の整備の方向性を取り入れていただいたのはありがたいと思っております。

御承知のように、道路や鉄道、バスも全て機能しなくなって、旅客船だけが物と人の移動を担ったというような教訓から、そういうときにもスムーズに対応できるような港の整備、あるいはこれは全船舶に言えると思うのですけれども、あのときにごみが海を覆ってしまいまして、これは旅客船だけではなくて貨物船も大型クルーズ船もそうですが、なかなか通航できない、プロペラにごみが当たってしまうと修理に行かなくてはいけないというような状況が起きていましたので、その辺に対する対策、あるいはたくさんの方が集中したときにスムーズに降りできるようなユニバーサルデザイン的な考え方も、戦略5のところ、資料2の75ページのところに加えていただきましたが、こういう方向性をぜひ大事にさせていただいたらと思っております。

○須野原委員長 ありがとうございます。

ほかに御意見あるいは御指摘の点、追加する点はございますか。どうぞ、前田幹事。

○前田幹事 廿日市市建設部次長の前田でございます。

廿日市市といたしましては、木材港の将来の方向性を既存産業であります木材関連産業やエネルギー産業などの港湾物流機能の強化を図るとともに、港湾空間の高度利用が可能となるよう、水面貯木場の一部を利用転換して企業立地による地域産業の発展を図ることとしておりますが、こういった方向性をこのたびの長期構想並びに港湾計画へ位置付けしていただいたことに関して感謝申し上げます。

また、計画改訂後につきましては、ぜひとも早期に事業化がなされるようお願いいたしますとともに、港湾計画の進捗管理についてもしっかりとした体制で臨んでいただきたいと思いますと考えております。

以上でございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。

ほかに、どうぞ。

○松山幹事 広島県旅客船協会の松山でございます。



先ほど、先般ありました豪雨災害絡みで広島県旅客船協会の仁田会長から状況説明を含めて発言がありましたが、若干細かいところで恐縮ですけれども、私から確認させていただきたいところがございますので、2点ほどお願いしたいと思います。

広島港の長期構想の75ページの赤い字で加筆していただいたところがございます。

二つございまして、一つは第1段落の後段、「海域における迅速な漂流物の回収体制の強化に取り組みます」というところがございますが、「迅速な漂流物の回収」というのは従来の表現の域を出ていないという印象を受けております。

といいますのは、広島港のBCPでは、これは前提が南海トラフという大規模な災害でしょうけれども、発災後3日以内に水域啓開を実施し、海上ルートの確保をするということになっております。

今回は南海トラフとは違いますが、海上浮遊物とか漂流物という点では、ちょっと大きな雨の災害があるたびに広島港は、特に宇品内港はごみの海になっております。

今回も流木でプロペラが損傷するとか、いろんな具体的な被害が出ておまして、一番大切な緊急輸送の段階で船が1隻使えないとか、そういった事態も発生しておりますので、「迅速な」という表現からもう少し突っ込んでいただき、一定の日以内にあるいは一定の時間以内で啓開をするというような表現にさせていただくと、掃海体制の整備を図るためにどれだけの規模が必要かということがおのずと出てきますので、時間軸とそれに必要な掃海用の設備の整備を念頭に置いていただきながら、表現がもう少し具体化できるのなら御検討いただきたいと思います。

もう1点は、後段のほうで、「乗降客等が円滑に利用できる港湾機能を発揮できるよう」という表現について、これはバリアフリー化という文脈の中で書かれておりますが、この表現に関連して、今回の災害時における各港の状況を見ると、広島港も乗客が殺到し、乗客も、それから船に乗ろうとする車もパニック状態に近いような状況になっております。

これは単に事業者あるいは港湾従事者だけで対応できないぐらいの大量の人と車が押し寄せているという状況でございまして、そういった中では港湾管理者のサイドからも誘導要員の派遣等、体制の整備が欠かせないと思っております。

広島港ではありませんけれども、今回の場合は呉港でもっと深刻な状況になっていたという状況でございまして、急遽呉市にも要員派遣をお願いいたしました。もちろん広島にもそれをお願いしておりました。

そういった意味で、ここの「乗客等が円滑に利用できる」という部分につきましては、そういった災害時の混乱に対して、要員派遣も含めて、港湾秩序を維持するというようなところまで含めて読ませていただくということでもいいのかどうか、この点についてお願いしたいと思います。

○須野原委員長 ただいまの松山幹事からの御質問というか、お願いというか、個別の話はこれから詰めていただく話だと思いますが、主催者から特にございますか。

○主催者(田中) 2点質問をいただきまして、1点目の早期の航路啓開等でございますが、これは確かに、すぐに啓開しないと、例えば船舶の航行に支障があるので非常に問題があるというのは十分認識しております。

できるだけ早くというのは我々としても認識しているところがございますけれども、個別の、例えば一定の何日とかいう表現につきましては検討させていただければと思います。

2点目の乗降客等の円滑な誘導という話でございまして、現在、例えば宇品旅客ターミナルは広島市が直接管理されておまして、人が非常に混雑した状況も御存じでございます。

要員等の派遣につきましては現在広島市と調整しているところがございますので、これにつきましても、どの辺まで書けるのかについて調整させていただきたいと思います。

○須野原委員長 よろしいですか。

○松山幹事 はい。

○須野原委員長 ほかに御質問あるいは御意見ございませんか。寺田委員、お願いします。

○寺田委員 広島市立大学 寺田です。

この資料の 35 ページですが、コンテナ機能の強化が必要であるということで、仙台塩釜港、清水港、博多港の事例が集められています。

どのような基準でこれらが選ばれたのかよくわからない点があるのですけれども、注目されているのは専らターミナルオペレーションの効率性ということかと思います。

私の要望といえますか、期待としましては、この港頭地区だけの効率性ではなくて、もし今後調べるといふことであれば、例えば仙台塩釜港には独自の取り組みがあります。

独自の取り組みというのは、臨港地区近くの仙台東部道路に2つインターチェンジをつくって南北両方向からコンテナを輸送してきたときに、最寄りの交差点からターミナルまで数分でたどり着くという状況をつくっています。それは 90 年代末から仙台市の都市計画とリンクして共同で取り組んできた成果であると私は受けとめております。

言いたいのは、港頭地区だけでなく関係市町村との連携が港湾物流全体の効率を上げる必須条件になるということです。

道路整備に当たりましては、費用負担、応分の費用負担は当然必要になりますので、県、市、あるいはステークホルダーズになる市町村との連携を常に強化していただきたいというのが私の希望です。

もう1点はポートセールスです。

宮城県は独自のポートセールスの取り組みをしております、港湾管理者としての役割、それから地元の港運業者との連携ということでも非常に努力されてきた管理者であると考えております。

そのような点も含みながら、ターミナルオペレーションだけではなく、もう少し視野を広げて情報を集めて、そして広島港の運営に生かしていただきたいと考えております。

以上です。

○須野原委員長 ありがとうございます。非常に大事な御指摘だと思います。

仙台東道路のお話をおっしゃったと思いますが、背後のネットワークとの関係も含めてということだと思います。

ここはたまたまこの写真だけでも、実際の検討に当たっては今おっしゃった点も含めて関係者が協力してということだと思いますが、主催者から特にございますか。

○主催者(田中) この 35 ページの比較表につきましては、広島港とほぼ同じ経済規模を持つ国内の他都市の事例ということで比較をさせていただきました。

これでお示したかったのは、広島港に比べて例えば静岡の清水港でございますと、人口は若干少ないのですけれども、コンテナ取扱量は広島港の 2 倍ということでございます。

詳細については今から詰めないといけないのですけれども、広島港にも貨物を集めるポテンシャルが十分ある、逆に言うと、よその港に逃げている可能性が非常に高いということで、今後港湾計画の作業をするに当たってその辺を拾い上げていって、広島港の振興につながるように作業を進めていきたいと思っております。

背後の交通ネットワークにつきましても、今回の長期構想で位置付けはしておりますけれども、例えば高速道路との接続とか、いろんな制度もできているように聞いておりますので、港湾だけに目をとらわれずに、そのアクセスとか背後の企業とのネットワーク、地域全体を見ながら港湾計画の作業を進めていきたいと思っております。

○須野原委員長 ほかに。山本委員、お願いします。

○山本(民)委員 広島大学 山本です。

長期構想の資料 2 の 77 ページですが、「廃棄物処理要請への対応」と、二つ目に「環境との共生」というのが書かれています。

それで、文言が少し付け加わったりして、前回言ったことをまた思い出したのですが、良質な土砂を有効に活用するというのは非常にいいと思うので、例えば、言い方によってはちょっと不謹慎に聞こえるかもしれませんが、今回の災害で出た土砂を見ていて、もちろんいろんなものが混ざっているので、それを現実的に仕分けするというのは緊急時には難しいかもしれませんが、これは水産サイドから見ると非常に良質な土砂で、例えば干潟とかを造成する場合にいいと思われる土砂があります。

そういうものを、緊急時は一時的にどこかとりあえず仮置きするしかないと思いますけれども、干潟造成などに有効利用するというような、災害時に限らず、港湾工事で出るような良質の土砂がある場合には、それを干潟造成などに有効利用するというようなことを述べていただきたいと思いました。

○須野原委員長 ありがとうございます。

今の御指摘につきまして主催者から何かございますか。

○主催者(田中) 山本先生が言われた趣旨は十分理解できました。

本編をどのように修正するのかというのはまた御相談させてください。

○須野原委員長 ほかに御意見ございますか。土田委員、お願いします。

○土田委員 広島大学の土田ですが、先ほど仁田委員と松山幹事から、今回の土砂災害で、混雑その他、非常に大変な状況だったということをお伺いしまして、私はそれを全く知らなかったのです。

新聞等で呉市が、特に交通が遮断されて、海上からの補給で何とか凌いだということは知っていたのですけれども、港に対してそれほど大変な状況があったということをきょうお聞きするまで知らなかった。

従来、港の防災機能とか、災害時に港が果たすべき機能という話をしていたときに、どちらかと言うと、大地震が起こったときにどうするかというのを中心に考えてきたのですけれども、今回のように、豪雨災害によって地域の交通が完全に麻痺してしまって海上交通が非常に期待される、あるいは負荷がかかってくるという状況は必ずしも十分想定されていなかったと思います。

さらに、それを発揮しようにも、川などから大量の廃棄物、ごみが出てきて、それが大きなネックになっているというような状況も、これまでは必ずしも十分認識されていなかったような状況だと思います。

この経験を県としては分析していただいて、それを今後にしっかりと生かせるように、なおかつ、広島で起こったことではありますけれども、他の港でも起こりうることでありますので、そういうことをしっかり共有化できるように努めていただきたいと思います。

○須野原委員長 ありがとうございます。

確かに、土田委員おっしゃったように、これからほかの地区でもある課題だと思っておりますが、今回の結果を踏まえて、長期構想でも書いていますが、ぜひ具体的に実施できるようにお願いしたいと思います。

ほかに御意見、御質問ございますか。山本幹事。

○山本(洋)幹事 広島市でございます。

地元自治体としまして一言お礼を申し上げます。

広島港港湾計画の改訂に向け、これまで委員会及び地区別検討会におきまして約 2 年の歳月をかけて議論が重ねられまして、本日を迎えられるわけですが、この間、議論の取りまとめに御尽力されました須野原委員長、それから地区別検討会におかれましては戸田会長をはじめ、会員の皆様、主催者の皆様におかれましては、大変お疲れさまでございました。改めてお礼を申し上げます。

今後、計画の改訂、それからその実現に向けまして皆様方と連携して、本市としてもできる部分につきましてはいっしょにとり組んでまいりたいと考えておりますので、引き続きよろし

くお願い申し上げます。

以上でございます。

○須野原委員長 ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問ございませんか。戸田幹事、よろしく申し上げます。

○戸田(拓)幹事 広島地区港運協会の副会長をやっております戸田と申します。

計画とはあまり関係ない話かもしれないのですが、広島港湾の場合は港湾管理者が広島県であります。

政令指定都市はほとんど市が港湾管理者になっていると思います。

呉は呉市が港湾管理者ですが、広島県の場合、広島市の都市計画と港湾の計画があまりリンクしていないような場面が結構ありまして、今回の検討会を通じてもそういう感じがしました。

何を言いたいかと言うと、港湾物流として一番気にしているのは賑わいのほうとどうやって棲み分け・共生していくかということです。

物流のほうは水面下で、縁の下の力持ちでいいのでしょうかけれども、その辺で話し合う場が過去なかなかない。

数年前から、広島みなと振興会というところで、港湾行政の方々と一緒に、できるだけ月に1回話し合おうということで、30人前後集まって、そこにも広島市の方も来ていただくようにして、いろんな話をするようにしていますが、こういったことがないと、広島市の方々に港湾のことが理解していただけない場面が結構出てきます。

先ほどのゾーニングを見ましても、出島の物流のところ旅客ターミナルもありますし、そういったところとリンクするためには、何が賑わいのほうでやりたいのかというのを我々も理解した上で物流をしていくことが必要になります。

資料2の最後のページに、今後の計画に対して実務的にどう見直すかというところは港湾審議会で見直していくというふうに書いてはいたしましたが、港湾審議会は年に1回ぐらいのことですので、もう少し考え方がないかなという気はしています。

国交省のほうで平成15年ぐらいに定めたみなとオアシスということがあって、それは人流が含まれてくるようなことを民間と一緒に考えなさいということだったのですが、広島市の方がそのみなとオアシスに参加して、平成二十何年かだったと思うのですが、そのころにできたのですが、僕らがそれを知ったのは相当後になってからで、その間、みなとオアシスのほうと話し合いは全くなかった。

そういう中で、我々の働いている港の拠点のすき間にそういった賑わいがどんどん入ってきたものですから、どちらかと言うと、一般の方が見ると、物流は汚い、危ないみたいな感じで、だんだん隅に追いやられるような気が今でもしているのですが、その辺がうまくかみ合うような形で、今後の計画がこの実務に移行する段階でうまく反映していただければいいようにして気を使っただけであれば僕らもやりやすいと思っていますので、よろしく申し上げます。

○須野原委員長 実施に当たって関係者が意見交換する場は主催者でこれから考えられると思いますが、よろしくお願ひしたいと思います。

ほかに御意見ございますか。

(質問・意見なし)

○須野原委員長 特にございませぬようでしたら、戸田先生、お願ひします。

○戸田委員 きょうは幹事長という立場でこの場におります。

きょう多くの御意見をいただきましてありがとうございます。

私なりに思ったことを述べさせていただきます。

実は私、前回の港湾計画が20年近く前になりますが、そのときも幹事長を務めておりました。

今回のこの港湾計画、また、長期構想の検討にかかわる作業をやっております思ったこ

との一つは、今回の計画の一つのポイントとして南道路の概成があるということです。

地区としては14の地区がありますが、これらの地区が以前は行き来が難しかった。それが結ばれるようになった。

大きなポイントとして、一つは物流機能があります。

特に外貿コンテナ機能の強化ということで、海田地区との関係も含めて出島地区に集中的に検討する、集約する。これが一つ打ち出されたと思います。

もう一つはクルーズ客船です。

現在、五日市地区及び出島地区との間、さらに今回、宇品地区の改善方向が出された。いわゆる時間軸を考えてこの受け入れについての環境を整理し、実現していくという方向づけを今回計画の中に出した。

これは両方とも、この以前は結ばれがたかった地区が南道路によって結ばれるということがポイントだと思います。

先ほど鈴木委員が言われましたように、これらの地区の連携といいますか、一体化、ある意味では機能の再編と表現してもいいと思いますが、それが行えるようになった。

しかし、今回の港湾計画で一つ残念といいますか、間に合わなかったことは、皆さんもわかりのように、戸田幹事が言われましたように、物流と人流の棲み分けです。

前回の計画においてもポータルネッサンスの前々計画をどうするかということが決められなかった。今回も決めることができませんでした。

MICE 機能をどうするかという議論が今ありますし、それとサッカー球場との関係、それらが非常に流動的で、議論はずっと延々とされていますけれども、結論がいまだに出ていない。

それがゆえにこの委員会、幹事会、検討会も1年近く延びたと思います。

これを何とか早くしなければ、使いづらい港になって、物も人も利用が減ってくると思います。

これは個人の意見、一人の委員としての意見ですけれども、ゆえに何とかこの硬直的になりがちなところを打開するべきではないか。

そういう意味において、今言われました都市機能と港湾機能との一体的な検討が非常に大事で、これは大前提だろうと思います。

もう1点、広島港の検討を今回行ってありますが、今、災害の面においてのBCPあたりは、広島湾ということで、国が主導でやっておられますね。岩国、大竹なり、呉港、広島港が一体です。広島湾としてどう対応するかということです。

危機対応なり環境対応、環境整備というような局面になりますと、より広域な取り組みが必要ではないか。

東京なり大阪は先にそれを行っていると思います。

それを踏まえて我々も、広島港の計画ではあるけれども、こういう危機対応的な面、環境面においてはより広域的な視点を打ち出すべきだと考えますけれども、これについての記述が今回出せなかったというのも、歯がゆい面がございます。

これは個人的な私の意見ですけれども、ここで策定していただいたものについて、見直しとともに実現を図っていただきたい。

最後に、資料2の最終ページでございます最後の段落ですが、「このため、広島県広島港地方港湾審議会を毎年開催し、今回策定予定の広島港港湾計画の進捗状況を確認します」というのは、恐らくこれでは足りないと思います。

点検・チェックは、いつ必要性が起こるかわかりません。

だから、そういうときに適宜あるいは適時開催するということが、審議会のもとに、例えば特別検討委員会等を設けて検討するということがあってもいいと思います。

年に1回の審議会だけで対応できるものではないと私も思います。そこは審議会におい

で十分に検討いただきたいと思います。

以上、最後に個人的な、一委員としての意見も含めまして発言をさせていただきました。

○須野原委員長 ありがとうございます。

今、戸田委員からあった点は、特に審議会は審議会としてやりますけれども、それとともに、先ほど何人かの方からありましたように、それぞれの内容をフォローする場や機会をちゃんとつくるということだと思うので、そこは主催者のほうできちっと対応するような形の仕組みづくりをこれから検討していただきたいと私からもお願いしたいと思います。

ほかに御意見ございませんでしょうか。

(質問・意見なし)

○須野原委員長 特によろしければ、今回の長期構想委員会が最終ということでございますが、皆様からきょうはむしろ、励ましといたしますか、しっかりやってほしいということの御意見を多くの委員の方からいただいたものと思います。

本日いただいた意見を踏まえて、主催者で検討して、最終的な長期構想にまとめていきたいと思っています。

つきましては、最終的に委員長に御一任だけたらと思いますが、よろしいでしょうか。

(異議なし)

○須野原委員長 ありがとうございます。

その他、ほかに何かございませんでしょうか。

(質問・意見なし)

○須野原委員長 なければ、きょうオブザーバーとして本省の審査官がいらっしゃっていますので、きょうの意見等を踏まえて御意見等ありますか。

○中原審査官(オブザーバー) 7月31日付で前任の福西から交代で港湾計画審査官で参りました中原でございます。どうぞよろしくお願いたします。

まず、本日の長期構想委員会でございますが、非常に丁寧に長期構想づくりを進めていただいたと感じてございます。ありがとうございます。

港湾局におきましては、6月に、発効は7月でございますが、「港湾の中長期政策(PORT 2030)」を策定いたしまして、国内外の社会経済情勢を展望しつつ、港湾の基本的方向性をまとめたというところでございます。

また御参考にしていただければと思いますが、今後、港湾局におきましては、この中長期政策を踏まえまして、港湾計画の基本方針を見直すことにしてございます。

これは各港湾の港湾計画のあり方の指針を示すこととなります。

ただ、この広島港の港湾計画の改訂と同時並行になりますので、計画の策定に当たりましては「PORT 2030」を参考に考えていただければと思っております。

この広島港長期構想検討委員会は第4回ということでございますので、荷主の方々、また、産業界の方々をはじめとした地域の動向、地域におきます広島港の役割、また、今後の目標を踏まえまして完成した長期構想であると考えてございます。

今後、この長期構想の具体化、すなわち港湾計画に落とし込むということに当たりましては、目標年次あたりにおける実現可能性を考慮して考えていただければと考えてございます。

絵に描いた餅とならないように、また、地域の期待に添えず事業化ができなかったということにならないような港湾計画にしておくことが重要だと考えてございます。

言いかえますと、長期構想につきましては、地域の関係者の方々、また、広島港の関係者の方々が「広島港がこうあればいいな」「広島港がこうあってほしいな」というものを少し広めに描いた上で港湾計画に位置付けられるように御努力していただく、また、港湾計画に位置づけられた際には、それを事業化し、完成させ、しっかり使われるように関係者が御努力をしていただくということが大事だと思っております。

先ほど戸田幹事長からもお話がありましたが、この長期構想の策定を機会に、そのような形で広島港の関係者が一体となって、あらゆるステージで広島港のことを考えていただき、また、行動していただくということが重要だと考えてございます。

なかなか将来が見通せない世の中でございますけれども、港湾計画に関しましては臨機応変な対応も可能でございますので、関係者の間で密な意見交換、情報交換をしていただくことが重要だと考えてございます。

最後になりますけれども、前任も含めましてオブザーバーとしての港湾計画審査官の立場で少し厳しい発言をさせていただいたこともあったかと思っておりますけれども、地域や我が国の経済・産業に貢献するよりよい港湾の姿を実現できるように、皆様の協力をお願いいたしまして、私からのコメントとさせていただきます。

○須野原委員長 ありがとうございます。

これから法的な手続でまた審査官に御相談とかお願い事等もあると思っております。委員長としてもよろしくお願ひしたいと思っております。

ほかに特にございませんようでしたら、主催者にマイクをお返しします。よろしくお願ひします。

## 6. 閉会

○主催者(鈴木) 須野原委員長、ありがとうございます。

また、委員、幹事の皆様、これまで長時間にわたり熱心な討議をいただきありがとうございます。

ここで、主催者を代表して、広島県港湾漁港整備課 宮本課長より挨拶を申し上げます。  
宮本課長、お願いします。

○宮本広島県土木建築局港湾漁港整備課長 港湾漁港整備課長の宮本でございます。  
主催者を代表して御礼を申し上げたいと思っております。

広島港長期構想検討委員会、宇品・出島地区及び五日市・廿日市地区の基本構想検討会に、皆様におかれましては、御多忙中のところ御参加いただき大変ありがとうございます。

このたびの広島港長期構想の策定は平成11年3月の策定以来約20年ぶりとなります。

主催者といたしましては、検討委員会や地区別検討会などの運営に何分不慣れなところもございましたけれども、貴重な御意見をいただくなど、皆様の御協力により、広島港長期構想案の取りまとめをすることができました。重ねて感謝を申し上げます。

今後は、この長期構想を反映した港湾計画の今年度中の改訂を目指し、検討手続を進めてまいります。

県といたしましては、広島港の機能強化を通じて地域経済の発展などに貢献していきたいと考えており、実行力のある港づくりをさらに進めてまいりますので、皆様方の一層の御支援、御協力をお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。

○主催者(鈴木) 宮本課長、ありがとうございます。

以上をもちまして広島港長期構想検討委員会第4回委員・幹事合同委員会を閉会いたします。どうもありがとうございました。

閉会 11:56