

宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 (第1回委員会)

会 議 録

日 時：平成22年11月29日(月)午後 2時開会
場 所：仙台国際ホテル2F 平成の間

□宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会（第1回委員会） 会議録

平成22年11月29日

社団法人 日本港湾協会

TEL 03-5549-9574

1. 実施概要

(1)日時：平成22年11月29日(月)14:00～16:30

場所：仙台国際ホテル2F 平成の間

(2)配布資料

- ・議事次第
- ・委員名簿
- ・配席図
- ・会則(案)
- ・資料1 宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 第1回委員会資料(概要版)
- ・資料2 宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 第1回委員会資料

(3)出席者（敬称略順不同）

(順不同・敬称略)

	氏名	所属	職名	出欠
委員	鬼頭平三	(社)日本港湾協会	理事長	出席
委員	須田 熙	東北大学	名誉教授	出席
委員	稲村 肇	東北工業大学	教授	出席
委員	柳井 雅也	東北学院大学	教授	出席
委員	岡田 光彦	(財)国際臨海開発研究センター	専務理事	(代理)鈴木勝
委員	高橋 宏明	(社)東北経済連合会	会長	出席
委員	鎌田 宏	仙台商工会議所	会頭	(代理)佐藤盛雄
委員	浅野 亨	石巻商工会議所	会頭	出席
委員	太田 喜一郎	塩釜商工会議所	副会頭	出席
委員	福田 正朗	松島町商工会	会長	出席
委員	岸野 康一	仙台塩釜港振興会	副会長	出席
委員	倉田 博美	石巻港企業連絡協議会	会長	出席
委員	神崎 祥二	仙台港コンテナ利用促進協議会	会長	出席
委員	澁谷 幹一	東北地区港湾安定化協議会 宮城県分科会	会長	出席
委員	佐藤 勲	石巻港整備利用促進期成同盟会	理事	出席
委員	木村 稔	宮城県漁業協同組合経営管理委員会	会長	出席
委員	金澤 龍夫	仙台湾水先区水先人会	会長	出席
委員	川嶋 直樹	国土交通省東北地方整備局企画部	部長	(代理)藤崎哲也
委員	津田 修一	国土交通省東北地方整備局港湾空港部	部長	出席
委員	田口 昭門	国土交通省東北運輸局交通環境部	部長	出席
委員	青山 英樹	第二管区海上保安本部宮城海上保安部	部長	出席
委員	三河 勝志	第二管区海上保安本部石巻海上保安署	署長	出席
委員	藤原文登	財務省横兵税関仙台塩釜税関支署	支署長	出席
委員	奥山 恵美子	仙台市	市長	(代理)岩崎裕直
委員	亀山 紘	石巻市	市長	出席
委員	佐藤 昭	塩竈市	市長	出席
委員	菊地 健次郎	多賀城市	市長	欠席
委員	阿部 秀保	東松島市	市長	(代理)鈴木和彦
委員	渡邊 善夫	七ヶ浜町	町長	(代理)平正美
委員	大橋 健男	松島町	町長	(代理)西村晃一
委員	佐藤 廣嗣	宮城県企画部	部長	出席
委員	橋本 潔	宮城県土木部	部長	出席

1. 開 会

○司会(森川所長代理) 定刻になりましたので、ただいまより、「宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 第1回委員会」を開会いたします。

委員の皆様方におかれましては、ご多用中にもかかわらずご出席いただき、誠にありがとうございます。

私は、本日の司会を務めさせていただきます、社団法人日本港湾協会の森川でございます。議事に入りますまで、進行を務めさせていただきます。

まず初めに、本日の配布資料の確認をさせていただきたいと思っております。

(配付資料確認)

○司会 不足資料がございましたら、事務局までお申し出ください。よろしゅうございますか。

なお、本委員会は公開としておりますので、お手元の資料は報道機関、傍聴の皆様方にもお配りしてございます。

2. 港湾管理者挨拶

○司会 初めに、港湾管理者を代表いたしまして、宮城県 橋本土木部部長よりご挨拶をお願いしたいと思います。よろしく願いいたします。

○橋本委員 皆さん、こんにちは。宮城県の土木部長を務めております橋本でございます。どうぞよろしく願いいたします。

本日、第1回の「宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会」を開催いたしましたところ、委員の皆様方には、ご多忙にもかかわらずご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。また、日ごろから港湾行政を初めとする土木行政全般にわたりまして、ご理解とご協力を賜っておりますことを厚く御礼を申し上げる次第でございます。

現在、本県におきましては、「富県宮城」を実現するために、数々の取組みを行っているところでございます。土木部におきましても、物流を支える道路、港湾、空港といった基幹的な社会資本の整備を重点的に、最重要課題として取り組んでいるところでございます。

本年3月には、主要地方都市で初めてとなる仙台都市圏の高速環状ネットワークが60 km、「ぐるっ都仙台」という愛称になってございますが、完成しまして、本県の物流拠点であります仙台塩釜港、石巻港、仙台空港へのアクセス、利便性の向上が飛躍的に図られたところでございます。

また、来月の18日には、仙台北部中核工業団地群に直結する大衡インターチェン

ジも、県の事業として整備を進めておりまして、1年ちょっとで完成、供用を図ることができました。

また、この11月1日には、仙台港区におきまして、雷神埠頭を－9m岸壁に増深しました。また、モータープールにつきましては、県において10haから16haというモータープールを供用いたしたところでございますが、東北地方における完成自動車の50万体制に対応する社会資本整備を進めてまいりまして、本県のみならず、東北地方全体の発展に向けて、現在、社会資本整備を鋭意進めているところでございます。

このような中にごさいますして、今後の港湾整備におきましても、県内の各港がそれぞれ各港の持つ特色を総合的に活かしながら、効率的な整備や運営を行っていくことが必要であると考えてございます。

今般、仙台塩釜港、石巻港、松島港の3港を統合同体化し、仙台湾の各港が、東北で唯一の特定重要港湾としてその役割を今後とも果たしていくことができるように、本日のこの委員会を通じましてご討議をいただきまして、本県にとって、ひいては東北地方にとっても最良となる港湾戦略ビジョンを策定していただければ幸いである、と考えているところでございます。どうぞよろしく願いいたします。

私からは、冒頭に当たりまして、挨拶とさせていただきます。本日は、ありがとうございます。

○司会 ありがとうございます。

3. 委員紹介

○司会 続きまして、委員の皆様方をご紹介申し上げます。お手元に配付いたしました委員名簿をごらんください。

(委員紹介)

○司会 なお、本日は、委員会のオブザーバーといたしまして、国土交通省港湾局計画課港湾計画審査官の真田仁様にご出席いただいております。以上でございます。

また、本日、後ほど宮城県知事の村井嘉浩様がお見えになられます。来られました時点でご挨拶をいただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

4. 委員会会則説明

○司会 次に、お手元に「宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会会則（案）」をお配りしてございますが、それについてご説明させていただきたいと思っております。

本会則につきましては、第1条の「趣旨」をごらんいただければわかりますように、

本委員会を運営するに当たりまして、その必要な事項について記載してございます。内容については、第2条（目的）、3条（組織）、以下、委員長、委員会、委員の任期、委員の代理、事務局等となっております。お手元の記載のとおりでございます。これ以降、本会則でこの委員会を運営してまいりたいと思いますが、いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

（「異議なし」と発言する者あり）

○司会 ご異議がないようでございますので、本会則にのっとりまして、先へ進めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

5. 委員長選出

○司会 それでは、本会則の第3条第2項の規定によりまして、委員長は委員の互選で選出すると定めてございます。どなたかご推薦ありませんでしょうか。

（「はい」と発言する者あり）

○司会 須田委員、お願いします。

○須田委員 私からは、日本港湾協会理事長の鬼頭さんを委員長に推薦したいと思います。

鬼頭さんは、元本省の港湾局長でございまして、港湾政策に非常に精通なさっております。また、港湾情報、諸情報につきましても、非常に見識が深い方でございます。この委員長に適切かと思っております。本委員会、委員長に推薦いたしたいと思っております。

（「異議なし」と発言する者あり）

○司会 ただいま須田委員から、社団法人日本港湾協会理事長の鬼頭平三の発言がございましたが、ご異議がなければ、そのように決定してよろしいでしょうか。

（「異議なし」と発言する者あり、拍手）

○司会 それでは、推薦していただきましたとおり、鬼頭委員に委員長をお願いしたいと思います。

6. 委員長挨拶

○司会 それではまず、鬼頭委員長に一言ご挨拶をお願い申し上げます。

○鬼頭委員長 改めまして、ただいま委員長を仰せつかりました、日本港湾協会の鬼頭でございます。何ぶん大役ではありますけれども、委員の皆様のご協力をいただきまして、無事務めを果たしたいと思っております。

先ほどごらんいただいた「会則」の「目的」のところにもありますけれども、昨今の国の内外の経済社会情勢、あるいはそれを踏まえた港湾行政が大変大きく変わりつつございます。ご案内のように、港湾行政におきましては、「選択と集中」あるいは「民の力の活用」という2つがキーワードになってございます。

そんな流れの中で、今回、この委員会の目的であります、仙台湾の3つの港を統合して長期のビジョンを描いていくということを、この委員会でご議論、検討するわけでございます。大変大きな問題でありますけれども、改めて委員の皆様のご協力を切にお願いしたいと思っております。どうぞよろしくお願ひいたします。冒頭のご挨拶にさせていただきます。

それから、先ほどご説明のありました「会則」の第4条2項で、委員長職務代行を決める必要がございます。私に事故があるときに、職務を代行していただく方として、東北大学名誉教授の須田熙委員にお願いしたいと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。以上でございます。

○司会 ありがとうございます。

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っております。よろしくお願ひいたします。

7. 議 事

1) 資 料 説 明

○鬼頭委員長 わかりました。

それでは、時間の制約もございますので、早速議事を進めさせていただきますが、最初に、事務局より資料の説明をお願いいたします。

○事務局 <資料説明その1、2>

資料1 宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 第1回委員会資料(概要版)

資料2 宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 第1回委員会資料

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

ちょうど資料の説明が終わったところで、知事が会場に到着されたという連絡が入りましたので、今こちらのほうにお越しになりますので、少しお待ちいただきたいと思います。

(村井知事入場)

2) 宮城県知事挨拶

○鬼頭委員長 ただいま、大変公務ご多端の中を村井宮城県知事に駆け付けていただきました。来られて早々で大変申し訳ありませんが、知事からご挨拶を賜りたいと思います。よろしく願いいたします。

○村井知事 （拍手）皆さん、こんにちは。「宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 第1回委員会」の開催に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

ご列席の委員の皆様には、ご多忙中にもかかわらず本委員会へご出席を賜り、誠にありがとうございます。また、港湾行政をはじめ、本県の行政全般にわたり、日ごろよりご理解とご協力を賜り、この場をおかりいたしまして厚く御礼を申し上げる次第でございます。

本県では、「富県宮城」の実現に向け、第二次産業の振興を図るため、自動車関連産業を初めとする企業誘致に積極的に取り組んでいるところでございます。東北においてもモノづくり産業の集積が進んでいるところであり、本県では、物流の効率化により、東北の産業活動を力強く支えていけるよう、高速道路の整備などに努めているところであります。

港湾におきましても、関東自動車工業や、来年1月に操業を開始するセントラル自動車の年間50万台の生産体制に対応できるよう、仙台港区の雷神岸壁やモーターブールの整備を進めてきたところであります。

また、石巻港におきましても、南防波堤などの整備を積極的に進めておりますが、現在、新規要望している新高松岸壁など、県内の港湾整備はまだまだ必要であると考えております。

これらの港湾整備に加え、新たな取組みとして、特定重要港湾仙台塩釜港、重要港湾石巻港、地方港湾松島港の3港を統合同体化することにより、宮城の新たな港湾が、宮城はもとより、東北の産業及び生活の基盤として、これまで以上に力強く牽引していけるよう、平成24年度中の統合同体化を目指しております。

本委員会におきまして、委員の皆様から貴重なご意見やご提案を賜り、宮城の港湾の新たな一歩となる「宮城県港湾戦略ビジョン」が早期に策定されますようお願い申し上げます。第1回委員会の開催に当たっての私の挨拶とさせていただきます。

本日は誠にありがとうございます。どうかよろしくお願い申し上げます。（拍手）

○鬼頭委員長 知事、大変ありがとうございました。

知事は、ここで公務のために退席されますが、ちょうど資料の説明が終わったところですので、ここで10分ほど休憩をとりたいと思います。知事にまず退席いただいて、その後休憩にさせてもらいたいと思います。

○村井知事 皆さん、申し訳ございませんが、失礼させていただきます。（拍手）

(村井知事退席)

- 鬼頭委員長 それでは3時10分まで休憩をとりたいと思います。3時10分から、今ご説明いただいた資料の内容について、ご討議をお願いしたいと思います。よろしくお願ひします。

(休憩)

3) 討 議

- 鬼頭委員長 それでは、お揃ひになっておられるようですので、続いて委員会を始めさせていただきますと思います。

この委員会は、一応4時半までの予定ですので、1時間15分ぐらいはこれから討議の時間に充てられると思います。委員会の第1回目でございますので、できるだけ多くの委員の方々から、いろいろな方面からのご意見を賜りたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

どなたからでも結構ですので、ご質問あるいはご意見がありましたら、どうぞ遠慮なくおっしゃっていただきたいと思います。

はい、どうぞ、太田委員。

- 太田委員 太田でございます。資料をなるべく正確にしたいと思いますので、第1回委員会資料(資料-2)の13ページ、「塩釜港区利用現況図」ですが、「塩釜港湾合同庁舎」で、1つは、海上保安部が、宮城海上保安部に替わっております。塩釜海上保安部になってはいますが、今日は、宮城海上保安部長さんもおいでですから、「塩釜」ではなく、「宮城」と訂正すべきではないか。

それからもう1つ、その下に「仙台入国管理局(塩釜港出張所)」とありますが、現在これは合庁には入っていない。塩釜からいなくなっています。これが現況です。

それからもう1つ、同じ資料-2の22ページですが、「仙台湾(仙台湾塩釜港・石巻港)取扱貨物量動向の総括」というところで、この貨物に関しては、プライベートバスを除いた数量なのか、あるいは全体なのか、お聞きしたいと思うのですが。

- 鬼頭委員長 最初の2点については、確認した上で資料の訂正をさせていただきます。

2点目のご質問に対するお答えをお願いします。

- 事務局 この貨物は、公共も専用も含めた全体貨物量でございます。

- 太田委員 であれば、仙台港区のほう、赤く延びているところが「フェリー就航による貨物増」になってはいますが、これは明らかに東北石油の操業が始まったからということも大きいのではないかと思います。

- 事務局 もう一度統計資料を確認して、その旨記載させていただきます。

- 鬼頭委員長 ご指摘ありがとうございました。その旨確認した上で、訂正すべき点は

訂正させていただこうと思います。

そのほか、ご意見等ございますでしょうか。

○福田委員 松島の福田でございます。マイクが隣にありましたので、合理的に握らせていただきました。

先日、担当課の皆さんがご説明においでいただきまして、松島についての可能性も含めてお話しいただいたところがございますが、今、本資料も含めましてご説明をお伺いしたところによりますと、果たして松島をこの3港一体の皆さんの仲間の中に入れていただく必要があるのかどうかという疑問が、私、民間の立場で申し上げて、感じてまいった次第ですが、先ほどの具体的な計画の中にも、現状で計画はなしというご説明をいただきました。

皆さんもお感じだと思いますが、この3港の中で唯一、塩釜が一部観光という部分を担っておりますが、松島に関しては、人間の乗降はございますが、荷物の積み出し、入り込みはございませんので、皆さんが目指される場所と少し観点が違うのかなというところで、果たして担当課のご説明のとおり、私ども松島が、皆さんとの協議の中で、策定ビジョンの中に役に立てることがあるのだろうかということ、その辺を少しお聞かせいただきたいのでございますけれども。

あと、うちのほうで、大橋町長の代わりに、行政の立場で副町長さんがいらしていますので、また考え方が違うかと思いますが、その辺は後ほどお聞きになっていただきたいと思います。

○鬼頭委員長 事務局のほうで何かコメントはありますか。

○平間課長 港湾のこれからの役割というところで、観光が重要な役割を果たすと考えております。それで、先ほどありましたように、現況機能として、松島をどのようにしていくかということについては、今後いろいろ議論を深めていきたいと考えていますが、日本三景松島の玄関口となっている、いわゆる塩釜港区、それから日本三景の中心的な港である松島港というもの、それから、三陸の観光の中継基地となっている石巻、この3つの港を一体的に整備、運営していくことで、宮城における中心的な観光港として役割を担っていきたいというのが考えでございます。そういった意味においては、この松島を、この3つの港の中心として役立てていけるのではないかというものも、今後この委員会の中でいろいろご議論していただきたいという考え方です。そういった上で、この松島を統合の対象として検討を進めていきたいというのが事務局の考えでございます。

○鬼頭委員長 よろしいですか。

○福田委員 3港一体の重要港湾ということになりました場合に、現状としては、先ほどご説明があったように、これからビジョンができるということで理解させていただきますが、結局、今まで付いている整備の予算も付かなくなるということではないの

ですか。この間もお伺いしましたが、そんなことはないよと。港湾の中で、3港の整備のほかに、松島の部分も整備していきますという課長さんのお話でしたが、実際に計画がないわけですから、具体的にはなかなか難しいですよ。行政の立場でどのようにお考えになっているのか、その辺も県としての考え方をお聞かせ願えればと思います。

○鬼頭委員長 この委員会での議論を踏まえて、これから長期構想であり、港湾計画の素案を作る中で、そういうものについて必要かどうかを議論していくということですね。

あと、西村副町長さんがおられますので、もし何かコメントがありましたら……。

○大橋委員(代理西村氏) 松島町副町長の西村でございます。

今、商工会の会長さんからお話がありました。行政の立場としては、我々松島町としては、今回のこういうご提案がございましたので、仙台湾の中の各港の一体化という中での観光拠点の松島港という位置づけであれば、我々としては、そういったベースでもよろしいのかなと。

今、課長さんがお話しされた玄関口の塩釜港、拠点の松島港ということで、そういった観光拠点港という位置づけも、松島港の場合に重要なポイントでございますので、ここに交せていただいて、ビジョンの中で位置づけるということも意義があるのかなと考えていました。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

多分、資料の作り方が、物流のウェイトが相当に高いものですから、人流とか交流とかという点を、次回以降の委員会で提供資料には充実させていただいて、そういうご懸念のないようにさせていただきたいと思います。

ほかに。はい、どうぞ。

○神崎委員 仙台港コンテナ利用促進協議会の神崎でございます。

先ほどの観光につきまして、県も観光の視点からも港の整備一体化ということをおっしゃっていますが、これを議論される場合には、日本では観光庁ができましたが、海外のお客様をどう取り込むかということだと思います。そういう意味では、やはり旅客船の誘致です。大型のクルーズ船をどのように取り込んでいくかということです。

今聞いておりますと、松島は、塩釜との連携で、国内観光の拠点となっている。それにもう少し大きく目を向けてほしい。大船渡には「飛鳥」が年5回ぐらい入港しています。そういう意味で、観光を検討するのであれば、大型のクルーズ船に対してどのように取り組んでいくかも議論していったほうがいいかと思います。

それと、港湾のほうで、私は仙台港のコンテナ利用促進の面でもいろいろやっているのですが、おかげさまで、平成21年は、リーマンショックにもかかわらず、仙台港は2.3%ぐらいの落ち込みで済みました。全国平均では17~18%ぐらい落ち込んでいま

す。そういう環境下でも、皆さんが必死になって貨物を集め、リーマンショック以降貨物量が落ちている中で、仙台港はかなり健闘しているのではないかと思います。今年の22年につきましては、過去最高の20万個を超えるような勢いで、ほかの港に比べて伸び率が非常にいい状況です。

そういう状況下で、我々としましては、仙台港でお客様の需要に応えなければならぬ訳ですから、コンテナヤードの拡張工事をしてはいますが、これを早急にやっていただきたい。現状は、非常に不形成なヤードで作業効率も悪く、ヤードでの待ち時間を短縮するため、昼の休憩時間帯も開けてコンテナの搬出、搬入をしています。東北では、昼の休憩時間帯も開けている港はほとんどございませんし、深夜荷役もほとんどしてないのが現状かと思えます。しかし仙台港は、土日の深夜でも、あるいは昼の休憩時間帯でも、ヤードを開けてお客に不便を掛けないようにやっております。そういう努力をしながら、整備についても今いろいろとお願いしておりますが、是非重点的にやっていただきたいということです。

それと、先ほど説明がありましたように、平成13年に仙台塩釜港が特定重要港湾になりましたが、それ以前の平成8年頃にも、石巻も一体化したいという議論があったように聞いております。しかしながら、資料-2の22ページにありますように、その議論をされているころは、日本はいざなみ景気で、どちらかというとな非常に前向きな経済状況にあったわけです。今の仙台塩釜の港湾計画は、3年間の議論を重ね策定され、ようやく新しい港湾計画が、平成21年度よりスタートしたばかりであります。この新港湾計画の策定の終わりの時期にリーマンショックが発生し、世界同時不況になり、日本の経済的地位もかなり低下致しました。

要するに、平成13年から比べると、今の全世界での日本の国際競争力は、もう30位近くに落ち込んでいます。そういう時期に、急にこういう一体化という話、それも重点港湾に漏れたので統合したいということですが、他のいろいろな港を聞いておきますと、漏れたところについては、地元が結束して国交省に再度交渉しているという状況も聞いています。

そういう意味で、今後、仙台港と一体化ありきの議論をされるようですが、そこら辺があまりにも単純過ぎるのかなと思います。別に石巻港をあれこれ申しているわけではございませんが、国に対して、石巻港はこういう港であるというアピールをもう少しするべきではないか。何か仙台塩釜港と石巻港とのトータル貨物量と合わせてブランド力を高め、石巻港の取扱量の順位を上げるとか、地理的には非常に至近距離であって、10kmから20kmあるという説明をなされていますが、それだけでは非常に希薄な感じがするわけでございます。

今回国のほうでは、政権が替わった途端に、「集中と選択」の中での重点港湾という新たな施策が出てきました。それから、国際戦略港湾としてのコンテナ、それとバルク

港湾という施策が出てきております。コンテナにつきましては、早々と京浜港と阪神港が決まって、その間の名古屋港は、産業港みたいな位置づけになっているという感じがす。その様な情勢を今後どのように考えていくのか。あまりにも昔の議論を持ち出して、一昨年、の仙台塩釜港の港湾計画を策定するときにも、統合するという話は一切無かったのに、急に一緒にしたほうが良いというのは安易ではないかと思われま。今国のほうでも非常に問題になっているのは、赤字ばかりの飛行場を造っているとか、地方港でもそういう問題がいろいろと取り上げられるようになってい。そこら辺をどのようにしていくかを議論していただければと思。い。

それと、我々が24日に説明を受けたときの資料と比べ、今回の必要とメリットのところは資料が若干欠落している部分がございます。それにつきましては、我々は、当初24日に石巻と仙台塩釜の港湾利用者が集まって聞いたときには、今回の会議は、港湾法だけを前提にした会議であるということで、港湾関係の他法令関係には言及しないという話がされているわけですが、この資料からそれが欠落しております。この資料を作られた方に、24日には、仙台塩釜、石巻、の関係者に、そういうことで言及しないと言っておきながら、こういう資料が欠落しているのは、何か意図的に欠落させたのかどうか、そこら辺をお伺いしたいと思。い。

我々は、今回の合同会議が、重点港湾の選定にもれた石巻の整備をいかに早くするか、そのためには港湾法を改正して、きちんとした予算措置も必要であるという話を事前には承っていたわけですが、そここのところを分かりやすくご説明をお願いしたいと思。い。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

1点目の大型クルーズ船の受入れは、まさにおっしゃられるとおりで、それはどこで受け入れるかということも含めて、これからご検討いただくことになると思。い。

まさに一体化の話については、この委員会でいろいろなご意見をいただきながら、どういう形で進めるのがそれぞれの今の港にとっていいかということを決めていくということですので、そこはこれからの議論だと思。い。

3点目の法令関係の話は、事務局で何かコメントはありますか。その24日の説明との関係を少しご説明いただくといいと思。い。

○平間課長 11月24日に港湾の利用者をお集めして、説明する機会を持ちました。その中で出たのは、港湾の統合一体化をした場合、関係する法令関係の改正はどの部分が必要かということについて説明しました。今回県のほうで考えておりますのは、特定重要港湾と重要港湾、また対象になっている地方港湾の松島を一体化しようとした場合、港湾法の施行令の改正が必要になってくるという形の説明をしました。それ以外の、例えば関税法や港湾運送事業法であったり、今港湾に関して関係するほかの法令については、改正を考えていないという形をご説明しました。

なぜそれを出さなかったかというのは、今回は第1回目の委員会だということと、これは公開対象ということなので、今日配付した資料が全部外へ公表するという形になります。この部分については、今後そこだけが議論されてという形になると問題があるということで、今回の第1回目の議論にかかわるところだけをまとめて、資料-1という形にお示ししたという形です。考え方が変わったということではないので、そこだけのご理解いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

○神崎委員 わかりました。

それと、背後地を含めた港湾を今後整備するについては、お客様がどのように考えておられるか、経済界の皆さんはどのように考えておられるか。我々は、どちらかというところ、港でお客さまからのご依頼により働いている事業者でございますので、その港湾を利用する荷主さんがどのように考えておられるかということも、その討議の対象にしていったほうがいい。港だけ整備しても、お客様がついてこなかったら、それこそ釣り堀になってしまうという結果になろうかと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

関連して、石巻市長さん、何かコメントがありますでしょうか。

○亀山委員 今お話しいただきました、重点化に漏れたから一体化があるというような唐突な印象を受けたことは確かにそうだと思いますが、これは前原国土交通大臣が、この決定前に石巻港を視察してございまして、その段階で、これだけの近い港であれば、一体整備をするのがむしろいいのではないかといい意見がありまして、ですから、私どもとしましては、あくまでも重点化ということで、重点港湾を目指していろいろと活動を進めておりましたが、その中で、一つの宮城の港湾のあり方、将来構想を考えた場合に、これは一体的に整備していただくのがむしろいいのではないかと。

と言いますのは、実は、石巻港については、27年度以降は新しい整備計画はございません。そういう意味では、一体化することによって、当面の継続事業は、南防波堤の延伸がありますが、それ以外の新しい整備計画はございませんので、そういった中で、今、仙台港に集中投資していくことは、我々としても望ましいのではないかと。

そして、その終わった後に、27年度以降に新しい石巻港の整備計画を立てていただく。そういった将来構想をしていただいたほうが、宮城の均衡ある発展のためには、また、今まで石巻港に多額の投資をしていただいている港を活かしていくためには、必要ではないかということで、我々も、もちろん、港湾に立地されております企業の方々と一緒に考えて、一体化を進める方向に今来ておりますので、どうぞその辺はご理解を賜りたいと思ひます。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

ほかに。どうぞ。

○澁谷委員 澁谷でございます。

神崎会長と少し重複するところがありますが、私のほうから、港湾安定化協議会の立場から、2点ほどお尋ねしたいと思います。

ご存じのとおり、港湾運送事業法の趣旨は、港湾運送の秩序の確立であります。そういう意味で、資料-1の24ページでご説明いただきました、「統合の必要性の具体」ということで、①の「東北の産業を支援する中枢港湾としての役割を強化する必要がある。ブランド力の向上」だということと関連して、27ページにあります、「一体的な管理によってコストの低減」とか、「行政サービスの向上が可能となる」という説明を受けてございますが、これをするには、港湾法だけで本当に十分できるのでしょうかという素朴な疑問であります。関係法令の整備なしには、ここで言われている港の役割を強化するとか、コスト削減とか、低減とか、行政サービスの向上は不可能ではないかと私自身は思います。

もう1点は、また24ページに戻っていただきたいと思いますが、⑤に書かれております、「管理運営の効率化により行政サービスを向上する必要がある」ということでありますが、ここに書かれてあります「管理運営の民営化による効率化」ということで、民営化というふうにうたってございますが、B/C所謂費用対効果はもとより当然のことではありますが、PPPとか、PFIとか、はたまた指定管理制度を導入するのだということ踏まえた中で、ここにこのような必要性をうたっているのか、この事についてお尋ねしたいと思います。

先ほど平間課長のご説明では、後々他法令については説明を、また資料を出すのだという話でございますが、繰り返しますが、本当に港の役割を強化するためには、法の整備なしにはできないわけでありますので、くどいですが、その辺もしっかりと説明いただければありがたいと思います。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

今の2点について、事務局からお答えをお願いします。

○平間課長 24ページ、27ページにお示ししているのは、先ほど出てきたのですが、私どもは今、港湾法だけを改正をお願いしたいということで、関係するところといろいろ協議しております。私どもが今考えておりますのは、各港での現在の集積を活かしていこうという考え方です。ですから、一体化の中で、今まで集積してきたものをばらばらにした形の中で新たにスタートするのではなくて、各港の中での集積、ストックを最大限活かしていきたいという考え方です。

そういった中で、特に行政が持っている、分散したような形での管理運営を大きい目で一体化をしていきたいと考えています。そういった中で、そういったものが可能になっていくものを、今後2回目、3回目という委員会の中で、こういった事務局としての考え方をご提案して、いろいろご議論していただければと思っております。で

すから、そういったことについて基本的な考え方は、次回の委員会の中でも詳しく伝えて、ご説明をして、議論していきたいと考えています。よろしくお願ひいたします。

○澁谷委員 そうすると、港湾法以外も、これからこの委員会の中で議論していくというふうに考えているのですか、それともしないのですか。

○平間課長 私どもは、港湾法にかかわっているものを担当している部局ですので、港湾法にかかわるものについてはご提案をしていきます。それで、今関係する行政機関のほうに、特に国のほうには、それ以外のものについては、県としては改正を考えておりませんという形の中で、今まで説明しておりますので、そういった前提の中で本議論を進めていきたいと考えております。

○澁谷委員 あまりよく理解できないのですが、とりあえず質問を終わります。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

この辺で、学識経験の委員の方からご発言をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

須田先生、どうぞ。

○須田委員 それでは、私の感じていることを参考までに少し申し上げたいと思います。宮城県は、石巻が米の積出港として一番賑わったということで、そのほかの港湾はさほどではないということでもずうっと推移してきたわけですね。ところが、明治初年、野蒜港の築港ということが出てきまして、ここに大きな港を造って、外国と交流しようということだったので、残念ながら技術的な点で、今よりはずうっと落ちた技術力ですから、これは不成功に終わりました。それ以後ずうっと外港の計画はなかったわけです。そしてその後、石巻と仙台に新しい港を造ろうということが起き上がってきて、そして、それぞれ別個に計画を進めてやってきたわけです。

ところが、当時は背後の交通があまりよくなくて、石巻と仙台は随分離れているなという感じだったので、ところが、最近に至りまして、この資料にも書いてありますが、背後の交通が非常によくになりまして、仙台からは、もう石巻が遠いという感じではなくなったわけですね。石巻から見れば、また仙台もそんなに遠くないということで、その交通関係で、もう両者は一体的な地域ではないかということになってきたのだと思うのです。そういう意味で、科学の進歩、文明の進歩という点から考えても、もう一体化は必然的なものではないかというふうに私は考えております。これが第1点です。それで、そういう歴史的な必然性を鑑みて、両者補い合い一体となって、今後バランスよく発展していくことが望ましいのではないかと考えております。

もう1つは、先ほど資料にも書いてあったのですが、ブランド力の向上というのがあると思います。仙台の地域は、世界的に見れば、それぞれ日本の中の小さいところですから、知名度が低いといえれば低いわけです。しかし、世界の地図を眺めると、仙台湾は公式的な名称ですね。ですから、石巻、仙台は知らない人も、仙台湾は、地

図を見ればはっきり書いてあるということで、世界的な知名度はやはり仙台湾ということではないかと思うのです。

そういう意味で、仙台湾というものを何か一体化して、世界に名を売って、世界との交流の発展に少しでもつなげていけるようなものにしたらいのではないかと私は感じております。港湾の物流とは関係のない話になってしまいましたが、私の感じだけを申しますと、そういうことになります。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

稲村先生、何かありますか。

○稲村委員 先ほど法整備の話がありましたが、法整備は順番にやっていけばいいのではないかと思います。

それは別といたしまして、これでまず印象で言いますと、仙台塩釜港、今度の統合港を考えたときに、東北の中枢港湾という視点を、ここに書いてあるのですが、忘れてはいけないと思うのです。それに対してこの資料が、ほとんど宮城県の絵しかかいてないというのが多くて、これだと位置づけが明確でないということで、仙台塩釜、石巻港の将来を語るには少し狭いのではないかと思います。もちろん、これは宮城県の港湾の状況はそのようになっている。

例えば資料-1の15ページの仙台塩釜港の背後地域流動を見ますと、岩手県に1,029万トンと書いて、矢印でボンと、こういう感じですね。これでは背後圏に対してあまりにも失礼ではないか。やはり東北全体の中で、仙台塩釜港が、石巻港がどのように役割を果たしているのかがわかるような形で、そうでないと、宮城県の中枢港湾だったらいのですが、東北の中枢港湾としてのプレゼンテーションとしてはあまりよくない。

そのときに、ちょっと見ればわかるとおり、広域仙台都市圏とか、石巻圏に大半の貨物が行っているように見えるのですが、こういう臨海工業に近いところのものは少し別件にして書くと、実際の背後圏の大きさがよりよくわかるのではないかと思います。

それと、3点ほどあるのですが、2番目は、これも資料-1の20ページにいろいろなバルク貨物の話を書いてありまして、私は、特に前々から注目しているのは、「米・雑穀・豆」と書いてあるバルク関係が、東北の場合は、八戸、石巻、仙台塩釜、釜石とばらばらに入っているということで、要するに、船舶の大型化ができない状況にあるわけですね。今回、バルク港湾、国際バルクで立候補できなかったわけですが、ぜひ石巻をそういう穀物関係、まあ飼料ですから。そのときに、貨物を集めればいいという話ではなくて、ここは飼料が大半なわけで、東北の畜産業とか、そういう視点で畜産業の将来はどうなのだとか、それに対してここはどうなのだという話を、ぜひそういう視点で、この貨物を全部足し合わせると何ぼになるという話ではなくて、背

後圏との関係をもっと明確にした形で、ぜひバルクの将来を大きく見ていただきたいと思えます。

それと、先ほど神崎さんからもありましたが、仙台港のコンテナは、もうV字回復しているわけですね。先ほどの説明だと、リーマンショックで落ち込んでいるという話ばかりですが、実際にはもう史上最高に迫ろうとしているわけでございまして、ぜひ新しい資料にして、説明も順調に伸びているという……、実際に落ち込んでいます、落ち込んでいますみたいな話ではないので、ぜひその辺を書いてほしいということです。

それで、この資料の 23 ページも、統合港という形で3港がまとまれば、こうですよという、これも視点が、ここで見ているから、何か遠いのを引っ付けたように感じますが、東北全体から見ると、例えば岩手県から見ると、石巻でも仙台でも、簡単に言えば一緒なわけですよ、距離的にも。山形から見ても似たようなものだと。そういう広域的な背後圏、岩手県とか山形県だったり、青森県から見たときに、石巻、仙台港の一体的な運用はどうか。

そうしたら、特に災害復旧、災害などが起こった場合の補完港として考えるときでも、仙台港と石巻港の一体運用は、そういう会社としても非常に便利だと思うわけで、そういう災害時の補完などを含めて、ぜひ広い視点でやっていただきたいと思えます。

今まで仙台塩釜港と石巻港は競合関係だったのですが、これからは競合ではなくて協力だと、協働だということで、ぜひそういう姿勢で資料とか、これからの世間に対する方向づけをしていただきたいと、このように考えます。

○鬼頭委員長 前向きのご意見、ありがとうございます。

柳井先生、いかがでしょうか。

○柳井委員 東北学院の柳井と申します。

以前、北陸地域で国際物流戦略会議の委員長をしておりまして、そのときによく議論していたのですが、北陸には、新潟から敦賀まで沢山の港がございます。そのときの論点は何かと言いますと、似通った港でお互いがポートセールをして、客の奪い合いをしている。例えば貨物船がやってくると、1か所に来て帰っていくのではなくて、その北陸の港を2つも3つも1週間ぐらい掛けて回って、それで戻っていくという非常に不効率な話をしていました。

言ってみれば、スタートの時点は同質化という前提があったわけです。その同質化をどういう局面を打開するかというときに2つの方法があって、1つは、その差別化をどう進めるかという議論をしていました。もう1つは、現状をどう活用していくか。つまり、現有の資産をどう活用していくかということです。これは必ずある視点だと思うのですが、そのときによく言われていたのは、IT技術を使って通関手続を電子化しようと。そして、トラックとか、貨物トラックなどに情報を流す場合は、通信ネ

ットワークをうまく使って、極端な話で言いますと、携帯電話などでも結構ですが、使って、港が最も空いているところに行きなさいという。

そしてもう1つは、そういったものをきちっと荷さばきしていくために、インランドデポを造りましょうという話だったのですね。

ところが、こちらのほうは、地理的に見ると、確かに北陸のずっと長い海岸線にある沢山の港と同じように、今この仙台湾を中心としてどう結び付けるかという話をしております。

ただ、議論のスターティングポイントは、同質化というよりは、むしろもう差別化が進んだ状態からの議論であることを認識すべきだと思います。したがって、それを基に、やっていく方向としては、各港の個性を強くしていくことですね。簡単な言い方をすれば、純粋化していくということで、純化していく戦略が重要になってくるだろうと思います。

基本的には交通の性格は中立なのですね。交通条件が活発化するか、あるいは全然使われないかというのは、あくまでもその土地利用、つまり、後背地という議論がさつきありましたが、その土地利用のあり方によって決まってくるわけです。

もっと正確に言いますと、交通は、A地点とB地点を結び付けますから、両者の土地利用がどうなっているか。つまり、お互いがお互いを必要としている土地利用の関係になっているかが大事ですね。だから、仙台で雷神埠頭が整備されて、これが自動車として整備されていくと、これは例えば愛知へ持っていく、あるいはロシアへ持っていくという必然性が出てくるわけです。ですから、ここの部分の産業配置あるいは産業集積といった議論をきちっとセットにして考えていかないと、なかなか難しいわけです。

特に我々がこういったところで議論しているときに一番抜けてくるのは、どこと結び付くのかという議論です。それで、どこと結び付くかによって、いわゆる後背地の土地利用の仕方も決まってきますし、また、どういう戦略を立てればいいのか、そのために例えば港をどう利活用していくかという議論が初めて成り立つわけですね。

したがって、このハード整備の話プラス土地利用のあり方、あるいはどこと結び付くのか、こういった議論をしていく必要があるのではないのでしょうか。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。大変重要なポイントだと思いますが、ちょうど今産業立地のお話が出ましたので、経済界の方からご意見がありましたら……。

高橋会長、何かございましたら、どうぞ。

○高橋委員 東北経済連合会の高橋でございます。

感想めいたことになりますが、今回の作業は、特定重要港湾と、重要港湾、地方港湾、この格の違う3つの港湾を統合する、我が国でも初めてのケースということで、非常に大きなプロジェクトだと思います。

産業経済のグローバル化が進展する中で、港湾の持つ役割は、年々、重要性を増してきております。

東北経済連合会としては、こういった今回の取組みが、宮城県の競争力強化はもちろんですが、さっき稲村先生がおっしゃっているように、東北全体における中枢港湾としての機能向上につながっていくような方向に持っていければと期待しております。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

ほかに、商工会議所の方々、どうでしょうか。何かご意見がありましたら……。

○鎌田委員（代理佐藤氏） 代理出席なので、意見は差し控えさせていただきます。

○鬼頭委員長 浅野委員、いかがですか。何かありますか。

○浅野委員 石巻商工会議所の浅野です。

今、稲村先生がおっしゃいましたように、この3つの港が、それぞれの個性を活かして外に打って出れば、1+1+1ではなくて、それが4にも5にもなるパワーになると確信しておりますので、ぜひこのプロジェクトをスピードを上げて推進していただきたいと思っております。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

それでは、こちら(学識経験者)に戻って、鈴木さん。昔こちらにおられた。

○岡田委員(代理鈴木氏) 国際臨海開発センターの鈴木でございます。本日は、専務の岡田の代理として参りました。

まずは、事務局の作成された資料は、大変よくまとまっており課題が見えてきたなと思います。議論を聞いておりますと、今回3港の統合という研究でございますが、例えば宮城の港湾の投資の今までの経緯とか歴史を見ていますと、仙台、石巻に力点を置く時期、ある時期は石巻であったり、ある時期には仙台だったりとということで、これを一つにしていくというのは、一つ投資という面を考えても、非常に合理的な面はあるかと思えます。

ただ、このように3つのものが1つになるといって、どうしても何を連携して、何を分担するのかというのは、港で言いますと、コンテナをどうするのか、バルクをどうするのか、あるいは空港は多分連携に入るのでしょうけれども、そういったものをどう整理していくのかというのが、今後の委員会の進め方の課題かと思えます。

それから、私どもは国際的な調査をしておりますので、そういう観点からコンテナのお話ですが、資料-2の32ページで、非常に細かいところでえっ？と思ったところがありました。

北米航路の、今J C Xと言うのですが、ジャパン・チャイナ・エクスプレスでございますが、よく見ると、かつてより東南アジアの寄港が変わっているようです。カイメップというベトナムの南部の港、ハノイの外港でございますが、ここはベトナムだけではなくて、カンボジアあるいは東南アジア全体の貨物を集めるほどの集荷力がつ

きつつある港でございますが、仙台の港から見ると、このジャパン・チャイナ・エクスプレスは、北米への輸出航路という見方を随分されていたと思うのですが、最近は、むしろコンテナも輸出より輸入が増えているようでございますし、特にアジアのシェアが伸びているということで、私どもは、コンテナのアジアからの輸入という、どうしても中国をイメージするのですが、ブランド力とかといった意味では、こういった広い世界各地から貨物を集めている、実態の整理もいいかと思いますが、そういった一つの方向性も面白いかと思っております。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

塩竈の佐藤市長さん、大変お忙しいところを駆け付けていただきましたので、一言お願いします。

○佐藤(昭)委員 大変恐縮でございます。臨時会を開催してございまして、遅れて参りましたこと、心からお詫びを申し上げます。また、今までご議論いただいた内容と逆行する部分があったら、大変失礼をお詫びしながら、港湾が所在する市・町の立場としての発言をお許しいただきたいと思っております。

思い起こしますと、この4つの港を一つにするという話につきましては、東北に特定重要港湾を何としても実現するのだというときに、当時も、仙台湾港という名前であったかと思っておりますが、4つの港を一つにして、東北発の特定重要港湾の昇格を目指そうという動きがたしか、あったかと思っております。

ただ、残念ながら、当時の運輸省ご当局あるいは財務省をなかなか説得できずに、特定重要港湾昇格の火が消え掛かったときに、今お話いただきましたように、東北経済連合会の明間会長さん以下の方々が、経済界として大変なご尽力をいただきまして、最終的には仙台塩釜港という形で、特定重要港湾の昇格が実現し、今、東北の国際拠点港として大変大きな役割を果たしているということでもあります。

そういったことから考えますと、なぜまた今の時期に4つの港を一緒にして、ということをしっかり検証しておかないと、4港合併での特定重要港湾昇格の必然性が大変ハードルが高いのかなということを感じております。それが1点であります。

2つ目であります。先ほど稲村先生からも協働というお話をいただきました。例えば現在の特定重要港湾仙台塩釜港であります。協働ということで、様々な港湾活動に取り組ませていただいておりますが、一方では、やはり競争という部分もあることも事実ではないかと思っております。港間の競争も、一方では現実として突き付けられております。

地域経済、地域社会を支える上での港湾の果たす役割の重要性は、我々港が所在します都市でありますからこそ、その重要性をひしひしと認識いたしておりますし、特に、港を運営いただいております海運、海貨業界の方々のお力添えは、港湾の運営に大変大きな役割を果たしてきたのかと思っております。

例えば4つの港を今改めて一つにするときに、そういった方々の今までの努力がゼロになるようなことがなく、むしろ4つの港を一緒にすることによりまして、既存の港湾の海運・海貨業界の方々のお力が更に増加する、力を増すということであれば大変ありがたいし、ぜひそういった形での4港合併であれば、大変うれしいなと思っております。

3つ目になります。例えば私は塩竈市長でありますし、仙台市、石巻市、それから松島町もそうであるかと思いますが、地域の方々のコンセンサスをしっかりといただくことが、我々首長の役割ではないかと思っております。

今、特定重要港湾仙台塩釜港プラス石巻港、松島港が実現できることによりまして、それぞれの地域社会がどう変わっていくか、あるいは宮城県の港湾政策がどう変わっていくか、もう一つ大きく見れば、東北の中の特定重要港湾、仮称宮城港ということになるのですかね、そういったものの果たす役割を、それぞれの地域の皆様方にしっかりとご理解いただくことこそが、この「宮城県港湾戦略ビジョン」の今後の策定に大きな役割を果たすのかと思っております。ぜひその辺につきましてご配慮をいただければ大変ありがたいと思っております。よろしく願いいたします。

○鬼頭委員長 いずれも大変重要なポイントですし、これからの議論の中で、そういった点が中心になっていこうかと思えます。

ほかに市・町から来られている方でご意見のおありの方、ございますか。どうぞ。

○奥山委員(代理岩崎氏) 済みません、仙台市です。今日は市長が臨時会の関係で欠席で、代理で来ました。総合交通政策部長の岩崎と申します。

今回、一体化の話につきましては、この夏にも私が事務局になって、石巻市長さん、塩竈市長さんともいろいろ話はしたのですが、このことは、これまでのスキーム、港湾1つ1つのスキームが今ありますが、これをもう少し大きくとらえ直してみるタイミングが重要ではないかということが、皆さんの意識として一致したところがありました。

市長も、そういう点では、宮城県の中で港湾を持っている地域がありながら、地域によって違いや差があることと、その違いを活かし切れなくて、先ほどの港湾の重点整備、重要港湾でありながら、重点整備になかなか乗っからないとか、そういうところが見えてくると、どうしても大きく差がある。それで、差の中に、先ほど差別化とか、個性を強めるというお話もあったのですが、そういう方向をどう持つかということがなかなか議論されてない。そういうものも今の港湾整備に対する方向性が見えにくくなっているのではないかとこのころが、皆さんの一致したところで、何とか取り組みましょうという話が、我々行政関係では一致したところではあります。

そうは言いながら、実は、仙台塩釜港は、先ほど背後地の話が出たのですが、コンテナさんが頑張っているのですが、背後地をこれ以上広くするのはなかなか難しいと

いう事情も仙台の場合ございます。市街地の整備がかなり港の近くまで迫っている。

更に石巻さんのほうでは、交通体系がかなり整備されたということで、背後圏の中のスピード感が出てきた。そして、先ほど土木部長さんがおっしゃったように、「ぐるっ都仙台」のような、仙台都市圏を環状でつなぐ自動車専用道路も出てきた。まだ鉄道とか、弱いところはございますが、それなりに交通機能が物流面でもとらえ直されてきているというところが、今の追い風の機運になっているのだろうというところがあります。そこをもう少しはっきり見えるようにすると、先ほど来言われている、東北で本当に中枢港湾と言えるのか、その方向がはっきり出せるのではないかという期待はしているところです。

一方で、宮城県の抱えるこれからの課題の中に、どうしても宮城県沖地震の再来ということが意識されております。これに対する対応は、今、各港湾独自に対応しようと考えていたところですが、このような一体的な整備を考えていく中で、全体として港湾の機能が、BCPとよく言われますが、この機能を全体として強化できるようなメリットも出してほしいというところは、今回の資料を見て非常に感じたところです。

その傍らに交流機能も大事なので、それも今後の議論の中で出てくると思いますので、それは今後皆さんとともに議論していきたいと思っております。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

先ほど稲村先生からもご指摘がありましたが、災害対策と言いますか、その辺のところは今の資料にはあまり言及されていないので、そういう意味で、複数の港湾が連携するという意味では、かなり大きな課題というか、ポイントだと思っておりますので、それも次回以降にまた充実させていただきたいと思っております。

では、岸野委員、どうぞ。

○岸野委員 岸野です。

はじめに、須田先生がおっしゃった、海外から見て宮城県の中の仙台湾は知名度が高いという点ですが、ほとんどだれも知らないと思います。やはり仙台港です。宮城港とのいう話も聞きますが、港の名前に県名をつけた例はほとんどないと思います。

それから、統合と言っていますが、京浜港も今、統合で中枢港になっていますが、その中では東京港と横浜港、その間に入った川崎港は、互いに切磋琢磨の関係にありまして、まだ役割分担は決定していないでしょう。そこには非常に複雑な問題があると思います。

それともう1つは、こういう議論をするにあたっては、港を利用しているお客様はどうなのかということ念頭に置いておかなければいけないと思います。

例えば、先ほど差別化を図れという話がありました。差別化で港の事業を分けていくという考え方なのでしょうか、仙台港はユニット貨物、石巻港はバルク貨物、こういう図式が描かれてありますね。

なぜここに、短絡的に完成車を石巻港に分散するような話が出てくるのですか。それから、どういう計算で仙台港の貨物がいっぱいになるという話をされているのか、よくわかりません。どこからの情報でそういう結論づけたことが報道されているのかわかりません。ぜひ教えていただきたいと思います。

もう一つ考えなければいけないのは、これだけ円高になって、本当に日本で生産してくれるメーカーが今後もまだ増えていくのかどうかということです。港湾戦略として、用地を拡大していくべきなのかどうか。そういう観点で考えますと、ただまとまればよい結果が出るというものではない、統合が目的ではないと思うんですね。

今あるものを統合して、もっと効率よくしていくとのことですが、効率を上げるとは、例えば経費を下げられるということでしょうか。無理に統合したとして、どのように効率が上がるのか、どうなのかという問題は、私は、今ここで結論を出せる話ではないと思いますが、是非そういう議論をしていただきたい。この議論の中心には、使用しているお客様がどのように思っているのか、という観点が必要です。

お客様からすれば、仙台港がいっぱいだから、石巻港を使おうとは考えてないと思いますよ。それよりも、メーカーは、例えば、知恵を使い知力を使いまして、今は1日に本船2杯だけけれども3杯入れようとか、休みの日だけけれどもそこにも入れようとかということで、貨物を港に滞貨させないような対応をするものです。だから、今の形のままでいっぱいになるという論議自体がおかしいと思います。これはもっと深い議論をしていったほうが良いと思います。

それから、トヨタさんとか、セントラルさんが来ると言いますが、この貨物が港に集積されるとは思いません。工場生産ということで考えますと、私の考えでは、基本的には工場から30分以内のところに集積場がなかったら、これは対応できませんよ。だから、港は中継地ではあっても、集めておいて、そこから持っていくというようなことについては、我々はメーカーからそういう話を聞いていません。もっと近くに造らなければいかんという話は聞いています。

ですから、これでもって仙台港はもう狭いという話になっていますが、私なりに仙台塩釜港の中の仙台港を見て、まだまだ工夫すれば幾らでも空間が生み出せると思っています。そういうことも論議の中に入れてもらったら結構ではないかと思っています。統合ありきの議論ではなく、どのようにしたら石巻港にとってもいいのか、今の議論でいくと一体化ということになりますが、一体化が本当にいいのかどうか、重点港湾の申請がもう一回できればもっといいのではないかと思っています。そういう意味で、すべて右向け右という場ではないと思っていますので、ぜひそういう論議もしていただきたいと思います、かように思っています。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

利用者、荷主さんのお考えと言いますか、それは神崎さんから先ほどご指摘があ

りました。

あと、ちょっとご質問があった完成車の話については、事務局で何かお答えがありますか。

○平間課長 今回の資料の中では、25 ページに書いてありますのは、あくまで仙台港区がユニット貨物の集積が進んでいる、それから、石巻についてはバルク貨物の集積が進んでいるということで、石巻にそういった貨物自体を集積していこうと。いわゆるお互いの港の特徴を強めていきたいと思いますという形で書いています。貨物を具体的にどうするかというのは、2回目、3回目の議論の中で詳しくお出ししたいと思っておりますが、先ほど委員から言われたのは、新聞紙上とか、それから知事の答弁の中で、仙台港での自動車の取扱いが満杯になったらと。具体的には100万台という取扱貨物を仙台港が考えているのだと。それを超えたときには、石巻も考えていくという形も検討していきたいという形があったことを受けての発言だと思っております。ただ、今の港湾計画の中では、100万台の年間の取扱いについては、仙台港で扱っていこうというのが、港湾計画の中に位置づけている考え方でございます。

○岸野委員 よろしくお願ひします。

○鬼頭委員長 倉田委員、どうぞ。

○倉田委員 石巻港の企業連絡協議会の倉田でございます。

まず1つは、私はこの7月にこちらに来たのですが、先ほど仙台湾という見方はどこもしてないという話でしたが、確かに遠くからはそういうふうには見ていませんでしたが、宮城県に来てみて、それぞれの港がばらばらに将来ビジョンを立てたり、戦略を立てるといふことにとっても不思議な感じを持っております。今回、宮城県全体を考えた戦略ビジョンを立て、全体を考えて最適な投資をしていくというのは、ごく当たり前のことではないかと思ひます。

長期政策をどうするかという中身は、これから検討していくべきものであつて、宮城県全体を考えないで、それぞれの港でビジョンを立てるといふのはおかしいと思ひております。

それから、荷主の立場で言わせていただきますが、今、海外、国内の競争が大変盛んでございまして、いかに物流効率を上げるというのが第一でございまして。私は製紙会社に勤務しておりますが、石巻には、国内でも最大級の、当社の中ではもちろん最大の工場を持っておりますが、今少子化等もありまして、紙の需要が非常に落ち込んでおります。当社は10工場あるのですが、それをこれから需要に合わせ整理していかなければならないという状況でございまして。

では、どこに投資をして、どこの工場を整理していくかという考えの中で、こういった物流関係の将来ビジョンがはっきりしてないところにお金を出すのはなかなか難しくなってくると思ひます。先ほど言ひました、27年以降の計画がないということ

ですが、やはりきちんと長期構想があつて、将来物流コスト改善の見通しのあるところに投資をして、そうでないところを縮小していこうかということになります。荷主の側としても、石巻港の将来ビジョンはきちんとしたものが欲しいというのが私の意見でございます。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。どうぞ、金澤委員。

○金澤委員 水先人会の金澤と言いますが、港のほうで仕事をさせて頂いています。

そういう意味で、計画と実態の差を簡単にお話ししたいと思います。

今、仙台港区の水深が、計画では 17m という事で計画がなされているのですが、実際にはそれより浅く最も浅い所で 15.4m と成っています。DWT 30 万トンの巨大タンカーは、通常満載の場合その喫水は 20.5m ですが、直接入港出来ないのので、鹿島とか、喜入とか、色々な所で揚荷して、潮汐を利用して半載で来ているのですが、本来的には水深 17m として、貨物の半分ぐらひは仙台港区で問題なく揚荷出来る水深にして置かなければならないと思います。先ほどどなたか言われました物流の効率化という面で、逆に荷主さんに、負担を掛けているのではないか。それが 1 点。

それから、先ほどコンテナが増えている事と北米航路の話しが有りましたが、北米航路のコンテナ船は 6,200 個積み、今世界で通常走っているコンテナ船です。全長は 300m で、満載喫水で約 14m です。高砂 2 号岸壁はもともと 330m しかないバースを県の方で拡張し、水深は 14m なので、喫水 13m 迄として引受、ぎりぎりの所に入港させている現状です。でない、と、世界一般に通用しない。

北米向けでは、仙台港区が最終ポートになるのですから、水深 15m 程度ぐらひは必要で、本来的にもっと整備が必要なのです。要するに、物流コストとか、競争力を高めるならば、明らかに整備が必要です。

それから 3 点目ですが、自動車船の話です。内航船で喫水 7.5m ぐらひで、2,000 台ぐらひ積載の船だろうと思いますが、毎日何隻も愛知の方へ、雷神埠頭、中野岸壁からどんどん航行しています。ところが、これは予想の段階でしょうが、自動車船で 6,500 台積みの海外向けと言う話もあります。通常喫水が 9 m で、長さが 200m。もう本当に客船並みの大きさです。風圧もかなり大きい。そういう船を入港させたいと言う話も有ります。どういう事になるかわかりませんが、要するに世界の趨勢は、そういう競争力と整備が非常に急ぐように要求されています。

6,500 台積みの場合、満船で喫水 9 m ですから、少なくとも水深 10m ぐらひでない、と安全に入港出来ない。今整備している雷神埠頭の水深 9 m の所では無理な話で、中野 1 号か 2 号岸壁になると思います。回頭出港時は、西水路の幅は 350m ですが、企業側を除いて約 300m なので、岸壁付近では難しく、中央航路の広い水域の方に引っ張り出して回頭出港する事になる。

それからもう 1 点は、石巻港の日和 7 号岸壁、現在 3 万トン程のグレーン船が入港

しているのですが、パナマックス船の話しも有ります。水深が 10m 程度しかない。当然半載ならどうか可能となりそうですが、満船のパナマックス船が入るといったら、やはり水深 14m 程度必要。航路の幅も 200m。仙台港区との兼ね合いも有ると思いますが、やはりパナマックス船が現在の主流。

それともう 1 点はチップ船。チップ船でも大きな船は、喫水 11m 程度で十分な水深が要求されるようになってきている。釜航路の水深は、11m で、一部深くはして頂いてはいますが、入り口付近はうねりが生ずる所でもあり、いずれにしても整備が要求される時代に入っています。世界標準的な船舶の入港が出来ない港は、内航船とかに頼る可能性が大きいと思う。いずれにしても、やはり国際競争力の有る船が入れるような整備が必要と考えられます。それは何も統合でなくても、もう必要な状況に成っていると思います。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

予定された時間に近づいておりますが、まだご意見を言っていない方、特にありませんでしょうか。よろしいですか。

行政側の委員の方から何かありましたら……。よろしいでしょうか。

4) 議論の総括

○鬼頭委員長 よろしいようでしたら、そろそろ予定の時間になりましたので、この辺で第 1 回目の委員会を締めたいと思いますが、今日は、とりあえずは 3 港一体化ということで、共通の土俵づくりをさせていただくことが趣旨でございまして、いただいた話は、今日のご意見も踏まえて、2 回目以降に、また皆様のご意見をいただける形で事務局のほうも準備をさせていただきたいと思います。

今日いただいたご意見の中で、中心的なご意見として、順不同ですが申し上げますと、この 3 つの港と言いますか、この仙台湾に位置する 3 つの港が、東北地方全体の中でどういう役割を果たすのかという、もう少し広い目を見た役割というか、位置づけをしっかりと整理する必要があるだろうということと、一方で、そういう東北全体という視点と、地域の経済を支えるという、それぞれの港が持ってきた、それで今後も持っていかなければいけない役割とのバランスをどうとっていくのかということについても、重要なポイントではなかったかと思えます。

それと、それぞれの港が役割を果たす上で、当然連携しなければいけない部分が出てきますが、先ほどの話とも関係しますが、競争ということもありますので、その競争と連携という点を今後どう整理していくかということ。その先に、なぜ今一体化をするのかという話も整理ができるのではないかと思います。

あるいは整備のスキームについても、一体化を考える上で、今までとは違う整理の

中で答えを出していく必要があるだろうというご意見もありました。

結局、先ほど神崎委員からご議論がありました。コンテナがV字回復しているというお話もありましたが、全体のパイが大きくなるのが、一体化を加速させることにもつながってきますので、そういった貨物の将来の見通しについても、次回以降に少しずつ整理をしながら、皆さんにご議論いただけるように準備していきたいと思えます。

以上、すべてのご意見を整理させていただいたわけではありませんが、またいただいたご意見を踏まえて、次回以降に事務局のほうで整理した上で、資料をご用意して、ご議論いただくようにさせていただきたいと思えます。

ということで、この委員会を締めさせていただきますが、事務局のほうにマイクをお返ししますが、よろしいですか。

8. 閉 会

○司会 鬼頭委員長、どうもありがとうございました。また、委員の皆様方におかれましては、長時間にわたり、熱心なご議論をありがとうございました。

なお、次回の委員会につきましては、2月下旬に開催を予定させていただきますので、またよろしく願いいたしたいと思えます。

それでは、これをもちまして、「宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 第1回委員会」を閉会いたします。皆様、どうもありがとうございました。

(了)