

宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 (第3回委員会)

日時：平成23年11月24日（木）

場所：仙台ガーデンパレス2F 鳳凰の間

1. 開 会

○司会(佐藤所長代理) 大変お待たせいたしました。定刻になりましたので、「宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 第3回委員会」を開会いたします。

委員の皆様におかれましては、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。

議事に入りますまで、日本港湾協会の佐藤が進行役を務めさせていただきます。よろしく願いいたします。

まず初めに、お手元に配付いたしました資料の確認をさせていただきます。

(配付資料確認)

○司会 以上でございますが、不足がございましたら、事務局までお申し越しをお願いいたします。よろしゅうございますでしょうか。

なお、本委員会は公開といたしております。お手元の資料につきましては、報道機関並びに傍聴の皆様方にもお配りいたしております。ご承知おき願います。

2. 港湾管理者挨拶

○司会 初めに、港湾管理者を代表して、宮城県土木部部長よりご挨拶を申し上げます。
橋本部長、よろしく願いいたします。

○橋本委員 皆様、こんにちは。宮城県土木部長の橋本でございます。どうぞよろしく願いいたします。

「宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 第3回委員会」の開会に当たりまして、港湾管理者を代表いたしまして、一言ご挨拶を申し上げます。

本日は、委員の皆様方には、大変お忙しい中、委員会にご出席賜りまして、誠にありがとうございます。また、日頃から宮城県政、とりわけ港湾行政に多大なるご理解とご協力を賜りまして、心から感謝を申し上げる次第でございます。

3月11日に発生しました東日本大震災は、未曾有の災害でございました。被災されました多くの方々に、心からお見舞い申し上げます。

本県の港湾につきましては、仙台塩釜港を初めとする多くの港湾施設が被災しましたが、委員の皆様方を初め、関係する方々のご尽力によりまして、港湾機能が着実に復旧してまいりました。応急復旧によりまして、岸壁のほとんどが利用可能となっている状況でございます。

仙台塩釜港におきましては、9月における自動車取扱量が前年同月比109%となるなど、貨物取扱量が順調に回復してきてございます。石巻港におきましても、26日

に、震災後初めて雲雀野－13m岸壁に石炭約5万トンを満載した大型石炭運搬船が入港する予定でもございます。

港湾施設の災害につきましては、現在査定を実施しておりますが、年内に終了しまして、本格的な復旧に取り掛かっていくということでございます。来年度中には復旧を完了し、復興に向けて整備を鋭意進めてまいりたいと考えてございます。

一方、この震災におきまして、高速道路が命の道として大きな役割を果たしております。こうしたことから宮城県では、三陸道などの整備を加速的に推進してほしいということで要望してまいりましたが、国の第3次補正予算におきまして、三陸道は、岩手県内を含め、10年間で全線開通する予定となっております。本県でも、仙塩道路の4車化も予算化されてございますし、未着手の18キロも事業化がなされたところでございます。

また、常磐道の相馬～山元間も、26年度までには開通する予定となっておりますし、こうした陸・海・空、道路、港湾、空港といった基幹的社会資本が復興することによって、これが宮城県のみならず、東北全体の復興に大きな力となっていくものと考えてございます。東北のものづくり産業も徐々に回復してきてございます。東北の産業、経済の早期の復旧・復興を力強く支えていくためにも、県といたしましては、平成24年度中に仙台塩釜港、石巻港、松島港の統合一体化を実現し、震災前よりも飛躍的に発展する港湾としていくことが重要であると考えてございます。

本日は、統合港湾の将来ビジョン、戦略とその具体までをご議論いただき、宮城県のみならず、東北地方において震災からの復興、発展に大きく貢献する「宮城県港湾戦略ビジョン」として取りまとめていただきますようお願い申し上げ、簡単ではございますが、冒頭に当たり挨拶とさせていただきます。本日はよろしく願いいたします。

○司会 橋本部長、どうもありがとうございました。

3. 委員紹介

○司会 続きまして、本日のご出席の確認でございますが、お手元に「委員名簿」を配付させていただいておりますので、ご紹介は割愛させていただきます。ご所属、職名等につきまして、間違いございませんか。よろしゅうございますでしょうか。何とぞご了解をいただきます。

4. 委員長挨拶

○司会 それでは、議事の開始に当たりまして、鬼頭委員長にご挨拶をいただき、引き続き議事の進行をお願い申し上げます。よろしくお願いいたします。

○鬼頭委員長 この委員会の委員長を仰せつかっております、日本港湾協会の理事長の鬼頭と申します。

今、橋本土木部長さんからもお話がありましたように、震災から8か月がたちました。宮城県ご当局、そして、本日まで出席の皆様を初め、関係の皆様懸命の努力によって、復旧・復興が進んでおりますことにつきまして、改めて敬意を表したいと思います。

更に、今もお話のありました仙台湾の諸港におきましても、日に日に港湾活動が活発さを取り戻しつつあるということがございます。この委員会は、私自身の理解でもありますけれども、委員会の検討の成果を一刻も早く「仙台湾ビジョン」としてまとめ上げまして、各港湾の復旧・復興の活発化、加速化、そして震災前よりも更に利用しやすい港湾として整備振興を図っていくことが大事だろうと思っています。引き続き各位のご協力をお願いして、簡単ですが、ご挨拶にさせていただきたいと思っております。

5. 議 事

1) 資 料 説 明

○鬼頭委員長 それでは、座って議事の進行をさせていただきます。時間の関係もございますので、早速資料の説明を事務局からお願いしたいと思います。

○事務局 <資料説明>

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

一気に大部な資料のご説明をいただきましたので、ここで一息入れたいと思います。今3時5分少し前ですので、3時15分まで休憩をとりたいと思います。よろしくお願いいたします。

(休憩)

2) 討 議

○鬼頭委員長 まだお席にお戻りでない方もおられますが、時間になりましたので会議を再開したいと思います。

休憩前にご説明いただきました資料についての質疑をお願いしたいと思います。こ

れから約1時間ほど質疑の時間を取りたいと思いますので、どなたからでも結構ですので、ご意見のある方あるいはご質問のある方はお願いしたいと思います。

大体両側にお座りの先生からお願いしておりますので、まず、稲村委員、よろしくお願ひします。

○稲村委員 「統合の必要性」で5点出ています。内容は、非常に結構ではないかと思ひます。しかしその中の表現で、少し気になる点があります。

統合の必要性で「港灣の民営化・港灣サービス高質化の促進」が取り上げられていますが、その表現は全体の中で統一してほしいと感じます。

併せて、どのように高質化されるか？どのように効率化されるか？について、こうすれば高質化されますよ、という話を少し付け加えていただきたいと思ひます。

続いて港灣運営の民営化ですが、本当にこの様にいくか少し心配なので、もう少しトーンを落としたほうがよろしいのではないのでしょうか。実際、そちらの方向に進むのは、世の中の流れで当然であるし、それに前向きに取り組むという姿勢は非常に結構ですが、まだいろいろ壁がございます。それは財政の壁もあれば、法律の壁もあるということで、これをもう少し前の段階として考えたほうがいいのではないかと思ひます。

○鬼頭委員長 2点ありまして、1点目は、少し具体的に例示ができれば、それを付け足すということでもいいと思ひます。

港灣運営の民営化については、国交省のほうでモデル的に作られた民営化のスキームがありますのが、多分、それぞれの港灣で適用する場合には、これと少し違って、それぞれの港ごとのバージョンみたいなものが当然出てくるはずなので、これからいろいろ具体的に検討する中で、仙台湾の港にどのような適当なものがあるかというのは検討していくことになろうかと思ひます。

では、柳井先生。

○柳井委員 皆さん、こんにちは。

石巻、松島、塩釜、仙台という形で統合していくということで、それぞれの持っている個性を強くしていったり一体化を促進していくという、全体の方向性が今回の報告には見えています。それにかかわって3点ほどお話しさせていただきます。

まず1つ目は「行政コストの削減」についてですが、ここでは人や行政コストの節約効果をうたっているわけですが、幾つかのケースを想定して、コスト削減効果を示す必要があると考えます。例えば、実績値に基づいたケースとか、あるいは新たにポートセールスが成功した場合とか、あるいは利用者が増加した場合等、数値のシミュレーションが必要になってくるのではないのでしょうか。

2点目は、このスキームですと、全体が成長することを前提としています。しかし、もしも社会経済的な状況が変わって、現在とほとんど変わらないという状況でいった

場合、例えば石巻港や塩釜港が、いろいろな意味で割を食わないか。つまり、予算の集中・分配という問題、人の配置という問題の中で割を食わないか、そういった点についてももう少し検討しておく必要があるのではないかと思います。

3点目ですが、今日の説明は、出し手側の発想が主で、これを使うユーザーの立場はどうなのでしょう。例えば高速道路との連携を考えた場合、石巻でコンテナを出したいという業者が、今までなら石巻港で出せたのが使えなくなった。その時間コストが掛かってきます。そういった問題はクリアされていくのか。あるいはこういった高速交通体系などを組み合わせることによって、むしろ回転率が上がって、港湾の通関手続も節約効果が出てきて、メリットが出てくるのか。そういったあたりも、ユーザー目線で説明していくことも大事ではないかと思っております。以上、3点でございます。

○鬼頭委員長 3つご質問というか、ご意見がありましたが、これについて事務局のほうで何かコメントはありますか。詳しい内容は、多分これ以降の長期構想の中でいろいろ検討する内容だという感じもしますが、今の時点でコメントできる部分があれば。

○平間課長 民営化については、戦略3として、民営化についての3つの大きな仕切りを考えています。

1つは「行政のコスト削減」、それから、「行政サービスの向上」、これが高質化ということですが、あと、全体としての「民営化の推進」という形で、「民間活力とノウハウの導入」、それによって物流コストを削減していくというイメージでございます。

この数値化については、例えば港湾事務所を統合した場合、人員がどれだけ削減できるか。それによって年間コストがどれくらいになるかというシミュレーションをある程度して、こういう言葉に置いているという形でございます。

あと、私どもとして一番目指しているのは、そういったコスト削減によって、港湾のサービス、例えば使用料などの削減につなげていければ、先ほど言ったようなユーザーへの還元という形になると思うのです。

もう1つ大きなメリットとして挙げているのは、いろいろなバース調整会議とか、港湾の利用の手続きが一元的にやれることで、そういったニーズに対して、どこかの港ではきちっと対応できるという形を作っていく。今までですと、どうしても事務所間の調整ができないということで終わっていたものを、一元化することで、そういったサービスはこちらのほうでできますとか、新たな商談の機会、いわゆる利用の機会が拡大できると思っております。

あと、民営化については、私どもとして、統合した一連の株式会社を作っていけば、それでハッピーだという形では思っていなくて、現在ある既存の第三セクターとか、民営化に対する各地元のいろいろな意欲がありますので、そういったもの自体を利用

していく形で、委員長が言われたように、地元にあった、仙台湾にあった民営化のやり方、各港区の今ある力を伸ばしていけるようなやり方については、今後の検討だと思っております。よろしく申し上げます。

○鬼頭委員長 あとは、2点目のゼロサムになった場合に、石巻とか塩釜が割を食わないかというのは、多分、石巻とか塩釜の特性を活かした機能を特化させることによって、言ってみれば、そうならないように今回考えているということだと思います。

○平間課長 はい、そうです。

各港区の港湾計画に今位置づけられている施設を今の投資のスタミナでやっているとかなり時間が掛かってしまいます。

そういう形の中で、物流であり、産業であり、観光・交流、防災が、この仙台湾全体としてはかなり短いスパンの中、例えば5年とか、もう少し掛けた期間の中で、湾としては各機能が確実に整備していけるという、それは現在の投資の能力をもってできるのではないかという考え方です。

こういった形が、私どもとして統合という形の一つのメリットでありますし、各港区の特色を強化できる形で、各々をバランスよく整備していきたいという考え方でございます。よろしく申し上げます。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

どうぞ。

○神崎委員 仙台港コンテナ促進協議会の神崎です。

先ほど港湾の運営の民営化は、稲村先生が言われましたように、これにつきましても4月の港湾法改正で急遽、国際戦略港湾、阪神港、京浜港ができたということで、その母体としては、ほとんどが埠頭公社が受け皿になっている。一応形だけは民営化を作っているような感じに見受けられるわけです。いずれにしても、阪神港、京浜港につきましても、コンテナを主体にした港湾を中心に民営化を推進しているという状況で、ある意味では石巻と塩釜の在来、それから仙台港のコンテナ、ユニット、在来と、混合体の港湾の民営化は、ある程度慎重に議論を重ねていかないと、京浜、阪神のコピーをそのまま持ってきても、何らいい民営化ができないのではないだろうか。そこら辺はひとつ慎重にご検討いただきたいと思っています。

それとあと、港湾計画で仙台港、塩釜港については、平成20年11月から30年代前半につけての抜本的なビジョンを出していますし、石巻港では、17年3月に、20年代後半ということで、ここにある程度将来ビジョンに描かれておりますが、港湾の統合を前提にやっているわけですが、そうしますと、港湾計画自体が大幅に触らざるを得ない。あるいは従来からの港湾計画を踏襲しながら、軽微な港湾計画を改訂していく。それはどちらなのでしょう。

それともう1点、特に最初の資料の1-8ですが、順調に伸びている仙台港、石巻

港とありますが、ただ問題は、特にこういう資料を作られるときに注意していただきたいのは、今までなかった自動車が増えました。これは当然トン数が増えてきます。しかし、コンテナは、仙台港はここ 20 年コンテナをやりまして、コンテナ化がかなり進んでいる。これは従来の在来船型の貨物、例えば先ほどの原木などが製材として変わってきてコンテナ化されている。あるいは昔は輸出国であれば丸太のまま出してきたけれども、基本的には丸太のままでは自国の産業が育成できないということで、国策的に原木が製材に変わっている国もごさいます。

そういう意味で、コンテナの取扱いは、以前は京浜港で積卸しされていたコンテナが仙台港で直接積卸しされるようになったのか、あるいは従来の在来船貨物の、原木で来たものがコンテナライズされているのかということを見ても慎重に見ておかないと、特にまた東北は水産業が多いですから、これも昔は冷凍船で来ていた。在来船で来ていた。それがコンテナのリーファー技術が非常に発達したので、それがコンテナ船になって貨物が増えている。片方で貨物が減りながら、片方の違ったユニット貨物として貨物が増えている。そこら辺も慎重に対応していかないと、従来の在来船で来ていた貨物を基本にバースを造ってしまいますと、片方で増えている貨物のバースは整備が遅れ、減っている貨物のバースだけ整備するような感じになりますから、そこら辺もよろしくお願ひしたいと思います。以上です。

○鬼頭委員長 港湾計画の見直しについての今の時点の基本的な考え方はありますか。

○平間課長 資料の中に、現在の港湾計画の計画図が示されております。今、委員のご指摘があったように、仙台塩釜港は、平成 20 年に改訂したばかりです。それから、石巻についても平成 17 年に大きく改訂したので、現在進めている港湾の統合についての港湾計画については、後から事務局から報告いただきますが、引き続き一体化した港の港湾計画の策定作業に入っていきたいと思っております。

それについては、20 年、17 年に立てた計画をある程度踏襲というのですか、その案を踏まえた形で、それから現在に至るところのものを微修正した形でやっていきたいという考え方ですので、改訂して 3 年間なり掛けて議論した結果の港湾計画については、最大限それを活かしていくことを考えております。

○神崎委員 根底から変わるということはないのですね。

○平間課長 ええ。根底から変えるという考え方は、今事務局としてはごさいません。

○鬼頭委員長 これはかなり議論した上でできている計画ですから、それをベースに、若干の微修正があればあり得るかもしれないぐらいの感じだと私自身も思います。

そのほか。

○澁谷委員 安定化協議会の澁谷でございます。

発言された 3 人の委員の方と同じような話になるかと思いますが、港湾の民営化についてであります。「選択と集中」という形で、国際戦略港湾に重点投資されている

さなか、地方港湾との格差がますますついているわけであります。そういう中で、主要港と違って、ローカルポートについては、間違いなく企業そのものが脆弱でありますので、正直申しまして、民営化については疑問視しているところであります。

質問であります、資料の中に、「一体港湾として民営化」というタイトルが付いてございますが、先ほど平間課長は、港ごとだというお話でございますね。そういうことでよろしいのかどうか。逆に言ったら、なぜ一体港湾として港湾の民営化を図れないのだと。それが統合の意味ではないかと思うのですが、逆な質問でございます。

それから、民営化にはPPPとかPFIとか、指定管理者制度の導入という形がいろいろあると思うのですが、どのような形をお考えなのか、お尋ねしたいと思います。

それから、前回も申し上げてございますが、港湾運送事業者の立場から申しますと、従来、港湾管理者対港湾運送事業者ということで、港湾の施設使用料等々を含めて、港湾運営については、すべて港湾事業者と港湾管理者で決めてまいりました。しかしながら、港湾経営会社、民営会社という中に入ると、当然ながら港湾運送事業者と、民営化された港湾に関わる会社との接点が出てくるわけですね。その際に、港湾運送事業法は考えていないと前回のお答えでありましたが、今のところ考えてないとお答えになりましたが、実際、民営化する際にそのまま済むのでしょうか。

2点目でございますが、これも神崎委員と少しラップするかと思いますが、費用対効果、B/Cでこれから港湾の整備がされていくと思います。その際に、仙台湾全体としてのB/Cなのか、岸壁ごとのB/Cを考えて整備していくのか、この辺でお尋ねしたいと思います。

それから、大変申し訳ないのですが、安定化協議会の立場から外れまして、一県民という立場から話をさせてもらいたいと思います。大型外航クルーズ船でございます。仙台港はフェリーだけということでクルーズ船については取組施策はないわけですが、この辺については、仙台港には高松埠頭の埋立てが26年度末までに終了するというふうにも聞いてございますし、そういう意味では仙台港にも港の随意性と申しますか、ある程度使い勝手のよさが出てくると思うのですが、にもかかわらずそういうことが書いてない。逆に港には、親水空間確保などで県民、市民に親しまれるもの、憩いを設けられてはいかがかと思うところであります。

これは港湾管理者に聞くよりも仙台市さんにお聞きしたほうがいいのか、仙台商工会議所さんにお聞きしたらいいのかわかりませんが、間違いなく観光を主体として、重点を置いていろいろ行政、また仙台、塩竈市さんということで行動されると思いますが、この点については、県の港湾管理者さんと全くその議論をされないまま、こういう案として作られているのかどうか、お尋ねしたいと思います。

最後になりますが、実際のところ、大変口幅たくて申し訳ないのですが、この一体化がハッピーだという幻想に浸っているだけで、現実の声がしっかりと反映されて

いないと私は思っております。活字とか、文字とか、データとか、映像だけで一体化に突き進んでいるように思えてなりません。今現在、震災後の復旧に全力投球しているさなかであります。一体化を拙速に終わらせないように、今後の港湾整備計画には、もちろん、長期構想委員会の中でいろいろ議論されていくと思いますが、せっかくでありますので、この一体化によって、国際拠点港湾に終わらず、国際戦略港湾まで持って行くのだという夢を描きながら、どうせ一体化を進めるのであれば、そのような形でお願いしたいと思います。以上でございます。

○鬼頭委員長 4点ほどご質問、ご意見がございましたが、事務局のほうでいかがでしょうか。

○平間課長 整理してお答えしなくてはならないと思うのですが、民営化の形については、稲村委員からも言われたように、このモデルになっているのが国際コンテナ戦略港湾のことをモデルとしているので、国際拠点港湾ではあります。地方の港をこの形にそのまま置き換えていくことがいいのかどうかについては、私どもとしては、これから検討していかなくてはならないものだと考えております。

特に、神崎委員も言われたように、コンテナを中心として今民営化が進められているので、仙台湾の現在の特色ある各港自体での民営化については、各港での特色を強化していく方向で民営化につなげていきたい。拙速に全体として仙台湾全体の株式会社を一つ創って、そこで全てという形ではないと考えていますので、この民営化の議論については、既存にある各利用者の皆様、それから港湾関係におかれて対応されている企業の皆様と議論しながら進めていきたいと考えております。

あともう1つ、B/Cの問題のご指摘を受けました。これについては、国が、岸壁の新たな整備をする場合については、その岸壁でB/Cを作って、総合評価して整備に移れるという形の事業評価システムをとっています。私どもとしても、背後の埠頭用地を造成する場合、その港、岸壁ごとのB/Cを考えて、採算がとれるかどうかを検討して、いわゆる特別会計として予算化していくのが現状です。あともう1つは、特別会計全体として、仙台塩釜港の仙台港区、塩釜港、石巻港というものの全体としての特別会計、両方考えながら整備に移すという形ですので、全体を一つにまとめた形の中でやって行くのだというのではないので、そこについては両方考えてございます。

○鬼頭委員長 それは仙台市の岩崎部長さんのほうでお答えしていただきたいと思いません。

○奥山委員(代理岩崎部長) ご意見ありがとうございます。

仙台市としても、外国クルーズ船、また大型の貨客の船が仙台港に来ていただくことについては、現状かなり沢山の寄港ではないのですが、実際この仙台湾地区では、仙台塩釜港が圧倒的に多いのは事実です。ですので、このビジョンの中で、このビジョンの持つ、いつまでにどのくらい整備するのかということがあるかと思うのですが、

現状をとらえてみれば、現実に今の仙台湾塩釜港の機能の中では、フェリー埠頭もありますし、来ていただくことは一つきっちり据えなければいけないのですが、しかしながら、この環境整備が進められていく方向にありますので、整備が段階的に進んでいくと寄港が非常に厳しい港になってしまう。つまり、港湾の機能からみていくと、コンテナ等物流機能がかなり強化されていくという方向が見えていますので、そうしたときに、この仙台湾の中の3つの港でどのように分け合っていくのか、どういう機能を持つかという点では、今回はこの骨太の方針、方向性が出ている中では、少し見方を変えて取り上げていくことが必要であるということでの打ち出し方であると私どもは理解しています。

その中においては、我々は、観光の分野でもニーズをもう少しちゃんと把握して、どういうところに皆さんが来ていただけるのか、そして、その場合においては、港だけではないと思います。観光資源、その観光資源へのアクセスが本当に利用しやすい、来ていただきやすい、その受け皿として対応できているのか、そういったところも見ていく必要があると考えています。

ですから、こういったことを方向性の方向性として見ていきながら、仙台湾地区は、皆さんと共にどのように取り組んでいきましょうか。また、ニーズの把握、ニーズの分析もしていきながら、どういうことが可能なのかについて議論する場が必要ではないかと思います。この貴重な提言の中には、ポートセールスについては、仙台湾利用促進協議会という具体的な組織名まで挙げています。例えば観光についても、こういった仙台湾の中で考えていく場合について、皆さんと共にもう少し話し合う機会を設けなければいけないのではないかと思います。

あと2つほど、私から、事務局に意見したいのですが、このビジョンの方向を今後とも維持できるようにするには、このビジョンをどう扱っていくか、ないしはこれをどうフォローアップしていくかということが必要なのではないかと思います。また、ここで具体的に、今の意見のやりとりのように、港湾計画とか、そういったもろもろの関係をとらえながら、この一体化の港湾計画というか、仙台湾の計画を作るということになってまいります。このビジョンをどこまで推し進めていくのかという部分をもう少し打ち出していくと、このビジョンが基本になるというか、スタートになるのだというところを打ち出せるようになると思います。以上です。

○澁谷委員 大変無礼な言い方になるかもしれませんが、仙台市さんは、港のことを承知しているのでしょうか。仙台湾と言いながら、仙台港区と塩釜港区の水深の違い、それから仙台港と石巻港の背景の違いですね。石巻港はまさに工業港であります。仙台港は商業港であります。そういう中で、大型のクルーズ船は必要ないとか、積極果敢に攻めなくてもいいのだということについては、私は非常に残念至極に思う次第であります。私の私的な考えであります。

○亀山委員 観光事業について、私のほうから発言させていただきます。

観光というのは広域なのです。ですから、我々としても、そういったつもりで、港に対してポートセールスを進めてきておりました。実は、今年は大型客船が4隻入る予定をしておりました。しかし、今回の震災でそれは駄目になりましたけれども、今新たな誘致ということで、来年、少なくとも2隻はもう既に決まっております。そういったことで、我々は、石巻の港から入ったお客様をいかに松島に、それから広域に、あるいは平泉に、あるいは仙台にという感覚で、観光事業を進めるのが、宮城県全体としての観光事業ではないかと思っておりますので、単に石巻に入ったから、石巻地域で観光が終わるわけではございませんので、この辺はしっかりとした宮城の観光という視点から議論していただきたいと思います。

○澁谷委員 私の発言内容を理解していただけてないと思いますが、くどくなりますので、発言をやめます。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

あと、最後に言われた、戦略港湾として皆さんが同じ思いを持って、復旧から更に使いやすい港にしていくのだという、これはこの委員会での共通の思いでしょうから、それはこういう形でまとめた上に、それを次のステージでどのように具体的に落とししていくかということを議論したいと思います。

あとほかに、市長さん、町長さん方でご意見。はい。

○佐藤委員 塩竈市長でございます。度重なる議論を重ねながら、「港湾戦略ビジョン」をおまとめいただきましたことに、まずもって感謝申し上げます。

私ども行政の立場で発言させていただきたいと思いますが、今こそまちづくりと港湾は一体の関係にあるものだと思っております。特に、塩竈のみならず、石巻、仙台におきましても、都市と港湾が一体としてまちづくりが行われていかなければならないという理解をいたしております。したがって、今回のこの「戦略ビジョン」で、県内の主要な3港が一つになることによりまして、今後港の整備がより進むのだというのを、我々は地域の皆様方に発信していかなければならないと考えているところであります。

そこで、これはもし先取りする話になりましたら恐縮ではありますが、そういったことを市民に広く理解していただく上で、今日は一体化という名前ではありますが、実は、塩竈におきましても、海運海貨業者の方々の集積でありますとか、港湾関連の、例えば海上保安部でありますとか、植物防疫所、税関でありますとか、そういった機能の集積がなされていることが、港としてのかなり大きな力になっていると思います。

ただ、これから先、港湾の一体化が、例えば港湾法で言われております港湾区域の話でありますとか、あるいは港則法の区域、更には港湾運送法上の区域等の扱いまで、港として一体化されていくのかどうか、今日の段階ではまだ我々にはなかなか見え

てこない部分がございますので、もしお差し支えない範囲でお話しいただければ、我々は、そういったことを基礎に、市民の方々にしっかりとご理解いただく努力をさせていただきたいと思いますが、事務局のほうで何かお話いただける部分がございますら、よろしくお願ひ申し上げたいと思います。

○鬼頭委員長 多分、1回目も2回目も平間課長からお答えいただいたご質問だと思いますが、市長からのご質問ですので、もう一度お願ひします。

○平間課長 今回の統合一体化については、仙台塩釜港、石巻港、松島港の港湾区域については、現在の港湾区域のままで、全体として一つの港としてまとめていこうという考えです。

それにつきましては、港としての整備と、利用の整備一体化を図っていきたいということで、1回目でもご説明したように、港則法と港湾運送事業法を変更するという考え方ではおられません。そういった形の中で、港湾法だけの、実際からすると、港湾法施行令という形で、仙台塩釜港であれば国際拠点港湾、石巻は重要港湾、松島は地方港湾という、港格とすれば3つに分かれている港を一つのいわゆる国際拠点港湾として統合していこうという形のものでございます。港湾区域についてはそのままにしていきたいということで進めております。以上でございます。

○鬼頭委員長 よろしいでしょうか。

○佐藤委員 ありがとうございます。

○鬼頭委員長 ほかに。松島町長さん。

○大橋委員 松島町長でございます。

今回この港湾の戦略ビジョンの策定に交えていただきまして、大変ありがたいと思っております。町民が商工会関係、また観光関係では、この位置づけに対して大変期待しています。

松島は、これまでも観光地として有名だという面はあるのですが、港という切り口から取り上げていただいて、そして松島だけでなく、仙台塩釜、石巻港一体で考えていただいて、その中で位置づけをしていただくことは初めてなので、これから観光で国際的にも切り込んでいかなければならないと思っている上からは、大変助かりますというか、ありがたいと思っています。

具体的な事業とか、一つにする制度、結び付きのあり方の具体的方法論には、今の段階では提示されなくても、これはやむを得ないかと私どもは思っております。今後いろいろな形で具体的な方策が出、またいろいろな動きが出てくると思いますが、その中で、こういう位置づけを大事にしていきたいと思っておりますし、また、関係の皆様方にも、そういった認識でいただければ大変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。

岡田さん、何かありますか。

○岡田委員 それでは二、三意見を申し上げます。

1点は、前回も申し上げたような内容ですが、資料の4-1と4-2のところに「統合の目標」、「統合の方針」、「統合港湾の将来ビジョン 理念と将来像」とあります。例えばメディアなどに出ていって、皆さんの注目を集めるというのは、こういうところになると思うわけですが、この中に、「産業」という言葉は物すごく沢山出てくるのですが、「物流」というのが一回も出てこないのですね。この「将来ビジョン」の「将来像」の中の「震災時の支援・物流補完港湾」と、ここにしか「物流」が出てこないのは少しアンバランスではないかと思っております。それ以降の具体的な施策を見ていきますと、「物流」というのが盛んに出てきますので、どこにどのように入れたらいいのかわかりませんが、少し工夫の余地があるのではないかというのが1点です。

それから、仙台港についてですが、東北の国際コンテナの拠点ということで、通常、コンテナ輸送の拠点の背後には、流通加工拠点というのでしょうか、何らかの付加価値をつけるような物流拠点のようなものを造って、雇用にもつなげて、付加価値の増にもつなげるという方策がよくとられております。この資料の中では、特に仙台港の役割ということでそういう視点はないようですが、そういったところを若干追加されてはどうなのかと思っております。

もう1点、統合港湾のメリットということで、県が一体となったポートセールスを推進されるということで、これは大変重要なことかと思うのですが、これにつきましては、別に統合港湾ができてからやればいいということでもないと思います。特に北米航路なりの復活に向けて、もう既に着手されていると思うのですが、今からでも重点的にしなければならない課題ではないか。

先だって、先々週ぐらいに釜山新港を訪問したのですが、私と、ヨーロッパの人、アジアの人、韓国の人というグループで訪れて、釜山新港のプレゼンテーションをしてもらいました。その際に、具例として挙がっていたのは秋田の貨物でしたが、釜山港を使った場合と、京浜港を使った場合と、釜山港を使ったほうがこれだけ経済的メリットがあるのですよというのを、スライドの中で詳細なコスト比較もしてやっておりました。また、その背後に広大な物流加工団地を整備中で、そこに立地された企業にはこういうインセンティブがある、ということをお大変詳しく説明されていたわけです。

そういったことで、釜山港は、コンテナ貨物で世界5位なわけで、我々から見れば大変発展しているというか、強力な港湾なわけですが、そういったところでもそれだけのポートセールスの努力をしているということをお非常に感じましたので、もし宮城県さんのほうで関係資料をお持ちでないようでしたら、また資料をご提供させていただきたいと思っております。以上です。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

1点目と2点目のご指摘については、少し書き足すようなことで考えたいと思います。

あとは、高橋会長、何かご意見ございますか。

○高橋委員 今後、東北経済の活性化を図るためには、仙台塩釜港、石巻港、松島港の3港を一体的にとらえ、「選択と集中」により物流、観光、防災といった機能を強化していくことは重要だと思います。

特に、このたびの東日本大震災において、日本海の各港湾の働きが再認識されたと思うのです。そういうことを考えると、近い将来発生すると言われていた首都直下型地震の際に、この3港が京浜港を補完するような役割を担える港湾機能の整備が必要ではないかと考えます。

京浜港を補完するという事は、平時から港湾施設とか、航路、便数等の諸機能が十分整備されていることが不可欠であります。しかし、現状を見ると、そういう意味ではまだまだ整っていない状況にあります。

先ずは、仙台塩釜港から直接北米などへの航路が、大震災前の規模まで復活するように、復旧工事を急ぐことが必要だと思います。また、海外に向けて、我々東北の港は大丈夫なのだ、仙台の港は大丈夫なのだという情報発信を粘り強く行っていくことも必要だと思います。

今後、ぜひ仙台塩釜港、石巻港、松島港の3港の特長を活かしながら、それぞれ使い勝手のよい港湾に再整備して、名実ともに京浜港を補完するにふさわしい港湾に整備してほしいと思います。東経連といたしましても、東北経済の活性化とか、京浜港の補完機能の強化につながる統合港湾の実現に向けて、ご協力してまいりたいと考えております。以上でございます。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。大変大事な視点だと思います。

そのほか、商工会関係の方。どうぞ。

○菊地委員 宮城県漁協の菊地と申します。今日は初めてのこの会議への参加なので、もし私の意見がマッチングしないようであれば、その辺はお許しいただきたいと思っています。

今回のこの統合は、我々もこれからこういう統合をしていかなければ、宮城県の経済、産業がなかなか難しいだろうと思っております。ただその中で、この統合、石巻から仙台までの中に、我々が生業としている漁業で利用する漁港が大分ある。そこには町が形成され、多くの漁民がおります。塩釜市の市長さんも、県の方々もご承知のとおり、沿岸部ではノリ、カキ、またアカガイ等々、漁業全般に亘ってここにいくくりになって入っております。

漁業振興の視点で1つ確認をさせていただきたい。

今回、石巻の市長さんもおりますが、我々が出席した県の地方港湾審議会という会議の中で、県の担当者より石巻港湾の浚渫、また埋立てに関して、漁業関係者の理解と併せ同意をお願いされており、今、その計画に関する地図をここに持ってあります。そうした中で、今回、我々漁民がこの日本港湾協会の会議と関わりがあるのか、それとも漁民は、地方の港湾審議会のほうで関われというのか、その辺の位置づけをはっきりしていただかないと、もし関わるなと言うなら委員から外してもらっていいのであって、その辺を事務方のほうから教えていただければと思います。

また、今日はここに漁業ということが一切出てきてないので、いろいろな変更等が生じた場合に、将来的にも大きな役割が我々に出てくるのかと思っています。そのような視点から、本日の会議に関わるほうがいいのか、それとも漁民は他の会議で関わっていくのか、その辺を明確にしておいていただきたい。これから私がこの会議に臨むうえで重要なことでありますので、その辺を教えていただければと思います。

○鬼頭委員長 では、事務局のほうで。

○平間課長 いろいろ申し訳ございません。このビジョン委員会は、全体として、これから港湾計画などを作っていく上での前提となる方向性を示すという形ですので、具体的にこれから統合した港湾の港湾計画を策定する形になりますので、その中でいろいろ具体的な整備等、さっき言ったような、いわゆる漁業権との関わりのもの自体もいろいろお出ししていくことになると思います。

ここについては、そういった形として、先ほど港湾の中での整備と利用という形を、全体としてどのように進めていくかという形で切り出していますので、現況資料編の中でも漁業権がこういう形で入っているとかがという形については、次の港湾計画を策定する長期構想委員会の中でいろいろお示ししていきたいと考えておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○菊地委員 漁業権という言葉は入れなくてよろしいですから、いろいろな問題がありますので、そこまで立ち入らなくてもいいですから、漁業者とこの会の関わりということをやってもらえばよろしいと思います。

○鬼頭委員長 具体的な絵を描くような話になれば、当然漁業の方々との関わりが出てまいりますので、そこでまたしっかりとご意見を伺うような機会があると思いますので、よろしくお願ひします。

あと 10 分ほど時間がありますが、いかがでしょうか。——では、稲村先生、よろしく。

○稲村委員 先ほど東京湾の代替機能みたいな話が出たので、一言あれしておきますと、阪神大震災のときに、神戸港がアウトになったのですが、そのときに、神戸港の貨物は物すごく広域に分散して、大阪港はもちろんのこと、名古屋港であり、横浜、東京まで実際に貨物が移転してきていたわけですね。

そういう意味で、東京湾に何か事があったときにどうなるか。もちろん、東京湾を全部引き受けるなどという話は全くあり得ないわけですが、要するに、東京湾が駄目だった場合、清水であったり、名古屋であったり、場合によっては神戸、大阪、それとともに仙台であったり、近場で言うと小名浜であったり、そういうところがかなり引き受けることになると思います。

そういう意味で、これは長期構想の話になるのでしょうかけれども、やはり統合港湾によって、ある程度物理的規模も大きくなるし、相互の融通も利くようになる。そういうことが、来るべき首都圏大震災に向けて、寄与するのではないかという感じはいたします。

そういう意味で、ここに付け加えるかどうかというのは事務局にお任せしますが、今後、長期構想においては、ぜひ積極的に取り上げていただいたらよろしいのではないかと思います。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

そのほか、商工会議所の方々、どうぞ。

○鎌田委員(代理佐藤氏) 仙台商工会議所です。

本日は代理で出席させていただきましたが、仙台商工会議所といたしましては、このたびの未曾有の大震災から、宮城県、そして東北の産業、経済、観光といった部分が着実に、そして加速的に復興を果たしていくためには、各市とか町といった枠組みを超えて、仙台湾の背後圏が、東北の産業、経済、観光を支える中核拠点ということで、一体となった発展をしていくことが必要であると考えております。

その実現のためにも、この仙台塩釜港、そして石巻港、松島港の統合によりまして、一層強固な産業基盤となります港湾の整備、そして、その利用促進、活用を望むものでございます。

以上でございます。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

そのほか。亀山委員、どうぞ。

○亀山委員 今回の仙台塩釜港、松島港、石巻港の一体化をぜひ進めていただいて、そして、今回私どもは、3月11日に発生した東日本大震災では、本当に甚大な被害を受けました。全国からご支援をいただいて、今、復旧・復興に向けて進んでいるわけですが、今回港湾が、もし避難者をもう少し受け入れるような体制ができていたら、これほどまで苦勞しなかったのではないかと感じております。

というのは、多くの避難者がいて、避難所に入れずうっと続いておりました。ですから、あえて危険を冒して自宅の2階に避難している方が、かなりの数に上っております。そういうことで、今後防災体制をしっかり進めていただいて、港を防災対策上もうまく、しっかりと活かしていくことが重要ではないかと思っております。

で、一体化をぜひ進めていただいて、そういう体制をとっていただければと考えておりますので、よろしく願いいたします。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

土木部長、どうぞ。

○橋本委員 ご議論いただきまして、本当にありがとうございました。

4-2の「統合港湾の将来ビジョン」の中に書いてあるわけですが、「将来像」の中で、「東北の産業を世界に導くグローバル港湾」、「東北の経済を支える産業・開発拠点港湾」、こういった将来像については、これまでのものを更に伸ばしていくという視点かと思うのですが、観光とか、今回の震災を踏まえた支援あるいは物流補完港湾は、これからしっかりと議論していかなければならないのかと思っております。

それで、挨拶でも申し上げましたが、戦略5に示されている東北の連携図を見ていただくと、事務局にも先ほど申したのですが、実は、三陸道がこの10年で岩手まで全部開通しますので、ここは全然点線も書かかれていない絵になっておりますので、今回、復興道路としてこの太平洋沿岸の道が、高速道路だけでなく、横軸の道路も整備するのだということで、3次補正にも載っておりますし、先ほどの京浜港との代替というものもありますので、ここだけではなく、もっと広げたような形で高速道路網も記入して、そしてあと、港、いろいろ他の県の港もありますので、そういったことをちりばめて、宮城県のみならず、全体としての防災機能を役割分担しながらやっていくという方向性を絵にしていっていいのかと今思った次第であります。

先ほど申しましたが、今回、高速道路が、命の道として大きく役割を果たしていますので、これから10年間で復興道路として、宮城県では三陸道に3,000億円です。岩手では1兆円ですから、そういった物すごいエネルギーを投資してやることになりますから、道路と港湾をしっかりと結び付けて考える必要があるのではないかと。空港はもちろんそうではありますが、そういったことで陸・海・空をしっかりと結び付けてやっていく必要があるのではないかと、そんなふうに思っております。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

今の視点は、多分、観光とか交流という面でも、そういう道路との連携とか、リンクが大変重要であると思っておりますので、その辺も少し資料の中に加えさせていただくようなことにしたいと思います。

ほかにありませんでしょうか。

3) 議論の総括

○鬼頭委員長 それでは、先ほど質疑に入りましてからほぼ1時間ほどがたちました。

今日もいろいろご意見をいただきましたが、このあたりでまとめたいと思います。

幾つかご議論がありました。とりあえずはまず、仙台湾の港については、復旧・復興を急いでほしい。

その後の将来の話として、例えば首都直下型の地震が発生した場合にも、京浜港の役割を仙台湾の港湾が補完できるような、そんな役割も持たせるような方向で整備を進めるべきではないか。

行政サービスの高質化、効率化あるいは行政コストの削減等については、もう少し具体的な数値化が必要かというご意見だったように思います。

あとは、民営化のご意見も幾つかいただきました。民営化の将来のスキームに当たっては、慎重な検討をこれからも続けていくということで、皆さんも納得いただいたのではないかと思います。

あと、このビジョンについては、この次の段階として、長期構想委員会で港湾計画という形に議論が進んでいくわけですが、計画に落とすということだけではなくて、更にこのビジョンが実際的な形で動くものになるような取組みが別途必要ではないか。これは体制づくりも含めてという意味だと思いますが、そんなご意見もいただきました。

まだまだご意見があったように思いますが、全体として、統合の方向性については概ね合意をいただいたと思います。ただ、この統合の効果がしっかり目に見えるような形になるように、引き続き努力したい、しなければいけないということだと思います。

これでとりあえずは今日のご意見をまとめさせていただきましたが、今日の会議で、今回の「宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会」の最終回になります。先ほどもご紹介したような意見も含めて、本日いただきました意見については、事務局のほうで作業を進めさせていただいて、最終的な「宮城県港湾戦略ビジョン」として取りまとめをさせていただきたいと思います。最終的には私と、事務局のほうでその最終案を作りたいと思いますが、文言等については、私、委員長に一任させていただくということでもよろしいでしょうか。

(「異議なし」と発言する者あり)

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

それでは、引き続き統合港湾の長期構想委員会をこの後設置しまして、港湾計画の改訂に向けた素案の検討をしていくことになります。委員の皆様には、この会議にも引き続きご参加いただきまして、もう少し具体的な内容に沿った形で活発なご意見をいただければと思います。

6. 宮城県知事挨拶

○鬼頭委員長 それでは、本日は、大変お忙しい中、宮城県の村井嘉浩知事にお越しいただきました。最後に、村井知事からご挨拶を賜りたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

○村井知事 皆さん、こんにちは。「宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会」の閉会に当たりまして、一言ご挨拶を申し上げます。

まずもって、このたびの東日本大震災において被災を受けられました皆様、企業に心からお見舞い申し上げる次第でございます。

ただいま鬼頭委員長さんからまとめのお話がありました。遅れて参りましたので、議論の内容を聞いておりませんが、鬼頭委員長さんのまとめのお話を聞きまして、大変うれしく思っている次第でございます。まさにおっしゃっているとおりでございます。その方向に基づいて、今後しっかりと取りまとめをしまいたいと、このように考えております。

仙台塩釜港、石巻港、松島港は、皆様のご尽力によりまして、震災から順調に回復してきております。仙台港区においては、唯一利用できずにご不便をおかけしておりました高砂－14m岸壁におきましても、来月から供用開始ができる見込みとなっております。物流機能が大幅に改善されるものと大きく期待しているところであります。港湾物流機能の回復に向けて、大変ご尽力いただきました関係者の皆様に対しまして、この場をおかりいたしまして、心より感謝を申し上げます。

県としては、港湾貨物の取扱いについて、震災以前の規模へ早期の回復に努めるとともに、新たに自動車のエンジン組立工場が操業いたしますことや、高度電子機械産業など、いろいろな企業が集積しておりますので、今後飛躍的に伸びると考えております東北のものづくり産業、宮城、東北が力強く支えるために、産業基盤、特に物流機能の強化をしっかりと図っていきたいと考えております。

今後、今回策定していただきました「宮城県港湾戦略ビジョン」を基に、平成 24 年度中に統合一体化を実現し、港湾施設の重点整備やポートセールスなど、当ビジョンの戦略と、その具体の施策を展開いたしまして、統合一体化した新たな港湾が、東北の産業競争力を高め、産業、雇用、暮らしを守り、発展させることで、東北を牽引する中核的国際拠点港湾として更に飛躍を果たせるよう、全力で取り組んでまいりたいと考えております。

本日もご参会の皆様には、今後ともいろいろな形でご支援、ご指導いただくことがあろうかと思っております。どうかお願い申し上げたいと思っております。本日は誠にありがとうございました。（拍手）

○鬼頭委員長 村井知事、大変ありがとうございました。

それでは、委員会を終了し、事務局にマイクをお返しいたします。

7. 閉 会

○司会 村井知事、どうもありがとうございました。また、鬼頭委員長初め委員の皆様、また関係者の皆様におかれましては、長時間にわたりましてご熱心なご議論を賜り、誠にありがとうございます。

先ほど鬼頭委員長からも少しお話がありましたように、引き続き統合港湾の港湾計画の素案を作成するために、「長期構想委員会」を来年の1月末を目途に開催する予定にいたしております。委員の皆様方におかれましては、引き続き「長期構想委員会」の委員としてお願いする予定でおります。追って委員委嘱の手続き並びに開催のご案内をさせていただきます。その際にはまた改めましてよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、以上をもちまして、「宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 第3回委員会」を閉会いたします。どうもありがとうございました。

(了)