

関東地方整備局事業評価監視委員会（平成 23 年度第 7 回）
議事録

特に重点的な審議を要する案件の確認

○家田委員長

今日は、港湾の案件 4 件です。特に重点的な審議を要する案件（以下「重点審議案件」）について資料 1 - 1 で確認をしたいと思います。

それでは、事務局案のとおり、4 件とも重点審議案件としたいと思います。

特に重点的な審議を要する案件の審議

○家田委員長

それでは、これから議論に入りたいと思います。

東京港中央防波堤外側地区国際海上コンテナターミナル整備事業（以下「東京港」）と横浜港南本牧ふ頭地区国際海上コンテナターミナル整備事業（以下「横浜港」）は、国際コンテナ戦略港湾で、どちらも事業期間が、6 年、9 年くらいで、事業範囲の追加において今回、特に御議論いただきたいということです。

それから、鹿島港外港地区国際物流ターミナル整備事業（以下「鹿島港」）は、今回の地震（東日本大震災）を踏まえて耐震強化が変更になった。茨城港常陸那珂港区外港地区国際海上コンテナターミナル等整備事業（以下「常陸那珂港」）についてもそういう要素が大きいですね。東京港、横浜港と鹿島港、常陸那珂港は種類の違う事業かと思いますので、東京港と横浜港について、質問や意見を言っていただき、続いて、鹿島港、常陸那珂港について、質問や意見を言っていただいて、それにまず事務局からお答えいただきたいと思っています。

それでは、東京港、横浜港につきまして、御質問等をいただけたらと思います。

○恵委員

東京港と横浜港で、ターミナルゲートの混雑話がありましたが、前提条件として、荷捌

き量の増加が実現したとして、ターミナル混雑というのは、別な対策として想定されているのでしょうか。

さらに例えば釜山との比較で、東京港の資料 2-3-①9 ページなど釜山に 17 バース、16m 以上があって、例えば 18m 以上の岸壁は今後、日本としては、どういうふうを考えておいたらよいのかということ。

それから、トータルで、1 万 T E U 以上のコンテナで、1 万 8000 T E U とか色々話題が出ている中で、何か基準や法律か何かあって必要水深 16m ということになっていて、今、それ以上の必要水深 18m とかの議論はどの辺でされているのかということ、水深 18m は、不用でしょうかということです。

それと船自体が大きくなっている中で、それは自動的に喫水というか、必要水深がどんどん深くなっていくのか、船の構造上、ある程度浮力を考慮して、どこかまでで下げ止まるのか、要するにどこまで下げていけば、処理が可能なのかということを知りたいと思いましたので、教えていただけますでしょうか。

○笠委員

1 点目は、やはり水深の話で、現在 16m で、工事をされているということですが、例えば、東京港の資料で 8 ページに、既に 2001 年か、2002 年あたりの時点で、水深 16m 以上必要な船というのは、かなり多くなってきていて、喫水調整を現在でもしているにもかかわらず、2001 年よりもずっとあとの時期になって、16m で計画して、なお、現在も 16 m で建設を続けているということの意味についてお伺いしたいというのが 1 点目です。

2 点目は、非常に港湾利用が順調に伸びていて、施設能力が限界にきているのが東京港で大体、平成 19 年あたりで、このような状況になるのは、かなり前の時点でわかっていたのではないかと思うのですが、それがゲートで 10 時間も待つというような状態になって、なおかつまだ供用ができなくて、また 1 年遅れるというようなことになると、例えば民間であったらば、マックス時の利用というのを逃がさないように、あらかじめピークの時点で、限界を超えないように動いていくだろうと思いますが、どうしてそういうふうに分かれないのかということです。普通の感覚で考えると、むしろ公の施設ではあるのだが、せっかくこれだけの利用が伸びてきたのに、この時点で、かなりの荷役とか荷主は、釜山とかに行かれたのだろうと考えると、重要なチャンスを逃されたということになるのかなと感じるのですが、そうではないのか、そうなのかというあたりをお伺いしたいと思います。

います。

○清水委員

東京港の話で、説明されたかもしれませんが、例えば、資料2-3-①7ページを見たときに、現況の施設能力での適正なコンテナ量がどこかで読み取れるのですか。施設能力が限界と書いてあるのですが、現況の施設での適正なコンテナ量はどのくらいかということが明確にわかるように説明してほしい。

それから、そのコンテナ量でも現状では、何%ぐらいオーバーしているのかとか、Y2で、これの事業が達成されたときに、目標年次においてどのくらい解消されるのか、どのくらいの分担を持つのかという話がこの図の中から見えてくるとありがたいかなと思いました。

それから、資料2-3-①12ページで、東京湾でコンテナ等を受け持たないと、どこかほかにもっていかなければいけないということで、陸上コストがかかるという話で、多分、With（整備あり）、Without（整備なし）の計算されていると思うのですが、非常にコンテナの量が多くて、また、運び出すにも車の渋滞とか待ち時間が長いという中で、あえて東京港ではなくて、例えば、先ほど幾つか出てきた常陸那珂港とか、鹿島港とか、東関東道とか、将来計画には圏央道もある中で、そういう道路計画に伴って、物流の面がかなり改善されるわけですね。そういうものと港湾の捌き方みたいなものはリンクして評価しているのかどうか、その辺をお聞きしたいというのが2点目です。

最後に資料2-3-①17ページで、第1航路に対して、影響を与えるから、もっとスムーズにY2に入っていくためには、浚渫範囲を広げるというお話だったが、かなり金額が多くなっている中で、これも厳しいとすると、当初から想定できなかったかどうか。この事業進展の間の特別な事情の中で出てきたのか、その辺を御説明いただければと思います。

○鈴木委員

1つは、東京港の資料2-3-①17ページ、168億円の増加額に対して、Y2のところ、当初、最低限で操船エリアを想定して計画した。これでやれるはずだったのに、ここにきてできないというのが、より効率よくという言い方をしているが、この辺の説明をしてほしいのと。それとこの説明では、最後に、現在、隣接岸壁Y3は事業化されていないと書いてある。これは将来、隣接岸壁Y3が事業化されたときには、この浚渫した場所が何ら

かの意味を持ってくるといふ、先行投資的な意味でこの浚渫にお金をかけるということなのかというのが質問の趣旨です。

もう1つは、横浜港の資料2-4-①17 ページも120億円の増額なので、お聞きしたいのですが、超大型船の係留で、例えば、下の図で船長470m級が現実的に年何回も来るのかとか、どういう想定をされて、これが何度も何度も来るのであれば、230m延長していかなければいけないのだろうけれども、その想定で費用対効果はどうなのかということ。

また、船が今、図では右側を接岸している。右側を接岸していて、前半の荷物を下ろして、この船が逆転して左側を接岸して、今度は後ろの荷物を積み卸しするようなことができたならば、岸壁はそんなに長くなくても良いのではないかという考えですが、できるのかどうかお伺いしたいと思います。

○佐々木委員

東京港も横浜港も需要が非常にあって、印象としては、後追いで整備をしていかざるを得ないという、印象を受けたのですが、ただ、一方で、今後の需要予測というところもしっかりと見ていくべきと思っています。質問は、まず最近の需要の伸びについて、これは例えば、日本の製造業の空洞化みたいなところが背景で、それで貿易が増えているという、理解なのかを教えてくださいたいと思っています。

将来的には恐らく消費人口は、高齢者が増えていくということもありますので、恐らくある程度頭打ちになって、減少に転じるのではないかなという気もするのですが、今回、出されている予測は、その辺も考慮されたものになっているのかを教えてくださいたいと思います。

それから、もう1つは、東京港とか、今日の案件はどれも非常に貨物量が伸びていると思うのですが、それ以外の小さな港を含めるとむしろ減っているとか、そういうようなことがあれば、例えば、選択と集中ということで、ここに重点投資をしていくという感じなのか、あるいは全体的に現状では増えているということなのか、そういう全体像についても教えてくださいたいと思います。

それから、東京港ですが、水深16mで対応できるのが、大体何TEUぐらいまでなのかを教えてくださいたいと思います。要は将来的に多分これがもっと大型化していったときに、水深16mでは対応できなくなるおそれがあると思うのですが、大体何メートルぐらい、例えば水深18mぐらいであれば、当面、10年、20年対応できそうとかの話と、例えばこ

れを 16m を 18m にする、もしかすると横浜港で対応するというようなこともあり得るのだと思うのですが、そういった場合に、こういったコストでできるのか、これは実は簡単にできるということであれば、実際に需要が生まれたときにやればいいのかと思いますので、そのあたりのお話をいただきたいと思います。

それから、東京港の資料 2-3-①17 ページに、隣接岸壁(Y3)の前面を浚渫するという事で、この Y3 はほぼやる事が確定という理解でよろしいのですか。東京港は非常に需要が高いようですから、もしかするとすぐにでも事業化しなくてはいけないという印象を持ったのですが、もしそうだとすると、整備を前倒しでやっているという、そんなニュアンスになると思ったのですが、その辺はどうでしょうか。

それから、最後ですが、横浜港で、資料 2-4-①17 ページに、今回、予算が増額している話で、何か予測できなかったのかという印象があるのですが、一方で国際戦略港湾という指定によって予算を例えばつけやすくなったとか、そういうような背景があるのかなというふうにも想像したのですが、そのあたりの背景も併せて教えていただければと思います。

○山崎委員

大型船の話ですが、本当に大型船が来るのかどうか、あるいはどのぐらい来るのかというのが非常に未確定だと思うのです。比較の対象になっている港湾が非常に世界ランキングの上位にある港湾ですが、日本の港湾は、恐らくもう世界ランキングでは 20 位以内に入っているところではなくて、20 位から 30 位の間、その 20 位から 30 位ぐらいの世界のランキングの港湾が一体どういう戦略なり、設備投資をしていくのか。その辺を見比べていく必要があるのではないかと思います。無理やりどんどん船が大型化しているから来ますよと言っても、それは船社のほうからしてみれば、世界の 15 か 20 ぐらいをつないで、そこにフィーダーでどんどん持っていくという発想であれば、非常に危険な無駄な投資になりかねない、高コストな港湾を作ってしまうという可能性がある中で、この辺の見極めは、本当に重要で、1 番、2 番が頑張っているから 30 番の港も頑張りますというわけにはいなくなっているのではないかと。

それから、余りに予測できませんでしたという要素が多過ぎて、事業の途中から予算が増えるというのは、本当にいかななものかというのは、耐震性の問題はわからないではないのですが、耐震性以外の問題で、非常に軽微な変更であれば、十分理解できるのですが、

相当の予算増加というのがあって、例えば羽田空港の進入経路にあたるのは常識的に考えてわかるはずで、なぜそこに作るのかとか、なぜ最初からもう少し埋め立ての形状を変えなかったのかとか、千葉県側と交渉してもう少し突き出さなかったのかとか、いろんなことがあり得ると思うのです。

ですから、こういう形で次から次に、また次の段階で、いや、これはこうでした、あれはこうでしたと出されると、何のために事業評価をやっているか非常にわからなくなる。

それから、最後ですが、全体で便益を算出すると矛盾してくるのではないか。常陸那珂港に貨物が来るとなると、これは東京港、横浜港の貨物が減ることにもつながるわけですし、東京港、横浜港を大水深にするといったら、これは関東内陸からも全部コンテナを持ってこないと数が増えないということになりかねないので、1つ1つは部分最適しているようですが、本当に関東地域全体として、全体のB/Cは、本当にきちんと算出されていることになるのかというのが気がかりということです。

○大野委員

両方ともゲート前の混雑状況が1つ問題として、指摘されているのですが、それはどこまで続いているのかということをお教えしてほしいのです。

ゲート前だけの話なのか、もっと後ろのほうまで続いているのか。あるいは、待つスペースがないために無意味に周辺の道路をぐるぐる回っていると、もし、そういう状況であると、ここを利用するトレーラーの時間損失だけでなく、一般都市交通にもマイナスの便益が発生している。だから、それを改善するということでは、かなり大きな便益が出てくるのですが、これはゲート前だけの話かどうかということをお願いします。

○家田委員長

ゲートの問題ならばゲートの数を増やせば良いではないか。何でバースという感じもあるでしょうし。

鹿島港と常陸那珂港について、御発言いただきたいと思います。

○堤委員

期間のことについて、最後の鹿島港ですが、事業期間が大変長引いているというのは、理由があるようですが、どうしてかということをお聞きしたいと思います。

○恵委員

鹿島港の資料2-5-①9ページ、沿岸漂砂による航路埋設を抑制というところで、北からの流れに対して開いている形、受けている形ですね。これがどれくらいもつのか。要するにかぎの手にすることで、構造としてもつのかというのと、あと流入が潮流からどれくらい抑制側につながるのかなというのと。

あと、その効果として資料2-5-①13ページに静穏度の向上があって、この静穏度の恩恵を受ける避泊する船の数等、許容量はどのように想定されて、民間企業の専用バースとの連携とか資料2-5-①16ページにも書かれているのですが、この民間との関わりという言葉で記載されていたので、具体的にどんなことなのかなというのがもしわかればということと。

あと常陸那珂港の資料2-6-①4ページ、地震の時にケーソンが流されたという話も別な枠であったのですが、防波堤のケーソンはどこで建設して曳航してきているのか。

あと資料2-6-①5ページの右の図に540mの防波堤(東)を据付け、これも伸ばす、それによる効果が、これは波よけの効果とだけの理解でいいのでしょうか。こちらは砂とかは関係なく深さをずっと保ち続けられるのでしょうか。

○鈴木委員

鹿島港の資料2-5-①20ページのケーソンが流出した。それで2つは修理をすることはとても結構だと思うのですが、ここで、東日本大震災の被災に対して4億円の増額は、この事業に対してだけですか。そのほか、この港湾施設が東日本大震災によってダメージを受けたことは、この事業とは別に修復なりしているのかというのを、もう少しきっと被害があったのではないか。それは別に計算して別途事業化しているかというところをお伺いしておきたいです。

○佐々木委員

鹿島港の資料2-5-①14ページ、維持浚渫費用の削減便益が出ていますが、これについて、実際には、このような防波堤の延伸をしますと、そこに砂が堆積すると思うのですが、その砂というのは、除去するのか。あるいは、もしこのあたりで海岸侵食のような問題があるとすると、例えばサンドバイパスのような流砂系の確保といったことを本来して

いくべきであろうと思うのですが、そのあたりの問題がないのか。あるいは、それをするとなると、それなりの費用が発生すると思うので、この便益の計測は配慮されているのか。されてないように見えるので、実際にこの便益としては、どのくらいになるのかなというのがよくわからなかったので、その点を確認させていただきたいと思います。

それから、もう1点は常陸那珂港の資料2-6-①15ページの長周期波対策で、これは、恐らく数値計算をされて、実際に長周期波の波高減衰をねらっているということですから、それを与えた計算をされて、それが実際に1年間でどういう確率で、どういう波が起こってということを計算されて出されていると思いますので、このような結果になるのだらうと思いますが、一方で、この整備によって、稼働率が95%から2.5%上がるということですが、2.5%上がったとしても、まだ、かなり稼働しない回数はあるわけですね。これをもう少し上げるとなると、やはり相当大規模な改修、延伸になってしまうのか、もしそのあたりも検討されていれば、教えていただきたいと思います。もう少し整備をすれば大分減るということであれば、もう少し投資するということもあり得るのではないかなと思ったのですが。

○山崎委員

鹿島港も常陸那珂港も工業港湾ですので、背後にある企業がきちんと将来的に使うかどうかということが、ものすごく重要だと思うのですが、鹿島港は、石油化学や飼料コンビナート、鉄鋼があるということですが、今、鉄鋼も、石油化学も大きな大再編成で、コンビナートも集約化が行われてきているのですが、この鹿島港は、関東地方にあるからそんなに一遍にということは、私も考えてはいないのですが、しっかりとこの背後にある企業が、今後も生産を続けるかどうかの確認というのはとれているのかどうかということをお聞きしたい。

それから、常陸那珂港は、建設機械のコマツとか日立建機の生産と、それから輸出が非常に伸びるという想定になっていて、ほとんどの便益が建設機械から発生してきているのですが、本当にこれはそうなのかどうかという、建設機械がなければ全然B/Cが上がらないのですが、この2社のためにやっているような港湾整備になりかねないところがあるのですが、本当に将来的にきちんと輸出の拠点として、現時点で将来がわからないといえはわからないのですが、ある程度の担保はあるのか。

それと重ねて鹿島港で、水深14mの話があったのですが、世界の動向はとてもではない

ですが、逆に言うと水深 14mでおさまらない状況が生まれて、日本の素材系企業の競争力低下の 1 つが大型船で石炭等の原材料が運べないということにもあるのですが、これはまた水深 14mだと不足だから水深 15m、水深 15mが不足で水深 16mとか、また次から次に出てくる可能性があるような気がするのですが、これはもう水深 14mで将来的にも 40年、50年先にも十分対応できるという想定で水深 14mと考えられているのかと確認したいということです。

○大野委員

常陸那珂港ですが、利用する企業がある程度特定できるような状況にもある。そういったときに受益者負担という原則があつて、利用するのが大体特定できるという場合、それをどういうふうに受益者による負担がなされているのか。この辺をお聞かせいただければと思います。

○家田委員長

まず横浜港と東京港について、便益計算の多くの部分を占めるのが、通常時の輸送コスト削減効果ですが、ここに入れないのだったら常陸那珂港とかどこかへ行くということになっているが、この基幹航路について言うと、もう既にこの計算が破綻している感じがするのです。つまりどこか地方のコンテナバースをつくるときにはこれで話がすんだものが、ここでやろうとしているのは、基幹航路を走るような比較的大きな船が日本の横浜港なり東京港を抜港するようなこと起こる。今も抜港されていると聞きますが、それがこれ以上増えるようなことだと、要するにトランシップしてどこかから持ってこなければいけなくなるから、そうすると日本の輸出なり輸入なりの最終価格競争上、不利になるというところだと思うのです。そうすると、この計算の結果が大きいか少ないかは、なんとも言いようがないのだが、東京港、横浜港について見ると、これは検討の仕方自身を勉強する余地があるのではないかと思うのですが、この辺、港湾空港部長はどういうふうにお考えなのか、関東としてのことを聞きたい。これが 1 点目です。

ほかに費用関係のことについては委員から質問が多く出ましたので、つけ加えません。

それから、今度は常陸那珂港と鹿島港について言うと、どちらも鹿島港が 35 年間のプロジェクトで、常陸那珂港が 30 年のプロジェクトで、横浜港と東京港が 6 年とか 9 年というオーダーに比べると、ものすごい長いです。ものすごい長い中で、順調に進めてきた

というような言い方をしているが、日本もあと何年かで、人口が減少しますとか、アジアのダイナミズムを利用して、こうしなければいけないという時間感覚で言うと、平成 30 何年にこんなところまでいけたらというのは、何となく長期計画としては良いのだが、プロジェクトの区切り方からすると、何か、違和感を持つのですが、その辺はどういうお考えでいるのかを聞かせていただきたい。これが 2 点目です。

3 点目は、非常に長期間にわたって事業をしているのだが、これから増えるコストと便益は、一生懸命記述されているのだが、コストについてはそうでもないかな。ここまでの努力、恐らくは色々な苦勞もあった中で、こういう工夫をしてきましたとか、工事する中では技術開発をやって、コストダウン努力をしてきましたとか、性能の向上も、昔の技術ではない、こんなことをやってきましたというにじみ出てくるようなものところが説明で、ないような感じがするのだが、この後ろの 2 つのプロジェクトは長いがゆえに、そのところをぜひ聞かせていただきたいなと思うのです。

それでは、まずは東京港、横浜港関係について適宜お答えいただきましょう。各委員方、同類のようなお話も多いと思うので、この委員の御質問という関係の受け答えというよりは、まとめてお答えいただいて結構ですから、お願いいたします。

○事務局

今回、京浜港 2 港と茨城港で、京浜港に関しては、コンテナ戦略でやっていくということところです。茨城港はどちらかというと工業で、地域の産業を支えるということですが、日本全体そういう形でやっているのですが、やはりコンテナに関しては集中と選択、ここを間違とうまくいかないということがあります。

つまり戦略コンテナ港湾の関係で、どうしても色々なところで整備してしまいますと、航路が色々なところに分散してしまっていて、結局集中されない。結果、基幹航路も寄っていかないということになりますので、そういう意味では、コンテナに関してはまず集中ということで、京浜港に関しては、東日本のすべてのコンテナを集めるということにしております。しっかりこれを集めて、現状に関しては、日本海側から、釜山トランシップがありますので、それをしっかり京浜で取り扱えるようにしていくというのが、戦略港湾のコンセプトでありますので、それに従って我々としても鋭意努力していきたいと考えているところです。

まず、ターミナルの混雑の御質問がありましたが、コンテナターミナルの機能に関して

は幾つかあります。まず、バースの延長が確保されると船が着ける、荷役機械をつけると、船からのコンテナの荷役能力が上がるということですが、ターミナルのゲートのところは、現実に大井コンテナターミナルは、ターミナルの面積が非常に小さいというところであり、今、京浜港の南本牧（横浜港）では、25ha を確保しているのですが、大井コンテナターミナルは大体 13ha とか 14ha で、今現状としては、ターミナルの中で詰まっています。コンテナトレーラーがターミナルに来るときに、どうしてもターミナルが詰まっているので、なかなかゲートに入れないというところがあって、今、海外の諸外国のターミナル、全体的にヤードを広くしているというところから、やはり古いコンテナターミナルに関して、ヤードの面積が狭かったのですが、新しいところは、ヤードをしっかり確保して、ヤードの中でコンテナトレーラーを詰まらせないことで、ターミナルのゲート前の混雑が解消されるという想定をしています。これによって、どれだけ大井コンテナターミナルが解消されるかというのがわかりませんが、新しい東京のターミナルが整備されると、大井コンテナターミナルあるいは青海コンテナターミナルの既存の貨物が、新しいターミナルにシフトすることが考えられますので、それに伴って、既存のターミナルの混雑度合いが減っていくと期待しています。

もちろんこれ以外にも、例えば予約システムとか、色々ソフト的なところはやっているので、なかなか実態的にターミナルのゲート前の混雑の減少にはつながらないということで、今回のターミナルの整備が、既存の大井コンテナターミナルと青海コンテナターミナルのターミナルゲートの混雑解消にもつながるのではないかと期待しています。

あと、水深が 18m 以上では、足りないのではないかとという話と、一方で、本当に日本の中で 1 万 8000 TEU がどれだけ来るのかという質問ですが、今回、東京港と横浜港、両方に 16m 岸壁を作っていますが、東京港と横浜港、それぞれ特徴がありまして、東京港に関しては、どうしても水深が浅いところに作るということで、航路を浚渫して、泊地を確保して、16m の岸壁を設置しています。一方で、横浜港は、既存の水深が深いところで整備して、仮に 18m 岸壁が必要な 1 万 2000 TEU、1 万 4000 TEU、1 万 6000 TEU、1 万 8000 TEU が来た場合は、横浜港で対応せざるを得ないと考えております。東京港で大型船に対応すると航路の浚渫が莫大に発生して、その分の土砂処分とか色々発生しますので、その部分は横浜港で受け持つと考えています。

一方で、どれだけ 1 万 8000 TEU の船が着くのかは、今現在、1 つの船会社が 14 隻、15 隻ぐらいの発注をしているところです。現実に 8000 TEU の時でも最初は 1 社ぐらい

だったのですが、それに伴って今、8社、10社まで増えていく。どうしても船舶の大型化というのは、船会社のコスト削減の中で、船を大きくして、一方で寄港地を絞っていく、戦略の中でやるので、これから船会社もコスト削減は、一層シビアになるということもあり、船舶の大型化は、一層進んでいくと考えております。

あと今、どれだけ東京港の施設の能力があるのかですが、今現状で、東京港で428万TEU、横浜港では328万TEUですが、東京港でそれぞれのヤード、ガントリークレーン、あるいは岸壁延長も踏まえると、320万TEUから350万TEUが今、適正值であると考えています。もちろんハードだけでなく、ソフトも含めてやっていかなければいけないとは考えておりますが、新しい岸壁の整備を踏まえて、この施設能力との差を少しでも詰めていければ良いと考えています。

また、東京港のY3前面泊地の浚渫が以前からわからなかったのかという御指摘ですが、当初の考え方は、もともと当初想定していたY2前面の岸壁の航路泊地だけでは、やはり第1航路に回頭範囲がかかるので、効率的な離着岸には若干問題があると考えておりましたが、一方で、現実に監督船、監視船、あるいは航行の関係で、オペレーションすれば可能であると考えていましたが、現実に船が大型化する中で、想定以上に航路が混雑してしまっただけでなく、また、当初の想定は、Y2岸壁の前面の泊地浚渫分の処分に関しては、処分先が確保できていたのですが、今回、Y3の岸壁の浚渫土の処分先も一定程度確保のめどがつかまりましたので、今回はY3の前面の浚渫も含めて対応していきたいと考えています。

これによって、将来、我々としてはY3岸壁、ニーズから言うと、一定程度の必要性は考えていますが、Y3の岸壁整備をする際には、Y3の前面浚渫がもう終わっていますので、Y2の事業費が増加する分、今度、Y3の整備をするときには、その分の事業費が下がるということになる。そういう意味では、ある意味、先行投資的なところもあるのではないかと考えています。

あと佐々木委員から需要予測の関係の質問ですが、現状の需要予測は、GDP・人口といった社会経済フレームと、それぞれの品目ごとに企業ヒアリングを含めて分析しています。輸入に関しては、中国とかアジアから、特に日用品関係が増えているということで、より輸入するものが増えてきていると考えています。輸出が増えているのは、恐らく製造業が分業化していく中で、日本の輸出を使って、一方で中国とか新興国の工場に輸出して、そこで組み立てて、逆にまたそれが日本に返ってくる場所です。

○港湾空港部長

東京港のY3の前面は、後ほどお答えさせていただきます。

恵委員、笠委員から、コンテナ船の水深についての質問ですが、今回水深16mの事業だが、水深18mという船が実際あるのにどうなのか。あるいは今、水深16mの工事をやる意味はどうかという問題、佐々木委員から、やはり東京港は水深16mで対応だがこれでいいのか。将来18mにする場合は、どれくらいコストがかかるのかという問題、同様の視点からの御質問をいただいております。

また一方で、山崎委員から、本当に日本に大型船が来るのか、世界の動向は確かにそうだが、20位とか、30位とか、日本の港と同規模の外国の港の状況を見極める必要があるのではないか。視点は違いますが、コンテナ船の大きさについて、複数の委員から御指摘をいただきましたので、その点についてコメントをさせていただきたいと思います。

コンテナの場合、通常ですと日本の港湾で、400万個扱います。したがって、それに相当する船の大きさ、最適な規模はこれぐらいという考え方をするのが、1つ方法として当然あるかと思えます。ただ実際、コンテナは、船会社が定期航路サービスを、まず船の側が定期サービスを提供する。それを荷主が利用するという形になっています。この船の定期サービスを提供するという視点で考えますと、先ほど冒頭のコンテナの状況の説明がありましたが、今の世界のコンテナの荷動きは、アジアと北米、アジアと欧州、この2つの間を輸送するルートが一番重要な航路として認識をされております。これを我々は基幹航路と呼んでいます。

定期航路というのは、コンテナ船で決まった曜日に確実に船を寄港させるサービス、これが標準のサービスになっています。したがって、例えば距離の長い欧州ですと、8隻もしくは9隻の同じ形のコンテナ船を船会社が用意をして、それを1週間遅れでずっと9隻を動かし続ける。そうすると大体9週間ぐらいかかりますので、毎週日曜なら日曜、月曜なら月曜に船がその港に来るという形態になります。これは全部同じサイズの船を船会社が用意をするということになります。

したがって、その船が寄港してほしいと思っている日本にとって、船のサイズを選べないのです。その船のサイズは何で決まるかというと、アジアとヨーロッパの物流のトータル量、それに見合う船の大きさを考えて船会社は船をつくります。お客さんをいっぱい抱えている船会社ですと、できるだけ船を大きくして、コストを下げて利益を大きくしようとするので、大きな船を使ったサービスを提供しますが、対抗する船会社、これは同じ

コストを実現しないと競争になりませんので、A社が1万4000TEU、1万8000TEUと動いてくると、対抗上、大きな船を当会社も作っていく。そうしますと、そこに港を構えている日本は、そういう世界の大型化をする定期航路サービスの事業者に寄港していただくかなくてはいけない。独自に日本が船を運航するわけではありませんので、世界の船の大きさに追随しながら、あるいはそれを複数の先方は、もっと先を見越してきちんとやれという御指摘もございました。ごもっともだとは思いますが、そういう需要、世界の動向に合わせた港をつくっていかねばならないというのが、これがつらいところです。

山崎委員の御指摘のとおり、20位、30位の分相応なところで考えたらどうかというのももっともな御指摘ですが、なかなかそうは事情が許してもらえないというのが世界の海運並びにそれに対応する港湾行政の悩ましいところです。そういった点を御理解いただきたいと思います。

この京浜港ですが、国際コンテナ戦略港湾の検討をする際に、地域から提案をいただいて、優秀なところを2カ所（京浜港、阪神港）選定したということです。その応募いただく際に、東京湾には東京港、横浜港、川崎港というコンテナを扱う港が3つありますが、これは一体で運営をしていただきますという前提条件をつけました。したがって、超大型の水深18mという港が、あるいは岸壁が必要になった場合は、東京港にも作ります、横浜港にも作りますということではなく、どちらか、どこにつくるのか決めてきてくださいという条件をつけて応募をいただき、その答えが今回の対象になっております横浜港の南本牧ふ頭、こちら16m岸壁ですが、天然の水深が非常に深いので18mクラスの船でも入ることができます。岸壁の延長が足りなくなりますので、先ほど御説明したとおり、岸壁だけ長くして、大きな船が入ってきたときでも対応できるように準備しておこうということはやっていますが、仮に1万8000TEUという船が入ってくることが現実の問題になったときは、横浜港の南本牧ふ頭で対応する。これについて、通常ですと東京港や川崎港は文句を言うのですが、今回は3港の間で意見の一致をみて、横浜港の南本牧を実現する場合には、そこを対応させようという一致点を見た。それを踏まえてこの事業を今、岸壁を延伸して超大型船に対応できるような準備をしようというのがこの事業です。

そういうことで、16mで良いのかというと、現実を見据えますと、最大級の船は日本に直ちに寄港する状況ではありませんので、とりあえずは16mの船に対応を進めるということが1つ。

とはいえ18mの船が入ってきても対応できるような準備を横浜港で今、進めているとい

うこと。それから、日本だけの事情で船のサイズは決めにくいといったこと、そういった観点から補足をさせていただきました。

それから、東京港のY3の前面泊地の浚渫について、もっと前からわかっていたらう。というご指摘ですが、Y2は既に着工しておる岸壁の前で船を回すということ、接岸させるということを考えますと、航路にはみ出させれば回すことは回ります。ただ効率が悪く、特にこの前面航路の奥には大井ふ頭、青海ふ頭というコンテナの一番メインのふ頭が控えております。そちらに出入りする船の数もコンテナ量の増加に伴って増えていますので、がまんすれば何とかやれるのだが、これから国際競争力を京浜港として高めようというところですので、国際戦略の指定を受けたこともあり、より効率的に、本来望ましい航路からはずれた泊地の中で回せるようにしようということ、そういう目的から今回の事業を追加した。その背景には、先ほど説明しましたが、Y3の前を掘ると処分する場所が必要です。それが今までめどが立ってなかったものが今回、一定のめどが立ったということで、今回の事業計画を変更させていただきたいという趣旨です。

○事務局

1点目が、東京港をもっと早くやるべきではなかったかという御質問ですが、東京港の資料では5ページにこれまでの進捗が書いてありますが、環境アセスメントの手続が1年ほど余計にかかっておりまして、追加調査を知事意見で求められて通年の調査、年間を通じた調査が必要になってきたということで遅れています。環境アセスメント手続後については、できる限り早急に供用できるように進めていきたいと考えております。

それから、もう1点、クレーンについて、羽田との関係について当時、考えられなかったかということですが、その後、技術基準改定を受けまして、それに応じたクレーンの検討等を進めたところ、これだけの費用がかかってきたというところでは、

その中でなぜこの場所かというところで、もともと中央防波堤外側地区については、新海面処分場としての土砂とか、あるいは廃棄物の処分が行われていた処分場のエリアで、そこを前出しするような形で岸壁を整備する。既存の護岸を活かした形で整備していくことで、それよりセットバックして高さ制限のないところまで控えるというのがなかなか難しく、そういう中での対応で、クレーンで対応していくというものです。

○家田委員長

それでは、東京港、横浜港について一応お答えいただいたのですが、重ねて御発言いただきたいと思います。

○笠委員

2点目質問は、東京港も、横浜港も、施設の能力が限界に達してから工事に入っているということについてお伺いしたわけですし、1年間、環境アセスメントでおくれたかではなくて、そもそも事業採択が19年度というのが遅過ぎると考えます。なぜこんなに、一朝一夕にできるものでないことは、もちろん御専門の方でよく御存じで、それがどうして結局7、8年ぐらいの長きにわたってずっと能力を超える状態が続いて、早く対応していれば吸収できたはずの色々な民間の運送の業者の要するに需要を取り込めなくて逃がしたという点では、非常に明白な政策上の失敗だと思うのですが、こういうのをどなたが責任を取られるのかというのが結局はっきりしなくて、政治なのか、行政なのかわかりませんが、少なくとも統計上ははっきり傾向的にわかっているのにそれができなかったはどうしてなのか、経済産業省なのか、今のお話を色々お伺いしていると、国土交通省だけではすまないさまざまなリンク、需要予測とか、業者との折衝とかが恐らく必要になるのだろうと思うのですが、そういうのが構造的にできなくてこういうことになったのかということですね。なぜ、そこでこんなに遅れてしまって、長期にわたってせつかくの機会を逃してしまうということになったのか、そこがわからなければ、これからも結局先ほどからの需要予測の話ではないですが、今後、どういうふうに動いていくのかというときに、また同じことをするのかということになってしまうのではないかと危惧いたしました。

○恵委員

東京港の資料2-3-①18ページのガントリークレーンですが、質問したいのは、いわゆる当初、ポートアイランド波の地震波の設定条件から、技術基準が改定されたということと合わせて、特に東京国際空港B滑走路の進入コースのところは、低頭型ガントリークレーンにしなければいけないという、そこがもう1つの羽田空港制限高に対応していくことで、深く地震に対する安定のさせ方というのが必要になると思うのですが、これは基準が変わった費用の増加と、羽田空港対応の低頭型にする増加とセットに増えたという理解でよろしいのかどうでしょうかというところを教えてください。

○事務局

まず、ガントリークレーンの質問ですが、羽田空港で平成 22 年 10 月に供用するというのは以前からわかっておりましたので、羽田空港の制限業務にかかること、そのために低いガントリークレーンを使わなければいけないというところは、当初から見込んでおりました。ただ、この低頭式ガントリークレーンは、どうしても重量のバランスの関係で、地震には若干弱いので、耐震強化をするために強固にしなければいけないので、その分の増加額を今回、見込んだところ です。

笠委員の御質問は答えにくいところはあるのですが、我々としては選択と集中の中で、国際戦略コンテナ港湾を昨年度からやっていますので、今後、同じ轍を踏まないようにはしていきたいとは考えています。

○笠委員

だから同じ轍というのはどんな轍だったのかわからないのではないかとことです。

○家田委員長

これは酷な質問かもしれないですね。

これは別に私見に過ぎませんが、港湾もそうだし、それから、高速道路もそうだし、どちらかというところ、地方部のケアにもものすごく手を加えてきたのが、戦後の整備の歴史だが、どうもそれでは十分でないというのは随分前から認識されていて、指摘もされているのだが、なかなかそういうふうな政策のかじを切りかえられなかったというのが歴史ではないかと思えますね。

その中では港湾については、国際戦略港湾という方式を去年からとって、そのしばらく前はスーパー中枢港湾という政策を取ったり、少しずつ必要度の高いところに重点化しようという方向にはなっていたのだが、非常に転換が大きくなったのは去年の時点ですね。

道路について言うと、都市部についてもっとやらなければいけないというのは、今年の高速度のあり方有識者検討委員会くらいから明快に出ているような状況ですので、だれがどう責任という、私には答えられないが、政策の動向はそんな傾向があったように思いますね。今の御質問 2 件については、お 2 人よろしいですか。

ガントリークレーンの低頭式は前からわかっていて、そのつもりでやっていたが、地震動について変えたということですね。

○山崎委員

私は東京港の経営企画委員会に入っていて、バースの検討等には参加していたので、ある程度イメージは掴んでいるのですが、意外に都議会議員の野党の方は反対も多くて、なかなか議会全員一致するというわけにはいかない。

○笠委員

工事に反対しているのですか。

○山崎委員

東京港のこれ以上の整備について。

実は東京港の貨物の7割は東京都外の貨物、東京都内の出入りというのは、3割ぐらいしかないのです。ですから、それを東京都民の金でやるのかみたいな話もあるし、貨物の予測については、見方に色々な御意見があって、都議会議員の方の立場というのは結構、半々とまでは言いませんが、厳しい方が多い。もちろん学識経験者は、大体賛成派ではあるのですが、だから問題はやはり港湾については、自治体が管轄していて、自治体の思惑というか、自治体の議会を含めた考え方と、国がねらっている国際戦略港湾というのがずれを生じたときに、一体おっしゃったように、どうするのかという大きな問題を実は背後に抱えていて、ねじれがありますので、簡単にはいかない問題だと思います。

○家田委員長

今回の上の2つについては、事業範囲の追加で、事業の内容が一部変更されて、より高度化されていて、コストも大幅に増えているというところが論点ではないかと思うのですが、これはわずか5、6年前に計画されたものが、その間の状況変化によってとても予測できなかったという面があるかどうかというのが委員たちの質問のポイントです。

もう1つの大きな状況変化は、国際戦略コンテナ港湾という施策が明快になったというところが、状況の大きな変化だと思うのですが、それに伴って計画が高度化されたという面はどういうふうになるのでしょうか。

○港湾空港部長

家田委員長の御指摘の点ですが、まず東京のY3、事業計画変更に伴って事業費が大きく増えております。Y3の前面の浚渫は、先行投資なのかとか、そういう視点からの御質問もあったことも関係しておると思います。先行投資ではないのですが、いずれ港湾計画上は、Y3はまだ事業化されていないわけですが、10年ぐらいを目途に港湾全体の計画の中では、Y3という岸壁を作るというのが、自治体の意向、あるいはそれを承認した国の意向ですので、タイミングはわかりませんが、いずれY2、Y3は連続バースになる。その前の泊地という今回、44ha浚渫を追加したわけですが、これはY2を効率的に運営するという意味でも必要。したがって、今回、追加させていただいているわけですが、いずれもY2、Y3の連続バースとしては、必ず不可欠な部分ですので、そういう意味では、先行投資かといわれると、そういうニュアンスもありますが、まずはY2を効率的に回すために必要なので、我々は今回、追加させていただいた。将来的には無駄になることは、まずあり得ないと我々は思っております。

そういう意味で、純粹に事業費が膨らんだからということと、中身が実は違って、隣のバースの部分も今作ることによって、今のY2のバースの効率がよくなる。あるいは大井とか青海のそれより湾奥、港の奥のバースの効率は、よくなるということを期待して追加したというニュアンスですので、少しさぼっていて事業費が増えてしまったということとは違うと理解しています。

横浜港も、先ほど言いましたように、超大型船が来る可能性があるので、そういう実現したときに対応しやすいように、超大型船にも対応できるような岸壁延長をとっておくということ。

それから、需要が急増しているのので、その部分については、これは見込みが甘いという御指摘はもっともだと思いますが、需要の増、36万を40万に追加するというのに伴って、ふ頭用地の面積を大幅に大きくしていますので、今までと比べて1.5倍ぐらいの面積を確保したいということです。それに伴って、事業費もそれに相応の増加を見られますが、決して事業費1億円当たりのコンテナの取扱量において、それが単価が高くなっているとか、そんなことではないのではないかと考えております。

○家田委員長

それでは、東京港と横浜港につきまして、この2つの事業の取り扱いについて御意見を賜りたいと思います。

いつものとおりですが、この原案で提案されているとおりというのも1つだし、まだ納得できないため、継続審議ということもあるし、それから、付帯意見をつけて原案の方針ということもあるので、適宜御意見を賜りたいと思いますが、いかがでしょうか。

委員長としての意見を申し上げますと、状況認識からすると、東京港も、横浜港も、この国際戦略コンテナ港湾としての位置づけは極めて重要なものになっていて、しかも1港として扱って進めていくという、そういう文脈に大きく変わってきた中での事業計画の高度化と変更というように認識しますと、わずか5年前には予測できなかったというような変更ではなくて、より前向きの変更ととらえるべきではないかなと思います。

ただ、感想を言いますと、そこら辺の資料説明がもう少し充実していただく必要があるのではないかと。

それから、6年の計画で1年延びても順調だと書いてあるところが、どういう感覚なのかなという感じもする。やはりその辺も資料としては、もう少し訂正の必要があるのではないかと思う。

それから、3点目は、混雑の問題にしても、ゲートの前でトラックが並んでいる混雑ならゲートを増やせば良いので、そうでなくて、コンテナヤードの中でのストラドルキャリアとかの問題ならそうだし、それから、置くところのストックの問題だったら、バースの問題とは別で、コンテナの置き場を増やせば良いではないかとなる。

一方で、大水深のものを受け入れられるような余地を取らないと戦略が取れない。これは、また色々別の問題ですね。それが、あたかもゲートの前で並んでいるからバースを作ると見えないでもない。そのところは説明上の論理が足りないような感じがして、だから御説明を追加していただいたようなことだと思いますので、ぜひ資料の修正をお願いしたいというのを前提条件にしつつ、もう1つ、需要予測についても、港湾の分野で伝統的にやっている需要の予測というのは、それはそれなりのものですが、関東のような日本を代表するエリアで複数の港湾がどういう役割を担っていて、しかもどのくらいの船型の船がどのくらい来るのかということについて言うと、評価の仕方にしても、あるいは予測の仕方にしても、もう一段、二段の勉強を関東で率先してやっていただかないと、なかなか説得力に欠ける時代になってくるというのは、目に見えているように思いますので、その辺も今後の勉強課題とさせていただいた、そういう前提付きで原案どおり継続ということではいかがかと思います。

○家田委員長

納得していただけましたか。

ではそういうことで、この2件は進めさせていただきたいと思います。

では続きまして、今度は鹿島港と常陸那珂港につきまして回答をお願いしたいと思いません。

○事務局

まず、事業期間が長いのではないかという質問ですが、我々としても事業期間を短くする努力をしていきたいと思いますが、なるべくまず岸壁の供用、これはまず利用ができるというところで、その部分の事業期間に関しては、極力短くしたいということで、今回、鹿島港で急遽耐震強化をすることで、1年遅れてしまうのですが、なるべくすぐ効果の発現が出るような形で、我々としても取り組みたいと考えております。

あと全体の事業費に関しては、どうしても港湾管理者の負担能力との兼ね合いもありますので、その中で可能な限り早くやっつけていければと考えています。

あと鹿島港の沿岸漂砂と静穏度の関係ですが、どうしても静穏度の関係は、波の問題、波向きという問題になるのですが、漂砂の関係は、どうしても潮流という形で、また砂の流れとは別なので、結果的に今みたいな港形を考えています。

今回、防波堤中央の港形を変えたのですが、この変更したところにコストの費用増がないということで、ある意味、維持浚渫量が減る、事業費は減らないということで効率的な港形の変更と考えているところです。

あと静穏度の恩恵で、民間バースとの話ですが、直接、今回の防波堤の整備は外航地区の14mの岸壁の静穏度を上げるというところだったのですが、今回の防波堤を整備する波及効果として、別のバース、別の岸壁の施設に関しても波の静穏が保たれるようになったということで、波及効果があったと考えています。

あと波除堤の整備効果に関しても、基本的には施設の静穏度を確保するという観点で、整備をしています。

あとケーソンヤードの手戻り工事の話がありましたが、あくまでこれはこの工事に関するケーソンの破損がプラス4億円で、別途鹿島港の関係で、津波とか地震で被害を受けているので、それは別のプロジェクトということで、災害復旧を実施しているところです。

あと佐々木委員の質問で、サンドバイパスとか必要なのではないかというところですが、

今回の防波堤の整備で 50 年間はもつというところを想定しておりますので、その部分は現段階では想定してないと考えております。

あと稼働率を 98%以上にするには、どの程度整備が必要との質問があったのですが、今、全国的には稼働率を 97.5%以上にしようという目標の中でどの港もやっている関係がありますので、まずは一旦整備を完了して、本当に必要があれば、そのあと、どういうふうにするのかというのは、長期的な課題としてさせていただければと考えています。

あと背後の企業の利用の蓋然性ですが、鹿島港は背後が住友金属と住友金属の関連企業ですが、長期計画的には、この製鉄所は引き続き利用を拡大するというのを伺っていますので、その関連企業がここを使うという想定をしています。

常陸那珂港に関しても、既に背後の工場の投資計画が決まっており、中期計画の中で常陸那珂工場、あるいは周辺の工場を増やして国際展開の中で、建設機械を常陸那珂港で輸出するという企業の意向が強いところもありますので、ここは非常に蓋然性が高いと考えております。

今回、バルク船ですので、鹿島港のプロジェクトに関しては、水深は 14m あれば十分ではないかと考えています。

あと受益者負担の質問がありましたが、利用する船はあくまで RORO 船の一般の船会社の船です。つまり、ほかの民間バースと違って、いわゆる特定の会社の荷物だけを積んでいるわけではなく実際、中古車とか、関連の貨物も輸送しますので、ここに関しては、通常の公共岸壁と同じような考え方に立つということを考えています。

○事務局

時間的に過大過ぎているのではないかというようなお話がありました。例えば、横浜港、あるいは神戸といった港につきましても、明治以来、連綿と整備を図ってきたという港です。一方で、鹿島港、常陸那珂港は、もともと砂浜であった場所に、高度成長時代に、東京湾の空間的な制約がありまして、鹿島港は昭和 40 年前後から、常陸那珂港は、平成に入ってから一から整備を始めたという港でして、かなり状況が違います。

これらの港について、事業期間を長くかけてやってきたところですが、一方で、例えば常陸那珂港に代表されますように、岸壁については、供用はしている。ただ、先ほどの長周期波の問題であったり、あるいは砂の問題であったり、あるいはその他さまざまな問題がある中で、とりあえず完全ではないのだが、背後の企業の立地を促進する、あるいは利

用勝手をよくするという観点から、まずは岸壁の供用を図ってきた。逆に申しますと、今回の事業評価の内容となっております防波堤の延伸等については、その足りなかった部分を補っていくというような性格が非常に強いもので、結果として、今回のような形をさせていただいています。

また技術的な話として、今までどんなようなことで進めてきたのだという話がございましたが、やはりこれも以前ですといかに防波堤等の整備を図っていくかということで、先ほど御質問のあった、例えば常陸那珂港ですとケーソンヤードというものが港内にありますが、そこで年間 20 函ぐらいのケーソンを作りまして、整備を図ってきた。ところが今はどうかというと、むしろいろんな要請があるということ踏まえまして、こうした要請であったり、弊害を解消するというをいかに効率的にやっていくかということに主眼が移りまして、例えば砂の問題ですと、防砂をどういうふう配置するのか。あるいは波の問題についても、長周期波に対していかに効率的に止めていくのかというようなことを最近のシミュレーションを使って効率的な整備を図ってきています。

○家田委員長

時間を超えていて申しわけないのですが、今、ひととおりお答えいただきましたが、加えていかがでしょうか。

私が質問したところについては、やはり掘割港湾だから長々やっていて良いとかそんな話には全然ならない。国土をやる仕事の中で、長く営々とやっていて良いというようなものは、一挙手一投足には成果が出ないような治水とか、砂防とか、こういうのはもうとにかく国土中いじらなければいけないのだから、管理しなければいけないのだから少しずつだっしょうがないと思うのです。

だけど、道路とか、港湾は使って効果が出るものだから、いつまでにここまでやります。それで、こんなことができますというアウトカム的なことを表現する。そのあと今度は、防波堤でもいいのですが、防波堤のところに力を集中して、そのときには、こういう静穏度を保ちますというような、これを全部まとめて何十年の事業とか言わないで、それは事業だが、この第1期の範囲はここまでで、第2期の範囲はここまでですのような表現がなかったら国民が納得できないではないですか。これは砂浜だから、これで良いでしょうなんていう説明で、通るわけではないではないですか。そこら辺の感覚が違うのではないかなと思うのです。

それから、こんな長い期間やっていたのだったら、今お話しされたような色々な努力もあるし、苦勞もあるし、その成果もあるだろうから、それをぜひ国民に知ってほしいという姿勢が資料に感じられないのです。だから、この事業評価というのは、あたかも事務的な作業として考えているような節が感じられる。もう少しきちんとしたエンジニアリングの心を国民に知ってもらいたい機会だという感覚でやっていただきたいのです。

○事務局

委員長がおっしゃるとおりでして、言葉足らずで非常に申しわけなかったのですが、我々もやはり岸壁を供用させるというところに第一に考えていますので、そこを対外的にもわかるような形で、さらに進めていきたいと思っておりますので、引き続き御指導をよろしくお願いいたします。

○恵委員

横浜港の南本牧の資料2-4-①18ページに防舷材の取り付けが書かれていて、今、大きな船のことの対策ばかりが強調されたかと思うのですが、今、帰り際に山崎委員が、それ以外のスケールの船がやはり大きな機能を果たしている時代なので、こういうところに防舷材を取り付けることが、ガントリークレーン以外にどれぐらいの内訳費用かというのが、10億円程度だが、新しいMC-3に機能として、両方使える付加価値があるのです。そういう強調もぜひ必要かなということです。大きな船ばかりではないというのが、説明の仕方として、必要だと思います。

○家田委員長

それでは、この2件、鹿島港と常陸那珂港について、対応をどういうふうにするか御検討をいただきたいと思います。

これについても付帯すべき意見のようなものがありませんでしたら、ぜひお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

○鈴木委員

先ほど、委員長が触れたように、説明の仕方、前と同じです。我々、補足説明して納得するようなのではなくて、最初から資料で説明していただければ、もっと早い段階で、30

分も延長せずに納得できた。

○家田委員長

それでは、前提条件として本日の資料を充実していただくことと、それから、こういうふう非常に非常に長期にわたって行う事業については、その中での段階的な目標設定等を戦略的に進めていく方法を今後、検討していただくというようなことを宿題にさせていただいて、原案どおり継続という案でよろしいですか。

それでは、御異議もないようですので、そういうことで決めたいと思います。