

宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 (第2回委員会)

日時：平成23年8月2日（火）

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) 若干定刻よりは早うございますが、委員の皆様方おそろいでございますので、ただいまより、「宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会 第2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、大変ご多忙の中お集まりいただきまして、ありがとうございます。

会議の冒頭でございますが、本委員会の委員であられました、東北大学の須田名誉教授におかれましては、ご案内のところと思っておりますが、5月23日にお亡くなりになりました。謹んでご冥福をお祈りいたしたいと存じます。

申し遅れましたが、私、議事に入りますまで進行役を務めさせていただきます、受託者 日本港湾協会の佐藤でございます。よろしくお願いたします。

なお、本委員会は、3月22日に開催することで皆様にご案内し、準備を進めていたところでございますが、3月11日に発生いたしました東日本大震災の影響によりまして、本日まで見合わせておりました。この場をかりましてお詫びを申し上げますとともに、ご了解を賜りたいと存じます。

初めに、本日の配付資料の確認をさせていただきます。

(配付資料確認)

○司会 不足がございましたら、事務局までお申し越しいただきたいと思っておりますが、よろしゅうございましょうか。

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、傍聴の皆様方にもお配りさせていただいております。

2. 港湾管理者挨拶

○司会 それでは初めに、港湾管理者を代表しまして、宮城県 橋本土木部部長よりご挨拶を申し上げます。

橋本部長、よろしくお願いたします。

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

本日、第2回「宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会」を開催するに当たり、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。

まず初めに、このたびの東日本大震災で亡くなられた方々のご冥福をお祈りいたしますとともに、被災されました皆様には、謹んでお見舞いを申し上げます。

さて、3月11日に発生した東日本大震災は、東日本に壊滅的な被害を及ぼし、港湾におきましては、岸壁や防波堤、野積み場等の公共施設や、臨海地区に立地している企業の皆様におかれましても、多大な被害が発生いたしました。

本県では、震災直後より航路、臨港道路などの啓開作業や応急工事を実施し、仙台塩釜港におきましては、自動車運搬船やフェリーなどの定期航路の再開や、コンテナ輸出入の再開、石巻港におきましては、大型貨物船の入港、松島港におきましては、観光遊覧船の運航を早期に再開するなど、物流や観光機能が着実に回復してきております。

この間、本日ご参会の関係機関、団体、企業等の皆様方に多大なご支援とご協力を賜りましたことに対しまして、改めて深く御礼を申し上げます。

現在本県では、今後10年間の復興の道筋を示します、「宮城県震災復興計画」につきまして、9月を目途に策定する予定でございます。震災復興計画の基本的な考え方としまして、全体10か年の計画期間を復旧期、再生期、発展期の3期に区分し、最終的には単なる復旧ではなく、震災前からの大きな発展を目指すものでございます。

また県といたしましては、これからの宮城を初め、東北の復興のためには、本県の港湾の復旧・復興は不可欠であると考えてございます。早期に港湾の物流機能を回復させ、東北の産業活動を復興させていくことが、私たちに課せられた使命であると考えてございます。

本委員会は、昨年11月29日に第1回委員会を開催し、第2回委員会を3月下旬に開催することとしておりましたが、今回の震災の影響によりまして、当委員会の開催を延期しておりました。仙台塩釜港、石巻港、松島港の早期、かつ効率的な震災からの復旧・復興を図るためには、3港の統合一体化が必要であるとの認識を強く深め、このたび第2回委員会を再開することといたしました。

委員の皆様から貴重なご意見やご提案を賜り、本県の港湾の再生、発展に向けた大きな一歩となる「宮城県港湾戦略ビジョン」が策定され、今回の震災を踏まえて、3港の統合一体化が早期に実現されるようお願い申し上げますとともに、本日ご列席の委員の皆様には、震災対応などご多忙中にもかかわらず、ご出席を賜りまして、厚く御礼を申し上げます。第2回委員会開催に当たってのご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

○司会 どうもありがとうございました。

3. 委員紹介

○司会 委員のご紹介につきましては、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、それに代えさせていただきます。

4. 委員長挨拶

○司会 それでは、これから議事に入りますが、開始に当たりまして、鬼頭委員長、一言ご挨拶をお願いいたします。

○鬼頭委員長 当委員会の委員長を仰せつかっております、日本港湾協会の鬼頭でございます。冒頭私からも、今回の大震災で亡くなられた方のご冥福をお祈りいたしますとともに、被災された方々に心からお見舞いを申し上げたいと思います。

今ほど橋本部長さんからお話がありましたとおり、今後、本県を初め被災地域の本格的な復旧・復興が始まるわけですが、今回の震災を契機として、新しい国づくり、地域づくりを進めていく中で、ここ仙台湾の港湾を初め、東北地方全体の物流機能をどのように再構築していくかが、まさに当地域の今後の発展、経済の復活の大きなかぎを握っていると言っても過言ではないと考えております。

その意味で、この委員会の果たすべき役割は、震災前よりも更に大きくなっていると私自身は考えております。委員各位を初め関係者の皆様一丸となって、この難題の解決に向けて、これまで以上のご協力、ご支援をいただければ幸いに存ずるところでございます。ぜひよろしく申し上げます。

次に、先ほど司会からお話がありましたとおり、私どもも大変お世話になっておりました須田先生がお亡くなりになりました。若干事務的で恐縮ですが、須田先生には、当委員会において会長の職務代行者をお願いしておりました。したがって、改めて職務代行者を決める必要がありますが、東北工業大学教授の稲村委員をお願いしたいと存じますので、ぜひよろしく申し上げます。

以上で挨拶を終わります。

○司会 ありがとうございます。

それでは、以降の議事進行につきましては、委員長、よろしく申し上げます。

5. 議 事

1) 資 料 説 明

○鬼頭委員長 それでは、時間の関係もございますので、事務局より、資料-1、2、3について一括して資料の説明をしていただくよう申し上げます。

○事務局 <資料説明その1、2、3>

資料1 第1回委員会での主な意見と対応

資料2 宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会

第2回委員会資料【戦略ビジョン(統合一体化)】

□ 資料3 宮城県港湾戦略ビジョン策定委員会

第2回委員会資料【震災復興】

○鬼頭委員長 説明は以上でよろしいでしょうか。

大変大部な資料を一気にご説明いただきました。ここで一服させていただきたいと思います。今3時8分ぐらいですから、3時20分から再開させていただこうと思います。よろしいでしょうか。

それでは、暫時休憩いたします。

(休憩)

2) 討 議

○鬼頭委員長 それでは、よろしいでしょうか。休憩前に続いて委員会を再開したいと思います。

先ほど縷々ご説明いただきました内容について、委員の皆様からご質問やご意見をお願いしたいと思います。先ほどご説明がありましたように、この震災を乗り越えて、更に再生、発展するために、この委員会も皆様のお知恵と工夫をおかりして、最大限の成果を出していくように頑張っていきたいと思いますので、ぜひ忌憚のないご意見を頂戴したいと思います。

それでは、まず先生方からご意見をいただいて、その後、各市長さん、町長さんにご意見をいただき、その後民間の委員の方々からのご意見を伺う、そんな形でお願いしたいと思いますので、よろしく申し上げます。

では、柳井先生、どうぞ。トップバッターで済みません。

○柳井委員 東北学院大学の柳井と申します。よろしくお願いいいたします。

ただいまの説明を伺っておりまして、大筋のところはよく納得のいくものがあったのですが、3点ほど意見を述べさせていただきます。

1点目は、防災に関する石巻港と仙台塩釜港との補完関係がよく見えていなかったということです。今回の東日本大震災発生時に、防災面からどういう役割分担するかということをもう少し明示しておく必要があるのではないのでしょうか？また今回の大震災を経験し日本海側の港との連携があったおかげで助かった側面もあります。例えばガスが新潟方面から仙台に運んで来たり、新聞社の印刷等々も、日本海側との連携があったりしたおかげでだいぶ助かりました。国土政策からすると、人間の背骨にあたる国土軸に対して、肋骨のような地域軸との関係も大事だということです。しかし、

いずれにしても、仙台塩釜港と石巻港が大災害に対して補完関係ある強い港になればもっと復旧は早まったでしょう。

2点目は、一般にサプライチェーンに関して、一部報道では日本のモノづくりの脆弱性等という形で取り上げられてきたのですが、実際、いろいろな統計資料とかアンケート結果を見ていると、主なところは大体8月ぐらいまでには復旧していくということです。むしろサプライチェーンの空間縦断的な工場配置や企業連携（関連企業からの応援部隊）が、むしろこういう復興には役に立ったのではないかと思います。

そういう視点から、この仙台塩釜港を考えていく場合、防災に強い倉庫やその地域配置の工夫、代替道路の確保や、他地域の代替倉庫からの輸送も含めた、防災に強いロジスティックをどう作り上げていくかが大事になってくると思います。

3点目は、45ftのコンテナ車がきちっと入ってこられるように、信号機や道路の規格などを、この際思い切って整備していくという事です。こうして自動車産業などの集積効果を高めていけるようにしてはどうでしょうか？

3点、今日の報告を聞いて思ったところです。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

3回目に向けて、少し具体的な内容も含めて、書き込みをしていくということでしょうけれども、今までについて事務局のほうで何かコメントはありますか。

○事務局(中野) ご指摘ももっともだと思いますので、これは第3回目のテーマとして当然検討していかなければいけないことだと思っております。十分に配慮させていただきたいと思います。

○鬼頭委員長 稲村先生、何かありましたら。

○稲村委員 私も3点ほどあるのですが、まず、今、柳井先生から、日本海の港湾などで連携があったという話ですが、実際あった物流代替は、実は、自動車、飼料、石油、あと珪砂なのです。大体貨物で言うとその4種類です。そういう意味で、自動車関連あるいは飼料や石油が、非常に広域的にバックアップできるものだと思いますね。

その意味で、最初は東北産業のコスト競争力を増すという意味でもありますし、また、東南海地震対策でもあるのですが、要するに、自動車部品の広域調達です。特にトヨタなどは、社長さんが自ら東北に来て、中国などからの部品調達も考えるということを行っています。

どういうことかということ、東北に完成車の拠点を設けると、名古屋方面から部品が相当来るわけです。ところが、一旦、東南海あるいは首都圏で何かあれば、その物流がぱたっと止まると、東北の拠点もぱたっと止まることになる。その意味で、海外調達を含めた部品の調達先、そういう東南海地震を見据えた話がここに書かれてなくて、危険性のところで一括して書いてあります。そういう自動車産業のサプライの強化という面で書いていただいたらよろしいのではないかと思います。

2番目は飼料関係です。今回も秋田港を経由して八戸へ運んだり、盛岡へ運んだりしたわけです。国際バルク戦略港湾の選定に漏れたとか、それはそれなりに頑張りましょうというトーンですが、国際バルク港湾も、5年に1回ぐらい見直すという話があるわけで、これはぜひ目指してほしいですね。

先ほど中野のところは-12mで、3万DWTのところを少し喫水を上げて使ったという話がありますが、このようなことをしては商売になりません。そう言うことでなく、石巻でぜひ国際バルクをやりたい。国際バルクは、-17mぐらいで15万トンクラスをねらうべきです。そうすると、コストダウンが50%を超える。貨物量が5倍になるとコストは半額以下になりますから、石巻から仙台へフィーダーしても、現在より十分競争力が増すわけです。

この仙台港のバルクを更に強化するというのは、自動車とかコンテナに集中している仙台港のあり方としては、少しおかしいのではないかと思います。その意味で、仙台、石巻を含めて、一体的に開発をするのが重要ではないか。これが2番目です。

あと1つ指摘したいのは、背後との関係です。背後の経済圏が一体化しているという話があるのですが、今回は背後の町や産業を全く守れなくて、港湾の背後の産業がめちゃくちゃになってしまった。石巻もそうですし、仙台の場合は、本当のSCMの要である物流センターがみんなやられてしまった。それで、物はあっても動かないというのが、今回の震災の教訓です。商業物流の中で、拠点が仙台でなかったヤマザワ、ヨークベニマル、ダイエーなどが最初に立ち上がったわけですが、ほかの仙台港の辺に物流センターがあったところは全部流されてしまった。

その意味で、背後の産業との関係、そこを一体的に守るのだという姿勢をとらないと港湾の役割としては不十分なわけです。復旧ではなくて復興だという面で言えば、その辺をある程度強調していただきたいと思います。

あと、素人でよくわからないのですが、これだけの地震が起こると、もう次には大きい地震は来ないのではないかと思います。その辺はどうなのですかね？もしそうであれば、仙台と宮城の大きな売り物なわけです。何かこの東北から逃げていこうという話もあるわけですが、むしろこちらに来たほうがいいのではないかと思います。その辺は地震の専門家の方から、発生確率から見て、首都圏をバックアップする港として、仙台こそいいのだという話ができるのではないかと。その辺を確認する必要があります。以上です。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

最後の話は、私もそれに対して今コメントできるような知識を持ち合わせていませんが、そこはまたどこかから知見を得て、そういうのを報告書に書き込むのはなかなか難しいかもしれませんが、あと、自動車関連産業の動きなどについては、少し書き込みをすることを考えてみてはどうかと思います。

あと、背後の産業との関係で、一体としたものとしてという話は、今、国の交通政策審議会の港湾分科会の防災部会で、津波のレベルを分けていろいろ検討されていますので、そういうものに対応した形で、ここに少し書き込むということで対応したらいいのではないかと思います。

岡田さん、何か学識経験者として。

○岡田委員 国際臨海開発研究センターの岡田と申します。

大変よくまとまった資料だと思うのですが、「統合の必要性」のあたりのプレゼンテーションの仕方として1点コメントがあるのですが、この資料の53ページに「統合の必要性」というのがありますが、ここに挙げられているもののほかに、関係者といいますか、地域の関係者が総力を挙げてというか、一丸となってポートセールスを進めるというか、そのような視点があってもいいのかなというのが1つ。

それから、54ページですが、「統合の目標」のところ、2つ掲げてあって、両方とも産業で整理してあるのですが、先ほど震災のところであった、例えばガソリンの供給の話だとか、今短期で示されるように、高質な物流体系の維持を通じて、地域の暮らしと生活を支えるとか、あるいは守るとか、そういうものが、これに加えて3つなのか、これは今2つ産業となっているので、1つを生活物流とかとするとかしたほうが、幅広いような見栄えですね、という気がいたしました。以上です。

○鬼頭委員長 今の点はいかがですか。

○事務局(中野) ご指摘の点はまた再考して、この中に盛り込めるものは盛り込みたいと思っております。

それで、先ほど地震対応というか、震災対応の石巻と仙台塩釜の分担のあり方の中で、我々がそれを考えていく上で、今の段階で少し困っていることがあって、その点について少し意見を述べさせてもらってよろしいでしょうか。

今の大規模地震対策施設の位置づけは、もうご承知のとおり、緊急物資輸送と国際幹線輸送という、国際幹線輸送というのはコンテナですね。ここの仙台塩釜の仙台港区で言えば、14mなどが耐震化されているというのがそういう位置づけになっているのですが、もう10年前からこういう計画をしているときに問題となるのが、普通のバルクを扱っている産業に対する、そういう岸壁の耐震化の位置づけがないということですね。

恐らく石巻とそういう分担を考えていく上で、例えば今後石巻港に、先ほど言われたような国際バルクに名乗りを上げて、17mの船が着くような岸壁を用意したいというときに、恐らくそれを耐震化してなければ何にもならないのではないかと。地震のときに対応できないのではないかと。その位置づけをするための政策がないというか、今のところそういう岸壁がないという状況になっていまして、位置づけられるのは、緊急物資輸送と国際幹線輸送。

今回の地震の中で、恐らくそういうことに関しても、国のほうで見直しを進められるのではないかと期待はしているのですが、そこら辺は検討する上での課題ではないかと認識しております。

○鬼頭委員長 今の意見については、私もお答えする立場にありませんが、ただ、これまでの耐震強化施設の考え方の幅をもう少し広げようという動きは、国のほうでもあるようです。例えば今回、震災直後にすぐ回復した内貿ユニットロードターミナルみたいなものとか、そういう形で、それがバルクまで及ぶかどうかわかりませんが、ここは少し国のほうの検討を待ってみたいと思います。

市長さん方、町長さん方、何かありますか。

○奥山委員(代理岩崎部長) 仙台市です。今日は、市長は所用があって出席できませんで、私、代理で総合交通政策部部長を務めております岩崎と言います。

実は、仙台市も復興ビジョンを立てておまして、そして、これから復興計画を立てようと思っております。特にこの仙台港の港湾の関連企業の方々に、でき得たらいち早く復旧・復興してもらいたいという思いの記述がその中に一部含まれております。

そういう中で、今回のビジョンの最初の導入部で確認しておきたいということで、少しお話ししたいのですが、1つは、資料-3の最後の21ページでございますが、今回このビジョンで、いわゆるV字回復をしようという考え方だと思います。これは震災を受けて、被災を受けて、それをバネにしてと言いますか、その逆にV字に持って行って、復旧ではなくて、更には復興、更に上乘せしていくような方向を持ちたいということだと思っておりますが、このビジョンを立てるに当たって、そのスタート時点を震災前を基準にしてスタートするのか、それから、震災を受けたこの今の状態からスタートするのかという点の一つ確認したいということです。

これは、スタートポイントをどこに置くかによっては、これからの被災前のレベルまで復旧するのにどれだけの時間が必要なのかというのが見えてくると思うのですが、そこがまだ今回のこの絵柄では、時間軸まではっきり見えていないところがあるので、これをできるだけ明らかにしていったほうがいいのではないかと考えています。

2点目は、今回のこの震災の復興については、仙台市では仙台塩釜港を取り上げています。そういう意味では、今回の一体ビジョンの中で、今回震災を受けた港湾それぞれについては、港湾の復興計画をどのように扱っていくのか。そして、その港湾復興計画と、今回の一体ビジョンは、先ほど宮城県さんからお話があったように、早く一体的に取り上げていきたいという希望が表れていますが、その際には、現時点では特定重要港湾と、重要港湾である仙台塩釜港と石巻港などは、どう復興計画を立てていくのか。そして、これをどうビジョンの中に取り上げていくのか、その関係が見えないので、見えるようにしていただきたいということです。

そして最後は、我々はまだ復旧途上の状況ですが、先ほど来V字回復と申し上げま

したが、別な会議で港湾のBCPの話にかかわっていたときに、阪神・淡路大震災で、神戸港がどのようになったか、どのように変わったかという話を聞かされました。その意味では、震災前と震災後の神戸港は大分変わってしまったと。その検証をちゃんと押さえて、BCPを考えていくことも必要ではないかという話は、別な会議の場であったことは事実です。

そういうことを踏まえれば、先ほど来、防災に対する2つの港の役割とか、防災に対する取組方を少し小まめに見ながら、このビジョンを取り上げていったほうが、より一体的なものが見えてくるように思うのですが、そのことに触れないでいくと、何かビジョンが、足が地に着かないような感じがします。そういうところをぜひ取り上げていただけたほうがいいのではないかと。

そして最後に、先ほど稲村委員がお話ししましたが、産業が港湾と非常に近いところにあることと、特に仙台市などは市街地と港湾が隣合せとなっています。それで、港湾で働く方々が近いところに住んでいらっしゃるの事実ありますので、この港湾と背後地との関係もぜひ取り上げていただけたほうが、港湾のビジョンを立てるときには、背後地もちゃんと見えている。そして、その背後地には必ず三陸道が取り上げてありました。つまり、道路、港湾、もう一つは空港もあるのですが、こういうマルチモーダルな部分もちゃんと見えていたほうが、背後地のとらえ方もしやすいのではないかと思いますので、ぜひその辺は、次回に向けてもう少し取り上げていただけたようにしていただきたいということでございます。以上です。

○鬼頭委員長 多分、皆さんもそれぞれ疑問に思っているような質問なりご意見だったと思いますが、これは事務局の平間さんのほうで答えしていただけたほうがいいですね。この最後の21ページに関連した部分があればです。

○事務局(平間課長) ご質問がありました資料-3の21ページの図ですが、私どもは、これからの3年間の中で、港湾の貨物を元に戻していきたいと考えております。この図では、今までの形でいくと、青点線でいくのですが、いわゆる仙台湾の港の一体的な利用という形で集約、再編する中で、仙台港区についても更に集積を進めていきたいという考え方です。

コンテナで言うと、平成22年は過去最大の21万6,000TEUで前年20%アップとなったのですが、この震災の中で、一回ゼロになったわけです。私どもは、仙台港区につきましては、1年半ぐらいで施設を全部直し、その中で、ポートセールスを行い、3年間の中で貨物の取扱を元に戻していきたい。そして、次のステップの再生期の中で、私たちが考えていた、当初の目標とするところまで早く到達していきたいと考えております。そういう形の中で、具体的なプランは、第3回の委員会の中で、細かい取組施策を記載していきたいと考えています。

あともう1つ、防災の関係についてですが、資料で言えば資料-2の51、52ページ

ですが、ここの考え方は、51 ページの上にありますように、私どもは、1000 年に 1 回のエネルギーが開放されたということで、今回のような大規模な津波という形のリスクはある程度回避されたと考えております。それで、今問題になっている、東海、東南海に対して、あと、首都直下型に対しての大規模地震のリスクの切迫性が早まっているとなれば、私どもは今、52 ページにありますように、この宮城の中に広域の防災拠点を設置してほしいと。また、今度の日本海側における震災の防災拠点という形の役割にしてほしいと考えております。

あと、首都圏、それから東日本で震災が起きた場合については、この東北がそのバックアップとして、震災の復旧と、物流関係についても、東北が一体となって連携して支援していきたいという考えです。そういう形もあって、関東及び東北、日本海震災の支援拠点を、この仙台湾の中につくってほしいという形で記載しました。このことの具体的なものにつきましては、第 3 回目の中に防災という観点の中で項目を出して説明していきたいと思っております。以上でございます。よろしく申し上げます。

○鬼頭委員長 よろしいですか。全部は問題点が出てこないかもしれませんが。

○奥山委員(代理岩崎部長) 復興の方向性は理解できましたが、具体的内容について次回に向けて申し上げます。

○鬼頭委員長 そうですね。今のご意見を踏まえて、少し書き足せるところ、あるいは新たに調べ物をして、あと、亀山市長、何かありますか。震災の復興で日々ご苦労されているようですが。

○亀山委員 今回の災害で、港湾を含めて、安全対策が必要だと考えております。港湾の中にも、ぜひ避難ビルを設置するとか、あるいは港湾と言いますか、工場の背後地にある住宅の安全を今後どのように対策をとっていくかという。要するに、港湾がむしろいろいろな材料の流出によって家屋を破壊したという点もあるものですから、その辺も含めて、背後地に対する環境整備も必要ではないかと考えております。以上です。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

塩竈市長さん、何かありますか。

○佐藤委員(代理内形副市長) 佐藤塩竈市長は、塩竈市の復興計画策定委員会をただいましておりまして、代わって私、代理で出席させていただきました。

資料-3 の 21 ページで、災害復旧の限られる財源の中で、選択と集中が必要だということで、今後、一体化による効率的な復旧・復興が必要だということで、これについては十分理解するところでございます。

ただ一方、資料-2 の 46 ページで、「効率的なストックマネジメント」ということで、「利用再生・高度利用、利用岸壁選択」とかということが必要性でうたわれております。そういう中で、統合前と統合後で、例えば上にある塩竈市、塩釜港区は 3 割

弱が築造 50 年超の施設だということで、こういう中で、恐らく港湾施設の廃止あるいは利用転換等が出てくるかと思えます。これらにつきましては、こちらの災害復旧が最初になりますので、こういうものを視野に入れての災害復旧となってくると思えますので、ぜひこれらの説明に当たりましては、地元あるいは港湾関係者の具体意見を十分に聞いていただきながら、災害復旧にも取り組んでいただければと思います。以上であります。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

ほかに町長さん方でご意見があれば。どうぞ。

○菊地委員 多賀城市長の菊地でございます。

4 点ほどお話し申し上げますが、昨日来ていただいてわかったことでございますが、仙台港の防潮堤は付けていただけるということで理解してよろしいと思っているのですが、ただ、さっき説明の中で、仙台港も大分過密化しているということだし、荷役等、あそこの中で働いている方々等を考えますと、果たして 2 m あるいは 3 m の防潮堤を付けて、仕事ができるのかという思いもあるのですね。その辺は大丈夫なのか。

というのは、多賀城は、実際にはほとんど港に面してないものですから、仙台市の方あるいは宮城県の方々をお願いに行って、まずは津波に対する第一線としての防潮堤を何とかお願いしたいと思っていたものですから、その辺、確かにこの間は国のほうにも、最前線ということで防潮堤を付けていただきたいとお願いした以上、ぜひその辺をセッティングしていただきたいと思えます。

それから、この間の港湾で働いていた方で、私の知っている方も亡くなったのですが、ある方から、あそこに津波が来るということをもっとはっきりと言う広報装置が付いていれば、あの人も死ななかつただろうということを、港湾で働く方から言われておりました。

多賀城でも、あの港の近くにある住宅地で、これは津波対策のための広報ではございませんが、有線で 13 か所、これは雨水対策のために付けた広報装置ですが、今回の大地震で、13 基のうち 4 基だけは津波まで残ったのですが、ほかのものがすぐに皆ずたずたに切断されまして残らなかったということで、本当は 24 年度にデジタル化を図るはずだったのですが、港湾で働く方々、あるいはあそこに行った方々のためにも、今港湾に広報装置があるのかどうかわかりませんが、その辺のことも、うちのほうでもその近くまでは、今度 53 基をもう補正予算を組みまして付ける予定ですが、港湾までは付ける予定の区域外ですから、ぜひその辺の調整も図る意味でお願いしたいと思えます。

それから、資料-2 の 52 ページに「広域支援体制」が載ってしまっていて、三本木地区がバックアップ体制で載っているわけですが、今回、三本木も利府も被災したのではないかという思いがあります。あまりにも近すぎるのではないか。

私のほうなどだと、山形の天童とか、長井とか、あるいは米沢とか、要するに、日本海側のバックアップ体制ということで、ある程度距離感を持ってないと、同じような地震に遭った際に、果たして連携できるのかという思いがするのですが、その辺はどうかと思います。

最後に、資料-3の21ページに「復興における問題点」ということで、仙台湾の役割が再確認できたという話が載っているわけですが、今回の震災で、油関係は、塩釜港が生き延びたからよかったわけですが、仙台塩釜港が、今回の震災でどのような役割を果たしたのか、私知りませんので、その辺を教えていただきたいと思います。以上です。

○鬼頭委員長 事務局のほうで答えをよろしくお願いします。

○事務局(平間課長) 今、多賀城市長さんからご質問いただいた点については、防潮堤につきましては、数十年から百数十年に対応するレベル1という津波と、それから、今回のような1000年に1回の過去最大級の津波というレベル2という津波についてですが、レベル1については、人の命と財産を守っていく。それから、レベル2については、人の命はとにかく守っていくということで考えております。

今、仙台港、塩釜、石巻においては、港の防災対策ということで、この数十年から百数十年に対するレベル1の津波に対して、やはり防潮堤が必要だという形になっています。それで、それ自体を国のほうに、今回の復旧・復興計画として整備していくような形で、今いろいろ打合せをして、予算化にしていこうとしております。これはハード整備の部分です。

それから、お話のあった、ソフトの部分で言いますと避難路、避難ビル、それから広報体制については、今後のレベル2という形のものも含めて、ソフト対策として何らかの形で防災対策として、復興計画に入れたいと考えてございます。これについては、これからいろいろ対応していきたいと考えています。

それから、資料-2の52ページにありました、宮城県としては、今、三本木のところにヘッドクォーター施設という形で、いわゆる作戦本部を置いて、そこから作戦部隊を各地に送っていくという形を考えております。宮城県における広域防災拠点は、グランディの体育館を考えています。いわゆる物流拠点として、ここは高速道路が結集していますので、救援物資とか支援物資をその体育館に一回集めて、そこに物資供給のオペレーターを置いて、各地の支援物資のニーズに対応した物資供給をしようという形です。

ただ、今回は、2日目に亡くなられた方の遺体安置所になってしまったために、そういう転換ができませんでした。そういうことも踏まえて、今回、実は岩手のほうは、遠野を沿岸域への防災の支援基地として位置づけていますので、私どもは、この宮城と岩手が中心となって、東北域の、いわゆる被災があったときの広域バックアップと

いう支援の基地にしていきたいと考えております。それが先ほど言われたように、関東であったとき、東日本であったときに、そこを中心として、東北全体の支援をそこから東北道とか船舶を使っていきたいという形で位置づけております。

先ほど言った、仙台湾としての仙台港、塩釜港としてのエネルギーの問題につきましては、ご指摘いただいたことも踏まえて、第3回目の委員会の中で具体的な形として盛り込んで、わかりやすい資料を作りたいと思いますので、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。

時間の関係もありますので、ここで民間の委員の方からのご意見もお聞きしたいと思っておりますので、どなたからでも結構ですので、ご意見を。

はい、澁谷委員。

○澁谷委員 港湾安定化協議会を代表して、意見として2点ほど述べさせていただきます。

1点目は、前回も申し上げたように記憶してございますが、今議論されている一体化は、港湾法だけの改定と前回説明を受けてございます。今回の説明にあるような、一体化の必要性を満たすためには、また何年か先に港が成熟した暁にはというか、成熟させなくてはいけないわけですが、必ず港湾に関係する港則法などの関係法令との接点、かかわりが生じると思います。したがって、本当に港湾法に限定した一体化でいいのかどうか。検討しなくてよろしいのでしょうか。港湾法だけの改定で、一体化を強引に、急いでなぜ推し進めるのか、私は理解できません。

2点目であります。仙台塩釜港は、ご存じのとおり、昭和9年開港、昭和26年に重要港湾、46年に仙台港に編入、平成13年には特定重要港湾として今日に至っております。しかしながら、近々では仙台港だけに偏った港湾整備が進められてございます。塩釜港区は、手つかずの老朽化をしております。また、仙台港区は、別に、特に港の利用者の要望が満たされないまま、現在では、瞬間的ではありますが、狭隘化しつつございます。これはあくまでも瞬間的であります。慢性的にはなっておりません。

それから、今回の説明では、港を利用されているお客様の本当の要望には関係なく、説明のありましたように、仙台港区がユニットとバルクの混在を問題視しております。これは高松ふ頭の船だまりを、14mであります、ここを至急計画どおりやっていたければ、当分の間解消するはずでありますのに、仙台塩釜港はユニットカーゴ、石巻はバルクカーゴと、港湾の機能分担を基本に考えているようであります。

これは、港湾における作業コストから見ても、これは「釈迦に説法」でありましょうが、ユニットカーゴは、どちらかというとなライナー船が多い。それで、一般的には作業時間は非常に短くて、一つの船の作業が一日を通して継続されることはありません。片や、バルクカーゴは、どちらかというとな不定期船ですから、トランパーが多い

わけでありませんが、作業時間が一日とか、またそれ以上の継続作業があります。幸い、このように仙台塩釜港では、ユニットとバルクがそれぞれの貨物がバランスよく入港しているがゆえに、ユニット・バルク貨物の組合せをした作業配置をすることによって、一日をフルに継続した作業が可能となつてございます。現在は、そういう意味で効率よく、作業コストを低廉に提供できている環境にあるのではないかと考えております。

生意気なことを申し上げて大変恐縮ですが、現場の実態をしっかりと承知しないまま、活字とか、映像とか、データだけで判断されて、今回の一体化は、港湾荷役の理想のバランスを崩してしまうのではないかと感じてございます。

逆に、仙台塩釜港で、両港区の機能分担を考えての面的再生、B/Cというか、費用対効果に基づいた整備をしたほうが、逆に3港の一体化よりも、港を利用されるお客様の満足度を高めるのではないかと。先ほど申し上げました作業コストの提供が継続してできるのではないかと。思います。

したがいまして、決して一体化に反対するものではないのですが、強引に進めるといふよりも、私は、仙台塩釜港と石巻港の連携という形から始めても、ここで言われている必要性を十分クリアできると考えます。以上であります。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

特に1点目の話は、平間さんのほうから何かコメントがありますか。

○事務局(平間課長) 港湾法については、あくまで港湾の整備と利用という形になりますので、私たちは今、港湾法に基づく各港を、その区域を替えないで、各港区という形で一つの港として整備し、それから先ほどのような機能分担を図っていき、ポートセールスをやりやすくしていき、更に港の取扱貨物を増して、東北の経済に波及させていきたいと考えています。

そういう意味では、今回の統合一体化というのは、港湾法施行令の国際拠点港湾としての仙台塩釜港、重要港湾の石巻港、それから地方港湾の松島港を一つの国際拠点港湾に組み入れてくれないかということです。統合の形になって、港湾運送事業法とは直接かかわるものではありませんので、第1回目の委員会で申しましたように、その問題と、私たちが港湾管理者としてやろうとしているものについては、矛盾するものではないと考えております。

もう1つ、この運送事業法は、国のほうでいろいろかかわっている法律ですので、そちらのほうといろいろお話ししていただければという考え方なので、ご指摘いただいていることについては、ご心配はないと私たちは思っております。

○澁谷委員 別に心配しているのではないのですよ。これからの港湾経営をするに当たって、関係法令をよく承知した中で検証しなくてよろしいのでしょうかという私の意見であります。心配しているのではないのです。

それで、港湾法だけだとおっしゃっていますから、それだけではないのではないですかと。そのもろもろのことを検証した中で、もし一体化をするとすれば、おそろえになったらいかがですかということでもあります。

○鬼頭委員長 このビジョンの中では、とりあえず港湾法改正を視野に入れて議論を進めたいと。ただ、それ以外の話も、今、澁谷委員が言われるように、当然関係がありますが、とりあえずそれはまた別のところで議論したいというふうにご理解いただけたらいいかと思います。

それと、澁谷委員の言われた、連携という話でいいのではないかということも、意見としては当然おありになります。ただ、今回の震災からの再生、発展を考える場合にも、やはり仙台湾の港が一致団結してというか、それぞれが一体として機能することによって、この湾の物流力というのでしょうか、港湾力というか、そのブランド力を高めるといふ、むしろ3つの港が一緒になって貨物量も増えていく、取扱品目の品ぞろえもよくなる、そういうことでお客様に使っていただく。ただ、どこの港を使うかは、当然荷主さんが最終的にはご判断される部分もありますから、それは皆さん方で切磋琢磨するところが当然あると思いますが、全体の港として、一体化することによってブランド力が高まるという、このところが今回の統合一体化の一番のキーポイントであろうと私自身は思っております。

ほかにご意見。どうぞ。

○神崎委員 仙台湾コンテナ利用促進協議会の神崎でございます。

第1回目の会議で鬼頭委員長がご指摘されました宮城沖地震、それから災害対策の資料が見つらく、非常に少ないということをご指摘されましたが、まさにその間に、2回目の会議を開く前に、3月11日に東日本大震災が発生いたしました。仙台湾のコンテナ取扱量は、リーマンショック以降、全国平均が2桁の落ちを示したのに、仙台湾は2%ぐらいしか落ちなかった。それで、平成22年度につきましては、過去最高の約22万TEUというコンテナを取り扱いました。

これにつきましては、本日も商工会議所の鎌田会頭が来られていますが、商工会議所あるいは仙台湾国際貿易港利用促進協議会等が、官民一体となって海外へのポートセールス、それから東京でのポートセールス、あるいは各地方を回ったポートセールスでここまで押し上げてきたと思うわけでございます。

そういう中で、今の3港、仙台湾、塩釜港、石巻港、の中で昭和46年後半から開港として整備された仙台湾が、なぜここまで発展して、塩釜港、石巻港が発展しなかったのか。仙台湾よりも以前に港の整備が進んでいたところが発展しなかった。その点はまだ少し検証する必要があるのではないだろうか。それはお客を置き去りにした、ユーザーを置き去りにした港湾政策をされたからか、あるいはいろいろな船の大型化、航路の狭隘化あるいは水深の問題などが考えられます。だから、そこら辺のなぜ後発

の港がここまで発展したか。それはその背後地に仙台市という大きな消費地があった、あるいはメーカーさんもあった。それから先ほどから言われているように、背後地の企業基地もあったということ、もう少し検証していく必要があるのではないかと。

それから、突然 20 ページで、「統合性の必要性」のうんぬんと書かれていますのは、仙台港のことですね。それから、あと課題としては、38 ページからずっと課題が出ていますね。これについては、仙台港の課題という形で記載されているわけですね。これは我々仙台港で働く者にとっては、非常に意図的に統合ありきが優先してしまって、何か企画立案書に持っていくための理由づけみたいな感じがするわけでございます。そういうわけで、そこら辺はもう少し先ほどの過去の歴史を振り返ってみて、今回の津波で比較的被害が少なかったのが松島港、塩釜港、又それとは逆に石巻、それから仙台港は壊滅的な被害を受けたということですから、そういうものを振り返ってみてやっていかなければいけないのではないかと。

それで、第3回の会議では、防災機能について言われるようですが、我々現場で働く者としてお願いしたいのは、今回の津波により、仙台港では港湾労働者が7名亡くなった。石巻港では4名亡くなった。東北の港湾全体では15名なくなられ、その内仙台湾で11名の人命がなくなった。これはなぜそれだけの人命が亡くなったのか。そのほかに各企業、あるいは仙台港に来ていた車の、トラックの運転手さん、これらを入れますと、多数の方が港で亡くなられているわけですね。特に仙台港につきましては高台がない。そういう意味では、今防災機能では、震災の後の緊急・支援物資とか、そういう輸送を重点的に考えておられますが、その前に、人の命を守るというセーフティ的つまりシェルターのような緊急津波避難の為の多階式建物を構築するような発想が必要ではないでしょうか。

私も震災後、民主党国土交通部門会議・陳情要請対応本部合同ヒヤリングで港湾の復旧・復興につき陳情したのですが、そのときに言われましたのは、港湾の事業者は今後港湾でどのようにされますかと質問されました。港は海拔0m地帯で住宅を港から離すことはできますが、我々は港が職場でありそこから逃れることができません。働かなければならないが、ただ、津波への対応の為の緊急避難シェルターのような多階式建物が必要であり、今回もこのような建物が港近くにあればかなりの人命が助かったと思いますと答えました。今回も避難場所がなかったということで、尊い人命が失われあるいは各企業も、仙台港、石巻港ではかなりの人命が亡くなっています。そこら辺も、次のときにはどのようにするかということ、きちんとプランを出していただかないと、ただ防災拠点の、例えば岸壁を整備しまして、緊急物資をそこから輸送します。それ以前の問題の検証がやはり必要ではないかと私は思っているわけでございます。

それから、今までの港湾は、どちらかというと、高度成長期の港湾で造られました。

しかし、今後、非常に暗い見通しと言いますか、こういうところで言うべきではないかも知れませんが、東北地方は、福島原発の事故によって、現に外航船が回避、抜港して寄ってこないとか、あるいは東北電力でも、電力計画停電ということで、15%ぐらいと言われていています。これがいつまで続くのか。これによって、今後企業が本当に東北に来てくれるのか、根付いてくれるのか。トヨタは、東北も基幹工場に位置づけ今後発展さすと言われてっていますが、ほかの企業がどうなのか。

それと、コンテナターミナルをとりますと、隣接の漁港区域をどのようにするのか、それから、今回、流失した蒲生、干潟地域をどのように整備していくのか、そして仙台港に置いてありました数千個のコンテナが、一瞬にして流出、海没、ほとんどがもう駄目だということで、この港を利用した船会社の財産あるいは荷主の財産を一瞬にしてなくしてしまった。その点もきちんとしたプランを立てていかないと、駄目ではないかと思えます。

ですから、この課題は仙台港だけの課題ではありませんが、今回の資料を背景が分からない人が見たら、本当に仙台港は大丈夫なのかなと不安を感じられるのではないかと。それでは石巻にも課題があるのかないのか、塩釜港でも課題があるのかないのか、そういうことをきちんと議論していかないと、何か仙台港の一部の機能を石巻へ移転させるために、こういう作文が作られたのではないかと疑ってしまいます。

それと、私から言いますと、端的に見ますと、この4月1日から港湾法が改正になりましたね。それで、仙台港は国際拠点港湾になりました。そうしますと、国の補助事業の助成率が違うわけですね。だから、そこら辺をもっとはっきり言ってもらわないと、今度は松島も一緒になり、石巻も一緒になると、国の助成金はもっと付きますよということを前面に言っていたかないと、何かそういう肝心なところが隠されてしまって、何かこじつけた理由だけで議論が進んでいるように私は思っています。以上です。

○鬼頭委員長 一々もつともなご意見をいただきました。書き方も含めて、あるいはその背後にあるいろいろな事実の検証も含めて、3回目に向けて資料を少し精査したいと思えます。

先ほど来、避難場所の話が出ていますが、亀山市長さんからもありましたが、私も避難場所を造るということもあるのですが、実際に今回も物流施設、上屋とか倉庫が全部津波でやられましたね。それぞれの港に1つか2つは団地倉庫みたいな、鉄筋コンクリートで皆さんが共同で使えるようなもの、それで、津波が来たときに、それが避難場所にもなるようなものを造っておかないと、結局、津波で物流施設が全部流れて、しばらくの間その物流が途絶えるというか、機能が果たせなくなるということに対する対応にもなるかなと。これはかなりお金が掛かるので、だれがやるかということも含めてですが、こういう震災のことを考える場合のビジョンに、そういうことも

書き込む必要があるのかなと思ったりしていますので、またいろいろご審議をいただきたいと思います。

○神崎委員 まさにそのとおりでございます。

仙台港のコンテナターミナルでも、最初は管理棟の2階に避難しましたが10mということで、みんなそれから建物を離れ逃げ出したわけですよ。それで、実際は津波は2階までは来なかったわけです。この建物は3階が屋上ですが、そういう意味では、最低でも5階建てぐらいの建物で近隣の人がそこに避難できる津波避難場所が必要でないかと思います。皆さん一斉に逃げたものですから、交通が渋滞して、結局、津波のスピードに避難が間に合わなかったということで、多数の犠牲者が出たと、そのように思っています。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

あと5分ほどありますので、そのほかどなたか。どうぞ、福田委員。よろしく願いします。

○福田委員 利府松島商工会の福田でございます。

今皆さんがお話になっていた、3港一体の是非は、私は、1回目で本日の会議に進んだのかと思っていましたので、非常に意外に感じたのですが、現状として、今それぞれの港がどうあるのか、いいのか悪いのかというものも含めてというお話もありましたが、その検証も必要なのだと思うのですが、1つは、資料-2の44ページに、客船バースの云々の記事がございますが、これが多分現状だと思うのですね。

観光に関してお話し申し上げたいと思いますが、特にこのクルーズの件に関しては、現状ではそれにふさわしい港ではあるのでしょうけれども、ただスペースがないですから、こういう現状の報告になったのだと思うのです。そこで別に敵対するわけではないですが、松島、塩釜の2港を中心に、観光の受け入れを考えてビジョン作成をしていただきたいという要望でございます。

それともう1点は、何かの雑誌だったか新聞でしたか、その中に、県の今回の港湾の復旧・復興に関するプランニングスケジュールを見た記憶があるのですが、平成24年度に実施設計を終えて、復旧工事は25年ですよという、これが具体的なスケジュールだというふうに読んだ記憶があるのですが、現在進行しておりますこの港湾ビジョンの会議との整合性と言いますか、その辺についての調整は、今後どのように図られて進んでいくのでしょうか。その辺を少しお話しいただければと思います。

○事務局(平間課長) 多分いろいろなところで出されている復旧の25年度というのは、地方港湾も含めてということです。地方港湾の場合はわかりますように、女川だったり、雄勝だったりという形になると、町の集団移転の場所などが決まらなないと、再建するための港の整備ができないので、港湾整備とまちづくりを一緒にやっていかざるを得ないというところなので、それはもう少し、3年とか5年かかっている期間がかか

ってしまいます。

それで、今統合一体化しようとしているこの仙台、塩釜、石巻、松島については、私どもは、今災害の査定を受けているところですが、これから約1年半、平成24年度にはとにかくすべて復旧しようという形でおります。仙台湾は物流、観光の拠点ですので、そういう期間で復旧をしていくという考え方です。以上でございます。

○福田委員 私、耳が悪いので、平成20年度と今おっしゃいませんでしたか。

○事務局(平間課長) 24年度です。

○福田委員 それでしたら結構ですが、現在、松島の五大堂周辺も津波の被害がございまして、防潮堤などの被害も多数ございます。そういう中で、非常に危険な状態に現在になっておりますので、応急も含めて、早急に対応していただきたいと要望いたします。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

そろそろ時間になりますが、よろしいでしょうか。

○大橋委員 松島町長の大橋でございます。

今、松島の福田さんがお話しになりました。合わせ技でもう1つ、若干付け加えさせていただければと思うのですが、首長の立場から言うと、今回の地震、そして津波は相当大きなインパクトがありまして、常にそれが頭を離れないところがあります。

今回のこの会議の趣旨は、基本的には物流とか、産業とかというところがメインなのはわかっているわけですが、そういう中で、これまで皆さん方からお話が出ましたように、防災に対して、そう精緻でなくても構わないわけですが、何点かでも出していただいて、港湾においても体系的に、これはこのように考える、そして、それは産業とこのようにかかわるといっていただけると、すごく安心できる部分があります。

それをお願いしたいことと、もう1つは、観光とのかかわりですが、私も福田さんと町内でお話することもありますが、今回、この港湾の中で一体化ということで、松島も入れていただいて、そして、観光ということで位置づけしていただいているわけですが、このペーパーを見ますと、具体的に今後どのような形として観光と港湾というのが出てくるのかというのが、少し読めない部分がありまして、例えば観光圏というのは、基本的には陸地のつながりでの観光のネットワークなので、それを海から見ていくというのは面白い視点だと我々は思っているわけですが、それがどういう形でできるのか、それをもう少し表現していただく、またはお考えいただいて、我々にヒントを与えていただければうれしいと思います。以上です。

○鬼頭委員長 そのあたりは、1点目も含めて、次回の委員会にご提示できるように、具体的な書き込みをしていきたいと思っております。

はい、どうぞ。

○金澤委員 時間がないところ済みませんが、水先人会の金澤でございます。

26 ページの「石巻港におけるバルク戦略」ということで、「2015 年はパナマックス船に対応」と書いて、次に、「2020 年ポストパナマックス船」ということと、先ほど稲村先生が、15 万トン型と言われたのですが、基本的に石巻港は、大型船にとっては非常に遠浅の港で、もしそのポストパナマックスのような船、喫水が、デッドウェートで恐らく 12~13 万トンの船になると思いますが、喫水は 15m。ということは、最低でも 17m ぐらいの水深が必要で、その辺は次の計画ということになるだろうと思うのですが、どの程度考えられているのか。かなり沖まで航路の計画、当然 15 万トンとなると、沖合 5 km ぐらいの航路が、考えられるのではないか。その辺はどうなのかということで、これは次回だろうと思いますが、お考えいただきたい。

○鬼頭委員長 その辺についても次回にお答えさせていただこうと思います。

いいですか。

○高橋委員(代理松澤副会長) 東北経済連合会副会長の松澤でございます。今回の復興を考えた場合、仙台港の機能アップが必要ではないかということでございます。先ほど来からのお話からして、投資環境の制限があることは重々承知しておりますが、今回の震災で取り巻く環境が大きく変化しております。首都機能のバックアップ機能も仙台港でやっていかなければならないということですし、トヨタの東北での生産強化の動き等がありまして、仙台港そのものの機能アップが必要なのではないかと考えているのですが、そういうところはここにまだ見えてきていないということです。

先日経団連会長以下が仙台港を視察して、ご案内させていただいたのですが、そのときも経団連側から、神戸の震災の際の教訓を踏まえれば、旧に復することではなくて、是非機能アップを考えたほうがいいのではないかという助言もございました。次回に向けて、こういう機能アップについても併せてご検討いただければと思ったわけでございます。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

先ほど平間課長がご発言されたように、現状に復旧するのではなくて、将来を見据えて、どういう形の計画にするかというのが重要なポイントだと私も思います。

はい、どうぞ。

○岸野委員 今まで話を聞いていて、最後に一つだけ申し上げますが、今回の議論を聞いていまして、私は、仙台港が何かかわいそうだなと感じます。仙台塩釜振興会の代表で来ているのですが、神崎会長もおっしゃっていましたが、こういうビジュアルで見た中で、本当にこの現場のことをわかっているのかなと思うんです。

私は、仙台港については、前の会議でも言いましたが、まだ土地もありますし、今回こういう震災を受けたわけですから、面的再生からいけば、まだ 5 万坪や 6 万坪は出てくるのです。そういうことを理解されているのかな。それもなしに、ないから石

巻だという話ではないでしょう。それから前回の報告にも書いてあるのですが、（資料－１）１の中に、これまでの仙台塩釜港と石巻港は競合関係だと。競合関係ではないですよ。今までも協調関係でやってきましたし、これからは協働関係を築いていくとありますが、今後も協調関係でいいのではないかと思います。ここで何か対抗させて、仙台港を悪者にして一体化を進めようとしているのかなという感じがします。これは私が一人でそういう感じになっているのかわからないのですが、この際ですから、仙台港をぜひもう一度見直していただいて、港の再生という意味からすれば、まだまだ発展の余地があります。

それからこういうもの（資料－２、P39 フルバースの写真）もありましたが、これは１年間、365日こんなものが全部あるわけではなくて、これは１年間にほんの何回ですよ。理解されていますか。そういうことも確認していかないと、こういうもので皆さんが、本当にこんなのかと思われたら、仙台港は非常に悲しい話です。

コンテナの出し入れにつきましても、東京港のあれだけ混んでいるところと比べれば、30分と待たせてないですよ。船も、今まで外港でなど待たしていません。それは我々の港で、みんなが土曜日でも日曜日も出てきて、24時間対応で一生懸命やっただ中で、ほかの港では抜港というか、ウェイティングされますね。仙台港はさせていません。だから、はっきり言いまして、そういう勘違いさせるようなことはやめていただきたいです。

そういうことを踏まえた中で、こういう震災が終わった後に、本当によりよいものを築き上げていただきたい。お客様が何を望んでいるかということ、まず優先して考えていただきたいということが、私の最後の言葉です。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

当然、仙台港の機能向上ということも、このビジョンの中には一番大きな柱の一つとして入っていますので、そういうことがしっかりと読み取れるような資料にしなければいけないと思います。

時間が過ぎましたので、この辺で閉じたいと思いますが、はい、どうぞ。

○倉田委員（代理井澤氏） 石巻の企業連絡協議会を代表して来ていますので、代わりに一言お話しさせていただきます。

今の仙台港の話については、皆さんが言われるのもこの資料ならばもっともだなと、私自身も感じております。まず、石巻港の企業連絡協議会としては、今回の震災に当たりまして、50社あるのですが、全部がこの石巻港で復旧・復活しようということ宣言しました。その意味で、今後の石巻港の早期復旧をぜひお願いしたいと思っておりますし、また、先ほど出ています津波対策というか、地震対策に配慮した本復旧という形をぜひお願いしたいと思っております。

また、我々は港の利用者として、石巻港だけという形ではなくて、やはり仙台港も、

特に私ども日本製紙としては、岩沼工場がありまして、仙台港を利用しています。ですから、輸出に際しては、石巻工場も仙台港を利用するということで、仙台港と石巻港の位置づけは、非常に連携した、一つの港という形で我々は考えております。ですから、この復旧を踏まえて、新しいビジョンを考えていく中で、石巻港も含めた仙台港のあり方は、ここに出てくる仙台湾というイメージが出ていたのですが、今回の震災で、本当に一体化が重要な形が出てきたのではないかと思いますので、ぜひ今後ともこの検討をよろしくお願ひしたいと思ひます。以上です。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。

それではこのあたりで……。浅野委員、どうぞ。

○浅野委員(代理高橋専務) 今日は代理出席となりますが、石巻商工会議所専務の高橋でございます。

いろいろ皆さんのお話を聞いていて、まず第1点は、先ほど話が出た、物流機能については、現在仙台港が持っている機能、それから石巻港が持っている機能を、一体化したときに、港湾物流機能の拡充を図る。いわゆる2+2という、プラスアルファのものをひとつお願ひしたい、これが第1点です。

それから第2点は、稲村先生がおっしゃる大型化はもっともだろろうと思ひます。そういう部分についても、もう少し具体的に…実は、石巻港の場合、北海道の釧路港と、鹿島港との連携について、この資料にもありますが、ちょうど位置的にやや中間点です。ですから、アメリカとか海外から穀物を運んできた場合、石巻港は、ちょうど関東～北海道の中継点ということで、現在の石巻港の機能では、これはなかなか大変なのです。つまり、最後の末端のユーザーである、畜産農家から見れば、海上輸送運賃の荷主負担は、大変高いランニングコストになりますから、そういう部分も含めて考えてほしいという部分。

それから3点目は、今後の、震災の話が出ていますが、私は、従来の神戸のときのような原形復旧では困るのです。やはり改良復旧、我々いわゆる業者、業界がふだん使っている港の中で、使い勝手のいい港、これは仙台港も、石巻港も、あるいは観光港も同じです。そういう部分で、いわゆる震災改良復興という件も含めてやっていただければ、大変助かるわけでございます。

それから、53 ページ、54 ページにあるのですが、「統合の必要性のまとめ」、私はよくまとまっていると思ひます。その中で、「東北のグローバルゲートウェイ」とかという表現があるのですが、では、東北の輸送道路の関係で、縦軸は確かに今回の震災で、三陸道がトップランナーになったわけですね。仙台～宮古 220 キロが、早く完成しないと、改めて、今回の大震災を教訓に政府でも受け止めているわけです。

ただ、石巻の場合、石巻～酒田は、ウェストラインと言って、現在高速自動車道路の候補路線なのです。平成 10 年 6 月にノミネートされて、まだ計画路線になってな

いのです。今回の震災で、我々石巻地域は、全国から応援をいただいたのですが、とりわけ、酒田とか、新庄とか、我々が常に経済交流を結んでいる、新潟も含めて、そういう日本海側からの応援をもらったのです。ところが、石巻まで来るまで7時間あるいは8時間。普通ですと4時間ぐらいで来るのです。これが高速ですと、2時間半ぐらいで来るのです。これは防災だけではなく、あるいはふだんの経済交流でも、こういう一体化になった場合のポイントとして、復興横断軸をぜひこれに入れてほしいということをございます。

最後は、今、日本製紙の井澤工場長代理から話したのですが、お客様の話ですね。例えば石巻港が耐震の関係で地震でやられた。ただ、仙台港は生きている。では、仙台港に入れよう。ユーザーからすればそうですよ。あるいは岩手、山形のユーザーからすれば、どちらの港から出しても同じだとは思っているのですね。物によって、出すのはユーザーの考えですから、そういう部分では選択肢があるほどいいと思うのです。

それから、海外から見れば、この仙台湾の中で、仙台港も、石巻港も、大した距離離れていないのです。そういう中で、お互いにいい機能を持ちながら一緒にやったほうが、むしろ国益のため、あるいは県益のためによろしいのではないかと思うわけなので、ひとつよろしくお願いします。

○鬼頭委員長 ありがとうございます。もうよろしいでしょうか。

3) 議論の総括

○鬼頭委員長 それでは、ご意見も出尽くしたということで、このあたりでまとめさせていただきたいと思います。

大変多くの方からご意見をいただきました。今回の震災を踏まえて、大変切実かつ具体的なご意見が多かったように思います。個々の港湾の役割あるいは今後の復旧の取組方等々、そういうものを第3回委員会に向けてどれだけ具体的に書き込んでいくかという宿題になるわけです。

ただ、先ほど県のほうから言われたように、県の「震災復興ビジョン」が9月に策定されますので、その内容も踏まえて、次回委員会に出す資料については、更に充実させていただきたいと思いますが、その間に、更に関係者の皆様のご意見を十分にお伺いして、ブラッシュアップに努めたいと思いますので、今後ともよろしくご支援のほどお願いしたいと思います。ありがとうございました。

ここで委員会を締めますので、事務局のほうにバトンをお渡しします。

6. 閉 会

○司会 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、長時間にわたりましてご熱心なご議論をいただきまして、大変ありがとうございました。

次回の委員会でございますが、一応最終回ということで、11月開催を予定いたしております。改めて調整させていただきますのでよろしくお願いいたします。

それでは、長い時間大変お疲れさまでございました。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2回委員会」を閉会とさせていただきます。皆様、どうもありがとうございました。

(了)