

# 第21回石川県地方港湾審議会

## 議 事 録

平成24年2月20日（月）13時30分  
金沢みなと会館2階 会議室

## 第21回石川県地方港湾審議会

日時 平成24年2月20日13時30分

場所 金沢みなと会館2F 会議室

### 1 開 会

【司会】 それでは定刻になりましたので、ただいまから第21回石川県地方港湾審議会を開催させていただきます。

私、本日の司会を務めさせていただきます港湾課の北と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、会議に先立ちまして、お配りしてあります資料の確認をお願いいたします。上から順番に、本日の会議次第、座席表、石川県地方港湾審議会名簿、石川県地方港湾審議会条例、それと本日ご審議いただきます水色の冊子の金沢港港湾計画書（案）及び計画資料（案）、黄色の冊子の金沢港港湾区域の変更（案）、そして資料としましてホッチキスでとめてあると思いますけれども、金沢港・七尾港の現況とありますパワーポイント説明資料、それとフローチャート図になっておりますが港湾計画変更、港湾区域変更の手続き、A4、1枚でございます。それと、金沢港のパフレットとしましてPORT OF KANAZAWA、七尾港のパフレットとしましてPORT OF NANAŌ、以上が本日の資料でございます。お手元の資料で不足はございませんでしょうか。

### 2 港湾管理者挨拶

【司会】 それでは、会次第に基づきまして、港湾管理者であります石川県の鶴井土木部長がごあいさつを申し上げます。

【鶴井土木部長】 石川県土木部長の鶴井でございます。

石川県地方港湾審議会の開会に当たりまして一言ごあいさつを申し上げたいと思っております。

委員の皆さんにおかれましては、ご多忙の中ご出席をいただきまして、まことにありがとうございます。また、平素より港湾振興はもとより県の行政全般にわたりましてさまざまな形で、お立場でご指導いただいているということ、これもあわせて感謝を申し上げたいと思っております。

さて、石川県の港湾でございますけれども、昨年11月にご存じのように金沢港が海上コ

ンテナと外港クルーズの2分野で日本海側拠点港に選定をされたという状況でございますし、また七尾港につきましても拠点港を目指します拠点化形成推進港に位置づけられたという状況でございます。特に金沢港におきましては、建設機械、産業機械のコマツ進出を契機といたしまして、地元向けの金沢港の利用率が非常に向上したという港湾活用型という形で進んできております。国からは港湾の整備と企業進出が連携したモデル的なケースだということで、高く評価をいただいている状況でございます。

このような取り組みの結果でありますけれども、昨年度はコンテナ貨物輸送量が史上最高を記録したということもございまして、航路数につきましても過去最高の週9便が就航しているということで、さらなる拡大が期待される、このような状況でございます。

本日の審議会は、4年ぶりの開催ということになりましたので、後ほど金沢港、七尾港の現在の状況をご説明した上で、本日の議案であります大浜国際物流ターミナル整備に伴う大浜航路の港湾計画の見直しと、また港湾区域の変更をお諮りするということにいたしておりますので、委員の皆様には慎重なるご審議をいただきまして適正なるご判断をいただければと思っております。

本日はどうかよろしくお願いを申し上げます。

【司会】 ここで本来なら議事に先立ちまして委員の皆様のご紹介をいたすところでございますけれども、お手元にお配りしてあります座席表及び名簿をごらんいただくことにいたしまして、申しわけございませんが省略させていただきます。

次に、事務局を紹介させていただきます。

今あいさつしました鶴井土木部長です。

鈴木石川県参事です。

小島港湾課長です。

それでは次第に基づきまして議事に入りたいと存じますが、当審議会は石川県地方港湾審議会条例第8条第2項の規定によりまして委員の半数以上の出席がないと開催することはできないことになっておりますが、本日の出席者数は委員総数20名中、現在は出席12名、代理出席4名の計16名でございます。新木委員がちょっとおくれるということですが、予定では17名の予定でございます。その結果、過半数の10名を超えておりますので、本審議会は成立しておりますことをご報告させていただきます。

【司会】 続きまして、本審議会の議長は、石川県地方港湾審議会条例第8条の規定に基づきまして会長が議長を務めることになっております。

それでは、高井会長、よろしくお願いをいたします。

【高井会長】 ただいまご紹介をいただきました高井でございます。議長を務めさせていただきますので、委員の皆様方のご協力をお願いいたします。

本日の石川県地方港湾審議会の審議事項につきましては、金沢港の港湾計画の一部変更（案）及び金沢港港湾区域の変更（案）についてご審議をお願いするものでございます。各委員におかれましては、忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げ、簡単ではございますがあいさつにかえさせていただきます。

続きまして、まず議事録署名委員を選出させていただきます。大変勝手ではございますが、私からご指名申し上げることでよろしいでしょうか。

【委員】 異議なし。

【高井会長】 ありがとうございます。異議もないようですので、私から指名させていただきます。本日の議事録署名委員といたしまして、熊谷委員、七野委員のご両名にお願いしたいと存じますので、よろしくをお願いいたします。

議事に入るわけですが、その前に、最近の港湾の状況について事務局より説明をお願いします。

### 3 金沢港・七尾港の現況

【事務局】 港湾課長の小島といいます。私のほうから金沢港・七尾港の最近の状況ということと、港湾計画の一部変更と、あと港湾区域の変更（案）について概要を説明させていただきます。

近年、大体5年間のトピックス的なもの、県内全体のものについてお話しいたします。

まず、平成19年12月、七尾港大田国際物流ターミナル、これは水深13メートルで計画しております。これが岸壁本体が完成したことによりまして、水深10メートルでの供用を行っております。平成20年5月には、同じく七尾港の矢田新耐震強化岸壁、これは水深7.5メートルで整備を進めておりますが、1バース220メートルで行っておりますけれども、130メートルが完成いたしましたので一部供用したということになります。平成20年11月には、金沢港大浜国際物流ターミナル、これは岸壁、水深13メートル、1バース260メートルで整備しているわけですが、本体工が完成したことによりまして水深12メートルでの供用をしております。22年5月には、輪島港のマリンタウン旅客船岸壁、水深7.5メートルですけれども、これも供用しております。22年8月には、新規の直轄港湾整備事業の着手対象とする重要港湾、いわゆる重点港湾でございますけれども、これに金沢港が選定されております。昨年11月には、日本海側の拠点港の選定ということで、国際海上コンテナ、そ

れから外航クルーズの拠点港として金沢港が選定、原木の拠点化形成促進港ということで七尾港が選定されております。

ここで金沢港の主な埠頭用地、6カ所ございますけれども、これの説明をさせていただきます。

まず1つ、大浜埠頭でございますけれども、これが水深13メートルで1バース。これは産業機械、つまりプレス機械とか建設機械、そういったものを取り扱っております。

次に石油埠頭でございますけれども、これが水深7メートル、6バースあります。これは石油関連、ガソリンとかLPGとかそういったものを取り扱っております。

3番目に五郎島埠頭、これは水深9メートルでございます。1バースあります。これは鉄くずとか石灰石、そういったものを取り扱っております。

それと4番目の御供田埠頭でございますけれども、これが全部で3バースあります。水深10メートルでございます。1バース、2バースにつきましては鋼材、一部セメントを扱っております。3号バース側にはコンテナを扱っております。

戸水埠頭につきましては、2バースあります。水深10メートルでございます。これはクルーズ船、それから2号のほうにはセメントということで取り扱っております。

それから無量寺埠頭、この部分につきましては水深7.5メートル、3バースあります。主に旅客船専用岸壁ということにしておりますけれども、穀物類、この辺に穀物サイロがあるんですが、それも一部扱っております。隣に水深5.5メートル、3バース、水産埠頭側ですけれども、そちらに3バースあります。

これが金沢港の貨物の推移ということで、平成10年から23年までですが、平成12年が最大でありまして414万5,000トン取り扱っております。近年はリーマンショック、21年に250万近くに下がったんですが、現在、平成23年度では335万1,000トンまで回復しております。

この表の見方でございますけれども、下のほうが外国貨物の取り扱いでございます、下が輸出、上が輸入でございます。それから上の部分につきましては国内貨物ということで、下が移出、上が移入でございます。輸出に関係いたしまして主にコンテナ等の取り扱いということが3割近くであります。残り7割につきましては、ほとんどが国内の移入ということで石油関連、セメント、そういったものでございます。

先ほどちょっと話しましたコンテナでございますけれども、昭和63年の日韓コンテナ航路の開設から平成23年までのグラフでございますけれども、ごらんとおり右肩上がりでありまして、平成23年速報値ということになりますけれども4万7,568TEU、昨年を引き続きまして2カ年連続で伸びております。

これも先ほどの取り扱い貨物量と同じで、この部分が輸出でございまして、下の部分が実入りの輸出、その上の部分が実入りの輸入ということですが、ちょうど半分半分が今の傾向でございまして。当初は輸出のほうが少なくて輸入のほうが非常に多かったんですが、今はちょうど半分半分ということの特徴を表しております。

今度、金沢港の定期航路でございまして、まずコンテナ部門としまして週9便、コンテナ航路が開設されております。そのうち韓国コンテナ航路につきましては週5便。昨年9月に一便就航いたしまして5便のコンテナ航路。それから中国コンテナ航路といたしまして週3便あります。あと韓国、中国合わせまして韓国・中国コンテナ航路というのが1便ありまして、合わせて9便ということになります。

あとはRORO船関係でございまして、韓国RORO船航路というのが昨年の9月に就航いたしまして、韓国の馬山、それから釜山新港に寄りますがこれが週1便、昨年の9月に開設されております。

それともう一つ、東南アジアのRORO航路でございまして、これも昨年1月から就航しているわけです。インドネシアのジャカルタが月1便、主に建設機械等を運んでいるということになります。

それでは、大浜国際物流ターミナルに関連いたしまして、金沢港の整備状況をお話したいと思っております。

詳細については後ほど港湾計画の変更の一部改訂のところでご説明いたしますので、今回は簡単に説明させていただきます。

現在は、防波堤（西）の部分の延伸を1カ所、それから途中にあります消波工、越波が激しいものですから消波工の整備をしています。それから一番上のほうになりますけれども防砂堤というのを大浜で延ばしてございまして、現在800メートル、ほぼ概成しております。

あと泊地航路の掘削といいますか浚渫ということを行っております、現在200メートルの航路幅、水深12メートルでやっているんですが、供用しているわけですが、これを300に広げるための工事を整備中であります。

その浚渫土砂を受け入れる施設といたしまして、県のほうではごらんとおり対岸の金石地区、大野地区におきまして全部で82.3ヘクタールの埋立エリアを設けまして、護岸整備を現在行っております。この一部、I期区間といいますけれども、82.3ヘクタールのうちの52.3ヘクタール、この部分につきましてはほぼ受け入れが終わっております、ことしの4月に埋立竣工を迎えるという計画であります。

残り30ヘクタール部分でございまして、現在、これは複合方式といたしまして、手

前のほうに波を防ぐということで波除堤というのを設けていますが、波除堤は完成しているわけですが、実際に土砂を受け入れるために締め切りといいますか、その護岸を平成24年度、この部分から着手したいということで今考えております。

続きまして、コンテナターミナルの整備状況についてお話ししたいと思います。

まず位置的には、先ほどお話ししたと思うんですが御供田岸壁の3号岸壁がありますが、その背後。ここに大体8ヘクタールの面積を持つ埠頭がありますけれども、この部分におきまして今、トランスファークレーンの導入に向けた整備ということで、荷役機械の効率を図ろうということで整備しております。現在、リーチスタッカーによる荷役とありますけれども、リーチスタッカーという機械は実が入っていますと2段しか積みません。これをトランスファークレーンを導入することによりまして4段まで積めるということで、トランスファークレーンの基礎の部分、ここは下のアスファルトではもちませんので、コンクリートの板を入れて整備しようということがI期区間のことであります。ここでトランスファークレーンを2レーン導入いたしまして、そのレーンも2レーン整備しようということで1期工事、昨年より整備を進めておりまして、来年の年度末、つまり3月をめどに2レーン完成させる整備をしております。1レーンにつきましては3月には完成する予定で整備を進めております。トランスファークレーンの導入に向けまして整備しますと、荷役作業の効率、1時間当たり27個の取り扱い貨物が35個ということで、約3割向上いたします。

それに伴いまして、ヤードに置く蔵置能力、これも3割ほど向上するというので整備を進めておりまして、県のほうは走行するためのコンクリート板を整備しているわけですが、上下分離ということで下は県、上は荷役会社さんのほうで購入していただきまして、一体に進めていこうということで考えております。

もう一つは外航クルーズでございますけれども、客船で平成14年から23年度までの平均、大体11隻ほど入ってきております。19年に26隻入ってきてまして、それをピークに下がっております。今、商工労働部のほうで一生懸命、誘致に向けて頑張っておりますけれども、昨年は「飛鳥Ⅱ」、それから「ぱしふいっくびいなす」が入港しておりまして、「飛鳥Ⅱ」は5万トン級でございますので水深9メートルほど必要といたしますので、現在は戸水埠頭のほうに入港しております。もう一つ、「ぱしふいっくびいなす」は2万から3万トンでございますので、これにつきましては無量寺岸壁のほうに入港しているということでございます。

引き続きまして、七尾港のご説明をさせていただきます。

七尾港は、ご存じのとおり、東側にありますLPG国家備蓄基地液化ガスターミナルということで三室地区に現在ありますし、すぐ隣の赤崎地区には七尾大田火力発電所というのが立地しております。そのすぐ横でございますけれども、大田地区に大田地区国際物流ターミナルということで現在水深13メートル化に向けまして整備を進めておりまして、平成19年、先ほどもお話ししましたが岸壁本体が完成したことによりまして供用している。この隣に水深10メートルの岸壁が完成しておりますので、水深自体は10メートルありますので供用したということになります。来年、24年度にはこの部分が水深11メートルで供用できるかなということで整備を進めている最中でございます。

その隣に矢田新地区というのがございます。ここにつきましては、矢田新地区の耐震強化岸壁、旅客船岸壁でございますけれども、水深7.5メートルで整備しておりまして、1バース220メートル計画130メートルが平成20年に完成いたしましたので供用しているということで、早期に整備を進めまして、来年度には岸壁本体220メートルは完成するのかなという感じでございます。

七尾港の貨物の推移でございますけれども、これも金沢と同じで平成10年から23年のグラフであります。ほぼ金沢と同じような傾向でありまして、11年にピーク452万9,000トンを超えておりますけれども、リーマンショック後、復帰いたしまして、現在は391万8,000トンということになります。

下の部分は先ほどのグラフと同じで、ピンク色と水色の部分が国外貨物であります。ほとんど国外貨物が8割近くある。上のほうの2段につきましては、国内の移入、移出の貨物量でございます。特徴といたしましては、23年の輸出にございますけれども、これは石炭灰です。火電がありますけれども、その石炭灰を韓国向けに輸出しているということになります。ほとんどが輸入でございます。これは石炭、それからセメント、原木というふうになりまして、ほぼ8割です。残り2割、これはちょうど半分半分でございますけれども、こちらの部分についてはこれもセメント。七尾の場合はほとんどが石炭ということになります。

それでは、七尾港の大田国際物流ターミナルの整備状況についてお話ししたいと思います。

先ほど簡単に説明したのですが、こちらのほうに岸壁本体でございますけれども、1バース260メートル。これが平成19年に完成しております。この隣に水深10メートルで2バースあります。この背後には、ご覧のとおり浚渫土砂を受け入れるということで埠頭用地、土砂をここで受け入れまして、11ヘクタールばかりありますけれども、現在これの土砂の



安定化に向けて整備を進めているわけですが、一部この部分につきまして、かぎ型がありますが、この部分につきましては舗装もほぼ完了いたしまして、早期供用に向けて進めているということでございます。

なお、航路につきましては水深13メートルの計画でございます。現在10メートルで供用していますが、まず大型船の入港が10メートルでは無理だということで、現在11メートルでの水深、約2万から3万トン級の貨物を受け入れるために鋭意努力しております、来年の春にはこの部分につきましては11メートルでの供用が可能かなということで考えております。

以上で金沢港、七尾港の概要でございますけれども、これから、港湾計画の一部変更並びに港湾区域の変更ということでご説明させていただきます。

ここに金沢港港湾計画の経緯というのがございまして、昭和40年に計画の新規策定をいたしました。それから4回、一番近年では平成14年11月、これが港湾計画の近年の改訂したものであります。これは後ほど説明いたしますが、港湾機能の再編と適正配置ということで全面改訂をしております。18年2月には一部変更ということで、大浜埠頭の変更でございます、水深13メートル、1バース、それから水深12メートルの2バースが当初計画でありましたが、これを13メートル、2バースということに変更しております。平成20年3月、これが近年の一番近いところでありまして、一部変更。これは土地利用計画の変更ということで、大浜地区におけます用地の変更、それから北地区にも工業用地の一部変更をしております。

それでは、一番近い平成14年の港湾計画の変更ということでご説明したいと思います。

先ほどお話ししました港湾機能の再編ということで、戸水埠頭、この部分に建設機械を張りつけてあったわけですが、これをフェリー等に置きかえまして、この部分は大浜へ集約するというようにしております。それともう一つ、御供田埠頭では原木というのを扱っていたわけですが、この原木を五郎島のほうへ振り分けたということが主な港湾機能の再編でございます。

これからの港湾計画の一部変更、今回の話と港湾区域の変更の箇所についてご説明したいと思います。

現在、港湾区域というのは沖合へ大体2キロばかりです。距離的、幅的には7.7キロ、金沢港の港湾区域というのが設定されております。これが大浜地区で浚渫、13メートル化しますとどうしても港湾区域から飛び出るとということで、内灘側へ846メートルでございますけれども拡大したい。もう一つは、防波堤の延伸等に伴いまして沖合へ200メートル延ば

すという計画で、これから審議していただきますけれども説明したいと思います。

大浜国際物流ターミナルの整備事業ということで説明したいと思います。

先ほども話したとおり、現在、直轄のほうで整備しております防波堤（西）の延伸でございます。全部で310メートルちょっとばかり延ばすわけでございますけれども、現在100メートルばかりこちらのほうへ延ばして進めているということでもあります。

もう一つが、防波堤の真ん中付近になりますけれども、波が越波してきて非常に航路の安全に期するというので、64トンのテトラ、消波工をここに入れております。これが消波ブロックということでございます。

もう一つ、こちらのほうに先ほど話しました防砂堤というのがございます。これはこのコーナー部から800メートル計画しておりますが、平成23年度、つまり今年度でこの800メートルが概成しておりますして、あと上部工100メートルを少し残すだけで、来年度、施工して完了する予定でございます。

今回、この航路の話で、港湾計画の拡大とかと区域の拡大とか出てきますが、ちょうど今現在、航路計画では水深13メートル、岸壁本体は13メートルで完成しているわけでございますけれども、航路といたしましては水深12メートルで、現在200メートル確保しています。これを300メートルに拡大するために現在、赤色の部分が24年度施工、青色が23年度施工ですけれども、現在拡幅300メートルで進めております。平成24年度以降になりますと黄色の濃い部分にかかります。この部分が水深12メートルでございますけれども、これが飛び出る。そして、なおかつ13メートルでいきますと、これが13メートルの水深エリアでございますけれども、ごらんのとおり港湾区域をはるかに飛び出るということで、港湾区域の変更を今回お願いしたいということでございます。

それともう一つ、先ほど言いました防波堤の延伸に伴いまして沖のほうへ200メートル、港湾区域を変更したいということで、案として提案してありますので、審議のほどをよろしく申し上げます。

以上でございます。ご審議のほどよろしくお願いたします。

#### 4 議 事

【高井会長】 どうもありがとうございました。

それでは、本日の審議案件である金沢港港湾計画の一部変更（案）と金沢港港湾区域の変更（案）につきまして審議に入ります。

本年1月31日付で石川県知事から本審議会に対し諮問がありましたので、まず事務局か

ら諮問の朗読をお願いいたします。

【事務局】 それでは、石川県知事からの本審議会に対する諮問書を読み上げさせていただきます。

港湾法第3条の3第3項の規定により、金沢港港湾計画の一部変更について、石川県地方港湾審議会の意見を問います。また、石川県地方港湾審議会条例第3条の規定により、金沢港港湾区域の変更について、石川県地方港湾審議会の意見を問います。平成24年1月31日、金沢港港湾管理者 石川県、代表者 石川県知事 谷本正憲。

以上でございます。

【高井会長】 続きまして、金沢港港湾計画の一部変更(案)、金沢港港湾区域の変更(案)の内容につきまして事務局から説明を求めますが、今かなり説明をいただきました。補足する部分がありましたらお願いいたします。

【事務局】 港湾課の蟹由と申します。それでは説明させていただきます。

青い冊子のほうでご説明させていただきます。

まず、5ページ目のA4の図面をごらんください。

先ほど事務局のほうからパワーポイントで説明しました濃い青の部分が今回拡大する航路の範囲でございます。この航路は、沿岸漂砂による埋没が著しい場所でございます、これまで継続的に測量を行い、またその結果から今回、航路水深としてマイナス13メートルを確保するために航路範囲を変更してございます。

それでは計画書をご説明させていただきます。

まず表紙から3枚めくりまして、変更理由というページが1ページ目でございます。読み上げさせていただきます。「大型船舶の航行の安全を確保するとともに、効率性の向上を図るため、大浜地区の水域施設計画を変更する」。2番目としまして「港湾利用やサービスの向上を図るため、港湾の効率的な運営に関する事項を追加する」。この事項でございますが、これは港湾法の改正によりまして港湾計画で港湾利用のサービスの向上を図る新たな記載をすることとなったもので、今回記載してございます。

次のページをめくりまして、2ページ目は先ほどご説明しました水域計画の変更でございます。

2番目につきましても、港湾の効率的な運営に関する事項でございます、金沢港では各種経済団体や企業などで構成する社団法人金沢港振興協会を始めとしまして、整備促進期成同盟会やみなと懇話会など民間の方々や地域の住民を交えた協議会が現在もございませぬ。また七尾港におきましても整備・振興促進協議会がございまして、今後とも港の振興

のために各種の取り組みを行っておりますので、十分港湾管理者としても皆様のご意見をお伺いしながら今後とも効率的な運営を図っていきたいというふうに考えてございます。

引き続きまして、黄色の冊子がございます。これは金沢港港湾区域の変更につきましてもの冊子でございます。

まず表紙をおめくりいただきまして、変更の理由ですが、先ほど港湾課長がご説明しましたように、平成25年度には港湾区域外の工事となることから、今回、港湾区域を拡大してございまして、そのものとしましては一体的に管理が必要な最小限の区域を設定してございます。

次のページをめくりまして、3ページ目に金沢港港湾区域図ということであります。先ほどもご説明しました青の線が現在の港湾区域でございまして、赤の線、内灘側に846メートル、海の沖側のほうに200メートル、拡大しているものでございます。

最後になります、今回の港湾計画の一部変更（案）及び港湾区域の変更（案）につきまして、関係する内灘漁協を始め国の機関など約20の関係機関との協議を行ってございます。いずれも異議ありません、意見はありませんとの回答を得ております。

これで大変簡単でございますが、金沢港湾計画一部変更（案）及び港湾区域の変更（案）についての説明を終わらせていただきます。

**【高井会長】** ありがとうございます。

ただいま説明がありました金沢港港湾計画の一部変更（案）及び金沢港港湾区域の変更（案）については、互いに関連しておりますので一括して審議に入りたいと思います。

それでは、委員の皆様方からのご質問、ご意見等がございましたらご発言をお願いいたします。

**【和田内委員】** 金沢港、七尾港の説明を受けましたけれども、特に環日本海時代と言われて久しいわけでございます。今、金沢のコンテナの状況も順調に推移しているみたいなんですけれども、とはいいいながら今の港湾の件の範囲については、これは妥当だと思っておりますが、どうしても航路の入り口が狭い。一昨年でありましたか大型船も座礁するというようなことがあって、たびたび金沢港についてはきわめて残念なことでありますが海難事故が発生しやすい状況にある。と思えば、少し今回の防波堤もそうであります、将来的にまだまだコンテナの需要も拡大していく要素、もちろんポートセールスもしっかりやらなきゃいかんということになりますけれども、もう少し大胆に将来を見据えた計画を私はせつかくの機会でございますのでとるべきではないのかなと、こう思っております。

今、航路200メートル、300メートル、このことでありますが、恐らくパイラーの皆さん

方も水先案内人として金沢港の特に冬の場合、出るときには船はそれぞれ速力は調整しているわけですが、入港するときに極めて速度を落として入る。このことによってもろに風を受けて航路から外れる可能性があるということでもありますから、ぜひ航路もそうではありますが、もうせめて300メートルぐらい間口を広げて、新たな金沢港が北陸の3県の中の拠点港としていく、そういう位置づけをしていくべきではないのかなど。小手先だけの今日のこの説明では、本来の環日本海時代に対しての対応は不十分ではないかと、こう思いますけれども、ご意見があったら聞かせていただきたいと思います。

**【高井会長】** 大変貴重なご意見で、事務局のほうから追加的な説明がありましたらお願いいたします。

**【事務局】** おっしゃるとおりでございます。金沢港というのは日本海側にありまして、今委員おっしゃるとおり非常に、特に冬期におきましては昨年の1月にはポーハイチャレンジ号の例の座礁とかそういったことがありました。ただ、余り間口を広げるということは、金沢港はごらんのとおりに非常に漂砂を受けるところでありまして、港内埋没という航路を維持管理するというのも非常に大きな問題があるんじゃないかなどというふうに考えております。その両方のかんがみながら進めていかなければいけないということもございます。我々としてももう少し、今委員おっしゃったとおりに、そういったことも踏まえて漂砂対策、それから航路の安全対策、両方で考えていきたいというふうに考えています。

**【和田内委員】** だから考えが甘いと言っているんでね、あなたらは1年か2年でチェンジして役職が変わるわけですが、私はいつも海浜道路で帰るときに、あるいは来るときに、あの防波堤は完全に越波しているわけです。もし中型船であろうと、仮に避難ができないとして金沢へ帰るとすれば、私は重大な事故を引き起こす可能性があるということを行っているので、もう少しこれから金沢港がまさにすぐれた港であって、ここを拠点港として位置づけられたわけでもありますから、こういうことの提案をしっかりと受けとめて、もっと前向きな形で進むということも大事だということをおもうんですが。きょうは国土交通省の方もおいででありますので、そこら辺を県がしっかりとそういう方向性を見出し、港湾計画にしっかりと組み入れていただいて、国や関係機関に私は強い要望をしていくべきだと、こう思っていますので、ぜひあなたが課長をしている間に方向性だけきちっと出すように努力してください。もっと決意を持って言わなだめだ。

**【事務局】** 委員おっしゃるとおり、私どももまた進めていきますので、よろしくお願いたします。

**【石田委員】** 関連して、よろしいでしょうか。金沢大学の石田でございますが。

今のご意見、貴重なご意見と思いますが、拡張するというのはどこを大きくするというような意味になるのでしょうか。防波堤とかいろんな形でいくと。

【和田内委員】 先生からの問いでありますので。私は今の状況は、防波堤のかさ上げはもちろんしなきゃならんけれども、あれをかさ上げしても越波すると思いますよ。だから逆にもう一本、越波するような消波工、60トンですか65トン入れるということですが、私は道路なんかでも、国土交通省あたりは、国道あたりは道路を保護するために、例えば今言うように離岸堤だとかいろいろなもの構築しております。ところが富山県と石川県の違いは何かといたら、石川県は道路にびたっとくっつけて消波ブロックを入れているんです。富山県は少なくとも30メートル、50メートル沖合に消波ブロックを入れているんです。とすれば、そのことによって直接越波しないんですね。それで内側に砂がかぶる、要するに離岸堤でありますけれども。こういうようなことをもう一つ、特に先端部分は大変冬期の間は大きなうねりや風波の中で越波してくる。これをどれだけかさ上げしても、私はそのことに耐えられるのかなと。こんなことを思うと、安全対策を練るとすれば、仮にもう一本、防波堤の横に、沖側といいますか、ここにもう一本、二重の防波堤といいますか、そういうものをやるのが非常に効果があるんじゃないかなと。こういうことなので、これを幾ら延ばしてもそのことが今言われるように、延びれば延びるほど多分、本船が出入りするのに非常に大きな障害になるのではないかと。

私ばかり言っておってはいけないんですけれども、水先案内人の意見も聞いていただければいいかなと思います。

先生、そういうことで。

【石田委員】 今、赤で書いてある300メートル、これを延ばす部分のこのあたりをおっしゃっているかと思うんですが。

【和田内委員】 私も海に関係していますから自然の怖さは十分知っています。だけど人間の能力はもっとすごいと思っていますから。

今ここへ延ばすということでもありますけれども、これをあえて勾配を切るんじゃなくて、これを延ばすだけ延ばして、もう一本ここに、一番波の立つようなところ。ここへ幾ら消波ブロックを入れてもさほど効果がないということを私は言いたいので、これをここへ曲げることもよりも、もう少し延ばして、ここにもう一本、波を殺す、越波する力を押すものを考えていくべきじゃないのかなということを指摘したいと思います。

【石田委員】 わかりました。ちょっと詳細に、施工の面、あるいは予算の面からは私はちょっとわかりませんが、学術的な面からはもう少し検討することはできると思います。

赤く曲げて300メートル出したのがいいか悪いかというのも、なかなか難しいところもあるので。ただ計画で完全に決まってしまうと、なかなか変えにくい。いや、ここで変えられるのかもしれませんが。ただ、どう変えたらいいのかはもう一度、学術的な意味では検討したほうがいいというふうに思います。先端の部分に関しては。

ただ、もう決まってしまうのであれば、一応検討した後に決まったことと思われるので、そう簡単に変えにくい面もあるかもしれません。ただどうしても、ぐっと余り出し過ぎますと、南のほうから来た船は入りにくくなるんです。余り延ばし過ぎますと。ただ全く延ばさないと、今度は波が入ってきやすくなったり、そういう面もあるので、妥協策であんなふうに線をちょっと延ばしているという感じなんです。

要は波に入ってほしくない、砂が入ってほしくない。船は自由に入れるようにしたいというので、矛盾したものが3つぐらい条件を満たさなければいけないので、もともと苦しいことは苦しいんです。ただ、これも今さら拡張というわけにはいきません。こっちのまっすぐ出ている突堤は、これがないと、ぐっと回ってきた砂がどんどん入るんです。8メートルの水深を維持するのも大変だったんです。これを13メートルの深さに掘りますから以前にも増して砂がたまる危険性があるって、これがむしろ私なんか怖いんです。砂を取った後、捨て場がないんです。捨てるというと怒られますけれども。取った後、置き場がないんです。そうするとどうするかという大問題も絡んでいるんです。もともと8メートルでも苦しいので委員会を何度もやっていたのに、13メートルにしたでしょう。してないところもあります。これから12メートルで13にするけれども、この砂はもっと埋まりやすくなるんです。掘ったらもとへ戻ろうとしますから。8メートルぐらいまですぐ帰ってしまうというようなことも。それで非常に苦しい面もありますので。

そういうことで入り口の辺は、うまく掘っておくと波が入りにくいようになるということは何とか実行できないかと。掘り方だけで、波が全反射してくれて港に入らないということに理論上はなるので、そういうのを使えないかということで元運輸省の研究所と一緒に検討したりしております。それは防波堤じゃなくて掘り方の問題です。

もう一つ、先端も非常に難しいんで、もっと詳細に検討する必要があるかもしれませんが、さっき言われました防波堤のもっと向こうにもう一つ防波堤をとというような形ですね。これはもっと深いところに造ることになりますので、費用がべらぼうにかさむんです。水深が深いところにケーソンを入れますとますます高い。それで二重防波堤ということはちょっと現実問題としては、今の日本の経済状態からいくと非常に難しいというふうに思います。

消波ブロックで波を砕くというので、しぶきぐらいは飛んでもいいんですが、越波は確かによくないんですけれども、防波堤のかさ上げするというのもなかなか大変だと思うんです。船の航行に支障を来さない範囲なら多少越波しても我慢して、砕けない範囲で頑張っていくというのが現実問題じゃないかなというふうに感じております。これは私の感じですので、県庁さん側とはまた違うかもしれません。そんなふうに思っております。

【高井会長】 どうもありがとうございました。大変貴重で専門的なご意見をいただきましたけれども、確かに二重防波堤をすればかなりの投資額が必要になって、何かと問題があらうかと思えます。

先ほどのやりとりの中に、300メートル延伸する防波堤の扱いというのはどういうことでしょうか。もう動かせないとか。

【事務局】 その300メートルは、中の静穏度、大浜の岸壁ありますけれども、その静穏度を確保するために300メートル延ばすということになります。

【高井会長】 わかりました。ということです。

【和田内委員】 いずれにしても全国では二重防波堤というのはどこでもあることやけれども、コストの面だけではなくて、長い一つの歴史を積み重ねていくときには、金沢港は安全だというような拠点づくりをしていかならんということの思いで申し上げました。

【高井会長】 大変貴重なご意見をいただきまして、ありがとうございました。

ほかに。

【今野委員】 今、意見交換がされました。専門的にご研究なさっている石田先生や現地にお詳しい和田内先生のお話、意味のある討論が行われたと思いますが、ちょっと説明不足だったのではないかなと思った点が1点と、それから要望でございます。

説明不足だったのではないかなと思うのは、1つは200メートルの航路幅員を350メートルに結果的にするわけですね。その350メートルの幅員にする必要性は、前回の計画を検討していくときにさんざんつばらやったんだと思うんですが、その説明が今回復習がされなかったのと。

【事務局】 失礼いたしました。350は前回終わっているという解釈でしたので、今回割愛させていただきました。

【今野委員】 決定したときの議論は説明の前段階であるべきだったのではないかなと思うんです。

一つは、船型がどのくらい大きくなっていますか。

【事務局】 前日もPCTC船が200メートルちょっとなので、その1.5Lということで



約350ということで前回設定しました。そのとおりです。

【今野委員】 ですから、それによってご心配の点は、航路幅員が広がる分、少し助けられる点はあるということをご了解もらっておいたほうがいいのではないかと思います。風で揺られたりしましても幅が広がりますから入りやすくなる。

それからもう一つの要望点は、300メートルの赤線を湾口のところの海底の砂の動きが現在の水深図だけ見ても大分動いているところがあるだろうなと読み取れるわけですので、300メートルの予算をできるだけ早くとって、時間的に早く施工させることが港内の安全を確保する意味でも非常に重要だと思いますので、国土交通省並びに県にはその点を一委員としてはご尽力いただくようお願いしておきたいと思います。

【高井会長】 ありがとうございます。大変貴重なご意見でしたが、やっぱりこれもかなり短期間に投資する額が大きくなるということで、よく国とも相談しながら。

【事務局】 その辺については、国のほうと相談しながら、航路幅をいつ着手するか、できるだけ早く着手するように、またお願いしてまいりたいと思います。

【今野委員】 航路幅もそうなんですけれども、航路幅を広げた時に、ここを安定化させる意味で赤線の300メートルの防波堤延長は非常に大事なプロジェクトになるので、急いでほしいということです。

【事務局】 わかりました。

【高井会長】 ありがとうございます。

ほかにご意見ありましたらお願いします。

【松田委員】 水先をやっています松田です。

先ほど二重防波堤、越波の話が出ましたけれども、現状をちょっと皆さんに知っていただきたいなと思ひまして。

一昨年、ボーハイチャレンジ号が座礁しましたが、私ども詳しい情報は手に入っておりませんけれども、少なくとも金沢の港の大きさとかではないと思います。保安部さんがおいでるので僭越なことは言えませんが、錨地の適性という面はあると思うんですが、私ども船乗りの立場からしたらちょっと考えられない事故だなと。経験不足あるいは乗組員の技量が悪かったというふうに考えております。

それと越波、波が防波堤を越える問題です。先日ある人と話しておいて、あれはナイアガラどころかイグアスの滝だなというぐらいに冬は波が来ます。しぶきという問題ではありません。バケツをひっくり返したようにどっと来るのが現状です。これは折れ曲がっている根元のあの辺まで全く一緒です。

それともう一つ、砂とかそういうほうは私らはちょっとわかりませんので、船の運航の立場からいいまして、今の入り口付近、これがちょうど防波堤が北に延びていますので、この辺、北東ないし真下から来るうねりが非常に大きいわけです。これは気象の関係もありますし。そうすると、ちょうどジョウロの中へ入ってくるように防波堤の先端付近が極端に波が高くなります。そのために船は船尾からうねりを受けることになりますので、ピッチング、縦揺れのために舵ききが非常に悪い。時によってはプロペラが飛び出して空転してエンジンがとまるということも珍しくありません。

そういう意味で、もう少し表面の波ばかりではなくて、北から来るうねりを考慮といえますか防ぐような検討をしていただければ、船の立場としては非常にありがたいのではないかなと思います。

以上です。

【高井会長】 ありがとうございます。これもまた大変難しいお話ですので、事務局はこの種の、きょうここで今議論された話を、過去に検討したもの、それからこれからも検討を続けなければいけないもの、そういうふうにして整理をして、次のステージに進めるようにご検討いただきたいと思いますが、大丈夫ですか。

【事務局】 はい、わかりました。そういう検討も含めて、入出港も含めて考えていくように。また国のほうとも相談して進めていきたいと思います。

【高井会長】 お願いします。

【小泉委員】 先ほどちょっと話がありましたボーハイチャレンジ号の事故の話ですけれども、あれは航路とかそういうものには全く関係なくて、実は沖合に早く到着してしまったということで、そこで待っているときにエンジン故障を起こしたということです。

私、来てまだ1年たってないんですけども、金沢港というのは実は待機錨地というのがなくて、早く到着しても港内でアンカーしたりすると港内で動く船の邪魔になってしまうということで、港内でアンカーは絶対できないという港でございます。そのために時間に合わせてよその静穏な場所でアンカーしたりして時間待ちをして、時間どおりに金沢港に入港してくるという形になっています。大きい港ですと港内の静穏な場所でアンカーしたりする場所があるんですけども、どうしてもここはそういうことができないということで、根本的にそういう問題は抱えているというのがありますが、大きさからしますと、全国、私いろいろ行っていますけれども、この港の規模からするとそういうところは今のところちょっと無理じゃないのかなと思っています。それで、運用面でそういう形で調整して安全を確保していかなければいけないのではないかと考えております。

以上でございます。

【高井会長】 ありがとうございます。面的にもかなり検討範囲を広げなければ解決できないかもしれませんね。

【下沢委員】 県会議員の下沢です。金沢港の地元のものなんですけれども。

技術のほうは私素人でありますのでわかりにくいですけれども、石田先生の説明は大変わかりやすかったです。

それぞれのおっしゃること、すべからくごもっともな意見だと思いますけれども、300メートル延ばすだけで恐らく何十億かかるでしょうね。要は最終的にはお金の話です。正直言います。恐らく県で単費でやれるわけでもなし、国は随分反省もなさっているんですけれども、コンクリートから人への政権ですね。加えて去年、震災があつて、1億2,500万国民、等しくその負の部分を負うべきだと私は思っています。

そういうことでますます財政は厳しくなるわけでありますけれども、少し港湾に関して国の姿勢が変わってきたんですが、その理解がないと石川県だけ単独でできるわけがない、こういうことは。国の理解があつて初めて少しずつ前に進む。ところが残念ですけれども、今の政権は余り理解があるほうじゃないんじゃないかなと私は思っていますが、その辺の方向性は少し変わってきたり変わりつつあるんでしょうか。心象でいいですよ。

【高井会長】 事務局、お答えください。

【事務局】 県の立場からいいますと、大分理解していただいているという感じしております。先ほどもちょっと私、冒頭で申しましたけれども、国の施策であります重点港湾、それから日本海の拠点港ということで、重点港湾につきましては新規直轄ということでもちょっと別ですけれども、日本海側拠点港につきましては、施策がどのようにしてくれるかというのはまだ聞いてはないんですが、これから必ず我々の意見を聞いていただけるものだというふうに私は解釈しております。

【下沢委員】 そうしたら、要は財政的配慮が政権ができた当時から見れば期待ができるようになったという理解でよろしいかどうかと、こういうことです。

【鶴井土木部長】 東日本大震災以降、港湾機能というのは日本海側の代替港ということで、港湾機能というものは重要視、見直されてきているという方向性はあると思います。ただ、それがすぐ予算にどういう形で結びつくかというのは今後の方向性だろうと思いますけれども、確かに港湾の位置づけというものが重要視されてきた事実があることをまずはお知らせをしたいと思っておりますけれども、それに向けて我々としても行政側として、予算確保を含めた新たな機能強化に向けて取り組んでいきたいということは紛れもない事実だ

と思っています。

【下沢委員】 これで終わりますけれども、そこまでが限界だと思います。要は、こんなこと釈迦に説法でしょうけれども、港湾事業なんていうのは一般の生活感のない事業でありますから、一般市民の理解というのは非常に受けにくい。まして、こんな得手勝手な日本国でありますので、関係ないところよりも家の前の道路いいがにしてみたいな、こういうこともひょっとしたらあるかもわからない。大変難しいと思いますけれども、この辺は我々政治家側の努力、そして役所側の努力、そして一般の理解がないと前へ進まんとしますので、ともに頑張りましょう。

終わります。

【高井会長】 ありがとうございます。なかなか難しい議論に発展しましたので、本日の議論に戻したいと思いますが、ほかにご意見、ご質問でも構いませんけれども。

それでは、ほかにご質問、ご意見がないようですので、金沢港港湾計画の一部変更及び金沢港港湾区域の変更について取りまとめさせていただきたいと存じますが、いかがでしょうか。

【委 員】 異議なし。

【高井会長】 それでは、本件につきまして、石川県知事に対し答申しなければならないわけですが、これまでの審議状況から適当である旨の答申をしてよろしいのではないかと存じます。いかがでしょうか。

【委 員】 異議なし。

【高井会長】 ありがとうございます。

以上をもちまして本日の審議はすべて終了ということでございます。

それでは、港湾管理者におかれましては、本日委員の皆様から承った大変貴重な、また難しいご意見を参考に、今後ともよりよい港づくりに努めていただきたいということをお願い申し上げます。

議事の円滑な運営につきまして皆様のご協力をいただきまして、まことにありがとうございました。

## 5 閉 会

【司会】 高井会長におかれましては、議事の進行ありがとうございました。

今回ご審議いただきました議案の今後のスケジュールでございますが、お手元にお配りしてありますA4のペーパーでございますが、港湾計画変更、港湾区域変更の手続きという

資料をごらんいただきたいと思います。港湾計画の一部変更につきましては、赤色で示す  
手続となっております。3月に開催される国の交通政策審議会港湾分科会に諮る予定で  
あります。また、港湾区域の変更につきましては、青色で示してあります5月に開催予定  
の国の運輸審議会に諮る予定であります。

それでは、これで第21回石川県地方港湾審議会を終了させていただきたいと思います。  
委員の皆様方、どうもありがとうございました。

本議事録を証するため、下記に署名捺印する。

平成24年 月 日

議事録署名委員

議事録署名委員