

## 報告事項

- (1) 東日本大震災の対応状況について
- (2) 国際バルク戦略港湾の選定結果について
- (3) 日本海側拠点港の公募について

平成23年7月22日（金）

国土交通省中国地方整備局

# (1)東日本大震災の対応状況について

## 地震発災後1ヶ月間におけるTEC-FORCE活動状況

### ①【発災当日】計62名

- ・市町村等に43名を派遣
- ・ヘリ3機が現地調査  
(5機が東日本へ移動)

### ②【発災翌日】計397名

- ・市町村等に111名派遣(以降継続)
- ・被災状況調査のため247名を派遣
- ・通信確保のため 衛星通信局3台、4名を派遣 等

### ③【3日後】計511名【4日後】計521名

- ・被災状況調査のため323名に派遣を増強
- ・被災地の通信確保のため衛星通信局8台、9名を増強
- ・被災市町村のニーズをもとに救援物資の調達を開始

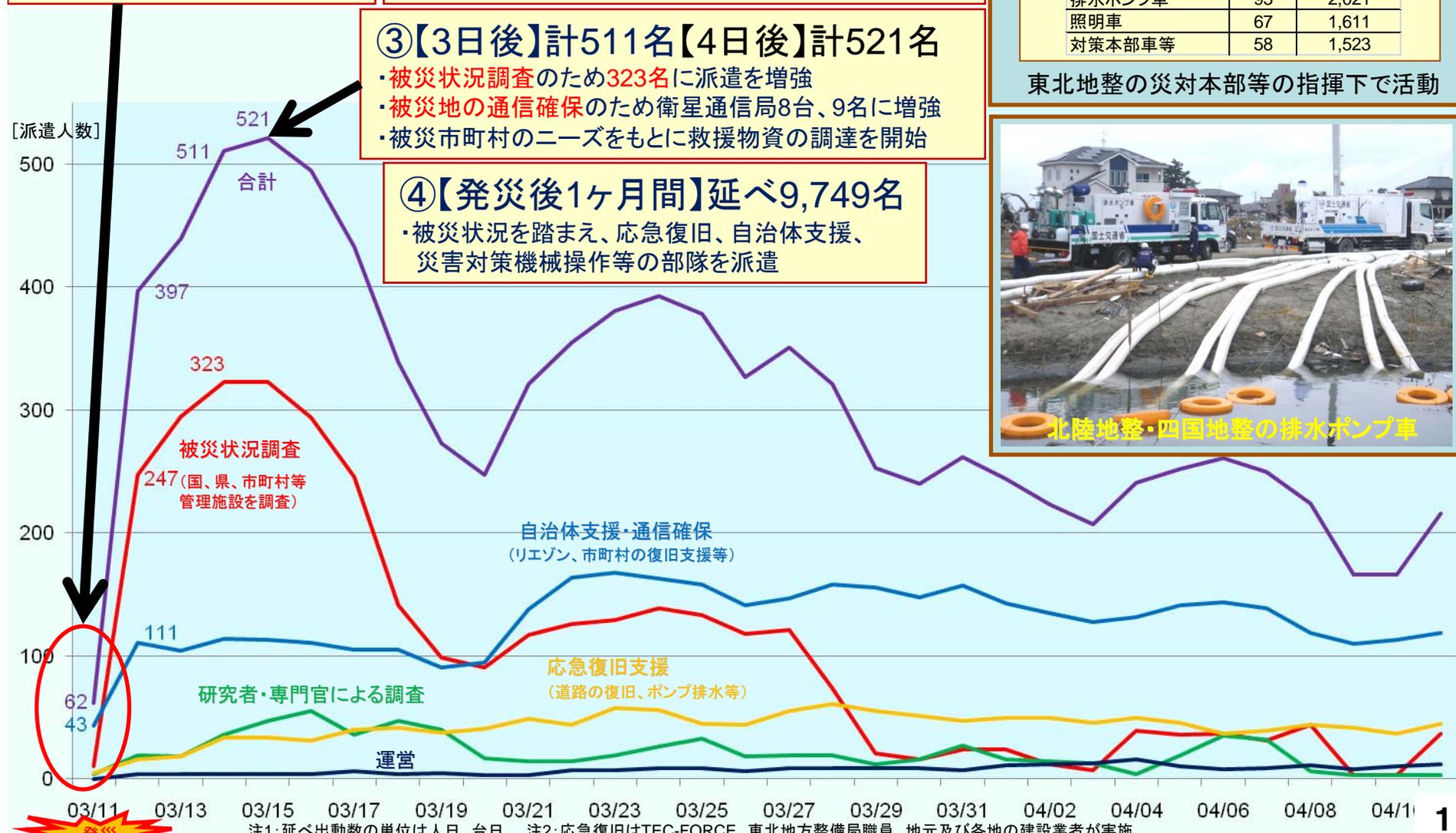
### ④【発災後1ヶ月間】延べ9,749名

- ・被災状況を踏まえ、応急復旧、自治体支援、災害対策機械操作等の部隊を派遣

### 【全国の地方整備局からの派遣状況】

	出勤数	延べ出勤数
TEC-FORCE隊員	1,742	9,749
ヘリコプタ	8	119
衛星通信車	9	260
可搬式衛星通信局	16	345
排水ポンプ車	93	2,021
照明車	67	1,611
対策本部車等	58	1,523

東北地整の災対本部等の指揮下で活動



注1: 延べ出勤数の単位は人日、台日。 注2: 応急復旧はTEC-FORCE、東北地方整備局職員、地元及び各地の建設業者が実施。

# (1)東日本大震災の対応状況について

## 主な復旧状況

### 交通ネットワークの復旧状況

5/6 現在



主な復旧状況	
3月11日	県庁・市町村への職員の派遣を開始 全国のTEC-FORCEに対し出動司令
3月12日	東北道・常磐道緊急車両通行可能 クシの歯11ルート確保(全16ルート中)
3月13日	排水ポンプ車による湛水区域の排水開始 市町村への救援物資調達開始
3月14日	クシの歯15ルート確保(残り1ルートは原発規制区間)
3月15日	衛星通信車等による市町村通信機能確保開始
3月16日	仙台空港の救援機(ヘリ、米軍機)を対象とした運用開始
3月18日	国道45号啓開作業概ね終了 盛岡へのガソリン列車運行開始
3月20日	仙台空港の再生に向けた排水開始
3月21日	内航タンカーによる石油輸送開始(仙台塩釜港等)
3月23日	被災した全10港で係留施設が一部復旧
3月24日	東北道全線一般車両通行可能
3月25日	郡山へのガソリン列車運行開始
4月1日	常磐道全線一般車両通行可能(原発規制区間除く)
4月13日	仙台空港民航機運行再開
4月29日	東北新幹線全線復旧

## 東日本大震災の中国地整による主な支援内容

**3月12日から延べ1156名のTEC-FORCE隊員を派遣中**（平成23年6月3日時点）

### 1. 啓開への支援(3月12日～4月2日)

【被害状況調査の実施】

- 道路 国道45号(石巻市、釜石市)など
- 河川 北上川、鳴瀬川など
- 港湾 松島港、仙台塩釜港、石巻港など

### 2. 通信環境の構築、緊急排水作業の支援(3月13日～5月30日)

- 通信環境の劣悪な自治体から被災状況の映像配信、電話等の通信回線の構築をするため、衛星通信車やKU-SAT(可搬型小型衛星通信装置)の運用管理
- 浸水地域の排水作業及び夜間の照明確保のため、排水ポンプ車及び照明車の運用管理。
- 派遣した災害対策機械
  - ・衛星通信車 1台   ・KU-SAT 1台   ・パトロール車 1台
  - ・排水ポンプ車9台   ・照明車 5台
  - ・待機支援車 2台   ・対策本部車1台

### 3. 自治体への支援(3月21日～4月27日)

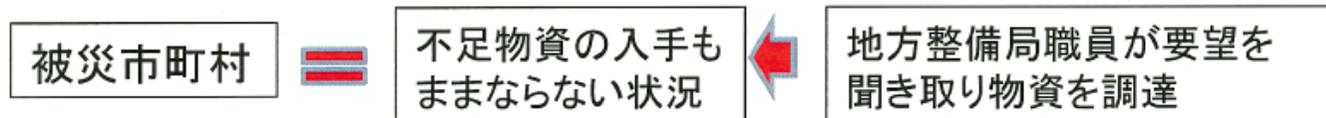
- 被災市町村のうち仙台市と東松島市にリエゾンを派遣。
- 被災地の支援ニーズを把握し、東北TEC-FORCE総合司令部と連絡調整を図り、迅速な支援物資などの橋渡し。

# (1)東日本大震災の対応状況について

## 東日本大震災 中国地整による支援活動(自治体への支援)

○中国地整をはじめとした5地整のTEC-FORCEが市町村支援班(リエゾン)として、被災12市町村の災害対策本部及び現地で活動。

- ・被災情報の収集
- ・津波により浸水した地域における関係機関との応急対策の調整
- ・通信手段、物資の入手手段が確保出来ない初期の期間、市町村のニーズをもとに物資を調達



4月7日  
東北TEC-FORCE総合司令部  
打合せ状況



3月23日  
仙台市建設局長との意見交換状況  
(仙台市建設局内)



4月8日  
仙台市とリエゾンによる被災状況調査  
(仙台市西公園)



4月11日  
仙台市とリエゾンによる浸水現状調査  
(井土浦川河口付近)



3月22日  
東松島市長より要請を受けるリエゾン  
(東松島市災害対策本部内)



3月27日  
中国地方整備局TEC-FORCEの取り次ぎ  
で広島県庄原市より物資支援受渡し  
(東松島市長に物資を手渡す)



4月3日  
東松島市・自衛隊とリエゾンによる  
排水作業打合せ状況  
(東松島市災害対策本部内)



4月1日  
現地での被災状況調査にあたるTEC-FORCE隊員(東松島市内浸水状況)

# (1)東日本大震災の対応状況について

## 中央での取り組み状況

5月 2日 平成23年度第一次補正予算成立

東日本大震災からの早期復旧に向け、年度内に必要と見込まれる経費を計上 合計4兆153億円  
(災害救助等関係経費、災害廃棄物処理事業費、災害対応公共事業関係費 等)

6月25日 東日本大震災復興構想会議 「復興への提言～悲惨のなかの希望～」を公表

6月26日 中央防災会議

東北地方太平洋沖地震を教訓とした地震・津波対策に関する専門調査会  
「今後の津波防災対策の基本的考え方について(中間とりまとめ)」を公表



最大クラスの津波を想定して、ハード・ソフトのとりうる手段を尽くした総合的な津波対策の確立  
比較的頻度の高い一定程度の津波高に対する海岸保全施設を引き続き整備  
設計対象の津波高を超えた場合でも、粘り強く効果が発揮できるような構造物の技術開発

6月26日 海岸における津波対策検討委員会

「海岸堤防・護岸の復旧工法の検討」等について議論



設計津波は、地域海岸ユニット毎に海岸管理者が設定することを基本とする

7月 6日 交通政策審議会港湾分科会防災部会

「港湾における総合的な津波対策のあり方(中間とりまとめ)」を公表



発生頻度が高い津波に対してはできるだけ構造物で人命・財産を守りきる「防災」を目指す  
最大クラスの津波に対しては「減災」を目指し土地利用や避難対策と一体となった総合的な対策を講じる

7月14日 高速道路のあり方検討有識者委員会

「東日本大震災を踏まえた緊急提言」を公表



新たな二段構え(防災+減災)の耐災思想に基づく取組が必要  
ミッシングリンクの解消等、戦略的かつ効果的なネットワーク強化が必要

7月20日 平成23年度第二次補正予算が衆院で可決(同月22日成立見込み)

東日本大震災の直近の復旧状況等を踏まえ、当面の復旧対策に万全を期すための経費を計上 合計1兆9,988億円  
(原子力損害賠償法等関係経費、被災者支援関係経費、東日本大震災復旧・復興予備費)

# (1)東日本大震災の対応状況について

## 中央防災会議中間とりまとめに伴う提言

中央防災会議

「東北地方太平洋沖地震を教訓とした地震・津波対策に関する専門調査会」  
中間とりまとめに伴う提言

～ 今後の津波防災対策の基本的考え方について ～

平成 23 年 6 月 26 日

今回の東北地方太平洋沖地震は、我が国の防災対策にとって、かつてない大きな反省と教訓をもたらすこととなった。

このような中で、被災地では、現在本格的な復旧・復興に向けての懸命な取り組みが進められ、また全国の多くの地域で防災計画の見直しも始まっているところである。

本専門調査会では、これまでの審議を踏まえ、「中間とりまとめ」を行ったが、被災地や全国各地における様々な取り組みを後押しするとの強い思いのもと、以下のとおり提言を行うものである。

### 1. 地震・津波の想定のある方について

(1) これまでの地震・津波防災対策では、過去に繰り返し発生し、近い将来同様の地震が発生する可能性が高く切迫性の高い地震・津波を想定してきた。しかしながら、今般の東北地方太平洋沖地震はこの想定を大きく上回り、甚大な被害を発生させた。今後、地震・津波の想定を行うにあたっては、これまでの考え方を改め、津波堆積物調査などの科学的知見をベースに、あらゆる可能性を考慮した最大クラスの巨大な地震・津波を検討していくべきである。なお、一度想定した地震・津波についても、最新の科学的知見を取り入れて適宜見直すことが不可欠である。

(2) 上記の考え方にに基づき、今後、各地域ごとに地震・津波の想定を早急に検討すべきである。今回の被災地の対策を講ずるにあたっては、今般の東北地方太平洋沖地震を基本とする。

### 2. 今後の津波対策の考え方について

(1) 今後の津波防災対策は、切迫性が低くても東北地方太平洋沖地震や最大クラスの津波を想定し、様々な施策を講じるよう検討していく必要がある。しかし、このような津波高に対して、海岸保全施設等の整備の対象とする津波高を大幅に高くすることは、施設整備に必要な費用、海岸の環境や利用に及ぼす影響などを考慮すると現実的ではない。このため、住民の避難を軸に、土地利用、避難施設、防災施設の整備などのハード・ソフトのとりうる手段を尽くした総合的な津波対策の確立が急務である。

(2) 海岸保全施設等は、人命保護に加え、住民財産の保護、地域の経済活動の安定化、効率的な生産拠点の確保の観点から、比較的頻度の高い一定程度の津波高に対して、引き続き整備を進めていくことを基本とすべきである。なお、設計津波高を超えても、施設の効果粘り強く発揮できるような構造物の技術開発を進め、整備していく必要がある。

(3) 総合的な津波対策をさらに具体的に進めるためには、津波観測、警報発表、情報伝達などの改善や防災教育、防災訓練の充実、避難路、避難場所の整備などに積極的に努めていくことが求められる。一方で、今般の津波における住民等の避難行動や情報伝達などについて、十分調査分析を行う必要がある。今後、これらの調査分析に基づき、リスクコミュニケーションの仕組みの構築等により、国民の防災意識の向上に努めていく必要がある。

# (1)東日本大震災の対応状況について

## 海岸施設の「設計津波の水位の設定方法等」について ～復興計画策定の基礎となる海岸堤防の高さ決定の基準

別添1

### 設計津波の水位の設定方法

今次津波被害を受けて、海岸堤防等の海岸保全施設の整備に必要となる「設計津波」の水位設定の考え方（作業手順）を示す。

#### 1. 設計津波の設定単位

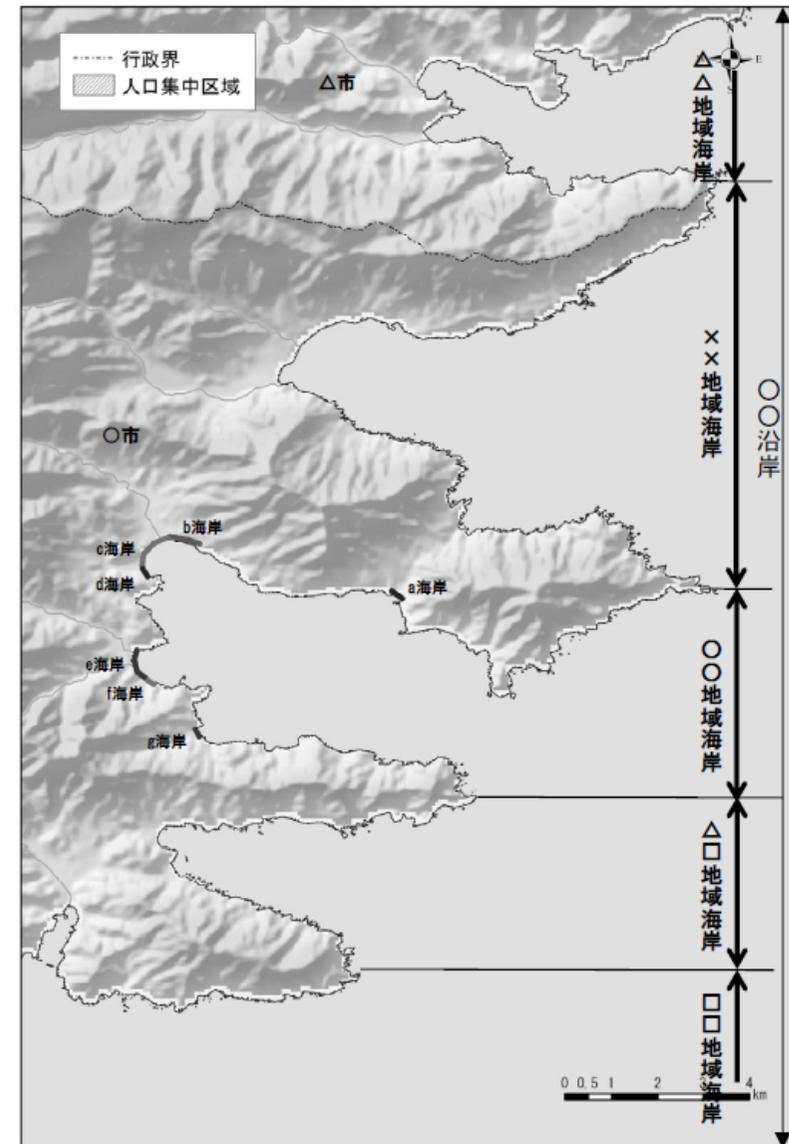
設計津波は、地域海岸ごとに設定することを基本。

**【地域海岸】** 沿岸域を「湾の形状や山付け等の自然条件」等から勘案して、一連のまとまりのある海岸線に分割したもの。

#### 2. 「設計津波の水位」の設定方法

- ①過去に発生した津波の実績津波高さの整理
  - ✓ 痕跡高調査や歴史記録・文献等を活用。
- ②シミュレーションによる津波高さの算出
  - ✓ 十分なデータが得られない時には、シミュレーションを実施しデータを補完。
  - ✓ 今後、中央防災会議等において検討が進み、想定地震の規模や対象範囲の見直し等が行われた場合は適宜見直すことが必要。
- ③設計津波の対象津波群の設定
  - ✓ 地域海岸ごとに、グラフを作成。
  - ✓ 一定の頻度（数十年から百数十年に一度程度）で発生すると想定される津波の集合を選定。
- ④「設計津波の水位」の設定
  - ✓ 上記で設定した対象津波群の津波を対象に、隣接する海岸管理者間で十分調整を図ったうえで、設計津波の水位を海岸管理者が設定。
  - ※堤防等の天端高は、設計津波の水位を前提として、環境保全、周辺景観との調和、経済性、維持管理の容易性、施工性、公衆の利用等を総合的に考慮して海岸管理者が適切に設定。

(参考資料) 地域海岸について



出典：海岸における津波対策検討委員会より

# (1)東日本大震災の対応状況について

## 港湾における総合的な津波対策のあり方(中間とりまとめ)

### ～抜粋～

#### 3. 津波の規模や発生頻度に応じた防災・減災目標の明確化

これまでの津波対策では、過去に繰り返し発生し、今後とも発生の可能性が高い津波を想定してきた。しかしながら、今回の津波はこの想定を大きく上回り、甚大な被害を発生させた。2. (1) で述べたとおり、今後の津波対策を構築するにあたっては、津波の規模や発生頻度に応じて防護の目標を明確化して対策を進める必要がある。このため、基本的に二つのレベルの津波を想定するものとする。

一つ目のレベルである、発生頻度が高い津波(以下、「発生頻度の高い津波」という。)に対しては、できるだけ構造物で人命・財産を守りきる「防災」を目指すものとする。二つ目のレベルである、発生頻度は極めて低いが影響が甚大な最大クラスの津波(以下、「最大クラスの津波」という。)に対しては、最低限人命を守るという目標のもとに被害をできるだけ小さくする「減災」を目指すものとする。最大クラスの津波については、上限値と受け取られるので設定すべきではないとの意見もあるが、対策の検討において何らかの具体的なシナリオが必要になることから、最新の科学的知見や歴史的考察のうえに最大規模の津波を想定する。

発生頻度の高い津波は、施設の供用期間や社会的な観点から考慮し、その地点において概ね数十年から百数十年に一回程度の頻度で発生する規模とする。発生頻度の高い津波に対しては、①人命を守る、②財産を守る、③経済活動を継続させることを目標とする。このため、津波防災施設の計画・設計に当たっては、堤内地への浸水(防潮堤からの越流)を防止するものとする。なお、堤外地\*では浸水が想定されるが、人命を守るとともに、港湾の産業・物流施設が早期に復旧でき、臨海部立地企業の業務が継続できるように計画・設計する。

最大クラスの津波は、その地点において概ね数百年から千年に一回程度の頻度で発生する規模とする。最大クラスの津波に対しては、①人命を守る、②経済的損失を軽減する、③大きな二次災害を防止する、④施設の早期復旧を図ることを目標とする。この場合、堤内地への浸水は許容するものの、土地利用や避難対策と一体となった総合的な対策を講じるものとする。

なお、上記のいずれのレベルの津波に対しても、想定以上の津波が起こりうることや津波防災施設が十分に機能しない場合も想定して、最悪のシナリオのもとに避難計画を策定する。さらに、施設のみで防護することができず背後地が浸水するおそれがあることを地域防災計画へ明記するなど、施設の限界を明らかにしつつ防災教育に取り組む。防災教育においては、沿岸部で地震が発生した場合には、どのような津波が来るのか直ちに判断することは困難であること、陸閘・水門を閉鎖するのに十分な時間がないなどの運用上の問題があることから、地震が発生した場合は即刻避難すべきことに留意する必要がある。

#### 5. 避難対策の強化

##### (1) 浸水想定区域における避難施設の確保

避難対策については、どのレベルの津波が来るのかを直ちに判断することが困難であることなどから、常に最悪のシナリオを想定して実施する必要がある。この際、津波の到達時間、避難に要する時間及び平常時における施設の活用の可能性を考慮して、費用対効果も検証しつつ、適切な形式・規模の避難施設を浸水想定区域内に設ける必要がある。個々の避難施設については、可能な限り最大クラスの津波に対応する高さを確保しつつ、船舶などの漂流物に破壊されない強度を有するものとなるよう留意する。また、時間的な状況等に応じてより安全な避難施設の利用が可能となるような、避難施設のネットワーク化のための方策の検討を進める。

##### (2) 避難に係る情報提供システムの強化・多重化

今回の地震発生後、GPS波浪計のデータが活用され、気象庁が発した津波警報における津波高が引き上げられたが、引き上げまでに地震発生から28分と時間を要した。また、第一波観測後、GPS波浪計からのデータ伝送が停電や陸上通信回線の被災により不通となってしまった。もしデータ伝送が継続していれば、津波の沿岸到着前の観測に加え、津波警報・注意報が早期に解除できたものと考えられる。このため、通信システムの多重化、情報提供ルートの多様化等を進める。

#### 6. 粘り強い構造を目指した技術的検討

津波防災施設には、繰り返し来襲する津波に対して、仮に第1波で被害を受けたとしても倒壊せず、第2波目以降にも最低限の耐力を保持する「粘り強い」構造が求められる。従って、施設の整備にあたっては、必要に応じ、費用対効果を検証しつつ、最大クラスの津波に対しても倒壊しない粘り強い構造とすることについての技術的検討を行う。

特に、倒壊した場合に早期復旧が困難となる防波堤については、通常時の静穏度確保や二次災害防止等の減災の観点からも粘り強い構造を目指す必要がある。外洋に面する港湾に整備される防波堤は、台風や冬季風浪等の非常に厳しい波浪条件によって断面諸元が決まっているため、相当規模の津波に対しても耐えることができる構造となっている。このため、津波越流時におけるマウンドの洗掘防止対策等の比較的軽微な対策により、防波堤の耐津波性能を大幅に向上させ、粘り強い構造を実現することは技術的に可能であると考えられる。

# (1)東日本大震災の対応状況について

## 東日本大震災を踏まえた今後の道路政策への緊急提言

### ～抜粋～

#### 2. 東日本大震災を踏まえた今後の道路政策への緊急提言

東日本大震災の被災地の早期復旧・復興とともに、今後の首都直下地震、東海・東南海・南海地震などの大震災が想定される地域の安全を確保するため、速やかに以下の対策を講ずることが必要である。

##### (1) 新たな二段構え(防災+減災)の耐災思想に基づく取組が必要

- ・ 今後の災害対策は、大災害に対して施設により完全に封じ込めることは困難であることから、これまでの「防災対策」に加え、人命を失わず、なおかつ物的被害をできる限り軽減し復旧を容易化する「減災対策」を取り入れた、新たな二段構えの耐災思想で取り組む必要がある。
- ・ これらの対策は、ハードとソフト(避難対策等)を効果的に組み合わせ、今回の教訓をはじめ、情報通信など最新の技術も駆使した総合的な防護システムとすることが重要であり、早期に具体化し周知していく必要がある。

##### (2) 他の交通モードや防災施設等との連携が重要

- ・ 災害時には各交通モードが補完しあいながら、その特性を活かした機能が発揮できるよう、交通モードの多様性を維持することが重要である。  
また、高速道路等は、各交通モード間や各交通モードと被災地等を繋ぐ重要な役割を担っており、各交通モードとの連携を再点検し、強化することが必要である。
- ・ 今後の災害に強い地域づくりにおいては、道路の防災機能を意識して、高速道路等と防災拠点や避難場所等を一体的に整備するなど、他の施設との積極的な連携が必要である。特に、高速道路のIC、SA・PA等を中心に、道路とそれを取り巻く空間について、災害時に計画的かつ積極的な活用が必要である。

#### (3) 戦略的かつ効果的なネットワーク強化が必要

今後の高速道路ネットワークについては、以下の視点で重点化し、戦略的かつ効果的に強化していく必要がある。

##### [幹線道路ネットワークの弱点解消]

- 広域的な幹線道路ネットワークについては、地域の孤立化や多重性の欠如など災害面からの弱点を再点検し、その克服に向けて、ミッシングリンクの解消や隘路区間の改良など効果的な手法を選択し、緊急性の高い箇所から重点的に強化を行う必要がある。
- その際、併せて以下に取り組むことが必要である。
  - ・ 国際物流の動き、特にアジア経済の力強い成長などアジアダイナミズムを取り込み、産業の力を高めていくための太平洋側と日本海側を結ぶネットワーク強化
  - ・ 主要な市街地や交通拠点と高速道路のアクセス強化、簡易なICの増設等による地域との連絡強化などネットワーク機能の向上

##### [被災地域の早期復興を促進する「復興高速道路」等の整備]

- 人口減少が進む中、甚大な被災を受けた地域の早期復興のためには、各地域が役割分担をしつつ広域的に連携していくことが必要となる。これを促進するため、各地域を縦に繋ぐことによって、地域間の連絡性を高めることができる「復興高速道路」としての三陸沿岸道路など、太平洋沿岸軸の強化が必要である。
- また、太平洋沿岸軸と連携して、被災地の復興を支援するため、今回、三陸縦貫自動車道とともに、重要な役割を果たした「くしの歯」に象徴される太平洋沿岸と内陸部を結ぶ横断軸の強化が必要である。
- これら復興の基盤となる必要な高速道路については、これまでの計画を前倒しして着工・推進することを含めた整備のスピードアップと整備目標の明確化が必要である。

##### [大震災が想定される地域等の再点検]

- 首都直下地震、東海・東南海・南海地震などの大震災が想定される地域を中心に、現在調査中の事業を含め、災害面からの弱点の再点検と、必要な箇所の選択的かつ重点的な強化が必要である。なお、「くしの歯」の「歯」も「歯の根本となる部分」もない地域も存在していることに十分留意する必要がある。

## 中国地方における大規模地震に対する検討会



### 1. 「中国地方における大規模地震に対する検討会」の設立主旨

今般の東日本大震災による甚大な被害の発生を踏まえて、中国地方においても大規模地震が発生した場合の諸課題を整理・分析するとともに、その際の基本的な対応方針について検討するものである。

### 2. 委員会委員

阪田 憲次	前土木学会会長
平田 直	東京大学地震研究所地震予知研究センター教授
三浦 房紀	山口大学大学院教授
木下 誠也	愛媛大学防災情報研究センター教授
裕見 吉晴	鳥取大学大学院教授
河原 能久	広島大学大学院教授
横田 修一郎	島根大学総合理工学部教授
山城 滋	中国新聞社論説主幹

※ オブザーバーとして、各県の土木部長等を予定

### 3. 検討事項

1. 中国地方で想定すべき地震の規模・被害想定について
2. 地震・被害想定に対する課題の抽出
3. 課題に対する基本方針について

## (2) 国際バルク戦略港湾の選定結果について

### 国際バルク戦略港湾政策の目的、目標と選定結果等

#### ● 国際バルク戦略港湾政策の目的

大型船舶の活用等により、対象品目を取り扱うアジアの主要港湾と比べて遜色のない物流コスト・サービスを実現し、それにより我が国の産業や国民生活に必要な不可欠な資源、エネルギー、食糧等の物資を安定的かつ安価に供給すること。

#### ● 国際バルク戦略港湾政策の目標

・2015年までに、国際バルク戦略港湾において、現在主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応する。

・2020年までに、国際バルク戦略港湾において、パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶の満載での入港に対応する。

			穀物	鉄鉱石	石炭
2015年までに 対応	現在主力となっている輸送船舶	船型	パナマックス船	ケープサイズ船	パナマックス船
		満載での入港に必要な岸壁水深	14m程度	19m程度	14m程度
2020年までに 対応	パナマ運河の拡張や一括大量輸送による物流コスト削減を見据え登場する最大級の輸送船舶	船型	ポストパナマックス船	VLOC	ケープサイズ船
		満載での入港に必要な岸壁水深	17m程度	23m程度	19m程度

#### ● 選定結果(本年5月末)

穀物	鹿島港、志布志港、名古屋港、 <b>水島港</b> 、釧路港
鉄鉱石	木更津港、 <b>福山港・水島港</b>
石炭	<b>徳山下松港・宇部港</b> 、小名浜港



選定された9者10港のうち  
**3者4港**が中国地方の港湾

#### ● 現状の取り組み

今後の企業連携や制度改正、港湾整備事業等の実現に向けて関係者の取組内容やスケジュールを明記した**国際バルク戦略港湾育成プログラム**を作成中(8月末まで)。なお、利用者、経済界、港湾管理者、地方自治体及び国機関等からなる協議会にて検討を進めている。

## (2) 国際バルク戦略港湾の選定結果について

### 中国地方の国際バルク戦略港湾の概要

#### 水島港・福山港（鉄鉱石）：岡山県・広島県



#### 水島港（穀物）：岡山県



#### 徳山下松港・宇部港（石炭）：山口県



## 日本海側拠点港の形成

対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れつつ、日本海側港湾の国際競争力を強化するため、日本海側拠点港を形成する。

### ○日本海側拠点港形成の概要

中国・韓国・ロシアなど日本海周辺の対岸諸国の経済発展等を我が国の成長に取り込みつつ、日本海側各港湾の役割の明確化と港湾間の連携を図ることにより、日本海側港湾全体の国際競争力を強化し、ひいては日本海側地域の経済発展に貢献することを目的に、平成22年11月に、「日本海側拠点港の形成に関する検討委員会」を設置し、検討を進めているところ。

また、東日本大震災を踏まえ、災害に強い物流ネットワークの構築(代替機能の確保)及び防災機能の確保について、評価の視点に追加。

### ○スケジュール

- ・平成22年11月24日 第1回委員会
- ・平成23年2月3日 第2回委員会
- ・平成23年3月3日 第3回委員会
- ・平成23年3月11日 東北地方太平洋沖地震発生
- ・平成23年6月1日 第4回委員会
- ・平成23年6月3日 公募(7月29日募集締切)
- ・平成23年秋頃 委員会として結論

### ○委員

- |                |                         |
|----------------|-------------------------|
| 〈政府側〉<br>市村浩一郎 | 国土交通大臣政務官               |
| 〈委員〉<br>久保昌三   | (社)日本港運協会会長             |
| 黒田勝彦           | 神戸大学名誉教授                |
| 中田信哉           | 神奈川大学経済学部教授             |
| 長谷川雅行          | (株)日通総合研究所顧問            |
| 深川三郎           | (社)日本外航客船協会客船事業振興委員会委員長 |
| 丸屋豊二郎          | 日本貿易振興機構アジア経済研究所理事      |
| 村上英三           | (社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長   |
| 山本幸司           | 名古屋工業大学大学院工学研究科教授       |
| 吉田 進           | (財)環日本海経済研究所名誉理事長       |

#### 日本海側拠点港の公募について

- ①対象港湾 : 日本海側に存在する国際拠点港湾及び重要港湾26港
- ②募集の対象者: 対象港湾の港湾管理者(連名での応募も可能)
- ③選定の手順 : 日本海側拠点港の形成に向けた計画の提案を募集し、委員会にて提案された計画の評価を行い、選定を行う。
- ④計画の目標 : 2025年までに、今後の対岸諸国の経済発展、産業動向等を踏まえた日本海側港湾のあるべき姿を実現する。  
2015年までに、日本海側港湾のあるべき姿のうち、現状の対岸諸国の状況等に対応した姿を実現する。
- ⑤対象機能: 1. 輸送モード
  - ・国際海上コンテナ
  - ・国際フェリー・国際RORO船
  - ・外航クルーズ、国際定期旅客2. 貨物
  - ・原木
  - ・その他(港湾管理者から提案があった場合、対象機能として取り上げるか否か議論した上で判断。)
- ⑥対象機能の取扱: 機能毎の募集とするが、複数の対象機能での応募も可能

### (3) 日本海側拠点港の公募について

#### 日本海側拠点港の検討対象港湾

