

答弁書第七号

内閣参質一三六第七号

平成八年七月十二日

内閣総理大臣 橋本龍太郎

参議院議長 斎藤 十朗殿

参議院議員荒木清寛君提出名古屋港の整備促進等に関する質問に対し、別紙答弁書を送付する。

参議院議員荒木清寛君提出名古屋港の整備促進等に関する質問に対する答弁書

一について

大型コンテナ船の就航に対応した大水深コンテナバースの整備がアジア諸国の主要港に比べて遅れたことに加え、円高等の影響によって我が国港湾の高コスト構造が一層顕著となっていること、アジア諸国の経済発展に伴い、これらの国から発生する貨物が急激に増大していること等がコンテナ取扱量において我が国港湾の地位が低下している理由であると考えられる。

二について

アジア諸国の主要港のうち香港やシンガポールでは、四千TEU級以上の大型コンテナ船に対応できる水深十五メートル級のコンテナバースが既に供用中であり、今後更に同様のコンテナバースが整備される予定である。また、高雄、釜山においても、同様のコンテナバースが数年内に完成する予定である。

三について

名古屋港は、大型コンテナ船の入港のためには長大な航路を掘り込む必要があることや、しゅんせつ土砂の処分場所の確保といった課題はあるが、我が国を代表する主要港の一つであることから、水深十五

メートル級コンテナバースの整備について、今後地元の要請を踏まえつつ検討を進めてまいりたい。

なお、第九次港湾整備五箇年計画については、現在、第七次空港整備五箇年計画と同様に、投資規模の総枠等が閣議了解された段階であり、水深十五メートル級コンテナバースの整備等の具体的な計画の内容は、平成八年秋の閣議決定を目的として作業中である。

四について

大水深コンテナバースの整備については、コンテナ船の大型化の動向を見極めつつ、適切に対応してまいりたい。

五について

大規模災害時においても一定の物流機能を確保するためには、港湾の適切な代替・補完機能の保持を図ることが重要であり、このような観点も踏まえつつ、名古屋港においても適切な港湾の整備を図ってまいりたい。

六について

運輸省としては、平成八年度に実施する「テクノスーパライナー事業化支援のための総合的調査」に

において、全国的な視点から事業化のための課題の整理を行うこととしているが、具体的な就航港については、事業を行う主体が貨物量、採算性等を検討した上で判断するものと考えている。