大洲西道路 早期整備を

八幡浜港フェリーターミナル老朽化対策・防災機能強化 再生計画実現へ支援

参議院国土交通委員会 山本博司議員 質問

今月7日に開かれた参議院国土交通委員会で、八幡浜市出身の山本博司参議院議員（60）＝公明党＝が質問に立った。

そのなかで八幡浜港の老朽化対策と大洲西道路の早期整備についても質問。太田昭宏国務大臣らがこれに答えた。

以下、質疑の要旨を紹介する。

◇

山本参議院議員　本日は平成27年度予算案の委嘱審査ということで、予算に関連する港湾施設の整備、また道路、航路の整備に関してお伺いしたい。

まず、港湾施設の整備に関して、我が国は四方を海に囲まれており、港湾は海上輸送と陸上輸送の結節点として物流や人の流れを支える大事な交通の基盤。また、地方創生や成長戦略が大きなテーマの昨今にあって、港湾は、地域における企業立地、また雇用の創出といった社会資本のストック効果の発現という観点から、港湾の機能強化をすることが我が国の国民生活の質の向上や産業活動の発展に大きな役割を果たすと考える。

2月に視察した宇部港の臨海部には195の事業所が立地し、約1万人の雇用がある。今後の港湾の機能強化ということを見越して火力発電所の建設が検討されており、その投資額は約3千億円。また、数百人規模の雇用創出にもつながるということで、港湾はまさにストック効果が非常に大きいということを痛感した。

本年2月には交通政策基本法に基づく初の交通政策基本計画が閣議決定をされた。大臣に、この計画における港湾の位置付けに関して認識を伺いたい。

太田国務大臣　交通政策基本計画においても、主に成長と繁栄の基盤となる国際・地域間の旅客交通・物流ネットワークの構築の中で施策の推進が位置付けられており、港湾は極めて重要と認識している。

具体的に国際コンテナ戦略港湾を推進している。国際海上バルク貨物の輸送コスト低減のための資源エネルギー等の安定かつ効率的な海上輸送網の形成も大事。2020年、クルーズ船で入国する外国人旅客数をクルーズ船百万人時代まで持っていこうと、クルーズ振興も掲げている。（一部略）

様々な意味で港湾のストック効果を最大限に発揮して、地方創生、また我が国全体の経済力の維持向上に寄与したいと考えている。

山本議員　広島港も視察させていただき、そこで自動車産業の方のお話を聞く機会があり、地域の経済を支える重要なインフラということを改めて痛感した。しかし、自動車の運搬の大型化が進む中で、大変非効率な輸送が発生している点が課題だった。こうした課題の解決が重要と考えるが、広島港の今後の整備方針を伺いたい。

大脇政府参考人　広島港は、全国有数の完成自動車の輸出拠点。

御指摘のとおり、自動車運搬船の大型化や岸壁数の不足、港湾施設の老朽化などの課題への対応が必要となっている。（一部略）本日の御指摘も踏まえ検討を進めたい。

山本議員　次に、物流の拠点としての港湾ということでお聞きしたい。特定地域振興重要港湾である、私のふるさとの愛媛県の八幡浜港、これは豊後水道対岸の大分県の別府港と臼杵港、この2つのフェリー航路が就航しており、京阪神から東九州、南九州を結ぶ最短の経路である、四国の中での大変重要な拠点となっている。加えて九州東岸においては東九州自動車道の整備が進んでおり、交流人口の増加による地方創生を期待する中で、この物流、人流の拠点としての八幡浜港の重要性は一層増している。

しかし、八幡浜港のフェリーターミナルは岸壁の老朽化が進んでおり、地元や港湾利用者からは、フェリー岸壁の再整備を望む声が大きくなっている。

この八幡浜港の今後の整備に関しても認識を伺いたい。

（写真＝参議院国土交通委員会で質問する山本博司議員＝上＝と、太田国務大臣＝右＝）

太田大臣　八幡浜港は四国の西部に位置して、四国と東九州をフェリーで結ぶ物流、人流の重要な結節点。重要な役割を担う港湾だと認識している。

平成25年4月にみなとオアシス八幡浜みなっとがオープンして、1年間で約130万人もの人が訪れる地域の観光交流拠点ともなっており、私も行き、その場所を見た。これらの取組により、昨年、日本港湾協会から、地域の活性化に最も寄与した港として、ポート・オブ・ザ・イヤー2013を受賞したということを聞いている。

一方、この八幡浜港では、フェリーターミナルの老朽化対策、防災機能の強化が課題となっているが、本年3月27日に内閣府が認定した愛媛県及び八幡浜市の地域再生計画にもこれらの課題への対応が位置付けられてきたところ。国土交通省として、この計画の実現に向けて必要な支援を検討してまいりたい。

山本議員　ありがとうございます。是非とも推進をお願いしたいと思います。

さらに、観光振興の面からの港湾という意味では大きな役割を担っている。先ほど大臣からもお話があったように、世界のクルーズ人口が増大するとともに、クルーズ船の大型化も進展しており、年間1200回を超えるクルーズ船が今百港以上に寄港しているという。政府でも、このクルーズ船について百万人時代を目指しているとされている。

今後増加するクルーズ船の寄港を受け入れるための旅客ターミナルの整備、また入管設備の強化、これも乗船客の利便性を向上させる対応が必要であると思うが、国交省と法務省からその対応を御説明いただきたい。

大脇政府参考人　クルーズ船は御指摘のとおり、観光立国実現に向け、関係者一丸となって取り組んでいる。（一部略）引き続き、クルーズ百万人時代を目指して、ソフト、ハード一体となった取組を進めていきたい。

佐々木政府参考人　本年1月から、法務大臣が指定するクルーズ船の外国人乗客を対象として船舶観光上陸許可という制度の運用を開始した。（一部略）法務省としては今後とも、当該制度を活用するなどしてクルーズ船の乗客に対する迅速、円滑な審査に努める。

山本議員　このクルーズ船の専用岸壁の整備を進めている具体例として鳥取県の境港がある。境港は、日本と韓国とそしてロシアの三国を結ぶ我が国唯一の国際フェリーが就航しており、クルーズ船の寄港回数が日本海側では最多。北東アジアでのゲートウエーとしての大変重要な港湾でもある。（一部略）また、今後想定されている太平洋側の地震が発生した場合の人流、物流の代替機能として高いポテンシャルを擁している。この境港の貨客船ターミナルの整備に関しての状況を御報告いただきたい。

大脇政府参考人　現在、境港においては、内航RORO船の定期航路開設を見据えた官民連携による流通プラットホーム協議会の活動があり、クルーズ船の誘致活動も行われている。貨客船ターミナルについては、埠頭の再編事業として計画されている。（一部略）御指摘も踏まえ検討を進めてまいりたい。

山本議員　さらに、高規格幹線道路の整備ということで伺いたい。

先ほどお聞きした四国の西の玄関口である八幡浜港から四国の8の字ネットワークである四国横断自動車道につなぎ、九州と四国、京阪神を結ぶ広域高速ネットワークを形成する地域高規格幹線道路大洲・八幡浜自動車道の整備、これはまだ道半ばである。このルートが完成すると、宮崎や大分から京阪神地域に物資を運ぶ場合には、フェリーに乗船した場合でも本州ルートよりも二百キロほど短い距離で、しかも早く到着ができるというメリットがある。

このうち、八幡浜市街から大洲市の境である八幡浜道路、夜昼道路は、これは一昨年、太田大臣に要請を行い、予算委員会でも質問したところであり整備が進んでいるが、ここから先の大洲西道路が未整備区間である。

平成27年度に調査費を計上し、早期事業化が地元の強い要望。この大洲西道路の早期事業化を進めるべきと考えるが、今後の見通しについて伺いたい。

深澤政府参考人　大洲西道路は大洲・八幡浜自動車道の一部を形成しており、大洲市と八幡浜市を結ぶ全体で13キロメートルの地域高規格道路。先ほど来お話のある、八幡浜港から四国8の字ネットワークへのアクセスとして非常に重要な路線と考えている。

御指摘の大洲西道路については大洲・八幡浜自動車道の中で唯一未事業化区間ということで、現在その整備に向け愛媛県において計画的に調査を進められていると聞いている。

今後、この大洲西道路の早期整備に向けて、国としても愛媛県に対して必要な支援をしてまいりたい。

山本議員　是非この点もお願いをしたい。

それでは、大臣に、このミッシングリンクの解消という点でお聞きしたい。

これは全国に共通することだが、高速道路は道路がつながって初めてその効果が現れ、途中で切れていたら限定的な効果しかない。しかし、特に高知県、また徳島県の太平洋面に面した地域では、南海トラフの巨大地震に備えるためにもこのミッシングリンクの解消ということが早期に求められている。

3月21日の宇和島道路、この開通式典の際には、愛媛県知事とともに、四国横断自動車道の内海から高知県の宿毛の間の早期事業化に関して西村副大臣に要望したところだが、このミッシングリンクの解消に関して御見解を伺いたい。

太田国務大臣　高速道路については、災害に強い国土づくりということ、リダンダンシーということ、そして物流の効率化あるいは観光、こうしたことで非常に整備効果はあると思う。

四国においては、いわゆる8の字ネットワークの整備を進めてきたところだが、現時点では整備率は7割にとどまっているという状況。

例えば愛媛県でいうと、四国横断自動車道の内海―宿毛間を含めた四国8の字ネットワークが強化されるということは大事だと考えており、防災面においては切迫する南海トラフの地震への対応、そしてまたリダンダンシーの確保、そして物流面においては、マダイを始めとする農水産物を東京や大阪などの大消費地まで早く運べると、宿毛は相当その物流という点では期待をしていることだと思う。

今後とも、四国の8の字ネットワークの早期実現に向け、計画的に整備や調査を進めていきたい。

（以下略）