

平成24年11月26日（月）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階 特別会議室

交通政策審議会第50回港湾分科会議事録

交通政策審議会港湾分科会

交通政策審議会第50回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成24年11月26日(月)

開会 15時00分 閉会 15時45分

2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎第3号館)11階 特別会議室

3. 出席委員氏名

氏名	役職名
池田 潤一郎	(一社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
上村 多恵子	(一社)京都経済同友会理事
内野 雅一	毎日新聞編集委員
木場 弘子	キャスター・千葉大学教育学部特命教授
木村 琢磨	千葉大学大学院教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
篠原 正人	東海大学海洋学部教授
野原 佐和子	(株)イプシ・マーケティング研究所代表取締役社長
丸山 和博	(一社)日本経済団体連合会運輸委員会物流部会長

4. 会議次第

① 港湾計画について（審議）	．．．	3
➤ 横浜港	．．．	3
➤ 浜田港	．．．	9

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第50回港湾分科会を開催いたします。

私、港湾局総務課長でございます。議事に入るまでの進行役を務めさせていただきます。それではまず、お手元の資料の確認をお願いいたします。

まず会議次第、次に港湾分科会委員名簿、配席図、あと議事資料をお配りしております。議事資料につきましては、資料1として、「横浜港港湾計画一部変更」、資料2として「浜田港港湾計画一部変更」、計2部をお配りしております。

このほか、メインテーブルには港湾管理者から提出されました横浜港、浜田港、各港の港湾計画書を配付しております。

落丁などございましたら、お申しつけください。

それでは、議事に入る前に、委員のご出席を確認いたします。委員の交代がございますので、皆様にご紹介させていただきます。

一般社団法人日本船主協会港湾物流専門委員会、委員長の池田潤一郎様でございます。

【委員】 どうぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 本日、委員14名中9名の出席ということで、交通政策審議会令第8条に規定されております、定足数である過半数8名に達していることをご報告させていただきます。

それでは、本日予定しております議事に入らせていただきます。分科会長、よろしくお願いたします。なお、カメラの撮影はここで終了させていただきます。

【分科会長】 それでは議事に入らせていただきたいと思います。本日の予定は、「港湾計画について」、一部変更2件でございます。

それでは、早速でございますが、横浜港の港湾計画について、事務局からご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 港湾局計画課の港湾計画審査官でございます。

まず資料1、「横浜港港湾計画一部変更」についてご説明いたします。まず、お手元の

資料の表紙をご覧ください。横浜港には大黒埠頭、本牧埠頭、南本牧埠頭等といった大きなコンテナターミナルがございます。その中で、今回は南東側に位置します南本牧埠頭地区のMC 3、MC 4岸壁、及びその前面の泊地、航路・泊地の港湾計画の変更でございます。

1 ページあけまして、左上に、利用状況を記載しております。まず、南本牧埠頭のMC 1、MC 2岸壁については、現在供用中でございます。それからMC 3岸壁については、現在、鋭意工事を進めております。MC 4岸壁については、未着工という状況でございます。

南本牧埠頭の海上コンテナの取扱量が、約77万TEUございまして、横浜港全体の取扱量308万TEUと比較しますと、横浜港全体の4分の1をこちらのコンテナターミナルで取り扱っております。

それから、南本牧埠頭に寄港しております基幹航路の便数でございます。これは平成24年6月現在で週6便が寄港しております。内訳についてはヨーロッパ航路が1便、北米航路が5便となっております。参考として、横浜港全体では11.75便/週となっております。なお、0.75という端数については、月に3便の基幹航路を示しております。

今回の港湾計画変更では、コンテナ船の大型化に対応するために、MC 3、MC 4岸壁の公共埠頭及び水域施設の計画を変更いたします。

下に既定計画、今回計画の2つ図面を示しております。図面下に吹き出しで、変更内容を記載しております。左側の平成18年2月に改訂した既定計画図面には、MC 3、MC 4、その前面の泊地、航路・泊地が全て水深16メートル〜と計画しておりましたけれども、右側の今回の計画変更では、これらの施設を水深18メートル〜と変更いたします。

次のページで、港湾計画変更に至る理由をご説明申し上げます。このページでは、国際コンテナ戦略港湾の政策概要をお示ししております。もう何度もお耳にされていると思いますので、簡潔にご説明いたします。

まず政策目的ですが、ヨーロッパ航路や北米航路といった国際基幹航路について、我が国への寄港の維持、及び拡大していくことを目標にして今回の政策を掲げております。

その中に、ハード、ソフト一体となった施策を集中的に実施していくことになっておまして、下に記載した5つの施策を実施しております。今回は、①の『コンテナ船の大型化の進展に対応し得る大水深岸壁の整備』が今回の計画変更と合致しております。それ以外にもハード、ソフトで一体となって施策を実施していこうというところでございます。

次のページをご覧ください。京浜港のコンテナターミナルの配置状況を示しております。

京浜港は、東京港、川崎港、横浜港で構成されておりますが、ここにお示したように、現況では最大でも水深16メートルの岸壁しかございません。今後、大水深岸壁の整備を進めるにあたっては、京浜港の中で南本牧埠頭は20メートルから25メートルと自然水深が非常に深くなっており、自然条件を考慮しますと、横浜港が大水深の岸壁を整備する上で非常に優位性が高いと考えております。

それから3つ目の丸でございます。京浜港3港の港湾管理者からご提出いただいた国際コンテナ戦略港湾の計画書の中でも、将来的に水深18メートルが必要となるような超大型船への対応は、自然水深が深い横浜港の南本牧埠頭でと考えておられます。以上の自然条件、京浜港一体とした考え方から、今回の港湾計画を一部変更いたします。

次のページ、4ページをご覧ください。新造コンテナ船の船型の状況及び配船状況を記載しております。

左側の円グラフをご覧ください。昨年2011年に竣工した新造コンテナ船の船型の内訳でございます。120隻の船が竣工しておりますが、そのうちの41隻が1万TEU以上（赤色）、それから21隻が8,000TEUから1万TEU（柿色）ということで、8,000TEU以上が5割程度を占めている状況でございます。

それから、右側の縦棒グラフは新造コンテナ船の配船状況を示しております。1万TEU以上の新造されたコンテナ船41隻は全てヨーロッパ航路に就航しております。それから、8,000TEUから1万TEU以上は21隻ございましたが、そのうちの13隻がヨーロッパ航路に就航されているということから、各船社はヨーロッパ航路に大型船を就航させているという傾向が読みとれます。

以上から、ヨーロッパ航路を日本への寄港を維持し、拡大していくためには、コンテナ船の大型化に対応して、岸壁の大水深化も図っていく必要があるのではないかと考えております。

次の5ページでは、世界的なコンテナ船の大型化の進展をグラフに示しております。先ほどは2011年だけでございましたが、これは現在就航している、もしくは今後就航する予定のコンテナ船の船型がどのようになっていくかを示しております。

左側の縦棒グラフは欧州航路における船舶規模の割合を示しておりますが、ご覧のとおり、1万TEU以上（赤色）の船舶が少しずつ増えていきまして、2016年には43%と主流となっていく傾向があると考えております。

現在、横浜港におけるコンテナバースの最大水深は16メートルでございますが、技術上の基準で考えますと、7,700TEUの船舶までの対応が限界になっておりまして、それ以上の船舶になると、もう少し水深が深い岸壁が必要になってきます。右側のグラフは、参考として北米航路における船舶規模の割合を記載しております。

それから次の6ページでございます。早期に岸壁増深を行う必要性として、これまでは船型の視点からご説明を差し上げておりましたが、今回は、船型及び諸外国の岸壁水深の整備状況の視点からご説明いたします。

まず下の表をご覧ください。諸外国における水深18メートル以上の整備済岸壁を列挙しておりますが、オランダのロッテルダム港、イタリアのシチリア半島南部に位置するジオイアタウロ港、それから釜山港、マレーシアのタンジュンペラパス港が、既に水深18メートル以上の岸壁を有しています。

それから、右に平成24～30年度まで記載しているのが、諸外国における水深18メートル以上の岸壁の整備計画でございます。中国の大〔金産〕（ダチャン）湾港につきましては、供用時期が確認できませんでしたので、不明と記載しておりますが、このように、水深18メートル以上の岸壁が、今後も計画されております。

表の最下部では、1万4,000TEU以上のコンテナ船の竣工予定をお示ししております。もうすでにMSC、CSCLが1万4,000TEU以上の船舶を竣工させております。また、つい先日の新聞記事によれば、平成24年度末に竣工と記載してあるCMA-CGM（フランスの船社）の、1万6,000TEUの船舶が1隻竣工したと掲載されており、残りの2隻についても来年の4月に竣工予定であるとの事でした。それ以外にも、今後Maerskが1万8,000TEU以上の船舶の竣工を予定しております。

そういった状況を踏まえまして、一番上にお示したとおり、現在未着工のMC4の整備をすぐ初めても6年程度の工期が必要となるため、今回の港湾計画変更で水深18メートル～を位置付け、国際コンテナ戦略港湾施策を進めていく事は非常に重要であると考えております。

最後のページでございます。7ページをご覧ください。確認の視点でございますが、大水深コンテナターミナルの形成という確認事項で、①国際海上コンテナ網の強化として、我が国における産業の国際競争力の強化と国民生活の質の向上を支える国際海上コンテナ輸送網を強化するという事。それから、②基幹航路の国際海上コンテナ輸送として、欧州航路や北米航路といった基幹航路を充実させることを目指すと基本方針にも記載してお

ります。以上の観点からも、基本方針に合致した計画変更であると考えております。

以上、ご審議のほど、よろしくお願い申し上げます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまご説明いただきました横浜港の港湾計画一部変更について、ご審議をお願いします。ご質問、ご意見がございましたらよろしくお願いいたします。

【委員】 2点教えてください。1点目は我が国の欧州航路の輸出入貨物、コンテナ貨物の総量に占める割合は何%ぐらいありますか。

2点目は、MC 1、2、3、4、使用者について、現状と予定を教えてください。

【分科会長】 事務局からお願いいたします。

【港湾計画審査官】 まず2つ目のご質問からお答えします。

MC 1、2については、現在供用中とご説明いたしましたが、こちらはMaerskが利用されております。

それと、MC 3については工事中、MC 4については未着工でございますので、どの船社がお使いになるかは決まっております。

それから1点目のご質問については、データが手元ございませんので、確認でき次第ご質問にお答えします。申し訳ございません。

【分科会長】 よろしく申し上げます。ほかにご質問、ご意見、ございませんでしょうか。

【委員】 よろしいですか。資料の5ページに、「横浜港におけるコンテナバースの最大水深は16メートルであり、技術基準上、7,700TEUの船舶までの対応が限界である」とうたっておりますが、どのような前提で7,700TEUが限界だと結論づけられたのか、教えてください。

【港湾計画審査官】 お答えいたします。この技術基準の考え方ですが、それぞれ竣工する船に計画されている満載喫水に1.1倍の余裕を見て、必要水深を決めております。

【委員】 コメントを付け加えてもよろしいですか。今のお答えは、非常にクリアですが、船会社でユーザーの立場からすると、必ずしも満載喫水の状態で常に使用しているわけではございません。

欧州航路を例にとると、日本は大体最終的な寄港地となりまして、欧州から帰ってくれば最後の港に、アジアでは最初の港になりますから、荷物を満載して入港することはあまりございません。そういう意味で、満載喫水でかつ1.1倍というのは非常にアローワンス

(許容量)をとられた上での結論かなと思います。

実際問題として、現在1万TEUの船型を持ってこられないということではなくて、現時点でも東京港や横浜港で荷役することは可能であるということは、皆さん方に認識していただきたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。今のコメントに対して事務局から何かございますか。

【港湾計画審査官】 お答えします。実際に満載喫水に対してどの程度の水深で入ってくるということは、事前にデータがあれば、それに対応した水深の岸壁で対応する事も可能かと思います。しかし、ここでは計画について議論しておりますので、計画を考える上では、船舶の満載喫水で考えることが必要であると考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。他にございませんでしょうか。どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。まず1つお礼を申し上げます。前回の港湾懇談会で、「港湾計画の変更理由について、今後、具体的に明記していただけるとありがたい」と申し上げましたが、今日は今まで以上にわかりやすいプレゼンテーションをしていただいたと思います。ありがとうございます。

1点質問ですが、既定計画時点では16メートルにしようということでお進めになっていて、今回水深18メートルに深くするという計画に変わりました。その水深16メートルの計画を立てた時点では、世界の船の大きさを考慮して、水深16メートルあれば十分満足できるという予測でスタートされたと思います。こういった大型化の流れを考慮して、今回水深18メートルで整備しておけば、6年後はどんな船が来ても大丈夫と思ってよろしいのでしょうか。また、あと1メートル深くということには、ならないのでしょうか。

【分科会長】 事務局からお願いいたします。

【港湾計画審査官】 お答えいたします。平成18年度に計画を改訂されたときはそういったデータがなくて、今回また変更することになったかと思います。

今後、どのように船が大型化していくかという事について、船の大型化に対応するためには、当然、港側の整備も必要となってきます。ですので、そのどちらかが先行するというのではなく、それぞれが歩調を合わせて大型化していくと考えられます。

それから、造船会社や船社が燃費の向上に、今非常に苦勞されていると聞いています。

そういった観点からも、今後喫水を深くするのか、それとも船長を伸ばすのか、いろんな観点から積載量を増加するアプローチがあるかと思います。

今回、ここで水深18メートル〜と計画変更させていただいておりますのは、もともとここについては自然水深が非常に深いところでございますので、今我々としては水深18メートルで対応可能であるという想定をしておりますが、今後ほかの要素の追加によっては、また検討も必要かと思えます。現時点では水深18メートルの整備で大丈夫だと考えております。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。事務局、先ほどのご質問に対する回答はできましたか。

【港湾計画審査官】 基礎的なデータを準備しておらず申しわけございませんでした。

平成15年と平成20年、2つのデータについてご報告します。

まず、平成15年（2003年）で申し上げますと、我が国の外貿コンテナの中で、欧州航路が11.1%、北米航路が17.0%でございます。

それから、平成20年（2008年）ですと欧州航路は10.7%、北米航路は13.7%になっております。以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見等ございませんでしょうか。

もしないようでしたら、横浜港の一部計画変更に関連しまして、分科会としての答申案文をお諮り申し上げたいと思えます。

お諮り申し上げます。答申。横浜港。「国土交通大臣に提出された横浜港の港湾計画については、適当である」、この案文でご異議ございませんでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

【分科会長】 ありがとうございます。異議がないようでございますので、読み上げた答申のとおりとさせていただきます。

引き続きまして、もう1件の港湾計画の一部変更ですが、「浜田港の港湾計画の一部変更について」、事務局から資料のご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 引き続きご説明いたします。浜田港港湾計画一部変更ということで、表紙に赤く点線でくくっております計画変更箇所の臨港交通施設が今回の計画変更でございます。

次のページをご覧ください。まず浜田港の現況をご説明いたします。主に長浜地区と福井地区がございまして、今回は福井地区における臨港道路の計画でございますので、そ

らを中心にご説明いたします。

福井地区は、水深14メートル岸壁、現況は水深12メートルで暫定供用中がございますけれども、そこで原木や石炭を扱っております。

そこに隣接している水深7.5メートルの岸壁にはコンテナ航路、韓国航路が週1便、それから国際RORO船のロシア航路が月2便、定期便として就航しております。ここは主に外貿のコンテナ、それから完成自動車、中古車を扱っております。

それから、その手前側の福井埠頭1号、2号岸壁ではセメント、石材、砂・砂利などといった、地域に必要な諸材料を扱っております。

次のページ、2ページをご覧ください。今回の計画変更の内容でございます。左側が平成9年の既定計画、右側が今回の計画でございます。

まずは終点をご覧ください。左側の既定計画では、県道浜田美都線に接続する地点が終点でございましたけれども、今回山陰自動車道が順次開通していくという計画でございますので、山陰自動車道の県道熱田インターから延伸される熱田インター線という道路に接続するというように、終点が少し変わったのが今回の計画変更でございます。既定計画と比べて300メートル程度延長されております。

それから、次のページには浜田港背後圏の立地企業と道路ネットワークということで、山陰道との関係を記載しております。

まず山陰道の整備スケジュールでございます。熱田ICから西村ICまでが平成26年度、西村ICから三隅ICの間が平成28年度以降の開通予定となっております。

今回計画の臨港道路についても平成20年代後半に供用開始を予定しております、山陰道の整備にあわせて開通させていこうと考えております。

4ページでございます。既設臨港道路と幹線道路の周辺部における渋滞状況をお示ししております。

国道9号線と浜田バイパスが合流しているため、国道9号線で渋滞が発生します。すると、臨港交通施設である臨港道路福井1号線から国道9号線への流入が滞ってしまいます。今回、国道9号線だけではなくて、山陰道にも臨港交通施設を接続させることで、遠方に行く場合は山陰道、近隣に行く場合は国道9号というように交通量を分散させることができますので、渋滞が緩和できるのではないかと考えております。

5ページでございますけれども、最後に、「効率的で安全性・信頼性の高い輸送体系の構築」という確認事項で、基本方針に合致していると考えております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、浜田港の港湾計画一部変更について、審議を賜りたいと思います。ご質問、ご意見がございましたらお願いいたします。

【委員】 質問ではなくてコメントですが、最後のページに「確認の視点」を、全ての案件について毎回明示していただいておりますが、これは確か前々審査官時代から続いており、非常に結構なことだと思います。さて、こういった臨港道路に関して、基本方針に直接的な手がかりがないということで、おそらく事務局としても苦勞してこの文章を探されたのだろうと思います。

考え方として2点ございます。1点は、こういった臨港道路に関する基本方針の文言がないのは不自然なことであって、今後、臨港道路に関する文言をつけ加えていくべきだという考え方です。

ただ、もう1つの考え方として、臨港道路における環境負荷の小さい輸送体系等といった話は基本方針に依るまでもなく港湾法に明記されており、そこに合致しているという考え方です。港湾法の中で、港湾施設のカテゴリーとして臨港道路があり、それに環境負荷をかけないようにするというのは、いわば当然のことであり、あえて基本方針等で臨港道路に関する文章をつけ加えるまでもない。更に言えば、今回の案件でも基本方針でこのような文章を探す以前に、港湾法自体で読めるということ。この2点目が私の理解でございます。

今後また基本方針を改訂する作業があるのですが、私の一般的な希望として申し上げますと、むやみに文章を追加するのではなく、シンプルな基本方針にしていきたい。おそらく事務局側の使い勝手と、法律家の見方とは違うということはよく存じ上げておりますが、1つの要望として申し上げます。

【分科会長】 ありがとうございます。専門的な立場からのご意見でした。これに関連して、何か事務局からコメントございますか。

【港湾計画審査官】 今後、基本方針を改訂するときには参考にさせていただきたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに、ご質問などはございますか。

それでは、特段のご意見がないようですので、分科会の答申案文をお諮り申し上げます。

答申。浜田港。「国土交通大臣に提出された浜田港の港湾計画については、適当である」、こういう答申でご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。ご異議がないようですので、読み上げさせていただきます。ありがとうございました。

どうもありがとうございました。これで、今日予定しておりました審議案件の議事は全部終了いたしました。予定しておりました時間よりかなり早く終わりました。

引き続き懇談会がございます。事務局、懇談会からおいでになる方はいらっしゃいますか。

【計画課長】 その予定はございません。少し休憩のお時間をとっていただきたいと思っています。

【分科会長】 そうですか。あまり長い休憩もご退屈でしょうから、10分の休憩を挟み、45分から懇談会を開会させていただきます。それでは暫時休憩させていただきます。どうもご苦労さまでした。

—— 了 ——