

平成25年8月7日（水）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階 特別会議室

交通政策審議会第53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53回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成25年8月7日（水）

開会 13時30分 閉会 15時00分

2. 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階 特別会議室

3. 出席委員氏名

氏名	役職名
家田 仁	東京大学大学院工学系研究科教授
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・千葉大学客員教授
木村 琢麿	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

4. 会議次第

- ① 港湾法の改正に伴う「港湾の開発、利用及び保全並びに
開発保全航路の開発に関する基本方針」の変更について（審議）

．．． 3

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会第53回港湾分科会を開催いたしたいと思えます。港湾局総務課長です。本日議事を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、まずお手元の資料のご確認でございます、今日の資料といたしましては、会議次第と分科会の委員の名簿、配席図、議事の資料をお配りしてございます。

議事の資料でございますが、資料1といたしまして「港湾法の改正に伴う『港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針』の変更について」、資料2といたしまして「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針(案) 新旧対照表」、資料3といたしまして「基本方針変更のスケジュール(案)」、それから、参考資料といたしまして「港湾法の一部を改正する法律新旧対照条文」の4つをお配りしてございます。もしお手元になければ、事務局にお申しつけください。

それから、議事に入ります前に、定足数の確認でございますが、本日は委員13名中9名のご出席でございます、交通政策審議会令第8条に規定しております定足数の過半数(7名)に達していることをご報告申し上げます。

それでは、本日予定しております議事に入りますので、分科会長のほうでご進行をお願いいたします。カメラ撮影はここまででございます。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 委員各位におかれましては、暑い中出席ご苦労さまでございます。

それでは、早速議事に入らせていただきたいと思います。本日は、お手元の会議次第でございますように、審議事項1件を予定してございます。「港湾法の改正に伴う『港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針』の変更について」、先ほどご紹介がございました資料の説明を事務局のほうからお願いいたしたいと思えます。よろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 資料に基づきましてご説明申し上げます。

まず、資料1をご覧いただければと思えます。1ページをお開けいただきまして、「三大湾地域における事前防災・減災対策の必要性」ということで、このあたりは港湾法改正の中身と重複するところもございまして、簡単にご説明させていただきます。

まず、左上の「東日本大震災の教訓」ということで、3月11日の船舶の位置を示した図を示しております。こういった形で大型船とか小型船が湾内でいろいろなところに移動しておるということで、事前にいろいろと決めておかないと、2次災害のおそれがあるのではないかという危惧がまずございます。

それから、2つ目といたしまして、「物流・産業上の重要性と災害に対する脆弱性」ということで、2つ目の写真でコンテナを引き上げている写真がございしますが、これは仙台塩釜港で引き上げている写真でございしますが、航路啓開にかなり時間を要したというのが事実でございします。三大湾で同じような被災を受けた際には、もう少し時間がかかり、港湾の区域の外にも広がるということも考えられますので、そういった際には早期から大規模な啓開作業が必要になってくるという危惧がございします。

それから、3つ目の写真は民間施設の護岸でございしますが、液状化で護岸が被災している状況でございします。これが航路沿いの施設でありますと、航路が閉塞してしまうということもございしますので、船舶の入出港が困難になる可能性がございします。これが三大湾で生じますと、同じような事態が生じるということがございしますので、そういったことを受けて、今回港湾法を改正したというところでございします。

続きまして、次の2ページをお開けください。「災害時に港湾・航路機能を維持・早期復旧するための課題と対策」ということでございします。上段のほうは法律改正前、下段のほうは法律改正後でございします。まず、左側の港湾区域というところをご覧ください。民有の港湾施設が被災した場合に、先ほどの写真でもお見せいたしました、土砂や瓦礫が前面の航路を閉塞し、長期間航行不能になるようなことが懸念されておりますので、下にございしますように、民有の港湾施設であっても、維持管理の状況について立入検査、勧告を行い、計画的な維持管理を促進するように今回法律改正したところでございします。それとあわせまして、笹子トンネル事故がございましたので、そういったものも踏まえまして、点検方法の明確化を今回の港湾法の改正の中で示したものでございします。

それから、一番右の端に開発保全航路と書いてございしますが、先ほど東京湾の図面をお示ししましたように、港湾などにおいて船舶の待避場所が必ずしも確保されていないという状況がございましたので、今回開発保全航路の一部として、船舶の待避用の泊地を指定して、それを整備するような制度を設けたところでございします。エリアについては、今後政令の中で決めていくということになっております。

それから、港湾区域と開発保全航路を結ぶ一般水域と書いておりますところについては、障害物を除去する制度がございません。下の図面に示しますように、国が緊急確保航路として指定して、迅速に航路啓開をするという制度を今回入れております。それによりまして、航路を早急に復旧できるという制度でございます。

それから、次のページをご覧ください。「大規模地震発生時の港湾内の航路機能の確保」ということで、左側のフローチャートで建設、改良、維持と書いてございますが、今までも建設、改良の際には港湾区域内の工事に際しては許可が必要で、そういったときに技術基準に適合しているかどうかチェックできたわけでございますが、維持の状況につきましては確認するような方法が今まで規定の中にございませんでした。それで、右側に示しますように、民間事業者等が施設を所有している場合でも、今回の法律改正によって港湾管理者が立入検査、勧告、命令、報告を聴取することが今回措置できるようになりました。そういった施設につきましては、下の図面にございますように、倒壊すると航路に影響があるような施設を想定しております。それを特定技術基準対象施設ということで法律の中に位置づけております。

次の4ページをご覧ください。「『港湾広域防災協議会』を通じた災害時の港湾機能の維持」ということで、右側に大阪湾の図面を示しましたように、港ごとの対策は当然とられておるわけですが、大きな湾、港になってきますと、それぞれの港だけではなかなか連携、災害の対応が不十分だということも考えられますので、港湾広域防災協議会といったものを今回法律の中に位置づけて、それを設置できるようにしております。その主な参加者は、国の機関、港湾管理者、協議会以外の構成員としては関係する利用者といった方に入っていただくことを想定しております。主な協議事項としては、ここに示しますように、どういった形で被害を想定するか、復旧目標の時期の設定、航路啓開作業を行う手順、手が足りない場合もありますのでどういったところを優先するか、港湾相互間の連携、関係機関との協力体制といったところをこの中で協議していくと考えております。こういったものを基本方針の中に位置づけていきたいと考えております。

それから、5ページでございます。「港湾施設の点検方法の明確化」ということで、右側の図面にございますように、高度成長期にかなり多くの施設を整備しておりますので、50年、40年、30年といった形でかなり年数の経った施設が増えてきております。そういったことで、左側にございますように、56条の2の2の第2項ということで、赤くハッチをしておる部分が今回新しく追加された条文でございます。国土交通

省で定める方法により点検を行うということにしております。点検の方法とかにつきましても、これから省令やガイドラインに定めてまいります、基本方針の中にもこういことを明記していきたいと考えております。

それから、6ページでございます。ここからがバルク戦略のお話でございます。「我が国産業の立地競争力をとりまく現状」ということで、バルク戦略に関して港湾法の中で位置付けられているのですが、それを今回基本方針の中に位置付けるにあたっての背景みたいなものをここに取りまとめております。まず、左上のところ、貿易収支が赤字になっておる。その原因の一つが電気事業者の電源の構成比で、LNGとか石油が増えてきているということが要因でございます。それから、下のほうは、海外生産比率が上昇に推移しているということがございます。そういったことを今回基本方針の中に少し取り入れていきたいと考えております。

それから、7ページでございます。「資源・エネルギー等の輸送を巡る状況」ということで、左上にございますように、日本はもともと石炭にしても鉄鉱石にしてもかなりの量を輸入しておった状況でございますが、黄色い部分が中国でございますが、ここ数年石炭にしても鉄鉱石にしてもかなり大きなウエイトを占めてきている状況でございます。それから、右側にございますように、貿易量の中で今回バルク戦略の中に入れます石炭、鉄鉱石、とうもろこしについてはほぼ100%が輸入に頼っているという状況。それから、左下に「ばら積み貨物船の大型化」とございますように、赤い部分が6万DWT以上で、こういった船の数、割合が少しずつ増えてきているということ。それから、鉄鉱石を取り扱う岸壁ということで例示しておりますが、日本が赤い部分、中国、韓国が青の四角、三角の部分ですが、日本は少し早目に施設を整備した関係で、そのときにはかなり大きな船に対応した施設整備を行っておったわけですが、後から整備した国に比べるとどうしても水深が浅い施設が多くなっている。そういったことを踏まえて法律改正をしております。

それから、次の8ページでございます。「大型化が進むばら積み貨物船と輸送コストの低減効果」ということで、国際バルク戦略港湾の目標ということで図面を示しております。まず、穀物から申し上げます。穀物につきましては、今パナマックス船、それよりももう少し小さな船を使って日本に輸入しているのですが、目標といたしましては10万トン級の船で対応できるようにしていきたい。それから、鉄鉱石につきましては、今ケーブサイズ級というかなり大きな船で輸入しておりますが、もう少し大きなVLOC、

20万トン級以上の船で対応する。それから、石炭につきましても、ケープサイズ級で対応する。このように、大型化に対応していくことを考えております。右のほうに、大型化することによって当然コスト縮減が図れるということを説明させていただいております。

それから、次の9ページでございます。「国際バルク戦略港湾の選定港」ということで、平成23年に国際バルク戦略港湾を国土交通省のほうで選定しております。選定した港名が下のほうにございますが、穀物、鉄鉱石、石炭でそれぞれ5港、3港、3港選定しております。こういったことも今まで基本方針の中に記載しておりませんでしたので、今回の変更に伴いまして記載していくと考えております。

それから、10ページでございます。「拠点となる港湾を核としたバルク貨物の安定的かつ効率的な海上輸送網の形成」ということで、輸入拠点となる港湾を核とする大型船を活用した効率的な海上輸送網の形成のイメージを示しております。上の部分が現状で、部分最適で運んでおるということで、中型船による対応でそれぞれの港にそれぞれの企業が物資を輸送しているのですが、これから戦略港湾に指定されたところにつきましては、全体を最適化するという意味で、海外の積出港から日本の拠点港には大型船で一度に運んで、複数港寄りということで、船はそのままですが、荷物を下ろすことによって喫水を小さくしてほかの港に寄せる、もう少し小さな港であれば、小さな内航船に積みかえて輸送することによって、それぞれの港に運ぶよりも全体として最適化を図れるようになるのではないかと考えております。

それから、次の11ページでございます。「ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入に係るソフト・ハードの総合的な取組み」ということで、法律改正前、改正後と書いてございますが、右側のほうをご覧ください。ハード整備については、港湾整備ということで行っておったのですが、今回の法律改正によって、ソフト面として、荷主間が連携することが非常に大事だということで、荷主間が連携して利用計画を策定するため、港湾管理者と荷主が参画する協議会を設立する、それぞれの施設を管理するための協定制度を整備するといったところが措置されております。それから、別の法律でございますが、荷さばき施設等を整備した場合の税制の特例についても地方税法で今回措置されておるということで、これによってばら積み貨物を安定的かつ安価に輸入していこうと考えております。

最後に、12ページでございます。「特定貨物輸入拠点港湾に係る法的スキーム」と

ということで、今まで説明してきた用語を説明しております。特定貨物輸入拠点港湾ということで、今回国土交通省が指定するというスキームになっております。それから、指定されますと、特定利用推進計画を策定するということになっておりまして、策定に当たっては、下にございますように協議会を設置して、協議会でいろいろ協議する中で計画を策定する。

それから、最終的に計画を推進するための措置といたしまして、右下の図面をご覧くださいただければと思います。3つの部分に分かれた工場があると想定していただければよろしいのですが、大水深の岸壁が全てにつくればいいのですが、なかなかそうもいかない場合もございますので、例えば真ん中の工場の前だけに大型船が係留できる施設を整備して、隣の工場はそれぞれそこを使うということでございます。そういった場合に、施設をそれぞれ共有するような形になりますので、共同化促進施設協定を結んで、例えばある会社が別の会社に施設を売却した場合でも、購入した会社がその協定を遵守するような制度も今回設けております。それによって、安定的に施設を維持していけると考えております。

以上が港湾法の改正の背景及び内容でございますが、そういった内容につきまして、前回は申し上げましたが、港湾法改正に伴う部分だけを変更するという事で原案を作成させていただいております。それが資料2でございます。

1ページをお開けいただけますと、目次がございます。赤字で書いておりますところが今回の変更箇所、黄色で塗ってありますところが防災・減災に関する変更箇所、グレーでハッチをつけてありますところがバルク関係の変更箇所でございます。まず、目次の中で赤字が出てきておりますのが、Ⅰの1の(1)の②というところで、先ほどもご説明しましたが、ネットワークという概念が今回入ってきておりますので、今までは「輸送の強化」であったのですが、「輸送網の強化」と入れております。それと同じものがⅡの3「バルク貨物等の輸送網の拠点」ということで、この2カ所に「網」という字を追加しております。

それから、本文のほうに参りまして、2ページは基本方針の前文の部分でございますが、ここの中には港湾法の改正の背景とか、事業環境が厳しくなっているといった現状がございませんので、今回東日本大震災を受けたエネルギーの関係について記載させていただいております。

それから、4ページでございます。「1 産業の国際競争力と国民生活を支える物流

体系の構築」の中でございますが、産業の国際競争力というのは当然港湾法改正の目的でございますので、基本方針の該当のところにバルク貨物に関する記載がございませんので、今回記載させていただいております。

それから、次の5ページでございます。「国際海上コンテナ輸送網の強化」ということで、用語の適正化と称しておりますが、私どもは今まで内航フィーダーで国際戦略港湾のほうに地方港からコンテナを輸送すると言っておりましたが、今回内航フィーダーのことを、「国際戦略港湾と国内各港を結ぶフィーダー航路」と定義をつけた上で、国際フィーダー航路と記載させていただいております。

それから、その下に「防災・減災」というところがございますが、今まで防災上とか防災対策と申し上げておりましたが、今回から防災・減災と変更させていただいております。

それから、次に変更させていただきますのが7ページでございます。「バルク貨物等の輸送網の強化」というところで、例えば船が大型化していない、効率化が進んでいないといった今回バルク貨物に係る港湾法改正に当たって着目した課題と、その対応策、例えば既存ストックを有効活用する、大型船を活用して安定的、効率的に海上輸送網を形成する、今まで部分最適だったものを全体最適化する、企業間、もっと言えば荷主間の連携を重視するといったことをここに記載しております。

それから、次が13ページ、「国民の安全・安心の確保への貢献」の「災害に強い港湾の構築」の中身でございます。まず1つ目は、緊急確保航路を今回法律改正で追加しておりますので、その部分を追記しております。それから、平常時からそういったところについては管理するということがございますので、そういった内容についても追加しております。それからもう一つ、先ほど申し上げましたが、港湾管理者による航路沿いの技術基準対象施設の適切な維持管理の促進も今回追加されておりますので、それを追記しております。

それから、次の13ページの下から14ページにかけてのところは、発災後に実施すべき事項を明確化するという観点で今回追記させていただいております。

それから、14ページでございます。港湾広域防災協議会が今回法律で追加されておりますので、追記させていただいております。

それから、次が24ページ、「港湾施設の適切な維持管理」というところでございますが、先ほど申し上げましたように、定期的に点検を行うといったことを追記させてい

ただいております。

それから、次に29ページをお開きいただけますでしょうか。「3 バルク貨物等の輸送網の拠点」ということをごさいます。まず、バルク貨物の戦略の目指すべき方向性ということで、「安定的かつ効率的な海上輸送網の形成を図るため」という目的をきちんと記載させていただいております。それから、国際バルク戦略港湾の選定港名を明確化するために、穀物、鉄鉱石、石炭（一般炭）それぞれの品目ごとに港名を追記いたしております。それから、その下の「穀物にあつては」というところは、先ほど説明いたしました、品目によって対応すべき船型が違いますので、それを明確化するためにこの部分に追記いたしております。

それから、次が30ページでございます。ここで2つの段落を追記しております。まず、1つ目の段落のところは、特定貨物輸入拠点港湾が今回法律で位置づけられましたので、それについて記載しております。それから、その下のところは、「特定利用推進計画の策定に当たつては」ということで、特定利用推進計画を策定する際に留意すべき事項を追記しております。その中で、特に1つ目の段落の最後のところで「継続して当該計画の進捗状況の確認を行う」ということで、計画は作つて終わりではなくて、継続してモニタリング、フォローアップするといった観点もここに入れさせていただいております。

それから、次が33ページでございます。「海上交通の安全性、効率性を支える開発保全航路」ということで、開発保全航路の部分を追記しております。まず1つは、港湾法改正の背景を踏まえて、災害時に求められている事項ということで、災害時には早期復旧が求められるということを追記しております。それから2つ目は、「船舶の待避のために必要な施設の整備」ということで、泊地部分と呼んでおりますが、港湾法改正で今回新たに開発保全航路に追加されておりますので、その部分を説明のために追記しております。それから、「特に」のところは、場所を移動させておるということで赤くしております。

それから、次の34ページでございます。「さらに、災害時の」ということで、港湾法の改正の中で開発保全航路とか緊急確保航路については平常時からいろいろ管理をすることが明記されておりますので、それを今回基本方針の中にも明記させていただいたということでございます。

それから、次が41ページでございます。「港湾相互間の連携に関する観点」という

ことで、「経済的な観点からの連携」という項目の中でございます。「バルク貨物の輸送においては」ということで、先ほどから申し上げておりますように、企業間、荷主間の連携を大事にするといったことをここに記載させていただいております。

それから、次の43ページは「社会的な観点からの連携」ということで、防災の関係のところですが、港湾広域防災協議会はまさに連携のお話ですので、ここに追記させていただいております。

以降、何か所か修正がございますが、用語の適正化ということで、先ほどの国際フィーダー航路の話が出てきております。

以上が変更させていただく予定の箇所のご説明でございます。

それから、資料3ということで1枚紙をつけさせていただいております。これは前回の6月27日の分科会の際にもお示しさせていただいたもので、大きく変わっておるものではございませんが、本日港湾分科会でご審議いただきまして、今後のスケジュールはまだ早いかもしれませんが、事務局としては、これから省内、各省協議、ホームページでの意見募集を行い、可能であれば11月の分科会でご答申をいただいて、その後関係機関の長への協議、12月中には基本方針の変更の告示といったスケジュールで今後進めていきたいと考えております。

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基本方針の法律改正に伴う部分の改正案のご審議を賜りたいと思います。よろしくお願いいたします。

【委員】 よろしいでしょうか。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 2件ございます。今回のバルク戦略港湾で、極めて大きな大型船が港湾に入るということになりますので、一つ大きな懸念は瀬戸内海です。瀬戸内海はただでさえ小さな船が右往左往しておりますので、備讃瀬戸を大型船が走っていくときに多くの小型船や漁船と交錯し非常に危険なところです。しかも、もし大きな事故が起きましたら、瀬戸内海全域にわたって甚大な影響があるというところがございます。したがって、港湾局で所管しておられます国際バルク戦略港湾の選定に当たりまして、特に水島、福山に入ってくる大きな船の対策として、海上保安庁、あるいは漁協との問題等の調整は今後どのようにしていかれることになりますでしょうか。

【分科会長】 事務局のほうからお願いします。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。今回は基本方針の変更ですので、そういったところまで細かく書いてごさいませんが、例えばこれから指定するに当たり、もっと言えば施設を整備する際には、関係者との協議も当然出てくると思いますので、そういったところと十分協議しながら進めていく必要があると考えております。

【委員】 続いて2点目のご質問をしてよろしいでしょうか。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 用語の適正化ということで、基本方針の5ページと41ページ以降で内航フィーダーを国際フィーダーと訂正されているのですが、私が従来使ってきました言葉とちょっと違和感がありますので、確かめさせていただきたいのですが、外航フィーダーに対する内航フィーダーですから、内航フィーダーは国内のフィーダーということで使われていたと思うのですが、外航フィーダーは何かと言ったら、例えば釜山経由でフィーダーされるものです。今まで内航フィーダーと呼んでいたものを国際フィーダーと呼びますと、今後は釜山経由でフィーダーされるものは何と呼ぶのかという問題になってきます。私はそれを国際フィーダーと呼んでいて、国内の地方港から国内のハブ港へフィーダーするのは国内フィーダーと呼ぶのが自然ではないかと思うのですが、その辺は例えば海事局等と調整された上での用語変更なのでしょうか。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。今回国際フィーダー航路ということで用語を適正化しておりますが、総合物流施策大綱という閣議決定された文書の中にもこういった記載をしておるところでございませぬ。基本的には今まで内航フィーダーと呼んでいたものが国際フィーダーということでございませぬ。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 納得はできませんが、わかりました。

【分科会長】 ほかにございませぬでしょうか。どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。何点か質問でございます。1つ目が資料1の8ページでございます。船のトン数、大きさに関して、大型化するとコストが減るというご説明がありましたが、例えば穀物でしたら現在のパナマックス級を将来的にはポストパナマックスにしたりですとか、鉄鉱石ですと現在のケープサイズ級がVLOC級にしたりとかいろいろ記載されておりますが、計画としては大体どのぐらいのスパンでこのサイ

ズに持っていきたいというのは既に決まっているのでしょうか。現在の日本の岸壁の水深を見ても、17m、19mは岸壁の水深をこれから深くする際の目標的な数値だったりするので、こうした岸壁水深の深い港はまだそんなにないと思うのですが、ここから先どのぐらい岸壁水深を深くしていくのか計画がわからないので、教えていただいてもよろしいでしょうか。

関連なので続けて質問しますが、10ページの左側の図で、これもコスト削減になると思うのですが、今後、中型船でばらばらと輸入してくるよりは大型船で一気に持ってきましょうというご提案なのですが、素朴な疑問として、同業他社で仲よく一緒にやりましょうというのは本当に進むのかどうかというのがございます。確かにこうすれば効率がいいとは思いますが、その辺はどう見ていらっしゃるのかもあわせてお答えいただければと思います。

【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、8ページからお話しさせていただきます。ここにつきましては、一応バルク戦略港湾を選定したときには2020年を目標とするということを考えております。ただ、東日本大震災等いろいろなことがございましたので、今は少し遅れ気味の状況にはなっております。

それから、10ページでございますが、理想はこうだが現実に荷主同士がうまく連携できるのかというお話だったかと思うのですが、逆の言い方をすると、荷主同士がうまく連携できないところは指定できないということになっていくと考えておりますので、荷主が、それぞれメリットがあると考え、協議して連携していただくところを我々として重点的に支援していくといった形にな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。ほかにございませんでしょうか。どうぞ。

【委員】 こういう世界のトレンドの中で日本の位置づけを考え、適切な手を打っていくというのは、言うはやすしだったのですが、こう言っては申し訳ないですが、割と早目に、スピーディーにこういう手を打っていただけるようになったのは、3.11は痛ましいことではあったけれども、それを教訓としてよく生かされていると感心いたしているところでございます。ぜひ進めていただきたいと思います。

それで、事前説明の際、モニタリングについてどこかに書いてあると伺いましたが、どこに記載されているのでしょうか。大変良いことが書いてありますが、今の委員がお

おっしゃったように、効果がどのくらい上がっているのかこれから常にモニタリングしながら、いいやり方をしているところは他の港でも参考にすると、どうもこのくらいの施策じゃまだ実質的な効果が上がっていないなんていうことがもし仮に生じた場合、次の手を打っていくということが大事ですね。また、実質的な効果を上げるに当たって、ここには書いてないですが、いろいろとこれからも頑張ってくださいたいので、その辺を申し上げたいと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局のほうからよろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。資料2の30ページをお開けいただければと思います。ここがちょうどバルク戦略港湾の記載でございますが、その中の1つ目の「また」からの段落の最後のところに、「継続して当該計画の進捗状況の確認を行う」ということで、ここに今委員がおっしゃっていただいたようなモニタリングとかフォローアップといった趣旨を記載しております。

【委員】 ありがとうございます。行間を読めばいいのですが、当該計画の進捗状況の確認に加えて、当該計画の進捗状況とその効果発現の確認という、計画だけ行っても、要するにアクションだけ行っても、結果がなければいけないので、当然そういう意味で書いているのでしょうか、ご記憶いただきたいと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。言葉は悪いのですが、官庁用語では今委員がおっしゃった意味が多分含まれているのではないかと僕は思っておるのですが、重要です。御記憶頂きたいと思います。

ほかにございませんでしょうか。委員どうぞ。

【委員】 2つございまして、全然違う観点なので1つだけ先にまずお聞きします。防災・減災は大変すばらしい計画ができてきていると思いましたが、1つだけ、船舶の待避用に今回開発保全航路をお使いになるということでございますが、これは今回の資料にはついていないので確認させていただきます。事前の説明の際にはついていたのですが、開発保全航路については京浜の場合は中ノ瀬と浦賀を活用されるとご説明いただきました。伊勢湾と大阪湾については、開発保全航路はないと思います。その場合、待避用の泊地はどう整備されるのかということを実は事前のご説明の段階でお聞きしておりましたが、繰り返しになると思いますが、京浜については優先順位が高いというご説明も事

前の説明時に伺っているわけなのですが、伊勢湾、大阪湾については現状どうご対応されるつもりなのかお聞きしたいと思います。

【分科会長】 事務局のほうからよろしくをお願いします。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。まず、伊勢湾と大阪湾のお話ですが、開発保全航路と申しますのは、航路を開削するなり浚渫する必要があるというところで、今回その関連として泊地という制度も認められておりますが、それもあくまでも開削なり浚渫の必要があるエリアということでございます。そういった観点から、大阪湾なんかはもともと水深がかなりあるところでございますので、そういった必要がないエリアということで、開発保全航路は指定されておられません。ですが、広いエリアがございまして、そういったところにどう避泊していただくかということは、海上交通の安全の確保は基本的に海上保安庁の所掌にもなりますので、そういったところとあらゆる連携をとりながら、どういった避難がいいのかといったことを進めていく必要があると考えております。

それから、東京湾につきましては、浅瀬の部分を浚渫なり開削することによって、より大型船もそこに避泊できるようになると考えておりますので、この部分につきましては、開発保全航路のエリアを広げて避泊のエリアにできるようなことを今考えておるところでございます。これは、これから関係機関と協議しながら進めていくというところでございます。

【委員】 ありがとうございます。そうすると、東京湾についてはこれから浚渫をなさるもくろみというか、そういう前提になっているということですか。

【港湾計画審査官】 これからエリアの設定の仕方も出てくるかと思っておりますので、必ずということではないかと思うのですが、そういったエリアの中で浚渫する箇所があれば、浚渫する必要が出てくると考えております。

【委員】 わかりました。それから、第2点ですが、既に委員方からご指摘のあった点と関連するのですが、大型化して輸送効率を上げていくということで、これは一つ大きなテーマだと思います。10ページに掲げられている例で、複数港寄りの例は既にいろいろな事例もあると思いますし、実際問題としてコスト低減の実が上がっていると思うのですが、ほかの例としては二次輸送、内航船に積みかえるという例も記載されております。一般論的に言うと、内航船に積みかえるとコストが高くなるので、これをやると大型船効果が十分に発揮できるかどうかというのは疑問があると思っております。

ですから、言いたいことは、資料2のほうにも文章として書かれておりますが、実際に大型化、浚渫してドラフトを大きくするというときに、事前に経済性を十分に精査する必要があるだろうということで、文章にも書かれておるので別にしつこく言う必要もないのですが、この辺については先ほども産業側、企業側からちゃんとした説明がないと特定港湾の指定もしないというご説明があったので、むしろ保守的にアプローチされると理解しましたのでよろしいかと思うのですが、先にとにかく水深を上げることありきで動くようなことがないように、経済性の精査については十分お願いしたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。今の委員のご意見に関連して、何か補足はございますか。

【港湾計画審査官】 経済性の精査については十分配慮して、これからも進めていきたいと考えております。

【分科会長】 委員、どうぞ。

【委員】 今回港湾法を改正されて、画期的にきちっと明文化、法令化して、バルク貨物に関して、また、災害に対処するために改正されまして、その結果、基本方針をどう変えていくかという審議なのですが、バルクの中にはいろいろ貨物があるわけですが、この中で今は石炭、鉄鉱石、とうもろこしが中心なのですが、今回の港湾法の改正の中では、あくまで輸入ばら積み貨物という表現になっていますので、今回の基本方針の中ではどちらかというとはバルク戦略港湾に沿った貨物だけなのですが、今回の基本方針に書くかどうかは別として、港湾法では貨物の種類を今後例えばガス、牛肉、乳製品といったものにも広げていく可能性があるものなのか。

それから、今回は輸入ばら積み貨物と法律の中でも制限されているのですが、将来はバルクの中に輸出のばら積み貨物、例えばイメージとしてはばらとは言わないのかもしれませんが、車なんかもばら積み貨物の中に入るわけですね。あるいは建機とかも含めて、今はコンテナかバルクかといえはバルクになるわけなのですが、ほんとうに国際競争力を持ち、成長戦略に資するものは輸出というところもあると思いますので、あれもこれも一遍にできないことかもしれませんが、今回の港湾法の改正の縛りがどの範囲まで可能なのか。例えば次の基本方針を決めていくときに、私が先ほど申し上げたように、輸入ばら積み貨物の品種なんかも増やしていける可能性があるのかという点をお聞きしたいと思います。

【分科会長】 事務局のほうからお答えをお願いいたします。

【港湾計画審査官】 今回の基本方針に限ってお話しさせていただきますと、今回、石炭、鉄鉱石、とうもろこしにさせていただきましたのは、そういったものを大量に大型船で輸入するに当たって、施設整備がまだ追いついていないところが多々ございますので、今回重点的にさせていただくということで、今回は、とうもろこし、石炭、鉄鉱石を明示して入れさせていただいているところでございます。今後につきましては、またいろいろと状況を見ながら考えていきたいと思っております。

【委員】 質問としましては、今回の法改正の中で例えばそういったことも包含して考えられると解釈してよろしいのでしょうか。将来はそういったことも含まれるという解釈で考えておけばいいということですかね。

【分科会長】 法律は、特定貨物の中身は定義してあるわけですね。

【産業港湾課長】 よろしいでしょうか。先ほどの委員のご指摘でございますが、参考資料をお配りしましたように、今回の法律では特定貨物輸入拠点港湾ということで、大変恐縮ですが、主として輸入されるばら積みの貨物を念頭に置いております。この経緯は、基本的に国際バルク戦略港湾の選定があり、その中で、石炭、鉄鉱石、とうもろこしを安定かつ安価に輸入していこうという大きな目標に沿ったような形で、どう法律を改正していくかというところをメインで行ったものであります。ただ、先ほどご指摘のように、輸出のばら積み貨物についてまだまだ私どもは不勉強などがありますので、輸出のばら積み貨物はほんとうに大水深の港が要るのかということも含めまして、後日検討させていただければと考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。委員、どうぞ。

【委員】 質問は、2点なのですが、まず1点目は、防災・減災の港湾広域防災協議会に関してですが、現状はどういう取り組みをしているのかということと、協議会を設置することによってどんな現状と違った効果をもたらすかということが1点。

あと、バルクの関係ですが、お話が出ている民間、荷主同士の連携について、そういう取り組みを進めたい若しくは、いや、うちは独自にやりたいとか、現状上がってきている民間企業の声としてはどういうものがあるか教えていただければと思います。

【分科会長】 今の2点、事務局より説明をよろしくをお願いいたします。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。まず、港湾広域防災協議会につき

ましては、現状でもこういう協議会を法律に基づかずに大阪湾とか東京湾とか連携していろいろされているところがございます。そういったところについては、それを継承し、と言ったらおかしいですが、そういった形で発展的に協議会になっていくと考えております。それから、今回法律に基づくことによってどういったことが異なるかということでございますが、法律の条文にもございますが、協議会の構成員は協議の結果を尊重しなければならないという記載になっておりますので、今までも任意の協議会であっても当然尊重されるのですが、今回は法律的な位置づけの中で構成員の義務が課せられているというところでございます。

それから、2つ目のバルク戦略の民間の声というお話ですが、どこという具体的なお話はできませんが、それぞれの荷主が自分たちとして輸送コストを削減できるメリットがあれば、当然協力するというインセンティブは働きますので、そういったお話が出てきているところもございますので、先ほど申し上げましたが、そういったところについては私どもとしても応援していくという形になろうかと思っております。

以上でございます。

【産業港湾課長】 よろしいですか。

【分科会長】 どうぞ。

【産業港湾課長】 若干補足的ですが、先ほどのどういう声があるかということですが、この場で具体的な企業名とか港名を申し上げていかどうかわからないものですが、ざくっとした形で申し上げますが、例えば東北のある港では電力会社が連携して石炭を共同で輸送しようという動きは確実に出ております。電力会社は、一般炭といたしまして炭種が似ておりまして、オーストラリアとか産炭山も大体似ているものですから、共同的な輸送はやりやすいというのがあります。加えまして、瀬戸内海でもそういった声が出ております。

今具体的に声が出ていることにつきましても、現実問題としまして、一例を挙げますとバルク戦略港湾で石炭3港は満載で入ることができず、8割前後の船は喫水調整をしております。同様に、鉄鉱石を見ましても大体8割から9割弱、穀物につきましても7割が喫水調整をしているという状況にありますので、そういう意味では、大水深化をどこまで図るかというのはあるかとは思いますが、少なくとも現状において大水深化がないことによって喫水調整をしているというのは、間違いなくデータでも出ております。そうしたことを踏まえまして、全体のロットが大きいものですから、少なくとも企業間

連携をできるならしたい。そのために、何らかの措置は必要だという声は出ております。

【委員】 鉄鉱石とか石炭、エネルギー関係と、穀物ですと、企業側の思いや取り扱いの状況は多少違うのでしょうか。

【産業港湾課長】 大きく異なるとは考えてないのですが、例えばとうもろこしでも大体品種が一緒でございますので、そういう面では非常に扱いやすい。石炭は小口になりますと炭種が結構たくさんありまして、むしろそのあたりで調整がしにくいという声も聞いたことがあります。電力会社ですと大口ですので、かなり調整はしやすいという声は聞いております。

【分科会長】 ほかにございませんでしょうか。委員どうぞ。

【委員】 今回の基本方針の改定全般に関して申しますと、法改正を受けて最小限の改定案を出していただいたということで、スピード感を出すという意味でも非常にいい方法だと思います。大きな改定するときなどには別途の手直しをしていただく必要はあると思いますが、今後もこういうやり方をやっていただきたいと思います。と申しております。

内容的には、法律の条文をそのまま受けたものが多いと思います。個人的には、法律の条文で読めるものは基本方針に書かなくても良いと思っておりますが、全体のバランスからするとこういう書き方もあっていいと思っておりますし、所々重要な補足をしていただいていると思っておりますので、全体としては非常にいい内容になっていると思っております。

1点細かいことで恐縮ですが、改定案の30ページの「なお書き」がまさに法律を補う重要なポイントになっていると思っておりますが、30ページの「なお書き」の2行目、「当該港湾の港湾計画等」の「等」が何を含んでいるのかという簡単な確認をさせていただきたいと思っております。

それから、ついでに意見として申し上げますと、先ほど委員あたりがおっしゃったように、私自身、世界的な標準から比べると日本の場合は水域の規制が緩いという全般的な印象をもっているところがございます。開発保全航路とか緊急確保航路以外でも場合によっては港湾とか航路の機能を阻害するような水域はあり得るわけですので、立法論としてはもう少し幅広い規制を港湾局でかけていただくのが本来好ましいと思っております。今後、場合によっては風力発電とか新しい水域の利用方法が出てくるわけですので、航路とかに限らない権限があつてしかるべきだということを、将来の立法論的な意見として申し述べておきたいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、事務局のほうからお答えをお願いいたします。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。30ページの「港湾計画等」の「等」のお話ですが、港湾計画は当然港湾管理者に作って頂いている計画ですが、あと、それ以外に今回企業間連携やいろいろなことが入ってきておりますので、企業がそれぞれ企業の中での計画、生産する計画を立てられている場合がございますので、そういったものとの整合性を図る必要があるということで、ここに記載させていただいております。

【委員】 要するに、法定のものでないものを「等」に含めているということですね。

【港湾計画審査官】 さようでございます。

【委員】 ちょっと無理があるかなという感じがします。

【分科会長】 委員、どうぞ。

【委員】 皆さんの質疑応答を伺っていて、随分理解が深まりました。ありがとうございます。資料1の5ページですが、「港湾施設の点検方法の明確化」ということで1ページ解説いただいておりますが、もう少し具体的なイメージを教えていただけないかなという趣旨の質問です。これまではどうなっていたのかということと、今回の法改正及びこの計画の改正によってどういう施設をどのように点検していくようになるのか、特にスケジュール的にどれぐらいのペースでそういう検討が進められて、具体的な点検はいつごろから行われるのだろうかということをご説明いただけますでしょうか。

【分科会長】 事務局のほうからよろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。5ページをお開きいただいているかと思うのですが、今回の法律改正の中で、点検方法とかは省令で定めとなっております。省令をいつ定めるかということでございますが、今年12月をめどに省令をまとめていくことにしております。ちょうど基本方針と同じようなスケジュールで今後まとめていって、その後その措置をしていただくということになると思います。その中には、当然、委員がおっしゃったような具体的にどういった方法、頻度でやるかといったことをもう少し記載させていただくことになっていくと思います。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほかにご質問、ご意見はございませんでしょうか。委員、どうぞ。

【委員】 そろそろ出尽くした感があるので、パブリックコメントについてお伺いし

たいと思います。この後のスケジュールと、掲載されるときにはどのような形で、新旧対照表みたいな形で出されるのか、それと、資料1はおつけになるのか教えていただいでよろしいですか。というのは、もちろん関係者の方が多いのだと思うのですが、私もものような一般の者が見てもわかりやすくしていただきたいというところがございますので、ここの確認をまずさせてください。

【分科会長】 事務局のほうからよろしくをお願いします。

【港湾計画審査官】 資料3で申しますと、ホームページでの意見の募集がパブリックコメントということで、今回は基本方針ですので、明確にパブリックコメントをやりなさいということではないのですが、政令とか省令にならって今回パブリックコメントをすることしております。それから、そのときにお示しする資料ですが、委員がおっしゃったように、当然読んでわかりやすい資料をおつけしないと意見もいただけませんので、そういうことに気をつけてやっていきたいと考えております。

【委員】 資料1もつけるのですね。

【港湾計画審査官】 それがないとわかりづらいということであれば、当然必要だと考えております。

【委員】 ぜひつけていただきたいです。つけない場合、ざっとしか読んでいないのですが、パナマックス級以上などの表現では、私どもではわかりにくいので、そこに何万トンとか入れて欲しいと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。ホームページを立ち上げるときは、委員にもご相談いただいて、これでお分かりになるかどうかチェックしていただくという方法も考えていただきたいと思います。

ほかにございませんでしょうか。委員どうぞ。

【委員】 先ほど委員がおっしゃったことは非常に大事なことなので、港湾施設の点検方法についてさらにもう少しお聞きしたいのですが、施設管理者が適切な点検をしているのかどうか、国土交通省の法令で定められている方法でやっているかどうかというのは、あくまで報告ベースで来ると思うのですが、しっかり行われていないときには指導、あるいは罰則はあるのでしょうか。道路のほうで何ととっても去年の笹子トンネルの事故もございましたので、維持、修理、点検に関しては今まで以上に精度を上げて、事故が起こらないような注意が必要だと思いますので、先ほどのお答えよりもう一步、

どこまでがどこの責任で、どこからがどうで、それができていない場合は指導なりどういふことが行われるのかというところまでお聞かせいただきたいと思います。

【技術企画課長】 技術基準というのは、港湾法の中で適用対象施設が決まっております。対象になる施設については、施設を設置する際、設計を決める際にこの基準に適合することが求められておりまして、その中で特定技術基準対象施設というのが定められておりまして、それにつきましては第三者の審査機関の審査を経るという形になってございます。したがって、構造的に適合しているかどうかについては、審査の中で審査機関のほうで確認がなされるということになります。それがまず1点。

それから、今回の法改正の中で、施設が適正に維持されているかどうか、立入権限も含めて港湾管理者が確認できるという仕組みを云っておりますので、例えば護岸が変状を来しているのではないかと、適切に維持されていないのではないかとのおそれがある場合、港湾管理者、施設を持っておる施設管理者に第一義的に責任があるわけですが、民間企業が施設を持っていたとしても、港湾管理者がそこに調査に入って、必要があれば改善勧告も出せるということを措置しております。その際に、護岸が満たすべき基準、あるいは点検が適切に行われているかどうか確認して、必要があれば勧告なり指導をするというスキームを考えてございます。

【委員】 ということは、地方の港湾管理者が専用の民間の岸壁も含めて点検、あるいは指導もできるということでもいいわけですね。

【技術企画課長】 民間施設についてもそういうことは可能になります。

【委員】 民間施設についても可能になったということですね。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにございませんでしょうか。

私のほうから1点だけお聞きしておきたいのですが、審議事項の内容とは直接関係ないのですが、30ページの今度新たに適用される特定利用推進計画を協議会の意見等を入れてつくるわけですが、この計画に盛り込むべき事項は既にガイドラインみたいなのができているわけですか。

【産業港湾課長】 まだこれからつくらせていただきます。

【分科会長】 これからですか。

【産業港湾課長】 ただ、法律の中には、今日お配りさせていただいた資料の3ページ目でございますが、「特定利用推進計画においては、おおむね次に掲げる事項を定め

るものとする」と書かせていただきまして、その中には、特定貨物輸入拠点港湾の効果的な利用の推進に関する基本的な方針、その計画の目標、実施主体との調整事項、他港との連携事項を盛り込みましょうということだけは例示として挙げさせていただいております。このあたりは、今後調整をさせていただければと思っております。

【分科会長】 どうもありがとうございます。委員のほうからほかにご意見、あるいはご質問はございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、もう意見がないようでございますので、本日の審議事項はこれで終了いたしましたので、マイクを事務局にお返しします。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 長時間にわたりまして、ご熱心なご審議ありがとうございました。本日のご議論を踏まえつつ、事務的に引き続き作業を進めました上で、第54回、次回の港湾分科会を開催させていただきたいと考えております。開催時期等につきましては、事務的に調整をさせていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

なお、本日使用しました資料につきましては、もしお荷物になるということであれば、机の上に置いていただければ後ほど郵送させていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして本日の港湾分科会を閉会させていただきます。大変ありがとうございました。

—— 了 ——