

平成26年8月6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57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57回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成26年8月6日(水)

開会 16時15分 閉会 17時35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. 出席委員等氏名

<委員>

氏名	役職名
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
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授
木場 弘子	キャスター・千葉大学 客員教授
黒田 勝彦	神戸大学 名誉教授
篠原 文也	政治解説者・ジャーナリスト
鈴木 修	(一社)日本船主協会 港湾委員会 委員長
竹谷 隆	(一社)日本経済団体連合会 運輸委員会物流部会 委員

<委員以外>

氏名	役職名
鈴木 実	(一社)日本港運協会 理事長

4. 会議次第

- ① 日本海側拠点港の取り組み状況について（報告） . . . 4

- ② 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） . . . 10

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 定刻になりました。ただ今より交通政策審議会第57回港湾分科会を開催致します。申し遅れましたが、私は港湾局総務課長でございます。どうぞよろしくお願い致します。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、お手元の資料の確認をさせていただきます。まず会議次第という縦長の紙1枚、その次に委員名簿1枚、その後に配席図となっております。その後に議事資料でございますけれども、本日、議題が2つございまして、それに対応して資料1と資料2でございます。資料2は2-1、2-2、2-3、2-4の4通り、さらに参考資料2-1、2-2、2-3となっております。

資料1は、日本海側拠点港の取り組み状況についてという横長の冊子でございます。資料2-1ですけれども、基本方針の変更についてでございます。その後に資料2-2として基本方針の構成という1枚の紙がございます。さらに、資料2-3基本方針の変更（案）概要として変更部分を抜粋した3枚の紙でございます。資料2-4でございますけれども、基本方針の新旧対照表でございます。さらに、参考資料2-1として主要政策課題、1枚紙でございます。参考資料2-2として、戦略的な維持管理の推進、1枚紙でございます。最後に、参考資料2-3として、港湾法の抜粋を付けさせていただいております。以上、8部お配りしております。

また、皆様のお手元には「数字でみる港湾2014」という冊子もお配りしております。これは、港湾・海岸行政の概要や予算・制度、関連する統計データ等を分かりやすくまとめたものでございまして、毎年最新のデータをもとに発行しております。ぜひご活用頂ければ幸いです。

以上、資料でございますけれども、落丁等ございましたら、お申し付けください。よろしいでしょうか。

議事に入ります前に、委員の出席を確認致します。本日は15名の委員のうち、8名の委員がご出席の予定となっておりますけれども、1名遅れてご出席される予定であり、現時点で定足数に1名達しておりません。交通政策審議会令第8条の規定に基づきまして、

過半数の8名以上の委員がお揃いになった時点で定足数に達し、分科会の開催が成立することになります。本日の議事につきましては、議決事項はございませんので、次第の通り、まず報告事項、そして審議事項について事務局説明をさせていただいた後に審議を行いたいと考えてございます。

なお、久保委員が、本日ご欠席されておりますけれども、久保委員に代わりまして、専門的なご意見を頂くために一般社団法人日本港運協会理事長にご出席をいただいております。

それでは、議事に入りたいと思います。以後の進行は分科会長にお願いしたいと思います。カメラの撮影はここまでと致します。

それでは、分科会長、よろしくお願い致します。

【分科会長】 それでは、早速議事のほうに入らせて頂きたいと思います。先程ご報告ございましたように、本日は報告事項が1件、さらに審議事項1件を予定しておりますので、円滑な議事進行にご協力賜りたいと思います。

まずは最初の日本海側拠点港の取り組み状況について、ご報告を事務局からよろしくお願い致します。

【産業港湾課長】 産業港湾課長でございます。よろしくお願い致します。

前回の港湾分科会で日本海側拠点港についてのご発言があったように記憶しております。私ども、日本海側拠点港の港湾管理者の取組状況を毎年取りまとめているところでございますが、こうした取りまとめが日本海側拠点港に選定された港湾の港湾計画の審議等におきましても活用できると思いまして、本日ご参考までに港湾分科会の皆様にご報告をさせていただきます。

まず、1ページでございますが、日本海側拠点港の概要でございますが、おさらいになりますが、この施策は成長著しい対岸諸国と地理的に近接する日本海側港湾におきまして、既存ストックを活用しつつ、伸ばすべき機能の選択と施策の集中、港湾間の連携を通じて対岸諸国の経済発展を我が国の成長に取り入れるとともに、東日本大震災を踏まえた災害に強い物流ネットワークの構築にも資することを目的としております。

選定の経緯でございますが、平成22年11月に検討委員会を立ち上げ、10回にわたる検討委員会での議論を経て、平成23年11月に国土交通大臣が19港、28計画を選定したところでございます。

なお、選定時にこれらの計画についての進捗状況等につきまして、当面、年に1回程度フォローアップを行うことされております。

また、選定に当たりまして各港の特色を生かした伸ばすべき機能を設定し、港湾管理者より提案された23港、44計画を評価し、次の2ページに示しますような表の通り、19港、28計画を選定したところでございます。選定された19港のうち、上に総合的拠点港と書いていますが、新潟、伏木富山、下関、北九州、博多という5港につきましては、取扱貨物量等さまざまな指標から見て、他の日本海側港湾に比して総合的な発展可能性が高いと認められ、こうした拠点と選定されています。

また、留萌、能代、七尾、唐津の4港は、日本海側拠点港としての選定には至りませんでした。が、拠点港形成に向けて、官民挙げて熱意を持って計画を立案し、提案されたことを考えまして、拠点化形成促進港として選定し、その計画の実現を後押しすることとしております。

次に、3ページをご覧ください。港湾の基本方針との関係でございますが、基本方針の第V編3「① 日本海沿岸における環日本海交流と地域振興への取組」と下線を引いたところでございますが、環日本海交流と地域振興への取組におきまして、資料中ほどの下線、「海陸の交通が結節し、交流の拠点となっている各港湾が、それぞれの地理的特性やその他の優位性を生かしつつ、全体として相互に連携してネットワークを形成し、環日本海交流の一層の促進に寄与する。」がこの日本海側拠点港と関連する主な理由であるという認識をしております。

次に、4ページをご覧ください。各港の取組状況についてでございますが、まず、今回の取組状況のまとめなのですが、平成25年12月に日本海側拠点港と拠点化形成港の港湾管理者に対し調査を行っております。調査項目は、港湾管理者より提出された「日本海側拠点港の形成に向けた計画書」の主な取組状況と今後の予定についてであります。それをフォローアップしております。また、実績等の統計データにつきましては、集計時期の都合により、少し古いですが、2012年の実績となっております。

続いて、各港の取組状況について代表事例を示したもののなのですが、この4ページの事例①でございますが、ここに太平洋側に大規模災害が発生したことを想定し、日本側港湾が太平洋側港湾の代替港として機能するための訓練ということで、平成25年6月から10月にかけて、東京と名古屋で開催されました。この訓練に伏木富山港、金沢港、敦

賀港の各港湾管理者が連携して参加し、港湾管理者間の連携はもちろん、荷主や運送企業等と連携、対応方法等についての訓練が行われたことがあります。

続いて、5ページをご覧ください。事例②ですが、稚内港についての取組です。現在、稚内港からロシアのコルサコフ港へ国際フェリー航路が開設されております。コルサコフ港ではウラジオストク等ロシア沿岸の港と航路が開設されておりますが、稚内市は国際フェリー航路を活用し、コルサコフ経由の輸送実験を実施し、輸送上の問題点等を確認、新たに輸送ルートの開拓を目指しているところであります。

また続いて、事例③を飛ばしまして、6ページの実例④ですけれど、金沢港での取組ですが、金沢港を訪れるクルーズに対し、おもてなしの心で歓送迎をするイベントを行っています。2013年春に金沢クルーズ・ウェルカム・クラブを立ち上げ、現在会員数は3,400人を超えております。クルーズ船入港の都度に地元のお祭りやグループの生演奏を披露、出港時には多くの市民がお見送りをする等して、クルーズ船の乗客や乗組員に大変好評であると聞いております。

あとは事例⑤とかいろいろありますが、時間の関係もありますので、この3つの事例の紹介だけにとどめさせて頂きまして、7ページから10ページは機能別に取組事例を一覧表にしております。こうした代表的な取組事例で、各港が取組状況の調査項目に対して、このような取組事例というものを載せております。いろいろあるのですが、代表的なものをここに記載しましたが、表の右側には実績や成果を示し、各港の取組により、例えば定期航路が開始になりましたとか、取扱貨物量が増加したとか、そのようなところをコメントとして、あるいは8ページにおきまして港湾計画を改訂したとか、そんなところをいろいろ入れているということでもあります。

最後に11ページですが、まず、各港における取組ということで、各港における取組については、協議会の成立を始め、港湾管理者を中心とする関係者が一体となって計画の実現に向けた取組を継続して実施していることを確認したところであります。また、各港とも前回調査に比べて意欲と熱意を持ってさまざまな取組をさらに進めていることを確認しております。

また、各計画の実績についてでございますが、これは各港湾管理者の積極的な港振興の取組によりまして、各計画の実績は、選定時2011年だったのですが、それよりも選定後2年目の値が上回っているというのが全体の8割ほどございました。しかしながら、一

部の計画におきまして、社会情勢の変化等による航路の運休により、当初予定よりも実績が大きく下回っているものも散見されております。

そうしたところを踏まえまして、総括なのですけれども、今後も各港においては、引き続き計画の実現に向けた取組をさらに進め、2015年の中間目標を達成できるということをご期待したいと考えております。

その後、12ページ以降は、これは取扱貨物量のデータ等を入れております。ざっと見て頂きますと、2012年と2010年の割合を見ますと、大体100%を超えているところがご覧になれるかと思っております。以上でございます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。ただ今ご説明頂きました日本海側拠点港湾の各港の取組状況について、ご質問等ございましたら、お願いしたいと思います。どうぞ。

【委員】 ご説明ありがとうございます。二、三点、確認させて頂きたいと思っております。各港の取組状況の実績成果のところなのですが、航路数の維持というは分かるのですが、評価として着実な取組の成果は、ほとんど横ばいという受けとめ方をしてよろしいのでしょうか、というのが1つと、各計画の8割方の成果が出ているというご説明だったのですが、社会情勢による影響というのは、この中で言いますと韓国航路減便を指しているということでしょうか。確認です。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。基本的に維持というのは、ほぼ同レベルだということでございます。その後、2015年のところを中間評価にしていますので、まだまだ明確にこうだというのは少し言い切れないかなと思っております。

また、ご指摘ありましたように、取組はしているのですが韓国航路の減便という結果になって、やはり社会経済情勢を受けてのことと考えております。

【委員】 着実な取組と現状維持は、ほとんど意味は同じと考えてよろしいでしょうか。例えば10ページに書いてあります。

【産業港湾課長】 10ページの能代港の関係ですか。

【委員】 評価としての差異が分からなかったもので、お願い致します。

【産業港湾課長】 これは14ページのデータを見ますと、取組は着実にされておるのですが、明らかに輸出を見ますとなかなか、2012年と2010年を比べても貨物が減っている状況がございまして、維持という表現ではなくて、取組は進めているとさせていただいてございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。今の委員のご質問に対して私のほうから、選定委員会委員長をさせていただいていたものですから補足させていただきますと、この機能別の拠点港、各港湾管理者が計画のターゲットを2020年の目標として、ここまで努力したいとか、この機能をここまで引き上げたいとかといったことを計画として出しているのです。その計画に向けて途中で15年、着実に進んでいるかどうか分かる、そして、さらに計画に向けてどういう努力をしているのかというのが着実な努力のところで評価されると思っております。今、産業港湾課長からご説明ありましたように、15年終了時点で計画の進捗状況がどこまでいったのかということが最終的には中間評価できますので、その時点で再度フォローアップされるのではないかと私は考えております。産業港湾課長、そのような説明でよろしいでしょうか。

【産業港湾課長】 はい。ありがとうございます。

【委員】 1点質問なのですが、国際フェリー・国際RORO船の各港の取組のところ、どうしてもフェリー・RORO船は、コンテナに比べてコスト競争力が劣るところで、それをカバーするのはシャーシーの相互乗り入れが一番のキーになってくるのだと思うのですが、日中韓3か国間では、シャーシーの相互乗り入れの話し合いが行われていると理解しておりますが、ロシアとの間では、そのような話し合いは進んでいるのでしょうか。

【港湾経済課長】 港湾経済課長でございます。おっしゃる通り、日中韓のほうでは進んでいますけど、現時点ではロシアとの関係は、まだ具体的な話はございません。

【分科会長】 よろしいでしょうか。他に、ご意見でも結構ですが、ご質問はありませんか。どうぞ。

【委員】 意見なのですが、各港の取組状況の中で、日本海側の地震対策で模擬訓練をやった項目がありますが、我々も2011年震災の際、八戸港や仙台港を使用できず代替で一部他の港を使用致しましたが、実際使うとなると、ドレージや通関等様々な問題がありました。やはり普段から使用できるように準備しておかないと、いざという時に使用するの難しいのではないのでしょうか。そのときは何とかあったからいいのですが、やはり、ただ港があればいいというものではないと思います。船に載せるコンテナがあるかどうか、シャーシーがあるか等、インフラが整っていませんと、いくら港が無事であってもなかなかうまくいかないことがあります。やはり様々なことを想定して事前に準備をやっておかないと、いざ本番のとき使えないと思いますので、こういうことはある程度色々なことを

やっておくというのは非常に良いことだと思います。他のところでも可能であれば、準備をしておくということは重要だと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。今の委員のご意見に対して何かございますでしょうか。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。そうした意見はきちっと書き留めまして、また、管理者を含めて、こうした意見が出ていますよということをお伝えするとともに、私ども今回、日本海側拠点港をしてよかったと思うのは、特に港の利用振興に向けた官民連携体制が構築されたということがございまして、そういった面から、また、今のご指摘を踏まえまして、いろいろな情報の共有とか図り易くなる体制ができましたので、こうした枠組を使いながら、また、鋭意取組を進めてまいりたいと考えております。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。他に。どうぞ。

【委員】 今、世界的なクルーズが大流行している中で、日本海側拠点港にも本当にクルーズの寄港が増えて、目に見えるように振興が進んでいるのはとてもよいことだと思います。

これは意見なのですが、希望、お願いでもあるのですが、ぜひC I Q、税関だとか出入国だとか、まだ整っていない港が日本海側のほうは多いので、世界的に大きな何千人乗りの船が来た場合にどうしても乗り降りに時間がかかってしまって、観光に行きたくてもそっちに手間どって時間をもったいないということが起こりがちだと思います。いろいろ工夫はあると思いますが、C I Qの充実、そしてC I Q設備や、ターミナルの設備等も、世界並みのきれいな、玄関口ですので入ってくる時にイメージが地味だと地味な印象になりますし、各地域、本当に地域を挙げて、いろんなウェルカムやお見送りも工夫なさっていますし、大変にぎやかでいいと思うので、そのような面もあわせて整備ができればいいなと思います。

このクルーズというのは、日本海の各地域がライバルでもありますが、協調して、みんなと一緒に地域が連携して希望に沿うように持っていくことも大事だと思います。先程官民の話が出ていましたけど、日本海側拠点港に選ばれたことで、各港が本当に地域ともう一遍再グリップをしながら、一緒になって振興に努めてられて、また、地域のいろいろな自信や誇りになっていっているという意味においては本当に意義があるなと思っております。以上です。

【分科会長】 どうも貴重なご意見をありがとうございました。クルーズのさらなる振興と、お客様の利便性向上のために国土交通省として取り組んでいらっしゃることではどういうことがあるか、教えて頂けますか。

【産業港湾課長】 まず、1点目ですけれども、国土交通省のほうでは観光アクションプランをつくっております、これは日本再興戦略でも、その観光アクションプランを確実に推進することという旨の文言が盛り込まれていると思いますが、その中の一つにクルーズ100万人時代に向けた受け入れ環境の整備という項目がございます。その中で、ソフト、ハード一体としてきちっと対応していくことという文言が盛り込まれております。

また、先程港間の連携という面で、日本海側拠点港に選ばれた港、例えば小樽港なんかは目覚ましい進展をしております、当初は平成22年には16回しかなかったのですが、それが平成26年には2倍強のクルーズ船の寄港予定であるとか、あるいは日本海側拠点港に選ばれた伏木富山港とか小樽港とか舞鶴港の港湾管理者等が中心になりまして環日本海クルーズ協議会をつくりまして、また港が連携して利用振興に取り組まれているとか、そうした動きが出ているところでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。他に委員のほうからご質問、ご意見等はありませんでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、日本海側拠点港の取り組み状況についての報告についての質疑をこれで終了とさせて頂きたいと思えます。

引き続きまして、本日の議事の2番目でございますが、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、事務局から資料のご説明をお願いしたいと思います。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官でございます。まず、基本方針の説明に先立ちまして、現在、港湾行政がどのような施策を柱として取り組んでいるのかという情報提供を兼ねまして、参考資料2-1 港湾行政における主要政策課題というA4横1枚紙を用意しておりますので簡単にご紹介致します。

まず、東日本大震災の復旧復興対策を加速して取り組むということを進めております。

それから続きまして、1つ目の柱「国際競争力の強化」としまして、「(1) 国際コンテナ戦略港湾の機能強化」に取り組んでおります。また、ハードだけでなく、物流情報ネットワーク等「(2) 物流システムの高度化」や、「(3) 資源・エネルギー等の海上輸送の効率化に資する輸入拠点の形成」では、資源・エネルギー等の輸入拠点である国際バルク戦略の推進にも取り組んでいるところでございます。

2つ目の柱でございますが、「地域の活性化（地方創生）」の取組でございます。「（1）地域経済を支える港湾インフラの整備」では、先程説明のありました日本海側拠点港湾の取り組みも含めまして、地域の産業あるいは地域の生活航路の安定性・安全性の確保等に取り組んでいるところでございます。それから、「（2）外航クルーズ船の日本寄港促進」のための取組を進めているところでございます。

それから、3つ目の柱「国土強靱化（ナショナル・レジリエンス）、防災・減災」でございます。「（1）首都直下地震・南海トラフ巨大地震等の地震・津波に対する事前防災・減災対策」や、「（2）老朽化した施設の適確な維持管理、更新の推進」にも取り組んできているところでございます。

また、最近の新たな取組としまして、4つ目の柱「インフラシステム海外輸出」、さらに5つ目の柱「海洋資源の開発・利用」として活動拠点の整備や、再生可能エネルギーの導入円滑化にも取り組んできております。また、6つ目の柱「港湾における環境対策」につきましては従来から取り組んでおりますけれども、引き続き進めているところでございます。簡単でございますけれども、以上が港湾行政における主要政策課題のご紹介でございます。

この後、ご説明致します港湾法改正に伴う基本方針の変更に関連しまして、このうち、「1.（1）国際コンテナ戦略港湾の機能強化」関係、「3.（1）首都直下地震・南海トラフ巨大地震等の地震・津波に対する事前防災・減災対策」関係、「3.（2）老朽化した施設の適確な維持管理、更新の推進」関係が今回の基本方針の変更に関連しております。

それでは、本題に入りまして、資料2-1でご説明致します。1ページをご覧下さい、この資料につきましては、前回の分科会でもご紹介いたしておりますので、簡単に紹介していきたいと思っております。

まず、基本方針とは、国土交通大臣が定める方針で、その役割として2つありまして、国の港湾行政の指針であり、また、個別の港湾計画を定める際の指針という役割でございます。基本方針は、6項目記載をすることが規定をされております。

続きまして、2ページでございます。基本方針の変更の経緯で、昭和49年に基本方針が告示されて以降、数次にわたり変更してございまして、今回は港湾法改正に伴う変更ということで港湾法の内容と、それから、平成25年の港湾法改正後のインフラ長寿命化計画が策定されたことを踏まえての変更でございます。

その内容につきましては、次の3ページでございます。背景としまして大きく2つ書いてありますが、1つは港湾法改正、平成26年7月1日施行されておりますが、その中の国際コンテナ戦略港湾関係で、港湾運営会社に対する政府の出資制度の創設、埠頭近傍の倉庫に対する無利子貸付制度の拡充という内容に対応したもの、それから、大規模地震対策として民有護岸等に対する無利子貸付制度の創設が今回の変更の内容でございます。それから、もう一つは、インフラ長寿命化基本計画等の策定で戦略的な維持管理の促進が今回の内容の反映でございます。

4ページは、港湾法の改正の概要です。これは前回ご紹介しておりますけれども、下の赤枠「港湾運営会社への政府の出資」それから、青枠「国際戦略港湾の埠頭近傍の倉庫に対する無利子貸付制度の拡充」それから、緑枠「民有護岸に対する無利子貸付制度の創設」が今回の法律改正の内容となっております。

続きまして5ページでは、インフラ長寿命化基本計画の内容のご紹介でございます。これは前回の分科会での説明にありませんでしたので、少し詳しくご紹介したいと思います。インフラ老朽化対策の推進に関する関係省庁連絡会議において、平成25年11月に「インフラ長寿命化基本計画」を策定しております。その内容が左側の青枠でございますが、その中で、インフラを担当する関係省庁共通で目指すべき姿、それから基本的な考え方を整理しまして、それぞれの省庁においてインフラ長寿命化計画（行動計画）を策定することになっております。また、それぞれ所管する法律の中で個別施設ごとの長寿命化計画を策定するという枠組の整理がなされております。

それらを踏まえまして、右側でございますけれども、国土交通省におきまして、本年5月に国土交通省のインフラ長寿命化計画（行動計画）が定められております。これにつきましては国土交通省が制度を所管する全ての施設が対象でして、対象期間としては平成26年から32年度となっております。

その中で記載されているものが、メンテナンスサイクルを構築・継続・発展させるための取組方針につきまして現状と課題、必要施策に係る取組の方向性を規定しております。その中で、港湾関連の記載部分を抜粋しておりますが、その中でも、今までの取組の延長線上のものは今回省略しております。特に新しい取組につきまして、抜き書きをしております。

1つ目が「1. 点検・診断/修繕・更新等」で、国等の所有者が策定する個別施設計画、維持管理計画やその港湾に関する協働策定する港湾単位の維持管理、更新計画である予防

保全計画に基づきまして、公共の港湾施設を管理する港湾管理者等が実施する定期的な点検や所有者、管理者が実施する定期的な更新等をもって施設管理の機能不全を未然に防ぐとともに、トータルコストの縮減や平準化を図り、的確な老朽化対策を推進することを規定しています。

それから、予算管理の面におきましては、個別施設計画に基づく戦略的な維持管理、更新等の推進や新技術の開発、導入により、費用の縮減と平準化を図るとともに、必要な予算の安定的な確保に向けた取組を進めることを規定しております。

今後の基本方針の変更のスケジュールでございますけれども、次の6ページでございます。今回は第1回目の審議ということでお願いをしております。本日の審議を踏まえまして、変更した意見を反映したものを今後、省内、それから関係行政機関、港湾管理者に対する事前の意見照会、それからパブリックコメントをかけまして、再度11月の審議会でご意見をいただいて、答申を頂きたいと考えております。その後、再度関係行政機関への文書による協議、それから港湾管理者への意見照会をしまして、12月中の基本方針の変更告示と今のところ考えております。

それでは、続きまして、基本方針の変更の内容のご説明に移らせて頂きます。

資料は3部ございますが、最初に資料2-2でございます。これは基本方針の構成でございます。前文のほか、全体6編構成となっております。今回、国際コンテナ戦略港湾関係の変更箇所を赤字で示しており、大規模地震対策の民有護岸、それから、維持管理関係の変更箇所を青字で示しております。これを横に置いて見て頂きながら、この後の説明を聞いて頂ければと思っております。

それで、あと資料2-3と資料2-4新旧対照表がございます。基本方針全文での変更箇所は資料2-4の新旧対照表になりますけれども、分かりやすく説明するために資料2-3で項目ごとに関係するところを抜粋して整理しておりますので、資料2-3でご説明を進めてまいります。

まず、1ページから3ページが国際コンテナ戦略港湾関係の内容でございます。見直しのポイントに書いてございますように、広域集荷や寄港コスト低減による我が国への基幹航路の維持・拡大のため、港湾運営会社に対する政府の出資、あるいは無利子貸付制度の対象施設の拡大に係る規定が追加されたことを踏まえて記載を追加するものでございます。

今回、位置付ける内容でございますけれども、基幹航路維持・拡大による我が国の産業立地競争力の強化といった政策目的を明記する。それから、法律改正の背景である船会社

同士の連携の進展等、社会情勢変化について記載する。さらに、国、港湾管理者、民間の協働体制の構築による全国的、国際的視点で取り組むべき課題への対応、さらには港湾運営会社の財務基盤の強化を通じた設備投資の促進、それから、コンテナ貨物需要の創出に資するロジスティックス・ハブ機能の強化に向けた物流施設の埠頭近傍への誘致、集積といった内容を記載することで変更しております。

変更箇所については、その下で説明をしております。枠囲みの右側に小さい数字で「1～2頁」と書いてありますが、この数字が資料2－4新旧対照表に対応したページでございますので、必要によって見て頂ければと思っております。

まず、前文のところでございます。今回の法律改正の目的や背景を書いておきまして、最初のところでは、我が国全体の産業立地競争力の強化を図るといったことを書いています。また、そのために基幹航路を維持・拡大する、あるいは国、港湾管理者、民間の協働体制の構築による施策を総合的に進めることで今回の改正の背景や目的について過不足なく記載することで変更を考えています。

それから、2ページでございますけれども、第I編「今後の港湾の進むべき方向」の中で、「①国際海上コンテナ輸送網の強化」で考え方を記載しているものでございます。背景にある船会社同士の連携の進展、それから、今後の取組の方向性として、国、港湾管理者、民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営、それから、ロジスティックス・ハブ機能の強化によるコンテナ貨物の創出といった、全国の見地に立って戦略的かつ総合的に実証するという整理をさせていただいております。

第II編では、「港湾機能の拠点的な配置と能力の強化」で、「②基幹航路の国際海上コンテナ輸送」で具体的な取組を書いています。国、港湾管理者、民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営と港湾サービスの確保に取り組むこと、また、コンテナ貨物需要の創出に資する流通加工機能を備えた物流施設の埠頭近傍への誘致・集積により、ロジスティックス・ハブ機能の強化を図るといった記載をしております。

それから、3ページ、第V編になりますが、「港湾相互間の連携の確保」でございます。その中の2番目として、各地域における港湾相互間の連携がございまして、全国10ブロック書いておりますが、その中で、京浜港については③関東地域、それから、阪神港については⑥近畿地域に当たりますので、その中で、記載内容は同じでございますけれども、国、港湾管理者、民間の協働体制の構築による効率的な港湾運営の取組を進めること、また、ロジスティックス・ハブ機能の強化を図るといった趣旨の記載をしています。

それから、第Ⅵ編「港湾の効率的な運営」では、民間の能力の活用による港湾運営の効率化を図るところでございます。これにつきまして従来から港湾運営の民営化を書いておりますが、今回の取組の背景である船会社同士の連携の進展や、我が国全体の産業立地競争力の取組で全国的見地に立った戦略的な取組が重要、基幹航路の維持拡大に取り組んでいるといったことを書いています。

そうした中で、国際戦略港湾においては、国が港湾運営会社に出資することにより、国、港湾管理者、民間それぞれの強みを生かした共同体制を構築し、広域からの貨物集荷や国際的なセールス活動等、全国的、国際的視点で取り組むべき課題に対応するとともに、港湾運営会社の財務基盤の強化を通じて高能率な荷役機械の導入や荷役機械の遠隔操作化等の設備投資を促進することを記載しております。

以上が国際コンテナ戦略港湾関係の変更案でございます。続きまして、4ページでございますが、こちらは大規模地震対策として民有護岸の耐震強化に関するものでございます。位置付け内容として2点ありまして、1つ目は、従来の耐震強化岸壁に加えまして、石油等燃料供給に供する民間係留施設のうち、耐震改良が必要な施設を大規模地震対策施設に位置付けるものでございます。それから、2つ目は、公共の耐震強化岸壁を含めて、今申し上げたような燃料供給のための耐震強化岸壁をあわせまして、そうした大規模地震対策施設に至る水域施設沿いの民有護岸等の改良の促進を図っていくものでございます。

記載箇所につきましては2カ所ございまして、1つは、第Ⅰ編「今後の港湾の進むべき方向」の「①災害に強い港湾の構築」で災害時における石油製品の海上輸送機能の確保に取り組むこと、それから、特に大規模地震対策施設に至る水域施設沿いにおいて、そのような恐れのある港湾施設の改良を促進するという方向性を書いていきます。

それから、具体的な取組としまして、第Ⅱ編「港湾機能の拠点的な配置と能力の強化」の「7 大規模地震対策施設」で、石油製品を取り扱う必要のある係留施設を大規模地震対策施設に適切に位置付けること、それから、非常災害が発生した場合に、長期間にわたり船舶の交通に支障を及ぼす恐れのある港湾施設の改良を促進するという記載を考えています。

続きまして、5ページでございます。維持管理の関係でございますが、平成25年の港湾法改正後に策定をされましたインフラ長寿命化基本計画等におきまして、戦略的な維持管理、更新等の推進が規定されたことを踏まえまして記載を追加するものでございます。位置付け内容としましては、港湾施設の更新等につきまして、施設単位だけではなく、各

港湾単位において、その必要性、対策の内容や時期を検討する等、戦略的な維持管理、更新の取組を行うといったものです。

記載箇所につきましては、第Ⅰ編「今後の港湾の進むべき方向」の「⑥港湾施設の適切な維持管理」のところで、将来の維持管理、更新に係るトータルコストの縮減及び平準化並びに港湾施設の長寿命化を図ること、さらに港湾単位において、その施設の必要性、対策の内容や時期等を検討した上で、質的向上や施設の集約や利用転換を計画的に進める等、戦略的な維持管理、更新等の取組を推進するという記載の変更を考えています。説明は以上でございます。ご審議のほどよろしくお願い致します。

【分科会長】 どうもありがとうございました。ただ今ご説明頂きました基本方針の変更内容につきまして、ご質問、ご意見ございましたらどこからでも結構ですので、お願いいたしたいと思います。委員のほうからご質問ないしはご意見はございませんでしょうか。それでは、先に私から1点だけ教えてほしいのですけれども、維持管理コストの平準化を図るということは、具体的にどのような方法で何を意味しているかをご説明頂きたいのですが。

【建設企画室長】 建設企画室長でございます。ただ今ご質問ございました維持管理コストの平準化でございますが、施設ごとに整備する際、それぞれの施設でコストが高かったり、対策する内容によってはコストが低くなったりするものもございますので、整備コストや整備優先度を勘案し、大体毎年のかかる費用を平準化するという趣旨でございます。いろんな整備するやり方によってかなり大きくなったり、変動性が高くなったりしますので、そういったものをならしていくという趣旨でございます。

【分科会長】 年度別で。

【建設企画室長】 そうですね。年度別も含めて。

【分科会長】 予算出動がなるべく平準化できるような工夫をなさないと、そういうことですか。

【建設企画室長】 はい、そういったことでございます。

【分科会長】 他にございませんでしょうか。ただ今委員が到着されましたので、審議会定足数に達しましたので、今ここに成立したことをご報告申し上げます。それでは、委員のほうから。

【委員】 まだ挙手される方がいらっしゃらないので、先に口火を切らせて頂きます。今回の改正、改定とは直接関係ないのですが、この中にある表記で少し気になったところ

について伺います。特に防災のところなのですが、国民の安全・安心を守るという件について、全体的に見てハードとソフトでいうとハードの表記がたくさんありまして、ソフトを一生懸命探しましたら、資料2-4、15ページの上から7行目から3行少しにかけてやっとソフト部分のハザードマップの作成支援、避難場所や避難ルートの確保、津波の来襲等に関する情報伝達手段の提供と、前回とほとんどここは表記が変わっていない箇所がありました。やはり防災・減災というときには、特にソフトのほうもかなり力を入れて頂きたいという希望がありまして、先程クルーズ船を今一生懸命呼んでいるという動きの中で、偶然、港に居合わせた土地勘のない方、外国人等が下船していて港で災害に遭ってしまったときに、どういうふうに分かりやすく誘導するかというのは重要だと思います。日本という国がその部分を手厚く対応できていたかどうかということも評価にもつながると思いますので、ここは今後さらに力を入れて、クルーズ船、外部から来たお客様対応も、より分かりやすい情報提供を工夫して頂きたいと思ったところでございます。

また、偶然、クルーズ船のお客様が船に乗っていたか乗っていないかで、また対応の部署が違うということになると思うのですが、そのあたりも分かりやすく協調して命を救うという部分で、防災・減災に携わって頂きたいという希望を持ちました。以上です。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。今の委員の発言に対して事務局のほうからお願いします。

【海岸・防災課長】 ありがとうございます。海岸・防災課長でございます。まず、ご指摘のございました防災・減災対策に関する記述が少しハードに偏っているのではないかとご指摘、そういうふうにも思われるところもございます。基本方針の性格上、港湾計画の上位的な方針になるものですから、そういう記述も多くなってございます。ただ、今15ページのご指摘を頂きましたけれども、その前の14ページのほうの中間あたりには事業継続計画、いわゆる港湾BCPの策定、それから臨海部の土地利用の見直し等、ご指摘をいただいたソフトについて書いていることになるのかと思います。基本的に私どもは防災・減災という考え方の中で、減災はやはり避難等、ハードでは守れないものをソフトで対応するという基本的な国全体の方針もございますので、ソフトのことをないがしろにしているわけではございません。特にここに書いてある港湾BCPの考え方は、訓練等、やはり日常より、ソフトで守れるところは頑張っていこうとしております。以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。他に。どうぞ。

【委員】 民有護岸の耐震改良のところなのですけれども、大体日本全体でどのくらいの対象の民有護岸があるのかをよく分からないのですけれども、整備するに際して優先順位を決めて、大規模災害が起きたときの燃料供給といった観点から、どこのどういふところの港が一番大事かという優先順位を付けながら実行されていくのかなと想像するのですが、そういう理解でよろしいでしょうか。

【分科会長】 事務局のほうからよろしくお願いします。

【海岸・防災課長】 ご質問ありがとうございます。この民有護岸の改良、また、支援制度につきまして、ご指摘がありましたように、日本全国の中でどの港の優先順位が高いのかというよりも、各港、例えば今回特に想定しています首都直下、それから南海トラフ巨大地震、そういう太平洋側の地域にそれぞれ重要な石油の供給拠点がございまして。そういうところについては、その港の中でも重要な拠点であるということで大規模地震対策施設として、耐震強化岸壁も緊急物資の受け入れ拠点として重要ですが、石油供給に資するようなどころも拠点として重要であると位置づけさせていただいております。そういう意味では、港の中でそういう2つの機能が非常に重要だと、そこにきちんと支援をしていきますということについて、法律を改正して制度を設けさせていただいたというところでございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。他に。どうぞ。

【理事長】 インフラ長寿命化基本計画等の策定による基本方針の変更ということで、要するに戦略的に維持管理の推進と、それを背景にして港湾施設の適切な維持管理となっていますけれども、これは国土交通省でも3月にグランドデザインで日本の人口、住んでいるところが6割に減るとか、あと、岩手県知事がおこなっていた創生会議みたいなところで50%の自治体が潰れるとかと言っている、そういう背景にして、港湾もこの対象が900港を対象だとするならば、適切な維持管理というよりは配置の見直しも含めてご検討していただけないだろうか。要するに1キロメッシュで港のところを見ると、かなり利用者がいない港湾が出るのではなかろうかなと思います。そうすると、ここの港湾施設の適切な維持管理、機能維持ばかり考えていると、不必要な公共投資をするようなことになるのではなかろうかな。それを防ぐための手段として、1つには、実際に利用する製造業でも政府でも船会社でもいいのですけど、そういうところがお金を出すよと裏をとつ

た上で港を整備するような指針みたいなことは書けないでしょうか、こういう質問でございます。

【分科会長】 事務局のほうから補足説明をよろしくお願いします。

【建設企画室長】 ありがとうございます。今回改正を予定しておりますのは、各港湾単位において、その施設の必要性等を見て、対策の内容、時期等を検討した上で考えていくということを入れようとしているわけでございます。今おっしゃられたように、港の中でもいろんな施設がございますが、これからも引き続き使っていこうとしているもの、あるいはおっしゃるように、機能として本来十分な役割を果たすべく、埋め立て等を予定しているものが各地域にあると思っております。

このような地域の施設全体について着目して、その施設の集約や利用転換を進めていくことが重要であり、先程おっしゃられたように限りある公共事業の投資を効果的に活用すべく、施設整備の選択と集中を図ることが必要であると考えております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【建設企画室長】 もう一点、申しわけございません。最後に、参考資料の2-2がございます。失礼いたしました。こちらのほうでご説明させて頂ければよかったですけれども、戦略的な維持管理の推進というA4一枚紙を後ろのほうに入れているかと思えます。その中で右のほうにございますように、予防保全型の維持管理の概念の上で既存ストックのワイズユースのイメージということでここに挙げておりますように、それぞれの視点でもって取組をしていきます。先程申し上げたように下の図面にありますが荷役岸壁、場合によっては埋め立て等により廃止するものについては、ここをわざわざ維持保全する必要はございませんので、こういったものは集約して行わないということも判断していく内容でございます。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。他に。

【委員】 港湾の効率的な運営ということで、民間能力の活用による港湾運営の効率化、それからまた、国も港湾運営会社に出資もして、そして、さらに港湾管理者の強化をしていく、このページでいうと3ページで、本文でいうと59、60ページのところなのですが、文章から感じるのは貨物の集約であるとか国際的なセールス活動と、それから投資といったことなのですが、ぜひ新しく資本も入れ、運営会社と一緒に貨物をつくり出していくという視点をこの中に少し付け加えて頂きたいです。その前のところでは物流施設、運輸施設、ハブ等を関東地区、近畿地区につくって機能強化を図るとい

うことがあるのですけれども、この会社自体をより意識して貨物を集約していく、集貨していくだけでなく、新しい運営会社は日本の産業と一緒に国も出資をし、地域も一緒に貨物をつくり出していく、つまり産業といったような港湾やロジスティクスを強化する中で日本の経済を強くしていく、そのような意味合いの文面が少し欲しいなという気がするのですけれども、いかがでしょうか。

【分科会長】 ありがとうございます。今の委員の質問に対して何か事務局のほうから補足はございますか。

【港湾経済課長】 港湾経済課長でございます。ご指摘の通り、創貨という視点は大変重要でございまして、国際コンテナ戦略港湾政策において、集貨、競争力強化と並ぶ3本柱の一つとして取り組んでいるところでございまして、大変重要なご指摘だと思っております。

基本方針においても、創貨については、例えば資料2-3の2ページのⅡのコンテナ貨物需要の創出に資する流通加工機能を備えた物流施設の誘致・集積等を含めて、いくつか触れてはございますが、先生のご指摘を踏まえて、もう少し工夫できないかというのは検討させていただきます。

【委員】 ぜひ、もう一、二行でいいと思いますので。

【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。

【委員】 主要政策課題、それから、基本方針の方向性はいいと思うのですけれども、予算がいずれ裏づけとして必要になってきますよね。何かざっとした見積りはあるのか、あるいはこれからなのかということがもしあれば、教えてもらいたいのですけれど。その中で、この政策課題の中で2番目のところ、地域の活性化というのがありますね。今、臨時国会では地方創生が一つの柱になるということですが、早速その地方創生に国土交通省が便乗するというような、私はちらちら感じるんだけど、この概算要求で、この「2. 地域の活性化（地方創生）」についてどういう要求をするのか、その辺も方針が定まっていたら教えて頂きたいと思います。

【分科会長】 事務局のほうからお願い致します。

【計画課長】 計画課長でございます。今ご指摘の通り、この主要政策課題、あるいは今回の基本方針の変更を裏づける投資や、予算がどうなるのかというのは非常に重要なポイントだろうと思います。

年間の港湾予算の規模は大体2,000億円弱だと考えて頂ければと思います。この限りある投資の中で、今おっしゃったように国際コンテナ戦略港湾政策、それから、これから始まる地方創生や、先程ご質問のあった老朽化対策等を進めていかなければなりません。

国際コンテナ戦略港湾で、おおよそ10年間で数千億という大体の規模感を持っており、地方創生につきましては、これまでも地域の活性化で、ここに書いております地域経済を支える産業、物流の効率化のための港湾という部分で投資をしてきておりますけれども、それは引き続ききっちりやっていくことになるかと思っております。

特に地方創生では、いわゆる地方であれば全てではなくて、地域経済の雇用あるいは税収等の創出に資するプロジェクトをきっちりと見極めて進めていく必要があると今のところ考えてございます。

【委員】 今の概算要求は今月中に締切ですか。

【計画課長】 はい、そうです。

【委員】 この部分について今の段階で言えることはありますか。

【計画課長】 概算要求については、8月の末近くになりましたら具体的なお話ができるかと思っておりますので、そのときにご説明させていただきます。

【委員】 港湾局は決してそうではないと思うのだけど、地方創生だとか国土強靱化と言うと、すぐそれに悪乗りする役所がたくさんあるわけですよ。めり張りのきいたこうだ、という説得力を持たせないで今の状況ではなかなか予算は通らないと思うのです。

【計画課長】 全くその通りだと思います。そういうご批判が出ることをしないような予算を取りまとめていきたいと思っております。ご指導よろしくお願い致します。

【委員】 よろしく申し上げます。

【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】 遅れまして申しわけありませんでした。1つお聞きしたいのは、事前の説明のときにも話題にしたのですけれども、この基本方針は誰が読むのですかと質問したら、港湾管理者や港湾関係企業といった方が読むのだということですが、こうやって変更していくとどうも文章が長くなっていくような気がして、長くなれば理解がしやすいのかというところをもう一度考えて、今いろいろなことが変わりつつあって、強調点をどこに置くということを真剣に考えなければいけない時代なのに、今までつくってきたようなつくり方でやるとどんどん文章が長くなってしまいます。一生懸命読む方は読むのかもしれませんが、やはり理解がしやすいように、今、国土交通省では、この辺を一番考えている、あ

るいは、この辺を1番目に力入れたということが立体的に分かるようなものをつくっていく時期ではないのかなと。

いろんな用語を入れて、いろんなものを詰め込んで、どこから攻められても何の問題もないというような文章づくりはよく分かるのですが、そのようなことをやっている場合なのかなという気がして、ぜひ一般の人もこれを読むと日本の港湾行政が今取り組んでいるのがこれだと、クルーズだったらクルーズなんだということが分かるようなものを、今後つくっていく必要があるんじゃないかなと思ったものですから、意見として失礼ながら言わせて頂きました。

【分科会長】 ありがとうございます。基本方針そのものの意味、意義、あり方に関する問題提起だと思いますが、事務局のほうから何かございますでしょうか。

【港湾計画審査官】 今のご指摘でございますけれども、今回の基本方針の変更は、港湾法の改正に対応して部分修正のような形になっておりますが、ご指摘の点を踏まえまして、今後どのような対応ができるか検討してまいりたいと思います。

【技術参事官】 今、委員からお話があった点は非常に重要な点だと思っております、実は港湾の基本方針という制度が導入されたのは昭和48年なのでございますけれども、昭和48年から平成8年の改正まではほとんど大きな改正はありませんでした。平成8年にかなり大きい基本方針の見直しを行って、そのときに前文を入れるといったことをしております。それ以降、基本的に法定の基本方針という性格上、港湾法の改正に伴って追記をしてきているという形をとっているものですから、どうしても分量が増えてきている事情がございました。また、港湾計画の審査基準になっていることもあり、先程、委員がおっしゃったような、どこから見てもいろんなものを書いてあるという性格がどうしても強まってきたことがございました。

ただ、今のお話のように、港湾行政を端的に示す意味でも、これを分かりやすく国民に示していく、あるいはそのサマリー、あるいはポイントを強調して示していくという極めて重要なご指摘をいただいたと思いますので、例えば今回の基本方針の変更の中で、示し方の工夫について、ご指摘を踏まえた対応を少し検討させて頂きたいと思います。

【委員】 ぜひ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。他に。どうぞ。

【委員】 すみません、少し俗っぽい質問をさせていただいて、今日この港湾分科会の審議が終わった後、この基本方針は事前意見照会として関係行政機関や港湾管理者とお話

をされると理解するのですけれども、特に国際コンテナ戦略港湾の部分について、先程、委員のほうからも言われたように、創貨という部分については、本当に国と港湾管理者と港湾運営会社、これが三位一体となって動かないと前へ進まない話だろうと思いますし、ぜひこれはこの方針が決まったら、特に港湾管理者、それから京浜港、阪神港の港湾運営会社、この人たちがこぞってこの方針で直ちに動き始めるとなるとなると強く思います。

残念ながら、今いろいろ新聞等々で流れてくる話はまだまだいろんな不協和音といえますか、いろいろまだ温度差のある報道がなされているところだと理解するのですけれども、本当に三者の協働体制が一日も早くつくられるようにご尽力を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。局長のほうから。

【港湾局長】 ありがとうございます。まさにご指摘の通り、この抜粋版でいきますと3ページに関東地域、近畿地域のそれぞれのところでこのように強化していくということを書かせていただいています。

基本的にはこの基本方針は港湾計画を定めていく上での指針という役割が非常に重要なのですけれども、それぞれ東京湾あるいは大阪湾の港において、まさにこういう視点でもって港の計画の議論をしていく必要があるかと思えますし、今ご指摘の通り、こういったことをしっかりとやっていけるように我々としても努めてまいりたいと思っておりますので、よろしくお願ひ申し上げたいと思えます。

【分科会長】 ありがとうございます。他にご意見、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、これ以上ご質問もご意見もないようでございますので、基本方針案に関しては議論をここで終了させて頂きたいと思えます。

なお、先程出ましたように、本編につきましては本日のご意見を反映したものを事務局で基本方針案の作成をお願い申し上げたいと思えます。さらにまた、その後、国土交通省内及び関係行政機関並びに港湾管理者への事前の意見照会、そして、パブリックコメントを行うということでございますので、それらの意見等も踏まえて、事務局で最終答申案作成に向けて作業をお願い申し上げたいと思えます。

次回の港湾分科会において答申を取りまとめる予定でございますので、本日の議事はこれで終了とさせていただきます。事務局のほうに進行をお返し致します。

【総務課長】 ご審議ありがとうございました。次回、第58回の港湾分科会の開催時期等につきましては、11月14日（金）午前10時から2時間程度を予定してございます。どうぞよろしくお願い致します。

本日使用いたしました議事資料等につきましてはお荷物になるかと思っておりますので、机に置いたままにして頂ければ、後日郵送させていただきます。

以上をもちまして本日の港湾分科会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

—— 了 ——