

平成26年11月14日（金）

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58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58回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成26年11月14日(金)

開会 10時00分 閉会 11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. 出席委員等氏名

<委員>

氏名	役職名
赤井 伸郎	大阪大学大学院国際公共政策研究科 教授
家田 仁	東京大学・政策研究大学院大学 教授
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
木村 省二	トヨタ自動車(株)物流管理部長
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 経営研究センター長・教授
篠原 文也	政治解説者・ジャーナリスト
篠原 正人	東海大学海洋学部 教授
鈴木 修	(一社)日本船主協会 港湾委員会 委員長
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 教授
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
望月 久美子	東急不動産ホールディングス(株)住生活研究所 主席研究員

<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 分科会長の選任について	・・・	4
② 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（答申案）について（審議）	・・・	5
③ 港湾計画について（審議）		
・東京港（改訂）	・・・	11
・川崎港（改訂）	・・・	11
・横浜港（改訂）	・・・	11
・名古屋港（一部変更）	・・・	30
・むつ小川原港（一部変更）	・・・	30
・秋田港（一部変更）	・・・	30
・能代港（一部変更）	・・・	30

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、ただ今より交通政策審議会第58回港湾分科会を開催させていただきます。私は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。どうぞよろしくお願い致します。

それではまず、お手元の資料の確認をお願い致します。資料の不足、落丁などがありましたらお申し付けください。大変資料が多くございますので、会議の途中でも、不足などがありましたら遠慮なくお申し付けいただきたいと思います。よろしいでしょうか。

それでは、委員の紹介に移らせていただきます。まず、委員の交代について御報告を致します。当分科会の分科会長を長らく務めていただきました神戸大学名誉教授の黒田勝彦委員が御退任されまして、新たに2名の方が委員に御就任されております。この結果、港湾分科会といたしましては、委員数が16名となっております。

それでは、今回御就任いただきました委員につきまして、五十音順に御紹介させていただきます。神戸大学大学院海事科学研究科教授の竹林幹雄委員です。

【委員】 どうも竹林です。よろしくお願い致します。

【総務課長】 東急不動産ホールディングス株式会社住生活研究所主席研究員の望月久美子委員です。

【委員】 望月です。よろしくお願い致します。

【総務課長】 なお、本日、久保委員が御欠席されておりますけれども、久保委員に代わって専門的な御意見をいただくために、一般社団法人日本港運協会理事長に御出席いただいております。

では、議事に入ります前に、委員の出席状況を御報告致します。本日は委員16名中14名御出席でございます。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数9名に達していることを御報告致します。

それでは、お手元の議事次第に従いまして議事に入らせていただきます。本日は出席委員等の御都合もございまして、11時45分に会議終了としております。議事が大変多く、時間も限られてございますので、円滑な議事の進行に御協力をお願い致します。

なお、カメラの撮影につきましては一旦ここまでとさせていただきます。この後は議事①の分科会長の挨拶の時のみカメラ撮影を可能とさせていただきます。

先ほど御報告致しましたけれども、分科会長を長らく務めていただきました黒田勝彦委員が、就任から10年経過し、任期満了となったため、御退任されております。このため、現在、当分科会は分科会長が不在となっております。新しく分科会長を選任するまでの間、交通政策審議会令第6条第5項に基づきまして、分科会長代理である家田委員に議長をお願いしたいと思います。家田委員、よろしくお願い致します。

【分科会長代理】 皆さん、おはようございます。家田でございます。それでは、今お話がありましたとおり、分科会長が選任されるまでの間、私が議事を進行させていただきます。まず、議事の一つ目の分科会長の選任でございます。交通政策審議会令第6条第3項により、委員の皆様の中から分科会長を互選していただくことになっております。どなたからでも結構ですが、御推薦をいただきたいと思います。いかがでしょうか。

【委員】 私は是非、小林潔司委員に分科会長をお引き受けいただきたいと考えます。小林委員は、社会資本に関して、計画、評価、維持管理、リスク管理等について工学的かつ経済学的に研究されております。高い見識をお持ちの方でございますので、是非港湾分科会の会長に御就任いただきたいと考えます。以上でございます。

【分科会長代理】 ありがとうございます。ほかに御推薦はございませんか。よろしいですか。それでは、今御推薦いただいた小林委員に分科会長をお願いしてはと思いますが、御異議はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長代理】 ありがとうございます。それでは、小林委員に分科会長をお願いしたいと思います。それでは、議長席を交代しまして、以後よろしくお願い致します。

【分科会長】 ただ今御指名にあずかりました小林でございます。僭越ではございますが、御指名により分科会長を務めさせていただきたいと思います。よろしくお願い致します。

この港湾の世界は、今のグローバル社会の中で、ダイナミックに変化している、その中で、非常に高度な戦略性と言うか、それと同時に着実な政策実行が求められている、そういう時に分科会長を仰せつかりまして、その重責を今かみ締めているところでございます。皆さんの御協力を賜りながら、この分科会をこれから運営して参りたいと思いますので、よろしく御協力のほどお願い致します。

なお、分科会長代理につきましては、交通政策審議会令第6条第5項におきまして、分科会長が指名すると定めてございます。大変僭越ではございますが、私の方から御指名をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願い致します。

交通工学、あるいは国土計画を専門とされておりまして、御承知のように社会基盤整備全般や、あるいは国際物流にも大変深い御造詣をお持ちの家田委員に、引き続き分科会長代理をお願いしたいと思います。よろしくお願い致します。

それでは議事を進めさせていただきます。円滑な議事の進行に御協力よろしくお願い致します。なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

「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（答申案）について」事務局から説明をお願い致します。

【港湾計画審査官】 港湾局計画課港湾計画審査官でございます。基本方針につきまして、私から御説明致します。

最初にこれまでの議論の経過ということで、資料1－5、基本方針の変更のスケジュールという資料を見ていただきたいと思います。7月の分科会で諮問の御説明を行いまして、8月の分科会で御審議をいただきました。御指摘いただきました内容を踏まえまして、修正した文案でもって、9月から10月にかけて関係行政機関に対する事前の協議、港湾管理者に対する事前の意見照会、そしてホームページで港湾関係者や一般の方を対象に意見募集、パブリックコメントを行っております。それぞれからいただきました御意見とその対応状況につきましては、資料1－2にまとめてございます。本日は時間の関係もございまして、詳細の説明は割愛して概要を申し上げます。

まず1点目でございますが、前回8月の港湾分科会で、基本方針に関しまして5件、意見をいただいております。このうち、修正に関する意見は3件ございまして、それぞれ反映させていただいております。

それから、2点目の関係行政機関に対する事前の協議では、意見提出はございませんでした。

それから、3点目の港湾管理者に対する事前の意見照会では、5件の意見提出がございまして、4番目の意見の後段部分について反映をしております。

それから、4点目のパブリックコメントでございますが、資料の4ページになりますが、19名の方から25件の御意見をいただきました。このうち1番目の意見につきまして反映しております。パブリックコメントで誰がどのような分野に意見を出しているのかは4

ページの上段の方にまとめております。意見の多かった分野としましては、港湾施設の適切な維持管理や、災害に強い港湾の構築に関するところでもございました。また、意見提出者の属性につきましては、資料の4ページに書いてあるとおりでございます。

それで、今回の基本方針の主な変更点を資料1-1にまとめておりますので、そちらを御覧いただきたいと思っております。資料1-1の左側、背景と、それに対する右側、基本方針の変更内容で、これが現在の基本方針との変更点でございます。このうち青色で書いている部分が前回からの変更点でございます。

意見の内容に関しまして、これまで港湾分科会で御説明していない状況や施策につきましては、この資料1-1の後ろに参考資料1として添付しておりますので、後ほど触れさせていただきます。具体的な変更内容につきましては、資料1-3のA4縦の新旧対照表でもって御説明させていただきます。

新旧対照表のまずは6ページでございます。第I編の今後の港湾の進むべき方向の(1)海上輸送網の基盤の強化という項目の箇所になります。ここは港湾管理者への事前の意見照会の4番目、後段の部分の御意見に関するものでございます。カスケード現象によるコンテナ船の大型化の可能性について記載するよう御意見をいただいたところでございます。このカスケード現象につきまして、資料1-1の次のページの参考資料1になりますが、そこも併せて御覧いただければと思います。

新旧対照表6ページの青字の変更箇所を読み上げさせていただきます。また、基幹航路への新造大型船の投入により、既存船舶が他の航路に配転され、船型の大きな航路から小さな航路へ玉突き現象的に船舶の大型化が進む、いわゆるカスケード効果の影響を注視する必要がある、と記載させていただいております。カスケード効果につきましては、いろんなところで指摘されておりますが、現象として、どの航路まで影響が及ぶのか全体像がよく見えていないところもございまして、影響を注視する必要があるという記載にさせていただいております。

続いて7ページを御覧いただきたいと思っております。同じく海上輸送網の基盤の強化という項目の箇所になります。ここはパブリックコメントの1番目の御意見に対応したものでございまして、港湾計画上の取扱いとして、外内貿コンテナふ頭計画を導入する旨を本年3月に港湾管理者に対して通知していることから、今回基本方針にも明記することをしております。この外内貿コンテナふ頭計画につきましては、資料1-1の後ろの3枚目に付けておりますので御参照ください。

新旧対照表 7 ページの青字の部分を読み上げます。また、国際フィーダー航路及び内航コンテナ航路による国内輸送ネットワークの充実に加え、物流の効率化やCO₂排出量削減の観点から、コンテナターミナルにおいて外内貿コンテナターミナルの一体的な取扱いを促進する、というものでございます。

また、本件に関連した記載が 8 ページの③、複合一貫輸送網の強化の項目で、コンテナ船という言葉を追記しております。これは、複合一貫輸送網に関する記載が、この基本方針の 3 2 ページにもございますが、両者を比較しまして、後段で書いてあるそのコンテナ船という言葉が前段で明記されておきませんので、今回整理、追加させていただきました。

続いて 1 5 ページを御覧いただきたいと思っております。ここは第 I 編の① 災害に強い港湾の構築という項目の箇所になります。ここは前回の港湾分科会での 1 番目の意見に対応したものでございます。災害対応に関しまして、ハード対策に重点を置いた記述になっているという御指摘もあり、津波避難対策など、ソフト対策も力を入れるべきという御意見をいただいたものに対応したものでございます。実際に昨年度、国土交通省におきまして、港湾の津波避難対策に関するガイドラインなどを取りまとめ、周知、普及に取り組んでいることから、今回「港湾における津波避難対策策定の促進」という言葉を追記しております。港湾の避難対策の現状と今後の取組につきましては、資料 1 - 1 の最後のページになりますが、そこに関係資料を付けておりますので、御参照いただければと思っております。

続きまして、2 5 ページをお開きいただきたいと思っております。第 I 編 港湾施設の適切な維持管理という項目の箇所でございます。ここは前回の港湾分科会での 2 番目の意見に対応したものでございまして、老朽化対策で全ての施設を更新すれば、無駄な施設も出てくることにもなりかねないので、各施設の必要性を事前に十分確認する必要があるという御意見でございました。本年 6 月に取りまとめました、国土交通省インフラ長寿命化計画におきましても、施設単位ではなくて、港湾全体でその必要性を検討、確認することとしており、そのような趣旨を明確にするため、「廃止も含め」、「港湾単位で」という言葉を追記しております。

続きまして、5 9 ページを御覧いただきたいと思っております。ここは第 VI 編 民間能力の活用による港湾運営の効率化という項目の箇所でございます。ここは前回の港湾分科会での 3 番目の御意見に対応したものでございまして、集貨対策だけでなく、創貨対策にも取り組んでいくことを明記する必要があるという御意見をいただいたところでございます。創貨につきましては、取り組むことを明記するために、関連記載箇所として、この 5 9 ページの

次の60ページのほか、第Ⅳ編だけでなく、第Ⅰ編の6ページ、それから第Ⅱ編の29ページ、それから第Ⅴ編の48ページ、それから52ページも併せて、新たな貨物需要の創出という形で、創貨の概念を記載させていただいております。変更点は以上でございます。

なお、前回8月の港湾分科会の御意見の5番目で、一般の方も含めて読まれることを想定しているのであれば、記述内容を取捨選択するなど、読まれるような工夫をした方がよいという御意見をいただいております、現状の基本方針を簡略化することは困難なため、ダイジェスト版のような、見せ方、示し方で工夫をして参ることとしておりましたが、本日時点ではまだ準備ができておりませんので、12月中旬の告示までに対応して参りたいと考えております。

それから再度、今後のスケジュールにつきまして簡単に御説明致します。資料1-5を御覧いただきたいと思っております。本日、港湾分科会で答申案の取りまとめをお願いしたいと考えております。取りまとめをいただきましたら、港湾分科会長から交通政策審議会議長へ報告いただき、交通政策審議会議長から国土交通大臣へ答申をいただくという手続になっております。その後、法律に基づく関係行政機関に対する協議、それから港湾管理者に対する意見照会を行う予定でございます、それを踏まえまして、12月中旬には基本方針の告示予定と考えております。

それから、あと1点お願いがございます。基本方針の答申案を取りまとめいただいた場合に、これが正式なものとなるのは、先ほど申し上げました告示時となります。本日この後、港湾計画の審議を控えておりますので、委員皆様方の御了解をいただけるのであれば、本日のこの港湾計画の審議におきまして、この基本方針案の答申案に沿って御審議をお願いできればと考えております。この基本方針の答申案の取りまとめ後に、この点につきましても、この場で御確認、御了解をいただければ幸いです。

以上、基本方針の変更案につきまして説明を終わります。御審議のほど、よろしくお願い致します。

【分科会長】 ありがとうございます。ただ今御説明がありました各種意見とその対応、そして答申案につきまして、御意見ございませんでしょうか。

【委員】 御説明どうもありがとうございました。おそらく資料1-1の1ページの発言1というのは私に当たると思うのですが、防災に関しましてソフト面の充実というところを盛り込んでいただきありがとうございます。

また、参考資料1の最後のページでも防災対策に関しましてきめ細かく書いていただいておりますけれども、やはり今後、2020年に向けて、オリンピックもありますし、またインバウンドの方もクルーズ船で100万人という大きな数字を見込んでいることを考えますと、言葉が通じず土地勘もない外国人のお客様をどのように円滑に避難させるかというのは、日本の信頼感に関わることと思います。また、このインバウンドを利用して、港づくりとかまちづくりにも発展させるといいチャンスでもあると思うので、しっかりと対策していただきたいと思います。

それから1点だけ、「港湾管理者と関係者が連携して進める」という言葉がよく出ますが、連携という言葉は非常に便利な言葉で使われやすいのですが、誰が責任を持つかというところが曖昧になりがちなので、ここはどこがリーダーシップを取って、どういうふうに連携するかということも、日頃からきちんと整理していただきたいと思っております。どうもありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【海岸・防災課長】 御意見ありがとうございました。海岸・防災課長でございます。今、御指摘いただいた点は非常に重要で、今クルーズはすごく増えてございます。やはり日本を楽しんでいただくことは非常に外国人にとって重要ですが、安全な日本ということをしきりと踏まえた上で楽しんでいただくことが必要だと思っています。やはり防災対策、きちんとそういう外国人の方々にも安全なところで買い物なりをしていただくことが重要だと思っています。

それから、2点目の港湾管理者の連携について、非常に役所として耳の痛い話でございますが、こういうマニュアルやガイドラインを我々が作りましても、それを地方にお示しするだけでは駄目だと思ってございまして、やはり訓練などを通じて、誰が主体的にどういうふうに連携していくのかを実感として分かっていたいて、そういうものを防災力として地域に植え付けていくことが重要じゃないかなと思っています。貴重な御意見ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございました。そのほか、御意見はございますか。

【委員】 このたびの基本方針は、従来の政策の趣旨に沿ってマイナーチェンジと理解しておりますので、この内容につきまして異存はございませんけれども、最近、国の政策で地方創生が言われるようになりました。これは港湾政策にとって非常に大きな要素だと思います。選択と集中で、太平洋側で中心部に荷物を集めるというものと、地方創生とい

うものが、いかに連携できるのかを今後考えていかななくてはいけないと思いますので、今回の基本方針には是非それを盛り込んでいただきたいなと思います。よろしくお願い致します。

【計画課長】 計画課長でございます。御意見ありがとうございます。御意見を踏まえ、今後検討して参りたいと思いますので、よろしくお願い致します。

【分科会長】 そのほか、いかがでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。基本方針としては意見を反映していただいているのでいいと思うのですが、2点ほど。まず1点目について、これからインフラはどんどん老朽化してくるので、長寿命化計画が必要になると思うのですが、戦略的ということをしつかりと踏まえていただきたいと思います。自治体ごとのノウハウにも格差があると思うので最先端の技術をいかに取り込んで、費用を最小化しながら効果を最大化していくのか、そして、自治体ごとのノウハウを自治体間で共有しながら、日本全体でいい方向に持って行っていただきたいと思います。

それから、基本方針の中には素晴らしいことがたくさん書いてあると思うのですが、これまでの慣習や歴史的経緯があって、基本方針に沿って進めにくいところがあると思います。けれども、時代はどんどん変わってきていますから、是非チャレンジ精神を持って、この基本方針に沿って頑張っていただきたいと思います。これは応援の意見です。以上です。

【技術企画課長】 技術企画課長でございます。御意見ありがとうございます。老朽化対策でございますが、今委員が御指摘のとおり、大きな枠組みは今作り始めているところでございますが、それを全国的にそれぞれの自治体にお示しして、きめ細かい対応をこちらから御提示し、一緒になってやらせていただきたいと思っております。引き続き御指導よろしくお願い致します。

【分科会長】 よろしゅうございますか。ありがとうございます。いろいろ御意見いただきましたけれども、特段の異論はなかったと思います。本日御説明いただきました基本方針の答申案につきまして、お諮り申し上げたいと思います。

本答申案をもって御異議がないとさせていただきますよろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 特に異議はないようですので、本答申案をもって、私より交通政策審議会長へ報告したいと思います。

また、先ほど事務局から御提案がありました。本日この後に予定されている港湾計画の基本方針の審査において、告示前ではございますが、今回取りまとめた新しい基本方針をもって審議を進めさせていただきたいと思いますが、それではよろしくございますね。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 異議がないようですので、この後の港湾計画の基本方針の審査においては、この新しい基本方針によって審議を進めさせていただきたいと思います。審議官、どうぞ。

【審議官】 一言御礼を申し上げます。大臣官房審議官でございます。本日、港湾局長が国会の関係で席を外しておりますので、代わりに御礼の御挨拶をさせていただきます。この基本方針の案の議論につきましては、7月にこの港湾分科会でスタートし、以来5か月、港湾分科会で3回の御審議に加えまして、この間にも本当に貴重な御意見をたくさん頂戴致しました。改めましてここで御礼申し上げます。

今後ですが、この新たな基本方針に基づいて、国土交通省として港湾行政を推進するとともに、各港の港湾計画への反映を通じて成長戦略の具体化を支え、地方創生、人口減少の克服に貢献し、国民の安全・安心の確保の実現に向けて邁進して参りたいと思います。引き続きの御指導をよろしくお願い致します。ありがとうございました。

【分科会長】 審議官、ありがとうございました。それでは、引き続きまして、「港湾計画について」でございます。議事次第にありますように、港湾計画の改訂が東京港、川崎港及び横浜港の3港、港湾計画の一部変更が名古屋港、むつ小川原港、秋田港、能代港の4港でございます。大変多く、時間も限られておりますので、円滑な議事進行に御協力をお願いします。

最初に東京港、川崎港及び横浜港の改訂は、国際戦略港湾・京浜港として一体となった港湾計画の内容でありますので、まとめて事務局から説明していただき、審議いただきます。それから名古屋港、むつ小川原港、秋田港、能代港の一部変更を順番に御説明いただき、併せて御審議を賜りたいと考えておりますので、よろしくお願い致します。

それでは、初めに京浜3港の港湾計画について、事務局から御説明をお願い致します。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官でございます。本日は京浜港の関係者として、港湾管理者である東京都港湾局の港湾整備部長様、川崎市港湾局の港湾経営部長様、横浜市の企画調整部長様、それから関東地方整備局の港湾空港部長にお越しいただいております。

それでは、初めに国際戦略港湾・京浜港の港湾計画改訂につきまして説明して参ります。最初に、平成23年の港湾法改正におきまして、国際戦略港湾という位置付けをしております。この国際戦略港湾とは、長距離の国際海上コンテナ輸送に係る国際海上貨物輸送の拠点となり、また国際海上貨物輸送網と国内海上貨物輸送網が結節する機能が低い港湾であって、その国際競争力の強化を重点的に図る必要がある港湾ということで、政令で定められているものでございまして、我が国で京浜港と阪神港の2港が定められております。そのため、今回の港湾計画改訂におきまして、特にコンテナに関しまして、国際戦略港湾・京浜港として一体的な方針のもと、適切な機能分担を図った上で、各港湾の港湾計画を定めることとしており、3港まとまった形で説明をさせていただきます。

まず、資料2-1でもって説明してまいりまして、また適宜資料2も御参照いただきながらということで説明して参ります。それでは資料2-1、国際戦略港湾・京浜港の港湾計画改訂（コンテナ関係）についてという資料の1ページ、目次を御覧いただきたいと思っております。最初に、我が国を取り巻くグローバルなコンテナ物流の動向、続きまして、我が国における国際コンテナ戦略港湾の取組について説明致します。その後、本題である国際戦略港湾・京浜港の基本的な考え方という形で説明を進めて参ります。

それでは3ページでございます。我が国を取り巻くグローバルなコンテナ物流の動向でございますけれども、世界の物流を見た場合に、特に経済成長著しいアジア地域を発着するコンテナ貨物の増大が著しいところでございます。それが左側のグラフでございます。右側になりますけれども、このため、港湾別に見た場合に、この直近20年間で見ますと、アジア諸国の躍進が著しい状況にあります。その結果、我が国の主要港は、貨物量は増加しているものの、世界における相対的なシェアの低下という状況になっております。このことが、日本に寄港する船会社から見て魅力の低下とか、あるいはひいては我が国の港湾の競争力の低下の要因になっていると言えるかと思っております。

それから4ページ目でございます。コンテナ貨物のグローバルな流動を見た場合に、経済規模が大きい欧州、北米、それからアジア、この3極で生産・消費する貨物量が多く、特にアジアと欧州、あるいはアジアと北米間、これらが貿易量が多い上に地理的距離も長いことから、基幹航路と呼ばれておきまして、これら基幹航路の物流動向、あるいはその航路が今問題となっているところでございます。特に距離の長い欧州航路ですと、平均して船が回ってくるのに77日間かかりまして、ウィークリーサービスするためには11隻の大型船を投入するということが、非常に巨大な投資を必要とする状況になっております。

このような巨大な投資リスクを分散するために、複数の船会社が共同で運航を行うアライアンスと呼ばれる運航形態が進んできております。それが4ページでございます。

簡単に説明しますと、邦船社を含むG 6アライアンス、あるいは最大手のマースクラインを含む3社によるP 3ネットワークを目指しておりましたが、承認が下りないため、2Mネットワークになり、その外れた船会社が今度はOCEAN THREEアライアンスという形で、合従連衡が続いているという状況でございます。

それから5ページに参ります。先ほどの三つのアライアンスに加えまして、円グラフで言うと緑色の部分になりますけれども、邦船社も参加するアライアンスを加えたこの四つのアライアンスで、欧米基幹航路のほとんどを占有しているという状況になってきております。

一方、6ページでございますが、時系列でコンテナ船の大型化の推移を示したものでございます。20年前、1995年ぐらいには、数千TEUの船で、必要岸壁も15メートルあれば十分だったものが、現在はもう1万9000TEUに迫っておりまして、必要岸壁も水深18メートルという状況になっております。これは、コンテナ1本当たりの輸送コストを低減するために、大型コンテナ船を投入することで、規模のメリットを目指すという動きが加速していることでございます。

それから7ページでは、コンテナ船の船型と、それから必要とする岸壁水深、一番左側に書いておりますが、このような状況になってきているというものでございます。

8ページはもう先ほどもありましたので割愛させていただきます。

9ページでございますが、左側がアジアと欧州の間、右側がアジアと北米の間のコンテナ船の大きさのシェアでございます。欧州航路で言いますと、赤い色が1万TEUを超える割合ですけれども、2013年で3割を超えて、3年後には半分を超えるであろうというような状況になってきているということでございます。先ほど申しましたように、経済効率性を求めていくということからすると、この欧米基幹航路のコンテナ船の大型化ということと、それに伴う船会社のアライアンスというのは、今後も継続するだろうと考えられるところでございます。

それから10ページでは、これら欧州基幹航路の港湾別の寄港実績を示したものでございまして、約20年前には京浜港でも北米航路が週49便、欧州航路が週11便あったものが、現在は北米が週30便、欧州航路が週2便となっております。これら寄港便数減少の原因は大きく二つあるかと思いますが、一つは大型船で一度に大量のコンテナを揚げ

積みするということで、従来小型船で少量多頻度輸送していた時期と比較すると、当たり前ですけれども、寄港回数とその分減ってくると。そのほかに、従来は京浜港や阪神港で取り扱っていた国内地方からの貨物が、地方港から釜山港にコンテナ貨物が流出したということも要因として考えられるところがございます。

基幹航路が欧州、北米やアジアの主要港を寄港地として就航していますので、我が国の港湾が基幹航路の寄港地として選択されるためには、船会社の立場で見ますと、一定の貨物量が期待でき、また港湾料金などコストパフォーマンスが良くて、更には短時間での荷揚げなど効率性が高いということが評価指標となるであろうし、それを満たさなければ、寄港地として競争に打ち勝っていけないというふうに考えております。更にはその前提として、十分な水深を有する高規格なコンテナターミナルなど、ハードが整っているということが必須条件と言えるかと思っております。

11ページでございますけれども、世界の主要港とそういう意味で見劣りしないということになれば、世界の主要港がどうなっているのかということで、幾つかの資料を付けております。11ページでは、コンテナターミナルの規模を衛星写真で比較したものでございますが、これだけではなかなか比較もできないので、その次のページ、12ページから、釜山港の事例を少し絞って紹介させていただきたいと思っております。

12ページでは、コンテナ物流を支えるハード施設を紹介したものでございまして、釜山港から25キロほど離れた釜山新港で、水深16メートル以上のコンテナターミナルが現在21ないしは22バースあるという状況でございます。ちなみに京浜港は現在5バースという状況でございます。釜山港では更に全体計画として、2015年までに30バースを整備するという予定になっているところです。

それから13ページでは、釜山港で、コンテナの積替え、トランシップや集貨支援策として、お金の助成を行うインセンティブや、港湾料金の減免を合わせて、総額年間40億を超える措置を講じて、積極的に貨物誘致、航路誘致を、政府100パーセント出資の公社が行っているものでございます。

それから14ページでは、釜山港で、コンテナターミナル近傍に大規模物流用地を確保し、流通加工機能を備えた物流施設を積極的に誘致することで、コンテナ貨物の需要創出あるいは集貨に取り組んでいるという状況でございます。以上、釜山港の状況について紹介させていただきました。

続きまして15ページからは、我が国における国際コンテナ戦略港湾の取組ということ

で簡単に紹介をさせていただきます。16ページを御覧ください。欧米基幹航路の我が国への寄港を維持・拡大するというを政策目的としまして、現在国際コンテナ戦略港湾政策に取り組んでいるところでございます。

基幹航路の寄港がなくなると一体何が問題かということをご右側に記載しております。一番上のところでございますけれども、我が国への直接寄港が少なくなると、本来最も安く短時間で直行基幹航路が減るというサービス水準の低下に加えまして、積替え航路を選択せざるを得なくなり、価格交渉力を失うことや積替え航路の料金高騰を招くことが想像されます。2点目ですけれども、その結果、運賃がTEU当たり1000ドル単位で上昇するというような意見もございまして。それから一つ飛んで4点目ですが、我が国への基幹航路の寄港が喪失すると、マクロモデルでの推計として、民間投資需要が年間4000億円減少するというような試算結果も一部にございまして。このような事態を回避するために、阪神港それから京浜港を国際コンテナ戦略港湾に選定し、ハード・ソフト一体となった施策を集中して実施するという今取組をしているところでございます。

17ページにはその政策の概要ということで書いておりますが、今までも何度か御紹介してきておりますので、詳しい説明は割愛させていただきますけれども、主な施策として三つ、広域から貨物を集める集貨の取組、それから新たに貨物需要を創出する創貨の取組、それからコスト低減などに資する競争力強化の3本柱で今取り組んでいるところでございます。

続きまして18ページでございます。平成23年の港湾法改正で港湾運営会社制度を導入してございますが、先ほど申し上げたように、最近の船舶の大型化などの動きが非常に激しいものがございまして。なかなか基幹航路の減少に歯止めがかからないことに対して、国が前面に立ってしっかり政策を推進していくという観点から、平成26年度の港湾法改正で港湾運営会社に政府が出資をしまして、強力で様々な施策を推進していこうということになってございます。国際戦略港湾の港湾運営会社につきましては、阪神港と京浜港でございますが、阪神港の港湾運営会社の経営統合につきましては、当初平成27年度を予定されておりましたけれども、これを1年前倒しされて、本年10月1日に阪神港として経営統合された港湾運営会社が誕生しております。今後、国の出資を受ける手続を進める予定というふうに向っております。京浜港につきましては、国際コンテナ戦略港湾選定時の計画書におきまして、平成26年度中の経営統合予定ということになってございます。

続きまして19ページでは、その港湾運営会社の統合の成果と言えるような事例の御紹

介でございます。神戸港及び大阪港では、段階的にコンテナターミナル料金低減に努めてきたところでございますが、本年10月1日に統合しました阪神国際港湾会社では、ターミナル運営の効率化の一環として、コンテナターミナルのリース料を減額し、2002年当時と比較しまして50パーセントの減額を実現したところでございます。民の視点で様々な制度を活用しながら港湾の一体運営を行ってきた成果と考えております。以上、国際戦略港湾政策の取組動向につきまして御紹介させていただきました。

それでは20ページ、本題に入ります。ここからは、東京都、川崎市、横浜市が共同して国際戦略港湾・京浜港の港湾計画改訂における基本的考え方を、国とすり合わせをしながら取りまとめたものでございます。その取りまとめたものは、机上の左側に港湾計画書を置いておりますが、その一番上にA4でホチキス綴じて置いておるものでございます。そのダイジェスト版を今回こちらの資料でもって御紹介させていただきます。

21ページでは、京浜港の目指すべき姿を書いております。京浜港は、我が国最大の総合港湾として、多様な要請に答えながら、国際コンテナ戦略港湾として世界のトップレベルの港湾を目指すということで、東日本のメインポートであり、釜山港等に対峙する日本のハブポート、また東アジアの国際ハブポートを目指すべき姿として設定をしているところでございます。

それから、続きまして22ページからは、目指すべき姿を実現するために、京浜港に求められる機能ということで書いております。

23ページでは、京浜港の国際競争力強化の取組として、コンテナ貨物の増大や能力不足解消、あるいはコンテナ船の大型化への対応をするため、必要規模の岸壁やヤードの拡充などを進めることとしております。また空コンテナ保管場所の確保や、道路交通ネットワークの拡充、荷役作業の効率性の高い機器の導入など、渋滞対策、更にはサービス向上対策としてコンテナふ頭の充実・強化を図ることとしております。

それから24ページでは、コンテナ集貨対策にも取り組んでいくこと、それから25ページでは、コンテナターミナル背後のロジスティクス機能を高めることで集貨対策にも取り組むという方向性でございます。

続きまして26ページからは、各港が担う機能、それから一体的な経営の推進という内容でございます。先ほど説明しましたようなソフト・ハードの総合的な対策を踏まえまして、今回の港湾計画ではハードのインフラ対策を中心に計画をしております。

27ページでは、各港の特徴や、既存施設、ポテンシャルを生かした機能分担を図ると

ともに、その機能を相互補完し、京浜港としての強みを発揮する施設配置をすることとしております。各港の特性を生かした主な機能分担としまして、東京港では既存の基幹航路のネットワークにおける施設を生かした活用をしながら、今後も基幹航路、それからアジア航路の拠点機能を担う、また大消費地である首都圏、東京への生活関連物資等の流通を支える商業港として物流機能を担っていくというものです。それから川崎港では、背後に広がる冷蔵・冷凍倉庫を含めた豊富な倉庫群の集積を活用して、増大するアジアの輸入貨物の取扱拠点を担うという役割です。それから横浜港では、自然水深を生かした18メートルを超える大水深バースの整備によりまして、超大型のコンテナ船の受入れ機能も担うといったことや、今後も基幹航路をはじめ、世界各方面へ定期航路を生かした輸送拠点機能を担うとともに、我が国における国際トランシップ拠点として、北米航路を中心とした機能を担うという方向性を出しております。

それから28ページでは、京浜港が国際競争力を強化して、世界の主要港と対峙していくためには、スケールメリットを生かし、3港のコンテナターミナルの運営を行う経営体制を整備していくこととしております。以上のような考え方を踏まえまして、インフラ計画となる港湾計画を策定してございます。

それで、具体的な概要につきまして、A3縦の一枚紙である資料2-2になります。これを横に置いていただきながら見ていただきたいと思います。計画に当たりましては、資料2-1の30ページでございますけれども、おおむね10年先の平成37年を目標年次として貨物需要予測を行っております。世界の主要港と対峙するために必要な貨物量として予測を行った結果、京浜港全体で現状の785万TEUから、平成37年で約1170万TEUを見込んでおります。これら需要に対応する施設計画として、これから説明する計画の内容となっております。

それで、主要なコンテナ関連施設の計画を図に落としたものが資料2-2、A3縦のものでございます。上の枠囲みでございますが、国際コンテナ戦略港湾政策を推進し、京浜港が一体となって適切な機能分担を図りつつ、欧米・北米をはじめ、多方面・多頻度サービスを実現させるため、以下の計画を位置付けることとしております。

集貨に関する施設計画として、国際フィーダー航路による広域集貨施設のため、全てのコンテナターミナルを外内貿コンテナふ頭に位置付けまして、集荷しやすい体制を取るといことをしております。また、創貨に関する施設計画としまして、創貨の核となるロジスティクス用地をコンテナターミナル近傍に位置付けることとしております。図で言いま

すと、紫色の丸印のところがございます。それから、国際競争力強化に関する施設計画として、コンテナ船大型化への対応、バース不足やヤード不足など、能力不足解消に向けたコンテナターミナルの機能強化を図ることとしております。

それでは、港湾ごとに説明して参りますが、黄色で塗ったところが今回新規、あるいはその変更計画に当たるところでございます、そこを重点的に説明して参りたいと思いません。

まず東京港でございますが、東京港では、首都圏の生活物資輸入等に対応したアジア、そして欧米基幹航路の充実を図るため、大井ふ頭、〇の1から7、〇の8と書いてあるところでございますが、この〇の8ところに、水産ふ頭を機能転換して、基幹航路にも対応できる8番目のコンテナバースとして計画をしてございます。

それから、その北側にあります品川ふ頭でございます。水深10メートルの二つの岸壁がございますが、老朽化対策を兼ねて、近海航路の船舶大型化にも対応して増深をするという内容になっております。

それからその右側、15号地でございますけれども、増大する近海航路、アジア航路、貨物に対応するバースとして、新規埋立てにより用地を確保しながらバースを計画するという内容になっております。水深11～12メートルの2バースを計画しております。

それから南に下りまして、一番下の横浜港になりますが、横浜港では、自然水深を生かして欧米基幹航路の更に充実を図るということで、本牧ふ頭のBCターミナルの増深、それから既存ふ頭の機能転換を図り、コンテナの機能強化を図るという内容になっております。また、南本牧ふ頭、一番南側になりますけれども、大水深コンテナターミナルにおいて、岸壁延長、400メートルから500メートルに延ばすという計画でございます。それから、基幹航路の大型船舶にも対応できる、またロジスティクスハブ用地を確保するというので、新本牧ふ頭を埋め立てする計画を位置付けております。コンテナ関係、横浜は以上でございます。

それから、真ん中にあります川崎港でございますが、川崎港では、背後の倉庫集積を活用し、増加するアジア貨物に対応するというので、アジア近海航路に対応した新規岸壁整備ということで、黄色の部分、マイナス9メートル岸壁を1バース、計画を位置付けております。今回の京浜3港のコンテナ関係につきましては以上でございます。

それから、コンテナ関係以外で主要な計画内容について簡単に御説明して参りたいと思いません。資料2-6の横浜港でございます。今回の計画の改訂、ポイントは4点あります

が、1点目は先ほど説明したコンテナ関係でございます。2点目は、ベイブリッジを通過できない大型旅客船に対応するために、また老朽化、機能の低い本牧Aふ頭の機能転換を図るという計画内容でございます。それから3点目は、我が国第3位の完成自動車輸出港である横浜港の大黒ふ頭で、自動車輸送船の大型化に対応した機能強化を図るという内容でございます。それから4点目が、物流機能が陳腐化した山下ふ頭、新たな賑わい拠点づくりのエリアとして再開発を図るものでございます。

大黒ふ頭につきまして、6ページから簡単に大黒の自動車関連につきまして説明をしております。自動車産業は我が国の重要な役割を担っております。雇用での1割、あるいは製造品出荷額の2割、年間約1000万台の生産のうち半分が輸出をしているという状況で、横浜はそのうち57万台の輸出がございます。現在、横浜では11ページでございますけれども、赤点線を付けたふ頭で自動車を取り扱っておりますが、このうち水深10メートルの岸壁を、船舶の大型化に対応して、1メートル増深して11メートルの岸壁に計画変更するという内容でございます。

それから、15ページの山下ふ頭の再開発でございますが、大棧橋と本牧ふ頭の間に挟まれたふ頭でございますが、物流機能の沖合展開など利用形態が変化してきてますので、土地利用を転換し、新たな賑わい拠点づくりとして都市的な土地利用を図るという内容になっております。

資料戻りまして5ページでございますけれども、本牧のAふ頭につきまして、従来はコンテナふ頭として使っておりましたが、背後が非常に狭いということと、水深が浅いということもありますので、コンテナの機能を他のふ頭に移転しまして、このふ頭を在来貨物、それから大型客船対応で位置付けをしてございます。横浜港につきましては以上でございます。

それからあと東京、川崎もコンテナ関係以外で若干ございますが、特段御審議をいただく内容ではございませんので、説明は以上とさせていただきます。

【分科会長】 それでは、ただ今説明のありました京浜3港の港湾計画につきまして、御質問、御意見いただきたいと思っております。よろしく申し上げます。

【委員】 御説明御苦勞様でした。我が国にとって極めて重要なことなので、遅滞なく決めて遅滞なく進めていかないといけないというところでは、御説明のとおりで結構だと思うのですが、3点ほど、もう少し資料の充実なり何なりを考える必要があるのではないかなと思ったので申し上げます。まず第1に、私も港湾分科会とは別のところで国土形成

計画や、そういう類のところではいろんな方々と御議論させていただく機会をいただいているのですけれど、この辺の政策が国民には誤解されているかもしれない、あるいは分かっていたいていないかもしれないという感触を持っています。それは、日本が大分遅れちゃったから、またトップになるぞと頑張っているというもので、そんなトップになれるのか、あるいはなる必要があるのかという誤解なのですね。これはただ、港湾について見る限り、トップに返り咲こうなんていう大それた野望をやっているわけではなくて、ボトムになったら大変になるということなのですよ。そこら辺の共通の認識が、国民までうまく伝わるような説明がなされているかという、まだ少し足りないように感じます。これは、こういう京浜港であるからこそ、単に港湾の関係の中だけでクローズしているような説明でない方がいいと私は思っています。特に関東地方整備局の評価委員会の委員長をやっている関係で、割とフィールドに近いところにいるものですから、そこは是非お願いしたい。これが1点目。

2点目は、資料の16ページかに、基幹航路が減る、抜港されてしまうと、どんな影響になりそうかが書いてないでもないのだけど、大体海運会社はこんなこと言ってますや、こんなになるかもしれないとか、非常に甘いんですよ。でも、この問題が日本にとって極めて重要な課題であるなら、本当に物価がどれだけ上がってしまう、輸出品あるいは日本の輸出品がどれだけつらい目に遭うのかということを試算でもいいから数値的に出さないと、説得力に欠けると思いますし、それからまた、今回は計画ですから少しほんわかしていてもしょうがないのだけど、これだけのことをやると、どれだけの効果がありそうかという見当を付ける、つまりこれだけやると本当にボトムではなくなるのですかということですよ。その辺がやっぱり少し甘い気がするんですよ。是非そこは御検討いただきたい。

最後、3点目ですけども、この港の施策だけでこの京浜港が強くなるわけではないわけで、例えば圏央道を盛んに今作っている。圏央道の埼玉県や神奈川県エリアにたくさんの工場が立地している。だけどそのポイントは何かと言うと、横浜港のところ、横浜環状南線とかが出来上がってはじめて持ってこられるわけですよ。ところが、例えばこの横浜港の港湾の計画書の今回の改訂版のその他の重要事項というところに関しても、別にそんなこと何も書いてないし、港の部分のことしか書いてない港湾計画というのはバランスを欠くし、道路の方もやる時に、港湾の部局から、是非これを作ってくれないと日本が沈没する、みたいなことは言われたことがない。是非そのところは書き込んでいただける

ようなことがあるべきだと私は思うのです。以上、3点でございます。

【計画課長】 計画課長でございます。御意見ありがとうございます。1点目のトップに振り返るのかということについては、私どもも港湾の順位の表を強調しすぎたがためにそういう誤解を持っておられたというふうな反省はしております。あれはあくまでも、順位が下がっていることが魅力の低下の一つの要因というつもりで出しておるのですけれども、その辺の説明をしっかりとしていきたいと思えます。

それから抜港の影響、それからあるいは新たな計画がどれくらい効果があるかということにつきましても、これからしっかり研究をしていきたいと思えます。

それから三つ目、非常に重要なことでありますけれども、港の施策だけを計画で述べるのではなく、場合によっては他分野にも意見を言えるような港湾計画というのをこれから心してやっていきたいと思えますので、細部につきましてはまたいろいろと検討すべき事項もあると思えますけれども、そういう方向でやって参りたいと思えます。ありがとうございます。

【委員】 今回の改訂の前提としまして、ハードの改訂の前提としまして、当然この東京港、川崎港、京浜港の3港の一体的な港湾運営会社への移行が平成26年度中の道筋があると思えますのですけれども、今現在、平成26年度もあともう少しで来年の3月になると思えますが、どういうふうな道筋で進めようとしておるのかについて教えてくださいというのが1点目でございます。

それからもう一つは、今日改めて驚いたのですが、この京浜3港で入港料の一元化がまだされていないということですが、これはもう阪神港で、もう4年~5年ぐらい前ですかね、この一元化を実現し、大きな突破口を開いた前例があります。これに関しては、今京浜港では、今までどんなことの議論の上で、これから進めていくんだらうと思えますのですけれども、大きな方針が、やはりいかに京浜港に世界に伍して集貨していくかという中で、この入港料の一元化についてはどのような議論をされていたのか、どういうふうに現在考えておられるのかというのをお聞きしたいと思えます。以上2点です。

【分科会長】 2点御質問だったと思えますけれども。いかがですか、事務局の方で。

【港湾経済課長】 港湾経済課長でございます。御指摘のありました港湾運営会社の統合につきましても、現在東京港、横浜港、川崎港の京浜3港で、平成26年度内の統合に向けて今調整を進めているというところございまして、現在私どももそれを見守っているとございまして。

【委員】 せっかく今日来て頂いていますので京浜港の港湾管理者の方からお願いします。

【港湾整備部長（東京都）】 東京都港湾局港湾整備部長でございます。ただ今の件でございますが、京浜3港では、3港の特例会社が経営統合して、港湾運営会社を作っていく方向で鋭意検討を進めているところでございます。検討が若干遅れてございますが、今後地元の港湾関係者、議会とも調整を図りながら、なるべく早期にまとめられるよう努力して参りたいと思っているところでございます。

【分科会長】 入港料の一元化の話はどうでしょう。

【計画課長】 資料2-1の24ページに入港料についての資料が出ております。今後の取組として、入港料の一元化を進めていくということでございますので、もし港湾管理者の方で具体的な動き等がございましたら御紹介いただければと思うのですが、いかがでございましょうか。

【港湾整備部長（東京都）】 東京都港湾局でございます。既に入港料の一元化はもう実現してございますので、今後引き続きやっていきたいというふうに考えているところでございます。

【委員】 今もう実現しているんですか。

【分科会長】 もう実施されているということですか。

【計画課長】 そうしましたら、資料の表現が、一元化を図り、ということで、今後やることのように書かれているので、委員はそういうふうに御理解されたと思うのですが、これ一元化はされているということで、文章表現を改めたいと思います。申し訳ございませんでした。

【分科会長】 それでは修正をよろしくお願いします。

【委員】 今のお話と関連するので意見させてください。今の24ページ及び27ページ、24ページにはどのように連携していくのかという話と、27ページには機能分担の考え方があり、それを踏まえて今回の港湾計画がなされていると思うのですが、今後京浜港が一体となって世界と競争できるような港を作っていくということで、国民にメッセージを出して今進んでいるわけですから、もう少し具体的にこの方向性と港湾計画が実際どのようになされているのか、3港の間でどのように話し合いがなされて、分担されて、この機能分担が実際の計画に落とし込まれているのか。更に24ページのところにあるセールスをしっかりと3港で連携してやっていけるという担保がどのようになされてい

るのか、この機能分担がどういうレベルで合意されているのか。これは国の資料なのですが、これは国としてこれを認めているのか、3港がこれをこういうふうにやりますと言ってきたのをここに掲載しているのか、その辺り制度的なことは分からないのですが、これがしっかりとなされるという担保はどのようなレベルで今考えればいいのか。これは単なる考え方だけで、まだこうなるかどうかは今後検討しますというレベルなのか、そのレベルでいいのか、そうなる तोやはり重要だと思うので教えてください。

【分科会長】 それではよろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 今回の港湾計画につきましては、港湾管理者が考え方を示しつつ、国ともすり合わせを行って、国として適当だということで認めた計画でございまして、それでもって今日、委員会でも御意見を伺った上で、最終的に大臣の御判断ということを考えております。

【委員】 あまり詳しいところは私も分からないのですが、せっかくなので、ここをしっかりと3港でやっていくんだというところを、今日港湾管理者の方に来ていただいているので、認識し合って、進めていただくのがいいですし、せっかくなので港湾計画を改訂しているわけですから、例えばこれまでのように重複して荷物を取り合っただけで非効率にならないように連携していただければと思います。以上です。

【分科会長】 回答の方は。

【計画課長】 計画課長でございます。補足の説明をさせていただきます。27ページに書いております各港の機能分担の考え方は、港湾管理者、今東京、川崎、横浜、3者連名で作られた京浜港の骨子、これでございます。これに基づいて作られる各港の港湾計画、それも各港湾管理者が作られたものでございます。具体的に審議会で審議していただきますのは各港の港湾計画の方でございますけれども、この港湾計画において、機能分担の考え方が担保されることになるという順番になっております。それから、その機能分担を考えるに当たっての貨物量の推計等につきましては、先ほど取り合いのないようにという御指摘もございましたけれども、資料の30ページにございますとおり、3港連携して貨物量を推計した上で、それを機能分担に沿って配分したものを各港の将来貨物量にするという考え方で施設計画を確保、実施いたしております。

【企画調整部長（横浜市）】 横浜港でございます。今、骨子ということでお配りさせていただいている資料があるのですが、それが平成23年の9月に京浜港3港で総合的な計画というのを作っております、その中できちっと役割分担や貨物量の推計値が規定され

ています。今回の港湾計画につきましては、法定の計画で港湾法で各港湾管理者ごとに計画を作るということになってございますので、その前に、平成23年の9月にこういった資料を作るということで、これの実現に向けて3港で連携して取り組んでいくという考え方でございます。

【港湾局長】 遅れて参りまして申し訳ございません。港湾局長でございます。今のお話でございますけれども、既に説明があったかもしれませんが、これまでのいろんな検討・議論を重ねて、私ども国際コンテナ戦略港湾の施策ということを進めるということ掲げております。そういった方針に基づきまして、この分科会でも御議論いただいた上で、基本方針、港湾法上の港湾計画に関する基本方針というのを持っておりますけれども、これを国としましても、こんな方向でやっていくということで、具体的には京浜3港の連携でありますとか、こういったものについて一定の方針をお示ししたということでございます。その方針の上でこの3港の港湾計画についても御議論いただいて、その上で具体的な詳細な分担関係を作っていただいて、この今回の港湾計画、こういったものができていると、そういうふうに理解してございますので、今後、また運営につきましては、これは港湾計画ということではハードの計画ではございますけれども、ソフト的な対応につきましても、今いろいろそれぞれ港湾管理者の皆さん方のところでもコンテナについていろいろ御議論いただいておりますけれども、基本的な方向としては、私ども国でお示しているような方針、それに沿ってそれぞれの港湾計画を作っていただいていると、そんなふうに理解してございます。

【委員】 考え方についてのペーパーもありますので、その方向で進めていただければと思います。

もう一つだけ、今回クルーズ振興ということで、資料2-3を提示していただいている、これも京浜港ということで東京港及び横浜港での計画というのがあるんですけども、計画として出されていくのはいいわけなんですけれども、今後国の予算等を入れていく時に、東京港と横浜港と、両方ともクルーズバスみたいなものを作っていくのかどうかは、需要動向を見ながらが良いと思います。クルーズ振興についてはある委員とも協力していただきながらずっと私もやっているわけですけども、大きなこの、つまり東京の既定の計画と今度の新しい計画は、基本的には大きな船がやってきた時にどうするのかという計画で、需要がどんどん増えていきますから大きな船もやってくると思うんですけども、どうしても九州エリアとか関西エリアに多くなり、関東に来るのは限られます。同時に大きい

のが2隻来た場合にはこの二つが必要になってくると思うのですけれども、本来そうあってほしいと思いますし、計画も良いとは思いますが、需要も見ながら今後予算を入れていく時には、国としても調整やその方針も重ねながらやっていただきたいなと思います。これは意見です。以上です。

【分科会長】 少し議論を整理したいと思います。先ほどまでの御意見は、結局はガバナンスをどうするのかという、委員のご指摘に関連した事項だったと思います。それから、連携の内容がなかなか見えてこない、そういう議論とも関わってくるのですが、経営統合が今度実際にスタートしたら、そこをプラットフォームとして、本当に経営の戦略とか、そういうことを考えていかないといけない。それから、関係するステークホルダーの間でガバナンスをどう築いていくか、これから正に正念場になってくると思うんですね。今いろいろ調整すべきことが多様にあるので、すぐになかなか明快な回答は出てこないかも分かりませんが、それはこれから進められている経営統合の関係するステークホルダーのところ、しっかり議論をしていただきたいと思います。以上が先ほどの議論の中層的なところだったと思います。

それから今、クルーズの話がまた改めて出てきましたので、議題をクルーズにしたいと思いますが、この件に関してはいかがですか。

【計画課長】 需要を見ながら整備していくと、正しくそのとおりでございます。細かく御説明しませんでしたけれども、本牧ふ頭というのは貨客両用ということで、貨物も使うし旅客船も使うという形での整備を考えております。詳細はこれからでございますけれども、クルーズにおいても京浜港の中での役割分担というのを考えながら進めて参りたいと思いますので、よろしくお願い致します。

【分科会長】 クルーズに関係する、あるいはほかの課題ですか。それではクルーズの話はもうこれでよろしいですか。

【委員】 必ずしも港湾計画の問題ではないので、この計画に書き込むかどうかは別として、あくまで意見として2点を申し上げさせていただきたいと思います。一つは、ご提案のような方法で港湾を整備する時に、前提とされているのは、この整備によって貨物が増えるであろうということなのだろうと思います。貨物の中には、一方で日本で作って日本から出す貨物と、他方で日本を媒介にして、トランシップで日本を通過していく貨物があると思います。その中で、片方の日本を発出する貨物に関しては、恐らく日本の産業政策との関係で、どういう貨物がこれから増えそうなのかということが多分考えなければい

けないのだらうと思いますし、他方のトランシップの貨物に関しては、今の現状、他の例えば釜山とか上海を使っているものの中で、どういう貨物のどこを取れるのかということを経略的に考えていくことが必要ではないかと思います。これは、必ずしもこの計画を書くような性質のものではないにしても、何らかの形でそういう戦略を御検討いただくと、具体的な貨物の増加が戦略の中に入ってくるのかなと思います。具体的な貨物の内容を含めた戦略を考慮することも必要であらうと思います。

それからもう1点は、これだけの整備をせっかくするのですから、戦略的な宣伝についても検討をしておくと思いいます。家田委員が先ほど国民に対してということをおっしゃいましたけれども、それだけでなく、外国に対しても、例えば外国の船会社や関係者の方に、日本の港湾はこれだけ良くなったのだから、ここがセールスポイントなのだから、日本の港を是非利用してほしい、京浜港を利用してほしいと宣伝すべきと思いますし、その宣伝のポイントになる点を考慮しながら、整備の段階を踏んでいくべきではないかと考えます。何年までにはこれだけの整備ができて、京浜港はこれだけ使いやすくなるのだから、是非京浜港に来てほしいということを国際的に、それも戦略的に宣伝をできるような進め方をさせていただけるといいのではないかなというふうに思います。やはり競争の世界だと思いますので、是非そういう戦略を検討していただけるといいなと思います。

【分科会長】 少し時間が押してきていますので。では委員。

【委員】 別にこれはテーマを限らなくていいのでしょうか。

【分科会長】 はい。

【委員】 さっきの経営統合に関するところでお聞きしたいのですけれども、経営統合されると国の出資ができるわけですね。それでこれを見ると、やっぱり今はハブポートで目覚ましい存在感を作っている釜山ですね。これは観光公社、政府が100パーセント出資の釜山港湾公社という形態を取っている、それとの比較、経営形態の比較でどうなんでしょうか。ここよく分からないんですけども、積替え、集貨の支援も全部やっているわけですね。日本の経営統合をした後に、何パーセントぐらいの出資を国がやるつもりなのか、どういう国との出資の割合や、関わり方になるのか、と言うのは、韓国はものすごく観光公社方式が多いんですね。例えば今、日本でもIRの法案が話題になっていますけれども、韓国の免税店や、あるいはカジノの大半は観光公社がやってるんですね、ここは港湾公社ですけど、公社方式というやつを相当多重に活用しているなという感じがするので、すけれども、この経営統合後の運営会社と、韓国におけるこの港湾公社みたいな経営形態、

この辺はどういうふうに僕らは比較してみたらいいのでしょうか、あるいは重ねてみたらいいのでしょうか。教えていただきたいと思います。

【計画課長】 まず、先の委員からの御意見につきましては、産業政策との関係、あるいはどういう貨物が増えるかとの関係、これをしっかり見ていながら、日本のコンテナ貨物を伸ばす、あるいは日本に貨物を集めることを進めないといけない、まさしくそのとおりでございます。どうしても今日の資料も、今の御意見を聞いて思ったのですけれども、コンテナの個数の議論になっていまして、コンテナの中身が見えてこないのもその一因かと思えます。コンテナの中身をしっかり見ながら御説明できるようにして参りたいと思います。

それから2点目の宣伝の件、これも港湾の運営の民営化の一つのポイントでございますけれども、ポートセールスも運営会社を中心にしっかりやっていく、国はそれをしっかりバックアップしていく体制をこれから構築して参りたいと考えております。そのお話は次にご発言された委員の御意見とも関係するのですけれども、港湾経済課長、いかがでございますでしょうか。

【港湾経済課長】 港湾経済課長でございます。釜山の公社の件、私、観光庁にもおりましたので観光公社の方も存じ上げてございますけれども、ああいった形で韓国が公社形態の中で国を挙げて、観光にしる港湾にしる、バックアップをしてやっているという体制があるのは承知しておりまして、そういうのを参考にしながら、いかに我々も対応していくかということだと思っております。そういう意味で第一歩として、やはり港湾運営会社、これがむしろ公社のような、韓国同様の良さがありつつも、我が国の港湾運営会社のまた良さというのは、更に民間の部分も入った、国、民間、港湾管理者のそれぞれが共同して、一致して取り組むという体制ができたところです。さらに国の出資、あるいはいろんな、今は阪神の方でやっていますけれども、国からの補助も取り込んだ集貨対策など様々な対策を国としてもしっかりバックアップしてやる体制として私どもは考えて作ってございますので、こういうのをしっかり活用して対応していければと思っております。

それから、先程の委員のお話は、まさにその戦略的な対応ということで、むしろ港湾計画に反映するもの以外としては、これからトランシップ貨物を集めてくる集貨、あるいは産業政策と連携した創貨などをいかに戦略的に進めていくべきかという、そういうお話でもあったかと思っておりますので、今言ったようないろんな方策、その集貨、創貨についての制度もできまして、これから実施段階に移っていく中で、私どももしっかり戦略的な視点で

対応していきたいと思っておりますので、また一つよろしく御指導お願い致します。

【委員】 それでは今言ったことはよく分かるので、日本式の経営形態の長所を十二分に生かした、釜山に負けないようにやらないと、今のままでは向こうは国を挙げてやってきていますので、是非頑張ってください。

【港湾経済課長】 ありがとうございます。頑張ります。

【委員】 一言だけ申し上げます。21ページに、釜山等に対峙してという、少し私が承服しかねる言葉が出ております。釜山がなぜ1800万TEUになったかと言うと、半分は中継貨物で、そのほとんどは中国貨物、それを日本の戦略港湾で取ろうとしても無理な話です。それは日本の戦略港湾がそういうような地理的位置にないからです。港湾関係者だけが幾ら頑張っても荷物が飛躍的に増えるということはないと思います。その認識をまず皆さんに持っていただく必要があると思います。

京浜港につきましては、連携がなかなかうまくいかないとメディアの報道から聞いておりますけれども、ふ頭会社ではなくて、港湾計画そのものが一体的になされなければいけないと思っています。それは東京湾という一つの単位です。そこには千葉県も当然入ってくるべきだと思っております。それがバラバラに個々の地方自治体が今までやってこられたことを踏襲されようとしまると、港湾計画は偏狭なものになってしまうと思います。以上です。

【委員】 大変重要なポイントを皆さんおっしゃっているので、私もどう理解したらいいかということで御意見だけ申し上げようと思うんだけど、港湾計画、今回のは京浜港だから極めて重要な話なのだけれども、ほかにもこれから出てきますけど、基本的には施設計画なんですよ。ここにこんなものを作れたら、作ろうねじゃないです、実を言うと、作れたらいいな、なんですよ。それで、作ろうねの時には、今度新規採択の事業評価をやって、予算の範囲でやっていくから、ここにこう書かれてもいつできるかどうかは分からない、こういうものなんです。

一方で、再三皆さんおっしゃっているように、港湾の連携的な経営統合や、より民営的なスタンスに立った改革というのが進められつつある中で、だけどこの基本方針があって、港湾計画、施設計画があるというスタイルは、従来型の港湾のスタイルなんですよ。個々の港湾は基本的には自治体が独自に経営していただく、だけど施設整備は国が一部手伝ったりする都合もあるので、それからまた配分みたいな、配置の問題もあるので、だからこうやってここで決めることになっているのですが、もはや状況はずっと変わっていて、例

えば空港について言っても、施設計画だけやっているわけではないですよ。経営そのものが審議事項になっていたりするわけですね。だから随分この港湾計画の審議の仕方が、もう港湾局の御努力で、昔に比べるとずっと良くなったんですよ。昔は単に、これを作りましょう、だけの説明でしたからね。それに比べて良くなったんだけど、確かこれは森地委員が分科会長の時だったのではないかと思うのだけど、港湾計画というのは何を書くべきかというのを随分改良したんですよ。

そういった現状があるのですが、昨今の港湾の置かれた状況と、この方針も随分変わってきて、戦略港湾をやるようになってきたことを考えると、基本方針のあり方を書くべきとか、港湾計画の書くべきこととか、それからよりソフトな経営的などころは一体どこで意思決定するのかとか、というようなところを少し考えてみる時期だと思っています。だから、今回はこれでいくしかないですけども、是非別途の機会にそういうことをお考えいただく中で、今日出たいろんな御意見を反映してはどうかと思います。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます、私が言うべきことを言っていたように思います。そもそも、ここの今やっているのは施設計画のレベルなのですが、とは言え、やはり重要な港湾の話だから、もう少し計画論として広げて今日はいろいろ御説明いただいたんですが、そこに関して議論いただいて、これは非常に戦略性に関わるころなので、別途頭出しをして今後検討していくべきことだと思います。

いろいろ御意見いただきましたが、いわゆる施設計画のところに関してはほとんど意見が出なかったということで、粛々と施設計画のところに関して最後結論を取りまとめたいと思いますが、よろしゅうございますか。

それでは、方針案のことについて御審議をお願いしたいのですが、まず東京港です。「国土交通大臣に提出された東京港の港湾計画については、適当である。」という答申で御異議ございませんでしょうか。いかがですか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、答申案のとおり報告させていただきます。

続きまして川崎港でございます。答申。川崎港。「国土交通大臣に提出された川崎港の港湾計画については、適当である。」という答申で御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。答申案のとおり報告させていただきます。

続きまして横浜港でございます。「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。」という答申で御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。御異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

それでは、京浜3港の審議はこれで終了致します。港湾管理者、地方整備局、ありがとうございます。時間が相当超過しております。議事進行によろしく御協力のほどお願い致します。

それでは次に、残り4港の港湾計画の一部変更の審議に移りたいと思います。4港を一括して説明していただき、まとめて審議したいと思います。事務局から説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 それでは、まず名古屋港から説明させていただきます。資料3でございます。今回、変更内容は2点ございまして、金城ふ頭におきまして完成自動車輸送の機能強化を図るという内容と、弥富ふ頭におきまして土地利用計画の変更をするというものでございます。

まず、1点目の完成自動車の機能強化でございますけれども、先ほど横浜でも少しお話をしましたので、省略しまして、6ページに飛ばさせていただきます。

我が国で完成自動車、年間約500万台輸出していますが、そのうち名古屋港では128万台輸出しているという、我が国最大の自動車輸出拠点港でございます。それが7ページのような形で扱っております、大きくは右側の新宝ふ頭という、これは企業のふ頭でございます、それから真ん中の金城ふ頭、それから左側の弥富ふ頭、この二つが公共ふ頭で、この3か所で扱っております。ただ、この3か所で扱うことによりまして、例えば欧州方面に輸出する時に、複数のふ頭によって輸出するというので、非効率な状況になっておりますので、公共ふ頭の機能を中央に集約するというのが今回の計画でございます。

9ページでは、自動車輸送船につきまして、やはり輸送の効率化ということで大型化が進んでいるということで、邦船社、どこも今6000台を超えるような、水深12メートルを必要とするような大型船の導入を図ってきているということでございます。

そういった関係で、11ページでございますけれども、今、名古屋港の金城ふ頭で完成自動車を取り扱っておりますが、現状水深10メートルから10.5メートルの左側の岸壁で使っておりますので、そこに一つはW84、2メートル増深して12メートル対応の

岸壁を整備すると。それから自動車の輸出につきましては、広大な用地を必要としますので、用地を確保しながらということで、右側にも新たに12メートル岸壁を整備し、また背後の用地造成を図りながら機能強化を図っていくというような今回計画内容でございます。

それからもう1点が、12ページからでございますけれども、航空機産業に対応した土地利用計画の変更という内容で、13ページでございますけれども、名古屋港に航空機産業関係、こういう工場が立地しております。名古屋港の西側、川崎重工業で、ボーイング787や、777の胴体とか胴体パネルを作っている工場でございます。ここで作ったものは、工場の岸壁から中部国際空港に海上輸送しまして、そこから専用の輸送機に積んでアメリカ、ボーイング社に持っていくという利用をなされているところでございます。

今回の計画は、16ページになりますけれども、元々このふ頭、弥富ふ頭でございますけれども、完成自動車の輸送拠点として整備をして使われておりますが、先ほど説明しましたように、金城ふ頭に集約を図っていくということで、黒のところは既設でございます、赤いところが計画でございますが、その赤い計画のところはもう金城ふ頭に機能を移すということで、この計画を削除しまして、その土地につきまして工場用地に利用転換を図るのが今回の名古屋港の計画でございます。名古屋港につきましては以上でございます。

続きまして、資料4で、むつ小川原港、秋田港、能代港の一部変更につきまして説明させていただきます。資料1ページ目でございます。内容は二つございまして、洋上風力の導入ということと、能代港の方で土地利用の変更、それからマリーナ計画の変更という内容でございます。

洋上風力につきましては、再生可能エネルギーの普及を政府として進めていく中で、港湾としては、適地において導入を図っていくことで取組を進めております。5ページではその導入エリア設定の考え方、6ページではその手続として、協議会でもって進めていくということを進めております。

今回、7ページでございますけれども、黒字で書いたところが既に導入エリアを港湾計画に位置付けている港湾、今回赤字のところ、むつ小川原、秋田及び能代港の風況のいい東北の3港につきまして導入を図っていくという内容になっております。導入の考え方につきましては、航路筋や、あるいは将来の拡張計画とか、あるいは漁業関係者との調整ということで、支障のあるエリアを外していったら、例えば10ページでございますけれども

も、そういうところをどんどん外していくと、最終的には11ページの緑点線が、導入エリアの適地として残ったところで、むつ小川原で言いますと約1000ヘクタールございます。

同様の考え方で秋田、能代も整理していくと、秋田港では15ページ、エリアとしては351ヘクタール、それから能代港としては19ページ、378ヘクタールのエリアが地元で合意がとれ、港湾計画の位置付けをしたということでございますので、今回御説明させていただきます。

それからもう1点、能代港につきまして、21ページでございますけれども、元々マリナー計画がございましたが、貯木場跡の水域で、きちんと管理されながらプレジャーボートを係留しておりますので、もうマリナー計画は削除するという事。それに伴いまして緑地の削除、また、その赤く塗った土地が石炭灰の処分場で、平成30年代前半には竣工するという事、そこを太陽光発電の導入エリアと県が考えておりますので、工業用地に土地利用を変更するというのが今回の計画でございます。

むつ小川原港、秋田港、能代港につきましては以上でございます。

【分科会長】 最初に説明のありました、時間が少し押してはございますけれども、名古屋港の港湾計画の一部変更につきまして、御質問、御意見がありましたら御発言をお願い致します。

【委員】 時間が無いのもう本当に簡単になのですが、実は先週名古屋港を視察する機会がございまして、金城ふ頭を見学しました。自動車の、日本最大の完成自動車の輸出拠点ということで、規模感も素晴らしかったです。また資料でいうとA社を拝見させていただきましたが、バースと目の前に1万台並んでいて、それが輸出の際には、10階建ての船に5000台から6000台積み込まれるとのこと、ドライバーさんのすごい技術で前後10センチ、横30センチの間隔で詰めて並べるそうで、様々な知らないことに感激致しました。

金城ふ頭に関しましては、11ページにございますけれども、特に埋立てに関して、ふ頭用地の9.6ヘクタールと、新たに今回6.8ヘクタールということで、都合16ヘクタールぐらいになるのでしょうか、このふ頭用地の9.6ヘクタールも、今日で見ると、まだ埋め立てられておりませんので、ふ頭が小さい子のフォークのように3本こういうふうに出ていて、その間に海がある状態でした。このふ頭があまり使われていないのだったら埋めて使用するのが一番だと正に実感しましたので、今回の計画に関して、賛成させて

いただきたいと思います。以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。その他、特段の意見がもしございましたら、ございませんか。

【委員】 名古屋港は私どもも関係するところではございますが、基本的に船の大型化の対応や、ヤードの場所が分散して非効率な状況への対応は、やはり競争力維持につながるという意味で必要な施策だと認識しています。

一つだけ、これは東京港、横浜港も同じなのですが、自動車の輸出は今後も増加するかと言うとやはり不透明なところがございます。整備をする中で、能力を増やしていくことがもしあるとすれば、常に足元を見ながら計画を修正していくということは必要だと思っておりますので、ここだけは是非ともよろしくお願ひしたいと考えております。それ以外は本当に政策としては必要なものだと考えております。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。次に、むつ小川原、秋田、能代港の港湾計画の一部変更につきまして、御質問、御意見ございますか。

それでは、答申案について一港ずつお諮りしたいと思います。

まず名古屋港ですが、「国土交通大臣に提出された名古屋港の港湾計画については、適当である。」という答申で御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。それでは答申案のとおり報告させていただきます。

むつ小川原港。「国土交通大臣に提出されたむつ小川原港の港湾計画については、適当である。」という答申で御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】 それでは秋田港ですが、「国土交通大臣に提出された秋田港の港湾計画については、適当である。」という答申で御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。それでは能代港。「国土交通大臣に提出された能代港の港湾計画については、適当である。」という答申で御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】 御異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

以上で、一つ最後バタバタして申し訳ございませんでしたが、本日の議事は終了致します。

したので、事務局に進行をお返しします。御協力ありがとうございました。

【総務課長】 御審議ありがとうございました。次回、第59回港湾分科会の開催時期は、2月下旬から3月上旬を予定しております。委員の皆様には、後日事務局から日程調整の御連絡をさせていただきますので、よろしくお願い申し上げます。

本日使用しました会議資料につきましては、お荷物になろうかと思しますので、机の上に置いたままにしておいていただければ、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させていただきます。どうもありがとうございました。

—— 了 ——