

平成28年7月4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64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64回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成28年7月4日(月)
開会 15時00分 閉会 17時00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
家田 仁	政策研究大学院大学 教授
一柳 尚成	トヨタ自動車(株) 物流管理部長
上村 多恵子	(一社)京都経済同友会 理事
小田 和之	(一社)日本船主協会 常勤副会長
久保 昌三	(一社)日本港運協会 会長
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 正人	福知山公立大学 教授・京都大学経営管理大学院 特命教授
篠原 文也	政治解説者・ジャーナリスト
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
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
望月 久美子	(独)住宅金融支援機構 理事

4. 会議次第

- ① 港湾法の改正について（報告） . . . 3
- ② 港湾計画について（審議） . . . 4
 - ・ 神戸港 （一部変更）
 - ・ 大阪港 （一部変更）
- ③ 平成二十八年度 特定港湾施設整備事業基本計画（案）について（審議） . . . 10
- ④ 今後の港湾における中長期政策について（審議） . . . 15

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第64回港湾分科会を開催いたします。私は港湾局総務課長でございます。

それでは、お手元の資料のご確認をお願いいたします。会議資料一覧という1枚紙をつけてございますので、会議資料の不足、乱丁等ございましたら、お申し出ください。よろしゅうございますでしょうか。後ほど資料の不足等ございましたら、会議の途中でも結構ですので、お申し出をいただければと存じます。

それでは、本日の委員の出席状況をご報告いたします。本日は、委員16名中12名がご出席になっておられます。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の9名に達しておることをご報告申し上げます。

それでは、分科会に先立ちまして、港湾局長よりご挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 港湾局長でございます。交通政策審議会港湾分科会の委員の先生方におかれましては、大変ご多忙の中、審議会にご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

本日の分科会におきましては、報告事項として、この通常国会で成立いたしました改正港湾法の内容についてご報告させていただきますとともに、審議事項といたしましては、神戸港と大阪港の港湾計画の一部変更、そして、起債の関係の基本計画、こちらのご審議を賜る予定にしております。また、この分科会の後半におきましては、先般審議会のほうに諮問させていただきましたが、今後の港湾の中長期政策に関するご審議を賜りたいというふうに考えてございます。本日、審議事項、多岐にわたっておりますが、委員の先生方にはぜひともご活発なご審議をいただきまして、中長期政策の作成等に我々も取り組んでいきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 それでは、議事に入らせていただきます。なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

分科会長、進行をお願いいたします。

【分科会長】 それでは、始めたいと思います。

本日は、審議事項4件、報告事項1件を予定しております。多くの案件がございますので、円滑な議事進行にご協力いただきたいと思います。

まずは1つ目の港湾法の改正について、事務局から説明をお願いいたします。

【総務課長】 それでは、お手元のA4縦長の、「港湾法の一部を改正する法律」という資料に基づきまして、簡単にご説明を申し上げます。

この法律改正、今年5月13日に成立いたしまして、7月1日に施行ということになってございます。大きく2つの内容がございます。1つは、外航客船の寄港回数が増加しているという状況を踏まえまして、クルーズ客船への対応をしっかりとやっていこうということでございます。もう一つが、港湾におけます洋上風力発電といった、民間によります新たなエネルギーの開発といったようなことについての環境を整備するというものでございます。

この資料の背景・必要性というところに、大きくその2つの状況を書いてございます。クルーズにつきましては、2015年の時点で訪日外国人の数が100万人を既に突破したという状況でございまして、当初の目標をかなり早く、前倒しで達成したものでございます。今後、2020年には訪日クルーズの外国人旅客を500万人にしようという計画

を立ててございまして、そのための環境整備をしたいというものでございまして。もう一つは、その右側、港湾における洋上風力発電施設等の導入の円滑化というものでございまして。港湾では広大な空間と安定的な風力エネルギーが存在しているということで、これを風力発電に活用しやすくするような制度をしっかりとつくっていくというものでございまして。

具体的には、その下の法律の概要のところを書いてございましてけれども、クルーズ旅客の施設を整備しやすくするために、無利子貸付の制度の対象にクルーズ旅客施設といったものを今回追加すること。それから、こういった港湾におけますさまざまな活動、例えば、クルーズ客船が来た場合の青空市場、下の写真に写ってございましてけれども、民間団体が、クルーズ船が来た場合の歓迎イベントをする、あるいは港湾におけますさまざまな情報発信の施設を運営する、そういったことのためにNPO等を港湾協力団体として指定するというようなこと、さらには、今申し上げました港湾情報提供施設といったようなものを港湾施設に追加するといったことを、今回改正で行ったものでございまして。

もう一つは、その右側、公募による占用許可手続の創設でございまして。風力発電施設を整備いたすためには、港湾区域において占用許可を取るという手続が必要でございましてけれども、そういった占用許可を取る手続を、特に民間の方が手を挙げて、公募によって選定をしていくと、そういった制度を今回新たに設けたというものでございまして。詳細につきましては、次に3枚ほど紙をつけさせていただいておりますけれども、後ほどまたごらんいただければと思います。

以上でございまして。

【分科会長】 ただいまご説明がありました港湾法の改正についてご質問がございましたら、よろしくお願ひします。いかがでしょうか。ございませぬか。よろしいですか。

それでは、ご質問等ございませぬようですので、以上とさせていただきます。

次の議題に移ります。港湾計画についてでございまして。議事次第にありますように、港湾計画の一部変更が神戸港、大阪港の2港でございまして。

それでは、神戸港、大阪港の一部変更につきまして、一括し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】 計画課港湾計画審査官でございまして。神戸港及び大阪港の港湾計画の一部変更につきまして、資料2、それから資料3に基づきまして、通して説明をさせていただきます。

まずは神戸港の一部変更についてでございまして。資料2をごらんください。

1枚めくっていただきまして、1ページ目をごらんください。航空写真に今回計画の変更内容とその箇所をお示ししてございまして。真ん中の上の枠から時計回りに見ていただきますと、項目の①から③までがコンテナに関する事項でございまして。④が、新たに展開します水素エネルギー事業に関する事項でございまして。⑤が大阪湾岸道路西伸部の具体化に伴う航路等の変更に関する事項でございまして。大きくこの3つの内容となっております。

めくっていただきまして2ページ目でございますが、神戸港の概要について簡単に整理をしております。左下にはコンテナ取扱貨物量につきまして、平成2年以降5年ごとの数値をお示ししてございましてけれども、平成7年の阪神・淡路大震災で落ち込んだ取扱量が現在ここまで回復しつつある状況を見ていただければかと思ひます。

個別計画事項の1つ目は、このコンテナに関する事項でございまして。資料の3ページ目

をごらんください。①から③というこで、国際コンテナ戦略港湾として、コンテナ物流の国際競争力のさらなる強化に向けた計画を、3点ほど今回ご審議いただきたいと思っております。

1点目は、六甲アイランド地区のRC4/5岸壁の計画でございます。右の図を見ていただきますと、オレンジ色で着色した埠頭がございます。図の左側、すなわち西側からポートアイランド第2期地区、六甲アイランドの西、それから東とございますが、神戸港ではこの3カ所で外貿コンテナを取り扱っております。このうちポートアイランド第2期地区及び六甲アイランド地区の東側の2カ所では、既に基幹航路に対応いたしました水深16メートルの岸壁が計画され、稼働しております。一方、今回の対象となります六甲アイランドの西側、RC4/5岸壁は、資料の左上の表にもございますように、既に北米等の基幹航路のコンテナ船の利用があるものの、現在水深14メートルであり、喫水調整等を行いながら入港している状況でございます。また、左下のグラフのように、水深14メートルを超える岸壁が必要な船舶の利用がRC4/5においても増えてございまして、さらに今後とも大型化が見込まれることから、このたび水深16メートルへの増深を計画に位置づけるものです。あわせて、関連する泊地等の計画を変更いたします。

次に、コンテナに関する2点目でございますが、六甲アイランド南地区、場所といたしましては図の右下のほうに、島全体を赤い点線で囲んだ場所がございます。この箇所になります。六甲アイランド南地区は、外貿コンテナ等を取り扱う地区として港湾計画に既に位置づけがございまして、また、その一部におきまして大阪湾圏域広域処理場整備事業、いわゆるフェニックス事業として、近畿圏一円の一般廃棄物、産業廃棄物の最終処分場として埋立を実施しております。この事業が平成30年代半ばには埋立を完了する予定であるということも鑑みまして、今後、将来の動向を踏まえ、当該地区の活用方法について検討していくため、利用形態の見直しの検討が必要な区域を位置づけることにしております。

コンテナに関する3点目は、ポートアイランド第2期地区におけます内貿コンテナターミナルの位置の変更でございます。図のポートアイランド第2期地区に、点線で赤い丸の囲みを2カ所、それから赤矢印でお示しした部分がございます。これまでは外貿コンテナターミナルと隣接した場所にごさいました内貿コンテナターミナルを、国際フィーダー貨物の効率的な運用を図るため、外貿コンテナターミナル内に移転させ、これに伴う土地利用計画の変更を行うといったものでございます。

以上がコンテナ関連の計画事項となります。

次に、資料の4ページをごらんください。④ということで、水素エネルギーの需要への対応に関する計画変更ということになります。水素エネルギーにつきましては、2030年の商用化を目指して取り組みが進められているところでございますが、特にオーストラリアから液化水素を輸入し利用する水素サプライチェーンの実証実験が2020年から開始されることから、これを受け入れます神戸港におきまして、運搬船の受け入れ等の岸壁や関連する土地利用を、神戸空港地区に計画するものでございます。

次に、資料の5ページをごらんください。⑤ということで、水域施設の変更及び航路空間の確保について整理をさせていただきます。これは、大阪方面から六甲アイランド地区の手前まで既に整備されております大阪湾岸道路の西側へのさらなる延伸、いわゆる大阪湾岸道路西伸部の事業の具体化を踏まえたものとなっております。図でいいますと赤い点線で

書いた道路になります。この道路は橋梁構造となりますため、橋脚等の位置を踏まえた航路等の水域施設の見直し、また航行する船舶の高さを考慮した道路橋梁下の航路空間の設定を行います。対象となる航路は、図の中で黒の点線で囲んである3カ所でございます、このうち一番左でございます第一航路、それから真ん中あたりの上のほうでございます新港航路につきましては、航路等の形状を変更いたします。また、3カ所全てにつきまして桁下空間の設定を行います。特に真ん中の新港航路につきましては、背の高いクルーズ船が通過する航路でございますため、神戸港に入港実績のある最大級のクルーズ船等を対象とした航路空間の計画にしております。

以下、資料6ページ目以降には、確認の視点として、基本方針との適合の確認、あるいは計画内容の詳細を記載してございますが、説明が重複しますので割愛させていただきます。

以上が神戸港の一部変更の内容でございます。

続けて、資料3に基づきまして大阪港の計画変更の内容をご説明いたします。資料3をお手元にご用意ください。

1枚めくっていただきまして、1ページ目をごらんください。大阪港では、図でいうと下のほうになりますが、南港地区におきまして、四国や九州方面のフェリーが就航しておりますが、今回は、そのうち赤で書いた部分になりますけれども、愛媛県の東予港との間を結ぶフェリーの大型化に対応した変更となります。3ページ目をごらんください。左下に当該フェリーの現在の船舶の諸元、それから平成30年の就航を予定しております新船の諸元を整理しております。総トン数や全長が大きくなってまいります。

4ページ目をごらんください。両方の図で矢印でお示ししていますF3という岸壁が今回の変更の対象になりますが、現在の岸壁では新造船が着岸するには延長が不足いたしますので、右の図で赤くお示しましたように、船首尾を除き220メートル、全長で250メートルの岸壁に計画を変更するものでございます。

以上が大阪港の一部変更となります。

以上2港につきまして、ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

【分科会長】 ただいま説明のありました神戸港、大阪港の港湾計画の一部変更につきまして、ご審議いただきたいと思っております。いずれの案件でも結構でございますので、ご意見、ご質問がありましたら、ご発言をお願いいたします。

【委員】 神戸港のクルーズ、5ページの黄色の左の矢印の先に今現在クルーズ船が着いていると思うのですが、ここの増深計画ですけれども、この道路ができ上がるときには、このクルーズの着船バースは変更されないのですか。この間、MSCのクルーズ船が神戸に来たのですが、このときに、MSCの船社にお聞きしたところ、神戸港に入ったときは非常に風光明媚で、すごい景観がよいと。ところが船を着けましたら、橋の下で、非常にながかりするというようなコメントが出されています。

そういうことからみますと、このバースをどこかに変えるか、それともこのまま既存のバースを使うのであれば、費用対効果になりますけど、この道路を跳ね橋に変えたら、これだけの高い、65.7メートルの橋脚をつくるということは非常にコストがかかるんじゃないですかね。ちょっとご検討をお願いしたいと思います。

【港湾計画審査官】 どうもありがとうございます。今の第4突堤のところのクルーズ

パスについては、いろいろなご意見があるということは十分承知をしておるところでございます。ちょうど神戸市が、開港150周年に向けまして、今長期構想をいろいろと検討しておりますので、そういった中で今のような課題についてはしっかりと検討をされていくべきだと思っておりますので、そのことはしっかりと港湾管理者にも伝えてまいりたいと思っております。一方で、道路計画自体が既に動きつつございますので、当面の間、このクルーズパスが動かないことを考えますと、今入っているクルーズがきちんと入れるような形で航路を計画しておくのが適当だろうということで、今回の一部変更に至ったものでございます。

ちなみに、今、跳ね橋というご指摘もございましたけれども、実はトンネルにしたらどうだというご意見もございまして、いろいろ費用対効果等を概略の検討の中でしているのですが、跳ね橋との比較はないですが、トンネルにしますと橋梁よりも随分と費用がかさむと、1.5倍ぐらいかさんでしまうというような結果も出てございまして、現在の計画で今のところ検討がされておると、そういう状況でございます。

【分科会長】 よろしゅうございますか。はい。

では、委員。

【委員】 神戸港、大阪港とも、ほんとうにこの計画は速やかに、早く実行されなければいけないと思います。そういう今後の港湾のいろいろな整備、特に大型船対応を考えますと、早くと思っております。

そこで質問ですけれども、特に大阪湾の湾岸道路西伸部について。これをほんとうに待ち望んでいたと思います。物流戦略チームでもずっと、この道路と港湾へのアクセスをスムーズに行けるように、そしてミッシングリンクをなくしていくという、この西伸部に関しては提案を長い間していたのですが、やっと着工の見通しがついたということで、ほんとうに喜んでおります。質問として、この道路、まだちょっと私、見えないのが、今、臨港道路でいく、あるいは国が道路として直轄でやる、あるいは阪神高速を有料道路化するとかという案もあります。そのあたりのところがまだちょっと決まっていないのだと思うのです。今の跳ね橋のご意見もあり、あるいは地下にというお話もあり、この道路自体の切り分けといいましようか、負担といいましようか、それは今の時点ではどのように整理されているのか。まだ整理中なのか、それを含めて、この西伸部の道路についてお聞かせください。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。今、この道路の、要は事業化に向けたいろいろな調整の状況はどうなっているかというご質問だったかと思えます。まずは今年度、28年度に道路の事業としまして事業がスタートするというところでございますが、今委員がおっしゃいましたように、負担をどのようにしていくであるとか、また事業スキームにつきましては、まだこれから調整が引き続き行われていくというふうに承知しておりますので、これからどういうやり方が一番、この事業を進めていくために適切かということが議論されていくという状況でございます。さはさりながら事業として走り出しますので、影響を受ける港湾側として必要な計画は今回の一部変更の中で整理していきたいと、そういう位置づけでございます。

【委員】 ということは、速やかにこの変更は行って、その上でスキームが決まってくると、そういうことですね。

【港湾計画審査官】 そうでございます。

【委員】 はい。わかりました。

【分科会長】 道路事業としてやるのですが、今、お二人の意見、やはり景観、この神戸港の景観は非常に大事ですから、これはしっかりと港湾サイドからも発言をしていただきたいと、そういうご意見だと思います。よろしくお願いします。

そのほかいかがですか。よろしいですか。

【港湾局長】 この湾岸西伸部については、地元からも非常に早期着工の要請を受けておりまして、今回、今年度の予算で道路事業としての新規着工が認められたところでありまして、いずれにしても港湾関連の車両も相当程度通行が予想されておりまして、我々も道路部局とよく連携をしながら、できるだけ早期に供用ができるようにタイアップして進めていきたいと思っております。そのためにさまざまな、事業スキームを含めて引き続き連携を深めていくということで話を進めているところでございまして、その中で今回は、まずすぐに港湾計画を変更して、さまざまな水域施設等の切りかえ等の事業ができるような準備をしようかと、こういうものでございまして、ご理解いただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。では、そのほかご意見いかがですか。

委員。

【委員】 質問を1つさせていただきます。神戸空港地区に液化水素の受け入れ施設を建設するという構想ですけれども、若干奇異な感じがいたします。これを決めるに当たって想定されるリスクや問題、またそれをどのように解決しようとしたかを教えてください。

【港湾計画審査官】 ご質問ありがとうございます。想定されるリスクということでございますけれども、やはり液化水素でございますので、ある意味危険物になりますので、そういったものにつきましては、現在その地域に立地しております港湾の関連の施設ですとか建物ですとか、そういったものからは基本的に一定の離隔距離をとって接岸できるような形で今回の計画、岸壁の長さですとか、そういったものを計画しております。あと神戸空港との関係でいいますと、ちょうど滑走路の中心部から約900メートル、着陸帯から約750メートル離れた場所にございまして、ここに存在することが神戸空港の機能に特に影響があるということは特にならうかというふうに考えております。

【分科会長】 よろしいですか。

そのほかいかがですか。

【委員】 1つ意見と、1つご質問させていただきます。神戸港のコンテナ関係、3ページ目のグラフにも書いてありますが、大きい船がどんどん増えてきている中で、やはり水深をある程度大きくしないとコンテナ船が入ってこられませんから、世の中の流れからいうと、やはり必要不可欠なものはこの順番でやっていただきたい。ただ、バース全部必要かどうかわかりませんので、その辺きちんとご判断されてやっていただければいいと思いますけれども、早急にお願いできればと思います。

あと、道路に関しての桁の高さの問題で、現行のクルーズ船とか、ほかの船に合わせて計画をつくったという話を言っていますけれども、3つともこの高さを見る限りは現行の船がぎりぎりですと入ってくるような高さになっていると思います。今後の大型化とか、ある程度余裕を見なくていいとか、その辺についてわからないので、ご質問させていただきます。

【分科会長】 では、お願いします。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。では、ご質問のほうにお答えいたします。船の高さにつきましては、今回想定しました船からさらに、クリアランスといいますが、余裕を2メートルほどとった形で桁下空間を位置づけようというふうに考えております。この2メートルといいますが、かつての港湾の技術基準ですとか、あと国際航路協会というのがございまして、そこで規定しているクリアランスが2メートル以上となっておりますので、これを適用しておるといってございまして。特に一番高いところ、クルーズ船については今後大きくなるのではないかと、もっと大きな船が世界にあるのではないかと、ということでございまして、日本に入ってくるのが想定されます背の高い、マストの高い船を持っているクルーズ船社2社の船舶の建造の状況ですとか、あと将来の見通し、将来といいますが数年先しかまだ見えないんですけども、こういったものを見越した中で、今回想定した桁下空間の高さ、これを確保しておけば入ってこられるだろうということ。あと、世界でも、湾の入り口に橋がかかっています、同じように橋の下をくぐって入るクルーズ船が多く寄港する港が幾つかございますけれども、地形的に高い橋は別として、おおむねの橋が65メートル程度でとどまっておりますので、世界的な趨勢から見ても、基準があるわけではないですけども、おおむねこの高さというのは妥当なのではないかなというふうに考えております。

【分科会長】 そのほかご意見、ご質問はいかがでしょうか。よろしいですか。

【委員】 質問というか、先生と目が合ったので、何かしゃべれという意味だと思うんですけど、神戸港と大阪港なので、私は地元なのでちょっと言いにくいというのはあるんですけど、質問ではなくて、これはあくまで意見というか、今後考えてくださいということで、1点目は、先ほど委員がちょっと言われましたけれども、やはりクルーズ船というのは、前もこの会議で言ったと思うのですが、入ってくるときに、あまりにみすばらしいところに入りたくないというのは世界的な傾向でありますので、これは何とかしたほうがいいと思うんですねという。だから委員が指摘されたみたいに、場所を変えるのも考えなあかんのちゃいますかというのは、これは本気で考えたほうがいいと思うんですね。これは神戸だけじゃなくて大阪もだと思うんですけど、そういったことはやはり、長期的ではなくて、ほんとうに数年先ぐらいに考えないといけないかもねということは一応強調したいということです。

あともう一つ、フェリーですけど、たまたま今回大阪の話だけ出てきたのですが、これは神戸も同じように、フェリー航路は瀬戸内でたくさん持っているわけですね。今ちょうどモーダルシフトとかというのがまたちょっと、いろいろと言われ出している関係上、やはりこういったフェリー埠頭というのをもうちょっと、何らかの形で合理的に運営するというのをやらざるを得ないと思うのです。やらざるを得ないというか、やらないと多分もたないだろうと、500キロ以上の区間は。輸送が、です。そのことも踏まえて、だからやはりフェリーをいかにうまく使ってもらおうかということも港湾局サイドでもいろいろと、今後検討材料にさせていただければなと思うわけです。

以上です。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 先ほどの委員の意見とも少し重なるんですけども、神戸港は震災以降、輸出入荷物はもとに戻ったということで、先ほどデータが出ておりましたけれども、トラン

ジットのニーズは減少したというふうに向っております。そうした貨物の需要の動向と、その一方で、フェリーといいますか、観光客の入ってくる数というのは非常に増えているのだと思います。特に訪日外国人のインバウンドの需要が非常に増えていて、それは今後も近隣のアジア諸国が経済的に振興するというのを考えれば、ますますというのは言うまでもないことだと思いますので、これまでの日本の港湾計画全体が、どちらかという産業中心で……、どちらかというのではないですね。すごく産業中心で、観光客というのはプラスアルファだったと思うのですけれども、そういう実態が今後大きく変わってくるということを想定した上で、2020年、2030年、その先というのを考えていく必要があるというふうに思います。

先ほど六甲アイランド南地区のお話もありまして、これは今後、これからしっかり考えていくということで、そのとおりだと思うのですけれども、そういった長期的な観点から見ても、そうした産業と観光といいますか、人の出入りということの重みづけが大きく変わってくるということをしっかり頭に置いて検討していただきたいと思います。

以上です。

【分科会長】 よろしいですか、ほか。

いろいろ意見が出ました。特にクルーズ船ですが、これからインバウンドの客が増加していくことが予測されていますが、そこには不確実性が介在する。港湾計画として、常に社会の状況、市場の状況をフォローアップしていくことは当然必要なことで、今後とも精力的にそこはしっかりとやっていただきたいと思います。

それでは、答申案についてお諮りしたいと思うのですが、まず神戸港に関しまして、国土交通大臣に提出された神戸港の港湾計画については適当であるという答申でご異議ございませんでしょうか。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 はい。それでは、答申案のとおり報告させていただきます。

大阪港ですが、これも国土交通大臣に提出された大阪港の港湾計画については適当であるという答申でご異議ございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 それでは、答申案のとおり報告させていただきます。

次の議題に移りたいと思います。平成28年度特定港湾施設整備事業基本計画案について、事務局から説明をお願いいたします。

【産業港湾課長】 産業港湾課長でございます。平成28年度特定港湾施設整備事業基本計画案について、ご説明をさせていただきます。本日もご審議いただく内容はA4縦の資料4でございますけれども、内容の詳細につきましては、A4横の参考資料4-1に記載させていただいておりますので、参考資料4-1に沿って説明をさせていただきます。

参考資料4-1の1ページをお開き願います。

まず、港湾の整備の枠組みについて、簡単にご説明をさせていただきます。港湾整備は、国土交通大臣が定めました港湾の開発、利用、保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針、これに沿って各港の港湾管理者が港湾計画を定め、これに沿って港湾施設の整備がなされるものでございます。このうち岸壁、航路、泊地、防波堤などにつきましては、港湾整備事業として国もしくは港湾管理者が行います。これは港湾法に規定されているも

のでございます。一方、右側でございますが、埠頭用地、荷役機械、上屋、臨海部土地造成事業につきましては、特定港湾施設整備事業として港湾管理者が地方債を発行して、いわゆる起債事業として行うものでございます。このために国は資金の融通、あつせんをし、そのため国土交通大臣が特定港湾施設整備事業の基本計画、これを定めることになっております。これは港湾整備促進法に規定されている事項でございます。

2 ページをお開き願います。特定港湾施設整備事業について、若干詳しく説明させていただきます。真ん中ほどの四角囲みをごらんいただければと思います。特定港湾施設整備事業とは、港湾管理者が地方債により資金を調達し実施する事業でございます。港湾管理者は、施設の使用料収入もしくは土地の売却益などによって償還を行ってまいります。特定港湾施設整備事業は、大きく港湾機能施設整備事業と臨海部土地造成事業に分かれております。図でいいますとピンクの部分が港湾機能施設整備事業でございます。引き船、荷役機械、上屋、埠頭用地等の整備をするものでございまして、これらは、これらの施設の使用料収入から償還を行っていくものでございます。一方、臨海部土地造成事業は緑の部分でございますが、港湾関連用地や工業用地などの土地の造成を行う事業でございます。これは売却益等によって償還を行うものでございます。これらの施設と岸壁などの港湾整備事業などと合わせまして、港湾や臨海部の産業空間として一体的な機能が確保されるということでございます。

3 ページをお開き願います。特定港湾施設整備事業の全体の流れを説明させていただきます。国土交通大臣は、港湾整備促進法に基づき、特定港湾施設整備事業に要する費用に充てるための資金の融通のあつせんをいたします。このため、国土交通大臣は、特定港湾施設整備事業基本計画を策定いたします。政府は、特定港湾施設整備事業基本計画に基づき、財政融資資金を融通するように努めなければならないということになってございまして、具体的な手続でございますが、港湾管理者が、まず当該港湾の事業に関する資料を国土交通省に提出いたします。国土交通省は、それに基づき基本計画を作成いたします。次に、国土交通省から交通政策審議会港湾分科会、本日でございまして、に諮問させていただきます。港湾分科会のほうから答申をいただきますと、国土交通省が閣議の請議をいたしまして、内閣から承認をいただきますと、総務省や財務省に対しまして資金の融通のあつせんをお願いするものでございます。

4 ページをお開き願います。特定港湾施設整備事業基本計画でございます。この基本計画とは、施設ごとの各年度の数量、事業費、実施対象港を定めたものでございます。対象事業としては以下の4つの要件がございまして、これらを個別に確認してございます。1つ目が、港湾整備促進法に定められた対象工事であるかどうかでございます。これは、以下①から⑥の対象の工事であるかどうかということでございます。要件の2つ目が、各港の港湾計画との整合のもとに実施されるものであるかどうかということでございます。具体的には、港湾計画に定められた土地利用計画などと整合が図られているかどうかを確認するものでございます。3つ目が、港湾整備事業の実施状況との整合が図られているかどうかでございます。具体的には岸壁、防波堤、航路、泊地等の整備状況との整合が図られているかどうかであります。4つ目が地元関係者との調整、事業実施に向けた調整が整ったものであるかどうかということございまして、具体的には漁業補償や埋め立て免許等の調整がなされているかどうかということを確認してまいります。

5 ページをお開き願います。今年度の基本計画について対象事業の確認を行いました、そのときの状況でございます。施設ごとにかかせていただいておりますので、一例として、一番上の上屋についてご説明させていただきます。上屋につきましては、全国から17件の案件が出てまいりました。これらの案件につきまして、それぞれ、先ほど説明いたしました①から④、この4つの要件を満たしているかについての確認を行ってございます。その結果、17件とも、いずれも要件を満たしているということでございました。以下、荷役機械、埠頭用地、貯木場、港湾関連用地等、工業用地、それぞれ1件ずつ、それぞれの要件を確認いたしました、いずれも満たしているということでございました。

6 ページをお開き願います。これらを取りまとめて特定港湾施設整備事業の基本計画を作成いたしております。6 ページはその概要でございます。港湾機能施設整備事業につきまして、平成28年度は、事業費としては294億円、それから臨海部土地造成事業としては245億円ということで、合計538億円の計画をしてございます。数量、事業費、それから港の数につきましては、それぞれご覧のとおりでございます。

これらを具体的に取りまとめたものが資料4の基本計画、A4縦の基本計画でございます。また、参考資料4-2でございますけれども、それぞれの施設ごとに内訳を示させていただいております。これにつきましては後ほどご参照いただければというふうに思います。

以下、典型的な事例を幾つか紹介させていただきたいと思っております。時間の関係もありますので、港湾機能施設整備事業、それから臨海部土地造成事業、それぞれについて1例ずつ説明をさせていただきたいと思っております。

8 ページをお開き願います。荷役機械の事例でございます。石川県金沢港でございます。金沢港につきましては、近年コンテナの取り扱い貨物量が非常に増えております。右下に棒グラフを示させていただいておりますけれども、堅調に伸びて、2014年には6万TEUを超えたところでございます。こうしたことから、港湾管理者である石川県は、平成27年2月に港湾計画を変更いたしまして、コンテナターミナルの拡張を位置づけてございます。

下の航空写真にございますけれども、御供田2号岸壁という岸壁、この岸壁自体は平成2年度にでき上がっている岸壁ですが、この岸壁の背後にコンテナヤードと、それから荷役機械の増設、これを位置づけてございます。港湾管理者といたしましては、コンテナターミナルの拡張部、これを平成29年度中に供用したいという計画を持っておりまして、これに合わせて荷役機械を整備していくということでございます。

一番上の表でございますけれども、全体事業費としては17億円で、初年度が平成26年度からでございますが、28年度は4.7億円ということでこの計画を位置づけております。今後、29年度に供用できるように整備を進めていきたいというふうに考えております。

11 ページをお開き願います。港湾関連用地の事例でございます。横浜港の山下地区、いわゆる山下ふ頭でございます。山下地区では、再開発により新たなにぎわい拠点を形成するというところで、港湾管理者である横浜市が平成26年11月に、港湾計画の中で、山下地区において土地利用の転換を計画するというこの計画を位置づけております。その後、横浜市では山下ふ頭開発基本計画を平成27年9月につくっております、その中で、

下にスケジュールが書いてございますけれども、平成32年に一部供用、平成30年代後半に全体供用という計画をお持ちでございます。

この計画に沿いまして、表の一番上でございますけれども、港湾関連用地等の整備ということで、全体事業費380億円で、28年度が初年度でございますけれども、本年度から平成36年度を計画しておりますけれども、港湾関連用地の整備を行うということで、平成28年度は133億円を計上しているところでございます。

最後ですが、参考として13ページに特定港湾施設整備事業費の推移を示させていただきました。左側が特定港湾施設整備事業費の推移でございますが、青の折れ線グラフでございます。平成13年から17年までずっと減ってまいりまして、17年以降は漸減、それから、ここ数年では少しずつまた増えているというような推移でございます。参考までに港湾整備事業費の当初事業費についても折れ線で書かせていただいておりますけれども、傾向としては同じような傾向、推移を見せているところでございます。

右側に港湾施設整備事業費の推移でございますが、やはり平成17年度ぐらいまでがたっと落ちまして、それから少し減り、また少し増えるという形で、ここ数年大体200億から300億円ぐらいで推移しております。その下、臨海部土地造成事業費につきましても、平成17年ぐらいまで非常に大きく落ち込んでおりまして、それから大体平準化しております、現在では200億円ぐらいということの推移となっております。

説明は以上でございます。よろしく申し上げます。

【分科会長】 それでは、ただいまご説明がありました平成28年度特定港湾施設整備事業基本計画案について、ご質問あるいはご意見ございましたら、よろしく申し上げます。

【委員】 ちょっとお聞きしたいのですが、最後の事業費の推移がありますね。これを見ると13年から17年、ものすごい急激に減ってきていて、それから平成17年以降、ほぼほぼ横ばいの事業費で行われているという、この差というのでしょうか、状況の変化の一番大きい要因は何なのでしょう。

【産業港湾課長】 ご質問ありがとうございます。平成13年から急激に減っておりますけれども、これは港湾整備事業費自体も大きく減っておりまして、いわゆる国の中での公共事業費が非常に下がってきた時期でございまして、その影響を受けているというふうに思っております。

【委員】 ということは、世の中はそれを要求、必要としなかったというか、ではそれだけの公共事業費を減らす、公共投資を減らすということと、実際の事業を行うための整備というのですか、そういった、今度は需要側、ニーズも要するに必要としない、そういう縮小というのですか、全体が縮小した結果、バランスとして今の整備状況になっている。要するに、何か無理というか、何か齟齬があるようなことはないわけですか。経済の減衰みたいなものが、もうダイレクトに、こういったところにあらわれているというふうに考えていいのでしょうか。

【産業港湾課長】 経済の減衰ということもあるかもしれませんが、全体的に公共事業は減らしていくというような当時の政府全体の方針があつて、残念ながら減ってしまったというふうに我々は理解しております。

【分科会長】 それでは、局長、お願いします。

【港湾局長】 これは港湾整備事業、この黒の折れ線との関係がございまして、これは

公共事業費全体の推移をもう少しお示しすればよかったのかと思うのですが、公共事業費については平成8年ないし10年をピークにして、その後平成20年に向かって、ずっと一貫して減少傾向にございました。これは社会保障だとか国の予算全体の中で、公共投資に向けていく予算というのがなかなか厳しい状況になっていて、他方で社会保障費だとかほかの部分で、あるいは国債の償還だとかもございますけれども、そういった部分での支出の割合の変化というのを反映していると思っております。

今回のこの起債事業との関係で申し上げますと、臨海部の土地造成事業の部分が大きく減ってきてございまして、これはバブルの崩壊を受けて、臨海部の用地造成事業そのもののニーズが減ってきたということが、起債事業の中でも特に、この緑のグラフが下がっているということに対応しているというふうに考えております。しかしながら、ここ数年来は、公共投資につきましても、例えば老朽化対策であるとか、あるいは防災関係であるとか、やはり必要な公共投資をしっかりとやっていかなければいけない、あるいは成長を支えるためのインフラだとかということもございまして、ここ数年は、実は公共投資そのものについては、対前年度の予算水準で1.0を維持、あるいは超えるようなレベルで推移してきてございます。またそれにあわせて、こうした起債事業も同じような傾向でもって推移してきているという状況になっているというふうに理解しています。

【分科会長】 よろしゅうございますか。はい。

そのほか、ご質問。委員。

【委員】 ちょっと後学のためにお聞かせ願いたいのですが、2ページのタグボート、これはなぜ施設事業に入るのですかね。これは船舶補助事業のほうではないのでしょうか。

【産業港湾課長】 タグボートも、この港湾機能施設整備事業として、いわゆる港湾整備促進法の中で当初から位置づけられておりますので、港湾管理者が起債を用いて整備することが可能ということになっています。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 いえいえ、だから港湾管理、これは抵抗勢力なんですよ、港については。タグボートを外したいのです、船会社はね。いつも抵抗勢力が、この港湾管理者が出てくるのですよ。そういう関係なのですね。

【港湾局長】 この法律ができたのが昭和28年、そういうときで、港湾整備に対して財政的な、国の財政でもって全部できないということで、起債事業でもってやっという。当時、委員もよくご案内のとおり、タグボートについては港湾管理者の直営事業でやっておりましたので、そのときからこのタグボートについては起債事業で、船そのものを起債で用意して、港湾管理者の直営事業としてタグ事業をやっていたと、こういうことがございまして、今その対象施設になっているということでございます。ただ、現実には、今ほとんどタグボートを起債でやっている例というのはないと思っています。

【産業港湾課長】 ちなみに、平成28年度もタグボートの例はございません。

【分科会長】 よろしゅうございますか。

そのほか。

【委員】 この内容自身は特段の意見がありませんので、このまま通していただいて構わないのですが、今議論幾つか出ている点に関連してなんですけどね、先ほどあった参考の、13ページの事業費の推移あたりの出し方というところが、結構これは誤解を生む面

もあるなという意味でちょっと申し上げてみるのですけれども、先ほどの神戸港のなんかを見ますと、神戸港も阪神であれだけどかんと落ちて、しばらく低迷していましたけれども、伸びていっていますね。それで、人口も減ってきている中だけれども、それから個人所得だって大して伸びていない中だけれども、世界の輸出入というのは伸びているし、日本でも港湾のフローは伸びているのですよね。

フローで伸びているということと、それからアジアの中での相対的な港湾の地位が低下しているというのが実はごちゃまぜになって、日本の港湾はもうほとんど役割は果たし終わったみたいな受け取り方をする面があるので、こういうグラフは常にセットにして出したほうがいいと思うのです。フローとしての取り扱いが年を追ってどう変わってきたかということと、ストックとしてこの港湾がどれだけ立派なものになるか、機能としてどのぐらい上げていくか、それを実施するために港湾整備事業や、この起債事業があるわけで、したがって、ここに出ている、点線がだんだん下がってきたというのは、これはフローの変化量がだんだん小さくなっている。つまりストックの充実が図られてきたということであって、港湾の機能が落ちてきたということではないのでね、その誤解のないように一つグラフをつくっていただきたいと思います。

以上です。

【分科会長】 よろしゅうございますか。確かにこの黒い図は目立ちますね。

それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。平成28年度特定港湾施設整備事業基本計画については適当であるという答申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。それでは、答申案のとおり報告させていただきます。

次の議題に移ります。今後の港湾における中長期政策についてでございます。まずは中長期政策の検討状況について、事務局から説明をお願いいたします。

【企画室長】 計画課企画室長でございます。前回の分科会から少し間があきましたので、論点整理案をご説明する前にこれまでの中長期政策の検討の流れについてお手元の資料5-1でご説明させていただきます。

1ページ目が中長期計画策定のフローです。前回4月25日の港湾分科会において、一番上の我が国を取り巻く大きな潮流や状況、2030年に向けて我が国が直面する課題をご説明させていただきました。それを踏まえて本日は、港湾における中長期政策検討に向けた論点整理をご議論いただきます。

2ページ目、我が国を取り巻く大きな潮流は大きく3つ。まずは人口減少社会、人口減少と少子高齢化に伴い、担い手不足と市場の成熟化が進むことで、特に地方部の人口減少、活力低下が懸念される。2点目に成長するアジア諸国と我が国の緊密化、引き続きアジア諸国は成長する中で、物流、人流の両面で、よりアジアと連携を深めなければいけない。一方で、アジアが成長するので、日本とアジアの関係はフラット化していく。3点目は、ICT技術の進歩、技術の進歩に伴って社会の構造さえ変わってくる。

引き続き、3ページ目、社会の大きな流れを踏まえ、2030年において我が国がどういう課題に直面するのか。この左側に書いてございますとおり1から9まで、主に市場の成熟化、アジアの成長に伴う相対的な地位の低下、そういった上の3点に加えまして、イ

ンフラや設備の老朽化、陳腐化、さらには自然災害リスクの増大、資源・エネルギー需要の拡大に伴う調達コストやリスクの増大、他に地政学的変動による資源調達等が難しくなるという話がありました。

そのような我が国を取り巻く課題を踏まえまして、前回は、視点として、右側にあります7つを提案させていただきました。大きく分けると視点としては3つ、経済成長と防災・セキュリティ、資源・環境・エネルギー政策、それぞれに考えていく必要があるというところまで提案させていただきました。今日これからご説明いたしますのは、この一番右側に出ています個別の論点、この各視点を踏まえてどういう形で論点を設定していくのかということについて、ご説明させていただきます。

【分科会長】 今までの流れについて整理させていただきました。ここまでの点で何かご質問ありましたらご発言お願い致します。

それでは、委員。

【委員】 この懇談会が始まる前に、私は、5月24日付で長期港湾政策策定の論点というメモをお送りしたわけですが、私が重要と考えている部分が抜け落ちているようなので、改めて申し上げます。アジアにおいて、海上物流が増している中で、日本の港湾もサブスタンダード船が非常にたくさん跋扈しております。したがって、港湾の安全というものは、港湾局の埒外だとおっしゃるわけにはいかないと思います。その安全問題をどのように捉えて制度化していくかが大きな課題と思っております。

もう一つは、港湾管理者の問題です。港湾管理者制度は、現状のまま未来永劫いくのでしょうか、それとも、港湾管理というのは計画を立てるところですから、計画を立てるのに、東京湾あるいは大阪湾のように小さな単位で物を考えるということによろしいのでしょうか。それについて議論が必要だと思っております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。何かありますか。

【企画室長】 後でご説明しようと思っておりました。今いただいたご意見、例えばサブスタンダード船の話は後でご説明します資料5-2の中にも入れております。今、最初にご説明したのは背景というか、どういう認識を踏まえてということをご説明しました。また後で、この中でご説明させていただきたいと思っております。

【委員】 認識の中に是非入れてほしかったです。

【分科会長】 それはまた検討していただいて、それでは、続けていきましょうか。

【企画室長】 引き続きましてお手元の資料5-2、縦長A4の紙と、参考資料としてこれは100ページぐらいありますので、今日は使えないと思いますが、現在の状況、将来の動向等について、参考資料5-1も必要に応じてご覧いただければと思います。主に資料5-2論点整理を用いてご説明させていただきます。

まず1ページ目から参ります。検討の視点ということで、人口減少社会の中で、産業の生産性向上を図り、経済活動を維持して拡大するというためにどういう役割を果たすべきなのかということで、論点を幾つか整理いたしました。

まず1番目としては、サプライチェーンの維持・効率化が必要なのではないかとということです。具体的には、2030年度にはドライバー不足が非常に激しくなる中で船舶による輸送力の強化が求められること、港湾そのものについても生産性を上げていく必要があ

るということで、以上、委員の方々や有識者からいただいたご意見を踏まえまして、次のページ、最初の論点としては、囲みのところでございますが、今後の人口減少や労働力不足の進行に備え、内航海運を活用したモーダルシフトの推進や荷役の効率化、貨物の集約化の推進など、サプライチェーンのさらなる効率化を実現するための政策が必要なのではないか、と挙げております。

次に2番目になります。産業政策との連携です。特に、現在の状況の方に書いておりますが、経産省でも部会を設置して、将来の産業構造がどうなるのかというのを予測しております。その中で、2ページ目から3ページ目にかけて、現状をそのまま置いておいた場合、さらに変革シナリオとして、高付加価値の部門にシフトする必要があり、それに伴いかなり将来の成長率が異なってくると予測しております。これらを踏まえて、論点の2番目として、高付加価値・高成長社会の実現に向けて、産業の生産性向上や新たな付加価値の創出等を後押しするために、港湾においても機械化や情報化などの技術革新を推進するための政策が必要と、論点の2番目として挙げております。

次に3番目としまして、太平洋側港湾と日本海側港湾の連携強化。具体的には、東日本大震災の際も日本海側の港湾がバックアップをしたという事例、平時から日本海側のルートを一定程度利用したいという企業もございました。こうした点も踏まえまして、4ページ目の論点3番目として、切迫する巨大災害に備え、国土全体の強靱化や災害時のリダンダンシー確保を促進するために、平常時から、内陸輸送を含めた港湾の広域連携やネットワークの多重性を確保することが必要なのではないか。

5ページ目、次の論点になります。2番目の視点としましては、アジアが成長する中で、海外の活力を取り込むとともに、我が国の輸出促進のため、世界戦略的視点に立った港湾政策をどう展開すべきということ。

論点の4番目は、アジア・北米間の貨物の取り込みによる基幹航路の維持・拡大。これから日系メーカーがさらに東南アジアに進出する、こうした貨物をどうとっていくのか、超大型の船舶への対応が重要になります。一方で、これまでの阪神港の集荷政策については一定の効果を上げてきているところでして、それを踏まえ、次の6ページ目、論点の4番目といたしまして、東アジアにおける我が国港湾のハブ機能を強化するため、リードタイムやコストの縮減に加えて、バンカリング機能の付加などを通じて国際戦略港湾の機能を強化するという、アジア諸国の港湾運営への参画などを通じてアジア・北米間の貨物の取り込みということが必要なのではないかという点を4点目として挙げております。

5番目、海外の経済成長の取り込みについては2つ視点があります。海外向け輸出をいかに国内から集荷してまとめて出していくかという点と、インバウンド対策として、アジアからのお客さんを取り込むことが重要です。論点の5番目として、今後、我が国において急速な経済成長が見込めない中で、アジア諸国などの経済成長を取り込むため、物流面での港湾機能の強化と、さらに、それに加えて人流面も含めて魅力的な港湾空間を形成して、クルーズ拠点を形成することが必要なのではないか。

6番目、アジアなどとの近距離航路網の充実です。アジアとの間の貨物、貿易がさらに増えるということで、中型のコンテナ船に加えて、フェリー、RORO船などのいろいろなモードの手段が必要となります。その他、ダイレクト輸送の充実によりリードタイムの短縮を図りたいという、荷主の意見もございました。これらを踏まえまして、論点の6番

目として、今後アジア域内の貿易がさらに活発化するということを踏まえ、近距離の定期コンテナ航路に加えて、フェリーやRORO航路などの充実を図るための政策が必要です。さらには、アジア諸国に比べて、コスト及びサービス面で遜色ない輸送サービスを提供することが重要になります。

7番目、海外での経済や輸送におけるリスクへの対応強化です。特に国家の経済セキュリティの観点から、例えば国家海洋軸のような概念が必要ではないかとか、さらには、世界のほかの国の港が止まった際に影響を受けないようにするにはどうしたらいいのかというご意見もございました。これらを踏まえて、論点の7番目として、新興国などにおける経済の不安定化や他国における物流の停滞などの緊急事態発生時においても産業・経済活動を支えるために、多様な国際輸送網を確保しておくことで、安定的な海上輸送サービスを提供することが必要と考えております。

次に10ページ目に参りまして、3点目の視点です。特に地域産業、地域経済の活性化のためにどのような政策をとるべきか。論点の8点目としましては、各地域の港湾背後地の活性化が重要と考えております。特に観光ですとか離島対策ということで、そうした観点からの下支えが必要です。

次の11ページ、この50年間でも工業出荷額は3大圏よりも地方が増えている、この流れは続くと考えております。地方の経済をどうやって支えるかが非常に重要になってまいります。その他の意見のところでも、都市としての機能や文化交流拠点としての機能など、魅力ある港湾の形成を図るべきということもいただいております。論点の8番目といたしまして、港湾背後地の活性化を図るために、地域産業の振興や臨海部の土地利用の促進など、地域経済の支援方策について検討すべきと、特に離島については配慮すべきではないかというご意見をいただいております。

次に9番目です。賑わいのある港作りに関する取り組みは、日本を支える観光ビジョン構想会議の中において、魅力ある公的施設・インフラの大胆な公開・開放として提言されております。12ページでは、具体的に、その他の意見といたしまして、クルーズ船の誘致や、500万人を目指していくためには、良好な景観を形成する必要がある、それに伴って港湾空間の質を上げる必要があるというご意見をいただいております。これを踏まえ論点の9番目として、地方創生や地域の観光振興の観点から、クルーズやレジャー、マリナー、ビーチの活用を積極的に進めるために、企業と一般市民の港湾利用をさらに促進する政策が必要と考えております。例えば、防波堤の開放等を利用が進むような形で国が安全対策の基準を示す等、港湾管理者が施設を開放しやすくなるような仕組みも必要ではないかと考えております。

次に13ページになります。4番目の視点になります。社会のIT化が進む中で、どういった技術を取り入れていくべきなのか。論点としては10番目、港湾の情報化の推進に関して、海外の動向を把握し、幅広い業務について情報化を進めることが必要と考えております。海外展開等に際しても国際人材の育成が必要というご意見をいただいております。更には日本のシステムがスタンドアロン化しないようにというご意見もいただいております。諸外国においてプラットフォームを作りつつある状況でして、こうした流れを踏まえて、次の14ページ目の論点10番目になりますが、諸外国の情報化の動向を把握した上で、我が国港湾の情報化を進める、リードタイムの削減やサプライチェーンの効率化を

図り、利便性を向上することが必要と考えます。併せて、国際人材の育成も必要となります。

1 1 番目は技術開発と技術の伝承です。これから、港湾の技術者についてもかなり人が減ってくることから、施工、調査、設計に当たっても、ICTの技術を活用する必要があるというところがございます。次の15ページではいわゆるi-Constructionへの転換とか活用を通じた生産性革命に取り組んでいるところがございます。他の例といたしまして、最近ベトナムの港湾施設の技術基準策定のために協定を結びました。具体的には、我が国の基準をベースとした基準案の一部が完成しております。こういったところもより進めていく必要があると考えております。

論点の1 1 番目といたしましては、様々な制約要因がある中で技術開発を進めていくことが必要であるということと、技術の伝承、産学官の交流が必要と考えております。さらには、途上国への技術基準の国際展開などを進める必要があると考えております。

次の16ページに参ります。次は、検討の視点の大きな柱としては2番目の柱になります。視点としては5番目ということで、人口や産業が集積する臨海部において、災害リスクやテロの危機にどのように対応していくか、さらに施設の老朽化が進む中でどのように港湾機能を維持していくのか。

論点の1 2 番目としては、今後想定される災害への着実な備えが必要と考えております。委員からは、自然災害が発生した際にサプライチェーンをどのように確保するかが重要とご指摘をいただいております。また、中段のところがございますが、熊本地震においても港湾で支援物資の受け入れや入浴支援を行っています。加えて、海上パイパス航路を開設いたしまして、代替ルートを確認した。こうした港湾の果たす役割を活用して、次の17ページに参ります。論点の1 2 番目といたしまして、巨大地震の発生に備えて、リダンダンシーを考慮したネットワークの確保、更には陸上交通と連携したマルチモーダルの物流体系の構築を通じて、被災者支援とか緊急物資輸送の確保、更にはサプライチェーン維持のための代替輸送ルートの確保を実現するための政策が必要と考えております。

1 3 番目も防災です。今度は臨海部における防災機能の確保です。具体的には、現在の状況、将来の動向を考慮し、我が国経済を支える主要産業の多くが臨海部に立地しているため、多くの発電所、製油所、製鉄所等様々なユーティリティー、エネルギーや資源を支える施設が多く臨海部に位置しております。今後、平均水面の上昇も見込まれる中で、18ページに移ります。今まで我々は都市側を、高潮ですとか津波から守るということでやってきたのですが、今後は堤外地の防災対策も進めていく必要があります。

それを踏まえまして、論点の1 3 番目といたしまして、巨大地震や津波の発生が懸念される中、臨海部に集積するエネルギー供給拠点をはじめとした我が国基幹産業の活動を、災害後も継続または早期に復旧できるようにするために、コンビナートの強靱化をはじめとして、堤外地の防災機能のあり方について総合的に検討する必要があると考えています。

次に14番目として、テロ対策です。現在、コンテナターミナルに入るドライバーについては出入管理情報システムを全国で導入して確認していますが、一部の本人確認は警備員が人的に対応している状況でございます。そのような中で今後、例えばクルーズの旅客が100万人から500万人規模になることを踏まえ、より高度化が必要と考えています。論点の1 4 番目としては、今後500万人を目指す中で、バイオメトリクスなどの自動認

証システムを導入するなどICTの活用が必要と考えています。

次に15番目としては老朽化対策です。施設が古くなり、50年以上が6割、7割を占めるようになります。論点の15点目としては、今後、施設点検等に無人調査装置を使う等、効率的なメンテナンス、更には戦略的なストックマネジメントが必要と考えています。

次の16番目の論点は資源・エネルギーの安定的確保です。現在、特に原子力発電所が止まっているため、化石燃料に8割以上依存している状況です。そのような中で、どうやって資源の安定供給を確保するのか。次の22ページに論点の16番目として、資源を大部分輸入に依存している状況で、企業間連携による共同輸送や一括輸送を進める必要があること、水素のサプライチェーンのような新しいエネルギー政策と連動した政策が必要と考えています。

海洋政策との連携も同様で23ページ、論点の17番目になりますが、海洋エネルギーとか鉱物資源の開発を進めるために、拠点の整備等を進めていく必要があります。

次に24ページ、18番目の論点としては温暖化対策への貢献です。CO₂の削減の枠組みができていの中で、国際比較が可能となるような指標の導入を踏まえて、港湾地域全体のCO₂をどうやって削減していくかという観点が必要です。

次に19番目で25ページに参ります。再生エネルギーの普及で、具体的な論点としましては、再生可能エネルギーの積極的導入を図るために、港湾区域外も考慮した広域的な海洋空間の利活用が求められる。

20番目は海域環境の保全・再生・創出です。26ページ、生物多様性を確保する、単にきれいな海ではなく、きれいで豊かな海への転換するため、負荷の管理が必要となると考えております。

21番目の循環型社会への貢献です。27ページになりますが、論点の21番目、国内でのリサイクルへの取り組みはだいぶ進んできましたので、今後、災害廃棄物や国際的なリサイクルにも対応していく必要があります。

最後に論点の22番目で、海面処分場等のさらなる利活用の促進。今後更に産業廃棄物の最終処分場の確保が難しくなっている状況の中で、論点の22番目、最後の28ページになります。処分場の確保に加えて、土砂の全体的な需要や廃棄物についての長期的な見通しの下、災害時にはどっと入れなければいけませんし、跡地利用も含めた早期利用ができるようなスキーム、海面処分場を積極的に利活用するための政策が必要ではないかと考えております。

最後は駆け足になってまいりましたが、以上、22番目までご説明させていただきました。

【分科会長】 たくさんの論点がございすけれども、ご意見、ご質問、幅広く承りたいと思いますので、あるいは論点の追加とか、あるいは表現を変えるべきだということもあればご指摘いただければありがたいです。

【委員】 最初なので、できるだけ手短かに話したいと思います。

私、この検討会するときになかなか参加できなかったもので、意見が言えなかった部分があります。幾つもあるのですが、端的なところだけ申し上げますと、これは整理のために多分縦割りで様々な整理を22項目ぐらいに分けられていると思うのですが、大事な点として私が思っているのは、例えば最初のサプライチェーンのところと、それから、近距離

と言われる近海輸送の航路の充実というのが、これは別々のものというふうに捉えられていると、私としては非常に困るのです。というのは、極端な言い方をすると、もう内航という考え方自体がほとんど意味ないのですよ、サプライチェーンにおいては。というのは、ヨーロッパで見ても、基本的にほとんど同じスタンダードで動いていて、ではどのモードを使いますか、それはフェリーなのか何なのかというだけの話なのであって、それが内航ですねと、過去の話は一応ここではしませんよ、ややこしいので。ただ、そういう、ここは内航ね、ここは外航ねという形で港湾の機能を切り分けるというのは、もうほとんど意味がないと思います、サプライチェーンがこれだけ深くなって、複雑化してくると。それよりは、日本の中で、例えば典型的には金沢港ですけど、金沢港って自分たちで勝手に東南アジアと繋がっているわけですよ、サプライチェーンの上で。

だから、そういう現実を見据えて、ではそこでどういったモードが本当に必要になるのかなということもまず認識しないといけないという点と、もう一つ、これは多分、誤解されていたら困ると思うのですが、船だからとかというのではないのですね、アジアの場合。アジアの場合は、地域間輸送は船以外できない構造になっているのですよ。船以外で選べるのは飛行機しかないのです。もちろん鉄道とかトラックはやれますけど、一応これは地域限定で、だから極めて限定的なエリアでしか輸送できません。ヨーロッパを見ていただいたら、全部の速度モードがあって、空があって、鉄道があって、リバーがあって、それからフルコンがあってフェリーがあって、トラックもあります。全てのモードが全ての速度帯で存在しているのですが、アジアの場合は海と空、それもフルコンかエアーかしかないのです、極端な2つの速度帯しかないのですよ。

サプライチェーンというのは、いろいろな速度帯で使えるモードが存在しないと高度化しないという特性をもっているのです、ここはものすごい大きな制約なのですよね、アジアにとって。これからやりましょうといったときに、ものすごい大きな制約を持っていて、これを担っていくのは船しかないのです。飛行機は、プレーターが色々な速度で持つことは物理的に不可能です。だから船で頑張らなしようがないので、じゃあそこで、例えばフェリーだったら今までの時間稼げる、RORO船だったらもうちょっと稼げる、あるいはスピードボートかもしれないし、全然別のタイプの船かもしれないしという、そういう色々な速度帯に対応したサービスを船がやらざるを得ないということで、日本が一番それは、やっぱり直面している問題だから、そこをまず港湾側で考えないといけないのじゃないかなというのが基本的な立場だと思うのですよ。

これはアジアの物理的特性の問題だと思います。そこを外してしまうと、船だからねというところで、すごく限定的な話になるので、それはちょっと違うのじゃない、サプライチェーンの話とはというふうに思うわけです。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。この時点で何かありますか。

【企画室長】 実はこの後、資料5-3でご説明しようと思っていたのですが、今後の流れということでご説明させていただきます。

今回、論点を22項挙げさせていただきました。これは、どちらかという、どういうニーズがあるのかということから整理した論点でございますので、委員おっしゃったとおり、実際機能とか政策を考えるに当たっては、少しこれを入れかえて整理し直した上で、

政策の束に近い形で議論したほうがいいかなと思っております、論点を漏れなく整理した上で、資料5-3のところがございますが、これが22項あるわけですが、これを上から1個ずつ議論するとばらばらな議論になってしまいますので、交通ネットワークに関してはこの1番という形でまとめた上で、ではサプライチェーン、アジアとか北米とか近距離も含めてどうやっていくのかという形で議論させていただくという形で今後進めていきたいと考えております。

【分科会長】 それでは2人、順番にお願い致します。

【委員】 ありがとうございます。今の5-3も拝見した感じでいくと、何ていうのかな、まとめ方が、網羅的に、システムチックにまとめておこうという意思が非常に強く感じられる。これはこれで大事なことのだけど、10年とかそんなオーダーでやっていないという話だからいいことのだけど、それはそれとしておいて、とりわけ短期間の中で重点的に検討すべき方針としては、ここまで十数年やってきたことを、ものすごく強化する必要があるものは何かとか、今まであんまり着目してこなかったのだけど、これから特に新しく力を入れるものはどれかなというようなあたりに力を入れて検討するのが、より重要だと思うのですね。

そういう意味からすると、ちょっとコメントさせていただくと、いっぱいある論点と称するものは、まだ、論点というよりは検討課題みたいなもので、おそらくは、論点とするのだったら何をしたらいいのかが書いてあって、それが正しいかどうかということになると思うので、まだ論点ということにならないとは思いますが、縦に論点を並べて、今度は横に、マトリクスみたいに、こういうので作業してほしいなと思って提案するのだけど、それは今ちょっと申し上げたように、従来やってきたようなことの自然な延長としてやっていくことかなというところに該当するもの、次は、新しいこととして取り組む、そういう内容であることというのが2つ目。それから、従来もやってこなかったわけではないのだけど、大幅に力を入れていこうじゃないかというもの。それからあとは、どうなるかわからないけど今からよく勉強していきましょうなんていう、具体策を提案するというよりは、勉強課題として継続審議みたいな類いをつくるように分けてみるといいのじゃないかと思うのですよ。

冒頭申し上げましたとおり、その中で2つ目と3つ目のところはどれかなと発見して、それについてきちぎちとした議論ができるように、少なくともその2番と3番については、この論点の表現のところもより先鋭的に、イエスカノーかわからない、どうしようという困り度が出てくるような表現で論点にしたほうがいいと思うのですね。是非そんなような作業をしていただくと、より明瞭な、しかも重点的で効率のいい議論ができるのではないかと思います。

以上です。

【分科会長】 では、委員お願いします。

【委員】 今、委員がおっしゃった、力を入れるところ、それから少しやっていくところ、従来の延長というふうな形で明瞭にすることは、ほんとうに大事だなと、お聞きしながら思っていました。私もこの政策の検討会の委員ながら、なかなか日が合わなくて、本当はその会の中で言うべきだったのかもしれないですけども、この論点の前の、むしろ視点のところ、やはりちょっとここは抜かせないなと思い発言します。今日まとめて聞

きながら思っていたのは、港湾政策がいかに国民生活の「足腰」であるかという、そういう視点が無いのではないか。

経済成長戦略とセキュリティーだとか防災とそしてエネルギー、この3つの視点ということなのですが、その前に、やはり国民生活を支えている港湾という視点が大切です。輸入品の6割～7割まで、食料は輸入しているわけです。ますますこれからTPPがまとまりますと輸入品も増えていくと思います。どうしても港湾政策の場合には、国民に直接何か政策を働きかけるといよりは、（クルーズとかは別としまして）やはり相手が企業や産業、会社であることが多いので、どうしても、すぐ前が産業なので、産業政策というふうに、成長戦略でもすぐに言うてしまうのですけれど、何のために港があるのという根本的なことを考えるべきです。やはり国民生活の日常を支える物資、重要物資等、我々は港湾抜きには生活がなり得ないぐらい輸入品が多いわけです。誰もあまり、港のおかげでこのお茶が飲めるとも思っていないし、ご飯がこういう形で港を通してきているなんていうのもなかなか、遠い遠い存在なのです。ここのところをやっぱり押さえる。そうすれば、さっきのロジスティクスも国内におけるサプライチェーンマネジメントもどうあるべきかとか、また道路とどう結節する、空港ともどう考えるかだとか、またバルク戦略に関しても、また違う視点が見えてくると思うのです。

ですからこの論点の前に、私は、国民生活を支える港湾の果たすべき役割は何かという視点を、もっと早い時期に申し上げるべきではなかったかと自分も反省しているのです。是非これから。経済産業省でもサービス業を中心にと政策を出してきています。日本をもう一度努力して、幾ら製造拠点にといっても、なかなか企業は戻ってこない。輸出中心でいきたい、私もそれはもうそういうふうに思います。まだまだ輸出を促進していきたいということはあったとしても、残念ながら本当に、なかなかそれが実現できない。やはり世界の産業構造の中で日本はサービス業中心にならざるを得ないという中で、輸入がもっと増えてくるという中でその上の国民生活がどうなっていくかという中で、港湾がどんな役割を果たすのかという視点をもう少し入れ直してやってみたらどうかと思います。そうすると、バルク戦略ももっと見えてくる、エネルギー戦略も見えてくる。この5-3の資料も1、2、3、4の4のところ初めて国民生活と出てきますけど、これはあくまで防災に関するものがメインですから、私が今言った論点とはちょっと違うと思うのです。

【分科会長】 まだまだ、同じような論点からの意見があると思いますが、今出ている意見は5-2というよりは、むしろ5-1で議論すべき論点だと思います。むしろ、5-2の論点が充実してきたので、フィードバックして5-1のほうも見直しが必要な点が幾つか出てきているのではないかと思います。

【委員】 ずばり言い当てられてしまったのですけれども、まさにそうなのです。これを見ていて、先ほどご意見もあった、何のためにというところが、各論にしても見えてこない。しかも22も各論があつて、それをまとめて考えようといったって、どだい無理な話なのですよね。そこで前段に戻ると大きく視点1、2、3とあります。それも結局、経済成長戦略ではあるが、具体的にどうなるのかというゴールがわからない。もう少し平易な形で、何のためにこの論を立てているのだというところを示す必要があるのではないかと。

最初に立ち返って、全体としては人口減少の中、グローバル化する世界で、日本の安定成長と繁栄をしっかりと支える基盤としての港湾、港の役割を考えるのが大前提だとすると、

そこに常に政策が結びついていくという見方が必要なのかなと思います。例えば経済成長戦略ということでも、具体的に言って2つの大きい役割があると思っています。大都市圏の役割と地方再生の役割みたいなのに似ているかなという感じがします。日本の成長を牽引していく役割を担う港になるためには、ほかのところにとられていくものを引っ張ってきて、国際競争力をつけとか、クルーズ需要というのが新たに日本の成長を支える非常に大きなものなのだから、それに応えるような戦略的な港湾というのを考えようとするのがひとつ。それから、地域経済の活性化という中での港の役割。海に面した、地の利を生かすという昔の言葉があるかと思うのですが、まさに今いわれている地域再生に生かされるところで、国土形成計画の中で言われているコンパクト・プラス・ネットワークという考え方がある。その場合のネットワークという考え方も、今までの形ではなくて、国内外も含めた非常にダイナミックなネットワークというのが、コンパクト化すると同時に起こることによって、地域経済の活性化が促される。だから、ここで言っている港の後背地の云々という各論が、従来の枠組みを外すことで、地域再生、活性化、活力維持という目的に結びつく。そういう論の建て方をしていくと、ここに入っている22の項目は色々な形で収斂していくのかなという感じがしています。

エネルギーに関しても、新しいエネルギー供給拠点であったり、新エネルギーの、今まででは考えられなかったのだけど、創る供給地としての新たな港の姿が見えてくる。何度も申し上げていますが、各論点をまとめ総体化してみると、色々な形で世界に開いた日本の港というものの、この国の姿じゃないですけども、港の姿というのが浮き上がってくるというのが最終的なビジョンになってくれればいいなと思っています。従って、何のために、この政策が必要なのかとか、推進していきたいのかを明確にしていきたいと思いません。

【分科会長】 ここまでの時点で何かありますか。

【企画室長】 基本的には全てご指摘の通り、最初の入口論の整理が、かなりすっ飛ばした形で、文章もついておりませんので、そこは今後きちんと整理した上でやって参ります。また、委員からもご指摘あった、メリハリをつけてやるようにという話のごもつともですので、きちんとそういう形で整理した上で、今後よく詰めていくところと、なかなか難しいところとか、いろいろ出てくると思うのですが、全部を同じように扱うのではなくて、整理した上で、突っ込んでいくところを決めていきたいと考えております。

【委員】 何のためにこれを議論しているかというところ、やっぱり過去が過去のままではどうもちょっとよろしくないのじゃないかなというところがスタート点だと思います。それで、この港湾の政策を、どこをどれだけ変えるか、何をどう変えるかというところがポイントでしょう。だからそこにおさまるようにして議論しないと、港湾政策のレビューをやって、日本の大展望みたいなものを述べてみたって政策につながらないから、そこに弾着するようにはどういう作業をして、どういうふうに議論していただくのがいいかというふうに、何かもうちょっとシャープにいけませんかねと思いました。

【分科会長】 それでは、委員。

【委員】 手短かに。私が先ほど申し上げた安全と港湾管理の2点、後で説明申し上げようと思っていましたとおっしゃいましたが、どこにも入っていない。ここに入っていないんじゃないかもしおっしゃるのだったら、教えてください。改めて、その2つと、3つ目も

申し上げます。

まずは、港湾管理者に関することです。例えば東京湾を千葉県、東京都、川崎市、横浜市という港湾管理者で未来永劫いくのですか。例えば、他のところもそうだと思いますけれども、そういう問題提起をこの場ですべきではないですか。もう1つ、港湾運送事業の問題です。非常にセンシティブな問題ですので、なかなか言い方が難しいですけれども、港湾運送事業のすみ分けというのは、制度化されて随分長いことたちます。これは、しかし一方で港湾労働の守備範囲というものがどんどん小さくなっていて、港湾だけでなかなか生きていけないということにも直面しております。では、それは将来的にどのような方向があり得るのかということも議論すべきではないでしょうか。

3点目は、安全の問題です。この安全というのは、船員の質と船舶の質、この2つが悪いと海難が起きます。港湾の中で海難がしょっちゅう起こっています。これを、「いや、それは外国船舶検査官、ポートステートコントロールの領域だから港湾局は知らないよ」と、「あれは港長に任せておくべきことなのだ、」と、このようにもしお考えになっているのであれば、それは間違いではないかなと思っています。港湾管理者が港内の航行の安全について、果たす役割がたくさんあると私は思っておりますので、そのことについて議論の場を設けて頂きたいと思っております。

以上です。

【分科会長】 はい。では、委員お願い致します。

【委員】 大体この種の議論って、どうしても関係者とかステークホルダーの人たちの議論になりがちなのです。だから、一般の方、国民、やはり全体を議論にどこまで巻き込んでいって、その人たちにとってメリットとかデメリットとかいうものをそれぞれ提示して、関心を持ってもらうという広がりを作ることが僕は非常に大事だと思うのです。パブコメとか色々おやりになるのかもしれないけれども、何かそういうことの、一般の人たちをインボルブしていくような工夫を是非していただきたいということが1つと、それで、この中に1つ入っていないのだけど、やはり港湾の教育的な観点です。教育上、この港湾の問題をどういうふうに学校や家庭で教えていくかという、いわゆる港湾教育的な視点をもう少し考える必要があると思います。やはり子供の頃からそういうことに馴染んでいくような流れを作っていく。これは僕がいつも言っているのですが、こういうのも主権者教育の1つなのですよ。

だからそういう教育上の問題も非常に僕は大事だと思うので、単に関係者やステークホルダーの人たちの議論で何かを作り上げていって、さあ、どうですかという感じになりがちなものですから、是非作る過程において、そういうことに工夫をしながら。どこまで意見を取り入れるかという問題はあるでしょうけれども、できるだけ告知して関心を持ってもらうという努力を、工夫をしていただきたい。教育面も含めてです。例えばこういうのが出てきたら、子供向けの、あるいは学校教育向けの教材を作ったっていいじゃないですか。例えば漫画にしたっていいと思うし、何だかっていいと思うんですけど、そんなことも色々考えながらやっていくことが、これからの時代は大事なのではないのでしょうか。

以上です。

【分科会長】 新しい論点が幾つか出てきていますが、まだ発言されていない方で、そういう新しい発言されたい方はおられませんか。

【委員】 新しいかどうかは、ちょっと。私も、途中の検討に出席できていなくて、久しぶりに今日この話題を伺ったのですけれども、私の印象は、資料5-1の取りまとめはよくできているなどと思って、前半は話を伺っていました。色々な多角的な観点がきれいにうまくまとめられていて、私は、例えば2ページの、日本とアジアの関係がフラット化というキーワードは、非常に港湾の政策には後で効いてくるのだろうなどと思って、期待して話を聞いておりました。でもちょっと後半に行くとそうでもないなので、その辺を検討していかなければいけないと思います。そして、3ページ目の課題の整理も9項目あって、多いようにも思いますが、非常にバランスのとれた課題の出し方で、いいのではないかと考えて、5-1については、すごいなどと思って伺っていました。

ところが、5-2のほうになりますと、色々な方が色々おっしゃっていて、ごもつともと思うことが大変多いのですけれども、私が幾つか感じたことは、例えば5-2の5ページを見ますと、アジアと北米間の貨物を取り込んで巻き返そうみたいなコメントが出てくるのですけれども、そんなことできるのですか。全く取り込みにいかないということは違うと思いますけれども、シンガポールや香港や釜山を目指して頑張るとするのは、ちょっと違うのじゃないだろうかと思えます。そこは決断すべきことはしなければいけないと思うので、書き方は色々あると思えますし、全く施策を打たないと言っているわけではないのですけれども、こうやって柱を出していく時にどういうトーンで書くかというのは重要なことだと思ひまして、そういう状況の変化に対して決断すべきことはしなければいけないのではないかとこのように思いました。

全体を通して、素人ながら伺っていて、アジアとの関係が大きく変わっていくということと、国内の経済状況や生活が変わっていくということが大きなポイントなわけですが、そうした中で、港湾に対して大きく3つのもののバランスが変わってくるのだと思うのです。1つは、言うまでもなく、メーカーを中心とした産業界の輸出入の貨物がどうなっていくかということと、2つ目は、消費市場としての日本が輸入をする、消費財を輸入するという、あるいは場合によっては中古品を出したりもすると思うのですけれども、消費市場としての日本がどういうふうに影響を与えていくのかということと、3つ目がフェリーを中心とする人流が今後どういうふうに発展していくのかということだと思ひますけれども、その中身がそれぞれ変わって行って、結果としてそれらを取りまとめたときにどういう形の港になるべきなのかというようなことなのかなというふうに思ひまして、そこがちゃんと分けていない書きぶりだと思ひます。もう少しはっきりと、せつかく社会全体の変化のことを言っているわけですから、それがこういうところでどう落とし込まれていくのかを見えるようにしたほうが、外の視点から見ている者としては理解しやすいと思ひますし、納得できるのかなというふうに感じました。結果として、やはり人流をもっとしっかりと充実させていくということは重要な柱として最後に謳わなくてはいけないことだと思ひますので、そういう方向で検討していただけるといいなと思ひました。

以上です。

【分科会長】 残り時間が大分少なくなってきたのですが、何か新しいご発言されたい方はおられませんか。よろしいですか。

【委員】 いいですか。

【分科会長】 はい。

【委員】 最後のほうに書いてあるのだけど、この22ページの17番で海洋政策との連携とか、ないわけじゃないのですけど、ここを僕はもうちょっと、この時代認識から、踏み込むべきだと思っているわけです。

それで、この参考資料5-1に地図が出ているので、ちょうどいいので参照させていただくと、90ページを見ると地図が出ていまして、日本の国土が描いてあります。ご参考までに申し上げるのだけど、今、高速道路のほうでは、日本の高速道路って番号がついていないのですよ。東名高速とか、そういう名前なので。世界ではみんな番号がついているので、外国人も多くなっている中、わかりやすくすることもあって、番号をつけようなんて議論をしているのですが、例えばこういう議論をします。北海道の高速道路というのは、北に行く方面と東のほうへ行く方面と両方あるのです。そうすると、国道の番号とリンクしてつけようと思うので、高速5号線というのを、稚内方面に行くやつに5号をつけるべきか、それとも、北方領土は根室側ですから、東に行くほうのやつを5号線につけるべきか、どっちが日本の国民にとって気持ちがいいかなという議論とか、それから、例えば高速道路でいくと、九州の縦方向に行くやつは3号になる予定なのです。これは当然国道3号とリンクしているのですが、沖縄はずっと後で、返還してから国道の番号をつけたから58号線という国道で、これもやっぱり日本の南のほうへずっと続いていると思えば、高速3号の延長としてやるべきじゃないかみたいな議論があるのですが、何を言いたいかという、そういう大きな地図の上で、国土の軸線とかそういうことを考えているということが地政学なのですけどね、それは、道路ではもちろん陸上しかやりませんが、考えないでもない。

そのときに、この地図を見ると、例えば日本から八丈へ行って、小笠原へ行って、ずっと行って沖ノ鳥島とか南鳥島とかあるでしょう。だけど、港湾のこれまでの取り組みは、みんな1つずつ別の港なのです。そうではなくて、ある種のシーレーンの中での、これはこの系統の1番、2番、3番みたいな取り組みをするだけで、日本のシーレーンに対する施策であるとか、もちろん海底の資源の話もありますけれども、随分見栄えが違ってきますよね。そういう視野というのが港湾の世界は、まだ僕は不足していると思っているのですが、今お答えいただく必要はないのだけど、もうちょっとそういう種類の議論というのがあっていいし、踏み込んでもいいと僕は思っています。踏み込むべきかどうかという議論になると論点になるのだけど、今はあんまり書いていないから、論点から外されている感じを受けます。

以上、コメントでした。

【分科会長】 大体よろしいですか。私もいくつか意見がありますが、重複しているところは割愛しまして、これまで議論されていない点について指摘してみたいと思います。私はフラット化という用語が気になります。確かに、生産機能の一部がフラット化していることは事実ですが、フラット化が極端に進めば、サプライチェーンを除いて国際貿易は必要なくなる。現実には、フラット化が進展している部分もあるし、逆にクラスター化が進展し、さまざまな携帯の国際分業が進化しています。それに対応してフレキシブルのある港湾政策を取っていかないといけない。むしろそういう位置付けのほうが正しいのではないかと思います。

また、サプライチェーン自体に大きなリスクがあることを認識しないといけない。災害という論点だけでなく、サプライチェーンそのものにも脆弱性が色々あるという視点も入れないといけない。これは最初の潮流のところにかかわる論点です。

いろいろな論点が出ましたけれども、今のこの時点で、全部を整理するのは不可能だと思いますけれども、事務局サイドご意見がありましたら、よろしく願います。

【企画室長】 まず、時間もないので事実関係だけでございますが、委員からご指摘のあった、どこに入っているかというところで、全て入っているわけではございませんが、後で見ただけならばと思うのですが、論点ペーパーの8ページ、11ページ、19ページ、23ページに入れております。後でまた個別にご説明いたします。

【委員】 書き方が不十分であると思います。

【企画室長】 書き方が不十分なことはおっしゃるとおりだと思います。

【計画課長】 たくさんのご意見を頂戴しました。論点がどれも関連づいているのと同じように、今いただいたご意見全て関連したご意見のように拝聴いたしました。委員がおっしゃったように、私どもちょっと、十数年ぶりというものもあって、どうしても網羅的、システムチックにまとめようとしていたところをご指摘いただきましたけれども、事実でございます。委員がおっしゃったような4つの分類、そういう中で、やはり委員がおっしゃったような足腰の話も含めて、委員がおっしゃったような、何のためにというのが見えてこないという部分。そのためには、やはり、委員がおっしゃったような産業界の輸出入が20年後どうなるかというような将来の姿をどう描くかという部分も重要でございますし、そういう中で各論として、大きな話ではございますけれども、先の委員のご指摘、それから後の委員のご指摘というのがございました。これは検討課題の中にどう入れていくかというのを、これから私どもの中で検討していきたいと思います。それから、委員がおっしゃった教育の話というのは非常に重要なことだと思えました。国民のインボルブはもちろんのこと、教育の中で港あるいは港湾というのをどういうふう国民の方々にわかっていただく努力をしていけるかと。これは方法論の部分も非常に、今確固としたものがないわけではございますけれども、そういうことにも取り組んでいくというようなことで、どういうことができるかというのは検討してまいりたいというふうに思います。

ちょっと時間もないので、個別、個別の回答になっておりませんが、いただいたご意見をよく中でもう一度揉みまして、また次回の会合に反映させていきたいと思っておりますので、よろしく願います。

【分科会長】 ありがとうございます。論点がたくさん出てきております。この出された論点、もう少しリファインをしないといけないところはあろうかと思いますが、それ自体に関して、大きな話では異論はなかったように思います。これからその論点を深掘りしてまいりたいと、こういうふうに思いますので、よろしく願います。

本日いただいたご意見を事務局で反映させていただいた上で、この論点整理案を、私が確認した後、ホームページに掲載させていただくことにさせていただきたいと思っておりますが、よろしゅうございますか。

それでは次に、今後各論点の議論をどのように進めていくかについて、事務局からご説明をお願いいたします。

【企画室長】 先ほどちょっとご説明したので、資料5-3を見ていただければと思う

のですが、今おっしゃったとおり、確かに論点がいきなり出てきた唐突感がございますので、この論点だけでいいのかということも含めて、おそらく今後議論していくに当たっては、この論点を個別にざっと議論するというよりも、ある程度固まりごとに議論したほうがよろしいかというふうに考えております。仮の案でございますが、真ん中の段のところでございます港湾政策の目指すべき方向性ということで、交通、産業、空間、防災という大きなくくりにある程度分けて、各政策の中で、今やっていることをどういうふうに評価するかも含めて、ある程度今やっていることの種類も踏まえて、その中で、ではどこの論点を今後突っ込んでいくのかということも含めて資料を出して、今後の議論を深めていきたいというふうに考えております。こういう形で、個別の論点の話に入る前に少し、現状の政策のレビューだとかをある程度やった上で個別の議論を今後進めていきたいという形で考えております。

以上でございます。

【分科会長】 この資料5-3の今後の進め方の方向性といえますか、整理案が出ましたけれども、これについて何かご意見ありますか。

【委員】 その整理の仕方がまずいという意見をさっきからずっと言わせていただいているのに、何でそういう結論になるのですか。委員も多分同じだと思いますよ。私が申し上げた諸点は重要だから、追加項目としてこの懇談会のテーブルに乗せるべきだと申し上げたのです。方針まで出してくれと言っている訳ではない。

【計画課長】 すみません、ちょっと補足、ご説明申し上げますと、今申し上げたのは、大きなグループにくくって議論を今後させていただきたい。どういうグループにくくるかというのは、今ここには、そのご意見をいただく前のくくり方が出ておりますけれども、本日のご意見を踏まえて、このグループのくくり方、あるいは委員がおっしゃったような横方向のマトリックス、それから、こっちに立つべき論点というのももう一度整理して、次回ご提示させていただいて、その中で議論をさせていただければというふうに思います。

【委員】 理解していただいたような気がしない。

【港湾局長】 今日は大変しっかり、重い宿題をいただいたと思っております、委員がおっしゃったように、かなり本質的な部分でご意見いただきましたので、資料5-3だとかの内容にこだわらずに、もう一度ゼロからというか、整理をしてみたいと思っておりますし、この分科会はそう頻繁に開くことはできませんで、ゼロから整理をした案について、それぞれまたご相談に上がらせていただきながら、今の議論を踏まえた内容にしていききたいなというふうには思っています。

それから、色々今日いただいたご意見の中でも、全部お答えできなかったものもありますし、我々としてもちょっと違うかなと思うのも実は幾つかあるのですけれども、それも含めて、それぞれの先生のところに個別にご相談に行かせていただければと思いますが、それでよろしければ、そういうふうにさせていただきます。ゼロからもう一度しっかりやらせていただきます。

【分科会長】 はい。

【委員】 ゼロからおっしゃってくださったので、整理案の真ん中の段のまとめ方について、例えば目指すべき方向性で交通ネットワークの形成がありますが、「何のために」でしょうか。さっきからしつこく言っているのですけど、これができたから何になるので

すか。最終的には国民の生活の安定とか幸せとかにつながっていかねばいけない話ですよね。だったら、これはそういうふうになることを目指すということを必ず記載するようにはしていただきたいなと思いました。

【分科会長】 これはこういうテンプレートとして整理したいということでしょう。

【委員】 ちょっとだけいいですか。別にこれじゃいけないということを言っているわけではなくて、能率的な議論をしたほうがいいという意味で言っているにすぎないのだけど、ここまで僕も何回か出させていただいて、皆さんの、ほぼ共通して、少なくともこれは重要課題だなと思えるようなものは、基幹航路の世界か、それとも、わりあい近距離、随分ウエートのかけ方で将来変わってきますよね。それが従来の延長でいいのか、そうじゃないのかというのは多分重要な論点の1つですよ。それから、今日も何回もいろいろな方がおっしゃった、いわゆる産業物流みたいなところを大幅に、今までだって、これからだって重要ですが、それとプラスして、より空間的なものとかクルーズ船とか美しさとか、今までちょっと忘れていたかもしれないみたいなものに大復帰しなければいけないのじゃないかという論点、これもやっぱり重要論点ですよ。

そういうような、かなりの人が重要と思えて、じっくりと議論したいというものだけ最初、少数でいいから、ちょいちょいと選んで、それだけまずディープにやって、落としどころはこうだよみたいなことだけやっておくと、あとは、大体はこれまでだって言ってきたような話が多いから、そっちはそんなに議論しなくていいという。ちょっとそういう、しかもそれで納得できそうで、しかも新しい施策に結びついて、しかも、嫌らしい話ですけど、それによってやるべきことがはっきりして説得力もあるなら予算だってとれるとか、そうなるようなやつだけ先にやってはどうかと思いますけどね。平たくやるのじゃなくて。

【分科会長】 ありがとうございます。これだけ論点の、かなり具体的なのが出てきたから、ここからフィードバックがかけられるようになってきたと、そういうフィードバックをかけながら、一方ではもう少し深掘りをしていかないと、そういうことで進めてまいりたいと思います。

具体的な検討スケジュールということですが、事務局と相談の上、日程調整も含めてご連絡させていただきたいと思います。事務局、それでよろしゅうございますか。

それでは、事務局のほうにお返しいたします。

【総務課長】 ご審議ありがとうございました。本日使用いたしました会議資料につきましては、机上に残していただきますれば、後日郵送させていただきます。ただ、今後の中長期政策の審議に使用しました参考資料等につきましては、次回以降も参照されることがあるかと思しますので、本日の資料で申しますと参考資料5-1という、100ページほどのパワーポイントの資料がございますが、お差し支えなければ事務局においてファイリングさせていただいて、保管した上で、次回以降も机上に置かせていただきますので、そのまま置いてお帰りいただければと思います。なお、郵送を希望される方は事務局までお申しつけください。

次回の日程等につきましては、後ほどまたご連絡させていただきたいと思います。

なお、港湾における中長期政策の検討につきましては、別途ご意見を伺う場を設け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。ありがとうございました。

—了—