

平成29年3月10日（金）

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66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66回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成29年3月10日（金）  
開会 13時30分 閉会 15時30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
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
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
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	福知山公立大学 教授・京都大学経営管理大学院 特命教授
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 教授
野原 佐和子	(株)イプシ・マーケティング研究所 代表取締役社長
望月 久美子	(独)住宅金融支援機構 理事

#### 4. 会議次第

- ① 港湾計画について（審議） . . . 3
  - ・小名浜港（改訂）
  - ・佐世保港（一部変更）
  - ・八代港（一部変更）
  - ・平良港（一部変更）
  - ・秋田港（一部変更）
  - ・敦賀港（一部変更）
  - ・神戸港（一部変更）
  - ・高松港（一部変更）
  - ・志布志港（一部変更）
  
- ② 今後の港湾における中長期政策について（審議） . . . 20
  
- ③ 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（報告） . . . 30
  
- ④ 改正港湾法に基づく洋上風力発電の導入の進捗状況について（報告） . . . 32

【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66回港湾分科会を開催させていただきます。

お手元の資料のご確認をお願いいたします。会議資料一覧をつけてございますので、資料の不足等ございましたらお申し出いただきたいと思います。と存じます。

よろしゅうございますか。もし資料の不足、また落丁等ございましたら、会議の途中でも構いませんので、お申しつけいただければと存じます。

それではまず、委員の出席状況をご報告させていただきます。本日は委員16名中12名にご出席をいただいております。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名に達しておりますことをご報告申し上げます。

それでは、議事に先立ちまして、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。委員の皆様におかれましては、3月の大変ご多忙の中、本分科会にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。本日の分科会は、盛りだくさんの内容となっております。ご審議の程、よろしくお願い申し上げます。

実は、今日3月10日に、通常国会に港湾法の改正法案を提出すべく準備しておりましたが、今朝の閣議で閣議決定をいただきまして、本日中午に国会に送付される運びになっております。今日は、後ほどのご報告の中でご説明申し上げますが、法律改正に関連いたしまして、基本方針の一部見直しなども出てまいります。こういった、言ってみれば世の中の動きに対応して、今回、クルーズや防災対策に係る制度改正をやるわけですが、適宜対応していかなければいけない課題にもしっかりと対応していきたいと思っております。他方で、腰を据えて長期的な視点でもって、港湾政策をどう進めていくのかという点も大事だと思っておりますので、今日はそういった観点での今後の中長期政策についてもご審議を賜りたいと考えております。

今日の審議、ぜひ委員の先生方からも活発なご議論を頂戴できますことをお願い申し上げます。ご挨拶とさせていただきます。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。

それでは分科会長、進行をよろしくお願い申し上げます。

【分科会長】 よろしく申し上げます。

本日は、審議事項10件、報告事項2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、港湾計画の改訂が小名浜港の1港、港湾計画の一部変更が8港ございます。件数が大変多く、時間も限られておりますので、円滑な議事進行にご協力をお願いします。

また、事務局からの説明も簡潔をお願いいたします。

初めに、小名浜港の港湾計画の改訂について事務局からご説明をお願いします。なお、改訂ということで、今回は港湾管理者である福島県の土木部次長と、東北地方整備局の港湾空港部長にご出席いただいておりますので、お席のほうへどうぞお座りください。

【港湾計画審査官】 では、ご説明をさせていただきます。計画課港湾計画審査官でございます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

では、資料番号1番の小名浜港の計画資料をご覧いただきながら、改訂計画についてご

説明させていただきます。

小名浜港は、福島県の南部のいわき市に位置します重要港湾でございます。前回改訂を平成15年にしてございまして、今回、平成40年代前半を目標とした計画改訂を行うということで、ご説明をさせていただきます。

1 ページ目をご覧ください。小名浜港の概要を整理してございます。常磐炭田を背景にいたしました石炭の積み出し港というところから始まりまして、周辺に工場、あるいは火力発電所といったものが立地する港湾でございます。ご案内のとおり平成23年に国際バルク戦略港湾に選定、平成25年には特定貨物輸入拠点に指定されてございます。

2 ページ目をごらんください。小名浜港の主な立地企業とあわせて、ふ頭の場所をお示ししてございます。ご覧になっておわかりのとおり、エネルギー関連企業、科学関連企業などが立地しておりまして、また、周辺には火力発電所等が立地してございます。

黄色い枠で囲んでふ頭の名前を書いてございますけれども、各地区の使われ方をここで簡単にご説明申し上げておきます。ちょうど真ん中あたりに大剣地区、あるいは藤原ふ頭地区等がございます。ここで石油を入れる、もしくはコンテナを取り扱うということをやっております。その左側の7号ふ頭地区、それから5・6号ふ頭地区、ここにおきましては現在、石炭を主に扱っておるということでございます。4号ふ頭地区、3号ふ頭地区では金属鋼、あるいは砂、砂利等々のバラ貨物を扱っております。1・2号ふ頭地区につきましては、現在、賑わい空間の形成ということで、集客施設等が立地してございます。栄町地区は漁港の用に供されている地区でございます。左側に東港地区とございますが、ここはいわゆるバルク戦略港湾の対応ということで、大水深の岸壁を現在整備している場所になってございます。

3 ページ目をご覧ください。小名浜港の取扱貨物の現状についてご説明しております。右の円グラフを見ていただきますと、輸入で8割、輸出で7割を石炭が占めておるということで、石炭の貨物量が全体の半数以上を占めておるという、石炭の取り扱いが非常に多い港となっております。

4 ページ目になります。石炭に関連する状況について若干ご説明をいたします。1つは、これはもうご案内のとおりですけれども、バルク戦略港湾に指定されておるということでございます。

5 ページ目になります。さらに小名浜港における石炭取扱の最近の見通しということでございます。地図には、福島県におけます火力発電所の立地をお示ししてございます。黒い点が現在稼働している火力発電所です。青い点はこれから稼働が計画されている発電所でございます。広野火力発電所、それから勿来発電所はIGCC、石炭ガス化複合発電で高効率な発電の施設を整備するというので、現在アセスメントの手続をほぼ終えて現地に入るという状況でございます。これが平成32年度以降に稼働する予定でございます。この稼働により小名浜港での石炭取扱量が増加する見込みであるということが今回の計画の背景になってまいります。

6 ページ目を見ていただきまして、石炭の取り扱いのボリューム感について、右下のグラフで簡単にご説明したいと思います。青い折れ線グラフが輸入、赤が輸出になります。青の輸入を見ていただきますと、現状、平成26年の実績でございますが、約700万トン取り扱っております。その右側に括弧で囲んであります638万トンでございますが、

これは既定計画の想定貨物量で、既にこれを超えておる状況でございます。そのさらに右を見ていただきますと、平成33年ごろに1,000万トンを超えるということで、これだけのものが増えてくるということに対応しなければいけない状況になっております。

7ページ目につきましては、上位・関連計画と小名浜港の役割の関連を整理しておりますが、説明は割愛させていただきます、8ページ目をご覧ください。

小名浜港の目指す姿ということで整理をしております。先ほど申し上げましたが、目標年次は約15年後の平成40年代前半を目指しております。物流・産業、それから港の賑わい、あと防災という観点から整理をしておりますが、今回新たに計画を位置づけるものにつきましては物流・産業に関するものでございまして、先ほども申し上げました石炭の関連、それから、ふ頭用地の再編、あと、コンテナターミナル機能の強化ということになってまいります。詳細は追ってご説明を申し上げます。

9ページ目をご覧ください。今回計画のゾーニングということで、冒頭ご説明申し上げました使われ方と概ね合致しております、基本的には今使われているゾーニングの延長の中で計画を改訂していくということで考えております。

10ページ目をご覧ください。10ページ目、11ページ目で今回計画で想定する計画貨物量を整理しております。10ページ目は全体の貨物量でございますが、目標年次において約2,500万トンということで、増える対象はやはり石炭の輸入、輸出でございます。あと、背後の企業が工場の中でバイオマス発電の建設のための手続を既に開始しておりますので、そういったものの取り扱いも増えるの見込んでおります。

11ページ目を見ていただきますと、コンテナの貨物量の設定ということで、そこに書いてございますように約4万TEU程度までの増加はあるということで見込んでおるところでございます。

1枚めくっていただきまして、12ページ目に主な改訂内容を整理してございます。枠の中の「<目的>」のところ番号を振っておりますが、左上のほうの①石炭貨物取扱への対応ということで、先ほど申し上げたようなIGCCの建設、石炭の貨物量が増えてくることへの対応ということでございます。具体的には、東港地区におきまして、図の上では青い線でお示ししております既定計画の岸壁、現在整備中の暫定18メートル整備中の岸壁でございますが、これに加えてもう1バース、水深20メートルの岸壁を計画しよう。これによって石炭を扱ってまいるということでございます。

それから、右上のほうの②コンテナ貨物取扱等への対応ということでございます。背景についてはまた後ほど簡単に触れますけれども、現在ありますコンテナターミナルをリノベーションいたしまして、水深12メートル、延長25メートルのコンテナ岸壁をつくることとあわせて用地造成の計画をしております。

それから、左下の③地域の賑わいや観光振興を支える交流拠点の創出でございます。これは計画事項に直接新しいものはございませんので、この場所で引き続き展開するというところでございます。

その上にある④安全・安心の確保でございますが、耐震強化岸壁につきましては①、②で計画します新しい岸壁について耐震岸壁の位置づけをするということになってございます。

13ページ目を見ていただきますと、石炭貨物取扱の対応の背景を少し整理してござい

ます。石炭の輸入増加に伴いまして現在既に滞船の常態化、あるいは喫水調整による減載が発生しており、これについては現在整備中の、図で左に黒く書いてございますH-1という岸壁でもって対応してまいりたいと考えておりますが、IGCC、新たな火力発電所の建設の需要が出てまいりましたので、それに対応した岸壁の整備が必要であるということでございます。あわせて、取り扱う船につきましては、大型化している傾向を踏まえて現在位置づけられている計画となり水深20メートルの岸壁を計画するというところでございます。

14ページ目をご覧ください。コンテナ貨物取扱への対応ということでございます。左下、黄色い枠でコンテナターミナルを囲ってございまして、その前面の岸壁、オレンジ色になっている部分は既に40年以上たっている岸壁でございまして、こういったものは古くなっておりますし、バンプールがコンテナターミナルの中になかったりということもございまして、岸壁のリノベーションとあわせてふ頭用地の形成をしていくというのが先ほどご説明した計画になってまいります。あわせて、藤原ふ頭地区におきまして埠頭用地が計画されておりますけれども、利用貨物のニーズが変わってまいりましたこともあり、今回、ここを企業が利用したいということで、港湾関連用地への変更もしたいと考えております。

15ページ目をご覧くださいと、交流拠点の形成ということで、これは先ほども申し上げましたように大きな変更はございませんので、引き続きこの計画で進めてまいりたいと考えております。

16ページ目、安全・安心の確保ということで、これも繰り返しになりますが、耐震岸壁等の位置づけ等をしていくということでございます。

以上の計画を17ページ目にまとめておりますけれども、これまでご説明した内容でございますので、説明は割愛させていただきます。

18ページ目以降は、基本方針との適合性、あるいは計画の詳細について記載しておりますが、こちらも説明を割愛させていただきます。

以上で小名浜港の改訂計画の説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほど、お願い申し上げます。

**【分科会長】** それでは、小名浜港の港湾計画につきまして、ご質問、ご意見ございましたら、よろしくお願ひいたします。いかがでしょうか。

**【委員】** ご説明ありがとうございました。私もこのIGCCの勿来のプラントには二度ほど視察に行ったことがあるのですが、やはり今の地球温暖化対策として非常に有効で、また、世界で初めての空気吹きというのですかね、そういったシステムを取り入れていて、国も非常に力を入れていると聞いております。30年ほど苦勞した末によいよ実用化することに伴い石炭の輸入量が増加するというところへの対応ということでございまして、力を入れてやっていただきたいなという感想を持ちました。

今回計画変更のポイントは、石炭の量が増えるという部分の対応として、現在1つのバースを2つに増やすという理解でよろしいのですよね。それから、水深20メートルというのかなり深いと感じたのですが、これはやはり、船がかなり大型化しないとこれからの増加幅に対応できないと考えてよろしいのでしょうか。その辺の増加に伴う規模感のところを少し説明をください。

【港湾計画審査官】 どうもありがとうございました。まずは岸壁の整備なのですが、資料の13ページ目をもう一度見ていただければと思います。新しいところに1バースを今工事中でして、そこにもう1バースつくる。右側にあります陸側のオレンジのバースも引き続き使って、全体でもってまかなっていくという計画になってございます。

それから水深の関係なのですけれども、バルク戦略港湾の計画のときもそうだったので、ケープサイズは17万5,000トンの船を想定しております。これにつきましては主な輸入先はオーストラリア、もしくはインドネシアなのですけれども、特にオーストラリアは西岸部のほうに石炭積み出し港がございまして、こういったケープサイズの船を出せる港がございまして、それから、IGCCは比較的性質の悪い石炭も利用できるということで、こういったものはアメリカでの貯蔵量、埋蔵量が多いということでございまして、アメリカの西岸、カナダですとかワシントン州の港ですとか、そういったところからの輸入も将来的にはあるだろうということを発電所が考えてございまして、そういった港は今、20メートルを超えるような岸壁を用意しておりますので、そういったところのやりとりを想定して今回計画を位置づけたということでございまして。

【委員】 どうもありがとうございます。

【分科会長】 何か補足されることはありますか。

【港湾空港部長】 特に補足はございません。

【分科会長】 それでは。

【委員】 小名浜港がバルク戦略港湾として、また石炭の輸入港として今回全面的に改訂されるのは、本当にある意味、東日本大震災を経て、いろんな経緯の中である意味大変よかったことです。また急ぐことだと思うのですけれども、これが具体的に事業化されていくときに、例えば12ページでいうと、どこから着手されていくのかなど。結構範囲も広うございまして、急ぐところもあると思うのですけれども、着手していく優先順位みたいなものがありましたら、お聞かせいただきたいと思います。

【分科会長】 じゃあ、お願いします。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。12ページでいいますと、青い岸壁については現在整備中ございまして、これは鋭意整備を進めているところでございます。その先につきましては、基本的にはまず隣の赤い岸壁、石炭を取り扱うものからやっただろうと。これはまた船の動向を見ながらになりますので、最終決定はまた別途しなければいけませんけれども、まずは石炭を中心にやっただろうと想定してございまして。

コンテナの方は、またこれもコンテナの動向を見ながらなのですが、その先といえますか、少し後を見てやっっていくということで今のところは想定しておりますけれども、いずれにしても貨物の動向によりますので、適宜、その時点で最適な工程を検討してまいりたいと考えております。

【委員】 ①、②、③、④で言うと。

【港湾計画審査官】 ①、②、③、④でいいますと、まず①の青いところは既に進んでいるということでございます。③は既設のものがほとんどで、これはあまり動かないと。④につきましては①と②の岸壁の耐震化ということでございまして、①と②のどちらが先かということになってまいりと思います。そういう比較でいいますと、まずは①のほうを優先したいと現時点では考えておる状況でございます。

【分科会長】 ほか、よろしいですか。

それでは、ほかに特段のご質問、ご意見ございませんようですので、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。小名浜港。「国土交通大臣に提出された小名浜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か。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ご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、小名浜港の審議はこれで終了いたします。土木部次長、港湾空港部長、ありがとうございました。

次に、港湾計画の一部変更の審議に移ります。まず佐世保港、八代港、平良港の港湾計画について、事務局から説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 では、引き続きご説明をさせていただきます。

佐世保港、八代港、平良港につきましてはクルーズ案件でございますので、一括してご説明をさせていただきます。

まず資料1-2、佐世保港の資料をごらんください。1枚めくっていただきますと、左上の方に太い文字で背景と書いてございます。この背景につきましては、今からご説明申し上げます3港に共通の背景でございますが、まずは最初の佐世保港のところでご説明させていただきます。と思っております。

昨今のクルーズ需要の増大、クルーズ船寄港の増大ということ踏まえまして、官民連携により国際クルーズ拠点形成するため、旅客施設等への投資を行うクルーズ会社に岸壁の優先使用などを認める新たな仕組みについて、検討会を設けて、昨年秋ごろから検討を始めてございます。昨年10月から、こういった仕組みに参加するかどうかということで港湾管理者及びクルーズ船社から計画を募集したところで、下に書いてございます6港から応募がございました。これにつきまして検討会でいろいろ評価をした結果、これらの6港を今年1月31日に「官民連携による国際クルーズ拠点形成する港湾」に選定したということで、ホームページ等でも公表させていただいておるところでございます。

今回ご説明申し上げますのは、これらの6港のうち、佐世保、八代、平良の3港について計画の変更をしたいということでございます。

では、佐世保港の説明をさせていただきます。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。計画変更箇所と変更のポイントと書いてございますが、写真の一番上に黄色で囲った場所があり、佐世保市街地と書いてございますが、現在、この三浦地区というところでクルーズを受け入れております。今回の計画を位置づけますのは、写真の下のほうに赤い丸で囲ってございます浦頭地区という場所でございます。ここに新しい拠点を形成する計画をつくりたいということでございまして、この場所はちょうど、右下にハウステンボスと書いてございますが、ハウステンボスから車で10分ぐらいということで、非常に大きな集客が見込めるということから、この場所を管理者及びクルーズ船社が選定したということでございます。

2ページ目でございます。現在の状況でございますけれども、先ほど申し上げましたように、市街地に近い三浦地区において7万トン級の大型クルーズ船を受け入れている状況でございます。平成28年には64回クルーズ船が寄港しているということでございます。

3 ページ目でございますが、これに加えて浦頭地区をクルーズ拠点としたいということで、具体的な計画といたしましては、浦頭地区には写真の上で青い線を書いてあります7メートル半の物流の岸壁がございますけれども、その前面に12メートルの栈橋を出して、そこにクルーズ船を寄港していただくということで考えております。青い線の背後の土地に、クルーズ会社がターミナル等の集客施設をつくるということになってまいります。

施設の規模といたしましては、世界で一番長い Oasis of the Seas、世界で一番深い Queen Mary2 に対応したものであるということでございますが、写真を見ていただきますと、緑の線で制限水域と書いてある場所がございます。この地域には自衛隊や米軍が立地しておりますので、水域が制限されております。そこにはまらない範囲での施設を今回計画しておるところでございます。

佐世保港の計画の内容は以上でございます。

続きまして、資料1-3をごらんください。八代港の計画でございます。

八代港は、ご案内のとおり熊本県の南部に位置しました八代海に面しておりまして、熊本地震の際には緊急物資輸送であるとか救援等に非常に機能した港でございます。

1 ページ目をご覧くださいと、変更の箇所を書いてございます。八代港の外港地区というところ、コンテナバースですとか普通の物流バースといったものが並んでいる一番左側にクルーズ岸壁を位置づけたいという計画でございます。

2 ページ目をごらんいただきますと、クルーズ船受入の現状と書いてございます。クルーズの実績としましては昨年12隻ということで、それほど多くはないのですが、右側の写真を見ていただきますと、寄港したクルーズ船、こちらは Quantum of the Seas という16万トン級のクルーズ船が入ってきているところでございます。こういったものが今は貨物岸壁を使って入っておりますけれども、さらなる寄港が見込まれるということで、新たにクルーズの専用岸壁を計画するものでございます。

めくっていただいて3 ページ目でございますが、熊本地震の際のいろいろな被害状況ですとか支援状況を少し整理しております。熊本県の港湾におきましては、現在、耐震岸壁がきちんとした形で整備されておられませんので、その機能を付与するという意味で、この資料をつけさせていただいております。

次の4 ページ目をご覧ください。具体的な計画の内容を整理しております。左の図で見ていただきますと、赤で書いた岸壁のところ、ここにクルーズ専用の岸壁を整備いたします。水深、延長につきましては先ほどと同じ考え方で整理しております。現在は既設の使っております場所に計画されておりました耐震岸壁の機能をこの新しい岸壁に付与することで、耐震岸壁の早期の整備を図ろうということで、あわせて計画するという内容になってございます。以上が八代港の計画でございます。

資料1-4をご覧ください。平良港の計画でございます。1 ページ目をご覧くださいと、平良港は非常に広い港湾区域を持ってございまして、荒天時等の避難水域の確保等で防波堤を整備しておりますけれども、今回計画いたしますのは、その一番下、漲水地区という場所でございます。この場所では、現在、台湾等から日本を結ぶ RORO 船ですとか、あとはスタークルーズというクルーズ船社が利用しているような場所、その他の貨物類も主にここで扱っているということでございます。

2 ページ目を見ていただきますと、クルーズ船受入状況でございます。左のグラフを見

いただきますと、2016年には86隻の寄港がございまして、実は前年が13隻だったものですから、非常に伸びておるといってございまして。石垣ですとか、宮古島ですとか、そういった地区へのクルーズ需要が非常に多いということで、こういったものを受け入れるために今回クルーズ岸壁を位置づけようといっただございまして。

現在は、下崎地区という少し離れた場所にございまして10メートルの貨物岸壁を使ったり、もしくは沖取りをしてテンダーボートで来ていただくといっただございまして、非常に非効率な乗り降りをしていただいておりますので、これを解消するといっただございまして。

3ページ目をご覧ください。今回の計画の内容でございまして。まずは漲水地区の防波堤の外側に水深10メートルのバースを栈橋で計画をしたいと思っております。これが1つ。それから、図でいいますと下側のほう、公共ふ頭計画がある場所につきましては、ROR O船を対象とした水深9メートルの岸壁の整備を進めておりますが、この岸壁につきましても先端の岸壁を優先的に使うクルーズ会社以外のクルーズの寄港も当然見込まれますので、そのクルーズに対応するため水深をマイナス10メートルに増深して計画をし直すといっただございまして、この2カ所について、クルーズの岸壁を計画したいと考えております。

以上3港、駆け足になりましたけれども、クルーズ関係の計画のご説明をさせていただきました。ご審議のほど、よろしくお願ひ申し上げます。

【分科会長】 はい。ただいま説明のありました佐世保港、八代港、平良港の港湾計画の一部変更につきまして、ご審議をお願ひしたいと思ひます。いずれの案件でも結構ですので、ご質問、ご意見がございましたら、よろしくお願ひします。いかがでしょうか。

はい、では。

【委員】 いずれの案件もクルーズ船の受け入れが急激に伸びている状況に対応する施策であり喫緊の課題ですが、工事には時間がかかると思ひます。

事前説明で伺ったときに、大体2020年までにはというお話でしたが、もう少し、早目に手を打つことはできなかったのかなという気もしまして、どうやってスピーディに対応していくかということについて、お考えをお願ひします。

【港湾計画審査官】 どうもありがとうございます。確かに委員おっしゃるとおり、スピード感を持ってやらなければいけない事業だと思ひしております。

昨今のクルーズ需要が非常に大きく伸びてございまして、港湾局といたしましても、これまでは現在ございまして施設を有効に使うであるとか、もしくは新しい施設を作っていくといっただクルーズ対応をしてきたわけだございましてけれども、なかなか、まだ十分こういっただ状況に追いつけていない部分も、もしかしたらあるかもしれませぬ。

今回のことにつきましては、先ほど委員からもお話ございましてけれども、平成32年にはこういっただお客様も十分受け入れられるように喫緊に取り組んでまいりたいと思ひしておりますので、そのことについては着実に進めてまいりたいと考えております。

【委員】 ちょっと補足なのですけれども、需要の見通しもないのにどんどん、手を打てばいいというものではないと思ひます。

なので、どの程度の需要を見込めればゴーするのかということ、できるだけ早い時点で判断できるような検討の仕方を構築していくことが必要なのかと思ひまして、今後何か役に立てばと思ひます。

以上です。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。例えば需要の見通しですとか、そういったこともどういうふうに考えるのか、検討してまいりたいと思っております。

今回の3港につきましては、特に船社と港湾管理者が一体となって進めていくということで、ある程度、船社の方も投資をしながらということですので、見込みのある数字だと思っておりますので、これはしっかりと需要を取り込めるように整備は進めてまいりたいと考えております。

【分科会長】 そのほか。

【委員】 ありがとうございます。今の意見に関連するのですが、見通しではなく現状の話なのですけれども、どの港も2014年ぐらいまでは来る船が1桁だったのが、急にこのところ2桁になり大分増えていますけれども、現状は、受け入れ体制として、お断りをしなければいけないようなことが起きて、ほかに回ってくださいますということが起きているのか、まだしばらくはこの状況でも受け入れはできそうなのか、その辺もちょっと教えてもらえますか。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。港によるとは思いますが、特に多くのクルーズ船が来ている港につきましては、基本的にはバースの調整をしながら、空いたところに入っていただくこととなりますので、そういった意味では、お断りといいますか、その調整の中で、なかなか船社の方が思うタイミングで入れないということはあろうかと思っております。

【委員】 では、急がないといけませんね。

【分科会長】 それでは、そのほか。

【委員】 どうもご説明ありがとうございます。

どれでもいいのですが、佐世保だけ伺ってみようと思うのだけれども、クルーズ船が増えていく中で、それになるべく早く対応しなきゃいけない、じゃないと来なくなっちゃうという危機感の中で、急いでやっていくというのは大いに大事なことではあるのだけれども、もう一方で、この港湾政策の中長期展望の中でも議論されているように、このクルージングというのをキーにしながら、より美しく、より文化的価値も長期的に増進できるような地域づくりの一助としてクルーズ船をやっていこうじゃないかという方向が打ち出されていますよね。

そういう意味では、今日ご説明いただいた中では佐世保は非常に有望な土地柄であって、針尾なんていうのも、通信基地だけ、何かものすごくおもしろいのが見えたりして、手前は九十九島というのでしたっけ、すばらしい風景のところですよ。一方で、佐世保の海軍基地や自衛隊、あるいは造船所なんかも見えて、産業的にもおもしろい感じもするしね。

幸いにも、通常の港のエリアよりも手前の浦頭というのでしたっけ、そのところでやるのでしょうか。ここなんかは、地元の県なり市町村なりがどういう、よりよい開発、それは何も商業開発しろとかいう意味じゃないですよ、要するに質の高い開発をしようとしているのかが、多分お有りだと思うのです。

それは港湾計画の事項ではないかもしれないけど、港湾計画の参考事項としてそういったものにもメンションされていると、非常に納得感、長期的な有効感が出てくると思うのだけれど、その辺の事情なんか、もしおわかりになったら若干教えていただきたい

のと、そういうことを港湾計画の中でどういうふうに担保するというか、メンションするのかということも、お考えがありましたら伺いたいと思います。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。佐世保港の資料の中で、1ページ目の背景というところで6港の話をさせていただいていますけれども、去年の秋口から、投資を行うクルーズ船社に岸壁の優先使用を認めるという仕組みで、応募してきませんかということで募集をしたときに応募してきたのがこの6港です。

これは応募してくるときに、実は港湾管理者と船会社の連名で計画書（目論見）というものを出していただいています。その中で、当然、この岸壁のことだけではなく、クルーズ船が着いた後、地元でどのような経済効果を期待するか、どういうことをやっているのかを書いていただいております。

それを参考にいたしまして今回の港湾計画の変更に至っているということでございまして、そういう意味で、クルーズ船をどのように活用していくかということは、地元の港湾管理者とクルーズ船の間で随分議論はしているということでございます。

【委員】 じゃ、問題はその内容だよな。

【産業港湾課長】 そうですね。

【委員】 議論されていることを聞きたいのじゃなくて、その内容が適切なものであるかを審議するのが審議会の役割であって、単にこれを何メートルにしましょうとか、土木事業みたいな話だけを審議するのが課題じゃないでしょう、ここは。そういうことを申し上げたいので。

【産業港湾課長】 すいません、少し紹介させていただきますと、佐世保につきましては、もともとこの浦頭地区を選んだ理由が、非常にハウステンボスに近くて、ハウステンボスを核として地域振興をしていこうというのが一つありました。

それからもう一つは、この浦頭地区というのは、まさに岸壁以外あまり何もないようなところでしたので、ここの地域を、かなり大きな埠頭用地もありますので、そこで地元のローカルなものを免税で販売していったりとか、こういうようなことを行いたいということが佐世保の計画でございます。

それから、あわせて八代……。

【委員】 あ、そっちはいいや。

【産業港湾課長】 あ、よろしいですか。

【委員】 別に全部知りたいわけじゃなくて、どういう事柄を審議するのが港湾分科会の機能かということをお願いだけなので、佐世保にこだわっていないです、佐世保そのものにもこだわっていないのだけ。

例えば今、産業港湾課長がおっしゃったのは、そのとおりではあるけど、どういう風景にしていこうとか、どういうデザインコンセプトでいくのだとか、単に物を売るとい、ハウステンボスに近いからうれしいでしょうというだけだったら文書に書けば終わりだけど、絵づらはどうなっているのだとか、そういうところまでやっていかないと、少なくとも中長期展望で述べているような、よりよい空間をつくっていくことにつながらないですよ、今日みたいな議論だけじゃ。

そこのところから変えていくのが中長期展望で議論していることだとすると、今はまだ展望にすぎないから変えていないにしても、今後はここの、特にクルージングについ

では、そこのところを強調するような計画手法なり計画コンセプトなり内容を審議する方向に持っていくほうがいいのじゃないかと思いたすがね。

【産業港湾課長】 はい。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 今回のことに関連して。委員がおっしゃるのはもっともなことです。この中で私だけかもしれないですが、官民連携による国際クルーズ拠点の委員をやらせていただきまして、その中で、今回挙がっている6港のいろんな港の産業計画や都市計画を含めての、いろんな地域の、また地域創生も絡めたいろんなプレゼンテーションをお聞きいたしました。委員がおっしゃっているような、各地域がどういう思いで、この港と一体となり、クルーズ拠点ではなく、むしろまちづくりの一環としてどういうふうに位置づけるのかというような立体的なお話を聞いた上でこの6港が選ばれたということです。この中でもまたそういうご説明がある方がより理解が深まるとは思いますが、一応、委員としてはそういうものをお聞きした上で選考したということだけのご報告しておきたいと思いたす。

【分科会長】 はい。

【技術参事官】 全くそのとおりでと思いたすので、この件に関しては、先ほどクルーズの話は非常に慌てて、急いでやっているのじゃないかというところもございましたとおりで、今求められている需要に対して応えていけないといけな、あるいは需要と供給をうまく官民連携しながら合わせていけないといけなという中で今進めてきているところがございます。

確かに、おっしゃるとおり中長期観点からもう少し、もう一個、ワンランクアップ、あるいは、その地域とどううまく、地域活動はどうつなげていくのか、あるいは、まちづくりとどうつながっていくのかは非常に大事なコンセプトだと思いたすので、この件に関して、これからも、まだこの案件だけでは、クルーズの話については終わるわけではございませんので、これから出てくるものについては、少しその部分も含めて、どういう議論の仕方、どういう提示の仕方、どういう内容の仕方がいいのかを少しこちらでも考えさせていただきまして、またご提示させていただければと思いたしております。よろしくお願いたします。

【分科会長】 よろしいですか。施設計画のところには重点が置かれているのはいたし方ないところがあるのですが、いずれの案件も、実は施設計画だけではなく、地域計画、産業計画など、関連する事項を含めてご説明いただいているのですね。

ただ、産業計画や産業政策に関してはこれまでの検討の蓄積がかなりあるので、背後地域を含めて当該の港湾が向かうべきベクトルがかなり見えていると思いたす。しかし、クルーズ振興は、まだまだ歴史が浅い。地域としてクルーズを基軸とした地域振興の姿を真剣に考えた結果の蓄積がまだまだ不足している。したがって、地域全体、あるいは港湾全体としてのクルーズの姿に関しては、地元にも真剣に考えてもらわないといけな。したがって、国や行政の立場からも、クルーズ振興の姿に関してどんどん情報発信を行い、地域を巻き込んでいくという迫力がないとだめだと思いたすね。

【委員】 それとはちょっと違うのだけど、クルーズ船の寄港状況のランキングを見ると、1位が博多、2位が長崎、それですって、鹿兒島、佐世保と書いてあるわけ

ですね。ベストテンに九州が4港も入っているわけですよ。その中でこの3つを拠点化して整備していくということで、九州全体、確かに需要はどんどん増えているし、九州にクルーズ船が非常に集中していることも事実ですけれども、これはパイの食い合いみたいな、つまり各港で競争してくださいということにならないか。少し役割分担的な、割り振りのものを、将来的に、長期的に考えていく必要があるのではないのでしょうか。

何かそういうことを少しは押さえないと、今みんな九州に来ていますよね。それをどういうふうに関各港で受け入れていくのかを考えると、単に競争しなさいだけでいいのかどうか、その辺はいかがでしょうか。

**【産業港湾課長】** ありがとうございます。おっしゃるとおり、九州、沖縄が今非常に多くなっております。その理由は、発着地が中国で、特に中国人の休暇のとり方などから比較的短期のクルーズが多いものですから、なかなかまだ東まで来ていないというのが事実であります。この傾向は、ここしばらく、ここ数年ぐらひはまだ続くだろうと思っております。そうしますと、九州の方の港はまだまだ全体的に全然足りないことになっています。

一方で、ロングクルーズだとか、あるいは日本発着のクルーズというのも徐々に増えてきておまして、こういったクルーズについては、当然、東日本方面へも足を伸ばすということになっております。

国としては、もちろん日本全国のインバウンド、日本の魅力を全体で知っていただきたいという観点から、長期、あるいは東日本への全国のクルーズ展開を推進しているところでもありますけれども、目下のところ、あまりにも九州が多いものですから、九州については、とにかく需要に対応するのが手いっぱいというようところが現状でございます。

**【委員】** そうすると、ロングクルーズみたいなものはこれから徐々に増えていくだろうし、また増やしていこうというわけですね、インバウンドとしても。

一方、今、九州を重点的にこれだけやっているということは、必ずしもロングクルーズに対応するというよりも、当面の受け入れ体制として拡張しなきゃいけないということですか。

**【産業港湾課長】** いえ、実は必ずしもそうでもなくて、発着地が中国とか台湾とか、あるいは香港の方でありますので、ロングクルーズとしてもやはり沖縄とか九州は第1寄港目、第2寄港目としてはあるわけですし、そこからさらに東日本へ伸ばしていただきたいと思いますという意味からして、ロングクルーズになったとしても、九州、沖縄の需要は引き続きあると思います。

**【委員】** なるほど。最後に1問だけいいですか。

**【分科会長】** はい。

**【委員】** そうであるにしても、実態を聞いていると、中国、韓国、そのままバスを横づけで買い物の人が多い。そのバスの手配が大変だという声を聞きます。福岡の天神に行けばと買って、昔ほどの爆買いじゃないにしても、依然としてある。そういうのが本当のクルーズかということは、僕らはクエスチョンを持つのですよ。

だから、それをうまくそういうものにつなげていくことをもう少し考えないと、何か買い物ツアーの船に対応するだけの感じに終わっちゃったら意味がないと思うのです。

以上です。

**【産業港湾課長】** ありがとうございます。おっしゃるとおりでございます。もと九州に急に増えたというのは、買い物が目的というのがあります。徐々に中国の方も、1回来ると2回目以降は買い物ではなく、違う方に行ったりしております。

少し一段落はしたのかという気はしておりますけれども、確かに特定の店に行って買い物をするだけでは地方の振興にならないということは各地方とも皆さん認識しております。観光資源の造成だとか、それからいろんな地域を回らせるような工夫を地域々々でやっておりますので、ぜひ連携して取り組みたいと思います。ありがとうございます。

**【分科会長】** よろしゅうございますか。

それでは、答申案につき、お諮りしたいと思います。

答申。佐世保港。「国土交通大臣に提出された佐世保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。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ありがとうございます。ご異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

次は八代港です。「国土交通大臣に提出された八代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。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ご異議ないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

答申。平良港。「国土交通大臣に提出された平良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。

(「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。

それでは、次に秋田港、敦賀港、神戸港の港湾計画について、事務局から説明をお願いします。

**【港湾計画審査官】** では、引き続きまして、秋田港、敦賀港、神戸港の港湾計画の一部変更の説明をさせていただきます。

まず、秋田港でございます。資料1-5をご覧ください。

秋田港につきましては、1枚めくっていただきまして1ページ目になりますが、赤い丸で囲ってある場所に、秋田港に注いでおります旧雄物川からの流下土砂等によります浚渫土砂を処分する土地を計画するというものでございます。

2ページ目をご覧ください。必要性等を整理してございます。

流下土砂等の浚渫土砂につきましては、図で言いますと右側の青い文字で書いてございます飯島地区というところで従来受け入れてきておりましたけれども、平成26年以降、容量を超えて受け入れている状態にございます。また、この飯島地区の土地におきまして新たな石炭火力発電所の立地が公表され、手続きが進んでおるところでございます。

したがって、新たな土砂処分場の確保が必要となりますので、図で言いますと左側、赤いところで囲ってあります向浜地区におきまして、海面処分・活用用地を計画したいと考えております。造成後の土地につきましては、埠頭用地といたしまして石炭・木質ペレット等の燃料貨物、あるいは周辺で計画されております風力発電所の資機材の取り扱いに使

われる見込みでございます。

なお、この埋立地の計画に伴いまして、再生可能エネルギー源を活用する区域が若干かぶりますので、その変更も合わせて行いたいと考えております。

以上が、秋田港の一部変更の内容でございます。

続きまして、資料1-6、敦賀港の港湾計画の一部変更でございます。

1 ページ目をご覧ください。敦賀港の全体像をお示ししてございます。特に赤い破線で囲った場所につきまして、今回の計画変更の場所になってまいりますが、上の方が北海道と敦賀を結ぶフェリーのターミナルになってございます。それから、真ん中のあたりが外内貿のコンテナターミナルとなってまいります。これらの岸壁につきまして、耐震強化岸壁という位置づけを付与するというのが今回の計画の内容でございます。

2 ページ目をご覧ください。今申し上げましたフェリー航路あるいはコンテナ航路につきましては、仕向け地・仕出し地が非常に広範な貨物を取り扱っておりまして、背後地域の経済活動のみならず、国内の物流の拠点ともなっておるという状況でございます。

通常、国内輸送、国際輸送の拠点となるフェリー埠頭、それからコンテナ埠頭につきましては耐震の機能を付与していくことにしておりますけれども、これらの岸壁につきましては計画地点が少し古かったこともございまして、現状でその機能が付与されておりましたので、そこに耐震岸壁の機能を付与したいと考えております。

きっかけといたしましては、昨年1月に策定されました敦賀港の港湾BCPにおきまして、これらの岸壁について、災害時に早期に復旧すべき施設として位置づけられたという背景がございます。あわせまして、それに接続する臨港道路につきましても、大規模地震対策施設に位置づけるというものが敦賀港の計画の内容でございます。

それから、資料1-7をご覧ください。神戸港の一部変更でございます。

1 枚めくっていただきますと、計画変更の箇所ということで、湾岸西伸部ということで、これまで神戸港の航路計画、あるいは橋梁の桁下空間の計画ということで昨年7月にもご審議いただきましたけれども、その湾岸西伸部につきまして、従来、一般道路の扱いで取り扱っておりましたけれども、今回、事業調整等に入るということで、臨港道路に位置づけたいということで考えております。

2 ページ目は飛ばしていただきまして、3 ページ目をご覧くださいと、その必要性ということで、神戸港につきましては広域な背後圏を擁しておりますけれども、背後の内陸部と神戸港との間のコンテナ流動、あるいはポートアイランドと六甲アイランドの間の埠頭間流動が非常に増加しているという状況でございます。

これらの貨物につきましては、現在、市街地の道路を使っておりますので、いわゆる渋滞区間を経由するというで貨物の定時性への影響がございますし、逆に言いますと、さらなる渋滞の悪化を招くという状況でございますので、神戸港の国際競争力を強化するために、神戸港と背後圏とのアクセス、あるいは神戸港内の交通の円滑化を図るという意味で、この道路を臨港道路に位置づけるというものでございます。

以上が神戸港の計画でございます。

以上3件、ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

**【分科会長】** それでは、次に秋田港、敦賀港、神戸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すので、ご質問、ご意見が

ありましたらよろしくをお願いします。

じゃ、お願いします。

【委員】 すいません、敦賀の件でちょっとお聞きしたいのですけれども、BCPの観点で耐震強化というのは非常に重要だと思っているのですけれども、想定される震度みたいなものはどういうことで算出されているのですかね。わかったら教えてください。

【港湾計画審査官】 想定している地震につきましては、震度で言いますと震度6から7の地震を想定しておるということになります。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 はい、ありがとうございます。

【分科会長】 そのほか。

【委員】 神戸港についてなのですけれども、神戸港は確かに山が迫っていて、非常に陸上の交通がやりにくい場所なものですから、六甲アイランドとポートアイランドをくっつけようという発想かと思うのですけれども、ご承知のとおり、邦船3社が定期船で合併することになりまして、六甲アイランドに2社、ポートアイランドに1社ある。そのほかにも、もちろん外国の船会社が入っているわけなのですが、そういうことを前提に置いた計画になっているのでしょうか。それだけお聞きしたいと思います。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。今回の道路計画につきましては、邦船3社の統合が昨年公表されまして、その後、具体的にどの場所でどういうふうな事業展開をしていくということにつきまして、まだ現時点で明らかになっていない状況もございますので、綿密にそれを反映させるということは当然できておりませんが、一方で、現在神戸市の方で将来構想を検討されておられまして、その中では、現在のところ、ポートアイランドの2期でありますとか六甲アイランド、あるいは六甲アイランド南を将来的に活用するという方向性については、今、神戸市の方で考えておられるということでございますので、そういったものは念頭に置きながら、今回の計画は位置づけておるということでございます。

【委員】 ちょっと1つコメントをさせてください。

港湾管理者が、神戸港は神戸市、大阪港は大阪市と分かれているわけですよね。オペレーションの方はくっつきましたが、港湾管理者が計画を立てるときに、どうしても自分の所管の場所しか念頭にないわけです。国としては、やはり気をつけなくちゃいかんのは、ほかにも選択肢があるのじゃないですかということを常に疑問を持ちながら、その計画論議をしていただきたいと思います。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。そこにつきましては、阪神港の例ではないのですけれども、3年ほど前に京浜港の改訂を、3港を一体的に整理させていただきましたけれども、同じような視点については、常に国としては持ちながら計画は見てまいりたいと考えております。ありがとうございます。

【委員】 神戸港なのですけど、この改訂はぜひとも必要なもので、それはいいのだけど、この「変更のポイント」というところの書きぶりが、こっちのちゃんとしたやつでの変更理由、それから同じ文章が今の1ページの変更のポイントに書いてあるのですが、ここに書いてあることは正しいのです。神戸港と背後圏のアクセス性向上、神戸港内における交通の円滑化、このとおりのただ、この臨港道路の価値はそこにとどまらないのですよ。

つまり、東京圏はだんだん高速道路の整備が進んできたのに比べて、関西圏というのは高速道路ネットワークがやっぱり貧困なところがあって、ここは最も渋滞するエリアの一つで、これができることによって阪神地区の広域的な交通円滑性が圧倒的に向上し、阪神圏全体の経済成長力をもたらすのであると。しかも、このすぐ南にある神戸空港と、上からぐるっと回ってくるのは関空ですから、幾つかの空港がより密接に連携することによって、さらに関西圏の経済ポテンシャルを上げることができるという位置づけの道路ですよ。

だけど、ここに書いてあるのはすごくちっちゃいところの話しか書いていなくてね、変更のポイントが。ぜひ、もちろんご認識されているのだろうけれども、あわせてそういうことを図るのだということはやっぱり明示するべきだと私は思いますけれども。

以上です。

**【港湾計画審査官】** ありがとうございます。委員ご案内のとおり、既に都市計画決定もされておりまして、事業化も進んでおる道路でございます、そこに臨港道路としての機能を付与するという意味で、少し控え目な表現になってしまったのかもしれませんが。

そこは、委員おっしゃるように、この道路がどういった役割にあるかということは、きちんと背景も含めて説明していくことが必要かと思っておりますので、今後またご意見を踏まえながら工夫してまいりたいと思っております。ありがとうございます。

**【分科会長】** ありがとうございます。

ほかによろしいですか。よろしゅうございますか。

それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。秋田港。「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。」という答申でご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ありがとうございます。ご異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

答申。敦賀港。「国土交通大臣に提出された敦賀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。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ご異議ないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

答申。神戸港。「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か。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ご異議ないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

それでは、次に高松港、志布志港の港湾計画について、事務局から説明をお願いします。

**【港湾計画審査官】** 計画案件、残り2港を説明させていただきます。

まず、資料1-8、高松港の港湾計画一部変更でございます。1ページ目を見ていただきますと、変更箇所が書いてございます。高松駅と書いてあるところが、いわゆるフェリーの乗り場等々になりますが、今回変更しますのは朝日地区というところで、物流機能等の集約している場所でございます。この朝日地区におけます臨港道路計画を中心に変更を行いたいと思っております。

2 ページ目をご覧ください。朝日地区におきましては、図の真ん中の上側に、「公共岸壁（コンテナ）【整備中】」と書いてございます水深12メートルのコンテナ岸壁、これを今整備中で暫定供用しているところがございますけれども、これにつながる臨港道路が、青で書いてある線形で臨港道路の計画がされております。この道路によって区分されております港湾関連用地の一体利用のニーズが出てきたこと、あるいは臨港道路の、図でいうと右側、東側の道路を使う方々から、もう少しアクセスの向上を図れないかということもありましたので、右の枠の中に書いてありますような形で臨港道路の法線を変更したいと考えております。水深12メートルの重要な岸壁につながる道路ということで、今回審議会にお諮りするものでございます。

あわせて物資補給をする岸壁が、図でいいますと左側に、緑で囲ってございますが、水深が少し浅うございまして、もう少し大きな船がつかいたいということで、コンテナターミナルの北側に赤く書いてございますけれども、物資補給岸壁の計画を位置付けたいと思っております。ここは現在護岸でございまして、工事用の船舶等が既に接岸していて実質的に岸壁のように使われておりますので、引き続き、その機能を物資補給岸壁として位置付けていくということで考えております。

高松港につきましては以上でございます。

計画の最後になりますが、資料1-9、志布志港の一部変更についてご説明をさせていただきます。志布志港につきましては、表紙にございますように鹿児島県の東部、宮崎県との県境に近いところに位置する港湾でございます。

1枚めくっていただきまして1ページ目でございますが、今回計画変更のポイントでございます。バルク戦略港湾の選定を受けた港でございまして、バルク貨物輸送の実現を図るために必要となる係留施設を今回位置付けたいとするものでございます。

2ページ目をご覧ください。志布志港の概要ですが、右の円グラフだけ見ていただきますと、輸入それから移出でとうもろこしが大宗の貨物になっておりまして、このとうもろこしの取り扱いについて効率的な輸送を図るため、今回施設計画を位置付けるということでございます。

3ページ目、輸入とうもろこしの荷動きと用途等ということで、これは前回、水島港の審議をいただいたときにもお示したものでございまして、同じ資料をおつけしてございますが、日本へのとうもろこしの主な荷動きルートといたしましては、アメリカからの貨物が大宗であって、あとはブラジル、アルゼンチン等からやってまいるということ、あと、輸入とうもろこしの用途につきましては飼料用であり、日本の畜産にとって非常に重要であるということをお示ししてございます。

4ページ目につきましては、世界のとうもろこしの消費の状況で、日本も輸入等非常に多いということと、あと下の方には、とうもろこしを運搬する船の大型化の傾向についてお示ししておりますが、説明は割愛させていただきます。

5ページ目をご覧ください。港別の、特に九州におけます港別のとうもろこしの輸入量等々を整理しております。とうもろこしの輸入量全体は約1,500万トン程度で推移をさせていただきます。志布志港は全国で2番目の取り扱いということで、主に鹿児島県、宮崎県を中心とした南九州に飼料を配合する拠点となっております。北部九州につきましては、北部のそれぞれの港から入れるとうもろこしでもって飼料配合して供給をしていくという

状況でございます。

6 ページ目をご覧ください。バルク戦略港湾の選定と志布志港の取り組みということで、左側は全体の経緯がございますが、右側を見ていただきますと、志布志港における戦略港湾の概要ということでございます。ネオパナマックスないしはパナマックスで大きな船で持ってきたものを、志布志港の新しい岸壁、公共岸壁16メートル大水深の岸壁で受け入れまして、これを港内の飼料関連企業に入れるとともに、2港揚げということで、鹿児島、八代、佐世保、博多といった港に寄っていくということで輸送の効率を図ろうというものでございます。

7 ページ目をご覧ください。具体的な施設計画でございますが、左側の図を見ていただきますと、若浜地区というところにサイロ会社飼料工場等が立地をしております。この場所と、それから右側の新若浜地区、ここにはコンテナを中心とした貨物を取り扱っている岸壁がございますけれども、この間の奥まったところに、既に港湾関連用地の計画がございますが、そこに公共の16メートルの岸壁を新たに計画して、ここを拠点にするというものでございます。ちなみに、バルク戦略港湾の選定時の考え方につきましては、右側に小さく写真で書いてございますけれども、公共ドルフィンを先のほうに出すという計画をしておりましたけれども、その後の事業化に向けた調整の中で、ほかの船舶への操船への影響等を鑑みて、今回の計画は適当であるということで、地域でもって合意が得られましたので、この計画で今回お諮りをしたいと考えております。

8 ページ目には、古い岸壁の機能転換等によります維持管理のトータルコストの縮減に係る資料をおつけしております。

以上が志布志港の変更の内容でございます。

以上2件、ご審議のほどよろしくお願い申し上げます。

**【分科会長】** それでは、高松港、志布志港の港湾計画の一部変更について、ご意見、ご質問ございましたら、よろしくお願いいたします。ございませんか。

それでは、特にご質問、ご意見ございませんようですので、答申案についてお諮りしたいと思っております。

答申。高松港。「国土交通大臣に提出された高松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か。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ご異議ないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

答申。志布志港。「国土交通大臣に提出された志布志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か。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** ご異議ないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

それでは、次の議題に移ります。港湾における中長期政策でございます。中長期政策について、事務局から説明をお願いいたします。

**【企画室長】** 企画室長でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

まず資料2-1をご覧ください。前回11月に「施策の方向性」としてお示したものをまとめたものになります。上の方には、背景や7つの検討の視点、さらには役割を整理しております。時間の関係で割愛させていただきます。下半分の方は、これまでの議論の

経緯ということで、港湾局が現在行っている施策、18個ありますが、その中で8つを主に議論して頂いてきました。一番下の検討スケジュールでございます。前回11月の分科会で「政策の方向性」の素案を提示させていただいたところで、本日は、前回いただいたご意見などを踏まえまして「政策の方向性」について若干修正いたしましたので、これについてご了解いただきたいと思っております。今後、夏に向けて中間取りまとめを、これまで議論させていただいた中身についてしたいと思っております。施策の中身について、4月以降も議論させていただいた上で、中間取りまとめの素案をまずこの夏にまとめさせていただいて、1年後の最終取りまとめを目指したいと現段階では考えております。

次に裏面に移りまして、こちらが今回若干修正いたしました中長期政策の方向性の案でございます。大きくはあまり変わってないのですが、変わったところだけご説明いたします。

まず、1ポツの①と②のところで、①と②の順番を入れかえました。①に関しては、「アジアへのダイレクト航路の充実」とだけ書いてあったのですが、「東アジアから生産拠点の移転が進み、成長著しい東南アジアへの航路を戦略的に重要な航路」という形で位置付けて、「国内主要港からの直航サービスを強化し、リードタイムを短縮」というところを少し具体的に書きまして、かつ順番も入れかえたというところでございます。

②、③は特に大きな変更はございません。

それ以外では、中身としては入っていたのですが、少しキーワードをこちらに追加したところとしましては、2の①の「港湾のロジスティクス・ハブ機能の強化」ですとか、3の②のクローズのところの「海外富裕層の更なる誘致」ですとか、あとは③の「内航クルーズ」ですとか「広域周遊・滞在型ルート」というキーワードを追加しております。さらには、5の③の「海洋権益の保全」ですとか「海洋資源」という言葉をキーワードとして追加させていただいております。

具体的な中身については、資料2-2に基づいてざっとご説明いたします。

2ページ目を開いていただきまして、今全体の傾向としては東アジアから東南アジアへ生産拠点の南下が進行している。これは、左側の所得が今後、特に東南アジアについても上がっていくと、中国に関しても上がっていくという中で、右下のような形で生産拠点の移転が、かなりダイナミックな形で動いているかと思えます。

その中で、3ページ目になりますが、日系企業も東南アジアの方に大分進出して貿易額とかも増えているということになります。

一方、4ページ目にまいりまして、これは現在、我が国と世界各国との間の貿易のボリューム、特にコンテナに関してのボリュームとルートを示したもののなのですが、大きな貿易相手先としてはやっぱり中国、東南アジア、北米、欧州が大きいということがわかります。課題といたしましては、円グラフの中で直航ですとかトランシップとか書いていますが、傾向としてはトランシップの割合が増えているということと、あとは全体的に燃費重視で減速航行が進行していますので、全体としてリードタイムがかなり延びているという状況が課題としては挙げられます。

5ページ目に、荷主の方、船会社の方に伺った際のご意見を簡単にまとめております。直航便の減少が、荷主の一番上の方でいうと、希望としては、「適切なサイズで高頻度でリードタイムが短い航路が理想」というご意見もいただいております。あと精密機械メー

カーからは、「直航基幹航路が全廃されるとサービスレベル、運賃レベルが上昇するのが課題」とのご意見もいただいております。一方で、日本で積替える可能性に関しては、例えば荷主、これはゴムメーカーの方ですが、リードタイムはそれほど重視してないとか、あと自動車メーカーの方からは、週二、三便はないとなかなか日本で積替えが難しいとか、あと船会社の方からは、ターミナルが点在しているということが積替えの課題であるという、様々なご意見をいただいております。

将来、じゃあ見通しはどうかということ、6ページ目になりまして、これは、現在IMFとかが予測しています経済成長率に基づいて、単純にどれぐらいボリュームが将来増えるのかというのをざっくり予測したものになります。先ほどの話にあります、今後、東南アジアとの間のトレードが伸びる。特に、東南アジアと北米の間、更には東南アジアと中国の間、もちろん中国と北米の間もかなり太くなるということで、そういった中で日本のトレードは相対的にはちょっと細くなっている傾向があるということをやどうや対応していくのかというのが今後の大きな課題かと思えます。

具体的に、7ページ目が、直近の動きといたしましては、最近、中国の船会社のCOSCOの北米航路が横浜に追加寄港すると発表しました。狙いとしては、横浜港から東南アジアへ向けてフィーダー便を走らせて、これに接続すると、このような形で東南アジアと北米の間の貨物をうまく取っていくことも重要なと考えております。

一方で、8ページ目釜山港の集貨戦略ということで、近隣諸国の港湾政策はどうかということでまとめております。特に特徴的なのは、来年度に関しては、釜山港のインセンティブが約39億円ということでかなり大幅に増やしているというところ。あと特徴的なのは、2ポツ目にありますが、2017年はベトナム、イラン、パナマ、中国東北部といったところを戦略ターゲットとして、特にこういうところからの積替え貨物の取り込みを狙っているということで、かなり戦略的にやっているということがわかります。

9ページ目、これは有名な中国の「一帯一路構想」です。海上ルートの拠点を港湾の拠点を押さえ、ネットワークを形成しようという中国の戦略です。

こういった形で、近隣諸国の方でも戦略的な取り組みがなされている中で、日本としてどういう対応を今後していくのかというところで、10ページ目に簡単にまとめております。長距離の欧米や中南米とかへの航路は従来通り、戦略港湾に集めて直航便を維持します。韓国や中国に関しては引き続き各地域からダイレクトで結ぶ。一方で、今後特に増える、かつ戦略的にも重要になる東南アジアへの航路に関して、ここに少し力を入れていくべきなのじゃないかと考えております。具体的には①から③までございますが、まず日本の各地域と東南アジアの間のボリュームがそもそも増えるという点への対応、②一部東南アジアから北米に流れる貨物も日本で積替え得るのではないかと、③特にヨーロッパ向けなどに関して今かなり便数が少なくなっておりますので、荷主の方の利便性を向上するという観点から、東南アジアで接続してさらにその先に運んでいくというところで直航便に負けないサービスができるのではないかと考えておまして、こういった観点から、戦略的に東南アジアへのネットワークを強化する方向を出そうと考えております。

2ポツ目、今度は国内の話になります。13ページ目が国内のフェリーやRORO船のネットワークになります。全体としては日本海側の航路網が少し薄いかなと思われれます。右上

にあります。海上ルートと陸送ルートで、海上ルートをうまく組み合わせると、例えば宮崎から東京に行く際に、途中フェリーを使う方がドライバーの休憩時間の関係で早くなるとか、そういう使い方もあるということが言えます。

14ページ目になりますが、先ほど日本海側の航路が少し薄いと、貨物がやや少ないということで、それへの対応ということで1案としては、国内の貨物だけではややボリュームが少ないので、国際フィーダー貨物を、例えば日本海側の貨物を北部九州に集めて、そこで接続して東南アジアに運ぶ。右下のような形で積み合わせをすることで、国内のネットワークも強化するという必要もあるのかなと思っております。

15ページにまいります。今度はまた違う話なのですが、コンテナ貨物がどこで開けたり詰めたりされているのかということで、特に特徴的なのは輸入コンテナ貨物に関して、横浜や神戸港に関しては、港の中で開けている貨物が増えてきています。これはそれだけ、右下の方に示しているような形で、港の近くや中で、物流施設が増えてきたということになります。一方で、東京や大阪に関してはやや少ない。これはやはり土地の価格や供給量の課題があるのかなと思います。

16ページ、輸出入貨物に関してはなるべく港の近くで扱った方が効率的ですので、「ロジスティクス・ハブ」を引き続き港内に整備していく必要があります。

17ページ、ターミナル自体の効率化ということで、現在行っている遠隔操作ですとかをさらに進めていく必要があります。

さらに18ページ目は、情報の共有化で無駄をなくすという観点も重要です。

飛びまして、20ページ以降がクルーズの話になります。

22ページが、本日閣議決定いただいた内容になります。こういった形でクルーズ拠点整備を促進していく必要があります。

23ページ目の、日本海側のクルーズルートが比較的短期でも回れるということで、かなり日本人のお客さんが増えていきます。空港から船までチェックインできると、フライ&クルーズも楽になってくるということで、こういった取組も必要です。

更には24ページ、プライベートアイランド、あとは内航クルーズを少し小さな船で回るといったことも今後必要なのかなと考えております。

更には25ページのホテルシップのような形で、イベント以外にも離島や地方部における宿泊先としてうまく活用していくという観点も重要です。

27ページ目が空間形成の事例です。左側が物流施設の再開発の事例。右側が今まで安全上立ち入り不可で自由に使うことがなかなか簡単ではなかった防波堤の上とかを開放したり、真ん中のような形で、これは横浜の大さん橋ですが、住民の方が市場や花火を楽しむ場として提供できるようにしたり、右下はシンガポールの例ですが、水域をこういう形で使ってショーをやるとか、様々な使い方が必要なのかなと考えております。

さらには28ページ目、景観形成という観点でいうと、街が海を向き、海に開けた水際空間を形成していく必要があります。右側が景観シミュレーションのイメージですが、特に船や海からの視点も考慮して、街が船を迎え入れるような空間形成を図っていくということも必要です。

次はエネルギーの話で、31ページ目が専用岸壁の老朽化。40年以上経った岸壁が4分の3を占めているという状況なので、企業再編などに併せて共同利用していただく場合、

何らかの支援をしていくということも今後考えられるのかなと思っております。32ページ目の通り、今後いろんなルートから新しいエネルギーが入ってまいります。北極海からも入ってまいりますし、パナマ運河経由でも入ってきますし、オーストラリアからも入ってくるというところを、災害のことを考えまして日本海側、さらには太平洋側、両面から受けられるということも必要かなと考えております。

さらには33ページのような形で、今後本格的にCO<sub>2</sub>を減らすということであれば水素を使わないといけないのですが、そういった水素を扱う地区を少し港湾の中でまとめることも必要かなと思っております。

35ページ以降が環境の話になります。

港としてはなるべくCO<sub>2</sub>を出さないようなターミナルをつくるゼロエミッション、次の36ページがLNGバンカリング拠点の形成です。SO<sub>x</sub>規制で船からの排出量を2020年以降、0.5%以下にしないといけないという中で、まずは横浜でやるのですが、今後内航にも入ってくる可能性もありますので、全国展開も含めて検討して参ります。

防災の話が39ページ目以降にございます。東日本大震災の教訓を踏まえて、今、全国の港でBCPを作っているのですが、課題といたしましては、右側にあるとおり、点検体制の確保や点検中の被災リスクがあるというところで、津波警報が発令されている間は港に近づけないというところをどうするかが課題です。

対応としては、次の40ページにあります。港湾の情報化を進めて、これは当然、災害時だけでなく通常の維持管理でも使えると思ってしておりますが、GPSとかを活用して見える化を図っていくということと、被災情報を共有することが重要になります。

最後42ページ目以降が、建設工事にもICTを活用するというところで、今、点検技術やドローンを使って点検の省力化・効率化を図るという取り組みを進めております。将来的には44ページ目になりますが、測量から設計施工、検査に至る全てのプロセスを3次元で管理するというところで、余計な無駄や、真ん中の下にあります。ある意味無人施工、遠隔施工するというところで、今後作業員の方が高齢化していく中で、いかに効率的に進めるのかという観点からも重要かなと思っております。

最後45ページは、今後、ICT、IoT、AI、ビッグデータを活用して、いかに効率化を図っていくのかというところは全体として共通な事項かなと考えておまして、この辺は、もう少し掘り込みが必要なかなと思っております。

以上簡単でございますが「施策の方向性」に関してご説明させていただきました。

**【分科会長】** それでは、ただいま説明のありました内容について、ご質問、ご意見ございましたら、よろしくお願いたします。

**【委員】** 今日は、この中長期政策の方向性を決める一つの節目のときだと思いますし、個人的には私も委員として今日がちょうど節目になりますので、感想めいたことで申しわけないのですが、若干申し上げたいと思います。

この中長期政策に当たって、最初はたしか二十幾つの論点が出てきて、これをどうまとめるのかと、非常に大変だなと思いました。ましてや私は素人ですから、どこからどういうふうに進んでいったらいいのか非常に苦労しました。今まとめられたのを見ると、皆さんの色々なご意見をもとに、プレーヤーが誰かということ、その人たちが動く、そしてそれが日本の経済成長であったり安心・安全できれいな国土形成につながるよう見定め

ましようという方向が示されたと思います。客観的な市場分析だったり現場のユーザーのヒアリングをして、最初は雲を掴むような話だったのですが、結果的には非常に地に足が着いた方向性が示されたのではないかと私はこの段階では思っております。

ただ1点だけ、今後の案をまとめる中で、各項目の中にそれぞれ入ってはいるのですが、敢えてもう少し深めるというかスポットライトを当ててもらいたいのは、前段でも出てきた、地方創生などに期待される港の役割や意義で、もう少し取り出してもよいのではないかと。それは、1個の港の機能ではなくて、国土形成計画の対流促進型国土における非常に熱い熱源の1つになる部分だと思うのです。また地方創生という観点から考えていかなきゃいけない部分を、いいところばかりじゃなくて、スクラップアンドビルドが必ず必要になってくると思いますので、そういった思い切った部分と、それから新しい環境下で、インバウンドもアウトバウンドも直接地方をネットワークされるという、大きい時代の流れにどうついていけるかということも深掘りしていただくと大変いいものになるのではないかなと期待しております。

最後の最後なのですが、各政策がいろいろ並んでいますけれども、それが最後結集したときに、全体を俯瞰して見ると、それぞれの大都市港湾だったり地方港湾が、固有の物語を紡ぎ全体像がイメージできるようになると、国民目線から見ても、この港はこういうものを持った自分たちに近い港なのだというのが最後描ければ素晴らしいなと思いました。

**【企画室長】** 非常にありがたいご指摘ありがとうございます。おっしゃるとおり、地方に関しての視点が足りないと思います。今日、実は全国からも、地方整備局の関係者含め多数来ているのですが、こういう説明すると、地方にとって夢が少ないのかなと言われるので、今後、中間取りまとめの前後とかも含めて、この中でも少し、例えば日本海を、日本沿岸をどうするのかとか、瀬戸内海をどうするのかとか、地方の現状やどういうビジョンを持っているかということも踏まえて、地方に夢を描けるような中身を少し補強していかなきゃいけないのかなと思っております。おっしゃられたように難しいところもありますが、何とか来年度はトライしていきたいと思っております。ありがとうございます。

**【委員】** 部屋が暑過ぎるので、頭がぼーっとしてて、言おうと思ったのを何個か忘れたので、覚えていることを2つだけ言います。

方向としては全然違和感ないです。ただ、2つだけ、我々ここで今後議論するときに頭にとめないといけないというのが、最初は、もう表に出てしまっているのだけれど、内貿がほぼ危機的状況になっていますよね。内貿というか、要は国内輸送ですけど、これはもう危機的ってばれてしまったので、ここは何とかせなあかんでしようという話になるのですが、皆さんもご承知だと思いますが、トラックに逃げ場はないよな、鉄道も実は逃げ場ないよなといったら、もう船しかないのですよね。ちょっと計算すればこれはわかる話だと思います。

だから、もう船でしか頼れないような、特に九州とか北海道、沖縄とかの離島も含めてですけど、船でしかもともとやれそうにないところも、今まで別の輸送手段で持っていたりしたのが、もうこれ多分持たない。それを我々意識しながら、結構控え目に内航を書いているのですが、僕はもっと内航を強調してもし過ぎないのではないかなと思うのです

よ。特にフェリーは皆さんが思っている以上に重要な役割を今果たしつつあるので、もう一遍フェリーに帰ってきているので、そこはやっぱりちょっとどうでしょうねという風に、もう一遍ちょっと考えてみてもいいのじゃないかなと思いますね。それが1点目。

それから2つ目は、先ほども横浜にCOSCOが接岸しますよ、路線増やしますよという話が出てきたのでわかりますけど、キャリアの中のプレーヤーが変わってきているのですよね。もうむちゃくちゃ寡占が進んでいる世界になっていて、なおかつ、どこが強いかも世界はほとんどわかっていて、じゃあ残りの人たちはどうしますのとなったときに、積極的に打ってくる、打ち出してくるキャリアと、わりと守りに入っているキャリアがばっちり分かれてしまっているような状態に僕には見えるのですね。前者が中華系、後者が残念ながら邦船という構図がどうしても出てしまっているように僕は感じるので、今後、だからそういう、あんまりこういう話をしたら気分悪いのはわかるのですが、そういうプレーヤーが、キャリアって、ここは港湾局なので、キャリアはお客さんなのですが、お客さんの事情も我々は考えざるを得ないのじゃないかなという状態になってきてしまったのだと。もともと邦船とは一緒に頑張ろうねみたいな話だったのが、かなりそれは、先ほどの神戸港の話でも出ましたけど厳しくなっている、厳しくなっていると考えたくないけど厳しいのですよね。逆に、中華系の方は、いきまっせみたいな形で来たり、あるいはエバーとかそういうところも、まだ行くぞみたいな感じになってたり、ちょっと状況が変わってきていると。我々が思う以上に状況が激しく変化してきていると。だからプレゼンスは、市場でのプレゼンスが大分変わってきていることを意識しながら、今後10年間だったら10年間というものの設計図を描いていかないと、やっぱり今までどおりのステータス候補でいきましょうというのはほとんど無理になってきているので、外貿も。そういうプレーヤーが変わりますよね、変わったところでもちゃんと彼らと一緒にやっぺこうねみたいな形を考えていけるような素地を一応ここに出しておいてほしいなと思いました。

以上です。

**【企画室長】** まず内航の点なのですが、今、海事局の方でも内航の活性化委員会を開催されていて、その中で人手不足や将来、どうするのかということも含めていろいろ検討されております。その中で我々としてもいろいろできることはあるかと思っておりますので、ちょっとまだ勉強が足りないところはおっしゃるとおりですので、今後深掘りするところとして、内航をどういう風にもう少し、てこを入れていくのかというところは、今後検討していきたいと思っております。

あとプレーヤーのお話になりますが、我々としてもなるべく邦船社さんと一緒に何か新しくできたらいいなと思っております。これからまだいろいろ動きがあると思っておりますので、具体的なご相談も港湾経済課からしつつ、進めて参りたいと思っております。ちょっと抽象的なお答えで済みません。

**【審議官】** 私、海事局の審議官も兼ねておりますので一言。内航ビジョン検討会は、1、2カ月に1回、1月に1回に近い状況でやっております。6月ぐらいに中間取りまとめの方向でございます。ただ、こういう議論をしているという紹介はその前でもできますから、また用意をして海事局と相談しながらお出ししたいと思っております。

**【分科会長】** その他。

**【委員】** 3点ほど申し上げたいと思っております。

私は専門がインターネットやIT、デジタル関連で、日頃はサイバー空間中心で仕事をしているので、こちらに伺うと、リアル中心、物の動きを扱うということで、ある意味、真逆な世界を扱っているのも、それゆえに非常に興味深く参画させていただいています。

今回、IoTとかAI、ビッグデータを活用した生産性の向上や見える化を図るという課題が何か所か出てきておまして、ようやくそういうテーマにも焦点があたるのかと思って期待しています。これらのテーマは、どれも関係する人が非常に多様で多岐に渡り、それぞれにメリット・デメリットが違って、思いも違う中で、企画というかプラットフォームを絵にして、それを実現していかなくちゃいけないという、非常に難易度の高い課題だと思っています。

例えば18ページに、物流情報プラットフォームの課題が書かれています。事前説明では、まずは他省庁や民間企業のデータをオープン化するところが大きな課題なのですよねというお話がありまして、それはそれでわかります。でも、それを最重要課題と言ってしまうと、他省庁にボトルネックがあるという課題認識になりそうで少し問題かな、と。もちろんそれも重要な課題ですけれども、仮にそれが解決できたとしても、すぐには、プラットフォームは構築できなくて、それ以上に関係するいろいろなプレイヤー間を調整していくことが重要で、かつ国だけが音頭をとって走ってもうまく進まないでしょうから、民間でリーダーシップを発揮してくださるというような体制を作っていくというような、難しい課題があるテーマだなと思いました。

今回いろいろテーマを挙げていただいています、特に18ページの物流情報プラットフォーム、40ページの港湾施設の見える化、44ページに書かれている3次元データの処理・管理、これらは積極的に進めたいと思います。そのために何かお役に立てることがあればご相談に乗りたいと思います。というのが1点目です。

2つ目は、全体の中で一番大きなテーマとして書かれている、東南アジアとの航路をいかに戦略的に作っていくかという課題は、非常に重要なテーマだと思います。しかし、自然体に任せていけば東南アジアから中国を経由して北米へ運ぶルートがメインになってしまうという現実も明らかなので、早くから具体的な戦略を練って、全体の流通量のうち取るべきシェアの目標等できるだけ具体的な数値目標を設定し、スケジュールについてもできるだけ具体的に検討していただきたいと思います。例えば、横浜の埠頭を集約するという話は一筋縄ではいかない難しい課題だと思うので、それが全体戦略の中でどういう位置づけなのか、いつまでに整備が必要な話なのかを共通認識できるように、具体的な全体戦略と個々の具体的な目的・目標を明確にしてまとめていただきたいと思います。それが2点目です。

最後3点目は、クルーズネットワークの形成については、観光庁との連携が多いですよね。この取りまとめは、港湾から見た課題だけをまとめておられるのですけれども、全体像も示して、そのうちのこの部分を担っていくというほうがわかりやすいのかなと思いました。

以上3点です。

**【企画室長】** ありがとうございます。まずITに関しては、正直まだまだ我々も勉強しなくちゃいけないことが多くて、ITに関しては物流分野でかなり遅れている部分があると思いますので、そこはぜひ委員のお知恵をいただきながら、今後少しでも具体

化していくという形でやっていきたいと思います。特に、物流情報プラットフォームに関しては多分、一番難易度が高い部分、今までいろいろ港湾局としてもなかなかうまくいかなかった部分もありますので、まず情報を蓄積するところも十分やっていないところがありますので、そこから始めて、あとはそれをどういうふうに活用するのかというところを、段階を踏んでやっていきたいと思っております。

それから2点目の東南アジアの話、これはまた非常に難しい話で、いろんなプレイヤーの方がいらっしゃる中で、ある意味、個別具体的にやっていくしかないところはあるのですが、そこも今後4月以降の議論の中で少し整理はしていきたいなと思っております。

それから3点目のクルーズの話、まさにおっしゃるとおりで、インバウンドの客全体をこれぐらいに増やすという目標があって、その中でクルーズが幾ら担うという話がある中で、いろんな政策が当然、観光の分野がまず幹としてあって、その中に入ってまいりますので、おっしゃる点は対応して、ただ、説明の資料の中では確かに見える形になっていないので、また全体像が見える形の資料も準備させていただきたいなと思います。

以上です。

**【委員】** まだ最終取りまとめまで少し時間があるようなので、まだいろいろ付け加えていけるのだらうと思いますが、大分時間が押してきているので1点だけ申し上げます。

強力に推進する必要がある政策の中で、国際バルク戦略港湾政策、これがどうも資源エネルギーサプライチェーンの多様化ということの中に入っていくということになっています。この「バルク」っていう言葉のやっぱり重みと大切さをもう少し織り込んでいきませんと、いけません。この資源エネルギーは石炭や石油や鉄鉱石もみんなそうですが、それももちろんバルクではありますけれども、やっぱりバルクっていうときには、例えば車であるとか重機であるだとか、そういうのを全部日本ではバルクなわけですよ。ですから、この中と本文の中で、ここで1行が出てくるのですが、もうバルク戦略っていうのが何か全然、もう一キーワードぐらいないかなと思ってさっきから探していたのですが見当たりません。これは資源エネルギーサプライチェーンというところに何か組み込ませていくということとバルクっていうことの意味と重みが違うのだということだけは、もう一度、最終取りまとめの中ではしっかり入れ込んでいただきたいと思います。

以上です。

**【企画室長】** ちょっと言い訳しますと、まずこの8つで、前半の4つと後ろの4つにとりあえず分けていますが、全体としてまた最後、中間取りまとめなりをする際に、少しリシャッフルなりして、後半の5ポツ目以降に書いてある話でも、すぐにやる話があると思いますし、その辺はリシャッフルが必要かなと思っております。

かつバルクの話というのは、今すぐやっている話もかなり、今進めている途中の話もありますので、そこも含めて、短期、中期、長期でそれぞれ何をやっていくのかということも含めて、もう少しバルクという形が見える形にしたいと思っております。

**【委員】** はい、ぜひお願いします。

**【委員】** お時間がないようなので簡単に申し上げますけれども、そもそも中長期はどのくらいの期間を指すのか。今、お隣の委員から伺いましたが、5年から15年ぐらいの目途でよろしいのですか。

**【企画室長】** 一応2030年……、そうですね、15年から、場合によっては20年

後。

【委員】 ありがとうございます。欠席が続いて申し訳なかったのですが、久しぶりに資料を拝見しましたら、大分整理されて、課題の洗い出しができていますなどと思いました。期間も確認したのは、スピード感の問題で、どれをどのぐらいの間にやりたいというのがもう少し見えてくると、一般の者が見たときに、分かりやすい。これはオリンピックまでにやりたいのだとか、これは15年ぐらいかけてなど、その辺の長短がわかりづらかったので、この先まだまだ時間もありますので、少し入れ込んでいただくとありがたいと思いました。

それから、私自身は、新しく打ち出す中の4番目の「美しく快適で市民に身近な」って、これが非常にいいなと思っておりまして、港というのは、日本中に1,000以上あるとも聞いておりますが、身近にあるのによくわからないところというのが、一般的に市民が、思っているところで、今回を機に、ぜひ親しみの持てる港づくりに力を入れていただきたい。個人的にはマリーナベイ・サンズですか、シンガポールに行ったときに、知らないで行って、大変な感動を受けまして、一晩に2回ぐらいショーがあつて、何をやっていてもその時間には港に行かなければと思うぐらいのことでしたので、わくわく感を市民の皆さんに与えるような工夫というのもお願いしたいと思います。

以上です。

【委員】 大体こんなだと思いますよ、方向性としては。最後でいろいろあると思うけど、まあ、こんなものだと思うのですね。これが what to do だとすると、もうちょっとベーシックなところで1個だけ後で付け加えた方がいいのじゃないか、底辺で。それは何かというと、今までの港湾政策を反省して、それを踏まえてやろうというのが局長の考えでやってきたわけで、これはいいのだけど、じゃあ反省してみると、何が足りなかったかということ、方向性はそんなに違っているわけでもなかったのだけど、それを手打つのが遅かったねとか、それからやる程度が足りなかったねという、そういう徹底が足りない、あるいは時機を失したみたいな面があるでしょう。そうすると、この打ち出していることはいいのだけど、そういう戦略を適切にアセスメントして、これをこの程度どこでやるとどんなことが起こるのかな、世界経済にはみたいな、そういう種類の分析を可能な限りやりながら適時適切に仕事をしていこうという事柄自身が新しい提案になると思うのですよ。だから個々の施策じゃなくて、what to do じゃない、how to do なのだけど、それを入れたい。

同じく、今、委員がおっしゃったところで、4番、僕もすごく大事だと思っているのだけど、昔もやったのですよね、ウォーターフロント。それが何かへたっている時代があつて、で、また再度これを見直すみたいなものだよ。これもやっぱり反省してみると、なぜあれはへたってしまったのだろうかという反省がこの how to do のところにやっぱり入ってくる。そこのところを後でまた議論して加えたら素晴らしいのじゃないかと思いました。

以上です。

【分科会長】 じゃあ、最後。

【委員】 私は、中長期政策の土台は、地方創生とモーダルシフトだと思っているのです。モーダルシフトは先ほど委員がおっしゃったとおりです。地方創生については、国是となっているにもかかわらず港湾政策がなかなかそれを推進していないということが言え

るのじゃないかと思うのです。戦略港湾に東南アジアの貨物を集めてトランシップを図りたいというのは、私は賛成しません。それは船会社の勝手だからです。港湾当局が頑張っとうなるというものでもないし、頑張らなくても船社がそうしようと思ったら明日からでもできるような話だからです。それに対して、北前船構想というのが非常に私としては嬉しい構想で、日本海側をもっと盛り立てるためには、ハブとなる港とすれば、例えばですけれども新潟と敦賀と北九州港、この3つを拠点にして、いろいろ面白い政策が展開できるのではないかと考えております。

それから、当初から申し上げている港湾計画ですけれども、今の港湾管理者の守備範囲を考え直す必要があるのではないかと。つまり、港湾計画というのは広域的に考える必要があるから、どうしてもそこに地方自治体の縄張りというものが存在してしまう。このことを認識するような文章を入れていただきたい。

それからクルーズ船については、クルーズ拠点港というのは、私はちょっと違和感がありました。というのは、あれは民間の船会社がお金を出すというところを前提にして募集されたからあのような面子になったわけで、それを、国がクルーズ拠点港と呼ぶにはちょっと違うかなと。もっと大きな港も当然拠点であるし、船会社が金を出さなくても国が大手を振って大きな資金を投入して拠点港にするということもあっていいと思うし、そのような覚悟でやっていただきたいなと思います。

以上です。

**【企画室長】**　たくさんご意見いただきましてありがとうございます。毎回、委員からご意見いただいております。先ほどの東南アジア集貨に関しては、実際にはビジネスの話ですので、一個一個具体的にやっていかなきゃいけない話なので、ちょっとここでは省きますが、それ以外いただいたご指摘の点に関しては、今後、中間取りまとめに向けてもうちょっと、特に地方の観点に関してはもっと補強が必要かなとっておりますので、そこを今後また引き続き議論させていただきたいと思っております。ありがとうございます。

**【分科会長】**　ありがとうございます。それでは、中長期政策についての議論はこれでひとまず終わりにしたいと思いますが、事務局で考え方を整理していただきたいと思っております。

それでは、次の議題ですが、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でございます。ご説明お願いいたします。

**【港湾計画審査官】**　では私のほうから、港湾の基本方針の変更についてご説明をさせていただきます。資料3をごらんください。

冒頭、局長の挨拶でも申し上げましたとおり、港湾法の改正、本日閣議決定いたしました。これに伴って基本方針を変更したいということで、その進め方について今日ご紹介するものでございます。

資料1 ページ目、2 ページ目につきましては、基本方針の性格と基本方針の過去の変更経緯を整理したものでございますので、委員の皆様ご承知の内容だと思っておりますので、時間もございませんので割愛させていただきます。

3 ページをごらんいただければと思います。今回の法改正案の内容でございますが、クルーズ拠点の形成に向けた港湾法の改正を検討しており、本日閣議決定したということでございます。

法案の内容につきましては大きく2つ、枠の中の①、②でございます。クルーズに関するものが①でございます。外航クルーズ船の受け入れ拠点の形成の推進ということでございます。内容は、受け入れ拠点の形成を図る港湾を国が指定してまいります。その指定された港湾の港湾管理者が受け入れ拠点の形成のための計画を作成するということになりまして、その計画に基づく工事の許可等の特例が規定されております。それから、港湾管理者が民間事業者と協定を締結できるということになっておりまして、その内容として、下に下線で引いてございますが、係留施設の優先的な使用や民間事業者が整備する旅客施設の一般公衆への供用等に関する協定という内容になってまいります。こういったことを港湾法で位置付けようとしております。

2番目でございますけれども、非常災害時における国土交通大臣による円滑な港湾施設の管理ということでございまして、非常災害時におきまして、港湾管理者からの要請がある場合には、必要があれば国が港湾利用者との調整、例えばバース調整といったものについて業務を実施できるということを規定してございます。

今回の基本方針の変更につきましては、①に関係するものが対象となっております。

1枚めくっていただきまして4ページ目をご覧ください。今回の基本方針の変更につきましては、今ご説明申し上げました改正港湾法におきまして、基本方針に反映させるべき事項として規定される内容を変更してまいりたいと考えております。

その内容でございますが、真ん中の枠の左側の方、基本方針に反映させるべき事項ということで書いてございます。1つ目、基本方針で定める事項に「官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項」を追加するというので、これがクルーズ拠点形成に係る事項でございます。その下、「国際旅客船拠点形成計画は、基本方針に適合したものでなければならないこと」ということで、先ほどご説明いたしました港湾管理者が作成する計画、これについて基本方針に適合要件を記載するということになってございます。この2つにつきましては、右側を見ていただきますと書いてございますが、新たな章を追加して、国際旅客船拠点形成計画が適合すべき要件等を記載する方向で検討を進めたいと思っております。

それから、左の枠に戻っていただきまして3番目でございますが、基本方針を定めるに当たりまして「国際観光の振興のため果たすべき港湾及び開発保全航路の役割に配慮」して基本方針をつくれと規定されましたので、このことについての反映させてまいりたいと思っております。

なお、現在、今しがたもご議論いただきましたけれども、中長期政策の審議中でございますので、この中長期政策の策定が結論が見えてまいりましたら、その中長期政策を踏まえた変更を今後検討していきたいと思っております。冒頭申し上げましたように今回は法改正の内容について規定される内容のみを対象としたと思っております。

5ページ目をご覧くださいませでしょうか。スケジュールを整理してございます。基本方針の変更につきましては、中段あたりに書いてございますけれども、港湾分科会でのご審議を経るほか、幾つかの手续が必要となっております。これらの時期につきましては改正法の国会審議の日程と連動いたします。おおよそ6月ごろには審議会に諮問させていただきたいと考えております。法の施行につきましては公布から一月以内ということで規定する予定でございますので、諮問の一月余り後の7月ごろには変更した基本方針の告

示を行う必要があるということでございます。したがって、分科会でご審議いただける期間あるいは回数も極めて限られてまいりますけれども、委員の皆様には前広にご意見を伺うなどのことも考えておりますので、なにとぞご指導賜ればというふうを考えております。

以上で基本方針の変更についての説明を終わります。

**【分科会長】** この報告について何かご質問ございますか。よろしいですか。

それではもう時間が来ていますので、最後の報告お願いいたします。

**【海洋・環境課長】** 海洋・環境課長でございます。私から改正港湾法に基づく洋上風力発電の導入の進捗状況につきましてご報告を申し上げます。

資料1ページ目でございますが、7月に改正港湾法が施行されまして、占用公募制度が創設されましたけれども、その8月から北九州港におきまして洋上風力発電事業者の公募を行ってまいりました。本年2月に、ひびきウインドエナジーという企業グループが占用予定者に選定をされましたので、ご報告を申し上げます。

2ページをご覧ください。左上にコンソーシアムの構成員がございまして、九電みらいエナジー株式会社、そのほか北拓、西部瓦斯、九電工という地元の関係の会社と、それから電源開発を中心としたコンソーシアムが選ばれております。規模ですが、風車の基数が最大44基、総事業費が1,750億円程度ということで、平成34年度から着工する予定という計画になってございます。一番下に表がございまして、選定グループによる計画のポイントがございまして、風車の積出拠点の形成、輸出入／移出入拠点の形成、産業集積、地元企業への貢献、その他ということで、中長期政策の議論の中で拠点港の形成という議論もございましたけれども、そういった内容を含んだ非常に地域への貢献を意識した内容の計画となっております。

次に3ページでございます。鹿島港における取り組みでございますけれども、鹿島港につきましては、港湾法が改正される以前に港湾管理者が任意の形によりまして既に事業者を選定してまいりました。図がございまして、左側の区画が地元の企業を中心としたコンソーシアム、右側の赤い区画が商社を中心としたコンソーシアムが選定されてまいりましたけれども、南側の区画の事業者がこれを辞退するという話がございまして、再度、改正港湾法に基づいて公募を行うということで、3月2日からその手続にかかっております。こちらにつきまして全国2例目の事例ということで公募が行われるということでございます。

以上でございます。

**【分科会長】** 何かご質問ありますか。よろしいですか。

それでは以上とさせていただきますと思いますが、マイクを事務局にお返しいたします。

**【総務課長】** 長時間にわたるご審議、大変ありがとうございました。本日使用いたしました資料につきましては、机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。

また、港湾分科会の委員の皆様におかれましては、大多数の方の任期が3月12日になってございます。現在、改選手続を進めさせていただいてございますが、独立行政法人住宅金融支援機構の理事の望月久美子委員におかれましては、今回任期満了に伴い退任をされることになりましたので、ご紹介を申し上げます。平成26年10月のご就任以来、貴

重なお意見を賜ってまいりましたことにつきまして厚く御礼を申し上げたいと思います。  
ありがとうございました。

次回の港湾分科会につきましては、6月ないし7月ごろを予定してございます。なお、  
港湾における中長期政策の検討については、別途ご意見を伺う場を設けさせていただきたい  
と考えてございます。

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。  
いました。

— 了 —