

平成29年11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69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69回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成29年11月10日（金）

開会 10時00分 閉会 12時00分

2. 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階 特別会議室

3. 出席委員等氏名

<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	政策研究大学院大学 教授
磯田 裕治	(一社)日本船主協会 常勤副会長
一柳 尚成	トヨタ自動車(株) 物流管理部長
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
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

#### 4. 会議次第

① 港湾計画について（審議）	
・ 浜田港（改訂）	・・・ 4
・ 清水港（一部変更）	・・・ 11
・ 青森港（一部変更）	・・・ 12
② 今後の港湾における中長期政策について（審議）	・・・ 16

【総務課長】 定刻になりました。ただいまより交通政策審議会第69回港湾分科会を開催いたします。

まず、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おりますが、会議資料の不足がございましたらお申しつけください。資料1-1から資料2-4まで、机上に配付してございます。

よろしいでしょうか。それでは、委員の出席状況についてご報告をいたします。本日、委員15名中11名の方が出席となっております、交通政策審議会令第8条に規定されている定足数である過半数に達しております。

それでは、議事に先立ちまして、大臣官房審議官よりご挨拶申し上げます。

【審議官】 おはようございます。大臣官房審議官でございます。

委員の先生方におかれましては、ご多忙の中をお集まりいただきまして、まことにありがとうございます。本来であれば港湾局長からご挨拶申し上げるところでございますが、所用のために本日欠席しております。申し訳ございません。代わりまして私から一言ご挨拶申し上げます。

本日の港湾分科会では、港湾計画案件として当分科会において浜田港における石炭及びバイオマス発電燃料輸入機能の強化や、国際クルーズ拠点港湾の形成に向けて清水港における旅客船受入機能の強化等に関する港湾計画についてご審議をお願いすることになっております。また、中長期政策につきましては、これまでの議論を踏まえた中間とりまとめ案を本日、提示させていただいております。委員の先生方におかれましてはご審議の程よろしくお願い致します。

本日は審議事項が多岐にわたり、案件も多くなっておりますが、先生方のご知見をいただき、活発な審議をいただきたいと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 それでは議事に入りますが、カメラの撮影につきましてはここまでということにさせていただきます。

では、分科会長、進行をお願いいたします。

【分科会長】 おはようございます。本日は審議事項2件を予定しております。

それでは議事を進めさせていただきます。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、港湾計画の改訂が浜田港の1港、港湾計画の一部変更が2港ございます。

それでは初めに、浜田港の港湾計画の改訂について審議いたします。なお、改訂ということで、本日は港湾管理者である島根県土木部長と、中国地方整備局港湾空港部長に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。

それでは、事務局よりご説明をお願いいたします。

**【港湾計画審査官】** それではご説明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。どうぞよろしくをお願いいたします。

まず、資料1-1、浜田港の計画資料をご覧くださいながら、改訂計画についてご説明させていただきます。

浜田港は島根県の西部に位置します重要港湾でございます。左上の地図をご覧ください。中国地方の日本海側では、鳥取県と島根県との県境にある境港港から、西に山口県の下関港までの間の重要港湾は、この浜田港と三隅港だけございまして、三隅港は石炭火力発電所に関連する貨物を中心に扱っている港であることから、この浜田港が島根県西部の石見地方の産業・物流を支える港となっております。

次に右上の広域図をご覧ください。浜田港と周辺の港との位置関係を示しております。

浜田港は古くから対岸ロシアとの原木の輸入、近年では中古車の輸出などの取引が行われており、また韓国・釜山との定期コンテナ航路が開設されるなど、環日本海諸国との交易で発展しておりました。

また、下の図が周辺の高速交通網図でございますが、浜田港から山陰自動車道、浜田港インターチェンジを経て、浜田自動車道より広島まで2時間弱で結ばれており、また島根県の東西方向では山陰自動車等が、現在まだ途切れ途切れになっておりますが、順次整備・供用が進められているところでございます。

浜田港の港湾計画は、前回の改訂を平成9年に行っており、今回、平成40年代前半を目標とした計画改訂を行います。

2ページ目をご覧ください。浜田港の概要を整理しております。

浜田港は、島根県唯一の国際貿易港として、古くから原木輸入を中心に発展してきました。平成13年には韓国・釜山港とのコンテナ航路が開設され、また平成20年にはロシア・ウラジオストク港と国際RORO船の就航が開始されるなど、日本海対岸に向けた国際航路の充実が図られてきました。また、平成23年に原木の日本海側拠点港に選定され

ております。

ページ下の写真が浜田港の全景でございます。右下にあります福井地区が、浜田港の物流の中心となっており、原木・石炭などのバルクの貨物、コンテナを取り扱っております。また、浜田港と背後地域のネットワークを強化するため、浜田港の福井地区と山陰自動車道・浜田港インターチェンジとを結ぶ臨港道路福井4号線を工事しております、今年度中の供用を目指しているところでございます。

3ページ目をご覧ください。浜田港周辺の主な立地企業を示しております。ご覧のとおり、紙・パルプ関連や繊維関連の製造業などが周辺に立地しており、最近ではバイオマス発電所の立地も進められております。

4ページをご覧ください。浜田港の取り扱い貨物の現状を示しております。平成28年の取り扱い貨物を見ると、輸入が6割近くを占めており、原木・石炭などのバルク貨物が多くなっております。また、バイオマス発電の燃料となる薪炭の輸入も始まっております。

5ページ目につきましては、上位・関連計画と浜田港の役割と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して、6ページをご覧ください。浜田港の目指す姿ということで整理しております。

先程申し上げましたが、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」、「交流・生活」、「防災」の3つの観点から整理しております。

物流に関しては、①船舶の大型化に対応した係留機能の強化、荷さばき・保管機能の充実など物流機能の強化、②バイオマス発電関連貨物などの新規貨物の取り扱い拠点の形成、などを目指しております。これらは、右側に示しております港湾の中長期政策・中間とりまとめ案の中で、新たな資源エネルギーの受入拠点の形成という柱の中で、資源エネルギーの安定的かつ安い供給の実現、大型船が入港できる港湾の受入拠点の最適配置という方向性に沿っていると考えております。

2つ目の交流・生活に関しては、にぎわいを創出するため、①外航クルーズ船等の大型客船の受入環境の整備、②市民や観光客が港や海と触れ合う憩いの場の創出、などを目指しています。これらは、右側の中間とりまとめ案の、列島のクルーズアイランド化や、ブランド価値を生む空間形成という柱に沿っていると考えております。

3つ目の防災に関しましては、最悪の事態を避け、企業活動の継続・安心な暮らしを維持するため、港湾BCPの策定等の取り組みを推進しております。これは、右側の中間とりまとめ案の、情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化という柱の中で、災害

発生直後から物流が途絶えないことを通じて、地域の早期復旧・復興を支援するという方向性に沿っていると考えております。

7ページ目と8ページ目は、中長期政策の概要をまとめたパワーポイントの中で関連する部分をご参考まで抜き出しております。

次に9ページをご覧ください。今回計画のゾーニングということで、物流関連では基本的に今使われているゾーニングの延長線の中で、また交流関連ではクルーズ船の寄港する岸壁から、みなとオアシスや隣接する浜田漁港を連携させていくということで考えております。

10ページをご覧ください。今回計画で想定する計画貨物量を整理しております。

目標年次で164万トンということで、このうち輸入が137万トンと、現在の25万トンから大幅な増加を考えております。輸入貨物が増加する要因として、主に3つ考えております。1つ目の要因が、バイオマス発電企業の立地に伴いまして、バイオマス燃料の取り扱いを新たに79万トン見込んでおります。この詳細については後ほど説明いたします。2つ目の要因が石炭輸入の増で、現在の8万トンから25万トンへの増加を見込んでおります。これは、現在、背後企業が工場用に発電を行っている燃料ボイラーを、重油対応から石炭対応に切りかえるという企業の設備投資計画に対応したものです。3つ目の要因は、背後のパルプ製造企業が、原料となる木材チップの調達先を国内から海外に転換することを検討しており、これに対応するための輸入17万トンの取り扱いを新たに見込んでおります。

11ページ目をご覧ください。この資料は、バイオマス発電の動向をまとめたものです。

左の図は、経済産業省が平成27年にまとめました長期エネルギー需給見通しなどを引用したものです。2013年に全発電電力量に占める割合が10.7%ありました再生可能エネルギーが、2030年には22から24%にすることを見通しております。バイオマス発電が全発電電力量の3.7から4.6%になるという割合を示しております。これは、再生可能エネルギーの中でもバイオマスが2割弱になるということで見通されているところでございます。

このような中、浜田港の背後圏の益田市、江津市、大田市において、十数カ所の新たなバイオマス発電所の建設計画があり、これらは経済産業省への申請・承認済みで、電力会社への接続検討申し込みの手続等が進められておりまして、これら発電所で必要となる燃料の輸入を将来貨物として見込んでおります。

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おります。

この図の青く着色した箇所が工事中を含む既設のもの、赤く着色した箇所が今回計画で位置づけるものでございます。

赤枠で箱をつくっておりますが、その中の黄色く着色した部分にアルファベットを振っております。この順で少し説明させていただきます。

Aの福井地区でございますが、①船舶の大型化への対応や新規取り扱い貨物に対応するため、水深14メートルの岸壁を計画し、背後の造成などをするということにしております。またBの長浜地区では、水深13メートルの岸壁及び背後の造成を計画しております。Cの港の入り口部分ですが、新たな埠頭の整備計画に対応し、港内静穏度を確保するための防波堤を計画しております。また、Dの箇所になりますが、長浜地区から山陰自動車道浜田インターチェンジとアクセス向上を図るための臨港交通施設を計画しております。また、Eの小型船の適正管理を図るため、長浜地区と鰐石地区に小型船だまりを計画しております。

13ページ目をご覧ください。これが新規貨物の取り扱いに対応した埠頭再編のイメージを示しております。

福井地区に新たに水深14メートルの岸壁を計画し、背後を造成することにより石炭ヤードの拡張を行います。また、福井地区・長浜地区で扱われていた原木の取り扱いを福井地区に集約します。また、長浜地区で現在水深10メートルの岸壁を水深13メートルに増深するとともに、用地造成を行うことにより、新たな取り扱い貨物として見込まれる木材チップやバイオマス燃料の輸入に対応します。

14ページをご覧ください。主に北からの強い波浪がある中で、福井地区の新たな公共埠頭の静穏度を確保するため、防波堤の延伸を計画しております。

次に15ページをご覧ください。先程触れました長浜地区から山陰自動車道浜田港インターチェンジ方面へのアクセス向上を図るための臨港道路を計画しております。

次に16ページ目をご覧ください。浜田港はみなとオアシス浜田の認定を受けており、クルーズ船寄港時には伝統芸能による歓迎イベントを実施しております。現在も年間3隻程度の寄港がありますが、岸壁の整備に合わせて大型クルーズ船の受入も目指してまいります。

以上の計画を17ページにまとめておりますが、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。

また18ページ目以降も、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、浜田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いたします。

【分科会長】 それでは、浜田港の港湾計画につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、ご発言をよろしくお願いいたします。

【委員】 内容は全然異論ないのですが、2つほど質問をさせていただきます。1つは簡単なことで、もう1つは答えにくいかもしれません。

まずは簡単なほうから。計画の中でバイオマスのことがかかり言われているのですが、私は別件で北海道のバイオマスのところも見に行ったのですが、結構色々なところをつくっていますが、物流、これヤシ殻ですよ。ヤシ殻ってそんなに大量に出ますか。日本全国どこでもこれをやっているような気がするのですが。十分なものが確保される予定なのかどうかということも含めて教えてほしいのと、もう1つは、これは浜田なので、ちょっと、表裏という言い方をしたら失礼なのですが、これは裏側になるのですが、表は広島あたり、相対は広島港になると思うのですが、かなり荷物を持っていますよね。荷物を持っている広島、あるいはもうちょっと西に行くと浦松あたりの荷物の動きと、この浜田との関係というか、単に浜田を石見だけの港で考えているわけでは多分ないと思うのですが、そのあたりのバランスはどう考えられているのかなということを教えていただきたいです。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。まず1点目でございますが、バイオマスの関係ですが、今回想定しておりますのはヤシがらから生成したオイル状のものを想定しております。それにつきましては東南アジア方面で確保される予定であり計画しております。もし何か補足があればおっしゃっていただければと思います。

2点目でございます。計画の中では基本的に背後圏という形で整理しているところですが、浜田港の基本的な背後圏というのは石見エリアと想定しておりますが、例えば、現在ちょっと取り扱いがやや少なくなっておりますがロシアとの関係とか、そういった方面などでは、日本海側というのは非常に有利性を持っておりまして、そういったところとの動きが活発してくれば、また取り扱いというのがふえてくるかなと。

例えば、中古車というのが昔は多かったのですが、中古車なども太平洋側のものを日本海側から積み出しているという形で、日本海側の他の港でも、また、浜田港もやっておりますが、そういったものを広島方面、山陽方面から集めていくということがあるのかなと

思っております。

【分科会長】 補足意見は何かございますか。

【島根県土木部長】 島根県でございます。バイオマス発電につきましては、先程ご説明にありましたように、パームオイルを燃料として発電する予定としております。調達先はマレーシア、あるいはインドネシア方面を予定しております。

ご説明の中にもありましたが、浜田港背後圏には18カ所のパームオイルのバイオマス発電所の建設を予定しております。そのうち11カ所につきましてはFITの認定を受け、電力会社への接続の検討申し込みも進んでいるという状況でございます。

タンクといたしましては、福井地区に5,500キロリットルを4基、長浜地区に2,750キロリットルのタンクを4基建設予定ということでございまして、平成40年ぐらいがピークになると考えております。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 多いのか少ないのか、ちょっとよくわかりませんね。

【港湾計画審査官】 バイオマスは、別のデータで調べたことがあるのですが、やはり島根県というのは非常に全国の中でも多いエリアとなっております、ちょっと資料は今手元にないのですが、たしか全国で2番目に多いというデータもありまして、中国地方では特にバイオマスが多いというのがデータでもございました。

【分科会長】 はい。

【委員】 ご説明ありがとうございました。今後の日本の、今おっしゃったような動向を考えると、この辺で手を打っていくということは重要な仕事だと思うのだけれど、資料としてもうちちょっと補足資料を後ほどつけておいたほうがいいのではないかと思うのは、4ページの、ここまでの浜田港の貨物取り扱いの様子、それから10ページの、これからこんなふうになるかもねという様子、これが今日のキーポイントですよ。

それで、今、具体的なパームオイル云々の話があったので、この10ページのほうについては、ここに書いてある以上の説得力が少し出たと思うのだけれど、ここの説得力と同時に、4ページのものは、やはり平成20年ぐらいまでのところから半減以下になっているので、その当てもいろいろな港湾計画の改訂はしたはずで、それがどうしてこういうふうになったのかとか、そこら辺に関する過去のレビューみたいなものもつけておいた上で、今回についてはそういう種類の改訂ではなくて、もう少し国家戦略的、あるいは国家的な

戦略を受けた産業計画の一環としてこうなっています、というあたりを、ちょっと補足の資料を、今日じゃなくていいので、おつけになっておいたら、これはどっちにしても公開資料になっているわけだから、国民に対する説得力というのが増すのではないかと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

よろしいですか。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。また整理させていただきたいと思います。

一つ、4ページのところで、18年から貨物が減少傾向にあったというところですが、その要因としましては、ロシアとの関係で原木を……。

【委員】 いや、そこは書いてあるからいいのだけれど、そうじゃなくて、今回のアクションは何かというと港湾計画の改訂でしょう。港湾計画というのはアクションであって、それは将来の見通しをこう見ているからこそ、こういう計画改訂をしましょうという、行政アクションに対するプロポーザルなんですよね。

過去にも恐らくあったはずで。この間、何にもしてないわけじゃないよね。そのアクションがどのくらい説得力があったのか、当たったのか外れたのかということ踏まえると、今回のプロポーザルの説得力が違ってくると、そこでありますね。ロシアが何を輸入する、しないというのは、それは過去の、事後的な話で、計画を立てたときにその見通しがつかなかったということならば、今回はつくのかというところがポイントですよ。

そこは、ちょっと様子の違う話だと思うので、書きぶりは同じじゃないと思います。そういう意味です。

【港湾計画審査官】 わかりました。対応させていただきます。

【分科会長】 そのほか、よろしいですか。

【委員】 日本海側は産業の集積にいろいろ苦勞をしておられると思うのですが、浜田港も、過去に大変御苦勞をなさった結果、こういうことになってきたのだと思います。港湾関係者が一生懸命にやっても解決しない問題が多々あると思います。その1つは陸上のインフラ、特に道路や鉄道です。もう1つは企業立地ですね。この辺のところを、行政の枠を越えてどれぐらい協働されてきたかを教えてください。

【島根県土木部長】 島根県でございます。先程申されました陸上での輸送の連携という意味でございますと、山陰道が、先程説明の中にもありました、ぶつ切れになっている

という状況でございます。これについて、早期に全線開通していただくよう、県の最重要課題として国のほうに要望しております。また、建設に当たりましては、用地の確保が最重要でございます。県、沿線の市の職員が連携いたしまして、用地の確保に力を入れているという状況でございます。順次開通していただけるように努めております。

また、貨物の集約という意味での連携でいきますと、浜田港では産学金官が連携いたしました浜田港の活性化研究会というものを立ち上げました。その中で、物資の調達、あるいはクルーズの調達の分科会を設けまして対応しているところでございます。これは島根県だけではなくて広島県とも連携いたしまして、広く集貨、あるいはお客さんの入場をお願いするというところで、現在取り組んでいるところでございます。

以上です。

**【分科会長】** よろしいですか。

ほか、よろしいですか。書きぶりで意見が出ましたが、全体を見渡して、この答申で生かしていただきたいと思うのですが、よろしゅうございますか。

答申。浜田港。国土交通大臣に提出された浜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。

それでは、浜田港の審議はこれで終了いたします。島根県土木部長、中国地方整備局港湾空港部長、ありがとうございました。

それでは次に、港湾計画の一部変更の審議に移ります。

まず、清水港、青森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、引き続きまして説明をさせていただきます。清水港、青森港はクルーズ船関係の一部変更でございますので、一括して説明させていただきます。

資料1-2をご覧ください。清水港の計画でございます。

清水港は、静岡県の中央に位置します国際拠点港湾で、コンテナ貨物など、地域の生産活動、物流の拠点となる港湾でございます。また、富士山に面する港で、ここ数年でクルーズ船の寄港が急増しております。

2ページ目をご覧くださいと、変更の箇所を示しております。清水港の日の出地区でクルーズ船に対応する岸壁を計画するものです。

3ページ目をご覧ください。前回の港湾分科会でも説明がありましたが、官民連携によ

って国際クルーズ拠点の形成を図るため、港湾法を改正して国際旅客船拠点形成港湾として6港の指定を行っております。清水港もこの1つとなっております。

4ページ目をご覧ください。静岡県と静岡市は、クルーズ船の寄港する日の出地区周辺のクルーズ船の受入環境を改善し、クルーズ振興を核とした交流拠点の創出を目指して、ことし3月に清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針を策定しております。既存の上屋を、C I Q機能を設けた国際クルーズターミナルや商業施設へ転換するとともに、緑地を配置し、憩い楽しむ交流空間の創出を目指しております。

また、周辺の市街地とも結ぶ歩道の再整備や、公共サインの充実を行い、港と中心市街地が連携して、都市の顔にふさわしい空間にし、国内外の多様な来訪者に感動を与える、都市のガーデンとしての港とまちづくりを目指しております。

5ページ目をご覧ください。清水港のクルーズ船の受入状況を示しております。現在、日の出地区で大型クルーズ船を受入しているところであり、ことしは38隻のクルーズ船を受入るところでございます。今後も連携船社によるクルーズ船の受入の増加を目指しております。

次に6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。

左の図で見てくださいと、赤で描いた2つの岸壁を計画しております。左側の岸壁は連携船社等のクルーズ船の寄港する旅客船専用岸壁に、位置づけの変更を計画しております。右側の岸壁はクルーズ船の2隻同時着岸や貨物船の寄港に対応する貨客併用岸壁として改良する計画としております。

具体的な整備内容としましては、現在の状況がこの青字の部分でございまして、現在水深7.5メートルないしは水深4.5メートルの岸壁を、水深12メートルの岸壁に改良するとともに、水域の浚渫を行うというものでございます。

以上が清水港の計画でございます。

続きまして、資料1-3をご覧ください。青森港の計画でございます。

青森港は、青森県の中央部に位置してございまして、本州と北海道とを結ぶフェリーの拠点となるなど、北東北地域の物流拠点となっております。

2ページ目をご覧くださいと、今回の計画変更箇所を示しております。青森港への船の出入り口に当たる航路計画の変更で、クルーズ船の入出港の安全性を向上させるための航路の拡幅を行いたいという計画でございます。

3ページ目をご覧ください。青森港のクルーズ船の寄港回数は、右側のグラフであります。

すが、ここ数年20隻程度で、やや増加傾向で推移しております。現在、11万トンの大型クルーズ船も寄港しております。現在、市街地に近い新中央埠頭で岸壁の延伸工事をやっております。今年度末に完成しますが、13万トン級のクルーズ船に対応する予定でございます。しかしながら、この新中央埠頭にクルーズ船が出入りする際に、大角度の変針を要するため、入り口に当たります中航路につきましては、この図の赤い部分も含めて航路に設定することにより、直線形の航路形状にするものです。

なお、今回新たに航路に設定する部分の水深は、航路の深さ13メートルが既に確保されているため、浚渫は必要とせず、計画変更を行った後に、図に示す2カ所の航路の航路標識、ブイを撤去するという事で考えております。

以上が青森港の計画でございます。

駆け足になりましたが、クルーズ関係の2つの一部変更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い申し上げます。

**【分科会長】** ただいま説明のありました清水港、青森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なので、ご質問、ご意見がございましたらご発言をお願いいたします。

**【委員】** 今まさに紹介していただいたように、清水港、青森港、どんどんクルーズ船が入ってきていると思います。そこで確認なのですが、現在は、日の出のほうは1隻しかとまれないということで、2隻体制にしていくということは今後必要だと思います。1つ目は、この官民連携でゲンティン香港と契約を結ばれていると思うのですが、今の進捗状況と、今後の投資の進め方の計画みたいなものが何かあれば教えてください。

2つ目は、2隻というのが、現在でも日にちが重なると2隻でとまることがあると思うのですが、そのときはどういうふう処理されていて、今後2隻になるとどのように変わっていくのか、その点を教えてください。

**【港湾計画審査官】** 現在ですが、この後、協定を結ぶという手続、これを今やっているところでございます。それが1つ目でございます。

2つ目でございますが、2ページ目をご覧ください。清水港の全景ですが、もし2隻が来るときは、興津の岸壁を活用してとまっていると聞いております。

**【委員】** 協定のほうはいろいろと課題があるとも聞いていますが、しっかりと進めていただければいいと思います。

【分科会長】 はい。そのほか、ありますか。

【委員】 清水港ですが、水深を今後12メートルにしていくという件については、大体何年ぐらいかかるものですか。というのは、12メートルに深くなって、2隻同時というのが可能になったことも入れ込んで、推計値というのは入っているのかどうかということも含めての確認です。

【港湾計画審査官】 現在、この岸壁ですが、使いながらの工事ということで、段階的に区画割りしながらの整備を考えておりまして、5年程度、大体34年ぐらいまでの整備というのを、今想定しているところでございます。

【委員】 34年ということは、例えば推計値で平成42年まで書いていて、175隻という大きな数字が出ているのですが、これは2隻同時に、その工事が終わって使えるということも入れての推計ということでしょうか。

【港湾計画審査官】 2隻同時ということで考えております。もしできない場合は、ちょっと不都合がありますが、今みたいに興津の岸壁を使いながらという形になるかと思えます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほかはいかがですか。

【委員】 参考までに聞いておくというか、どうなっているかなということなのですが、清水港自身は、日本のいろいろな港湾の中でも、ガントリークレーンのカラーリングなどのカラーコントロールなどで一歩先んじて、前向きに取り組んできた、先進的な港ですよ。ただそれは、あくまで港は貨物中心であって、という時代での景観の発想だけれど、このクルージングというのは旅客で、来客があると。そういう中での景観というと、やっぱり清水港が率先して、その一歩先をやっていくのだと思います。だからこそ、この平成29年3月、清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針が現地でやられているので、この港湾計画の変更についても、そこら辺の意識がなるべく明瞭に出るようなものを表現として期待するところでございます。これが1点です。

もう1点は、ここは南海トラフの津波の懸念という意味では最も深刻に心配なエリアの1つであって、もちろん、膨大な防潮堤をやってしまうと着岸できませんから、それをつくれという意味ではないのだけれど、万一、たくさんの旅客がここで乗り降りするようなタイミングのときに津波が来ると、しかも、ここは津波のリードタイムが非常に短いので、たしか10分とか15分ぐらいで来るのではないかと思います。そのときの避難計画なり

何なりというのは、何かお考えだとは思いますが、今の最後の点について、何かご存じの点があったら教えていただけたらと思います。

【港湾計画審査官】 1つ目のところは、交流厚生用地とか、そういったところを整備してというところを、ちょっと私の説明が不足しておりましたので、そのあたりをまた、今後説明の仕方とかを少し工夫するようになっていきたいと思っています。

2つ目の点でございますが、特に防災という観点では、実はこれも私の説明が不足していたのですが、清水都心ウォーターフロント地区開発基本方針の中でも、防災との両立というのを実は柱立てしておまして、この中で防潮堤の整備というのももちろん書いてあるのですが、それだけに限らず、津波避難誘導を策定するなどソフト対策を充実させると、そういうこともこの計画の中で盛り込んでおります。そういったことも含め、私のプレゼンをこれからも工夫していきたいと思っています。

【委員】 ありがとうございます。

【海岸・防災課長】 我々のほうで、港湾における津波避難対策のガイドラインというものをつくっていますので、そういった形で一緒に避難計画をつくっていく支援などができるかなと思っております。

【委員】 ありがとうございます。何を言いたいかという、日本の国は災害がもちろんいろいろあるわけであって、例えば富士山はすばらしい、だけど富士山だって災害の根源である面もあるわけです。要するに、災害と、良さというものを両立させていくのが日本のやり方だから、このクルージングがすばらしいねというときには、常に安全対策、津波対策なり何なりとセットでものを言うというのが、よその国が言っているのとは全然違うよという、日本ならではの独自性を謳い上げるポイントじゃないかと思うので、あえて申し上げました。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 参考までにお聞きしたいのは、クルーズ船っていつもそうなのですが、エクスカーションが当然入ってきます。特に清水などはそうなのですが、これからまた客がふえるというときに、今現在は、例えばバスの手配だとか、ガイドさんの数の問題だとか、そのあたりはどうなのですか。タイトなのか、適正なのか、あるいはオーバーなのか。それは今後どういうふう考えられているかといったようなところを、参考までに教えてください。

【港湾計画審査官】 バスについては、静岡県は基本的に、日本全国の中で内地といい

ますか、本州とか九州とか、ある程度バスの台数が多いエリアというのは、一般的に大丈夫ということになっております。

ただ、日本全国を見ますと、例えば沖縄のほうの島とかでは、やはりバスとかが不足しているという問題が出ております。

【分科会長】 よろしいですか。そのほか、いかがですか。

【委員】 この港は、ご覧になればわかるように天然の良港です。すばらしい港なのですが、非常に狭いです。防波堤の横からすべての船が入って来ますが、いろいろな種類の船がここを通過して、かなり輻湊することが予想されます。

クルーズ船が更に大型化していきますので、それが日の出埠頭に入る場合、向かいの貝塚地区との間が非常に狭く、折戸湾奥にチップ船などのバルカーが入るので、危険度はかなり高いと思います。航行の安全という点について、航行安全のプロの人たちとよく議論をされて、遺漏のないようにしていただきたいと思います。

【港湾計画審査官】 現在、港湾管理者のほうでも、今年度で航行安全検討委員会というものを設置して、実施する予定にしております、そのあたり、抜かりないようにしていく予定でございます。

【分科会長】 以上で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。清水港。国土交通大臣に提出された清水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。青森港。国土交通大臣に提出された青森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、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。

事務局から説明をよろしくお願いいたします。

【中長期政策プロジェクトチーム室長】 中長期政策プロジェクトチーム室長でございます。本日は、これまで1年半にわたりましてご審議いただきました港湾の中長期政策の

中間とりまとめ案のご審議をいただくということで、まず資料2-1というA3カラーの裏表の2枚紙で、まず全体像を把握していただいた後に、中間とりまとめ案のご説明をさせていただきますと思っています。

まず、資料2-1の1ページ目でございますが、2030年に向け、我が国が直面する課題というものを、この1ページ、上段下段6項目に整理してございます。

上段から申し上げますと、まず1つ目は、東南アジアを初めとする新興市場の拡大と生産拠点の南下ということで、下に主な東南アジア諸国の1人当たりGDPの推移を書いておりますが、近年非常に経済発展が進んでいると。それに伴って、従来の世界の工場であり、最近では経済を引っ張るマーケットであった中国から、日本企業も含め、東南アジアのほうへ生産拠点を移していくというような動きが出てきております。

さらに、東南アジアの中でも発展の差はございまして、タイといった発展の進んでいるところから、比較的遅れて発展が進んでいる国へさらに生産を移していくといった、タイ+1といった動きも見られます。

ちょっとここでお詫びでございますが、下のGDPのグラフで、米国と日本の数字が、IMFの2021年の予測の数字であるかのように書いてございますが、実際はこれは2014年の数字でございまして、ここは訂正したいと思っておりますが、いずれにしましても、2030年に向けて大きく発展していくだろうという中で、生産拠点が南下してくれば、おのずとサプライチェーンの動きも変わってくるという動きがあると考えてございます。

2つ目でございますが、訪日外国人旅行者数と訪日クルーズ旅客数の急増ということで、一番上は訪日の観光旅客数の全体でございます。昨年2,400万人になり、2020年には4,000万、2030年には6,000万という目標を掲げて、各種政策が打たれているところでございまして、真ん中の訪日クルーズ旅客数ということで申し上げますと、昨年は200万人はやや満ちませんでした。199万2,000人、2020年には500万人という目標を掲げているところでございます。いずれにしても、こうした急増する訪日旅客数への対応というものが必要になってくるであろうと。

上段の最後、3つ目でございますが、少子高齢化に起因する人口減少と国内海上輸送の役割の重要性の高まりということで、もう皆様ご案内のとおり、我が国の人口は減少しております。2050年に1億人を切ると予測され、非常に大事な役割を担う15歳から64歳までの生産年齢人口は将来的に全体の5割まで落ち込むと予測されております。その

上で、働き手の1つであるドライバーの不足が将来的に懸念されておりますし、一方で、一番下のグラフになりますが、内航海運の担う役割というの、徐々にではありますが高まってきていて、より一層の国内輸送の効率化、生産性向上というのが求められてくるであろうと考えております。

そして、1ページの下段の3つに移りますが、左端ですが、第4次産業革命の急速な発展。工場や倉庫で急速なスピードで自動化や人工知能の活用といったものが進んでおります。さらに、物を運ぶトラックの自動隊列走行の実験も始まっておりますし、政府としても、2030年までには完全自動運転を目指そうというようなことで検討が進められているところでございます。

真ん中でございますが、資源エネルギー獲得競争の激化と低炭素社会への移行ということで、ここに掲げている一番上のグラフは、世界のLNGの各国の輸入量の推移ということで、一番下の赤いところが日本で、円グラフで書いてありますとおり世界の3分の1程度を占めるという最大の輸入国であります。一方で、黄色で描いている韓国、緑色の台湾、紫の中国といったアジア諸国も輸入を急増させておまして、やはり資源獲得競争というのは激しくなっているのだろうと見ております。

さらには、LNGを使うという背景にもあるのですが、地球規模での環境意識の高まりということで、今し方、浜田港の港湾計画の中でも説明がありましたが、電源構成が大分変わっていくだろうと。その中で、風力発電やバイオマス発電といった再生可能エネルギーを使っているという方向が、やはり今後強まっていくのだろうと考えてございます。

1ページ目の最後でございますが、我が国で増加する巨大災害の切迫と港湾施設の老朽化でございます。今し方、委員からもありましたが、南海トラフ巨大地震の発生確率が30年以内に70%程度、さらに、はっきり数字は出ていませんが日本海側も安全ではなくて、今、調査研究も進んでいると聞いていますが、日本全国どこへ行っても大規模な地震、あるいはそれに伴う津波といった災害のおそれがあると。一方で、日々使われる港湾施設も、高度経済成長時代にたくさん整備・取得したものが、当たり前ですがどんどん老朽化をしており、コンクリートの寿命と言われる50年がたった岸壁の割合が、2036年には約6割に達するというので、こうした施設の老朽化への対応も非常に切羽詰まったものになってくるだろうというような情勢を見ております。

おめくりいただきまして2ページ目でございます。こちらは、7月3日の港湾分科会で素案という形で、この中間報告の粗削りのものをつくった際の資料と、基本的には同じも

でございますが、簡単におさらいを含めましてご説明をいたしますと、2ページ目上段の左端ですが、コンテナ船が大型化しまして、欧州・北米航路の2001年、2015年のコンテナ船の平均船型を比較してございます。それに伴って、我が国へ寄港するループ数が減ってきている。その結果として、どこかの港に寄って最終目的地へ運ばれるということ、直航で運ばれる貨物の割合も減ってきていると。例えば、欧州航路でいいますと2003年の80%から、2015年時点で59%まで落ちてきているというような状況でございます。

さらに、真ん中でございますが、コンテナ船が大型化しますと、一度に大量のコンテナ貨物をターミナルで揚げおろししなければいけない。それを引き取りに来る、あるいは持ってくるトレーラーが一定の時間に集中するということで、ゲートの外での渋滞が、特に大港湾を中心に見られるようになってきていると。

3つ目の船会社の状況ですが、これも報道等で多々出ておりますが、世界を航行するコンテナ船社は大きく3つのグループにもう集約されているということで、2M、オーシャンアライアンス、ザ・アライアンスという3つになってございますが、そのアライアンスを形成する個々の船会社も、これも新聞等で大々的に報道されておりましたが、邦船3社のコンテナ事業部門はことしの7月に統合されておりますし、オーシャンアライアンスを形成するCOSCOがOOCLを買収するといった動きも今年になって出てきてございます。

2ページ目上段の左端ですが、世界のコンテナターミナルではどんどん技術革新を活用した自動化が進んでおります。我が国の港湾戦略を考える上で、周辺諸国の戦略もよく考えなければいけないというご意見も多々いただいておりますが、中国の一带一路構想は有名でございますが、一方で上海や天津を国際海運のセンター化しようと、中国は非常に明確に海への戦略を打ち出してきております。もうちょっと遡ると、韓国は釜山港のハブ化をさらに進めて、世界の2大コンテナ積替ハブにしていきたいといった近隣諸国の戦略も出ているところでございます。

コンテナに限らず、世界の物の流れの大きな変化としましては、上段の最後になりますが、パナマ運河の拡張、北極海航路の本格利用の開始、さらには一带一路の陸の部分の、中国から欧州へ至るような鉄道輸送もかなり使われてきているということで、世界的に、この先大きく物の流れがまた変わっていくのではないかと。

こういうことを受けて、2ページ目の下段、中長期政策の構成ということで、大きな構

成は7月時点の素案と変わっておりません。国内外の社会経済情勢の展望は今し方申し上げたとおりでございます。それを踏まえて、港湾政策の基本的な理念として5つ掲げておりますが、地政学的な変化やグローバルな視点を意識して港湾政策を考える。一方で、各地域の特色がありますので、地域とともに港湾政策を考えなければいけない。港湾の施設を提供して終わりではなく、物流に使われるインフラとしてソリューション提供型へ変わっていかなければいけない。せっかくつくった施設は賢く使いましょうと。最後は、技術革新を積極的に取り入れて、進化する港湾へという、5つの理念のもとに2030年の港湾が果たすべき役割として、ローマ数字、紫のハッチングですが、Ⅰ、Ⅱ、Ⅲと掲げております。

1つ目が、列島を世界に開き、つなぐということで、Connected Portと呼んでおります。中身としては、日本が交易を通してお金を稼いでいくといえますか、やはり経済発展をしていかなければいけないということで、サプライチェーンを支える、さらには農林水産品の輸出もする。最近ではネット通販といったものが国境を越えるということで、国境ECなども盛んになってきていますが、そういった貿易・交易を支える港湾でなければならない。

国内に目を転じますと、人手不足に対応し、国内輸送を支えるということで、やはり国内輸送も生産性を高めていかなければいけないということ。製造したものだけではなくて、再生部品輸出や越境修繕サービスといった、昔の単なるリサイクルを越えて、「サーキュラーエコノミー」といった言い方がヨーロッパ等では盛んにされているようでございますが、そういった資源の再利用、再生利用といったものも、港湾が一定程度の役割を担っていくのだらうと考えております。

物の面だけではなくて、最後になりますが、アジアのクルーズ需要のさらなる取り込み、寄港地の全国展開、国内市場の開拓といったものが必要になってくるのだらうと。

Ⅱでございますが、これはネットワークと、従来からセットで港湾戦略で述べてきました空間形成の政策でございます。先程委員からもお話がありましたが、クルーズ船に乗ってたくさんお客さんが来ますから、そこで他では得られないような楽しい体験、貴重な体験をしていただけるような、美しく楽しんでいただけるような「コトづくり」空間に変えていくと。

産業面でいきますと、背後で物流企業、単に保管するだけではなくて、そこで付加価値をつけて船で物を運ぶといった、新しいロジスティクス産業というものを港湾へ集積する

必要があるのではないか。資源エネルギーの受入も大きく変わってくるであろうということで、そういった港の変化にも対応しますし、陸側の空間だけではなくて、海側をしっかり使う。環境も保全しますし、海洋権益も保全していくといった取り組みが必要ではなからうかと。

3つ目の目標の、第4次産業革命を先導するプラットフォーム、Smart Portと呼んでおりますが、こちらは、従来の物理的空間に加えて、情報技術を使ってより効率的に港湾を運営する。運営するだけではなく、港湾の建設、維持管理という、建設工事の部分についてもスマート化をしていこうということで、2つ掲げております。

それを踏まえて、右側に中長期政策の方向性として8本柱を掲げておりますが、その説明は3ページ以降でご説明したいと思います。

3ページでございますが、まず8本柱の4つ、上段に2つ、下段に2つ掲げております。

1つ目がグローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築ということで、東南アジアの発展、あるいはインド等を含めて南アジアの発展もこの先見込める中で、我が国の産業にとって大事な生産拠点、あるいは最終消費地になるかもしれないという大事なマーケットへ、しっかりと滞りなくサプライチェーンが維持されるような航路網を拡充していく必要があるだろうと。時間がかかり過ぎてもだめで、安心して使える航路をつくれるように努めていかなければならない。

2つ目でございますが、引き続き北米・欧州といったマーケットは我が国にとって大事なマーケットでございますので、国際戦略港湾政策については引き続きしっかり取り組んでいくということでございます。

3つ目のポツのSCM、サプライチェーンマネジメントのさらなる進化に対応した国際フェリー・RORO輸送網の拡充、物流を核として新たな付加価値を生み出す新産業の港湾への展開というものは、7月の港湾分科会以降、議論をいただいた国際フェリー・RORO輸送がありましたが、やはりこれからのサプライチェーンマネジメントはスピードが大事ということで、国際フェリー・RORO船を使って、できるだけスピーディーに運ぶという需要も出てくるだろうということを掲げております。

それから、物流を核として新たな付加価値を生み出す新産業の港湾への展開というのは、この絵の真ん中辺あたりに、製造加工、流通加工と書いていますが、こちらも単なる保管ではなく、臨海部の物流施設を使って製造加工、流通加工を行って付加価値を生み出していく。こういった産業を港湾空間に積極的につくっていくという取り組みが必要ではなからうかと。

ろうかと考えてございます。

2つ目の、国内部分でございますが、持続可能で新たな価値を創造する国内物流体系の構築ということで、こちらは内航輸送をまず想定した施策として、荷主、輸送事業者等との協働による共同輸送の促進。それから、ここに絵を掲げていますが、高規格ユニットロードターミナルの展開等を通じた、柔軟でシームレスな海陸一貫輸送網の形成ということで、この中には、技術革新を使って、GPSなどを利用して、トレーラーをより効率的に管理する、あるいは2030年代には、港から背後の物流施設へトレーラーの自動運転なども始まっているかもしれない。それに対応したターミナルにしていく。さらには、懇談会の中でも議論がありましたが、輸送能力を高めるために自動係船装置の導入なども必要になるかもしれませんし、全国ばらばらのスペック、大きさ、水深、延長が違うターミナルであると、災害時等に使いにくいということもあるかもしれないということで、船会社との協働によるターミナル規格の統一化、こういったものを含む概念として、高規格ユニットロードターミナルというものを掲げてございます。

さらには、内貿フェリー・ROROもそうですが、あわせて外貿貨物も一緒に運ぶ動きも見られるということで、2つ目のポチに書いてございますが、外内貿ターミナルの近接化、埠頭再編による近接化、船舶の性能向上に対応した航路の航行環境の確保といったものを掲げております。

3つ目のポツは、新しいロジスティクス産業と申し上げていますが、工場等の製造業だけではなくて、農林水産品も含めてしっかり輸出・移出ができるようにすると。さらには、懇談会で委員から陸運のお話もいただきましたが、陸運などでも、直接輸出はしないかもしれませんが、しっかりと移出できるような港湾機能の確保といったものが必要になるだろうと考えてございます。

続きまして、3ページの下段になりますが、3ポツ目、クルーズ関係でございます。列島のクルーズアイランド化。これは先程来議論がありましたので簡単にご説明しますと、こちらの日本地図の赤いプロットをしているところにおいて、船会社である民間と港湾管理者である公共とが連携してクルーズ拠点をつくっていく、この政策を進めていくということでございます。

さらに、2030年を見据えてやるべきこととしましては、今、クルーズ船に乗ってたくさん来ていただいているお客さんを、引き続きリピーターになっていただく。その上では、多様なクルーズ商品、クルーズマーケットが必要になるだろうということで、1つ目

としては、船の種類もラグジュアリーからカジュアルまでいろいろなものをちゃんと受入られるようにする。単に船が来て終わりではなくて、おりてから楽しんでいただけるようなものを、これは港湾だけでできる話ではないですが、港湾管理者、あるいはその中の地方公共団体の中で取り組んでいく。美しい景色やリゾート滞在を楽しむクルーズといった多様なクルーズサービスを提供できるように、これは国だけではなくて地方、あるいは民間も含めて一緒にやっていくという取り組みが必要ではないか。2つ目は、フェリー、鉄道、航空機等を組み合わせた広域周遊ルートを展開して、より日本全国至るところ、津々浦々まで外国のお客さんに行って楽しんでいただくといった取り組みが必要ではなかろうかということでございます。

4つ目は、それに関連する形ではあるのですが、船に乗ってたくさん外国からお客様が来られますので、船からの景観も考慮し、海に開け、船や来客を迎え入れるおもてなしと。横浜港と小樽港を掲載しておりますが、いずれにしても非常に美しい港、それがブランド価値を生むというような港にしていけるように、臨海部の港の空間をきれいにしていきたい。その中では、真ん中に書いていますが、文化や歴史を生かすというやり方もあるのではないかと。それを使ってみなとまちづくりをしていくということ。さらには、みなとまちづくりとまではいかななくても、今ある防波堤を釣りに使っていたり、みなとオアシスでSea級グルメという、海産物を中心として食を楽しんでいただくといったソフト面でのにぎわいづくりといった取り組みも必要ではないかということ、掲げてございます。

4ページ、裏面に行ってくださいまして、残り4つでございますが、5つ目が、新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成ということで、臨海部に多くあるコンビナートの再編、場合によっては集約等の動きもかなり進んできておりますが、そういうものとあわせて、主に企業の専用岸壁、あるいは専用ドルフィンを使って、資源エネルギーなどを輸入しているところもございまして、企業の再編等にあわせて、港湾の輸送インフラと一緒に更新していくといった取り組みが、この先必要になってくるのではないかとということが1つ目のポツであり、左側に掲げている絵でございます。

真ん中に、新たなエネルギー受入拠点の全国配置とありますが、LNGの輸入、先程エネルギーのところでも、1ページ目で申し上げましたが、パナマ運河経由でシェール由来の米国産LNGがことし初めて日本海側の直江津港に入りましたが、太平洋側だけではなくて日本海側も、しかるべく受入拠点を適正に配置していくといった取組が必要になるだろうと。さらには、少し先になるかもしれませんが、液化水素の輸入なども神戸港を初め

として始まっておりますが、そういった受入拠点の必要性も出てくるのではないかと。絵にはありませんが、海洋資源の開発・供給の拠点のための港の役割というのも、この5番の中には入ってくるのではなかろうかと考えてございます。

6番、こちらは環境でございます。港湾・物流活動のグリーン化ということで、掲げているのは、1つ目はLNGバンカリング拠点の形成ということで、世界最大のLNGの輸入国である日本ということで、港にはLNGタンク、受入施設がございますので、そういったものを使って、船にLNG燃料を供給する拠点を戦略的につくっていききたいというのが1つでございます。

2つ目は、港からのCO<sub>2</sub>の発生そのものを減らすということで、カーボンフリーポートと勝手に名前をつけておりますが、そういったものを実現したいと。内容としては、分かりやすいところでいいますと荷役機械などをなるべくクリーンな動力に変えていくといったCO<sub>2</sub>対策、あるいは風力発電を港湾空間に導入していくといったものもございまして、ちょっと変わった取組としては、海域に海草といいますか藻場をつくって、そこに吸収をさせる。吸収分を排出分と相殺させるといった取組なども重要ではなかろうかと考えてございます。

7番目、下段でございますが、情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化ということで、真ん中にターミナルの絵を描いていますが、AIあるいはIoTといった最新の技術革新を使えば、ターミナルのコンテナ荷役もより効率的になるのではないかとということで、既に表明しておりますAIターミナルというものを実現していきたいと。さらに、情報が大事だということで、港湾に関するありとあらゆる情報、左上に港湾情報プラットフォームというものがありますが、何らか港湾に関連する物流情報を全て一つ真ん中に集約しまして、船の情報に限らず、工場の情報、いつ工場を出るか、あるいはトラックの情報、ゲートに入る情報などを集約して、港湾の物流が見える化されるような取組をして、ムダとかムリというものを排除していきたいと考えております。

技術革新という意味では、8番の港湾の建設・維持管理技術の変革ということで、港湾施設の設計・施行・点検といったものを、AIとかではないですがドローン、場合によってはIoTなども使って、より効率化できるのではないかと。さらには作業員の方の安全面、あるいはより良い環境で働いていただけるといった効果も出てくるのではないかと考えております。

維持管理も効率化することによって、なるべく壊れる前に異常を検知しやすくしたり、

どうしても災害が来れば壊れますが、日々、施設の情報をデジタル化等をして確認をしていけば復旧も早いであろうし、代替輸送ルートの確保もしやすいのではないかと。こういった施策をまとめて、最終的には海外へも展開して、日本の技術を海外、主に東南アジア等になるのかもしれませんが、展開をしていきたいというのが、中長期政策の中間とりまとめ案の概要でございます。

ちょっと長くなって恐縮でございますが、続いて中間とりまとめ案のご説明に入りたいと思います。お手元の資料2-2をご覧くださいませでしょうか。

こちらの資料2-2は、7月の港湾分科会でお示しをしました中間とりまとめの素案からの変更点を整理したものでございまして、少し重なって恐縮でございますが、縦紙資料2-3が中間とりまとめ案の本文ですので、それと合わせてご覧いただければと思います。

まず、本日提示しております中間とりまとめ案は、素案を提示した7月3日以降、2回懇談会を開かせていただきました。その中で議論された内容、あるいはそれ以外に委員の皆様との意見交換の中で出てきたご意見等を踏まえて、その内容を反映しているものでございます。反映した内容は全て赤字で、資料2-3に書いてございます。

順番に、主な変更点を資料2-2に基づいてご説明いたします。

1つ目は、新たな付加価値を生み出す臨海部のロジスティクス空間の創出ということで、もともと素案にも書いてありましたが、今し方、概要版でも説明しましたが、臨海部で単なる保管だけではなくて、流通加工等を含めて付加価値を生み出して、海上物流のバリューチェーンを形成していくという取組ではございますが、もともとは施策の柱の2番の、国内でやる施策というところに書いていたのですが、資料2-3の12ページをご覧くださいただけるとありがたいのですが、406行目以降でございます、もともと国内の施策のところを書いておりましたが、どちらかという付加価値を生んでグローバルバリューチェーンを支える輸送網の一環ではないかというご意見もいただいておりますので、こちらの12ページの1番のほうに移動するとともに、農林水産物の輸出なども大事だということで、工業用製品から農林水産物まで含めた高度な流通加工、検疫、発送等の機能を有する、信頼性の高いMade in Japanブランドと一体となった物流を核とする新たな高規格ロジスティクスセンターの形成を促進するといったような記述にしております。

また、資料2-2の2番でございますが、懇談会でご議論いただきました外内貿フェリー・RORO輸送網の構築を支える港湾機能の充実ということで、順番に申し上げますと、まず1番、船社との協働による内航フェリー・RORO船ターミナルのスペックの統一化

とありますが、こちらは本文14ページをお開きいただきまして、施策の方向性の472行目、3行目あたりに、懇談会でご議論いただいたこういった内容を記載してございます。

②の、埠頭再編による外内貿ターミナルの近接化、航路拡幅等による航行環境の改善といったものは、同じく14ページの施策の方向性②の475行目以降、こちらも反映してございます。

③でございますが、次世代高規格ユニットロードターミナルの概念の明確化というところも、同じく14ページの478行目、内貿フェリー・ROROターミナルにおいて」以降、以前も少し書かれていたものを、懇談会の議論を踏まえてより明確化した記載にしてございます。

④行政機関、荷主、運航事業者、物流事業者等が連携した共同輸送の促進ということで、こちらは同じ14ページでございますが、少し行が戻りまして472行目で、共同輸送の促進が必要だということを訴えると同時に、こちらは内貿に限らず外貿もそういうことだということで、12ページに戻りまして412行目以降、④以降ですが、地域における協議会等を通じた貨物の共同輸送を促進するといったことを記載してございます。

⑤国際フェリー・RORO輸送システムの海外展開というところは、12ページの一番最後、もともと国際フェリー・RORO輸送というのは、アジアでいうと日本がかなりアドバンテージを持っておりまして、今後、港湾整備等の海外展開をする上では、そういう強みを持つ国際フェリー・RORO輸送システムの海外展開も目指していく必要があるのではないかとこのことを盛り込んでございます。

最後に⑥、フェリーに関しましては物流だけではなく観光面でも使えるという議論は審議会でもいただいたところでございます。そのため、国際・国内両方で書いてございます。具体的には本文の16ページ535行目が国際、同じく16ページの542行目、こういったところに、フェリーで人を運ぶといったことも記載しております。

資料2-2の2ページ目でございます。3ポツ目、離島の振興や生活機能を支える港湾機能の充実ということで、こちらは委員からのプレゼンも踏まえて、本文でいきますと15ページでございますが、494行目以降、離島を含む地域の農林水産品等の輸出・移出入を支える港湾機能の強化、あるいは厳しい自然条件に対する船舶の入港環境の改善といったところを追記しているところでございます。

最後、4ポツ目になりますが、その他として、ちょっと雑多になりますがいろいろ書いてございます。まず最初、Ⅲ. 港湾政策の変遷というところで、5ページになります。こ

これは内容というよりは、過去に港湾局が数次にわたってまとめてきた、5ページの151行目、あるいは157行目、ネットワークをつくる、あるいは空間形成といった観点で、港湾局が随時、中長期政策、ビジョンをつくってまいりましたが、こういったところを一応、一通り歴史を踏まえるといったような記載をさせていただいております。

2つ目のポツは、施策8本柱のうちの6本目になります。本文19ページになります。先程、冒頭の国内外の情勢の変化で申し上げましたが、19ページ634行目以降でございますが、洋上風力発電、バイオマス発電等の再生可能エネルギーのより一層の導入の必要性といったところの記載が少し弱いというところがございますので、追記させていただきます。

続きまして3つ目のポツは、施策の柱の7番目になります。本文21ページでございますが、もともと記載をしておりましたAIターミナルの考え方でございますが、その後、検討も進んでいて、現状、我々がこう考えているといった記載ぶりに変更しております。内容としましては、近年目覚ましい発展を遂げているAI、IoT、自動化技術を組み合わせ、世界最高水準の生産性を有し、労働環境のよいコンテナターミナルといった形にしてございます。

資料2-2の下から2つ目のポツの8番目も変更してございます。港湾建設・維持管理技術の変革と海外展開の箇所でございますが、本文22ページでございます。維持管理の必要性を述べるに当たっては、740行目をご覧いただきたいと思うのですが、やはり、壊れては困るというのは皆さん誰でもわかるのですが、安定して早い、生産性の高いターミナル運営を実現する上では、荷役機械なども故障しては困るということで、コンクリート構造物に限らず、ありとあらゆる港湾施設の適切な維持管理の必要性といったものを掲げており、それを踏まえた施策を、22ページ下段、施策の方向性の②のところに書くと同時に、この中では港湾管理者である地方自治体の技術者の確保の必要性も書いていたのですが、実際のメンテナンス等を担う民間企業の技能者等の確保の必要性もうたっているところでございます。

最後になりますが、23ページをご覧いただきますと、VI. おわりに、772行目から、1年半にわたってこうして中長期政策のご議論をいただいているはなから、TPPを初め貿易動向もどんどん変わってしまっておりますし、もっといえば東南アジアの状況もどんどん変わってきているということで、やはり一定のおまとめはいただくわけでございますが、国内外の貿易・物流動向の変化を踏まえて、随時、このビジョンというものは見直し

ていく必要があるだろうといった精神を、ちょっとここに書いております。

さらには、港湾計画の審議の中でも、清水港の議論の中でもあります。今回は特に大きな変化があるもの、あるいは近い将来大きな変化が予想され、今から勉強しておかなければいけないものといった施策を中心に議論をまとめてまいりましたが、それ以外にも、従来からやっているものなどなどございます。その辺を、788行目以降、従来から書いてございましたが、外来生物の侵入対策、津波・高潮・侵食対策など、引き続きやるべき課題などもひっくるめて、最終的な港湾の中長期政策にとりまとめていきたいというようなことを考えている次第でございます。

以上が主な変更点のご説明になるわけでございますが、最後に資料2-2の3ページをご覧くださいますと、事務局で考えている勝手な想定スケジュールではございますが、ご説明申し上げたいと思います。

赤字で書いてあります、本日が11月、中間とりまとめ案のご審議でございます。今日のご審議の結果を踏まえまして、どこかのタイミングで中間とりまとめにしたいと思っております。その上で、引き続き懇談会において、いろいろな有識者の方々もお招きしながら議論を深めたいと思っております。その議論のテーマは、下のちょっと太目の矢印で幾つか書いてございますが、従来からお示ししているとおりの、残っている課題などについて引き続き議論を深掘りするとともに、中間とりまとめ以降は、パブリックコメントを通じて意見聴取をして、日本全国津々浦々、あるいは港湾のご専門でない方も含めていろいろな方から意見をいただき、3月の分科会で最終とりまとめ案のご審議をいただいた後に、30年度の夏に最終とりまとめといったスケジュールを想定しているところでございます。

ちょっと、スケジュールはこれからの議論次第でございますが、中間とりまとめ案のご審議について、よろしく願い申し上げたいと思います。

以上でございます。

**【分科会長】** それでは、ただいまご説明のありました内容について、ご意見、ご質問がございましたらご発言をお願いいたします。

**【委員】** 今ご説明いただいたもので、全体的に別に異議があるわけではないのですが、多少危惧するところがあるので少し申し上げます。

要は、絵と言葉遣いの問題ですが、資料2-1の中で、政策の方向性（中間とりまとめ案）の1のグローバルバリューチェーンを支えるというところ。これは考え方としては全然正しいと思っております。要はサプライチェーンと考えていくときには、これ

は日本からの直送を確保するという意味だと僕は理解しています。そこにゲートウェイと書くと、トランSHIPメントですかということをもた重視しているような形に見えなくもないのですが、普通にサプライチェーンを考えている場合は、今の世の中はトランSHIPメントでどうのこうのというよりは、直送をいかに確保して、リードタイムをいかに短く確実にするかということが重要視されているので、港湾局はこれを重視して今後展開しましょうと、この理解だと思います。とすると、やっぱりそこはきっちりと、直送確保とか直送重視とか、僕の捉えているのが間違いでなければ、そこは何らかの形で織り込んだほうがいいのではないかと思います。

それともう1つ、もちろん北米とか欧州というのは大事ですが、説明の中に何度も登場しているように、今、日本の貿易額の半分以上はアジアなので。おまけにサプライチェーンになると6割以上を超えているので、それから考えると、もちろん日本はアジアと他地域を結ぶゲートウェイとしての、特にアメリカですが、アメリカのほうとのゲートウェイ機能は確かに、アドバンテージはあるのだけれど、もちろんこれは否定しませんし正しいと思いますが、むしろアジアの中の回廊、サプライチェーンのコリドールになっているところにきちっと組み込まれ続けるということを念頭に置くというのが、多分、この本筋だと思います。

だから、あまりゲートウェイというところを強調し過ぎると、何かちょっと違うかもねというものも捉えられかねない。玄関というのは内側のくるくる回るところも玄関になるので、その書きようをちょっと書き足したほうがいいのではないかと思います。

以上です。

**【分科会長】** はい、重要なポイントですね。

**【中長期政策プロジェクトチーム室長】** ご指摘ありがとうございます。まさに今まで議論していただいたところへのご指摘だと思っておりますので、修正をしたいと思っております。直航が大事だということと、ゲートウェイと書いたのは、点線もありますが、これは主にユニットの話もしているものの、LNGなどもパナマ運河を通して来るんじゃないかということで、日本がマーケットになるんじゃないかというようなことも踏まえて、いろいろなことをごっちゃにひっくるめて書いてしまったところもありますので、明確に今、いわゆるサプライチェーンという観点からの日本の役割というものを、直航を重視しながら大事にしていくというところは明確に書きたいと思います。ありがとうございました。

【分科会長】 ゲートウェイに代わる、何かいい言葉はありませんか。

【委員】 ゲートウェイというのが、いろいろな意味で非常に使いやすい概念ですよ。内々で、コリドールでぐるぐる回っている、外と内をつなぐものをみんなゲートウェイという言葉で集約して使っているのですが、貨物の場合怖いのは、事これを書いてしまうと、エリア外内との玄関というので、イコールトランshipmentという捉え方をされがちです。これ、エアで書くとこれはあり得ないのですが。エアではほぼあり得ないのですが、船の場合はそれが往々にしてあるので、それは明確に。この場合はゲートウェイですけれど、こういう2種類のゲートウェイ機能を持っていますよとか、何かそういった形の補足を加えるというのが多分いいのではないかなと思います。

【中長期政策プロジェクトチーム室長】 ありがとうございます。ゲートウェイの部分と、ちょっと先程報告できませんでしたが、回廊の必要性ということで、それを書き分けるようにしたいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 その他、どうですか。

【委員】 今日、たまたま浜田港の改訂の話が出てきましたが、まさにこの中長期政策が射程に置いている期間に浜田港は整備をされるということだと思います。それを頭においてお話を伺っていると、例えば荷物の集約など何か所かに、浜田港の整備で予定されていることに関連する記述が出てくると思います。例えば6ページから7ページまでにかけてのバルク輸送の効率化・共同化という記述に、荷物の集約に関連する記述が出てきます。12ページのところにも、やはり集貨に関連する議論が出てきます。また、18ページ下から2行目でも、受入拠点の最適配置を行うという記述は、これは恐らく集貨に近い意味を持つ表現だろうと思います。

先程の直行便という論点にも関連することですが、この計画の中に若干記述が足りないのは、集貨をする拠点になる港と、その集貨をするところに運ぶ港の区別をどうするのかとについての一般的な記述だと思います。これは書きにくいかもしれません。とはいえ、個々の港の港湾計画の改訂の度に、その機能を強化するという議論が必要なことはよく分かりますが、日本全体の中長期的な港湾のプランの中で、集貨をして、その集貨のところに物を出す港との区別をどうするのか、あるいは、全体のプランとの関係で個々の港の港湾計画の改訂や強化のための施策がどのように位置づけられるべきなのかが、必ずしもうまく見えてこないように感じます。

この中長期計画の中では、港の区別などについて、記述しにくいだろうとは思っています。

が、やはり何らかの形で、日本には港がこれだけたくさんあって、それぞれが本当に大事で、地域経済を支えているけれども、国としての経済政策を支える拠点となる港を考える必要があると思います。その辺りをどういうふうを考え、区別していくのかということについての記述があまりない印象です。この中長期計画に関する文書と浜田港の港湾計画の改訂の文書を並べて見るときに、少し感じる次第です。

それからもう1点、19ページのバイオマス発電等という記述について。バイオマス発電がここに出てくるのはよく分かります。でも、先程の浜田港のときのご説明では、原材料が東南アジアから輸入されるようです。このことからいけば、港との関係ではむしろ18ページのシェールガスや水素に位置づけが近いのではないのでしょうか。これもやはり、日本のそれぞれのバイオマス発電所をつくっている港のそれぞれを直接に東南アジアとの直行便で結ぶのか、それともやはりどこかに集約して、そこから日本全国に運ぶ形にするのかで、全然位置づけが違うと思います。

19ページの記述は、例えば洋上風力のように、その港の場所の使い方としてのグリーン化ではないのでしょうか。そうだとすれば、バイオマス発電をここに書くのが本当に妥当なのかどうなのか。もちろん、全体との関わりで、バイオマス発電所を港の近くに建設するというのが再生可能エネルギーの全体の計画の一部であるという位置づけで記述しておられるのであればいいのですが、今日のご説明との関わりでは少し違和感があるのかなと感じました。

以上です。

**【中長期政策プロジェクトチーム室長】**      ありがとうございます。1つ目の貨物を集めると。ユニット貨物に限らずバルクも含めて。そういう概念は、この中長期政策を議論するときの大きな柱としてずっと議論をさせていただいて、その姿勢を明確に書いたつもりではありますが、ご指摘のとおり、集貨をどこにするか、拠点をどこにするかみたいなことは書いておりません。委員ご指摘のとおり、なかなか難しいというのが正直なところではあるのですが、過去の議論の中でもありましたが、物を運ぶ場合には船会社さんがいらっちゃって、民間の生産活動と運ぶ人たちの経済活動をベースに決まっていくというところもあり、正直、舞台裏を明かしますと、拠点みたいな話も大分議論はしているのですが、現時点では、我々のほうからこの場所に集めるんだとか、まあそれは極端な話かもしれませんが、ちょっと書きづらいなという思いはあるのが実態ではございます。

ただ、集貨をするという以上は、自ずとどこかに集まってくるのだらうなという思いも

あって、コンテナは非常にわかりやすく東京湾、大阪湾に集貨していますし、バルク戦略港湾に関していえば民間企業の生産活動、この先の投資状況をお聞きしながら、こういう場所に拠点を集めよう、集貨拠点にしようという戦略をつくってきたわけでございますし、我々の思いとしては、こういう方向性を出した上で、じゃあこの政策を具体化していく段になれば、業種によっても違うでしょうし、貨物の種類によっても違うとは思いますが、どういったところが拠点になっていくのかということころは、また少し、次のステージの議論になってくるのかなという、若干言い訳も入っておりますが、そういった意味で、今のところはこれぐらいの書きぶりになっているというのが正直なところでございます。

2つ目でございますが、再生可能エネルギーの中でも、洋上風力発電といった港湾という空間を使う話と、エネルギーのバイオマスとはちょっと違うんじゃないかというのは、今お聞きしてはたと気づかされた次第でございますが、これも調整の過程では、今は6番に書いていますが5番に書くべきではないかという意見もあつたりしたものですから、今のご指摘を踏まえて、少し書き分けるような方向で直したいと思っております。

以上でございます。

【分科会長】 はい。

【委員】 私の感想からすると、よくここまでつくったなという感じで。ということは、幾つか申し上げようと思うのだけれど、1個目は、なるべく早く出したほうがいい。どんどん状況は変わりますからね。一刻も早く出すのが最優先じゃないかと思うんです。

そう思うと、一番最後のところに、他にも課題があるので、それについてこれから検討を行って、これに取り込んでいくみたいな感じになっているのだけれど、今回のこの中長期戦略みたいなものというのは、網羅性のところを重視するよりは、今までの反省に立って、どこにチェンジをもたらすのかということころに力を入れたほうがいい感じが僕はするので、これからの残された時間を、他の課題について拾うという側に持っていくよりも、今、委員からもあつたように、まだ悩ましい問題がいろいろあるわけだよね。書いているものでも。そこについて、より可能な範囲で鮮明度を増す方向に力を置いたほうがいいのではないかなというのが1点目です。

2点目は、「おわりに」に書くのか「はじめに」に書くのか何ともいえなくて、私の好みだと「はじめに」になのですが、政府が出す文書としていうと、「はじめに」にあまり躍り上がったようなことを言うのは苦手だなという面もわかるから「おわりに」でもいいのですが、基本的な認識みたいなものはより鮮明に書いておいたほうがいいと思うので申し上

げなのですが、それに関して、私からすると、大胆に言うと2つだと思っているのですが、1つは、これまでの港湾政策の振り返りが、中にも3章ですかね、あって、書いていないわけではないのだけれど、大ざっぱに言えば、70年代ぐらいまでは日本の港湾政策って先端ですよ。だけど80年代以降、どちらかというと世界の動向を見ながら、それにずれないようにキャッチアップする方向で努力はしてきたのだけれど、やっぱり、手を打つのが一步一步、いろいろな事情からちょっとずつおくれたり、あるいは一步一步大胆さに欠けるようなところもあったりして、結果として現状にあると。

だけど、さっきも申し上げたように、世界の状況というのは、特にこれは東南アジアだけじゃなくて南アジアもですが、膨大なアジアの中での経済成長が今も起こっているし、これからももっと起こる。経済の構造ががらっと変わっていくし、しかもそれに加えて地政学的環境がうんと変わってくるので、要するに、簡単に言うと読みにくい時代になってきているんです。

だから、トレンドを見ながらちょいなちょいなとやっていくというこれまでのような方式から転換して、より戦略的でより大胆にやっていかざるを得ない。同時に、予測をして何とかで、というようなことで当たるとは全然限らない時代ですから、国家戦略的に、打つべき手をかけていくという感じじゃないかと思います。

そういう転換をしましよなということ、基本的な状況認識として柱の1つだと思うのだけれど、特にそれにもう1つ付け加えていうと、内航の関係の方にいろいろお話を伺ってみると、今まで我々が内航というものを、やや保守的なエリアだなみたいな感じで、現状維持みたいなことを重視する分野かな、みたいな感じで何とはなしに受け取っていたものが、そうではなくて随分、前に向かって大転換を図ろうとされているなという印象を受けましたから、今申し上げた戦略的かつ大胆に進めていくというものが、もう既に胎動を始めているということも、やはり認識として書いておくのが、そういう努力している方々への応援歌になると思うので、入れたほうがいいと思う。そういうことを一つ書くべきだと思います。

もう1つの柱は何かというと、港湾の空間から旅客というものが次第になくなる中で、港湾という空間が経済性のことだけを考える側面が非常に強くて、全くそれだけだとは言いませんけれど。もちろんウォーターフロントもいろいろやっているけれど、特にそういう状況が看過されがちであったと。だけど、このクルーズ船というのをきっかけにして、ここで本来の港の空間というのが、日本人に限りませんが、人間に与えてきた、それを取

り返すのだということですよ。

だから、大ざっぱに言うと、今申し上げたような2つの柱が、非常に鮮明な格好で「はじめに」か、あるいは「おわりに」に入っているといいなと思う次第でございます。

以上です。

【中長期政策プロジェクトチーム室長】 ありがとうございます。これからの港湾戦略を戦略的に大胆にと、それは地政学的な話と、あとは内航、国内物流も含めてということで、少し、「はじめに」ないし「おわりに」の部分で精神を書きたいと思いますし、一方で物流だけではなくて港湾空間の高質化、美しくするだけではなくにぎわいを人に取り返すという部分も書き加えて、今の委員の貴重なご意見で、格調高く、大きくは変えられないかもしれませんが、少しご相談させていただきながら、「はじめに」か「おわりに」に、一つ書き加えたいと思っております。ありがとうございます。

【分科会長】 はい。

【委員】 今の委員と近いところもあるのですが、全体的に見て、やはりクルーズというところが注目されていて、まだまだ金銭的な経済効果では少ないかもしれないですが、港湾への社会の理解という意味では、重要です。すでに十分強調されていると思います。随時見ていくと、例えば2ページのところで下の「これからの港湾は」というところにはそういう空間の話もあるのですが、例えば58行目のところの「物流・産業拠点として生まれ変わるべく」というような形で、やはりそこに、例えば「交流拠点」という言葉を入れるとか、最後の「おわりに」のところでも、「生活を支える重要な物流生産基盤」、これはもうまさにそうだと思うのですが、今後は生活を支えるとともに、重要な物流・生産・交流拠点になるとか、そういう言葉を、物流・生産に加えて交流みたいな言葉を入れると、もう少しこの部分が強調されるかなと思いました。それが全体です。

それから、あと2つほどですが、13ページ、14ページの、国内物流体系のところ、どうしても港湾局の政策というところから見ると港湾に近い部分になると思うのですが、物流のところ、例えば、少し内地で港湾につながるところでのインランドポートとか、輸送モード間の接続の円滑化みたいな事業もあると思うので、そういうところとの関連みたいなものは考慮する必要はないのか、そのあたりが少し気になりました。

それと17ページの一番上の556行目に、「美しく快適なみなとづくり」と書いてあって、もう少し具体的にどのような。例えば海外のクルーズの港の紹介はあるのですが、具体的にはどんな形の美しく快適なみなとづくりなのかなというところが、具体化があれ

ば良いかなと思いました。

もう1つ追加で、15ページで、507行目のところに魅力的な観光コンテンツが不足していると書いてあり、また、政策のところには、旅行手段はつくりましょうと書いてあるのですが、魅力的なコンテンツをつくりましょうというのが入っていないので、これは観光庁との兼ね合いというのものもあるかもしれませんが、港湾の近くに魅力的な何かコンテンツをつくるということも重要なのかなと思いました。

ちょっとたくさん、増えましたけれども、全体としましては、これまでの産業のための港湾というのはもちろんなのですが、そこに加えて交流面というところでもう少し具体的な記述が入ると良いかなと思いました。

以上です。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 改めて概要資料の説明を伺って、本当に幅広いテーマを、いろいろな点に配慮して、しっかりまとめられたなと感じました。ですので、今回の中間とりまとめ案については、私はこのとおりで全く異存ありません。概要資料は図表・ビジュアルが多く大変わかりやすいので、発表の際には、当然ですが、この概要資料を使ってわかりやすい形で、今後も訴求していただきたいと思います。

そのうえで、今後の検討に向けて、3点ほど申し上げたいと思います。

まず1点目は、東南アジア、日本、北米を結ぶルートについてです。この中長期政策の中で一番大切だと思うのは、先程も直航重視の話がありましたが、東南アジア、日本、北米を結ぶルートをいかに競争力ある形で発展させるかだと思います。グローバルな情勢が目まぐるしく変化する中で、スピーディーにこの環境をつくるのは非常に大変なことだと感じております。やるべきことが多岐にわたります。東南アジアといっても広いので、そのどこをどういうふうに結ぶのかという問題がありますし、北米への積替えをスムーズにするには、例えば横浜港の中でバースやバックヤードの再配置も必要です。重要な施策だけれど、そのために必要なことは極めて多岐にわたるので、コンセプトだけ進んでいかなないように思います。

ですので、中長期政策の最終とりまとめ段階までに、できるだけ具体的なステップ、進め方をまとめていく必要があると思います。

2点目は、私はIT系分野が専門で、AI、IoTですとか、ドローン、自動運転といったテーマを追いかけているのですが、まとめの最後のページに、情報通信技術を活用し

た港湾のスマート化・強靱化について書いてありまして、大変うまくまとめられていると思います。

とはいえ、現状では港湾の各組織縦割りでデータが使われていて、それをつなぐというのは容易ではないと思います。このテーマもやるべきことが多岐にわたり、各者を巻き込むべきタイミング等も難しいと思いますので、方向性、進め方・ステップとかを具体的なイメージとして、時間軸を加えて示していく必要があると思います。そこがしっかり深められればなと思います。

3点目は、港周辺での新産業創出について重視して検討していただきたいという点です。港湾周辺で、製品検査をしたり、生鮮食品を加工したり、ECのバックヤードをやったり、様々な可能性があります。このテーマは大変将来性がある話で、港湾だけでやることではないですが、港湾サイドがしっかりバックアップするのは重要なことだと思っています。この点について、しっかりと項目を立てて書き込んでいくと思います。

以上、3点です。

【分科会長】      ありがとうございます。

【中長期政策プロジェクトチーム室長】      まず、委員からいただいた、いわゆる物流産業以外の面の理念のところは、委員のご指摘も踏まえる中で、もう少ししっかりと書いていきたいと思いますし、国内物流のインランドポート等、施策の話、あとは美しいみなどづくりの具体的なものなどなど、少し工夫をして対応したいと思っております。

それから、委員からいただいたご意見で、アジアとのネットワークや情報通信技術の活用 of 今後の進め方などは、また今後の検討の中で、可能な限り議論を深めていく中で、ご意見を頂戴しながら進めていきたいと思っておりますので、引き続きご指導をいただければありがたいと思っております。

もう1つ、新しい物流業というか新産業の部分は、今まさに言われたとおりでございます。我々も打ち出したものの、まだ非常に、そこまで卑下するつもりはないですが、もうちょっと具体化といいますか、例えばどういう産業がいいのかとか、臨海部にどういうニーズがあるのかというのは、もう少し深掘りする必要があるのだろうなと思っておりますので、また最終とりまとめまでにもう少し勉強を加えて、ご意見も頂戴しながら深めてい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】      はい、どうぞ。

【委員】      済みません、先程ちょっと言葉が足りなかったと思うので補足をさせていた

だきたいと思います。先程の集貨の話は、具体的にどの港に集貨するということを書くべきというような意見ではありません。船種や積み荷に関わらず、集貨が必要なことが必要なことは確実なのではないかと感じております。集貨をすることによって直航便の確保につながることや、集貨が重要であるということを書きこんで書くとか、集貨する港の選定についての基本的な考え方というような、基本方針をどこかでまとめて書いてもいいのではないかと思います。拠点港をつくることは、決して他の港の軽視につながるし、他の港は、その拠点港との関係で大事なのだということ、やはり書いてもいいのではないかと思います。

このように、役割分担の重要性とか、その効果とか、基本方針というのがどこかにまとめて書かれているといいのではないかという意味での発言です。言葉が足らなくて申しわけありませんでした。

【中長期政策プロジェクトチーム室長】      こちらこそ失礼しました。少しご趣旨を踏まえて、ちょっと言い訳になりますが、書いているつもりではありますが、恐らく精神論がちょっと足りないということだと理解しましたので、文章を考えたいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】      はい。

【委員】      全体的な表記の仕方というか書きぶりについての感想なのですが、まず、これを一般の方が読んだときに、恐らく、すごくいいと思いますよ。港ってこんなにたくさん役割があるんだという、非常にそういう感動を覚えるぐらい、出だしから書いてあって、とてもいいと思うのですが、その後の書きぶりで、つまり、あまり港に詳しくない方にも、さっき委員がおっしゃったように、変革とか、何を変えるんだというところがわかるように、「こうしていくんだ」だけではなくて、現状はこうだけれどもこう変えるとか、あるいは全く新しいことにトライするんだとか、少しその辺の取り組みの気概みたいなのが伝わるような工夫がもう一段、もしできると、よりわかりやすく興味が湧くんじゃないかなという印象がありました。

それから、別のところで、さっきのバイオマスの表記のところで、これは多分、整理の仕方として、ここにバイオマスを書くんだしたら水素なども入ってくるし、よくよく後を読んでいくと、あまりクリーンな発電方法に関しては触れていないので、私も同意見で、前に移したほうがいいんじゃないかなという気はいたしました。

以上です。

【委員】 船会社といますか、個人的に思っていることを、特に外航、コンテナトレードについて、少しお話ししたいと思います。だからといって、この中間報告に云々という話ではないのですが。

そもそも、ここにも書かれていますが、コンテナの大型化が進んできました。それから同時に、日本発着の荷物の比率がぐんと下がってきましたといったことで、マザーポートといますかハブポートが、中国とか、あるいは韓国にとってかわられた。

そういう状況の中で、今後、日本がまたマザーポートであるとか、あるいはハブ港を目指すのかという話なのですが、これはやはりなかなか難しいと思います。まずオリジナルのカーゴが中国に比べると圧倒的に少ない。じゃあ釜山の例があるじゃないかということですが、これはトランジットです。トランジットとしてのハブ港というのは大いにあると思います。ただし、これはコストです。ここに行くまでのフィーダーのコストが、日本は相当高いということなので、ユーザーとしての船会社としてはなかなか使いにくいという状況があります。もちろん、将来はわかりません。

ということになると、何か漠然として申しわけないのですが、日本の港のあり方、先程の浜田港なんていうのは非常に勇気づけられる話でございまして、本当に、いわゆるアジア航路域内の多頻度小ロット、こういったトレードを前提にした対策というのが必要になってくるのではないかなという印象を持っています。ただし、先程からいろいろな方がおっしゃっているように、トレード、あるいは荷物の動きというのは全く、昔みたいに予見が易しいという状況ではないので、これはなかなか難しいんです。これはなかなか、例えば我々、パナマ運河からいろいろと言われていています。将来的にどういったカーゴの動きになるんだと。それによって我々も対応しますよ、みたいなことをパナマは言うのですが、それは難しいんです。大変難しい。だからこそ船会社は困っているんです。

ですから、何が起こるかわかりません。先程私が申し上げたようなことも、全く当たらないようなことも起こり得ると思いますが、とりあえず、今の状況を見ながら、ちょっと個人的な印象といますか、感想を述べさせていただきました。

【分科会長】 ありがとうございます。

もうよろしいですか。それではお二人。短く。

【委員】 私もまとめについては方向性はいいと思うのですが、少し書きぶりみたいな話で、同じようになってしまうかもしれません。

7番の情報通信技術のところの書きぶりなのですが、特にこちら、中間まとめのやつを

見ると、ちょっと、我々企業が感じている感覚でいくと、やっぱり世界のほかの国はもっと進んでいるところがあるものですから、ちょっと危機感的な書き方をぜひしていただいて、やっぱり変えていくんだというような発信がいいんじゃないかなと思っています。ちょっと、この紙だけ見てしまうと、現状に対して少し変えていくみたいな、キャッチアップ的な雰囲気は伝わるものですから、ここはビッグデータ、AIと書かれているということは、もう圧倒的に今のサービスとかえて、港の競争力を生み出すということで、これは港湾局だけではなくて、大変いろいろな、関係するところは多いと思うのですが、このまとめの中でそういう発信をしていただくことによって進んでいくんじゃないかなと思いますので、ぜひ、よろしくお願ひしたいと思います。

【分科会長】 はい。では最後。

【委員】 焦点ぼけを防ぐために、まず、港湾政策は何のためにやっているんだということを最初に打ち出してほしい。港湾政策は、やはり日本の経済産業政策を後押しする形で策定されているのだと思いますけれども、そうすると、今、極めて重点が置かれている地方創生に、港湾も協力してやっていくという流れになっていくと思います。そうすると今度は、首都圏に一極集中した経済を、港湾政策が手助けすることによっていかに地方に分散していくかという話になっていくんじゃないですか。

東京湾に地震あるいは富士山の噴火で大災害が起きた場合、首都圏完全に壊滅するおそれもあるわけです。それは港湾政策上踏まえておく必要があります。その意味で、1995年以降に全国津々浦々につくられたコンテナ港湾が、今、威力を発揮しようとしているわけです。そのことはここには書いていない。あの施策を批判する向きがありましたが、間違った施策であったということではないと思う。だから、それははっきりと位置づけた上で、論理を先に進めていく必要がある。もはやアジアの時代ですから、基幹航路、北米・欧州ばかり向いている時代ではなくなったし、地方港湾がアジア航路で活用されるんだということを、はっきりここで言うていただけたらなと思います。

【分科会長】 はい、よろしく。

【中長期政策プロジェクトチーム室長】 まず委員のほうは、まず読みやすくということもあって、少しお許しいただければということもあるのですが、この先、一般の方も含めて、いろいろご意見もいただきながら最終とりまとめに進むということもあり、今回は港湾分科会という、港湾にお詳しい、ある意味プロに近い方、プロの方もいらっしゃる、含めてご議論をいただいて、非常に専門的にまとめてきたこともあるので、少しわか

りにくい言葉の部分は工夫の必要はあろうかと思うのですが、一般の人向けの読み物というところは、次のステージに向けて工夫をさせていただければありがたいと思っている次第でございます。

委員からご指摘いただいた、情報化は世界は進んでいるところは、少し読めるようなことで対応したいと思っております。

それから、委員からご指摘いただいた、港湾政策は何のためにやっているかというのは、もともと、この中長期の議論のときから、そういうところはスタートしているつもりではございます。ただ、議論のスタートが、世の中の情勢が大きく変わっていて、それに対応する港湾はどうなんだ、という仕立てになっているので、こういう構成になっている部分はあるのですが、一方で、地方創生との絡み、これはかねてからご意見をいただいていた、どうしてもユニット貨物であったり、あるいは最近のクルーズの話であったりということろをやってきたこともあって、我々としても、地域の基幹産業を支えるようなコアな役割というのは、少し書き足りないのだろうなという認識を持っておりますので、その部分については、もう少し議論を深めたいと思っております。

一方で、火山の話や東京の一極集中というのは、一応、今のところは書いているのですが、一方で国土論みたいな話になると、射程がかなり大きくなってくるのかなというふうに、私としては思っているのですが、この地方の基幹産業を支えるコアな役割を議論する中で、またちょっと意見交換をする中で、まとめ方についてはご相談させていただければありがたいと思っております。

以上でございます。

**【分科会長】** はい、ありがとうございました。

それでは時間が参りました。私も、新産業の話は最後にしてみたいと思っていたのですが、委員にさせていただきましたので、私の意見は割愛させていただきます。

いよいよ、この中間とりまとめをまとめる段階になってきまして、今日、いろいろいただいた意見、これをまとめるに当たって、やはりもう一度、それぞれの委員の方々に、事務局から質問されたいところがあったら、個別にやっていただきたいと思います。それを踏まえて、最終的なとりまとめのところに関しては、座長に一任させていただきたいと思います。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

**【分科会長】** それでは、ご異議がないようですので、そのように進めさせていただきます。

たいと思います。

その他、事務局より連絡事項がありましたらお願いいたします。

【中長期政策プロジェクトチーム室長】 本日は活発なご意見をいただき、誠にありがとうございました。

港湾の中長期政策「PORT 2030」の中間とりまとめにつきましては、いただいた意見を踏まえて、事務的にご相談をした上で、分科会長と最後にご相談をし、とりまとめて、委員からもご指摘をいただきましたとおり、できるだけ速やかに出したいと思っております。

最後になりますが、港湾局長から一言ご挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 港湾局長でございます。まず御礼の言葉を申し上げたいと思います。これまで港湾分科会の委員方には、分科会長を初め、本当にたくさんのご意見を賜りまして、本日、中間とりまとめの案をご審議いただく段階まで持ってくることができたと思っております。

本日いただいた意見も踏まえまして、さっき委員からもお話がありましたが、我々としてもできるだけ早く、この中間とりまとめをしっかりとめて、世の中にお示しをして、そして幅広く意見を伺いたいと思いますし、世の中に問うていきたい、我々が目指すべき方向性というのが国民の皆さんにどう感じてもらえるのかというのを問いかけていきたいと思っております。

本日いただいた意見を踏まえて、そういう意味では、分科会長にもご相談しながら、できるだけ早く公表していきたいと思っておりますので、引き続きまたご指導いただければと思います。

またさらに、最終的なとりまとめは来年の夏を予定しておりまして、そこに向けても、先程も委員から、もうちょっと深掘りするようなところ、ウイングを広げるというよりも、そういう観点もあるんじゃないかというご指導もいただきましたので、そういった点も含めて、これからの、夏に向けての議論も進めていきたいと思っております。

いずれにしても、この短期間で、本当に久しぶりのこの中長期政策をここまでおまとめいただきましたことに心から御礼を申し上げまして、挨拶とさせていただきます。本当にありがとうございました。

【中長期政策プロジェクトチーム室長】 以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会いたします。

本日使用しました資料につきましては、お荷物になろうかと思imasuので、机の上に置いたままにしていただければ、後日郵送させていただきます。

次回、第70回の港湾分科会は、来年3月上旬を予定しております。本日は誠にありがとうございました。

— 了 —