

平成30年3月13日(火)

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70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70回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成30年3月13日(火)

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)11階 特別会議室

3. 出席委員氏名

<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
井出 多加子	成蹊大学経済学部 教授
上村 多恵子	(一社)京都経済同友会 常任幹事
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

港湾計画について（審議）	
・須崎港（改訂）	・・・ 4
・福山港（一部変更）	・・・ 8
・松山港（一部変更）	・・・ 9
・鹿児島港（一部変更）	・・・ 10
大阪湾圏域広域処理場整備基本計画について（審議）	・・・ 17
国際バルク戦略港湾政策の取組（報告）	・・・ 20
港湾の施設の技術上の基準の改訂（報告）	・・・ 26
海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る 海域の利用の促進に関する法律案について（報告）	・・・ 28
港湾の中長期政策について（審議）	・・・ 29

【総務課長】 それでは、定刻になりました。ただいまより交通政策審議会第70回港湾分科会を開催いたします。

お手元の資料のご確認ですけれども、大変多くなっております。もし不足がございましたら、都度で結構ですので、事務局までお申し付けいただければと思います。

それでは、委員の出席状況を報告いたします。本日は、委員15名中13名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、港湾局長よりご挨拶申し上げます。

【港湾局長】 港湾局長でございます。委員の先生方におかれましては、年度末の大変ご多用の中ご出席を賜りまして、まことにありがとうございます。

本日の港湾分科会におきましては、議事が大変多岐にわたっておりまして、港湾計画の案件として4件ほど、また大阪のフェニックスの基本計画の変更についてもご審議を行っていただく予定であります。また、報告事項といたしましては、バルク戦略港湾の取り組み状況、それから11年ぶりに技術基準の大改訂を行いますので、これのご報告、それから、これはつい先週の金曜日になりますが、3月9日に閣議決定させていただきまして、通常国会に提出いたしました洋上風力の一般海域で導入を促進していくための新しい法律、これについてもご報告させていただきたいと思っています。

また、これまでご議論を賜りました中長期政策でございますが、パブリックコメントも行ってございまして、さまざまな意見も出てまいりましたので、これを踏まえて、本日、最終の取りまとめの案をご審議いただければと思っております。

限られた時間ではございまして、また審議事項が多岐にわたっておりますが、ぜひ先生方のご活発なご審議をよろしくお願い申し上げます。

どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 それでは、議事に入らせていただきます。

この会議は公開されておりますけれども、カメラの撮影につきましてはここまでとさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、分科会長、以後の進行をお願いいたします。

【分科会長】 本日は審議事項3件、報告事項3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が、多くの案件がございますので、円滑な議事進行にご協力を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、港湾計画の改訂が須崎港の1港、港湾計画の一部変更が3港ございます。それでは、初めに須崎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高知県土木部港湾振興監と四国地方整備局港湾空港部長にご出席いただいておりますので、お席へどうぞ。よろしく申し上げます。

それでは、事務局より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す。どうぞよろしく願いいたします。

まず、資料1-1をごらんいただきながら、須崎港の改訂計画について説明させていただきます。須崎港は石灰石の産出量日本一の鳥形山鉱山を背後に持ち、主に港湾背後の地場産業を支え、石灰石やセメントを全国、海外に供給する拠点としての役割を担うとともに、背後地域の防災拠点としての役割も期待されております。

2ページ目からは、須崎港の役割について整理しております。まず、石灰石の供給拠点としての役割を整理しています。須崎港から輸出された石灰石は、国内各地の製鉄所に供給されており、我が国の鉄鋼業を支えています。

3ページ目をごらんください。セメントの国内供給、輸出の拠点としての役割を示しています。須崎港からの移出量は全国の7%、輸出量は18%を占めており、主に関東、中部、近畿向けのセメント供給港となっているほか、セメント輸出量が日本一の港となっております。

1枚飛ばして、5ページ目をごらんください。須崎港は、大規模地震発生時の防災拠点としての役割が期待されています。高知県の防災拠点港配置計画において、4つの一次防災拠点港を指定していますが、須崎港はその一つとして、背後圏に必要な緊急物資輸送機能の確保などが求められています。

6ページは、須崎港の目指すべき姿をまとめています。港湾の中長期政策では、生産設備の更新とタイミングを合わせた輸送インフラの更新、改良、輸出能力の強化、物資輸送ルートを確保するための岸壁等の耐震化を進めていくこととしています。今回の計画改訂では、平成40年代前半を目標年次として、主にセメント輸出を強化する企業動向に対応する内容と、背後圏への緊急物資輸送体制の構築を目指すものとしています。また、港湾内のにぎわいの創出の取り組みについても、中長期政策に沿って引き続き取り組んでいく方向性が示されています。

国としてもセメント産業の輸出強化の動きをバックアップすることと、関係者が協力して緊急物資輸送体制を構築することは、中長期政策とも合致し、推進すべきものと考えています。

7ページは、須崎港の利用状況を示しています。須崎湾を取り囲むように係留施設があり、関連の企業が立地しています。須崎港の入り口、湾口地区では、ベルトコンベアで運ばれてきました石灰石の積み出しが行われております。写真右の大峰地区ではセメント企業が立地し、セメントの輸出等が行われております。写真の真ん中、須崎駅の北側では、木材加工企業群が立地し、原木の輸入が行われています。また、浜町地区背後の魚市場周辺のエリアが港オアシスに仮登録され、にぎわいの創出を目指し、さまざまなイベントが開催されています。

次に、8ページが須崎港の取り扱い状況を示しています。石灰石とセメントの移出と輸出がメインとなっています。このほか、セメント工場の燃料となる石炭の輸入や、原料として有効活用するための廃棄物の移入、それから原木の輸入が多くなっています。

9ページは、須崎港の計画貨物量の設定についてまとめています。背後のセメント企業が輸出向けサイロの増設を進めるなど、セメント輸出体制の強化を計画しており、セメントの増産や燃料等の調達増加により、取り扱い貨物量の増加を見込んでいます。

10ページ目をごらんください。今回計画のゾーニングですが、基本的には今使われているゾーニングの延長で利用していくことを考えています。

11ページ目をごらんください。今回の施設計画の主な内容です。セメント、石炭を輸送する船舶の大型化に対応するため、大峰地区に水深13メートルの岸壁を整備するとともに、必要な航路、泊地のしゅんせつを行います。また、大規模地震に対応するための耐震強化岸壁を港町地区に配置いたします。

12ページをごらんください。須崎港には大型岸壁がないため、小型船での多頻度輸送による荷役岸壁の混雑が生じているため、大型船での一括輸送による利便性を図っていきたいと考えています。

13ページをごらんください。高知県の防災拠点港配置計画を踏まえ、市街地や幹線道路へのアクセスのよい港町地区に、耐震強化岸壁を位置づけています。

14ページをごらんください。参考までに須崎港の津波防災対策をまとめています。須崎港では、湾の入り口に粘り強い構造の湾口防波堤を配置するとともに、陸域では海岸保全施設の防潮堤が整備されています。また、木材の取り扱いがあることから、津波対策と

して木材の流出を防ぐ捕捉施設や固縛施設を設置しています。また、地域防災計画では市街地の浸水が予測されていますが、浸水が引いたところから順次輸送道路の道路啓開を考えています。

15ページをごらんください。港町地区に緑地を計画し、周辺施設と連携しながら、にぎわいのあるウォーターフロント空間の創出を考えています。

16ページをごらんください。スペックが不足、老朽化した低利用岸壁の利用転換を行い、将来的な維持管理、更新コストの縮減を行います。

17ページは、関連計画から見た須崎港の役割をまとめていますが、説明は割愛させていただきます。

18ページ以降も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、須崎港の改訂計画の説明を終わらせていただきます。ご審議のほどよろしくお願ひ申し上げます。

【分科会長】 それでは、須崎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、ご発言をお願いいたします。いかがでしょうか。

【委員】 関連することで、直接ではないのですが、津波防災対策関係でもしご存じあればお伺いしたいと思いました。資料14ページに津波防災対策の、具体的に防波堤をつくるというご説明があったかと思えます。防波堤を越えて浸水した場合も十分想定されるわけで、その場合にこの図面のピンク色の道路と黄色の道路の構造というのは、ちなみにどんな構造になっているのか、高さとか、そういったことについて、もしご存じでしたら教えていただきたいということと、ここの港湾計画が実際に津波や災害に見舞われたときのソフト面の対策を具体的にどんなふうを考えていらっしゃるのかということも、もしご存じあれば教えていただきたいと思えます。

【港湾振興監】 ご質問ありがとうございます。高知県でございます。先ほどの14ページの図のピンク色の道路、それから黄色の道路の違いですけれども、ピンク色は高規格道路でございます。それから、黄色については高知県の道路課が所管している県道になります。高規格道路は高架の構造物であり、県道は平面構造という違いでございます。

それから、ソフト施策はどういったことを取り組んでいるかということでございますけれども、既設の耐震強化岸壁が計画されていたころも、防災訓練、演習みたいなものは地元でやってございます。これは今現在も内航総連という船の団体、それと地元のトラック

協会と連携して、災害の支援物資輸送の演習をしているところでございます。今回、新しい港町地区に耐震岸壁を位置づけたことから、若干場所が違っているものですから、ここでもしっかりと物資が揚げられて輸送できるように、これから演習をしていきたいと考えております。

以上です。

【分科会長】 よろしいですか。

そのほかはいかがですか。

【委員】 ありがとうございます。せっかくお越しなので1つご質問をと思ひまして。セメントの輸出量が大変多く、日本一ということも初めて伺いました。4ページの棒グラフですが、国内各港のセメント輸出の推移ということで、この表の中では、以前の平成18年が一番多くて、だんだん落ち込んで、そしてまた上向きの傾向なのかという感じがいたしますが、この改訂の中で、たくさんのセメント等の輸出のために大型船を迎え入れて、効率的にということで推進の話が出ておりますけれども、今後のセメントや石灰に関しては、増加していくと見ているのか、そこを教えていただきたいと思うのですが。

【港湾計画審査官】 セメント輸出ですけれども、まず傾向としましては、4ページにグラフを少しつけておりますが、下のほうが10年前、平成18年の輸出先と28年の輸出先の変化を見ておりますが、18年はわりと韓国とか中国とか、わりと近場が多かったのですが、28年はシンガポールとか、東南アジアの遠方向けが増えておりました。この須崎に立地している企業さんにおいても、東南アジア向けの輸出強化を考えておりました。先ほど説明で触れましたが、セメントサイドの増強も考えているところでございます。

【委員】 ありがとうございます。量的な部分でも増加傾向と見込んでいいのでしょうか。

【港湾計画審査官】 セメントについては増産をしていきたいと考えているところでございます。段階的に輸出量を引き上げていきたいと考えております。

【委員】 ありがとうございます。高知県さん、よろしいですか。お越しだったので質問してみたのですが、補足もないですか。

【分科会長】 そのほかはいかがですか。

【委員】 一応、老婆心で聞くのですが、11ページに計画内容の変更で、船舶大型化するということで、バース延長を長くするのはわかるのですが、私が図を見て気になったのは、防波堤から入ってきて港にかくっと曲がりながらずっと入っていくのですが、

これは2L取れるのですか。先週、私は別の港に行って、同じことで2Lぎりぎり取れないかもという港を見たので、気になったのですけれども。

【港湾計画審査官】 今回については2L取る形で計画しております。

【委員】 問題ないのですね。

【港湾計画審査官】 それで、あと航行安全についても、地元では航行安全検討の調査委員会とかを開きながら、検討していただいていると聞いております。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 確認だけですけれども、20ページにある「開発空間の留保」というのは、どういう定義でしょうか。

【港湾計画審査官】 今回の計画期間内におきましては、ここを整備する形ではないのですが、長期的には開発の可能性がある空間として留保しているもので、前回の計画ではここに岸壁を配置していたのですけれども、計画としての位置づけは一旦取り消すという形になります。

【委員】 一旦ゼロに戻すということなのですね。わかりました。

【港湾計画審査官】 はい。

【分科会長】 ほかはよろしいですか。よろしゅうございますね。

それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。須崎港。「国土交通大臣に提出された須崎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した。

ご異議はないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

どもう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。福山港、松山港、鹿児島港の港湾計画について、事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、一括してご説明いたします。まず、資料1-2をごらんいただきます。福山港の計画でございます。福山港は広島県の西部に位置する港湾で、背後の製造業、地域の経済、雇用を支える重要な役割を果たしています。

2ページ目をごらんいただきますと、今回の変更箇所を示しております。箕島地区でバルク船の大型化に対応した公共埠頭や大規模地震対策施設を計画するとともに、箕沖地区

でコンテナ船の大型化に対応するため、公共埠頭計画を変更するものです。

3ページ目をごらん願います。福山港の背後には、鉄鋼業や造船業等、企業の事業所が多数立地しております。

2枚飛ばして、6ページをごらん願います。福山港のバルク貨物輸送の動向ですが、福山港から遠方諸国への輸出が増加しております。また、右のグラフは、遠方に輸出する船が大型化していることを示しております。

次に、計画変更の必要性を説明します。7ページ目をごらん願います。福山港の鋼材輸出は、写真右上の鋼管地区の専用埠頭などで扱っておりますが、最大の岸壁水深が11メートルであり、船舶が大型化する中で吃水調整が必要となっております。また、造船関連資材は、写真左下の箕島地区の水深7.5メートルの公共埠頭で扱っていますが、今後、海外輸出の増加を見込む中、大型船での対応が求められています。

8ページ目をごらん願います。台湾、東南アジア航路のコンテナ船は一昨年に大型化され、隣接する2つの岸壁を使って対応する必要がありますが、同じ日に他のコンテナ船が入港するため、順番待ちが生じています。

9ページ目をごらん願います。福山市では地域防災計画が修正され、緊急物資輸送用の耐震強化岸壁をもう1バース配置する必要があります。

このような状況に対応するための計画変更の内容を説明します。10ページをごらん願います。箕島地区におきまして、船舶の大型化、取り扱い貨物の増加に対応するため、水深13メートルの新規岸壁を計画します。また、緊急物資輸送に対応するための耐震強化岸壁を計画いたします。

11ページ目をごらん願います。箕沖地区においてコンテナ船の大型化に対応するため、岸壁の増深、延伸を計画します。

次に、12ページをごらん願います。今回の計画変更にあわせて埠頭の再編を行い、老朽化が進み低利用な岸壁に利用転換を行い、管理水準を上げていくこととしています。

13ページ目以降は基本方針との適合性、あるいは計画の新旧について記載しておりますが、説明は割愛させていただきます。

以上で、福山港の説明を終わらせていただきます。

続いて、資料1-3をごらんください。松山港の計画でございます。松山港は愛媛県北部の産業を支える物流拠点となっている港です。

2ページ目をごらん願います。今回、変更するのは松山港の外港地区で、コンテナ船や

石炭を扱う岸壁があります。

3ページ目をごらん願います。松山港周辺の企業立地状況です。外港地区の周辺には化学企業の工場などが立地しており、外港地区を原材料や製品の輸送拠点として利用しています。

次に、計画変更の必要性について説明します。4ページ目をごらん願います。今回、計画変更する2つのバースはコンテナ船や石炭船で利用されていますが、当初の想定より大型の石炭船などで利用されているため、1つの係船柱に2隻の索を同時がけするなど、非効率な利用がされています。このため、岸壁の先、写真の左側にドルフィンを配置することにより、大型船の寄港に対応したいというものです。あわせて、防波堤の一部撤去が必要になってきております。

5ページ目をごらん願います。図の上側からの波が主方向になりますので、この波が港内に入ってくるのを防ぐための防波堤の延伸を考えています。

以上の計画の詳細を6ページ目にまとめていますが、これまでご説明した内容ですので、説明は割愛させていただきます。

7ページ以降は基本方針との適合性、あるいは計画の新旧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、松山港の説明を終わらせていただきます。

続いて、資料1 - 4をごらんください。鹿児島港の計画でございます。2ページ目をごらん願います。今回、変更するのは鹿児島港の中央港区で、クルーズ船が寄港する岸壁があります。

3ページ目をごらん願います。鹿児島港のクルーズ船の受け入れ状況です。ここ数年、鹿児島港のクルーズ寄港は急激に増えており、昨年は108回の寄港がありました。鹿児島港では、中央港区（マリポート）でそのほとんどを受け入れております。

4ページ目をごらん願います。国土交通省では、官民連携による国際クルーズ拠点づくりを目指しており、昨年末から第2次募集を行いました。これに鹿児島県とロイヤル・カリビアン・クルーズが共同で応募し、2月末に選定をしております。

5ページ目をごらん願います。応募に際して、鹿児島県と船社から提出された計画書、目論見では、ロイヤル・カリビアン寄港だけで、平成34年に50回、平成44年で130回の寄港が考えられています。今回の官民連携では、公共で新しい岸壁の投資をして、民間が旅客ターミナルと屋根つき歩道の投資を行うことを考えています。

1枚飛ばして、7ページをごらん願います。クルーズバースの追加を行うマリポート鹿児島では、芝生広場や、桜島を見渡せる展望デッキが整備されるなど、クルーズ船の旅客や市民が憩える空間が整備されたところです。

1枚飛ばして9ページをごらん願います。今回の計画の詳細をまとめています。新たに世界最大のクルーズ船に対応できる岸壁を配置しまして、必要なしゅんせつも行ってまいります。

10ページ目以降は基本方針との適合性、あるいは計画の新旧について記載しておりますが、説明を割愛させていただきます。

駆け足となりましたが、3つの一部変更の計画を説明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福山港、松山港、鹿児島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います。

いずれの案件でも結構です。

【委員】 福山港の資料についてお伺いします。6ページのデータになります。左側で、海外販路の拡大により輸出量が増加するというので、本文に着実な増加が見込まれるということが記述されていますが、この根拠について説明いただければと思います。

【港湾計画審査官】 これについては、企業の公表資料から取らせていただいた形で、地元企業、こちらは4ページにあります。右側に各港の鋼材輸出の推移ということで、福山は実は日本で一番輸出量が多い港になっておりまして、そこに立地していますメーカーさんの公表資料をもとに、この形で書いております。

【分科会長】 よろしいですか。

それでは、そのほか。

【委員】 これもまた老婆心からお伺いするのですが、私は約3週間前にこの港に行きました。ちょうどコスタの船が来ていました。思ったのが、この計画で出されているところで既に手狭感がすごくありました。これでもう一発つけて、ほんとうに容量は大丈夫なのかと個人的に思ったのですが、その辺はどうなのでしょう。既にバースは満杯でした。

【港湾計画審査官】 こちらについては、地元では基本的にはバースの調達で一般的な対応をしていくということで、例えば道路とかも対応しており、あとターミナルについては2つ配置して対応していくという形で考えています。

それから、将来、構想として例えば桜島とかに船でアクセスできないとか、そういったことも地元では検討されていると聞いております。

【委員】 後ろに広く空いている場所があるので、そちらを利用したほうがいいのではないかと思った次第です。以上です。

【分科会長】 何かありますか。

【港湾計画審査官】 特にないです。

【分科会長】 それでは、そのほか。

【委員】 福山港と鹿児島港についてですけれども、福山港で、これは確認だけですが、川を上っていったところが13メートルで、沖に面しているところが12メートルということで、いろいろ考えた末そういう形だと思っておりますけれども、通常だと沖合のほうが深いので、そこを13にするほうが効率的かと思うのですが、その説明が1つと、それから、あとはコメントですが、鹿児島はまさに今おっしゃられたように、これは委員会でも議論になったと思うのですが、交通のアクセスが課題になるし、2隻が同時に着岸すると交通量もかなりあると思うので、そのところは公共交通などをうまく考えると、工夫してもらえればと思います。こちらはコメントだけです。

【分科会長】 お願いします。

【港湾計画審査官】 福山港についてお答えいたします。福山港につきましては、確かにしゅんせつ量という観点では、手前の海側に13メートルを配置したほうが効率的かと思うのですが、既にコンテナターミナルがありまして、コンテナターミナルを逆に奥に全部、入れかえるとなると、それはまたそれでかなり用地もヤードが必要になるということがありますので、基本的にはコンテナについては現状の、設備もそのまま利用でき、ヤードもとれている沖側でコンテナを扱うということで。それから、より荷主さんに近いところについては、公共埠頭で13メートルを配置したという形でございます。

【産業港湾課長】 先ほど委員からご指摘がありました鹿児島でございますが、先月、クルーズ拠点港として指定した際に伺っていますのは、11ページ目を見ていただきますと今回の港湾計画を書いておりますが、新しくつくる埠頭の背後の交流厚生用地がありますが、ここに駐車場を増やすと伺っております。それから、交通量に関していいますと、選定の際に指摘されていまして、ここの橋の動線になるものですから、きちんと二次交通の混雑に気をつけるようにということで、モニタリング等々をして何か必要になれば、鹿児島県さんのほうで、背後の道路を含めて対応していくと伺っております。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 僕もそのように説明を受けたのですけれども、それにしても手狭だという、ほんとうに手狭感がありますよ。人が多く来ていますから。びっくりしました。

【分科会長】 それでは、委員。

【委員】 資料を見ると、鹿児島クルーズの寄港のところですけども、平成28年は全国8位、昨年は108回と結構増えているのですが、港ごとに全国的にどこが一番多くてという、そういう資料がついていないのですが、後でもいいので教えていただきたいのと、伸び率ですね、各港との比較でどれくらい増えているのか。鹿児島は今日の議題になっているのですが、ほかの港で何か拡張なり何なり必要が見込まれるような港がクルーズ関係であるのかどうか、その辺を教えていただければと思います。

【分科会長】 情報をお持ちですか。

【産業港湾課長】 クルーズ船の寄港ですけども、手元の資料ではありますが、全国的にも2割から3割、この数年間ずっと延びてきてございます。回数、旅客数、ともにそのぐらいの延びを示してございます。

全国で一番クルーズ船の寄港回数が多いのは博多港でございます。今、手元にあるのが2016年の実績で、2017年も出ているのですが、16年ということでご紹介させていただきますと、博多で328回、ほぼ毎日1隻ぐらい入るような感覚で入ってきております。鹿児島では、2016年では83回。これでも全国で8位という位置づけ……。

【委員】 博多の次はどこですか。

【産業港湾課長】 博多の次は長崎でございます。長崎で197回。

資料につきましてはまとめて整理をして、つけさせていただきたいと思います。

【委員】 ほとんど上位は九州ですか。

【産業港湾課長】 基本的に一度外国をタッチしないといけないというのがあるものから、西日本中心に寄港回数は多くなってございます。

【委員】 それで、今後こういう改訂が見込まれるというのは何かありますか、必要になってきそうな。見通しとしては。

【港湾計画審査官】 先ほどもありましたが、九州、沖縄で伸びが非常に多くなっておりますので、特に沖縄地区とか、そのあたりで必要だという話を伺っているところでございます。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 そのほかはありますか。よろしいですか。

それでは。

【委員】 どうもありがとうございました。どれも結構だと思います。1つだけですが、鹿兒島港がクルーズの幾つかの拠点港の一つということでやっていますが、ここまでクルーズが延びていったときには、入れるところがないからとにかく入るところにやってみようということでやってきたのでしょうがないのですが、このぐらいのことになってくると、長い目で見ていい港湾空間をつくっていくという、今回の中長期政策の中でも非常に大きな柱になっているわけです。その先駆けとして、この鹿兒島港の今回の一部変更を位置づけていくことが、非常に重要だと思います。

観光で日本にエントリーしてくるときには、もちろん飛行機がいっぱいあるわけだけども、飛行機の窓は小さいですから風景を楽しむもへったくれもないわけで、しかも着いた途端にボーディングブリッジに入って、ターミナルの中に入ってしまふから、外の風景も何もないのですが、船の着岸というのは非常にゆっくり入ってくるし、しかもオープンデッキから外を眺められる。ここの鹿兒島港は桜島もあるし、今回の資料を見ても大変すばらしい公園空間もつくっているし、なかなかですよ。

だけれども、鹿兒島港一部変更の計画書の全体の計画図を見ると、かなり大きな施設の中の一部としての緑地であって、今回のようなことを考えると、これを機に風景計画とか、景観のコントロールとか、地元とどういうふうに関連して、より魅力的なものをつくっていけるかというところが、みそだと思います。その辺に関する地元としての取り組みは、どんなふうになっているのか、あるいはそれを指導される予定になっているのか、あるいはこの港湾計画の一部変更は、そことどういうふうにつながりながらやろうとしているのか、その辺を教えていただけたらと思います。

【港湾計画審査官】 鹿兒島県としましては、資料の7ページにありますように、マリンスポーツの広場を共用したところということで、当面この広場を生かしながらということで考えていると聞いております。

今後、クルーズ船がこれからどんどん増えていく中で、今いただいた意見も踏まえながら、より魅力的な空間になることについて、相談していきたいと思っております。

【委員】 言いたい趣旨は、新しくプラスでつくるところは日本も得意なのです。悪くはない。だけれども、一番下手なのは減らすほうです。看板であるとか。さっきアクセスの話があったけれども、下船後はおそらく観光バスで回ると思うのですが、その途中の臨

港道路はどうなっているのかとか、そこでの特にいろいろな広告類、そのコントロールのつもりはあるのかとか、そういう引き算側の景観コントロールはまだ劣っているから、それを港側、クルージング側からのリクエストとして、しかも世界に誇れる日本の観光ということになっているのだから、そこまでやらなければと思います。ぜひ強いご指導をお願いしたいと思います。

【分科会長】 よろしいですか。

【港湾計画審査官】 マリンポートだけではなくて、鹿児島港では現在100回が300回にも増えてくるということでもありますので、周辺での受け入れ体制も重要だと思しますので、そういう観点も含めて調整していきたいと思います。

【委員】 今のことと関連ですけれども、興味もありまして、7ページをちょうど開いていたので、鹿児島のマリンポートの緑地について伺います。手狭な話ばかりが多くて、こんなに気持ちよく広い絵をあまり見たことがないのですが、これは大体どのくらいあるのでしょうか。何も無いことのよさみたいなものもすごく感じていて、多目的に災害時の避難とか、急患用のヘリポートとしても使えるとか、あるいはここから直接桜島の日の出が見られるとか、年間124万人というのなかなかの数字だと思いますし、このくらいの広さは日本中でもなかなかないこととあってよろしいのか。参考になるという気がいたしました。教えてください。

【港湾計画審査官】 広さであります、12ヘクタールになります。

【委員】 それはどのくらいですか。東京ドーム何個くらい。

【港湾計画審査官】 300メートル掛ける400メートルのイメージで捉えていただければと思います。

【委員】 日比谷公園が多分、五、六ヘクタールではないですか。

【委員】 その倍くらいですか。

【委員】 それくらいではないかと思えます。どうですかね。ちょっとした公園は大体10ヘクタールオーダーです。

【委員】 相当大きく見える。ありがとうございます。

これが一番大きいくらいですか。

【港湾計画審査官】 一番かどうかは、もう少し広いのもあるかとは思いますが、クルーズが着く中ではすごく広い空間ができているのかと思います。

【委員】 今の話は緑地ではなくて、交流厚生用地の話ですか。緑地の話ですか。

【港湾計画審査官】 今回の緑地です。

【委員】 緑地のところですか。

【港湾計画審査官】 はい。

【委員】 この後ろ側も使えるのですね。

【港湾計画審査官】 後ろ側の交流厚生用地は今後の計画ですので、土地としてはまだない状態です。

【委員】 そうか。ここはこれからということですね。

【港湾計画審査官】 はい。今回、11ページの図黒囲みしているところだけが、今できている部分になります。

【分科会長】 わかりました。

【委員】 福山港についてですけれども、今回の港湾計画の審議と改訂は、鹿児島のカールズを除いては全部バルクです。福山港はバルクとコンテナと両方ですけれども、そういう意味では、後で出てくると思いますが、バルク戦略港湾が非常に活用され、整備されていっている。また改訂しながら進化していると思いつながり聞いておりました。

そして、福山港は早くからバルク港としていろいろな整備を進めてきたと思いますが、バルク戦略港湾ができてからかなり経つわけですが、地域の経済とか雇用を逆に今まで企業の数、4ページには鉄鋼の輸出の伸びがありますが、内需を含めた町全体だとか、あるいはほかの企業立地が増えたとか、雇用が増えたとか、福山港の背後を支えるところで、数字とかは出てきているのでしょうか。バルクを整備していく中で、これからの計画なわけですけれども、今までも随分整備してきていますね。その延長線に今回の改訂もあると思いますが、福山市自体は製造業の立地というのは、確実に増えているという数字が出ているところはございますか。

【港湾計画審査官】 数字自体は今、持ち合わせていないのですが、2ページの写真を見てもわかりますように、福山港は右側の鋼管地区が大部分のエリアを占めていまして、福山の産業を引っ張っているところになろうかと思えます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 ここ自体も、中で整備をしているということですね。わかりました。

【分科会長】 よろしいでしょうか。出尽くしましたか。

それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。福山港。「国土交通大臣に提出された福山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。

答申。松山港。「国土交通大臣に提出された松山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。鹿児島港。「国土交通大臣に提出された鹿児島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たいと思えます。

ありがとうございました。

次の議題に移ります。大阪湾圏域広域処理場整備基本計画変更について、でございます。事務局から説明をお願いいたします。

【港湾環境政策室長】 よろしくをお願いいたします。「大阪湾圏域広域処理場整備基本計画変更について」でございます。海洋環境課室長でございます。よろしくをお願いいたします。

資料2をごらんください。まず、1枚目でございます。1枚めくっていただけますでしょうか。フェニックス計画事業の概要について、でございます。近畿の2府4県168市町村から発生する廃棄物を適正に処理するため、廃棄物等の広域的な処分場を整備するとともに、廃棄物等の埋め立てによる造成地を港湾施設用地等として活用する事業でございます。

受け入れ対象区域及び処分場の位置については、下の図をごらんください。京都府、大阪府、滋賀県、奈良県、和歌山県、兵庫県のほぼ全域が入っておりまして、特に大阪、滋賀に関しましては、全ての市町村に入っている計画でございます。

広域臨海環境整備センター法が昭和56年に制定されておりまして、これに基づく基本計画に従って、センターが広域処分場の整備や廃棄物の埋め立てを実施しております。

基本計画に定める事項は下の7点でございます。

処分場は4つになっております。

基本計画の変更には、同法に基づく主務大臣の認可が必要でありまして、さらに国土交通大臣の認可に当たり、交通政策審議会の意見を聞く必要があると規定されております。

基本計画の変更について、でございます。今回は、4つあるうちの神戸沖埋め立て処分場と、大阪沖の埋め立て処分場についての変更でございます。一般廃棄物受け入れペースが両者とも計画ペースを上回っておりまして、他方で、産業廃棄物や陸上残土の受け入れペースは計画を下回っているという状況がわかってまいりました。特に神戸沖処分場では、市町村ごとに割り振られている一般廃棄物枠をほぼ使い切りの状況になっておりまして、平成30年度中もしくは以降に、一般廃棄物を投入できない市町村が発生するという状況になっております。また、廃棄物や陸上残土の最新の発生量推計をもとに埋め立て期間を精査した結果、神戸沖と大阪沖の処分場の埋め立て終了時期が計画から大幅におくれる見込みになっております。具体的には神戸沖処分場で11年、大阪沖処分場で7年おくれるという推計結果になりました。

これを踏まえまして今回、変更となりますが、産業廃棄物と陸上残土の枠を有効活用することで、一般廃棄物の埋め立て期間を最大限確保することや、埋め立て終了時期のおくれを最小化するという観点から、神戸沖及び大阪沖処分場の廃棄物等の内訳を変更したいと考えております。

大きく2つですが、1つ目は下の表のとおりでございます。神戸沖埋め立て処分場では、陸上残土の枠から140万立米を一般廃棄物に移し替えをすると。大阪沖処分場につきましては、同様に50万立米を移し替える計画でございます。これに伴いまして、現計画では11年、7年のおくれが発生する見込みとなっておりますが、工事期間及び埋め立て期間の終了時期につきましても5年延長ということで、抑えることができるという計画内容になっております。

説明は以上です。

【分科会長】 本件について何かご質問、ご意見はございませんか。

【委員】 今回のページの質問ですけれども、一番上に「平成30年度以降一般廃棄物を投入できない市町村が発生する」と書いてあるのですが、既にもう平成30年ですよ。ですから、今、議論をしてスムーズに動けば良いのですが、例えばいろいろな手続に時間がかかることがあることを考えると、今これを議論するというのは、時期的にかなり

遅いのではないかという気がするのですが、その辺はどうなのでしょう。

【港湾環境政策室長】 まさにおっしゃるとおりでして、もう少し早く着手すべきということはご指摘のとおりだと思います。このタイミングでぎりぎりのところでございまして、30年度早々にも、1つの町がかなり厳しい状況になりますが、手続的には間に合うということで確認しております。

【分科会長】 ほかはいかがですか。

【委員】 海洋環境課のご担当ではないかもしれませんが、この埋め立てに関連することで要望を申し上げたいと思います。阪神港は関西を代表する港湾ということで、関西地区の今後の経済の発展を担う重要な港湾だと思っております。しかし、歴史があるだけにかなり古い使われ方をしているように思います。大阪港、神戸港共にどんどん埋め立てが進んでいって、将来沖合に新しい土地が港湾用地として提供されることになるわけです。しかし旧来の埠頭のところが非常に混み合っていて、使い勝手の悪いものになっているのではないかと思います。

先ほど、委員のお話もありましたが、阪神港として総合的に将来どのようにこれを形づくっていくか、空間計画として考えていく必要があるのではないかと思いますので、そのような協議を進めていかれることを望みます。

【計画課長】 計画課長でございます。ご指摘の点につきましては、地元としっかり話し合いながらやっていかなければならないことだと思っております。神戸、大阪につきましては、地元でも計画を見直す大きな動きがございまして、その中で埠頭機能の再編も十分検討されていくのだと思っておりますので、我々もしっかりフォローしていきたいと思っております。

【分科会長】 そのほかはよろしいですか。

【委員】 単なる確認ですけれども、表があって、量が何万立米ということで書いてありますが、面積は変わらないと思っていいですか。プラスマイナスが繰り返し記載されているから。それで、面積はそれぞれの処分場で何ヘクタールになっていますか。

【港湾環境政策室長】 基本的に容量は変わりませんので、面積と変わりません。中身の入れ方が変わるというご理解でいただければと思います。

面積については4つございまして、一番大きい泉大津は203ヘクタール、その次の尼崎が113ヘクタールで、神戸が88、大阪沖は95ヘクタールになっております。

【委員】 どうもありがとうございました。

【分科会長】 ほかはいかがですか。よろしいですか。

それでは、答申案についてお諮りします。

答申。「大阪湾圏域広域処理場整備基本計画変更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】 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。「報告事項の国際バルク戦略港湾政策の取組」についてでございます。

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。私から資料3に基づきまして、バルク戦略港湾の最近の取り組み状況についてご報告させていただきたいと思っております。

資料の1ページ目に、これは皆さん何度もごらんになっている資料でございますけれども、企業間連携によりまして、大型船舶を使って海上輸送網を構築するということで、穀物、鉄鉱石、石炭に関しまして、全国で10港がバルク戦略港湾として指定されているところでございます。

2ページ目に、動きのある港についての概要をまとめてございます。小名浜、釧路、徳山下松、宇部、水島、志布志、それぞれ動き出しております。民間投資もかなり背後で進んできておりまして、それぞれの港に、赤字で大きく書かせていただいておりますけれども、民間投資額はこのような数値になってございます。

3ページ目に、昨年のバルク戦略港湾のご報告から進んだところを中心に今日はお話をさせていただきたいと思っております。赤字で書いておりますのが、昨年から本日まで動きがあったところでございます。バルク戦略港湾につきましては、平成23年5月に選定しておりますけれども、昨年は、釧路市が港湾管理者をしております釧路港で特定利用推進計画を公表してございます。それから、山口県が港湾管理者をしております徳山下松港におきまして、やまぐち港湾運営株式会社を港湾運営会社として県が指定をし、去る30年2月に徳山下松港を特定貨物輸入拠点港湾に指定をしたところでございます。

4ページ以降に、この動きのあった徳山下松港と釧路港について、資料をつけさせていただいております。4ページ目に拠点港湾としての指定ということでまとめてございます。繰り返しになりますけれども、昨年9月に山口県と関連企業7社によりまして、やまぐち港湾運営株式会社が設立され、12月には山口県が同社を港湾運営会社に指定したところ

でございます。こういったことで、運営体制が地元で整ったことをもちまして、先月、2月23日に国土交通大臣が港湾法に基づきまして、徳山下松港を特定貨物輸入拠点港湾に指定したところでございます。

資料の左側に運営会社の概要を書いておりますけれども、資本金5,000万円。うち山口県が51%の過半数で株主として入っております、残り徳山、下松、新南陽地区、宇部港に関係します関連企業7社がそれぞれ7%の株式を所有して、一体となって港湾運営をしていくということでございます。

徳山下松、宇部港の現状でございますけれども、5ページ目にまとめてございます。徳山下松につきましては平成28年度から港湾整備事業に着手し、平成31年度の完成を目指して、現在、整備を進めているところでございます。

宇部興産と中国電力の石炭につきまして、この1月に、新しくできました港湾運営会社設立後、初の共同輸送で石炭を納入してございます。

また、民間の投資でございますけれども、左下に書いてございますが、周南バルクターミナルにおきまして、石炭搬出用のスタッカリクレーマなどの投資が約56億ということで、進んでございます。

6ページ目をご覧ください。釧路港の特定利用推進計画の公表についてまとめさせていただきます。釧路市が去る9月4日付で、特定利用推進計画を公表したところでございます。釧路港におきましては、連携対象港として苫小牧、仙台塩釜、新潟、八戸といった4港と連携をとって、共同配送をするものでございます。また、釧路港におきましては三ッ輪運輸をはじめとする6社で、荷役機械等の共同利用をする形になります。

7ページ目に現在の取り組み状況を書いてございます。26年度から港湾整備事業に着手をし、来年度、平成30年度に完成を予定しております。今年の夏ごろに荷役機械の設置を終えまして、供用を開始することとなっております。

釧路港でございますけれども、下にいろいろ民間事業者による投資が書いてございますけれども、こういった手続が進んでいく中で、背後に立地しています飼料協同組合ですとか、サイロの増設がなされているところでございます。また、三ッ輪運輸におかれましては、31年に一度増設したサイロを再増設という動きも見えてきてございます。その新聞記事を参考資料の最後につけさせていただきます。

現況としては以上でございます。

【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、ご意見、ご質問を

いただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。1ページの図のとおり、特に一番下のところで、さまざまな対策の中で、具体的な事例のところのとおり、水深を深くするということと、それから企業間の共同輸送、この合わせ技というか、両方をやっていかないといけないというのがよくわかります。ただ、水深は計画が決まっても、実際に深くなるまで何年も有るので、私としては前々から興味を持っている共同輸送がもう少し進まないのかと思っています。以前から徳山下松に関しては先進的な取り組み事例としてご紹介いただいておりますし、私も昨年9月に山口に行ったときに関係者とお話をしたのですけれども、非常に活気がありました。実際にこの1月に初めての共同運行でインドネシアの石炭を運んだということで、非常によかったと思っております。お伺いしたいのは、共同というのは同業他者で競合がある関係の方々と一緒に運ぼうということでございますので、調整も難しいとは思いますが、この山口県以外の事例として、今、進捗状況、ほかにも幾つか進んでいるのであれば、そのあたりの進みぐあいについて聞きたいのですが、よろしく願いいたします。

【産業港湾課長】 まさに、今回つけてございます釧路港も、そういう意味ではこの秋口にサイロ、荷役機械が完成すれば、今後、苫小牧港を含めて東北の港と共同輸送をやっていくと伺っていますし、それから、志布志港においても、まだ岸壁は整備中ですが、共同で配船して入れ始めているという状況で、少しずつ進んではおります。

【委員】 今ご提案の3つ以外でも、水面下ではこういう概念を共有しつつ浸透していると思っております。表に出ていなくても結構です。

【産業港湾課長】 そのとおりでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 はい、それでは。

【委員】 2点、お願いします。1点目は、先ほど鹿児島の話が出たのですけれども、志布志は穀物のところで指定が進んでいて、地元もかなり力を入れていろいろやられているというのを、この間、私は見る機会があったので見せていただいたのですけれども、一方で、錦江湾にも同じような穀物のところがあって、たしか谷山地区だったと思うのですが、バルク港湾で力を入れていくのはもちろんですけれども、例えば非常に近いところに似たような機能を持っている港があった場合、特に管理者が同じような感じの人たちがいた場合、うまくすみ分けを考えていかないとしんどいのではないかと、向こうの人

も谷山の使い方が変わるかもしれないというようなことを言われていたので、そういったガイドラインというか、こういう方向に向かうのがいいでしょうみたいなことを、国のほうで手伝っているのかどうかを教えていただきたい。

ちなみに、似たようなことは先ほどの小名浜の石炭の話も、近いところで似たような港があるので、同じようにすみ分けとか、そういったものに対するガイドラインがいるのではないかという気が、私がいろいろなところでヒアリングをした感じで思うのですけれども、その辺はどうでしょうかというのが1点目と、もう1つが、これを含めて、バルク港湾が指定されたのはたしか2010年だったか、2011年の頭だったか、それぐらいだったと思うのですけれども、現行法で進んでいる数がすごく少ないように思います。先ほどのお話にもありましたけれども、掘ったりするのは大変だということもありますけれども、掘る以前の問題でとまっているところも結構あったりするので、そのあたりの進捗みたいなのがわかればと思います。

以上です。

【分科会長】 では、お願いします。

【産業港湾課長】 ガイドラインみたいなものは、残念ながらつくってはいないのですが、とはいえますのも、おっしゃられるとおり、これは企業間を連携させるのが複雑といいますか、ケース・バイ・ケースで難しいところございますので、国としては、例えば徳山、下松の場合もそうですし、志布志もそうなのですが、地方整備局と港湾管理者が中心となって企業間の皆さんと一緒に協議を進めながら、こういった形でやっていくのがいいかという調整を非常に熱心にやらさせていただいております。

それから、2点目のなかなか進捗が少ないのではというお話でございます。一番進まないのが鉄鉱石でございますが、穀物と石炭は、我々ある程度進展してきたなというふうに思っています。それでもまだまだという厳しいご指摘は受けとめて、ほかの港も前に進むように努力していきたいと思っています。例えば今は鹿島港についても、ここも4社の穀物サイロ関係の会社が一緒にやっというということで、目論見書を出していただいて選定しているのですけれども、更なる企業間連携の具体的な深まりが必要ということで、地方整備局も入って、そのまとめをぜひやってもらうような形で前に進めていきたいと思っています。

それから、鉄鉱石に関していいますと、若干この計画を立てたときの鉄の輸出のほう

もっと伸びるという時代の中で、鉄鉱石も大量に輸入してくるということで、鉄鉱石の港を指定したわけですが、なかなか思うように進んでいません。それから、鉄鉱石で国際バルク戦略港湾に選定された木更津、それから、福山は、整備費の関係で大きな投資が必要です。その投資に見合った競争力強化との兼ね合いの中で、鉄メーカーの経営判断を難しくしているというのが実態でございます。鉄鉱石に関して言うと、少し社会情勢を見ながら考える必要があると考えてございます。

【委員】 私は、むしろ国際バルク戦略港湾、今まで10年のところで、ここまでほんとうに推進したなと感心しています。委員と意見が違うのかもしれませんが、むしろよくこれを、この政策ができるまでのいろんな紆余曲折を考えてみて、なかなか難産でございましたでしょうけれども、これがきちっと法律になって、そして、バルク戦略港湾として実際に整備していているのを私は非常にうれしく、ここまでよく進んだなと思います。そしてまた、民間投資も含め、非常に経済効果が高く、その間のいろんな輸出入の経済の影響を受けながら、生産や需給はあるわけですが、このバルク戦略港湾としてはここまでよく来たなと、思いました。

ただ、ここまでよくやってきたわけですが、これから先、またさらに、先ほど委員もおっしゃったように、やっぱり共同でというのは必要です。企業の共同と、それから、公共の共同があります。共同をバルクの軸とするところもあるでしょうし、先ほどの新たに企業同士が一つの会社をつくるというような例もあるし、いろんなケースがあると思うのですが、本日、港湾計画で議論された福山港のように、またコンテナと、それから、バルクとの組み合わせを考えたところで、港湾全体としての企業の立地だとか輸出、輸入だというようなことも考えて、ぜひこのバルク戦略港湾における推進効果をもう少し知らしめてほしいです。まだ企業は、専用岸壁を持っている企業自体も、このバルク戦略港湾でもって、何がどう自分たちの企業にとっても、日本経済にとっても、輸出入にとっても、どういうふうに益しているのかということをおぼろげにわかっていないと思います。

だから、これはぜひ、この推進、この例にある5港だけではなくて、もっと数はあるわけですね。ですから、それも含めてもう少し発表して効果を知らしめる必要があると思います。その上で、私は、このバルク戦略港湾をさらに進めていくためにはバルク概念をもう少し広げる必要があると思います。現在は穀物、石炭、鉄鉱石が対象となっていますけれども、実際にはばら積みというのは、重機だとか自動車だとかも含まれます。そういう企業は結構、企業としても非常に潤沢な資金があって、自分たちでもやるということは

あるのかもしれませんがけれども、しかし、その中には公共を含む、又一緒に公共岸壁とその専用との組み合わせの中で、また新たな整備、港湾の整備を推進していくことによって、またその企業も益していくことはあると思います。とにかく品目をまたさらにこれから広げていくということも要望として考えてほしいことです。

もう一点だけ最後に、このバルク戦略港湾を法律とするときに一緒にやったのが、いわゆる防災計画ですね。港の地域防災、一緒に港湾を利用する企業同士が連携しながら、いざというときには、何かあるときには共有しながら防災を組んでいきましょう。それを、一緒に法律として出ていると思います。港の防災計画はもちろん防災計画、バルクはバルクなのですけれども、企業同士を連携させていく、協働させていくときにはそういったテーマというものもいざというときにはどういうお互い助け合いながらを考え、岸壁をつくれぬのかということと、このバルク戦略の整備を進めていくということ、歩調を合わせながらやっていくと、港湾としてのバルクの整備効果がより進むのではないかと思います。

以上です。

【分科会長】 はい。

【産業港湾課長】 先生のご指摘を踏まえて、もう少し強力でPRしてまいりたいと思います。

それから、新しいバルクということですが、今日の審議していただきます中長期政策の中にも新しい貨物に対応するような、そういう施策も盛り込んでございます。いろいろな貨物に対応していくというのはもっともでございますので、我々絶えず注視しながら考えていきたいと思っております。

【委員】 お時間ないので、もう短く質問だけで終わります。企業連携の重要性、よくわかりますが、調整が難しいというところで、次回以降でもいいのですが、海外の場合はこういう企業連携というのが活発なのかどうかというのが知りたいということと、あと、効率性だけではなくて、環境性、CO₂対策でも日本という国はこうやって共同でやりますよというようなことも非常に重要になってくると思うので、そういう観点からもアピールすべきだと考えます。時間もないですし、次回以降でも結構です。

【分科会長】 それでは、もう時間が押してしまして、済みません。次の議題に移りたいと思いますが、報告事項の港湾の施設の技術上の基準の改訂について、でございます。事務局からご説明お願いいたします。

【技術監理室長】 技術監理室長でございます。資料4に基づきまして、港湾の施設の技術上の基準の改訂について、ご報告させていただきます。

本年4月に技術基準が11年ぶりに全面改訂をされますので、ご報告させていただくものでございます。

1ページ目をお開きください。港湾の施設の技術上の基準は、港湾法に基づきまして規定されておりまして、港湾の施設を建設、改良、維持する際に適用する基準でございます。

技術基準は、省令、告示などで具体的な内容が記載されておりまして、時代の要請、それから、技術の進歩、そういったものを踏まえまして、おおむね10年ごとに改訂を行っているものでございます。

2ページ目をごらんください。こちらでは技術基準対象施設を示しております。今回の改正によりまして、赤字でとありますけれども、移動式施設としまして、自動的に、または遠隔操作により荷役を行うことができる移動式荷役機械、これを技術基準対象施設に追加しているというところでございます。

3ページ目をごらんください。ここでは技術基準の検討の経緯を示しております。昨年9月27日に政令、それから、12月26日に基準省令、告示を公布しております。また、本年4月1日に新たな技術基準を執行するということとしております。

4ページ目をごらんください。現行の技術基準は、平成19年に全面改訂をしており、11年が経過してございます。このため30年改訂におきましては、下に書いてあります1から5の各項目を中心に、内容の更新、拡充を行ったところでございまして、以降、それぞれの項目につきまして主なポイントだけご紹介をさせていただきます。

5ページ目をお開きいただければと思います。まず生産性向上の推進に向けた規定の拡充といたしましては、今後の建設現場の労働力不足等に対応するために、建設生産プロセスのさらなる効率化に向けまして、設計における施工及び維持への配慮事項にICTの活用、それから、規格化・標準化された部材の活用等による生産性の向上に配慮することなどを規定しているというところでございます。

6ページ目をごらんください。既存ストックの有効活用の促進等に向けた規定の拡充といたしまして、こちらにも急速な社会インフラの老朽化を踏まえまして、施設の適切な維持管理、施工の安全性を図るという記述を拡充するとともに、最近、特に既存ストックの改良というものが増えておりますので、そういった設計法についても規定を整理しているところでございます。

7ページ目をごらんください。こちらは防災・減災に係る記述でございますが、こちらは東日本大震災、熊本地震等を踏まえまして、さまざまな知見を得ておりますので、そういったものを新たに新基準のほうにも取り入れるということにしております。例えば防波堤の粘り強い化ですとか、あと、熊本地震でありましたフェリー埠頭の可動橋が一部、地震で使えなくなってしまったということもございますので、そういったものへの対応等の記述を拡充しております。

8ページ目をごらんください。こちらは国際競争力の強化ということで、昨今、コンテナ船、また、クルーズ船が非常に大型化をしております。そういったものの船舶諸元というものを見直すとともに、係船柱などの附帯施設の設計に関する記述を拡充しております。また、右のほうにありますように、これは先ほどご説明しました遠隔操作化された移動式荷役機械を技術基準対象施設に追加したというものでございます。

さらに、右下にありますように、今、技術基準の海外展開というものも進めておりまして、具体的にはベトナムにおきまして、今の日本の基準をベトナム国でも展開していこうという取り組みをしております。そういった意味で、海外の港湾での適用も念頭に置いたような記述、こういったものも拡充しているところでございます。

9ページ目をごらんください。環境への配慮についてでございます。こちらのほうも生物共生型の構造物ですとか、リサイクル材の活用、そういったものを拡充しているところでございます。

以上、駆け足でございますが、説明を終わらせていただきます。

【分科会長】 それでは、何かご質問ございますか。それでは、お願いします。

【委員】 ご説明ありがとうございました。技術基準というのが具体的にどれくらい細かいところまで設定されるのかというのがあまりわからないまま、どのような位置づけで、どれくらいのペースで変更されているのかということで伺いたいのですが、先ほど10年に1度ぐらいの頻度で見直しますということだったのですが、私は、IT系と申しますか、ICTの活用やデータ活用といったようなところに専門があるということもありまして、その変遷を考えると、10年に1度改訂するということではとても適切な基準にならないような感覚があるのですけれども、そういった大きな改訂が10年に1度であるにしても、その間、どんどんと状況が変化していくことに対して、何かそれをフォローできるような仕組みがあるのでしょうか。また、特にそういう変化の激しい分野については、何か取り組みの仕方が違ったりするのでしょうか。少し教えてください。

【技術監理室長】 説明をちょっと省いてしまいましたが、4ページ目をお開きいただきますと、改訂の経緯ということで、19年改訂以降も、例えば24年にはコンテナクレーンが逸走した事故を受けまして、部分改訂をしております。また、25年には、東日本大震災を受けまして、これも粘り強い構造を規定したり、また、26年には、笹子トンネルの崩落事故を受けまして、維持管理を充実させているということで、おっしゃられるとおり、その時々々の事象が生じた時点で適切に改訂を行っております。ただ、全体を全面的に変えるというのはやはり10年に1度ということにしておりますが、部分部分、必要なものは適宜対応しているというところがございます。

【委員】 ありがとうございます。状況をフォローできるということで、大変よくわかりました。例えば保守等にドローンを使ってチェックするといったことも既に実証もなさっていると思いますし、実務的にも十分使えるようになっているのではないかと思います。そういった、ほぼほぼすぐそこに見えているようなものというの、もう既にこの中では実施できるような形になっているのでしょうか。

【技術監理室長】 5ページ目にもございますように、生産性向上というのが今回の改訂の大きなテーマの一つにもなっております。ドローン等を使うというものも当然、そういったものも念頭に置いた形での基準改訂になっております。

【分科会長】 ちょっと時間が押していますので、できましたら次の議題に移りたいので、よろしゅうございますか。

それでは、海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律案について、でございます。説明よろしく願いいたします。

【海洋利用開発室長】 海洋・環境課でございます。海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用の促進に関する法律案につきまして、ご説明をさせていただきます。資料5-1をごらんください。

海洋再生可能エネルギー、主には右上の写真にお示ししますような洋上風力発電でございますけれども、これを一般海域において展開していこうという話でございます。この洋上風力発電は、火力発電に比べまして、二酸化炭素の排出量が非常に少なく、かつ、地球温暖化対策に有効でございます。また、洋上を活用することで、大規模な開発が可能となりまして、電力価格の低減等につながることも期待されているところでございます。

加えまして、洋上風力発電設備につきましては、部品点数が1~2万点程度と非常に多いため、関連産業への波及効果が期待されるとともに、港湾を活用することで地域産業へ

の経済効果も期待されるところでございます。

他方、海洋再生可能エネルギー発電設備を設置する海域の利用に関するルールにつきましては、これまで統一的なルールがなく、また、個別の都道府県条例による占用許可は、通常、3～5年と短期で、個別の都道府県の判断によるところございましたので、民間事業者による資金調達を困難にしてきたというところでございます。

加えまして、海運業や漁業等の多様な先行利用者との調整に関する枠組みも整備されておらず、洋上風力発電に係る海域利用促進に大きな支障が生じてございました。このことから、今般、法律といたしまして、長期にわたり海域を占用する海洋再生可能エネルギー発電設備の整備に係る海域の利用を促進するために、基本方針の策定、協議会の設置、促進区域の指定、当該区域内の海域の占用等に係る計画の認定制度を創設するものでございます。

本法律案につきましては、内閣府、経済産業省と共同で取り組みを進めてございまして、先週3月9日に閣議決定され、同日、国会に提出されたところでございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

【分科会長】 いかがでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、最後の議題に移りたいと思いますが、港湾の中長期政策でございます。中長期政策について、事務局からご説明お願いいたします。

【企画室長】 事務局からご説明します。中間とりまとめを12月に行った後、パブリックコメントを2月末まで行っております。資料6-1に今回のとりまとめの方針を示しております。

1ページ目ですけれども、2つありまして、1つは、中間とりまとめの5つの基本理念、8つの基本的な方向性は維持しつつ、パブリックコメント、それから、それ以外の場で頂いたご意見を施策内容に追加しました。

加えて、個別のビジョンを明確化するという意味で、「方向性」を「施策の内容」に変化する形で示しております。パブリックコメントの内容は、2ページ目、3ページ目に紹介しておりますが、時間の関係で割愛させていただきます。

資料6の2ページ目で、その意見を踏まえてどのように変えたかというところを、ポイントを示しておりますが、ここでは基本理念の資料6の1ページ目だけ紹介させていただきます。

地政学的な変化やグローバルな視点を意識するという考えの下に、頂いたご意見の中で、

1つは、我が国が経済成長を続ける上で、国際海上輸送ネットワークを安定的に確保し、さらに強化するためには、海洋戦略が重要であるといったような、懇談会のお話をまとめていただいたのと、それから、基幹航路の維持・確保に貢献する外航船社の方、そして、アジア主要港のターミナル運営に参画する港湾物流事業者、海事行政と協調した戦略が重要、すなわち港湾だけでの取組じゃない進め方が重要だということを記しております。

2ポツの地域とともに考えるという理念につきましては、少し入ったところにありますが、地方創生に資する様々な取組を支えるといったことを強調させていただいております。

それから、3番の「施設提供」から「ソリューション提供型」に変えるということに関しては、新しいエネルギーの一つである水素エネルギーについて、港湾で活用して、その先導的な取組を通じて、これでもって社会の変革につなげていくことを強く意識すべきと。これは委員の先生から頂いたことを入れております。

加えて、国内海上輸送に関しては、運航事業者の取組と発着港の受入環境の改善を協調して進めることが不可欠であること、その推進に当たっては官民が協力して積極的に改革に取り組む航路を対象に先導的かつ集中的に実施することが効果的であるということを紹介させていただいております。

個別の施策内容については、資料6 - 3、6 - 4を中心にご紹介させていただくこととしたいと思います。資料6 - 3ですが、2ページ目をご覧ください。グローバルバリューチェーンを支える海上輸送網に関しては、中間とりまとめから基本的なところを維持しています。具体的には、我が国企業の国際競争力を支える上で、効率的な、安定的なサービスを提供するためには、1つ目として、東南アジアのリードタイムを短縮するシャトル航路を戦略的な重要航路と位置付け、そして、直航サービスを強化するということと、国際戦略港湾について、アジア域内の集貨にも取り組む基幹航路を維持・拡大するということ、そして、2つ目として、国際フェリー等のシームレス輸送網に関しては、多様な速度帯からなる重層的な航路網を形成するということをもって、貿易振興を通じた我が国の外貨獲得に寄与していきたいということでございます。

それから、3ページ目は、ロジスティクス・ハブについて紹介しております。ロジスティクス・ハブについては、流通確保や再生部品の輸出や、越境の修繕サービスといったところを提供するために、コンテナターミナルと一体的な空間を形成していこうというイメージでございます。

例えば一体的な空間のイメージに関しては、ちょっと見にくいですが、コンテナターミ

ナルと、物流施設を一つのエリアにして、ヤードシャーシーがターミナルからそのまま物流施設にも横持ちできるようにすることの他に、資料6 - 4が参考資料に載せてありますけど、その1ページ目を見ていただければと思いますが、例えて言うなら、近隣の物流施設との接続も強化しようということで、右手にあります、例えば内港地区の物流施設から水上で運んで接続するとか、あるいは近隣の施設については、もう大胆に軌道式のシステムで自動搬送するようなことも考えられるのではないかといいことを入れております。

それから、4ページ目は国内物流体系です。国内物流の生産性向上に関しては、運航事業者だけの取組では困難といったような声も聞きますし、加えて、当然ながら、1つの港だけじゃなくて、両方の発着地の港の対応が必要になってまいります。このため、今後、国内海上輸送ネットワークに関しては、その航路の重要性に加えて、運航事業者の意欲、すなわち改革に意欲的な運航事業者と連携するという意味で、国、それから、運航事業者、それから、寄港地の港湾管理者が協力して取り組むユニットロード生産性革命協議会、(仮称)でございますが、そのような場を設置して、例えば岸壁の標準化やシャーシーの共同管理、共同輸送といったことに取り組んでいくと。その取組については、その成果が現れれば、他の港への波及も図りますし、当然ながら、先導的な取組としては、モデル事業として集中的に支援し、強力に推進していくといったような姿勢のもとで進めるべしということをご提案させていただいております。

それから、5ページ目です。その具体的な取組の一つとして、フェリー/ROROについては、次世代高規格ユニットロードターミナルということで、シームレス輸送の効率化を図っていくということを示しております。これは中間とりまとめでも紹介しておりますので、詳細は割愛しますが、岸壁水深の標準化に加えて、GPSの活用やETCと連携した料金決済システム、それから、ターミナルの自動化技術等を実装して、コストやリードタイムを短縮すると。その際、船舶の自動航行といったところの取組とも連携していくといったようなことを考えております。

それから、6ページ目です。列島のクルーズアイランド化です。これは北東アジア海域をカリブ海のような世界的クルーズ市場にしていきたい、成長させていきたいという思いのもと、日本をクルーズアイランドに進化させる取組を書いております。具体的には、左下の方に、プロモーションの強化とありますが、世界で行われていますようなシートレード、すなわち見本市を日本で開催したり、あるいは港じゃなくて、空港とか駅でのクルーズチェックカウンターを設置したり、加えて、寄港地の観光に関する訪日客の満足度に関

する情報収集を徹底分析していこうと。そして、鉄道や航空等、他のモードと円滑に接続し、右の方にも書いてありますが、島嶼部についても、そこも含めた広域周遊ルートを形成して、津々浦々の観光交流を拡大していこうというものでございます。

それから、7ページ目です。ブランド価値を生む空間形成についてご紹介します。物流機能の沖合展開に伴って、内港地区の再編というのが課題になっているということからの取組でございますが、これについては、民間資金を活用した臨海部空間の再開発、利活用を促進すると。例えば水域利用と一体となった空間開発を可能とするような、新たな手法を検討していきたいということでございます。

左下の方にあります水域利用の一例として、例えばマリーナといっても、海外のように、大型の船舶が停まって、それ自身が空間の魅力を高めていくようなマリーナの開発空間を提供するとか、あるいは資料6、参考資料の6ページ目ですが、水域を一体的に利用するイメージで、例えば右手の方からいきますと、水辺と陸地を一体的に水上公園として使って、水辺の空間を活用した空間を提供するとか、真ん中のように、水上交通の拠点として、陸地とその水域の長期占有を認めるような空間、あるいは従来の物流として、コンテナターミナルに接続するロジスティクス・ハブの拠点としての使い方もあろうかと思えます。

それから、8ページ目、新たな資源エネルギーの受入・供給拠点の形成でございます。これについては、先程のバルク戦略港湾の話でもございましたけれども、大型船が入港できる港湾の最適配置を図るとともに、共同輸送といった取組を進めていくということでございます。新しいエネルギーについては、調達先の多様化を図って、輸送リスクの低減やサプライチェーンの強靱化を図るとのことその他、事業の集約や未利用の土地を事業集約によって空き地を生じさせて、LNGや水素といった親和性のあるエネルギー産業の誘致を促進したいということでございます。

それから、9ページ目は、カーボンフリーポートについてです。パリ協定の締結等を踏まえて、温室効果ガスの削減に向けた具体的な取組として、LNG燃料制の導入や港湾では洋上風力発電などの環境対策に取組むことその他に、荷役機械や輸送機械の低炭素化、あるいは陸上の給電施設の導入等を図って、総合的に取り組むと。その中では、ブルーカーボン生態系の活用といったCO₂の吸収源対策にも取り組みたいというのがカーボンフリーポートの実現でございます。

こうした取組により、世界をリードする環境対策を推進して、温暖化防止に寄与していくような港のあり方を模索していきたいということでございます。

それから、10ページ目です。A Iターミナルの実現に関しては、既に平成30年度予算案でもいろいろな取組を進めております。世界最高水準の生産性を有し、労働環境の良いコンテナターミナルを目指すということで、例えて言うならば、コンテナの搬出入情報を事前に取得して作業の平準化を図ることや、効率的なコンテナの蔵置計画はA Iを駆使して提案していくということを考えております。

2030年を展望したときに、情報通信技術はさらに革新的に進化していくであろうということを見据えて、将来的な話としては、例えばコンテナの搬出入やC Yカットに係る所要時間がほぼゼロとなるような、A Iターミナルのアルティメットモデル、究極型を目指すということも入れております。

それから、11ページ目です。同じく情報通信に関してですが、災害情報の被災状況の見える化ということも重要だと考えております。監視カメラやドローンの活用に加えまして、港湾施設のI o T化を進めることによって、被災状況を早期に把握して、早期に復旧したいということに加え、設計情報についてもクラウド化を進めて、地震計のデータをもとに、逆に施設の被害状況を解析し、予測するということで、点検作業の迅速化とか、利用可否情報の共有化を図っていききたいということでございます。

最後の12ページですが、i - C o n s t r u c t i o n、港湾でもさらに進めていくということで、これまでの取組に加えて、例えば下の方の1ポツにありますけれども、C I M、コンストラクション・インフォメーション・モデリングという3次元モデルを動かす仕組みを導入していきたいと考えています。

それから拡張現実、バーチャルリアリティをさらに進化させた取組についても積極的に導入していくということにより、生産性と安全性の向上を図り、働きやすい環境を整えるとともに、技術基準の海外展開とあわせて、我が国の企業が海外でも港湾事業を円滑にできる環境を整備するということを入れております。

こういったことを踏まえて、資料6 - 5として、中長期政策の文書の見直し版をお示ししておりますが、時間の関係で省略いたします。

以上でございます。

【分科会長】 それでは、ご意見、ご質問いただきたいと思いますのですが、いかがでしょうか。はい。

【委員】 ありがとうございます。取りまとめていただいたのはほんとうにそのとおりだなと思ひまして、特に異論はないのですが、主にA Iですね。いろいろハイテクノロジー

ーを入れていくということが時代の流れになって、必須だと思いますが、それに合わせて必要なこととか、障害になってくることなんかを、ある程度書かれていると思うのですが、随時書き入れておいたほうが、良いと思います。例えばA Iにしていくとともに、今の規制とかそういうものに対応すると、コストが逆にはね上がってしまうとかですね。自動化ターミナルがそうだと思うのですが、逆に、自動化することで規制も緩和できるものがあればその規制を緩和して、コストを上げずに自動化できるような仕組みとか、あとは自動化するということは、労働力不足というのがあると思いますが、一方で、それによって仕事がなくなるような人への配慮とか。その人の次の世代は、そこで働くのではなくて、逆にA Iを活用するような情報化の技術をつけてもらうような、A Iを逆に操作できるような人材を実際の港湾の現場でも次の世代として育てていくとかですね。いわゆる自動化とかA Iを入れていく上での障害というのを取り除くようなサポートシステム政策みたいなものも同時に行っていくというような視点があってもいいかなと思いました。

以上です。入っていればもうそこはいいです。

【企画室長】 承知しました。

【分科会長】 そのほかいかがですか。

【委員】 少し前に事前説明に来ていただいて、いろいろご説明していただいたのですが、そのときよりも随分資料が充実して、具体的な施策がわかりやすく表現されるようになりましたので、大変いいと思います。どれもキーワードとしては重要な、そして、将来、ぜひそうなってほしいと思うようなものがしっかり書き込まれているので、いいと思うのですが、それをここまでつくっていただくと、これを具体的にどういうステップでどのように実施していくのかとか、どれぐらいの時間軸で、どれに優先順位をつけてやっていくのかといったようなスケジュール感というか、次なるステップ論みたいな話が必要かと思うのですが、既にある程度整理もされているというふうにも伺っておりますが、そういったことも今回の取りまとめの中で触れられるのでしょうか。教えてください。

【企画室長】 2030年の姿を若手の視点から特に見たのがこの中長期政策でございますが、先生おっしゃられるとおり、例えばA Iターミナルについては既に取り掛かっておりますし、時間軸があろうかと思います。中長期政策の中で入れるかどうかというのは検討させていただきたいと思いますが、何らかのスケジュール感、順序については整理させていただきたいと思います。

【分科会長】 ほか、いかがですか。はい。

【委員】 先ほど委員のほうから指摘されたので、僕のほうからは特に言わなくてもいいのかもしれませんが、この目論見を読んでいるとやっぱり、はっきり言うと、これ、やれる場所、特定できるだろうというのが何本も見えるんですよ。やはりこの段階になってきて、これを一般に知らしめるのであれば、その次はもう、委員が言われたみたいに、おそらくパイロットをどこかでやるのかというのがあると思います。パイロットでやるところが必ず出ると思います。その頭まで一応描いておいたほうが、先ほどのバルクじゃないですけど、実施の速度の関係からいってもいいのではないかなと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。いかがですか。よろしいですか。

【企画室長】 はい。

【分科会長】 それでは、そのほかいかがですか。はい。お願いします。

【委員】 この中長期政策の当初の議論と比べますと、アジアに随分視点が移ったという、そういう書きぶりになっているように思います。私が主張してきたことに非常に近いと思いますので、「アジアの時代である」という土台のもとに港湾政策を推進していただけたらなと思います。

それで、将来の港湾は、やはり広い臨港地区がないと、その役割を果たせないということだと思います。今の主要港湾はそうでない港が非常に多いということを考えますと、やはり将来は主要港湾の序列が変わると思われれます。その中で、港湾運送事業の働き方も変わるということだと思いますので、徐々に社会の理解を進めていただく必要があろうかと思えます。

以上です。

【分科会長】 よろしいですね。本日ご説明頂いた施策の内容は、随分新技術、先端技術がオンパレードになりました。抽象的な政策論だけでなく、技術の内容が表に出てきたため、政策の内容がわかりやすくなったと思います。港湾に関わるさまざまなステークホルダーたちが協力して、政策を前に進めていくためには、新しい先端技術を取り入れるとか、共通の目的がないと、なかなか前へ進めない。そういう意味で、技術的革新を図るといふ政策を導入しながら、PDCAマネジメントを進めていく。新しい技術の実装を進めていくとことが、施策の大きな柱になっていると、そう評価できると思います。

そういう意味で、将来の先端技術については、予測しにくいところがありますが、現時点で利用可能な技術、近い将来に実現できるような技術を積極的に取り入れた形で施策を

取りまとめていると解釈しています。そのつぎは、どういう主体で新技術をどのように実装していくのが課題となる。ユニットロード生産性革命協議会（仮称）これがその一つの事例だと思います。しかし、実装にあたっては、いろんな形の進め方のスキームがあると思いますが、協議会は（仮称）は、その一つの事例として紹介されている。そういう理解でよろしいですね。

ただ、この図には、シャーシーの共同管理とか、もう限られた施策が4つだけが紹介されている。いろいろな新技術が紹介されているにも関わらず、4つの技術だけの記載は少ないと思います。

【企画室長】 一例ですね。

【分科会長】 一例ではありますが、もう少し記載があってもいいと思います。

【企画室長】 わかりました。

【分科会長】 そのほか、ご意見、ご質問ありますか。

【委員】 この今の4ページのところで、政府への規制緩和とかそういうのも議論していくというのもあり得るのですか。

【企画室長】 今の時点では直ちにということはないのですが、必要であれば、そういうことも視野に入れなければいけないと思っています。

【委員】 例えば人がやっているときには規制というのは厳しくても、自動化してくると、そののところでもうちょっと変えたりもできるかもしれないので、その辺も含めて、障害は何かというのを次のステップでは考えて、それを取り除くための新たなサポートの政策もしていくと、もっとスムーズにゴールに向かっていくのかなと思います。

【企画室長】 分かりました。

【分科会長】 そのほか、ご意見いかがですか。なければ、港湾の中長期政策に関しては以上とさせていただきますが、よろしゅうございますか。

それでは、マイクをお返しします。

【企画室長】 どうもご審議ありがとうございました。

最後に港湾局長よりご挨拶申し上げます。

【港湾局長】 一言御礼を申し上げたいと思います。これまでこの港湾分科会におきまして、中長期政策を委員の先生方に真剣にご議論いただきまして、本日、最終とりまとめ案をご提示できる段階に来ましたのも、これまでご指導いただいたお陰だと思っております。

只今頂いたご意見も踏まえまして、我々としてはこの夏にでもしっかりとしたものをまとめて、20年ぶりに作るものですから、しっかり国民の皆様にご提示をしていきたいと考えております。ありがとうございました。

また、この中長期政策を踏まえまして、港湾法に基づく国土交通大臣が定める基本方針がございます。これだけ大きく港湾行政の方向性を示すこととなりますので、私どもこの中長期政策に基づいて、しっかり行政を進めていく上で、法律に基づく基本方針についても今回のこの中長期政策を踏まえた改訂、見直しを行っていきたいと思っております、この作業にも着手したいと思っております。

後程またこの港湾分科会にもそれについて諮問をさせていただく予定でございますので、引き続き委員の先生方にはご指導を賜れればと思っております。本当にしっかりまとめていただきまして、改めて御礼申し上げます。ありがとうございました。

【港湾計画審査官】 どうもありがとうございました。

本日使用しました会議資料につきましては、お荷物になろうと思っておりますので、机上に置いたままにしていいただければ、後日郵送させていただきたいと思っております。

次回、第71回港湾分科会につきましては、7月ないし8月頃を予定しております。

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

了