

平成31年3月7日（木）

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74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74回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成31年3月7日(木)

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)11階 特別会議室

3. 出席委員氏名

<委員>

氏名	役職名
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
大串 葉子	椋山女学園大学現代マネジメント学部 教授
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授
木場 弘子	フリーキャスター・千葉大学客員教授
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 教授
篠原 文也	政治解説者・ジャーナリスト
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

<委員以外>

氏名	役職名
久米 秀俊	(一社)日本港運協会 理事

4. 会議次第

① 港湾計画について（審議）

大阪港（改訂）	4
堺泉北港（改訂）	13
広島港（改訂）	17
下関港（改訂）	20
横浜港（一部変更）	26
その他の一部変更 （苫小牧港、秋田港、神戸港、別府港）	29

② 「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する

基本方針」の変更について（審議）	30
------------------	----

【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74回の港湾分科会を開催いたします。

本日はタブレット端末と紙資料を併用して実施させていただきます。タブレット端末の操作方法につきましては、後ほど説明者よりお配りしている説明書に従ってご説明させていただきます。

それでは、お手元の紙の資料のご確認をお願いいたします。会議資料一覧を1枚目につけておりますので、後ほどでも結構ですので、不足がありましたら、お申しつけいただければと思います。

次に、まず委員のご紹介からさせていただきます。

本日は、一般社団法人日本港運協会会長であります久保委員がご欠席なさっておりますが、久保委員にかわって専門的なご意見をいただくため、同協会の理事にご出席いただいております。

【日本港運協会理事】 よろしくをお願いいたします。

【総務課長】 次に、委員の出席状況をご報告いたします。

本日、委員16名中10名がご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を申し上げます。

【港湾局長】 3月の年度末、お忙しい中をお集まりいただきまして、ありがとうございます。本日は、港湾計画の改訂案件といたしまして4港、その他一部変更5港ということで、非常に数多くのご審議をいただく予定をさせていただいております。

加えまして、基本方針の最終的な段階に入ってまいりましたので、こちらもご審議をお願いしたいと思っております。

2時間の中で非常に多くのご審議をいただくこととなりますが、どうぞよろしくお願いいたします。

まず基本方針につきましては、前回1月にご審議いただいた内容、ご意見等を踏まえまして修正したものを、この後、パブリックコメントにかけたいと考えてございますので、パブリックコメントにかける前段階の案だということをご理解の上で、手を加えるとする最終的な段階になってまいりますので、ぜひ忌憚のないご意見を拝聴したいと考えてございます。

それでは、長丁場になりますけれども、ご審議、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。

なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

以降の進行は分科会長にお願いいたします。それでは、よろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、始めたいと思いますが、本日は審議事項2件を予定しております。

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4港、港湾計画の一部変更が5港でございます。

それでは、初めに大阪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、本日は近畿地方整備局、港湾空港部長と港湾管理者である大阪市港湾局、計画整備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。

それでは、事務局、ご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 大阪港の計画についてご説明をいたします。

今回の改訂目標年次は2020年代後半でございます。

1枚目の資料でございますけれども、大阪港につきましては、神戸港と連携いたしました国際戦略港湾でございます。関西、西日本のみならず、日本全体に大きく影響する港湾でございます。コンテナに関しましては、神戸港と連携して取り扱いをしている港湾でございます。

次にまいります。大阪港の利用状況でございます。青囲みで示してございますのが、コンテナターミナルでございます。左側が夢洲、右側が咲洲、この2つの港でコンテナを取り扱っているという状況でございます。

また、下側、咲洲でございますけれども、フェリーターミナルがあるということで、九州、四国とのフェリーで結ばれている港湾でございます。

大阪港の利用状況でございます。増減はございますけれども、一定程度、最近では貨物が伸びているということでございます。左下の円グラフにございますように、非常に輸入が多い港湾でございます。その輸入品目に関しましても、比較的生活物資が多いという特徴がございます。

コンテナ貨物の取り扱い状況でございます。コンテナ貨物につきましては、こちらも非常に輸入が多い形になってございます。平成29年、233万TEUということで、確実に伸びてきている状況でございます。

次に、計画貨物量の設定でございます。引き続きアジアとの結びつきが強い大阪港でございますので、輸入貨物、輸出貨物は増えると考えてございます。コンテナ貨物に関しましても、そうした傾向、あわせて、海外トランシップから阪神港フィーダーへの転換を見込みまして、コンテナ貨物量の設定をしているところでございます。

こうした大阪港の目指す姿でございますけれども、引き続き国際競争力の強化、また、今回、国際観光拠点の形成というところを目指していきたいと考えてございます。

次のページに、主な計画改訂の概要をお示ししてございます。青囲みしてございますのが、コンテナターミナルの機能強化でございます。また、左側の赤マルにつきましては、国際観光拠点の形成ということで、このあたりが今回の改訂の大きなポイントだと考えてございます。

まずコンテナ取り扱いの機能強化でございます。左側が夢洲のコンテナターミナルでございます。連続バース1,350メートルを有するコンテナターミナルでございます。この背後の埠頭用地の強化をいたしまして、より効率的にコンテナを扱おうというものでございます。

右側に赤囲みで示してございますところが、咲洲のコンテナターミナルでございます。こちら、現在、非常に混んでおりますので、車両の待機場を背後に設けるといって形で機能強化を図っていききたいというものでございます。

この夢洲のコンテナターミナルでございますけれども、ソフト的施策に関しましても、しっかり取り組みを行いまして、より効率化を図っていききたいというものでございます。ゲートの再配置、AIや港湾関連データ連携基盤等を活用いたしまして、渋滞対策等図っていくところをこの改訂にあわせて行っていききたいと考えてございますし、また、図の下にございますように、ロジスティクスセンターにつきましても、しっかりと用地を確保して連携してまいりたいと考えてございます。

次に、国際観光拠点でございます。左側の図にございますように、現在の港湾計画におきましては、この夢洲において、工業用地、都市機能用地、港湾関連用地が入り組んだ形で計画をされてございます。ご地元のほうでまちづくり構想を考えられた結果、右側のように、写真の左側が西側になりますが、西側から緑地、都市機能用地、港湾関連用地、埠頭用地という形で配置をすっきりさせたいと考えてございます。この都市機能用地のほうにご地元としてはIR等の誘致を図っていききたいと考えておられているところでございます。

この夢洲でございますけれども、臨海部でございます拠点でございますので、船の活用に関しても、現在、地元で検討されているところでございます。図の真ん中少し上あたり、「国際観光拠点」と書いてございます赤囲みの左上に、「将来的な旅客船需要への対応」と書いてございます。背後の市街地との水上バスでの連携でありましたり、また、可能であればクルーズ的なものに関しましてもこちらで扱えないかというようなことで検討されているところでございます。

一方で、水路の部分が少し狭いということで、どのような船が入れるのか、どのような使い方ができるのかは引き続き検討することとし、今回は将来構想という形で、点線で計画をさせていただいているところでございます。

次が防災機能の強化でございます。これは引き続き既定計画も含めまして背後の緊急物資輸送等に活用するための耐震強化岸壁の配置を考えているものでございます。

その防災機能の強化でございますけれども、フェリーターミナルに関しましても防災機能を強化してまいりたいと考えてございます。咲洲のフェリーバースの再編、一般貨物への対応もあわせて、配置を今回、見直しをいたしますけれども、これにあわせてフェリーバースの機能強化を図ってまいります。

以下は、港湾計画の変更内容を計画図で比較をして示したものでございます。

大阪港の改訂の説明については、以上でございます。

【分科会長】 それでは、大阪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、よろしくお願ひします。

【委員】 今回の改訂は、特にお聞きしたいのは夢洲についてなのです。国際観光拠点の形成に向けた土地利用計画の変更というところが一番大きいと思うのですが、まずこの夢洲の今のヤード自体は、国際コンテナ戦略港湾で阪神港として選定されて、そして整備してきたという大きな前提があると思います。大阪市、そして大阪府、近畿のみならず国全体としてこれからどういうふうに関国際コンテナ戦略を考えていくのかという中に位置づけられていくと思います。そこはしっかりまず背景として押さえていく必要があると思います。

その上で、今回、万博が2025年に決まりまして、このこと自体は非常に喜ばしいことで期待も大きいのですけれども、まだ全体に万博をどういうふうな中身にしていくのかは、今やっと検討委員会が決まって、これから中身の詳細が決まっていくと思うのですが、それが決まってからこの夢洲全体のゾーニングだとか土地利用計画を改訂したのでは遅い

から、先にやっておくという、今回の土地利用変更もそういう時期にこれはあるのだとは思いますが、そういう意味では、これはまだはっきりと言って今回の改訂は詳細なそういったこれからの計画に基づくものではなく、ある程度「仮」という言い方はおかしいのですけれども、ある程度その詳細設計ができてからしっかりとしたゾーニングの計画がもう一度上がってくるものであると考えていいのかが、まず1点目の質問でございます。

それから2つ目に万博、そしてI Rはまだ決まっておられませんけれども、そういったものをにらみながら、これは万博の期間中だけではなく、工事ですね、工事の間もかなり物流車、工事車含め車が渋滞すると思います。

今、コンテナヤードから輸出品が多いということなのですが、非常に急ぐ荷物も多く、夢舞大橋1本では非常に混雑を今現在でもしておりますのに、それに工事の車、それから万博期間中の人の移動、物の移動を考えたときに、どういうふうにこの夢洲全体の計画をしていらっしゃるのか、そのための基盤整備は万博の中身とはまた別にやっておかなければならない、基本的にやっておかなければならないと思うのですけれども、これに関して、今現在考えていらっしゃるものがあれば教えてくださいというのが2点目です。

3点目は、これは私、自分自身の意見でもあるのですけれども、I R、万博と、こういった国際コンテナ戦略港湾としての物流というものが、この夢洲の中で共存するのかどうか。これからの将来に向けてですね。特にI Rなどは恒久的なものですから。

ですから、例えばこの物流ゾーンをもう一度移動していくというようなことについては考えられるのか、考えてはいけないのか、今の時点でどういうふうにお考えになっているのかというようなことをお聞かせいただきたいと思います。

長くなりましたが、以上です。

【計画整備部長】 ただ今のご質問の3点についてお答えさせていただきたいと思いません。まず、1点目についてです。

この夢洲は全体で390ヘクタールございます。甲子園球場で言うと95個分という、かなり広大な用地だと考えております。

その中で、資料の15ページに書いておりますように、東側に埠頭用地が70ヘクタールございます。その背後に高機能物流を誘致したいと思っておりますが、その部分が港湾関連用地として81ヘクタール。合わせまして150ヘクタールは、港湾機能として残してまいりたいと。既定計画の夢洲の計画貨物量は120万TEUですが、今回の計画で140万TEUまで増やしていきたいと考えております。

ただ、一方で、その背後の土地ですが、ここは都市機能用地に今回変更させていただきたいと思っておりますが、100ヘクタールと、その南側の交流厚生用地16ヘクタール、この部分に国際観光拠点といたしまして、IRや万博を持ってきたと考えております。先ほど申しましたように広大な用地ですので、機能や役割を分担して、都市機能と港湾機能の共存をここで実現したいと考えております。

2つ目のご質問について、その中で交通対策は大丈夫なのかということですが、現状では夢洲に鉄道はございませんが、地下鉄中央線の終着を国土交通省の協力も得まして臨港鉄道として1駅延ばしたいと考えておりまして、これを万博開催時に間に合わせる形で整備したいと考えております。

万博の来場者は、半年間で2,800万人を予定しています。その中で4割は鉄道で賄っていききたいと考えておりまして、また、万博時に自動車は一切夢洲内に入れないという形で、周辺に駐車場を設けまして、そこからバスで会場まで移動してもらうというようなことを考えております。

ただ、万博来場者の上振れも考えておりまして、例えば今は6両編成で3分間隔でピーク時には回すと考えていますが、それを例えば8両編成にするとか、あるいはもう少し運行間隔を短くするとかというようなことも考えておりますので、そのあたりはしっかりと、まずは鉄道で賄っていききたいと考えてございます。

一方、道路交通でございませけれども、現状、夢洲へのアクセスは2つございます。南側からのトンネル、これは4車線でございます。北側からの道路につきましては、現状4車線ですが、6車線への拡幅が可能ですので、ここを拡幅することで交通量を賄ってまいりたいということで、合わせますと10車線ございます。

あと、域内交通につきましては、コンテナ車両といわゆる都市側のIRや万博の車両は分離する形で高架道路等を設けてまいりたいと考えております。ですので、コンテナ車両と一般車両を分離することも不可能ではないと考えているところでございます。

3点目でございますけれども、我々としては、広大な用地でございますので、都市機能と港湾機能を分離した形で、共存させたいと考えているところでございます。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 今、私がお聞きしたいのは、工事中のときが非常に心配しておりまして、万博期間は6カ月でございますが、鉄道もその前につきますでしょうから、その期間は何と

かなると思うのですけれども、ただ、むしろ夢舞大橋も拡幅しますけれども、それ自体もまた工事が必要でございますし、それから、それまでの工事期間、埋め立てもまだ全部終わっていないわけでございますよね。そういう意味における基盤整備のこと。

それから、今のお話ですと、私が聞いていますのは、2,800万人ぐらい万博とおっしゃいましたが、希望的観測で言うと3,800万人というお話も聞いていたのです。人数のことは未知数で、それは置くとしたしまして、いずれにせよ、これからまだいわゆる万博の中身ができて、デザインができてきていない段階で全ての土地利用計画を決めてしまうのは、少し早くまだむしろそれを超えるような計画が出てきたときにどうするのかということを残しておかなければならないと思いますし、今日の改訂は、ある程度大きく改訂するというようなことで、まだこれから詳細に関してはまだまだこれから詰まるのだという前提と理解したほうがいいのではないかと私は思うのですが、いかがでしょうか。

【計画整備部長】 工事中の車両の問題でございますが、道路に全てを頼るのではなくて、夢洲は島でございますので、海上交通にも頼りたいと考えております。

例えば、工事の際の土砂や建設資材、そういった工事用の搬入というの、島ですので、船舶を使って持ってくるというようなことも検討している状況でございます。

また、大きく改訂云々という話でございますが、私ども、万博につきましては、会場用地の範囲を決めておりまして、先ほど言いました東側の物流ゾーンの港湾関連用地については、万博で一部使用するところはございますが、終了後は港湾関連に返していただくという形で考えております。都市機能用地として使うところ、あるいはそれ以外のところというのは、大きく役割分担をさせていただいて、当然、細かいところでいずれ具体の土地利用が決まるときには若干変わってくることはあろうかと思っておりますが、大きくはやはりこの形で、中央部に都市側の用地、東側には港湾の用地という形でさせていただきたいと考えております。

以上でございます。

【港湾空港部長】 近畿地方整備局でございます。

工事中の交通の対策についてご指摘をいただきました。非常に懸念されているということだろうと思います。大阪湾全体を見渡しますと、我々、近畿地方整備局も直轄工事をさせていただいている部分がありますし、また、港湾管理者さんにおかれましても、昨年、台風21号による高潮の被害がかなり出ており、その災害復旧と同時に今年度からインフラの緊急点検と相まっていろいろな工事を実施していくというタイミングであり、また、

関空においても、いろいろな災害復旧、護岸のかさ上げ等、今、検討されているという状況でございます。

この夢洲もそうなのですが、これからの土砂、石材等がおそらく大量に必要なだろうと考えております。陸上交通、陸上から持っていくのはかなり混雑をするということもありますし、また、大量に輸送しないといけないということもありますので、やはり海の部分の活用、海上運送・運搬をする必要があると考えています。いろいろな主体が工事の主体になり得ますので、全体を近畿地方整備局でしっかり把握して、うまく情報を共有する、あるいは必要があれば、若干の時期のすり合わせ等を行っていきたいと考えてございます。

【委員】 今お話がありましたように、ぜひ阪神港全体を見渡す中で連携しながら情報を共有してやっていただきたいと思います。

【委員】 どうもご苦労さまでした。

大阪港については、中身は特にこれで結構だと思っているのですが、この計画資料の後ろを見ると、大阪市の港湾審議会をお持ちであって、そこは学識経験者でも11人入っているし、市議会議員の人、港湾関係者がわーっという、このグループよりもっとずっと大きいのです。

何を言いたいかというと、屋上屋を重ねるような制度体系はなるべく効率化して、この国・霞が関での審議会はどのような役割で、地方はどのような役割というのは、もう少し明確化すると、効率的な運営ができると思うのです。

そういう意味で言うと、この市の港湾審議会はおそらくローカルの事情を大変ご存じの方がいっぱい入っていらっしゃるから、いろいろな議論が出ていると思うのです。

だから、今日はいいのですけれども、次回ぐらいから、ローカルの審議会ではこんな意見が出て、こういう対応をしました、というようなことをしていただけると、その部分についてはもうクリアされているので、大変に能率よくなると思うし、また同時に、この国・霞が関でやる仕事があるとすれば、今いみじくも委員がおっしゃったように、個別の港湾を超えたところにある、何か考えなければいけない要素は何だろうかというところに審議を注力すると、この審議会の存在意義がより明瞭になるのではないかなと思うのです。

そういう意味で、せっかく大阪市の方がおいでになっているので聞いてみるのですけれども、このローカルの審議会でどんな指摘事項というか懸念が出て、それにどう対応するというので今回の改訂の計画になっているのでございましょうか。簡単にご紹介いただ

けたらと思います。

【計画整備部長】 ありがとうございます。

夢洲の中央部に都市機能を持ってくる、万博やI Rですが、それと港湾機能の共存は大丈夫なのかという意見がございました。

地港審では、もう少し長い時間をかけて審議いただきますので、交通量をお示しするなど、しっかりと答えさせていただいたかと思っています。

加えて、今年度は大きな台風がございましたので、災害に対して大丈夫なのかというご意見がございましたので、そこは国の協力をいただきながら、しっかりと復旧・復興をやってきたいということもお答えさせていただいたつもりでございます。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 私も物流に関してお伺いしたいのですが、今回の資料ですと、まず9ページで意見的には先ほどの意見と、多分、同じかなと思うのですが、例えば、交通の混雑を解消するために車両待機場を確保する、100台程度と書かれてはいますが、それで現状の混雑が全くもって解消されて余分が出るのか、まだまだ足りないのだけれども、そういうところをどうなのかということをお聞かせいただきたいのが1点と、それについて、例えば1時間ぐらい前に連絡した車両だけがその待機場に入れて、それ以外の車両は別のもっと手前のところで待機しているとか、そういった交通のマネジメントがうまくいくような取り組みが何かあるのかと。そういうソフトの面からどういう対応をされているのか、されるつもりなのかということをお聞かせ願いたいというのが1点と、もう一点は、先ほど夢洲でも鉄道を引き込むという話がありましたけれども、現状はやはり輸入品がどんどん増えていくのが目に見えているわけで、この中で荷さばきするのは難しくなってくると思うのです。

そうしたときに、最初から例えば地下鉄を貨物利用も行うということで、人だけを運ぶのではなくて、I Rが来ると、もしかして24時間営業に地下鉄もなってくるのかもしれないのですが、人を運ぶ車両の合間に貨物を入れていって、特に夜間は貨物利用で一定のところまで出すのですよと、そういった利用のあり方もこれから考えていかなければいけない。トラックも一応バスと人が混在みたいな話もありますけれども、そういった視点とか構想があるのかどうかということをお聞きできればと思います。

以上、2点です。

【計画整備部長】 まず1点目でございますけれども、ゲートの前で車両が滞留するという話ですが、先ほど説明資料で10ページでもございましたように、現状ではコンテナ車両が少し待機で並んでおりますので、私どもとしてはICTなどを活用した形で、この数年間の間にそういったゲート前での待機がないような形のシステムを導入したいと考えております。

現状での対応としては、1つは早朝や昼間とか夜間のゲートオープン、東京港と同じですけれども、そういった形のものを実施しております。

加えて、カメラ映像ですとか、いつすいているということがわかる形でのシステムも導入を、一部ではありますが行っているところでございます。

あと、2つ目の地下鉄による貨物輸送は、現状では、検討はしておりませんが、ただし、そういった輸入貨物が多いのは事実でございます。輸入貨物のうち、大阪港からさらに他の港に持っていくものもございますので、それらを増やしていくという形、大阪港の岸壁に着いてすぐにまた他の港に持っていくというトランシップをできる限り増やしていきたい、そういった活用を夢洲のコンテナターミナルや他のターミナルでもどんどん進めていきたいということも考えております。

【委員】 ありがとうございます。

できるだけインフラ整備をこれから行うということがあるのであれば、その貨物をどうさばっていくかという視点もぜひ入れていただいて、新規性がすごくあると思いますので、ぜひご検討いただけたらと思います。

100台ぐらいでこの混雑解消に関しても足りるのかということがありますので、ICT等、かけ声だけでなく、ぜひ急いでできることをやっていただくようなことで、トラック運転手の負担の解消、働き方改革も含めて、今、検討されていますので、ご検討いただけたらと思います。

以上です。

【港湾計画審査官】 ご意見、ありがとうございます。

まずご意見いただきました審議会の話については、引き続き検討してまいりたいと考えてございます。

また、夢洲の土地利用等についてのご意見をいただきました。今回、このゾーニングを基本に、これからまたさらに検討が進んでいくものと考えてございます。

先ほどご説明いたしました旅客船の扱い方等に関しましても、引き続き検討した上で所要の修正を行うという形で、国際戦略港湾阪神港でございますので、私ども国におきましても、近畿地方整備局等の出先機関を通じてしっかりと役割を果たしていきたいと考えてございます。よろしく願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

特段のご意見がなければ、ここでお諮りしたいと思います。

答申。大阪港。「国土交通大臣に提出された大阪港の港湾計画については、適当である」という答申にしたいと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、答申案のとおり、報告させていただきます。

それでは、大阪港の審議はこれで終了したいと思います。

大阪市計画整備部長、ありがとうございました。

(計画整備部長 退席)

続いて、堺泉北港の港湾計画の改訂について審議いたします。

港湾管理者である大阪府の計画調整課長にご出席いただいておりますので、お席にお座りください。

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】 では、堺泉北港港湾計画改訂についてご説明をいたします。

目標年次は、2020年代後半でございます。

堺泉北港は、大阪港の南側に立地している港湾でございます。石油化学コンビナートが立地し、日本の中でも非常に重要な役割を果たしてございます。原油の輸入、LNGの輸入が近畿の中でも1位、2位という港湾でございます。

堺泉北港の利用状況でございます。石油化学コンビナート、発電所等が中央部に立地してございます。コの字の上向きところが、そういったものが立地している埠頭でございます。

一方で、公共岸壁に関しましては、図面の下、一番南側に位置してございます。こちらで中古自動車、コンテナ、フェリー、RORO船の扱いをしている港でございます。

貨物の取扱状況でございます。右のグラフにございますように、輸入貨物としては原油やLNG、これを精製・加工をいたしまして、円グラフの左側の上が輸出、下が移出でござ

ございますけれども、石油製品としての輸出や移出を行っているところです。

また、輸出に関しまして、下に「完成自動車」と書いてございます。こちらは中古自動車を輸出しており、主にニュージーランド、ミャンマー、ケニア、タンザニアに輸出してございます。

公共貨物に関しましては順調な伸びを示してございます。一時期減っているのは、フェリー航路の減少に伴うものでございます。近年は順調に伸びてございまして、例えば輸出の完成自動車、先ほどの中古車に関して一番多い形になってございます。

次に、計画貨物量の設定でございます。引き続き完成自動車の輸出や、国内フェリー、ROROの輸出入が増えるという形で幾ばくかの増加を見込んでございます。

堺泉北港の目指す姿でございます。引き続き海陸一貫輸送網の推進を考えていきたいところでございます。

具体的な計画内容についてご説明いたします。

大きなものは、先ほど説明いたしました一番南側の公共埠頭の再編でございます。一方で、コンビナート地区がございまして、計画内容には直接関わりませんが、災害時にしっかりとコンビナート機能を確保していくというところが、この堺泉北港の役割として重要だと考えてございますので、今回の改訂を機に、そのあたりを再認識したいというところでございます。

まず、公共埠頭の再編でございます。左側が、現在の利用状況でございます。緑で示してございますように中古自動車が2つの埠頭にまたがりまして、ばらばらと利用されている状況でございます。非常に効率が悪いため、写真の右側にございますように集約いたします。

また、先ほど申しましたように、コンテナ、RORO、フェリーの扱いもされておりました。こうした船の大型化にも対応いたしまして、埠頭の利用の再編をする、それに伴います岸壁の計画を変更するものでございます。

次に、防災機能でございます。当然、耐震強化岸壁に関しましては、各所に整備をしてまいりたいと考えてございますけれども、真ん中の部分にございますコンビナートの防災をどう考えるかというところを改めて今回の改訂を機に認識されて、港湾管理者のほうで、地元の企業の方々と連絡調整を図っていくところでございます。

真ん中あたりに赤囲みしてございますけれども、民間の係留施設の耐震化状況の確認とあわせて、緊急物資の供給の可能性について検討中で、緊急物資のみならずコンビナート

で働く方々、コンビナートが被災した場合に復旧をしたりエネルギー機能を確保するための人員の輸送のようなことに関しましても含めて、しっかりとこれから連絡調整をして考えたいというものでございます。

それから、既定計画でございますけれども、鉄くず輸送では、需要地がかなり遠くなっているのです。船舶の大型化に対応するように、既定計画の岸壁で対応するというものでございます。

最後に、にぎわい創出関係でございます。堺港は非常に古くからの港でございます。こうした港の沖を埋め立ててコンビナートという形で整備をされてございますけれども、一方で、一番内側には旧港がございます。

こうした旧港のにぎわい拠点整備とあわせまして、例えば工場夜景を見るクルーズ等を含めたにぎわい創出を、今回、計画しているところでございます。

以降は、計画図の新旧でございます。

説明は以上でございます。

【分科会長】 それでは、堺泉北港の港湾計画について、ご質問、ご意見がありましたら、よろしくお願ひします。

よろしいですか。

【委員】 先ほど大阪市の方にお聞きしたらよかったですけれども、今、例の大阪都構想が出ておりましたね。そういった場合に、大阪府の港湾管理と市の港湾管理はどういうふうなガバナンスになっていくのかということまで、今、この議論が出ているのでしょうか。直接、堺泉北港のこととは違うかもしれませんが、非常に気になるところでございますので。

【計画調整課長】 今、まさに大阪都構想につきましては、府・市の議会の中で議論されており、今後どういうふうに進展するかは不透明な状況でございますが、仮にいわゆる大阪府・市の都構想が実現された場合、今のところ、今の計画構想の中では、今は大阪市さんが管理している大阪港につきましては、広域の自治体でございます大阪都が管理するという方向になりますので、大阪港、堺泉北港、阪南港という大きな、こういった重要港湾以上の港につきましては、一元的に大阪都が管理・運営していくという方向で、今、考えられているところでございます。

【委員】 実現した場合を想定して、ある程度考えていらっしゃるということですね。

【計画調整課長】 今回の大阪港の港湾計画の改訂、堺泉北港の港湾計画の改訂を一緒

に行いますけれども、基本的にいわゆる両港の基本方針でございますとか貨物量の調整につきましても、連携を図りながら、整合を図りながら取りまとめたものでございます。

【分科会長】 よろしゅうございますか。

それでは、お諮りしたいと思います。

答申。堺泉北港。「国土交通大臣に提出された堺泉北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。

それでは、答申案のとおり、報告させていただきます。

それでは、堺泉北港の審議はこれで終了いたします。

港湾空港部長、計画調整課長、ありがとうございます。

(港湾空港部長、計画調整課長 退席)

続いて、広島港の港湾計画の改訂について審議いたします。

中国地方整備局、港湾空港部長と港湾管理者である広島県土木建築局、空港港湾部長に出席いただいておりますので、お席のほうにお座りください。

それでは、事務局からご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、広島港港湾計画改訂についてご説明をいたします。

目標年次は、2020年代末でございます。

広島港に関しましては、中国地方の拠点港でございます。製造業の輸出拠点、完成自動車輸出量が全国4位でありましたり、また、コンテナに関しましては、山陰、四国からも集荷しています。

広島港の利用状況でございます。東西に長い港でございます、それぞれの地先で様々な企業が活動されている港でございます。また、中央部には、市街地と連携したにぎわい拠点がある港でございます。

取扱貨物量でございます。ほぼ一定程度の取り扱いになっているということで、これが一部、広島港の現在の施設の中では限界に来ているのではないかという評価もございます。輸出貨物に関しましては、完成自動車が一番多い状況でございます。輸入に関しましては、LNGタンクがあり、LNGが多い。そのほか、自動車部品等の輸入がされている港でございます。

公共貨物の取扱状況でございます。公共貨物に関しましては、輸出、輸入とも、自動車

部品が多い状況でございます。海外で生産された部品を国内背後でアセンブリーいたしまして、また輸出するというふうな形態が見てとれるところでございます。また、内貿に関しましては、フェリーが多いという状況になってございますけれども、輸入に関しては完成自動車が多いという状況になってございます。これは日本の他地域メーカーの完成自動車をこちらに船で運び、それを背後に配送するという輸送形態のあらわれだと考えてございます。

コンテナ貨物量でございます。コンテナに関しましては、途中から国際フィーダーコンテナという統計を取り始めてございます。一番最近の例で見ますと、国際フィーダーが約3分の1、直行貨物が3分の2ということで、主に阪神港と連携してコンテナの取扱をしている港湾だと考えてございます。

主なコンテナの内容でございますけれども、自動車部品の輸出が多い状況で、こちらから海外の生産工場等へ部品を輸出してございます。

移出に関しましては、これは阪神フィーダーということで、積みかえられて輸出されている自動車部品と考えていただければと思います。

計画貨物量でございます。一部、完成自動車の取扱を専用埠頭から公共埠頭への切りかえ、また、これから中古車の取扱が増えるであろうということ、さらにはバイオマス発電所の燃料が増えるという形で、比較的大き目に貨物量が伸びると予測しているところでございます。

コンテナ貨物量に関しましても、海外の生産工場への部品の輸出が増えるという形で増加を見込んでございます。

広島港の目指す姿でございますけれども、引き続き背後の荷主企業の生産性向上・物流効率化への対応を考えてまいりたいというものでございます。

さらに、瀬戸内海の地域交流、国際交流という形で、クルーズ関係にも、今回、対応していきたいと考えてございます。

こうした広島港につきまして、東西に長い港でございますけれども、それぞれの地区で所要の機能を確保するための機能強化を図ってまいりたいというものでございます。

まず、コンテナに関しましては、これは既定計画でございますけれども、外貿機能を強化する出島コンテナターミナルにおきまして、既定計画の水深14メートルの岸壁を引き続き計画したいというものでございます。

海田地区、これは国際フィーダー貨物を扱ってございますけれども、海田地区のコンテ

ナターミナルと連携する形で対応していきたいというものでございます。

一番西側、廿日市地区でございます。非常に背後の土地需要も多いということで、工業用地の造成も計画してございます。

木材の水面貯木場の有効活用、埋め立てでございます。

さらに、水深10メートルの岸壁しかございません。こちらで中古自動車の輸出でありましたり、バイオマス燃料の輸入でありましたりというところに対応するために、今回、12メートルの耐震強化岸壁を位置づけるものでございます。

その東側にございます五日市地区でございます。こちらでは、産業機械の輸出を現在も行ってございます。産業機械の輸出船舶の大型化に対応するために、水深は同一でございますけれども、船長が長い船に対応できるよう岸壁の長さを長くするという計画でございます。

クルーズでございます。クルーズに関しましては、市街地に近い宇品地区で現在も受入をしてございます。延長280メートルの岸壁がございますけれども、この岸壁を14万トン級までのクルーズ船に対応するために、さらに岸壁を延長するという計画をしてございます。

背後の古い倉庫の再開発等や、離島ターミナルともあわせましたにぎわい拠点の形成を地元で考えておられます。こうしたものと連携して、しっかりとクルーズへの対応を図っていくものでございます。

なお、これ以上の船に関しましては、五日市地区で現在も受入れており、引き続きそちらで受入れを図っていくものでございます。

さらに、緊急物資輸送網の強化ということで、必要な耐震強化岸壁について、今回の計画で位置づけをしているところでございます。

最後にご参考でございます。平成30年7月豪雨で、このあたりも非常に被災を受けたところでございます。その際に流れ出た土砂を港湾の土砂処分場で緊急の受入をしたり、また、左側の図にございますように、専用栈橋で緊急物資の輸送を受入れたということで、しっかりと官民連携をして安全・安心への対応を図られており、こういったことに関しましても、引き続き港湾行政としてもしっかりと対応していきたいと考えてございます。

ご説明は以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、広島港の港湾計画につきまして、ご質問、ご意見がありましたら、よろしく

お願いします。

【委員】 それでは、1点だけお願いします。

11ページの廿日市地区を見ますと、かなりの範囲が埋立てられてしまって、水面貯木場のところが残ることになると思うのですが、この水質等の悪化等が見込まれるような地形になってしまうのかなと思うのですが、このあたりは大丈夫なのでしょうか、確認をお願いしたいと思います。

【空港港湾部長】 今ご指摘いただきました廿日市地区の貯木場の埋立につきましては、この右の写真の白字で「水面貯木場」と書かれているところは、河川の流出口でございまして、そういった環境への配慮を十分しておりまして、この実施に当たっても、そのところを気をつけたいと考えております。

【委員】 どうしてこんな地形になってしまったのでしょうかね。これがやっぱりベストな配置だったのですか。

【空港港湾部長】 これはもともと水面貯木場を徐々に埋め立てていた関係上、このような地形になっておりまして、十分地域の方々とも調整をとりながら開発していきたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 15ページについて参考資料なのですが、「災害時の港湾の役割」ということで、やはり非常に期待されている部分が多いと思います。

今回の臨時の対応を「防災計画の見直しに反映することを検討中」と書いているのですが、是非これを進めていただいて、ここで得られた貴重な知見を、ほかのエリアでも同じように広域的に使えるようにフィードバックしていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いたします。

【分科会長】 よろしいですね。

【空港港湾部長】 はい。

【分科会長】 では、よろしいですか。

それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。広島港。「国土交通大臣に提出された広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でしょうか。

(「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。

それでは、広島港の審議はこれで終了いたします。

港湾空港部長、空港港湾部長、ありがとうございました。

(港湾空港部長、空港港湾部長 退席)

続きまして、下関港の港湾計画の改訂について審議いたします。

九州地方整備局港湾空港部長と港湾管理者である下関市港湾局参事にご出席いただいておりますので、お席のほうにお座りいただきたいと思います。

それでは、事務局からご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、下関港港湾計画の改訂についてご説明をいたします。

目標年次は、2030年代前半でございます。

下関港に関しましては、本州の最西端に位置しております。韓国、中国とも非常に海上輸送距離が近いということで、国内最大級の韓国・中国との国際フェリーや国際RORO船の基地でございます。

こうした特徴がございます下関港でございますけれども、かねてより韓国・中国への高速・高品質の輸送拠点でございます。

左の図、日本地図にございますように、下関港の背後圏が全国にわたっているところでございます。非常に高速・高品質なスピード物流が実現してございまして、高価な貨物でありましたり、生鮮食料品、また荷主の急なオーダーにより発生する貨物が取扱われている港でございます。

この下関港、国際フェリーに関しましては、この写真中央部下、「本港地区」で取扱ってございます。それ以外にも、左側上でございますような出島のようにになっているところの新港地区はまさしく「長州出島」と地元で呼ばれていまして、浚渫土砂を活用した人工島でございます。また、関門海峡沿いにもにぎわい機能であったり、物流機能、産業機能が立地している港でございます。

取扱貨物に関しましては、それゆえ韓国・中国の経済状況の影響を大きく受けるということで、取扱貨物量の推移については減少傾向が見てとれるところでございます。

一方で、最近また持ち直しをしてきてございますし、先ほど申しましたような特徴的な物流に関しましては、一定のニーズがあると考えてございます。輸出・輸入はフェリー貨物が大宗を占め、また、産業機械の輸出・輸入もされている港でございます。

コンテナ貨物量に関しましても、韓国・中国の経済状況の影響を受けるところでございますけれども、先ほどのような一定のニーズはあるのではないかと考えてございます。

コンテナ貨物に関しましては、コンテナ貨物専用の船で扱われるものと、国際フェリー、国際RORO船で扱われるもの、両方ございます。産業機械の輸出入が国際フェリー、国際RORO船で大宗を占めてございます。また、定期コンテナ航路に関しましては、野菜や果物の輸入が大宗を占めているところでございます。

一方で、最近、非常にクルーズ船の入港が多くなってございます。右下のグラフにございますように、クルーズ船の寄港隻数は平成29年には57隻、平成30年には少し減ってございますけれども、クルーズ船の旅客数は微減という形でございます。大きな船でのクルーズが盛んだということが見てとれると思います。

写真左下にございますように、長州出島のコンテナ岸壁におきまして、大きなクルーズ船が着岸しているところでございます。より小型のクルーズ船に関しましては、関門海峡沿いで入港をしている状況でございます。

計画貨物量の設定でございます。背後の荷主、企業の要請に伴って下関港で取扱いが見込まれる貨物、また、バイオマス発電所の燃料の貨物、完成自動車の輸出、これは中古車でございますけれども、アフリカ、アジア向けの中古車の輸出が増えると考えてございます。

コンテナ貨物に関しましては、国際フェリー、国際RORO貨物が一定程度増えると考えてございますし、背後の荷主、企業のゴム製品の輸出を下関港から見込んでございます。

また、クルーズに関しましては、クルーズ拠点完成に向けた官民連携の取組をこれから新たに下関港で行っていく予定でございます。港湾管理者である下関市とMSCクルーズ社で連携いたしまして、公共での岸壁・埠頭用地の整備と民間での旅客ターミナルの整備をあわせまして、下関港をクルーズ拠点として発展させていくことについて、現在、地元で取組を進めているところでございます。

こうした下関港の目指す姿でございますけれども、引き続き東アジアの高速シームレス輸送の機能強化とともに、にぎわい空間の創出、クルーズ拠点の形成というところを考えていきたいというものでございます。

非常に広い下関港でございますけれども、長州出島の新港地区、また本港地区等におきまして所要の機能強化を図っていくものでございます。

まず本港地区でございます。先ほどの国際フェリー、国際RORO船への対応についてです。下関駅から近い、国際ターミナルでは非常に狭いふ頭用地でシャーンを扱っておりまして、荷役の効率性が悪い部分もございますし、安全性にも問題がございます。今回、

埠頭間を一部埋立をいたしまして、輸送の効率化を図るという計画をしております。

また、長州出島でございますけれども、現在、1つのバースでコンテナ船、RORO船、PCC船、クルーズ船を扱っております。今回、クルーズ拠点にするということで、クルーズ拠点に関しましては、クルーズ専用の岸壁を整備いたします。既定計画でも2バースございましたが、PCC船、コンテナ船、RORO船の対応を計画してまいりたいと考えております。

にぎわい機能でございます。東港地区は関門海峡を通る船を望む、非常に良いにぎわい拠点がございます。水族館、観覧車等もございますけれども、こちらと下関駅との連携を強化するために、一部遊歩道がない部分に関しまして人流動線の整備を行いまして、にぎわい機能強化を図っていこうというものでございます。

そのほか、下関港でも、ばら貨物を扱っております。本港地区等で扱っておりますばら貨物を、従来扱っております西山地区に集約するとともに、バイオマス発電所の立地、また老朽化した専用岸壁の貨物を公共で取扱いたいという荷主の輸送ニーズに合わせた形で、水面貯木場の跡地を埋立てて岸壁・埠頭用地を計画するものでございます。

最後に、緊急物資輸送でございます。背後の下関市の安全・安心を守るために、今回、耐震強化岸壁を本港地区で位置づけるものでございます。

説明については、以上でございます。

【分科会長】 それでは、下関港の港湾計画につきまして、ご質問、ご意見をいただきたいと思いますが、いかがでしょうか。

【委員】 では、1点だけ。

どうもご説明、ありがとうございました。

にぎわいの話もあるし、物流の話もいろいろあって、大いに発展していただきたいのですけれども、この地区については、日本の中で唯一だと思っておりますけれども、海峡を挟んで違う県が向き合っていて、地元からすれば、歩いてでも国道トンネルを渡っていけるし、下駄みたいなフェリーでちょっと渡船で渡れるしとか、一体ですよ。

まちづくりも随分一緒になってやっていると伺っているところでありまして、そのところをもう少し強調したような計画なり、それをバックアップする資料なりがあってもいいと思うのだけれども、今、この計画資料をさらっと見ていると、観光というようなところもあって、137ページあたりですけれども、これもやっぱり山口県の中の観光を言っているのですよね。

これは、山口県のことは当然やらなければいけないのだけれども、九州北部について、やっぱり一体的に記述していくという精神がないと、もったいない感じがするのです。非常に魅力的なところなのでね。

差はありながら、いろいろな行政の制度や計画の制度は別々になっているのだから、別々でつくればいいのだけれども、それを超えたようなビジョンの策定であるとかプランニングをするという仕組みがあるのかないのか。あるいは、あるのだったら何でそういうのをここに載せないのか。その辺を教えていただけたらと思います。

以上です。

【港湾空港部長】 ご指摘、ありがとうございます。今、非常に大事な視点につきましてご指摘いただいたと思っております。

従前からこのエリアは、相互に交流しながら発展してきたエリアでございまして、今もそれを加速させるための取組を色々してきたところでございます。

特に、従来は物流が主な港湾においては取組が多かったのですけれども、一方で最近はクルーズ等々の需要も伸びているということもございまして、従前の日本人を相手にした観光振興にとどまらず、外国人の方がいらっしゃったときに、それをどうお互いのエリアで分け合って発展していくのか、あるいは交流し合って発展していくのかといったところにつきまして、まさに行政間で意見交換をしながら、整備局としても間を取り持ちながらやっているところでございます。

特に今注目しておりますのが、バスだけでなく、水上交通を使ってやれないのかというところで、まさに研究をしているところでございますので、そうしたものも時宜を得ながらこうしたものの中にも取り込んでいきたいと思っております。

【委員】 わかりました。

何となくの連携はやっているのは知っているのだけれども、ぜひこういう法定計画のようなところにも参考の資料として入れる余地は大いにあるはずだし、のっりのっりやっているうちに、どんどん時代遅れになってきますからね。ぜひ一刻も早く非公式のものであっても、プランニングをする仕組みであったり、あるいはそのビジョンみたいなものを公開する手であったり、いろいろお考えになっていただけたらと思います。

特にどうしてそんなことを言うかということ、この地方港湾審議会の名簿を見ると、一番上の先生は九州産業大学の先生で、九州の方が音頭をとってくれているわけでしょう。また、行政機関ももちろんそれをまたいだまま入っていますよね。だけれども、資料は一切、

海峡の向こう側は一言も触れていないのは、やっぱり実情と合わな過ぎるから、ぜひお願いしたいと思います。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 ご説明ありがとうございました。お時間のないところをすみません。

資料の14ページ、まさににぎわい空間にちょうど1年半ほど前に伺いましたが、すばらしい親水性だなと感心しました。目の前に門司港があって、船に乗ったら、5分で渡れるという大変便利な状況でございました。

今のお話とほぼ重複してしまうのですが、4つの改訂全体に対して資料に関してお話を申し上げたいと思ったのですが、それぞれのところに「目指す姿」を作っていたいておられますね。

これは、PORT2030を受けてこの地域ではこうするというような形で、確かに見やすくはなっているのですが、私としましては、「改訂」と言う以上は、何を改めるのかというところがもう少し伝わるように工夫をして欲しいと思いました。前の計画はこうで、今回はこの地域のここを変えたいという点を浮き彫りにして頂きたい。

やはり、個別の港に対して私などは不案内でございますので、そういった部分でも、これまでとどこを変えたいのかと。また、その背景ですよね、なぜそうしたいのかというところがもう少し出てくるといいと思いました。

例えば、先ほどの大阪港に関しては、委員の発言を聞いていると、なるほど、こういうことが背後にあって、こういう改訂に向かっているのかということ非常に参考になりました。せっかくこうして遠くから皆さん臨席して下さっているのです、少し生の声のようなところも含めて審議の進め方の中で工夫をしていただけたらどうか、と感じた次第でございます。よろしく願いいたします。

【分科会長】 何かありますか。

【港湾計画審査官】 承知しました。ありがとうございます。

【分科会長】 下関は現実的に経済としては一体化しているということです。今日いただいたご意見をぜひ今後の進め方で参考にさせていただきたいと思います。

それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。下関港。「国土交通大臣に提出された下関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】 では、答申案のとおり、報告させていただきます。

それでは、下関港の審議はこれで終了いたします。

港湾空港部長、参事、ありがとうございました。

(港湾空港部長、参事 退席)

それでは、次に、残り5港の港湾計画の一部変更の審議に移ります。

5港を一括して説明していただき、まとめて審議させていただきたいと思います。

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、ご説明いたします。ご説明の都合上、初めに横浜港、次に苫小牧港、秋田港、神戸港及び別府港をまとめてご説明させていただきたいと思えます。

それでは、横浜港の港湾計画の一部変更についてご説明いたします。

横浜港につきましては、平成26年11月に改訂のご審議をいただいたところでございます。その後の状況変化に対応いたします一部変更でございます。

まず新本牧ふ頭コンテナターミナルの変更でございます。現在、コンテナ船がどんどん大型化している状況でございます。コンテナ船のさらなる大型化に対応するために、800メートルの連続バースを1,000メートルに変更するものでございます。大型船に対応し、また、バースの使い勝手がより向上する計画でございます。

次に、本牧ふ頭でございます。主に東北地方等と国際フィーダーで結ばれているところでございます。国際フィーダー船に関しましては、現状、外資コンテナ船が着く岸壁を利用してございますけれども、そうした船が来た場合に、すぐに移動しなければいけない、また、外航コンテナ船の利用予定があれば着岸することができないという形で、少し使い勝手が悪いという状況になってございます。この楕型の岸壁の一番奥の部分の埋立を予定してございますけれども、そちらに国際フィーダー船用の岸壁を新たに計画するものでございます。

次に、山下ふ頭でございます。山下ふ頭に関しましては、旧来型の港湾空間の再開発を地元で検討されてございます。MICE機能の受入という形で倉庫の撤去等を順次進められているところでございます。こうしたMICE機能に関しましては、例えばクルーズとの連携でありますとか、また、国際見本市等に陸上で運べない貨物を入れるというようなことが考えられます。

そうしたことに対応するために、これは既に護岸化する計画とされている岸壁でござい

ますけれども、改めて公共岸壁として位置づける計画でございます。既存ストックの有効活用ということでございます。

最後に、大型クルーズ船への対応でございます。横浜港に関しましては、ベイブリッジの高さ制限がございますので、12万トン級以上のクルーズ船に関しましては、大黒ふ頭を利用している状況でございます。こちらに関しましては、現在はPCC船、自動車を運ぶ貨物岸壁ということでございますけれども、こちらに旅客ターミナル等を整備いたしまして、クルーズとしての機能強化も図っていくため、所要の長さの分に関しまして貨物取扱岸壁から貨客併用岸壁に位置づけるものでございます。

横浜港については、以上でございます。

次に、引き続き苫小牧港、秋田港、神戸港、別府港についてご説明いたします。

苫小牧港につきましては、北海道の拠点港でございます。写真の左側、西港地区、右側、東港地区での港湾計画の一部変更でございます。

西港地区につきましては、非常に混雑をしている埠頭がございます。横持ちコストが生じていたり、また、滞船コスト、船が待つコストが生じているところでございます。それに対応するために、水面貯木場の跡地の埋立をいたしまして、岸壁を整備する計画でございます。

また、東港につきましては、北海道胆振東部地震の際にも、こちらにございますフェリー一岸壁が非常に活躍したところでございます。既定計画でその沖側、下側に、RORO船岸壁の位置づけをしてございますけれども、フェリー2隻同時入港への対応、また、安全・安心への対応ということで、既定計画の岸壁長さの延長、また、耐震化を、今回計画するものでございます。

次に、秋田港でございます。日本海側は非常に洋上風力発電の適地として期待され、また、検討が加速化しているところでございます。港湾内にも再生可能エネルギー源を利活用する区域として設定されているところでございます。

こうした洋上風力発電の検討の加速化にあわせまして、秋田港におきまして大型洋上風車部材の荷役、輸送、保管も可能とするために、既存の岸壁に関しまして長さを長くする、深さを深くする、また、背後に保管施設用地を計画するものでございます。

次に、神戸港でございます。神戸港につきましては、内陸に一番近い第三突堤、第四突堤の計画変更でございます。

現在も第三突堤、この図でまいりますと左から3つ目のところでございますけれども、

四国、九州とのフェリーで結ばれているところでございます。このあたりの利用計画が改めて決まったということで、現在も利用してございますけれども、九州行きのフェリーの岸壁をしっかりと港湾計画に位置づけますとともに、一番右側が第四突堤でございましてけれども、こちらがクルーズ船の着岸する岸壁ということで、古い突堤でございまして、非常に狭く、バス等の待機場がないということで、第三突堤第四突堤間の埋立をいたしまして、バス待機場等による交通の円滑化を図っていくというものでございます。

最後は別府港でございまして、別府港につきましては、大阪港とフェリーで結ばれている港でございまして、比較的観光的要素の強いフェリーで結ばれているところでございまして、このフェリーの大型化が予定されてございますので、フェリー岸壁について増深・延伸を図るものでございます。

また、四国とのフェリーで結ばれているところでございます。既定計画におきましても、このフェリーを近接化させる計画がございましたけれども、あわせて背後に交流厚生用地を計画いたしまして、このあたりを港湾管理者さんとしては一大にぎわい拠点にしようという計画でございまして、

一部変更の内容については、以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、効率化を図るために、まず最初に、横浜港の港湾計画の一部変更についてご意見をいただきたいと思っております。

【委員】 横浜港の件についてご質問します。

今回も埠頭を大きくしていくということで、これはこれでいいと思っております。今週月曜日から火曜日だったと思っておりますが、マースクの大型船が横浜に入ったという記事が大きく載ってまして、これは国際戦略港湾の戦略にそって大きなコンテナ船が入ってきたということで、非常に良かったと思っております。質問したかったのは、今回、輸出を中心とする横浜港がこのように規模を拡大していくのは良いのですが、輸入が多い東京港は東京港で色々やっていますし、今は会社が1つにならないというのは存じていますが、例えば東京港の空コンテナを横浜に持っていくとか、様々な連携が重要になってくると思っております。このように横浜港の拡大をやる時に、東京港とどのような連携をしているのか、あるいは今後何かを一緒にやっていくのか、この辺についてどうなのかということをお聞かせ願いたいと思っております。

【港湾経済課長】 今、ご指摘のありました東京港と横浜港、もちろん川崎港もござい

ますけれども、京浜港一体として運営していくということは常に念頭に置いておりまして、法律上も国際戦略港湾運営効率化協議会という枠組がございますし、様々な形でそういった取組を推進していきたいということで考えております。

当然、阪神港である、大阪港と神戸港も同様でございます。

【分科会長】 よろしいですか。

時間が過ぎているのですが、特段もしあれば。

よろしゅうございますか。

それでは、続いて苫小牧港、秋田港、神戸港、別府港の港湾計画の一部変更につきまして、一括してご質問、ご意見がありましたら、よろしくお願いたします。

【委員】 先ほどの苫小牧港の件ですけれども、この間の北海道地震の際に大きな役割を果たしたというお話がありました。具体的にどういう役割を果たしたのか、もう少し説明していただきたいのが1つ、それから、別府港についてです。大分の場合は臼杵港もあります。物流の拠点として。この辺のすみ分けはどういうふうを考えているのか、教えていただきたい。この2点でございます。よろしく。

【海岸・防災課長】 苫小牧港の東港において、停電や液状化被害等があったわけでございますけれども、フェリー岸壁がこの根本の部分にあり、こちらのほうは機能してございましたもので、そこで色々な救援物資や旅客の輸送に活用することができました。

また、コンテナ岸壁はまだ停電等はございましたけれども、洗濯や入浴等の船舶による支援や停電が終了次第、すぐに荷揚げの役割を果たすことができました。

【港湾計画審査官】 大分県には別府港と大分港がございます。比較的大分港のほうは物流拠点として最近のドライバー不足等の話もございまして、RORO航路が非常に盛んなところでございます。

一方で、フェリー航路等がそちらに集約するかというと、別府港自体は背後の別府温泉とかそういう観光地がございますので、こちらはこちらで観光的な港、また、クルーズ船の入港もございますので、そういう形でしっかりと役割分担がされていると考えてございます。四国の西部と九州東部は三、四航路、フェリーで結ばれてございます。それはそれぞれでしっかりと役割を果たしていただいていると考えてございますけれども、臼杵港については今承知してございません。申し訳ございません。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 よろしいですか。

【技術参事官】 先ほどいただきました苫小牧港のフェリーについて補足をさせていただきます。

あれはたしか地震が起きたのは午前3時過ぎだったと記憶しておりますが、色々な事情により新千歳空港も、それから新幹線も止まっている中で、その日から苫小牧港発着のフェリーは定時運航できておまして、したがって、本州に移動するお客様が苫小牧にいらした。逆に救援という意味で、本州から北海道に行く輸送もこのフェリーを使って輸送されたという実績がございました。

以上です。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。よろしゅうございますか。

答申。横浜港、苫小牧港、秋田港、神戸港、別府港、以上の港湾ですが、「国土交通大臣に提出された港湾計画については、適当である」という答申でご異議ございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 それでは、答申案のとおり、報告させていただきます。

それでは、次の議題に移ります。

基本方針の変更についてでございます。これは前回の分科会からの継続の審議でございますが、事務局から説明をよろしくお願いたします。

【港湾計画審査官】 では、「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」の変更についてご説明いたします。

かいつまんでご説明いたします。画面にお示ししてございますように、これまで2回ご審議いただきました。今回、3回目のご審議ということで、この後、パブリックコメントを行いたいと考えてございます。

その後、5月頃に交通政策審議会、改めましてご議論いただきまして、可能であれば6月頃の基本方針変更の告示を行いたいと考えてございます。

基本方針の変更に関しまして、前回いただきましたご意見と主な対応をこの資料でお示ししてございます。少し画面では小さいので、A3縦の紙のほうでもご覧いただければと思いますけれども、前文に関しまして、前文のタイトルとしてしっかりとした位置づけを

すべきではないかというご意見をいただきました。「基本的な考え方」という形で記載をさせていただいています。

それから、これまでの考え方、新たな考え方がわかるようにすべきではないか、また、日本の港のスタンダードのあるべき姿、また、これから日本がどのように生き残っていくかというところも書くべきではないかということをお願いいたします。

構成に関しましては、ちょっと座りの悪い位置づけがあるのではないかとお願いいたします。

また、サイバーポートの施策はコンテナターミナルだけではなく、港湾政策全体に影響するのではないかというご意見もいただいております。これらの対応は、後ほどご説明をさせていただきます。

全体的な記述ぶりとして、より柔軟性を持ったところで、これを全体的に見直しをしてまいります。

連携の話も非常に多くいただいたと承知しております。地方ブロックごとの基本方針の内容をしっかりと説明をして連携を促進することが重要ということで、こちらに関しましては、「連携」という文言を書くのみならず、黒マルで示してまいりますけれども、今後、PORT 2030も含めて基本方針の内容を地域ブロックごとにご説明に参りたいと考えてまいります。

また、地域ブロック内での連携、その根拠となるブロックのビジョンの必要性も記載すべきではないかというご意見をいただいております。また、防災に関しても連携が重要だというご意見をいただいております。

そのほか、個別の施策について、例えばヒアリの話でありましたり、ロジスティクスセンターの話でありましたりというご意見をいただいております。

また、最後に政策の実行ということで、確実な実行が必要であるということと、教育の観点も重要であるというご意見をいただいたところでございます。

こうしたご意見も踏まえまして、今回、構成として大きく変更したところを1点だけご説明申し上げます。

現在示してございます資料の真ん中あたり、「3」として赤で書いてございます「時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項」を1つ書き起こしをさせていただきました。

サイバーポートの話でありましたり、AIターミナルの話、また、技術関連の生産性向

上、働き方改革、さらには柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進という形で、横断的に重要な施策に関しまして、1つ項目を設けて詳しく書かせていただいたところがございます。

では、具体的な文章の内容についてご説明を申し上げます。皆様、画面の場合は縦にさせていただくと見やすいかと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

前文について、かいつまんでご説明を申し上げます。

「基本的な考え方」を示させていただいております。画面のほうで、カーソルで順次示させていただきます。

中ほどでございますけれども、従来の港湾政策との違いということで、「直面する個別の課題の解決に注力する考え方から脱却し」「中長期的な発展や変化を見据えた対応をする必要がある」と記載させていただいたところがございます。

次のページに参ります。

サイバーポートに関しまして少し文言を加えさせていただいております。また中ほど、災害の関係は、「経験したことがない災害に対しても柔軟に対応」という形で修正させていただいております。

一番下、大きな括弧で書いてございます。連携が重要である、また、政策の推進、目標の達成状況のチェックが必要であるというふうなご意見をいただいております。それに伴いまして、連携・協働の推進でありますとか、「目標の達成状況の定期的な確認等によるフォローアップ体制の確立」、また、「その結果の政策・施策への反映」というところを書かせていただいております。

また、教育に関しまして、「教育等を通じた港湾及び港湾政策に対する理解の増進に努める」ということも新たに記載させていただいたところがございます。

次に、物流関係でございますけれども、「海上輸送網の構築と物流空間の形成」という形で、輸送と空間に関しまして、物流関係で今回まとめて記載させていただいたところがございます。

次のページ、中ほどでございますけれども、水素のエネルギーも重要だということで、水素について、今回、加えさせていただいたところがございます。

また、次のページ、中ほどでございますけれども、空間利用に関しましては、新たなニーズに柔軟に対応するというふうなことを加えさせていただいたところがございます。

その次のページには、中ほどでございますけれども、「地域への経済波及効果が大きいス

ーパーヨット等の受入れ」ということで、小さ目のクルーズも含まれるかと思えますけれども、こうしたものの受入れの促進についても記載させていただいたところでございます。

次の7ページでございます。中ほど、コンビナート防災について記載してございます。

11月の千葉港のご審議、また、本日の堺泉北港のご審議等、やはりコンビナート防災が非常に重要だと考えてございます。従来、「危険物の取り扱いへの配慮」等の記載でございましたけれども、今回、改めまして電力供給インフラ、燃料供給インフラの継続性に関しましてしっかりと地域で議論をし、連携を図っていくということについて、記載させていただいたところでございます。

次の8ページには、船舶の漂流等への懸念というところがございましたので、「船舶、コンテナ等が漂流した場合には」という形で、その対応等について記載させていただいたところでございます。

2ページめくりまして10ページでございます。画面中ほどから「3」として、今回、新たに項目立てをいたしました「時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項」ということで、まず10ページではサイバーポートについて記載してございます。

11ページにはAIターミナルという形で、「良好な労働環境の確保」という観点からもAIターミナルの実現というところを少し詳しく目に書かせていただいたところでございます。

次の12ページからは、「柔軟性を持ったストックマネジメントと港湾間の連携の推進」という形で特出しをして書かせていただいたところでございます。

14ページ以降は、こうした機能に関しまして「配置、機能及び能力に関する基本的な事項」ということを記載させていただいてございます。1章の戦略的に取り組む事項、また、重点的に取り組む事項に関しまして、少し細かなところを、配置も含めまして記載しているところでございます。

技術的にいろいろと変更させていただいているところを黄色でお示しさせていただいてございます。コンテナでありますとか、資源・エネルギー、バルク関係でありますとか、また、16ページにはフェリー、ROROの国内複合一貫輸送の話、また、観光に関しましては17ページでございますけれども、クルーズ拠点の形成というよりは、より広い概念で「クルーズの振興」という形で書かせていただいたところでございます。

その次のページ以降、「引き続き再生可能エネルギーの利用促進」ということ、風力発電

についても記載させていただいてございます。

また、19ページからは、「国民の安全・安心」ということでございますけれども、今回、連携の必要性、協議会の活用ということも含めまして、少し詳しく目には書かせていただいたところがございます。

次のページ、20ページの中ほどには、コンビナート防災の観点という形で書かせていただいております。

そのページ以降、「重点的に取り組む事項」に関しましては、少し技術的な修正をさせていただいたところがございます。

24ページが開発保全航路でございます。こちら大きく変えてございません。一連の航路確保が必要だという概念を、今回から新たに書かせていただいたところがございます。

26ページが環境関係でございます。環境関係に関しましても、特に大きく変えてございませんけれども、具体的に28ページでございます。CO₂の吸収源対策としてのブルーカーボン、海藻生物等を利用したCO₂の吸収についてこれから取組んでまいりたいと考えてございます。

また、こちらにも教育の話がございますけれども、「文化・歴史を踏まえた港湾・海洋の役割を伝える環境教育」という形で少し補足させていただいております。

29ページ以降、連携等の項目でございます。連携に関しましては、まず経済的な観点からの連携につきましては、30ページの上ほど、幹線貨物の輸送の確保の連携、また、中ほど、自然環境に関しましては、官民連携をしっかりとすべきという趣旨を書かせていただいたところがございます。

さらに31ページでございます。ブロック間、ブロックごとの連携ということで、地域ブロック内でのビジョンの共有等が必要ではないかということでございましたので、その内容の共有が必要だということを書かせていただいております。

説明最後になりますが、32ページでございます。官民連携でございます。従前の文章では「官民連携」の後にすぐに「バルク」「クルーズ」という形で記載してございましたけれども、そもそも様々なプレーヤーが多数活躍する港湾におきましては、官民連携が不可欠だという趣旨を柱書きとして書かせていただいたところがございます。

基本方針に関する説明については、以上でございます。ご審議、よろしくお願いたします。

【分科会長】 基本方針の変更についてですが、ご意見をいただきたいと思っております。

かがでしょうか。

【委員】 では、せっかくだから。

前回よりも大分すっきりと構成もよくなったし、いいのではないかと思うのですが、前文も、何となくの前文ではなく、「基本的な考え方」と銘を打ったことによって、僕の視点からすれば、大分締まった感じがいたします。

その上でちょっとこの辺をつけ加える余地はないかということで提起してみるのですが、その「基本的な考え方」のページ、つまり1ページの2個目のパラグラフですね、「我が国の経済・国民生活を支えてきた」と、このパラグラフですけれども、3行ありますけれども、そこで「従来の考え方から脱却し」、ここはいいとして、その次のところで「中長期的な発展や」何とかというのは、時間的なスケールを大きく見ましようやと、こういうことなのですけれども、時間的なスケールと同時に、ここまでずっとPORT2030で検討してきたのは、空間的スケールも非常に大きく見てきました。

今日の港湾計画で言えば、ローカルな話ともうちょっとグローバルに見ると、こういう意味で空間的スケールもこの文章の中に入れ込む余地はないかということでお話ししてみるのが、もしそれを入れるとすると、この文章を次のように変える余地がないかと思いますが、「こうした新たな状況認識のもとに地球的空間スケールの視野に立ち、中長期的な発展や変化を見据えたビジョンを持って対応する必要がある」というような趣旨のことを補ってはいかがという提案でございます。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

【港湾計画審査官】 「地球的」ということで、非常にスケールが大きくなりますけれども、検討させていただきます。

PORT2030でも「地政学的」という形でいろいろとご意見をいただいたことにも通じるかと思しますので、検討させていただきます。

【分科会長】 そのほかいかがですか。

【委員】 ありがとうございます。前回に比べて大変整理されてわかりやすくなりました。

意見といたしますか、感想になるかもしれませんが。まず水素をプラスしたことが非常に良かったと思っております。国も進めている水素社会の実現がちょうどこの中長期とリンクしておりますので、非常に入れてよかったですし、それからブルーカーボンもやっぱり取

り上げるべきだと思っております、これからの研究次第ではCO₂の吸収源として大きな役割を果たすと思っております。

そして最後に、「連携」という言葉に関してなのですが、結構色々なところで「連携」は使いやすいので、わりと安易に使われているのですが、そのときに私が申し上げるのは、誰と誰がどう手をつないで何をやるのかが見えないと、安易で無責任な感じがすると申し上げるのですが、今回に関しては、非常にきめ細かく、こういった連携の姿を見せるのかを項目に分けてつくっておられます。先ほどおっしゃったようにちゃんと顔が見えてプレーヤーの名前も出して、こういった方々と手をつなぐということもありましたので、私としては非常によくなったなという感想を持っております。ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございました。

そのほか、いかがですか。

【委員】 本当に様々な方の意見を取入れていただいて、非常にクリアに内容が伝わるようになったかと思えます。

1点だけお伺いしたいのが、「広域的な港湾相互間の連携」というところで、地域ブロックごとの連携なのですが、こちらは具体的に中長期にどのようにブロックごとで検討を行って共有していくのかという、今考えられている方策とか方向性みたいなものがあつたら教えていただきたいと思えます。

【港湾計画審査官】 国土交通省におきましては、北海道から、沖縄総合事務局は別組織ではございますけれども、10ブロックに分けて行政をしてございます。

これまでも地域ブロックごとに港湾のビジョン等がつくられたり、また、連携協議会を設置して、色々な検討をしてございました。

PORT2030をご議論・策定いただきましたこととあわせて、今回の基本方針も、それをより具体的に港湾施策に落とししていくものでございます。これまでのそうした取組を改めて検討させていただいて、地域、地域で、それぞれがどのような姿がいいのか、また、その地域の中でどのように連携していくかは、しっかりとブロックごとに考えていきたいと考えてございます。

【委員】 そのときお願いなのですが、ぜひ民間とか関係する方々も適宜メンバーに加えていただいて、行政主導でないという形でぜひ意見集約をしていただきたいと思えます。

【港湾計画審査官】 はい、ありがとうございます。

【委員】 「3」として「時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメン

トの推進に向けて取り組む事項」、この3番を加えられたことはとてもよかったのではないかと思います。そういう形で、まだi n gで進んでいかなければならないことも多うございますので、こういう形で一章として特出したことはわかりやすいと思います。

もう一つは、バルク港についてなのですけれども、「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」の中で「バルク貨物等の輸送網の拠点となる港湾」というところにもバルクのことが書かれてはいるのですけれども、もう一つ4ページに、この全体に「我が国の産業と国民生活を支える海上輸送網の構築と物流空間の形成」のところでざっと、特に4ページの2番のところで、バルクに関する「資源・エネルギー・食糧の」というところに含まれているのだらうとは思うのですけれども、黒マルのところ、下のほうの欄ですけれども、「国際バルク戦略港湾政策の推進」ということだけになっているのですけれども、これはもう少し、これからバルク戦略港湾の政策をどう推進していくのであるとか、あるいは、こういった選定しないまでもバルク港湾をどうしていくのかを、もう少し黒マルのここで何か、見出しだけになってしまっているのですけれども、ほかにも散りばめてはもらえるとは思いますが、4ページはもうちょっとこの中に書き込んでもいいのではないかと思います。

【港湾計画審査官】 バルク戦略港湾に関しましては、委員ご指摘の4ページと、具体的な施策をより細かく書いたのは、15ページに「国際バルク戦略港湾の機能強化」ということで、これはまた委員のおっしゃる趣旨を考えれば、少し細か過ぎることを書いているのかもしれませんが。ですので、官民連携の趣旨という形で5章にまとめさせていただいているところでございます。

ただ、4ページが確かに体言どめで、少し趣旨みたいなものが伝わらないというご懸念もあろうかと思いますので、4ページのこの黒マルについて、少し充実させる形で考え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】 そのほかいかがですか。

もう出尽くしましたですかね。ありがとうございました。

それでは、基本方針の変更についての審議を終了したいと思います。

事務局におかれましては、今までご苦労さまでした。本日の審議内容、あるいはこれまでのご意見も踏まえ、引き続き完成に向かって頑張ってくださいと思います。

以上で本日の議事は終了いたしましたので、事務局に進行をお返しいたします。よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 色々のご意見をありがとうございました。

基本方針本文に関しまして、本日もいろいろのご意見をいただきましてありがとうございます。これからパブリックコメントに入っていくということで、この全体の見直し、パブリックコメント前の見直しは改めてしたいと考えてございますし、本日いただきましたご意見をどのように反映するかというところはしっかり私ども考えた上で、ご意見をいただきました先生に個別に相談をさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、本日の第74回の港湾分科会につきましては、これで終了させていただきます。

本日は活発なご議論をいただきまして、大変ありがとうございました。

— 了 —