

平成20年7月4日(金)

於：金融庁(中央合同庁舎7号館)共用会議室1114

## 交通政策審議会第31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31回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成20年7月4日(金)  
開会 10時30分 閉会 12時00分
2. 開催場所 金融庁(中央合同庁舎第7号館)11階共用会議室1114
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
池淵 浩介	中部インダストリアル・エンジニアリング協会会長
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
木村 琢磨	千葉大学大学院教授
黒川 和美	法政大学教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
鹿野 久男	(財)国立公園協会理事長
東 恵子	東海大学教授
山内 弘隆	一橋大学大学院教授

4. 会議次第
- 港湾計画について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 3
- ・直江津港(一部変更)
- 平成20年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について・・・・・・ 7
- 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  
について・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 11

## 5 . 議会経過

### 開 会

【総務課企画官】 それでは定刻となりました。ただいまより、交通政策審議会第31回港湾分科会を開催させていただければと思います。

私、港湾局総務課企画官の河原畑でございます。港湾局内の人事異動に伴いまして、本日、総務課長にかわりまして冒頭進行を務めさせていただきます。よろしく願いいたします。

なお、本日、天候の影響によりまして、黒田分科会長、上村委員、東委員がおくれて到着の予定と聞いております。木村委員もこちらに向かっておられるということでございまして、議事につきましては、委員がおそろいになられるまで先に事務局から説明をさせていただきます。委員がおそろいになってから質疑に入るという形にさせていただければと思っております。

まず初めに、委員の退任と就任についてご報告させていただきます。外園前委員がご退任されまして、新たに社団法人日本船主協会港湾物流専門委員会委員長の赤木委員がご就任されました。赤木委員は本日ご欠席となっておりますので、専門的なご意見をいただくため、日本船主協会港湾協議会の矢袋事務局長にお越しいただいております。

本日は、まだ委員全員がおそろいになっておりませんが、13名の委員のうち8名が出席のご予定となっております。8名全員がおそろいになると、交通政策審議会令第8条の規定の定足数に達するというところでございます。

事務局側でございますけれども、審議官の又野、総務課長の鈴木、港湾経済課長の若林はいずれも本日付の異動ということで欠席となっております。港湾経済課長のかわりといたしまして港湾振興企画官の岩城が出席しております。

次にお手元の資料の確認をさせていただきたいと存じます。

資料は、議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、議事資料を綴じたものがございます。

議事資料は、港湾計画に関しまして、資料1となっております。

特定港湾施設整備事業基本計画に関しまして、資料2と参考資料と付した資料がございません。

さらに、基本方針に関しまして、資料3-1から資料3-5までの枝番を付した資料がございません。

もし、お手元がないものがございましたら、お申しつけいただければと思います。よろし

いでしょうか。

まず、全体の事務局側からの説明に入らせていただきたいと思いますけれども、進行の都合上、順番を入れかえまして、(3)にあります「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」について説明させていただければと思います。

【港湾計画審査官】 事務局を担当しております計画課の小平田と申します。

私のほうから、基本方針の変更につきまして説明させていただきます。本日の港湾分科会でご審議いただきたい事項といたしまして、基本方針の目次構成と、新たに大幅に見直す部分につきましての記載位置、記載内容につきましてご意見を賜れればと思います。

資料3-1をご覧くださいと思います。「基本方針変更のスケジュール」でございますけれども、前回諮問をさせていただきましたので、それを踏まえまして、今回答申をいただくということでご説明してありましたけれども、ご意見も多方面にわたっているということで、十分に整理をしてから対応したほうがいいだろうということで、今回は分科会長ともご相談の上、まだ未定稿でございますが、基本方針の素案につきましてご審議いただきたいと思っております。本日ご議論をいただいた上で、今後ホームページ上での意見募集等をさせていただきますまして、秋頃、目標としては9月頃ということ考えておりますけれども、港湾分科会を再度開催させていただきます上で、基本方針案の審議ということにさせていただいて、交通政策審議会の答申をいただきたいと考えています。

【総務課企画官】 すみません。ただいま分科会長がご到着になられましたので、当初どおりに議事を戻させていただきますまして、議事の(1)(2)(3)のとおりに進めさせていただきますればと思います。ご到着早々申しわけございませんけれども、分科会長、司会進行をお願いできればと思います。

【分科会長】 皆さん、おはようございます。新幹線が遅れましたので申しわけございません。

それでは、早速議事に入らせていただきます。

まず、議事の1番目でございますが、港湾計画について、直江津港の一部変更でございます。事務局から資料のご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、資料1に基づきまして港湾計画の説明をさせていただきます。今回は直江津港港湾計画一部変更1件のみでございます。直江津港の港湾計画LNGの基地の要請がありましたところございまして、1ページ目以降に「港湾を巡る諸情勢」ということで、LNGの関係をご紹介させていただきたいと思います。

まず1ページ目でございます。LNGというものでございますけれども、天然ガスを液化したものでございます。我が国の15%のシェアを占めているということで、我が国にとって重要なエネルギーでございます。また、LNGのほとんどが輸入に依存しておりますので、LNG基地、あるいは港湾を含めたインフラ整備が重要であるということを1ページで記載しております。

2ページ目でございます。LNGのメリットということで参考までにご紹介させていただきたいと思いますが、安定供給、それからクリーンなエネルギー、あるいは競争力という面ですぐれているということでございます。図-3に二酸化炭素等の排出量を石炭、石油、天然ガスということで比較しておりますが、石油や石炭に比べても環境面ですぐれているということがわかると思います。

続きまして3ページ目でございます。LNG（液化天然ガス）インフラの配置状況ということでございます。下のほうに日本地図の中に白い四角で囲んでありますのが現在稼働中のLNGの受入基地でございます。全国27カ所で稼働しております。それから茶色とブルーでございますけれども、これが建設中ということでございまして、7カ所でございます。今回の港湾計画に関連いたしますのは、二重の四角で囲んであります青い部分、直江津港のLNG基地、ガス系と書いてあります部分でございますけれども、なぜガス事業者様のほうで直江津に立地を決定されたかといいますと、首都圏まで延びるパイプラインもブルーの線でございますけれども、これが充実しているということでございまして、LNG基地を直江津港に立地させることによって、北関東ですとか、あるいは甲信越地域という天然ガスの空白地域に天然ガスを安定供給することが可能になるということでございます。

続きまして4ページ目でございますが、LNG船の動向ということでございます。現在のLNG船の船型といいますと、13万キロリッター級が標準サイズでございます。ちょうど下のグラフで見ますと真ん中の部分でございますけれども、これが標準的なサイズでございますが、今後は徐々に大型化が進みまして、最終的にはカタールの液化基地で荷役が可能な最大船型、Q-maxという26万キロリッター級の超大型LNG船も登場する見込みでございます。特徴といたしましては、全長ですとか幅に対しまして満載喫水が比較的浅いということでございます。港湾としては、最大でも15メートルあればQ-maxに対応できるということでございます。

5ページから直江津港の一部変更の資料でございますけれども、今回対象といたしておりますのは計画箇所ということで、橙色の点線で書いてある楕円の部分でございます。この部

分は現在の港湾計画では公共埠頭の計画になってございますけれども、この一部をLNG基地として計画変更するというものでございます。

詳細につきましては、6ページをあけていただきたいと思います。背景、繰り返しになりますが、首都圏でのLNG需要の増加を対応といたしまして、民間のガス事業者のほうからLNG受入基地を立地したいという要請がございました。下の図面、既定計画というのが平成8年の港湾計画の改定の計画でございますけれども、荒浜埠頭地区におきましては、引き出し線に書いてございますけれども、マイナス14メートル岸壁が2バース、マイナス13メートル岸壁が1バースということで、3バースでございますけれども、この部分につきまして最近の企業ヒアリング等を通じまして情勢を確認いたしましたところ、ここで取り扱うバルクということで、取り扱う貨物のうち、石炭につきましては同じ新潟県の直江津港の西35キロにございます姫川港というところで集約化をすることで予定しているということで、石炭の取り扱いがなくなるということでございます。

一方で、中古車自動車といった新規事業ですとか、あるいは原木、オイルコークスにつきましての大型化ということも見込まれております。

こういったことを踏まえまして計画の変更をいたすということでございますけれども、右側の図面でございますが、引き出し線で書いてございます危険物取扱施設の変更ということで、マイナス14メートルのドルフィン1バースと、土地利用計画の変更ということで23ヘクタールの計画をいたしております。それに伴いまして、公共バースにつきましてはマイナス14メートル2バースということで変更させていただきたいと思っております。

なお、危険物、LNGの立地に伴いまして、船舶の安全性について確認いたしましたところ、所要の規模の航路・泊地を有することから、大型LNG船の入出港等に関する安全上の大きな問題はないということでございますので、公共埠頭の利用にも支障はないものと考えております。

以上、計画の説明でございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました直江津港の港湾計画の変更について、ご質問がございましたらお願いいたします。

【委員】 6ページの図面ですけれども、今ご説明のとおり、左側に14メートルバースが2バース、これは従来からそうなっておりますけれども、2バース建設されることになっております。それで私、直江津港に入港している韓国船社の方と現地の事業者に聞いてきたの

ですけれども、ここに書いてありますように、確かに石炭の取り扱いが姫川港に集約されると。中古車はそれほど、ロシア向けが出るのですけれども、富山や新潟港に比較して立地的によくないのでそれほど出ないだろうと。原木についても減少傾向にあり、製品化が進んでいる。このような説明がありました。コンテナについても、平成19年度は2万TEU程度であり、それほど増える見込みはないと。それほど荷物が出る、今後大幅に出るような感じではなかったです。したがって、この公共埠頭の利用、整備については慎重にお願いしたいと思います。

LNGについては、中部電力の伊勢湾に続く日本海側の基地ですし、日本海側では東北電力のアルプロジェクトの新潟以外ありませんので、これは非常に環境的に考慮してもよろしい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。事務局のほうから追加の説明はございますか。

【港湾計画審査官】 まず木材でございますけれども、現在、北米からの貨物船、2万トンから2万5,000トンクラスの船で直江津港をファーストポートとしまして、伏木富山港あるいは敦賀等に配送していると聞いておりますけれども、最近の原油高に伴いまして木材を扱う事業者、これは大手の商社なども入っている組合でございますけれども、そちらのほうから船舶の大型化の要請があると聞いております。

それから車につきましても、まだ具体的な予定というところではございませんけれども、さまざまな事業者、取扱代理店等も含めて、年間2万5,000台程度のロシア向けの輸出を検討されているという状況でございます。

また一方で、14メートル岸壁につきましては計画ということでございまして、実施に当たりましては費用対効果等を含めて、厳密に対応して実施していくものと考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

他にご意見、ご質問はございますか。

【委員】 この直江津の計画の変更を見て、特に5ページ、6ページの写真ですとか図を見ておりますと、臨海部には火力発電所や今回のLNGの基地だとか、そういう利用のされ方が多いのかなと改めて思うと同時に、ぜひこれからの計画変更、改定以降の低炭素化を目指した港湾の一体環境管理というものは、今後もぜひ続けてやっていただきたいし、こういった一体的な環境管理について何かお考えがあればお聞かせいただきたいと思います。

【分科会長】 事務局のほうからご返答お願いいたします。

【港湾計画審査官】 まさに委員からのご指摘につきましては、後ほどご議論いただきます基本方針が重要ではないかと思っております。基本方針をしっかりとした上で個別の港湾計画の中に反映させていき、計画には載っているけれどもなかなか実行されないというご批判等もございますので、計画、基本方針、港湾計画、それ以降の対応ということでしっかりやっていく必要があると考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。

この点については、先ほどご説明がございましたように、また基本方針のところでも出てまいりますので、再度、議論はそこでいただきたいと思えます。

他にご質問、ご意見はございませんでしょうか。

【委員】 計画変更について何か意見があるわけではないのですが、3ページのパイプラインの絵があって、今まではどちらかという直江津のところにパイプラインが通っていたにもかかわらず、LNGの基地があったわけではなかったのに、こうして見るとパイプラインがあるので、もともとここには以前からLNGの基地をつくったり、それをベースにした発電所をつくるということが長期に計画されていて、それが実現するというふうを考えていいですか。

【港湾計画審査官】 もともと今回のガス事業者様は新潟にガス田をお持ちで、国内の天然ガスを活用して首都圏というか北関東等に配送されておりましたが、今回、海外からのLNGという形の基地をつくり、安価な調達ということでございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ありがとうございます。

他にご質問、ご意見はございませんでしょうか。特にこれ以上ございませんか。

それでは、ご質問がないようですので、本計画の答申案についてお諮りを申し上げます。

答申。直江津港。「国土交通大臣に提出された直江津港の港湾計画については、適当である」という答申でよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

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

引き続きまして、議事の2番目の案件でございます。平成20年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について、同じく事務局のほうから資料をご説明いただいた後、ご審議をお願いしたいと思えます。よろしく願いいたします。

【振興課長】 それではご説明をさせていただきます。

クリップでとめてあるかと思えますけれど、資料 - 2 とそれにくっついております参考資料(資料 - 2 関連)というものをごらんいただきたいと思えます。

資料 - 2 が平成 20 年度の特定港湾施設整備事業基本計画となっております。これは、財政融資資金を融通するという観点から、港湾管理者の行っております起債事業につきまして毎年度基本計画を定めておるということで、本日お諮りをしているというものでございます。内容は、次の 1 ページ、2 ページにわたっておりますけれども、上屋、荷役機械、ふ頭用地、貯木場につきまして、数量、事業費、それぞれ整備をする港名ということになってございます。このページの一番下にございますけれども、港湾機能施設整備事業とっておるものでございまして、事業費にいたしまして約 333 億円ということになってございます。

2 ページ目が同じく用地関係でございまして、都市機能等用地と工業用地、合計 197 億円という内容のものを本日お諮りをするということになってございます。

それでは、参考資料のほうで少しその仕組み等をご説明させていただきたいと思えます。

1 ページおめくりいただきまして、上に図があろうかと思えますけれども、港湾整備の仕組みでございます。左側のほうに防波堤、岸壁等、港湾整備事業と書いてございますけれども、これはいわゆる公共事業で整備しておるものでございます。

それと一体的に機能するものとして、港湾管理者が基本的には起債を起こしまして整備しておるものが、茶色っぽくなっております港湾機能施設整備事業というもので、ふ頭用地や上屋、荷役機械等でございます。これらは基本的には行政財産になりまして、利用者に貸し付けをして資金を回収するという仕組みになってございます。

その右側にございますのが、臨海部土地造成事業でございます。これは土地の造成でございまして、大半の場合には売却をすることによって資金を回収すると、この 2 種類のものを特定港湾施設整備事業と言っているということになってございます。

その下に、これの位置づけでございまして、港湾整備促進法という法律に基づいて行っておるものでございます。第 1 条に目的がございまして、「この法律は、特定港湾施設整備事業に要する費用に充てるための資金調達を円滑にすることにより、港湾の整備を促進することを目的とする」。こういうことになってございます。

3 条に「『基本計画』の策定」ということになってございまして、「特定港湾施設整備事業について、会計年度ごとに、交通政策審議会の議を経て、基本計画を定め、内閣の承認を求めなければならない」ということになってございます。

それから、第 5 条に「資金の融通」ということになってございまして、最後にございまして

も、「財政融資資金を、その資金の運用の可能な範囲内において、融通するように努めなければならない」と、このような法律に基づいて行っているものでございます。

次のページにその仕組みが書いてございますけれども、大体、今申し上げましたとおりでございまして、こういう形で今日お諮りをし、答申をいただきましたら、7月中旬には閣議での承認を予定してございます。その後、資金融通のあつ旋をいたしまして、財務省、総務省、それぞれ個別のものについて協議をし、同意をして資金の融通を受けるという仕組みになってございます。

その効果ということでございますけれども、下に政府資金の充当率というものが書いてございます。港湾整備事業につきまして、従来から8割近い正式な充当をされてございまして、政府としてもその資金の融通に積極的に努めているということでございます。

それから3ページ目以降は、先ほどの資料 - 2 でありましたものの概要でございまして。一番上の段は、先ほど申し上げましたので省略をさせていただきますが、下のグラフに基本計画額の推移となっております。一番上の黒いものが港湾関係の公共事業ということでございます。ご存じのとおり、ずっと減少してございます。それから、臨海部土地造成事業、港湾機能施設整備事業も近年、減少の傾向になってございます。

次に4ページでございましてけれども、事業の分野として国土交通省で政策を分類しております活力、安全、環境、暮らしという分類でいきますと、89%余りが活力の分野ということになってございます。

事例として幾つか紹介をさせていただきますが、その下にありますのが、スーパー中樞港湾プロジェクト関連で、横浜港の南本牧地区、現在MC-3というコンテナターミナルの整備を行っておりますけれども、その背後の埠頭用地の造成を行うというものでございます。

その下が大阪港の北港南地区での事業でございましてけれども、これは21年度供用予定のコンテナターミナルの背後の埠頭用地、及びその背後の埋め立てにかかわる事業でございまして。

次のページでございましてけれども、中樞国際港湾の例でございまして。博多港のアイランドシティも岸壁、コンテナターミナルの整備と併せまして、背後でのふ頭用地、荷役機械、さらに背後の港湾関連用地等の用地造成等を行う事業でございまして。

その次は複合一貫輸送ターミナルの例でございまして、常陸那珂港の中央ふ頭ということで、これも岸壁の整備と併せまして、背後での用地造成、ふ頭用地の整備を行っております。

多目的国際ターミナルといたしまして、金沢港大野地区と、この写真に見えてございます小松で、立地等に関しての貨物を扱うために、今、岸壁の整備を行ってございますけれども、それとあわせてふ頭用地の整備を行っているものでございます。

最後になりますが、徳山下松港でございます。これは多目的国際ターミナルで、14メートル岸壁が既に暫定供用しておりますけれども、その背後のふ頭用地の地盤改良を行うというものでございます。

以上で説明を終わります。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただいまご説明いただきました「平成20年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)」につきまして、ご意見あるいはご質問がございましたら、お願いしたいと思います。

【委員】 この財政融資資金で施設整備するわけですが、ここで我々が審議するのは、この計画がいいかどうかということですが、基本的には、その裏側にはこの融資資金で整備されてそれがどういう償還になっていくかということがあるわけです。今の段階では、我々はそういう償還の可能性について判断する基準は持っていないのですが、その辺は局のほうでやられているということによろしいでしょうかということが1つの質問です。

もう一つの質問は、過去のこういった融資事業について、償還の状況というのはどのような感じになっているかということをお教えいただきたいと思っております。

【分科会長】 事務局のほうでお願いいたします。

【振興課長】 まず1点目の償還の計画ですが、一応、今回の基本計画をつくるに当たりまして、償還の計画について港湾管理者からお聞きし、おおむね妥当であるというものについて我々は計画を定め、そして総務省と事前の協議をして今回提出をさせていただいております。

それから2点目の過去の融資事業の償還状況ということでございますけれども、いわゆる港湾機能施設整備事業と言っているものの整理につきましては、基本的に特会を設けて整備をしている港湾管理者が非常に多いわけですが、おおむね今の会計については赤字になっているところが多いということになってございます。ただ、必ずしも全部この利用者の料金から回収している場合だけではなくて、これはまさに公共事業と一体的になっているということで、逐次一般財源を一部投入しているところもございまして。

それから、いわゆる土地造成のほうにつきましては、大概の自治体は港湾だけで経理区分をしているというよりは、内陸の土地造成も含めて会計を整理しているところがほとんどで

ございますので、港湾のものだけを取り上げて過去のものを整理したというものではございません。

いずれにしましても、今、地方公共団体の財政健全化法というものが既に昨年6月に成立しておりまして、今年度の秋から19年度決算について、一般会計、特別会計も含めて公表していくという形になっておりまして、これまで以上に事前のチェックもしっかりし、その内容も公表していくという形で運営していくということになってございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

今の件はこれでよろしいでしょうか。あとご意見、ご質問はございませんでしょうか。特にございませんか。

それでは、特にご質問、ご意見がないようでございますので、答申案につき、お諮りを申し上げたいと思います。

答申。「平成20年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)については、適当である」という答申にさせていただいてよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【黒田分科会長】 ありがとうございます。

ご異議がないようでございますので、答申案どおりに答申させていただきたいと思います。

それでは、本日最後の議事でございますが、3番目でございます、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についてでございます。

まず、資料のご説明を事務局からよろしく願いいたします。

【港湾計画審査官】 資料3-1、先ほど途中まで説明をして重複させていただきますけれども、今回は基本方針の素案ということでご審議いただきまして、次回、ホームページでのパブリックコメント等を行った上で、秋頃、再度港湾分科会を開催させていただきまして、基本方針案をご審議いただいて最終的な答申をいただければと考えてございます。

それでは資料3-2につきまして、基本方針の目次構成をどう考えるかということにつきましてご説明させていただきたいと思います。

資料3-2の1ページ、「基本方針とは」という部分でございます。これは前回活用させていただいたものでございますけれども、基本方針の役割として2つあるということですが、あるいは基本方針に定める事項ということで5つの項目があるということで、前回ご説明させていただいたところでございます。

2ページをお開きいただければと思います。「基本方針の目次構成の見直しについて」で

ございます。見直しに当たりましては、法律で5つの項目というものが定められておりますので、基本方針でも第 編から第 編の5編構成とするということにさせていただくとともに、基本方針の目次設定について再整理をしていくということでございます。それには上位計画ですとか、平成16年度の基本方針以降にいただいた答申を踏まえまして、体系的な見直しを行っていきたいと思っておりますし、前回の委員のご指摘等につきましても、適切に見直しを行っていきたいと思っております。

また、「港湾機能の管理、港湾空間の管理」ということで、前回、機能と空間というものがごちゃごちゃになっているというご指摘もございましたので、こういう関係を明確にしながら行っていきたいと思っておりますし、最後に書いてございますが、地球温暖化対策については、現在の基本方針の中で抜けているという部分でございますので、相当強化を図っていきたいと思っております。

続きまして、3ページの部分でございますが、「第 編～第 編の目次設定について」という部分でございます。左側のほうに港湾法で定めている規定の項目、事項でございまして、右側のほうが今回の目次設定の考え方でございます。

第1号に対応する形で、今後の港湾の進むべき方向、第2号、港湾の配置等に関する基本的事項に対応するというところで、拠点的な配置と能力の強化ということで、主として物流面について記述することとしたいと思っております。

3番目が開発保全航路でございまして、これも項目として開発保全航路という項目にする。

4番目が港湾の開発等に当たっての環境への配慮事項ということでございます。

なお、今回は循環型社会への対応ということも加えさせていただければと思っております。

5番目が複数の港湾につきましての連携ということでございまして、タイトルとしては、第 編は港湾相互間の連携の確保ということで進めさせていただきたいと思っております。

次の4ページ目でございますけれども、港湾行政というものでございまして、「港湾空間の管理」、「港湾の持つ様々な機能の管理」という2つの管理が存在してございまして、いろいろな機能を港湾計画の中に落とししていくときに空間として見る必要があるございまして、機能をいかに調和させるかといった視点、したがって、空間というものと機能というものと両面を支えていく必要があるということでございます。

下のほうに「港湾の整備」と書いてございますが、必要な整備を透明性確保、あるいはコスト縮減に努めつつ、実施していくことが必要である等のことでございます。

続きまして、5ページ目でございます。基本方針の主なポイントということでございます。

ここは第 編での整理でございますが、港湾機能につきまして、第 1 章から第 3 章で体系的に機能について整理をした上で、第 4 章で港湾空間について明示をする。第 5 章で港湾機能、港湾空間の管理を支える事業の実施のあり方について明示をしていくということを考えてございます。

2 番目の大きな変更点といたしましては、地球温暖化に関する内容を新規に追加するというところでございます。その他、交通政策審議会の各種答申を踏まえまして、臨海部の産業立地等につきましても記載をさせていただきたいと思っております。

それから前回、委員のご指摘もございまして、第 編でございますけれども、各地域のブロックが物流中心の記述になっているということで、観光に関する連携についても各ブロックの特色を明確にしつつ記述していきたいと考えております。

6 ページ目でございますが、以上を踏まえまして「基本方針の全体構成（案）について」ということで、この表が多分一番見やすいのではないかと考えておりますが、第 編の考え方につきまして、機能面、空間のあり方、事業実施のあり方という 3 点を踏まえて、「第 編 今後の港湾の進むべき方向」ということで、1 番目が物流体系、2 番目が国民の安全・安心ということで防災面を主として記述をする。3 番目が良好な港湾環境の形成ということで、現在の基本方針の中で第 編の中で環境について触れられていませんでしたけれども、政策の方向性については触れていく必要があるだろうということで 3 番目に置くことにしました。4 番目が港湾空間の創造と適正な管理ということ、5 番目がストック型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施ということでございます。

この第 編を受けまして、第 編で国の利害に重大な関係を有する配置論等について考え方を明示いたします。

それから第 編で、第 編の 3 を受けまして、環境についての具体的な政策を明示したいと思っております。

第 編でございますが、第 編を受けまして、一つの経済圏、生活圏、あるいは一つの海域を構成する地域における港湾相互間の連携の考え方を明示するというところでございます。

これらの 4 つの編と若干異なるものとして、開発保全航路と、港湾区域外に国が直轄で開発、保全をするという航路がございますけれども、これは第 編ということで独立した項目を設けてございます。

7 ページ、8 ページをご覧いただきたいと思います。先ほどご説明いたしました 5 ページ、6 ページを整理いたしまして、最終的な目次案とさせていただいたところでございます。

参考ということで現在の基本方針、それから今回の目次構成、備考ということでタイトルを変更したとか、新規に追加したとか、前回の委員のご意見等について記載をさせていただいておりますけれども、5ページ、6ページの整理の結果でございますので、説明は省略させていただきたいと思います。

続きまして、実際にどういう文章になるのだということで、まだ関係機関との調整等も全く行っていない段階でございます。未定稿ということにさせていただいておりますが、資料3-3をご用意いただければと思っております。

まず、1ページめくって、目次のところをご覧いただきたいと思います。よろしいでしょうか。目次のところでアンダーラインが引いてあるところがあるかと思いますが、これが前回の委員のご指摘を踏まえて、今回、内容を大幅に変更したところ、あるいは交通政策審議会の答申を受けまして、内容の変更、強化を図っている箇所でございます。こういう部分を中心に本日は説明をさせていただきたいと思っております。

まずは7ページをお開きいただきたいと思います。前回の委員のご指摘の中で最も多かった1つといたしまして、港湾と背後地域のアクセスというお話がございました。真ん中のほうでございますけれども、現在の基本方針では、港湾と港湾の背後地域についてのアクセスということに記載させていただいておりますが、前回のご指摘の中では貨物の発地・着地までのサプライチェーン全体をとらえる必要があるのではないかといいことで記述を改めております。

また、道路中心でございましたけれども、鉄道等の各種モードとの接続の円滑化ですとか、あるいはインランドデポ、ロジスティクスセンター、ICTの活用といったものを総合的に組み合わせて、さらに関係機関と連携させていくといったことで内容の変更をさせていただきたいと思っております。

ちょっと断片的で飛んでしまいますけれども、次は8ページでございます。「(2)臨海部の産業立地・活動環境の向上」という部分でございますが、現在の基本方針の第 編第1章には、物流のみ書いてございますけれども、産業機能ということも重要ではないかということで記載をさせていただいております。企業が国や地域を選択する時代になっているとか、あるいは企業の立地によって雇用の喪失等の地域の活性化、あるいは国際競争力の向上につながっていく、そのためにはハード、ソフトの施設、施策が必要であるといったことを書いてございます。

続きまして、11ページ、「国民の安全・安心」という部分でございますが、「災害に強

い港湾の構築」ということでございます。現在の基本方針の中では、耐震強化岸壁のことが書いてあり、さらに緑地等のことが書いてありますが、一体的に整備するといった記述がないので、防災拠点としての一体的な整備ということを明確にしたいと思っておりますし、また、臨港道路の橋梁あるいは高架部の耐震強化というものも明記したいと思っております。

11ページの下から3行目から次の12ページにかけて、機関的広域防災拠点の整備等の適切な運用体制ということを明記したいと思っております。

それから12ページの下赤い部分でございますけれども、大規模災害時におけます事業継続計画につきまして、国の関係機関、港湾管理者、物流を担う事業者、荷主等の関係者が共同して作成していくということで記載しております。

その下の13ページ、「国土の保全への配慮」ということで、漂流・漂着ごみへの対応、あるいは地球温暖化に起因する気候変動、海面上昇等への対応につきましても、海岸の政策の動向を見ながら港湾のほうでも対応していくことが必要であるといったことを記載しております。

大分飛んでしまいますけれども、次の15ページでございますが、「多様化する環境問題への対応」ということで、従来型の環境だけではなくて、環境問題も多様化、グローバル化しているということでございます。特に2番目のパラグラフでございますが、「地球規模あるいは極めて広域的に取り組まなければならない喫緊の課題であり、その解決や緩和等に向けて、港湾も積極的に貢献する必要がある」という意思表示を書いてございます。こういった対応を踏まえて、地球温暖化対策あるいは循環型社会への形成への貢献ということで、各種施策をやっていこうということを記載いたしております。環境の部分はまた後ほど出てまいりますので、そちらのほうでもご紹介したいと思っております。

続きまして25ページでございます。23ページ目から「ストック型社会に対応した効率的・効果的な事業の実施」ということで記載させていただいておりますが、25ページで、これも前回、問題提起をさせていただいたところでございますが、港湾施設の適切な維持管理ということでございます。今後、順次老朽化が進むということで、更新投資が飛躍的に増大する。このため国と港湾管理者が連携して港湾施設の維持管理計画を策定して点検を行うとか、あるいはライフサイクルコストの最小化に向けた予防的な措置を講ずるといったことを記載しております。

次の「港湾施設の有効活用」でございますが、26ページに記載させていただいておりま

すけれども、現在の基本方針の中で先ほどの と重複する部分がございますので、重複する部分は に移しまして、 は「既存ストックの有効活用の観点」のみ書いてございます。市民あるいはNPO等からの要請も踏まえながら、他の用途への転換なども必要であるといったことを記載しております。

それから26ページ、技術開発の部分でございますけれども、建設費用のコスト縮減、温室効果ガスの排出量の削減といった技術について初めて記載することにいたしました。

28ページ目から「港湾機能の拠点的な配置と能力の強化」ということで記載させていただいておりますが、30ページに「スーパー中枢港湾」について記載させていただいております。記載の内容は国際競争力の強化に関する答申を踏まえたものでございまして、スーパー中枢港湾が我が国の港湾にとって特に重要であるといった観点で記述をいたしております。

ご議論の時間も必要でございますので、説明は簡単にしたいと思っておりますが、36ページ「大規模地震対策」、第 編の中でも大規模地震対策ということで記載しております。これも先ほどの第 編と重複する部分もございますので、説明につきましては割愛させていただきたいと思っております。

40ページから「良好な港湾・海洋環境の形成及び循環型社会への対応」ということで記載させていただいております。

41ページの「沿岸域の連続性を考慮した対応」ということで、前回、委員のほうから下水道についても考えていくべきではないかといったようなことで、この中で陸域のことも含めた総合的な沿岸域全体の環境管理が重要である。そのため関係者と連携しつつ、広域的、総合的な沿岸域の環境保全に努めるといったことを記載しております。

43ページは、これも初めての項目でございますが、「多様化する環境問題への対応」ということで、「地球温暖化対策」、それから「循環型社会の形成」ということで記載させていただいております。こちらにつきましても重複いたしますので、説明は省略させていただきたいと思っております。

46ページをお開きいただきたいと思います。「 先導的な環境保全技術の開発」ということで、荷役機械等の省エネ化、あるいは港湾内の車両交通の渋滞緩和等温室効果ガスの削減に関する技術開発といったことを記載しております。

47ページから「港湾相互間の連携の確保」ということでございます。連携の確保は、まず、「経済的な観点からの連携」という、47ページの赤囲みの部分でございますが、この

部分は物流を中心に記載しておりましたけれども、前回のご指摘を踏まえまして、48ページの赤い部分の下の方でございますが、「また、観光による広域的な地域の振興を推進するため、国内外の旅客船の就航の促進に際しては、様々な魅力を持った背後地域を有する港湾間における連携を強化する」といった文言をつけ加えております。

それから49ページでございます。「社会的な観点からの連携」という部分でございますが、その次の50ページをあけていただきまして、赤い部分の下の方でございますが、BCPのことが書いてございます。これは第 編、第 編で書いてあるBCPは港単位のBCPということでございますけれども、「また、三大湾等において、複数の港湾が近接して立地している場合」には、複数の港湾の関係者が共同して広域的なBCPをつくる必要があるということを記載しております。

以上が大きな変更点でございますが、これを受けまして各地域における港湾相互間の連携ということを記載しておりますけれども、特に重要なことといたしまして、52ページをお開きいただきたいと思っております。スパ中の推進に当たりましては、港湾の連携を強化するだけではなくて、むしろ一体的な取り組みが必要ではないかということで、52ページ、「関東地域」の中に書いてございます。「さらに、京浜港三港が一体となり港湾サービスを提供することによって、十分な頻度の基幹航路を維持することが可能となる」といった表現を記載しております。

同じく56ページでございますけれども、「近畿地域」につきましても同様の記載をいたしているところでございます。

その他につきましては、全体の中で考え方を示して個別の地域のほうに反映させているということでございますので、説明は省略させていただきたいと思っております。

資料3-4、前回の基本計画の変更に当たりまして、委員からご意見をいただいたものについての対応方針案を説明させていただいておりますが、これにつきましては目を通していただくということで対応させていただきたいと思っております。

最後に資料3-5ということで、コンテナ貨物量の見通しという資料がございます。今回の基本方針の中では、将来貨物の需要予測というものは行わないことにさせていただきたいと思っておりますが、理由といたしましては、ことしの秋にコンテナ流動調査を実施いたしますので、それを踏まえて実施したほうがより正確な予測ができるということでございます。

資料3-5は現在の基本方針と実績を比較したものでございます。現在の基本方針では、2015年と2020年の全国ベースのローケースとハイケース、これはGDPの設定、あ

るいは為替レートの設定によってローケース、ハイケースを設けているわけですが、これを現状と比較するとどうということになるかといいますと、例えば、2006年度、2007年度を見ていただきますと、予測の上限、ハイケースの付近を推移しているということでございます。

その次のページが、東京湾、伊勢湾、大阪湾、北部九州という4つの地域ごとに見たものでございます。まず、東京湾につきましては、予測値のハイケースの少し上で実績が推移している。伊勢湾につきましては、ハイケースの相当上、はみ出しているということでございます。大阪湾と北部九州につきましては、ローケースの線上で推移しているということが見てわかるかと思えます。全体としては、基本方針の予測値、上限の方向で推移しておりますが、個別に見ると若干乖離があるという現状でございます。

以上で基本方針の変更の資料の説明をさせていただきました。

【分科会長】 ありがとうございます。

基本方針に関する資料を一括してご説明いただきましたが、これに関連しましてご意見を賜りたいと思います。よろしくをお願いします。

【委員】 改めて拝見しまして、港湾局の港湾行政の幅広さというものを再認識させられた思いがございます。この基本方針の目的としては、国の行政の基本的な指針であると同時に、港湾計画の審査の基準ということにもなっておりますので、国の行政としてのわかりやすさと同時に、ある意味での使い勝手のよさというものを追求してよろしいと思っておりますので、その辺の調和だと思っておりますが、そのわかりやすさの観点で、私、ちょっと前回余計なことを申し上げたところがございますが、港湾空間と港湾機能の概念についてのご説明がそれに対するお答えということになると思えます。非常にわかりやすい説明になっていると拝聴いたしましたけれども、一見すると港湾機能と港湾空間というのは別に対立する概念ではないのでありまして、それが対照的な形で使われているということがなかなかわかりにくいところもあるかと思っておりますので、表現ぶりとして工夫していただければありがたいという感じがしております。

要するに、港湾空間というのは、港湾機能とは違って静態的なスタティックな観点から調和、均衡のとれた港湾管理を目指すということだと思いますので、その辺の言葉遣いをうまくやっていただければよろしいのかなという感じがいたします。

その関連で、できればのお願いなのですが、第一編の書き出し。第一編の構成についてご配慮いただいたようですけれども、第一編の書き出しのところで、この概念の使い分けを含

めた、全体の見取り図を示していただけるとわかりやすいのかなという感じがいたします。第一編の書き出しのところ、3ページの冒頭のところあたりで、例えば「個性豊かで魅力ある地域づくり」といったあたりが、おそらく港湾空間の説明になるかと思うのですけれども、なかなか対応関係が見えにくいところがあると思いますので、この辺をもう少し丁寧に書いていただくと、私などにはわかりやすいという感じがしますが、その辺も、使い勝手との絡みでご検討いただければと思っております。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいま、3ページの書き出しのところで、空間、あるいは機能とかということとの対応がわかるような文書化というのが必要ではないかというようなご指摘でございましたが、事務局のほうから何かございますでしょうか。

【港湾計画審査官】 ご意見を踏まえまして、対応したいと思っております。

【分科会長】 ほかに、お気づきになられた点、どんどんご指摘いただきたいと思います。

先ほどもご説明がございましたように、次回の分科会において、最終的な基本方針の審議をしていただきますので、本日以降、ホームページ上で広く国民から意見を聴取するわけですが、その前に、できるだけ各委員のご意見を賜って、修正できるものは修正しておきたいということでございますので、よろしくお願ひしたいと思ひます。

【委員】 文言ですけれども、美しく・文化性に富んだ親しまれる拠点の形成ということで、17ページに「市民の視点にたった景観形成に努める」というような、「市民」という言葉が修正されているのですが、港湾の魅力的な、これからの景観形成は、国際的な観光という観点からも、価値あるものとなっていくと思ひますので、「市民」という、大変、国民の立場に立った港湾空間を形成していくということは感じとれるのですけれども、もう少し、港湾の積極的なというのでしょうか、ほかのところであらうたっているところに、この「市民」という言葉が適正かということ、私は感じる次第です。わざわざ「市民の視点」と書かなくても、景観形成でいいのではないのかと思うことと、それから16ページです。最初の書き出しのところ、「市街地との調和を図りつつ、地域の個性として港湾の資産を最大限に活用して」、この辺、すばらしいのですけれども、ぜひ、都市計画と一体になったというのでしょうか、背後地と一体になった地域づくりの拠点としてという意味で港湾をとらえたほうが、これから、もうちょっと積極的な港湾の景観形成を行えると思ひますので、ぜひ、そういったことを配慮して書いていただけたらと思ひた次第です。

もう1点は、前回は申し上げましたけれども、それぞれの地域ごとの、北海道から始まっ

て、51ページからあるわけですけれども、これというのは、別に画一的、総花的に書いていただきたいとは思わないのですけれども、何かこう、わりに部分的なところで書かれているように思うのですが、前回、物流プラス歴史、文化というようなことがあります、地方整備局としての連携とか、それから、港湾計画で4つの基本方針とあります、物流、活力、暮らし、安全。この点ではお書きにならないのですか、こういった視点で書かれるということとは考えられないのですか。

例えば、私は中部ですが、中部ですと、伊勢湾のことだけが書かれているのです。どちらかという循環型社会とか、前段では、もう少し、いろいろ連携しましょうという話をうたっているわけなのですけれども、地域ブロックでは、その連携という点が全く、伊勢湾港という観点であるだけで、これからもう少し、そういった意味では、大変、基本的なところで大きく見直しが行われて、港の活用とか優位性、そういったものを私は展開されると思うのですが、先ほどご説明にもあったのですけれども、具体的に実効性のあるというようなことを考えると、先ほどの視点でお書きになったほうが、もうちょっと魅力あるものになってくると思ったり、それから港湾計画に反映させるということを見ると、ぜひ、書いていただきたいと思っています。

【黒田分科会長】 ありがとうございます。

事務局のほうから、今のご意見に対しまして、何か補足ございますか。

【国際・環境課長】 国際・環境課長でございます。

景観形成について、市民の視点ではなくて、都市の視点もあれば、観光の視点もあるし、もう少し幅広くとらえて書かれたらどうかということをございまして、ごもっともなご指摘であると思っております。その次の項にも、観光レクリエーションの項目もありますし、こういうところでどういうふうに表現できるか、検討したいと思っております。

1点目については以上であります。

【分科会長】 ありがとうございます。

計画課長、お願いします。

【計画課長】 それでは、1点目についてちょっとだけ補足をさせていただきます。

前の基本方針のときに、「人の視点に立った景観形成に努める」と書いてあって、この意味がちょっと、やや不明なところがあって、一般の方にずっと入らないので、これについてはどういう表現にしようかということを経験していろいろ検討していたところで、今のところ、「市民の」という言葉が入っていたわけですけれども、ここで意味していたのは、単なるきれいなだけの景観ではなくて、人とのかわりでの景観という意味で書きたかったのかなという

ことが、想像はしているのですけれども、そのあたり、少しまた、観光の面とか、いろいろなこともありますから、議論をさせていただいて、言葉の使い方については変更していきたいと思っております。

それから、都市計画についてはご指摘のとおりだと思いますので、もう少し表現を改めていきたいと思っております。

それから、51ページ以降についてはご指摘のとおり、確かに、まだちょっと書けていないというところがございますので、改めて、地方整備局とも十分議論をして、このあたりについては、より充実したものにしたいと思っております。

【委員】 今、大変ありがたいお言葉をいただいています。私、そういったことでは都市計画、もちろん地域の港としての都市計画を意識されていると思うのですけれども、港湾法が臨港区域で成り立っているというお話で、なかなか都市部に関連できないというお話があるのですが、やはりここで書かないと、地域にとって、港は今までと同じように入れられないような空間でして、やはり市民から遠いもの。だからこそ、ここで「市民の視点で」ということを書くようなことではなく、新しいグローバル化の時代、社会に向かって、また環境の時代に向かって、もう一回、改めて見直すことが必要なのではないかと思っております。先ほど、機能と空間というお話も出ていましたけれども、私も、やはり機能があって、空間を形成してきたのが歴史だと思うのです。そして今、機能が変わってきているから、また改めて、空間の再編を行おうとしている。そういう流れではないかと思っていた次第なので、そういった意味で、今の時代をとらまえた機能と空間活用というような計画づくりというのでしょうか、再編をお願いしたいと、ちょっとしつこくなりますが、お願いしたいと思っております。

【分科会長】 事務局のほうから。

計画課長、お願いします。

【計画課長】 今の空間の問題。これは以前、他の委員からのご指摘をいただいていたところなのですけれども、空間の範囲をどうとらえているのだということで、港湾区域と臨港地区というとらえ方も1つあるのですけれども、やはり、それだけではなくて、もっと広い、都市の中での港湾ですので、もっと広い意味での空間を考えています。ですから臨港地区以外で都市的な機能もいっぱい。普通の人々の概念、社会通念上の港湾というのは、臨港地区より広い概念で皆さんとらえていると思いますから、そういった広い視点で、この港湾空間というのは我々は考えているところです。

そうは言いながら、意外と書かれているところが、港湾の狭いところに入ってしまった

るところがあると思いますので、委員ご指摘のとおり、もうちょっと広い視野を持って、いろいろな点を考慮していきたいと思います。

ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに、ご意見ございませんでしょうか。

【委員】 いろいろ、環境に対して大分増えたのですが、港湾と静脈物流について書かれていた箇所がありますので、例えば15ページのところの、多様化する環境問題への対応の一番最後のほうなのですが、港湾で静脈物流を形成していくと、その中で港湾が果たす役割というのは当然あると思うのですが、考えてほしいのは、その後のほうに、「減容等を前提とする」と言いつつも、「海面処分場により廃棄物を受け入れる」と。これは、廃棄物のついでを港湾が全部しょいますなんてことは、こんなところで言う必要はないと思うのです。廃棄物問題、上に書かれた「減容等を前提として」と、こう、いくらあっても、最後、海面で受け入れるというのをここで言う必要があるのかなという疑問です。

それは、44から45ページにかけて、環境のほうで、循環型社会ということで、もう一度この話が出てきます。ここでもやはり重要なのは減容化とか、そういうことで、とにかくごみを減らすんだと、それが、いろいろな関係機関と協力して、広域的な観点からやっていると。今、港湾で重要なのは、多分、海面処分場で相当部分受け入れているところはあると思うのですが、それを長持ちさせると。入れるのを減らしていったら、それを長持ちさせていったら、次々と新しい処分場をつくるのではないというのを、受け入れ側から発信することなのだと思いますが、ぜひ、そういう観点を強めていただきたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございました。

事務局のほうから、お願いします。

【国際・環境課長】 多様化する環境問題への対応ということで、港湾にはいろいろな課題があるので、それへの対応をまとめて、ここに整理した結果、ご指摘のようなことがあるかなと思っております。基本はおっしゃるとおりでありまして、できるだけごみを減らしていただいて、そして、既にある処分場についても、できるだけ長持ちをさせるという基本に立ちつつ、やむを得ない場合に、そういう要請に対しても対応していくということだと思っておりますので、この中にどのように表現していくのか、その辺について、さらに検討したいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに、どうぞ、お願いします。

【委員】 港湾のユーザー、それから借受者、利用者として、二、三コメントさせていた  
だきたいと思うのです。

4 ページですけれども、現行の中段のところに、「さらに、アジア近隣諸国の国際海上コ  
ンテナ輸送の我が国の港湾における中継にも適切に対応する」と。現行にはこういう書き方  
になっているのですけれども、素案ではそれがなくなっております。これは、外国からの荷  
物を日本の港湾でトランシップするということが、一応入れられていたのですけれども、こ  
れがなくなったということは、ある意味では大転換であると。皆さん、薄々感じていたこと  
ですけれども、一応、共通認識になる。抜くことによって共通認識になるのではないかと思  
います。

それから9ページの中段以降、「このため、コンテナターミナルについては」以後です。  
「メガターミナルオペレーター等民間事業者による港湾物流サービスの向上、埠頭公社の民  
営化による管理運営の効率化」。これは我々、日本船主協会、いろいろなところで申し上げ  
ているのですけれども、民営化だけではなかなか成果が上がらないと。効率化を果たさないと、  
要するにコストを削減する、コスト低減化という文言が、何らか必要ではないかと思  
います。

それから同じように、29ページです。上の第2段落目です。細かいことなのですけれど  
も、「輸送費用の低減や、定時制を確保するための船舶の大型化」と書いていますけれども、  
定時制を確保するための大型化はちょっと違うような気が。大型化によって、輸送費用は低  
減いたしますけれども、定時制とはちょっと関係ないような気がします。

それから、我々にとっては一番大事なのですけれども、30ページ、31ページのスーパ  
ー中枢港湾政策。これは現行の条項には、一番大事な目標であるリードタイム1日短縮、コ  
スト30%レスという文言が入っているのですけれども、案ではそれが抜けている。やはり、  
基本精神であるコスト削減というのを、何らか入れていただきたいと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

計画課長、お願いします。

【計画課長】 それでは、まず最初の、4ページ目のトランシップの問題ですけれども、  
現行の基本方針では、「さらに、アジア近隣諸国の国際海上コンテナ輸送の我が国の港湾に  
おける中継にも適切に対応する」と書いてあるわけですから、確かに今回は抜けており  
ます。ただ、意識的に抜いて、これに適切に対応しないということではなくて、これは、や  
るのは当たり前ですので、つまり、トランシップ貨物がある程度は集荷すべきだと思ってい

ます。ただし、特にここに記述する必要はないということで、書いていないということです。ですから全く無視する、必要ないのだというつもりではありません。

そういう意味で、それが大転換というのかどうかというのは、ちょっと、何とも言いがたいところでありませけれども、ここを抜いた意図はそういうことでございます。

それから9ページの「埠頭公社の民営化による港湾管理運営の効率化等」。9ページの下から十数行目のところでしょうか、それについては、ご指摘の点を踏まえて、表現ぶりについては検討したいと思います。

それから、スーパー中樞港湾の目標のところですが、この3割削減、それからリードタイム1日、これは当然、今進めている政策でありますので、この旗をおろしたということは全くございません。ただ、これを22年までに達成すると言っておりますので、もう、20年ですので、これからの基本方針の中で、それを残すべきかどうかというのは、少しまだ議論があるところです。スーパー中樞港湾政策のさらなる進化ということ、今我々は検討していますし、それから前回の、答申をいただいた中でも、進化・充実ということがうたわれているわけですが、それを踏まえてどうするかということで、今回、こんな記述にしております。3割削減、リードタイム1日を残すべきかどうかというのは、また、ご議論をいただければと思います。

それからもう一つ、先ほど定時制の問題がありましたが、この表現ぶりは検討いたします。

【分科会長】 ありがとうございます。

国際・環境課長、補足でしょうか。お願いします。

【国際・環境課長】 先ほどの直江津の議論で、エネルギーのような企業立地に対して、港湾の環境サイドも、どのようにコントロールしていくのかというようなお話が、委員からあったので、そのことについてお話をしたいと思うのですが、委員、よくご存じのように、工場立地法とか改正省エネ法で、立地企業についてはいろいろな縛りというか、制約があるわけです。今般、それに加えて、福田総理のほうから先月、排出権取引について、この秋から試行するということが言われて、そういう予定になっているわけですが、おそらくこの動きについては、業種ごとにキャップを定めて、そしてこの取引をしていくというような、ヨーロッパにはそのような流れがありますので、そういうことをイメージして、実行されるのかなと思っております。その辺のところの動きを踏まえて、港湾の行政として、立地企業に対してどのように協力を求めていくのか、指導をしていくのか、その辺のところを考えていくのだと思っております。

1つ、環境については緑地を整備するときに、港湾管理者の条例で、港湾環境整備負担金

制度とっておりますけれども、企業からお金をとって緑地を整備するというようなことがあります。これが、CO<sub>2</sub>に対してそのままできるかどうか、検討が要りますけれども、企業のそういう努力に対して、港湾管理者として、それらを応援して、育てていく、あるいは企業間の連携を強めていくというような、そういう方向で、何らかの対応が考えられないか、この辺を、私どもとして検討していきたいと思っております。この基本方針にどれくらい反映できるか、そこのところはまだ自信がないのですが、先ほどのお答えにしたいと思います。

以上です。

【港湾局長】 先ほどの、31ページのスパ中の話ですけれども、現行は、コスト3割削減、リードタイム1日、言葉をどうするかはちょっと別として、基本的考え方はコストの削減と、いわゆる効率化によるリードタイムの削減ですから、その趣旨のことはきちっと言っていく必要があると思っております。その辺の趣旨で、このぐらいの言葉とするかどうかは別として、多分、おっしゃっている趣旨もそういう趣旨だと思いますので、そういう趣旨を踏まえたスーパー中核港湾政策だと思っておりますから、そこはきちっと、むしろわかりやすくしていけたらと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに、ご意見ございませんでしょうか。特にございませんか。

ほかにご意見、ご質問がないようでございますので、本件に関しましては、きょう承りましたご意見をもとに、さらに事務局でバージョンアップした答申案を作成していただいて、次回の港湾分科会において、最終的な答申の取りまとめを行いたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

以上で、本日の議事は終了いたしましたので、進行は事務局のほうにお返しいたします。

【総務課企画官】 長時間のご審議、どうもありがとうございました。本日のご議論を踏まえて作業を進めた上で、第32回の港湾分科会を開催させていただきたいと存じます。

開催時期等につきましては、事務的に調整させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

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