

平成23年12月8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47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47回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成23年12月8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

| 氏名 | 役職名 |
|--------|--------------------------|
| 家田 仁 | 東京大学大学院教授 |
| 上村 多恵子 | (社)京都経済同友会常任幹事 |
| 木場 弘子 | キャスター・千葉大学教育学部特命教授 |
| 木村 琢磨 | 千葉大学大学院教授 |
| 久保 昌三 | (社)日本港運協会会長 |
| 黒田 勝彦 | 神戸大学名誉教授 |
| 小林 潔司 | 京都大学経営管理大学院長 |
| 篠原 正人 | 東海大学海洋学部教授 |
| 野原 佐和子 | (株)イプシ・マーケティング研究所代表取締役社長 |
| 丸山 和博 | (社)日本経済団体連合会運輸委員会物流部会長 |
| 三浦 憲二 | トヨタ自動車株式会社常務役員 |
| 吉野 理佳 | 毎日新聞社東京本社地方部長 |

4. 会議次第

| | | |
|----------------|-----|----|
| ① 港湾計画について（審議） | ．．． | 4 |
| ・ 北九州港（改訂） | ．．． | 4 |
| ・ 東京港（一部変更） | ．．． | 14 |
| ・ 横浜港（一部変更） | | |
| ・ 川崎港（一部変更） | | |
| ・ 大阪港（一部変更） | | |
| ・ 神戸港（一部変更） | | |
| ・ 名古屋港（一部変更） | | |
| ・ 四日市港（一部変更） | | |
| ・ 広島港（一部変更） | ．．． | 31 |
| ・ 新潟港（一部変更） | | |

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 おはようございます。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47回港湾分科会を開催いたします。

私は、港湾局総務課長でございます。議事に入るまでの進行役を務めさせていただきます。

それでは、まずお手元の資料の確認をお願いしたいと思います。資料は、議事次第、港湾分科会委員名簿、配席図、議事資料をお配りしております。議事資料といたしましては、資料1が「北九州港港湾計画改訂」、資料1-2①「港湾運営会社制度について」、資料1-2②「港湾運営会社に係る港湾計画の一部変更（京浜港、阪神港、伊勢湾）」、資料1-3「広島港港湾計画一部変更」、資料1-4「新潟港港湾計画一部変更」の計5部をお配りしております。

このほか、メインテーブルには港湾計画関係について、港湾管理者より提出された、北九州港の港湾計画書及び資料、並びに東京港、横浜港、川崎港、大阪港、神戸港、名古屋港、四日市港、広島港、新潟港の港湾計画書、それから「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」の冊子を配付しております。落丁などございましたら、お申しつけいただければと思います。特に大丈夫でございましょうか。

それでは、議事に入ります前に、委員の出席の確認をいたしたいと思います。本日、社団法人日本船主協会港湾物流専門委員会委員長がご欠席されておりますが、専門的なご意見をいただくため、日本船主協会の事務局長にお越しいただいております。本日出席は14名中12名ということですが、現時点で10名の方の出席が確認されております。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数は過半数8名でございますので、これに達しているということでございます。

それでは、本日本日予定しております議事に入ります。分科会長、司会進行をお願いいたします。

それから、カメラの撮影はここまでとさせていただきますので、よろしく願いいたし

ます。

【分科会長】 改めまして、皆さん、おはようございます。それでは、早速本日の議事のほうに入らせていただきたいと思います。お手元の議事次第をご覧くださいのですが、本日、審議案件が10件ございます。最初は、北九州港の港湾計画改訂の審議でございます。残り9港、東京港、横浜港、川崎港、大阪港、神戸港、名古屋港、四日市港、広島港、新潟港は、一部変更の審議でございます。

それでは、まず最初に、北九州港の港湾計画改訂について審議を始めたいと思います。事務局のほうから、北九州港の港湾計画の内容についてご説明をお願いいたします。よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 計画課港湾計画審査官でございます。北九州港の港湾計画についてご説明いたします。

本日は、関係者といたしまして、港湾管理者である北九州市の港湾空港局長、そして、九州地方整備局の港湾空港部長にお越しいただいております。

それでは、お手元の資料1-1をご覧ください。表紙は、北九州港の空からの写真です。北九州港は、非常に広い港ですので、地区ごとに分けて表示しております。一番手前の大きい写真が響灘です。

1ページおめくりください。まず北九州港の概要です。ご承知のとおり、非常にアジアに近く、中国をはじめとする成長著しい諸国と日本を結ぶ国際拠点港湾です。平成22年の取扱貨物量は約1億トン、そのうち内航フェリー貨物量が約4割を占める港です。下の円グラフを見ていただくとわかりますように、新日鐵を中心とする鉄鋼業が盛んで、石炭、鉄鋼、石油を輸入し、鋼材を輸出する。また、内貿では、出と入ともに完成自動車ということで、自動車の国内物流基地、また国際物流基地という側面も持っております。

2ページ目をご覧ください。北九州港の港湾計画の基本方針です。前回、平成8年に改訂いたしました既定計画に対し、今回計画においては、平成30年代前半を目標年次とし、1つは、国際及び国内フェリーのRORO機能の強化を目指すということ、2番目に、環黄海圏におけるシームレス物流の実現を図るということ、3番目に、ただいま写真で紹介いたしました響灘など、魅力的な産業用地の確保、または、それを発展させていくということ、最後に、東日本大震災等を受けました防災機能の強化でございます。

3ページ目をご覧ください。港湾取扱貨物量の見通しを示しております。まず、下の左

側のグラフです。港湾取扱貨物量の推移を示しております。平成13年、14年ごろから平成19年にかけて、貨物量の合計値としては非常に順調な伸びを示しております。当時の既定計画は平成22年目標で約1億3,000万トンということで、そのまま推移すると既定計画の目標値を超えるのではないかとというぐらいで推移しておりましたが、ご承知のように、世界的な同時不況がございまして、貨物量が大きく落ちております。しかし、平成22年にまた回復を示しております。今回の平成30年代前半の目標年次では、前回の1億3,000万トンほどではないものの、約1億2,000万トンほどには到達するのではないかと見込んでおります。一方、右側のコンテナですが、既定計画は100万TEUということで目論んでおりましたが、今回、国際拠点港湾ということで、約90万TEU弱というコンテナを見込んでおります。全体貨物量が前回の既定計画並みの見通しに対して、コンテナは若干落としております。

4ページ目です。改訂のポイントを、地区とともに表しております。4点あります。1点目が、自動車部品等の国内輸送の強化及び完成自動車の国際輸送の拠点化ということで、特に新門司地区で展開するものです。2番目は、環黄海地域とのシームレス物流の実現ということで、響灘、太刀浦・田野浦、また新門司地区等で展開するものです。3番目が、主に響灘における臨海部の産業立地・活動環境の向上への対応ということです。最後に、防災機能の充実ということになっております。

それぞれのポイントについて詳しくご説明いたします。5ページ目をお開きください。最初の、自動車関連の輸送拠点化についてです。新門司地区で展開されます。左側の既定計画を見ていただくと、完成自動車、その他の輸送用車両として、既定計画ではマイナス7.5mの岸壁を計画しておりましたが、今回、そのマイナス7.5mに加えて、マイナス10mの国際拠点对応ということで、完成自動車を主に輸出するための岸壁を追加して計画しております。一番右側の写真を見ていただければわかりますように、現在、新門司地区にあります岸壁は、主に内貿用です。青で囲っているところですが、その背後に新門司自動車物流センターという大きな物流センター、いわゆるカープールがあります。今回は、北九州港からの北米に向けた輸出を計画するというので、完成自動車の国際輸送対応の外貿バースを位置づけております。

6ページ目をお開きください。ここでは、九州地区における自動車産業の動向をお示しております。九州は自動車産業の重要な拠点であります。完成自動車、自動車部品の取

扱量も多く、今後も増加すると見込まれております。左側の地図にありますように、トヨタ、ダイハツ、日産など、各種の組立工場、また部品工場などが北九州港背後に立地しております。

右側のグラフを見てみますと、棒グラフが生産台数、折れ線グラフが全国シェアですが、全国シェアは順調に伸びておりまして、直近では、九州8県で約11%のシェアを占めているということです。

下の左側の表ですが、たびたびお示ししている表ですが、我が国の自動車港湾と言われる港のランキングです。北九州港も第7位の取扱量ということで、我が国における主要な自動車取扱拠点ということが言えるかと思えます。特に、この北九州港の背後にトヨタ自動車九州がありますが、ここは主に北米向けのレクサスという車種、これは高級車ですが、2005年に製造を開始して、生産台数を着実に伸ばしてきております。リーマンショックの影響で一時落ち込んだものの、現在は回復傾向にありまして、このレクサスという車種は、北米において高級車の中で11年連続販売台数1位を獲得しているということです。北米向けの堅調な伸びを示すものと考えられます。

一番右のグラフは、これは日本の全メーカー、全車種の2005年を1としたときの生産台数の伸びを表しておりますが、海外生産へのシフトなどもありまして、大きく伸びてはおりませんが、このレクサスについては非常に大きな伸びを示しているということがお分かりになれるかと思えます。

7ページ目です。この完成自動車、また、それをつくるために必要な自動車部品の取扱いの見通しを示しております。今ご説明しました北九州港の背後の状況などを踏まえまして、完成自動車については、例えばトヨタで言いますと、今までは主力工場が立地している名古屋で一回積み替えて、そこから輸出をしている、また、船を仕立てて行っているという事情がありましたが、今後については、北九州港からダイレクトに北米等へ船を出すということが想定されるのではないかということで、海外へのダイレクト輸送を見込んでおります。また、下の図は部品の取扱い見通しですが、8ページ以降でまたご説明をいたしますが、アジア地域との自動車部品の相互調達の拡大というものが見込めます。

次の8ページ目は、ポイントの2つ目です。環黄海地域とのシームレス物流の実現についてです。今お話ししましたように、自動車部品については、成長著しいアジアとの間での相互調達が出てきます。また、シームレス物流の実現ということで、コンテナではなく、

国際RORO船という形でスピーディーに、いわゆるジャストインタイムの輸送を行うというのが、今回のこの響灘での計画です。下の図面でわかりますように、物理的には水深マイナス12m、延長250mのバースが、マイナス11m、250mに変わっただけですが、実はここはコンテナを予定していたものが、今回は国際RORO船を着けるということで、計画を見直しております。貨物も、コンテナ貨物から、自動車部品などを主に扱うということで計画しております。

このシームレス物流について少し詳しくご説明したのが、9ページ以降です。北九州港は内航フェリー・ROROの航路が発着しております。また、今後、国際フェリー・RORO等の航路が進展すると見込まれております。この国際と国内のフェリー・RORO、いわゆるユニットロードの航路を結節する地点にあるのが北九州港です。国内、国外の結節点たる拠点港を目指すというのが、この2番目のポイントです。日本地図とアジアの地図が出ておりますが、例えば、京阪神、中京地区からRORO・フェリーで北九州港の大洋側に持ってくる。内陸を例えばトラックで走って、今度は国際RORO航路に乗りかえて、成長著しいアジアに部品などを運ぶ。また、それは逆もあるということです。

右側の図ですが、通常、関東、関西、名古屋などのコンテナ貨物が非常に多い港からコンテナ船で中国、韓国へ自動車部品等が運ばれておりますが、今後はデイリーで非常に定時性の高いシステムでありますフェリー・ROROなどを利用して、また速度が速いということで、新門司まで例えば部品を運び、そこから響灘までシャーシで輸送し、先ほどご説明しました国際ROROバースから中国、韓国へ出していく。この間、シャーシは乗りかえないで、そのシャーシ一本で国内から海外へ結びつけるという、シャーシの相互通行ということも含めて、目指しております。

10ページ目ですが、今回、このシームレス物流の計画が実現可能であると考えた1つの理由をここにお示ししております。新門司地区と響灘地区をシームレスに結ぶと申し上げましたが、実は既に北九州市の都市高速道路で結んでおります。しかし、右下の写真のように、若戸大橋で海峡を越える部分は常時混雑しております。非常にリードタイムが長くなる要因になっております。そこで、現在、新若戸道路、これは沈埋トンネルで運河の下を通っておりますが、来年いよいよ開通するというので、この混雑が非常に緩和され、シームレス物流の実現についても大きな貢献をするだろうと考えております。

次に、11ページ目です。今までRORO・フェリーの話をしてきましたが、コンテナ

の取扱いについてはどうするのかということについてご説明をいたします。現在、北九州港のコンテナ取扱拠点は、この地図の右上にあります、太刀浦地区、田野浦・西海岸、特に太刀浦地区がメインになっております。また、西のほうでは響灘で扱っております。もう一つ、既定計画に、青で囲んだ白野江地区という、沖合人工島の計画がありました。ここは、関門航路から常時発生する浚渫土砂を入れるということも含めて計画をしていたのですが、このコンテナターミナルは、今回削除いたします。そして、いわゆる東側の太刀浦と西側の響灘で分担をしていくということです。

次、12ページ目をお開きください。3番目のポイントの、臨海部の産業立地についてです。響灘の東地区というところですが、ここに混雑緩和と書いておりますが、響灘の東地区、通称南地区と呼んでいますが、ここに産業集積がございまして、バルク対応の船がたくさん着いております。非常に混み合っているということで、響灘の東地区に早く岸壁が欲しいという要望が地元からも強いということと、加えまして、風力発電関連企業の立地が見込まれております。これは重量物ですので、大水深のバースが必要だということで、見にくくて恐縮ですが、マイナス13mの岸壁を計画しております。

もう少し詳しくご説明しますと、13ページ目です。企業立地状況を写真で示しております。響灘東地区は、二千数百ヘクタールあると言われておりますが、今ではブリヂストンの大きな工場、また石膏ボードをつくる大手の吉野石膏、日本コークス工業、東邦チタニウム、それからエネルギー関係、色々な企業が立地してきております。特に、ピンクで囲ってありますが、日本ロバロという会社がございまして。これはドイツとの合弁企業ですが、右側の写真にありますように、風力発電のベアリングをつくっている風力発電施設の部品工場です。このような風力発電関連企業の立地が見込まれており、また、港湾管理者である北九州市も、その誘致に積極的に取り組んでいるところです。

14ページ目をお開きください。風力発電産業の立地促進ということで、現在、風力発電がどうなっているのかという状況を若干ご説明したいと思います。まず、この日本地図ですが、実は日本の各地には風力発電装置、それに関連するメーカーがたくさん立地しております。北九州市にも、この日本ロバロというベアリングの会社が立地しております。風力発電と言いますと、アメリカだ、ヨーロッパだというイメージがありますが、実は日本のメーカーが相当関係しております。黄色で囲っているところを見ていただきますと、発電機で日本のメーカーのシェアは35%、主軸受——風車が回転する軸ですが、その軸

受のところは50%となっております。やはりこういう精密な機械は日本の得意分野で、世界の相当なシェアを占めております。

一方で、下の円グラフの2つを見ていただきたいのですが、風力発電の累積導入量を示しております。2005年と2010年の比較ですが、赤で囲った中国を見てください。中国について、2005年当時、5年ちょっと前ですが、1,260メガワットだったものが、2010年ではあつという間に35倍に増え、4万4,733メガワットということで、中国の導入量が圧倒的に多くなっております。これが意味しているところは、対岸の中国で風力発電の部品、または、その装置を必要としているということです。

今述べましたように、日本には数多くの風力発電装置のメーカーが立地しておりますが、対岸の中国は風力発電累積導入量が世界一となっております。アジア地区が、日本も含めまして、主要なマーケットになってくるだろうと見込まれます。そこで、響灘において、アジアに近い地理的優位性を活かして、風力発電の洋上展開なども含めて、高い技術が必要とされる部品産業の取り込みを図るということを目指しております。北九州では、「グリーンエネルギーポートひびき」という構想を掲げておられて、風力発電産業取り込みにも鋭意取り組んでおられるところです。また、平成19年には、経済産業省より次世代エネルギーパークとして認定されております。ということで、国家的にも認知された計画が進みつつあるということです。

次に、15ページ目です。ポイントの4番目の、防災対策についてです。大規模地震対策として、耐震強化岸壁の配置についてご説明いたします。左側が現況、右側が今回計画です。ピンクが緊急物資輸送用の耐震強化岸壁、青が幹線貨物輸送用耐震強化岸壁を示しております。この緊急物資輸送用というのは、大震災が起きたときに、背後の住民の方々の避難所に当面の生活に必要な緊急物資を海から入れるために、生き残らなければいけないバースが必要だろうということで計画され、整備しているものです。一方で、青の幹線貨物輸送用というのは、人を助けるとともに、背後には必ず産業がありますので、国内消費もあれば、海外へ輸出しているということもあって、日本の経済を支えており、このような経済を、BCPという観点からも止めさせないために、ある程度震災直後でも物流を受け持つための生き残りバースというものも必要だろうという考え方です。区分としては2種類の耐震強化岸壁、物理的には同じものですが、機能上2つに分けて整備をしております。今回、緊急物資輸送用を1バースだったものを3バースに増やし、両

岸壁合計で、1バース増やして、5バースの既設を含めた計画をしております。

次が、16ページです。防災対策の2つ目として、高潮・津波対策と書いております。この港湾分科会でも、東日本大震災以降、防災対策について、各港湾計画の変更においていろいろとご説明をしてくれておりますが、北九州港においても、津波の対策について検討が進んでおります。しかしながら、実は計算いたしますと、この北九州港の太平洋側、または日本海側を含めて、高潮のほうが高くなるということになっております。ということで、従来より高潮対策ということを中心に進めてきております。右側に、小さくて恐縮ですが、2つ断面図を示しております。上が新門司北地区で、先ほど説明したフェリーやROROが着くような地区です。ここに海の護岸で5.96mと書いていますが、6mほどの護岸に対して、背後に、8.5mと書いてありますが、約3mほどの盛土をしたような地区を設けて、背後の企業を守っております。また、響灘においても、ここは有名な風車が立っているところですが、今度は右側が海で、約5mほどの丘みたいな植樹帯をつくって、背後の企業を守っております。北九州港では、こういう減災対策については、結構先進的に取り組んでいると思いますが、ただ、ほかの西海岸地区や門司、砂津など、いわゆる平地で、例えば高台がない、または、高台があってもすごく急峻な崖で、逃げるところがないというようなところもあります。そのようなことも踏まえまして、地域防災計画の議論が始まっております。今回の東日本大震災の教訓も踏まえて、避難方法、避難所のあり方など、ソフト施策を中心に再検討しているところです。

最後に、確認の視点です。今回、港湾計画の改訂ですので、たくさんありますが、ポイントに沿って、1つは自動車取扱拠点としていかがか。国際RORO船の拠点の配置として、基本方針に照らし合わせていかがか。それから、臨海部の活性化というものをどう見るか。東日本大震災を受けた大規模地震対策についてどう考えるか。また、防災への取組について、基本方針に照らしてご審議いただきたいと思っております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいま、北九州港の港湾計画の改訂について、中身をご説明いただきました。これに関連しまして、質問、ご意見ございましたら、お願いいたします。

【委員】 港湾政策について質問させていただきます。

北部九州では、博多港と北九州港で覇権を争っているように私には見えるのですけれど

も、リフトオン、リフトオフ、ロールオン、ロールオフの両面、それから、後背地への企業の誘致、いずれも、どんどんこの2港を競争させて効率化を図ろうとしているのか、それとも、連携して、すみ分けを図ろうとしているのか、どちらでしょうか。

【分科会長】 事務局のほうからお願いします。

【港湾計画審査官】 お答えします。後で、北九州市の港湾空港局長さんも来られていますので、ちょっと補足していただきたいと思いますが。

基本的に両方あると思います。国際コンテナ戦略港湾に応募されたときは、北九州港と博多港と連携して、間近な対岸の成長を取り組むんだということでやっておりました。特にコンテナについては、それなりの機能分担を図りながらやっていくんだと思いますが、例えば先ほどの産業立地をどうするかということになると、多分、北九州港の響灘という、広大な産業立地可能地域があるようなところと、博多のような大都市がありながら、なかなか土地がないところでは、おのずからすみ分けが出てくるのではないかと思います。

そういうことで、特にコンテナについては、それなりの機能分担があると思いますが、国際ROROについては、今はもう既に博多は上海と非常に順調な定期航路があります。一方で、北九州港は内航と外航の航路を結んだシームレスということ売り物にしていくということで、特色が出ているのではないかと思います。

あと、港湾管理者さんのほうで何かつけ加えがあればお願いします。

【北九州市港湾空港局長】 北九州市でございます。

関門地域と博多港は距離がかなり離れておりまして、航路も見ますと、アジア航路の場合、大体33航路ありますけれども、その3分の2は両港に寄港しております。ということで、船社さんから見ても、別の港として、それぞれの背後に別々に荷主がいるという判断がされているのではないかと考えております。また、荷主さんから見ても、両方あることで、総合的な便数が確保できたりということもあって、港までのリードタイムといえますか、アクセス時間も短くなっているのではないかと思います。

また、さらに、どちらかというと、博多は輸入が多い港、北九州は輸出が多い港ですので、そこは両方いることで、北部九州の荷物の輸出入バランスもとれるという効果もあるのではないかと考えておりまして、日常は競争関係もありますけれども、その結果、北部九州の利便性が上がっているのではないかと解釈しております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

ほかに、ご質問、ご意見ございませんか。

【委員】 8ページの響灘西地区で、今回RORO船・フェリーなどを誘致するように変更されているのですけれども、当初はコンテナターミナルの計画だったと思うんですね。RORO船は、今現在は響灘西地区の、図面から言いますと、西の先の方で取り扱っていると思うのですけれども、コンテナが当初の計画の100万から87万に減るので、こういう計画変更をされるのですか。

それと、もう一つ、既定計画の場合は耐震強化岸壁になっていましたけど、今回は耐震強化にはならないのですね。

【分科会長】 事務局のほうからお願いします。

【港湾計画審査官】 お答えいたします。

まず1点目の、8ページの響灘西地区の件です。今回、コンテナの取扱いを国際ROROという取扱いに機能を変えるということと、貨物量を100万TEUから87万TEUに減らしたということが関係していると思います。基本的には、国際コンテナ戦略港湾には、残念ながら落選いたしまして、大きなトランシップなどを扱っていくような性格の港ではないという位置づけを国として行いました。また、シームレス物流というのを1つ売り物にしようと、RORO船にしていくということで、RORO船でもコンテナ貨物は扱っていくのですが、そのようなことも含めて、若干減らしているということです。

RORO船にすると、コンテナ船のような大水深の岸壁は必要ありません。国際RORO船の少量多頻度で輸送できるメリットを活かしていこうと。特に、背後には自動車関連部品を保管する低温倉庫などもありまして、非常にスピーディーでジャスト・イン・タイムの物流が問われているということで、コンテナより、国際ROROの機能のほうが求められてくるだろうということで、こういう計画変更をしております。それが1点目です。

それから、2点目の耐震バースについては、今までは12m岸壁を耐震強化のバースとしていたものを、今回、少し見にくくて恐縮ですが、8ページの右側の図にありますように15m岸壁が赤表示になっていますが、既設の15mのコンテナバースを改良して、耐震強化岸壁にするということにしております。北九州港もコンテナ取扱実績40万TEUということで、それなりの実績のある港ですし、コンテナの生き残りバースも必要だということで、今回、耐震強化岸壁はこのコンテナ埠頭のほうに位置を変えております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

ほかに、ご質問ないしご意見ございませんでしょうか。

【委員】 ちょっと質問させてください。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 9ページのシームレス物流について、浅学で、私、知らなかったものですから、教えていただきたいのですけど。

この右下の図を見ると、例えば、関東、関西からデイリーの定時運行便で新門司へ持ってきて、積替なしと書いてありますが、実際にはシャーシの積替がないという意味で、ここでトラックのヘッドをつけて、ずっとまた道を運んで行って、またほかの船に載っけて運ぶということを想定しておられるということだと思っております。例えば、ダイレクトに持っていくことと、積替なしと書いてありますが、このシームレス物流を使った場合のコスト比較とか時間比較というのがどういうふうに想定されて、これが伸びていくと考えるおられるのか、ちょっと教えていただければと思います。

【港湾計画審査官】 詳しい厳密なデータがあるわけではありませんが、概略を申し上げますと、まずコンテナ輸送の場合ですが、荷主さんが、載せていくコンテナを借りる、例えば日本郵船さんのコンテナとか、MOさんのコンテナとか、川崎汽船さんのコンテナということになると、京阪神でも大連に毎日航路があるわけではないということになる。ただ、エバーグリーンでも韓進海運でもいいではないかということになれば、これはデイリー航路があるということになります。そのような商慣習の絡みもあります。通常でいくと、コンテナは、京浜・阪神から中国へ輸送するとすると、3～4日かかると言われています。この下のフェリー・RORO輸送でやると、これは完全にデイリー輸送で、特に今、国内のフェリーはもうデイリーになっていますので、あとは今後この国際RORO船がデイリーで導入されれば、2日で行くということで、1～2日は短縮されるだろうと思います。

一方で、コストですが、コストについては、ここは実態上どうなるかということですが、実はあまり変わらないのではないかとされておりまして。では、有利な点としては、やはりジャスト・イン・タイムだということがあります。コンテナ輸送ですと、幾つかの大きな港へ寄っていったりするもので、やはりだんだん遅れが生じたりして、時刻表どおりに何時に入港というわけにはいきませんが、RORO船・フェリータイプになりますと、基本的には時刻表どおりに運航されるということで、非常に定時性が確保されるということ、これが大きなメリットであると考えております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

ほかに、ご質問、ご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、北九州港の港湾計画の改訂について、ご質問、ご意見がこれ以上ないようでございますので、審議会としての答申を諮りたいと思います。

答申。北九州港。「国土交通大臣に提出された北九州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ございますので、先ほどの案のとおり答申として決定させていただきたいと思います。

北九州市の港湾空港局長、港湾空港部長、どうもご苦労さまでございました。ありがとうございました。

(港湾空港局長・港湾空港部長退室)

【分科会長】 それでは、残り、港湾計画の一部変更が9件ございますが、まず東京港から四日市港を一括審議とさせていただき、あと、広島港と新潟港をまた一括という形で審議させていただきたいと思います。

それでは、事務局のほうから資料のご説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 それでは、引き続きご説明させていただきます。資料1-2①と、そのあとの②をご覧ください。

まず①でございます。今ご説明のありました東京、横浜、川崎、大阪、神戸、名古屋、四日市、この7港につきましては、今年の3月31日に公布されました港湾法及び特定外貿埠頭の管理運営に関する法律の一部を改正する法律——いわゆる改正港湾法でございますが——に、港湾運営会社制度の創設が規定されたことを踏まえまして、計画変更を行うものです。まず、個々の7港の港湾計画の変更の説明に入ります前に、①の資料で、港湾運営会社制度について若干ご説明させていただきます。

表紙をめくって、1ページをお開きください。この港湾法等の改正ですが、3月31日に公布され、4月1日、9月15日、そして12月15日は予定でございますが、3段階で法律の該当する部分がそれぞれ施行になっております。今回、12月15日には、港湾運営会社関係の部分が施行されるという手はずになっております。ご承知のように、今回の法改正の主な要点は、港湾の種類を見直し、新たに国際戦略港湾という港湾の種類を創

設したということ、また、それに対する国費負担率のかさ上げなど、いろんな支援措置も拡充したということ、3番目が、非常に大きなポイントですが、港湾運営会社制度の創設、そしてまた、港湾運営会社に対する無利子貸付制度の創設ということです。

2ページ目をお開きください。この図は、当分科会においても何回かお示ししているものです。今回、この港湾運営会社を創設するに当たって、左側の国、右側の港湾管理者から、それぞれ行政財産を貸し付けて、埠頭群として一体的な運営をしていただく。運営会社としては、自由な料金設定も含めた運営をしていただく。一方で、港湾法の趣旨にのっとって、公共性の確保のための監督はさせていただきますと、こういう制度になっております。これをもって、国策としていわゆる釜山トランシップ等の貨物を2015年までに半分ぐらいは奪還しようということで、頑張ってくださいということです。

3ページ目です。今回の港湾計画変更とその後の一連の流れです。今回、後でご説明します7港の港湾計画の変更を行います。今回の港湾計画の変更は、港湾の一体的かつ効率的な運営に関する取組及びこれを実施する区域を定めるということで、この部分については9月に施行されておりますが、これに従いまして、港湾運営会社が運営することになる港湾の中の範囲、埠頭の範囲を各港湾管理者が図示してきたということです。この港湾計画の変更をご承認いただきました暁には、これを公示し、これを見た港湾運営会社にならんとする者が応募をされ、それが国に申請として上がってまいります。いろんな手続を経て、最終的にオーケーとなれば、指定をして公示をするということです。この最初のステップが始まりますということです。

4ページ目をお開きください。今回の法改正を受けた計画変更ですが、今、港湾運営会社のテリトリーというものをどう定めるかということです。基本的にはこの①、コンテナ、RORO、フェリー、いわゆるユニットロードターミナルのすべての埠頭を港湾運営会社にお任せしますということ。また、水深10m以上のバルク貨物用のすべての埠頭をお任せしますと。①、②、または、コンテナもバルクもできますという会社があれば、それはそれで結構ですが、こういう形で一応分けさせていただいて、この書いてある埠頭を運営する者がいらっしゃいませんかということで、今後、公募の中で求めてまいります。今回は、①のコンテナ、RORO、フェリーのすべての埠頭について、京浜、阪神、伊勢湾の7港から、効率的な運営に関する取組、これを実施する区域をこうしたいという案が出てきてまいりました。

次、資料1-2②のほうにお移りください。7港の全体図を示しております。国際戦略港湾である京浜港、阪神港、加えて、政令で特にコンテナ貨物量も多い、産業集積も多いということで指定された伊勢湾のこの2港も含めた、7港において特に促進する区域を囲んでおります。個別には、次のページ以降でご説明いたします。

2ページ目、東京港です。東京港においては、左のほうから、コンテナ・ROROで品川ふ頭、その南の大井ふ頭、それから、中部地区と書いてある青海のコンテナターミナル、そして、今建設中でございます中央防波堤外側に位置します、通称中防外と言っておりますが、このコンテナバース、加えて、幾つかに点在しておるROROバース、このROROバースは、外貿コンテナに接続する内航フィーダーなどのコンテナも運んでくるということで、一体的に運営してもらおうということで、埠頭群に入れております。そういうことで、東京港は、このコンテナバース、またROROバースを含めた区域を囲むこととしておりますが、下の枠囲みの中をごらんください。フィーダーバース○8号というバースがあります。実は、この○8号は、今回、港湾管理者から上がってきた案には、区域としては囲まれておりません。一方で、国際コンテナ戦略港湾の選定に向けた計画書、これは京浜港一体として出されてきた計画書ですが、これと、現在の港湾計画書、平成21年7月に当港湾分科会において一部変更としてご審議いただいた案件ですが、これらでは○8号は外貿コンテナ貨物のフィーダー輸送機能が位置づけられております。ここに内航フィーダーを着けて、その上の大井ふ頭の外貿埠頭で載せかえるということで、その南端に内航フィーダーバースを位置づけますということが計画で位置づけられていたのですが、今回の計画変更においては「効率的な運営を特に促進する区域」とはなっていないというのが、1つポイントかと思っております。

次、横浜港です。横浜港については、コンテナ埠頭のみです。左側から、一番水深の深い南本牧、中央が本牧、そして、ベイブリッジを挟んだ大黒埠頭、この3地区のコンテナ埠頭を区域として表示しております。

続きまして、4ページ目、川崎港です。京浜港最後ですが、東扇島地区の川崎コンテナ1号、2号バース、この2バースを図示しております。

続きまして、5ページ目、阪神港に移ります。大阪港です。まず一番上の夢洲地区のコンテナバース、それから、この大きな島ですが、南港地区の右側にコンテナバースがずっと続いております。また、大阪はフェリーもたくさん行き来している港でして、南港地区

にフェリーバースが幾つか点在しております。このような地区を含めて、「効率的な運営を特に促進する区域」としております。

6 ページ目、神戸港です。ポートアイランド2期地区のコンテナターミナルと、右側の六甲アイランド地区のコンテナターミナルに加えて、六甲アイランドの上のほうですが、フェリーバースを囲んでおります。ここで凡例に、利用形態の見直しの検討が必要な区域と書いてありますが、この左上のほうに、埠頭の再編の検討が必要な区域ということで、これは赤点線になっていますが、実はここはフェリーが使ってありまして、普通であれば青囲みをするところですが、埠頭の再編が予定されているので、港湾運営会社に効率的な運営をしてくださいというのも無理な話ですので、再編ができた暁にはということで、今回はこの区域から外すという意味で、赤点線の枠囲みをしております。

次、伊勢湾に移ります。7 ページ目です。真ん中の飛島ふ頭、それから、飛島の南地区にあるコンテナバース、それから、鍋田ふ頭と、この3カ所のコンテナ埠頭があります。名古屋港も、利用形態の見直しの検討が必要な区域というのがあります。実は計画上、稲永埠頭というところで、下に潮風埠頭と書いてありますが、フェリー埠頭の安全かつ効率的な利用に向けた検討が必要な区域ということで、現段階では、フェリー埠頭として「効率的な運営を特に促進する区域」としては囲まないということになっております。

四日市港です。ここはコンテナバースのみでして、霞ヶ浦地区の南と北、計画部分も含めた両岸のコンテナ埠頭を、「効率的な運営を特に促進する区域」としております。

最後に、確認の視点ですが、これは、今年、基本方針の見直しで、第VI章として皆さんにご審議をいただいて追加した章に記述されているところです。まさしく港湾の効率的な運営、民間能力の活用による港湾運営の効率化ということで、港湾運営会社制度を創設し、一方で効率化を目指すとともに、公共性も確保しながら港湾運営の効率化を図っていくというようなことに合致するものと考えております。

以上が、港湾運営会社関係の一部変更です。

【分科会長】 ありがとうございました。

ただいま一括してご説明いただきました東京港から四日市港までの港湾計画の一部変更について、ご質問、ご意見がございましたらお願いしたいと思います。

では、こちらからいかせていただきます。委員のほうからお願いします。

【委員】 今の資料1-2②の2ページ目に、東京港の港湾計画の一部変更の図の左下、

先ほどご説明いただいたフィーダーバースの8の件なのですが、このあたりについては、この会議とは別の国際コンテナ戦略港湾の検討委員会でいろんな審議がなされていて、その中では、このフィーダーバースは内貿・外貿の一体的な運用を実現するためのバースであると説明されていたと記憶しております。ですので、このバースは、国際コンテナ戦略港湾の根幹をなすバースと言っても過言ではないと思いますけれども、今回、この効率的な運営を特に促進する地域になっていない、その理由についてご説明いただきたいと思えます。

【分科会長】 事務局のほうからお願いいたします。

【港湾計画審査官】 ご指摘ありがとうございます。お答えいたします。

今、委員からご指摘のあった点については、この港湾分科会の前に開催されています、港湾管理者である東京都の地方港湾審議会においても議論されたと聞いております。その中で、港湾管理者さんである東京都のほうからは、現在、このバースの背後には冷凍倉庫があり、水産物埠頭として利用されていますということ、また、将来、このバースを内航フィーダーバースとして利用するためには、現在、このバースで水産物を取り扱っている利用者との調整が必要になってくるというような理由で、現在のところ、「効率的な運営を特に促進する区域」——いわゆる今回の青囲みですが——として位置づけることを見送ったというふうな説明がされたと聞いております。

【委員】 そういう事情はよくわかるのですが、ただ、港湾計画の中でも既に内航フィーダーバースというふうに位置づけられているわけですし、今後、利用者の調整が整って、このバースが内航フィーダーバースとして運営が始まるのであれば、当然のこととして、港湾運営会社によって、外貿バースと一体的に管理運営がなされるべきだと思いますが、その辺はいかがなんでしょうか。

【港湾計画審査官】 委員のご指摘のとおりでございます。平成21年7月に港湾計画の一部変更をこの分科会でご審議いただいたときに、この当該バースは、水産品等の外貿貨物に加えて、内航フィーダー需要等に対応するバースとして計画されたところですので、現在の利用者との間で調整が整い、内航フィーダーバースとしての運営が開始される際には、「効率的な運営を特に促進する区域」に含める必要があるのではないかと考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。委員、そういうことでよろしいでしょうか。

ただいまご指摘がございましたフィーダーバース〇8については、国際戦略コンテナ港湾の計画書のほうにも、これは一体運営をしたいという計画書が出てきておりました。それを前提として戦略港湾に指定されているという経緯も踏まえ、今回、一体的に効率的な運用をすべきバースとして位置づけていないということは問題があるのではないかとのご指摘でした。

したがって、分科会としては、試案でございますが、次のような附帯条件を付けるということでお諮り申し上げたいと思いますが、いかがでしょうか。「関係者との調整が整い次第、「効率的な運営を特に促進する区域」に追加すること」という条件を付けておくということで、今、委員のご指摘を反映させるということではいかがでしょうか。最終的な審議の案の決を採るときに、もう一度お諮りしますが、今の委員との意見のやりとりの中では、こういうことでさせていただきたいなと思っておりますので、よろしくお願ひしたいと思います。

【分科会長】 そうしたら、委員お願いします。

【委員】 基本的な点を再確認させていただきます。

今回のこの港湾運営会社の守備範囲を見ますと、やはり埠頭運営会社と呼ぶほうがずっとふさわしいような姿になっておりますね。欧州などの主要な港では、港湾管理者も含めて港湾を運営しているという形がほとんどだと思いますけれども、機動的な運営ということからしますと、埠頭だけを守備範囲として、ほんとうに機動性が増すということになるのかなという気がいたしますけれども、その点はいかがですか。

【分科会長】 事務局のほうからお願いします。

【港湾経済課長】 今ご指摘がありました点ですけれども、今回の港湾運営会社の導入の趣旨といたしましては、港湾全体としての効率的な運用を広域に図っていくために、民の視点の導入を図りまして、より自由な経営、効率的な運営を自由度を持ってやっていたらこうということにして、埠頭を一体的に運営するという主体を導入するということで、十分に効率的な運営が図られていくのではないかとというような考えを我々としては持っているところです。

【分科会長】 それでは、委員、どうぞ。

【委員】 すみません、遅くなりまして。

この港湾計画というものは、基本的には空間計画になっているわけだから、その空間計

画で変更なり何かするときには、その空間計画の妥当性をチェックするのが、この審議会の意味だと思うんですね。そういう意味で言うと、資料1-2①にある、今回の特別の区域で、①、②、③のようなところを指定するというわけですよ。そういう理解でいいんですよ。

①がコンテナ、RORO、フェリー。フェリーというのは、主として旅客のようなことではなくて、主として貨物というような、そういう意味のフェリーですよ。それから、②が、水深10m以上のバルク貨物、③が、①、②と一体的に運用ということなんだけれども、今回ご説明されているのは、東京港等々について言うと、このうちの①ということですよ。その①のうち、ROROもあるし、コンテナもあるし、フェリーは、今回の説明ではないのかな。

【港湾計画審査官】 ございます。

【委員】 ありました？

【港湾計画審査官】 ええ、大阪に一部ございます。

【委員】 それから、今回のご提案では、②はないと思っていいんですかね。

聞こうと思ったのは、今回のはこの①に相当するものなのだろうけど、②に相当するものは、これからどんな具合になっていくのかなということと、それから、特に①、②と一体的に運営することが効率的である埠頭って、これは大変に私は期待するんですけども、どんなところを念頭に置きながらお進めになっているのか、その辺をちょっと解説いただけましたらと思います。

【分科会長】 事務局のほうから、よろしくをお願いします。

【港湾計画審査官】 後で港湾経済課長のほうからフォローしていただきたいと思いますが。

まずは、今、委員からご質問いただいた資料1-2①の4ページ目、改正港湾法関係を受けた今回の計画変更についてということで、範囲について、①、②という区分がありますということです。特に今回の7港は、すべて①のコンテナ系についての申請であったということで、管理者からそういう取組方針が示されました。

②については、実際、今回の港湾運営会社制度の前から、臨海部産業エリアとか、そういう制度をつくって、バルクを中心に活躍している国際拠点港湾等でそういうこともやってきております。そういうことも、今後、この港湾運営会社制度に乗った形でできて

くるのではないかということをご想定しております。ただ、今、「私がやりたい」という者が、この7港のように具体化しているわけではございません。しかし、この10m以上のバルク貨物用の全ての埠頭を運営するということもあり得るのではないかと考えています。

それから、また2点目にご指摘のありました、①、②両方やるとすごいことになりますねということなのですが、水深10m以上のバルク貨物用の埠頭となると、小さな小舟のような小型船だまりみたいなものを除いた、ほとんどのバースをすべてこの港湾運営会社が管理運営するということになるかなと思っています。それは壮大な計画になると思いますが、現在のところ、「私がやりたい」という者が見込まれないのではないかと考えていますが、一応そういうことも想定はしているということです。

【委員】 そうすると、ステップワイズに進めていくプロセスの初めの一歩というのが、今ご提案されていると、そう理解すればいいんですか。

【港湾計画審査官】 はい。

【委員】 わかりました。

【委員】 関連したことですけれども、前回、前々回の常陸那珂なんかのように、公共のバルク貨物船用にはなっているけれども、現実的にはかなり専用的に使われるというようなものもあると思うんです。多分、そういうことを委員は、この効率的なところからこれから入っていくのかというご質問かなと私は受けとめていたのですけれども、水深10m以上の公共バルク貨物船用の場合は、多少、専用との整合性みたいなところも含めて、これから全部効率的になるということになっていくのかなと思っています。そういう質問を家田先生の質問に加えてお聞きしたいなと思っています。

【分科会長】 事務局のほうからお願いします。

【港湾計画審査官】 今、委員からフォローしていただきましてありがとうございます。

確かに、バルク貨物といいますと、公共で扱っている部分もありますが、相当な部分、専用埠頭で扱っているバルク貨物もございます。おそらく、どんな者が出てくるかということにもよると思います。例えば、自らが専用バースで、例えばコールセンターみたいなのをやっていますと、いや、石炭をオーストラリア、ブラジルから輸入していますと、そういう者がやっているんだけど、もう少しほかの、穀物をやっている埠頭も含めて、すべての埠頭を私がやりたいということであれば、そういう専用埠頭の会社みたいなものが中

心となって出ることにも想定されるかもしれませんが、そういうことになると、今回議論した7港のコンテナバースは非常に単純で、コンテナをやっている者を中心にやっていますとありますが、バルクの場合は、公共だけの港もあれば、専用もある港もある、穀物が得意な会社もあれば、石炭や鉄鉱石が得意な会社もあれば、いろんなバリエーションが出てくるのではないかとということで、もう少しこういう話が実際に現実化しそうな場合は、そういう細かい制度設計みたいなものが必要になってくるかなと思います。

【委員】 これからですか？

【港湾計画審査官】 はい。これからのことです。

【分科会長】 ほかに。委員、お願いします。

【委員】 資料1-2①の2ページ、先ほど委員が言われたところと関係するのですが、ここにいみじくも書かれているように、運営の民営化ということですね。それで、ただ、この民営化というのもいろんなバリエティがあるので、ここに書かれている図は、今日本で進められているいろんな運営の民営化のバリエティの中では、料金の決定権であるとか、こういうのを認めておられるということで、多少踏み込んだ形になっているとは思いますが、ただ、世界で民営化の形態というのは、いろんなバリエティがあるということで、将来的には、やはり戦略的に、どこまでを会社のテリトリーに入れるのかというのは、継続して慎重に、あるいは戦略的に議論を重ねていただきたいと思います。

1つ質問は、もうこれは決められていると思うんですが、例えば、いろんな計画変更の発議の権利、ここは提案と書かれているんですけども、現実にはどういう形でその計画変更の発議がなされるのか、あるいは、もう一つは、維持補修等の計画実行というのは、どこにそういう権限が付与されているのかというのは、ひとつ教えていただければありがたいのですが。

【分科会長】 ありがとうございます。

事務局、港湾経済課長のほうからお願いします。

【港湾経済課長】 それでは、お答えをいたします。

港湾運営会社の守備範囲につきましては、これから制度が立ち上がるころですので、今後、運営会社が実際に運営をしていく中で、検討すべき事項が出てくれば、引き続き検討することになるかと思えます。

それから、港湾計画の変更の発議ですけれども、港湾運営会社、下物については、国あ

るいは港湾管理者から貸付を受けて、上物について、自ら整備をし運営をしていくということになりますけれども、一体的な運営を図っていく中で、計画上どうしても直してもらいたいというようなところが出てきたときに、運営をする立場から、計画をつくる管理者のほうに提案をしていくというようなことを権限として与えようということで、制度化しているものです。

それから、維持補修に関しましては、日常的なメンテナンス的なものは運営会社のほうで行うということになるかと思いますが、大規模な改修等を伴うものについては、国あるいは港湾管理者のほうで補修を行っていくということになるかと思いますが。

【分科会長】 もう1点のご要望だったと思いますが、港湾の全体の管理そのものの組織のあり方も民営化の方向へ行くのかと。この中身はいろいろあると思いますが、今、現時点ではどうなのでしょう。そういうことを国として考えていらっしゃるかどうかということなのですが。

【港湾経済課長】 今回の港湾法の改正におきましては、港湾の管理のうちで、埠頭の運営に関する部分について、運営会社に任せようという趣旨で法改正を行ったものです。港湾管理者の公物管理の権限はそのまま管理者に残ることになっておりまして、今の段階では、管理者そのものを民営化していくというところまでは検討が及んでいないのが実情です。

【分科会長】 委員、よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 地方にはそういう動きも出てきておりますが、具体的に言いますと、この間、大阪市と府の同時選挙がございまして、新市長は、大阪府と大阪市の港湾の管理を一体化すると、港務局構想も既に選挙公約として出しているんですが、そういうものが徐々に広がっていく可能性があるということはあるかと思いますが。それに対応して、国のほうも、また新しい港湾法改正に至るようなことがあるかもしれない。現時点では、まだ確定的にはわからないということでございます。

では、ほかにご質問、ご意見ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

【委員】 すみません。私はあんまりしゃべるのが上手ではなくて、さっき委員から上手に表現していただいたのだけれど、要は、今回のステージの先に、どのような構想があるかと。もちろん、これはリクエストがあつてという話もあるから、どこの場所であ

あですねというのはさることながら、大体どのくらいの時間スケールの中で、さっきの①、②、③みたいなものをどのくらいまで広げていこうかなという感覚で、戦略感を持ちながら今回のやるかで、随分意味が違うと思うんですね。

雑談になりますけど、日本のいろんな政策というのは、一応やっていますみたいなことで、だれかに何か言われると、ちょっとやっていますと言うだけでやったような気になっているところが非常に多いので、そこら辺、もうちょっと、別に何も公式の見解ではなくていいので、戦略感を少し教えていただけるといいなと思います。

【分科会長】 いかがでしょうか。

【港湾計画審査官】 私ごときが戦略感を言うのはおこがましいかとは思いますが、私の見解でよろしいというお許しをいただいたので申し上げます。

今回は、港湾法改正で、ずっと国際コンテナ戦略港湾を議論してきて、まずコンテナだということで、この①を中心にやろうと。といったときに、せっかく港湾運営会社をつくっているんだったら、日本は、いわゆる昭和25年以降の大改正を港湾法でやったわけですから、バルクについてもそういうことをやっていただこう、そういう道があってもいいのではないかということで、この②をつくったのだと思います。

残念ながら、今、各地域で、各港湾で、今回計画を変更する国際拠点港湾以上でこれやりたいという者が、何となく芽は出つつあるようなことはありますが、非常に少ないというのが現状です。1つは、国際バルク戦略港湾を選定いたしました。ああいうところは、この間の釧路港のご審議でもお見せしましたけれども、例えば、新潟港は穀物を100%釧路港から輸入しますと。釧路港が東北、北海道の一円の穀物の輸入に責任をとるというような話になってくると、やっぱりその運営をもっと効率化しなければいけないだろうと。安く皆さんにデリバリーするというようなこと。一方で、国際バルク戦略港湾として、国から拠点として選ばれたのだから、それなりの自覚と責任を持っていただくということで、この港湾運営会社の制度にあるような公共的な監督もきちんとさせていただきますけど、ふだんは自由におやりくださいということで、世界に伍していただくということで、例えば、バルク戦略港湾なんかも1つのアイデアとして、この運営会社制度を使っていくという話はあるのかなとは思いますが。

【委員】 ぜひ今後、そういった戦略についても、こういう場でいろいろ意見交換や議論ができることを期待します。

以上です。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、どうぞ。

【委員】 今ずっとお話を伺っていて、先ほど委員がおっしゃった、港湾運営会社というより埠頭運営会社でしかないのではないかというのは、やっぱりそうなんだなという印象を強く受けて、もう少しお聞きしたいのですけれども。

先ほどの資料1-2①の2ページ目のところで、港湾運営会社というのは、関連事業もできるということになっていて、流通施設の経営などの関連事業は自由に展開というようなことも書いてあるわけで、決して埠頭をただ運営するという業者的なことではなくて、ある程度戦略的に自由度を持っているような事業を行えるという位置づけなのかなと、この紙を見ているとを感じるわけです。しかし、今のような、個々の埠頭を細かく線を区切って、そこだけ何とかしてください、決められた線の上でただ営業して効率化を図ってくださいというだけでは、やはり港湾運営会社として関連事業を行うというようなスタンスとはほど遠いなという印象を受けます。先ほどコンテナだけではなくて、バルク物流もというようなお話もありましたが、それもまだ埠頭運営の話でしかないように私には聞こえるのですけれども、この2ページ目を見ていると、もっと港湾というエリアをきちんと運営し、戦略的にそこで事業を行っていく会社なのではないかと私は思っていました。そのあたりとの距離感というのがあまりよくわからなくなりまして、そういうような幅広い港湾という空間というか、エリアをどう運営していくかというような意味での運営会社ということについては、どういうふうにお考えなのか、少し教えていただけますでしょうか。

【分科会長】 港湾経済課長お願いします。

【港湾経済課長】 資料にありますように、港湾運営会社は、流通施設の経営などの関連事業も自由に展開できることとなっております。港ごとにいろいろと事情は変わってこようかと思えますけれども、そういった流通施設の経営等も含めて、それを1つ港の利点としてポートセールスをしていくというようなことも、事業展開の1つになろうかと思えますので、そういった関連事業を含めた幅広い運営を担う主体になり、それをポートセールス等につなげていくことが望まれているというふうに考えております。

【委員】 すみません。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 それでしたら、例えば、東京港などで囲ってあるところというのは、ここに流通施設は絶対つけれないような、埠頭そのものを囲っているというふうに見えるんですけども、どこにそういう流通施設等の工夫の余地があるとお考えでしょうか。

【分科会長】 これは、計画審査官のほうがいいでしょうか。

【港湾計画審査官】 ご指摘いただきました囲ってある範囲は、基本的に岸壁とその背後の埠頭用地というものになっております。基本的にコンテナターミナルであれば、コンテナを蔵置するコンテナヤードというものがメインになります。

それから、例えば、2ページ目の東京港の図面を見ていただければ、青海と称しました、この図では中部地区（13号地）というところがあります。プロジェクターの画面を見ていただいて、ここがございます。15とか16mの岸壁があつて、ここがコンテナヤードですね。エバーグリーンとか韓進海運さんが今やっておられる。この背後に囲ってあるところで、埠頭用地と港湾関連用地があります。この港湾関連用地というところに、例えばロジスティックセンターの流通倉庫とか、こういうものをやっていたらこうと思っています。では、どこでもあるからと囲むと、あまりにもテリトリーが広がってしまいますよね。やっぱりシームレスで横持ちも少なく、すぐ直背後で効率的にできるだろうというエリアをまず囲んでいるというところなんです。

例えば、こんなところでは狭いではないかというご疑念もあろうかと思いますが、そこはまさしく先ほどの提案制度がございまして、実はここの港湾計画を変更して、ここを港湾関連用地にして倉庫なんかを建てたい、一緒に経営したほうが、もっとこの岸壁をうまく有効活用して、例えばトランシップみたいなものをやりたいんですけどと言ってきて、それはいいアイデアですねとなれば、港湾管理者のほうで港湾計画を変更して、流通倉庫が建てられるようになるなど、こういうことなのです。こういうことを提案して、運営会社が、自分でどんどん事業をやっていけばアイデアも出てきますし、おそらく官より先に進むと思いますので、そういうことを受けて、港湾管理者がそれを受けられるような提案制度もあるということでご承知をいただければと思います。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、委員、お願いします。

【委員】 これは質問ではなくて、意見なんですけれども。

この新しい港湾の運営会社というのは、やはり株式会社で、大いに自由度を持って経済活動ができるというような、そして、効率的な経営をして、これからの国際競争力にもまた打ち勝っていくような、そういう会社であってほしいと思う反面、また非常に地域独占的な会社でもあるわけなので、ある程度公共性の確保のための監督も必要であると思います。非常に難しい、ある意味、相矛盾する自由度と公共性というところの中で、新しいことですから、この距離感というのは最初から確定的にいくのではなくて、ぜひある程度運営会社と公共性の監督ということの距離感を、フレキシブルに、また見直しができるような、そういった中でやっていったらどうかと思います。まだまだこれからの工夫も要ると思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

委員からコメントがございましたが、これに対して、事務局のほうから何かございますでしょうか。

【港湾経済課長】 ご意見、どうもありがとうございました。

委員ご指摘のように、港湾運営会社は、港湾ごとに一を限って指定される会社でございますので、いわば独占的な性格を持つ会社になります。そういった特性を利用しまして、企業の利潤最大化のためだけに不当な料金設定を行うとか、そういうことも懸念がされないとも言えないところでして、そういったところは排除するように、今回の港湾法の改正におきましても、料率に係る変更命令をはじめとしまして、報告徴収、あるいは監督命令等々、さまざまな諸規定を措置しているところであります。これらを有効に活用しながら、適正な公共性と収益性といいますか、その辺のバランスがしっかりとれるような会社運営が行われるように、我々としてもしっかりと取り組んでいきたいと考えております。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに、どうぞ。

【委員】 ちょっとくどいように申しわけないのですがけれども、さっき委員がおっしゃってくださったことの続きです。

もともと、この全体のスキームそのものが決められた背景に、国際競争力の確保というのがあって、これは国の責任できちっと国策としてやるために、新たなスキームをつくらうという思想であったというふうに私は理解しています。山が動いたという意味で、この

民営化によって合理化が、今までできなかったことが進む可能性が出てきたということについては、一定の評価が当然されてしかるべきかと考えますが、ここから先が勝負なので、全体の構想を、これからこれをつくって、どういうふうに国際競争力を確保していくのかという全体像みたいなものをやはりきちっとお示しをいただいて、どういう時間枠で、何をしていくのかということの中の、これが初めの一步ですよというご説明がしていただきたいというふうに感じましたので、ぜひよろしくをお願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。

特例運営会社の今後のスケジュールは、大体決まっていますよね。

【港湾経済課長】 港湾運営会社制度を導入いたしまして、12月15日に関連の諸規定が施行になります。それから、京浜港なら京浜港全体を1つの運営主体が運営しますというような申請が出てくるかどうかを見る期間として、3カ月ほど置きまして、それがなければ、あるいは申請があっても不適切であれば、埠頭群の区分をしまして、例えば、京浜港であれば、東京、川崎、横浜というように区分をして、区分ごとに特例運営会社という形で、会社の立ち上げの申請を認めるということにしております。その申請の期限がそこから1年以内でございまして、申請が可能になったときから4年以内に、京浜港全体を見る会社として統合していただく。それがなければ、その特例の効力を失うといったような法律の制度的な枠組みになっています。

このような枠組みの中で、まず港湾運営会社制度を立ち上げて、しっかり運営の効率化を図っていく。京浜港全体としての統合メリットを出していくということを法律は予定している。その中で、国際戦略港湾としての目標は、2015年までに東アジア主要港の海外トランシップ貨物を半減させるということを掲げておりますので、さまざまな支援措置、それから、港湾運営会社による効率的な運営ということが相まって、目標を達成していこうと。さらに、2020年の目標としまして、完全に海外トランシップ貨物を取り戻した上で、国際トランシップの取組も視野に入れた港湾を目指していこう、そういった目標を立てておりますので、それに向けて港湾運営会社の運営、それから、国としての支援措置、それらを要所所で講じていく、そういうことになろうかと思えます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【港湾局長】 この港湾の改革については、国家戦略としてやろうということで、今きております。それで、今日は実はそういうテーマでご報告する機会がなかったものでは

ら、次回でも、例えば、国家戦略として法律をどうつくり、どういう運用をしてきているか、そして、会社がどうなっていくか、税制はどういうふうになっているのか、ハードを今どういう形で計画的にやろうとしているのか等々、ハード・ソフトの一体でやっているということのご説明を、また次回3月というふうに聞いていますけれども、その途中経過も含めて、一度ご報告させていただく機会があれば、そのときにもうちょっと詳しく説明させていただけると思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

分科会の委員におかれましては、日本全体の港湾の管理のあり方も含めて、将来どうすべきかということは大変ご関心の強いことだと思うし、必要な検討をするべき時期に来ているなど私も思いますが、この分科会でも、一度、今局長がおっしゃったように、いつか機会をつくらせていただいて、これは審議事項ではございませんので、審議案件が少ないときに、審議が終わった後の懇談会みたいな形で時間がとれる日を設定できれば、相談させていただきたいなと思っておりますので、よろしく申し上げます。

【事務局長】 1点、すみません。

先ほど港湾経済課長からもお言葉がありましたけれども、港湾運営会社関係に関する法律の改正ですけど、この資料にも、1-1①の1ページに、12月15日（予定）と書いてありますけれども、この条文の中身みたいなのは事前に開示される予定とかはございますでしょうか。

【分科会長】 事務局のほうから申し上げます。

【港湾経済課長】 関係の政令については、既に公布をされています。いずれにしましても、政令、省令ともに、パブリックコメントという形で、改正の内容につきまして、広く意見を伺った上で、公布のための手続を進めてきたところであります。

政令につきましては、既に公布をされておりました、省令につきましては、少し遅れましたけれども、13日に公布予定ということで、細かい条文まで、多少施行期日との間で近接してしまいましたけれども、一般にご覧いただける状態になります。

【事務局長】 わかりました。

【委員】 1点だけ。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 先ほど港湾局長から心強いご意見をいただいたんですけど、ぜひそのときに、

港湾経済課長も以前から言われていました、2020年までに、トランシップの港として国際戦略港湾をしっかりと運営していく上での国内のコンテナ物流網、それから、国内のコンテナ物流コスト、そういうものに対して、国としてどういう考えを持たれているのか。これはセットでないと、港だけどれだけよくなっても、荷は動きませんので、その辺をセットに、ぜひ議論なり、あるいは情報をいただける場をつくっていただきたいなと思いますので、よろしく願いいたします。

【分科会長】 どうもありがとうございます。

今の委員のご要望も踏まえまして、ぜひそういう機会をつくるように、事務局とご相談させていただきたいと思います。よろしく願いします。

ほかに、ご意見、ご質問ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、個別の港湾につきまして、港湾計画の一部変更に関連する答申を審議していただきたいと思います。

まず、東京港からです。東京港は、先ほど申し上げましたように、委員から附帯意見が出ましたので、以下のような案文で答申案としたいと思いますが、よろしく願いいたします。

「国土交通大臣に提出された東京港の港湾計画については、概ね適当である。但し、関係者との調整が整い次第、内航フィーダー対応の南部地区大井ふ頭その108岸壁を「効率的な運営を特に促進する区域」に追加すること。」

こういうコメント付きの答申案文で概ね妥当であるということで答申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、次は、横浜港です。答申。横浜港。「国土交通大臣に提出された横浜港の港湾計画については、適当である。」

これ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。

それでは、次に、川崎港です。「国土交通大臣に提出された川崎港の港湾計画については、適当である。」

これ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。

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。」
これ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。異議なしと認めたいと思います。

答申。神戸港。「国土交通大臣に提出された神戸港の港湾計画については、適当である。」
この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。

次は、名古屋港です。答申。名古屋港。「国土交通大臣に提出された名古屋港の港湾計画については、適当である。」

この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。

答申。四日市港。「国土交通大臣に提出された四日市港の港湾計画については、適当である。」

この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。

それでは、全員異議なしということで、認めたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、残っております一部変更の案件でございます。広島港、新潟港を一括してご審議賜りたいと思います。

事務局から資料の説明をよろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 それでは、次に、残る2港の一部変更案件、広島港、新潟港の港湾計画についてご説明いたします。お手元の資料1-3、広島港をご覧ください。

まず表紙は、広島港の空撮の写真です。今回計画変更いたしますのは、一番左の廿日市

地区と、それから、コンテナを運営しております出島・宇品地区の2カ所です。

2ページ目をご覧ください。廿日市地区の計画変更ですが、現在、左側の図面の矢印で書いてありますように、広島ガスの専用のドルフィン、いわゆるLNGの専用船を着ける岸壁ですが、水深8.5mのドルフィンがあります。ここでは小型LNG船（2万 m^3 級）がインドネシア、マレーシア、サハリンなどから少量多頻度の輸送を行っておりますが、海上輸送費用の削減が課題となっております。そこで、今回、右側の図にありますように、水深12mまで深くしまして、また、ドルフィンも新たに建設をし、輸送費用の削減を図るということで、15万 m^3 級の大きな船舶を導入するという計画変更、これに伴いまして、専用による、いわゆる広島ガスさん自身による泊地やドルフィンの建設とともに、公共航路にもかかりますことから、若干公共でも航路について支援をしようということも含めた計画変更となっております。

具体的には、3ページ以降でご説明いたします。まず、この広島港のLNG基地の概要です。広島ガスの販売量、LNGの取扱量は全国8位ですが、広島都市圏の5市4町村に産業用または民生用としてLNGを供給しております。下の地図にありますように、広島およびパイプラインで呉のほうに供給して、また、リモートですが、タンクローリーを使って、ゆくゆくはパイプラインの計画もあるようですが、三原と尾道のほうにも供給をしているというような状況になっております。

4ページ目をおめぐりください。ここに我が国のLNG輸入拠点別の輸入コストという表を出させていただいております。上から輸入量、取扱量の多い港から順番にランキングをしております。千葉、川崎、境泉北等は、非常に圧倒的な輸入量を誇っている港ですが、一番右の欄を見ていただくとお分かりのように、ガス会社さんだけではなく、電力会社さんと共同で輸入をされておられます。これは、電力会社さんが持つLNG発電所があることによって、ガス会社で輸入されたガスのほとんどが、電力会社、いわゆるLNG発電所で使われている。そのため輸入量が非常に大きくなっているということです。下のほうにいきますと、だんだん地方都市になってきまして、広島港では年間35万4,000メトリックトンということで、大都市圏に比べますと、大分取扱量が少なくなっております。

肝心なのは、この単位重量当たり輸入コストでして、電力会社さんと併設されているガスの輸入拠点につきましては、キログラム当たりのコストが、40円台の後半から50円台の前半というところで大体そろっていますが、下のほうにいきますと、やはり取扱量が

少ないところで、電力会社と一緒にしていないものですから、いわゆる民生・産業用だけでガスを輸入しているというところで、50円台の後半から、下手をすると60円台後半というところで、若干ばらつきはありますが、非常に輸入コストが高くなっているという現状があります。冒頭説明しましたように、広島港においては、この少量多頻度による輸送コスト増を何とか抑えたいということで、今回の計画変更になったわけです。

詳しくは5ページをご覧ください。左側が現在の輸入状況です。2万 m^3 級のLNG船が1港卸で広島港に年間36回寄港している。輸送費用は年間17億円ほどかかっています。これを、今回、境泉北港——境泉北港は、前の表でありますと、日本全国第3位の輸入量を誇る港ですが、この境泉北港からの2港寄りということで卸します。境泉北港は14mのバースがあり、そこで大半を卸して、半分ぐらいにして広島港に持ってくる。そうすると、広島港は12m岸壁でいいということで、2港卸ですと、この広島港での受入れの輸入コストが4.3億円ということで、1.3億円減、それから、輸送回数が何と年間36回が7回に少なくなってしまう。これだけ大量一括輸送ができて、コストが下がる。このことで、広島ガスさんから供給を受けているご家庭や産業界の方々のガス料金が下がる環境が整っていくのではないかと考えております。

もう1つの港湾計画の変更内容が、6ページ目です。実は、今、7港の港湾計画の変更でご審議いただきました、港湾の効率的な運営に関する事項です。広島港、ここは国際拠点港湾ですが、名古屋や四日市を除いた国際拠点港湾としては最初のトップバッターとして、港湾の一体的かつ効率的な運営を促進するための区域を設定するというものです。ちょっと見にくいですが、左側の図の出島・宇品地区の出島の14m2バース、プラス内航フィーダーの7.5m1バースを含んだ3バースのコンテナ埠頭、それから、海田、これはマツダの貨物を主に出しているところですが、海田地区のコンテナ埠頭5バース、これを「効率的な運営を特に促進する区域」として表示をしていくということです。

ここで、広島港においては、先ほどご説明をしました7港のように、現在埠頭公社がある、または埠頭株式会社があるといった、母体になりそうな会社があるわけではありませんが、ここは港湾管理者の意思として、今回の港湾運営会社制度を好機ととらえて、アジアダイレクトで頑張ろうとしているこのコンテナバースの運営をいかに効率化するかということで、港湾運営会社制度を早く取り込みたいということで、いわばアナウンス効果も含めて、計画にこれを図示し、例えば、地元の経済界などにアピールをしていこう、そし

て出資を募っていこうと、こういう環境をまず整えようという意思のあらわれということ
です。

以上、広島港の2点の計画変更ですが、確認の視点として、7ページ目です。1つは、
エネルギー貨物の輸送の効率化を図ること、また、LNG船は大型ですので、大型船舶の
航行安全の確保という観点、最後に、港湾の効率的な運営に関することという観点からご
審議をいただければと思っております。

引き続き、新潟港です。資料1-4をご覧ください。新潟港は、西港区と東港区があり
ますが、東港区の案件です。写真にありますのは、新潟港国際海上コンテナターミナルで
すが、現在、東日本大震災の影響を受けて、貨物がシフトしており、非常に混雑している
コンテナターミナルの1つです。ここで、臨港鉄道の計画を復活させようというものです。

2ページ目をご覧ください。左側に既定計画があります。実は、昔、ここに臨港鉄道が
ありました。港で揚げた石油製品などを背後の内陸に輸送しておりましたが、掘り込みが
進み、また、そういう輸送が全部トラック転換したということで、臨港交通施設としての
計画が削除されておりました。実際、レールは残っておりますが、例えば、東京メトロの
地下鉄の中古電車をアジアに輸出するときに、新潟港から持っていくとか、そういう場合
に使われている程度でありまして、実質的に高い頻度で使われているレールではありませ
ん。今回、国際海上コンテナターミナルと近接する形で、鉄道の貨物ターミナルをこの背
後に設けることによって、鉄道貨物輸送も活かしたコンテナの陸上輸送を図れないかとい
う計画です。そのために、今回改めて臨港鉄道としての計画を位置づけるということです。

3ページ目をご覧ください。左側の図が、新潟港における外貿コンテナ取扱量の推移で
す。先ほどの北九州港の取扱貨物量を見てご記憶があるかと思いますが、実は世界同時不
況で、平成20年、21年というのは、どこの港もがくんと下がっております。北九州港
に限らず、他の港もそうですが、大体過去のピークまでまだ戻っていないというのが常で
すが、この新潟港にあっては、大震災の前の平成22年においてさえ、もう過去のピーク
を超しているという状況にあります。これだけ、この日本海側拠点港としての新潟港のコ
ンテナ取扱いの需要が非常に高くなっている。加えて、今、最新データはないのですが、
速報で言いますと、23年のコンテナ取扱量は、太平洋側からのシフトも含めて、この2
2年をまた大幅に超えるということが予測されております。これだけ、今、日本海側拠点
港としての役割が増している港湾であるということです。

4 ページ目をご覧ください。さて、今回、新潟港で鉄道輸送をするということの考え方ですが、実際に新潟港の背後圏にある貨物がすべて鉄道輸送転換すればいいという話ではありません。ここに荷主の位置という表がありますが、実際に個別に港湾管理者のほうで、こういう荷主さんであれば鉄道に転換する、いわゆる鉄道コンテナで新潟港に入れる、また新潟港から運び出すことができるのではないかという例を幾つか出してあります。岩手県の荷主さん、群馬県の荷主さん、埼玉県の荷主さんが、事例として出てあります。大体相手先は中国で、ダイレクトに出入りするという感じになっております。新潟港からの距離、これは道路距離ですが、大体の距離を出してあります。260～430 km です。通常、鉄道の輸送がある程度有益だと言われるのが、大体300～500 km 程度とされています。それ以下の距離ですと、小回りのきくトラックのほうが利便性が高く、コストも安い。逆に、1,000 km とかになりますと、海上輸送の範疇になってきます。鉄道貨物輸送の範疇というのは、300～500 km ぐらいのレンジだろうと言われております。そこで、そういうレンジに入っている幾つかの荷主さんに、鉄道に転換しませんかというセールスを今かけておられるというところです。

5 ページ目ですが、鉄道貨物にはどういうメリットがあるのかということ。もう皆さんよくご存じのように、モーダルシフト政策ということで、なるべく陸上輸送でCO₂をたくさん排出するトラックから、こういう鉄道や海運にシフトしましょうということ、国土交通省としても進めております。右下の表にありますように、輸送量単位当たりで見ますと、鉄道が少ない。船舶はその次です。貨物車になりますと、CO₂排出量が大きくなってきます。

6 ページ目は、鉄道はCO₂は出さないというけれども、コストはどうなんだということです。実際にコストメリットがなかったら、荷主は転換しません。6 ページ目は、実際に今岩手県花巻市にある荷主さんの事例をとっておりますが、中国の大連等で生産した日用品等をコンテナで運び入れる場合、現在は新潟港のコンテナターミナルからトラックで真っすぐ400 km の道のりを越えて花巻まで運んでいます。20フィート、1個当たりの費用はトータルで18万4,000円です。CO₂は582 kg 出します。これは机上の計算ですので、参考として見ていただきたいと思います。鉄道がエコであるなら、今でも鉄道に転換したらいいのではないかとということで、新潟の西港のほうに近いのですが、沼垂という地区に既存の貨物ターミナルがありまして、ここまで自動車で運ぶと、盛岡貨物タ

一ミナルまでの鉄道輸送距離は440kmで、盛岡貨物ターミナルから自動車でデリバリーをすると、輸送費用が半分ぐらいになります。CO₂が激減しますということです。

今回の計画は、これをもっと推し進めまして、最初のほうのトラックの横持ちをやめようというものです。ガントリークレーンでコンテナを船からヤードにおろします。そのコンテナを、リーチスタッカーとかフォークリフトでつかんで、そのまま鉄道の台車に載せるということで、トラックが必要なくなります。港湾のエリアの中に鉄道のターミナルが入ってくる、これが実現いたしますと、真っすぐ盛岡の貨物ターミナルに鉄道で運ぶことができます。そうすると、費用がもっと下がって、CO₂ももっと下がります。こういうメリットがあるので、荷主さんに対して、是非いかがでしょうかということをおっしゃっています。

こういう計画をぜひ推し進めていきたい。これは特に日本海側拠点として選ばれた新潟港で、アジアダイレクトであれば、京浜や阪神に持っていくよりも、時間的にもコスト的にも有利であるという、日本海側にある拠点港のメリットを活かした計画ではないかと思っております。

7ページは、確認の視点で、コンテナターミナルへのコンテナの鉄道輸送ということで、基本方針でもご議論いただきました、アジア諸国とのコンテナ輸送ということで、小頻度少量の貨物、また、高付加価値の貨物で、ダイレクトに輸送するものであれば、こういう航路が成り立つであろうということ、または地球温暖化の観点、それから、北陸地域の記述の中で、日本海側の海上輸送と内陸部の陸上輸送を円滑に接続するという記述もあります。このような観点からご審議をいただければなと思っております。

以上、2港をご説明いたしました。

【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広島港、新潟港について、ご質問、ご意見ございましたらお願いします。

【委員】 広島については、特に意見ないのですけれども、新潟のほうについて、若干の意見を申し上げたいと思います。

新潟は、伸びてもいるし、日本海側の重要な拠点でもあるし、ただ、現在の10数万TEUくらいというのは、オーダーで言えば二けた低いという状況かと思うんで、これからの期待ということだと思っております。

また、4ページの図にあるように、新潟が、関東側との、太平洋側との非常に重要なリンクの位置になるということで、今回のようなプランが前向きに取り上げられるのは、私も歓迎したいと思います。

ただ、先ほどのご説明の中でちょっとどうかなと思うところもあったので、意見だけ申し上げようと思います。鉄道の距離優位性が発揮される300～500キロくらいから700～800キロというのは、旅客で高速鉄道をやる場合について、決定的にシェアを取れるということだと思います。日本の貨物輸送で、確かに半分くらいが船で、およそ半分がトラックで、ほんの少しが鉄道という状況で言うと、さっきのご説明で、距離が長くなると船が得意ですというような話がありましたが、私の認識では、そういうところで鉄道と船が取り合っているのではなくて、よりバルキーでコスト重視のものが、距離にあまり依存することなく、船で運ばれるし、そうでないものは、距離に応じて、鉄道と自動車が使われる。日本は、距離の特性で言うと、例えば、東京－北海道というような距離になると、鉄道のシェアが2～3割に上がります。だから、先ほどの300～500km云々の話ですが、貨物の場合には、むしろ長いほど、自動車に対して、鉄道の優位性が高まる。したがって、ここで挙げられている200数十km、300km、400kmというのは、まだそんなに得意な距離帯ではないと思います。もう少し先が得意なので、むしろ、もう少し期待する余地として言うと、日本海側の軸がもう少し何とかならないのかなという感覚を持ちます。

それだけ少し意見を申し上げたのと、もう一つは、ここでの審議は、こういう臨港鉄道を計画に盛り込むというようなお話だと思うのですが、そのプロジェクトそのものがどういう投資効果があるのか、あるいは、ないのかという議論は、また別途の問題と、そういう理解をしてよろしいかだけ確認させていただきます。

以上です。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【港湾計画審査官】 交通のご専門家の委員から言われますと、私もきちんと勉強し直さなければいけないなと思うところがございます。私もその300～500kmというのが、かつて聞いたような数字だったものですから、旅客と貨物でレンジが違うというご指摘、きちんと研究したいと思います。

それから、確かに北海道なんかは、結構青函トンネル経由で鉄道貨物輸送を、JR貨物

が頑張っておられる。バルキーが船で、それ以外がレールという分担もあるのではないかと
ということも、確かにそういうこともあろうかと思えます。長いほど貨物の場合は鉄道が
優位性があるということもあろうかと思えます。そこについては、この新潟港の計画を進
めるに当たって、きちんと研究したい、検討していきたいと思えます。

それから、日本海側の軸という話ですが、羽越本線とか北陸本線をうまく活用しよう
という話は、やはり皆さん考えておられるわけですね。問題は、特に今はまだ震災の余波が
残っていて、ただでさえ旅客のダイヤ優先のところ、貨物のダイヤが引けないという事
情、先生もよくご存じだと思いますが、そういうことがある中で、今、JR貨物さんが苦
心をしながら、どう筋を引くかという問題も、日本の鉄道のネットワークの中では問題に
なってきますが、そこをうまくブレイクスルーしながら、優位性があるものをどう活かし
ていくかということだと思っています。

また、国際コンテナ戦略港湾の施策でも、鉄道フィーダーとの連携ということもうたっ
ていますし、新潟港が1つの試金石みたいな形で、新しい一石を投じた計画ではないかな
と思っています。

2点目、おっしゃられたように、これは計画でございまして、今、実際はすぐ事業をや
りたいという気持ちもございまして、また、事業は事業で、事業評価としてきちんと別途
検討していただくということでございます。

【委員】 事業評価をやらなくても計画に乗せられるということでしょうか。

【港湾計画審査官】 どんなにお金がかかる計画でもいいというものでもないと思いま
すが、基本的には事業評価は別途行うことになっております。ちなみに、新潟港だと、レ
ールを敷き直すのに20億円ぐらいかかるプロジェクトかなと見込んでおります。ここは
直轄がやる、ここは県がやる部分とか、だれがどうやるかはまだ確定していない状況です。

【委員】 わかりました。どうも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。

ほかに、どうぞ。

【委員】 広島の方は特に意見がありませんというのは、委員と一緒になのですが、新
潟のところで、4ページと6ページに関してですが、まさに4ページのようなところの荷
物を国際戦略港湾に集めるのが国の大きなガイドラインではなかったのかなと私は理解し
ておりますが、今回、新潟のこういう案を持ってきているというのは、そこの整合性は

どのように考えられているのかなというのが1つです。

もう一つ、6ページのところに関して言いますと、先ほどもちょっとお願いした中で、国内のコンテナ物流のコストに関して、国として、高速道路の料金とかを将来的にどのように考えられるのかによって、ここの個当たりのお金というのは大幅に変わってくるといように考えていますし、もう一つは、荷主としては、やっぱりリードタイムと頻度、これが最も大切なものでありまして、週に1回安く運べるよりは、毎日これより少し高くても運んでもらったほうがいいのか、そういう部分が評価の基準から抜けているのではないのかなと思います。後者のほうの回答は無理かとは思いますが、前者のほうの戦略港湾の位置づけとの関係について、ぜひご説明いただきたいなと思います。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【港湾計画審査官】 ご指摘ありがとうございます。

1点目、国際戦略港湾政策、今回の場合だと、大体京浜港だと思いますが、京浜港の国内貨物の集荷、これは非常に大事なポイントで、それとの関連性ということと、それから、2点目、一番重要なリードタイム、頻度という観点、また、高速料金がどうなるのかということについて、この問題をどう考えるのかということについてご指摘いただきました。ありがとうございます。

まず1点目のほうですが、この京浜港、実は今年、基本方針の変更、見直しのご審議をいただいたときに、基本的には国際戦略港湾という制度ができて、港湾運営会社制度を創設する、これを中心にご議論いただきました。そのときに、コンテナターミナルの配置という議論をし、最終的にアジアダイレクトというものがあり、これを1番と書いて、2番目に、基幹航路をどうするか、そのためのコンテナターミナルはどうあるべきか、こういう論で、こういう文脈で基本方針を変更させていただきました。昔、スーパー中枢港湾、中枢国際港湾、中核国際港湾と書いていたものを、そういう分類をやめて、いわゆる基幹航路を主に扱う国際戦略港湾を軸に置きながら、その他の港をどう扱うのだという中で、順番としても、アジアの成長ということを目の当たりにしたときに、アジアダイレクトというものは、安くて便利であれば、それは使うに越したことはないというご審議、合意、ご意見もあって、そういう基本方針を定めました。

これに沿った考えですと、新潟港から釜山トランシップで京浜地域の荷物を集める、またその逆ですと、これはだめでございます。しかし、日本海側と、例えば大連の間でダイ

レクトに持っていき、持ってくるとするときに、やはり早い、それから安いということであれば、新潟港のメリットは活かすべきであろう。確かに国際戦略港湾として、荷物は京浜に集めるべきだと思いますが、荷主の意向で、コストを無視して、国の政策だから、あっちへ持って行ってくれと言っても、荷主やフォワーダーは動かないと思います。やはり実際に事業としてやるときは、リードタイム、頻度はどうなのかということ、それから、競争する相手の高速料金がほんとうに無料化になっていくのかということ、これは当然見なければいけない。今後、高速道路料金が、今はまた無料になりましたが、これが続くのかどうか。そういうことを見極めながらやる。幾つかトライ・アンド・エラーもあると思います。それから、先ほど委員からあった、JRの問題もあります。こういう中で、先ほどの広島のように、若干アナウンス効果みたいなのところもあるかもしれませんが、こういうものを計画としてやって、アピールをしていこうという部分もあるかと思っています。実際には、荷物を出す方々の判断というものが第一ですので、そこをきちんと加味しながら、この計画を考えていかなければいけないと思っております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

ほかに、ご意見、ご質問はございませんか。どうぞ。

【委員】 細かいことで恐縮ですが、新潟港の6ページは、もう少し議論を補強されたほうがいいのではないかと思います。現況のコストと鉄道の既定計画のコストを比較すると、鉄道の既定計画のほうが安い。だから、費用だけで荷主が判断されていないというところが多分あるかと思うので、その辺を少し書き加えられたほうがいいと思います。この図だけで誤解を招いたらいけないと思いますので、その辺、少し補強していただければと思います。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

【分科会長】 特に事務局のほうからございますか。よろしいでしょうか。

【港湾計画審査官】 はい。ありがとうございます。

【分科会長】 ほかに、ご質問ございますか。どうぞ。

【委員】 私は、この新潟港の鉄道輸送、大賛成です。日本は、不幸にも、各港湾への鉄道の引き込みがほとんど廃止されておりますけれども、欧州連合は、交通政策の根幹を鉄道の整備に置いております。モーダルシフトは、長年、日本と同じように叫んできまし

たけれども、なかなか進まない。その中で、ヨーロッパ大陸中に貨物鉄道を整備して、これを進めるんだという、大変強い信念を持ってやっております。環境問題も考えますと、日本もこの制度をどんどん導入していくべきではないかなと思っております。港湾局の範疇から外れるところも多々あるかと思えますけれども、そこはリーダーシップをとっていただいて、やっていただきたいと思えます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 いいですか。今のご意見についてですけれども、現在の鉄道物流というのは、20フィートもしくは30フィートしか運べません。世界で動いている40フィート、45フィートのコンテナというのが全く国内で運べない状態になっていますので、それでは荷主としては全く使う気にはなりません。我々も、トヨタ自動車として、特別に31フィートのコンテナを、とんでもないお金をかけてJRと一緒に作りまして、今やらせていただいておりますけど、本当に一般の方々がコンテナを鉄道輸送しようとしたら、やっぱり40フィート、45フィートが運べないとだめですよ。そういったところを、やっぱり国としても、国内物流網をどう整備するかというのが港の存亡にかかわるという意味で、ぜひとも訴えていただきたいし、JR貨物がそういう方向で考えているのかどうか、これもすごく疑問なところがありますので、ぜひとも、本当にコンテナで国内輸送をしたいのであれば、その辺を国としてアピールしていただきたいなという意見を追加させていただきます。

【分科会長】 ありがとうございます。

港湾局長のほうからどうぞ。

【港湾局長】 今の鉄道についてのお二人の委員のご意見ですけれども、実は昨日、JR貨物の会長さんと少し話す機会があって、我々の港湾政策の説明を差し上げました。その中で、会長さんは、荷主の物流連の会長という立場もあるのですが、JRとしては、最も港湾とリンクして、モーダルシフトという、いわゆる環境面のことだけではなくて、荷主さんに対するサービスとして、港湾との連携をしっかりとっていききたいというご意向をお持ちでした。ただ、個別の問題になってくると、例えば、トンネルがどうかとか、設備投資がどうかとか、結構いろいろな課題があるやに聞いておりますが、少なくともそういったところを一つ一つクリアして、もう一度日本国内における港湾と鉄道のリンクがうまくいくように、それは我々としてもしっかりと検討していき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、ご質問、ご意見ございませんか。

【委員】 広島のほうで1つもなかったので、1つだけ申し上げます。

私から見ても、今回の変更によって、LNGの値段が一般家庭においても下がるのではないかという明るい見通しで、こういう報告というのは大変ありがたいことだと思います。しかし、4ページの表を見たときに、もう一段の工夫ができないかと。これは別に国交省から言うようなことでもなく、私から言うのも差し出がましいのですが。今のエネルギー事情で、原発がどうなるかわからない中、電力会社もガス会社もLNGにこれから頼らざるを得ません。また、高値になってきておりますが、この表を見ますと、電力とガスが組んで輸送したほうが、コストが安いということが目に見えてわかっています。中国電力は、同じエリアでたしか2つぐらいLNG発電をやっていたと思うのですが、そういう協力協調体制というのも必要ではないか。西部ガスも、たしか九州なんかですと、LNGを2カ所ぐらいやっていると思うので、工夫をして欲しいと感じました。

以上です。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに、委員からご質問、ご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、個別の港湾の一部変更について、答申案文をお諮り申し上げたいと思います。

まず最初、広島港です。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。」

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。

次は、新潟港です。答申。新潟港。「国土交通大臣に提出された新潟港の港湾計画については、適当である。」

この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。

それでは、これをもちまして、本日のすべての審議案件は終了いたしましたので、マイクは事務局のほうにお返しいたします。

【総務課長】 皆さん、ご審議、どうもありがとうございました。

次回の第48回港湾分科会でございますけれども、3月12日月曜日13時半から、場所はこの同じ会場を予定しております。先ほど港湾局長のほうから申し上げましたとおり、非常にいろんなご指摘、ご意見をいただきましたので、次回、それらについてご説明できるような資料もできるだけ用意していきたいと思っております。

それから、議事資料につきまして、大部でございますので、もしお荷物になるようございましたら、机の上に置いておいていただきますと、後日郵送させていただきたいと思っております。

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。本当にどうもありがとうございました。

—— 了 ——