

平成24年7月5日（木）

於：金融庁（中央合同庁舎第7号館）12階共用第2特別会議室

交通政策審議会第49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49回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成24年7月5日（木）
開会 14時00分 閉会 16時00分
2. 開催場所 金融庁（中央合同庁舎第7号館）12階共用第2特別会議室
3. 出席委員氏名

氏名	役職名
上村 多恵子	(社)京都経済同友会常任幹事
内野 雅一	毎日新聞編集委員
木村 琢磨	千葉大学大学院教授
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
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

4. 会議次第

① 港湾における地震・津波対策のあり方について（報告）	・・・	4
② 社会資本整備重点計画の見直しについて（報告）	・・・	6
③ 港湾における風力発電の導入円滑化について（報告）	・・・	9
④ 港湾計画について（審議）	・・・	11
➤ 鹿島港	・・・	11
➤ 那覇港	・・・	12
➤ 新潟港	・・・	13
➤ 小名浜港	・・・	19
➤ 水島港	・・・	23
⑤ 平成24年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について（審議）	・・・	28

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 それでは、ご出席を予定されている委員の皆様がおそろいになりましたので、交通政策審議会第49回港湾分科会を開催したいと思います。私は総務課長です。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、お手元の資料の確認をお願いします。まず、議事次第、分科会の委員名簿、配席図。次からが議事資料になります。資料1-1で津波対策のあり方。クリップでとめていますが、この中に資料1-1から資料1-5まで入っております。詳細は割愛いたします。続きまして、資料2社会資本整備重点計画の見直しについて。資料3港湾における風力発電の導入円滑化について。次からが本日の審議事項でございます鹿島港の計画、那覇港の計画、新潟港の計画までが資料4-3になります。続きまして、参考資料の4-1と4-2というのが続いてございます。続きまして、今度は資料4-4ということで、小名浜港の計画がついてございます。その次がまた参考資料という形で4-3、その次が資料4-5で水島港の港湾計画。最後が資料の5で基本計画が出ていますが、この中にまた参考資料5-1と5-2が入ってございます。

以上、合計21部をお配りしております。

そのほか、メインテーブルには、港湾管理者から提出されました鹿島、那覇、新潟、小名浜、水島のそれぞれ港湾計画書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ください。

それでは、議事に入ります前に委員の出席確認をします。本日、初めてこの分科会にご出席いただいています新しい委員をご紹介します。お二人いらっしゃいまして、1人が毎日新聞編集委員の内野雅一様でございます。

【委員】 よろしくをお願いします。

【総務課長】 もう一方、一般社団法人日本船主協会港湾物流専門委員会の委員長である池田潤一郎様が委員になりました。本日は代理で船主協会 事務局長にご出席いただいております。ありがとうございます。

【事務局長】 よろしくをお願いします。

【総務課長】 先ほど委員14名中8名の出席ということになりましたので、交通政策審議会令第8条に規定されています定足数である過半数8名に達しておりますので、ご報告させていただきます。

それでは、議事に入りたいと思いますので、ここからの司会進行を分科会長にお願いします。

それから、マスコミの方、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。それでは、分科会長、よろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、早速本日の議事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。本日は、報告事項3件、審議事項6件でございます。なるべく早く進めたいと思いますので、円滑な議事進行にご協力ください。また、先ほどご報告ございましたように、本日は定足数ぎりぎりということなので、どうか最後までおつき合ってくださいよう、よろしくお願いいたします。

それでは、早速議事の1番に入らせていただきます。報告事項でございます。港湾における地震・津波対策のあり方について。事務局のほうからご説明をお願いいたします。

【海岸・防災課長】 海岸・防災課長でございます。お手元に国土交通大臣あての答申文がついておりますクリップどめの資料がございますので、これに従いまして資料1-1から資料1-5でございますが、説明をさせていただきます。

まず資料1-2をご覧ください。おさらいになりますが、昨年5月に港湾分科会防災部会を設置致しました。計6回の審議を経まして、今年の6月13日に審議結果を取りまとめ、大臣あてに答申をいただきました。その答申について報告いたします。

資料1-5が本文ですが、これは参考までに後ほどご覧いただくとして、資料1-3「港湾における地震・津波対策のあり方～島国日本の生命線の維持に向けて～ 概要」に従いご説明いたします。

全体的な構成につきましては、左側の課題、基本的考え方というものを受けて、最後に施策方針ということでまとめております。まず、取りまとめに当たりまして一番重点を置いたのが、課題の東日本大震災の教訓でございます。大きく5点、この教訓として挙げております。

1つが、防災・減災目標の明確化と避難対策の充実の必要性です。これは、昨年の中央防災会議等でも昨年来、議論になっておりましたが、災害には上限がないという考え方のもとで、一定レベルの津波に対しては防護をし、それ以上の津波に対しては、減災に重き

を置くべきという事です。その減災という考え方と併せて避難対策を充実していくべきであるということが、1点目の教訓です。

それから、2点目が、防波堤による津波の減災効果の発現です。今般の地震・津波の関係で、港の防波堤というのが津波に対しても非常に効果を発揮したことは、私どもの研究所の分析結果からも明らかになっております。一方で、釜石の防波堤をはじめとして津波によって倒壊してしまったので、この防波堤による減災効果等を持続するための構造的な補強。いわゆる粘り強い構造を施していくべきであるというのが2点目の教訓でございます。

3点目は、地域経済を支える物流基盤の耐震性・耐津波性確保の必要性です。港湾においては、地域経済を支えるために被災時にも最低限の物流基盤を持ち続けておく必要があります、そのための耐震性・耐津波性の確保が必要であるということが3点目でございます。

4点目でございますが、被災から港なり地域を守ることよりも、一定の被災は容認しつつ、これをできるだけ軽いものにし、すぐに復旧をしていくという考え方に軸足を移しています。そういった中で、発災後から復興に至るまで、時間軸に沿って対応を考えておく必要があるということでございます。後ほどこれを体現した形の港湾BCPについて説明をさせていただきますが、この時間軸に沿った対応が必要であろうということが4点目でございます。

5点目が、災害に強い物流ネットワークの構築ということで、点としての港湾ということにプラスをして、船舶のネットワーク自体を災害に強い形にしておくことが必要であるというのが5点目でございます。

以上、大きく5点に整理をしまして、それに基づいて基本的考え方にあります、大きく3つの柱を立てております。1つは、防災・減災目標の明確化として、これに対応する形で右側に港湾の津波からの防護を挙げております。2番目に、港湾BCPに基づく港湾の災害対応力の強化を挙げております。

お手元に資料1-4 参考図集がございますが、5ページ目をご覧ください。港湾BCPの概念について整理いたしました。BCPはご承知かと思えますけれども、もとは企業が被災をしても経済活動を続けていくために、復旧までの計画を策定されているものと理解しておりますけれども、これを全国の各港で策定する必要があり、全国の港でBCPを策定していくことについてこの中で提言をいただいております。

図面の真ん中にタイムフローを示したバーチャートがありますが、この発災以降、時間

軸に沿って対応がそれぞれ変わってまいります。今回の震災でも一番先に航路啓開を手がけ、それが終わり次第、緊急・生活物資の輸送を始めてまいります。これが軌道に乗ってまいりますと、1週間以降に幹線物流の物流ルートや、オフサイトからの支援体制の拡大といった様々な時間軸に沿った対応が変わってまいります。こういったことを1つ、シナリオとして事前に描いておく必要があるのではないか、このシナリオを行動計画という形であらわしておく必要があるのではないかというのが、考え方の基本の1つでございます。

また、このシナリオに沿った対応に必要な施設の災害予防策のようなものをあらかじめ計画の中にうたって、それに基づく災害予防策をとっておく必要があるのではないかということで、大きくこの2つの構成によります港湾BCPのご提案をいただきまして、これに基づいてそれぞれの港の災害対応力を強化していくという考え方を打ち出しております。

A3版の資料に戻りまして、3つ目の柱として、港湾間の連携による災害に強い海上輸送ネットワークの構築を挙げております。

非常に短時間での説明ですので言い尽くせない部分はございますけれども、以上のような大きく3つの柱の考え方をご提示いただきまして、今まさにこれに基づく施策を我々のほうで動き出しているところでございます。今後ともこれに基づく施策につきまして逐次報告をさせていただきますが、最後にこの短期間の中でおまとめをいただきました委員の皆様方に感謝を申し上げまして報告とさせていただきます。以上でございます。

【分科会長】 どうもありがとうございました。防災部会の答申を既に出ささせていただいておりますが、本日はその内容について概略のご報告をしていただきました。何かご質問等ございますか。

よろしいでしょうか。それでは、2つ目の報告事項に移らせていただきます。社会資本整備重点計画の見直しについて、事務局のほうから再度資料の説明をお願いします。

【計画課長】 計画課長でございます。資料2 社会資本整備重点計画の見直しについて、ご説明します。表紙をめくっていただきまして1枚目ですが、社会資本整備の重点計画。これは今まで何々整備5カ年計画というのがかつてありましたが、それをまとめる形で平成15年から大体5年を単位とする計画をこのような名称で計画づくりに入っているわけでございます。

1. の3つ目の丸に書いてありますけれども、1次計画、2次計画と既に実施されてきていまして、今回ご報告させていただくのは3回目に当たります平成24～28年度を計

画期間とする内容です。計画事項としては、社会資本整備の重点目標や、事業の概要等々について記していくということでございまして、今まで既に検討を進めてまいりました。平成22年にスタートしまして、この港湾分科会の親審議会に当たります交通政策審議会と、それから社会資本整備審議会の合同で計画部会を設置して審議してまいり、概案がまとまりました。

下から三行目にありますが、6月にはパブリックコメントということで意見聴取をしているところございまして、本日をもって意見聴取の締め切りとしております。今後いただいた意見をもとにして、再度この原案を議論し、夏ごろに閣議決定をする予定になっております。

その案の内容が、2ページ目でございます。全体の構成は4つに分かれておりまして、現状の整理を1番目でした後、2番目に社会資本整備のあるべき姿ということで、方向性をうたっております。3つの視点ということで、安全・安心等視点を3つ用意し、9つの政策課題を設定しております。それをもとにして、社会資本整備の方向性を実現するための事業・施策（プログラム）というものを分野横断的に定めております。3つ目ですが、計画期間における重点目標ということで、基本は選択と集中という基準を設けまして、重点目標を4つ用意いたしました。1つ目は災害リスクの関係、2つ目は経済の国際競争力、3つ目が持続可能な国土・地域づくり、そして最後に4つ目ですが、維持管理・更新という重点目標を設定しております。こういった重点目標に合わせて、次の下にありますが、指標を具体的な数値を入れて、この5年で目指すべき目標というものを定めております。最後に、計画の実効性を確保するための方策等についてまとめております。

この後、3.の重点目標、4つに合わせてどのような指標が港湾、あるいは海岸の分野で準備されているかということ、3ページから少し概略ご報告いたします。1点目が、大規模、または広域的な災害リスクを低減させるということで、いろいろなテーマを掲げておりますが、特に二重枠で港湾に、あるいは海岸に関係する部分としての指標を紹介いたします。大規模震災が想定される中での海岸堤防の整備率というものを28%から66%まで高めていこうというのが、この[4]です。[10]はその下でございまして、港湾においては緊急物資供給可能人口というもの、この指標を現在2,640万人から、5年後の28年に2,950万人にしていこうということです。3つ目の二重枠であります。その一番下の[15]、先ほど防災部会でも話がありましたが、水門・樋門等の自動化、遠隔操作化というテーマを設定しまして、現在ゼロを57%まで高めていこうということで

す。

4ページに参りまして、同じく災害リスクの話で、[17]のテーマとして、浸食海岸において、現状の汀線防護が完了した割合ということで、浸食海岸汀線防護の目標値を設定していますが、その整備が完了した状況を、現在の78%を85%に高めていこうというような指標がございます。

続きまして、5ページです。重点目標の2番目としまして、産業・経済の基盤、国際競争力の強化というテーマでございます。[38]にあります、国際海上コンテナ・バルク貨物輸送コスト低減率ということで、22年に比べて総輸送コストを5%下げていこうというテーマとか、その下の[39]、日本発着コンテナ貨物の釜山港等東アジア主要港でのトランシップ率を10%から半減していこうというテーマがございます。続いて[40]、[41]では、いずれもコンテナターミナルの話ですが、出入管理システムを導入し、P Sカードという電子カードで入退場を管理するシステムを導入していますが、この普及率を65%から95%に高めるとか、あるいは国際コンテナ戦略港湾の中でCollinsという物流情報システムをつくっていますが、これが中国・韓国とも相互に連携して使えるようにしようというのを、日本の港で5港整えようというような目標の設定をしております。

最後、6ページのほうでございますけれども、環境問題についても幾つか指標を準備しております。[64]の干潟の再生、それから[66]の三大湾における底質の改善といったものを入れていきます。

それから、重点目標4の維持管理のテーマでございます。[67]として、海岸堤防等の老朽化の調査の実施率、これを今53%ですが、100%にしていこうということ。港湾におきましては、[68]ですけれども、既に長寿命化計画というのがおおむね7.5メートル以上の岸壁については計画ができておりますけれども、その計画に基づいて十分に維持点検がなされているかという対策実施率、これを6%から100%に高めていこうと。こういった指標を盛り込む内容を今素案として掲げておりまして、本日までのパブリックコメントに供している状況でございます。

以上、ご報告終わります。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。次期社会資本整備重点計画の素案がご報告されました。何かご質問等ございましたら、お願いしたいと思います。

【委員】 5ページ[39]の日本発着コンテナ貨物の釜山港等のトランシップ率を1

0%から5%にということですが、今まではどちらかというと日本の港でのトランシップ率を上げるという表現なり、あるいは目標を上げていたと思いますが、今回初めて逆に、他国のトランシップ率を下げるという表現が用いられています。非常に明快ですが、あえてチャレンジブルな表現・数値目標になったというのは、これはターゲットをそこに置くことを明確にするという意思の表れと読み取ったらよいのでしょうか。

【計画課長】 ご指摘ありがとうございます。日本で扱う外貿コンテナ貨物のうち、直接海外の港とやりとりする前に、一端、他国の港を経由して大型船に積みかえて輸送する、これをトランシップ貨物と呼んでいます。その割合がここ10年ほど急激に伸びてきており、次第に増加する傾向にあります。

こういったトランシップという貨物の形態はダイレクトで直接行く輸送に比べて、時間も要しますし、費用的にもかかるという傾向があります。私どもとしては、日本発着の貨物がダイレクトで行ける割合をしっかりと確保していく必要があるのではないかと、特に欧米基幹航路を維持・拡大し、欧米向けの貨物について、ダイレクトで輸送される貨物の割合を増やす必要があるのではないかと認識に立ちまして、法律改正により国際コンテナ戦略港湾と位置付けた京浜港と阪神港に貨物が大型の船舶によってダイレクトに行き来できる港としてしっかり整えていこうということを目指して、この目標を設定するに至ったという状況でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにご質問等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、次の報告事項に移らせていただきます。3番目の報告ですが、港湾における風力発電の導入円滑化について、事務局のほうからご説明をお願いします。

【海洋利用開発室長】 港湾局海洋環境課 海洋利用開発室長です。私から、資料3に基づきまして、港湾における風力発電の導入円滑化につきましてご報告いたします。

資料をめくっていただきまして1ページでございます。昨年度2度ほどご報告をさせていただいておりますけれども、政府全体でこの再生可能エネルギーの利用促進をしようという大きな流れがある中で、港湾におきまして洋上風力発電の整備をしたいという要請が高まっています。そのような情勢を鑑み、その導入を円滑化することで低炭素社会の構築に寄与していこうという目的のもとで進めてきたものです。具体的には、港湾の本来機能と共生した風力発電の導入手順につきまして、国土交通省と環境省が連携して有識者を交えた検討会を開催し、去る6月22日に環境省と連名でマニュアルとして取りまとめ

て公表いたしました。

次のページ以降がそのマニュアルについてのパンフレットです。4ページに港湾における風力発電導入の手順を提示しています。大きなポイントとして、関係者間で協議会を設置して連絡調整を行うということ。そういった調整をしながら、再生可能エネルギー導入の適地を設定し、それを港湾計画に位置づける。そして、港湾管理者が適地について事業の企画提案を公募し、選定するというのが大きな流れでございます。以下、イメージ等を提示していますが、割愛させていただきます。

本日、この後鹿島港の港湾計画につきましてご審議をいただく予定になっておりますけれども、このマニュアルと並行して進んでいると聞いております。今後このマニュアルに準じて手続を進める予定であると伺っております。私共としましては、このマニュアルのブラッシュアップと、引き続き港湾における風力発電の導入につきまして、各事業者を支援するということを通じましてこの施策に取り組んでいきたいと考えています。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。港湾における風力発電導入に関連しまして、特に作成したマニュアルの概略説明でございました。皆様方には初めてかも知れませんが、何かご質問、ご意見等ございましたら、お願いします。

【委員】 今回、風力発電についてまとめられたわけですが、海洋、あるいは港湾を利用して発電する方法は他にいくらでもあります。今回はこの風力発電が最重点であるという論拠を持って進められるのでしょうか。それとも、まず先に風力発電についてまとめておいて、今後、他の発電方法についても進めていくということでしょうか。

【分科会長】 事務局のほうから説明お願い致します。

【海洋利用開発室長】 現在こういった再生可能エネルギーを港湾でということになりますと、風力と太陽光、この2つがおそらく技術的には確立した手法であると考えられます。今回この風力発電の導入につきましてマニュアルをまとめましたのは、特に洋上で風力発電施設を立てる場合に、既存港湾の航路であるとか、そういった本来の機能とのバッティングの可能性があります、調整が必要になるということが考えられますので、それに関しまして導入を進めていく上で調整を図る、共生を図るという観点でまとめたものです。

もちろん海洋の再生可能エネルギーとなりますと、潮力や波力など、様々なものがございます。それらにつきましては今後技術的な検討が進められると思いますし、私共もそういったものについて取り組んでまいりたいと考えています。

【分科会長】 ほかに質問等ございますか。

それでは、報告事項はこれ以上質問がないようでございますので、これで終了とさせていただきます。

本日の審議事項に移らせていただきます。お手元の議事次第に記載しておりますように、審議事項の案件は5件でございます。そのうち、まず鹿島港、那覇港、新潟港、この3港を一括して説明いただきます。そして、審議を終えた後、残りの小名浜港、水島港、これはいずれも先般来ご報告がございました国際バルク戦略港湾の施策に関連した港湾計画の改定でございますので、この2件をあわせて審議していただくという形で進めていきます。

まず鹿島港、那覇港、新潟港の計画の一部変更に関連しまして、事務局のほうからご説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 はい。港湾計画審査官でございます。よろしく申し上げます。まず、鹿島港の港湾計画一部変更についてご説明いたします。表紙をご覧ください。鹿島港の港湾計画の中で、先ほど海洋利用開発室長からも説明がありましたが、風力発電施設の導入を図る区域を設定するという変更内容です。赤点線で示しているエリアです。

次のページの左側の図をごらんください。南海浜沖地区一部において、再生可能エネルギーの利用する区域を設定するということでございます。港湾の運営に支障がないということが必要になりますので、右側の航跡図をご覧ください。明確ですが、今回エリアを設定する箇所は緑点線で明示しておりまして、大きな船は通るところではないことを確認しております。岸からは大体600メートル程度離れたエリアでございます。

次、2ページ目をご覧ください。鹿島港は既存の風力発電施設がかなりたくさん設置されています。まず赤で記しているのが現在営業している施設。それから、青で示しているのが今工事中の施設です。今回設定するのが緑の点線で示しています、大体手前側から沖側に向けて1キロ、幅で7キロと、約700ヘクタールのエリアを設定しております。

3ページです。風力発電における鹿島港の優位性を示しています。まず左側の図面をご覧ください。これは鹿島港周辺の風況、風速の状況を示しています。今回計画変更で設定する区域は、平均風速が大体5.5から6m/sということで、これは風力発電の導入のガイドブックによると適地、有望地に該当します。それから、右が既存の発電能力を示していますが、今は既に多くの発電機が回っているということですが、それが家庭の電気消費量とどれくらいの比較になるかということを示しております。鹿島港の背後には神栖市や鹿島市が控えておりますが、それらの全世帯のうち約13%の消費を賄うことができます。新たにまた導入されますと、その割合がもう少し上がっていくということになる

うかと思えます。

最後のページに、今回確認していただきたい視点を記載しております。

以上が鹿島港についてのご説明でした。

続きまして、那覇港についてご説明いたします。資料4-2をご覧ください。1ページめくっていただきまして、那覇港の概況をご説明いたします。左側が南、右側が北を示しております。一番南側に那覇空港があり、那覇空港から道路が伸びていくという状況です。現在、那覇空港と泊埤頭地区を結ぶ黒い線、空港線が既に供用開始しております。それから先の部分につきましては、黒丸の点線でずっと続いておりますが、ここは将来構想ということで、前回の計画の中で位置づけられているところです。

次のページをご覧ください。今回の計画変更内容でございます。既定計画は先ほどご説明いたしました。今回計画ということで、ちょうど今まで丸で示しておりました泊埤頭から新港埤頭までの部分を、今回臨港道路（若狭港町線）ということで計画いたします。今回計画は、当然既存の臨港道路がありますがその部分がかかなり混雑しているということ、それから国道58号線が少し離れたところにあります。そちらも日々混雑しているという状況ですので、新たに臨港道路を計画しておこうということです。

次のページです。沖縄振興基本方針と沖縄21世紀ビジョンの計画がございます。これが平成24年4月から少し変わっておりますので、ご説明致します。以前は沖縄振興計画というのは、あくまでも国が主体で策定し、分野別の計画を沖縄県が策定するという仕組みでしたが、この4月から沖縄振興基本方針を国で策定し、振興計画は県で策定することになりました。それを沖縄21世紀ビジョン基本計画ということで、基本的には振興計画は沖縄県知事が策定するという位置づけになっております。

次のページをご覧ください。その沖縄21世紀ビジョン基本計画の中に、今回の道路をはじめ、こういったものが位置づけられているかということを示したポイントです。まず、この中の赤枠で触れておりますけれども、人流・物流を支える港湾の整備<臨港道路>、那覇港については那覇空港や埤頭間等を結ぶ臨港道路の整備、これが沖縄の基本計画の中に位置づけられています。それ以外にもレクリエーションやガントリークレーン、ロジスティックセンターもこの中に位置づけられています。沖縄の中でこの道路というのは非常に重要な位置づけになっているという認識をしております。

次のページをご覧ください。既存の臨港道路1号線があるということを申し上げましたが、その道路は今非常に混雑しております。特に朝夕だけではなくて、日中の渋滞も常に

発生している状態ですので、ピンクで示す部分にロジスティクスセンター等が開業しますと、ますます交通量が増えて渋滞に拍車がかかる恐れがあり、そういった面でも必要な計画であると考えております。

6ページです。この臨港道路を整備するとどういった効果があるかということ、今回試算いたしました。左側の Without の図が整備をしない場合、With が整備をする場合です。整備をしない場合は、当然この既存の青の臨港道路港湾1号線しかありませんので、このまま交通量が増えると、1.89という混雑度になります。これは非常に混雑するという状態になって、様々な施設の利便性が損なわれるということです。右がこの若狭港町線を整備した場合についてです。当然2つの道路に分散されますので、どちらも1.10、0.87ということで適正な状態になります。

7ページです。ここでは周辺の地域高規格道路の計画を示しています。これは、左側が北側ですけれども、読谷村から一番南の糸満市まで約50キロありますが、そこにずっと湾岸沿いに道路が計画されています。その中で、例えばこの地図でいくと右側（南側）ですけれども、一部は供用を開始しているところもあります。それから、空港と泊埠頭間の沈埋トンネル部分も一部供用を開始しております。それにつながる今回の部分ということで、非常に計画として大事な部分と考えていますし、地元としても早く整備してほしいと期待がされている箇所でございます。

最後は、確認の視点を記載しております。以上です。

引き続きまして、新潟港のご説明に入ります。資料4-3をご覧ください。それから、以前ご説明しておりますが、参考資料4-1をご参考として、添付しております。まず、資料4-3の表紙をご覧ください。新潟港は西港区、東港区の2つの港区からなっております。その中で、西港区はフェリー航路など、東港区はどちらかというとコンテナやLNG等が中心となる港です。コンテナ取扱量は2011年で20万TEUに達しており、これは過去最高の取扱量を記録していますし、11年3月の東日本大震災のときには代替港として様々な機能をされたと伺っております。

1枚めくっていただきまして1ページ、新潟港（東港区）の今回の計画です。港湾の一体的かつ効率的な運営の促進を図るため、効率的な運営を特に促進する区域に設定いたします。いわゆる青囲みでございます。今回、左側の部分、新潟港国際海上コンテナターミナルと書いていますけれども、この部分にガントリークレーンをはじめコンテナの施設があり、そのW1～5までの部分についてをエリアに入れるということです。

それから、少し右のほうに外れまして南埠頭地区というのがあります。こちらは本来木材を扱うエリアと計画されていますが、実態上としては今コンテナを扱っているということですので、今回はこの部分も含めて青囲みをします。こういった形で両方を青囲みにすることによって、会社としてより効率的に運営できると考えております。

次のページをご覧ください。新潟港（西港区）の今回の計画です。実は西港区には、フェリー、内貿・ROROなどが今既存の計画であります。ただ、この計画についてはまだ未着工で、今後こういった形で着工されるか、まだ少し先行き不透明なところもあります。そういった観点から今回はこの部分について、将来また利用形態を見直す必要があるとは思いますが、赤点線で示すエリアは利用形態の見直しの検討が必要な区域ということで設定し、先ほどご説明した青囲みのエリアとは一線を画するというのを考えております。

最後のページは確認の視点を記載しております。ご審議のほどよろしくご意見申し上げます。

【分科会長】 ありがとうございます。以上、一部変更に関連しまして3港分を一括ご説明いただきました。これに関連しまして、ご意見、ご質問等ございましたら、お願いします。

【委員】 最初の鹿島港、資料4-1の2ページについて。この風力発電の関係施設が設置される区域の囲み方としまして、緑色の点線というのは、今後新たに風力発電を設置する予定区域ということであって、従来からある既存の風力発電施設が置いてある区域は特に囲まないという整理ですね。私は先ほどの風力発電の検討会にも携わっておりまして、基本的には、現行法令を変えないで既存の法令の枠内で制度設計をするというスタンスだったと思いますので、こういう整理の仕方もやむを得ないとは思っております。

ただ、理想的に言うならば、将来的な風力発電の区域のみならず、現状として風力発電が設置されている区域もあわせて同じ色で囲んでおくというのが好ましい姿だろうと思っております。これは、将来部分だけを囲むというのはバランスが悪いということもありますけれども、風力発電という今後重要な港湾の使い方を示すわけですので、既存のものも今後のものも、合わせて枠で囲むというのが好ましいと思います。この辺は港湾計画に関する基準省令をぜひ改正していただいて、風力発電等の再生利用エネルギーを利活用する区域というのを省令の中に入れていただくのが好ましい姿だろうと思っております。これはあくまで要望ですので、今後の課題としていただければと思います。

前回、これは港湾懇談会で申し上げたことですが、現行の港湾法の中では、全国的な規律をする趣旨というのがかなり色濃く盛り込まれていると、私自身は思っております。それはすなわち、港湾計画とか、基本方針とか、そういう形で全国的なルールづくりを重視するスタンスが港湾法の潜在的な要素として読み取れるはずで、あと1つ言えば、港湾管理者の設置に関する国の関与ですが、そういった全国共通のルールづくりを進めるといふ港湾法の趣旨、内在的な論理をぜひ生かしていただいて、こういう場面でも港湾管理者がまちまちのゾーニングをするのではなくて、統一的なルールづくりをぜひ進めていただきたいと思います。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。事務局のほうからご説明ございますか。

【海洋・環境課長】 ご指摘ありがとうございます。海洋・環境課長でございます。風力発電のマニュアルをつくる際にもいろいろご意見をいただきまして、我々としても港湾計画におけるこういう再生可能エネルギー、特に風力発電をどのように位置づけるかというのが課題としてまだ残っていると理解しております。1つは、本日ご指摘があったように、計画の省令の中できちっと位置づけたらどうかというご意見もありますので、今回洋上風力ということである程度ターゲットを絞った形でやっていますが、その辺の整理も含めてまた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。はい、どうぞ。

【委員】 今の風力発電に関して質問です。この緑色の点線の部分の再生可能エネルギーのエリアでどれくらいの風力発電の電力を発電しようという計画でしょうか。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【海洋・環境課長】 大体今大きなもので1基2メガワット、2,000キロワットの発電が可能です。それがここで50基ぐらいは設置できると考えますので、全体で10万キロワット程度の可能性があると考えています。これはもちろん事業者のほうで計画をしてということになります。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほかに、他の港湾の一部変更も含めまして御質問はありますか。はい、どうぞ。

【委員】 本日は新潟港の方も来ていらっしゃるのでしょうか。直接ご質問することは可能でしょうか。

【分科会長】 新潟港関係の方は。

【港湾計画審査官】 事務局でお答えできる範囲でお答えします。

【委員】 そうですか。新潟港は国際戦略港湾で選択と集中といったときに、おそらく一番戸惑われていると言っても過言ではないかと思えます。というのは、新潟港から日本のハブ港（京浜港・阪神港）にトランシップしようと思うと、北回りでも、南回りでも一番遠いですね。その新潟港が釜山で接続すると言われると、これは大変な戸惑いではないかなと思えます。そのような環境下、新潟県はこれからどうやってこの新潟港を使って地域経済振興を図ろうとされているのかをお聞きしたい。

【分科会長】 はい、事務局のほうから。

【港湾計画審査官】 新潟県の担当者ではないのですが、私の前任地の下関もそれに近いところがあるのかなと思えます。やはり日本海側のエリアになると、どうしても直接的に近い韓国や中国についてはダイレクトで行くほうが望ましいと思えます。様々な種類の荷物があると思えますので、その荷物の性質によって異なってくるのではないかなと思えます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

拠点港湾の選定にかかわった者として一言補足させていただきますと、新潟港は総合拠点港湾に選定されたのですが、そのほか、機能別にはコンテナやエネルギーといった幾つかの機能の拠点港湾として選定されています。そのときに、新潟県から、どのような計画で、どのような需要のもとで何をやりたいかということ独自にデータをご提出いただきました。それによりますと、対岸直接貨物のやりとりだけで、今の19万TEUからほぼ30万TEU程度、現在から5割程度は伸びるというような予測をしていらっしゃいます。今回の計画もそれに対応した計画の一部変更だと思います。それをどういうふうに民営化して扱うかということへの対応だと私は解釈しています。具体的なデータは持ち合わせておりませんので、もし必要ならば、次回にでも県のほうから取り寄せていただいてご報告いただければと思います。

ほかにございますか、どうぞ。

【委員】 那覇の件で、ご質問です。前回出たときも似たような質問をしたと思えますが、4ページに、平成23年、平成26年で新たに臨港道路が供用予定と示されており、今回の臨港道路も示されておりますけれども、最終的にこのすべてが供用すると、当初言われていた混雑度の数値はどのようになるのか、それから、今回計画の臨港道路はいつ整備する予定になっていますか。この2つを教えてくださいたいと思えます。

【分科会長】 事務局のほうからお答えをお願いします。

【港湾計画審査官】 最終的な数値まで、今回は算出しておりません。と申しますのは、6ページをご覧いただければと思いますが、今回計画の赤いラインが途中で終わって、全体の将来構想の中の一部を今回計画に入れさせていただいているということです。そこまで伸びたとすると、こういった渋滞度合いになるといったことを示しております。

それから、事業実施についてですが、今後計画や設計といった段階になろうかと思いません。整備期間は、おおむね10年程度要するのではないかと聞いております。

【委員】 平成26年と平成23年というのは、もう既に計画があつて進んでいると。平成23年は去年ですか。そうすると、これはもう完成しているのですか。

【港湾計画審査官】 平成23年の部分はもう完成しております。

【委員】 では、平成26年のも進んでいるのですね。

【港湾計画審査官】 平成26年の部分は工事中でございます。

【委員】 一体これ、全部整備した場合にどういうことを狙われているのかという話が必要ならば、ものの流れのコントロールとしては全く意味がないと私は思います。今回の整備部分だけ混雑度が軽減されると言われたところで信じがたいです。

【計画課長】 計画課長です。今回の計画は港湾の臨港道路と、先ほど少し説明がありましたが、7ページにありますように、沖縄の地域高規格道路の沖縄西海岸道路ということで全体の計画がありまして、その一部を構成するものとして、特に港に隣接する部分について今回位置づけをしました。

ご指摘のように4ページでいいますと、平成26年度供用を目指して、このオレンジ色の点線の部分は事業が完成するという事。それから、西海岸道路、本日ご説明した箇所については、これから予算取りをしていきますので、スタート時点にもよりますが、おおむね10年以内には完成させる予定でいます。そうなったときの交通量については、全体としては整理しております。本日の資料にはそれを明示しておりませんので、十分なお説明になっていないかと思いますが、混雑度の検討は実施しております。

【港湾計画審査官】 申し訳ございません、私が思い違いをしていました。6ページの図面で先ほど混雑度をお示ししましたのは、平成42年までで全部が完成したという状況でございます。本当に申し訳ございませんでした。

【委員】 そういうことですか。

【港湾計画審査官】 失礼いたしました。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい、ありがとうございます。

【分科会長】 6ページの Without と With の比較は、臨港道路の部分だけではなくて、トータルの高規格道路が供用した場合と、しない場合ということの結果だそうでございますので、ご了解のほどお願いします。

ほかにございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 風力発電の関係の質問です。現在、国のエネルギーの基本計画をつくっているとありますが、要するに国全体としてのエネルギー計画の流れと、港湾をその中でどう使うかという関係は今後どのように変わっていくのでしょうか。今回は、港湾業務に支障のない範囲で設定しましたと最初にご説明頂きました。順番が港湾の業務が第1で、国のエネルギー計画が2番目という認識ですね。今後エネルギーを第1に考えて、そのレイアウトの中で港湾業務をやるという発想の転換は今後生まれてくるのでしょうか。

【海洋・環境課長】 大変難しいご質問をいただいているかと思います。当然政府全体のエネルギー政策の中でこの再生可能エネルギーをどう位置づけるかという問題で、全体賦存量をどのくらい見るかというところで、今風力発電をいろいろ環境省と一緒に議論しているのですが、言われていますのは、海域というのは港湾区域以外にも実はたくさん水域がございます。そういう中で、港湾エリアというのは港湾管理者という管理者がはっきりしているのです、そういう意味からいえば、例えば水域部における立地調整や漁業者の調整が早く進みやすいというところはございます。そういうところもあって、港湾における風力発電については、港湾管理者の計画の中できちっと位置づけていこうということです。では、港湾をどう使うかというのは総合的に判断していくべきことだと思いますので、この港湾のエリアについて、例えば風力発電をたくさん入れることによって、港湾の活動がある程度制約されるというのは、やはりそこは総合的な検討の中で判断していくのだろうと思っています。そういう意味からいうと、洋上風力発電は港湾にしか置けないのかという議論も、そこであわせやらなければいけないのだろうなというふうに思っています。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 新しい水域の利用のパターンですので、いろいろ技術的にも、法的にも詰めなければいけない部分もこれからたくさん出てくるのではないかと思います。ほかにこの3港の一部変更について、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、それぞれの港湾計画の審議結果について個別にお諮りを申し上げたいと思います。まず1点目、鹿島港ですが、「国土交通大臣に提出された鹿島港の港湾計画については、適当である」、この答申案文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。異議がないようでございますので、承認していただきましたことにさせていただきます。

それから、那覇港でございます。「国土交通大臣に提出された那覇港の港湾計画については、適当である」、この答申案文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。ご異議がないようでございますので、那覇港についても承認していただいたことにさせていただきます。

新潟港でございます。「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」、この答申案文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。ご異議がないようでございますので、新潟港についても答申案文どおりということでご承認いただいたことにさせていただきます。ありがとうございました。

それでは、引き続きまして、残り2件でございます。先ほど申し上げましたように、小名浜港、水島港、いずれもバルク戦略港湾関係の案件でございます。事務局のほうから一括してご説明をお願いします。よろしく願いいたします。

【港湾計画審査官】 はい、ご説明させていただきます。まず小名浜港についてご説明させていただきます。まず、小名浜港個別のお話に入る前に、石炭輸入を取り巻く全体のお話ということで、参考資料4-2を先にご説明させていただきます。

1枚めくっていただきまして、1ページ目、国際バルク戦略港湾の概要です。これはもう皆さんご承知かと思っておりますので、簡単に説明させていただきます。資源、エネルギー、食糧と、そういった分野、その中で今回はエネルギーの分野になっております。そういったところにハード、ソフト一体として集中的に投資をしていくということでございます。

それから、(2)で、バルク戦略港湾の政策目標を示しています。2015年までに現在主力となっている輸送船舶の満載での入港に対応するというので、この下の表でいき

ますと、ちょうど上側の表の部分の船（石炭はパナマックス船）に対応できるようにすると。それから2020年までには、もう少し大きな船、最大級の輸送船舶満載での入港に対応するというので、その表の中の下の欄の船（石炭はケープサイズ船）に対応するようなことをしていくということでございます。国際バルク戦略港湾としては、今回の石炭に関しては小名浜港、それから徳山下松港・宇部港、この2つの港が選定されているという状況でございます。

もう一枚めくっていただきまして、石炭がどのように使われているかといったことをご説明します。まず上側が一般炭、下側が原料炭という形で紹介させていただいております。一般炭はほとんどエネルギー源として使われていき、原料炭は鉄鋼の原材料として使われていきます。今回の場合はエネルギーということで、上側の部分（一般炭）についてご説明いたします。まず輸入量が大体1億1,700万トンありまして、そのうちの大部分を電力事業者、その他メーカーと書いていますが、このところにつきましても大部分はエネルギーとして使われています。それからセメントメーカー。ということで、一般炭はいろいろな事業者が消費している。電力事業者が多いとはいえ、それ以外の事業者もかなりの部分を使われているという性質があります。

次の3ページです。石炭をめぐる状況についてご説明します。これは、まず左側の世界の石炭消費量の推移のグラフをご覧くださいなのですが、中国以外の国はそんなに大きく変動はない。インドも少し増えてきておりますが、世界的に見ると、中国の大きな成長がここからも読み取れます。右が世界の石炭輸入量の推移ということで、日本はずっとここ数年同じような量で輸入が続いておりますが、こちらのほうも中国の輸入量が増えています。まだ量的には日本より少ないですけども、もう少したてば、多分逆転するのではないかと思いますけれども、中国がいきなり増えてきているという状況があります。

その次ページ、我が国の電源構成の推移です。これも2011年の東日本大震災以前のお話ですので、これから将来このままということではないかもしれませんが、2010年度で大体4分の1ぐらいが石炭火力でございますので、石炭というのはかなり日本のエネルギーにとって重要な材料であるということがここで言えます。

その次のページでございますけれども、石炭燃料の優位性です。これは、まず左側のグラフをご覧ください。原油が緑、赤がLNG、一般炭が紫という形になっております。このように原油とかLNGというのはいろいろな経済状況によって乱高下する場合がございますが、石炭については比較的安定したコストになっています。

右側のグラフが電源別の燃料コストを示していますが、石炭火力発電所というのはLNGや石油火力に比べると2分の1から4分の1ぐらいの値段の安さになっているということで、これは日本にとって今後もおそらく重要な材料になっていくのかなと思っております。

その次のページでございます。石炭がこれからどういった位置づけになるかということです。これは、今まさに政府がエネルギー環境会議というところで、どういったエネルギーミックスの姿がふさわしいかということを経験されており、もうすぐ計画が策定されるというふう聞いております。ここには、先月の6月29日に会議で出されたときの資料をここに記載させていただいております。その中では、選択肢(1)(2)(3)ということで、原子力の割合が0、15、20～25といった選択肢を示しております。ですから、原子力の割合が増えれば石炭の割合が少しは減りますが、いずれにしても現在の24%からそんなに大きく落ち込むことなく、これからも重要性は出てくるのかなというふうに考えております。

次のページでございます。これは輸入の拠点がどういったところにあるかということを経験しております。これは一番左側の輸入量の欄をご覧ください。徳山下松・宇部から小名浜まで、日本の中でベスト5の港をここに記載しております。こういった中で小名浜港というのは全国の中では5番目の輸入量を誇っております。その中で今回どういった観点でバルク戦略港湾になったかということですが、次の欄が2次輸送量ということでございます。これは一旦その港に石炭を揚げて、そこからまた別の船で次の港へ持っていくという2次輸送の量を示していますが、その量が徳山下松・宇部、それから、小名浜では比較的多く、また戦略港湾の中で示されている計画書の中では、これからそういったところが増えていくということが記載されております。

それから、複数港寄りと申しますのは、これは徳山下松港に入って、そこでは石炭の全てをおろさずに、徳山下松港で必要な部分だけをおろし、それ以外のものは船に積んだまま別の港に入ることによってございまして、そういったことをすることによって少し軽くなりますので、喫水調整が必要なくなるということによってございまして。

そういった観点から、今回見ますと2番から4番までの衣浦、松浦、橘といったところは大きな火力発電所はあるのですが、波及的な効果はあまりない。その中で、徳山下松・宇部、小名浜については、それぞれその港からまた別の港にということですので、小名浜港へ入ってくる石炭のコストが下がることによって、ほかの港にも裨益していくという

ことが期待されております。

続きまして、小名浜港の港湾計画の一部変更ということで、今度は本編の資料4-4をご覧いただければと思います。まず、表紙が東港地区を示しており、埋め立てされております岸壁の部分と、泊地の部分と、航路の部分が今回変更になる部分でございます。

1ページめくっていただきまして、まず課題といたしまして、この青囲みで少し書いております5号埠頭、6号埠頭、7号埠頭、ここで主に石炭や金属鉱を取り扱っていますが、大型の船がいろいろ入ってくる。それから、石炭の量は一括して入ってきますので、そういった観点で混雑度合いがなかなか厳しくなっておりますので、今回もう一つ岸壁が必要だということが求められております。

次のページをご覧ください。計画変更内容ということで、既定計画と今回計画を記載しております。大きく変わっておりますのは、既定計画で例えば岸壁14メートルになっておりますのが、岸壁20メートル（耐震強化岸壁）。それから航路、これが今まで17メートルであったものが20～21メートル、泊地につきましては20メートルということで、大きな岸壁を整備することによって航路や泊地についても今回増深をするという計画になっております。

その次のページでございますけれども、二港寄りや二次輸送がどういった効率化を果たすのかを示しております。現在は小名浜港に、赤い船（90,000DWT級）や青い船（70,000DWT級）で今入ってきておりますけれども、そういった船で入ってきたものを、例えば相馬港とか、常陸那珂港に二次輸送をしています。それが下の将来は現況より大きな船（175,000DWT級）で小名浜港に入れて、それをまた別の港に持っていくことで、小名浜港だけではなくて、能代港とか、酒田港とか、そちらの港についても効率化も図れるということです。それから、二次輸送と書いておりますのは、それぞれ今個別の港が個別に調達しているのが一括して小名浜港で調達して、それを二次輸送することによってコストダウンが図れるのではないかとこのところではあります。

その次のページでございます。大水深岸壁が必要な理由を示しています。15万トン以上の船、これがどれぐらい今使われているかということです。右側のグラフをご覧くださいと、これはバルク貨物船の構成比率を船腹量で記載しておりますけれども、大きな船の割合が近年少しずつ増えてきております。小さな船の割合が少しずつ減ってきている状況ですので、やはり大型船舶のスケールメリットを生かした輸送を行う必要があり、それによって石炭を安価に調達することができるのではないかと考えております。

次のページをご覧ください。石炭輸送を取り巻く世界的環境ということで、一般炭の輸入港における最大岸壁水深を示しております。隣国、韓国や台湾を見ますと、多くの港で大水深の岸壁がもう既に整備されています。日本は整備されている岸壁もあるのですが、今はまだ隣国に比べるとどうしても水深が浅い。そうなると、やはり石炭輸送に当てる船が制限される。そうなると、結果として非効率な輸送になるということがありますので、そういった観点からも大水深の岸壁が必要ではないかと考えております。

6ページです。これは少し違った観点ですが、東日本大震災を踏まえた小名浜港の防災計画です。図面上は見にくくなっていますが、一番左側に赤い実線や薄い青で塗っている箇所があります。この部分がL1地震、通常100年程度の地震が来たときの津波に対して、この程度浸水するということですので、そういった際には、港湾のBCPの策定を今小名浜港の中で実施されているとお伺いしております。

最後のページは、国としての確認の視点を記載しております。以上です。

引き続きまして水島港についてご説明いたします。水島港についても2つ資料がございます。参考資料4-3と、資料4-5でございます。参考資料4-3については、前回おおむねご説明しておりますので、簡単にご説明いたします。まず1ページがトウモロコシの消費量の推移を示していますが、世界全体で見るとトウモロコシの消費量は順調に上昇している状況です。日本は大体1,600万トン弱の輸入量があります。

2ページです。これも復習になりますが、トウモロコシを日本はどういったものに使っているかということを示しています。65%は配合飼料に使われております。また、その配合飼料に占めるトウモロコシの割合というのは大体半分ぐらいでございますので、トウモロコシというのは非常に日本の畜産にとっては大事な材料であるということです。

次の3ページです。先ほどの石炭と同様に、トウモロコシでもやっぱり中国の影響が出てきています。中国の消費量はここに書いてはありますが、かなりの勢いで伸びてきている状況です。それから、これはスケールが違いますが、輸入量についてもかなり増えてきている状況ですので、将来中国が大量に輸入するようになったときには、日本も不利にならないようにしていく必要があると考えております。

4ページ目、最後のところですが、これも左側が配合飼料の生産をしているところと、畜産県がどこにあるかということです。当たり前のことですが、配合飼料を生産しているところの背後に畜産県があるということです。右側の図面が配合飼料の工場がある港で、やはりトウモロコシの輸入量が多い状況があります。こういったことを少し頭に

入れていただきまして、個別の計画についてご説明いたします。

まず、水島港港湾計画の一部変更ということで、表紙をご覧ください。表紙の中で、今回の計画変更箇所はちょうど航空写真の真ん中あたりの赤点線内、それから右下の赤点線の2カ所ございます。詳細については、次のページをご覧くださいと思います。

1 ページです。まず、一番湾奥になっているところ、パシフィックグリーンセンター株式会社といった会社がここを専用で使われているのですが、そこを平成22年にはトウモロコシとか豆類で194万トンというかなりの量を利用されております。ただ、泊地が水深12メートルのため、パナマックス船では満載で入船できませんので、減載して入船しているという様にお伺いしております。

それから、右下の方にあります瀬戸埠頭、こちらを瀬戸埠頭株式会社が専用でお使いになられているということで、ここはトウモロコシだけではなくて、原塩も輸入されていると聞いております。こちらも泊地や航路の水深が12メートルですので、同じように減載して入船している状況です。それにより少しコスト的に不利益になっているのではないかと考えられます。

次のページをご覧ください。個別に少しずつ詳細になってきます。既定計画と今回計画で何が変わったかと申しますと、まず専用埠頭のドルフィンの1バースが新規になっております。既存ではマイナス12.3と書いていますけれども、そこがマイナス14メートルのドルフィン、ここは専用埠頭ということになります。それから、前面の泊地が今までマイナス12メートルであったところが、今回14メートル、それから航路についても14メートルということでございますので、ドルフィンに合わせて増深をするという計画です。

その次のページです。瀬戸埠頭の専用のドルフィンの箇所です。ここも既存の埠頭でドルフィンはもう14メートルあるのですけれども、今回14メートルということになっております。ただ、航路や泊地については今まで少し浅いところがありましたので、それを14メートルにして、常に満載で入れるような体制をとるというところ です。

その次のページについては、先ほどご説明いたしましたので、省略させていただきます。

その次の5ページですけれども、中国・四国・近畿の一部における水島港の重要性を示しています。平成22年度に中国・四国・近畿の一部（兵庫県と大阪府）の配合飼料のうち、150万トンと大体半分が岡山県で生産されています。それ以外の部分があと半分あるということです。その岡山県の生産の大部分については、この水島港で生産しています。それから、その水島港で生産されている配合飼料の材料であるトウモロコシについては、

大部分が水島港に入港していますので、そういった面からも水島港の重要性というのは、バルク戦略港湾の中では非常に大事な港であると認識しております。

その次のページです。それでは、水島港で水域施設を14メートル化するとどんな効果があるのかということです。現状、12メートルで満載入港できる船が大体年間12隻程度ですので、それ以外の船については減載して入港しています。それが、今回14メートルになりますと、黄色の部分につきましてはもう減載する必要がなくなります。満載で入港できるということです。今まで減載していた分をその分の船に積むことで、その分船の隻数も減ってまいります。こういった形で船の隻数も減り、1回当たりの効率もよくなるということでございます。

その次のページです。水島港港湾計画の一部変更ということで、これは先程とは別の変更案件です。玉島地区という、先ほどの水島地区から西側にありますけれども、ここに効率的な運営を特に促進する区域というものを設定しようという計画変更です。

8ページをご覧ください。今までの既定計画では効率的な運営を特に促進する区域というのが一部でありましたが、平成24年度に港湾法改正があり、その観点から、今回効率的な運営をする区域を少し広げて、この図面でいきますと左側の上の部分も新たに今回運営会社の青囲みのエリアにしていこうという計画です。

最後のページは確認の視点を記載しております。以上です。

【分科会長】 はい、ありがとうございました。ただいまご説明いただきました小名浜港、水島港、計画一部変更につきまして、ご質問、ご意見、ございましたらお願いします。

【委員】 よろしいですか。水島港の資料の6ページ、今回14メートルの岸壁を整備することによって全体の船の数を減らせるというご説明のあった資料ですが、グラフのピンク部分では14メートルでも満載入港不可となっています。これは16メートルなのか、20メートルなのか、抽象的でよくわかりませんが、ターゲットを14メートルではなくて、この14メートルでも満載入港不可の船が全部入れるような大水深岸壁を整備したら、入港隻数をもっと減らせて、経済的なのではないでしょうか。それについて、多分ご検討されていると思うので、ご説明いただければと思います。

【分科会長】 事務局からお願いいたします。

【港湾計画審査官】 はい。今ご指摘のように、当然14メートルよりももっと増深をして大きな施設にすれば、船側のコストは多分下がるということは事実かと思えます。ただ、今回浚渫や、ほかの施設の整備にかなりの多額のお金がかかりますので、費用とのバ

ランスを考えて14メートルが一番適切であると考え、今回計画させていただいております。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 全体のバランス、使えるお金と効率とのバランスを考えて14メートルに決められたということでしょうか。もし今後、大型船化がどんどん進んでいって14メートルでは足りなくなる可能性がある中で、また同じような問題が起きることを踏まえて、例えば当初から一気に16メートルにしたほうがトータルとしては効率的だというようなことにはならないでしょうか。

【港湾計画審査官】 そこも2つの考え方があるかと思います。段階的にやっていって少しずつ効果を発現するというお考えと、やはり一気にやって効果を発現するというお考えがあるかと思いますが、今回の場合はまず14メートル化を促進することによって、少しでも効率化していこうという考えのもとで、今回こういった計画にさせていただいております。

【技術参事官】 技術参事官でございます。ご指摘のとおり、14メートルでやめるのか、16、17メートルまでやるのかというのは選択肢だと思います。14メートル化については、今の船の状況から見ると、確実に投資効果が見えるので、これはまず投資としては間違いないので1つの選択肢であるといえます。次に、16～17メートルまで整備するかということについては、これからパナマ運河が拡張される関係もあって、船舶の大きさがどうなるか、不確定要素があります。したがって、もう少し大型船の動向が明確になった段階で16メートルがいいのか、17メートルがいいのかを検討した上で、投資効果が出て必要があれば、16～17メートルの整備もあり得ると思っております。

その際に14メートル化が将来の16、17メートルにすることに対して無駄な投資になっているといけません。例えば、将来的に必要になって16、17メートルにする場合においても、手戻りや無駄な投資にならないよう、計画上、実施上の工夫はしっかりしていきます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい、ありがとうございました。

【分科会長】 ほかにご質問、ご意見、ございませんでしょうか。どうぞ。

【委員】 同じ水島港の資料2ページですが、赤で印をつけていただいた部分は公共で整備するという理解でよろしいのかどうか。それから、3ページですが、これは公共の埠

頭は全くないということで、民間で航路の浚渫費用を負担するという事でしょうか。確認させてください。

【分科会長】 説明をお願いします。

【計画課長】 専用埠頭につきましては企業の岸壁なので、基本的に企業のご負担ということですが、航路の部分につきましては、事業手法等々、いろいろとこれからさらに検討していきたいと思っております、そういう段階に今はございます。

【委員】 検討中のところで申しわけないのですが、おそらく現行制度のもとでは基本的には民間の負担で航路を浚渫するということになるんだろうと思います。エネルギー港湾の制度も適用されないということだろうと思います。ただ、これも前回別の会議でお話ししたとおり、公共的な事業に民間の企業の負担、受益者負担を求めるという可能性が理論的にはあり得ます。その反面で、専ら特定の民間の会社が使う施設であっても、こういった国際バルク戦略のような公共的な事業の一環として整備される場合には、公共の負担が一定程度あってもいいのではないかと考えておりますので、ぜひその辺の公と私のバランスの検討をぜひやっていただきたいというお願いでございます。

【計画課長】 はい、ご指摘の点を踏まえまして、引き続き検討してまいります。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに。はい、どうぞ。

【委員】 今、委員がおっしゃったことに対して、私も同じように思います。やはり、こういったバルク戦略で取り扱う穀物でありますとか、石炭でありますとか、そういった我が国の重要な資源に関しては、一企業の枠組みにとらわれず、国としてどのようにきちっと整備していくかということをしっかり考えなければいけません。

それから、今この水島に関しては、特区申請で水島バーチャル・ワン・カンパニーか何か、そういうのが内閣府の特区制度でも選ばれて、特別にもっと大きな範囲だと思うのですが、水島地区全体の新しい1つの構想を、また別の日本における別の制度を使いながら整備していこうという構想があるやに聞いておりますので、そういったものと歩調を合わせながら進めていっていただきたいと思っております。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかに2件あわせてご質問、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、これ以上質問、ご意見がないようでございますので、答申案文についてお諮り申し上げたいと思っております。まず、小名浜港でございます。「国土交通大臣に提出された小名浜港の港湾計画については、適当である」、この答申案文でご異議ございませんでし

よか。

(「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、小名浜港の港湾計画一部変更は、原案のままお認めいただいたことにさせていただきます。

次は水島港でございます。「国土交通大臣に提出された水島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、水島港の一部変更計画についてもご承認いただいたことにさせていただきたいと思っております。どうもありがとうございました。

それでは、お手元の議事次第の5番目でございますが、平成24年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について、事務局からご説明いただいた後、ご審議賜りたいと思っております。よろしく申し上げます。

【産業港湾課長】 産業港湾課でございます。資料5の平成24年度特定港湾施設整備事業基本計画という資料5(A4、3枚紙)、及び参考資料5-1、5-2についてご説明いたします。お手元の資料5に加えて、プレゼンテーション用に参考資料5-1を用意いたしました。これについて説明をいたします。

まず参考資料5-1の1枚目をご覧ください。港湾整備の枠組みと概要を示しております。港湾の整備は基本的に港湾法に基づきまして、この国のビジョンとなる基本方針を定め、基本方針に基づきまして各港の港湾計画を港湾管理者が策定します。これをこれまで港湾分科会でご審議していただいております。港湾計画に基づきまして事業を実施いたしますが、左に書いていますような事業が港湾整備事業、いわゆる国庫補助負担事業などの公共事業でございます。

今回お示ししているものは、この右に示します特定港湾施設整備事業、いわゆる起債事業というものです。具体的な中身につきましては、2ページ目の特定港湾施設整備事業とは、という絵をご覧ください。基本的に港湾整備といいますのは、ここに書いています港湾整備事業(公共事業)と、特定港湾施設整備事業(起債事業)、それと地方の単独で行う地方単独事業、この3つに分かれております。

今回ご提示しました特定港湾施設整備事業(起債事業)ですが、これは港湾管理者が行う上屋や荷役機械、埠頭用地等の港湾機能施設整備事業と、下に書いています臨海部土地造成事業ということで、都市機能等用地や工業用地などを造成する事業に分かれています。

この青囲みのところが今回ご審議いただく事項でございます。

次の3ページをご覧ください。この起債事業に充当する地方債資金の種類についてご紹介しております。地方債資金を活用して行うこの起債事業の性格ですが、岸壁や防波堤等の整備のような直接国費を投入する港湾整備事業とは異なりまして、港湾管理者が自分で債券を起こして資金調達を行い実施する事業で、港湾管理者は施設の使用料収入や土地の売却益等により償還を行うというものです。

これは種類を示しておりますけれども、国内資金と国外資金。国内資金には、国債の発行などにより調達した財政融資資金や、また地方公共団体金融機構がみずからの機構債の発行などにより調達した機構資金。加えて、民間等資金もありますし、また、国外からは外貨資金も充当される場合もあります。

次の4ページ目に、基本計画の作成の基本的な考え方を示しております。私どもが斡旋をする対象として、この4点を対象事業として整理するわけです。具体的には、①の港湾整備促進法に定められた対象工事の要件に合致しているか否か、②の各港の港湾計画と事業制度との整合性がとれているかどうか、また、③の岸壁、防波堤、航路・泊地等に係る港湾整備事業の実施状況との整合が図られているか否か、④の地元関係者との調整等、事業実施に向けた調整が調っているか。そういった4点をチェックしまして、これらの項目を満たす事業につきまして、下の黒丸に記載しています法律で規定された施設区分ごとの各年度の数量及び事業費、実施対象港を決定事項として定めているものです。

次の5ページ目に港湾整備促進法に基づく資金融通等の手続フローを示しております。まず最初に、港湾管理者から①に示します当該港湾の事業に関する資料を提出していただきまして、先に説明しました4点を満たしているかどうか、港湾局産業港湾課でチェックをします。その基本計画を取りまとめたものを、本日の港湾分科会にてご審議いただき、答申をいただくというものです。

ご了解を得ましたら、この基本計画を内閣の承認を得るために閣議請議、承認という手続、⑤、⑥の手続を行いまして、その後⑦の資金融通の斡旋を政府にお伺いするという流れになっております。

今回の基本計画の概要を6ページ目に示しております。平成24年度の事業費として、398億円あります。港湾機能施設整備事業に係る起債が242億、臨海部の土地造成に係る起債が155億円となっております。

次の7ページ目ですが、事業の推移をグラフで示しております。おおむね港湾整備事業

費、いわゆる公共事業の事業費の大体10分の1程度が上屋、埠頭用地、荷役機械等の整備を行う、この赤で示しました港湾機能施設整備事業でありまして、また土地の造成等を行う臨海部土地造成事業というのは、直近の3年間、大体150億円程度で動いています。

8ページ目に臨海部土地造成事業で整備した用地の状況を示しております。おかげさまで、左の円グラフに示したように造成した土地の95%は処分が進みまして、右のグラフに示していますが、過去5年間程度におきましては、処分面積（需要）が竣工面積（供給）を上回っているという状況です。

9ページ以降には、主な個別事業の予定箇所の概要を示しております。これは時間の関係上、省かせていただきますけれども、1枚目だけご説明いたします。例えば苫小牧港の弁天地区といいますのは、今回のような港湾計画の計画変更でご審議いただいた内容に基づきまして、港湾整備事業、いわゆる公共事業、これと一体的な埠頭用地、荷役機械の起債事業についてここに明記しているというものです。残りの10ページ以降は、時間の関係上、省かせていただきます。

なお、資料5-2にはA3判でかなり厚い資料がついています。これもかなり詳細に至りますので、個別の説明は省かせていただきますが、概略のみご説明します。これを数ページご覧頂くと、本検討結果で薄く灰色で塗ったような部分があります。これは、私どもが斡旋を行わない案件でして、この薄く灰色に塗った以外のものをこの基本計画の中に盛り込み、それをとりまとめて案を作成したのが、この資料5です。

なお、斡旋を行えないものをいくつかご紹介しますと、そもそも法律の対象工事としていないものとして、例えば旅客上屋、地方港湾でも対象外の地方港湾を挙げてきたものや、あるいは港湾計画の変更や用地補償等が未了のものは斡旋対象となりません。

繰り返しにはなりますが、これらを全部取りまとめたものが、資料5 平成24年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）です。中身は平成24年度特定港湾施設整備事業基本計画というところに施設名、上屋、荷役機械、埠頭用地とございまして、それぞれの数量、事業費、あとは全体事業費を記載しています。2ページ目には同じように埋め立てという面では都市機能等用地とか工業用地と書いておりますけれども、全体としては397億6,200万円という事業費を計上しております。

以上でご説明を終わらせていただきます。

【分科会長】 どうもありがとうございます。委員のご要望に沿うような形で、大変わかりやすい資料を整えていただきました。これに関連しまして、ご意見、ご質問がござい

ましたら、お願いしたいと思います。

はい、どうぞ。

【委員】 ほんとうにわかりやすい資料で説明してくださって、ありがとうございます。全体としての基本計画の実施状況というのはよくわかりました。基本的なことですが、この埠頭用地の用途について、港湾に近い用地を日本全体として見た場合に、工業用地に使ったほうがいいのか、都市用地に使ったほうがいいのかといったような用途に関する判断というのは、今回の選択の中で行ったり、あるいは提案に対してコメントするということはあり得るのでしょうか。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【産業港湾課長】 はい、ありがとうございます。埠頭用地というのは基本的に港湾管理者が所有し、長期にわたってそれを使用していくというものであります。いわゆる臨海部土地造成事業というのは、その売却を主に目的としたものでございます。そうしたものにつきましては、港湾をどのように開発、利用及び保全していくかという、まず国がビジョンを決める基本方針に従いまして、各港が港湾計画をつくりますが、その際に土地の利用を、これは埠頭用地で使いましょうとか、これは臨海部土地造成ということで売却しましようというようなものを、港湾分科会でご審議いただいております。その中で、これは埠頭用地、これは臨海部の都市機能用地として使おうという要望が港湾管理者から上がり、個別の港について港湾分科会でご審議いただいて、適切とみなしたものについて、必要性、緊急性を見ながら事業の要求をしていっているという流れになっております。

【委員】 質問の趣旨としては、港湾用地に限らず、日本国内の用地において用地のニーズを踏まえた配置論などを精査・判断する機能を持っているのかと仰うことです。例えば、工業用地が埠頭用地以外の用途に使う都市機能等用地か、工業用地にするかといったときに、工業用地がどこに、どの程度必要か、都市機能等用地の方が重要だといった判断は日本全体の土地を考慮して検討すべきことだと思えます。場合によっては工業用地のニーズが減っていけば、工業用地ばかり開発しても不要な土地が増えてしまう。また、その逆も可能性としてある。それらは、港湾の管理という観点からだけでは、判断できることではないように感じます。

そういったことを踏まえ、先ほどおっしゃられた全体としての基本計画の中に、必ずしも港湾行政とは関係ないかもしれないエリアのニーズも踏まえて、どの程度の規模、どのような種類の工業用地だったらニーズによってはつくっていいとか、どこに、どのような

都市機能等用地であれば建設が適切であるということ判断される機能があるのでしょうか。

【産業港湾課長】 お答えになるかはわかりませんが、港湾計画で工業用地とか都市機能等用地が位置付けられますが、これはあくまでも計画でありまして、次に実施の際に、港湾管理者が埋め立てをする場合は公有水面埋立法に基づいて、本当にその土地需要があるのかどうかというところを公有水面埋立法を所掌している港湾局が厳密に審査することになっております。

港湾管理者が貴重な公有水面を埋め立てるという場合に、本当にそういうニーズがあるのか、また経済社会情勢から見て本当に大丈夫なのかという、別の法律の審査がありますので、そこで先ほど委員がおっしゃったようなチェックがなされるのではないかと考えています。

【委員】 そういう枠組みになっているということですね、わかりました。もう一つだけ。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 全体の機能、役割分担というのはわかるのですけれども、個別の案件が出てきたときにも、そういう判断もその都度あり得るのでしょうか。今回提案してきている都市機能等用地というのは、本当にニーズがあるのかということが、ここで予算がつく、つかない段階でも、もう一度考えられるのですか。

【産業港湾課長】 単なる土地造成事業がどうかというのは、また様々なチェックの仕方があるかとは思いますが、通常の起債事業というのは公共事業と一体となって行われます。その場合、まず公共事業をする際に、背後圏に発生する貨物需要、これは本当に必要なのか、緊急性があるのかというふうに、まずチェックが入ります。

それで第1段階をクリアして、第2段階で、それと一体的に行うときの起債事業でまたそのチェックが入るということです。ただ、それがマクロのチェックか、ミクロのチェックかということにつきましては、これは個別具体の例によっていろいろ変わってくるような気がしますので、これを一概にどうとは私もなかなか答えづらいところがあります。いずれにしても、特に昨今の厳しい財政事情の折、多面的にかなりの時間をかけてチェックをしているということだけは、説明できるものかなと思っています。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 大変わかりやすい資料をご用意いただきまして、ありがとうございます。全体像が非常にうまく把握できるような資料をおつくりいただいたことに感謝を申し上げます。この施設別内訳の表を見ると、今回選ばれていない案件が幾つかあるのですけれども、どういう基準で選ばれていないのかを教えてください。全部ご説明いただく必要はないので、いくつか例示でご説明いただけるとありがたいなと思います。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。まず北海道でいいますと、上から2つ目ですが、これは×旅客上屋と書いております。実は旅客上屋はこの港湾整備促進法の対象施設になっておりません。要は物流をメインにしておりますので、旅客上屋については、荷さばきをするような施設ではないため、幹旋の対象外となっています。

旅客上屋以外では移動式の荷役機械が次の2ページ目に出てきます。固定式及び軌道走行式荷役機械と記載した欄がありますが、この固定式と軌道走行式は幹旋の対象になっているのですが、この移動式荷役機械については法律上も対象となっていないので、対象外となっています。

それと、例えば3ページ目の千葉の館山を見ていただきますと、地方港湾ですが、基本的に地方港湾のうち政令で定める港湾というのがあるのですけれども、館山市は政令で定められておりませんので、幹旋の対象にはならなかったというものがあります。

また、審査項目で判定する場合もありまして、それは若干省きますけれども、港湾計画が改訂されていなかったり、用地補償が未了であるのに出してきていたり、そういったようなものにつきましては、残念ながら幹旋の対象にはしていないというものであります。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。ほかにご質問、ご意見等ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ただいまご審議賜りました、24年度の特設港湾施設整備事業基本計画（案）について、答申案文をお諮りしたいと思います。「平成24年度特設港湾施設整備事業基本計画については、適当である」、こう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、原案どおり承認していただきましたこととさせていただきます。どうもありがとうございました。

以上をもちまして、本日の第49回港湾分科会の審議・報告事項を全部終了いたしました。マイクを事務局にお返しいたします。

【総務課長】 どうもご審議ありがとうございました。私から、2件だけご報告いたします。1つは、次回の第50回港湾分科会について、11月開催を予定しております。具体的な日程につきましては委員の皆様とご相談させていただいて、ご連絡いたします。

それと、本日の資料は特に大部ですから、もし置いておいていただければ、郵送させていただきます。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 ——