

平成25年2月27日（水）

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51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51回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成25年2月27日（水）
開会 14時00分 閉会 15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
赤井 伸郎	大阪大学大学院教授
池田 潤一郎	(一社)日本船主協会港湾物流専門委員会委員長
上村 多恵子	(一社)京都経済同友会理事
内野 雅一	毎日新聞編集委員
木場 弘子	キャスター・千葉大学教育学部特命教授
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

4. 会議次第

① 港湾計画について（審議）	．．．	3
➤ 大阪港	．．．	4
➤ 神戸港	．．．	5
➤ 石狩湾新港	．．．	13

5. 議会経過

開 会

【企画官】 定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第51回港湾分科会を開催いたします。

本日は、港湾局総務課長が所用のため欠席しております。私は、代理を務めます港湾局総務課企画官でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、お手元の資料の確認をいたします。まず、議事次第、委員名簿、配席図をお配りしております。また、議事資料として、資料1「大阪港港湾計画一部変更」、資料2「神戸港港湾計画一部変更」、資料3「石狩湾新港港湾計画一部変更」、以上3部をお配りしております。このほかに、メインテーブルには、大阪港、神戸港、石狩湾新港の港湾計画書を配付しております。もし何か不備等がございましたら事務局までお申しつけください。

それでは、議事に入る前に、委員のご出席を確認いたします。本日は、14名のうち8名がご出席予定となっておりますが、若干名、到着が遅れておられます。交通政策審議会令第8条の規定に基づきますと、8名以上の委員がおそろいになった時点で定足数に達し、議決をとることが可能になりますので、委員がおそろいになられるまでは先に事務局から議事内容のご説明をさせていただき、委員がおそろいになってから議決をするということでご了解を賜ればと思っております。

それでは、本日予定しております議事に入らせていただきます。分科会長、司会進行をお願いいたします。

なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

【分科会長】 それでは、早速、議事に入らせていただきます。本日予定の審議案件は、港湾計画のいずれも一部変更ということで、大阪港、神戸港、石狩湾新港、この3件の一部変更の審議を賜りたいという予定でございます。

審議につきましては、大阪港、神戸港、これはいずれも国際コンテナ戦略港湾の関連で

ございますので一括して審議を行い、その後、石狩湾新港について審議していただきたいという予定をしておりますので、よろしく願いいたします。

それでは、事務局から大阪港、神戸港の港湾計画の変更について、ご説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 港湾局計画課の港湾計画審査官でございます。よろしくお願い申し上げます。

まず、資料1をご覧ください。表紙に航空写真を載せておりますが、今回の変更箇所は赤い丸で示します夢洲地区でございます、そのコンテナターミナル、現在は水深12メートルで計画されているところがございますが、その計画を一部変更いたします。

次ページ、「大阪港計画変更内容」をご覧ください。まず、利用状況をご説明いたします。左下に図面がございまして、C10、C11、C12という3つの連続コンテナバース（延長1,100メートル）については既に供用しております。この夢洲地区における外貨コンテナ取扱量が、平成23年の実績で85万TEUございまして、大阪港全体における取扱量217万TEUと比較しますと、約39%をこの夢洲地区で取り扱っているという状況でございます。それから、夢洲地区におけるコンテナ航路の便数については、昨年の12月時点で26便ございまして、大阪港全体では週80便就航しておりますので、大体3分の1くらいがここに就航しています。そのうち、大阪港全体の北米便は3便のうち1便がこちらの地区で取り扱っているという状況でございます。

今回の計画変更の内容でございますが、左側に既定計画、右側に今回計画をお示ししております。左側の既定計画において、C12岸壁に隣接してYCという岸壁がございまして、既定計画では水深12メートル、延長250メートルの計画でしたが、右側の今回計画では、C12と一体化して、水深16メートル、延長650メートルの岸壁とする計画に変更いたします。

この変更に伴いまして、泊地、それから航路・泊地についても、今まで水深12メートルだったものを、水深16メートルに変更いたします。また、背後に港湾関連用地がございまして、今回の変更にあわせて臨港道路の形状を少し変更し、埠頭用地を少し増やすという計画変更も考えております。

今回の計画変更に至った経緯を次のページ、「連続バースによる効率的な運用」でご説明いたします。夢洲地区は、現状のコンテナ取扱量85万TEUを1,100メートルの連続バースで対応しておりますが、曜日によっては少々船が滞っている状況がございまして、

岸壁の容量が不足しているので、このYC部分の250メートルを延長するべきではないかという状況になっております。

その下の図面をご覧ください。C12岸壁は、北米航路（大体10万トン級）の船舶を想定しておりますが、延伸部だけを水深12メートルで整備した場合、複数の船舶が入ったときに最後に大きな船舶が寄港した場合には非効率になってしまいます。右側にお示したように、延伸部を水深16メートルで計画することによって、水深16メートル岸壁が延長650メートル、それから水深15メートル岸壁が延長700メートルということで、それぞれ連続的に活用できることとなります。15メートル以内の喫水で来る船舶であればどこにでも着岸できるようになり、効率的な運用が可能となります。現状、生じている滞船などがこれで解消できると考え、計画変更いたします。

引き続きまして、神戸港の資料2「神戸港港湾計画一部変更」をご覧ください。表紙の航空写真に、今回の計画変更箇所を赤点線で示しておりますが、ポートアイランドと六甲アイランドの間にある第三航路、及び六甲アイランドの東側の岸壁、航路、航路泊地、の2地区についてが今回の計画変更箇所となっております。

1ページお開けください。神戸港の計画変更内容（第三航路）ということで、まず利用状況をご説明いたします。第三航路は神戸港内の多くのターミナルに通じており、多数の船舶が航行する主要な航路になっております。既定計画では水深15～16メートルと幅を持たせた水深で、なおかつ幅員500メートルの航路ですけれども、今回、船舶の大型化及び輻輳している状況を鑑みまして、右図の今回計画のとおり、水深16メートルで、かつ幅員を100メートル広げまして600メートルとする計画にしております。それにより交通の輻輳の解消と、大型船に対応できると考えております。概算の事業費で、約120億円、浚渫ボリューム（土量）で180万立方メートル程度を想定しております。

それから、次ページの神戸港計画変更内容（六甲アイランド地区）をご覧ください。まず、当地区の利用状況でございますが、六甲アイランドのRC-6、7岸壁には、現在、欧州航路や北米航路も含めたコンテナ航路が就航しております。これは六甲アイランド地区全体で93万TEUの外貿コンテナ取扱量があり、神戸港全体が210万TEUですので、約44%を六甲アイランド地区で担っております。それから便数でいきますと、神戸港全体の週82便に対しまして、当地区には31便が就航しており、割合としては大体38%程度でございます。そのうちの基幹航路に限りますと、六甲アイランド地区については欧州航路が週3.5便、北米航路が週4.5便、就航しております。

今回の計画変更の内容についてご説明いたします。左下に既定計画、右下に今回計画と2つの図面を示しております。左側の既定計画をご覧くださいと、水深14～15メートル、延長700メートルの岸壁が計画されております。実際には既に供用している岸壁でございます。それを今回計画では、水深16メートルの岸壁で、なおかつ100メートル延長を伸ばして延長800メートルとする計画にしております。それに伴いまして、泊地、航路・泊地も今まで水深15メートルで計画していたものも水深16メートルに増深するという計画でございます。こちらのほうは、概算事業費としては約800億円、浚渫土量で410万立方メートルを想定しております。

今回の計画変更に至った経緯をご説明いたします。3ページをご覧ください。「水深16メートル岸壁への増深による効果」と題した資料でございますが、基幹航路（欧州航路、北米航路）におけるコンテナ船の船型というのは、それ以外の航路と比較すると、大きな船舶が投入されており、4,000TEU以上、最近では8,000TEUクラスや1万TEUを超える船舶もかなり増えてきております。

左下のグラフをご覧ください。赤が基幹航路、グレーが基幹航路以外を示しており、基幹航路のほうが大きな船舶が多く使われております。特に4,000TEU以上の船が基幹航路には、多く就航されていると読み取れます。4,000TEU以上の船舶について調べまして、就航するための必要水深を示したものが右側のグラフでございます。2016年をご覧くださいと、水深14メートルであれば大体2割程度、水深15メートルであれば、5割程度、それから、水深16メートルであれば8割くらいの船舶が満載で入港できるということでございますので、基幹航路を就航させるためには、水深14、15メートルでは少し浅いと考えられます。水深16メートルあれば8割弱の船が就航できますので、基幹航路を維持するという観点から、水深16メートルの岸壁が必要だということでございます。

それから、4ページをご覧ください。「東アジア諸国の岸壁整備状況」をお示ししております。基幹航路が就航している東アジアの大きな港を見ていきますと、おおむね水深16メートルとか、もう少し大きい水深17、18メートルというものもございます。やはり、水深16メートル以上の岸壁が複数、連続バースとしてあるというのが標準的な港になってきております。そういったことから考えても、今回の大阪港の計画、神戸港の計画については、こういったアジア諸国と全体的な横並びを見た上で、基幹航路を維持するという点からも必要な計画であると考えております。

続きまして、5ページをご覧ください。「『国際コンテナ戦略港湾』政策の概要」でございませう。これまで何度かご説明差し上げておりますが、私ども国土交通省としましては、政策目的として国際基幹航路を維持、拡大するといったことを目的に掲げております。その中で、ハード・ソフト一体となった施策を集中的に実施するというところで、ここに①から⑤までの具体的な施策を記載しておりますが、今回の計画に当たりましては、①のコンテナ船大型化の進展に対応し得る大水深岸壁の整備という項目が今回計画の焦点になっております。それ以外に、コンテナターミナルを一体運営してターミナルコストを低減する、内航フィーダー網を確保する、ゲートオープンの時間を24時間化する、運営会社を設立して民の視点で運営していく、といったソフト面の施策も実施して参りますが、今回はハード部分についての施策を実施するというのが計画変更の目的でございます。

それから、6ページをご覧ください。「阪神港のコンテナターミナルの方向性」についてご説明いたします。

まず、神戸港についてです。六甲アイランド地区とポートアイランド（第2期）地区に大きな岸壁がございます。それらは、基幹航路の集積を目的にしており、兵庫県以西の西日本の貨物を集めております。一方大阪港についてですが、こちらは夢洲地区、咲洲地区がコンテナターミナルでございまして、比較的輸入が多い特性もございませうので、大阪府以東の北米航路や豪州航路の輸入物資が中心になっております。特に咲洲地区では東南アジアとか近海、もう少し小さな船がたくさん入っており、大阪港と神戸港において、それぞれ役割分担ができており、各港の方向性があるのかなと考えております。

7ページです。「大阪港のコンテナターミナルの変遷」をお示ししております。一番右下に咲洲（S44～H5）と記載しておりますけれども、大阪港のコンテナターミナルは咲洲地区からスタートしております。そういったときに、水深10メートル～14メートル、4,000TEU級と書いてありますが、船舶の大型化に対応したターミナルをまず咲洲地区に整備しております。その後、咲洲地区の左側（オレンジ色囲み）は元々、コンテナを扱っておりましたが、夢洲地区（図面上方）の新しい大水深ターミナルが水深15メートル～16メートルで整備されてきましたので、この咲洲地区の西側部分については、ほかの用途（内貿フェリーや一般のバルクへの対応）に利用転換を図ることを示しております。このような変遷により、大阪港については咲洲地区の東側と夢洲地区、この2つでこれからコンテナ対応していくということになっております。

続きまして、「神戸港のコンテナターミナルの変遷」についてご説明いたします。一番

右上の摩耶・新港突堤（オレンジ色囲み）が昭和42年に岸壁が整備されておりますが、こちらは日本で初めてコンテナ船が就航した岸壁でございます。現在はもうコンテナの取り扱いはなく、様々な形で利用されております。

その後、ポートアイランド第1期地区（左上赤囲み）を昭和45年～平成5年ごろにかけて整備しておりますが、水深12メートルと今ではもう浅い水深ですので、ここも完全に利用転換が図られて、現状ではコンテナは扱っておりません。それから、六甲アイランドとポートアイランド第2期地区、こちらにそれぞれ進展しているわけで、特に六甲アイランド地区においては既定計画において水深13メートル～15メートルと、現状ではまだ16メートルが計画されております。ここを今回計画変更いたします。

それから、ポートアイランド第2期地区は、平成23年までに水深16メートル岸壁も整備されておまして、連続的なバースもございますので、今後はこの六甲アイランド地区とポートアイランド第2期地区、この2つで神戸港のコンテナを取り扱っていくということになるかと思っております。

次の9ページでございます。「確認の視点」でございますが、神戸港と大阪港、あわせてここに記載しております。今回、大阪港、神戸港、どちらもターミナルの整備ということでございますので、確認事項としては、大水深コンテナターミナルの形成で基本方針と合致すると考えております。

それから、神戸港については航路拡幅の計画変更もございますので、今回、航路拡幅に関する箇所についても基本方針と合致していると考えております。

以上です。

【分科会長】 はい、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大阪港及び神戸港の港湾計画の一部変更の内容についてご審議を賜りたいと思っております。質問、あるいはご意見等がございましたらよろしく申し上げます。

【委員】 今回の大阪港、神戸港の港湾計画の一部変更について基本的に賛成ですが、神戸港の航路拡幅について少しお尋ねします。神戸港を地図で改めて見ておきますと、今回の第三航路のもう少し北端から東部工区にかけては、専用岸壁ではございますが、複数の大企業がまだございます。もちろん今回の計画変更の案件は公共でやることですから、その岸壁は企業が整備するとしても、企業も今後は原材料の調達を含めて、船が大型化していくと考えます。例えば、今度の第三航路の拡幅は、北側についても一緒に工事する事ができれば合理的でよいと考えますが、そういうことには一緒にできないのかということ。

それから、少し問題は違うかもしれませんが、改めて大阪港、神戸港を眺めるときに、公共や企業の専用岸壁、バルクについての別は港湾に携わっている方以外の一般の方には分からず、分け隔てがなく大きく神戸港、大阪港というくくりで認識するわけです。ぜひ、国際競争力の強化に向け、コンテナだけではなく、バルクも加えた一体的な競争力のある港という形で、公共、専用あわせて世界に伍していくような整備ができないのかということをし少し意見として述べ、またその辺りの実現可能性についてお聞かせいただければと思います。

以上です。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。事務局のほうからお答えをお願いします。

【港湾計画審査官】 お答えいたします。委員ご指摘のように、第三航路より奥でいきますと、一番大きな岸壁は、水深13メートルの岸壁は神戸製鋼のところがございます。ここは当然、専用岸壁でございますので、岸壁は企業で整備していただくこととなります。今回、第三航路を増深、拡幅することについては、当然、神戸製鋼の船舶もここを通られるわけですので、神戸製鋼にとっても非常にメリットがあると考えております。

ただ、専用の航路につきましては、企業と公共でそれぞれ負担する制度がございますが、それがすべての航路に合致するかは明確にお答えできかねますので、一つ一つ、事情を確認しながら整備していく必要があると考えております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 それでは、委員、どうぞ。

【委員】 はい、ありがとうございます。大阪、神戸だけに留まらず全体的な質問になりますが、例えば、大阪港の資料の2ページに非常にわかりやすい絵をかいていただいているのですが、必要水深がないと入るべき船も入れないという絵となっています。水深もさることながら、私が知りたいのは、各港において（本日であれば大阪、神戸で構いませんが）船舶が沖待している時間や混雑具合についての具体的なデータです。どのくらい待機していて、どのくらい混み合っているから迎え入れるように変更したいという説明であれば非常にわかりやすいと思います。本日でなくても結構ですが、ぜひ教えていただきたいと思います。

それから、もう一点。神戸港の資料4ページで東アジア諸国の岸壁整備状況を詳しくお示しいただいております。例えば、この会議で「釜山に追いつき、追い越せ」のような話

がよく出ますが、水深18メートルという非常に深い岸壁があっても各国は更に深い岸壁を整備するような流れができています。そんな中、今回、水深16メートルにしようと計画する際に、世界の船の大型化を見込んで、最初から水深18メートルと計画したほうが効率的なのではないでしょうか。一度に水深18メートルで整備するのと、段階的に今回水深16メートルにして、更に1メートル、更に1メートルと整備していくのではコストも違ってくると思います。最初からそこまでの必要はないということなのか、そのあたりもわかりやすく教えていただければと思います。以上2点です。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。事務局のほうからお願いいたします。

【港湾計画審査官】 お答えいたします。まず1点、大阪港の混雑の状況でございます。先ほども少々ご説明しましたが、輸入貨物が非常に多いという特性上、週の初めにかなり混雑して、週の後半は比較的すいているというような状況でございます。週の初めには、大きな船ばかりではないのですけれども、現況の延長1,100メートルの岸壁に5隻同時に入るような状況もございます。

それから、すべての状況を調査しておりませんが、昨年4月から8月、大体4カ月ぐらいの状況を調べまして、その間のコンテナ船の入港隻数が大体665隻あり、その中で、少し時間待ちとなった船舶が35隻程度、約5%ですけれども、そういった状況であると確認しております。週の初めに非常に混雑していますので、ある船舶のスケジュール変更がほかの船舶にも波及して、船舶の待ち状況が発生するのかなと考えております。その解消のためにも、今回のC12の延長が非常に役に立つと考えております。

それから、もう1点、水深18メートル化したらどうかというようなご質問であったかと思えます。先ほどの船舶の傾向を見ても、実際、満載喫水で水深18メートルないと着岸できないような船舶も少しずつ就航してきております。今回、なぜ神戸港が水深16メートルで計画するかということでは周りの水深がもともと浅く、水深15メートルとか水深14メートルとか、そういったところもございます。本来であればもう少し大水深で計画するということもあり得るのですけれども、今回、まずは水深16メートルに計画致します。それから、他国の港との競争にも負けてしまうという状況でございますので、まずは水深16メートルの計画を位置づけたというところでございます。

コスト面については、浚渫ですので、確かに1メートルずつ掘ると少しはコストが増えるかと思いますが、今回水深16メートルに掘ったものを将来また2メートル掘るということですので、その分が無駄になるということはありません。将来、水深18メートルが

必要になるということであれば、神戸港のどこに整備するかという問題が別途出てくると思いますが、そういった検討はいずれ必要になってくるかと思っております。

【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す。

【分科会長】 ほかに、はい、委員からどうぞ。

【委員】 ありがとうございます。今の関連で質問です。やはり言葉だけではわかりにくいところがありますので、混雑している事がわかる資料を用意されたほうがよろしいと思います。

それと、C12（水深16メートル）の整備について、確かに混雑している場合には必要かなという思いもありますが、今後、港湾運営会社で阪神港として一つになると、神戸港でも水深16メートル岸壁があれば、そことの連携で効率的に配船すれば今回の計画は不要になるのではないかという議論もあると思うので、何か説明があればお願いします。やはり難しいというところはありますか。

【分科会長】 事務局のほうからお答えできますか。

【港湾計画審査官】 お答えします。先ほど、輸入の状況、それから船がどういったところから入っているかという状況もご説明差し上げました。大阪港は、その近傍で使う輸入物資が比較的多いこともあり、そういった物資については陸に近い港で揚げたほうが効率的であるため、一部、どうしても水深16メートルが必要な船舶も参ります。そういった観点で今回の部分については計画変更いたします。

当然、これから阪神港一体となっていきますので、配船についての効率性の議論はあるかと思いますが、その辺りは地元の事業者などの意見も踏まえて今後検討していく必要があると考えております。

【委員】 もう一点だけ。多分そういう回答になるかなと思っていました。今は半分だけ水深16メートル化するわけですが、今後、すべて水深16メートルになると、阪神港としての効率的な運用を考えるという視点も必要となってくると思います。今回の計画変更についてはいいと思いますが、今後は、阪神港としての運用についての説明と戦略を加えた上での計画が必要になると思います。

それとまだ同じ質問ですが、神戸港も、「交通の輻輳に鑑み、船舶の安全かつ円滑な航行を実現するため」という説明はあるのですが、実際にどの程度困っているのかということについて、もう少し説明や資料はあるのでしょうか。確かに3ページには水深の話が

あるのですが、現在、通れないこともないとすればもう少しご説明いただきたいと思いません。

【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】 資料をお付けすればよかったですね、申し訳ございません。この第三航路の部分は、約140隻/日ぐらいの船舶が航行しておりまして、大きな船舶が通るときには片側通行になる航路規制もございます。ここを100メートル拡幅することで、その規制がなくなるかについてはまだ明確に決まっておりませんが、今後はそれも踏まえて、より使いやすい航路にしていきたいと考えております。

【委員】 済みません、もう一点。この航路を使わなくて入るところにも水深16メートル岸壁はありましたよね。たしか、手前のポートアイランド第2期地区のところに岸壁があったように記憶しておりますが、そこを超えて第三航路西側の水深16メートル岸壁に入らないといけないという理由は何かありましたか。

【港湾計画審査官】 神戸港の資料の1ページをご覧ください。神戸港で水深16メートルの岸壁がございますのは、ちょうどこの左側に青囲みをしてありますところに水深16メートルの岸壁が、4バースございます。

【委員】 第三航路より奥に入るのには水深16メートルは必要ないのですね。

【港湾計画審査官】 水深16メートル以上の岸壁はございません。

【委員】 はい、わかりました。その奥（ポートアイランド方向）に入るために水深16メートルを掘るという話ではないのですか？

【港湾計画審査官】 はい、違います。

【委員】 わかりました、その確認です。ありがとうございます。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見はございませんか。はい、委員どうぞ。

【委員】 関連した質問ですけれども、神戸港は六甲アイランドとポートアイランドと全く別個につくられているので非常にアクセスが悪いと言われております。それを改善する、例えば、橋を架けるとか沈埋トンネルをつくるというのは港湾計画に入っていましたか。

【分科会長】 事務局、よろしいでしょうか。

【港湾計画審査官】 （港湾計画において）現時点ではございません。

【委員】 ああ、そうですか。

【分科会長】 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。よろし

いでしょうか。

それでは、ご意見、ご質問がこれ以上ないようですので、両港につきまして、それぞれ個別に答申案文を審議いただきたいと思います。

まず最初に大阪港でございますが、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。

次に神戸港です。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。それぞれ、両港とも、この答申で決定ということにさせていただきます。どうもありがとうございます。

それでは、もう1件の審議案件、石狩湾新港の港湾計画の一部変更でございます。事務局のほうから再度、資料のご説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 それでは、ご説明いたします。資料3の「石狩湾新港港湾計画一部変更」をご覧ください。航空写真を載せておりますが、この左側に計画変更箇所を赤で示しております。この部分の土地利用計画を変更するというのが今回の変更内容でございます。

それに関連しまして、中心に白抜きで「石狩LNG基地」と記載しておりますが、ここに北海道ガスが、LNGのタンクを建設して供用しております。それも踏まえて、今回土地利用計画を変更するというところでございます。

1ページをご覧ください。「石狩湾新港の計画変更内容」をご説明いたします。左側の既定計画の図面の中心に土砂処分用地28.7ヘクタールとございます。ここはもう埋め立ても終了しておりますが、その部分に今回、北海道電力がLNG火力発電所を計画することになりましたので、それにあわせて今回計画のとおり、この28.7ヘクタールの土地利用区分を工業用地に変更して、最終的には北海道電力に売却することになります。

それに関連して、その隣に港湾関連用地8.8ヘクタールがございまして、そこに一部、緑地を3.3ヘクタール計画します。これは緩衝緑地ということと、労働環境改善のための緑地という位置づけで変更しております。以上が今回の計画変更の内容でございます。

それから、次のページをご覧ください。「我が国のLNG火力発電所の立地状況」で

ございます。これをご覧いただきますとわかりますが、北海道には現時点でLNG発電所はございません。それから、LNG発電所は、どちらかというと都会、都心に近い大都市近郊にたくさん立地しているということ、また、LNG発電は比較的クリーンで、いろいろなところに賦存していますので、そういった意味で非常にメリットが大きいエネルギーであり、それを発電に使っていくということでございます。

3ページをご覧ください。「LNG（液化天然ガス）のメリット」についてご説明いたします。長期・安定的に確保できるエネルギーということで、図-1、にございますが、石油ですとどうしても中東、西アジアのほうに埋蔵量が多くなってしまいますが、天然ガスは比較的様々なところに埋蔵されているということで、そういった面でも非常にメリットがあるということ。それから、図-2に天然ガスの輸入先（2011年度）を示しておりますが、マレーシア、オーストラリア、インドネシア、ロシア、カタール、アラブ首長国連邦と、石油、原油に比べると様々な国から輸入しており、安全保障上、非常に大事なエネルギーであると考えております。それから、図-3には二酸化炭素排出量の比較を示しております、石炭や石油に比べると二酸化炭素、窒素酸化物及び硫黄酸化物の排出量が少ない、クリーンであるということ。また、発電効率も非常に良いものが最近つくられておりますので、その点からも非常にメリットがある資源だと考えております。

次のページをご覧ください。「LNGの輸入量」をお示ししておりますが、2012年度の上半期分しかまだデータが届いておりませんが、2011年度にかなり増えております。これは、原子力発電所が停止してLNGの輸入が増えているために推移していると考えております。それから、2012年度の上半期も4,200万トンと示しておりますが、単純に2倍にするのが正しいかは定かではありませんが、過去のデータを見ますと、上半期と下半期を比べると大体下半期において輸入量が多くなる傾向があるため、2012年度も前年度を超えて最高の輸入量になるのではないかと考えております。

次の5ページです。「石狩湾新港へ立地するメリット」でございますが、これは北海道電力の記者発表などを中心にまとめております。北海道電力としては、現在、（太平洋側にある）苫小牧港のほうに苫東厚真発電所という165万キロワット出力できる、かなり大きな石炭火力発電所がございます。それと今回、日本海側の石狩湾新港にLNG発電所を建設すると電源が分散化すること。また、札幌から15キロ程度しか離れておらず、電源の消費地に近いこと。以上より非常に立地のメリットがあります。

それから、最初に申し上げましたとおり、北海道ガスが所有する石狩LNG基地が昨

年に供用開始しており、施設も共用できるということからも、LNG火力発電所の適地であると考えております。

また、左側に石狩湾新港発電所の運転開始予定を記載しておりますが、LNGで、現在計画中の1号機について、平成31年2月までに供用開始を予定しているとプレス発表されております。1号機は50万キロワット程度、最終的には全体計画は3機で160万キロワットを予定しているという状況でございます。今回、LNG発電所を北海道に立地するという非常に大事な計画であると考えております。

以上でございます。

【分科会長】 最後の6ページの「確認の視点」のところの説明はよろしいですか。

【港湾計画審査官】 申しわけございません。「確認の視点」でございますが、今回、企業立地でございますので、臨海部の活性化、それから港湾空間の適正な配置といった観点で基本方針に合致していると考えております。

以上でございます。

【分科会長】 はい、どうもありがとうございました。それでは、石狩湾新港の港湾計画一部変更に関連しましてご質問、あるいはご意見を賜りたいと思います。よろしく願いいたします。はい、どうぞ。

【委員】 あと5分少々で退席するので、先に質問させていただきます。

11月か12月に港湾懇談会でプレゼンテーションをさせていただいた際の話題として、以前、サハリンのLNG施設を視察して、そこから出たLNGがタンカーに乗ってこの石狩湾新港に秋には入り、LNG発電に使われる予定であるという話をいたしました。この計画が進んでいるのだというふうに見ておりました。このご提案と少しずれるのかもしれないのですが一点質問がございます。最終的には工業用地として国が北海道電力に売却するというコメントがあったのですが、その際、どこに売るのが適正であるという審査があるのか、また審査の項目や基準について教えていただけますか。もちろん、金額等々はまだ決まっていらないと思うので、そちらは結構なのですが。国が関わっている港をどこかの企業に売る際の段階を踏んだシステムについて、ご説明いただければと思います。

【分科会長】 はい、事務局からお願いします。

【港湾計画審査官】 お答えいたします。売却について省いた説明をいたしました。今後の手続の流れを申し上げますと、まず、当港の港湾管理者である石狩湾新港管理組合とい

う一部事務組合がございますので、そちらに国が売却することになります。それから、石狩湾新港管理組合が、北海道電力に売却いたします。

売却先の審査についてですが、国では、どこの会社がふさわしいかという選定などに携わるのは非常に難しくなっております。先程もご説明したとおり、一度、管理組合や自治体に売却する例が多いためでございます。今回の場合ですと、皆さんの電気を生み出すということですので全く問題ないと認識しております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。そういった面で、今回に関しては、日本のエネルギー事情等々を鑑みて非常にふさわしいという資料が後ろについているという意味ですね。ありがとうございます。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。ほかにございませんか。はい、どうぞ。

【委員】 遅参してしまい大変失礼しました。

これからの発言はこの石狩湾新港についてでなく、全体についてということになりますが、そもそも、この港湾分科会は、全体計画として計画した中長期の港湾計画に対し、実施段階での変化に対応するために行う計画変更について、それが適切か否かを審議する場です。その際の論理として、元の計画のA案から状況が変更したのでB案に変更したい。A案よりもB案のほうがこういうメリットがあるので、変更したいという論調で論理が組み立てられています。

それにも一理ありますが、経済成長期で国の財政にも余裕がある場合は、需要増加に対応して変更するという提案あるいは論理で全く異議がないのですが、現在のように成熟期で財政が逼迫している時代には、改善策だからやったほうがよいからという理由だけでは是非を判断できない。コストパフォーマンスを考慮したり、施策の中で、変更計画の中で、優先順位をつけたり、重要度によって是非を判断することが重要な段階ですので、検討の仕方に工夫が必要かなと感じております。

では、このような具体策を…という名案が浮かばずなかなか発言できなかったのですが、予算規模を概算で結構ですと示していただければ、今回の計画変更によって予算がこれだけ増えるということ、考慮しつつ検討できるということで少し改善されるかなと思います。

基本的に申し上げたいことは、状況の変化に対して、変えないより変えたほうが良いという判断だけではなく、全体的なコストパフォーマンスや戦略に鑑みて、本当に適切で、

行き過ぎではないのか、あるいは足りなくはないのかを議論できるように工夫をしていたらという趣旨ですので、ほかにも何かいいやり方があれば、ぜひご提案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。計画のフェーズと事業実施のフェーズがどういう関係になっているのかというご質問だと思いますので、よろしく願いいたします。

【港湾計画審査官】 きちんとしたお答えになっているかどうかわかりませんが、最近出てきております案件はすべて一部変更という案件でございますので、委員ご指摘のように、この部分をこう変えますというような説明になってしまうのかなと思っております。概算工費とか概算金額についてはこれからご説明するようにいたします。

ただ、まだ私が就任してからはございませんが、今後10年から15年先を見据えた港湾計画全部を見直す計画改訂の場合には、既存の古い施設のあり方とか、今後の港全体の展開をどのようにするかといった観点も踏まえて計画を審査することとなります。現在、いろいろと勉強しているところですので、全体の計画改訂の審議の際には、そういったご説明もできると考えております。

以上です。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほかにご意見、ご質問はございませんか。どうぞ。

【委員】 一点、質問です。今まで北海道にLNGの発電所がなかった事について、その背景、理由等を分析されていますか。今後の活用方法にも関わると思っていますので、もしご存じでしたら教えてください。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【港湾計画審査官】 正確なお答えになるかわからないのですが、北海道の場合ですと、今まで道内で天然ガスが産出されており、それを北海道ガスが札幌近郊に都市ガスとして供給していたという例がございます。しかし、その量が少しずつ採掘できなくなってきましたので、今回、北海道ガスが新しくLNGタンクを建設することになったということだと思います。また、北海道電力も、比較的古い施設が多いのですが、石炭火力発電所を多く持っておられます。地元のそういう資源を使って発電していたということも経緯としてあるのかなと思います。この辺りは私見で思いつくことをお話しさせていただきました。

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

それでは、答申案文についてお諮りしたいと思います。先ほど委員が所用のため先に退席されましたが、委員からは「石狩湾新港港湾計画の変更については適当であり、特段の意見はない」というごメモをいただいておりますので、残りの委員の方々にお諮り申し上げたいと思います。

答申。石狩湾新港。「国土交通大臣に提出された石狩湾新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】 はい、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、読み上げさせていただきました答申のとおりとさせていただきます。どうもありがとうございます。

本日予定しております審議事項はすべてこれで終了いたしましたので、マイクは事務局にお返しいたします。

【企画官】 本日のご審議大変ありがとうございました。次回の第52回分科会につきましては7月の開催を予定しておりますので、日程等につきましては改めてご連絡をさせていただきます。

それから、本日使用いたしました議事資料等につきましては、お荷物になります場合には、机の上に置いておいていただきましたら後日郵送をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

それでは、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 ———