

平成25年12月2日（月）

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54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54回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成25年12月2日（月）
開会 13時30分 閉会 15時30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
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・千葉大学客員教授
木村 省二	トヨタ自動車(株) 物流管理部 部長
木村 琢麿	千葉大学大学院教授
久保 昌三	(一社)日本港運協会 会長
黒田 勝彦	神戸大学名誉教授
竹谷 隆	(一社)日本経済団体連合会 運輸委員会物流部会 委員

4. 会議次第

- ① 港湾法の改正に伴う「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」（答申案）について（審議）
．．． 4

- ② 港湾計画について（審議）
 - ・舞鶴港（改訂）
．．． 6
 - ・石垣港（改訂）
．．． 13
 - ・石狩湾新港（一部変更）
．．． 23
 - ・相馬港（一部変更）
．．． 23
 - ・木更津港（一部変更）
．．． 24
 - ・博多港（一部変更）
．．． 24

- ③ 世界遺産登録について（報告）
．．． 32

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 それでは、定刻になりましたので、ただいまから交通政策審議会第54回港湾分科会を開催いたします。よろしくお願いいたします。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、お手元の資料のご確認でございますが、資料は、会議次第、港湾分科会の委員の名簿、配席図、議事資料をお配りしております。

議事の資料といたしまして、資料1-1から資料1-4が基本方針の変更にかかわる資料でございます。以降、資料2から資料7までが今回の港湾計画の変更にかかわります資料でございます。最後、資料8といたしまして、「世界遺産の登録について」をお配りしておりますので、途中でも結構ですので、ないものがございましたら、お手を挙げていただければと思います。

それでは、まず冒頭に委員の交代についてのご報告でございます。

トヨタ自動車の顧問でございました三浦憲二委員が退任されまして、新たに港湾分科会の所属の委員といたしまして2名の方にご就任いただいております。この結果、港湾分科会としては委員数が14名となっております。

それでは、今回新たにご就任いただきました委員につきましてご紹介いたします。

トヨタ自動車株式会社物流管理部部長の木村省二委員です。

【委員】 どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 もうお一方、一般社団法人の日本経済団体連合会運輸委員会物流部会の委員でございます竹谷隆委員でございます。

【委員】 よろしくお願ひします。

【総務課長】 それでは、議事に入ります前に、委員の出席の確認でございますが、本日は委員14名中11名のご出席のご予定となっておりますが、お一方、少し遅れているようでございますが、交通政策審議会令第8条におきましては過半数8名が定足数ということでございますので、本日、現時点で10名おりますので、定足数に達しているということでございます。

それでは、本日子定しております議事に入りますので、分科会長に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。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、早速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と思いますが、本日は、審議案件が7件、報告事項1件と大変多くございますので、円滑な議事の進行にご協力を賜りたいとお願い申し上げます。

それでは、1番目の審議案件でございますが、港湾法の改正に伴う「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」（答申案）について、事務局からご説明をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 ご説明させていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、港湾法の改正に伴います基本方針の変更案についてご説明申し上げます。資料1-1をご覧ください。前回、8月の分科会でご審議いただきました後、港湾管理者、関係省庁に対して事前協議ということで照会しております。その際に出た意見に対応して少し変更を加えておりますので、そのご説明を申し上げます。

まず1点目でございます。本文でいきますと29ページの25行目のところでございますが、バルク貨物等の輸送網の拠点というところでございます。まず、事前協議前の案でございますと、「必要になる。そのため、」となっておりますが、今回、事前協議後案ということで、ここの部分を「必要になることに鑑み、「選択と集中」ということで、文章をつなげるような形で直しております。これはいただいたご意見の概要、それから修正案の考え方というところを書いてございますが、この事前協議前案ですと、国際バルク戦略港湾の施策で産業立地の再配置まで述べているような形になってしまいますので、それを鑑みということで、少し表現を変えております。前の基本方針はそういった形になっておったのですが、一文が長くなるということで一文を切ったところがございますが、またもとへ戻すような形の修正でございます。

それからもう一点ございます。②といたしまして、54ページのところでございますが、こちらのほうは、いただいた意見といたしまして、沖縄振興特別措置法の改正によりまして、今まで特別自由貿易地域という表現をしておったのですが、用語が国際物流拠点産業集積地域ということになりましたので、これは法律改正に伴う変更ということで、今回、修正させていただいております。

下のところがございますように、それ以外に港湾管理者様のほうから7件、ホームページ上の意見として1件いただいております。それから、これ以外に前回の8月の分科会の際に委員の方から2点ほどご指摘いただいております。それらにつきましては、委員の

方に個別にご相談させていただいたところでございますが、その概要について本日、口頭でご説明させていただきます。

1点はばら積み貨物の輸入拠点の形成で効果がどれくらい発現しているかといった観点でモニタリングも必要ではないかというようなご意見を頂戴いたしておりました。それにつきましては、今回、国が特定貨物輸入拠点港湾に係る規定の運用方針を作成して、その後、港湾管理者のほうに通知する予定でございます。その中に目標、例えば大型船の就航船舶とか共同輸送貨物量、そういったものを記載することにしておりますので、そういったものを確認するというところで、原文のところにも確認を行うということを書かせていただいておりますので、そこについては原案どおりにさせていただきます。

それからもう一点、バルクのところなのですが、港湾計画等との整合性ということで、等とは何かというようなご質問を頂戴いたしたところでございます。その場で少し違ったようなお答えをしたところなのですが、ここに書いてあります等というのはあくまでも法律に関するものということで、例えば連携港の港湾計画とか、広域的な地域活性化のための基盤整備に関する法律に基づいて都道府県などが作成する計画とか、そういったものをここに想定するというところで、民間が作成するものとか、そういったものはここには含めないという整理でさせていただきますと思います。

そういった形で、こちらのほうは原文の修正はしておりませんが、今回、8月からこの2点についてご修正させていただきました。

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した。

前回、8月に一度ご審議賜りました。いろいろなご意見、ご指摘を賜りまして、その後、パブリックコメントを通じていただいた意見をあわせて、ただ今説明していただきましたような修正を施していただいておりますが、これに関連してご意見ございませんでしょうか。特にございませんか。

特にご意見、ご質問等がないようでございますので、本日、説明いただきました基本方針の答申案につきましてお諮り申し上げたいと思います。

特に異議はないようでございますので、本答申をもってご異議がないということで答申させていただきますようお願いいたします。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、本答申(案)

をもって交通政策審議会への報告にしたいと思います。どうもありがとうございました。

それでは、本日、答申をいただいたことに関連しまして、港湾局長より一言ご挨拶をお願いしたいと思います。

【港湾局長】 委員の皆様におかれましては、本当にお忙しい中お集まりいただきまして、本当にありがとうございます。今日は、港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針につきまして答申を受けました。この機会に一言ご挨拶申し上げたいと思います。

この基本方針につきましては、6月に諮問して以来、3回にわたりましてこの分科会で熱心に討議していただきました。本日、取りまとめいただきまして、分科会長をはじめ、委員の皆様には本当にありがとうございます。御礼申し上げたいと思います。

今回の基本方針の変更につきましては、先ほどご説明がございましたが、港湾法の改正におきまして規定してございます大規模地震が発生した際にも港湾機能を維持するための航路機能の確保に係る制度、それから効率的な海上輸送網の形成を図るためのばら積み貨物の共同輸送の促進に係る措置を反映させたところでございます。

今回の答申を受けまして、私ども国土交通省といたしましては、1月初旬にはこの答申を踏まえて国土交通大臣告示を行いまして、各港の港湾計画への反映などを通じて、大規模地震発生時の港湾機能の維持、ばら積み貨物の効率的な海上輸送網の形成などを目指しまして、港湾行政を強力に推進してまいりたいと考えてございます。

本日はどうもありがとうございました。

以上です。

【分科会長】 港湾局長、どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして、審議事項の2番目でございますが、港湾計画について、議事次第にありますように、港湾計画の改訂が舞鶴港及び石垣港、2件ございます。そのほか、石狩湾新港、相馬港、木更津港、博多港、4件が港湾計画の一部変更でございます。まず、港湾計画の改訂1件ずつを審議いただき、あと4件の一部変更をあわせてご審議賜りたいということを考えてございますので、よろしくお願ひしたいと思います。

それでは、初めに舞鶴港の港湾計画の改訂について、事務局からご説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 引き続きましてご説明させていただきます。

なお、本日は、関係者といたしまして、港湾管理者である京都府の京都舞鶴港振興監、それから、近畿地方整備局の地域港湾空港調整官にお越しいただいております。

では、まず、舞鶴港の港湾計画についてご説明させていただきます。資料2をご覧ください。

まず、表の航空写真をご覧ください。まず、①が舞鶴港の西港地区、②が東港地区でございます。こういった形で湾の奥のほうに非常に入り組んだ港で、港湾のエリアとしては非常に広い港になっております。

その次の1ページをお開きいただきまして、舞鶴港の概要をご説明させていただきます。まず、舞鶴港でございますが、京都府北部の地域の開発拠点となっております、その重要な役割を担っております。平成24年におきましては、外貿約536万トン、内貿約664万トンということで、合計約1,200万トンの取り扱いをしております。その中で品目の特徴を申し上げますと、一番下の円グラフがございますように、まず、一番左端の輸出のところでございますが、完成自動車ということで、これはロシアへの中古車が非常に多くなっております。2つ目の輸入のところでつきましては石炭ということで、これは専用岸壁で揚げておりますが、関西電力の火力発電所の石炭が大部分でございます。移出、移入、こちらは2つとも特徴がございます、フェリー貨物ということで、ここから小樽港のほうにフェリーが毎日就航しておりますので、移出、移入についてはそういった貨物をたくさん取り扱っておる港ということでございます。

続きまして、2ページをご覧ください。舞鶴港港湾計画の方針といたしまして、既定計画は平成8年に策定いたしまして、目標年次、平成10年代後半ということでございまして、今回、目標年次を平成30年代半ばということで港湾計画を改訂することとしております。

まず、特徴的なところを赤にしておりますが、まず1点目といたしまして、物流・人流のところ、先ほど申し上げましたように、舞鶴港、広いエリアになっておりますので、港全体を少し再編・集約して、例えば国際フェリーとか、物流・人流、そういったものを強化するような計画にしております。

2点目といたしまして、観光・交流というところで、西港地区の特に一番奥のところでつきましては、まちづくりとあわせてやっといこうということで、ウォーターフロントを核とする港まちづくりをやっといっております。

地域振興といたしまして、日本海沿岸クルーズということで、京都府がかなり力を入れてやっておりますので、そういった観光振興をサポートできるような港の計画をつくっといこうということが大きな変更点でございます。

続きまして、次の3ページをご覧ください。港湾取扱貨物量の見通しといたしまして、目標年次、平成30年代半ばにおきまして、外貨貨物については約627万トン、内貨貨物については約765万トン、合計約1,392万トンを想定しております。下側の折れ線グラフをご覧くださいまして、一番右のところをご覧くださいとわかるかと思うのですが、前回の平成17年頃を目標とした計画に比べて、全て下方修正した貨物量の取り扱い見通しとなっております。

2つ目といたしまして、国際フェリー貨物も今、京都府が力を入れて誘致をしようということを考えておりますが、その中で、高速で運びたいというような高付加価値の荷物を見込んで、これから国際フェリーを就航させていくに当たっての計画を位置づけております。

3つ目といたしまして、外貨埠頭の中で、ロシアの原木、中古車、こちらのほうは最近少し落ち込んでおりますが、今後、そういったところが以前の状態ぐらいには回復するのではないかと、それから砂・砂利等の輸入といったもので増加を見込んでおるところでございます。

次の4ページをお開きいただけますでしょうか。公共埠頭の再編・集約の概要ということで、西港地区の中では施設が老朽化してきております。そういった施設については、一部の岸壁を物資補給岸壁ということで、例えば官庁船等を泊めたりすることなどを考えております。それにあわせて、完成自動車やケイ砂といった荷物につきましては、和田埠頭、こちらは新しい埠頭がございますので、こちらで取り扱うということを考えております。それから、東港地区の平埠頭がございますが、こちらは背後に木材関連企業が立地しておりますので、木材の中でも平地区で取り扱う貨物については、横持ちを避けるためにこちらで荷揚げする。それから、喜多埠頭については、こちらにも背後に木材関連の産業がございますので、こちらで扱う分には引き続き喜多埠頭で荷揚げするといったことをしていこうということでございます。それにあわせて、一番奥の緑の点線で囲みましてところにつきましては、クルーズを生かした港まちづくり、再開発をしていこうというような計画でございます。

続きまして、5ページをご覧ください。西港、旅客船寄港時のにぎわいということで、右上のところには第2埠頭のイメージパース図を描かせていただいております。こちらは今、貨物を取り扱う岸壁でございますが、先ほど申し上げましたように、和田埠頭及び他の埠頭に貨物を移して、こちらにつきましては、少し水深の増深をしてクルーズバースにして

いこうということを考えております。ここは背後がちょうど市街地でもあり、そういったところと一体にすることによって、歩いて楽しめる空間が提供できるのではないかと考えております。

その次の6ページでございます。舞鶴港を拠点とした広域観光の魅力ということで、京都のほうでは京都舞鶴港というような言い方もされているようですが、今の状態であれば、京都縦貫道がまだ完全に通行できませんので、少し時間を要しておりますが、これが26年度に完成しますと、大体1時間20分ぐらいで京都市内のほうまで通行できるということでございますので、ここにクルーズ船が入って、その後、京都市内とか、ほかの日本海沿岸の地域とか、そういったところをあわせてめぐっていただけるようなツアーも提供できるのではないかとということで、今後、こういったところに力を入れていくというところでございます。

続きまして、個別の港湾計画についてご説明を申し上げます。7ページでございます。計画変更の内容ということで、まず西港地区をご説明いたします。まず、一番右下の吹き出しのところでは第2埠頭地区、大野辺地区と書いてございますが、先ほど申し上げました今水深9メートル、延長330メートルの岸壁がございまして、水深10メートルに増深いたしまして、旅客船埠頭へ転換します。あわせて水域施設が不足してまいりますので、そういったところを少し変更するというところでございます。それにあわせて、一番下にございますように、緑地とか海浜とか、こういったまちづくり、港づくりとあわせて整備するような計画を考えております。

第3埠頭、第4埠頭のほうにつきましては、官公庁船とかを係留するような小型船だまり、それからこちらのほうも緑地とか海浜とか、そういったものを想定するというところでございます。

水深を10メートルに増深する理由でございますが、これはダイヤモンド・プリンセス号が平成26年、寄港を予定しておるということでございますので、そういった船舶に対応できるように水深10メートルという計画を考えております。

続きまして、8ページをご覧くださいませでしょうか。計画変更の内容ということで、前島地区は、東港のほうでございます。左側が既定計画、右側が今回計画で、見ていただくと、先端のところにL字型の水深9メートル、延長286メートルの岸壁を計画することにしております。ここは先ほども申し上げましたように、国際フェリー埠頭ということを計画しております。その右側にございますL字型のところは、先ほど申し上げました小

樽港へ向けての国内フェリーでございますので、ここについてはフェリーターミナルの基地となるように、この2つの岸壁でフェリーを就航させていただくというところでございます。

その次の9ページでございます。計画変更内容（和田地区）ということで、こちらのほうは先ほども申し上げましたが、全体貨物量の需要の推計を見直しまして、国際埠頭の4号岸壁、水深12メートル、延長240メートルの1バースの計画を削除するという計画変更を行っております。それにあわせまして、隣接する国際埠頭の3号岸壁では、主にこちらで中古車を扱うようなことを考えておりますので、背後の土地利用計画を少し見直すということを考えております。

その次の10ページでございます。計画変更内容（平地区）ということで、これは東港地区の平地区、背後に木材関連産業が立地されているところでございますが、こちらにつきましても、木材、リサイクルを取り扱うために、こちらでも貨物の推計を見直しまして、既定の計画では水深13メートルの岸壁と水深10メートルの岸壁、2つのバースがございますが、それを水深12メートル、延長240メートルの岸壁1バースに変更するというようなこと。それから、臨港交通施設の計画につきましても、既設の道路が近いところを開通いたしておりますので、既設の道路につながということで、一部、法線の変更をいたしております。

次の11ページでございます。計画変更内容（長浜地区）ということで、こちらはセメントの取り扱い企業が立地予定であったのですが、企業が既に別のところに立地したということで、立地する計画がないということで削除をし、これに伴い臨港交通施設の経路も見直すというところでございます。

最後になりましたが、12ページをご覧ください。確認の視点ということで、今回、国際フェリー、旅客船埠頭といったところを舞鶴港の港湾計画の主な改正点にしておりますが、そういったところを中心に確認いただければということで、ここに書かせていただいております。

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。

ただいまご説明いただきました舞鶴港の港湾計画について、ご意見、ご質問ございましたらお願いします。

委員、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。せっかく地元の方々がお見えなので、少し観光についてお伺いしたいと思います。海外からも観光のために舞鶴港にお越しになるお客様が多いということで、その傾向についてお伺いします。どういった国からいらっしゃるかということと、水深を10メートルに深くすることに関連して、ダイヤモンド・プリンセスといった大型船は今後かなり増えていく傾向があるのか。私も舞鶴からわずか1時間20分で京都市内を観光できるということを知りませんでしたので、大変楽しみな展開だと思っております。よろしくお願いいたします。

【分科会長】 ありがとうございます。京都舞鶴港振興監からお願いします。

【京都舞鶴港振興監】 まず、今年度の状況ですが、先ほどクルーズ船の寄港回数が7回あったということですが、そのうち4回が外国のクルーズ会社の船でございまして、1つは日本人だったのですが、もう1つは韓国からのツアー、残り2つは、国内と外国をワンタッチするというツアーだったのですが、そのクルーズ会社の全体的な傾向によると、外国人の割合は大体3割ぐらいということだったのですが、この舞鶴をめぐるツアーに関しては七、八割が外国人であったという状況がございまして、その1つの大きな要因は、古都をめぐるツアーということで、外国の方が、非常に古都が好きということで、京都や天橋立に観光に行かれたという方が大勢いらっしゃったということでございます。

それから、2点目の質問で、ダイヤモンド・プリンセスということですが、これにつきましては、既に実は来年も寄港予定が、5回決まっているという状況でございまして、来年のツアーもできるだけ多くの方に満足していただいて、今後、何回も来ていただければと考えております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【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】 最初の全体の外貿と内貿ですか、下方修正しているというところ、全体として流れとしてはわかるのですが、これだけの下方修正する要因というのは具体的にどういったものが想定されているのかを教えてください。

【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】 ご説明させていただきます。3ページのところでございますが、前回の計画改訂のときには、ロシアからの原木の輸入とかロシアへの中古車の輸出、そういったものがかなり増えるだろうという想定をしておりました。そこが関税の制度等の影

響で、なかなか増えていないところがありましたので、今回、需要の推計を見直して少し減らしていくというところがございます。

【委員】そこはそういう関税等の見直しが行われると、原木とか中古車の輸出入の量というのは増えるのですか。それとも、絶対的に単純な手直しではもう量としては増えないのでしょうか。どちらなのでしょう。

【港湾計画審査官】今回の見直しの中で、どの程度までそういった木材とか中古車が回復するかというところがございますが、前回のように増えるという想定ではなくて、例えば木材であれば、平成13年から23年ぐらいに大体25万トンぐらい取り扱っておったのですが、現在、15万トンぐらいの取り扱いになっているのですが、その25万トンぐらいの一番、最大級のところに少し回復するというような想定をしております。中古車につきましても、平成18年度から20年度ぐらいにたくさん輸出しておった時期がございますので、そのときぐらいには回復するというような計画を今回位置づけておまして、そこからもっと増えるという計画にはしていないところがございます。

【分科会長】よろしいでしょうか。

では、委員、お願いします。

【委員】この舞鶴港は、日本海側の中でも古い歴史を持つ天然の良港でございます。そこをもう一度再編・集約していく計画を改訂していくことは非常に大事だと思います。

質問が1つと、意見が1つございます。質問としましては、ここにもありますような国際RORO船でありますとか、国際フェリー航路の拡充というところで、今現在の取り組み状況でありますとか、これからの期待というようなところを、もう少しお聞かせいただきたいことが1点目でございます。

意見としましては、舞鶴港は、ご存じのように、防衛省における日本海側の大きな拠点基地で、イージス艦の母港でもあるわけです。この再編計画の具体のときには、そういったところとも協議を綿密にして、十分にいろいろな注意を払って実行していただきたいなと思っております。

以上です。

【分科会長】ありがとうございました。

事務局のほうから説明をお願いします。

【京都舞鶴港振興監】京都府からご説明をさせてもらってよろしいでしょうか。

まず、1点目、国際フェリー、RORO船の今の取り組み状況でございますが、これにつき

ましては、方面としては韓国ないしは中国を想定しておりますが、そのうちの韓国につきましては、昨年夏に協定を結びまして、人流トライアルということで、実際のクルーズ船を使ってフェリーの人流部門に見立ててトライアルということで行き来するといったことをやっております。それから、今年度、年明けには物流のトライアルということで、同じくまた行き来するというのを想定しております、27年当初には国際フェリーの就航を目指していきたいと、今それに向けて取り組んでいるという状況でございます。

2点目の防衛との連携ということでございますが、今回、この計画をつくる際も防衛省関係、いわゆる海上自衛隊ですが、地方港湾審議会のメンバーにもなっていただきまして、そういうところにも確認しながら、この計画を進めているところでございます。

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。

ほかに委員のほうからご質問、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、これ以上、特にご意見、ご質問がないようでございますので、答申案についてお諮りを申し上げたいと思います。

答申。舞鶴港。国土交通大臣に提出された舞鶴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】 ご異議がないようでございますので、答申案のとおりとさせていただきますたいと思います。

それでは、舞鶴港の審議はこれで終了いたします。京都舞鶴港振興監、地域港湾空港調整官、どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして、石垣港の港湾計画の改訂について審議をしてみたいと思います。

事務局から、引き続き資料のご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 ご説明いたします。

まず、始める前に、関係者といたしまして、港湾管理者であります石垣市の市長、それから沖縄総合事務局の開発建設部長にお越しいただいております。

ここで、石垣市長より一言ご挨拶をお願いしたいと思います。よろしく願い申し上げます。

【石垣市長】 皆様、こんにちは。

本日は、貴重なお時間をいただきまして大変ありがとうございます。沖縄県の石垣港の港湾管理者をしております石垣市長でございます。私どもの港湾計画の改訂に伴いまして、まず先立ってご挨拶を申し上げます。

私どもの石垣港は、八重山諸島の中心であります石垣島に位置しておりまして、日本最南端の重要港湾として指定していただいております。日本本土、そしてまた、沖縄本島、さらには台湾を中心とした海外からのさまざまな人流・物流等の拠点として、八重山圏域の経済振興に役立たせていただいておりますが、近年は、海外を中心にしました大型クルーズ船等の寄港も相次ぎ、八重山圏域の観光振興に大変重要な役割を果たしている港でもございます。

石垣港におきましては、平成14年に改訂されました港湾計画に基づきまして港湾整備を進めているところではございますが、現在、石垣港を取り巻く諸環境や社会情勢の変化等が大変大きく、近年の船舶の大型化、また、多様な観光需要、さらには、東日本大震災を踏まえました防災機能、そして、石垣市が行政区域に抱えております尖閣諸島を中心とした領海警備等に対しても多様なニーズが発生しておりまして、そのニーズに応え切れていないのが今の現状でございます。

その上におきまして、このような状況の中ではありますが、今年の3月7日に新しい空港、新石垣空港が開港いたしまして、観光客も大変好調な伸びを示しております。前年対比130%以上という大変な好調ではございますが、その観光客の皆様も、また石垣港から各島々に離島観光にめぐるといふことで、港湾の重要性はますます高まってきているところでございます。

今回、私どもの新しい港湾計画を皆様にご審議いただくこととなりますが、何とぞご高配を賜りまして、ご審議いただきますようお願い申し上げます。冒頭のご挨拶とさせていただきます。どうぞよろしく願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、石垣港の港湾計画についてご説明させていただきます。

資料の3をご覧ください。まず、石垣港の港湾計画の改訂ということで、1ページ目に航空写真をつけております。その中の一番上の沖縄県図というところにもございますが、尖閣諸島から大体150キロぐらい、那覇、本島からが大体400キロぐらいということでございますので、尖閣諸島に一番近い港ということになろうかと思っております。それから、航空写真の中で、今回主に改訂いたしますのは新港地区ということで、新しく埋立地がございますが、その部分についての計画改訂でございます。

引き続きまして、次のページ、まず、石垣港の概要ということで、石垣港は、先ほどの挨拶にもございましたが、八重山圏域の人流・物流の拠点でございますので、石垣港の取扱貨物量約90万トンございますが、その約9割が内貿貨物でございます。多くは八重山諸島の中で必要な生活物資とか、そういったものを取り扱っております。外貿のほうですが、これは9万トンぐらいですので、そんなに多くの量はないのですが、海外から砂・砂利等を輸入してございまして、石垣、周辺離島、そういったところで建築構造物とか土木構造物をつくるための資材として輸入しているところでございます。

その次のページをご覧ください。石垣港の港湾計画の方針ということで、前回の計画は14年の改訂をしております、平成20年代前半ということでございますが、今回は目標年次といたしまして平成30年代後半を目指しております。その中で、赤く塗らせていただいているところが今回、主な目標でございまして、1つ目が領海警備体制の強化ということで、これは先ほどの石垣市長のご挨拶にもございましたが、海上保安庁の巡視船艇がかなりの数寄港するようになっておりますので、そういったことに対して支援ができないかと。それから、人流・交流のところは、クルーズ船の大型化とか、需要増大に伴うターミナル機能の拡充とか、そういったものを図っていくということが計画の中の大きな目玉になってございます。

その次の3ページでございます。港湾取扱貨物量の見通しということで、今回、目標年次30年代後半における取り扱いの見通しでございますが、外貿貨物については約21万トン、内貿については約91万トン、合計約112万トンを想定しております。まず、箱書きの中にございますように、既定計画で想定していたより貨物量がかなり下回っておりますが、その大きな理由は、平成20年まで国際フェリーが台湾のほうに就航しておったのですが、航路が廃止になったことが大きな要因になっております。それまでは想定貨物量以上の需要だったのですが、今回、それを下回っていると。今回、30年代後半の取扱貨物量見通しということに関しましては、いずれも大体10%台から20%ぐらいの減少した計画になってございます。また、外貿につきましては少し増えておりますが、そこにつきましては、砂・砂利の輸入が増える、それから牧草とか、雑工業品とか、そういったものが増えるということで、外貿については少し増と考えております。

その次4ページでございます。先ほどもございましたが、クルーズ船の寄港回数が石垣はかなり伸びてきております。まず、左側の縦の棒グラフ、折れ線グラフをご覧くださいればと思うのですが、25年に関しましては、これはまだ見込みもございまして、65回

の寄港を予定しております。お客様の数につきましては8万8,000人ということで、これはいずれも過去最大のお客様、寄港回数となっております。それを今後、平成30年代後半には95回、11万8,000人ということで、あと30回、あと3万人お客様の数を増やすような計画にしております。

右側の港湾別のクルーズ寄港回数ということで、石垣港につきましては常に上位の港と伍して、かなり回数も多くなってきておりますので、今後も堅調な寄港回数を見込めるのではないかとということ、それから、下のところに断念の状況と書いてございますが、今、石垣港につきましては、貨物船が就航しているところにクルーズ船を入れるような配置になっておりますので、どうしてもうまく日程が調整できないということで、お断りさせていただくようなものもあると聞いておりますので、そういったものが今回、クルーズ船のターミナルができることによって寄港可能になるということではないかと考えております。

その次、5ページでございます。石垣港がなぜ今回堅調に増えてきているかということなのですが、これはクルーズ船の夕方出港して翌朝入港するという形がかなり多いと聞いております。大体一晩でどこまで動けるかということなのですが、20ノットぐらいで十三、四時間運航しますと、大体500キロぐらい運航できるということでございます。そういった形になると、台湾とか那覇とか、そういったところがちょうど一晩で行けるということですので、ちょうど途中寄港しやすいような位置に位置しております。それから、もう1日増やして24時間増やしてしまいますと、1,400キロぐらい運航できるのですが、そうなってくると、中国とか韓国とかフィリピンとか、そういったところの大部分が入ってまいりますので、こういったところは今、クルーズについてかなりお客様が増えてきている状況でございますので、そういったところから地の利があるということもございますので、今後、石垣港につきましても寄港回数が順調に増加していくのではないかと考えております。

6ページ以降が今回の計画の個別の計画改訂の内容を説明しております。まず、計画変更内容（新港地区）ということで、1つ目が旅客船埠頭計画でございます。一番右上の吹き出しのところに旅客船埠頭と書いてございます。これは既存の既定計画では水深9メートル、延長340メートルの岸壁を1バース計画しておりますが、右下の今回計画では、水深9メートルの岸壁の配置を少し変更いたしまして、あわせて水深12メートル、延長410メートルの新規の計画をプラスするというところでございます。この対象船型につき

ましては、日本に寄港している船の中で最大の船型を想定しておりまして、クイーンメリーⅡといった船を想定しております。それにあわせまして、左側のほうにございますように、水域施設、外郭施設といったものも、船長が大きくなりますので、それにあわせて泊地、航路等についても面積が大きくなりますので、そういったところの改訂があわせて出てきておるところでございます。

その次のページをお開きください。7ページでございます。計画変更の内容ということで、新港地区、臨港道路、物資補給岸壁ということで、まず、右上のところの物資補給岸壁というところをご覧ください。赤の破線の長方形で示しておりますが、このところには今、作業船等が停泊しておるのですが、それを少し左下の小型船だまりのほうに移すことによって、官公庁船、いわゆる海上保安庁の巡視船艇をここに停泊できるようにということを考えております。左下のところに臨港道路という吹き出しがございまして、そこでもう一本、臨港道路を計画しておりますが、今まではここは1本の道路でございますが、今後、クルーズ船、海上保安庁の巡視船艇、貨物の需要増、そういったものを合わせていきますと、もう少しリダンダンシーを確保するという観点からも、計画上、もう一本位置づけることが適当ではないかということで、今回、計画を位置づけております。

8ページをご覧ください。計画変更内容（新港地区）ということで、公共埠頭計画でございます。公共埠頭計画につきましては、既設の計画では水深10メートル、延長170メートルの岸壁の計画でございますが、それを水深12メートル、延長240メートルという計画に対応することを考えております。これは先ほども申し上げましたように、外国貿易の中で砂・砂利を輸入しておるのですが、そういった船舶を大型化するなどの観点から、この計画について水深を大きくするという計画にしております。それから、左下の小型船だまりにつきましては、1つポンツーンが書かれておりますが、これはこのクルーズターミナルにつけた船がここでお客様をおろしまして、その後、このポンツーンからほかの例えば西表とか、そういった離島のほうにお客様が行くためでございます。あわせて、作業船とかそういったものをここに集約するというを考えてございます。

最後のページ、9ページでございます。旅客船埠頭とか多目的ターミナルといった観点で、今回、ご審議いただければということで、ここに記載させていただいております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは、ただいまご説明いただきました石垣港の港湾計画について、ご意見、ご質問

ございましたらお願いいたします。

【委員】 最初の基本方針の改訂の話に戻って恐縮なのですが、今回の基本方針の改訂は、港湾法の改正に即して最低限度のものをやっていただいたということで、非常に意義深いものだと思うのですが、おそらく長期的に見ると、また大幅な改訂等々がなされる可能性もあると思いますので、今現在、とりたてて変える必要はないが、将来、大きな改訂をするときには変えたほうがいいのじゃないかという要素はいろいろあると思いますので、そういった要素はぜひストックとしてため込んでいただきたいという当たり前のお願いをしたいということでございます。

何でそういうことを申し上げたのかというと、今回の資料、石垣港の2ページの大きな方針のところで、領海警備の問題が上がっていて、おそらくこれは基本方針にははっきりとは書かれていないのではないかと思いますので、今後、自衛隊の関係を含めて港湾の機能がいろいろな形で広がっていく可能性はあると思いますので、場合によってはこういったものも基本方針の中に大きな改訂のときに盛り込んでいただくというのも、ぜひご検討いただきたいと思いますと思っております。

ただ、そうは言っても、こういう細かいことをいろいろ書き出すと、ボリュームがどんどん増えていくという難点もあると思いますので、ボリュームのあり方を含めて、今後、ご検討いただきたいということでございます。

それから、石垣港に即した簡単な意見ですが、クルーズ船について、沖縄県では那覇港と石垣港が大きな拠点になっているということはわかったのですが、これ以外の沖縄の港で、先ほどの必要水深12メートル級のクルーズ船対応の岸壁があるところはないという理解でよろしいのでしょうか。

【港湾計画審査官】 ここ以外はございません。

【委員】 そうですか。念のための質問で恐縮だったのですが、要するに、クルーズ船対応ということで、どこもかしこもクルーズ船対応の大規模な岸壁をつくられると困るということで、おそらく日本海側のほうでは、日本海側の拠点ということで重点を置いた形で整備をするということになっていると思いますが、それ以外にも沖縄とか、全国的なレベルでクルーズ船対応についてもぜひ重点化を置いていただきたいし、そういう方針があってもいいのではないのかなという感じはしますので、ぜひご検討いただきたいということでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

クルーズ船に関連して追加でご質問ございましたが、事務局のほうから補足説明がありますか。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。

基本方針の改訂についてですが、これは定期的に改訂しておりますので、そういった際には、今、委員からご指摘いただいたような内容も踏まえて、こういった書き方が良いのかなど、いろいろ議論が出てくるかと思うのですが、検討させていただければと考えております。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

委員からお願いします。

【委員】 今回、市長さんお越し頂いて、どうもご苦労さまでございます。ぜひ頑張ってやっていただきたいと思います。

1点だけ、資料をもう少し充実したほうが良いのではないかと思います。7ページのところで、道路でリダンダンシーのため、もう一本道路をつくるということも書いてあるのですが、通行止めリスクと単に言っており、何が危険要素で一本の道だと困るのか。それは、地震なのか何なのか、事故なのか、あるいは今ある道路が随分老朽化していて、その補修等でもう一本道路がないと困るのだとか、追加の説明をしていただけないでしょうか。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【港湾計画審査官】 すみません。説明が不足しておったかもしれないのですが、ここにつきましては、台風のシーズンに橋を通行止めするということがございますので、今回、次の橋はもう少し桁下空間が低くなるような橋になると伺っておりますので、そういった観点から、台風による通行止めのリスクを減らすといったことでございます。

【委員】 台風の時に、片方の道路が止まったら、もう一方は通れるのか。

【港湾計画審査官】 現在の橋の桁下空間がかなり高いところをっておりますので、もう少しリダンダンシーが確保できると考えます。

【委員】 本当に。わかりました。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

それでは、委員お願いします。

【委員】 ありがとうございます。

クルーズ船に関しましては非常に活気のある話題で、特にクルーズ船寄港断念の状況に

についても競合が非常に多いので、ここはぜひ今回の答申案のとおりに行くといいなと思っております。

2点、質問がございます。1つはクルーズに関してなんですが、4ページと5ページの数字の意味とございますか、まず、例えば平成30年代の後半に旅客数は11万8,000人ぐらいを見込んでいて、次のページに行きますと、ほかの海外のお客さんをもっと取り込めるのではないかと数字だと思うのですが、1行目のところに台湾からの観光客700万人/年、沖縄本島からの観光客600万人/年というのが、桁数が11万に比べて1桁以上大きい数字なのですが、これは今、台湾の観光客が、どこからどこに行く人がこれだけいるが、そのうち立ち寄ってくれるのではないかとというふうに思えばよろしいのでしょうか。数字の見方を教えてください。これが1点です。

2点目は警備に関する質問なのですが、海上保安庁等々の方々が警備のためはかなり遠くからいらっしゃるようなのですが、実際、どのぐらい停泊できなくて困っており、どのぐらいの喫緊の課題なのか。だからといって、すぐに整備出来るわけではないので、その需要及び必要性について、教えて頂けないでしょうか。例えば、そこに停泊出来ないために、わざわざ警備をした後かなり遠くへ戻っていかねばいけないとか、課題について少し詳しくご説明いただきたいと思っております。以上、2点です。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。

まず1点目のお客様の数についてですが、これは台湾への観光客数、沖縄本島への観光客数でございます。そういったところにお客様が来ているので、そういったお客様の一部を石垣のほうで取り込んでいくというところでございます。

それからもう一点、領海警備の海上保安庁の巡視船艇でございますが、現在から大体10隻ぐらい増えて、最終的には14隻ぐらい石垣港に寄港するというところでございます。ただ、その巡視船艇のうち、かなりの部分は出港しておりますので、交代で港の中に入ってくるということでございますので、今も例えば貨物を取り扱っているところで空いていれば停泊するなど、いろいろな工夫はしておるのですが、そういった対応だけではなかなかうまくできないということがございますので、海上保安庁の船が優先的に停泊できるようなところを今回、計画していこうというところでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

ほかに。委員、どうぞ。

【委員】 クルーズ船の寄港断念というのはほんとうに残念で、これは何とか解消しなければいけないと思います。そこで、ちょっとお聞かせいただきたいのが、寄港いたしますと、島内の観光とされると思うのですが、大体何時間ぐらい石垣港では下船時間をとっているのでしょうか。また、島内観光の計画や、工夫だとかというものがあれば、少しお聞かせいただきたいと思います。

【分科会長】 これは石垣市長さんのほうからお答え願います。

【石垣市長】 ありがとうございます。今クルーズ船、基本的には台湾のお客が多いわけでありますが、そういった方々は、入港されてから例えばタクシーに乗って島内観光に出るとか、また、バスのツアーに参加するとか、先ほどお話ししましたように、石垣の周辺に竹富町の島々、竹富島ですとか西表島とかがあります。そういったところに離島観光に出かけられます。ほとんどのお客はその後、買い物、日本のいろいろな商品を購入して船のほうに乗り込む形になりますが、地元のほうでは経済効果が非常にたくさん出ておりますし、特にタクシーやバスの運行乗務員の方々から聞きますと、1日の売り上げのほとんど、そういったクルーズ船客で稼ぐ場合もあると聞いております。

さらに、クルーズ船の回数が多くなっていることで、リピーターのお客も大分増えておまして、島の中でどこがおいしいお店があるとか、そういったものをリーダー的になって教えてどんどん連れていく観光客の皆様もいらっしゃるし、例えば石垣牛とか、そういった地元の産品を皆さん中心に食事されているように聞いています。

【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、ご質問も含めて結構ですが、ございませんか。どうぞ。

【委員】 8ページの公共埠頭の計画で、いろいろな港の機能でフェリーやクルーズという埠頭、それ以外の産業用のふ頭、今回でいうと砂・砂利とか、そういったものを扱うエリアとか、それ以外のエリアとか、いろいろな形で機能を分けるということは基本あるかと思うのですが、その際に、今回計画で見ますと、クルーズ船がつく埠頭と砂・砂利を扱うエリアが緑地で隔てられているのですが、ちょっと近く、風で砂・砂利とかいろいろなものが飛んでくるなど、そういうことがあるかどうかかわからないのですが、そういった話や、その下にピンクで書いている危険物取扱施設用地、これは候補地かと思うのですが、そういったものが予定をされている。そういう意味で、いろいろな観光客の人と島内のいろいろな産業等の分離等が必要かなということを感じるところがあるのですが、こういう

ところの配置の考え方というのがあれば教えていただきたいのですが。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。

8ページ、お開きいただいているかと思うのですが、当初、既定計画では、危険物取扱用地、もう少し広いエリアを想定しておったのですが、それを今回、まさに委員がおっしゃっていただいたとおりなのですが、緑地を隔てることによって少し緩和していこうというところがございます。この危険物取扱施設につきましては既存施設が市街地の中に現在ございますので、それについてはこちらの新港地区のほうに移したほうがより安全ではないかということで、今回計画しております。ですから、ここの緑地を計画する際に、そういった砂、危険物との関係がうまく緩和できるような緑地の配置計画をしていければなど考えております。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

ほかにご質問、ご意見ございませんか。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、答申案についてお諮りを申し上げたいと思います。

答申。石垣港。国土交通大臣の提出された石垣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。特にご異議がないようでございますので、答申案のとおりとさせていただきますと思います。

石垣市長、開発建設部長、どうも遠いところありがとうございました。ご苦労さまでございました。

【石垣市長】 どうもありがとうございました。

【開発建設部長】 どうもありがとうございました。

【分科会長】 それでは、引き続きまして、残り4港の港湾計画の一部変更の審議に移りたいと思います。石狩湾新港、相馬港、木更津港、博多港、4港の一部変更について一括して資料をご説明いただいた後、質疑応答に移りたいと思いますので、よろしくお願います。

事務局から説明をよろしくお願いします。

【港湾計画審査官】 ご説明させていただきます。

資料4をご覧ください。石狩湾新港港湾計画一部変更ということで、今回、赤の破線でくくっておりますが、ここの部分の変更でございます。

1 ページお開けください。石狩湾新港計画変更内容ということで、右側の今回計画の中で緑の破線で示しておりますが、ここの部分につきまして、風力発電施設の導入を図るため、再生可能エネルギー源を利活用する区域を設定するという計画でございます。

右下のところがございますように、区域設定の考え方といたしまして、大型船舶の往来がない防波堤より沖側、それから検疫区域とも重複しておりません。防波堤とかそういったものから適切な離隔距離をとるということで、当面、ここの空間につきましては開発要請がないといったこともございますので、占用に当たって期間を定めて半永久的につくられる構造物でもないということから、再生エネルギーの重要性にも鑑みまして、こういったエリアを設定するということでございます。

その次のページは参考までにつけさせていただいております。

3 ページ目といたしまして、確認の視点としては、再生エネルギーを活用するエリアということでご審議いただければと思います。

引き続きましてご説明させていただきます。資料5でございます。相馬港港湾計画一部変更ということで、変更箇所につきましては、赤の破線で丸印をつけております箇所でございます。

1 ページお開けいただきます。相馬港の港湾計画の一部変更の内容ということで、今回、LNGの受け入れ基地をここに計画するというようにしております。既定計画では、公共埠頭計画が4号埠頭という計画がございますが、今回それを削除いたしまして、右側のように大型のドルフィンを1つ、小型のドルフィンを2つといった計画にしております。また、背後につきましては危険物取扱施設ということで、こちらにタンクを造ったり、そういった施設用地を関連して変更させていただいております。

その次のページが今回、新聞記事なんかでもいろいろご覧いただいた方、おられるかと思いますが、相馬港においてLNGの受け入れ基地を建設するという計画がございます。石油資源開発株式会社、筆頭株主は経済産業大臣という会社でございますが、相馬港で受け入れ基地を計画して、また、先般、11月27日には最終投資決定を行ったというようなプレスもされております。そういった中で、今回、北海道については内航船で運搬する

と聞いておりますが、そういった形で、北海道・東北地区のLNGの供給能力の強化を図るということで、相馬港内にLNG棧橋、大型タンク、それから相馬港と接続パイプラインを結ぶということで、これをつくり出すことによって、日本海側の新潟、太平洋側の相馬、両方で受け入れることが可能になり、なおかつ、この青い既設のパイプラインを両方に使うことができるということで、企業にとっても非常に有意義な計画だと聞いております。最終的には、平成30年の運転開始目標ということで、カナダからシェールガスを受け入れるというようなことを聞いております。

3ページでございますが、確認の視点ということで、LNG基地の計画、新規産業の立地計画といった観点でご審議いただければと思います。

引き続きましてご説明させていただきます。木更津港の港湾計画の一部変更ということでございます。資料6をご覧ください。表の航空写真の中の計画変更箇所の変更でございます。

1ページお開けください。東京湾における新たな開発保全航路の指定ということで、これは港湾法の改正に伴いまして、新たに開発保全航路を東京湾の中に指定しようということで、現在ちょうどパブリックコメント中でございますが、そういった形で、東京湾中央航路ということで、東京湾の中央に緑で示した部分を今回計画するようしております。そういった中で、ここでいきますと、ちょうど木更津港港湾区域と黒で少し小さく書いてあるところの上でひし形の断面がございますが、その部分が今回の開発保全航路と港湾区域が重複することになりますので、今回、開発保全航路を広げるに当たりまして、港湾区域を縮小して、なおかつ航路を縮小するという計画でございます。

その次の2ページでございますが、既定計画、今回計画ということで、港湾区域を縮小いたしまして、なおかつ航路延長を大体1,300メートルぐらい短くするというような計画でございます。ただ、水深に関しましては、航路は19メートル、開発保全航路の部分は20メートルで予定しておりますので、ここを使われている船舶にとって水深は問題がないところでございます。

最後の3ページに船舶航行等の安全の確保のための航路の変更という観点でご審議いただければと思います。

最後になりまして、資料7でございます。博多港の港湾計画の一部変更ということで、航空写真にございますように、アイランドシティ地区というところに楕円の破線を書いてございますが、その臨港道路を今回計画するというところでございます。

1 ページお開けください。アイランドシティ地区の利用の状況ということで、まず、アイランドシティのコンテナターミナルがこの図面でいくと左側のところにございます、ここは今、大体48万TEUということで、博多港全体の6割ぐらいを取り扱っております。岸壁が2つ現在ございます。この図面でいきますと右隣、東側でございます、黒については既設の物流倉庫・ヤードが完成しておりますが、ピンク色の部分につきましては、今般、平成26年春から28年春にかけて、物流倉庫とか大型物流センターといったものが相次いで供用するとなっております。そうなりますと、その背後の新青果市場も開業する予定ということになっておりますので、現在でもかなり混雑しておる道路が、こういったものが開業することによってより混雑に拍車がかかるのではないかとございます。

2 ページをお開けください。計画変更内容ということで、既定計画、今回計画ということで、既定計画では丸でぽつぽつということで、これは将来構想という計画なのですが、それが今回、熟度が高まってきたということで、起点といたしまして、臨港道路アイランドシティ1号線から、最終的に終点といたしましては都市計画道路都市高速道路1号線ということで、都市高速に入るオンランプ、オフランプといったものを今回計画するようになっております。延長につきましては約2.5キロ、車線数につきましては4車線となっております。

アイランドシティ地区と背後地区の関係ということで、3 ページをお開けください。こういった形で、アイランドシティ地区をご利用されている荷主の皆様は結構遠距離の方が多く、そういった形になりますと、都市高速から高速道路のほうに直接乗り入れるほうが便利だということになりますので、そういった観点からも、こういった企業にとって物流に対する効率化に資するのではないかと考えてございます。

4 ページをお開けください。既設臨港道路の課題ということで、ちょうど真ん中に臨港道路ということで赤い線を引いておりますが、これがアイランドシティ地区、それから香椎パークポート地区、箱崎埠頭地区と、そういったところで発生する貨物、交通量、それが全て臨港道路を通ることになっておりまして、最終的には貝塚の交差点のところに出てくることになっております。そうすると、どうしても渋滞が発生するのですが、今回、アイランドシティ地区から福岡高速道路1号線のほうにオンランプ、オフランプをつくることによって、直接高速道路に乗る方につきましてはこちらのほうをご利用いただいて、混雑を分散することによって、既存道路の渋滞解消に資することを考えてございます。

5 ページ、臨港道路についてはなかなか適切なところがないということで、以前委員からもご指摘を受けましたが、こういった観点で確認いただければということでございます。

以上でございます。駆け足で恐縮です。

【分科会長】 ありがとうございます。

計画の一部変更について、4 港一括してご説明を賜りましたが、順番に行きましようか。まず、石狩湾新港につきまして、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。

後で一括質問も受け付けたいと思いますので、それでは、相馬港の港湾計画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、木更津港についてはいかがでしょうか。委員、どうぞ。

【委員】 事柄はよくわかっている話ですが、後学のために教えてほしいのですが、木更津港は反対側にある横浜港や川崎港に比べると、わりあい港湾のエリアが張り出して従来設定されているように、少なくとも地図上は見えます。港湾のエリアにするというのは、何らかの意図があって、あるいは理由があってそうしているところだと思うのですが、今回、この開発保全航路になるとすると、木更津港側は、このところはもう何の用もないのか、あるいはもとの計画を見ると、檢疫錨地と書いていますが、そこはどのようになるのでしょうか。あるいはまた、何の用もないのだったら、最初から港湾のエリアにしておく必要もないのではないかなとか思ったりもするのですが、その辺、補足の説明をいただけたらと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

事務局のほうから説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。

まず、檢疫錨地のお話ですが、檢疫錨地につきましては、今回、この場所を変えるという予定にはなっておりませんので、そこについては影響はございません。

【委員】 そのままでいいわけですか。

【港湾計画審査官】 ええ。そのままさせていただくということになっております。

それから、港湾区域につきましては、港湾法の中にもございますように、必要最小限のエリアということではあるのですが、今回、東日本大震災を受けて、避泊するところがどうしても必要だといったような観点がございましたので、その中でいろいろ議論をさせていただきまして、木更津港の港湾区域に食い込むような形でさせていただくということで

ございまして、地方港湾審議会の中では、こちらの区域が狭まるということに関しても、今のところ特にご意見を聞いておりませんので、先ほども申し上げましたように、航路としての利用につきましては何ら支障もございませんので、今回こういった計画にさせていただきます。

【委員】 いや、航路側の話はわかっているのだが、そうではなく、木更津港側は何の用もないのだとしたら、何で今までそんな広く設定していたのか、そこが知りたい。

【計画課長】 補足させていただきます。

木更津港は、ご案内のとおり、新日鐵住金の製鐵所の航路に入ってくる大型の鉄鉱石船を入れるために非常に大水深の航路をもともとここで整備しておりまして、その航路については港湾施設ということで、その航路の必要な水深が確保できるエリアまでということ、相当沖に出たところまで港湾区域として設定をしておいたということでございます。今回、開発保全航路で広げるので重複エリアを外すということだけでございまして、もともとはそういう考え方です。

【委員】 なるほど。そうやって水深を維持する必要があったということですね。

【計画課長】 そうです。水深19メートルの相当深い航路を必要な浚渫エリアまで港湾区域にしております。

【委員】 なるほど。で、今回は、それがなくなっちゃうわけじゃなくて保全航路になるのだから、維持できるから問題がないということですね。

【計画課長】 はい。そういうことでございます。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 ありがとうございます。

木更津港に関連して、ご意見、ご質問ございませんか。

【委員】 済みません、ちょっと戻りまして石狩湾新港なのですが、風力発電を立地できそうだねということで今回変更されるということだと思いたしますが、素人考えですが、風力発電に適する場所はほかにもあるのだろうなと思いたします。それから、現在の状況において、こういう再生エネルギーについては非常に積極的に国としても対応されているのだと思うのですが、この石狩湾新港のこの地区に限って今回アイデアが出てきたというあたりが不勉強でわからないのですが、もともといろいろなところでも計画が入っていて、石狩湾のほうは遅れ気味に入ってきたのか、これがある意味先駆けなのかとか、全体の流れの中で石狩がどうして出てきたのかなという背景をご説明いただければと思いたします。

【分科会長】 事務局のほうからご説明をお願いします。

【海洋・環境課長】 それでは、お答えいたします。

今回、全国の中では、港湾区域の中にこういう施設をつくって風力発電をやるというのは、今、鹿島港が先行している状況でございます。当然、再生エネルギーについては導入をなるべく促進していきましょうというのがあります。一方で、洋上風力については買い取り固定価格が決まっていない段階でございますので、その中で、可能性の高いところに順次手がついてきているという状況でございます。したがって、まず鹿島港が1番手、石狩湾新港が2番手ということになります。ただ、その後のお金の設定状況とかということによっては、エリアをとったが、実際に手がかかっていくのはもう少し先というところもあり得るかなというところがございます。

基本的には、風況のことを考えますと、日本海側の北のほう、秋田とか青森の日本海側、北海道にかけての日本海側あたりは非常に風況がいいところがございますので、このあたりの開発がほんとうは進んでくるところでございますが、一方で、電力需要、系統連系とか、北海道の電力需要がそれほど必要もない、必要なのは関東だったり近畿だったりというところから考えますと、全国の電気のつながり方といったところで、順次、開発エリアが決まってくるのかなというところがございます。ただ、今のところ、出てきているのは鹿島港と2番目の石狩湾新港というところがございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

委員、どうぞ。

【委員】 先ほどの委員のご質問というかご指摘は私も常日頃感じるところでございまして、個々の港湾でこうしようというのは大事なことで決めなきゃいけないのだけど、そのときに、日本全体でどんなことがどこで起こっていて、それがどのくらいアドバンス、あるいはビハインドなのかとか、世界の状況等の全体像を俯瞰的に見ながらしようというが、港湾は弱いのですよね。ぜひそういう方向も模索していただけるとありがたいと、今、委員のご質問を聞いていて思いました。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

委員、どうぞ。

【委員】 素人なので申しわけありません。今の風力なのですが、6.5から7.5が有望とあるのですが、風は強過ぎてもいけないのか、そして、大体どのぐらいの間がベスト

なのか。例えば右側のいしかり市民風力等々は採算とれるぐらい経営状態がいいのかなどそのあたりの見方を教えてください。お願いします。

【分科会長】 それでは、委員の指摘も含めて、一括してご説明をお願いします。

【海洋・環境課長】 まず、全体の方向性ということですが、これについては港湾だけでなく、当然、港湾のエリアというのは非常に限られている空間でございますので、海域全体も見て、日本全国としてそういう方向になるほうが進めやすいということもございますので、その辺は今、我々としても一歩踏み出して検討していきたいという状況にはございます。それが1点でございます。

もう1点目でございますが、風況でございますが、これは風速6.5メートル～7.5メートルというのがどういう状況かと申し上げますと、大体年平均風速5メートル以上があると風力発電になじむのではないかということが言われているところでございます。ただ、当然、陸上の部分と海上の部分、設備の規模が違ってきます。海でつくるのであれば、設備投資が非常に高くなります。したがって、その分、風が強いほうが良いということになりますので、陸上よりは海上の風の強いところに設置される方向が良いのではないかなと思います。

風速6.5メートル～7.5メートルというのは、これから買い取り価格が決まってくるので、それによって採算ラインというのはどうなってくるか、場合によっては前後するのだと思いますが、最低でも風速6.5メートルや7.5メートルは確保できないといけません。これ以上あったほうがもっといいということだと思います。ただ、吹けばいいかという話になってきますと、今度、プロペラがぶんぶん回りますので、機械の損傷ということになりますから、それは一定程度の条件がどこかにあるのではないかなということだと思います。この辺が多分風速6.5メートルから7.5メートル、7.5メートルから8.5メートルとか、そういうラインが1つの設置されるエリアになってくるんじゃないかと考えてございます。

【委員】 済みません。もう一つ聞いたのですが、既存の施設はなかなかいい運営状態なのですか。

【海洋・環境課長】 既存の施設が今どうなっているか、確認は私どもでもできていませんが、一定程度、買い取り固定価格があったり、最初に設置されているものは補助金が入っていたりということがございますので、そこそこのラインで運営されているのではないかなということだと思います。申しわけございません。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほかにございませんでしょうか。どうぞ。

【委員】 今の石狩の風力の件ですが、たしか鹿島の場合は結構陸地から近かったと思いますが、お聞きしたいのは、送電のことでして、これは広いところが変更箇所のエリアなのですが、結構、陸から離れていて、どれぐらい風が吹くかも大事ですが、費用の点としては送電の設備をどこがやるのかというのが鍵になってくる、費用の投資になってくると思うのですが、そこはいかがでしょうか。

【海洋・環境課長】 鹿島の計画につきましては、現在、既に設置されているものもございますし、今、港湾計画の中で設置されることになっているエリアについては、大体同じような岸からの距離だったと思います。それから、当然、電線を海底にはわせて持ってこないといけないですから、そうすると、その投資というのは結構な規模になります。したがって、沖合につくるとそれだけ高くなりますので、そこは多分、採算のラインが風の強さ、それから年間風がずっと吹いているか吹いていないか、そこに建てる施設の規模、それから海底ケーブルの値段といったところで、全てトータルで決まってくることでございますので、場合によっては非常に離しても採算がとれるところもあるでしょうし、近くじゃないといけないところもあると思います。一概にどのくらいの範囲というのはなかなか言いづらいところじゃないのかなと思います。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

それでは、最後残っておりました博多港の港湾計画について、ご質問、ご意見ございませんでしょうか。どうぞ。

【委員】 博多港の物量がこれから増えてくるところの交通渋滞の問題だと思うのですが、博多港は地政学的なこともあってこれからアジアの貿易などが増えるので、そういう意味では交通の対応というのは必要だと思います。そこで意見と確認なのですが、東京も同様ですが、港湾の競争力強化の点でドレージがうまく回らないといけないという意味では、今どのくらい混んでいるか分からないのですが、今既に混んでいて、今後更に混んでくるであろうというのであれば、このような施策は必要だという気はします。あと、高速道路の話がありましたが、輸送業者が、現実問題、高速道路を使わず一般道の利用が多いというミスマッチが起きて、この計画が有効なのかどうかというのは若干不安な気がするのですが、その辺については調査とかをされていると思いますが、大丈夫なのかという質

問です。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【港湾計画審査官】 お答えさせていただきます。

現状でも少し混雑しておりますので、今後、物流センターなんかができる少し混雑に拍車がかかるので、今回計画させていただくというところがございます。

それからもう一点の高速を使っているかどうかということでございますが、今回、この資料をつくるに当たりまして確認させていただいた上で、このところについては使われているということを確認させていただいております。

以上でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

ほかに博多港に関連してご質問、ご意見ございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、4港全部まとめてございませぬでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、これ以上、ご質問、ご意見がないようでございますので、答申案については1港ずつお諮りを申し上げたいと思います。

まず、石狩湾新港でございます。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】 ありがとうございます。ご異議がないようでございますので、答申案のとおりとさせていただきます。

続きまして、相馬港でございます。答申。相馬港。国土交通大臣に提出された相馬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。ご異議がないようでございますので、答申案のとおりとさせていただきます。

引き続きまして、木更津港でございます。答申。木更津港。国土交通大臣に提出された木更津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、これも答申案のとおりとさせていただきます。

最後に博多港でございます。答申。博多港。国土交通大臣に提出された博多港の港湾計

画については、適当である。この答申でご異議が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。異議がないようですので、答申案のとおりとさせていただきます。

以上で審議案件全て終了いたしました。

残っておりますのは報告事項でございます。

世界遺産登録について、報告を事務局からお願いいたします。

【海洋・環境課長】 それでは、ご報告でございます。「世界遺産登録について」でございます。

この件につきましては、前々回、6月27日の分科会で一度ご報告させていただいたところでございますが、その後、進展がございましたので、その経過も含めてご説明させていただきます。

開きまして、2ページ目でございます。ここは確認になりますが、明治日本の産業革命遺産—九州・山口と関連地域—というところでございます。ここにあります8県11市にまたがります産業遺産を今回、世界遺産登録を推薦するということになりました。資産の概要でございますが、20世紀初頭に日本が非西洋諸国で初めて産業国家となった道程における急速な近代化を証言する産業遺産群というところでございます。資産の構成の中身でございますが、下に書いてあるとおりでございます。

開いていただきますと、3ページ目に全体のエリアのことが書いてございます。全8エリア、12サイト、28の資産により構成されると書いています。これ、間違いがございまして申しわけございません。8エリアは正しいのですが、11サイトでございます。それから、28の資産が23になってございます。これは現在、最終的に推薦書を提出する段階になってサイトを統合したりしてございまして、少し変わってきているところでございます。エリアにつきましては、萩から八幡までの8カ所、サイトについても表にあるとおりでございます。この中で、港湾にかかわる部分としては、前々回もご報告させていただきました三池港のところが稼働中の産業遺産ということに該当するところでございます。

開きまして4ページ目でございます。その中でも三池港、港の部分でございますが、ここにありますとおり、明治後期の産業の形成期に当たるときに、石炭産業を支える物流インフラとして大型の港をつくっていったと。1908年の完成でございます。その際に、

海の状態が非常に厳しい有明海の中に長大な防砂堤と大きな潮位差を防ぐ潮待ちの内港、それから閘門を備えた1つのシステムとして構築されたものでございます。ハチドリと書いておりますが、ハミングバードの形に似ている非常に特異な形をした港で、現在も活躍しておるという内容になってございます。

開きまして5ページ目でございます。世界遺産登録に当たりまして、案件の決定プロセスでございます。今回、産業遺産が政府の推薦候補となる過程において、もう一つ、対抗馬というのですかね、長崎の教会群とキリスト教関連遺産というのがございました。これはもともと通常の世界遺産ということで、文化審議会による審議を経て推薦候補として上がってくるものです。今回、明治日本の産業革命遺産というものは、稼働中の資産を含んでいるものであることから、関係の審議会、例えば港の部分でありますところの港湾分科会のほうで審議した後、有識者会議に上げて決まってくるという中身で、2系統で進んできたものでございます。それを最終的に政府の推薦候補の決定ということで、これは9月17日に明治日本の産業遺産に絞り込むという決定がなされたところでございます。その際に、官房長官の発言要旨がございまして、これが決定要因になりますが、ものづくり大国日本の基礎となった歴史を持っているのだというところ。それから、今回の遺産の中に釜石の案件が含まれてございまして、復興支援にもつながるというところ。それから、一番大きいところは、世界的にも例のない稼働中の産業遺産の登録。世界には稼働中の産業遺産の登録はございますが、例のないと言っているのは極めて大きな規模で製造業の工場の場所が入っているというところで、世界にも例のないという言い方になってございます。新たなモデルを提示できるということから、今回、一本化されたところでございます。

今後、推薦書を来年の2月1日までに提出いたしまして、審査を行った上で、再来年の6月頃に登録がなされるであろうということになってございます。現在、推薦書の作成をしているところでございます。

6ページ目が、稼働資産を含む遺産にかかわる有識者会議がございまして、その会議のメンバーでございます。この有識者会議がありまして、その下にワーキンググループがございまして、分科会長にも参加していただいているところでございます。

7ページ目が今作業中の推薦書のところでございます。図の中の左上に推薦書の内容ということで、1から9項目、資産の範囲から内容といった推薦書がございまして、それに加えて、保全管理計画書をあわせて出すことになってございます。保全管理計画書は、そ

それぞれの施設ごとに組み立てていくことになってございます。参考、下のほうにあります
が、例えば三池であると、三池エリアにサイトが2カ所ありまして、そのうちの三池港は
稼働中の資産構成になっています。したがって、三池港についても保全管理計画を推
薦書に添付して推薦するという形になってございます。資産を保全するといったことが港
湾計画で決まっておりますので、これが保全計画に反映されていくという構成になって
ございます。

ちょっと複雑でございますが、保全計画については13のものが各地域でつくられまし
て、推薦書に添付されるということになってございます。今、作成中でございます。こ
れを作成しまして、2月までに提出するということになってございます。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。世界遺産登録に関連しまして、現状をご報告い
ただきましたが、何かご質問、ご意見はございますか。特にございませんか。

ありがとうございます。それでは、ちょうど予定の時間も参りましたので、本日の分科
会、これで終了させていただきたいと思えます。

進行を事務局のほうにお返しいたします。よろしく申し上げます。

【総務課長】 分科会長、委員の皆様、長い時間、ご審議ありがとうございました。

次回の第55回の港湾分科会でございますが、開催時期等につきましては、また事務的
に調整をさせていただきたいと考えておりますので、よろしくお願ひいたします。

本日、港湾計画書を含めて重い資料になってございますので、置いておいていただけれ
ば郵送させていただきますので、よろしくお願ひいたします。

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。ありが
うございました。

——— 了 ———