

平成26年3月18日（火）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階 特別会議室

交通政策審議会第55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55回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成26年3月18日（火）

開会 13時30分 閉会 15時45分

2. 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4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
家田 仁	東京大学・政策研究大学院大学教授
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 琢磨	千葉大学大学院教授
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経営研究センター長・教授
篠原 正人	東海大学海洋学部教授
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 港湾施設の維持管理・更新に関する取り組みについて（報告）・・・ 3
- ② 資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上
輸送網の形成（国際バルク戦略港湾における取組）について（報告）
・・・ 14
- ③ 稚内港（改訂）・・・ 19
- ④ 衣浦港（改訂）・・・ 29
- ⑤ 徳山下松港（改訂）・・・ 35
- ⑥ 御前崎港（一部変更）・・・ 41
- ⑦ 大阪港（一部変更）・・・ 41
- ⑧ 東予港（一部変更）・・・ 42
- ⑨ 八代港（一部変更）・・・ 42

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 定刻前ですが、皆様お揃いになりましたので、これから交通政策審議会第55回の港湾分科会を開催いたしたいと思えます。

よろしくお願ひいたします。

それではお手元の資料のご確認でございますが、表紙から会議次第、委員名簿、配席図。それから議事資料といたしましては、資料1から資料9までございますので、右肩の上に資料番号が振ってございますのでご確認ください。もし落丁などございましたらお申しつけください。途中で落丁があったとわかった際にも、言っていれば結構でございますのでよろしくお願ひいたします。

委員の出席の確認でございますが。議事に入ります前に定足数の確認でございます。本日は委員14名のうち12名の方が出席されてございまして、交通政策審議会令8条の規定により定足数の過半数8名に達しております。

それでは、本日子定しております議事に入りたいと思えます。分科会長に進行をお願ひいたします。なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。よろしくお願ひします。

【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いただきたいと思います。今日は報告案件2件、それから審議案件7件、大変多くの議題を抱えております。円滑な進行にぜひともご協力を賜りたいと思えます。

それでは、最初の報告案件でございますが、「港湾施設の維持管理・更新に関する取り組みについて」。事務局から資料のご説明をお願ひいたします。

【港湾保全企画室長】 どうぞよろしくお願ひいたします。お手元の資料1で港湾施設の維持管理・更新に関する最近の取り組みについてご報告させていただきます。

まず、今日ここでご報告させていただきます意義でございますが、港湾に限らず社会資本全般の維持管理のあり方につきまして、世の中の関心を集めていることについては改めて申し上げるまでもないわけでございますが、今日、3番目の議題でご審議いただきます港湾計画の一部で、この維持管理に関する取り組みがなされておりますので、その審議のご参考にしていただくために、最近の港湾局の動きについてご報告させていただきます。

いうものでございます。

では、資料を2枚めくっていただきまして、2枚目の写真をご覧いただきたいと思えます。やや極端な写真がたくさん載っておりますが、全国でこういったものがたくさんあるわけではございませんが、港湾施設の老朽化が進むと場合によってはこういうふうになってしまうというものを示させていただきます。いずれも係留施設でございますが、左側から係留施設の土砂をとめている鉄の板が老朽化によって穴があいてしまいますと、埠頭用地が陥没してしまった例ですとか、あるいは栈橋で上部に鉄筋コンクリートの板が張ってあるわけでございますが、こういったものが腐食してしまったり、あるいは栈橋の柱が老朽化してしまったり、こんなような事例がございます。こういったことになると、当然港湾の機能が損なわれますので、こういったことがないように、しっかり対策を取り組んでいきたいと思っております。

1枚お戻りください。1ページでございます。よくご存じの図でございますが、改めてご説明させていただきますと、まず左側の図でございますが、横軸に西暦が書いてございます。それぞれの年に整備された岸壁の数を青いグラフで書かせていただいております。これら土木施設が仮に50年の寿命と考えますと、整備されてから50年後の施設を累積したものが赤い折れ線グラフでございます。今年、2014年でございますが、これから50年後の施設が急速に増えてくることをご理解いただけると思えます。したがって、私どもこれまで以上に維持管理に適切に取り組んでいく必要があるかと思っております。

続きまして、右のグラフでございますが、これは一つ一つの港湾施設に着目したときに、横軸に整備してからの年限、縦方向にその施設の性能を示させていただきます。整備してからの時間がたてば当然性能が落ちてくるわけでございますが、これが年がたつにつれて加速度的に性能が落ちてくる。これが使用にたえないようなところでまで達してから修理をすることになりますと大きなコストがかかりますので、その事前に比較的成本の安い段階で手当てをしていく。こういったことを私どもは予防保全的な維持管理と呼んでおまして、今後こういったことに取り組むことによって維持管理のコストを縮減したり、平準化していきたいと考えております。

それでは、2枚おめくりいただきまして、少し年表のようなものがございます。ここでは、最近の港湾局の維持管理に関する取り組みを時系列的に整理させていただきました。なお、国土交通省全体におけます維持管理のあり方につきましては、家田先生にご指導いただいております。このことにつきましては、8ページに整理させていただきます。

すが、時間の関係で今日は港湾の話を中心に話をさせていただきたいと思います。

港湾分野では、ここには書いてございませんが、昭和50年代に鉄製の栈橋などで老朽化が問題になったことがあり、これらの研究が進んだことがあると聞いておりますが、平成17年ごろに今後の港湾施設の老朽化に対して本格的に検討を始めております。この審議会でも安全・維持管理部会を設置していただきまして、熱心なご議論をいただき、それまで技術基準の中では、新しく整備する施設の設計などを中心に扱っていたんですが、さらに、つくった後の施設をどうやって点検していくのか、あるいはどうやって維持していくのか、そういった計画を義務づけるという内容の答申をいただいております。港湾局では直ちにそれを港湾法の改正という形で制度化しております。その後、個々の施設については、維持管理計画をしっかりとつくっていくということが続けてまいりました。しかしながら、また昨今、老朽化への対策の必要性から平成24年10月に維持管理に関する検討会を置いていただきまして、ここでは黒田先生、小林先生のご指導をいただいておりますが、さらに加えて行うべき維持管理の対応方法についていろいろとご指導を賜ってきたところであります。その後、ここには書いてございませんが、平成24年12月に中央高速道の残念な事故がございまして、国土交通省としましては、翌3月に社会資本の老朽化対策、当面3年間に行うべき措置を定めております。この中で先ほどの検討会のご検討の状況などが報告されているという状況にあります。その後、先ほども申し上げましたとおり、個々の港湾施設については、維持管理のあり方については計画化されているわけなんですが、特に点検のあり方につきましては、全国の港湾管理者さんでまちまちという状況もありましたので、港湾法を改正することによって、法律に基づいて点検のルールを定めることを行っております。

では、1枚おめくりください。先ほども少しご説明させていただきましたが、中央高速道の事故のもと、国土交通省全体で当面3年間に行います維持管理の対応方針についてまとめておりますが、これらについて、港湾行政に当てはめたものがこの紙でございます。まずは全国の港湾施設について改めて点検を行いました。このことにつきましては、後ほどご説明させていただきます。その点検の結果を受けまして、港湾法の改正、そして点検ルールの明確化、こういったことを行っております。これによりまして、今後、全国の港湾管理者さんに適切な点検をお願いしていくことになるわけでございますが、これらに対します技術的な指導、相談窓口の設置ですとか研修の強化ですとかいったものを図ってまいろうと思っております。さらに点検の結果を全国的に蓄積できるようなデータベースの整

備ですとか、さらに個々の施設の維持管理に関する計画のさらなる充実、こういったものを図っていきたいと思っております。

もう1枚、おめくりください。昨年の春に行いました点検の結果についてご報告させていただきます。真ん中のグラフでございますが、全国に対象となりますような施設が約2万7,000余りございますが、港湾の場合は、これら既にそれぞれの施設に維持管理計画がございますので、おおむねそれぞれの施設の老朽化の度合いがわかっております。したがって、比較的老朽化が進んでいることがわかっている施設につきまして、約8,000でございますが、点検を行いました。その結果、不具合が見つかった施設がございまして、特に早急な措置が必要な施設が約150弱。これらにつきましては安全対策を講じているところでございます。

また、これらの点検を行うに当たりまして、新たな技術的な知見が明らかになったものがございます。例えばそれぞれの構造でこういった部分が早く老朽化が進むのか。そういったような新たな知見を踏まえまして、次の6ページでございますが、今後の港湾施設の点検のあり方を港湾法に定め、具体的な内容につきまして、現在、ガイドラインで取りまとめております。若干ポイントをご紹介させていただきますと、一番下の黄色いところをご覧くださいなのですが。全ての港湾施設を一律同じような頻度で点検するというのではなく、施設を重点施設と通常施設に大きく分けます。重点施設は例えば耐震強化岸壁など、その施設が壊れることによって人命、財産あるいは経済活動に大きな影響があるものがございますが、この重点施設につきましては3年に1回程度、それから、その他の通常の施設については5年に1回程度の一般定期点検を行っていただくことをルールとして定めております。

さて、このように点検がしっかり今後全国で行われていくこととなりますが、その点検の結果、必要な修繕を行っていくわけでございますが、これを効率的に行っていくために、7ページ、ご覧ください。これまでの維持管理計画をより充実していきたいと思っております。改めて申し上げるまでもないわけですが、港湾の施設は、ご存じのとおり、一つの港湾の中に国有施設と港湾管理者さんの施設、場合によっては民間の施設もございまして、こういったものが混在して一体となって機能しております。さらに下の平面図をご覧くださいとおわかりいただけるかと思いますが、既にある施設で、土木構造物としての寿命は迎えていないとしても、例えば船舶の大型化に対応するために埋め立ててしまう、社会的な寿命が先に来ってしまうといった例もございます。

こういったものに適切に対応するために、中段の矢印のところでございますが、これまで個々の施設について作っていた維持管理計画を港ごとに一覧にしまして、それぞれの施設の老朽化の度合いですとか、あるいは利用の度合い、こういったものを一覧にしまして、維持管理の投資をどこに優先的に行っていくのか、あるいは施設によっては既に用途転換をしてしまったりそういったことを計画的に行っていきたいと思っております。これらによりまして、今後の維持管理コストの平準化あるいは縮減を図っていきたいと思えます。

このような考え方が後ほどの港湾計画で一部出てまいりますので、本日、お時間をいただきまして、ご報告させていただきました。

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。ただいまご報告いただきました今後の港湾施設の維持管理・更新のあり方について、何かご意見、ご質問等ございますでしょうか。どうぞ。

【委員】 先ほど、中央高速自動車道の崩落事故というのは即人命にかかわるわけですが、港湾施設の老朽化によって、高速道路と同じような人命の危機の緊迫度が高いものというのは、どういうものがあるのですか。

【港湾保全企画室長】 例えばですが、不特定多数の旅客の方々が扱われるような施設として旅客船ターミナルなどは、似たような緊迫度を持って対応しなければいけないのではないかと考えております。

【委員】 お話にもありましたように、個々のメンテと港湾全体のモデルチェンジのようなものとのバランスを考えていくというのは、それぞれケース・バイ・ケースなのでしょうが、クルーズだとか、浚渫が必要だとかいろんなものを変えなきゃいけない時代があると、全体を一気に変えた方が個々にやるよりも効率的なのでしょうが、今おっしゃったように、待っていると人の命が危ないというようなバランスを港の場合、どういう風に見るのでしょうか。

【港湾保全企画室長】 そこも7ページの予防保全計画の中で検討していくことになるかと思えます。それぞれの施設が仮に老朽化が進んで壊れてしまうようなことがあったときの影響を考えて、その修繕なり、あるいは港のモデルチェンジのタイミング、優先順位を図っていくということで対応していくのかなと思っております。

【委員】 どうもありがとうございました。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

それでは委員、どうぞ。

【委員】 かなりゆゆしき老朽化が本当に進んでいるのだと驚いておりますが、点検診断の方法についてのことで少しご質問させていただきたいと思います。2ページにあるような、ほんとうに明らかに目視点検で判断ができるものもありますでしょうし、もう少し、一番右の海水に浸かっている部分でしたら、そんなに簡単に目視点検だけではなかなか診断できないところもあると思います。そういった場合どうやっていらっしゃるのか。ぜひ、打音や目視点検も良いのですが、やはり診断の技術の向上をお願いします。いろんなやり方、道路の点検でもレーダーを使用したり、温度差を利用して劣化度を確認するなどいろんな方法で診断していると思いますので、そういったものを組み合わせながら行って頂きたい。全部が機械でもないでしょうし、全部が目視点検でもないと思うのですが、そういったものを組み合わせて、そしてまたそういった診断のさらなる技術向上をぜひお願いしたいと思います。

以上です。

【港湾保全企画室長】 ありがとうございます。

【分科会長】 事務局、何か補足ございますか。

【港湾保全企画室長】 委員、ご指摘の通りでございます。まず、老朽化を見逃してはいけないわけなのですが、一方でコストについてもできるだけ効率的に点検を行っていきたいと思っています。2つのことを考えておりますが、6ページ、ご覧いただきたいと思うのですが。黄色い点検のガイドラインのところに、下から詳細点検、一般点検、日常点検とございます。点検の頻度、日頃行っていく点検、それから数年に1回行う点検、さらにその中で少しでも異常がわかったときにはコストをかけて詳細な点検と。まず段階的に行うことによって、効率的かつ確実に見逃しがないような点検を行っていききたいということが1つ。

あと委員、ご指摘の通り、まだまだこの点検の分野においては新たな技術開発が必要だと思っておりますので、その分野にも力を注いでいきたいと思っております。引き続きご指導いただきたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに。

【委員】 1点だけいいですか。

【分科会長】 委員どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。基本的なところで恐縮ですが、1ページ目の、老朽

化というのは、50年以降と考えていいのでしょうか。そのあたりのスパンがわかりません。右の表で言いますと、当初のライフサイクル自体が少しわからないのですが、50年ぐらいだとすると、前倒しでもう少し早い時期、たとえば、35年ぐらいにやろうということでしょうか。逆に、50年は大丈夫と言う判断でそこから先の話は今、しているのか。そのあたりの年限と老朽化との兼ね合いをまずご説明いただいてもよろしいでしょうか。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【港湾保全企画室長】 一般にそれぞれの構造物は50年もつ、つもりで設計はしておりますが、今回、点検してわかったわけなのですが、やはり環境などでそれよりも早く傷んでいるものがございます。ですので、それらの知見に基づいて、適切なタイミングで点検できるようにしていきたいと思っております。ただ、1ページのグラフは、一応概略を把握するために仮で50年と置かせていただいております。

【委員】 そうすると、目安が大体50年ぐらいで、それより早く老朽化しているものもあるし、もっともつようでしたらもうちょっと先でもいいと。ただ、保全の仕方が今までよりは前倒しで、コスト削減のために早目に手を打とうというお考えに変わってきているということによろしいでしょうか。

【港湾保全企画室長】 おっしゃる通りです。

【委員】 どうもありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは委員、お願いします。

【委員】 今のところですが、50年で設計しているということは会計上そういうことであって、構造物の設計で、50年で壊れるような設計はしていないので。もつものはもう何十年、90年だって100年だって使っています。だから、50年というのが一つの中高齢に達しつつあるというので。成人病になり得るといふ。だからそろそろ点検を、より真剣に行おうという目安にすぎないというのは気をつけて言わないといけないと思う。

それから、2ページのところでも問題を感じないでもないのは、これ老朽化というか、設計不良とか施工不良とか条件が途中で変わってきてひどいことになったとか。老朽化するとこんなことになりますというものばかりではないとか、そういうものは少ないように思うんですよ。だって、港湾施設だって何十年、広井先生の防波堤（小樽港北防波堤）なんて何でもないわけでしょう。というようなところは、誤解のないようにぜひやってもらいたいのが、1点目。

それから、さっきの統計で、全体で2万8,000のうちの8,000カ所が点検して、

150カ所が何だったという数字がありましたが、これはいわば橋梁みたいなものだったからそういう表現もわかるが、港湾の施設はいろんな種類のものがあるので、いっしょにして何カ所と言われても誤解を生む可能性が高いので、気をつけて資料を出していただきたい。

それから3点目は、物理的に更新なり、もしくは大規模な修繕を必要という物理的な破壊に対する維持管理と、それからさっき利用の面から見ての陳腐化といいますか、両方があるのだという話だったが、笹子トンネルも、北海道もそうだが、今問題になっているのは、どちらかというと前者のことを限定的に老朽化なり維持管理として捉えよう。それ以外にも用途が変わるから変えるというのはあるが、それをいっしょに言っていると何か老朽化って名前に便乗しているような要素があるので、ぜひ分けてご理解いただくように、あるいは表現するようにお願いしたいと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局から補足ございますか。

【港湾保全企画室長】 ご指摘につきましては、十分気をつけて対応していきたいと思えます。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 1点だけよろしいですか。効率化ということで、2ページ目のところでもコスト最小化というのが書かれているが、7ページの予防保全計画のところはコストというのは書かないのですか。効率的と書かれているので、ぜひとも。コストをはかるというのは難しいのかもしれないですが、この保全計画が将来長期的に見ても最もコストが小さくて、もちろん機能は必要ですが、その機能を保った上でコストが一番最小化されているというのが担保できるような形で計画を立てられるのがいいのかなと思いました。

【分科会長】 ありがとうございます。今の件についても事務局、補足ございますか。

【港湾保全企画室長】 7ページの資料に明確には書かれておりませんが、優先順位をつけた上でそのタイミングで修繕などを行った場合のコストも十分ここに書き込んで比較していきたいと思っております。

【分科会長】 よろしくお願ひしたいと思います。ほかにご質問、ご意見。どうぞ。

【委員】 少し制度的なことをお伺ひいたします。メンテナンスというのは非常に大切ではあります、中央自動車道の痛ましい事故が起こって、急に社会的にそれにクローズアップされたように思います。その前は一体どうだったのか。私が気になりますのは、ま

ずはいわゆる手抜き工事というものが結構あったのではないか。それは工事中に発見できるものなのか、それとも後になってそれは立証できるものなのか。そこに非常に関心がございます。それが1点。

もう一つは、このメンテナンスよりも物をつくるというほうが業績になるし、格好がいため、メンテナンスはどちらかというとき皆さんの関心が向かなかつたのではないかなという疑問です。予算もメンテナンスにはつきにくかつたのか。そういうところが非常に気になるところでございますので、少し教えていただければと思います。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【港湾保全企画室長】 おっしゃる通り、中央自動車道の事故を受けまして、世の中の関心が非常に高まっていると感じますが、今日の資料でもそこを少し気にしたわけですが、3ページの時系列のご報告の中でも、実は事故よりも前に我々、この老朽化対策に取り組む必要があると思ひ、いろいろ手立てをしておりましたということをご報告させていただいております。

一方で工事の質の問題などですが、必ずしもメンテナンスのことだけではございせんが、数年前より港湾局では、工事の途中段階での確認をより厳密に行うというような取り組みも行っておりまして、そういった意味では、今後そういったものは防いでいくことができるのではないかなと思っております。

それから、新設のほうが、何といいますか、より世の中の注目を受けてということがございせんが、やはりもうそういったことを言っている時代でもございせん。予算制度としましても、こういった予防保全工事などに積極的に対応していけるような制度を整えつつございせんし、またそれぞれの工事を受けていただく方々にもお受けいただけるように、こういう細かい工事を適当な価格で受けていただけるような仕組みといったものも考え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。委員どうぞ。

【委員】 アメリカ合衆国の例でいきますと、早期劣化の原因の7割弱がやっぱり初期施工の不手際だったというような報告が出て、日本はそこまではいかないとは思ひますが、今後、問題になってくるのは、やはり維持・修繕、それから点検、その品質といいますか、それをきちつと保証できるような制度を、もうお考えであると思ひますが、ぜひ進めていっていただきたいと思ひます。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局で補足ございせんか。

【港湾保全企画室長】 ご指摘のとおりだと思っております。1つは先ほど委員からもご指摘いただきました技術開発もしっかりしていきたいと思いますが、あともう一つ、人だと思えます。なかなか今後、国で資格制度みたいなものをつくっていくのは難しい世の中なのですが、民間の資格制度などを活用しながら点検などの質の向上を図っ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。家田先生の委員会でも継続して議論していただけるようではありますが、この点検とか検査とかいったような技術にしても、あまりにも専門とかそれと総合的に判断する技術者がいなくなって、今の医学の世界でもそうですが、全ての検査を全部やらないと何も原因がわからない。昔は聴診器一本で大体わかっていたのに現在の若い医師は原因を判断できなくなっているといったようなことをきいたことがあります。そういう轍を踏まないような形で、どういう方法がいいのかといったこともあわせて継続してお考えおきいただきたいなと思えます。

ほかにご意見とご質問でも結構ですが。

【委員】 1点だけいいですか。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 どうしても維持管理とか保全とかという言葉自体が地味な感じで、そこからもう発想を変えたらいいのではないかと。要するにこれからの時代はそういうことのほうが大事であって、社会的価値を生むのだということを含めた言い方、どのような言葉がいいかわかりませんが。そういうことに光を当てて、やはりこれは大事なんですよということをする側も利用する側も認識すべき。維持管理と言われると、ほんとうに地味な仕事をやって頑張っている印象。当事者は違うかもしれないが、やっぱり発想、そこも変えていくのが一つの手なのかなと思う。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに。どうぞ。

【委員】 今のご指摘、まさにもっともだと思っております。法律上の位置づけとして、維持管理というのは、港湾法の雑則に少し出てくるという感じで、まだまだ存在感が足りないと思えます。港湾法全体を見ると、港湾工事とかそういうものに重点が置かれておりまして、。これは港湾工事の費用負担の基準を設定するといった観点からするとやむを得ないところはあると思えますが、先ほど、委員もおっしゃったように、本来、建設と維持管理は一体的に捉えられるべきであって、全体を通じてライフサイクルコストを下げるといった発想が必要だと思えます。そういうことを念頭に置きながら、今後の運用においては、

両者の垣根をできるだけ低くしていただきたいところです。法律上の構成を変えるのは相当時間がかかると思いますが、運用で少しずつ改善していただきたいと思います。

その点と絡めて1点だけ簡単な確認なのですが、7ページの予防保全計画というのは、位置づけとしては、雑則の56条の2の2を受けた計画という位置づけなんですか。それとも港湾計画の中に含まれるという整理なのでしょうか。

【港湾保全企画室長】 では、2つ目のお話からさせていただきますと、この7ページの真ん中の矢印の左側の維持管理計画そのものは、委員ご指摘の56条の2の2に位置づけられた計画であります。この予防保全計画というのはこれらを整理したものという段階でありまして、今後、港湾計画との関係などについては、委員のご指導をいただきながら整理していきたいと思っております。

【技術参事官】 一点目のご質問の点ですが、先ほど委員からもお話いただきました。先ほどから委員のご意見、ご指摘、ごもっともだと思います。維持管理という面というのは、やはり新しい施設をつくるということと比べますと、確かに正直申し上げて地味なところがあるかと思えます。それで、ただ、私ども、一挙にはなかなか難しいところはあるのですが、この資料の3ページにもございますように、平成19年に港湾法上の技術基準を改正しております。改正した基準の中では、従来にも増して、我々、新設の場合、設計のための基準、設計それから施工と維持管理、こういったものというのを一応法律上といいますか、制度上には同等になるような改正を行っております。ただ、残念ながらそれ以降、その中身はやはりどうしても従来の設計の分野に偏って、新しくつくるという分野に偏っておりますので、それを逐次補足をしていきたいと考えております。

先ほどのそういった反省にのっとり、今では点検診断のためのガイドラインでありますとか、どういう点検の仕方をしたらいいとか、現場、現場でちゃんと見ていただけるようなものを、なかなか一挙に難しいのですが、徐々にそういうガイドラインなり、点検の基準なりを整備していったということを今、続けさせていただいている。そんな状況でございます。いろいろとご指摘、ありがとうございます。

【分科会長】 どうもありがとうございます。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、時間の都合もございますので、2番目の報告事項に移らせていただきたいと思えます。2番目は「資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けた効率的な海上輸送網の形成」。要するに、通称「国際バルク戦略港湾における取組」について、

ご報告を賜りたいと思います。よろしく申し上げます。

【産業港湾課長】 資料2に基づきまして、ご説明させていただきます。国際バルク戦略港湾における取り組みでございます。

まず、1 ページ目をおめくりいただければと思います。国際バルク戦略港湾にかかわるこれまでの取り組み経緯を1枚にまとめております。

1に示しますように、国際バルク戦略港湾につきましては、平成21年より国際バルク戦略港湾検討委員会を設立しまして、平成23年5月に選定結果を公表とさせていただきます。その後、2に示しますように、昨年、平成25年に港湾法等を改正しまして、ばら積み貨物の輸入拠点の形成に資する支援措置等を規定させていただきました。また、平成25年12月に国際バルク戦略港湾に選定されていた小名浜港を港湾法に基づく特定貨物輸入拠点港湾の第1号として指定しました。また、その後、税制改正とか新規事業等を着工しながら、5に示しますように昨年の港湾法改正を踏まえ、本分科会の皆様方にご審議を賜りながら、この基本方針を変更し、本年1月6日に告示したというのが今までの経緯になっております。

以降、別紙に基づきまして、補足説明をさせていただきます。先ほどのご説明は概要でございます。

次に別紙1をご覧ください。これは当時のものですが、国際バルク戦略港湾の選定などについてまとめております。国際バルク戦略港湾につきましては、平成22年6月に公募を行い、平成23年5月に表に示すこの10港を穀物、石炭、鉄鉱石ということで選定させていただきました。また2年後の平成25年6月に港湾法を改正し、12月19日に小名浜港を全国初の特定貨物輸入拠点港湾に指定したところでございます。

次の別紙2をご覧ください。バルク戦略港湾の狙いでございますが、これまでは個々の企業が左に書いていますように中型船により個別に輸送を行い、最適化を図っていました。これからでございますが、企業間連携によりまして、大型船を活用した効率的な海上輸送網を形成することで輸送船舶の大型化による海上輸送コストの低減効果を日本全国に裨益させて、資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入を実現しようということを狙いとしております。

次の別紙3をご覧ください。港湾法の改正前後の違いを説明した資料でございます。法律改正前においては、既存の港湾整備事業などによりハード面での支援は行っておりましたが、企業間連携の促進などのソフト面での支援に欠けていたところであります。そこで

港湾法を改正し、荷主間の連携促進に資する利用計画の策定でありますとか、港湾管理者と荷主等が参画する協議会制度、共同での施設整備・管理を促進する協定制度などを法的に位置付けまして、これと並行して荷さばき施設等の整備促進のための税制特例措置を創設したところでございます。これらのソフト・ハードの総合的な取り組みによりまして、ばら積み貨物の安定的かつ安価な輸入の実現を図ろうということを狙いとして取り組んでおります。

次の別紙4をご覧ください。港湾法改正により創設した制度の枠組みを示しております。まず、ばら積み貨物の輸入拠点としての機能を高めるべき港湾をここに示す特定貨物輸入拠点港湾として国土交通大臣が指定します。その後、指定を受けた港湾におきまして、港湾管理者が中心となり、特定利用推進計画を作成した場合には、当該港湾において工事等の許可等の特例とか、協定制度にかかわる特例あるいは税制の特例等の措置を受けるといったことが可能になったところでございます。

次の別紙5をご覧ください。特定貨物輸入拠点港湾の指定の要件等に関する資料でございます。特定貨物輸入拠点港湾につきましては、国際戦略港湾、国際拠点港湾または重要港湾であって、港湾計画に水深14mを超えるバルク埠頭が位置付けられ、民間事業者による一体的な運営がなされる埠頭を有するもののうちから、貨物の取扱量や荷主等の関係者の連携体制、あるいは大型船に対応した施設の機能の確保などの事情を勘案して指定するというようにしております。

次の別紙6をご覧ください。こうしてこの条件に合ったものとして指定されたのが昨年12月19日でございますが、小名浜港でございまして、12月19日付で指定書の交付式を行い、太田国土交通大臣から佐藤福島県知事に対しまして指定書を手交したところでございます。この際に佐藤知事からは、産業が集積し、福島県の復興を牽引している小名浜港が指定されることにより福島県の復興のさらなる弾みになるといったご発言があったところでございます。

次の別紙7をご覧ください。港湾法改正とあわせて創設した税制特例措置の概要でございます。埠頭を運営する民間事業者が整備する荷さばき施設等につきまして、既存の補助制度がございまして、特定貨物輸入拠点港湾において、特定利用推進計画に基づきつつ補助を受けて取得した施設に限りまして、固定資産税、都市計画税を取得後10年間に限り、課税標準となるべき価格の3分の2とする制度でございます。

次の別紙8をご覧ください。小名浜港の国際物流ターミナル整備事業の概要でござい

すが、平成25年度より新たにケープサイズ級の船舶の入港に対応した水深18mの国際物流ターミナルの整備を実施しているところでございます。

次の別紙9をご覧ください。小名浜港における大水深岸壁が供用されまして、東京電力、東北電力、常磐共同火力などの企業間の連携による石炭の共同輸送が可能になったとすれば、船舶の大型化による海上輸送コストの削減効果が広域に波及しまして、海上輸送コストが2,618円から1,619円と4割削減されると試算しているところであります。既に先般、プレスで出ておりましたが、東京電力は石炭取り扱い機能が強化されることを前提に小名浜港周辺の2地点に2020年初頭にそれぞれ50万キロワット級の世界最先端の石炭ガス化複合発電、いわゆるIGCCというものがございまして、これは高能率で低品位炭の活用も可能となる火力発電と聞いております。これを建設とか運用したいという意向を公表しているところでございます。こうした取り組みを通じまして、安定的かつ安価なエネルギーの調達にも貢献できるのではないかと期待しているところでございます。

次に別紙10、最後のページでございまして、これはご参考までに本年1月6日に新たに告示した基本方針のうち、バルク貨物等の輸送網の拠点にかかわる記述を抜粋として添付しております。下線を入れていますが、最後のほうに、継続して当該計画、これは当該特定利用推進計画でございまして、その進捗状況の確認を行うという旨の記載がありますとおり、今後とも特定貨物輸入拠点港湾に指定された港湾における取り組み状況等につきまして、本分科会場の場を活用し、定期的にこのようにご報告をさせていただければと考えております。

以上で国際バルク戦略港湾にかかわるこれまでの取り組みについてのご報告を終わります。ありがとうございました。

【分科会長】 どうもありがとうございました。ただいまご報告をいただきました国際バルク戦略港湾の取り組み状況に関連しまして、ご意見、ご質問はございますか。よろしいでしょうか。委員どうぞ。

【委員】 バルク戦略港湾に関しまして、ほんとうに具体的に小名浜港で特定利用推進の計画が進んでいるというのは非常に素晴らしいことだと思います。石炭だけでなく、ほかにもバルク戦略港湾のいろんな選定港もあるわけですが、現在、特定利用推進計画をどこか考えているというような港が今の段階であるのであれば教えてください。また、ぜひこういったことをさらに進めていくためにいろいろご指導もいただきたいなと思います。そして、特に税制優遇の10年間固定資産税その他が3分の2というのは非常にいい優遇

税制だなどとも思いますが、更にこういったことが進んでいき、もっと他にも優遇をされればいいわけですが、今現在進行中のところがあれば教えていただきたいと思います。

【分科会長】 事務局からよろしくお願いします。

【産業港湾課長】 いろんなところから要望等出ておりますが、地元の調整状況等々を鑑みながら指定をしていくことになると考えています。ただ、最近の例としては、釧路港から特定貨物輸入拠点港湾の指定に関する要望書が提出されているところでもあります。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 それともう一つ。地元調整に時間がかかるということもありますでしょうが、ぜひ申請があったら、できるだけ時間かからずに特定利用貨物輸入拠点港湾になれるというようなスピードアップもあわせてお願いをしたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。次に、委員どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。二、三点あります。まず、別紙7の特例期間というのは、平成25から平成26年度という。ここを10年という意味ではないのですね。

【産業港湾課長】 まずは2カ年の間、この2カ年が特例措置ということで。

【委員】 この10年間というのはまた別ですか。

【産業港湾課長】 そうです。2年間の間に受けたものということです。

【委員】 ありがとうございます。

次が別紙9の、コスト削減でケープサイズ級の船が来ると1トン当たりのコストが4割削減というのがあるのですが、ケープサイズ級の船が入るために水深18mにしようとしている最中ですか。

【産業港湾課長】 今、整備中でございます。

【委員】 18mになるのは、完成はいつですか。つまり、そこからの話で、これからというのとは違うのですか。

【産業港湾課長】 そうです。これは完成したときでございますが、今の予定では平成20年から平成30年と書きましたように平成30年の予定であります。

【委員】 そうすると、平成30年以降がこのこれからの当たるということなのですか。これからというとすぐに始まるというイメージがあるので。

【産業港湾課長】 そうです。

【委員】 そうすると、さっきの10年間というのとの兼ね合いは、その10年の間の途中からこういうふうな非常に効率的なことが起きますよという話ですか。

【産業港湾課長】 まず、暫定供用と考えているものですから、岸壁ができた時でもまだ航路とか泊地の水深が、18m となっていないことになります。、全部 18m になった時点から 4 割が削減されるということです。まずは暫定供用をしながら、それで岸壁荷さばき施設等も供用しながら、ということは考えておりますので。最終的には平成 30 年から一応この 4 割が削減されるということです。

【委員】 最初の 5 年は暫定的な形で、後半 5 年がそういう形になりますということですか。

【産業港湾課長】 今そういう計画で聞いております。

【委員】 ありがとうございます。確認でした。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見。どうぞ。

【委員】 意見でございますが、国際バルク戦略港湾と同時に国際コンテナ戦略のほうもあると思いますが、コンテナのほうは例えば岸壁を深く掘ったところで、大きい船が来るかどうかは船社とか荷物とかの関係で非常に難しいところがあると思います。こちらのほうはある程度船が来るというのが前提で、なおかつ合理化が見込めるということで、国際コンテナと比べますと、非常に勝算があるということですからぜひ積極的にやっていただきたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに。それでは、委員どうぞ。

【委員】 別紙 9 のところのコストの表示なのですが、コスト 4 割削減と非常にわかりやすく、なるほどねと思うわけですが、コスト計算って非常に難しいと思うのです。引き合いに出していいのかよくわかりませんが、原発の燃料費が一番安いと言われたが、補償費だとかいろんな地域へのお金を含めて考えるとそうでもないぞというようなものも言われたりするわけです。そうすると、これはどういう算出をしていたかというのは、やっぱり書いておいたほうが理解しやすいと思います。このコストには例えば港湾を整備するための事業費は入っているのか、入っていないのかとか、いつごろからこういう 4 割削減という効果が現実化するのかとかかなどです。その辺がどうしても一点、輪切りで言われるとわかりやすいですが、でも実態が実はわからないというところをどうクリアしたらいいのかというのは、もう一踏ん張り考えたほうがいいのかなど思ったりもします。

【分科会長】 事務局から補足お願いします。

【産業港湾課長】 今後、検討します。事業評価部会でおそらくそういった資料は出ていたと思うのですが。今日はあくまでバルク戦略港湾の取り組みの報告ということでした

ので、こうした舌足らずな資料になってしまいましたので、以降は気をつけて対応させていただきます。

【分科会長】 ありがとうございます。別紙9の輸送コストというのは輸送費だけの話ですね。これはトン当たりの輸送費がこれだけ削減されるということです。

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。ありがとうございます。

それでは、報告事項は以上で終了とさせていただきたいと思います。

引き続きまして、港湾計画についての審議を賜りたいと思いますが。当初申し上げましたように、審議事項につきまして、稚内、衣浦、徳山下松港、これはいずれも港湾計画の改訂案件であります。あと御前崎港、大阪港、東予港、八代港、これは一部変更案件でございます。したがって、審議は、港湾計画の改訂については1件ずつ審議賜り、あと一部変更については4件合わせてご説明の後、審議賜りたいと思います。

それでは、最初の稚内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】 ご説明させていただきます。今日は関係者といたしまして、港湾管理者である稚内市の市長様、それと北海道開発局の課長にお越しいただいております。ここで市長様より一言ご挨拶お願い申し上げます。

【稚内市長】 皆さん、こんにちは。今ご紹介をいただきました北海道稚内港の港湾管理者をしております稚内市長であります。稚内港の港湾計画改訂に当たりまして、一言お礼のご挨拶をさせていただきます。

稚内港は、日本最北に位置しておりまして、利尻島・礼文島両島への離島航路を有し、対岸のロシア連邦サハリン州、コルサコフ港を国際定期フェリーで結ぶ重要港湾であります。

現行の稚内港港湾計画は、平成10年に改訂をされ、港湾整備を進めてきたところですが、稚内港を取り巻く社会経済情勢あるいは港湾利用者からの要請も当時から大きく変化をしているということで、新たなニーズに対応しきれない等々、課題が顕在化している状況となっているところでございます。特にサハリンプロジェクトにおきましては、開発が一時収束をしておりましたが、ここ数年でまた活発な動きを見せ始めておりまして、さらに膨大な埋蔵量のマガダン鉱区も発見されるなど、今後もこれらの石油・天然ガス開発には大きな期待を寄せておりまして、サハリンプロジェクト関連企業からも地理的に優位な稚内港の利用に強い要望があり、稚内港の役割がますます重要になっているように思

っております。

一方、稚内観光のシンボルとも言えます北防波堤ドーム、稚内港北地区に位置をしておりますが、にぎわいのある交流空間創設の取り組みといたしまして、稚内マリンタウンプロジェクトを平成3年から推進しております、そのコンセプトの一つに北防波堤ドームの景観を生かしたクルーズ船による交流機能形成が位置づけられているところでもございます。これは北地区の活性化においても非常に重要でありますし、また稚内観光の起爆剤としても大いに期待をされていると考えておりまして、まさに多くの市民の長年の夢でもあり、実現が待ち望まれていることでもございます。

さらに、ご承知と思いますが、稚内市は再生可能エネルギーを推進する町でございまして、既に陸上での大規模な風力発電施設等々が導入をされ、市の年間消費電力をほぼ賄うことができる可能性を持っている。非常に高いポテンシャルのある町であるという具合に思っておりますし、それを有効活用し、現在計画されている送電網整備とあわせて洋上風力発電導入によるエネルギー供給拠点の期待も高まっている。そのように受けとめております。

こうした状況を踏まえ、新たな港湾計画では、これらの要請や課題に対応する機能を備えた計画としておりますので、委員の皆様には、ご審議のほどよろしくお願いを申し上げ、私からの挨拶とさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは説明に入らせていただきます。資料3、稚内港港湾計画改訂をご覧ください。先ほど、市長からのご挨拶にございましたように、稚内港は北海道の北端に位置する港でございます。

1 ページをお開けください。稚内港の概要ということで、稚内港は先ほどもありましたが、サハリンにも近い、それから利尻・礼文との重要な港湾でございます。平成24年の取り扱い貨物量は184万トンということで、そのうちフェリーが141万トンを占めております。それからあとフェリー航路としましては、サハリンと国際定期フェリー航路が就航しております。これは夏の間就航しております。稚内港の品目別取扱量ということで、右側の移出・移入のところをご覧いただければ、フェリーによる移出・移入が多くなっております。総取り扱い貨物量ということで、右側の棒グラフでございますが、ここ数年は横ばいの状況が続いております。

1 ページお開けいただきまして、稚内港の計画変更の考え方でございます。ここも少し市長のご挨拶と重複しますが、課題・要請といたしまして、やはりサハリンプロジェクト

を支援していくような機能を強化したいということ。極東ロシア、利尻、礼文、道北、いろんな観光地がございますので、そういったものを生かした中小型船のクルーズに対応していきたいということ。それから再生可能エネルギーといったものが課題・要請でございます。それらに対しまして、対応方針といたしまして、資材供給基地とか修理・点検、そういった基地をつくっていく。クルーズ船をきちっと接岸できる岸壁を整備していく。あと背後のいろんなエネルギーがございますので、そういったものと合わせてエネルギー拠点にしていくということでございます。計画変更の内容は、個別に後でご説明させていただきます。

稚内港の港湾計画改訂の背景、サハリンプロジェクト支援機能の強化ということで、ここもすいません、少し市長のご挨拶と重複しますが、今、サハリン1、サハリン2と2鉱区、供用しております。それからサハリン3が今まさに開発中と伺っております。それにあわせてマガダン鉱区とか、あとサハリンは4から9まで、まだ鉱区がございますので、そういったものも先行している開発状況、原油とか天然ガスの状況によって開発が続いていくものと認識しております。国といたしましても、今、日ロパートナーシップということで共同声明を出したり、日本とロシアの関係が比較的円滑な状況になっており、地元につきましては、稚内市はもとより、北海道についてもサハリン州といろいろ促進プランを採択したりと、いうことで、いろんな取り組みがなされているということでございます。地元の取り組みの3つ目のところがございますが、サハリンプロジェクトで、現在でもクルーチェンジを稚内港でやっており、岸壁使用料とかいったもので、稚内市の港湾会計にも十分寄与しているところでございます。取り組みといたしましては、末広・天北地区の資材関係の供給場所、船舶の修理場所、これはどちらかという民間事業になりますが、それからあとクルーチェンジの岸壁でございます。

それからもう1ページ、4ページでございます。稚内港港湾計画改訂の背景ということで、稚内、先ほど申し上げましたように、いろんな魅力があるところでございますので、そういった場所を経由できるような中小型船の探検クルーズとか冒険クルーズという分野だと聞いておりますが、そういったものを強化していこうということで、一番下のところで写真がございますが、赤い楕円で示しておりますが、中小型船対応の旅客船の岸壁、ここはちょうどにぎわい施設の背後でございますので、そういったところに、計画をしていくということでございます。

5ページは、先ほど図面で説明したものを基本方針ということで文章化したもので、説

明は省略させていただきます。

稚内港の貨物量の取り扱い見通しということで6ページでございます。目標年次、平成30年代後半における貨物量の見通しということで、今回、サハリン3のプロジェクトの進展に伴う石材とかいったものの増加、それから国際定期フェリーの増加を見込んでおりますので、微増と見込んでおります。それ以外の貨物についてはおおむね現状維持といった計画で、既定計画よりかなり減らしたような今回計画になっております。

7ページ以降が主な個別の計画のご説明でございます。計画変更、北地区でございます。まず、左側の既定計画で、北防波堤ドームのところに岸壁、水深6m、延長130mがございますが、これは現状では官公庁船などが利用しておるところでございますが、今回計画では、ここを水深7.5m、延長も90m延伸しまして220mにいたしまして、こちらのほうに「ばしふいっくびーなす」など、2.5万トンから3万トンぐらいまでの船であれば対応できるような岸壁を今回計画する予定にしております。それから交流厚生用地2ha、港湾関連用地2.5ヘクタールということで、左側の既定計画では危険物取り扱い施設用地ということで、今、タンクがございますが、それも将来的に老朽化した折には別の地区に移っていただき、このところについては交流厚生用地、港湾関連用地といった形に変更して、にぎわいをもたらしていくというふうを考えております。

1ページお開けいただきまして8ページでございます。既定計画では、泊地・水深12m、航路・水深13mという計画にはなっておりますが、現在、暫定水深10mで事業が一旦休止しております。それでも水深が不足すると、やはりサハリンプロジェクトの大型船がなかなか入港できないという事情がございますので、今回計画では、この土砂処分を当初は陸上処分と考えておったのですが、今回、海面処分用地ということで9.5ヘクタールの用地を確保する。それから既定計画である12m、13mの泊地・航路を掘るということでございます。右上のところに東防波堤150mとございますが、これは東側から波が入ってきたときに、この海面処分用地ができることによって、ここでまた反射波が起こって静穏度を確保できないということがございますので、ここを少し150m延伸して、中に入る波の量を抑えるということでございます。右下のところの港湾関連用地4ha、このところは現状、埠頭用地でございますが、ここをプロジェクト関連の企業を誘致する場所にするということで港湾関連用地に変更することとしております。泊地・水深10m、港湾関連用地1.5haというところは、こちらは先ほど申しましたドックをここに整備する。民間事業ではあります。そういったものを計画しております。

9 ページでございます。こちらは右側に再生エネルギーを利活用するエリアということで、今回、緑の点線でお示ししております。このところにつきましては、政府全体としても再生エネルギーに取り組んでいるところもございますし、航路上、支障もないということでございますので、ここをそういった再生エネルギーを活用するエリアといたしたいと考えております。

最後、10 ページでございますが、国の視点としての確認の視点ということで基本方針のどの部分に合致しているかということに記載させていただいております。

以上で説明を終わらせていただきます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、稚内港の港湾計画の改訂について、ご意見、ご質問を賜りたいと思います。よろしく申し上げます。委員、どうぞ。

【委員】 首都圏ばかりではなくて日本の遠隔地が元気になるような港湾政策を講じることが、港湾政策の一つの眼目であるとは言い続けてまいりましたので、稚内港のこのような計画について、ぜひ頑張ってくださいと思っています。

1 つ質問ですが、サハリンプロジェクトのためのサプライ基地になろうということに、非常に興味があります。今後、日本が海洋国家として成り立っていくことについて、このような考え方が先駆的なお手本になるのではないかなと思っていますが、このサプライ基地になることによります経済効果というのは、はかられたことはあるのでしょうか。

【分科会長】 事務局から説明をお願い致します。

【港湾計画審査官】 すいません、ちょっと私の手元にはございません。そういった形で、先ほども申し上げましたように、岸壁を使用していただけるとか、あと背後に企業が立地することによって設備投資をしていただくということ。それから雇用の場にもなっていくということでございますので、そういったものを全て今回のプロジェクトの中でうまく生かしていければと考えております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。港湾計画課長から補足をお願いします。

【港湾計画課長】 北海道開発局の港湾計画課長でございます。よろしくお願いいたします。

今、委員からご質問ございました経済効果の件ですが。普通、港湾ですと貨物を出し入れすることによって経済効果を測りますが、特に今回のサハリンプロジェクトを支援する稚内港においては、この写真にも載っておりますが、資材の調達をしたり、そこを保管したりという通常の貨物としての経済効果、そのほかにサハリンプロジェクトに従事するク

ルーのチェンジ、いわゆるクルーチェンジと呼んでおりますが、船に乗ってきて、船は稚内で修繕をする、クルーは暇になりますので稚内でおいてちょっと休息をするなりして食料品を買い込む、または道内を観光していただく、場合によっては東京まで飛行機で出ていただくという形で、非常に宿泊ですとか、物販ですとかいう経済効果も大きく計測されているところがございます。具体的な数字はありませんが、そこは大きくカウントされているところがございます。

【分科会長】 委員、どうぞ。

【委員】 経済効果を計算するのは非常に難しいのですが、そういうような新たにこのようなものをつくれれば、付加価値が幾らある、雇用は何人増すという前例があるので、また研究していただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。ご説明いただいた資料の3ページにクルーチェンジの人員推定量、それから波及効果等々が一部推定されたものが出ておりますのでご参照いただければと思います。ほかにご質問。委員、どうぞ。

【委員】 今、委員も言っていましたが、北海道等々の地方部については、この稚内に代表されるようなところに少し思い切った施策をやっていくというのが次の時代に向けて必要なことだと私も思います。だからこそこういうプロジェクトについては、全てがうまくいくとは限らないわけであって、全てはリスクがあるのです。どんなものでもそうですがリスクが比較的に大きい。でもトライしなきゃいけない。そのどういうリスクがあるのかというのは、やっぱりなるべく資料で明記しておいて、いわばこの審議会のメンバーだって、そこを飲み込んだ上でこれはいいねという覚悟をしなきゃ、ほんとうはいけませんよね。ぜひそういう表現もこれからお願いしたいと思います。

それからぜひ伺いたいのだが、この港湾計画の改訂はこれでいいとして、北海道全域で見るときにいろんな港があるわけだが、どこそこではこんな方向で今いこうかなと思っ
ているとか、こっちはこんな方向でとかいろいろありますよね。そういう全貌を示しつつ、今回はこの稚内ですよというようなことを説明するようにぜひ今後は志向していただけたらと思うのですが、いかがでございましょうかね。

【港湾計画課長】 ありがとうございます。大所高所のご意見、ありがとうございます。簡単に北海道の港湾、どういうふうを考えているかということ、これは個々の管理者がたくさんいらっしゃいますので、北海道開発局で考えるだけが政策ではないと思いますが、基本的に全道を所管する私どもとして、この稚内それから北方領土に近接する根室、これ

は国策として、やはりロシアに向かい合っている港ということで、これはロシアの関係、いろいろとございますが、ここは国策としての港という雰囲気は大きいと思います。

それから近年、これは全国的でございますが、北海道でもクルーズ船の寄港がすごく増えています。北海道なので夏だけでございますが、幾つかの拠点港、小樽、函館、室蘭、釧路、網走等々こういうところが今度は物流もさることながら人流で少し拠点化していくのじゃないかという話。それからやはり北海道は特に苫小牧港あたりは内貿貨物量でも全国1位ということで、非常に北海道の経済を支えている中心的な港。そうすると、太平洋側で苫小牧、例えば日本海側では石狩湾新港と、大札幌の消費地を抱える日本海側と太平洋側の出口をどうするかと。こんなところが一つ大きな北海道の課題ではないかなと思っております。

【委員】 ありがとうございます。ぜひそういった現状認識とそれから方向性と構想としてのどんなようなもくろみがあるのかという全体像を見せるようなことを、これは北海道に限らないのでここで申し上げさせていただき、ぜひお考えいただけたらと思います。

以上です。

【分科会長】 どうもありがとうございます。それでは委員からお願いします。

【委員】 少し前ですが稚内港を訪問させていただいたことがございまして、全体としては非常によく考えられた港づくりをされているなという印象を受けて帰ってまいりました。といいますのは、戦前戦後を通じて、もちろん枠組みは変わりましたが、樺太なりサハリンとの関係に軸を置かれて、それとうまく旅客船とか観光を結びつけておられるわけで。今回の北防波堤の延長などは、まさに歴史的な遺産と観光を結合させたアイデアだと考えております。

その反面で、非常に事務的なことで、市長さんがいらっしゃる前で間違っていたら後で訂正させていただきますが、たしか昨年のこの審議会で、起債事業の関係での港湾機能施設の対象として、稚内港の旅客ターミナルが入っていて、それが何か法律の予定しない施設だということで対象外になったという記憶があります。別にそれをとやかく言うつもりはないのですが、そういうことがあり得るとして、私が申し上げたいのは、北海道の場合には稚内市をはじめとして、市町村が港湾管理者になっていて、なおかつ国の直轄事業がメインであるということで、そういう観点からすると、北海道開発局のコーディネーターあるいはアドバイザーとしての機能が期待されると思います。そこでさきほど委員がおっしゃったことにかぶるわけですが、とりわけ北海道の場合は、国の出先機関に多くの役割

が期待されると思いますので、そういう共同作業を重視しながら北海道全体がバランスのとれた形で、基本方針に則った形で事業を進めていただきたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。起債事業の件については事務局のほうでお願いします。

【産業港湾課長】 すいません、今、資料は持ち合わせてはいたのですが、起債事業の港湾機能の施設整備事業の対象としては旅客上屋が含まれてはおりません。あくまでも物流機能というものに対しての起債に対してなっております。しかしながら、旅客上屋等に対しまして、何で整備するのかそのあたりについては、今、手持ちの資料は持ち合わせておりませんが、ほかの管理者さんの例としては、別の債券で整備する、あるいはいわゆる補助事業として整備するという例がございます。一般論でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。それでは委員どうぞ。

【委員】 ご説明ありがとうございます。せっかく市長さんいらっしゃっているのに、風力発電、太陽光発電等で稚内に取材に行った経験があるのですが、ほんとうに広大な面積の中、宗谷などは風力が50基以上ある間を何千頭という牛が歩き回っているという北海道ならではの非常に素晴らしいポテンシャルを感じたのですが、今、稚内市全てを風力で賄えるというところがやはり一番感心させていただきました。その関連でいくと、洋上風力には風況を含め、かなりポテンシャルがあって、今後、日本の洋上風力のシンボリックな位置付けになっていただけるといいなというのが一つ感想であります。

もう1点だけ。資料の中でサハプロの関連資材について、今は釜山とかシンガポールで修繕等々が行われているということですが、これを稚内に持っていきたいという部分で、これを持ってこられない現状及び課題というのはどういうところがあるのかというのを一つ伺いたい。

あともう1点。非常に違った角度からで申しわけないのですが、観光のほうでインバウンドが昨年1,000万人いきましたよね。実はカウントされてない人数の中に船でやってくるクルーが105万人もいる。それを今はカウントしてないということです。ほかの国々は既にカウントしているそうですが、近々おそらく日本もカウントするという中で、どんどんロシアの方含め、上陸していただいて経済活動やっていただけると、よりいいなという感想を持ちましたので、この課題について教えていただきたいと思います。

以上です。

【分科会長】 これはどちらからお答えいただいたらいいでしょうか。課長あるいは市

長さんから。

【稚内市長】 それでは、今の1点目のまず風力の関係ですが。今現在も74基、我が市に風車が稼働しておりまして、そういう意味では、九十数%、再生可能エネルギーで賄っている。今、これは北電さんが了解をしている建設であります。さらに間もなく3万キロの発電が実現する。そうするともう100%を超えていく。今、国にお願いして、これは経産省なのですが、送電網を整備していただければ、まだまだポテンシャルはある。100万kWとか150万kWと様々言っていますが、それを実現するために、実は25年度で補助金が250億つきまして、新年度にも150億というオーダーでどんどん進んでいますから、送電網の整備というのは、今2つのグループがあって、それぞれが取り組んでいます。きっと実現していくんだらうと思います。そうすると、委員おっしゃるとおり、まさにあの地域だけではなくて、逆に言えば、ある意味では北海道だけではなくて、日本に貢献したいと我々はずっと言い続けているので、ぜひそれをしっかりと進めていければいいなということと、それからあわせて、釜山等の物流の関係のお話、フェリーのお話ですが、実は私どもの一番の悩みは、水深が浅くてなかなか利用ができないということで、まさに今回の計画の中にも、その水深をもっと深くしていただくというものを取り込んでいただいているという具合に考えております。これによって、もちろん再生可能エネルギーもそうですし、サハリンに向かって、まさに我々の町が果たす役割はもっともっと広がってくるのだらうと私は大いにそれを望んで期待して、今、取り組んでいるところであります。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 市長さん、どうもありがとうございます。ほかにご質問、ご意見ありませんでしょうか。

【委員】 1つだけ数字の確認をさせてください。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 外内貿の貨物の取扱量がありますが、既定計画の内貿の予測の数字が大分現状がっているわけですが、当時は何をもってこれぐらいの予測数字を出したのでしょうか。

【港湾計画審査官】 当時は、フェリーの内貿とかがもう少し増えるとかそういったことを想定しておりました。

【委員】 もっともっと景気がよくなって、いろいろ物が動くだらうという予測ですか。

【港湾計画審査官】 左様でございます。

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

【委員】 確認だけなのですが、今見ていたら、「ばしふいっくびーなす」は何回も稚内には入っているのですね。今どちらに泊まっているのですか。フェリーのところですか。

【港湾計画課長】 現在、末広埠頭という、8ページの右の今回計画の海面処分用地の下に岸壁水深は-12mというところがございます。その埠頭の右側、そこに。ここが一番大きな岸壁でございます。そこに泊まっていることが多うございます。

【委員】 より便利なところに移るということで、町にも近くなるということですか。

【港湾計画課長】 はい。

【委員】 そういうメリットもあるということですね。わかりました。

以上です。

【分科会長】 どうもありがとうございました。ほかにも委員からご意見、ご質問ございませんか。よろしいでしょうか。

それでは、ご意見、ご質問がないようでございますので、稚内港について答申案文をお諮り申し上げたいと思います。

答申。稚内港。国土交通大臣に提出された稚内港の港湾計画については、適当である。こういう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。ご異議がないようでございますので、答申案文のとおりとさせていただきます。これで稚内港の審議を終わらせていただきます。市長、それから課長、どうもありがとうございました。

【稚内市長】 ありがとうございます。

【港湾計画課長】 ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、引き続きまして、衣浦港の港湾計画の改訂の審議に移りたいと思います。事務局から資料のご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 説明させていただきます。本日は関係者といたしまして、港湾管理者である愛知県の技監様、それと中部地方整備局の部長にお越しいただいております。

まず、衣浦港に港湾計画についてご説明をさせていただきます。資料4をご覧ください。

表紙が出ておりますが、衣浦港は境川という川の河川港でございまして、その両側に企業がたくさん立地しておるところでございます。

1枚お開けいただきまして、衣浦港の概要ということで、衣浦港はちょうど愛知県の中部に位置しておりまして、先ほど申し上げましたように背後に企業が立地しておりますので、背後立地企業が利活用する港となっております。平成24年におきましては、外貿約1,320万トン、内貿約550万トンということで、合わせて約1,870万トンの利用となっております。一番下のところの円グラフでございまして、輸入のうち石炭で1,200万トンのうちの900万トンということですので、大体全体1,800万トンの半分ぐらいが石炭ということで、これは中部電力の碧南火力発電所が利用している石炭でございませぬ。

1ページお開けいただきまして、2ページといたしまして、我が国の産業政策と港湾政策の変遷ということで、少し昔のお話にもなりますが、お話をさせていただきます。まず、産業政策ということで、左側の産業政策のところ、1962年それから64年に新産業都市建設促進法、工業整備特別地域整備法といったものがあって、それを受けて港湾政策としてもそういった港を整備してきたという経緯がございませぬ。その後、途中民間資金と活力といったところもございませぬが、その後またコンテナ戦略港湾ということで少しコンテナの大規模化に中心を移しているところでございます。

次のページ、3ページ目でございますが、高度成長期の産業政策ということで、左側に新産業都市15地域と工業特別地域6都市を記載させていただいております。この青い丸が東三河といったものですが、厳密に言いますと衣浦港はこのエリアから少し外のエリアとなっております。ただ、この法律につきましては、2001年に両方とも廃止されている経緯がございませぬ。そういった政策に基づきまして、例えば港湾であれば苫小牧とか鹿島とか新潟とかそういったところに大きく工業が立地して発展したところでございます。

また衣浦港の話に戻りまして、衣浦港の位置づけ・役割ということで、衣浦港は知多半島とか西三河の重要港湾でございますので、右側の図面にもございましたように、河川港の両側に立地している工場群の利用、一部大王製紙は岐阜に工場がございませぬが、大部分はこの付近の工場利用となっております。

次のページ、5ページでございます。衣浦港の抱える課題ということで、衣浦港、これは全国的な施設もそうなのですが、やはり少し老朽化が進展しておるところでございます。それとまた少しヤードが不足しておるところがございませぬ。これは当時としては広いヤ-

ドであったのかもしれませんが、もう少し広くなるとなかなか使い勝手が悪いなという状況でございます。そういった状況にあるということでございます。

その次、6ページでございます。衣浦港の港湾計画の改訂の考え方ということで、まず1つ目、一番左側で新規企業の立地ということで、これはバイオマス発電企業の立地が予定されておりますので、そういったものでチップの取り扱いが増えること。それから穀物も少し増えると聞いております。岸壁の老朽化、埠頭の狭隘化。それからあと貨物の棲み分けができてないとか、高利用岸壁と少し低利用の岸壁といったものがありますので、そういったものを埠頭の再編・集約をしていくというのが今回の計画の主眼でございます。それ以外に東南海・南海地震がございますので、そういったものへの対応。あと浚渫土砂の処分用地が必要となってまいりますので、そういった計画を入れるということでございます。個別の計画については後でまたご説明をさせていただきます。

7ページ。これは今、口頭で申し上げましたことを改訂内容の方針ということで文章化したものでございます。

その次、8ページでございます。貨物取扱量の見通しということで、先ほど申し上げましたように外貿につきましては、バイオマス発電の木材チップの輸入とかトウモロコシの輸入を少し見込んでおりますので、少し増えるという状況。内貿につきましては、あまり増える要素はないんですが、金属くずとか砂・砂利とかの若干の増加を見込んでおるということで、ほぼ横ばいの計画にしております。いずれも既定計画に比べると、内貿につきましてはかなり減らして、外貿につきましては予定されている貨物よりも少し増えるということでございます。

9ページでございます。老朽化した岸壁の再編・集約ということで、岸壁の中で7.5m以上の水深がある岸壁は、今、19バースでございます。それから計画でまだ未整備のものが4バースあるのですが、その19バースのうち9バースを物資補給岸壁ということで、通常荷役を取り扱わない岸壁に今回変更して、残った10バースを、背後用地を広げるとか埠頭用地を広げるといったことをして、比較的効率よく使って行って、将来的な維持管理コストを減らしていこうという計画でございます。

計画変更の内容の中で埠頭再編ということで、主な埠頭を今回、地図上に落としております。例えば一番上流側の高浜岸壁、右側に吹き出しで示しておりますが、ここにつきましては、現在、今回の計画の中で赤く塗っておりますが、全ての岸壁を物資補給岸壁にするということで、ここではもう荷物を取り扱わないと考えております。それからその次の

亀崎埠頭。これは左上にあります。裏側それから上側のところの岸壁は使用を控えて、前面の岸壁だけでこの埠頭用地をうまく荷捌きするということを考えております。中央埠頭西ということで、これは右の下でございまして、ここの部分についても利用を取りやめる。それから武豊埠頭についても利用を取りやめるということで、こういった形で古くてなかなか使い勝手が悪いようなところについては利用を取りやめて、なおかつこの真ん中の図面でいきますと、中央西地区とか外港地区、こういったところに貨物を集約していこうと計画しております。

計画変更の内容ということで11ページでございまして。まず、中央西地区でございまして、ここは木材チップ用のバルク貨物のヤードが不足しておりますので、左側の既定計画のところ楕円の点線を入れておりますが、その部分を埠頭用地、埋め立てを一部計画しております。それからあと緑地のところも一部埠頭用地に変更することによって荷役を効率化しようと考えております。それから下側のところに水深10m、延長170mの岸壁の計画を削除して、外港地区へシフトと書いてございまして、これはどちらかというと埠頭用地が全体的に狭いという計画でもございまして、ここにある岸壁の計画のうち1つを外港地区に移設させて、より効率よく使っていこうということでございまして。

その次の計画変更内容、外港地区でございまして、ここは木材チップ船が大型化してきておりますので、今までと水深は同じなのですが、延長240mの計画を280mの計画に変更するということでございまして。それからあと耐震強化岸壁にも位置づけを。中央西地区に位置づけられていた岸壁をこちらのほうは、まだ背後用地に比較的広い土地がございまして、そういったところに岸壁を1つ計画上移設してきているところでございまして。

その次、13ページでございまして。計画変更内容、中央南、武豊地区でございまして。まず、中央南地区。これは土砂処分と書いてございまして、既定計画ではここに何もございませんが、こちらの工業用地の前に海面処分用地ということで42.6haを計画しております。これはまだ掘れてない浚渫部分、それから、流下土砂などいろいろございまして、そういったものに将来的に対応するというところでございまして。

その次、武豊地区につきましては、石炭灰処分と書いてございまして、これは先ほど申し上げましたように、碧南火力発電所の石炭火力発電所がございまして、その部分の計画を少し変更するというところで、左側の図面では丸で囲んでいるところ1カ所だけに石炭灰を処分するというものであったのですが、今回計画ではちょうど真ん中に高潮西防波堤1,100mという左から右に向けて防波堤が出ておりますが、その防波堤の内側に海面処分

用地ということで24haを今回計画しております。これはこの高潮防波堤の外側はなかなか関係者の合意が得られる見込みが、今のところはないということがございますので、外側にある計画の一部を内側に持ってきて、石炭火力発電所が、今フル操業状態ということがございますので、そういった形で計画を変更するということが事業の進捗を早めるということでございます。これは中部電力の事業になろうかと思えます。

14ページでございます。確認の視点ということで、国としての確認の視点を書いております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、衣浦港の港湾計画の改訂につきまして、ご意見、ご質問をお願いいたしたいと思えます。委員からどうぞ。

【委員】 先ほどの報告で、港湾施設の老朽化の話でいろいろ変えますよという話があって、老朽化は一つ50年が目安ですよございましたが、衣浦港では平均の年齢が33歳で老朽化しているというふうになっております。33歳で老朽化していると言われるのもつらいなという気もしますが、そんな中、老朽化した岸壁を物資補給岸壁として利用転換する中に、まだ丸30年しかたっていないところを老朽化で転換するとなると、老朽化という理由を使えばみんな転換できるみたいな形に見えるので、個別具体的に30年でもこういう症状が起きていて、もう使いものになりませんか、先ほど言ったように維持管理に相当なコストがかかってしまうので思い切って変えますなどをしないと、あまりにも全部老朽化でくくってしまっただけでは見える姿が見えなくなる可能性があるのではないかなと少し気になります。

【分科会長】 事務局からお答えをお願いします。

【港湾計画審査官】 ご説明いたします。10ページをご覧いただいておりますが、例えば、今、亀崎の埠頭のことをお話いただいたかと思うんですが、埠頭用地が21.3haとそんなに広くない埠頭用地でございますので、ここの岸壁を全て使って、なかなか荷役作業をすると、どうしてもまた手狭になってしまうところもございますので、先ほども申し上げましたように、利用頻度の高い岸壁と低い岸壁がございますので、今回は利用者が利用しやすい岸壁を使っていただいて、そこを集中的に利用いただいて、それ以外の岸壁は使用しないようにするといった計画でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 やはりいろいろ色合いがみんな違うと思うので、そういうふういきちっと説

明していただければと思います。その辺はしっかりしていただきたいなという点です。ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございます。既存の岸壁の機能が陳腐化していることも老朽化の中に入れてご説明されたのがちょっと戸惑われたと思いますが。

他に、委員どうぞ。

【委員】 この衣浦港、本当に産業基盤であり、物流機能としても非常に大切な港をもう一度時代にふさわしい形で再編していくことに対しては必要だと思います。ただ、4 ページで現在の位置づけ・役割も見ておきますと、中部電力さんをはじめとするいろいろな企業が専用岸壁を持っているわけなんです。今回の改訂に当たって、こういった企業の方々との、協議や話し合いの場があったのでしょうか。又衣浦港全体面として考えて、より効率的で、また大規模地震などが起こったときに緊急用としてお互いに使えるようにしておくなどの、企業からの要望であるとかそういった話し合いみたいなものがあれば、お聞きしたいと思います。

【分科会長】 事務局からお願いします。

【港湾空港部長】 中部地方整備局でございます。衣浦港につきまして、東日本大震災を受けまして、地震・津波対策、これは中部地方整備局といたしまして、ほかの重要港湾も含めてなのですが、そういった検討の場を設けさせていただいております。もちろんその場にはこういった4 ページでございますような企業の皆様方にも入っていただいて、ハード・ソフト両面からの議論をさせていただいたところでございます。ハード面につきましては、沖の防波堤の対策、老朽化対策ですとか、あるいは具体的に今回耐震強化岸壁ということの位置づけもございますが、そういった施設の必要性についてのご指摘もいただいたところでございますので、そういったものも盛り込んでいるところでございます。また、さらにはBCPというような形で官民連携して、早期に港湾機能を回復する。こういったところにつきましては、特に施設のハードの計画としては位置づけられておりませんが、関係者と、これから連携して、そういった取り組みをしていきたいと思いますという場も設けさせていただいておりますので、今回、そのうちの一部がこの計画の中に位置づけられていると認識させていただいております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。他に、委員どうぞ。

【委員】 意見というわけではないのですが、財政でインフラの効率化とか財源をどうするのかというのを最近ずっと見ていますと、なかなか集約といっても住民が住んでいた

りすると、使っている道がそれぞれ自分の近いところを使いたいとかそういうことで集約
ってなかなか進まなくて、ほんとうに難しいし、コンパクトシティとかいろいろ議論さ
れている中で、ここでされているように時代が変わってくるとともに必要な場所とか機能
も変わってくるので、そういう意味で集約化して行って、よりコストを下げながら機能ア
ップしていくという試みを貨物は特に動けますからそういう意味ではできるというのはす
ばらしいことだと思う。今までもなされてきたとは思いますが、今後はますますそうい
うのが必要になってくると思うので、こういうのを一つの事例として、港湾で頑張ってい
るということと、ここに事業者さんがたくさんいる中でもやはりみんなで協力し合って、
コストを低くしながら港湾を活用していこうという思いがあるのだと思うので、こうい
うのは今後の国交省の政策においても重要だし、いい事例になると思うので、そういうのを
どんどん進めていただけたらいいと思います。応援です。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに、委員どうぞ。

【委員】 今の委員の発言に続いて、一般論として申し上げたいと思います。おそらく
今回ご説明のあった岸壁というのは、基本的に公共埠頭だと理解しておりますが、民間企
業の専用埠頭も多く混在している、そういう港湾におきましては、場合によっては公共埠
頭と専用埠頭を一体的に整備し直すということも必要なのではないかと思います。選択肢
としては民間企業の埠頭を公共が買い取るような仕組み、あるいはそのインセンティブを
与えるような仕組みもあっていいのかなという感想を持っています。あくまで一般論とし
ての意見でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。今の委員のコメントについて何かございますか。

【港湾計画審査官】 個別、今回の計画につきましては、当然利用者といろいろ調整し
た中でさせていただいたということでございますので、今後またこういった計画改訂が多
く出てくるかと思っておりますので、今、委員からご指摘いただいたような点を踏まえて、これ
から審査して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。ほかに衣浦港に関してご意見、ご質問ございま
せんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特にご意見、ご質問がこれ以上ないようでございますので、衣浦港の答申案
文についてお諮りを申し上げたいと思います。

答申。衣浦港。国土交通大臣に提出された衣浦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。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たいと思っております。

技監、それから部長、どうもご苦労さまでした。ありがとうございました。

【技監】 ありがとうございました。

【港湾空港部長】 ありがとうございました。

【分科会長】 それでは次に、徳山下松港の港湾計画の改訂の審議に移らせていただきたいと思います。事務局から再度資料のご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 本日は関係者といたしまして、港湾管理者である山口県の部次長、それから中国地方整備局の部長にお越しいただいております。

それでは、徳山下松港の港湾計画についてご説明させていただきます。資料5をご覧ください。

表紙にございますように、山口県の中央部に位置する工業地帯を控えた大きな港でございます。新南陽地区、徳山地区、下松地区、光地区といった形で地区が一つになって徳山下松港という港になっております。

1 ページお開けいただきまして、徳山下松港の概要ということで、まさに山口県の基幹産業であります石油化学、それから無機化学、鉄鋼、セメントといった素材産業を支える工業港になっております。その中で特に西日本全体の石炭等のバルク拠点ということで非常に重要な港になってきているということでございます。徳山下松港の24年の取扱貨物量は約5,000万トンでございますが、その中でも石炭がかなり大きな部分を占めておるところでございます。その中で昭和50年ぐらいから石炭の取り扱いがスタートしているのですが、下松地区のJX日鉱日石の製油所が跡地になっておりまして、そこに今、石炭の輸入基地が稼働しておって、中国電力の火力発電所向けの調達をここでしているということもございます。また徳山地区、新南陽地区においても背後に大きな化学工業がございますので、そういったところが石炭の輸入をして、自家発電をしておるところでございます。そういった形で今後、自家発電による電力確保もありますし、あと瀬戸内海全体に対するコールセンターとしての役割もございますので、今後も石炭については取扱量の増加が見込まれるところでございます。それで1ページの下にございますように、輸入・輸出・移出全てご覧いただいたらいいかと思うのですが、背後の工業地帯が原料を輸入して、製品を移出・輸出するという形で港を利用しております。

徳山下松港の計画変更の考え方ということで2ページでございます。まず、課題・要請といたしまして、石炭の安定かつ安価な調達。ここを最優先に考えておるといことで、そういった中で岸壁水深の不足しているものを課題としております。それからあと防災拠点。コンテナヤードが少し狭くなっているところを少し広げるといったところがございます。そういった中で対応方針といたしまして、西日本の拠点ということ、先ほども申し上げておりますが、企業間の連携をして共同輸送することと、あと炭種によって単独で輸送しなければならない石炭もあるということで、そういったところを今回、計画の中に位置づけております。一番下の計画変更内容につきましては、個別のページでご説明させていただきます。

3ページでございます。徳山下松港の港湾計画の基本方針ということで、これは先ほど私が口頭で申し上げたことを文章化したところがございますので省略させていただきます。

4ページ、港湾貨物量の見通しということで、目標年次40年代前半における貨物量の見通しは5,300万トンを想定しております。その中で例えばコールセンター機能とか、あと化学メーカーの生産増による電力確保による石炭輸入が増えるということで公共貨物、それから外貿の輸入貨物が増えるという計画としております。それからあとエネルギー関連の石油精製事業が撤退しておりますので、そういった観点から原油の輸入が減るとい計画としております。

5ページでございます。まず、全体の石炭をめぐる状況ということで、石炭の消費量につきましては、左側でございますように中国が圧倒的に消費量としては多いということでございます。右側に輸入量ということがございますが、中国は消費量も多いのですが生産量も多い。ただ、ここ近年、輸入量が急激に増えてきているということで、日本はここ数年、横ばいなのですが、中国がかなり増えてきております。そういった状況でございます。

6ページでございます。バルク貨物船の大型化ということで、石炭を輸送するバルク船というのは、近年少しずつ大型化が進んできているのですが、15万トン以上の船がもう38%ぐらいになってきております。そういったところになってくると、やっぱり水深20mぐらいの岸壁がないとなかなか対応できないことがありますので、そういった状況に船が大型化しているところでございます。

7ページ、我が国における石炭の見通しということで、真ん中のところに発電電力量の推移ということで、これは資源エネルギー庁の資料を抜粋したものでございます。ここで

一番ご覧いただきたいのは、右側のここ3年分だけが表で書いてございますが、下から2つ目のれんが色のところが石炭の発電量ですが、ここ3年、25%、25%、28%ということで大きな変動がないという状況になっております。ここ数年、原子力の発電量が減っている分はということになりますと、石油とかあとLNGといったものが大きく増えてきているという状況でございますので、今後、政府全体のエネルギーの方針というのはまだ決まっておりますが、そういった中でも石炭の重要性というのはこれからも変わらないということはあるのかなと考えております。

8ページでございます。石炭の大量かつ安価な海上輸送網の形成ということで、将来というところ、先ほど少し小名浜のお話も出ましたが、小名浜が東北、北海道の拠点ということであれば、徳山下松、それから宇部につきましては、どちらかというと瀬戸内海、それから北部九州といったあたりの拠点ということを考えております。このあたり、非常に石炭を使う企業がたくさん立地しておるところでございます。

9ページでございます。バルク輸送船の大型化に対応した物流機能の強化ということで、右側でございますようにケープサイズ級になると、先ほど申し上げましたように喫水18.1m、必要水深20mぐらい必要になってきますので、全ての港の施設を水深20mにするのはなかなか困難でございますので、今回、下松地区を水深20mにして、ここに最初に入港すると考えております。物によってはそこで全てを降ろす。それから徳山地区、新南陽地区につきましては、それぞれ水深14m、18mと書いてございますが、バース長のところを閲覧いただければわかると思うのですが、バース長につきましては390mということで、最大級のケープサイズ級の船が少し石炭の荷をおろしをした状態で入れるような計画を検討しております。そういったことによって下松地区に最初に入って、その後、徳山地区もしくは新南陽地区といったところに入るような計画を今回位置付けております。あと石炭の炭種によっては直接調達するというのも考えております。

10ページでございます。二港寄り輸送・二次輸送ということで、現状、新南陽、徳山、下松それぞれのところはそれぞれの企業が独自に調達をされておるところでございますが、それを今回、将来ということで、先ほど申し上げましたように下松にまずファーストポートで入って、その後、徳山、新南陽といった計画を検討しております。それから二次輸送も今、徳山下松それから宇部で瀬戸内海の港に二次輸送しておる状況はあるのですが、それを今回、大型化して調達することになれば、当然コスト競争力が出てまいりますので、そういったところが今回増えていくということを想定しております。

11ページ以降が個別の港湾計画でございます。

まず、11ページが下松地区でございます。既定計画では、水深19m、幅600mという航路、それから19mの専用ドルフィン、これで今、中国電力の石炭を取り扱っているのですが、それを今回、ここはもう既定水深が19mでございますので、それを20mの水深にして、なおかつ公共棧橋を整備するところでございます。公共棧橋の背後に貯炭設備ということで埠頭用地を配置するという計画にしております。

12ページ、これが徳山地区でございます。既定計画では14mの水深の計画ですが、それを18mの水深にして、なおかつ岸壁延長を390mの計画にして、ケーブサイズ級がセカンドポートで入れるようにするという計画でございます。

新南陽地区。これは既定計画では12mの計画でございますが、これも水深を14mにして、延長は390mということでケーブサイズ級の減載入港を計画しております。

最後、14ページのところでございますが、効率的な運営を特に促進する区域ということで港湾運営会社の話をしております。今までコンテナについてはいろんなところでご審議いただいていたかと思いますが、今回、バルク貨物で初めて出させていただきます。ここでは先ほど申し上げましたように、新南陽、徳山、下松で船を共同にして調達するということが出てまいりますので、最終的には埠頭用地と岸壁を青く囲っておりますが、その3つの岸壁、埠頭用地の施設を一つの港湾運営会社で運営することが特に効率的になるのかなということで今回、そういった計画となっております。

15ページでございますが、これは国としての確認ということで、基本方針とどこが合致するかということ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】 どうもありがとうございました。それでは、徳山下松港の港湾計画の改訂について、ご審議を賜りたいと思います。どうぞ。

【委員】 ちょっと質問させていただきたいのですが、先ほどの国際バルク戦略港湾のところでも大局的な方針についてご説明いただいたところなので、それを踏まえてということなのですが、石炭だと徳山下松、東日本だと小名浜でしょう。

【港湾計画審査官】 はい。

【委員】 それでさらに徳山下松よりもちょっと西に宇部ですね。

【港湾計画審査官】 はい。

【委員】 少し感覚的なものでよくわからないのですが、日本で東に小名浜1つで、西

にこの2つの、名前からいうと下松、徳山付近と宇部のエリアにあって、今回も徳山下松の中で3地区についてそれぞれというのが何か量的なバランスに違和感があります。そんなに西日本ばかりに石炭って要るのかと思う。その辺の量的なバランス感覚についてのみ込めるようなご説明を追加で教えていただけたらと思います。

【分科会長】 事務局からよろしくをお願いします。

【港湾計画審査官】 8ページの資料が一番わかりやすいかと思いますので8ページをお開けください。先ほどはこの青い大きな印だけをご説明申し上げたんですが、例えばピンクとかオレンジとかいろんな港がございますので、瀬戸内海というのは比較的こういう、石炭を多く取り扱う港がたくさんございますので、先ほど申し上げましたように、ここに一括して揚げて、今でも二次輸送をしているところがございますので、それをより発展させていこうというのが今回の計画でございます。

【委員】 それはそうなのだが、例えば小名浜で何トン取り扱って、小名浜には何バース分整備する計画だと。西日本はこの徳山下松、宇部全部合わせて幾つぐらいだと。その辺がこの全体の量と合っているのかどうかはわからないのです。今回は徳山下松だけの説明だから。全体像が見えない。全体的なバランス感覚が多分妥当なのでしょうが、妥当だということをのみ込ませてほしい。

【分科会長】 追加の説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 すいません、なかなかいつもうまく説明できてないところですが、全体的な量につきましても適切であるということで今回計画させていただいておりますので、そういった資料が今回不足しておったと認識しております。

【委員】 その辺、別途、資料整備なんかしていただけたらと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに。

【委員】 質問なのですが、9ページの各港の水深とか航路幅とかあるのですが、大きいケーブサイズで入れてきておろせば、徳山とか新南陽にはこのような施設が必要になると思うのですが、一方で二次輸送をするのを中心で考えれば、小さい船だけ入れればいいという形になると思います。そうすると、両方使えるようにするところなるという考え方なのでしょうが、実際は二次輸送のほうが合理的なのか、二港寄り、三港寄りで、このような大きな船が来てそのまま荷物をおろして軽くなって、水深が浅いところに行くというのが現実的なのか、どちらか決まっているのですか。あるいは量とか見ながら、運用を考え

ながら、その時その時でいろんな使い分けするのか。もしかすると徳山で全部おろして二次輸送、ハブ・アンド・スポークみたいにするのであれば、他の施設の変更をもう少し軽くてもいいかもしれませんので、この辺の運用が実際どうなのかをもしおわかりになっていれば教えていただきたいのですが。

【分科会長】 事務局から説明をお願い致します。

【港湾計画審査官】 ご説明させていただきます。先ほども少し申し上げましたが、徳山地区それから新南陽地区は背後に化学工業がございまして、そこで大量の石炭を取り扱っているということでございますので、当然、セカンドポートで入るほうが効率的かと思えます。それから、もう少し少ない量になってまいりますと、相手港の港の設備もそんなに大水深の岸壁がないというようなところもございまして、そういった際にはもう二次輸送で運ばざるを得ないということもあろうかと思えます。

以上でございます。

【委員】 そうすると、徳山とか新南陽は、どちらかというところはもう完全におろして、大きい船がそのまま行くようなことをイメージされていて、ほかの小さい港が個別にということのイメージでよろしいですか。

【港湾計画審査官】 その通りでございます。瀬戸内海のほかの港に二次輸送で配送するというところでございます。

【委員】 はい。

【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、徳山下松港の答申案文について、お諮りを申し上げたいと思います。

答申。徳山下松港。国土交通大臣に提出された徳山下松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。ご異議がないということでございますので、答申案どおりにさせていただきたいと思えます。部次長、それから部長、どうもご苦労さまでございました。ありがとうございます。

【土木建設部次長】 ありがとうございます。

【港湾空港部長】 ありがとうございます。

【分科会長】 予定の時間が30分ほど遅れて申しわけございませんが、残り4件の計

画の一部変更案件がございます。これらは4港まとめて資料をご説明いただいた後、ご審議賜りたいと思いますので、まずは事務局から資料のご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 ご説明いたします。まず資料6、御前崎港港湾計画一部変更をご覧ください。

表紙にございますように、赤く点線で囲っている部分に再生エネルギーを活用するエリアを指定するものでございます。

次のページをご覧ください。ここでは今回計画ということで、緑で再生エネルギー源を活用する区域としております。右側にございますように、船の航路でもないというところがございますし、政府全体としても再生エネルギーについては積極的に取り組んでいくところがございますので、今回、ここの部分につきまして、再生エネルギーを活用するエリアとしていきたいと考えております。

その次のページ、2ページでございますが、風力発電。ここは御前崎、非常に風況がよいところですので、立地的にも問題がないということでございます。

最後、3ページは、基本方針との合致を記載させていただいております。

先に説明させていただきます。

次に、大阪港港湾計画一部変更ということで資料7をご覧ください。

まず、大阪港の中で、今回の変更箇所は南港のフェリーターミナル。赤く、囲んでおるところを計画変更するというところでございます。

1ページお開けいただきまして、大阪港の計画変更内容ということで、左側が既定計画、右側が今回計画でございますが、左側では、棧橋の一番下側のF1を撤去計画にして、右側ではF5を撤去計画にしております。こういった撤去する場所を今回入れかえるという計画でございます。これは名門大洋フェリーが新造船で大型化するということがまず1つございます。そういった際に着岸をしようとしたときに、F5よりもF1のほうがより大型化した船では着岸しやすいということで今回変更させていただいております。

2ページでございます。既定計画におけるフェリー埠頭の再編ということで、大阪港全体のフェリー埠頭の計画を今回示しております。図面がございましたように、先ほどご説明いたしましたのが大阪南港フェリーターミナルということで、一番右下のところはターミナルでございます。それ以外にも南港かもめフェリーターミナル、それから南港コスモフェリーターミナルと今3カ所に分かれておりますが、将来的には、今回ご審議いただきます南港フェリーターミナルと南港コスモフェリーターミナルに集約していくというのが大

阪港管理者としての考え方でございます。右上にございますように、大阪港に就航しているフェリーにつきましては、少しずつ減ってきておるとというのが現状でございます。

3 ページ目、計画変更の理由ということで、F 5 に入るよりも F 1 に入るほうが手前の岸壁とかそういったところに船が接岸しているときに離隔距離がとれるということで、今回、F 1、下側のほうの岸壁を使うというふうに検討しております。あともう一つ、木津川がありますので、そういったところから少し流れもあるということもありますので、それもあわせて今回、F 1 を使う計画に変更するというところでございます。

4 ページ目は国としての確認の視点ということでございます。

その次が東予港。資料 8 でございます。これも壬生川地区と中央地区のフェリー計画の変更でございます。

1 ページをお開けください。東予港の港湾計画の一部変更ということで、左側は既定計画でございますが、左側の既定計画の中で赤く③と書いてある少し上側のところに既設のフェリー発着場ということで、今ここでフェリーを就航させておりますが、既定計画では、それを壬生川地区に赤の①という岸壁を整備して、こちらに移設するという計画でございました。その隣に赤の②ということで、一般貨物を扱う岸壁、それから沖側の防波堤といった計画であったんですが、今回、一般の貨物を扱う岸壁の貨物需要がないということもあり、それから中央地区の中で埠頭を再編することによって、今の施設をいろいろ有効活用できるということもございましたので、今回、赤の①②という計画をやめまして、こちらの右側の青の①③という計画にして、青の①のところにフェリーを持ってくるという計画でございます。それによって少し、中央地区の湾の中の泊地の面積とか、あと航路とかそういったものの整備費用はかかりますが、トータルとしては縮減できるということで、この計画の変更にしております。

2 ページは基本方針との合致でございます。

最後が八代港の港湾計画の一部変更ということで、資料 9 でございます。今回、外港地区というところ、主に貨物を取り扱っている岸壁でございます。

1 ページ飛ばしていただきまして、2 ページを先にご覧ください。八代港が抱える現状の課題ということで、この図面でいきますと、左が北ですが、左側から石炭、穀物、コンテナ、一般貨物、チップという形で船を着けて、荷物を取り扱っております、そういった中で石炭が今一番石炭ヤードから遠いところで取り扱っているところがあります。それからもう一つは、チップヤードを今の計画では石炭のほうに持って行って、石炭船と共有さ

せるという計画なのですが、利用企業が移転するというのも今の状況ではなかなか難しいということもございます。それからもう1点、ちょうど中央にコンテナのターミナルがございまして、SOLAS条約上、ここにつきましては別途フェンスを設けておりますので、ここの行き来ができないということがありますので、そこも少し非効率な点がございまして。

その次の3ページでございまして、今回の計画の中で少し変更しております。2ページと3ページを一緒にご覧いただければと思います。左側からコンテナ、穀物、石炭、チップ、一般貨物ということで、一番左端にコンテナのターミナルを持ってくることによって、フェンスがあってもほかの貨物との支障がないようにするという。それから穀物につきましては、背後のサイロがありますので、そこを変えない。それから石炭とチップを共用するというのは同じですが、これであればチップの既設のヤードもそのまま使えますし、石炭についても近くなる。それから一般貨物を一番右側に持って来るといふふうに考えております。

そういった計画変更をすることによって、八代港、既存施設をより高度利用するような計画に今回変更しております。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、一部変更案件、4件まとめてご審議を賜りたいと思います。まず順番にいきたいと思います。

御前崎港について、ご意見、ご質問ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、大阪港の計画一部変更について、ご意見、ご質問ありますでしょうか。

【委員】 確認があります。

【分科会長】 委員、どうぞ。

【委員】 大阪港の2ページのところで、便数が撤退してきている。いろいろな要因があると思うのですが、その一方で貨物量は持ち直して横ばい。これは便を撤退して、船が大きくなっているというそんなイメージでよろしいのですか。

【分科会長】 事務局からご説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 いろいろ資料を拝見させていただきますと、例えば神戸、大阪両方寄っていたものを神戸だけにするとか、大阪だけにするという形で少し便が減ったりしています。また船も少し大型化してきているので効率よく運んでいるということではないかと思っております。

【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。

それでは、次の東予港の計画一部変更について、ご意見、ご質問ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、最後に八代港の港湾計画の一部変更について、ご意見、ご質問ありますでしょうか。委員どうぞ。

【委員】 この港湾は、一つのこれから出てくるだろう問題といたしますか課題を先取りしているようなところがありますね。港湾施設の老朽化もさることながら、背後のいろいろな民間施設とかそちらも老朽化が非常に激しいところが結構ございますね。特にコンビナート等とかであれば、港湾施設の更新ということだけではなく背後も含めて、やはり戦略的な地域全体としての更新戦略といたしますか、そういうものを一つのこれが先駆け的な事例になっているのじゃないかと思えます。

【分科会長】 ありがとうございます。委員の今の発言は、ご感想ですので、特に事務局から答えていただく必要がないわけですが、何かつけ加えることございますか。よろしいでしょうか。

委員からほかにご質問、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、ご審議を賜りましたので、1件ずつ答申案文をお諮り申し上げたいと思えます。

まず1件目でございますが、答申。御前崎港。国土交通大臣に提出された御前崎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2番目でございますが、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。ご異議がないということですので、答申案のとおりとさせていただきます。

次いで3番目でございます。答申。東予港。国土交通大臣に提出された東予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。これも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。と思えます。

次は最後の八代港でございます。答申。八代港。国土交通大臣に提出された八代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。異議がないということでございますので、この答申案文どおりにさせていただきたいと思っております。なお、先ほど委員が時間の都合で退席されましたが、いずれの港湾計画についても適当であり、特段の意見はないというメモを頂戴しておりますので、あわせてご紹介申し上げたいと思っております。

以上をもちまして、本日の報告事項、審議案件全て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。

【委員】 すいません、一言よろしいですか。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 先ほどの稚内港に関して。

【産業港湾課長】 すいません、先ほどちょうど稚内港の起債事業について委員からご指摘がありました。私の説明が足りなかった部分をおわびさせていただければと思います。

まず、港湾機能の施設整備事業で港湾整備促進法の起債の斡旋の対象となっていないというのが稚内港の旅客上屋でございまして、あくまで斡旋の対象にはなっていないということでありまして。現実的には稚内の旅客上屋として、別途地方債をお借りして整備をしていると聞いておりますので、説明、訂正させていただければと思います。恐縮でございます。

【委員】 要するに、あの法律の枠では斡旋の対象にならないということですね。いずれにしても、資料にバツ印がついていたことは確かなので、審議会の資料でバツがついたままになっているというのはあまり体裁がよくないと思っておりますから、今後、そのあたりの説明方法についてもご検討いただきたいというのが1点です。それからもう一つは、稚内港はともかくとして、単純なチェックミスで法令に適用がなされないケースもないではないと伺っておりまして、その辺、原因としてはいろいろあるんでしょうが、個人的には、地方整備局がうまくアドバイスをさせていただければと期待しております。

【分科会長】 委員、どうもありがとうございました。ほかにごございませんでしょうか。

ないようでしたら、審議をこれで終了とさせていただきます。どうもありがとうございました。

【総務課長】 分科会長はじめといたしまして各委員の皆様方、長時間のご審議ありが

とうございました。事務局からのお知らせですが、次回の第56回の港湾分科会の開催時期等につきましては、また調整させていただきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。それと今日はかなり大分重い資料になっていますので、またご郵送致しますので机の上に置いていただければと思います。

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。ありがとうございました。

—— 了 ——