

平成26年7月3日（木）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階 特別会議室

交通政策審議会第56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56回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成26年7月3日(木)
開会 13時30分 閉会 15時20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. 出席委員等氏名

<委員>

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 教授
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) 物流管理部長
黒田 勝彦	神戸大学 名誉教授
篠原 文也	政治解説者・ジャーナリスト
篠原 正人	東海大学海洋学部 教授
鈴木 修	(一社)日本船主協会 港湾委員会 委員長
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

<委員以外>

氏名	役職名
鈴木 実	(一社)日本港運協会 理事長

4. 会議次第

- ① 港湾法の改正について（報告） . . . 4
- ② 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
に関する基本方針の変更について（諮問） . . . 4
- ③ 港湾計画について（審議）
 - ・長崎港（改訂） . . . 15
 - ・宇部港（一部変更） . . . 28
- ④ 平成26年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について（審議）
. . . 30

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56回港湾分科会を開催いたします。どうぞよろしくお願いいたします。

まず、お手元の資料のご確認でございますけれども、資料は上から順番に、会議の次第、それから委員の名簿、配席図と続きまして、それ以降は今日の議事の関係でございます、資料1で港湾法の一部を改正する法律、それから資料の2-1で諮問文と付託文、資料の2-2で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の変更についてという資料、それから参考資料の2-1で港湾法の条文、参考資料の2-2で現在の基本方針、それから資料3が長崎港の港湾計画の改訂の資料、それから資料4が宇部港の港湾計画の一部変更の資料、資料5が特定港湾施設整備事業基本計画の案というものがございます。それとともに、資料5は参考資料の5-1と5-2が付いてございます。計10冊でございます。

それと、参考に長崎港の港湾計画書、それから宇部港の港湾計画書がお手元でございます。それと一番下に、「日本のおもな港湾」という地図、お配りしてございますけれども、これは小学校でありますとか中学校において、港湾の役割、あるいは重要性などについて基礎的な知識を持ってもらうために、学習してもらうために作成したものでございますので、ご参考にお配りしてございます。一番下です。

それでは続きまして、委員の交代についてご報告いたします。まず、一般社団法人であります日本船主協会の港湾物流専門委員会委員長であられました池田潤一郎委員、それから千葉大学大学院の教授であられました木村琢磨委員についてはご退任されております。新たに港湾分科会所属の委員として3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の数が15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の方につきまして、五十音順にご紹介いたします。まず、早稲田大学法学学術院教授の河野真理子委員ですが、本日は所要によりご欠席されております。それから続きまして、政治解説者・ジャーナリストの篠原文也委員でございます。

【委員】 どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 それから、一般社団法人日本船主協会港湾委員会委員長の鈴木修委員で
ございます。

【委員】 よろしくお願いいたします。

【総務課長】 それでは議事に入ります前に、委員の出席状況の確認でございます。本
日は、委員15名中11名の方が出席ございまして、交通政策審議会令第8条の規定に
基づき、定足数であります過半数8名に達してございます。なお、本日、久保委員ご欠席
されておりますけれども、久保委員に代わりまして、専門的なご意見をいただくために一
般社団法人日本港運協会理事長にご出席いただいております。

それでは、本日予定しております議事に入りたいと思います。分科会長、進行の方、よ
ろしくお願いいたします。なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。それ
では、よろしくお願ひします。

【分科会長】 それでは、早速議事の方に入りたいと思います。本日は、お手元の議事
次第をご覧くださいなのですが、報告事項1件、諮問事項1件、審議事項3件を予定し
ております。大変多くございますので、円滑な議事進行にご協力を賜ればとお願いする次
第でございます。

まず早速ですが、1番目の報告事項「港湾法の改正」について、それから、2番目の諮
問事項「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
る基本方針の変更について」、これは諮問事項でございますが、関連する2件をまとめて事
務局からご説明いただいた後、質疑応答に入りたいと思いますので、早速事務局の方から
説明よろしくお願ひいたします。

【計画課長】 計画課長でございます。それでは、お手元の資料の資料1をご覧ください
と思います。今回、先の通常国会におきまして、港湾法の一部を改正する法律につ
いて提出させていただきまして、一昨日、7月1日に施行されておりますので、その内容
についてご報告申し上げたいと思います。

1ページをお開きいただきたいと思いますが、特に最近の海運、あるいは港湾を取り巻
く状況を図でお示ししてございます。左上のグラフをご覧くださいと思いますが、こ
こ数年の海運、国際コンテナの基調でございまして、リーマンショックの影響を除きまし
て、世界的に拡大基調にございます。

こういったコンテナの荷動きの拡大基調を反映いたしまして、右上のグラフでございま
すが、これを輸送するコンテナ船の大型化が急速な勢いで進展をしております。最近で

は、1万8000個積みコンテナ船も出現するというような状況となっておりますのでございます。

他方、左下のグラフをご覧いただきたいと思いますが、これまで様々な取組を行ってきた結果、我が国の港湾コストについてもここ数年来、相当下がってきておりますが、まだ釜山港と比較しますとコスト面での環境が厳しいという状況がございます。

こうした船舶の大型化、あるいはそのコスト面での競争条件から、右下のグラフのように、見ていただきますと、京浜港、あるいは伊勢湾、阪神港といった我が国を代表する主要港湾におきまして、北米航路、それからヨーロッパ航路といった基幹航路の便数が減少傾向にございます。こういった基幹航路は最もリードタイムが短く、コストも安いということで、我が国の産業立地に直結する極めて重要な物流ネットワークでございます。

この減少傾向に歯止めをかけ、何とか基幹航路をしっかりと維持していく必要があるということで、1枚おめくりいただきまして、国際コンテナ戦略港湾という政策を進めてきてございます。こうした、特に最近の船舶の大型化の著しい傾向を踏まえまして、この政策をさらに深掘りし、加速させていくという必要から、昨年、戦略港湾の政策推進委員会におきまして、今後の政策の内容を取りまとめてございます。

キーワードとして3つございまして、国際コンテナ戦略港湾、京浜港、阪神港への集貨、荷物を集めてきて、ロットをしっかりとまとめていくということ。それから、京浜港、阪神港という戦略港湾背後にしっかりとした産業の集積を図り、荷物を創り出す、創貨、これは造語でございますが、創貨。そして、港そのものの競争力強化を図っていく必要があるだろうということで、集貨、創貨、そして競争力強化、この3本柱で施策を強力に進めていく必要があるというふうに考えてございます。

今回の港湾法改正は、これらのうち、法律の制度として用意する必要があったものについて措置をしたものでございます。具体的には、創貨施策に対する物流施設への財政的な支援、そして競争力強化のための港湾運営会社等への政府の出資等、こういった内容から成っております。

1枚お開きいただきまして、3ページ目をご覧いただきたいと思いますが、これが今回の港湾法の一部を改正する法律の概要でございます。公布が平成26年5月1日、施行が平成26年7月1日ということで、改正法案、港湾法については一昨日施行されたところでございます。背景については今申し上げたとおりでございます。

具体的な法律改正事項としては3点ございまして、1点目が国際戦略港湾、京浜港、阪

神港でございますが、ここの港湾運営会社に対する政府の出資を可能とするという内容でございます。2点目が、国際戦略港湾のターミナル、埠頭の近傍に立地する倉庫に対して無利子貸付けという財政的な支援をしていくというものでございます。

3点目は戦略港湾ではございませんが、先の東日本大震災の際にもコンビナートを有する港湾におきまして、老朽化した護岸が崩れて航路を閉塞してしまったことで、長く港湾の利用に支障を来したということがございます。

こうした民間企業が所有する護岸につきまして、これを耐震補強するために、そういった背中を少し押すということで、民間企業が所有する護岸の改良に対して無利子貸付けといった財政面での支援をする制度、これを創設した内容となっております。それぞれの改正事項の具体的な内容については4ページ目から書いてございますが、簡単にご紹介したいと思います。

4ページ目は、戦略港湾の港湾運営会社への国の出資ということでございます。運営会社につきましては、平成23年の港湾法改正におきまして、こうした制度を導入してございますが、特に最近の船舶の大型化等の動きは非常に著しいものがございまして、なかなか基幹航路の減少に歯止めがかからないということで、こうしたものに対して国が前面に立って、しっかりと政策を推進していくという観点から、港湾運営会社に政府が出資をいたしまして、強力で様々な施策を推進していこうというものでございます。

具体的な出資の意義、効果については、4ページの左下に書いてございますが、1つは、こういった全国的な見地から解決していくべき、例えば集貨策を強力で進めるであるとか、こういったものについて対応ができるようにする。さらには、会社の財政基盤を強化することによって効率的な設備投資を進めていく、こういった効果を期待してございます。

2点目、物流施設への財政支援でございます。5ページ目をご覧くださいと思います。単に港湾のターミナルコストを安くするというだけではなく、むしろ積極的に貨物を創り出し、そこで荷を集めて、しっかりとロットを確保していこうという、このために産業集積、流通加工等も含めて、こうした機能の強化を図るために荷さばき施設に加えて、保管施設、流通加工機能を有する保管施設について財政的な支援をしていきます。

具体的には、無利子貸付けをしていくということでございます。整備費用の6割について、無利子の資金を導入していこうというものでございます。

もう1枚めくっていただきまして、6ページでございます。こちらはコンビナート港湾の耐震強化ということでございまして、特に昭和30年代から40年代にかけて、臨

海コンテナを造成する際に民間企業が土地を所有したということがございまして、護岸も企業が所有してございます。

したがって相当老朽化してきていること、それから耐震性能も十分ではないということ踏まえまして、その耐震補強を促進していくという観点から、民間企業が行います耐震改良に対して同じように無利子貸付けを行おうというものでございます。具体的には、整備費用の6割について無利子の資金を導入するというものでございます。

併せて、税制面での支援も併せて行うということでございます。租税特別措置法の改正も併せて行っておりまして、法人税の特別償却も認めております。初年度のキャッシュフローをこれで改善していこうというものでございます。こうした内容の法改正を今回行わせていただいたところでございます。

7ページをご覧いただきたいと思いますが、こうした法改正を踏まえまして、戦略港湾の港湾運営会社につきましては、特に阪神港の港湾運営会社について、当初港湾運営会社の経営統合につきまして平成27年度を予定されておったわけでありましたが、これを1年前倒しされまして、本年10月1日に阪神港としての港湾運営会社、経営統合された港湾運営会社が立ち上がる予定ということで、先般、神戸市長、それから大阪市長からそれぞれ発表がなされてございます。

その内容につきましては8ページ目に新聞記事等も付けさせていただいておりますが、このような形で戦略港湾の政策がしっかりと着実に進んでおるという状況でございます。以上、ご報告をさせていただきます。

【港湾計画審査官】 港湾計画審査官でございます。先ほどの港湾法改正に伴います港湾の開発、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、以下、基本方針と略しますが、その変更につきましてご説明いたします。資料は2-1でございます。表紙をおめくりください。

6月18日付けで国土交通大臣から交通政策審議会長宛てに諮問いたしております。諮問の内容及び諮問理由でございますが、港湾法の一部を改正する法律が可決され、それを踏まえまして、国土交通大臣の定める基本方針に今般の法律改正の内容を反映するためにご意見をお伺いするものでございます。次のページをご覧ください。交通政策審議会長から港湾分科会長に付託されておりまして、この港湾分科会におきまして審議をいただくこととなっております。

続きまして基本方針につきましてご説明いたします。資料2-2でございます。右下の

ページ番号の1ページ目をご覧ください。基本方針とは、港湾法に基づきまして国土交通大臣が定めるものでありまして、国の港湾行政の指針、それから個別の港湾計画を定める際の指針という、大きくは2つの役割がございます。基本方針は6章構成となっております。ご参考までに基本方針の実物の冊子を参考資料2-2として用意しておりますが、本日は内容のご説明は省略させていただきます。

続きまして2ページをご覧ください。基本方針の変更の経緯を記載しております。一番最近でございますと、昨年、平成25年に港湾法の改正に伴いまして基本方針を変更しているところでございます。そして、今回の港湾法改正に基づきまして基本方針を変更する予定でございます。

続きまして3ページ、基本方針の変更の概要というところをご覧ください。前段の港湾法改正の背景、それから、港湾法改正の内容につきましては、先ほどの報告と重複いたしますので省略いたします。右下のところ、基本方針の変更内容というところにつきまして簡単にご説明いたします。

港湾運営会社に対する政府の出資や無利子貸付制度の創設など、国際戦略港湾に係る内容の追加としまして、緑色で囲んだ部分でございます。基幹航路の維持拡大による我が国の産業立地競争力の強化などに関する事項ですとか、国、港湾管理者、民間の協働体制の構築に係る全国的、国際的視点で取り組むべき課題への対応、それから、港湾運営会社の財務基盤の強化などを通じた設備投資の促進、さらに国際戦略港湾の埠頭近傍への流通加工機能を備えた物流施設の誘致、集積といった内容の追加記載を想定しております。

一方、民有護岸等の改良に係る無利子貸付制度の創設といった、災害時における緊急物資輸送等の輸送確保に係る内容としましては、青色枠囲みした部分でございますが、大規模地震対策施設に、従来の耐震強化岸壁に加えまして、燃料供給に供する施設に関する事項、さらに大規模地震対策施設に至る水域施設沿いの民有護岸などの改良の促進といった追加記載を想定しております。具体的な記載箇所ですとか記載文書につきましては、今後精査の上、次回港湾分科会でお示しした上でご審議をいただく予定でございます。

続きまして4ページをお開きください。最後に、今回の基本方針の変更スケジュール案をお示ししております。

本日の交通政策審議会港湾分科会に諮問、付託いたしまして、次回港湾分科会に変更案のたたき台をお示しした上でご審議をいただき、分科会でのご意見などを反映いたしました基本方針案につきましてパブリックコメントにかけまして、審議会以外の方からも広く

ご意見の募集を行うとともに、関係行政機関に対する実務的な協議や、港湾管理者への実務的な意見照会を9月から10月にかけて行う予定でございます。

これら意見も踏まえまして基本方針案につきまして、11月の開催を予定しております港湾分科会におきまして再度ご審議をお願いし、答申をいただくことを考えております。答申いただきました基本方針案を基に、11月から12月にかけて関係行政機関の長への正式協議、それから港湾管理者への正式意見照会を行った上で基本方針を取りまとめ、年内には新たな基本方針を告示するというスケジュールを考えております。以上で、基本方針に関する説明を終わります。

【分科会長】 どうもありがとうございました。ただいまご説明賜りました港湾法の一部を改正する法律について、さらにまた、それに関連する基本方針の変更についての内容に関連しまして、ご意見、ご質問ございましたら、どうぞ。

【委員】 2点、質問をさせていただきたいと思います。このたびの法改正の内容ですが、釜山港等の港湾近傍の環境整備、ロジスティクスハブ機能の強化に対抗して、大型コンテナ船の寄港の維持対策として改正されるということで、趣旨としてはよく分かりました。ただ、その内容がどの程度の効果があると考えていらっしゃるのかをお答えいただければと思います。

法改正、あるいは基本方針の変更内容や具体的施策などが、方向性として間違っていないか、それが適切な量、方法なのかということ判断する上で、どの程度の効果があるのか評価することも重要だと思います。焼け石に水にならないようにするためにも、今回の法改正及び今後の施策がどの程度の効果を発するというふうに思っているのか、教えていただければというのが1点目の質問です。

それから2点目ですけれども、もう一方の法改正の民有の護岸等に対する無利子貸付制度ということですが、これはもちろん内容としては非常によく分かりますし、必要なことだというふうに賛成しております。ただ、それと併せて、民間の護岸を国がチェックして立入検査ができるようになっているかと思うのですが、それを適切に行って、非常災害時の船舶交通確保に重要なところを優先的に改良促進につなげていくというようなことが必要かと思いますが、そういう貸付制度だけではなく、それと併せた立入検査や検討等をどのように考えていらっしゃるのかというようなことも教えていただければと思います。以上2点です。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、事務局の方から、ご質問2点お答え

いただきたいと思えます。

【計画課長】 今、委員からご質問のあった点についてお答えさせていただきます。まず1点目の戦略港湾の様々な施策の効果ということでご質問いただいたと思えます。今回の施策につきましては、この戦略港湾政策を深掘りして加速させるということで、集貨、創貨、競争力強化という3本柱のうち、法制度として必要なものをやりました。

実はこれについては、このほかにも予算措置として、例えば集貨対策であるとか、この平成26年度予算から経営統合した港湾運営会社に対して国からの資金を入れまして、集貨対策がかなり広範にできるような、そういった予算措置を講じております。したがって、今回の法改正で行いますロジスティクスハブ機能の強化、それから予算措置として行います集貨対策、こういったものとあいまって、今コスト面で相当ビハインドしておりますけれども、こういった分を相当程度カバーできるのではないかと考えております。

併せて、これは平成23年の法改正で行った事項でございますが、戦略港湾のコンテナターミナルの整備につきましても、従来公共事業の対象としていなかったコンテナヤードの整備も戦略港湾については公共事業の対象とすることで、コスト、リース料を大幅に引き下げるといった措置も講じておりまして、このような措置を総合的に講じることで、1ページ目に書いてございましたが、コスト的にも十分釜山港と匹敵するようなレベルまで持っていけるというふうに考えてございます。

それから、2点目の民有護岸の件でございます。これにつきましては、ご案内のとおり昨年の法改正におきまして、民間の港湾施設につきましても必要な立入検査、あるいは改善の要求だとか、こういったものができるようになってございまして、今、委員からご指摘がございましたように、こういったものと併せて、被災を受けたときに非常に重大な影響を及ぼすようなところ、こういったところをもちろん重点的に財政的な支援を行って、改良を進めていきたいというふうに考えてございます。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【委員】 はい、ありがとうございます。

【分科会長】 ほかにご質問。はい、どうぞ。

【委員】 国の出資につきまして、ご質問申し上げます。私、いろいろ港湾政策について意見を述べさせていただきました中に、港湾の民営化ということに今、疑問を呈してきております。それは、やはり公物管理をするために公が果たすべき役割が非常に重いものがあるという趣旨で申し上げてきたわけですが、このたび、民の出資に力を入れるという

ころから、国の出資を可能にするべく法改正がなされ、このことを私は非常に賛成するものではございますけれども、どのような経緯でそのように国のお考えが変わってきたのかをご説明いただきたいと思います。

【分科会長】 事務局の方から、よろしくお願いします。

【計画課長】 戦略港湾政策の柱として、港湾経営を効率化するというのもって様々な議論を踏まえて、平成23年の改正も含めて施策を推進してきたところでございます。しかしながら、先ほどのグラフでもお示しましたように、ここ数年来の港湾を取り巻く環境というのは、ますます実は厳しくなっております、これまでのような取組の延長では、なかなか国際的に厳しい競争環境を勝ち抜いていくことができないのではないかとこの議論がございました。

その中で、やはり国策として進めていくという観点から、国がもう少し前面に立って、特に港湾運営会社の様々な業務に対して国の政策意図をしっかりと反映させていく必要があるというような観点から、運営会社に対して、政府が出資を通じて施策の確実な実行を果たしていくというような議論が昨年の委員会の方でございました。これを踏まえて、今回の法改正に至ったということでございます。なお、今回政府からの出資ができるということにしてございますが、民間の民の出資そのものを行わないということではございませんので、委員会の中でもやはり様々なチェック機能という意味では、民の視点での資本参加というのは非常に重要だという意見もございましたので、そういったベースの上で政府が出資できるようにしたということでございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ほかに、ご質問、ご意見、ございませんでしょうか。はい、どうぞ。

【委員】 今回の法改正、港湾法の改正に関しては、これからの輸出入量の拡大をにらみながらのことであると思います。ある程度将来の発展を見込むことが必要です。基本的に賛成で、早くした方がよいと思うのですけれども、その上で幾つかのことをお聞きしたいと思います。

まず、阪神港が経営統合を前倒しということで、これは本当にそういう意味では、いち早くそういった将来のいろんなことをにらみながらのことで、大変喜ばしいと思っております。ですが、片や京浜港の統合というのが今どのような現状にあるのかというのを、まず1点目にお聞きしたいと思います。

阪神港はこの前に、この統合の前にも一開港化もなしえておりますし、そのことによってコストも低減しています。とん税、特別とん税はじめ、コストも低減し、いろんな手続きも1回で済み、スピードアップ、リードタイムも短くなって非常にそういう準備もでき、統合への1つステップ踏んできていると思うのですけれども、京浜港の様子を聞かせてほしいと思います。

それから、政府出資の資本施策についてなのですけれども、この新聞の記事では、5億円弱ずつというふうなことで、国が3分の1よりは少し多いというような感じなのかなと思うのですけれども、こういった方針の資本施策というのが基本になってくるのか、あるいは、もう少し別の枠組みを入れながらされるのか、これも京浜港も含め、国の関与する資本施策についても、私は基本的には政府出資がある程度、もっと多くても良いと思います。半分ぐらいでもいいかなとも思うのですけれども、今はまだまだ決まってないように書いていますが、どうなのでしょう。

3つ目、民有の護岸の無利子融資についてなのですけれど、先ほども立入りチェックの話もありました。私、非常に大事だと思います。それがチェックできないと、なかなか本当にどれまでの緊急性であるとか、必要性があるかというふうなことの評価、チェックが大事だと思うのですが、その評価体制プラス、護岸を有している民有の会社自体に対して、どういうふうにしらしていきのかかなと思っております。

ある程度、どういう措置のアナウンスというのか、広報と言いますか、これはある程度チェックも必要ですし、会社自体もやはり緊急性や必要性を感じなければ、ニーズを感じられるようになっていきませんので、その辺の掘り起こしというか、まずは法律作ってからもかもしれませんけれど、今の段階でどんな方法が、どういう道筋で、考えていらっしゃるということと、もしあるのであれば、教えていただきたいと思っております。以上です。

【分科会長】 どうもありがとうございます。3点のご質問がございました。事務局の方からよろしく申し上げます。

【計画課長】 ただいま委員からご質問があった点についてお答えさせていただきます。まず1点目の京浜港の経営統合の状況についてのお尋ねでございます。京浜港につきましては、平成22年に戦略港湾の計画書を提出していただいております。この中で平成26年度、今年度です。今年度中の経営統合ということで既に計画が提示されておまして、今日の資料の後ろから2枚目にも26年度末の経営統合ということで示してございます。

これについては、東京都、それから川崎市、横浜市、それぞれの港湾管理者の間で実務

レベルでの様々な議論がなされているというふう聞いておりますので、私どもとしてはこの、当初、計画としてご提示いただいたスケジュールに沿って、予定どおり今年度中に統合していただくということを期待しているところでございます。

それから、2点目の政府出資の関係でございます。新聞記事としてこういった記事が出されておりますが、具体の経営統合後の会社に対する政府の出資の割合、それから、出資の金額の具体については、今後統合された会社との間で協議を進めていくこととなりますので、その具体的な額あるいは比率については、ここでは控えさせていただきたいと思っておりますが、いずれにしても、国がしっかりとその役割を果たせるような水準というものを確保していく必要があるかと思っております。

それから、3点目の民有護岸の関係でございますが、この評価体制については、基本的にこの港湾管理者の方で様々な立入検査だとか、されるということになりますが、私どもの方もこの会社の皆さんと十分な連携を取りながら、しっかりとした体制を築いていっていきたく思っておりますし、またアナウンスについてどうするのかということもございました。

今回、法律についても一昨日施行してございますので、十分な広報を行いながら、南海トラフについてもいつ起こるかという状況でもございますので、しっかりと早急な対応が取れるようにしていきたいというふうに思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 それでは。委員どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。ご説明ありがとうございました。港湾法改正の背景の中で、コンテナ船寄港コストの低減等がやはり重要、必要というところがありまして、最初に頂いた資料1の1ページ目の分かりやすいグラフを拝見したところ、下の段の左側が、やはり釜山というものを意識してこのコストの低減と務めてきて、その差が先ほどの説明ではかなり縮まってきたという説明でした。そこで、表右側の棒グラフを拝見すると対釜山ということがかなり念頭にあったのですが、よくよく去年の数値を見ると上海が著しい伸びを示していて、気がつけば釜山も香港も抜いて実質トップになっています。

もう1度左の表を見ますと、上海というのは寄港コストで見るとそれほど京浜港と変わらないぐらいの値段でして、この辺りがやはり寄港コストだけではない、何か工夫というか、あるいは国の強固な戦略というか、そういったものがあるのかどうか、今後の参考ま

でに上海港について情報があれば教えていただきたいと思います。よろしく願いいたします。

【分科会長】 よろしく願いいたします。

【計画課長】 上海港と釜山港については、港湾の取扱貨物の状況だとかがかなり違っております。上海港については貨物量を書いてないので少し分かりにくいのですが、量で言いますと3000万TEU、3000万個を超えるような量を取り扱っております、現在世界最大の港湾となっております。

なおかつ、かなりの部分はローカルカーゴということで、中国の本土で消費される、あるいはそこから発生する貨物ということで、したがって、しっかりとしたベースカーゴがある中国本土を背景にした港ということでございまして、その意味で基幹航路の伸びも、そういったものを背景にして非常に増えてきてございます。

逆に言いますと、昔なかったのはその機能を香港が代替していたというようなことがございまして、上海と香港の関係はそういうことになっております。他方で、釜山につきましては、現在1700万TEUぐらいの取扱量になっておりますが、その約半分はトランシップ貨物でございまして、積替貨物です。したがって、ローカルカーゴはその半分ぐらいしかないということで、800万個から900万個ぐらいのローカルカーゴでもって港の経営がなされていて、逆に言いますと、中国あるいは日本からトランシップカーゴでもって、この1700万個の物流を稼いでいるということでございます。

我が国にとって基幹航路を維持するという観点から言いますと、特にこの釜山港でトランシップしている貨物を何とか日本の主要港からダイレクト航路に載せて出したいということで考えておりますので、そういった意味では、やはり競合関係にございますのは釜山港かなということで、この資料載せてございます。

様々な施策も、そういう意味で、釜山と日本の置かれた地理的な問題とか、それから日本の貨物が釜山港でトランシップされていると、こういった問題を背景にして戦略港湾の施策を進めているところでございます。

【委員】 どうもありがとうございます。

【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】 それでは、委員どうぞ。

【委員】 感想でございます。基本方針の変更内容4点書かれております（資料2-2

の4ページ)。どれも大事なポイントだと思うのですが、特にコンテナ戦略港湾への集貨、創貨、競争力強化という観点に立つと、この2番目のポイントというのがやはり一番大きなポイントになってくる。すなわち、国、港湾管理者、民間というのは港湾運営会社ですね、の協働体制の構築による全国的、国際的視点で取り組むべき課題への対応ということが一番大切だと思う。

その視点から国が港湾運営会社に資本を入れるということは、方向性としては正しいものというふうに思う一方で、港湾管理者をこの体制にどうやって取り込むか、これがやはり一番大きなポイントになってくるような気がしますし、一番の力仕事になってくる、関係地方自治体の中でも大分、国際戦略コンテナ港湾に対する考え方の違いというものがあるところで、いかに彼らを取り込んでいくということが一番キーになってくるというふうに感じております。

【分科会長】 ありがとうございます。今の委員の発言は、ご感想ということでよろしいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 特にご質問内容ではないということでもよろしいでしょうか。

【委員】 はい。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかに、ご質問、ご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。それでは、時間も都合ございますので、この2件についての質疑はこれで打ち切りとさせていただきますと思います。

次は審議案件3件残ってございます。まず、港湾計画の審議事項につきまして、長崎港の改訂及び宇部港の一部変更の2件がございまして、それでは、まず最初に長崎港の港湾計画の改訂について、事務局の方から資料のご説明よろしくお願ひしたいと思ひます。

【港湾計画審査官】 それでは私の方からご説明いたします。今回、改訂案件は長崎港の1件、一部変更は宇部港の1件ということで、内容説明の前に改訂と一部変更の違いを簡単にご説明いたします。港湾計画はおおむね10年から15年先を目標年次として将来需要を設定し、その需要に対応した施設計画などを位置付けておる長期計画でございまして、

目標年次を改める変更となるものが改訂でございまして、目標年次の見直しを行わずに施設計画など変更するものが一部変更でございまして、長崎港の改訂でございまして、本日は関係者といたしまして、港湾管理者である長崎県土木部の技監様、それから、九州地方整備局の港湾空港部長にお越しいただいておりますのでご紹介いたします。

それでは、資料の3をご覧ください。表紙は長崎港の航空写真でございます。ご承知のように、長崎港は長崎県の南西部、長崎市に位置する重要港湾でございます。1ページをお開きください。簡単に港の概要を紹介いたしますと、背部には造船や機械などの重工産業の企業が立地し、県南西部地域の物流の拠点、それから離島との交流の拠点として、また近年では、東アジアに近接した地理的優位性からクルーズ客船による観光の玄関口としての重要な役割を担っております。

2ページをお開きください。計画変更の考え方として大きく3点ございます。1点目は拡大する東アジアクルーズ需要の増大や、クルーズ客船の大型化に対応しました松が枝地区における旅客船埠頭、及びフェリー埠頭の位置付けでございます。

2点目は、社会資本整備を取り巻く情勢の変化ですとか、天然海浜地の維持、背後住環境の保全の要請に対応した皇后地区における公共埠頭計画の見直しでございます。3点目は、老朽化し、小規模で低利用な施設につきまして、貨物を集約して埠頭を再編し、係留施設の利用転換を図るものでございます。

3ページをお開きください。今回の計画変更では、目標年次をおおむね平成30年代後半として改訂を行います。長崎港の港湾計画の基本方針ということで、3つの柱、人流・交流、それから物流・産業、及び環境・生活の、この3つの柱となっております。赤字で記載しておりますところが今回の主な変更内容でございます。これらに関係するものを後ほどご説明いたします。

それから4ページをお開きください。取扱貨物量の将来見通しということで書いております。総貨物量につきましては、今回約376万トンを見込んでおります。内訳を見ますと、外貿貨物が約92万トン、それから内貿貨物が285万トンであります。これらにつきましては、立地している造船所が大型客船やLNG船といった高付加価値船舶を対象に事業展開していくということを踏まえまして、そういった原材料の輸入増を見込んだ需要予測となっております。

外貿貨物のうち、茶色の外貿公共埠頭での取扱いは、機械製品の輸出入ですとか、鋼材スクラップの輸出、あるいは家具装備品の輸入などの増加を見込んでおります。一方、黄色の外貿専用埠頭での取扱いは、主として地域ガス会社の都市ガス用LNG輸入のほか、重油の輸入であったり、移入であったりというものでございます。これにつきましては、予測を行った平成21年時点の貨物量が横ばいになるということで設定をしております。

内貿貨物の方でございますけれども、紫色の内貿公共埠頭での取扱いは主として離島航

路のフェリー貨物のほか、雑貨の増加というものを見込んでおります。一方、水色の内貿専用埠頭での取扱いは、主として造船用の鋼材などの輸入の増加というものを見込んでおります。

5ページをお開きください。長崎港では貨物だけではなくて、船舶乗降客数の将来見通しを設定しておりまして、総数としては約182万人を見込んでおります。内訳は離島航路が約109万人、それから、クルーズ客船及び国際フェリーで約73万人を見込んでおります。離島航路につきましては、生活交通の確保に加えまして、観光利用の促進ですとか、あるいは今、世界遺産登録の動きがあります軍艦島などの離島への観光客誘致等により、離島地域の活性化に取り組むこととしておりまして、このような動きを踏まえた見通しとなっております。

また、長崎港へのクルーズ客船の寄港数につきましては、年変動はあるものの、おおむね増加傾向でございまして、将来クルーズ客船隻数は中国や韓国を起終点とする東アジア定点クルーズですとか、ワールドクルーズ、それから日本船籍クルーズ等の分類ごとに将来見通しを持って推計をしております。

それから6ページでは、これは客船につきまして、九州、沖縄地域のポテンシャルが高いこと、また長崎港の寄港隻数は全国でも有数であること、さらに長崎港に寄港しているクルーズ客船はここ5年間でも大型化が進んでいることをお示ししております。

それから7ページでは、長崎港に入港実績のあるクルーズ客船の大きさを示しております。今回、計画対象船舶としている一番下のQueen Mary 2につきましては、15万総トン、必要岸壁水深マイナス12メートル、全長345メートルというものでございます。

8ページ以降は主な変更内容の説明となります。まず8ページをご覧ください。改訂のポイントということで、松が枝地区における国際クルーズ・旅客船発着拠点の形成となっております。長崎港へのクルーズ客船の大型化に対応するため、既設のマイナス12メートル岸壁を延長410メートルに50メートル延伸をして、Queen Mary 2など、15万総トン船舶対応の岸壁に変更するものです。

また、拡大する東アジア定点クルーズ船舶需要に対応するため、大型クルーズ船が2隻同時接岸できるように、既存の岸壁に連続しまして水深10メートル、岸壁延長320メートルを新規に計画しております。なお、この岸壁では国際フェリーの利用も想定しているものでございます。

長崎県では、これら施設だけではなくて、官民で協議会を設置し、ポートセールスなど客船誘致に取り組んでいるとともに、また市内観光はもちろん、県内各地の観光地PRなど、インバウンドにも取り組んでいるところでございます。また、そういう広域、周囲に関しまして、高速道路に接続する有料道路入り口まで約1キロという非常に利便性が高い状況でございまして、また、平成34年には長崎新幹線が開通予定ということで、ますますこの長崎のポテンシャルが高まるものというふうに見込んでおります。

9ページをお開きください。15万総トン船舶が安全に入出港できるように、船舶が回頭するための泊地につきまして、必要な浚渫範囲を紫色で色を塗っておりますが、この航路、泊地の計画の位置付けをしております。

それから10ページでは、大型クルーズ船が多数入港すると見込まれることから、航行船舶の安全確保のために、今まで港湾計画上では設定されていなかった航路を新規に計画しております。ただ、現状でも港則法に基づいて最小幅員290メートルで航路設定されていましたが、今回の計画変更によりまして、15万総トン数の船舶に対応して航路幅350メートルということで今回計画をしております。

続きまして11ページをお開きください。2点目の皇后地区におけますバルク貨物対応の公共埠頭計画の再編でございます。皇后地区という名前は日本書紀にも出てくるそうでございます。長崎は天然の良港ということで、そのぐらい昔からいろいろ利用されていたという状況のようでございます。

それで、ここでは現在取り扱っております砂利、砂につきまして、既定計画の想定で約55万トン見込んでおりましたけれども、現状約8万トンということで、新たな埠頭整備を行う社会的要請も高くないということも加えまして、ここの計画地が長崎港内で唯一残された天然海浜地ということ、また背後に住宅地が近接しているということから、今回埠頭整備計画の縮小ということと、緑地計画を一部変更するという見直しを行っております。

12ページをお開きください。施設の老朽化に伴います貨物の集約、及び埠頭の再編でございます。天然の良港であります長崎港は早くから港湾整備が行われており、公共埠頭のうち整備後30年以上経過するものが約7割程度となっております。

港湾施設の老朽化に対応しまして、将来の改良、あるいはその更新コストの縮減を図るべく埠頭の再編を行うということで、具体的には老朽化が進み利用頻度の低い小江地区の物揚場と土井首地区物揚場2バースを廃止し、また、利用形態が変化し機能の陳腐化した常盤・出島地区の物揚場1バースを将来的に廃止して、合計3バースを護岸に転換すると

いう計画内容になっております。

また、老朽化が進んだ施設のうち、水深が比較的浅く利用頻度の少ないものにつきましては、利用貨物を集約して、荷役岸壁から荷役を行わない物資補給岸壁に利用転換することで、青字で記載のところがそういった施設でございます。

最後の13ページでございますけれども、今回の改訂の主要変更点に関しまして基本方針の該当箇所をここに記載させていただいております。長崎港の改訂につきましての説明は以上でございます。よろしくご審議のほど、お願い申し上げます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは早速、長崎港の港湾計画の改訂につきましてご審議を賜りたいと思います。ご質問あるいはご意見、ございましたら、よろしくをお願いします。

【委員】 クルーズのところですけども、隻数の伸びを推計して出しているわけですけども、こういう数字というのは、大分保守的に推計しているのか、それとも大分勢いよく推計した数字なのか、それともその中間ぐらいなのか。というのは、これだけいろいろ施設整備をして、この整備をした施設が対応できるキャパとすると、この数字がちょうどいいのか、キャパが余るのか、それともこの数字になってしまい、もうキャパが足らなくて、もう1回改訂しなければならない、というふうになるのか、その辺も含めて少し教えていただけますか。

【分科会長】 事務局の方からお願いします。

【港湾計画審査官】 ただいまの質問にお答えいたします。基本的には、高過ぎず、低過ぎず、適当と思われる数字で考えております。先ほどご説明した中で、今回既存の岸壁を延ばす分と、さらに1バース増える分とありますが、施設で言いますと、クルーズ船に対応する部分と国際フェリーに対応する部分とありますので、施設的には、特に国際フェリーなんか定期的に入ってくると、施設的には適当な形だろうと思っております。

それで、クルーズの予測という意味で言いますと、先ほど簡単に説明いたしましたように、東アジアの定点クルーズとか、ワールドクルーズ、日本国籍クルーズという形で見えておりますが、そこにつきましては、努力目標的などころもありまして、自然にそういうふうになるというのではなくて、先ほど少し口頭では申し上げましたけれども、地元協議会なんかで、いろんな形で海外の船社に行くとか、あるいは背後にこんなにすばらしい観光地があって、ぜひこういうところにやっってくださいとか、そういうことも踏まえて推計しておりますので、努力目標値という性格もありますけれども、そんなに並外れて高いと

いうのではなくて、基本的には適当な数字だろうというふうに見ております。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

【委員】 あと1つ、先ほどの高速道路まで1キロで非常に利便性が高いと言われておりました。あと1キロであれば、埠頭までつないでしまった方がさらに利便性が高くなるのかなと思ったのですが、その辺とは連動して整備していくというふうな動きにはなかなかならないのですか。

【分科会長】 事務局から、お願いします。

【港湾計画審査官】 補足説明いたしますと、高速道路までは少し距離があるのですが、高速道路から市内に来るまでに有料道路が来ておりまして、有料道路の終点からこの埠頭までが1キロ弱というふうになっておりまして、この1キロ弱も、長崎市内であり、ご承知のように平地が少なく道路整備も厳しいのですけれども、この埠頭の背後までは一般道路も整備をされて、大きな支障がなく通行できるような形で整備は進んできているというところがございます。

ですから、なかなかここまで、有料道路を引っ張ってくるというのは現実的に厳しいと思いますけど、その点までは今回少し具体的には議論は至っておりません。

【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、さっき手を挙げられた委員の方から。

【委員】 ありがとうございます。せっかく遠くからお見えなので1つ参考に伺いたいと思うのですが、5ページのクルーズ船についてですが、ぜひ、観光推進の面でもやはりどどんクルーズ船で来ていただきたいと思うのですが、一番下の表のどこぼこになっているお客さんの客船船隻の見通しですけど、平成23年の落ち込みと、それから平成25年の落ち込み、結構半減しているようにも見えて大きいと思うのですが、今、長崎港の寄港クルーズ船の実績というのをこのホームページで拝見したところなのですが、例えば平成23年に関しては、予定していた便の半分が線で消しており、何か寄港予定していたが来なかったと書いてあります。一方、平成25年は予定どおりで少なかったという感じになっているようです。この辺りどういうことに影響を受けて、増えたり減ったりというのが起きるのかというのを少し、現場のお話を伺っていきたいと思います。

それが長期的目標を組むときにも多少参考になるような気がしますので、よろしく願いいたします。

【分科会長】 地元の長崎県からお願いします。

【技監】 平成23年につきましては、東北の震災関係で落ち込んでおります。それと、平成25年につきましては、尖閣の問題で日中関係が少しごたごたになったので、中国からの船が減ったということで、こういう落ち込みになっております。

【委員】 少し関連して、例えば先日のセウォル号等のことがあると、また長崎とか対馬から釜山に行く便が激減して、もう乗る人がいないとかいうお話も聞いたことがあるのですが、やはりそういう事故や政治的なこととか、いろんなことに影響を受けやすいと考えてよろしいですか。

【技監】 直接すぐに影響を受けるかというのは、少しよく分からないのですが、やはり中国からのお客さんというのが結構長崎に来ておりますので、対中国でいろいろ問題があれば、そこは減ってくるというのが実状です。

【委員】 それだけ普段のお客様には、中国、韓国の方が多い、大半を占めているという港と思ってよろしいでしょうか。

【技監】 全体からいったら、そのシェアが大きいと思われま。

【委員】 どうもありがとうございます。

【分科会長】 先に委員が手を挙げておられましたね。委員、次に委員の順にお願いします。

【委員】 いいですか。ありがとうございます。ここ数年、クルーズに興味持って、国交省のクルーズ活性化会議とか、そちらの方にも関わらせていただいて見ているのですが、5ページ、6ページ、7ページに関してです。私、財政学が専門なのでいつも厳しく見るので、大体この伸びはかなり甘く見ていたって言いたいところなのですが、関わっている身からすると、今回少し違います。

クルーズは世界的にすごく伸びていて、いまだに全世界的にも伸びている中で、アジアだけが遅れていたのですけども、ここ数年、アジアがすごく増えてきていております。

日本はなかなか増えないですけれども、やはりアジア、台湾、中国辺りがものすごく増えていて、日本人の乗る数はそれほど余り見込めないのですけども、中国発着の客船は、来年はもう10隻ぐらいある予定なので、これがどのぐらい続くか分かりませんが、まだまだ中国はすごく人口もいますので、確かに先ほどおっしゃったようにポリティカルリスクみたいなのが一番大きいですが、それさえなければこれぐらい増える、たぶんもっと増える可能性もあるのかなというふうに思います。

だからこの需要としてはいいと思うのですけれど、私が少し聞きたいのと、心配しているのは、例えば8ページのところで、こういう緑地を作って、岸壁作るのはいいと思うし、2隻同時着岸ということも今後増えてくると思うのですけれども、例えば航路の問題や、8ページの上ですか、今、クルーズ船が付いても、バス回しとか、この緑地の部分が少なくて、バスが回れないとか、待機できないみたいなことがあるので、この8ページの下で書かれている、この緑地とか都市機能用地とか、この辺りをどのぐらい現実性を持って、どのぐらいのスパンで用地を増やしていくことができそうか、今回計画なのでいいと思うのですが。

岸壁だけでできて、その背後地が十分できていなかったとか、あとは大きい船が来たときに、岸壁はできたけれども、結局橋とか航路が間に合わなくて入れないとか、そういうことが起きるといけないので、来年アジアに来る最大のクェンタム級は、全然来年に向けての計画ではないのですけれども、今入って来られるのでしたっけ、そのところはご存じでしょうかね。それが、分からなければまた今後でいいと思うのですけれど。

この計画は何年ぐらいかけてこれらを整備していく予定なのか、というところを教えてください。まだ計画なので、そこまで煮詰まっていないのかもしれませんが。

【分科会長】 技監、よろしいですか。お願いします。

【技監】 すみません、そこまではまだ検討しておりません。緑地等につきましては、現在の既定の計画で360メートルの岸壁があるのですけれど、そこについてはバスが十分入れるように計画して、実際に入ってきております。今後、延ばす段階では、そこも十分検討した上で、整備していこうというふうに考えております。

【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、委員からお願いします。

【委員】 どうもご足労でございます。この計画の改変については、僕は賛成です。計画ですから、事業じゃないから明言もまだ出来ない、当然ですね。それで、ただ少し違和感があるのは、言の葉としては大型クルーズ船が入れるようにする。それから、公共埠頭、皇后地区をいじる。それから、老朽化に伴って統合。これはそのとおり、実にフィットしていると思うのですけれども、4ページ辺りの図が、港湾取扱貨物量の見通しと、需要の予測でしたね。需要の予測なんて当たらないですから、上にも下にも外れるし、見通しってことで結構なのですけれど、さっきおっしゃっているような改変の話と、ストーリーと、

ここで貨物量が、今、50万トンが30年代後半には90万トンある、という話が、どのくらいリアリティがあるのかなというのが、少し感じないでもないです。

それから、またクルーズ船もいろんなご意見あるでしょうけど、その次の5ページ、過去のトレンドからすると延ばしていけば、こうだろうけども、過去のトレンドで予測できるような事態ではないですから、その予測にもう少し、トレンドによらない部分が、あった方がいいように思います。特に長崎は日本でも有数の美港ですから、美しい港で、しかも歴史的な資源としても極めて価値があるので、ぜひこれは国家を挙げてと言ったっていいぐらい、大事な仕事だと思うのです、クルーズ船も同様です。

それから、公園のエリアであるとか、それから周りの辺りを全部美しくしていくという、そういう一環としてこうやっていうところが長崎の生きていく道であって、この4ページ、5ページ辺りの、需要予測がこうですから何とかを作りましょう、みたいな話ではないのです。そういうストーリーではなく、もはや長崎はもう一段違うとこに来てるよ、という方が国民的に納得できるというふうに私は思うのですが、いかがでございましょうかね。

【分科会長】 まず事務局の方からお答えを伺えますか。

【港湾計画審査官】 需要予測の関係でございませけれども、4ページのところで枠囲みで書いておりますように、地元主要企業ということで、具体的に言うと造船関係ですけれども、今、例えば既にちょうど2隻大型客船が建造されておりますけれども、そういう大型客船が建造されれば鋼材が国内から。

【委員】 その辺の細かい話、聞いている訳ではないです。そういうことを言って納得させたいなら、そういうバックデータをちゃんと付けなきゃならないでしょう。この資料だけ見て言っているなら、エビデンスなしで言っているわけですよ。それを信じるとか、信じないって言っているのではありません。この港湾というものをどう理解するかなのです。だって、ここで改変する内容は、もっとばんばん取扱貨物数が大きくなるからこうしましょうって内容ではないですよ。それにもかかわらず、こんな増えますというのが出てきて、論理になってない、ということをやっているのです。結果はいいけれど、論理になっていないのではないのでしょうか。

【計画課長】 すみません、計画課長でございます。今、委員ご指摘のポイントは、まさに、言ってみれば伝統的な港湾計画の立て方では、もう長崎港は捉えきれないというご指摘だと私は思います。まさに今回の長崎港の改訂のポイントは、クルーズ船をどうしていくか、長崎港は日本でも本当に有数のクルーズの拠点になっていますので、これをどう

していくかという哲学の部分から入るべきだと、そういうことだと思いますので、その点受け止めさせていただいて、今後しっかり対応していきたいと思います。

【委員】 よろしくをお願いします。

【計画課長】 そういう意味で今回のこの計画については、やや我々の方が少し、これまでの港湾計画の延長で考えてしまった部分がございます、しっかりと反省した上で、今後の、まさにこういう、典型的なというか、非常に特徴のある港の改訂の際のご意見として承りたいと思います。

【委員】 実にいい港になると思います。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、委員の方からお願いします。

【委員】 委員という立場と、生まれが長崎である者の立場、そういうところも含めて、意見としてコメントさせていただきます。先ほど委員の方からも少しございましたけれど、クルーズの充実というのは、これは長崎にとっても大変重要だというのは、おそらく皆さんも思われていると思います。

やはりインフラの整備というのもそうなのですが、取組の中にも一部記載されておりましたが、町作り等、ハード面の整備ということもそうですけれども、やはりソフト面といますか、おもてなしとかそういうことではないですが、いろんなクルーズの乗員の皆さんや、一般の観光客の方、やはりそういう人たちに対して、例えば本当に極めてローカルですけど、散策するとか、いろんなボランティアの人たちが市内を案内するとか、そういうふうな取組を、長崎県、長崎市はやられているというのを、私も地元ですので承知しております。

そういう意味では、いかに名所旧跡を楽しんでいただくかというふうなところも、市、県を挙げた町作りとか、そういうソフト面でのいろんな受入れの整備をどう充実させていくかが、クルーズの誘致とあいまって、予測というのをもっと確かなものに変えていくのではないかなというふうに考えますので、やはりそういうところも含めてストーリーを作ってあげると、委員の厳しいご要望にもお応えできるのではないかなと考えます。

【分科会長】 技監の方から何か追加のコメントございますか。

【技監】 ありがとうございます。我々も、せっかくクルーズ船で来られたお客さんをいかに楽しくさせるかということで、まず、市内の中で外国語表記のパンフレットとか、その辺を充実させたいと考えております。

それと、最近流行しておりますけれども、スマホでいろんな名所を紹介できるようなシ

システムを組もうとしております。それと、もう1つは同じスマホなのですけれど、4か国語対応で、どういう道順で行けば市内をうまく、有名なところとか、そういう史跡を散歩できるか、散策できるかというようなシステムを今作ろうというふうに考えております。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。どうぞ。

【委員】 さっきの委員のお話にも関連するのですが、長崎港自体について私はこれでいいと思うのですが、日本全体の中で、例えばクルーズの話さっきからずっと出ていますけれども、2020年までに訪日外国人2000万人の高みを目指す中で、長崎へのクルーズ寄港というものを、どういうふうに位置付けていくのでしょうか。

それから、例えば東アジアの人たちが中心となっていくにしても戦略的なプランを併せて持ち、全体の中での長崎の位置付けを少し考えないと。個々にこの計画自体については、僕はいいと思うのですが、そういう俯瞰図の中で捉えていくことが1つ必要になるのではないかなと思います。

それからもう1つ付け加えさせてもらえば、クルーズの観光、国際観光だけじゃなくて、国内観光の人たちの利用ということについてどういうふうに展望しながら、位置付けていくのか、もう少し複合的に考えていかないといけないのではないのでしょうか。

何か、大根切ったみたいに、長崎はこうだ、今度は宇部はこうだというだけの議論になると、良くないと思います。実際には役所の方にそういうプランがあるのかもしれませんが。もしあったら、お聞かせいただきたい。

【分科会長】 ありがとうございます。事務局からよろしくお願いします。

【計画課長】 今、委員から大変貴重なご指摘をいただいたと思います。長崎港を単体として見るだけではなくて、日本全体の中でやはり俯瞰した見方をして、どういう位置付けをするべきなのかということだと思います。ご指摘そのとおりだと本当に思います。

我々、今時点で、長崎港を俯瞰的に例えばどうするのかというものを、きちっとしたものとしては持ってはいないですが、ただ全体として、今、先ほど委員の方からもあったように、実はこのところのクルーズ需要の伸びというのは非常に高いものがございまして、その中で例えば横浜港であるとか、神戸港であるとか、博多、長崎って、主要な港の伸びが非常に増えてきておりますので、こういったものへの対応をしていかなきゃいけないと考えております。

その中で、こういった主要な港を今後どういうふうに育てていくのか、あるいは拠点に

していくのかということはいっしょに議論していきたいというふうに思っております。

それから、国内のクルーズ、国内のお客さんというご指摘がございました。実はこれもそのとおりでありまして、今、日本に来ておりますクルーズのお客さんというのは、かなりの部分は実は外国の、中国のお客さんなのですが、他方でカジュアルクルーズっていうことで、1日100ドル、1万円ぐらいの商品がもう出てきておりまして、日本のお客さんというか、日本の皆さんのマーケットもこれからかなり拡大していくのではないかと考えています。

そういったことも含めて、先ほど委員からも訪日外国人2000万人の高みを目指すという、外国人のみならず、日本人の余暇活動という観点でもこのクルーズの振興が図られていきますので、そういったものに対応していかないといけないと思っております。今、ここで、こういう考えがあります、プランがありますというのをお示しできないことが、残念なのですけれども、しっかり我々の方でも検討した上でご提示をしていきたいと思っております。

【委員】 全体の中での位置付けをしっかりとらせてほしいと思います。

【計画課長】 はい。ありがとうございます。

【分科会長】 ありがとうございます。関連してですが、確か日本海拠点港湾の機能別港湾配置を検討しているときに、定点クルーズとして長崎が選ばれたのですよね。これは日本全体を俯瞰しながら、長崎港はポテンシャルがあるからこれでいくということ、機能別拠点港湾の選定委員会の中で検討された結果、長崎港が定点クルーズ拠点港湾になっているのですから、僕はそれを説明していただかないといけないのではないかなと思います。

【計画課長】 はい、分かりました。失礼いたしました。今、分科会長からも話があったように、日本海拠点港の中の各機能別の中に定点クルーズというのもございました。おっしゃるとおりでございます。失礼いたしました。

【委員】 もうそういう位置付けになっているわけですか。

【分科会長】 はい。

【委員】 それを説明に入れておいておけばよかったでしょう。

【計画課長】 はい。

【委員】 それがなかったわけですね。

【計画課長】 はい。

【分科会長】 ちなみに定点クルーズを主とする港湾と、背後圏の観光需要を見込んだ京都の近くの舞鶴とか、そういうところの別の機能集積をやるという形で選定されております。

【委員】 そういう資料今度出してください。

【計画課長】 はい、分かりました。

【港湾計画審査官】 分科会長、よろしいでしょうか。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【港湾計画審査官】 今回そういう、少し説明が十分でなかったもので、これから工夫していきたいと思います。なお、1ページのところで、枠囲みの下から2つ目のところに1行だけ書かせていただいておりますけれども、平成23年11月に日本海拠点港として外航クルーズという選定がされているということで、1行だけ書いておりましたけれども少し説明が漏れたのと、また資料をきちんとそろえてご紹介したいと思います。

また、ご参考までに、長崎につきましては日本の一番西側にあるということで、寄港している外国クルーズ船が大抵ファーストポートかラストポートで入るということで、ほとんどの船が入出国手続き等を必要とするというような位置付けにもなっております。以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 本当に今、分科会長が言っていたことこそがロジックであって、ぜひ充実してほしいと思います。私は常に言っているのだけれど、港湾ぐらいいろいエリアの空間のことを頭に置きながら仕事していることはないのに、港湾計画の話って常にローカルな話だけで終始して、俯瞰力が非常に弱いですね。ぜひ、今日、委員にせつかく言っていたわけだし、そこら辺、今後も充実していただきたいと、私からもお願いしたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。部分的な港湾計画の修正も含めまして、今後、審議会を出していただく資料はできるだけ俯瞰的な視点から眺められる資料を添付いただくようお願い申し上げたいと思います。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。

ありがとうございます。それでは、ご意見、ご質問、これ以上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、長崎港、国土交通大臣に提出された長崎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でし

ようか。

(「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、それから空港部長、どうもご遠路苦勞様でございました。ありがとうございました。

【技監】 ありがとうございました。

【分科会長】 それでは、引き続きまして宇部港の港湾計画の一部変更について審議を移したいと思っております。事務局から再度、資料の説明をよろしくお願いします。

【港湾計画審査官】 それでは続きまして、宇部港の一部変更につきまして説明いたします。資料の4をご覧ください。宇部港の航空写真を載せております。今回の計画変更は、宇部港の中央部に位置する芝中地区の公共ふ頭に接続する本港航路を延伸するという計画変更でございます。

1 ページをお開きください。既定計画では、本港航路は水深マイナス13メートル、幅員300メートルですが、早期に効果が得られるよう、現状では水深マイナス11メートル、幅員250メートルで暫定供与されております。バルク貨物を扱う芝中地区の公共ふ頭を利用する船舶が大型化してきており、平成24年度から水深マイナス13メートルに増深する工事に着手をしております。

この工事着手に際しまして水深を確認したところ、航路の外側に水深の浅い箇所が確認されたということで、当該箇所を航路計画に追加するものでございます。

2 ページをお開きください。本港航路の先端部、水色に着色した部分が今回追加するエリアで、現状の航路延長が約4600メートルありますが、さらに約300メートル延伸することとなります。当該箇所は港湾区域を一部はみ出すことから、今後港湾区域を拡張する予定ということで、赤点線で拡張後の予定港湾区域を参考表示しております。なお、港湾区域の拡張につきましては、この港湾計画の変更とは別の手続きとして行われます。

それから、最後の3ページでございますけれども、今回の変更内容である本港航路の延伸に関しまして、基本方針の該当箇所をここに記載しております。以上で、宇部港の一部変更の説明を終わります。よろしくご審議のほど、お願いいたします。

【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宇部港の港湾計画一部変更について、ご意見、ご質問ございましたら、お願いいたしたいと思っております。

【委員】 何もないなら、せっかくなので。

【分科会長】 どうぞ。

【委員】 今回、浅い箇所を確認したというのは、初めて確認したのか、以前はそうでもなかったのに時間が経ってこういう状態になったのか。また、それはどういう理由なのかということが分かれば教えてください。

【港湾計画審査官】 ただいまの質問にお答えいたします。前回計画のときには、水深が、当時の資料では確保されていたという状況でございますが、今回改めて確認したところ水深が確保されてなかったということございまして。当時の資料がきちんと最新のものを使っていたかどうかという辺りがはっきり確認できませんけれども、経緯としてはそういう状況でございます。

【委員】 でも、現在13メートルなくても、船としては問題なく通れているということですよ。今後それが問題になるかもしれないからというような理由でよろしいのですか。

【港湾計画審査官】 現在は暫定として水深11メートルで運用しておりますので、13メートルより浅いところがあったとしても今は支障なく通行できております。これから13メートルに増深、きちんと掘ったときに支障が出てくるということで、現時点では支障がないという状況でございます。

【分科会長】 よろしいでしょうか。これも私の方が補足するのもおかしいですけど、バルク戦略港湾のコールセンターの背後にあるということで、バルク戦略港湾の石炭部門の拠点港湾に選定されたのですよね。そうすると、瀬戸内マックスが入る航路を確保しなきゃいけない。改めて調べたところ、水深が足りないということで正式に増深しようという背景だったと思うのですが、そういうことではないですか。

【計画課長】 分科会長のご指摘のとおり、宇部港については徳山下松とセットで西日本の石炭の輸入拠点形成するというので、バルク戦略港湾に指定してございます。宇部港については現在のこの13メートルの計画を前提に、それに最大船形でもって入ってくるということが選定の前提になってございまして、今、分科会長がお話になったとおりでございます。

具体的には13メートルの航路の整備に着手した段階で、改めて深淺測量、水深を測る測量をかけていた際に、実際には水深が足りなかったということで、今回のこういった変更を行うということでございます。この計画に基づいてしっかりと13メートル航路を確保することで、バルク戦略航路としての機能を確保しようというものでございます。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしいでしょうか。ほかにご意見、ご質問でも結構です。ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、ほかにご意見、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申し上げたいと思います。答申、宇部港、国土交通大臣に提出された宇部港の港湾計画については適当である、という答申でご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。異議がないようでございますので、答申案のとおりと決定させていただきたいと思います。

それではもう1件、最後の審議事項でございますが、平成26年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について、再度事務局の方から資料のご説明よろしくお願いいたします。

【産業連携企画室長兼官民連携推進室長】 資料5の平成26年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)の3枚紙、及び参考資料5-1、5-2についてご説明いたします。お手元の資料5が閣議に諮られるものですが、本日はご審議用の資料としまして参考資料5-1を用意してきましたので、それに沿ってご説明させていただきます。

参考資料5-1の1ページ目をご覧ください。港湾の整備の枠組みと概要を示しております。図に示したとおり、国土交通大臣が定めた港湾の開発利用等に関する基本方針に基づき、各港の港湾管理者が港湾計画を定めます。

定められた各港の港湾計画に基づきまして事業を実施いたしますが、左に示す岸壁、航路等に係る事業が港湾整備事業、いわゆる国庫補助負担事業などの公共事業でございます。今回ご審議いただきますのは、右に示す港湾管理者が地方債を起こして行う特定港湾施設整備事業、いわゆる起債事業でございます。

2ページ目に特定港湾施設整備事業のイメージ図を掲載しております。基本的には、港湾の整備はこの図に示します港湾整備事業、いわゆる公共事業と、特定港湾施設整備事業、いわゆる起債事業、それから地方の単独で行う地方単独事業の3つに分かれております。

今回ご提示しました特定港湾施設整備事業ですが、これは薄いピンクで示しました上屋や荷役機械、ふ頭用地等の港湾機能施設整備事業と、緑色で示しました港湾関連用地等や工業用地を造成する臨海部土地造成事業に分かれています。この青の点線で囲った部分が今回ご審議いただく事項でございます。

3ページ目をご覧ください。起債事業に充当する地方債資金の種類についてご紹介しております。地方債資金を活用して行う起債事業は、岸壁や防波堤等の整備のような直接国

費を投入する港湾整備事業とは異なり、港湾管理者である地方公共団体が自ら地方債を起こして資金調達を行い、実施する事業でございます。港湾管理者は施設の使用料収入や土地の売却益等により償還を行います。

地方債の種類としては、国内資金としては公的資金であり、国の信用を用いて調達した財政融資資金や、地方公共団体金融機構が自らの機構債の発行などにより調達した機構資金があります。また、民間等資金としまして銀行等からの調達や、国外資金として外貨資金を活用する場合もございます。

4 ページ目をお開きください。基本計画作成の基本的な考え方を示しております。基本計画に基づき、事業資金の円滑な調達を行うため、資金の融通のあつ旋を行う対象事業として、主に次の4点を満たす事業を対象事業として整理をいたしております。

具体的には、①港湾整備促進法に定められた対象工事の要件に合致しているもの、②各港の港湾計画との整合の下に実施されるもの、③岸壁、防波堤、航路・泊地等に係る港湾整備事業の実施状況との整合が図られたもの、④地元関係者との調整等、事業実施に向けた調整が調ったもの、といった4点をチェックいたしまして、これらの項目を満たす事業につきまして、基本計画に定められた施設毎の各年度の数量、及び事業費、実施対象港を本分科会でご審議いただき、当該計画の決定事項として定めるものでございます。

5 ページ目に資金融通等の手続きフローを示しております。最初に港湾管理者から①に示します当該港湾の事業に関する資料を提出いただきまして、先に説明しました4点を満たしているか、国土交通省港湾局でチェックを行い、基本計画（案）を作成いたします。その基本計画（案）を③の手続きにより本日の港湾分科会にてご審議いただき、④の答申をいただくというものでございます。

ご了解を得ましたら、この基本計画（案）を内閣の承認を得るために⑤の閣議請議を行い、⑥の承認という手続きを経て⑦で港湾管理者へ基本計画の通知を行うとともに、総務省、財務省へ向けて資金の融通のあつ旋を働きかけるという流れになっております。

6 ページ目に今回の基本計画（案）の概要を示しております。平成26年度基本計画（案）の事業費といたしまして391億円、対前年度比1.05となっております。内訳としまして、港湾機能施設整備事業に係る事業費が245億円、臨海部の土地造成に係る事業費が146億円となっております。この基本計画（案）の事業費は、4ページでご説明した4点の要件を満たしている施設の事業費を合計したものでございます。

7 ページ目は、基本計画により資金のあつ旋対象となる施設と、あつ旋の対象外の施設

を示しております。あつ旋対象となる施設につきましては、港湾整備促進法に定められておりました、赤点線で囲った①から⑥の施設が対象になっております。黒点線で囲いました⑦から⑩の施設は、港湾整備促進法によるあつ旋の対象ではございませんが、地方財政法によりまして、地方債の対象とはなっておるものでございます。

8 ページ目でございますけれども、各事業費の推移を平成13年度よりグラフで示しております。平成26年度の港湾整備事業費は2630億円、上屋、ふ頭用地、荷役機械等の整備を行う港湾機能施設整備事業は245億円、土地の造成等を行う臨海部土地造成事業は146億円となっております。

9 ページ目に臨海部土地造成事業で造成した土地の状況を示しております。左の円グラフに示しましたように、造成した土地のほとんどが、売却や貸付けにより、現在処分が進んでおるという状況でございます。直近の5年間に着目しますと、用地の処分面積、いわゆる需要が用地の竣工面積を上回り、未処分用地は減少傾向にあります。

10 ページ目は最近の取組であります、荷役機械等の延命化に資する事業についてのご紹介でございます。従来、耐用年数を迎え、効用、性能が発揮できない施設は大規模改修などによりまして更新しておりましたけれども、耐用年数を迎える前に低下した効用、性能を引き上げる延命化対策を積極的に行って、既存港湾ストックの老朽化が進む中、より長く使うことでトータルコストが軽減されることを期待しております。

加えて平成26年度より、荷役機械等の延命化に資する事業に必要な詳細定期点検診断と、将来にわたり活用する見込みのない施設の処分費についても、地方債の対象となっております。

12 ページ以降は、主な個別事業の予定箇所を概要で示しておりますけれども、時間の関係上、1例だけご説明いたします。

14 ページをご覧ください。こちらは福島県相馬港3号・4号ふ頭でございます。LNG受入基地建設計画に伴い、平成25年12月に港湾計画の一部変更についてご審議いただいておりますけれども、この計画に基づき、民間事業者がLNG船を係留するドルフィンを整備し、国が港湾整備事業として水深14メートルの航路・泊地を整備いたします。

これらと一体に整備されるLNG受入基地建設に必要な工業用地の造成に係る起債事業について、あつ旋をするものを明記しております。また、3号ふ頭におきましては、平成25年度に供用した水深12メートル岸壁背後のふ頭用地の整備を行い、26年度の完成を目指しております。

これが1例でございますけれども、私どもとしましては、個別事業につきましてできるだけ投資効果の早期発現に努める観点から、岸壁整備と一体となった荷役機械や上屋、ふ頭用地や港湾関連用地等の整備について、暫定供用や早期供用に努めているところでございます。そのほかの個別事業の説明については、時間の関係上、省略させていただきます。

なお、参考資料の5-2というA3版の大きな資料が付いております。これもかなり詳細に至りますので個別の説明は省略をさせていただきますけれども、概略のみご説明させていただきます。

私ども、港湾管理者から提出された資料につきまして、先に述べた4点に基づきあつ旋対象とする案件を定めておりますけれども、参考資料5-2の中で薄く灰色で塗った部分、幾つかございますけれども、これは私どもがあつ旋を行わない案件となりまして、この薄く灰色に塗ったもの以外を取りまとめたものが、基本計画（案）、閣議請議を行う資料5ということになります。

資料5について、2枚目でございますけれども、こちらの方は上屋、荷役機械、ふ頭用地といった施設毎にそれぞれの数量、事業費、港名を記載しております。3枚目には、同じように用地造成につきまして港湾関連用地等と工業用地について記載しており、全体事業費としましては391億円を計上しております。以上でご説明を終わらせていただきます。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、ただいまご説明をいただきました特定港湾施設整備事業の基本計画（案）につきまして、ご質問、ご意見ございましたら、お願いしたいと思います。

【委員】 すみません。少し始めに質問というか、この位置付けですけれど、私これに出してからこれを議論するのが初めてなので。基本計画の概要について、ということですが、これたくさんの申請というか、事業もあるので、それを全部見て、なかなか細かいところは見られないと思いますので、基本的にはこの4ページのところの、上記4点を港湾局の方では確認されて、適切であるというふうには認められているということをお前提にして、こういうような形、スキームで認めて事業をやっていただくという、こういう形というか、ガバナンスというか、そういうような制度が望ましいかどうかを議論するというような位置付けでよろしいですか。

【分科会長】 事務局の方からお願いします。

【産業連携企画室長兼官民連携推進室長】 個別の事業につきましては、委員がおっし

やられたとおり、4点について当方で確認しておりますので、全体の枠組みですとか、そういう大きな観点からのご審議等いただければというふうに考えております。

【委員】 私、専門、公共経済学とか財政学で、特に地方の自治体の財政運営などを見ておりまして、起債事業ということですから、その起債によってどのぐらいの成果が上ってくるのか。

それと、これだと民間からも、土地を売却するってことなので、収入で、これたぶん公営企業系になると思うので、基本的には収支を賄うということを前提での起債ということになるので、その部分に関して、収支も含めて望ましいのかどうかという点がこの4つの中にたぶん入っているとは思いますが、そういう点が意識されていると、よりいいのかなというふうに思います。

あとは、この整備事業の各港でいろいろ公会計に関してもシステムが違うので、今後整備されていったときにどのぐらいうまく活用されているのかというのを、資金面とか外部から透明性を持って見られるように、例えば公営企業法の全部適用とか、そういうような枠組みもきちっとそろえた上で事業が行われているのかどうかというところも、チェックできると今後いいのかなと思いました。以上です。

【分科会長】 重要なコメント、どうもありがとうございました。委員、お願いいたします。

【委員】 今の委員の話とも関係しないでもないけれども、4ページのところがチェック項目ってことですよ。そうですね。

【産業連携企画室長兼官民連携推進室長】 はい。

【委員】 ①から④あって、そして、それはこの参考資料の5-2で見ると、例えば1番というのはどこの項目を見て、合格とか不合格とか、それから、あるいは2番はどこを見ると分かるのか。それをどういうふうに見たらいいのか、教えてください。

【産業連携企画室長兼官民連携推進室長】 参考資料5-2の、例えば一番右の欄に平成26年度基本計画という欄がございます。その中に4つございまして、1つ目が「港湾法に既定する国際戦略港湾、国際拠点港湾若しくは重要港湾または政令で定める地方港湾」と、これが1つ目の。

【委員】 これが①。

【産業連携企画室長兼官民連携推進室長】 はい、そうでございます。その次も①です。それから、「港湾計画との整合性」というのが②です。

【委員】 3つ目の欄が②ね。

【産業連携企画室長兼官民連携推進室長】 はい。3つ目の欄が②でございます。

【委員】 最初の2つの欄が①。

【産業連携企画室長兼官民連携推進室長】 ①でございます。

【委員】 その関連をちゃんとしているかどうか、見てほしいということでしょう。議論するなら、エビデンスがちゃんとしていないとなりません。何のためにこの資料作っているのか分からなくなりますから。

【産業連携企画室長兼官民連携推進室長】 はい。失礼いたしました。

【委員】 少しそれ整えていただいたらいいと思います。別にそのチェックしたのが怪しんでいるわけじゃないのだけれど、やはり国民への説明というのはこのところはチェックしたいのでね。よろしくお願いします。

【産業連携企画室長兼官民連携推進室長】 分かりました。はい。

【分科会長】 ありがとうございます。ほかにご質問、ご意見ございませんでしょうか。よろしいでしょうか。

それでは、特にご意見、ご質問がございませんようでございますから、本日の議事はこれで全て終了になりました。交通政策審議会第56回港湾分科会はこれで終了にさせていただきます。どうもありがとうございました。

—— 了 ——