

平成27年3月10日（火）

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59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59回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成27年3月10日(火)

開会 15時00分 閉会 17時00分

2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎第3号館)11階 特別会議室

3. 出席委員等氏名

<委員>

氏名	役職名
赤井 伸郎	大阪大学大学院国際公共政策研究科 教授
家田 仁	東京大学・政策研究大学院大学 教授
上村 多恵子	(一社)京都経済同友会 理事
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授
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) 車両物流部長
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 文也	政治解説者・ジャーナリスト
鈴木 修	(一社)日本船主協会 港湾委員会 委員長
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 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
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
望月 久美子	東急不動産ホールディングス(株)住生活研究所 主席研究員

<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 港湾計画について（審議）

・新潟港（改訂）	・・・	4
・境港（一部変更）	・・・	15
・茨城港（一部変更）	・・・	19
・広島港（一部変更）	・・・	19
・堺泉北港（一部変更）	・・・	19
・酒田港（一部変更）	・・・	29
・油津港（一部変更）	・・・	29

② 日本海側拠点港の取組状況について（報告）

・・・ 31

③ 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に関する取組状況について （国際バルク戦略港湾における取組）（報告）

・・・ 31

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 それでは、定刻となりましたので、ただ今より、交通政策審議会第59回港湾分科会を開催致します。

港湾局総務課長でございます。議事に入るまでの間、進行役を務めさせていただきますので、よろしくお願い致します。

まず、お手元の資料の確認をさせていただきます。お手元に会議資料一覧という1枚の紙を付けてございます。これに基づきまして資料の確認していただきたいのですが、簡単に見ていきたいと思っております。

何枚かめくっていただいて、色刷りの資料1と書いてあります新潟港の資料、続きまして資料2境港の資料、資料番号が小さく書いてございますけれども、次が資料3茨城港の資料、資料4広島港の資料、資料5堺泉北港の資料、資料6酒田港の資料、資料7油津港の資料、続きまして資料8として日本海側拠点港の取組状況、最後に資料9としてバルク戦略港湾に関する資料でございます。そのあとに参考的に計画書を付けさせていただきます。資料の過不足、落丁等ありましたら、会議の途中でも結構ですので、お申し出いただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

それでは、分科会に先立ちまして、港湾局長よりご挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 港湾局長でございます。委員の方々におかれましては、年度末の非常に忙しい中お集まりをいただきまして、誠にありがとうございます。

本日は、議事次第にもございますように、港湾計画の審議の案件と致しまして、新潟港の改訂、それから境港、茨城港、広島港、堺泉北港、酒田港及び油津港の一部変更の合計7つの案件につきまして、ご審議をいただく予定でございます。併せて、日本海側拠点港及び国際バルク戦略港湾の取組状況につきましても、ご報告をさせていただきたいと思っております。

今回の港湾計画の変更でございますけれども、地域の基幹産業を支えるインフラの強化、あるいはクルーズ船受入環境の改善といったような地域の活性化、並びに大規模災害に対する事前防災・減災対策、老朽化対策といった国民の安全・安心の確保などでございまして、いずれも、今日の港湾行政の重要な課題と認識してございます。皆様におかれまして

は、何とぞよろしくご審議を賜りますように、お願い申し上げます。

なお、本日、国会で衆議院の予算委員会の分科会が開催されております。そのため、私、途中で中座をさせていただかざるをえないものですから、その点、何とぞお許しをいただきますように、よろしくお願い申し上げます。

本日はどうぞよろしく、ご審議お願い申し上げます。ありがとうございます。

【総務課長】 それでは、議事に入ります前に、委員の出席状況を報告致します。本日、出席予定の委員のうち、お2人がまだ見えておりませんが、その方々を加えて委員16名中13名の委員が出席予定でございます。交通政策審議会令第8条に規定されております定足数は過半数の9名でございます。それに達しておることを申し上げさせていただきます。今お1人見えましたので、今12名いらっしゃるということになります。

それでは、議事に入らせていただきます。なお、カメラの撮影は、ここまでとさせていただきます。

それでは分科会長、よろしくお願い致します。

【分科会長】 それでは、議事を進めさせていただきます。本日は、審議事項7件、報告事項2件を予定しております。

まず「港湾計画について」でございますが、議事次第にありますように、港湾計画の改訂が新潟港1港、港湾計画の一部変更が境港、茨城港、広島港、堺泉北港、酒田港及び油津港の6港でございます。大変多くの案件がございますので、円滑な議事進行にご協力をお願い致します。

それでは、初めに新潟港の港湾計画について事務局からご説明をお願いします。なお、改訂ということで、本日は港湾管理者である新潟県から新潟県副知事と北陸地方整備局の港湾空港部長にご出席いただいておりますので、お席へどうぞお座りください。

【港湾計画審査官】 港湾局港湾計画審査官でございます。それでは、私から、港湾計画の内容を説明させていただきます。

本日はお手元に資料とともに、前にプロジェクターを用意しておりますので、どちらでも見やすいほうでご覧いただければと思います。

では、まず新潟港の港湾計画の改訂につきまして、ご説明致します。

港湾計画の変更では改訂と一部変更がございますけれども、改訂につきましては、目標年次を見直し、基本方針を見直し、能力も見直すと、その上で施設計画や環境の整備、保全、効率的な運営、その他重要事項を定めるというのが改訂でございます。

それではお手元の資料をご覧くださいながら、お願いいたします。

新潟港は首都圏に最も近い日本海側の港湾で、港湾管理者は新潟県でございます。

1 ページめぐりまして、新潟港の全景でございますけれども、信濃川河口に位置する西港区と約20キロメートル東に位置し掘り込み港湾として整備されました東港区からなっております。

それから2ページ、新潟港の概要でございますけれども、西港区の主要貨物はフェリー貨物であり、東港区の主要貨物はLNG、外貿コンテナなどとなっております。また、日本海側拠点港湾として、国際海上コンテナ、LNG、そして総合的拠点港として選定を受けているところでございます。

それから3ページ、今回の港湾計画の改訂では、平成40年代前半を目標年次として、左側に書いておりますような新潟港の現状や優位性、それから新潟港を取り巻く状況、それから新潟港の課題を踏まえまして、新潟港の目指す姿を整理しております。大きくは物流、産業・交流、それから防災、3つの柱で構成されております。

物流につきましては、対北東アジア、東アジア、東南アジアの玄関口にふさわしい日本海側拠点港の形成を目指すという内容です。それから産業・交流につきましては、地域経済を支える拠点として、物流さらに交流機能の強化を図る、また、ウォーターフロントの特性を活かした交流拠点としての機能向上を図るとしてしております。

それから防災でございますけれども、新潟地域の防災拠点としての役割に加えまして、東日本大震災の教訓を踏まえ、首都直下地震など太平洋側での大規模災害が発生した場合に、新潟港がバックアップ機能を担うということも謳っております。

それで4ページの資料は、割愛させていただきまして、新潟港の目指す姿を実現するために、今回の計画変更の考え方につきまして、5ページに西港区、それから6ページに東港区をまとめております。

まず、5ページの西港区でございますけれども、左半分に現状の課題解決への対応という形で、1つには、在来貨物船の大型化に対応したターミナルの整備、それから2つ目には将来的な浚渫土砂量の削減に向けた港口部への機能展開が、1つ大きな柱となっております。

また右半分に続きまして、将来への発展への布石ということで、後ほど説明します山陰地方の境港との間での内航RORO船に対応したターミナル整備と併せて、クルーズ船の大型化への対応というものでございます。

6 ページ、一方、東港区でございますけれども、左半分に現状の課題解決ということで、コンテナターミナルのヤード不足による効率低下の解消ということ、また、今後の貨物増加対応など、機能強化のために泊地埋立によるコンテナターミナルの拡張・機能強化を計画しております。

また右半分でございますけれども、将来への発展の布石ということで、中国東北部や極東ロシア地域等を結ぶ外貿RORO航路に対応した外貿ROROターミナルを計画しております。

以下、順に説明して参ります。

7 ページは西港区の将来の空間利用、ゾーニング図となっております。今回は、このゾーニングも踏まえまして、港湾機能の再配置を整理しております。

8 ページでございますが、西港区の現状と、その対応関係でございます。

中央地区などを利用している企業から、輸送コスト削減のために大型船導入の意向がありますけれども、既存のふ頭では水深が不足すること、また西港区の他地区での施設の受入余力がない状況にあります。一方で、信濃川河口にありまして、航路泊地の水深維持のために、年間約80万立方メートルほど浚渫をしております。航路水深を現状10メートルから7.5メートルに浅くすることで、埋没する土砂量が約1割軽減することが見込まれることから、今回、中央地区の大型岸壁を河口部に機能移転するとともに、航路泊地の水深を見直すということをしております。

これらの課題に対応しました計画変更内容が、11ページになります。左側が既定計画、右側が今回計画でございます。

船舶の大型化に対応し、東海岸地区に水深11メートル及び10メートルの岸壁のほか、ふ頭用地、防波堤延長を新規に計画しております。

また、この計画に対応した形で、中央地区の水深9.5メートル岸壁を7.5メートルに変更するとともに、中央地区及び山の下地区前面の水域施設を水深10メートルから7.5メートルに変更しております。

それから、西港区でございますけれども、2枚戻っていただきまして9ページ、今後の対応ということで、内航RORO船による海上輸送網についての説明でございます。右の図は、内航ROROフェリーの航路図でございます。

日本海側地域のうち、舞鶴港以西、山陰地域には内航航路がない状況になっております。このため、国内輸送の際に、新潟港は山陰地域と海上輸送ができない状況になっておりま

す。

それから左上のグラフでございますけれども、国内貨物輸送におきまして、内航フェリー、RORO貨物は、輸送の利便性や輸送コスト削減、あるいはCO₂の負荷軽減、最近トラックドライバーのひっ迫等から、内航輸送も増加傾向にございます。

また左下グラフでございますけれども、新潟と山陰中央部に相当する約700キロの距離帯で見ますと、貨物輸送機関分担を見ても海上輸送が優位にあることが見て取れます。

それで、まだ航路開設に至ってはおりませんけれども、現在、境港関係者とともに、内航RORO航路の就航を目指して、トライアル輸送等取り組んでいるところでございます。

それから10ページ、クルーズ関係でございます。現在は、山の下ふ頭地区でクルーズ船を受け入れておりますけれども、河口部で水域が狭いということで回頭水域の制約もあり、5万トン級のクルーズ船の受け入れが限界となっております。このため、大型のクルーズ船にも対応できるよう、回頭水域の確保ができるふ頭の整備ということが求められております。

これら西港区の課題に対応した計画変更内容が12ページでございます。既定計画では、入舟地区に大きな投資を要するようになっておりましたけれども、今回内航RORO船に対応して水深9メートル岸壁を位置づけるとともに、水深9メートルで対応可能な9万トン級のクルーズ船も対応できるような形で、防波堤の法線を見直すという形で計画変更しています。

それから次の13ページでございますけれども、浚渫土砂処分のための海面処分場の計画でございます。

浚渫土砂量を軽減しますけれども継続的に浚渫を行う必要があるということで、既定計画では、空港西側海域に計画しておりましたが、海水浴場として利用されていることから、このエリアを外して、今回、空港の横に位置づけする形で計画変更しております。

西港区における主要な計画変更内容は、以上でございます。続きまして東港区でございます。

14ページは、東港区の将来の空間利用ゾーニングでございます。このゾーニングを踏まえまして、港湾機能の再配置を整備しております。

15ページ、コンテナ取扱機能強化に係る課題でございますけれども、既存のコンテナヤードは奥行きが狭くて十分なスペースが確保できていないということで、現在、右側水域を挟んで空コンテナヤードとして使っているということで、非効率な荷役作業が発生して

いる状況でございます。

既存コンテナターミナルと連続した形でコンテナヤードを拡張するために、間の水域を埋める形で、埋立により用地造成が必要であり、併せて、岸壁のレイアウトの見直しを行っております。

16ページでございますけれども、現在、新潟港のコンテナ航路でございますが、中国及び韓国航路を中心として就航しております、貨物量としても、直近で18万TEUと、日本海側の拠点港として役割を果たしているところでございます。

新潟県では、既存のこれらの地域に加えまして、経済発展が著しく地理的に近接する中国東北部や極東ロシア地域と結ぶ輸送モードの拡充のため、複合一貫輸送に対応する国際RORO航路、「日本海横断航路」と呼んでおりますけれども、その就航に向けて今取り組んでいるところであり、これらに対応した計画が必要となっております。

17ページは、その変更内容でございますが、コンテナ取扱機能強化のために泊地を埋め立てて、周辺のふ頭用地と併せてコンテナヤードとしてのふ頭用地を確保するとともに、この埋立に伴いまして、既設の10メートル、それから7.5メートルのコンテナ岸壁を埋め立てることになりますので、未着工の12メートルの岸壁と併せて集約する形で、この前面に水深12メートル岸壁2バースの位置づけております。

また、コンテナターミナルの最も左側に位置するN5ふ頭が、以前はコンテナ岸壁として計画されていましたが、今回位置づけを変更したことから、先ほど説明した、現在、新規航路開設に取り組んでおります外航RORO航路に対応する岸壁及びふ頭用地として、今回新たに位置づけております。

新潟港の説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしくお願い致します。

【分科会長】 はい、ありがとうございました。

冒頭でご紹介致しましたが、本日は港湾管理者である新潟県から副知事にご出席いただいております。ここで副知事から一言ご挨拶をお願い申し上げます。

【新潟県副知事】 新潟県の副知事でございます。港湾管理者として一言ご挨拶申し上げたいと思います。

新潟港は、江戸の末期から明治の頭に日本が世界に開いた5つの港、いわゆる開港5港の1つでございます、150年の歴史をそれ以来有する、私ども大変歴史の古い港と自負しておるんですけれども、以来、日本海側の拠点港として、現在では新潟県の、あるいは新潟県の周辺の県も含んで、経済社会活動のまさに必要不可欠な重要なインフラである

と認識をしてございます。

また新潟市、新潟県は、日本海を挟んで対岸のロシア、それから中国、韓国と向かい合っていてございまして、長い交流の歴史を持ってございます。その結果、現在でも新潟市には、ロシア総領事館、中国総領事館、韓国総領事館と3つの総領事館が置かれている、そういう状況にございます。

現在の港湾計画は、平成12年にまとめられたものでございますけれども、15年ぶりの改訂ということで、私どもの新潟県の経済界も大きな期待を寄せているところでございます。

4年前の東日本大震災の時もそうございましたけれども、太平洋側で大きな災害があれば、やはり復興支援、日本海の国土軸の中心たる新潟港がその役割を担うという、実際そういうことも起きましたし、私ども国際物流あるいは国際交流の拠点の港として、新潟県の発展とともに、この港を発展させたいと、そのように願っております。まず、ご理解いただきますように、よろしくお願い致します。

【分科会長】 はい、ありがとうございました。

それでは、説明がありました新潟港の港湾計画につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、ご発言よろしくお願い致します。

【委員】 西港区のクルーズ船について、今が5万トン級までで、これが9万トン級入れる計画になるということですが、クルーズで新潟にいらっしゃっている外国の方は現在どれぐらいいて、9万トンクラスを入れるようにしたら、どれぐらいの増加が見込めるのか。また、どこの国の人をターゲットとしているのか。中・韓・露かもしれませんが、県としてどういう構想を描いているのか。観光と密接に絡む話ですから、お聞きしたいと思います。

【分科会長】 はい、よろしいですか。副知事、お願いします。

【新潟県副知事】 現在、新潟港に入っているクルーズ船は、昨年の実績でも、年間5隻ですかね。まだまだ、例えば九州の港と比べれば、少のうございます。

【委員】 国別では、どこが多いのですか。

【新潟県副知事】 おいでになっているのは、やはり対岸の中国、香港、上海の辺りのお客様が多いと思います。

今後も私ども、この拡張によりまして9万トンクラスの船まで対応できるようになれば、九州あるいは太平洋側に既にかかなりの数のクルーズ船が入っていますので、もう少し日本

海側、あるいは東日本付近に立ち寄っていただけるように、今、一生懸命プロモーションしています。アジアの国々の方だけではなくて、もう少し東南アジアや南のほう、さらにヨーロッパ等の船にも期待をかけたところでもあります。

【委員】 ロシアからは今入っていないのでしょうか。

【新潟県副知事】 入っていないです。

【委員】 航路もないですね。

【新潟県副知事】 ないです。

【委員】 地政学的に言えば、ロシアは今後も1つのターゲットになりますかね。

【新潟県副知事】 ええ。かつて、ナホトカと結ぶ航路がございました。

【委員】 今なくなっているのですか。

【新潟県副知事】 現在ではありません。

【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】 今のお話に関連して、追加で質問ですけれども、クルーズ船は、全国にはあちこちの港に合計で1,000回寄港されている中で、新潟港はまだ5回程度しか寄港されてないということで、それは航路の問題だけではなく、観光資源の充実も必要かなと考えています。そういう意味では、港湾の計画だけではなくて、周辺のエリア全体を総合的にどうやって開発していくかということが重要だと思います。それについてコメントいただければと思います。

もう1点ですけれども、今回のクルーズ寄港の機能強化は、事前に詳しく伺いましたところ、クルーズも国内のクルーズ船や、大型の海外のものと、いろんなものがありまして、その結果として、それぞれが3か所別々のところに寄港する形の港湾計画になっています。そうすると、やはりRORO船やコンテナ船のような荷物の輸送で入ってくる場所と、人々が寄港して、観光客が来る場所が入れ子になってしまわざるをえない状況もあるのかなと思います。全体のクルーズ場所の配置として、本当にこれが適切なのかと疑問に感じております。2点、ご説明いただけますでしょうか。

【分科会長】 はい、よろしく申し上げます。

【新潟県副知事】 はい。最初のご指摘の新潟県の観光魅力みたいなものと併せて情報発信していかなければならないというのは、まさにご指摘のとおりだと思っております。航空路もそうでございますけれども、私どもも、まだまだ新潟県の魅力が十分にアジア市場に伝わってないのだと思っております、プロモーションにも力を入れているところで

ございます。

それから、もう1点の西港と東港に分かれてしまうところは、確かにそうでございます。西港側がむしろ市街地に近いものですから、船から降りた後を楽しむことに関して言えば望ましいので、できるだけ西港に入ってもらいたいと思うのですが、今回この港湾計画改訂で岸壁整備致しますと、私どもの推測で、現在日本に入っている船の9万トン以下の船っていうのは9割近いと思っておりまして、かなりの部分は西港で受けることができると考えております。本当に巨大なクルーズ船は、全体のごく一部ですが、東港に行くことになると考えております。

【委員】 大きなもののほうが、豪華客船という気もしますので、環境整備がより必要になるとも思いますし、西港の中にも2か所に分かれて配置されていまして、その2か所も離れてしまうことも伺っております。もし、それを排除して今後改善できることがあるのであれば、ぜひ続けて努力いただければと思います。

【分科会長】 はい、よろしいですか。では委員どうぞ。

【委員】 東港の開発に関しまして、2点コメントしたいと思います。

1点目は、16ページのところを見ますと、新潟港におけるコンテナ取扱シェアは中国が圧倒的に多くて、次に韓国となっておりますが、このうちのどのくらいがローカル貨物なのか分からないのですけれど、多分、この中にはフィーダーの貨物も入っているのではないかと思います。そうしますと、どうやって国際コンテナ戦略港湾にフィードするような流れを作るかということも、重要なポイントになってくると思います。日本海側拠点となると、新潟港と博多、門司、北九州港。国際コンテナ戦略港湾の展開も視野に入れて、博多と北九州と新潟をどうやって役割分担していくか、そういう視点が必要なのかなと感じました。

それから第2点目は、国際RORO船の誘致という点なのですが、ご存知のように、RORO船の一番有利なところとは、船が着いたら、そのままトラックが走り出せるというスピードにあるわけです。あと、積替えの手間がないことでカーゴダメージが少なくなるという、この2点にあると思います。一方で、コンテナ船に比べて積載量が圧倒的に劣るために、コスト競争力では全くコンテナ船にかなわない。だから、RORO船が本当に入ってきて有効な手段となるためには、シャーシーの相互通行ができないといけません。港でシャーシーの積替えが出ちゃったら、RORO船の優位性は、あっという間になくなってしまっていてコンテナ船に優位性で劣ってしまうということですので、そのあたりの相手

国との2国間交渉ってというのは、非常に重要なポイントになってくることをコメントしたいと思います。

【分科会長】 はい、よろしいですか。

【港湾計画審査官】 それでは、まず1点目のトランシップの関係でございますけれども、今、新潟港から釜山トランシップの貨物が、平成25年のコンテナ貨物流動調査では、48%程度あると認識をしております。

ただ、最終仕向地として、いわゆる基幹航路である北米とかヨーロッパのボリュームがかなり限られておまして、そういう基幹航路向けの貨物については、釜山トランシップではなくて京浜港を使うという方向で今取り組んでいるというふうに認識しておりますので、それ以外のトランシップのものにつきまして、要はアジア方面の直行便化に、新潟県として取り組んでいくと認識をしております。

それから2点目RORO船につきましては、ご指摘のとおりだと思っております。新潟港につきましても、これから実現に向けて、そういった課題についても併せて検討していくことになっていると認識をしております。既に下関、福岡など、シャーシーを共通化している地域もございますので、先進地域の取組も含めて、今後、新潟港において具体化に向けて取り組んでいくものと理解をしております。

【分科会長】 はい、よろしいですか。委員、お願いします。

【委員】 私のは、あんまり大したことはないのですが、1点お願いです。先ほどからクルーズの話がよく出てくるのですが、私の記憶に間違いなければ、新潟港に入港してきて最初に左岸側に見える景色は、あんまりよろしくないと思うのですが。どこのことだと想像つくと思うのですが、何かアイデアがあったら、何とかされたほうが良いと思います。以上です。

【分科会長】 もう一つ、続いていきましょう。

【委員】 私は、新参者で、港湾や物流のプロではないので、少し違う観点でお伺いすることになるかと思いますが、お許してください。

港湾計画の技術的な内容であるとか妥当性というのは、正直言って、私には全く理解できないというか、専門家の方のお任せする点だろうと思います。ただ、このような計画の見直しのときに最も素人目から見て懸念されるのは、計画の見直し、その場しのぎや、場当たりのようになってしまっ、将来に禍根を残すようなことにならないでほしいということです。そういう視点で見たときに、特に大きい改訂、新潟港に関しても、長期的な視点、

視野でどれぐらいの想定をされているのか。つまり、これからどんな事業環境の変化が大きく起こってくるか、それによって、今までの延長線上では測れないリスクの一番のポイントは何かを念頭に置いて、この改訂計画を考えられたかをお聞きしたいと思います。国土形成計画、今見直しをしているわけですが、その中でも、ここ10年間は日本の命運を決する10年であるという非常に厳しい覚悟を示しております。こういった計画の改訂についても、その危機感というのは共有すべきだろうと思いますので、その辺の観点をお聞かせいただければと思います。

【港湾計画審査官】 では、まずは、私からお答えさせていただきます。改訂のときに、作業として、現地で長期構想検討委員会というものをやっております。そのときには、おおむね30年先まで見通した中で、将来的には、こういう方向を目指していく、その中で直近15年なり10年、一定程度、確度の高いところで、どういう中身かというのを、港湾計画としてまとめるものとなっています。港湾計画で位置づけたからといって、すべて事業化になるわけではなくて、それぞれ社会経済情勢とか、あるいは費用対効果を見ながら公共投資をしていきますので、また、その事業実施の段階でも、チェックが入るようになっておりますし、このあと一部変更をご説明致しますけれども、その時々で、当初計画と齟齬する中身が出てきたときには見直しをするという手続きがあって、適宜見直していくことがありますので、多大な投資をして、すぐに何か大きな問題になることにはならない計画、事業システムになっていると考えております。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 はい。きちんとチェックが働いているということですね。

【分科会長】 先ほど委員のご質問についてお願いします。

【新潟県副知事】 ご指摘の点は、西港へ入ったときの左手にあります臨港ふ頭地区にスクラップ等が積まれている状況を指してのこととは思いますが、これから港湾整備の計画の実現を図っていく中で、臨港ふ頭地区の扱いについても、変えていくことが大きな課題だと認識しております。港の印象が大変大事だということは、十分承知しております。

【分科会長】 もう1人、手が挙がっていましたね。お願いします。

【委員】 3ページで記載されております新潟港の目指す姿、特に防災に関しまして、首都圏のバックアップ港という位置づけで強化をしていくという方向性は、そのとおりだと思います。ご参考でございますが、私どもの企業活動する中でも同様の取組をする中で、

昨年、日本海側の港にコンテナ、もしくは完成車のキャリアカーを実際に実装して運んでいくというふうなトライも、少しやりました。その中で、1つ気づきとして出ましたのが、基本的に、高速道路は緊急避難の位置づけでしばらく使えないというふうな前提で、高速を使わずに、県道もしくは国道を使って運んだわけですけど、やっぱり当然ながら、想定以上に時間がかかるということがございました。その中で、ドライバーの運行時間の規定でございますが、4時間運行したら30分休憩を取るという法令ございますけれど、それを守ろうとすると、実は大型のトレーラーが休憩をする場所がないという問題が1つございました。

このためにインフラを整備するということはないかもしれませんが、万が一そういう状態が発生したときに、休憩場所の候補地の選定も、今後必要になってくるのではないかなというのを、昨年トライをやって、気づいたところでございました。これはご参考でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。大体出尽くしましたでしょうか。はい、委員。

【委員】 結構だとも思うのですけれどもね、一言だけ。今回は前回に比べると大局的な資料がたくさん入っているので、新潟っていう港の重要性が、全国的な意味で、あるいはアジア的な意味での重要性がよく分かる。各段に資料がよくなったと思います。

いいなと思う資料を言うと、例えば16ページ、これはアジア的なスケール感覚で見たときの新潟港の意味合いがよく分かりますよね。どんなふうに船が走っているのかということですね。それから今度は9ページ、これは、国内のRORO船やフェリーがどういふふうに走っているかなということが分かりますよね。これも大いに大局が分かりますね。

あと、最初のページに、0ページっていうのですかね、に新潟ってどこでしょうって地図が付いていて、もう少し何か説明があるかなと思ったのですが、単に新潟っていうのがどこだか分からない人のために日本地図が付いているってだけの0ページだったのでしょうか。

ここでやっぱり、今、委員からもあったのですけれど、新潟港が、陸上の中の国土の中でどういう意味を持つ、というのは、ここにもっと書き込めますよね。例えばコンテナ1つに取ったって、足がどこまで行っているのかなって分布図書くだけで、ずいぶん新潟の位置づけが分かるでしょう。それから、東日本の時に新潟と仙台の間にガスのパイプがつながっていたがゆえに具合がよかったのですね。あのようなパイプラインの様子とか、これもぜひ、大局で理解すべき役割と大局で理解すべき課題と大局で理解すべき戦略、これ

が、先ほども委員からお話がありましたように、国土計画的な意味で、何がその、何でしたっけ。

【委員】 命運を決する。

【委員】 命運か。命運の10年。そういうとこだっていう戦略ね、それが、新潟のようなスーパー重要港だからこそ、そういうことを演出してお話していただきたい。だから、そういうのを散発的にパラパラとあちこちにまぶすのではなくて、大局は大局でまず押さえて、だからどうしたいということを説明するということです。

もう一方で、これももちろんローカルな話もありますよね。これは信濃川の河口にあるのだから、当然、浚渫をしなければいけないという問題がある。そういうローカルなものはローカルで語っていく。そうすると港湾ではローカルばかりになるという感じが強いんだけど、ぜひ大局を押さえて、さらにいいものをしていただけたらと思います。以上でございます。

【分科会長】 はい、ありがとうございます。先ほど委員からもありましたけども、今、グローバル化してきた時代の中で、港湾の役割、国際戦略として重要な役割を持ってきているということなのですね。その中で、この分科会でいろいろお話しするのは施設計画のレベルのことではあるのですが、それにとどまらず、もう少し大所高所から、戦略の中でどう、この施設計画を位置づけていくのかということも、しっかりと書き込んでいただきたい。これは、前回の港湾分科会の中でも議論したけれども、これからも、こういう議論が続いていくと思いますが、事務局の方あるいは港湾管理者の方々、よろしくご理解いただきたいと思います。

それでは、もうご質問は出尽くしたと考えさせていただいて、よろしいですね。今後につながるような、いろいろご意見いただきましたけれども、この計画案そのものに対してのご異議はなかったというふうに思いますので、答申案についてお話ししたいと思います。

答申。新潟港。「国土交通大臣に提出された新潟港の港湾計画については、適当である。」と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】 ご異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。新潟港の審議はこれで終了致します。

それでは、次に、港湾計画の一部変更の審議に移ります。

計画変更の内容から、初めに境港、続きまして茨城港、広島港、堺泉北港をまとめてご

審議いただき、最後に酒田港、油津港の純にご審議いただきたいと思います。

初めに境港の港湾計画について、事務局からご説明お願い致します。

【港湾計画審査官】 それでは、続きまして、境港についてご説明致します。お手元の資料2をご覧ください。境港は、鳥取県と島根県の県境に位置する重要港湾でございます。港湾管理者は、境港管理組合です。

1 ページ、境港の主要ふ頭の現況でございます。今回の計画変更箇所は、赤点線で囲んだ箇所でございます。

先ほどの指摘を踏まえて、1 枚目でございますけれども、境港につきましては先ほど申し上げたように、県境に位置する港で、山陰の拠点となる役割を担っております。道路ネットワークがあり、日本海側ではありますけれども、中国山地を通過して広島県側にも背後圏を持つという役割を持っております。また、島根半島の陰に隠れた天然の良港でございますので、比較的整備がしやすいということで、山陰地方の中でも、拠点的に整備が進められている港でございます。

それから2 ページ。最初に、計画変更のポイントを、ご説明致します。今回は2 点ございます。1 点目は、新たな日本海側海上輸送網となる内航RORO船の就航に対応するとともに、国際フェリーやクルーズ船にも対応できる公共ふ頭に計画変更するものでございます。2 点目は、老朽化や機能の陳腐化した施設につきまして見直しを図るものでございます。

3 ページ、境港の概要でございます。この地域、背後には製紙工場のほか製材業あるいは木材加工業など多様な産業が立地しておりまして、特に原木の輸入量が多くなってございます。定期航路としまして、中国、韓国との外貿定期コンテナ航路のほか、韓国及び極東ロシア等を結ぶ国際定期フェリーが就航しているという特徴がございます。また、クルーズ誘致に積極的に取り組んでおりまして、近年、寄港数が増加をしています。日本海側拠点港として、国際海上コンテナ、外港クルーズ、それから原木の3つの機能で選定されております。

それから4 ページ、境港の現状と課題でございます。先ほど新潟でご説明したとおりでございますが、境港につきましては、枠囲いの3 目になりますが、境港と本州中央部、新潟との間、さらには北海道苫小牧との間について、現在、航路就航に向けた取組をしているところでございます。

5 ページに、港湾関係者におきまして、境港と新潟それから苫小牧港との間で、内航R

ORO船のトライアル輸送が行われております。このトライアルでは、輸送コストの削減などのメリットが確認されているところでございます。また、トライアル利用以外の荷主企業や運送事業者にもヒアリングを行い、そのほかにもニーズがあることを把握しつつ、また、今年度は、冬期運航の定時性確認のトライアルを再度行う状況でございます。このような形で、航路開設に向けまして、港湾管理者と船会社で協議が行われておりまして、これら内航RORO船就航に対応していく必要がある状況になっています。

このほかの課題として、6ページでございます。国際フェリーに関しまして、現在、韓国の東海（トンヘ）と読みますけど、ソウルに近い港になります。それから極東のロシアウラジオストクに、週1便の国際フェリーが就航しております。山陰を中心とした地域の旅客や貨物の輸送機関として利用されてきているところです。しかしながら、現状利用されている国際旅客ターミナルが仮設であり、また特に待合スペースが狭隘ということもあり外に待ち行列ができる中で、なかなか拡張の余地がない、また貨物車両と旅客との動線が輻輳し、利便性や安全性に課題がある状況になっています。それから、クルーズの関係でございます。境港のクルーズ船寄港が増加しており、平成25年には、年間17隻が寄港しております。そういった中で、専用の岸壁がありませんので、貨物岸壁に寄港している状況です。

7ページの右側の写真でございます。原木を扱うふ頭に寄港する形で、入港時に客船と貨物船が重なると貨物船が沖待ちをする、あるいは、ここで旅客を受け入れるために原木を一時的に他の場所へ移したり、戻したり、また、せっかく境港に来たけれども、原木に囲まれた中で上陸するというところで、そういった課題がある状況にありますので、クルーズ旅客の利便性やホスピタリティ向上、あるいは物流の面からも解消が求められている状況でございます。

8ページの説明は割愛させていただいて、9ページでございます。計画変更の内容でございますが、新たな内航RORO船への対応に加えまして、併せて国際フェリーの利便性、安全性向上、さらには増加する大型クルーズ船に対応した形で、一番図面の右下になりますけれども、竹内南地区におきまして、既定計画では、旅客船ふ頭で水深9メートルの岸壁の計画でございますけれども、それを水深10メートル、延長370メートルの公共ふ頭計画に変更するものでございます。また併せまして、水域施設も変更するという内容でございます。また、この岸壁につきましては、耐震強化岸壁として、大規模地震対策施設計画にも位置づけをすることになっております。

次に、老朽化に対応した維持管理対応につきまして、ご説明でございます。資料10ページです。境港は、天然の良港であるといったことから、早くから港湾の整備・利用が進められ、特に境水道沿い、細い水路でございますけれども、老朽化した施設が多くある状況でございます。そういった老朽化、機能低下した施設につきまして、貨物の集約及び再編を図り、また港湾機能を確保しつつ荷役岸壁の数は減らして、維持管理コストの削減を図るという計画内容でございます。

11ページでございます。老朽化した岸壁のうち、境水道沿いの機能が陳腐化したものにつきましては、荷役を行わずに給水・給油などを行う物資補給岸壁に利用転換するものがございます。また、港奥の水面貯木のために整備されたドルフィンや分離堤につきまして、荷役の利用形態の変化を踏まえて撤去するという内容になっております。また左側、左下の江島地区でございますけれども、将来構想としていた木材取扱岸壁及びアクセス道路につきまして、具体的な施設計画への位置づけが見込めないことから、今回、削除するという中身でございます。境港の説明は、以上でございます。ご審議のほど、よろしくお願い致します。

【分科会長】 それでは、ただ今説明のありました境港の港湾計画の一部変更につきまして、ご質問、ご意見、ございませんでしょうか。

【委員】 少し細かい質問で申し訳ないのですが、6ページですかね、かなりフェリー・RORO船に力を入れるということで、特に国際フェリーの話が出ているのですが、これ日本で唯一の路線で週1便、通年運航されていて、一応人間は延べ12万ですから、片道で多分1200人ぐらい積んでいるのかなというので、おおよそで、これぐらいの船だったらこんなものなのかなと思うのですが、気になるのは貨物なのですけど、これ、どれぐらい積んでいるのでしょうか。要は、ロードファクターがどれぐらいなのでしょうかとということで、それで採算が取れているのかを、もし分かれば教えてください。

【港湾計画審査官】 すみません。手元に定量的な数字はありませんけれども、建機やトラックなど、おっしゃるように必ずしもロードファクターは高くないと認識をしております、現時点ではですね。

【委員】 今の説明だと、基本的に、境港でやられている国際フェリーは人流をメインで考えていて、補足的にシャーシー物を持ってきていると、こういう理解でよろしいのですか。

【港湾計画審査官】 旅客もありますけれども、貨物も顕在化をして、できるだけ日本

から輸出をするような形で取組をしています。なかなかマッチングするものが無い状況ですので、必ずしも旅客を優先してというわけではありません。現実的には、そういうバランスになっておりますけれども、旅客も使う形で、地元で取組をしている状況でございます。

【委員】 もう1点だけよろしいですか。関連して同じところで、人間と貨物というところで、どうも引っかかりが出てしまうので。もちろん方向性として間違いではないと思うのですが、同じように内貿でやられているところも、これダイレクト便で苫小牧から境港を結んでいる航路があって、これがどれくらいのマーケットになり得るのかというのは、私、間に新潟があるので、先ほどの新潟港はご説明があったんで、私、新潟がワンストップでやるんだったらあるかなと思えるんですけど、ダイレクトというのは、少し冒険しすぎのような気がします。

【港湾計画審査官】 まず貨物量でございます。平成24年統計では、年間9,000トンの貨物がありました。特に、先ほど簡単に触れましたけれども、この地域は木材関連産業があって、特に住宅建材について、極東ロシア向けの輸出をねらった取組というか期待しているというか、そういうことで売り込みを考えていると聞いております。

【分科会長】 はい。それでは、そのほか、よろしいですか。はい。今ご意見いただきましたけれども、そのほか、ご質問、ご意見がございませんようですので、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。境港。「国土交通大臣に提出された境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】 はい。ご異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。それでは次に、茨城港、広島港、堺泉北港の港湾計画について、事務局から説明をお願いします。

【港湾計画審査官】 それでは続きまして、完成自動車取扱いに関連するということで、茨城港それから広島港、そして堺泉北港の3港の一部変更を、まとめてご説明させていただきます。

まず、資料の3茨城港でございます。表紙を見ていただきますと、茨城港につきましては、茨城県の中央部に位置する港でございます。常磐自動車道、それから北関東自動車道の整備が進み、茨城の港としてだけではなくて北関東の玄関、あるいは東京の外港という形で位置づけされておまして、また、こういう道路ネットワークの整備によりまして、

そのような貨物なり企業の進出が増えてきている状況でございます。

また、中ほどに資料がございますけれども、茨城港につきましては、かつては日立港、常陸那珂港、大洗港という3つの重要港湾でございましたけれども、北と南で約20キロの距離でございますので、茨城港という形で統合することで3港の役割分担を明確化して、それぞれ特徴のある役割を果たしていくことで、茨城港全体としても総合的な港湾として機能するような形で、今、計画なり整備が進められている港でございます。

そういった中で、3ページになりますが、今お話ししたようなところで、3港の中で日立港区につきましては、完成自動車、エネルギーの拠点として、常陸那珂港区につきましては、石炭火力発電所があるとともに、外航コンテナ、また建設機械の輸出基地としての外貿ROROなどの港、大洗港区につきましては、北海道との間のフェリー、それからマリナーやビーチなどの海洋性レクリエーションの拠点という形で、それぞれ役割を持った港でございます。今回は、この内の日立港区でございます。

戻りまして1ページでございますが、日立港区は、1級河川久慈川河口に位置しております。久慈川に隣接する第5ふ頭というのが今回の主な計画対象でございます。第5ふ頭の先端部に、現在、東京ガスのLNG基地が建設中でありまして、来年3月には供用開始予定というところまで来ております。また、その隣接するふ頭につきましては、完成自動車の輸出入基地という形で利用されているところでございます。

また、中央部の第3ふ頭のところでございますけれども、第2ふ頭に連続する形で、現在、埋立工事が行われております。もともとは完成自動車取扱ふ頭として計画されておりますが、モータープールが不足していることとLNG基地建設で発生する浚渫土砂の処分場を兼ねまして、岸壁整備に先行して今、用地の埋立工事が進められているところでございます。

今回の計画変更のポイントにつきましては、2ページでございます。1点目は、第5ふ頭地区におきまして、LNGの立地企業の用地拡張要請に対応して土地利用計画を変更するとともに、公共岸壁の専用岸壁化に変更するものでございます。それから2点目は、第3ふ頭の既定計画にあります公共ふ頭につきましては、自動車専用船の大型化に対応して岸壁延長を延伸するという中身でございます。それから3点目は、公共岸壁の減少に対応して、貨物量の再編・集約によりまして、第4ふ頭の既設岸壁の利用形態を見直すというものでございます。

それから4ページにつきましては、日立港区の概要について書いております。現在は、

完成自動車のほか石油製品あるいは鉱産品など取り扱う港、また、北海道釧路港との間で、生乳などの農産物が毎日輸送されているRORO船によって利用されている港でございます。

5ページでございますけれども、変更のポイントの1点目の背景ですが、わが国のLNG輸入量、毎年増加しております、石油と比較して埋蔵地域が分散している、あるいは熱量当たりのCO2排出量が少ないということから、この20年間で約2倍強、増加しております。また、特に東日本大震災後につきましては、原子力発電所の停止を受けて、特に電力用を中心に1,000万トン以上、増加している状況でございます。

それから6ページでございますが、首都圏におけるLNGの輸入基地の概要でございます。

首都圏で言いますと、東京電力それから東京ガスの輸入基地が、今現在、東京湾内にありますけれども、湾外にはない状況にあります。また、LNGの供給ネットワークとしてローリー輸送のほか、需要の太い地域につきましては、赤い線でございますけれども、パイプラインで整備が進められている状況でございます。それで今回、エネルギーの供給の安定化及びセキュリティ向上を目的として、ガス会社で、東京湾外の日立港区にLNG基地を建設するというのと併せてパイプラインを延ばすことで、パイプラインのループ化ということで供給の安定化を図ろうということでございます。これにつきましては、既に平成23年12月に港湾計画の一部変更を行って、先ほど申し上げたように、もう現在、工事を実施しているところでございます。東日本大震災後、事業所の燃料転換や産業用需要の増大、それから大規模火力発電所の立地計画が進んだことによりまして、当初の想定を大きく超える需要の高まりに対応するために、LNGタンクの増設など基地機能強化を図る計画を持っており、そのための用地確保が求められている状況になっておりました。

それから、変更ポイントの2つ目の背景でございます。7ページでございますけれども、日立港区は、常磐自動車道それから北関東自動車道によりまして、北関東地域をはじめ首都圏全域とアクセスが良好なところでございます。このため、栃木県に立地する国内自動車メーカーでは、北米向けの輸出基地として日立港区を現在利用しております。

また、海外自動車メーカーは、首都圏の配送拠点として、日立市に新車整備センターを置いて輸入基地として利用しているところでございます。

8ページは、その輸出基地として、現在、年間約5万台輸出、日立港区からされていると。それから9ページでは、輸入基地として年間、今、約6万台輸入をされている状況で

ございます。そういった中で、コンテナ船に限らず自動車専用船も近年大型化傾向でありまして、6万トンクラスを超える大型船が、今世界的にも、もう2割を占めているという中で、日立港区におきましても、既に全長200メートルを超えるような大型の自動車専用船が入港している状況でございます。

11ページでございますが、これらの背景を踏まえまして計画変更内容でございますが、完成自動車の輸入基地機能を確保しつつ、LNG基地の用地拡張要請にも対応するという事で、第5ふ頭先端部の5D岸壁、背後のふ頭用地3.5ヘクタールを危険物用地に変更する、併せて5D岸壁を専用岸壁に変更するというものが、まず1点目でございます。また、そのため、第5ふ頭の岸壁と、ふ頭用地が減少しますので、現在、輸出と輸入の両方、完成自動車を取り扱っておりましたけれども、それが困難となるために、利用船舶やモータープールとの位置関係等を勘案して、第5ふ頭を主として輸出基地として、第3ふ頭を主に輸入基地として位置づけております。ただ、その場合に、第3ふ頭地区は、輸入基地として大型船が制約なく接岸できるように、岸壁延長を既定計画の260メートルから、今回300メートルに延伸をするというものでございます。また、公共岸壁であった5D岸壁を専用ふ頭化するという事で、公共岸壁で扱っていた利用貨物の再編・集約によりまして、第4ふ頭地区の4C岸壁が物資補給岸壁としておりましたけれども、ここを再度、荷役を行う公共岸壁に変更するという中身でございます。

茨城港日立港区の変更内容は、以上でございます。

続きまして広島港でございます。

広島港は、太田川の河口に立地する港でございます。中国地方の拠点都市の1つで、広島地域を中心とした背後圏、また、ここも道路ネットワーク等整備された非常に貨物の取扱いやすい港となっております。今回の計画でございますけれども、1ページでは、今回の計画変更位置を示しております。広島港の中で比較的都心部に近い宇品地区の計画を変更するものでございます。

2ページに、最初に変更のポイントを説明しております。中国地方の自動車産業で物流機能で支えるために、完成自動車の輸送機能の強化を図るものでございます。

3ページは、広島港の概要でございます。広島には、マツダの完成自動車組み立て工場が立地しておりまして、輸出で取扱品目の最大のもので完成自動車となっております。また、輸入で最大取扱品目も完成自動車ということで、マツダだけではなくて、他社メーカーも含めて、広島県内の自動車の受入基地という役割も担っているところでございます。

それから4ページでは、わが国産業における自動車産業の就業人口とか製造品出荷額や関連産業の多さなどを説明したものですけれども、詳細については割愛をさせていただきます。

5ページも自動車の組立工場の立地と積出港湾についての資料ですけれども、これも説明は割愛させていただきます。

6ページでございますが、広島港の完成自動車の取扱輸出状況でございますが、わが国全体で約487万台、500万台弱取り扱っておりますが、その中で広島港につきましては、約39万台輸出をしているという重要な役割を担っている港でございます。

7ページでは、少し詳しい状況を示してございますが、網掛けをしたところが自動車工場の敷地でございます、その真ん中辺り、下にある青い線を書いたところが専用岸壁でございます。専用岸壁は、現在、水深10メートル1バースで、自動車専用船の大型化に伴い岸壁水深が不足している、また、輸出台数増による岸壁不足ということで、今回、大型化する自動車専用船に対応して、喫水調整なしで効率的な利用が実現できるように、隣接する公共岸壁の計画を変更するものでございます。隣接する岸壁につきましては、現状、水深10メートルの岸壁でございますが、老朽化も進んでいることもありまして、老朽化対応と併せて、今回、機能強化を図るものでございます。

また併せまして8ページ、今回、大規模地震対策施設の計画箇所の変更もしております。広島港は、東西20キロにわたる広い港でございますので、耐震強化岸壁、緊急物資輸送対応の岸壁4つございます。4つのうち一番西側の五日市地区だけが整備済みでございます、残り3つの施設につきましては、まだ計画だけで整備が進んでいない状況でございます。このため、今回の整備に併せまして、耐震強化岸壁という形で位置づけを変更するものでございます。

9ページが具体的な計画変更内容でございます。自動車専用船の大型化に早期に対応するために、前面埋立によるふ頭用地拡張計画をやめて、計画水深を1バースのみ水深12メートルに増深し、耐震強化岸壁として計画するものです。併せて、必要な水域施設についても12メートルに変更するという内容でございます。

広島港については、以上でございます。

続きまして堺泉北港でございます。

堺泉北港は、大阪湾の中に位置する港でございます、右上に四角枠で詳しく書いておりますけれども、大阪港に隣接をして、その南側、大阪湾で言うと東側に位置する国際抛

点港湾でございます。港湾管理者は大阪府でございます。堺泉北港は、臨海工業地帯として重要な役割を担っている港でございます。いわゆる重厚長大産業を支える部分と、後ほど説明致しますけれども、公共ふ頭として、特に内航フェリーや内航ROROが就航している港でございます。大阪都心を避けて南側にあるということで、特に九州とか東京との間にRORO船航路がありますけれども、堺泉北港に入って、そこから陸送して関西圏に貨物を運ぶ、あるいは関西圏の貨物をここから積み出して、九州や関東に持って行くという形で、そういう内航輸送の拠点としての役割を担っている港でございます。

それから1ページが、堺泉北港の配置の状況でございますが、右から堺2区は、いわゆる製鉄所とかあるいは製造メーカーが立地をしており、また、先端部には、国の基幹的広域防災拠点が整備をされて運用されております。

それから、水色の堺泉北臨海工業地帯というのは、いわゆる石油化学コンビナートをはじめ、またLNGの輸入基地という形で、合わせて約250の事業者が立地をし、大阪府の製造品出荷額の約2割を占める重要な地域となっております。

右側の公共ふ頭のエリアでございますけれども、ここで国内輸送、それから中古自動車が多く取り扱われている状況でございます。

2ページでは、今回の計画変更のポイントを最初に説明しております。堺泉北港の主要な公共ふ頭につきまして、港湾運営会社による民間の視点を取り込んだ効率的な運営が行えるよう、効率的な運営を特に促進する区域を定めるものでございます。特に新規に施設を計画するというものではございません。

それから3ページ、堺泉北港の概要につきましては、もう先ほど概略説明したとおりでございます。

それから4ページでは、中古車の輸出状況について整理をしております。わが国からは年間約95万台、100万台弱が輸出をされておまして、新興国をはじめとした国・地域におきまして、耐久性が高く品質のよいわが国の中古自動車の需要は、非常に大きなものがございます。特に中古自動車が多く発生する大都市圏の港湾で輸出が多いというのが特徴でございます。その中で堺泉北港につきましては、約12万台というような大きな役割を担っている港でございます。

ただ、一方で5ページでは、堺泉北港の定期航路の状況でございます。中国方面の外航コンテナ航路が2航路ございますが、そのほか九州、四国そして首都圏を連絡する内航RORO航路が2航路、それから九州と連絡する内航フェリーが1航路、計5つの定期航路

が就航している状況でございます。

それから6ページでは、中古自動車関係で、堺泉北港の中の中古自動車関連施設の立地状況が左側でございます。ここには、中古車オークション会場はじめ、モータープールや検疫施設などという中古車自動車取扱施設が立地している輸出拠点となっているところでございます。

堺泉北港の強みとしましては、周辺港湾に比べまして用地確保が容易である、また低廉な料金で用地が使いやすいということ。また右側の図でございますけれども、赤い点が中古車オークション会場で西日本各地にもありまして、そういった近畿圏以外の九州なり四国地域からも、内航ROROや内航フェリーを使って集荷できるということもでございます。また、ここからはPCC船で輸出するだけではなくて、コンテナ詰めして阪神港から輸出というような選択も可能な地域でございます。

7ページでございますけれども、このような状況を踏まえまして、堺泉北港では、強みである中古自動車取扱機能を強化するとともに、充実した内航フェリーやRORO航路を生かして、国際コンテナ戦略港湾阪神港のコンテナ集荷にも寄与するというを目的として、港湾運営会社制度を導入することで、民の視点による効率的な運営及びポートセーブルスの強化を図ることによって、さらなる物流機能の強化や利用者サービスの向上あるいは広域からの貨物集荷を実現するために、今回、効率的な運営を特に促進する区域の導入を計画するものでございます。

8ページでは、港湾運営の民営化の仕組みということで、簡単に説明しております。従来は公共財産である、国なり港湾管理者の岸壁やふ頭用地等の公共財産を、港湾管理者が管理運営しているわけですが、そういうものを民間事業者、港湾運営会社となる民間企業に貸し付けることで効率的な運営を図ってもらうというような仕組みでございます。

それから9ページでは、その指定までの手続、それからスケジュール、書かれておまして、本日が、黄色で色を塗った港湾分科会での審議でございます。この審議を踏まえまして港湾計画が変更されれば、今後、手続を進めて、本年秋には、本年11月下旬には、指定、公示という手続を予定しているというものでございます。

それから10ページ、計画変更内容でございますが、港湾運営会社制度の導入を予定する公共ふ頭、岸壁、それからふ頭用地について、青い枠で囲んだところが、今回の計画変更内容となります。

以上、3港の説明でございました。ご審議のほどを、よろしくお願い致します。

【分科会長】 時間が押していますので、特に重要なご意見がございましたら、よろしくをお願いします。

【委員】 まずもって、今の3つ港について、完成自動車及び中古車というようなくくりで3つというふうに冒頭におっしゃったのですが、3港とも全然性格が違うと思いますし、特に3つ目の堺泉北は民営化の問題ですから、いわゆる、完成自動車と中古車自動車では全くまた性格も構造も違うと思います。この3つが同じようだというような感覚で最初に丸めて言われたことは、非常に私、冒頭に意外な感じが致しました。

そこで、3つのことを申し上げたいと思います。

まず茨城港に関してなんですけれども、今までの公共の岸壁を土地利用の変更して専用岸壁にするということなのですが、これは、専用岸壁を持ち得る会社に売却することができるというような理解になるのかどうかというのが、まず1点目でございます。

それから、茨城だけに限らないのですが、専用の岸壁、特にバルクを扱うところが多いと思うのですが、今回も、完成自動車もさることながら、やっぱりLNGの基地も非常に大きいポイントなのですが、これからの、今後、まだ完成しないわけですが、これができるあと、この変更が認められたあとの専用岸壁に対する維持でありますとか管理でありますとか老朽化に対するチェックでありますとかに対し、これからの国の関与、あるいは各県、ここであれば茨城港、茨城県のこういった専用岸壁に関する関与の仕方というのは、どんなふうになっていくのかということをお聞きしたいと思います。

それから3つ目ですけれども、堺泉北も民営化という新しい、大阪府が持っている港湾運営会社に民営化していくということですが、これはあくまで専用岸壁化するのではなくて、管理運営業務を民営化するということになるわけですね。それで、なおかつ、これは中古車だけではなくて、10ページの図で見ますと、ほかのこっちの右の8から9号岸壁であるとか内航フェリーとかROROというのは、これは中古車とは全く関係ない、一部関係するのかもしれませんが、公共的な使われ方がするものを民営化していくということなのですが、8ページの表で簡単にとおっしゃったので、これは簡単に説明するようなことではなくて、この民営化のやっぱりスキームというのはもう少し丁寧にご説明いただきたいなと思います。

あるいは、今後どういうふうに関与して大阪府に対して管理・指導しながらやっていくのが、私には見えないところがあります。

その以上3点でございます。

【港湾計画審査官】 まず、冒頭に3つの港をまとめてしまったのですが、ご指摘のように大きくりにしすぎたところがあると思いますので、以降、気をつけて説明していきたいと思います。

まず1点目、日立港区の公共ふ頭を民間に売却できるのかというのは、一定の制約はありますけれども、制度上はできますということで、今回、そのような必要な手続をとった上で売却を、売却というか財産を移管するという予定でございます。

【計画課長】 それから2点目、専用岸壁への国への関わり方というご質問でございました。

まず、専用岸壁と公共岸壁のそれぞれの整備にあつては、専用施設でありましても専用の施設でありまして、公共性等を勘案して、場合によっては、できる限り国がお手伝いをするような工夫を、現行制度上していつているというのが現状でございます。例えば老朽化対策につきましても、民有護岸やっぱり防災上必要であれば、無利子貸付制度ができるような制度を創設したり、あるいは税制上の特例措置を設けたりと、一步一步ではございますけれども、そういうふうな形で進めてきているところでございます。また老朽化につきましても、港湾管理者を通じて老朽化の度合いをご報告いただくというところから、まず今スタートしているところでございまして、現状を把握した上で、今後どういう対策が講じられるのかということについて検討していきたいというふうに思っているところでございます。

【港湾計画審査官】 それから、堺泉北港の関係でございまして、委員ご指摘ありましたように、堺泉北港の今回の港湾運営の民営化につきましては、財産は国なり大阪府の財産のまま公共岸壁として利用するのですが、その運営に当たって、港湾管理者が自ら管理運営するのではなくて、民間企業、港湾運営会社が管理運営をするということでございます。そういった意味で、日立港区、茨城港にありましたような財産がもう民間のものになって民間が専用的に使うというものでは、性格が違うものでございます。さらには、取扱貨物の中古車だけに限ったものではなくて、特に内航RORO船とか内航フェリーにつきましては、そういう公共貨物を扱う、その中で一部、中古自動車も想定はしておりますけれども、そういう公共的な利用に供するというものでございます。

それから8ページの説明が端折りすぎまして、失礼致しました。8ページにつきましては、真ん中が港湾運営会社で、その両端、港湾管理者の財産、それから国の財産、両方ありますので、両方の財産を、法律に基づきまして、港湾運営会社に貸付けをすると。貸付

けをして、港湾運営会社と指定する際には運営計画を出してもらって、それに基づいて、港湾運営に関する業務を一元的に行うというような制度になっています。そういった意味で、ふ頭群、特定の1岸壁ではなくて、複数のふ頭をまとめて効率的に運営をしてもらうということで、ふ頭群の運営業務を民間にお任せする、公設民営というような形になります。

また、こういう港湾運営会社が荷役機械を整備する場合には、国と港湾管理者が共同して無利子貸付けをして、そういう港湾運営会社が設備投資をしやすくなるような形での制度設計になっております。

また、公共岸壁として使わせることになりますので、一番下に監督と書いておりますけれども、堺泉北港は国際拠点港湾ですので、港湾管理者が監督することになりますが、公共性確保のためのチェックというようなことをやりながら、きちんと公共岸壁として利用に供しているかというのを確認しながら運営するというような制度でございます。

【委員】 今の堺泉北港ですけれども、ぜひ、民営港湾運営会社にすることによって、やはりどのように効率化を図って、かつ、またどのような成果が出るのかということも含めて、大阪府にしっかりご指導いただきたい。またその辺も、もう少し、あとあとまでしっかり見届けていかなければならないと思います。

それからもう1つ、専用岸壁に対する関与ですけれども、ぜひ、防災面のこともありますし、専用と公共と一緒にあって、いろんな防災協議会も含めやっていかなければいけませんし、国なり県なり専用岸壁の会社と一緒にあって、一部変更なり改訂のときだけではなくて、ある程度連携しながらやれる仕組みというのを、今後ともやはり進めていただきたいということを申し上げておきたいと思います。

【計画課長】 運営会社それから専用岸壁に関するご指摘、いずれも重要なポイントでございます。しっかりと胸に刻み、今後またいろいろと検討して参りたいと思いますので、引き続きご指導よろしくお願い致します。

【分科会長】 時間が来ましたので、ここで切らせていただきますが、こういういろんな新しい事業スキーム、運用スキームが出てくると、やっぱりこの分科会で議論すべき内容というの、だんだん変質してきているのですね。従いまして、この議論の立て方、議題の立て方ということ、次回以降、もう少し工夫してやっていきたいというふうに思いますので、よろしく申し上げます。

【計画課長】 はい。承知しました。

【分科会長】 それでは、各案件につきまして、答申案について、お諮り致しますが、まず茨城港。「国土交通大臣に提出された茨城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ょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 はい、ありがとうございます。答申案のとおり報告させていただきます。その次がこれ広島港。「国土交通大臣に提出された広島港の港湾計画については、適当である。」という答申で問題ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 「国土交通大臣に提出された堺泉北港の港湾計画については、適当である。」という答申で問題ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 はい、ありがとうございます。それでは、この3点、答申案どおり、報告させていただきます。

それでは次に、酒田港、油津港の港湾計画について説明していただきたいのですが、要領よく、ご説明いただきたいと思います。

【港湾計画審査官】 それでは、酒田港につきまして、簡潔に説明させていただきます。

まず表紙をご覧ください。酒田港は、山形県唯一の重要港湾で、山形県が港湾管理者でございます。ここは最上川の河口に立地をする昔は小さな港でございましたけれども、火力発電所の立地と併せて港湾機能を順次拡充してきている港でございます。現在は、酒田港周辺を背後圏として利用されている港でございます。

1 ページが酒田港の全景でございます。今回、赤点線で囲んだ箇所が計画変更箇所でございます。港湾計画の変更のポイントが2 ページでございますけれども、海面処分用地の竣工が近づいてきたことから、土地利用計画の変更を行うものでございます。酒田港の概要ですけれども、北港地区に立地する石炭火力発電所の燃料用石炭が最大の取扱いということで、そのほかは、石材の輸出や石油製品などの取扱いでございます。また、貨物量自体は大きくありませんけれども、近年リサイクル関連貨物や外資コンテナ貨物が増加している状況です。

それから4 ページでございますけれども、国土交通省では、リサイクル関連貨物など静脈物流ネットワークの拠点となる港をリサイクルポートとして指定しておりまして、15年4月に酒田港が指定を受けて以降、そういう企業の立地が進み、また貨物も増えている

状況でございます。

それから5ページでは、コンテナ貨物の状況でございますけれども、背後の立地した企業が紙おむつ工場を整備して、その利用が始まったということで、航路も増えて、近年特に貨物では伸びている状況でございます。

6ページ、そういった中にありまして、今回、港湾工事に伴う浚渫土砂の処分場として整備してきました外港地区の処分場用地の竣工が近づいておりますので、県にも、工業用地として製造関連やバイオマス発電プラント関連の引き合いも来ているということから、工業用地として土地利用計画を変更し、また水際には緑地を配置するという計画変更内容でございます。

酒田港については、以上でございます。

続いて油津港でございます。油津港は、宮崎県南部に立地する港でございます。もともとは、江戸時代に飢肥杉の積み出しの港として整備されたところでございまして、その後、製紙企業などが立地して、製紙関連の原材料の輸入、また製品の輸出や移出という形で、外航コンテナ航路、国内のフィーダー航路、あるいは内航定期RORO航路が就航する宮崎県南部の拠点港としての役割を担っている港でございます。

1ページは、今回の計画変更箇所でございます。赤い点線で囲んだふ頭、それから赤点線の臨港道路が、今回の計画変更対象になります。

変更ポイントが2ページでございます。大規模地震災害時の緊急物資輸送対応の耐震強化岸壁として、臨港道路を位置づけるものでございます。

3ページは、先ほど説明したような取扱貨物、航路ということで、説明は省略させていただきます。この地域は、ご承知のように南海トラフ地震対策の必要性が高まっている地域でございまして、浸水想定あるいは災害想定などがされているところでございます。

そうした内閣府の想定を踏まえて、県でも、地域防災計画や、油津港におきまして港湾機能がマヒしないような、港湾BCPという形でハード・ソフトを含めた対策の検討を進めているところでございます。

6ページ、宮崎県地域におきまして、耐震強化岸壁の整備、北の細島港それから中央部の宮崎港について、もう計画どおり整備済みという中で、油津港がまだ計画だけで未整備状況でございます。

7ページでございます。そのため、当初計画では新規に埋立をして整備する岸壁に耐震強化岸壁を位置づけておりましたが、隣接する既設の岸壁の老朽化対策と併せて耐震強化

を図っていく。併せて、耐震強化岸壁の位置づけが明らかになるように、ふ頭用地、そこに至る臨港道路について、併せて大規模地震対策施設として位置づけるという内容でございます。

説明内容は、以上でございます。ご審議のほど、よろしくお願い致します。

【分科会長】 はい。それでは、酒田港、油津港の港湾計画の一部変更につき、ご意見ございましたら、よろしくお願い致します。時間押しておりますので、お1人に限りたいんですが、いかがでしょうか。よろしいですか。

【委員】 では、1個だけ。油津なんですけど。今のお話ありましたように細島、それから宮崎、油津、これが宮崎県の中での北、真ん中、南、そこでそろえたいねって、そういうことですね。だけど最初の地図を見ると、今度は半島経て志布志があるわけじゃないですか。それで、その間の高速道路はまだ調査中で、ここが、まだらちが明かないんだったら、やっぱり油津でやっとなないと間に合わないんじゃないかなっていう、そういうところじゃないかと思うのだけど。その辺はあんまり、大局的なところで、あんまりご説明なかったんで、そういうのは入れといたほうがいいと思いましたね。コメントです。

【港湾計画審査官】 はい、ありがとうございます。そのようにしたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。それでは、答申案について、お諮りしたいと思います。

まず酒田港ですが、「国土交通大臣に提出された酒田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。答申案のとおり、報告させていただきます。油津港ですが、「国土交通大臣に提出された油津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ょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 はい、それでは答申案のとおり、報告させていただきます。それでは、次は報告事項が2件ありますが、もう時間の関係で、これ2つ続けてご説明、簡潔にお願い致します。

【産業港湾課長】 それでは、報告事項をさせていただきます。まず資料8でございます。産業港湾課長でございます。よろしくお願い致します。

1ページ目をご覧ください。日本海側拠点港についてでございます。これは、平成22

年11月に検討委員会を立ち上げまして、10回にわたる検討委員会の議論を経て、平成23年11月に、19港、28計画が選定されたものでございます。選定時に、これらの計画について、進捗状況等について、年に1回程度、フォローアップを行うこととされておりますので、本日、とりまとめた結果をご報告させていただきます。

2ページ目をご覧ください。日本海側拠点港の各港の特色を活かした伸ばすべき機能として、19港、28計画を選定し、そのうち5港は総合的拠点港とし、4港については拠点港の選定に至りませんでした。拠点化形成促進港とし、計画の後押しを行うこととしました。

次に、3ページ目をご覧ください。各港の取組状況ということで、昨年12月に、この対象となる港湾管理者に調査を行いました。取扱貨物量などの港湾統計の実績値は、港湾統計の公表時期の関係上、古くなりますが、平成25年としております。表の右側に、実績や成果として、計画書の計画策定時の平成22年2010年当時と今回フォローアップ対象の平成25年2013年当時の貨物量などを比較した結果を示しているところでございます。定期航路開設とか取扱貨物量が増加というふうになっておりますが、これは、3ページから4ページ、5ページ、6ページ、7ページと見ていただければと思います。そうしますと、3ページに貨物量増加、あるいは4ページに貨物量の増加、5ページでは寄港数の増加とか、一部、減便というのもありますけれども、6ページから7ページにかけ、おおむね着実に増加もしくは取組が進められているところでございます。

これだけだと、少し分かりにくいので、8ページ以降に各港の取組状況ということで参考にポンチ絵を用意させていただいております。8ページをご覧ください。

まず事例の④でございますが、太平洋側に大規模災害が発生したことを想定しまして、日本海側の港湾が太平洋側の港湾としての代替港として機能するための訓練でございまして、平成25年及び平成26年に、東京と名古屋で開催しています。これによりまして、港湾管理者4者間の連携とか、荷主とか運送企業などとの連携、対応方法等について訓練を行ったところです。

次にその下の事例⑤ですけれども、これは伏木富山港の例でございます。国際RORO定期航路が開設されておりますが、これは、最近ではロシア向けの中古車の輸出が活況を呈しておりまして、平成25年は、中古車を中心に87万トンでございます。また、2010年当時と比べますと、2.5倍の取扱量を記録しております。現在は、週1便の定期便に加えまして不定期で月4便運航し、増加する貨物に対応していることを把握しておりま

す。

次のページでございますが9ページ目です。外航クルーズ船の寄港誘致に関する取組でして、今クルーズ100万人時代の実現に向けて、官民一体で取り組んでいるところです。平成26年2014年の速報値ですが、外国船社によるクルーズ船寄港回数は、博多港が99回で1位、長崎港が70回で第2位、小樽港は31回で第7位にランクされていて、速報値では654回寄港したということでございます。うち、日本海側港湾では、日本国内寄港の大体4割ぐらいを占めているということでございます。

続きまして10ページ目でございます。事例④でございますが、これは境港でございます。鳥取、島根の両県にまたがっておりますが、クルーズ船寄港の誘致活動として、誘致から寄港時の対応までを官民一体で取り組んでいる事例でございます。クルーズ客船寄港への環境づくりの会議を開き、あるいは、外国人の観光客の買い物金額アップ講習会なども開催するといった取組もされておまして、この図で言いますと、右上の水色で示した外国クルーズ船に着目しますと、平成26年2014年当時には、水色10回でしたけれども、平成27年今年は、おそらく20回ぐらい来るだろうということで、まさにクルーズ船の誘致、外需の内需化による地域の活性化というのが期待されているところでございます。

次に事例の⑤についてでございますが、リサイクル貨物についての取組でございます、リサイクルポートに指定した能代港、酒田港、姫川港が合同で、リサイクル貨物の流通拡大の取組を行っております。

参考までに酒田港ですけれども、中国、韓国向けの金属スクラップを中心に、2013年の輸出取扱貨物量は19万トンで、過去最高を記録しております。

また、平成26年の国際海上コンテナ貨物につきましても、中国向けの、例えば紙おむつ工場からの製品の輸出等が好調であったこと、あるいは、その生産に必要な原料の輸入も増えた結果、コンテナ貨物量が前年比8割ほど増加したというふうな結果も得ております。

このようなフォローアップを踏まえまして、結果は11ページにまとめております。この1年のいろんな調査をした結果でございますが、日本海側拠点港を選定して3年が経過しましたけれども、基本的には、港湾管理者が中心となって官民一体で計画実現に向けた様々な取組が行われているということ把握しております。また、一定の成果が表れているということでございます。特に外航クルーズに関しまして、地域ごとに特色ある取組の

結果、速報値であります。平成26年寄港回数は過去最高を記録しまして、平成27年今年もさらに伸びるといふふうに予想しているところでございます。

また、各計画の貨物量等の実績でございますが、これも港湾管理者が中心となって官民一体で積極的な取組が行われた結果、各計画の選定時よりも、選定後3年目の値というのは上回っている計画が、全体32計画あったんですが24計画、約8割となりまして、また2015年というのに中間目標値を設定しておりますけれども、それを前倒しで9計画3割が達成している状況でございます。

今後も、各港におきまして、計画の実現に向けた取組をさらに進めまして、2015年の中間目標を達成できるということを期待しておりますし、私どもも支援していきたいといふふうに考えております。

また、12ページ以降は実績データを入れておりますので、これは参考としてご覧いただければと思います。

お時間もないようでございますので、これで、日本海側拠点港の取組状況について、報告を終わらせていただきまして、続きまして、バルク港湾について、資料9に基づきまして報告をさせていただければというふうに思います。

お手元の資料9少し分厚い資料でございますが、参考資料が入っておりますので、本文を紹介させていただきます。

まず1ページ目をおめくりいただければと思います。

バルク戦略港湾、これは平成23年5月に10港選定しましたけれども、この戦略港湾を念頭に置きながら、平成25年に港湾法に位置づけ、特定貨物輸入拠点港湾等を位置づけたところでございます。

また港湾の基本方針におきまして、港湾管理者が特定利用推進計画を作成した際に同計画の進捗状況の確認を行うとなっていたことから、最近の進捗状況についてのご報告をさせていただきます。

新たに進捗した部分ということで、昨年に引き続いて、変更箇所を下線引いております。例えば平成26年4月には、エネルギー基本計画が閣議決定され、また平成26年12月には、港湾管理者である福島県による小名浜港にかかわる特定利用推進計画が公表されております。さらに平成26年度、昨年度の釧路港においては、水深14メートルのターミナルの着手。また、平成27年1月には、荷さばき施設等にかかわる税制特例措置の延長が盛り込まれた税制改正の大綱の閣議決定がなされたところでございます。

ザッと、その概要を説明させていただきます。

次の2ページ目に、エネルギー基本計画の抜粋を入れております。昨年4月に閣議決定されましたエネルギー基本計画におきまして、石炭というのがベースロード電源の燃料として位置づけられておりますが、この計画の中で、官民が連携し、LNG、石炭等の安定的かつ安価な調達を図るため、大型船の受入機能の確保、強化を推進していくということが盛り込まれているところであります。

また、次の3ページ目でございますが、これは若干、復習的になるんですが、バルク戦略港湾のねらいを示しております。

これまでご案内のとおり、個々の企業が中型船による個別に輸送を行い、輸送の最適化を図ってきたところでございますが、これからは、企業間連携により大型船を活用した効率的な海上輸送ネットワークを形成することで、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体に裨益させて、国全体として、この資源とかエネルギー等の安定的かつ安価な輸入を実現していこうというものであります。

こうした取組を進めることによりまして、指定港湾に選ばれた小名浜高におきましては約4割の海上輸送コストの削減効果があるというふうに試算しているところでございます。

次の4ページ目でございますが、小名浜港で全国初となる特定利用推進計画を作成し公表されましたので、これを報告させていただきます。ここに書いたとおりでございますが、指定港湾である小名浜港にケープサイズ級の12万トン級の船舶等が満載で入港可能となることによりまして、ここで荷を下ろして船を軽くしてから、小名浜港以外の連携港との2港寄り等の共同調達が実施されるというふうな計画でございます。

また、次の5ページ目をご覧ください。

これは徳山下松港と宇部港でございますが、これは指定港湾には指定されてないんですが、国際バルク戦略港湾に選定された両港におきまして、企業間連携の実現に向けて、石炭の共同輸送の取組が自主的に行われておりますので、参考までに報告させていただきます。

ここに書きましたように、宇部港において2020年代前半の運転開始を目指して、120万キロワット級の石炭・火力発電設備を用いた電気等供給事業が検討されているというのが最近プレスされたところでございます。

それと、次の6ページの資料をご覧ください。釧路港でございますが、北海道とか東北地方をはじめとする地域への穀物の安定的かつ安価な輸送を目的として、平成26年度よ

り、パナマックス級の大型船舶の入港が可能となる水深14メートルのターミナルの整備に着手しているところでございます。

これによりまして、ここにも書いていますように、満載して喫水調整を行うことなく大型船による穀物の一括大量輸送が可能となり、約4割の海上輸送コストが削減されるということが期待されております。

次の7ページ目をご覧ください。これにつきましては税制改正の説明でございますが、基本的には、平成27年度税制改正におきまして、高能率な荷さばき施設等の整備に係る固定資産税、都市計画税について、2年間、特例措置が認められたということでございます。

以降、参考までにバルク戦略港湾政策とか石炭とか穀物の輸入を取り巻く状況についても入れましたけれども、お時間の関係上、省略させていただきます。

以上でございます。

【分科会長】 はい。だいぶもう時間が押してきていますが、ご質問がございましたら、よろしく。はい。

【委員】 時間がないようですので、早口で言いますけれども。全体のフォローアップなのでございますけれども、フォローアップの内容を拝見して、港湾管理者の方々をはじめ官民一体となって積極的に取組が行われたということはよく分かったのですけれども、やったこととできたことだけが書かれていて、計画を下回っている港も幾つかあるようですけれども、それについての課題の整理という意味では、若干足りないのではないかというふうに思いました。年に一度のフォローアップをしながらPDCAサイクルを回していくという観点からすると、やりました、できましたということだけではなくて、できなかったところもあるとか、課題として新たに見えてくることもあるといったようなことも付け加えて報告、フォローアップしていただければと思います。

【産業港湾課長】 はい、了解致しました。2015年の中間報告のときに、またしっかりとさせていただきたいと思っております。

【委員】 よろしくお願ひします。

【分科会長】 はい、じゃあ。

【委員】 短い質問です。バルクで。水島港の進展、あれば教えてください。

【産業港湾課長】 具体的なもの、きちっとしたものは持っておりませんが、基本的には、企業間連携でありますとか、新しい穀物関係の企業が立地する等の動きは出てきてい

るというふうに認識しております。

【委員】 分かりました。

【分科会長】 よろしいですか、ほか、ご質問はありませんでしょうか。何とか時間になったかな。ということで、これで終わりにしたいと思いますが、説明の時間がやっぱり、少し長すぎますね。当初に想定されている時間をはるかに超えて、説明に時間を擁しています。いろんな委員の方からご意見をいただいて、それでフィードバックをかけていくというのが大きなこの場の役割ですので、時間が来たから質問を切ってしまうと私も非常に心苦しいということで、以降気をつけてください。

【計画課長】 はい、以降、注意致します。

【分科会長】 おそらく事務局で、これは何分かかるといっても想定されているので、その時間の中で収まるように。資料を見れば分かるところたくさんありますので、そこをあえて読まれる必要もないと思うんですね。はい、それでは、以上で議事は終了致しましたので、事務局に進行をお返し致します。

【総務課長】 ご審議ありがとうございました。

それでは、事務局より、事務的なご連絡差し上げます。本日使用しました会議資料につきましては、お荷物になると思いますので、机に置いたままにさせていただければ、こちらで郵送させていただきます。また、港湾分科会委員の皆様におかれましては、大多数の方の任期が3月12日となっております。現在、改選手続を進めさせていただいております。なお、今回、毎日新聞編集委員の内野雅一委員、及びトヨタ自動車株式会社車両物流部長の木村省二委員におかれましては、ご都合により、ご退任することになりました。ここで、この点、ご紹介申し上げますとともに、これまでのご貢献に対して、厚く御礼を申し上げます。ありがとうございました。

次回でございます。第60回港湾分科会の開催時期につきましては、今の時点で、6月の下旬を予定しております。委員の皆様には、後日、事務局から日程調整のご連絡をさせていただきますので、どうぞよろしくお願い致します。

以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会とさせていただきます。どうもありがとうございました。

—— 了 ——