

平成27年6月29日（月）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階 特別会議室

交通政策審議会第60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60回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成27年6月29日(月)

開会 10時00分 閉会 12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
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
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
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
成瀬 茂広	トヨタ自動車(株) 物流管理部長
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
望月 久美子	(独)住宅金融支援機構 理事

<委員以外>

氏名	役職名
小田 和之	(一社)日本船主協会 常勤副会長

4. 会議次第

① 港湾計画について（審議）	
・石狩湾新港（改訂）	・・・ 05
・八戸港（一部変更）	・・・ 16
・鹿児島港（一部変更）	・・・ 17
② 平成27年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について（審議）	・・・ 20
③ 港湾における洋上風力発電の導入円滑化について（報告）	・・・ 24
④ 港湾における気候変動への適応の方向性について（報告）	・・・ 29

5. 議会経過

開 会

【総務課長】 定刻となりましたので、ただ今より交通政策審議会第60回港湾分科会を開催させていただきます。

議事に入るまでの進行役を務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

まず、資料の確認をさせていただきます。お手元の資料の一番上に、会議資料一覧という一枚紙をつけてございます。これと見比べていただいて、不足、落丁等ございましたら申し出ていただきたいと思いますけれども、いかがでしょうか。議事の途中でも結構でするので、遠慮なくお申しつけください。よろしいでしょうか。

それでは、委員の改選及び退任についてご報告いたします。港湾分科会は、3月に委員の皆様のご改選期を迎え、交通政策審議会の委員として本分科会委員を務めてくださる方6名と、交通政策審議会の臨時委員として本分科会の委員を務めてくださる方8名、合わせて14名の方に引き続きご就任をいただきました。

また、毎日新聞編集委員の内野委員、トヨタ自動車株式会社の車両物流部長の木村省二委員がご退任をされまして、新たに1名の方が委員にご就任されております。この結果、港湾分科会としては、委員数が15名となっております。

それでは、今回、ご就任いただきました委員につきまして、ご紹介いたします。

トヨタ自動車株式会社 物流管理部長の成瀬茂広委員でございます。

【委員】 トヨタの成瀬でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

【総務課長】 また、本日、鈴木委員がご欠席されておりますけれども、鈴木委員にかわって専門的なご意見をいただくために、一般社団法人日本船主協会の常勤副会長 小田和之様にご出席をいただいております。

【(一社)日本船主協会 常勤副会長】 船主協会の小田でございます。よろしくお願いいたします。

【総務課長】 議事に入ります前に、委員の出席状況をご報告いたします。

本日は、委員全部で15名中、現在11名の委員が出席されております。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8名でございますので、定足数に達していることをご報告申し上げます。

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】 おはようございます。分科会長を初め委員の先生方におかれましては、非常にご多忙の中お集りをいただきましてありがとうございます。

先ほど総務課長からご報告申し上げましたとおり、去る3月の改選に伴い、12名の委員の方々に、引き続き港湾分科会の委員にご就任いただくとともに、新たに成瀬委員にご就任いただきました。今後ともよろしくご指導、ご鞭撻のほどよろしくお願い申し上げます。

さて、今年度、平成27年度でございますけれども、私ども港湾局といたしましては、「東日本震災からの復興の加速」、「成長戦略の具体化」、「国民の安全・安心の確保」、「地域の活性化」の4分野の取組を積極的に推進することとしております。

最近では、「成長戦略の具体化」に向け、横浜港で我が国初めての水深18メートル岸壁を含むコンテナターミナル、MC-3と呼んでおりますけれども、このターミナルが4月に供用開始し、国際コンテナ戦略港湾の競争力強化が図られたところでございます。

それから、遠隔離島の関係でございます。排他的経済水域及び大陸棚の保全・利用の活動拠点ということで整備を進めておりますけれども、沖ノ鳥島につきましては、5月に現地で2つ目の栈橋を設置する工事を無事再開しているところでございます。それから、南鳥島につきましても、この27年度中に施設の利用を開始する状況になってきております。

一方、「地域の活性化」という観点から、地域の基幹産業を支える裾野の広い産業の一つである自動車産業の競争力強化のための新規事業が、平成27年度、名古屋港、茨城港常陸那珂港区、及び広島港において認められたところでございます。

また、最近クルーズ船の寄港が非常に増えておりますが、「クルーズ100万人時代」の実現のために、クルーズ船の受入環境の整備に取り組んでいるところでございます。

本日は、議事次第にありますとおり、港湾計画の変更として石狩湾新港の改訂、八戸港及び鹿児島港の一部変更がございまして、それから、平成27年度の特定港湾施設整備事業基本計画、いわゆる起債事業でございますけれども、この基本計画についてご審議をお願いしております。

また、昨年度末に「港湾における洋上風力発電施設等の技術ガイドライン（案）」を取りまとめたところでございますので、ご紹介をさせていただきますとともに、気候変動への対応について、本年の夏ごろの政府決定に向けて昨年度検討を行いましたので、ご報告させていただきたいと思っております。

本日お集まりいただきました委員の先生方のご知見をいただき、よりよい計画となるよう、活発なご審議をお願い申し上げたいと思います。

それから、本日は分科会の終了後に、先ほど申しあげました横浜港のMC-3ターミナルも含む主要箇所をご視察いただくことになっております。今後の分科会でのご審議の参考にさせていただければと思いますので、どうぞよろしくようお願い申し上げます。

以上で、挨拶とさせていただきます。ありがとうございました。

【総務課長】 それでは、議事を進めさせていただきます。

カメラの撮影はここまでとさせていただきますが、カメラの方がいらっしゃれば退場をお願いいたします。よろしいでしょうか。

それでは、分科会長、進行をお願いいたします。

【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4件、報告事項2件、用意しております。まず、「港湾計画について」でございます。議事次第にありますように、港湾計画の改訂が石狩湾新港1港、港湾計画の一部変更が八戸港及び鹿児島港の2港でございます。ご審議よろしく申し上げます。

それでは、初めに石狩湾新港の港湾計画について、事務局から説明をお願いいたします。

なお、改訂ということで、本日は港湾管理者である石狩湾新港管理組合から、専任副管理者と北海道開発局の港湾計画課長にご出席いただいております。どうぞお座りください。

それでは、よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 では、説明をさせていただきます。どうぞよろしくようお願いいたします。

最初に石狩湾新港の計画改訂で、資料1でございます。A4横の紙をご覧くださいければと思います。

表紙の1番上に記載してございますとおり、改訂ということで、今回、全体的な変更という位置づけになります。昭和40年代前半を目標年次とした計画の見直しになってございます。

石狩湾新港の位置でございますが、右の上に四角い枠の中で小さく囲っておりますけれども、札幌市の北、約15キロメートル、札幌の中心から車で約30分の位置にございまして、石狩市、小樽市にまたがった港でございます。札幌市周辺に位置する港湾として、札幌から約60キロのところがございます国際拠点港湾である苫小牧港がございます。苫小牧港は工業発展に寄与する港湾として昭和30年代に開発が始まり、その後、流通の機

能を備えた北海道の経済を支える総合的な港湾として発展しております。

一方の石狩湾新港の説明でございますが、資料を1枚めくっていただきまして1ページ目になります。上のほうに文字に下線を引いておりますけれども、札幌における新たな流通と生産機能を分担する拠点港として計画され、昭和57年に第一船が入港した比較的新しい港になっております。また、リサイクルポートや、LNGでの日本海側拠点港に選定されております。全景写真をつけておりますが、各地区の役割につきましては、後ほどご説明させていただきます。

その次の2ページ目をご覧ください。石狩湾新港の背後地では、物流等の拠点形成が進められております。既に600社を超える企業が操業しております。主な立地企業は、冷凍冷蔵倉庫、リサイクル関連企業、物流倉庫、食品加工企業などがございます。

また、図面に青い文字で記載してございますが、LNGの受入基地、あるいは、現在建設中の北海道で初めてとなるLNG火力発電所などが立地をいたします。さらに、製紙工場が近接する江別市に立地してございまして、原料の輸入でこの港を使っております。

1枚めくっていただきまして、3ページ目をご覧ください。石狩湾新港の取扱貨物について、主な品目をご説明させていただきます。

まずは、左半分の4つのグラフをご覧ください。これは平成26年の実績になります。この内、青いグラフが外貿、桃色が内貿になります。また、どちらも色の濃い方が「出し」、薄い方が「入り」になっています。

一番左上、輸出の主な品目でございますが、四角で囲ってございますけれども、金属くず、再利用資材でございます。金属くずは主に自動車のスクラップであり、中国、韓国、あとはベトナム等に輸出されております。再利用資源の主なものは、古紙でございます。多くが中国向けです。

その右側の輸入の現状でございますが、LNG、木材チップといったものが多くなっております。ちなみに北海道では、石狩湾新港はLNGの唯一の輸入港になっております。その下の輸入の内、砂・砂利、セメント、石灰石でございますが、これらは主に札幌都市圏の建設需要に対応するものとなっております。

次に同じページの右側、後ろに色をつけておりますけれども、目標年次平成40年代前半の取扱見込みをご説明いたします。

まず、濃い青の輸出でございますけれども、引き続き金属くずが多くございます。それから、自動車部品が見込まれております。自動車部品はスクラップする自動車から使える

部品を取り出して中古品として輸出するものでございます。

右上の輸入でございますが、LNGの増加を見込んでおります。現在、年間約100万トンの取り扱いでございますが、LNG火力発電所の稼働、あるいは道内産の天然ガスの枯渇対応ということで、約450万トン増える見通しでございます。

また、再利用資材を囲み文字にしております。3%で少なくございますが、これは今後この地域で行われるバイオマス発電に使われるパームヤシ殻をマレーシア等から輸入するものでございます。

一番右下の移入を見ていただきますと、砂・砂利、セメント、石灰石、これらは発電所建設あるいは北海道新幹線建設、あるいはその関連開発などを見込んでおるものでございます。なお、石灰石等の輸送の効率化のため、大型の船舶で運びたいという要請が出ているところでございます。

次の4ページ目をご覧ください。取扱貨物の実績と見通しについて、経年的にグラフにしたものでございます。左上のグラフのうち、赤い印で示したものは外貿になります。現状に比べて、目標年次で約600万トン増えておりますが、そのうちの500万トン近くはLNGの増加でございます。

緑の印は内貿でございます。約230万トン増える多くは、砂・砂利等の建設資材を見込んでおります。

また、下の青い棒グラフが、外貿コンテナの取扱個数の推移でございます。近年、堅調に推移してございますけれども、さらに今後、製造食品あるいは自動車部品等の取り扱いにより、目標年次では9万TEU弱まで伸びると見込んでおります。

次の資料5ページ目をご覧ください。「石狩湾新港の目指すべき姿」ということで、現状・優位性、動向、課題等整理をいたしました。これまで貨物の実績等でお話した内容の繰り返しでございますので、右のページの「目指すべき姿」で主な項目を再確認させていただきたいと思っております。下線を引いているところを目で追っていただければと思っておりますが、外貿コンテナ輸送、新エネルギー、リサイクル貨物、LNG拠点の機能の強化、食料輸送拠点、それから、リサイクル貨物輸送拠点といったところがポイントになってまいります。

一番下になりますけれども、「交流・観光」の項目のところ、「海洋性レクリエーション需要等に対応」と書いてございます。主にスクラップを扱う施設の付近で水上スキー等の利用がございまして、貨物船と輻輳することから、これを分離することなどを目指し

たいと考えております。

次の資料6ページ目をご覧ください。港湾機能のゾーニングを整理をしております。現状ほぼ同じゾーニングではございますけれども、例えば、赤でお示ししております物流関連ゾーンの中で、一般貨物と外貿コンテナ、あるいはスクラップ等が輻輳している箇所がございます。また、コンテナヤードは狭隘化しておりますので、今回の計画で整理したいと考えております。それから、物流ゾーンとレクリエーション機能が輻輳しておりますため、これを分離いたします。資料で言うと、ちょうど真ん中の右の薄い緑の「緑地レクリエーションゾーン」でございますが、これの北東側に石狩川の影響で作られました砂州が1.5キロほど伸びておりまして、例えば、「あそびーち石狩」という海水浴場や、石狩灯台、はまなすの丘公園などといったレジャースポットが立地する場所となっております。

1枚めくっていただきまして、資料7ページ目をご覧ください。施設計画の全体になります。今回、改訂でございますので、既に計画に位置づけられているものもあわせて全体をお示ししております。枠で囲んだ黒い文字でお示したものが既存の機能、あるいは既に計画に位置づけられている機能でございます。青い文字が、今回新たに計画に位置づけをするものでございます。既存の機能で言いますと、先ほどお話しをいたしましたけれども、LNGの基地、あるいはLNG火力発電所、あとは西地区に木材チップの輸入拠点がございます。それから、上のほうに洋上風力発電を行う地域という位置づけがございます。こういったところは引き続きこの機能を担います。

左下に「在来貨物対応」とございます。花畔と書いて「ばんなぐろ」と読むのですが、花畔地区でコンテナと在来貨物が輻輳しておりましたので、花畔地区の沖に近い2バースをコンテナバースとして明確に位置づけまして、あわせて背後にヤードを拡張することでほかの貨物との輻輳及びコンテナヤードの狭隘化に対応いたします。

西地区の木材チップ輸入拠点に隣接いたしまして、船舶の大型化、新たなニーズの対応として、バイオマス発電の燃料の輸入等に対応する水深12メートルの岸壁等を新たに計画いたします。

図の右上をご覧くださいと、「循環資源の集約」と書いてございますが、東地区では、樽川地区、花畔地区でも取り扱われている金属等のスクラップ、循環資源をこの東地区に集約をしたいと思っております。かつ、船舶の大型化による輸送の効率化を図るということで、現在、10メートルの岸壁がございますけれども、その沖に12メートルの岸壁及び金属等を取り扱う埠頭用地を用意いたします。

また、海洋レクリエーションということで、繰り返しになりますけれども、水上スキー等を物流機能と分離するゾーンということで、東地区のさらに東側のところにレクリエーションゾーンという緑地なり、斜路なりを用意したいと考えてございます。

以上が、石狩湾新港の計画改訂の概要となっております。

8ページ目からは、個別の課題や要請の資料でございますので、ざっと眺めていただきますと、まず、8ページ目は、コンテナヤードが狭隘化した状況をお示した写真を載せてございます。

9ページ目には、コンテナバースとヤードの配置の現状が書いてございます。図の左の方で黄色い文字で示したコンテナバースの位置に対して、上屋等の配置の関係でヤードとしては黄色く塗った場所を使っております、結果、コンテナ貨物と一般貨物が輻輳している状況になっております。

10ページ目は、船舶の大型化への対応を説明した写真なり資料でございます。

11ページ目は、リサイクル企業が背後に39社張りついてございますので、その張りつき状況、それから荷役に複数地区の岸壁が使われているという説明の資料をつけております。

12ページでございますが、パームヤシ殻を利用したバイオマス発電計画の概要でございます。今のところ2社ほどこの背後でバイオマス発電を行う予定でございます。ちなみにB社につきましては、この7月から稼働を予定しており、既に施設を建設中でございます。

それから、最後13ページ目になりますけれども、海洋レクリエーションということで、貨物船と水上バイク等の輻輳が発生している状態を示した写真でございます。

14ページ以降は、個別箇所の計画内容の資料、また、港湾の基本方針との整合について整理した資料でございますが、先ほど全体の絵で説明させていただきましたので、割愛させていただきます。

以上で、石狩湾新港の改訂の説明を終わります。ご審議のほどよろしくお願いいたします。

【分科会長】 それでは、石狩湾新港の港湾計画について、ご質問、ご意見ございましたら、ご発言お願いいたします。委員、お願いします。

【委員】 まず、こういった全面的な改訂というときには、基本的なことだと思いますが、長期的な視点に立った、なぜ必要になるかという大義と、やり方が納得できる合理性、つまり大義と合理性というか納得性が必要だと思うのです。今回のこの計画を見たときに、

長期的な需要予測をこの新港についてしていますが、長期予測の中で当面の計画の変更がどういう位置になっているのかというのが、まず一点、わかりにくい。なぜこういうことを聞くかという、長期予測の目標年次に対する需要予測が、見ていただくと現状の趨勢のまま、右肩上がりといったら語弊があるかもしれませんが、直線的に需要を見込んでいると思うのです。これは、今後人口減少や、産業構造の変化など、いろいろな変化がある中で、今までの傾向を延長線上に結んで、これだけの需要が見込まれるとしている。したがって今、こういった計画変更が必要だということに、やや危険なものを感じます。将来予測なので必ずしもこういかないリスク要因があると思うのです。その辺をこの需要予測の中でどれくらい見込んでいるのか。仮に不確定なのだという不透明さがあるのであれば、そういう状況であるという認識を持っている必要があるのではないかと思います。当面の改訂の具体的な課題については、実はよく見ると顕在化している問題に対して対応していくということで、ある意味、納得感はあるのですけれども、その長期的な需要予測の中で見たときに、今の当面の対応が需要予測と齟齬がないのかという点。どんなリスクを負っているのかというチェックがあるのかないのか。その辺が心配になりました。これもくどくど言うようすけれども、つまり、当面の対症療法に終始した結果、長期的な無駄な投資や手戻りは、一番やってはいけないことかと思いますので、その辺はこの計画変更に当たって目標年次にすり合わせるという点でどんな考え方を持っていらっしゃるのかということですね。例えば、拡張や新設をするといったときに、長期寿命化の話もありますが、何年ぐらいを持たせるという想定で、このリスクは吸収できるという考え方があるのか、ないのかということ。少し回りくどいような質問、確認事項ですけれども、お答えいただけますでしょうか。

【港湾計画審査官】 どうもありがとうございました。長期的な需要趨勢と当面の計画との関係、あと、対処療法的になって長期的な手戻りが発生しないかというご懸念ということでお聞きしました。

まず、需要予測と今回の施設計画の期間の考え方ですけれども、今回は平成40年前半を目標年次としておりますので、そこまでを見越した需要予測で考えております。例えば、先ほど例示で申し上げましたLNGや、建設資材等につきましては、これは直線的に伸ばしたということではなくて、それぞれの事業者の動向、ヒアリングを踏まえた上でそれを積み上げた結果で整理をしておりますので、図で見ますと、いかにも直線で引いたように見えますけれども、例えば、LNGなども発電所の建設が段階的に進めば段階的に増えて

いくということかと思えます。ここはもう少し丁寧に資料をつくり込んだほうがいいかなということで、課題としても今回受けとめてみたいと思えます。

それから、長期的な趨勢に手戻りが発生しないかどうかという点につきましては、もちろん、そういった考え方は当然重要でございますし、そのために一般的にはこの港湾計画改訂をする際には、港湾管理者の方で15年先ではなくて20年、30年先を見越した将来構想や長期構想を検討された上で、その前半部分を切り取ってこういう形にまとめていくというのが一般的でございます。そこは今回の審議の中身ではないのですけれども、港湾管理者の方で十分議論されておられるということでございます。その上で、今回、手戻りが発生しないかどうかということにつきましては、きちんと注意をして見てきております。例えば、リスク要因としてどういったものがあるかについては、例えば、経済動向がどう変わるか、発電に係る施策がどう変わるかによって随分変わってくる可能性はありますけれども、港湾計画に位置付けた施設につきましては、そういった動向を見ながら、その適時必要なタイミングで、その時点で必要性を判断しながら着工していくこととなりますので、それはまた次の段階でのチェックで十分リスクを回避できるかなと考えております。以上でございます。

【分科会長】 この件、いろいろ議論したいと思うのですが、その前に石狩湾新港管理組合の方からも、今の関連のことに関しまして何かご発言ございますでしょうか。

【専任副管理者】 どうかよろしく願いいたします。

只今のお話ですけれども、確かに我々は、長期構想を見ながら、先を見据えた上で、現在の港湾計画の改訂に向けて作業をしてまいりました。先ほどお話がありましたけれども、この港は非常に若い港でございますし、そして背後には道都札幌市があり、そして背後には石狩湾新港地域という開発地域を持っている。非常に恵まれたところでございまして、そうした中で新しい使われ方がされる、あるいは、今の使われる方が伸びていくなど、そうした伸びしろも十分持っている港だと我々は考えております。

いずれにしても、ご指摘のようなリスクを顕在化させないように、その都度チェックをしながら、また、新しいものには柔軟に対応しながら進めて参りたいと考えております、以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。この件に関しまして、何かほかにご発言がございましたら。

【委員】 今のお話を聞いておまして、この石狩湾新港に関しては、国のエネルギー

政策と、バルク戦略港湾の政策がかなり一致して、これから新しく石狩湾新港を北海道地区におけるエネルギーの集約された港あるいは産業に、生産にしていくという非常に大きな方向性、政策の中にのっとったことなのだろうなどご説明を聞きながら思いました。

前回は、同じ石狩湾新港で洋上風力のお話も出てきておりました。それから、この中で非常におもしろかったのは、パームヤシを使った新しいバイオマスエネルギーなど、これからの新エネルギーの方向も模索するような工場もつくられるということでございます。ただ、私も一見したときに、輸入がこんなにほんとうに需要があるのかなと思いました。平成40年代前半で将来見込みをつくっておられて、輸入が3倍以上に、254万トンから841万トンに、そんなにいくのだろうかということも言ってらっしゃったのですけれども、私もほんとうにいくのかなと思ったのです。

しかし、それは、むしろこのLNGのエネルギーの工場をここでつくるということが大前提でこの計画はなっているわけですから、この工場自体がとん挫すれば別の話かもしれませんが、こういう計画を、むしろ発電所のほうで持っているということがベースになってこの計画があるわけなのでしょうから、非常に根拠のあるものですね。どういうスピードで発電所計画の年次的な建設が、というところまでにはここには触れておりませんが、おそらく最大キャパをそこまで持っていくという計画はあるわけですね。そういう意味では、石狩湾新港自体が冒頭にも申し上げた中、そういうエネルギーというものでもしっかりと位置づけられた、その上で、バルク戦略港湾、日本海側拠点港という日本の政策と、港湾政策とが一致して進めていこうとするものであると理解をいたしております。

その上で、前回の分科会でも申し上げたくて、このバルク戦略港湾、日本海側拠点港の話題が出たときに加えて申し上げたいのですけれども、前回の審議会でも日本海側の拠点港について、各地域がほんとうに港の特色、機能を踏まえて強化して、地域みずからが自主的に特色を出そうということで取り組まれているという事例をたくさん見ました。この石狩湾新港もエネルギーを中心にやっっていこうということなのだと思います。

私は今回の改訂は、バルク戦略港湾、日本海側拠点港という中で位置づけられて、非常に前進していると思いますし、こういったことが進むことによって日本の重要な輸入資源の取り扱いが、特にエネルギーに関するものが港を通じて安定的かつ安価な輸入を実現し、エネルギーが生産されていく。日本のエネルギー政策が大きく変わったということと、この港の政策とが一致している。これは国益にとっても重要なことだと思っております、こういった実施が今後とも日本海側拠点港、また、バルク戦略港ともに具体的に進んでい

くことは喜ばしいことだと思います。ぜひ前進していただきたいと思っております。以上です。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。以前より、今、委員がおっしゃったように、LNG基地を初め、この後のエネルギー政策の中でも非常に重要な港になるということ。それから、総務省などでもまちづくりという観点から、石狩市がコジェネレーション、木質バイオマス発電等で市役所を初めとして港湾施設とネットワーク化するという計画も実証実験ですけれども、これから入っていくということで注目しておりました。せっかく改訂があるので、実は先週札幌に行ったのですが、市内からわずか30分でしたのでお邪魔してまいりました。北海道ガスの基地も拝見しまして、このパイプから100%札幌に行っているのだよと、自信を持って送り出している様子を見せていただきました。

2点だけ、顕在化した課題についてご報告させていただきたいと思っております。東地区について10ページをご覧ください。私が伺ったときには、台湾船籍の2万トン程度の貨物船が泊まっておりました。船の喫水線がこのように丸見えの状態、水深不足のために金属くずを満載することができず、その船はその後、釧路港に行って、積み増ししてベトナムに向かうと伺いました。以前は、行き先が中国や韓国など近い箇所が多かったようですが、近年は遠方のベトナムが増加したために、大型船の輸送が非常に増えているということで、大体が石狩湾新港で金属くずを積んだ後に、北海道の太平洋側の港に行って積み増しをしてベトナムへという形だそうです。他港に寄っていかねばいけないということで、結果、輸送距離が長くなり、コスト増ということで、競争力の低下を招いているという課題をひしひしと感じました。

また、安全な綱の取り方ができないとかがっておりましたけれども、離れた岸壁からここを見ますと、岸壁の長さが185メートルだったのですが、私が行ったときの船が171メートルございまして、全く岸壁が隠れてしまって船しか見えないという状況で、ほんとうに大変な課題だなと思いました。

それから、資料の8ページで下の写真でございますけれども、ヤード不足のために4段積みといわれるような空のコンテナが、このように積まれております。これは安全面でもよろしくないということで、どういうことかと伺いましたら、洋上風力の計画があるほど風が大変強いところなので、空のコンテナが飛ばされてしまう可能性があるということで、安全面でもこういった積んだ状態はよくないと伺いました。先ほどご説明がありましたよ

うに、背後に札幌圏があり、冷凍冷蔵庫も大変施設が増えておりました。そういったことで外貿コンテナの取り扱いが非常に増加して、コンテナヤードが不足しているため、ガントリーから非常に離れたところまで長い距離の横持ちとなっていて、これも非常に効率が悪いなということが一目で見てとれた次第です。

というところで感想めいてしまいましたけれども、開港してからまだわずか30年というところで、若い港でございます。ここ数年の伸び方が非常に大きなものがございまして、私などから見ますとうれしい悲鳴のようにも見えるのですが、これが悲鳴のままではいけないという部分では、早急に手を打たないと、お客様が離れていってしまっただけでは困る。ですから、長期的な視点、それから、今、私が見てとった顕在化した対症療法という部分でも、この後、スピード感をもって対処していただきたいという感想を持った次第でございます。以上です。どうも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。今の委員の方々のご発言に対して、何か管理組合からつけ加えることがございましたら、よろしく願いいたします。

【専任副管理者】 ありがとうございます。今、委員がおっしゃられたとおり、現状でもう既に混雑したりしている課題がございますので、そうした課題にはとにかくできるだけ早く解決できるように取り組んでまいりたい。そして、長期的な視点を忘れないで、しっかりと中での今の立ち位置を確認しながら整備を進めてまいりたいと思いますので、今後とも、ご指導よろしく願いいたします。

【分科会長】 大体予定の時間になったのですけれども、よろしいでしょうか。

【委員】 はい。1ページ目の地図を見ていただくと、この石狩湾新港の位置がわかるわけで、日本海側の札幌に一番近い最重要拠点ということになるのだけれども、もう一方で、太平洋側には苫小牧があるわけです。どちらも工業的性質の強い港だと思うのだけれども、苫小牧でいろいろな経験を踏まえてきたのも港湾の世界でもあるので、18ページに位置づけとあるのだが、これは単に文章でどこにもあるようなことが書いてある位置づけなので、そうではなくて複数の港の中でそれぞれがどういう機能をそれぞれ果たしていくことになるのか、というあたりのストーリーを、資料としてつけておかないと、この石狩湾新港の全体で空間的に見たときの位置づけというのは、少し分かりにくいところがあると思うのです。そういう資料も充実しておいていただけたらと思います。以上です。

【分科会長】 はい、いいですか。

【港湾計画審査官】 一言だけ。先生方、どうもありがとうございました。最後の委員

からのご指摘でございますけれども、冒頭、口頭でしかご説明できなかったのですが、繰り返しますと、苫小牧につきましては、昭和30年代から開発されている、まさに北海道経済を支える工業港であって、途中、時代の情勢の変化の中で流通機能も果たしてきたというところではあります。

それから、石狩湾新港につきましては、札幌都市圏の流通機能を担うということで、昭和40年代から計画されているということで、そこは一定の棲み分けはできていると思うのですが、きちんと今後そういったことを資料でお示しできるように、これは工夫をしてまいりたいと考えております。

それから、委員からLNGの話がございまして、発電所の始まる時期をご説明しませんでしたので補足だけさせていただきますと、例えば、今つくっております1号機が、2019年2月には営業を開始いたします。それから、2号機、3号機とできる予定でございますけれども、3号機につきましては、2028年12月、平成40年ということで、ちょうどこの計画期間内にできてくるということで、今回のような見通しを立てております。一応そういった形で長期的な見通しも立てて計画を整理してございます。冒頭、委員からのご指摘がございましたが、指摘をきちんとご説明できるようにしていきながら、これからも取り組んでまいりたいと思っておりますので、引き続きご指導のほどよろしく願いいたします。

【分科会長】 はい。

【委員】 先ほど言い忘れたのですが、ぜひこれはバルク戦略港湾として、特に輸入エネルギー港湾として非常に大事な大きな位置づけですので、バルク戦略港湾でやった税制など、いろいろな政策がございまして、それを十二分に複合的にうまく、もっともっと利用し、そしてまた、そういうものを政策で後押しするようなことでもって実施を進めていっていただきたいということをつけ加えたいと思います。

【分科会長】 それでは時間が参りましたので、この辺で質疑は打ち切らせていただきたいと思います。冒頭、委員から計画論のあり方に関するいろいろご意見が出ました。これはこの分科会で何度も指摘されている点ではありますが、じっくりと時間をかけて計画論といいますか、港湾計画論を考えてまいりたいと思っております。

それから、現行の港湾計画論の中でも、もう少し主張すべきところは主張すべきなのだろうではないかというご意見を委員の方々からいただきましたけれども、この計画自体に関するご異論ではなかったと思っております。

そういうことで、「国土交通大臣に提出された石狩湾新港の港湾計画については、適当である」という答申でご異議はございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

(「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たいと思えます。

それでは、石狩湾新港の審議はこれで終了いたします。どうもありがとうございました。

次に、港湾計画の一部変更の審議に移ります。八戸港、鹿児島港については、事務局からまとめて説明をいただき、1港ずつ審議をしたいと思えます。

それでは、事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 八戸港と鹿児島港の一部変更の計画につきまして、順に説明をさせていただきます。

まずは資料2、「八戸港港湾計画一部変更」の資料をご覧ください。八戸港につきましては、青森県南部の太平洋側に位置する重要港湾でございます。臨海部の製紙業、金属業等の企業集積により北東北地域を代表する産業エリアが形成されてございます。また、穀物や飼肥料の取り扱い、あるいは北海道と結ぶフェリーが1日4往復運航されるなど、物流、人流の拠点として、多くの生活と産業を支える重要な役割を担っております。

1枚めくっていただきまして、1ページ目をご覧ください。八戸港の全景でございますが、今回の一部変更の内容は、ちょうど真ん中あたり、赤い印でお示しした箇所、フェリーターミナルに関する変更でございます。

今回の変更箇所とは違うのですが、「変更箇所」と書いてあるあたりに防波堤がございます。北防波堤となっておりますが、これは東日本大震災の際に、全長3,500メートルのうち約1,400メートル、本体部ケーソンが転倒したという防波堤でございます。テレビ等でも報道されたことを覚えていらっしゃる委員の方もおられるかと思えます。平成25年3月にはすべてケーソンを改めて据えつけ直しまして、同じく6月には上部工も含めてすべて復旧しておりますので、ご報告いたします。

2枚ほど資料を先に進んでいただきまして、4ページ目をご覧ください。左側に北海道と本州をフェリーで結ばれる本州側の港のうち、フェリー貨物を見ていただきますと、青森港、大洗港に次いで八戸港が3番目に多く、また、取り扱いの多くは、右のグラフを見ていただきますと、北海道と関東地域などで結ばれる貨物が随分多くなっております。さらに一番右のグラフを見ていただきますと、品目としては特殊品で、これは主に宅配便で

ございます。こういった特徴のある輸送をしておるフェリーの航路でございます。

また、6ページ目をご覧ください。現在のフェリー埠頭の状況でございます。現在のフェリー専用の岸壁が、図の下側、薄い青い丸で囲った、船が泊まっている場所がございますけれども、この箇所には1バースございます。上の枠の中に囲った写真のように、毎日午前中に、2隻ほど同時に入港する時間帯が発生しております。後から入港したフェリーは、先のフェリーが出航するまでの間、少し離れた場所がございます八太郎O岸壁に係留をしております。この場合の船の動き、及び2バースとした後の船の動きについて、次の7ページ目でご説明をしたいと思います。

上の図が現状でございます。2隻目に入港した船、図ではグレーでお示ししておりますけれども、O岸壁で人や貨物を下ろします。その後、1隻目のピンクでお示した船が出航した後に、フェリー岸壁までバースシフトをいたしまして、そこで貨物や車両の積み込みを行います。なぜ積み込みのため、わざわざバースシフトをするかでございますが、O岸壁はフェリーターミナルから離れておりますために、フェリーターミナルの地区に待機しております貨物、車両を積み込むには、乗船管理あるいはほかの港湾車両との輻輳で安全面の支障があるためでございます。

これを下の図のように、現在、公共護岸となっております箇所も含めて、青い矢印で示した範囲、これをフェリー埠頭の第2岸壁とすることで、2隻同時にフェリーターミナルからの乗り降りができるようにするというのが、今回の計画の内容でございます。これによってバースシフトの無駄がなくなるということでございます。

8ページ目、9ページ目に計画前後のバース運用のチャート図を示してございますが、少し細かいので説明は割愛させていただきたいと思っております。

10ページ目以降に計画図から参考資料及び確認の視点をお示ししてございますが、こちらも説明は割愛をさせていただきます。

以上が、八戸港の一部変更の内容となります。

引き続きまして、鹿児島港の一部変更の内容についてご説明させていただきます。資料3をご覧ください。鹿児島港は、桜島を擁する錦江湾に位置してございます。種子島、屋久島、奄美大島などの県内の島嶼部、あるいは、大隅半島を結ぶ定期船の基地港として県民の生活を支えるとともに、地域の主要産業であります畜産業、漁業、観光などを支える拠点として、地域経済の発展に大きな役割を果たしてございます。今回の一部変更は、これらの役割のうち、離島航路に関する内容となっております。

次の1ページ目をご覧ください。鹿児島港の全景をお示ししてございます。左側が北になっておりますけれども、鹿児島港は鹿児島市の中心部から南側に約20キロにわたる7つの港区から構成されております。県内島嶼部との交通の足となるフェリーは、最も北側、写真で言いますと左手側の本港区、新港区、あるいは鴨池港区といったところで発着をしてございます。

一方、フェリーで運ばれる貨物の多くは、南側、写真で言いますと右手側にございます谷山一区、二区の倉庫で取り扱われております。これらの貨物は、谷山地区から本港区等に横持ちをされ、フェリーに積み込まれているという動きになっております。この港内の流動に対応するため、青い実線でお示したルートに、臨港道路を既に整備しておりますけれども、ちょうど真ん中あたり、赤で示した箇所につきましては、まだ臨港道路がつながっていないことから、この箇所の整備を促進するために、今回、臨港道路のルートを変更するものでございます。

2ページ先にいっていただきまして、3ページ目の右側に鹿児島港と島嶼部を結ぶ定期航路の現状をお示ししております。

1枚めくっていただきまして、5ページ目をご覧ください。現時点で、臨港道路が整備されていない地区の周辺を拡大してお示したものでございます。青い実線が既設の臨港道路でございます。また、図の真ん中上あたりに、「既定計画」と書いた青い点線がございますけれども、これが現計画で位置づけられている臨港道路のルートでございます。これは、黒い点線で囲まれておりますマリンポートかごしまⅡ期の事業を前提として計画されております。このマリンポートかごしまは、Ⅰ期、Ⅱ期ともに桜島の降灰が原因で発生する土石流土砂を主に処分する箇所として計画されております。既にⅠ期は埋め立てが進んでおりまして、写真でも地形が見えておりますけれども、水深9メートルの岸壁を整備しておりまして、ここでクルーズ船を受け入れている状況になっております。ちなみに平成23年は、延べ33隻を受け入れてございます。

一方、マリンポートかごしまⅡ期につきましては、桜島の活動状況等から現時点で事業化には至っておらない状況でございます。このため、今回、臨港道路の位置を青い点線の法線から赤い点線の法線に変更いたしまして、埋め立ての実施に左右されない計画に変更するものでございます。

5ページの下に小さい写真でお示ししておりますように、港湾周辺の道路は非常に混雑しておりますので、これを避けて円滑な港湾物流を図ることができ、また、これら一般道

路の混雑の緩和にも寄与することができます。

6 ページ目以降は、桜島の活動状況、あと計画図、確認の視点を記載してございますけれども、説明は割愛させていただきます。

以上が、鹿児島港の一部変更の内容でございます。よろしくご審議のほどお願いいたします。

【分科会長】 ただ今説明のありました港湾計画の一部変更につきまして、ご審議いただきたいと思えます。

まず、八戸港の港湾計画の一部変更について、ご質問、ご意見がございましたら、よろしくお願いいたします。いかがですか。ございませんか。

それでは、鹿児島港に関してはいかがでしょうか。

【委員】 簡単な質問というか、お願いでお話しさせていただきます。説明の中で3 ページの中のこの鹿児島港の利用状況ですけれども、今回の話は道路の話ですが、実はここは3 ページにも書かれていますように、離島地域、島嶼地域のサービスの拠点になっているわけですよね。私は、実は国交省の別のところの委員でもあって、こちらの奄美群島振興開発審議会の委員でもあるので気になるのですけれども、奄美を含めた島嶼地域というのは、ここの路線がほとんど物流の生命線になっているのですが、そのあたりの重要度がさくっと書かれているだけなので、これはどうなのでしょうと思うのです。行かれています方も多いと思えますけれども、フェリーが止まると深刻になる状態なので、ここら辺のことは非常に密接に本土と関わっていますということも、もう少し触れていただいたほうがよろしかろうと、少しトーンを考えていただきたいと思うわけです。以上です。

【分科会長】 そのほかございますか。

【港湾計画審査官】 ご指摘ありがとうございます。今、委員からご指摘のあった点は、今後十分注意していきたいと思っております。確かに鹿児島島嶼部に運ぶ貨物のうち、実際には貨物船の定期便、定期でない貨物線で運ぶものもあるにはあるのですけれども、フェリーの貨物が大宗であり、まさに島嶼部の生命線になっておりますので、そういったところはきちんと理解いただけるような資料づくりに今後努めてまいりたいと思えます。どうもありがとうございます。

【分科会長】 それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。

まず、八戸港ですが、「国土交通大臣に提出された八戸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。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。

続きまして鹿児島港ですが、「国土交通大臣に提出された鹿児島港の港湾計画については、適当である」という答申でご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ご異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

それでは、次の議題に移りたいと思います。平成27年度特定港湾施設整備事業基本計画(案)について、事務局から説明をお願いいたします。

【産業港湾課長】 それではご説明させていただきます。配付資料に沿いまして、説明をさせていただきます。

まず、今回ご審議いただく案件でございますが、今、お配りしておりますA4縦の資料4の「平成27年度特定港湾施設整備事業基本計画について」でございますが、本日その補足の説明資料でありますA4横の参考資料4-1に沿って説明させていただければと思います。

参考資料1ページ目をご覧ください。1ページ目に「港湾の整備の枠組と概要」を示しております。国土交通大臣が定めた、港湾の基本方針に基づきまして、各港の港湾管理者が港湾計画を定めます。その港湾計画に基づきまして、左に示します岸壁、航路、泊地等を整備する港湾整備事業を、国の予算等を活用して、国または港湾管理者が実施します。

また、右に示す特定港湾施設整備事業、いわゆる起債事業でございますが、これは港湾管理者が港湾整備促進法に基づき地方債資金を活用して、ふ頭用地や荷役機械などを整備します。

本日の審議内容でございますが、こうした特定港湾施設整備事業に要する費用に必要な資金のあっせんを行うために定めた、基本計画の妥当性についてご審議いただきたいと思います。

次の2ページ目に、起債事業で整備される施設をイメージ図で示しております。ピンクで示した上屋や荷役機械、ふ頭用地などは、施設の使用料収入で償還を行う港湾機能施設整備事業でございますが、また、緑で示した港湾関連用地や工業用地などを造成し、土地の売却益などにより償還を行うのが臨海部土地造成事業であります。

次に3ページ目をご覧ください。地方債資金の種類についてでありまして、この地方債

資金といたしますのは、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資金並びに民間等の資金等があります。また、外貨資金を活用する場合があります。

次に4ページ目をご覧ください。港湾整備促進法において、港湾管理者が行う起債事業について、国土交通大臣が基本計画を定め、本日の港湾分科会での議論を経て、内閣の承認後、国土交通大臣が⑦に書いていますような総務省や財務省に対して、資金融通のあっせんを行うことになっております。

また、あっせんさせていただいた施設の事業資金については、港湾管理者に金利などが有利な財政融資資金が優先的に融通されるようになっておりまして、ちなみに過去3年間調べましたところで、あっせん額の全額が融通されているところであります。

次に5ページ目をご覧ください。基本計画作成の基本的な考え方でございますが、従来から私ども①から④に示す4つの条件を満たす事業を対象として、当該年度の基本計画の決定事項として定めているところでです。

続いて6ページであります。平成27年度の基本計画の事業費の規模を示しております。全体額435億円、対前年度比1.11となっております。内訳は、港湾機能施設整備事業、機能債に基づくものが292億、臨海債に基づくものが143億円となっており、双方ともあっせん対象となっております。

次に7ページでございますが、各事業費の推移を平成13年度より示しております。黒線は港湾整備事業費で、参考で示しておりますが、今回の審議対象の港湾機能施設整備事業は、赤の線、また、臨海部土地造成事業は、緑の線であります。

この経緯でございますが、東京湾や大阪湾などで大規模な土地造成事業が行われていた1990年代、平成2年代は、臨海部土地造成事業の事業費が今の10倍以上の規模でございましたが、平成17年以降、ここ10年、大体双方とも横倍で推移していることが読み取れると思います。本年度の計画も大体近年と同程度の規模になっています。

次に8ページでございます。基本計画を取りまとめるに当たりまして、港湾管理者から提出されたすべての案件について、先に申し上げた4つの要件を満たしているか、法に基づく対象事業か否か、港湾計画等との整合はどうか等々、確認しております。その結果の詳細はA3の参考資料4-2に整理しておりますが、今日は説明を省略させていただきます。

9ページ目でございますが、確認結果を踏まえまして、基本計画の概要案としてまとめさせていただきます。機能債292億円、臨海債143億円をまとめて435億円として

おります。トピック的なところでありますと、昨年度から地方債の対象となった荷役機械の延命化工事というのは、今年度8基、5億円を計上させていただいております。この435億円の表に事業実施港を列挙したものが、資料4のA4の縦の資料として、基本計画(案)となります。

11ページ以降でございますが、主な個別事業の概要を示しております。時間の関係上、各個別の例について、1例ずつの説明とさせていただきます。13ページをご覧ください。港湾機能施設整備事業でございますが、宮城県の仙台塩釜港、仙台港区のふ頭用地の事例でございます。写真の右側の中野地区において、ふ頭の背後に立地する飼料工場の生産拡大に伴う貨物需要などに対応するため、水深14メートルの多目的国際ターミナルを整備中であります。平成27年度に完成予定の岸壁の供用に合わせてふ頭用地を整備するものであります。また、写真左側の向洋地区でございますが、ここでは水深14メートルの国際海上コンテナターミナルが平成13年に供用しておりますが、当時は10万TEUの取り扱いであったところを、現在21万TEUを超えたということで、ふ頭用地が手狭になったことから拡張するものでございます。

次に、臨海部土地造成事業事例として、16ページでございます。臨海部土地造成事業で整備した用地の売却状況でございます。用地の処分面積というのが竣工面積を、毎年のように上回っておりまして、黄色の棒グラフのように未処分の用地は年々減少している傾向にあります。

ちなみに平成25年ですが、223ヘクタール売却されまして、主なものとしてソーラー発電の事業用地として、三河港で97ヘクタール売却されたという事例がございます。

17ページをご覧ください。いただければと思いますが、福島県の相馬港の工業用地の事例でございます。先ほどからLNGの話が出ておりますが、これはカナダからのシェールガスを主に受け入れるLNG基地の建設計画に伴いまして、建設に必要な用地の造成を行うものであります。平成27年度の用地造成を完了させ、受入基地は平成30年度の操業を目指しております。

最後に、先ほど申し上げましたトピック的なものとして、19ページに示します荷役機械等の延命化に関する事業でございますが、詳細点検診断が地方債の対象となったことに伴い、これを活用した事例として、20ページに示しております。静岡県清水港の事例です。清水港の新興津地区の国際海上ターミナルでございますが、今回詳細定期点検を実施した上で、必要な延命化対策を施すことになりまして、耐用年数を延長することができ

るものであります。具体的には、事後保全を行った場合と予防保全を行った場合で、大体1基あたり20億が15億ということですから、25%のコスト削減が見込まれているところでございます。今後、全国的に護岸などの土木施設についても、起債事業を活用した延命化工事が検討されているものであります。

以上を取りまとめた基本計画が、冒頭に申し上げました、A4縦の資料4の特定港湾整備事業基本計画でございます。

以上で説明を終わらせていただきます。

【分科会長】 ただ今ご説明がありました、平成27年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について、ご質問等ございますか。ご発言よろしくお願ひいたします。

【委員】 全体の位置づけについて少し質問したいのですけれども、これは必要な計画に対して、4ページと5ページのところで、国交省が何を判断しているかということ、それぞれ全体計画との整合性、整備をすることが間違っていないかということ判断されるわけです。個々の案件が、これは融資を受けるわけですから、それを返済していかなければいけないわけで、実際にお金を統括することが、ある程度事業性がきちんとないと、返済ができなくなっていったりするという性格のものかと思うのですけれども、そうした個々の案件の事業性と言いますか、実際にエリアできちんとやっつけられるのかどうかといった判断は、やるとすると国交省さんかなと思うのですが、どういうふうになっているのでしょうかということ。事前に少しお話を伺いましたら、今までに返済が困ったことはないということも伺いましたけれども、これまでの融資に対する返済の状況はどういうふうになっていて、その事業性をどういうふうに判断していらっしゃるのかといったことを教えていただけますでしょうか。と言いますのも、毎回、例年この計画を伺っていただいて同意をしているわけですが、毎年随分うまい具合に同じような金額になっていて、出てきた案件がほぼ全部スルーで通されて、それは実際にはほぼすべてが融資を受けているということを伺っておりまして、結局何をウォッチしてどういうときにきちんと却下するという機能を果たしているのかということも含めて伺いたいと思って質問をしております。よろしくお願ひします。

【産業港湾課長】 今のご質問のところ、まず5ページ目でございますが、これは国土交通省が①から④に基づいて対象事業として整理をしているものでございまして、このチェックリストはA3の資料にもつけているところでございます。要は、こういったものに基づいているか否かというのを判断しまして、これを私ども、先ほど申し上げたように

あっせんしている訳でございますが、先ほど採算性という面につきましては、まずは基本的には地方公共団体の起債の是非ということになりますから、これは地方財政法に基づきまして、地方債の協議で総務省に協議することになっておりまして、総務省が判断すると制度上はなっております。

ただ、一方で、私どもの方で、港湾整備事業で港湾計画の整合のもとに実施されていることや、整備事業の実施状況と整合を図られたものとありますように、例えば、国の予算で行う公共事業と、一体的に行うふ頭用地等の整備については、よく言われていますが費用対効果、B/Cの議論の中に含まれて判断しております。ただ、この売却する土地みたいな臨海部土地造成事業のようなものは、B/Cのときも含まれていません。それはまた、地方債の対象ということで、地方債の協議を総務省が判断するとなっております。

以上です。

【分科会長】 そのほかご質問ございませんか。よろしゅうございますか。

それでは、答申案についてお諮りしたいと思います。「平成27年度特定港湾施設整備事業基本計画については、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。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、「平成27年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）について」の審議はこれで終了し、次の議題に移りたいと思います。

「港湾における洋上風力発電の導入円滑化について（報告）」について事務局からご説明をお願いいたします。

【海洋・環境課長】 それでは、資料5に基づきまして、「港湾における洋上風力発電の導入円滑化について」の報告をさせていただきます。海洋・環境課長でございます。よろしくをお願いいたします。

資料をおめくりいただきまして、1ページ目をご覧くださいと思います。港湾に洋上風力発電を導入するに当たり、円滑に進むような環境整備をこれまでいろいろ進めてきているところでございます。右下にプロセスを示させていただいておりますが、港湾管理者におきまして、適地を検討し、港湾計画に位置づけ、さらには事業者を公募し、実際に現地着手に当たっては、占用許可の審査をするなど、導入の手順を示させていただいております。これは、左側の真ん中にごございます平成24年6月にマニュアルという形で示さ

せていただいたところであります。

今般、左下にございます技術ガイドライン（案）をまとめさせていただきましたけれども、これは右にありますプロセスのうち、赤点線で囲っておりますもので、もう少し具体的に示したほうが良いような項目あるいは占用許可に係る審査など、実際に動き出したときに必要となる技術的な判断基準を整理したものでございまして、この3月にガイドライン（案）として公表させていただいたところでございます。

なお、資料に記載はございませんが、マニュアルに基づく港湾計画の位置づけにつきましては、この分科会でもご審議いただき、現在7つの港湾で港湾計画に位置づけられ、そのうち4つの港湾で事業者が決定しております。さらに1つの港湾で事業者の公募中という状況でございますので、5つの港湾で事業者を決定するプロセスまで至っている状況でございます。

2ページ目を御覧いただければと思います。ガイドラインの概要を、ポイントを絞ってご説明させていただければと思います。

先ほど申し上げましたとおり、技術的な課題に絞っておりますが、構成の中でポイントとなりますのは、第3章になります。3.2にございます海上にかかわる自然条件、あるいは海域利用の状況の調査に加えまして、3.3にございますとおり、港湾施設等との離隔の確保、このあたりが他の海域利用との関係から重要なポイントになってくるかと思えます。こういったところを示したものでございます。

さらには設計段階に至りまして、3.4.2にございますとおり、船舶等が近づいた場合の捕捉・識別ができるような標識を設置する、あるいは、3.4.3にございますとおり、海底の地盤の変化、あるいは漂砂による部材の摩耗がございまして、そういった検討事項を具体的に示したものとなっておりますのでございます。

3ページ以降で、特に今申しましたポイントとなるところを紹介させていただきたいと思えます。

まず、4ページ目にございますとおり、風車と航路等の水域施設との関係でございます。左の図でございますが、風が航路方向に吹いた場合に、乱流、風が乱れる範囲がございまして、これが船の航行に影響しないような範囲として設定したものでございます。また、右側の図には、仮に倒壊した場合でも航路にかからないようにするため、風車の高さとの関係で、その離隔距離を示しました。これにより、具体的に配置等が検討いただけるのではないかと思います。

5 ページ目をご覧くださいと、港湾の中での航路、泊地のように施設が明記されている場合のみならず、防波堤の外にあって、港湾区域内ではございますが、航路筋のように実質的に船舶が多く航行する範囲、あるいは「錨地」とございますように、船が停泊しているいろいろな手続きを行うエリアに対して、今、申したような離隔を取って、再生可能エネルギー源を利活用する区域を設定していく必要がありますということを示させていただいたところでございます。

6 ページ目をご覧くださいと、船舶が近づいた場合の捕捉・識別ということで、標識を見やすい形で設置するというところでございます。左の風車に黄色い色を塗っておりますが、こういった範囲に黄色でペイントすることに加えまして、右側の図のように風車がこういった配置で仮に立ったとしますと、このSPSは重要辺縁構造物ということになりますけれども、外側を囲む角にそれぞれ5海里以上の光達距離を有する標識を設置し、その間が長くなる場合は、その中間にも少し光達距離は短い標識を設置し、夜間でも識別できる形で安全性の確保を図るということを示しております。

さらに7ページ以降、具体的には基礎地盤の変化、あるいは漂砂による部材等の摩耗など、海上に設置するという特殊要因に係る設計面での検討事項を示すことに加え、8ページ目でございますとおり、維持管理計画あるいは緊急時対応計画の策定、これは事故・災害の連絡体制等を示したものですが、これらによって、港湾管理者による導入の技術的な判断が、より円滑に進むようにガイドライン（案）としてまとめたものでございます。

簡単ですが、以上でございます。

【分科会長】 ただ今ご説明がありました「港湾における洋上風力発電の導入円滑化について」、ご質問がございましたら、発言をお願いいたします。

【委員】 洋上風力というのは港湾だけではなくて、ありますよね。港湾の洋上風力発電というのは、全体の中でどれぐらいのウェイトで位置づけているのか。

それから、港湾における洋上風力発電をやることのメリットみたいなものが、これを読んでも少し弱いのですよね。安全性の問題が、港湾はいろいろかかっていますよね。そういうものをクリアして、この港湾の洋上風力発電にはこういうメリットがあるのだという指摘があまり感じられない。その辺はいかがでしょうか。

【海洋・環境課長】 ご指摘ありがとうございます。ただ今、ガイドライン案の説明だけになりましたが、先ほど申しましたように、これまでこの分科会でもご審議いただき、7つの港湾で港湾計画に位置づけられているというお話をさせていただきました。それ以

外に、港湾エリアではない、いわゆる一般海域でも、幾つかのところで導入に向けた動きがございます。その場合、港湾法に基づくような位置づけがないものですから、事業者が主体になられる、あるいは自治体が主体になられた形で進められております。ただ、それらを含め、現在動いているものという中では、港湾の中で位置づけてやっという動きのほうが総体的には多いと思っています。

【委員】 港湾のほうが多いのですか。

【海洋・環境課長】 それは、最近、事業者の方々からお聞きするところでは、一般海域はルールが明確ではないという中で、実はルールがないことは自由ですけれども、逆にそれが権利の担保、あるいは事業を進めていく上で、いろいろな関係者との調整などの仕組みが整っていないことが課題と伺っております。一方港湾は、いろいろな開発、利用保全に当たっては、港湾計画に位置づけるなど、これまでの実績がございまして、関係者間の調整が図られる仕組みがある、逆にその方が進みやすいというお声もいただいております。それに加え、大きな風車を設置するに当たっては、港湾のインフラを活用できたほうがいいのではないか、発電した電力を陸上の送電線網に繋がりますが、港湾の場合、送電線網や工場がたくさんあったりして既に整っているなど、港湾の方が適しているのではないかというお声はたくさんいただいているところでございます。そういう意味では、私どもは、港湾の中で導入が円滑に進むように、法的には示されていない細部の手続き等を明確にするような取組をさせていただいているところでございます。

【委員】 その全体の陸地での風力発電がありますよね。全体の風力発電の中で、この洋上風力というのはどれぐらいの割合に、今後の展望として電力計画の中で位置づけているのですか。

【海洋・環境課長】 長期エネルギー需給見通しの議論が、経済産業省等で行われているところでございます。その中では、2030年時点で、約1,000万キロワットの設備容量、能力が見込まれている中で、洋上風力は82万キロワットということが示されているところです。それ以外が陸上でございますので、そういう意味では、まずは陸上を中心にこれまで進められ、実績がたくさんございますが、今後は洋上への展開が見込まれるということもありますので、私どもとしてはそれが円滑に進むような取組をさせていただいております。

【委員】 その82万キロワットの大半は、港湾なのですね。

【海洋・環境課長】 洋上という中での多くの部分は港湾の中と理解しております。

【委員】 はい、わかりました。

【分科会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 これは単なる興味の範囲で、要するに、規模感が少し知りたい。何基ぐらい港のところに風力発電がありますでしょうか。

【海洋・環境課長】 これまで7つの港湾で位置づけられましたとお話しさせていただきましたが、洋上風力発電施設は陸上に比べて1基当たりの規模が大きくなります。今は、5メガワットぐらいの出力のものが想定されていますが、それに対して港湾のエリアの中で位置つけた面積はさまざまでございます。例えば、むつ小川原港のように1,000ヘクタール規模で位置づけられた場合もあれば、小さいところだと10ヘクタール弱というところもあり、面積自体がばらついております。その中で風車を何基設置するかということでございますけれども、少ないところでは数基から多いところでは数十基というところ、かなり幅がございますので一概にはなかなか言えないところですが、オーダー的にはそういったところでございます。

【委員】 ありがとうございます。

【委員】 私だけではなくて、ここにいるメンバー何人かで、この種の勉強会みたいなものを港湾局の中でつくったので、先ほどの質問にも関連するのですが、要するに簡単に言うと、今やっている洋上風力、あるいは今までやってきた洋上風力発電というのは、イギリスが一番先進エリアですけれども、世界に比べるとはっきり言うと日本はごみみたいなものなのです。だから、今、規模感ではっきり言うと港湾エリアの中でどのぐらいいいけるかなということも、まだまだこれから検討の余地です。

それから、先ほどご紹介ありましたように、発電したって、そこで発電してうれしがって自己満足ではしょうがないから、電気を使わなければいけないですね。そうすると、一番使いやすい場所というのは、臨海工業地帯であって、港にくっついているところが便利です。それから、洋上風力発電をつくる時には機材を持って行ったり、メンテナンスも出入りしなければいけないから、港湾と関係性が非常に高いのです。また、日本の場合、港湾が都市地域とも近いので、電力を使うという意味からも港湾にくっついているというのは一番いいねという、経済的な面が1つ。

もう一つは、政治社会学的な意味から、海の上の空間を管理するという制度が、日本の場合には港湾しかないのです。だから、空間をきっちり管理して利害調整をやったり、きちんとした正規のことをやろうという、今のところは港湾法を適用していく、港湾区域

にするというのが一番いいし、港湾区域の中でやるというのを、今まで可能な範囲でやってきたのですね。だけれども、イギリスなどの場合、日本で考えている港湾などよりもはるかに広い北海でブワッとやっていて、それが日本ではまだ全然手を出していないのですよね。そうすると、今、議論されているのは、今ある港湾区域の中でぼそぼそやるのがいいのか、それとも、港湾区域を広げていくことによって、より積極的にやるのが適切ではないか。さらに言えば、飛び地みたいな港湾区域があったっていいのではないかなど、いろいろな、どちらかと言えば積極的に展開していくのが、我が国と我が国民のためになるだろうという議論にはなっているところです。それにはかなり積極的な制度改革が必要だろうから、今日明日にできる話ではないのですけれども、その前に向かいつつある話のうちの、やや技術的な側面を今日お話しになったということですよね。そこら辺の前座がないと、今日の位置づけがよくわからなくなってしまう。

【海洋・環境課長】 失礼しました。先生に全部補足していただきました。まことに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。確かに北海の風力もすごいですね。この質問は、ほかはもういいですか。

それでは、ご質問等は以上とさせていただきます。

次に、港湾における気候変動への適応の方向性、報告について事務局から説明をお願いします。

【海岸・防災課長】 港湾における気候変動への適応の方向性について、報告させていただきます。

資料6をご覧ください。表紙をめくっていただいて、「気候変動の影響への適応」というページがございます。今日ご出席の一部の委員におかれましては、審議会等でいろいろとご指導いただいている方もいらっしゃいます。簡単にこの気候変動の影響または適応に関する、政府の対応についてまず簡単にご説明をいたします。

この下の図を見ていただきますと、気候変動、いわば地球温暖化でございますが、少なからずいろいろな影響が出ているわけでございます。皆さんよくお聞きすることが多いのが、この左側の緩和策。例えば、今ちょうど議論がありました洋上風力発電のような再生可能エネルギーを普及・拡大していこう、省エネを進めましょうという議論や、CO₂を例えば地中に固定化しましょうなど、大気中に出ている特に一番の要因であるCO₂をどう減らすか。または、出さないようにするかということです。CO₂の排出を抑制して、

温室効果ガスの濃度の上昇を防いでいく。これが緩和策と言われるものでございます。

上の四角に書いてありますように、最大限の地球温暖化対策、緩和対策を講じたとしても、地球温暖化による影響を完全に避けることは難しい状況になっております。これは、平成24年の環境基本計画、政府の閣議決定でございますが、ということになってございます。

それでは、影響が出るのであれば、それに対応する適応策が必要ではないかというのが、この緑の右側でございます。どんな影響が出るかと思いますと、渇水、洪水、いろいろなデング熱など伝染病の拡大に加え、農作物の取れるところでも、これから取れなくなるなど、生態系への影響に対して適応策を打っていかないといけないのではないかとこのところでは。緩和策と適応策が車の両輪として地球温暖化対策に取り組むのだということでございます。

2ページ目をご覧ください。ここには政府の適応計画策定の全体像が書いてございます。今後避けることのできない地球温暖化への影響の適切な対処、適応計画を進めていくことが、平成25年3月に政府で決定したことでございます。これを受けて、平成27年夏、今年の夏でもうすぐですが、政府の適応計画を策定するというのが、その直後に決定されてございます。左側がこの取りまとめをしている環境省の流れ、右側が1つの省としての国土交通省の流れでございます。

国土交通省では、平成26年3月に、国土交通省適応計画を策定するということを決定してございまして、各分野で検討してございます。今日はそのうちの沿岸分野、特に港湾について、どんな適応策があるのかということをご紹介いたします。

審議会等でもご議論いただきながら、今年の夏をめどに国交省の適応計画をつくることになってございますが、若干、スケジュールが延び延びになっている状況でございます。

次に3ページ目をお開きください。気候変動に関するいろいろな分析については、皆さんご承知のように、国際的な機関であるIPCC気候変動に関する政府間パネルで議論されてございます。IPCCの平成25年の会合においては、第5次評価報告書が承認されてございます。実はこの6年前の平成19年に、第4次評価報告書が承認されておりますが、それ以降に出された新たな研究成果、それから、地球温暖化に関する自然学的根拠の最近の知見を取りまとめた上で、この第5次評価報告書がつくられてございます。細かい説明は省略させていただきますが、真ん中の「将来の予測」をご覧ください。21世紀末までに世界平均気温が0.3から4.8度の中で上昇するであろうと。また、世界平均海面

水面が0.26メートルから0.82、要は82センチぐらい上昇するということでございます。この海面上昇についてでございますが、第4次評価報告書の段階では59センチであったということで、23センチほど、最近の知見を含めると上がってしまったということでございます。

次、4ページ目をお開きください。世界ではどんな適応計画を持っているのだろうかということでございますが、ここにイギリス、オランダ、アメリカ、オーストラリア、そして韓国の事例を示してございます。それぞれの国において、戦略や計画を策定し、総合的かつ計画的な機構変動の対応をしようとしております。特にこのオランダですが、適応政策の体系の中にデルタ法、デルタプログラムというのがございます。オランダは、皆様ご案内のように0メートル地帯が国土の相当部分を占めている国でございまして、この海面上昇については非常にセンシティブな国でございます。そんなことを受けまして、例えば、ロッテルダム港の近傍の河口に、海面上昇が25センチすることを見込んだ稼働式の水門を97年に建設したり、50年先の海面上昇が大体25～50センチぐらい上昇するのではないかとということをもって、いろいろな堤防等の設計をしましよという基準をつくったり、そういうアグレッシブな計画を立てているところもございません。

次、5ページ目で、沿岸部、港湾への気候変動の影響でございますが、IPCCの検討の要因として、気候、海水温の上昇、海面水位の上昇がございまして、沿岸部への影響がそれぞれございまして、港湾の分野でどんな影響を与えるかということ、まずは風が強くなることについて、ガントリークレーンなどの転倒被害が出てくるのではないかとといったことや、高潮が高くなる、波浪が強くなることに対して、防波堤に与える波の強さが強くなるということで、防波堤が破堤をしまったりします。そうすると、港湾の静穏度が悪くなる、それから、岸壁や荷さばき地等への浸水被害が大きくなる、または、貴重な干潟や浅場などに対して浸食被害が出るのではないかと懸念されています。また、潮位の上昇においては、皆さん最近よくテレビでご覧になるように、クルーズ船が日本にたくさん寄港しております。横浜のベイブリッジをすれすれで通過するようなクルーズ船もございまして、もし潮位が高くなってしまえば、ベイブリッジをくぐれなくなってしまう恐れがあります。これは大型化だけではなくて、海面上昇についても検討しなければいけないような状況になるのではないかなど、こういういろいろな影響が出てくるわけでございます。

次、6ページ目で、港湾における適応の基本的な方向性でございます。実は、平成21

年3月に、この港湾分科会の部会において、地球温暖化に起因する気候変動に対する港湾政策のあり方を審議していただき、答申をいただきました。基本的には、この答申にも適応策の方向性が出ておりますので、今回の第5次評価報告書を踏まえた適応策についても、私どもとしてはこの港湾分科会の答申を基本線としつつ、この59センチから82センチ、23センチ高くなったことをどう受けとめるのかということに対して、さらなる委員会等も含めまして検討した結果を示してございます。主な適応策のところは表になってございます。この左側のところが平成21年度の港湾分科会の部会で答申された主な適応策でございます。それぞれモニタリングの実施をしましょうとか、水位の変動の予測に関する研究をアクセラレートしましょうとか、防護水準の優先順位をつけなければいけないのではないとか、データベース化が必要ですか、災害リスクの評価とBCPへの活用、ハザードマップを作成しましょう、それから、水門や陸閘の操作体制を高度化する。訓練も同時に行わなければいけません。それから、当然ながら、研究や技術開発を進めましょう。こんなご提言をいただいたところでございます。

さて、今回の第5次評価報告書を受けた政府全体の適応策を検討する中で、港湾においてさらに適応を進めなければいけない分野が右側に書いてございます。いわば平成21年の答申を踏まえた上で、さらにもう少し深めていくということが書かれてございます。モニタリングをただけではだめで、これをきちんと定期的に適正に評価をして、外に公表していくことが必要であろうと。それから、堤外地における高潮災害リスクに関するきめ細かな情報提供。私どもは高潮のシミュレーションなどは、例えば、東京湾で最悪のシナリオでこれぐらいになりますよというデータを出していただいたりするのですが、10年確率、30年確率ではこんな感じになりますよというデータなど、きめ細かに対応していかなければいけないのではないかと考えております。実は堤外地にはコンテナターミナルや、自動車の輸出基地など、それから科学産業、製鉄産業、いろいろな日本の経済を支える産業がございます。そういう産業は、実は堤外地にあつて、大体津波、高潮については、半分防災、減災の減災ということで、多少浸水してもあきらめるということで、人の命を助けようということになってはございますが、例えば、そういう民間企業にも、10年確率だとこんなセンチ、30年確率だとこんなセンチですよなどと、各企業でも防災対策に役立てていただくとか、こんな決め細かな情報提供もしていかなければいけないのではないかとということです。

それから、3つ目に、さまざまな政策や取組との連携による適応策の効果的な実施。い

わば適応の主流化です。難しいことではありますが、関連する政策や計画に気候変動の適応策を組み込んでいきたいと思います。いわば、気候変動の適応の観点を、社会資本の重点計画や、海岸保全基本方針、それから、港湾や海外の技術基準などにきちんと位置づけていくということが1つ挙げられます。

次に事前行動計画です。いわゆるタイムラインに基づく避難対策の検討。港湾における気象・海象情報をどう活用していくかということをございます。私ども港湾では、津波高、潮位の変化などを常時観測してございます。こういうデータなどをそのままいろいろな臨海部の企業や、港湾の関係者などに提供して、すわ、というときの避難対策に活用していただくなど、こういう体制をもう少し深めていかなければいけないのではないかとございます。

最後に将来のかさ上げ荷重を考慮した構造物の基礎の整備など順応的な対応可能とする設計手法の開発があります。これはどういうことかと言いますと、オランダでは、先ほど海面上昇を前提とした基準をもうつくっていますということを行っています。我が国、ほかの国でもそうだと思いますが、なかなかまだそこまでは行ってございません。今、港湾でも海岸でもほかの社会資本でもそうですが、老朽化がすごく進展してございます。これを改良して予防保全をしていくことは喫緊の課題で、鋭意やってございます。例えば工事をするとき、海面上昇を踏まえて高さを少し増します。高さを増すということは、少し構造物の幅も広がるようなことになります。そうすると、例えば、液状化対策なども少し幅の広がる部分を想定してやっておきましょうということが、どの程度必要なのかという設計手法なり基準を考えていく必要があるのではないかとございます。今すぐやるということではございません。これは耐震強化や液状化や、そもそも天端高が足りないような階段構造物が多くございますので、そういうところを早くやらなければいけないことは言うまでもないのですが、今後そういうことも考えていくということです。では、どの程度をやるのだということも手法を検討していく時代にあるのではないかとございます。基本的には、先ほど申しましたように、この分科会で平成21年3月のこの答申の基本的方向を踏まえまして、今、少し詳細が伸びたようなことも加えて、港湾の適応改革、これをゆくゆくは国土交通省の適応計画にも反映して、最後は政府決定に取り込んでいきたいと考えているところございます。

以上ございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、ただ今ご説明になりました、「港湾における気候変動への適応の方向性について」にご質問等ございましたら、ご発言お願いいたします。

【委員】 今の気候変動への適応の方向性の話と、先ほど機能債というものが出ておりましたけれども、機能債でもって荷役機械等の延命化に対する事業がございます。それとリンクして考えたのですけれども、今のお話を聞いていて、どの程度基準を上げて整備していくのかという基準にガイドラインを早くつくることが非常に大事ですけれども、その前に現在の点検診断がどんな状況なのか。かなり老朽化しているものがたくさんあるわけですし、現在、どういう状況にあるのかの点検方法がまだ決まっていないところがある。それから、国や地方自治体の部分はいいいけれども、バルク港湾の事業者が持っているところなどは、なかなか点検が及んでいないと思います。そのためにも、前にバルク戦略港湾で防災協議会をつくって、企業も一緒になってそういう災害に関してやっていきたいと思います。というのはあったと思うのですけれども、今回のこの気候変動の適応性の基準づくりも、ぜひこの企業と一緒にやる仕組みをつくっていかないと進まないと思います。専用岸壁も公共も一緒になってやっていくという基準をつくって点検していくことが大切ではないかと思えますし、そういう意味では、今回の機能債を改めて見ますと、最初の一步として、これ自体は非常に評価されると思うのです。ぜひこの機能債の範囲も、コンテナやクレーンという機械だけでなく範囲を広げていくことを、これは最初の一步で非常に大事な一步だったのだということを改めて今思っているのですけれども、そのことと今回の対応について、ぜひ一体となって進めていけるような、この範囲をもっともっと広げていけるようなこと、それから、点検の制度を制度として作り上げていくということを進めてほしい。それから、さっきも言いましたように、事業者も一緒にやっていく仕組みをつくって行っていただきたいと思えます。

以上です。

【分科会長】 お願いします。

【海岸・防災課長】 委員、貴重なご意見、ありがとうございます。基本的に私どもは港湾行政をしているので、水面が高くなる、波が高くなるというだけではなくて、それに対応する、クレーンですと民間事業者の方と一緒に議論する。それから、基準は一緒になって検討する。財政的な措置については、機能債みたいところをどううまく活かしたのかということ、少しきちんと連携を取りながらやらなければいけないと思えます。ありがとうございます。

【分科会長】 そのほかありますか。はい。

【委員】 どうもありがとうございました。1つ2つコメントを申し上げます。前回は平成21年なので、もちろん、その後で3.11が起こったわけだから、ここの表現そのものは、南海トラフなり、津波に対する国民の意識がその後大幅に変わりましたので、表現としていうと津波、とりわけ南海トラフというのはここに登場するべきではないかと思うのです。特にL1は、これで平均的に例えば、50センチ上がるとすると、影響を受けま
すよね。それが1点です。

2点目は、東京湾を初めとする重要なエリアで水をかぶるという事態が比較的頻繁に起こり得るということを考えると、今までは埋め立てというと、平面的に広げていくという方向の埋め立てだったと思うのだけれども、さっきの臨海部土地造成事業がそうですね。今度はかさ上げ、上に上げていくことも重要な仕事として、しかもどういう意味の緊急性という意味といっても、1年、2年の緊急性ではないけれども、それにしても長い目で見ると極めて緊急性の高い話ですよね。ぜひやっていく方向がいいのではないかと思います。とりわけ東京に限らないけれども、例えば、外環道を1つ掘るので、1,000万立米といったかな。そういうオーダーですよね。それから、リニア中央新幹線を掘るので、また膨大な量の土が出るのだけれども、さあどうしようという状況じゃないですか。そのために埋めるわけではもちろんないのだけれども、それを使うことができるという環境にあるときに、今こそやっておくべきことが、この戦略的かさ上げではないかと思うのです。今使っているターミナルを直ちに土を入れればいいというものではないので簡単ではないのだけれども、少しそういうDNAを今から入れてもいいのではないかと私は思います。以上です。

【分科会長】 ありがとうございました。では、どうぞ。

【委員】 先ほどから出ている話は、ほとんどBCPの話に関連しているようなものばかりなので、BCPについて個人的な意見を言うだけですが、この話は全部港頭地区の話で全部は出てきた話で、それはもちろん港なので、港頭地区ですよねという話は当たり前ですけれども、これ以上港頭地区に全部こういう機能を集中させておくべきなのかなと、私は疑問です。ヨーロッパだってアジアだって、実は内陸に展開している部分が結構あるので、港の見方自体も内陸のほうとリンクしながら見ませんか。そうやると、先ほどのお話しになったような話も、一部はリスク最小に内陸に転嫁できるので、そんな感じで港の考え方を広げたほうがいいのではないかなと思うので、そういう観点から整理をしていた

だきたい。以上です。

【分科会長】 そのほかありませんか。

【技術企画課長】 話が少し戻りますが、先ほど委員から施設の老朽化についての、あるいは点検診断の方法についてコメントいただきましたので、少し私からお話をさせていただきたいと思います。

ご指摘のとおり、港湾施設もほかの施設と同様、老朽化は非常に大きな問題になってございます。いかに点検診断をうまくやっていくのか。あるいは、その点検診断を踏まえてどういう判断をしていくのかというのは、最近非常に大きな課題になってきていると思います。全国の重要港湾については、ほとんど維持管理計画をつくっておきまして、補助港湾についても80数%までできておりますが、点検診断の方法、あるいはそれを踏まえた判断をどうしていくのか。これは研究所ともしっかりと一体となって、また、民間の方々ともご相談をして、やり方あるいは判断基準を構築していきたいと思っております。ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございました。よろしいですか。

【海岸・防災課長】 貴重なご意見、委員方々からいただきました。委員から2点、3.11を踏まえた、これからの南海トラフ大地震などの津波避難対策も勘案してということ。それから、かさ上げの話。実はかさ上げの話は、有識者に議論いただいた中でも、かさ上げという話が出ております。ただ、先生がおっしゃったように、今ある臨海工業地帯を土砂があるからといってすぐかさ上げというのは、なかなかジャッキアップすることもできませんので、今後の埋立需要がどれぐらいあるかもしれませんが、これから、臨海工業地帯のいろいろな再編の中でそういうものを少し民間の方々と一緒にやっていくということはあり得るのかなと思っています。

それから、前段のいろいろな大災害を前提というところでは、適応の主流化というところで、そういうことを加味したようなことをやっていくと、今さら少し冗長的な整備をするかどうかというのは、予算との関係もあるので、今すぐ踏み出すわけにはいかないかもしれませんが、そんなことは考えていかなければいけない。あのときやっておけばよかったねという反省をしないように、そういうところは考えておかなければいけないと思います。

委員の内陸をもう少し活用するというのは、なかなか日本のこの臨海工業地帯の発展の経緯を、少し時計を逆戻りさせるような話なので、難しいのかなというのは直感的にあり

ますが、ただ、防災にどのぐらいお金をかけるのか。それから、土地利用をどう考えるのかということだと思っております。土地利用を少し変えることが、防災で金をかけるより安いのであれば、もしかしたらそんなドラスティックな発想の転換もあり得るのではないかなと思っておりました。ありがとうございます。

【分科会長】 では、産業港湾課長。

【産業港湾課長】 産業港湾課でございますが、起債の関係で、これからいろいろ考えるべしというご指摘をいただきました。まさにおっしゃるとおりでございます。いろいろな形でこれからの工夫はしていきたいと思っております。現に地域、地域で、かさ上げの話、あるいは新幹線のズリをどういうふうにするか、そういう声も出てきておりますので、そういう面では、我々、さまざまな整備手法がありますので、我々ができるところはむしろ積極的にいろいろな工夫をしながら、地域のニーズにこたえていくことは引き続きしていきたいと思っておりますので、またご指導方よろしくお願ひいたします。

【分科会長】 はい、それでは最後にしましょう。

【委員】 最後にありがとうございます。今のご説明に関して1つだけ。一般のものとしては、水位が50センチ上がる、80センチ上がるというのがピンときません。砂浜に例えると、砂浜が消失してしまうかもしれないという危機があるとも聞いております。そのあたりでレジャーの関係、あるいは漁業はどうなるのか。私どもにも危機感がピンとくるような表現も1つ、入れていただくとありがたいなという印象を持ちました。

それ以外に最後なので1つ。先ほどの海洋・環境課長の海洋室で、委員がおっしゃっていた勉強会というか懇談会に2つほど、1年余り出席させて頂きました。その中の環境政策の中で国民の港に対する親水性を高めなければいけないという議論をかなりいたしまして、取りまとめも今、最後の段階ですが、輸出入の貨物の99%以上を扱っている港なのに、国民自身はあまり親しみを港に持っていないというのは残念なことと感じております。それで、少し私、調べまして、港の日というのが今、全くない状況なので、何か港の日みたいなものをこれからつukれないかということでご提案しましたら、今、記念日協会等いろいろなところに確認を取って、少し進めてみようかという段階だと伺っております。そういうところで、分科会には直接関係ないのですが、港湾局として、あるいはご出席の関係者として、何かそういうことを、1つ旗を上げて国民の皆さんが、1,000ぐらいある近くの港に対して、思いを馳せる日があったらいいなと思っております。少し伺ったところでは、7月第3月曜日の海の日少し前の土日あたりに港まつりが多いとは聞いており

ます。私も僭越ながら3つか4つしかまだ港を見ていませんけれども、行ってみますとすごく楽しいし、こんなことがあるのだという感動がありますので、近くの地域の方々に開かれた港というところも、今後少しご検討いただけたらありがたいなと思いました。以上です。

【分科会長】 何か事務局から答えありますか。よろしゅうございますか。

【海岸・防災課長】 一般的に港は市民生活から遠いと言われて久しいのでございますが、いろいろな努力はしているつもりでございます。海岸についても、これは別にすぐ親しむということではないですけれども、海岸法の改正の中で海岸協力団体とって、日常、清掃活動や美化活動をやっているようなNPOの団体にもきちんと認定をしてあげて、そういう人たちの声の広がりみたいな形で、海は危ないときもあるけれども、普段は大体楽しいよということを広めてもらうといった、そういう地道な活動と、今ご提案のあった「港の日」みたいな、少し大きな枠組みと、両輪でやらなければいけないのかなと思ってございます。ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、以上をもちまして、本日の議事を終了したいと思います。事務局に進行をお返しいたします。議事にいろいろご協力いただきましてありがとうございました。

【総務課長】 ご審議ありがとうございました。本日使用しました会議資料につきましては、お荷物になるかと思しますので、机の上にそのまま残しておいていただければ、後日郵送させていただきます。

次に、次回、第61回港湾分科会の開催時期でございますが、11月ごろ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、よろしく願いいたします。

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。