

平成27年12月7日（月）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）4階 特別会議室

## 交通政策審議会第61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61回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成27年12月7日(月)  
開会 10時00分 閉会 11時30分
2. 開催場所 国土交通省(中央合同庁舎第3号館)4階 特別会議室

### 3. 出席委員等氏名

#### <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
井出 多加子	成蹊大学経済学部 教授
上村 多恵子	(一社)京都経済同友会 理事
小田 和之	(一社)日本船主協会 常勤副会長
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
篠原 正人	東海大学海洋学部 教授
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 教授
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

#### 4. 会議次第

- ① 港湾計画について（審議）
  - ・名古屋港 （改訂） . . . 03
  - ・北九州港 （一部変更） . . . 17
- ② 港湾における洋上風力発電の導入の円滑化について（報告） . . . 19
- ③ 『明治日本の産業革命遺産 製鉄・製鋼、造船、石炭産業』について  
（報告） . . . 24

## 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61回港湾分科会を開催いたします。

議事に入るまでの進行役を務めさせていただきます。

それでは、まずお手元の資料の確認をお願いいたします。お手元に会議資料一覧という1枚紙を用意させていただいておりますが、まず委員の名簿、座席図、そしてその後、名古屋港の港湾計画の改訂、北九州港の港湾計画の一部変更、洋上風力発電の導入の円滑化、最後に明治日本の産業遺産革命の報告という4種類をご用意しておりますので、ご確認をお願いいたします。不足落丁などありましたら、お申しつけください。よろしいでしょうか。

また最後に「数字で見る港湾2015」もお配りしてございます。これは港湾・海岸行政の概要や予算・制度、関連する統計データなどをわかりやすくまとめたもので、毎年最新のデータをもとに刊行しておりますので、ぜひご活用いただければと思います。

続きまして、委員のご紹介をさせていただきますが、前回の分科会から新たに2名の方がご就任されておりますので、ご紹介申し上げます。

まず、成蹊大学経済学部教授の井出多加子委員でございます。

【委員】 井出です。どうぞよろしくをお願いいたします。

【総務課長】 次に、一般社団法人日本船主協会常勤副会長の小田和之委員でございます。

【委員】 小田です。よろしくをお願いいたします。

【総務課長】 それでは、委員の出席状況をご報告いたします。本日は、委員16名中13名がご出席となっております。交通政策審議会令第8条の定足数は、過半数の9名でございますので本会は成立してございます。

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。

【菊地港湾局長】 おはようございます。港湾局長でございます。交通政策審議会港湾分科会の諸先生方には、年末の何かとお忙しい中、本委員会にご出席をいただきましてまことにありがとうございます。

先ほど、総務課長からもご報告させていただきましたが、今回から新たに井出委員と小田委員にご就任をいただきました。どうぞよろしくをお願いいたします。

本日は、港湾計画の審議について名古屋港と北九州港、そして報告事項として、風力発電関係と明治日本の産業革命遺産についてのご報告を予定してございます。

ご案内のとおり、ここ1年、2年くらいの為替等の動きもございまして、我が国に工場を回帰するような、日本に企業活動、産業活動を回帰するような動きが出てきております。こうした企業活動をしっかり物流面で支えていくということが、港湾の非常に大きな課題だと思っております。本日もそうした中、日本の基幹産業である自動車産業を支える名古屋港の改訂のご審議をいただく予定にしております。

そのほか、再生エネルギーの導入など港湾に寄せられるさまざまな課題に対して、港湾

計画等を通じましてしっかりと対応してまいりたいと思います。

どうか本日の審議を通じまして、よりよい港湾計画が作成されますように、ご審議のほどよろしくお願ひ申し上げます。

**【総務課長】** 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いうことになっておりますが、カメラの方がいらっしゃればここまでとさせていただきます。よろしいでしょうか。

それでは、分科会長、進行をよろしくお願ひいたします。

**【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2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。議事次第にありますように、港湾計画の改訂が名古屋港1港、港湾計画の一部変更が北九州港1港でございます。円滑な議事進行にご協力お願ひいたします。

それでは、初めに名古屋港の港湾計画の改訂について、事務局からご説明をお願ひいたします。なお、改訂ということで、本日は港湾管理者である名古屋港管理組合企画調整室長と中部地方整備局副局長にご出席いただいております。どうぞお座りください。

**【港湾計画審査官】** では、私から名古屋港の港湾計画について、説明をさせていただきます。

お手元の「名古屋港港湾計画改訂」と書いた資料と、前にスライドも出してございます。中身は同じでございますので、どちらかごらんになりやすいほうでご確認をいただければと思います。

名古屋港につきましては、ご案内のとおり伊勢湾最奥部に位置してございます。明治40年に開港。地域に立地するものづくり産業を中心に、中部圏の産業や生活を支えます国際貿易港として発展してきております。平成23年には、国際海上貨物輸送網の拠点となる国際拠点港湾に指定されております。湾の奥、後でまたご説明申し上げますけれども、ガーデンふ頭と呼ばれるあたりが、古くは熱田の浜と呼ばれまして、名古屋港の発祥となります。また、お手元の資料の右の上のほうに、道路を中心とした図面が描いてございます。真中あたりに、いかりのマークと名古屋港と書いている場所がございます。ちょうどこのあたりが木曾三川の河口の延長ということになっておりまして、熱田の浜とこの木曾三川の河口の延長あたりの間の遠浅の海を浚渫してその土で土地造成を行ってきた港という成り立ちでございます。

同じく、右の上の図を見ていただきますと、名古屋港背後の道路ネットワークが非常に充実しておりまして、伊勢湾岸自動車道路、名古屋第二環状自動車道路が直接アクセスするなど、交通の要所にもなっております。

なお、表紙の一番上に少し小さめの文字で書いてございますけれども、前回改訂が平成12年ということで、全面的な見直しである改訂が約15年ぶりということになっております。今回の改訂につきましては、目標とする年次を平成30年代後半ということに考えてございます。

では1枚めくっていただきまして、1ページ目をごらんください。名古屋港の利用状況をまとめたものでございます。

港の西、図の左側から見ていただきますと、鍋田ふ頭、飛島ふ頭でコンテナを取り扱っ

ております。右の上の写真、ガーデンふ頭ではクルーズの寄港、にぎわいの創出がなされてございます。中央付近の金城ふ頭を中心といたしまして、完成自動車の積み出し機能がございます。あと、港の東側の水際線には、鉄鋼、穀物、エネルギーといった、地域を支える企業が立地してございます。こういった利用状況がなされている港でございます。

この名古屋港の背景となりますのは、やはりものづくり産業の集積ということになります。

次の2ページ目からは、名古屋港が担う役割ということで、産業、特に自動車産業の関連について整理をしておりますので説明いたします。

まず、2ページ目の1番左の図でございますけれども、これは都道府県の製造品出荷額の規模を示したものになってございます。特に愛知県の製造品出荷額は4兆2兆円ということで、全国の約14%を占めているということになってございます。

真ん中の図を見ていただきますと、我が国におけます自動車産業の重要性を示してございます。非常に裾野が広い基幹産業でございます。自動車製造業の製造品出荷額は全国製造業の約2割を占めている状況でございます。

一番右の図は、名古屋港のこれらの産業に対する役割のイメージをお示ししてございますが、素材やエネルギーを輸入して、さまざまな産業の関与があつて、最終的にもものづくり産業の製品を出荷する一連の中で、名古屋港は機能しているイメージをお示したものでございます。

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。

左側に完成自動車の輸出に使われます全国の港湾を整理しております。名古屋港、三河港で、全体の約4割を担っているということでございます。右側の図でございますが、名古屋港は、背後の工場で生産されます完成自動車を積み出すほか、その充実した完成自動車の輸送航路を活用しまして、国内あるいは近隣国から輸出される完成自動車を集約して輸送する、いわばトランシップの機能も果たしているということ、ここでご紹介をさせていただきます。

次の4ページをごらんください。これも輸出が多い自動車部品の観点から名古屋港の役割を整理してございます。

自動車部品も完成自動車同様、全国各地の港湾から輸出されておりますが、左側の上の円グラフを見ていただきますと、名古屋港から全国の約半数を輸出してございます。右の棒グラフを見ていただきますと、これは名古屋港から東南アジア方面への自動車部品の輸出量の実績でございますが、この10年間で約3倍に伸びているという傾向でございます。これは、日系自動車メーカーが、東南アジアをはじめとします地域に海外拠点を展開することに伴って、こういった動向になってきているということでございます。以上、自動車関連産業を中心に、名古屋港の担う役割を見ていただきました。

次の5ページ目を見ていただきますと、名古屋港の取扱貨物について整理をしておりますが、これを通しまして、名古屋港の性格をもう少し説明させていただきたいと思っております。

グラフが上下に分かれておりますけれども、上が貨物全体の実績でございます。下がコンテナ貨物の実績でございます。左側の棒グラフが取扱量の推移、右側の円グラフがそれぞれの貨物の取扱品目の割合ということになっております。棒グラフを見ていただきます

と、いわゆるリーマンショック後、回復傾向にあるということが見てとれます。ちなみに、棒グラフの一番右側に、1つ離して少し薄い色で既定計画と書いたものがございまして、これが現在計画の目標値でございまして、これを貨物量全体、それからコンテナともにほぼ達成、もしくは超えている状態になってございまして。

主な取扱品目を見ますと、円グラフの左上になりますが、全体貨物の輸出量の7割以上、それからその下を見ていただきますと、コンテナですと、これも約半分程度が、自動車や産業機械などのものづくり関連の品目となっております。それから輸入を貨物量全体で見させていただきますと、右上の円グラフになりますが、5割強が資源・エネルギー関係となっております。

このように、名古屋港は中部圏に展開いたしますものづくり産業を支えている港湾であるとわかってまいります。6ページ目をご覧ください。

今の取扱貨物の中でコンテナ貨物につきまして、名古屋港の背後圏を少し整理したものを6ページにつけております。

左側の図を見ていただきますと、中京9県の中での名古屋港の割合と書いてございまして。もともと愛知県の貨物量が多いこともございまして、多くが名古屋港を使っております。三重県につきましては、一部四日市港を使っている、それから滋賀県につきましても、一部四日市港を使っている。それから静岡県につきましては、一部清水港を使っているという傾向もございまして、総じて名古屋港の役割が非常に大きいということが見てとれます。それから、右側の図でございまして、これは左の下に阪神港、それから右の下に京浜港、これと比較して、伊勢湾港を載せてございまして。京浜港、阪神港が、それぞれ東日本、西日本の広い地域を背後圏にしておりますが、これに対して伊勢湾港では、愛知県を中心とした中部地域の貨物を担っておることがわかるかと思っております。

7ページ目に移っていただきまして、こういった名古屋港でございまして、ものづくり産業を支えている港湾であるということにつきましては、関連計画でもその認識が示されております。

例としまして、総合物流施策大綱、それから愛知県のマスタープランであるあいちビジョンをお示ししております。下線部のところがその関連する記述になります。説明は割愛させていただきます。

8ページ目に移っていただきまして、こういったことを踏まえまして、名古屋港の目指すべき姿として、引き続き我が国の経済の発展を牽引する中部のものづくり産業の国際競争力を強化するという、それから、人々の暮らしを支えるということで整理をしております。

分野別では、その下に枠内に3つの項目で整理しまして、主な内容について下線を引いております。「物流・産業」については、これまでご説明しましたとおり、コンテナや在来貨物の取扱機能の強化を目指していくということでございまして。それから、「安全・安心」とございまして、特に地域の防災計画にあわせて、耐震強化岸壁の配置の見直し等を図る点がポイントになっております。3番目の「交流・環境」でございまして、主にクルーズ対応ということで、また詳細はおってご説明をさせていただきます。

めくっていただきまして9ページ目でございますが、ゾーニングをお示ししております。現在のゾーニングをほぼ踏襲してございまして、この中で、今目指すべき姿でお示した機

能の強化を図っていくということが、今回の計画になっております。

10ページ目、11ページ目に、今回計画の目標年次、平成30年代後半における計画を検討する前提の貨物量を、どう設定したかということを説明しております。

10ページ目は総貨物量でございます。左上の棒グラフで、平成26年の実績と目標年次である平成30年代後半の見通しをお示ししております。全体で約19%増と見込んでおりますが、その変化の内容としては、自動車や自動車部品を中心とした輸送機械の輸出が、現状から約1,000万トン増加すると計画をしております。輸出では、あわせてタイヤなどのゴム製品が増加すると見込んでおります。輸入につきましては、LNG火力発電所の建設、背後のガス需要の増加等によりまして、LNGを中心とした石油類の輸入が、約800万トン増加すると考えております。

1枚めくっていただきまして、11ページ目でございます。外貨コンテナ貨物量の設定値でございます。

全体量では、平成25年の257万TEUから、372万TEUになるということで考えております。内訳でございますが、輸出の増加は主に自動車部品やタイヤ等のゴム製品の輸出、これを見込むものでございます。輸入につきましては、自動車部品輸送のためのリターンブルなラックの増加、あるいは衣類等の増加を見込んでございます。自動車部品の動向につきましては、例えばTPPの影響がどうなるのか、世界経済の動向、もしくは自動車の生産の動向等によりまして、非常に設定が難しいことと思っておりますけれども、今回はこれまでの実績等を踏まえまして、世界の自動車生産台数と部品輸出との量に相関が見られるため、事業者のヒアリングを踏まえて設定をしたという数字になってございます。

12ページ目をごらんください。主な計画変更内容をまとめて整理をしておりますので、ここで概観のご説明をさせていただきたいと思っております。

赤で囲った項目を追っていただきますと、まず右と左に分かれておりますけれども、左側の下から2つ目、近海航路の貨物増加への対応ということで、鍋田ふ頭のコンテナバースの整備を行うと書いてございます。

それから右側の下の2つ、①と書いてございますけれども、東南アジア航路の船舶大型化、それから岸壁延長不足への対応ということで、飛島ふ頭の岸壁の整備を今回、計画をしております。

それから、2つ目の項目といたしまして、自動車などでございます。右側の下から3つ目のところに完成自動車の集約ということで、金城ふ頭に完成自動車の機能を集約するという計画を考えてございます。

それから左の上から2番目のところで、RORO船等の大型化に対応ということで、産業機械などを運ぶRORO船につきましては、弥富ふ頭に集約して水深14メートルの岸壁をつくる計画をしております。

それから、特に矢印で箇所は示しておりませんが、左の一番下の項目ですが、③と書いております。耐震強化岸壁の配置見直しを行っております。詳細はまた後ほどご説明をいたします。

それから最後、右側の上から3つの項目まとめてでございますが、ここでクルーズ等の旅客船対応、それからフェリーの埠頭の計画等について、今回見直しをするということでございます。

今回の主な計画変更内容は、以上のような内容になっております。今①から④でご説明いたしましたけれども、この後、ご説明します項目の①から④に対応しておりますので、照らしてご覧いただければと思っております。

13ページ目をごらんください。コンテナ貨物の増加及び船舶の大型化への対応ということでございます。

右の上の折れ線グラフを見ていただきますと、特に緑で描きました東南アジア方面へ自動車部品等の品目の増加ということで、特に増加の傾向が見られます。

左下の棒グラフを見ていただきますと、名古屋港の東南アジア航路の船型の推移ということで、水深15メートルを必要とする、5万トン以上の船が今増えてきておって、約3割がそういった船になってきているということで、これへの対応が必要となってまいります。

こういったことを背景にいたしまして、14ページ目にコンテナ関連の計画内容についてお示しをしております。赤い文字で書いてあるところが、今回計画を見直した内容になっておりまして、先ほど見ていただきました、全体の絵とおおむね合致をしているところでございます。

飛島ふ頭につきましては、東南アジア航路の大型化に対応した、水深15メートルのバースを増やしていきたいと思っております。

飛島南側の埠頭におきましては、岸壁延長、水深16メートルの岸壁延長が不足しておりましたので、これを400メートルに適正化しようと思っております。

左下の鍋田ふ頭につきましては、主に近海、中国、韓国方面への貨物の増加にあわせて岸壁の増設を考えております。

それから、コンテナの取り扱いが飛島ふ頭と鍋田ふ頭に分かれていることから、この間を結びますアクセス道路、埠頭間連絡道路を計画をしております。

1枚めくっていただきまして、15ページ目をごらんください。自動車専用船それからRORO船の大型化への対応も必要となってございます。

下の左側に自動車専用船、右にRORO船のそれぞれ、これも大型化の傾向を下のグラフのほうでお示ししておりますが、自動車専用船につきましては水深12メートル、RORO船につきましては水深14メートル必要な船が矢印で示してありまして、こういったものへの対応が必要となってまいります。

それを計画に落としたものが、次の16ページ目になってまいります。

まず、自動車専用船の大水深化に対応したのものとしては、金城ふ頭に、水深12メートルのバースを位置付けたいと思っております。実は今年の11月の分科会におきまして、金城ふ頭におきまして、12メートル水深の岸壁の計画をご審議いただきました。それとの関係を、少しわかりにくくございますので、右下の写真の中で説明をさせていただきたいと思っております。

写真が現状でございます。このうち青で書いた埠頭用地16.4ヘクタール、もしくはその下の水深マイナス12メートル、260メートルの岸壁、これが既定計画でございまして、今年の11月までにご審議をいただいたものでございます。これに今回、赤い部分で囲みました埠頭用地の増設、それから岸壁の増設、これを計画しております。

それから、産業機械に対応したRORO船対応でございますけれども、左側になります

が、弥富ふ頭地区に水深14メートルの岸壁を位置づけるという計画にしております。

1枚めくっていただきまして、17ページ目になります。自動車、RORO船以外のバルク貨物ということでございますけれども、茶色い枠で囲ったようなところに計画がありますが、これは現計画をそのまま踏襲するというので、計画の内容に変更はございませんけれども、ご紹介をさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、18ページ目でございます。耐震強化岸壁の配置の見直しでございます。

特に緊急物資輸送に対応した耐震強化岸壁、図の中ちょっと見にくいのですが、三角で示したものがございます。この三角のものにつきまして、左側の図の既定計画における耐震強化岸壁の配置が、名古屋市域に全て配置されておったんですけども、地域の防災計画の策定等に伴いまして、右の図にございますように、新たな被害想定に基づき、弥富市、東海市、知多市にも、それぞれ配置をする見直しを図っております。

次の19ページ目が、愛知県地域防災計画におけます交通ネットワークのイメージでございまして、緊急輸送道路と耐震強化岸壁が有機的に機能するように配置を計画してございます。

それから、次の20ページをごらんください。魅力のある交流空間と良好な港湾環境の形成でございます。

写真の右上にございますガーデンふ頭、ここにクルーズ船が着いておりますが、ちょうど黄色い矢印で航路の線を描いてございますけれども、名港中央大橋ということでクリアランスが低いものですから、大きな船が入れないと。おおむね国内クルーズ船の最大級のものが精一杯ということでございまして、今、大きな船は左下にございますが、自動車等を取り扱っております金城ふ頭に入っております。ここで貨物と旅客が輻輳しますので、これを解消しようという計画を考えてございます。

あわせて藤前干潟と書いてある場所がございます。この下流に内航フェリーが着いておりますけれども、河川からの流下土砂を踏まえた維持浚渫等のコスト縮減のために、クルーズ埠頭とあわせて、金城ふ頭の東側に着きたいという計画を考えております。その具体的な場所を21ページにお示しをしております。

21ページの図の右側の枠で囲った部分を見ていただきますと、薄い青の点線で丸く囲んだ場所と濃い青の点線で囲った場所がございます。薄い場所がフェリー埠頭、濃い点線の場所がクルーズ埠頭ということになっておりまして、その周辺で現在立地している、あるいは開発が予定されておりますにぎわい施設等と連携して、にぎわい空間を創設しようという計画をしております。

最後22ページになります。老朽化施設等の再編・廃止でございますけれども、いわゆるストックマネジメントということで、老朽化した施設を機能転換や廃止することで、維持管理コストの縮減を目指す考え方を今回計画の中で取り込んでおりますので、これをご紹介させていただきます。

その後の資料に関しては、説明は割愛いたしますが、23ページ、24ページは基本方針との適合を整理してございまして、25ページ目以降は今回ご説明した内容を港湾計画に整理したことの説明になってございます。

以上で、名古屋港の改訂計画の説明について終わります。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す。

それでは、名古屋港の港湾計画につきまして、ご質問、ご意見がありましたらよろしくお願いたします。

【委員】 全般にわたる明確なご説明をいただき、ありがとうございます。

確認ですけれども、6点ほど、どういうふうを考えてこの形になったのか、お聞きしたいと思えます。

まず1点目は、基本的に10年後の姿、計画値をもとにそれに対する港湾の姿を描いたのだと思うんですけども、最も重要な自動車産業は、皆さんもご存じのように、今、変革期に差しかかっておりまして、EVですとか水素電池の自動車ですとか、コネクティッドカーとか自動運転といったような、今の自動車の姿から大きく変革していく可能性があると言われてしています。そういった変化をどういうふうに読み込まれたのかというようなこと。そして、その結果、その生産拠点がどこに動くのかとか、既存メーカー以外のプレーヤーの動きとかが、どう影響するかといったようなことがあると思うんですけども、そういった自動車産業の今後見込まれる変化をどのように見込んで検討されたのかというのが1点目の質問です。

あと、2点目ですけれども、10ページの数値を見ますと、最も増加が大きいのがLNGの輸入増への対応というような形になっておりますけれども、これは今後、原子力発電や自然エネルギーの需要及びエネルギー戦略がどう変わっていくかということとも関係すると思うんですが、今後のエネルギー需要や戦略をどのように踏まえてこの数値にしたのかというのが、2点目です。

それから3点目ですけれども、自動車産業に限らず、こちらは重工系もあり、いろいろな産業があるわけですけれども、いろいろなメーカーの産業というのは、東南アジア等との貿易とも大きく関係すると思うのですが、東南アジアとの貿易の需要の変化をどういうふうに見込まれたのかというのが、3つ目です。

4つ目ですけれども、もともと港湾の全国の計画では、京浜と阪神の2極を中心に展開して、2大拠点という計画だと思うんですけども、そうした中で、もちろん名古屋港というのは重要な港だと私も思うのですが、そのプランとの関係でどのように整理をされたのかというのが、4点目です。

それから5点目ですが、この名古屋港に限らずIT化を進めていかなきゃいけないという状況だと思うんですけども、そうした変化はどういうふうに考えられているのかというのが、5点目。

それから6点目、最後ですけれども、このところ訪日外国人の増加が非常に話題になっておりまして、観光客をはじめいろいろな方が日本にたくさん訪れているんですけども、インバウンド観光のニーズの取り込みという点で港湾計画としてはどのように考えられるのか。以上、6点について、ご説明お願いします。

【港湾計画審査官】 どうもありがとうございます。ではお答えを1つずつさせていただきます。

まず1点目が、自動車産業の変革の時期であるということで、10年後をどのように見据えたかということでございます。

例えば日本再興計画の中でも、2030年には例えば次世代自動車が50%から70%にするというような計画もございますように、そういった方向での取り組みは、政府全体でやっておるということは認識してございます。一方で、今回計画の中でどこまで取り込んだかということなんですけれども、まずは、さはさりながら、全てが電氣化するというわけでもなくて、例えばハイブリッドであっても内燃系の機関であるとか、駆動系というのは、当然まだこれは引き続きございますので、そういったところでどれくらいドラステックに変わってくるかというのが、ご説明の途中でも申し上げましたけれども、なかなか十分に把握できないというのがございます。そういったものは一応認識しながら、例えば部品の出荷等についてはこれまでのトレンドをもう少し引き続くのじゃないかということで計画を作っております。もちろん、これによって動向が大きく動いて、需要がまた減ってくることになれば、その中で、つくるべきものは順々に整備していくという対応をとることになるかと思っております。なかなか、ドラステックなものを全て取り込むところまではできておりませんが、そういった認識をしながら計画については整理をしたということでございます。

それから2番目のLNGに関連して、エネルギー需要をどう見るかということでございますが、大局的な整理は今回できていないのですけれども、ちょうど飛島ふ頭の南側、従来の石油火力発電所がLNG火力発電所になるということもございますので、そういったものの取り込みですとか、あとはそれ以外に地域のガス会社のほうで、ガスの需要動向というものを見ておられますので、そういったものを含めて、今回LNGについて推計をしたというような形で取り扱っております。

それから3番目のメーカー産業が自動車以外にもあって、東南アジアとの貿易の方向ということでございますが、個別の需要予測につきましては、個別の品目ごとに、例えば事業者さんにヒアリングをしたり、統計を見たりということをやっております。昨年も航空機産業の関係で少しお話をさせていただきましたので、そのこともおありかと思っております。ちなみに航空機産業に関しましては、部品等の輸出、結構ございますけれども、これはこの名古屋港の背後圏でつくったものを、名古屋港からわりと小さい台船に乗せて、中部空港に運んだ上で、中部空港から貨物専用飛行機で飛ばすというようなことをやっておりますので、港湾の貨物の取り扱いという意味では、今、大きく目立った動きはないのかなと思っておりますが、委員がご指摘のように、東南アジア方面との貿易というのも非常に重要なファクターでございますので、引き続き注意して見ていきたいと思っております。

それから5番目で、IT化の変化をどのように考えるかというご指摘がございました。これもちょっとお答えになってないのかもしれませんが、飛島ふ頭では、従前からターミナルの無人化ということでITを駆使しながらターミナルの自動化等に取り組んでおるところでございます。そういったものは、これから、名古屋港のコンテナターミナル、いろいろ再編等もございますので、どういうふうに展開していくのかというのはありますけれども、こういったものの取り組みも含めて検討がなされていくものと考えております。

それから最後に、訪日外国人の増でインバウンドをどう見るかということでございます。そのことも含めて大型のクルーズ船が入港したときのことを想定した、金城ふ頭へのクルーズバースの位置づけというふうに捉えておられて、また、これをどういうふうに活かしていくかというのは、地域のいろいろな関係者と相談をしていきながら決めていくこと

かなというふうに思っております。

4項目について説明が抜けておりましたが、ご案内のとおり、京浜港、阪神港につきましては、国際コンテナ戦略港湾ということで特に基幹航路であります欧米の航路、これを維持していかなければいけない。そのために東日本、西日本、全国から、貨物の集貨であるとか、こういったものに取り組んでいる政策でございます。一方で、名古屋につきましてはまさに地域でございますものづくり産業の需要に対応した港湾の機能を拡充していくということで、国際コンテナ戦略港湾等とのすみ分けというのはできておるのかなと考えております。

以上でございます。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 今、委員からの、これは港湾計画論のあり方にかかわる難しい問題ですが、このテーマに関連してご発言がございましたら、そっちをまず優先したいと思います。

【委員】 感想だけ、申し上げたいと思います。

港湾計画図をご覧になったらわかるように、どうしてもパッチ当ての港湾利用、埠頭利用の仕方がずっと続いているわけです。これをいつまで続けていくのかが、非常に気になるところです。例えば、欧州の港湾計画ですと、かなり大きな規模で将来ビジョンを計画にしているというような姿がございます。なぜ日本はそのようにならないのかということですが、地域住民ですとか、プライベートセクターのいろいろな利害が絡んでいることは間違いありませんけれども、やはり計画ですから、多少、荒唐無稽に近いようなことまでも含めて、大きなデザインを示していただくほうが、私はいいのではないかと思います。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。そのほか、関連してございますか。

【委員】 今の印象は、私も門外漢の1人ではあるのですが、感じるどころです。

1つ1つの改訂については目的があってこういう形にしますという、各論としては成立していますが、全体を引いてみたときに、一体どういう方向に何をしようとしているのかが、非常に見えにくいのが気になっています。

今回の計画を、もちろん否定するとか反対するということではないのですが、こういった全面計画なり改訂にしても、国民目線で何のためにという大義と、計画の妥当性とかを納得してもらおう。そういった全体ストーリーを先に示していただいて、その中のこの部分であるということを知りやすく、もう少し説明していただくと、今の段階でどういう方向に向かっているのかというのが見えやすくなるのではないかと。これは私の注文です。

特に今回に関して言うと、全体のゾーニングに関してです。一応現状の中で計画を詰めていくというお話だったと思うのですが、引いて見たときに、よく言われる部分最適が全体最適になっているのだろうかという点です。したいけどできないというところはあるのだろうかと思うが、特に観光、交流拠点が離れて点在していて、素人目に見ても、これが全体の中で機能をうまく発揮するというふうになってないのではないかと。そうすると、今はできないけれども、将来的にはもう少し大きな目でゾーニングを変えていこうといったときに、今のうちに少し考えておかなきゃいけないことも出てくるのかと感じます。部分を見ていくことによって、全体が何となく見失われていくというか、全体最適が損な

われているのではないかなという危惧を感じております。

【分科会長】 はい。何か事務局。難しい問題ですけどね。

【港湾計画審査官】 どうもありがとうございました。まず、パッチ当てではなくて全体をきちんとストーリー性を持って計画すべきだという、そのところのご指摘は重々もつともだと思っております。また、少しドラスティックな絵を描いてみよと、これは先にご発言頂いた委員のご意見でございましたけれども、港湾計画につきましては法定の計画でもございますし、10年から15年先を見ておりますけれども、これをつくる際には通常の場合30年程度先を見たドラスティックな絵を地域でいろいろと勉強しております。そういった過程の中でこの計画があるとご理解をいただきたいと思っております。

その中で、途中でご指摘もございましたように、なかなかすぐに変えられないものもございまして、そのところはちょっと中途半端な感がある部分もあるかもしれませんが、きちんとビジョンを持ってやっていきたいと思っております。

ちなみに、ご指摘がございました、にぎわい空間のところの話でございまして、今たまたま2つ分かれておまして、ガーデンふ頭地区と金城ふ頭地区。特に金城ふ頭につきましては、リニア鉄道館であるとかポートメッセといった、すでににぎわい空間ございまして、今後レゴランドもやってくるということで、大型クルーズ船が入れない湾奥でなくて、この場所に1つにぎわい空間があるというのは、これは1つのビジョンと思っております。

それから、ガーデンふ頭につきましては、もともとクルーズ船等が入っているものでございまして、その左上につながっております中川運河が、名古屋駅のすぐ近くまでつながっております、こういったものをうまく活用しながら都市の中の、人が集まるような空間になっていかないかなと、地域でも検討されていると聞いております。

少し性格の違うものが2カ所あるのですけれども、これについては名古屋港の中ではこういうものがあるということで許容してもいいものかなと考えながら、今回計画をさせていただいたところでございます。

【分科会長】 港湾を取り巻く環境というのは、非常に速い速度で変化して行って、世界経済の影響を受けます。非常に多くのプレーヤーが、競争している中で、港湾計画としてどうコーディネートしていくのか、戦略性とそれから現実性です。この2つをどう調整していくのかがいいのかという計画です。これは、前々からこの分科会で議題になってきているのです。委員の皆様からもいろいろお知恵をかりながら、回答を模索していきたいというふうに思っております。私自身も、今悩んでいるというのが正直なところです。しかし、今日的な意味における港湾計画論は明確にしなければなりません。

【委員】 その点、今回の名古屋港の場合は、どちらかといえば地域経済をどれだけ振興できるかのほうに重点がいき、かつ地域経済に最も利用便利のいい港湾とは何かというのが、どちらかといえば今回の計画の大きな柱になるような気はするのです。ただ、今お話に出ましたように、日本全体としてどう考えていくかというときには、単に国民とか地域経済だけじゃなく、これから先、日本の全体の港湾に、どういう競争力を持たせるつもりなのか、先ほどもお話に出た阪神港と京浜港の問題も含めて、日本全体としてどういうふうに魅力のある港湾を、港湾全体の像をつくっていくのかということも、若干考えてご検討いただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございました。

このテーマ以外のテーマでも結構です。名古屋港の港湾計画について、何かご意見ございましたら、いかがでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。2点ほど。

1点目は、全体、どのくらい望ましいのかという話と、あとは旅客についても1点述べたいと思うのですが。

1つ目はですね、9ページのところにゾーニングがありまして、この形がいいのか悪いのかということ、全体として、これを実現することによって、どれくらい中部圏がよくなるのかというような議論だと思うので、マクロ的に計算するのはすごく難しいと思う。私も経済学をやっている、毎回ちょっと思うことでもありますが、この改訂によってどのような経済効果が生まれるのか、例えば、今不便なことがあって、これを変えることによって、もちろん将来予測にも依存すると思うのですが、この改訂がなされないときに比べて、この改訂をすることによってどのくらいいい効果があるのかとか。例えば、この橋をつけるということになると、橋がないときに比べてどのくらい便利なのか。実際、事業を行うときに費用便益みたいなものはきちっとやるとは思う。その前に、定性的でもいいと思うのですが、少し数字とかあればそれを入れながら、この改訂によってこのくらい変わるのだというのを、個別に述べながら、その個別を積み重ねると、全体としてこのくらいのよさがあるというような議論がもう少しあると、この改訂が望ましいというところの説得力が増すと思いました。

それからもう1つは、旅客のところ、20ページのところから、良好な港湾環境ということで交流のお話があるのですが、これは質問で、前回お聞きしたかどうか分からないのですが。20ページのところで、まずは橋が51メートルということで、ここをくぐれない、特に外国の客船はくぐれないということで、今、金城ふ頭に入っているわけですが。この説明のところの1つ目はまさにそうです。2つ目のところが、ガーデンふ頭で客船の大型化に伴うという理由があるのですが、これは国内の旅客船ということですかね。大型化の計画はあまりない。で、ガーデンふ頭に入れる船、というか大型化するとそもそも入れないので、ガーデンふ頭は大型化での延伸というのはちょっとわからない。同時2隻で入る可能性があるんで延長だったらわかるのですが、そこをちょっと教えて下さい。

それと、20ページのところにグラフがあって、名古屋港のクルーズ寄港回数と書いてあるのですが、これ将来どうなるかというのはちょっとわからないので、もう1つ説得力があるのとしては、日本全体、特に九州地域にたくさんの外国客船が中国からやってきていますので、日本全体にたくさんのインバウンド、先ほどインバウンドの議論がありましたが、観光客が船でやって来ることになっていてというのは、日本全体の流れみたいなものの数値も示しながら、それが徐々に中部圏にも浸透してくれば、旅客船が増えてくるだろうというような説明とかグラフがあると、このグラフとともに説得力が増すのかなというふうに思いました。そんなところですかね。

じゃ、ちょっと大型化の説明についてだけ教えてください。

【港湾計画審査官】 大型化のところについてご説明させていただきます。まず、ガーデンふ頭のバースの延長につきましては、現在既にバースの延長が足りておりませんので、ガーデンふ頭の脇に、海上保安庁の船がとまっているのですが、その船をのこせて着岸しています。その対応ということで係船柱などを打つようなことを考えながら、対応

していきたいと思っております。

金城ふ頭のほうで受け入れるのは、むしろ外国船の、もう少し大きい船です。

【委員】 大型化というか、もうすでに大型の船が入ってきて暫定的に使っているの、それに対応するような設備に、きちっとしたものに変えるということですか。

【港湾計画審査官】 はい。

【委員】 もう少しちょっと表現を考えたほうが。

【港湾計画審査官】 はい、ありがとうございます。ちゃんと整理したいと思います。

【分科会長】 そのほかありますか。ございませんか。

【委員】 港湾分科会の場合には、日本全体の港湾政策よりも、いきなり港湾の計画の具体に入っていくので、なかなか全体は具体に入り込むという中で見ていくしかないと思うのですが、名古屋港については、自動車産業という本当に日本経済を牽引していく、日本の輸出の一番の柱でもあり、地域経済というよりも、日本全体の産業にかかわる、港の改訂なので、スピーディーに重点的に、効果を早く上げていくべきだと思っております。

その上でちょっと質問なんですけれども、名古屋港の場合には、専用岸壁と公共岸壁とが入り混じっている港なので、今回の資料の中でも専用のゾーンと公共のゾーンとが入り混じりながら将来像を示し、そして最終的には公共のほうの計画の改訂というところに入っていくわけですね。この将来像のところ、ほとんどが専用といってもいいくらいなのですが、今回、専用の企業なり、専用岸壁のところも、今回の名古屋港の港湾計画改訂に伴って、どんなふうに変えられたのでしょうか。多分これ計画していくときには一緒に携えてやってらっしゃると思いますので、関連の企業がこういうふうに変えていくんだというような、そういうこともあると思います。わかっている範囲で、ちょっと教えていただきたいなと思います。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

専用埠頭計画につきましては、特に資料の17ページ目で簡単に触れさせていただきましたが、もちろんここに立地しておられます、そして専用の港湾施設を持っておられます企業さんには、計画の変更にあたってヒアリングですとか、そういったことはしっかりさせていただいております。その中で今回、計画そのものに直接反映させるような変更はないということで承っておりましたので、今回、既定計画どおりで整理をしたものでございます。もし、管理者さんのほうで何かお有りであれば。

【企画調整室長（名古屋港管理組合）】 名古屋港管理組合の企画調整室です。

今、ご指摘ございましたように、専用の企業さん、ほとんどが私どものところは、企業さんに売却して、そして港湾施設を持っていただいているというところがございますので、改訂もしくはこういった皆様方のニーズ、そういったものを常に把握しながら進めているところがございます。今回の改訂におきましては、今説明をしていただきましたけれども、特に反映させるものがないと伺っているところがございます。

【委員】 名古屋の場合には、埠頭ターミナル、埠頭株式会社の管轄がございます。ゾーニングの中ではどこに、どこが埠頭株式会社の管理のエリアになるのでしょうか。

【企画調整室長（名古屋港管理組合）】 埠頭株式会社のところは、飛島ふ頭の東側のコンテナターミナルから南側のターミナル、そして鍋田ふ頭のコンテナターミナル、このあたりで管理運営をしているところがございます。

【分科会長】 よろしいですか。時間超過していますが、手短にお願いします。

【委員】 簡単な話というか、コメントです。

先ほどから出ている、いわゆる多くの方、やっぱりゾーニングとかですね、埠頭の使い方も含めて、結構ごちゃごちゃとしているというか、ミックスになっている。

名古屋港は、全国的に見ても、かなりうまく貨物を伸ばしている港なので、国のもとして失敗できない港なので、現状を何とかクリアすることが第1優先でやっておられるので、わかる。

ただ、先ほどもちょっと何人かご指摘になっていましたけど、例えば交流のゾーンが浮島みたいに物流のゾーンの中で浮いてしまっているというのは、ほかの港でもありますけど、ちょっとどうか。あくまでも、周りを囲んでいる一般貨物の物流ゾーンというのは、今こうなっているけど将来的にはちょっとずつ変えていきましょかねという含みを持たせたようなゾーニングなのかなどは、個人的には思えるのですけど。そういうふうに、少し弾力的にそのゾーニングを将来的に変えていきますよという含みがあるのだったら、そういうことをお示しになったほうがいいのじゃないかな。非常にリジッドな印象を受けます。そのあたり、ちょっとどうなのかなということをお教えいただきたいと思います。

【分科会長】 今の件、いかがですか。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。なかなか現状からドラスティックに変えていくかというところは、難しいところはありますけれども、委員がおっしゃったように、例えばガーデンふ頭地区のにぎわい空間についても、こういう物流空間の真ん中にあることがいかなものかというのは、これは確かにご指摘としてはあると思います。なかなか現在、そこに成立していますにぎわいのいろいろな施設等をほかに持っていくという議論はちょっとできない中で、今回こういう落ち着きにしてしまっておりますが、委員がおっしゃったご指摘は当然でございますし、今回全体としての港の規模は大きく変わっていませんけれども、また今後いろいろな状況において、港の使われ方が変わってくる可能性も、例えばポートアイランドですとか、あると思いますので、そういった展開については少し地域とも議論してみたいと思っております。

ちなみに、金城ふ頭のところにつきましては、ここにぽつんとにぎわい空間があるんですけども、例えばそこに対するアクセスですとか、それからにぎわい空間における駐車場の数ですとか、そういったことについては十分確認をして、当座は対応できるだろうということで検討しておりますので、そのあたりはまた状況を見ながら、委員のご意見を反映いたしたいと思っております。

【分科会長】 予定の時間を大分オーバーしておりますけれども、よろしゅうございますか。

港湾計画の一般としてはいろいろな意見が出まして、今後とも検討していくべき課題は多いかと思いますが、この名古屋港の港湾計画に関しては特段のご意見はなかったように思いますけれども、よろしゅうございますか。

答申といたしまして、名古屋港を、国土交通大臣に提出された名古屋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、異議はないようですので、答申案のとおりご報告させていただきます

ます。どうもありがとうございました。

それでは、次に北九州港の港湾計画一部変更の審議に移ります。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】 続きまして、北九州港港湾計画一部変更ということで、ご説明をさせていただきます。同じく資料をご覧ください。

1枚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。

北九州港は、右の上にございますように、関門海峡を挟んで東西広く港湾区域を持つ港でございます。今回はその西側、響灘地区の計画の変更でございます。

写真のところに赤い丸い点線で囲ってございますけれども、計画内容は2つございまして、再生可能エネルギー源を利活用する区域を海上に設定いたします。それから、陸上の土地利用計画の変更が1つございます。

2ページ目は、北九州港の概要ということで、貨物量の推移等書いてございますが、今回計画には直接関係しませんので、説明を割愛させていただきます。3ページ目、今回計画のポイントということで、今申し上げた2点について整理をしております。

4ページ目から8ページ目につきましては洋上風力発電関係、それから9ページ目に土地利用関係の資料を用意してございます。

時間もございませぬので、少しはしょって説明をいたしますと、4ページ目は再生可能エネルギーの導入の社会的要請ということで整理をしております。

それから5ページ目、これまで全国の港湾で7つの港湾において同じ区域が港湾計画に位置づけられているということで、ご紹介をさせていただいております。

6ページ目は北九州市におかれます、洋上風力発電の位置づけということで、上位計画から個別の計画において洋上風力発電への取り組みについて熱心に取り組んでおられるということでございます。

7ページ目を見ていただきますと、計画変更の内容ということで整理をしております。洋上風力発電施設の導入を図るために、再生可能エネルギー源を利活用する区域を計画するというので、緑の点線で囲った部分、全体で約2,700ヘクタール、これを当該区域に計画をしようということでございます。

なお、計画事項ではございませぬけれども、この図の背景の青い範囲、これが北九州港の港湾区域の範囲でございますが、この港湾区域から外側にも点線を設定するという事になってございます。今後、港湾区域の変更をしていくということで、これは本件の計画事項、審議事項ではございませぬけれども、予定港湾区域ということで、赤点線で参考表記をしておりますのでご紹介をさせていただきます。

8ページ目を見ていただきまして、この緑の点線の区域を設定した考え方を簡単にまとめております。

大きく3点ございます。1つは、これは浮体式ではなくて着床式の風力発電を想定しておりますので、水深が30メートルより浅い範囲に設定しております。

それから2つ目といたしまして、現在航行している船舶に影響のない範囲を設定しております。これについては、地域の航行安全委員会等でも確認をしながら進めております。

3番目に、洋上風力発電の事業の採算性の観点から、20万キロワット以上の規模を満たすように設定するというので、事業者のヒアリング等踏まえて設定されております。

その結果、港湾区域は、現在の港湾区域を出ておりますけれども、こういった区域の設定を行ったということになっております。

ちなみに、右下に参考ということで書いてございますが、20万キロワットの発電量、一定の前提のもとでございますけれども、約15万世帯分の電力を賄えるという規模感になっております。以上が、洋上風力発電関係の計画内容でございます。

それから9ページ目をごらんください。

企業立地の促進を図るための土地利用計画の変更ということで、現在埠頭用地になっております区域の一部を港湾関連用地にいたしまして、これについて事業者からの引き合いがございますので、譲渡を念頭に土地利用計画の変更を行っております。変更する箇所は、図の右側の赤く塗った場所、港湾関連用地と書いた9.9ヘクタールでございます。

以上で、説明を終わらせていただきます。

ご審議のほど、よろしく申し上げます。

【分科会長】 ただいま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っております。

ご質問、あるいはご意見ございましたら発言お願いいたします。

【委員】 ご説明ありがとうございます。ちょうど半年ほど前、6月に響灘を視察させていただきましたので、一言申し上げたいと思っております。

まず、北九州市さんが大変力を入れている一大クリーンエネルギーポートということで、この地図には、詳しくはどのようなエネルギー産業、あるいは発電方法があるというのは載っていないのですが、取材したときには、風力ほか太陽光もありバイオマスもありLNG、それから石炭輸入基地もあって、非常に活発で、エネルギー一大基地という印象を受けました。

今回、かなり大きく、区間の拡大ということになるのですが、この大きさというのが先ほどもありましたけれども、2,687ヘクタールということで、これまでの日本のほかの場所に比べましても、むつが1,000ぐらいでしたでしょうか。それに比べても2.6倍ほどということで、かなり大きな面積を要するということになります。

風況について少し取材したときに、7ページの港湾区域を左に少しはみ出す部分がなぜ重要かといいますと、私も地上の風車も拝見したのですが、左にいくほど風況がいいということは目で確認させていただきまして、やはりこちに拡大する必要があるだろうと。

それからもう1点は、規模感の部分で、事業者あるいは北九州市さんが、これだけの規模がないと採算がとれないというところで、5メガワットで四、五十基、その程度の基数は必要だということで、面積的にも規模的にもこのぐらい必要という印象を受けました。

それから、風車は部品が2万点以上もあるということで、先ほど出ておりましたが、企業立地あるいは風力発電関連産業の操業一大拠点として、ここにきちっとしたものをつくりたいということで、先ほどの土地利用のところの変更の希望も含まれているのかなという印象を持ちました。

私には具体的にはわからないのですが、この作業を進めるに当たって、現状課題となっていることは、今後どんなことが考えられるかということをもつ伺いたいということと、期待感の部分ではやはり再生可能で日本がこれから力を入れてやっていくのだという部分で、港におけるここがモデル港になるのではないかとというぐらい力が入っているなという

印象を持ちました。ここにはエネルギーパークのような施設もあり、当日、小学生が来ていて、職員さんが風車の説明をしておられて、子どもたちも写生をしていて、地域の方々にもきちんとご理解いただくという姿勢が大切だと感じました。最後に1つ伺いたい。今、港湾区域は北九州市さんが管理者でいらっしゃるのでしょうか、これから広がった部分に関しては、どのように移っていくのか、今どこが持っていて、これから北九州市さんに移るのかなというところも、ちょっと興味があるので教えていただければと思います。

以上、2点質問になります。

**【港湾計画審査官】** どうもありがとうございます。2点ございました。

まず現状の課題ということでございますけれども、ここに洋上風力発電をこういった規模感で導入するということにつきましては、従前から、国交省、環境省でつくったマニュアル等を踏まえて、北九州市で関係者の連絡会議を開かれておられて、そういった中でおおよその合意はできておることでございます。今回の港湾計画の位置づけも含めて、むしろこれから具体化に入っていくという段階であると認識しておりますので、現状で特に大きな課題があるというふうにはお聞きしておりませんが、その都度しなければいけない手続をきちんと踏んでいくということかと思っております。

それから、2点目の区域の話でございますけれども、港湾区域につきましては港湾管理者が管理するということでございます。港湾区域以外の場所につきましては、例えばそこで何か作業するとか、占用的に作業するということになると、現在は都道府県知事の許可を得る場所になるのですけれども、今回区域が広がる場合には、その広がった部分について北九州市の港湾区域ということで、北九州市が管理をされるということになってまいります。

**【委員】** ありがとうございます。

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

それでは、特にない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、北九州港、国土交通大臣に提出された北九州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。それでは、北九州港の審議はこれで終了いたします。

次の議題に移ります。港湾における洋上風力発電の導入の円滑化について、事務局から説明をお願いします。

**【海洋・環境課長】** 海洋・環境課長です、よろしく申し上げます。資料3「港湾における洋上風力発電の導入の円滑化について」を用いて、ご説明、報告させていただきます。

1ページ目をごらんください。前回も本件と同じテーマで報告させていただきましたけれども、技術ガイドライン案の説明だけでございました。その点に関しまして、もう少し全体的な流れと考え方を整理するようご指摘がございましたので、今回、改めまして整理させていただいたものでございます。

①につきましては、これまで風力発電は陸上を中心でございましたが、洋上のほうがいろいろな利点があるということを整理させていただいております。

②は、港湾がなぜその中で有望視されているかについて、電力系統が充実していること、さらには、建設、維持管理のための港湾インフラが近接していることを整理させていただき、さらに③では、海域利用の調整ということが風力発電の導入に当たって重要となりますけれども、港湾においては、管理の仕組みが存在しているということでもあります。

ただし、④でございますとおり、洋上風力発電は長期かつ大規模に水域を占有する固定的な大型施設であると、そういう特徴もございますので、そういったことを踏まえて対応していかなければならないという課題がございます。

全体を踏まえまして、⑤でございますけれども、開発・利用・保全と調和が十分とれたものとなるよう、その特徴を踏まえまして、現行制度の充実を図って積極的な活用をし、円滑な導入の促進を進めていくこととするというような整理をさせていただいています。その点につきましては、先ほどの北九州港の港湾計画もそういった取り組みの一環と考えているところがございます。

2ページ目は、今申しました前段の背景的なところを絵に落とししたものでございますので、ご説明は割愛させていただきたいと思っております。

3ページ目ですが、先ほど課題というところでご指摘がございました、個別の港につきましては、いろいろな手続を踏んで進めるということかと思っております。共通的な基盤として制度面での、まだまだ充実すべき課題があると思っております。

左の現行制度上の課題でございますけれども、3つほど掲げさせていただいているところがございます。

北九州港の例でもそうでございますけれども、区域設定後、事業者の選定という形になってまいります。非常に大きなエリアをある意味独占的に、占有していくという意味で、公正かつ妥当な手続を明確化していく必要があると思っておりますし、長期間にわたる事業において事業者が維持管理等を確実に実施できるのかどうか、そういったところも確認していく必要があるだろう。そういったところの明確化が必要だという認識でございます。

2つ目は、長期にわたる事業になりますけれども、運転が長期であるだけでなく、事業者が決まった後、環境アセスメントを実施していくこととなります。そういう期間も、右のほうにそのフローのイメージを示しておりますが、少し小さい字で真ん中あたりに約5～6年、風況調査、FS、環境影響調査のところの年数を記載しております。これだけ長期にわたりますと、その間資金をどうするか、その間それ以外の事業者が参入してこないかどうか、いろいろな面での課題がございます。そういったところを、一定の責務を果たすことを前提に、この事業者が実施するのだということを明確にすることが重要ではないかと考えているところがございます。

3番目でございますけれども、先ほどの北九州港の例でも、エリアを幾つかに分けてございます。これは海上の利用、特に船舶の航行を踏まえて設定されているところがございますけれども、具体的には、それとどれだけ離れたら安全面で対処できるのかどうか、そういった占有に関する基準の明確化が必要だろうというふうに認識しているところがございます。

これに対応した、いわゆる占有に関する手続ですとか、基準、こういったものを法制的に整備していく必要があるだろうというふうに考えているところがございます。現在、その準備を進めているところがございます。こういった導入環境の面での課題には、今後

ともしっかり対応していきたいと考えているところでございます。以上でございます。

【分科会長】 それでは、ただいまご説明がありました、港湾における洋上風力発電の導入の円滑化について、ご質問はございましたらご発言をお願いいたします。

はい、よろしく申し上げます。

【委員】 すみません、よくわからないので質問させていただきます。

これだけ長期の大規模な事業になると、かなり事業者にとってもリスクが高いし、状況の変化が大きいというふうに予想されます。途中で、何らかの要因によって事業予定者が撤退するとか、そういった場合、あるいは変更になるといったそういった予定変更の手續に関するフローが見えないということが、どうなっているのか1つお聞きしたいということが1点です。

それと、占用に関する基準ということなのですが、占用させておいて事業者がほぼ全面的にリスクを負うという、多分スタイルになるんだと思うんですけども、やはり大規模な事故その他に関しては、事業者の責任というのも強く求められるというふうに思っております、その辺のリスク分担はどのように考えておられているのかということをお願いいたします。

【海洋・環境課長】 2点ご質問いただきましたので、お答えさせていただきます。

1点目の事業者の変更等の想定でございますが、3ページ目のフローはそういったことを前提としておりませんで、明確化されておりました。

現在の占用手續につきましては、申請があって許可するというのが今の法制度の仕組みになっております。そういう面で、先ほど申したような左にある課題への対応が十分できてないので、今後対応する必要があるだろうと考えております。その中で、委員ご指摘のように、事業者がこれだけ長期にわたりますと途中で変更ということがありますので、記載しておりませんでした、そういった面での権利等の承継といったこともあわせて明確化していくことも含めて考える必要があるだろうというふうに認識しているところでございます。

それから、もう1点のリスクへの対応ということでございます。港湾管理者がエリアを設定し、それだけのリスクに耐えられる方を、当初は選ぶというのが、基本かと思えます。

一方で再生可能エネルギーにつきましては、固定価格買取制度の中で動いていくというのが基本かと思えます。20年間にわたって、一定の買取価格の中で進められるということでございますので、それを前提とした採算性についても初期の段階で検討されると思いますので、事業者における検討状況について、適宜情報を得ながら、できるだけリスクが少なくなるように、継続的に事業をしていただけるように、取り組んでいくということが必要かと思っております。

【委員】 採算性に関しては、いろいろな仕組みを構築することで、かなりリスクを下げることができるということはおよくわかるのですが、道路でもよくありますが、何か事故が起こったときに、結局、誰がちゃんと責任を見ているのかということと、特に近年維持管理に関しては、リスクがチェックできていない事例がたくさんありますので、占用の認定をすればそれでいいということではなくて、占用した側も管理者としてきちんとチェックをしていただくと、そういった機能を加える必要があると思っております。

【海洋・環境課長】 ご指摘ありがとうございます。3ページ目の左上の①、適正な事

業者の選定の中で、まずは事業者を決定される段階で維持管理等の確実な実施について確認する手続を明確化と書かせていただきました。これは委員のご指摘の趣旨を踏まえたものと思っております。ただ、それは計画の初期の話ですので、実行段階におきましてもそれをしっかり確認することが重要かと思っておりますので、そういった取り組みとさせていただきます。

ありがとうございます。

**【分科会長】** そのほか、ございますか。

**【委員】** ちょっと関連で同じような、僕も同じような意見を持っていたのですけど。

将来にわたってリスク管理というのがすごく重要になってきます。この固定買取価格制度も、すごく議論にもなっていて、国民の負担にもなるというところで今後どうなるのかわからないところもあります。ただ、事業者から見れば1度この買取制度で固定化されると、あとはどのくらい風力があるのかというところにかかってくると思うので、そちらが大事かと思うのです。

それに関連して、そのリスクは完全に事業者に任すのか、港湾側でも一部はリスクを受け入れるのか。例えば大地震が起きたときとかに、倒れるときの、港湾管理者とか国土交通省としての対応のあり方とかですね。

もう1つ、この占有ですよ。これは利用料みたいな取るのですか。その関係で、その利用料は、そのリスクを受けるような、つまり、利用者の採算性にかかわらず一定額なのか、状況に応じて変わるものなのか、そういうところまである程度議論されているのか、教えてください。以上です。

**【海洋・環境課長】** 後者から先に説明させていただきます。いわゆる海域におきまして、こういった施設の占有をする場合、港湾管理者から許可を受けて一定の占有料を払うこととなります。これは既に条例で定められておりますので、オープンな形で、一般的には面積当たりの単価掛ける占有面積で算定されると理解しております。ただその金額は、いざというときにそういった課題に対処できるということを前提にされていないというのが実態ではないかと思えます。

そういう面で、委員から1点目でご指摘いただいた、リスクをどう考えるかということでございますけれども、初期の段階では、先ほど申しましたとおり、事業実施に当たってのさまざまなチェックが必要だというふうに思います。事業者としても、資金を調達して実行するという面から、買取価格は固定でございますので、どれだけの発電量があるのかということを見据えながら採算性を確認されるということかと思えます。一方で、さまざまな保険等の制度でリスクに対処されるというのが現状かと思えます。ただ、これだけの規模な展開というのは前例がなく、これからというところでございますので、そこに十分対処できるかというところは、まだまだ課題があると思えます。あくまで民間の事業でございますので、港湾管理者で全て負担するというものではもちろんないと思っておりますけれども、どういうリスクがあり得るのかというのは、海外の事例ですとか、そういったところを踏まえながら、しっかり勉強していく必要はあるかと思っております。

**【分科会長】** よろしゅうございますか。

**【委員】** こういう動きで、円滑な導入をどんどん積極的にしていこうというのは私も賛成なのですが、ちょっと教えて欲しいのは、そもそも今港湾における洋上風力発電量

は、どれくらいになっているのか。それから、政府のエネルギーミックスですね、その中でこの港湾における洋上風力発電はどういう位置づけになっているのか。その辺の中で円滑化を進めながら、そういう目標に向かってこういくのだという、何かその辺の行程表がよくわからないのですが、もしわかれば教えていただきたい。

【海洋・環境課長】 再生可能エネルギーの中で、風力につきましては、現在、概ね二百七、八十万キロワットの発電能力がございます。その中で、いわゆる洋上風力発電といわれる、海上にあるものにつきましては、5万キロワット程度でございますので、先ほど申しましたとおり、風力発電につきましては、ほとんど陸上が主流になっているというのが現状です。ただし、陸上でこれから取り組んでいく上では、さまざまな制約もあります。洋上は風もいい、制約も少ないではないかということで、注目されていると理解しております。一方、海外では、かなり大規模なファームをつくって展開されている、そういったことも我が国の中で取り組む課題の1つではないかというふうに思っているところでございます。

2030年の目標につきましては、7月、経産省のほうで長期エネルギー需給見通しということで示されているところでございます。現状、洋上と陸上を含む風力発電は、現在0.3%程度の電力量に対して、2030年には1.7%程度になるという見込みを立てられているところでございます。容量で申しますと、今の二百七、八十万キロワットから2030年に1,000万キロワットに増えていくと想定されております。その中で、洋上は82万キロワットと想定されておりますので、1割弱の割合でございます。

一方、先ほどの資料にもございましたけれども、8カ所目で位置づけが進んでいるところでもありますので、それらが実現されると、想定されている容量が実現されていくものと考えております。

ただ、アセスメントはこれからですし、いろいろな面でのリスクを管理する中で、現地着工し、実際に運転開始されるまでには、かなりの期間がかかるということでございますので、その間がうまく進展するように、我々なりにもいろいろな導入環境の整備をさせていただければと考えております。

【委員】 北九州港を入れて全国8港ですね。その計画全体を足すと、2030年には、今の5万キロワットから82万キロワットになるという計算ですか。

【海洋・環境課長】 計画で想定されておるものを足し合わせますと、その数字にほぼ達するという見込みかと思えます。いずれにしても、再生可能エネルギーにつきましては、増やしていくという方向であると思っております。

【委員】 この港以外からの計画というのは、今後想定されないのですか。

【海洋・環境課長】 幾つかの港で検討されておりますので、そういったものも今後出てくるというふうに思っております。

【委員】 では、この82万キロワットというのは、あくまで現在計画が進んでいるところを積み上げた数字ですか。

【海洋・環境課長】 そのように理解しています。

【分科会長】 よろしいですか、はい。そのほかご質問ございませんでしょうか、よろしいですか。

それでは、質問は以上とさせていただきますと思います。

次の議題に移ります。明治日本の産業革命遺産、製鉄・製鋼、造船、石炭産業について事務局から説明をお願いします。

【海洋・環境課長】　　続きまして、明治日本の産業革命遺産につきまして、報告させていただきます。

ページをめくりまして、2ページ目をご覧くださいと思います。

明治日本の産業革命遺産につきましては、今年7月に世界遺産登録が決定されたところでございます。その前段といたしまして、平成25年に2回ほど港湾分科会に報告させていただきました。何が課題だったかと申しますと、特に三池港でございますが、稼働中ということで、稼働中の遺産をどう保全していくのか、その手法について新たな取り組みが必要になったものです。これは、三池港だけではないのですけれども、そういった取り組みについてご報告させていただいたところでございます。

今回、1番下でございますのは、登録したということでのご報告でございますが、少し過去を振り返りながら説明させていただきたいと思っております。

3ページ目をご覧くださいと思います。

従来、遺産に関しましては、文化財保護法を中心に文化審議会等での審議により対応してきたところでございますが、稼働中の遺産にどう対応するかということにつきましては、平成24年5月に閣議決定の文書が出ております。それは、基本的に遺産価値の保全と企業経営の制約の最小化が両立されるように、文化財保護法以外の保全手法を活用していこうということでございます。下のフローにございますとおり、資産に係る産業に関連する審議会、資産の保全手法に関する審議会があればそれぞれの制度を活用していこうということでございます。港湾につきましては、港湾政策審議会港湾分科会への報告により対処してきたところでございます。

4ページ目をご覧くださいと、具体的には、三池港の遺産価値の保全につきましては、港湾法による規制により保全を図るということでございます。世界遺産登録に当たって、真ん中くらいにあります保全管理計画書を推薦書とともに提出しております。その中では港湾法に基づいて保全を図るという記載されているということでございますし、4ページ目の右下にございますとおり、それに沿った形で港湾計画の中でも保全の考え方が記載されているということでございます。

5ページ目をご覧ください、今のような経緯を振り返りますと、平成26年の1月29日に、ユネスコへ推薦書が提出されたということでございます。この推薦書の中に先ほど申したとおり保全計画なるものが、一緒に出されました。

その後、9月25日から10月6日、秋になりますけれども、ICOMOS、国際記念物遺跡会議から現地視察を受けております。三池港は10月2日に査察を受けたところでございます。今年になりまして、5月4日、ICOMOSから世界遺産としての登録の記載、世界一覧表への記載が適当という勧告を受けたところでございます。その後、7月5日にユネスコ世界遺産委員会において世界遺産一覧表への記載が決定されたということで、この辺は報道されたとおりでございます。

6ページ目をごらんいただきますと、その中の勧告におきまして、保全状況やそのモニタリング状況等について2018年の第42回世界遺産委員会の審議のため、2017年12月1日までに、世界遺産センターに報告することとなっております。2年後になります

すけれども、保全状況やモニタリング状況等の報告が必要になっているということでございます。したがって、今後の対応にありますとおり、保全計画書にのっとり、関係者協働して、保全の取り組みを行い、それを報告書として取りまとめていきたいと考えているところでございます。

7ページ目をごらんいただきますと、真ん中にごございますけれども、三池地区管理保全協議会がでございます。地区ごとにこういった協議会が設けられておりますので、そういった場で今申しましたような検討がなされると理解しております。

8ページ目以降は、これまでもご報告していた、三池港以外も含む遺産の概要でございますので説明は割愛させていただきたいと思っております。

以上で報告を終わります。

**【分科会長】** それでは、ただいまご説明がありました、明治日本の産業革命遺産、製鉄・製鋼、造船、石炭産業についてご質問ありましたら、よろしくお願いいたします。

ご質問ございませんでしょうか。

**【委員】** この指定になって、維持管理のコストとかその辺は大きく変わってくるのですか。そのあたりについて、少し教えてください。

**【海洋・環境課長】** 基本的には、これまで考えていたものに加えて、少し充実した形でやっていく必要があると思っておりますけれども、できるだけコスト縮減を図りながら、大きな負担にならないようにやっていくというのが基本かと思っております。

**【委員】** そしたら、民と官でシェアしながらということですか。

**【海洋・環境課長】** 現在でも民と官で施設を保有している近況でございますが、一部官への移管が予定されておりますので、そういう意味では、役割分担はそれに応じて変わってくるという状況になっております。

**【分科会長】** よろしゅうございますか。

それでは、質問は以上とさせていただきますと思っております。

本日の議事は終了いたしましたので、事務局に進行をお返しします。円滑な議事進行にご協力いただき、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。最後に事務的な連絡事項をお伝えいたします。

まず、次回第62回の港湾分科会でございますけれども、来年の2月を予定しております。

2点目としましては、毎回そうですが、資料が大変厚いものですから、お荷物になるかと思っておりますので、そのまま机に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。

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。長時間ご審議ありがとうございました。

— 了 —