

平成28年11月18日（金）

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65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65回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成28年11月18日(金)  
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)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
家田 仁	政策研究大学院大学 教授
一柳 尚成	トヨタ自動車(株) 物流管理部長
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
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	福知山公立大学 教授・京都大学経営管理大学院 特命教授
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
望月 久美子	(独)住宅金融支援機構 理事

#### 4. 会議次第

① 港湾技術基準の改訂方針について（報告）	・・・	3
② 港湾計画について（審議）	・・・	5
・ 水島港	（一部変更）	
・ 那覇港	（一部変更）	
③ 今後の港湾における中長期政策について（審議）	・・・	10
④ 最近の動向について（報告）	・・・	27

【総務課長】 それでは定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第65回港湾分科会を開催いたします。

お手元の資料のご確認をお願いいたします。会議資料一覧という1枚紙をつけてございますので、資料の不足等ございましたら、事務局までお申しつけください。よろしゅうございますでしょうか。何か不足等ございましたら、また後ほどお申しつけいただければと存じます。

本日は、委員16名中、現時点で11名の委員にご出席いただいております。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数である過半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】 委員の皆様には、大変ご多用の中ご出席を賜りまして、心から御礼を申し上げます。

本日の港湾分科会では、報告事項、そして審議事項、非常に多岐にわたっております。報告事項といたしましては、港湾技術基準の改訂方針について、ご報告をさせていただきます。また、港湾計画の案件といたしましては、水島港と那覇港についての一部変更がございます。さらに、中長期政策について、7月以降、さまざまな議論を重ねてまいりましたので、その点についてもまたご審議を賜われればと思っております。そのほかの最近の動向についても幾つかご報告をさせていただきたいと思っております。

大変短い時間ではございますが、審議事項、多岐にわたっております、委員の皆様には活発なご審議をいただき、内容について、我々もしっかり進めてまいりたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 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、議事に入らせていただきます。

分科会長、よろしくお願ひいたします。

【分科会長】 それでは始めたいと思います。

本日は、審議事項3件、報告事項2件を予定しています。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したいと思います。

まずは1つ目の港湾技術基準の改訂方針について、事務局から説明をお願いいたします。

【技術監理室長】 技術監理室長でございます。

それでは、資料1に基づきまして、港湾技術基準の改訂について、ご報告をさせていただきますと思います。

まず、1ページ目をお開きください。港湾の施設の技術上の基準は、港湾法に基づいて規定されているものでございまして、港湾の施設を建設、改良、維持する際に適用する基準でございます。

技術基準は、省令、告示などで具体的な内容が記載されておりますが、時代の要請ですとか、また、技術の進歩を踏まえて、おおむね10年に1度、改訂を行っております。

このたび改訂の方針が8月にまとまりまして、分科会としては今回が最初ということになりますので、港湾計画にかかわる事項もございまして、分科会にて報告させていただきます次第でございます。

2ページ目をお開きください。ここでは技術基準の対象施設を示しております。見てい

ただきますとわかりますが、防波堤ですとか岸壁といった土木施設に限らず、荷役機械ですとか、港湾に設置されます施設の多くが対象施設になっているものでございます。

3 ページ目をお開きください。現行の技術基準におきましては、平成19年に全面的な改訂を行ってございまして、それから9年が経過をしております。この間に東日本大震災を教訓といたしました防災・減災技術ですとか、また、維持管理技術が強化されております。また、生産性革命の取り組みですとか、国際コンテナ戦略港湾政策、また、クルーズ振興といった新たなニーズも求められているところでございます。

こうした背景を受けまして、平成26年度から港湾技術基準のあり方検討委員会を設置いたしまして、そこでの検討を踏まえて、本改訂方針を取りまとめたところでございます。

一番下のスケジュールにもありますように、本年度から来年度にかけて、現在、基準の改訂案の作成、また、関係法令の改正を進めてまいりまして、平成30年度から新しい基準の施行を予定してございます。

4 ページ目をお開きください。改訂方針の概要といたしまして、6つの区分で10の項目を掲げてございます。全ての説明は時間の都合でできませんので、主な内容につきまして、以降、簡単に説明させていただきます。

5 ページ目をお開きください。まず、国際競争力の強化といたしまして、昨今、コンテナ船、クルーズ船の大型化が進行しております。現行基準では、例えば右下にありますように、クルーズ船でいいますと10万トンが最大船型になってございますが、実際、世界最大のものは22万トンまで出ておりますので、船舶諸元の大きなものへの対応、また、係留施設、附帯施設の設計等の対応を今回の見直しで行おうと考えてございます。

ちょっと飛びまして、8 ページ目をお開きいただきたいと思っております。こちらは維持管理・老朽化対策ということでございます。やはりライフサイクルコストの縮減が求められている中で、そうした構造とするための施設の長寿命化・延命化に資するような技術もいろいろと開発されてきておりますので、そういった記述についても拡充していきたいと考えております。

また少し飛びまして、11 ページ目をお開きいただきますと、防災・減災対策の強化といたしまして、これは前回の改訂以降、東日本大震災という非常に大きな震災がございました。そういった教訓で得られた新たな知見から、耐津波設計などの見直し、例えば下の左にありますような粘り強い構造と言われる腹付工の設置といったような知見が生まれてきておりますので、そういったところをしっかりと拡充してまいりたいと考えております。

次、12 ページ目をお開きいただきますと、今度は環境への配慮といたしまして、例えば最近ですと、リサイクル材料を環境利用していこうですとか、生物共生型港湾構造物をつくっていこうといったものがございまして、そういった記述の追加を考えております。

それから、14 ページ目をお開きいただきますと、これは技術基準体系全体の話でございますけれども、合理化・国際化ということで、設計をする者が自由なアイデア・新技術を提案しやすいような環境をつくること、また、日本企業の海外進出が今ありますので、そういったものを後押しするために、海外基準との整合を意識した基準にしていきたいと考えてございます。

以上、大変駆け足での説明でございますけれども、15 ページ目以降、改訂方針の詳細を記載してございますので、また後ほどご参照いただければと存じます。

以上で説明を終わらせていただきます。

【分科会長】 ただいまご説明いただきました港湾技術基準の改訂方針について、ご質問等ございましたら、いかがでしょうか。よろしく申し上げます。

【委員】 すいません、質問ではないのですけれども、細かい技術的なところはわからないのですが、国の財政諮問会議とか、そういうようなところで、公共事業に関して、将来、老朽化とか維持・更新をしっかりとやっていかないといけないとともに、そのためのコストはできるだけ効率化しないといけないと言われていまして、この技術基準のところは詳しいことはわからないのですけれども、今後、人手不足とか、そういうときにも対応できるように、また、効率化できるように、ICTとかi-Constructionとか、新しい技術を導入して、財源対策、人手不足対策に努めていただければいいと思います。これは意見になります。

もしそういう視点が入っていれば、説明いただければ。

【技術監理室長】 確かに今おっしゃった視点がちょっと欠けている。といいますのは、実はこれを取りまとめたのが8月でございまして、この委員会の最終を今年の初めぐらいに行ったというのがあります。それ以降、今、委員がおっしゃったようなICTとか生産性革命というのは特に注目されてきましたので、今のご指摘も踏まえまして、改訂についてはこれから書いてまいりますので、検討してまいりたいと思います。

ありがとうございます。

【分科会長】 そのほか、ありますか。よろしいですか。

それでは、次の議題に移りたいと思います。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、港湾計画の一部変更が水島港、那覇港の2港でございます。

それでは、水島港、那覇港の一部変更につきまして、一括して事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 計画課港湾計画審査官でございます。私から、2港の港湾計画の変更内容につきまして、ご説明をさせていただきます。

ではまず、水島港につきまして、資料2に基づきまして説明をさせていただきます。

水島港は岡山県倉敷市にございまして、いわゆる新産業都市、岡山県南地区の中核といったしまして、鉄鋼業、化学工業、エネルギー、飼料工場などが立地しまして、現在も県全体の製造品出荷額等の約半分はこの地域で占めているという状況でございます。

1枚おめくりいただきまして、左の下のほうに今回の計画変更のポイントと書いてございますが、①にございますように、大型船舶を活用した効率的なバルク輸送の実現を図るということで、これまでもご説明してまいりました国際バルク戦略港湾の方向に沿った計画変更が、今回の主な内容となっております。

1枚めくって、2ページ目をごらんください。水島港の概要であり、詳細は割愛いたしますけれども、左下の青い円グラフのところに、赤で囲ってございますけれども、「とうもろこし」とございます。水島港は全国で4番目の取り扱いでございまして、今回の主な計画変更はとうもろこしの輸送に係る内容となっております。

3ページ目をごらんください。日本が輸入するとうもろこしの荷動きを地図に落としてございます。主な輸入先はアメリカ、ブラジル等でございます。主にパナマ運河を通り、日本に輸送されてまいっております。

右の2つのグラフですが、輸入とうもろこしの約7割が飼料用に使われているということ、それからまた、配合飼料に占めますとうもろこしの割合が半数近くになっていることから、日本の畜産におきまして、とうもろこしの輸入は大変重要になっているということをお示ししてございます。

1枚めくって、4ページ目をごらんください。上の段は、世界のとうもろこしの消費量と貿易量をお示ししてございます。特に貿易量が近年伸びているのが見てとれるかと思えます。

下の一番左の図でございますが、今年6月のパナマ運河の拡張によりまして、10万トンから12万トン級の、いわゆるポストパナマックス船の通行が可能となっております。

右2つの図は、バルク船の大型化の傾向、中国、韓国における岸壁の整備状況をまとめておりますが、説明は割愛させていただきます。

5ページ目をごらんください。水島港では、全国の輸入とうもろこしの約1割程度を取り扱っております。水島港で輸入され、岡山県内の飼料工場で配合された飼料は、中国地方、四国地方、近畿地方一円に供給されております。

めくって、6ページ目をごらんください。ご案内のように、水島港はとうもろこし輸送で国際バルク戦略港湾に指定されております。当初の輸送の計画は、左下の図のように、水島地区の中の2カ所のバースで輸送の効率化を図るという計画になっておりました。

その後、平成26年に、右の図に少し細かい文字で書いてございますが、穀物関連企業が玉島地区に立地を表明したということで、関係者で改めて輸送の効率化について調整が行われ、水島地区東側の16メートルの岸壁でポストパナマックスを受け入れ、ほかの地区の14メートル岸壁を2バース目とするという計画に見直されました。

1枚めくって、次の7ページ目をごらんください。新たな計画を模式的にお示したものでございます。ポストパナマックス船での輸送と、従来型のパナマックス船での輸送を組み合わせることにより、輸送の効率化を図るということでございます。

めくっていただきまして、8ページ目をごらんください。施設計画をお示ししております。さきにご説明いたしました輸送計画にのっとりまして、水島地区及び玉島地区にポストパナマックス船に対応するよう、水深16メートルないしは14メートルの岸壁、泊地、航路等を計画しております。

1枚めくって、9ページ目をごらんください。玉島地区への穀物関連企業の新たな立地に伴いまして、とうもろこし、それから、その他の穀物として、大豆ですとか飼料の副原料といった貨物の取り扱いの増加が見込まれますので、港湾計画における取り扱い貨物量の見直しを変更することとしております。

以上が国際バルク戦略港湾に係る計画変更の内容になります。

めくっていただきまして、10ページ目をごらんください。維持管理・更新等のトータルコストの縮減に向けまして、玉島地区における埠頭再編を計画しております。

計画の内容は以上でございまして、11ページ目以降は基本方針と適合の確認、計画内容の詳細になりますが、こちらにつきましては説明は割愛させていただきます。

以上が水島港の計画変更の内容となります。

引き続きまして、那覇港の計画変更の内容につきまして、資料3に基づいてご説明をさせていただきます。

那覇港は沖縄県那覇市と浦添市にまたがって立地しまして、沖縄の経済、生活を支える港湾となっております。

めくっていただきまして、1ページ目をごらんください。今回、変更のポイントは、クルーズ需要の増加及び大型船舶の寄港に対応する計画変更となります。

1ページ飛ばしていただきまして、3ページ目をごらんいただけますでしょうか。左側の図は、那覇港に寄港する外国クルーズ船の出発港を示したものでございます。台湾や中国からのクルーズの目的地となっている状況でございます。

右側は、貨物船の定期航路を示したものでございまして、下は、そのうち北米コンテナ航路のルートをお示ししております。北米から釜山、横浜を経由して那覇に寄港し、中国の港湾へ向かうルートとなっております。

4ページ目をごらんください。まずはクルーズ関連の計画についてご説明をいたします。4ページ目は、日本のクルーズの現況でございます。2015年の実績でございますが、那覇港は寄港回数が4番目に多く、そのほとんどが外国船社の寄港でありまして、クルーズによるインバウンドを支える港湾となっております。

めくっていただきまして、5ページ目をごらんください。那覇港のクルーズの現状について、もう少し詳しく説明をしたものでございます。左のグラフの一番右側のところが今年の寄港回数等の見込みでございますけれども、昨年を大きく上回り、190回を超える見込みとなっております。右の写真にもございますように、複数のクルーズ船の同時寄港も発生しております。

その際の施設の利用状況について、次の6ページ目でご説明をさせていただきます。黄色い箇所がクルーズで使われております岸壁でございます。一番左下でございます泊8号岸壁がクルーズ専用の岸壁でございますが、複数クルーズ船が同時寄港する場合には、主にコンテナ船やRORO船を扱います岸壁を利用することになり、貨客の輻輳等が生じている状況でございます。地域といたしましては、今後のさらなる受け入れの増加に対応するため、新たな旅客船対応を計画したいということで検討を進めてこられました。

1枚めくっていただいて、7ページ目をごらんください。その結果といたしまして、左の図に矢印でお示した場所になりますけれども、新港地区のコンテナバースの並びに旅客船埠頭を計画されております。ここは現在、RORO船等の貨物岸壁として計画されておりますけれども、クルーズの機能を付加することで足下のクルーズ需要に対応しようというものでございます。岸壁の水深等はクルーズ船の大きさにも対応した計画に見直しを行います。

以上がクルーズ船対応の計画内容になります。

8ページ目をごらんください。今度は大型コンテナ船への対応の説明をさせていただきます。那覇港に寄港いたします北米航路では、当初想定していたものよりも既に大きなコンテナ船が就航してございまして、現計画の水深は13メートルなのですが、これでは釜山や横浜での積み荷を調整するなどの非効率な運航が余儀なくされているといった実態がございます。

幸い、現在、既設となっておりますコンテナバースの一部は、地形の関係から、この船が満載で入港するために必要な水深15メートルを擁しておりますので、計画上も水深15メートルに位置づけまして、若干の浚渫と岸壁の延伸を行うことで非効率な運航を解消



しようという計画でございます。

次のページに、これらの岸壁の位置と、大型クルーズ船に対応して航路の拡幅を計画するといったものについて、1枚の紙にまとめております。

以上が計画の変更内容でございますが、10ページ目以降は、基本方針と適合及び計画内容の詳細をお示ししておりますが、説明は割愛させていただきます。

駆け足の説明になってしまい恐縮ですが、以上2件の計画変更につきまして、ご審議のほどよろしく願いいたします。

【分科会長】 ただいま説明がありました水島港、那覇港の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。いずれの案件でも結構ですので、ご質問、ご意見がありましたら、よろしく願いいたします。いかがでしょうか。

【委員】 両方共通することなのですけれども、計画の目標年次が、水島も那覇もそれぞれ平成20年代後半になっているのですけれども、これは生きているということですよ。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。これはまだ生きておまして、今回も足下の状況に対応した部分的な変更ということで、計画の目標年次は変えない計画になっております。確かに既に平成20年代後半になっておりますので若干違和感がございますけれども、港湾計画はおおむね10年から15年先を見通した計画にするのが省令で定められておりますが、なかなかそのタイミングになっても変更ができない港も幾つかございまして、そういった港に該当しているということでございます。

ただ、那覇港につきましては、現在、次の全面的な変更を行うということで、地域で長期的な構想の検討が既に進められておりますので、そういったものが今後、またこの場でご審議いただくような形になってくると思っております。

【委員】 そうすると、ここにある一部変更というのは、ほんとうに迫られて、必要なことで、この計画変更が認められれば、即、施設整備に入っていけると考えればいいのですか。

【港湾計画審査官】 港湾整備の手順といたしましては、まず計画に位置づけた上で、それぞれの事業に対して予算を確保していくかどうかという検証をまた次のステップとして行いますので、まずは計画に位置づけることがスタートになりますけれども、これをもって事業化が確約されたわけではなくて、引き続きこの事業化の必要性につきましても、また次のステップでしっかりと精査をしていくということになってまいります。

【分科会長】 よろしいですか。

そのほか、いかがですか。

【委員】 水島港のことに関連しまして、要望したいと思っております。私は瀬戸内海の安全航行に大きな危惧を持っております。タンカーやバルク船に加えて、コンテナ船も大きくなったし、クルーズ船もどんどん大きくなっている。それがみんな、この備讃瀬戸航路を通るわけです。しかし、港湾局にとってみれば、この航路というのは、管轄外ということになりますね。したがって、関心がかかなり薄くなりがちだと思うのです。

ここは、内海水先人になる人がいなくなってきたというぐらい厳しい条件のところですよ。長い航路のため、パイロットはその日のうちに家に帰れないからという事情は別として、夜間にこの危ないところを、漁網と漁船を縫いながら走らなければならないほど、非常に

危険なところなのです。

それを認識した上で、港湾の大型化というものを考える必要があるのではないかなと思っております。その点、どうぞよろしく願いいたします。

【港湾計画審査官】 どうもありがとうございます。ご質問ではなかったのですが、検討の状況をお話し申し上げますと、備讃瀬戸航路につきましては、データでは、昨年度までの10年間の平均で、年間約1,700隻強の船長200メートルを超える大型船が通航しているという状況でございます。

今回のバルク戦略港湾の計画によりまして、これがフルに稼働した場合には、今、水島港に約43隻の大型船が穀物を運んで入ってきているのですけれども、これが約83隻になるという見込みになっております。40隻増えるということで、1,700隻の40隻でするので、2%程度というこの割合をどういうふうに見るかというのはございますけれども、規模の度合いとして、一般的に考えると、何とかやりくりができる範囲ではないかなということで今回の計画を立案しているという検討はしてまいりましたので、ご報告させていただきます。

【分科会長】 そのほか、いかがでしょうか。

【委員】 水島ばかりであれですけれども、先ほど委員のお話で、夜間はパイロテージも含めて非常に危険だと。漁船類のアラと言っていますけれども、私、ここに釣りで船を出しているのを気をつけていかなければいけない。すみませんでした。

そういう状況を自分でも認識したのですけれども、水島のことをまた私も聞くのですが、今回のバルク港湾指定に対応してということで理解しているのですね。指定に対応してというのは、要は選定されているけれども履行はされていない段階なのですか。それとも、これは指定されていてももう実行している状態なのですか。それを確認させていただきたいです。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。バルク戦略港湾に指定されましたのが平成23年なのですけれども、それ以降、先ほど途中でも申し上げましたが、新しい企業の立地ですとか、そういったことができてまいりましたので、効率的な輸送を行うためにはどうすればいいかという見直しを、これまでの間、地域でやってこられたという状況でございます。

したがって、指定の時点の計画と若干変わった計画になってございますので、そういった意味では、指定の時点の計画が履行されているかということ、まだその状態にはなっていないと思っておりますが、今回計画で、施設等、必要なものを位置づけて、これが実施、整備されることによって、新しく見直した計画に基づいて、バルク戦略港湾の施策が実施されていくと理解しております。

【委員】 選定があって、指定になるかならないかになって、それで履行されているかどうかという段階があったと思うのですけれども、たしかそれは指定の条件を満たしていないと理解していたのですけれども、違いましたっけ。

【港湾計画審査官】 言葉遣いが正確ではなくて大変失礼いたしました。平成23年は、バルク港湾に選定されたということです。

【委員】 そうですね。

【港湾計画審査官】 はい。あと、法律上、指定するかどうかということにつきまして

は、まだこれは指定されておられませんので、これはこれから、この計画を踏まえて、環境が整えば、指定はされてまいるということになってまいります。

【委員】 わかりました。最後、一言だけ。要は、何でここにこだわったかという、自分の記憶で、たしかバルク港湾と指定されているのは、今年の2月時点で2港だけだったと思うのですけれども、違いましたっけ。

結構遅いので、水島には、私、別の案件でも絡んでいるので、何とかありませんかということです。

【分科会長】 はい、お願いします。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。バルク港湾の担当をしています産業港湾課長でございます。

ご質問も含めて、全体的なお話をさせていただきますと、まず、バルク戦略港湾は選定という形で11港選定されてございます。それから、育成計画に基づいて必要な施設整備、それから一体的な運営といった条件が整ってまいりますと、特定貨物輸入拠点港湾という法律に基づく港湾に指定という行為がなされることになります。

その指定行為がなされた港湾が、委員おっしゃるように、今のところは2港ということでございますので、その指定を目指して、大水深の岸壁をつくっていくこと、それから一体的な運営の会社をつくっていくこと、それを今、選定された各港湾で鋭意やっているところでございまして、そういう意味で、水島港も、今、指定に向かっての条件が徐々に整いつつあるという感じでございます。

【分科会長】 いいですか。

【委員】 はい。

【分科会長】 そのほか、よろしいですか。

それでは、答申案につきまして、お諮りしたいと思います。

まず、答申。水島港。国土交通大臣に提出された水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。

引き続きまして、那覇港ですが、国土交通大臣に提出された那覇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。どうもありがとうございます。

それでは、次の議題に移ります。港湾における中長期政策でございます。中長期政策について、事務局から説明をお願いいたします。

【企画室長】 企画室長です。中長期政策に関してご説明させていただきます。資料としては幾つかに分かれています。

資料4-1-1は、主に中長期政策の方向性について箇条書きでまとめたペーパーになります。

その参考資料集が資料4-2-1になります。資料4-1-1の補足説明資料というこ

とで、左右に置いて、適宜見ていただければと思います。

さらに資料4-1-2、A3の表がございます。これは具体的な方向性に関してこれまでいただいたご意見をまとめたもので、後程ご説明致します。

まず、資料4-1-1、さらには資料4-2-1を用いて、中長期政策の方向性について説明させていただきます。資料4-1-1の1ページ目、四象限の表がございます。前回4月の分科会で、論点に関して色々ご意見をいただきました。それを踏まえ整理し直しました。左側に18の施策を並べておりますが、これが現在、港湾局で行っている施策の一覧になります。全て議論するとかかなり細かくなりますので、今回新しく打ち出す政策、さらには将来の打ち出しに向けて検討を進める政策を右側に8つ抽出して、主に議論していただくテーマとして整理しました。

具体的には、右側でございますが、1と2が物流に関するもの、3と4がクルーズや空間形成、5が資源エネルギー、6が環境、7が防災、8が維持管理ということで、本日、各項目について簡単に説明させていただきます。

2ページ目、まず、1. 物流から説明します。各施策に関して、上の囲みのところに世の中の環境の変化や課題を書いた上で、各項目について左側に課題、右側に今回提案する施策の方向性を提案しております。

まず、産業や物流に関する課題としては、国内市場が縮小する一方で、世界では競争が激化することから、第4次産業革命による生産性向上や、外需の取り込みが必要な状況です。

さらには、地方部では人口減少に伴い活力低下が懸念される一方で、大都市では人口集中の懸念があるということと、あとは労働制約や環境制約が厳しさを増す中で、サプライチェーン全体の効率化や持続可能性が求められています。それを踏まえて、「1. グローバルなサプライチェーンマネジメントを支える国際輸送ネットワークの構築」ということで、参考資料の7ページ目以降の通り、日本の産業を支えるために、グローバルなサプライチェーンを支える必要があるということ。第4次産業革命が進む中で、3ページ目から5ページ目には第4次産業革命により世の中で何が起きるのか、一言で言うと、柔軟で迅速なサプライチェーンを構築していく必要があります。

具体的には、自動車部品や産業機械の輸出先として最大の収益源である欧米市場への安定的かつ迅速なアクセスを確保する必要。さらには、一方でアジアの成長市場へのアクセスを確保する必要。全体としては柔軟かつ迅速なサプライチェーンの提供が必要となって参ります。

参考資料の8ページ目の通り、現在、我が国から米国向け輸出貨物の2割が、釜山や高雄で、つまり一旦西に向かってから米国に運ばれている状況となっております。日本の企業にとっては輸出のリードタイムの増加につながってしまっています。

対策としては、東南アジアから北米向けの貨物の約6割がどこかの港で積替えられているということなので、その一部を日本で積替えられれば、基幹航路の増便や拡充につながります。

さらに参考資料9ページ目、今後、アジアとの貿易が更に増えてくる中で、アジア航路の課題は、10ページ目にある通り、海外の港で積み替えられて運ばれている割合が多いことです。積替輸送だとどうしてもリードタイムが長くなるので、アジアへの近接性を生

かすためにはリードタイムを短縮する必要があります。

11 ページ目は、RORO 航路のような迅速な輸送サービスを提供していく必要があり、多様な速度帯のサービスの提供が求められます。

次に「2. 効率的かつ持続的なサプライチェーンの構築」としては、今後インフラの整備が進む一方で、混雑による不経済や災害リスクが懸念されること、船が大型化することで、ポート・ツー・ポーツの輸送はコストが下がるのですが、一方で、ゲート前での渋滞や荷役作業の波動性という形で、ターミナル周辺への負荷が増大する状況になっています。

物流施設という観点では、東京湾の臨海部には多数の冷凍・冷蔵倉庫が立地していますが、かなり老朽化が進んでいて、今後、建て替えとか高度化が必要となってきます。

さらに、情報化という観点では、現状では主体毎の縦割りシステムになっているため、情報共有が不十分です。

一方、陸上では今後、自動運転技術が発展してくることから、これに対応していく必要がありますし、国内輸送全体としてもトラック中心では厳しくなってくるのが懸念されます。

以上を踏まえて、参考資料 13 ページ、14 ページの通り、物流機能の再配置や物流施設の高度化の促進を通じて、物流全体の効率化や分散を図っていく必要があります。

また、17 ページ、18 ページ目、情報技術を活用して、物流の情報の共有化や自動化技術の活用を通じて、港湾の生産性やサービスの向上を図っていく必要もあります。

さらには、19 ページ、20 ページ目、国内の幹線輸送に関しても、共同輸送などを促進すること、特に船舶を更に活用する必要があります。

次に「3. クルーズ」や「4. 空間形成」に関する課題としては、国内消費が縮小する中でインバウンド需要の取り込みが必要であること、日本人のクルーズ客が伸び悩んでおり、掘り起こしが必要なこと、魅力的な空間を造っていく必要があります。

以上踏まえて、まずクルーズに関しては、北東アジアにおけるクルーズネットワークを形成することを目標として掲げております。具体的には、参考資料の 23 ページ目以降をご覧くださいなのですが、現状では大型クルーズ船の寄港は西日本が中心になっているため、西日本ではバース不足によって寄港を断らざるを得ない状況になっています。一方で、東日本ではまだまだ掘り起こしが必要で、日本人客の掘り起こしも必要という状況です。

クルーズの効果を 25 ページ目にまとめておりますが、やはりクルーズの寄港効果を最大化させるためには、母港となって、日本発着クルーズを増加させる必要があります。

さらには、今後リピーターが増えてくることに対応して、アクティビティを充実させる必要があります。

施策の方向性としては、まず国際的なクルーズ拠点の形成、フライ&クルーズなどによって世界からお客さんを集める必要があります。

2 点目としましては、日本人のお客さんを増やし安定的なクルーズ市場をつくっていく。

3 点目としては、必ずしもクルーズ船だけではなく、フェリーだとかも組み合わせて、多様な周遊ルートをつくることで、離島や東日本への来訪者を増やすことが必要かなと考えております。

空間形成についても、お客さんに来ていただくためには美しく楽しい港をつくってい

く必要があります。

クルーズ船の入港場所に関しても、交通の便がよい内港地区が望ましいということが言えます。

また、市民が港に集えるような仕組みづくりも必要です。

以上を踏まえて、参考資料32ページ、33ページ目をご覧くださいと思いますが、海からの視点も考慮した空間形成が必要になって参ります。2点目としては、内港地区の再開発を進める必要。さらには、一般市民が港を利用しやすいような制度づくりが必要です。

次はエネルギーや環境に関する事項です。エネルギーの調達コストやリスクの増大が懸念される一方で、パナマ運河の拡張や北極海航路ができることで、資源の輸入先やルートが大きく変化する可能性があります。

うございました。本はコンビナートの生産設備や輸送インフラが老朽化してくることから、日本の産業競争力を支えている基礎素材産業の競争力低下が懸念されます。

さらに、環境面でいいますと、パリ協定の発効やSO<sub>x</sub>規制の強化に伴って、環境負荷低減が避けられない状況です。

以上を踏まえて、「5. エネルギー」に関しては、1点目、資源エネルギーの大半は民有岸壁で扱っている訳ですが、39ページに、どれぐらい老朽化しているのか資料で示しておりますが、老朽化や陳腐化が課題です。

さらには、現状では東京湾でLNGの半分を扱っていることから、災害時のリスク分散も進めていく必要があります。

次に、今後、エネルギーの入ってくる先ということを考えますと、北米や北極海経由で入ってくることから、新たな受け入れ拠点が必要となってくる可能性があります。

さらには、政府としては、今後の水素エネルギーの普及に向けて、ロードマップを策定して取り組んでいる状況です。

以上の状況を踏まえて、施策の方向性としては、1点目としては、輸送インフラの更新、改良、強靱化が必要です。例えば参考資料40ページに、企業間の共同輸送によって石炭輸送の効率化を進めている徳山下松港の事例を掲げています。

2点目としては、船舶の大型化により輸送コストが削減できれば世界各地から調達できるようになります。このようにバーゲニングパワーを活用して、資源エネルギーの安定的かつ安価な供給を支援していく必要があります。

3点目としては、今後、新しいエネルギー輸送に対応した輸入拠点の形成や分散配置によって災害リスクを低減していく必要があります。

「6. 環境」に関してはグリーン化に向け、SO<sub>x</sub>規制が厳しくなること、環境技術を差別化のツールとして使っていくことも考えられます。

以上を踏まえて、参考資料52ページのとおり、船舶のエネルギーがLNGに転換していく中で、シンガポールと連携して、横浜にLNGのバンカリング拠点をつくっていくことが考えられます。

2点目としては環境負荷の軽減、参考資料51ページの通り、ロッテルダムやハンブルグでは既に取り組んでいますが、最終的にはゼロ・エミッション化を目指してはと考えています。

防災と維持管理ですが、巨大災害の発生が懸念される中で、どうやって被害を最小限にとどめるのかということで、サプライチェーンの強靱化が必要になります。

一方でまた、施設の老朽化が進む中で、技術者不足や予算不足が懸念されることから、ICTの活用も必要です。

以上を踏まえて、「7. サプライチェーンの強靱化」の中で、資料としては55ページの通り、港の主要機能はほとんど堤外地に位置していることから対策が必要となります。またBCPを策定しているのですが、一方で、多様な主体間の調整や、津波警報が解除されない場合は遅れてしまうなど、様々な課題があります。

対応としては、59ページ以降の通り、港湾施設の設計情報やICTを活用し、発災後、港湾施設の被災状況を机上で予測して、遠隔地からもドローン等を使って利用可否が確認できるようにすることで、緊急物資の早期輸送が可能になります。また、被災状況や利用可否情報を提供する、どこが通れるかを提供することで、リダンダンシーを確保する必要があります。

「8. 港湾工事・維持管理の生産性向上」は、63ページ以降をご覧くださいと思いますが、港湾施設はかなり厳しい環境にさらされている一方で、今後、維持管理や点検業務が増える中で、生産性向上が不可欠ということ、世界的にもストック量が増える中で、ビジネスチャンスにもなります。

以上を踏まえて、64ページのi-Constructionの活用や、66ページのドローンやセンサーを使って、変位や負荷をモニタリングすることで、点検業務を効率化、迅速化することが可能になります。

最終的に、こうした技術を海外展開して行きます。

以上、駆け足ですが、方向性の素案をご説明致しました。

これに対して、これまで分科会や個別に委員の皆様のご意見を伺っております。まとめたものが資料4-1-2のA3縦の表になります。これまで主にいただいたご意見を左側、それに対して今後、事務局としてこういうところを詰めて参りますという対応案を右側に載せております。

少し説明させていただきますと、総論に関しては、理念を明示すべきとか、レビューが必要、実現性をわかりやすく示すべき、役割分担を明確にすべき、主語をはっきりさせるべき、さらに、各地域の役割について検討すべき、広域化やサービスの向上についても検討すべきとのご意見をいただいております。

これに対して、右側に今後の検討の方向性としては、次回以降、こうした点を詰めて参りますということで、事務局の宿題として整理しました。具体的には、中長期の策定目的や理念を整理して、定量的な分析を含めて政策を策定して参ります。さらには、色々な主体との役割分担、政策のレビューを踏まえて策定したいと考えております。

以降は、各テーマに関して頂いたご意見です。まず「1. サプライチェーン」に関してですが、アジアの主要港から北米に輸送される貨物を日本に取り込むことが必要とのご意見を頂いている一方で、定量的なデータなりシミュレーションが必要、現場の声を伺う必要がある、色々なサービスを提供する必要がある旨をご意見として伺っております。

ご指摘のとおり、今後定量的な分析を進めて参ります。さらには、複数の速度帯の輸送サービス提供の必要性も詰めて参ります。

さらに、次、⑳、㉑の通り、他国の政策を検討する必要があるとご指摘いただいております、近隣諸国の政策をレビューした上で、シナリオを作っております。

さらには、T P Pや経済協定の影響も分析が必要とご指摘いただいております、この点に関しても分析してまいります。

サプライチェーンの効率化に関しては、国内物流全体やサプライチェーン全体を改善していく必要があるとご意見をいただいております、今後検討してまいります。

次に、クルーズに関しては、ターミナルに関して、国主導でやるべきとか、民間がやるべき等、色々ご意見をいただきました。さらには、文化や歴史が重要、ルートづくりをやっていく必要があるということもご指摘いただいておりますので、今後、クルーズ拠点の形成に向けて、官民の役割分担も含めて実現化に向け検討してまいります。

さらに、ルート設定に関しても、色々なコンテンツを生かすということ、持続可能なおもてなし体制の構築を検討してまいります。

空間形成に関しては、文化の話、クルーズ船の受け入れ場所の話をいただいております、これに関しては、右側に、特に海からの景観ですとかに関しても検討していくということを申し上げます。

エネルギーに関しては、専用岸壁の老朽化や防災上の課題への対応が必要でととか、それに関して官民の役割分担が必要、さらには共同輸送の促進のために枠組みが必要とご指摘いただいております。専用ターミナルの更新をどのように促進していくのか検討してまいります。

エネルギー拠点に関しては④⑥から④⑨までさまざまな点について検討が必要とご指摘いただいております、国交省だけではやれないものですから、関係省庁の戦略を踏まえて検討していきたいと考えております。

さらに、⑤⑩で海洋軸に関して検討が必要ということもご指摘いただいております。

さらに、「6. 環境」に関して、グリーン化を進めるに当たっては国が主導する必要があるとか、他国との差別化につながる点もいただいております、どのような仕組みが必要か検討してまいります。

⑤⑪～⑤⑫に関しては、安全対策も必要とご指摘いただいております、関係部局と連携しつつ検討してまいります。

「7. サプライチェーンの強靱化」に関して、様々な自然災害に関して検討する必要がある、マルチモーダルとしての体制を整える、バックアップが必要とご指摘いただいております、ICTの活用も検討してまいります。

最後にICTやi-Constructionの活用、海外展開も視野に入れて取り組む必要がある、グローバルスタンダードを目指すべきともご指摘いただいております、今後、技術開発も進めていきたいと考えております。

以上、これまで頂いた主なご意見を整理致しましたので、過不足ですとか追加のご意見がありましたら、いただければと存じます。

以上、駆け足で恐縮ですが、ご説明になります。

**【分科会長】** ありがとうございます。ただいまご説明いただきました施策の方向性について、発言いただきたく、お願いいたします。いかがでしょうか。

**【委員】** 後で発言しようかと思ったのですが、すいません、ありがとうございます。



これまでも色々な議論をさせていただきまして、かなり色々な視点も盛り込んでいただいているので、少し細かいところになりますけれども、質問に対しても細かく方向性を出していただいているのですが、2点だけ。

1点目がクルーズのお話で、クルーズ船が増えてきたら適宜対応するというのはもちろんで、ここにも方向性を書いていただいているのですけれども、やはり九州エリアというのですか、西日本に固まってしまう傾向もありますし、中国発着ですと長くならないと全国にクルーズ船が来ないということですから、中国の動向を日本の政策で変えるというのはなかなか難しいと思いますので、できることとしては、日本の中で日本人がクルーズするような文化をつくっていくということになると思うのですが、それが港湾局の政策でどこまでできるかというのは難しいのですけれども、3ページの①、②のところ、我が国発着クルーズを伸ばすとか、日本人客を増加させるということはやはり重要で、そこは観光庁とかそういうところもタイアップしながら、増加してきたときに適宜対応できるようにするか、もう少し何か具体的な案が考えられないかなと、ここは悩んでいるところですから、ただ増加させるということだけ書いて、その具体案がないと、ちょっと寂しい気もするので、もう少し何かあればと思いました。

もう1つは、先ほど初めに発言したのと関係するのですけれども、最後の維持管理のところで、この資料の中にもICTとか出てきているので、そちらの方向で進んでいると思うのですが、最近、財政諮問会議とかで議論になっていたのが、人材育成の関係で、ICTがどんどん進んでくると、港湾と他の道路とかとはまた違うかもしれないのですが、どうしても技術力の強い大企業がある程度受注をするようになるとか、受注先の動向が変わる可能性が若干ありまして、地元企業にお金が落ちずに、そういう技術力を持っているようなところが全国で受注する。

それは効率化の面からはいいのですけれども、港湾の分野ですと、従来から地元でそういうのをされている企業も多いと思いますので、そういうところにうまくICTを導入して、新たな技術を地元企業が受注して、地域の港湾を支えていくというような仕組みづくりも重要ではないかという議論も出ていますので、維持管理のところでそういう視点なんかも少し、もしあれば、入れていただいたほうがいいかなと思いました。

以上です。

**【分科会長】** ありますか。

**【企画室長】** ご意見、ありがとうございます。まず、説明が悪かったのですが、今回提案させていただくのは、まず施策としてどちらの方向に向かっていくのかという全体的な目標ですとかをまずご議論いただいて、具体的なやり方や手段に関しては今後詰めていきたいと思っております。

また、クルーズに関してはおっしゃったとおりで、今、別の検討の場で色々ご検討頂いておりますので、この場も活用しながら、今後詰めていきたいと思っております。

**【産業港湾課長】** 委員おっしゃるとおり、日本人のクルーズは年間約20万人ぐらいで、伸びていないです。実際、何でだろうということで、船会社とかも色々プロモーションとかをやっておられますけれども、例えば非常に価格が高いとか、あるいは敷居が高いというイメージのような問題もありますし、また、岸壁までのアクセスがあまりよろしくないのが不便だから、色々課題がございますので、1個1個そういった課題に対処しながら

ら、徐々に増やしていこうかなと。方向性としては、そのことを考えています。

【委員】 徐々に増えていると。

【技術企画課長】 委員からICT技術についてのご指摘をいただきました。ICT技術については、これから色々な方向性があり得るのではないかとということで、今、検討を進めているところでありますが、委員がおっしゃられた点を十分に配慮しながら、特に個々の技術を活用していくための人材育成が大変に必要だと、重要だと認識してございます。

今でも測量技術等々、地元の企業さんでもしっかりできるところもありますが、今後、導入していく技術について、今ご指摘の点をしっかり踏まえて、地元の企業にしっかり地元の港湾を支えていただくような体制づくりをしていきたいと思っております。

ありがとうございます。

【委員】 1つだけ。その地元の企業というのは、全国的な影響はどのようなのですか。高齢化しているとかいう問題は港湾の場合はあまりないのですか。地方部だと、そういうのが問題になっていると思うのです。漁港とか、そういうのだと。どのようなでしょう。

【技術企画課長】 それは、一般論で申し上げれば、港湾にも同じような状況があると認識しております。

【委員】 ぜひそこも検討いただいたら。

【技術企画課長】 はい、承知しました。

【分科会長】 その他、ありますか。

【委員】 どうもありがとうございます。1点プラスアルファぐらいですけれども、今回、全部説明していただいて、私、前から個人的な意見で言っていたと思うのですけれども、トランクラインだけではなくて、近海とかアジア路線とか、そっちの方にもようやく視点を向けていただいたかなという気はするのです。

要は何を申し上げたいかということ、サプライチェーンの話が出てきましたけれども、実態みたいなもの、これが優勢なのは目に見えているでしょうということ、だから、そこを現実を見据えて、今後10年間、どういう戦略を組むかということを考えれば、多分こういう路線になるのは普通じゃないかなと私個人は思っているのです。

ここでもう1つ、プラスアルファと言ったのは、もう一步踏み込むと、これ、実は内航の話も多分入ってくるのじゃないかなと思っているのです。私は西日本にいるので、西日本で内航をいかにプッシュするかというのは、内航海運さんの話もあって、あるのですけれども、東日本はどうなっているのかなと個人的には思うのです。

私、昨日、一昨日と北海道にいたのですけれども、北海道、今般の災害で物流もめちゃくちゃになっていて、出そうかなと思っているときに、無理にトラックで走るしかない。内航使えないのかといたら、内航は使えないというのです。

それは機会利用の問題もあるでしょうし、色々な話があると思うのですけれども、こういうところも含めて色々つないでいかないと、結局近場の荷物も自分たちでうまくコントロールできないことになるのじゃないかなということで、今回の施策で、ちょうど近距離まで向いているのだから、先ほど国内の路線でフェリーをプッシュしましょうとかRORO、それはもちろんいいのですけれども、全体を含めた内航をもうちょっとプッシュするという形が何かないのかなと。あるような形の方向性があるのじゃないかなと思っております。

内航をプッシュして、プラス外貿も一緒に成長するような路線があれば一番いいのだけ

れども、やっぱり今、どうしても我々、外貿に目が向きがちで、内航はちょっと高いよねみたいな形になっているので、そこら辺、もし視点として何か入れられるのだったら、入れていただきたいなと思います。

以上です。

【分科会長】 いいですか。

【企画室長】 まず、内航に関してはご指摘のとおり、例えば阪神港の国際フィーダーが増えていますが、内航、内々の貨物も当然運んでいるという中で、特に西日本はかなりネットワークが増えていると言えるかと思います。

今後、京浜港に関しても、フィーダーの支援が更に入っていきますので、内航、内々の貨物も含めて、もう少し取り込みが必要と思っております。

【港湾経済課長】 神戸の方、例の集貨支援制度、フィーダー航路が2年ぐらいで40%ぐらい増えていることがありまして、東日本の代表である横浜港のフィーダー航路は、今年から集貨支援制度が始まるということなので、経験則上で申しますと、1.5倍ぐらいになることが期待できるかなというのがあって、これから成果が期待できると思っております。

【委員】 いや、だから、西日本から持ってくる、あるいは神戸に集めるとか、もう一発伸ばして横浜に集めるとするのは、我々、一応知っているのですけれども、東日本の方の路線はすごく手薄になっているというか、はっきり申し上げると、釜山に好き放題やられているのですけれども、いいのですか。昨日も私、その話を思い切り聞いて、途中で腹が立ってきたのです。

だから、西日本は間近に取られている港があるので、それは頑張りますよとやるのだけれども、東のほうは完璧に手薄になっているところを思い切り食われていますけどって、それを当然本省はご存じのはずなので、それはちょっと頑張ったほうがいいんじゃないですかということなのですよ。

【港湾経済課長】 すみません、若干舌足らずだったのですが、東日本すなわち、北海道とか東北からは横浜港に集約するということだと思っておりますけれども。

【委員】 そうですね。

【港湾経済課長】 実は、それが横浜港には今年港湾運営会社ができて、そのフィーダー航路を増やすという支援を今年から始めていますので、結果はおそらく来年以降に出てくるのかなと思っています。

神戸は2年ぐらい先行してやっていますので、1.5倍までになりましたということもあるので、そこは来年ぐらいの結果を見たいなという感じで思っています。

【委員】 ご説明、ありがとうございます。現時点の方向性については、特にこの大きい紙で見ると、俯瞰がしやすいので、大体バランスがとれてきたかなと。それから、どこら辺がターゲットかなというのも、ほぼいい線行っているのじゃないかなという感触を私は持っています。ご苦労さまでございました。

その上で、こうやって全体を俯瞰して見て、この辺ちょっと抜けているかな、あるいは言ったほうがいいのじゃないかなと思うことだけ、補足的に思うのですけれども、1つは、臨海工業地帯系で色々なこと、仕事をしてきて、それが重点化したり、物流に関しては言っているのだけれども、産業立地のほうでは、部分的につくりかえ、あるいは転換さ

れたりしますよね。その転換される中で、美しい空間をつくるというキーワードは出てくるので、それがクルージングと関係しながら出てくる、4番のところですね、いいのだけでも、もう1つは、工業エリアだったところが展開、再編成していくという、京浜工業地帯みたいな。それは前から随分色々議論されているのだけれども、あまり明瞭な答えなり、次のビジョンがないままにずるずると来ている感じがするのです。

そこが、抜け落ち感がないでもない感じがする。そのときには、産業論だけじゃなくて、その後で、豊洲もそうですけれども、環境汚染とか地盤の問題とか、そういう負の遺産のところをどうオーバーカムするかみたいなものは、なかったよねという、それが1つ。

それから2つ目は、ここで言うと1番になるのかな。グローバルサプライチェーンマネジメントのところと相当するのだけれども、あまり明瞭に出てきていないかもしれないのが、国土形成計画でも言っているのだけれども具体策で港湾側の施策に落ちていないのが、日本海をどう読むか。そのところが、太平洋側と日本海側をつなぐことが大事ですねとか、色々なことは言っているのだけれども、それを落とすところで、港湾政策でどこでどうやるというのは出していないのですよね。そこが、この中でどこかに入っているかもしれないけれども、問題認識としては残っていると思います。

もう1つは、同じ場所ですけれども、やっぱり、以前、港湾のことを考えていた時代と、高速道路のネットワークの充実度ががばっと変わってきましたよね。しかも、3.11以降の世論のあり方として、それまでは高速道路、もういいのじゃないの、要らないのじゃないのみたいな論調がマスコミの中でも多かったけれども、ちょっと様子が変わって、おそらくもう少し充実、ミッシングリンクの充実もあるし、それから、暫定2車線なんかが高速道路とみなされているのが、日本ぐらいしかないのですけれども、それを4車以上にしなきゃいけないねとか、渋滞の激しいところは6車化をメインにしなきゃいけないねとなると、今まで特に日本海側が手薄だった高速道路ネットワークがぐっと充実しつつあるのですよね。

その時代になったときに、港の政策というのはどうなのという、高速道路の整備とリンクした港湾政策は、ちょっと意識しておいたほうがいい。

その前に、これまでよく言われるのは、港に高速道路が来ていないよという、あくまでアクセスとしてしか見ていなかったのだけれども、そうじゃなくて、近所の地域から、横からとってくるというか、横からそこに集中するという意識をもうちょっとやっていくべきと思っています。

以上、大まかに言うと2点が、問題認識としてあまり明確じゃないかなという、それが1つです。

最後、もう1つ言うと、ここまで私どもも色々なことを言わせていただいたのだけれども、ここからは具体策をやらなきゃいけないから、我々、委員自身も、単なる評論家みたいなこと、事務局が作った資料に因縁つけているとか、単に疑問を出せばそれでいいということじゃなくて、具体的に自分はどういうことを施策として提案したいとか、それがソフト施策であったりハード施策であったり、そういうふうにして進めていかないと、具体で中に進むのが少し遅くなっちゃうと思うので、そんなことも議論の仕方としてお考えいただくと、能率がいいのじゃないかと思います。

以上です。

【分科会長】 私が言うべきことを言っていただきました。ありがとうございます。

【企画室長】 大所高所からのご意見をありがとうございます。

まず、産業再編関連の話ですが、一応少しは書いているつもりですが、例えば資料の文章の4ページの5の①のところで、老朽化・陳腐化したコンビナートの生産設備の更新とあわせた輸送インフラの更新、改良、強靱化ということで、ある意味、生産設備のセットとともに何か支援ができないかという意味で打ち出しているつもりではあるのですが、そういったところが今後少し追加できないかとは思っています。

例えば先程審議していただいた水島港の話も、まさに飼料工場の再編なり集約化とあわせた施設整備ということで、競争力を全体としては強化しようということになるかと思えますので、そういった設備の集約ですとか再編ですとか、そういったことをより積極的に、インフラの整備の部分を併せて、共同歩調をとってやっていくということで、産業全体を強くしていくという中で、少しお手伝いを強く出していくことをやればなと思っておりますが、おっしゃるとおり、そこら辺はあまり書き切れないところもございます。

【委員】 言おうと思ったのは、物流行政としての港湾行政の側面はよく書いてあると思うのだけれども、空間行政としての、つまり、臨海部空間行政としての港湾の仕事って、今まで多々あったのだけれども、その部分がもうちょっとかなという意味です。

【企画室長】 わかりました。

日本海側の話に関しては、まとめては書いていないのですが、エネルギーのところですか、あと、ROROのネットワークとか、クルーズに関しても、個別のところでは触れているつもりではあるのですが、日本海全体としてどうするということでは少し抜けておりますので、そこは見えるような形で考えたいと思えます。

最後の高速道路との連携という観点では、これも同じく、参考資料の例えば20ページのところで、高速道路の整備とあわせて、例えば大分と清水の間のRORO船ができると。これはまさに第二東名が清水の辺りまでできているということで、そういった高速道路との連携で、内航ネットワークに関しても、東京湾の中まで持ってこなくてもうまく接続できるということで、色々な新たなROROのネットワークを高速道路とあわせてつないでいくということは、当然今後考えていくということになるかと思えます。

【海洋・環境課長】 海洋・環境課長でございます。ご指摘、ありがとうございます。おっしゃるとおり、最近、そういういわゆる公害的な観点での話があまりなかったということもございまして、グリーン化というところでは結局低炭素化の話が主に書いてございまして、今の4番の再開発のところでは整理をするのか、豊洲のような話というご指摘がございましたけれども、その辺は少し抜けていたかと思えますので、どのように構築できるか、考えてみたいと思えます。

ありがとうございました。

【委員】 当案における新たな中長期政策の策定が大分まとまってきたときではあるのですが、私はここに来て、やはり大きな激震が走ったと思えます。皆様も感じていらっしゃると思いますが、これからの日本の通商外交政策が、まだどういうふう具体的に変わっていくのかははっきりと誰にも見えていないわけですが、しかし、トランプショックが、おそらくこれからの日本の産業構造、経済、金融、そして通商を大きく変えていくことは間違いないと思えます。

今年、来年、再来年という話ではなくて、中長期に考えていく中で、短期間にこうだという答えがあるわけではありませんけれども、日本の貨物の量でありますとか品目でありますとか、そういったものは大きく変えざるを得ない。そこをどう読むかなんですけれども、この中にも複数のシナリオを踏まえ検討を進めるというところを今回の中長期はやはり強調しておきませんか、今すぐこの委員会の中で、あるいは今すぐそんなシナリオが全部わかり、それに対する対応ということは短期間に読み切れるものではありませんが、あまりにも定量的分析を踏まえという過去の、結構多いですよ、今後の方向性の案の中でも。

とにかく今までの理念や何かを整理したり定量的に分析というところから、どうシナリオを読むように、やはり注視するかというような、少なくともその基本のところでの姿勢だけは示しておかなければいけない。今の段階でまとめるとしたら、そういうふうになるであろうと思います。

ただ、どんな時代が来ても、グローバルSCMを支える国際輸送ネットワークの構築から始まるこの8つのテーマであることは変わりないと思います。しかし、この方向性は変更を余儀なくされる可能性は大です。昨日と今日、今日と明日は、私自身は全然違う世界が来るのではないかと考えております。そのときに、港湾が足腰としてどうあるべきかは、引き続き、注視していかなくちゃいけないと思います。

もう1つだけ。エネルギーの5番のところ。資源エネルギーサプライチェーンの多様性への対応というところで、ざっと資料の中にも方向性があるのですけれども、この中でも特に、41ページに出ていましたよね、バルク貨物の輸送コスト削減を通じた我が国の産業力強化。この中にはしっかりあるので、資源エネルギーの全部を今のバルク戦略港湾の中では網羅していないわけですね。

ですから、今のバルク戦略の位置付けに、この資源エネルギーを、それと同じぐらいというか、品目も増やしていく。この中では具体的に石油、LNGや水素や、全部触れているわけなので、そういうものも含めて今のバルク戦略の位置付けに持っていくことが重要です。もう少し明確に、大見出しの中で出していてもいいのではないかとこののを、最初に言ったこととあわせて、意見として申し上げておきたいと思います。

以上です。

**【企画室長】** ご指摘のシナリオを複数検討する必要がある。これはまさにそのおっしゃるとおりで、1つのシナリオでなかなか決められない時代かと思っておりますので、複数のシナリオを考慮した上で、色々なシナリオに対応できるということを考えて参ります。

後半のお話も、今進めているバルクの品目以外も考えるべきだということで、おっしゃるとおりかと思っておりますので、今後、色々なエネルギー情勢の変化ですとか、新しいエネルギーが出てくる中で、どういったところに支援が必要なのかということも、考えていきたいと思っております。

**【分科会長】** 今のことなのですが、シナリオを複数といっても、ある意味で小さいシナリオを検討しているわけです。しかし、その大前提として、世界経済がどういう方向を向いていっているのか、アジア経済がどういうふうに向いていっているのかという、想定を行っていますが、これに関しては非常に不確実性が高いので、我々が今理解できることの大前提のもとでしか議論ができない。それが大幅に変わってしまうと、もう一遍作り直

さなければいけないのですね。

分科会で議論する以上、シナリオがそんなに間違っていないという合意の下で議論を行っている。大前提に関しては、すでに委員の方々の間で合意形成ができており、そのもとでの中長期政策をここで議論していると思います。さらに、戦術レベルでは、また色々な議論が起こり得ると思います。大前提がしっかりと書いていけば、それに基づく中長期政策を議論するという方向性でいいと思います。

ただ、大前提に関しては、常にフォローアップはしていかないといけない。不確実性の高い世界では、何が起こるかわからない。大前提が成立しにくい状況が生まれる可能性もありうる。しかし、それは中長期的なタイムスパンの問題であるという位置付けでいいと思います。

【委員】 冒頭のところで、ぜひ。

【分科会長】 冒頭のところでですね。

【委員】 課題をこのようにざっと列挙することができたという点で、これまでの議論が有意義であったとは思いますが、じゃあ、これから基本方針をどこに持っていくかということをはっきりさせる段階に来たのではないかと思うのです。個々のものを見ますと、地方公共団体ごとに港湾計画を立ててきたというのがどうしても障害になってきたのではないかなと思うのです。その視点を変えるのは、やはり中央政府しかない。そこに国是とされている地方創生というものをどのように打ち出していくか。それが幹になるのではないかなと思います。ぜひ、そういう土台のもとに、これから進めていただきたいと思います。

もう1点は、クルーズ観光です。今まで私たちが1度も経験したことのないこの分野が、この一、二年でものすごくクローズアップされて、港湾政策の中心的な課題になって参りました。そのクルーズ政策は、どうしてもパッチ当てですよね。これからこれを中心を持っていくとすれば、物流との棲み分けをどのように考えるか。国土のあり方が大きく変わるように思います。

欧州を見てみますと、それはかなり明確に分けて計画を立てておまして、既にそういう港がほとんどになってきましたので、そのような方向性をここで打ち出していただければいいのではないかなと思います。

以上です。

【分科会長】 どうですか。大きな課題。

【企画室長】 まず、最初におっしゃっていただいた各自治体の話と全体の話ですが、各自治体で計画を作るといのは依然として計画論としては当然あるわけですが、こういった施策の中でも全国的な戦略とどういうふうに合致させていくのか、その中でどういうふうに行動していくのかということは、全体的にはこの中長期政策の中で方針として出していきたいと思っております。

【産業港湾課長】 委員おっしゃるとおり、クルーズ船の寄港数がどんどん増えておりますので、とりあえずまずは物流岸壁にも着けられるようにしようということやってきたわけですが、それが徐々にそうでは済まなくなっているのが現状であります。

特にクルーズ船の寄港の多いところは、基本的にはクルーズの埠頭のあり方、物流の埠頭のあり方をきちんと検討していく必要がありますし、また、1つの港の中で両方やって

いくと、港自体が小さくてどうしようというところも出てくる可能性もありますので、そういうこともしっかりと分けて、機能分担も考えながら、これからやっていきたいなと思っています。

ありがとうございます。

【委員】 抽象的な全体の話になってしまうかと思うのですが、今、論点整理で一段落したこの時点で大きい方向性を確認したい。何でそんなことを言うかということ、中長期計画がしばらく作られなかったわけですから、今まで考えてきた政策の延長線上ではなく、相当舵取りを変えなくちゃいけないという問題意識があると思います、時代認識を含めて、どこをどう変えていくと。つまり、今までと違うところはどこでこういうスタンスで向かっていきますよということを再確認したいなという気がしているのです。

そのときには当然ながら港湾を取り巻く、先の話もありますけれども、今まで追いかけてきた事業環境の変化であるとか、世界の競争力もすっかり変わってしまった現実を認識して、しなければいけないこと、できることをより具体化して計画に盛り込んでいかなければならない。そのときの認識の部分はまだ甘いところがあるのじゃないかなという心配があります。これは私が間違っていることかもしれないのですが、素人目から見て、例えば最初の国際戦略港湾のところで、さらなる機能強化と言葉でさらっと言っています。改めて、いただいた数字で見る港湾で世界のランキングを見ました。そうすると、日本の港湾の位置は、恐ろしく低くなっているのですよね。そういう中で、更なる機能強化と言っているけれども、どこの位置まで持っていきたいのか、どういうふうにならなきゃいけないのか。もし、今までの考え方でそれをやったって、地盤沈下するばかりに思えます。要するにパラダイムシフトしないと進めないところがありそうで、大きい項目のそれぞれについて確認をしていく必要があるのじゃないかなと、私はこの1枚を見て思ったのです。

もちろん1つの言葉で簡単に示すことはできないかもしれないのですが、それぞれ8つの分野の中で、一番、今までとがらっと変えていかなきゃいけないというところはどこなのか、目指すところは何か、幹になる思想、理念になるのかもしれないのですが、そこは1回整理してもらいたいなと。

ぜひ、この段階なので、もう1回、私たちは何を求めて、どう変化に対応するかということを確認したい。もう1つは、リアリティーですよ。実際、言ってみるけれども、やっぱりできないことがあるという現実を知るべきではないかなと思いました。

【委員】 ちょっといいですか。誤解のないように申し上げたいのだけれども、抽象論や何かをいけなとか言っているつもりはなくて、委員のおっしゃることは私も同感ではあるのだけれども、そのときに、例えば委員だと、この部分のうちのここのところ、これが、ここをこうするのがいいのだよとか、それを言わないと、審議会的なものというのは決して事務局が作るのが審議会のレポートではなくて、本来、我々がつくるものだから、それぞれが自分の得意としているところを使って、具体化しなきゃいけないのですよね。そこを委員も具体的におっしゃっていただくのが事務局として一番やりやすいのじゃないですかね。どこを直せということ。

全体を見直して確信を持たせてくださいと言われても、事務局は何をしつらいかわからないのじゃないかと。整理していただくというのじゃなくて、この部分の整理は私が



しますから、させていただきますというのが審議会の基本であって、事務局が整理したものを我々がただ見て、いいとか悪いとか言うのが本来じゃないと思うのですよ。

だから、なるべくそここのところをおっしゃっていただくのが一番いいのじゃないでしょうかね。

**【委員】** 話に割って入るわけじゃないですけども、例えば今、委員が言われていること、私がちょっと引っかけたのは、これ、港湾関係者はみんな知っていることですけども、世界のコンテナスループットのランキングで日本がどこにいるかという話でいつもこの話をするのですが、別にこれの上位を狙いますという意味で機能強化って考えていないでしょう。サプライチェーンの話がこれだけ出てきているのは、自明の答えは、ダイレクト輸送をどれだけ出すかという、その1点でしょう。それを方面別でどれだけ増やしますか、増やせるようにしたら、日本の背後地の産業だって生産過程がやりやすいでしょうという、究極、その話だと思っているのです。

だから、いつも港湾の話で出てくるときに、このスループットの話でどうのこうのというのは、これは感情の話だけなので、これは違うことなのですよね。どこかでこの話題にすりかえられていると私は思っているのですけれども、それよりはやっぱり委員が言われている背後地の経済とか空間行政とか考えると、サプライチェーンでやりやすい環境を海からどうつくっていくかということで、それは、基本的には載せ替えてほしくない、荷主は絶対に載せ替えるのは嫌い、だからダイレクトで行ってほしい、そのためにどの方面に行きますかという、それを10年かけてきちんとつくしましょうというのが基本精神と考えていますけれども、それでいいのじゃないですか。違いますか。

**【企画室長】** 委員から言っていたいただいた話は、おっしゃるとおりで、規模を追うというよりも、ネットワークを維持する、ネットワークを強化するというのが最大の目的になります。その辺りもちゃんと、もう少しわかりやすくお示しする必要があると思っています。

今回、総論の中で、例えばこの資料4-1-2の表の中で中長期政策の策定目的ですとか理念は整理して、定量的な分析も踏まえて整理していきますと書いてございますが、次回の分科会までにその辺りを整理して、我々としてはこういうところを目指しているというところをもう少しわかりやすく示させていただきます。宿題として承っておりますので、次回に向けて整理致します。

また、今日で必ずしも施策の方向性を固めるのではなくて、施策の方向性を固めるに当たって、今後、この右側の検討の方向性を、完全ではないと思いますが、次回までにお示しして、ご意見を伺いながら、整理して次回で固めたいと思います。

**【委員】** ありがとうございます。今、伺っていて思ったのですが、総論のところを書いておられるように、中長期政策を何のために作るかを検討する際に大事なことは、日本の経済や産業のあり方の変化に応じて日本の港湾がどうあるべきかを議論することだと思います。もちろん今おっしゃったように、ダイレクトにハブを維持するというようなことも大事だと思います。でも、日本の港湾のあるべき姿は、日本の産業政策とのかかわりで考えるべきで、ハブ港であることが必要かどうかということもそうした文脈で考えるべきだと思います。

一番大事なことが日本の産業政策とのかかわりでの港湾の姿を考えることだとすると、

今の日本の産業規模、つくっているもの、そして、外に出すものも昔とは変わってきている中での検討が必要だと思います。日本がものをつくって、ものを外に出していた時代ではなくなっているのかもしれませんが、変化する産業についての政策との関わりを考えなければいけないというところだと思うのです。

そういう意味では、例えばシンガポール港と規模を競争するかとか、そういう議論とは若干違うように感じます。日本の社会と産業にとって最も望ましい港湾政策が何なのかをしっかりと踏まえた検討が必要だと思います。その上で、国際競争に勝つという場合、それはどういう国際競争かという、やはり日本の港湾として日本の社会に必要な機能を果たすための国際競争力が必要であって、そうした国際競争に勝てる港湾にするためには何をすべきかを見据えなければならぬと思います。こうした点をしっかりと踏まえていただければそれでいいと思いますし、それから、定量分析というの、今までのレビューというよりも、先日出てきたように、将来に向かう予測も含めての定量分析だと思いますので、そこを見越して、将来に渡って日本の社会を支える港湾、そして、そのために外国との国際競争ができる港湾であるために何が必要かと考えていただければ、それでいいのではないかと思います。

**【分科会長】** この分科会、今日、委員がおっしゃった再確認をやっている場なのでよね。きちんと具体的に書いた文章ではなく、パワーポイントの形で細切れの断片の情報が出ているので、まだ若干すれ違いがひょっとしてあるかもわかりませんが、私は大体のところのコンセンサスは出ていると思います。

あと、情報をもう少しつけ足したり、深掘りをしないといけないところとか、そういうのはあろうかとは思いますが。特に次回以降、具体的な政策論に関する議論をするためには、その辺の情報をプラスアルファしないといけない。追加的な情報が得られれば、もう少し政策論に関する具体的な共通認識が得られるとは思いますが。現時点においても、大きな方向性として、各委員の認識や議論が、それほど発散しているとは思えないのですけれども、それが今日のこの分科会の1つの成果だと考えます。もちろん、細かいところはまたフィードバックとか、そういうことはあろうかと思いますが、本日の分科会における議論、すなわち政策の展開に行く前の段階としての議論としては、委員の皆さん方の意見は集約してきたのではないかと思いますので、いいですね。

ご意見をまだいただけていない方がおられましたら、何かもしご意見をいただけたら。

**【委員】** 私も、全体的に良くまとまっていると思います。項目が多くなったのは、我々が色々注文を出したからだと思います。

あと、先ほどコンテナの基幹航路の話が出ましたが、それもずれているとは全然思いません。例えば上海とか香港にこれから勝つという戦略で強化するというのではなく、日本の経済界は日本でものづくりをしているわけですから、輸送の分野において、なるべくイコールフィッティングでやっていきたい。そのような過程において基幹航路は重要であって、それは上海とか香港とかに勝つことではなく、国として最低限これぐらいの機能を持っていなきゃいけないということを、多分みんな考えていると思うのです。ただ、資料にそこまで書いていないかも知れないので、若干もしかすると誤解があるかも知れませんが、多分気持ちはそれほどずれていない。ほかにもバルク港湾とか色々ありますけれども、他分野も同様だと思うのです。ですから、表現十分かどうかはあるかも知れま

せんけれど、それほどずれていないと思います。

あと、この方向性の作成後、具体化にどうしていくのか、ということがこれからのポイントです。方向性が出て実際に施策がなくてできないなど様々な問題がこれから出てくるような気がします。ですから、そのところをどうリカバーするのか、それは委員含めて考えていくことで、せつかく目標ができたのだから、それを実際に具体化していくところで注力していくのがよろしいのかなと思います。

【分科会長】 その他、いかがですか。よろしいですか。

【委員】 私も、今までの議論の中で出てきた政策の方向性ということでは、こういうことじゃないかなと思っております。

今後の具体的な話をどういうふうに、戦略とかいうところになったときには、各論が色々出ると思うのですけれども、例えば当然直行航路を確保できるということは、それはそれに越したことはないのですけれども、ただ、実際は、例えばコンテナ船も再編があったように、なかなかそればかりを追い求めていても、現実的にはハブとなり得ない部分もありますので、そういったところに対してもどういうふうにやっていくかというのは、今後、ぜひ議論を深めていきたいなと思います。

【委員】 1点だけ。先ほど委員がおっしゃったような、量をうんと運ばないと困っちゃうなという世界観には、もはやなっていないですよ。そうじゃなくて、今のまま、あるいは昨今の状況だと、日本でつくっているものをよそに輸出したり、日本に持ってくるのに遠回りして来られちゃうから、日にちがかかっちゃって、その部分がすごい損しつつあるし、それを何とかもうちょっとスピードアップできる、つまりトランシップなしで行けるようにする、あるいは、釜山辺りでトランシップしているものの一部を日本に来るようにすれば、寄港する便数が増えますから直行の比率が増えるのであって、それによって日本発着の荷物がより円滑によそに行けるようになって、産業転換はあるでしょうけれども、日本の産業にとっていいでしょうね。これが前半部分の核心ですよ。

それが、長距離型のものについてはその話だし、短距離型のものについては、直行便のRORO船や何かも増やしましょうという方向だから、これは流れで言うと、今までも全く考えてこなかったわけじゃないのだよね。それなりに考えてきた。特に前半については、国際戦略港湾というのはそういう考えでやってきた。だけど、それが十分であったかという。それからまた、よそさんの状況を考えると、その力の入れ方が場所的にどこがよかったのかという辺りはまだ検討の余地があるという。

そういう意味で、方向の大転換じゃないのですが、更なるという意味ではそういう意味だと思っただけけれども、度合とかいうことで、やっぱり誤解があるのは、世界の中の何番の港湾になりたいとか、そういう類でもないし、何トン運ばないと気に食わないとか、そういう話じゃないので、そのところが誤解のないような表現というのは確かに要るかもしれません。

以上です。

【分科会長】 他、いかがですか。よろしいですか。

それでは、中長期政策についての議論は、これで終了いたします。

今後のスケジュール等について、事務局から説明をお願いいたします。

【企画室長】 先ほどの資料4-1-1の1ページ目に今後のスケジュールを簡単に書

いております。分科会は3月になります。今回、資料4-1-2の部分で整理した今後の検討の方向性について、次回までに整理してご説明したいと思っております。

また、委員からプレゼンしていただくという話に関しても、分科会長とご相談しつつ、次回以降、考えていきたいと思っております。

【分科会長】 今後の進め方等、皆さん、それでよろしゅうございますか。

それでは、本件について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。最近の動向についてでございます。それでは、事務局からご説明をお願いいたします。

【港湾経済課長】 まず、3点、私からご説明させていただきます。

国際コンテナ海運の世界で、夏以降、マスコミ等々でも出たかなり大きな動きがございますので、ご報告させていただきたいと思っております。

1つは、韓進海運の経営破綻ということでございます。これは、韓国の2大海運企業ということで、現代と韓進という海運企業があったわけです。韓進海運自体も世界で8番目ということで、非常に上位にあるということでございます。今年8月30日に法定管理申請ということで、経営破綻したということでございます。

この背景は、ここ数年の大型化とかプレーヤーがまだ多いということもあって、非常に競争が激化していて運賃が低下しているということで、耐え切れなくなってきたという背景でございますので、法的整理ということになっております。

今回の特徴は、法的整理といっても、洋上にある荷物は港まできちんと積み下ろされて、少なくとも全部陸上に回収するということが、日本的な法的整理では普通行われるのではないかと思っておりましたが、実は海に浮いたまま、荷揚げもできない状態が非常に長期化しているということで、今、収束に向かってきてはおりますけれども、非常に特異な推移を辿ったというものでございます。

事業再生の手続も進んでおりますけれども、かなり厳しい状況ということでございます。

次、2ページ目でございます。これは我が国も同様といいましょうか、今年の10月31日、まだ記憶が新しいところでございますけれども、世界11位、14位、16位というところにおります我が国の邦船三社のコンテナ船事業の統合でございます。

背景としては、先ほどと同様、プレーヤーが多いこと、大型化による運賃低迷の中でプレーヤーを絞っていくという動きだと思いますけれども、この3社が一緒になるということは非常に歴史的なことだと我々は思っております。

これは合わせますと世界第6位ということになります。かつ、太平洋のアジア-北米航路においては単独船社として最大というところで、競争力を持つ要素もありますので、必ずしも否定的ではなく、むしろポジティブな要素があるということでございます。

3番目は、これも環境分野においては大きな動きかと思っております。船の第三のエネルギー革命といえますか、石炭から重油、そしてLNGという大きな流れがあるわけでありまして、LNG化が加速するような規制の強化が近年行われております。全海域において、排出ガスの規制がかなり厳しくなったというのがまさに先日行われたということもありまして、LNGを船舶燃料にする動きはかなり加速していくこととなります。

これでLNG化の先進的なプレーヤーであるシンガポール、我が国含むヨーロッパ、アジア等々の国・港がLNGに関する覚え書きを世界で初めて結んだということでございま

す。現時点ではこのプレーヤーが世界で最も進んでいるという認識でございますので、この先行者利益をいかに確保して持っていくかということが1つの課題かと思っております。

【産業港湾課長】 次に、4ページ目からはクルーズの話を私からさせていただきます。クルーズ船の寄港動向でございますけれども、まず左側の入国者数ですが、去年、2015年が111.6万人ということで、今年も大変増えておりまして、200万人に迫る勢いではないかなと思っております。目標としては、2020年500万人というところを掲げているところでございます。

それから、入港回数ですけれども、今年の最新の統計では、1月から10月までの10カ月間ですが、1,801隻でございます。去年の10カ月間が1,307隻ですので、それに比べて1.4倍ということで、外国クルーズ船の寄港回数の伸びは引き続き鈍化していないという形でございます。

次のページでございます。最近のクルーズ船の動向でございますけれども、外国、特に欧米の大手のクルーズ船社がアジアの市場に大型クルーズ船を次々導入してございます。今年、2016年に日本に初寄港した大型船は4隻ございます。一番上のオベーション・オブ・ザ・シーズは、我が国に來ている最大のクァンタム・オブ・ザ・シーズと同型船でありまして、同じく16万トン級であります。そのほかにもゴールデン・プリンセス、コスタ・フォーテュナ、MSCリリカということで、新しく4隻が投入されております。

その右側ですが、来年になりますと、初寄港する船が4隻、さらにまた増えるということでございます。ノルウェージャン・ジョイとかゲンティン・ドリーム、マジェスティック・プリンセス、コスタ・ネオロマンチカというふうに、大型船が次々導入することが既に報道されております。

それから、左下にまいりますけれども、こうしたことも受けまして、今年9月26日に臨時国会における安倍総理大臣の所信表明演説の中で、初めてだと思いますが、クルーズ船受け入れのための港湾整備を進めますという言い方を明確にさせていただいたということと、宮崎の油津港の例ということで、地元の高校生が案内をしていて、地元で元気が生まれていますという非常に明るい話題を所信表明演説の中でさせていただいたというのが大きな特徴です。

それからもう1つの特徴が、特に外国クルーズ船が全国展開に向けた動きを始めたということでもあります。左側はクァンタム・オブ・ザ・シーズであります。これは中国・上海初の船で、基本は今まで西日本だけのショートクルーズが多かったのですけれども、それが今年10泊11日ということで、北海道の室蘭までいくというクルーズを始めたということが大きな特徴であります。

それからもう1つは、コスタ・クルーズ社が今年から日本海側の周遊クルーズということで、金沢・舞鶴・境港・福岡・釜山という航路を全部で10回回るという航路を初めて販売いたしまして、結果としては非常に好評だったと聞いております。こういうこともありまして、来年はさらにこれを拡充いたしまして、4月から10月にかけて全部で34回の日本海中心のクルーズが予定されているということで、こういった新しい動きがでていくということの紹介でございます。

以上です。

【海洋・環境課長】 最後、6ページでございますが、私から、洋上風力発電の導入の件につきまして、ご説明申し上げます。

ご承知のとおり、5月に港湾法が改正されまして、占用公募制度が創設されましたけれども、その制度に基づく全国で初めての実施例ということで、北九州港におきまして、この8月から公募手続が開始されてございます。

左の枠のところの手続がございますけれども、港湾管理者が公募占用指針を策定し、それから事業者が港湾管理者に公募占用計画を提出し、その後、港湾管理者が選定をして、占用の許可をしていくという手続でございますけれども、北九州港におきましては、8月に公募を開始し、この公募占用計画の企画提案書の提出が既になされておきまして、現在、評価・審査が進んでおります。来年1月下旬ごろには選定結果が公表される予定と伺っております。

右の図面のところでございますが、緑の破線のところが今回の導入対象区域でございます。ブルーの色づけをしてあるところがもとの港湾区域、それから、この6月に港湾区域を拡大した部分が赤く塗ってあるところということでございます。

以上でございます。

【分科会長】 以上、ご説明いただきました最近の動向ですが、何かご質問とかご意見ございましたら、お願いいたします。

【委員】 1点だけ。またクルーズの話で恐縮ですけれども、クルーズがものすごく増えているという話で、200万人に迫るとい話なのですが、実は中国発着でこの増えているのはほとんど九州で、東日本、例えば横浜、神戸なんかで見ると、中国発着の船はここ2、3年、ほとんど増えていない状況です。要するに、日本で乗り降りするようなクルーズ船の寄港を除けば、中国から来る数は意外に増えていないということなので、このどんどものすごく増えているのはほとんど九州ということなので、九州での受け入れ整備は割と重要ということと、あとは5ページにあるコスタ・ネオロマンチカが来年30回やるということになっているのですけれども、ほんとうに大丈夫かという議論がたくさんあるので、ぜひこれを成功させるために、日本とか港湾関係者とかも含めて盛り上げて、余裕がある方は乗っていただくことが大事かなと思います。

最後はちょっと雑談ばいですが、以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

ほか、よろしいですか。いいですか。

それでは、以上をもちまして、本日の議事を終了させていただきたいと思っております。

それでは、進行を事務局にお返しいたします。

【総務課長】 ご審議、ありがとうございます。本日の会議資料につきましては、机上に残していただきますれば、後日郵送させていただきます。

次回、第66回港湾分科会につきましては、来年3月を予定してございます。

なお、港湾における中長期政策の検討については、別途ご意見を伺う場を設けさせていただきたいと考えてございます。

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

— 了 —