

平成29年6月14日（水）

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67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67回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成29年6月14日(水)
開会 15時00分 閉会 16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
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
木場 弘子	キャスター・千葉大学客員教授
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
竹谷 隆	(一社)日本経済団体連合会運輸委員会物流部会委員
野原 佐和子	(株)イプシ・マーケティング研究所 代表取締役社長

4. 会議次第

- ① 国際バルク戦略港湾における取組（報告） . . . 4
- ② 港湾法の改正について（報告） . . . 9
- ③ 「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針」の変更について（審議） . . . 15

【総務課長】 定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第67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。会議資料の一覧をつけてございますので、会議資料の不足等ございましたら事務局までお申し付けいただきたいと思います。

資料の不足、また乱丁等ございましたら、会議の途中でも結構でございますので、事務局までお申し付けいただきたいと思います。

それでは、本日の委員の出席状況をご報告させていただきます。本日は委員15名中現時点で既に9名におそろいでいらっしゃいます。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の8名に達していることをご報告申し上げます。なお、委員につきましては、遅れて参加されるというご連絡をいただいているところでございます。

それでは、議事に先立ちまして、港湾局長よりご挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 港湾局長でございます。委員の先生方には、大変ご多忙の中、港湾分科会にご出席を賜りまして、心から厚く御礼を申し上げます。

ご報告がございまして、この通常国会に提出しておりました港湾法の改正法案につきましては、6月2日の参議院本会議におきまして成立をいたしまして、6月9日に公布されたところでございます。法律の規定によりまして、公布の日から一月以内に法律を施行するというので、現在施行に向けての準備を進めておるところでございます。今回の港湾法の改正は、前にもご説明申し上げましたとおり、非常に急増するクルーズ需要をしっかりと日本の成長につなげていこうということで、官民連携してクルーズ拠点形成していくという新しい仕組みを導入することとしたものが一つ。それから、熊本地震の教訓を踏まえまして、熊本県知事からの要請等もあり、非常災害時に港湾管理者からの要請に基づきまして国が港湾管理者に代わって管理を行うことができるようにするといったものを内容としてございます。

特にこのクルーズの関係につきましては、法律の中でも基本方針に少し手を入れるということを法律上規定しておるものですから、今回この分科会におきまして、港湾法改正に伴う基本方針の改正につきましてご議論賜りたいと思っております。一月以内ということですので、7月の上旬には新しい改正法の施行を予定しておりますが、法律が施行されましたら直ちに法律に基づきまして国際旅客船拠点形成港湾という法律上規定しておる港の指定、さらには法律に基づく協定の締結、そして民間事業者によるクルーズターミナルの整備といったものをスピード感を持って対応していきたいと考えております。このほか本日はバルク戦略港湾の状況の報告等がございまして。

限られた時間ではございますが、委員の先生方の活発なご議論をぜひともお願いいたします。ご挨拶とさせていただきます。本日はどうぞよろしくをお願いいたします。

【総務課長】 それでは、議事に入らせていただきます。

カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

なお、本日、分科会長及び分科会長にあらかじめ指名いただいた分科会長代理、お二人(とも)がご欠席になってございます。本日の議事進行につきましては、事前に分科会長にご相談をさせていただきまして、委員にお願いをいたしたいとのことでございましたので、委員、どうぞよろしくをお願いいたします。

【委員】 ありがとうございます。本日、分科会長と分科会長代理がご欠席ということ

で、いつもはそちらに座らせていただいているのですが、僭越ながら議長を務めさせていただきます。

それでは、議事に入ります。本日は、報告事項2件、審議事項1件を予定しております。一つめの報告事項「国際バルク戦略港湾戦略における取組」について、事務局から説明をお願いいたします。よろしくお願いいたします。

【産業港湾課長】 産業港湾課でございます。よろしくお願いいたします。資料1に基づきまして、国際バルク戦略港湾政策の状況について簡単に報告をさせていただきます。

ページをおめくりいただきまして、1ページ目をお開けください。資源・エネルギー等の安定的かつ安価な輸入の実現に向けて企業間連携による大型船を活用した効率的な海上輸送網の促進という政策目的のために、国際バルク戦略港湾を選定してございます。穀物、鉄鉱石、石炭、それぞれの貨物についてのバルク戦略港湾が選定されております。具体的な取り組みの例としては、大型船が入港できる岸壁等の整備、また、共同輸送を促進するための荷さばき施設等への補助、あるいは税制特例措置、このような政策を推進しているところでございます。

2ページをお開けいただければと思います。これまでの取り組みの経緯でございます。赤字のところは前回ご報告させていただいた以降の動きでございますので、そこを中心に説明させていただきます。まず、おさらいでございますけれども、バルク戦略港湾は平成23年5月31日に選定されておまして、その後、平成25年に関係法令の改正等が行われて、先行している小名浜港、釧路港について特定貨物輸入拠点港湾に指定、また事業の実施も行われてまいりました。また、平成28年度以降ですが、徳山下松港、水島港、志布志港において新たに事業が開始をされてございます。また、税制特例につきましては平成25年に特例措置を創設いたしましたけれども、その2年間の延長ということで、平成28年12月に延長させていただいたところでございます。以下、港ごとに簡単に説明させていただきます。

3ページ目をお開けいただければと思います。山口県の徳山下松港、宇部港でございます。若干、この港は複雑でございますけれども、宇部港の沖の山地区、それから徳山下松港には図の左から新南陽地区、徳山地区、下松地区と全部合わせて4つの地区で石炭を取り扱ってございます。現状ではそれぞれの各地区へパナマックス船を使って減載しながら石炭を輸入しているということでございますが、これが関係企業との調整が整いまして、まずは大きなケープサイズ船で、一番右の下松地区にまず満載で入り、そこから軽くして二次輸送で徳山地区に入るという、このような共同輸送のやり方。また、パナマックス船を用いてまず下松地区に入りまして、そこから二次輸送で新南陽地区、宇部港に入る。このような共同輸送ということが業者間で調整が付きまして、このやり方で国際バルク戦略港湾を推進していこうということになってございます。平成28年度から港湾整備事業に着手いたしまして、31年度を目標に302億円で事業を推進中でございます。昨年度、28年度には土質調査と設計を実施しまして、今年度に現地着工、今月にも着工式典を行う予定となっております。

また、公共投資に併せまして民間の貯炭場等の投資も進展しておりまして、例えば徳山地区ですけれども、貯炭場に今年度から約56億円を投資いたしまして、新しい出荷設備の増強などを行っているというところでございます。また、今後の運営ですけれども、こ

の4地区の一体的な運営を実現するために山口県と関係企業7社からなる設立準備会を今年の2月に立ち上げておりました、鋭意議論が進んでおります。今年度中に港湾運営会社を設立する予定ということでございまして、平成28年度の事業開始以降、順調に推移してございます。

次に4ページをお願いいたします。岡山県の水島港でございます。穀物も取り扱っている国際バルク戦略港湾でございますが、ここは右の図をごらんいただければと思いますけれども、玉島地区というところ、それから右側の水島地区。水島地区は奥にあります岸壁②と書いてあるところ。それから手前側に岸壁①と書いてあるところ。この3つの箇所では穀物を取り扱ってございます。それぞれ現在ではパナマックス船を減載しながら穀物を輸入しているところ、今後共同輸送によりまして、この水島地区の岸壁①にパナマックス船で満載で入りまして、そこから軽くいたしましてから水島地区の岸壁②に、また、玉島地区に輸送をすると、このような共同輸送を考えているところでございます。今年度から事業着手いたしまして、平成33年度の完成に向けて259億円で事業を推進中でございます。

また、民間投資もバルク戦略港湾に選定されたことを受けまして、特に玉島地区におきまして新しいサイロ等の設備投資が行われております。左側の図でございますけれども、あわせて270億円程度の大きな投資が行われてございます。また、今後の一体的な運営に向けてでございますが、水島港では県と利用企業6社が集まって水島港穀物取扱運営協議会というものを設置しておりますけれども、この中で一体運営に向けた調整を今鋭意行っているところでございます。

次に、5ページをお願いいたします。鹿児島県の志布志港でございます。志布志港は、左側の図面でありましてけれども、若浜地区というところと、その右側の少し奥まったところに新若浜地区というところがございまして、合わせて3つの岸壁で穀物を取り扱ってございます。現在は若浜地区の3つの岸壁、それから鹿児島港へそれぞれパナマックス船を減載しながら輸入しているところでございますが、将来的には新若浜地区でパナマックス船が満載で入港しまして、そこから軽くいたしまして若浜地区の岸壁①、岸壁②に入れ、また、鹿児島港にも持っていくと、このような共同輸送を考えてございまして、これで推進するというようにしております。平成29年度から事業を開始いたしまして、平成33年度を目途に106億円で事業を推進中でございます。また、民間投資が相当に進展しております。右側の図にありますけれども、事業用の倉庫、また、飼料製造工場、食品関連工場等がこの港の付近で立地しているところでございます。また、一体的な運営を実現するために、鹿児島県が中心となって特定埠頭の運営事業者の認定に向けて現在調整が行われているところでございます。

6ページをお願いいたします。先行している小名浜港でございます。小名浜港は平成25年度から事業を着手しております。昨年度、今年の3月でございますけれども、新しい東港地区の人工島とを結ぶ臨港道路が完成しております。左側の下の図で赤い線で見えるところが臨港道路でございまして、これが今年の3月に完成しております。この右側に少し小さいですけども写真を載せさせていただいております。平成30年度中に東港地区に新しい1バースを供用するというところでございまして、ほぼスケジュールどおり進捗しているところでございます。また、国際バルク戦略港湾の進捗にあわせまして、近傍の東京電力等に

よる石炭火力発電所の設備の建設計画が進展しておりまして、右側に簡単に書かせていただいておりますけれども、IGCC、石炭ガス化複合発電ということで新しく50万キロワット2基の計画が進展しております。この新しい発電所2カ所に石炭を輸入する拠点として小名浜港が活用されるということになってございます。また、特定埠頭の運営会社は既に認定されておりまして、既存の埠頭にて既に運営を開始しているというところでございます。

次のページをお願いいたします。7ページでございます。釧路港でございます。釧路港は平成26年度から事業を開始しておりまして、順調に推移をしております。右側の図面にありますちょうど真ん中より少し下に、岸壁マイナス14メートルとあります。その岸壁と荷役機械について現在整備が進んでおりまして、今年度中に岸壁は完成する予定ということでございます。また、運営会社としても既に特定埠頭の運営会社が認定されておりますので、予定どおり操業開始をするということを想定してございます。

最後のページで税制改正について説明させていただきます。平成25年度に荷さばき施設等に係る固定資産税・都市計画税の特例措置を創設いたしましたけれども、それが平成28年度に切れるということで平成29年、平成30年とこの2カ年の延長をさせていただいたところでございます。右側の図の対象施設とありますけれども、アンローダーとベルトコンベアーを対象といたしまして、国の補助を受けて取得したこれらの施設に対して課税標準を取得後10年間、3分の2とすると、このような税制の延長をさせていただいたところでございます。まず、この税制については先行しております小名浜港、釧路港で適用される見込みということになってございます。

説明は以上でございます。ありがとうございました。

【委員】 ありがとうございます。それでは、この資料に関しまして少し意見交換できればと思いますが、皆様、何かご質問、ご意見があればお願いいたします。

【委員】 一つ質問していいですか。先ほど水島と志布志でパナマックスと書いてございましたけれども、これは運河拡張後のパナマックスではなくて、拡張前のパナマックスですよね。それ以上大きい船は入れるようにはしないということでしょうか。

【産業港湾課長】 ご質問ありがとうございます。いずれも穀物についてはガルフ、ニューオーリンズから輸入しておりますので、パナマ運河を通ることを想定しています。現時点では現在の拡張前のパナマ運河の最大船型を対象にしておりますけれども、今後新しいパナマ運河の船型、ネオパナマックスの船型が増えてきた場合はそれに対応しなくてはいけないということで、実は港湾計画上はマイナス16メートルの計画になっています。また、そういった大型船が増えてきましたら16メートルに増深するということを今後やっていかなくてはならないと考えております。

【委員】 ありがとうございます。ほかにいかがでしょう。

【委員】 国際バルク戦略港湾の取り組みが今お聞きしましたように本当に新たなるバルク貨物を軸として、ばら積み貨物及び港湾の再配置・再整備になり、大きく展開されています。バルク戦略港湾に選定されたところが積極的に取り組まれて、さらに民間投資を促す、進展しているということに対してはまず喜ばしいことであると、よくやっておられると思います。地域も含め、バルク戦略は政策的によかったと思っております。

その上で、なのですが、今、バルク戦略港湾は品目を限って輸入というところで選定さ

れていることなのですけれども、次なる国際バルクの展開として、バルク戦略港湾には指定されていないけれども、日本の中には民間が持っている岸壁でバルク港湾というのはたくさんあるわけですね。バルクを扱っているところというのもたくさんあるわけなのですが、そういうところに今回のような取り組みが展開しているということを広く知らせて、ぜひヒント・気づきにし、また再配置・再整備・再投資に水平展開して行ってほしいと思うのです。

特に今、物流大綱をまとめる大詰めにかけているのですけれども、その中でよくあがってくるのが全国のバルク港湾、選定港湾ではなくて民間のバルク港湾が本当に今、岸壁の傷みがひどいと。これを何とかできないものかと。それに対して企業だけではできないことが多くて、物流大綱の世界ですから区分けみたいなものはそこまで詳しくはやっていないのですけれども、何が言いたいかといいますと、お聞きしたいのは次なるバルク戦略、選定外のところに対しては何かお考えがないかということ。それから8ページのところで、税制改正もあくまでこれはばら積み貨物の輸入拠点という形で、輸入という形で限ってあるのですけれども、日本の中では輸出ばら積みというのもたくさんあるので、それに対しては今後、何かこういったものの適用ということも展開として考えられるのかと。今の時点での考えで結構です。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。当然バルク貨物というのはいろいろな品目の貨物があります。現在のバルク戦略港湾は3つの貨物に限っておりますけれども、当然これだけではないと思っております。このバルク戦略港湾は選択と集中という形で現在のところは非常に貨物量の多い3品目に限っておりますけれども、同じような問題はほかにもありますし、先生がおっしゃられた老朽化という問題もあります。これらについては我々は問題認識は十分しておりますので、今ちょうど別途議論中でありまして中長期政策の中で、これ以外のバルクについてどうしていくかというものを全体も見ながら研究していきたいと思っております。輸出も含めて問題認識はしております。その中でまたご検討させていただきます。

【委員】 そうですね。次なる展開で。

【委員】 どうぞ。では、先に手を挙げられた……。

【委員】 ご説明ありがとうございます。せっかくご報告をいただいたので、一つ質問をしたいと思えます。1ページ目での個別の輸送ではなくて、企業間連携によって大型船で運んでくるというのは前々から取り組むというのを聞いておりました。その例として3ページがすごくわかりやすかったのですが、山口県のほうで7つの会社が今年度中に港湾運営会社を設立する予定ということですか。まさに呉越同舟ではないですけれども、競合の会社であっても一緒に近くまで効率的に運ぼうというのが進んでいるのだなと実感しました。少しここのご説明と、この動きというのはほかの港において、ほかの地域においても進みつつあるのかということのご説明をいただければと思います。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。まさに委員がご指摘のとおり、7社は地元ではライバル会社でありますけれども、一緒に共同輸送することによって皆さんがメリットを得られるということを感じていただいて、この社が皆さん参加する形で新しい会社を設立するという、非常にいい方向で動いております。また、そういうことがほかの港でも一つの大きな先例になっておりまして、どの港でもそのような同じ方向で、関係者が皆さ

んが集まって会社をつくるという方向で今のところ検討が進んでございます。検討の進め方は相当ばらつきがありますけれども、方向性としてはそのような方向でやっています。

【委員】 どうぞ。

【委員】 2ページの国際バルク戦略の時間軸の進め方を拝見して、計画から利用開始までに随分時間がかかるなど改めて思いました。今日ご説明いただいた内容は合理的で、コスト削減効果もあるのはよくわかりますが、平成23年にプランが決まって、完了するのは平成33年ということで丸10年かかるわけですね。港湾戦略そのものが時間のかかる事業だというのはわかりますが、それならば、もっと早く戦略を作る必要があるのではないか。将来を予測し、見極めて、どのように先に向けて手を打つのかということ、どうお考えになっていらっしゃるのかを伺いたいと思います。

今から10年後を考えたときに、今打っている手で遅くはないのかということ、どう考えておられるのか。他の委員の皆さんがおっしゃられたように、がんばっておられることはよくわかりますが、でも、もっと早くできたのではないのかとも思います。効率化が必要であるとか、満載にして合理的に運んだほうが良いというのはもっと前から手が打てたのではないかと。早くからいかに戦略を練って、その時点その時点での確に動くかというのは重要な問題だと思うのですが、そのあたりについてどのようにお考えか教えてください。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。確かに平成23年に選定されておりますからもう数年かかっているわけです。この間、まず港湾法の改正が行われたのは25年なので、そういう意味からすると地元では23年の時点で現在の計画の原案みたいなものは皆さん考えてはいるわけなのです。それから実際に制度ができ上がって、今度制度に向けてということなのですけれども、事業化するためには地元の関係企業の方が、共同輸送という形で皆さんが同じ方向を向くということが前提であります。そういう意味で若干、正直なところ、かなり地元での調整に時間がかかるというのはあります。地元の調整が整って、いけるという判断をして、まず事業化をします。事業化をするとなるべく早く工事は行いますけれども3、4年かかるので、その間に一つの会社をつくるということ、その中に地元の企業の中での調整があります。これも簡単にはいかなくて、一つの会社をつくるには相当それなりにかかって、徳山下松も大変努力をしながら今、調整がようやく進んできたというところであります。確かになるべく早くというのはありますけれども、一方で石炭の輸入というのはどの会社も何十年単位で考えていることではありますので、1、2年でさっさとやって後で禍根を残すよりは、しっかりきっちりやろうというようなことも皆さん思っておられるということもありますので、なるべく早くという意思を持ちながら、調整にかかるとこれぐらいになってしまうのかなという気は私は個人的にはします。

【委員】 10年かかるのが長いというよりは、10年かかるような事業をやっている、そういう制度について検討しているわけですから、もっと前倒しでプランを考えなければいけないのではないかという意味です。10年単位であることを前提に早めに戦略を練って実施することがより必要なかと思いましたが、コメントさせていただきました。

【産業港湾課長】 ありがとうございます。おっしゃるとおりでございますので、よくアンテナを立てながら、なるべく早めに政策を立てたいと思います。ありがとうございます。

【委員】 ほかにはいかがでしょうか。よろしいですか。まだ案件もございますので、とりあえずこの報告に対しては以上とさせていただきます。

では、次の議題に移りたいと思います。報告事項の「港湾法の改正について」ということで事務局から説明をお願いいたします。

【総務課長】 総務課長でございます。お手元の縦長のホッチキス留めのカラーの資料でご説明をさせていただきます。タイトルで「港湾法の一部を改正する法律」という資料でございます。先ほどの局長からのご挨拶でもご紹介申し上げたとおり、今月の2日に参議院の本会議で成立いたしましたして、9日に官報公布されたという法律でございます。内容的には大きく2つの背景から2種類の内容の改正をしております。

この資料の上の「背景・必要性」の①がその一つめでございます。皆様よくご案内のとおりでございますが、訪日クルーズ旅客が今非常に増えている、それに対する対応でございます。クルーズの市場が特に東アジアにおきまして急速に拡大をしている。その中で外国クルーズ船社の中には日本の港に寄港させたいという意向を非常に強く示しはじめてきていたということでございます。その一方で、クルーズ船を係留するバースの事前確保が非常に困難だったということもありまして、安定的な寄港が維持できないと。幾つかの港、特に西日本、九州方面の港ではせっかくのご要請があっても受け入れできないという事態もまま発生をしておったということでございました。そういったことを何とか解消しようということで、クルーズ船の受入拠点の形成を、民間の資金力も使って整備をしていくということを今回の法律で考えたところでございます。

もう一つが「熊本地震を踏まえた課題」という②でございます。昨年の4月に熊本の益城町周辺を震源地として起こりました震度7の地震、これの災害復旧に当たりまして陸路が非常に影響を受けたということもあり、海路からの支援物資の搬入あるいは支援部隊の投入といったことが非常に重要なものとなったわけでございます。その際にこの地図にも描いてございますが、主には熊本港、八代港、三角港を活用したわけでございますけれども、そういったところに従来からの貨物船もかなり入港している中で、海上保安庁ですとか自衛隊の船が入港するということが、港湾の利用調整が一時的に非常に混乱をしたということでございました。そういったことを何とか国のほうでもサポートするための制度改正をさせていただいたものでございます。

具体的な法律の概要につきましては、その下の赤い四角の大きな中に書いてございますが、クルーズ船の受入拠点の形成の推進ということで、まずは港湾法の中で港湾の整備に関する基本方針というものがございます。その中に今回のこの制度、仕組みをしっかりと位置づけをさせていただこうと。そのために本日ご審議をいただきますが、港湾法に基づきます基本方針に必要な内容を盛り込ませていただこうと考えてございます。その上でクルーズの受入拠点の形成を図るべき港を国土交通大臣があらかじめ指定をさせていただこうと思っております。その指定を受けた港の港湾管理者は受入拠点の形成のための計画をつくっていただくと。港の中で具体的にどこのバースをクルーズの拠点として活用するのか。その際に当然ながら旅客の方が一時的に待合として使う施設、ターミナルビルが当然必要ではないかと。特に外航クルーズでございますので、入国管理あるいは税関といったようなさまざまな出入国の手続を行うスペースも必要ということで、そういった建物が必要なわけでございますけれども、そういったものをできれば民間のクルーズ船社のほうで

整備いただくということを考えてございます。では、そのターミナルをどこにつくるのかといったようなことも、この計画の中にある程度記載をしていただきたいと思いますと考えてございます。そういった計画をつくっていただいて、ではその計画に沿って港湾管理者とクルーズ船社、民間事業者との間で協定を締結していただくこと。その協定の中でターミナルビルを建てますとか、あるいはボーディングブリッジを整備しますとか、そういったことをやっていただくのと併せて、そのバースを当該クルーズ船社に優先的に入港のための予約をさせていただくといった、主に2つの内容をともに協定の中で定めさせていただくかなど。そういったことを今回新たに港湾法の中で仕組みをつくらせていただくというものでございます。

それから2つめの非常災害時における国土交通大臣の円滑な港湾施設の管理というものでございます。こちらもこういった大きな災害が発生したときに、一時的に当該港湾を管理している港湾管理者、主には自治体の土木部の港湾課といったところが管理をやってございますが、そういったところであらかじめある貨物船の会社に入港の許可を出していたのだけれども、災害の発生とともにあらかじめ許可を出していた船にバースを空けてほしいという依頼をして、空いたところに自衛隊の船に入ってください。そういったかなり現場の具体的な入港調整といったようなことを、通常であれば港湾管理の一環で当該自治体の職員が行うのですが、まさにこの間の熊本地震の際にはその港湾管理者の自治体の職員も被災をしていたということもあり、なかなかその調整がうまくいかなかった。その部分を自治体のほうからのご要請に基づいて国土交通大臣が一時的に期間を定めて権限の肩代わりといいますか代行をさせていただいて、その貨物船と自衛隊の船の入港の調整をさせていただくと。それを明確に港湾法の中で権限を持たせていただくという改正を、今回させていただいたものでございます。

次の紙をめくっていただきますと、これはクルーズのほうでございますけれども、先ほど申し上げましたクルーズ拠点の形成港湾として、まずは国のほうで港湾の指定をさせていただくという仕組みになってございますが、現時点でこの指定の候補となる港をこの6つの港と考えてございます。それぞれの港において既にここに書いてございますカーニバル・コーポレーション、あるいはロイヤル・カリビアン・クルーズ、ゲンティン香港、郵船クルーズと、こういった会社と自治体との間でどのような協定を結ぶのか。何年ぐらいの有効期間の協定にするのか、365日のうち何日ぐらいを優先使用の枠として定めるのか。どのようなターミナルビルをどのあたりに整備するのか。そういったことについて現在、自治体とクルーズ船社の間で調整が進められている港でございます。これらの中から国土交通大臣がまずはクルーズの形成拠点港湾として指定をさせていただいて、具体的にクルーズ船社と港湾管理者の間で協定を結んでいただくということを今考えておるところでございます。

次のページ、さらにその次のページには今申し上げたような内容を紙に書いたものでございます。3枚目のこの「訪日クルーズ拠点港湾の形成に向けた港湾法の改正」は具体的に、ではどういった法案の仕組みにしているのかというものでございますが、先ほど簡単に口頭で申し上げましたが、この右側の黄色い背景のところ、受入拠点の形成を図る港湾を国が指定をしまして、指定を受けた港湾の港湾管理者がクルーズ拠点の形成計画を作成する。そして、その形成計画に沿って港湾管理者が民間事業者と協定を締結するというもの

のでございますが、この協定の内容の中でその下の一つめのポツに書いてございますが、港湾管理者はクルーズ船社に長期の岸壁優先使用を認める。それから、クルーズ船社等は計画に沿ってターミナルビルといった旅客施設を整備することになります。その旅客施設も例えば365日のうちの200日が優先使用ということであれば、残りの165日はほかの船会社だって使えるのではないかとということで、自社が使用しない日には他社の使用を許容するようにすると。ほかの日はほかの船会社、ライバル会社だったらうちのつくったビルは使わせないよということはないような形に法律の中で書いてございます。ただそのかわり、ほかの船会社がターミナルビルを使った場合には当然その使用料は施設の整備を行ったクルーズ船社に払っていただくことになるのですが、それを法外な値段にすると支障がございますので、2つめの矢印に書いてございますが、クルーズ船社等が所有する旅客施設の利用料金が著しく不適切な場合は、港湾管理者から変更命令が出せると。こういった規定も併せて入れることによりまして、その港が効率よく活用されるということも併せて担保したいなということを考えているところでございます。

それから次のページに、災害時の国による港湾管理の業務の全部または一部の代行の制度の内容が書いてございますが、この中で上半分の四角の中の真ん中あたりの右に点線の四角で囲ったところに書いてございますが、実は昨年4月に災害が発生した後、昨年11月に内閣官房で熊本地震を踏まえた応急対策、生活支援といったような検討会が催されてございました。中央防災会議のもとに設置された熊本地震のフォローアップの会議でございました。そういった会議の中で熊本県知事から「大規模災害時に海上からの輸送等の支援を円滑に進めるため、港湾管理者の要請により、国が港湾の利用調整等の管理業務を実施できる仕組みの構築を提案します」といった提案をいただいております。今回の法改正は、こういったご提案にもお応えできるような仕組みにしようということで作ったものでございます。

【委員】 ありがとうございます。ただいまの報告のご説明に関しまして意見交換できればと思います。どなたか意見、ご質問がある方は挙手でお願いいたします。

【委員】 ありがとうございます。少し私の理解を確かめたいのですが、訪日クルーズ船がたくさん増えているけれども、受け入れが整わないために順調に増えていくことが懸念されるということなのですか、その話と民間がターミナルビルに出資するという話とがどうもきっちり結びつかないのです。もっとたくさんの船を受け入れるためには、岸壁の整備がまず一番なされなくてはいけないことではないかなと思うのですが、そうするとこのパートナーシップの話とは違って、日本全国を見渡してどういう港湾をどのように埠頭を拡充していくかという話になってきますね。そちらのほうの検討はなされているのでしょうか。

【総務課長】 ありがとうございます。まさにおっしゃるとおり、まずは岸壁が存在しているということが一番基本的なところでございます。実はクルーズ船の入港する岸壁といいますと、委員もご案内かと思いますが、あまり深い水深のものが不要ないということで、むしろ全長が大体250メートルから300メートルということで通常の貨物船よりもかなり長い岸壁が必要であるということで、それにつきましては例えば2つのバースを一船で使うとか、そういったことで代替は可能ではないかなと。ただ、クルーズ船というのはどうしてもお客様が外の景色を見たいということもあって、水面から上のほう

に相当大きな客室部分をつくるということで、通常の貨物船よりも横風の影響を極めて強く受けるといふことで、岸壁に接岸した場合に防舷材が通常の貨物船のものではもたないといふことと、あとはロープを結わえつける係船柱というものも通常の貨物船のものでは引きちぎられてしまうといふものがあるものですから、通常の貨物船が使用する岸壁をクルーズ船用に変える場合に防舷材を大きなものに替えるといふことと、係船柱をもう少し強いものに追加で投入すると。それからバースが1個しかない場合には、バースから少し離れたところの海上にドルフィンをぽつんと入れて、そこにロープだけ結わえて、貨物船と違ってお客様は1箇所からしか出ないので、お客様の出ないところは別に岸壁に着いていなくてもいいじゃないのといふふうで、少し出っ張ったような感じで船が泊まるということでも、貨物船のように荷役をしなければいけないものでもないのでは何か使えるであろうと。むしろそういったことにより予算を昨年度も今年度も投入しておるといふ状況でございます。それでもって今全国何十カ所かの港でそういった岸壁の改良をする予算を確保させていただいて、今、整備を進めているといふ状況でございます。

その一方で、まさにおっしゃっておられたターミナルビルの話といふのはどうもということでございますが、実は今日本に来ていますクルーズ船のかなりの部分が南のほうに偏っております。しかも、台湾ですとか上海、香港からのお客様が3,000人ぐらい乗った船が日本に最初に来ると、どうしても一番南側の沖縄のあたりが最初の入港地になるということで、例えば宮古島ですとか石垣島ですとか沖縄本島といったところに来るのですが、そういったところといふのは日本人は大体、普通は飛行機で行くようなところなので、岸壁があまり旅客ターミナル仕様に大きなものはなっていないと。そんなところに3,000人もお客様の乗った船がボンと来て、しかも外国の方なので入国審査をしなければいけないと。そうすると全くお客様を入れる箱がなく、通常ですとそういったものといふのは自治体なりが3セクをつくって整備するのですが、そういったところは平良とか、そんな大きな財政規模の市町村ではないものですから、なかなか建物をつくるのも大変だねと。しかもクルーズ船といふのは一体5年後に来ているのかどうかもわからない。そうすると、「いや、10億の建物といふのはうちの町の財政ではとても」といふ感じで作られないと。そうすると、どうしても貨物ヤードの炎天下でお客様がうろうろされるという状況になっておったものですから、それを何とかしなければなといふことが、この法律の制定の割と最初の発想でございました。たまたまそういったときに、船側のほうからお客様のご不満が相当あるだろうから、自分たちで建てますと。そのかわり、せっかく建てるのだからきちんと港のバースはある程度優先的に使わせていただきたいのですといふお話があつて、それは法律できちんとルールを決めないと、公共の岸壁なのできちんとルールを決めさせてくださいといふことで、今回の法律をつくらせていただいたと、そういった経緯がございました。長くなっていますがそういったことでございます。

【委員】 わかりました。

【委員】 ありがとうございます。では、ほかに。委員からいきましようか。

【委員】 今回の2つの法律改正は非常に意義の深いことだと思います。特に1番目のクルーズの拠点形成は優先的な使用といふところで、本当にうまく考えられたなと思えました。

質問はむしろ2番目のほうで、今回の非常災害時における国土交通大臣による円滑な港

湾施設の管理がこういう形で、港湾管理者の要請があればできるようになるといったことは非常によかったと思います。ですが、これをさらに今回の法律改正からもうあと1歩も2歩ももう少し違う形でこれからやっていただきたいと思うのです。といいますのは、例えば管理者の要請がなければできないとするならば、思い出すのは阪神・淡路大震災のときに少し形は違いますけれども、知事の要請が遅れたがために自衛隊の出動がかなり遅れたというのが頭に残っておりまして、災害時というのはいろいろなケースが考えられるわけで、災害被災地がそういう要請をするというような状態にないほど混乱をしているということも考えられます。あるいは、そういうことすら連絡できないというぐらいのときもあるわけですね。

例えば、災害度どれぐらいのときに、もし要請がなくても入っていけるのかというようなことを今後考えておかないといけないということもあります。それから今回の場合は、熊本自体の港の中における円滑な調整ですけれども、例えばこれが県をまたいで、港湾管理者をまたいで、この港はだめだけれども代替でこの港から緊急輸送物資であるとか人命救助をやるというようなこともあるわけですね。だから阪神・淡路のときでしたら、神戸港がだめだったから、ではもう少し近い大阪港に上げようとか、ほかのところから上げようとかというような場合もあるのです。これも港湾管理者ではなかなか調整ができずに、こういった国の力の中でそういった調整をしていくしかないと思うので、今回この法律が改正されたことは非常に意義深いと思いますけれども、今後、さらにいろいろなケースを考えながら、東南海、南海の災害というようなことも言われておりますので、ぜひ考えていってほしいと思います。何かお考えがあればお聞かせください。

【総務課長】 まず、自治体の要請がなければ今回は行わないというスキームについてでございますが、どうしても港湾法のもともとの大原則が、港湾については自治体が港湾管理を行う、あるいは港務局が管理を行うという大きな大原則の中での改正ということでございましたので、現時点ではそういったことを踏まえて今のよう形にさせていただいたところでございます。ただ、自治体のほうでかなり混乱をするという状況も発生すると思われておりますので、そういった場合は大きな災害であれば直ちに我々も現地に職員を派遣いたしますし、私も去年の5月に熊本に行っておりましたので、状況は何となく肌身に感じておりますが、すぐに派遣をした上で現地で自治体の方と相談をして、すぐに要請をしていただくようなことはおそらくできるのではないかなと考えてございます。

【委員】 県をまたぐ場合は。

【総務課長】 あとは広域の部分、まさにおっしゃるとおり今回の熊本地震の際も大分港ですが、別府港などの活用ということもございました。その際に港には上がるのだけでも、別府から熊本までの道路が使えるのかとか、実はこれは湯布院のあたりなどは道路も結構壊れていたものですから、そういったところとの調整をうまくやらないと、港に来たけれどもそこから内陸のほうに入れないというようなことが発生すると。その場合に熊本県の行政の方が大分県内の道路についての状況などそうそうわからないものですから、そこはまさに九州地方整備局の道路部が九州全体の道路は全て把握をしますので、そういったところで国がこういったご支援を差し上げるというのは、非常に効果的なのではないかなと。まさにそのあたりは今回の改正の非常に大きなポイントの一つではないかと考えてございます。

【委員】 各自治体もBCPをつくっている、市町村もつくっている、国は国でつくっている、企業は企業でももちろんBCPをつくっているのですが、いざというときに一つの指令の一元化の中で動けないと、こういった災害のときにはなかなか効力をしません。ぜひ各整備局単位でも港湾BCPをつくっていると思いますので、今回の法律改正を一つ契機としてさらにいろいろなケースを考えながら進めていただきたいと、これは要望というか意見でございます。

【港湾局長】 今、委員からのお話いただいたことは、実は衆議院と参議院の法案の審議の際も大分同じような質問というか意見を質疑の中でもご提示いただきまして、非常に混乱している中で港湾管理者からの要請がなかなか滞ったりしないのかとか、そういうことがございまして、大臣からも我々はテックフォースだとかリエゾンだとかすぐに派遣させますし、通信手段も衛星電話だとかを持たせて派遣をすることで、さらにはその要請というのは文書ベースである必要は全くないので、いずれにしろ港湾管理者の要請をあらゆる手段を使ってしっかり把握して、災害対応に遺漏なく対応していきたいということでご答弁させていただきました。いずれにしろ、委員が懸念されているようなことは現実には起こる可能性があるのですが、我々としてはそういうことのないように、万全の対応を図っていきたくて思っています。加えて広域的な話も同じようにありまして、まさに国であるからこそ広域的な対応というのがしっかりできるということもございまして、我々の持っている整備局のネットワークあるいは本省のネットワークを使って、広域的な対応というものにもしっかり対応していきたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。ご説明の中のクルーズ拠点について少しお話しをさせていただきます。2013年からわずか3年間で訪日外国人が10倍というような驚くべき数字でございまして、それぞれの港の地方活性化、そして訪日客を逃さないという観点でもこのようなことをしていくというのは大変重要だと思っております。つい先週なので少しお話ししますが、先週福岡で仕事があった際に、博多港を見せていただきました。ありがとうございます。で、今回の法律に関連して旅客ターミナルがしっかりしているということは非常に重要だと感じました。2年前に新しいターミナルになったようでございますけれども、以前もターミナルがないという箇所の場合、船内で税関なので、5時間も待たされたという事例も伺いました。博多の場合、ターミナルができたため、1時間から2時間その時間が短縮されて、その分お客さんが喜んで街で楽しむことができる。こういうことはリピートにも通じますし、先ほどの例の中で、沖縄でも屋根のない炎天下の中でそれを待たされるのは大変なストレスになりますし、印象もよろしくないと思いますので、ターミナルビルをきちんとつくっていくということは大事だと思います。博多の場合は壁を可動性にしており決めていなくて、衝立のようなもので荷物がいっぱいつくときには荷物の場所にするし、クルーが休むときはクルーの場所にするし、お客さんが多いときはお客さんというように、フレキシブルにしていたことも印象的でした。

それから、委員からも岸壁の長さの話が出たのですが、実際に視察してみて非常に重要だと思えました。今、中央埠頭が海の上にポコッとドルフィンを130メートルのところにつけたことによって、この5月から16万トンの非常に大きな船の受け入れが可能になった。それから、来年の夏にはまた300数十メートル伸ばすことによって、22万トンという世界でも最高の大きさの5,000人のお客さんを受け入れることができるという

ことで、そういった岸壁の整備の重要性ということも非常に感じました。今回の拠点については、というのは、5つぐらいでしたかね、6つですか。これが最初の6つだということで、これが成功したことによってこれからほかの港にも波及して、今せっかくのこのいい波というか、たくさんいらしてくれているお客さんに満足していただき、お断りすることのないような態勢を作るためにはいい改正だと思っております。

【委員】 よろしいですか。ご意見でよろしいですか。ありがとうございます。ほかは大丈夫でしょうか。では時間の関係もごございますので、この報告に関しましてはこれまでにさせていただきたいと思えます。まさに今回6つ指定されましたけれども、今後もこの取り組みがまた広がっていくと、日本全体にクルーズマーケットが広がっていくかと思えますので、進めていただきたいと思えます。

それでは次に、最後の議題でございますが、審議事項の「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更について」ということで、こちらは審議になりますが、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。私のほうから説明をさせていただきます。資料は資料番号で3-1から3-3まで、それから参考資料で3-1から3-3までございますが、まずは資料3-1をご説明させていただきます。諮問分及び付託文ということでございます。1枚めくっていただきますと、諮問文がございます。これは6月2日、改正港湾法が成立した日をもちまして国交大臣から交通政策審議会議長に基本方針の変更について諮問をした文書でございます。1枚めくっていただきまして2枚目でございますが、その諮問を踏まえまして交通政策審議会議長から港湾分科会長に付託をされております。これをもちまして本日以降、分科会においてこの件についてのご審議をいただくということになっております。以上、諮問と付託についてご報告をさせていただきます。

資料2-2をごらんください。A4の横で少し厚めの紙になってまいります。「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本方針の変更について」ということで、この紙を中心に今回はご説明をさせていただきます。先ほど申し上げたように、あと幾つか資料がございますけれども、これは適宜必要に応じて見ていただくようにしたいと思います。1枚めくっていただきまして、1ページでございます。「基本方針とは」と書いてございます。ここにつきましては、前回、3月の港湾分科会におきまして概観をご報告申し上げました。簡単にご説明しますと、基本方針とは何かということが1)に書いてございます。2番目に「基本方針の役割」ということで、国の港湾行政の指針であったり、個別の港湾計画の指針であるなどということが書いてございます。3番目に「基本方針に定める事項」ということで大きく6項目書いてございますが、今回の港湾法の改正によりまして役割が一つ、それから一番下になりますけれども、米印に書いてございますが、基本審査をめぐる事項としまして、官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項が追加されたということになってまいります。

1枚めくっていただきまして、2ページ目でございます。基本方針の変更経緯ということで、これも前回3月の分科会でご説明いたしましたので、説明については割愛させていただきますが、昭和49年に初めての基本方針が策定されまして、これまで8回の変更を経ております。今回が9回目の変更ということでご議論をいただければと考えております。

1枚めくっていただきまして、3ページ目でございます。「基本方針の変更の概要」ということでございます。今回変更では「港湾法の一部を改正する法律」において基本方針を反映させるとされた事項として規定された内容について変更をするということと考えてございます。少し文章がややこしくて恐縮でございますが、これにつきましては、別途お配りしております参考資料3-1、A4の縦で参考条文を書いたものと照らし合わせながら見ていただくとよろしいかと思っております。参考資料3-1と今のレジユメの左側のほうに書いてある3つの枠が連動をしております。まず、レジユメの3つの枠の1番上でございますが、基本方針に定める事項に、先ほど申し上げた「官民の連携による港湾の効果的な利用に関する基本的な事項」を追加するとなっております、これは参照条文を見ていただきますと上の段の右側に太線が書いてございますが、六と書いてある部分について1項目追加すると。これが今回追加された内容でございます。これが追加されたことによって、今回、基本方針の変更を行うということでございます。

それから、レジユメの2番目の枠でございますが、国際旅客船拠点形成計画、先ほど法の説明の中でご説明申し上げましたけれども、港湾管理者がつくる計画につきましては基本方針に適合したものでなければならないということが法律上規定されました。参照条文でいいますと、左の一番下側、4と書いてあるところ、「国際旅客船拠点形成計画は～」と書いてございますが、これが追加されましたのでこの文について盛り込むということになってまいります。

それからレジユメのほうの枠の3番目になりますが、基本方針を定めるに当たり、国際観光の進行ということに配慮することということが規定されました。これも参考条文のほうを見ていただきますと、上のほうの左側の太い線、この部分が追加されましたので、このことについて今回基本方針に盛り込むということになります。具体的には右側の変更のイメージのところを書いてございますが、後半で全体を詳細にご説明しますので、ここはざっと見ていただくことで割愛させていただきます。レジユメ3ページの一番下になりますが、今回の基本方針の変更の位置づけということで、中長期政策との関係を少し整理しております。港湾法の改正に基づき必要となった内容を、今回部分的に変更するという位置づけで考えております。一方で現在、港湾の中長期政策の策定についてご審議いただいておりますが、これが一定程度まとまった段階を踏まえて基本方針の変更を改めて検討したいと考えております。今回はあくまでも限定的な変更ということで考えております。

レジユメの資料を1枚めくっていただきまして4ページ目、これは先ほどご説明申し上げました港湾法の改正の内容でございますので割愛をさせていただきます。

1枚めくっていただきまして、5番目になります。基本方針の構成の変更の案ということで整理をしております。ここの中で赤い部分が今回変更する箇所になります。このうち下線を引いた部分が新たに追加する項目になってございます。右の下のほうにローマ数字のVIと書いてございますが、「官民の連携による港湾の効果的な利用」、1項目追加するとされたものについて、この項目を追加した上で、この中で拠点形成計画で適合すべき要件、これを記載していきたいと考えております。併せて、現在の基本方針においてクルーズに関する記述が若干限定的だったということもございますので、第I章「今後の港湾の進むべき方向」の5番目に、クルーズ船の受入の促進ということで、一つクルーズの全般的な記載をする場所を設けて、ここに記載を追加したいと考えております。

そのほか、先ほどご説明したような内容について該当箇所について変更いたしますが、この先ご説明をさせていただきます。

1枚めくっていただきまして6ページ目でございますが、これから先が各場所における変更内容でございます。お手元の資料3-3、A4の縦で綴じてございますけれども、新旧対照表ということで該当する箇所のみ抜粋でございますけれども、新旧対照表をつけております。もし必要であればこちらをご参照いただきながら見ていただければと思うのですが、基本的には説明はレジュメのほうでさせていただきます。まず、6ページ目、前文でございますけれども、前文につきましては、まず冒頭に港湾の役割というもの現在の基本方針において規定されてございます。それが左の枠の中の黒い部分、一番上の部分になりますけれども、ここに国際観光の振興に寄与する、という役割を追加いたしました。それが1点でございます。

それから2点目、官民の連携による港湾の効果的な利用ということで、クルーズの受入に関する記述を前文のほうにこれまで記述がございませんでしたので、追加するということが左の枠、赤いところに書いてございますけれども、「また」以下の3行を追加したいと思っておりますし、臨海部における観光客の代表例として訪日クルーズ旅客というものを記載してはどうかと考えております。以上が前文の変更の内容でございます。

1枚めくっていただきまして、7ページ目になります。第I章「今後の港湾の進むべき方向」ということでございます。ここは先に下の赤い部分のご説明をさせていただこうと思っております。先ほど申し上げましたが、第I章にクルーズ船の一般的な記述がございませんでしたので、5ということで「クルーズ船の受入の促進」という項目を立てたいと思っております。クルーズ需要の増加に対応して観光立国の実現、あるいは地方創生に寄与ということで、このために各港湾の寄港需要に応じた受入環境を整備するというを書いております。特に寄港回数が多い港湾においては専用的に受け入れる岸壁、あるいは旅客施設、駐車場等を整備するというを書いております。それから2段落目、「さらに」というところでポートセールス、あと情報の一元的な発信などの取り組みということで、これらハード・ソフト一体となった施策を展開するというで整理をしております。また、クルーズ船の受入に当たりましては、地域の観光資源あるいは産業等を活用しながら関係者が連携して寄港地としての魅力向上に取り組むと、これによって地方創生に貢献するというを整理しております。

上のほうの青で消した部分につきましては、従来の基本方針において空間形成の中でクルーズについて若干触れた場所がございましたけれども、これにつきましては今ご説明申し上げます5番の中に含めて記載をいたしましたので、この場所については削除したいと考えております。

1枚めくっていただきまして8ページ目になります。これは第III章の記載の変更でございますが、第III章は全般、開発保全航路の記述になってございまして、先ほど来申し上げますように、港湾及び開発保全航路について国際観光の振興という役割が追加されましたので、その記述を一部追加したということでございます。場所については赤で書いた場所になってございます。

1枚めくっていただきまして9ページ目になります。新しいVI章ということで、ここが一番メインの場所になるかと思っております。まず、項目として「官民の連携による港湾の効果

的な利用」という項目をつけ加えたということになります。それから、左の変更内容を上から順番に説明をさせていただきますと、まず一番上の段落の3行、クルーズ船の受入拠点形成するために港湾の効果的な利用を推進するというので、これは今回選定をして指定の候補となっております6港に限らず、日本全国数多くのクルーズ船が寄港する港はほかにもございますので、そういったものも含めた上で全体として効果的な利用を促進するというのを、まず一般的な事項としてここに記載しております。

その後、2段落目、「特に」以降につきましては、これは今回法律で制度をつくりました国際旅客船拠点形成港湾に係る記述に限定して記述しております。「特に」というところ、2段落目でございますけれども、港湾管理者がその港湾への寄港を希望するもしくはさらに自ら旅客施設等を整備する意向を持つクルーズ会社と連携する場合、その意向やニーズを取り込むとともに、活力を活用しながら長期安定的な寄港を確保する受入拠点の形成に取り組むということで整理をしております。

3段落目につきましては、制度の概要について整理をしたものでございます。国際旅客船拠点形成港湾を指定するという、港湾管理者が形成計画を作成するという、さらに協定を締結するということであって、その協定の内容につきましては係留施設の優先的な利用、あるいは旅客施設等の一般公衆への供用等に関する協定ということになってございます。このことを3段落目で記載をしております。

一番下の「なお」以下の第4段落目でございますが、ここが国際旅客船拠点形成計画が適合しなければいけない要件ということで、基本方針に定めることになりましたので記載をしております。その段落の2行目からになりますけれども、港湾計画等との整合を図るということ、それから官民の連携の推進あるいは公共的な利用の確保を可能とする管理・運営にきちんと配慮するという、それから魅力ある寄港地観光の造成を図るということ、地域振興への貢献、あるいは地域の関係者の連携による推進体制の構築、こういったものに配慮することを計画が適合すべき要件として記載をしております。

以上が基本方針の変更の内容でございますが、最後をめぐっていただきまして10ページ目ですが、今後の変更スケジュールということで、若干ご説明をさせていただきます。本日、分科会のご審議ということで6月中旬のところに書いてあるものになりますけれども、現在、この案でもって並行してパブリックコメントをかけてございます。その意見も踏まえまして、また整理をしたものを次回の港湾分科会においてご審議いただいて、答申案としておまとめいただきたいと思いますと考えております。並行して、関係する行政機関、省庁、港湾管理者との協議あるいは意見聴取ということもやってまいりたいと思っております。途中でも説明がございましたけれども、港湾法の公布が6月9日になりまして一月以内の施行でございますので、7月のしかるべきには施行されるということで、これに遅滞なく基本方針を変更告示できるように進めてまいりたいと思っておりますので、また引き続きご指導をよろしくお願ひしたいと思います。

あと幾つか資料がございますけれども、時間の関係で割愛させていただきます。説明は以上でございます。よろしくお願ひいたします。

【委員】 ありがとうございます。それでは、ただいま説明のありました内容につきましてご意見、ご質問がありましたら皆様からお伺ひしたいと思います。いかがでしょうか。資料がたくさんありますが、今説明いただいたものを中心に文言等見ていただければ

いいかと思えます。いかがでしょうか。

【港湾計画審査官】 委員、よろしいですか。

【委員】 どうぞ。

【港湾計画審査官】 補足的な説明ということで、ご紹介申しませんでした。例えば参考資料3-2というところに、基本方針の変更に係る参考資料ということで、クルーズの最近のいろいろな動向について特に順番はこだわらずに、先ほどご説明できるような資料をおつけしております。こういったことに関連しますクルーズ受入拠点の形成の背景ですとか、最近の動向についても基本方針に書いてはという議論も実はしたのですけれども、基本方針自体が骨太のものであって、あまり説明的であってはよくないのかなということで今回、少しシンプルに骨格をしっかりと説明したような案でご相談をさせていただいているという状況でございますので、補足までご説明させていただきます。

【委員】 いかがでしょうか。ご発言いただいている方もいらっしゃると思うので、せっかくですからご発言いただければ。委員、どうぞ。

【委員】 私の理解が浅いのかもしれないのですけれども、6番目の官民の連携による港湾の効果的な利用のところは、今回の変更はクルーズに関することだけで、例えばバルク戦略港湾の話が前半のほうであったわけですけれども、これも官民による連携の港湾の効果的な利用だと思いつつながら私は聞いておりましたのですが、今回の改正はあくまでクルーズの規制ということに限られるのでしょうか。

【港湾計画審査官】 ご質問ありがとうございます。まず6番目の今回追加された項目につきましては、これはクルーズに限定をした記載と考えております。実は現在の6番の項目、港湾の効果的な運営という項目がございまして、これは基本的にはコンテナを中心としたものに限定された記述なのですけれども、そこについては特にコンテナといわずに効果的な運営の中で読み込もうと考えております。バルクの取り組みにつきましては、第II章の港湾の機能の拠点的な配置というところで特定貨物輸入拠点港湾ということも含めた記載を既にしてしておりますので、それはそこでもう読んでしまおうということで、今回のこのVI章については今回のクルーズの関係に限定した記載としております。それは法律の整理をする中でこのVI章の項目をどうするかという議論もしたのですが、そこはあえて旅客船と書かずとも、おのずと読んで上でそのことについて記載すべきであるというような整理を行政内でいたしましたので、そういうことで今回は整理をさせていただきます。

【委員】 ということは、例えば将来、冒頭で申し上げたようなバルク選定の港湾ではなく、もう少し一般的なバルク港湾のようところで官民連携みたいなことが将来もう少し改正されていく場合には、そのときもバルクというところでそれはあくまで官民連携ということになっていくと考えたらいいのですね。あくまでVIはクルーズに限ることになるわけですね。

【港湾計画審査官】 その時点でまた議論がきつとあるのだとは思いますが、今時点において委員がおっしゃったようなバルクの新しい追加項目ができた場合に、恐らくII章の中もしくはI章の中で書いていくということで、VI章についてはクルーズに限定といたしますが、クルーズについての記載にしていきたいと考えております。

【委員】 どうぞ。

【委員】 少しピントがずれるかもしれませんが、港湾の基本方針だということ

はよくわかるのですけれども、例えば7ページ目のところでクルーズ船が来て地域創生みたいなどころにいくと、港のところでは駐車場ということまでは書かれていてそうかなと思っただのですけれども、9ページ目のところの最後のところに観光等の地域関係者との連携の推進体制の構築に配慮する必要があるという記述があるのですけれども、港から観光地まで行くところというのは、それは港湾局だけではなくていろいろなところと連携しなければいけないと思うのですけれども、その記述が配慮するところがふさわしいかどうかと。わからないのですけれども、もう少し連携を強化するみたいなことを書かないと、私も福岡にお邪魔したときに実際には観光バスが大量にいて小学校の社会見学ができなくなるとか、そういったところのつなががないと、観光客と地域の方の両立みたいなどころまで含めないと、なかなかこういうのって発展していかないのではないかなと思うのです。少し素人的な質問になってしまって申しわけありません。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。最後の配慮をするというところについては、途中でもご説明しましたけれども、各港湾管理者がつくられる形成計画においてこれは考えるべき事項であるということになりまして、このことを踏まえて港湾管理者としては背後の観光関係の方であるとか、その他の関係の方ときちんと連携体制をつくりながら具体的な取り組みについて実施をしていくという仕組みになりますので、そこは書きぶりとして強い弱いというご指摘はあろうかと思っておりますけれども、その体制はこの書きぶりでもってまずは確保できるのかなと思っております。それから、同じ資料の7ページ目、クルーズ船の受入の促進という記述の一番下、「また」というところで、書きぶりが少しさらっとしているのですけれども、関係者が連携して寄港地の魅力の向上に向けて取り組むということで一般論として整理をしてございますので、このあたりで今ご指摘のあった部分については担保できるのかなと考えております。

【委員】 どうぞ。

【委員】 基本方針の文言変更までは必要ないかもしれませんが、今のご意見は私も賛成です。たまたま本日福岡市の方と別件で意見交換をしましたが、ウォーターフロントの開発において岸壁や旅客ターミナルの整備がまだまだ追いついていなくて、機会損失が結構多いと。フェリー寄港を断る件数は、去年28年の寄港では年130件ぐらいだったのですが、今年は400件ぐらいになるのではないかと言っていました。

その原因はもちろん港湾だけではなく、いろいろな問題による複合的な課題なのだと思いますけれども、それぞれのジャンルで「うちだけのことではないのですけれど」と言い合っていると、いつまでも「お断りゼロ」は達成できないという気がするのですね。

参考資料3-2の6ページ、観光庁の観光ビジョンでは下の四角の中にクルーズ船寄港の「お断りゼロ」の実現が目標に設定されています。いろいろなところが協力してお互いに目標に向かって強く推進していかないと、目標は実現できないと思いますので、自分の持ち分だけについて頑張りますということではなく、関連のところと積極的に連携を図って目標達成に向けて推進していくというような、強い言葉があってもいいのではないかと思います。この基本方針の文言はこのままにするとしても、今後実際に施策を推進していく中で、守りではなくアグレッシブな施策をしていくとよいと思います。

【港湾計画審査官】 どうもありがとうございました。ご指摘いただいたいろいろな関係者との連携を前のめりにやっけていかなくてははいけない、これはおっしゃるとおりでござ

いまして、いろいろな場面のこの政策の実現の中でそれは国だけではなくて港湾管理者もしくはほかの関係者の方も含めて取り組んでまいりたいと思っております。国としましても決して港湾局だけでクルーズをやっているわけではなくて、今ご紹介のありました観光庁であるとか海事局、これらと一体になりながらクルーズの推進を進めておりますし、あと地域においてはそれぞれの港湾管理者において背後の地域の観光団体であるとか、地元市町村であるとか、そういった方々と連携をしながら、もちろん地域によっていろいろな関係者の取り組みに濃淡はあるのですけれども、そこは十分進めてきておりますので、今のようなご指摘も踏まえながらしっかりと進めていきたいと思っておりますし、そのことは何とか書きたいなと思うのですけれども、まだもしご指摘がありましたらお教えいただければと思います。どうぞよろしく願いいたします。

【委員】 少し遅れてまいりましたが、先ほどの話を聞いていると、要するに観光と地方創生、全部含めるとこの2つが全体の改正の肝になっているのだらうと思うのです。それはそれで私はいいと思うし、この書きぶりで私は全体はいいと思っています。ただ、あまりそれに全部引っ掛けて関連づけて無理な施策にならないように、そこは実際注意していく必要があると思います。その点だけは少し懸念を表明しておきたいと思っております。

それから、先ほど福岡のバスの話がどなたかからありましたけれども、私の聞いているのは福岡でそんなに取り合いになっていないのではないかと思います。クルーズ船で来た人たちの専用のバスを用立てる業者がもう既にいまして、それは市の一般の学校などが使うバスではないようです。その辺の実態もよく各港を押さえて、進めていただきたいと思っております。

【港湾計画審査官】 どうもありがとうございました。最初のご意見につきましては、予算の制約とかいろいろな制約もございますし、あとはどうクルーズ動向を見極めていくかという中で、まずは今回拠点に選定した港からしっかりとやっという事で、もちろん足元を見ながら進めていっておりますので、引き続きそのように進めていきたいと思っております。引き続きご指導をよろしくお願いいたします。

それから今、バスのお話をはじめとした受け皿づくりの話がございました。クルーズが来ていただく日本側、受け側としてのメリットはそこにいろいろな経済効果があるということが一かと思っておりますので、そういったものがきちんと地元を下りるような仕組みづくりというのはいるのだらうなと思っておりますが、まずは何にしろそこに来ていただけるような玄関口をきちんとつくるといことも大事だと思っておりますので、そこは委員のおっしゃることも十分踏まえながら、我々ができることをしっかりとやっていきたいと思っております。また引き続きご指導のほどよろしくお願いいたします。

【委員】 港湾局だけではできないと思うので、各局と連携してやってください。先ほどおっしゃっていたように、流れがスムーズにいくように持っていけないと。港まではよかったけれどもその後がというのでは。先ほどの熊本地震の時の話もそうだけれども、大分港とか別府港まではいいのだけれども、その後の陸路がうまくいかなかったということでは困るので、よろしくお願いいたします。

【委員】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 特に意見ということではないのですが、さんざん議論してきたことが最終的にこういうとりまとめになって、基本的には非常にわかりやすいと思っておりますし、クルーズ

船とか、官民連携とかそういうキーワードが入って非常に良いのではないかと思います。ただ、ほかの先生もおっしゃってましたとおりスピード感が重要で、現在こういう法律ができたはいいけれども、実際その施行とか官民連携のターミナルが建つとか、実際の形となって表れて進んでいくと思いますので、どこかでまたレビューが必要だと思います。予定通りいったのか、スピードが早かったのか遅かったのかとか、その結果訪日の人数の増加に寄与したのかどうかとか、因果関係はわからないかもしれませんが、この辺も併せてレビューしていただいて、迅速に進めるというのが何より大切だと思います。意見というよりもお願いということでよろしくお願ひします。

【委員】 ありがとうございます。ではほかの方、発言をいただけていない方もいらっしゃるかもしれませんが、いかがでしょうか。もう少し、あと5分ぐらいの時間、いかがでしょうか。いいですかね。ありがとうございます。活発な議論をしていただけてありがとうございます。こういう形でクルーズがしっかりと書き込まれたことはいいと思いますし、個人的な意見を言うと、「拠点」がいっぱいできてきてそれはすばらしいことだと思うのですが、見方によると「拠点」というと、選択と集中みたいなイメージもあります。でも、法律でも「拠点」という言葉を使っているのですよね。それでも使っているということであれば、まさにたくさんのクルーズが来て、「拠点」になるような形を求めて今後進んで行って欲しいと思います。

ありがとうございます。それでは以上で本日の議論は終了いたしましたので、事務局に進行をお願いいたします。

【総務課長】 長時間のご審議、まことにありがとうございました。次回の第68回港湾分科会につきましては7月3日を予定してございます。どうぞよろしくお願ひいたします。なお、本日使用しました会議資料につきましては、机上に置いていただけます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させていただきます。どうもありがとうございました。

— 了 —