

平成30年6月27日（水）

於：国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階 特別会議室

交通政策審議会第71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71回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成30年6月27日（水）

開会 13時30分 閉会 15時30分

2. 開催場所 国土交通省（中央合同庁舎第3号館）11階 特別会議室

3. 出席委員氏名

<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
磯田 裕治	(一社)日本船主協会 常勤副会長
一柳 尚成	トヨタ自動車(株) 物流管理部長
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 常任幹事
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授
木場 弘子	キャスター・千葉大学客員教授
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 経営研究センター長・教授
篠原 文也	政治解説者・ジャーナリスト
篠原 正人	福知山公立大学 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 港湾計画について（審議）
 - ・ 秋田港（改訂） . . . 4
 - ・ 伏木富山港（一部変更） . . . 11

- ② 港湾の中長期政策について（審議） . . . 13

- 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） . . . 31

- ④ 平成30年度 特定港湾施設整備事業基本計画（案）について（審議） . . . 32

【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71回港湾分科会を開催いたします。

まず、資料ですけれども、お手元の会議資料一覧をご覧くださいますと、資料1-1から参考資料4-2まで、ご確認いただければと思います。あるいは、後ほど、もし足りないようでしたら、お知らせいただければと思います。

まず、委員の出席状況についてご報告をいたします。本日は、委員15名のうち、13名が出席予定ということでいただいておりますが、委員1名からおくれるということでご連絡をいただいております、現在12名の出席ということになっております。定足数につきましては、交通政策審議会令第8条に規定されている過半数に達しておるといところをご報告させていただきます。

それでは、議事に先立ちまして、公務で港湾局長が不在にしておりますけれども、かわりまして、大臣官房審議官より、一言、ご挨拶を申し上げます。

【審議官】 大臣官房審議官でございます。

委員の皆様におかれましては、ご多忙中の中、お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。

本日の港湾分科会では、港湾計画案件として秋田港の改訂、伏木富山港の一部変更について、ご審議いただくとともに、起債事業に関する計画であります特定港湾施設整備事業基本計画について、ご審議をいただきたいと考えております。

それから中長期政策につきましては、前回3月の分科会のときのご意見を踏まえ、今回、最終とりまとめ案をお示しいたします。皆様にはこの最終とりまとめ案をご審議いただきたいと考えております。また、中長期政策を踏まえた基本方針の見直しについて、ご審議をいただきたく考えております。

本日は審議事項が多岐にわたっております。案件も多くなっております、大変恐縮でございますが、何とぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 それでは、議事に入りたいと思いますが、カメラのほうはここまでとさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、分科会長、進行をお願いいたします。

【分科会長】 本日は審議事項4件を予定しております。それでは、議事を進めてまいりたいと思いますので、皆さん、よろしくお願いいたします。

まずは、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、港湾計画の改訂が秋田港の1港、それから港湾計画の一部変更が、伏木富山港の1港でございます。

それでは、初めに秋田港の港湾計画の改訂について審議いたします。なお、改訂ということで、本日は東北地方整備局港湾空港部長と港湾管理者である秋田県建設部港湾技監にご出席をいただいておりますので、お席へお座りください。

それでは、事務局からご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、ご説明させていただきます。計画課港湾計画審査官でございます。どうぞよろしく願いいたします。

まず、資料1-1をご覧くださいながら、秋田港の港湾計画改訂についてご説明いたします。

まず、最初に秋田県でございますが、重要港湾が3つございます。秋田港、それから男鹿半島に船川港、それから能代港、3つございます。能代港、船川港はエネルギー関連の港であるのに対しまして、秋田港は韓国、中国との外貿コンテナ航路、それから北海道・北陸との内航フェリー航路があり、秋田県の産業を支える物流拠点の港となっております。加えて、クルーズや災害時の緊急物資輸送の拠点としての役割を担っています。また、洋上風力発電の導入に向けた取り組みも進められています。

2ページ目でございますが、県内産業の物流拠点としての役割を整理しています。現在、企業立地や設備投資もされており、左の図のように秋田港を利用する企業は県内広く分布しています。右の図は本州日本海側の主なコンテナ取り扱い港湾を示したものです。本州日本海側では、新潟の取り扱いが一番多く、秋田港は伏木富山港、金沢港などと並んで、その次のランクの取り扱いでございます。また、秋田港のコンテナの輸出先は東南アジア向けが多いのが特徴となっており、東南アジアとのコンテナ貨物の流動は本州日本海側で新潟港に次いで多くなっております。

3ページをご覧ください。クルーズ客の受け入れ拠点としての役割を整理しております。数年前までは秋田港へのクルーズ船の寄港は年間数隻程度でございましたが、近年では年間20隻近くまで増えております。特に寄港が多いのが、竿灯祭りや桜の時期の寄港が多くなっております。訪問先としては、秋田市内や男鹿半島への訪問が多くなっております。

4ページをご覧ください。クルーズ船の寄港する本港地区には、みなとオアシスあきた港を構成する施設となっているポートタワーセリオンの展望施設や物販施設があります。また、秋田港独自の取り組みとして、クルーズ船の寄港する本港地区に隣接して、JRの

貨物線があり、そこに簡易なプラットフォームを設置して、クルーズ船の寄港にあわせてクルーズ列車の運行を行っており、秋田市街地へのスムーズな移動ができるようにしています。

5ページをご覧ください。緊急物資の輸送拠点としての役割を整理しております。地域防災計画を踏まえ、秋田港に耐震強化岸壁を整備しており、災害時における秋田市向けの海上輸送の拠点としての役割を担っています。

6ページをご覧ください。秋田港の目指すべき姿をまとめています。左側は港湾の中長期政策の最終とりまとめ案の中で、今回の計画に関連する施策を抜き出しています。この中長期政策の施策を踏まえて、今回の計画改訂では、2030年代半ばを目標年次として3つの方針で改訂案を作成しています。1つ目の柱が産業振興に資する物流機能の充実ということで、コンテナ取り扱い機能強化を行うとともに、フェリー輸送機能の強化を考えています。2つ目の柱が交流・受け入れ機能の充実ということで、埠頭再編に合わせてクルーズ岸壁等の配置を変更し、にぎわい空間を創出し、憩いの場の提供を行うことを考えています。3つ目の柱が防災機能の充実ということで、緊急物資等の輸送能力の強化を図ります。

7ページをご覧ください。秋田港の現在の状況です。秋田港ですが、1級河川の雄物川、こちらでございますが、河口部の河川港から発展した港でございます。港の直背後には製紙工場、それから亜鉛の精錬所、それから火力発電所が立地しております。みなとオアシスがあります本港地区が港のにぎわいの中心となっており、フェリー埠頭があるとともに、クルーズ船の受け入れもこの本港地区で行っております。コンテナ船の受け入れはこの外港地区で行っております。また、飯島地区では石炭火力発電所の立地に向けた環境影響評価手続が進められております。

8ページをご覧ください。秋田港の取り扱い状況を示しています。取り扱い貨物としては、フェリーによる国内貨物のほか、石油製品や重油の移入、それから木材チップや金属鉱の輸入が多くなっております。

9ページをご覧ください。コンテナ貨物取り扱いの状況です。コンテナ取扱量は年によって若干のこぼこはありますが、増加傾向にあります。取り扱い貨物としては、輸出では紙・パルプが多くなっており、東南アジアへの段ボール原紙の輸出が多くなっています。このほかでは、製材や木製品の取り扱いが多くなっており、北欧、ロシアからの板材の輸入、それから加工した建材の東南アジアへの輸出が多くなっております。

続いて、10ページをご覧ください。計画貨物量の設定ですが、平成28年の貨物より、700万トン近く増やしております。大きく増やす要因としては、3つの要因があります。1つ目、①で書いてありますが、石炭火力発電所の立地により、燃料用石炭の輸入と石炭灰の輸出を見込むものです。2つ目は東南アジアへの各国企業の段ボール工場進出を背景に、秋田港背後の製紙企業が段ボール原紙の輸出強化をすることを計画していることを踏まえ、原材料の木質チップの輸入と製品である段ボール原紙の取り扱い増加を見込んでおります。3つ目は製紙企業が自社工場用地内にバイオマス発電計画を持っており、既に環境影響評価手続を終えていることなどから、所要の部分を計上しております。

続いて、11ページをご覧ください。今回の計画変更の概要で主に3点ございます。まず、コンテナ貨物需要の増加に対応するため、外港地区、こちらでございますが、コンテナ船用の岸壁を追加するのが1点目。それから本港地区、こちらでございますが、クルーズ船用の岸壁を追加するなどの埠頭の再編を行うものが2点目。さらに秋田港で計画されております火力発電所で利用する石炭を扱うための専用岸壁を位置づけるのが3点目でございます。

12ページがコンテナ取り扱い増加に対応した岸壁を追加する内容の詳細でございます。現在この黄色く塗られたところ、1バースございますが、さらにこの赤い部分に1バース追加し、2バースで対応することを計画しております。

次に13ページをご覧ください。現在の利用状況がこの真ん中の写真でございますが、一番右端の貨物岸壁のところクルーズ船の受け入れを行っております。今回の計画はこの下の写真のとおりでございますが、ちょうど左に緑で塗られましたこのセリオンがあります緑地の背後の部分。それから隣接しますこの部分、現在、水面になっているところを用地造成しまして、ここでクルーズ船の受け入れをすることにより、にぎわいのある空間でクルーズの受け入れをすることを計画します。またフェリー岸壁についてはフェリーの大型化を見込んで岸壁の増深をするとともに、耐震強化岸壁化を計画します。

次、14ページが完成後のイメージ図を参考までにつけておりますが、実施に当たりましては、港湾管理者と商工会議所、観光部局など、関係者がしっかりと連携をとって空間利用や景観形成に努めていくと伺っているところでございます。

15ページが耐震強化岸壁の計画で、フェリー岸壁を耐震強化することにあわせて、既設岸壁の廃止を考えております。

16ページは専用埠頭計画で、現在、環境影響評価手続中の石炭火力発電所の立地にあ

わせて、石炭の輸入用の専用岸壁を配置いたします。

17ページ以降は関連計画との関連、それから計画の詳細について記載しておりますが、説明は割愛させていただきます。

以上で秋田港の改訂の説明を終わらせていただきます。よろしくご審議のほど、お願い申し上げます。

【分科会長】 それでは、秋田港の港湾計画につきまして、ご質問、ご意見がございましたら、よろしくお願いたします。いかがでしょうか。

【委員】 ご説明ありがとうございます。

資料の1ページ目について、お伺いしたいのですが、上のほうに、また、港湾区域における洋上風力発電の導入ということが書かれていて、これは現在どのような段階にあるのかということと、具体的に発電の容量ですとか、どのあたりで実施していくということまで決まっているか教えていただけますか。

【港湾技監】 秋田県でございます。

現在の洋上風力発電の計画でございますが、現在、一番近いところでは、秋田港と能代港の港湾区域の中での洋上風力発電の計画がございます。これは今、環境影響評価中でございます。事業者のスケジュールとしては、今年度末までに設計等を終わらせて、今年度末に最終的に投資決定をしまして、来年度から工事着手ということをお伺っております。あとこれ以外にも港湾以外の一般洋上風力発電の計画もございます。これはちょっと今、手元に資料がございませんが、秋田、能代沖であるとか、あと秋田の南側の由利本荘市沖とかいった計画がございます。

【委員】 ありがとうございます。ということは、今回の秋田港の利用に関する計画に全く影響はないということよろしいですか。

【港湾技監】 貨物量としては、計上はしていないという状況でございます。

【港湾計画審査官】 洋上風力の関係では、4年ほど前に港湾計画の一部変更を行っております。その中で、港湾区域の中で洋上風力を行うエリアの設定を一部変更で計画しております。今回計画では、既存の埠頭を利用して洋上風力発電施設建設の資材搬入を想定しておりますが、新たに洋上風力のための施設計画変更をして、施設整備を行うということは今回計画には盛り込んでいないというところでございます。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 全体についてしっかり説明をしていただいてありがとうございました。

特にクルーズ船関連では、クルーズ列車を実際に走らせていらっしゃるということで、こういう形で港湾と陸上交通がうまく連携されているということで、素晴らしい施策だと思いました。

あと2点、コメントがあります。1点は6ページ目にあります秋田港の目指す姿の左側の一番下のところ、情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化ということですが、秋田港の今回の計画では、スマート化にほとんど触れられていなくて、防災機能の充実としての強靱化の部分だけが記載されています。港湾のスマート化についても記載し、積極的に取り組んでいただけるといいなと思います。

もう1点は、段ボール原紙の輸出入について、段ボール原紙というのは木材チップをベトナム等から輸入して、それを秋田港の近くで加工して、段ボール原紙として再度東南アジアや韓国へ輸出されるという、その需要が見込まれるということで、今回、需要の増加を見込んで計画をつくっていらっしゃるんですけれども、これは東南アジア等々、各国が経済的にも今後、成長していくことを考えた場合に、原材料を東南アジアから日本に持ってきて、かつそれを加工した段ボール原紙をまた同じようなエリアに返すということで、現地がそうした産業ができるようになってくると、競争力がほんとうにあるのかなという気もいたしまして、既にいろいろしっかりと状況の把握をされて、検討はなされていることだとは思いますが、10年先、20年先の産業の変化を考えた場合に、東南アジアの経済発展の状況、それから人材がスキルアップしてきたような場合に、十分な競争力があって、秋田の現地で需要がしっかりと増加が見込まれるのかどうかは、随時検討をしながら修正が必要であればしていただきたいと思います。

以上、2点申し上げました。

【分科会長】 いかがですか。

【港湾計画審査官】 まず、情報スマート化ですけれども、この中長期政策でもこの部分は特に物流というところにかなり線が引くものという理解を私もしております。今回、特に耐震強化岸壁というところにちょっと線を引っ張っていますが、ゆくゆく秋田港においても物流に関して情報のスマート化とか、そういうものをやっていきたいと考えておりますので、この資料の中で線は引っ張っていませんが、こういうのは取り組んでいくものと考えております。

それから2つ目ですが、段ボール原紙、これは私もちょっと説明がよくなかったのですが、今現在輸入している相手国は、直接的にはアメリカとかカナダとかメキシコ、チリと

かそのあたりが中心になっておりまして、直接、東南アジアとはちょっと違う国になっているところ。

【委員】 輸出先が。

【港湾計画審査官】 ええ、輸出先は東南アジアです。そういう流れではあります。この製紙会社のところでは特に段ボール原紙は強度が強くて品質で勝負できる工場だという特徴があるということ、また、特に秋田工場のある社はいろいろな工場がある中で、港にちょうど立地している数少ない工場であり、この工場でバンニングしてすぐコンテナターミナルに持っていけるということで、非常に競争力のある工場だと、この会社では考えていて、この競争力の高い工場を持っているということで、この社としては、東南アジアで立地というよりはまず秋田港で勝負していくということで考えており、そういうことで計画には位置づけております。もちろんこういったコンテナ埠頭の実施とかそのあたりは今後のそういった取り扱い状況を見ながら、また整備とかを考えていきたいと考えております。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 そのほかいかがですか。

【委員】 1つ確認です。秋田に、特にお祭りのときとかクルーズ船がたくさん入って盛り上がっているということと、あとはクルーズトレインということで、新たな手法で地域の活性化にも役立っているのはすばらしいことだと思います。

13ページのところと14ページのところに今後のあり方という形が書かれているのですが、これはいつごろに実現しそうなのかを教えてくださいたいのと、みなとオアシスという言葉が出て来るのですが、今のみなとオアシスの位置づけと今後ここをみなとオアシスとして使っていく、クルーズ船が来てなくてもまたふれあいの場として活用していくのはいいと思いますし、そういう意味では早く整備してこういう芝生なんかができるといいと思うのですが、スケジュールとみなとオアシスとの位置づけについて教えてください。

【港湾技監】 秋田県です。

いつごろという部分につきましては、港湾管理者といたしましてはできるだけ早く、今回の計画全体の新しい位置づけの中でも、この本港地区のクルーズエリアはぜひ早急に手をつけさせていただきたいなと思っているところでございます。

みなとオアシスにつきましては、もう既にみなとオアシス秋田港ということで、セリオン全体を位置づけておりますので、この事業が進捗いたしましたら、さらににぎわい拠点としてよりみなとオアシスの活性化に資するものであるかなと思っております。

【分科会長】 いいですか。そのほかよろしいですか。

【委員】 ご説明ありがとうございました。

確認でございますけれども、今後の計画で石炭の輸入が今、12万トンほどが460万トンと相当大きく増えるということでございますが、これは石炭火力の運転開始が大体いつごろで、それに伴ってこのような数値の増大が見込まれるかという時期的な部分も含めて、説明をいただけますか。

【分科会長】 じゃあお願いします。

【港湾計画審査官】 資料としては、16ページにちょっとつけさせていただいておりますが、私、説明をちょっと省略させてもらったのですが、今、環境影響評価の準備書の手続をやっておりまして、運転開始を2024年の開始ということで、今、手続を進めております。それが運転開始した段階でこれぐらいの貨物は見込まれるだろうということで計画に盛り込ませていただいているところでございます。

【委員】 ありがとうございます。この数値、増加の見込みは6年後ぐらいの運開のときにはこういう感じですかということで。

【港湾計画審査官】 そうです。

【委員】 この計画は2030年めどということで良いですか。

【港湾計画審査官】 はい。2030年代半ばです。

【分科会長】 よろしいでしょうか。

それでは、質問、ご意見がございませんようですので、答申案につき、お諮りしたいと思います。

答申。秋田港。「国土交通大臣に提出された秋田港の港湾計画については適当である」という答申で、ご異議ございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

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、秋田港の審議はこれで終了いたします。

港湾空港部長、港湾技監、ありがとうございました。

(港湾空港部長、港湾技監 退席)

それでは、次に港湾計画の一部変更の審議に移ります。伏木富山港の港湾計画について、事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 では、引き続き、伏木富山港の一部変更を説明いたします。資料1-2をご覧ください。

伏木富山港は富山湾の中央部に位置しておりまして、高岡市にあります伏木地区、それから射水市の新湊地区、それから富山市の富山地区の3地区からなる港湾でございます。今回の計画変更はちょうど真ん中の地区、新湊地区での計画の変更でございます。

2ページをご覧ください。新湊地区では、コンテナとかあるいはRORO、それからバルク貨物などを扱っておりますが、今回の変更はバルク貨物を扱っております中央埠頭地区の変更でございます。新湊地区の周辺では、紙パルプでありますとか、アルミ関係などの製造業が集積しておりまして、これらの企業で使いますチップとかアルミインゴット、石油コークスなどの原料や燃料が取り扱われております。

3ページをご覧ください。新湊地区の利用状況でございます。背後のヤードと連動する形で岸壁の利用がされています。当該地区の岸壁の水深は写真の右側の岸壁から水深14メートルが1バース、それから水深10メートルが3バース、それから水深7.5メートル、4.5メートルの岸壁と続いておりますが、大水深の岸壁は右端の1号岸壁、水深14メートルの1バースだけであり、この岸壁が大変混雑しているという課題があります。

4ページをご覧ください。特に最近でございます。右下のグラフであります。近年では船が非常に大型化しておりまして、1号岸壁で荷物をおろしてから2号岸壁に行くという非効率な状態が続いておりまして、1号岸壁に入る船の滞船、順番待ちが数多く発生しているところでございます。

さらに5ページで扱っているように、他の港で石油コークスを扱っておりますが、これを新たに伏木富山で扱うということも要望されており、これが行われますと1号岸壁の混雑がよりひどくなってしまうことが予想されております。

次に6ページをご覧ください。このような状況に対応するための計画変更の内容を説明いたします。1号岸壁の西側の2号岸壁。現在、水深10メートルの岸壁を水深14メートルに増深いたしまして、1号岸壁と2号岸壁の2つの大水深岸壁をバランスよく使うことにより課題解決を図るものでございます。また、地区の西側のちょっと水深が浅くて低利用の岸壁については、廃止することなどによりまして、埠頭全体の生産性向上を図りま

す。

7ページ以降は計画の新旧あるいは基本方針の適合性について記載しておりますが、説明は割愛させていただきます。

以上で伏木富山港の説明を終わらせていただきます。

【分科会長】 それでは、ただいま説明のありました伏木富山港の港湾計画の一部変更について、ご審議いただきたいと思います。

ご質問、ご意見、ございませんか。

【委員】 ご説明ありがとうございます。

5ページの石油コークスの取り扱い動向について説明をいただきたいと思うのですが、現行の移出ルートが今回大幅に変更することを受けての計画ということなので、逆に現行の移出ルートはもう使われなくなるということなののでしょうか。それとも追加で何か増えていくということなのか、そこを確認させてください。

【港湾計画審査官】 済みません。ちょっとこれも説明を省略してしまいました。現在、堺泉北港で扱っているものがあるのですが、それが別の港で自社が使う石油コークスを扱いたいということで、堺泉北で扱っている企業がほかの3港に回す分を積み替えることができなくなるということで、それを伏木富山港からほかの3港に回していきたいという話があって、それで今回、その部分を伏木富山港で扱うものとしてカウントしているというものでございます。

最終目的地の赤穂や大船渡、尻屋崎の3港の利用は引き続き続くということです。

【委員】 引き続き続くわけですか。

【港湾計画審査官】 堺泉北で積み替えるかわりに伏木富山で積み替えるというものでございます。

【分科会長】 よろしいですか。

いかがでしょうか。ほかに質問、ございませんか。よろしいですか。

それでは、ほかにご質問がございませんようですので、答申案についてお諮りしたいと思います。

答申。伏木富山港。「国土交通大臣に提出された伏木富山港の港湾計画については適当である」という答申で、ご異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

ご異議がないようですので、答申案のとおり報告させていただきます。

それでは、次の議題に移ります。港湾の中長期政策についてでございます。事務局からご説明お願いいたします。

【企画室長】 本日はよろしくお願いたします。

資料の2-1、それから2-2、2-3、2-4、そして、2-5、2-6とありますが、冒頭、まず2-1で今回ご審議いただくことのポイントをご説明いたします。

まず、前回からの変更点でございますが、施策のイメージを絵で明確化しました。それから最終とりまとめ本文ですが、記述については、一部を除き、内容は変わっていないですけれども、表現の適正化を図りました。

そして、前回、肯定的なところ、2030年に向けて何を進めていくかということを確認にすべきというご意見もありまして、ロードマップを示しております。そして、今後の対応、今、口頭でご説明しますが、後ほど、お話しします港湾の基本方針への反映、それから本文の最後にも載せておりますけれども、この2030、とりまとめて終わりということではなくて、常に先を見ながら状況の変化を見て、施策の改正をしていきたいということと、それからこの中長期政策の周知を図っていくということで、色々な機会を通して普及していきたいということで、例えばシンポジウムを今後考えていきたいということをご報告させていただきます。

それでは、資料ですが、本文は資料2-2ですけれども、資料2-4の主な施策のところ、施策のイメージの明確化を図ったというところでご説明させていただきます。

8つの施策の概ね1つずつちょっとブラッシュアップしましたということでございます。まず、1ページ目のグローバルバリューチェーンを支える海上輸送網の構築については、まず、アジアを各国の経済成長、一帯一路構想や北極海航路といったように、日本を取り巻く国際航路がめまぐるしく今後変化していくと想像しておりますが、その中でも日本の企業が引き続き国際競争力を支えていくためには貿易・物流サービスを、効率的で安定的に提供していく必要があるということで、まず東南アジア地域へのリードタイムを短縮するチャトル航路を戦略的に重要航路と位置付けて、国内の主要港との直航サービスを強化していくということでございます。

それから2点目、長距離基幹航路ですけれども、国内、アジア諸国からの集貨等を通じて、欧米諸国等と、これは後で説明しますが、世界の主要市場を結ぶ長距離基幹航路を引き続き拡大していくということで、このチャトル航路を基軸に北米、あるいは欧州

方面の基幹航路も強化していくと。そして越境e コマースや農林水産物の輸出といったような多種多様な物流ニーズに対応していく必要があると思っております。そのためにはコンテナに限らず、国際フェリー、RORO船による高速シームレス輸送網を拡充して、多様な速度帯からなる重層的な航路網を形成していきたいということで、これらをもって貨物の特性や企業のニーズに合った多様な輸送の選択肢を確保して、貿易振興を通じて我が国の外貨獲得に寄与していきたいということでございます。

続いて、国内物流体系の構築でございます。次世代高規格ユニットロードターミナルについて、一度、我々が自前で作成した絵をご説明しておりますが、少し絵をブラッシュアップいたしました。内航フェリー、RORO船のシームレス輸送の効率性を図っていききたいということで、ひとえにICTを活用して、例えば自動料金決済、一般車も含めてストレスフリーで入っていけるような状態とか、あるいはシャーンについて、ICTを活用して位置を把握したり、あるいは共同管理を進めるということで、シャーンの輸送の管理コストを下げていくといった取り組み。それから船側で、別途船舶の自動運航の導入に向けた取組がございます。こうした取組と連携して、その受入先である港についても自動離着岸装置を備えて、トータルで生産性を高めていくような取組。そして最後、運航事業者の方々からかねてから申し上げておりますターミナル規格の統一、特定の航路に合った岸壁の水深ということだけでなく、もっと俯瞰したネットワークとしてこれからのあるべき姿の中でのターミナルの企画、水深とか船の大きさを推し量り、次世代高規格ユニットロードターミナルを形成していきたいと。これによって、国内物流に対する陸上輸送コストに対して逼迫感も軽減していきたいということでございます。

次のページをお願いします。今度はクルーズアイランド化でございます。目指すべきは2030年に向けてカリブ海や地中海島のクルーズ需要に匹敵するような北東アジアのクルーズハブを形成していきたいということでございますが、その際には魅力ある地域観光資源と融合したクルーズビジネスを育成して、海の国際交流拠点を形成していくために、どのようなことを考えているかということでございます。1つはクルーズ旅客の利便性の向上のために、空港から港までのアクセスも便利にして、なおかつここで、例えばクルーズターミナルで少し休憩していただきながら、クルーズの発着拠点、すなわち日本発着のクルーズを普及させていくための港にしていくと。あるいは発着点である港については、例えば内陸コースのシームレスな接続だけじゃなくて、個別のお客様が行きたい所に応じたサービスができるように、例えば自動運転車両をうまく活用して、個別個別の小さな需

要に、お客様のニーズに対してもきめ細かくサービスを提供していくとか、あるいは既に海外のクルーズ市場の関係者がやっているシートレードを日本にも積極的に導入して、アジアの国際クルーズハブの基軸となる環境をつくっていきたいということでございます。

次、お願いします。港のブランド価値を生む空間形成については、空間再編でにぎわい拠点を形成していきたいということでございます。先ほどのクルーズのほかにも、例えば内陸部については内港地区のマリーナ、みなとオアシス、未利用地等を活用して、再開発を進めたいということでございますが、その際には民間資金をいかに活用していくかをどう進めるかということが重要かと思っております。そのためには、例えば規制緩和、具体的に言えば、例えば水域の利用をもっと利用しやすくするとかいったようなところで、臨海部の再開発を進めて、それによって新たなビジネスも創出したいと。そして訪日の外国のお客様だけでなく、市民も交流を含めることのできるようなウォーターフロント空間を形成していきたいということで、例えば様々な観光資源の発掘の磨き上げということで、これはお城なのですけれども、そういったところとの上手なタイアップとか、それからビーチについても通年を通して利用していただけるように、例えばカフェレストランを常設して、日常的な賑わいの空間にしていきたいということを考えております。

次、お願いします。エネルギーについては、企業間の共同輸送の促進を通じるということで、基礎素材産業を生む競争力強化を全体として図っていきたいということでございますが、特にLNGそれから水素といったこれからより拡大していくであろうところについても、対応した港湾を強化していくということでございます。水素については、例えば余剰電力を水素化するような企業の取組とか、それについてLNGのエネルギーを使うとか、あるいは石油製品については、これから輸出といったような部分の要素もありますので、輸出用の公共棧橋を確保するといった新しい港の使い方、そして新しいエネルギーの使い方を港湾を通じて拡大していくといった取組によって、臨海部コンビナートの生産性の向上を図って、基礎素材産業の競争力を強化していきたいということでございます。

次、6ページ目、お願いします。カーボンフリーポートについては、既にパリ協定の締結を踏まえて、温室効果ガスの排出削減目標を達成することが命題でありますけれども、3つの政策、すなわちCO₂の排出削減対策ということで、例えばコンテナターミナルでもエネルギー、陸上給電設備や、LNG燃料船を普及させて、排出を減らすこととか、あるいはブルーカーボン生態系を活用して、吸収源対策をする、そして洋上風力のような再生可能エネルギーを導入、活用して、こういった取組をパッケージで進めることによるカ

ーボンフリーポートの実現を目指していきたいということでございます。

次、お願いします。ちょっと少し新しい絵に見えますが、実はこれは資料2-3の概要の2030年の港湾が果たすべき役割というところの中で、2030年の港湾図でフィジカル&サイバープラットフォームへと進化するというのを以前から提示させていただいております。その中でCyber Portをもう少しイメージを明確にさせていただきます。港湾データ連携基盤を早期に構築しようと、今、関係省庁と連携して取組を進めております。このデータ連携基盤というのは、港湾物流情報について、今までつながっていなかったところをつなげることによって、データの電子的な利用、接続、そして利活用ができるようなことをすることが可能だというプラットフォーム的なものを想定しております。これを早期に実現を目指すわけですが、2030年の港の社会においては、その前にもう港湾の完全電子化、すなわち全ての港湾情報や貿易手続を電子的に取り扱うことが標準なんだという環境が形成された上で、2030年についてはそれらの情報と、他の例えば海外の港湾の情報とか港湾と直接関係しないような、例えば農水産品の情報とかあるいは国際金融情報とか、あるいは道路等のインフラ情報といった色々な他の情報システムを、今後実現していくだろう将来を想定してデータを接続して連携させていることによって、港の港湾情報だけでなく、その前の情報も含めた情報化社会を形成していきたいといったことで、情報の利活用によって利便性、生産性を最大限まで高める、いわゆるCyber Portを実現したいなど。そういったCyber Portの社会が実現すると、日本の港一つ一つが個別のシステムで動いていますが、それと情報も連携して、ある意味でもしかしたらブロックチェーンといったような技術も使っていくと思われそうですが、データ連携基盤を通じて、日本の港のサービスが上がっていくことを想定しています。それが実現すると、今度は行政というよりも民間の方々から我々が想像もしないようなサービスが実現していくんじゃないかということで社会と名付けておりますが、例えば港湾物流情報で言えば、貨物の統計情報は現状では1年か2年ぐらい遅れて統計情報がまとめられていますが、リアルタイムで情報が入ってくるようになれば、それを活用したビジネスができてくるかもしれないし、あるいは非常災害時には後ほど説明しますが、施設被害情報の早期把握ができるようになったときに、港湾の物流情報と連携させることによって、直ちに代替輸送ルートを提供できるようなことができるようになるかもしれないし、農林水産品については今、農水産の輸出促進といった取組が政府の命題となっておりますが、そういった中で港湾物流情報も活用することによって、産地と連携した最適な輸送ルートを選択できるようなビジネスも出てく

るかもしれないし、ここには物流しか書いていないんですけども、港湾までの情報を電子化すればお客様の情報も入ってくるので、例えばクルーズ旅客の活動情報と現地の観光情報を組み合わせることによって、お客様の心に響くようなおもてなしビジネス、すなわち関心を引くようなビジネスが提供できるようになるかもしれないといったような、色々な港湾情報を核とした新たな活用ビジネスサービスを創出していきたいということが1つございます。

そういった中で、次のページ。以前からご審議いただいておりますA Iターミナルについても、ビッグデータとI o Tを活用して、世界最高水準の生産性を有するターミナルを目指していきますが、その際、周辺の道路から入ってくる車両も自動運転車両で、あるいは隊列車両になっていることもイメージしながら、ゲートについてはもう電子化的な情報がやりとりされているので、もうダメージチェックもスムーズにできるし、あるいはここでのやりとりもなくなるかもしれない。自動運転車両が隊列走行で入っていきながら、やりとりしながら、このターミナルについては先日見ていただきましたが、AGVの搬送台車で生産性を高めるし、直ちに引き取りやすい貨物についてはコンテナの立体格納庫でさらにサービス提供をするかもしれないし、加えてロジスティック産業もターミナル中のエリアに入って、もうゲートの中で自由に行き来できるかもしれないし、そして近傍の物流倉庫にはしけ輸送で海上輸送を使ったサービスもできるかもしれないしと、色々なことができるというのがA Iターミナルのイメージでございます。

次、お願いします。そして、災害時の見える化情報については、ご覧のとおりですけども、災害が起こったときに港が大きな被災を受けたときに何よりも課題なのは、例えば津波の情報、地震でも、注意報あるいは警報が出てきた場合は、人は直ちに寄ることができません。そういった中でも被災情報を早期に把握して復旧のスピードを上げる必要がありますが、そういったときに今、ある技術を駆使すれば、例えば衛星画像やGPSを用いた変位予測ができるように、予めここにGPSのマーカが反応するようなものを付けておくとか、あるいは荷役機械の自己診断・損傷を把握するような監視カメラを付けるとか、水門・陸閘の自動閉鎖確認、これはもう既に技術的にありますけれども、そういったところを標準にするとかいったこと、あとドローンで被災状況を上から把握するといったようなところでそれらを通して被災情報のマッピングシステムをできると、早期に被災状況を把握して、物流機能の維持が進むんじゃないかということでございます。

次のページをお願いします。そうした中で、港湾の建設分野についても生産性を高めて

いくi-Constructionを既に取り組んでいるのを、2030年に向けては大きく飛躍していく必要があるかなど。例えば老朽化の自動判定をすとか、例えば調査・測量から設計、施工、維持といったところ全てのプロセスにCIM、Construction Information Modeling、3次元で全てデータを使って処理していくような環境を整備していくとか、あるいは水中施工についても遠隔操作で行う。それから拡張現実で視覚化して、別途離れたところから行うといったことによって、生産性と安全性の向上を図ることで働きやすい環境を整えて、こういったところを海外でもできるような形で国際標準化を進めていきたいといったようなことを考えております。

資料については以上でございますが、最後、ロードマップは資料2-6に示しております。ごく簡単でございますが、1ページ目の特に色を塗ったところ、中期のところは何をしていくかというところでございます。短期で政策を進めて、例えば東アジアの航路の等の戦略的強化については、東アジア、東南アジア等の輸送航路のサービスの向上を短期に進めて、その後は重層的な航路網を強化していきたいということが2030年に向けての取組ですし、その後の国際戦略港湾については、欧州航路だけでなく、例えば中南米や中東、インドといったところにも広げていき、多頻度、他方面の直航サービスを基幹航路においても強化していくということで、北東アジアのゲートウエー機能を高めていくといったところ。

それから2ページ目について、例えばユニットロードの生産性の向上については、短期よりちょっと先ですけれども、次世代高規格ユニットロードターミナルの基本的なところは作り上げて、それを全国展開することによって、2030年には生産性の高い海上輸送網を支える物流体系を実現していく。

そして、次のページでいきますと、アジアのクルーズハブに向けてについては、世界に誇る国際クルーズ拠点形成する取組を直ちに始めて、フライ&クルーズやレール&クルーズの乗り継ぎ利便性の向上等の取り組みを進めながら、2020年の500万人のさらにその先を狙っていくということでございます。

そして次のページで、臨海部コンビナートのところは、今、既に進めている国際バルク戦略港湾についても、さらなる深化を図りながら、水素サプライチェーンの構築とか共同輸送の効率化を進めていくと。

それから次のページでいきますと、カーボンフリーポートは先ほど説明したところでありますので、もう1つめくっていただいて、IoTやビッグデータを活用したターミナル

スマート化については、2020年中盤に、AI等先端技術及びビッグデータの活用を通じた港湾の生産性の向上やCyber Portの環境を実現しながら、それを広げていって、2030年にはCyber Portを活用した社会を、生産性の高い港湾をつくり上げていくといったところをもろもろ書いておりますが、時間の関係で詳細は省略いたします。

以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございました。

ただいま説明のありました内容につきまして、ご質問、ご意見をいただきたいと思えます。

【委員】 今回は審議会の席でございますので、繰り返しになりますけれども、私の考えを申し述べさせていただきたいと思えます。お答えを求めるものではございません。

最初に1ページ目にありましたこの図です。東南アジア等へのシャトル便・直航サービスや国際フェリー・RORO輸送網の拡充と書いてあって、このシャトル便というものが大きな矢印で示されているように感じるわけですが、図にするのはものすごく難しいことですね。アジア、東アジア等、インドも含めまして、それをどのような図にしたらいいかといいますと、本当は太い矢印ではなくて、縦横無尽に航路が走り回っているという姿だと思うのです。したがって、この大きな矢印は何となくちょっと誤解を与えるような気がしてなりません。上手に図にすることは私にもできませんので、これは要望でしかございません。

それから、中長期政策で本当は議論をもっとしなければならなかったことがあるのではないかなと常々思ってまいりました。懇談会の最初るときに、港湾政策は理系のご出身の方が主につくられていて、もっと文系的な発想も導入して議論をお願いしたいと申し上げました。それはどういうことかといいますと、今日のご説明にもありますように、技術的に解決できること、お金を出せば解決できることがやはり主体となっております。あまり触れたくないもの、議論したくないものは横に置かれています。それは港湾政策の根幹であります港湾計画とか港湾管理のそういう制度上の問題です。これは社会科学的な方の話題になるわけですが、我が国の港湾管理の制度をどうするべきかという議論をもっとしたかったなど。特に最近、地震の予知に関する報告書が数々出ている中で、太平洋岸が非常に厳しい状況にあるとされています。さすれば、太平洋岸に物流が集中した状態をどのように解消していくか。特に首都圏に物流が集中している問題です。そこを直視して、日本の国全体の経済のためにどのように港湾が誘導していくかということも議論が必

要ではなかったかという気がいたします。それに伴って港湾管理者がどのような単位でなされるべきか。私は日本の港湾管理者は細かく分かれ過ぎていると思っておりますけれども、その議論もしたかったなという感じがいたします。

以上でございます。

【分科会長】 何か補足されることはありますか？ よろしいですか。

【計画課長】 ご意見いただき、どうもありがとうございました。

制度とか管理の議論についてはまた、今回はこの対象にはなっていないのですが、例えばさっき室長から話がありましたけれども、IoTの利用というのは別の一面といった面でも解決策を与えるものだと考えておりますので、引き続き、ご指導いただければと思いますので、よろしくお願いします。

【分科会長】 じゃあ、どうぞ。

【委員】 委員からの話に触発されて1点申し上げたいことがあります。今回の中長期政策の中で大変重要な点は、東南アジアのチャトル便の増加とそれをうまく活用した東南アジア、日本北米ルートを充実させていくことによって、日本の経済を支えるということだと思います。

委員がおっしゃられたように、図に太い線で描いてあると、どこか1カ所の港を改良し効率化を図れば目的が果たされるような錯覚に私自身、陥っていたところがあるのですが、細い線のチャトル便がたくさんあって縦横無尽につながっている状況をいかにつくっていくのが重要です。そういう意味で、今後施策を取り組んでいく際には、どことどこをどう結んでいくのかがいいかを、極めて戦略的に検討し、取り組んでいかないといけないと改めて思います。

例えば積替をするような場合に、例えば広い横浜港の中の再配置をすることによって、東南アジアから来た荷物を効率よく積み直して、北米にももちろん国内にも輸送・移送することが大変重要だと認識してしまっていて、それは土地所有の問題もあって非常に困難な課題だと思っておりました。そのうえ縦横無尽ということを見ると、どういう配置替えをすることが最もよいのかを素早く判断して、皆さんの動きを後押しすることが国の施策として重要だと改めて思います。極めて難しい問題に取り組んでいると思っておりますので、途中で萎えてしまうことなく、しっかりと進めていただきたいと思います。それが1点目です。

もう1点あるのですが、私は情報通信技術関連が専門ですので、関連の施策に興味がありまして、その点で、Cyber Port社会のページ以降は以前に比べて大変分かりやすくなり

ましたし、よくまとめていただいたと評価しています。ただ、今、前半で申し上げたような、リアルの中で色々調整を図りながらどんどん変わっていくというのと並行して、このプラットフォームをつくっていかなくちゃいけない。どちらも頑張っていたきたいと思えます。以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

エールだと思いますけれども。

【企画室長】 貴重なご意見をありがとうございます。これからのシャトル便を含め、その配置については、今の文書では主要港ということでご説明しております。具体的にどこということまではまだここは議論を深めておりませんが、日本全体が最適化を図っていくことが大事かということで、そういうつもりで臨んでいきたいと思えます。

情報化社会についても、これから色々な変化が、今、想定しないところも変化を行っていくと思えますが、いずれにしても、今のこの情報というのは既存のシステムともうまくつなげながら、ゼロから構築するよりうまく既存のシステムを活用しながら、つなげていき、そして双方で利活用ができていくという社会を我々は目指していきたいと思えますので、そういった点でもご指導、ご助言をお願いします。

【分科会長】 よろしいですか。

【委員】 あとはシステムの話については、ICTに関連しては国内だけに閉じた話ではなく、海外の情報とどうつながっていくかが非常に重要だと思いますので、その点もぜひよろしくをお願いします。

【委員】 いいですか。

【分科会長】 はい。

【委員】 どうもありがとうございます。ご苦労さまでした。随分長く議論をした感じもありますけれども、ようやくこういう格好になって、大いに他の分野とも連動しながら進めていっていただきたいと思えます。

若干の加筆もあってもいいかなと思うところについて、2点ほど申し上げて、あとは細かい話ですから、分科会長とよく相談してやってくださればいいという程度の問題ですけれども、1つは資料2-4でいえば、2ページのところに次世代高規格ユニットロードターミナルというのがあって、これは自動離着岸装置とか大変に結構なことが書いてあるので、これはこれでいいのですが、色々議論していった中では、こういうターミナルでのユニットロードの効率化、高度化に加えて、それと連動して、何て海運会社だったか忘れた

けれども、九州と四国を通過して大阪のほうへ行くというあれは、RORO船、フェリーと高速道路をセットにして運んでいますよね。つまり何が言いたいかというと、こういうのに加えて、ターミナルに加えて多モード連携型の物流のネットワーク形成みたいな感じのニュアンスがどこか少しでも入ってもいいのではないかなというのが1つです。

もう1つは、今の資料でいえば、次のページの3ページの図で列島のクルーズアイランド化、これも大変アンビシャスでいいし、大いに進めてほしいのですが、まずこの3ページの図でいくと、大栈橋みたいなものがあるって、何か屋根がついていて、カジノでもつくってもいいかなという感じのもので、これはこれでいいのだけれども、一方で、カリブ海です、エーゲ海ですと出ますと、背後には美しい風景があって、それは決してカジノやビルが建っているのではなくて、白いエーゲ海の建物が並んでいて、美しい風景の中にクルーズ船がとまっていくというような面もありますよね。日本の港の津々浦々という言葉に代表されるような色々なものが、もうちょっと日本の後ろに棚田がありますねとか、三陸海岸なんかでいうと、リアス式の海岸があってなんていうそういうところでしょう？ここに島しょ部を含めたとあるのだけれども、これは沖縄のムードですよ。それはそれでいいのだけれども、もう少し日本の文化とか伝統とか、そういう日本の風土そのものに合っているようなものも、この大きい図とあわせてニュアンスが出るようにしておいたほうがいいのではないかなと。それこそが日本のクルーズアイランド化であって、拠点的な大きな港だけでやっていきますよということではないのですよというメッセージにもなるのではないかと思います。それと関連しまして、本文、これは資料2-2の21ページを見ますと、これは空間形成のほうの施策の内容になるのですが、①のところは外国人クルーズ旅行客を魅了するため、海からの視点も考慮した「海に開け、船を迎え入れる」美しい景観の形成を促進する。これはもちろん結構なのですが、ここをもう少し膨らます余地があるなと思います。というのは、さっき申し上げたように、津々浦々ほとんどの町が海岸沿いにできてきた日本の歴史を考えると美しい日本の港の町なんていうのは、外国人だけが見てればいいというものではなくて、日本人ももう一度そこに回帰しようではないかと。そういう美しい港と海岸地帯を日本人も楽しもうではないかと。そういうところの空間をつくり直していこうではないかと。いわば全総で、ほとんどの新産業都市や工場が海岸沿いにできて、それはそれで日本を押し上げたのだけれども、一方では海岸の風景や古い港の風景、あるいは潮干狩りの風景を潰してきたのは事実であって、それをもとに戻せというつもりはないのだけれども、そういうことの反省を踏まえると、もう一度新しい海岸地帯

をつくっていく、港地帯をつくっていくというふうに考えますと、ここでは外国人クルーズ旅客船を魅了するためというところに若干の書きぶりの変化が、膨らましがあってもいいのではないかと思います。

それから同じくその文章の中の美しい景観の形成を推進するというのだけれども、どののだというのが。これは港のことと言いたいのでしょうか、港の空間の、要するに港湾区域だけでやってもしょうがないので、例えば長崎にしたって港湾区域とその背後の都市と、それから背後の都市の上には特に佐世保なんかはそうですけれども、都市じゃない区域がありますよね。緑地が、あるいは森林地帯が。というようなところも含めた地域全体の風景を形成していくというぐらいの書きぶりがあったほうが施策として伸びがいいのではないかと思います。可能な範囲で若干の修正をしていただいたらありがたいなと思う次第でございます。

以上です。

【計画課長】 貴重なご意見、ありがとうございます。まさにおっしゃるとおりだと思いますので、先ほどおっしゃった高度経済成長期に失われた美しい景観に対して、また地域の思いが強いところもたくさんありますので、そういったところの思いも汲み上げられるような政策として、しっかり展開できるようにしたいと思いますので、またよろしくお願いします。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 じゃあ、お願いします。

【委員】 とりまとめということで、感想とお願いを少ししておきたいと思います。2-4で10枚ほど資料があります。もともとこの中長期計画、例えば夢があるものとか、あるいは一般の方にも分かるようにとか、色々な注文の中から始まったわけですが、コンテナ船、バルク、環境、防災、賑わいのある空間、クルーズ船など当初言われたことがきちんとまとめられていますので、非常に分かりやすく良いものができたのではないかと思います。

ただ、その中でも先ほどお話があったコンテナ船につきましては、このような指針は出たものの現実問題、韓国や台湾との競争など非常に厳しい環境であることは変わらないので、これをどう実現していくかが非常に重要なことになってくると思います。また、AIターミナルですが、先週見せていただきましたが、名古屋で非常にいい取り組みをしておきながら、これがなかなか全国に広がらない、あるいは海外に売り出せないなど、良いも

のでありながらそれが展開できないという課題も抱えているかと思えます。ですからここに書かれているようなこと、予算との絡みもあるでしょうが、ぜひ、実現に向けきちんとした工程表を書いて実現していただきたいと思えます。

それともう1つはこの議論をしている途中でも、例えば日本のコンテナ船の3つの会社が1つになったとか、非常に大きな変化がどんどん起きています。環境変化が激しい中、中長期政策が頻繁に変わるということは変なことではありますが、やはり状況に応じながら少しずつでも現実と整合性をとっていくことが必要だと思えます。その辺もあわせて検討していただければと思えます。これは感想でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 中長期政策としてのPORT2030、本当に色々二、三年、議論をたたいて、かなり満足度の高い、完成度の高いものになったと思えます。そしてまたタイミングもとても私はいいと思えます。なぜならば、なかなか2030年、今、大きく世界の体制もそれから通商のあり方もほんとうに変わるときなので、なかなか2030の時代を全部、想像力でもって予想するわけはできないわけですけども、しかし調整が必要ですが、やはりそのためにも、大きく変化していく時代だからこそ、やはり一つのたたき台とか軸というか、ここで一つの今の時点における軸を出しておくことがやはり非常に大事なのだと思えます。未来は非常に大きく変化すると思えます。今までの自由貿易体制から保護主義的にもっと変わっていくのか、それともまたやっぱりもっと自由貿易、WTOをもっとしっかり守っていくようになっていくのか。しかしいずれにしても、やはりこういった一つ日本としての港湾政策というものがあるというところから、じゃあどう次に大きな外交通商の体制が変わったとしてもどう考えるかという、やっぱり何かもとになる軸が大事です。そのときに今の時期にこれを出すということは、非常に私は大きい意味があると思っております。未来を構想しながら、わくわくドキドキしながら、良いものがあったと思っております。

そこで2つのことを申し上げます。先ほど委員もおっしゃったように、本当におそらくめまぐるしく変わるであろうと思えます。誰がアメリカと北朝鮮の会談がもう2カ月ぐらい前に可能であると思ったのでしょうか。これを作っていくときにはむしろ北朝鮮の軍事の脅威という時代に議論してきたわけですけども、米朝合意になりました。しかし、まだこれも分かりません。これからもしかしたらまだうまく核廃棄されずにいくのか、それとも北朝鮮にむしろ投資が必要で、北朝鮮との航路を結んでいかなくちゃいけない、今まで

以上に日本海がもっともここ議論していた以上に位置付けも変わっていくのかどうか。それも含めてフォローアップをやはりしていかななくちゃいけないということですがどんな体制でやるかをお聞きしたいです。

もう1つは、今後、シンポジウムとか色々広報をしていくということなのですから、広報していかなければならないと思いますが、一番誰に向けてやはり訴えていくのだろうなど。それはもちろん全方位的にPRして、周知していかなければならないと思いますが、まずは政府、政治家の方にもご理解いただかなくちゃいけないでしょうし、私はぜひ通商を伴うお仕事をしつらる産業界にやはりこういうようにこれからこういうものを軸に、港を考えていくということを言わなくちゃならないと思いますし、それから港湾管理者の方に向けてということもあるのですが、シンポジウムというのも何か本当に港湾関係者の人だけを集めてというより、私はもっと広く、広くというのは、国民にという意味だけ広くではなく、国民もそうかもしれませんが、むしろ政治だとか産業界に向けても何かシンポジウムじゃなくてもいいのですけれども、何かその方法をこれから広報していくという方法について今の時点で考えられていしつらることがあるならば、教えていただきたいと思います。

以上です。

【分科会長】 いかがですか。

【計画課長】 1点目、2点目の話で、さっき委員からもご指摘がありましたけれども、結局、我々が作ったこのプログラムはバージョン1.0です。それから毎年色々な状況変化に対応しながら調整していくことが必要になると思いますので、まさに委員が仰るように軸として打ち出すのですけれども、それを常に見直す、1.0、1.1、1.2、場合には2.0としていくようなことの覚悟の上で今、進めておるつもりでおりますので、引き続き、ご指導していただきたいと思っております。

それから、広報につきましては、まさに仰るとおりであります。一般の方向けも大事ではありますけれども、経済界、産業界、それから地域で色々な政治の方々を含めて皆様方にきめ細かくやっしていかなければいけないと思っております。そのためにはこのシンポジウムで終わるのではなくて、色々な形で広報戦略を展開していきたいと思っております。今、具体的にこうしたほうが良いというアイデアを具体的に持っているのはそう多くはないのですけれども、引き続き、委員の先生方のご指導を受けながらそういうところもしっかり声が届くように、我々が方向性としてはこういう社会をつくってきたいというこ

とがしっかり届くようにしていきたいと思っていますので、よろしくお願いします。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。

【委員】 いいですか。

ありがとうございます。この段になりましたので、意見というよりは感想めいたことになってしまうかもしれませんが、まず1つがこれは今、最終とりまとめの案ですけれども、最終的なのはいつとりまとめになるのでしょうか。先に聞いてから。

【企画室長】 本日、ご審議いただいた後、希望としましては、皆様のご意見を踏まえて、分科会長のご指導のもと、早々に案を取りたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。もうあまり時間がないですね。じゃあ結構早いんですね。一つ、エネルギーとか環境の部分で気になったのが、この夏にはエネルギー基本計画の第5次のものが更新されて、多分2030年以降、2050年に向けて、再生可能エネルギーを主力にするという話が入ってくるので、間に合うのであれば、そこも含めて今ある項目の中のカーボンフリーポートですとかそのあたり、水素社会のところもより強力で推し進めるというのを次の基本計画とあわせていただけるといいのではないかという感想を1つ持ちました。

それから2点目が賑わい空間について、先ほど委員が仰っていたことと非常に共通するのですが、誰のための港かということもありますし、やはり地域の方が誇りを持てる港ということで、全部が沖縄みたいになるべきではないし、その地域、地域の特色のあるものを生かした、歴史を感じさせる港がいいと思います。これは全然今回に盛り込むとか関係なくて恐縮なのですが、これだけ島国であって港をたくさんつくってきている日本なので、職業として、もっと港湾空間デザイナーとか、何か港湾のそういうものをアドバイスする人々というのはいないものなのだろうかということはこの絵を見ながら感じた次第で、よりこれから企画してつくっていく港みたいな流れが必要になると思います。港湾空間デザイナーみたいな方を育成していくことも大事だと感じます。

それから、最後でございますが、全てを通してなんですけれども、つまり今回の中長期政策が、さっきは経済界とか地域という話も出ましたが、全体としては国民に向けて、何をもちたしてくれるのかというのが、一番この報告書で興味のあるところとなります。を見たときに、私どもが感じるところで、やはり私が思うのは、もちろんさまざまな課題解決について寄与していらっしゃるのですが、国交省が進めている、「稼ぐ国土」と

いう言い方をしますが、やはり今回のものに関しては、稼ぐ港であってほしいと思うのです。それはよくよく見ていくと、全ての項目に関してこれが成功していけば、目標を達成していけば、巡り巡って国民に対して非常に利益になるなというものばかりでございますよね。参考資料も拝見しましたがけれども、例えば八代港のクルーズ船の寄港による経済効果等々、地域への経済効果もありますし、それぞれの現場での経済効果もありますし、回り回って私たち国民にとってもよりよいことになるという、そのあたりがもし縦軸として、「はじめに」とか「おわり」とかそういうところのレベルになると思うのですが、これを目標にして、施策として動いた場合には、私たち国民一人一人にもこういったことがありますよということを感じとれるようなところが少し文章としてあるとよりいいかなという気がいたしました。

以上でございます。ありがとうございます。

【分科会長】 それじゃあ、委員。

【委員】 ありがとうございます。

思いついたことは他の先生方にもう言っていたので、1点だけ。最後のほうにロードマップをつくっていただいて、本当にどういう方向に向かっていくのかということが一覧できるようになって、今、これも国全体としてこういうのをつくって進捗管理をしていくというのが大事になってきているのですごく見やすいと思います。10年先となると難しいことはあると思うのですが、数値的なものがあまりなくて、目指しましょうと書いているだけのように見えます。今回のこのプランはそういう性格のものかもしれないのですが、最近ではEBPM、すなわちエビデンス・ベース・ポリシー・メイキングとかKPIとか、そういう指標をつくって、できるだけ数値を見ながら、数値管理で政策をつくって行って、目標に近づけていくことが多いです。もちろんその目標は随時変わるわけですが、そのほうが的確に目標に向かって進められるという議論もございますので、なかなか10年先となると難しいと思いますけれども、一部のところでは数値が入って、これは例えばクルーズに関しては500万人とか、これは目標であって実現性のところはまた別かもしれませんが、このように、目標としてどういうものを目指すのかを数値で書けるようなところがあれば、次のリバイス版では、その点をもう少し増やすことができると、より明確に方向性とかも見えてくるのかなと思いますし、進捗管理もしていきやすくなるかなと思います。

それから、毎年見直していくとお聞きしたので、それでいいと思うのですが、こういう

改革、工程表といいますか、ロードマップは毎年変えることでより進んだところと進まなかったところが明確に見えてきますので、これはぜひ毎年、見直しながらこの中で進んでいるところ、進んでいないところを見ていくのがいいかなと思います。

以上、意見だけです。

【分科会長】 じゃあ、委員。

【委員】 多くの先生が本当に色々なことを多角的に仰っていただいて、本当に同感するところですよ。私としては一つ気になっていることが、セキュリティ面に関してあまり触れられていないという印象があります。モノや人が非常に国境を超えてすごい勢いで動いていると、やはりそれに伴って色々なリスクも発生してきて、ヒアリの問題ですとか、あるいはテロの問題とか色々なことも出てくるので、そういったことも、例えば情報通信技術を活用した港湾のスマート化・強靱化というところが具体的には関わってくるのではないかなと思うので、その政策を展開していくときに、しっかりそういうところも安心・安全といったところも押さえていって、何か大きなことが起こらない予防的な対策がとれるような網を事前に掛けていただきたいと思います。書き込む必要はないと思いますので、トピックとして、そこに関わるかなと思いました。

先ほど委員からの話にもありましたが、毎年、毎年、見直していくのはちょっと技術的にかなりしんどいなと思っていて、ほかの審議会ですとか色々な中長期計画の場合には、何年後とかと見直しの期間をあらかじめ設定しておいて、アウトカム指標みたいなものも作っているところが多いと思いますので、その指標を考えるというのは赤井委員の仰とおりに思うのですが、一体いつごろ、ある程度全体的に見直しをしていこうねということもある程度視野に入れていただいたほうがいいのかと思いました。

【委員】 僕の言った見直しというのは、2になるのではなくて、1.01とか細かい。どう、何が進んだ、進んでいないというのを確認しましょうという意味で、文章の大きな書換の意味ではないです。

【委員】 もちろん、長い期間で、例えば5年ぐらいたったらどこまで行ったのかを全体を俯瞰してみましようということもあらかじめ計画に入れていただけると、それに目指して、短期にできたこと、概成できたこと、まだ時間がかかること、その中ですごく時間がかかることで何が課題になっているのかがしっかり見えてくるとと思いますので、そういったこともこの裏側でロードマップで考えていただければなと思います。

【分科会長】 何かご意見ありますか。

【企画室長】 貴重なご意見、ありがとうございました。

まず、委員のエネルギー基本計画の件ですけれども、確かに21ページの5、新たな資源エネルギーの受入・供給等の拠点形成とか、その次の港湾・物流活動グリーン化の中で、現状と課題の中で、どこかでそういった動きもあるということを見ながらちょっと俯瞰したいと思っていますし、具体の施策がそれによって変わることがあれば、先生方からいただいています、先ほど計画課長が説明しましたように、今後、バージョン1.2、1.3、あるいは2.0といった変化の中で、反映していきたいと思っています。そして誰のためのこの政策なのかというところ。どっちかという、「はじめに」のところでも少し書き込んでいたつもりではあるのですけれども、より明確化していきたいと思っています。特に、色々書いてあると思いますけれども、ちょっとそこをまとめた形で若干の微修正になるかもしれませんが、反映させたいと思います。

それから、委員が言われたとおり、ロードマップの話、承知しております。計画課長が申したとおり、時代の変化に応じて、ちゃんと捉えて、毎年更新していく覚悟で臨んでおきますので、また引き続き、ご指導いただければと思っています。

それから委員のおっしゃるところは十分承知しております。外来生物の件、実は最後の29ページのところに、「おわりに」のところの893行のところにそういったことがあることを十分承知しておりますが、また今後、色々な状況の変化が起こってくれば、もっと大々的に対策を講じなきゃいけないことも出てくると思います。そういったことも含めながら、今後の方針の中で考えていきたいと思っています。

以上でございます。

【分科会長】 ありますか。じゃあ、お願いします。

【委員】 ありがとうございます。

たくさん意見が出たので、ほかの方のご意見にも賛成なのです。1点だけコメントさせていただきます。クルーズと新しいエネルギーに関する記述について、先ほど委員の仰ったセキュリティとはちょっと違う視点で、安全という言葉が一言加わってもいいのかなと感じました。クルーズに関する記述では快適性とか、あるいは利用の利便性等が、かなり強調されています。また、新たなエネルギーに関する記述では、安定、安価な供給とか、利便性がある種の経済効率のようなものがどちらかといえば強調されていると思います。この2つの分野では、それらの点に加えて、セキュリティの確保も含めて安全な港であることが重要だと思います。特に、安全に利用できるという意味での安全、セキュリティと

はちょっと違う、古典的な意味の安全も重要であるということで、一言、安全という言葉が加わるほうがいいのではないかなと感じました。

以上でございます。

【分科会長】 大体、出尽くしましたか。

【委員】 とりまとめ、お疲れさまでした。

私も内容的にはいいと思うのですが、このロードマップのところで取組は非常に多面的にわたっていると思うものですから、色々な関係がなかなかちょっと読み解きにくいなというところがあるものですから、各々の活動はこのとおりにかと思うのですが、何か同期化しなきゃいけない取組だとかということだったら、それが崩れてしまうと全体としてバランスの悪い取組になってしまうのではないかなと思いますので、もう一段ハイレベルな、相関が分かるようなロードマップになったほうがいいのではないかと思いますので、ぜひご検討、お願いします。

【企画室長】 また今後、1年先をにらみながら、検討を進めさせていただければと思います。

【分科会長】 大体、出尽くしましたか。お願いします。

【委員】 輸送サービスを提供する側から、あるいはビジネス側からと申し上げてもいいかもしれませんが、我々が注目するのはニーズなのです。どういったトレードパターンがあって、どういったボリュームがあって、例えば先ほど出ましたコンテナでいえば、基幹航路で運ぶのか、小ロットで多頻度のアジア域内のサービスで運ぶのか、人はどこからどこに動くのか、どれぐらいの人数が動くのか、このあたりのニーズ次第で、我々の輸送サービスの提供の仕方が変わってきます。ニーズは時々刻々と変わってきますので、クロスマッチが大変必要になってくるだろうと思います。それに応じて、ファイナニングはしていかななくてはいけないのだろうと思います。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。いいですか。

一通り、ご意見をお伺いしましたが、よろしゅうございますか。確かに刻々と状況は変化してきてはおりますけれども、とはいえ今、世界経済が大きく変わってきて、やはりこのアジアを取り巻く地域、あるいは世界の生産の拠点になってきているという大きな枠組みはもう揺るがないと思います。さらにさっきのインバウンドの韓国やあるいはクルーズ船の極めて急速な増加。そういう新しい時代が見えてきたこのいい機会に、この2030

をまとめられて、最終とりまとめもここまでこぎつけたということは非常に意義の大きいことだと思います。

今日、委員の先生方から色々いただいた意見、それを踏まえながら、最終のとりまとめをこれから確定してまいりたいと思いますが、そのことに当たりまして、私、分科会長にご一任させていただければと思いますが、よろしゅうございますか。

(「異議なし」の声あり)

【分科会長】 ありがとうございます。

じゃあご異議がないということですので、そのように進めたいと思います。よろしくお願いいいたします。

【企画室長】 よろしくお願いいいたします。

【分科会長】 それでは、次の議題に移りたいと思います。基本方針の変更についてでございます。事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 それでは、資料3をご覧くださいながら、基本方針の変更について、説明させていただきます。

まず、1ページをご覧ください。基本方針ですが、国の港湾行政の指針、それから港湾管理者が個別の港湾計画を定める際の指針として、港湾法に基づいて、国土交通大臣が定めるものでございます。基本方針に定める事項は、港湾法第3条2第2項の規定によりまして、この3)に示しますローマ数字のⅠからⅦの事項を定めることとなっております。

次に2ページ目をお開き願います。基本方針の主な変更経緯をまとめております。昭和48年の港湾法改正により基本方針の策定が規定されまして、昭和49年に基本方針が初めて策定されました。その後、昭和60年と平成7年に港湾の中長期ビジョンが策定され、これを踏まえ、基本方針を抜本的に見直しております。その後でございますが、審議会答申とか、港湾法改正を受けまして、基本方針の部分的な追記とか修正を適宜行ってきたところでございます。

次に3ページ目をお開き願います。基本方針の見直しの必要性をまとめております。現在の基本方針は平成8年に港湾の中長期ビジョンを受けまして、抜本的な構成を見直した後は、数次にわたり部分的な追記・修正を行ってございましたが、冗長で重複的な記述が増えており、港湾計画の策定などの指針となる考え方が認識しづらいという状況になっております。

一方では最近の港湾を巡る諸課題を踏まえまして、今後の港湾政策の基本的な方向性と

して、2030年を見据えました中長期政策のとりまとめを行ってきたところでございます。そこでこの中長期政策のとりまとめを機に、冗長で重複的な記述を改めるとともに、中長期政策で新たに取り上げられている港湾政策の方向性ないしは施策を取り入れる形で、基本方針の見直しを行って、国が港湾管理者に示す指針となる考え方が認識しやすいものにしていきたいと考えております。

今後のスケジュールとしましては、このページの下の方に書いておりますとおり、港湾分科会の審議をいただきながら、港湾法に定める手続を経て、年内の告示を目指していきたいと考えております。

以上、基本方針の改正についての説明を終わらせていただきます。

【分科会長】 ただいま説明のありました内容について、ご意見、ご質問、ございますか。よろしいですか。

もしないようでしたら、基本方針の変更についての議論は終了いたしたいと思いますが、よろしゅうございますか。

では、最後の議題に移ります。平成30年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）についてでございます。事務局から説明をお願いいたします。

【クルーズ振興室長兼官民連携推進室長】 産業港湾課でございます。

議題4の平成30年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）、資料4、A4、3枚紙及び参考資料4-1、4-2について配付させていただいております。

お手元の資料4が閣議に付されるものでございます。本日はご審議用の参考資料として、参考資料4-1を用意しておりますので、これに沿った形でご説明をさせていただきたいと思っております。

まず、参考資料4-1の1枚目をごらんください。これは港湾の整備の枠組みと概要を示しております。港湾の整備は港湾法に基づきまして、先ほど説明のあった国の行政指針であるいわゆる基本方針を国土交通大臣が定めております。この基本方針などに適合するように、各港の港湾計画を港湾管理者が定めています。そして定められた各港の港湾計画に基づき、事業が実施されていますが、左に示します岸壁航路等に係る事業が港湾整備事業、いわゆる国庫補助・負担事業などの公共事業でございます。本日ご審議いただきますのは、右に示します港湾整備促進法に基づき、港湾管理者が地方債を起こして行う特定港湾施設整備事業、いわゆる起債事業と言われるものでございます。

2ページをお願いします。特定港湾施設整備事業とは岸壁や防波堤の整備のような公共

事業とは異なり、港湾管理者が地方債により資金を調達し、それを元手に事業を実施します。完成後、施設の使用料収入や土地売却益等で調達した地方債の償還を行うこととなっております。

イメージ図に掲載しておりますが、基本的に港湾の整備はこの図に示します公共事業である港湾整備事業といわゆる起債事業である特定港湾施設整備事業に分かれます。今回、ご提示しています特定港湾施設整備事業でございますが、これは港湾管理者が行う、この図でいう薄いピンクを示していますタグボート、上屋、荷役機械、埠頭用地等の港湾機能施設整備事業、青で示しております都市機能等用地や工業用地を造成する臨海部土地造成事業に分かれております。この図でいいますと、赤字の部分が今回、ご審議いただく事項でございます。

次、3ページになります。対象となる港湾は国際戦略港湾、国際拠点港湾、重要港湾、政令で定める比較的大きな地方港湾81港の計206港となっております。対象となる工事につきましては、港湾整備促進法に基づきまして、下の表のとおり、2事業、7区分となっております。

次、4ページをお願いします。ここに資金融通等の手続フローを示しております。最初に港湾管理者から①に示す当該港湾の事業に関する資料を提出いただきまして、後でご説明しますが、対象事業の要件を港湾局で確認し、基本計画案を作成します。本日はこの基本計画案を港湾分科会において③のように諮問・審議いただきまして、④の答申をいただくものでございます。また、今回答申をいただき、ご了解を得ましたら、この基本計画を内閣の承認を得るために⑤の閣議請議を行いまして、⑥の承認という手続を経て、⑦の基本計画の通知を行うとともに、国土交通大臣から資金融通のあっせんを行うという⑧の流れとなっております。

5ページをお願いします。基本計画作成の基本的な考え方を示しています。私どもが基本計画に基づきまして、事業資金の円滑な調達を行うため、資金の融通あっせんを行う対象の事業としまして、主に4点を満たす事業を対象事業として整理しているところでございます。具体的には①の港湾整備促進法に定められた7区分の施設として、対象工事の要件に合致しているもの。②の各港の港湾計画と整合、例えば土地利用計画と合致、実施されているものかどうか。③の岸壁、防波堤、航路・泊地等に係る港湾整備事業の実施状況と整合が図られているか。④の漁業者など地元関係者との調整等、事業実施に向けた調整が整っているかという4点をチェック、確認しているところでございます。

6 ページをお願いします。平成30年度における確認状況につきましては、今年度の港湾管理者から提出案件と基本計画の対象案件にしたものについて一覧をまとめております。施設においては、上屋以下、6施設ございますけれども、提出案件が左側、それに対して要件の確認を先ほど述べた①から④まで行った結果、最終的に基本計画の対象案件として、一番右の数字の対象案件といたしております。詳細な内容につきましては、お配りの参考資料4-2にございますが、細かいものですので説明は差し控えさせていただきたいと思っております。確認した結果を踏まえ、先ほど示した法律に規定された施設区分ごとに、各年度の数量及び事業費、実地対象港を当該計画の決定事項として最初に置かれていますA4縦の資料4に定めております。

7 ページをお願いします。今回の基本計画の概要を7ページに示しております。7ページには平成30年度基本計画の事業費として、73港で全体額が605億円となっております。内訳としましては、港湾機能施設整備事業に係る事業費が65港で388億円、臨海部土地造成に係る事業費が20港で217億円となっております。

次、8ページ以降でございますが、幾つかの事例を参考で添付させていただいております。時間の関係上、2枚だけ説明させていただきたいと思っております。10ページをおめぐりください。10ページ、静岡県清水港の新興津地区の場合ですが、港湾整備事業として水深15メートルの岸壁供用時期とあわせまして、これと一体となる荷役機械や埠頭用地並びに港湾関連用地の護岸の整備に係る起債事業についてあっせんするものでございます。

続きまして、11ページをお願いします。こちらは北海道小樽港における引船、いわゆるタグボートの事業でございます。引船は大型船が港内で方向転換する際にサポートする船で、特定港湾施設整備事業の対象事業でございます。今年度の事業で6.6億円を予定しているところでございます。事前の説明において、委員からそもそも民間でなぜできないのかという質問をお受けしたところでございます。この事業は港湾法に基づきまして、民間によって適正かつ十分に提供されない場合は、そもそも港湾管理者の業務となっております。大規模な港湾のほとんどが民間事業により引船業務を提供されています。一方で、小樽港のような重要港湾でも小樽市などが港湾管理者として一部サービスを提供しているところもあります。そのような中で小樽港では、小樽市がサービスを提供しているのですが、今までは西日本の業者からリースできていたところですが、その業者自体が引船を所有してリースする気がなく、他の業者も当たったようですが全て断られたということです。港湾管理者としましては、小樽市が引船を提供する責務があることから、起債により引船

を建造することとしました。今回、所有形態が民間から小樽市にかわりますが、引き続き、船員の配置や運航保守管理については民間が実施することになっております。今回幾つか例を添付させていただいておりますが、私どもは個別事業について、できるだけ投資効率の早期発現に努められるよう、しっかりと確認してまいりたいと思っております。その他の資料につきましては、時間の関係上、省かせていただきます。

最後ですが、参考としまして、13ページに特定港湾施設整備事業の推移について示させていただいております。左側が特定港湾施設整備事業費の長期的な推移でございます。緑色の折れ線グラフでございますとおり、平成13年から17年までずっと減ってまいりましたが、17年度以降は漸減、ここ数年は少しずつまた増えているような推移でございます。右側に事業別の特定港湾施設整備事業のここ10年間の推移を載せてございます。傾向としましては、リーマンショック以降、少しずつ微増傾向なり、今年の605億円は対前年比1%とここ10年で最高となっております。景気回復や老朽化した施設の更新、延命化の事業増が要因ではないかと見ておるところでございます。

説明は以上でございます。よろしく申し上げます。

【分科会長】 ただいま説明いただきました内容について、ご質問、よろしく申し上げます。

【委員】 ありがとうございます。

毎年、これ、あっせんという形で概要を示していただいて、ここで承認という形はさせていただいているのですが、私の専門が自治体の財政ということもありまして、自治体がどのような政策で港湾にお金を使っていくのかを随時チェックをしているという観点では大変興味があるのですが、ここで承認をするときに、中身がなかなかわからないということもあって、この仕組みをもう少しよりよい形に改善できないのかなというのは昨年も少し申し上げたのですけれども、なかなかあっせんという立場の位置づけがあって、難しいのかもしれませんが、一つその観点からもし可能であれば、今後こういう可能性はどうかということを1点述べさせていただければと思います。

この事業は公共事業と違いまして、独立採算をベースに、いわゆる公営企業とか特別会計という形で行っており、その意味での起債ということですので、今後の進捗管理で想定どおりにいったのかどうか、起債した分の償還が順調に進んでいるのかどうかは重要になると思います。同様の公営企業でやっているようなものでも独立採算といいながら、公共性の観点からの自治体の財政、自治体の税金が入るものもありますし、うまくいなくて、

結果としては自治体がお金をつぎ込む場合もありますけれども、この今までにあっせんした事業が多くあるので、全てを見ることは難しくてもあっせんした事業の進捗がどのようになっているのか、うまくいっているものもあれば、いっていないものもあると思うのですけれども、もしうまくいっていないとすれば、それはどのような原因だったのか、そういうのを何らかの個別ではなくても傾向がつかめると改善策も見えてきますし、そういう改善策をやはり自治体全体を見ている国土交通省として、改善策、こういう形のものももう、少しリスクがあるので考えたほうがいいのかというような視点などを出すことができれば、よりよい方向でのあっせんというわけではないかもしれないですがアドバイスということで、より効果的な事業を行っていくのにつながるのではないかなと思いました。

以上です。

【分科会長】 はい。

【クルーズ振興室長兼官民連携推進室長】 ありがとうございます。

昨年も委員からいただいた部分でございます。現在、事業の実施中の案件につきましては、過去の実施状況も踏まえておりますが、先生のご指摘のとおり、その事業が終わった後、きちっと償還されているかどうかにつきましては、国交省でも十分にモニタリングできていないのが事実でございます。一方で、そのあたりにつきましては、やはりクレーンの基盤が本当にこれでいいのかとか、さまざまな自治体がつくっている償還計画がうまく進んでいるのかというチェックは確かに必要だと認識しておりますので、ちょっと今後どのようにやるかはなかなか悩ましいところではあります。

【委員】 全ては大変だと思うのですがけれども、傾向がつかめたらアドバイスか何かはできるかなと思います。

【クルーズ振興室長兼官民連携推進室長】 そうですね。荷役機械とか比較的償還計画が見やすいものについては、少しモニタリングできないかどうかも含めてちょっと検討したいと思いますので、引き続きご相談させていただければと思っているところでございます。

【分科会長】 よろしく、継続して検討していただきたいと思います。

【委員】 済みません、私は港湾のことは全然よくわからないので、今回、このような起債事業があるということを初めて知ったのですが、非常に下水道と似ているところがあって、下水道の場合には金額も大きいということがありますが、公会計ということで、

企業会計に自治体に移るということで、総務省から非常に厳しい色々な指導が行われていて、国交省でもストックマネジメントといった形で色々な支援を、指導をしていただいているのですが、この港湾関係の事業に関しては、そういった国交省から先ほど今後取り組みますというお話があったので、そういったストックマネジメントの視点から着実にきちんと収支がとれる形で管理されていることをモニタリングしていくということなのでしょうか。確認です。

【クルーズ振興室長兼官民連携推進室長】　　そうです。総務省が公会計も含めて、今、見直しをしきりに事業自治体に進めておって、それを実施されているということでもあります。ただ、港湾の場合、必ずしも公営企業債みたいな形になっていないケースもございますので、ちょっと個別にケースが違いますので、なかなか1つの全体の起債の状況を踏まえて検討するのは非常に難しいところもございますが、先ほどちょっと私が答えさせていただいたとおり、まず特定の例えば荷役機械、ガントリークレーンがちゃんと償還計画どおり進んでいるかどうかみたいなマネジメントぐらいはまずできるかと思っておりますので、まずできるところからしっかりやっていきたいと思っておるところでございます。

【分科会長】　　そのほかございますか。よろしいですか。

それでは、質問、ご意見がないようですので、答申案について、お諮りしたいと思います。

答申。「平成30年度特定港湾施設整備事業基本計画（案）については、適当である」という答申で、よろしゅうございますか。

（「異議なし」の声あり）

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

以上で、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。

【港湾計画審査官】　　ご審議ありがとうございました。

本日、使用いたしました会議資料につきましては、お荷物になろうかと思っておりますので、机の上に置いたままにいただければ、後日、郵送させていただきます。

次回、第72回港湾分科会につきましては、11月ごろを予定しております。

最後に大臣官房技術参事官より、一言申し上げます。

【技術参事官】　　技術参事官でございます。

本日は長時間にわたりまして、また多岐にわたる議題につきまして、ご審議をいただきまして、まことにありがとうございました。特に28年の4月から2年以上にわたりまし

て、この港湾の中長期政策、我々としては、約20年ぶりのとりまとめであったわけですが、非常にこの間、ご熱心なご議論をいただきまして、ご指導をいただきまして、本日、分科会長一任ということで近々案を取ったものを世の中に出せるというところまでやってまいりました。本当にありがとうございます。

先生方からのご指導をいただきましたけれども、この後、やはりどうやってこれを実行していくかと。そのためのフォローアップをどうやっていくのか。毎年という意見も、お答えもさせていただきましたけれども、そのための体制をどうやっていくのかというところはしっかりと我々も詰めて、それでフォローアップ体制、フォローアップのチームに移っていきたいと思っていますし、また世の中にこれをぜひとも、特に産業界にというご指導もいただきましたけれども、出していきたいと思っております。先生方には引き続きのご指導をお願いできればと思っております。

それから本日、港湾局長がずっと席を外しておりまして、大変失礼をいたしました。

本日は長時間にわたりまして、まことにありがとうございました。引き続きよろしくお願いいいたします。

【港湾計画審査官】 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 —