

平成30年11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72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72回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成30年11月14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）4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
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
大串 葉子	相山女学園大学現代マネジメント学部 教授
河野 真理子	早稲田大学法学学術院 教授
木場 弘子	フリーキャスター・千葉大学客員教授
小林 潔司	京都大学経営管理大学院 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

4. 会議次第

① 港湾計画について（審議）

- ・ 千葉港（改訂） . . . 4
- ・ 茨城港（一部変更） . . . 13
- ・ 平良港（一部変更） . . . 14

② 「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） . . . 19

【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72回港湾分科会を開催いたします。

事前にご連絡させていただきましたが、本会議からペーパーレス会議を試行させていただきたいと思っております。次回以降はさらに紙の削減に努めてまいりたいと考えております。タブレットの操作方法につきましては後ほど説明者よりご説明させていただきます。

それでは、お手元の資料のご確認をお願い致します。委員の皆様方にはタブレット端末とその操作方法を書いた紙、あと、本日はペーパーレス会議初回ということで、紙資料も配付させていただいております。紙資料に関しましては、会議資料一覧をつけておりますので、会議資料の不足がございましたらお申しつけください。

さて、前回の港湾分科会から新たに1名の方が委員にご就任されておりますので、ご紹介いたします。相山女学園大学現代マネジメント学部教授の大串葉子委員でございます。

【委員】 大串と申します。どうぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 それでは、委員の出席状況をご報告いたします。本日は、委員16名中、現在のところ13名の委員がご出席となっており、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、議事に先立ちまして、港湾局長より一言ご挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 ご紹介いただきました港湾局長でございます。どうぞよろしく願いいたします。

本日は、委員の皆様方におかれましては、年末に向けてご多忙の中、お時間を割いていただきまして、本当にありがとうございます。感謝申し上げます。

今ほど総務課長からご報告がありましたが、新たに大串先生に委員にご就任いただきました。どうぞご指導をよろしく願いいたします。

本日の分科会でございますが、港湾計画案件としては、千葉港の改訂、それから茨城港と平良港の一部変更がございます。また、加えまして基本方針につきまして、6月の審議会でもお諮りしたところでございますが、近々に取りまとめを行っていきたいと思っております。これは、委員の皆様方にもご審議いただいたPORT2030でございますが、この内容を実際に法律に基づく港湾行政の指針に位置づける、これが基本方針であり、これは中長期的に全国の港がこういう方向に向かってやっていこうよという羅針盤になるものでございますので、時間をしっかりかけてご審議をいただきたいと考えてございます。限られた時間ではありますが、ぜひ活発なご審議をいただければありがたく存じます。ど

うぞよろしく願いいたします。

【総務課長】 それでは、議事に入りますので、カメラの撮影はここまでということでお願いいたします。

それでは、分科会長、これからの進行をお願いいたします。

【分科会長】 それでは始めたいと思いますが、今日は審議事項2件を予定しております。それでは、議事を進めますが、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、港湾計画の改訂が千葉港の1港、港湾計画の一部変更が茨城港・平良港の2港でございます。

それでは、初めに千葉港の港湾計画の改訂について審議いたします。なお、改訂ということですので、今日は関東地方整備局の港湾空港部長と港湾管理者である千葉県の県土整備部長にご出席していただいております。お席のほうへお座りください。

それでは、事務局からご説明をよろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 計画課港湾計画審査官でございます。どうぞよろしく願いいたします。

千葉港港湾計画改訂についてご説明をいたします。

前回の改訂が平成14年3月、今回、目標年次2030年代前半に向けた改訂でございます。

千葉港は、火力発電所やガス工場が立地しておりまして、首都圏で消費されるエネルギーの供給拠点の役割を担っております。また、直背後には化学工業・鉄鋼業等の企業が立地し、原材料の調達、またそれを加工して出荷するための物流拠点の役割、さらには背後の道路網を生かした千葉県内発着の完成自動車や建設資材の物流拠点の役割を担っております。右側に千葉港の原油精製能力、また火力発電所の発電能力を載せており、かなり大きなシェアを占めています。

次のページにまいります。千葉港が担う役割でございますけれども、先ほど申しましたように、図で赤で示しておりますように、原油・LNGの輸入をいたしまして、それを京葉臨海コンビナートのほうで加工し、首都圏等の背後圏、また外貿コンテナによりまして東南アジア、またRORO船によりまして国内各地に運ばれているというものでございます。右の図のほうでは、自動車の輸出入拠点ということについて示させていただいております。

次にまいります。緊急物資輸送の拠点として、背後圏の災害時の要請に対応している

いうこととございます。右の図のほうでは、背後圏と、今回、耐震強化岸壁として計画しております黄色の丸印の関係を整理しております。

この千葉県における防災の対応でございますけれども、緊急物資輸送のための岸壁等につきましては、千葉県地域防災計画のほうで位置づけられているところでございます。そのほか、千葉港におきましては、石油コンビナート等が立地している状況でございます。こうしたものが被災を受けますと、地域、全国に多大な影響を与えることとなり、千葉県では、千葉県石油コンビナート等防災計画というものを作成いたしまして、訓練等の実施をされているところでございます。また、港に目を転じますと、千葉港港湾BCPというものを関係者が集まって策定いたしまして、発災後にどのような行動をとっていくかというところについても整理しているところでございます。後ほどこの3つについてはご説明申し上げたいと思います。

次のページにまいります。にぎわい空間という役割でございます。千葉港におきましては、平成30年3月に「みなとオアシス千葉みなと」が登録されまして、にぎわい空間の創出を図っているところでございます。このほか、日本一長い人工海浜である幕張・検見川・いなげの浜があり、一定のにぎわい機能を確保している港ということとございます。

こうした千葉港の目指す姿でございますけれども、右側に整理してございます。左側にはPORT2030の主な該当項目を示しておりますけれども、右側のように、2030年代前半をめどといたしまして、グローバル化、地域間競争の時代の県内企業の発展を支える千葉港、県民の生活と安心を支え、県民と共にある千葉港、環境を守り、人々が海を感じふれあえる千葉港、この3つの目標のもとに今回港湾計画の改訂をするというところとございます。

次のページには、改めて千葉港の利用状況をお示ししてございますけれども、先ほどご説明しましたように、図の右側のあたりに石油化学コンビナートが立地しており、エネルギー系、製造系の企業の立地が多いというところでございます。四角には取扱貨物の状況を示してございます。公共埠頭では、左上の四角の千葉中央地区において、外内貿コンテナ、内航RORO、完成自動車の輸移出入が多くなっております。このほか、公共埠頭といたしましては、金属くず等の輸出の多い港になってございます。

取扱貨物量について、増減はございますけれども、ほぼ一定に推移していると考えてございます。右上の円グラフにございますように、輸入貨物が圧倒的に多い、原油・LNGの輸入が圧倒的に多い港ですけれども、これを加工いたしまして、真ん中の上下2つのグ

ラフ、石油製品としての輸出・移出というものも多いということになっております。そのほか、緑で描いてございますように、完成自動車の取扱いもあるということが特徴的な港だと考えてございます。

ほぼ専用貨物が大宗を占めておりますので、公共貨物について整理したのが9ページでございます。緑で描いてございますように、完成自動車に関しましては、輸出入・移出入という形で非常に大きな拠点になっているという港でございます。そのほか、金属くずの輸出も多いということで、公共貨物に関しましては、平成21年、平成27年に少し下がっておりますけれども、順調に伸びております。左下には定期航路についてお示ししてございます。

次のページにまいります。コンテナに関しましても、順調な伸びを示しておりますけれども、輸出・移出のところで化学工業品ということが特徴的な港かと考えてございます。また、国際フィーダーに関しましても、京浜港に運ばれておりますし、公共埠頭のほかにも、横浜・東京へのバージ輸送が行われているところでございます。

次のページ、計画貨物量の設定でございます。専用貨物につきましては、原油・石油等の取り扱いが企業ヒアリングの結果、減るという想定にしてございますけれども、公共に関しては伸びるという想定をしているところでございます。

次のページにまいります。コンテナ貨物では、平成29年速報値で8.2万TEUを取り扱っておりますけれども、目標年次には約1万TEU増えるという予測をしております。化学工業品の伸びでありましたり、古紙の輸出ということが伸びるという予測をしているところでございます。

こうしたことを受けました、千葉港港湾計画改訂、その概要でございますけれども、非常に広い港でございますので、概略図でお示ししてございます。主な改訂内容というのが、左上にございます用地造成を伴う埠頭再編による物流効率化ということでございますけれども、それ以外にも、放置艇対策のための小型船だまり、老朽化施設の機能転換、各企業の要請に応じました専用係留施設の変更計画がございます。

主な計画の内容、物流機能の向上、でございます。左の図のように、現在、旧来のくし形埠頭の限られた用地をコンテナ、自動車、一般貨物、RORO船貨物という形で非常に工夫しながら使っている港でございます。こうしたものを、右の図のようにくし形の部分を埋め立てをいたしまして、コンテナ、自動車、一般貨物、ROROという形できっちりと用地の整理をしたい、また、背後に生み出される土地につきましては、物流施設の立地

促進を図っていききたいというものでございます。

コンテナヤードが不足している状況を15ページ、そのほか、自動車船と上屋のバッティングの状況を16ページに示してございます。右下には自動車専用船入港隻数が伸びているということを示してございます。

次のページが、緊急物資輸送網の強化ということで、主に公共岸壁がございまして葛南中央地区と千葉中央地区におきまして、緊急物資輸送用・幹線貨物輸送用の耐震強化岸壁を整備、計画しているというところでございます。

千葉県地域防災計画におきましてこれら岸壁が位置づけられております。

また、先ほどの千葉県石油コンビナート等防災計画でございましてけれども、コンビナートの特別防災区域に関しまして、災害想定をし、予防対策、応急対策等につきまして、関係者で共有しながら進めているというところでございます。

次のページには、千葉港BCPということで、こちら関係者が協力し、右にございませうように、耐震強化岸壁の復旧、緊急物資輸送船舶の着岸、耐震強化岸壁の運用というところを整理してございます。

次のページは、タイムライン的に、発災後どの時間までに誰が何をするのかというところについてきっちり整理していることを示してございます。

また、昨今の災害を受けまして現在行っております高潮・暴風対策の検討状況について、22ページにお示ししてございます。従前より、高潮リスク低減方策検討委員会というものを国で設けまして対策を行ってきたところでございます。ガイドラインが取りまとまりました3月以降、9月に台風21号による大阪湾港湾の非常に大きな被災がございました。これを受けまして、さらにガイドラインの充実等を図るべく、検討委員会を引き続き開催しているところでございます。こうした災害が臨海部で起こりますと、地域のみならず、我が国産業に大きく影響を与える可能性があるということで、一番下に書いてございませうように、千葉県及び関東地方整備局におきまして、現在検討中の検討会と並行して、千葉港の産業機能維持の観点から、必要な取り組みについて今後検討していくという予定でございませう。このあたりにつきましては、本日ご議論いただければと考えてございます。

次のページには、にぎわいの創出ということで、引き続き海浜の位置づけをする。また、放置艇対策とあわせまして、小型栈橋を計画するというものでございます。

次のページには、先ほどのくし形ふ頭の老朽化の状況、50年近くたっているというところを示してございます。

その次のページ以降、関連計画から見ました千葉港の役割、それぞれの港湾計画図を整理しているところがございます。

また、最後のほうになりますけれども、基本方針との適合ということについても整理してございます。

千葉港のご説明については以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

それでは、千葉港の港湾計画につきまして、ご質問、ご意見がありましたら、発言をお願いいたします。

【委員】 ご説明、ありがとうございます。千葉港は、随分長い間、工業港の色彩が非常に強くて、京葉工業地帯の物流を担うという大きな役目を果たしてこられましたけれども、雑貨については京浜の東京・横浜、資源・素材については千葉・川崎ということがありました。しかし最近その位置づけが随分変わっているのではないかなと思います。今ご説明がありましたように、千葉港内の狭い限られたところをやりくりしながら、雑貨を扱っているということですが、将来的に雑貨扱いの拡充を考えなくてはいけない時期が来ているのではないかなと思います。一方で東京都については、物流の観点からは極めて効率の悪いオペレーションがなされておりますから、東関東の雑貨の物流については千葉港に担わせるということも考えていいのではないかなと思いますけれども、その辺のビジョンについていかがお考えでしょうか。

【分科会長】 では、よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。現在の利用実態といたしまして、現在のところ、千葉港におきましては、直背後圏並びに北関東の一定の需要を担っているというところがございます。引き続き、荷主としても、千葉港の使い勝手がよくなれば、千葉港で取り扱いをしたいという需要がございますし、道路網の整備にあわせまして千葉港の拠点性というのが高まってきているということがございます。特に自動車の輸入に関しましては、三河港に次いで千葉港が2位ということがございますので、そのような地域のニーズに応じた形ということに関しましては、引き続き進めてまいりたいと思います。

一方で、産業の国際競争力強化という観点でどのように物流を担っていくかというところは、PORT2030の中でもご議論いただきました。そのあたり、今後しっかりと改めて検討して進めてまいりたいと考えてございます。

【分科会長】 いいですか。どうぞ。

【委員】 千葉港の防災対応のお話が今日随分出ましたけれども、非常に我が国でも重要なエネルギー港であり、工業港であり、これからいろいろな災害というのも想定されていくわけですけれども、この堤外地と防潮堤を、どの地図でも結構ですけれども、どの範囲で防潮堤が築かれていて、どこが堤外地なのかというのは、この地図の中では示せるところはございますか。

【港湾空港部長】 簡単に申しますと、コンビナートのところは大部が堤外地になっていて、その後ろ側が防護ライン。京葉臨海部はそういう構造になっております。つまり、工場が立地しているところの大部分は堤外地になっているという状況でございます。

【委員】 今度の台風21号では、近畿の港が随分水につかったところがあるのですが、やはり堤外地なんですよ。防潮堤があつたにもかかわらず浸水したのは1カ所ぐらいはありましたけれども、コンテナが浮いたりとか、いろいろ車が流されたりというのは堤外地において起こったと思いますので、こういう改訂をなさるときを機に、堤外地に位置するのだということの自覚といいますか、それを再認識するというようなことをぜひこういった改訂とともにやっていただきたい。それからもう一つは、ぜひ、関西空港でもそうでしたけれども、電源のところが地下だとか1階だとかで、結局浸水して停電してしまったということなんですよ。東日本大震災のときに、福島もそうですけれども、低いところに電源及び非常用電源があつたことが非常に教訓になっているはずなのに、その教訓がなかなかまだ生かされていないということがありましたので、この港の改訂からはちょっと離れるかもしれませんが、このBCP——事業継続計画の策定するとき、それもあわせて入れていただきたいなということをコメントとして申し述べたいと思います。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【海岸・防災課長】 ありがとうございます。海岸・防災課長でございますが、今お話がございましたうちの前者の部分は、今検討いただくということだと思いますけれども、後者の部分で、電源対策の話は確かにございました。これは非常に重要なことでございましたけれども、残念ながらまだ十分達成していなかったということでございます。それで、私どもも今、政府一丸となって、重要インフラの総点検ということを行っている中で、電源がどういう状況になっているのかと、それで必要があればそのかさ上げとか、こういったものを今後検討していくということでの対応策について今検討しているところでございますので、そういったこともまた先ほどの委員会の中でもまとめて取り組んでいきたいと考えてございます。ありがとうございました。

【分科会長】 堤外地の話は、検討を本省のほうで進められているというお話がちょっと出ましたね。

【港湾計画審査官】 はい。堤外地の話は本省のほうで進めてございます。また、千葉県におかれましても、地域防災計画なり、石油コンビナート等防災計画におきまして、電源の位置がどれぐらい高くなければいけないとか、そのあたりの検討はされていると思います。本日の意見も踏まえて、しっかりと地元のほうでも検討いただければと考えてございます。ありがとうございます。

【分科会長】 それでは、今の続きで。

【県土整備部長】 当事者でございます港湾管理者、千葉県のほうからもちょっとコメントさせていただければと思います。

先ほど説明していただきましたように、東日本大震災の教訓を踏まえまして、県におきましても、地域防災計画の見直しとか、コンビナート等の防災計画の見直し、こういったことに既に取り組んできてございます。そういった中で、民間企業側、各製油所等におきましても、災害時にもそういった製品をしっかりと供給できる能力が一定規模は保たないといけないだろうということで、資源エネルギー庁の支援制度なども活用しまして、製品栈橋を耐震化するとか、そういったそれぞれの取り組みなどもしていただいております。

一方で、昨日でございますが、千葉県で、やっとなんかという感じも若干ございますが、最大級の津波とか高潮の浸水想定というのを発表させていただきました。今後こういったものを踏まえた上で、民間企業とか、本県の場合は関東地方整備局と連携を図りながら、今後、港湾のBCPも当然そうですし、民間との減災・防災といった対策をしっかりと一緒に取り組んでまいりたいと考えているところでございます。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 ご説明、ありがとうございます。23ページのにぎわい空間について質問させていただきますと存じます。

私自身、実は小さいころから千葉市に住んでおりまして、いなげの浜などは小学生のときからよく行きました。親水性が高くて、そして日本で一番長いということを知りましたが、人工海岸ということで大変にぎわっております。質問は2つありまして、まずこの中に赤い字で「プレジャーボートの放置艇収容」とありまして、栈橋をつくるということでございますけれども、一つはこの課題についてちょっとご説明をいただきたいということです。それからもう一つ、右側に紫の字で「小型栈橋1基」とあるのですが、こ

れは何ですか。遊覧船を係留するために、未整備ですが、これからつくるといふことでございますでしょうか。この2点について少しご説明いただければ幸いです。

【分科会長】 それでは、お願いします。

【県土整備部長】 千葉県でございます。今ご質問がございました点でございますが、まずプレジャーボートの関係でございますが、千葉港内で、ここという意味ではないのですが、全体を見ますと、不法係留といひますか、問題はございますので、そういうものをちゃんと集められる形で、こういったものをしっかり計画していきたいというのが1点ございます。

もう一つは遊覧船のほうのお話でございますが、こちらのほうにつきましては、今いろいろな社会実験みたいな形でやらせていただいているという状況ではあるのですが、千葉県、特にこのエリアは、千葉市とも協力いたしまして、そういう親しみのある形の港づくりといひますか、海岸づくりというのを目指してやっているものですから、これはしっかりと今後やっていきたいということで残させていただいているという状況でございます。

【委員】 どうもありがとうございます。ちなみに、遊覧船というのはどのあたりを回る予定なのでしょうか。

【県土整備部長】 東京湾内を、ぐるっと回ってきてということですよ。

【分科会長】 それでは、どうぞ。

【委員】 2点質問させていただきます。1点目が、今ほどご説明いただいた資料の26ページなんですけれども、既定計画と今回計画ということで資料をお示しいただいていたのですけれども、もともと一般貨物専用のところの水深12メートル、1バース240メートル、水深7.5メートル、1バース130メートルのところを、右側にいきましてROR O船用の水深9メートル、1バース220メートルと水深7.5メートル、1バース150メートルと、長さは、これから埋め立て等がありますので、少し変更とあるのはわかるのですけれども、これは深さをわざわざ埋め立てるような変更を行うのはなぜでしょうかということです。埋め立ててしまうと、またもし深いものが必要になると、掘らなければいけないということがあると思ひますので、それを1点教えていただきたいということと、あと先ほどから千葉港が、横浜港・東京港と双璧をなすような非常に大事な港湾だということはよくわかるのですけれども、例えばBCP計画の中で、ここの湾内にもし何かが起こった場合には横浜あたりも非常に被害をこうむるだろうというときに、リカバリーの間、例えば鹿島港とか茨城港とかが近隣にありますけれども、そこに対して少し荷役を担って

もらうような、そういった連携の話し合いというのもこのBCPの中に含まれているのかというのが2点目の質問になります。

以上です。

【港湾計画審査官】 まず1点目については、私のほうからご説明いたします。26ページの左の図でございますけれども、これは現在、既定計画ということで、12メートルまで掘っているわけではございません。現状の水深から右の図にございますように、岸壁の前面を一部分、9メートルまで掘りまして、RORO船の岸壁にするということでございますので、説明が拙くて申しわけございませんでした。関東のBCPに関しましては、関東地整のほうから回答します。

【港湾空港部長】 ご指摘の広域的なバックアップということで、今、関東地区全体でBCPをつくっております。いざというときには基本的にはバックアップするという形になっております。あと、東京湾内と言いますと、例えば東扇島に国が持っている広域的な防災拠点もございますので、そういったところも含めて、湾内で使えるところをまず使っていくという形でリカバーしていくという計画になっております。

【委員】 ありがとうございます。関西のほうの空港が3港連携するのに少しお時間がかかったようですので、こういった想定されるところはぜひ事前に連携していただければと思います。よろしくお願いします。

【分科会長】 ありがとうございます。

では、よろしゅうございますか。どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。私は、6ページのところの千葉港の目指す姿というところでちょっと1点だけ確認させていただきたいのですが、その左側のところのPORT2030のところ、スマート化、ICT技術を活用した、あるいはAIを活用したというところが、特に今回、耐震化とか広域連携のほうに書いてあるのですが、そもそも物流における耐震化、人材不足を含めてのその早急な物流の効率化ということでどのような計画を持たれているのかということをお教えいただきたいと思います。

【港湾空港部長】 これは、千葉港に必ずしも限った話ではなくて、例えば関東地方整備局でやっている取り組みとしては、今大分トレーラーとかのドライバー不足が懸念されております。それは結局、待機時間が長いとか、行っても待つということで問題になっておりますので、その待ち時間を減らすためのシステムを、ICTを活用して今社会実験とかをやっております。そういった形を今とりあえずは横浜港でやっているのですが、可能で

あれば今後展開していくということを今後考えていきたいと思えます。ありがとうございます。

【分科会長】 よろしゅうございますか。

ほかにご質問、ご意見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。千葉港。「国土交通大臣に提出された千葉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。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。

それでは、千葉港の審議はこれで終了いたします。

港湾空港部長、県土整備部長、ありがとうございました。

(港湾空港部長、県土整備部長 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。

茨城港、平良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】

茨城港でございますけれども、書いてございますように、常陸那珂、日立、大洗の3港統合によって誕生した港です。今回、常陸那珂港区の変更でございます。図にお示ししてございますように、茨城県太平洋沿岸の中央に位置し、北関東自動車道で背後と結ばれている港ということでございます。

次のページで、計画変更箇所でございます。図の左側が北で、北から北埠頭、中央埠頭、南埠頭とございまして、今回、中央埠頭の変更ということでございます。

次のページでございますけれども、主な立地企業といたしまして、建設機械メーカー、火力発電所、そのほか、北関東自動車道を通じまして内陸の完成自動車も取り扱っているという港でございます。

次のページに北埠頭・中央埠頭の利用状況をお示ししてございますけれども、北埠頭、写真の左のほうで、主にコンテナ、産業機械、完成自動車を扱っているというところでございます。写真の右側が中央埠頭でございまして、現在、完成してございます第1バースで完成自動車、第2バースにつきましては整備中という状況でございます。

次のページに計画変更の必要性をお示ししてございます。現在、中央埠頭第1バースを利用している完成自動車の輸送船が大型化しているということ、またこれから第2バース

を利用する予定の産業機械を運びますRORO船が大型化しているということで、それぞれの延長を30メートル延ばすという計画でございます。左のグラフにございますように、完成自動車の取り扱い是非常に伸びているということ、左下の図にございますように、大型化しているRORO船の寄港実績についてもお示ししてございます。

次のページに利用形態の予定と今後でございますけれども、現在は、完成自動車を第1バースで取り扱ってございます。こうした完成自動車を輸送する船の幅が広くなったり、また船の長さが長くなったりしており、将来はそれぞれ7万トン級のRORO船が入る予定でございますので、必要延長が300メートルということでございます。

2枚おめくりいただきまして、計画内容でございますけれども、それぞれを270メートルから300メートルに長くするという計画でございます。

茨城港については以上でございます。

引き続きまして平良港でございます。平良港は、沖縄本島の南西約300キロに位置いたします宮古島を中心とした地域を背後圏とする港でございます。近年、クルーズの寄港が急増しているところでございます。

1枚おめくりいただきまして2ページでございますけれども、漲水地区におきまして、計画の変更をクルーズの岸壁に関しまして行うというものでございます。

次のページには、クルーズ船の受入状況ということをお示ししてございますけれども、平成28年以降急増しているという状況でございます。現在は、漲水地区の貨客併用岸壁もしくは下崎地区の岸壁、それより大きなものは沖にとめてテンドーボートで入港しているというところでございますけれども、漲水地区につきましては、生活物資輸送のRORO船を扱っていたり、下崎地区は砂・砂利等を扱っていますので、写真にございますように、風が吹きますと粉塵が舞っているというような状況でございます。

次のページ、さらにおめくりいただきまして、計画変更内容①でございます。クルーズ船の大型化への対応ということで、先ほどの状況を踏まえまして、現在、左下の図にございますように、水深10メートル、延長400メートルのクルーズ岸壁を整備しているところでございます。一方で、右側の対象船舶というところがございますように、具体的により大きな船の入港要請がございます。今後、入港船舶のさらなる大型化が予想されているところでございますので、今回の計画におきまして、岸壁の延長を450メートル、水深を12メートルといたしまして、世界最大級のクルーズ船に対応した計画に変更するというところでございます。

次のページには、現在防波堤の位置に整備しておりますクルーズ岸壁の工事の状況を示してございます。

7ページでございます。これにあわせまして陸地の部分の土地利用の変更をするというものでございます。この防波堤を活用しました岸壁整備にあわせまして、陸上部にターミナルを計画してございますけれども、そちらと市街地を結ぶ現在は緑地のところを交流厚生用地にいたしまして、一部商業施設を建てたいという地元の構想がございまして、これに伴う計画変更でございます。

具体的な図は次のページに示してございます。現在の緑地のところでございますけれども、緑地を全くなくすのではなくて、一部を生かしながら商業施設等の誘致を図っていきたいという地元の計画でございます。

次のページ以降、現地の写真、計画図についてお載せしてございます。

一部変更2件、以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございます。

ただいま説明のありました茨城港、それから平良港の港湾計画の一部変更について、何かご意見がございましたらよろしくお願いたします。

【委員】 ありがとうございます。平良港のクルーズのほうで、官民連携の関係で計画があったと思います。いろいろ交渉中なので、まだ公表できないこともあると思いますが、可能な範囲で、今どのような状況で進んでいるのかというところを教えていただきたいのが1点。

あと、5ページのところに平良港がありますけれども、岸壁延長450メートルというので、全長が360メートルの世界最大の船が来るとのことですが、それに対して450メートルが必要だという説明がもう少しあったほうがいいかなというのと、こんな船が実際に来るかどうかというところも議論があるので、できれば、上の現時点のほうの船に合わせた形での450メートルがあったほうが望ましいみたいな説明のほうが、説明としては妥当なのかなと思います。これが1点です。とりあえずこれで。

【分科会長】 それでは、よろしくお願いたします。

【産業港湾課長】 平良港の官民連携の現状を報告しますと、今カーニバルグループと宮古島市のほうでターミナルの設計についてのいろいろな協議をしているところでございまして、間もなくすると協定のほうの締結にいけるのかなと。中身については大体合意ができていますけれども、まだ協定の締結には至っていないというような状況でござい

ます。

【港湾計画審査官】 計画変更の中身でございます。具体的に入港要請がございますのは、ゲンティン香港のグローバルクラス20万トンでございます。一方で、こういう計画変更を行うとなりますと、地元の手続等、時間もかかるというところでございます。整備につきましては、具体的な入港要請等に対応して適宜対応してまいりたいと考えてございますけれども、計画としては延長450メートル、水深12メートルという形でさせていただいたというところでございます。

【委員】 実際に作るかどうかは、また見越してからということですか。

【港湾計画審査官】 はい、しっかりと需要動向も踏まえてということになります。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 2点、私のほうでちょっとお願いしたいと思います。両方とも杞憂だったらいいのですけれどもという話です。1つは、土地利用計画変更の関係で、検討はされているのだと思いますし、これは港湾局の事案になるのかどうかはわかりませんが、道路容量はもつのだろうかという根本的な疑問があります。要は、お客さんが来て、このクルーズで一瞬でも町なかに行こうと思うときに、私は平良というところはよく知っているのですが、道路容量は大丈夫ですかという根本的な疑問がまずあって、それも一応考えますということで回答をいただければと思うのですけれども、もしないのだったら、どうなのでしょうかというのが1点目。

それからもう一つは、こういうクルーズ対応とかで観光でかなり力を入れてくるとなると、物資の流動が結構あると思うのです。ここは離島なので、物資の9割は多分船で来るはずですが、この航路はたしか欠航率がそれなりにあったような記憶があります。その欠航率とかをもうちょっとましにするようなことというのは一応想定してこの話は進んでいるのでしょうかというのが2点目の質問です。

以上です。

【分科会長】 では、お願いします。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。1点目のご質問でございますけれども、先生はよくご存じのとおり、この臨海部から町なかのほうに入ると、すごく細い路地みたいなところがいっぱいあるというところでございます。このクルーズ岸壁から旅客ターミナルまではバスでピストン輸送しようと考えてございますけれども、そこから内陸、また宮古島と橋でつながっている離島等に行くとなると、公共交通機関というのがございませ

るので、レンタカーであったり、バスということになるかと思います。そのあたりも、長期的なクルーズの計画がこれから策定されると考えておりますので、しっかりと地元のほうにそういうことを懸念として伝えて、対応していただきたいと考えてございます。

また、生活物資や観光客のための物資というところでございますけれども、沖縄総合事務局におきましては、先ほどご説明しましたような漲水地区の貨客併用岸壁というところのスペックアップをいたしまして、しっかりと入港できるよう、またこの平良港自体が、2ページの写真をごらんいただければわかりますように、避泊水域を設けた港ということになってございます。そのために防波堤の整備を進めているというところでございます。具体的にどのように欠航率を下げるかというところは、現在確認できませんけれども、そういうご懸念があったこともしっかりと地元のほうに伝えてまいりたいと思います。ありがとうございます。

【委員】 一応2点がすごく気になった。例えば、ここは風がきつところなので、その点、よくお願いします。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

【分科会長】 ほか、いかがですか。

【委員】 平良港に世界最大のクルーズ船が入ることは大変喜ばしいことでして、港湾計画上は大変歓迎できると思います。航行の安全面の配慮が少し欠けているかもしれないと危惧します。私がもし間違っていたら教えてほしいのですが、ここは水先区ではないですね。那覇から水先人が出張してここでやっている。国としては、水先区に全く指定されていない。したがって、ここには水先人はいないということです。那覇港の水先人会は那覇港の水先をすることが本務で、それに加え平良港という水先区でないところで水先行為をしていることとなります。そういうところは日本に結構たくさんあるらしいのですけれども、国は地方港の安全を確保するために水先法を改正する必要がある出てきているような気がします。クルーズ船が地方の港にたくさん入るようになりましたから、そういう点について、どうですか。港湾局はご担当外ですか。

【審議官】 この平良がわりと典型的なのですけれども、水先区の指定のない港で、特にクルーズ船に実質上水先人を乗せて入港している例があることは承知しております。水先類似行為と、水先というのは、法律上の定義は水先区で水先をすることになっており、水先類似行為というわけですが、そこの実態を把握して、その上で必要なことはやっといこうということで、今、担当課のほうで水先人会と協力していろいろ調査中でござ

いますので、それを踏まえていろいろな対応をしていきたいという方針を持っていると聞いております。

【委員】 わかりました。

【分科会長】 ほか、よろしいですか。

【委員】 周辺を見回しても、かなり貴重な緑地かなという気もいたしております。確認ですが、広域避難計画の広場として指定はされていませんよねということだけ聞いておこうかなと思いました。

【港湾計画審査官】 申しわけございません。現在確認できませんので、また調べてお伝えしたいと思います。

【分科会長】 それでは、どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。私は、茨城港についてでございますけれども、5ページの急激な完成自動車の取扱貨物量の増え方ですとか、下の産業機械及び完成自動車輸送船の寄港実績というところを見ますと、7ページにある全国的な増加の仕方をより飛び越えて、ものすごい増え方だと思うのですが、なぜこうかというところの説明がなかったような気がするので教えてください。企業名は会議では出せないかもしれませんが、何年にこういうものが入ったのかというきっかけのところは完成自動車、それから産業機械等々でわからなかったのか、何年ぐらいに変化の原因があり、こういう伸びをしているところをご説明いただいてもよろしいでしょうか。

【港湾計画審査官】 産業機械のほうは、特に公道を通らずに港に建設機械等を運ぶことができるという優位性をもちまして臨海部に立地しているところであり、完成自動車に關しましては、5ページにございます平成28年にこの第1バースというのが完成いたしまして、こういうバースがあって、背後のヤードがあるのであれば、こちらから自動車を輸出したいという要請がございまして、こちらから自動車を取り扱われ始めたということでございます。

【委員】 どうもありがとうございます。では、平成28年からということで、平成29年にこのようなすごく大きな伸びがあるということですね。どうもありがとうございます。

【分科会長】 よろしいですか、あと。よろしゅうございますか。

それでは、まず茨城港でございますけれども、「国土交通大臣に提出された茨城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たいと思います。

平良港ですが、若干懸念事項が言われまして、それは現地に伝えるということでご了承いただいたと思います。そういうことで、この答申に対しては、「平良港の港湾計画についても、適当である」という答申にしたいと思いますが、いかがでしょうか。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。それでは、答申案のとおり報告させていただきたいと思います。

次の議題に移ります。最後の議題ですが、先ほど局長のほうからも、しっかりと議論してほしいというご依頼がございました、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】 では、基本方針の変更について、ご説明申し上げます。

基本方針とその役割につきましては、前回もご説明いたしましたけれども、港湾法に位置づけられました国の港湾行政の指針、個別の港湾計画を定める際の指針として港湾計画が適合しなければならないものということになってございます。基本方針に定める事項は、3)に記載しているとおりでございます。

1枚おめくりいただきまして、2ページでございます。基本方針の見直しの必要性ということで、本分科会でもご議論いただきましたPORT2030の策定を契機に、冗長的・重複的な記載を改め、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ようにしようという考えでございます。

1枚おめくりいただきまして、3ページでございます。前回、本分科会において審議をいただきまして、答申案をいただくという予定をご提案してございましたけれども、構成から見直すような大きな見直しを検討してございますので、丁寧に進めさせていただき、1月ごろに修正案をご議論いただき、その後の所要の手続の後、3月の答申を目指したいと考えてございます。

続きまして、新たな基本方針の内容のたたき台についてご説明をいたします。本日お示ししておりますのはあくまでもたたき台ということで、現在の基本方針に何かつけ足したという印象は否めないかもしれません。申しわけございません。また、例えば現在基本方

針に記載がございますバルク関係の特定貨物輸入拠点港湾の特定利用推進計画の港湾計画との整合、同様にクルーズ関係のそういった仕組みについても、現時点では記載してございません。これはまた追って記載を追加していくということになるかと思えます。また、現基本方針では、各章にばらばらに入っておりました項目、例えばコンテナ、バルク、クルーズ等につきましても、できるだけまとめて記載したほうがわかりやすいのではと考えてございます。これに伴います章立てにつきましては、中身に応じて引き続き考えていく予定でございます。本日、たたき台として初めてごらんいただくものでございますので、丁寧かつ簡潔にご説明いたします。

1 ページには、新たな社会情勢の展望を踏まえつつ、今後の港湾行政の指針となる基本方針の見直しを行うということで、PORT2030でご議論いただきました国内外の社会情勢の展望を整理してございます。それぞれ1から5のように記載させていただいてございます。

1枚おめくりいただきまして、2ページでございます。こうした社会情勢の認識のもと、港湾政策とその内容について、まず目次的に整理してございます。全般的事項、また最後の取り組みの強化以外の部分につきましては、大きく物流、人流、空間、環境、安全・安心という形で内容について整理してございます。それぞれの内容につきましては、次のページ以降でご説明をいたします。

1枚おめくりいただきまして、3ページでございます。港湾政策とその内容、たたき台ということでございますけれども、右肩に書いてございますように、青字で記載しているものがPORT2030に盛り込まれている内容でございます。下線で書いてございますのが、現基本方針にはない新規の内容ということでございます。全般的事項におきましては、官民連携による利活用のソフト施策等も考慮して適切に検討するという、また施設の老朽化等を踏まえて、機能の再配置を検討し、港湾全体の生産性を向上させるべきではないかということに記載できればと考えてございます。

大きな■の2つ目、グローバルバリューチェーンを支えるとともに持続可能で新たな価値を創造する海上輸送網の構築というところでございます。主に物流関係でございます。①が、効率的で安定したコンテナ物流サービスの提供による我が国産業の国際競争力の強化ということで、戦略港湾における多方面・多頻度の直航サービスの充実等でございます。具体的な内容は、「・」に書いてございますけれども、ロジスティクスハブ機能の強化でありましたり、AI、IoT、自動化技術を組み合わせたコンテナターミナルの生産性向上、

LNGバンカリング等について加えて記載しているところでございます。

②が、近距離シャトル航路の戦略的強化でございます。アジア地域との貨物需要を踏まえるべきといったご意見も多くいただいているところでございます。こうしたところにも対応いたしまして、コンテナシャトル航路や国際フェリー・RORO航路などの強化というものを図っていくということを記載できればと考えてございます。

4ページでございます。こうしたものに対応するような連続直線バースによる各船舶の機動的運用、またアジアとの貿易等を鑑みまして冷蔵・冷凍コンテナの取り扱いに必要な用地や電源の確保というのが大事なのではないかと考えてございます。

③でございます。資源エネルギーの安定的確保とエネルギー輸送の生産性向上ということで、大型船の受入環境の整備と共同輸送の促進、また資源エネルギーの輸入先、輸送ルートが多様化が大事なのではないかと考えてございます。

「・」の中ほどには、これは官民連携に大きくつながると考えてございますけれども、老朽化・陳腐化した生産設備の更新等に合わせた輸送インフラの更新・改良といったことを記載してはと考えてございます。

④が、労働供給力低下、具体的にはドライバー不足等になるかと思っておりますけれども、そういう課題にも対応するとともに災害時にも安定的な輸送を確保する国内複合一貫輸送網の強化ということでございます。

複合一貫輸送の強化をしつつ、○の2つ目に書いてございますように、災害時にフェリー・RORO航路を活用するというので、西日本豪雨、また胆振東部地震の際にも船の有効性が見直されましたけれども、こういうものに関してより一層強化するということが必要ではないかというところを盛り込んでいきたいと考えてございます。

次のページ、5ページでございます。我が国や地域の基幹産業・成長産業を支える物流網の強化ということで、我が国それぞれの地域におきまして、立派に企業活動が行われている港がございます。特にそういった港におきまして、産業を維持し、さらに民間投資や雇用誘発を促す機能強化というものを図っていけないか、そういう際には老朽化・陳腐化した物流施設の高度化等が重要ではないかということで記載してございます。

⑥でございます。循環型社会のより一層の進展とグローバル化に対応した静脈物流網の強化でございます。静脈物流・資源循環につきましては、久しく行われているところでございますけれども、狭い港の中で人流や製品等の取り扱いが輻輳しているところがございます。そのあたりの分離への配慮とか、鉄スクラップ自体が国際的な広域輸送というところ

ろになってきてございますので、そういった機能の確保が大事ではないかということを書いてございます。

次の■が、観光振興に資するとともに国民生活を支える交通体系の構築でございます。1つ目が、列島のクルーズアイランド化ということで、現在の基本方針では、クルーズに関しましては、1章と6章に分けて書いているところがございます。部分的な修正・追加を行った関係上そういうことになってございますけれども、クルーズ需要が旺盛の中で、クルーズ船の受入環境の整備でありましたり、長期的なクルーズ拠点の形成を促進ということで、かなり新しいことを書き込ませていただいておりますし、そういうお客様の動線、クルーズ船からの視点も考慮した美しい景観を形成すべきではないかということについても書いております。

次のページには、各地の港湾が連携した周遊クルーズの誘致というところも書き込ませていただいております。

②が、地域の暮らし・安心を支える輸送機能の確保ということで、離島・地方における港湾というのは大きな役割を担ってございます。特に「・」の2つ目に書いてございますように、離島航路の発着港においては、大規模災害時にさまざまな支援船舶による利用も可能となるような配慮が必要かと考えてございますし、燃料の取扱機能の確保も大事だと考えてございます。

次の■が、海やみなどを活かした魅力ある空間・良好な港湾環境の形成・管理ということで、空間・環境の話でございます。①でございますけれども、活力を呼び込む港湾空間の形成ということで、ポテンシャルの高い臨海部に多様な産業が展開する空間を形成するというものでございます。これによりまして、国内外からの産業立地や設備投資を促進していこうというものでございます。

②でございますけれども、観光振興、にぎわい創出ということで、これまでも行ってきてございますけれども、引き続き多様な船舶の寄港要請に対応するべきではないか、また快適で利便性の高い交流空間を形成すべきではないかということでございます。関係協力団体との協働、また「みなとオアシス」の活性化というところを新たに書き込みができればと考えてございます。

次のページには、良好な港湾環境の形成ということで、これは引き続き行っていくものかと考えてございます。

④には、エネルギーの利用促進、低炭素化に資する空間利活用ということで、再生可能

エネルギーや新エネルギー、またSO_x規制等に対応いたしました排出源対策、吸収源対策を促進していくべきではないかということ。また、洋上風力発電の導入、空間の確保、必要となる港湾の確保というところについて書かせていただいているところでございます。

⑤に、港湾空間に求められる多様な要請への対応と空間管理ということで、これまでのようなことをまとめまして、多様なニーズにしっかりと対応していくということと、しっかりと港湾の機能と調和するように、土地利用を適正に管理しなければいけないと考えてございます。都市活動に貢献するというのも重要な課題でございますし、港湾区域の適正な管理も重要であると考えてございます。

一番下でございますけれども、■で、国民の安全・安心の確保への貢献と書いてございます。①が、災害から国民の生命・財産・産業活動を守る港湾・輸送体系の構築ということで、災害時にしっかりと対応するためには、平常時から情報を共有できる体制が重要ではないか、また被災後にもしっかりと情報を共有できる体制が必要ではないかということをおに記載してございます。それ以外にも、緊急物資、幹線貨物等の一連の輸送ルートをきっちり確保する。また、先ほどご議論いただきましたけれども、津波・高潮による浸水被害を最小化するために、民間との連携、ハード・ソフトの一体的な事前防災、さらには海岸施策とも連携ということを書き込ませていただいております。

「・」の2つ目には、災害時に港が果たした役割として、給水・入浴・物資輸送・洗濯等、そういったものを考慮した岸壁の配置や整備。真ん中あたりに青下線で示してございますけれども、災害時のフェリー・RORO船の活用、高潮・津波に備えた対策。下のほうにまいりますと、災害廃棄物の話に関しまして岸壁や仮置きする荷さばき地の確保、またそのネットワークの構築というところを示してございます。

9ページでございます。海岸施策等と連携した国土の保全への配慮、また危険物取り扱いへの防災・減災の配慮ということで、これは引き続きしっかりと行っていく対策かと考えてございます。

④で、国際海上輸送の信頼と安全を確保する港湾保安対策の推進ということで、セキュリティ水準が高い、かつ効率的な国際物流、また人流等の実現ということで、クルーズというのはここに新しく関係してくるものだと考えてございます。

最後の■でございますけれども、港湾施策の着実・効率的な遂行のための取り組み強化といたしまして、物流分野での港湾情報、この共通的なプラットフォームとしての港湾の役割を強化するとか、「現場力」の維持、担い手確保・育成、働き方改革、生産性向上とい

うところを効率的な遂行のための取り組み強化として記載してございます。

次のページには、開発保全航路についてお示ししてございます。開発保全航路単体のみならず、緊急確保航路、それにつながる港湾区域内の航路、さらにはそこから耐震岸壁という輸送ルートを適正に維持しなければいけないということを記載してございます。改めてこのあたりを認識してというところを記載しているところでございます。

下のほうの四角にまいりまして、港湾の開発、利用及び保全等に際し配慮すべき環境の保全ということでございます。さきに述べた内容にもございますけれども、そのほかにも事業実施における配慮でありましたり、環境の影響の評価と対応というところが環境面では大事かと考えてございます。

最後のページ、11ページでございます。港湾相互間の連携の確保ということで、一つの経済圏や生活圏等に複数の港湾が存在する場合には、適切に機能分担する、新たにサプライチェーンの効率化・強靱化、また広域的な観光振興の観点から、地域ブロック間でも広域的に連携すべきではないかということを書かせていただいております。

次の四角、官民連携のところでございます。これは、従前の基本方針におきましてはクルーズのことを書いてございますけれども、2つ目の○にございますように、公共事業と民間の適切な組み合わせでありましたり、3つ目の○の最後でございますように、地域との連携というところを書いてございます。

最後の四角、民間の能力を活用した港湾の運営でございます。こちら、港湾運営会社の話が従前の基本方針には書かれてございましたけれども、2つ目の○にございますように、港湾関連データ連携基盤の構築によりまして港湾の完全電子化を行うとか、情報プラットフォームとの接続によりまして利便性・生産性を最大化するというところを書かせていただきたいと思いますと考えてございます。

本日はほんとうにあらあらのたたき台で、また雑駁な説明で恐縮でございましたけれども、ご審議をいただければと思います。よろしく願いいたします。

【分科会長】 それでは、ただいま説明のありました内容について、ご意見、ご質問をいろいろいただきたいのですが、はい、どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。非常に網羅的だと思うのですが、逆に言うと、国が今重要政策として考えられている幾つかの、例えば働き方改革と何がどう結びついているのかとか、物流の効率化と、それをそこからどう派生しているのかとか、あと国土強靱化はこうですと、そことのリンケージを示された上で整理されたほうが、今国が

国として抱えている課題を港湾としてどう解決しようとする基本方針なのかというのが見えやすいのではないかなというのが、1点、強く思いました。

あとは、いろいろな施策がそれぞれ細かく書かれていますので、その体系ごとに整理されているというような全体像が把握できると、一般の人たちが読まれても非常にすっきりしたものになって、国の形としては見やすいかなと思いました。ありがとうございました。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。たたき台という形で、国の施策の関係がどのように港湾政策に落ちていくかということに関しては、まだ十分整理ができていないところでございます。特に社会情勢の展望から港湾政策とその内容につながる部分に関しまして、しっかりと国民の皆様にご理解いただけるような書きぶりが重要ではないかと考えてございます。引き続き検討していきたいと思えます。

【分科会長】 その点について少し整理が必要なのは、そもそものこの基本方針というのは何かという、位置づけの問題ですね。だから、基本方針に基づいて各港湾の港湾計画がつくられていく。基本方針とは、まさに港湾計画の方針が書かれているのですが、一方でPORT2030が存在します。いわゆる計画の階層性から言えば、マスタープランは、基本方針なのか、それともPORT2030となのかという問題なのですね。PORT2030をマスタープランに位置づけをもしするのであれば、基本方針は単なるガイドラインになります。しかし、基本方針がそれぞれの港湾計画がつくられるための準拠すべき方針が書かれてあると考えれば、基本方針の中にPORT2030が個別の港湾計画の中に盛り込まれるように、基本方針を今回改訂するということになる。そう考えていいのかということです。そこは交通整理したほうがいいと思えます。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。基本方針の役割といたしましては、1ページ、画面にお示ししていますように、国の港湾行政の指針、これは港湾管理者のほうにもしっかりと認識していただきたいと考えてございます。さらに、2)、②で書いてございますように、個別の港湾計画を定める際の指針ということで、これは現地の港湾計画のほうに落ちるのかと考えてございますけれども、法定の基本方針でございますので、できるだけ全体を網羅した形で示すべきだと考えてございます。PORT2030の中で非常に集中的に、また踏み込んでご議論いただいたところでございますけれども、一方で、それ以外の港湾の役割ということに関してもしっかりと整理しながらお示ししなければいけないと考えているところでございます。当然、その際には、PORT2030で整理されました趣旨というのは、現下の社会情勢を踏まえて将来港湾がどうあるべきかということを

お示しいただいたところでございますので、そのあたりも中身にしっかり盛り込みながら、一方で、PORT 2030では触れられなかったことにつきましても、基本方針の中ではきっちり書き込んでいきたい。そういう意味では、分科会長がおっしゃるようなマスタープラン的なものが基本方針になるのではないかと考えてございます。

【分科会長】 それでは、これがマスタープランだと。そうすると、PORT 2030はビジョンを書いたという、任意策定というイメージでいいですか。

【計画課長】 PORT 2030は、皆様方に、これも諮問後答申という形をとってつくったということではありますが、我が国が直面している課題に対して、結構論点を絞ってまとめたところがあります。その中身は中身として、わりと自由度の幅を広くとって書いたと思っているのですが、今回、この基本方針につきましては、それを、そのエッセンスを法律のもとにしっかりまとめていこうという取り組みなのです。そういう意味では、マスタープランと言えないこともないのですが、位置づけは少し違うとお考えいただいたらと思っています。つまり、この中身は、ここに書いてあるとおりののですけれども、港湾法の規定に基づいて、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方針として定めるものであります。その中に法律の定める事項として、この3)にIからVIIまであるのですけれども、こういった事項が決められていて、その概念の中に、PORT 2030及びそれに入っていないものを含めて、まとめ直すという作業を今やっているということでもあります。したがって、PORT 2030はどちらかというと表現も含めて、わりと自由に書いているのですけれども、それを、そのエッセンスを基本方針のほうに落とし込んで、法律に基づいた基本方針としてまとめるという作業をさせていただいているということになります。

【分科会長】 だから、これは法定計画上のマスタープランですね。上位計画だということ、こう考えておけばいいですね。

はい。では。

【委員】 ありがとうございます。私も座長と同じ質問をしようと思っていたので、大分わかって、ありがとうございます。

さらに質問なんですが、パワーポイントの紙の中で、今回、中長期政策の取りまとめを機に記述を改めるという機会がこのPORT 2030だったとあるのですが、通常は、これは随時何かあれば変えていくものなのか、それとも何年に1回変えるものなのか、あるいは前はいつだったのか、そのあたりもちょっと知りたいのですが。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。今回は平成29年7月、1年前に変えてございます。その際には、クルーズ関係の法律改正がございましたので、その関連も含めて諸々の修正事項がございます。その前にも、法改正等のたびに変更をしてきているものがございます。それぞれが、当時の基本方針をベースとしつつ、部分的な加除修正というところではございましたので、冗長的・重複的な記載があったと我々は認識してございますので、今回はご議論いただきましたPORT2030を機会に、全体的に少し構成等についても見直すべきではないかということで作業を進めているところでございます。

【委員】 ありがとうございます。拝見しますと、とにかく網羅的に、そして取りこぼしてはいけないものが全部ここに入っているということで捉えればいいですね。ありがとうございます。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 だめ押しで申しわけないのですが、そうおっしゃるのであれば、関係性をよりわかりやすく、例えばマトリックスとかいろいろな形で示していただいて、例えばPORT2030で述べられているところと基本方針で述べられているところでどんな関係になっているのかというのを見せていただかないと、多分、何かよくわからないなというのがずっと残ってしまうというところがあります。

それと、この基本方針の計画期間というのでしょうか、見直しが行われるまでみたいなアバウトなのか、大体どのようなスケジュール感を持って行われるのでしょうか。

【港湾計画審査官】 基本的には、社会情勢の変化でございましたり、法律改正でございましたり、そういった要因ごとに見直しの必要性があるのではないかと考えてございます。また、PORT2030のフォローアップもこれから先生方にさせていただくということになるかと思っておりますけれども、その際に必要な基本方針の見直しというのであれば、それに連動した形ということになるかと思っております。具体的に見直し期間等が法律で決まっているわけではございませんので、適宜ということになるかと思っております。

また、最初にご指摘いただきました件につきましては、しっかりと対比関係がわかる形で整理していきたいと考えてございます。ありがとうございます。

【委員】 もう1件よろしいですか。済みません。今のワードのほうの縦長の6ページのところで、こちらは細かいところの質問というか、意見なのですが、「海やみなどを活かした魅力ある空間」というところの①で、「活力を呼び込む」というところに、青い文字のところで、「政策的に極力安価に供給し、機能の再配置・更新を促進」と言っていて、ここ

だけ何か、「政策的に極力安価に供給し」と、ものすごく細かいことを書いてあるのですが、基本的には、これはケース・バイ・ケースですし、価格だけではなくて、もっと全体的に総合的なやり方とか、PFIで、もっと別な方法もあると思うので、何か突然こういうものがちょっと細かく入ってくると、バランス感がちょっと、レベル感がちょっとばらついているなというのもあるので、ちょっとその辺は検討していただきたいと思います。

【港湾計画審査官】 申しわけございません。PORT2030というのも見ながら、どのような形で産業立地・設備投資を促進するかというところで、現在、臨海部用地につきましても、移転していただくことでより効果的に活用できるような港の使い方があるのではないかと認識をしているところでございます。ちょっと、非常に直接的に書いてしまったわけでございますけれども、そういった趣旨もしっかりわかるように、伝わるような文章にしていきたいと考えてございます。ありがとうございます。

【計画課長】 この構成というか、ワーディングを含めて、たたき台のたたき台のたたき台というイメージなので、会議の終わった後でもどんどん意見をいただいて、やっていきたいと思っております。ただし、これはまた表現ぶりは法制的チェックをかけてやっていかなければならないので、そういった面できちんとした文案を年明けにはお示ししたいと思っております。

それから、先ほどのご質問で、どのぐらいのタームでこういう見直しをしているかというお話ですが、実は抜本的改正というのは、そんなに多くやっていません。前回やったのは平成12年です。その直前に当時の中長期政策をつくりまして、それを踏まえてそれまでの基本方針の記述を抜本的に書き直して、当時、よりわかりやすく、また国の政策がわかるように書き下したという経緯がございます。それからほぼ20年間ずっとこの中長期政策はつくっておりませんでした。ですから、その間、例えばコンテナ戦略港湾やバルク戦略港湾などいろいろあったのですが、そういったものが政策的に編成され、政策展開するたびごとに継ぎはぎみたいになってきたのです。それでもう全体的に冗長ですし、ぐちゃぐちゃになっているところがありますし、現時点でのテーマには的確に対応できていないということもありましたので、PORT2030を皆さんとご議論させていただいてつくったそのエッセンスを踏まえてもう一回見直そうということで、今やっているという状況であります。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 先ほどから言葉の定義みたいな形でいろいろ出ているので、マスタープラン

とか基本計画とかが出ているのですけれども、僕自身などが解釈しているのは、PORT 2030というのは、いわゆる戦略を基本に書いている計画ですよね。だから、僕自身の感覚ですけれども、戦略性がすごく前面に出されている点で、すごく異色のものだったと理解しています。こちらで基本方針というのは、戦略的なものばかり書くわけではないですよ。例えば、世界的に見て2周以上おくられているような港湾のやり方も日本はいまだに引きずっていますので、それはさすがに世界標準に合わせましょうよという、要は補填していかないといけないマストの部分も含んでいて基本方針というのは書いていかなければいけないわけで、例えば今さっき計画課長が言われたみたいに、20年たってもちっともキャッチアップしていないものもあるので、そういった部分も含めて基本方針というのは書いていかないといけないという形で、いわゆるマスタープランの本家本元になるわけです。

だから、先ほどご指摘があったように、例えばPORT 2030の戦略的に書かれている部分と、例えば基本方針の中で戦略的に書かれている部分というのは、これはわかりやすい例だと今僕が挙げているのですけれども、例えば縦長の4ページの一番下の部分で、「フェリー・RORO航路を活用するため、国や港湾管理者による埠頭の利用調整、埠頭の規格統一化」というのは、こんな規格の統一化をしているのはアジア中を見たらありませんので、例えばそういうところは見方によれば非常に戦略的なわけですよ。それ以外の部分というのは、もう近所の国にも思い切り負けていますという部分もあるので、IT化とか、そういった部分はちゃんと追いつきましょうねということで、今度、いわゆるどうしても充足しないとけないと、これは基本方針の中では当然書かざるを得ないものだと思うので、そこら辺の強弱をつけたらどうですかというご指摘だと思うのです。だから、戦略的に書かれているものと、そうではない部分というのは当然違うわけで、そこはきちんと説明したほうがいいかなと思います。

以上です。

【港湾計画審査官】 しっかり確認いただけるように作り上げていきたいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 良くわかりました。ありがとうございます。PORT 2030はあれだけの**一大まとめをしてせつかく10数年ぶりにつくった**わけです。そして、それに基づいて法律に落としていくことをする流れは非常にわかりやすいので、せつかくなので、こちらも十

数年ぶりにするのであればきちんとつくれば良いのかなという感想です。

あともう一つは、今日の議題にならないと思うのですが、この6ページ、7ページを見て、表現とすれば、いろいろな矛盾とか、わからないところはたくさんあるのですが、それをここで一つ一つやると多分終わらなくなってしまうと思います。例えば、3ページの真ん中あたりに「伊勢湾の国際拠点港湾」など、具体的な名前が何か出てきて、急にここだけ唐突感があると感じるとか、あるいは4ページ目の④で、「労働供給力低下等の直面する課題に対応するとともに」というのと「安定的な輸送」因果関係はあるのかななど、少し説明していただきたいとか、わかりづらいところがあると思います。それはこの場ではなく、問題点を後でまとめて出すとか、何かやり方を考えていただいた方が良いと思います。大きな話はこれでいいと思うのですけれども、個々の議論は多分まだたくさん残ってくると思いますので、その進め方を今後考えていただければ良いかなと思いました。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

【分科会長】 では、どうぞ。

【委員】 中長期政策の議論のときでも少しお話し申し上げたのですけれども、先ほどの港湾及び航路の安全の問題です。これは、最近ロサンゼルスとかいろいろところで岸壁に船が衝突して大きな事故が起きたりしておりますので、港湾政策にとっても安全ということは極めて重要なテーマだと思います。他の審議会や委員会ですらそういうことはやられるのかもしれませんが、この基本方針の中でも、航行安全の確保は非常に重要なのだということを位置づけるような、そういう項目を設けていただければと思います。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。航路の安全に関しましては、当然、港湾の開発・利用・保全という形で、しっかりと利用していただくために重要な課題だと認識してございます。直接的に港湾局だけで何ができるというわけではございませんけれども、関係者にしっかりと認識していただいて、連携するということで安全の確保ができると考えてございますので、いただいたご意見のような意識でしっかりと文章をつくり上げていきたいと考えてございます。

また、先ほどご意見をいただきましたワーディングの話というところは、しっかり整理をいたしまして、ご相談をさせていただければと思います。

ありがとうございます。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 私もご説明を聞いていてよくわかったのですけれども、具体的にやらなけれ

ばいけないことがあり、それに対応するために部分的な改訂を行ってきたのであり、抜本改訂はもう大分前だというご説明がありました。そうすると、今回のこの基本方針を書くときは、現時点で対応しなければいけない具体的な問題があり、それらに対応する記述がすごく具体的になっているけれども、具体的な問題はないものの、この点は書き込んでおかないといけないというご判断の部分が、一般的な書きぶりになっているのかなと推察いたします。そうだとすると、喫緊の課題としてやらなければいけない点と、喫緊ではないにせよ、政策として必要なこと、さらにPORT 2030の実現の観点から必要だということそれぞれ整理し、書かれると、わかりやすくなると思います。先ほどのような、ここは具体的だけれども、ここは具体的ではないかもというようなご指摘がちょっと減るのではないかと思います。そのあたりを工夫されたらよいのではないかと思います。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。

【分科会長】 いかがですか。では、どうぞ。

【委員】 ちょっと不勉強なところがあるかもしれないのですが、変更という話になっているものですから、前回書いてあったところで、今後は役目を終えて薄くしていく部分と、冒頭PORT 2030を踏まえて強化していくのか、追加していくのかというのがわかるようになっていないと、どんどん追加されていったばかりで、いろいろなところの強弱というのが大分ばらついているのではないかなと思いますので、今回変更するということの意義というか、意味みたいなものをもう少しはっきりうたっていただいたほうが議論がしやすいのではないかと思います。よろしくお願いします。

【分科会長】 では、どうぞ。

【委員】 私も委員がおっしゃったように、PORT 2030を踏まえて、この1ページ目の1から5までその変更点があるのです。この審議会ですぐやるべきことは、この1から5まででいいのか、これにあとつけ加えるところはないのかということをもまず議論してはいかがでしょうか。その上でそれが中身に反映されているかという持っていく方が非常にわかりやすいと思います。それで、そういう意味で、私は、ではこの1ページ目の1、2、3、4、5のテーマのところ、国内外の現在の社会経済情勢の展望を踏まえつつ、基本方針の見直しを行うに当たってのこういった大きな論点というところで言いますと、1番目の新興市場の拡大と生産拠点の南下というところと、この第4次産業革命の進展というところは、もう少しあわせて、南下によって物流のあり方が、そのサプライチェーンのあり方が変わってきたのだということが大きいのであって、この第四次産業革命

の進展というのはあくまで手段ですから、こういったサプライチェーンのロジスティクスが変わってきたことによって、こういった新しい道具立てでもってまだまだやることがあるのだと思うのです。第4次産業革命の進展自体は、これはあくまでも道具立てであって、これ自体が目的ではないですよ。でも、そういうものを道具立てとして使ったということには結果なるのだけれども、だからこの1番目の1ページをもう少しここで話をしたらいかかなと思います。又これ以外の論点があるのか、ないのかという話をしていたらどうかと思うのです。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。少し足りない部分があるかもしれませんが、我々としても、社会情勢、PORT2030以降のものも含めまして、整理をさせていただきたいと思います。それを論点という形で確認いただきつつ、また文章を議論していただくというのが、1月でいいのか、その前に少し事務的にご相談させていただくのか、やり方はご相談させていただきたいと思います。ありがとうございます。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 基本方針の記載内容については、将来的にフォローアップするという意味も含めて、少なくとも何年をめどに見直しやリバイスをするといったやり方というのではないのでしょうか。当然のことながら、今は世の中の変化が非常に激しいので、別に何年間も放っておいてよいというものではなく、必要に応じてむしろ積極的に変えていかななくてはならないのですが、少なくとも何年以内に実施するといったものがあったらいいような気がします。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。今回、抜本の見直しということでございますけれども、それ以降適宜の見直しは当然するものだと思ってございます。そういう中で、次の抜本の見直しがいつかということになりますと、おそらくそれはまた次回、中長期政策を抜本的に見直していただく部分になるのかなと思いますけれども、基本的に適宜見直しをしていくというところは実行していきたいと考えてございます。ありがとうございます。

【分科会長】 では、どうぞ。

【委員】 私も意見が重なるところがございますけれども、前回の基本方針の目次と今回の目次がどのようにリンクしていて、そこにPORT2030の影響があると思うのですけれども、それと先ほど言われた1枚目のこの新たな部分の社会情勢、そこが入り込んだことによって、今度新しい基本方針ではこういう項目立てが望ましいのだという説明、

まさにリンクと、こちらのほうが望ましいのだという説明資料があったほうが説得的かなと思います。元の項目のほうがいいと感じる方もいらっしゃるかもしれないので、そのところをどう考えるのかというようなところですか。何か見た感じでは、縦に並んでいたのを横串でいくような形に大きく組みかえている感じがしますし、その組みかえ方がいいと思ってやられていると思いますので、どうしてこちらのほうがわかりやすいのか、現在の情勢を踏まえるとこちらのほうがいいということを説明していただくのがいいのかなと思います。

それと、ちょっと細かいですけども、もう1点は、項目が、まず2ページに目次があって、この下にあるのが、1つ目の○、2つ目の○と来るのですかね。その下の項目は。これは項目が変わると思うのですけれども、最後の10ページのところだけ、これはほかにはないような四角囲みがしてあります。これは何か意識されているのか、黒くするのを忘れただけなのか、それはわからないのですが。また、最後だけちょっと異色という部分があります。つまり、これは国の方針としてやっていくということと、あとは、できるだけ効率的にやっていくために民間にも手伝ってもらいましょうという部分、つまり、官民連携の話の整理。あとは、実際やっていくとすれば、国と地方の役割分担とか、ここでもあっせんという形で、地方が独立採算で構想を立ててやるような特別会計の事業に関しての地方でやっているようなこともあるわけですから、国と地方の役割分担でどのようにこれを実行していくのかとか、そのあたりももう少し議論する余地はあるのかなと思います。

以上です。

【分科会長】 それでは、どうぞ。

【委員】 そもそも私は知らなくて申しわけないのですが、フォローアップというか、どの政策、この後いろいろ予算がついて具体的にになっていくと思うのですが、何年ごろにどのぐらいできたかという、それを評価するタイミングと、評価する項目と手段とかというの、どのように考えられていたりするんですか。

【港湾計画審査官】 先生、申しわけございません。これは、基本方針についてということでしょうか、各港についてということでしょうか。

【委員】 基本方針全体について、その位置づけです。

【委員】 内閣府だったら、今やっているような諮問会議でもアクションプランというのがあって、何年までにこれをやります、できました、できませんみたいなものがあるのですけれども、これに関しては、多分言われているのは、そういうことをするのかというこ

とですね。

【分科会長】 ここで議論を整理したいと思います。港湾計画の特殊性について考える必要があると思うのです。河川計画の場合には、基本方針の下に整備計画があるのですが、国が策定する計画の中に、上位計画と下位計画がある。下位計画は基本方針に従ってつくられているのですが、原則的に基本方針は変更されません。ところが、港湾計画の場合は、国がつくっている計画は基本方針ですけれども、それに従って各港湾管理者等が独自の港湾計画をつくっていく。その進捗管理とか評価というのは、やはりそれぞれの港湾管理者のレベルでやるべき話ですよ。そこが、道路計画や河川計画と違う点なのです。港湾計画の場合、さまざまなステークホルダー、港湾の関係者の中で協議しながらそれぞれの港湾計画が作られる。さらに、国際情勢や経済環境によって、港湾計画は非常にダイナミックに変化していっていく。だから、国がまとめる基本方針、これは唯一の法定計画になるのだらうと思いますけれども、これは名前のとおり基本方針なのです。基本方針に従ってそれぞれの港湾管理者がそれぞれの港湾計画をつくっていきなさいという枠組みになっていると、こう考えれば、さきほどの議論が整理できると思います。

では基本方針をどのようにどういうタイミングで変えていけばいいのかとか、あるいはこの評価はどうすればいいのかということは、ある意味で非常に難しい問題です。全ての地域の港湾計画がどのように進捗しているのかどうか、それを毎年毎年フォローアップするのはとても大変な作業です。だから、それぞれの港湾管理者の努力にお任せざるを得ないことは結構あると思います。しかし、国としては、やはり日本全体を見渡して、世界的な動向、それから新しい技術の利用可能性、そういう大所高所のところから評価する必要がある。港湾計画をとりまく環境に、大きな変革が生まれているということであれば、中長期政策の抜本改訂が必要になるかもわからないし、あるいは部分改訂とか、そういう判断をする必要がある。その判断に基づいて、この基本方針も強弱をつけながら変えていく。こういうガバナンスで動いていると考えれば、ほかの分野の計画とは相当異質な計画体系にならざるを得ないと思います。どうぞ。

【港湾計画審査官】 先生、ありがとうございます。おっしゃるとおりでございます、これで具体的目標云々というところは実はないところでございます。一方で、港湾をこうしていきたい、こうしてほしいということに関しては、我々は伝えていきたいと考えております。現在の基本方針でそのあたりがどこまで伝わっているのか、伝わっていないのか、何ができていて、何ができていないのか、そのあたりもしっかり整理して、思いが伝

わるような基本方針という形でつくり上げていきたいと考えてございます。

【分科会長】 はい、どうぞ。

【委員】 ありがとうございます。皆さんがお話ししている間に、項目の①とか②以外の大きい○とか小さい「・」がどのくらいあるのかなと数えてみたのですけれども、170くらいありました。今回はたたき台ということで、多分純増というか、青字箇所も足したし、下線も足したしということで、今まであるものから相当増えているとは思われます。今座長がおっしゃったように、強弱をつけながらというところが非常に大事だと思っていて、思い切って、これまであったけれども、時代にそぐわないからとか、あるいは大体達成できたからとか、そのあたりで捨てていくとか、消していくという勇気も必要なのかなと。つまり、表現上、新しいほうを優先して、古いところは捨てていくとか、そういうこともこれから、あまりにたくさんあると、やることがいっぱいあって、これが降ってきたときに、それぞれの関係者がプレッシャーにならないような配慮も必要かと、そんな感想を持ちました。

以上です。

【分科会長】 そのほか、いかがですか。よろしいですか。出尽くしましたかね。

先ほど事務局のほうから依頼がありましたように、これを持って帰っていただいて、何か意見があったら、こちらの事務局のほうへぜひメールでもお送りいただければと思います。

この基本方針で、あまり時間的にゆとりがあるわけでもないのに、年度内にいろいろまとめていかなければいけないというか、いわゆるPORT2030のあの思想をできるだけ、これから、今もう既に港湾計画の改訂とかにも入っておられるところもあろうかと思えます。そこに一日も早く浸透していくということのためにも、この基本方針をできるだけ早い時点で速やかに修正をさせていただく。はい、どうぞ。

【計画課長】 ありがとうございます。1点だけお願いします。このワーディングとかを含めて、かなりまだ冗長なところとかはたくさんあります。重複もあります。そういったところはこれからずっとそぎ落としていって、国として港湾管理者様を含めて、港湾政策、それから港湾計画もそうですけれども、それを考えるに当たって必要な指針、羅針盤みたいなものとして、しっかりまとめていきたいと思っています。そういう意味では、今回全く前回と違うなと思っているのは、完全電子化みたい話を、これはしっかりみんなで考えていっていかなければならない課題だよとお示しするというようなことだと思っております

し、我々としてほんとうはもっとシンプルにまとめていきたいと思っています。

基本方針ですから、本来しょっちゅう抜本的に変えるものではなくて、一種のバイブルみたいなものだと考えていただければいいのですけれども、大きな状況変化であったり、国が示すべき政策方向性が大きく変わるとか見直すとか、そういったときにはならないとかなかなか抜本的には見直さないと考えているのですけれども、今回はまさにそのタイミングだと思っておりますので、ぜひ皆様のお知恵を拝借したいと思っております。よろしく願います。

【分科会長】 ありがとうございました。

大体時間が来ましたが、はい、どうぞ。

【委員】 ご返答はいいのですが、これはやはりちょっと国と地方の役割分担というか、国がこういう方針でいきますとあって、でも管理者は地方なので、もちろん地方とすり合わせはされるけれども、地方は基本的にはこれに従うというのは、国がある程度補助をしてやっているというところが多分前提にあって、独自で100%自分でやりますというのは、この方針に従わなくてもいいのか。それとも、国の方針で、これに従わなければだめというのか、どちらかという、国の方針に従えば、国も補助をして一緒にやりましょうという位置づけでいいのですか。多分そうですね。

【計画課長】 例えば、単独でいいから何でもできるということでもないのかなとは思っています。ですから、守るべき基本的なルールというのがあるとすれば、それはこの中にしっかり最低限のものは書いておくということになりますし、おっしゃるように、政策的にしっかり推進しなければいけないというものをしっかり書いておりますので、そういったものを国も当然後押ししますし、それ以外のものもあるとは思っておりますけれども、港湾の施策を考えるに当たって、しっかりこれを踏まえて考えてほしいということと、港湾計画に関して言うと、これに適合しなければならないという規定がございます。

【委員】 それは、補助を受けるためにですよね。

【計画課長】 いや、補助だけではなくて、港湾計画そのものです。

【分科会長】 法定計画です。

【計画課長】 法定計画、そういうものです。

【委員】 補助を受けなくてもそれを満たさないとだめなのですか。

【委員】 最後に一つ確認させていただきたいのですが、A4の縦長のほうの紙で1ページ目の1枚紙というのは、現状認識というか、ぜひ施策が必要な分野の指摘、そして、

それらに対応するための施策としての記述が2ページ目以下と理解するのでよろしいでしょうか。そう考えて読んでみると1枚目の1.から5.のどれが2ページ以下のどれかに対応しているのだなとは思っています。しかしながら、必ずしもその対応関係がうまく見えなかったり、あるいは重複したりというような印象もあります。今の私の理解でよろしいでしょうか。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。1ページ目は状況認識でございますけれども、2ページ以降との間に、実はもう少し大きな方向性というところでまとめたところをしっかりと作り上げないといけないと考えております。本日はちょっとそれが間に合っていないくて申しわけございませんけれども、先生のご認識のとおりでございますし、私もそれをしっかり考えて次のステップに入りたいと思います。

【分科会長】 よろしいですか。

では、時間が来ましたので、今日はいろいろ有意義な議論ができたと思います。

それでは、司会を事務局のほうにお返しいたしますので、よろしく申し上げます。

【港湾計画審査官】 長時間のご審議、ありがとうございました。本日使用しました会議資料につきましては、お荷物になろうかと思っておりますので、机の上に置いたままにしていただければ、また後日必要なものを郵送させていただきます。紙を置いておりますので、〇等をつけていただければと思います。

次回、第73回の港湾分科会につきましては、1月ごろを予定しております。また日程調整をさせていただければと思います。

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。長時間、また活発なご議論をありがとうございました。

— 了 —