

平成31年1月24日（木）

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73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73回港湾分科会議事録

1. 開催日時 平成31年1月24日（木）

開会 15時30分 閉会 17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
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
上村 多恵子	(一社)京都経済同友会 常任幹事
大串 葉子	椙山女学園大学現代マネジメント学部 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

<委員以外>

氏名	役職名
久米 秀俊	(一社)日本港運協会 理事

4. 会議次第

- ① 「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） . . . 4

【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73回港湾分科会を開催いたします。

前回ペーパーレス会議ということでさせていただきましたけれども、今回機材が調達できずに、また紙に戻りましたが、次回以降はまたペーパーレスでやりたいと思っておりますので、ご了承いただければと思います。

本日の配付資料ですけれども、お手元に会議資料、配付資料一覧、資料1から参考資料2までございます。ご確認くださいと思います。

それでは、まず、ご紹介からさせていただきます。本日、一般社団法人日本港運協会会長である久保委員がご欠席なさっておりますけれども、久保委員にかわりまして、専門的なご意見をいただくということで同協会の理事にご出席いただいております。

【日本港運協会理事】 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。本日委員16名中11名が出席ということになっておりまして、交通政策審議会令の第8条に規定されている定足数である過半数に達しております。

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】 港湾局長でございます。

委員の皆様方、非常にご多忙の中、ご参集いただきましてありがとうございます。

本日の分科会でございますが、港湾計画改訂等はございません。基本方針の変更について、引き続きご審議をいただきたいと存じます。

11月にもご審議いただきましたので、11月の際にいただきました意見を踏まえて、見直しの方向性などを整理し、それを踏まえて、たたき台を用意しておりますので、ぜひ忌憚のないご審議をいただければと思っております。

この基本方針でございますが、我々や、港湾管理者が港湾の管理、整備等の港湾行政を進める際の指針になるものでございますので、そう頻繁に改訂するものではございません。当面、例えば10年とか、それぐらいのタームで、これぐらい思い切って書いてもいいんじゃないかというようなこと、いろいろあろうかと思っておりますので、お気づきの点、忌憚なくご指摘いただきたいと思っております。どうぞよろしくお願い申し上げます。

【総務課長】 それでは、議事に入らせていただきます。

なお、カメラの撮影はここまでとさせていただきます。

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1件のみでございます。先ほど局長のほうからご説明があったとおりでありますが、基本方針の変更について、事務局から説明をよろしく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。私のほうから基本方針の変更についてご説明をいたします。座って失礼いたします。

まず、お手元の資料、A4横、右肩に資料1というふうに書いているものでございます。

「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、改めて整理をしております。

1ページには基本方針とは、また、基本方針の役割、基本方針に定める事項ということで、これは従前どおりでございます。

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、前回は記述が冗長である等々のところから始まってございましたけれども、まず、世界経済の状況がどうか。非常に大きく変わっている中で、港湾行政として取り組むべき内容というのは大きく変化しているのではないかという状況認識のもとに、PORT2030を取りまとめていただきましたことから、3つ目に書いてございますように、「我が国を取り巻く新たな状況認識のもと、国の港湾行政の指針、並びに港湾管理者が個別の港湾計画を策定する場合の指針である『基本方針』の見直しを行う」というものでございます。

あわせて、これまで数次にわたる部分的な追記・修正を行ってきた、冗長的、また重複的な記述を改めようということで、指針となる考え方が認識しやすいものとなるようにするという形で一部、これまでの見直しの必要性から修正しているところでございます。

次のページに「今後の見直しスケジュール」というふうに書いてございます。前回11月の港湾分科会におきましては、本日パブリックコメントの案を審議いただきまして、3月には成案を答申いただくという予定をお示しさせていただいておりましたが、今回、抜本的に大幅に見直しておりますので、少し丁寧に、またご議論をいただきたいという観点から、本日の意見を踏まえまして、次回、3月の分科会におきまして、パブリックコメントの案をご審議いただきたいというふうに考えてございます。その後、4月から5月ごろに最終の答申案をいただきまして、その後、基本方針の変更の告示をさせていただきたいというふうに考えているところでございます。

それでは、具体的基本方針の見直しの内容について、次の資料2以降でご説明をいたします。資料2につきましては、今回の基本方針の変更の考え方といたしまして、上段の左にございますように、我が国が直面する課題・問題意識というものをまず明らかにしようというふうに考えてございます。世界経済の多極化でございますとか、生産年齢人口減少社会への突入、また、情報通信技術・自動化技術の出現、頻発化・激甚化する自然災害とインフラの老朽化、こういった我々が避けては通れない課題に対しまして、矢印で下にございますように、世の中で求められていること、また実現していくべきものというものを整理いたしまして、その右側にございますように、まずは港湾行政の方向を決めようということで、基本方針の第I章というものを書き込みたいというふうに考えてございます。

これまで、基本方針第I章でございますけれども、後ほど述べますけれども、それぞれ施策ごとに整理をしていた部分がございます。ただ、今回のような問題認識をもとに、どのようにしていくかということをもより明らかにするためには、前回の分科会でも戦略的に取り組む事項と、引き続き取り組む事項というのはしっかり分けて考えるべきではないかというご意見をいただきましたので、今回、I章におきましては、「特に戦略的に取り組む事項」、「引き続き重点的に取り組む事項」という形で整理をさせていただいてございます。

「特に戦略的に取り組む事項」を括弧で4つお示しをしておりますけれども、主に物流関係の海上輸送網の構築、それから観光立国に資するとともに地域の自律的・持続的な発展を支える港湾機能の強化と空間形成、3つ目が国民の安全と安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保、4つ目が生産性の高い港湾行政の推進というものでございます。

それ以外、引き続き重点的に取り組む事項につきましては、これまで行ってきたものに関しまして、整理をして記載しています。

I章の考え方もあわせまして全体構成を1ページ目の下側にお示しをしております。第I章につきましては、先ほど申しましたように、「戦略的に取り組む事項」と「引き続き重点的に取り組む事項」という形で整理をしております。それを踏まえまして、少し細かな施策に関しましては、右側に矢印で書いてございますけれども、第II章のほうでそれぞれの施策について細かなところを書き込んでいきたいというふうに考えてございます。

そのほか、左下、第III章は開発保全航路の話を書き、また、右側の2段目、第IV章につきましては、環境の保全について記載をする。その下、第V章につきましては、これまでV章、VI章、VII章という形でそれぞれ書いてございましたけれども、「港湾の開発、利用及

び保全に際し特に考慮する基本的な事項」というふうにまとめまして、記載の内容はそれほど大きく変えるわけではございませんけれども、港湾相互間の連携の確保、官民連携、港湾の運営の効率化ということについて、これは法律に定められたとおりに書いていこうというふうに考えてございます。

1枚おめくりをいただきまして、戦略的に取り組む事項は、先ほど4つの括弧をお示しましたけれども、このページのような整理をさせていただいてございます。この整理の考え方としましては、左の枠が現在の社会状況でありますとか、我々が置かれている背景について記載をしてございます。真ん中の列には、PORT2030におきまして、委員の皆様にご議論をいただいて取りまとめいただきました施策について記載をしてございます。それらを踏まえまして、一番右の列でございますけれども、「基本方針における施策の方向性」という形でまとめさせていただいております。下線で引いている部分が新たに踏まえるべき概念でありますとか、新たに取り組むべき施策という形で考えているところでございます。

一番上、(1)でございますけれども、海上輸送網の構築に関しましては、主にコンテナ物流の話、②がバルク輸送の話、③が国内物流について記載をしていこうというふうに考えてございます。

下の段、(2)でございまして、観光立国に資するとともに地域の自律的・持続的な発展を支える港湾機能の強化と空間形成でございます。1つ目がクルーズ機能の強化、2つ目がクルーズも踏まえまして観光振興、にぎわい創出のための空間利用、3つ目が我が国や地域の基幹産業・地場産業を支える空間利用というものでございます。次のページ、4つ目が再生可能エネルギーの利用促進等のための空間利用というものでございます。

(3)が国民の安全・安心を支える港湾機能・海上輸送機能の確保ということで、1つ目が災害から国民の生命・財産を守り、産業活動を維持する港湾・輸送体系の構築というもの、2つ目は船舶航行の安全の確保と効率性の向上というものでございます。背景、PORT2030における施策、基本方針における施策の方向性というのは、記載のとおり整理してございます。

最後、時代の変化に対応し生産性の高い港湾行政の推進という形でまとめてございます。1つ目が港湾の完全電子化と利活用の推進によるサイバーポートの実現ということで、PORT2030の中でもサイバーポートの重要性についてまとめていただきましたものにつきまして、施策としてしっかり実現をしていこうというふうに書いていきたいと考えて

ございます。2つ目につきましては、港湾関連技術の生産性向上、働き方改革の推進というところで、港湾行政の推進の中で、生産性向上、働き方改革を推進していこうという考えで書いていこうと考えてございます。

以上のように、全体の構成、また戦略的に取り組むべき事項というものを整理いたしました。その上で、今回の基本方針につきまして、どのような具体的な構成にするかというものにつきまして、次の資料3でございます。一番左が現在の基本方針の目次構成、真ん中が今回新たに考えている目次構成になります。一番右にはそれぞれの変更の考え方というふうに記載をしてございます。

まず、前文でございませけれども、変更の考え方といたしましては、我が国が直面する課題・問題意識等を踏まえて全面的に書きかえをしてございます。これはまた後ほどご説明いたします。

また、第Ⅰ章につきましては、それを踏まえまして、先ほどご説明いたしましたように、「特に戦略的に取り組む事項」と「引き続き重点的に取り組む事項」の2つに分けて施策体系を全面的に再構築しているというものでございます。

第Ⅱ章につきましては、現在の基本方針におきましては、第Ⅰ章といささか重複する部分がございました。今回は第Ⅱ章の考え方につきましては、第Ⅰ章を踏まえて、配置や機能等も含め細かな施策を書くという形で、第Ⅰ章をできるだけスリム化して方向性をしっかり理解いただけるようにという形で、細かな部分は第Ⅱ章に落として必要に応じ参照していただくという形にしたいと考えてございます。

第Ⅲ章につきましては、開発保全航路でございませけれども、こちらに関しましては、港湾区域外に配置されます開発保全航路及び緊急確保航路というものを指定をしてございますので、平常時及び災害時における役割等の方向について記載をしたいと考えてございます。

第Ⅳ章につきましては、環境の保全に関する内容、第Ⅴ章につきましては、従前のⅤ、Ⅵ、Ⅶ章を集約した形になりますけれども、港湾相互間の連携、官民連携、港湾運営の効率化という形でまとめて書きたいというふうに考えてございます。

現在、ご覧いただいている資料の上側、赤枠で別紙参照というふうに書いてございませけれども、港湾の開発、利用及び保全の方向の記載事項に関しましては、次のページで少し詳しく説明をさせていただきます。

1枚おめくりをいただきまして、第I章の施策体系の新旧でございます。現在の基本方針におきましては、1番から7番までの順番に物流、安全・安心、環境、空間利用、クルーズという形で並べてございました。今回もこのような形で整理をすることが可能でございますけれども、戦略的に取り組む事項というところがよりわかるようにという形で、真ん中の欄に書いてございますように、先ほど申し述べましたように、「戦略的に取り組む事項」ということで4つの柱立てを書いてございます。

下側、「引き続き重点的に取り組む事項」につきましては、①から⑩という形で書いてございますけれども、地域の暮らし・安心を支える港湾機能の確保でありますとか、あらゆる人に優しい港湾の実現でありますとかという形で整理をしてございます。

変更の主な考え方について、一番右、青字で示してございますけれども、例えば物流面ではターミナル背後で付加価値を創造するロジスティクスセンター等についても記載でありますとか、クルーズ政策とクルーズ船の寄港増加を受けた港湾空間の再編の必要性について記載でございますとか、洋上風力発電の導入促進についても記載をしているところでございます。また、災害対策、航行の安全の確保、また自動航行船舶というのがこれから予想されるところでございますので、それらへの対応も記載をする。さらに、港湾の電子化、働き方改革等の港湾行政の進め方の変革についても記載をするというのがI章の1でございます。引き続き重点的に取り組む事項につきましては、先ほど幾つかご紹介をいたしましたけれども、離島航路、バリアフリー、環境保全、海岸行政、保安対策等の観点から重点的に行っております施策を列記しているものでございます。

以上のような全体構成のもとに、本日、資料4といたしまして、基本方針のたたき台をお示しさせていただいております。まだまだ文章をしっかりと練っていかねばいけない部分があるかと思っておりますけれども、たたき台という形で本日お示しをさせていただきます、全体構成も含めまして、ご意見をいただきたいと考えてございます。

前文につきましては、現基本方針の前文は、始まりが「四方を海に囲まれ臨海部に人工資産等が集積する我が国において、港湾は」というふうな書きぶりで始まっております。しかしながら、現在、我が国、また港湾が置かれております現状を考えますと、社会状況認識というのをしっかりと打ち出すことが大事ではないかと考えてございますので、資料4の一番最初の行にございますように、「我が国の産業は激しい競争にさらされている」でありますとか、3行目にございますように、「あらゆる面での生産性向上が不可欠である」でありますとか、また、引き続き自然災害が起こる我が国におきまして、「自然災害は将来の不

確定な要素を与えている」というふうな、少しセンセーショナルな書きぶりをさせていた
だいているところがございます。

次のパラグラフにはそういうものを踏まえて、港湾は変わっていかねばいけないと
いう趣旨を書かせていただいているところがございます。それ以降、社会状況の認識、ま
た、それに基づきまして港湾に求められること等々につきまして、前文の中で簡潔にお示
しをさせていただいているところがございます。

3ページからI章が始まりますけれども、特に戦略的に取り組む事項ということで、ど
のような書き方をしているのかだけこのページでご紹介をさせていただきます。コンテナ
物流に関しまして、文章の中では社会的背景でありますとか、求められることにつきまし
て簡潔に整理をしてございます。その上で、今回の港湾行政の方向性として大きなものは
黒丸でぼつぼつという形で、できるだけ簡潔に方向性をお示しさせていただいたところ
でございます。このようなものが、最初にご説明いたしました国際物流でありますとか、バ
ルク物流でありますとか、国内輸送という形で(1)、(2)、(3)、(4)、その中の①、②
等という形で簡潔にお示しをさせていただいたところがございます。

また、9ページの中段からは「引き続き重点的に取り組む事項」といたしまして、これ
まで取り組んできました内容につきまして、これもできるだけ簡潔に記載しているという
ところがございます。例えば9ページの①に関しましては、離島港湾の話、②に関しまし
ては、バリアフリー、ユニバーサルデザインの話ということで、できるだけ簡潔にお示し
をしているのが9ページ、10ページ、11ページということがございます。

12ページには第II章ということで、第I章を踏まえまして、配置や機能を含めたより
細かな施策を記載してございます。一例で申し上げますと、コンテナ物流、国際基幹航路
等の戦略的強化に関しましては、こういう施策を進めていくに当たって具体的に施設とし
てどうあるべきか、また、どういうことを配慮するべきか、また、背後とどういふふう
に連携すべきかということをお示しをさせていただいているものでございます。
II章に関しましては、こういう箇条書きの部分が少し多くなっておりますので、少し分
量が増える形になってございます。

次は21ページでございます。第III章になります。第III章におきましては、開発保全航
路に関しまして記載をしてございます。航路というのは、開発保全航路から各港湾の航路、
また緊急時に確保いたします緊急確保航路、その間の航路も含めまして、一連で重要な役
割を担うというふうにご覧いただけますので、そのような趣旨を今回改めて、このIII章に

書き込ませていただくとともに、自動運航船等への対応ということに関しましても、この中に書き込ませていただいているというところがございます。

23ページからは第IV章、環境の保全ということでございますけれども、環境保全につきましては、引き続き取り組むべき事項というふうに考えてございますので、特に内容は変えておりません。24ページに2として、「多様化する環境問題への対応」ということで、環境問題は自然環境のみならず、港湾、物流施策等々とも連携してしっかり進めていくべきものであるという考え方から記載させていただいているものでございます。

26ページからは「港湾の開発、利用及び保全に際し特に考慮する基本的な事項」ということで港湾連携のことを記載してございます。これまで地域ブロックごとに少し細かめにこの地方はどうであるというふうな記載をしてございましたけれども、今回はそれをまとめる形で、地域ブロックごとの港湾相互間の連携というものを簡潔にお示しさせていただいたところがございます。その記載につきましては、29ページ、上から2行目、③というところで記載してございます。

同じく29ページでございますけれども、下線を引いております、「2 官民の連携」という項目でございます。これは従前の基本方針におきましては、クルーズのみ記載をしていたところがございますけれども、官民連携の施策というのは、その前にございましたバルク貨物輸送の共同化というところから始めたものでございました。今回、全体構成を見直すに当たりまして、官民連携の非常に重要な施策であるというふうに考えてございますので、今回、この官民連携の項目につきましては、バルク貨物の拠点、また、クルーズ船の拠点という形で二本立てに整理をさせていただいたところがございます。

第V章の最後、3でございますけれども、民間の能力を活用した港湾の運営の効率化につきましては、引き続きコンテナ物流関係で取り組んでいるところがございますので、従前のおりの記載としてございます。

以上、駆け足で恐縮でございますけれども、全般についてご説明をさせていただきました。

構成等も含めまして、本日さまざまなご意見をいただきまして、また、法定の基本方針でございますので、この後、所要の法定の手續もでございます。そういったものも進めながら、よりよい基本方針にブラッシュアップをしていきたいと考えてございますので、ご審議のほう、どうぞよろしくお願いいたします。

説明は以上でございます。

【分科会長】 それでは、ただいまご説明がありました内容についていろいろご質問、ご意見いただきたいと思いますが、いかがですか。

【委員】 たたき台の1ページ目、下から7行目、クルーズ旅客の記述がありますね。今日あたりの新聞を見ると、昨年は3.3%減っていると、クルーズ客が。これが今後すぐ増加の傾向にまた戻るならいいんですが、そういう状況の中で、来訪増加というふうに一言そこで書くだけでいいのかどうか。去年のデータが全てのトレンドではないと思いますが、ちょっとこの書きぶりは工夫される必要があるのかないのか。

それからもう一つは、クルーズ客がずっと伸びていたのに、ここに至ってこういうふうには減っているという原因ですね。これはどう分析されているのかということ、これは質問でございます。

【産業港湾課長】 今、ご質問ございました原因でございますけれども、先般、私どものほうから昨年実績をプレス発表させていただいたところでございます。全体で見ますと、やはり微減をしている状況にございます。最大の要因は、アジアマーケットに対して、多少船舶を供給し過ぎたというところがありまして、買ったたきが起きて、船社側が船をアジアのマーケットから、アラスカですとか違う地域に少し戻して、キャパが実は去年減ってございます。その関係で中国、アジア発の日本に来るクルーズ客が少し減って、マクロで見るとそういう状況になってございます。

ただ、我々も今回のこの中でも推進をうたっておりますけれども、日本発着クルーズということで、ヨーロッパですとか、アメリカから日本に飛行機で来ていただいて、日本をめぐるクルーズ、こちらは増加しております。それから、台湾から来るお客さんも実は増加しております、全体でいいますと、先ほど申しました中国で起きた買ったたきが原因によって落ち込んでございます。

我々の考えでは、今、船会社は新造船を建造してございます。2020年以降、これが新たにアジアに配船されるという計画になってございまして、我々としましては2020年度以降、また持ち直ししてクルーズが伸びていく。そのために我々はいろいろな施策をやっていききたいというふうに思っております。

【委員】 そうすると、今の書きぶりで問題ないということですか。

【産業港湾課長】 大きな目で見ると、多分大丈夫だというふうに我々は思っております。

【委員】 中国の方が減っている一つの原因として、船の中で遊ぶ施設があまりないのも一つの要因だと聞いています。それで、洋上カジノですね、この施設があると、もっと楽しめるという声が結構あるやに聞いています。それから、日本の船会社も前から要望を出していますよね。日本ぐらいでしょう、自国籍の船が公海上もできないというのは。

【産業港湾課長】 まず、カジノの件でございますけれども、我々も各社から、特に中国人がカジノが好きで、日本のクルーズ船の中でもやりたい。これが非常にクルーズ客を増やすのに効果があるということは聞いてございますが、これが原因で減ったというよりは、先ほどの繰り返しになりますけど、船の供給過多により、中国発のクルーズの代金がものすごい低下して採算割れを起こすような、こんな状況になってしまったというのが非常に大きな原因だと聞いております。

カジノをクルーズに入れるかどうかについては非常に大きな議論が必要だと思ってございますし、今、IR法がやっとできたばかりで、これがこれから世の中でめぐる議論を見ていただいて、それを踏まえた形で検討していきたいという気持ちはございます。

【委員】 実は、私、今IR推進会議の委員もやっているんですけど、その場でこの問題を提唱しました。IRが解禁になるならば、洋上を禁止にする理由ないんじゃないですか。そういう動きが出てくれば、また連携してぜひ取り組んでもらいたいなど。ところで、書きぶりはこれでいいということですか、とりあえずは。瞬間風速として、今減っているというだけですか。

【産業港湾課長】 我々はそういう認識をしてございます。

【港湾局長】 局長ですけども、私も各クルーズ会社のCEO、COOと直接対話をしてございます。大体彼らは1年タームで配船計画を立てて動いていますので、今、日本市場はオリンピックに向けて、これから急拡大するなという思いは持っているんですけども、急に動けないという状況はございます。実際、2019年は、引き続き前半は少なくとも厳しい状況。厳しいというのは足踏み状態が続こうかと思いますが、2020年の日本市場への投入計画は、彼らは明確に拡大路線をとっています。実際、より大きな、6,000人を超えるような船を建造して日本に入れたいので、例えば大阪の天保山を何とかしてくれとか、具体的な要望が出てきておりますので、10年先どうなるかという見通しは、確たる見通しを持つすべはございませんが、当面、拡大路線が引き続き続くであろうというふうに見てございます。

【委員】 そういう見通しなら、わかりました。

【委員】 まず、前文のところについて意見を申し上げます。いろんなところで文章がちょっと長過ぎる。5行にも6行にもなっています。1つの文章の中に言っておきたいこと複数混在しています。それはちょっとよろしくないと思います。短く切って論理を明確にさせていただきたいと思います。

それで、前文のところは世界をどのように見ているかということ凝縮してある部分ですね。そういうときには、私の考える論理構成では、世界は今どうなっている。アジアはどうなっている。日本はどうなっている。その次に、海上物流はどうなっている。さて、港湾はこのような状態であるというふうに、大きいところから小さいところにすぼめていくような論理構成がよろしいのではないかなと思います。

その中で抜けているとか、見方が足りないとかいう部分がありはしないかと思います。個々に列挙することは今できませんけれども、政治的な混迷もありますし、その結果、中国経済がちょっと足踏みをしつつあるということもあるし、逆に、東南アジアにもものすごい活力がある。その次にインドが待っているというような話とか、日本の経済はこれからどういうものでもって生きていかなくちゃいけないか、日本の産業は課題がたくさんありますよね。そして、その結果、海上物流は昔と比べてこのように変わりました。アジアがこんなに拡大しましたというのが入ると思います。そういうような認識を持った上で、さて港湾はこのような役割を果たしてきて、課題はこのようなものが現在見られるということもここで書いておいて、後段でその解決策の記述に進んでいくという、そういう流れが欲しいなと思います。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。私どもこの施策を考えるに当たりまして、先生方にPORT2030で整理をしていただきました潮流、さらに、それに合わせて私どもでも考えましたものも踏まえて、どんどんブレークダウンする形で考えてきたわけでございますけれども、おっしゃるとおり、5行にもわたる非常に冗長な文章になっているというのは、簡潔にわかるように引き続きブラッシュアップをしていきたいと思っておりますので、よろしく願いいたします。

【委員】 なかなかよくできていると思います。それで、2点言おうかと思うんですけども、1つは、前文のところなんですけれども、今、先生から書き方の問題をおっしゃっているけれども、内容はよくできているなと思います。前のに比べると大変に切迫感があって、現代の、今港湾がかなり本気になって転換していかないとトゥー・レイトになるかもしれないという気持ちが非常にこもっているから、非常によくできていると思います。

それで、1つは質問と1つは意見なんですけれども、この前文のところは何のタイトルもついていないので、これは前座なのか、サマライズなのか、エグゼクティブサマリーみたいなものなのか、あまり位置づけがわかりません。憲法なんていうのも、あれ前文なかなかよくできているんですけども、つい何条のところを見たくなくなっちゃうという面があるので、前文そのもののところに名前をつけて、基本的認識とか基本的考え方とか、基本的理念というのと、ちょっと大げさかもしれないけど、基本的考え方くらいのところをつけたほうが、その次の第I章という手前の章の位置づけになるのでいいんじゃないか。これは提案でございます。ご検討いただいたらいいと思います。

それから、関連してちょっと質問なんですけれども、7行目、2つ目のパラグラフの最初の行のところに、「こうした新たな状況認識のもとに、従来の考え方から脱却し、直面する課題の克服のみならず」、こう来るんですけどね。この従来の考え方から脱却しの従来の考え方というのは何のことなんだかが、この号を読む人だけがわからないね。つくられてきた人は当然わかっているんだけど、「従来の考え方から脱却し」を書くんだったら、何々を基調としてきた従来の考え方から脱却しとか、ともするとこれまでのいきさつに拘泥しながらやりがちであった後追い型の従来の考え方から脱却しとか、何かここに補わないとちょっと読みにくいなという感じがしました。これは意見及び質問です。

ついでにもう一つ申し上げると、どこで言うのかがよくわからないんだけど、例えば、これは7ページ、防災の件なんですけど、7ページに書いてあるところの②で船舶航行の安全の確保と効率性の向上の3行目くらいで、「高潮、高波の気象災害」というようなことが書いてあったり、その手前の6ページの一番下で、「また、近年、台風に伴う高潮により、港湾において大規模な浸水被害が発生している」と書いてある。このところに書いてもいいし、あるいはもうちょっと先に開発保全航路のところがあって、21ページあたりのところにも関連するんですけど、どこかにまとめて書けば、それでいいと思うんだけど、やっぱり非常にインパクトが大きかったのは、PORT 2030を出した後に起きた台風で、停泊していた船が走錨で関空の橋にぶつかって関空がとまっちゃったということですよ。それから、ちょっと状況、場所は違うけど、周防大島でも橋にぶつかって断水しちゃって、しばらくとまっていたというのがあるじゃないですか。

ここに書いてある港湾の防災という感じは、災害が起こると港湾は助ける側だよという感じのことはよく書いてあるんだけど、加害者にもなっているんですよ、海上輸送、あるいは港湾の関連事故がね。それで思い起こすのは、うんと昔ですけど、伊勢湾台風で、

貯木場に木がいっぱいあって、それが高潮で流れ出して、それが町のほうに行ってぼこぼこっとなつて、これ加害者ですよ。今、そんなことは起こらないけど、やっぱり常に港湾というのがいざというときに助ける側だけじゃなくて、港湾に関係しているところで甚大な被害を起こすようなことというのは、決して港湾だけじゃなくて、空港であったり、橋であったり、そういうことに対して一言言わないと、近年台風に伴う高潮によりのところで、大規模な浸水被害だけじゃないですからね。橋とまっちゃったから言わないといけないというのが、これがちょっと気になります。ただ、港そのものというよりは、海上保安の行政のようなところもあるので、何をするというところまでは港湾の行政で言いにくいところがあるかもしれないけど、事実認識としては書いてもいいんじゃないかなという気がしました。

以上、2点でございます。

【海岸・防災課長】 防災の件について、貴重なご意見を賜りました。ありがとうございます。確かにおっしゃるように、私ども災害への対応ということを即時的に書いているところがございまして、その懸念の部分を多く入れているところがございます。一方、おっしゃられるように加害者側、港湾の施設とかそういったもの、あるいは今回の台風21号等でもコンテナの流出等がございましたので、今回は一時的ではございましたけれども航路を閉塞致しました。流出コンテナの回収により、船舶を長期間に停泊、入れなくなるようなことはなかったわけでございますが、そういう危惧ももちろんございますので、そういうことに対する対策をしっかりと講ずるということも非常に重要なことだと考えてございます。このため、少し盛り込むよう検討させていただきたいと思っております。

【委員】 従来の考え方はどうですか。

【港湾計画審査官】 従来の考え方につきましては、その時々しっかりと私ども港湾行政をしてきたつもりでございますけれども、その時々時代の要請に対応してというところにとどまっていたのかなというふうに考えてございます。PORT2030におきましても、より先を見据えて戦略的にというふうにおまとめいただいたと思っておりますので、そのあたりがしっかりわかるような形でちょっと趣旨を書き込んでいきたいと思っております。

【委員】 そうかそうか。そうすると、「従来の考え方から脱却し」よりも先に直面する課題のほうを言えばいいんですね。ともすると直面する課題の克服に拘泥しがちであった従来の考え方から脱却し、さらにその先の発展を見据えたというようなことを言いたいわけだ。

【港湾計画審査官】 はい。

【委員】 わかりました。それならうまく直せると思いますね。

【委員】 私も非常にわかりやすく整理され直されていて、戦略性が高いものと、重点的に従来まで注目してきたものと非常にわかりやすく整理をされていて、ほんとうにいいものになってきたなと思います。

私が1点お願いしたいのは、最近、コンテナの中に害虫等の、非常に日本に害を及ぼすようなものが紛れ込んできているということが話題にもなっておりました。日本の生態系に配慮するようきちんとしたコンテナの管理等々、どこかにつけ加えていただけないと思います。

以上です。

【港湾計画審査官】 テロ等の対策につきましては、SOLAS条約等で対応しているところでございますけれども、コンテナの例えば危険生物も含めた管理ということに関しては、我が国全体に影響を及ぼす重要なものだと考えてございますので、例えばITを利用すれば、危険性の高いものを選別できるとかというのもあると思いますので、少しそのような観点も入れていきたいというふうに考えてございます。

また、前文につきましては、先ほどからいろいろご意見をいただいておりますので、しっかり考えていきたいと思います。

【委員】 今回の基本方針の変更というのは、これから先、世界が大きな変化、貿易に関しては構造が変わっていったり、量も上振れしたり下振れしたりして、色々な状況が変わっていきだろろうと思います。しかし、そういった変化を、目先の変化だけにとらわれるのではなく、少なくとも世界の日本における港として、これは基本方針を変更してでも絶対スタンダードとして、目指していかななくてはならないものなんだろうと思います。

ですから、今後の目先は、今2019年、2020年という一番混迷期にあります。ブレクジットがどうなる、保護主義がどうなっていく、中国がどうなっていく、世界状況が全然読めないと思います。しかし、そういう背景とは別ではありませんが、その背景の中にありつつも、しかし、基本はこうだという言い方が、基本方針の変更では大事ななんだろうと思います。それを踏まえて2つのことを申し上げます。

まず、もう少し全体的に第4次産業革命、AIだとかサイバーだとかというのはかかっているほうがいいと思うんです。ただ、この中でサイバーポートと尝试してみたり、AIターミナルと尝试してみたり、スマートポートと尝试してみたり、これ全部グローバルバリュ

チェーンという中に入っていくんだろうと思うんです。もちろんやりたいことの方向性は一緒なのでございますけれども、そこは、まず、大きな概念としてサイバーポートというのがあって、その中にAIターミナルというのが多分あるんだろうと思うんですけれども、そこを少し重複したり、あるいは統一したりしながら、そっちの方向もしっかり打ち出していく。プラス環境保全や防災や、連携や官民連携や、みんな、先ほどのヒアリのときにもAIを使ってとおっしゃいましたけれども、全部のところ、港を取り巻くこれからやっいていこうとする基本方針の全部にかかっていくのがAIというか、サイバー化という言い方がいいですかね。私自身はサイバー化とAI化がしっかり区別がついているわけではないんですけれども、世間的にもいろいろ、みんないろんな口調で言っていますけれども、それがもう少し大きなところへかかっていくというふうなことは必要ではないかなというようにことを思いました。

それから、もう一つは、これは非常によかった点なんですけれども、官民連携のところ、クルーズだけではなくに、バルク貨物の輸送網の拠点となる港湾というところを1と2に分けてしっかり書き込んでいただいたというのはよかったと思っています。これでこそ、バルク戦略というようなものは何であるのかというのが、ここでもう一度基本方針の中ではっきり位置づけられたと思います。これが官民連携というところで、ここで言うというのが一番座りがいいというか、おさまりがいいのかなと思います。ほんとうはバルクという中に章立てしてもいいのかもしれないんですけど、ここでもいいと思います。

そういう意味では、小さいことで言いますと、29ページの「港湾管理者、荷主等の連携による」というのは、「企業等の」でないと、荷主等というのは誰にとっての荷主なのかというのが、この後、企業企業、企業連携って出てきますから、やっぱり企業かなというふうにする、書き込まれてもいいし、あるいは荷主をやめて企業でもいいし、両方でもいいかと思っています。ちょっと小さいことと大きいことと申し上げました。

【港湾計画審査官】 まず、バルクの書きぶりについては、改めまして、しっかり趣旨が伝わるような形で再整理をさせていただきたいと思います。

それから、サイバーポートでございますけれども、現在は、8ページでございますように、少しタイトルとしては生産性の高い港湾行政の推進というところに入れてしまっているわけでございますけれども、委員おっしゃるように、もっともっと広い概念、あらゆる者が参加をするという概念ということかと思っていますので、書き方、書きぶりについては、もう少し検討させていただきたいと思います。もともと情報化というのは物流のところ

だけ書いてあった項目が、今回、PORT2030に伴いましてもっと広い、もっと高い概念になったというふうに考えてございますので、そのあたりがわかるように書きぶりを検討したいと思います。ありがとうございます。

【委員】 全体にかかるように。

【港湾計画審査官】 はい。ありがとうございます。

【委員】 全体的に非常によくまとめていただいたとっております。感想ですが、PORT2030で議論されたようなことが網羅性を持って書かれていると思いますし、特に前文で緊張感が伝わってきます。右肩上がりで考えてきた時代と違って、経済面については、日本が伸びるにしても相対的な地位では、これから厳しくなってきます。その辺の現状を踏まえて、そうは言ってもこれからもやり続けなきゃいけないという意思が入っていると思います。それはコンテナだったり、バルクだったり、そこに新しくクルーズが加わったり、リスクの話だったりといろいろ入っていますので、読んでいて非常に分かりやすくできているなと思えました。ありがとうございます。

あと、今後の話なのですが、PORT2030を作成した後、国土交通大臣が今後の指針という形でつくるというふうにお聞きしましたが、実際これができた後に、実際どのような動きになっていくのかちょっとわかりません。そこで質問ですが、行政、国だったり、地方自治体だったり、あるいは民間の方もいるかもしれませんが、この基本方針を受けて、これからどんな動きになるのでしょうか。実際方針が具体化するようなTODリストみたいなものができるのか、誰がやるのか、いつまでにやるのか、そういう管理的なものがどうなっていくのか。方針をつくった後が大事だと思いますので、この後パブリックコメントが出て、発行するところまではいいと思うんですけど、その後の展開を教えてくださいたいと思います。

【港湾計画審査官】 この基本方針を告示した後につきましては、現在も初めて見るものもございますけれども、私ども個々の施策ごとに研究会とか検討会という形で、よりこの中に書き込まれているものにつきまして、関係の方々のご協力も得ながら深化をさせていきたいというふうに考えてございます。

また、最初に申し上げましたように、港湾行政の指針として、これを踏まえて、各地域の港を港湾管理者さんがどういうふうにしていくかというところの指針としても役立てていただきたいというふうに思っておりますので、これも今までの考え方から一歩先に進んで地域地域の港をよりよくしていただくための指針として活用されていくということで、

私どもがしっかり自分たちで考えるということと、地域地域で港をしっかりこれに沿って実現していただくという形で実行されていくというふうを考えてございます。

【委員】 そうすると網羅性を持って確認して、例えば方針は作成されたが、誰も手をつけていなかったとか、放っておかれたとか、そういうことがないように、全体的な管理をされるということによろしいのでしょうか。

【港湾計画審査官】 はい。ないようにしていきたいというふうを考えてございます。ありがとうございます。

【委員】 パブリックコメント、非常に重要だと思うんです。特に国民というか、世間に理解してもらおう意味で。そのためにはこちらでこういうふういきちんとまとめましたとアピールもしなきゃいけない。まとまった後、そういうことにぜひ力を入れていただきたい。その点からすると、この基本方針の中にも国民の理解というか、そういうのがちょっと記述があってもいいんじゃないかなというのが1点です。

それからもう一つは教育上の観点ですね。今、海洋教育というのがかなり各学校で展開されているんですけども、港湾教育も海事と並んで、子供たちにリアル感を持たせるという意味でも教育上の効果がすごくあると思うので、その教育上の観点をもうちょっとどこかに盛り込んでもらうといいのかなと、こう思います。

【港湾計画審査官】 ありがとうございます。盛り込む方向で検討したいと思います。

【委員】 私が基本方針に対してチェックしなくてはいけないと思っていることは、基本的にPORT 2030でまとめた内容を、2030年にきちんと実現するための基本方針になっているかということです。特に重要だと思っているのは、国際基幹航路網と近距離の東南アジア等のシャトル航路とあわせた航路網が社会の変化も考慮して総合的に構築できるのかということが1点。

それから、2点目がクルーズ航路の整備です。クルーズ航路は港湾だけの問題ではなく、道路網、関連施設やサービスと連携して整備してはじめて、利用者ニーズにかなった環境構築が可能です。そうした他との連携も含めて、クルーズ利用が活性化されるのかという観点。

そして、3つ目は、デジタル化の推進です。AI、IoT、ロボット、ドローン活用とか各種のデータ連携など、いろいろなデジタル化施策があちこちにちりばめられています。以前説明を伺ったときには、デジタル化の部分だけが特出しになっていましたが、あらゆる部局に関係するはずのデジタル化が特出しになることで、かえって推進されにくいリス

クがあるということで変更されたと理解しています。それらを踏まえて、PORT2030で描いた形に着々と近づいていけるように、デジタル化が推進されるかという点です。

これらの3点をしっかりと確認したいと思っています。

そこで質問ですが、今回の基本方針は、方針なのでコンセプト的なものですが、これをもとに10年後に目指す形を実現できるのかをどうチェックするかということです。一般的にPDCAを回していくわけですが、基本方針では具体的施策がわからないのでチェックできないとも思います。PDCAの回し方についてどういうふうにお考えかを伺いたいというのが1点です。

2点目は、私は仕事上、IT化、デジタル化にかかわっていますが、港湾関係は相対的に他の業界に比べてIT化もデジタル化も遅れていると言われていています。今回の基本方針では、様々な形でデジタル化を推進することになっているため、進捗状況や技術動向・需要動向等に見合った適切な形で進められているかを把握しにくいという点を危惧しています。ぜひその点は気をつけていただきたいということです。

そして、3点目です。港湾行政に限らず、行政そのものが変革期にあると思いますが、予算のつけ方が物中心で、機材を調達する、設備・システムを作る工事を発注することがメインとになっていて、人を育てるとか、サービスがつけられるように環境整備するといったことに対して、予算がつきにくいという状況があるように思います。将来、財政が厳しく逼迫していくと、物がなくなったら終わりという形で「財」が消えてしまう。人材、ノウハウ、スキルといった無形のサービスのほうが将来へ残せる資産ではないかという議論がありました。人材育成など、物ではない見えないものに対して予算を投入して将来へ残していくかということも考えていただきたいと思います。

以上、3点です。

【港湾計画審査官】 先ほどもどのように実現していくのかという形でご意見をいただきましたけれども、私どもここに書き込んだ戦略的に取り組む事項につきましては、具体的にそれぞれの項目につきまして、必要な検討会等というものを行っていくのかなというふうに考えてございます。事業面で実施するようなものと、より仕組みみたいなものをつくっていくものがあるかと思いますが、PDCAサイクルという形になるかどうか分かりませんが、しっかりこのようなものを実現していきたいと考えてございますし、また、PORT2030のフォローアップ等とも連携をいたしまして、しっかり基本方針が進捗をしているかというところ、また、必要であれば、基本方針の微修正という

ところはしっかりとやっていかなければいけないと考えてございますので、そういう中で対応していきたいというふうに考えてございます。

また、デジタル化の話につきましては、大きなものを一生懸命つくっても、できたときには、それは陳腐化していつてしまっているというふうなご趣旨かと思えますけれども、港湾関連データ連携基盤等々をどのようにつくっていくかというところにも関連すると思えますので、そのあたりの柔軟なシステムというか、いろいろとしっかり連携をしたシステムというか、そのあたりもこの基本方針の中に注意事項として書き込めればと思えますし、人を育てるサービスの面に関しましても、先ほども教育の点というふうにご指摘をいただいておりますので、そういったことも含めた港湾行政の、例えばソフト的な部分というところに関しましても今回の基本方針に書き込んでいきたいというふうに考えてございます。ありがとうございます。

【委員】 26ページ以降の「特に考慮する基本的な事項」のあたりなんですけどね。26ページの1節で港湾相互間の連携の確保に関する基本的な事項のところに関して意見というか質問なんですけど、これは結構肝だと思っているんです。それは、もちろん法的なシステムから言えば、港湾管理者が個々にあって、それが独自の発想と独自の努力によって切磋琢磨しながら港の世界をつくっていく。こういうふうに行っているんで、それを今回は変えることはできなかったわけだけどもね。だけど、PORT2030の中で大いに議論されたのは、例えば国内で言えば、高速道路がもう1万何千キロできて、相互に地域間は陸上ではつながりやすくなっている。国際競争はどんどん激しくなっている。そういう中、じゃあ個々の港湾管理者の責任においてやっていくというシステムには相当な限界があるなということが共通の認識でしたよね。だからこそ、今の26ページ以降で、連携の必要性というのが書いてあるわけで、ここは全部正しいことが書いてあると思うんですが、もう一言入れられないかなという意味で質問してみるんですが、26ページの最初のところで、(1)と書いてあるところのちょっと上あたりに、「港湾管理者等が相互に連絡調整する体制を構築しつつ」とありますよね。体制の構築というのをここに書いているんだよね。それから、やや具体的になるのが、今度は29ページに、1章の最後になりますけれども、③で地域ブロックごとの港湾相互間の連携ということで、ブロックごとにいろいろやってくださいよと。近隣の地方港湾との機能分担のもとに拠点的な役割を担うと、あるいは他の港湾との連携を図るということで、連携というのがここになると抽象化しちゃうんですよね。手前の26ページのところは体制を構築しつつというので制度的にやる

ことが書いてあるんですね、what to doが書いてあるんだけど、連携を図るみたいなやつだと、たまに電話でもすればいいのかな。そういう感じになっちゃうので、できれば、私の意見では、地域ブロックというのは特に重要で、個々の港湾を超えた、せめてブロックでこの基本方針に基づいてビジョンをつくってくださいと。そのビジョンに立脚しながら、個々の港湾ごとの港湾計画というものを適宜見直すなり、ブラッシュアップするなりしてくださいという、いわば基本方針と港湾計画の2つしか持っていないんだけど、法制度的には。その間に何か法制度上のものじゃないんだけど言えないかなと。それが体制を構築し、さらに広域的なビジョンを構築するとか何とか、どこにどう書くのがいいのかちょっと僕もぱつと言えませんが、その可能性はないのかという質問でございます。

【分科会長】 非常に重要なポイントです。

【港湾計画審査官】 一部であれば連携協議会というものが設置されて、その中で複数の港湾管理者、また国が入った議論をしているものが存在しています。ただ、それが全てにおいてしっかり設置されているかというところではなくて、少しビジョン的なものをつくったり、つくらなかったりということがございます。先生おっしゃるように、個別の利害が自治体という考え方でいくと相反する中で、一方でいろんなところで同じことをやっても非効率なだけでございますので、もう少し地域ブロックごとの港湾相互間の連携のところ、ご指摘のような趣旨、体制、またどのようなものをするべきかということに関しましても書き込めないか検討してまいりたいと思います。

【日本港運協会理事】 日本港運協会でございます。今回、この基本方針の中で、国際コンテナ戦略港湾の施策の審議の際に集貨、創貨、国際競争力の強化という3つの項目について、会長が申し上げたことをかなりこの基本方針の中に盛り込んでいただいております、感謝申し上げます。

その観点で集貨に関しては、国際戦略港湾における機能強化をかなり踏み込んで書いていただいているなと思っています。全国の港湾を見ないといけない港湾行政の立場の中でかなり踏み込むということに関してはいろいろなハレーションもあるのかなと思ったんですが、国際戦略港湾の施策をしっかりと位置づけていただいているというのは、ありがたいことだと思っています。基幹航路についても、広域的なアジアとの直接の航路についてもきちっと位置づけていただいているということに感謝申し上げます。

2点目の創貨については、ロジスティクスハブの記述(3ページ)のところに「高度な流通加工機能等により製品に新たな付加価値を付与することができるロジスティクスセンタ

一を備えることが求められる」と書いていただいているんですが、ただ、その下のポツのところの戦略的に取り組む中身の中には入っていないんですね。本文に書いてあることと戦略的な項目のところが必ずしも一致していないところが後のところでも出てくるかなという気がしています。創貨という部分で、ロジスティクスセンターのことについても戦略的な施策として1つ項を設けていただくか、もしくはその部分は第2編のところに書いてあるので、そこに回すような形にするのか。その辺は構成を考えていただいたらいいかなと思いました。

3つ目のITターミナル、ターミナルのことに関しては、3ページに「世界最高水準の生産性と良好な労働環境を有するターミナルの実現」ということで、ここに良好な労働環境を有するというを入れていただいているのは、配慮していただいているなと思いました。

ただ、その上のところの、3ページの第1段落目の本文のところ、「我が国の港湾においても、これらの革新的な技術の発展を活用して、国際物流システム全体の生産性向上と港湾におけるあらゆる職場・労働環境の改善を目指す」と書いてあるんですが、ここであらゆる職場、また労働環境の改善と言った場合には、もちろん港湾行政として取り組んでいただくということは大事だけれども、一方で、現場は民間でやっているのだから、労働環境の改善を目指すことが不可欠であるというのはちょっと書き過ぎなのではないかなと。むしろ良好な労働環境の確保に配慮しつつ国際物流システム全体の生産性向上を図るとしたほうがいいのではないかなと思いました。

もう1点は4ページのところのインフラシステムの海外展開のところなんですが、インフラシステムの海岸展開は大事な施策だと思います。今後の日本への広域的な国際フィーダー、国際的な広域的な航路の誘致においても戦略的に活用できるわけだから、これはぜひ本文に入れていただけるようにしていただけたらいいかなと思いました。

以上でございます。

【港湾計画審査官】 まず1点目、ロジスティクスセンターの話でございますけれども、私どもとしては、3ページの黒丸の1つ目の「大規模コンテナターミナル形成等の港湾機能の強化」というところに入れていくというふうに認識をさせていただきます。内容の軽重とか、どれを優先的に書くかというところでロジスティクスの話は本文のほうに預けてしまったわけでございますけれども、少し書きぶりについては検討したいと思います。

また、12ページのほうには個別の施策といたしまして、「流通加工機能等を備えた物流施設の集積によるロジスティクスハブ機能の強化」と書いてございますので、当然政策としても私ども重要だというふうに考えてございますので、今後、書きぶりは検討していきたいと思えます。

それから、労働環境関係の書きぶりにつきましては、引き続きしっかりメッセージが伝わるような形で考えたいと思っておりますけれども、人口減少社会等々の中で、しっかり生産性が向上するために必要な取組の1つだと考えてございますので、また書きぶりについてはご相談をさせていただきたいと思えます。

インフラシステムに関しましても、おっしゃるご趣旨を踏まえまして、本文のほうでどのように記載をするのか、施策のほうにどのように書くのかというのは、引き続き検討したいと思えますので、よろしくお願ひいたします。

【委員】 私も戦略的にやるところと従来からの取り組みということが非常にわかりやすくなったと思えますけれども、ちょっと重複するかもしれませんが、実行に移すときにどうやってやっていくかということに大変興味があって、この中に入れるのがいいのかわからないんですけれども、タイミングを逸した施策を一生懸命やってもいけないというような観点でいくと、そういったトーンがなかなかここだと読み取れないということと、先ほどもありましたけれども、膨大な内容なものですから、みんながみんな同じことをやるということがいいのか、地域地域に応じて、どれを取捨選択してやっていくかみたいなことが盛り込まれていると、これを見て全部やるわけじゃなくて、自分たちはどういうところをやっていけばいいとか、どういうタイミングでやっていかなきゃいけないかみたいなことがもっとはっきりメッセージとして伝わるんじゃないかなと思えます。書きぶりが大分センセーショナルと言われたんですけれども、危機感をあおるような書き方で非常にいいと思えますけど、逆にタイミングを逸するとほんとうに置いてきぼりを食らって何物にもならないということにつながると思えますので、ぜひご検討をお願いしたいと思えます。

【港湾計画審査官】 しっかり実行に移さないと絵に描いた餅で終わってしまいますので、そのあたりのタイミングでありますとか、概念的なものにつきましては、先ほど前文が大事で基本的認識、考え方を書くというご意見もございましたので、そういうところでしっかりわかるように書けないか検討してまいります。前文がまたあまりに長くてもだめ

なのかと思えますけれども、しっかり工夫して書いていきたいと思えます。ありがとうございます。

【委員】 ご説明ありがとうございました。非常に前回に比べて、まずわかりやすく整理されて、網羅的になっていて非常にいいと思えました。全体がわかるので、資料2を見ながら、質問を1つさせていただきたいと思えます。わかりやすさという点で1つだけ質問というか確認なのですが、(2)の「観光立国に資するとともに」というところなのですが、私自身は読み手としては、観光立国は観光立国、その後ろの自律的・持続的などというところは、何となく分けてもボリューム的にいいような気もいたしました。ほかの項目が大体①、②、2つもしくは3つというような軽い感じになっているので、ここをあえて分けて一緒にしたというところの意図も説明をいただきたいという感想を持ちました。

それから、細かいことが多かったので質問を最後のほうにさせていただいたんですが、前文に関して、2つぐらい感想めいたことを申し上げます。1つは、頻繁化・激甚化する自然災害というところをかなり声高にうたっているという印象があります。ここは委員とほとんど同じなんですが、いざ事が起きた後というよりは、こういった異常気象の中、予防としてどういうところに力を入れていくかというのも非常に大事だと思っております。先ほど台風21号の関空の話が出ましたけれども、私も海上保安庁さんの走錨防止の委員会にはおりますけれども、気象庁の方などにヒアリングしますと、やはりこれまでとは全く違ったことが起きていて、例えば台風の進路も本来ならば北とか東に行くものが、去年の資料を見ますと、ウエストというのがたくさん頻繁に出てきて私も驚きました。また、この21号に関して、これまで気象庁さんが予測した最大風力をあまり上回るということはなかったようなんですが、この21号に関しては完全に上回っているということが起きています。そういう部分でいうと、やはり予防の部分にいかん力を入れるかということ。また、今回、橋に衝突しましたがけれども、港にはクッション材みたいなクッションが衝突の際にあるようなんですが、技術的なことは不案内で恐縮ですが、あの橋にもしも、クッション材みたいなものがあれば、違っていたんじゃないかとか、色々議論されておりますので、そういう予防の部分も力を入れるようなところがあるといいなという感想を1つ持ちました。

最後でございます。前文の下から6行目あたりで、「て、美しく」から始まるところでございますが、ここからの2行の中に美しく、美しさ、美しくというのが、頻繁に出てきます。大変美意識高い港湾局の基本方針というところでは結構でございますけれども、ちょ

っと頻繁に出てくることと、ちょっと少し抽象的な感じがいたしまして、特に、次の行の「文化・歴史に対する国民意識の高まり」、文化・歴史に対する意識の高まりというよりは関心の高まりですとか、美しさに対する国民意識というのもいま一つ曖昧なので少し整理をして頂ければと思います。美意識高いのは結構なのですが、抽象性をなくして整理していただければと思います。ありがとうございました。

【港湾計画審査官】 この文章自体も見てみますと5行ぐらいございますので、そのあたりの整理も含めて、しっかり文章を考えていきたいと思っています。

それから、(2)の観光立国の話でございますけれども、従前の基本方針におきましては、空間形成という形で1つございました。今回、空間形成で1つ立てるのかということを考えましたところ、実際には、物流の世界でも先ほどのロジスティクスセンターのようなものは空間の利用でございますし、クルーズに関しましても、単に岸壁整備だけではなくて、空間整備と一体となってクルーズの機能はアップをするという形で、少し無理矢理(2)のところにおさめてしまった部分がありますので、改めて空間だけのもの、それから空間と岸壁等の機能が一体となるものという形で書き分けられるのかというのは検討させていただきたいと思っています。ありがとうございます。

それから、防災に関しましては、予防の話でありましたり、おそらく委員おっしゃるのは、想定外が想定外ではなくなる時代に対して、どのようにするのかということかと思っていますので、そういったものに関しましても、この中でわかるように文章をしっかり検討していきたいと思っています。どうもありがとうございます。

【海岸・防災課長】 今、話がございました予防といいますか、事前の防災ということにおきまして、台風に伴う高潮についてはある程度予測が、事前にできるということもございますので、私どもとしましては、事前防災については別途高潮に係る検討委員会等もやりまして、フェーズ別に高潮対応計画を作成し、それをもとにタイムラインを立てることを求めています。ある段階の警報等をトリガーとして何を行動するかというようなことも検討してございますので、そういったことのエッセンスを盛り込むような形で検討していきたいなと思ってございます。ありがとうございました。

【委員】 世の中が大変激しくかつ急速に変化する中、先々を見据えて対応しなければならぬことが前文に記述されています。先ほど話がありましておおり、もう既に想定外のことはいくらでも起こっており、先々も起こる可能性があることを踏まえると、柔軟性を保ちつつ物事に当たるということが大切だと思います。この観点から前文を見ると、中程の

コンテナ船のところで柔軟に対応しという記述があり、最後に、必要に応じて速やかに見直しを行っていくといったような書き方がありますが、柔軟性を持って物事に当たるといふ姿勢をもう少し強調したほうがよろしいのではないかと、という印象を持ちました。

以上です。

【港湾計画審査官】 柔軟性の話は実のところ、例えば、11ページの下から6行目でございますけれども、「時代の要請や地域の需要等を踏まえて臨機応変に対応できる柔軟性を持つとともに」というふうに書いてございますけれども、じゃあこれが大事なのかというと、私どもとして、「引き続き重点的に取り組む事項」のところに書いてしまっている部分がございますので、前文のほうでも時代が見通せない中で柔軟性を持つべきだというふうな趣旨のことにつきまして書き込むように検討してまいりたいと思います。ありがとうございます。

【委員】 先ほどは前文のことだけ申しましたので、残りの部分の意見を述べさせていただきます。観光立国のところですね。この中に地域の基幹産業・地場産業を支える物流機能の強化というのが入って、これはちょっと違和感があります。この産業とか物流に関することというのは、1番のほうに持っていったほうがしっくりおさまるんじゃないかなという気がします。

それから、航行の安全の話ですけども、前回も申し上げましたけれども、港湾行政の中に航行の安全というものが入っていないんですよ。ところが、それは港湾の中で起きていることだから、いろいろIT化だとか、AI化だとかいうことは書いてありますけれども、ルールをきちんと守らせるということと、それから港湾には水先区というものすごく重要なものが絡んできていますので、それが明らかに今時代おくれになっているんです。その部分に強い関心を持っているんだということを述べていただきたいなと思います。

最後に、最後のところですよ。港湾ガバナンスのことがいろいろ書いてありますけれども、この部分については非常に思い切って書いておられると思います。1つは、港湾運営会社にもっと権限を与えて港湾計画に類することもやってもらいたいというふうに読めるわけですけども、それはそのようなことを考えておられるのかというのが1つ。それから、もっと広域的に港湾というものは管理しなくちゃいけないと書いておられます。私もそのように思います。それは方向としてそれを打ち出されたことですねということを質問させていただきます。

【港湾計画審査官】 おっしゃるとおり、物流と空間というところが、先ほど申しましたように、ちょっと切り分けにくいところがございましたので現在こういう形になってございますけれども、どのような形で整理できるのかというのは、引き続き検討してまいりたいと思います。

また、航行の安全でございますけれども、私ども港湾行政としてできる範囲というのは、実は限られている部分がありつつ、一方で航行安全というのは非常に重要なものかなというふうに考えてございます。これも今後、法律に基づきますいろいろな省庁との協議の手続等がございますので、そういう中でどのような形に落ち着くかというのはわからない部分がございますけれども、おっしゃっていただいたような問題意識というところをこの中にも書き込めるように検討してまいりたいというふうに考えてございます。

それから、最後のご質問につきましては、港湾運営会社を法律に位置づけたときに、このようにもう既に規定をしているところがございますので、まず、コンテナ関係の港湾一体運営というところから現在始めているところというふうにご理解をいただければと思います。

【港湾計画審査官】 広域的なというのは、この文章の中の広域的ということでしょうか。

【委員】 私はもっと港湾管理は広域的にするべきで、市町とか都道府県ごとにやるべきではないという持論を持っていますのでお聞きしたわけです。

【港湾計画審査官】 そこは29ページの地域ブロックごとの港湾相互間の連携という中で、先ほどご質問に対してお答えしましたようにしっかりと関係者が連携をするところからまずしっかり始めたいというふうに考えてございます。

【分科会長】 一通りご意見をいただきましたけれども、追加でご意見、ご質問ございます方がおられたらいかがでしょうか。ありませんか。

【港湾局長】 港湾は広域的管理が必要だということについて、どこまでどう書けるかという問題、それから、港湾法の範疇、射程に入っていない、例えば航行安全の問題について、この方針でどこまでどう定めるんだという問題意識、まさに非常に重要な指摘だと思います。

整理しますと、この方針は港湾法の規定に従って港湾法の枠の中で定める方針でございますので、港湾法を超えるわけにはいかないというジレンマがございます。したがって、

私としては、長期的にはこうあるべきだと行政は考えているけれども、それを背景として、例えば広域管理の話になりますと、広域管理は必要だけれども、港湾法の規定を踏まえると、この指針の中では港湾間の連携を密にする体制をつくっていくというような書きぶりをすることによって行政の意思は伝えつつ、方針として定めている部分はここまでですというような形で、航行安全についても、例えば自動操船というのは技術的には実現できるところまで来ておるわけですが、民間が行っている活動でまだそういう機運が高まっておらないという状況もありますので、とりあえずこの方針としては、船舶の自動操船を実現するための港湾から必要な情報提供であるとか、サービス提供を行っていこうというところまで踏み込んで書いておりますけれども、船舶航行自体をどうする、こうする、安全規制をどうやって書いていくかというようなところは、これはさすがに港湾法の範疇外になりますので、将来的な方向性として触れつつ、当面この方針の射程の中ではここまで書くということを意識して、しっかりもう一度整理をして、書き直しが必要な部分は書き直していきたいと思えます。

【委員】 29ページの先ほどから話題になっています地域ブロックごとの港湾相互間の連携というのが、もう少し地域ブロックというふうなものがしっかりとした方針を出せるようにという、この中にぜひ防災というのを入れていただきたいなと思うんです。物流、人流等の役割ごとには、地理的關係、物流・産業動向、ずっとありますけれども、やはり防災は都道府県を超えて協力して、一致団結して、湾ごととか、かなりまたがった形で協力しないとけません。先日の風水害、21号を含めその協力体制の大切さが再認識されました。防災というのが。ですから、ブロック協議会のこの中にぜひ防災というのを加えていただきたい。そういうところから、切実な形で連携をさらに強めていくのではないかと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。そのほかいかがですか。よろしいですか。

ご議論いろいろいただきまして、ありがとうございます。次回の分科会で、このたたき台をもとに基本方針を取りまとめるということでございます。今日いただいたご意見を踏まえて、事務局のほうで修正すべきところは修正させていただきたいと思っております。

前回の分科会でかなり「基本方針とは」、「計画のガバナンス」について議論をさせていただいて、かなりクリアになったところがございます。基本方針は法定計画で、個々の港湾管理者がこれから計画する上で、ガイドラインとして、港湾計画の策定の枠組みを規定する、そういう役割を果たすこととなります。

それから、今日広域連携に関する意見が出ましたけれども、これからそれぞれの地域ブロックごとの港湾管理者に、基本方針やPORT 2030の考え方を普及するために、地域、あるいはブロックごとでさまざまな説明会や情報交流の機会をつくられると思いますけれども、そういう場でどういう形で説明会を企画するのも含めて、広域的に連携することの重要性を実際の運営を通じて広めていただければと思う次第でございます。

今日は、いろんな側面から、あるいは大所高所から、あるいは具体的に基本方針をどういうふうに修正していけばいいのかという点も含めていろいろご意見をいただきまして、ほんとうにありがとうございました。これを受けて、事務局、これから再整理させていただきたいと思います。

それでは、以上で今日の議事は終了しましたけれども、事務局から今後の進め方も含めてご説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 本日いただきましたさまざまなご意見を踏まえまして、次回、3月の分科会までにしっかりと基本方針の素案というものをつくり上げたいと思います。

最後になりますが、参考資料2として、港湾の中長期政策PORT 2030の周知等に関する取組状況について、簡単にご報告をさせていただきます。

これまでのPR活動を取りまとめた報告資料ということで、1ページには7月31日の公表、プレスリリース以降、各関係団体でありますとか、財団等に講演を行ったり、また、記事として掲載をしていただいたり、寄稿したりという形で周知活動を行っております。先ほど分科会長からもご提案ございましたように、こうしたものも引き続き行っていきたいと思いますし、基本方針に関しましても、あわせて指針になるというものでございますので、しっかりと広報活動していきたいというふうに考えてございます。

【委員】 はい。いいですか、関連して。

【分科会長】 はい。

【委員】 ありがとうございます。少し関連して一言だけ、すみません。今の広報活動の資料、ありがとうございます。実はこの1ページでさまざまな取組があり、さまざまな方が広報にかかわっておりますし、右端の1月というところの委員3名による座談会というのは、初めてペーパーではなく、動画で座談会を試みたものです。かなりかみ砕いてやわらかく15分以内にPORT 2030をまとめております。何を言いたいかという、せっかく議論をこの2年間してきて、ここにいる委員の皆さん方がこれをきちっと把握されて、そしてインフルエンサーとして拡散していただかないともったいないと思ひまして、

事務局さんに今回お願いをしてご紹介いただきました。これも実は、URLもほんとうはメールでいただいて、クリックしたらすぐ皆さんが見えるようにこの後、工夫をして議論をしてきた先生方がほかに拡散するような仕組みをつくっていただけるとありがたいと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。

【港湾計画審査官】 こちらの資料につきましては、後ほどリンクをクリックすれば見られるような形で、メールで送らせていただきます。ありがとうございます。

以上をもちまして、本日の港湾分科会を閉会させていただきます。ほんとうに活発なご議論、ありがとうございました。

次回第74回港湾分科会につきましては、3月ごろを予定しております。本日は大変ありがとうございました。

— 了 —