

令和元年5月15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75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75回港湾分科会議事録

1. 開催日時 令和元年5月15日(水)

開会 10時00分 閉会 12時00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
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
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 特任教授
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 特命教授
竹林 幹雄	神戸大学大学院海事科学研究科 教授
竹谷 隆	(一社)日本経済団体連合会運輸委員会物流部会委員

<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」(答申案)について(審議)・・・・・・・・・・ 4
- ② 国際バルク戦略港湾政策の取組について(報告)・・・・・・・・ 15
- ③ 洋上風力発電の推進に向けた取組について(報告)・・・・・・・・ 19
- ④ 港湾における賑わい空間形成等に向けた取組について・・・・・・・・ 27

【総務課長】 それでは定刻になりましたので、ただいまより交通政策審議会第75回の港湾分科会を開催いたします。

本日は、タブレット端末と紙資料を併用して実施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っております。久保委員に代わって専門的なご意見をいただくため、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】 よろしくお願いいいたします。

【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10名の出席となっております。交通政策審議会令第8条に規定されている定足数である過半数に達しております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、港湾局長の下司より挨拶を申し上げます。

【港湾局長】 おはようございます。

委員の皆様方におかれましては、お忙しい中お集まり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、基本方針について最終的なご審議をお願いしたいと考えております。前回3月に当分科会でご審議をいただきましたご指摘事項を踏まえて、修正を若干加えさせていただきます。また、その後各省協議を行いまして、各省から出てきた意見に対応するために修正した箇所があります。加えまして、その後4月から5月にかけて1ヶ月間のパブリックコメントを実施いたしました。パブリックコメントで出てきた意見のうち、修正を加えるべき部分については適切な修正を加えた内容でございますので、ご確認をお願いしたいと思います。

また、この基本方針に加えて、報告事項が3件ございます。いずれも港湾政策の中で重要な政策についてその後の取組状況、進捗状況等をご報告申し上げたいと思っておりますので、どうぞご審議のほどよろしくお願いいいたします。

【総務課長】 それでは、議事に入りますので、マスコミの方のカメラの撮影はここまでとさせていただきます。

以降の進行は、分科会長をお願いいたします。それでは、よろしくお願いいいたします。

【分科会長】 本日は審議事項1件、報告事項3件を予定しております。それでは、議事に入りたいと思います。

まず、審議事項の「港湾の開発、利用及び保全並びに開発保全航路の開発に関する基本

方針」答申案について、事務局から説明をお願いいたします。

【港湾計画審査官】 港湾局計画課港湾計画審査官です。どうぞよろしくをお願いいたします。

まず、資料1-1、「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」でございます。これはこれまでお示ししている資料のとおりでございます。

1ページ目、基本方針についてまとめております。2ページ目には基本方針の見直しの必要性についてで、これも従前どおりでございます。

3ページ目、見直しのスケジュール（案）でございます。こちらは一部変更しております。先ほど局長からも申しあげましたパブリックコメントを4月8日から5月7日に行っております。本日答申案の審議をいただきまして、その後関係行政機関の長への正式な協議、港湾管理者への意見照会、それを経て交通政策審議会の答申をいただきまして、基本方針の告示を6月頃に行う予定でございます。

次のページ、基本方針素案に対する主な意見です。こちらに関しましては、委員の方々からいただいたご意見でありましたり、パブリックコメントで出ましたご意見について、主なものをご紹介します。

まず、全般についてでございます。空間的スケールの視点に立った対応の必要です。これは前回の分科会において、委員の先生からご意見をいただきました。これに関しましては、パブリックコメントを始める段階で修正をしております。全般の2つ目、「港湾の保安対策についてサイバーセキュリティに係る対策も必要」ということで、私ども保安対策をしっかり進めてまいりましたが、電子化等を進めるにあたりましてのサイバーセキュリティに関しまして、今回修正を加えさせていただいております。その次に、生活や産業、防災等のためのインフラの重要性について、教育を通して国民がしっかり認識する必要があるということで、こちらは分科会においてもご意見をいただきました。また、パブリックコメントでもご意見をいただいております。これにつきましては、「基本的考え方」のところにとしっかりと既に取り込んでおります。

2つ目、国際バルク戦略港湾政策につきまして、どのように政策を推進していくのか記述を充実させるべきというご意見を分科会でいただきました。これにつきましても、パブリックコメント前の段階で追記をさせていただいております。

次に、観光振興・賑わい創出に資する空間利活用です。主にパブリックコメントに関し

ましては、この部分の意見が多かったところでございます。交流人口の拡大はその1つの方策で、いろいろと配慮すべき事項、説明すべき事項等を丁寧に今回加えさせていただいております。また、2つ目でございます。「人々の多様な海岸利用と津波・高潮等に対する防災対策を両立させることが重要」ということで、当然観光等で港へ訪れる方々の安全を守るのが大事でございます。安全安心の書き込みもしっかりしてまいりましたが、こちらに関しましては、観光振興のところにも「安全」をつけ加えさせていただいております。その次に、港湾の静穏な海域は優れたストックであるということで、こちらにも重要な認識だと考えております。こちらにも今回1つの要素として追記をさせていただいております。

災害対策でございます。港湾には、電力供給インフラや燃料供給インフラに加え、基礎素材を供給する工場が立地しているということで、電力供給インフラ、燃料供給インフラをしっかり認識をしておりましたが基礎素材に関しても重要であると、今回追記をさせていただいております。

最後に、港湾相互間の連携でございます。これは分科会においてご意見をいただきました。民間企業等の関係者の参画に関しまして、パブリックコメントを始める段階で追記をさせていただきました。

それでは、最終の答申の案について、ご説明をいたします。先ほど局長からも申し上げましたが、パブリックコメントにつきましては、前回の分科会で委員の方々からいただいたご意見、また、関係機関等との事前の調整等を踏まえて修正したもので行っております。本答申案につきましては、さらにパブリックコメントの結果やその他のご意見を踏まえまして、答申案として修正を行っております。

資料の中身でございます。パブリックコメントを開始する前に修正を行いましたもので、主要なものに関しましては黄色のマーカーで示しております。パブリックコメント開始後、また、終了後に修正を行ったものにつきましては、赤の見え消しでお示しをしております。

では、内容についてご説明をさせていただきます。

目次については、特にパブリックコメントの段階から変更しておりません。

1ページ、「基本的な考え方」でございます。1段落目、「新たな歩みを始めたわが国の将来に不確定な要素」ということで、少し文章がこなれていない部分がございますので、修正をさせていただきました。大変申し訳ございません。中ほど黄色でお示しをしておりますが、「世界的な空間スケールの視点に立った」ということで、時間的なものに加えて空間的というもの、これに関しましてはパブリックコメント始める前の段階で委員の先生の

ご意見も踏まえて、追加をさせていただいております。一番下、赤の見え消しでございます。「国内外の人々の港湾を訪れる機会の増加に伴い」という形で、少し文章に飛躍が見られるところがございます。大変申し訳ございませんでした。文章がわかるように追記をしております。

次のページにまいります。3カ所修正がございます。まず、1つ目の黄色の枠でございます。「災害から国民の生命・財産を守り」というフレーズの前に、「大規模災害時に、港湾が被災地の復旧・復興、我が国の経済の維持に果たしてきた重要な役割を踏まえ」と、追記をさせていただいております。丁寧にご説明をさせていただきたいということで、パブリックコメントの段階の前に追記をいたしました。2つ目の黄色でございます。「国土、地域、環境等に関する諸計画との整合」云々というところでございます。これは、実は現行の基本方針の中で書かれていた事項でございます。各省等協議の段階でご指摘があり、また重要なものがございますので、現基本方針のとおりで追記をさせていただきました。その下、「また」を「かつ」に修正するもので、「また」が重なっておりました。大変失礼いたしました。修正をさせていただいております。

4ページからは、「特に戦略的に取り組む事項」の形で文章が始まっております。

5ページでございます。バルク戦略港湾の港湾政策の推進に関しましては、分科会でのご指摘を踏まえまして、「大型船を活用した」という形で追記をさせていただいております。パブリックコメント前の段階で追記をしたものでございます。

6ページ、7ページとまいります。7ページに観光振興及び賑わい創出に資する港湾空間の利活用を書いております。賑わい、振興に関しましては、人口減少等が起こる中で「交流人口を拡大することで外部から需要を呼び込むことができる」のではないかと。また、先ほど意見でご紹介いたしました、港湾の静穏な水域も財産であると。また、PORT 2030でご議論いただきました中に、地域のブランド価値を向上という文言がございました。こういう概念でしっかりと政策を進めていくべきではないかと、パブリックコメントでご意見をいただきましたので、追記をさせていただいております。また、先ほど、意見の概要でご説明をいたしました観光の面でも安全を守ることについて、美しく快適で「安全」な港湾空間を追記させていただきました。

中ほど、「みなととその周辺」で、原文は「みなとの周辺」でございます。当然みなとにおきましても散策・飲食・ショッピングが大事でございますので、こちらは追記をさせていただいております。大変申し訳ございませんでした。

次のページ、8ページでございます。安全・安心のところでございます。まず、黄色で書いておりますのが、パブリックコメントに入る前に修正をしたところでございます。昨年の大阪湾の台風・暴風・高潮の災害等を受けまして、被害の認識として「コンテナの倒壊」、また、その対策として地震・津波・高潮「・暴風等」と、追記をさせていただいております。また、パブリックコメントの中で「基礎素材の供給拠点」という文言がございました。コンビナートの一要素ということでございますので、上の見え消しのとおり、修正をいたしております。それに伴いまして、中ほど「等」の形で追記をさせていただいております。

9ページからは、「引き続き重点的に取り組む事項」になります。

11ページにまいります。「引き続き重点的に取り組む事項」の海洋政策の推進でございます。排他的経済水域云々の法律に基づく港湾内に指定された低潮線保全区域における低潮線の保全、こちらも重要な海洋政策でございます。こちらは素案の段階でお示しをしておりますでしたが、私どもがチェックをする中で重要な項目だと考え、パブリックコメントの段階で追記をさせていただきました。

下、見え消しを示しております。「生産性の高い港湾マネジメントの推進に向けて取り組む事項」でございます。赤書きの修正となっております。まず、赤書きの2つ目でございます。「必要なセキュリティ及び情報の秘匿性を確保することにより、」に關しましてはサイバーセキュリティも重要だということを受けまして、追記をさせていただいております。その上側、「港湾行政手続の統一化・簡素化を推進し、」を消しております。この消しております代わりに、一番下から次の12ページのように文章を修正させていただきたいと考えております。こちらに關しましては、単に港湾行政手続を統一化・簡素化をするという概念ではなくて、もっともっとそちらを発展させて付加価値を高めていくべきではないかということから、修正をさせていただいております。港湾関連データ連携基盤により得られたビッグデータを活用することによる港湾行政のBusiness Process Reengineering、既存の業務プロセスを詳細に分析して、ゼロベースで解決策を導き出す、それによりまして負担の軽減、また業務処理の迅速化・正確性の向上に取り組んでいくというものでございます。こうしたものも作成をしながら、情報連携の拡大に向けて、いろいろな取組を進めていくということで、一歩進んだ形での修正をさせていただきました。

その次のページ、14ページにまいります。I章の最後のところでございます。「将来の経済・社会情勢の変化に柔軟に対応できるよう」という形で追記をさせていただいております。

ます。分科会の中でも柔軟性が重要であるのご意見をいただいております。パブリックコメント前の段階で追記をさせていただきました。

次のページからは第Ⅱ章にまいります。港湾の配置、機能及び能力に関する基本的な事項でございます。

まず、関係者事前協議の段階で、伊勢湾における国際拠点港湾についての追記の意見がございました。現在の基本方針におきましても、伊勢湾における国際拠点港湾における対応を記載しております。パブリックコメントの前の段階で追記をさせていただいております。一方で、国際戦略港湾政策の推進でございます。現在の基本方針におきましても、国際戦略港湾、京浜港と阪神港を国際戦略港湾として指定をしたという文言を記載しております。この項目に個別港湾の項目を明記おくべきと考えましたので、「国際戦略港湾である京浜港、阪神港において」という形で今回追記をさせていただいております。また、液化天然ガスLNGの注釈につきましては、ここに最初に出てくるものでございましたので、注釈を書き今回修正させていただきました。申し訳ございませんでした。

次のページは、LNGを前に移動させたことに伴います削除と、見にくくて恐縮ですが、5行目「共同輸送を促進し、」とこちらも「てにをは」のチェックが漏れておりました。大変申し訳ございませんでした。

次、18ページにまいります。観光立国の項目でございます。一つ目のポツ、多様なクルーズ船のところでございます。もともとの文章が少し意味の通じにくい文言でございました。意味がわかるように適切に修正をしております。これもチェックの漏れでございました。大変申し訳ございませんでした。

一番下、「離島」を「島々」に変えております。こちらは委員の先生方とお話をさせていただく中で、「離島」という文言について少しマイナス感があるのではないかとということで、観光資源に関しましては、「島々」の形に修正をさせていただいております。一方で、「離島」に関しましては、離島の交通手段の確保等も非常に重要な施策と考えております。その部分につきましては、「離島」の形で残しております。次のページも観光資源でございますので、「島々」の形で修正をさせていただいております。

21ページにまいります。BCPに関しまして注釈を今回入れさせていただいております。そのほか黄色で書いておりますのが「継続的な改善」です。BCPに関しては、策定だけではなくて継続的な改善が必要ではないかということをご事前の協議の段階でいただきました。もっともなことでございますので、追記をさせていただきました。中ほど、「倒壊」

につきましては、先ほどの暴風等に対する施策でございますので、パブリックコメント前の段階で追記をしております。

次のページ、22ページでございます。航行安全の項目でございます。「土砂の流入抑制による航路及び泊地及び埋没対策の実施」です。こちらも重要な施策として現在実施しているものでございます。パブリックコメントの前の段階でご指摘をいただきましたので、修正をしております。そのページに2カ所、「おいて」を「おける」に修正をしております。文章のつながりが悪い、こなれていない部分がありました。文章がつながるように「おける」という形で修正をいたしました。大変申し訳ございませんでした。

2ページめくりまして、24ページでございます。中ほど「小型船舶の」のところでございます。こちらに関しましては、小型船舶の収容施設の確保が非常に重要であるというご意見をいただきました。そうしたものをしっかり確保した上で、放置の規制をすることで、これは文章の順番を入れ替えたものになります。パブリックコメントでご意見をいただきましたので、文章の順番を修正させていただいております。

25ページからは開発保全航路の項目、こちらについては、特にパブリックコメントの段階から修正しておりません。

27ページからは環境の保全に関する基本的な事項で、こちらも特に修正はしておりません。

30ページからは、特に考慮する基本的な事項です。まず港湾相互間の連携の確保でございます。31ページ中ほど、こちらも「離島」という文言を「島々」に修正させていただいております。I章、II章にも「港湾の近接地域及び内陸部、離島等」を「島々」と修正をさせていただきましたので、それに平仄を合わせる形で修正をしていきたいと考えております。

次のページ、32ページでございます。広域的な港湾相互間の連携のところですが、こちらは、2つともパブリックコメントに入る前の段階で修正をしております。1つ目は「関係する民間企業等の参画も得ながら」というところです。2つ目に関しましては、日本海沿岸における地域振興への取組でございます。「経済発展に貢献をする」、また東日本大震災を受けまして日本海側と太平洋側がバックアップをする事例もございましたので、「災害に強い物流体系の構築」に寄与という形で、パブリックコメント前の段階で追記をさせていただきました。

そのほか、33ページには官民連携、34ページには民間能力の活用で、36ページが

今回の答申の最後でございます。こちらについては、特に修正はしておりません。

長くなりましたが、ご説明については以上でございます。ご審議よろしく願いいたします。

【分科会長】 ただいまご説明がありました基本方針の答申案について、ご質問等ございましたらご発言をお願いいたします。

【委員】 大変細かいところまで丁寧に直していただいて、ありがとうございます。特に私からつけ加えることはございません。こういう一見専門的に見えるものを一般的に国民の間にどう周知をしていくかは、今後是非力を入れていただきたいということだけ申し上げます。

私は途中退席させていただきますが、この答申案を了としたいと思います。よろしくお願い致します。

【分科会長】 はい、わかりました。

そのほか、いかがでしょうか。

【委員】 すいません、2点お願いいたします。

1点目は9ページ目の「引き続き重点的に取り組む事項」という項目の中の②です。「あらゆる人に優しい港湾の実現」という言葉が書かれています。この「優しい」という言葉は、例えば「環境に優しい」など言われる言葉ではございますが、あまりこういう基本方針などのところで書くようなものではないのかと。例えば、「あらゆる人が快適に過ごせる」、「あらゆる人がアクセシブルな」など、「優しい」という言葉はものすごく難しい言葉だと思います。何と言いましょうか、「あらゆる人に優しい港湾」というそのものが伝わりにくい表現だと思います。違う表現に変えていただいたほうが、真意が伝わりやすいことが1点申し上げたいことでございます。

2点目です。11ページ辺りからサイバーポートを含めた最近非常に求められている取組が列挙されています。海外の港湾との連携と申しましょうか、それは人的交流、情報の交流含めてですが、それを不断に行う。絶えず港湾の最先端のものを持っているところと交流をして学び、こちらの最適なものはこちらと教え合うような、そういった国際交流の観点が少し受け入れや国内だけに限った表記になっています。もう少しそういった港湾関係者の人的交流を含めた国際化の進展に沿う交流も促進していくなど、何か少しそういうものがあつたほうが、国内法の関係の基本方針という意味ではいいかとも思います。

【分科会長】 書くとしたらどこでしょうか。

【委員】 どこでしょうか。ほんとうは港湾マネジメントの中で、日本がいつも港湾マネジメントで世界最高水準かと言われると、そうでないところもあります。そういったところは積極的に学んで取り入れていく、そのための人的交流を行っていくところだと思います。11ページぐらいですか。「時代の変化に対応するとともに生産性の高い港湾マネジメントの推進」の中のどこかに、少し何か一文でも世界の港湾関係者との交流も積極的に行うところを入れていただければと思いました。

【分科会長】 どうですか。

【港湾計画審査官】 「優しい」については、非常に曖昧な表現なのかもしれません。私どもの気持ちとしては、個別のいろいろなアクセシビリティも、委員がおっしゃるのは単に接しやすいなどそういうことではないと理解はしております。なかなか難しい表現で、代表するものとしては「優しい」なのかと考えております。これは法定の基本方針ですので、余りにも曖昧な表現で誤解を生むのであれば、それは問題だと思います。用例等を再度確認いたしまして、ご相談をさせていただきたいと思います。

11ページの港湾マネジメントのところでございます。具体的に現在お示しをしております13ページに、「持続可能な港湾開発等のための港湾関連技術の生産性の向上及び働き方改革の推進」のところ、人のつながりといったことについては書いてございます。また、海外の港湾との連携でまいりますと、その前のAIターミナルやサイバーポートの形で施策をしっかりと進めていくとともに、もう少し前になりますが、5ページの上から4行目、今画面でお示しをしております。質の高い港湾インフラシステムの海外展開と、これらの港湾との国際海上輸送網の戦略的強化の形でしっかりと世界とも連携をしていく、しっかりと日本の施策を向上させながら海外と連携していく形でお示しをさせていただいております。

【分科会長】 すでに書かれているような気もしますが、どうですか。13ページに記載すべきだと思いますが。

【港湾計画審査官】 13ページですね。こちらは比較的国内事情のところですので…

【分科会長】 そうですか。「人材育成及び人材の配置の推進」、この辺に入るかどうか検討してもらえますか。

【港湾計画審査官】 また、4ページにも海外との関係で、特に物流と、国際海上輸送網という意味では、こちらにも海外との関係については記載をさせていただいております。

【委員】 ありがとうございます。危惧したのは、特に13ページの記載です。「AI、IoT自動化技術の組み合わせによる世界最高水準の生産性及び労働環境を有するAIターミナルの実現」という記載があります。わりと日本はガラパゴス化しがちといいたまいますか、良かれと思ってしたものが、世界水準からすると余分だったり足りなかったりがあります。その辺しっかり世界水準をにらみながらの世界最高水準といいたまいますか、自分たちだけ世界最高水準とわかっていても、そうはならない可能性があります。きちんとそういう情報交流を通じて、その辺りをきちんとそろえた上での秀でた日本の施策となるような表記があるといいと思いました。

【港湾局長】 ご指摘ありがとうございます。

先生がご指摘のように、港湾は国際インフラなものですから、我々だけ閉鎖的な環境の中で独りよがりの施策をやっても全く意味がないので、我々自身も海外の港との間で人的交流を実現しようなど、そういう努力を現にやっております。国家公務員の制度があって、実現するものなかなか難しいです。その代わりに、近接する中国や韓国との港湾当局との間で定期的に、これは何十年と続いておりますが、行政機関の間の会合を定期的に行って情報交換をやっております。それから、PIANCをはじめ国際会議の場で、積極的に我々もポストを持って国際舞台の中で情報交換をやっていくと、努力は続けております。

委員がおっしゃるように、直接的交流をやっていくことが基本的には大事だと我々は今でも思っております。場所など具体的な書きぶりは検討させていただきます。実際、港湾管理者も海外事務所を構えて、職員を海外の港に常駐させている港湾管理者も実際にいらっしゃいます。そういった国だけの問題ではありませんので、国及び港湾管理・運営に係る人間がそういう国際的な視野を持って、情報も共有していく取組が浮かび上がるような文言を少し加えさせていただく方向で、具体的なやり方については、我々も知恵を絞った上でご相談させていただければと思います。

【委員】 ありがとうございます。道路関係などは、アメリカの道路庁と人材を交換したりなどしております。是非港湾もいろいろな国と調整をなさって、人材のイクスチェンジをしていただいて、中にいつもいていただくような外国の公務員の方をこちらからも出して、もっと交流を進めていく体制をどんどん取っていただかないと。御省や御課の人材の定着に関しましても、開かれた人材の育成と知恵をお互いに情報交換していく体

制を是非、この際構築していただく担保をどこかに入れていただければと思ひまして、申し上げた次第でもあります。是非よろしくお願ひいたします。

【港湾局長】 ご指摘ありがとうございます。

【委員】 すいません。委員のおっしゃった記述をすれば、③に書く方が良いでしょうと思います。①は国内の話で、国内の制度としてサイバーポートをどれだけきちんと実現するかという記述ですので、委員のご意見の趣旨とは必ずしも一致しない話題です。③の記述に委員のご指摘を入れるとすれば、若手の技術者を育成する文脈で、国際感覚を持った人や国際的な競争があることをきちんと理解をして仕事ができる人を育成することの重要性の指摘も必要だと思います。

また、せっかく自動航行、遠隔操作という技術についての技術がありますので、海外の動向を踏まえないといけないということも付け加えて良いのではないかと思います。この部分に「海外の技術の開発の動向も踏まえ」ぐらいのことを一言入れておくとお趣旨が生きると思ひました。

【分科会長】 最初のご意見を、原案にどういうふう反映すればいいですか

【委員】 ③の最初の黒丸の若手技術者の登用促進に関する部分に、「国際感覚を持った経験を積んだ人を育てる」という記述を入れてはかがかかと思ひます。また、③の第1パラグラフ柱になっている部分にも、国際交流の経験を持った技術者を育てることが必要であるというような記述が入られると思ひます。それから、第3パラグラフで「あわせて、船舶の自動航行」のところに、「国際的な技術の進展に配慮しつつ」というような記述を一言入れるといいかと思ひました。

【分科会長】 具体的なお提案、どうもありがとうございます。

【港湾計画審査官】 その方向で修正をさせていただきます。ありがとうございます。

【委員】 ありがとうございます。最後なので一言だけ申し上げます。

この議論に入るときに、こういった方針が付け足しで冗長的だったり、重複したり、具体性がというのを申し上げたと思ひます。その課題を克服するためにと、ほんとうによく整理してあります。特別に力を入れる点、それからこれまでを引き継ぐ点、受け取った港湾管理者にいかにか伝わるかが非常に重要だと思います。その点では非常に整理されたと思ひます。これを元に個別の港湾それぞれ、また違った課題があると思ひます。そこに当てはめながら非常にわかりやすい指針をつくられたと思ひしておりますので、感想だけ申し上げます。

以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。どうぞ。

【委員】 コンテナ戦略港湾政策について質問させていただきます。

私は、東京湾は一体的に港湾計画を持つべきだという意見を持っておりまして、そのベースでお尋ねいたします。東京港はいまだに京浜国際港湾運営会社に参加しておりませんよね。これは戦略港湾政策の当初の目標とだいぶ違っているように思います。今後これはどのようにしていかれるおつもりでしょうか。

【港湾経済課長】 委員がご指摘のように、現在横浜・川崎国際港湾株式会社で、東京港を外れた形で運用をしている状況ではございます。会社の形としてそうであったとしても、東京湾を一体としてきっちり運営することによって首都圏、国民生活に貢献していく必要があるということで、会社の形をどうするかについては、これは引き続き検討していくものだと考えております。並行して、実際の運用について支障が生じないように、様々な場面で議論を重ねながらしっかりと対応していきたいと、このように考えております。

【委員】 東京港が陸側で大変な混雑で、物流的には非常に難しい状態になっております。この基本方針にもありますように、港湾間の連携や役割分担、そういうことについて東京港を含めて積極的に考えていく必要があるのではないかと思います。したがって、やりにくい話ではあるでしょうが、その点推進をよろしくお願ひしたいと思ひます。

【分科会長】 そのほかよろしいですか。それでは、質問は以上とさせていただきますと思ひます。

基本方針答申案については、本日いただいたご意見、その修正等も含めまして、分科会長一任とさせていただきますと思ひます。必要な修正を行った上で、交通政策審議会長に報告させていただきますと思ひますが、よろしゅうござひますか。

よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

ありがとうございます。そのように進めてまいりたいと思ひます。

そのほか、何か事務局からはありますか。

【港湾計画審査官】 基本方針の具体的内容について、11月の分科会から1月、3月、また本日と、ご審議をいただきまして大変ありがとうございました。基本方針につきましては、先ほど意見をいただいたことも踏まえまして、分科会長におっしゃっていただいたとおり、分科会長一任の形で進めさせていただきます。どうぞよろしくお願ひいたします。

ありがとうございました。

【分科会長】 ありがとうございました。

それでは、次の議題に移ります。報告事項の「国際バルク戦略港湾政策の取組」について、事務局から説明をお願いします。

【室長】 産業港湾課官民連携推進室長です。資料2に基づきまして、説明させていただきます。

1枚目は、国際バルク戦略港湾の概要です。企業間連携による大型船を活用した効率的な海上輸送網の形成を推進するため、3つの品目につきまして10港が選定されております。

2ページ目は、現在プロジェクトが進んでいる港の概要でございます。小名浜港、釧路港、徳山下松港・宇部港、水島港、志布志港において、プロジェクトが進められております。また、プロジェクトの推進に伴い、民間の投資も進んでおり、赤い字で民間の投資額を記載しております。

3ページ目、取組経緯についてでございます。1年前から進展のあった点を赤字で記載しております。4点ございます。徳山下松港につきまして、特定利用推進計画を公表しております。小名浜港につきまして、特定利用推進計画の変更の公表を予定しております。釧路港につきまして、今年3月29日にターミナルが供用開始されました。税制特例措置につきまして、昨年末に税制特例の延長が閣議決定されております。

今申し上げました4点の内容でございます。釧路港につきましては、昨年11月23日に国際物流ターミナルが完成しております。今年の3月29日に供用を開始しまして、4月5日に大型外航バルク船の第1船が入港しております。第1船の入港時の様子がこちらでございます。アメリカ・シアトルから来た船のファースト寄港地として釧路に寄っております。9日には歓迎セレモニーも実施しました。

小名浜港の特定利用推進計画の変更についてです。主な変更内容として2点ございます。新たな貨物需要への対応、荷役機械の整備運営主体の選定でございます。新たな貨物需要につきましては、東京電力等が新たに高効率の石炭火力発電所（IGCC）2基を建設することになり、これにより石炭需要が増加しており、こちらへの対応を記載しております。また、それに伴いまして、大量の石炭を効率的に荷捌きするために高度な機能を有する荷役機械の整備・運営についてのため、福島県が昨年に事業者公募を行い、昨年11月12日に事業者が選定されております。IHIを代表とする特定目的会社を選定しております。

徳山下松港・宇部港の取組状況でございます。平成29年に港湾運営会社を指定しまして、30年には特定貨物輸入拠点港湾に指定し、今年の3月29日付けで特定利用推進計画を公表しております。着実に進められております。

それから、特例措置の延長です。一定の要件を満たす埠頭におきまして、先ほどの特定利用推進計画に基づき、国の補助を受けた荷さばき施設等につきまして、課税標準を10年間、価格の3分の2としております。こちらは平成25年から制度を創設し、2年おきに延長しておりまして、今回また2年間延長することが決定しております。

それから、毛色が違いますが、「バルク」のPRです。志布志の目抜き通りの食堂でこちらの看板メニューに「志布志黒豚バルク丼」がございます。こちらの志布志港がバルク戦略港湾に選定されたことを記念しまして、開発・販売されました。大隅産のかごしま黒豚と、志布志港のバルク対象品目であるとうもろこしをトッピングした丼となっております。こちらは平成24年から販売を開始して、地元や志布志港のPRに貢献しております。

報告は以上でございます。

【分科会長】 ただいま説明にありました内容について、ご意見、ご質問がございましたらよろしく申し上げます。

【委員】 ご報告ありがとうございます。特に、2ページに民間投資の誘発効果などいろいろ出ていて、政策の効果を国民にきちんと示すことで理解を得られると思います。是非積極的にこういった数字を出していただきたいと思います。ただ、その際に輸送コストが4割削減など出ていますが、具体的にどのような算出に基づいて行われたのかは、正確に開示すべきであると考えております。その点もあわせて是非ご努力いただきたいと思っております。

1点です。以上です。

【分科会長】 ほかはいかがでしょうか。

【委員】 ありがとうございます。今の話と関連しますが、企業間の共同輸送がかなり進んでいるようでございます。コスト以外にこういうことをなされると、環境面でも非常に有効だと思っております。こういうことにおけるCO₂対策の部分で何か成果等があるようでしたら、ご報告ください。

【室長】 ご質問ありがとうございます。釧路港の事例で申し上げますと、船舶からの排出ガスが、この取組によりまして約4割削減される見込みとなっております。釧路の場合、海上輸送コストも約4割削減で、それとほぼ同じぐらいの効果が出るということで減

っております。

【委員】 思った以上に大きいと感じました。ありがとうございます。

【分科会長】 そのほかいかがですか。

【委員】 2ページ目の左下の水島港は穀物バルクだけが対象でしょうか。

【室長】 2ページ目に記載しておりますのは穀物に関する内容ですが、福山港・水島港としては、鉄鉱石の国際バルク戦略港湾でございます。

【委員】 それを聞いたかったのですが、要は、ここで一番目玉で出ていたのは穀物ではなくて、鉄鉱石の関係だと記憶していました。それに関わるほかのプロジェクトも結構「待ち」の状態になっていたと記憶しているので、何でこんなに遅れているのかと疑問です。

【港湾局長】 私からコメントをお返しします。

1ページの図をご覧いただきたいのですが、この右上にご指摘のとおりバルク戦略の対象品目が穀物、鉄鉱石、石炭とございます。このうち今成果が出ているものを中心に説明させていただいています。ご指摘のとおり、動いていないものがございます。この右上の四角の中で申しますと、名古屋港の穀物、鉄鉱石の木更津港と水島港・福山港、この3つが動いておりません。

バルク戦略を打ち出したその途中で、この鉄鉱石について住友金属と新日鉄の合併がございました。荷主さんの企業間の連携で大型船による共同配船を実現するのが、このバルク戦略の最も重要な部分でございます。連携すべき日本を代表する企業が合併したことで、企業連携という政策上の効果がうたえなくなったことがございます。なので、実質的に企業が合併してしまって、共同配船の形が一部実現しておるようです。そういう意味で、このバルク戦略の政策の枠から少しはみ出した部分がございます。

それから、名古屋港と鹿島港の穀物の進捗がはかばかしくない状況でございます。

まず、名古屋港につきましては、対象がとうもろこしの共同配船です。名古屋港の場合、量的に多いのはコーンスターチの工業目的のとうもろこしの輸入と、それから飼料用のとうもろこし、この2つの連携を目指しておりました。取り扱う商社の中でも部局が相当違うこともあって、なかなか連携を実現するのが難しい、進んでいない状況でございます。

それから、鹿島港については、各社の日本で最大の輸入拠点になっております。相当各社激しく競争しており、なかなか共同配船まで合意に至っておらず、かなりハードルが高いのが正直な状況でございます。まだ、これを諦めたわけではなくて、一番本丸の輸入港

でございますので、ここは連携を実現すべく、今も継続して努力を続けている状況でございます。

【委員】 手短に申し上げます。今の局長のお話で大体状況はわかりました。例えば、製鉄に関していうと、そういう合併もあったりして影響が出ている。けれども、合併していないところも当然あるわけです。そういうところに関連して、地元企業がサプライチェーンをつくっていたりするところもかなりあります。

だから、それを考えると、これを進めていけそうなものと、これは無理かなというのを考えなければいけない時点になっているのかという心配を持ちます。その辺をよろしくお願いいたしますということで、申し上げます。

【分科会長】 基本方針の中にも、関係するところに「輸入の競争力を高める」という非常に緊張感のある言葉が使われています。この資源メジャーの世界の実態など、そういうことを考えると、なかなかのんびりとできるような世界ではない。そういう背景があって、状況を見ながら日本の企業、あるいは商社も一所懸命頑張っている。それを支援する港湾でも輸出より輸入の競争力、そういう言葉をうたっておられることを改めて確認したいと思います。これに関しては、事務局におかれても検討されておられると思いますが、改めて確認させてください。

【委員】 先ほども環境にも良いという話が出ましたが、多分皆さんご存じのように、来年1月から国際的な船の環境に対する基準が変わって硫黄酸化物を減らす動きがあります。そうすると運賃が相当上がるなど、いろいろな問題が出てくる程度わかっています。そうすると今回元々考えた施策よりも、金額的な効果はもっと大きくなるかもしれないし、複数の小さい船が大きい船1つになるとそういう酸化物も減ると思います。これをつくったときよりも環境変化でこれらの施策施策がより有効になるようなことも出てきますそのような効果も機会がある時にあわせてPRすると、よろしい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。よろしいですか。全体を通じて何か意見されることはありますか。よろしいですか。

【室長】 貴重なご意見ありがとうございます。PRをしっかりとやるべきだということで、適切なやり方を考えて努めてまいりたいと思います。どうもありがとうございました。

【分科会長】 それでは、次の議題に移ります。報告事項の洋上風力発電の推進に向け

た取組について、事務局から説明をお願いいたします。

【海洋利用開発室長】 海洋・環境課海洋利用開発室長でございます。洋上浮力発電の推進に向けた取組につきまして、ご報告させていただきます。

洋上風力発電につきましては、港湾区域内では平成28年に占用公募制度が創設されておりまして、現在導入の取組が進められているところでございます。加えまして、一般海域への導入を推進するための再エネ海域利用法、これが昨年の国会で成立をいたしまして、この4月に施行されたところでございます。この法律の運用につきましては、港湾分科会の下に洋上風力促進小委員会を設けまして、経済産業省のワーキンググループとの合同会議を12月から3月にかけてまして4回開催をいたしまして議論を行いました。

まず、最初に各主要国の再生可能エネルギーの発電比率を比較したものでございます。一番右に日本のグラフがあります。数字で書いておりますとおり、再生エネルギーの比率、2017年の値ですが、16.1%でございます。各主要国と比較しても低い水準にとどまっております。このうち水力を除きますと、8.1%とさらに右側にその内訳を書いておりますが、風力発電につきましては0.6%にとどまっているのが現状でございます。その下、目標年2030年と書いておりますが、エネルギーミックスの中では2030年にこの再生エネルギー16.1%の割合を22から24%に引き上げると、こういう目標値が定められております。

この洋上風力発電、これを導入していくための課題として大きく6つ挙げられております。1つ目が占用に関する統一的なルールがないこと。海域の大半を占めます一般海域はルールがございません。都道府県の占用許可につきましては通常3年から5年と、非常に短期でございます。事業の予見可能性が低いとこれでは資金調達が困難であるのが1つ目の課題でございます。課題の2つ目、先行利用者との調整の枠組みが不明確、海運や漁業など先行利用者がございます。こういった方々との調整に係る枠組みが存在しないのが2つ目です。課題の3つ目は高コストであることです。洋上風力発電につきましては、FIT価格が現在36円と、これはヨーロッパと比べても非常に高くなっております。また、経験ある事業者も不足しておりまして、なかなかコストが下がらないこと。それから、4つ目が系統につなげない、あるいはつなげたにしても非常に負担が大きいこと。5つ目が基地となる港湾が必要であること。これにつきましては後ほどまたご説明をいたします。課題の6つ目がその他の関連制度でも促進を図るべき、とこういった課題が掲げられております。

これに対しまして、今回の再エネ海域利用法につきまして、実現を図れたものがございます。1つ目の課題の占用に関する統一的なルールがないことにつきましては、この法律の中で国が促進区域を指定いたしまして、公募を行って事業者を選定する。選定された事業者は長期占用を可能とすると、こういった制度が創設をされました。これによりまして、十分な占用期間、30年間を担保することができまして、事業の安定性が確保されることとなります。2つ目の課題、先行利用者との調整の枠組みが不明確に対しましては、法律の中で関係者間の協議の場である協議会を設置できることになっております。これによりまして、地元調整が円滑化されることが期待されます。また、区域を指定する際には、関係省庁とも協議をいたしまして、整合性を確認する。これによりまして、事業者の予見可能性が向上され、負担が軽減されることが期待されます。3つ目の課題、高コストにつきましては、事業者を公募・選定する際に、価格・事業実現性、こういったことによりまして選定をするということです。これによりまして、競争を促してコストが低減される。この3つの課題につきましては、今回の法律の創設によりまして解消されることが期待されております。

既に制度がございます港湾法と今回の一般海域、再エネ海域利用法を比較したものでございます。主なところご説明いたしますと、まず、基本方針につきましては再エネ海域利用法では政府が策定するとなっております。対象区域は港湾法では港湾区域内の水域等でございます。再エネ海域利用法では一般海域のうち、経済産業大臣及び国土交通大臣が指定する区域となっております。協議会につきましては、再エネ海域利用法では経産大臣及び国交大臣及び都道府県知事などが構成員となって設置することができるとなっております。公募占用指針の策定、公募占用計画の選定・認定につきましては、港湾法では港湾管理者、再エネ海域利用法では両大臣となっております。それから、基地港湾につきましては、再エネ海域利用法の中では公募占用指針等に規定することになっております。認定期間は港湾法では最大20年、再エネ海域利用法では最大30年です。FIT法との関係では、再エネ海域利用法では、計画の内容に基づきFIT認定を申請するとなっております。最後、占用許可でございます。港湾法では港湾管理者、再エネ海域利用法では国土交通大臣が占用許可をすると、こういう制度の違いがございます。

続きまして、再エネ海域利用法の概要でございます。法律に基づく具体的な手続きの流れを示しております。左から順にまいります。まず、政府が基本方針を作成することになっております。これは近いうちに予定をしております。その後、最初のステップといた

しまして、経済産業大臣及び国土交通大臣による促進区域の指定、これが最初のステップになります。この促進区域を指定するにあたっては、矢印の下に書いております経済産業大臣及び国交大臣が区域の状況を調査する、あるいは関係行政機関の長への協議を行う。それから、先行利用者等をメンバーに含む協議会を開催いたしまして、意見を聴取する。また、区域指定の案を公告し、広く意見を募る。こういったプロセスを得て促進区域が指定されると、こういうことになります。

その促進区域が指定されました後に、公募に基づく事業者選定のプロセスに入ります。まず、両大臣が公募占用指針を作成し、事業者がそれに基づいて公募占用計画を提出いたします。その後、審査評価をいたしまして、経産大臣及び国交大臣が最も適切な事業者の選定と計画の認定を行います。この計画に基づきまして、経産大臣がFIT認定を行い、国交大臣は占用許可を出すと、こういった流れになっております。

最初のステップであります促進区域の指定について、プロセスを少し詳しくご紹介をいたします。まず、最初1番目、国による既知情報の収集と書いております。これにつきましては、既に今年2月から4月にかけて実施をしております。都道府県からいろいろな情報、その促進区域の自然条件、あるいはさまざまな利用などの状況を情報提供をいただいております。また、その他の情報につきましても、収集の実施をしたところがございます。これらの情報に基づきまして、促進区域として有望な区域を今後選定をいたしまして、その区域につきましては、協議会を開催し、協議会の中で関係者とさまざまな協議を行っていただく。また、並行して国による詳細な調査、自然状況や船舶の航行など、こういった調査を実施をする。これらの調整が整ったところにつきましては、基準への適合性の評価を踏まえまして、促進区域案を決定することになります。決定した促進区域案につきましては、公告、意見聴取、また知事や協議会の意見の聴取などを経まして、促進区域が指定される、こういったプロセスを考えております。

それぞれかかる期間を右側に想定の期間として書いております。このプロセスにつきましては、一番右に書いてありますが、公平性を確保しつつ継続的・計画的に運用するために年度ごとに開催をすると、こういうことを検討しております。

促進区域の指定にあたっての基準につきましては、再エネ海域利用法の第8条に定められております。1点目が自然的条件と出力の量です。自然的条件が適当であるか、出力の量が相当程度に達すると見込まれるかということ。2点目が航路等への影響です。航路及び港湾の利用、保全などに支障を及ぼすことがないかどうか。3点目が港湾との一体的な

利用です。発電設備の設置及び維持管理に必要な人員及び物資の輸送に関しまして、その港湾と一体的に利用することが可能かどうか。4点目が系統の確保が見込まれるかどうか。5点目が漁業への支障です。漁業に支障を及ぼさないことが見込まれるかどうか。6点目がほかの法律における海域及び水域との重複です。漁港区域、港湾区域、海岸保全区域などと重複しないかどうか。こういった指定の基準に照らして、促進区域を指定していくこととなります。

続きまして、基地港についてでございます。洋上風力発電を建設するためには、重厚長大な部材を保管、それからプレアッセンブルを行いまして専用船に積み込む、こういった機能を備えた基地港湾が必要でございます。既に先行しておりますヨーロッパなどでは、こうした基地港湾が備えられているものでございます。

この基地港湾につきまして、日本風力発電協会から、要望書の中で記載がされております。抜粋をしております。「洋上風力発電事業が円滑に進められるよう、洋上風力発電の設置に必要な機能を有した複数の港を確保いただくことが肝要であり、当該港湾の整備や欧州の例に見られるようなリース方式の導入、またはリース制度の創設が必要であると思料いたします」と、こういった要望書が既に提出をされております。

先ほど申しましたような機能を備えた基地港湾につきましては、事業者が長期間安定的に利用できることが可能でございます。こうした新たな制度につきましても、早急に検討してまいりたいと考えております。

それから、最後に、現在風量発電を導入及び計画されているものの紹介でございます。これは公開されております環境アセスの手続きに則って、地図に落としたものでございます。赤い枠で囲ってありますのが一般海域のプロジェクト、それから、青い枠で囲ってありますのが港湾区域のプロジェクトでございます。一部既設のものもございしますが、ほとんどは現在環境アセスの手続き中でございます。右下にありますとおり、これを合計いたしますと、港湾区域内では55万キロワット、一般海域では482万キロワットのプロジェクトが現在環境アセスの手続き中という状況でございます。

今後、一般海域の洋上風力発電の導入につきまして、積極的に取り組んでまいろうと思っております。引き続きよろしく願いいたします。

説明は以上です。

【分科会長】 ありがとうございます。ご質問、ご意見等ございますか。

【委員】 確認です。洋上風力に限らずですが、この風力の発電機そのものは、これは

国内調達できますか。

【海洋利用開発室長】 ありがとうございます。現時点では国内で製造しておりますのが日立製作所のみでございますが、撤退するという報道があるところでございます。現在大型の風力発電機につきましては、国内で製造する者はいなくなる予定でございます。

【委員】 心配性なもので、そうすると全部輸入ですよ。そうすると機材そのものの値段は結構高いでしょうし、それから一番大きいのはこのメンテナンスも結局外注になってしまうので、これは相当高コストになってしまうのではないかという危惧があります。申し訳ないですが、港湾局はどこまで本気で考えているのかと。これはとても高コストになるのですがという心配があります。国内調達があるのだったら、その心配はないですが。国内調達できない状態でどうなのかという質問です。

【海洋利用開発室長】 ありがとうございます。風力発電機そのものを組み立てている者はございませんが、その使われている部品などにつきましては、国内で製造しているものが多数ございます。こういったものをサプライチェーンをうまく組むことによりまして、国内の地域経済に与える影響も大きいものでございます。また、コストの削減も図っていく必要がある。また、こうして需要がどんどん増えてまいりますと、さらに国内で製造する者も今後出てくるのではないかと考えております。

【委員】 不勉強で申し訳ないですが、一般的に道路などの占用の場合には、場所が指定されて事業者が決まった場合には、事業者で設備などを建てていただいて、占用料を適切な値で取って、事業が終わった場合には原状回復が基本的な流れだと思います。

今回は30年ということで、大分、雰囲気が違うのかと思います。多分公募されて、認められた事業者が自分のところでいろいろなもの、機材も輸入して、設計をして、建設をして、オペレーションをして、その後、トランスファーだからDBTOというスキームなのかと思いました。そのときに、今もお話があったように、非常にリスクが高くてそういった場合に、途中で撤退される可能性はかなり高いと正直思います。あるいは、落札して認定されたけれどもリスクが高いので、状況の変化によってやめることも民間企業としては普通にあることです。そういった場合の事業の継続性を、国としてどのように担保していくのかのその契約の部分が教えていただきたいのが1点です。

あとは、今実証が、資料によりますと、もう既に4つ終了あるいは中止中ということで、この貴重な実証実験で得られた知見は、もっといっぱいいろいろな企業の方々に参入していただくために、十分な適切な範囲で公開されて、それを元にリスクを判定して民

間企業が手を挙げられる仕組みになっているのかどうかをお知らせいただきたいと思いません。

【海洋利用開発室長】 ありがとうございます。

まず、1点目の基地港の整備につきましては、事業者の予見可能性を高めることが重要と考えております。また、港は非常に広域的に活用されるものでございまして、また同じ港を複数の事業者が連続的に使うことも想定されます。こういったことから、国の計画で、ここにつきましてはこの港が基地港として活用可能であることを公募占用指針でお知らせをした上で、公募をすることが適切と考えております。そういった意味で、基地港につきましては国できちんと整備をし、長期安定的に事業者に占用していただく、こういったスキームを現在検討しているところでございます。

それから、2点目の途中で撤退する者がいるのではないかとということにつきましては、おっしゃるとおり、そういった懸念がございまして。そうしたことから事業者が提出いたします公募占用計画の中に、きちんとその今後30年間にわたって事業を実施する計画を出していただきますし、また、それが守られなかった場合には当然ペナルティがあることとなります。また、事業者がもし途中でいなくなった場合については、それを承継していただく者もうまく検討してまいることになろうかと思っております。さらに事業者がいなくなってしまうということで、撤去の必要が生じることも考えられます。これにつきましても、最初計画を提出いただくときに、その撤去が事業者の責任でございまして、どのように撤去をするのか。あるいはその資金的な担保をどのように取っているか、こういったことを提出をしていただく、と考えております。

それから、3点目です。現在4つ実証機、実際に動いているものがあるということでございました。これらにつきましては、非常に規模の小さい実証機でございまして、ここで得られたノウハウをうまく今後のプロジェクトに生かしたいと考えております。

【委員】 意見でよろしいですか。ご説明ありがとうございます。基本的に民間企業からすると、かなりペナルティが厳しくて、長期の計画が事業では求められることで、手を挙げにくいスキームだと思います。先ほど途中の資料で、リースのような仕組みがあるとありがたいと民間企業さんは思っています。ある程度設備のところにお金を入れるのであればDBTOの形で、自治体にトランスファーしていただいた後にリース形式というオペレーションのやり方もあると思います。その辺のスキームはもう少し民間企業が参入しやすいことも、改めて考えていっていただく機会を是非設けていただければと思いま

す。

以上です。

【分科会長】 はい。

【日本港運協会理事】 作業基地のことについて2点、ご質問です。

1点は、複数の港を確保という要望があります。この複数というのは結構いろいろ基地の確保でもお金がかかるものだと思います。その複数必要だという趣旨は何かリダンダンシーとか、何かトラブルがあったときに対応できるようにする意味なのか。何か基地ごとに役割分担があったほうがいいのかということなのかという、複数の必要性が1点です。

もう1点は、実際荷役するときの形態としては、特に特殊なものを扱うので何か特殊な機能というか、荷役を必要とするのか、それとも重量物を運ぶという取扱いになるのか。その2点を教えていただけますでしょうか。

【海洋利用開発室長】 ありがとうございます。

まず、1点目の複数の港を確保という点につきましては、先ほど申し上げましたとおり、埠頭につきまして事業者が長期的に占有する使い方が想定されております。したがって、同時に複数のプロジェクトが広域的に出てきた場合に、港が十分備えられている必要があるということ、そういう観点から複数の港という要望なのではないかと考えております。

2点目の荷役につきましては、現在のところ特殊なものが必要とは聞いておりません。これも引き続き今後調べて調整してまいりたいと考えております。

【分科会長】 よろしいですか。そのほかいかがですか。いいですか。では。

【委員】 ありがとうございます。少し話がずれたら恐縮です。

国として先ほど、どの程度本腰を入れるのかという話もありましたが、この9ページの今出ている表の何万キロワットという数字がどういう意味を持つのか。これが達成されると、どれぐらい我が国として再生可能エネルギーの割合が高まって、それを本格的に取り組めるのがぴんと来ないところがあります。

例えば、今インターネットで調べたのですが、この中ですと秋田県が非常に熱心に取り組んでいて、特に民間の秋田県由利本荘市沖が100万キロワットもあつたりします。この数字は私がネットで調べた数字で恐縮ですが、大体33万軒のお宅をカバーする数字のようです。由利本荘市の人口を調べてみたら3万世帯でした。3万世帯に対してこの近くで33万、10倍の電力を確保できると見ると非常に夢があるし、再生可能エネルギーを

わが町はやっている」という部分で地域活性にも有効だという見方もできます。少し何万キロワットという数字の意味、価値なども政策を進めていくときにご提示いただけるとわかりやすいかと。少しずれましたが、感想のようなものでございます。

【港湾局長】 幾つかご指摘いただきましたので、まとめて私からコメントさせていただきます。

港湾局としてどれぐらい本腰を入れているのかという一番重要なお質問だと思います。2030年を目標に政府全体でエネルギーミックスの計画を公表しております。その中で風力発電の目標値を全国で1,000万キロワットと、当面の目標ですがそういう数字を出しております。陸上で風力は相当もう各地で動いておりますが、これを全部合わせますと380万ぐらいだったと思います。今環境アセスメントの具体的な手続きに入っているものが9ページに列挙されております。これを全部合わせますと520万～530万ぐらいの規模になろうかと思っております。合わせますと、もう大体1,000万に近づく規模でございます。概ね当面立てておる目標値がほぼ実現しそうな気配である規模感で捉えていただければよろしいかと思っております。

いずれの手続きも、もうアセスメントの手続きに入っているプロジェクトばかりでございます。事業者も金融機関にプロジェクトファイナンスベースでプロジェクトを持ち込んで、金融機関の審査を仰いでいる段階でございます。どれぐらい本気かといいますと、もう相当すぐにも動きそうな段階を迎えております。

その関連で、先ほど委員からもDBTOのような仕組みもあるのではないかということですが、現実問題を考えますと建設期間を相当短縮しないと採算ベースに載せるには非常に厳しい案件が多いです。民間自らが埠頭もつくって、それをDBTOの形でというのは理想的な形ではあろうかと思っておりますが、事業のスキームになかなか、スケジュールに乗ってこないのではないかと思っております。

いずれの事業者も既存の公共埠頭を使わせていただきたいという事業案件ばかりでございます。順番にそれぞれタイミングがずれますので、皆さん順番に使っていただく前提で公共埠頭を、大型の埠頭になりますので国の事業で補強をして、それを使っていただくスキームで現在想定をして進めております。

ここに挙がっておられないものはどれぐらい本気かはお答えいたしかねますが、いずれももう現実の問題として動かしているというご認識をいただければと思います。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしゅうございますか。

それでは、最後の議題に移りたいと思います。報告事項の「港湾における賑わい空間形成等に向けた取組」について、事務局から説明をお願いします。

【課長補佐】 海洋・環境課です。よろしくお願いいたします。港湾における賑わい空間形成に向けた取組ということで、各種取組をしておりますのでそれをご報告させていただきます。

まず、最初に観光、インバウンドの拡大の観点からです。港湾の周辺の観光資源を磨くということで、外国人の目線で外国人の魅力的に思うコンテンツを充実させることを目的としまして、昨年観光分野の外国人有識者やクルーズ船社、外国人向けガイドを発信している方や留学生、こういった方々と意見交換を実施しました。

いただいたご意見をこちらにまとめております。例えば、観光資源としてローカルな地域ならではの本物で特別感のある体験が求められる。よく「オーセンティック」という言葉が述べられていました。日本は「釣り大国」なので、観光資源として釣りを売り出さない手はない。クルーズ観光などの移動では、基本バスがメインとなっているのですが、水上交通、ボートなどを利用したほうが魅力的。近年増加している個人クルーザーまたはヨット、こういったものの受け入れ環境を整えていくべき。観光客はそれぞれ趣向が異なりますので、その特性をよく分析する必要、観光客向けのポートデザイン、空間計画が描けるとよいなどの意見をいただきました。

こういったご意見の一部を踏まえまして、国際観光旅客税、出国税の充当事業として、今年度スタートした事業をご紹介します。背景としましては、特にクルーズ船などの寄港地観光ツアーにおいては、外資系の免税店や無料の観光地、こういったところに連れて行かれる例が見受けられています。地元になかなかお金が落ちていない、また観光客の満足度の低下にも影響しているのではないかと。また、大量のバスが集中したりしますので、交通混雑の問題も挙がっております。

こういったものの解決に向けまして、水上交通を1つのものでことしにして、離島に行く水上交通や地域の観光資源を活用する新たなツアー造成、またその観光資源のインバウンド対応を行って観光客の満足度、また地域の消費拡大を図るのがこの事業の目的でございます。

次のページに、事業メニューを記載しております。先の目的を達成するために計画をつくった上で、デジタルサイネージなどの多言語の案内や予約システム、VRなど、こういった地域の観光資源の情報発信、魅力発信を行う者への補助、またプロムナードや洋式ト

イレや照明など、こういった受け入れ環境を整えるものに対して、3分の1で費用を補助するものであります。こちらは現在公募中でありまして、5月20日締めで公募をしているところでございます。

続いては、スーパーヨットの紹介です。スーパーヨットとといいますのは、外国の超裕福層の方々が個人で所有する24メートル以上の大型クルーザーのことをそのように呼んでおります。グラフを見てわかりますように、世界的にその隻数や市場規模が大きくなっていくところでもあります。日本の各地でもこういった船が目撃されてきておりまして、特に寄港地への地域の経済効果が大きいことから注目がされてきております。

こちらのページに、スーパーヨットの期待される経済効果ということで、右側に表を載せております。スーパーヨットが一度日本に寄港しますと、10日や数カ月程度滞在することもございまして、数千万円ほどのお金を落とす傾向がございまして、こういった裕福層の方々は、例えば自分のゲストを船内に招いてパーティーをしたりなどします。その際に、地元の特産で専用のコックさんに調理させるなどしております。例えば、沖縄の石垣では石垣牛を300万円分を一気に買い込むなど、そういった地域に喜ばれるようなお金の使い方をしている情報も聞いております。港湾局としましても、こういった経済効果の高いスーパーヨットの受け入れを拡大させていくために、今年3月にC I Q関係の省庁や官公庁なども入った関係省庁連絡会議を立ち上げたところでございます。

スーパーヨットの受け入れにあたっては、利用者側からも幾つか課題が挙げられております。例えば、手続き関係では、現在入出港する際の手続きは基本的には商船を対象としているような煩雑なものであります。個人所有の船としてはもう少し簡略化、効率化できないか。受け入れの施設の確保については、大型のクルーザーですので係留できるマリーナが限られていたり、その公共岸壁の利用におきましても、スーパーヨット側は長期的に滞在したい意向がありますので、貨物の利用とのバッティング、こういった課題もあります。こういった課題につきまして、今後関係省庁でも連携しつつ、解決方法を探っていきたいと考えております。

続いての資料は、最初に「釣りを売り出さない手はない」という外国人のご意見もございました。港湾における釣り文化振興についての紹介でございまして、今年3月に地方創生を目的としまして、港湾の既存の防波堤などを開放して、地域と連携して釣りイベントなどを行う港湾をモデル港として13港指定をいたしました。今後については、日本釣り振興協会がありますが、そういったところとも連携しながら、モデル港への安全対策に関する技

術的な支援やほかの港湾への積極的な紹介などを進めてまいりたいと考えております。

最後のテーマです。「新しいみなとまちづくり」に関する研究会です。昨年よりこの資料にありますメンバーの大学の先生や国総研が中心となりまして、みなとまちづくりに関する新しいコンセプトや制度のあり方について議論を行ってまいりました。

こちらに概要を載せています。従来の臨海部の開発、臨海部の空間形成につきましては、昭和60年代ごろからウォーターフロント開発や港湾の景観形成モデル事業などがあります。横浜のみなとみらいや門司港レトロなど、こういった地域の活性化に寄与してきているものもございます。例えば、上物の公共整備、また都市的機能の導入がテーマとなっていた部分もございました。近年におきましては、NPOや民間などによって「みなとオアシス」や倉庫のリノベーション、こういったものが進められてきています。港全体から見れば、少し孤立限定的な部分も否めない状況がございます。また、海外の事例から見てみても、日本ではまだ水辺の活用が十分ではないといったご指摘もございました。

これらの課題を踏まえつつ、最後に「新しいみなとまちづくり」に向けた方向性・支援のあり方を示しております。方向性としましては、民間による水辺空間の有効活用や港を地域全体での価値の向上、また全体の視野に立ったある程度公的なコントロールや、港湾背後とのネットワーク化など、こういった港の賑わい地域の面的な開発が必要ではないかと考えております。支援のあり方としましては、みなと空間の賑わいの創出のために責任と権限を持った担い手の確保、こういった面的な賑わい計画をつくるための制度です。また民間進出を促すために、例えば行政財産を有効活用するような制度づくり、また、ガイドラインや財政支援、こういったものも諸々含めまして今後検討を進めていきたいと考えております。

発表は以上でございます。

【分科会長】 ありがとうございました。

この件に関しまして、ご質問ございますか。

【委員】 ご報告ありがとうございました。

こういったスーパーヨットのようなある種特殊な層に対して、これを見ても1万隻ぐらい、1万人ぐらいでしたか。数はそんなに多くないけれども消費量が多い方たちに対して、例えば特別に港湾の場所を用意する場合には、どれぐらいの駐車、駐機の料金を取れるのか、そういったことの情報には手に入れられているのでしょうか。国際的な水準と申しましようか。

【課長補佐】 今現在スーパーヨットを泊める際は、基本的には港湾の岸壁につける場合には、港湾の管理条例の料金に基づいて泊めます。ある意味一定の、ほかとあまり変わらないような基準の下で料金が決められて泊められる形になっています。ということがありますので、例えばこういった裕福層の方々にはもう少し料金を弾力的に払ってもらい、そういった運用の仕方、制度のあり方をもう少し今後検討していきたいと思っております。

【委員】 ありがとうございます。是非国際水準を調査していただいて、多分快適さに関してお金を厭わない層と考えれば、占有空間を用意する代わりにそれなりのフィーをいただくなど、振興するのであればお金を安くする方向ではなくて、高く取る代わりにより快適な仕組みをつくってあげるなど、そちらで是非、稼ぐほうに視点を置いてやっていただければいいと思います。

【課長補佐】 ありがとうございます。

【委員】 1点質問と1点コメントです。

質問は、先ほど出ているメガヨットのところです。カボタージュ規制に係るのがこれは外国でもこうですか。これは局としては規制を緩和する方向で考えられているのでしょうか。これは海事局マターになると思います。その辺の調整はどうやられるのかと、もし、これも規制をかけるのなら外国はこうではないのではないかと思います。それを質問させていただきたい。

あともう1つはコメントです。次の釣りです。私は釣りをするので、状況は非常にわかります。日本海側でこれはぜひともやったほうがいいでしょうということです。港湾局だったらおわかりだと思いますが、日本海側の堤防はやたらと長いのでほんとうに釣れます。新潟が入っていないのはどうしてかと思っています。

以上がコメントです。

【課長補佐】 ありがとうございます。カボタージュ規制については、海事局の規制となります。関係省庁連絡会議の中に、海事局も一緒に入ってもらっております。この機会に整理をして、海事局との調整を進めてまいりたいと考えております。

海外の事例については、また調べてまいりたいと思っています。海外の、特にたしかオーストラリアかアメリカ、すいません、詳細を今持ち合わせていませんが、ほかの国ではライセンスのようなものをヨットに与えて、そのライセンスを与えられた者が1回入国したら、そこから次の港に行くまでそういった手続きを緩和するような制度もございます。こういったものも参考にしながら、いろいろ考えて検討してまいりたいと思っております。

【分科会長】 はい、では、他に。

【委員】 ありがとうございます。また、スーパーヨットについて伺いたいのですが、もう目の前にラグビーワールドカップ、来年はオリ・パラが来ております。例えば、ラグビーですと、富裕層がやってくるとひいきのチームがゲームをした後、選手が四、五日動けないので、その間は日本中をめぐって、また試合を観てという繰り返しです。どうやら40日ぐらいいらっしゃって、入ってくるインバウンドの方々も40万以上いるということでございます。これは9月ですからあと数カ月後ということで難しいと思います。

今回立ち上げた委員会の部分でいうと、スピード感としてはどのぐらいを見て、こういったことに対応していこうと思っているのか。ラグビーはおいておいても、来年のオリ・パラぐらいには間に合うようなスピード感なのか。そこを伺いたいと思いました。

【課長補佐】 ありがとうございます。スピード感につきましては、東京オリンピック・パラリンピックが控えております。その際に、東京湾などにこういったスーパーヨットが見られる状況も見込まれます。そういったところに向けて、ある程度方向性を検討していきたいと思っているところです。

【委員】 ありがとうございます。

【分科会長】 では、はい。

【委員】 スーパーヨットですが、「どんどんいらっしゃい」という方向に世論が向いているような気がします。この受け入れに向けた課題を見ますと、行政がそれを邪魔しているように見えているようです。でも、実はこれは非常にしっかりした法制の下に管理がなされているわけです。カボタージュ規制は、日本でつくった船で、日本の船主で、日本の乗組員が乗っていないといけないという厳然としたルールがあって、それを緩和するといろいろ不法行為の温床になったり、密輸の問題が出てきたりなど、そういうことがあります。カボタージュ規制があるおかげでその点はきちんと管理がなされているし、アメリカやヨーロッパもそういうことになっていると思います。

ヨーロッパの場合は、例えばスペインのコスタデルソルやフランスのマルセイユに行きますと、見るもまばゆいようなスーパーヨットが見られるわけです。それはヨーロッパ全体でカボタージュ規制をしているから、隣の国から来ても容易に受け入れられる。日本の国内だったらこれは受け入れられますが、お隣の国からもし来るとすれば、それは規制をやっぴりきちんとかけなければいけないし、そのところはきちんと守った上で、できるところを模索していくことでやるべきだと思います。

【課長補佐】 ありがとうございます。そういった観点も含めまして、関係省庁のこの会議で、各関係省庁につきましては、元々法的な根拠に基づいてやっているものですので、そういったところしっかり見てもらいながら、一方で手続きする、規制する側についても、もう少し効率化すれば現場がもう少しやりやすくなるなど、そういったところも含めて検討をしていけたらいいと思っております。

【分科会長】 ありがとうございます。よろしゅうございますか。いいですか。よろしいですか。

それでは、予定していた議題は全て終了いたしました。事務局に進行をお返ししたいと思います。

【技術参事官】 よろしいでしょうか。

【分科会長】 はい。

【技術参事官】 お時間もう少しあるようですので、先ほど委員からお話のあった国際的な分野で港湾局がどういう取組をしているのかと。局長からいったん紹介をさせていただきましたが、お時間頂戴してご説明させていただくとともに、1つだけ今後の国際的なイベントの宣伝をさせていただきたいと思えます。

その前に、釣りは新潟も入っております。新潟と直江津が入っております。

【委員】 直江津は見たのですが、新潟はぱっと見てなかったように見えたので。

【技術参事官】 モデル港に今回指定をさせていただいております。

【委員】 入っているのですね、はい。

【技術参事官】 私は釣りをやらないのでよくわからないのですが、新潟の東港の防波堤はものすごい人がやってきていて……。

【委員】 釣れますよ。

【技術参事官】 釣れますか。うれしいのは、例えば直江津などは県外の人が7割を占めるというデータがあります。新潟の港ですが、長野県民が7割を占めている話も聞いたことがあります。

それで、国際的な話です。先ほど局長が申し上げましたように、いろいろな取組をまだまだやっていかなければいけないし、人材育成もまだまだやっていかなければいけないです。なかなかいろいろとルール の範囲内でやっています。

その中で、1つの効果として出たのは、シンガポールの港湾当局に三、四年前、もう少し前ですか、2週間出張ベースで職員に行ってもらって、向こうで非常にベターな関係に

なった以降、シンガポールとの関係がとてつ発展しました。実は、それがLNGバンカリングという政策につながっているという成果もあります。それ以降、シンガポールの港湾当局とは協定を結んで、一緒に協力していきましよう。特にバンカリングについて協力していきましようという話になっています。

それから、最近はオランダとも二国間での港湾当局者の協定を結んで、これはこれからですが、いろいろと協力関係、情報交換をやっていきましようという取組をしています。

それから、局長が申し上げましたが、日中韓の港湾当局者会議は20年ぐらいつとやっています。毎年場所を三カ国で変えてやっています。それから、日露は4年目になります。日露港湾当局間会合があつて、極東ロシアの港湾開発の話や港湾のコンテナ情報の共有の話などを議論している段階にあります。

それから、もう少し国際的な会議で、ここは宣伝したかったところです。国際航路協会、PIANCというところがありまして、ここの技術的な委員会にも日本の港湾当局の方が積極的に入っていつて勉強をしています。日本で何回か会議をやつていつまして、1990年の大阪の会議では、当時の皇太子殿下にご講演いただいていることもあります。2010年の名古屋の会議でも皇太子殿下がおいでになつてお言葉をいただきました。テムズ川の水運がご専門ということもあります。6月初めに神戸で国際的な会議を日本でやるので、海外の当局者となるべく議論するような機会を持つていつたらいいと思つています。

いつれにしても、非常に国際的な感覚を持つ人材を育てるのは、海の向こうを相手にしている港湾行政ではごくごく当然やらなければいけないことです。引きつきの努力をしていつきたいと思つています。追加で情報提供を少しさせていただけます。

【分科会長】 ありがとうございます。

【港湾計画審査官】 では、ご審議ありがとうございます。先ほど私、説明の中で失念をしておりました。基本方針の審議の資料1-4につきましては、1-3の見え消しをなくただけでございます。本文の見え消しをなくしたバージョンだと説明を省略させていただきます。失礼いたしました。

では、次回第76回の港湾分科会につきましては、7月を予定しております。

では、最後に港湾局長の下司より一言申し上げます。

【港湾局長】 本日は熱心なご審議ありがとうございます。昨年6月より約1年にわたつて基本方針、ポート2030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ました。まだ、今日幾つか宿題をいただきましたので、分科会長のご指導の下で各委員

のご意見も踏まえて、最終的な修正を仕上げたいと考えております。

今回の基本方針ですが、この賑わいづくり、先ほどスーパーヨットについて4名の委員の方々からご指摘もございました。やはり相当新しい時代を迎えていると、我々も感じております。それから、先ほどの風力やコンテナの世界も、これは日本の経済、生活を支える屋台骨でございます。こちらコンテナ戦略で、今日は特に報告はしていませんが、具体的に基幹航路が増えたり、復活をしたりという動きにつながってきておりますので、引き続きしっかりと努力を続けてまいりたいと思います。

いずれにしても、港湾管理者にとってこの基本方針がまさに指針となるべきものでございます。先ほど冒頭、この周知といいますか、こういうところがミソだとしっかりと港湾管理者の方々にも訴える努力を続けてまいりたいと考えております。そういう意味でも、また具体的なお指導をいただければ有り難いと考えております。

本日はほんとうに熱心なご審議をありがとうございました。

【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。
大変ありがとうございました。

— 了 —